

近世舟運を基盤とした流域の都市形成に関する考察

岐阜大学 学生員 ○吉田拓司
岐阜大学 正会員 田中尚人
岐阜大学 正会員 秋山孝正

1. はじめに

近世の京都周辺部において物資の輸送手段として発達した舟運は、地域の人々の生活基盤として機能しただけでなく、都市にも様々な影響を与えた。京都と亀岡を結ぶ保津川（大堰川）も舟運が栄えた河川であり、それを基盤とした都市形成が流域の都市でみられた。

本研究は、保津川（図-1参照）を対象とし、文献や絵図、地図資料などを用いて、近世舟運システムが人々の生活様式、都市経済活動や土地利用の変化、ひいては都市構造や都市間の結びつきに及ぼした影響について、整備前後を比較し考察を行ったものである。

2. 京都～亀岡間における都市基盤整備の概要

京都～亀岡間における都市基盤整備の特徴を示すために、基礎文献、史料^{1)～3)}などを基に歴史を整理する。

(1) 物流体系に着目した時代の区分

京都～亀岡間における主な都市基盤整備を表-1の年表に示した。年表中、特に重要な事項には色付けを行った。1606年（慶長11）角倉了以による保津川開削を契機に、丹波地方の物流体系に舟運が加わっている。また、物流体系の変化に伴って都市基盤整備の歴史に変化がみられることがわかった。そこで、物流体系の変化に着目し、舟運が行われる前後で時代区分を行った。

(2) 舟運発達以前の都市基盤整備の概要

舟運発達以前の京都～亀岡間における都市基盤整備の特徴について河川・街道・都市に分けて整理した。

(a) 河川改修：保津川では700年代後半から筏流しが行われており、そのための河川改修工事は1596年（慶長元）を初め、繰り返し行われていた。

(b) 街道整備：材木以外の物資は山陰道を通り、老ノ坂峠を越えて京の町へ輸送する方法がとられていた。山陰道は京都に直結する重要度の高い街道であったので、整備も行われていたと考えられる。

(c) 都市：亀岡は丹波における交通の要所であった。1578年（天正6）亀山城の築城開始、1602年（慶長7）城下町の惣堀完成によって亀山城下町が形成されると、いっそうの賑わいをみせた。

3. 近世舟運システムの機能と特徴の整理

本章では保津川舟運のアイデンティティを明らかにするために、保津川で展開された近世舟運システムについて

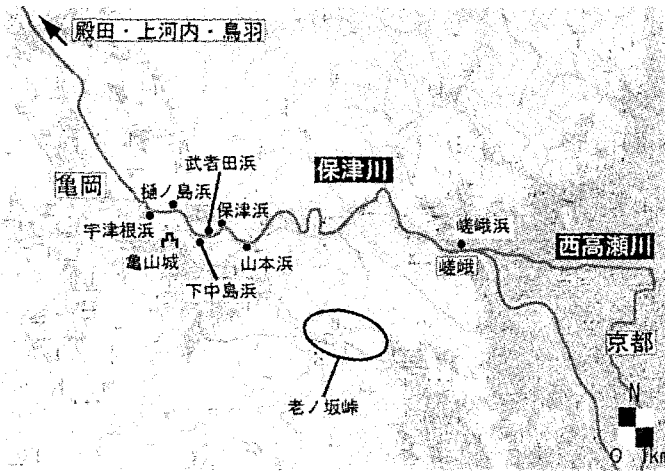


図-1 研究対象地

表-1 京都～亀岡間における都市基盤整備年表

年代	関連事項	京都～亀岡間の都市基盤整備
1578 天正6		明智光秀による亀山城築城開始
1591 19		本丸・二の丸・三の丸を整備
1594 文禄3	伏見城造営のため丹波から筏流し	
1596 慶長元		大堰川改修工事
1597 2		大堰川改修工事
1602 7		城下町の惣堀完成
1605 10		大堰川改修工事
1606 11		保津川開削工事完工
1607 12	富士川開削	
1609 14		城内の外堀の完成
1610 15		上内膳・下内膳の築堤
1614 19	高瀬川開削	
1619 3	西高瀬川完成(嵯峨-千本三条間)	保津川改修工事
1670 明治3	神戸-京都間に鉄道開通	京都市～丹波・丹後間道路開設要請
1676 9		亀山城解体
1677 10		京都・宮津間車道開削工事起工
1681 14		松風洞の完成
1683 16		王子橋(通称めがね橋)架設
1684 17		京都・宮津間車道開削工事完成
1689 22		
1690 23	琵琶湖疏水開通	
1691 24		京都・宮津間に乗合馬車
1695 28	京都電気鉄道開通、鴨川運河開通	
1696 29		京都鉄道着工

てその特徴を機能と役割に分けて整理する。

(1) 舟運路としての保津川改修の概要

保津川を舟運路として用いるために導入した技術は航路確保のためのものと舟曳きのためのものに分けられた。

- ・舟運路に関連した技術：水寄せ、桐木
 - ・曳船に関連した技術：綱曳き道、綱はじき、渡し
- これらは保津川舟運独自の技術であり、これを契機として角倉了以は富士川、高瀬川の運河を拓いていった。

(2) 保津川舟運の機能の整理

保津川開削の結果、そこで行われた舟運の機能として、以下のような特徴が挙げられる。

(a) 就航した舟：保津川舟運で使用された舟を表-2に示した。急流を下る必要があったため、京都高瀬川で使用された舟とは、大きさが異なっていた。

(b) 運航形態：水量によるが1～4時間かけて嵯峨まで下り、帰りは3～4時間かけて舟を曳いて帰った。運賃は米を基準に決められていた。

(c) 輸送物資：米、薪炭、大豆、小豆、砥石、煙草、油粕、綿種、竹の皮、茶など丹波の産物が輸送されていた。

(3) 舟運の都市に対する役割

舟運が機能することで、それは都市に対して物流インフラストラクチャーとしての役割を果たしていた。舟に物資を積み、浜から浜へ輸送するという方法で京の町や下鳥羽、淀において取引が行われた。また、保津浜からは旅客輸送も行っており、交通インフラストラクチャーとしての役割も果たしていた。亀岡から京都への交通手段としてだけでなく保津川下りを楽しむ人もいた。

これより、舟運は亀岡と洛中の町や下鳥羽、淀など洛外の都市との距離の時間的・空間的な短縮を可能にし、都市間を結びつける役割を担っていたことがわかった。

4. 近世舟運による都市活動への影響に関する分析

近世舟運が流域の都市に及ぼした影響を明らかにするため、地図資料、絵図、各種統計資料などにに基づき都市と舟運との結びつきに関して、定性的な分析を行う。

(1) 土地利用の変化

舟運が都市活動へ与えた影響として、まず浜の形成が見られた。亀岡～嵯峨間にも多くの浜が見られたが、浜によりその機能は異なっていた。

- ・ 運上所が隣接した浜：宇津根浜、保津浜
- ・ 物資積み降ろしのための浜：樋ノ島浜、武者田浜、下中島浜、山本浜、嵯峨浜

図-2に示したのは亀山城下町の外港としても機能した宇津根浜である。絵図には運上所が描かれている。また、川には物資を積んで下る舟や舟を曳いて帰る人々が描かれており、当時の河川交通の繁栄の様子が読み取れる。

(2) 都市構造の変化

保津川沿川には舟運が都市に影響を及ぼす都市施設の立地もみられた。舟運が都市活動へ影響を与える際に機能した都市施設として以下が挙げられる。

- ・ 物流機能に関連した施設：運上所、浜、土蔵、問屋
- ・ 旅客機能に関連した施設：旅籠

これらの施設が触媒的に機能することで、都市と舟運は結びついていた。図-3は1786年(天明6)の京都洛中洛外図である。嵯峨は舟運による荷物の集積地であり、①浜、②土蔵、③木部屋、④米問屋など都市施設の成立がみられた。また、角倉町や浜町など舟運に由来した地名までつけられていたことから舟運が繁栄した様子が読み取れる。

これより、舟運の発達は保津川流域の土地利用に変化を与えただけでなく、浜による都市と舟運の接続により、都市内の空間形成にも影響を与えていたことがわかった。

表-2 保津川舟運で使用された舟の種類

舟名	解説
保津川高瀬舟	保津川で使用された高瀬舟は上流、中流、下流で舟の大きさに多少の違いが見られた。下流である保津峽を下る舟の大きさは、長さ12.6m、幅1.5m、側高0.6mであった。保津峽は岩が多く流れが速いため上流、中流に比べ幅は小さく、側高は高くなっていた。舟には3～4人が乗った。積載量も12～24石積(2.16t～4.33t)と流域で異なっていた。帰りは1人が舟に乗り、残りの3人で曳いて帰った
獵舟	保津川で使用された舟の1つで、高瀬舟に比べ小さくその大きさは、長さ7.1m、幅1.2m、側高0.4mであった
京都高瀬舟	京都高瀬川で使用された舟は、長さ13m、幅2m、側高0.5mで15石積の積載能力があった。京都高瀬舟は1隻につき2～5人で曳航した。

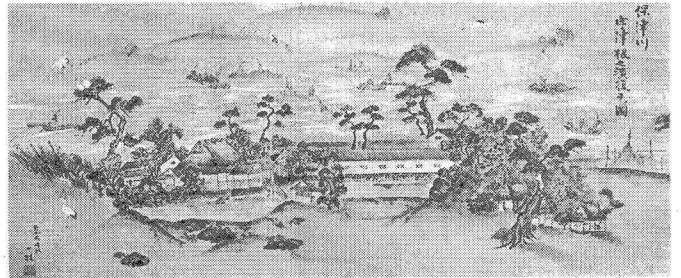


図-2 宇津根浜(亀岡)の様子(保津川宇津根之浜復元図)

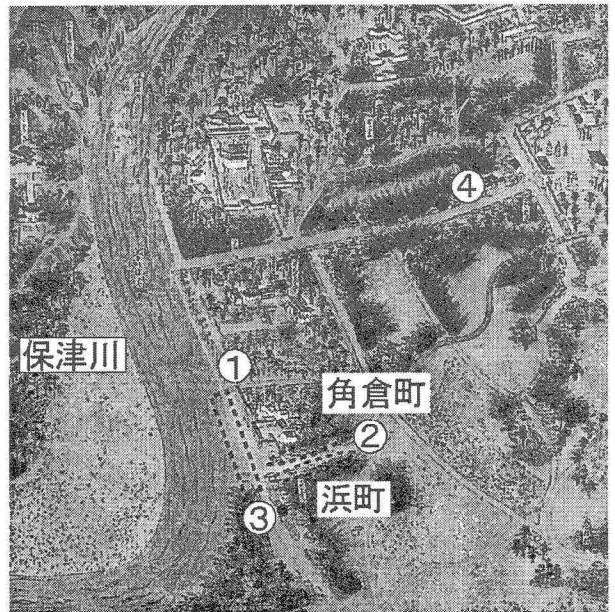


図-3 1600年代後半の嵯峨の様子(京都洛中洛外図)

5. おわりに

本研究では、近世舟運が発達したことで、舟運というインフラストラクチャーが都市形成に及ぼした影響について考察した。舟運は浜の形成や亀岡と京都の都市間の関係が密接になるといった変化を都市に与え、また都市構造そのものにも影響を与えていたことがわかった。

今後は、近代以降のインフラストラクチャー整備による都市形成を視野に入れた分析を行うため、鉄道、道路事業による京都～亀岡間の都市活動や都市構造が変化した要因について、定性的に分析を行うものとする。

【参考文献】

- 1) 亀岡市史編纂委員会：新修亀岡市史本分編第1巻，1995
- 2) 保津町誌編纂委員会：ふるさと保津，2001.11
- 3) 京都市：京都の歴史 近世の展開，1972