

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

The Development of the city along the Takase Canal based on the Water Transport Systems

田中尚人^{*1}・川崎雅史^{*2}・鶴川登紀久^{*3}

by Naoto TANAKA, Masashi KAWASAZKI and Tokihisa TSURUKAWA

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機能してきた。緩衝域としての水辺において人々は様々な都市的なアメニティを享受してきたのである。このような都市内の水辺に投入されてきた土木技術を学び、どのような都市景観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。

近世初期に京都市の中心部に運河として開削された高瀬川は、古くから都市における人々の生活との結びつきが強い水辺である。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。

本研究では歴史的な文献^{1) 2) 3) 4) 5) 6) 7) 8) 9) 10) 11) 12)}や資料^{13) 14) 15) 16) 17)}、絵図・写真等、ヒアリング調査をもとに、近世から近代にかけて高瀬川において活躍した「舟運」というインフラストラクチャーを基軸とした都市・景観形成過程を明らかにした。具体的には、以下の二点を実証した。

- ・高瀬川の舟運機能に基づく施設整備の変遷
- ・舟運機能が都市形成に与えた影響

高瀬川に関する歴史的な既往研究としては、高瀬川の沿川の居住形態に着目したもの^{18) 19) 20)}、高瀬川舟運廃止後コミュニティ活動に着目したもの²¹⁾、五条以南の新地開発の目的、方法、主体を対象としたもの²²⁾等があげられる。これらはいずれも、その生成過程の資料収集や考察に優れている。また、運河の研究としては、運河を分類し現状と変容過程を扱ったもの²³⁾、鉄道の開業に伴う交通機関の変容と市街地形成を対象としたもの²⁴⁾、中小運河における現在の土地利用の変化に関するもの²⁵⁾、物流機能・施設に着目したもの²⁶⁾等がある。しかし、舟運機能、河川改修などのインフラストラクチャー整備に焦点を当て、それらと都市形成の関係に着目した研究は稀少である。

2. 高瀬川の運河としての機能

高瀬川(図-1参照)は、慶長19年(1614)に京都への物資輸送を目的のため、運河として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』¹⁴⁾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。その舟運システムを支えた高瀬川の運河としての施設整備を、(1)水位調節機能、(2)河岸(河港施設)機能に分けて整理した。

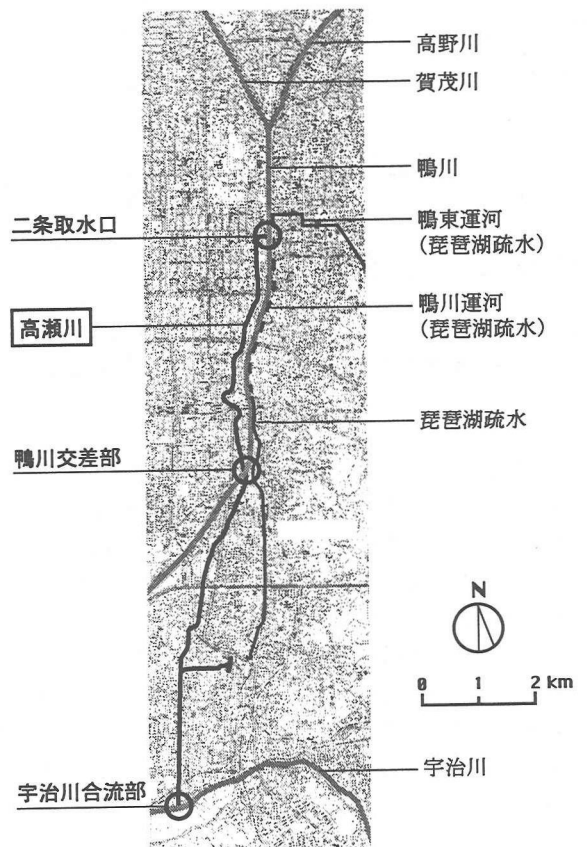


図-2 高瀬川流路図

キーワード：景観、空間設計、土木史

*1 正会員 修士(工) 京都大学大学院 工学研究科 助手

(〒606-8501 京都市左京区吉田本町 TEL & FAX 075-753-5123)

*2 正会員 博士(工) 京都大学大学院 工学研究科 助教授

*3 学生員 京都大学大学院 工学研究科 修士課程

(1) 水位調節機能

a) 水路の工夫

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、図-4のような施設を整備して鴨川の水を取水（排水）したり、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ていた。水路自体にも角落としによる簡易な堰や樋門を設け水位を調節していた。

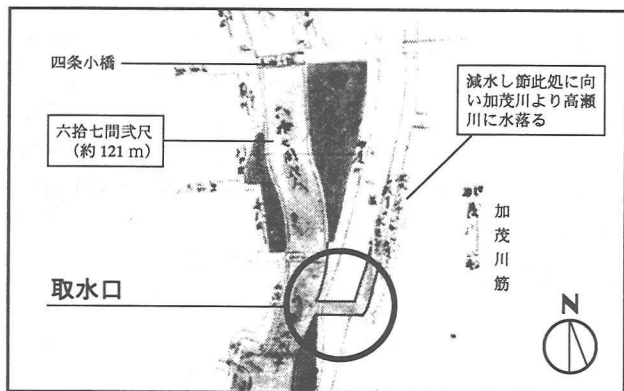


図-3 四条橋下流の取水口（『中井家文書』¹³⁾より）

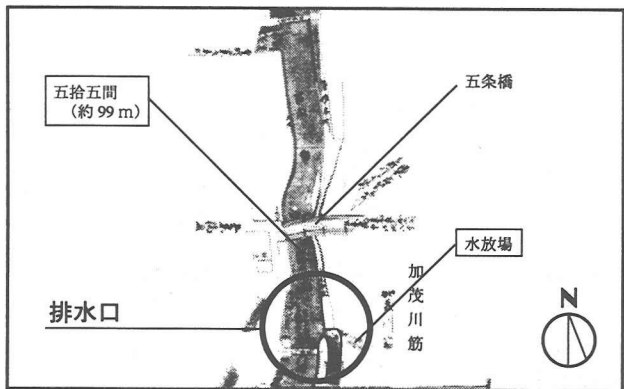


図-4 五条橋下流の排水口（『中井家文書』¹³⁾より）

b) 運行の工夫

高瀬舟は、一度に十数隻もの舟が繋がれ船団を組んで運行していた。これは、一度に舟を曳くことにより流水を舟自体で堰止め、常時は浅い水深を増加させて運行を円滑にするという知恵であった。

(2) 河岸（河港施設）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岸（かし：河港施設）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-5参照）

二条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すめ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、納屋が併設された。

b) 舟廻し（図-6参照）

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、荷揚げ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と推測される。

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げ場であった。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、米浜などがあり、舟入よりも都市周辺部との繋がりが強い施設であった。

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。

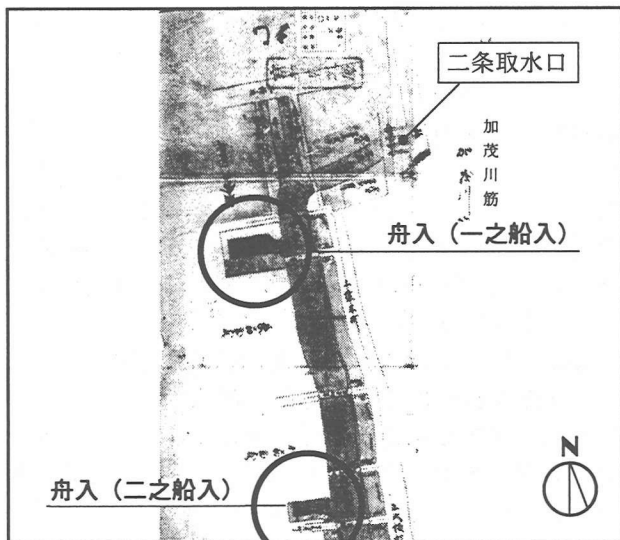


図-5 「舟入」（『中井家文書』¹³⁾より）

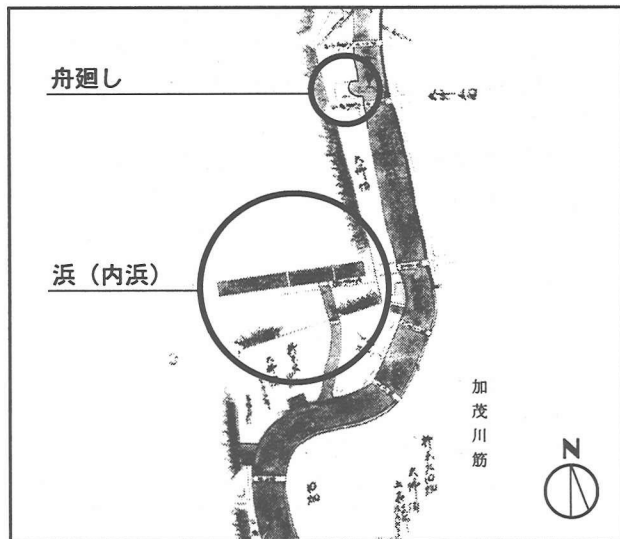


図-6 「舟廻し」と「浜」（『中井家文書』¹³⁾より）

3. 運河と都市形成

高瀬川舟運を基軸とした沿川の都市的な発展を時系列的に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地点までの地域を対象に、極めて都市的なインフラストラクチャーであった運河＝高瀬川と都市形成の関係について考察した。

(1) 勃興期 — インフラストラクチャー建設のイパ°外

御土居の外、つまり洛外に築造された(図-7参照)高瀬川舟運を中心に木屋町界限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-8に示したように交通の障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。

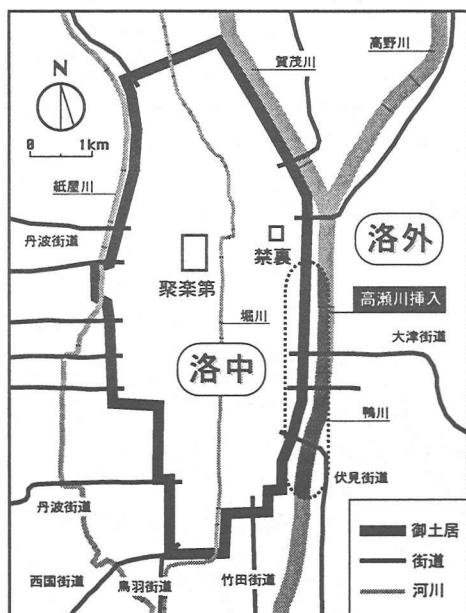


図-7 御土居と高瀬川
(『京都の歴史第四巻』⁴⁾をもとに修正加筆)

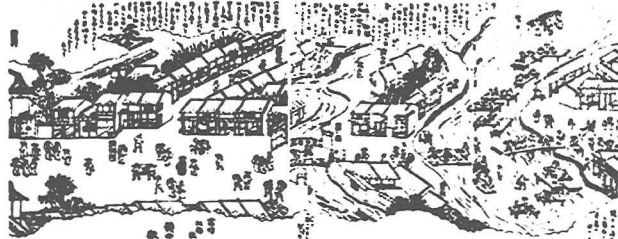


図-8 御土居の崩壊(『祇園社並旅所之図』⁷⁾より)

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の洛中という都市部分が引き寄せられていくようであり、市街地の拡大に運河建設が大きく関与していたことはたいへん興味深い。

(2) 発展期 — インフラストラクチャーが都市を育てる

江戸中期、舟運の繁栄とともに高瀬川沿川は、a) ~c) の地域毎に個性を発揮し、d) のように大きく都市に影響を及ぼした。

a) 二条～五条間(木屋町界限)

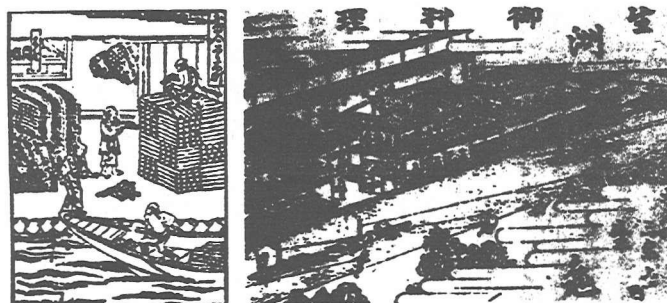
二条から五条の高瀬川筋は、高瀬川舟運を利用する

木材業者(図-9参照)が多く居住したので木屋町と呼ばれた。木屋町界限では、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。

倉庫ばかり立ち並ぶ閑散とした高瀬川の左岸(東側)に民家が立ち並ぶようになったのは、江戸時代の中頃であった。また、陸揚げされた物資の種類や主な取引先別に、諸職人・商人が集住して同業者町が形成された。このような町名の多くは、図-10に示したように現在も沿川に残っている。

また、図-11のような生洲料理屋といわれるものが二条から三条の間に江戸中頃から発達した。鴨川と木屋町通の間にある細い路地を軸とする先斗町は、高瀬川船頭衆の遊び場であったとされ、先斗町は遊興地区として成立し新地振興の役割を担った。

このように洛中に取り込まれた高瀬川の上流地域では、舟入を中心とした機能的な街並みが形成された



左) 図-9 木屋(『京都の歴史 第六巻』⁶⁾より)
右) 図-11 生洲料理屋(『都の魁』¹⁵⁾より)

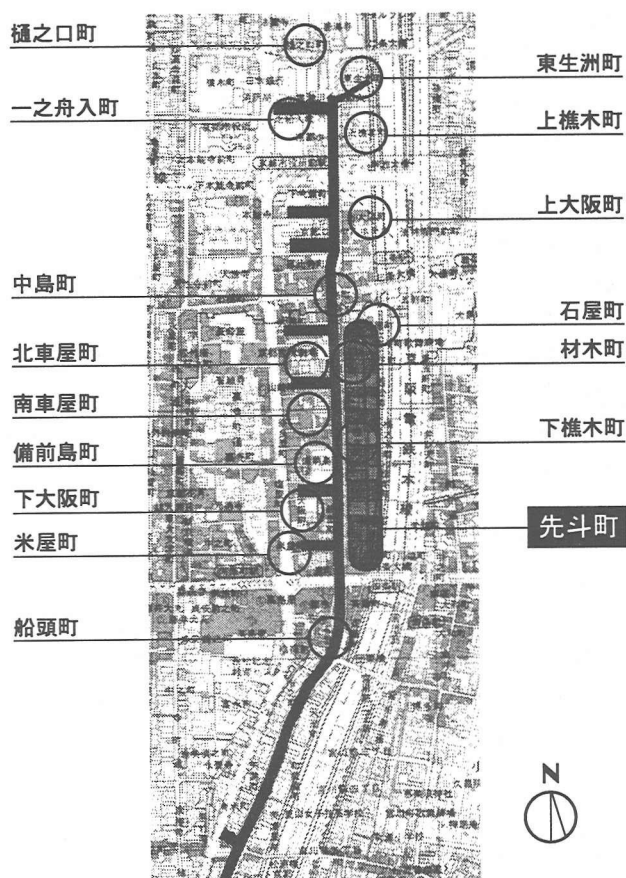


図-10 高瀬川沿川(二条～五条間)

けでなく、都市の成熟を促し生洲料理屋や先斗町のような遊びの空間も創出された。

b) 五条以南

五条橋以南の高瀬川沿川は、町地化した時期で五条橋下と七条新地²⁷⁾の大きく二つの地域に分けることができる。

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。

七条新地はもと鴨河原の荒地であり、妙法院宮の所領地であった。宝永3年(1706)、正徳3年(1713)雑色領が町地化した。享保2年(1717)煮売屋として営業を許されたが、天明8年(1788)の大火で焼焼、復旧と同時に高瀬川の両岸に娼家が立ち並び、寛政2年(1790)遊女屋として公認された。

これら新地は、もともと畑地、荒地、もしくは鴨河原であったが、新地計画とともに市街地化が計られた。都市化を促進させるため新地には舟入は設けられず、市場の併設が可能な街並み浜が発達した。また、これら新地は遊所として発展したが、当初から遊所である場合より、不良耕作地であった新地の発展のために、遊興施設の設置を町が要求し許可されていたようである。

c) 七条内浜

七条内浜(図-6参照)は東西約300メートルに渡る舟溜場として造られ、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表すような町名が多く残っている。この内浜周辺は舟運・陸運の接続もよく、後に米会所や株式取引所ができるなど京都における物流の一大集積地として大きな発展をみた。

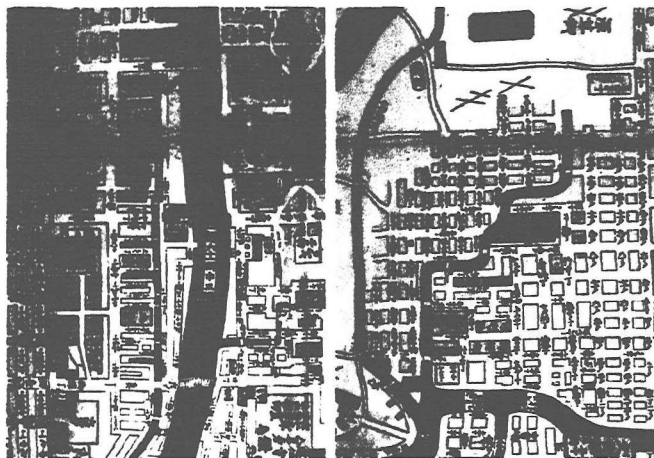
d) 陸路との接続(図-7参照)

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り、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。高瀬川舟運は沿川の街並みに様々な個性を与え、これら洛中と伏見を始め洛外との結びつきを強くしたといえる。

(3) 最盛期 — 都市がインフラストラクチャーを選ぶ

幕末、京都は再び政治・経済の中心地となり、流入人口の増加とともに、高瀬川はその舟運機能を最大限に発揮した。また嘉永7年(1854)以降、多くの浪人・志士・大名といった武士達が上洛し、図-12に見られるように諸藩が京屋敷を高瀬川沿川に増設し、町人・商人の都市であった京都・木屋町は、しだいに武家の町へとその景観を変えていった。このように武家屋敷が高瀬川筋を選んで建設された最大の理由は、高瀬川・淀川舟運を利用し伏見(図-13参照)、そして大坂への連絡をとることが非常に有益であったからであると

考えられる。このような背景から、高瀬川舟運は盛況を呈したが、依然として京都では物資が不足し、新たな舟運輸送路開拓(琵琶湖通船計画、西高瀬川通船計画等)が真剣に考えられた。



左) 図-12 木屋町周辺 右) 図-13 伏見周辺
(いずれも『京町御絵図細見大成』¹¹⁾より)

(4) 衰退期 — インフラストラクチャー間の競合

明治10年(1877)官設鉄道の七条停車場完成による高瀬川の流路の付け替え(図-14参照)があり、大正元年(1912)には七条内浜も埋め立てられた。

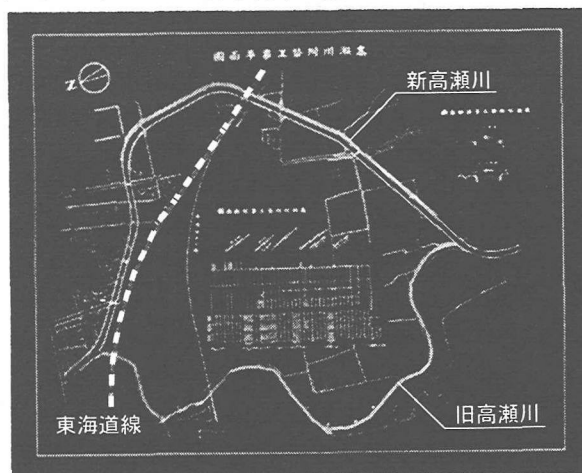


図-14 高瀬川付替
(『京都停車場改良工事紀要図譜』¹⁷⁾より)

明治27年(1894)9月、琵琶湖疏水の水を引いた鴨川運河(図-15参照)の完成により鴨川を挟んで二つの運河が併走することとなった。

1891年(明治24年)市会審議で、京都府知事北垣国道が鴨川運河に対して、「運河と高瀬川の関係については、この運河が完成したならば高瀬川は頼みとなる立派な友を得たのと同じ」²⁸⁾と意見したように、鴨川運河は、山陰や北陸方面から京都を通っての産業用物資の移送に活用するという内陸水運網の一部としての機能を期待され、高瀬川

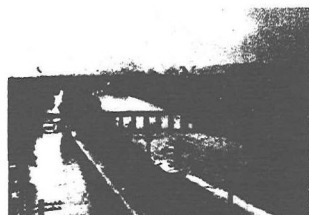


図-15 鴨川運河
(『京都百年パノラマ館』¹⁰⁾より)

は従来のまま日用物資を中心とする移入輸送に重点を置くという形で、舟運路の役割を分けて考えていた。

役割の分化が強調されたのは、高瀬川舟運が鴨川運河舟運によって駆逐されることが懸念されたからであったが、結果的にはこの危惧の通り、高瀬川運河は明治30年代に大きく衰退（表-1 参照）したが、鴨川運河のピークも1925年（大正14年）でありさほど差は無く、両者とも明治後期に建設された官営鉄道や京都電気鉄道、また拡幅された市内各地の道路網等の新しい交通インフラに輸送の需要を奪われたと推察される。

表-1 高瀬川舟運に見る鴨川運河舟運の影響
（『京都府勧業統計報告書』より）

年号（和暦）	事 項
1887年（明治21）	移出が移入の8.3倍（平均）
1894年（明治27）	鴨川運河完成（9月）
1899年（明治32）	移出額175万円、移入額170万円とほぼ同額
1901年（明治34）	移出額49万円、移入額50万円と共に急激な減額、また移出が逆転



図-16 明治28年以前の木屋町通
（『京の町並み』^{16）}より）



図-17 明治38年木屋町通の京電
（『京の町並み』^{16）}より）

明治28年（1895）京都電気軌道が木屋町通りを路線としたことにより木屋町通の倉庫群が取り壊され、さらに軌道敷拡張のため約1mの高瀬川が埋め立てられる（図-16、図-17参照）等、高瀬川沿川の景観は大きく変容した。

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、公共荷揚場を失った高瀬川舟運の機能はますます低下した。大正元年（1912）の高瀬舟の数は37隻、1日の通航船数はわずか5隻となり、年間積み荷量は4330t余りであった。

このような状況で使用されることが無くなっていく舟溜は汚泥が堆積し悪臭を発し、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。

大正9年（1920）都市計画法が施行されるとともに高瀬川暗渠化と京電木屋町線拡張が議題となり、6月に至り廃止となった。

4. 結論

本研究では、歴史的な資料や文献、絵図や写真、ヒアリング調査をもとに、舟運を基軸とした高瀬川沿川

の都市形成を整理（表-2参照）し、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考えた。

表-2 高瀬川沿川年表（筆者作成）

二条～五条（木屋町界隈）	五条以南
鴨川の河原として存在	
1614年 高瀬川開削	
江戸初期 ・洛外に「舟入」建設 材木業者を中心に 倉庫、納屋が立ち並ぶ	・洛外（鴨川の一部） ・洛中に「内浜」建設
1670年 寛文の築堤	
江戸中期 ・「西石垣」建設 ・洛中の拡張（1704～11） 先斗町の開発 舟入を中心とした同業者町 ↓ 遊びの空間を持つ民衆の町	・新地開発 1758 五条橋下 1761 六条新地 1790 七条新地 ・「浜（市）」の発達 ・内浜に七条米会所（1728）
1854年 武士の上洛	
明治期 ・幕末に武家屋敷増設 殺伐とした武家の町 ・鴨川運河完成（1894） ・木屋町に路面電車（1895） ・沿岸浜地が角倉家に返還（1906）	・七条停車場完成（1877） ・内浜に株式取引所（1884） ・内浜埋め立て（1912）
1920年 舟運廃止	
大正期 ・市電河原町線開通（1926）	

高瀬川舟運をはじめとする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り、それぞれの制約や要求を反映した景観を呈し、同時に社会や文化の基盤としても成立してきた歴史を有している。

第2章では、高瀬川建設の時代背景、土木技術、建設計画概要に関して整理し、以下の次項を明らかにした。

- a) 高瀬川は舟運路として水位調節機能が必要不可欠であり、鴨川の水を取・排水し、内浜を遊水池として使用していた。また、水路自体に堰を設けたり、繰船の工夫で水位調節を行っていった。
- b) 高瀬川舟運網の核、そして都市とのインターフェイスとなる河岸（河港施設）として、舟入、舟廻し、浜には、規模や機能に違いがあった。

第3章では、高瀬川沿川の都市形成に4つの時代区分（勃興期・発展期・最盛期・衰退期）を設け時系列的に整理し、以下の事項を明らかにした。

- a) 近世京都の都市的な枠組みであった御土居は高瀬川舟運の勃興により崩壊し、市街地がインフラストラクチャーに引き寄せられるように発展した。
- b) 寛文の築堤等により治水面での大きな進歩があり、運河としての水位調節機能が向上した高瀬川沿川では、上流部では舟入を中心とした専門性の高い

職人街が、下流部では市場を併設できる浜を中心とした商業空間が形成され。それらは町名等にも現れた。また機能的な施設と並行して、新地が開発されたり生洲料理屋が繁盛するなどゆとりの空間形成も見られ、高瀬川舟運を基軸としてバランスの取れた都市形成が見られた。

- c) 高瀬川舟運の利便性は沿川の機能性をさらに向上させ、幕末には各藩邸が並ぶなど都市の中核機能を果たしていたが、他のインフラストラクチャーの必要性も議論されるようになった。
- d) 明治期に入って高瀬川舟運は、上流部では主に路面電車、下流部では官営鉄道と旅客・物流面において競合し、全体としては琵琶湖疏水舟運と競合が見られ、異種のインフラストラクチャーはまた新たな都市（景観）形成を促した。

本研究では特に江戸中期・後期、高瀬川舟運が治水技術を駆使して建設され、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アメニティを供給していた姿を中心に都市空間の分析を行った。今後は、近世の都市とインフラストラクチャーの関係を一つのモデルとして、近代化を経た両者の関係の変容を明らかにすることを研究課題としていきたい。

謝辞

本研究には多くの方々のご協力をいただいた。京都大学大学院工学研究科中村良夫教授には貴重な御指導を賜った。京都市都市建設局河川課善積秀次様・佐伯忠信様、京都府立歴史資料館の皆様には文献資料の収集に関して御支援をいただいた。そして高瀬川保勝会会長（銅陀学区）増井孝信様から多くの方々にはヒアリング調査において多大なる御協力をいただいた。ここに深謝の意を表す。

参考文献

- 1) 土木学会編：明治以前日本土木史、岩波書店、1936.6
- 2) 田中緑紅：高瀬川（上）、緑紅叢書 京を語る会、1959.11
- 3) 田中緑紅：高瀬川（下）、緑紅叢書 京を語る会、1959.10
- 4) 京都市編：京都の歴史四巻、1969.10
- 5) 京都市編：京都の歴史五巻、1972.4
- 6) 京都市編：京都の歴史六巻、1973.3
- 7) 山崎正史編：京の都市意匠・景観形成の伝統、PROCESS Architecture 116、1994.4
- 8) 京都新聞社編：京都いのちの水、1983.6
- 9) 京都市水道局：琵琶湖疏水の100年、京都新聞社、1988.10
- 10) 吉田光邦監修・白幡洋三郎編：写真集成京都百年パノラマ館、淡交社、1992.7
- 11) 慶長昭和京都地図集成、柏書房、1994.6
- 12) 石田孝喜：京都史跡事典、新人物往来社、1994.11
- 13) 中井家古文書（京都府立総合資料所蔵）
- 14) 拾遺都名所図会（京都大学附属図書館所蔵）、1787
- 15) 石田有年編：都の魁、石田木次郎出版、1833.1
- 16) 田中泰彦：京の町並み、京を語る会、1972.12
- 17) 京都停車場改良工事紀要図譜、1937.4
- 18) 土本俊和：京都高瀬新屋敷の創出、日本建築学会計画系論文集、第463号、1994.9
- 19) 土本俊和：近世京都における高瀬新屋敷の成立と変容・領主的土地所有の存続と地屋敷の創出、日本建築学会計画系論文集、第471号、1995.5
- 20) 土本俊和：京都高瀬新屋敷における低層高密度集住形態の生成過程、日本建築学会計画系論文集、第484号、1996.6
- 21) 山本善積：高瀬川をめぐる都市計画論争の検討、第17回日本都市計画学会学術研究発表会論文集、1982.10
- 22) 日向進：近世京都における新地開発と「地面支配人」鴨東、河原の開発をめぐる、日本建築学会計画系論文集、第407号、1990.1
- 23) 瀬口哲夫、河合正吉：運河の変容と土地利用に関する研究、土木計画学研究・論文集、1997.9
- 24) 鈴木盛明、福島二郎、為国孝敏、中川三朗：近代における舟運と鉄道の併存状況下の地方都市についての一考察、土木計画学研究・講演集、1998.11
- 25) 瀬口哲夫、河合正吉：大都市における運河の役割の変化に関する研究、土木計画学研究・講演集、1998.11
- 26) 苦瀬博仁、原田祐子：隅田川河口沿岸域の江戸期における物流施設の機能と分布に関する基礎的研究、日本都市計画学会学術研究論文集、第33回、1998
- 27) 前出参考文献14) による
- 28) 前出参考文献9) pp.227-228 による

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

田中尚人・川崎雅史・鶴川登紀久

本研究は、文献や資料、絵図・写真等、ヒアリング調査をもとに、近世から近代にかけて京都高瀬川において活躍した「舟運」というインフラストラクチャーを基軸とした都市・景観形成過程を明らかにした。結論として、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、運河という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アメニティを供給したことが分かった。高瀬川舟運に基盤を置く諸活動の活発化により、都市の成熟が促進され、多様な都市景観が創出されたと言える。

The Development of the city along the Takase Canal based on the Water Transport Systems

by Naoto TANAKA, Masashi KAWASAKI and Tokihisa TSURUKAWA

We think it is useful for a project of civil engineering in the future to learn a technology of civil engineering of the past and study a formation of urban landscape. We classify the transition of urban development along the Takase Canal that was based on the function of a water transport systems. And we give consideration to mutual effects between the infrastructure and living environment along this canal. Takase Canal was constructed by making the best use of the latest technology in Edo period. This infrastructure played an active part in those days and supply many amenity to cities along this canal in Kyoto.