

大正・昭和初期の淀川流域における 舟運の地域的变化

飯塚 隆 藤

- I. はじめに
- II. 研究対象地域の概観と研究手法
 - (1) 研究対象地域の概観
 - (2) 用いた資料と研究手法
- III. 大正・昭和初期における船舶数の変化
 - (1) 「府県統計書」にみる船舶数の推移
 - (2) 船舶数の変化の地域差
- IV. 大正・昭和初期における利用者特性からみた舟運の利用実態
 - (1) 「駅勢要覧」からみた舟運の状況
 - (2) 利用者特性からみた舟運の利用実態
- V. 舟運の衰退傾向の地域差に関する考察
- VI. おわりに

I. はじめに

近年、日本の河川や運河では水上バスや水辺ツアーなどの観光目的のイベントが開催されている。「全国運河サミット」も実施されるなど、舟運を地域の歴史資源として見直す動きも高まっている¹⁾。また、陣内秀信らによって舟運再興に向けた都市史研究や「水都学」が提唱されるなど、新たなアプローチもみられる²⁾。

舟運は明治中期から鉄道の開通やトラックをはじめとする陸上輸送の発達によって衰退傾向にあった。しかし、都市内の河川・運河や湖沼では、第二次世界大戦頃まで存続していた流域がある。舟運が衰退した要因とし

て、河川政策が考えられる。明治初頭より進められた殖産興業政策では、舟運による物資輸送の促進が掲げられ、舟運の利便性を図ることを目的とした河川改修が行われた³⁾。この舟運の確保を主目的として低水工事が進められていくなか、明治18(1885)年の淀川における大洪水をはじめ、全国各地で甚大な水害が発生し、政策の方向転換が余儀なくされた⁴⁾。そして、同29年には洪水対策を重視する河川法が施行され、低水工事から高水工事へと河川整備が変更された。つまり、日本においては、明治中期以降の河川は舟運という機能面だけではなく、構造面からみても大きな変革期にあった。

こうした近代の舟運について、これまで歴史学や経済学、地理学などの立場からの研究が進められ、膨大な研究蓄積がある⁵⁾。そのなかでも明治期の舟運については、黒崎千晴や小野寺淳の研究が注目される⁶⁾。それらの研究では、「府県統計書」や陸軍参謀本部によって編纂された『徴発物件一覧表』を用いて、全国の船舶分布が地図化された。さらに河川水系(流域)レベルで明治中期から後期にかけての舟運の変化が検討された結果、淀川流域が全国で最も高い輸送力を有することが明らかされた⁷⁾。しかし、淀川流域の舟運が盛んであった要因、また流域内の地域差については言及されていない。そこで、筆者は淀川流域を対象に、明治中期から後期にかけ

キーワード：舟運, GIS (地理情報システム), 大正・昭和初期, 淀川流域

ての流域内における舟運の変化を検討し、舟運の盛衰に地域差はあるものの、明治後期においても物資輸送の手段として舟運が盛んに行われていたことを明らかにした⁸⁾。

大正・昭和初期の舟運については、岡島建や三木理史、伊藤敏雄らの都市内舟運に関する研究がある。岡島は東京・名古屋・大阪の三大都市を事例に挙げて、舟運と鉄道駅(水陸連絡駅)との相互補完関係を明らかにした⁹⁾。三木は大阪市内における都市内交通の成立、舟運や渡船の変化を検討した¹⁰⁾。伊藤は大阪市内の工場と舟運との関わり、倉庫の立地などについて、海陸連絡および水陸・鉄道連絡について検討している¹¹⁾。このように、大正・昭和初期の舟運について、研究蓄積があるものの、都市内舟運に関するものが多く、流域全体に着目した研究は管見の限り存在しない。その理由として、舟運がこの時期に衰退傾向にあったこと、船舶や物資に関する統計や河岸問屋文書などが限られた地域にしか存在しなかったことなどが考えられる。

そこで本研究では、大正・昭和初期の淀川流域全体における舟運の地域的变化を明らかにすることを目的とした。具体的には、後述するように大正・昭和初期に発行された統計をもとに、まず流域全体の船舶数の変化から舟運の衰退傾向に地域差があるか否かを明らかにする。次に駅周辺における舟運の状況を把握し、さらに利用者特性からみた舟運の利用実態を究明する。このような検討を通して、舟運の地域的变化の特徴を明らかにしたい。

II. 研究対象地域の概観と研究方法

(1) 研究対象地域の概観

本稿の研究対象地域である淀川流域(図1)は、大阪・京都・滋賀・奈良・兵庫・三重の2府4県にまたがり、流域面積は8,240km²である。淀川流域には桂川・宇治川・木津川の

三大支流があり、桂川は亀岡盆地を流れる大堰川(保津川)が嵐山で桂川と名称を変えて京都の洛西地域を流れている。安曇川や野洲川など多くの支流は琵琶湖へ注ぎ、瀬田川は琵琶湖から流れ出て宇治川へと名称を変えている。三重県と滋賀県の山間部より支流が集まる木津川は、山城盆地の南部を流れている。これらの三大支流が合流し、淀川と名称を変えて大阪湾へと注ぎ込んでいる。

山城盆地の南部に位置した巨椋池では、昭和8(1933)年より国営による干拓が開始され、同16年に竣工した事業によってこの池は消滅した¹²⁾。北摂地域には淀川から分流した安威川や神崎川が流れ、猪名川と合流して大阪湾へと注ぎ込んでいる。大阪府東部には寝屋川や恩智川、楠根川などが流れ、大川に合流している。大阪市内には安治川・木津川・尻無川・淀川(大川)などの主要河川をはじめ、運河網が蜘蛛の巣のように張り巡らされ、複雑な形態の淀川水系が形成されている。

流域内には、大阪・京都の二大都市や大阪港があるため、商品流通が盛んであった。淀川流域では、大阪一伏見間の淀川および琵琶湖において、明治初頭には西洋形蒸気船が航行し、日本形船舶(50石以上船や小船・艇・漁用船など)とともに舟運が行われていた¹³⁾。図1で示しているように、淀川流域には舟運のみならず、安曇川や野洲川、大堰川などで筏流しも行われていた¹⁴⁾。

明治中期から官設鉄道の東海道線・北陸線をはじめとして、徐々に鉄道敷設が進み、明治40(1907)年には京都鉄道(現・山陰本線)・阪鶴鉄道(現・福知山線)・関西鉄道(現・関西本線)が相次いで国有化されるなど、明治後期までには淀川流域全体に鉄道網が張り巡らされた¹⁵⁾。さらに、同43年には淀川に並行するように京阪電気鉄道(大阪・天満橋駅—京都・五条駅間)が開業し、鉄道網がより強化されていった¹⁶⁾。

大正10(1921)年になると、滋賀県ではこ

れまで琵琶湖舟運に依存していた湖西地域に江若鉄道が開通し、10年後の昭和6年には近江今津駅まで延伸した¹⁷⁾。京都府では、奈良線が大正10年に京都駅―伏見駅間の運行を開始し、これにともなって伏見駅―桃山駅間の旅客営業が廃止された。さらに昭和3(1928)年には貨物支線として存続していた伏見駅―桃山駅間も廃止された¹⁸⁾。東海道線も大正10年に馬場駅―京都駅間のルートが変更され、山科駅が新設された¹⁹⁾。大阪府では、大正2年に放出駅―櫻ノ宮駅間が廃止され、昭和2年には放出駅から淀川駅(水陸連絡駅)に至る片町線(貨物支線)が開通した²⁰⁾。そして、同3年には水陸連絡駅として、浪速駅と大阪港駅も新設された²¹⁾。このように、淀川流域における鉄道はさらなる変化を遂げた。

(2) 用いた資料と研究方法

本稿では、大正・昭和初期における舟運の地域的変化を明らかにするために、以下の資料を用いた。まず、船舶数の変化を把握するために大正2(1913)年から昭和12(1937)年の「府県統計書」を使用し、市郡別の船舶数を集計した²²⁾。次に、駅周辺における舟運の状況や利用者特性からみた舟運の利用実態を検討するために、神戸鉄道局発行の大正15年『貨物より観たる驛勢要覧』と大阪鉄道局運輸課発行の昭和4年『貨物より観たる驛勢第1輯：大阪運輸事務所管内の部』、同6年『同 第4輯：福知山運輸事務所管内の部』、同9年『同 第6輯：湊町運輸事務所管内の部』を使用し²³⁾、舟運に関する統計および記述を抽出し、データ化した。これらの統計はいずれも新出のものとは言えないが、流域を単位とした地図化や分析を通じて既往研究では不十分であった流域全体の舟運の変化が明らかになる。

そして、本稿では2000年以降、歴史地理学や地理情報科学において盛んに取り組まれている歴史GISの手法を用いる²⁴⁾。これまで近

代統計に関しては、村山祐司らの研究グループによる一連の研究成果が挙げられる²⁵⁾。とりわけ、黒崎・小野寺らの研究で使用された『徴発物件一覧表』や「府県統計書」、『日本形船舶表』のデータベース化は、舟運研究にとって大きな功績といえる。以上のような研究成果はあるものの、舟運研究においてGISデータベースを用いた研究は管見の限り存在しない。その最大の理由として、舟運に関するGISデータの整備がなされていないからであろう。たとえば、船舶数に関するデータに対応した河川や運河、市区町村界、流域界などのデータを作成し、それらをマッチングすることで、初めて一つの河川や流域の検討が可能になる。そこで筆者は、明治中期から後期にかけての淀川流域を事例に歴史GISデータベースを構築し、舟運の変化を検討した²⁶⁾。

研究プロセスとしては、大正・昭和初期の統計をもとに舟運に関するGISデータを作成し、利用者特性からみた舟運の利用実態に着目しながら淀川流域の舟運の地域的変化を検討する。なお、GISデータの作成および分析のツールとして、ESRI社のArcGIS10を使用した。また、昭和初期に撮影された航空写真と古写真のデジタル画像を用いて、駅周辺における舟運の変遷について分析する。

Ⅲ. 大正・昭和初期における船舶数の変化

(1) 「府県統計書」にみる船舶数の推移

大正・昭和初期の舟運を把握する際、流域全体を網羅した統計はあまり多くない。明治期に関しては、『徴発物件一覧表』に市区町村単位や浜・港単位の船舶数に関する記載があるものの²⁷⁾、同書は明治期のみの統計であり、大正・昭和初期を扱っていない。本節では、「府県統計書」に記載されている市郡単位の船舶数をもとに、大正・昭和初期の船舶数の推移を検討する。

図2は大正2(1913)年から昭和12(1937)年にかけての淀川流域内における船舶数の推

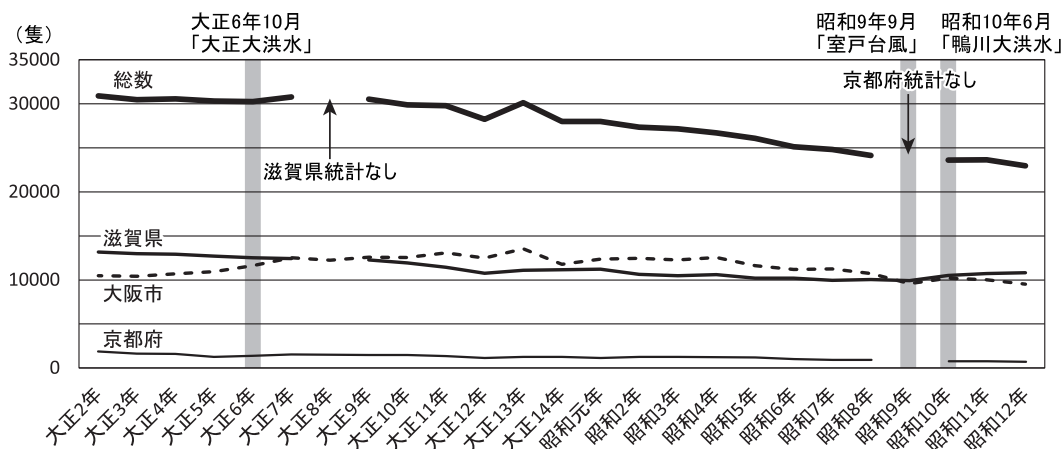


図2 淀川流域における船舶数の推移 —大正2～昭和12(1913～1937)年—
『大阪府統計書』『京都府統計書』『滋賀県統計書』『兵庫県統計書』をもとに作成した。

移を示したものである²⁸⁾。なお、大正8年には滋賀県、昭和9年には京都府の値が欠如しているため、それぞれの総数には反映されていない。まず総数に着目すると、大正2年に船舶数は30,907隻あり、明治39(1906)年の総数30,315隻と比べて、592隻増えている(2%増加)²⁹⁾。この理由として、琵琶湖の船舶数の増加によるところが大きい。その一方で、京阪電気鉄道が敷設された地域³⁰⁾では、明治39年の14,693隻から14,174隻へと船舶数が519隻減少している。しかしながら、約4%の変化にすぎず、船舶数が大きく減少しているとはいえない。これらのように明治後期から大正初期にかけて、流域全体として船舶数が増加傾向にあるものの、その盛衰には地域差のあったことがうかがえる。

大正2(1913)年から11年まで船舶数は約3万隻を数えるが、同14年から減少傾向に入り、昭和12年に22,976隻に減じている。この間、淀川流域では大正6年10月の大正大洪水³¹⁾や昭和9(1934)年9月の室戸台風³²⁾、同10年6月の鴨川大洪水³³⁾の3度にわたる水害が起こった。木津川上流の笠置では、大正6年の洪水で「(舟が)流されて割れたために新造した」という事例³⁴⁾もみられ、洪水

による船舶への影響は看過できない。なかでも、室戸台風による被害は甚大で³⁵⁾、『大阪市風水害誌』³⁶⁾によれば、大阪市の遭難船舶数は3,121隻であり、このうち舢舨が1,833隻、小廻船が696隻と小型船の被害が甚大であった。「府県統計書」の大阪市の数値をみると、小船は10,022隻(昭和8年)から8,880隻(同9年)へと大幅に減少していることも確認できる。

地域別にみると、大阪市と滋賀県(琵琶湖)の全ての年次で船舶数は淀川流域全体の7割以上を占めており、前者は大正2年に10,485隻、昭和12年に9,512隻、後者は大正2年に13,161隻、昭和12年に10,807隻と減少傾向にあるものの、依然として共に約1万隻の船舶が存在していることがわかる。

(2) 船舶数の変化の地域差

前節で使用した「府県統計書」の統計をもとに、淀川流域内の船舶数の変化を市郡単位で地図化した(図3)³⁷⁾。大正期と昭和初期とに分けて地図化すると、船舶数が明らかに減少傾向にある。

上流の琵琶湖では、全ての年次で船舶数は野洲郡、蒲生郡、高島郡、栗太郡の順に多い。

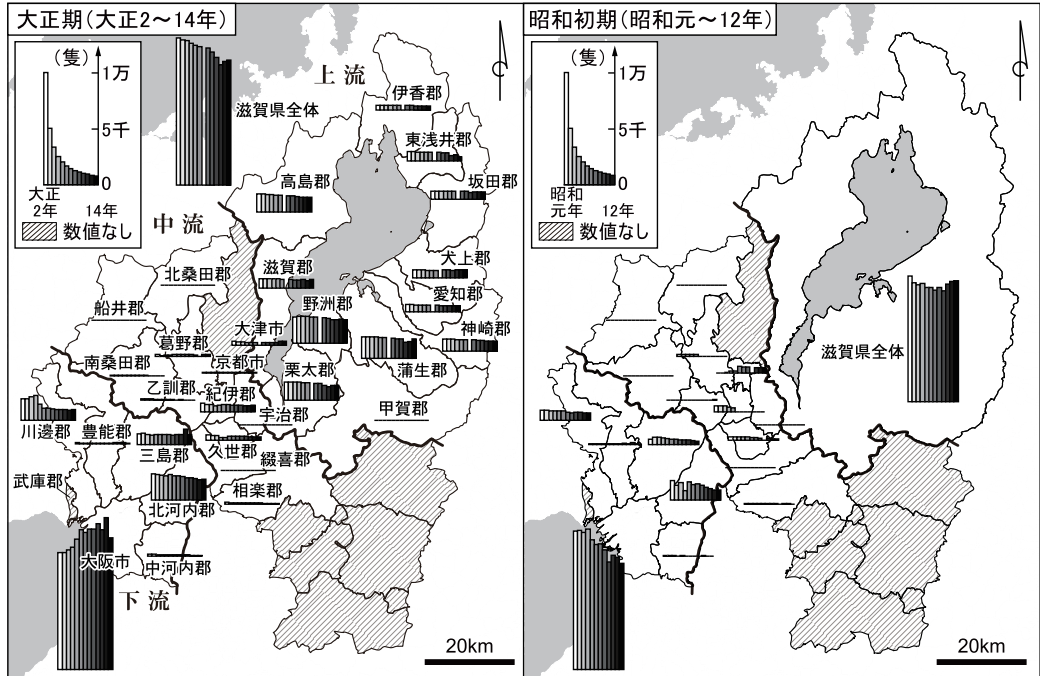


図3 淀川流域における市郡別の船舶数の変化 —大正2～昭和12(1913～1937)年—

『大阪府統計書』『京都府統計書』『滋賀県統計書』『兵庫県統計書』をもとに作成した。なお、武庫郡は武庫村と大庄村のみ淀川流域内に含まれており、郡の面積のうち約95%を淀川流域外が占めるため、ここでは数値なしとする。『滋賀県統計書』は昭和元年以降、郡単位ではなく、県全体で船舶数が記載されている。市郡界は大正2年時点のものとした。

各郡における大正2(1913)年から同14年までの変化は次の通りである。野洲郡は野洲川や日野川の河口、琵琶湖沿岸に位置し、船舶数は2,364隻から2,122隻へ減少しているものの、2,000隻以上の船舶を有している。近江八幡や安土の位置する蒲生郡では1,883隻から1,700隻へ、今津や海津、安曇川河口の船木の位置する高島郡では1,628隻から1,275隻へと減少している。琵琶湖の船舶は減少傾向にあるものの、大正末期においても他の地域と比べて船舶数が多い。その要因については、V章で後述する。また、上流では昭和初期においても維持されており、前述の通り滋賀県の昭和12年における船舶数は1万隻を超えていた。

中流では、大正2(1913)年から昭和5(1930)年にかけて京都府の紀伊郡、久世

郡、相楽郡、葛野郡の順に船舶数が多い。各郡の大正2年から同14年までの変化は次の通りである。紀伊郡には淀川の舟運の要所である伏見が含まれ、船舶数は813隻から601隻へと減少傾向にある。巨椋池や宇治の位置する久世郡は460隻から299隻へと減少し、昭和8年に開始した巨椋池干拓事業³⁸⁾の影響もあり、117隻(同12年)へと大幅に減少している。相楽郡(木津川上流の笠置など)では170隻から87隻へと減少している。桂川の嵯峨や西高瀬川³⁹⁾の位置する葛野郡は130隻から165隻へとむしろ微増している。

京都市は、高瀬川⁴⁰⁾や琵琶湖疏水⁴¹⁾、鴨川運河⁴²⁾が舟運に利用され、60隻(大正2年)から31隻(同14年)へと減少しているものの、船舶数そのものが少ない。一方、『伏見町誌』⁴³⁾によれば、同3年の日々運輸従事

船舶⁴⁴⁾は高瀬船⁴⁵⁾5艘、疏水船⁴⁶⁾20艘、同6・7年は高瀬船15艘(このうち休船するものあり)、疏水船30艘とあり、船舶数が増加している。なお、高瀬川の舟運は、同9年に衰退したことが石田孝喜によって明らかにされている⁴⁷⁾。そして、昭和6(1931)年には京都市が伏見市と紀伊郡を合併したことによって、15隻(昭和元年)から420隻(同12年)へと大幅に増加している。

下流では、大阪市が流域最大の船舶数を有し、大阪府北河内郡、兵庫県川邊郡、大阪府三島郡がそれに次いでいる。大阪市の船舶数は大正13(1924)年に13,554隻とピークをむかえ、その後減少傾向にあるものの、前述の通り昭和12年でも約1万隻を数えた。これは大阪市内に大阪港があるため、西洋形汽船や帆船を多数有し、河川舟運のみならず海運との連絡輸送の需要が高かったものと思われる。淀川の枚方や寝屋川などの北河内郡では2,328隻(大正2年)から1,868隻(同14年)へと緩やかに減少し、昭和12年になると942隻へと半減している。神崎川や尼崎港の位置する川邊郡では大正5年に2,227隻を有していたが、同6年には1,426隻と激減している。この理由は判然としないが、尼崎市の日本形船舶(100石以上・50石以上・50石未満)の総数が971隻(同5年)から98隻(同6年)へと減少しているのに対し、小船は916隻から907隻とほぼ変化がないことから、日本形の大型船の変化に大きく影響を受けたものと思われる⁴⁸⁾。淀川の山崎や高槻、茨木、安威川の吹田などの三島郡では、多少の増減はあるものの904隻(大正2年)から843隻(同14年)へと微減し、その後302隻(昭和12年)に激減している。

以上のように、淀川流域を上流・中流・下流の3地域に分けて船舶数の変化をみると、全体としては減少傾向にあるものの、地域によっては維持され、舟運が活発に行われていたことがわかる。上流の滋賀県と下流の大阪

市では昭和10年代においても約1万隻の船舶数を有し、滋賀県では大正・昭和初期においても鉄道やトラックなどの陸上交通のみならず、琵琶湖の湖上舟運に依存していたことが考えられる。また、大阪市では、既に岡島⁴⁹⁾が検討しているように、大阪市の移出入貨物量は昭和12年から14年をピークとして増大しており、とりわけ海運貨物量が急増していることから、船舶は主に海運輸送に利用されていたものと思われる。一方、支流の桂川・宇治川・木津川を含む中流では、船舶数の減少が著しく、舟運で運んでいた物資が鉄道へシフトしていったことがGISを利用して作成した地図に反映しているといえる。

IV. 大正・昭和初期における利用者特性からみた舟運の利用実態

(1) 「駅勢要覧」からみた舟運の状況

神戸鉄道局(移転に伴い昭和3(1928)年から大阪鉄道局に名称変更)は大正末期から昭和初期にかけて、『貨物より観たる驛勢要覧』および『貨物より観たる驛勢(第1輯から第6輯)』(以下、「駅勢要覧」)を編纂している⁵⁰⁾。「駅勢要覧」の「凡例」には、「本要覧ハ當局管内各驛ニ於ケル勢力範囲内ノ貨物集散状況其ノ他ニ關スル驛ノ調査報告ヲ業務ノ参考資料トシテ編纂シタルモノナリ」とある⁵¹⁾。本統計は駅に関するものであるが、周辺の工場への舟運利用の有無や「驛外小運送具」⁵²⁾の項目のなかに「舢舨」があることや、主要貨物の項目に「鉄道以外ノ運送方法」があるなど、舟運と鉄道との競合補完関係を検討することが可能である。なお、本稿で用いた「駅勢要覧」には東海道線彦根駅までしか掲載しておらず、以東の米原駅や長浜駅など名古屋鉄道局が管轄する琵琶湖東岸の駅については言及できない⁵³⁾。

図4は駅周辺における大正・昭和初期の舟運の状況を示した図である。駅勢要覧より舟運に関する記述を抽出した結果、58カ所の駅

で舟運との関係がみられた。また、大正10年と、昭和元年から7年の記載内容をもとに、

駅周辺における舟運を5つに分類した(表1・図4)⁵⁴⁾。

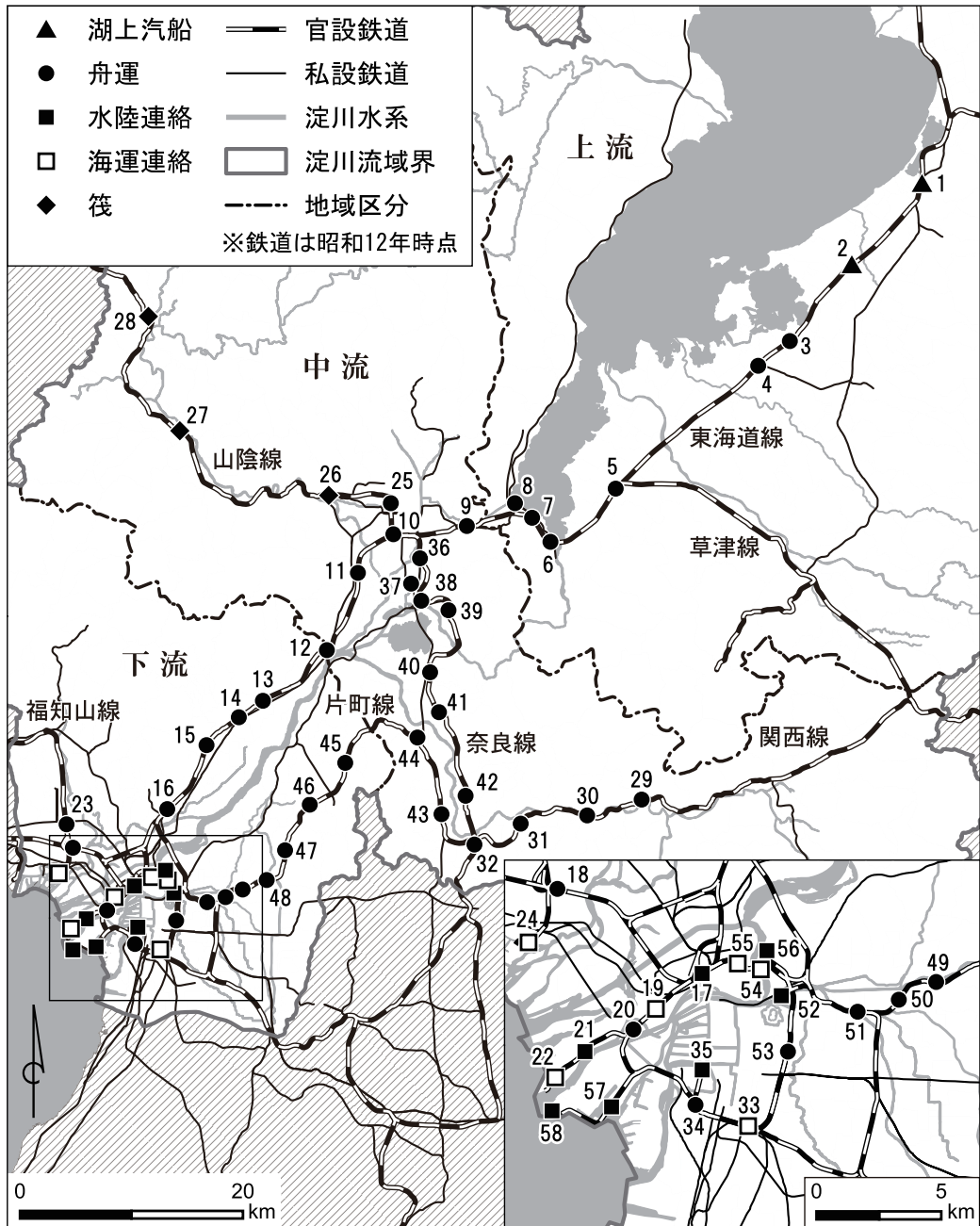


図4 駅周辺における大正・昭和初期の舟運の状況

本図は神戸鉄道局『貨物より観たる駅勢要覧』1926年、大阪鉄道局運輸課『貨物より観たる驛勢 第1輯大阪運輸事務所管内の部』1929年、同『貨物より観たる驛勢 第4輯 福知山運輸事務所管内の部』1931年、同『貨物より観たる驛勢 第6輯 湊町運輸事務所管内の部』1934年をもとに作成した。番号は表1と対応。

表1 大正・昭和初期の舟運の状況一覧

番号	駅名	分類	大正10年		昭和元年～7年	
			舟運の種類別	主要貨物 (発送)	主要貨物 (到着)	舟運に関する記述
1	彦根	▲	湖上汽船			昭和2年新彦根港竣工
2	稲枝	▲				柳川港ありて汽船着発し
3	安土	●	船	米, 葎, 木材	木材, 醤油, 木炭	
4	近江八幡	●	艇舟, 船舶	煉瓦	肥料, 木炭	
5	草津	●				物資の約二割は水運と自動車便
6	石山	●	舟	木材, 薪, 米等	石炭, 木材, 肥料等	
7	馬場	●	疏水船便, 和船	綿布, 洋紙	石炭, 木炭, 生果等	
8	濱大津	●	疏水	煉瓦, 水, 木材等		
9	山科	●		砥粉		砥ノ粉(製品の二割は艇)
10	梅小路	●	疏水運河	陶器	木炭	天草石のみ疏水を利用
11	向日町	●				缶詰:水運, 竹材・竹枝は筏
12	山崎	●	船	米, 生野菜, 薪等		
13	高槻	●				主産品の一部は淀川
14	摂津富田	●				酒, 縄
15	茨木	●	淀川ニテ大阪ニ輸送ス	薬縄		
16	吹田	●				バルブ, 破布, 燃料炭
17	大阪/梅田	■	海運	砂糖, 人造肥料等	綿糸, 洋紙, 米等	綿糸, 綿布
18	神崎	●	船便	洋紙, 麻系布等	硝子空瓶等	洋紙, 黄麻製品, 塗料類
19	野田	□	船舶, 汽船	肥料, 種油		
20	西九條	●	船積, 船舶	砂糖, クランク		
21	安治川口	■	船, 船舶	石炭, 食塩, 木材等	石油, 米, 銅鉱石等	機関車及橋桁, ケーブル, 染料, 骸炭
22	櫻島	□	汽船, 艇舟	石炭, 石材, 綿花等	米, 木材等	鉄板
23	塚口	●	川舟			
24	尼ヶ崎	□	艇, 帆船, 汽船, 舟, 船	肥料, 硝子類等	米	セメント, 硝子壺, 電線
25	二條	●	淀川ノ高瀬舟, 一部筏ニヨル	製材	粗材	
26	嵯峨	◆	保津川ヲ筏運送		木材	木材, 製材
27	八木	◆	船筏便	薪, 木材		木材
28	殿田	◆	筏便	木材		木材
29	大河原	●	舟運	薪(柴), 木炭		薪炭
30	笠置	●	木津川和船ニテ3000噸	薪(和船3000噸)		薪炭類
31	加茂	●	船便一割(薪, 柿, 蜜柑)	薪, 生菓, 蜜柑		
32	木津	●	大阪方面ハ川艇ニ依リ移入ス		肥料, 茶	
33	天王寺	□	船舶, 汽船, 帆船, 力汽船			
34	今宮	●	船便	煉瓦, 皮革等	米, 生果, 野菜等	皮革類及其製品, 菓子等
35	湊町	■	船便	石炭, 木材, 米等	木材, 綿織物, 苧等	綿糸, 綿布, セメント, 肥料等
36	稲荷	●	船		薪, 木炭, 木材	
37	伏見	●	水運	和酒, 焼酎, 味醂	石炭	
38	桃山	●	水運	清酒, 味醂, 焼酎		清酒, 味醂, 焼酎
39	木幡	●	艇舟, 河船	茶, 火菓	薪, 木炭	火菓類
40	新田	●				舟楫に依り移出するもの多し
41	長池	●	木津川船便アルモ少量	米		
42	棚倉	●	水運	酒	木炭, 醤油	
43	祝園	●	船少量	蘘菔		
44	田邊	●	※「船頭」と「艇舟」の労働賃金の項目に記載あり			
45	津田	●	船便		肥料	
46	星田	●	舟	甘藷		
47	四条畷	●	舟		藁工品, 黒鉛等	貨物輸送に舟運の便あり
48	住道	●	船	綿糸, 糠, 鉄線等	和酒, 肥料, 木炭等	寝屋川は舟運の便良し
49	鴻池新田	●	舟ニテ大阪へ	普通線香等	粘土	日常物資
50	徳庵	●	艇舟			
51	放出	●				穀粉
52	片町	■	船, 船舶	石炭, 棉花	棉花	木材類, 薬品, 肥料, セメント等
53	玉造	●	船舶	鐵器, 洋紙	米, 薪, 石炭	鉄及鉄釘
54	櫻ノ宮	□	海路, 海運	洋紙, 絹綿布等	バルブボロ, 木材等	
55	天満	□	船舶, 汽船, 船		混載品, 綿織物, 銅	
56	淀川	■	昭和2年12月10日開業			鉄及鋼製品
57	浪速	■	昭和3年12月1日開業			水運, 陸運の連絡の便よく
58	大阪港	■	昭和3年12月1日開業			昭和7年汽船等出入179,015隻

本表は神戸鉄道局による駅勢要覧をもとに作成した(注50)を参照のこと。番号は図4と対応し、分類の▲は「湖上汽船」、●は「舟運」、■は「水陸連絡」、□は「海運連絡」、◆は「筏」をそれぞれ意味する。

まず、「湖上汽船」は彦根と稲枝の2カ所でみられる。彦根では駅周辺の5つの工場で湖上汽船が利用されており、稲枝では琵琶湖の柳川港において汽船発着の記述がある。これは、明治期より琵琶湖を周航している太湖汽船によるものであろう。

「舟運」は40カ所でみられ、琵琶湖沿岸や琵琶湖疏水、鴨川運河、淀川、桂川、宇治川、木津川、寝屋川、大阪市内の河川・運河において舟運が貨物輸送の一端を担っていたことがわかる。なかでも向日町(番号11)では、駅周辺の工場で製造された缶詰は水運で、竹材・竹枝は筏便にして桂川を通して大阪へ輸送していたとの記載がある。『大阪市内の河川交通』⁵⁵⁾においても「桂川山崎附近より筏として運搬する竹木材は約1万噸あり」と記述されており、輸送量も大きかったといえよう。

「水陸連絡」は鉄道駅での鉄道貨物を連絡する舟運を示し、梅田・安治川口・湊町・片町・淀川・浪速・大阪港の6カ所でみられる。岡島や伊藤の研究⁵⁶⁾で既に検討されているように、全ての駅には舟運と鉄道の連絡が効率的に行えるように堀割や荷揚げ場などの施設が設けてある⁵⁷⁾。

「海運連絡」は鉄道駅周辺での海運貨物を連絡する舟運を示し、野田・櫻島・尼ヶ崎・天王寺・櫻ノ宮・天満の7カ所でみられる⁵⁸⁾。このうち、天王寺(番号33)は駅周辺の3つの工場において「船舶、汽船、帆船、力汽船」が使用されている。

「筏」は嵯峨・八木・殿田の3カ所でみられる。このうち八木(番号27)には「船筏便」と記載されており、『大堰川の歴史』⁵⁹⁾に掲載された大正期頃を映した古写真「大堰川をくだる荷船」をみるかぎり、少量ではあるが船による舟運も行っていたと思われる。

前章では船舶数の増減に着目し、淀川流域の上流・中流・下流における地域差を検討したが、ここでは「駅勢要覧」にみられた舟運

の5類型について、地域的特徴を述べる。上流では、琵琶湖での「湖上汽船」が行われる一方で、馬場(番号7)や濱大津(番号8)では大津—京都—伏見間を結ぶ琵琶湖疏水(鴨川運河)での「舟運」がみられた。「駅勢要覧」では8カ所の記載しかなく琵琶湖全体を把握しているとはいえないが、昭和12年においても約1万隻の船舶数がみられたことから、他の地域の舟運とは性格を異にしていたことが考えられる。

中流では、船舶数の減少が著しいものの、18カ所で「舟運」が行われ、主要貨物には薪や木炭などの燃料がみられる。これは鉄道と舟運との間に、輸送コストや発送・到着地への利便性を考慮した補完的輸送体制があり、舟運は衰退することなく継続的に行われていたものと推察される。

下流では、「水陸連絡」と「海運連絡」が顕著であり、内陸舟運は鉄道や海運と連携しながら、都市内輸送を担っていたことがうかがえる。まさに大阪市や尼崎市などの都市部においては、この時期は舟運の最盛期ともいえる状況にあったといえるだろう。

(2) 利用者特性からみた舟運の利用実態

前節では、大正・昭和初期の舟運の状況について、舟運を「湖上汽船」「舟運」「水陸連絡」「海運連絡」「筏」の5つに分類して検討した。ここでは、利用者特性からみた舟運の利用実態をみていきたい。

前述のように、駅周辺に立地する工場は、鉄道だけではなく舟運にも輸送を依存していた。図5は、大正10(1921)年の駅周辺における工場の舟運利用を示したものである。この図では、26カ所で舟運を利用していることがわかる。その内訳は、滋賀県では彦根と近江八幡の2カ所、京都府では梅小路、伏見、桃山、木幡、山崎の5カ所、大阪府では津田、鴻池新田、徳庵の3カ所、そして大阪市内の16カ所である。

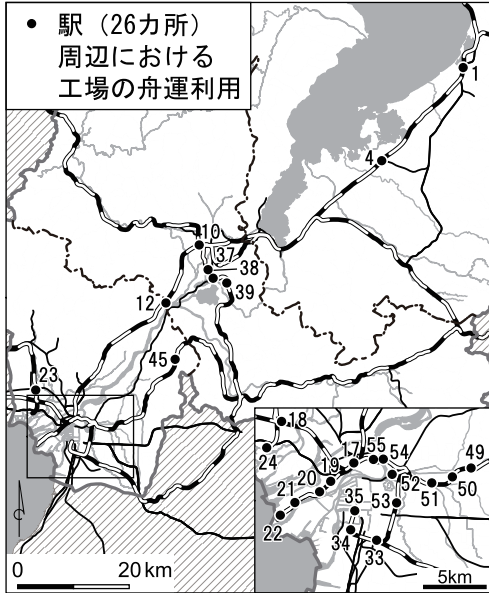


図5 駅周辺における工場の舟運利用
—大正10(1921)年—

本図は神戸鉄道局『貨物より観たる駅勢要覧』1926年をもとに作成した。番号は表1の駅名に対応。

次に、図6は同年の駅周辺における舢舨の分布を示したものである。「駅外小運送具」としての舢舨は18カ所でみられ、最も多いのは梅田(番号17)の477隻である。次いで、湊町(番号35)の104隻、尼ヶ崎(番号24)の100隻、櫻島(番号22)の45隻の順に多く、水陸連絡および海運連絡の機能を持つ駅が目立っている。ここで注目すべき箇所が2点ある。1つは、寝屋川沿いの鴻池新田(番号49)と徳庵(番号50)であり、両駅は少ないながらも舢舨を有し、駅周辺の工場で線香や導火線、畳、食料品などの物資が舟運によって輸送されていた。もう1つは、木津川の笠置(番号30)であり、上流部にもかかわらず45隻の舢舨を有していた。木津川は水深が浅いことから、帆掛け船などの和船や「こっぱ舟」と呼ばれる小型の船しか航行できなかった⁶⁰⁾。そのような状況のなか、大正10年時に駅周辺地域から伐採された薪は、和船によって3,000噸輸送されていた。このように、笠置は舟運への依存度の高さから舢舨数が多いものと考えられる。

ここで、具体的ないくつかの事例を挙げ、利用者特性からみた舟運の利用実態を、特に工場に着目しながら、検討したい。琵琶湖については前節で述べたように、彦根(番号1)では紡績工場や製糸工場など5つの工場で湖上汽船を使用し、近江八幡(番号4)では煉瓦工場で舢舨が使われていた。

次に、京都市内と伏見周辺の事例を取り上げてみよう。梅小路(番号10)では、日本電池株式会社が鴨川運河(発送数量100噸)を使用していた。会社の所在地が上京区新町今出川であり、鴨川運河の荷役場(蹴上・夷川・四条・正面の4カ所⁶¹⁾)から4 km以上離れていることから、貨物自動車などの小運送も利用されていたと考えられる。また、鴨川運河では、電池及付属品のほか、清水焼の産地である五条坂で生産された陶器も輸送されていた。一方、到着貨物としては、市内で使用

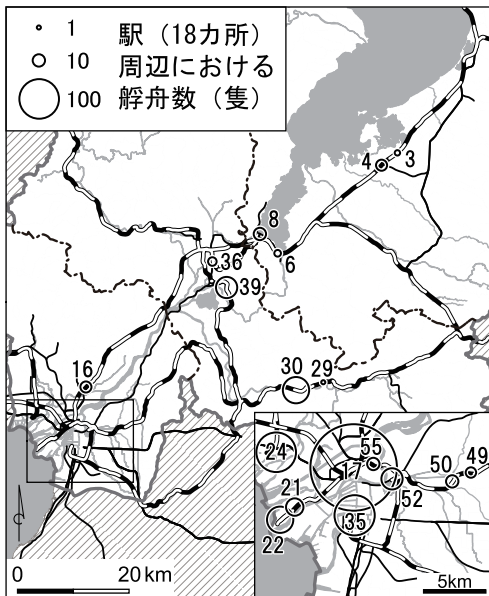


図6 駅周辺における舢舨の分布
—大正10(1921)年—

本図は神戸鉄道局『貨物より観たる駅勢要覧』1926年をもとに作成した。番号は表1の駅名に対応。

される木炭以外に、^{がいし} 磚子の原料となる天草石がある。これは、長崎から大阪へは海運で、大阪港から伏見までは淀川汽船で、さらに伏見から鴨川運河で京都市内まで運ばれた。また、梅小路の舟運を担ったのは大阪商船の正規代理店である相互運輸株式会社であることが『京都商工人名録』⁶²⁾からも確認できる⁶³⁾。

伏見(番号37)および桃山(番号38)は紀伊郡伏見町(のちの伏見区)に位置し、両駅の勢力範囲は重複していた。伏見では東洋紡績株式会社伏見工場と四方合名会社(大正14(1925)年から寶酒造株式会社に改組)の2つの工場で舟運が利用された。前者は石炭、後者は焼酎・味醂を輸送していた。発送品には和酒・焼酎・味醂、到着品には石炭がある。桃山も伏見と同様、四方合名会社において舟運が利用され、主要貨物をみると、発送には清酒、味醂、焼酎などがある。なお、東洋紡績株式会社伏見工場は『大正11年京都市都市計画図』⁶⁴⁾にも記載されていて、鴨川運河の水路を工場内に引き込んでいることがわかる(図7)。また、工場へは奈良線の伏見駅や京

町街道からもアクセスが良く、輸送に適した交通の要所に立地していることがうかがえる。

木幡(番号39)は宇治郡宇治村に位置し、舩舟を30隻有し、かつ製茶会社や茶園工場での舟運利用がみられた。また主要貨物をみると、茶と火薬の発送と薪や木炭の到着に舩舟が使用されていた。宇治川沿いには陸軍造兵廠宇治製造所の分工場(木幡工場)が立地し、舩舟による火薬輸送の利便性が考慮されたのである⁶⁵⁾。

片町(番号52)は大阪市北区新喜多町に位置し、鯉江川の河岸端につくられた水陸連絡駅として大阪市内の集散貨物取扱の拠点であった⁶⁶⁾。また、周辺の4つの工場において舟運利用がみられ、なかでも伊藤醋酸製造所は片町駅と近接し、醋酸および醋酸塩類を製造し、発送していた⁶⁷⁾。このほか、大正7年には石炭や棉花、昭和元年から7年には木材類や薬品、肥料などが主要貨物に挙げられているが、こうした物資の輸送に29隻の舩舟が利用されていたのであろう。

天満(番号55)は大阪市北区天神橋筋四丁

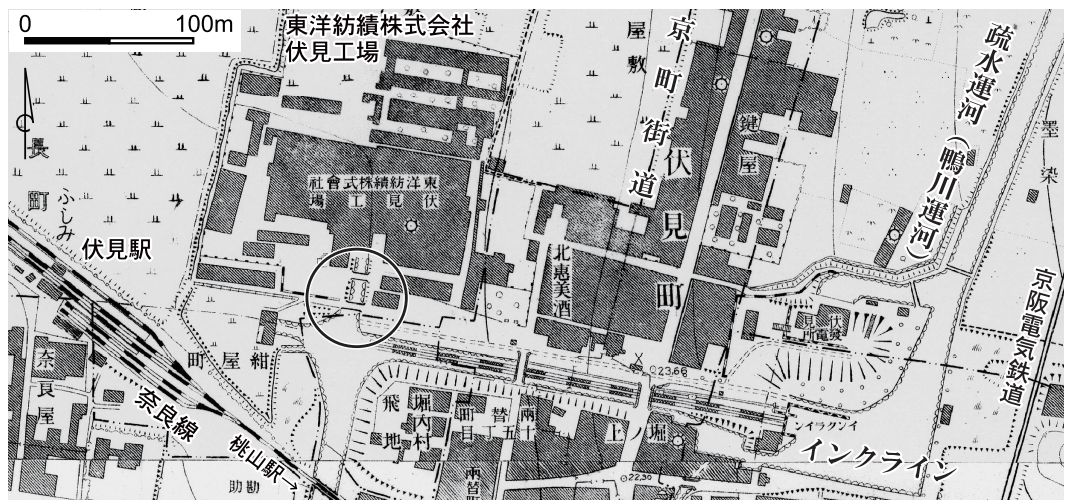


図7 伏見駅(番号37)周辺の舟運利用 —大正11(1922)年—

京都大学文学研究科所蔵「大正11年京都市都市計画図」を加筆
枠の範囲は東洋紡績株式会社伏見工場による疏水運河の引き込みを示す。

目に位置し、周辺の3つの工場（大阪合同紡績天満支店・天満紡織株式会社・大阪毛織物会社）において舟運利用がみられた。これらの工場では淀川（大川）や天満堀川沿いに立地⁶⁸⁾し、支那や豪州から輸入した貨物（前者は原棉・綿花、後者は綿羊毛）が汽船によって運ばれていた⁶⁹⁾。

このように「駅勢要覧」などの統計資料やいくつかの事例をもとに検討すると、舟運がどこでどのように利用されていたのかを明らかにすることが可能となった。

V. 舟運の衰退傾向の地域差に関する考察

本章では、前章までに検討してきた「府県統計書」と「駅勢要覧」による分析をもとに、淀川流域における舟運の衰退傾向の地域差について考察する。

まず、淀川流域のなかでも上流に位置する琵琶湖は湖上舟運であるため、桂川・宇治川・木津川の三大支流の舟運とは性格を異にする。明治期より琵琶湖では太湖汽船（昭和2（1927）年に琵琶湖鉄道汽船と改称）と湖南汽船（同4年に琵琶湖鉄道汽船と合併し、太湖汽船と改称）が観光船の就航や旅客・貨物の輸送を行ってきた⁷⁰⁾。汽船のほか、動力を有しない田舟のような小船や漁船などの和船が多数存在し、図2と図3で示したように滋賀県全体には約1万隻の船舶がみられた。船舶数の多い理由として、琵琶湖沿岸では漁船や、物資を運ぶための輸送船が用いられていたこと、内陸部では八幡堀に代表されるような堀やクリーク、農業用水路が通船路として使用され、田舟などの小船が航行していたこと⁷¹⁾が考えられる。牧野久実によれば、琵琶湖では少なくとも昭和40年代くらいまで田舟が利用されていた⁷²⁾という。明治20年代に開通した琵琶湖疏水と鴨川運河では、大津―京都―伏見間の舟運が可能となり、鉄道や自動車などの陸上交通、第二次世界大戦などの影響を受けたものの、昭和26年まで続い

ていた⁷³⁾。このように、琵琶湖では湖上だけではなく内陸部への通路や京都との輸送ルートが存在し、大正・昭和初期においても船舶が航行できる環境を有していたことが舟運の衰退を遅らせた要因と考えられる。

次に中流に位置する桂川・宇治川・木津川の三大支流では、船舶数の減少は著しいものの、舟運が消失することなく利用されていた。具体的には、鉄道や自動車などの陸上交通では運びにくい火薬や肥料をはじめ、薪炭・木炭・石炭などの燃料、米・生野菜・茶などの食料品、清酒・焼酎・陶器などの工場出荷製品までが舟運によって輸送されていた。その理由として、生産地から到着地までの運搬面（荷揚げ・荷降ろし）において利便性が高いことや低廉な輸送コストがあったことが考えられる。

下流のうち、大阪市内では従来の研究でも述べられているように、昭和初期においても依然として舟運利用が盛んに行われていた⁷⁴⁾。大阪市内では集散貨物の拠点として「水陸連絡」や「海運連絡」が発達し、淀川（大川）をはじめ、河川や運河沿いには工場が立地し、国内外からの物資が運ばれていた。こうした内陸舟運は、鉄道や海運と連携しながら、都市内輸送の役割を果たしていたのである。ここでは、昭和2（1927）年に片町線（貨物支線）の水陸連絡駅として開業した淀川（番号56）を事例に挙げたい。

淀川駅は開業当時の同3年の段階で、大阪市東北部における重要な地位を占めていた⁷⁵⁾。図8は淀川駅の変遷を同3年と同17年の航空写真および同7年に撮影された写真より示したものである。まず、左上の図は開業当時の淀川駅で、駅構内の建物や物資の荷役場は未整備のようにみえる。ほぼ同時期に撮影された下方の写真では、左手側に構内の建物が建設されている様子がみてとれる。また、やや不鮮明であるが、右手側の堀割には船舶が停泊していることが確認できる。右上の図は開

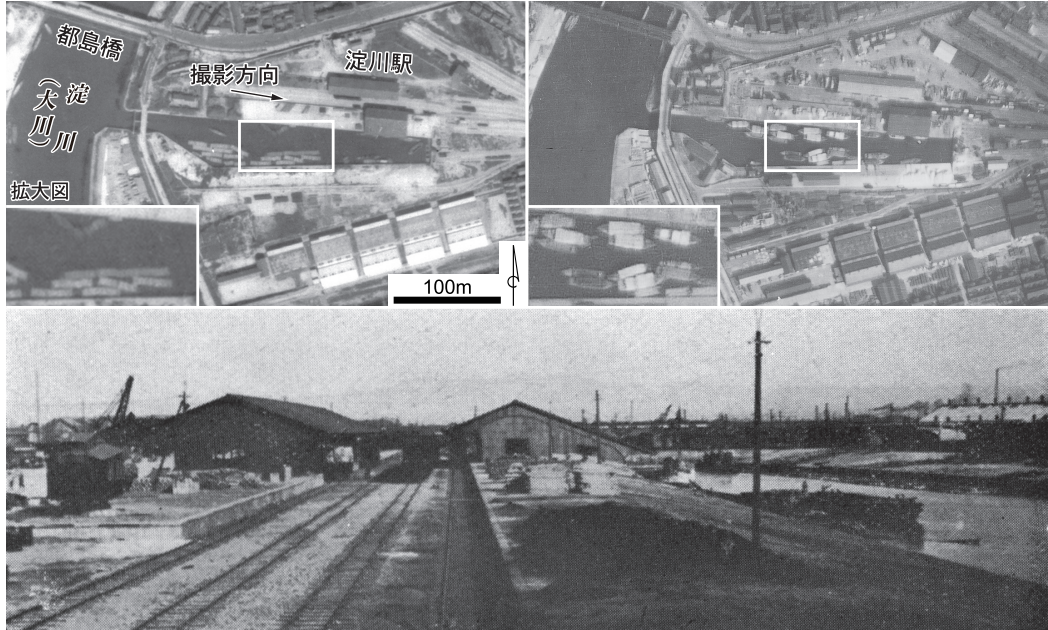


図8 淀川駅(番号56)における景観の変遷

左上：昭和3(1928)年。右上：昭和17(1942)年。下：昭和7(1932)年頃。

大阪市所蔵「大阪市航空写真」および『貨物より観たる驛勢 第6輯 湊町運輸事務所管内の部』より作成。

業してから15年後の様子であるが、注目すべき点は停泊している船舶の形態と隻数の変化である。同3年では細長い形態の船舶であったが、同17年には横幅の広い船舶に変化している。これは、同9年に起きた室戸台風によって被災したために、新たに造船されたものと考えられる。淀川駅における船舶数の増加は、昭和10年代に入っても水陸連絡が盛んであったことからもうかがえる。

以上のように、淀川流域のうち上流(琵琶湖)・中流(桂川・宇治川・木津川)・下流(大阪市内の淀川駅)において、舟運の衰退傾向に地域差があったことが明らかになった。今後、大阪市内、そして、寝屋川流域や神崎川流域の郊外についても検討していく必要があるだろう。

VI. おわりに

本稿では、淀川流域を事例に大正から昭和

初期にかけての舟運の地域的变化について、「府県統計書」と「駅勢要覧」をもとに検討してきた。得られた知見は以下の通りである。

まず、大正から昭和初期にかけての船舶数は流域全体としては減少傾向にあるものの、舟運が維持され、活発に行われていた地域もあった。とりわけ、上流の滋賀県(琵琶湖)と下流の大阪市では、昭和10年代においても約1万隻存在していた。一方、衰退の著しい中流(桂川・宇治川・木津川)では大正2年から昭和12年にかけて、船舶数が半減した。

次に、「駅勢要覧」から大正・昭和初期における舟運の状況を検討した結果、58カ所の駅で舟運との関係がみられた。「湖上汽船」「舟運」「水陸連絡」「海運連絡」「筏」の5つに分類し、利用者特性による舟運の利用実態に着目したところ、58カ所のうち26カ所で工場による舟運利用が確認できた。また、駅周辺に舥舟を有する駅が18カ所あり、「水陸連

絡」や「海運連絡」の機能を持つ都市部（大阪市・尼崎市）のみならず、都市郊外の寝屋川流域や中流の木津川でもみられた。本稿では「駅勢要覧」に記載された統計や記述から、「府県統計書」の船舶数だけでは検討できなかった駅周辺の舟運の状況を把握することが可能となった。

これらの知見から、大正・昭和初期における舟運の衰退傾向の地域差について検討した結果、以下の3点にまとめられる。第1に、上流の琵琶湖では「湖上汽船」のほか、漁船だけでなく物資を運ぶための輸送船が存在し、内陸部では堀やクリーク、農業用水路が通船路として使用され、田舟などの小船が航行していたため、舟運は衰退することなく継続的に利用されていたと考えられる。第2に、中流では衰退が著しかったものの、鉄道やトラックなどの陸上交通では運びにくい危険物や燃料、食料品、工場出荷製品の輸送に舟運が利用されていた。その理由として、生産地から到着地までの運搬面において高次の利便性や低廉な輸送コストがあったことが考えられる。第3に、下流では「水陸連絡」や「海運連絡」がみられ、内陸舟運は鉄道や海運と連携することで、衰退するどころか、むしろ物資輸送の重要な役割を果たすとともに、最盛期を迎えたことが考えられる。以上のように、舟運の形態の違いによって衰退傾向に地域差がみられた。

そして、大阪市内の淀川駅を事例に、航空写真から舟運と鉄道駅の変化を検討した結果、統計書ではみられない船舶の形式や停泊している船舶数の変化が明らかになった。近代の舟運研究では、航空写真や古写真を用いたデジタル技術を駆使した分析も有効なのである。

従来の舟運研究では、明治中期からの鉄道敷設により舟運は衰退、もしくは鉄道と競合補完関係にあることが議論されてきた⁷⁶⁾。本稿では、大正・昭和初期において舟運の衰退

傾向に地域差はみられるものの、鉄道やトラックなどの陸上交通が卓越しても船舶が消失することはなく、舟運が輸送面において陸上交通の補完的役割を果たしていたことが明らかになった。

本稿では「府県統計書」と「駅勢要覧」をGISデータとして構築し、蓄積してきたが、航空写真などの他の資料を積み重ねることで精度の高い舟運研究が可能になった。今後、「駅勢要覧」では検討できなかった琵琶湖沿岸にある工場における舟運利用についても究明する必要があるだろう。また、舟運は船舶のみならず、旅客や物資、船頭、浜などの集落、後背地など、多様な観点からの検討が必要であり、本稿ではその一側面を明らかにしたにすぎない。こうした舟運に関する要素をGISデータとして積み重ね、近代淀川流域の盛衰過程を解明することを今後の課題としたい。（立命館大学・院生）

〔付記〕

本稿を書き進めるにあたり、吉越昭久先生、片平博文先生、矢野桂司先生、河原典史先生をはじめとする立命館大学地理学教室の先生方の御指導をいただきました。また、奈良大学の三木理史先生と大阪市立豊里南小学校の木谷幹一先生、立命館大学大学院の森田耕平氏には資料収集にあたり便宜を図っていただきました。大阪市都市計画局都市計画課の嶋谷千晃様には大阪市航空写真の利用にあたり、ご協力いただきました。心よりお礼申し上げます。

本稿の作成には、平成21年度笹川科学研究助成(21-735M)、平成22年度笹川科学研究助成(22-736K)、平成24年度科学研究費補助金(特別研究員奨励費：課題番号24・8026)、それぞれの一部を使用した。

〔注〕

- 1) 「全国運河サミット」は、これまで3回開催され、第1回(平成11年)は富山県富山市の富岩運河、第2回(平成22年)は千葉県野田市の利根運河流域、第3回(平成24年)は宮

- 岐阜県日南市の油津堀川運河で実施された。
- 2) 三浦裕二・陣内秀信・吉川勝秀編『舟運都市』鹿島出版会, 2008。難波匡甫『江戸東京を支えた舟運の路』法政大学出版局, 2010。陣内秀信・高村雅彦編『水都学Ⅰ』法政大学出版局, 2013。
 - 3) 増田廣實「殖産興業政策と河川交通」社会経済史学48-5, 1983, 6-22頁。
 - 4) 山崎有恒「内務省の河川政策」(高村直助編『道と川の近代』山川出版社, 1996), 69-108頁。岡島 建「明治期の河川交通政策に関する歴史地理学的考察」国土館人文学44, 2012, 51-65頁。
 - 5) 歴史学(交通史)では, 川名(1982)をはじめ, 膨大な研究蓄積がある。①川名 登『河岸に生きる人びと』平凡社, 1982。②丹治健蔵『関東河川水運史の研究』法政大学出版局, 1984。③山本弘文編『交通運輸の発達と技術革新』国際連合大学, 1986。④山本弘文編『近代交通成立史の研究』法政大学出版局, 1994。⑤増田廣實『近代移行期の交通と運輸』岩田書院, 2009。経済学では, 老川をはじめ, 明治から昭和にかけての交通・運輸に関する研究蓄積がある。⑥老川慶喜『産業革命期の地域交通と輸送』日本経済評論社, 1992。地理学では, 次の研究蓄積がある。⑦田中啓爾『塩および魚の移入路—鉄道開通前の内陸交通』古今書院, 1957。⑧葛西大和「1870年代から1910年代に至る最上川舟運の変化」地理学評論71A-11, 1998, 824-844頁。
 - 6) ①黒崎千晴「明治前期水運の諸問題」(近代日本輸送史研究会編『近代日本輸送史』成山堂, 1979), 150-168頁。②小野寺淳「河川交通に関する明治期統計資料の検討」歴史人類16, 1988, 252-276頁。③同「近代移行期における船舶の分布とその輸送力」人文地理学研究16, 1992, 111-128頁。
 - 7) 前掲6) ①165頁。
 - 8) 飯塚隆藤「明治中期から後期にかけての淀川流域の舟運の変化—歴史GISの手法を用いて—」交通史研究85, 2015, 1-28頁。
 - 9) ①岡島 建「近代東京における都市内水運について」人文地理41-6, 1989, 1-23頁。
 - ②同「近代都市における水運利用について—名古屋の事例を中心として—」歴史地理学154, 1991, 1-17頁。③同「近代大阪における都市内水運の発達過程」名古屋大学文学部研究論集116, 1993, 57-75頁。④同「大阪地方における近代都市内水運の発達」交通史研究33, 1994, 28-39頁。
 - 10) ①三木理史『水の都と都市交通』成山堂, 2003。②同『都市交通の成立』日本経済評論社, 2010。
 - 11) ①伊藤敏雄「大正・昭和初期大阪市内工場における水運の利用」関西学院経済学研究32, 2001, 281-313頁。②同「大正・昭和初期大阪市内工場・倉庫の立地と水陸連絡」関西学院経済学研究33, 2002, 79-105頁。③同「昭和初期大阪市内貨物駅における水陸連絡—安治川口駅を中心に—」帝塚山経済・経営論集14, 2004, 141-153頁。④同「昭和初期山陽地方における帆船輸送」関西学院経済学研究39, 2008, 91-122頁。
 - 12) 巨椋池土地改良区編『巨椋池干拓誌』巨椋池土地改良区, 1962。
 - 13) 建設省近畿地方建設局編『淀川百年史』社団法人近畿建設協会, 1974。
 - 14) 『滋賀県統計書 明治16年版』には, 滋賀県内の舟運や筏流しを行っていた河川名の記載がある。京都府と大阪府に関しては, 『微発物件一覧表』(同23・24・30・34・40年版)に記載された船舶数をもとに, 舟運を行っていた河川を特定した。『大堰川の歴史—母なる川のうつりかわり—』によれば, 大堰川では近世より継続的に筏流しが行われていた。亀岡市文化資料館『大堰川の歴史—母なる川のうつりかわり—』亀岡市文化資料館, 1987。
 - 15) 鉄道省編『日本鉄道史 下編』鉄道省, 1921。
 - 16) 京阪電気鉄道株式会社史料編纂委員会編『鉄路五十年』京阪電気鉄道, 1960。
 - 17) 鉄道省監督局編『地方鉄道軌道一覧』鉄道同志会, 1935。
 - 18) 石野哲編『停車場変遷大事典 国鉄・JR編 II』, JTB, 1998。
 - 19) 前掲18) 34頁。

- 20) 前掲18) 358頁。
- 21) 前掲18) 122-123頁。
- 22) 「府県統計書」は総称であり、具体的には『大阪府統計書』『京都府統計書』『滋賀県統計書』『兵庫県統計書』を使用した。本稿では、淀川流域全体の市郡別の船舶数の統計の揃う1913年から1937年までを扱った。
- 23) 『貨物より観たる驛勢要覧』および『貨物より観たる驛勢』に関しては、既に経済学の伊藤敏雄によって大阪市内の舟運や工場立地、安治川口駅、山陽地方の帆船輸送に関する研究がされている(前掲11)①②③④)が、淀川流域全体に関しては検討されていない。また、三木においても紹介されている。三木理史『近・現代 交通史調査ハンドブック』古今書院、2004、74-75頁。
- 24) 歴史GISに関しては、国内外において次の研究蓄積がある。Gregory, I.N. and Ell, P.S., *Historical GIS: Technologies, Methodologies, and Scholarship*, Cambridge University Press, 2008. 矢野桂司・中谷友樹・河角龍典・田中覚編『京都の歴史GIS』ナカニシヤ出版、2011。HGIS研究協議会編『歴史GISの地平』勉誠出版、2012。Gregory, I.N. and Geddes, A., *Toward Spatial Humanities: Historical GIS and Spatial History*, Indiana University Press, 2014.
- 25) 筑波大学大学院生命環境科学研究科空間情報科学分野ならびに行政界変遷図データベース研究会では、歴史地域統計データをweb公開している(<http://giswin.geo.tsukuba.ac.jp/teacher/murayama/datalist.htm>)。その研究成果として、次の論文がある。村山祐司・渡邊敬逸「歴史地域統計データの整備と今後の課題」多目的データバンク年報83, 2007, 1-18頁。渡邊敬逸・村山祐司「『歴史地域統計データ』における統計地図の整備」多目的データバンク年報85, 2008, 1-14頁。渡邊敬逸・村山祐司・藤田和史「『歴史地域統計データ』の整備とデータ利用—近代日本を中心として—」地学雑誌117-2, 2008, 370-386頁。村山祐司・渡邊敬逸「歴史統計とGIS—近代日本形成期における地域統計のデジタル化と空間的可視化」統計61-4, 2010, 2-9頁。
- 26) 前掲8)。
- 27) 前掲6)①③, 前掲8)。
- 28) 「府県統計書」の船舶に関する項目には、「動力ヲ有スル船」や「動力を有セザル船」の区分があるが、本稿ではそれらの合計値を使用した。ただし、遊船(船下りや周遊船などの観光船)は除いた。
- 29) 前掲28)では、淀川流域の船舶数のうち、日本形船舶の総数を求めたが、この総数には小船の西洋形帆船五噸未満が含まれている。一方、明治39(1906)年の日本形船舶は30,224隻であるが、この値には西洋形船舶91隻が含まれていない。このため、明治39年の値には91隻を合算した。
- 30) 京阪電気鉄道が敷設された地域をGIS上で抽出したところ、大阪市10,908隻、北河内郡2,264隻、紀伊郡895隻、久世郡548隻、綴喜郡54隻、京都市24隻の計6市郡となった。これらの数値を「府県統計書」の数値と比較した。
- 31) 建設省近畿地方建設局企画部監修『淀川—その治水と利水—』国土開発調査会、1957, 8-11頁。
- 32) 大阪市編『大阪市風水害誌』大阪市、1935。
- 33) 植村善博『京都の治水と昭和洪水』文理閣、2011。
- 34) 塩見嘉久・大塚活美「聞き取り；京都府内の河川水運」朱雀3, 1990, 107-135頁。
- 35) 谷端 郷「1934年室戸台風にみる大阪市内における高潮災害の地域的差異」歴史地理学56-5, 2014, 1-16頁。
- 36) 前掲32) 90頁。
- 37) 尼崎市は大正5年に川邊郡を離脱したが、本稿では同2年時点の川邊郡に集計した。伏見市は昭和4年に紀伊郡から離脱したが、同6年に紀伊郡とともに京都市に編入されたため、同6年以降の数値はすべて京都市に集計した。
- 38) 前掲12)。
- 39) 西高瀬川は桂川より取水し、嵯峨から京都市中を流れ、伏見で鴨川へと注ぐ河川である。河原によれば、明治32(1899)年の京都鉄道(現・山陰本線)の開通まで、ここでは

- 筏流しによる木材輸送が行われていた。河原典史「木材集散地・二条地区の変貌」（植村善博・香川貴志編『京都地図絵巻』古今書院、2007）、50-51頁。
- 40) 高瀬川は、前掲39)の西高瀬川に対し、東高瀬川とも呼ばれている。この河川は京都市の木屋町二条で鴨川から取水し、九条で鴨川を横断して伏見港を経て、宇治川に合流している。
- 41) 琵琶湖疏水は、明治23(1890)年に滋賀県大津市一京都市蹴上間に第一疏水が完成し、翌24年より舟運が開始された。京都新聞社編『琵琶湖疏水の100年〈叙述編〉』京都市水道局、1990。
- 42) 鴨川運河は、明治27(1894)年に開通し、その範囲は鴨川夷川出合一伏見堀詰間を指す。この運河の開通により、大津一京都一伏見間を結ぶ舟運が行われるようになった(前掲41)。
- 43) 伏見町役場編『伏見町誌』伏見町役場、1929。
- 44) 日々従事船数とは、日々運輸に従事する船を指し、常時すべての船舶が舟運に従事していたわけではないことを意味している。
- 45) 高瀬船は、京都一伏見間の高瀬川を航行する船である。
- 46) 疏水船は、琵琶湖疏水や鴨川運河で使用された船である。
- 47) 石田孝喜『京都 高瀬川一角倉了以・素庵の遺産一』思文閣出版、2005。
- 48) 大正5年から6年にかけての日本形船舶の減少は尼崎市のみならず、神戸市においてもみられる。
- 49) 前掲9)③。
- 50) 本稿では淀川流域内の駅を網羅するために、次の4冊を使用する。①神戸鉄道局『貨物より観たる驛勢要覧』神戸鉄道局、1926。②大阪鉄道局運輸課『貨物より観たる驛勢 第1輯：大阪運輸事務所管内』大阪鉄道局運輸課、1929。③同『同 第4輯：福知山運輸事務所管内』同、1931。④同『同 第6輯：湊町運輸事務所管内』同、1934。
- 51) 前掲50)①。
- 52) 前掲50)①には、「驛外小運送具トハ驛附近又ハ驛ニ出入スル者カ貨物運搬用トシテ所有スル總数ヲ掲ケ其ノ積載能力ハ平均ヲ示セリ」とあり、駅周辺の貨物運搬業者(荷主)が舢舨を所有していたものと考えられる。
- 53) 本稿で用いた「驛勢要覧」には、東海道線(彦根駅一神崎駅)、山陰線(丹波口駅一胡麻駅)、関西本線(柘植駅一湊町駅)、奈良線(稲荷駅一上狛駅)、片町線(祝園駅一淀川駅)、西成線(野田駅一櫻島駅)、草津線(大原市場駅一手原駅)が掲載されている。
- 54) 大正10年の「舟運の種別」「主要貨物(発送)」「主要貨物(到着)」は、前掲50)①の統計表にある項目「工場及鉱山」「主要貨物」のなかから、舟運に関係するものを原文のまま抽出した。昭和元年から7年の「舟運に関する記述」は前掲50)②③④の記述のなかから抽出した。
- 55) 大阪鉄道局運輸課編『大阪市内の河川交通』大阪鉄道局運輸課、1933、85頁。
- 56) 前掲9)③④、前掲11)①②③。
- 57) 前掲55) 173-198頁。
- 58) これらの駅は必ずしも河川や運河沿いに面していないが、駅周辺の工場において「海運」や「汽船」などの舟運がみられるため、本稿では「海運連絡」に分類した。
- 59) 前掲14)。
- 60) 前掲34) 119頁。
- 61) 神戸鉄道局『京阪神ニ於ケル貨物小運送ノ概況 京都市ノ部』神戸鉄道局、1926、20-21頁。
- 62) 京都商工人名録発行所編『京都商工人名録 大正11年改版』京都商工人名録発行所、1922。同編『京都商工人名録 大正15年改版』同、1925。同編『京都商工人名録 昭和9年版』同、1934。同編『京都商工人名録 昭和13年版』同、1940。同編『京都商工人名録 昭和15年版』同、1940。
- 63) 前掲61) 19頁には、相互運輸株式会社が疏水の曳船を担っていることが記述されている。
- 64) 『大正11年京都市都市計画図』京都大学文学研究科蔵、1922。

- 65) 前掲50) ④651-652頁。
- 66) 前掲50) ④319頁。
- 67) 前掲50) ①687-688頁。
- 68) 1万分の1地形図「大阪北部」(1921年測量)より確認した。
- 69) 前掲50) ①757頁。
- 70) 琵琶湖汽船株式会社編『琵琶湖汽船百年史』琵琶湖汽船株式会社, 1987。
- 71) 前掲8) 9頁。
- 72) 牧野久実『琵琶湖の伝統的木造船の変容—丸子船を中心に—』雄山閣, 2008。
- 73) 前掲41)。
- 74) 前掲9) ③④, 前掲10) ①②, 前掲11) ①②③。
- 75) 前掲50) ④327頁。
- 76) 前掲5) ④⑤⑥。