

東大阪地域における河川と舟運について (その1)

正会員 京 都 大 学 天 野 光 三
○正会員 全日本コンサルタント 前 田 泰 敬
正会員 全日本コンサルタント 二十軒 起 夫

Transportation by River craft and River in East Osaka Area.
(Part 1)

by Kozo Amano
Yasunori Maeda
Tachio Nijikken

概 要

前回、ならびに前々回と、大阪都市圏の交通網の発展と、都市の発展の関係を道路ならびに鉄道に重点を置いて調査した結果について報告して来た。今回は、東大阪地域の交通網として明治以前の交通手段として“船”は見逃すことのできないものであり、これについて、若干調査したものについて報告する。

東大阪地域は、河内の国の中央北部にあたり、淀川、大和川の2大河川にはさまれた地域で旧大和川の溢流地域であった。これらの河川が運んだ肥沃な土壌によって河内平野の農産物の出荷量も多く、特に淀川を通じて、大阪・京都の2大消費都市を控え、米・野菜等の直接的農産物は勿論のこと、綿・菜種等の二次加工産物についてもその製品化の過程で、また製品としてもその輸送は重要な原価要素でありいかに輸送コストを下げるかは当時も今も同じであったであろう。また、地形的にも多くの中小河川を有しているので、自家用船はもちろん、淀川には過書船(三十石船)、大和川水系には剣先船等の川船による交通が大きな役割を果たしていたことがうかがえる。

また、地形上から多くの水路(井路)があり、これらが生活水路として農耕用具の運搬、農作物の取り入れに、また肥料の運搬にも使用されていた。

今回の発表は原稿の制約上淀川の船運にとどめ、次回に大和川水系の舟運について述べることにしたい。
(近代交通史、舟運、淀川)

1. 淀川の舟運

淀川の舟運は「日本書紀」にも見られるように、仁徳天皇30年の秋、皇后磐之姫が船を曳いて淀川・木津川(山脊川)をへて山城国筒城(綴喜)へ向かったことを記しているように古くから舟運があったことがうかがえる。淀川は琵琶湖と瀬戸内海とを結ぶ重要な水路であり、古来よりその流域には多くの渡来人の集落をはじめ、都の造営もなされ政治・経済・文化の中樞がこの淀川を主軸に広範囲に集まっていた。

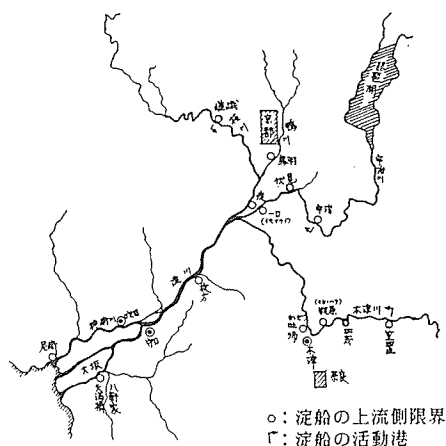
したがって、淀川を軸とする交通・流通需要は多く発生していたことは論をまたない所であるが、近世以前より淀を根拠地として淀川本流をはじめ宇治川・木津川・桂川の三川においても独占的に淀船が舟運に従事していた。淀川本流における船の積載量が20石であった所から「淀二十石船」と呼ばれていた。その後、「過書座」の支配下に入った慶長8年(1603年)以後は「過書二十石船」と呼ばれ、また、新過書船である大型船から小回りのきく淀船に積替えたりした

ところから「淀上荷船」とも呼ばれた。この淀船は古くから石清水八幡宮の支配下であって、上納金を免除され八幡宮の神役に奉仕し中世まで独占的な体制を維持していたが、太閤秀吉が政権を確立してからは、淀の河村・木村の両氏に支配権が託され運上銀を納めるようになった。

この淀船の活動範囲は、木津川は笠置まで、宇治川は宇治山之内まで、桂川は嵯峨までとし、淀川は下は大坂・尼崎、上は鳥羽・伏見へと通船しており、一口・笠置・加茂・瓶原・木津・吐師の6ヶ所が支流の根拠地であり淀とあわせて淀船七浦と呼ばれていた。(図1参照)

図1 淀船通船地域図

(枚方市史 第3巻 第7章より作成)



また淀船はその活動する河川の水深に応じて積載石数を異にしており、木津川筋は10石積・桂川筋は8石積・宇治川筋では13石積とし、淀・鳥羽間は18石積・淀川本流では20石積であった。慶長8年(1603年)家康が政権を掌握すると過書船制度によって淀船も過書座に組み入れられたが、大阪冬の陣の際に淀船は本拠地が大坂から離れていたために家康方のために大いに活躍し、慶長19年から20年にかけて延べ3561隻も出動したとされていた程で、この働きによって淀船には運上銀の上納を免除され河村・木村の両氏を引続き過書奉行に任じてこれらの淀船の運営にあたらせた。(家康の朱印状によって証した。)

過書船とは、中世の淀川に数多く設けられていた川関所の関銭免除の関所手形をもった特権川船のことであり、これらの船を過書船といっ

た。

淀川筋には前述のように、淀を拠点とする淀船があり、天正末期(1585年以降)には河村・木村両氏による支配体制が確立されていたが、新たに天正・文禄・慶長初期にかけて海上運送に従事していた30石以上の大型船が淀川筋に出現し始めた。更に、30石以上の海船を有する尼崎組や中越組等の組頭が秀吉の小田原攻めの功績によって「川方御役船持 過書頭」を命ぜられたりしたようで、これが近世過書船の始めとされている。このようにして、淀川での淀船の独占的営業権は破られ、両者は併存し、過書船は文禄年中から運上銀として銀200枚の上納を命ぜられた。

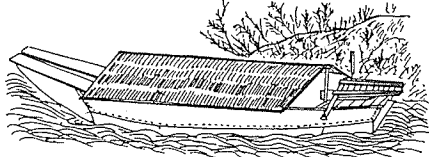
2. 江戸時代の舟運

秀吉が文禄堤を淀川左岸に築造して、堤を京街道として以来、人々の往来も激しく街道は発展し、京・大坂間の宿場町である伏見・枚方・守口等は特に賑いを見せたが、一方、京・大坂間の旅は川船によるのが通例とされていた。

前記のように淀川の川船は過書船として秀吉時代より長く営業権を確保していたが、徳川の時代になって慶長8年(1603年)に家康からこの営業権を朱印状によって再確認され、運上銀と船賃が定められた。これらの過書船には荷船と客船の別があり、荷船は20~200石積で米穀・塩・薪・木材・肥料等の運搬を行い、客船は普通30石積で吃水が浅い構造となっていた。(図2参照)

図2 過書船(30石船) {和漢船用集}

(枚方市史 第3巻 第7章より)



30石船は長さ5丈6尺(17m)・幅8尺(2.5m)位で、船頭4人・船客定員28人であった。京都伏見の豊後橋(観月橋)より大坂天満橋(八軒家)間の約44km(11里1町)を下りは半日または半夜で大坂八軒家に着き、上り船は1日または1晩で

京都豊後橋に到着した。このように幕府の新体制下においても淀船と過書船とを同じ過書座の支配下とし、従来の過書船と大型船を合せて新過書船として河村・木村両家の過書奉行の支配下として再確認していたが、その後、河村与三右衛門が死亡したので角倉氏がこれに替って木村・角倉の両家で幕末まで支配することとなった。

淀船と新過書船の相違については表1に挙げた。

表1 淀船と新過書船との比較

	淀 船	新 規 過 書 船	備 考
運上級の上納	免 除	年 額 200枚 元和2年 (1616年) から年額400枚	過書座→幕府
大坂陣での家康への功績	莫 大	皆 無	
船 株 数	1人 1株 1株 全部で570株	1人多数株もある。 全部で162株	
株 所有 者	世襲制度：納所・永産 に居住している。	世襲でないもの多い。 諸方面居住している。	
株 元和2年以後	同 上	元株を過書株とし 株株を船株として 過書株163株を固定し 船株の増減を自由とした。	
上 米 の 上 納	免 除	運賃の2割を上米 として上納	船株主→過書座

(枚方市史 第3巻 第7章 第1節 第149表より)

船賃は当初、表2の「先年」の項のような料金で乗合1人大体7～8文であったのが、過書奉行が船数の増減権を持つようになってからは「正月」の項のような2倍以上に高騰し、その後も運賃は次第に上昇し表2、3に示すように家康が朱印状を出した慶長時代から約260年後の慶応元年(1865年)には、上り船で約60倍・下り船で約30倍となっていた。このように多くの船が往来する淀川も流出する土砂で河床が上昇し、日々に滞筋が変化し中州も多く出来るため、上り船は途中9箇所も船頭が曳綱を曳いて上ることもあった。また、滞筋の確保のため滞堀と称して数名の人々が川沿いに従事し、船の運行が容易になるようにしていた。京・大坂を上下するこれら30石船の船客を相手に船に漕寄って品物や飲食物を売る茶船が京・大坂の中間宿場町枚方で繁盛し、船客に向かって「くらわんか」と叫びながら茶船を漕寄せるために「くらわんか船」(図3参照)として枚方の名物となった。このように、過書船は淀川筋の重要な交通機関であったが江戸時代の後半になるにつれて、その衰退が見え始めた。

表2 過書船運賃騰貴状況(元和4年：1618年)

項 目	先 年	正 月
下り船1隻(石数不明)	2～3文	8～9文
乗合1人(上下共)	7～8文	15文
薪(銀子1貫目分)	140文	300文
米 100石	30文	60文
二十石船 1隻	5文	14文

(枚方市史 第152表より)

表3-a 過書船御定運賃表(寛永3年12月：1626年)

区 間	上り船運賃		下り船運賃	
	大坂・尼崎発		鳥羽・伏見発	
種別	伏見行	鳥羽行	大坂・尼崎行	
1駄荷・乗掛	35 文	40 文	20 文	
乗合・1人	17 文	17 文	10 文	
30石船賃切	13.0文	15.0文	4.4文	
50 " "	21.7	25.0	6.9	
70 " "	28.0	33.6	7.5	
100 " "	40.0	48.0	9.0	

(枚方市史 第3巻 第7章 第1節 第153表より作成)

表3-b 過書船御定運賃表(享保9年9月：1724年)

区 間	上り船運賃		下り船運賃	
	大坂・尼崎発		鳥羽・伏見発	
種別	伏見行	鳥羽行	大坂・尼崎行	
1駄荷物	108 文	123 文	49 文	
1人・1駄荷物	162	182	—	
乗合・1人	52	52 文	24	
早登乗合1人	83	83	—	
30石船賃切	19.5文	21.5	6.7文	
早登船賃切	25.0	25.0	—	

(枚方市史 第155表より作成)

表3-c 過書船御定運賃表(慶応年間：1865年～1867年)

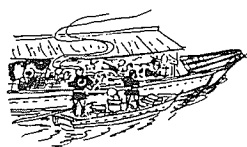
区 間	上り船運賃		下り船運賃	
	大坂→伏見		伏見→大坂	
乗合・1人	448 文		216 文	
30石船賃切	船 賃 124.98 増加子賃 31.5 文 合 計 156.48		26.4文	

(枚方市史 第157表より作成)

その状況は図4に示すようなもので、休業船が元禄時代から出始め天明に入ってから急激に増加し、幕末には約1/2～2/3が休業船となっている。

これらの原因について枚方市史等の文献から推察するには、過書奉行が船数の増減権を持ったことと船株と過書株とが別建となっているので船数が多くなり、幕末の政情不安によって輸送需要が減退してきたため船が余ってきた。また、在方の船が利用される機会が多くなって来たことによるものと思われる。在方船の利用については、特に、肥船の利用が目立つものとなった模様である。肥船とは、大坂近郊の農家は、大坂・京都の大都会を控えているため、商品としての農産物の栽培が早くから営まれていた上に入会山や採草地といった堆肥源をもたず、かつ速効性の肥料を得るために大量の干鰯と下肥

図3 くらわんか茶船・肥船
(枚方市史 第3巻 第4章より)

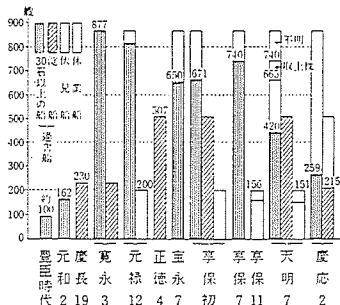


くらわんか茶船



肥船(桶船)

図4 過書船・伏見船増減図



(枚方市史 第3巻 P553より)

(人糞)を肥料として求めた。従って、大坂・京都は多くの人口を持つ故に大量の下肥産地でもあった。これを商品として流通することとなったため過書船の肥料船もその運搬に使用されたが、百姓自身の自家用船が流通に使用されるようになった。特に、干鰯・油粕等の高騰から下肥の重要性が高くなりますます肥船(図4参照)が必要になった。従って、従来過書船のもとにあった肥船までが配下から離れて、在方下肥仲間に雇われるようになった。これらの肥船は下肥輸送の返り便として農作物や農閑期の作物である縄・むしろ等や日用品までも積むようになり、大坂市中に青物市場を開設するものまで発生した。

このようにして過書船の営業権は肥船によって侵害され出し、常に両者の抗争が起ったが大坂町奉行も市中の衛生を受け持つ肥船を押えることも出来ず、また農民はそれを利用して農産物を運搬して流通を促していた。なお、淀川筋での運送権を独占的に運営していた過書船にも

もう一つの権利の侵害者が現れた。それは元禄12年(1699)に出現した伏見船であり、営業区域の重なる淀船には大きな脅威となった。伏見船は伏見の繁栄と運輸の円滑をはかったものであると同じに淀川本流で独占的な地位を考えている過書船に対する牽制でもあった。

高瀬川の開削によって、京坂間は勿論、丹波と大坂とがつながり京坂間の流通が円滑となって、物価は低落し伏見の町は繁栄し、伏見を拠点とする船数は110隻を数える程となった。しかし、元禄9年(1696年)に伏見奉行の廃止以来、伏見の衰退は著しく公役にも耐えられない程で、これを復活させるために伏見船を作り再び伏見奉行を設けて伏見の町の活気を呼び戻すために新しく元禄12年に公許されたものである。それ以来、過書船・淀船等と営業上の抗争が再び重なったため宝永7年(1710年)に寺社奉行本多弾正少弼によって伏見船停止令が下り12年間の伏見船の活躍によって取戻した伏見の繁栄もまた元の状態へと変っていたが、享保7年(1722年)に再び伏見船大小200隻を許可し、ここに伏見船の再興がなった。以後、過書船は伏見船に押され気味で幕末をむかえることとなった。

3. 明治時代の舟運

明治の新政府になっても淀川の水運の重要性を当初から洞察しており、明治元年十月二十八日、いち早く治河使を設置すると共に府藩県に対し河川の水利通運拡充の論達を布令し、特に淀川の堤防修復・運送については下記のように述べている。即ち、淀川水運も旧来のような30石船に依存しては大阪からの物資輸送にもさしつかえ維新の偉業にもそわないので、堤防を修復し水害を防ぐと共に是非とも蒸気船を就航させて、京阪間の物資輸送の拡大を図りたいと強い希望を表明している。また明治2年10月には、大政官布達によって西洋型風帆船・蒸気船の一般人所有を許可し、更に3年1月には西洋型商船規則を制定してその使用を積極的に奨励した。

このような背景のもとに、淀川に外輪蒸気船が出現したのは明治3年以降と推察されている。

表6 八軒家浜出入の船舶

年次	八軒家浜				八軒家浜出入汽船乗客			
	汽船		和船		出船		入船	
	出船	入船	出船	入船	船数	人員	船数	人員
明治22	1,633	1,633	5,000	5,000	—	—	—	—
23	—	—	—	—	—	—	—	—
24	1,800	1,800	5,100	5,100	—	—	—	—
25	1,576	1,576	4,300	4,300	—	—	—	—
26	1,626	1,624	2,675	1,888	—	—	—	—
27	1,861	1,861	2,591	900	—	—	—	—
28	2,120	2,120	3,200	3,200	2,366	192,852	2,339	227,568
29	—	—	—	—	2,360	133,611	2,321	173,353
30	15,221	15,221	5,861	4,268	2,411	114,631	2,373	150,690
31	—	—	—	—	1,866	81,851	1,850	106,318
32	2,153	2,153	3,600	3,600	1,999	99,380	1,835	143,519
33	2,331	2,331	4,538	4,538	1,818	98,912	1,788	128,961
34	2,213	2,213	4,426	4,426	1,493	69,401	1,501	76,431
35	2,161	2,161	13,679	8,295	1,669	72,691	1,631	92,615
36	2,899	2,899	8,762	5,812	2,539	111,816	2,411	148,996
37	1,798	1,798	5,984	4,729	1,828	89,902	1,796	120,735
38	1,220	1,220	6,800	5,000	1,406	74,456	1,397	87,978
39	1,464	1,464	8,160	6,000	1,397	56,908	1,367	82,432
40	—	—	—	—	953	34,573	973	40,279
41	—	—	—	—	983	28,459	960	41,014
42	—	—	—	—	1,125	26,762	1,107	37,067
43	—	—	—	—	523	12,693	523	17,040

(枚方市史 第4巻 P259より)

表7 八軒家浜移出入物品価格

年次	八軒家浜	
	総移出価格	総移入価格
明治19	378,251	882,348
20	2,543,075	1,699,049
21	1,254,556	1,514,516
22	1,611,058	859,923
23	—	—
24	—	—
25	2,628,090	1,313,717
26	2,681,964	1,237,442
27	2,378,659	1,241,037
28	4,213,007	1,519,163
29	—	—
30	2,095,075	116,915

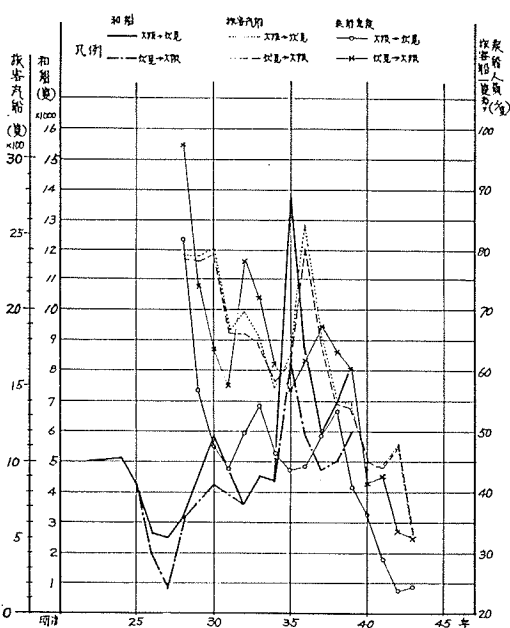
(枚方市史 第4巻 P261より)

て大正2年に淀川運送船へ、更に大正10年に梅小路相互運輸船へと渡っていた模様であるが、いずれにしても、淀川の汽船業は参入や吸収・合併をくり返すと共に江戸時代からの和船の利用から曳船業は盛んとなり、貨物輸送に欠かせぬものとなり、旅客輸送は明治43年に京阪電車が左岸に開通してからは一応任務を終え、大正期の曳船業1本化へと移行していった。このような変遷してきた淀川の汽船営業が運送においてどのような役割を果たしてきたかを見るために、大阪天満橋の八軒家浜の出入船舶数を「大阪府統計書」より作成したものを挙げると表6であり、移出入物品の価格を挙げると表7である。これによると、八軒家浜出入の汽船数は明治36年の2,500隻をピークとして以後下降しており、京阪電車の開通した明治43年には500隻余りと減少している。また、汽船の乗客数も減少し、伏見への上り客(出船客)は1隻当りの乗客数では明治28年の80人を最高に以後減少し43年には24人とな

った。入船客についても同様で43年には1隻当たり34人程度となって、旅客輸送としての淀川汽船業は明治30年代で終えたといえる。

また、八軒家浜出入の和船は汽船によって曳航される和船数を示したもので、曳船数は汽船数や乗客数とは逆の傾向にある。これらの状況を図5に示した。一方、八軒家浜における移出入価格は明治19年から30年にかけて、移出額においては200万円台を中心に上下し、移入額は120万円台を中心にして横ばい状態が続けている。また、明治28年に移出入額が他の年に比して大きかったが、これは日清戦争の終結とも関係があったものと推測される。

図5 八軒家浜出入船舶の経年状況



(表8の数値より作成)

以上、淀川の舟運についてその大要を述べたが、京阪間の鉄道が充実した昭和期までは淀川の舟運は人貨の輸送に大きな影響を与えており、その輸送安全と確保に多くの人々の努力と知恵が結集されていた事を知ることを得た。