



写真-1 猪名川右岸堤防から国道 171 号・軍行橋を望む（令和 4 年 4 月）

■ 猪名川に架かる国道 171 号（旧西国街道）・軍行橋を望む

写真-1 は、JR 福知山線・北伊丹駅南東の猪名川右岸堤防から国道 171 号・軍行橋を撮ったもので、手前に見える円筒形の建物は、伊丹市上水道の取水施設※1 です。また、軍行橋下流の河原には、大阪国際空港の進入灯（茶色の支柱）が並んでいるのが見えます。この写真の右側に滑走路があり、離陸した飛行機は軍行橋上空を北西方向に上昇しながら左旋回します。そして、軍行橋の向こうに見える高架橋は阪神高速 11 号池田線です。

軍行橋の名は、明治 44（1911）年に猪名川を挟んで行われた陸軍第 4 師団・第 16 師団大演習の際に演習用に架けられた橋に由来するそうです。この橋は、昭和 9（1934）年に RC 連続桁橋（L=267m、W=5.7m）に架け替えられています。

そして戦後になって、交通量の増加に伴い架け替えられます。昭和 28（1953）年に下り線として、既設橋の直下流に橋長 275.10m、幅員 8.1m、17 径間の橋（単純 PC 床板橋+単純 RCT 桁橋 8 連+単純 PC ポステン T 桁橋 6 連+単純 PC 床板橋 2 連）が架けられ、昭和 44（1969）年に上り線として、既設橋撤去跡に橋長 274.05m、幅員 10.9m、7 径間の橋（3 径間連続非合成鋼箱桁橋 2 連+単純合成鋼箱桁橋）が架けられ現在に至っています。

なお、橋が架けられる以前の交通手段は渡しでした。天保年間の「山崎通宿村大概帳」によると、人は人足が背負い、駕籠や荷物は「輦台（れんだい）」と呼ばれる人足の担ぐ道具に乗せて川を渡るとあります。川越賃は、その時々水深によって異なり、当然のことながら水深が深いほど高くなります。



写真-2 国道 171 号・軍行橋

幕府の役人などが公用で通行する場合は村がその費用を負担しますが、それ以外の場合には川越賃を受け取って川を渡します。また、川の水が少ない時には人足を雇わず歩いて渡ることもあったようです。

また、西国街道は通行量が多かったため、「百姓自分渡舟」もありました。これは、百姓が営業する渡し船で幕府公認のものではありませんが、渡し船新造の際には領主から奨励金が支給されたようです。さらに、「山崎通宿村大概帳」や「川々堤防外御普請所取調帳」には、毎年9月～3月の間には板橋が架けられることが記されています。

※1 取水施設：取水施設で取水された水は、一旦堤内側の北村水源地に送られ、その後、瑞ヶ池（すがいけ）貯水池を経由して伊丹市上下水道局が管理する千僧浄水場に送られる。北村水源지는昭和11（1936）年に開設された伊丹で最も古い水源地で、許可水利量は日量15,300m³。

■ 猪名川通船の起点だった軍行橋付近

江戸時代、西国街道は軍行橋より下流で猪名川を渡っていました。この西国街道と猪名川が交差する伊丹市下河原町付近から下流の尼崎市戸ノ内町の間で高瀬舟による舟運「猪名川通船」が行われていました。

猪名川通船が始まったのは天明4（1784）年と言われています。猪名川の本川である淀川における舟運の歴史について、国土交通省淀川河川事務所のホームページには次のように記されています。

淀川では、古来より主要な交通手段として舟運が発達してきました。奈良時代には、聖武天皇が恭仁京（くにきょう）から難波宮へ遷都をした際の物資輸送は舟運によって行われました。平安時代に執筆された『源氏物語』にも、光源氏が淀川を船で下る様子が描かれています。

時代は下り、豊臣秀吉によって城下町となった伏見と大坂とを結ぶ大量輸送手段として舟運は発展していき、伏見港周辺（写真-3・4）は舟運の拠点として栄えていきます。江戸時代には、大坂と伏見との間に三十石船と呼ばれる船が往来し、人の移動の手段として使われるようになります。



写真-3 伏見港（右手に三桧閘門が見える）

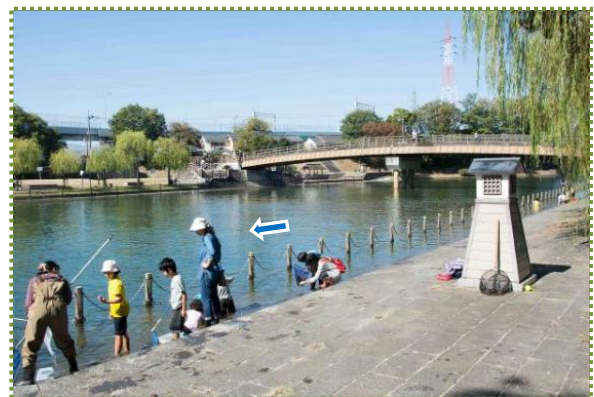


写真-4 伏見港付近（向こうに見える橋は伏見みなと橋）

淀川本川の舟運が上記のように古くから行われていたにもかかわらず、同じ水系の猪名川の舟運がこれほど遅れてしまったのはなぜでしょうか。

■ なかなか許可されなかった猪名川通船

江戸時代、幕府や諸藩が河川に対して様々な統制をかけていたため、河川において高瀬舟を利用して運送業を営もうとする場合、幕府や関係する領主の許可が必要になります。許可に際しては既得権や公益負担を重視していたことから、新規通船によって影響を受ける河川利用人や先行の交通機関、宿駅等の利害関係者の了解を得ることが前提となっていました。

近世初期には年貢米輸送の便宜を図るため、幕府や領主が運上上納などを条件に川の開削や舟運開発を認めていましたが、幕藩体制が安定し川筋にさまざまな権利関係が積み重なってくると、既得権を持つ者の反対により新規の舟運開発は困難を極めるようになります。

猪名川における通船願は、江戸時代初期から何度となく繰り返されてきました。最初の通船願は、寛永12（1635）年に酒井村（現・伊丹市口酒井）の治右衛門から京都郡代に対して出されたもので、伊丹や池田の物資を下流へ運ぶことを主な目的としていました。

また、翌 13 (1636) 年から少なくとも二度にわたり、京都の豪商で淀川の過書船※² (かしよぶね) 支配を任されていた角倉与一 (角倉了以の長男) から通船願が出されています。

その後、大坂が天下の台所としての地位を固めた延宝～元禄期 (1673～1704 年) にかけて、冥加金 (営業税) 上納などを幕府に申し出てその流通統制など新規事業の請負を願い出る風潮が広まったことから、通船願が相次いで出されるようになります。

延宝期から天和 2 (1682) 年までに出了された通船願について、川辺郡伊丹・昆陽 (こや)・小浜 (こはま: 現・宝塚市)、豊島郡池田・同半丁 (はんじょう: 現・箕面市半町)・瀬川 (現・箕面市)、武庫郡尼崎・西宮といった宿駅などの馬借が、「通船が認められると荷物は皆船に積み取られて、公用の役儀も務めがたくなる」と訴えています。

元禄 9 (1696) 年から 14 (1701) 年にかけて、生駒佐兵衛や大坂の高屋平右衛門が池田酒の輸送を目的として通船願を堤奉行に出していますが、これに対して池田村は、通船が実現すれば猪名川の河床が掘れて堤防が破損する、水垢がとれて水漏れから農業用水の取水に支障が生じる、さらには、池田村は十二斎市 (月に 12 回開かれていた定期市) が開かれ、多田銀山の銀山荷物の公用を務める町として賑わい、牛馬などによる荷物の集散地でもあるが、通船が実現すれば荷物は池田を素通りしてしまい郷町※³ (ざいごうち) としての独自性と繁栄が失われる、といった理由で反対しています。一方、池田村馬借の反対に対しては出願人から補償交渉が行われています。

元禄 8 (1695) 年以降延享 5 (1748) 年まで、猪名川と神崎川の合流点近くにある庄本村 (現・大阪府豊中市) の平兵衛が、当時隆盛期を迎えていた池田酒の移出を主たる目的として、単独あるいは伏見船取締・坪井又三郎と共同で池田から下流の通船願を繰り返し出しています。

この通船願に対する反対運動の中心となったのは、能勢街道を通過して池田酒を小曾根 (現・西宮市) や広芝 (現・大阪府吹田市: 日水コン大阪支所のすぐ南) へ陸送していた池田村の馬借です。

宝永 6 (1709) 年以降、多田御家人 (多田満仲の家人という由緒を持つ村の有力者) から、多田院修築の際の臨時の資材輸送の機会を生かして、通船願が繰り返し出されています。

特に享保期 (1716～1736) の通船願は、北摂の物資移出を猪名川通船により行おうとする大がかりなものです。また、池田より北の山間部の御城米を神崎へ陸送する困難さから「百姓御救之筋」として通船を願い出っていますが、出在家村 (現・川西市) や三ツ又井組の村 (三ツ又井を利用する田能・椎堂・富田・穴太・法界寺・中食満・下食満の 7ヶ村で組織) などが用水に差し障るとして反対、また池田より下流では御城米以外の薪炭や魚肥の運送を希望したため、池田の馬借や池田村も反対しています。



図-1 川西市・伊丹市・尼崎市を流れる猪名川の状況

宝暦～安永期（1751～1781）にかけては、幕府が冥加金をとって株仲間や請負を認める政策をとったことから通船願も続出しました。この頃の通船願は、もっぱら伊丹酒の移出を目的としていて、池田から伊丹へと狙いが変化していることが注目されます。

また、合意に至らなかったものの関係者間で補償の交渉も行なわれています。

このように、寛永 12（1635）年以降 30 余回にわたって出された猪名川通船願は、1 世紀半もの間、荷物が舟に奪われる恐れのある馬借や水利施設への悪影響を心配する周辺農村、さらには各宿駅^{※4}の反対にあって実現を見ずに終わっていました。

※2 過書船：江戸時代に淀川を運航して京都-大坂間の貨物・乗客を運んだ川船。元来、広く過書（関所手形）を所持する船の称であった。慶長 3（1598）年徳川家康により過書座の制度が設けられ、それまで水運に従事していた淀船と、新設の三十石船とを包括し、河原与三右衛門（後の角倉与一）と木村宗右衛門の両人が過書船奉行に任命された。船の数は江戸経済の発展につれて多くなり、18 世紀前期には淀上荷船の二十石船 507 艘、三十石積み以上の船が 671 艘であった。この過書座支配下の船のうち、三十石積み以上の船を過書船と呼んだ。このうち三十石船は客船である。普通、1 艘の乗客 30 人前後で、水夫（かこ）4 人で運航し、貨物には米穀、塩、魚類、材木などがあつた。所要時間は、流れをさかのぼる上り船で 1 日または一晩、下り船は半日または半夜で京都-大坂間を往復した。

※3 在郷町：「在郷」とは、「田舎」「農村部」を意味し、在郷町とは、農村の中に形成された町場を意味する。主要な街道などが通る農村においては、その街道沿いに形成されている場合もある。

※4 宿駅：江戸時代、街道の整備に伴い、宿泊や休憩のための施設が置かれたり、荷物を運ぶための人馬を集めたりした街道の拠点。歌川広重の浮世絵で有名な「東海道五十三次」と呼ばれるのは宿駅の数。宿駅には、幕府公用の交通や流通事務を管理するための施設「問屋場」が置かれ、その管理下で幕府や大名のために人馬を提供する課役「伝馬役」がいた。宿駅ごとに伝馬を置いてリレー形式で荷物を運ぶ制度を「宿駅伝馬制度」といい、伝馬役にかかる経費はすべて街道沿いに土地を持つ村の負担であった。街道の交通量は年を追うごとに増え、それに伴い伝馬の世話にかかる費用や人足に対する負担も増えていった。伝馬役は、町屋敷地にかかる年貢が免除され、仕事に支障をきたさない範囲で「駄賃継立」と呼ばれる公用以外の一般物流業務を行ったり、一般旅人の宿泊で収入を得たりすることも認められ、その他、商業上の特権が付与されていて、それでうまくやりくりする者もいた。しかしその一方で伝馬役の負担が賄いきれなくなった場合は近隣の農村に負担が及ぶこともあつた。

■ 猪名川通船に反対を続けた池田の馬借

馬借とは、馬の背に荷駄をのせて物資を運送することにより駄賃を稼ぐ運送業者のことで、鎌倉時代末期から広くその活躍が知られています。

近江の大津・坂本、越前の敦賀、若狭の小浜、山城の淀・山崎・木津などの交通の要所に集住し、京都・奈良へ物資を運送する仕事に従事していました。また、室町時代中期には運送業だけではなく商人的性格をもつようになっています。



写真-5 近江坂本の馬借（『石山寺縁起絵巻・第2巻第4段』から引用）

大坂冬の陣の際、徳川家康が暗（くらがり）峠（南河内にある大阪と奈良との府県境）に出陣していたとき、池田村の庄屋らが池田酒を献上したことで、家康はその返礼に朱印状を下付したといわれ、その写しが残されています。朱印状の内容は、戦の中で池田村の田畑や町屋への狼藉を禁止するお触れで、池田村はこれを本町四辻の高札場に立てました。この朱印状が、戦乱の世では荒くれ武士団からの安全を保証し、平和の世では町の権威付けとなり、後世の商業都市・池田の発展に大きな役割を果たしたといわれています。

大坂からの倉米や古着、多田銀山からの銅、一庫などからの炭が池田に集められ、街道沿いには朱印状により独占権を得た数多くの問屋、蔵が立ち並びました。また、市場で売り買いされた品物は、馬の背に乗せて各地に運ばれていきました。池田馬借とよばれた運送業者も、問屋と同じく運送の独占権が与えられていて、その力が強かったようです。猪名川通船が認められれば、馬に比べて安くて大量の荷物を運べる舟に荷物を奪われることから、池田の馬借は長い間反対し続けていました。

■ 天明 4 年によく許可された猪名川通船

寛永 12 (1635) 年に降相次いで出された通船願はことごとく却下されていましたが、安永 9 (1780) 年に京都・伏見奉行管轄の伏見船元締である坪井喜六ほか 2 名が、江戸勘定奉行に出した通船願が天明 4 (1784) 年に許可されました。この通船願が許可された背景には、伏見船の困窮がありました。

右の絵 (写真-6) は、歌川広重が天保 5 (1834) 年に制作した「京都名所之内-淀川」です。多くの客を乗せて三十石船が淀川を行く様子が描かれています。人々は晩酌・談笑・授乳と思ひ思ひの時間を過ごし、当時の人々の生活を織り交ぜた詩情的な風景が描かれています。手前の小さな船は、三十石船の乗客に向けて飲食物を販売する「くらわんか舟^{※5}」です。

一見、三十石船が淀川をのんびりと航行する風景のように見えますが、かつて淀川舟運を独占していた過書船と元禄 11 (1698) 年に京都伏見の復興策として創設された伏見船との苛烈な競争がありました。坪井喜六らが猪名川通船願を出した背景には、苛烈な競争に伴う伏見船の困窮があったようです。この先は次号で。



写真-6 歌川広重作「京都名所之内-淀川」
(国土交通省淀川河川事務所 HP から引用)

※5 くらわんか舟：江戸時代、淀川を往来する大型船「三十石船 (さんじょくぶね)」に近寄り、乗船客に飲食物を売っていた主に枚方地方の小舟のこと。「くらわんか」とは、この地方の方言で「喰わないか」、「銭がないのでようくらわんか」(喰うことも出来ないくらい銭を持っていないのか)と乱暴に言った言葉である。昼夜を問わず三十石船に近づき、乗客に「くらわんか」と声を掛け販売していたことから「くらわんか舟」という名がついた。

■ モノローグ

猪名川通船の歴史を調べていて、まさか話が伏見にまで飛ぶとは思っていませんでした。

伏見は、「日本三大酒処」の一つとして有名ですが、十石船に乗って宇治川派流めぐりするの結構人気のようで、筆者も、平成 27 (2015) 年 10 月と平成 28 (2016) 年 6 月の 2 回、伏見の宇治川派流に写真を撮りに行ったことがあります。

目当ては、宇治川派流を航行する十石船で、三栖閘門 (みすこうもん) と月桂冠大倉記念館裏の間を約 50 分でかけて往復するのですが、筆者は十石船を撮る方なので、もっぱら派流沿いを歩き回って、下記のような写真を撮っていました。柳が映える宇治川派流をゆっくりと行く十石船、向こう岸に建つのは月桂冠大倉記念館ですが、このアングルの写真がよく観光ポスターに使われています。

写真を撮り終えてから月桂冠や黄桜の酒蔵にも行きましたが、下戸なので雰囲気を楽しむだけでした。



写真-7 宇治川派流と十石舟 (京橋から蓮葉橋を撮影)



写真-8 宇治川派流 (月桂冠大倉記念館前に行く十石舟)

アカツメクサ（赤詰草）

マメ科の植物で、江戸時代、オランダからガラス器を日本へ運んでくる際に割れないようにシロツメクサやアカツメクサを乾燥させたもので隙間を埋めたことから詰草というようになった。花が赤いものがアカツメクサ。日本には明治以降にシロツメクサと一緒に牧草として持ち込まれ日本中に広がった。また、クローバーを含むマメ科の植物には、根に根粒菌を保有しており、空気中の窒素を吸い込み土壌に窒素を供給する。アカツメクサも例外ではなく、アカツメクサを育てている土壌を豊かにしてくれる。大豆の約20倍のイソフラボンを含み、また吸収しやすい性質を持ったイソフラボンも含んでいて、これにより女性ホルモンバランスが整えられ、更年期障害の改善が期待されるとか。猪名川の堤防法面にアカもシロもたくさん生えていました。



写真-9 猪名川堤防法面に群生するアカツメクサ



写真-10 アカツメクサ

【参考資料】

- 1 『伊丹市史・第2巻』 伊丹市 昭和44年8月
- 2 『川西歴史今昔』 小田康徳 平成30年1月
- 3 『地域研究いたみ第40号』 伊丹市博物館 平成23年3月
- 4 『伊丹市の歴史～江戸時代の村』 市立伊丹ミュージアムHP
<https://itami-im.jp/imonline/history/>
- 5 『宿場（宿駅）・問屋場・伝馬役の違い』 日本史事典.com 平成31年2月
<https://nihonsi-jiten.com/syukuba-tonyaba-tenmayaku-chigai/>
- 6 『馬借』 精選版日本国語大辞典
- 7 『池田』 まちあるきの考古学HP 平成16年7月
<http://www.koutaro.name/machi/ikedata.htm>
- 8 『高槻市史・第2巻（本編2）』 高槻市 昭和59年3月
- 9 『過書船』 日本大百科全書
- 10 『ガーデニング～アカツメクサ』 「暮らしの」HP
<https://kurashi-no.jp/I0024054>
- 11 『くらわんか舟』 フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』

※発行：令和4（2022）年12月 『ひょうご水百景』 No.163

改訂：令和8（2026）年 7月 『ひょうご水百景』 No.163