

## 堀川

かくれ  
産業・土木  
遺産犬山から舟が来た  
黒川船溜（北清水親水ひろば）

国道41号が通る北清水橋上流の黒川左岸に広場があり、せせらぎや常夜灯が設けられている。ここ北清水親水ひろばはかつて黒川の船溜<sup>ふなだまり</sup>だったところである。

黒川は明治10年に犬山と名古屋を結ぶ舟運路として開削され、19年から愛船(株)が舟運事業を始めた。木曾川河原での開業式で、当時の県知事勝間田稔は「これまで桑名経由で7日余りかかっていたのが、わずか4時間で到着できるようになった」と述べている。木曾川流域から名古屋への輸送を大幅に短縮したこの輸送路で様々な物資が運ばれた。『木津用水史』に明治23年9月から翌年6月までの輸送量が記録されている。

乗客5,000人 丸石30万個 薪炭5,750俵 米・麦・肥料25,000俵  
材木(尺<sup>ズ</sup>)25,000本 氷60万貫(2,250トン)

航路の途中には休憩施設や船積みをする船着場が造成され、黒川では黒川橋下流部に川幅を広げて船溜が出来た。すぐ上流の黒川橋は稲置街道が通り名古屋の北の玄関口だ。貨物を運ぶ絶好の場所として多くの舟をここに舫<sup>もや</sup>い、荷揚げなどで忙しく立ち働く人々の姿があった。

しかしこの航路も、明治35年に犬山まで定期乗合馬車が運行され、大正元年には名古屋電気鉄道が犬山まで開通して徐々に利用が減り、ついに大正13年に38年間続いた愛船(株)の運航は廃止された。

平成8年に、船溜は広い川幅を生かし親水ひろばとして整備された。



▲ 北清水親水ひろば

◀ 黒川船溜の面影を残す川幅  
昭和58年

所在地 名古屋市北区黒川本通一丁目  
管理者 名古屋市

## 堀川

かくれ  
産業・土木  
遺産堀川400年の変貌を留める  
堀川堀留跡（朝日橋）

朝日橋の川幅変化 堀川堀留跡:平成15年

川は下流に行くにつれ川幅が広がるが、堀川は朝日橋を境に川幅が大きく変わっている。いかにも木に竹を接いだような不自然さだが、実際に川を接いだのである。江戸時代初期に堀川が掘られた時は朝日橋の所までで、上流端では名古屋城の堀からの水が狭い水路で堀川へ流れ込んでいた。このあたりを堀詰あるいは堀留と呼んだ。

明和4年(1767)7月の豪雨で猿投山の斜面が崩壊し、激流は矢田川の堤を壊し大幸川に沿って巾下に押し寄せ、しばらくは舟で移動する惨状だった。大幸川が流れ込む<sup>おいせ</sup>笈瀬川では十分排水ができなかったのだ。そこで大幸川上流域を排水能力が高い堀川の流域に変更する工事が始まった。東志賀村(現:北区志賀町)から名古屋城の御深井の庭を掘り割って堀川へと流れ込む延長4kmほどの新しい大幸川が造られた。工事が始まったのは天明4年(1784)11月。翌年3月になると、当初「辰之口橋」と名付けられた朝日橋が、4月には大幸橋が完成している。

明治10年の黒川の開削では、猿投橋より上流は新たに水路を掘り、下流は大幸川を改修して黒川を造った。このように堀川に他の川を接続したので、接続点の朝日橋の所で急な川幅の変化が存在するのである。朝日橋の東南橋詰に、ここが堀留だったことを伝える「堀川堀留跡の碑」が建っている。

建設 堀川開削:江戸時代初期  
大幸川の接続:天明5年(1785)  
黒川の開削:明治10年(1877)  
所在地 名古屋市西区城西一丁目  
管理者 名古屋市