

淀川河川交通の拠点・淀

よどみずたれおおしも づ ちょう
- 淀水垂大下津町 遺跡の調査 -

(公財)京都市埋蔵文化財研究所 中谷 俊哉

はじめに

2023年11月から2024年5月に行った長岡京跡・淀水垂大下津町遺跡の発掘調査で、近世淀川河川交通の拠点の1つである「水垂町」とみられる遺構を発見しました。町の東側を流れる桂川の護岸には、複数の川船が構築資材として再利用されており注目されます。今回は、川船の成果を中心に、調査成果についてご紹介します。

1. 淀地域と淀城

- ★3つの川（桂川・宇治川・木津川）が合流する場所。南東には巨椋池もある。
- ★京街道（大坂街道）が通る場所。
 - ・古代には、京に税を収める際の中継点（淀津）があった。
 - ⇒瀬戸内を発した船は、大阪湾を経て淀川を遡上、淀津で荷下ろして京都までは陸運。
 - ・中世には、「問」という物流に携わる業者が出現。
 - ⇒「問」は瀬戸内などから船で商品を運ぶ。淀津で商品を取引し、さらにそれが京都や奈良へと流通する。
 - ・中世末には、港湾施設から、船運業者の拠点へと変化。
 - ⇒これまで淀津が担っていた港湾機能は、豊臣秀吉が新設した伏見港にすべて移る。
 - 淀は港湾機能（物流の管理など）を失い、津ではなくなる。船を保有する業者だけが残った。
 - ・近世には、淀二十石船が主に京・大坂間の物流に携わる。
 - ⇒豊臣秀吉や徳川家康は、淀の船運業者を保護。
 - 「淀二十石船」というグループに対し、淀川流域の河川交通を独占できる特権を与えた。

表1 淀周辺関連年表

延暦23年	804	「淀津」が史料上初出する。(『日本後紀』)
弘安8年	1285	「淀津水垂」が史料上初出する。(『北野神社文書』)
明応2年	1493	淀小橋の北に住む船大工が奈良に向いて船の修理に携わる。(『大乘院寺社雑事記』)
天正16年	1588	豊臣秀吉が淀に築城を命じる(淀古城)。翌天正17年に修築が完了する。(フロイス『日本史』)
文禄元～5年	1592～1596	豊臣秀吉が淀古城を廃城とし、櫓などを移築して伏見城を築城する。(『駒井日記』、『太閤記』) また宇治川の改修を行い(『家忠日記』、『村井重頼覚書』)、港湾機能を淀津から伏見港に移す。
慶長3年	1598	淀の河村氏・木村氏に川方支配方への着任が命ぜられる。(『過書座二十石船由緒書』)
慶長15年	1610	「水足(水垂)と申所…船のかせき(稼ぎ)を第一と仕申候」とある。(『念仏寺文書』)
慶長19年	1614	大坂冬の陣の折、淀納所・水垂に本拠を置く淀船(20石船)を動員。(「淀船旧例之覚」)
元和9年	1623	伏見城を廃城とし、淀城の築城が始まる。水垂は城外町として整備される。
寛永3年	1626	淀に230艘の上荷船。(『京都御役所向大概覚書』)
寛永14年	1637	永井尚政が木津川の付け替えを行い、城下町を拡張する。(『淀下津町記録』)
正徳4年	1714	淀船(20石船)の保有数は水垂が176艘、納所が331艘。(『田邊文書』)
享保9年	1724	水垂が保有する淀船(20石船)の数は176艘(うち158艘が稼働)。
明治元年	1868	洪水後の災害復旧で京都府・淀藩合同で木津川の付け替えが行われる(～明治3年)。
明治29～33年	1896～1900	河川改修工事により桂川が拡幅され、水垂・大下津町の集落が移転する。
平成18年	2006	引堤事業により水垂・大下津町の集落が移転する。

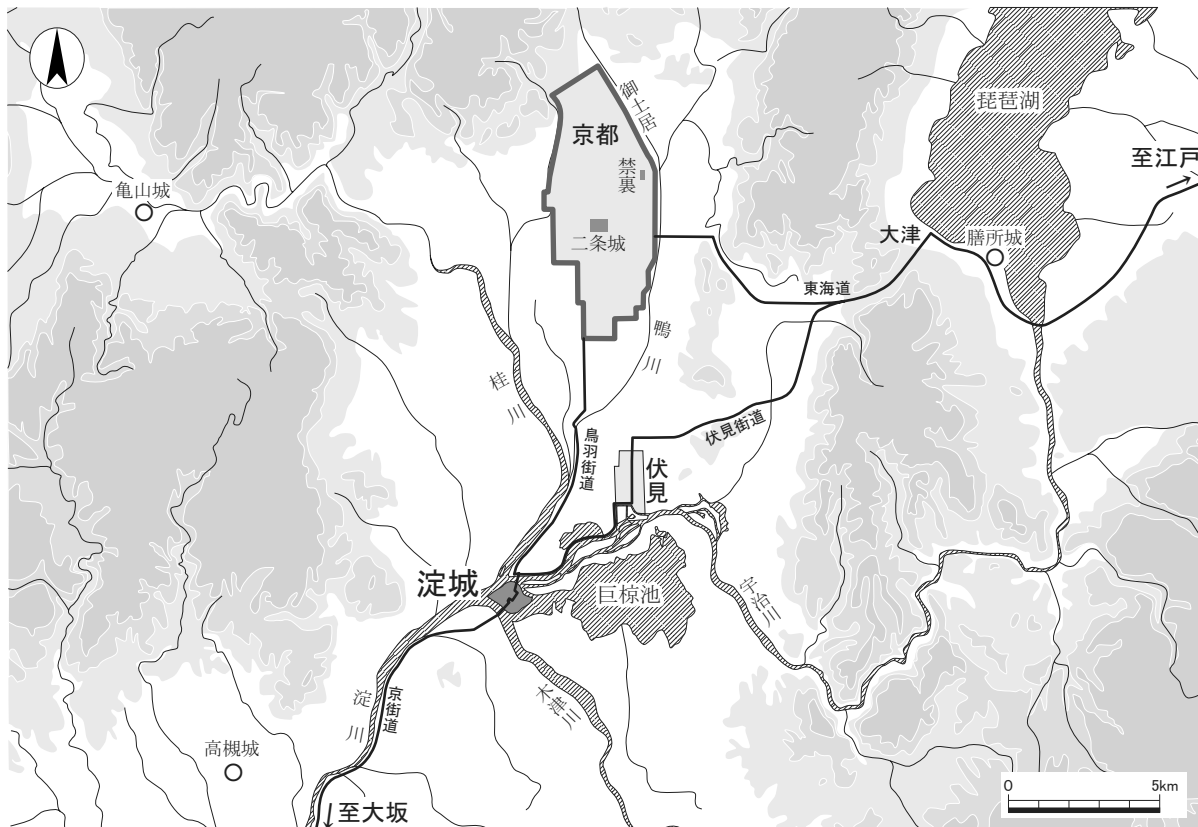


図1 淀の位置（縮尺 250,000 分の1）

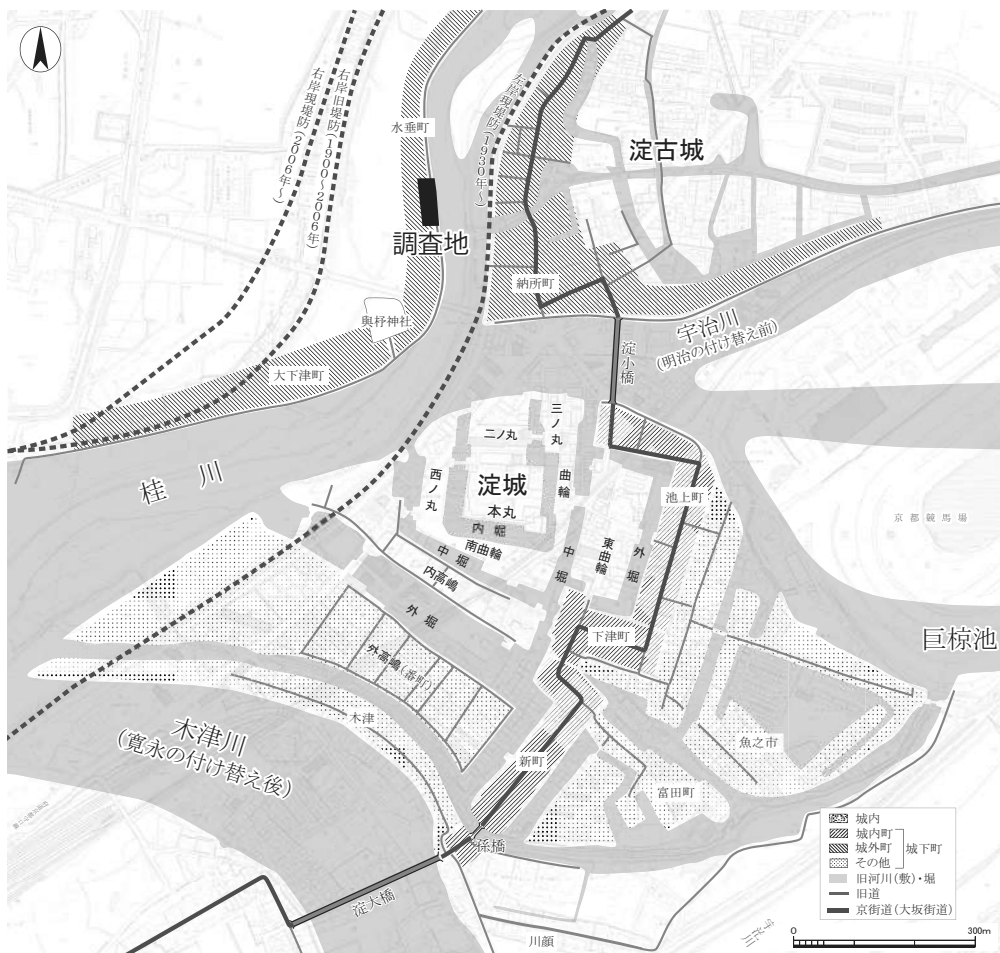


図2 淀城城下町復元図と調査地点（縮尺 12,500 分の1）

2. 今回の調査成果

(1) 今回調査地

- ・明治末期まで水垂村や與杼神社旧境内が位置していた場所
- ・淀城の城外町エリアの調査（城外町の調査事例は、過去にはほぼ無く、未解明なことが多い。）

(2) 遺構

室町時代後期（15 世紀中葉～後葉）

- ・現地表から約 1.6 m 下で見つかった。大きい溝 3 条、柱穴群（建物跡か）。
- ・遺跡の東側は後世の河川浸食によって失われている。当時の遺跡はさらに東側に続いていたとみられる。
- ・遺構の向き（方角）は、真北より若干東に傾く。

安土桃山時代（15 世紀後葉～16 世紀）

- ・現地表から約 1.3 m 下で見つかった。大きい溝 2 条、建物 1 棟ほか。遺構は前段階を踏襲している。

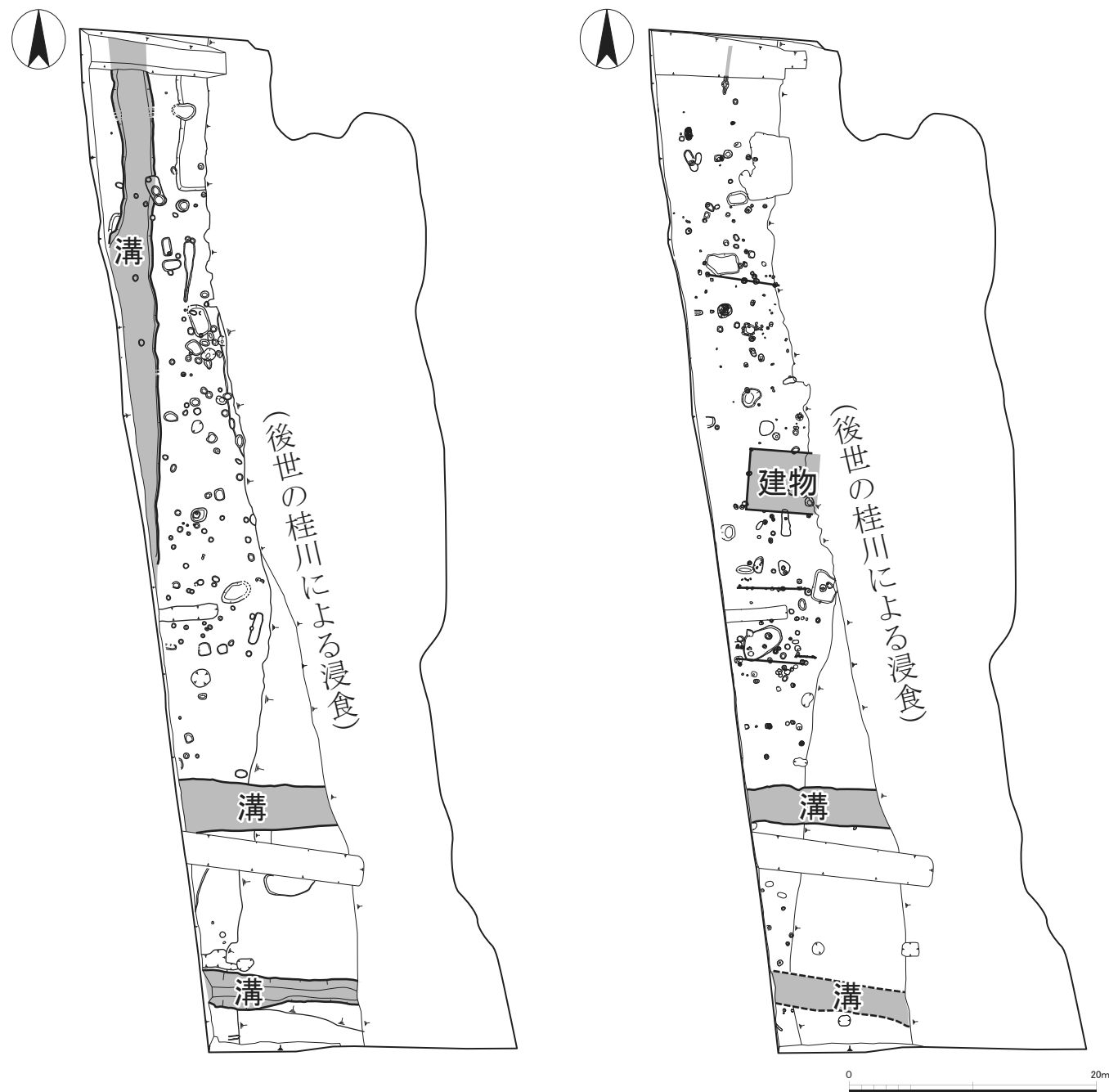


図3 室町時代後期 [左]・安土桃山時代 [右] 平面図（縮尺 500 分の 1）

江戸時代前期（17 世紀前葉）

- ・現地表から約 0.8 m 下で見つかった。
- ・溝・畦・堀・石敷など、敷地境界となる遺構が一定の間隔で存在。敷地の中には建物や水溜がある。
→この時期までに町家が形成されていたことがわかる。
- ・遺構の向き（方角）は、前段階から大きく変化。ほぼ真北になる。
→中世以来存続してきた水垂村の川沿い縁辺に、城外町「水垂町」が整備される時期と重なる。
- ・集落東縁辺と桂川の間にある斜面地に、土留め・石組遺構が構築される（船材を再利用）。
→土留めは、桂川による浸食や、斜面の崩落を防ぐ目的。城外町「水垂町」が整備される時期と重なる。

江戸時代後期～近代（18 世紀後半～20 世紀）

- ・現地表から約 0.5 m 下で見つかった。
- ・溝・石列など、敷地境界となる遺構が一定の間隔で存在。敷地の中には建物や井戸がある。
- ・護岸が再整備される。この護岸は改修されながら現在まで機能し続けている。

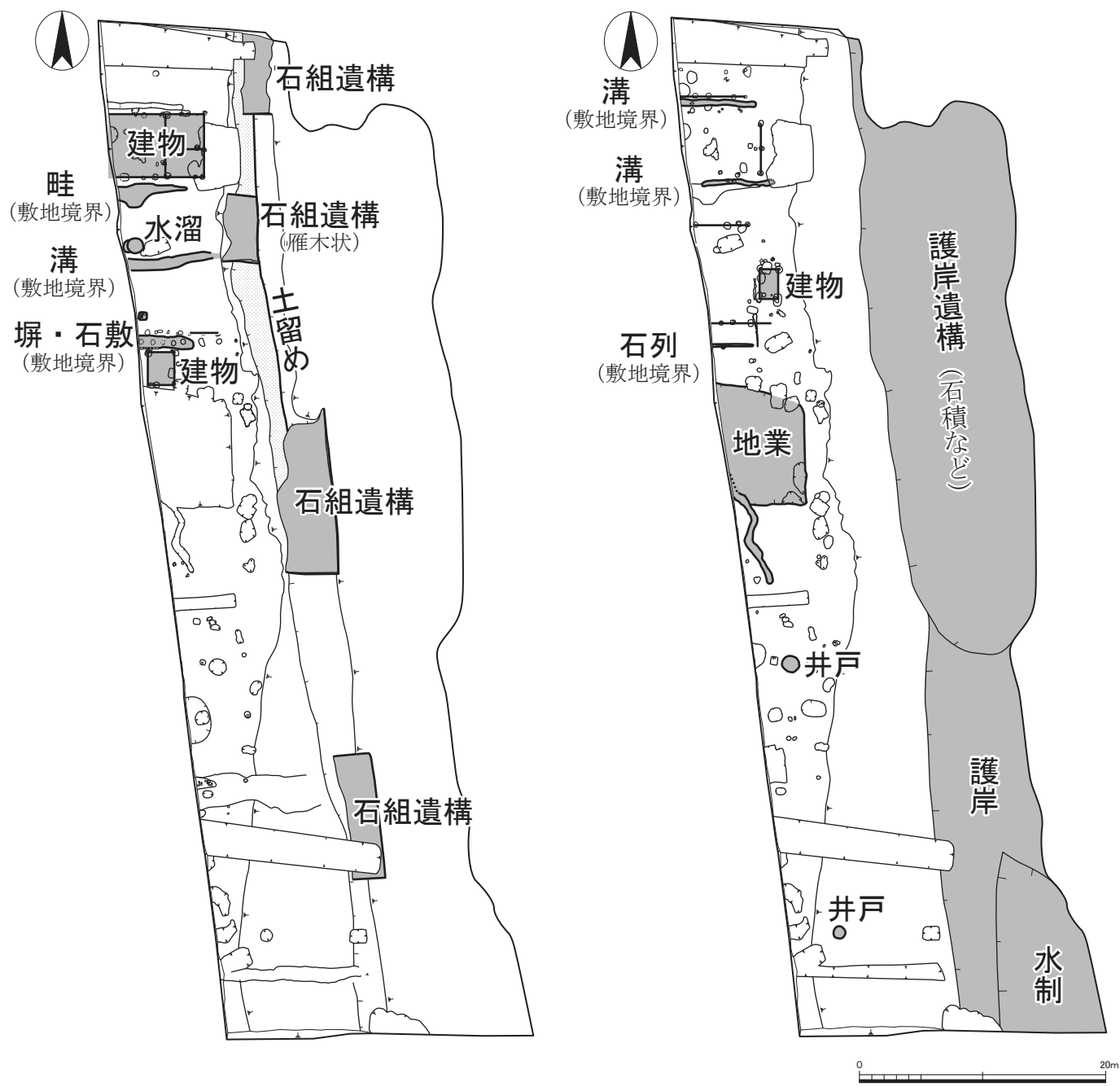


図4 江戸時代前期 [左]・江戸時代後期～近代 [右] 平面図（縮尺 500 分の 1）

3. 見つかった川船

(1) 出土状況

- ・土留め・石組遺構の構築資材として再利用されていた。
⇒土留めの造成手順は、①地面をひな壇状に造成→
②立てた川船の部材（舷側板）を杭で留めて擁壁に→
③擁壁の内部を礫と土で充填する（完成）

(2) 川船の造られた時期

- ・土留め・石組遺構の中から土器や銭貨が出土。
- ・土器（土師器皿、唐津皿、瀬戸美濃皿）は17世紀前葉
- ・銭は寛永通宝（1636年初鑄）が出土しない。
- ・土留め・石組遺構は、淀城築城（1623年～）に伴う工事とみられる。
⇒川船が土留めに再利用されたのは、1623年から1635年の間の出来事である可能性が高い。
⇒川船の耐用年数は当時一般的に10～20年なので、川船が造られたのは1600～1620年代と推定できる。

断面（船6の場合）

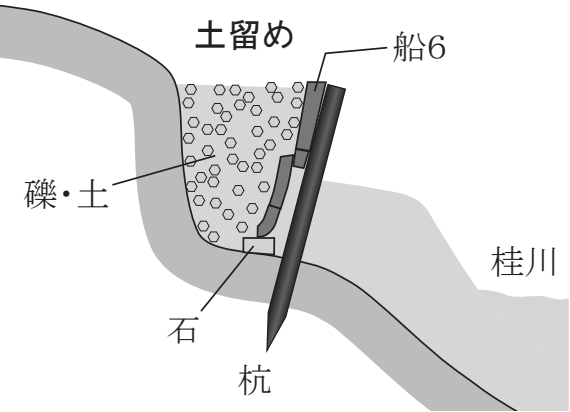


図5 土留めの断面模式図。川船の部材が擁壁代わりに再利用されている

(3) 川船の基本的な構造

- ・大きさ（船3の場合）は、長さ7.4 m以上、高さ約0.45 m、最大幅1.8 m（推定）。
- ・敷（船底）、オモキ様の部材（板材ではなく丸太の刳材）、側・棚（舷側、棚は上下2材）で構成される。
- ・木取りは木裏を船内にする傾向にある。
- ・アイバスリ痕あり。キゴロシ痕確認できず。
- ・縫釘を使用する部位（敷-敷、敷-オモキ様の部材、オモキ様の部材-側、棚下材-棚上材）と、通釘を使用する部位（側-棚下材）がある。
- ・縫釘・通釘を打つ間隔は約23cm（7寸5分程度）。
- ・マキハダは船内側のみ残存する。

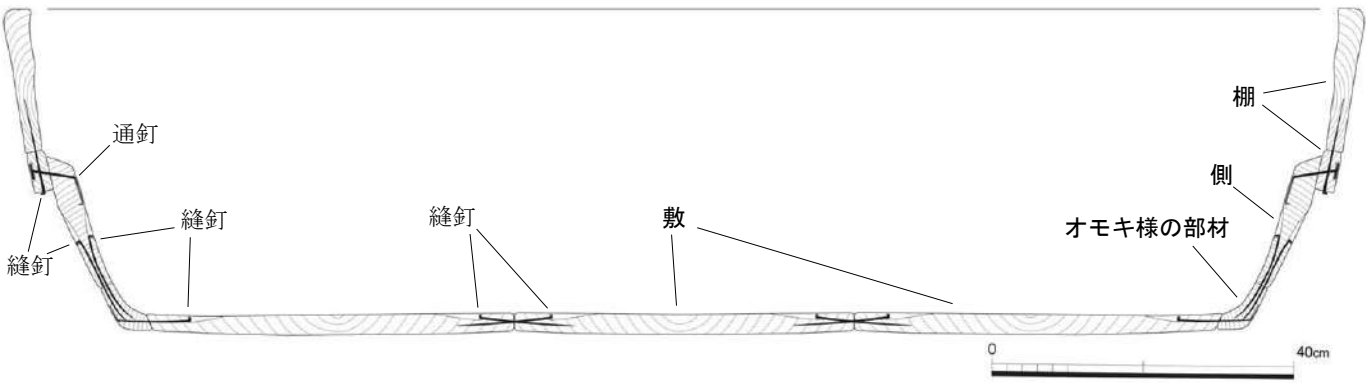


図6 川船の断面模式図（縮尺10分の1、船3・6をもとに復元）

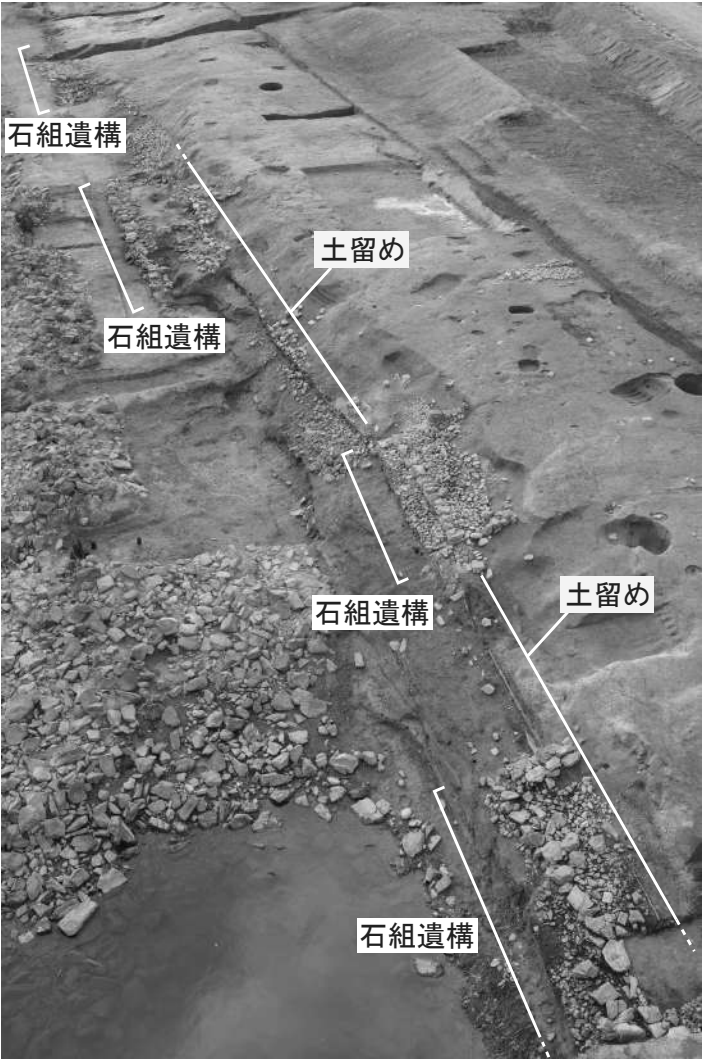


写真1 集落東縁辺の斜面に施された土留め・石組遺構。斜面の下には桂川が流れていた（北から撮影）

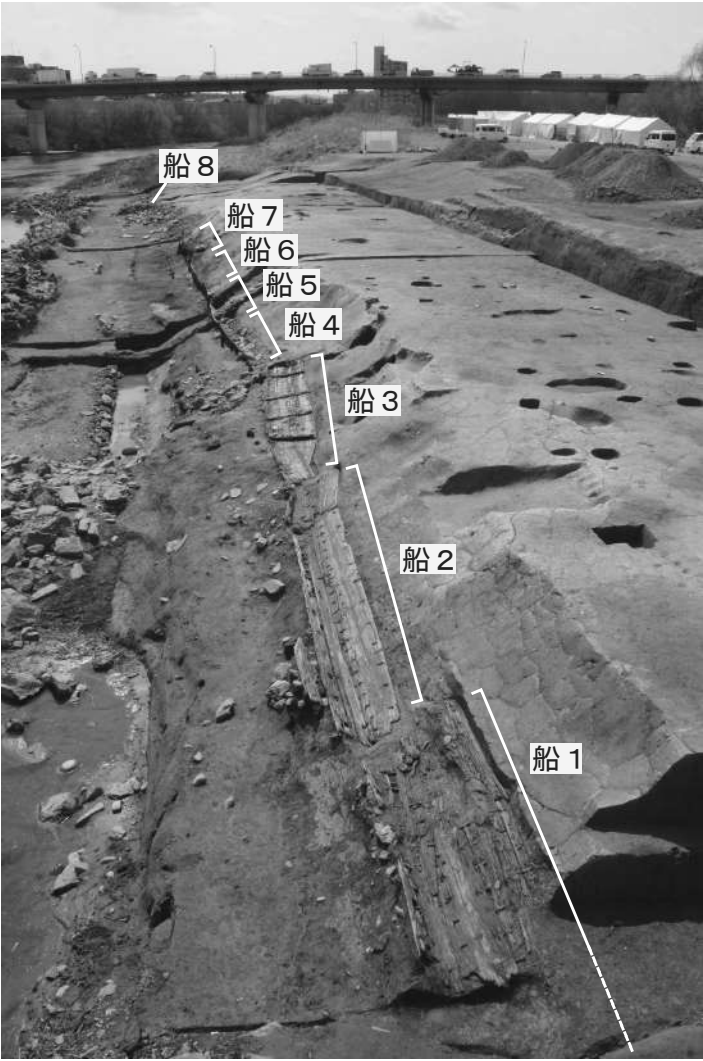


写真2 土留め・石組遺構の下から姿を現した川船。構築資材に再利用されていた（北から撮影）



写真3 船3の出土状況（南から撮影）

(4) 船3の構造

- ・敷（船底）に直交する梁が一定の間隔で配置される（写真4）。梁はオモキ様の部材に貫通（写真5）。
- ・南端には小端立てた板があるが、機能不明（写真6）。
- ・北端では敷を前後継ぎする。表敷板（船首の底板）or 艫敷板（船尾の底板）の可能性がある（写真7）。
- ・継いだ敷の先端にも別の部材がある。立板か（写真8）。



写真4 敷に一定の間隔で配置された梁（北から撮影）



写真7 北端では通釘を用いて敷を前後継ぎする。継いだ敷は三角板と斜め板で構成される（南から撮影）



写真5 梁は、オモキ様の部材に穿たれた柄穴に差し込まれる。柄穴は船外に貫通する（北から撮影）



写真6 南端には板を小端立て、船底外面から釘を打ち付けて固定する（南から撮影）



写真8 斜め板の先端にも、何やら部材が取り付けられている（北から撮影）

4. 文献資料・民俗資料との比較

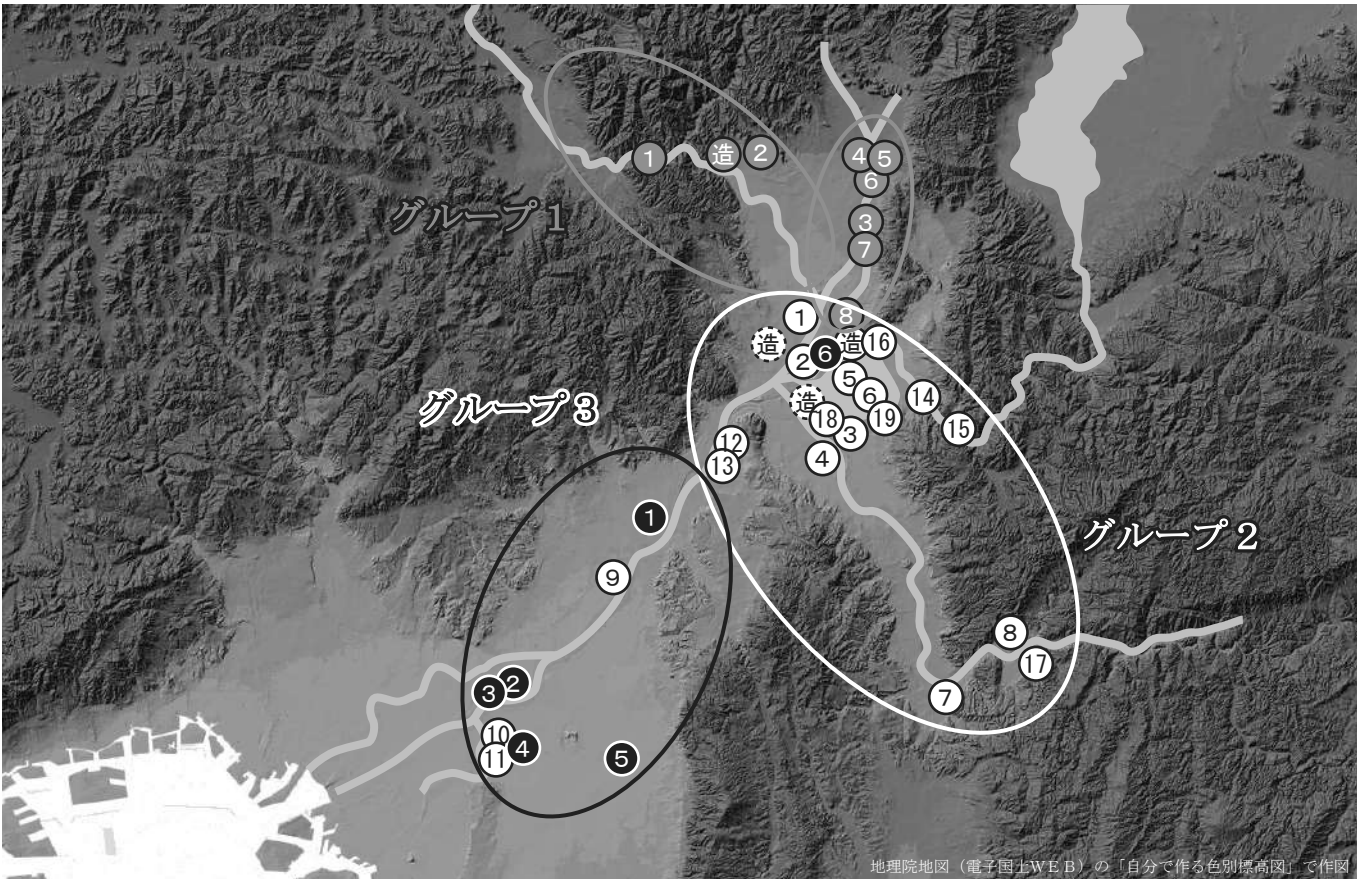
船の大小による差異などはあるが、作り方でおおよそ3グループに分けられる。

(1) グループ1：桂川上～中流域、東高瀬川に分布

- ・いわゆる高瀬船
- ・棚は、長側面どうしを縫釘で結合。出土船にはみられない構造。
- ・出土船にみられるような、敷を前後継ぎするものは確認できない。
- ・造船は京都嵯峨

(2) グループ2：主に宇治川・木津川中流域～三川合流地点に分布

- ・フタカワブネ（棚が2枚、上棚と下棚で構成される）。上棚と下棚は前後継ぎして通釘を尾返しして留める。出土船と同じ。
- ・表（船首）を別造りしたののち、ソケット状に胴体にはめ込む。表（船首）と胴部の接合部を前後継ぎする点は、出土船（船3）に酷似。
- ・上棚の前端が突出
- ・コ字形の艫立板
- ・全長7mを超えると、胴部の敷（船底板）が前・中央・後の3パートに分かれる。それぞれ前後継ぎ。
- ・造船は伏見（淀や東一口でも造船していた可能性あり）



〔グループ1〕①明治時代後期、保津川、写真（松田愛編 1903『絶景百図 保津川の巻』）／②明治時代後期、広沢池、写真（中村弥左衛門編 1903『京都の山水』京都写真帖第1巻）／③明治時代後期、高瀬川、写真（同上）／④明治末年頃、高瀬川（三条付近）、写真（石田孝喜 2005『京都 高瀬川』）／⑤明治30年頃、高瀬川（四条付近）、写真（同上）／⑥明治40年頃、高瀬川（四条付近）、写真（同上）／⑦明治末年頃、高瀬川（七条付近）、写真（同上）／⑧明治末年頃、高瀬川（伏見付近）、写真（同上）

〔グループ2〕①近代、桂川久我、民俗（神戸小学校所蔵）／②近代、桂川、民俗（納所小学校所蔵）／③近代、木津川上津屋（城陽市歴史民俗資料館所蔵）、民俗（出口晶子 2024『南山城地域の木造船—木津川・巨椋池を中心に』『海事史研究』第81号）／④～昭和30年代、木津川上津屋（八幡市ふるさと学習館展示）、民俗（出口晶子 2024）／⑤大正時代、巨椋池、写真（伊藤藩之 2019『山田家所蔵の巨椋池関係写真について』『大阪歴史博物館研究紀要』第17巻、出口晶子 2024）／⑥明治時代後期、巨椋池、写真（グループ1-②と同じ出典）／⑦明治時代、木津川木津の渡し、民俗（出口晶子 2024）／⑧昭和28年以前、木津川（河原恵美須神社神輿船）、民俗（出口晶子 2024）／⑨明治時代、摂津一津屋、民俗（摂津市教委所蔵）／⑩明治時代、大阪、図面（幸田成友 1911『大阪市史』第5巻）／⑪江戸時代後期、大坂、図面（Armand Paris 1868『日本の舟』）／⑫江戸時代中期、淀川、絵画（金沢兼光 1761『和漢船用集』）／⑬江戸時代中期、淀川、絵画（『木村宗右衛門・角倉与一云々書付』『海軍文庫旧蔵大日本海志編纂資料』1755年頃）／（造）江戸時代、伏見、資料（『惣船大工口上書』『野崎家文書』）／⑭近代、宇治川（平等院付近）、写真（宇治市歴史資料館 2008『流域紀行 宇治川の原風景をたずねて』表紙、pp.12-19）／⑮近代、宇治川（白川浜）、写真（同上 p.11）／⑯明治41年、宇治川（観月橋）、写真（同上 p.22）／⑰大正8年以前、木津川（船屋水防船）、民俗（出口晶子 2024）／⑱昭和8年以前、巨椋池（旧山田家住宅展示造船）、民俗（出口晶子 2024）／⑲近代、巨椋池（伊勢田小学校所蔵帆船）、民俗（出口晶子 2024）

〔グループ3〕①近代、淀川流域、民俗（高槻市しろあと歴史館所蔵）、②昭和時代、摂津下新田、写真（吹田市立博物館 2020 令和2年度（2020年度）春季特別展『神崎川展—川港・吹田ものがたり—』）／③大正時代、摂津吹田町、写真（同上）／④明治時代、大阪、図面（グループ2-⑩と同じ出典）／⑤近代、民俗（東大阪市立郷土博物館所蔵）／⑥近代、宇治川（伏見）、写真（同上 p.22）

図7 淀川流域における近世・近代川船の分布

(3) グループ3：三川合流地点～淀川下流域に分布

- ・グループ2とほぼ同じであるが、艫（船尾）の形状が異なる。

★今回出土船は、グループ2（伏見や淀で造船）・グループ3と構造が類似。

⇒一方で、相違点もいくつかある。それが時期による違いなのか、船の大きさによる違いなのか、今後検討していくことで、淀川流域の川船の歴史が明らかになってくる。



写真9 グループ1-① 保津川の高瀬船



「高瀬覚書」『若林正治氏所蔵文書』（影山和則 2006『「高瀬覚書」と高瀬船について』『海史研究』第63号より転載）

図8 グループ1 江戸時代の高瀬船図面



写真10 グループ2-④ 上津屋の渡し船

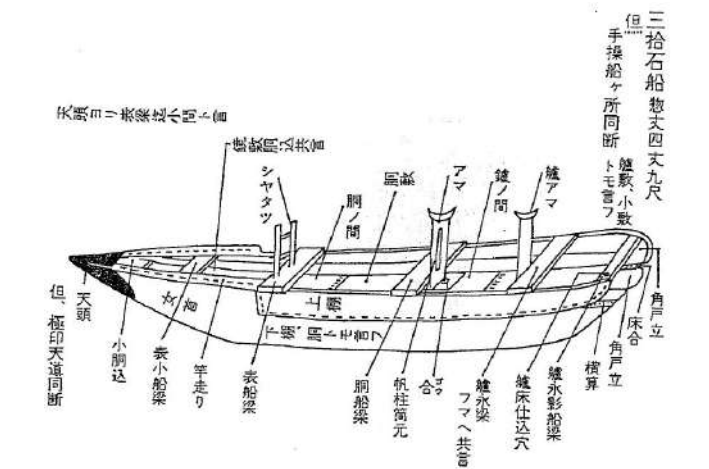
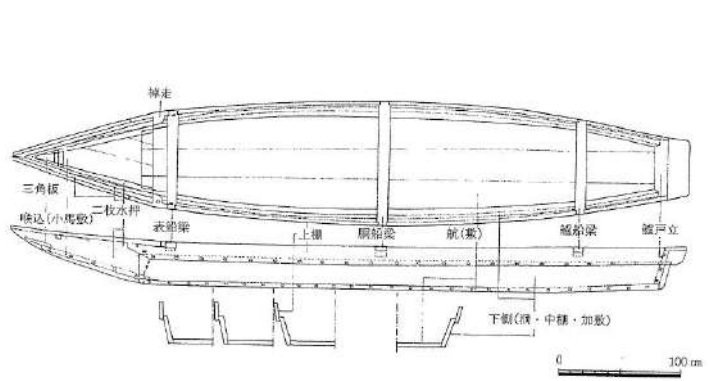


図9 グループ2-⑬ 江戸時代中期の三十石船



写真11 グループ3-② 吹田の井路船



（織野英史 2016『二枚水押船—淀川・大和川水系の主要川船』『歴史と民俗』32 神奈川大学日本常民文化研究所論集 32 より転載）

図10 グループ3-① 高槻の災害避難船

おわりに

(1) 城下町の整備に関する発見

- ・中世から近世初頭にかけて、集落で検出される遺構の向き（方角）が大きく変わる。
- ・近世初頭に桂川右岸の位置が変化する（このとき、中世の集落東側が浸食された）。
- ・近世初頭（1623～1636年の間か）に集落東縁辺で土留めが施工される。
→中世以来存続してきた水垂村の川沿い縁辺に、城外町「水垂町」が整備されてゆく様を示す可能性がある。

(2) 浜の施設の可能性がある遺構の発見

- ・近世初頭の土留めと同じタイミングで階段状の石組遺構が構築された。
- ・石組遺構にはタイロッド工法が採用されており、強固な作りとなっている。
→船荷を揚げ下ろしするために、集落から川沿いの船まで斜面を降りる時に使う「雁木」の可能性がある。
- ・ほかの石組遺構も同時期に構築されている。
→川沿いの仮小屋の基礎の可能性も考えられる。

(3) 川船の発見

- ・江戸時代前期の実物の船が発見されるのは、全国的にみても数例しかない。
- ・なかでも船の構造が保たれたままの事例はこれが唯一。
- ・文献資料や民俗資料と比較すると、釘形状や構造は案外変わらない。技術が継承されてきたことがわかる。
- ・オモキという部材が使われていた。淀川流域や瀬戸内地域では初めての事例。
→淀川流域における船構造の変遷を考える上できわめて重要。

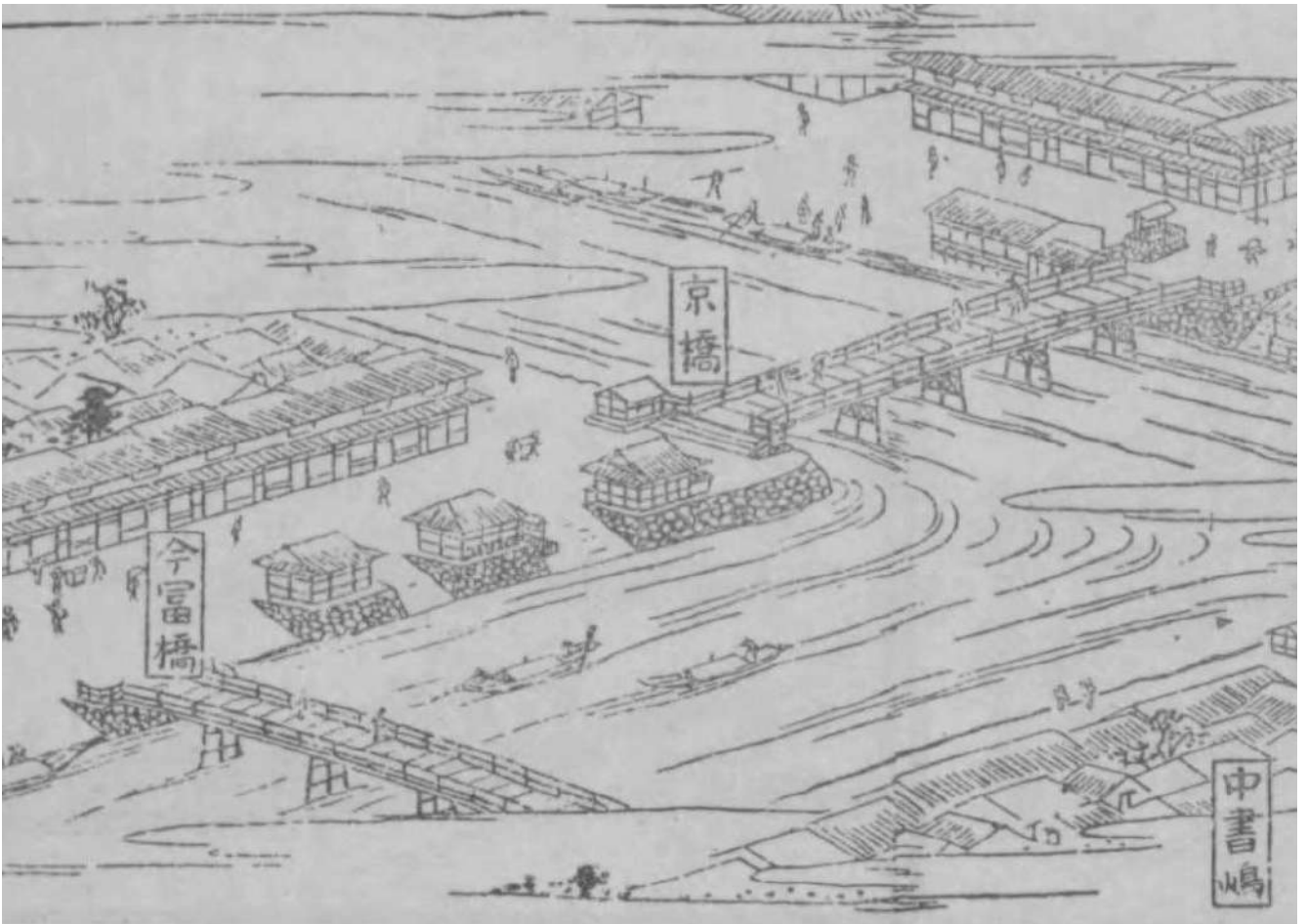


図11 伏見の川沿いの建物（伏見町役場 1929『御大礼記念京都伏見町誌』より転載）