

「水の道」から街をたずねて

第1回 天下の台所、大坂

東京海洋大学教授 苦瀬 博仁



写真1 高瀬川に今も浮かぶ高瀬舟

1. 「水の道」とロジスティクス

人が生きていくためには、飲み水や食糧などの生活物資が必要である。特に都市のように多くの人々が住む場合には、物資供給路の確保が不可欠となる。鉄道や自動車のなかった時代の大量の物資輸送機関は船舶に限られていたため、都市は必然的に海や河川沿いに誕生した。

大阪には大阪湾と淀川があり、東京には東京湾と隅田川がある。西欧の都市でも、ロンドンのテムズ川、パリのセーヌ川などのように、都市と河川が結びついて数百年以上の歴史を経てきている。比較的歴史の浅い北アメリカの都市であっても、西部開発が進められていた頃には河川沿いに集落ができ、これが成長して商業中心地から大都市へと発展していった。

海に面した港もあれば、河川沿いの港もあった。特に河岸(かし)は河川や運河沿いの港と考えて良い。そして、港と港を結ぶ航路が「水の道」である。

過去も現在も、「水の道」は物資輸送に大きな貢献をしてきた。現在のわが国でも、輸出入の多くは海運に頼っている。しかし、国内輸送においては、鉄道や自動車などの交通機関が現れたために、国内輸送は「水の道」だけでなく「鉄の道」や「土の道」との共存の時代へと移っていく。この間、ある都市は交通機関の変遷から置いてきぼりにされて衰退し、ある都市は変化

の波を乗り継ぎながら、大都市へと成長を続けてきた。

いさか大胆とは思いが、いくつかの仮説を考えることができる。たとえば都市誕生の地は、「水の道」に適した地形・気象条件が大きく影響したに違いないし、地政学的な意味も大きかったことだろう。特に、わが国の都市には城下町が多い。ロジスティクス(Logistics:兵站)という用語は、もともと戦略、戦術とともに、三大軍事用語の一つであり、戦場の後方にあつて食料・車馬・軍需品の供給・補充・輸送にあたることを意味した。このロジスティクスに長けた戦国時代の武将が計画した城下町だからこそ、物資供給路の計画にも優れていたに違いない。

次に、新たな交通機関への適応が都市の成長と衰退の分かれ道だったと考えられる。これには地形だけでなく文化や産業など過去の歴史の積み重ねが、現代の都市にも反映され、将来の都市にも影響を与えるように思われる。とりわけ、社会文化制度や精神構造と同じように、わが国の流通体系の骨格ができあがったとされている江戸時代の影響が大きかったのではないかと想像している。

このような影響を土地の履歴にもとづく効果という意味で、「地歴効果」と呼んでみたい。

そしてロジスティクスと地歴効果を頭の片

隅におきつつ、江戸時代と現代とを自在にタイムスリップしながら、「水の道」から街をたずねてみたい。

2. 京に始まる「水の道」の旅

仕事から多くの都市を訪れたが、なかには記憶に残らない都市がある。そんな都市の共通点は、「どうせまたすぐ来るだろうから、街歩きは後回し」ということである。大阪も、そんな都市の一つだった。東京からすれば「日帰りの都市」だから、印象に残らないことも仕方ない。

しかし一昨年、じっくりと京都から大阪を訪れる機会に恵まれた。大阪の実家のすぐそばで学会発表をする学生や、恋人に逢うために東京からやってきた学生などと一緒に街を歩いた。この旅は、高瀬川から淀川沿いに大阪湾に至る「水の道」をたずねる旅でもあった。

大阪までの道のりは、京都の「高瀬川一之船入」を出発点に、木屋町や先斗町の往時の夜の繁栄を想いながら始まった。

高瀬川は、江戸幕府成立直後の慶長12年(1607)に、角倉了以(1554~1614)が、保津川とともに開削したものである。これにより丹波の物資が高瀬川を通じて淀川へ運ばれ、途中の京都の経済活動に影響を与えると同時に、大坂の商業活動の活発化に寄与した。いまでも高瀬川には、高瀬舟が浮かんでいる。(写真1)



写真2 伏見港公園に
展示されている三十石船



写真3 伏見港公園で運航されている
観光用の十石船

次に中書島にある伏見港公園を訪れた。鴨川に沿った高瀬川と宇治川の合流地点に位置した伏見港は、淀川舟運の要衝であった。いまでも三十石船が展示されており、十石船での運河巡りを楽しむこともできる。(写真2、3)

伏見とは、京都の北山から流れているであろう伏流水が湧き出る地点とのこと。この名水が伏見の酒を育んだことになる。当然のことながら、往時の輸送は淀川を下る舟に頼った。名水が湧き、良米を確保でき、水運に恵まれれば、酒の生産と輸送にとっての条件はそろそろ。伏見での銘酒の誕生は必然だった。

伏見の蔵元を訪れ極上の一献を味わってから、酒が淀川を下ったように、ほろ酔い気分で京阪電車に乗って天満橋に向かった。

途中の枚方は淀川舟運の一大拠点だった。往時は人や荷を満載した三十石船やこれらの船に群がる「くらわんか舟」などが



図1「水の道」をたどる旅

行き来して、淀川水運の拠点として繁栄したそうである。淀川博物館に立ち寄りたかったのだが、夕暮れ時になったので次の機会に譲り、大阪市内へと入った。

天満橋に着くと、駅前には「八軒家着船場」の石碑が、昆布屋さんの前にあった。この八軒家着船場は、今でいうターミナルであり、過書船であった三十石船の発着場として栄えたそうである。

この後、水の道をたずねる旅は、住吉大社、なにわの海の時空館、大阪歴史博物館へと続く。(図1)

3. 天下の台所、大坂

港が都市として成長していくには、「物資供給路の要衝であること」と「生産地ないし消費地が控えていること」が必要だろうと思う。

この二つの条件とも、大坂は備えていた。努力しなかったとは言わないが、少なくとも天賦の条件に恵まれていた。

第一の条件として、大坂は河川交通と内海交通の結節点だった。沿海航路に比較して内海は穏やかで安全に航行できるため、瀬戸内海を利用した大坂への物資輸送は、安全であり、かつ輸送日数が短かった。それゆえ大坂は内海航路の一大拠点であった。

大坂とその周辺では、江戸時代以前からも河川舟運が発達していて、特に淀川は

重要な交通路だった。しかし海上航行の大型船は河川を航行できなかったため、小型船である上荷船や茶船に積み替えなければならなかったのである。この積み替えが交通結節点としての大坂に有利に働いた。その後元和6年(1620)に大坂が幕府の直轄領になり、大坂城が修築され、淀川や安治川などが開削されて、物資供給路のネットワークが完成していく。

第二の条件である「生産地と消費地」も、大坂は備えていた。畿内(大和、河内、和泉、摂津、山城)とその近傍には、米、味噌、醤油などの主要生活物資の生産地があったので、河川舟運を利用することにより、大坂に生活物資が集まった。野崎の菜種、守口の大根、門真の蓮根などが、河内平野に網の目のように張り巡らされた運河によって天満の青物市場に集められたようだ。瀬戸内の大魚が阿波座に近い雑魚場で取引され、湯浅の味噌、竜野の醤油、赤穂の塩なども調味料として大坂に集められたらしい。しかも京の都に近く商業活動にも適していたため、大坂への物資集中量は江戸より先はるかに多く、全国の生活物資の集散地へと発展したのである。

遠方の加賀、越後、中国、九州(特に薩摩)などからは、幕府が集めた各地の年貢米が集まり、それとともに各地の特産品も大坂へ輸送され取り引きされた。また、木綿、酒、油、酢、醤油、味噌などの日用品も輸送された。(写真4、5)



写真4 江戸時代の天満の青物市(大阪歴史博物館)



写真5 江戸時代の大坂の港(なにわの海の時空館)

4. 西廻り廻船航路と都市の成長

江戸幕府成立以降に、国内長距離輸送ネットワークとして廻船航路が開発された。

その第一の理由は、徴税制度の確立により年貢米を江戸に送る必要が生じたため、全国各地から米の輸送ネットワークを構築しなければならなかったからである。第二の理由は、当時の関東地域に十分な食糧生産能力がなかったため、江戸という大消費地への物資供給を大坂が担っていたからである。つまり廻船航路開発は、大坂という天下の台所から、江戸という消費都市への物資供給路の確保という意味もあった。

寛文10年(1670)に、江戸幕府は河村瑞賢に東廻り航路の開発を命じ、これに続き寛文12年(1672)に、出羽の城米を西廻りで江戸へ輸送する航路開発を命じた。

この西廻り航路開発以前においても、加賀藩のように、瀬戸内 - 大坂の航路を利用していた例があるが、江戸までの輸送方法は確立していなかった。出羽、越後など日本海沿岸から京の都に陸路で物資を輸送する場合には、越前敦賀または若狭小浜まで廻船で輸送し、荷車(べか車)や荷駄に積み替えて陸送した後、琵琶湖で廻船(または舟)に積み替え大津に輸送し、さらに再び荷車や荷駄に積み替えて陸送した。しか

しこの陸上輸送に頼る方法では、積み替えによる手間や、荷の傷みが甚だしかった。

(写真6)



写真6 江戸時代の陸上輸送のための荷車(べか車) なにわの海の時空館

大坂を経由する西廻り航路は、「越後 - 小木(佐渡) - 黒島(能登) - 下関 - 大坂 - 紀伊 - 志州(畔乗:あおり) - 下田 - 三崎 - 江戸」である。その後酒田まで延長され、さらには松前に至ることになる。(図2)

ここで気付くことは、300~400年前に廻船航路で栄えた街のなかには、大坂(大阪)や江戸(東京)のように今も発展している都市もあれば、小木や黒島のように往

時の繁栄を面影だけに留めている街もあることである。それぞれの街には、土地それぞれの事情があるに違いない。何かのきっかけを掴んで成長を続けた街があれば、飛躍するチャンスに恵まれなかった街もある。土地の履歴が影響しているのだろう。(写真7)



写真7 往時の繁栄とは異なり、今はひっそりとした黒島(能登)

5. 見て触れて感じる大坂

海を生業にしている者たちが詣でる神社に住吉神社がある。大阪の住吉大社は、4世紀の後半に神功皇后が攝津の国住吉の地に、行き交う船の安全を見守りましよう「底筒之男命、中筒之男命、表筒之男命」をお祀りしたのが始まりとのこと。当時は、西は海、東は河内湖が広がり、海陸交通の要衝であつたらしい。

現存する当地の灯籠(住吉灯籠)は、想像以上に大きく高さ4m近くあるだろうか。奇進した廻船問屋や商品問屋の、当時の羽振りの良さがしのばれる。一方で海では常に自然と対峙しなければならぬから、信仰との結びつきも強くなる。海運の繁栄と海難の怖れの両面が、信仰の根底にはあつた



図2 江戸初期の廻船航路(「海と大阪」なにわの海の時空館)



写真8 住吉大社の住吉灯籠

ことだろう。住吉大社を訪れたのが11月の休日だったせいか、七五三の晴れ着で詣でる親子連れに多く出会った。海の男が詣でる住吉大社での幼子の晴れ着姿も、取り合わせとしては楽しかった。(写真8)

次の目的地の「なにわの海の時空館」には、西廻り航路で活躍した千石船(浪華丸)が復元されて展示してある。完成後に、実際に大阪湾を航行したそうであるが、その後展示物となって今に至っている。航行可能な船の役割が展示だけになっていく様子は、いささか船に同情したい気分にもなったが、保存などを考えると仕方ないのだろう。(写真9)

大小さまざまな千石船の模型を見てきたが、実物大は初めてである。もっと嬉しいことに、実際に乗り込んで触れることができる。船倉へもぐりこめる。感激ひとしおである。海運に馳せる「水の都大阪の心意気」を感じたような気がした。

最後に訪れた場所は、大阪城近くの大阪歴史博物館である。ここのお目当ては、再現された「江戸時代の大坂の街」である。もちろん、窓から望む難波宮も古の繁栄を想起させるが、それより「江戸時代の水の都、大坂」を味わいたかったのである。展示には圧倒されるし、模型もすばらしい。閉館時間まで、眺めていた。

わが国の博物館の多くは、写真撮影禁



写真9 復元された千石船、浪華丸 (なにわの海の時空館)

止である。手で触れることやフラッシュは良くないだろうが、撮影禁止とは合点がいかない。少なくとも欧米の博物館の多くは、そうではない。しかし大阪歴史博物館は珍しいことに、「フラッシュはご遠慮願いますが、写真撮影はご自由に」とのこと。

住吉大社の石灯籠に触れてみて、往時の廻船問屋の羽振りを思った。大阪の千石船では触れるどころか、船に乗り込み船倉に入って狭い空間を実感しながらフラッシュを焚いた。見て触れて感じることでこそ、文化が育まれるはず。大阪は、そんな至極当たり前のことを実感させてくれた。

郷土を誇るのであれば、郷土のことを知っておかなければならない。大阪の人は、水の都を体現できる二つの博物館をもっと誇って良いし、もしも訪れたことがないのであれば、行かなければならないと思う。

6.大坂から下るか、くだらない話か

大阪歴史博物館から、堂島に向かった。淀屋橋のたもとの江戸時代の豪商「淀屋の碑」を訪れてから、その川向かいにある「堂島米市場跡記念碑」を探し歩いた。高速道路の橋げたの下で雨宿りをするように、ひっそりと石碑はあった。

享保15年(1730)に江戸幕府は堂島に米の先物取引である帳合米取引を公認した。その取引の手法は、商品・商権・金融先物取引として、世界でも先駆をなすものだそうである。当時の大坂が、いかに天下の台所として重要であり先進であったかを物語っている。

その米も生活物資も、「水の道」をたどって江戸に運ばれていった。

往時、新年を祝う酒は伏見から淀川を下

り、大坂から樽廻船で江戸に向かったことだろう。昨今は地酒ブームというほどだから、各地の銘酒が手軽に入るようだが、昔は酒と言えば上方から運ばれてくるものだったらしい。伏見や灘の酒が大坂から江戸の船旅の道中で揺られながら熟成し、より味が深まることもあったようだ。「なんで江戸では、旨い酒を飲むことができるのか」ということから、あえて船で揺らして旨さを増すために、わざわざ大坂から駿河湾まで運んで持ち帰ってくる酒もあったらしい。「富士見酒」と言ったそうである。

しかし、この旨い酒は例外の部類に入る。

関東からすれば、酒に限らず上方から江戸に下る商品が上質で、関東の地の物は良くなかった。下って来ない関東の質の悪い商品から転じて「くだらない」と言う言葉になったとのことである。

京の都から高瀬川と淀川沿いをたどって、大坂までやってきた。次は西廻り廻船航路の後をたどり、大坂から江戸方面へ下ってみたいと思う。「くだらない話」にならないことを願っている。



プロフィール
苦瀬 博仁
(KUSE Hirohito)
東京海洋大学 教授

1951年 3月東京に生まれる
1973年 早稲田大学理工学部土木工学科卒業
1975年 早稲田大学大学院修士課程修了
1981年 早稲田大学大学院博士課程修了、工学博士
同年 日本国土開発(株)入社
1986年 東京商船大学助教授
1994年 東京商船大学教授
8月より1年間フィリピン大学客員教授
2003年 大学統合により、東京海洋大学教授
現在 東京海洋大学教授
(海洋工学部・流通情報工学科・物流システム研究室)
海洋工学部副学部長