

飯塚公藤 著

『近代河川舟運のGIS分析—淀川流域を中心に—』

古今書院 2020年9月 211頁 5,800円＋税

本書は近代河川舟運をGISで分析するという画期的な研究の成果である。著者は卒業論文と修士論文で近代河川舟運の研究に取り組み、立命館大学文学部地理学研究室の実習助手を経て、立命館大学の京町家まちづくり調査に携わりつつ、GISの技法を習得し、立命館大学大学院博士課程で近代河川交通のGIS分析に本格的に取り組みられた。このような著者の経歴が、歴史GISのユニークな研究成果を開花させたといえるであろう。まずは本書の刊行を心から喜びたい。

第1章・8章・9章を除くと、本書はすでに著者が「歴史地理学」や「交通史研究」などの学術雑誌に公表あるいは口頭発表した内容をまとめたとあり、あとがきによれば2015年11月に立命館大学大学院文学研究科に提出された博士論文をもとにしており、刊行に際して大幅な加筆修正を行ったと記載されている。学術雑誌などに掲載された3・4・5・6・7の各章は、重複する研究目的と従来の研究成果を省略しており、学位請求論文としての一貫性を示しているといえよう。

さて、本書の狙いはまえがきに簡潔に記載され、具体的には第2章で従来の研究成果を渉猟したうえで①従来の研究では不十分であった近代における河川舟運の変化を空間的に検討すること、②GISを駆使して時空間分析を行うことで河川舟運の衰退過程の要因を考察すること、③河川舟運研究におけるGISを用いたアプローチの有効性を検証することと記されている。この狙いを達成するための構成は、以下のように時系列にまとめられている。

第1章 序論

第2章 河川舟運および歴史GISにおける研究動向と課題

第3章 明治期における河川舟運の地域差—淀川流域・木曾三川流域・利根川流域を中心に—

第4章 明治中期における淀川流域の舟運の実態—浜・港・船舶定繋地に着目して—

第5章 明治中期から後期にかけての淀川流域における舟運の変化

第6章 大正期から昭和初期にかけての淀川流域における舟運の変化

第7章 昭和初期航空写真を用いた船舶分布の検討—淀川中流域を事例に一—

第8章 考察

第9章 結論

第2章では、従来の河川舟運の研究成果を学問分野ごとに整理して時系列に並べ、それぞれの成果を簡潔に記述しており、歴史GISに関する研究をトピック的に紹介している。本来ならば、近代日本における河川舟運をGISで分析する必要性を主張すべき研究史の整理が、優等生的なまとめ方に終始している点がやや残念ではあるが、換言すれば著者のGISによる河川舟運の分析がまさにパイオニアである所以を示唆しているともいえよう。

第3章は黒崎千晴¹⁾の研究成果をもとに全国の河川舟運の位置付けとその変化を概観したのち、明治23年から39年にかけての淀川流域・木曾三川流域・利根川流域における船舶数の変化を図示しつつ、支流や湖沼、都市域、主要港の有無によって舟運には地域差が生じたことを指摘した。

第4章では明治中期、具体的には「徴発物件一覧表」記載の明治22年「船舶表」をデータベース化、一方で「府県統計書」から浜・港(河岸・湊とも記す)の位置を同定し、淀川流域の船舶の種類別に図化を行っている。まさに著者のGIS分析の本領を発揮した部分である。

第5章では、明治23年から29年、33年から39年の2期に分けて船舶数の変化率を求め、淀川流域における日本形船舶数の変化率を図示し、一方で「府県統計書」と「鉄道局年報」記載の乗車人員数ならびに移出貨物量を対比させ、明治中期から後期にかけての舟運の変化と鉄道との関係を考察している。この結果、増田廣實²⁾や老川慶喜が全国的動向のなかで指摘したように、この時期における淀川流域においても鉄道と舟運の間には補完関係があったことを実証してみせた。

第6章では、大正期から昭和初期における淀川水系の舟運を、船舶の種類別、主要貨物、さらには工場の舟運利用と解、そして衰退期における動向を考察している。この結果、淀川流域では上流の琵琶湖では継続的に舟運が利用されたが、中流域では衰退が著しいものの鉄道やトラックでは輸送しにくい物資の輸送があり、下流の都市内河川で

は鉄道と海運を連結する役割を担ったことを指摘した。

以上のように、端的に言えば本書は、近代統計資料に記載された淀川流域の河川舟運に関する量的データをGISで地図上に示し、この理由を考察した研究である。分析に用いた河川舟運に関する近代統計資料は、「日本形船舶表」「汽船表」「土木局第10回統計年報」、「徴発物件一覧表」、各府県統計書といった、近代統計資料を用いた歴史地理学研究的開拓者の一人であった黒崎千晴が表にして示したものであるが、これに著者は「鉄道局年報」も加えて、GISをツールに種々の詳細な図を作成した。本書を彩る詳細かつ明瞭な図の数々は、本文中での指摘以外にも、当時の河川舟運の実態に対する疑問を推察したくなる貴重な研究成果である。この点は、第9章の結論で述べられている本書の意義そのものであろう。また本書の意義として、著者は近代統計資料をGISで分析して地域差の検討を可能にした点を指摘している。確かに、従来の研究で利用された個々の問屋が所蔵する近代の史資料の分析では見通せない広域の動向が示せた点でも、本書は今後の河川舟運の研究にとって必見の価値を有するであろう。

さらに一つ注文を付けるならば、明治期編纂の統計の中で著者が利用しなかった河川調査書の活用であろう。河川調査書は明治19年7月に制定され、全国6区分されていた土木監督署の指導に基づいて編纂され、統計資料の少ない明治前期の統計として貴重である。現存しない河川調査書も多いが、幸い国土交通省近畿地方整備局淀川河川事務所淀川資料館には「明治25年頃大阪府提出 淀川流域調査 淀川工事事務所」が残されているはずである。この稿本は大阪府・京都府・滋賀県に分けて綴られており、淀川本流および支流別に浜（河岸）間ごとの船舶規模を記載した「最大船舶搭載量及船脚取調表」、ならびに明治22・23・24年の移出入の物品を記載した「各浜運搬物貨数量及金額取調表」などを掲載している³⁾。明治20年代前半を記載した数少ない統計データという点でも、河川調査書を活用されれば良かったのではないであろうか。もちろんデータの信頼性を検討する必要があり、本書では記載されていないが、検討した上であえて利用されなかったのかもしれない。

本書の中でやや異質なものは、第7章である。

昭和初期の航空写真に写った船舶停泊地を船舶の集積地とみなし、分布図を作成している。さらに「大日本帝国港湾統計」の記載内容と照合し、さらに1980年代に実施された「水運に携わった人からの聞き取り」⁴⁾を引用している。聞き取りは昭和戦前期の淀川水運の内容であり、著者は聞き取りによって得られた情報をGIS化することを主張している。航空写真や聞き取り内容を活用するのは研究の幅を広げるにも有用であろう。しかし、聞き取り内容のような質的データをどのようにGISで具体的に図示するのか、イメージができない。

とはいえ、各章のトピラには淀川舟運の流域を写した京都インクライン、鴨川運河孫橋閘門、木津川の鹿ヶ淵、宇治川の浮島の宝塔、淀川を航行する外輪船、大坂造幣局の古写真がレイアウトされ、河川舟運の終焉時代とはいえ、往時の情景が目に見え、大学生はもとより多くの日本人にとって、河川舟運は海外に行かないと目にしなくなった。しかし、かつて日本でも河川に船が航行しており、米や石炭などの物資が運ばれ、人々も往来に利用していた。本書は、このことを改めて認識する導入にもなるであろう。

本書の内容は多岐にわたっており、評者が個人的に関心を持った点のみ若干のコメントを記させていただいた。誤解があれば、お許し願いたい。なお、統計資料名は刊行か稿本かを問わず、鍵括弧のみとした。

(小野寺淳)

〔注〕

- 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。黒崎千晴「明治前期の内陸水運」新保博・安場保吉編『近代以降期の日本経済』日本経済新聞社、1979、87-102頁。
- 2) 河川舟運と鉄道との関係は、増田の下記の論文で注目された。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。
- 3) 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（筑波大学）16、1988、67-91頁。
- 4) 塩見嘉久・大塚活夫「聞き取り一京都府内の河川水運一」朱雀3、1990、107-135頁。