

1. 目的

大阪は「水の都」と呼ばれ、多くの河川、運河に恵まれている。安土桃山時代以降は、多くの枝川が開削され多くの運河が作られた。それによって、多くの船が通航し物品、人の流れが増大、活発化し、堺を中心に商業都市として栄え、今日の大阪大都市圏が形成されてきた。舟運は、環境問題等がクローズアップされる今日において都市の重要な交通手段として期待も大きく、水の都として栄えた大阪においては、その歴史的な視点に立脚して、今日の新たな交通、産業の土台として捉え直しその可能性に期待が寄せられ始めている。

本研究では、淀川の舟運関連の歴史的な出来事について整理し、特に歴史上登場する船の由来とその栄枯盛衰の要因等について分析を行った。方法としては、淀川資料館、図書館、インターネット等で、歴史的な資料の収集と河川、運河の現地点検による実態調査を行った。

2. 淀川舟運の系譜

安土・桃山時代以降の舟運と淀川の沿岸地域の歴史的特徴をまとめた。(表1 参照)

安土・桃山、江戸時代の淀川舟運は、政権のバックアップもあり過書船や川舟が中心となって繁栄が続いた。特に、大阪の天満や京都の伏見など船着き場は物流の集積場、人々の集まる所として繁栄した。こうした中で、天満・伏見間は淀川舟運のターミナルとして栄えたが、扱う荷物の輸送先は多くが市内であり、淀川舟運を独占していた過書船と市中運河を独占していた川舟との間で、抗争が絶えなかった。これは淀川と枝川は、一体化していると過書船側が一方的に判断したことや、天満での荷物の積み替えや川舟利用による対価の支払いという川舟の利権の主張等が原因であった⁽²⁾。

明治になり動力を用いた川蒸気船が登場したが、あまりに舟賃が高いため人気がなく衰退した。度重なる洪水対策として、時代の政治、技術の変化もあいまって明治 29 年(1896 年)に河川法⁽⁴⁾が制定された。しかし、治水事業(築堤)に伴う堤内と堤外の空間分離が生じ始め、人々の暮らしから水(河川)が切り離されることは、淀川舟運を過去のものとして葬りさることでもあった。さらに、高い堤防を築き洪水から人々を守るという理念が社会に浸透するにつれて、枝川が明治末期から徐々に埋め立てられ、当然舟運航路は減少することになった。当時の技術革新を背景に急速な発達をみた陸上交通は舟運にとって代わっていった。

大阪の生活・経済・文化を支えてきた淀川舟運事業は、開削や浚渫など河川事業等に支えられ発達してきたが、反対に築堤や枝川の埋め立て等明治中期以降の河川事業で活躍の場を狭められ、陸上交通の台頭とともに衰退し今日に至っている。しかし、現在の環境問題等の潮流変化の中で再び復興の声が上がりつつある。

時代区分	舟運に付随する代船船	舟運等交通関連事業	淀川流域での治水事業	舟運関連の諸事件	関連事項
安土・桃山時代	淀川の石船(上舟船)			淀川舟運開港の発展より船大人口をもつ取組の物産展覧	大坂城築城(1596) 文禄の戦い(1594) [江戸時代は運路として現在そのままだ] 伏見城築城(1596)
江戸時代	過書船、川舟 上舟船 伏見船	大坂川開通(1606) [大阪・舟運開港] 伏見運河開通(1606) [大阪・伏見開港] 河村南雲の淀江川開削(1698)	大坂城下町内の諸川の開削、淀運	伏見船が淀川西に開きこんだため 伏見船と過書船の対立(1698) 市中の競争激化(1698～) 抗争の協定(市中の両区区切り船敷制置) 過書船と川舟との間で 摂州(14村)の両区との紛争(1727) →御書船側の敗訴(1741)	徳川幕府(1607) 淀川の城下町としての発展 ①市街地の整備 松平定信の改革 (伏見から東国隊往、船橋に橋を架大伏見) ②南都大坂の開港開港地の出現
明治時代	川蒸気船 運船船	東海道線(線開通) 淀川汽船開港(1870) 大阪・京都間運河開通(1877) 大阪汽船運送株式会社設立(1898)	淀川の土砂運搬に伴う治水工事(水運維持のため)	技術革新に伴う競争船時代の幕開け 液状の認可(1885) これにより競争激化 淀川町の競争激化(1898～)	富国強兵策(1880)による 軍工・産業施設建設の推進
大正時代		京阪電気鉄道開通(1910) 淀川運送株式会社設立(1913) 市電バス開通 京阪電鉄の地下鉄延長工事(1960)	洪水多発に対応した堤防改修等の治水工事 河川改修工事(1915～1932) 大型貨物船運送の導入に伴う輸送効率化と運送事業	陸上交通の発展に伴う一斉大打撃(1910)	河川法制定(1896) 大坂市域拡張(1897)
昭和時代	大阪・伏見間の貨物輸送完了(1932)				総合物流施設大規模(舟運の再構築)(1997)
現在	砂の採取のみ		河川敷が広くつく公園化 川舟に高層マンションが立ち並ぶ 河川舟運の価値が再評価される 河川舟運事業の復興を模している	CO2削減や環境保護のため 河川舟運の価値が再評価される	政府予算案 河川舟運事業(1998)

表1 淀川における舟運とこれを通る年表(1737年)

3.淀川舟運の歴史に登場した舟の栄枯盛衰の要因

淀川や枝川で活躍した舟の由来や特徴を表2に示す。

安土・桃山、江戸時代で活躍した船にはその登場の仕方には大きく分けると2種類あり、淀 20 石船、川舟は人々の暮らしの中から作られ使用され、伏見船、過書船は幕府や富豪等の権力者、実力者によって建造され大規模商人などによって運営された。川船は、人々の暮らしの中から作られただけあって上荷船、茶船の他にも土船、砂船、石船、屋形船、敏進小船等その種類も豊富であった。とくに、茶船（くらわんか船）は、枚方から下流1里余りの淀川右岸桂

船の名称	起 源	船の由来・特徴	栄えた理由	衰退理由
淀 20 石船 (淀上荷船)	神功皇后時代	大阪冬の陣・夏の陣に功績 特典 1. 淀川本流、山城本流、大阪堀江自由運行 2. 船側「通」の刻印無	小船で小回り利く 大阪堀江自由 通行権所持	蒸気船・汽船の登場
30 石船		20 石船に対抗して登場 1538 年朱印状、過書座の支配化に入	20 石船より 積載量が多い	過書座の支配下になり過書船との区別無くなる
過書船	天正年間	秀吉から朱印状取得により運行開始(過書＝手形の意) 運行区間 伏見～天満八軒屋 荷船(20 石船～250 石船) 30 石船長5丈5尺、胴数幅8 米、穀物、塩、薪、材木等 200 石横は総長10丈5尺、胴数幅 客船(30 石船) 吃水が浅い 1丈4尺6寸と規定	自由通航権 積載量多い 速度が速い	蒸気船・汽船の登場
川 船		市中運河の独占権があり上荷船と茶船に分けられる		
上荷船	1592 年～ 1595 年 (文禄1 年～4 年)	20 石船 小船特有の小回りを利かせた 1. 5 9 2 隻 (1,629 年東西町奉行所調べ)	緊急輸送に 活躍したこと	蒸気船・汽船の登場
茶船 (くらわんか船)		10 石船 枚方の船で、船の乗客や船頭に食物や酒を販売 1. 0 3 1 隻 (1,629 年東西町奉行所調べ)	販売先である上荷船 隻数が多いこと	上荷船の衰退
伏見船	1,698 年 (元禄11 年)	15 石船 若年寄 米倉 丹波守の命により建造 運行区間 伏見、六地蔵、宇治、淀、島羽、横大路、 木津川筋～天満八軒屋	小船特有の小回り の利く便利さ 野崎参り	昭和初期に 市営バス開通に客を 取られた
川蒸気船	1,870 年以降 (明治3 年以降)	17 トン 外輪式小型蒸気船 運行区間 大阪～伏見 運賃賃値	新奇さ、動力の為に 角夫の負担・数船減	汽船の登場
汽船	1,903 年 (明治36 年)	六馬力 定員30 名 使用船 83 隻 運行区間 大川、土佐堀川、堂島川、東横堀川、 西横堀川、道頓堀川 最盛期 (1,906 年) 乗降場 38ヶ所、乗客112 万人、使用船83 隻	積載量、乗客定員 の多さ	京阪電車の開通 1913 年(大正2 年) の7 月、営業停止

表2 主な舟の由来と特徴 (1)(2)(7)

本間で栄えた地名をとって桂本茶船(20 隻)とも呼ばれた。この船のうち1 隻が寛永年間(1624～1644)に船株とともに枚方に移住したことにより枚方くらわんか船も台頭し、地理的条件の優位性もあって繁栄することになった。これに対して過書船は、幕府や富豪等のバックアップにより運営、繁栄を見たが、過書船条例などにより営業時間や航路の制約など、締め付けも厳しかった。規制は、過書奉行(枚方監船所)がこれにあたった。

だが、明治になると欧米へのキャッチアップを目指した富国強兵策と重工業化中心の推進により、大量の物流を可能とする動力を用いた巡航船への移行、鉄道網の整備が試み、これとともに舟運の衰退が始まった。そして明治後期になるとほとんどの種類の船が消失していった。しかし、伏見船だけは野崎神社の参拝(野崎参り)が市民生活に深く関わっておりバス運行が開始された昭和初期まで続いた(2)。

以上のように伏見船は、特別の理由で若干永く続いたが明治中期以降は消失し、淀川の舟運を担った主要な船のその栄枯盛衰の主たる要因は、①技術革新による船の輸送能力変革、②技術革新に伴う陸上交通発達における舟運への需要減少、③河川事業による舟運航路減少によるものであったといえる。

4.まとめ

淀川舟運の復興が叫ばれる今日、以下の問題が指摘されている。 ①船舶航行に必要な河川整備(航路浚渫、閘門の設置等) ②河川舟運のための船着場等の整備 ③河川舟運の交通網体系への組み入れ(7)

現在の河川、特に枝川は埋め立てられたものが多く、船着き場として使用できるものは限られている。舟運で重要なのは多くの枝川、船着き場とそこにバス・鉄道が接続していることが不可欠である。また河川の喫水を深くすることも重要である。淀川で舟運を復興させ「水の都」を取り戻すためには、昨年重要視される「環境」も「経済」も不可欠であり、両方の視点で新しい舟運を巡る観光事業、輸送事業これらにマッチした沿線都市景観の創造などが必要である。質の高い事業は、競争力も高いと考えられる。つまり、経済性を重視しつつも、環境を尊重した考えを持つことが不可欠であろう。

<参考文献>

(1)『淀川百年史』近畿地方建設局、1974 年刊行 p.p.66～78、 p.p.791～799 (2)三浦幸雄『大阪と淀川夜話』大阪春秋社、1985 年7 月、p.p.11～18、 p.p.154～170 (3)小出 博『利根川と淀川』中央公論社、1975 年1 月、p.p.90～113 (4)『大阪春秋 6 号(特集 淀川)』大阪春秋社、1976 年、p.p.64～79 (5)『大阪春秋 75 号(特集 大阪の大正時代)』大阪春秋社、1994 年6 月、p.p.20～23 (6)『歴史のなかの淀川』大阪市立博物館編集、1995 年、p.p.12～21、pp38～41 (7)河川舟運復興委員会の提言