

淀川の舟運利用について

枚方市 理事 大橋 謙一

1. 淀川の概要

淀川は、滋賀県の琵琶湖から流れ出てくる瀬田川が大戸川・大石川と合流し、京都府に入ると宇治川となり、天ヶ瀬ダムを通過して桂川・木津川と合流し、大阪平野を南西に貫流して途中で神崎川と大川を分流して大阪湾に注ぐ延長約73kmの河川である。

現在、別の河川になっている大和川は江戸時代に付け替えられたもので、それ以前は淀川に流入していたことを考えれば、古い時代の近畿地方の中央部はほぼ全域が淀川の流域だったことになる。

したがって、明治時代よりも古い時代の京は、古くは古事記や日本書紀の時代から京都の京まで、奈良や飛鳥地方の京もすべてこの淀川流域に存在したわけで、淀川水系の流域は、長年にわたって日本の政治・経済・文化の舞台であった。

河川の工事の歴史も古くから始まり、「日本書紀」には仁徳11年茨田堤（マダノツツミ）の築造が記され、秀吉によって淀川左岸に文禄堤（連続堤）が築かれ、明治時代には新淀川が開削されるなど多くの治水事業が行われてきた。併せて、明治時代にはオランダ人技師デ・レーケたちが船舶の航行に必要な河川改修として、上流域の砂防工事に着手したほか、粗朶沈床による水制を施し低水路を整備した。なお、この水制により流れのほとんどない水域が生まれたが、これが「湾処（わんど）」と呼ばれるようになった。

しかしながら、沿川地域は数多くの水害も被ってきた。明治時代になってから以降でも、明治18年、大正6年、昭和28年などに堤防が決壊し、広大な区域が浸水した。

2. 淀川舟運の歴史

淀川はその流れが非常に緩やかで、瀬戸内海等の海上交通と一体なって、古くから京への重要な交通路であった。「日本書紀」には、継体天皇が西暦507年に樟葉宮（現在の枚方市）で即位したとある。大和地方を離れたこの地が選ばれたのも淀川の交通路としての重要性を物語っている。また、枚方市と八幡市にまたがる楠葉平野山瓦窯群の遺跡からは7世紀前半に建立された大阪四天王寺の瓦が出土しており、船により輸送されたものと推測されるなど淀川の舟運が活用されていたと思われる。

平安時代の紀貫之が記した土佐日記では、今の南国市にあった国府を出て大坂まで海路を進み、

さらに船で山崎まで淀川を溯っている様子が書かれている。また、藤原道長や頼道などの高野山への参詣にも淀川が使われている。このように交通路としても活用されていた。

江戸時代には海上航路と淀川の舟運により大坂には全国の年貢米が集まり、川沿いには蔵屋敷が建ち並び、「米相場」が立ち、大坂は「天下の台所」として大いに繁栄をした。このほか、安治川河口の天保山に繰り出す遊覧船などが見られるなど、川が大坂の商いや文化を育てた。

淀川の様子についてであるが、京都と大坂を行き来する船には淀川独自の喫水が浅い淀二十石船、三十石船、伏見船（十五石）などが現れ、最盛期には千数百艘が往来していたようである。川を下る貨物は北陸諸藩からの年貢米・廻米、野菜、薪炭などの都市型消費物資が中心に、川を上る物資は京や周辺集落の需要を満たすあらゆる物資が運ばれたという。

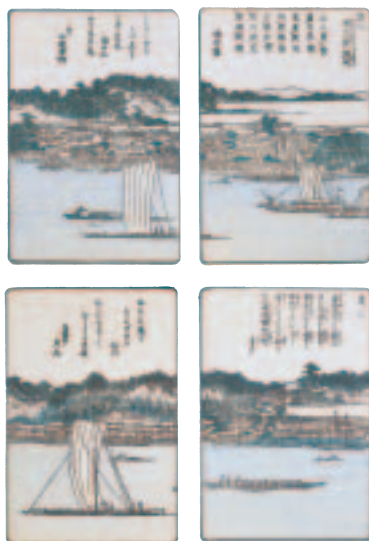
なかでも旅客用の「三十石船」は、京都伏見と大坂八軒家（現在の天満橋）の間を航行し、落語の題材にもなっている。また、その途中の高槻や枚方で三十石船を相手に飲食物を商う煮売茶舟は、「餅くらわんか、酒くらわんか」という乱暴な売り言葉を上げていたことから「くらわんか舟」とよばれていた。



「京都名所之内 淀川」 広重画 / 手前がくらわんか舟、奥が三十石船

（枚方市では淀川に面する旧枚方宿地区に江戸時代の様式を残す船宿「鍵屋」を買収し、解体修復して「枚方宿鍵屋資料館」を昨年7月開館した。京街道や淀川舟運に関する資料等を展示している。）

この時代の特別な船としては、朝鮮通信使の船がある。朝鮮通信使は、徳川将軍の代替わりや世継ぎの誕生などに際して、朝鮮国王からの国書を



「淀川兩岸一覽」(文久元年出版)
江戸時代末期の枚方付近の淀川の様子

携えて派遣される公式な外交使節団で、江戸時代に12回来日している。対馬、瀬戸内海を経て大坂に着き、ここで幕府や西国大名が用意した「川御座船」に乗り換え、随伴船を含め約100艘からなる船団を組んで淀川を溯った。さながら船の水上パレードだったようで、沿川には着飾った庶民が見物したそうである。

明治時代になると三十石船に代わって蒸気船（川蒸気）が就航し、時間短縮が進み、京阪間の重要な交通機関になった。ちなみに京都の市電の第1号は京都駅と伏見を結び、この舟運と連携していた。また、淀川の遊船業が復興したりするなど、大阪～伏見の舟運業界は活気があった。しかしながら、明治時代の終わりごろには鉄道や道路の整備が進み、淀川を利用する舟運は衰退し始め、昭和37年に大阪・伏見間の物資輸送は途絶え、現在では、土砂運搬船や不定期の観光船などが航行している。

3. 淀川舟運の現況と課題

現在の淀川は大阪湾に流入しているものの、河口から約10 kmに淀川大堰があるため、船舶は大阪湾から直接中流域や上流域に航行できない。淀川で航行している船舶は淀川大堰で分流している大川（旧淀川）から毛馬閘門を通過して遡上している。1日当りに換算するとわずか10艘弱である。

大阪市内の大川では観光船が定期航行されているものの、「水の都」大阪ではあるが、淀川本川では定期的な航行がなされていない。

また、大川を大阪湾に向かうと途中にある淀屋橋など複数の橋の桁下のクリアランスが観光船の通行には不十分であるため、実質的に通行できない状況である。したがって、大阪は、東京と違い、船舶による海上と河川の一体的な航行ができない状況である。

平成7年1月の阪神・淡路大震災を踏まえ、緊急時の物資輸送として舟運が見直されたことから、近畿地方整備局では淀川本川の中流部

には7箇所の船着場が整備され、2箇所が整備中である。しかし、河口から約26 kmの枚方から約36 kmの三川合流部までは、現在では土砂の堆積も多く水深が確保されていない状況である。残念ながら、大阪市内の定期観光船は枚方や高槻の船着場に着岸できず、違った船舶を使うにしてもイベント時には常に水深を気にしている状況である。



大阪市内を航行する観光船アクアライナー(大阪水上バス 提供)

毛馬閘門の通航状況

	水上バス等		台船等		砂利船等		ボート等		合計	
	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り	上り	下り
H10	29	30	21	15	3,187	3,187	474	479	3,711	3,711
H11	26	28	34	36	2,835	2,835	371	384	3,266	3,283
H12	23	23	37	39	2,847	2,846	349	364	3,256	3,272

出典：淀川水系流域委員会 第7回淀川部会資料

4. 近畿地方整備局の舟運関連施策

こうした課題も踏まえ、近畿地方整備局では「三都を結ぶ水上交通ネットワークの構築」のため、淀川舟運の整備に着手した。水上遊覧や災害時の緊急輸送、さらには高規格堤防整備のための土砂運搬などに活用できる舟運を復活しようというものである。前述の船着場の整備もその一環であるが、このほか、淀川大堰での閘門設置の必要性や施設構造等を検討するための「淀川大堰閘門検討委員会」を設置した。さらには、淀川の河口に近い部分や本川上流部では航路の水深確保のため浚渫なども行い、三川合流部にも船着場を整備する計画である。



近畿地方整備局の淀川河川舟運関連主要施策

5. 先駆的な航行の実施

近畿地方整備局のこうした動きも視野に入れ、沿川の市民の関心や乗船意欲を把握しようと、平成12年4月に枚方市の文化観光協会が試験的に枚方から大阪都心部までを航行した。大阪市内の観光船よりさらに喫水の浅い船を使って、まず、上流に向かったがすぐに船底からは不気味な音が聞こえてきたので、下流に向かわざるをえないというハプニングもあったが、途中の毛馬閘門の通過というパフォーマンスなどもあり、乗船客の反応はきわめて高かった。その後、枚方市が市民体験乗船会を実施したほか、歴史街道推進協議会や市民団体のチャーター船によるイベント的な航行が実施された。これらは、枚方の宿場町散策や花火鑑賞、菊人形展見学、船中の落語会など複合的な催しも組み合わせるなどの工夫を凝らしたものであった。こうしたイベント航行では沿川の多くの市民が乗船し、川岸の植生や水鳥を見、船中では沿川の歴史文化の話を聞きながら、はじめて見る淀川沿いの景色を楽しんだ。有料事業ではあったが、大変好評で関心の高さを感じた。



平成13年実施の枚方市市民体験乗船会

6. 沿川自治体の期待と今後の展開

平成12年に実施した試験的な航行などの機会を活用して実施した市民アンケートでは、舟運復活を期待する回答が9割を越えた。舟運の希望ルートも下流部の大阪都心部、ベイエリア、神戸方面のほか、上流部の京都伏見方面などを求める声も多く、市民の期待は広範囲に広がっていた。

淀川の沿川地域は、歴史的にも淀川と関係が深く、たとえば、淀川の「渡し」は大阪府下の淀川水系では文献から39箇所が確認でき、また、川の対岸同士での結婚もあるなど川に面した生活が営まれていた。

こうした、歴史的、社会的な背景や近畿地方整備局の動きを踏まえ、新しい時代の淀川舟運の可能性には大きな期待があることから、その実現に向けて、まず、平成12年11月に大阪府の沿川6市1町は「淀川舟運整備促進協議会」を設立した。さらに13年7月には京都府域内の3市も加え、9市1町の体制になった。協議会では、国土交通省に舟運利用のための要望活動をしたほか、実行委員会形式で平成12年11月には「淀川舟運シンポジウム」を開催した。また、協議会は河川管理者や近畿運輸局などの行政関係者や学識経験者からの説明を受けるほか意見交換なども実施してきた。

近畿地方整備局は、緊急用として船着場を整備してきているが、沿川自治体としてはそれだけの利用にとどめることなく、水辺体験の場や観光面の活用などの可能性を期待している。さらにはリサイクル資材などの到達時間の拘束を受けず、物流コストを下げたい物資の輸送にも適しているとの指摘もあり、舟運が多様な用途に活用できる可能性を内在している。

それだけにこれを生かすには河川区域内で完結することはなく、河川管理者と沿川自治体の連携が不可欠になる。船着場を検証してみると、船着場を円滑に使うには市街地内とのアクセス道路や河川敷内のルートが十分でないことや船着場背後のヤードが確保されていないこと、さらには船着場そのものの整備が周知されていないなどの課題もある。

緊急時の活用にあたっては、消防・防災部局や民間事業者との連絡体制の整備や緊急用河川敷道路も含めた訓練の実施など、取り組むべきことは多い。さらに、民間事業者は船着場を観光営業用に使えるのか、屋根のある待合施設は建設できるのか、船着場から物資輸送のために積み込みできるのか、毛馬閘門は夜間通行できないのか、検証すべき課題は数多くある。

協議会では、現在淀川の河川整備計画を審議している淀川水系流域委員会に沿川自治体の期待を發表することになっている。また、平成12年度に実施された淀川河川公園フォローアップ委員会でも、舟運の復活が指摘されるなど今後の展開が期待される。

大阪府内にとどまらず、京都の伏見、宇治を起点に天王山・男山に挟まれた三川合流部を通り、淀川を下った船が河川域に限らず、U S J、大阪湾岸、関西国際空港、遠くは瀬戸内海まで、海上とネットワークして、一体的な利用が可能になりうることを期待したい。河川構造や河川環境に影響の少ない船舶の開発や沿岸地域の歴史・文化資源との連携なども進めながら、淀川舟運が淀川を中心に近畿地方再生の基幹的な総合的事業に成長してほしいものである。



平成12年11月実施のシンポジウム

7. 「淀川を体感する行動年」の提唱

淀川は、古代から日本の政治、経済、文化の発展に大きな貢献してきたが、一方で沿川市民の生活の舞台でもあった。枚方では昭和30～40年代に「灯籠流し」が行われてきたが、淀川本川では花火以外こうした川にまつわる風物詩や祭礼なども見られない。最近30年ほどは河川敷が急激に整備され、多くは淀川河川公園に生まれ替わったが、川岸に接することもなくなり、ましてや川面に浮かぶ船からまちを見る機会もなくなってしまった。私自身、市民体験乗船会などの機会に船に乗り、そこで初めて、川を身近に感じ、自分たちのまちが大きな流域のなかにあることを感じられた。自分自身が自然のなかに、歴史のなかに、いることを実感できた。舟運復活により多くの人がこうした体験を共有できれば、川を向いたまちづくりができるような気がする。

幸い、平成15年3月には「第三回世界水フォーラム」が京都、琵琶湖、淀川流域で開催される。

淀川の河川整備計画も策定される。国や沿川自治体にかぎらず、多くの機関、団体がこの機会に多様な行事に取り組んでいただきたい。本市もその一端を担いたいと思う。そして沿川の市民の方々が「淀川」を体感する行動を起こし、また、行事に参加し、「母なる川、淀川」を河川管理者の川としてではなく、自分たちの川として再発見し、まちづくりの第一歩にしたいものである。

(参考文献)

- ・淀川河川水上交通再構築に向けた提言（近畿河川水上交通研究会）
- ・淀川舟運の復活と枚方市の展望（平成13年3月枚方市）
- ・市立枚方宿鍵屋資料館 展示案内（平成13年7月 枚方市教育委員会）