

土木に賭けた夢

高瀬川をひらいた角倉了以

建設産業史家
菊岡 俱也

ブローグ

京都に高瀬川という一筋の細い流れがある。

京都を訪れた方ならば三条の繁華街あたりで、いちどはその流れを目にしていると思うが、これが江戸時代の初めに角倉了以すみのくらりょういという大土木家によって開削された人工の運河であることを知る人は少ないかも知れない。高瀬川という名前は物資の輸送に高瀬舟が用いられたからで日本の各地にある。京の流れは角倉川とも呼ばれた。

土木のすごいところは、その工事の完成により地域を活性化させてしまうところである。

開発者・角倉了以は高瀬川プロジェクトを、建議・企画・設計・施工・維持管理・運営（資金の回収など）までを一貫しておこなった。

工事に際しては近隣対策にも気を配り、見事完成させて京都と伏見・大坂（いまの大阪）を結びつけ、京都を活性化したのである。「上方圏」経済の成立である。

そのころの京都は徳川政権による幕府が江戸に誕生して、政治都市としての意味を失って衰退が予想されており、その再生に向けての都市改造のひとつでもあった。

その全貌を描こう。

高瀬川開通の効果

高瀬川の起工は慶長16年（1611年）で3年後に完成。川幅約7m、全長約10km。開削費用は7万5000両である。

二条大橋西畔から鴨川の水をひき入れ、鴨川の西岸に沿って現在の中京区、下京区を南に下り、南区

の東九条で鴨川に合流。さらに東山区福稲南西部から鴨川東岸を南流して伏見の市街地西部を流れ宇治川に入る流れである。宇治川は淀川となり大坂にいたる。

この流れを利用すれば京都市中と伏見、大坂、またその反対の物資輸送が可能となる。

運河開通以前は人馬を使って日数をかけ量も知れていたが、開通による経済効果は大きかった。

物資の積み卸し場所は「船入」と呼ばれたが、筋の船入には多くの問屋が生まれ、物資や商品を扱う商人や職人が同業者町をつくった。石屋町、材木町、塩屋町、樵木町こりきなど職業や商品を反映した町名が付けられた。運河は新市街をもついたのである。

二条大橋南西の土地には、最上流の物資積み卸し場である「一之船入」（史跡）が置かれ、開通後、川の支配権と諸物資の輸送権を有した角倉家はここに屋敷を置き、高瀬舟の運航を管理した。

土木家・角倉了以はどういう人？

高瀬川の流れをひいた角倉了以とはどういう人



だったのだろうか。

角倉了以（1554～1614）は、京都嵯峨の角倉家の一門で、名医の父宗桂の長男として生まれた。

祖父の宗忠はやり手で、洛中における帯の製造販売についての特権をもつ座の座頭ならびに公用代官職となった。これにより角倉家は多くの財産を蓄積して富商の仲間入りをし、庶民相手の金融業である「土倉」を経営するようになった。土倉とは金融業者が火災や盗難防止から債権の抵当物件を土塗りの堅牢な倉に入れたことから発生した言葉で、鎌倉・室町期の質屋営業・高利貸しの代名詞として用いられた。父宗桂は医学に進み天龍寺の長老に随行して明国に渡るといふ貴重な経験をもち、了以の海外発展の志に父によって開かれた。祖父からビジネスを、父から科学性を了以は継いだようだ。

50歳を過ぎて輝く^{☆☆}

角倉了以が家の富をもとに、輝くのは5歳のころからだ。

年譜風に綴ればこうなる。

慶長8年（1603）了以、ベトナムとの貿易をはじめめる（満49歳）

（この年、家康、征夷大將軍となり、江戸幕府を開く）

慶長9年（1604）了以、大堰川^{おおいがわ}の開疏を計画

（亀岡と嵯峨の間を保津川、嵐山から松尾あたりまでを大堰川（大井川）という）

慶長10年（1605）了以の息子與一、大堰川の開疏を幕府に建議

慶長11年（1606）了以父子、大堰川の開疏に着手。

慶長12年（1607）了以父子、富士川を開疏。つづいて天龍川開疏に着手したが未完成に終わる

慶長15年（1610）了以、京都方広寺大仏の巨材運搬のため鴨川を開削する

慶長16年（1611）了以、ベトナム貿易から隠退し與一が継ぐ。高瀬川の建設を幕府に請願（満57歳）

慶長19年（1614）高瀬川竣工。與一、父に代わって第二期富士川工事に着手、完成。7月12日、

了以没（享年満60歳）

（この年の7月に京都方広寺大仏鐘銘事件が、10月に大阪冬の陣がおこる）

家康によって江戸幕府が開かれ、各地で城の修築、市街地の整備、道路の敷設などが活発におこなわれ、対外的には貿易振興によって国力の充実をはかられた活力溢れる時代であった。時代は、在野の貿易商人や建設事業家を求めており、了以を必要としたのであった。了以は土木事業への投資資金の多くを自己資金すなわち海外との貿易から得た。角倉船は冬の季節風に乗って南下し、夏のそれによって帰国するということを繰り返し、寛永11年までに17回渡航をしている。

当時の輸出品は、現銀・銅・鉄・硫黄・樟腦・扇子・びょうぶ・傘・鏡などで、輸入品には紅茶・沈香・葉種・緋紗・綾・縮砂・斑猫（「駿府記」に記されている角倉與一の献上品）があった。息子の與一は17歳の時の子だからそれほど年齢差はない。

河川ビジネスの開祖^{☆☆}

角倉了以は近世の初めに「河川相手のビジネス」を始めた人である。

つまり、流れを邪魔する大石や岩を除き川道を拓いて舟を通りやすくする工事をおこなうのである。これには海外貿易から得た爆薬が用いられたという。大堰川、富士川、天龍川、鴨川などでそれを試み、慶長15年の鴨川工事がのちの高瀬川の開削に通じる。

了以父子は、巨木などの建設資材を運送するために鴨川の川浚いを発案、採用され、その結果、淀・鳥羽の船が、京の三条橋の下までくるようになった。

予想外に利用される鴨川の水運を見て、角倉父子の胸中には、鴨川と並行する運河建設構想が湧いたと思われる。鴨川は満水と渇水時の水位の差が激しく、その上しばしば氾濫を繰り返し、水運として利用するには大きな限界があったのである。

一定の水深を保ちかつ水量が安定的な運河を鴨川に沿って掘り、この両川を使いわけて利用すれば、江戸に政権が移りその将来に陰りがみえる京都の活

力を持続することができる考えたのである。

父祖代々京都に住み、この土地で富を築いた角倉一族にとって、京は将来の繁栄を約束された土地でなければならず、京の繁栄のための土木工事を角倉すなわち民間の力によっておこなおうとしたのである。

しかし、これまで角倉がおこなってきた河川の開疏は、すでに流れている河川の改修であった。高瀬川は大地を鑿って水路を新規につくる工事であり、同じ河川が相手でも、これまでのものとは基本的にはちがうものであった。水路の決定と一定の水量を保つために現地や各地を訪ねて調査を重ねている。立ち退き交渉や補償金の問題もあった。

開削後は 開発利潤として通過する高瀬舟からの運賃収入と倉庫料を回収し収入の約半分を税金として納めるとしたことを公認としたのは、角倉が海外からの輸入品を徳川家康などに献上し要路とも通じていたからであろう。幕府にしてみれば資金要らずでリスクを負うこともなく、成功をすれば税収が見込めるといふ事業で認めるのは当然であったろう。

川浚いと違って、運河は一度開発をすれば永久に利益をもたらす交通路であった。いまでいうなら、規模はもちろん違うが東京～関西間の有料高速道路を民間で敷いたようなものだ。

高瀬川は民間による社会資本整備、有料交通施設



の先駆である。

了以は、運河（高瀬川）の開削に際しては環境保護と住民対策に留意し、工事途中で見つかった豊臣秀次の霊を弔うための寺を建立するなどもおこなっている。

京都を訪れたら、いまはその役割を終えた高瀬川の流れから近世初期、河川ビジネスに賭けた角倉父子の行動と先見性に想いを馳せていただきたい。

（お断り／本稿は筆者による“国づくりの風景”「建設業しんこう」連載の角倉了以の記事を再構成し加筆したものである。）

【写真提供：AGUA】