

## 大和川の水運（江戸時代～明治初め）

江戸時代から明治の初めまで、大和川は水運に使われていた。しかし、亀の瀬付近は浅瀬で岩も多く船の通行は困難であったため、ここを境に上流・下流で二分し荷物を積み替えられた。

上流で利用したのが魚梁（やな）船、下流では剣先船といわれる船が利用された。

**魚梁船**は上流の水深の浅くて流れが緩やかなところで支流にも入って行けた。

**剣先船**は真横から見た船首の形が刀の切っ先に似ていることから剣先船と呼ばれ、下流の水深の深い川を勢いよく下ることができた。

慶長 15 年（1610）片桐且元の大和の所領からの年貢米輸送の必要から、亀の瀬の開削が行われ、大和川の通船の支配を竜田明神の神人安村喜右衛門（立野村（現三郷町）が支配していた。

江戸時代に入って、奈良盆地では二毛作が始められ、菜種などの商品作物が栽培され始めたのが水運発達を促したと思われる。河内から大和へは、肥料（油粕、干鰯）、塩などや雑貨が上がり、大和の綿作りが栄、大和から河内へは米、綿花や雑穀など農産物や特産物が下っていた。

宝永元年（1704）には河内側で大和川がまっすぐ西へ付け替えられ大和川船運は飛躍的に発展した。

享保期（1716～1735）の記録では、支流のかなり上流まで船が遡上していたことがわかる。川合浜に拠点があり、初瀬川筋は**嘉幡**（かばた）、寺川は**今里**、飛鳥川は**松本**までさかのぼることができた。そこには浜（港）があり、問屋の倉庫が並んでいて、各地に陸送する人馬が常備されていた。ちなみに、当時の時刻表によると今の奈良県田原本町から大阪市内まで約十三時間かかっている。しかし、明治 25 年に大阪鉄道（いまの JR 関西線）の開通によって、大阪と大和盆地間の物資の交流は、これに奪われてしまうことになった。

参考資料：「奈良大和の社会史点描」岩井宏實著

王寺町史 他



**魚梁(やな)船** 河合町中央公民館所蔵

「大和王寺文化史論」\*に基づいて作られた魚梁船の模型（実寸の 1/10）

実寸：長さは約 15.3 メートル 幅 約 1.5 メートル

製作：元赤穂市選定保存技術保持者（和船建造の技術）の故湊隆司氏

\*大和王寺文化史論によると、「長さ八間半、幅五尺位の底の平たい舟で蓆（むしろ）九枚を張って帆とし大体大阪剣先船とその構造を同じくし、やや小型なる点のみ異にしたもの（大川龜吉氏昭和 6 年 83 歳談）」