

ひょうご 水百景

No.54 駄六川（伊丹市）

～“丹醸”伊丹の酒、駄送りから舟運へ～



写真-1 JR伊丹駅北ペデストリアンデッキから駄六川を撮影（平成27年9月）

■ “駄送り”の元祖・山中新六幸元

写真-1は、JR伊丹駅と大型商業施設を結ぶペデストリアンデッキから駄六川を撮ったものです。

寛政11（1799）年に著された『日本山海名産図会^{※1}』の中で、「伊丹は日本上酒の始めとも云うべし。これまた古来久しきことにあらず、元は文禄・慶長^{※2}の頃より起て、江府（江戸）に売始しは、伊丹隣郷鴻池村山中氏の人なり。～（中略）～馬に負わせてはるばる江府に鬻（ひき）ぎ図らずも多くの利を得て、その価をまた馬に乗せて帰りしに、江府ますます繁盛に随い、石高も限りなくなり、富巨万をなせり。」と記されています。

「上酒」は、品質の上等な酒という意味で、「澄み酒」（清酒）を指していますが、ここでは鴻池村の山中氏（山中鹿之助の息子・山中新六幸元）を「澄み酒」の始祖というよりは、酒樽を馬の背に乗せて運ぶ、いわゆる駄送りの元祖としています。

酒は四斗樽（72ℓ入り）に詰めて運ばれますが、馬一頭の背に四斗樽二つを振り分け運んだ単位を一駄（樽2個で一駄、樽1個は片馬といった）といい、この道中はついには百駄を超え、江戸に下る酒樽の隊商に沿道の住人、旅人は目を見張ったとか。その後、酒樽の輸送が馬から船に変わっても、酒樽の数量は「駄」という単位が用いられたそうです。

^{※1} 日本山海図会：日本各地の産物の採取や生産の様子を図解した本。寛政11（1799）年に初版が出された。一巻に酒造、二巻に石材をはじめとする山地の産物、三・四巻に水産物関係、五巻に伊万里磁器、松前の昆布などの物産、長崎に入港する唐船や阿蘭陀船からの異国の産物などが、詳細な図とともに紹介されている。著者は未詳だが、序を認めた大坂の町人学者で酒造家の木村兼葎堂（けんかどう）と推定されている。画は大坂の浮世絵師・千屋屋の部関月（しとみかんげつ）。

^{※2} 文禄・慶長：文禄は1593～1596年、慶長は1596～1615年。

■ 菱垣廻船による輸送が始まる

菱垣廻船^{※3}（ひがきかいせん）は、元和 5（1619）年堺の商人が紀州・富田浦の廻船を雇って江戸へ回航させたのが創始とされています。菱垣廻船の運行が始まると、伊丹酒の輸送もこれを利用するようになり、下記のような経路で江戸まで送られることになります。

- ① 伊丹から神崎（荷物の中継地）まで駄送りする。
- ② 神崎から伝法まで天道舟（てんとぶね）によって輸送する。
天道船は、過書船（過書つまり関料免除の手形を持つ川船）に含まれ、淀川を行き来した川船の一種。伝法には、伊丹の酒問屋の援助によって廻船問屋が開かれていました。
- ③ 伝法で、菱垣廻船に積み替えて江戸まで輸送する。

鴻池家文書「樽請取覚」によると、菱垣廻船は、大坂出帆から江戸入津まで平均 2 週間を要しているようです。ただ、さまざまな荷物を積むことから、下の方に酒などの重い荷物、上の方に比較的軽い荷物を順序よく積み込む必要があり、出帆までにさらに時間がかかります。酒は元来腐敗しやすく、江戸の酒問屋の蔵に入って 50 日以内に白濁すると、それは酒造家の責任という約束があるので、積み込み時間がかかる菱垣廻船は、酒造家にとって不満がくすぶる輸送手段でした。

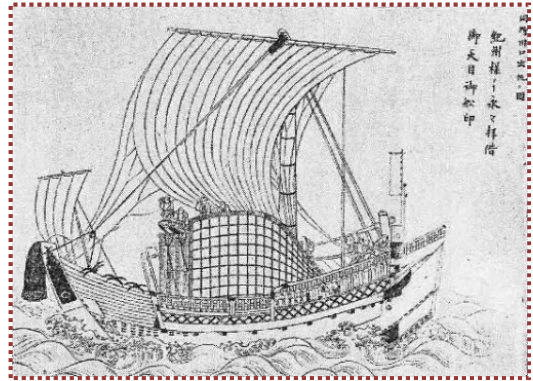


写真-2 菱垣廻船（「伊丹市史第二巻」から引用）

※3 菱垣廻船：江戸時代に、大坂などの上方と江戸の消費地を結んだ廻船

（貨物船）。菱垣とは、両舷に設けられた垣立（かきだつ）と呼ばれる舷牆（げんしょう：人の転落や波浪を防ぐために甲板の両舷側に設けた鋼板の囲い）に装飾として木製の菱組格子を組んだ事に由来する。元禄 7（1694）年に不正や海難事故防止のために、江戸で十組問屋^{※4}（とくみどんや）が、大坂で二十四組問屋がそれぞれ結成され、菱垣廻船は両問屋に所属することが義務付けられた。

※4 十組問屋：廻船問屋に対抗して廻船を支配しようと結成された荷主組合で、塗物店組、薬種店組、綿店組、釘店組、酒店組、紙店組など十組で構成された。

■ くすぶり続けた不満から遂に組織を脱退～菱垣廻船から樽廻船へ

菱垣廻船の運営に対する不満から、享保 15（1730）年、遂に酒店組（酒造家グループ）は十組問屋や二十四組問屋から脱退することになります。この頃海が荒れ海難事故が続出、酒店組としては、迅速性に欠ける船の積み込み方に加えて、損害補償制度（共同海損の原則：難破による損害を船主と荷主で負担すること）に対する不満があったようです。

海難事故で刎ね（はねに：船を軽くするため積荷を海に投棄すること）をする場合、捨てられるのは上積み荷物です。酒は下方なので捨てられることはないのですが、共同海損の原則から上積み荷物の損害を船主と共同補償しなければならず、他の荷主との間で紛争が絶えなかったとか。余談ながら、海に出れば船頭次第、遭難の際に積荷を刎ねたと言って、その実どこかの港で積荷を売ってその金で遊んだといった不正もあったそうです。

このようなことから酒店組は問屋組織から脱退し、酒専用の船・樽廻船^{※5}を運行するようになります。樽廻船は、菱垣廻船とほとんど同じなので運行速度は変わりませんが、酒だけ積んですぐ出発するので、積み込み時間が大幅に短縮されます。

当初は酒だけを運搬していましたが、樽廻船の迅速性が評価されると、余積として酒以外の荷物も安い運賃で輸送するようになり、菱垣廻船と競合するようになります。このため、明和 7（1770）年に菱垣廻船と樽廻船は積荷協定を結び、樽廻船による輸送は酒・米・糠（ぬか）などの 7 品目に限るとし、それ以外は菱垣廻船で輸送することとします。しかし協定は守られず、紆余曲折はあったものの、幕末の頃には樽廻船が上方－江戸間の海運を支配するようになります。

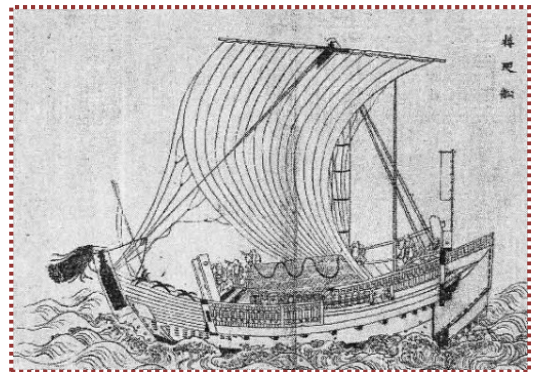


写真-3 樽廻船（「伊丹市史第二巻」から引用）

※5 樽廻船：江戸時代に、伊丹、池田、灘などで生産された「下り酒」を大坂、西宮あたりから江戸まで搬送した廻船（貨物船）で、明治中期まで用いられた。樽廻船の構造は菱垣廻船とほぼ同じであるが、菱垣の無い弁才船（べさいせん）と呼ばれる和船の一種で、多少深さを増して船倉を広くした。

■ 猪名川通船が許可される

伊丹から神崎へは駄送りによっていましたが、安永 9 (1780) 年に伏見船の元締め・坪井喜六という人が猪名川通船願いを出し、天明 4 (1784) 年幕府から許可が下ります。そして、水深の浅い猪名川に適した平底の高瀬船が就航するようになります。猪名川の通船に関しては、それまでも度々申請が出されていたのですが、既得農業水利との調整難航、あるいは、伊丹・昆陽・小浜そのほか近隣の宿駅の馬借^{※6}の大反対などがあってなかなか許可が下りませんでした。

最初の出願から 1 世紀半ほどたった天明 4 (1784) 年、既得農業水利に関しては、4 月から 8 月の間は通船しない、各村が井堰を築く時は人足を 30 人派遣し、その人足賃を負担する、等の条件で調整がついたことに加え、この頃の伏見船は、他の高瀬船などと競合して困窮しているときで、その支援という意味合いもあっての許可だったそうです。



写真-4 宇治川流派をゆく伏見の観光十石船

当初の計画は猪名川の上流・池田からということでしたが、池田の馬借が反対したので、少し下流の下河原村 (現・伊丹市) から伊丹郷町を通り、戸之内村 (尼崎市) もしくは神崎までの運行でした。船賃は人馬による陸送より 2 割安だったとか。

※6 馬借：駄送りを担っていて、馬で荷物を運搬する輸送業者。

■ 伊丹酒を積み出した船着場

猪名川通船の許可を受けて、領主である近衛家は雲正坂下に高瀬船の船着場 (下の復元模型参照) を設け、そこから伊丹酒を船積みすることを認めます。以後、船着場から伊丹酒の酒樽六駄を積んだ高瀬舟が駄六川 (これが「駄六川」の名前の由来だそうです) から猪名川を下り、神崎で天道船に積み替えて伝法まで、そこで樽廻船に積み替えて江戸まで酒を運んだそうです。

明治期の摂津鉄道 (現・JR 福知山線) 建設時に有岡城本丸跡の東半分が掘削され、その際に駄六川に設けられた船着場も取り壊され、埋め立てられたものと思われます。今、船着場は跡形もありませんが、旧伊丹郷町の地名の中にかつて「湊町」という地名があったそうです。ちょうど雲正坂を上ったあたりで、現在は住居表示が実施されて「伊丹 1 丁目」になっていますが、旧町名が自治会の名称 (「湊町自治会」) として残されています。

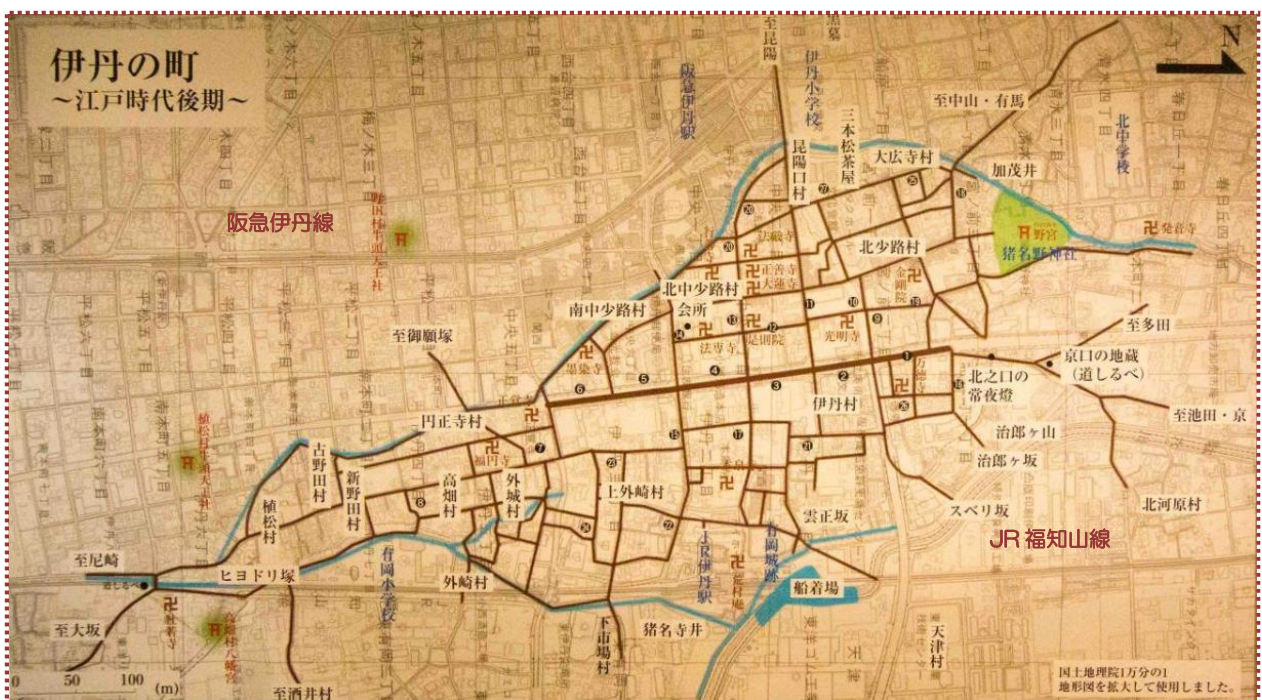


図-1 江戸時代後期の伊丹の町 (伊丹市立博物館の展示パネルから引用・加工)



写真-5 文化・文政期（1804～30）の伊丹郷町の復元模型（伊丹市立博物館）



■ 樽廻船への積み込み基地・伝法

江戸時代、伝法は大坂の水運の玄関口で、ここから伝法船が伊丹の酒を船底に積んで江戸へ運んでいました。この伝法船は 200～400 石積みで、後の樽廻船の源流をなすものでした。淀川の洪水を防ぐため貞享 4（1687）年、河村瑞賢（すいけん）が安治川を開削したことによって港としての機能は衰退していきます。

また、明治になって新淀川開削※7により伝法川下流部をちょん切られてしまい、残された長さ 890m、川幅 57m の水面も、昭和 28(1953)年には埋め立てられました。

その昔、樽廻船がせわしく出入りしていた伝法川も、今は淀川堤防に設けられた伝法水門から船溜まりまでのわずか 200m ほどの水面がかろうじて残されているのみです。なお、船溜まりの近くには、「伝法川跡」の碑（写真-7）が建っていて、碑の裏には右のように記されています。



写真-7 「伝法川跡」碑

伝法川跡
大阪府の防潮堤工事にもない昭和二六年十一月この地点から東、正蓮寺川に至る長さ八九〇m、幅五七mの伝法川を埋立てた。よって記念の碑を建てる。
昭和三四年一月
大阪府知事 赤間文三

※7 新淀川開削：大きく蛇行しながら大阪中心部を流れていた淀川は、毎年のように洪水被害を引き起こし、特に明治 18（1885）年の洪水では、30 以上の橋が流失、大阪府全体の約 20%の世帯が浸水するなど甚大な被害が出ていた。また、淀川の下流は、上流から流れてきた土砂が長年にわたって堆積し、大阪港には吃水の深い船が入港できず、経済活動に支障を来していた。大阪経済の発展には淀川の改修が必要であったが、財政難、用地取得等の困難が立ちはだかり、なかなか実現されなかった。

淀川治水のため私財をなげうち、生涯清貧を貫いた大阪府議・大橋房太郎が陳情活動を重ね、後に治水の神様と呼ばれた沖野忠雄が淀川改修計画を作成の上内務大臣に提出して、明治 29(1896)年ようやく国直轄事業として改修工事が始められることとなった。この工事は、琵琶湖から大阪湾に至るまで、河川の各所に洗堰や堤防を設置して流路を変え、さらに、河口部を浚渫して、蛇行していた淀川、中津川をまとめて一直線にするという、土木史に残る未曾有の大事業であった。



写真-8 伝法水門（ゲートの向こうは淀川）



写真-9 伝法水門から船溜まりへの水路



写真-10 船溜まり（漁港）

■ 新興の“灘五郷”が頭角を現わす

清酒の需要増大に対応して、良質の清酒を醸造するためには、仕込時期の冬季への集中と、仕込日数の長期化という二つの技術条件を解決して、量産化を実現していくことが必要です。

江戸中期、灘酒は、足踏精米から六甲南麓の急流を利用した水車精米（水車精米は、足踏精米に比べて精米能力および精白度が数段優れている）に切り替える（一方、伊丹は労働生産性の低い足踏精米で、精米労働者の不足が生産拡大への障害となっていた）とともに、酒造道具の大型化、酒蔵の整備拡張を進め、生産能力を増大させていきます。

折から、享保期の米価暴落が原因で、宝暦4（1754）年に酒造制限が撤廃されると、海運などの利便性（伊丹酒のように小型船から大型船に積み替える必要がない）等もあって、以降、新興の灘五郷（西宮から神戸にいたる地方）は急速に頭角を現わします。その後、宮水の発見もあって、廉価で良質の酒造りに成功した「灘の生一本」は、江戸後期には「丹醸」を完全に追い越してしまいます。

江戸末期、伊丹市内に200以上あった銘柄のうち、現在醸造されているのは「白雪」と「老松」の2銘柄だけ、「剣菱」「男山」「松竹梅」などの銘柄は、灘など他産地に引き継がれて醸造されています。

■ モノローグ

伊丹が江戸積み酒造業によって繁栄していた頃の寛文元（1661）年に、「東の芭蕉、西の鬼貫」といわれた俳人・上島鬼貫が、伊丹の酒造家・油屋の上島清兵衛の三男として生まれています。今、三井住友銀行伊丹支店がある所が油屋の跡、鬼貫生誕の地ということで、鬼貫の句碑が建てられています。

よっぽりと 秋の空なる 富士の山



写真-11 蕪村筆の鬼貫翁



写真-12 鬼貫の代表句



写真-13 鬼貫の代表句



写真-14 三井住友銀行伊丹支店横の句碑

ところで、新淀川開削を計画・指揮したほか、全国の主要河川の治水事業に携わり、「治水の神様」と呼ばれている沖野忠雄は、現在の豊岡市大磯（おおぞ）で生まれています。ここは、「大磯の大曲り」といわれて、しばしば氾濫していた円山川の蛇行部です。

【参考資料】

- 1 『伊丹市史・第二巻』 伊丹市 昭和44年8月
- 2 『伊丹郷町物語』 真鍋禎男 伊丹市
- 3 『伊丹歴史探訪』 FujiyamaNET 小西酒造株式会社
<http://www.konishi.co.jp/html/fujiyama/itaminorekishi/index.html>
- 4 『季刊大林 No.37～灘五郷』 (株)大林組 平成5年2月
- 5 『日本山海図絵』 文化遺産オンライン
<https://bunka.nii.ac.jp/heritages/detail/204176>
- 6 『菱垣廻船、樽廻船』 フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』

※発行：平成27（2015）年11月 『ひょうご水百景』 No.54

改訂：令和8（2026）年4月 『ひょうご水百景』 No.54