

近世大坂舟航史

An Early Modern History of Ferryboats in Osaka

村 川 行 弘

目 次

1 日本の船

船の歴史 海の支配者 船と歴史学

2 大坂市中の渡し舟

渡し舟の歴史 大坂の渡し舟 淀川筋の渡し舟 大坂市中の橋

3 大坂市中の諸川船

諸川船の種類 大坂の川筋支配 廻船と問屋

4 船の種類

京大坂の町 大坂の船

5 終末

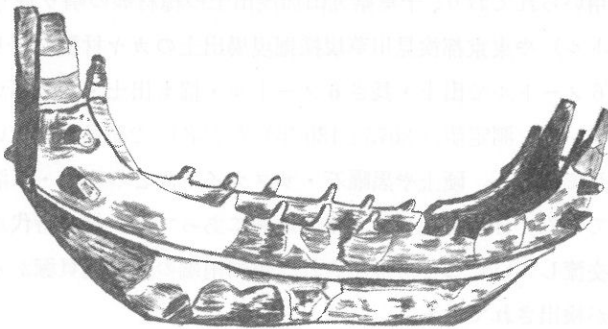
1 日本の船

船の歴史 日本は四面海に囲まれた島国であり、山の多い、河川沼沢の多い国である。このため大陸諸国とは異なって、車馬の発達・陸上交通の発達は遅れている。しかし、水上交通の発達は早く、縄文文化の時代から舟が交通手段として用いられており、千葉県丸山加茂出土の椋材製の刳り舟（縄文前期・長さ6メートル）や東京都検見川草炭採掘現場出土のカヤ材製の刳り舟（縄文後期・地下6メートルで出土・長さ6メートル・櫂も出土・1952年シカゴ大学でのラジオカーボン測定値は3075±180年）など各所で発見されている刳り舟がそれを証しているし、硬玉や黒曜石・サヌカイトなどの交流・伝播も広い範囲にわたっている。日本海側や北九州の地域にあっては、縄文時代から大陸・朝鮮半島と交流していたことも推測され、韓国南端の東三洞貝塚からは日本製の縄文土器が検出されている。

つぎの弥生文化の時代は明らかに大陸・朝鮮半島の影響をうけている。水稻

農耕・金属器・ガラス・回転機具・織物など、ほとんどが海を渡って伝えられた文化である。偶然の漂着であっても到来手段は舟である。また大陸・朝鮮半島での政情の変化などの事情を背景としているにしても、舟によって文化も人も渡来してきた。舟で伝えられた文化と人は、舟で河道を上流へと遡航していった。弥生遺跡の分布がこのことを証明している。福井県大石村出土の銅鐸に描かれた舟や奈良県唐古出土の土器に刻まれた舟によって当時の舟の形を推測することができる。文献面でも「魏志倭人伝」¹⁾をみると、外洋航海には「持衰」という婦人も肉食も断って航海の安全守護を任とする人物を乗船させるという話が記されているが、何等かの航海信仰が古くから存在していたことを示唆している。「高句麗好太王碑文」²⁾では4世紀に倭軍が度々朝鮮半島に進出したという記事がある。倭が日本の何処かを指すとすれば、大軍を朝鮮半島に送るだけの軍船なり、大形船の開発があったはずである。

古墳から発見される舟形埴輪や古墳壁画によって準構造船を含めて当時の舟の形状を知ることができる。たとえば、八尾市神武町久宝寺遺跡からは全長12メートルと推定される刳抜き船底部に舷側板をめぐらせた準構造船（3世紀末～4世紀初）³⁾が検出され、和泉市菩提池西ハニワ遺跡からは類似の船形埴輪（4世紀末～5世紀初）⁴⁾が発見されている。このような独木舟形式の刳抜き船台に両舷をつぎたし、船首・船尾を飾る形式の船が古墳時代に盛行したらしく、宮崎県西都原古墳・栃木県鶏塚古墳・大阪府寛弘寺古墳・同玉手山・同岡古墳出土の船形埴輪、福岡県竹原古墳の壁画・大阪府高井田横穴の船に乗る武



宮崎県西都原古墳出土 船形埴輪

人陰刻画⁵⁾などにもみることができる。

海神の信仰も盛んとなり、宗像大社には海洋航海の安全を祈願する数々の奉納物がみられる。とくに、宗像大社の沖津宮である「沖ノ島」は玄海灘のほぼ中央に位置して、大和国家歴代の崇敬をうけており、日本最大の祭祀遺跡ともいえる霊域である。先般の学術調査においても、鏡42面・鉄刀2,410本・鉄鏃256本・馬具類116点・ガラス製小玉約3,000個・滑石製玉類約15,000個などのほか、硬玉製勾玉・水晶製勾玉・碧玉製勾玉と管玉・滑石製子持勾玉・水晶製切子玉・ガラス製切子玉・真珠などの玉類、金・銀・銅・碧玉製の釧（腕輪）、金・銀・銅製の指輪など多量の遺物が出土している。これらの中に滑石製模造品があり、人形や馬や短甲にまじって、長さ18.3センチの舟がある。構造的には鰐節形（英国のサセックス型）の削り舟の形式であり、このような舟で、波荒き玄海灘を押し渡った人々のあったことを推測させるとともに、すでに「舟は日本の長器⁷⁾」と認識されていたことが沖ノ島の遺物から考えられる。

海洋民族の必需品は舟であり、「古事記」をみても、葦舟・浮宝・まなしかたまのこぶね・あまのいわくすぶね・くまのもろたぶね・あまのとりぶね・かがみのふね、など舟のはなしから始まっている。5世紀以降には次々と渡来人が来航した記事が「日本書紀」にみえる。経典に通じ馬を輸入したという阿直岐・論語と千字文をもたらした王仁・漢氏の祖の阿知使主・秦氏の祖の弓月君などの記事である。学問や思想・宗教や技術が伝えられ、日本の天然資源の開発も盛んになる。技術者の中には船大工の技術者もあったことと思われる。大阪府の玉手山周辺は船氏王の居住地であり、船の指揮・管理者としての役割を担っていたらしい。

朝鮮半島西岸の多島海を経由した大陸交通はいうまでもなく、朝鮮半島との交流も船によらねばならない。海洋航船以外にも、朝鮮半島の洛東江に臨む新羅や伽倻・錦江（白馬江）や漢江を利用した百済の川舟技術の流入もあったことと思われる。

海の支配者 日本の国家形成期は6～7世紀とされているが、瀬戸内海・大阪湾の海上支配権を握らないと日本の統一は不可能である。海を征した人が

国家形成と深いかかわりあいをもったことであろう。

「日本書紀」をみると、応神天皇31年に諸国から500艘の船が貢せられ、これが武庫の水門にあつめられたが、新羅の国の調使が火を失したため多くの船が焼けた。このため新羅王は直ちに舟大工を派遣して修復・新調させたことが記されている。また、推古天皇17年には難波の高麗館のほとりに造られた客殿に、隋使裴世清の着船と小野妹子の帰朝を迎えたことが記されており、難波津すなわち大阪湾は、古代国家形成期以来、日本の門戸となっていたことを示している。高麗使や新羅王が来朝したのも難波津であり、難波館という迎賓館が建てられていたのも、日本の玄関であったからである。

神武東征説話に瀬戸内海の海路を案内した「椎根津彦命」の名がみえる。この人物は神戸市東灘区の式内保久良神社の祭神となっているが、全国でこの人物を祭神とする神社は他にない。「椎根津彦命」は、のちに大和直となって中央廷臣化するが、後任として大阪湾に君臨する氏族には阿曇氏・津守氏・紀氏などがある。大王家の片腕的な協力者に大阪湾水軍を委ねていたということであろう。凡河内国といわれる河内・摂津・和泉の地域には5世紀の巨大古墳群が遺存している。出土する遺物は最新鋭の武器・馬具・甲冑類であり、大和国から発見される旧式のもの・旧式と新式を併せ持ったものとは異なっている。巨大古墳の王者たちは当時の日本を代表する戦闘集団の指導者であったと考えられる。

479年と推定される吉備雅媛・星川皇子の反乱⁹⁾に際して、吉備水軍40艘が救援にかけつけようとした記録など、瀬戸内・難波津と水軍との関係は深い。大阪とは、このように古代以来、船によって重要性を認識されてきた土地柄なのである。

船と歴史学 中大兄皇子の称制下における白村江の戦・阿倍比羅夫の蝦夷征伐などは、すべて難波津からの水軍の出動である。歴史時代を通じて、瀬戸内の水軍の名は各時代にみえている。いわば、古代以来、瀬戸内沿岸は舟によって歴史をきづいてきたと考えてもよいわけである。

遣唐使船は普通、4艘500人を基準としているが、十数回の派遣によって、

正倉院に遺存する唐文化・世界文化の粋を日本にもたらしている。新羅との間にも5世紀以来9世紀までに47回、渤海へも13回の使節派遣の記事がみられる。古代の文化と交通は船が重要な役割を担っていたことを示している。

淀川・大和川流域の考古学上の遺跡を眺めてみると、弥生時代・古墳時代ともに、全国的にも著名な大規模遺跡が多い。船の出土例も多い方である¹⁰⁾。

難波の宮の造営・平城京の造営・恭仁京の造営・長岡京の造営・平安京の造営など、すべて木材運搬をはじめ、船の仕事であった。宮殿だけではない。淀川流域を例にとっても、河道沿岸には芥川廃寺・梶原廃寺・太田廃寺・高宮廃寺・百済廃寺など難波の四天王寺とともに著名な奈良時代寺院址が遺されている¹¹⁾。寺院の建立、そして付近の発展にも舟と渡来人の寄与があったことと思われる。

律令制下の右弁官の下には、兵部省・刑部省・大蔵省・宮内省が属していた。このうちの兵部省は、武官の人事を司どるとともに軍事一般を職務とし、兵馬司・造兵司・鼓吹司・主鷹司・主船司の5司を管理していた。このなかの主船司は、正1人・佑1人・令吏1人・使部6人・直丁1人で構成され、その下に船戸（ふなもりべ）が隷属していた。主船司が「船戸」を率いて、直属の兵船をもち、難波津を往来する官公船・私船の監視に当たっていたのである。船戸は品部の1つで、摂津国では100戸の船戸が置かれていたらしく、10戸ずつが1組となって、大阪湾の各所に配され、交替で勤務していたようである。これらも大阪湾の重要性和船の重要性を示している。

一遍上人絵伝や法然上人絵伝をみると、立派な屋形舟が淀川を上下している姿が描かれている。すでに、中世においても淀川筋は舟がひしめき合うぐらいの繁栄を示していたと考えられる。種々の縁起をみるまでもなく、宗教活動も川筋を通じておこなわれていたのである。淀川筋が繁栄していたことは、室町幕府がその財源を確保するために各所に関所を置いて、関銭を徴収した際、淀川筋40キロの川筋に660カ所の関所を設けたことから推測されることである。

このようにみえてくると、日本の歴史の中で舟の歴史が重要な意義をもっていることを認めざるを得ない。近世においても舟の効用に変りはない。大量の物

資の運搬は水上交通路が優れている。山や川にはばまれた陸上交通路と比較すればよい。単に交通史の史料としてではなく、政治・経済・社会・文化・宗教の面で舟が如何に活動しているかということを考えるならば、日本歴史の上で、舟の占める位置を考え直す必要が生じてこよう。このような意味から、本稿では近世大坂の舟について検討したい。

2 大坂市中の渡し舟

渡し舟の歴史 大坂の地は古くから「水の都」と称されていて、その水景は大坂を愛する人々にとって忘れがたい思い出をさそうものであった。かつて、与謝蕪村が安永6年（1777）に、故郷の地・淀川支流の毛馬の堤を春風に吹かれながら情趣豊かに歌いあげた「春風馬堤曲」や「澱河歌」は現在でも命脈を保っている。¹²⁾しかし、その地盤は砂洲の集合体であり、河川によって囲まれているため、今日のように橋の完備していない近世初頭においては、市民の往来には舟が主要な交通機関とならざるを得なかった。ただし、渡し舟が市民の足となって貨客を運んでいたのは、江戸時代にはじまるわけではない。

『日本文徳天皇実録』の仁寿3年10月（853）の記事に「戊辰摂津国秦すらく、長柄・三国両河、頃年橋梁断絶し、人馬通えず、堀江川に准じて二隻の舟を置き、以て済度を通ぜんことを請う、之を許す」とあって、堀江川の渡し舟に準じて、長柄川と三国川に2隻の渡し舟を置くことが許されたことがみえている。文献面では、この堀江川・長柄川・三国川の渡し舟が、大坂では最古の記事になり、また長柄川・三国川には橋がかかっていたことが分る。

近世初頭になると、元亀元年（1570）9月に、江口村の船頭が織田信長から神崎川の渡し舟の許可をうけたこと、豊臣秀吉が「文禄の役」に際して小曾根村・三津屋村・榎坂村・江口村・吹田村・北長柄村・成小路村・下嶋村の8カ所の渡し舟から加子2人を肥前名護屋（文禄の役 of 秀吉の本陣）へ召集していること、¹⁴⁾などから、淀川・神崎川・中津川筋などについては、元亀の頃でも次次と近世的な村持ちの渡し舟が認可されていたことが分る。

渡し舟には「横渡し舟」と「通い舟」とがあり、それぞれ「渡し場」という乗船場から、一定の料金を払って、対岸または必要な川筋へ運んでもらうもので

あった。これらの渡し場は明治の初め頃までは、大坂市内だけでも38カ所が残されていたが、現在では史跡の碑文で若干の場所が示されているにすぎない。渡し舟自体も時代の流れとともに次々と姿を消し、尻無川口など臨海地区を主に10カ所の渡船がみられる状況であり、淀川筋では「鳥飼の渡」・「平田の渡」などが最近まで働いていた。ただし、地元の人々にとっては渡し舟は、何といっても不便なもので、近代以降においても何度となく架橋の請願がされており、現代になって、やっと欲求がみたされたというのが実情である。

大坂の渡し舟 「村の渡し15)の船頭さんは……」にはじまる「小学唱歌」の光景が戦前の大坂には未だ残っていた。しかし、現在では、ほとんどの渡し場が歴史的な記憶の場となり、その遺跡を探さねばならぬ時代にきている。このような意味から、この際、大坂に存在した渡し場を整理してみると次のようになる。

淀川筋七カ所

北大道村（逆牧渡・辻堂渡）・天王寺庄（平田渡）・三番村（荒生渡）・新家村（新家渡）・北長柄村（毛馬渡）・川崎村（源八渡）

神崎川筋八カ所

江口村（江口渡）・十八条村（榎木渡・小曾根渡）・蒲田村（三国渡）・加島村（神崎渡）・御幣島村（佃渡）・大和田村（筑込渡・孫作渡＝大島渡）

中津川筋七カ所

北長柄村（長柄渡）・本庄村（横関渡・本庄渡）・成小路村（十三渡）・野里村（野里渡＝柏の渡）・海老江村（稗島渡）・北伝法村（伝法渡）

伝法川筋一カ所

北伝法村（伝法渡）

正蓮寺川筋一カ所

恩貴島新田（恩貴島渡）

六軒屋川＝新川筋一カ所

春田出新田（六軒屋渡）

逆川筋一カ所

九条村（古川渡）

安治川筋二カ所

南新田（松ノ鼻渡）・六軒屋新田（川床渡）

木津川筋八カ所

三軒家村（西側町渡）・材木置場町（筋違渡）・三軒家村（三軒家上ノ渡・三軒家渡）・中口新田（中口渡）・炭屋新田（落合上ノ渡）・千島新田（落合下ノ渡・宮ノ前渡）

尻無川筋二カ所

市岡新田（甚左衛門渡）・北福島新田（甚兵衛渡）

これらが近代まで命脈を保っていた大坂市中の渡し舟であったが、そのほかにも河道上流には各所に渡し場があった。

淀川筋の渡し舟 淀川筋を例にとると、渡し舟は、いずれも横渡し舟で、対岸から対岸へと貨客を運び、その距離は百間（約 180 メートル）前後が普通であった。もちろん、淀川筋は本流だけに、「仁和寺渡し」は 336 間・「枚方渡し」は 282 間・「佐太渡し」は 270 間・「大切渡し」は 270 間・「三島江渡し」は 200 間・「江口渡し」は 190 間もあり、支流の神崎川筋でも、「佃渡し」は 130 間・「神崎渡し」は 180 間・「三国渡し」は 120 間、中津川筋では、「野里渡し」が 120 間というように、百間を越す長い距離のものもみられ、必ずしも一定化したものではなかった。また、せまい距離でも 60 間以上が普通で、中津川筋の「本庄渡し」が 60 間・「十三渡し」が 60 間、淀川筋の「備前島渡し」が 82 間・「毛馬渡し」が 79 間、神崎川筋の「広芝渡し」が 96 間・「吹田渡し」が 102 間あり、これらが比較的せまい渡し舟の航路であった。

これらの村持・私設の渡し舟の運航や賃金の 1 例をあげておくと、淀川筋の鳥飼上と点野を結ぶ 300 間（約 540 メートル）の佐平渡しでは、定員は 15 名位で、1 日 15～16 往復、決った渡船賃はなく、利用者の「包銭」であったが、1 日 100 文ほどの稼ぎになっていた。鳥飼西と佐太を結ぶ三本松渡し＝願正寺渡しは渡船株主の経営で、明治以降の渡船賃は大人 1 人 1 銭 5 厘・夜間の急病人など緊急時は 6～7 倍（10 銭程度）・大型荷物は 2 銭・牛は 3 銭・馬は 7～8

錢で、牛・馬の時は客払いして単独で運んでいる。

渡し舟のなかで、もっとも規模の大きいものが「伝法渡し舟¹⁷⁾」で、これは横渡しではなく、通い舟であるため、風雨にも耐えうるように雨覆をもった「屋形船」であり、大坂市中を一定の路線に従って川筋から川筋へと航行し、当時の人々の足の役目を果していた。

大坂市中の橋 人々の足は舟だけではなかった。市中には道も橋も存在していた。現在のように密な状況ではなかっただけである。「日本後紀」をみると、弘仁3年（812）6月3日に、「摂津長柄橋をつくる」という記事があり、大阪の橋の歴史も古いのである。おそらくそれ以前にも橋が架けられていたことは推測できるが、ただ舟の方が簡単で便利であるので「渡し舟」の発展と活動が続けられた面もある。享保19年（1734）の史料¹⁸⁾によって大坂市中の橋を整理すると次のようになる。

公儀橋十二カ所

鳴野橋	長さ	29間1尺	幅	2間
京橋	長さ	52間3尺	幅	4間
野田橋	長さ	15間5尺	幅	3間（類焼以後幅2間）
備前島橋	長さ	15間1尺	幅	2間6尺
天満橋	長さ	115間5尺	幅	4間（類焼以後幅3間3尺）
天神橋	長さ	120間3尺	幅	3間3尺（類焼後幅3間）
難波橋	長さ	114間6尺	幅	3間半（同上）
高麗橋	長さ	36間1尺	幅	3間6尺（同2間）
本町橋	長さ	24間3尺	幅	3間6尺（同2間）
農人橋	長さ	27間	幅	2間6尺（同2間）
長堀橋	長さ	18間	幅	3間4尺（同2間）
日本橋	長さ	20間3尺	幅	3間5尺（同2間）

町橋百三十八カ所 ほかに猫間川筋に石橋一カ所

堂島川筋 六カ所 古川筋 五カ所

土佐掘川筋	七カ所	東横掘川筋	九カ所
道頓掘川筋	九カ所	長掘川筋	十五カ所
西横掘川筋	二十カ所	雑喉場川筋	二カ所
京町掘川筋	八カ所	木津川筋	一カ所
江戸掘川筋	五カ所	阿波掘川筋	六カ所
海部掘川筋	六カ所	薩摩掘川筋	四カ所
立売掘川筋	七カ所	猫間川筋	一カ所
蜷川筋	七カ所	伝法川筋	一カ所
掘川筋	六カ所	掘江川筋	六カ所
諸大名蔵屋敷	船入橋	七カ所	

以上が概要で、「公儀橋」は現在でも有名な橋であるが、度々類焼している。「町橋」も水の都にふさわしい程に多いが、川筋が多すぎる。とうてい橋だけでは貨客の便をみたすことが出来なかった。天明¹⁹⁾7年（1787）の大坂市中の橋の数は、公儀橋12、町橋143、大名蔵屋敷船入橋7となっていて、すべて162橋である。享保19年より少しは町橋が増えているが、これは軍事上からする幕府の制限政策であった。

これらの橋の修理と維持は大坂町人の負担であった。いわば受益者負担のようなものであった。しぜん、痛みの少ないように、荷車や馬車の通行を困難にする太鼓橋形式の橋をつくることにもなったらしい。太鼓橋の形式は橋下を通る舟の便だけで生れた形ではない一面もあるようである。このようなことで、橋はあっても、荷物によっては通行が不自由であり、自然に舟が利用され、諸川筋や市外地では渡し舟が唯一の足となっていたのである。

渡し舟を利用した人は川筋沿岸の人々が主であったが、大坂市中の商人の往来も多かった。享保11年（1726）から弘化3年（1846）までの全国人口をみると、2,600万～2,700万人で、これらの総人口のうちで大坂三郷（大坂の町を構成する北組・南組・天満組のこと）の人口をみると、

寛文5年（1665）	26万8700人
元禄16年（1703）	35万1700人
元文4年（1739）	40万3700人

天明1年(1781) 40万7000人

となっている。これに近郊農村の人口が加わると、かなりの人口になる。これらの人々が橋や渡し舟を利用していたのである。

3 大坂市中の諸川船

諸川船の種類 「渡し舟」は水都大坂の市民の足となっていたが、大坂市中の舟としては「渡し舟」は微々たる存在であり、「諸川船」が大坂の町を代表する船であった。市中通い船でもあった「伝法渡海船」¹⁷⁾も、この強力な「諸川船」との競争に勝てず徐々に圧倒されてしまうのである。

淀川水系や大和川水系では、過書船・三十石船・伏見船・上荷船・茶船・剣先船・柏原船など数十種にわたる「諸川船」が貨物や人を運んでいたし、全国各地からは「諸廻船」が大坂に入港していた。

延宝7年(1679)の大坂の惣船数は次のとおりである。²¹⁾

上 荷 船	—1595艘	・ 茶 船	—1031艘
廻 船	— 183艘	・ 柏 原 船	— 70艘
天 道 船	— 450艘	・ 剣 先 船	— 211艘
土 船	— 26艘	・ 砂 船	— 168艘
石 船	— 18艘	・ 勧 進 船	— 29艘
過 書 船	— 162	・ 新上荷船	— 500艘
新 茶 船	— 300艘	・ 新剣先船	— 100艘
新三十石船	— 44艘		

過書船は750艘が動いているので、約5475艘の船が働いていたと考えてよい。これに種々の渡し舟や村持手船や屎船が加わると、諸川筋は舟がひしめく状況であったらしい。

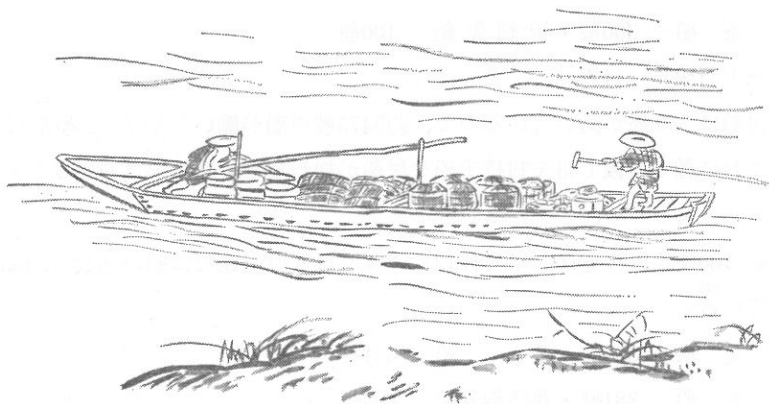
さらに60余年後の寛保3年(1743)の幕府役人の記録では船の惣数を5463艘²²⁾としている。

上 荷 船	—1892艘	・ 茶 船	— 331艘
剣 先 船	— 381艘	・ 井路剣先船	— 90艘
勧 進 小 船	— 30艘	・ 掘江上荷船	— 500艘

屋形船—	100艘・柏原船—	70艘
砂船—	170艘・土船—	50艘
轆轤輪船—	8艘・過書船—	740艘
淀船—	507艘・石船—	18艘
在船—	11艘・通漁船—	1002艘
天道船—	10艘・伏見船—	200艘
伝法渡し舟—	40艘・廻船—	342艘
伝法廻船—	34艘・他国船—	44艘
水尾浚船—	10艘	

総計すると6580艘になるが、渡し舟や廻船を別にして計算した数字が5463艘ということであろう。個々の船数には若干の変化もみられるが、惣数からみると、いつも数千艘の舟が大坂市中を往来していたことになる。しかし、これらに記載された船以外に、さらに、通い船（薪や肥料を運ぶ）・尿船・渡し舟・30種をこす廻船・長船・渡海船・小船・覆取置小船・川行渡海船・平田船・26種の朱印船・今井船・神崎船・尼崎船・塩船・在舟・猪牙船などが大坂市中の諸川筋を航行していた。いずれも幕府との間に何らかの縁故なり由緒があつて特権的営業の認可をうけた船ばかりであった。

幕府は船の特権営業を認可するとともに船主からは運上銀（営業税にあた



剣先船（和漢船用集より転描）

近世大阪の諸川船 (大阪諸川船一件覚書による)

船の種類	船数	組	頭	惣	代	極	印	運上銀	一艘に付	惣代扶持	長さ (5間尺)	梁間	此	銀	一艘に付
七村上荷船	920		20人	2人			有	9貫552匁	6匁	銀1貫150匁	6間8寸	1間1尺	11貫352匁	6匁	
中船上荷船	672		14	2			有		6	1. 110	〃	〃	〃	〃	
茶船	1031		20	3			元和5	4. 124	4	1. 110	6尺間に て4.25	5. 6	4. 924	4	
新船上荷船	300	船主 三郷惣年寄		2			延宝2	1. 800	6	錢貫文 73 748	6. 8	1. 1		8	
新茶船	200						延宝2	0. 800	4	〃	4.25	5. 6		4	
新古剣先船	211		5	7			正保3	1.793.5分	8.5分	〃	11. 3	1. 12	3.306.5分	8.5分	
新剣先船	100			1			延宝3	0. 850	8.5	銀750匁	〃	〃			
在郷剣先船	78	船主 尼崎又右衛門		8			貞享1	0. 663	8.5	〃	〃	〃			
土船	26	船主 河内23カ村		4			寛永15	0. 166.4	6.4	〃	6.25	1. 07	0. 320	6.4	
石船	大石 9 小石 9	年寄 1		7			寛永20	0. 115.1	大6.9 小6.0	〃	9.40 8.20	1. 35 1. 25	0. 062.1 0. 054.0	6.9 6.0	
砂船	170	年寄 1		7			延宝8	0. 045.8	2.7	〃	6尺間に て4.0	0. 45	0. 459	2.7	
屋形船	100	年寄 4		10			元禄11	0. 774.88.8~6.8	6.8	〃	7.2~9.1	1.1~1.6	17.6~37.6	6.8~8.8	
鋤進小船	30	年寄 2		10			明暦3	0. 060	2.0	〃	6尺間に て2.45	0. 39	0. 060	2.0	
柏原船	70	年寄 1		用達1			元禄3	0. 399	5.7	〃	7.45	1. 20	0. 399	5.7	
掘江上荷船	20石 30石 400 100	年寄 3					元禄12	金250両		〃					
新土船	24			2			元禄12	0. 153.6	6.4	〃	6.25	1. 07		6.4	
在土船	11			4			宝永3	0. 039.2	3.2	〃					
井路川船	100			3			宝永2	0. 554.1	6.45厘	〃					
轉轡船	8	年寄 1		9				無		〃					
通船	891			10			目印	有	5.0	〃					
過書水屋湊船	10			9			元禄8	無		〃					

近世大坂舟航史（村川）

大坂諸川船の許可年代・法量・運上銀一覽

許可年月	極印	名 称	長 さ	幅	加子人員	每 艘 運 上 銀	隻 数
元和5年	有	七村上荷船	30尺 8寸	6尺 0寸	2人	6匁 0分	920艘
元和5年	有	中船上荷船	30. 8	6. 0	2	6. 0	672
延宝1年	有	新上荷船	30. 8	6. 0	2	6. 0	300
元禄12年	有	掘江上荷船	30. 8	6. 0	2	} 500両	400
〃	有	〃	36. 6	7. 2	—		100
元和5年	有	茶 船	26. 5	5. 6	1	4. 0	1031
延宝1年	有	新茶船	26. 5	5. 6	1	4. 0	200
正保3年	有	古剣先船	58. 0	6. 2	2	8. 5	211
延宝3年	有	新剣先船	58. 0	6. 2	2	8. 5	100
貞享1年	有	在郷剣先船	58. 0	6. 2	2	8. 5	78
宝永2年	有	古大和川筋 井路川船	11尋 5	7. 6	—	12. 9	100
寛永15年	有	古土船	32尺 5寸	5. 7	1	6. 4	26
元禄15年	有	新土船	32. 5	5. 7	1	6. 4	24
宝永1年	有	在郷土船	—	—	—	6. 4	11
寛永20年	無	大石船	49. 0	8. 5	3	6. 9	9
〃	無	小石船	42. 0	7. 5	1	6. 0	9
慶安1年	有	砂 船	24. 0	4. 5	1	2. 7	170
寛永13年	無	柏原船	39. 5	7. 0	2	5. 7	70
明暦3年	無	勧進小船	16. 5	3. 9	1	2. 0	30
元禄7年	有	屋形船	37. 0	5. 6	2	6. 8	30
〃	〃	〃	41. 4	6. 0	3	8. 0	47
〃	〃	〃	43. 0	7. 5	4	8. 4	17
〃	〃	〃	44. 5	7. 9	5	8. 6	4
〃	〃	〃	46. 0	8. 0	6	8. 8	2

近世大坂舟航史（村川）

大坂諸川船の運上銀・隻数一覧（天明7年）

川 船 名 称	隻 数	運 上 銀 額
上 荷 船	1,892	11貫352匁000
掘 江 上 荷 船	500	64, 200, 000
茶 船	1,231	4, 924, 000
剣 先 船	389	3, 306, 500
屋 形 船	124	921, 000
土 船	50	320, 000
砂 船	170	459, 000
石 船	18	116, 000
勸 進 小 船	30	60, 000
柏 原 船	70	399, 000
井 路 川 剣 先 船	71	457, 950
在 土 船	11	35, 200
通 船 兼 漁 船	736	4, 234, 500
通 船	16	
轆 轤 船	8	
天 道 水 尾 浚 船	10	
土 積 越 船	25	150, 000
下 尿 船	104	
小 便 船	115	
麩 粕 船	13	301, 000
菱 江 川 通 船	7	64, 000
大 坂 伝 法 渡 船	23	127, 727
過 書 船	740	銀 200枚
伏 見 船	200	銀 1,200枚
合 計	6,553	151,627,977

る）をとりたてている。天明7年（1787）頃では大坂市中の船数は6553艘・運上銀は151貫627匁9分7厘7毛となっている。²³⁾念のため天明7年の大坂市中の代表的な舟・各舟の舟数・各舟の組頭数・惣代数・認可された年代・運上銀の額・各舟の大きさなどを一覧にしておく。

大坂の川筋支配 諸川船の活動は、同時に競争と対立といった現象を生み出すことがある。幕府としては大坂市中の諸川船の組織を封建体制の統制下に置いて管理する必要があった。

このために配置されたのが川筋支配の奉行所であったが、はじめは四貫嶋村に置かれていた。しかし、必要にせまられて寛文5年（1665）には寺嶋（松島松カ鼻）にも木津川口奉行所を置くことになる。

さらに、貞享2年（1685）になると九条村の本田東端に新設された奉行所にすべてが統合され、役料百人扶持（1日5合の給米を1人扶持という。役料百人扶持は年間180石となる）・5千石の旗本が奉行に任ぜられ、与力6騎・水主50人を支配し、老中に属して大坂所在の官船を支配するとともに、軍事・警察の権をも担当して、商船・諸川船を監察することになった。²⁴⁾これが現在の水上警察と税関の役割を果すことになり、大坂の港と諸川筋をにらんでいたのである。監視所については、江戸時代の権威ある地誌である「摂津志」²⁵⁾をみると、3カ所あって、九条嶋と木津川口と安治川口に舟手の御番所として記載されている。諸川船の統制もこれらの御番所でおこなわれていた。大坂市中に限らず、諸川筋でも統制機構は整備され、享保2年以来、宇治川筋と木津川筋は伏見奉行が、淀川筋は大坂町奉行が、大和川筋と新大和川筋および石川筋は堺奉行が分担し封建的統制と支配が整備されることになった。

廻船と問屋 諸国から大坂に廻航する「廻船」や「諸川船」についても、混雑のないように川筋の整備がおこなわれていて、船付場や航路もきめられていた。²⁶⁾

豊臣秀吉の大坂入城以来、大坂には全国の有力大名の屋敷や蔵屋敷があり、ここで領国の物産や国産品や年貢米などを換金したり、販売したりしたため、

各国からの「渡海船」が大坂に入港していた。

とくに中之嶋の地域には各藩の蔵屋敷が集中し、蔵物（各藩の国産品）や蔵米（年貢米）をここへ搬入し、換金のため卸売市場へ売却していたのである。このために大坂町人は蔵元（蔵物の出納を司どる）や掛屋（蔵物売却の代金を保管し、また大名に金融も行なう）に任ぜられて苗字帯刀を許され、御用商人となる者もあった。掛屋は本両替（預金・貸付の業務を行なう）や大坂十人両替（幕府の公金を扱う）などを兼務して大坂の金融界を支配していた。この人達が「大坂の豪商一たび怒れば、天下の諸侯おそるの感あり」といわれた商業・高利貸資本家たちである。

また民間商人も納屋物と称する各国の物資を大坂の卸売市場に搬入し、このため諸国の「廻船」が大坂に集中したのである。

各藩からの特産品として著名なものには、薩摩藩の樟脳と砂糖・長州藩の紙と蠟・土佐藩の紙・佐賀藩の陶器・宇和島藩の紙と蠟などがある。また豊後の岡藩（中川氏）などは米と大豆が大坂では同じ相場であることに目をつけ、国許で安く仕入れた大豆を大量に大坂に送って利益をあげていた。²⁷⁾

「天下の台所」として全国からの物資を扱う豪商が大坂には存在した。積荷問屋としての「大坂二十四組問屋」と、荷受問屋としての「江戸十組問屋」に代表される「株仲間」（同業組合）によって、近世日本の流通機構の大綱は整備されていたが、正徳年間の大坂の問屋は、干鰯（肥料）問屋を除いても5655軒²⁸⁾を数えることができる。

したがって、これら大規模な問屋商人たちの経済活動を支えていたのが「諸廻船」や「諸川船」であり、問屋商人たちの取引の手足ともなっていたのである。「天下の貨七分は浪華にあり、浪華の貨七分は舟中にあり」²⁹⁾といわれた所以である。

これらの船が大坂の舟であり、旅客運送を任とした伝法渡し舟や諸川筋の渡し舟は、この点では微々たる存在にすぎないものであった。しかし、それだけに大坂の町の経済状況を直ちに反映して、大きく影響をうけ、経営を左右されることも度々であった。中小企業の悩みは何時の時代でも同じであった。

4 船 の 種 類

京大坂の町 元禄13年（1700）の「京大坂旧事録」によって、京都～大坂の人口や家数や橋数さらに舟数を示すと次のようになる。

一、洛中公儀橋 72カ所

一、大津町数 100町

家数 3,015軒

人数 17,692人

舟 1,560艘

この外に百姓舟 2,740艘

一、伏見町数 263町

内15町は六地藏

家数 6,255軒

人数 28,743人

百姓 2,102人

公儀橋 7カ所

伏見新舟 200艘

一、淀町数（記載なし）

家数 717軒

人数 2,740人

荷舟 232艘

一、大坂町数 580町余

家数 21,200軒余

寺院 434宇

社数 10カ所

馬数 500疋

橋数 120カ所

内12は公儀橋

舟 4,580艘余 ただし10石より250石積

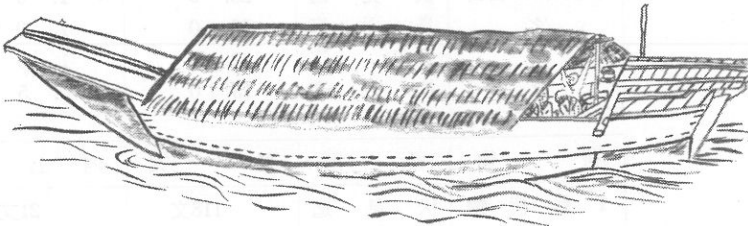
大坂より伏見への過書船数 大小 598艘

大坂の船 近世流通機構の主要な役割を果たしてきた大坂の舟の主要なものを列記すれば次のようなものを代表とみてよからう。

高瀬舟 京都——伏見間、158艘、嵯峨川・大井川・鴨川通航、小づくりで船底の深い舟、荷物と人を運ぶ、吉田了意（角倉与市の祖）が江戸初期に創設。

高瀬舟 嵯峨川・大井川通航、90艘、内70艘は高瀬舟、20艘は普請舟と遊山舟、元和年中より角倉平次が支配。

過書船 大坂——伏見間、750艘、淀川通航、通行人のほか主として米・塩・薪木などの荷物の運送船、慶長8年以来木村惣右衛門と角倉与市で支配、はじめは300石積のものもあったらしいが



過書船（和漢船用集より転描）

川筋が浅瀬になるにつれて小形化するようになった、淀川筋の最大の輸送機関である、過書船の制札は大坂・尼崎・伏見・鳥羽・枚方に建てられた、享保9年における運送品・運送場所・賃金・運上銀は次表のとおりである。

品 物	場 所	船 賃	内 上 米
米 100 石に付	伏 見 迄	66匁 8分	10匁 8分
〃	鳥 羽 迄	74. 8	7. 0
〃	淀 迄	61. 8	7. 0
〃	枚 方 迄	40. 1	4. 7
才田塩100俵に付	伏 見 迄	27. 5	10. 4
〃	鳥 羽 迄	29. 9	10. 4

近世大坂舟航史 (村川)

才田塩100俵に付	淀	迄	24. 8	9. 4
〃	枚 方	迄	16. 5	6. 2
薪買木 銀 100 匁に付	鳥 羽	迄	21. 3	100石舟に 3. 1
〃	伏 見	迄	17. 3	3. 1
〃	淀	迄	5. 6	2. 9
〃	枚 方	迄	10. 3	1. 8

借	切	場	所	船	賃	内	上	米
30	石 舟	伏 見	迄	19匁	5分	1匁	0分	
〃		鳥 羽	迄	21.	5	1.	0	
〃		淀	迄	17.	7	1.	0	
〃		枚 方	迄	17.	7	0.	8	
20	石 舟	伏 見	迄	13.	2	0.	9	
〃		鳥 羽	迄	15.	4	0.	8	
〃		淀	迄	20.	0	0.	8	
〃		枚 方	迄	7.	9	0.	3	
早登小30石舟		伏 見	迄	25.	0	1.	0	
〃		鳥 羽	迄	25.	0	1.	0	
〃		淀	迄	22.	5	1.	0	
〃		枚 方	迄	15.	0	0.	5	

荷	物	場	所	船	賃	内	上	米
1	駄 荷 物	伏 見	迄	118文		21文		
〃		鳥 羽	迄	123		21		
〃		淀	迄	110		16		
〃		枚 方	迄	65		13		
乗 掛 下 荷		伏 見	迄	76		14		
〃		鳥 羽	迄	79		14		
〃		淀	迄	65		11		
〃		枚 方	迄	43		9		
早登1駄荷物		伏 見	迄	182		21		
〃		鳥 羽	迄	182		21		
〃		淀	迄	156		16		
〃		枚 方	迄	106		13		
早登乗掛下荷		鳥 羽	迄	123		14		
〃		淀	迄	105		11		
〃		伏 見	迄	132		14		
乗合1人に付		伏見・鳥羽	迄	52		8		
〃		淀	迄	46		5		

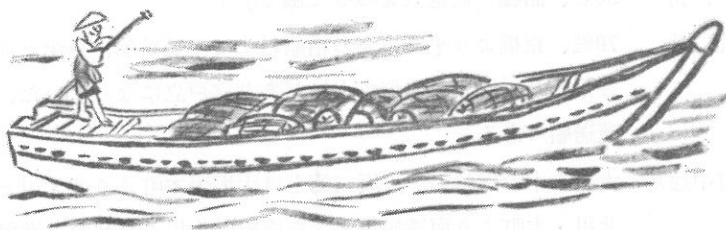
早登乗合1人に付	伏見・鳥羽迄	83	8
〃	淀 迄	73	5
挟 箱	伏見・鳥羽迄	26	4
〃	淀 迄	23	3
早 登 挟 箱	伏見・鳥羽迄	41	4
〃	淀 迄	36	3

上 荷 船 大坂市中の通航、1892艘、一洲より大坂中の船着まで・伝法と木津川の葭のはずれから大坂中の船着まで、木津川番所と小通から大坂中の船着まで、土佐堀と江戸堀と京町堀から堀川・京橋・天満・北浜まで、七郎右衛門堀・西国堀・筑前橋から上堀川・京橋・天満・北浜まで、桝檀木橋上下から上堀川・天満・京橋まで、長堀川から上堀川・北浜・天満・京橋・七郎右衛門堀・土佐堀まで、上堀川から博労・伝法まで、北浜から博労・伝法まで、大坂から堺まで、大坂から尼崎まで、安治川から大坂中の船着までなどが主要な働き場所で米その他の荷物運送が主要な業務、大坂の間屋や仲買の物資を運ぶ足であった。

七村上荷船 920 艘、川崎・天満・三軒屋・過書町・船町・福嶋・野田・伝法の各所から荷物を輸送して大坂市中に達する通航船で20石積が普通である。

中船上荷船 672 艘、長堀・道頓堀・北堀・薩摩堀・宮川町・下博労町・堂嶋舟大工町・奈良屋町などに組頭がいて各48艘の舟を支配して大坂市中を通航した荷物運送船、20石積が普通。

新船上荷船 300 艘、大坂市内の荷物運送船、20石積が普通。



茶 船（和漢船用集より転描）

- 掘江上荷船 500艘、内 100艘は30石積、400艘は20石積、掘江新町繁昌のために創設された、大坂市中の間屋の荷物を輸送する荷舟。
- 茶 船 1031艘、20人の組頭が約50艘あてを支配して大坂市中を通航、10石積の荷物運送船。
- 新 船 茶 船 200 艘、大坂市中を運航する荷物輸送船。
- 古 剣 先 船 211艘、大和川（川上は亀瀬まで）・石川（上は喜志村、富田林まで）・枝川（御厨村松原川まで）が働き場所である、干鰯・油粕その他の諸荷物を運送する荷舟。
- 新 剣 先 船 100 艘、尼崎又右衛門が経営する大和・河内の荷物を運送する荷舟。
- 在郷剣先船 78艘、河内23カ村の荷物舟、舟底は浅い。
- 古大和川筋井路川舟 100艘、河内の井路川筋25カ村の荷物舟。
- 古 土 舟 26艘、山土や砂を積む荷舟。
- 新 土 舟 24艘、掘江新町繁昌のために設置された、山土砂の運送船。
- 在 郷 土 舟 11艘、大坂の銅細工・釜細工用の山土を運送した、西成郡の中在家村と今在家村で所持していた。
- 石 舟 18艘、内 9 艘は大石舟・ 9 艘は小石舟、船側の上に板を敷きならべて釘付けにし、この上に石をのせて運送する、団兵衛とも呼ばれた、主として公事船である。
- 砂 舟 170 艘、川々の土砂をとって売る、また川浚の土砂混砂を積む舟である。
- 屋 形 船 100 艘、大坂川内・川口・住吉・堺・尼崎までの遊山船。
- 勸 進 小 舟 30艘、諸種の勸進人をのせて働く。
- 柏 原 船 70艘、京橋より平野川表の柏原村までの通航船、摂津と河内を往来した、剣先船に似て上棚があり立戸立になっていた、荷物運送船である。
- 三郷町中通舟 大坂市中の通航船、大坂三郷とは大坂表本町より北大川までを北組・本町より南道頓堀までを南組・大川より北を天満組という、荷舟。

水尾筋浚舟	10艘、過書船・淀船の通航する水尾筋の浚渫船。
轆 轤 船	18艘、海川諸舟を絞車であげおろしするための道具を積む舟。
芥 取 舟	2 艘、小船で屎糞泥土をのせ、また塵芥をのせる舟、農事に用いる。
漁 船	一般の漁業用、大坂で魚業渡世人は 274 艘（天明 7 年）の漁船をもつ、宝暦 7 年堺浦だけで 346 艘があった。
通 船	5 艘、兵庫渡海船荷物・上荷茶船裁判人用の通航船。
大坂廻船	429 艘、内 78 艘は小舟。
伝法廻船	35 艘。
諸国廻船	貸し御座船・高砂船・備後鞆船・福山尾道船・飾磨船・高松船・小倉船・下関船・豊後船・広島船・大洲船・明石船・洲本船・肥後船・岩田船・三田尻船・諸国漁舟・尼崎船・丸亀船・筑前船・兵庫船・岡山船・片山船・土佐船・周防船・宇和島船・神崎船・阿波船・松山船・薩摩船・長門船・諸国塩船などが代表的なもので、大坂市中にそれぞれ指定された船着場をもっていた。
貸し御座船	——天満掘川と西横掘
神 崎 船	——八間家の左右
尼 崎 船	——雑喉場と西国橋
兵庫渡海船	——雑喉場
播磨飾磨船	——今橋の左右
明 石 船	——雑喉場
備前岡山船	——淀屋橋の左右
備中玉島船	——肥後橋前と越中橋左右
備後鞆福山尾道船	——千檀木橋より淀屋橋の間
阿 波 船	——田島屋橋左右
淡路洲本船	——四ッ橋の南
讃岐高松船	——北浜十三人町の浜
丸 亀 船	——立売掘の西

伊予松山船——淀屋橋左右

伊予大津宇和島船——肥後橋の左右

土佐船——長堀の西

安芸広島船——田辺屋橋の下

筑前船——北浜四丁目の浜

小倉下関船——筑前橋の西

肥後船——越中橋の左右

諸国塩船——九条嶋

諸国漁船——雑喉場

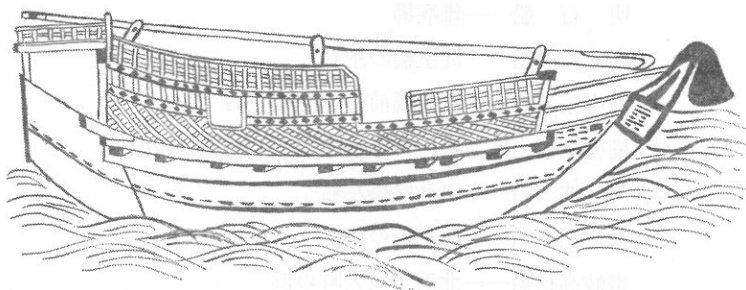
廻船 980石積から110石積位に至るまで種々のものがある、明和8年に神戸村（現在の神戸）だけで51艘の大船があったことが分っており、これらの大形船によって全国の物資が大坂へ搬送されていた。

ちょき船 猪牙船、20石積を普通とする、荷物運送の渡海船、神戸村で21艘をもつ、10石積を小渡海船と呼ぶ。

平田船 100艘、大和川筋を運航、和州・河州へ肥料や荷物を運送する。

檜垣廻船 江戸往返、はじめは廻船問屋の支配をうけ大坂——江戸間の運送を独占していたが、17世紀末に大坂二十四組問屋・江戸十組問屋に属した、200石積から1000石積までである。

樽廻船 江戸往返、寛文頃から摂津国の船問屋がはじめた、酒を主とし



檜垣廻船（和漢船用集より転描）

て輸送、のちに檣垣廻船を圧倒するようになる。

三十石船 過書座に属した淀川筋の名物で長さ15メートル・幅1.9メートルをはかり、歴史的にも色々と記録と話題をのこして有名な淀川上下10里の通航船で新と古がある。京都への登りには1人前180文の船賃をとり、下りには1人前84文を原則とした。蒲団なども貸し、1畳につき18文から段階があった。この三十石船は朝晩の2回伏見と大坂間を定期的に双方から上下した。伏見の京橋を出た三十石船は下り半日、あるいは半夜に大坂の八軒屋に着き、上り船の場合は八軒屋を出発して1日または1晩で伏見についた。上りは上流へさかのぼるため引綱で船を曳いていく。この引綱の場所は9カ所あった。乗合船は28人乗り（新は31人乗り）が普通であるが、数人分の賃金を払って広い座を占めることもできた。船頭は4人で船中では茶漬や粕汁も賃金を払えば出してくれた。枚方付近では「くらわんか船」が物売りにきたりして楽しい船旅であった。大坂の船宿から出発すると伏見では決った船宿に到着する仕組みになっていた。

〔大坂船宿〕→到着する船宿→〔伏見船宿〕

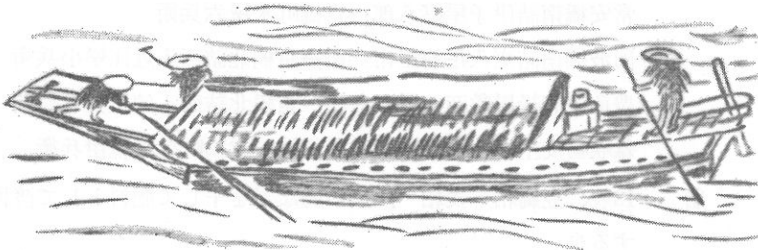
日本橋南詰河内屋徳次郎→西浜阿波橋南入北国屋七之助

日本橋北詰河内屋六兵衛→西浜阿波橋南入八百屋佐右衛門

日本橋北詰東入明石屋佐兵衛→京橋北詰西入午蒔屋仁兵衛

西横掘四ツ橋北入名田屋仁右衛門→西浜阿波橋南入

津国屋茂兵衛



三十石船（和漢船用集より転描）

西横掘新町西詰南入大仏屋六兵衛→東浜安芸屋敷前

大仏屋四郎兵衛

道修町浜南入皿屋三右衛門→京町橋小道具屋弥兵衛

船町橋西詰淡路屋庄右衛門→東浜京橋南入醍醐屋八兵衛

西横掘東詰角津ちや作右衛門→東浜京橋南入池田屋六兵衛

堺筋南長堀橋詰天満屋九一郎→京橋町油掛町角播磨屋善兵衛

東横掘久宝寺橋西詰淡路屋太左衛門→西浜阿波橋南入

大坂屋佐兵衛

東横掘本町橋西詰角山本屋勘太郎→京橋北詰西入

山城屋又右衛門

東横掘思案橋西詰河内屋与次兵衛→京橋町日野屋孫兵衛

東横掘平野橋東詰北入萬屋竹三郎→南浜町宝来橋北詰

久我屋文右衛門

八軒屋石屋町浜角尾張屋多助→表町京橋南詰角かせや安右衛門

八軒屋堺屋源兵衛担今井船屋船出→南浜町宝来橋西入

寺田屋伊介

八軒屋尼崎屋市兵衛但今井船ばかり→京橋北詰角澤屋喜助

八軒屋尼崎屋市兵衛→西阿波橋南入木屋庄兵衛

天神橋南詰東入樽屋安之介→西阿波橋南入木屋庄兵衛

天神橋南詰東入木屋九郎右衛門→京橋北詰西入新町車屋九兵衛

北浜井池角大坂屋小兵衛→西浜阿波橋南入雜喉屋喜兵衛

淀屋橋南詰西入備中屋常次郎→東浜京橋南入大黒屋源兵衛

常安橋南詰伊予屋喜八郎→京橋町水屋六兵衛

阿波橋南詰東入尼崎屋市兵衛→京橋北詰西入近江屋小兵衛

豊前座肥後屋敷西玉屋仁三郎→京橋北詰西入錦屋長右衛門

雜喉場茂左衛門橋南詰讃岐屋甚作→京橋町久我屋伊兵衛

粕 船 13艘、豆腐粕・麦粕・魚類の腸などを干して肥料として渡世を
する舟。

蒸気船奇捷丸 慶応3年に出現、9月28日に品川を出帆し海上3日で大坂着、

1人2両で食費は別に1日分銀7匁5分、人数は200人、諸積荷は2000石といわれ当時の驚異であった。

猪名川筋通船 天明4年より貨客を運送、猪名川通航船。

伏見船 200艘、淀川筋の通航船。

伝法廻船 34艘、500石より1390石まで、渡海船。

今井船 尼崎より京都御所への生魚の朝進船がはじまり、今井道伴の創設という、早働きの手操り舟。

天道船 元来は伝道船とよんでいた、吹田浜の天道船が著名、20石から60石積を普通、過書船の小形のもの。

道灘船 淀川筋・神崎川筋などの浜で問屋のあるところで用いた、多くは30石積。

屎船 各村々で農事用の肥料運搬と農作物の搬入に用う、大坂には「肥きき」という専門家まであって汲取る屎尿の値をきめていたという、遊廓の屎が最も高値であったと伝えている（海老江・羽間文庫）。

渡し舟 橋のない所で横渡しをする、船賃をとって渡す場合・村持ちの船・個人持の船を利用する場合もある、賃銀をとって渡す場合は渡し舟営業の許可を必要とする、高槻藩の場合は3石5斗積から250石積まで各種の船を村々で持っていて船数105艘が記録されている、これらが荷物・農作物・人の運送にも当たっていた。

これらのうち、荷物船は川渡費用や諸雑用に充てられるための石銭を役所に納める仕組みになっていた。石銭は1石につき3銭を原則とし、穀物は一切のものについて1石宛3銭・薪類は40貫を1石として3銭・同様に炭は6俵で1石・塩は大俵7俵半を1石・小俵15俵を1石・玉槽20玉を1石・干鰯6俵を1石・油粕3俵を1石・胡麻粕と苳粕は40貫を1石・綿実類は40貫を1石・毛綿や唐物薬種も代銀40匁を1石・材木や魚塩物や青物類は代価1貫文を15匁とし銀40匁ごとに1石・石炭や煙草や縄俵なども代銀40匁ごとに1石として計算し、煎茶は2本を1石として船手の所在する安治川北1丁目・木津川・伝法で

徴収していた。

また特権を認められて営業を営み、賃銀を得ている各種の船は運上銀を役所に納付していた。

このほか長船・小船・覆取置小船・川行渡海船・猫間船・在土船・神崎船・尼崎船・塩船・井路剣先船・砂船・在舟・廻舟・薪や肥料の通船など雑多の船が幕府の認可を受けて大坂市中や近郊の諸枝川筋を通航していた。

5 終 末

大坂の地は我が国土のほぼ中央部にあたり、格好の内陸水路を持っているという地理的条件に恵まれ、古代以来、政治的・経済的・文化的に優位性を維持してきた。国土統一にかかわる大豪族の活動、大陸・朝鮮半島の先進文化の受容、渡来人の技術による開発、宮都の経営、外国との交流の基点など、遺跡・遺物・記録は豊富に歴史的経過を証している。この地理的に有利な条件は近世の大坂にも通ずるものがある。近世の大坂は、封建的経済機構の中で、全国的規模での流通面を支配していた。これは水上交通網の整備と活動する各種の船の運航に依存していた。しかし、大坂に注ぐ淀川・大和川を代表とする各河川は土砂川である。各河川は物資の流通という最大の恩恵とともに、土砂堆積・洪水という災害をもたらす。この点では、大坂の歴史は水との闘いの歴史でもあった。宝永元年（1704）の中甚兵衛代々の努力によって実現した大和川の附替³⁰⁾、度々の淀川筋改修³¹⁾などにその例をみることができる。為政者としての江戸幕府も土砂堆積によって海口湊が機能を失い、経済都市大坂が衰運にかたむくことを防ぐため、治水には常に力を入れていた。

しかし、近世を通じて隆盛をきわめた諸川船も、天保の株仲間の廃止と復活といった流通機構の混乱、弘化1年（1844）11月18日の幕令による特権営業船の否定³²⁾などによって徐々に衰運に向うことになる。

安政元年（1854）9月にロシア軍艦ジアナ号が天保山沖に来航して以来、慶応元年（1865）9月の英米蘭蘭4カ国艦隊の大坂入港まで、度々の外国軍船の入港事件がおこる。このため幕府は軍事上・海防上の必要から大坂市中の架橋を計画し、文久3年（1863）松平備前守に命じて一挙に6カ所の大橋梁を架設

³³⁾ した。この架橋によって陸上交通網が整備され「ベカ車」なども往来し、大阪の水上運送業者は大打撃をうけることになる。橋のある陸上交通路を各種の荷車・牛馬が往来し、船よりも手軽に物資を輸送するようになる。さらに幕末の蒸気船の出現、明治新政府の発足とともに封建的営業権を握っていた各種の船もその特権を失い、鉄道の敷設に代表される近代的交通機関の発達・整備とともに大阪の水上交通機構は近代的輸送手段に圧倒され、諸川船・諸廻船ともに徐々に姿を消していくことになる。

明治に入って「通船改革書」がつくられ、「淀川運漕改革」・「添則」・「諸船雇賃銭定」・「登り船税の1割減」などの項目で改革がはかられたが、最終期の淀川筋舟運の状況を示す記録となった。³⁴⁾

（注）

- 1) 三国志・魏書・東夷伝・倭人条・陳寿撰
- 2) 丸都城跡（通溝）にある長寿王による好太王顕彰碑・391年から403年に至る倭軍との交戦を記す。
- 3) 久宝寺遺跡現地説明会資料Ⅲ・大阪府教育委員会・大阪文化財センター・昭和58年10月8日
- 4) 泉北考古資料館蔵・「大阪府の埴輪」 大阪府立泉北考古資料館・昭和57年
- 5) 古墳壁画にみられる舟の1例

大阪・高井田横穴	舟をこぐ人物
神奈川・洗馬谷横穴	舟をこぐ人物
埼玉・地蔵塚古墳	舟をこぐ人物
福岡・狐塚古墳	舟をこぐ人物
大分・鬼塚古墳	帆船
熊本・桂原古墳	帆船
福岡・鳥船塚古墳	舟をこぐ人物と馬
福岡・珍敷塚古墳	舟をこぐ人物と馬
熊本・弁慶ヶ穴古墳	馬を乗せた舟
福岡・五郎山古墳	荷物をのせた舟
福岡・剣塚古墳	荷物をのせた舟
大分・穴観音古墳	舟のみ
福岡・萩ノ尾古墳	舟のみ
熊本・仮又古墳	舟のみ
香川・宮ヶ尾古墳	五種類の舟

福岡・竹原古墳

動物・舟・人物

- 6) 「沖ノ島」宗像大社沖津宮祭祀遺跡・宗像大社復興期成会・昭和45年
- 7) 本多利明は「長器論」で、「国家の長器は船舶にあるなり」と喝破している。
- 8) 村川行弘「日本国家の形成期と河内の巨大古墳」・大阪経済法科大学総合科学研究年報、第4号・1985年

- 9) 日本書紀「雄略天皇紀」・「清寧天皇紀」

- 10) 大阪湾沿岸の船の出土例

八尾市晒	独木舟の断片出土
八尾市顕証寺	〃
八尾市佐堂	〃
尼崎市上ノ島	独木舟の大半出土
尼崎市若王寺	独木舟片を井戸枠に再使用
門真市三島	長さ12メートル・高さ90センチ・幅1.4メートルの独木舟
大阪市平野口	独木舟の断片か
大阪市浪速区船出町	独木舟（明治11年）
大阪市城東区今福町	〃（大正6年）
大阪市福島区船津橋付近	〃（昭和4年）
大阪市西淀川区大仁町鷺洲	〃（昭和7年）
大阪市東区天神橋付近	〃（昭和7年）
大阪市東淀川区豊里菅原町	〃（昭和12年）
大阪市東区宰相山町	〃（昭和13年）
大阪市東成区大今里本町1丁目	〃（昭和31年）
八尾市神武町久宝寺遺跡	準構造船（昭和58年）

これらの内、船津橋出土の舟は全長6.7メートル・幅1.2メートル・舷側の厚さ2.5センチ・へさき厚さ4.7センチ・とも厚さ6.8センチ・底厚さ2.2センチの鰹節形の削舟で、ラワン材製である。

「日本書紀」の素戔鳴尊の神話伝承の中にヒゲを抜いて杉の木をつくり、胸毛を抜いて檜木をつくり、尻の毛を抜いて榎の木をつくり、眉の毛を抜いて樟の木をつかった。そして杉の木と樟の木は「船の材」、檜木は家屋の材とし、榎の木は死者の棺をつくる材とするよう教えたとする。田能遺跡をはじめ近畿の弥生墓棺は榎材であり、この8世紀にまとめられた伝承は弥生時代までさかのぼる可能性がある。

- 11) 古代寺院址には渡来系氏族の氏寺が多い。淀川水系以外の河内だけに限定しても、百済王氏の百済寺跡（枚方市）・百済王族の子孫の葛井氏の葛井寺（藤井寺）・土師氏の道明寺（藤井寺市）・高句麗系渡来人の智識寺跡（相原市）・新羅系渡来人の鹿谷寺跡（富田林市）・百済系渡来人の野中寺（羽曳野市）。王仁系氏族の西湊寺（羽曳野市）などがある。

- 12) 日本古典文学大系・岩波書店刊・『春水梅花を浮べ、南流して菟澱に合す、錦纜を君解くことなかれ、急瀬に舟電のごとし』

「菟澱水に合し、交流して一身の如し、舟中に願わくば同寝して、長く浪花の人とならん」

- 13) 摂津名所図絵大成巻32

- 14) 天明2年・江口村田中修氏文書

- 15) 西成郡史607・608頁。北大道村外山吉太郎氏文書。

- 16) 渡船賃は全国各所で統一がなくまちまちで明治に至り、明治8年（1875）7月、政府は各府県に布達を出している。

諸道橋梁渡船賃ノ儀

諸道橋梁渡船賃ノ儀、各種ノ賃額川場ハ勿論、賃銭受取所ヘモ明瞭揭示可レ致且賃銭受取方ニ付テハ時間ヲ費シ通行人之迷惑不ニ相成ニ様注意可レ為レ致比旨布達候事

明治八年七月二日

内務卿 大久保利通

右之通達有レ之候条、管内無レ洩相違候事

明治八年八月二十三日

権知事 渡辺 昇代理

大阪府参事 内海忠勝

（浜口稔一氏文書「諸達書之写」）

- 17) 村川行弘「伝法渡海船の研究」（上）・（下）大阪経済法科大学論集 第20号・第21号、1984年
- 18) 長倉保氏文書・「地方役勤書」享保19年
- 19) 大阪市史第1・911頁
- 20) 海老江「羽間文庫」文書
- 21) 延宝7年・難波雀
- 22) 寛保3年・小堀仁右衛門「浪華市中伝聞録」
- 23) 佐古慶三氏文書「大坂諸川船一件覚書」
- 24) 西成郡史・船奉行・51～52頁
- 25) 並河誠所・享保19年（1734）刊
- 26) 延宝7年・難波雀・大坂繁昌の由来
- 27) 竹田市立図書館・中川家史料
- 28) 大坂商業資料2巻9号
- 29) 広瀬旭莊「九桂草堂隨筆」
- 30) 八尾市史本編・史料編
- 31) 村川行弘「近世淀川治水史」・大阪経済法科大学論集第10号、1980年
- 32) 大阪市史第4・1748頁・触5639
- 33) 前掲 30)
- 34) 「通船改革書」岡山大学蔵・池田家文書