

# 伏見における地域インフラが酒造産業に果たした役割に関する研究

大阪工業大学工学部 上原 学  
 大阪工業大学工学部 杉山 大峰  
 大阪工業大学工学部 岩崎 義一

## 1. はじめに

伏見が今日の酒造産地としての地域ブランドを確立し得たのは、豊臣期・徳川期の都市造営が大きな要因の1つと考えられるが、しかし酒造業が都市の集積性を必要とする一般の加工業とは異なる立地形態をとることなどを考えると必ずしもこのことだけが唯一の要因と考えにくく、他の重要な要因があったものと想像される。本研究では、伏見のソフト・ハード両面にわたる地域インフラが伏見酒造産業の立地とその存続に果たした役割を明らかにする。

## 2. 伏見の商人ネットワーク

伏見においてインフラ施設の整備や活用により築き上げられたものとして、モノやヒトの流れなど物質的な繋がりだけでなく、信用や情報など見えない繋がりがあったと考えられる。とくに、江戸時代の伏見酒の低迷期における消失の危機を救ったものとして舟運ネットワークとともに築かれた商人ネットワークがあるのではないかと考えた。

### 2-1. 商人の移動と移住

江戸時代において伏見での商人の出入りは、伏見城築城に伴う大工事によるインフラ整備が行われたことにより活発化した。とくに舟運ネットワークの中で大きな河川港湾が築造され多くの商人が伏見を訪れた。また移動する商人だけではなく移住する者もいた。この移住には強制的移住と自主的移住の二つがある。強制的移住は伏見城下町造営のときにある。秀吉は人材、物資を集める際に、各地から有力な商人を集めた<sup>1)2)3)4)</sup>。自主的移住はその土地に魅力や価値を見つけ、商人など自ら移住したものである<sup>5)6)7)8)</sup>。

この移住を酒造業者についてみると、

伏見城造営の際、秀吉の強制移住によるもの(1594年～)<sup>3)4)</sup>

淀川舟運の中心港湾、京の外港の役割を担い水上交通の要衝となったことによるもの(1611年～)<sup>9)10)11)12)</sup>

伏見宿として整備され、参勤交代の要衝になった

ことによるもの(1635年～)<sup>9)10)11)12)</sup>

第二次世界大戦後、ブランド発信力のある酒造地を

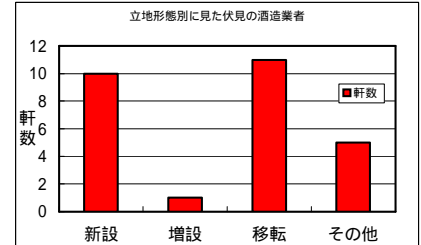


図-1 立地形態別に見た伏見の酒造業者

求めて、各地から移転してきたもの(1945年～)<sup>9)11)12)</sup>

この移住例の中でも ~ は諸説の1つであり確定されてはいない。ただ、中世の伏見に酒造業がなかったのであれば、近世の繁栄は移植の結果と見るべきで、他の産地からの移住があったと考えられる<sup>5)6)7)8)</sup>。なお、月桂冠の前身である「笠置屋」は1637年に木津川上流の笠置村から伏見に移転し、酒造業を開業しており信憑性は高い<sup>13)</sup>。

また、第二次世界大戦後の立地形態に関しては移転という形態が多く見られ(図-1)、京都の旧市内からのものが多かった(表-1)。

このように、伏

表-1 移転してきた酒造業者一覧

| 移転前の場所   | 移転後の場所     | 移転時期  |
|----------|------------|-------|
| 1 大阪     | 伏見区東船場     | 江戸    |
| 2 京都市内   | 伏見区新町      | 明治    |
| 3 京都市東山区 | 伏見区横大路     | 明治    |
| 4 京都市内   | 伏見区舞台町     | 昭和・戦前 |
| 5 奈良・岡山  | 伏見区榎町      | 昭和・戦前 |
| 6 和歌山県   | 伏見区横大路     | 昭和・戦前 |
| 7 和歌山県   | 伏見区下鳥羽北ノ口町 | 昭和・戦前 |
| 8 京都市内   | 伏見区横大路     | 昭和・後期 |
| 9 京都府天田郡 | 伏見区島津町     | 昭和・後期 |
| 10 京都市内  | 伏見区下鳥羽小柳町  | 昭和・後期 |
| 11 和歌山県  | 伏見区東堺町     | 昭和・後期 |

見商人の集積は強制的・自主的移住の両面を持ち、酒造産業もこうした中で移植され成長してきたものと考えられる。

### 2-2. 商人ネットワーク

伏見城下町造営<sup>2)4)</sup>に伴い行われたインフラ整備は大規模であり<sup>1)</sup>、秀吉が各地から人手を集め、またその人の生活を支える商人も集めた。城下町には多くの大名屋敷があり、大名の需要を満たすための商人も必要であった。このことから各地から商人が強制的にまたはビジネスチャンスをねらい自主的に伏見へ移住した<sup>14)</sup>。

その後、伏見城が廃城になると城下町としての機能を失い、大名や彼等の需要を支える商人たちは伏見を去り各地に帰った。多くの伏見商人が大坂に移

動し、伏見には一部の商人しか残らなかった。一方で徳川体制になって大坂には平野や堺の商人に混じって、伏見の商人も呼ばれ、京伏見23町の町人を船場に移住させられている。このことは、大坂の市場成立及びそのための基盤整備に伏見商人の力が不可欠であり、重要な存在であったことの証である<sup>56)78)</sup>。

幕府は公卿の拠点であった洛中を政治的・経済的に制約するとともに、各大名との接近を抑制するため参勤交代のルートからはずし、伏見をそのルートとした。伏見は東海道の一部として整備され<sup>15)</sup>、交通の要衝として重要性が増し、人や物の流れが頻繁になると商人たちが伏見に目を付けてやってくる。大坂と淀川で結ばれ、三十石船や過書船が行き交う伏見の地<sup>16)17)18)</sup>は、様々な物資が大量に集散する港湾都市として繁栄した<sup>19)20)21)</sup>。大名屋敷も設置され、新たに商工業者などの町民が急増し、消費地としての重要さも増した<sup>9)10)</sup>。伏見の町は比較的自由的な雰囲気を用意しており、他所からの人や物の流入が容易であった。平和な社会の到来で経済が新たな展開を見せようとする時代に、伏見は意欲ある商人にとって恰好の活躍地となった<sup>13)14)</sup>。伏見の河川港湾施設は、意欲ある商人を呼び、またそれに同調して酒造家も伏見に来たのであった。

こうして商人が各地からの移住と、各地への転出を繰り返すうちに商人ネットワークが形成されていった。その一例として伏見酒造家は酒米の入手方法が他の酒造主産地とは異なり、伏見の米問屋を通さず直接米を大坂の堂島から買い付けるほどであった。これは、商人の強固な取引ネットワークの存在にほかならない<sup>14)22)23)</sup>。また、伏見には資本とネットワークをもった有力商人や豪商が存在したことの証明でもある。

このように江戸期の諸規制に伴う酒造業の低迷を支えたのは、インフラ整備とこれによってできた舟運網だけでなく、商人の力とそのネットワークの存在が極めて大きかったといえる。

### 2 - 3 . 伏見の酒造業者の組織ポテンシャル

前述したが、伏見の酒造家は酒造原料米を大坂および近在より直買していた。この直買は伏見の米問屋仲間の手を経ず、造酒仲間の特権になっていた。安永5年米屋仲間が異議を唱え、奉行所に願い出るが奉行所は造酒仲間の米の直買を許していた<sup>9)20)22)23)24)</sup>。このことから、造酒仲間は米問屋と渡り合う力を持っていたといえる。

伏見酒は幕府の諸規制により販路が縮小し、多くの逆境に遭うが、このような状況でも伏見酒が途絶えなかった背景には造酒屋仲間の団結があった。幕末に至っても伏見酒は逆境により深刻な状況であったが、仲間組織の堅守、江戸積みの継続、買酒地域の拡大、洛中市場への事実上の進出など存続の努力を重ねた<sup>9)</sup>。江戸時代の多くの逆境は酒造家たちと彼等の組織の強化に働き、明治以降の旺盛な事業拡大の基礎を形成した。

また奈良電の京都・奈良間の建設計画(1928)で、地下鉄案が検討されていた時、酒造業者は地下鉄建設により地下水に依存している酒造醸造用水の枯渇、水質の異変をもたらす恐れがあるとして、独自の調査をおこなった。この結果は、地下鉄建設は地下水の水脈を分断することを結論付けるものであり、酒造業者などは大蔵省、陸軍、奈良電と折衝し地下鉄化の阻止を成し遂げた。その後酒造家を中心になって本格的に地下水調査を行い、「地下水保存委員会」を設置し酒造地下水の保存活動に取り組んだ<sup>9)10)12)18)25)</sup>。また河川工事、下水工事、マンションの地盤工事など地下水や水にかかわるインフラ整備に酒造家は敏感に反応し、計画段階から参加し、原材料である地下水の保全などに対応してきた。

このように伏見酒造業者の組織のポテンシャルは極めて高く持続的成長の要となっていたことがわかる。

## 3 . ハードインフラの整備と果たした役割

### 3 - 1 . インフラ整備と酒造産業の成長

伏見の酒造産業が活気を見せる時期の直前には、基幹インフラの整備が必ずといってよいほど見られる点が特筆される。そのインフラ整備が、『都市の立地条件に与えた影響』や『酒造産業に果たした役割』について表 - 2 にまとめた。

表 - 2 伏見のインフラ整備が「まち」と「酒造産業」に果たした役割

| 伏見酒造産業の成長時期          | インフラ整備事業                | 事業による「まち」の特性の変化                   | 酒造産業に果たした役割                |
|----------------------|-------------------------|-----------------------------------|----------------------------|
| 、江戸初期(1594~1658)     | 伏見城下町造成に伴うインフラ整備と高瀬川の開削 | 淀川舟運の中心河川港湾の誕生する。交通の要衝になる。        | 伏見に酒造家や豪商がやって来る。酒造業の移植される。 |
| 、明治後期(1880~1926)     | 鉄道の整備と琵琶湖疎水の設置          | 鉄道により、東京または全国に行き来が可能なる。           | 東京や全国に市場が拡大しやすくなった。        |
| 、第二次世界大戦後(1945~1996) | 高速道路や国道などの整備            | 鉄道より、個々の移動がたやすくなる。京都や大阪へ気軽に移動できる。 | 多様な輸送機関が整備され、輸送手段の幅が広がる。   |

第1成長期には、大規模なインフラ整備により伏見は舟運ネットワークの中心地になり、ヒトやモノが集積した<sup>1)2)10)11)20)21)26)27)28)</sup>。この集積に伴い酒造家や商人の販路網と流通軸が形成され、酒造業も集積

し始めた<sup>9)10)</sup>。第2成長期には、鉄道が整備され全国市場を獲得したことが伏見酒造産業の急成長の契機となり明治後期の成長を支えた<sup>9)</sup>。第3成長期には、物流手段が小口多頻度配送を可能にするなどサービスの多様化に優れたトラック輸送に切り替わったため鉄道貨物輸送は廃止になった<sup>25)27)</sup>。そして代替交通路として高度成長期に急速に整備が進んだ高速道路が利用され、酒造産業の一層の成長を支えた。高速道路の整備によって新たな輸送機関を得る事ができ、成長したといえる。これらのことから伏見酒造産業は時代とともに整備されていったインフラを活用することにより大きな市場を獲得するなどして成長を遂げていった。(図 - 2、3)

### 3 - 2 . 江戸時代の酒造産業低迷期を支えたもの

江戸期の伏見酒造産業の低迷は、「京都地酒保護令」など幕府の政策によるもので、酒の市場を伏見外に求めることが出来なかった<sup>9)14)29)</sup>(表 - 3)。また度重なる飢饉があり、酒造産業は冷え切っていた。その酒造産業の小規模ながらも生産の命脈を支えたのが地理的条件の優位性によって培われたネットワークであった。

交通の要衝となった近世の伏見は、来訪者が絶えなかった<sup>1)9)21)27)28)31)</sup>。これは豊臣期・徳川期初期に行われたインフラ整備によるものであり、特に低迷期の前に行われたインフラ整備(表 - 2にある江戸初期に行われた整備)は近世最大の交通ネットワークを形成したのである。

江戸時代の大阪と京都間のヒト・モノの流れは、主に淀川<sup>16)17)21)26)</sup>、京街道<sup>32)33)</sup>、西国街道<sup>30)34)</sup>の3つのルートがあった<sup>20)</sup>。この3つは地理的条件により伏見を通る必要があった。また、各村や各地方から大消費へ行く場合でも伏見を経由することが多かった。これによって伏見は京の外港、参勤交代の宿場町<sup>15)</sup>という役割を得て、交通の要衝となったのである<sup>11)18)27)28)35)</sup>。

特に舟運が交通に果たす役割は大きく淀川舟運は京と瀬戸内海を結ぶ水運路として、物資輸送の大動脈となった。淀川に過書船がひしめきながら大阪～伏見間を往来した。舟運によって畿内の淀川流域の都市が結ばれ、舟運ネットワークが形成された<sup>3)4)8)</sup>。淀川水運の1日の通船が京の物価を左右するまでになった<sup>11)18)20)21)27)</sup>。近世淀川舟運に大きな役割を担ったのは過書船であった<sup>13)16)</sup>。当初の稼働場所は旅人や荷物を、淀川本流をはじめ木津川、宇治川等の支流までの輸送が認められていた。伏見には過書会所、

過書船番所が設置され、直接その業務にあたった。淀三十石船は、近世から明治初期にかけて淀川を往来した川船であった。淀川の八軒家(今の天満橋)から京都伏見までを航行しており、江戸末期頃には1日平均約1500人と800トンの貨物を運んでいたという。船着き場は淀川沿いに15箇所あり、そのうち伏見には4つもあった<sup>16)</sup>。また、1698年には伏見船が誕生し、人の出入りがさらに多くなり、大阪～伏見間を行き来する淀船の数は千隻以上であった。また伏見の港湾施設の規模は他の淀川港湾施設に比べて大きく、膨大なヒトやモノが集積した。この淀川舟運ネットワークが招誘致する大多数の来訪者による酒の消費は他の地方に比べ著しく多かった<sup>16)17)19)</sup>。

このように政策的に販路の狭められた伏見酒ではあったが数多くの来訪者によって、酒造産地伏見での消費に支えられる結果となり、伏見の酒造産業は

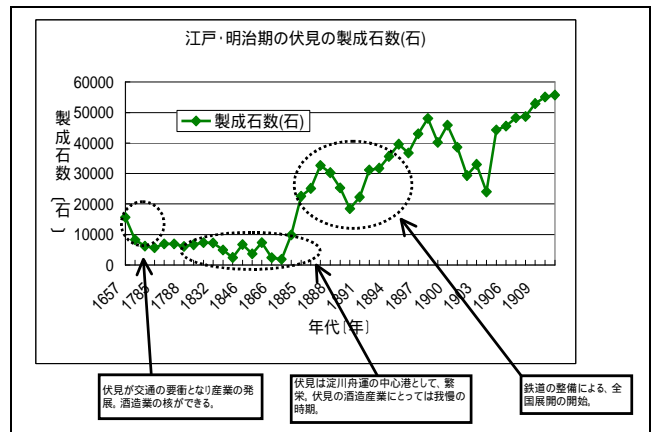


図 - 2 伏見酒造の製成石数の変化

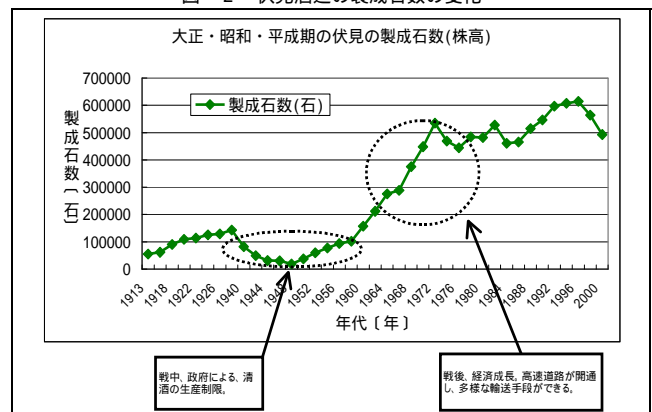


図 - 3 伏見酒造の製成石数の変化 2

表 - 3 江戸時代の伏見酒の販路縮小過程

| 年代     | 酒造産業に対する幕府による規制等             | 伏見の酒造産業の動向                            | 他の酒造産地の動向                                 |
|--------|------------------------------|---------------------------------------|---|
| 1657年頃 | 江戸では上方の酒が多く飲まれていた。           | 造り酒屋が83軒も存在し、1万5千石以上を製成した。            | 酒造りは、城下町や門前町、宿場町など限られた所にしか許されなかった。        |
| 1698年  | 洛中の酒造業の保護のため、「京都地酒保護令」が出される。 | 洛中の酒造業の保護により、京都市場へ伏見酒販売が禁止される。        | このころ、池田酒の繁栄が見られる。                         |
| 1751年頃 | 伊丹酒が幕府から優遇される。               | 近江酒の誕生により、近江市場への販売が出来なくなる。            | 伊丹酒の繁栄が見られる。                              |
| 1806年  | 「勝手造り令」により、漁村でも酒造りが許される。     | 関西の市場が灘酒に侵食されていく。                     | 「勝手造り令」により、船主兼酒造家が登場する。海岸沿いに酒蔵を持つ灘酒が台頭する。 |
| - 幕末   |                              | 江戸積みの継続、買滞地域の拡大、洛中市場への事実上の進出などをこころみる。 |   |

一定の命脈を維持する市場を自都市内に得ることができたのであった。

#### 4. まとめ

本研究により次のことを明らかにした。

江戸期の伏見商人は強制的・自主的移住の両面を持ち、酒造産業もこうした中で移植され成長してきた。

江戸期の諸規制に伴う酒造業の低迷を支えたのは、インフラ整備とこれによってできた舟運網だけでなく、商人の力とそのネットワークの存在が極めて大きかった。

伏見酒造業者の組織のポテンシャルは極めて高く持続的成長の要となっていた。

伏見酒造産業は時代とともに整備されていったインフラを活用することにより大きな市場を獲得するなどして成長を遂げていった。

江戸期の政策的に販路の狭められた伏見酒であったが、数多くの来訪者によって酒造産地伏見での消費に支えられる結果となり、伏見の酒造産業は一定の命脈を維持する市場を自都市内に得ることができた。

伏見は近世以降、都市・交通インフラの整備により、優位な交通ネットワークを有していた。伏見の酒造産業はこの交通ネットワークの恩恵を受けて、今に集積を残し、清酒の一大産地になった。近世では舟運ネットワーク、近代では鉄道ネットワーク、そして現代は高速道路ネットワークと、その時代における最先端のインフラ施設が築いた交通ネットワークをいち早く活用できる環境と能力が伏見の酒造業者にはあったといえる。またインフラ整備がもたらしたのは、交通のネットワークというハード面だけでなく、商人ネットワークというソフト面の繋がりであった。ハード面の繋がりが出来たことでヒト・モノ・カネが流れ、そこでヒトとヒトが触れ合いソフト的なネットワークが構築されていった。

伏見の酒造産業はこのようなソフト・ハードの両面におけるネットワークに支えられ、同時に使いこなす環境と能力を持ち得たことで現在の集積をみるに至ったのである。

#### 参考文献

- 1) 中世都市研究会編「中世都市研究 政権都市」P90～158
- 2) 日本史研究会編「豊臣秀吉と京都 聚楽第・御土居と伏見城」

- 3) 宮元健次・著「建築家秀吉」
- 4) 桜井成広・著「豊臣秀吉の居城 聚楽第/伏見城編」
- 5) 塚田孝・著「歴史のなかの大坂 都市に生きた人たち」
- 6) 宮本又次・著「近世商人風土記」
- 7) 永岡慶之助・[ほか]著「日本の商人 2 上方商人の戦略」
- 8) 地方史研究協議会・編「巨大都市大阪と摂河泉」
- 9) 伏見酒造組合「伏見酒造組合125年史」
- 10) 林屋辰三郎編「桃山」P6～201、P208～257
- 11) 伏見区役所
- 12) 伏見酒造組合 [www.fushimi.or.jp](http://www.fushimi.or.jp)
- 13) 栗山一秀(月桂冠)「伏見の酒」
- 14) 月桂冠株式会社・社史編纂委員会・編集「月桂冠三百六十年史」
- 15) 上方史蹟散策の会編「京街道 大阪・高麗橋～京都・伏見宿」
- 16) 国土交通省近畿地方整備局河川部「舟運と河川技術 琵琶湖・淀川舟運～近世から現代～」P29～93
- 17) 建設省近畿地方建設局「淀川百年史」P66～79
- 18) 聖母女学院短期大学伏見学研究会・編「伏見学ことはじめ」
- 19) 川名登・著「近世日本の川船研究」
- 20) 田中喜佐雄・著「淀川と物流 江戸時代」
- 21) 小出博・[著]「利根川と淀川」P90～113、P194～207
- 22) 本城正徳・著「幕藩制社会の展開と米穀市場」
- 23) 加藤慶一郎・著「近世後期経済発展の構造 米穀・金融市場の展開」
- 24) 柚木学・著「酒造経済史の研究 関西学院大学経済学研究叢書」
- 25) 田中真人・[ほか]著「京都滋賀鉄道の歴史」
- 26) 豊田武・[ほか]編「流域をたどる歴史」P73～133
- 27) 聖母女学院短期大学伏見学研究会・編「伏見の歴史と文化」
- 28) 三栖閣門資料館
- 29) 吉田酔痴著「伏見の酒 逸話と伝説」
- 30) 服部英雄・編集委員「歴史の道調査報告書集成 2 近畿地方の歴史の道 2」
- 31) 守津真麻, 田中尚人, 川崎雅史(京大 大学院), 鶴川登紀久(都市基盤整備公団)「伏見における舟運を基軸とした都市形成に関する研究」
- 32) 水本邦彦編「京都と京街道: 京都・丹波・丹後」
- 33) 中島 三佳「東海道五十七次: 京街道四宿 大坂・守口・枚方・淀・伏見・大津」
- 34) 服部英雄・編集委員「歴史の道調査報告書集成 1 近畿地方の歴史の道 1」
- 35) 伏見町役場・編輯「御大礼記念京都府伏見町誌」