

令和4年

夏

木曾三川 歴史・文化の調査研究資料

KISSO

2022
Vol.
123

中津川市

木曾の流れを見下ろす

天空の山城 苗木城跡

地域の歴史

市制七〇周年を迎えた中津川市
豊かな自然・産業を未来へつなげる

歴史記録

船頭平閘門建設時の土木技術 第一編
船頭平閘門の基礎工事

研究資料

慶長十六年の徳川家康上洛と船橋架設
岐阜県歴史資料館 入江康太

8

5

1

市制70周年を迎えた中津川市

豊かな自然・産業を未来へつなげる

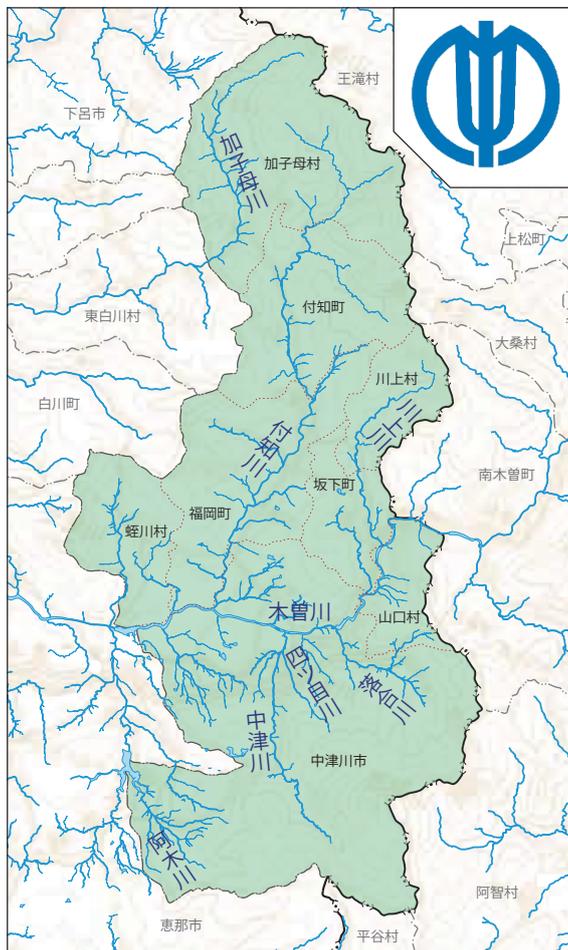


中津川市の様子〈提供：中津川市役所〉

岐阜県の東南端に位置し、東は木曾山脈、南は三河高原に囲まれた自然豊かな中津川市。恵那山系をその源とする落合川、中津川、坂本川、阿木川をはじめ、裏木曾から南下する付知川などの清流は、市内中央を東西に流れる木曾川に注いでいます。

古くは東山道、中山道、飛騨街道などが通る交通の要衝として栄えた土地でもあり、街道沿いには今も情緒あふれる家並みが残されています。

今年の四月で市政七〇周年を迎え、「つなげる」七〇周年、そして未来へ「つなげる」をテーマに、中津川市の自然や産業、人などの魅力を未来につなげる活動が進められています。



中津川市全体図と市章（右上）

1. 中津川市誕生の歴史

中津川市の中心部は、かつて中山道の宿場町として発達してきた中津地区。明治二（一八六九）年に笠松県、明治四（一八七一）年に岐阜県となり、明治三十（一八九七）年に中津村が手賀野村・駒場村と合併して中津町が誕生しました。さらに昭和二十六（一九五二）年、中津町は苗木町と合併して中津川町となり、同二十七年（一九五二）年四月一日に市政を施行、岐阜県で第六番目の市となりました。

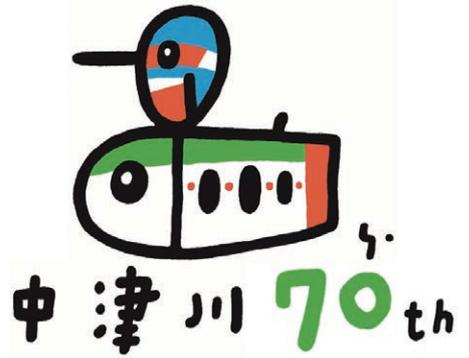
その後、平成十七（二〇〇五）年に、恵那郡北部六町村（坂下町、川上村、加子母村、付知町、福岡町、蛭川村）および長野県木曾郡山口村と合併し、現在の中津川市の区域になりました。これらの歴史は、市章のデザインにも表されています。「中つ川」の三文字を円形に図案化したものがモチーフとなっており、近村合併で市域が和のように広がり、さらに団結の和をしめし、これによって市政が一段と躍進を見ることを象徴しています。

この「中津川」という名前の由来は諸説あり

ますが、部落の真ん中を川が流れていることから「中津川」と付けられたといえます。「津」は、日本神話に登場する神の分類である天津神・国津神のように、昔の言い方になりますが、奈良時代に好字二字を用いることになったため書物などには「中津川」ではなく、「中川」と書



昭和27（1952）年の市制施行パレード
〈提供：中津川市役所〉



村上康成氏がデザインした市制70周年記念ロゴマーク（提供：中津川市役所）

いたとされ、平安時代中期に編纂された『延喜式』という本には「中川神社」として掲載されています。中津川も中川も、ともに読み方は「なかつがわ」であったといえます。

こうして歴史を歩んできた中津川市は、令和四（二〇二二）年に市制七〇周年を迎えました。「つなげる七〇周年、そして未来へ」をテーマに、これまで育まれてきた自然、街道文化、森林文化などをさらに発展させる取り組みに力を入れていきます。

市制七〇周年のシンボルとなるロゴマークを作成したのは、中津川市で活動中の絵本作家村上康成さん（中津川市出身）。中津川を象徴するものとしてアマゴとカワセミをデザインし、豊かな自然と多くの人々が交流する拠点である市の魅力を伝えていきます。

二 「みち」によって発展した産業 時代とともに変化し、近代化へ

中津川市は、道によって発達してきたまちです。古くは東山道、江戸時代には中山道がこの地域を横断し、人々の往来が盛んな街道沿いでは商業の発展とともに豊かな文化が育まれてきました。特に中山道の宿場町、中津川宿は規模

が大きく、また、旧苗木町は、室町時代以来の城下町として栄えた場所です。

一方、坂本・阿木・神坂は、農業や林業を主体として成長してきました。明治三十五（一九〇二）年に国鉄中央線の名古屋〜中津川間、同四年に全線が開通したことによって名古屋と木曾谷との交通が深まり、地場産業はますます盛んになります。明治四十一（一九〇八）年には中津川の水と恵那山系の森林資源を活用し、中央製紙工場が尾鳩にできました。中央製紙は大正九（一九二〇）年に木曾興業と合併。その後合併・社名変更を重ね王子製紙に継承されています。また、大正十三（一九二四）年に北恵那鉄道が開通し、恵那地域との経済交通も活発になりました。

昭和に入ると一気に工業都市へ。昭和十四（一九三九）年には地場生糸業と協働した形で、オーミケンシ株式会社中津川工場が中心市街地にて創業しました。さらに昭和十八（一九四三）年、三菱電機株式会社中津川製作所が戦時中の疎開工場として操業を開始しました。終戦後はそのまま民生電機工業として定着したことを機に、金属機械加工を主体とした工場が数多くでき、製造業のま



中核工業団地（茄子川）（提供：中津川市役所）

ちとして発展しました。そして昭和五十（一九七五）年に開通した中央自動車道は、流通面などで近畿圏との関連を強くさせていきました。

令和となった現在も、中津川市茄子川にある「中核工業団地」をはじめ、各地に多くの企業が立地し、それらは中津川市の雇用と産業を支える重要な役割を果たしています。

さらに近年はロボットやICT（情報通信技術）を活用したスマート農業など、農業においてもデジタル化が進められるなど、バランスのとれた新たな産業都市に向けた取り組みを加速させています。

三 川上地区に伝わる人形浄瑠璃「恵那文楽」

街道の往来にもたらされた文化に、人形浄瑠璃や歌舞伎があります。その一つが川上（かおれ）地区に伝わる「恵那文楽」です。川上には一〇〇〇有余年の歴史を持つ、式内恵那神社が鎮座します。戸数八十戸に満たない集落ですが、ここに三〇〇年余りの歴史を持つ文楽が今も受け継がれています。

恵那文楽の起りは元禄年間（一六八八〜一七〇三）の初期（元禄三（一六九〇）年とも伝わる）、淡路のくくつ師（人形遣い）が美濃の国に巡業した際に川上地区の人々に伝授したのが始まりと言われています。宝暦年間（一七五〇〜一七六四）から天明年間（一七八九〜一八〇一）には、人形の三人遣いの確立をはじめ、三味線、浄瑠璃の習得などに熱心に取り組み、天明年間には三番叟を入手するなど充実した時期を迎えました。

明治に入ると歌舞伎の人氣に押され、加えて非芸人の芸事禁止令のおふれが出たことから、人形の影は薄れましたが、やがて寿座に保管してある人形の夜泣き話まで出るようになり、大阪より達人（坂東養助ともいわれる）を招き、人々は復活に努めました。操りの稽古は、農閑期には日常的に、農繁期でも天候が悪く外仕事



川上地区に伝わる恵那文楽（提供：中津川市役所）

ができない時には古老の家に集まって熱心に行われました。長い時間をかけて動きを一つひとつ確認する丁寧な稽古だったそうです。さらに、下町組の人形頭を買い揃えたり、衣裳の新調や修復をしたりし、そのお披露目として、復活記念公演を二日間わたって「箱根霊験騒動」ほか十芸題を旭座で上演。順調に人形仲間が増えたことで青年部も結成され、青年幹部の原淳逸、長瀬幹造をはじめとする「川上操り人形同好会」が結成されました。

昭和五（一九三〇）年には、初めて中津川から出て、名古屋松坂屋で公演を実施。以降、名が広まり、関東から関西と広く公演が続きました。その頃、組織の名称も「恵那人形浄瑠璃研究会」と改められました。

そして昭和三十三年（一九五八）年、人形頭が「岐阜県重要有形民俗文化財」に指定されたことを記念して「恵那文楽保存会」に改名し、正式に保存会が発足。その後、後継体制が認められ、昭和五十六（一九八一）年に中津川市の「中津川市無形文化財」の指定を、平成元（一九八九）年に「岐阜県重要無形民俗文化財」の指定

を受けました。

翌年の平成二（一九九〇）年には文楽伝承教室も立ち上げ、児童生徒への指導を開始。地元脈々と受け継がれている伝統芸能「文楽」を絶やすことのないよう、後継者の育成に努めています。

四、森林の活用と保護

中津川市は、豊かな自然も魅力の一つです。長野県木曾地域に接したエリアである「裏木曾」は、古くから良質のヒノキを産出する地として知られ、文安五（一四四八）年の南禅寺仏殿用材や文政元（一五七三）年の東山殿山荘造営材がこの地より伐り出された記録が残っています。他にも、江戸城や名古屋城など多くの歴史的建造物に使われ、最近も伊勢神宮の式年遷宮、名古屋城本丸御殿の復元に多くの木曾ヒノキが利用されました。

裏木曾の中でも加子母地区は良材の林地を多く抱えていたため、慶長十五（一六一〇）年、駿府城普請用材三、〇〇〇本を供出するなど大規模な伐採が行われました。伐り出された木材の搬送は付知川を流送し、木曾川を下って錦織綱場（八百津町）に留められたそうです。江戸時代には、膨大な量の木材が付知川を下って木曾川に流されていきました。

付知川をはじめ、加子母川や川上川も木材の流送が行われてきた歴史があります。こうした河川の流域では、江戸時代初期に材木の濫伐が



木曾ヒノキ備林（旧神宮備林）
〈提供：中津川市役所〉



デ・レイケの指導とされる嫌谷堰堤 〈提供：土木学会〉

行われ、相当な範囲にわたって山林が荒廃したことから土砂災害の原因になったと推定されます。特に安政四（一八五七）年の水害は、付知村で何百箇所もの山崩れが発生したほか、加子母村でも大きな被害の記録が残されています。その他の被害については残された記録は多くありませんが、土砂災害が頻繁に発生していたことは、オランダの水利工師ヨハニス・デ・レイケ（以下デ・レイケ）が岐阜県に視察に訪れたことから分かっています。

デ・レイケが裏木曾を訪れたのは明治十三（一八八〇）年八月で、木曾谷各地の視察から駒ヶ岳登山を経た後の六日、七日でした。デ・レイケは、滞在した二日間に付知・加子母地区の各地で砂防施設の必要性について言及しており、加子母地区の嫌谷では、実際にデ・レイケの指導によって工事が行われた足跡がはっきり残っています。また、デ・レイケは翌年の明治十四（一八八一）年にも加子母地区を再び訪れたとされています。デ・レイケは、目先の利に

走る地域住民の伐採略奪の悪弊を取り除かない限り、山林保護の施策は出来ないと考え、木曾川の治水策として、第一に濫伐の禁止と監守人の設置、第二に草木の植栽、第三に砂防工事の三点を挙げていました。

また、デ・レイケは「山の衰退は平地の衰退を起す・・・平地の民は、山村の民より植物保護に大関係あればなり。」として、広域の生態系を考えての行政指導の必要性を述べています。

こうしたデ・レイケの献策・警告を受け、政府は山林保護規制を制定するなど山林荒廃を防止するようになりました。明治三十（一八九七）年になり、ようやく森林法が制定され、国としての森林のありようを示して森林の管理運営保安等の森林の経営について法律化されました。その後、改正を重ね、さらには「森林組合法」という法律に基づき、数々の森林組合が設立されました。

現在、中津川市内には中津川市森林組合、付知町森林組合、加子母森林組合がそれぞれ取り組みをしており、令和二（二〇二〇）年六月には、これら三つの森林組合と中津川市の間で「災害時応援協定」が締結されました。五十年に一度と言われる集中豪雨の発生が増えているなか、万が一、山地災害が発生、または発生するおそれがある場合に市民の命を守るため、災害時応援協定では森林組合が持つ技術や資機材を使用し、山林内の倒木等の処理作業を迅速に行うことを記しています。

五、四ツ目川の大規模な土石流災害 災害の一方で砂防堰堤 技術が向上

中津川市の中心部を東西に分けて流れる四ツ目川。その周辺には数多くの水神祠が祀られ、水害の多さを物語っています。四ツ目川の名の由来は諸説ありますが、一説には、この川がよ

く氾濫し、四度も川の形が変わったことから名付けられたと言われています。『水野歳代記』によると、宝暦元（一七五一）年、寛政元（一七八九）年、文化五（一八〇八）年に氾濫の記述が見られます。また、昭和七（一九三二）年八月二十六日の水害は、街中を土砂で埋めてしまったほどのものでした。

水害当日の天候を『水神様当番帳』は、「・・・この日正午より時々雷雨あり午後より激甚なり・・・」

と、降雨について記述しています。この日の降雨量を中津町の観測地点は一四七mmとされていますが、推定降雨量は二〇mmを越し、前山（一三五〇・七m）を中心に激しく降りました。この豪雨によって、前山が作る谷や沢が氾濫し、中津町だけでなく落合川に流入する釜沢川も氾濫し、落合川下流部でも浸水直前の家屋がありました。昭和九（一九三四）年八月刊行の『復興誌』では、この土石流は前山穴ヶ沢の崩壊が主原因としています。

「四ツ目川災害」に対し、中津町と県は他の町村から約四、〇〇〇人の応援を得て、後片付け



被災した旧国鉄の中津川駅の惨状
〈提供：多治見砂防国道事務所〉



四ツ目川遊砂工全景
 (提供：多治見砂防国道事務所)

と応急工事を行いました。さらに昭和八(一九三三)年に中津川(尾ヶ岩より下流)、四ツ目川の奥恵下吊橋から下流が、木曾川の支流として認められ準用河川に指定されました。これによって、中津川、四ツ目川は岐阜県が県営で工事を始めましたが、昭和十二(一九三七)年に内務省名古屋土木出張所中津川工場が開設されることになり、災害復旧を含めた砂防事業が直轄事業として着手されました。当初は被害の大きかった四ツ目川を中心に進められましたが、その後、荒廃の著しい中津川、落合川の各支川に中心が移り、各所に砂防ダムが施工されました。ところが第二次世界大戦が勃発し、砂防事業費が大きく縮小。終戦を迎えた昭和二十(一九四五)年からは戦後の復興とともに治山治水事業費も徐々に増え、これに伴って中津川、落合川流域の主要地点に砂防ダムが施工されることとなりました。

昭和二十五(一九五〇)年頃までの木曾川流域の砂防ダムの形状は、重力式がほとんどで、技術的に特に注目されるものではありませんでした。木曾三川流域では、昭和三十二(一九五七)年の木曾川上流の豪雨災害をはじめ、昭和三十四(一九五九)年の伊勢湾台風災害、昭和

四十一(一九六六)年の南木曾村の豪雨災害など、大きな災害が昭和三十〜四十年代に頻発しましたが、一方で、それに対処する砂防技術の発展には目覚ましいものがありました。

この頃から、高さ二十m以上の大型コンクリート重力式直線ダムがつけられるようになってきただけでなく、「アーチダム」や「三次元応力解析ダム」などダム断面を節減したものの、あるいは「コンクリート枠ダム」や「鋼製ダム」のようにプレハブ化して工期の短縮を図ったダムなどが建設されるようになりました。そして年々、技術の向上を図り、現在は最新技術での砂防工事が各所で進行中です。

中津川市では「四ツ目川災害」を語り継ぎ、防災意識向上を図る目的で、八月二十六日を「治山・治水の日」に設定し、砂防講演会を毎年開催しています。中津川市中津地区災害対策協議会と一般社団法人中部地域づくり協会の共催で実施し、関係自治体の長をはじめ県議会議員、地区災害対策協議会関係者など二〇〇名ほどが集います。今年の令和四(二〇二二)年は、四ツ目川災害から九十年。さらなる防災意識向上に向けて議論される予定です。



中津川での講話(砂防講演会2018)
 (提供：多治見砂防国道事務所)



建設中の市民交流プラザ(仮称)外観イメージ
 (提供：中津川市役所)

さまざまな機能を備え、今まで以上に活発な市民の交流の場になりそうです。

さらに、中津川市坂本地区にリニア中央新幹線「岐阜県駅(仮称)」と「中部総合車両基地」が設置される予定です。品川〜中津川間を約六十分で結

二年度から新たに中津川市地域避難施設認定制度が開始されました。新型コロナウイルス対策として避難所の定員が削減される中、中津川市ではより早く安心して避難できるように、住民が自主的に開設・運営する「地域避難施設」を認定する取り組みを始めています。

災害が発生(おそれを含む)した場合に、地域住民等が自主的に開設から閉鎖まで行う避難施設を地域避難施設として市が認定し、身近な避難先をより多く確保することで、事前避難や避難のしやすさの向上につなげます。

六. 新たなスポットや「みち」の誕生で、つながりを促進

中津川市では、今後も新たな施設やみちの誕生が控えています。令和五(二〇二三)年夏、中心市街地の旧中山道に面する立地に新たに「市民交流プラザ(仮称)」がオープンする予定です。「中津川市総合計画基本構想 中期事業実施計画」に位置づけられた「ひと、まち、未来を元気にする交流と学びにきわみの拠点」を目指し、現在、着々と工事が進められています。図書館や活動室、情報発信スペース、カフェ、子育て支援センターや一時預かり保育などさまざまな機能を備え、今まで以上に活発な市民の交流の場になりそうです。

ぶりニア中央新幹線により、人、モノ、情報の交流が活性化されることが期待されています。



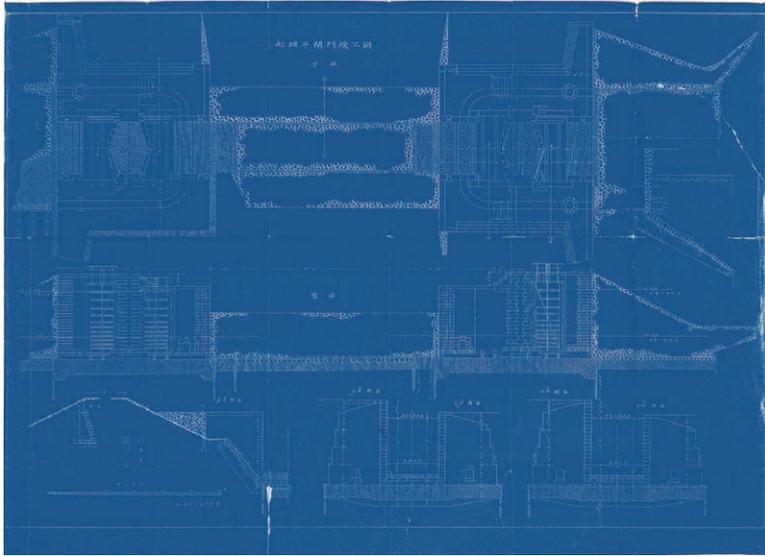
リニア岐阜県駅(仮称)周辺の鳥瞰イメージ
 (上部：リニア岐阜県駅(仮称)、下部：美乃坂本駅)
 (提供：中津川市役所)

参考文献

- 『角川日本地名大辞典』 編纂委員会編纂 一九八九年
- 『地名考』 土井裕夫著 岩村町老社会連合会 岩村町郷土館 一九八〇年
- 『岐阜県地理地名事典』 岐阜県地理学会、岐阜県高等学校地理教育研究会共編 一九七八年
- 『中津川市史 下巻 近代・二』 中津川市 二〇〇六年
- 『中津川市史 下巻 現代編・二』 中津川市 二〇二二年
- 『恵那文案記録帳』 恵那文案保存会 二〇〇二年
- 『木曾三川…その流域と河川技術』 建設省中部地方建設局 一九八八年
- 『中津川市七〇周年市政要覧』 二〇二二年
- 『広報なかつがわ 八〇九号』 二〇二二年四月

船頭平閘門建設時の土木技術 第一編

船頭平閘門の基礎工事



船頭平閘門竣工図 〈出典：木曾川文庫蔵〉

本年は、船頭平閘門が完成し二二〇年目の節目の年に当たります。

これまで何度か修繕が行われてきましたが、平成の大改築（平成五（一九九三）年十月〜平成六（一九九四）年七月）の際には、修繕方法を決定するに当たり、明治期と平成期の土木技術について比較が行われましたが、当時の技術力の高さを暗示させる新しい発見や不思議が次々と現れてきました。

本シリーズでは、船頭平閘門の建設における隠された土木技術について紹介していきます。

一 はじめに

三川分離を目指した明治改修工事において、新木曾川と新長良川を結ぶ船頭平閘門の建設に関する工事記録（例えば、『木曾川改修工事概要』）は、詳細な建設経緯には触れず、建設場所から閘門の構造などについてわずかに合計二ページ弱ほどで記しています。

一方、船頭平閘門の設計図書と思われる『閘門工』（木曾川文庫蔵）では、建設経緯については触れていませんが、使用した材料の単価や使用量、さらに作業員数に至るまで詳細な記述がされています。

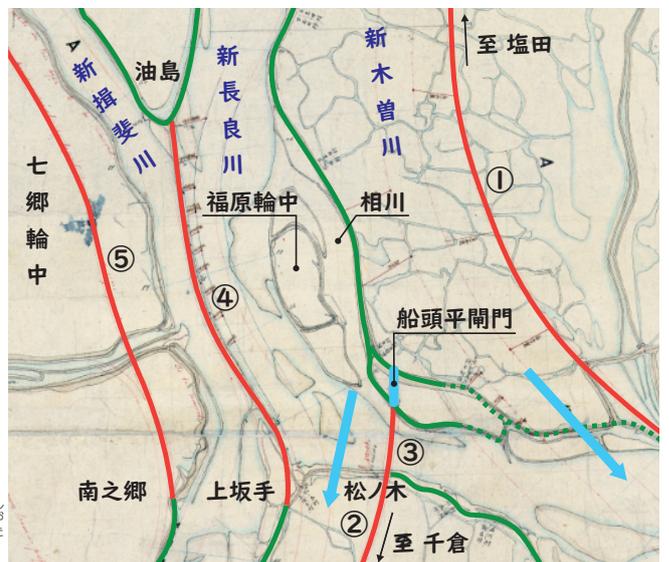
本稿では、船頭平閘門の建設時に基礎工事で問題となった湧水の排出について述べた後、『閘門工』に記されているセメントへの煉瓦屑（次言で詳述するボソラン物質として）の混合やコンクリート基礎工での鉄筋（古レールと鉄桁）の埋設について取り上げ、当時の土木工事の状況を推察します。

二 閘門の建設位置

明治二十九（一八九六）年、明治改修工事の当初計画にはなかった閘門が、海部郡立田村大字船頭平地内（現愛西市立田村福原地先）に建設されることとなりました。

船頭平閘門が設置される周辺の河道変化を明治改修計画図で概観すると、現長良川左岸側に位置する福原輪中は旧長良川と合流した旧木曾川とその東側の相川に囲まれた河道内に位置し、輪中の東側は明治改修で開削された新木曾川に沈んだ旧立田村でした。

以下に、閘門建設位置周辺での改修工事内容を、図中の番号順に触れていきます。



河道が大きく変わった船頭平閘門周辺（下図は木曾川文庫所蔵図面 No. 42B）

① 明治二十六年度から立田輪中の塩田（現愛西市塩田町）から約8km南端までが新木曾川左岸堤として起工され、長良川と合流していた旧木曾川の左岸堤（旧立田輪中の輪中堤）は新長良川と新木曾川の背割堤となりました。

なお、緑色の実線は旧堤で破線は新木曾川に沈んだ旧堤、赤色は新堤です。

② 明治三十一年度から現桑名市長島町松ノ木と千倉間に新長良川左岸堤となる新堤を築きました。

③ 明治三十二（一八九九）年十一月から翌年二月には、船頭平と松ノ木間で、旧木曾川河道を遮断し、新木曾川と新長良川を完全に分離しました。さらに同期間に、

④ 宝曆治水工事で知られた現海津町油島から現長島町上坂手間を締切り、新長良川と新揖斐川とを分離しました。

以上の工事（①〜④）を経て、新木曾川と新長良川と連絡する絶妙な位置に、閘門が設置されることとなりました。

なお、⑤ 明治三十三（一九〇〇）年から翌年

にかけて、揖斐川右岸側の七郷輪中の引堤が行われ、揖斐川の川幅が広がられました。

三、閘門建設工事

『閘門工』は、カーボン紙での縦書き本文と十一枚の表、十九枚の青焼き図面から成り、著者・発行者・発行年月は不明ですが、作成年月は記載内容から明治四十四（一九一）年三月から四月と推定されています。

明治三十一年度に閘門設置に関する種々の調査が完了し、翌三十二年度に諸材料を購入して、工事が開始されました。

三二一、湧水の排出

閘門は、舟や筏を収容する中央部の閘室部と、閘室前後で水位調整をする閘頭部から成っており、明治三十二（一九〇九）年九月に閘頭部と閘室の床掘りが開始されました。

閘頭部のコンクリート基礎工事は、水中施工を避けて陸上施工で計画されましたが、工事場所は木曾川と長良川に挟まれていたため湧水が予想外に多く、排水に多くの努力が強いられました。

湧水の排水については、当初は三〇〇石（石二〇・一八〇m³）と六〇〇石揚げの働差ポンプ（ピストンポンプ）二台で排水を始めましたが、



エッセル家に保管されていた踏車とアルキメデス・スクリューでの排水試験
〈出典：木曾川文庫蔵〉

不十分であったため、「臨時借用」した離心ポンプ（渦巻ポンプ）一台と共に足踏み水車（踏車）四十一台、さらに九〇〇石揚げと三〇〇石揚げの働差ポンプを加えた計五台のポンプで、ようやく好結果を得られました。『閘門工』には、排水に「水車数十台を使用」と記されており、四十一台全ての踏車を同時に使用したのではなさそうです。

なお、お雇い外国人として招聘されていたエッセルは、明治十一年（一八七八）年六月の帰国直前、住まいの裏で、管内部の螺旋を回転させて水を汲み出すアルキメデス・スクリューと踏車との排水量の比較試験を行っており、オランダ技師も踏車に注目していました。

三二二、踏車の排水能力

「三〇〇石揚げ」ポンプの揚水量は、一時間当たりに三〇〇石、つまり毎時五四m³でした。一方、踏車一台の揚水量も三〇〇石揚げポンプとほぼ同量の一時間当たり五十二〜六十五m³でした。

閘門基礎工事現場での床掘り位置から排水地点までの高低差は不明ですが、明治十七（一八八四）年にイギリスから最初に輸入した毎時五二五石の蒸気ポンプでは、高さが四十七mにも達したようであり、ポンプは十分に数メートルの高低差を克服したと推測されます。

一方、踏車の揚程は二十五〜三十m程度でしたので、例えば排水地点一ヶ所に踏車十台を直列に配置すれば、三〇〇石ポンプは一台分に



矢板の形状
〈出典：船頭平閘門改築記念誌〉

相当する水量を三mほど上に排出でき、当時としては有用な排水機具でした。

三二三、閘頭部の構造

床掘後、長さ十五尺（四五五cm）、厚さ三寸五分（一〇・六cm）の矢羽根型の噛み合わせをした松矢板が、閘頭部護岸の根固めと浸透水の遮断のために打ち込まれ、二尺八寸（八十五cm）ごとに親柱（長さ十五尺、六寸角）を打ち、横梁でしっかりと固定しました。矢板が打ち終わると、次は扉室の基礎となる閘頭部のコンクリート基礎の施工でした。

明治三十二（一九〇九）年末には、厚さ平均四尺五寸（約一・三五m）のコンクリート基礎の大部分が施工され、さらに、コンクリート基礎の上に厚さ一尺五寸（〇・四五五m）の煉瓦が敷かれました。なお、『閘門工』では、矢板工や閘頭部のコンクリート工とその上の煉瓦工での長さは尺や寸が用いられていました。

翌三十三年（一九〇〇）年四月より、閘頭部の煉瓦積みおよび閘室や閘外の沈床、袖石垣などを築造しました。

煉瓦造りの閘頭部の側壁は垂直ですが、舟や筏が衝突する恐れのある部分はすべて花崗岩が用いられています。

なお、石工や煉瓦工の賃金は通常出来高払いでしたが、丁寧な仕事をするように、石工二十五銭、煉瓦工六十銭の日当（定夫）一般作業員は十五銭）で雇っていました。

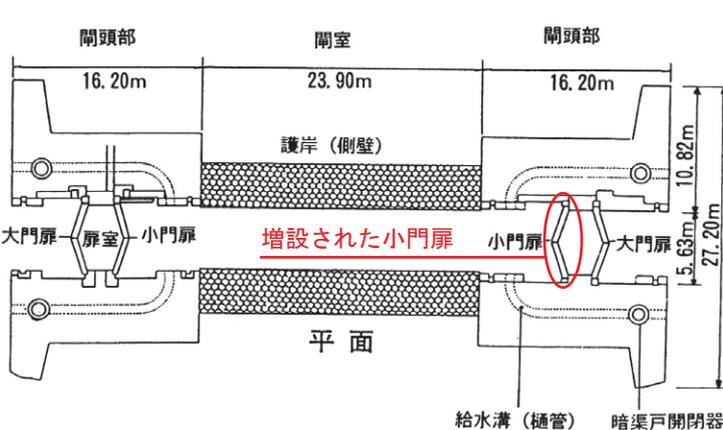
三二四、閘室の構造

舟や筏を収容する閘室の底部は、沈床の上に石張りを施しました。
周囲は、長さ十二尺（三六三・六cm）、厚さ三寸（九・一cm）の木矢板を打ち、側壁は法一割の間知石積みでした。

三二五、門扉の設置

明治十三（一八八〇）年のわが国最初の近代

相当する水量を三mほど上に排出でき、当時としては有用な排水機具でした。



船頭平閘門の平面図（一部加筆）〈出典：船頭平閘門改築記念誌〉

閘門である石井閘門と明治二十二（一八八九）年の大津閘門の門扉は木造でしたが、船頭平閘門の門扉はイギリスから輸入した鉄板で製作されました。

門扉の設置にあたっては、船頭平付近での干満は流量の違いなどで、木曾川側と長良川側とで同一時刻に発生しなかったため、本来ならば閘室前後の各扉室には、川に向かった大門扉と閘室に向かった小門扉を各一對ずつ設置する必要がありました。

ところが、設計当初では木曾川の水位は長良川より高くなる頻度が多いと想定し、木曾川の水位調節用の大門扉と小門扉一対を設置し、長良川の水位が高い場合は閘門操作を行わないこととし、長良川の水位調節用の小門扉は将来増設できるように準備だけを行いました。その後、明治四十二・四十三年度に長良川用の小門

扉が増設され、船頭平閘門は複閘式閘門となりました。

四、読み落とししてきた記述

閘頭部の基礎工事については『木曾川改修工事概要』では、「施工中閘頭部の工事に於いてその基底部の構造や薄弱なるを認め、設計を変更して鉄桁を伏せ、その欠を補へり」と記されています。そのことと同様の内容が、内務省土木局の『木曾川改修工事』や工事現場付きの寺井氏の手記『木曾川下流改修工事』等にも見られます。『閘門工』に記された「船頭平工営所閘門新設工事竣工内訳書」の「コンクリート工」の欄には、基礎工のコンクリートの中へ古レール七〇〇尺（二二〇m）を埋設すると記されていますが、既述のように古レールの埋設に構造的な不安を感じて、改めて鉄桁を埋設したと思われる。

なお、明治改修で木造トロッコを載せて使用

| 摘要 | 単価 | 数量 | 金額 | 備考 |
|---------|----------|-----------------------|--------------------------|---------------------|
| コンクリート工 | | | | 此立坪 168坪16 |
| セメント | 18.500 | 296.512 ⁹ | 5,485 472 | コンクリート用 |
| 同 | 21.05263 | 12.865 ⁹ | 270 843 | 〃 |
| 同 | 21.57895 | 782 ⁹ | 168 747 | 〃 |
| 川砂利 | | 175.81坪 | 1,146 339 | 〃 |
| 川砂 | | 89.42 ⁹ | 268 341 | 〃 |
| 古レール | 0.142 | 700尺 | 99 400 | コンクリート中へ埋込 |
| 煉化層 | | 2.4坪 | 0 | コンクリート用 |
| 工業夫 | 0.150 | 23,977.7人 | 3,596 655 | コンクリート調整運搬 構築ニ使役 |
| 定夫 | 0.150 | 429.92 ⁹ | 64 458 | 〃 |
| 川砂取夫 | 0.150 | 1,788.94 ⁹ | 268 341 | 川砂採集運搬ニ使役 |
| 川砂利取夫 | 0.150 | 7,642.26人 | 1,146 339 | 川砂採集運搬ニ使役 |
| 計 | | | 11,100 255 ¹⁹ | |

「船頭平工営所閘門新設工事竣工内訳書」の「コンクリート工」の欄
〈出典：船頭平閘門改築記念誌〉

| 鋼鉄桁製作豫算書 | | | | | | | | | | | |
|----------|----|----|-------|-------|-------|-------|---------|----------|-------|-----------|----|
| (1/2) | | | | | | | | | | | |
| 品名 | 称呼 | 寸法 | 長さ(吋) | 巾 | 厚 | 員数 | 単重(貫) | 重量 | 単価 | 金額 | 摘要 |
| 鋼 | 桁 | 桁 | 10' | 3 1/2 | 1 1/2 | 2,303 | 1,360 0 | 3,132 08 | 0.420 | 1,315 474 | |
| 鋼 | 板 | 板 | 10' | 5' | 1 1/2 | 27 | 125 8 | 3,396 6 | 0.420 | 1,426 572 | |
| 同 | 〃 | 〃 | 8' | 4' | 1 1/2 | 7 | 80 5 | 563 5 | 0.420 | 236 670 | |
| 同 | 〃 | 〃 | 10' | 5' | 3 8 | 6 | 94 3 | 565 8 | 0.420 | 237 636 | |
| 同 | 〃 | 〃 | 6' | 3' | 3 8 | 2 | 35 0 | 70 0 | 0.420 | 29 400 | |
| 丸 | 鋼 | 桁 | 六分丸 | | | 3,900 | 0 185 | 721 5 | 0.420 | 303 030 | |
| 同 | 〃 | 〃 | 七分丸 | | | 2,200 | 0 252 | 554 4 | 0.420 | 232 848 | |
| 瑞 | 西 | 鉄 | 貫 | 一寸九 | | | | 8 0 | 0.420 | 3 360 | |
| 同 | 〃 | 〃 | 貫 | 八分九 | | | | 54 0 | 0.420 | 22 680 | |
| 並 | 平 | 鉄 | 〃 | 六分 | 三分 | | | 42 0 | 0.400 | 16 800 | |
| 帯 | 鋼 | 〃 | 〃 | 一寸 | 五厘 | | | 5 0 | 0.400 | 2 000 | |
| 小 | 計 | | | | | | | | | 3,826 470 | |

鋼鉄桁製作予算書 〈出典：船頭平閘門改築記念誌〉

『閘門工』によると、基礎コンクリート上に敷設した鉄桁は、各閘頭に十一本（長二十六フィート六インチが四本、長二十二フィートが七本）あり、その上に煉瓦を平均厚さ一尺五寸（約四十五、四五cm）で敷いています。

「鋼鉄桁製作予算書」には、使用された鋼板等の寸法や使用重量等が記されて

四一・一 鉄桁の埋設について

閘頭部基礎工では、煉瓦の塊が微粉末かは不明）を川砂利と川砂を混ぜたコンクリートに古レールを埋めて基礎部に打設して、突き固めて施工したと推察されます。

されたレールは、工事現場や鉾山などで用いられた一ヤード（〇・九一四m）当たり九ポンド（四・〇五kg）の軽レールでした。

ところで、多くの人々が『閘門工』でのこれらの記述を「読んだはず」ですが、「コンクリート構造物には鉄筋が当然埋め込まれている」との「先入観」に囚われていたのか、明治三十二（一八九九）年末でのコンクリート基礎工への古レールや基礎工上部への鉄桁の埋設に関する貴重な記述を「注目しなかった」ようです。

ちなみに、広井勇が欧米の各種鉄筋コンクリート工法と設計手法を解説し、鉄筋コンクリート技術の導入を推奨したのは明治三十六（一九〇三）年であり、同年にわが国最初の鉄筋コンクリート橋として、田辺朝朗による琵琶湖疎水運河のメラン式アーチ橋（橋長七、三〇）が完成しています。

四一・一 基礎工について

「船頭平工営所閘門新設工事竣工内訳書」に、

一トン当たりのセメント単価が異なる三種の使用量が記載されています。コンクリート基礎工に使用された最安値のセメントは、花崗岩の目地用等のモルタル用にも多量に使用されていました。

| 円/トン | 総トン数 | コンクリート用 | モルタル用 |
|-------|--------|---------|--------|
| 18.50 | 620.00 | 269.51 | 323.49 |
| 21.05 | 19.00 | 12.87 | 6.14 |
| 21.58 | 1.06 | 7.82 | 0.73 |

閘門の建設に使用された3種類のセメント量
〈出典：閘門工〉

五、おわりに

『閘門工』は、①単価が異なる三種のセメントを使用し、②セメントに煉瓦屑を混入してセメント強度の増加を期待し、③基礎コンクリート内に古レールを埋め込み、さらに強度を確実にするために、④各閘頭部の基礎工の上に各十一本の鉄桁を埋設したようです。

今後は、セメントに混合された煉瓦屑とセメント中で古レールの存在、さらに埋設された鉄桁に関して詳細な調査が必要かと思われます。

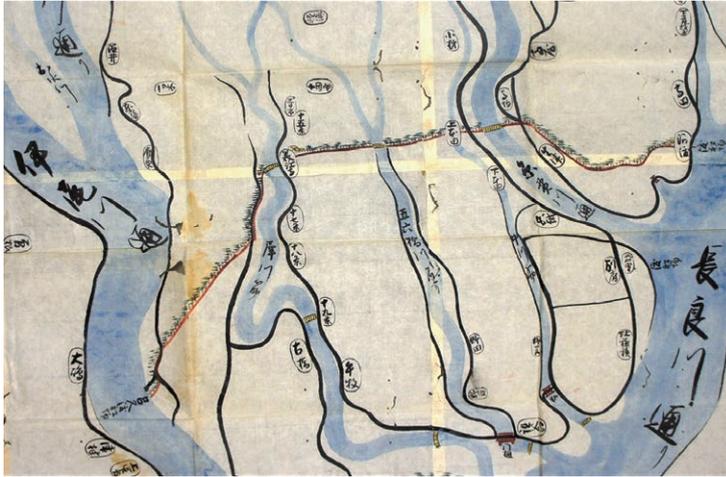
次号では、①船頭平閘門に使用されたセメントの特性や、②当時の土木関係者における鉄筋コンクリートへの理解の程度について触れていきます。

参考文献

- 『木曾川改修工事概要』 明治四十四年一月 内務省名古屋土木出張所
- 『閘門工』 木曾川文庫蔵 著者・発行者・発行年月は不明
- 『船頭平閘門改築記念誌』 木曾川下流工事事務所 平成八年
- 『復刻版木曾川下流改修工事』 工事現場付き寺井氏手記 明治二十年度から大正元年度
- 『蘭人工師エッセル日本回想録』 福井県三国町編 一九〇九年
- 『江戸時代中期に登場した人力揚水機「踏車」に関する研究』 竹内智志、大熊孝、小野
- 『土木史研究 第十九号』 桂、知野泰明 一九九九年
- 『工所用の軽便軌条小史』 岡本直樹 建設機械工 Vol.66 No.5 May 2014
- 『鉄筋混成橋梁 工学会誌 第二五三号』 広井勇 一九〇三年

慶長十六年の徳川家康上洛と船橋架設

岐阜県歴史資料館 入江 康太

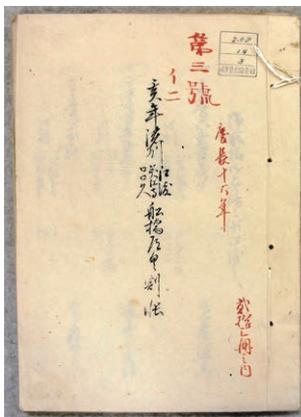
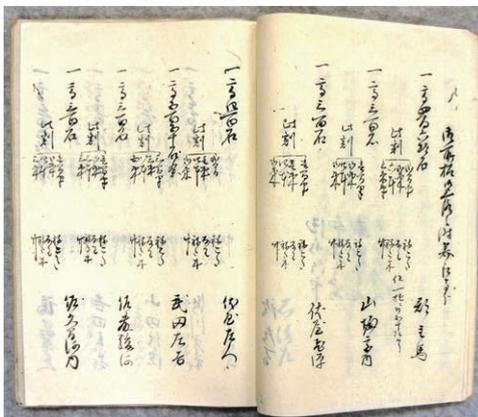


中山道河渡宿より呂久渡迄美濃路墨俣渡より西結渡迄往還絵図(部分)
 〈出典：岐阜県歴史資料館蔵〉

江戸時代初め、將軍たち(徳川家康・秀忠・家光)は、たびたび上洛しました。慶長十六(一六一一)年、徳川家康は、後陽成天皇の讓位、後水尾天皇の即位を取り仕切るため上洛しました。三月六日、駿府を出発した家康は、美濃国岐阜、同国赤坂を経由して三月十七日、京に到着しました。家康が美濃を通過するにあたり、岐阜―赤坂間の河渡(岐阜市)・美江寺(瑞穂市)・呂久(瑞穂市)には船橋が架けられました。

本稿では、美濃郡代笠松陣屋堤方役所文書の中にある「亥年濃州江渡・美江寺・呂久船橋道具割帳」という史料から、この時の船橋架設がどのように行われたかを紹介します。

一 「亥年濃州江渡・美江寺・呂久船橋道具割帳」について



【史料】亥年濃州江渡・美江寺・呂久船橋道具割帳
 (右：表紙、左：見開き) 〈出典：岐阜県歴史資料館蔵〉

美濃郡代笠松陣屋堤方役所文書には、「御上洛一件二付古書」と呼ばれる一連の文書がある(文書番号二・〇八・一四・一〇二四)。これは、十三代將軍徳川家茂が、文久三(一八六三)年に將軍として二九年ぶりに上洛するにあたり、その前年に実施された先例調査で美濃郡代岩田鐵三郎により書写されたものである。内容は慶長・元和・寛永の將軍上洛に関するもので、原本は、近世初期美濃の代官を務めた旗本岡田氏に伝来した。

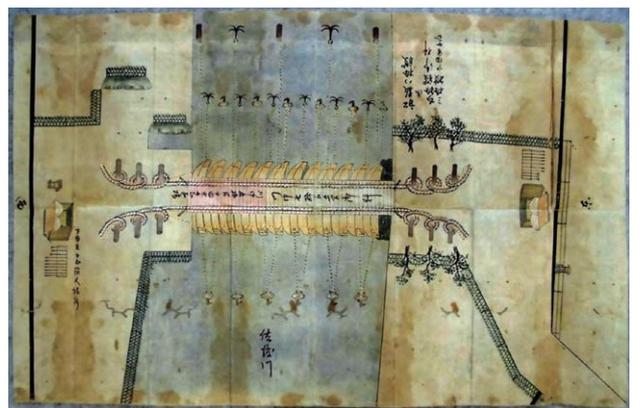
その中に「亥年濃州江渡・美江寺・呂久船橋

道具割帳」という史料がある(文書番号二・〇八・一四・三、以下本史料)。これは、慶長十六(一六一一)年に大御所徳川家康が上洛した際、美濃国内に架設された船橋(多数の橋を横に並べて綱または鎖でつなぎその上に板を渡して橋としたもの、参考図版)に関する記録である。領主・代官ことの負担資材の書上げや、幕府代官から領主に宛てた書状などが収められている。

以下本史料から、慶長十六(一六一一)年の徳川家康上洛において美濃国内の船橋架設が、どのように進められたかを紹介します。

二 家康の上洛と船橋の架設

慶長十六(一六一一)年、徳川家康は、後陽成天皇の讓位と後水尾天皇の即位を取り仕切るため上洛した。この上洛では、二条城で家康と豊臣秀頼の会見や在京大名からの誓紙の提出など重要な政治的イベントが行われた。



【参考図版】寛延元年(1748)佐渡川船橋絵図
 〈提供：岐阜県歴史資料館蔵〉

家康は、三月六日に駿府を出発し、十一、十二日、名古屋に滞在した。そして三月十三日に岐阜、十四日に赤坂を通り、三月十七日に上洛した。行程から分かるように、家康は中山道を通り上洛しており、岐阜―赤坂間の河渡(岐阜市)、美江寺(瑞穂市)、呂久(瑞穂市)に船橋が架設された。河渡には長良川の、呂久には揖斐川の、それぞれ渡し場があり、長良川・揖斐川を渡るための船橋であった。美江寺は河渡と呂久の間にある。五六川と犀川に挟まれており、船橋はどちらに掛けられたかは分からない。あるいは両方の川かもしれない。

船橋の架設担当は、河渡・美江寺が加納藩主奥平忠政(十萬石)、呂久が揖斐藩主西尾光教(三萬石)、高須藩主徳永壽昌(五萬石)、野村藩主織田長則(一萬石)、徳野藩主平岡頼資(一萬石)である。慶長十六(一六一一)年当時、河渡・美江寺は加納藩領、呂久が揖斐藩領であったので、船橋の架設は、架設地の領主が務めることになっていただと考えられる。ただし、呂久は西尾光教だけでなく徳永壽昌ら三名も架設担当となっている。西尾ら四者の石高を合せると十萬石となる。西尾の石高は奥平の三分の一であり、その不足分を補うため徳永らも合せて架設担当となったと考えられる。そして船橋架設を務める上で基準となる石高は十萬石であったと推測される。

三. 船橋の資材調達と架設の流れ

本史料の中には、鈴木重春・石原一重から美江寺の船橋架設担当の加納藩士に宛てた二月七日付書状がある。次に掲げるのがそれである。

右是八今度(前略)上様濃州通就御上洛、美江寺はしかけ可申旨被 仰出由、駿府御年寄衆方申来候条、如先規わりを仕、来十六日於美江寺二松平撰津守殿衆へ御渡候へと、右之衆へ申触

候間、彼地二をひて御請取、上様御上洛之日御聞合、御かけ可有候、右わり之内若遅参之衆候ハ、早々被出候へとさいそく御つけ御請取可被成候、以上、この書状の前には、船橋資材の領主ごとの割当が記されている。

鈴木・石原は、美濃国奉行大久保長安の配下である。鈴木・石原は、この書状と同日付で美濃国内の領主・代官に資材の割当と提出先(場所・担当者)、提出日を知り通知しており、ここに掲げる書状の前半部は、そうした領主・代官への通知内容が記されている。

この書状によると、駿府年寄衆(家康の駿府における年寄衆)から大久保に対し、家康が美濃を通して上洛すること、そのため家康が船橋を架設するよう命じたことが伝えられた(注一)。

そこで、大久保配下の鈴木・石原は、先例に従い、領主らに資材の割当を行い、二月十六日に美江寺で船橋架設担当の加納藩士に資材を渡すよう通知した。鈴木・石原は、上記の経緯を加納藩士に伝えると共に、資材の受取りと提出遅れがあった場合は督促を、そして家康上洛の日程を確認の上、船橋架設を命じている。鈴木・石原は、河渡、呂久についても二月七日付で資材の割当を行い(提出日二月十六日)、船橋架設担当に同様の書状を送っている。

徳川家康

駿府年寄衆

美濃国奉行大久保長安

大久保配下鈴木重春・石原一重

船橋架設担当領主 美濃国内領主・代官

また船橋の架設は、家康上洛の日程確認や資材の確実な受取りを含め、担当領主が責任を持って行うことになっていった。加えて先に述べたように、資材割当は二月七日付で領主・代官に通知され、提出日は同月十六日であった。連絡に関する日数を考えると、領主・代官は迅速に対応せねばならなかった。さらに家康が美江寺他美濃国内の船橋を通過したのは、その上洛日程から三月十四日と判断されるので、一か月程度の短期間で資材の準備と船橋の架設が行われた。

四. 架設地ごとの船橋資材と領主・代官

表1は、船橋架設地ごとの資材を负担した領主・代官の人数、総石高、資材の量を示したものである。

表から、資材を负担する領主・代官の規模が集められた資材から、呂久に架設された船橋の規模が最も大きく、河渡がそれに次ぎ、美江寺が最も小さかったことが窺える(注二)。これは、呂久は揖斐川、河渡は長良川と二大河川に架設されたためと考えられる。

資材を负担した領主・代官には地域的なまとまりがあった。すなわち、河渡は郡上藩主遠藤慶隆ら主に東濃・中濃の領主二十九名、呂久は大垣藩主石川忠総ら主に西濃の領主・代官三十九名、美江寺は旗本徳山重政ら中濃・西濃の領主・代官十八名となっている。また美江寺の船橋資材を负担した領主には、河渡・呂久と異なり、一萬石以上の領主はいない。最高は旗本徳山重政の三千石で、他は五〜二百石の小規模な領主で構成されていた。

なお、この当時美濃には豊臣家臣の領地があった。船橋の資材は、そうした豊臣家臣も負担している。特に美江寺の船橋資材を负担した領主・代官十八人の内九名は豊臣家臣である。徳川家臣、豊臣家臣の区別なく、美濃国内の領

主・代官をあげて徳川家康のための船橋資材は調達されたのである。

表1 船橋架設地ごとの資材負担領主・代官と資材量

| | 河渡 | 美江寺 | 呂久 |
|-------|------------------------|------------------------|------------------------|
| 領主・代官 | 郡上藩主遠藤慶隆ら主に東濃・中濃の領主29名 | 旗本徳山五兵衛ら中濃・西濃の領主・代官18名 | 大垣藩主石川忠総ら主に西濃の領主・代官39名 |
| 総石高 | 191,630石 | 15,740石 | 245,540石 |
| 白口藤 | 350駄 | 20駄 | 120駄 |
| ねた木 | 536本 | 104本 | 750本 |
| 竹 | 315束 | 71束 | 595束 |
| ねこだ | 275間 | 44間 | 342間 |
| 縄 | 288束 | 40束 | 838束 |

五. 船はどこから来たか

先に見た美濃国内の領主・代官に課された資材の中に船はない。船は別途、領主・代官から調達された。表2は、船の国別の徴発数である。

表からわかるように、船の大部分、特に海船は美濃国外(尾張・伊勢)から来ており、その中でも尾張の割合が高い。尾張から来る船については、鈴木重春・石原一重から尾張藩に対し、提出の指示が二月七日付で出されている。その指示では、船の数だけでなく、船を出す村や人

表2 船の国別徴発数

| 国名 | 河 渡 | 呂 久 |
|----|-------------------|-------------------|
| 美濃 | 川船4艘 | 川船11艘 |
| 尾張 | 海船98艘、川船7艘 | 海船23艘、川船40艘 |
| 伊勢 | — | 海船20艘、川船10艘 |
| 合計 | 109艘（海船98艘、川船11艘） | 104艘（海船43艘、川船61艘） |

※呂久へ尾張から実際に来た船は43艘（内訳不明）

表3 尾張国内村別船徴発数

| 河 渡 | | | 呂 久 | | |
|-----------|------|----|-------------|------|----|
| 村 名 | 船の種類 | 船数 | 村 名 | 船の種類 | 船数 |
| ふつと(布土) | 渡海船 | 1 | 大野 | 渡海船 | 13 |
| ふき(富貴) | 渡海船 | 1 | たんじう(多屋) | 渡海船 | 2 |
| ならわ(名和) | 渡海船 | 1 | とこなへ(常滑) | 渡海船 | 3 |
| しのしま(篠島) | 渡海船 | 6 | こすかや(小鈴谷) | 渡海船 | 1 |
| おのくら(小野浦) | 渡海船 | 2 | 一色 | 渡海船 | 4 |
| すさ(須佐) | 渡海船 | 2 | かに系本町(蟹江本町) | 川船 | 25 |
| 寺本 | 渡海船 | 3 | かに系新町(蟹江新町) | 川船 | 1 |
| まはせ(馬走瀬) | 渡海船 | 9 | 今村 | 川船 | 14 |
| たつみ | 渡海船 | 5 | | | |
| とこなへ(常滑) | 渡海船 | 3 | | | |
| たんしや(多屋) | 渡海船 | 1 | | | |
| 大野 | 渡海船 | 9 | | | |
| 日間賀 | 川船 | 4 | | | |
| はつた | 川船 | 3 | | | |

※村名は本史料ママ、()内は筆者の比定、この他海船55艘の具体的な村名は不明

物も指定されていた。
表3は、船が尾張国内のどの村から来たかを示している。
河渡、呂久いずれも、知多半島の村々から大半の船が来ていることがわかる。なお、美江寺の船橋用の船が美濃国内外の領主・代官から徴発された形跡はない。これは、史料の残存の問題もあるかと思われるが、基本的には船橋の規模によるものであり、美江寺周辺の船で十分であったためと考えられる。
伊勢については、尾張のような具体的な村名を記した史料はない。だが、船を負担しているのが伊勢長島藩主管沼定芳と四日市代官水谷光勝であるので、それぞれの領地、管轄地から船

が来たと考えられる。
船の提出指示のあった一か月後の三月七日、追加の船の徴発が行われている。
次に掲げるのは、同日付で鈴木・石原から美濃国内の領主・代官九名に宛てた書状である。なお、この書状の前には、領主・代官「この船の種類・数、船を徴発する村名が記されている。右是ハ今度、上様濃州通就御上洛呂久舟橋かけ可申旨、駿府御年寄衆方申来、如先規わり候て先段申触候へ共、此中之雨にて水増候へハ、大事之儀候間、重而右之分わり遣之候条、於呂久来九日二徳永法印・西尾豊後殿・織田孫市殿・平岡牛右衛門殿衆へ可有御渡候、以上、(傍線引用者)

これから、二月七日の資材の割当後、美濃では雨が降ったこと、そのため川の増水に備えて、三月九日に船を呂久に送るよう、鈴木・石原が領主・代官に指示していることが分かる。この時集められた船は、鶴飼船五十

三艘、渡し船三艘の計五十六艘であった。また、鈴木・石原は河渡でも美濃国内の領主・代官に対して、川の増水に備え渡し船三艘を三月九日に同地へ提出するよう指示している。
この時集められた船は、増水して船橋が架設できなかった場合、渡船用に準備されたものと推測される。家康の美濃通過のため、幕府は万全を期していたのである。

このように、徳川家康上洛のため美濃国内三ヶ所(河渡・美江寺・呂久)に架けられた船橋は、慶長十六(一六一一)年二月七日から家康が船橋架設地を通過する三月十四日までの約一か月間に急ピッチで準備が進められた。資材は豊臣家臣も含めた美濃国内の領主・代官が負担し、船は美濃だけでなく、尾張・伊勢からも徴発された。
こうした大規模な事業が短期間で成し遂げられた背景には、二月七日付の鈴木重春・石原一重の書状に「如先規(せんきのごとく)とあることや、船の徴発先が村レベルで決まっていたように、この当時船橋架設のための体制が整えられていたことが考えられる。

(注一) 大久保長安へ駿府年寄衆から家康の上洛と船橋架設命令が伝達されたことは、史料中明記されていない。しかし、国奉行の職務に、駿府の指令の国全体への触れ流しがある。また鈴木重春・石原一重は、大久保の配下であり、駿府年寄衆からの家康上洛に関する通知を前提に船橋資材の割当を行っていることから、本文の通り判断した。

(注二) ただし、河渡の船橋が呂久のそれよりも小規模であったかという微妙である。呂久の船橋架設担当の西尾光教・徳永寿昌・織田長則・平岡頼資は、船橋資材も負担している(平岡は河渡、その他は呂久)。本史料では、河渡・美江寺の船橋架設担当の奥平忠政が、船橋資材を負担していることは確認できない。これは西

尾らと異なり、奥平が単独で二ヶ所の船橋架設を行うため資材負担を免除されたと考えられる一方、船橋架設のため奥平は独自に資材を調達していた可能性もある。後者の場合、奥平の石高半分、五万石つづを河渡・美江寺の資材負担領主・代官の総石高に足すと、河渡の総石高は、呂久のそれと変わらないものとなり、河渡・呂久における資材の量も同規模となったと考えられる。

■参考文献

『岐阜県史』通史編近世上 岐阜県 一九六八年
『日本近世国家史の研究』岩波書店 高木昭作 一九九〇年
『近世日本の国家支配と街道』文献出版 土田良一 二〇〇一年
『徳川家光の上洛通行と賦役』三重県 二〇一一年
『三重県史』通史編近世1 三重県 二〇一七年
『徳川家康』吉川弘文館 藤井譲治 二〇二〇年
『濃飛史艸』第一二二号 入江康太 二〇一九年
「文久の徳川家茂上洛における先例調査」『御上洛御用留(堤方)から』
『郷土研究岐阜』第一三七号 入江康太 二〇二二年
「慶長十六年における美濃国内豊臣家臣について」『女年濃州江渡・美江寺・呂久船橋割帳』から」

寺川の橋 (中津川市馬籠)

まごめは昔、中山道といつて、旅人がたくさん通りました。まごめのバス停から坂を少し登ると「永昌寺えいしょうじ」があります。その道中には「寺川」という川があり、丸木橋を渡らなければお寺に着けませんでした。しかし、雨のたびに丸木橋が流され、人々は困っていました。

まごめ村には、鬼助と彦七という力の強い男がおり、力じまんをしては村びとに威張っていました。この日も鬼助の家に「力比べをしよう」と彦七がやってきました。しばらく考え込んだ鬼助は、「そうだ！寺川に石の橋をかけまいか」と言い、二人はさっそく石探しへ。

鬼助は「おい、この大きな石をしょえ」と彦七に大きな石を背負わせ、自分はそのより小さな石を担ぎました。「どんね、えらくても、えらいの『え』と言ったら負けだぞ」と鬼助は言い、彦七は負けてなるものかと黙って歩き始めました。

はじめは軽そうに担いだ彦七も次第に息が上がり、視界もかすむほどに。坂道に着いた頃には、玉の汗がポタポタ落ちてきました。それでも負けたくない二人は黙って歩き、夕日が沈みかけた頃、すべての石を運び終えました。それから、力を合わせて寺川に石を渡して橋を作りました。



そして翌朝。一晩のうちに立派な石の橋ができ、村びとはびっくり仰天。月日が経っても崩れない立派な橋に、村びとは鬼助と彦七に大いに感謝したそうです。

出典 『中津川のむかし話』 中津川青年会議所発行

恵那児童文学の会編集 一九八四年

表紙写真 『苗木城跡』

木曾川の右岸にそびえる高森山に築かれていた苗木城の跡。その最大の特徴は、巨岩を取り込んだ石垣で、自然の地形を有効に活かして築かれています。天守跡に設けられた展望台からは、息を飲むほどの絶景を見ることができます。

ふね 船ちゃんのこぼれ話 第十五話

「船頭平閘門 (木曾川文庫) の住所は? その3」

明治改修により、立田輪中の下にぽこっと付いた小輪中(図1のピンク部)から、木曾川と長良川の間的小島(図2のピンク部)のように変化した場所に、船頭平閘門が造られたのですが、昭和に入ると更に変化が生じました。

まず、南側に締切堤防(図3-①)が昭和13年に完成し、河川敷であった場所(図3の黄色斜線部)が埋め立てられ、三重県側の長島と陸続きになりました。これは、福原輪中の開発者の加藤家らより提出されていた開拓願が、自費による締切の工事を行う条件にて許可されたものでした。

次に、北側の福原が、木曾長良の背割堤に密着するような形(図3-②)になりました。これは、福原輪中堤は明治改修で手が増えられておらず、昭和に入ると洪水が度々発生し、その対策のためのものでした。

これらにより、閘門の周辺は、ほぼ現在の地形となりました。(旧堤と呼ばれる図3の青線部も昭和までの河川管理に必要な補強が行われています。)

昭和も後半になると、閘門のすぐ北側に「立田小橋」、続いて「立田大橋」「長良川大橋」「油島大橋」が完成し、船が必需品であったこの地も、車で自由に移動できる場所となりました。



図1 明治改修前 (下図: 木曾川文庫所蔵 図面 No.16)

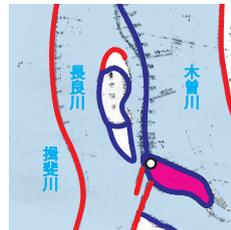


図2 明治改修後 (下図: 木曾川文庫所蔵 M35工事向伝達書付図)

各図の凡例

- 船頭平閘門
- 江戸期頃の築堤 (点線部は水没部)
- 明治期の築堤
- 昭和期の築堤

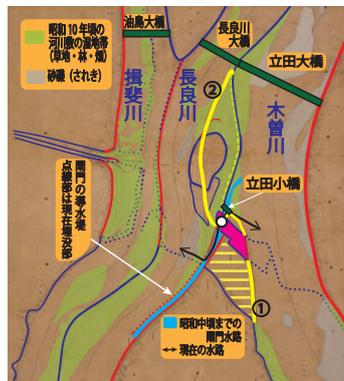


図3 明治～昭和の変化 (下図: 木曾川文庫所蔵図面 No.15)



図4 現在 (地理院タイルの標準地図を加工して作成)