

水の文化 舟運

気分

モード



斎藤善之「全国市場を支えた船・商人・港」

高橋美貴「三陸水産資源盛衰史」

編集部「商人の港、日本橋界限」

水の文化楽習実践取材

「八丁味噌 社史からわかる老舗の知恵」

宇佐美英機「近江商人の陸の商い」

深沢克己「沿海岸港と河口内港」

川上麻衣子「スウェーデンの水景色」

古賀邦雄 水の文化書誌「河川舟運」

水の文化 February 2007 No.

25

舟運気分^{モード}

江戸時代後期の大航海ネットワークは、モノの流通を拡げ、庶民の衣食住を大きく変えました。

この時代に活躍した商人たちは、ベンチャー精神旺盛な人たちでした。彼らの波乱万丈な人生は、歌にしても小説にしても充分な魅力を持つ物語です。江戸時代にあつては最速の輸送手段だった舟運は、そんな商人の野心をかなえ、庶民の健全な欲望を満たす物流の花形として君臨していました。

しかし、いつのころからかこうした商人の息遣いも、危険を冒して航海に出る船の姿も、私たちの目に見えにくくなっていきました。私たちの生活に必要な物資を運ぶ舟運が、まるで衰退してしまつたかのような誤解さえ生まれています。「急がないものはゆっくり運ぶ」「ゆっくり運ぶものを増やす」という流通の仕組みの再編成は、環境モーターシフトの可能性を期待させます。そして「運ばなくてもいいものは運ばない」という選択も、人とモノの関係を回復させるための新しい流れを生むことにつながるのではないのでしょうか。





江戸後期三大航海圏と商いの世界 全国市場を支えた 船・商人・港

齋藤 善之

さいとう よしゆき

東北学院大学経済学部教授

1958年生まれ。

早稲田大学大学院文学研究科日本史専攻単位取得。

早稲田大学文学部助手、

日本福祉大学知多半島総合研究所嘱託研究員を経て現職。

専門は日本近世史、海運港湾史。

主な著書に、『海の道、川の道』（山川出版社 2003）

『日本の時代史17 近代の胎動』（吉川弘文館 2003 共著）

『「商い」から見た日本史』（PHP 2000 共著）

『新しい近世史3 市場と民間社会』（新人物往来社 1996 編著）

『内海船と幕藩制市場の解体』（柏書房 1994）他。



武山家
▲ 武山、平塚家の主な寄港地

平塚家
奥筋廻船

庶民にモノが回る江戸後期

20年ほど前に赴任した愛知県半田の大学で、地元の船主の史料を見るようになったのが、舟運の世界に足を踏み入れたきっかけです。史料を見ると、内海船をはじめとする伊勢湾の船は、塩、糠、土器、瀬戸物、醸造品（酒や酢）などの民需品で、運んでいたのは新興商人です。

そのときに気がついたのは、「船の本身は何か」、「積み荷はどういう意味を持っていたのか」「積み荷はどういう所で生産され、どういう径路で運ばれ、どこでどのように消費されるのか」という視点を、当時の海運史・海事史は持っていなかったということです。モノが届くことで変っていた庶民の生活が浮き彫りになれば、どのように近代につながるかもわかるはずです。

こう考えると、いくつか疑問が生まれます。

例えば、江戸時代後半から、各地で特産物を急につくり始めるのはなぜか。

「米しかつくってはいけない」と藩からいわれているのに、ある所では綿をつくる農村が出てきます。しかも、年貢を払うために、わざわざ米をよそから買ってこる。つまり、綿を売った利ざやをとって、米を買って、さらに大量に肥料を投下しても儲かるということ、そうした農村は豊かになっていきます。

ただし、特産物に特化していくと自給自足が成り立たなくなると、それまで地元でつくっていたものを外から調達しなくてはならない。つまり、特産物は他の地域と依存関係を強めないと成り立たない。それを支えたのが新興商人による流通なのです。

こうした一例として、関西では河内木綿、姫路木綿、関東近郊では真岡木綿が有名です。木綿が綿織物地帯を活性化し、そこでは着物が生産され、市場に出る。その着物が消費されると、古着となり、それも古着市場を通じて全国に運ばれる。

綿をつくるための主な肥料は千葉九十九里などの干鰯^{ほしか}が有名ですが、しかしイワシが不漁になると、蝦夷地漁場を開拓した商人たちが二シン肥料をつくるようになります。つまり、モノの流れや、その流れを担った船主や商人を追うことで、日本の歴史をかなり語ることができ

きるわけです。

こういう研究は、古い船主のお宅、例えば右近家^{うこん}（福井）や内田家（愛知）に残っている古文書の全体目録をつくり、しかもそれを各地で比較しないと進みません。「この荷物は、なぜここに送られているのか」「なぜ、あるはずのない商品がここに混じっているのか」と、疑問を検討しないとけない。例えば「尾州廻船に、なぜ江戸で買った八戸大豆が載っているのか」「その大豆はどうやって運ばれてきたのか」という疑問ですが、それは、最近までわかりませんでした。

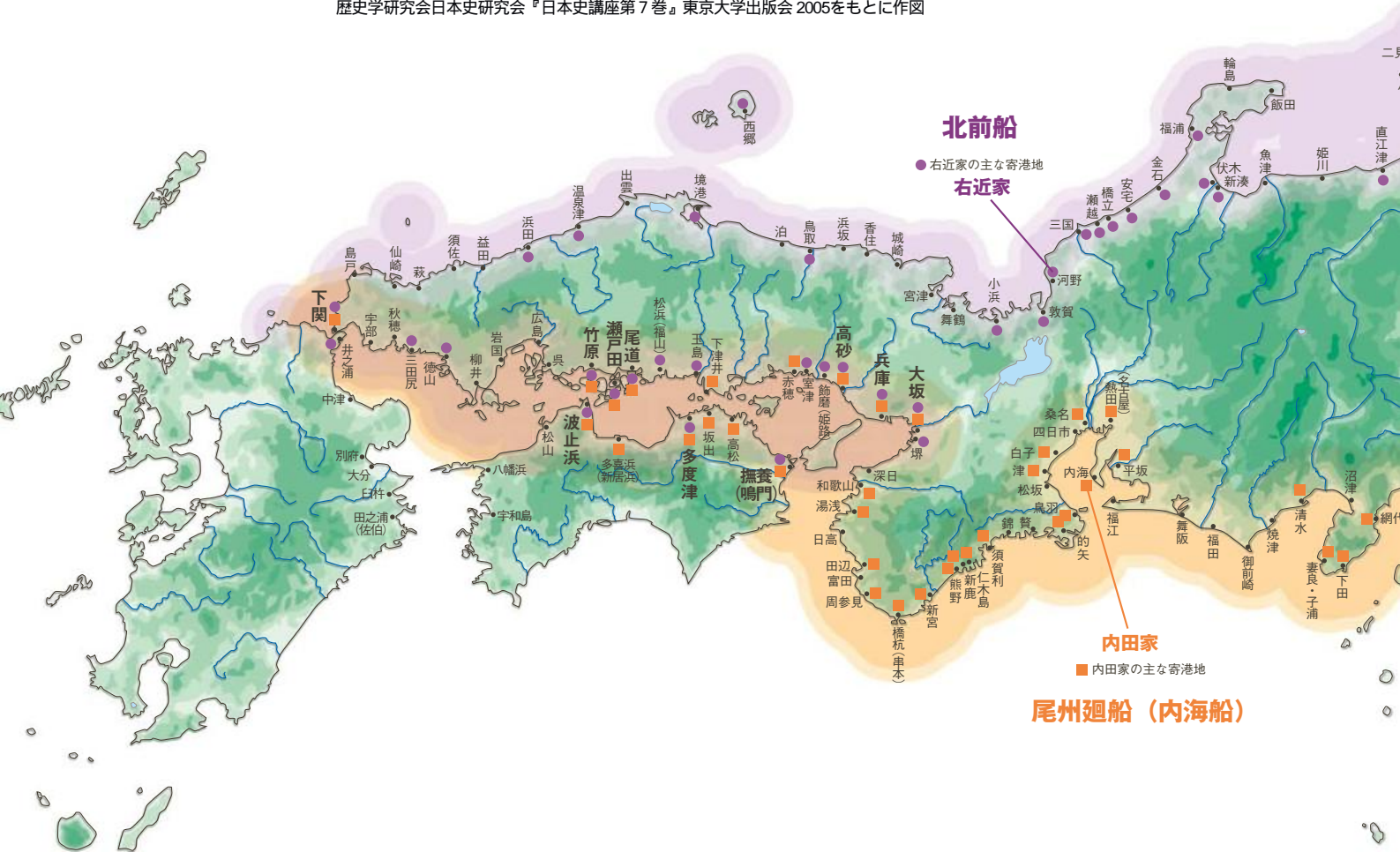
三大航海圏

まず、18世紀〜19世紀、江戸後期における舟運路をどう捉えるかという問題があります。私はこの時期、日本列島を3つに分けて「北前船」^{きたまえぶね}「尾州廻船」^{びしゅうかいせん}「奥筋廻船」^{おくすじかいせん}からなる三大航海圏として考えています。これは物流からの裏付けです。

3つの航海圏は両端の港でリンクしています。例えば、奥筋廻船と北前船という2つの航海圏が結節する箱館港と松前港はハブ港（海上輸送の中継地点となる港。周辺各地への交通機関が集中する場所でもある）ということができ

19世紀における北前船、尾州廻船（内海船）、奥筋廻船の航海圏

『白い国の詩』東北電力 2004年5月号、
歴史学研究会日本史研究会『日本史講座第7巻』東京大学出版会 2005をもとに作図



北前船（右近家）の主な積荷

（越前国河野浦・右近家文書より）

蝦夷地（松前・江差・箱館・西蝦夷地）から
北陸・瀬戸内・上方（大坂・兵庫・堺）へ
肥料 [鯨・鯨ノ粕・干鰯]
食料 [身欠き鯨・白子・数の子・干鰯・煎海鼠・昆布]

北陸・瀬戸内・上方から 蝦夷地へ

衣料 [木綿・綿・足袋・草履]
食料 [米（中国米・九州米・加賀米・越後米・庄内米）・小豆・塩・砂糖・醤油・味噌・酢・酒・漬物・蒟蒻・干瓢・椎茸・鯉節・素麺・餛飩・茶]
雑貨 [蓼・筵・塗物・焼物・金物・紙・傘・線香]
燃料 [蠟・油]
建材 [畳・葎・薄緑・釘・竹・灯籠・渋柿・石灰・ベンガラ]
船具 [碇]
その他 [葉・煙草・阿波粉・絵馬]

尾州廻船（内田家）の主な積荷

（尾張国内海・内田家文書より）

瀬戸内・上方（大坂・兵庫）から
関東（浦賀・神奈川・江戸）へ
食料 [西国米・瀬戸内塩・砂糖]
燃料 [水油]
肥料 [西国糠]
その他 [畳表・葎・銭]

瀬戸内・上方から

伊勢湾（名古屋・桑名・四日市・津）へ

食料 [瀬戸内塩・瀬戸内砂糖・西国大豆・西国麦・松前昆布]
肥料 [蝦夷地産鯨ノ粕・西国ノ粕]
その他 [紙・藍・煙草]

伊勢湾から 関東（浦賀・神奈川・江戸）へ

衣料 [綿]
食料 [米・酒]
肥料 [糠]

関東から 瀬戸内・上方・伊勢湾へ

食料 [奥州大豆・関東大豆・小麦]
肥料 [奥州ノ粕・奥州干鰯・関東干鰯]
その他 [銭・魚油]

奥筋廻船（平塚家）の主な積荷

（陸奥国田代島・平塚家文書より）

蝦夷地（松前・箱館・東蝦夷地）から
東北（石巻）・関東（那珂湊・銚子・浦賀・江戸）へ
食料 [海産物] [秋味（塩鮭）・塩鱒・塩鱈・数の子・筋子・身欠鯨・昆布]
東北から 蝦夷地（松前・箱館・東蝦夷地）へ
食料 [奥州米カ]

（陸奥国石巻・武山家文書より）

東北（石巻・寒風沢）から 関東へ

食料 [本穀米・免米・相馬米・岩城米・南部米・奥州大豆・小豆・小麦・鯉節]
肥料 [鯨ノ粕]
燃料 [魚油・菜種]
建材 [丸太]

関東から 東北へ

衣料 [木綿・繰綿・絹・紬・縮緬・綿・雪駄]
食料 [才田塩・茶（駿州茶）・黒砂糖・白砂糖（讃州三盆白）]
雑貨 [陶磁器（瀬戸物）・漆器（会津塗）・提灯・紙（美濃紙）・傘・線香]
燃料 [蠟燭]
建材 [畳表（近江表）]
船具 [織帆・刺帆・櫓・銅板・麻・檣網・碇・棕呂皮・チャン]
その他 [銭・屏風・書籍・錦絵・仏具]

北前船・尾州廻船・奥筋廻船 主な積荷

（歴史学研究会日本史研究会『日本史講座第7巻』東京大学出版会2005）119ページより

これは、江戸時代前半に機能していた、京・大坂・江戸の三都を中心とする流通構造とは違うものであると考えています。どちらかというと、江戸時代前半は三都の特権的な商人が主人公となり、彼らの取引ネットワークが形成されており、新興商人はなかなかそこに参入できないというイメージがあります。この新興商人について

は、後でくわしく見てみましょう。舟運で運ばれていたのは、各航路では、カバーしている範囲が異なりますから、運ばれていたものも当然違います。このことは、これまで大雑把にはいわれてきたことですが、各船主家にある史料を分析してまとめることで、具体的にわかってきました。蝦夷地から北陸、上方、江戸に流れるものは、食料あるいは肥料としての海産物があります。魚肥ニシン、白子、数の子、昆布などです。

逆に、北陸、瀬戸内、上方から蝦夷地方面に流れるのは衣料品や食料品関係で、米、塩、醤油、砂糖、酢。さらに雑貨品。燃料としての蠟や油、建材としては畳、釘、竹、その他葉、煙草など。北陸農村から藁や、むしろとか出てきますし、東北から蝦夷地に向けては米が大量に運ばれていますが、これは江戸時代前半には見られなかったことです。東北からは、江戸にも仙台米が運ばれます。東北への帰り荷物では、関東からの衣料品が多い。こういう流れを押さえることで、流通路の中で港の持つ機能も少しずつわかるようになってきています。

それは、江戸時代後半に機能していた、京・大坂・江戸の三都を中心とする流通構造とは違うものであると考えています。どちらかというと、江戸時代前半は三都の特権的な商人が主人公となり、彼らの取引ネットワークが形成されており、新興商人はなかなかそこに参入できないというイメージがあります。この新興商人について

は、後でくわしく見てみましょう。舟運で運ばれていたのは、各航路では、カバーしている範囲が異なりますから、運ばれていたものも当然違います。このことは、これまで大雑把にはいわれてきたことですが、各船主家にある史料を分析してまとめることで、具体的にわかってきました。蝦夷地から北陸、上方、江戸に流れるものは、食料あるいは肥料としての海産物があります。魚肥ニシン、白子、数の子、昆布などです。

逆に、北陸、瀬戸内、上方から蝦夷地方面に流れるのは衣料品や食料品関係で、米、塩、醤油、砂糖、酢。さらに雑貨品。燃料としての蠟や油、建材としては畳、釘、竹、その他葉、煙草など。北陸農村から藁や、むしろとか出てきますし、東北から蝦夷地に向けては米が大量に運ばれていますが、これは江戸時代前半には見られなかったことです。東北からは、江戸にも仙台米が運ばれます。東北への帰り荷物では、関東からの衣料品が多い。こういう流れを押さえることで、流通路の中で港の持つ機能も少しずつわかるようになってきています。

これは、江戸時代後半に機能していた、京・大坂・江戸の三都を中心とする流通構造とは違うものであると考えています。どちらかというと、江戸時代前半は三都の特権的な商人が主人公となり、彼らの取引ネットワークが形成されており、新興商人はなかなかそこに参入できないというイメージがあります。この新興商人について

は、後でくわしく見てみましょう。舟運で運ばれていたのは、各航路では、カバーしている範囲が異なりますから、運ばれていたものも当然違います。このことは、これまで大雑把にはいわれてきたことですが、各船主家にある史料を分析してまとめることで、具体的にわかってきました。蝦夷地から北陸、上方、江戸に流れるものは、食料あるいは肥料としての海産物があります。魚肥ニシン、白子、数の子、昆布などです。

逆に、北陸、瀬戸内、上方から蝦夷地方面に流れるのは衣料品や食料品関係で、米、塩、醤油、砂糖、酢。さらに雑貨品。燃料としての蠟や油、建材としては畳、釘、竹、その他葉、煙草など。北陸農村から藁や、むしろとか出てきますし、東北から蝦夷地に向けては米が大量に運ばれていますが、これは江戸時代前半には見られなかったことです。東北からは、江戸にも仙台米が運ばれます。東北への帰り荷物では、関東からの衣料品が多い。こういう流れを押さえることで、流通路の中で港の持つ機能も少しずつわかるようになってきています。

庶民の食卓が変わる

流通路が拡大、複雑化し、モノの生産と消費の主体が庶民に及び、多様化していくのが江戸後期といつてよいと思います。この結果起きるのが、庶民の食文化の成熟です。

一例を挙げますと、まず醸造物があります。江戸時代初期は味噌・醤油などの醸造生産地帯である銚子（千葉）や武豊（愛知）では、地回りの大豆を主に使っていました。ところが江戸時代後期になると、奥州産の南部大豆が運ばれるようになります。武豊の文書にも「大豆は奥州産がいちばん良い」とあって、江戸・神奈川・浦賀（神奈川）というハブ港を越えて伊勢湾沿岸にまで流通するようになりました。

これは大きな変化です。塩の場合も播州赤穂塩が高級品として珍重されましたが、徳島の鳴門でつくられる後発商品の「齋田塩」が価格も手ごろで民間に浸透するようになります。米と大豆、塩がそろえば、味噌などの醸造物が生まれます。知多半島や三河では、奥州大豆と齋田塩などで味噌がつくられ、それが伊勢や関東方面に出荷されていきました。

では、海産物はどうかというと、

近世（江戸時代）の商人の時期的類型

時期	政権	市場の特徴	商人類型	代表的な商人 白文字は今日まで 存続している商人・企業	時代を 代表する 流通拠点
17世紀前半（近世初期）	家康・秀忠・家光政権	戦国大名の領国市場から統一政権江戸幕府による全国市場の形成期	初期豪商	【堺】 津田宗及（天王寺屋） 今井宗久（納屋） 呂栄助左衛門 【大阪】 淀屋常安 鴻池新六 【博多】 神屋宗湛 島井宗室 【敦賀】 道川六郎右衛門 高島屋 【伊勢大湊】 角屋七郎兵衛	堺・博多・敦賀・伊勢大湊
17世紀後半～18世紀前半（近世前期）	綱吉政権 吉宗政権（享保改革）	藩領国経済圏の確立 その上に君臨する三都（大阪・京都・江戸） および国際貿易港・長崎	問屋商人（江戸十組問屋・大阪十四組問屋仲間） 都市小売商人	【大阪】 住友友以 【江戸】 紀伊国屋文左衛門 奈良屋茂左衛門 三井高利（越後屋） 【京都】 下村彦右衛門（大丸屋） 【名古屋】 伊藤次郎左衛門（松坂屋） 【近江】 西川伝右衛門 中井源左衛門（日野屋） 大村彦太郎（白木屋）	大阪・江戸・京都 各地の城下町 東廻り・西廻りの主な湊町
18世紀後半（近世中期）	田沼政権 定信政権（寛政改革）	幕府財政・諸藩財政の窮乏 天明大飢饉	御用商人 株仲間結成のピーク	【淡路→蝦夷地】 高田屋嘉兵衛 【紀州→蝦夷地】 栖原屋角兵衛 【加賀→蝦夷地】 銭屋五兵衛	在郷町 地方湊町
19世紀前半（近世後期）	大御所政権 水野政権（天保改革）	諸藩の国産専売政策 幕府財政の窮乏 農民的商品生産 各地の特産物生産の発展	新興商人（株仲間外・非特権商人）	【京都】 飯田新七（高島屋） 【北陸】 大家七平 広海仁三郎 右近権左衛門 馬場道久 藤井能三（北前船首） 【東海】 内田佐七 伊藤嘉七 瀧田金左衛門 伊奈半三郎 中野又左衛門	江戸・大坂・伊勢湾・ 瀬戸内などの内湾市場圏
19世紀前半（幕末維新期）	慶喜政権 維新政権	幕藩制経済体制（三都）城下町全国市場圏の崩壊 資本制経済体制への再編（国民全国市場の創出） 戊辰戦争	政商	【江戸】 大倉喜八郎 安田善次郎 【京都】 小野善右衛門 古河市兵衛 【近江】 伊藤忠兵衛 【長州】 白石正市郎 藤田伝三郎 【土佐】 岩崎弥太郎 【鹿児島】 五代友厚	横浜 神戸

（斎藤善之作成）

当時は冷蔵技術がありませんから、海産物は塩乾処理したものになります。この時期三陸地方から安価な鰯節が入るようになってきます。庶民階層にまで醤油と鰯節が入り、食卓が変わるわけです。

江戸時代前半の庶民の食事は、調味料も素材で、塩ぐらいしかなかつたといわれます。それが化政期あたりから関東地回りの醤油が入ってくる。そのもとは三陸の大豆や瀬戸内の塩で、この大量供給により、江戸・大坂の食文化がどう変わるかという興味深い問題があります。

また、蝦夷地産の二大生産物として鮭とニシンがあります。東岸で鮭、西岸ではニシンが有名です。この蝦夷地西岸から北陸～瀬戸内～上方までのラインは今でもニシン食材の文化圏ですね。

一方、蝦夷地東岸は鮭文化圏です。鮭は平塚家の奥筋廻船ルートで石巻（宮城）や那珂湊（茨城）、江戸に運ばれました。那珂湊では那珂川を遡上して茨城や栃木まで運ばれていきます。銚子から利根川を上り、群馬や江戸に入る場合もあります。このため、東北から関東地方の太平洋側は、鮭食材の文化圏になっています。朝ご飯で鮭を食べる風習がいつごろ始まったかというところ、おそくはこの時期ではないでしょうか。

要するに18世紀～19世紀は、農産・海産物や加工品が大量に市場に供給されるようになり、庶民に行き渡るようになる。それが、いわゆる「和食革命」といわれる現象となって表れたといつてよいでしょう。

物流の担い手たち

このような市場の変化を支えた大きな要因は、舟運輸送の活発化であり、それを促したのはさまざま。まな性格を持った商人といつてもいい。

商人は各地に広域的なネットワークをつくっていました。伊勢商人、紀州商人、尾張商人、会津商人など多数いますが、有名なのは近江商人です。

近江商人は、厳しい倫理観と商業技術を持っており、領主も彼らの技術を必要としました。このため、江戸初期から領主と協力して、特権的な位置を確保します。その出店範囲は広く、東北ですと主要な城下町の商人は近江商人で形成され、寒い東北で需要が高かった木綿を16世紀から17世紀にかけて扱っていきます。

彼らが扱う商品は、陸上輸送が多い。納期がはつきりしている商品や高級品で、葉や呉服などです。船は大量に安価で運べるけれど、風が吹かなければ待たなくてはいいけませんから、そのような商品には馴染みません。とは言うものの、中山道で高級呉服を運んだ商人が、仙台に着いたときに「大名行列にぶつかって納期が遅れて申し訳ありません」なんて書いた詫び状が残っていますから、陸路も確実といえないこともありません。

このような江戸前期に領主と密着して幅を利かせた特権商人の世界に、江戸後期には新興商人が参



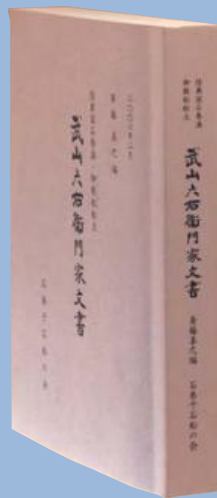
上：旧北上川の流れからは、かつての石巻港の賑わいをうかがい知ることはできない。正面に見えるこんもりとした森は日和山。

下右：タイル張りの百貨店「観慶丸」は、現在は瀬戸物屋。店名は武山家の持ち船にあやかっている。下左：道を一本入ったかつての旧河岸に、今も営業を続けている山形屋の醸造蔵（醤油）。山形屋には、武山家からも嫁に行き、縁戚関係という。



武山家（現・本間家）の蔵。ここに右のような古文書が保管されている。この受取状は観慶丸船主である武山家の当主に発行されたものだ。

一六拾弍也 芦久保
式百五拾目
此金壹両也 拾六
右之通り棧受取申候
戊五月廿五日
山本嘉兵衛 印
江日本橋通土白
（今）岩 觀所
藤七



港町石巻と船主武山家

宮城県石巻は北上川河口に位置し、ここから仙台藩の御穀米（藩米）が江戸に運ばれていた。一時、江戸の消費米の三割が御穀米といわれたほどで、盛時は多数の千石船が港外に停泊していた。

また、北上川流域の物産も川船で石巻に集まった。例えば三河・岡崎の八丁味噌カクキューの江戸後期の大豆仕入地に盛岡や花巻の地名が見えるように、北上川舟運が奥筋廻船とリンクする場でもあった。

その石巻で活躍した江戸から明治期にかけての廻船主に武山家がある。数艘の千石船を所有して活躍した廻船業（御穀米船主）で、その後、金融業や醸造業を手広く営むようになった。武山家には1897年（明治30）ごろに増築された母家の襖の下貼りという形で、当時の証文や通帳が多数残されていた。1979年（昭和54）に母家を改築した際不要になった襖はそのまま保管され、古文書が発見されてからは石巻市の市史編さん室によって、通し番号をつけて整理されたという。

その膨大な数の史料は、現在、「石巻千石船の会」事務局長でもある本間英一さん（写真下）に受け継がれている。武山家七代目の一郎（1864年、元治1生まれ）の男子子孫が亡くなり名跡が途絶えたため、四女ひでの嫁ぎ先である本間家が相続したからである。英一さんは、ひでの孫。

この『武山六右衛門家文書』は、斎藤善之さんが中心となって7年の歳月をかけた。通算161回の勉強会を経て解読され、1冊の本にまとめられた。（写真左下）

その文書を見ると、江戸や浦賀の商人に宛てた受取状や書状も多く見られ、石巻と江戸のつながりの強さが垣間見えるものとなっている。しかも、そこに書かれた江戸の商人には、越後屋（現・三越）山本嘉兵衛（現・山本山）など、今に続く老舗の名前もあり、歴史の空白を埋める大変貴重な史料である。

入するという大きな流れが各地で見られたようです。前頁の図表は時期ごとに異なる商人類型を一覧にしたものです。現代にも残る商人たちが江戸後期に輩出していることは、注目されるでしょう。

江戸や大坂は株仲間による統制が厳しく行なわれていたので、新規参入が難しい地域でした。ですから、奥州の産物は江戸に直接入らずに、統制がほとんど及ばない神奈川や浦賀経由で上方に入る。興味深いのは、後に開国して、最初の開港地となった兵庫や横浜は、そうした新興市場圏のターミナルとして機能していた所だったということです。18世紀から19世紀の新たな流通ネットワークの中で開港地が選ばれているのです。何もない寒村に港ができたのではないというのが私の考えで、新潟も同様です。

ちなみに、尾州廻船が浦賀で下ろした荷物は、その間屋が買い取ります。奥州の船荷も、同じ間屋に入ってくる。そうした間屋が、江戸では深川（江東区）や新川（中央区）にもいましたが、強い統制を受けていました。

開国を経て明治時代になると、そうした統制がいったん解除されるので、新興流通勢力が江戸にも進出してきます。



上：日和山から上流に向けて、石巻港を臨む。中央の中瀬には今も造船所があった。
 右：石巻港中瀬の上流にある川港。写真の右端に、中瀬にかかる橋が見える。
 左：川港のところで残る石積み雁木。護岸工事で近く消えてしまうそうだ。



右：川港を見下ろす山の麓には大嶋神社が祀られており、立派な鳥居と常夜灯があった。
 上：常夜灯の設置は、入港船が行なう場合も多いので、刻まれている名前や肩書き、建設年が大切な情報となる。連ねられている名前が株仲間の可能性もある。常夜灯だけではなく、手水の石桶の裏などにも必ず文字が刻まれているから見逃さない。まち歩きは楽しい。古文書だけではなく、まち並みからも歴史の断片が読み取れる。
 左：千石船の廃材再利用が見られる住宅の壁。船主や商人など、船にかかわりのあった家の証を現代に伝えてくれる。再利用とはいえ、ゆくに100年のもつ、しっかりした材料である。



サービス空間としての港湾

このような商いを担った人々によって、船と陸、モノと情報が行き交った場が港だったわけですが、港という場では、荷の扱いについてどのような業務が発生していたのでしょうか。

まず、船が港の口に着くと、曳き船が港内まで引っぱってきます。船乗りたちの世話、積み荷を降ろすか否か、船体の修繕の有無など、港としてはさまざまなサービスを供給しなくてはなりません。その窓口となるのが廻船問屋です。ただ廻船問屋はそれらの世話をするばかりでなく代理店のような役割も果たしていました。船乗りが手紙を出したければ飛脚に取り次ぐし、入出港に関する役所への届けを代行したりしました。祈願行為の代行もし、航海安全を願い、代参することまで行なっています。

積み荷についても、相場を教えるだけでなく、すぐ売りたいのか、値が上がるまで蔵に置いてから売りたいのか、売り先が決まっていって手数料だけとってそれを仲介するのか、船側の希望に応えます。また、病気になる水主の手当をしたり、補充をしたりという口利きもしました。このようにさまざまなバックアップサービスがあって船



和船建造技術を伝える 船大工棟梁、新沼留之進さん

現在、実物大の和船を復元できる棟梁としては、日本で唯一人ではないかといわれている新沼留之進さんは、大船渡市在住の船大工の棟梁だ。

これまで手がけた船は、気仙丸（1991年、岩手県大船渡市、350石）浪華（なにわ）丸（1999年、大阪府大阪市、1000石）みちのく丸（2005年、青森県青森市、1000石）などで、和船の復元をするといえは必ず声がかかる棟梁である。

新沼棟梁は1930年（昭和5）に大船渡で生まれた。第二次世界大戦の最中に大工になり、鋼材が不足していたため木で輸送船がつくられていたところから木造船の世界に入った。戦時標準型といいい30tぐらい、つまり千石船二杯ほどの大きさの船を、三井木船大船渡工場で作ったという。

戦後も、ずっと木造船をつくってきたが、まわりは鉄鋼船からFRP船になり、だんだん木造でやる船大工はいなくなっていた。

しかし新沼棟梁は、20年以上前から「やがては、こういう北前船を復元しようという時が必ずくる」

と信じていたようだ。北前船を復元させて、世の中の視線を和船にクローズアップさせてみよう、という野心があったという。その間は、FRPの船型づくりで生活を支えていた。

最初に手がけたのが気仙丸。「三陸海の博覧会」（1992年）で何か人目を惹くものを、ということになり、新沼棟梁は

「これからは自然エネルギーの活用が必要なんだ。陸上物流よりも海上物流のほうがはるかに少ないエネルギーでモノを運ぶことができる。

しかも自然の風を利用してモノを運ぶというの

は、非常に合理的。これからは先人の知恵を活かして、海の輸送体系を考えたらどうだろう」

と提案した。友人の東海新報（大船渡市の地元新聞）編集長らの後押しもあって、実現できることになったが、一緒にやろうと声をかけた大工仲間たちも、「できるはずがない」と最初は半信半疑だったという。

気仙丸が1年で完成できたのは、それまでの間に新沼棟梁が復元を意識して研究したり、資料を集めたりしていたお蔭だ。三井木船での体験も、大いに役立ったという。

新沼棟梁がもっとも腐心するのは、なんとと言っても船の安全性。「船底勾配」とか、長さに対する船幅の割合とか、そういった基本的なものを自分なりに考えたり調べておかなければ、本当の意味で安全性に得心できない。

気仙丸が完成し、船下ろしを終えて帆走にも成功したことに、多くの人が驚いた。「まだ、和船の大型木造船をつくれる棟梁がいる」ということが、徐々に広まり、佐渡の白山丸、大阪の浪華丸、青森のみちのく丸へとつながっていった。特に「みちのく北方漁船博物館財団」が所有するみちのく丸の製造は、船大工の後継者育成の意味合いもあるといわれている。

新沼棟梁によれば、

「三陸沿岸は気象条件が厳しいんです。石磯が多い、霧がかかる。そのためには、堅牢につくることが心掛けています。材料はふんだんにあるし、昔から人件費が安いから、材料に金をかけて堅牢につくるというのが、こちらの考え方」

船というのは、150から200tもの重量物を積んで波の上を移動するわけだから、陸上の構造物と違って船体に非常な破壊力が加わる。しかも、悪天候になると、相当な波浪の衝撃や風圧もかかる。そういう破壊力に耐える強度を持たせなければいけない。

しかし、新沼棟梁はただ昔の工法をなぞっているだけではない。みちのく丸の厚さ15cmの外板をはぎ合わせる釘は、1尺2寸の縫い釘。その縫い釘をつくるにも、今では鍛冶屋さんの手間がかかり、値段も高くつく。そこで、市販の直径15mmのスクルーネジで締めれば同等の強度が得られることを確認して、代用した。

復元に必要なのは、船大工の技術だけではない。木造船に適した材木の入手が不可欠となる。みちのく丸にはさまざまな材種の木材が適材適所に使われている。一番力がかかるような箇所には、固くて丈夫な材料を使う。滑車の心棒には、長持ちして、割れにくい檜。まさに適材適所の知恵である。

帆柱をとった後の辺材も使う。見た目に目立つ所には、「見栄えがいいな」と思う辺材の木目がきれいな所を利用する。できるだけ材料を無駄にしないように辺材の利用も考えているようだ。

意外なことに、船は海水に浸かっている部分は比較的長持ちするという。しかし、海水から露出した部分は雨水に当たって傷みが早い。雨水は細菌が繁殖しやすいため、木が腐りやすいのだ。

そのため和船は、だいたい17年で大作事をするということになっているのだが、寿命としては20年が目安じゃないか、ということである。

寿命を迎えた和船の材は、昔は使える所は船に再利用され、陸に上がって住居の一部（舟板塀など）に使われることも多かった。

「模型は度々つくっているけれど、あんなものはおもちゃだから実際には役に立たない」

と言う新沼棟梁。ただの飾り物ではなく、荒海に出て行っても航海できる本物の船の復元に、新沼棟梁は職人としての誇りをかけている。

は動くわけですが、廻船問屋のもとに組織化された港の機能として、それが提供されていたことがわかります。

常夜灯や日和山の整備などは、おそらくそうした廻船問屋が主導しておこなわれたと思います。江戸時代は現在以上に受益者負担の社会でした。入港船から廻船問屋が金を取って、それを仲間組織で相談し分配したんでしょう。

現段階では、この程度まではわかってはいますが、港の具体的な営みについてはまだまだわからないことも多いのが現状です。

奥筋廻船の三タイプ

このように見ると、少なくとも江戸時代後期、18世紀から19世紀には、港湾というのは舟運と商いが相互に支え合うことにより、全国のさまざまなモノが、庶民レベルにまで流通するという「市場の構造」に大きな影響を及ぼしたともいえるでしょう。

だから、舟運のことを考えることは、そうした港町をつくった商人について考えることもいえます。

奥筋廻船に限ってみても、船主となる商人には3つのタイプがあると言つてよいでしょう。1つは「御殺船」といわれる船を扱って

いた商人で、仙台藩の藩米などを運ぶもので、領主の規制を受ける代わりに保護も受ける。70〜80艘はあったと推測されます。主任務は石巻から江戸に米を運び、帰りは藩の求めていた商品を持って仙台藩の経済を支えていました。

2つめが、純然と輸送に特化した商人・船主です。生産物が集まってくる都市に拠点を持つ商人です。後ほど紹介する石巻の武山家は、そうした例のひとつです。

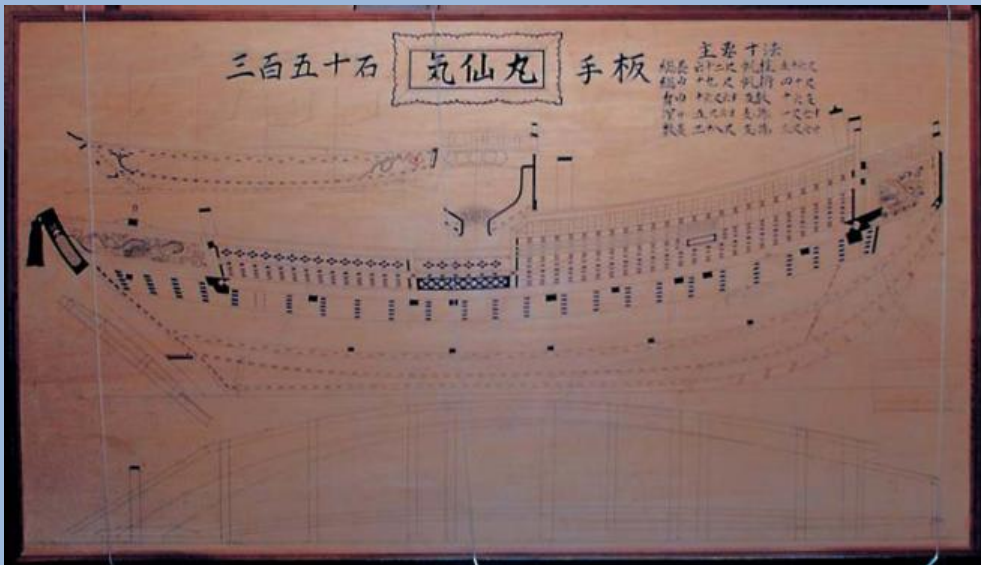
越前の右近家や、石巻の平塚家などもそうで、平塚八太夫は右近家と同じような軌跡を辿ります。買積み商いをして、東蝦夷地の鮭を買い、関東に持ってきて売る。東の北前船ともいえる存在です。

買積み方式と運賃積み方式…菱垣廻船や樽廻船が、積荷を運んで所定の運賃を受け取る「運賃積」方式をとっていたのに対し、北前船や尾州廻船などは、船側が積荷を自己商品として買い取り、それを高く売れる所に自由に輸送して売買差益を採用していた。その方式を「買積」方式という。

3つめが、次に紹介する千田家（大船渡）で、生産者が船主を兼ねているタイプです。現地生産している海産物を、手船を持って売り込みに行くところまで担っていました。

千田家

岩手県大船渡市三陸町綾里りょうりに今



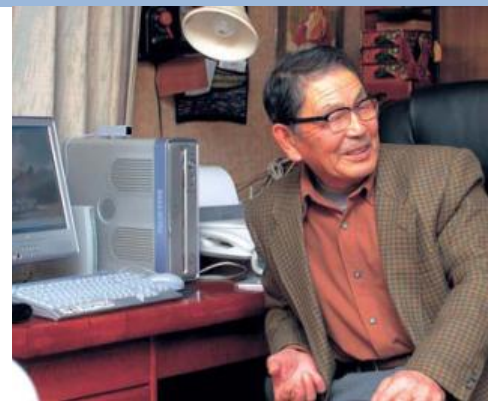
上：復元された千石船「気仙丸」の板図。昔の設計図はこのようなもので、細部は棟梁の頭の中にあったという。
 右上：新沼棟梁がつくった「若宮丸」の模型。右ページのアップを見ればわかるとおり、芸術品の域を越えた出来栄え。自宅のデスクや袖引出しも棟梁の手によるもの。ヨーロッパでは古くから、船内家具づくりへの評価は非常に高い。衝撃に耐え得る強度を持つだけでなく、揺れたときに

も飛び出さない引出しや、身体をぶつけても怪我をしにくいといった細かい配慮のある造作が求められるからだ。住居に置く家具と、一線を画するのも当然だ。棟梁の工房にはノミやカンナといった手道具だけではなく、電動工具が並んでいたし、パソコンも使いこなしている。新沼棟梁の向上心は、計り知れない。



この千田家の生業は、網元としての漁業生産でした。どれぐらい人を使っていたかはわかりませんが、自分の浜に住んでいる賃稼ぎ労働者を浜子として雇用していました。主には鰹魚ですが、鰯魚、鰯も行なっていたようです。ほかに鰻、ウニ、昆布、ワカメといった磯漁も行なっていたようです。でも、今と違って、それらが豊富にあることと、商品にできるかは別問題です。特にウニはたくさん捕れても、生のままだとす

も残る千田家の現当主は、千田基久兵衛さん。千田家は、江戸時代には廻船交易で大きな財をなしていました。この古文書を、私たちが組織した「三陸古文書調査研究会」で一つひとつ整理し、目録をつくり始めています。(編集部注：東京農工大学助教授、高橋美貴さん(次項参照)が代表を務めている)



この千田家の生業は、網元としての漁業生産でした。どれぐらい人を使っていたかはわかりませんが、自分の浜に住んでいる賃稼ぎ労働者を浜子として雇用していました。主には鰹魚ですが、鰯魚、鰯も行なっていたようです。ほかに鰻、ウニ、昆布、ワカメといった磯漁も行なっていたようです。でも、今と違って、それらが豊富にあることと、商品にできるかは別問題です。特にウニはたくさん捕れても、生のままだとす

これらの諸製品が、おそらく千田家の江戸中期の経営を支えたんだらうと思います。捕ったらすぐ加工しなくてはならないから、浜周辺で全部加工していたはずですが、山が迫っている土地柄なので耕地は少なく、漁業生産以外には山仕事を主として行なっていました。そして一番重要だったのは、これらの生産物を江戸に持って行く運輸業です。千石船を何艘保有していたかは時期によっても違うし、まだ特定できませんが、自己所有船を持ち、乗組員を育成して船頭や水主を任せ、江戸に運んでいたのです。

ぐに傷んでしまう。新鮮なまま運ぶ流通手段がなく、保存技術も塩ウニぐらいでしたが、まずいために需要がなかったようです。その中で、鰹製品は塩を大量に使って塩鰹にして、塩辛い鰹の半生利節みたいなものが素朴な加工として、行なわれていました。これら

つまり、自分で生産したものを運ぶために手船を持っている。それ以上の荷物を運ぶために運送業に乗り出したかどうかは、これからの研究課題です。現在残る千田家の資本のつくられ方から見て、多少は周辺の荷を集めて出荷しているでしょうが、例えば蝦夷地に行つて海産物などを買いつけて、それを江戸に運ぶという輸送業へ

進出した痕跡は、今のところ見つかっていません。千田家は、もつと地元密着型の生業発展をした地域型商人という感じがします。これと違うのは、先ほど第二類型として挙げた石巻の武山家です。武山家は生産とは離れた輸送業者型です。このため、地元の生産過程に密着していない。つまり、荷物を中継すればよい間屋型なのです。しかし千田家は生産過程を丸抱えしてやらなくてはいけない。だから、自身が社会的資本と技術を抱え込む形になりました。しかも、そのため人々をまとめあげることが必要で、そこで信仰的な拠り所も担うことになりました。千田家に残された御堂は大変立派なもので、海に命を預けざるを得なかった水主だけでなく、命運をかけていた千田家自身の精神的よすがになつていたことは想像に難くありません。

これにひきかえ武山家では、そういう機能は港町の神社仏閣が果たすので、自らの屋敷にそこまでは抱えませんでした。

千田家と綾里港

石巻と比べて、綾里は入り江で、河口でもないし広い後背地を持っているわけでもありません。沖を通る船は来るとしても、風待ちで

大船渡の船主千田家

大船渡の千田家は、大船渡市三陸町砂子浜大家にある。リアス式海岸の谷・入り江奥に広がる大船渡市中心部から、山を3つ程越えた岬の北側という千田家の立地は、現代ではいかにも不便な印象を感じさせる。

14代目の現当主・千田基久兵衛さんは1928年（昭和3）生まれ。先代の基久兵衛さんの時代から、千田家には研究者がよく訪ねてきたという。

「みなさん、大船渡から綾里駅（三陸鉄道南リアス線）に来て、ここまで歩くんですよ。とても日帰りができないから泊まっていたいきました。父は、そうした先生方と話し合うのを本当に楽しみにしていました」と当時の思い出を語る。

綾里駅から大家までは、山肌へへばりつくようなくねくね道の山越えである。このような土地に、かつて「砂子浜大家」と呼ばれ、自ら千石船を持ち、江戸へも荷物を運んでいた豪商が存在していたのである。

なぜこの地に千田家は本拠を構えたのだろうか。海産物を加工してすぐに大きな都市へ運び出すならば、漁場にもすぐ出られるこの場所はなかなか好都合なのではないか。そのことは、前面に広がる海を見て理解することができる。船さえあれば、八戸や石巻、さらには那珂湊へのアプローチも良好だ。その上、海産物の加工に必要な薪、あるいは船を修理するのに必要な材木も後背の森林から入手できる。それを裏づけるように、千田家の生業は海産物の生産、流通だけではなく、林業も大きな柱となっている。

千田家は海産物の加工品を江戸などに出荷することで、江戸時代に勢力を増してきたと思われるのだが、昭和初期もまだ、その漁業生産は活発だったようだ。

「私が小学校時代には、鮑を夜通し捕りました。今はだめになったけれど」

とご当主が語る鮑は、「吉浜鮑」（キッピンアワビ）の名で中国にも輸出されていたという。塩鯉や鮪節も生産しており、ご当主が子どものころには、浜に

次ページにつづく



千田家は大商人であり大漁民であり、地域の行政官でもあり、かつて自ら御堂を建てて袈裟を着てお経をあげる宗教者でもありました。周囲が山ですから、すべて自分で行うしかありません。地域の人々も自分たちの生存を託し、それを保証していかなくてはならないという名望家の自覚もある。

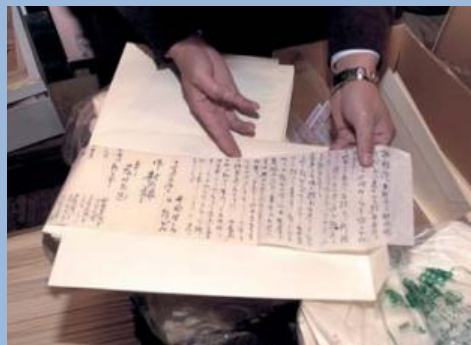
だから、天明の大飢饉と天保の大飢饉のとき、つまり近世三大飢饉の後半2回、千田家は地域の人々の生存を保証しています。よそから米を買ってくることで済んでいるのです。その時点では損をしても、そこで生存を保証したとなれば、三代ぐらい後まで地元民

地域開発と商業

あつたり、船の修繕や水や食料の補給、乗組員に病人が出たりといった問題が出たために寄港した程度でしょう。

おそらく、湾口に近づいてくる船に、小舟を出して近寄っていく、「曳いてくれ」と言われれば縄を渡し曳いてやる。出航のときも、ある程度沖合まで曳いてやってそこで帆を上げる。そういう情景があったのでしょね。

そういう点で、綾里のように外海に開けてちよつと入り江になっているような所は寄り込みやすい。



釜が設けられていたことを覚えているという。

「でも、網元というのは5年周期でみて、儲けと損がトントン。ともすると負債のほうが多くなってやめてしまいました」

と言うご当主の言葉からは、天候などの条件で漁獲高や売値が安定しないという漁業生産の不確かさがうかがい知れる。昭和に入ると、千田家は山林経営にほぼ専念することになる。

今も残る千田家の屋敷は、玄関をくぐると見事な造作である。しかも屋敷内に浄土真宗の持仏堂があり、当主自らが袈裟を着てお務めをするという。当時、京都・東本願寺まで木仏安置御免をいただきに行ったという記録も残っている。

まさに千田家がかつては綾里村の肝入を務め、明治以降も大区長を務めるなど、この地に住む人々の行政・政治、生業と商い、そして祭祀の中心者でもあったことを実感させるものであった。

地元漁師を束ね、海産物を加工し、自らの船で遠方の市場に持ち込んだ商人と港の痕跡が、ここには残っている。

浄土真宗の持仏堂の中は、実に絢爛。しかし豪華なだけではなく、長年の時を刻んでいても狂いの出ない確かな造りだ。

蔵の中には未整理の文書が、まだまだたくさん眠っている。これから整理・研究が進んで、さまざまな事実が解明されるのが楽しみである。

からの忠誠や労働奉仕を受けられるし、一蓮托生の関係を強められます。目先の利害で動いていては、この世界ではやっていけません。そういう世界をつくったからこそ、人里離れた地で資源をうまく商品化し、大きな富に変える力を持ったのです。これが地域名望家的な家の姿なんです。

そういう千田家のような存在は各地にあったと思いますが、東北には特に多かったと思います。東北はフロンティアですから、「開発しながら生存していく」という課題をかなり後まで持っていました。

ところが持続的に、また自己完結的に地域資源を生かしていくという技術を、現代人は失いかけています。だからこそ、こういう千田家のような存在形態が、現代社会にとって大きな意味を持つと思います。

そして、こうした千田家のような存在が作りだした生産と物流の場が、江戸時代後半の非常に成熟した江戸文化を支えていたということだと思います。その影響は、江戸の庶民の食卓にまで到達し、さらには現代の私たちにまで及んでいるのです。





岩船郡村上三面川鮭浚之図 (財)村上城跡保存育英会所蔵 写真提供:新潟県立歴史博物館

船主・商人ネットワークの水産資源へのインパクト 三陸水産資源盛衰史



高橋 美貴

たかはし よしたか

東京農工大学大学院共生科学技術研究部助教授

1966年生まれ。

東北大学大学院文学研究科国史学専攻博士後期課程修了。

主な著書に

『近世漁業社会史の研究-近代前期漁業政策の展開と成り立ち-』

(清文堂出版 1995) 他。

交易と資源の関係

私は、学生時代から三陸や新潟の鮭漁の歴史などを調査してきました。資源管理という観点から見ると、これらの地域では18世紀初頭と18世紀後半から19世紀初めに大きな変化がありました。

18世紀から19世紀にかけて、全国的に塩引き鮭が広く消費されるようになるようです。ただ、これは全国規模で長期的な動きとしては推測できるのですが、個々には多様な状況があります。例えば、越後の村上藩(新潟県)では下級武士・青砥武平次(あおと ぶへいじ)の提言によって鮭の「種川制度」が導入されます。

種川というのは川の中洲に鮭が産卵する条件に合うようにバイパスした川をつくり、そこで自然産卵させて鮭の回帰を狙ったものでした。漁業資源の保全制度としては画期的なものです。ここで増産された塩引き鮭がどこに流通したのかはよくわかりません。しかも村上藩の史料を見ると、村上に蝦夷地産の秋あじ(秋鮭)が入荷されています。地元にも秋あじが入っているにもかかわらず、三面川でわざわざ鮭資源の増産をしなくてはならない必然性がよくわからないんです。でも、その増産された鮭が売れているのは確かです。おそらく都市部ではなく、内陸農村部などに向けて出荷されているのではないかと思えます。つまり、今まで水産物をあまり食べていなかったような場所にまで流通するようになり、消費量が増えたのではないかと推測しています。

種川制度が導入されたころに村上藩が力を入れていたのは、生糸、煙草、陶磁器生産、漆などの殖産興業でした。明らかに食生活、住生活にかかわるような物産です。その市場のひとつとして狙っていたのは、おそらく内陸の農村部でしょう。逆に、この時期には、漆器、陶磁器、水産物の消費の拡大が内陸部であったのではないかと推測しています。

考えてみれば、豪農の文化活動が活発化するのころです。ね

食生活史研究は都市が中心で、農村のことはあまりわかっていません。行事食はある程度わかっていますが、これにも鮑あわびやスルメなどの海産物が多くなっていくようです。こうした食習慣も18世紀後半から19世紀にかけて活発になってきたのではないかと思います。

村上藩と同様の動きは三陸にも見られ、市場との関係を考えるならば、そうした水産資源と物流（海運、河川舟運、陸運）が促進した交易圏拡大を見ないとならぬいでしょね。

三陸鮭の商品変動

では、三陸の鮭はどうだったのでしょうか。

江戸時代後期、17世紀後半から18世紀初めという、南部藩などが藩営として、江戸に向けて水産物を大量に出荷した時期です。南部藩の農業生産量は大きくない。そこで、林業や漁業などの自然生産物を商人に請け負わせて捕らせ、それを大量に江戸に出荷させ、その運上金を吸い上げるという仕組みで藩営をしていました。

鮭漁も、こうした動きと連動して、17世紀末から18世紀初頭にかけて、出荷量がすさまじい勢いで

増える時期があります。わずか10年で漁獲量が2倍になるといえます。捕った鮭は、盛岡城下町にも出荷されるのですが、多くは江戸に運ばれていたようです。

ところが、その後の18世紀初め、たつた5年程の間に鮭の生産量が三分の一に急落するのです。南部藩は困り、大混乱に陥ります。なぜ生産量が落ちたのでしょうか。

私は捕りすぎの影響と考えたのですが、生態学者に言わせると、鮭は資源変動が大きい種で、そう単純な話ではないらしい。また、前近代社会の人間が自然に与えるインパクトなどはたかが知れていて、鮭の資源量が左右されるほどの影響は有り得ないだろうということです。

原因ははっきりと特定できません。ただ面白いのは、三陸の場合、それを契機として、鮭の資源保全慣行に気を配るようになるということです。鮭は夜に遡上するので、「夜は漁をしない」とか、「朝の2時間だけしか漁を許さない」という漁業規制の慣行が南部藩ではでき上がってくる。宮古（山手愚）の津軽石川でそのような慣行が導入されるのが1749年（寛延2）以前であることもわかっています。それ以降も、南部藩領から鮭が江戸に出荷され続けますが、目立

つ商品ではなくなっていくきます。それと前後して伸びてくるのが蝦夷地産の鮭でした。

南部藩は18世紀後半になると、他の水産物を江戸向けの主力商品として出すようになります。例えば鮭がダメになったころから、漁の遠洋化が始まり、鰹かつおを捕るようになります。18世紀後半には鮪まぐろも捕るし、魚肥生産のために鱒ますの生産量も拡大していきます。この中でも大きい位置を占めるのは鰹と鯛でした。

つまり、資源量や江戸市場での消費量などに応じて、漁獲される魚種が変わり、加工方法も変わっていくわけですね。

鰹節の加工技術は紀州から

鰹生産の拡大は、18世紀初頭に始まります。鰹の一本釣り漁法や鰹節の加工法はもともと三陸にはありません。紀州漁師を呼び寄せ、入ってくるんですね。現代でも三陸には、「紀州から漁師を呼び寄せて鰹漁を導入した」という伝えの残る家が残っています。そういう家が紀州漁師を雇って地元漁師に技術を伝え、急速に鰹漁が広まっています。尾州（尾張）からも来ていますね。捕った鰹は、塩鰹や鰹節に加工されました。こうした紀州漁師は出稼ぎの寄

留者が多いのですが、紀州出身だという家伝を持つお宅が三陸には今でもあることから、そのまゝいっついてしまった人も多いのかもしれないですね。

紀州漁師が鰹節の製法を伝えるまで、三陸では鰹の加工品は塩鰹が中心だったようです。塩鰹は樽の中に、腹わたを抜き塩をまぶした鰹を重ねてつくったもので、保存がよい上、にじみ出た漬け汁は調味料にもなりました。

それに対して、鰹節は加工に大変手間がかかる商品でした。鰹節は、鰹をまず三枚におろし、それを熱湯で約1時間煮熟しやうじやくします（生利節なまりぶし）。次に、乾燥した櫛なやクヌギ、桜などの堅木を炉で燃やし、その中で生利節を1時間ほど焙乾ばいかんして水分を抜きます。さらに鰹の生肉をすり込んで外形を整え、もう一度焙乾し、2〜3日間日干しします（荒節、鬼節）。その後、表面の油分などを包丁で削り（裸節）、木箱に詰め、温度25〜28度、相対湿度75〜85%の室むろに2週間ほど入れて青カビを生やします。カビを払い、室に入れる作業をカビが生えなくなるまで続けて完成品となり、完成には3〜4ヶ月かかるといわれています。

塩鰹と違って、鰹節製造には煮熟と焙乾するのに火を使います。ですから、「紀州漁師を呼び寄せ

ると薪を大量に使うので、薪の値段が上がるからやめてくれ」という要望が地元から出されたという文書も残っています。

もちろん鰹節を製造するようになってからも、三陸では塩鰹生産が続きます。

なぜなら、江戸市場で鰹節といえば結局、紀州や土佐ブランドであって、三陸ものはそれには勝てない。手間をかけ、燃料を注ぎ込んでまでつくる見返りがなかったというところらしいのです。

一方、塩鰹ですと、江戸では師走贈答用の塩引き鮭の廉価版としての需要があった。師走になると新巻鮭を買う感覚ですね。塩引き鮭の代用品として、塩鰹は大量の需要があったのです。ですから1年を通して、というよりは、11月ごろに集中的に出荷されているんです。夏から秋に鰹を捕って塩鰹に加工し、11月に送ります。

つまり、鮭の漁獲量が減少して、価格でも蝦夷地産の鮭に負けてしまった。そこで鰹を捕って、付加価値の高い鰹節で勝負しようと思っただけで、結果として鰹節の出荷量は微々たるものだった。しかし贈答用の塩引き鮭の廉価代用品として、塩鰹の大量需要があった。塩鰹の送り先は主に江戸ですが、江戸時代の後期になると内陸部の農村地帯が多少のゆとりを持つよ



鯉釣り之図など。三重県指定有形民俗文化財『三重県水産図解 三重県水産図説』より
 三重県教育委員会所蔵 『明治時代の水産絵図』大田区立郷土博物館 1996より転載

うになって、その需要先の一つとなつていったのかも知れません。もちろん、江戸という都市生活者の増加も、塩鯉の需要を押し上げていたことは間違いないでしょう。大船渡の船主で、商人であり漁家でもあった千田家（前項参照）も、このような鯉漁とその加工生

産を行なつて、それを江戸に盛んに出荷していました。千田家の勢力が伸びてくるのも、三陸地方で鯉の生産量が拡大してくる時代と重なるのではないかとというのが、私の持っているイメージで、今後古文書の調査が進めば、解明されていくでしょう。

俵物の世界

千田家の場合、鯉の加工品以外にも、中国向け輸出品を集荷していたことがわかっています。いわゆる俵物です。俵物というのは煎海鼠（干しナ

マコ）、干し鮑、フカノヒレなどの海産物の干物を俵に詰めて輸送したところからつけられた名前です。江戸時代の長崎貿易の重要な輸出品でもあります。

一つは干し鮑。海士の生産力は高く、深く潜るので取り尽くすぐらいいだつたようです。三陸には、海士の集落がいくつかあるんですね。近代になると、観光用に女性の海女が変わってきますが、もともとは女性は潜りません。男海士です。例えば吉里吉里村の前川家ではそういう海士連中を呼び寄せて、漁場の近傍に泊まらせて、鮑を大量に捕り、干し鮑を生産しました。

するために、俵物を買ひ叩いたからと考えられます。意外なことに、鮑だけではなくナマコの国内市場もあつたようで、漁師たちは長崎会所に卸さずに、横流しが横行したらしいのです。それで、18世紀の後半から、藩が俵物の集荷を請け負うようになり、藩に強制することで、藩の責任で領内から俵物をかき集めるようなシステムにしたのです。集荷を押しつけられた藩には新たな責任が押しつけられたということになります。

請負商人の世界

千田家ですと、伊達藩の俵物集荷の元締めになっていきますので、地域の集荷拠点の位置を占めている家だつたと思います。長崎に幕府が設置した「長崎俵物会所」は、中国への日本側の集荷の窓口です。そこが地域の拠点になるような商人に、俵物の集荷を任せるのです。

長崎俵物会所が、藩を飛び越えて直接各地の巨大商人を把握・集荷しようとするシステムを組み立てようとする時期があるんですが、これを俵物直仕入れ制といいます。しかし、結局はうまくいきませんでした。その理由としては、幕府⇨長崎会所が輸出差額を大きく

沿岸部の諸藩では、漁業から税収を確保するために、しばしば漁場の請負制が採用されてきました。請負制というのは藩側にものすごく都合のよいシステムです。漁師一人ひとりがどれぐらい魚を捕ったかという把握は非常に難しいし、漁獲量は年ごとに増減する。そういうところから、どのように税金を吸い上げるか、どうやって農業のように安定的に税金を吸い上げるかを考えたとき、一番いいのは商人に「この漁場、いくらで請け負うか？」と入札させることです。商人としては一発勝負で、安く入札して漁獲量が上がれば大儲けですし、その逆なら家が潰れるかも

れない。そういう選択をさせる。他方、商人としても「ここで捕れたものは、他には売らな」ということを、藩の命令として漁師に強制できる。

鮭の場合は河口付近や川で捕れるのでどういいう生産をしたかはあまり問題ではなく、江戸に送って、差引勘定で黒字ならよいという経営であつたと考えられます。

しかし、これが鱈や鰯になると、遠洋に出ていく必要が生じ、資金調達から始めなければならぬ。つまり、生産と商売を始めるのに資本がいるし、水主を雇わなければならぬので、請負ではなく漁業の実態を把握している必要がある。水主の家族構成をきちんと把握して、住む小屋も与えました。家が断絶したりすると、そこに別の水主の子どもを連れてきて家を存続させるというようなこともしていました。

こういいう漁場の請負という形は、蝦夷地の開発でも使われています。鮭の集荷を行なう「場所請負制」といふシステムを採っていました。松前藩などはもともと耕地が少ないので、家臣たちにアイヌの人たちとの交易権や、後には漁業の水産物の集荷権を給付しました。家臣は、それを商人に請負わせて請

負金をもらい、経営は商人に任せていました。商人は、倭人（本州の人間）漁師を連れてきたり、場合によってはアイヌの人たちをかなり酷使して鮭生産をしました。この商人で有名なのは栖原家で、江戸商人ですが、もともとの出身は紀州です。

水産資源の国際商品化

私は最近、江戸から明治時代にかけての漁業政策に関心を持っています。明治維新後、岩手も新潟も、そして明治政府も水産資源問題を強烈に意識するのです。1880年代から90年代のことです。内務省や農商務省は「このまいくと日本の水産資源はほとんど減る。資源繁殖に努力しないといけない」といっています。具体化を命令された結果、岩手県などでは、資源保全システムや慣行探しにやっきになります。そこで出てきた「夜は鮭をとらない」などの過去の慣行がそのまま法令化されてきました。

水産物が激減するような現象が実際にあつたかという点、一部を除いてはどうも見られない。それにもかかわらずそうした動きが出てくるのは、1880年（明治13）にベルリンで万国漁業博覧会が開催されたことに端を発します。



「第五回内国勸業博覧会 千葉水産館陳列場」
（独）水産総合研究センター中央水産研究所蔵 『明治時代の水産絵図』大田区立郷土博物館 1995より転載
1902年（明治35）大坂で開催されたこの博覧会を始め、明治期には国内で数多くの博覧会が開催された。これらは海外での万国博覧会の影響を色濃く反映したものであった。



日本政府は漁業政策の視察としてヨーロッパに役人を派遣していま

す。その視察団が欧米列強の漁業政策の様子を見て、「文明国の人間は資源に優しい」という論理を組み立てたのです。

そのときの報告には、「有害過酷な漁具・漁法を放棄せよ」とあり、「寛大優良な漁業を目指し、乱獲につながる漁業を規制しよう」という流れになりました。

林野庁（当時の農商務省）も当時ヨーロッパに視察団を派遣しており「森林資源の保全」を言い出します。このように資源を人工的に増やそうという発想は、林業も漁業も根っこは同じところにあります。

この時期の北米、イギリス、ドイツなど欧米諸国では、日本では

顕著でなかった水産資源の減少が、実際に問題になっていたので、

背後には産業革命があり、人口増加もあつて水産物の消費量が急速に増え、それと並行して工場廃水による水質汚染も進んだ。その中で、欧米諸国で唱えられたのが「資源繁殖」というスローガンだったんですね。

一見、先進的に見えるかもしれませんが、彼らの目的は自然保護ではなく、資源量を増やしたいということなのです。

万国漁業博覧会がきっかけとなつて、当時、日本でも水産物が国際商品として意識され始めました。万国漁業博覧会には、日本からもニシンや鮭が塩漬けで出品されました。この流れで商業捕鯨も起きてきますし、魚油が欧米向けの最

大の商品になります。

しかし、欧米にこれらを運ぶには、赤道を越えなくてはなりません。傷まないように塩漬けを持っていったけれど、途中で多くがダメになったなどということが起ります。そこで缶詰が積極的に求められるようになってきます。北海道開拓使にも1877年官営缶詰工場が設立され、鮭・鱈の缶詰がつくられ始めます。缶詰が定着するのは日露戦争のころで、軍用食として利用されたり、日露戦争後の北洋漁業の発展で鮭、鱈、カニの缶詰が企業化されるようになります。

このころ、日本では不評の紅鮭がヨーロッパでは好評だったことから、紅鮭缶詰工場を建設し輸出したのが、後の日魯漁業（現・株式会社ニチロ）創業者の一人で、箱館の奥筋廻船船主の次男に生まれた平塚常治郎だったというのは、水産資源の商品化における船主・商人の役割を考える上で示唆的です。

商業ネットワークの形成は、生産・貯蔵技術の革新、海産物資源の保全、輸送技術の進歩と、密接にかかわっていたのです。





みちひき

江戸後期から現代に至る商いの満干

商人の港、日本橋界限

編集部

時代が港を変える

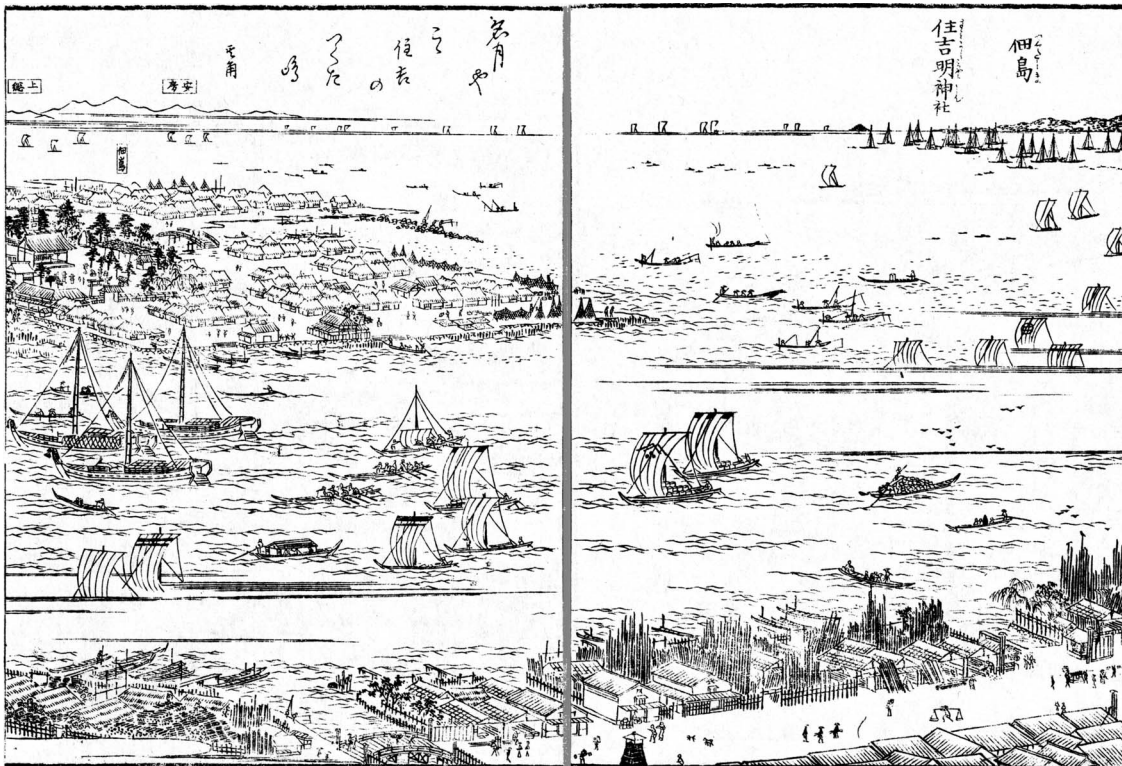
繁栄を誇った都市の栄枯盛衰は、何も港に限ったことではない。流通の花形であった舟運も、鉄道や陸送の発達によって見えにくくなった現在、かつての港の姿を探し出すことは、果たして可能なのだろうか。

今では港や舟運の片鱗も見えない場所に、生き生きとした人の息遣い、人の暮らしを支える物流の活気が存在したことを浮かび上がらせた。積み出し地では何が生産され、出荷されていたのか。到着地ではどのように荷が受け取られ、販売されていたのか。港町をモノの流れと商人の活躍から発掘したら、江戸後期の舟運のイメージをつかめるかもしれない。

奥筋廻船の到着地、江戸・日本橋から佃島までを、東北学院大学教授、斎藤善之さんの案内のもと歩いてみることにした。

江戸の港町

当時、江戸に到着する諸国の千石船は佃島沖辺りに停泊した。そこから茶船（十石積みみの川船）で荷物を運んだのだが、茶船は大川（隅田川）から堀（現・日本橋川）を通って日本橋界限まで荷物を運



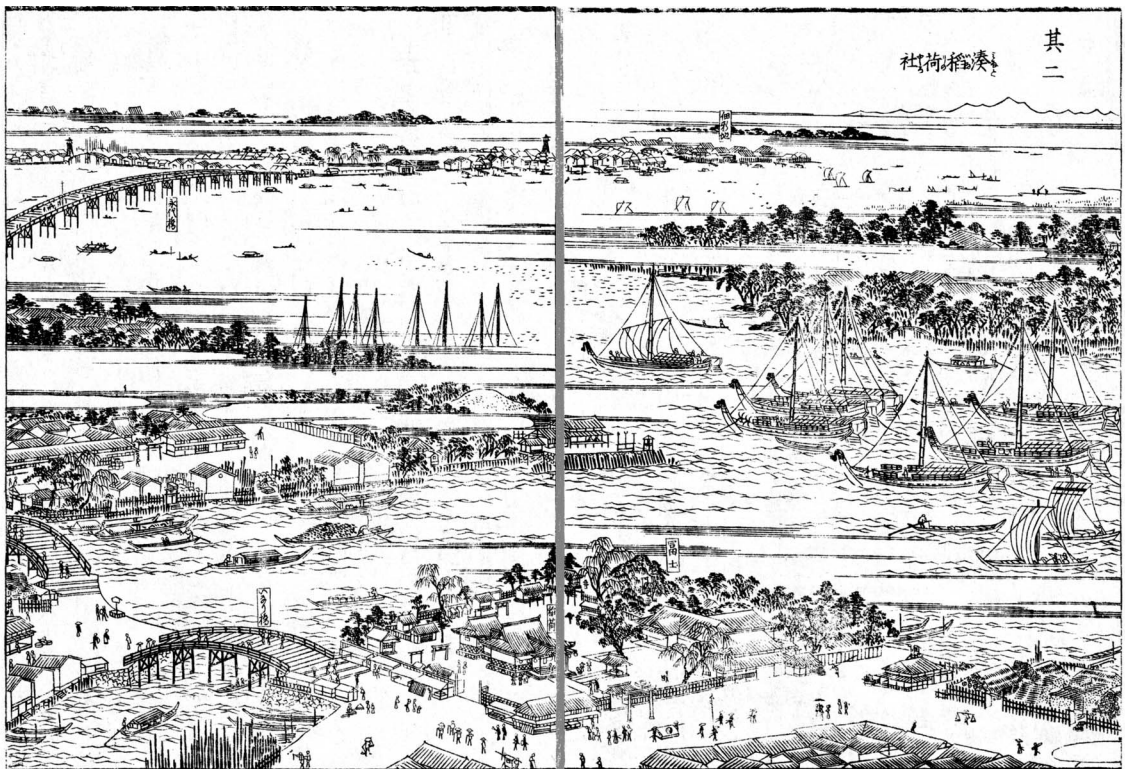


んでいた。したがって、問屋は堀沿い（現在の中央区永代通り沿い）や日本橋小舟町、掘留町などに集積し、廻船問屋は佃島対岸の鉄砲洲（現・中央区湊町）に集まっていた。一石橋で外堀とぶつかる辺りが、港の終点。

日本橋界限では、まず一石橋と日本橋の間には菱垣廻船の問屋が並んでいた。幕府と強く結びつき、江戸前期を代表する流通勢力だったようで、江戸橋や小網町から日本橋寄り、どちらかという江戸前期に活躍した商人たちの牙城。江戸後期に活躍する新興商人たちは江戸橋から新川の辺り、また掘留辺りには尾張の商人というように、それぞれの勢力分布図ができて上がっていたようだ。

つまり、江戸後期にはこうした新興勢力が加わることで、日本橋界限はより複合的な流通拠点として栄えてきたとも言えるのである。まず、当時の雰囲気を少しでも知るために、『切絵図』と『江戸名所図会』を手に、一石橋と日本橋と江戸橋と掘留と小網町と新川と湊町と佃島に至るコースへ。

始めは一石橋、そして呉服町。白木屋（東急）、越後屋（三越）といった名前が『切絵図』に載っていて、長い歴史を感じさせられる。この一画には木原店きはらだんと呼ばれたグルメ横町があったそうで、シ



『江戸名所図会』角川文庫）を見ると、風を帆にはらませて船が行き交う様子から、当時の活気が伝わってくるようだ。かつて佃島に林立していた千石船の帆柱は、高層マンションにとって代わられている。わずかな名残は、ライオンズクラブがつくった洋船の錨型の東京港の記念碑のみだ。（上）右上の帆船は、新沼棟梁（10ページ参照）が復元した大船渡市の気仙丸。（撮影：斎藤善之）

『復元・江戸情報地図』朝日新聞社 c 中川恵司 (1856年(安政3)の江戸図(実測図)と現在の地図を重ねたもの)

ヨッピングと食事は江戸の時代からセットだったんだな、と納得する。

武山家文書の山本山

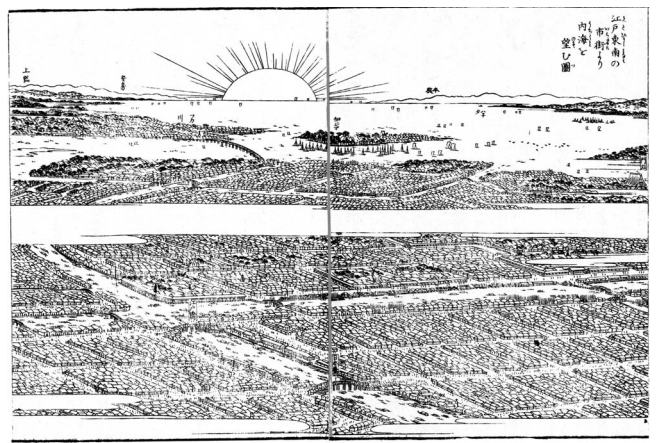
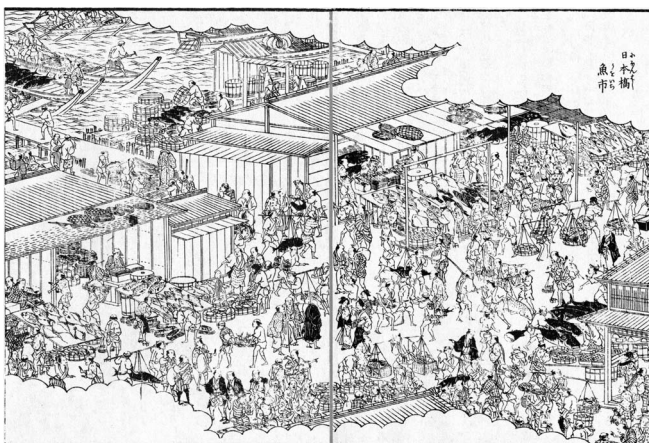
石巻の本間家に受け継がれている『武山六右衛門家文書』には、次のような文書が残っている。



覚
一金老分也 御茶代 九匁
船分
右之通 榎受取申候
二月三日 山本嘉兵衛 (印)
(江戸日本橋通式丁目(ヤマ憲 御茶所) 久兵衛)

これはいわば、昔の「領収書」だ。領収書は、茶業を営んでいた山本嘉兵衛商店の番頭である久兵衛によって書かれている。

このほかにも奥州から江戸まで米を運び、帰りにはお茶、塗物、蠟燭、砂糖、等々を仕入れてきて





1690年(元禄3)の出店
 当時から現在の場所に店
 を構える山本山は、錦絵
 にも描かれている老舗で
 である。白黒写真は江戸末
 期に建てられた2階建て
 の店舗で1887年(明治20)
 ころ撮影されたものだ。
 下段左端は、今という商
 品券。現物ではなく金券
 で取り引きするというこ
 とは、信用がないとでき
 ないという証でもある。



いたことなどが、これらの古文書からわかる。

山本山は、京都で茶の販売を行なっていた初代が、日本橋の現在の場所に出店したのが1690年(元禄3)。当時は紙問屋も営んでいたという。武山家文書に出てくる山本嘉兵衛は、6代目ご当主のことと思われる。

「上から読んでも山本山、下から読んでも山本山」というテレビコマーシャルが懐かしく思い出される。山本山は高級煎茶の商品名でもあり、山本山の社名は1941年(昭和16)に株式会社へ改組したときに商品名からとった名称である。

広報の斉藤稔さん(上の写真)によると、関東大震災で、昔からの史料はほとんど消失してしまっただという事で、石巻の武山家文書は、これに替わる貴重な史料といえるだろう。

また、創業285周年の記念に編纂した社史『山本山の歴史』には、残された史料が相当数、掲載されている。さらに、当時の貴重な『永久録』も残っていることが確認されており、新たな発見が期待できそうだ。

山本山のお茶の特徴は、ブレンド茶ということ。作柄に左右されるためにブレンドという方法が長

らく採用されてきた。時代に即した味の開発も、社長自らが試飲することでもたゆまず続けられているという。「九代目の現社長は、工場から送られてきた製品を、今でも毎朝試飲しています」

産地にこだわらず、全国の一級品をブレンドできたということは、物流の集約点であった江戸ならでは、ともいえる。

また、お茶で創業した山本山だが、現在の売り上げの筆頭は海苔。それも決してお茶の売り上げが落ち込んだからではなく、海苔の消費がぐんと伸びたことによる。その海苔は、有明産のものにあくまでもこだわっている。

「繊維が長く、味も香りも優れている有明産の海苔に勝るものは、なかなかありません」

海苔の販売は、現社長の九代目から始められたもの。老舗を維持するためには、「守る姿勢」と「新たな挑戦」のバランスが何より大切であることがよくわかった。

湯浅屋与右衛門を追い

武山家文書の中には、江戸・湯浅屋与右衛門が、奥州産のメ粕や魚油の取引を行なっている、という記録もあった。

湯浅屋で思い当たるのは、現在の機械と住宅の専門商社として知

いたことなどが、これらの古文書からわかる。

山本山は、京都で茶の販売を行なっていた初代が、日本橋の現在の場所に出店したのが1690年(元禄3)。当時は紙問屋も営んでいたという。武山家文書に出てくる山本嘉兵衛は、6代目ご当主のことと思われる。

「上から読んでも山本山、下から読んでも山本山」というテレビコマーシャルが懐かしく思い出される。山本山は高級煎茶の商品名でもあり、山本山の社名は1941年(昭和16)に株式会社へ改組したときに商品名からとった名称である。

広報の斉藤稔さん(上の写真)によると、関東大震災で、昔からの史料はほとんど消失してしまっただという事で、石巻の武山家文書は、これに替わる貴重な史料といえるだろう。

また、創業285周年の記念に編纂した社史『山本山の歴史』には、残された史料が相当数、掲載されている。さらに、当時の貴重な『永久録』も残っていることが確認されており、新たな発見が期待できそうだ。

山本山のお茶の特徴は、ブレンド茶ということ。作柄に左右されるためにブレンドという方法が長

らく採用されてきた。時代に即した味の開発も、社長自らが試飲することでもたゆまず続けられているという。「九代目の現社長は、工場から送られてきた製品を、今でも毎朝試飲しています」

産地にこだわらず、全国の一級品をブレンドできたということは、物流の集約点であった江戸ならでは、ともいえる。

また、お茶で創業した山本山だが、現在の売り上げの筆頭は海苔。それも決してお茶の売り上げが落ち込んだからではなく、海苔の消費がぐんと伸びたことによる。その海苔は、有明産のものにあくまでもこだわっている。

「繊維が長く、味も香りも優れている有明産の海苔に勝るものは、なかなかありません」

海苔の販売は、現社長の九代目から始められたもの。老舗を維持するためには、「守る姿勢」と「新たな挑戦」のバランスが何より大切であることがよくわかった。

湯浅屋与右衛門を追い

武山家文書の中には、江戸・湯浅屋与右衛門が、奥州産のメ粕や魚油の取引を行なっている、という記録もあった。

湯浅屋で思い当たるのは、現在の機械と住宅の専門商社として知

られる「ユアサ商事株式会社」。

湯浅屋与右衛門の手がかりを求めて、現在は中央区大伝馬町にあるユアサ商事(株)を訪ねる。取締役執行役員・総合企画部長 澤村和周さん(左の写真)に湯浅家の来歴をうかがった。



湯浅七左衛門家の系図には「湯浅与右衛門」の名前は見当たらないが、創業者の庄九郎のお父さんと同姓同名ということだ。ただし、これは江戸初期の話なので、武山家文書のころとは残念ながら時代が違うが、庄九郎は紀州の湯浅郷から出ているのだそうだ。

代々、湯浅七左衛門を襲名するので、襲名前の名前で「与右衛門」がないか澤村さんも調べてくださったが、それも見当らなかつた。ただ、「湯浅」とは紀州・湯浅浦からとられた名前で、その地域からは「紀州商人」と呼ばれる多くの商人が輩出されている。奥州から江戸に「湯浅屋」を追ってきたら、その出自は紀州にまで伸びていたということだ。

和歌山・湯浅浦は醤油でも名高

い所だが、湯浅水車でも有名で、湯浅七左衛門家は水車の筋から京都に出て炭屋を始めたのが創業だという。

はじめは炭を鍛冶屋に納めていたのだが、寛文のころ(1661~1673)から、炭を納品した帰り便で、鍛冶屋が生産した打物刃物を仕入れるようになる。創業5年目からは、木炭商を廃止し打刃商に本業を移したが、創業者の労苦を忘れないように二代目が屋号を「炭屋」とし、当主は代々湯浅七左衛門を襲名することになったという。主な仕入れ先は、三木(兵庫県三木市)と三条(新潟県三条市)だったそうだ。

個人営業から株式会社として法人なりしたのは、十二代目のご当主の時代で1919年(大正8)のことだ。

武山家文書のお話をする、「東北には御世話になったお客さんが多い」と教えてくれた。澤村さんによれば、「店の商標が(へ)の下に炭なので、東北へ行きますといまだに「山炭さん」と呼ばれるお客さんがおられます」

とのこと。今でもつきあいがあがる古い取引先は、おおむね100年前後なのでそれほど古くまでは遡れないという。現在、東北支社は仙台にあるが、戦前では秋田、

青森にも出店があったというから、同社と東北との結びつきは、結構強いものがあつたようである。

紀州商人の世界

湯浅家も蝦夷地に行った栖原家も紀州の出、銚子の広屋(現・ヤマサ醤油、浜口儀兵衛店)は湯浅浦の隣の広浦(現・広川町)の出。あの辺りから江戸に進出する商人を多く輩出するのはなぜなのか。澤村さんにかがった。「水軍があり、海の道に通じているうちに見聞が広くなる。そこでビジネスのチャンスやヒントをつかんだのではないだろうか」



という答え。それは、紀伊国屋文左衛門がみかんで財を成したように、産地のものを消費地に届ける術を持ち、時運を図る器量を持

っていたということか。琵琶湖舟運で北方のモノが京都と結びついてくる交流点にいて、視野が広がり、最終的には北海道にまで進出した近江商人と同様の境遇ではな

いか。紀州商人には、栖原屋のように江戸の木場に進出して材木商として活躍したり、関東醤油の発祥にかかわった広屋のように、進取の気性に富んだ人が多い。菱垣廻船も、もともとは御坊(和歌山県御坊市)水軍を大坂の商人がチャーターしたものだ。

業態変更が存続の鍵

明暦の振袖火事(1657年明暦3)の後、新しく復興した江戸では、日本橋通りと本町通りが商業の中心となつて活況を呈していた。初代庄九郎が京都の打刃物を江戸に卸すために店を開いたのが、1674年(延宝2)本石町

だった。現在は、三代目(あふたうり)町角に1726年(享保11)に進出して以来、同じ場所に位置する。当時は問屋街で、運河があつたそうだ。佃島あたりで荷役して、ここまでは茶船で持ってきていた。刃物は重いので、船のほうが効率がよかつたのだろう。関西支社も長堀の角にあり、同じような地利のことだから、大坂も江戸と

同じように、舟運を利用した商形態だったことがうかがえる。

炭を商い、打刃物を商い、今では工作機械(マザーマシン)の内需の14%のシェアを持つ商社になった。しかし、その歴史は朝夕ででき上がったものではない。明治以降、金物屋で扱っている鍋釜、包丁のような商品を、のれん分けした別店に商権を譲渡し、同社は工業用製品に移行する。つまり、炭屋をやめたのと、打刃物をやめたのと2回、業態を変えているのだ。

当然、取引先も同社と一緒に機械工具商、住宅建材商に移れば取引が続いただろうが、そんなことは有り得ないので以前の取引関係は続かなかつたことが、東北での取引先が100年ぐらいいしか遡れない理由になっている。

では、今の同社は、どういう形態の商いをしているのだろうか。澤村さんによれば、「実は、ちょうど今第二の創業というところで、インキュベーター(新商品、新事業開発の意)の役割を果たそうと標榜しているところだ。『こういう商品をつくつたら売れるでしょうか』と尋ねてこられたメーカーさんと、共同で開発したものを営業、販売していきます。今ではナショナルブランドになつている機械メーカーさんが、

一石橋から 佃島の住吉神社までの 江戸探索コース

現在の地図に『復元・江戸情報地図』(20ページ)の水面(1856年(安政3))を重ねたもの。

紫色の点線：探索コース

グレー：現在の道路

グレーの破線：首都高速道路

濃いブルー：現在の水面

淡いブルー、淡いグリーン：江戸時代の水面

淡い黄色：現住所に日本橋を冠したエリア

現在の日本橋川には一石橋、日本橋、江戸橋、鍔橋、茅場橋、湊橋、豊海橋と7つの橋がかかっているが、茅場橋は新大橋通りが日本橋を渡る橋で1929年(昭和4)に震災復興事業として架橋、鍔橋はもともと「渡し」があったところに来たもの。

常盤橋と呉服橋は外堀を渡る橋。

『復元江戸情報地図』にも

ユアサ商事は「山炭」、山本山は「山本屋」と記載されている。

「山炭」が面していた入堀の水の流れはどう管理されていたのだろうか。

上のコースとは別に、人形町からユアサ商事へ旧入堀を、そして外堀に向かって日本橋地域の北端を歩いた。

切絵図によれば、小伝馬町にあった牢屋敷も堀に面していたようだが、その痕跡は見当たらなかった。



堀留など、上流が行き止まりの所では、水の供給がなければたちまち水が淀んでしまうだろう。上下水道の細かい情報を地図に重ねていけば、その仕組みもわかるかもしれない。

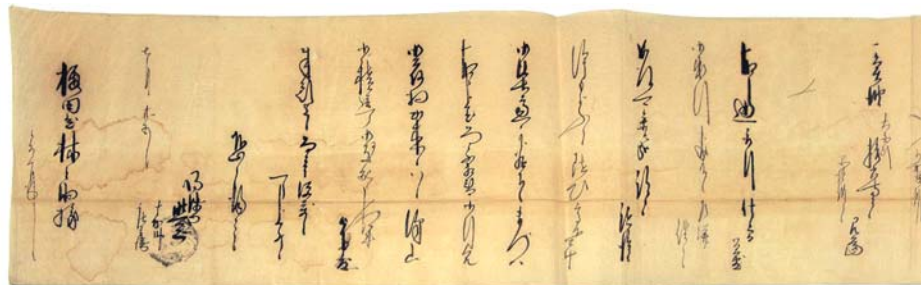


左：ユアサ商事のビル。ビルの右側の道は入堀に沿った道で、向かいのビルの場所に入堀があった。右：日本橋人形町あたりの入堀跡地は公園となっていて、両側を道路に挟まれている。



まだ町工場だったころからおつきあいさせていた。来てきた、という自負もあります。もちろん、メーカーさんとは資本関係はありません。

工作機械の周辺工具などは、IT技術だけで商売が成り立つようになってきています。一種の成熟商品ですから、最初のPRが終われば型番だけで取引できるようにするし、収益性も高い。しかし、インキュベーターとして必要かつ有能な商品を育てていくことは、



本間家に所蔵されている『武山六右衛門家文書』のひとつ。湯浅屋と右衛門の店の番頭、嘉助と庄兵衛が桜田林之助に宛てた手紙で、武山屋六右衛門に荷物を発送したこと、ならびに、江戸での奥州産魚油・イワシ粕の相場などを知らせている。



上：創業1712年と看板に掲げる国分ビルは日本橋1-1-1。写真中央奥が野村証券。

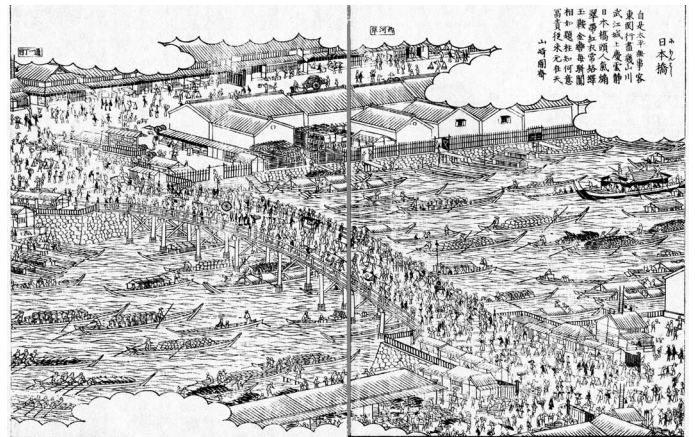


右：国分ビルの向いの漆器店のショーケースに、元の日本橋の欄干に使われていた1658年（萬治1）の擬宝珠（ぎぼし）が保存されているのを発見。

下：江戸名所図絵から位置が変わらぬ三越（越後屋）



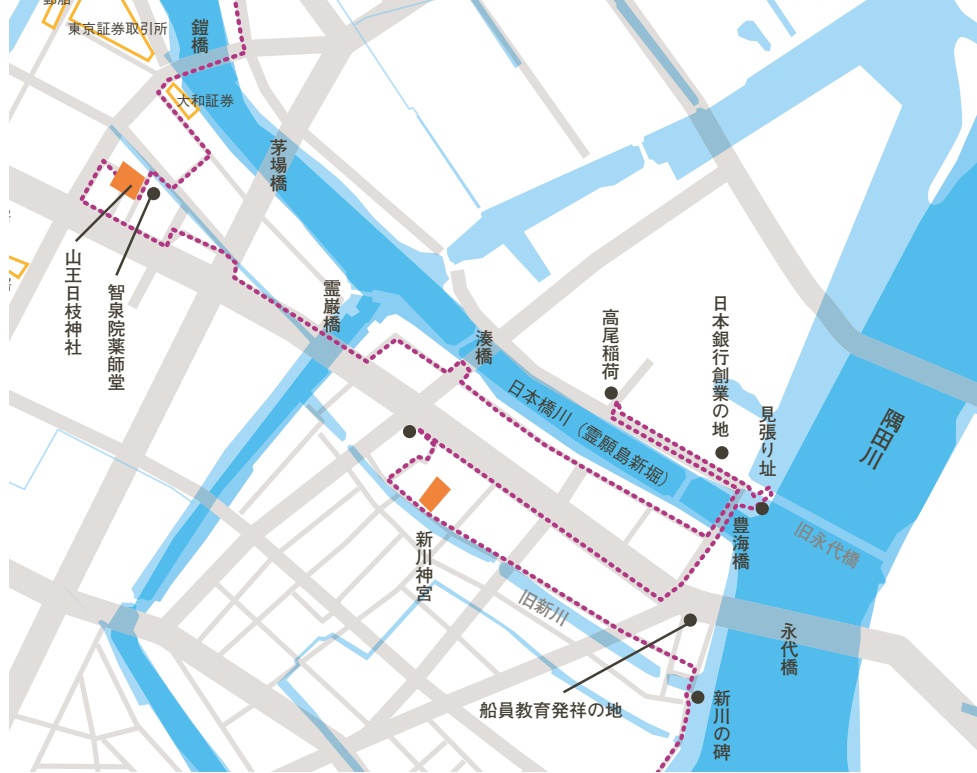
上：日本橋から南を臨むと、左が、近江の西川、山本山の看板の向こうが高島屋。
下：江戸時代の日本橋グルメ横町「木原店」があった通り。





上：山王日枝神社。三方に小道がついており、人々の抜け道にもなっていた。

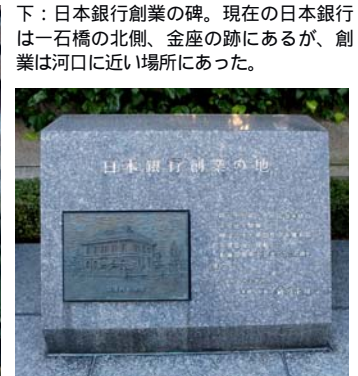
下：智泉院薬師堂。鋳物製の水槽にも、寄進者や鋳物師の名が見える。戦時に供出されなかったのが奇跡的だ。



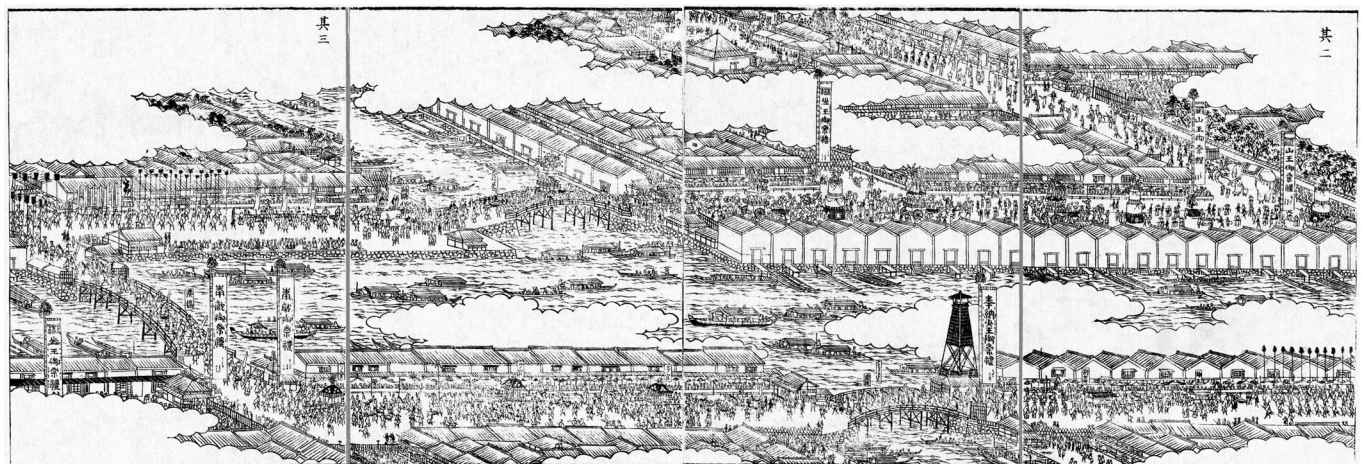
上：湊橋

左：霊岸橋

下：霊雁島の開拓・造成を進めた河村瑞軒の屋敷跡。人知れず、ひっそりとあった。



下：日本銀行創業の碑。現在の日本銀行は一石橋の北側、金座の跡にあるが、創業は河口に近い場所にあった。





上：第1級水準点
右：東京港発祥の地。



鉄砲州稲荷には力石や針供養の針塚がある。鉄砲州は千石船の船溜りだった。力石は、力仕事の人たち（荷役など）が多くいたことの証明だろうか。



型番商売ではできません。実際に使われている顧客と共同でものづくりを考えていかないとユーザーニーズがつかめない。本当に必要なものを一からつくっていくという手間のかかる仕事をして、収益とどう結びつけるかがこれからの課題です」

たとえ340年たった老舗でも、たゆまず前進することが高いにとって不可欠なのだ。

歴史が生んだ町の個性

実際に歩いてみれば、日本橋本町の辺りの鯉節、小網町の繊維や製糖業や製粉業、新川の酒や酢といった醸造問屋といった具合に、今でも老舗の本店の位置と出自、業種ごとの立地からは舟運の名残がうかがわれる。

しかし埋め立てによる港の位置の変化が、高いや港の機能に影響を及ぼしたであろうことも忘れてはならない。そもそも1590年（天正18）の徳川家康江戸入府のころには、今の中央区はほとんどが葦の生えた潮の浜だったのだ。神田山（駿河台）を削った土が埋め立てに使われ、日本橋、京橋辺りは1606年（慶長10）ごろに完成した。

河口や沿岸にあった港が埋め立てによって内陸化して、かつて繁

栄を究めた港が「新河岸」に中心的な地位を譲るという例は、枚挙にいとまがない。ただ、それさえも機能が真に必要とされれば残されるわけで、港の機能や場所も生き物のように変化を遂げながら繁栄したり衰退したりしているということだ。

日本橋界限は、江戸開府当初から隅田川河口部に近く、江戸を守る軍事上の拠点であったため、徳川家康に早くから仕えた向井将監しょうげんや間宮造酒丞まみやのしゅうじょう、小浜弥三郎などの屋敷があった。彼らは水軍として活躍した武将で、水路からの攻撃に対する守りを固める意味で配置されたのである。兜町の名は、1871年（明治4）明治維新の論功行賞として兜町界限の土地が三井組などに下賜され、町場となつてからという。町名の由来は兜神社の兜塚によると伝えられる。

もともと渡し舟が行き来する船着場に1872年（明治5）鐘橋（当初は木製）が架けられたことで、日本橋地区との交通が至便になったことも手伝って、日本経済の中心地として大いに繁栄した。齋藤善之さんの指摘によれば、日本橋界限も時代によって変遷を遂げている。興味深いのは、本町辺りには米や塩の問屋、小網町には小麦粉、砂糖、繊維の問屋、そ



昔ながらの佃煮屋、鳥居に続く路地など、佃島は過去と未来の共存をアピールしている。摂津国佃村（今の大阪市西淀川区佃）の漁民が江戸に来て、埋め立てによって島をつくったのが佃島だ。



して兜町や茅場町には銀行や証券会社が軒を連ねるといふ具合に、時代とともに主力商品の中心が動いていることだ。

特に小網町の製粉、製糖、繊維の原料は、第二次世界大戦までの外交政策によって確保されたものだ。朝鮮半島では1904年（明治37）ごろから綿花栽培が始まり、台湾では1900年（明治33）に設立された台湾製糖を中心とした製糖業が盛んになり、日清戦争（1894〜1895年）以降の満州からは小麦粉が輸入されている。こうした新興業種の勃興は、期せずして近世から近代へと日本の商いの形態が大きく変貌を遂げた時期と重なる。

1874年（明治7）には颯川と日本橋川の合流する海運橋（もとの海賊橋）橋詰に第一国立銀行が建てられ、維新政府による殖産興業策として株式会社制度の導入も後押しして、兜町の地には商業上の重要な会社や近代的な株式会社が集まった。

また明治政府は、封建時代の制度を払拭するため新・旧公債などを発行した。これら公債の売買が活発になるに伴い、取引機関設立の機運が高まったため、1878年（明治11）に株式取引所条例を制定。株式会社組織の東京株式取引所は、この条例を受けて、同年、

渋沢栄一、三井養之助らが設立したものだ。兜町は、民部省通産司や政府公認の米商会所のほか、多くの銀行が設立されてビジネスの一大中心地となっていた。

町に息づく 歴史のリアリティ

江戸というかつてない規模の大都市の誕生が、都市生活者と大量消費を生んだ、と見ることができ。それは斎藤善之さんのいうように和食革命につながって、一層の消費需要を喚起した。江戸は武士や庶民の台所と直結した物流拠点であり、水運の都だったのだ。

米と塩という命を支える一次産品が、小麦粉、砂糖、繊維など、製品をつくるための原料にその地位を譲り、ついには現実の物性を持たない「先物取り引き」や「株・証券」といった金融に至る。こうした過程で、見えにくくなってきたとはいえ、庶民の台所や胃袋と直結した物流拠点のリアリティは、こうして探せばまだまだ東京の中に確かに存在している。

奥州から始まったこのまち歩きは、期せずして、江戸の水運だけでなく大正から昭和にかけての物流の大変動の裏側も見せてくれた。





八丁味噌 社史からわかる老舗の知恵

〈愛知県岡崎市〉 カクキュー史料館

江戸時代後半から、全国各地で名産品がつくられるようになりました。

その土地だからこそ花開いた産物は、そのまちの歴史を背負っています。

味噌、塩、酒、醤油などの醸造品や織物が名産品の第一世代とすれば、今でも続くそうした老舗には、取引の知恵と記憶が残されているはずですし、そこからかつての川や海の道を想像できるかもしれません。

今回注目したのは、岡崎市の八丁味噌の老舗・カクキューです。

カクキュー史料館を訪ね話をうかがうと、奥州や九州が船でつながった江戸時代・八丁味噌の世界が見えてきました。

まちのアーカイブ

岡崎市は、徳川氏とその家臣団が生まれた土地だ。三河湾に面した矢作川沿いの温暖な土地を家康は愛し、幕府ができてからも手厚い保護を行なった。その岡崎の名産品として名高い一品に八丁味噌がある。水分の少ない赤い豆味噌で、名前の由来は「岡崎城から西に八丁の距離に店があったから」といわれている。

現在ここで八丁味噌づくりをしているのが「カクキュー」と「まるや」だ。どちらも舟運での荷の積み下ろしに便利なように矢作川の左岸に近く、旧東海道に面して並んでいる。実はこの両店は、江戸時代に姻戚関係があり、競合することで相乗効果を上げているところに三河商人らしさをうかがわせる。

カクキューの正式名称は「合資会社八丁味噌」。創業は江戸時代初期の1645年（正保2）で、362年前のこととなる。が、これはあくまでも公称であって、実際にはもっと前から商いを始めていたらしい。先祖は今川氏の家来から転身したという。社主は代々早川久右衛門を名乗っており、現当主は19代目。現在でも宮内庁御用達の老舗店として、多数のファ

ンを獲得するまでになったのだが、そこに至るまでには多くの苦労があったに違いない。

さて、カクキューでは工場内に史料館を併設している。工場を公開するだけでなく、古くから残る古文書（早川家文書）を整理し、見学者に八丁味噌の製法や当家の歴史をわかりやすく解説している。こうしたいわば産業歴史館は、全国の企業でもつくられ始めているのだが、カクキューで特筆すべきことは、矢作川のためたびたびの水害のために行政史料も多数失われているために、意図せざる結果としてまちのアーカイブ（史料館）としても機能していることだ。

裾野が広い味噌商い

味噌・醤油・酒などの醸造品製造業では、比較的古い店が全国に残っている。こうした醸造品の来歴を調べると、その土地のおよその性格・暮らしがわかることが多い。醸造品は保存がきくために仕入れ先及び販売先の流通範囲が広くなり、必然的に広がった取引ネットワークのあれこれが商いの帳簿類から推し量ることができるからだ。また、多くの地元職人を雇用するとともに、難しい発酵管理の技術開発のために、今で言うR&D（企業の研究開発業務およ



右ページ：1927年（昭和2）に建てられた現事務所が、一際目を引くカクキューの外観。

上：矢作川。八丁の土場も川べりにあり、積荷の積み下ろしで賑わっていた。

右：吉野杉でつくられた仕込み桶には、6tの味噌が仕込まれ、3tの味噌石が載せられている。この丸石の多くは大正時代までに矢作川上流で採取されたもので、今後は補給できる見込みがないため大切に使われている。積むのは、すべて手作業。しかしクレーンを使わないで、歴史的建造物である蔵で味噌づくりを続けるためには、最良の方法だ。地震の際にも崩れることがない、秘技とも呼べる手法で積み重ねられている。



八丁味噌の製造工程

- 1 大豆を蒸す
- 2 蒸した大豆を握り拳大に丸め、味噌玉をつくる
- 3 味噌玉の表面に種麴をつけ発酵させる
- 4 味噌玉を砕き、水と塩を配合し攪拌する
- 5 桶の中に約6tの味噌を仕込み、約3tの石を積み重ね、24ヵ月（二夏二冬）寝かせる

塩は一貫して「饗庭塩あいはしほ」を使用していたそうだ。饗庭塩とは三河

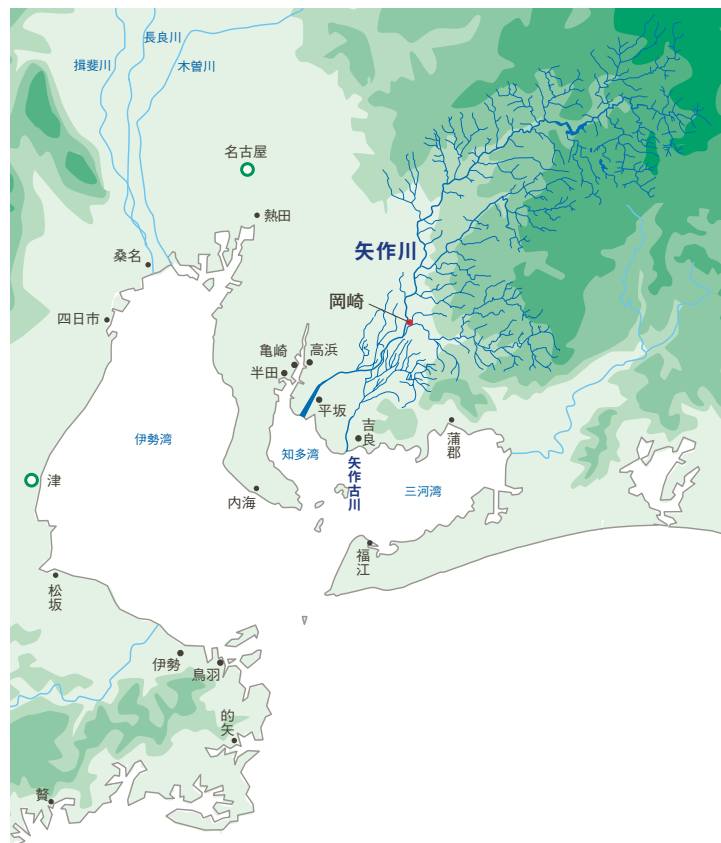
と云う。「関東の北条氏が滅びた後、徳川家康が大勢の家臣とともに江戸に入りました。当社では、江戸に移った大量のお客様の要望で、八丁味噌を運ぶようになったようです」

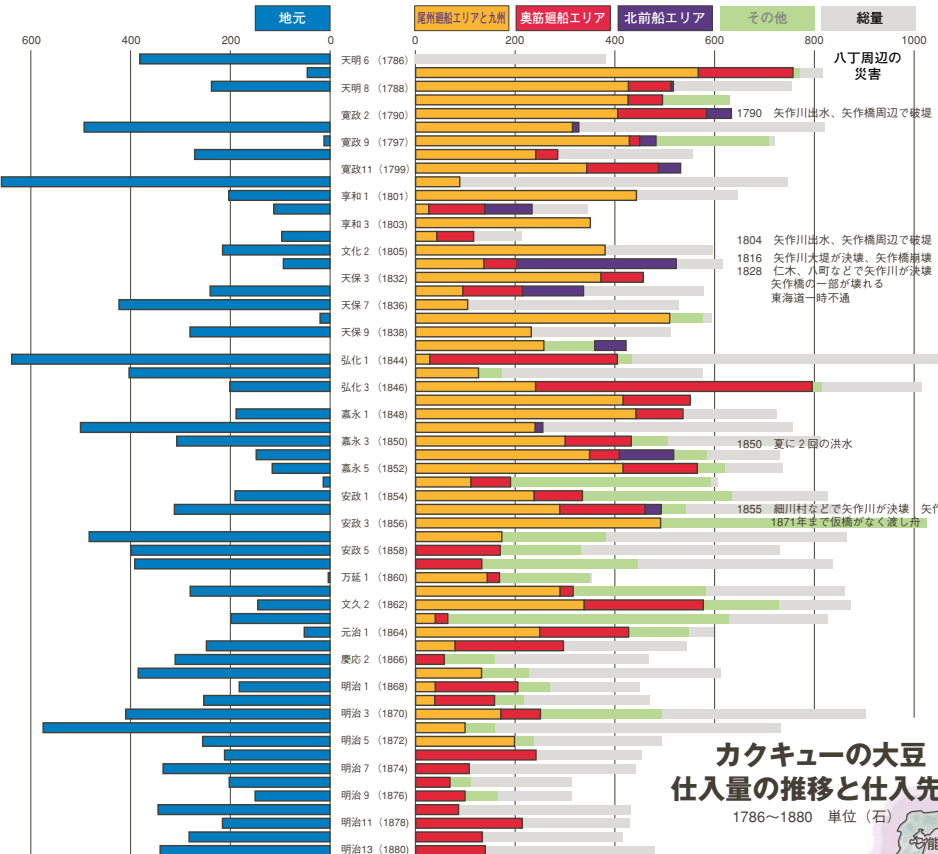
良い味噌をつくるためには当然、原料となる大豆と塩の仕入れには格別のこだわりを持つこととなる。史料館研究員の後藤公子さんは

湾に面した吉良吉田地域で製塩された塩。忠臣蔵で有名なあの吉良の塩だ。饗庭は矢作古川の河口に位置し、岡崎からは約15kmの距離にある。

大豆の仕入れ先からわかる船の道

八丁味噌の原料となる大豆はどこから運ばれてきていたのだろうか。実は、カクキューには江戸時代の「大豆買帳」「才木買帳」「塩買帳」「奉公人切米帳」「江戸当座帳」などの文書が残されている。古文書として保存され、整理も少しずつ始まっている。岡崎市史などを編纂するための貴重な史料に





八丁味噌の郷・史料館の内部。明治中期の仕込み風景を再現している。

カクキューの大豆 仕入量の推移と仕入先地

1786~1880 単位(石)



グラフと地図はカクキューの社史のデータをもとに編集部が作成したものだ。

もなっており、一部は史料館にも展示され、これをもとにした社史『カクキュー 山越え谷越え350年』(2000)も発行された。「大豆買帳」に記された、江戸後期〜明治時代における大豆の仕入れ地域を地図に並べ、「地元」「尾州廻船エリアと九州」「奥筋廻船エリア」「北前船エリア」に分類し、その仕入れ推移をグラフにしてみた。

まず、大豆仕入れ先が全国へ広がっていることに驚かされる。この地名を現在の実地の地図と照らし合わせてみると、航路沿岸の浦・港、あるいは大きな川の河口から遡った所にある町が多いことがわかる。特に地元では矢作川流域が多いのは当然だが、奥州では北上川沿いの地名が見られる。

また、この間約100年の前期には、上州産の大豆の割合が高い(グラフでは、尾州廻船エリアに含まれる)。

上州の大豆産地で有名な場所というと現在の吾妻町、長野原町、嬭恋村、中之条町といった吾妻川流域で、水田には適さない土地だ。そこでつくられた大豆が吾妻川と利根川経由で運ばれてきたのだろう。あるいは、ここが中山道沿いにあたることも、関係があるのかもしれない。

九州は扱い高は少ないが、瀬戸

内から玄界灘を通り長崎に至る航路沿いに博多、唐津、平戸、長崎、島原の沿岸、さらに有明海に注ぐ川を遡った地名も見られる。

なぜこれだけバラエティーに富んだ仕入れ先を選んでいるのか、興味はつきない。大豆の仕入れ問屋の帳簿なども、ついつい見たくなる。こうしたデータを並べ直して見るだけで、岡崎地域経済の一つの核である八丁味噌が、実は取引と物流で全国の港とつながっていたことが実感できる。その港は河口にある港もあれば、後背地はないが入り江になっているような港もある。さらに、川の中流の湊(土場)もあって、かなり内陸まで大豆の仕入れ先が広がっていたことがわかる。

さらに面白いのは、矢作川上流から仕込み桶の上に積む石や大豆を蒸すのに使った薪を運んできたことが、多くの史料から判明している。

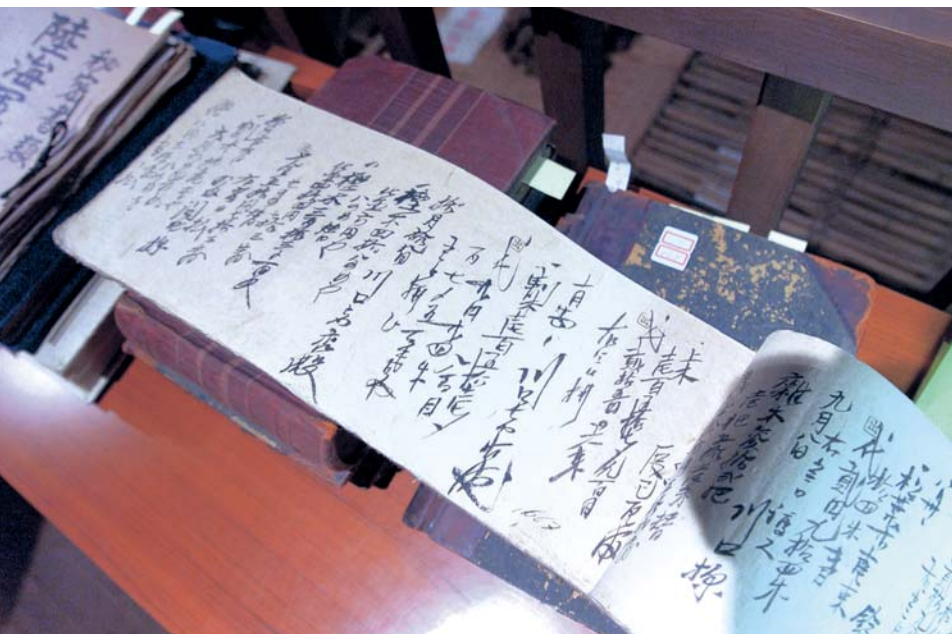
仕入れ地の長期変動

100年間の仕入れ先推移を見ると、やはり変化が起きていることがわかる。当初は圧倒的に多かった上州大豆が徐々に減り、代わって地元産の比率が高くなっていくのだ。

奥州大豆はコンスタントに2割



八丁味噌の郷・史料館は、1907年（明治40）に建築された味噌蔵を改造して、1991年（平成3）にオープンした。直接味噌づくりに関係するものだけでなく、桶づくりの道具や当時の風俗をうかがい知るための貴重な史料が展示されている。膨大な古文書も、着々と整理が進められている。



程の比率を保っている。この変化が幕末以降は顕著になり、以後、地元大豆と奥州大豆が中心になり、上州大豆は姿を見せなくなる。そして明治23年あたりから「蔚山（韓国・釜山北方）や「支那」「大連」「浦塩（ウラジオストク）」などの地名が混じるようになる。

なぜ上州大豆が減少したかという理由もはっきりしないが、明治20年代になると仕入れ範囲が朝鮮半島や中国北東地域にまで一層広がったことが記録から読み取れる。

味噌はどこへ販売したか

製造した味噌はどこへ、どのように出荷したのだろうか。

でき上がった味噌は、まず矢作川の荷物積み下ろし場である「土場」に運ばれた。そこで川船に載せ、江戸への積み出し港である平坂に向かった。運送にあたったのは中畑（現・西尾市）の船頭が多かった。天保期には江戸、名古屋（馬で運ばれたものもあった）、京都のいくつかの間屋に卸されていた。特に江戸には生産された味噌の約四分の一が出荷され、1846年（弘化3）にはその45%が伊勢屋吉之助（日本橋具服町）に卸されている。ほかにも三河屋又右衛門（南鍋町一丁目）、三河屋次郎八（麴町五丁目）などの名前

が見える。

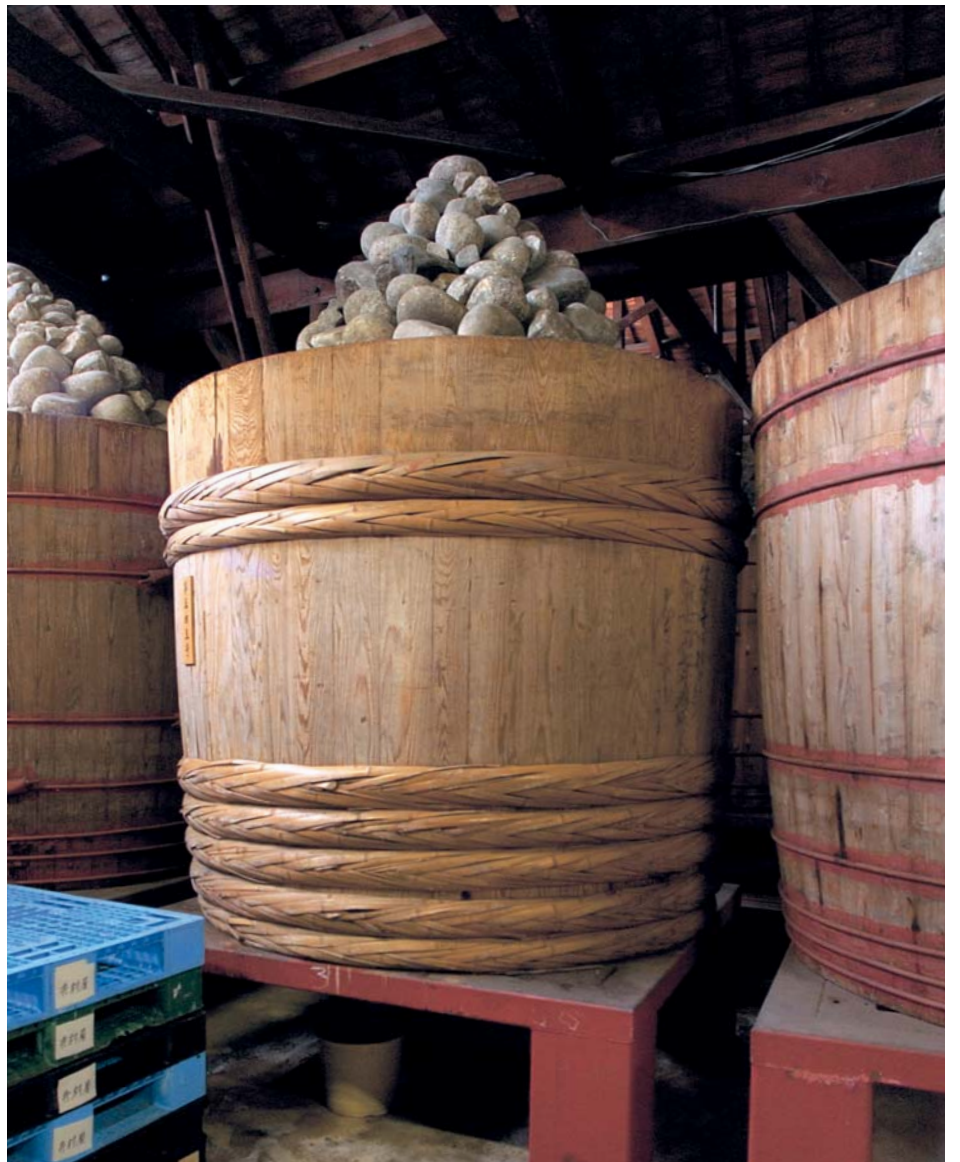
この年、江戸の卸し先は12店で、その量は約1万3200貫。一貫が3・75kgだから、現在の重さで49・5t。「今も一つの仕込み桶で6tの八丁味噌がつくられている」という後藤さんの話を聞くと、江戸への年間出荷量は約8桶分だったことになる。

商いの歴史を残す意味

商いの帳簿類が、後世に史料として利用されるとは、記していた当人ももちろん誰も思っていないかたろう。ところが史料がきちんと残っていることで、カクキューの商いの遺伝子も解読できるし、それをもとに土地の歴史まで想像することが可能になる。企業が、残された古い史料を整理することの意味の一つが、ここにある。商いの知恵を残すには、記録を残すことそのものに意味があるのだ。

カクキュー当主であり代表社員である早川純次さんは、社史刊行にあたり、次のような言葉を『刊行の言葉』に記している。

「売り手と買い手がじかに接する取引の現場では生の人間同士の理解が欠かせません。直接の商品宣伝はもちろんです。それは別に消費者と企業が理解し合える場がもっとあってもいいのではな



史料館研究員の後藤公子さんと渡辺則雄さん



いでしようか」

今、各地でさまざまな「産業歴史館」や「史料館」などがつくられている。カクキュー史料館はその中で、どちらかという土地味な部類に入るかもしれない。しかし、老舗として八丁味噌の伝統を守り続け、史料を整理することで、結果として岡崎市商業史アーカイブの一つとして機能していることは、とても意義深いことだ。商いの知恵を発掘する体勢を社主が謳う姿は、これからの地元と企業の間係を示すモデルケースのようにも思える。

「老舗」を「続ける」

とはいいながら、「本業を今後も続けてこそ史料館」であることも事実だ。この場合、老舗とは350年の歴史を背負っていることだが、同時に営業を続けるためには顧客の求めにうまく適応していかなければならない。この2つをバランスさせることに困難を伴うであろうことは想像に難くない。

広報の太田高司さんは老舗ならではの悩みをこう語る。

「戦時中の統制で八丁味噌はつくれませんでした。1950年（昭和25）に統制は解除されましたが戦後になつたら日本人の味噌への嗜好が変化し始めていました。甘

さを好むようになったほか、八丁

味噌のような固い味噌は扱いづらいうことで、軟らかい味噌を求める人が多くなっていきました。そこで1957年（昭和32）に、甘口の白味噌を合わせて『赤だし八丁味噌』を売り出したのです」

現在でこそ知名度がある「赤だし」という言葉は、ここから始まったのだ。太田さんはまた、

「うちは中小企業として、大企業でやっていないことをするしかない。それは何かといえは、昔からの味を守っていくことなんです。売上げ拡大を狙って量産すると味



が落ちてしまう危険がある。生産量は上げずに付加価値を向上させるにはどうしたらいいのか。その方法については、いつも社内で検討しています」

と言う。

老舗だからこそ抱える「守る」と「続ける」のジレンマは、戦後の消費拡大・多様化の中で常にあった悩みでもある。その中で、自社のみができることを少しずつ着



右ページ：竹で編み上げた「たが」は、材料もつくる職人もないために徐々に鉄製のワイヤーに代えられている。ワイヤーの赤い塗料は、塩分による錆びを防止するため。ノ目の詰んだ良質の吉野杉でないと、良い味噌づくりのための桶はできない。

右：粘りの強い松材を生かして組まれた、蔵の梁。味噌づくりに欠かせない菌が住みついた昔ながらの蔵は、時間が育んでくれた大切な財産だ。

上：伝統の技を今に伝えながら、生業を続けているカクキュー。建物の土台に江戸中期に積まれた石垣も、当時のまま。

下：建物の前面が、かつての東海道。当時はさぞかし賑わっていたに違いない。

右下：温暖な気候のため、米味噌が腐ってしまうことから豆味噌をつくり始めたという。江戸にいた三河人は、この色艶を見て故郷をなつかしく思い返したことだろう。



三河は気候が温暖なため、米や麦を使うと傷んでしまうことから100%豆を使った味噌になったという。一般に大豆は煮て柔らかくするのだが、八丁味噌の場合蒸すことで赤みが増すそうだ。水分が少なく固いが、独特の味わいには根強いファンが多い。煮込んでも風味が損なわれないのが特徴でもある。(写真はカクキューの有機八丁味噌)



実際に行なってきた。史料館も、その一環である。
ベンチャー企業であるカクキューが、文書と商品という形で八丁味噌の知恵を堅実に受け継いでいるからこそ、見学者は小学生からシニアまでに及び、2006年にはNHK連続ドラマのロケ地にもなつて、ちよつとした八丁味噌ブームを起こす結果にもつながった。

このことは何も岡崎だけの話ではない。全国の小都市のどこにでも、古いお店がある。閉じた田舎町と思っていた所が、意外な場所と取引があつたかもしれないのだ。そこがダイナミックな世界の一部だったことに、その社史や仕入れ・販売の記録が教えてくれるかもしれない。
そこには「守りながらも市場に適応してきた」、あるいは「適応しようと思つたが失敗した」老舗の軌跡が詰まっている。残つた史料を単なる文書で終わらせるか、未来への史料として使うか、それは利用者自身である私たち。アイカイブの世界は奥深い。



世間良しの意味

私は、近江商人を「本家（本店）を近江の国に置いて、他国稼ぎをした商人」と定義しています。近世社会の中で、もっとも近代的な経営に到達した商人と考えています。

近江商人というと、最近では「三方良し」の精神がCSR（企業の社会的責任・Corporate Social Responsibility）の原点であると注目されているようです。中村治兵衛茶岸という商人の遺訓（1754年）がもとになっているのですが、実はそこでは売り手良し、買い手良し、世間良しなどということも、「三方良し」という言葉も使われていません。実は造語です。

しかし三井や住友などの商人も、売り手良し、買い手良しという意味のことは言っています。むしろ大事なのは、近江商人が「他国であつても、自分の国のように大事にしなくてはいかん」と考えていた点にあります。そこが近江商人の偉いところで、他の商人との違いですね。

家訓や店則というものは、往々にして創業期には書かれないものです。三井もそうですが、近世的な「家」が成立してはじめて成文化する。家訓や店則でわざわざ文

字にするということは、そうせざるを得ない状況になったとき、つまり守るべき財産ができた時点でつくるものなんです。近世の「家」というのは家名・家業・家産という3つが複合したものですから、継続すべき財産がないような家到家訓や店則はいらないわけです。

ですから、家訓や店則が書かれた時点でベンチャーではなくなっていて、「今ある財産を守れ」と書かれるのです。そのため歴代当主は「私はバトンを渡す役割」と認識していますし、先祖の財産を次の代に受け渡すリレーランナーであるにすぎないという意識を持つことが、高いを継続させていく条件でもあるのです。

したがって近江商人の場合、新規事業に参入するかどうかは、当主の独断ではなく、分・別家を含めた高級幹部の合議制で決定されます。無能で経営能力の無い当主は隠居に追い込まれます。その結果、家は継続されることが可能になるわけです。

そういう意味では、近世的な商人というのは地縁、血縁、職業縁で生きています。「世間」というのは、阿部謹也さんが言われるように地縁、血縁、職業縁で結ばれているもので、けっして社会（society）ではありません。ですから、近江商人は「世間良し」と

いつてたくさん社会貢献をしていますが、縁のないところに寄付はしません。近江商人にとつての「世間」は、現代的に考えられている「社会」ではないからです。だから、世間への貢献事業をしたのは、近江商人の価値観からすれば当然のことでした。飢饉のときにお助け普請をしたのも、ただの施しにならないよう



宇佐美 英機

うさみ ひでき

滋賀大学経済学部教授

1951年生まれ。同志社大学文学研究科修士課程修了。

主な論文に

「初代伊藤忠兵衛の創業期における商業活動の一齣」（『同志社学』2005）、「『近江商人』の家訓・店則にみる『立身』と『出世』」（『経済史研究』2001）他。

商いの公用語は江州弁

近江商人の陸の商い



江戸時代における近江商人の出店分布

『近江商人と北前船』サンライズ出版2001より（江頭恒治博士「江州商人」より、彦根高商調査月報、第八号付図に加筆作成）

次37ページ右図は関東拡大図

が大きく、その下に出店・えだみせ枝店を東北一帯につくるわけです。仙台店から各出店にモノを売って歩きますし、取引先との間にまた店をつくっていく。だから分家・別家になる者がどんどん枝分かれしていきます。

別家とは、本家から家名と財産を分与されて独立するが、独立後も本家との主従関係が続く店のこと。

枝店というのは、その地域の取引先で、委託販売をしてもらった店がなったり、別家の人間が開いた店もあります。そういう形で広くネットワークを拓いていきました。別家の人間の場合は、一応同族団に入っています。

中井家は、幕末に仙台藩の財政を任せ、結局25万両を踏み倒された家です。このため当主は責任を取らされて、奉公人から強制隠居させられました。でも、家は潰れなかつたのです。

商いの方法

近江商人というと、諸国産物回しが有名です。上方から江戸に運ばれた商品を「下し荷」、上方や近江に運ばれた地方の産物を「上せ荷」といい、支店同士で荷物を回していくのが諸国産物回しです。

一口に近江商人と言っても、日

野、五個荘、近江八幡、そして湖西の高島で商人の性格は微妙に違います。例えば、日野は日野商人団といえるくらいで、結束が固い。

近江商人は中山道などにそれぞれ定宿を持ったので、そこに行けば同じ出身地の仲間がいます。そこで「あそこで、これが売れそうだ」というようになりアルタイムの情報交換をしていたのです。人が行かないような辺鄙な所でも、「誰も行かんさかいに、行ったら売れるんやから、うれしい」と言って、険しい山を越えていく。市場開拓という点で近江商人のベクトルは、圧倒的にお客さんに向いています。この点は、日銭で商売している都市の商人とは全然違います。

創業期は天秤棒を担いで商いに出ますが、後に彼らが持ち歩いているのは商品ではなくほとんどが見本帳です。

最初は見本帳を各地の小売商さんに見せて注文を取り、デザインどおりにつくった商品を出店、もしくは契約の宿に送ります。商品を送るのには、飛脚を使います。陸運です。出店や契約の宿に荷物が届くと、そこに地域の小売商たちが集まってきてそれを買う、というシステムです。

だんだんお得意さんが増えてくるようになると初めて出店をつく

って、そこに商品を送るようになります。

こうした出店が増えると、本家は毎年1回、各店を回り始めます。会計監査とお得意様への挨拶まわりの合間に物見遊山もしますが、それが情報収集も兼ねていました。関東後家という言葉があります。旦那が出店回りで10カ月ぐらい関東に行っているのです、その間奥さんは後家になるという意味です。普段本家を守っているのは、奥さんなんです。

だから女性が有能じゃないと近江商人は成り立たない。当然、婚姻も「縁」を第一に考えて行なわれていました。地方につくった出店にいても、近江商人の心がけをわきまえた女性を妻に迎え地元に住まわせていました。

1650年代以降、西回り・東回り航路ができて全国市場が形成されます。その中であつて近江商人は薄利多売を旨とします。リスク分散するために兼業をして、質屋をやり、小間物、荒物を売り、呉服太物ふともものを売る。どこかの部門で流行すたりによる損があれば、それを別の部門でカバーするというやり方です。利益が出ると「三ツ割制」といって、本家、積立、奉公人への配分をし、働くモチベーションを上げるとともにストックを蓄積していきました。

近江商人は信用を大事にします。

「よそ者の近江者だからこそ、地域で可愛いがつてもらわれないといけない」と子どものころから教え込むわけです。北関東には日野商人が多いのですが、儲けたお金を地元で投下し、醸造業者となつて地場産業を興しました。ですから一揆が起ころうと、打ち壊しにありません。秩父で一揆が起きたときも、一揆衆は「ここだけは潰すな」と言って止めたそうです。そう見てみると、商人に道徳とそろばんが分離していなかった時代だということですね。だから、両者が分離した近代になると、近江商人が取り残されていったのは当然のことかもしれません。

北前船主と近江商人の違い

北前船というのは、当初は蝦夷地交易をやつていた近江商人の雇い船の船主たちでした。近江商人は手船も持つていましたが、敦賀や橋立で廻船問屋の船を雇うことも多かつたのです。その内、廻船問屋も近江商人の荷物だけでは利益が薄いので、北前船主として展開を始めました。

富山の北前船主の屋敷などを見ますと、近江商人とは違い、屋敷は小さいし、庭の三和土たたまに大きな一枚岩があつたりするのが自慢な

んです。

一方、近江商人の屋敷は、船板塀に囲まれた表向きは質素儉約な造りです。ところが一歩中に入ると、ものすごい庭があり、蔵には書画骨董が収まっています。自然を愛でながら、琵琶湖をデフォルメしたような池をつくり、書院をつくり、サロンをつくって芸術と文化をたしなむ空間をつくります。北前船主の家に、そんな空間はないですよ。そんなところに、危険を背負っている船主との気質の違いが出るんじゃないですか。

陸運の担い手は飛脚

近江商人は、蝦夷地の海産物なども扱いましたが、上方ものは菱垣廻船で大阪を経由して江戸に運



近江の街並

びました。そこから北関東へは利根川水運で入る。北へは奥筋廻船で石巻に持っていく。

先ほど挙げた、仙台の中井家へは陸送と海運の両方あったと思います。舟運の場合、中井家はまず大坂や鈴鹿の白子に運ぶ。そこから江戸に直行します。近江国内の買い継ぎにきたものは白子に卸す場合もあるし、敦賀から北前船で北に行く場合もある。

琵琶湖の湖上運送は単純明快で、北前船が敦賀か若狭に来ます。そこから馬の背に乗せて山越えをして、塩津か海津あるいは今津に出る。そこから京都・大坂への荷は船で運んで堅田に入る。その途中で長浜や彦根、安土に下ろされま

す。例えば近江の蚊帳を、上州に運ぶ場合はどうか。まず、江戸まで荷物を持っていきます。そこから表向きは、江戸の間屋組が配分の権利を持っていますから、利根川水運で上げていきますね。そこで別の問屋仲間に渡される。ところが、近江八幡の新商人は直接持つていったこともあったらしく、問屋組と争いも起きました。そういう新商人も、基本的には株仲間に入れということになります。

飛脚は、舟運と違って陸路で安全ですから、普段はそちらを使っていたようです。ただ、飛脚仲間のこ

とは、よくわからないんですよ。普通、飛脚といって思い浮かべるような、手紙を運ぶ三都間の飛脚については、ある程度明らかにされているのですが。

荷物を運ぶ飛脚には、「宰領」と呼ばれる親方がいて、その仲間があることについてはわかっています。三井も、特定の飛脚商人と契約していたと思います。近江商人も、地元近江の飛脚仲間に頼んでいるところまではわかっている。

ところが、人名まではわからない。だから、例えば上方ものを買ったときに、最終的に誰がそれを運んだのかはわかりません。京都の飛脚仲間が運んだのか、近江の飛脚仲間が運んだのか、現在のところ実態はほとんどわかっていません。

このことは近江に限らず、全国的にわかっていない。おそらく、陸送を請け負った親方が最後まで荷物を運んでいったのではないかと思えます。ただ、それも飛脚の名前がわからないと、梱卸し帳に名前が出てきても、それがどういう業者なのかもわかりません。おそらく勘定費目の細目を分析すれば、どのように運ばれたかがわかってくるのでしようが、今の研究段階では総勘定元帳の集計の部分だけで分析が行なわれています。

だから、日本の商業史におけるロジスティックス（物流システム）

というのは、海のところはそれで、もまあまあわかり始めていますが、いまだに解明されていないんですよ。

陸路の場合、多くの近江商人は中山道を通ります。東海道は川留めもあるし、第一に鈴鹿山を越えるのが大変なんですよ。それに、中山道のほうが辺鄙だからそちらを開拓するメリットもある。このため、18世紀初頭には、信州と上野の国境辺りまで近江商人の商圏に入ります。

18世紀の終わりぐらいから藩専売制が展開しだし、社会が重商主義的になって、他国の商人よりは自国内商人を保護するようになり、ますが、実際は近江商人がいなくなったら消費経済が成り立たない。そこで、必要悪のような形で各地に入り込みました。その時期は、農村が豊かになって農民の手にちよつとしたお金が残るようになったときと重なります。その「ちよつと」を目当てに、近江商人は荷物を持つていくんです。例えば、農家の亭主が「古女房に紅でも買ってやるか」というときに、城下町まで足を運んで高価な品を買ってくる京紅を買うか。どちらを買いますか？ 城下町へ行けば何でも売っているけれど、農民の「ちよつと」では買えないんですから。

「商いは牛のよだれの如し」と言い「細く長く」、つまり薄利多売、少しずつでも買い続けるモチベーションを消費者に喚起することで、一代で一万両儲けるのも、三代で一万両儲けるのも同じ一万両です。近江商人は、後者に価値を見出したんです。

商売の公用語は江州弁？

僕が一つ気にかかっているのは、商売の公用語です。実は近江商人の「商売の公用語は江州弁」と思っているんです。たまたま栃木の二宮町の近江商家に調査に行ったときに、奉公していた80歳過ぎの方にお会いしたら、その方、江州弁を話していらつしやるんですよ。50年もそこに暮らしていても、栃木の言葉になっていない。

日本の近世の商売人がどこの言葉でしゃべっていたのか、実は大問題なんです。仙台で近江商人が南部弁をしゃべっていたとは思えないんですよ。金を持つていてのは中井家ですから、商売している以上借りなくてはならない金はいく以上借りなくてはならないと思う。中井家から工面していたと思う。地元で多くの商人は金を貸すほどの資力がないので、近江商人の出店は地域の金融センターを兼ねていたんです。そうした場合、おそらく江州弁をちゃんと理解して、



金を借りていたんじゃないですか。近世では、文書は基本的にお家流という文字で書かなくてはならないことになっています。東北の人と九州の人が文章で意思疎通できたのは、お家流で書いていたからです。

でも、話し言葉では通じ合わなかったはず。それは近江商人に限ったことではありません。だから、わからなければ筆談でしょう。蝦夷地の場所請けだったら、アイヌ語をしゃべる何人か通詞が必要でした。

取引関係が広がるということは、共通言語が普及することでもあるんです。



沿海岸港と河口内港



深沢 克己

ふかさわ かつみ

東京大学人文社会系研究科欧米系文化研究専攻
西洋史学専門分野教授

1949年生まれ。東京大学大学院人文科学研究科修士課程修了、プロヴァンス第1大学博士課程修了、フランス第3課程歴史学博士。主な著書に『信仰と他者』（編著 東京大学出版会 2006）『港町の世界史2 港町のトポグラフィ』（編著、青木書店 2006）『海港と文明』（山川出版社 2002）『近代ヨーロッパの探求9 国際商業』（編著、ミネルヴァ書房 2002）他

海域の文化圏

ヨーロッパの文化や文明というのは海洋空間とのかかわり、いわば海域単位で考えることができます。地中海文化圏という言い方に私たちは慣れていますが、同様に、バルト海文化圏、あるいは北海文化圏というものがあるのではないかと。

さらには、インドシナ半島、イン

ドネシア、フィリピン、中国南部は南シナ海を媒介とした一つの文明圏と考え、その中で華僑も含めた人々が移動するシステムとしてとらえたほうが良いという気がします。

ヨーロッパにはいくつかの海域が併存します。そしてヨーロッパは、それらが相互に結び合っているような文明圏、言い換えれば海域を単位とする文化圏の複合体です。もちろんヨーロッパ全体を見れば、相対的に内陸性の強い地域、例えば中央・東ヨーロッパ、特に南ドイツとかオーストリア、ボヘミア、ハンガリー、トランシルヴァニア、そういう所を持つ文化的特性と、相対的に海とのかかわりが強い地域があるわけですが、その対比の中で、ヨーロッパの歴史を再構成したらよいのではないかと、と昔から考えていました。

文化圏の合流によって進む技術革新

かつての地中海とバルト海は、ヨーロッパといっても、相互に交渉の無い別の文化圏でした。両者の間に交流が成立して一体化された「ヨーロッパの海」が成立するのは、中世末期の13世紀末です。

1277年に地中海・ジェノヴァのガレー船が初めてジブラルタルを越え、プルトーニユ半島の突端を越えてベルギーのブルツヘ（ブリュージュ）に入港しました。これが、後のヴァスコ・ダ・ガマが喜望峯を越

えたのに匹敵するような中世後期の大事業といわれています。14世紀初頭には、ヴェネツィアのガレー船もネーデルラント（ベルギー、オランダ）までやってくるようになり、地中海と、大西洋・北海の二海域が結びつき両方の文化が合流していきま

す。これが可能になった原因の一つに、この時期の舵の改良があります。舵はそれまで船腹にあったのですが、固定された船尾舵が中世後期に考案されます。最初に開発された場所がビスケー湾で、そこに面したパイヨンヌ（フランス）の名前をとってパイヨンヌ舵と呼ばれていました。これにより、航海の安定性が一気に向上しました。この新技術が、ビスケー湾を媒介として大西洋・北海と地中海で共有されていきます。パイヨンヌ舵をつけた船を、当時「コカ船」と呼んだのですが、この導入によりヨーロッパ全域での航海がより容易になり、ジブラルタル海峡とプルトーニユ半島沖とドーバー海峡と北海へと至る航路が、中世後期以後に確立されました。

逆方向も同様です。塩を求めたハンザ商船は、ロワール川河口の南にあるブルヌフ湾の塩を求めて、大西洋沿岸まで出てきていました。それが、中世末期にはポルトガルのセトウバルの塩を買いつけるようになり、時折、地中海バレアレス諸島のイビサ島という、塩の産地として有名な島にまで行くようになります。

ジェノヴァ商人も、ここでよく塩を買っていました。こうしてバルト海と地中海が結びつきます。こうした背景から、15〜16世紀にかけて、ヨーロッパの周辺海域が一体化してきました。これを「商人のヨーロッパが成立した時期」ということもできると思います。

この時期、ドイツ・ハンザ商人がバルト海から大西洋沿岸にまで自分の在外商館をつくり、地中海のジェノヴァ商人はネーデルラントなどヨーロッパ中に広がります。フランスでは、ジェノヴァ人、フィレンツェ人などがルアンやディエップで活躍し、英仏海峡沿岸の港ではかなりのイタリア人船乗りが活躍していました。また、スペイン商人が北方に進出し、いわゆるイベリア商人のコロニーがネーデルラントやフランスの各地にできたのもこの時期です。こうしてヨーロッパ全土に人、モノ、金、そして情報の交流が行なわれるようになりました。

余談ですが、商人という視点から見ると、日本でも近世になると例えば仙台の塩竈あたりに関西からやってきた商人が定着する例があり、広域的な商人のコミュニティが成立してきます。ヨーロッパ全域では、似たような動きが中世末期に起こったということですが。

船舶の建造技術で、この時期の重要な改良の一つは船の外装です。それまでの船というのは基本的に「鑑張り」で、板と板を重ね合わせて貼



り付けることで漏水を防いでいました。それが、この時期に「平張り」つまり、重ねないでつなぐ方法が考案されます。木と木の間の隙間には、防水のために詰め物をしました。日本では槓皮まいはだなどを、ヨーロッパでは帆とかロープに使う大麻の屑をぎっちり詰める。平張りによることで建造費を節約できますし、船体を軽量化でき積載量が増加します。そういう技術が、ヨーロッパ規模で普及してきました。

南北とのかかわりで重要なのは、帆装の改良です。北方は伝統的にヴァイキングの船のように四角帆です。ところが地中海はラテン帆といって、三角帆。15〜16世紀には、この2つの帆を組み合わせた三本マストの大型船が開発され、遠洋航海が格段に進化します。

つまり、オランダやイギリスなどの北方ヨーロッパの伝統的技術だけではインド洋には到達できなかった。インド洋到達は、北方文化と地中海文化の協力があって、初めて可能になったということができるんですね。

羅針盤、海図、航路案内書などの航海用具も、イタリアから大西洋沿岸にもたらされました。ヨーロッパ最古の海図は「ピサの海図」で、13世紀にジェノヴァでつくられたものといわれています。これは西地中海を中心につくられ、かろうじてフランドルあたりまでが入っています。こういう海図の制作技術が、地中海から始まり大西洋まで広がっていき

ました。

もう一つ重要なのは法律の問題。海には陸上とは違う法律が必要です。例えば嵐が来たとき、積み荷を捨てる必要がありますが、捨てた積み荷は誰が補償するのか。船が難破して漂流物が海岸に打ち上げられたとき、その船荷は誰に帰属するのか。そういう海に固有の法律があつて、それを海商法と呼ぶわけです。この海商法が徐々に国際慣習法として共有されるようになります。そういう意味で、ひとまとまりのヨーロッパというものがあつるとすると、ヨーロッパを形成するのに海が果たした役割は非常に重要です。

取引の仕組みとしては、ヨーロッパで為替手形が成立し、少なくともライン川以西のヨーロッパ各地域で流通するようになったのも中世末期です。

大航海時代以降、ヨーロッパの世界進出というの、そういう発展の一つの到達点であり、延長上にあると考えるのが適切なのではないでしょうか。

沿海岸港と河口内港

近世におけるヨーロッパの港は、海と陸のかかわりという点から大きく3つの類型に分けられるというのが、数年前に私が立てた仮説です。大西洋沿岸の「河口内港」と「沿岸港」の3つです。

大西洋型の沿岸港は「何らかの形で海岸に直接面する入り江、もしくは島嶼につくられた港」です。オランダのアムステルダム、サウサンプトンも含めたイングランド南岸の港、フランスの沿岸部、例えばダンケルク、ディエップ、ル・アーヴル、サン・マロ、軍港ですがブレスト、重要な商業港だったラ・ロシエルなどは、すべてこの沿岸港の類型に属するでしょう。

それに対して、河口内港は「海船で遡行することが可能な河口内もしくは河川の非常に奥深くに位置するような港」です。

海とのかかわり 陸とのかかわり

河口内港と沿岸港の違いの一つは「陸とのかかわり」です。沿岸港は海に面していて、海に出やすい。遠方からきた船が寄港しやすいというのを筆頭の条件として成立する港ですから、内陸市場との関係は二義的で希薄にならざるを得ません。先ほど挙げた沿岸港のほとんどは、内陸市場とのかかわりについて好条件とはいえません。ただしアムステルダムは、海と陸が出会う低湿地にアムステル川が流れ込むため、ネーデルラントの河川路と運河を通じて比較的内地まで行き来しやすいという意味では例外かもしれません。ロッテルダム（オランダ）も同様です。19世紀から現在にいたるまで、ロッテルダムがヨーロッパ第一の港として繁栄を続けているのは、ライン河川路を通じてヨーロッパ中央部の一番重要な、今でもヨーロッパ商工業の中心にある心臓部を掌握しているからです。もつともロッテルダムは沿岸港ではなく、あとに述べる河口内港に属します。

その他の港は、近隣や後背地に大都市が少ない。一般論としては、豊かな内陸市場を抱えてそれを基礎に地域経済を発展させるといふ条件は、沿岸港には当てはまらないと思います。

それに対して、河口内港というのはすべて大河川の奥深い所にあつて、港自体が大都市で、河川交通を通じてさらに内陸市場へ連絡する位置にあります。一般に広い後背地を持つ、豊かな内陸市場に支えられた港です。

例えばベルギーのアントワープがここ数十年の間に飛躍的に発展したのは、スヘルデル川流域の背後に北フランスの広大な市場を抱えているからです。ベルギー人は「アントワールペンはフランス第一の港である」と冗談を言つて自慢します。それくらいアントワールペンは今のフランス市場に大きな影響力を持っていて、港の成長もその証なんです。

ハンブルクとエルベ川流域、ルアンと北フランス、セーナ川水系、ナンとロワール川流域、そしてポルドーとアキテーヌ盆地、ガロンヌ水系の関係についても、同様のことがいえます。

フランスの舟運

フランスに視野を限ると、フランスにはセーヌ川、ロワール川、ガロンヌ川、ローヌ川という四大河川があり、それぞれの河川で水運は重要な意味を持っています。特にロワール川は、河川延長が1000 kmを越えるフランス一長い川です。長いだけでなく、中央部を東西に横断するという意味で古くから河川交通路として重要で、川船が発達しました。ロワール川が特に有利なのは、他

の河川が南北に流れるのに対して、東西に流れている唯一の川である点です。フランスは偏西風地帯です。常に西風が吹きます。ですからロワール川では偏西風によって川を遡ることができるのです。そこが他の河川との大きな違いです。

通常、川船は人間や馬、牛を使って遡らなくてはなりません。特にローヌ川は南北に流れ、日本の川と似て急流です。この川を遡るには、川の両岸に馬をつないで上がっていかなくてはなりません。しかもミストラルと呼ばれる風速15 mを超える

北風がしょっちゅう吹きます。これらに逆らって川を上がるのは大変なことです。

ところがロワール川は西風が吹く上に、流れも緩やか。四角の帆をつけた帆船で遡って、パリ南方のオルレアンまで行くことができます。

ロワール川流域は今ではたいした大都市もないですが、シャルル七世(在位1422〜1461年)からフランソワ一世(在位1515〜1547年)まで、ヴァロワ朝の国王たちの多くが流域に居城を構えたことから、繁栄したという歴史を持ちます。16世紀にナントの港が最初の発展をするということ、ロワール流域がフランス文化と経済の中心になったことは非常に密接なかわりがあるのです。

さらに、17世紀に、ロワール川とセーヌ川の間を結ぶ運河が掘削されます。それによって、ロワール水系とパリ市場が結びつき、これもまたナントの商業発展に影響を与えました。つまり河口内港に共通の特徴というのは、海路と河川路を結びつける機能を持ったということです。ルアンの場合は英仏海峡の海路とセーヌの河川路によってパリと結びついていたこと。ロワール川の場合は、大西洋航路とロワールの河川交通でオルレアンとパリとを結ぶ水上交通の発達です。海と川を結びつける機能が重要で、それが内陸市場に対する広範な影響力を支えたのだと思います。

植民地産品は再輸出されていた

16〜17世紀までは、冒険航海の前線基地、海上中継貿易の拠点である沿岸港が、河口内港よりも優越する地位を占めていました。ところが18世紀になるとフランスで、そしておそらくヨーロッパ全体で事態が変わります。18世紀フランスの四大貿易港はルアン、ナント、ボルドーという3つの河口内港と、沿岸港のマルセイユからなり、前三者の河口内港が支配的地位を占めるにあたって、サン・マロやディエップ、ラ・ロシェルのような沿岸港は停滞と没落への道を歩んでいきます。

その原因はなぜか。非常に難しい問題で、一般的には「18世紀には国内市場が形成され、近代的国民市場が形成されつつあり、内陸市場の意味が大きくなったので、内陸市場に直接商品を提供し、内陸市場の商品を直接輸出できる河口内港がフランスの海上貿易を支配するようになったのは当然である」と考えられるでしょう。でも、18世紀の段階では、内陸市場と河口内港の結びつきは、そう単純ではありません。

なぜかという、18世紀のナントやボルドーの成長は、内陸産品ではなく、ほとんどが植民地産品によっているからです。そして、輸入された砂糖やコーヒーはほとんどが再輸出されていました。パリは重要な消

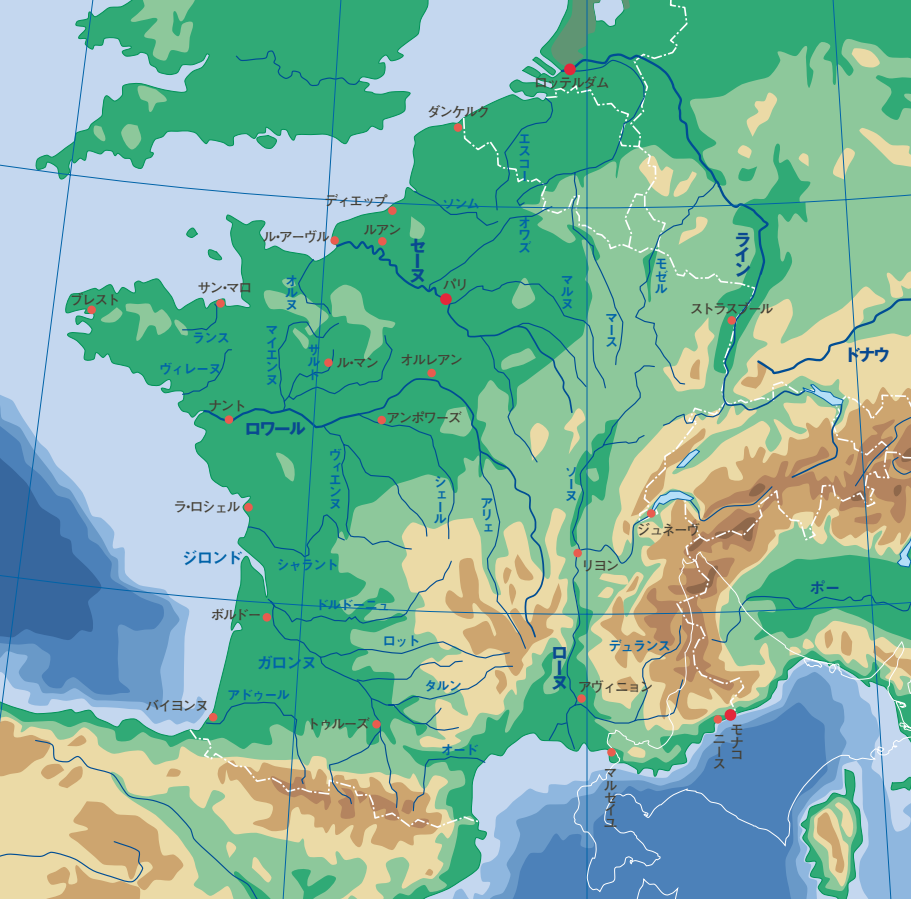
費市場ですが、パリでさえも植民地産品のすべてを消費していたわけではなく、ルアンに輸入された砂糖の大部分は、再輸出されていたのです。ボルドーの場合は地域市場はそんなに大きくありませんから、砂糖やコーヒーの9割以上はバルト海諸国やイギリスに再輸出されています。

ただボルドーの場合、後背地は輸入品市場としては意味を持たなかったけれども、輸出品としての葡萄酒、穀物、ローブなどを植民地に輸出できるといふ強みがありました。

港湾を考えると、古典的モデルでは閉鎖的な経済空間の中で、港湾が後背地と前面地を結ぶ媒介であると考えます。港湾が成長するかどうかは、後背地が商品の販路としてどれだけ機能するかに影響されると考えがちです。しかし、内陸市場は思ったほど重要ではないのです。

近年の地理学で用いる界面(インターフェイス)理論によれば、港湾は「海洋」「内陸」「港そのものの都市」という3つをつなぐ界面だと捉えます。界面の周囲には国家や地域経済という閉ざされた枠組みはなく、柔軟で複合的な組み合わせがたくさんできることによって、港湾の成長の度合いが決まると考えます。

ボルドーが植民地貿易によりフランス第一の港となった理由の一つは、ボルドーに住んでいたアイルランド商人が持つくる塩漬け肉が、当時のヨーロッパで一番の品質を誇っていたからです。フランスで塩漬け肉



を加工しようとしてもうまくいかず、アイルランドから輸入していたものを植民地に再輸出していたのです。その対価としてポルドーの葡萄酒をイギリスとアイルランドへ輸出していました。つまり、後背地と前面地の間に、閉鎖的な経済圏ができるのではなく、複数の空間がポルドーで交叉したときに、その一部として後背地が機能する。だから、後背地の存在というのは絶対的なものではなく、前面地がいかに複合的に組織されるかによって、後背地の機能が左右される。そこが重要なのです。

大西洋 VS 地中海

このような見方でみると、二つの港湾類型を持つたからこそ、北西ヨーロッパは17世紀から18世紀にかけての大きな国際商業の転換にうまく適合できたということが出来ます。それに対して、地中海沿岸はいわば港湾類型を一つしか持っていない。地中海が19世紀以降の新しい資本主義経済の条件に、少なくとも一時的な不適合を起したことは、そのことからの影響があるというのはいくらも間違いない。

大西洋 VS 地中海

く、アレクサンドリア、ヴェネツィア、チュニスなどありますが、そういう所はラグーナ(潟)です。低湿地で水深が浅く、船を停泊させる入り江が限られていました。当然、内陸への交通路も整備しにくくマリリアも発生します。どちらにしても、地中海の港湾条件というのは容易なものではなかったのです。

大西洋 VS 地中海

も相対化させる重要な要素だろうと考えます。

港湾成長の条件

の輸送も含めて、コンテナ輸送がこれだけ世界の海運で重要になったということは、各種商品の輸送が大きな意味を持つてきているということ。そういう新しい世界経済の環境に、どう適応するかを考える上で、従来型の閉鎖的な国民経済に位置づけられた港湾機能という見方からは脱却する必要があるのではないのでしょうか。

ナントからはロワールの水運を利用して砂糖が運ばれていました。結果的にオルレアンには精糖所がたくさんでき、精製した商品をパリ市場に持つていくようになります。18世紀前半には「西方ドメーヌ税」の収比率で1位だったナントですが、18世紀後半になるとポルドーに1位の地位を奪われ、マルセイユ、ルアンルル・アーヴルに続く第4位に転落します。しかしナントは奴隷貿易ではフランス筆頭の港でした。ナントの近くにロリアンというフランス・インド会社の拠点港があり、インド貿易でもたらされる綿布とか毛織物諸島の宝貝などが集まります。アフリカでは宝貝は貨幣として使われ、綿布は一番売れる商品でした。ナントの商人はそれを船に積み、アフリカに奴隷を買いに行ったのです。そして買った奴隷を西インド植民地に売り、砂糖を買ってロワール川を

このような見方でみると、二つの港湾類型を持つたからこそ、北西ヨーロッパは17世紀から18世紀にかけての大きな国際商業の転換にうまく適合できたということが出来ます。それに対して、地中海沿岸はいわば港湾類型を一つしか持っていない。地中海が19世紀以降の新しい資本主義経済の条件に、少なくとも一時的な不適合を起したことは、そのことからの影響があるというのはいくらも間違いない。

また、中東の原油が決定的な意味を持つようになり、スエズ運河が開通した以降では、むしろマルセイユやジェノヴァをはじめとする地中海の港のほうが戦略的に重要になっていきます。現在、バルセロナ、マルセイユ、ジェノヴァ、ヴェネツィアの対岸港メストレをはじめとして、地中海の港湾都市それ自体が有数の近代工業都市になっています。特に石油の精製をはじめとする臨海工業の拠点ともなっています。それは、北西ヨーロッパを中心に考えたヨーロッパ近代文明の視点を、少なくとも

重要なことは、ある港が経済発展に適合・不適合であるという一時的な判断よりは、16〜17世紀のある条件のもとでその港湾が持つていた優位・劣位が、時代によって引き起こされる環境の変化で状況が変わってくるということです。その意味で、歴史の見方は単線的ではなく、いろいろな条件が複合する環境のもとで解釈していかなくてはならないということ。21世紀の港湾環境はどうあるべきか、ということも、長い時間の中で港湾の成長条件の変動とともに考えられるべきでしょう。つい20〜30年前まで、横浜や神戸はアジアのトックラスの港でしたが、現在、日本のコンテナ輸送の分野は決定的にアジアで立ち後れてしまっています。高雄とか釜山とか上海、シンガポールに取扱量で抜かれています。そういう港になってしまったのは、日本が港湾に対して持つていた固定観念のせいではなかったのでしょうか。

現に、19世紀になると、ヨーロッパでは国民経済が拡大していきますが、商人たちはますますコスモポリタンになっていきます。ロンドンやマンチェスターの貿易の半分は、ギリシャ商人が取り仕切っています。またバグダード出身のユダヤ商人は、インドのボンベイ(現ムンバイ)を起点に、東は香港と上海まで、西はロンドンまで達する商業ネットワークを形成しました。こうしたコスモポリタンな空間性を持つ商人の複合的なコミュニティが、世界経済の流通面を大きく動かす原動力となっていたのだらうと思います。それはヨーロッパでは15世紀に始まっていますが、ほとんど切れ目なく20世紀まで引き継がれているのです。

地中海の場合、ほとんどが沿岸岸港です。たいていが山が切り立つたリアス式海岸につくられた港で、後背地がまったくない場合が多い。典型的なのはジェノヴァで、背後にはアルプス山脈からアペニン山脈に連なる山々があり、後背地がありません。今ならトラックがありますが、当時は馬車。馬車でかなり急な坂道を上がったたり下ったりするのは非常に危険です。特に下りは馬の足を傷つけてしまう恐れがある。だから、内陸に浸透するのは厳しい。

地中海の場合、沿岸岸港ばかりなく、アレクサンドリア、ヴェネツィア、チュニスなどありますが、そういう所はラグーナ(潟)です。低湿地で水深が浅く、船を停泊させる入り江が限られていました。当然、内陸への交通路も整備しにくくマリリアも発生します。どちらにしても、地中海の港湾条件というのは容易なものではなかったのです。

また、中東の原油が決定的な意味を持つようになり、スエズ運河が開通した以降では、むしろマルセイユやジェノヴァをはじめとする地中海の港のほうが戦略的に重要になっていきます。現在、バルセロナ、マルセイユ、ジェノヴァ、ヴェネツィアの対岸港メストレをはじめとして、地中海の港湾都市それ自体が有数の近代工業都市になっています。特に石油の精製をはじめとする臨海工業の拠点ともなっています。それは、北西ヨーロッパを中心に考えたヨーロッパ近代文明の視点を、少なくとも

重要なことは、ある港が経済発展に適合・不適合であるという一時的な判断よりは、16〜17世紀のある条件のもとでその港湾が持つていた優位・劣位が、時代によって引き起こされる環境の変化で状況が変わってくるということです。その意味で、歴史の見方は単線的ではなく、いろいろな条件が複合する環境のもとで解釈していかなくてはならないということ。21世紀の港湾環境はどうあるべきか、ということも、長い時間の中で港湾の成長条件の変動とともに考えられるべきでしょう。つい20〜30年前まで、横浜や神戸はアジアのトックラスの港でしたが、現在、日本のコンテナ輸送の分野は決定的にアジアで立ち後れてしまっています。高雄とか釜山とか上海、シンガポールに取扱量で抜かれています。そういう港になってしまったのは、日本が港湾に対して持つていた固定観念のせいではなかったのでしょうか。

海を活動の舞台とする商人の広域的ネットワークと、経済や社会、文化を視野に含める現代文明の形成過程の関連は、我々が考えている以上に奥深いのです。



スウェーデンの水景色

今、私は東京湾とレインボーブリッジが見える家で暮らしています。すぐそばに水のある生活が好きなのです。

子ども時代をストックホルムで過ごしたことが影響しているでしょうね。ストックホルムは、町全体が水の上に浮かんでいるような水都。いたるところに湖がある美しい町です。

そこで生まれた私は、生後10ヶ月で東京に戻りました。でも、その後もたびたびストックホルムに遊びに行きましたし、小学校3年から4年にかけては、丸1年間住んでいました。そのとき水と親しむ豊かさを実感したのです。

6月ごろ、日差しが強くなると水辺に出て、船やヨットに乗ったり。湖の脇にある遊園地では、よくジェットコースターで遊びました。水の中に落ちていくような設計になっていて、スリル満点なところが大好きでした。

夏休みは水辺の別荘で過ごす家族が多いのですが、その過ごし方も素敵です。私も湖畔にある知り合いの別荘に行きましたが、トイレは穴が開いているだけ。排泄物の処理も自分たちでして、電気もあまり使わない、素朴な田舎暮らしが体験できました。

別荘にいたる間、子どもたちは親と一緒に家の修理をしたり、森に入って木の実やキノコを採ったり、遊びながらいろいろなことを学ばんで

す。もちろん湖では、たっぷり泳ぎます。

そうそう、スウェーデン名物で「世界一臭い」といわれる缶詰「シユールストロミング」、あれは湖の中で開けるといいますよ。塩水に漬けたニシンが入っているのですが、缶が膨張するぐらい発酵しているので、開けたとたんガスとしぶきがブシュッと噴き出してくる。特に内臓も入っているタイプは、開けたとたん息もできなくなるほど強烈な臭いですから、しぶきが服や体に付いたら大変なんです。その対策に湖を利用するわけです。

寒くなっても、みんなけっこう湖に入っていましたね。外の気温より、水中のほうが暖かいのですから。冬になって湖面が凍ると、そのままスケートリンクにもなりますし、夏には通れない交通ルートにもなる。私も冬は、人のボートを乗り越えたりしながら湖を通って、家から駅までスケートで行ったりしていました。

スウェーデンには国際的なスポーツ選手がたくさんいますが、それも子どものころから日常的にいろいろなスポーツを楽しめる環境のおかげでしょうね。何をやるにもあまりお金はかからないし、自由にできますから。

自由といえば、小学校も日本とは比べものにならないくらい開放的。授業中に何か食べていても、机の上に座っていても、先生はまったく



川上 麻衣子

かわかみ まいこ

1966年、スウェーデンに生まれる。

玉川学園中等部在学中にNHKドラマ「人間模様・絆」でデビュー。

1980年、TBS「3年B組金八先生」出演。以後、数々の舞台に立ち、

現在ではガラス工芸デザインも手がけている。

怒りません。授業そのものも、先生が生徒に教えるのではなく、それぞれが自分の意見を述べながら進めていく。

学校で、ディスカバーパーティーをしたこともありました。教室にミラーボールまでつけて、ドレスアップして踊るのです。スウェーデンでは、小さい女の子でもレディとして扱ってくれますし、性教育も小学校3年生から始まります。自由だけど自主性が身につく教育だから、同じ年の日本の友だちや自分より、ずっと大人に見えましたよ。

すごく驚いたのは、学校の中に歯医者さんがあって、授業の合間に行かなければいけないかったこと。学校にあるから嫌でも逃げられないんです。私も一度乳歯を抜かれて、そのあと脱脂

綿を噛みながら授業を受けたことがあります。

何もかも日本の小学校では考えられないことでしょうか？ 私も最初はとまどいの連続でしたが、2カ月後にはすっかり馴染んでいました。あまりに馴染みすぎたので、帰国してからがまた大変。一度自由に慣れてしまうと、なかなか規律正しい日本の小学生に戻れなくて苦労しました。

思い起こすと、私がスウェーデンから戻ってきた時期の日本は、水も空気も一番汚いときだったんじゃないかな。今は日本の水面もずいぶんきれいになりましたよ。東京の家から見ると景色も好きですけれど、やっぱりその上に広がる空の色、空の広さがもの足りない。美しい水と空があるストックホルムの景色を見ている

と、これを壊してはいけないって、自然と考えるようになりませぬ。環境のことに関心が高くなるのも、常に美しさが身近にあるからじゃないでしょうか。

帰国後も、ほぼ毎年ストックホルムに行っています。ここ10年ぐらいは、段ボールいっぱい本を詰めて持っていき、まとめて読書するのが夏休みの楽しみです。

家の外では湖の水面が揺れて、夜の室内ではキャンドルの炎が揺れる。どちらも、見ていると落ちつきますね。私はそういう風景を、多分ずっと日本にいる人よりたくさん見てきたんだと思います。そのことが、今関心を持って取り組んでいるガラスのデザインにも生きているんじゃないでしょうか。



舟運が支えた 江戸庶民の繁栄

モノ・人・情報が生産地と消費場所を行き来する。このこと自体は今も昔も変わらない。ただ江戸時代には、千石船を使用した廻船が、物流モードに大きな役割を果たしていた。舟運の発展のお蔭で、江戸初期に比べ大量のモノが広範囲に普及することになり、大衆品が生まれ、庶民の文化が花開く一助になったことは想像に難くない。この時代を支えたのが、多様な顔を持った商人たちだった。大規模な廻船問屋あり、海産物加工を

行ない千石船船主でもあった商人あり、水軍から始まり江戸に出て今日まで続いている企業あり、地縁、血縁、職業縁で生きた商人ありで、実にバラエティに富んでいる。

舟運の時代は、商人が縦横無尽に活躍した世の中であり、港は商人と庶民をつなぐ場、つまりは市場でもあった。多様な商人とそれを支える商業活動が経済発展の原動力だったのだ。

バラエティに富む 舟運時代の商人像

江戸時代の舟運文化は、単に

「歴史的遺産」に過ぎないのだろうか。

千田家のような商人の存在は、地元民の雇用を確保し、地域の暮らしを豊かに保つという、過疎地の「まちおこし」を彷彿とさせる。「漁業資源」「人的資源」「山林資源」といった多様な資源を維持しながら生産と取引を行なう、いわば「守りながら開発する」という方法は、現代の地域経営にも応用できる知恵とイメージを提供している。

紀州商人のように舟運を縦横に駆使しながら市場を読み、自らの業態を変化させながら、時代に即応してきた姿からは「継続は力」という商いの基本を教えられる。ベンチャー精神旺盛な商人たちは、顧客の知らない新商品を供給することで、新たな販路を開拓し、新たな商組織の実現を果たしている。20世紀前半を生きたオーストリアの経済学者シュンペーターが、「新結合こそが経済発展を生む」と記したのは、まさにこのようなとらわれない商人の姿勢であり、今後の社会を読み解く羅針盤となるだろう。

環境問題を重視した21世紀の経済発展に、商人たちがどのような新結合をもたらしてくれるのだろうか、楽しみにするというものだ。

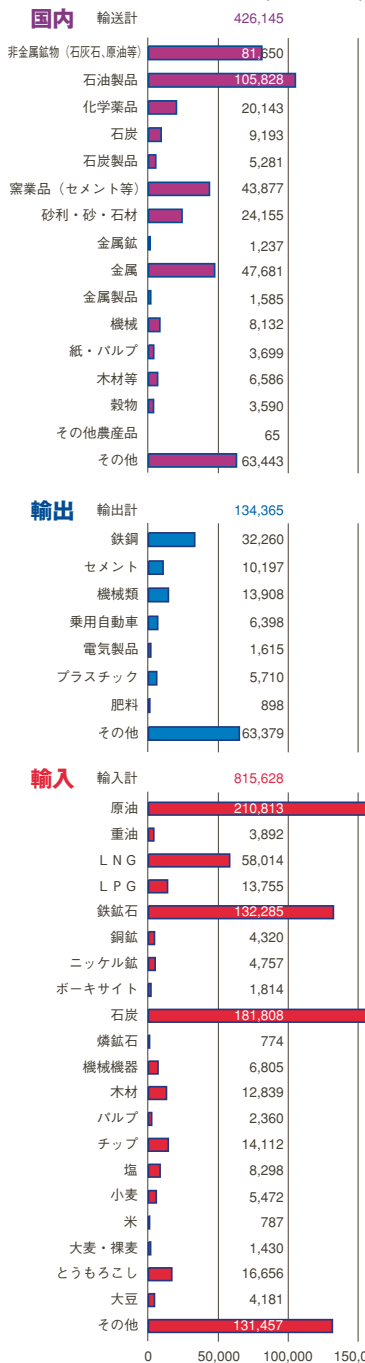
環境モードルシフト

物流の主流が船から鉄道、そしてトラック輸送に転換し、「陸の道」の行きすぎが「まちのありかたを変えた」ということは、今日よく言われていることだ。

そんな中、日本の大手自動車メーカーが、2006年（平成18）10月から愛知県と岩手県間の部品輸送を、それまでのトラックから鉄道に切り替えた。持続可能な循環社会の構築に向け、環境対策に貢献するのがその理由という。

2005年度（平成17）の 日本の船舶輸送

日本の内航船舶における品目別輸送量
（国土交通省「内航船舶輸送統計年報」より）
日本の外航海運における品目別海上貿易量
（財団法人日本海事広報協会のまとめによる）
（単位：1000t）



このような「モードルシフト」

は、以前であれば効率化が主流とされていたことを思うと、企業が自らの利益やコスト計算では、もはやその役割を果たせないところまできているという証しともいえよう。

1tの貨物を1km運ぶ場合の二酸化炭素排出量を比較すると、船は自動車の四分の一、鉄道だと八分の一だという。1997年（平成9）に締結された京都議定書において、日本は2010年までに二酸化炭素の排出量を1990年（平成2）と比べて6%削減することになっている。モーターシフトは、真つ先に成し遂げねばならない必須課題なのである。

舟運は今でも日本の大動脈

では、現代の舟運は衰退しているのだろうか。

確かに物流のモードが、鉄道やトラック輸送を主流とするようになり、特に内陸輸送を担ってきた河川舟運は大幅に減少した。しかし、長距離大量輸送に適した物品について見ると、依然として舟運が主流である。現在、日本の内・外航海では鉄鋼、機械類、石油製品といった原料品や車を含めた機械類が運ばれており、舟運は今でも日本経済を支えている大動脈といえることができる。

生活にかかわるものも同様だ。例えば「衣」。綿花はアメリカやオーストラリア、麻は中国やフィリピン、合成繊維の原料となる石油は中東から運ばれてくる。「食」はどうかというと、小麦粉の6割弱はアメリカから、エビはインドネシアやタイ、牛肉はオーストラリアやアメリカなどから運ばれてくる。

いわば現代の「ものづくり」「食糧産業」にかかわる企業は、舟運によって支えられていると言っても過言ではなく、その圏は地球上すべてに広がっている。

運ばなくてはならないモノ

そもそも、物流がスピードを求めて舟運から鉄道やトラックにモーターシフトした責任は、私たち消費者にある。江戸時代後半から各地で特産品がつけられるようになり、年貢用の米をよそから買って納めても採算が取れる世の中になった。その背景には物流システムの発達がある。当然、自給自足は成り立たなくなる。結果として他の地域との依存関係が強まり、物流はいっそうの重要性を増した。伊丹や灘の新酒を競争で江戸に運んだ「千石船」は、西宮く品川沖間を3日で来た。いくなれば航空機でボジョレーヌーヴォーを日



本に持つてくるようなもの。こうした「遊び」が単調な毎日を楽しむを与え、働く原動力になったことは江戸も現代も変わりがないようだ。江戸っ子も、ジェット機があつたら灘の新酒を運びたい、と思つたに違いない。逆に言えば、江戸時代にあつて千石船はジェット機だったのである。

現代の舟運から見え隠れするのでも、同様な構造だ。一国で完結できる存在は有り得ない以上、他国との依存関係を良好に維持することは国際社会で生きていく上で有効だが、今の日本の現状は、まったくの他国任せで危うい綱渡りのように見える。

欲望には限度が必要だ。「急がないものはゆっくり運ぶ」という

選択肢を私たちが選ぶことが、「ゆっくり運ぶものを増やす」流通の仕組みを変えることに結びつく。もう一步進めて考えてみれば「その荷物は、本当に運ばなくてはならないのか」と、立ち止まって考えてみることも必要だ。原油をジェット機で運ぶことがナンセンスであるように、舟運でしかない得ないことがある以上、「運ぶこと」それ自体の是非を問う姿勢も大切ではないだろうか。

商社に代表されるような現代の商人に、そのような物流の再編成を要求できるかどうかは、まさにわたしたち消費者の選択にかかっているのだ。

見えない舟運

河川の舟運が減ったことが、21世紀の流通における「舟運の衰退」という誤解を生んだことは否めない。それにしても、江戸時代の舟運文化と現代を生きる私たちの間に、これほど大きな隔たりができてしまったのはなぜなのだろう。

かつての舟運は帆船であるがゆえに季節に左右され、特に日本海側では冬はオフシーズンを余儀なくされた。したがって運べる季節に運べるものしか、商品となり得なかつたのである。ところが動力の導入で、帆船では不可能だった

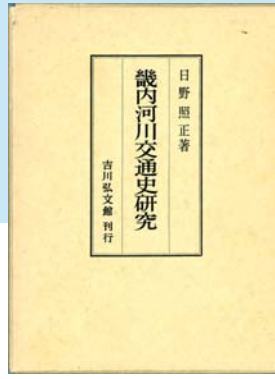
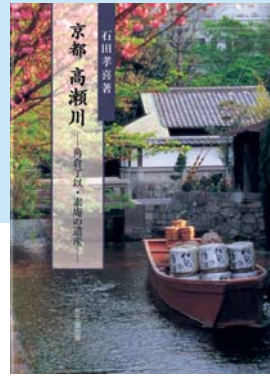
ことが可能になった。それに伴い、商品からも季節感が消えていった。日本橋界隈で取り扱うモノが、米や塩という江戸庶民の台所に直結する商品から、小麦粉、砂糖、繊維などにシフトしていったことも、まちから庶民の息遣いを失わせていった一因となった。こうした原材料は製品をつくるために使われることが主であり、庶民の暮らしには間接的なかかわりしか持たないようになったからである。

高い規模が大きくなれば、河岸で現物を並べていた商いのスタイルから、倉庫に眠る商品を伝票だけでやり取りする商いへとシフトするようになる。そのため、一大コンツェルンに成長した商社が一体何を商っているのか、パッと見にはまるでわからないという現象が引き起こされるのである。

こうした過程で、庶民と直結した舟運のリアリティは、徐々に薄れていったのだ。

私たちが抱く暮らしの中の欲望に、ある程度の節度を持つことが、舟運に再びリアリティを取り戻し、環境を意識したモーターシフトの段階に留まらず、「運ばなくてもいいモノは運ばない」ことを決意する追い風となるに違いない。





水の文化書誌 16 《河川舟運》



古賀 邦雄

こがくにお
水・河川・湖沼関係文献研究会
1967年(昭和42)西南学院大学卒業
水資源開発公団
(現・独立行政法人水資源機構)に入社
30年間にわたり
水・河川・湖沼関係文献を収集
2001年退職し現在、日本河川開発調査会
筑後川水問題研究会に所属

詳細に論じる。了以は、和気川(吉井川上流)の高瀬船の往来を見て、大堰川・高瀬川の開削を計ったといわれる。

瑞賢と了以の功績は日本の舟運回廊をつくり上げ、江戸期の流通システムを構築した。古島敏雄は、幕藩体制における舟運の発達要因は、年貢米の回送が必要を持ったこと、舟運は陸上輸送より安く、積載は運搬能力が大であったことを挙げている。

淀川水運について、日野照正著『畿内河川交通史研究』(吉川弘文館1986)は、同著『近世淀川水運史料集』(同朋舎出版1982)を駆使して、関料免除の特権を有する過書船を中心に、その過書船の成立経緯、過書奉行による過書株占有や大船重視の姿勢、幕府の伏見船公許と過書船との関係、過書船の運賃と上米、さらに外国人使節船団の通航、煮売茶船の営業との紛争などを論じる。

高瀬船は急流な山川を川瀬の浅い所も航行できるように底を平たくしたもので、奈良時代からあったという。利根川にも多くの高瀬船が往来した。渡辺英一著『船頭』(叢書房1979)、同著『利根川高瀬船』(叢書房1990)は、利根川の堺河岸、小堀河岸の船頭たちの聞き書きによる利根川水運の盛衰を描く。おばあさんの子守

歌、「ぎっこん、まんまさん 船が通るなに積んで通る まき積んで通る ぎっちら ぎっちら こぐはおえびすか、だいこくか こつちは福の神」と、遠くなった船頭さんの原風景を口ずさむ。千葉県印西町の木下河岸は、銚子往還の継場として、銚子と船で連絡し、陸路で江戸と結ばれていた。山本忠良著『利根川木下河岸と鮮魚街道』(叢書房1982)は、銚子沖や鹿島灘でとれた鯛、スズキ、ヒラメなどを木下河岸を通して、行徳または松戸ルートで日本橋市場へ輸送する推移を辿る。

利根川水運の発達は江戸市場の形成に大きな役割を持った。丹治健蔵著『関東河川水運史の研究』(法政大学出版局1984)は、上信越・東北地方と江戸との中継河岸(倉賀野・境・布施)の史料に即し、領主的河川運輸機構の一環として成立した河岸、農村向け登り荷物の独占的運輸業者・江戸の船積問屋の盛衰、前橋藩の廻米仕法や河岸支配の実態、幕府における川船政策、川船の種類や技術を追求し、河川水運を都市の発達、農村構造の商品化、さらに商品の流通化との密接な関連の視点から捉える。

渡辺英夫著『近世利根川水運史の研究』(吉川弘文館2002)では、特に水戸藩が藩領域を越え

「来年、運ぶとなると北廻りか西か早く決めなければならん」英之助が少し心配そうに言った。瑞賢は茶をうまさうに啜った。「西にしましょう」もう決めたのか、お主にはいつも驚かされる。

河村瑞賢の生涯を描いた小説、**峯崎淳の『大欲』**(講談社2001)の中の西廻り海航を決断する一場面である。寛文12年(1672)に、山形の酒田を起点に北陸から下関を経て、大阪、江戸に至る西廻り航路が結ばれた。瑞賢は鎌倉建長寺に眠るが、瑞賢没後3

00年記念シンポが1999年に開かれ、その記録をまとめた**土木学会編・発行『河村瑞賢一國を拓いたその足跡』**(2001)は瑞賢の業跡を分析する。

瑞賢よりも早く、慶長19年(1614)角倉了以は鴨川の水を利用して京都の中心部と伏見湊を結ぶ10・5kmの高瀬川を開削。この運河は伏見から淀川を経て大阪に通じ、さらに西国航路に結ばれた。石田孝喜著『京都 高瀬川一角倉了以・素庵の遺産』(思文閣2005)は、この運河開削について



た水運機構を営んでいた点を解明する。それは、運送方役所を核とした江戸廻漕機構を組織し、運送奉行指揮のもとに、10艘前後の藩船を霞ヶ浦・北浦、利根川、江戸川に航行させ、国許の水戸城付領から江戸の藩邸に物資を輸送する。他方霞ヶ浦に面した地域では、農民たちによる年貢諸物資の江戸納めが義務づけられ、農民船が運航した。

河川舟運をライフワークとする川名登著『河岸に生きる人びとー利根川水運の社会史』(平凡社 1982)は、利根川沿いの河岸形成とその実態を実証する。同著『近世日本水運史の研究』(雄山閣 1984)では、奥州福島から江戸へ米穀を運ぶ場合、瑞賢が寛文11年(1671)に東廻り航路を開発した福島より、阿武隈川水運によって太平洋岸の荒浜湊まで下り、そこから回船に積み替え、太平洋岸を南下し、利根川の河口の銚子湊に入港、ここより利根川、江戸川水運によって、江戸に到達する。この書で、輸送システムは河川水運―海運―河川水運によってはじめて完結すると主張し、東廻り海運と利根川水運、江戸幕府の内陸水路と川船支配機構と流通体制を追求する。

また、同著『河川水運の文化史』(雄山閣 1993)によれば、幕

末の国学者平田篤胤が利根川流域に來遊すると、その影響を受けて草莽の国学である「下総国学」がおこり、国学者宮負定雄、農村指導者大原幽学らを輩出し、また布川河岸の医者赤松宗旦は千葉周作や葛飾北斎ら、多くの文化人との交遊を通じ「利根川図志」を著すなど、利根川の水運によって絵画、俳句などの江戸文化が流入し、独自の利根川文化圏を生み出したと考察する。

さらに、同著『近世日本の川船研究(上)』(日本経済評論社 2003)、『近世日本川船研究(下)』(2005)は、岩木川、雄物川、北上川をはじめ、各地の古文書から全国の河川にかかわる舟運の成立、各藩の川船支配、川船の種類(高瀬船、角倉船、小廻船)、川船の分布などを実証する。岩木川をみてみると、弘前藩は(1664年)寛文3歳米輸送5艘を建造し、岩木川を上下するとともに十三湊から海上に出て鱈ヶ沢まで航行。藩は船頭や水主を召し抱えるが川船の運営から利益が上げられず、民間船(農民船)に援助を与えて、藩の物資を輸送する経過を論じる。正保4年(1647)川越城主松平伊豆守信綱が、荒川の支流新河岸川に多くの屈曲をつけ、舟の運行に適する水量を確保する改修

工事を行ない、江戸と川越を結ぶ運河が完成した。斎藤貞夫著『川越舟運』(さきたま出版会 1982)に、新河岸川舟運の盛衰を次のように述べている。

上・下新河岸、扇、寺尾、牛子の5河岸が発展を遂げ、舟は高瀬船で、70〜80石積で米俵で250〜300俵を積んだ。舟の種類は、並船は浅草花川戸まで一往復7日〜20日ほどかかる不定期便の荷船、早船は乗客を主として運ぶ屋形船、急船は一往復4日ほどかかる荷船、飛切船は今日下って明日上る特急便であった。川越方面からは俵物(米、麦、穀物)、さつまいもや農産物、木材などを運び、江戸から肥料類をはじめ日用雑貨を運んだ。舟運の全盛期は幕末から明治初年で、明治28年に川越鉄道、続いて川越電気鉄道、東上鉄道が開通すると舟運の輸送が低下、水害を防ぐ河川改修によって流路が真っ直ぐとなり、水量が保てず昭和6年、舟運は幕を閉じた。

運 九十九曲がりの船頭と船大工(1994)、花井泰子・文、まえだけん・絵『新河岸川の八助』(けやき出版 1990)の書がみられる。

終わりに、関東地方の河川水運について、埼玉県立さきたま資料館編・発行『荒川の水運』(1987)、同『元荒川の水運』(1991)、玉川上水通船研究会編著『玉川上水通船史料集』(たましん地域文化財団 1998)、松戸市立博物館編・発行『特別展 川の道 江戸川』(2003)、北野道彦著『利根運河』(叢書房 19976)、工藤忠道著・発行『那珂川の歴史』(1991)、杉山久吉著『相模川の船』(平塚市教育委員会 1973)、進藤文夫著・発行『相模川の渡船 付 舟運と筏流し』(1979)を掲げる。

このように河川舟運の発達をみてくると、運河も重要な役割を持ち、物資のみを運ぶだけでなく、人や文化をも運び、自然に優しい運送手段であった。しかし、明治以降、鉄道や道路の開通によって次第に河川舟運は衰退していった。河岸を形成していた河川沿いの町もまた消えていく。時代の流れとはいえ寂しい。これからの河川整備の一つに舟運の復元を図りたいものだ。



ミツカン水の文化 交流フォーラム2006

「里川宣言～みんなの利水・治水・守水～」
2006年10月31日 開催

里川は、いわば「使いながら守る川」ですが、その仕組みは、人が暮らす場・生業・時代などに応じてさまざまな姿となって表れます。本フォーラムでは『里川の可能性ー利水・治水・守水を共有する』の出版を機に、「利用しながら守る川、すなわち里川という視点」について討議し、今、求められる里川像についてディスカッションを行ないました。

【テーマセッション】

「多自然川づくりの意味」 島谷幸宏 九州大学教授

「環境史から見た川利用と都市」 小野芳朗 岡山大学教授

「水ー利用の論理・技術の倫理」 鬼頭秀一 東京大学教授

「里川」の思想」 鳥越皓之 早稲田大学教授

【パネルディスカッション】

「里川という枠組で、どんな川をつくりたいか？」

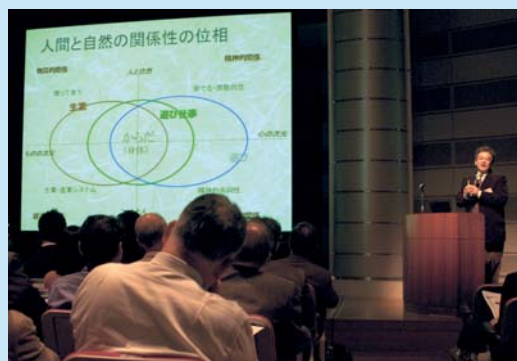
コーディネーター：陣内秀信 法政大学教授

テーマセッション



島谷幸宏さんは、長年にわたり多自然川づくり、すなわち「環境と治水と利水が一緒になった川づくり」を進めてきた立場から、「川は一つひとつ違うので、個性を考えねばならない。さらに、住民参加や合意形成を基本とすることが今後の川づくりの基本になる。それは里川づくりと同義だ」と指摘した。その上で、「川は変わるから美しい。川が自分の力で自分を形づくる。そこに人間が少しお手伝いをする。これが美しいということなんです」と多自然川づくりの心を紹介した。

小野芳朗さんは、岡山市の西川用水、後楽園の早乙女踊り、京都の堀川などを紹介し、水にまつわる記憶の再生、意味づけにより排水路が里



川化したり、かつての里川が排水化する例を提示した。そして、「川の自発的な歴史の始まりを後押しするよくな論理があるか」と問い、「モノと記憶が交錯するような美しい空間を演出することが重要なのではないかと述べた。

鬼頭秀一さんは、環境倫理学の立場から「人間と自然の関係」「利用と管理主体との関係」に言及した。「遊び仕事（minor substage: 副生業）」が身体的記憶には重要で、これができる場が里川、里山や里海といった子どもたちが自然とかわれる場所であると指摘した。しかし現代では生産力が重視されるに従い遊び仕事領域が減少している。遊び仕事領域を復権させ、川を利用することが必要である」と指摘した。さらに、「利用と管理は不可分」とした上で、「望ましい自然、きれいな自然という価値が共有された社会的共同性をどうやって復元するかが問題になる」と述べて、「技術の倫理とは、水とのか



かわり合いを取り戻す方法を考えること」で、結局は「生活知を蓄積し、参加に意味を見出すことが、里川を甦らせることにつながる」と結論づけた。

鳥越皓之さんは、吉本ばなな氏の小説を引用しながら、「川の持つているゾツとするような怖さ」から目をそらすべきではないと述べ、現在の川自身が持っている歴史や有り様を一度受け入れてみる必要があると指摘した。また里川思想とは、社会的な公共性を重視する共和主義の上に成り立つもので、現在は管理の曖昧な空間をどうするか知恵を出し合っている状態だ。ただ、その方向性を打ち出せるまでには、まだ20、30年はかかるのではないかと述べた。

ディスカッション

コーディネーターの陣内秀信さんが、フロアからの質問も紹介しながら、議論が展開された。

「その場にふさわしい川をつくる」「川の個性を大事にする」という立場は、程度の差はあれ共通するもの。むしろ論点はその先で、例えば、「三面貼りの川や高速道路のかかった日本橋川の持つ歴史も守るべきもので

はないのか」といった意見や、「どういう川がいいのか」というイメージは時代に依りて変わるのではないかと」という踏み込んだ議論がなされた。

さらに、「現代の共同性をどう作り直すか」という問題については論者の立場が異なったため、「住民による合意形成」の方法と評価にも微妙な意見の違いが生まれた。この結果ディスカッションは、現代における里川「利水・治水・守水」づくりの課題と多様な方向性を示すことになった。

詳細については、当センターホームページにて公開しておりますので、そちらをご覧ください。



アンケートに寄せられたコメント

里山、里川的なものの価値について関心のある人が、思ったより多いことを感じた。単に川の自然を取り戻せばよいという内容ではなく、自分たちの生活や考え方も里川を形成していくには欠かせないという考えに同感した。

造園技術者の立場としては、水と緑のかわりについて示唆を受け、今後の可能性が広がった。特に住民との管理を通じたかわりの重要性を感じた。

里川、良い響きですね。子どもたちに残してやりたいと痛感しました。行政の技術者として、川の管理の方向性が見えてきた気がする。

川づくりだけではなく、社会の有り様、教育の有り様に向けても提案していけるよくな、奥の深いところへ歩を進められる内容であったと思います。

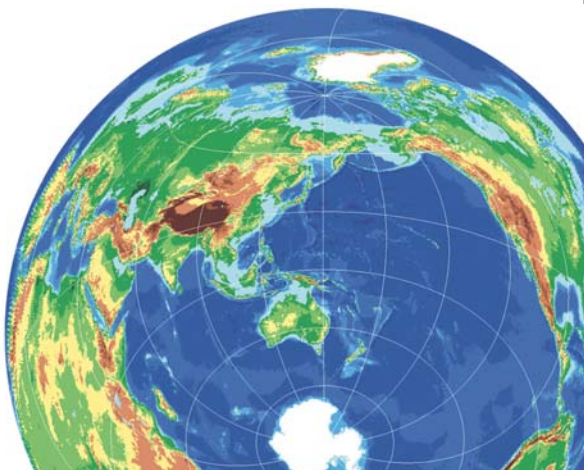
経済学の議論が加わると、また変化があったと思います。

里川の整備の手法（プロセス）をつかいたいところもある。

■水の文化26号予告

特集「2107年」(仮)

深刻化する地球温暖化。
21世紀末の平均気温が、
1980年から1999年までに比べ
最大2.4~6.4℃上昇する
可能性があるといわれています。
100年後の水文化は
どのように変わっているのでしょうか。



水の文化 Information

『水の文化』に関する情報をお寄せください

本誌『水の文化』では、今後も引き続き「人と水との関わり」に焦点を当てた活動や調査・研究などを紹介していきます。

ユニークな水の文化学習活動や、「水の文化」にかかわる地域に根差した調査や研究などの情報がありましたら、自薦・他薦を問いませんので、事務局まで情報をお寄せください。

ホームページのお問い合わせ欄をご利用ください

<http://www.mizu.gr.jp/>

水の文化 バックナンバーをホームページで

本誌はホームページにてバックナンバーを提供しています。

すべてダウンロードできますので、いろいろな活動にご活用ください。

水の文化人ネットワーク 冬の登場者

当センターホームページ・水の文化人ネットワークコーナー。
以下の方々を順次アップロードする予定です。

堀 繁 東京大学アジア生物資源環境研究センター教授
早川和男 長崎総合科学大学教授・神戸大学名誉教授
藤田紘一郎 人間科学大学教授・東京医科歯科大学名誉教授
佐竹弘靖 専修大学ネットワーク情報学部教授

編集後記

◆ 近くの日本橋川の水面を眺めていると、遠く昔の舟運の風景がよみがえる。船主や商人の、荒波を乗り越えてでも、商機を逃さない勇気と逞しさに敬服する。彼らのおかげで、昆布や鱈節の「出汁」の素晴らしさが拡がり、当時の庶民の暮らしはもとより、現在の日本料理にも大きな影響を与えたに違いない。(新)

◆ 江戸時代の地図と現在の地図を見比べてみて、いま自分が生活している場所の下に、かつて川が流れていたことを知る。今はもうないその川で、たくさんの舟が行き交い、様々なモノが取引されていた時のことを想像してみると、見慣れた景色が少し違って見えてくる。(百)

◆ バンコクのチャオプラヤ川の川のほとりで、ビールを飲みつつぼーっとしているのが好きだ。色々な荷物を積んだ船が通るのが目に映る。どこからどこへ行くんだろう、昔もこうだったのかな、と思いを巡らすのは私だけではないだろう。これからは、そんなときにこそ「舟運気分」になつてみよう。(ゆ)

◆ 日本橋や船場が醸し出す魅力と秩序。それは舟運と取引と商人のパワー、これらの資産であったことが実感できた。では自動車はそのような資産を残せるのだろうか。(中)

◆ 我が家では、食器洗いに粉石鹸を使っている。生活協同組合の先輩が「液体洗剤は無駄な水分を運んでいるのよ」と言った言葉が忘れられないからだ。不要なものは運ばないという選択は、些末な日常生活の中に隠れている。(賀)

ミツカン水の文化センター機関誌

水の文化

第25号

ホームページアドレス
<http://www.mizu.gr.jp/>

禁無断転載複写

発行日 2007年(平成19年)2月

企画協力 沖 大幹 東京大学生産技術研究所助教授
古賀邦雄 水・河川・湖沼関係文献研究会
陣内秀信 法政大学教授
鳥越皓之 早稲田大学教授

編集 秋山道雄 新美敏之 百瀬友美 小林夕夏 辻美代子
中庭光彦 緒方大輔 浅野恵子 賀川一枝 賀川督明

発行 ミツカン水の文化センター
〒104-0033 東京都中央区新川 1-22-15 茅場町中壘ビル9F
株式会社ミツカングループ本社 社会・文化活動センター内
Tel. 03(3555)2607 Fax. 03(3297)8578

お問い合わせ ミツカン水の文化センター 事務局
〒143-0016 東京都大田区大森北 2-2-10・4F
Tel. 03(5762)0244 Fax. 03(5762)0246



ミツカン水の文化センター

表紙上：船には、当たり前のことだがブレーキがない。大型タンカーは停泊地の何十kmも前から、全速後進をかけるという。だから海事に携わる人間は、先を読み、判断を誤らないように全身全霊をかけて思慮深くあろうと努力する。陸上にあっても一人ひとりが、そういう気持ちでいたいものだ。

表紙下：「板子一枚下は地獄」。常に危険と隣り合わせの船上では、自然と信心が育まれる。ビルの谷間に埋もれそうな神社にも、かつての魚河岸や廻船問屋が寄進した痕跡が残っている。日本橋堀留の常盤稲荷。

裏表紙上：横浜駅に隣接するシーバス乗り場は、日曜日ともなると冬でも大変な賑わいだ。このシーバスの人気は、水辺からアプローチしやすい魅力的なポイントをつなぎ、陸と船の道をつなげているからに違いない。

裏表紙下左：千石船の発達で大切なもののひとつに、舵がある。手漕ぎ動力から帆走専用船へ移行するに従い、舵は面積を増やし、形を変えていった。滑車で舵を吊り上げるのは、吃水への対策だけではなく、波浪が厳しいときに舵が破損してしまうのを防ぐためでもあった。

右：日和山から石巻の港外を望む。天気の良い日は、水平線まで見渡せるが、レーダー機器がない江戸時代、霧に覆われたときなどは一体どうしていたのだろうか。

