

東大阪地域における河川と舟運について (その2)

正会員 京都大学工学部 天野 光三
〇 〃 全日本コンサルタント 前田 泰敬
〃 〃 二十軒起夫

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

by Kozo Amano
Yasunori Maeda
Tachio Nijukken

概 要

東大阪地域における交通発達史について、日本土木史研究発表会において第1、2回目は鉄道発達の過程、第3回目(前回)は舟運発達の過程を報告した。今回は、前回に引続き、中世から明治初期における大和川水系の舟運の発達と、その変遷について、述べるものである。

この地域は、古くより大和川と淀川の氾濫原として、水の恵みを楽しんできた。そして、交通手段としての舟運は、常にその中心的な役割を果たしてきた。

特に、江戸時代においては、その活躍には目覚ましいものがあり、その代表的なものとして魚梁船と、剣先船をとりあげてみた。

これらの舟運は、近代に至り、その座を鉄道や自動車に譲り渡したが、今、その土木史的意義についてふりかえてみたい。

(近代交通史、舟運、大和川)

1. 大和川の舟運

(1) 江戸時代以前の舟運

古代より、大和川は大和国(現在の奈良県)の瀬戸内海に接する要路として、盛んに舟運が行われ、また、奈良盆地に入るとの飛鳥川や竜田川など数多くの支流は、古代の歌人によっても詩われており、舟遊びも行われたところである。しかし、中世に入ってから、特に都が京都へ移されてからは、舟運についての文献は少なくなったようである。

(2) 江戸時代の舟運

江戸時代には、大和川の舟運は、大和と河内の国境付近の「亀ノ瀬」に大きな岩盤があって、航行が危険であったため、この「亀ノ瀬」で、上流側と下流側に二分された。上流の奈良盆地側には

竜田川、佐保川等多くの支流河川を溯行して、河岸の村落へ物資を供給する『魚梁船』(やなぶね)があり、また、下流の河内平野側へは、河内和泉、攝津へ向かう『剣先船』があった。

a) 魚梁船

文献(7)によると、魚梁船の通船区域は、①寺川筋は今里、②初瀬川筋は嘉幡、③佐保川筋は筒井、④曾我川筋は松本、とされていたが、江戸中・後期には、もう少し上流まで溯行していたらしく、a)落戸川(曾我川)は大網<田原本町>

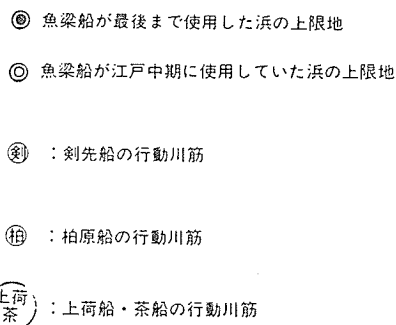
b)保田川(飛鳥川)は西竹田<田原本町>

c)新川(飛鳥川の支流)は 伴堂<三宅町>

d)初瀬川は法貴寺<田原本町>

e)奈良川(佐保川)は八条(大和郡山市)などがあげられている。

< 文献 7) より作成 >



「浜」と呼ばれていた河港は、これら9ヶ所にのびたが、土砂の堆積によって使用出来なくなった浜もあったようである。これら魚梁船の活動範囲を<図-1>に示す。

魚梁船は、江戸時代には約70隻あり、元禄10年(1697年)以前の運賃は、大阪船問屋から亀ノ瀬まで、劔先船で1駄(1駄=40貫=150kg)につき9分(1分=1/4両)、亀ノ瀬での積替料金は2分、魚梁船は1駄につき2分と海上銀(保険金?)として1駄につき5厘を取っていた。

魚梁船による大和盆地の舟運を発展させたのは当時平群郡内の領主であった片桐且元、そして、領米輸送船を支配する権利を得た安村喜右衛門信安であった。その後、魚梁船の支配権は、安村家がほぼ独占的に握っていた。

魚梁船の作りは、後述の劔先船とほぼ同じであるが、少し小型である。長さ8間半(15.4m)、幅5尺(1.51m)程の底の浅い船であり、ムシロ9枚を張って帆としていた。

積載量は約10駄(1駄=40貫=150kg)から15駄程度であった。主な輸送品目は、下り船は米穀、繰綿、種油など農産物で、上り船は、油粕、干鰯など肥料や塩、生活必需品である。就航期は10月から翌年5月までで、秋から冬にかけての秋川は、米や農産物が多く移出され、春川では主に肥料を移入していた。

なお、6月から9月は、農繁期で用水を必要とするため、休航していた。

この頃活躍した船数は、正徳3年(1713年)頃で約70隻と推定される。

b) 劔先船

河内平野における川筋で活躍した川船が劔先船で、これには、「古劔先船(古船)」「新劔先船(新船)」「在郷劔先船(在船)」「井路川劔先船(井路川船)」の4種類があった。

古新両船は大和川およびその支流で、手広く賃積稼業を営み、在船、井路川船は年貢米や村方要用荷物の輸送や賃積みに携っていた。その活動範囲は、大阪京橋から大和川は亀ノ瀬まで、そして石川は富田林まで、また寝屋川、恩智川、楠根川、鯉江川まで広がっていた。

■ 古劔先船の中には、元株といわれる176隻と、国分村持株といわれる35隻がある。元株の起源は明らかではないが、一説には、中世以来大和川にあった船であり、元は大船であったといわれている。慶長6年(1601年)に片桐且元が自領である平群郡内の米を大阪に輸送するため、亀ノ瀬の滝を切り落とし、慶長10年(1605年)に舟運を開通させたが、このため上流の土砂が大量に流出したため、下流の大和川筋には大船の航行が出来なくなり、船持達は次々と浅川船に改めていった。

これらのうち26隻が、寛永15年(1638年)に、船改めに際して劔先船の名を与えられて運航することになった。この他に、大坂で営業権を持つ「上荷船」「茶船」の中で、大和川が浅くなったため、浅川船に改めるべく大坂町奉行に出願し、正保3年(1646年)に許可された150隻の劔先船がある。この両者が、元株の176隻である。

また、国分株についても諸説があるが、一説には、平野川を運航する「柏原船」が発足(寛永13年(1636年))してまもなく国分村より加入の申し入れがなされたが承認されなかったため、国分村庄屋は独自に船28隻を造り、古大和川を運航した。これを、「国分船」と称していたが、正保元年(1644年)には35隻となり、正保3年(1646年)に劔先船に組み入れられたとされている。

古劔先船の負担役儀は、老中、城代、定番、奉行世見のための召船御用や、見分役人の乗船御用その他町奉行等の公用役船等であり、その見返りとして、船1隻につき加子2人、その扶持米として米2升が下付された。

その後、元禄3年(1690年)より、船1隻につき、年8匁5分の運上銀を上納する事となった。

■ 「新劔先船」は、尼崎又右衛門の持つ100隻の船で、延宝3年(1675年)に許可されたものである。

当時、尼崎又右衛門は大坂三町人の一人としてまた徳川家と縁の深い者として大きな影響力を持つ町人であった。新劔先船の活動範囲、役儀はすべて古劔先船同様とされていた。

新劔先船の大きさは、元禄3年(1690年)に長さ11間3尺(20.9m)、幅1間1尺2寸(2.18

m)、深さ1尺4寸(0.42m)と標準化され、積載量は、1隻16駄(1駄=40貫=150kg)2.4㍓とされていたが、出荷量の多い時は、増石を期限を切って願い出ていた。

■ 在郷劔先船は78隻で、古劔先船の元株といわれたものと同様に、中世からあったが、これは賃積みに従事していたのではなく、河内の若江、河内、讃良、茨田4郡の村用や、深野池等での渡船用に用いられてきたものである。

したがって、公の役儀もなく、また許可の極印も無かったため、延宝8年(1680年)詮議の結果運行停止命令が下された。しかし、これでは洪水の時に支障をきたすため、貞享元年(1684年)には河内23ヶ村に対して船株御免となり、極印が与えられた。その条件として、船株の他村への売却禁止、また積荷は村荷物に限定し、かつ活動範囲や役儀は新古両劔先船と同様と定められた。

(表-1)に、これら船株御免の23ヶ村と、元禄5年(1692年)における船数を示す。

その後、大和川の川違い(宝永元年(1704年))により船株所持村と、新大和川との間に隔たりを生じた箇所が多く、上り株(廃業船株)が数多く発生し、このため、享保6年には、在郷劔先船は16ヶ村25隻と減少した。

■ 井路川劔先船の活動した「井路川」とは、旧大和川である長瀬川のことであり、大和川の付替え以後、幅4〜6間(7.3〜10.9m)、延長3里半(約13.7km)の用水井路となった。

このため、用水の便は良くなったが、一方ではこれまでの劔先船の航行が途絶える事となり、年貢米や肥料の輸送には人夫を用いざるを得なくなった。このように、船運が不便となったため、長瀬川の兩岸25ヶ村は、10石積の小型船100隻によって、築留の二俣から、下流の森河内までの通船を出願した。そして、免許されれば、運上銀30枚を上納すること、および周辺の田地の用水に支障を来さないために井路川の井堰改修などを誓契した。この長瀬川筋井路の通船は、これらの村の他、古、新両劔先船も出願したが、25ヶ村のみに宝永2年12月(1705年)、許可された。

当時の井路劔先船(10石船)の大きさは、長さ11間半(20.9m)、幅7尺6寸(2.3m)の小型船であった。

このように井路劔先船は、25ヶ村要用のためのものとして許可されたので、条件として、運上銀30枚を納めると共に、役船も勤めること、大和荷や柏原船の積荷は積みとらないこと、船株を他村へ売却しないこと、そして下り積荷は、京橋で上荷船や茶船に積替えること等を指示された。

表-1 在郷劔先船元船株所持村および船数(元禄5年)

村 名	船 数	村 名	船 数
若江郡 稲田村	4	茨田郡 今津村	1
森河内村	1	赤井村	1
川俣村	1	巢本村	1
御厨村	1	讃良郡 堀溝村	14
上小坂村	2	部屋村	6
若江村	1	雁屋村	4
岩田村	2	北条村	3
河内郡 水走村	8	野崎村	3
植附村	2	寺川村	2
日下村	1	中垣内村	5
茨田郡 諸口村	4	三箇村	5
上嶋頭村	1	計 23 村	73

「布施市史」第2巻所収

(大阪府史第5巻第30ヨリ引用)

以上のように、江戸時代における大和川の舟運は、亀ノ瀬より下流は「劔先船」で、上流は「魚梁船」によって輸送を分担していたが、宝永元年の大和川の付替えにより、劔先船の航行路は大きく変化することとなった。すなわち、新大和川は大阪湾に流入することとなり、大阪市内の河川へは、直接、接続しなくなったため、京橋へは、大阪湾、木津川を經由せざるを得なくなった。

このため、一回の廻船に5日も要することになり、効率も悪く、輸送コストが大きく上昇することとなった。したがって、直接、京橋に通じる在郷劔先船や井路劔先船、また特に平野川筋の柏原船に比べて大きな劣勢となった。

そのため、常にこれらの船の間で紛争が起り、劔先船の荷物は次第に柏原船へと移っていった。

また、在郷劔先船や井路劔先船に対して、百姓手船（百姓の自家用船）の進出もあり、また、商業舟運への侵害も発生したため、これらの間にも紛争が絶えなかった。

（3） 明治以降の舟運

江戸時代まで、大和川上流の舟運である魚梁船の支配権を独占してきた安村家も、明治5年4月（1873年）に、その支配権が廃止され、川船の通行は一切自由となった。

この時における魚梁船は、総数52隻であった。

その後、亀ノ瀬における荷物の積替えを便利にするため、岩盤を砕いて、幅2間（3.64m）、長さ30間（54.5m）にわたる水路を開削し、そして川底は石張り、兩岸は石積みとし、さらに下流端に堰を設置して、水路勾配を一定にして水勢を整えた。

さらに、舟を溯航させるため、閘門（ロック）を設置する計画もあったが、妨害者があったため閘門設置は未完のまま、明治16年に井堰改良工事は完成した。

工事の完成を間近に控えた明治15年（1882年）9月には大和川筋の各所に、劔先船を受け入れる「大和川荷物取扱所」が開設された。

このため、劔先船と魚梁船は共々繁栄の一途をたどるかと思われたが、明治22年（1889年）5月

に大阪鉄道（現関西本線）の湊町～柏原間が開通し、さらに明治25年（1892年）2月、難工事であった亀ノ瀬トンネルの完成によって湊町～奈良間が全通した。

鉄道の開通によって、慶長5年（1600年）から300年近くにわたって続けられて来た大坂と大和を結ぶ『川の交通』は消滅することとなり、その使命は鉄道に引継がれていった。

2. 糸吉 言吾

前回および今回は、東大阪地域における『道』に次ぐ交通路として、自然の通路である河川を利用した舟運について主に文献によって調査を行なった。その結果、次の事柄が明らかになった。

1) 淀川、大和川の舟運は、古くから存在していたが、商業的輸送機関として現れてきたのは、大岡秀吉の時代からであり、安定した船便として繁栄をみたのは江戸時代であった。

2) 江戸時代における舟運は、中期頃までは安定した状態で経営され、庶民の足として適切な運賃で輸送を行なってきた。しかし、江戸後期になるにつれて、船便の需要が減少し、採算が取れなくなったため、船賃の高騰となり、当初の4倍近くにもなった。このため、客離れを起こし、さらに需要の減少となって悪循環をすることとなった。

当時の船賃を米価を基準として、現在の価格で考えてみると、江戸中期までは、京都・大阪間で旅客1人当たり約400～560円程度となり、現在、JR（国鉄）が510円、私鉄が300円であるのと比べると適切な水準であるといえよう。

しかし、江戸時代後期になると、船賃は約820～1980円となり、当初の3～4倍にもなることがわかる。

3) 明治時代の舟運については、淀川では蒸気船が就航し、大和川では河川改修により、積替えの無い舟運として、合理化・近代化が進められた。

しかし、明治中期になって鉄道の出現により、比較的大量に、かつ迅速・手軽に、また船賃と同額もしくは安い運賃で輸送したため、それに加えて蒸気船の夜間航行が禁止されていたため、人貨

共に、特に旅客は鉄道に転移し、舟運は大きく衰退するに至った。

僅かに貨物輸送については、淀川において曳船によるものが昭和初期まで就航し、安い運賃による輸送を提供していた。

明治における淀川通船の汽船運賃は、明治18年で、下等15銭となっており、当時の米価を基準に考えると、白米10kgの値段の 1/4である。

これは、今の物価水準で見直すと 925円となり今の私鉄運賃の約3倍の高値であったことがわかる。

注) 井路：この説明は参考文献にも無いので、明確なものとは言えないが、井げた状に作られた水路で、灌漑用水と農作用運搬船の水路として使用された人工的な水路をいうものと思われる。

<参考文献一覧>

- | | | |
|-----------------------------|---------|---------------------|
| 1) 枚方市史(第3巻) | 昭和52年3月 | 枚方市 |
| " (第4巻) | 55年3月 | " |
| 2) 寝屋川市史 | 41年11月 | 寝屋川市 |
| 3) 大東市史 | 48年11月 | 大東市 |
| 4) 東大阪市史 | 48年3月 | 東大阪市 |
| 5) 八尾市史 | 58年12月 | 八尾市 |
| 6) 柏原市史 | 47年3月 | 柏原市 |
| 7) 大阪春秋(第24号) | 55年6月 | 大阪春秋社 |
| " (第26号) | 55年11月 | " |
| " (第40号) | 59年7月 | " |
| 8) 河内どうこう | 52年8月 | やお文化協会 |
| 9) 大阪府史(巻5) | 69年3月 | 大阪府 |
| 10) 淀川往来 | 59年10月 | 向陽書房 |
| 11) 角川・日本地名大辞典 27 大阪府 | | 昭和58年10月 角川書店 |
| 12) 大和川付替工事史 | 昭和57年1月 | 新和出版社 |
| 13) 値段の風俗史 | 61年1月 | 朝日新聞社 |
| 14) 歴史のなかの物価 | 60年10月 | 同文館出版 |
| 15) おおさかタイムトンネル | 浪速写真館 | 昭和60年3月 読売新聞大阪社会部 |
| 16) アーバン クボタ No.16 Oct 1978 | | 久保田鉄工所 |
| 17) 治水の誇里 | 昭和30年3月 | 大和川付替 250年記念顕彰事業委員会 |