

## 近代大阪における都市内水運の発達過程

岡 島 建

### I はじめに

内陸水運は、古代以来近現代に至るまで、大量輸送手段として地域発展に大きな役割を果してきた。特に、近代交通機関が発達する以前の前近代においては、全世界的に、内陸地域における最も有効な大量輸送手段であったといえる。現代においても、自然条件に恵まれた大陸部や、輸送コストの低廉な第三世界においては、重要な輸送手段となっている。日本においては、近世において、廻米輸送と商品生産の拡大による全国的な輸送網の整備の中で、沿岸海運と結んで発達した。

近代日本においても、内陸水運の重量貨物の大量輸送手段としての価値は失われるものではなく、近代の社会経済情勢の中で、また他の近代交通機関との関わりのうえで、一定の役割を果たしていたと考えることができる。このような近代の内陸水運については、前近代的な交通機関である内陸水運の近代社会の形成期における変質過程を考察しようとする研究が多い。すなわち、それらは、鉄道の発達によって衰退したとされてきた近世内陸水運の明治以降の再検討に关心の中心があるといえる。たとえば、殖産興業政策下で、内陸水運が全国的運輸機構の中に位置づけられていたこと<sup>1)</sup>、それが実際に県レベルにおいて移出入貨物の流通路として整備された富士川水運の例のあること<sup>2)</sup>、鉄道の開通は上流の河岸には打撃を与えたが、下流の諸河岸では必ずしも影響を受けなかったこと<sup>3)</sup>、鉄道に平行する水運は打撃を被ったが、鉄道に直交する水運では、輸送力が増大したこと<sup>4)</sup>、明治末の河川改修に対して水運業者が反対陳情をおこなったこと<sup>5)</sup>など、近年の研究により近世から近代への移行期の内陸水運の状況が明らかになってきた。しかしながら、近代内陸水運を考えるには、移行期に近代化の過程を経た交通機関としての内陸水運が、近代社会の発展の中で果たした役割を積極的に評価することが必要であろう。このような研究例は少なく、大正期以降、産業や近代都市の発展と結び付いて発達した内陸水運として、荒川水運川口河岸<sup>6)</sup>や揖斐川水運<sup>7)</sup>の事例などが報告されているにすぎない。しかし一方、増田<sup>8)</sup>は、海運の発達にともない内陸水運の軒としての機能が増大した点を指摘し、また今野<sup>9)</sup>によれば、戦後(1960年代)の東京港での沖荷役の縮小とはしけ数の増大という現象からはしけの役割として沖荷役のみならず、湾内沿岸輸送・内陸水路輸送に拡大したという。

このように、近世から近代への移行期の内陸水運については研究の進展が認められるが、それ以降の近代の内陸水運としての評価は、今後の研究成果に期待される。そこで、近代の内陸水運をとらえるには、移行期から産業革命、戦前の軍需化、戦後の高度成長期を通じて、考察するべきであろう。しかしながら、従来、一般的には、近世から移行期の内陸水運と、近現代のはしけ水運を結びつける意識は薄く、わずかに、内陸水運の大正・昭和期の事例として老川、海野などの報告があるにすぎない。このような中で、増田の「内陸水運の軸としての機能」と、今野の「沖荷役以外のはしけの役割」という指摘は重要である。すなわち、両者を包含して、近代において拡大した都市地域を場とする内陸水運を都市内水運とするならば、都市内水運は海運や鉄道などと連絡して都市地域を流動する貨物の輸送を主として担い、近代産業の発展に呼応して発展した内陸水運であることができる。このような都市内水運については、既に河田<sup>10)</sup>、田村<sup>11)</sup>などの戦前の研究において、輸送コストの面で他の陸上輸送手段より有利であった点が指摘され、一方武見<sup>12)</sup>、別技<sup>13)</sup>などの戦前の工業発展に関する研究では、その立地に際して水運利用の可否が考慮されるべきである点が指摘されている。これらの点を踏まえて、都市内水運の輸送の実態を解明し、近代都市形成の中で果した役割を検討することにより、近代の内陸水運の再評価が求められていると思われる。

筆者は先に、近代都市内水運の輸送の実態を解明し、近代都市形成の中で果した役割を検討することを目的として、東京と名古屋についての報告を行ってきた<sup>14)</sup>。それによって、都市内水運は近代都市の産業発達と結び付いて戦前期に都市内の貨物輸送において大きな役割を果たしたことが明らかになったが、そのことが河川の下流部に位置する他の近代日本の諸都市においても適用されるのかという点と、都市内水運の発展過程については十分に明らかとはいえない。そこで、本研究では、水路網が発達し、近代産業革命の中核として発達した大阪を対象として、①近代の社会経済情勢の変化の中で、都市内水運の発展過程を明らかにすること、②他の輸送手段との関係を重視して、都市内での輸送の範囲・品目などの特色を整理することを、目的とする。

本稿においては、「都市内水運」の定義を、河川、運河、港湾の別を問わず、大都市地域の水面を活動範囲として、都市内の陸地を起点または終点とする水運とし、都市外との連絡輸送と、都市内での運送を担うものとする。

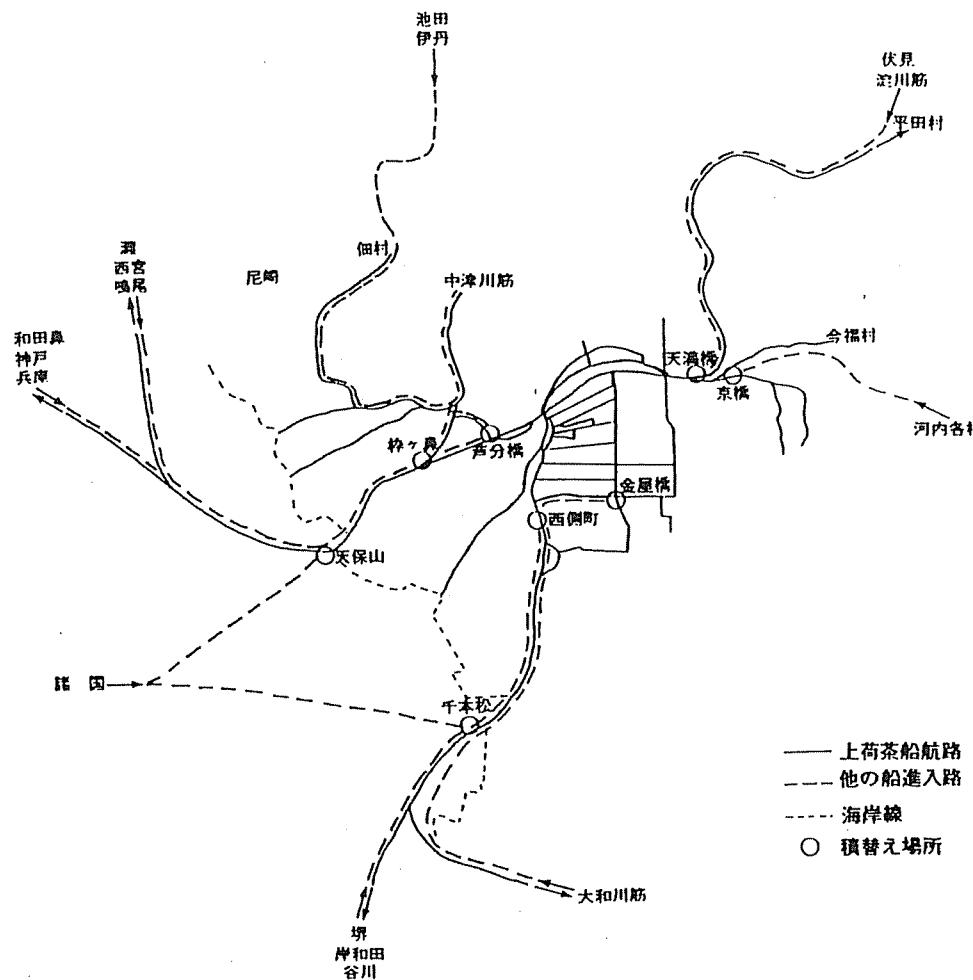
## II 近世における都市内水運の発達

大阪地方における水運の起源は、遠く古代にまでさかのぼるが、都市内水運といえるものの起源は、近世初頭の大坂城下町の建設に求められるであろう。

近世の淀川筋下流の、主として大阪市中に働き場を持つ特權川船に上荷船と茶船があり、これらは大坂に入津する廻船の荷物を瀬取りし、また問屋からの荷物を廻船に積み込むことを主

としていたので、これはすなわち都市内水運ということができる。その起源は未詳であるが、文禄年間（1592～96）には七村上荷船・新上荷船・茶船があり、若干の運上銀を納めて営業していたといい、松平忠明の大坂城主在任中に、役船として公用荷物の運搬などに従事し、運上銀は免除されていたという<sup>15)</sup>。一方、その活動の場となる都市内水路網の形成については、秀吉時代の天正年間の東横堀川の開削に始まり、慶長から元和年間、すなわち松平忠明の在任を中心とした時期に、西横堀川、道頓堀川、長堀川をはじめとする水路の開削が町の建設の中で進められた。このように、制度面からも水路の面からも元和年間頃には大坂都市内水運は成立していたといえよう。

この上荷茶船の営業範囲は大阪市中を中心に兵庫・尼崎・堺・岸和田に及ぶものであったが、



第1図 上荷茶船航行範囲—明治初年—

(資料)『川船一件書類』大阪商法會議所、1879。

主としては諸国の廻船と市中の問屋や蔵を結ぶものであった。上流は京橋まで輸送独占の特権が与えられ、上流域の川船や沿岸の船、廻船や問屋の手船は大坂市中に進入する際、上荷茶船に積み替えることが義務つけられた。この状態は近世を通じて変わらなかった（第1図）ため、大坂市中に進入しようとする船と、上荷茶船との間には度々争いが起きたが、公用の荷物輸送に携わるという特権を持つ上荷茶船がほとんどの場合勝訴した<sup>16)</sup>。また、中期以降市内の道路輸送に台頭したべか車との争いも同様であった<sup>17)</sup>。

このように市中の輸送を独占できるという特権のもと、廻船の荷物の都市内との輸送、上流域の川船の荷物の都市内への輸送、大阪湾沿岸地域と都市内の輸送を、都市内水運は担っていたということができる。

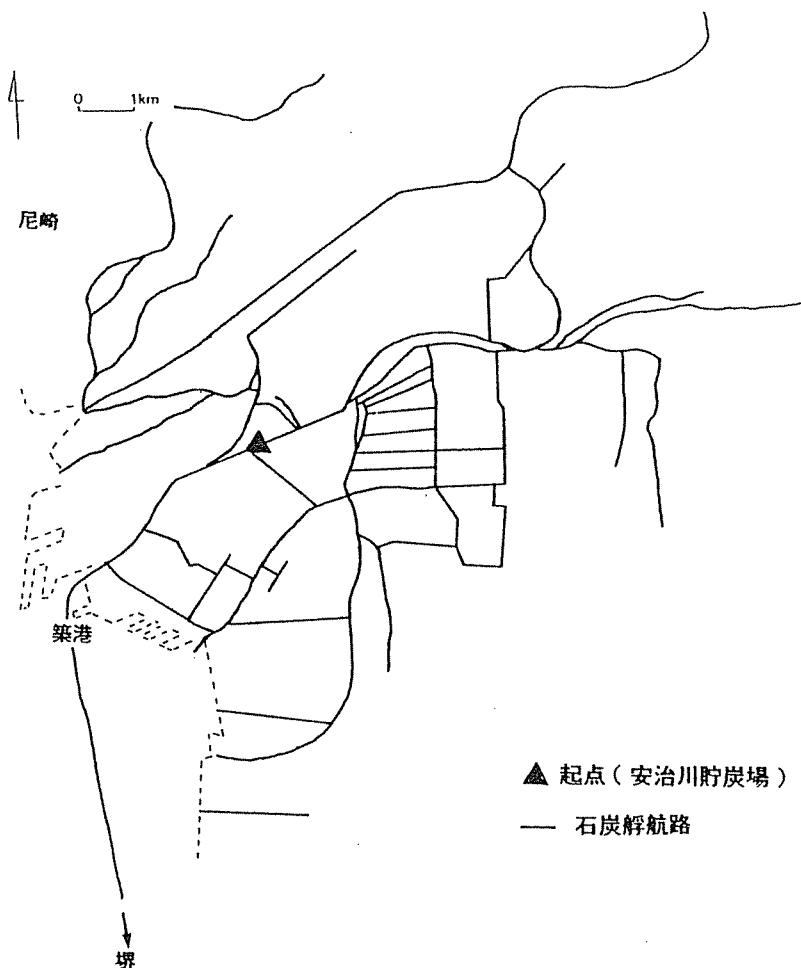
### III 都市内水運の近代化の過程

近世から近代へ移行する社会情勢の変化の中で、都市内水運はいかに変化したのだろうか。本章では、まず、都市内水運に関わる制度や規則の変化を整理することにより、都市内水運自体の形態や経営の変化を記述した後、都市の輸送体系の変化の中での都市内水運の変化を明らかにし、最後に都市内水運の技術的变化について補足的に記述する。

#### 1. 都市内水運に関わる規則や組織の変遷

近世以来の上荷茶船に対して、明治2年に上荷茶船運賃其他規則<sup>18)</sup>が出されている。この規則の中で、都市外から市中に進入する川船や廻船は、第1図中の各地点で上荷茶船に積み換えることが取り決められており、まだ近世の体制が継続していたとみられる。しかしその後、各産業においても特権を認めない方向に推移すると、川船業界でも、旧来の特権上荷茶船以外の船の参入が増大したと推測される。このような状況に対して、明治18年には、水路の航行や水面利用に関する規則である水路取締規則<sup>19)</sup>や、市内河川や港湾内のみ航行の汽船に対する運航許可・検査・航行の際の規則である河港汽船取締規則<sup>20)</sup>が出されている。また上荷茶船仲間は、自らの権利を守るために市内の業者が団結して、明治20年に第一川船業組合を設立し許可された。これに対し、淀川、寝屋川等の周辺諸川より、市内への輸送を行なっていた天道、剣先船の業者が、明治29年、第二川船業組合設立を出願したが、市内で上荷茶船と競合することから、不許可となり、第一川船業組合に加入するよう指導を受けたが、両者の対立は激しく、大正期に組合設立に至った<sup>21)</sup>。これらの近世以来都市内の輸送を担ってきた川船に対し、近代において発達してきたのが、達磨船、猪牙船など、上荷茶船より大型の、舡と称されるもので、これに対し明治22年に舡船営業取締規則<sup>22)</sup>が出されている。舡船は、海運船舶である本船と市内との輸送をはかるもので、港湾整備の先行する神戸で発達し、また大阪港でも船舶の大型化に対応して発達したもので、河口地域を中心としたものと考えられる。ところで、舡業が発達するためには、これを曳航する曳船業の発達に負うところが大きいが、曳船業は、はじめ海洋を航行する

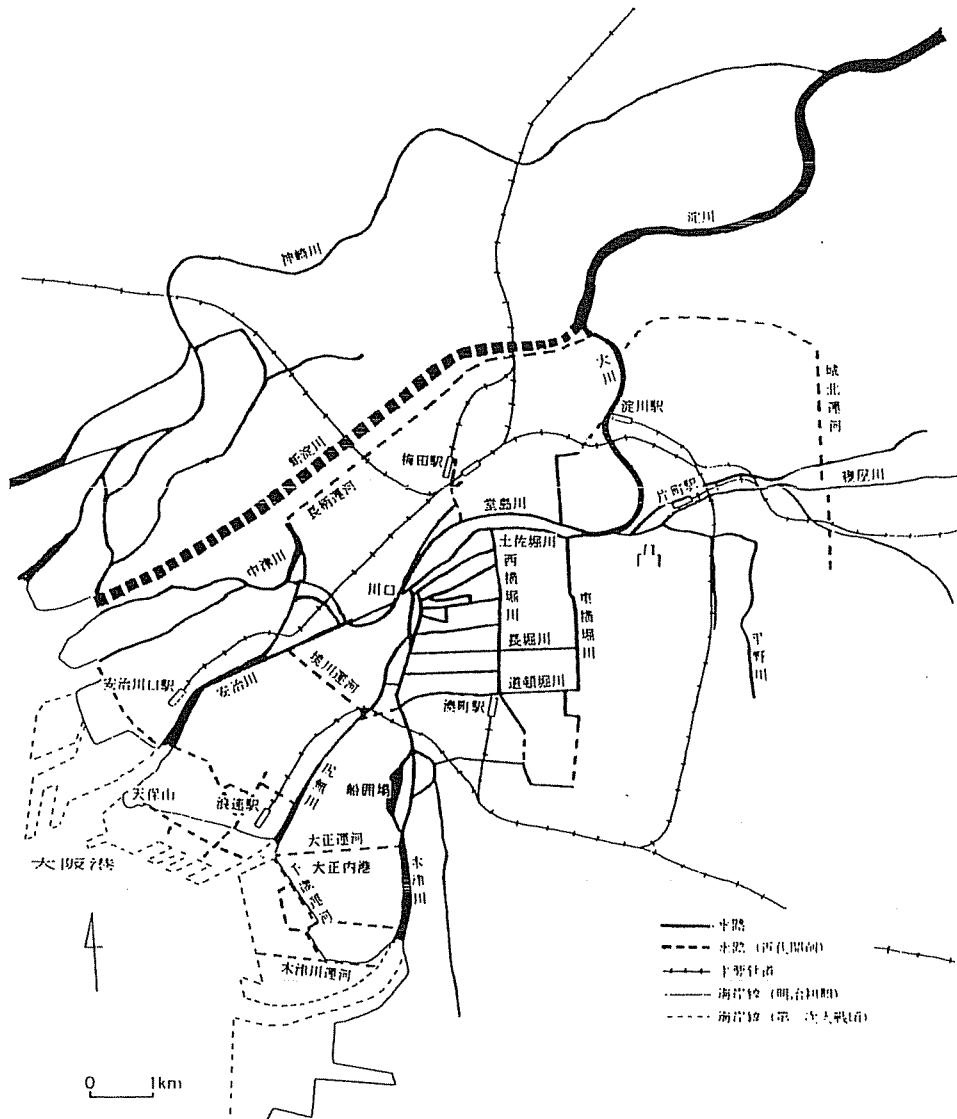
沿岸曳船業から発達し、これが市内河川に進入することから、出されたのが、明治34年の汽船航運営業取締規則<sup>23)</sup>である。その中で、特に、沿岸曳船業に対し、市内の諸河川の区間ごとに曳船できる船の大きさや数等の航行制限を定めている。こうした航行制限や水路利用の制限には、明治43年の水路取締規則<sup>24)</sup>があり、この中では、地区ごとに、航行の際の速度や帆走、錨の準備、停泊地の指定を行なっている。このように、明治期には、近世以来都市内の水上輸送の中心をなした上荷茶船の存在に対して、海上側から進出する船や曳船に規制が加えられるという構図にあったが、明治末から大正期にかけての輸送量の増大に対応して、大量輸送の点でまさる曳船と船が、川船を凌駕し、川船組合は昭和7年解散となった。こうして、近世から明治初期の都市内水運の輸送機関であった上荷茶船は衰退し、昭和初期の都市内水運の輸送機関は、



第2図 大阪石炭水上運搬業組合の船航行範囲—昭和初期—  
(資料)『大阪石炭水上運搬業組合沿革史』, 1940。

艤船と曳船となった。艤業の組合の一つ、大阪石炭水上運搬業組合の航行範囲をみると、貯炭場が集積する安治川の直線部分を起点として、ここから市内各地区へ石炭を輸送していた（第2図）。これを第1図と比較すると、運河の開削や市街地の拡大に伴い、多少範囲が拡大しているが、上荷茶船以来の輸送範囲を引き継いできたと思われる。

このように旧来の上荷茶船に対して、新しい動力をもつ船曳船業が台頭し、都市内水運業に変化をもたらし、このような動きに対する行政側の対応が、度重なる諸規則の施行であったといえる。

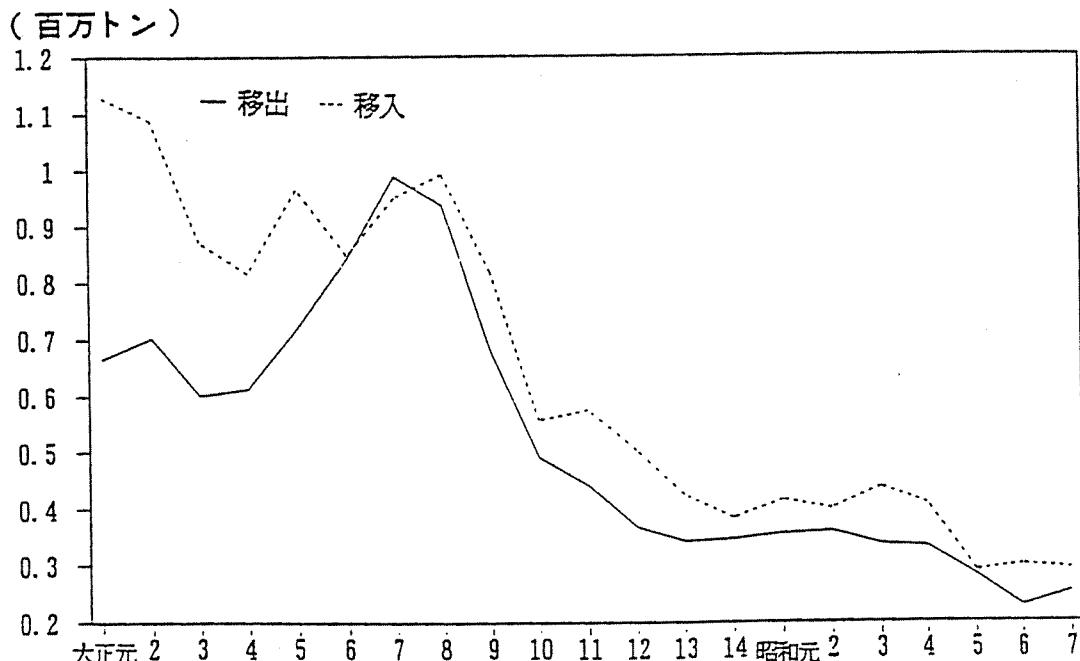


第3図 近代大阪の水路網概観図

## 2. 近代都市をめぐる輸送体系の変化

明治以降、全国輸送体系が次第に近代化され、各都市においても近代都市としての発展のために近代交通機関の整備が望まれたが、それに見合う人口や産業の集積がなされた都市では、それが実現していった。具体的には、港湾とそれに接続する水路の整備や、鉄道とそれに接続する道路の整備であった。

大阪市におけるこれらの輸送機関の整備と都市内水運との関係についてここで述べる。大阪港の開港は明治元年（1868）であるが、これは安治川を遡上した川口波止場であり、天保山を中心とする現在の大坂港からはかなり内陸に位置するものであったが、外国人居留地もここにつくられていた。天保山を中心とする大阪港の整備が始まるのは、ようやく明治30年（1898）のことであるが、これは神戸港が大阪湾の中心港として整備が先行したためで、36年（1904）大桟橋付近の築港施設が完成するまでは、都市内水運の海運貨物を連絡する輸送は起終点を神戸港としなければならなかった。大正期には現在の大正区、いわゆる大正内港が建設され、これに付随して千歳運河・大正運河・木津川運河などがつくられ、都市内水運の活動範囲も拡大した。昭和初期には安治川河口以北のいわゆる北港が建設され、北港運河がつくられた。これらの大阪港の整備によって、従来神戸港での連絡を余儀なくされていた大阪向け海運汽船は直接大阪港に入り、従って都市内水運の海運貨物を連絡する輸送も大阪港を起終点とするようにな



第4図 阪神間船舶貨物量の推移—大正元年～昭和7年—

(資料)『大阪港勢一班 昭和7年』大阪市役所, 1932。

なった。このことは大正末以降阪神間の船船貨物量が激減していることからも分かる（第4図）。

一方、大阪における鉄道の開通は、明治7年の大阪～神戸間の開通が最初で、大阪駅の位置は当初堂島河畔を予定したが、京都方面への延長のため現在地に開設された。そこで水運との連絡のため、安治川河畔までの安治川支線（大阪～安治川間）が8年開業した<sup>25)</sup>。次いで、22年に大阪鉄道（現JR関西本線）の湊町駅が道頓堀川河畔に、28年に浪速鉄道（現JR片町線）の片町駅が鯰江川河畔に開業して、大阪の貨物を取り扱うターミナル駅はすべて、水路沿いに立地した。このことは当時の市街地の外縁がこの付近であり、また水路が鉄道敷設の障害となつたということもできるが、次章で述べるように、実際に都市内水運と連絡し、そのためにも水路沿いに立地したといえる。その後も、31年安治川沿いに西成鉄道（現JR桜島線）安治川口駅が、同年木津川沿いに南海鉄道木津川駅<sup>26)</sup>が、大正7年淀川（大川）沿いに京阪電鉄天満橋駅<sup>27)</sup>が、それぞれ水陸連絡を行う貨物取扱駅として開業し、昭和初期に開設された淀川（2年、片町線）・浪速（3年、大阪環状線）・梅田（5年、東海道線）<sup>28)</sup>の各貨物専用駅も水陸連絡を行つた。道路整備については、明治40年代の市電の開通時に拡幅される場合が多く、この時期に堺筋と谷町筋の北半部が拡幅され、四つ橋筋が新設された。大正10年以降の都市計画事業の中で道路の改修や新設が進められるが、中でも最重要路とされたのが、御堂筋で昭和12年開通した。

この他の水路開削としては、大阪駅と堂島川を結ぶ堂島堀割が明治11年に、市街地外縁部の水路連絡を改良する高津入堀が29年、天満堀川が32年に、淀川改修に伴う旧中津川筋の新設運河として長柄運河が40年に開削されている。また、安治川と尻無川を短絡する境川運河が明治

第1表 都市内水運と鉄道との水陸連絡

駅名	鉄道名	河川名	年次	関係	備考
安治川	東海道	安治川	明治8	河岸端	明治10年廃止
大阪	東海道	堂島川	10	水路連絡	
湊町	大阪	道頓堀川	22	河岸端	
片町	浪速	鯰江川	28	河岸端	
安治川口	西成	安治川	31	水路連絡	
木津川	南海	木津川	31	水路連絡	
天満橋	京阪	大川（淀川）	大正7	河岸端	
淀川	片町	大川（淀川）	昭和2	河岸端	貨物専用駅
浪速	大阪環状	三十間堀川	3	水路連絡	"
梅田	東海道	堂島川	5	水路連絡	"

(注) 船溜り施設を持つか、文献等により連絡の事実が確認されるものを挙げた。

「駅名」「鉄道名」は、水陸連絡開始時のものを示す。

「年次」とは、水陸連絡の開始年次を示し、必ずしも駅の開設年次とは一致しない。

35年に、尻無川と木津川を短絡する岩崎運河が大正9年に、第2次都市計画事業の中にあって、東部地区の開発を目的とした城北運河が昭和15年に開削されたほか、大正から昭和にかけて本流筋を大阪府の、支流筋を大阪市の手で水路の改修工事が進められた。

以上より、大阪においても輸送体系の変化の中で、港湾整備による都市内水運の海運貨物を連絡する輸送の起終点に変化があり、活動範囲も拡大した。また、鉄道貨物を連絡する輸送が新たに加わり、水路の整備も進められたといえる。

### 3. 都市内水運の技術的変化

船の技術的変化には、船体の変化と動力の変化が考えられる。まず、船の種類については、達磨・猪牙など大型で海上をも航行するものと、上荷・茶・団平など小型で河川・運河のみを航行するものがある<sup>29)</sup>が、近世には当然すべて木造船であった。近代においても木造船が主流であり、第二次大戦後は鋼船が主流となるが、その変化の時期は明らかではない。動力については、上荷茶船等の小型船は櫓櫂のみであったが、達磨・猪牙等の大型船は帆走することができた。旅客輸送においては蒸気船の就航をみたが、低コストが条件となる貨物輸送においては速度の向上は必ずしも有利とはいえない。蒸気船の参入や艤船自体に発動機をつけることはなかった<sup>30)</sup>。都市内水運の動力近代化は、曳船という形で実現した。すなわち一隻の発動機船が複数の艤船を曳いて航行することにより、航行の安全と大量輸送が実現したということである。艤船は、海上や本流筋では曳船の形で航行し、曳船できない支流筋では、満潮時に櫓櫂を用いて遡上し、干潮時に下るというのが、昭和初期には一般的であったようである。

## IV 近代都市内水運の変化過程

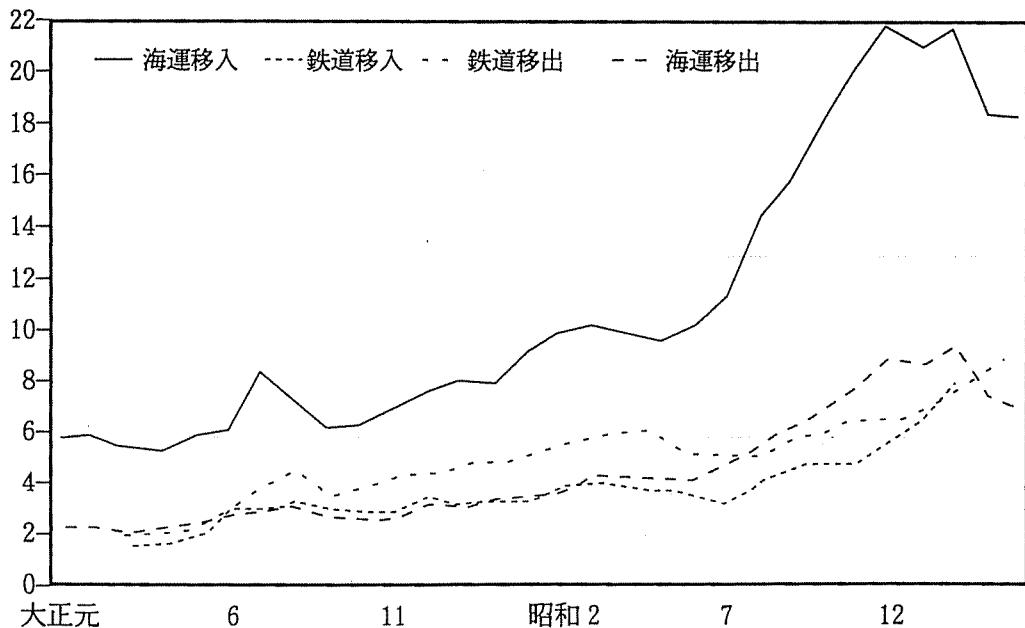
本章では、近代化の過程を経た都市内水運が、いかに発展したかという点について、まず、大阪市移出入貨物の推移に占める都市内水運の役割を整理したうえで、大正・昭和初期の都市内水運の特色を明らかにする。そのうえで、都市内の輸送において競合する他の輸送機関について考察し、最後に戦後の状況について若干述べることとする。

### 1. 戦前における大阪市移出入貨物の推移と都市内水運の分担率

まず、大正期以降の大阪市移出入貨物の推移を示した第5図をみると、昭和12~14年をピークとして、増大しており、近代産業の発展期と一致する。これは、東京・名古屋での傾向と一致する。特に大阪においては、海運貨物量が昭和10年代に急増しており、移出では鉄道貨物量を上回っている。この要因としては大陸との関係が考えられる。また、移入が移出を大きく上回っているが、これは東京と同様大都市大阪の消費の大きさを表しているといえよう。

次に、これらの移出入貨物を都市内で連絡する際の、都市内水運の占める比率について考察する。海運貨物を連絡する輸送に関して、大阪港の荷役地別移出入量の推移を表わしたのが、第6図と第7図である。図中の安治川や木津川などの河川・運河における荷役量は、一部汽船

(百万トン)

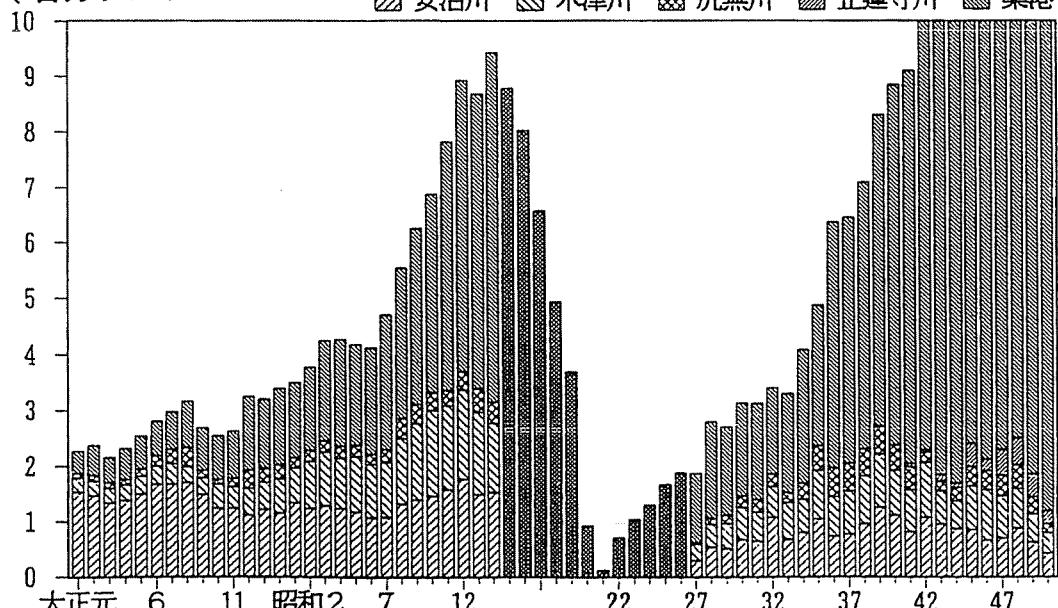


第5図 大阪市海陸別移出入貨物量の推移一大正元年～昭和16年

(資料)『大阪市統計書』大阪市役所、各年版。

(百万トン)

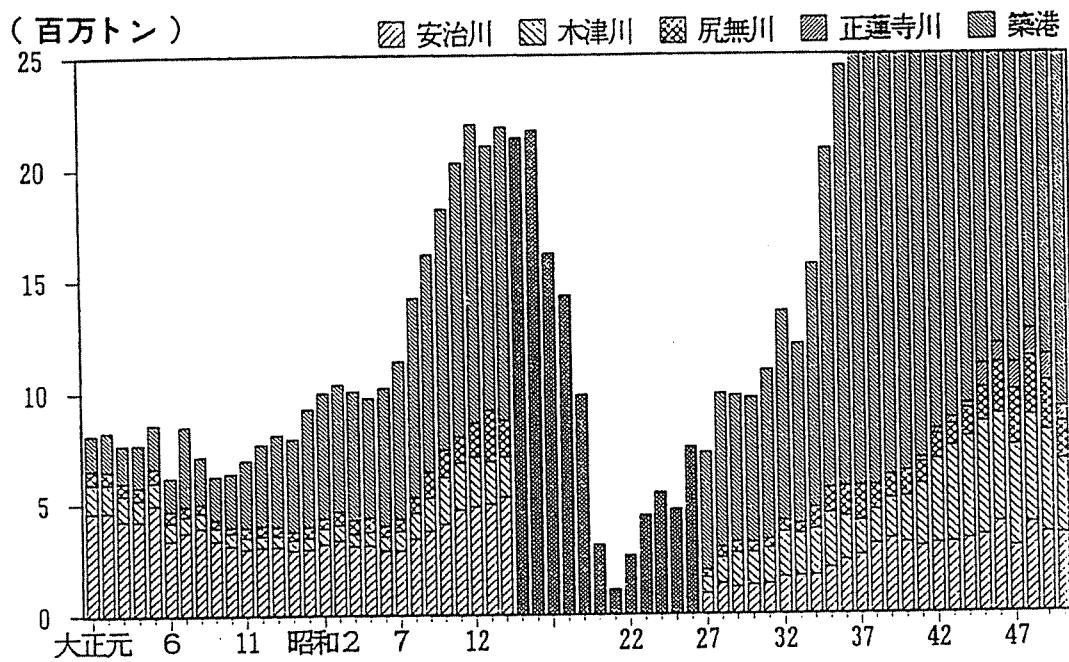
■ 安治川 □ 木津川 △ 尻無川 ■ 正蓮寺川 ▨ 築港



第6図 大阪港荷役地別移出量の推移一大正元年～昭和50年一

(資料)『大阪港勢一班』大阪市役所、各年版。

(注)昭和15年から26年は、荷役地別の数値を欠く。



第7図 大阪港荷役地別移入量の推移一大正元年～昭和50年一

(資料) (注) は第6図に同じ。

によるものが含まれるが、大部分は都市内水運によるものと考えて差し支えない。築港荷役においても直接接岸できず船に積み替える沖荷役の比率が、昭和2年から11年で80%から65%である。したがって、海運貨物全体の都市内水運による分担率は高く、昭和12年で92%と算出される<sup>31)</sup>。一方、鉄道貨物を連絡する輸送については、主要4駅において昭和3年から6年に、鉄道発送貨物の65%から50%，到着貨物の30%から20%を水運が担っているということができる（第11図、第12図）。

なお、都市内流動貨物については、その全体を把握できる統計的資料が存在せず、都市内水運の分担率を算出することもできない。

## 2. 大正・昭和初期における都市内水運

都市内水運の輸送貨物は、先に述べたように都市移出入貨物と都市内流動貨物である。そして前者は、海運貨物、鉄道貨物、積み替えせずに都市外に直通する貨物がある。これらの都市内水運による輸送量を算出し、東京の場合と比較したのが、第2表である。鉄道貨物を連絡する輸送は、隅田川水運と直結した隅田川駅<sup>32)</sup>を持つ東京の方が多いが、海運貨物を連絡する輸送その他においては東京を大きく上回り、都市域の多くの部分が水路卓越地域にあたる大阪においては、都市内水運に対する依存度が東京より高いといえる。

次に、都市内水運の輸送内訳ごとに検討する。

海運貨物を連絡する輸送は、第6図と第7図に示したように、比率では安治川が中心、絶対量は木津川を中心に漸増していたといえる。第8図に示した大正5年の輸送密度<sup>33)</sup>をみると、安治川と西船場地区を中心いて輸送が行われていたことがわかる。そこは、近世以来産業革命期を通じて商工業の中心的な地区であった。その後、尻無川と木津川の間の大正内港が完成し、次第に木津川と尻無川の荷役量が増大したといえる。昭和7年について、品目別にみると、第9図と第10図に表される。石炭の移入は安治川が中心であるが、ここには貯炭場が集積していた。木材の移出は、木津川と尻無川が中心であるが、この両川の間には大正内港があって、貯木場が分布していた。

このほか、安治川では、米・鉄鋼・石油を移入し、鉄鋼・鉄製品・綿糸・綿織物を移出していた。木津川では、薪炭を移入し、鉄鋼・鉄製品・ガラス・薬品を移出しており、ともに工業関連品目が目立つ。沿岸の工業地域の発達を反映しているといえる。これに対し、尻無川は、土砂・セメントの移入が多く、沿岸の開発が遅れていたとみられる。

鉄道貨物を連絡する輸送は、第1表に示した各駅で連絡した。このうち、資料の得られるのは大阪(梅田)、湊町、安治川口、浪速、淀川の5駅である。各駅別の貨物輸送量の推移を示したのが、第11図と第12図である。各年次ごとに、全体が各駅で発送および到着する貨物量を表わし、そのうち陸運計を除いた部分が、水運によって連絡する部分である。大阪(梅田)駅が一定量の連絡を保ち、湊町駅も同程度の連絡を行っていた。安治川口駅と浪速駅については、さらに港寄りに桜島駅と大阪港駅があるため、都市内水運との連絡駅としたが、実態ははっきりしない。また、各駅における集散範囲と品目については、明らかではない。

積み替えをせず都市外と直通する輸送は、内陸に向かうものと海上に向かうものがある。前者は淀川水運が中心であり、後者は阪神間の輸送が中心と考えられるが、後者については大阪湾岸や瀬戸内方面から機帆船や沿岸曳船によるものも含まれ、海運貨物を連絡する輸送との区別が必ずしも明確ではない。淀川水運による輸送貨物については、大阪市移出入貨物に対する比率が、大正13年から昭和4年で移出で2から3%，移入で4から5%であり<sup>34)</sup>、この数字は東京・名古屋に比べて若干高く、石炭・木炭・木材・セメントを移出し、砂利・酒類を移入していた。第13図は、大阪市内の水路と淀川(新淀川)の境界付近に位置する4つの閘門を通行す

第2表 都市内水運の輸送内訳(単位:千トン)

	東京	大阪
海運連絡輸送	5,364	11,134
鉄道連絡輸送	3,005	2,139
都市外直行輸送	183	1,496
河川水運		780
沿岸海運		716
(小計)	8,553	14,769
都市内相互輸送	不明	不明

(注) 東京は、昭和元年。大阪は、昭和3年。

「海運連絡輸送」：海運貨物を連絡する輸送。

「鉄道連絡輸送」：鉄道貨物を連絡する輸送。

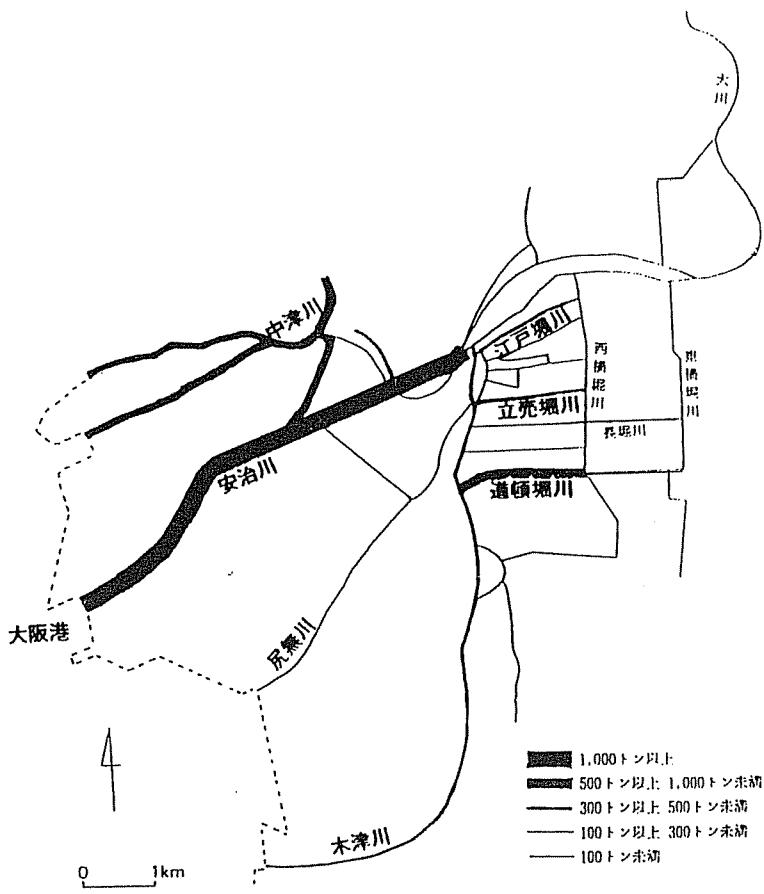
「都市外直行輸送」：積み替えをせず船のまま都市外と直通する輸送。

「都市内相互輸送」：都市内相互貨物の輸送。

(資料)『東京市貨物集散調査書』東京市、1926。

『東京市及付近貨物集散状況』鉄道省、1928。

『大阪港勢一班』大阪市、1929。



第8図 水路別貨物取扱密度一大正5年一

(資料)『大阪港史第2巻』大阪市港湾局, 1961, 541-546頁。

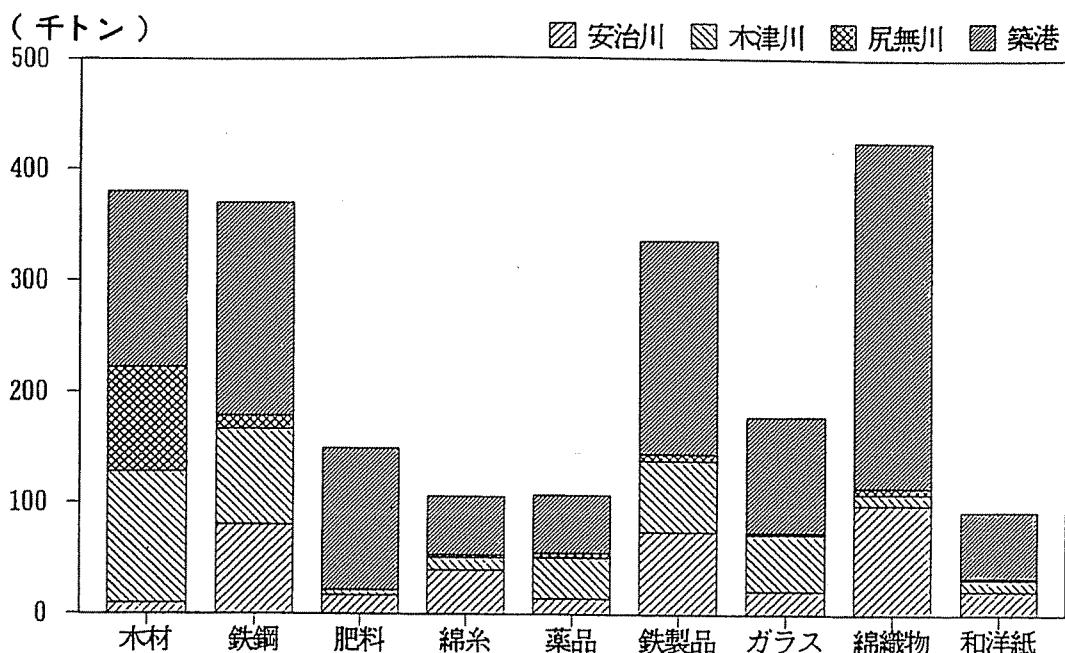
(注)荷役護岸長当たりの貨物量を示す。

る船数の推移をみたものであるが、京都方面への出口にあたる毛馬閘門では、大正期よりも昭和初期の通行量が多く、おそらく砂利輸送が中心であろうが、淀川中上流域との輸送は盛んであった。これに対し、神崎川方面の出口にあたる六軒屋閘門や伝法閘門では、大正期には通行が盛んであるが、昭和にはいると減少が著しい。

都市内相互貨物の輸送は、統計的資料による把握はできていない。

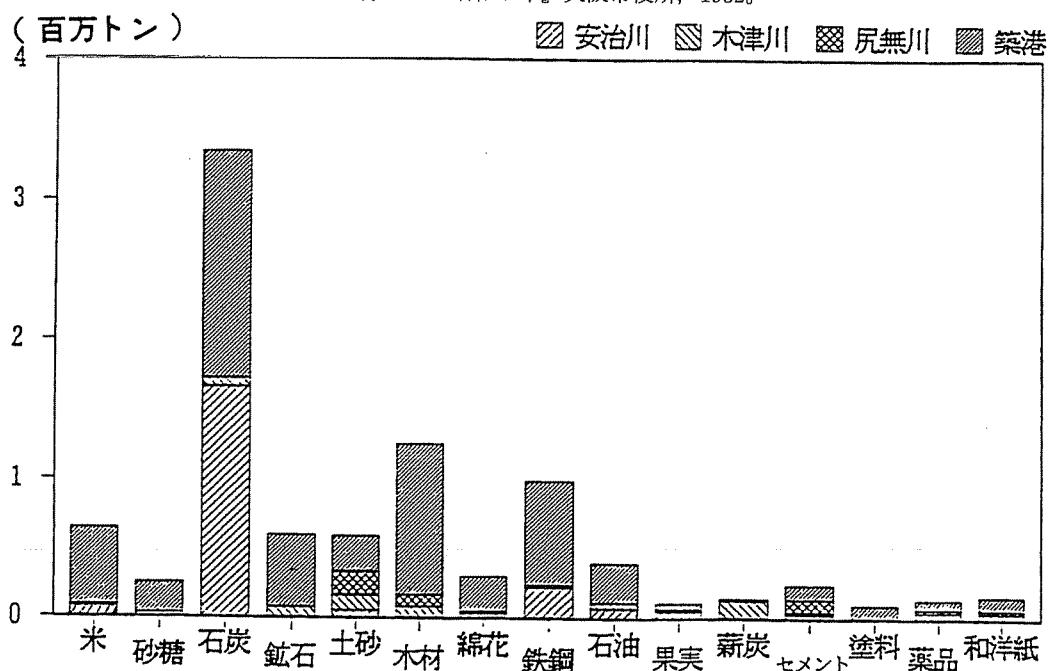
### 3. 他の都市内輸送機関との競合について

他の都市内輸送機関としては、荷車・牛馬車・貨物自動車などがある。荷車は、近世において



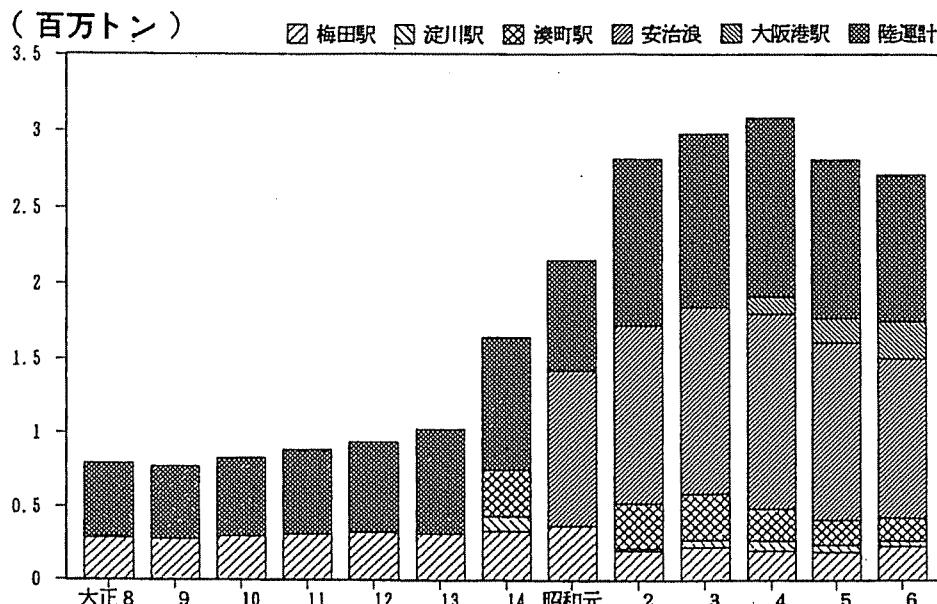
第9図 大阪港における主要品目の荷役地別移出貨物量—昭和7年—

(資料)『大阪港勢一班 昭和7年』大阪市役所, 1932。



第10図 大阪港における主要品目の荷役地別移入貨物量—昭和7年—

(資料)は第9図に同じ。



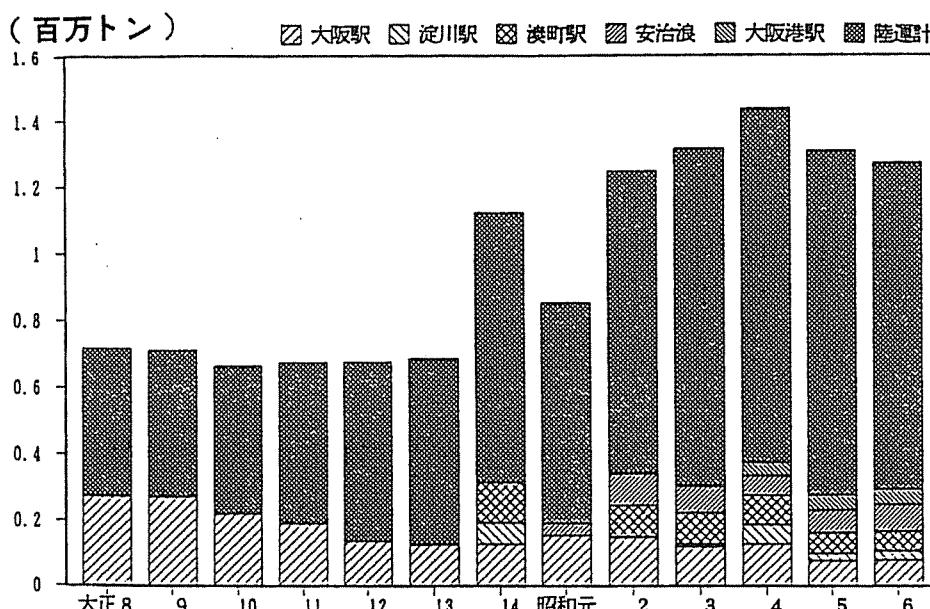
第11図 主要駅における鉄道移出貨物量の推移一大正8年～昭和6年—

(資料)『大阪市内の河川交通』大阪鉄道局運輸課, 1933。

(注)「安治浪」は、安治川口駅と浪速駅の合計。

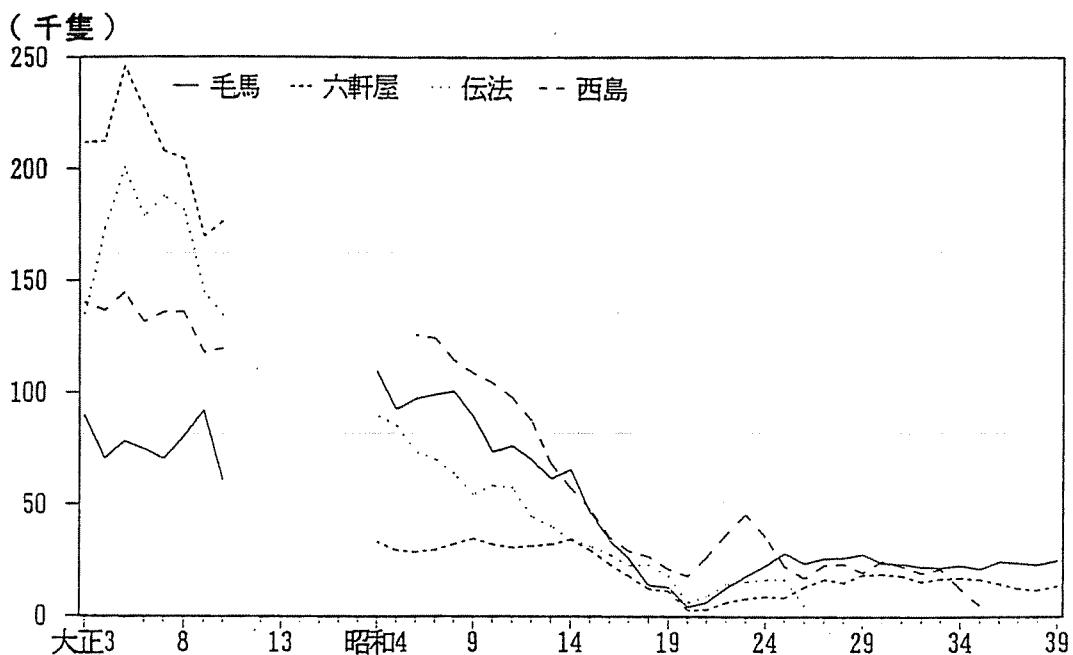
大正13年以前は大阪以外の各駅の、昭和元年は渋町駅の数値を欠く。

大正14年の「淀川駅」は、片町駅の数値。



第12図 主要駅における鉄道移入貨物量の推移一大正8年～昭和6年—

(資料) (注) は、第11図に同じ。



第13図 淀川水運各閘門通行船数の推移一大正2年～昭和39年—

(資料)『淀川百年史』近畿地方建設局、1974。

てべか車といい、上荷茶船と競合関係にあったことは既に述べた。明治以降、べか車はすたれ、関東の大八車が入ってきたが、次第に大型化する一方、牛馬の畜力を利用することが多くなったという<sup>35)</sup>。大正・昭和初期には、一般に水運の方が輸送コストが低廉であった<sup>36)</sup>ので、河岸から工場や倉庫への搬入や搬出に荷車を用い、水路が発達していない地区の配達には牛馬車が用いられたようである。明治以降における水運と荷車・牛馬車との競合については、今後十分な検討を行う必要があるが、競合よりはむしろ補完の関係にあったのではないかと思われる。貨物自動車は、輸送力、機動力の点で水運に優るものと思われ、大正以降次第に増加するが、第二次大戦前においてはまだ普及率が低く、輸送コストの点でも水運に優るものではなかった。貨物自動車（トラック）が水運にとって代わるのは、戦後のことである。

#### 4. 戦後、高度経済成長期の都市内水運

まず、第6図と第7図により、安治川、木津川、尻無川等による荷役量は、戦後も増大し、昭和40年代前半頃までは、戦前期と同程度の役割を果たしていたことが分かる。絶対量の推移をみると、移出では昭和40年頃、移入においては昭和48年頃をピークとしている。また、築港荷役をも含めた軽取り貨物量の割合は、昭和30年代においてはおおむね50%内外であった。したがって、海運貨物を連絡する輸送については、相対的には地位が低下しているとはいえる、高度経済成長期にも都市内水運が一定の役割を果たしていたといえることができる。その主要な

輸送品目は、移出の鉄鋼、移入の鉄鋼・砂利・石油類であり、工業関連の重量貨物であった。鉄道連絡その他の輸送については、有効な資料が見つかっていないが、海運貨物を連絡する輸送においても、都市外、さらには県外との輸送には、トラックを利用する場合が多くなり、戦前期における「海運一都市内水運一鉄道」という形の輸送は、次第にトラックにとって代わられたに違いない。なお、淀川水運については、現在においても砂利船が毎日毛馬閘門を通過しており、わずかながら存続している。

## V おわりに

本研究において明らかになった点を最後に簡単にまとめる。大阪における都市内水運の起源は近世初頭にあり、近世を通じて公用荷物の廻船からの積み取りという特権によって、都市内の輸送を独占して発展した。近代の社会情勢の変化の中で、都市内水運自体の変化と他の輸送機関との関係の上での変化が認められた。前者は、特権を失った近世以来の川船に対して、舟・曳船という新しい形態が台頭してくること、曳船の導入により動力の近代化が実現することであり、後者は鉄道貨物を連絡する輸送の発生と港湾や水路の整備により活動範囲の維持および拡大が行われたことである。輸送量のピークと思われる昭和初期において、海運貨物を連絡する輸送はきわめて重要性を持ち、積み替えをせず都市外と直通する輸送も東京や名古屋以上の役割を果たし、鉄道貨物を連絡する輸送も一定の分担率を保った。大阪においては、戦後も高度経済成長期まで一定の役割を果たし続けた。

本稿においては、都市内水運の発展過程について、制度や経営の変化を主として既存の文献による記述を行ったが、具体的な実例を挙げて実証することが必要である。他の都市内輸送機関との競合関係についても同様である。大阪都市内水運の地域的展開と産業施設による利用については、今回ほとんど言及できなかった。今後、事実確認を進め、改めて報告したい。さらに、積み替えをせず都市外と直通する輸送については、瀬戸内海を背景に、汽船海運と都市内水運の中間に位置する機帆船海運と沿岸曳船の発達が、東京や名古屋に比べ、より顕著で、これとの関係を考察する必要がある。また今後、東京・名古屋・大阪以外の諸都市についても検討を進め、近代日本の都市内水運の発達と役割を明らかにしなければならない。

### [注]

- 1) 増田廣實「殖産興業政策と河川舟運」社会経済史学48-5, 1983, 6~22頁。
- 2) ①増田廣實・鈴木照男「富士川運輸会社の創業について」文教大学女子短期大学部研究紀要20, 1976, 40~61頁。  
②増田廣實「富士川運輸会社の発展について」文教大学女子短期大学部研究紀要21, 1977, 13~26

頁。

- ③増田廣實「明治前期富士川舟運の展開－富士川運輸会社清水出張所を中心に－」(地方史研究協議会編『甲府盆地－その歴史と地域性－』雄山閣, 1984), 343~368頁。
- 3) ①老川慶喜『明治期地方鉄道史研究－地方鉄道の展開と市場形成－』日本経済評論社, 1983, 229~238頁。  
 ②老川慶喜「日本鉄道の開通と荒川舟運」(『荒川 人文II－荒川総合調査報告書3－』埼玉県, 1988), 237~248頁。  
 ③丹治健蔵『関東河川水運史の研究』法政大学出版局, 1984, 304~318頁。
- 4) 黒崎千晴「明治前期の内陸水運」(新保博・安場保吉編『近代移行期の日本経済』日本経済新聞社, 1979), 87~102頁。
- 5) 斎藤貞夫『川越舟運』さきたま出版会, 1982, 221~228頁。
- 6) 老川慶喜「川口鋳物業の展開と輸送」関東学園大学大学院紀要2, 1984, 169~183頁。
- 7) 海野一隆「西濃水運の地域構造」人文地理2~4, 1950, 27~39頁。
- 8) 増田廣實「沿岸海運と河川交通」(山本弘文編『交通・運輸の発達と技術革新－歴史的考察－』東京大学出版会, 1986), 38~49頁, 68~75頁, 104~113頁, 147~155頁, 176~183頁。
- 9) ①今野修平「東京港におけるはしけ輸送」東北地理16~3, 1964, 114~120頁。  
 ②今野修平「史的考察による変革期の「はしけ運送」－東京港の「はしけ運送」を中心として－」(港湾産業研究会編『変革期の港湾産業』海文堂, 1968), 105~118頁。  
 ③今野修平「はしけ運送の成立と変革」交通学研究1968年研究年報, 1968, 243~266頁。
- 10) 河田四郎「貨物輸送路としての東京市内河川運河」地理学評論7~4, 1931, 40~49頁。
- 11) 田村與吉「東京市内河川の小運送機関としての価値及其の現況並統制」港湾6~9, 1928, 5~15頁。
- 12) 武見芳二「大東京地域の工場分布－工業位置決定の要因－」地理学評論6~7, 1930, 369~386頁。
- 13) 別枝篤彦「大阪市に於ける工業の分布論的研究」地理論叢4, 1934, 175~218頁。
- 14) 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岡島 建「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に－」歴史地理学154, 1991, 1~17頁。
- 15) 『大阪市史第一』大阪市役所, 1913, 334~335頁による。
- 16) 日本港運協会編『日本港湾運送事業史』日本港運協会, 1967, 42~43頁による。
- 17) 小林 茂「荷車」(永原慶二・山口啓二編『講座・日本技術の社会史第八巻 交通・運輸』日本評論社, 1985), 296~312頁。
- 18) 『明治大正大阪市史第六巻』大阪市役所, 1933, 125~128頁による。
- 19) 『明治大正大阪市史第六巻』, 844~845頁による。
- 20) 『明治大正大阪市史第六巻』, 848~851頁による。
- 21) 『明治大正大阪市史第三巻』大阪市役所, 1933, 1024~1034頁による。
- 22) 帝国地方行政学会編輯局編『加除自在大阪府令規全集第式綴』帝国地方行政学会出版局, 1905, 50~54頁による。
- 23) 帝国地方行政学会編輯局編『加除自在大阪府令規全集第式綴』帝国地方行政学会出版局, 1905, 204~208頁による。
- 24) 帝国地方行政学会編輯局編『現行大阪府令規全集第二綴』帝国地方行政学会出版局, 1928, 190~193頁による。
- 25) 明治10年(1878)に大阪駅と堂島川を結ぶ堀割が開削され, 廃業した。
- 26) 紀ノ川を下り, 海上輸送されていた高野地方の木材を鉄道で運び, 大阪市内の木場へ下ろす目的で開設された。

- 27) 旅客駅とは異なり、淀川中州の将棋島につくられた。
- 28) 大阪駅の客貨分離に伴って開業した。
- 29) 大阪では、前者を舡船、後者を川船といい、既に述べたように前者の発達は近代になってからである。
- 30) 海上輸送を主とする舡船においては、発動機をつけたものがあり、機帆船と呼ばれた。
- 31) 『大阪港史第二巻』571頁によれば、昭和12年の海運貨物移出入量30,875,037トンのうち、鉄道およびトラックによる輸送量は2,575,163トン(8.3%)である。
- 32) 同駅の水陸連絡輸送量は、東京の都市内水運の鉄道貨物を連絡する輸送量の過半を占める(前掲14①13頁)。
- 33) 輸送密度は、各川ごとの荷役量を護岸の長さで割った数値で表し、区間ごとの密度を表しているわけではない。
- 34) 『大阪市内の河川交通』大阪鉄道局、1933による。
- 35) 前掲17)
- 36) 大阪において水運と他の輸送機関とのコスト面での比較を試みた例は見受けられないが、東京においては、田村(前掲11)、河田(前掲10)が検討している。

[付記]

本稿の作成に至るまでに、地理学教室の石水照雄、石原潤、海津正倫の各先生方に、ご指導、ご助言をいただきました。厚く御礼申し上げます。

