

令和7年

冬

木曾三川 歴史・文化の調査研究資料

KISSO

2025
Vol.
133

一宮市

木曾川最後の渡し船

伝統の「中野の渡し」

地域の歴史

尾州を「毛織王国」に押し上げた
先駆者たち

地域の治水・利水

木曾川扇状地とその扇端での暮らし

歴史記録

木曾三川のケレップ水制 第四編
揖斐川・長良川のケレップ水制

研究資料

赤須賀船の話

——北勢と熊野灘の漁村を繋いだ船——
鳥羽市立海の博物館 館長 平賀大蔵

8

5

3

1

第五中野丸

最大搭載人員14名

乗船される方へ

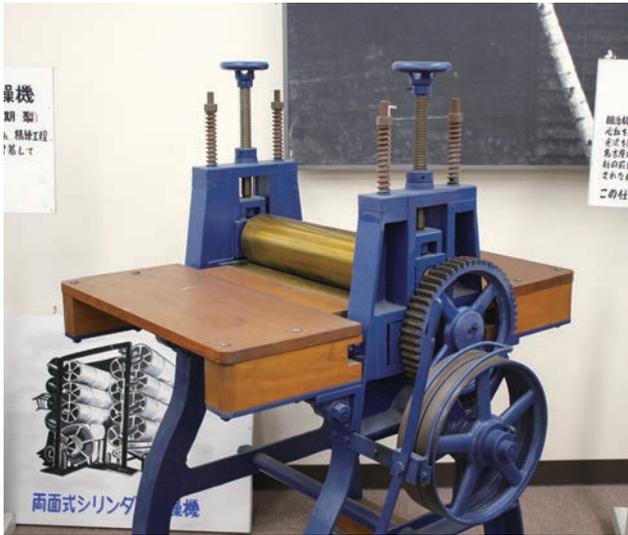


尾州を「毛織王国」に押し上げた先駆者たち

一宮市を中心とする毛織物産地は、現在「尾州産地」と呼ばれており、同市の他、稲沢市・津島市・江南市・岐阜県羽島市等の地域が、この範囲に含まれています。明治以降、尾張西部地域を「尾西」と称し、その織物を「尾西織物」と呼んでいた時期もありました。

尾州産地は、木曾川の豊かな恵みを活かして発展を続け、優れた技術、品質の高さからイギリスのハダースフィールド、イタリアのピエラと並ぶ「世界三大毛織物の産地」であり、「毛織王国」と称されていた時期もありました。現在でも日本国内の毛織物のうち六〇〜七〇%が尾州産地で生産されています。

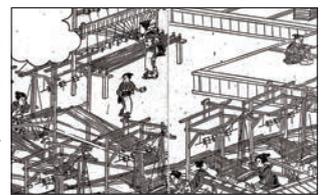
ここに至るまでには、様々な課題や苦難を乗り越えた尾州の毛織物業者たちの結束力、先見性に優れた先人たちの地道な探求の積み重ねがありました。



墨清太郎が明治40（1907）年に考案した「三本ロール機」
 <一宮市豊島記念資料館蔵>

一 尾州産地の始まり

尾張西部では古くから養蚕がさかんて絹織物も織られ、元禄期においても木曾川両岸に桑畑が広がっていました。その一方、十八世紀末までには現在の一宮市域に広く綿作地帯が形成され、十九世紀になると綿織物生産が発展していきます。

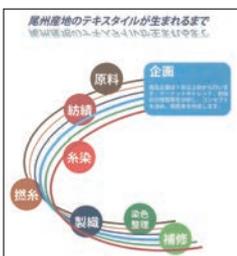


『尾張名所図会』
 結城綿織屋の図（抜粋）<出典：国立国会図書館デジタルコレクション>

二 絹・綿織物から毛織物へ

明治後期、この地方は国内向け絹綿交織物を生産し、複雑な柄と手工業的技術による製品の多様性で産地の優位を目指しましたが、市場での競争で次第に不利になっていきます。このとき、新たに登場した毛織物生産への転換が生じます。古代より麻、絹、綿、絹綿と素材が変化してきた尾州織物ですが、積み上げてきた知識・技術を毛織物に生かす時代が到来しました。

明治二十五（一八九二）年頃、宮地花池村（現在の一宮市大和町）の酒井理一郎と三塚村（現在の一宮市三塚）の加藤平四郎が輸入毛織物、セルジスをまねて和服用の着尺セルを試織しますが、仕上げの設備がなく挫折します。毛織物は「紡績・撚糸（原料から糸を作る）」・「企画・製織」（設計書作りと織り）、「染色整理」（仕上げ）と多くの工程を経て作られることが大きな特徴です。



毛織物の生産工程
 <出典：尾州ファッションデザインセンター資料>
 現在の尾州産地ではこの工程すべてをカバーしています。かつては、当時は

毛織物特有の「染色整理」の知識・技術が乏しく、道半ばで断念する者が多かったのです。そうした中、先覚者として現れたのが片岡春吉でした。

※セルジス（サージ）…梳毛糸を用いた綾織の毛織物。当初輸入されたが、平織の国産品が生まれ、セルと呼んで和服用として普及した（着尺セル）。梳毛糸は羊毛繊維から良質な、繊維長の長い繊維を選び出し、繊維の方向をそろえて紡績した糸。

三 本格的な毛織物を作り上げた片岡春吉

片岡春吉は明治五（一八七二）年、岐阜県石津郡多良村（現在の大垣市上右津町）に生まれ、十一歳で織機部品である箆羽の製造業者に年奉公に出ました。二十歳の時、愛知県海東郡津島町（現在の津島市）の「孫箆」として知られた箆製造業者、片岡孫三郎の婿養子になります。織物業へ転じようと、明治二十九（一八九六）年、全国の機業地を巡り、毛織物に目を付け、東京モスリン紡織株式会社（現在のタイトウポウ株式会社）に見習い職工として入社します。

二年後に帰郷すると片岡は綿毛交織※モスリンの製織を始めましたが、染色整理の技術が伴わず未完成に終わります。そこで当時流行していたドイツ製洋服地セルジスを模した、和服用セルの試織に転じました。セルを織るため、当時の農家が使った一横幅織りの織機を改造、片岡式と呼ばれる二横幅織機を開発し



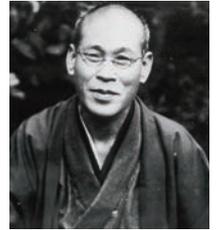
着尺セル
 <一宮市尾西歴史民俗資料館蔵>



片岡式二幅織機
 <出典：『片岡毛織創業九十年史』>

ました。懸案の整理工程ではアルコーランプを大きくしたガス焼機を作り、艶出しロール機の代用として大型アイロンを使うなど苦心を重ねた結果、セル製織に成功。明治三十四（一九〇一）年十一月、第五回愛知県五二品評会に純毛着尺セルを出品し銅賞牌を受けました。片岡の着尺セルは次第にその品質の良さを認められるようになります。

※モスリン・梳毛の単糸を使い平織りした毛織物。



片岡春吉<出典：『片岡毛織創業九十年史』>



柴田才一郎<出典：『愛工五十年史』>

四、機業家を熱心に啓発指導した柴田才一郎

片岡が着尺セル製織に着手していたちょうどその頃、愛知県立工業学校（後の愛知県立愛知工業高等学校）が明治三十四（一九〇一）年に創設されました。当時の沖守固知事や実業界から懇請され初代校長として迎えられたのが柴田才一郎です。明治十九（一八八六）年、東京職工学校（後の東京工業大学）化学工芸科を卒業後、足利織物講習所等で勤務し、明治二十五（一八九二）年に母校の助教役になります。その三年後からドイツ・オーストリアの織物学校に約二年間留学、帰国後、教授に昇任しました。

愛知県立工業学校の本科は染色科（機織分科・染色分科）と図案科で構成されました。県は同時期に名古屋高等工業学校（現在の名古屋工業大学）を誘致、ここにも機織科と染色科を設置します。柴田は同校の機織科長も兼任しました。染色・整理・織機の機械は、名古屋高等工業学校の実習工場に同校の機械を設置、共同使用し、特に整理工場には英独仏から輸入された最新式機械が揃い整えられました。この工場では生徒実習の他、整理の手段を持たない業者の依頼で染色整理作業を引き受けました。専門の整理業者が出現するまでは、この実習工場が尾張地方唯一の整理の担い手でした。片岡が着尺セルを出品した愛知県五二品評会

で、足利織物が技術的に進歩しているのを見て、この地方の機業家らは刺激を受け、笠松の織物商、起の機業家らと柴田の主導で「一日会」という研究組織を結成します。毎月一日の会合に柴田や同校教師が出張し、紡織・染色・仕上・図案の技術的講演や指導を行いました。柴田はこの会で手工業から機械工業への切り替え、新しい機械類の使用を奨励しました。

五、整理技術の機械化に貢献した墨清太郎

明治時代のこの地方における織物の整理は、江戸末期に伝わったという砧打ちによる艶出しでした。「艶金」の屋号を持つ墨宇吉も、艶出しを手掛ける業者、艶屋のひとつでした。日露戦争の頃になると先進地の足利（栃木県）ではすでに織物の整理が機械化されていました。この地方では旧来の砧打ちで、製品の市場価値に大きな開きがありました。そこで小信（現在の一宮市小信中島）の機業家、寛勝三郎は墨宇吉に対し息子の清太郎を足利に修行に出すよう説得します。明治三十八（一九〇五）年、十九歳の清太郎は九か月修行して足利の整理技術を習得、同地から整理機械を購入しました。

明治四十（一九〇七）年、艶金は対安賀（現在の一宮市大和町対安賀）の中野鶴次郎から純毛着尺セルの整理を依頼されましたが不十分な出来でした。一方、小信の長谷川伊蔵は京都でセルを整理し好評を博します。そこで艶金は、当時、清太郎が柴田校長らに技術指導を受けていた愛知県立工業学校の整理機械を利用することにし、名古屋までの道のりをセルを背負うか



（左）墨清太郎、（右）墨宇吉<出典：『尾州艶屋物語』>

ル機の考案に熱中。名古屋の鍛冶屋とともに完成させます。明治四十（一九〇七）年には機業家六名の保証で銀行等から融資を受け、幅出機を据え付けたのに続き、土地建物を買収し、楊柳機・毛焼機・艶出機・三本ロール機・蒸機を備えた工場を完成させました。機械化された整理工場の出現は、織物を織っても仕上げができないという機業家たちの悩みを解消し、この地方の毛織物業発展の要因の一つとなりました。

六、尾州ウールの現在

先人たちが苦心して育て上げた尾州の毛織物「尾州ウール」は、高い品質はもちろん、多種多様な素材の組み合わせや新たな表情のテキスタイルを生み出し続け、国内外のハイブランドから信頼を集めています。尾張西部の地場産業振興を目指す尾州ファッションデザインセンターでは、将来の繊維産業、尾州産地を担う人材を育てようと、平成十七（二〇〇五）年から「尾州インパナ塾」



（左）「尾州インパナ塾」の様子（右）尾州産のテキスタイルに付けられる「BISHU（尾州）マーク」<出典：尾州ファッションデザインセンター資料>

を開催しています。各分野の専門家の講義・指導を通して繊維の基礎からファッション・パレル製品の製作まで深く学び、地元企業でのインターンシップも実施。卒業制作で紡績・糸染・製織・整理を経てアパレル製品の制作も行うなど、充実した内容となっています。

尾州産地の象徴である「のこぎり二」工場は今もなお一宮市内に二十棟ほど残っているとされており、往時の面影を伝えます。大正元（一九一二年）創業、玉ノ井の葛利毛織工業株式会社の建物群は令和二（二〇一〇）年に国の登録有形文化財となりました。新たに生まれ変わった工場もあり、筆屋の平松毛織株式会社の工場建屋は「のこぎり二」と名を変え、ギャラリイや貸アトリエとして活用され、カフェ・店舗も併設、人々の交流の場になっています。



「のこぎり二」の内部風景

■参考文献
『片岡毛織創業九十年史』 片岡毛織株式会社 一九八八年
『愛工五十年史』 愛工創立五十周年記念会 一九五五年
『墨宇吉と艶金』 服部貞男 艶金興業株式会社本部 一九四二年
『墨清太郎』 尾崎久弥・森徳一郎 艶金興業株式会社本部 一九六〇年
『尾州艶屋物語』 墨金次郎 大岩出版 一九七四年
『尾西織物史』 森徳一郎 尾西織物同業組合 一九三九年
『毛織のメッカ尾州』 尾西毛織工業協同組合 一九九二年
『特別展 ウールの尾西』 尾西市歴史民俗資料館 二〇〇五年
『ものづくり中部の革新者』 中部産業遺産研究会 風媒社 二〇一三年
尾州ファッションデザインセンター ホームページ <https://www.fdc138.com/>

木曽川扇状地とその扇端での暮らし



客で賑わう起水泳場（昭和30年代）＜一宮市尾西歴史民俗資料館蔵＞

木曽川は、木曽谷と松本平の分水嶺である鉢盛山を源流とし、木曽山脈の西側を流れ、可児市今渡で飛騨川と合流、日本ラインを抜け犬山に出て、そこで扇状地を形成します。扇状地は犬山を頂点として半径一二kmに広がり、先端部（扇端）は一宮市、江南市、小牧市付近まで達します。木曽三川の中で最も広い扇状地です。そして木曽川は扇端まで来ると、それまで西に向かつて流れていたのが、急に向きを変え、伊勢湾方向へと南に流れてゆきます。

木曽川扇状地の扇端に位置する一宮市北方町北方を中心に、地域の北辺・西辺を流れる木曽川と人々の暮らしの関わりをここで振り返ってみましょう。

一 「扇端」に位置する一宮市

扇状地は山地を流れている川が急に平野に出るところで、運ばれてきた土砂が扇状に堆積してできる地形です。木曽川では犬山を頂点として扇状地が形作られています。一宮市域はその扇状地の先端部（扇端）に当たります。

一方、川が運搬する砂は、扇状地よりさらに下流へ流れ、そこで自然堤防を作ります。自然堤防とは洪水時などに川の両側に土砂が堆積して自然に生じた堤防状の高まりのことです。木曽川流域の自然堤防は、木曽川のかつての派川（分流）の旧河道に沿って分布しています。その中で最も大きなものは、派川の黒田川に沿って一宮市から津島市まで、長さ二km、幅三・五kmに及んでいます。

木曽川が扇状地帯から自然堤防地帯に移る場所は、川の河床勾配（流れる方向への川底の傾き）が急激に緩やかになる地点でもあります。

一宮市と笠松町を結ぶJR東海道本線、名鉄名古屋本線、県道岐阜稲沢線（岐阜街道）の橋が連続して架かっている辺りが、その地点に当たります。この地点を挟んで、一宮市域の北辺と西辺を流れる木曽川の景観や、沿岸に住む人々の暮らしに違いがありました。北辺では木曽川



一宮市域を中心とする地形分類図
＜出典：『河川地理学』の図を加工して作成＞

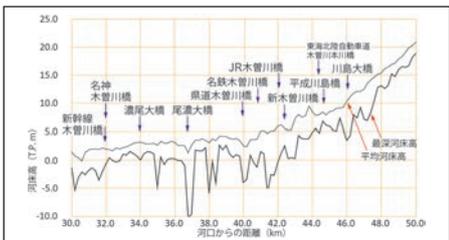
が運搬し、扇状地に堆積させた砂礫との関わりが強く感じられ、西辺では木曽川の流れが緩やかになって堆積した砂が形作る景観が見られました。

二 「丸石」の輸送中継点としての北方

木曽川中流域では人々が船を使って川底や河原から石を採取して生業としてきていました。「丸石」「玉石」と呼ばれたその石（以下、「丸石」）は、建築資材として、建物の基礎や石垣等に利用されました。古くは一宮市浅井町に残る浅井古墳群の石室も、丸石を使って造られています。

木曽川が流れを変える地点に位置する北方村（現在の一宮市北方町北方）の住民も漁や水運の他、採石に従事していました。昭和三十（一九五五）年頃まで採石に携わる船頭が多く、船に石を積み込む音や、石を船から下ろすときの石の音が遠くまでこだましていたそうです。

また、木曽川中流域で採取された丸石は近郊のみならず、名古屋や伊勢湾沿岸にも運ばれ建築資材として利用されました。北方村は、遠方に輸送される丸石の集積地の役割も果たしており、周辺で採取された丸石が、ここから木曽川



木曽川の河床高縦断面図
＜出典：『木曽川水系河川整備計画』の計画諸元表を元に作成＞

を下る大型の船に積み込まれ運ばれて行きま

北方村宝江で石材運搬販売を家業とし、昭和初期から十数年、船に乗り木曽川を行き来した人物の証言によりますと、彼は北方に集められた丸石やグリ石（基礎工事や地盤の固めに用いる、あま

り大きくない割石。割栗石を積んで木曾川を下り、伊勢湾に出て知多半島西岸の寺本（現在の知多市八幡）の石屋に納入していました。運んだ丸石等は石工の注文によるものでした。そしてさらに常滑まで船で行って常滑焼の水甕・土管等を仕入れ、木曾川を遡って戻って来ました。宝江で陸揚げされた水甕等は一宮や岐阜方面に大八車で運ばれ販売されました。この頃には船は発動機付きで、月一回の割合で川を下り、往復に約一週間要したそうです。



御囲堤の法面に組まれた丸石（木曾川町里小牧の神明社西側）



木曾川を行く船 <出典：名古屋博物館 収蔵品データベース>

北方に集積された丸石・砂利は陸路でも運ばれました。荷馬車が岐阜・名古屋への飛脚便として活躍しましたが、戦後、貨物トラックが普及します。鉄道輸送もあり、大正七（一九一八）年、尾西鉄道（後の名鉄尾西線）木曾川港駅が開業して、船で運び込まれた丸石・砂利・砂が、ここで貨車に積み替えられることが多くなりました。しかし戦争の影響で、昭和十九（一九四四）年、尾西線の奥町〜木曾川港間の営業は休止されます。

三. 木曾川左岸の河畔砂丘

さて次に、一宮市域の西辺を流れる木曾川に目を移してみましょう。木曾川が自然堤防地帯を流れるこの区間は、砂の堆積が多いことが特徴でした。冬季には「伊吹おろし」として知られる北西の強い季節風が吹き、木曾川の河原にたまった砂を吹き上げ、木曾川左岸に砂の高まり、河畔砂丘を作りました。この地域の河畔砂丘としては、南隣の稲沢市祖父江町にある公園「サリオパーク祖父江」によって活用されている祖父江砂丘が有名です。



起付近の木曾川左岸から望む伊吹山

加賀野井字川原の間の木曾川畔は富田山と称され、白砂青松の地でした。現在、砂丘は見られませんが、富田山公園として整備されています。また北方町宝江の下流、木曾川町里小牧の木曾川畔にも大きな砂丘がかつて存在していました。川畔にも大きな砂丘を持つその場所には、昭和十年代後半〜二十年代半ば頃（一九四〇〜五〇年頃）、高いところでは一〇mに及び砂丘があったそうです。さらに、起付近の地形も河畔砂丘とされています。

大正十三（一九二四）年に開設された起水泳場を始め、北方、奥町など、現在の一宮市域の木曾川左岸には、昭和三十年代まで、砂浜の広がる水泳場がいくつもありました。前出の木曾川港駅付近の木曾川畔も水泳場に適した場所、大正末期から昭和初期にかけて、夏休みには同駅まで臨時列車が運転され、付近には屋台も出て賑やかだったそうです。

四. 下流域の流れに 適応していた「大船」

一宮市域の西辺を流れる木曾川は、北辺よりも流れが緩やかであるとともに水深があり、そのため、北方や対岸の笠松の湊から下流は、大型の船が航行することができました。そのような船を「大船」と呼んでおり、北方の大船の大きさは、長さ七間半〜八間（一三・五〜一四・四m）、底五尺五寸〜六尺（一・一〜一・一m）、幅一間〜一間四尺（一・八〜二・五m）、積載量八〜九tであったそうです。この船で、丸石・砂利・砂の他、木材・薪炭、その他の産物を積んで伊勢湾沿岸まで行き、帰りは陶器・石炭・海産物・塩・味噌・溜・肥料などを積んで戻ってきました。大船は、伊勢湾台風（昭和三十四

れたところを通っています（下図参照）。昭和十三（一九三八）年七月の洪水で、この地区は一面、水に浸かり、その災害復旧の際、地区と木曾川の間にあった小堤防の本堤化が図られました。後ろに在来の御囲堤があるため、玉ノ井の二重堤と呼ばれています。ただ、この区間には河畔砂丘があり、御囲堤建設時にその地形を利用したのではないかという説があります。もしそうであれば、この地区全体が河畔砂丘という自然の地形をもって堤防としての役割を果たすものと考えられたことになるでしょう。



玉ノ井の二重堤 <出典：『木曾三川の治水史を語る』の図を加工して作成>

■参考文献

- 「木曾川の物資運搬 〜常滑焼を運ぶ〜」 赤羽 一郎 『博物館だより』 No. 22 一宮市博物館 一九九七年
- 「川と暮らす村 ―北方町大日―」 『博物館だより』 No. 16 一宮市博物館 一九九三年
- 「木曾川風物紀要 河畔の里きたがた」 田中三郎 一九九六年
- 「母なる木曾川 いちのみやし21話」 田中三郎 二〇二二年
- 「木曾川今昔 川とともに生きる」 一宮市尾西歴史民俗資料館 二〇一四年
- 『平成22年度秋季特別展 木曾川をめぐる人と文化』 一宮市博物館 二〇一〇年
- 『企画展 伊勢湾をめぐる船の文化』 名古屋博物館 一九八九年
- 「差別的治水策と御囲堤」 伊藤安男 『木曾川学研究』 第六号 二〇〇九年
- 「木曾三川の治水史を語る」 木曾川上流工事事務所 一九六九年
- 『河川地理学』 大矢雅彦 古今書院 一九九三年
- 『沖積河川』 山本晃一 技報堂出版 二〇一〇年
- 『木曾川水系河川整備計画』 中部地方整備局 二〇〇八年（二〇二〇年変更）

年）の頃には北方で二〇艘ほどありましたが、次第に姿を消していったそうです。

なお、この地域で大船と呼ばれた船は、知多半島では「鵜飼船」「ウカイサン」「ウガイサン」と呼ばれていました。鵜飼船を荷船に転用したものであったためです。かつては伊勢湾沿岸で、木曾三川を下ってきたこのような大船、鵜飼船が多く見られました。



大船・漁船・石船の模型 <所蔵・写真提供：笠松町歴史未来館>

木曾三川のケレップ水制 第四編

揖斐川・長良川のケレップ水制



揖斐川右岸に新たに設置された水制

木曾川と並び、長良川と揖斐川にも、明治改修によって多くのケレップ水制が設置されました。水制設置の目的は、木曾川の場合と同様に、低水路の土砂堆積防止と舟運のための水深の維持にあったと考えられます。長良川では、揖斐川との間の背割堤で、それを保護するために比較的短いケレップ水制が設置されました。木曾川との間の背割堤では、短い杭出し水制や長いケレップ水制が設置されていました。水制の間に土砂が堆積し植生が繁茂している場所では、現在、水制が目視できなくなっています。長良川の水制は河口堰河口堰の設置もあり、ほとんど見られなくなっていました。揖斐川では上流に多くの水制が現存していますが、現在の治水対策において除去されたり、新設されたりしています。

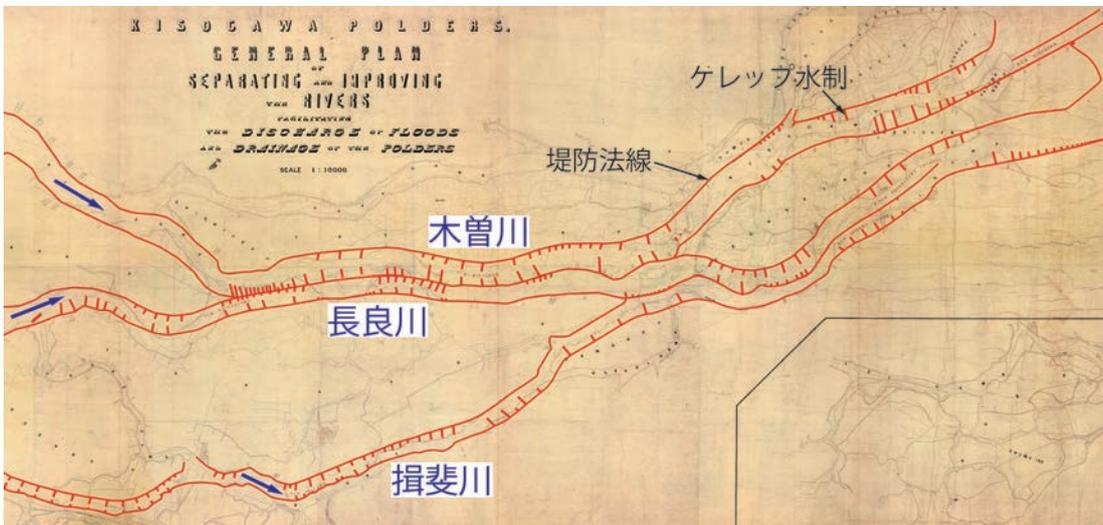


図1 明治改修計画図に描かれた長良川・揖斐川の水制設置状況（木曾川文庫所蔵の図を加工して作成）

現存する水制については、長良川では設置されている水制のほとんどが土砂に埋没していたり、水没していたりする状況であるため正確な数は不明とのことですが、二四六基のうちおよそ六割の一四五基が現存していると考えられています。また、九二基の水制が高水敷の造成に伴い埋没しています。揖斐川については、ほとんどが現存しているものと考えられるとのこと。図2に長良川と揖斐川の距離標この水制長を左岸・右岸別に示します。先述の透過水制群については代表位置の一点のみを示しています。○は目視可能なもの、×は目視不可能なものを示します。現在の長良川河口堰より下流は、揖斐川と合流しており、長良川左岸、揖斐川右岸のみとなっています。長良川左岸および揖斐川右岸で

一. はじめに

これまで、木曾川のケレップ水制の実態やその機能と役割について見てきました。一方、明治改修において揖斐川と長良川にも多くのケレップ水制が設置されました。図1に明治改修計画図に示された長良川と揖斐川の約二九・〇

二. 揖斐川・長良川の水制設置状況

k付近までの水制配置図を示します。揖斐川と長良川の水制については、木曾川ほど詳細に調べられていませんが、ここでは、明治改修から現在に至る揖斐川と長良川のケレップ水制の変遷について見ていきたいと思います。

揖斐川と長良川の水制の状況については、「平成3年度揖斐川・長良川水制機能検討報告書」に詳細に調べられています。表1に長良川と揖斐川の下流管内における水制設置数を示します。長良川で二四六基、揖斐川で一一二基に及びます。透過・不透過の数の割合を見ると、長良川では約六〇%が、揖斐川では約半数が杭出し水制を主体とした透過水制ですが、透過水制は間隔が密に群として多数が設置されていることによります。不透過水制には、明治改修で設置されたケレップ水制に加えて、その後設置された水制も含まれています。

	長良川			揖斐川			
	左岸	右岸	合計	左岸	右岸	合計	
過去から現在までに設置されている水制箇所数	144	102	246	76	45	121	
目視可能・不可 能な水制箇所数	可能	44	8	52	60	14	74
	不可能	100	94	194	16	31	47
透過・不透過の 水制箇所数	不透過	58	35	93	17	37	54
	透過	86	63	149	48	5	53
	不明	0	4	4	11	3	14
現存の可能性の ある水制箇所数	可能性あり	106	39	145	76	36	112
	現存しない	29	63	92	0	4	4
	不明	9	0	9	0	5	5

表1 長良川・揖斐川の水制設置状況 (0k~29.0k区間)

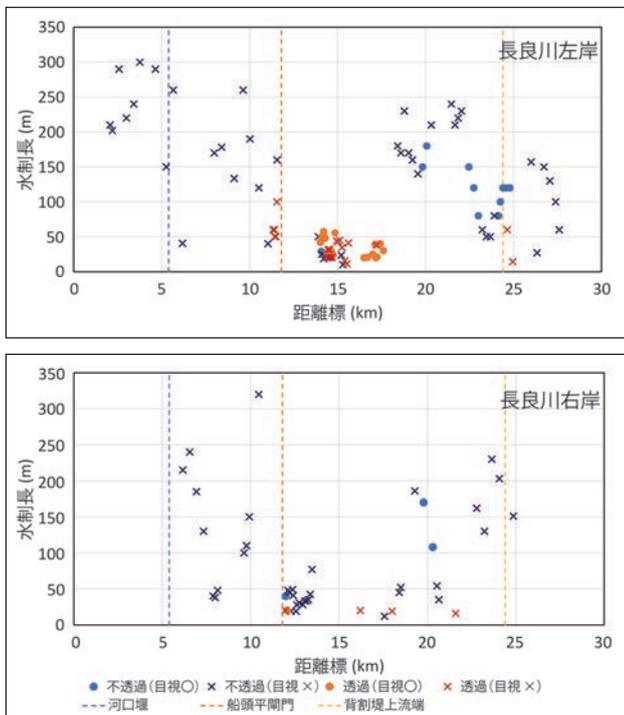


図2 長良川の水制設置状況

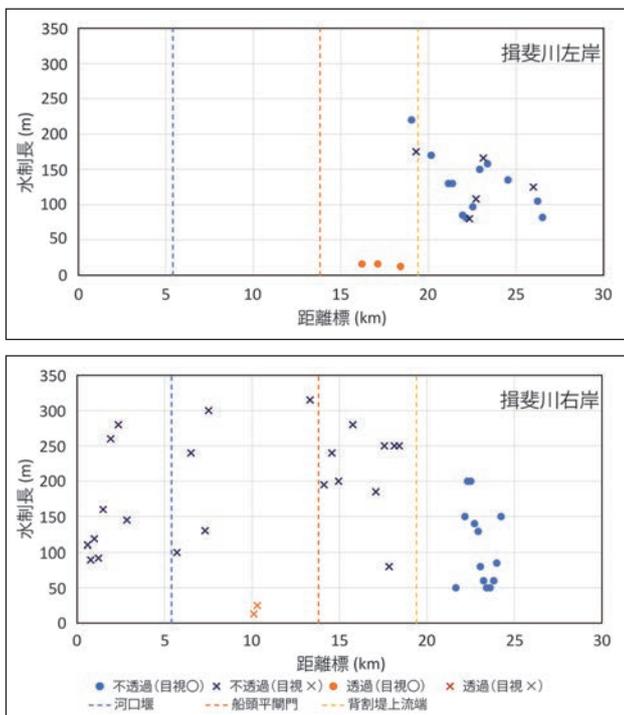


図3 揖斐川の水制設置状況

水路の土砂堆積抑制や舟運の確保などがあつたと推察されます。また、ケレツプ水制出現区間の三六・五kから三九・〇kの左岸側でも高水敷の掘削を実施したところ、ケレツプ水制の先端部分が出現しました。ここでは、植生の再繁茂を抑制する施工法について研究するために、掘削の深さ

は、船頭平閘門より下流に水制長が非常に長いケレツプ水制が設置されていましたが、すべてが目視できない状況です。長良川右岸の船頭平閘門より上流の二二・〇kから一三・五k付近には、長さ五〇m以下の比較的短いケレツプ水制が設置されています。この区間は揖斐川との背割堤である干本松原に沿う区間で、揖斐川の方に張り出した湾曲があるため、背割堤を保護する目的で設置されたものと推測されますが、現在では目視できるものではないものがある状況です。長良川左岸の一四・〇kから一八・〇kの背割堤に沿う区間では短い杭出し水制が主体となつています。このあたりは長良川の川幅が少しくなっている所にあたり、現在では水制区間に土砂が堆積して植生が繁茂しています。長良川左岸の一八・〇kから二二・〇kの区間では、木曾川との背割堤に沿って、長さ一五〇m以上の長いケレツプ水制が設置されていましたが、これも現在は土砂堆積と植生の繁茂があつて目視で

きないようです。揖斐川の右岸の一四・〇kから一八・五k区間に非常に長いケレツプ水制が設置されていますが、現在は土砂堆積によって埋没し目視できないようで、ヨシ原が茂る湿地環境となっています。揖斐川では左岸側の一六・〇k~一九・〇kの三km区間に四八基もの透過水制が群として設置されています(図では代表地点のみ示している)。揖斐川左岸では一九・〇kから二七・〇k付近まで、長さが七五mから一五〇m程度の水制が設置されており、右岸側では二二・〇k付近から二四・〇kまで長さが五〇mから二〇〇mの水制が設置されており、そのほとんどが目視可能な状況で現存しています。左岸側の一九・〇kから二〇・〇kの現在の海洋橋を挟む上下流区間は水制の先端付近まで土砂堆積が進行し、狭窄部となつています。この区間については後に第四節で検討します。これより上流の左岸側および右岸側の水制設置区間では、岸側に土砂堆積が進んでいますが、水制の先端は

顔を覗かせている状況です。ここまでは二九・〇kまでの下流管内の調査資料に基づく考察でしたが、図4に示すように、明治改修の図面から、揖斐川では上流管内の四三・〇k付近までケレツプ水制が設置されていたことがわかります。これらの水制は土砂で埋没したか除去されたかほとんど認められない状況です。全体的にこのような堆積区間が高水敷化されているものと思われれます。しかし、河積増大のために高水敷の掘削が実施された際、ケレツプ水制が露出しました。このことについては次節で検討します。

三. 揖斐川の河道掘削とケレツプ水制

揖斐川では、高水敷掘削によってケレツプ水制が現れました。図4にはケレツプ水制出現区間を二か所示しています。ケレツプ水制出現区間①の三四・八kから三五・八k区間の平成十九年撮影の航空写真を図5に示します。ケレツプ水制は木曾川で土木遺産となっている重要な構造物であることを考慮して、掘削にあたりこれを保存する形で残しました。しかし、これまでの経緯として結果的に土砂で埋没していた事実を鑑みると、これを残した場合、また土砂の堆積が促進されて、河積の減少につながるものが危惧されました。ケレツプ水制露出後、徐々に水制背後の堆積が増えていき、一八か月後の水制背後の土砂堆積状況の写真が図6です。この段階では、これより下流では顕著な堆積は見られず、前々号で示した高水敷水制間の浮遊砂堆積実験の結果でも同様の堆積状況が示されました。水制をそのまま存置した場合、水制を短くした場合はどうなるかなどを検討しましたが、結局、今後の植生の繁茂の影響などを考慮すると、やはり治水上の問題があるとして、水制は撤去されることになりました。揖斐川上流部でもこのような川幅に比して長さの大きい水制を設置した理由は明確ではありませんが、低

赤須賀船の話

—北勢と熊野灘の漁村を繋いだ船—

鳥羽市立海の博物館 館長
平賀大蔵



「寶栄丸」が運んできた品々を買い求める人びと
写真に昭和16年5月の記録。

赤須賀船とは、桑名の赤須賀からやってくる船のことで、志摩半島から熊野灘沿岸の浦々の村で呼ばれた名称である。

赤須賀船には、熊野灘沿岸の漁村や漁師たちから魚を買い付けて桑名方面に運んで市場で売る「ナマブネ」と呼ばれた活魚運搬船、また熊野灘の浦々で注文を受けた米や日用品などの品々を桑名で仕入れ、熊野灘の浦々で販売し、その帰路には炭や薪などを桑名方面へ運んで売った「メブネ」と呼ばれた商いをする運搬船の二種類の船があり、どちらの船も「あかさかぶね」と呼ばれていた。

熊野灘の浦々にある記録

明治十三（一八八〇）年二月、奈屋浦（現南伊勢町）で鮪三〇〇尾を捕獲する大漁があり、その記録の中に「二月三日、本数二二本、赤須賀五郎七船、送り先河崎（現伊勢市）」とか「二月四日、本数二〇本、赤須賀庄八船、送り先津」と赤須賀の船の名がある。

『尾鷲市海洋文化』（昭和三十一年（一九五六）年）には「……明治十四年、十五年頃、赤須賀船がやってきて、最初のうちは活け魚のみを主としていた……中略……初めは僅か十石か二十石積みにしかなかった帆船であったが……」とあり、尾鷲市立三木小学校の『百年記念誌』（昭和五十二年（一九七七）年）には「明治十六年、この頃より桑名郡の赤須賀の活魚船（孫助船、久兵衛船など）が回航し始め、漸次、食料その他の日常生活用品の商船に発展する」とある。

尾鷲市の「須賀利浦方文書」の『船舶入津帳』には、明治二十八（一八九五）年八月二日から十一月二日の三ヶ月間に赤須賀と明記の一七隻の船が計二二回入港（五隻が二回ずつ）した記録があり、赤須賀の船が盛んに熊野灘にやってきていたことを伝えている。

南伊勢町磯浦の中村八郎氏所蔵の三枚の葉書（明治四十（一九〇七）年七月の消印）には、赤須賀の大橋吉蔵、鬼頭亦五郎、赤須賀勘六船の名があり、赤須賀の船が磯浦、鷺浦をはじめ引本浦の方まで出かけていたこと、また魚の売り捌き、漁の様子などが書かれており、当時、赤須賀の人たちが熊野灘の漁村にきて、各村の漁模様などについて、郵便（葉書）を利用して情報を伝えていたことが分かっている。

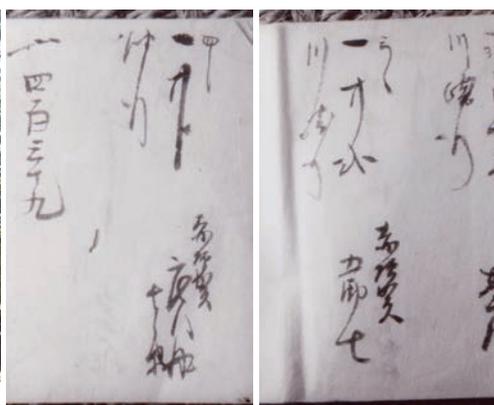


引本神社狛犬の記録
赤須賀船の船名と船主の名が刻まれている。

赤須賀の「カイマル」

『桑名領郷村案内帳』（文政十（一八二七）年）には、赤須賀に関して「船数三百九艘候、百六十七艘捕船、四十二艘買舞」とある。「捕船」とは漁船のこと、「買舞」とはカイマイ（カイマワリ、カイマルともいう）とも読み（呼び）、赤須賀を根拠地として、伊勢湾内から志摩半島方面の各漁場とれる生鮮魚類を買い付けに出向き、赤須賀等の各魚問屋に供給することを目的とする船（事業）のことをいい、約二〇〇年前の赤須賀にはそのような船が四二艘もあった。

時代が明治に移り、明治三（一八七〇）年、宿場制度は廃止され、熱田から四日市直航の蒸気汽船が運航するようになる。翌明治四（一八七一）年には東海道が熱田から福田を経て前ヶ須に至る経路に変更された。当然、七里の渡し



明治13年奈屋浦の鮪大漁記録にある
「赤須賀庄八船」（左）と「赤須賀五郎七」（右）



引本神社の社標に刻まれている赤須賀船の船名と船主名

は衰退する。明治二十二（一八八九）年には東海道線が開通、また木曾三川分流による航路の開鎖等の影響を受け、それまで渡しや物資を船で運んで生計を立てていた赤須賀の一部の人々は「漁師をするにも沖が遠く、シジミ捕りでは生活ができず、伊勢湾や熊野に新しい活路を求めてカイマルに生活の糧を求めた」と推察でき

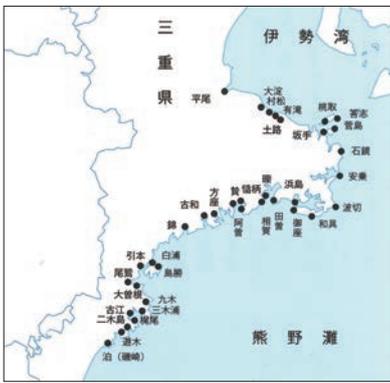
る。

明治六（一八七三）年、赤須賀村はずでにあった魚市場に代わり、村営の魚市場を創設する。古老たちは「爺さんや親の代には、魚を求めて、伊勢の海から、志摩へ、熊野灘へ、と南へ南へとその活動範囲が広がっていった。」と「カイマル」が盛んであったことを語ってくれた。

「カイマル」から「ナマブネ」へ

赤須賀の「カイマル」は、伊勢湾南部、志摩半島、熊野灘沿岸で捕れた魚類を買い集め、桑名（赤須賀）、四日市、名古屋（熱田）などの魚市場まで運び、売り捌いていた。当初の「カイマル」は、四〜五トン前後の帆と櫓で進む無動力船であった。

明治四十五（一九一三）年七月、赤須賀に動力付き魚類運搬船「勢開丸」（二二トン、二〇馬力）が進水する。その後、大正十一〜十三（一



赤須賀の「ナマブネ」の主な三重県内の買い廻り地区（昭和初期 古老からの聞き取りにより作成）

九二〜一九二四）年には、赤須賀の動力付き魚類運搬船（以後「ナマブネ」と表記）は、二八隻（平均二二〜三三トン）に増加する。

大正末から昭和初期の「ナマブネ」について、古老たちから聞き取った概要を紹介する。

桑名に運んできた魚は、四月〜十一月頃は、釣りの漁師から「オキカイ」（市場を通さずに沖合で漁師と行う取引）などで買った活け魚が中心で、タイ類、イサキ、マス（ハタ）類、スズキ、シオ（カンパチ）、ナベ（イシダイ）類、イナダ、アジ、サバなどであった。また十一月から三月は、大敷網（大型定置網）で捕ったブリ類、サンマ大網で捕ったサンマ、延縄漁で捕ったシビ（鮪）類などのノシ（死んだ）の魚を氷詰めにした鮮魚を運んだ。さらにタコやコウイカ、イセエビなども量が集まれば、活かして運んでいた。

「ナマブネ」は、いったん船に魚を積み、時化でも出航して、夜間桑名方面に向かった。桑名や四日市、名古屋方面に魚がないときに、熊野から魚を運んでくればそれだけ利益が大きくなるので、そういうときに「ナマブネ」は伊勢湾を北上して、市場に魚をあげるように心掛けたという。

当時の船で魚を積んで走ると、尾鷲の九木浦から赤須賀、四日市、熱田まで一〇〜二時間、日和の都合によってはさらに時間が掛かった。大体、船が四日市の港に夜中の二時頃に着くよ



「勢開丸」が通った地区

うに伊勢湾を上り、船内で魚の活けを行ない、朝の市場に水揚げをして魚を売っていた。

当時、名古屋の下（その）一色や四日市の富田などにも魚類運搬船があったが、その数は赤須賀が一番多かった。一隻単独で熊野灘に出かける船だけでなく、「大正丸」（根拠地三木浦）や「勢開丸」（根拠地引本浦）のように三、四隻の船を持ち、熊野灘沿岸の漁村に根拠地を設けて操業する船もあった。またこれらの船とは別に「ナマブネ」の事業で成功した「勢開丸」があった。同船は、当初は他の船と同じように尾鷲や那智勝浦の鮪などを名古屋に運んでいたが、事業が成功してどんどん大きくなり、昭和十（一九三五）年頃には三〇〜六〇トンの魚類運搬船を五、六隻持ち、七月から九月は北海道の釧路、十月から翌年六月までは油津（宮崎県）や土佐清水（高知県）などへ鮪を積みに行き、それを東京築地まで専門に運んでいた。

赤須賀には、「ナマブネ」とは別に、昭和初期には「チョロカイマル」と呼ぶ小型の動力付き魚類運搬船（四〜五トン、五〜一〇馬力）が一〇数隻あり、鳥羽から志摩地方まで春から秋にかけて、活け魚を買い求めて出かけていた。「ナマブネ」「チョロカイマル」を合せると四〇数隻の魚類運搬船が存在していたという。



引本浦に停泊する赤須賀の「ナマブネ」写真に大正五年1月の記録。前列左「春日丸」 同右「安勢丸」 後列左「勢開丸 第貳号」 同右「勢開丸 第壹号」

「コメブネ」の始まり

『北勢地区漁村調査』（三重県水産試験場 大正十一〜十三（一九二二〜一九二四）年調査）には「大字赤須賀は往昔より紀州方面に舟運を開き日用品の需要に従へるを以って赤須賀船の名高し」とある。この赤須賀船は、米や酒、砂糖、日用品等を桑名方面から運び、熊野で販売して、その帰りに新や炭、鯉節等を運搬した商いの船のことで、赤須賀では「コメブネ」、「紀州通い」、「熊野通い」とも呼ばれていた。自分たちが購入した品物を相場の異なる場所で売却して差益を得る買い積み船であり、桑名から日用品を運んで売り、熊野から薪や炭を積んで売るヤスリ（往復）商売であることから「ナマブネ」よりもその収益が大きかったという。

「コメブネ」の始まりについて、古老からは「わしらのオヤジが五郎七船（明治十三年の奈屋浦の鮪を運ぶ）と云って、昔カイマルをしていた時分は、昔の櫓船で紀州へ行っていた。今のマキブネ（マキカゴを使う船、二・五〜三トンの大きさ）をちょっと大きくしたぐらいの船で出かけ、苦をいって三人ぐらいで、船で寝よった。そうやって旅に出て、雨が降れば陸へ上がれやんで船の中で網を結んでいた。桑名のヨシノマルや市川（網屋）とかで網の糸や網地をこつて、それに目を合せて船の中で結いたものや。これらの網は、紀州の人たちが使うエピアミなどになる。手結きで結いた網の方が丈夫いし、今度（こう）いうやつを積んできてくれ、こんなもんを結いてくれ、という注文をつける。コメブネになる前は、カイマルに行つて、網なんかを結いて売っていた。」と聞いた。

大正末から昭和初期の時代、帆船だった「コメブネ」は動力化が進み、その後、昭和七〜八（一九三二〜一九三三）年頃から次々と新しい船が造られるようになる。船は、「ナマブネ」よりも大きい二〇トン余りある焼き玉エンジン二〇〜三〇馬力を据えた船で、一隻に三〜四人

乗り込んで熊野に出かけていた。

「コメブネ」の商売

昭和初期には、赤須賀の「コメブネ」は五〇隻近くあり、それぞれ熊野灘沿岸の得意先の浦村に月一回の割合で出掛け、運んできた品々を家々に配達、また商店等に卸したりしていた。屋間に品物を届け、その代金は、日が落ちてから土地の人が家にいるのを見計らって一軒ずつ訪ねてカケトリ（訪問集金）をして代金を集め、このときに次に入港するときの注文を受けると、という商いであった。また集金は、益や正月の節季にすることも多かったという。

五〇隻近くあった船には、それぞれに得意先があり、他の船の得意先に販売することはなかった。鳥羽の坂手、今浦、本浦、石鏡などは「勢権丸」、志摩の波切、船越、片田、布施田、和具、御座、浜島などは「山海丸」がいていた。通っていた地名にちなんで、ヨコテ（現南伊勢町神前浦）通い、長島通い、引本通い、尾鷲通い、輪内通い、木本通い、新宮通いなどと呼んでおり、それぞれの船は一ヶ所の地区だけに通うのではなく、一隻で数ヶ所の浦村に通って商いを行なっていた。

また桑名と熊野間を往復することを「シヨウ



赤須賀の「コメブネ」の主な商い先（昭和初期 古老からの聞き取りにより作成）



「カケトリの思い出」大正13年2月と記されている写真。



赤須賀船が運んできた薪
一方、五〇隻近くあった「コメブネ」も戦時中の物資統制により品物を

ギ」といった。ヒトシヨウウギに約一ヶ月間掛かり、一年間に十二シヨウウギほど熊野の得意先をまわって商いをしていた。帆や櫓を使って航海をしていた時代は、熊野まで三日から五日掛かっていたのが、動力船になってから桑名と熊野間を二四時間もあれば十分に航海することができるようになったという。

桑名に帰ると、まず熊野から積んできた品物を荷揚げする。次に熊野に持って行く商品を仕入れて、船に積み込むのに半月かかる。熊野に着くと、商品の販売や集金、炭や薪などの積み込み半月ほど掛かるのが普通で、赤須賀と熊野それぞれで半月ずつの生活をしていた。

桑名から運んだもの 熊野から運んできたもの

「コメブネ」は、注文を受けて桑名周辺で手に入れ、船で運べるものは何でも熊野に持って行ったという。その主なものをあげると

- 穀物：米（伊勢米、桑名米、朝鮮米、南京米 など）、麦、豆類（大豆、小豆など）。
- 野菜：キャベツ、ニンジン、レンコンなど。
- 飲料品：酒（清酒、焼酎、ビールなど）、サイター、シユースなど。
- 調味料：醤油、溜まり類、味噌、酢、みりん、砂糖類など。

日用品：せっけん、マッチ、ろうそく、線香、畳、家具類、裁縫道具、金物、瀬戸物など。その他：燃料類として重油、軽油、灯油、揮発油、マシン油などを一斗缶などで運び、発動機付漁船の燃料も漁師たちに販売していた。

熊野からは薪や炭などを仕入れて、船いっぱいに積み上げて、桑名や名古屋の業者に販売した。その主なものをあげると

- 薪：樫、イマメ（ウバメガシ）、アサなどの木々を船いっぱいに積み上げて運んだ。
- 炭：備長炭、馬目丸（ウバメガシの炭）、カシマル（樫の炭）、アサマル（アサの炭）、ザツマル（くす炭）などを四貫目の炭俵で船に積み込んで運んだ。

その他：杉やヒノキの丸太、ソダ（ノリ糞殖に使う樫などの木々）、サンマやスルメなどの乾物、鯉節、コガツオやサバの削り節、鯉の煮がら、夏ミカン、石材なども運んだ。

赤須賀船の衰退

大小合わせて四〇数隻あった赤須賀の「ナマブネ」は、戦争による物資統制、また若者が兵隊にとられるなどして人手不足となり、商売がうまくできなくなってくる。戦後になって、魚商が求める魚を注文に応じて運ぶようになり、魚を買い付けて販売することはなくなりました。さらに昭和三十四（一九五九）年の紀勢本線の全線開通やトラック便の普及などの影響で、魚の運搬ではもうからなくなり、時化の海を航行するという危険を冒してまで魚を運ぶ「ナマブネ」は商いを止めてしまった。

の入手が困難になってくる。また「久吉丸」、「神昌丸」などの外洋航海に耐えられる船や新造船は、運搬船として軍に徴用されてしまう。さらに戦況の悪化で熊野通いもできず、いずれ徴用によって船を取られることを見越して、船を売却する船主も現れて、次第に「コメブネ」は少なくなっていくた。

さらに昭和五（一九三〇）年に紀勢東線は、紀伊長島まで開通、昭和九（一九三四）年には尾鷲まで延びてきて、陸の便がだんだんと良くなっていくと「コメブネ」の商売は少しずつ衰退する。昭和三十四（一九五九）年の紀勢本線の開通で輪内地区にも鉄道が通り、鉄道やトラック便による陸上交通の発展、また石油やガスの普及による炭や薪の使用量の減少なども影響して、だんだんと商売をやりにくくなっていった。



尾鷲・九木浦で荷揚げする「寶栄丸」写真に昭和16年5月の記録。

熊野灘沿岸で「漁師のおとこ」港があるところには、どこへ行っても赤須賀の船があった」とまでいわれた赤須賀船であったが、昭和四十一（一九六五）年頃、九木浦に通っていた「寶栄丸」が操業を止め、同じ頃、神前浦に通っていた「第八勢権丸」が売却されて、熊野灘沿岸からその姿は消えてしまった。

参考文献

- 『海で生きる赤須賀 聞き書き 漁業の移り変わりと熊野行き』 赤須賀漁業協同組合 一九九八年

八丁やぶのお化け桑 (一宮市光明寺)

一宮市光明寺の木曾川堤に、大きなやぶがあり、八丁やぶと呼ばれていました。度重なる洪水から堤を守ってきたやぶで、伊勢湾台風以前は太い竹がぎっしりと生えていました。

かつて八丁やぶには、ひととき大きな桑が生えていました。大正の中頃のある日、ずる賢い勘太という者が「八丁やぶの大桑で家具を作って大儲けしたるか」と友人たちに声をかけ、川が増水したら舟でそばまで行って大桑を切つて運ぼうと約束しました。

やってきた大水の日、勘太たちは舟でやぶまで行き、月明かりを頼りに大桑を切り倒しました。それらを舟に積める長さに切断しようとしたところが、そこには出水で逃げ場を失った蛇やマムシ、ムカデにネズミまでがびっしりへばりついていました。それに構わずに二人がかりで切り続けると、ノコギリ音に混じって「ヒュー」と悲鳴のような音が聞こえたようでした。勘太たちは驚いて手を休めました。何も起こらなかったため再び切り始めると、今度は女性の嘸り泣く声はつきり聞こえました。「やめろ、お化け桑じゃー」と叫ぶが早いか、勘太たちは竿で土手を突きさして舟で慌てて逃げ帰りました。

後日、倒れた大桑を見た村人たちは、洪水から堤を守ったやぶの大桑の精が、切られるのを悲しみ泣いたのだと口々に嘆いたそうです。



参考文献 『言い伝え三百六話』 一宮市民憲章推進協議会編集・発行 一九八六年

ふね 船ちゃんのおぼれ話 第二十四話

「土木」という名称 ②

明治6(1873)年、工業士官(工学技師)の養成機関として、工部寮内に工学校が開校します。英文の学校要覧『CALENDER』を元に作成された、学則『工学寮学課並諸規則・明治七年二月改正』によると、学課(学科)は、①シビル・インヂニアール(工=系=ウエ)、②メカニカルインヂニアール(機械)、③電信、④造家術(建築)、⑤実地化学(応用化学)、⑥探鉱学(鉱山)、⑦鑄造学(冶金)の7つでした。

①は、原語の“civil engineering”のカタカナ表記のようで、「道路橋梁の経営 川港の堤防等 総て土木の術を云う」という説明文が付記されています。“civil engineering”は、元々は工学全般を含んでいましたが、次第に機械・電気等が分かれ、日本に輸入された頃は、道や河川などを扱う分野となっていたようです。

明治30年頃には、組織名・学問分野、そして“civil engineering”の訳としても「土木」が定着しますが、大正4(1915)年の土木学会で「土木という呼称の是非」が投げかけられ、それ以後、度々、改名論が起こることとなりました。少しその議論をのぞいてみましょう。

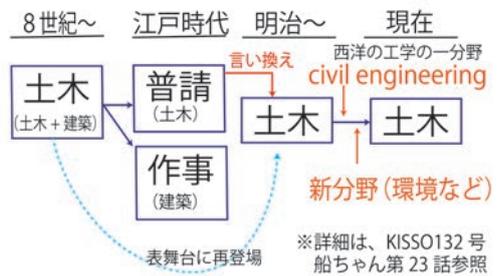
改名を望む主な理由は、一般の人には「土木」が、何か分からない、イメージが悪い、という2点でした。

何か分からないという点について、「土木」という言葉が示す意味は複雑に変化してきました(図参照)ので、大正の頃は、建築と土木を一緒にしている人が多かったようです。

それに、「土木」と言われても、“civil”の訳(「市民の」「民事的」「文明」など)からみても、内容がよくわかりません。更に、辞書にある説明と技術者の認識には温度差がありました。技術者にとって「土木」は、単なる道路工事や公共工事というものでなく、その目的や行為に強い思いがありました。そして、日本の土木は、英国学会の“civil engineering”の定義とも違ったようです(英国の定義の人類の利便のために自然を支配する的部分でしょうか)。

平成23(2011)年の土木学会の宣言において、土木の定義は「人々が暮らし、様々な活動を行うための環境や条件を整えることを通して、よりよい社会へと改善していく営み」と明記され、短くすると、「市民のための工学」あるいは「市民の文明的な暮らしのために、人間らしい環境を整えていく仕事」となりました。

(次回へ続く)



日本の「土木」が示す意味の変化 ※詳細は、KISSO132号 船ちゃん第23話参照

表紙写真 『木曾川の西中野渡船(中野の渡し)』 (提供:一宮市まちづくり部公園緑地課)

西中野渡船は、県道羽島稲沢線として一宮市西中野から岐阜県羽島市下中町をつないでいます。木曾川の舟運文化を今日に伝える、木曾川に残る最後の渡し船です。現在建設中の新濃尾大橋(仮称)が開通すると、西中野渡船は道路としての役割を終えます。

『KISSO』 Vol.133 令和7年1月発行

編集 木曾三川歴史文化資料編集検討会(桑名市、木曾岬町、海津市、愛西市、弥富市ほか)

発行 国土交通省中部地方整備局木曾川下流河川事務所

〒511-0002 三重県桑名市大字福島465

TEL (0594) 24-5711 ホームページ URL <https://www.cbr.mlit.go.jp/kisokaryu/>

編集後記

『KISSO』は、創刊号からのすべての号が、木曾川下流河川事務所のホームページよりダウンロードできます。

『KISSO』ホームページ URL <https://www.cbr.mlit.go.jp/kisokaryu/KISSO/index.html>