

舟運を基軸とした京都高瀬川沿川の都市形成に関する研究

A study on the development of the city around the Takase Canal based on the Water Transport Systems Systems

鶴川登紀久^{*1}・田中尚人^{*2}・川崎雅史^{*3}

by Tokihisa TSURUKAWA, Naoto TANAKA and Masashi KAWASAKI

1. 研究の背景と目的

都市における水辺は、古くから人々の居住空間と自然との境界として存在してきた。都市に住む人々はその中で、多様なアメニティ空間を享受したのである。このような水辺に投入されてきた土木技術を学び、どのようにしてその空間が形成されてきたのか、その変遷を知ることは今後の水辺の景観計画・設計に非常に有益であると考えられる。

京都高瀬川は、近世初期に都市的インフラストラクチャー＝運河として開削され(図-1参照)、古くから都市における水辺と人々の生活との関わりが蓄積されてきた水辺である。また近世から近代という時代は、我が国の土木技術が発達し、自然河川に人為を加えることが可能になった時代でもある。

本研究では、近世から近代にかけて水辺で活躍した舟運というインフラストラクチャーを基軸とした街づくり・都市形成の歴史を研究対象とした。高瀬川の舟運機能及び施設整備の変遷を明らかにし、それが沿川の都市形成に与えた影響、インフラストラクチャーと人々の都市活動との相互作用を検証することが本研究の目的である。

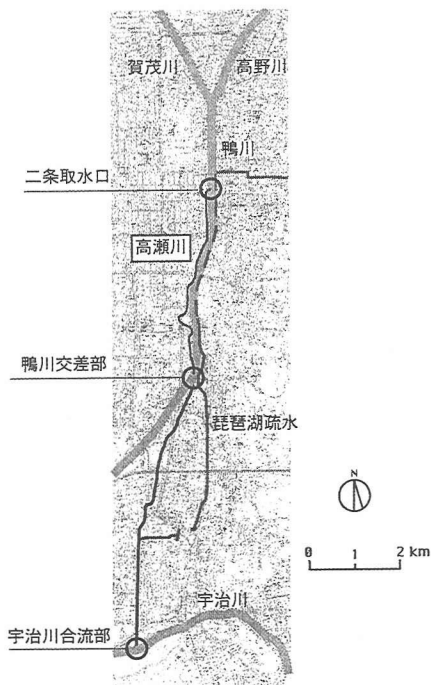


図-2 高瀬川流路(筆者作成)

2. 高瀬川の運河としての機能

高瀬川は、慶長19年(1614)に京都への物資輸送を目的のため、角倉了以によって開削された。この高瀬川により京都と伏見、そして大阪が舟運路として結ばれた。(図-2参照)



図-1 高瀬川舟運
(「拾遺都名所図絵」より)

高瀬川舟運では、高瀬舟と呼ばれる底の浅い舟を人力により曳航していた。そのシステムを、高瀬舟の運行や操船に関する面と、舟運路としての高瀬川の機能やそれに付随する河岸(河港施設)の機能について整理した。

(1) 高瀬川の水位調節機能

自然河川である鴨川より水を引く高瀬川において、流量を安定させ舟運を可能にするためには、水位調節機能が必要不可欠であった。そこで図-3のように鴨川の水を取・排水し、屈曲部で水路により接続されていた高瀬川最大の舟溜である内浜を遊水池として使用し、水路自体に堰や樋門を設け調節していた。

高瀬舟は、一度に十数隻もの舟がつながれ船団を組んで運行していた。これは、常時は浅い水深を舟をつないで引くことにより流水を舟自体でせき止め、水深を増加させて運行を円滑にするという理由であったという。

Key Words : 空間整備・設計、親水計画、景観、土木史

*1 学生員 学士(工) 京都大学大学院工学研究科 修士課程

*2 正会員 修士(工) 京都大学大学院工学研究科 助手

*3 正会員 博士(工) 京都大学大学院工学研究科 助教授

〒606-8501 京都市左京区吉田本町 Tel & Fax 075-753-5123

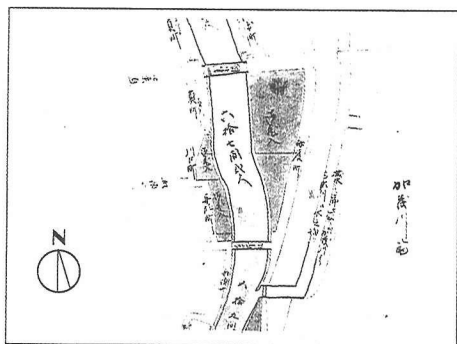


図-3 四条での水位調節（「中井家文書」より）

(2) 河岸（河港施設）の機能

運河には舟運によって輸送される物資を積み卸しするターミナルや埠頭といった河港施設（河岸）が必要である。京都高瀬川では以下の三種類の施設に分けられる。

(a) 舟入（図-4参照）

二条取水口から五条の間に造られた船を引き入れるための舟溜として造られた。舟入は物資の積み卸しを円滑にするための専用ターミナルとしての機能を有していた。周辺には荷揚げした物資を貯蔵・保管するための蔵や倉庫、納屋が造られた。

(b) 舟廻し

舟の方向転換する場所。その位置は、何れも浜付近につくられており、川幅が狭く一方通行制の高瀬川では、荷揚場又は商取引の場としての浜と、高瀬川の操船をスムーズにする船廻しとが一体となって機能していた。

(c) 浜

物資の積み卸しの拠点として、高瀬舟を直接接岸させる荷揚場であった。浜はその場で商取引が行われ、それなりの場所が確保できれば市が開かれた。内浜、富浜、菊浜、米浜などがある。



図-4 舟入

（中井家文書：「東高瀬川筋図」より）

これら諸施設の機能の違いは、施設周辺の都市景観への影響に現れたり、時代とともに舟運に求められる役割が変化するにつれ、それぞれの施設の衰退に若干の時期のずれを生んだ。

いずれの施設も都市との結びつきが強く、洛中への輸送が容易となるよう、また当時の鴨川の治水がそれほど完璧ではなかったであろうことから、高瀬川の右岸（西側）に造られた。

3. 運河と都市形成

高瀬川舟運を基軸とした沿川の発展を時系列的に4つの時代区分を設け整理し、二条取水口から鴨川交差点点までの地域を対象に都市的なインフラストラクチャーであった運河と都市形成の関係について考察した。

(1) 高瀬川建設による影響

お土居の外、つまり洛外に築造された高瀬川舟運（図-5参照）を中心に木屋町界隈が活況を呈するにつれ、人々が洛中の東辺に集まるようになり、図-6のように交通の阻害となるお土居が撤去され洛中が広がっていく過程を明らかにした。この様子は、あたかも高瀬川というインフラストラクチャーに京都という都市が引き寄せられていくようであり、市街地の拡大に高瀬川舟運が大きく関与していたことはたいへん興味深い。

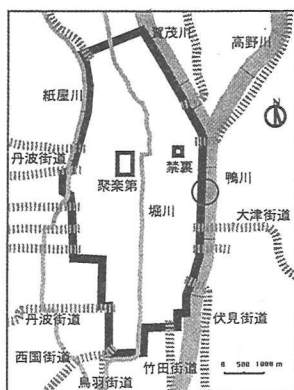


図-5 お土居の位置（筆者作成）



図-6 お土居の崩壊（「祇園社並旅所之図」より）

(2) 高瀬川沿川の個性

(a) 二条～五条間（図-7参照）

二条から五条の高瀬川筋は、高瀬川舟運を利用する木材業者が多く居住したので木屋町と呼ばれた。

（図-8参照）木屋町界隈では、材木、薪炭、しょう油などを商う人々が倉庫などを建て営業していた。この倉庫ばかり立ち並ぶ閑散とした高瀬川の左岸に

このように洛中に取り込まれていった高瀬川の上流域では、舟入を中心とした機能的な町並みが形成されただけでなく、都市の成熟を促し生洲料理屋や先斗町の様な遊びの空間も創出された。

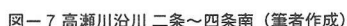


図-8 木屋
（「京都の歴史六巻」より）

図-9 生洲料理屋
（「都の料」より）

五条橋下は宝暦8年(1758)に金光寺領、翌9年には雑色領が開発された。宝暦11年(1761)には茶屋株、寛政2年(1790)には遊女渡世が公認された。

また七条内浜は東西約300メートルにわたる舟溜場としてつくられ、また貯木場としても使われていた。この周辺には、多くの材木商、薪炭商、運漕屋やその倉庫が立ち並び、木屋町界限と同様に同業者町をあらわすような町名が残っている。この内浜周辺は舟運・陸運の接続もよく、後に米会所、株式取引所ができるなど大集積地として大きな発展をみる。

高瀬川舟運は二条城につながる二条通りを起点とし、東海道の終点となる三条通、京の七口にも数えられる「五条橋口」から伸びる伏見街道、七条内浜の下方に位置する「竹田口」から伸びる竹田街道等に接続し、南北の物資の流通の大動脈であった。このように機能性の高いインフラストラクチャーとして高瀬川舟運は、沿川の都市に様々な個性を与え、これら洛中の町と伏見を始め京外の都市との結びつきを強くしたといえる。

急速な人口増加による物資不足にともない高瀬川舟運もピークをむかえたが、依然として洛中は物資不足であり、このような状況で新しい輸送路開拓（琵琶湖通船計画、西高瀬川通船計画等）が考えられた。

明治27年（1894）琵琶湖疏水の水を引いた鴨川運河（図-10参照）の完成により鴨川を挟んで二つの運河が併走し鴨川運河は山陰・北陸地方から京都を通る

ての産業物資の移送、高瀬川運河は日用物資輸送と機能分化が計られたが結果的には高瀬川舟運の衰退のきっかけとなった。

明治28年（1895）京都電気鉄道が木屋町通を通ることになり（図-11参照）木屋町通沿いの倉庫群が取り壊され、さらに軌道敷拡張のため約1mの川幅の埋め立てなどにより高瀬川界限の景観は大きく変容した。

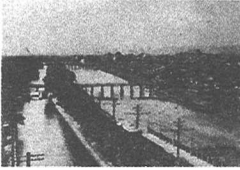


図-10 鴨川運河

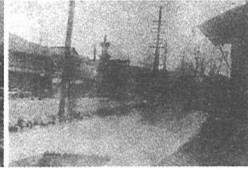


図-11 明治30年頃の木屋町通

（「京都パノラマ100年」より）（「京の町並み」より）

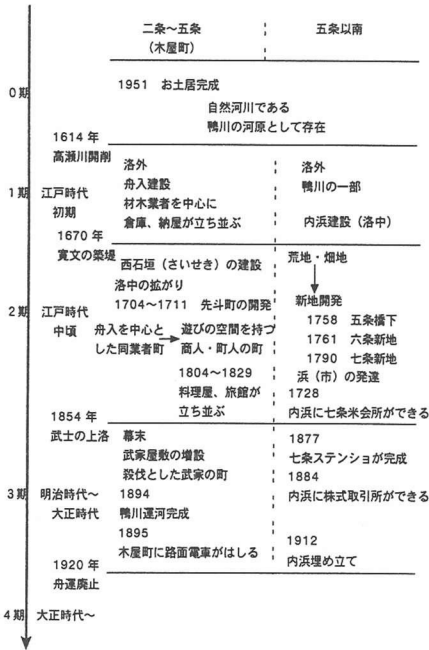


図-12 高瀬川沿川通史（筆者作成）

明治39年（1906）、二条から五条までの沿岸浜地が角倉家に返還され、公共用地であった荷揚場を失った高瀬川の舟運機能はますます低下した。このような状況で使用されることが無くなった舟溜は汚泥が堆積し悪臭を発生し、五条、三条、松原と沿岸住民による埋め立ての許可願が出され、次々と舟入は埋め立てられ駐車場と姿を変えることが多かった。

このように高瀬川沿川の発展はそれぞれの時代において舟運、路面電車、自動車を基軸とし、各時代の要求を反映した景観を呈してきたと考えられる。

4. 結論

このように高瀬川舟運をはじめとする交通インフラストラクチャーは、社会の要請から敷設されるものであるが、同時に社会や文化、景観の基盤としても成立してきた歴史を有している。

高瀬川は運河に必要な水位調節技術を含む治水技術を駆使して建設され、運河としてのインフラストラクチャー機能を十分に発揮し、ターミナル機能を持つ河岸（河港施設）を接続点として都市に多くの都市的アメニティを供給した。高瀬川沿川では高瀬川舟運に基盤を置く諸活動の活発化により、近世から近代にかけて都市の成熟が促進され、多様な都市景観が創出されたと考える。

都市内の水辺の機能にはもちろん舟運の他にも多く挙げられようが、インフラストラクチャーが周辺の文化的な都市形成にも影響を及ぼすことを念頭に置き、今後の空間計画に活かすことが肝要である。

謝辞

本研究をすすめるにあたり、多くの方々に御協力と御指導をいただいた。京都大学大学院工学研究科中村良夫教授には、的確な御意見を賜り研究の方向性について重要な示唆をいただきました。

また、京都府歴史資料館、京都市都市建設局の善積秀次様、佐伯忠信様、京都市文化市民局の蓮田攻様、その他、ヒアリング調査に御協力いただいた高瀬川沿川の皆様に本研究をすすめるにあたり高瀬川に関する貴重な資料の提供や不明な点の解説などを親切にいただきました。この場を借りて感謝の意を表します。

主要参考文献

- 石田孝喜：京都史跡事典、新人物往来社、1994.11
- 京都市編：京都の歴史 第四～六巻、1969.10～1973.3
- 小川博三：日本土木史概説、共立出版、1975.12
- 京都市水道局：琵琶湖疏水の100年、京都新聞社、1988.10
- 京都新聞社編：京都のいのちの水、1983.6
- 大塚隆編：慶長昭和京都地図集成、柏書房、1994.6
- 田中泰彦：京都慕情、京を語る会、1974.8
- 田中緑紅：高瀬川（上）、緑紅叢書 京を語る会、1959.11
- 田中緑紅：高瀬川（下）、緑紅叢書 京を語る会、1959.10
- 土木学会編：明治以前日本土木史、岩波書店、1936.6
- 吉田光邦編：写真集成京都パノラマ百年、淡交社、1996.7