



写真-1 五月山・秀望台から猪名川を望む（平成27年7月撮影）

■ 五月山・秀望台から眺める猪名川の流れ

写真-1 は、池田市の五月山中腹にある秀望台から猪名川を撮ったものです。猪名川に架かる橋は、手前（上流）から阪神高速11号池田線の新猪名川大橋（L=400mの2径間連続PC斜張橋、愛称：ビッグハープ）、中橋（市道橋）、池田井堰の下流に架かる国道176号・呉服橋※1（くれはばし）、その下流が阪急宝塚線の猪名川橋梁、そして阪神高速11号池田線が再び猪名川を斜めに横断しています。

田沼政権末期の天明4（1784）年によやく下河原～戸之内間の通船が許可されました。伏見船方役所が中心となって幕府への多額の上納銀と引き換えに許可を勝ち取った、との話もありますが、通船開業を優先し問題を先送りした結果、池田村はもちろんのこと伊丹郷町への入船もできないという経営的にきわめて苦しい開業となります。

その後、伊丹郷町への入船が可能となりますが、池田村までの通船は結局明治維新になるまで叶いませんでした。

明治5（1872）年、通船区間を池田まで延伸させる願いが、大阪府の池田村と兵庫県側の双方から出され、同年中にいずれもあっさりと認可されています。兵庫県側が出した延伸区間は小花村（現・川西市小花）までで、写真-2 でいうと、国道176号・呉服橋の右岸付近になります。



写真-2 国道176号・呉服橋

※1 呉服橋：江戸時代は「順礼橋」と記載されることが多く、西国三十三ヶ所の二十三番札所・勝尾寺と、二十四番札所・中山寺を結ぶ順礼街道に架かる木橋であったことに由来する。後に池田の古名・呉服里（くれはのさと）に因んで「呉服橋」と改称されている。現在の橋は、平成9（1997）年3月竣工。

■ 過当競争が招いた伏見船の困窮

伏見船は、元禄 11（1698）年 12 月に衰退していた京都伏見の復興策として創設されたもので、15 石積 200 艘により特権的に淀川本支流で荷物を輸送することを許可されています。これは伏見の町組の一つ、坪井組の与頭（くみがしら）坪井祐佐の進言を容れたもので、同年に再設置された伏見奉行の管轄下に置かれました。

これまで淀川船運の中で独占的支配力を強化してきた過書船による度重なる訴えにより、伏見船は宝永 7（1710）年 9 月運航の停止を余儀なくされますが、坪井祐佐の子・喜六（益秋）の陳情により享保 7（1722）年に大小 200 艘の就航が認められて復活します。そして、寛保 3（1743）年に伏見船元締が置かれて坪井喜六が就任し、伏見船方役所を統率することになります。

享保の再編以降の淀川船運政策は、商品流通の展開に対応して商品荷物の増加に見合う船運を、過書座の利権を擁護しつつ、一方では地回りの安くて迅速な流通網をできるだけ参加させていく方向だったようで、伏見船復活もその一環だったと考えられています。この方向は、同時に剰余農産物の商品化に伴う屎船（こえぶね：肥料とする糞尿を入れた桶を積んで運ぶ船。肥船）の発達を促し、利益を圧迫された過書船や伏見船は、宝暦年間（1751～1764）以降次第に衰退していきます。

明和元（1764）年、伏見船元締の坪井喜六は、経営が苦しいことを理由に値上げされた運上銀（営業税）の減額を幕府へ願い出ますが却下されます。そこで、伏見船の営業権を淀川水系周辺に広げようと画策し、猪名川通船を引き受けたいと申し出ます。重商主義的政策をとった田沼意次が幕閣で勢力を拡大すると、すかさず勘定奉行に再度願いを提出、田沼に近い老中水野忠友と勘定奉行赤井忠晶（ただあきら）とが中心になって、大坂銅座役所に命じて許可の是非について調査を進めます。

坪井喜六の出願は、伊丹・池田の酒造業者の酒荷物運送を狙ったものですが、池田村・馬借・井組の村々が反対するのは明白だったことから、これらと折衝して、とりあえず了解を得るための限定的な通船計画を作成しました。坪井が出した通船計画は以下のようなものでした。

- ①池田より川下の下河原（現・伊丹市下河原）を船着場としてそれより上流は通船しない。
- ②池田～下河原間は陸送して、池田馬借の働き場所を確保する。
- ③領主近衛家※²の反対により、当面伊丹の荷物は船積みしない。
- ④用水取水に支障を来さないよう、夏期は休船する。

この結果、天明 4（1784）年正月 18 日勘定奉行赤井忠晶が通船を許可し、3 月には坪井喜六に正式な申し渡しがありました。許可条件は、下河原～戸之内間のおよそ 2 里（≒8km）に限り新規高瀬舟 100 艘を許可すること、用水不用の期間だけ運航すること、船賃は陸送の 2 割安とすることでした。

池田村の反対で、池田村から 27 丁（≒3km）も下流の下河原村から庄本・戸之内村までの通船となり、しかも当初は伊丹郷町への入船もできなかったことから、伊丹での酒荷の積み込みや酒造米の荷降ろしはできず、猪名川通船の経営は極めて困難な状況下での開業となりました。

※2 近衛家：近衛家は、藤原氏の嫡流、摂政・関白に任ぜられる五摂家（近衛、九条、二条、一条、鷹司）の筆頭で、寛文元（1661）年に伊丹郷町 10 ヶ村を領有し、さらに正徳元（1711）年からは 12 ヶ村に増加されて明治維新まで伊丹を支配した。

■ 伊丹の酒荷を狙って高瀬舟を乗り入れる

池田の酒荷と同じく、伊丹の酒荷の輸送も猪名川通船の重要な目的の一つでしたが、江戸時代後期、伊丹の馬借によって尼崎藩領の神崎まで陸送（駄送り）されており、伊丹の宿駅機能を重視した領主・近衛家は伊丹着船を許可しませんでした。

文化 8（1811）年、坪井喜六は伊丹に対して着船の交渉を始めます。一度は不調に終わったものの、文化 12（1815）年に再び伊丹着船を願い出て、文政 2（1819）年ついに近衛家からの許可が下ります。雲正坂下の駄六川沿いに船着場が設けられ、伊丹の酒荷は戸之内村の対岸である庄本村（現・豊中市）へと運ばれることになりました。



写真-3 伊丹市中央の小西酒造・長寿蔵

酒荷を安く大量に輸送できる猪名川通船は、伊丹酒の保護政策を採っていた近衛家にとっても魅力的であったのでしょう。しかし、この通船許可によって、近衛家と神崎問屋との関係は悪化します。文政 3 (1820) 年の夏に猪名川が干上がり通船不能となった際に、神崎問屋は「ほかに輸送のすべはないだろう」と高をくくって酒荷の輸送を引き受けなかったようです。そのため、近衛家は神崎問屋との関係を修復すべく、酒荷は今までどおり神崎へ陸送するように申し渡しました。

坪井喜六に対しては、通船ができない夏期の荷物の陸送手段を確保するように指示し、その態勢が整った文政 4、5 年 (1821、22) によりやく船による酒荷の移出が開始されました。

そして文政 5 (1822) 年、神崎問屋の酒荷引受に問題が生じて酒荷の移出が滞ったことをきっかけに近衛家と神崎問屋との関係はこじれてしまい、怒った近衛家は神崎への酒荷の輸送を一切禁止、文政 6 (1823) 年から伊丹の酒荷はすべて猪名川通船で庄本に送られるようになりました。

ただ、神崎は地理的に便利な場所にあったため取引を完全にやめてしまうわけにもいかず、結局文政 13 (1830) 年、近衛家は伊丹の酒荷の輸送には猪名川通船と神崎への陸送を併用することとし、通船 8 割・陸送 2 割という比率を守るよう申し渡しています。

■ 『元禄国絵図』から猪名川通船の運航ルートを見る

江戸幕府の命で、慶長・正保・元禄・天保の 4 回、全国規模で国ごとの絵図などが作成されましたが、下の絵図は元禄期に作成された「摂津国」の一部です。元禄 9 (1696) 年作成が命じられ、同 15 (1702) 年までにほぼ全国の絵図が完成したといわれています。1 里を 6 寸とする縮尺 (約 21,600 分の 1) で、山、川、道路などが描かれ、街道を挟む形で描かれている黒丸は一里塚の表示です。郡別に色分けされた楕円形の枠内には村名と石高が、また白四角で示された城下町には地名と城主の名前が記されています。

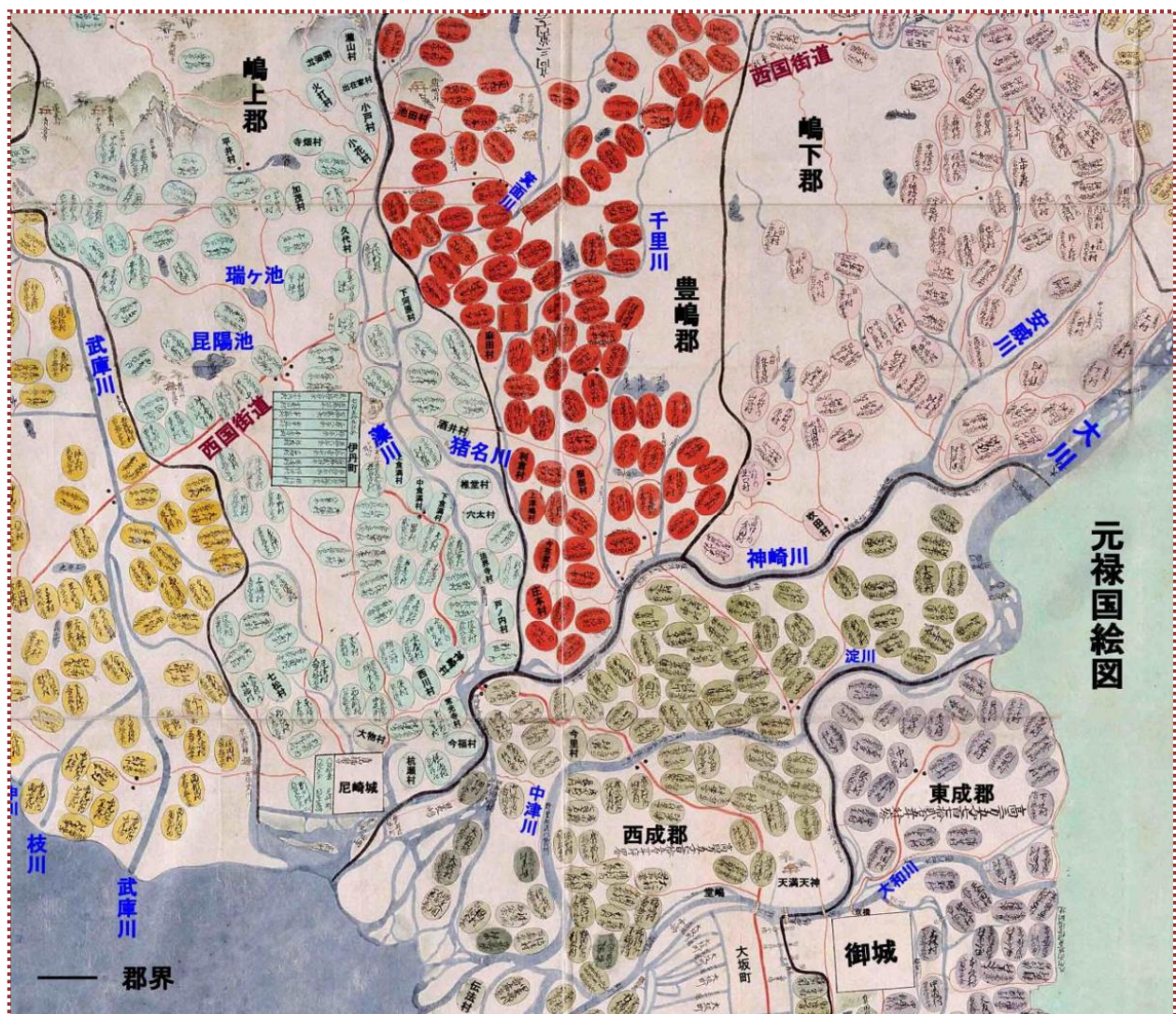


図-1 元禄国絵図「摂津国」(国立公文書館デジタルアーカイブからDL・加工)

猪名川通船が始まる前の伊丹酒の輸送は、伊丹から神崎（または広芝）まで駄送りされ、神崎から天道舟（てんとふね）で伝法村まで運ばれ、そこで大型廻船に積み込まれて江戸まで運ばれていました。文政6（1823）年以降は、伊丹の雲正坂下の船着場にて高瀬舟に積み込まれて庄本まで運ばれ、そこから天道船に積み替えられて伝法村まで運ばれたようです。

上の絵図（写真-4）では、関係する村名はゴシック表示で見やすくしているの、ルーペ片手に伊丹酒の輸送ルートを追ってみてください。また、大川（淀川）下流部は、明治 43（1910）年に完成した淀川改良工事による新淀川開削や毛馬閘門と毛馬洗堰の建設などで大幅に流路が変わっているの、改修前の流路を見るのもおもしろいと思います。

■ 明治期に通船区間の池田延伸があっさり許可される

江戸時代、馬借が組み込まれていた宿駅制度は公用旅行や公用書状の運搬に欠くことのできないものでしたから、幕府は地子（じし：屋敷地に賦課される地代）の免除や救済金穀（きんこく：金銭と穀物）の下付などで補助していましたが、18 世紀以降は宿も助郷もその負担に苦しみ、助郷免除の嘆願や一揆が起こるようになっていました。

幕末には公用旅行者の増加で、宿駅制度は崩壊寸前でしたが、明治元（1868）年に新政府は助郷制度を改め、また問屋などの宿役人や助郷惣代を廃止して伝馬所取締役を置きます。そして、明治 5（1872）年には伝馬所を含めた宿駅制度そのものを廃止し、すべて相対賃銭をもってする陸運会社などの営利会社に移項することとしました。

このタイミングを見計らっていたかのように明治 5（1872）年になると、通船区間を池田まで延伸させる願いが大阪府の池田村と兵庫県側の双方から提出され、同年中にいずれもあっさりと許可されます。これまで猪名川通船に悉く反対してきた利害関係団体である馬借がいなくなったことが大きな要因かも。池田村の出願者は中西せいという女性で、兵庫県側は兵庫県貴属土族^{※3}の笠井清作でした。笠井の願書には以下のような趣旨の記載があります。

猪名川養水井堰は夏至 7、8 日以前から秋の土用まで使用するが、それ以外は堰を切り通して水行している場所であり、また上流からは竹・木・筏なども流しているが、何ら差支えがあったという話はない。しかも、この 3 月には対岸の池田までの荷船を許可しておられるのだから、当方の願いも聞き届けてほしい。荷物は、山方の租税米・炭・薪など。これを 2 艘の船を使って（小花村から）尼崎まで積み下げたい。

その後、木部村（池田市）の繕田太兵衛と荒木五兵衛が明治 5（1872）年 8 月からの通船認可を得ており、明治 12（1879）年には戎浜の印藤豊次郎という人物が舟 2 艘で毎朝大阪まで直通で荷物を送るとの案内広告を池田の酒造家に送っており、明治 5（1872）年以降池田～戸之内間の通船はそれなりに行われていたようです。

※3 貴属土族：明治 2（1869）年の版籍奉還で、諸大名は領有していた土地と人民を朝廷に「奉還」、これによって新政府は日本全土に支配権を広げた。武士も「奉還」されたため、大名と藩士の主従関係は消滅、武士は国家が統括する存在となり「貴属土族」とよばれた。貴族土族は戸籍上の居住区をいい、例えば出身藩（所属）と実際に住んでいた場所（東京や大阪に偏っていた）は大概違っていて、このような地元ではない土族をいう。

■ 猪名川通船、鉄道との競争に敗れ消えていく

猪名川通船事業は、明治時代の中頃になると、鉄道事業との厳しい競争に晒されます。明治 20（1887）年 4 月には尼崎の伊達尊親（元尼崎藩士、尼崎町初代町長）・梶原左衛門（尼崎紡績社長）、伊丹の小西壮二郎（小西酒造創業家）ら 13 名が発起人となって関西で最初の馬車鉄道となる川辺馬車鉄道が申請され、明治 24（1891）年に尼崎～伊丹間が開通します。

やがて軽便蒸気鉄道として名称も摂津鉄道会社と改めながら明治 26（1893）年「池田駅」として小戸（おへ）まで開通しています。この鉄道は、後の阪鶴鉄道となり、現在の JR 福知山線につながっていきます。

写真-4 は、JR 福知山線・伊丹駅の東側を流れる駄六川です。ちょうど伊丹駅付近に高瀬舟の船着場がありましたが、鉄道建設のために埋め立てられたそうです。

明治期の猪名川通船の運航実態ははっきりしていませんが、鉄道の進展に伴い衰退していったものと思われます。



写真-4 JR 福知山線・伊丹駅の東を流れる駄六川

■ モノローグ

執筆中にしばしば「坪井喜六」さんが登場するので登場期間を調べてみると、享保7（1722）年から文化12（1815）年まで何と93年もあります。いくら何でもそんなに長生きするはずがない、ということで調べてみました。

すると、享保7（1722）年伏見奉行に伏見船の再興を請願したのは坪井祐佐の子喜六（益秋）（『地域研究いたみ』・『高槻市史第2巻』による）で、近世における京都在住の文化人・知識人を網羅・集成した人名録『平安人物志』（文政五年版）には「文政五（1822）年坪井益春 字 伯陽 伏見（俗称）坪井喜六」とあり、坪井喜六は俗称だったようです。

したがって、この93年間に登場したのは恐らく坪井益秋さんと坪井益春さんの2名で、いつ代替わりしたのかは不明ですが、伏見船元締の役職を世襲し代々坪井喜六と名乗っていたものと思われます。

タマスダレ（玉簾）

ヒガンバナ科タマスダレ属の球根草。呉服橋上流の河川敷に咲いていた。和名の由来は、白い小さな花を「玉」に、葉が集まっている様子を「簾」に例えたことによる。南米原産で、明治時代初期に渡来し、日本の風土にも良く適応し、人里周辺に半野生化した群落が見られる。夏～初秋に白い花を咲かせる。1本の花茎に対して、花は1つだけである。葉や鱗茎にリコリンというアルカロイド成分が含まれており、誤食すると嘔吐、痙攣の症状をおこす。



写真-5 タマスダレ

【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 『伊丹郷町物語』 真鍋禎男 平成2年11月
- 4 『地域研究いたみ第40号』 伊丹市立博物館 平成23年3月
- 5 『高槻市史・第2巻（本編2）』 高槻市 昭和59年3月
- 6 『淀川改良工事とは』 国土交通省淀川河川事務所HP https://www.kkr.mlit.go.jp/yodogawa/know/history/now_and_then/kouji.html
- 7 『新猪名川大橋、地子、川辺馬車鉄道、福知山線、タマスダレ』 フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』
- 8 『宿駅制度』 日本大百科全書
- 9 『武士はどこへ行ったのか（2）』 日本近現代史のWeb講座 <http://jugyo-jh.com/nihonsi/>
- 10 『平安人物志』（文政五年版-P.295） 弄翰子（ろうかんし）編 <https://lapis.nichibun.ac.jp/heian/index.html>

※発行：令和5（2023）年1月 『ひょうご水百景』 No.164

改訂：令和8（2026）年7月 『ひょうご水百景』 No.164