

日本最大の河川港湾伏見港の生成と衰退

正会員	髙橋 地域計画・建築研究所	笠松 明男
正会員	髙橋 地域計画・建築研究所	金井 萬造
正会員	日本大学理工学部	長尾 義三

A Historical Study on The Evolution of Port Fusimi

概 要

京都市の伏見地域は、豊臣秀吉の伏見城築城による城下町がその起源であったが、江戸時代以後は伏見奉行所の管轄下において、西国大名の参勤交代や京大坂間の河川水運の重要な中継地であり人口約3万人を数える一大港湾都市として栄えた。その保有舟数は700隻を数え、河川港湾でありながら東・西廻り航路のどの港町よりも大きな港湾であった。

伏見港の発展をもたらした要因は、第一に豊臣秀吉の伏見城築城及び淀川（宇治川）の改修と巨椋池の切り離し、角倉了以・了一父子による高瀬川運河開削というわが国の歴史的にも重要な土木工事の成果である。第二に、江戸時代中期頃の商品経済の発展に伴う、東海道（大津～三条）の陸運物資が飽和状態となったため、琵琶湖水運が衰退し、代わって西廻り航路が発達したという、経済的要因に着目できる。

しかし、鳥羽・伏見の戦いによる戦火と鉄道敷設という陸上交通の一大革命により、伏見港や淀川水運も他の河川水運と同様、一旦、衰退の兆しをみせるが、琵琶湖疏水（明治23年）及び鴨川運河（明治27年）の開削により、再度脚光を浴びることになる。

このような、伏見水運も鉄道と道路輸送の本格的な発展と淀川治水事業の進展により衰退し、昭和34年には、最後の舟溜まりの埋立が決定し、昭和40年伏見港はその歴史的な意義を閉じた。

1. はじめに

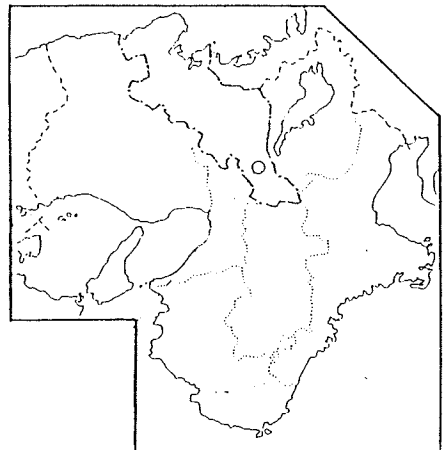
伏見港は京都府の京都市伏見区南部の宇治川流域に位置し、京都市中心部から約10kmの位置にある。豊臣秀吉の伏見城築城・流路改修によって形成され、かつて、江戸期には交通の要衝として栄えた河川港である。また、幕末には、寺田屋騒動や坂本龍馬の活躍などわが国の歴史の主要な舞台ともなった。一方、この地域は、角倉了以の高瀬川開削、近代の琵琶湖疏水開削・淀川改修などわが国の経済・土木技術史上極めて高い歴史的意義を持っている。本研究は、このような伏見港の生成と発展及びその衰退に至る歴史的経過に焦点を当てることにより、港湾整備の都市形成と地域活性化に与える意義を歴史的側面から検証することを目的とした。

2. 伏見港の歴史的形成過程

2-1 伏見港の建設

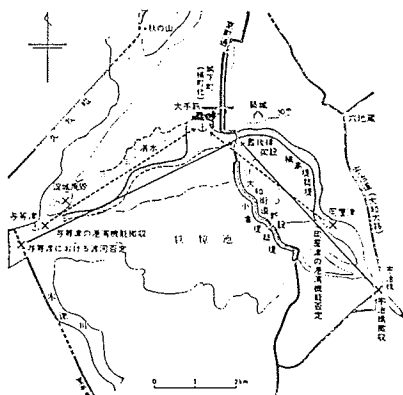
伏見港は、豊臣秀吉の伏見城築城（1594年、文禄3年）により生成された。それ以前の京の表玄関として

図-1 伏見港の位置



の役割は、鳥羽から京の朱雀大路へと続く『鳥羽のつくり道』と呼ばれる道路が担っており、大坂方面からは、水運により鳥羽津に至り、そのあと陸運へと、また、奈良（大和）からは大和街道により岡屋津に至り、そこから水運で鳥羽津へ、さらに陸運へと至るか、そのまま大和街道で大きく山科方面に迂回して京に入るかどちらかの方法が取られていた。ところが、豊臣秀吉の隠居城として伏見城が建設され、築城に併せて、伏見地域を水害から守るためと交通体系を整備することを目的として、宇治川と巨椋池を切り離した。

図-2 豊臣秀吉の伏見城築城の構想

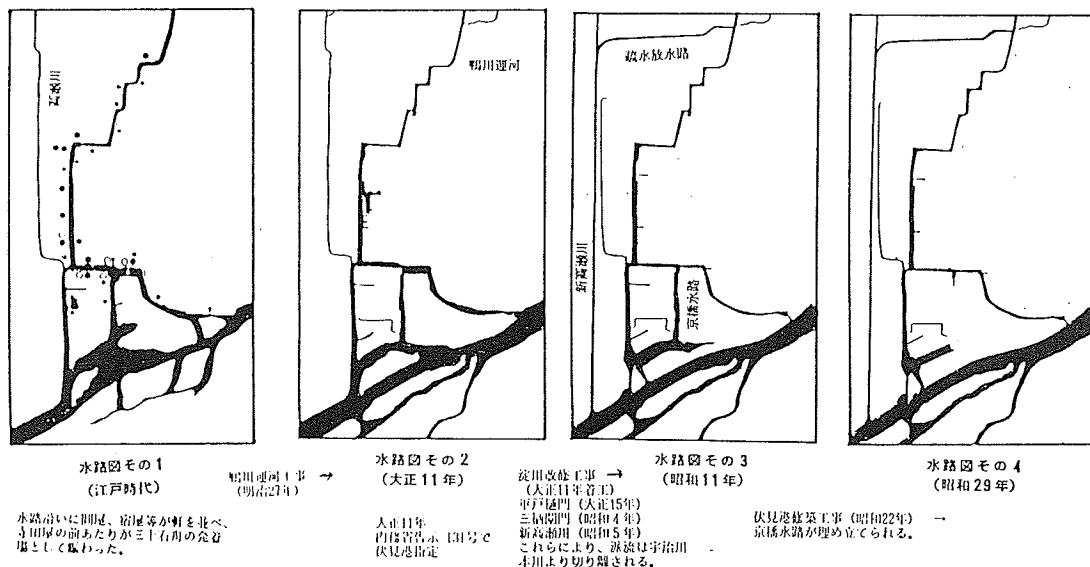


この築堤工事により伏見港が水運の中心として栄えるはじめとなった。秀吉の築城当時は、『御船入り』とよばれる場所が港の中心部であったが、秀吉の死後、高瀬川の開削により、現在の中書島あたりに港湾機能の中心が移り、伏見湊と呼ばれるようになった。

2-2 伏見港の歴史的変遷

伏見港は、その生成期から、高瀬川の開削を経て、琵琶湖疏水の開通、さらに、その後の淀川改修に伴う水路の改変と新高瀬川の開削、そして、港湾としての終末へと変遷を遂げてきている。その経過を概略図に整理する。

図-3 伏見港の地形的変遷の概略図



2-3 わが国の内陸港湾史における伏見港の位置づけ

わが国では、古代において都市（都）は、内陸部に形成された。これは、都市（都）を防衛することが当時の権力者にとっては重要な課題であったからと推測される。このような中で、各地でとれた物資を運んだり、兵士を輸送したりするために、陸上輸送に比べ大量輸送が容易な河川船運は発達していったものとみられる。その例として、飛鳥時代に大和川を利用して都と難波を結ぶ船運があったことが知られている。

このように、都市の防衛を考慮した都を持つ平安京時代が長く続いた後、封建時代へ入ると、国内は封建領主による「地方の時代」となった。この時代（鎌倉時代～江戸時代）にあっては、領土が違えば「他国」であり、境界を接していない「他国」と交易しようとするなら、陸路を使うより、舟運が安全でかつ大量の輸送が可能であった。特に、安土桃山時代から江戸時代にかけては、京・大坂・江戸の三都市が飛躍的に発展し、物資はこれらの都市に集散したため、京・大坂を結ぶ淀川水運や大坂・江戸と各地を結ぶ西廻り航路・東廻り航路、北陸・東北の物資を敦賀から琵琶湖を経て京・大坂へ運ぶ琵琶湖船運等が発達した。

さらに、西廻り航路・東廻り航路の発展は各地の積出港（多くは河口港であった）と内陸部を結ぶ河川水運の発達も促した。このような例として、最上川の水運や由良川の水運等日本海側に多く見られる。また、江戸とその背後の関東を結ぶ利根川船運は伊奈一族の努力による治水と開墾の成果を受けて発展していった。

（関東平野には数多くの水路が放射状に走り、利根川筋の関宿から江戸川を経て江戸に通じた。当時、利根川上流沿岸には34の河岸、80軒の間屋があり、そのうちのひとつ倉野河岸だけで大小約 150隻の船を保有していた。井沢為永による見沼通船堀（享保15年、1730）は世界最初の木造閘門付運河であり、利根川水運の発展を示すものである。）

しかし、このような河川水運も、明治時代に入り統一国家ができると、鉄道輸送の発展とあいまって急激に衰退していく。開国により外国との通商が始まり、都市が臨海部で発展するようになった。また、国内輸送においては、鉄道との競争に敗れ河川港も急激に衰退していったが、唯一、伏見港のみが河川港として戦後まで生き残っている。その要因として次の点が指摘できる。

- ① 京都という我が国最大級の都市が内陸部にあったということ。
- ② 淀川（宇治川）が我が国において最も流況が安定し、また、川幅の広い河川であったこと。
- ③ 高瀬川運河の開削、引き続いて琵琶湖疏水の開削など、先達による港湾（船運）機能の確保の努力に恵まれたこと。
- ④ 桃山時代から江戸時代、明治初期を通じて我が国最大の内陸河川港であったというストックがあったこと。

3. 水運活動及び都市形成過程の考察

3-1 水運活動

淀川水運を担う諸船のうち、はやくから活動をしていたのは、淀を中心にした淀船（淀二十石船・淀上荷船）であった。また江戸期を通じて、最大の勢力を誇ったのは過書船である。17世紀初頭から過書座を組織して、幕府に運上金などを上納するかわりに、淀川舟運の独占的権利を得ていた。

このような中で、角倉了以による高瀬川の開削と高瀬舟の運行により、伏見と京都との交通が飛躍的な発展を遂げた。高瀬川を運航する高瀬舟は吃水の浅い小型船ではあるが、主に日常生活物資の輸送を中心に客船も運航し、伏見を中継点として京都と大阪が水運で結ばれることとなったのである。高瀬舟は、角倉氏が世襲で単独支配し、高瀬川の維持管理についても、角倉家の管轄であった。

こうした状況の中で17世紀末に登場したのが伏見船であり、幕府の援助で、有力者が中心となり商人達の共同出資で建造された船であった。この伏見船の運航で伏見はますます水運機能を高めた。

一方、大名の参勤交代が京都市中を通れず、伏見～大津を経由して東海道へ出るようになっていたため、伏見は、陸上交通の要衝としても栄えた。このため伏見には伝馬所が設置され、本陣、脇本陣をはじめ、多数の宿があり、西国大名や商人・旅行客の立ち寄る宿駅となった。

ところが、幕末になると、鳥羽・伏見の戦いで伏見の市街の南部一帯は戦場と化し、市街は多大なる損害を被った。また、幕末の各種制度廃止によって、西国大名が参勤交代時に立ち寄った京橋界限の本陣等の宿

場機能が衰えた。さらに鉄道建設により旧来の陸運・水運機能の価値が低下した。また、明治10年京都・大阪間の鉄道開通、同13年京都・大津間の開通により、従来、大阪から京都・大津へ向かう中継点であった伏見の通過客が減少した。そのため、三十石船は乗客の減少で運賃の値上げを余儀なくされた。

このような近代化の中で伏見の運輸機関も随時革新を図っていた。高瀬舟は、京伏間唯一の連絡機関として、明治3年に早船という旅客専用船を設置して栄えた。淀川筋では、明治2年には初の蒸気船が運航され、以後、汽船会社が続々とあらわれる。その中には、伏見の住民の合資による伏見丸等の運航もみられ、明治20年には13艘の蒸気船が7社の経営下で通航するようになった。

このような中で、琵琶湖疏水の開通は、一時ではあるが伏見港に再び活況をもたらすようになる。琵琶湖疏水は大津から蹴上を経て西進し川端通までの鴨東運河と、以下鴨川に沿い南進する鴨川運河とから成りたっている。鴨川運河工事は、第一疏水工事の最終工事として明治25年に着工され、同27年に完成し、併せて27年には、伏見インクラインが完成した。この琵琶湖疏水は、発電や水源涵養、灌漑等の目的に加え、船運にも利用された。所要時間は大阪から伏見まで下りが約5時間、上りで約5時間40分を要した。明治28年には全区間で、貨物船約14,000隻、客船約30,000隻が航行していた。この航路中、蹴上と墨染の2ヶ所にインクラインがあった。この運河により、京都伏見間の水運が再生され、貨物輸送に関しては好況を反映して大正時代に全盛期をむかえ、客輸送については鴨川運河完成年度に最高の数を示した。

東高瀬川が薪炭・材木のほか日用品を運搬したのに対し、疏水で運搬された貨物は日本海側から琵琶湖を経由して関西方面へ送る物資や大阪方面から淀川を経た石炭などがその主なものであった。特に石炭は京伏間で使用するほとんどが、淀川—疏水の水運によってまかなわれ、その産業発展に果たした役割は大きかったといえる。

3-2 都市形成と都市活動

○町の人口

伏見の町は、江戸時代中期の18世紀後半まではほぼ安定して3万人弱の人口を擁し、江戸時代末期には急激に増加して4万人にまで達している。当時の大都市であった京都を背後に持ち、伏見自身もかなり大きな人口を擁する都市であったといえる。

表-1 伏見の人口の推移

	町数	戸数	人口
1670 (寛文10)	263	6,256	—
1683 (天和3)	263	6,256	25,249
1700 (元禄13)	263	6,256	28,743
1714 (正徳4)	263	6,256	30,655
1726 (享保11)	—	—	30,216
1770 ころ (天明)	—	6,256	27,450
1780 ころ (天明)	—	7,382	31,385
1840 ころ (天保)	265	13,208	40,980

〔江戸時代における主要都市の人口〕

- 江戸 江戸中期 人口約100万人(うち、町方50数万)
- 大坂 十八世紀中頃 620町、人口40万人を越える
- 京都 江戸時代を通じて 町方35万人、全人口約40万人
- 金沢 日本海側最大の都市であり江戸時代を通して約3万人強
- 福井 親藩筆頭の城下町として金沢と並び3万人
- 小浜 城下町兼港町 人口約1万人
- 大津 江戸時代初期 17,810人(元禄12年、1699)
幕末 約15,000人

○まちの概況

水運における高瀬川、外堀、宇治川派流の合流点一帯、各街道の始点、本陣所在地をその中心として、商業的・交通運輸的土地利用が発達した。船着場については、濠川・宇治川派流の兩岸はほとんど全体が荷揚げ場であったといってよく、総称して伏見浜とよばれ、なかでも京橋周辺はその中心であった。また過番船、三十石船の発着場は京橋、蓬萊橋、阿波橋、平戸橋にあった。

宿屋は、まず本陣が南浜の伏見伝馬所の会所に近く陸運の基地でもあった京橋付近におかれた。その他の宿も船宿を含めてこの付近に集積していた。

問屋については、運送に関する株仲間(京橋運送問屋、西浜運送問屋等)が組織され、各問屋は濠川の上流、堀詰から下流兩岸に立地し、特に三河合流地点の沿岸に数多く集積した。また、伏見三仲間とよばれる

米問屋仲間・樵木屋・材木屋各仲間の集積地も運送問屋とほぼ同じ範囲に立地していた。

伏見が交通の結節点として繁栄したことの要因としては、水運の拠点としての港があったこと及び伏見を拠点として京都・奈良・大津等にいたる陸路が整備されたこと、そして江戸幕府が伏見を伝馬所（公事方の書類等を運ぶための馬の乗り継ぎ場所。）として位置づけたことによる。

伏見伝馬所は伝馬 100匹を常置する宿駅で伏見67匹、六地藏33匹の2ヵ所に分かれていた。この伝馬所があったために参勤交代の西国大名たちは、必ず伏見に立ち寄ることになった。このため、伏見には4つの本陣と3つの脇本陣があり、大名屋敷もいくつか置かれた。

また、交通拠点としての伏見における経済活動の組織として同業者集団（仲間）を見ると、米問屋仲間・樵木屋仲間・材木屋仲間が、伏見の三仲間とも呼ばれ、その力は強力で問屋の性格を持ち、他の仲間を支配する位置にさえあった。三仲間のほかに西浜運送問屋株仲間／京橋問屋株仲間／塩生魚問屋仲間／伏見車方仲間／西浜水上仲仕仲間／京橋水上仲仕仲間／船宿仲間／商人宿仲間などがあったといわれる。

これらからわかるように運送・問屋・旅宿に関する仲間が非常に多く、当地が宿駅の性格を強く持っていたことを示している。

また、天保期（19世紀前半）には、車借3組（車両数172両）／旅籠屋42軒／水上仲仕42人／舟大工12軒を数えたと言われる。さらに、淀川を運行する舟は享保年間（1700年頃）には、過書船 742隻／淀船 507隻／伏見船 200隻／高瀬船 128隻を数えたらしく、その大部分は伏見湊に出入りしていたものと類推される。

なお当時の伏見と比較するため、西廻り航路の主要な港町の状況を示す。

（敦賀・小浜・三国のようす）

【敦賀】 江戸初期には年間60万～70万表の米が入港。その他、大豆、木材等が入った。天和（1681～83）頃、船問屋 162軒、商人宿85軒。

【小浜】 寛永17年（1640）の戸数 1,700、人口10,000人。うち、船持48人、水主（漕ぎ手） 167人。これら、敦賀・小浜は西廻り航路（長門・瀬戸内経由上方向行き）の発達により江戸時代中期には衰退し、代わって三国が台頭する。

【三国湊】「廻船式目」（江戸初頭の成立）による「日本海七湊」（越前～陸奥の代表的北前船湊。各国一湊ずつ）の筆頭。元禄12年（1699）、戸数 1,030戸で半年に約 2,000艘の入港、船問屋 57人、町内の持ち船14艘。これが、享保2年（1717）には持ち船58艘となった。

伏見が港町として栄えたことの反映として、当地には南浜町、柿ノ木浜町、北浜東町、北浜西町、西浜町、東浜町など浜の名がつく町名が多く、各町によっていくつかの機能が分担されていた。

●車町（くるまちょう）

伏見車方の京橋組仲間のあった所で陸送の一大拠点となっていた。伏見車方は、京都の禁裏や公家方の御用米、伏見奉行所用米など、米の運搬や伏見浜で荷揚げされる雑貨の輸送に従事していた。

●南浜町

伏見の各浜の中でも貨客の集散が最も多かった地域。伝馬所が置かれ、幕府の公用を努めるほか船着き場に入出入りする旅人や荷物の輸送にあたった。また、本陣2ヵ所、旅籠屋6軒を数えた。

●京橋町

この一帯は、かつての伏見における代表的な商業街であり、大手筋が繁華街へと転身するまでその繁栄は続いた。旅籠屋は13軒を数えた。（安永年間「伏見鑑」）

●村上町

この辺り一帯は、高瀬船及び過書船支配の代官であり豪商であった角倉与一の屋敷や舟番所などが立地するとともに、舟運の最要衝地として浜地が多く荷揚げ場として賑わった。

●中書島

新たに開発された遊所町で、阿波橋西方の柳町・泥町の遊郭を元禄13年（1700年）に移したもの

これらの町名の多くは、現在にも引き継がれ、この港町としての発展が伏見のまちづくりのルーツであったことをよく示している。

伏見港及び伏見地域の広域的交通上の位置づけを、伏見港の発展過程の段階別にみる。

【秀吉の伏見城築城から江戸時代初頭にかけて】豊臣秀吉の伏見城築城から豊臣家の滅亡に至るまで、伏見は軍事・政治都市であり、市街地は大名屋敷や武家屋敷がほとんどを占めていた。また、秀吉の築城に伴う交通体系の変化により伏見は交通の要衝ともなった。

【江戸時代から明治初頭】伏見城が廃城となってからの伏見は、淀川船運の港町として、また西国大名の参勤交代の中継地として栄えた。参勤交代は、伏見から大亀谷を経て大津に至るコースをとった。町中には、本陣や伝馬所などの宿駅機能が整備されるとともに、各種問屋や船宿等が軒を連ね、港湾都市を形成した。

【明治時代から昭和初期】明治24年伏見インクラインの完成により琵琶湖疏水が淀川と繋がれ、琵琶湖から疏水を経て伏見に至る水運ルートが形成された。一方、明治43年に京阪電鉄が七条～天満橋に開通、明治28年京都伏見間に開通した市電（当時京都電鉄）が大正4年には中書島まで延長されるなど、鉄道の発展によって広域交通ネットワークも大きな変化をみせた。

3-4 近代的港湾計画

伏見港は大正11年に指定港湾に指定され、佐原・土浦・大津・彦根と共に淡水港の主なる位置を占め、大都市京都を控えている点において、他に比べ将来の発展が期待されていた。しかし、大正6年の大洪水により、宇治川・木津川・桂川の三川合流点付近の改修が進められ、この改修事業の一環として伏見港が堤内に引き入れられるとともに宇治川の派流が本川と分離される。（大正11年着工、昭和5年完了）

その後、戦時経済下において、当時わが国の主要な工業都市でもあり、明治以降機械器具、金属・化学工業部門も盛んになってきていた京都市周辺の工業振興のため、水運機能の向上をもくろんで、府市当局は淀川の運河化及び京伏運河についてたびたび調査立案をおこなった。昭和16年には、内務省によって大規模な伏見港修築計画も策定された。そして、昭和22年には船溜り等が竣工した。

昭和30年代に入り、陸上運送が盛んになる一方で淀川の河床低下により水上運送は次第にその地位を低下させ、昭和38年には泊地の埋立が決定、昭和43年12月に完成した。この泊地等の埋立て施行により、港湾施設は外かく施設と臨港道路を残すのみとなった。

参考文献

「京都の歴史」（京都市編集）

「京都府紀伊郡史・京都府伏見町史」

「宇治市史」（京都府宇治市）

「京都の地名」（平凡社刊）

「京都における工業的市街地の計画に関する調査 そのⅢ」（三村浩史他）

図-6 伏見の広域ネットワーク

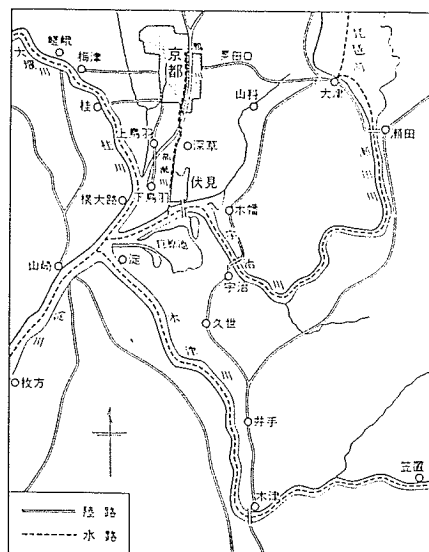


表-2 昭和40年当時の埋め立て前の港湾施設

水域施設	航路（延長 3,000m）
	泊地（15,296.25㎡）
外かく施設	護岸（延長 4,406m）
	水門（1基）
	開門（"）
けい流施設	物置場（延長 583m）
臨港交通施設	道路（延長 350m）
荷さばき施設	上屋（317㎡）
保管施設	倉庫（445㎡）
	野積場（1,680㎡）
港湾施設用地	（225,000㎡）