

水管理・国土保全

河川トップ | 河川 | ダム | 砂防 | 海岸 | 防災 | 環境 | 利用 | 国際 | 技術・情報 | 記者発表 | 災害・濁水情報 | 審議会等 | イベント

河川伝統技術データベース：分類別リスト【舟運】

ここから他の分類も見ることができます。

選択してください。

Table with 9 columns: 整理番号, 水系, 河川名, 局名, 事務所名, 名称, 分類, 年代, 当該河川伝統技術の解説・由来・意味. Rows include entries for 十勝川, 石狩川, 雄物川, 最上川, 北上川, 鳴瀬川, 阿武隈川, 阿武隈川, 利根川.

									安かったからである。 常陸利根川と北浦を結ぶ前川に沿った大字潮来と大字辻の境に、「此のあたり旧跡仙台がし」と刻まれた石碑が建っている。この辺、一帯が江戸時代の仙台藩蔵屋敷の跡地である。
85	利根川	鬼怒川	関東地方整備局	下館河川事務所	阿久津河岸	舟運		17世紀代	慶長5（1600）年に宇都宮から氏家へ通じる街道が開かれてから、各地に点在する徳川領からの荷駄の輸送が容易となり、各地に河岸が創設された。その一つである阿久津河岸は開設当初は築城用材、兵糧米の輸送など軍事目的を主として機能したといわれる。しかし、参勤交代の制度化、幕藩体制の確立、江戸の発展とともに、周辺諸藩の物資も集まり、江戸の生活を支える物資を搬送することになった。宇都宮藩では河岸を徴税の場として領内の七河岸を決め、その一つが阿久津河岸である。また、七河岸の扱い荷物の均衡を図るなど河岸の権利と利益を守った。 現在、どこの河岸跡地も年々の洪水によって荒廃し、その姿を止めているものはない。
107	利根川	烏川	関東地方整備局	高崎河川国道事務所	聖石	舟運			聖石は、昔榛名山や赤城山が大噴火したとき泥流に乗って流れてきたものといわれている。弘法大師が、この石の上に立ったとの伝説から聖石と呼ばれている。江戸時代には、高瀬舟が烏川から利根川、江戸川と通じて江戸湾へ通った頃、船繋ぎ石として利用された。
109	利根川	烏川	関東地方整備局	高崎河川国道事務所	倉賀野河岸	舟運		16世紀代	利根川と烏川の合流点からおよそ12kmさかのぼった烏川の左岸に発達した。利根川を通じる烏川の船運は、江戸からの物資を内陸部へ運ぶとともに江戸文化を西上州や信州、そして越後へと伝える役割を果たした。
126	利根川	江戸川	関東地方整備局	江戸川河川事務所	江戸川の舟運	舟運		17世紀代	東北・北関東からの物資輸送は利根川江戸川を経由して江戸へと運ばれた。また、舟運の発達により江戸川沿川には醤油や味噌等の産業が発達した。
129	利根川	江戸川	関東地方整備局	江戸川河川事務所	矢切の渡し	舟運			現在、江戸川に残る唯一の渡し。最近の説によると14世紀後半には渡し場として存在していたという。
142	富士川	富士川	関東地方整備局	甲府河川国道事務所	富士川舟運	舟運			角倉了以によって通船が可能になった富士川は、その後明治期に至るまで回米、塩などの輸送に重要な役割を果たすことになり、隆盛を誇った。いわゆる富士川舟運のはじまりである。このような内陸水運は、わが国における交通史上の大きな転換期とされる近世初頭から明治中期にわたり物資輸送の主要な手段の一つとなった。 富士川を上り下りする舟は「笹舟」あるいは「高瀬舟」と呼称された。その開鑿（かいさく）工事が難業であったことからわかるように、岩石の多い急流用に工夫された構造を持ち、全体的に薄型で底は平板になっていた。この舟で三河岸から駿州岩淵まで下ったのである。 下りはわずか6～8時間であったが、帰りは4日を要したのである。急流を船首に立った船頭の竿一本で岩を避けながら一気に下るが、上りは人力で河原をさかのぼらなければならなかった。
156	信濃川	信濃川下流	北陸地方整備局	信濃川下流河川事務所	信濃川の舟運	舟運			信濃川における水運の歴史は古く、河舟の存在の記録は明応年間（1492～1501年）に見出されるが、舟運が最も栄えたのは江戸時代から明治初期にかけてである。 江戸時代における舟運の特徴は、新潟湊の発展と年貢米の移送に関連して系統立てられ整備されてきたことにある。明治7（1874）年に川汽船会社が設立され、蒸気船が半日ほどで新潟～長岡を結ぶようになるなど舟運は盛んであった。しかし、昭和に入る頃には、鉄道をはじめとする陸上交通におかれ河川舟運は衰退した。 平成11（1999）年に、水上バス（不定期便）の運航が信濃川（新潟市万代島地先～黒埼町山田地先）で始まるなど最近、舟運復活に向けての活動がある。
162	信濃川	信濃川	北陸地方整備局	信濃川河川事務所	十日町の舟運	舟運		17世紀代	江戸時代の年貢米運搬。 一度に米200俵も積める大船があり、当時は信濃川の水量も豊富で条件の良いときは終点長岡まで3時間、帰りの引き船（川岸を人夫が引く）は3日もかかったと言われている。 陸上交通が不便な時代に大量の荷を送る唯一の手段で当地方の人にとってはとても貴重なものだった。 明治41（1908）年の魚沼橋完成と昭和2（1869）年に鉄道十日町線が開通すると急速に衰退。
168	信濃川	信濃川	北陸地方整備局	信濃川河川事務所	草生津の渡し	舟運		17世紀代	江戸時代に十数ヶ所あった信濃川の渡しのなかでも特に利用された。慶長10（1605）年の長岡城の移築によって蔵王から移され、当初は草生津（長岡市右岸）と対岸の大島（長岡市左岸）に渡し船が一艘ずつ置かれていた。現在は、長生橋がその役割を担っている。
172	信濃川	魚野川	北陸地方整備局	信濃川河川事務所	和南津の渡し	舟運		17世紀代	江戸時代の三国街道は長岡から川口宿までは信濃川右岸を通り、和南津で魚野川を渡って三国峠に向かう。 幕府の佐渡金山関係者や参勤交代、大名・諸家を通るため、三国街道では唯一最大の渡し場として重要視された。 渡し船は農業用の船とはちがひ、馬船という大型。長さ約14m、敷巾約1.6m、深さ約3.6m上口幅約1.9m、馬が中に入っても見えないほどの大きさ。延享3（1746）年には渡し守が3軒、名子が4軒、人数は男15人、女17人がかわる大規模の渡し場であった。大名行列が通過するときなどは近郊の村々から多くの人足が集められたという。 現在は、国道17号和南津橋がその役割を担っている。
199	関川	関川	北陸地方整備局	高田河川国道事務所	関川舟運	舟運		16世紀以前	関川での舟運の始まりは、中世の頃からとされており鉄道が開通する明治以前までは関川河口の直江津港から積み出す廻米を輸送するための大動脈となっており、廻米は西回り海運によって江戸・大坂へ輸送された。 関川における川舟運航範囲は、河口から新井市田井・広島地先まで約16kmであり、その他、支川の保倉川、飯田川、湯川等でも運行されていた。新井市広島地先の五社神社に川舟の運航を示す船つなぎ石が残されており、上越市立水族博物館には舟運に利用されたドブネが保存展示されている。
243	手取川	手取川	北陸地方整備局	金沢河川国道事務所	流材	舟運		20世紀代	川の流れに沿って木材を流し運搬した。
277	手取川	手取川	北陸地方整備局	金沢河川国道事務所	粟生の渡し（舟場島の渡し）	舟運		17世紀代	手取川の渡舟は、慶長年間（1596～1615年）において粟生駅問屋の所属として、手取川渡守という一団を設け渡舟は三隻配備して行われた。川の両岸間にロープを張り、それを操りながら舟を進める風景は明治21（1888）年10月6日に手取川に橋が架けられるまで続いた。川北町木呂場～寺井町粟生。

278	手取川	手取川	北陸地方整備局	金沢河川国道事務所	湊ノ渡	舟運	19世紀代	明治初期まで手取川をわたって石川郡を往来するための渡舟の舟渡場。美川町湊。
279	手取川	手取川	北陸地方整備局	金沢河川国道事務所	灯台笹渡（明島の渡し）	舟運	19世紀代	明治初期まで手取川をわたって石川郡を往来するための渡舟の舟渡場。鶴来町明島～辰口町灯台笹
280	手取川	手取川	北陸地方整備局	金沢河川国道事務所	和佐谷渡	舟運	19世紀代	明治初期まで手取川をわたって石川郡を往来するための渡舟の舟渡場。鶴来町～辰口町和佐谷
281	手取川	手取川	北陸地方整備局	金沢河川国道事務所	広瀬渡	舟運	19世紀代	明治初期まで手取川をわたって石川郡を往来するための渡舟の舟渡場。鳥越村広瀬～鶴来町中島
282	手取川	手取川	北陸地方整備局	金沢河川国道事務所	天狗壁ノ渡	舟運	19世紀代	明治初期まで手取川をわたって石川郡を往来するための渡舟の舟渡場。鶴来町天狗橋付近。
283	手取川	手取川	北陸地方整備局	金沢河川国道事務所	宮竹ノ渡	舟運	19世紀代	明治初期まで手取川をわたって石川郡を往来するための渡舟の舟渡場。川北町中島～辰口町宮竹
284	手取川	手取川	北陸地方整備局	金沢河川国道事務所	三ツ口ノ渡	舟運	19世紀代	明治初期まで手取川をわたって石川郡を往来するための渡舟の舟渡場。川北町三反田～辰口町三ツ口
285	手取川	手取川	北陸地方整備局	金沢河川国道事務所	岩内ノ渡	舟運	19世紀代	明治初期まで手取川をわたって石川郡を往来するための渡舟の舟渡場。川北町～辰口町岩内
286	手取川	手取川	北陸地方整備局	金沢河川国道事務所	鉄索による河渡	舟運	19世紀代	川に鉄索を渡し、ロープを使って渡るもの。
287	手取川	手取川	北陸地方整備局	金沢河川国道事務所	小廻り船の運行	舟運	20世紀代	美川町永代町。明治時代には、物産を商った小廻り舟が運航しており、手取川河口部左岸が港であった。港から小舟に荷を降ろし、小舟で安産川の荷下ろし場に運んだという。
294	梯川	梯川	北陸地方整備局	金沢河川国道事務所	尾形船の運行	舟運	20世紀代	小松市安宅町及び天神町に発着場があり、屋形舟が運航していたという。
295	梯川	梯川	北陸地方整備局	金沢河川国道事務所	小廻り船（弁財船）の運行	舟運	20世紀代	梯川河口部左岸が港であり、物産を商った小廻り舟（弁財船）が運行していたという。
296	梯川	梯川	北陸地方整備局	金沢河川国道事務所	板船（川船）の運行	舟運	20世紀代	前川との合流部の右岸側には、稲揚場があったという。今江湯周辺の田から板船に稲を寄せ、稲揚場まで運行したという。
312	大井川	大井川	中部地方整備局	長島ダム管理所	飛航艇	舟運		明治時代までは、上下流の交流は引き舟によっていたが大井川は急流のため、代替案として、大正時代以後飛行機のエンジン・プロペラを備えた艇により舟運が行われた。島田市向谷～川根町家山～中川根町地名を結んで飛行艇が運行された。大井川鉄道の敷設によって廃止された。港を特定できる場所は現存している。
344	木曾川	木曾川	中部地方整備局	新丸山ダム工事事務所	錦織網場	舟運	16世紀以前	鎌倉時代から利用されていたようであり、大正12（1923）年に廃止された。木曾の山々から伐りだされた木材は、1本1本川に流され、この錦織網場にていったん集められ、筏に組まれ濃尾平野に運ばれた。網場の基礎となっていた川の中の岩場が現存している。
375	円山川	円山川	近畿地方整備局	豊岡河川国道事務所	舟運	舟運	19世紀代	円山川は、中川・下川において大いに舟運の便に利用されてきた。しかし、東と西（右岸と左岸）の村を分けて、政治・経済・交通などあらゆる面で生活の不便をもたらしてきた。このことは、昭和の代まで続いた。特に豊岡から下流においては、唯一の橋さえなく「渡し船」に頼っていた。城崎二見から豊岡赤石間の渡し、現結和橋間（城崎円山から結）の結渡し、現城崎大橋間（城崎今津から楽々浦）の今津渡しなどがあった。「二見渡し」だけが、玄武洞観光船として不定期ではあるが現在においても存続している。
383	大和川	大和川および支川	近畿地方整備局	大和川河川事務所	剣先舟、魚梁舟	舟運	17世紀代	慶長6（1601）年竜田藩主片桐且元が産米を大阪に運ぶため、軽舟を造らせたものが魚梁舟の起源。正保3（1646）年、魚梁舟よりやや大きい剣先舟の営業が許可される。両者は亀の瀬の狭窄部を境にして、前者は上流大和地方、後者は下流河内地方でそれぞれ活動した。 主な活動範囲 魚梁舟……………亀の瀬～初瀬川（嘉幡、小島）～寺川（今里、田原本）～曾我川（但馬）～飛鳥川（松本）～佐保川（番條）。 剣先舟（付替前）…京橋～平野川～石川（富田林）～亀の瀬。 剣先舟（付替後）…新大和川～石川～亀の瀬。 鉄道の開通とともに衰退、消滅。
386	大和川	旧大和川および奈良県の支川	近畿地方整備局	大和川河川事務所	奈良～平安時代の和川の舟運	舟運	16世紀以前	奈良～平安時代頃。 この時代の明確な資料はないが、遣隋使等が水運を利用したと思えるなど陸上交通が主ではあったが、古くから水運を利用していた。板屋ヶ瀬（佐保川と初瀬川合流点付近）に國府の外港をおき、陸上交通とは一線を画していたと思われる。 その後、魚梁舟等による舟運が盛んになる。
387	大和川	飛鳥川、佐保川、大和川	近畿地方整備局	大和川河川事務所	藤原京時代の飛鳥川の舟運	舟運	16世紀以前	持統8（694）年の藤原宮遷都に関連したもの。 飛鳥川流域の地形的特性を藤原京造営と関連付して、その舟運、灌漑等について述べたもの。 飛鳥川は河床が高くなり、水量も少なく、舟運はないが灌漑は今も行われている。
410	淀川	木津川	近畿地方整備局	木津川上流河川事務所	舟運	舟運	16世紀代	慶長元（1596）年。 上野への遡航を最初に企てたのは、上野城主筒井定次といわれている。当時河川開発で名を知られた角倉了俊を招き、丹波保津川と同様の舟路を開いた。兵糧その他を運ぶためであったといわれているが、詳しいことはわかっていない。（「当代記」第九）
411	淀川	木津川	近畿地方整備局	木津川上流河川事務所	遊船	舟運	20世紀代	明治以降、木津川の通航が絶えて久しかったが、昭和8（1933）年に島ヶ原村の旅館、鶴の屋の経営者松田亀治氏が、島ヶ原・大河原間の遊船の営業をはじめた。また、大河原から下流でも昭和11年から「木津川ライン」と銘打った遊船が、北大河原の川下健太郎氏によって始められた。
413	淀川	木津川	近畿地方整備局	木津川上流河川事務所	渡し	舟運	16世紀以前	中世の奈良街道は長田の木根で川を船で渡り、射手明神を経て、島ヶ原に出る道があった。「源平盛衰記」に出てくる源義経が通った道を「伊賀旧考」ではこれを鎌倉街道と称している。
426	淀川	名張川	近畿地方整備局	木津川上流河川事務所	いかだ	舟運	16世紀以前	名張川のいかだ流しは奈良時代にはじまった。当時の運送技術では、いかだの便にめぐまれた山林地帯がまず木材の供給地として利用された。平安時代には公領を流れ

								る川を運行するいかに国衛は津料という一種の関税を徴収するようになった。この津料をめぐっては東大寺と興福寺が名張川で関着をおこしたケースが記録に残っている。
436	淀川	淀川	近畿地方整備局	淀川河川事務所	三十石船	舟運	18世紀代	三十石船は、大きさについては、長さ17m・幅2.5mの小船で、船頭4人、船客の定員は28人であった。船乗場は、伏見には京橋等の4ヶ所、大坂には八軒屋等4ヶ所であった。この伏見・大坂間を下りは半日または半夜で大坂まで、上りは1日または1晩で伏見まで行ったという。
437	淀川	淀川	近畿地方整備局	淀川河川事務所	くらわんか船	舟運	18世紀代	くらわんか船は、枚方を通する三十石船に漕ぎ寄せて、いろいろなものを買った。茶船は船客の貴賤を問わず、「・・・酒くらわんか、ごぼう汁くらわんか、ぜにがないうくらわんか」などと罵っては飲食物を買ったので「くらわんか船」の名を生じ、枚方の名物であった。
442	淀川	猪名川	近畿地方整備局	猪名川河川事務所	量り岩	舟運	19世紀代	その土地の人々は古くから川が増水の時、この石を見て水かさを知る目安としていた。 一方、奥川辺地方では木材の運搬に猪名川が利用されていた。明治時代の材木流しの方法はバラ流しと筏流しとがあったが、バラ流しは猪名川通船に危険を与えるため、下流では筏流しのみとされており、紫合の量り岩は県指定のバラ流しから筏流しへの切替地点だった。 また、材木流しは川筋の井堰保護の観点から、増水位（約0.45m）を目安に認められていた。紫合の量り岩は、洪水の時だけでなく材木流しの目安となる増水位を量っていたのではないかとされている。 現在も紫合橋から量り岩を見ることができる。
446	加古川	加古川	近畿地方整備局	姫路河川国道事務所	加古川の舟運	舟運	16世紀代	文禄3（1594）年流域の大名木下家定が奉行主駒玄藩に命じ、舟運のための開削事業実施。 加東郡河高村の阿江与助が工事を担当（工事の規模不明）。慶長9（1604）年阿江与助、西村伝左衛門が協力し、河口より丹波国成松（氷上郡氷上町成松）まで高瀬舟の水路を開いた。 現在、陸路が整備され、大正2（1913）年高瀬舟は姿を消す。加東郡滝野町上滝野地先加古川右岸、阿江与助の銅像あり。
447	加古川	加古川	近畿地方整備局	姫路河川国道事務所	加古渡し	舟運	8世紀代	古くは鹿子の渡しといい、山陽道における加古川の渡しであった。 加古渡しは、元山陽本線下流50mの位置にあったが、後、130m下流へ、更に江戸明治にかけては現在の加古川橋（旧国道2号）へと変わっていった。 現在は、旧国道2号加古川橋が架橋され、右岸側に加古川市米田町船頭の地名を残す。
449	揖保川	揖保川	近畿地方整備局	姫路河川国道事務所	揖保川の舟運	舟運	17世紀代	元和7（1621）年に龍野屋孫兵衛が河口網干より山崎町出石浜まで水路を開き、高瀬舟を通じた。
450	揖保川	揖保川	近畿地方整備局	姫路河川国道事務所	寝釈迦の渡し	舟運		古くから京、大阪方面より播磨国を経て美作国に通じる唯一の街道筋で、揖保川の渡船場として栄えた。 この渡しを過ぎて振り返ると南西の山並が釈迦の寝姿にそっくりなところから、寝釈迦の渡しと呼ばれるようになった。上流に嘴崎橋が架橋され、現在は何も残らない。
465	旭川	旭川	中国地方整備局	岡山河川事務所	高瀬舟	舟運	16世紀代	備前と美作を結ぶ舟運航路は、豊臣時代岡山藩主宇喜多秀家の頃と言われる。高瀬舟は平太船を改造して浅瀬を自由に上り下りできるようにしたもので、美作地方の米穀、薪炭や、備前地方の塩、日用雑貨の往来を支えた。明治になり、船番所の廃止により最盛期を迎えたが、鉄道の開通と自動車の普及とともに姿を消した。
468	吉井川	吉井川	中国地方整備局	岡山河川事務所	高瀬舟	舟運		かつて吉井川には高瀬舟が運航し、筏も流されて、重要な交通路の役割を果たしていた。 輸送は物資のみでなく、旅客の輸送も行ってた。運ばれた物資は、移出物としては米をはじめとする農作物、移入物としては塩ブリ等の海産物などが主であった。 高瀬舟の発着する河岸付近には、それぞれ常夜灯が設けられており、航路の安全祈願と同時に、着船の目標となっていた。 現在も所々に石灯籠など物語る風景が川辺に見られる。
475	高梁川	高梁川	中国地方整備局	岡山河川事務所	水江渡し	舟運	17世紀代	船穂町水江と倉敷市西阿知を結ぶ渡船。江戸時代から鴨方往來の高梁川を渡る交通手段として利用されていた。 現在も運行している。
488	太田川	太田川	中国地方整備局	太田川河川事務所	舟運	舟運	16世紀以前	平地が少なく、陸上交通が発達しにくい状況にあった太田川流域では、大量輸送機関として太田川を利用した舟運が発達した。舟運がいつごろから開始されたかは明らかではないが、12世紀中頃、当時の広島湾頭にあたる祇園町下安や長束付近に、内陸の庄園の倉敷地が設置された記録があり、年貢はまず陸路輸送され、太田川中流域で舟に積まれ、河口の倉敷地へ運ばれたものと考えられる。 毛利時代には広島城下から可部あたりまでの舟運が通じており、広島城築城の際にも建築資材の輸送に大きな役割を果たした。江戸時代に入ると広島城下と領内（芸北地域）を結ぶ動脈として、上流に向かって開発が進められ、ほぼ全域にわたって舟運が展開された。
491	太田川	旧太田川	中国地方整備局	太田川河川事務所	雁木（がんぎ）	舟運	18世紀代	太田川流域は、山がちで平地が少なく陸上交通の発達しにくい地形であったため、近世を中心に大量輸送機関として、舟運が発達しました。この楠木町を含むデルタ部の河岸は、江戸時代から昭和の初めにかけて太田川の舟運で特に栄えた地域で、オオブネや肥船（こえぶね）、広島湾岸部域から小さな機船も一部入り、他方、筏流しも往来し、当地でも荷揚げ作業をする人たちにぎわいをみせていました。 当時の主な荷物は、薪炭・鉄・紙・枕木材（明治以降）等で、荷揚げ場は雁木と呼ばれ、船着き場に階段をつけた棧橋が利用されていました。 雁木は、現在でも太田川のデルタでわずかに見ることができます。なかでも明治の中頃になって改修された楠木の雁木はとりわけ大きく、戦前までは横川駅から引き込み線も敷かれ、舟運の中心であった当時は物語っています。
495	小瀬川	小瀬川	中国地方整備局	太田川河川事務所	木野の渡し場	舟運	17世紀代	『佐伯郡廿村郷邑記』に、木野村渡し場つなぎ石について「元和10（1624）年郡夫にて調う」とあります。文献などに基づいて昭和57（1982）年1月に渡し場付近を試掘したところ西国街道（旧山陽道）から続く石敷護岸道路の端から、石段と石敷スロープが発掘されました。

								直方市)に変更された。 長崎街道は、長崎から江戸へ異国の産物と文化を運ぶ、華やかなシルクロードともいべき道であった。参勤交代の諸大名、オランダ、長崎奉行等の行列が続き、その他文人、墨客、医師、留学生、商人、芸人等多彩な顔ぶれがこの街道を上り、下った。小竹より直方に至る街道は二つあり、これは直方藩が在藩中は外様大名が城下町を通行することを禁止したためである。その一つが赤地店屋渡し・下境店屋渡しである。 明治39（1906）年から大正8（1919）年にかけての遠賀川1期改修工事により消失した。
607	筑後川	筑後川	九州地方整備局	筑後川河川事務所	渡し	舟運	16世紀代	筑後川は、肥前国・筑前国、筑後国との国境線であり、軍事境界線として国防上の問題により架橋できなかったため、両藩の人々は生活上の必要性や神社仏閣への参詣などのため川を渡る必要があった。 渡しは、生活上の重要な輸送手段として、古川・神代・宮ノ陣・大石（豆津）などの旧藩内三大渡しを始め、多くの渡しが行われていた。最盛期には62カ所もの渡し場があったが、各地で橋が架けられるようになり、平成6（1994）年に下田の渡しを最後にすべてが役目を終えた。
613	筑後川	筑後川	九州地方整備局	筑後川河川事務所	筏流し	舟運	18世紀代	陸上交通の不便な時代に水運は最も身近な交通機関であった。このため、舟運は、水上交通及び大規模な物資運搬を目的とした交通手段として利用されていた。 筏流しは、江戸時代から明治、大正にかけて、日田の木材を筏に組んで、木工の町現在の太田市や久留米市等に運んでいた。さらに大正時代には製材したものを舟で運搬していた。これにより、木材の集積地であった太田市で木工業が発達した。昭和29（1954）年に完成した夜明ダムにより、陸上交通に切り換えられた。
627	菊池川	菊池川	九州地方整備局	菊池川河川事務所	俵ころがし	舟運	16世紀代	旧高瀬港では、川舟による交流があり、有名な菊池米の集産地としてまた、対外貿易の拠点として栄えました。 舟に米を積み込む場所で、俵を転がす石積みの坂路が残っている。（玉名市文化財にも指定） 現在、その名残が「俵ころがし」と呼ばれる、石畳の坂道の船着場跡が残っている。
714	大野川	大野川	九州地方整備局	大分河川国道事務所	舟運	舟運	18世紀代	江戸時代の諸小藩の分立は、大野川流域をも小地域に分断する結果を生んだ。上流域ならびに中流域左岸は、竹田・岡領（中川藩）として、中流域右岸は臼杵領（稲葉藩）に属し、上流北端の久住は肥後領（細川藩）の飛び地であった。そのため、熊本からの参勤交代のための飛び地であり、河口は鶴崎港として栄えた。 上記のほか、河口域には岡領の飛び地あり、臼杵領の飛び地もあり、また（日向の）延岡領の飛び地さえ見られ、天領も存している。 このような河口域の複雑な状況は、参勤交代のための「港」が必要だからであるが、このことが河口域の村々をして、船手・水夫の村として特色付けるに至っている。 近年は、陸上交通の進展に伴い、河川の交通は少なく河口部は大分臨海工業地帯の中心をなしている。
722	大野川	大野川	九州地方整備局	大分河川国道事務所	岩戸渡し	舟運	19世紀代	「豊後国志」には「緒方郷岩戸村にあり」とある。清川村誌には、犬飼～岩戸間約25kmの通船開始は明治6（1873）年で、岩戸には大野川通船会所が設けられ、同会所が岩戸から対岸の徳尾にわたる渡し場であったとある。 現存しない。
755	五ヶ瀬川	五ヶ瀬川	九州地方整備局	延岡河川国道事務所	豊後口渡し	舟運		豊後口渡しは、左岸の北小路と右岸の本小路をつなぐ渡しであった。現在は、昭和38（1963）年12月に建設された亀井橋が架かっている。
767	川内川	川内川	九州地方整備局	川内川河川事務所	川内川の舟運	舟運	16世紀代	川内川の舟運は、天保14（1843）年川内から宮之城まで開けていたが、宮之城より上流は宮之城轟や神子轟に遮られて舟を通ずることができなかった。当時、伊佐地方の農民は、大口から宮之城までの約40kmもの山道を人力や馬などを使い、年貢米を運んでいた。この窮状を見た堀之内良眼坊は、藩主を説得し、各地から石工を集め工事を行った。これにより、曾木の滝下から宮之城までの舟運が可能となった。「天保の川添い」と呼ばれている。
772	肝属川	肝属川	九州地方整備局	大隅河川国道事務所	渡し船	舟運	20世紀代	昭和初期の大水害で橋が流されたりした場合、橋ができるまでの代替として渡し船が存在した。橋が存在した箇所には、橋が流出した場合にはすぐに兩岸の人が話し合い、それぞれの箇所渡し船を設置した。

