

難波西鶴と

海の道

【6】

森田 雅也

前回、西鶴も含め、

江戸時代の人々が存

外、国際人だったとい

うことを書きました

が、「海の道」が世界

に通じている以上、海

洋国日本の血が騒ぎま

す。

第4回で西鶴の「日

本永代蔵」(1688

年刊)巻一の三「浪風

静かに神通丸」後半の

サクセスストーリーを

紹介しましたが、前半

は日本の物流の要とし

て、難波の港のにぎわ

いを描写しています。

そのタイトルの「神

通丸」については、

近代泉州に唐(から)

かね屋とて、金銀に有

徳なる人(金持ち)出

来ぬ。世わたる大船せ

ん)をつくりて、その

名を神通丸とて、三千

七百石つみて足かる

く、北国の海(松前か

ら日本海一帯)を自在

に乗りて、難波の入り

港に八木(米)の商売

海の道通った巨船たち

をして、次第に家栄へけるは、諸事につき、その身調義(商売上の工夫)のよきゆへぞかし。一と、原文にあるところ起因します。

その「唐かね屋」には、実在のモデルがいまいた。泉佐野市の豪族として有名な食野家の一族で、大坂新戎町に廻船問屋を営み、「大通丸」という巨船を所有していた「唐金屋庄三郎」です。刊行のころ、40歳前後の働き盛りでした。

ただ、「大通丸」は資料から四千石ほどの大船と推測されますが、「日本永代蔵」のよつに大活躍したとまで伝える文献は未見です。

しかし、こゝで鎖国

と呼ばれる時代にこのような大船を民間が建造して良かったのかという疑問が浮かびます。そのためにわざと西鶴は「大通丸」を想起させるように「神通丸」として、幕府をばかったのかもしれない。

とこそが、当の幕府の方も巨船を造っています。伝説の「安宅丸」です。徳川家光の命を受け、寛永12(1635)年完成。七千四百石積載。あまりに豪華な船のために、年間維持費が十萬石(約10億円)も必要であったとされます。これでは、幕府もたまりません。

天和2(1682)年に解体しています。ところが、

これを超えた船が謎の「快風丸」です。建造したのは徳川光圀、あの「水戸黄門」です。建造年は不明ですが、元禄元(1688)年に、この船で蝦夷探検に成功しています。

この船の積載は、船体からは約一万二千石。「安宅丸」を大きく上回ります。しかし、実際はもっと少なかったという算出もできま

す。(参考文献：石井謙治『和船II』)

巨船三隻に共通するのは、建造費の割に活躍が伝えられていないことです。まるで大艦巨砲主義の遺物「大和」のよつですね。

(関西学院大学文学部文学言語学教授)

建造費の割に活躍伝えられず