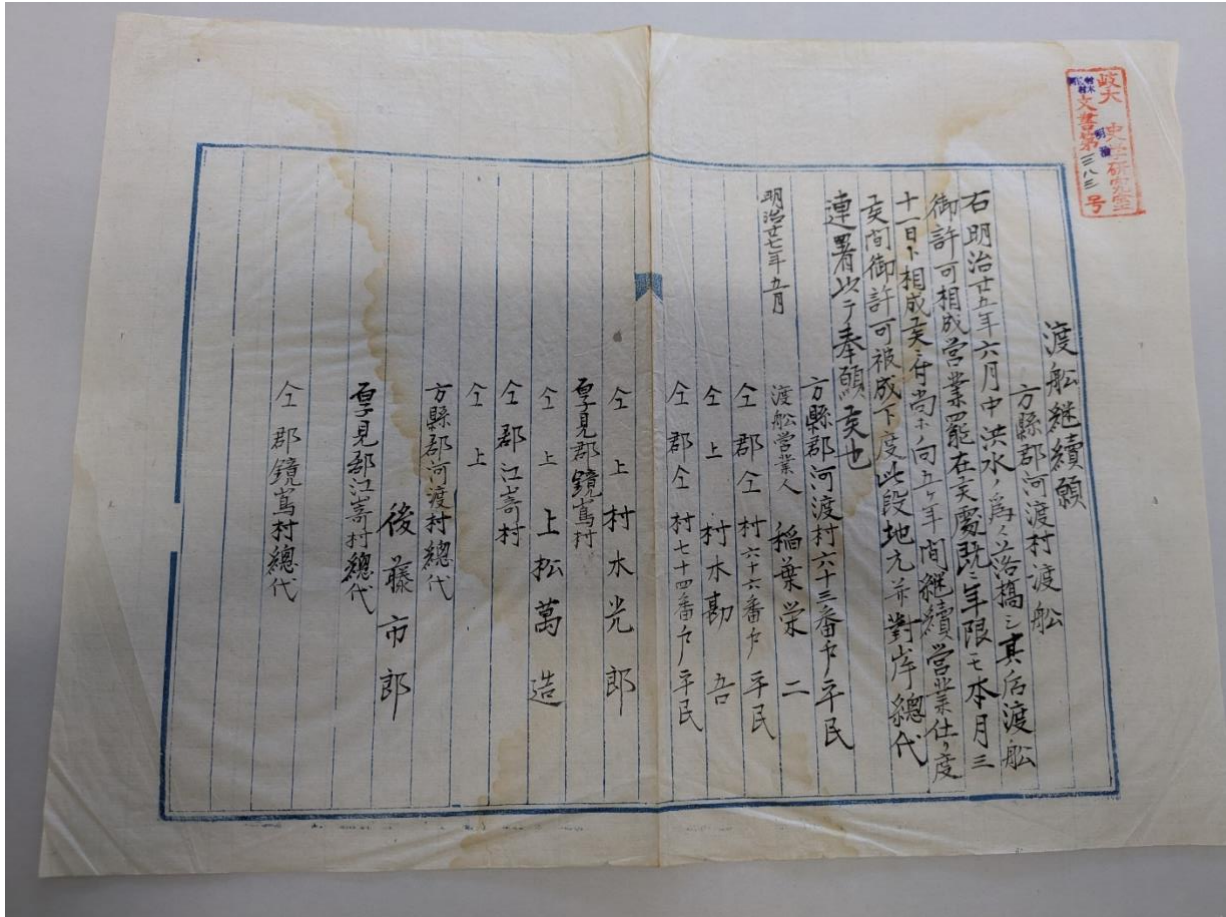


地域史料通信 第17号

2026. 3



(岐阜大学教育学部郷土博物館所蔵 美濃国方県郡河渡村 村木家文書、明治 383。以下、特に所蔵を明記していない史料は同文書)

この古文書は、明治 27 年 5 月に作成された「渡船継続願」です。岐阜県方県郡河渡村の渡船営業人稲葉栄二らです。明治時代におこなわれていた渡船とは、一体どのようなものだったのでしょうか？

詳しくは2ページから

目次

明治時代の交通①—長良川の架橋事業—	2
明治時代の交通②—渡船業の継続—	4
地域情報センター アーカイブ部門からのお知らせ／編集後記	7
交流コラム～現場から～	8

明治時代の交通①—長良川の架橋事業—

江戸時代の交通

江戸時代には、様々な人々が中山道を通行していました。美濃国方県郡河渡村は、長良川の右岸に位置しており、庄屋をつとめた村木家（岐阜大学教育学部郷土博物館所蔵）には、中山道の交通、とりわけ長良川の渡船に関する史料が多く残されています。

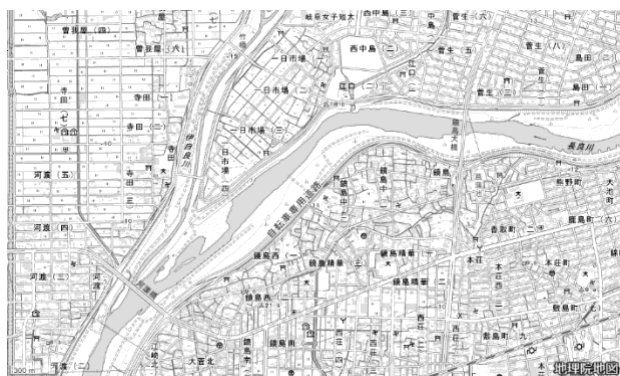
本号では、村木家に残る史料を用いながら、江戸～明治時代の川と交通のあり方を、渡船と橋の移り変わりに即して紹介していきます。

河渡村と庄屋村木家

河渡村は、宝暦 13（1763）年から幕領となっていました。

史料の残る村木家は、江戸時代、河渡村の庄屋であり、また河渡宿の宿役人でもありました。村木家は明治以降、村の戸長や郵便局長、第 5 学区連合村会議員にもなるなど、村の中心的な存在であったことが窺えます。

明治期における河渡川の渡船事業や、架橋事業においてもその名前が見え、これらの事業にも積極的に関わっていたようです。



（河渡および長良川の地図。左下が河渡）

和宮の通行と河渡川の渡船

文久元（1861）年、14 代将軍徳川家茂との婚姻のため、孝明天皇の妹である和宮は京都

から下向しました。その際、中山道を経由したことから、当時の長良川における渡船場の絵図が作成されることとなりました。現在その絵図は、材木家文書のなかに伝存していません（は 17）。河渡宿を含め、中山道にある宿場は、途中の宿泊・休憩の場として利用され、材木家ら宿役人はその対応に追われたため、和宮通行にかかる絵図類も、彼らの家文書に残されることになったのです。



（は 17 「和宮様御下向之節渡船場絵図」）

また、和宮下向にあたって渡船場の馬船を打替えたため、かかった費用（金 53 両永 161 文 7 分）を明治元（1868）年に笠松県役所へ報告もしています。（明治 523）

廃藩置県と岐阜県の誕生

江戸時代、岐阜県はいくつもの藩領と幕領とが入り混じっていました。明治 4（1871）年の廃藩置県によって、美濃国・飛騨国は旧藩領をもとに、笠松県や大垣県など、いくつかの県が置かれることとなりました。

翌年、国外の名古屋・犬山・岡田の 3 県の飛び地も合わせる形をとって、計 13 県が合併

し岐阜県が誕生しました。当時の県庁は笠松に置かれました。

その後、明治 9 (1876) 年、当時筑摩県の一部であった飛騨 3 郡 (益田郡、大野郡、吉城郡) が新たに編入され、ほぼ現在と同じ形となりました。

船税の布告

江戸時代には、藩によって川を通行する船に対する課税が設けられていました。廃藩置県によって岐阜県としてまとまったことで、この船税も統一が図られることとなりました。

元大垣県・元名古屋県には、もともと 50 石未満の船を対象とした川船税がありました。岐阜県の統一後は、この川船税は廃止にはならず、明治 6 (1873) 年 2 月には以下のような基準を設けて、船税を川の通らない地域も含んだ県下全体に適用しました。(『岐阜県史通史編近代中』、112~113 頁)

20 石未満小船	金 7 銭
20~30 石未満船	金 15 銭
30~40 石未満船	金 25 銭
40~50 石未満船	金 35 銭

村木家文書にも、明治 6 年の船税規則布告に関連する史料が残されています。1 月 28 日付で、50 石以上の荷船については鑑札 (免許状) が発行されることとなり、鑑札を持たない者を取り調べの上、届け出るよう、岐阜県令長谷部恕連から達しが出されるなどしました。(明治 211)

架橋と渡船

明治時代には、明治 7 (1874) 年に架けられた明七橋をはじめとして、県内の川に続々と橋が架けられていきましたが、江戸時代からの渡船も残っていました。

『岐阜県史』によると、明治 14 (1881) 年段階では県内で、24 もの橋が利用されていま

した。このうち 8 ヶ所では、夏季に渡船が利用されていました。

また、同じく明治 14 年の段階では、県内で 182 ヶ所の渡船場が設けられており、渡船場ごとに異なる賃金を徴収していました。(『岐阜県史通史編 近代上』、801~809 頁)

河渡の渡船

河渡では、明治 5 (1872) 年、次のような賃金を設け、渡船をおこなっていました。

乗合 1 人	8 厘
乗馬 1 疋 (口共)	2 銭 4 厘
長持 1 棹	2 銭 4 厘
人力車 1 輪	1 銭 6 厘

しかし、明治 6 (1873) 年 3 月、河渡渡船取締役惣代であった市川愛吉・村木忠一が、渡船賃の改正を県へ伺い出ています。3 月 21 日付で上納された「河渡川渡船賃改正見込伺書下書」(明治 212) によれば、河渡川における渡船について、当初の見込みよりも通行者が多いため、渡船賃を引き下げたい旨が記されています。

乗合 1 人	6 厘
乗馬 1 疋 (口共)	1 銭 8 厘
長持 1 棹	1 銭 8 厘
人力車 1 輪	1 銭 2 厘

伺書によれば、改正後の賃金は上記の通りでした。ただし、川が増水した場合には馬越留の上、水位 2 尺 5 寸 (約 76 cm) までは 25% 増、2 尺 5 寸から上限値 (上限の水位を越えた場合は歩行留) までは 50% 増とされました。

河渡川の渡船では、1 日の平均交通量を 170 人と想定し、川場取締役の日給 16 銭と舟人の日給 75 銭 (1 人 1 日 12 銭 5 厘×6 人分) を差し引き、残金を積み立て、舟小屋の修繕などに使用するという計画でした。

この賃金改正の伺いは同年 4 月に許可され

ています。(『岐阜市河渡の歴史』486頁)

さらに明治 10 (1878) 年からは、渡船の取締りに関する改正がおこなわれました。1 月 29 日付の「河渡川渡船水主請印」と題された史料には、渡船改正に伴い、「舟棹得業之者廿人」を選挙し、「元舟人」を合わせて合計 44 人の者達によって新規組合の取り決めをおこなったとし、44 人分の連印が記録されています。(明治 92)

改正にあたっては、村内で議論が起こり、岐阜区裁判所の説諭などを経て、翌明治 11 (1879) 年には、取締り人を年間 24 人選挙し、渡船場へ日々 2 人ずつ出勤するといった職務内容や賃金、賃銭の用途などを取り決めた改正規則が定まりました。

明七橋の架橋

現在、岐阜市内にある長良橋は、明治時代、長良川に初めて架けられた橋でした。明治 7 (1874) 年に架けられたため、当時は「明七橋」とも称されました。

この橋は、天竜川に架かる船橋を実地調査した上で計画され、岐阜町の堀田九郎三が架橋しました。明治 7 年 6 月に県へ出願し、9 月 3 日から架橋工事に取り掛かり、完成したのは 11 月 1 日でした。

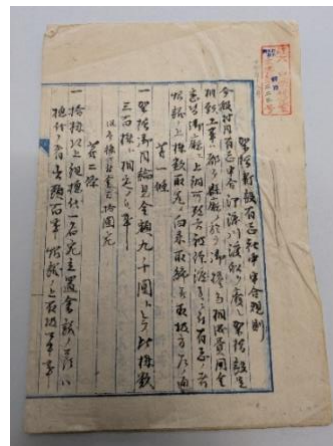
当時の明七橋は、中洲や河岸といった陸地部分には木橋が、水路部分には舟橋が使われ、両者を組み合わせた構造となっていました。また、その費用は民間有志によって出資されています。

河渡橋の架橋

明治 14 (1881) 年 2 月、河渡川の渡船が廃止され、河渡橋が架橋されました。工事は岐阜県が担当しましたが、その費用は民間有志によって納められました。

河渡橋の架橋事業にあたっては、架橋新設有志社が設立され、13 条からなる規則が設け

られました。その内容は、架橋の予算や請負金、社の運営などを取り決めています。(明治 323)



(明治 323 架橋新設有志社中申合規則)

架橋新設有志社中申合規則
今般村内有志申合河渡川渡船ヲ廢シ架橋設立相願工事ハ都而県庁ニ於テ御担当相成費用金悉皆御庁工上納可致旨被仰渡候ニ付有志ノ者協議ノ上株数取究メ向來取締并取扱方左ノ通
第一条
一 架橋御目論見金額九千円トシテ此株数三百株ト相定メ候事
但一株ニ付金三十円宛
第二条
一 十株以上組惣代一名宛立置會議ノ節ハ惣代ノ者出頭百事協議ノ上取扱可申事
(後略)

また村木家文書には、規則にかかわる史料のほか、明治 14 年 5 月 13 日付で「中仙道河渡橋事務所」から発券された実際の株券も残されています。(明治 324)



(明治 324 河渡橋株券)

明治時代の交通②—渡船業の継続—

明治時代以降、日本各地では鉄道・橋といった、新たな交通網が発達していくこととなります。岐阜県では、明治7年の明七橋をはじめ、県内ではいくつもの橋が架けられました。一方で、明治半ばに入っても江戸時代からの渡船が継続しているという一面もありました。

ここでは、河渡橋を中心として、明治時代における架橋と、江戸時代から続く渡船について紹介していきます。

明治20年代の災害

明治20年代、岐阜県では自然災害が立て続けに起こりました。明治23(1890)年には、以前からの不景気に加え凶作と米価の高騰によって、深刻な食料不足に陥りました。各村では、救助米の施与といった窮民の救助がおこなわれました。

明治24(1891)年10月28日、濃尾地震が発生しました。震源地は本巢郡根尾谷で、マグニチュード8.0という最大級の地震でした。岐阜・愛知のみならず全国に被害が及び、死者7,273人、全壊・焼失した家屋は142,000戸となりました。

岐阜市では、全戸数の62%にあたる3,742戸が全・半壊するなど、最も大きな被害を出しました。

明治25年の水害

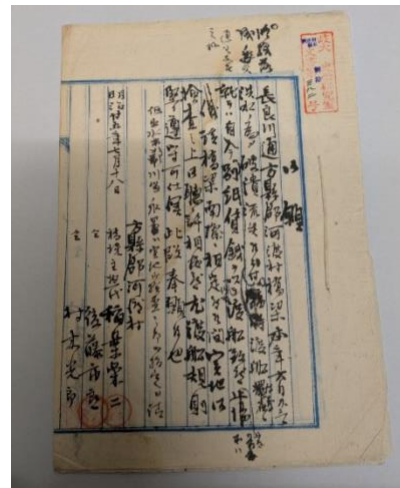
明治25(1892)年には、水害が発生しました。6月14日から数日にわたって降雨が連続し、市内の川が増水しました。23日には、方県郡正木村・木田村柿ヶ瀬・島之新田で破堤が、厚見郡高河原村では閘門破壊が起こりました。(『岐阜市史通史編近代』399~400頁)

この水害のため、長良川に架けられていた

橋が破損し、明治14年に架けられた河渡橋は、長さ40間が流失しました。

河渡橋の破損と渡船

明治25年6月の水害によって河渡橋が流失したため、7月18日には、長良川での渡船許可願が出されました。この史料には宛先がなく、下書き段階のものではありますが、河渡橋の修繕が済むまで、交通に差し支えないよう、渡船をおこないたいとし、実地調査をお願いしたい旨が記されています。(明治382)



(明治382 御願)

長良川での渡船は許可され、河渡では橋の代わりに渡船での通行がなされることとなりました。下記の表はその渡船賃一覧です。

1人	5厘
馬1疋	1銭2厘
1人乗人力車	1銭5厘
2人乗人力車	2銭
1人持荷物	8厘
釣荷物	2銭
駕籠	2銭
1人挽荷車	2銭
2人挽荷車	2銭5厘
牛馬車	4銭

しかし、同年 11 月 16 日には、渡船の賃金が問題となりました。村は、県からおりた渡船許可をもとに営業をしていましたが、定められた賃金では、船越人夫の賃金の支払いさえ出来ないとして、渡船の賃金について改正するよう、河渡橋惣代から岐阜県知事小崎利準に宛てて御願が出されています。ただし、渡船事業は営利目的ではないとして、通行民人・車馬へは便宜を図るとしています。(明治 384①②)

同年 12 月 2 日、渡船賃の改正については、県知事から河渡村外 3 ヶ村組合役場に対し許可の通知が出されました。ただし、賃金については、以下のように設定されています。(明治 384③)

1 人	5 厘
人力車	1 銭
両掛類	8 厘
長持駕籠	1 銭 8 厘
牛馬荷車	1 銭 2 厘
牛馬車	2 銭 5 厘

明治 27 年の渡船

明治 25 年の洪水によって流失した河渡橋ですが、再建されるまでには時間がかかっています。

橋の代替となって復活した渡船でしたが、その事業は明治 27 (1894) 年の段階でも確認ができます。

4 月 23 日、河渡橋の関係者から岐阜県知事曾我部道夫に宛てて、願書が出されました。その内容は、明治 25 年の洪水によって流失した橋の再建のために、資本金 5 ヶ年の積立を要しており、その間の渡船を継続したいというものです。(明治 325)

表紙に掲載した史料は、明治 27 年 5 月に作成された「渡船継続願」(明治 383) です(下部に翻刻)。5 月末まで定められた渡船事業の期日を延長したい旨が記されています。

また、河渡村の渡船路を描いた絵図(明治 386③)も残されており、明治 20 年代の渡船場の様子を窺うことができます。

渡船継続願

方県郡河渡村渡船

右明治廿五年六月中洪水ノ為メ落橋シ其後渡船

御許可相成營業罷在候処既二年限モ本月三

十一日ト相成候ニ付、尚ホ向五ヶ年間継続營業仕り度

候間御許可被成下度此段地元并対岸総代

連署以テ奉願候也

明治廿七年五月

方県郡河渡村六十三番戸平民

渡船營業人 稲葉栄二

同郡同村六十六番戸平民

同上 村木勘吾

同郡同村七十四番戸平民

同上 村木光郎

厚見郡鏡島村

同上 上松萬造

同郡江崎村

同上

方県郡河渡村総代

後藤市郎

厚見郡江崎村総代

同郡鏡島村総代



(明治 386③) [河渡村渡船路絵図]

その後の河渡橋

河渡橋はその後、大正 7 (1918) 年に木造の橋が架けられました。しかし、昭和 13 (1938) 年の洪水によって一部が流失したことにより、橋での交通が途絶されました。

当時はアジア・太平洋戦争中であったため、再度の架橋工事は、戦後に再開し、昭和 21 (1946) 年 3 月 21 日に完成式が催されました。(『岐阜市河渡の歴史』、492～493 頁)

使用史料

美濃国方県郡河渡村 村木家文書 は 17、明治 92、明治 211、明治 212、明治 323、明治 324、明治 325、明治 382、明治 383、明治 384①②③、明治 386③、明治 523 (いずれも岐阜大学教育学部郷土博物館所蔵)

主要な参考文献

- ・岐阜市『岐阜市史通史編近代』1981 年
- ・岐阜市河渡広報会連合会『岐阜市河渡の歴史』1986 年
- ・岐阜県『岐阜県史通史編 近代上・中』1970 年

センターからのお知らせ

岐阜県に関わる史料の編纂・保存・活用事業や、史料展示などの情報を掲載していきます。メールにて、皆様からの情報をお待ちしています。

E-mail cccd_inf@t.gifu-u.ac.jp

電話 (058) 293-3323

(※水曜日 9:30～12:00)

編集後記

『地域史料通信』第 17 号をお届けします。今号では、明治時代の交通として、江戸時代から続く渡船と川の架橋事業を取り上げました。

また交流コラムでは、交通において重要な中山道から、中津川市中山道歴史資料館様より御寄稿いただきました。厚くお礼申し上げます。

(鈴木乙都)

交流コラム～現場から～

～歴史検証「中津川宿本陣」～かつての姿を探る～

中津川市中山道歴史資料館

中津川宿は中山道の45番目の宿場町で、江戸から約335キロメートル、京都から約196キロメートルの場所にあります。江戸時代中津川宿は、尾張藩の木曾衆の山村甚兵衛の領地で石高は1,334石6斗3升でした。中津川宿の町並みの長さは約1.1kmで、天保14(1843)年の古文書によると、宿内人口928人、宿内戸数228戸で東美濃では一番大きな宿場町でした。三と八のつく日には六斎市と呼ばれる市が開かれ、また恵那郡一帯の米の相場も中津川宿で決められるなど、商業の中心として繁栄していました。江戸方から、茶屋坂、淀川町、新町、本町、横町、下町と町並が続き、横町には枡形という直角に二度曲がる道が残っています。宿場には旅人を泊めさせたり、休ませたりするという役割と、隣の宿場から運ばれてきた公用の荷物や通信物を次の宿場まで運ぶという業務がありました。そのため宿場は、本陣、脇本陣、旅籠などの宿泊施設、継ぎ送り業務を行う問屋場が中心となっていました。

本企画展では、明治初期に解体され姿を消した幻の中津川宿本陣を扱います。外観の写真や絵などの視覚的な資料は見つかっていませんが、残された文献資料を参考に、かつての姿を想像し再現することを試みました。資料から想定される本陣の敷地建物が、現在の町のどのあたりに位置していたかをドローンで撮影した画像上に再現し、また建物の詳細な間取り図やCGによる外観想像図なども展示しています。さらに中津川宿での出来事、本陣で宿泊や休憩をした人物も紹介しています。

未解明な点の多い中津川宿本陣のかつての姿に、あなたの想いを馳せてみませんか！



岐阜大学 地域科学部 地域情報センター アーカイブ部門 地域史料通信 第17号

発行日 2026年3月31日 年1回刊行(予定)

編集・発行 岐阜大学 地域科学部 地域情報センター アーカイブ部門

〒501-1193 岐阜市柳戸1番1 Tel (058)293-3323 Fax (058)293-3324

URL <https://www1.gifu-u.ac.jp/~forest/rilc/>