

いつも心に川がある
堀川まちづくりの会企画展

舟運・筏・川遊び 堀川のにぎわい

犬山への舟運路

低迷する名古屋

江戸時代の名古屋は城下町で、人口の3割が武士階級であった。明治になり士族は生活に困窮し、名古屋の経済も低迷していた。城下町だった名古屋には、他の産地と競争して勝てる強い産業、失業士族を雇用できる大きな工場はなく、名古屋の再生が課題であった。

犬山への舟運路 黒川の開削

当時の政府の方針は殖産興業である。名古屋も産業を興し町を活性化することが必要であった。近代工業は大量生産であり、多くの原料や製品を早く・安く搬出入する必要がある。

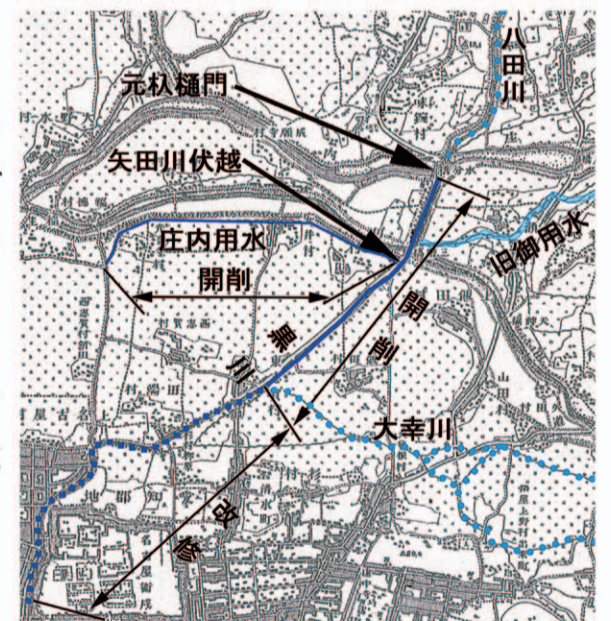
この時代、大量輸送ができるのは船しかなく、名古屋の舟運路は熱田へ通じる堀川しかなかった。美濃や信州方面との輸送は木曾川→伊勢湾→堀川という大きく迂回するルートで行われていた。このため、犬山から名古屋へ直線的に結ぶ舟運路が建設されることになった。新木津用水の改修と黒川の開削である。併せて農業用水の水量増大による農業振興も目的にしていた。



尾張国全図 (明治12年)

明治9年11月に「庄内川分水工事」として黒川開削工事が始まった。

今の水分橋 (現:守山区) のたもとに元杵樋門を設けて南に向けて水路を掘り、三階橋の北で川村 (現:守山区) から流れてくる旧御用水と合流。矢田川は伏越で川底をくぐり南岸の辻村 (現:北区) へ出る。ここで堀川と結ぶ新しい水路 (黒川) と御用水や庄内用水などを分流させる。堀川へは、御用水に沿って南西に向かう新しい水路を掘り、今の猿投橋のところから堀川に流れ込んでいた大幸川に接続。それより下流は大幸川を改修した。工事は10年10月に完成し、総工費は3万9千円であった。



明治22年地形図に加筆

舟を通す工夫

明治43年に造られた元杵樋門には、犬山と結ぶ舟を通すための工夫の跡が残されている。



丈の高いトンネル

高さが3.2mあり、流す水の量に比べ異様に高い。水面の上を荷物を満載した舟が通れるようにしたためである。



2種のゲートを採用

高いトンネルなので1つのゲートでは重くて人力で操作できない。上下式と観音開き式を組み合わせている。



通船鎖の取り付け

天井があるトンネル内では船竿が使えない。壁に残る環に、昔は鎖が付けられており、それをたぐって舟を進めた。