

京都大学大学院 学生員 ○鶴川登紀久
京都大学大学院 正会員 田中尚人
京都大学大学院 正会員 川崎雅史

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存在してきた。その中で、生きられたアメニティ空間を享受したのである。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、どのようにして都市の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。

京都高瀬川は、古くから都市における水辺と人々の生活との関わりが特化している水辺である。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、水辺で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街づくり・景観形成の歴史を研究対象とした。高瀬川の舟運機能に基づく施設整備の変遷を明らかにし、それが都市景観形成に与えた影響を検証する。舟運を基軸とした高瀬川沿川の都市景観形成の歴史を整理し、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る。

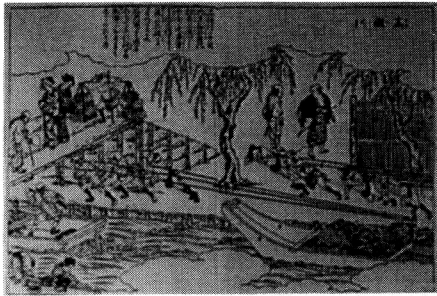


図-1 高瀬川舟運の様子（『拾遺都名所図絵』より）

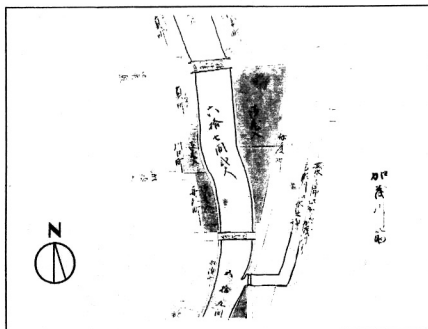


図-2 四条取り入れ口

（京都府歴史資料館所蔵『高瀬川全図』より）

2 高瀬川の運河としての機能

慶長19年（1614）に完成した高瀬川舟運は、高瀬川という人工河川を舟運路として高瀬舟と呼ばれる舟を人力により曳航した。そのシステムを、高瀬舟の運行や操船に関するソフト面と、舟運路としての高瀬川の機能やそれに付随する河岸（河港施設）の機能を中心としたハード面に分けて整理した。

（1）高瀬川の水位調節機能

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。そこで鴨川の水を取・排水し、屈曲部で水路により接続されていた内浜を遊水池として使用し、水路自体に堰を設け調節していた。

高瀬舟は、一度に十数隻もの舟がつながれ運行されていた。これは、水深が浅かったものを舟をつないで引くことにより流水を舟自体でせき止め、水深を増加させて運行を可能にするということであったという。

（2）河岸（河港施設）の機能

・舟入

物資の積み卸しを円滑にすすめるためのターミナルとして造られた。舟入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、納屋が造られた。

・舟廻し

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。

・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。

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。

3 運河と都市形成

高瀬川舟運を基軸とした沿川の発展を時系列的に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都市的なインフラストラクチャーであった運河と都市形成の関係について考察した。

(1) 高瀬川建設による影響

お土居の外、つまり洛外に築造された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、交通の阻害となるお土居が撤去され洛中が広がっていった。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という都市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) 高瀬川沿川の個性

木屋町界限では高瀬川舟運を利用する木材業者や、などを商う人々が居住し倉庫などを建て営業していた。この倉庫ばかり立ち並ぶ閑散とした高瀬川の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る。また、陸揚げされた物資の種類によって、諸職人・商人が集住して同業者町が形成された。また、生洲料理屋というものが二条から三条の間に江戸中頃から発達した。ま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町並みを形成しただけでなく、都市の成熟を促し生洲料理屋や先斗町の様な遊びの空間も創出した。

五条橋以南の高瀬川筋は、もともと畑地、荒地、もしくは鴨川原であったが、新地の計画とともに市街地化が計られた。そこには舟入は設けられず市場の併設が可能な浜が発達した。

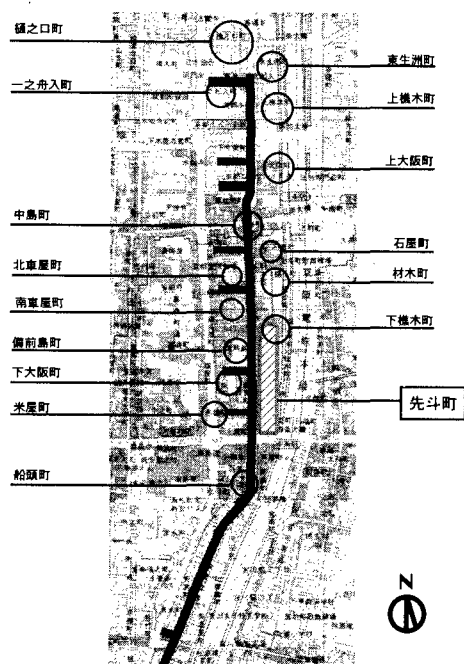


図-3 高瀬川上流部 (筆者作成)

七条内浜は東西約300メートルにわたる舟溜場としてつくられ、また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あらわすような町名が残っている。

このように高瀬川舟運は沿川の町並みに様々な個性を与え、これら洛中の町と伏見を始め京外の都市との結びつきを強くしたといえる。

(3) 幕末の変貌

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、多くの浪人・志士・大名といった武士達が上洛し、京屋敷を高瀬川筋に多く増設していき、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た。

(4) 高瀬川舟運の衰退

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と七条内浜の埋め立て、明治23年(1890)琵琶湖疏水との機能分化、明治28年(1895)路面電車が木屋町通りを通ることによる木屋町通の倉庫群の取り壊し、さらに軌道敷拡張のため約1メートルの川幅の埋め立てなどにより高瀬川界限は大きく変容した。

高瀬川沿川の発展は、それぞれの時代において舟運・路面電車・自動車を基軸とし、鴨川に近い方から先斗町、木屋町通り、河原町通りと並ぶ南北方向の各道路は、各時代の交通インフラストラクチャーの要求を反映し、それに見合った景観を呈している。

4 結論

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。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。

主要参考文献

京都市編：京都の歴史、1969～1973

石田孝喜：京都史跡事典、新人物往来社、1994

田中緑紅：高瀬川、緑紅叢書 京を語る会、1959

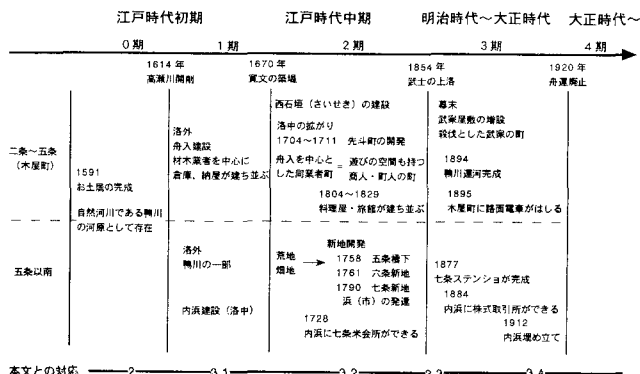


図-4 高瀬川沿川の通史 (筆者作成)