

難波西鶴と

海の道

【29】

森田 雅也

難波西鶴と海の道について、松前、酒田、佐渡、新潟と見てきたが、次は西回り航路に入っていない敦賀です。以下引用です。

敦賀津は、北陸道で琵琶湖水運と連結し京畿に近接するため、若狭を除く北陸道六カ国の官物が回漕された。中世にも交通・軍事上の要地となり、敦賀津を眼下に望む金ヶ崎城には、源平合戦の

平通盛、南北朝時代の新田義貞、戦国時代の朝倉一族がそれぞれ拠ったが、いずれも敦賀津を重視しての拠点であった。

天正元(1573)年朝倉氏滅後、豊臣秀吉の時、蜂屋頼隆ついで大谷吉継が敦賀城廻り5万石を領し、左ノ川西岸に平城を築き、さらに湊町を整備し、浜手に漁師町・浜町・舟町などを開いた。関ヶ原の戦後結城氏・小浜京極氏を経

陸、湖、川運の抱き合わせルート

て、寛永11(1634)年酒井氏が領知し、川西の浜手に茶町を立て、今橋を架けて川中の旧町と結んだ。

寛文期には町の整備も完了し、敦賀湊は最盛期を迎えた。寛文3(1663)年、町数

41・人口1万5千余を数えた。翌寛文4年入津船2670艘、米75

万6千俵・大豆10万俵が陸揚げされた。しかし同12年河村瑞賢によ

って西回航路が開発・整備されると、以後急激に衰微した。『国史大辞典』より)

引用が長くなりまして、つまり、敦賀は長く、北陸道と琵琶湖水運をつなぐ要衝であったわけだ。

琵琶湖水運は上方・畿内という中世・近世初期に限りなく栄えた大消費地と結ぶ窓口です。これも重要な地域です。ところが、この敦賀と琵琶湖をつなぐルートが陸路しか

なかったのです。そこで活躍したのが「馬借」でした。中世・近世の運送業者。馬の背に荷駄をのせて駄賃を稼ぎ、物資を輸送した。鎌倉末ごろから広くその活躍が知られる。近江の天津・坂本、越前の敦賀、若狭の小浜、山城の淀・山崎・木津などの交通の要所に集住し、京都・奈良へ物資を運送する仕事に従事した。また、室町中期には運送業だけでなく商人的性格をもつようになった。

多くは問屋などの統制下にあったが、在地の情勢に詳しく集団的行動力を持っていた彼らは、しばしば土一揆に加わった。『日本国語大辞典』より)

つまり、敦賀(海運の拠点)ルートは、馬借の陸運と琵琶湖の湖運、淀川の川運が抱き合わせだったわけだ。

この無駄を省こうと何度となく、敦賀運河開削案が計画されますが、いずれも頓挫してしまします。西回り航路が完成して、繁栄が昔話となったのが敦賀だったのです。西鶴はその敦賀をいかに描いたか、次回からです。(関西学院大学文学部文学言語学教授)

西鶴は敦賀をどう描いた？