

縄文時代から1960年代まで、琵琶湖をとりまく地域の人びとにとって、湖は村の領域でありました。また、湖は単なる水がめや漁場ではなく、道であり生業の場でした。そのため船は日常生活や生業と深く結びついたものであり、そこでは百石積み程度の丸子船から田舟までの小型の船が、生活の足として、また農業のみならず鉱・工業などにも、重量物・大型物の輸送面で貢献していました。

1. 湖上交通の変遷

琵琶湖の周辺からは縄文時代の丸木舟が30隻ほど出土し、縄文人にとって湖の利用は一般的であったことがわかります。およそ2000年前の弥生時代中期後半には、丸木舟に波切板(縦板)や舷側板を立てた準構造船が登場・普及し、この技術革新により輸送力の増強がはかられました。古代には律令国家による北国と都を結ぶ港と航路が確保され、紫式部をはじめ多くの人びとが行き交い、また東大寺や石山寺の増改築の用材も、琵琶湖水系を利用して運ばれました。

中世になると荘園領主による港の管理が行われ、経済的・軍事的利用がはじまります。湖上には関所が設けられ、やがて公認されるようになりました。そうした湖上を一括管理し、経済的にも社会的にも利用しようとしたのが16世紀後半の織田・豊臣政権であり、その拠点となったのが安土城でした。のち、その権力は江戸幕府、明治政府へと移っていきました。

2. 湖上交通の衰退

古くから人の移動や物資の輸送で賑わった湖上も、江戸時代半ばの西廻り航路開設に伴い衰退の一途をたどったと言われますが、1869(明治2)年、蒸気船一番丸が琵琶湖に就航し、1889(明治22)年の東海道線全線開通まで、蒸気船が大量輸送の主役を担っていました。大正年間には遊覧船が就航しましたが、輸送量のピークは1926(大正15)年であり、1931(昭和6)年には江若鉄道が今津まで開通したことなどから、輸送のための船の比重は大きく低下してしまいました。

3. 湖上交通の特質

しかしながら、小地域間の湖上交通は機能し続け、最終的には1960年代まで続きました。この時は琵琶湖観光もそのピークを過ぎようとしていた時期でありました。

1960年代半ばまでは、琵琶湖をとりまく地域や人びとにとって琵琶湖は村の領域であり、単なる水がめや漁場ではなく、道であり生業の場でした。船は生活や生業と深く結びついたものであり、そこでは百石積み程度の丸子船から田舟までの小型の木造船が、生活の足として、また農業のみならず鉱・工業などにも、重量物・大型物の



輸送面で貢献していました。丸子船のような運搬船は、帆を用いた方が安定し、しかも荷がたくさん積めたといいます。こういったエンジンなしで用が足りる規模での船の機能が、近代以降の琵琶湖周辺地域における湖上交通では求められていたのです。



写真3-3-1 琵琶湖博物館に展示していた丸子船(左)と漁船(ハリブネ)

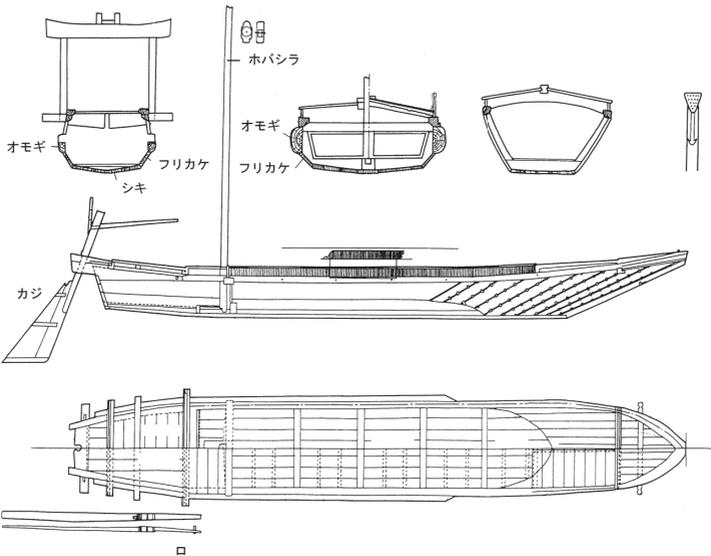


図3-3-1 丸子船の一般構造図

神戸学院大学 用田 政晴