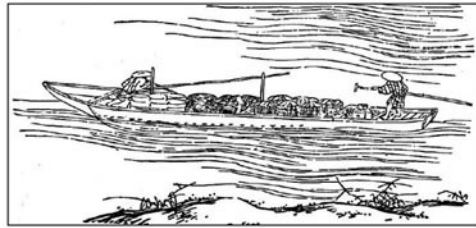


19.河内名所図会を訪ねて その十三 大和川築留(剣先船①)

船運は江戸時代に全国的な海運網が整備されて、飛躍的な発展をとげたといわれます。海船は 18 世紀に入って弁才型船が全国に普及し、菱垣廻船や樽廻船、北前船として活躍しました。これに対して川船は、各河川固有の条件にマッチした船型と構造を近世初期に確立し、その後は幕末・明治までほとんど変わることがありませんでした。



大和川築留(部分)『河内名所図会』



剣先船『和漢船用集』

左上図は挿絵「大和川築留」の部分で、帆を上げて進む船が剣先船です。和船に関する解説書『和漢船用集』は「凡そ荷物 16 駄(*1)を載す。大和河内荷物運送の舟なり。…刀の如き形の似たるを以て名とす。…舳先とがり、劔の如…」と記しています。右上図は帆柱を倒し、中央の帆筒(帆柱を固定する台座)に差し掛けた姿です。

江戸時代を通して大和川の荷物輸送を担った剣先船ですが、明治 25 年(1892)湊町～奈良間に鉄道が開通するとその役割を終え、現在ではその痕跡もほとんど残っていません。

1. 剣先船の種類

剣先船は新旧その他の区別により 4 種類あります。

①古剣先船 中世から大和川の河川輸送を担っていました。寛永 15 年(1638)船改めの際に「剣先船」と名前が付けられ、正保 3 年(1646)211 艘に公式の免許(極印)が与えられました。古くは大船でしたが土砂流出によって大船の運行が困難になり、次第に小型化します。元禄 3 年(1690)長さ 11 間 3 尺(17.4m:五間尺)と定められました。なお、大阪・国分間の荷物輸送を目的とした「国分船」は古剣先船に含みます。

働き場は下流京橋から上流亀瀬まで。石川は喜志・富田林まで。貝原益軒は元禄 2 年(1689)の紀行文『南遊記事』に「岸(喜志)と云所あり。其所に石河川の小舟多くして、大坂へ人をのする。大坂まで舟路六里有。大和川に入りて京橋に出る也。」と記しています。

宝永元年(1704)大和川付け替えの後、剣先船は新大和川～十三間(堀)川を經由して大阪へ向かいました。1～2 日で済んでいた大阪・亀の瀬間の輸送日数が 4～5 日に増えたそうです。大阪からの荷物の 8～9 割が干鰯・油粕といった肥料でした。これは、河内・大和で綿や菜種といった商品作物の栽培が進んでいたことを示しています。

②新剣先船 延宝 3 年(1675)大坂三町人の一人である尼崎又右衛門に 100 艘の免許が与えられました。剣先船の新古は尼崎又右衛門に剣先船の株が与えられてからの区別です。文化 5 年

(1808)の由緒書によれば、徳川家康が浜松在城のときから出入りし、神君伊賀越えにお供して槍を拝領したとされます。

③在郷剣先船 中河内や北河内で中世から使われてきた川船です。公認ではなかったため延宝 8 年(1680)に一旦停止を命じられましたが、貞享元年(1684)「古来より持来候村々のため」として村荷物の輸送に限り認められました。元禄 5 年(1692)に 73 艘ありました。

④井路川剣先船 大和川付け替え後、旧大和川筋に幅 4～6 間の用水路(井路)(*2)を設けました。現在の長瀬川です。森河内(現東大阪市)までの通船を願い出て、宝永 2 年(1705 年)川筋 25 ヲ村の村荷物の輸送に限り十石積の小船 100 艘が認められました。

2. 極印

徳川幕府は川船輸送の同業者組合(株仲間、株は仲間としての権利)に対して地域ごとに独占営業権(働き場)を認める代わりに、税金(運上銀)と公役負担を課しました。公認した船であることが分かるよう焼印(極印)を押します。これを極印打ちといい、公式免許の証となります。大阪三郷の堀川は上荷船・茶船仲間が極印を受けました。

老朽船に代えて新造船を造ったときは、旧船の極印を切り取って奉行所(代官所)へ持参し、新船に極印を受けました。



極印 上荷船『西区史 第2巻』

3. 十三間(堀)川

十三間川は新田開発のために、元禄 11 年(1698)木津川から住吉大社の近くまで開削した堀川です。大和川付替えに際して、剣先船を通船するため新大和川まで掘り進めました。名前は川幅が 13 間あることに由来します。現在は埋め立てられて阪神高速大阪堺線が通っています。『摂津名所図会』は住吉大社を 6 ページに渡る見開きで描いていますが、このうち十三間川の様子が分る部分を左から順に見ていくと、



住吉里・大海神社『摂津名所図会』

①海岸線に沿って十三間川が延びている。②海側に新田。③綱で船を曳いている。④住吉詣の屋形船。⑤住吉大社表参道に架かる長峽橋。⑥長峽橋から表参道を少し入ると住吉高灯籠（現在は約 200m東に移築）、⑦上の広い道は住吉大社の前を通る紀州街道。海岸線が西に移ったことを除けば現在の地理と変わらず、旅行ガイドとしての実用性を備えていることが分かります。一方、鳥瞰図的な描き方は鑑賞にも適していて、居ながらにして旅の気分を味わえます。各地の名所図会が好評を博したのは、実用と鑑賞を上手くミックスしたところにあるのでしょう。

剣先船は十三間川をどこまで北上したのでしょうか。大阪市中を働き場とする上荷船・茶船への積替え場は①長峽橋の北、②月正島（木津川と十三間川の分流点）、③（川口）難波橋、と資料によって異なります。大阪の川船に関する記録『船極印方』は「京橋限より働之格を以、堺新大和川大和橋より上之働仕り候様仰せ付られ候」と記しています。京橋は大坂三郷の境界でしたので、「京橋限」は市中乗り入れの禁止を意味します。新大和川経由に変わっても同じ「格」（基準）で働くことを指示されていることから、やはり市中に入らないのが基本ルールでしょう。木津川は道頓堀川との合流点が大坂三郷の境界でした。

③の（川口）難波橋は、明和9年（1772）の更池村（松原市）明細帳に「大和川あまぎし（*3）より剣先船にて大坂川口難波橋迄積下り、積替問屋にて上荷茶船へ積替、御蔵屋舗門前へ着仕候」と記しています。『船極印方』の記述と矛盾するようですが、蔵屋敷への直搬入ではなく一度積み替えています。上荷船・茶船にすれば、積み替え場所は融通が利いたのかも知れません。（2021.6 古川）

*1 「駄」は 36～40 貫（135～150kg）。江戸時代の船の大きさを表す「石」は重量石で、1石＝40 貫（米1石の重さ）。

*2 井路（川）は一般に農業用水や排水に使われる小河川、用水路を指す。

*3 天岸（天美の岸）。阿麻美許曾神社の北にあった船着き場。

資料1 石井謙治『和船Ⅰ』1995 年

資料2 秋山藩島編、丹羽桃溪画『河内名所圖會』

資料3 瀧本誠一編『日本産業資料大系 第11巻「和漢船用集」』1978 年

資料4 『布施市史 第2巻』1967 年

資料5 岩波書店『新日本古典文学大系 98』1991 年

資料6 『西区史 第2巻』1979 年

資料7 秋山藩島編、竹原春朝斎画『摂津名所圖會』

資料8 『大阪市史史料 第三十四輯「船極印方・海部屋記録」』1991 年

資料9 『松原市史 第3巻』1978 年