

近世における輪中地域の交通形態

——とくに渡頭集落と川湊を中心に——

伊藤安男

はしがき

木曾、長良、揖斐の各川の合流する木曾三川地域、即ち西濃平野の水系は三大川を網流する小中の支派川により典型的な河間地形を形成してきた。

この河間地形の洲島に洪水防禦を目的とした水除堤の囲堤形態、「輪中」が形成され、木曾川水系の西濃平野を中心に約80の輪中が分布しており、この分布範囲を総括して輪中地域と呼称しており、社会構造は云うに及ばず、文化構造、経済構造にまで特異な形態を形成してきた。

とくに経済流通においては南流する木曾三川は、大きな地理的障害となり、東西交通よりも河川交通に依存する南北交通が主役となってきた。従って近世における輪中の都市もすべてこの水系に支配され岐阜、鏡島、墨俣、竹ヶ鼻、大垣、今尾、高須などが発達してきた。そしてそれらはまた当然のことながら川湊(river port)としての機能を具備しており、さらに多くのものは東西交通の結節点として渡頭集落(ford settlement)の機能をも果していたのである。

近世における日本の歴史的都市の多くが河川交通に支配され発達してきたが、輪中地域という特殊な地理的環境は、その傾向をさらに顕著なものとしていった。

以下、その例を東西交通の渡頭集落、南北交通の川湊にとり、輪中地域の交通形態の特異性を浮彫してみたい。

1) 木曾三川とその地形的基礎

輪中地域の商品流通は、この地域の地形を除いて論ずることはできない。

木曾川、長良川、揖斐川の木曾三川は各々その源流を御岳、蛭ヶ野高原、美濃越前山地にもちながら濃尾平野西部にて合流している。とくに木曾川は犬山で山地を離れ濃尾平野にでるが、ここで大きな扇状地を形成しつつ、西流し、笠松近傍にて南々西に流路をかえて、長良川に合流し、さらに揖斐川に合流していく。このように木曾三川が西濃平野で合流するのは濃尾平野の東部では隆起し、西部では沈降するという造構造盆地運動にもとづくもので、その結果として西濃平野が最も地盤高の低い地域を形成している。いま10m、及び5mの等高線をみると何れも南東から北西に走向し、大垣市近傍にて弧を描いて南西走して養老断層崖に沿って走っている。従って大垣以南の西濃平野は盆地状の低湿地を形成していることとなる。これがまた洪水多発の一因ともなる。

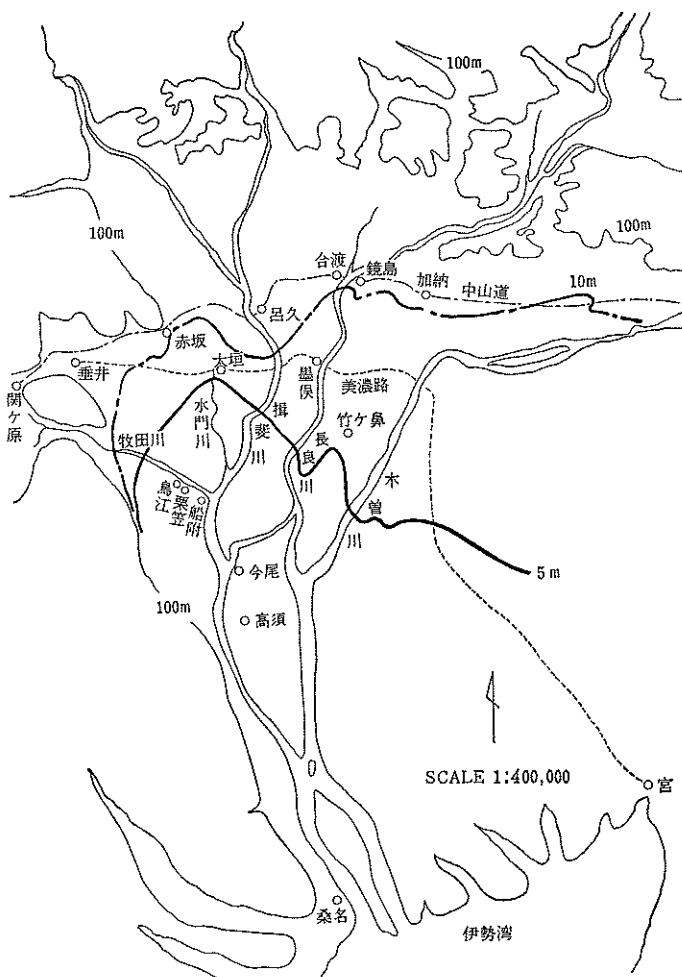
かように木曾川、長良川、揖斐川の河間に発達したのが西濃平野であるため、河川という地理的障害からくる影響を否めない。このことは近世以前の輪中地域の商品流通が、低湿な平野を南流する木曾川をクロスする東西交通よりも、河川交通に依存する南北交通に卓越をみたのは当然といえよう。

この傾向は三川に近代的な架橋が、そして自動車交通の発達した現在においても、なお大きな地理的障害となっている。例えば1972年に筆者らが行った輪中のアンケート調査の調査項目のなかの、商圏の晴着(女子)の買回り先のア

ンケート結果によると¹⁾、大垣商圏と岐阜商圏は長良川を境界として急衰しているが、興味あるのは、両者の商圏は長良川に沿って南下して下流部地域に浸透していることである。また1969年調査の大垣市の通勤労働力圏は東はほぼ長良川を線とする東西幅は約5~6kmに過ぎないのに対し、南北幅は倍以上の12~14kmという狭長の通勤圏をもち²⁾、なお木曾三川が交通経済上のネックであることを示している。このことは逆に岐阜、名古屋のそれも揖斐川、長良川によって進展が阻害されていることはいふ迄もない。

「陸の孤島」といわれる河間地形をさらにミクロにみると、これらの三大川以外に小中の支派川が網流してさらに洲島状の孤島一輪中一を形成しており、小さなコミュニティをもっていた。

例えば揖斐川水系の大垣輪中は複合輪中であり、揖斐川と中之江川の河間に古宮輪中が、中之江川と新規川の河間に西中之江輪中、新規川と水門川に禾ノ森輪中、水門川と杭瀬川に今村輪中がある。また瀬田輪中群では杭瀬川と大谷川の河間に各々、静里、綾里の両輪中が、さらに大谷川と相川に十六輪中、相川と泥川に大野輪中、泥川と色目川に室原輪中、等々。同様に長良川水系においては長良川と中川の河間に穂積、中川と五六川に五六、五六川と犀川に牛牧、犀川と揖斐川に古橋の各



輪中地域交通概念図

輪中があり、長良川と揖斐川の河間だけでも四つの小輪中がある。このような河間関係は明治のオランダ人技師デレーケ (Johanes Dereijke) の木曾三川分流改修工事以前にはもっと多くみられた。福束輪中などは中須川と大樽川に、森部輪中は長良川と中須川の河間にあったなどはその例である。

従って明治の三川改修分流工事以前の輪中景観は、大小の河川に囲繞された輪中が孤立的な狭域経済圏を構成しており、わずかに河川交通を媒体とした南北交通が商品流通の役割を果たしていた。

しかし輪中地域の交通が水路支配の南北交通が支配的であったとはいえ、この西濃地域はわ

1) 宮島忠義「輪中地域の経済構造——商業と交通——」輪中研究グループ『輪中』所収, pp. 308-310 (1975)
 2) 大迫輝通「地方工業都市の労働力圏——大垣市の場合——」小林博『西日本における都市圏の研究』所収, p. 16 (1969)

が国の東西交通の接点にあたるため、古来より交通路が発達してきた。

いまここで輪中地域の交通系を、木曾三川をクロスする陸上交通を東西交通。同じく木曾三川を流下する河川交通を南北交通と呼称して区別することとし、両者がこの地域にどのような役割を果たしていたか述べてみよう。

2) 東西交通と交通集落の発達

① 交通路の変遷と輪中堤の役割

東西交通の接点ともいべき美濃は古来より多くの交通路が発達してきた。しかし木曾三川の合流するこの地は低湿地であった。東山道、中山道の変遷もまた洪水とそれに伴う河道の変遷、さらには地形発達史を度外視して論ずることではできない。

古代の東山道は延喜式駅伝の条に、東山道美濃国八駅とあり、不破駅（青墓村）、大野駅（揖斐郡川合村）、方県駅（稲葉郡長良村）などがおかれた。当時のコースは不破駅より赤坂の東で杭瀬川（当時の揖斐川）を渡り北上して草道島一神戸一大野駅一北方席田一方県駅とされており、西濃平野を大きく北に迂回している。地形的には扇状地末端の等高線10mの線にほぼ沿っている。これは南部の低平な沓瀬平野がなお卑湿であり、多くの交通の障害をもたらしていたためと思われる。この地形状態は時代の降った鎌倉時代の『十六夜日記』の不破関から墨俣にいたる条に「よもすがらふりつる雨にひらのとかやいう程、みちいとわるくして、人かようべくもあらねば水田のおもをぞ、さながらわたりゆく……」と記されており西濃平野がなお低湿であり、西濃平野がなお交通に不適な地形であったことを表している。従って当時の交通路は低湿な地域をさけ北に迂回するか、堤塘上を利用するが多かった。とくに鎌倉幕府の開府により京都、鎌倉を結ぶ東海道—美濃路—は極めて重要となるが反面、低湿な木曾三川地域を斜断するため問題点も多かった。また江戸時代の脇往還、美濃路もほぼ鎌倉時代のそれを踏襲して

いる。しかし鎌倉期のものと、江戸期の街道を比較してみると、前者は北に迂回しつつ堤塘利用の比率が高いのに対し、後者は輪中堤を利用しつつ最短距離を通る点に相異がある。

中世の美濃路は次のコースと推測される。垂井—赤坂—墨俣—小熊—足近—黒田—萱津—を通ったようである。即ち赤坂を出て笠縫堤を通り、中川、楽田をへて再び大島堤に出て堤上を南下して沢渡にて揖斐川を渡河し、犀川受堤を通り墨俣の上宿にて墨俣川（長良川）を渡り、西小熊より古木曾川（境川）の堤上を東行して黒田（木曾川町）より一路南下したと思われる。この中世の美濃路に対して江戸時代の美濃路は大約つぎのコースを通った。垂井の追分にて中山道と別れ、久徳、塩田橋から大垣城下の西南、久瀬川町、船町、伝馬町を通り三塚をへて沢渡にて揖斐川を渡り、はじめて墨俣輪中の犀川受堤の堤上を通り墨俣宿、そして長良川を越えて日置江輪中の茶屋新田に出て堤上を南下して境川を渡り、足近輪中の西小熊より堤上を東行して坂井より輪中内を東南行して元町に、元町より須賀の正木輪中に入り大浦にて再び堤上に出、そのまま輪中堤を南下して起の渡にいたるコースを通った。

その延長軒数（垂井より現木曾川右岸まで）は中世の美濃路が27km、近世のそれが24kmとなるが、そのうち堤塘上利用は前者が11km、後者が7kmであり、その比率は中世の場合、うち約40%が堤塘上を利用していることとなる。

このように輪中堤が近世の木曾三川地域の交通上はたした役割は大きい。しかし主要街道が輪中堤上を利用しなくても、輪中地域の街道はある程度置土をして湛水時でも通行に支障のないように配慮されていた。例えば大垣の西郊にある静里輪中を東西に走る美濃路は水田面より高く土盛されており、そのため出水時にはこの美濃路が小堤のような役目をはたすため、街道をめぐって北の高位部の椽、久徳の村々と、南の低位部の中曾根、徳光の村々とが対立するという「往還対立」があった。このような例は中山道でもみられ、五六輪中群の高位部を東西に走る中山道も同様な機能をもっており、中山道

より南の低位部の村々は、高位部よりの溢水を防止するため街道上に置土をしたことから両者が対立し、「往還横土手対立」となり、「……上本田村地内往還通におゐて新規横土手等築立申間敷候事」と内済している。

輪中地域の木曾三川をクロスする東西交通の陸上交通は、また他の地域にみることのない特異な形態をとっていることが分る。以上述べた点以外にも交通路の渡河点に、交通集落としての渡頭集落の発達を多くみるのである。

② 交通の要点、渡頭集落の発達

木曾三川によって隔絶された輪中は、先にも述べたように東西両文化の接点でもあり、逆三角形の輪中地域は東西交通の要地でもあった。古くは東山道、そして近世の中山道、或いは東海道と中山道のバイパス的役割をもった脇往還、美濃路などは全て輪中地域をクロスした。そのため古くよりその渡河点などに交通集落として渡頭集落 (ford settlement) が発達してきた。

(イ) 渡頭集落の代表、墨俣

墨俣はその地名がしめすように洲の岐また(俣)を意味しており、中世には木曾川(広野川)は現在の境川を流れ長良川に、さらに揖斐川(揖斐川古流)は結むすぶの北を流れ墨俣北部にて長良川に合流して墨俣川と呼ばれていた。「貞観7年12月27日甲戌 尾張国言、昔広野河流、向美濃国」と『三代実録』11巻にあり、境川筋が濃尾両国の境界であったが、天正14年(1586)の大洪水により現在とほぼ同じ流路になった³⁾。また揖斐川は享祿3年(1530)の洪水により沢渡、結の中間を南下して新川をつくった⁴⁾。木曾、長良両川の合流する墨俣川の景観を阿仏尼の『十六夜日記』(建治3年、1277)は次のように描写している。「すのまたとかやいふ河には舟をならべてまさきの綱にやあらん、かけとどめたるうき橋あり、いとあやふけれどわたる、この川つつみのかたはいとふかくて……」とある。

このように幾多大小の河川が合流する墨俣は

古くより重要な渡津であり、集落が発達しており、その繁栄は長者遊女に偲ぶことができる。文献には平安前期の承和2年(835)の太政官符「応造浮橋布施屋並置渡船事」に——尾張美濃両国境墨俣河四艘元二艘加二艘——とあるように墨俣渡は2艘の渡船では不便であるため官費にて4艘とした。さらに——布施屋二処、右造丘美濃尾張両国界墨俣河左右辺……——⁵⁾と兩岸に布施屋を建築し、工事には国司官費を出し奈良大安寺の伝燈住位僧忠一を工事監督とした。布施屋とは交通の要地に公衆のために建てたもので、貢調の官物を持った人夫並に荷物等を運び休泊した場所である。その現在位置は詳らかではないが、当時の渡船位置は墨俣町の上宿、下宿とされており、その付近に建てられたものと思われる。

鎌倉幕府の開府は、京都との交通を一段とまし墨俣はより重要な渡頭集落となっていく。また一方この地は交通上の要衝と相俟って、その地形的位置及び当時の政治的背景より軍略上の要点としての性格を強めていく。即ち養和元年(1181)の源平両軍の墨俣川の合戦、さらに承久の乱(1221)の墨俣合戦などそれを示している。

頼朝は建久4年(1193)、鎌倉、京都間の駅次、駅家、渡船のことを定め、所々に新駅を設け、駅長に駅馬、御物送夫を監せしめた。当時の東海道は京都、鎌倉間63宿次とし、美濃では垂井、赤坂、墨俣、尾張に入って小熊、足近をへて黒田より萱津のコースを通った。これらの宿駅は『太平記』、『海道記』、『東関紀行』、『十六夜日記』などによくみえ、また將軍上洛を『吾妻鏡』に、建久元年10月3日、鎌倉を出発し、美濃に入り、小熊宿に小憩し、晩におよんで墨俣宿に到着、その日墨俣宿に泊る、とある。しかし当時の墨俣宿は室町以降の宿とは異なり、現在の上宿、下宿(墨俣町上宿、下宿)に立地していた。従って渡船、船橋も長良川、木曾川(現境川の流路)の合流点にあたる上宿と対岸の小熊の間に行われたものと解釈される。

平安時代より栄えた渡頭集落、墨俣宿が北の墨俣(現在の墨俣町墨俣)に移ったのは室町時代

5) 林周教、前掲書、p. 15

3) 岐阜県『岐阜県治水史(上)』p. 54 (1953)

4) 林周教『墨俣町史』p. 257 (1956)

の長享元年（1487）のこととされている⁶⁾。この年、斎藤越前守利藤の命により上宿の北にある美濃脇、柴間の地に移され、以後この地を墨俣宿と称し、旧宿場を上宿、下宿というにいたった。この宿場移転の原因については不明であるが、ただ問題となるのは長享年間には木曾川は未だ現在の境川流路を西南流して長良川と合流していた時代であり、渡船及び船橋架橋でも合流点付近が最も条件のよい地点にあたるにも拘らず移転した理由はなんであろうか。

寒村の柴間、美濃脇に移った渡津の墨俣宿は近世に入り家数338戸（天保14年、1843）の集落として発展していく⁷⁾。この規模は中山道の美濃十六宿のうち加納、今須の宿に次ぐものであり、脇往還、美濃路の墨俣宿が渡頭集落として如何に重要であったかをうかがい知ることができる。

近世の美濃路は東海道と中山道を結ぶ脇往還であり、古くは鎌倉時代の東海道の一部として利用されてきたことについては前に述べた。濃尾平野の北西端中山道垂井宿の追分より分岐して大垣、墨俣をへて木曾川左岸の起、そして清洲より東海道官宿にいたるように濃尾平野を斜断するバイパス、美濃路は東海道、官、桑名の海上七里の渡しが夜間通行禁止となるため、それを避ける人々や、舟酔いの人々のためには姫街道的な性格の交通路ともなった。

墨俣の渡船は対岸の茶屋新田との間に往来し、その川幅180間あり、渡船の数は『濃州徇行記』によれば「宿根元帳に渡船二艘、内一艘定渡船、一艘添渡船、是は墨股川渡船、先年は三艘ありしが一艘は境川渡船なりし故、寛延2年巳年より西小熊村へ引渡せり、破損すれば上より造替あり」とある。

なお將軍、及び朝鮮人使節の往来には船橋（浮橋）を構築した。その起源は古く『吾妻鏡』の建久6年2月8日（1195）の条に「船橋用意等先為令相触之也」とあり、また嘉禎4年（暦仁元年、1238）藤原頼経上洛の時、「この日州俣、

足近両河の浮橋流損す……」、この為將軍一行は尾張萱津宿に逗留したとある⁸⁾。また『十六夜日記』には「すのまたとかやいふ河には舟をならべて、まさきの網にやあらん、かけとどめたるうき橋あり……」とみられる。江戸時代に入り寛永11年（1634）の將軍上洛の際は美濃国内に領地をもつ大小名、旗本へ資財の提出を求め、尾州、加納両藩の役人が御船奉行として現場に出張し、この際使用された船は116艘とされている⁹⁾。

墨俣はこのように渡頭集落（ford settlement）としての機能をもつだけではなく、また川湊（river port）でもあった。例えば文明15年（1483）の足利義政の銀閣寺造営時には木曾の用材は木曾川の鶉沼、及び木曾、長良両川の落合の墨俣を運送の拠点としていたことでも分る¹⁰⁾。

そしてこの要地は物資の流通にも大きな役割を果たし承応2年（1653）に、毎月六日に定期市が開かれ、さらに享和2年（1802）には1日、6日、11日、16日、21日、26日の1、6の定期市、六斎市が寺町でひらかれた。

このような時間的経過をへて明治を迎え、渡頭集落、墨俣にも新しい時代の夜明けが訪れるが、この渡津に架橋をみるのは遅く昭和8年のことであり、それまでは渡船場の渡頭集落としての機能をもっていたのである。ちなみに墨俣渡船の明治14年の賃銀をみると次の通りである。人4厘、馬8厘、長持24厘、人力車15厘、駕籠24厘、荷車24厘とされている。また輪中堤上や輪中堤外に立地して渡津の機能をはたしていた集落は、昭和初期の木曾川上流改修工事により堤内に移転し、今はその集落景観をみることはできない。

数多くみられた輪中地域の渡頭集落も、近代的架橋により次第にその機能を消失していくが、その架橋は墨俣と同様に遅く、明治14年（1881）の橋梁をみると、長良川の河渡橋、掛斐川の呂久川橋の2橋のみであり¹¹⁾、それらは

8) 林周教、前掲書、p. 46

9) 同上、pp. 227-230

10) 高牧実『幕藩制確立期の村落』p. 548（1973）

11) 岐阜県『岐阜県史（近代下）』p. 989（1972）

6) 林周教、前掲書、p. 61

7) 太田三郎『中山道——美濃十六宿——』p. 306（1969）

いずれも中山道筋の渡津を踏襲して架橋されているのは興味がある。

(ロ) 対向集落、河渡と鏡島

中山道は輪中地域の北部を迂回して不破越えをするが、途中で長良川、及び掛斐川の障害を渡らねばならなかった。その長良川の渡頭に発達したのが左岸の鏡島、右岸の河渡宿であった。

河渡は合渡ともいい長良川と伊自良川の合流点右岸にあたり、輪中地域でも洪水の多い地域であった。扇状地末端部に位置する合流点付近、とくに伊自良川は伏流水の湧水を集める上に、水量変化の多い河川であり、とくに河渡附近では土地条件が悪く、そのため合渡輪中を形成してきたのである。

河渡はこのように湛水しやすい地形にも拘らず、ここに宿場が設置されたのは長良川出水時の川止めに対してのものであった。そのため美濃代官は文化10年(1813)、河渡宿水難手当貸附金制度を設け、砂、砂利、土の三段の土盛をする住居、水屋式住居に類似した家屋に改築して水難をさげ、ようやく宿場町として整備された¹²⁾。

渡船は河渡に渡し守がおかれ、渡船2艘が常備され、通行量が多く増舟の必要な時には周辺の村々より舟を出している。しかし7合余になると渡船の通行を禁止する川止めがされた。さきにも少しふれたように川止めの旅人のために土地条件が劣悪でも渡頭の宿場町がおかれたのである。ここにこの集落の地域性がある。即ち美濃十六宿のうち家数はもっとも少く天保14年(1843)には64戸であるが、それに比べ旅籠屋は24戸でその比率は27%の高率となる。これを次の美江寺宿と比較すると家数136戸に旅籠屋11戸で12%、赤坂宿では家数292戸に旅籠屋17戸で7%となり¹³⁾、河渡の渡頭集落としての性格を一層明らかにしている。

対岸の鏡島(長良川左岸)は『濃州徇行記』に「湊は鏡嶋村の内長良川筋にあり、ここには湊役つける故、岐阜、長良、其外川筋村々へ一切荷を積たる舟着岸することはならざるなり、都

て此湊へ着岸して、それより馬著にて荷物を送る事なり、依て湊街道あり、其内灰舟は差別なく事不苦由、されば此村の町通りは、岐阜へ付こむ馬荷物往来する事多し」とあるように河港として繁栄した。とくに天文3年(1534)の長良川大洪水以降、その流路が変動し、また船の溯航が困難となったことから長良、岐阜(井之口)の重要な湊としての機能を果たすようになり¹⁴⁾、さらに江戸幕府によって中山道が設置されると、その渡津として、また湊街道、中山道で近距離でそれぞれ結ばれる岐阜、加納の市場に対する川湊(river port)として繁栄した。

(ハ) 堤外地の渡頭集落、呂久

中山道は河渡宿をでて美江寺宿、そして再び掛斐川を渡って赤坂宿にいたる。この掛斐川の渡津に発達した集落が呂久である。

『岐蘇路記』に「呂久村に呂久川とて大河あり、くひせ川とも云ふ、舟渡しなり、合渡川より小なりといへども水深くして川の流れ早く……」とあるように流速が早だけでなく、流量変化の激しい地点であったが、古くより重要視され、天正8年(1580)織田信忠はここに渡船を設けたことが次の記録で知られる¹⁵⁾。「呂久渡掟書 掟一、呂久渡舟為往還之当町立置之条、川並諸役等一切令免許事」と呂久村の諸役を一切免除し、弟の信孝も同10年同様に免除している。また同19年、羽柴秀勝も先例にまかせ諸役を免除している。

しかし、この渡津はさきにも少しふれたように扇状地地形のため流量変化が激しく、短期間に出水することが多かったため、5合の出水で川止めとした。川止めとなると呂久村の船役人は美江寺、赤坂の両宿に注進をする。この川止めなどの渡船交通のすべてを呂久村の人々が差配し、それを司るのが船年寄であって、船年寄には苗字帯刀が許され2人扶持段木2間ずつ毎年うけて統率していた。

だがこの渡船交通を維持管理するためには堤外地に立地した方が好都合であったため、輪中集落では特異な堤外地集落となっている。即

12) 岐阜県『岐阜県史(近世下)』p. 805(1972)

13) 太田三郎、前掲書、pp. 303-306

14) 高牧実、前掲書、pp. 562-563

15) 岐阜県『岐阜県史(史料編、近世)』p. 554(1972)

ち、東に古橋輪中、西南の大垣輪中との間の堤外地にあった。しかし出水時には浸水をみるため、高く盛土された防水建築をもっている。

その後、呂久村は大正14年の木曾川上流改修工事により新川附替され、その景観は一変し、現在は揖斐川右岸に位置しているが、改修工事以前は大きく蛇行する揖斐川左岸に立地していた。

3) 南北交通と川湊の発達

——揖斐川水運を中心に——

歴史的にみると輪中地域を東西に結ぶ交通は中山道、美濃路など陸上交通が主となった。この東西交通に対し輪中地域を南北に結ぶものは水路交通が支配的であった。これはいうまでもなく木曾三川が西濃平野に集中して南流して伊勢湾に注ぐため、各川はその程度の差こそあれ重要な内陸水路として利用され得たからである。

① 水門川水運と大垣湊

大量の物資輸送に三川の果たした役割は大きく、美濃における商品流通を知る手がかりとなる。こうしたことからこの研究は多くの先学によって進められてきた¹⁶⁾。筆者はここでは主として西濃輪中の重要な流通ルートであった水門川水運の大垣湊を牧田川水運の美濃三湊との関係において述べてみたい。

大垣地方で“桑名に行く”という言葉は現在では死語に近いが、コックリ居眠りするこの表現で、舟を漕ぐ、即ち水門川をくだって桑名へ行くという意である。それほど水門川の舟運は西濃の人々の間に定着していた。

水門川は全長13kmの典型的な平野川で大垣

北部地域に多く分布する自噴井、「河間」に源をもっており、平均勾配4,000~6,000分の1の揖斐川の支派川である。

伝えるところによると¹⁷⁾、この川は永禄4年(1561)大垣城主、氏家直元が斎藤竜興の命により城改築の際に開き出したとあるが、これは従来よりの悪水落の江であったものを、水運の便と排水を良好とするため改修したもので、全くの人工運河ではない。というのは自然の悪水落は輪中内のもっとも地盤高の低い所を流下しており、その附近には江という小字が多く分布しているのが一般的であり、水門川流域にも江の地名が多く分布していることはその傍証となる。しかし、その後時代は詳らかではないが、城下町の外堀的機能をもたせるため、町割に直交するように改修されたようである。次いで元和6年(1620)杭瀬川と水門川を結ぶ水路を開設することによって、赤坂湊と大垣城下の船町「大垣湊」を直結させ、川湊としての発展が約束されていくが、当時すでに75軒の家並が船町に軒をつらねていた¹⁸⁾。しかし、この頃から揖斐川が次第に河床上昇し天井川化したため、水門川が揖斐川に落込む合流点(川口村)から増水時には水門川に逆流(back water)し、大垣輪中に水害をもたらすようになった。このため大垣藩主戸田氏鉄は寛永13年(1636)合流点の川口村に樋門を造り、さらに承応2年(1653)には大規模な逆水樋門、即ち水門を建造した。水門川の地名はこれに起因するもので、それ以前の名称について不詳であるが、牛屋川と称していたものと思われる。その元禄11年(1698)にはさらに改修工事を実施し舟運の便をはかる一方、大垣輪中の悪水排除を期した。かくして内陸都市、大垣は水門川を媒体として海運を結合する新しい交通体系を生み出したのである。この時期はわが国の流通経済が日本国全土を基盤として発展していく時期であり、東廻り、西廻りの海運、琵琶湖水運、淀川水運、利根川水運などの発展と時期を同じくして水門川水運もまた発展していくのである。

17) 大垣市『大垣市史 通史編1』p. 674 (1968)

18) 同上, p. 458

16) 海野一隆「西濃水運の地域的構造」人文地理 2-4 (1950)

上島正徳「濃州三湊について」岐阜史学 14 (1955)

高牧実「近世における揖斐、長良、木曾川の舟運について」大垣女子短大紀要 Vol. 1 (1969)

同 「濃尾三川の舟運」『幕藩制確立期の村落』所収 (1973)

この大垣湊を中心とする水門川水運に対し美濃三湊の牧田川水運の発達も古く、『濃州御行記』に「此三ヶ湊は元龜、天正年間の比西国の諸侯中山道より牧田へかゝり、是より船にて通行せらるゝ事ありし也……」とみえている。また「船附、栗笠、鳥江三ヶ湊之儀、往古江州朝妻と申所に湊場御取立ニ相成、其節三ヶ湊之儀も同時御取立相成候由申伝候、尤年月之儀は相知不申候、右朝妻之儀慶長年中米原と申所へ引移り米原より三ヶ湊迄道法九里半御座候ニ付九里半海道と相唱申候。右九里半海道之儀往古より諸家様御用物御大名様方御通行に付人馬継立被仰付、且佐屋熱田へ御用船被仰夫々相勤候云々」¹⁹⁾とあるのをみても、その発展は大垣湊よりも古く、また陸上交通における中山道と同様に琵琶湖水運、畿内と結びつく重要なルートであった。ただこの場合陸路が人々の往来であったのに対し、河川交通は大量に安価に運送する利点を生かし、商品運送の多い点に大きな相異がある。このような中継地としての河港、美濃三湊の繁栄も大垣湊の発展により次第にその地位を奪われていくこととなる。

② 美濃三湊と大垣湊との競合

大垣湊が川湊として進展してゆく過程は、次の事柄からも知ることができる。元和7年(1621)尾張藩の美濃国奉行は同藩である船附、栗笠、鳥江の三湊の嘆願をうけ、次のような保護策が三湊にとられた。即ち「急度申遣候 其許より上方へ上り候荷物舟並筏、如前々御領分之内舟着栗笠、鳥江右三湊江可相着候、他領之内ニ出来候新湊江着申間敷候、若相背者ニハ急度曲事ニ可申付候……」と元和7年(1621)に木曾川の錦織、太田、長良川筋の上有知、墨俣などの領内の諸湊、諸河岸の庄屋に対し上方への荷物、舟などは前々通り三湊に着けるように命じ、「他領内ニ出来候新湊」として他領の新湊、

大垣湊に着けることを禁じた²⁰⁾。

この尾張藩権力による流通路の統制も、大垣城下町が西濃輪中一帯の経済、文化、政治の中心地として発展した広大な後背地をもつ都市となるに従い三湊は衰退へと歩んでいく。一方尾張藩はその劣勢を挽回すべく、約100年後の享保20年(1735)、名古屋町中をはじめ領内に対し京、大阪への荷物は三湊へ着けるよう次のように命じている。「京大阪へ送れる諸往來の商人荷物積船並筏を他領の内に出来たる湊へ猥りに附送れる様子に相聞不埒」であるとして長良川筋の上有知、小瀬、長良川三郷、岐阜六カ村、早田、墨殿、本郷および木曾川筋の錦織、金山、麻生……起の諸村に対し命じている²¹⁾。それにも拘らず十分守られないために、元文4年(1739)にも同様に指示している。

しかし、後背地をもたない中継港、美濃三湊は尾張藩権力による統制もむなしく、「濃州舟付村、栗笠村、鳥江村三湊之儀、……享保年中並元文中右之諸荷物猥りに相成大垣湊へ積送候ニ付、三ヶ湊衰微ニ相成難儀仕候」²²⁾と衰退していく反面、大垣湊の発展過程を知ることができる。

一方物資の集散地としての大垣が年とともに発展し、文化年間の名古屋城下への蔬菜を供給する下小田井の市(現在の枇杷島市場)に集荷される商品のうちで美濃からの出荷がもっとも多く、そのなかでも大垣の荷主、出荷品目が圧倒的に多く、商品の集散地として重要な地位を占めていることが分る²³⁾。城下町がたんなる軍事的都市ではなく、商工業的色彩の強い経済的都市であったことはよく知られる所である。とくに大垣の場合、旧城下町の領主石高と明治初年人口との関係を見ると、同規模の10万石の城下町である松代、大聖寺、新発田に比し大き

20) 高牧 実「近世における揖斐、長良、木曾川の舟運について」大垣女子短大紀要 Vol. 1, p. 83 (1969)

上島正徳「濃州三湊について」『濃飛とところどころ』所収, p. 172 (1975)

21) 樋口好古『濃州御行記』pp. 818-819 (1937)

22) 上島正徳, 前掲書〔注20〕, p. 173

23) 高牧 実『幕藩制確立期の村落』p. 555

19) 養老町『養老郡志』p. 304 (1925)

また元禄15年中に酒井讚岐守、脇坂中務少輔、池田豊前守、松平丹波守、分部隼人正、竹中越中守、小笠原土佐守らが鳥江湊から熱田へ舟で渡ったことが知られている。

近世における輸中地域の交通形態（伊藤）

な人口を有していたのは²⁴⁾、幕藩体制下において、すでに経済都市としての機能をより多く具備していたことを示している。

この両者の明暗をさらに決定づけるものに東海道線の開通がある。即ち大垣は東海道線の重要な駅として将来が約束されていくのに対し、三湊は近代的交通機関の恩恵をうけることもなく忘れ去られていく。そして大垣湊は昭和5年にはまだ年間10,000艘の上下航船舶があり、水運独自の輸送品をみる事ができる。例えば昭

和9年10月のある3日間の大垣にもたらされる物資をみると²⁵⁾味噌、醤油、野菜などの食料品、砂、木材などの土建用資材、石炭、煉炭などの燃料、及び雑貨類である。また上航船舶51艘の中、47%の24艘が名古屋を、18%が今尾を、14%が桑名を発している。物資の量から云えば、石炭が圧倒的に多い。下航船舶の仕向地では桑名が21%で第1位、次いで川口の18%、名古屋の16%、今尾の12%となっており、大垣湊を中心とする水門川舟運が、内陸都市の大垣と

表1 水門川水運発送地別船数

		砂	雑貨	みがき砂	砂	利	れん	そら豆	みそ	そ	石炭	煉炭	樽	材木	空船	計
今	福	1														1
今	尾	3	2		1		2	1								9
大	野	1														1
船	付	1													2	1
川	口															2
根	地	1														1
傍	島														1	1
桑	名								1		3			1	2	7
名	屋		2						1		12	2	1	1	5	24
四	市								2							2
	津			1							1					2
計		7	4	1	1	2	1	4			16	2	1	2	10	51

(昭和9年10月8, 9, 10日3日間の総計, 於大垣, 海野調査資料より)

表2 水門川水運仕向地別船数

		空船	洪	空びん	空樽	材木	石, 砂	雑貨	芒硝	木炭	計
川	口	8					1				9
今	福	1									1
船	付	1									1
高	須	1									1
今	尾	1					1	4			6
駒	野					1					1
若	松	1			1					1	2
蟹	江									1	1
石	津				2					2	11
桑	名	7					1				1
大	野	1									1
岐	草	3		1	1				1	2	8
名	屋									1	1
常	滑	4									4
赤	坂										4
四	日		1		1						2
計		28	1	1	5	1	3	4	1	7	51

(調査方法は表1と同じ)

24) 矢守一彦『城下町研究ノート』p. 152 (1972)

25) 海野一隆「西濃水運の地域的構造」人文地理2
—4 (1950)

表3 鳥江湊持舟の変化

舟型	年代	寛文2年 (1662)	享保13年 (1728)	宝暦10年 (1760)	文化7年 (1810)	文政8年 (1825)	天保5—6年 (1834—35)	天保8—11年 (1837—40)	弘化3年 (1846)
縹舟		7	5	6	5	5	5	2	2
ちり舟			4						
瀬取舟			2	2					
小乗舟		2							
大鵜飼舟								6	6
中〃					1	1	2	2	2
小〃					6	6	8	8	9
四ツ乗舟							6	6	6
藻取舟			3	3	6	6	3	3	3

(上島調査資料より)

伊勢湾地域を結合する性格をよみとることができる。(表1, 表2参照)

しかし、昭和5年に上下航船舶約10,000艘あった大垣湊も、昭和10年には半分の約5,000艘となり、さらに昭和25年には年間500艘という激減となり川湊 (river port) としての機能を消失していくこととなる。

揖斐川水運を象徴する美濃三湊と大垣湊の消長はまことに対照的であり、後者の大垣湊が昭和10年代まで繁栄を続けるのに対し、江戸時代末期にはすでに衰微しつつあったのである。その要因についてすでに若干ふれたが、最後にフィジカルな面よりアプローチしてみよう。

盛衰を左右する要因として前述の要因以外に自然的なファクターに両者の水運の河川変化を考慮に入れる必要がある。三湊の牧田川は扇状地河川であり、流量変化が激しく、谷よりの出水による洪水被害が多かった。その上に上流部は多良層群と呼ばれる第3紀層の頁岩、砂岩よりなる崩壊性の強い岩石のため、土砂流出量が多く合流点では、その土砂のため天井川化し、牧田川に流入する栢川、泥川、大谷川、色目川、金草川、杭瀬川などの関連河川の村々では洪水に悩み、明和9年(1772)合流点の川ざらえを願出ている²⁶⁾。即ち「牧田川は山近ク大河故、土砂馳出シ年々川底高麗成……」と河床上昇を指摘している。

26) 大谷川逆水留^レ切障願書 (和田七右衛門所蔵)、明和9年に牧田川の河床上昇のため水災を被るようになった村々が、笠松の堤方役所に差出した願書。

牧田川の河床上昇にとまらぬ舟運の支障は、すでに明和初年「三湊舟ハ拾石入より百石入之^{ヒラフ}縹舟ニ御座候処、近年川浅ク相成、右石数積候而ハ難儀仕候」にあり、さらに安政5年(1858)の「縹舟鵜飼舟に仕替願書」によると²⁷⁾、大型舟の縹舟による荷物運送は不利益であり小型の鵜飼舟への仕替、河床上昇に対応している。その過程は表3にみるように小型舟に造舟しなおしているのをみてもよく分る。

牧田川に対し一方の水門川は、輪中地域の湧水(河間)を水源とする平野川のため流量変化もすくなく、また河川水面勾配も牧田川の三湊附近にて約1,500分の1に対し、水門川の中流では5,000分の1となっている。

この両川の自然的条件の相異が河川交通の舟運に大きな影響を与えていたと考えられる。

あとがき

以上、輪中地域の交通形態の特異性を浮彫しようと試みたが、それをさらに積極的に裏づける資料として、江戸時代における川湊の上航船、下航船の取扱荷物及び発送地、仕向地別の品目、さらには定期市(六斎市)での取扱商品などの史料でもって交通形態と商品流通との関係まで論究しなければ、表題のテーマとはならないことに気づきつつも、浅学のため、そこまで考察できなかったことを詫言いたい。先学諸氏にご教示を賜ることを切に願って、あとがきとする。

27) 上島正徳、前掲書(注20)、p. 174 (1975)