

難波西鶴と

海ノ道

【37】

森田 雅也

何度も繰り返し書いて来ましたが、西回り航路が河村瑞賢によって開発された、寛文年間(1661~73)を境に、それまでの敦賀・小浜から琵琶湖への運搬ルートは衰微していきます。

西鶴は、そのことに敏感に反応し、敦賀・小浜の衰退していく姿を描いています。

このルートの衰微は、琵琶湖の湖上運送のあり方と琵琶湖周辺の都市の繁栄にもかかわっているのですが、本シリーズは「海ノ道」ですから、無視するべきかも知れません。

しかし、(二)はお許しいただいて、西鶴の描いた琵琶湖ルートの隆盛と消長について述べさせていたが、まずその前に琵琶湖の運送について、歴史的な見解を確認しておきます。長くなりませんが、以下「国史大辞典」から引用します。

その隆盛と消長

—中世の一大権門である叡山は、近江国内に多数の荘園を保有し、当国をその経済的基盤としていた。同時に、琵琶湖の水運と商品流通に大きな影響力をもち、坂本や奥島(近江八幡市)などに関を構えていた。

一方、堅田(大津市)では、殿原衆(地侍層)と全人衆(農民・商人・漁民など)で構成される堅田衆が、惣的結合を強固にし、上乗権や関務権をアコに、中世の湖上で絶大な力をふるっていた。天下をおさえた豊臣秀吉は、坂本・堅田・木浜(守山市)から船百艘を集めて大津百艘船を創始する。

また、芦浦観音寺(章二)「怪我の冬神鳴」で

津市)を船奉行に任命、湖上交通の掌握を強める。大津百艘船仲間は、江戸幕府の保護を受け、その後も特権をもち続けるが、江戸時代中期以降、彦根三姿を中心とする諸港との紛争が生じるようになり、次第に勢力は後退する。こうした紛争の背景には、寛文年間(1661~73)の西回り航路の開発による、琵琶湖水運の運送量減少があった。

やはり、西回り航路開発の影響は大津を直撃したようです。そんな大津の人々を見事に群衆として描いたのが、西鶴の「日本永代蔵」。「元禄元(1688)年刊」巻二の

す。この話は、大津の「愁喜貧富(悲喜)も(ごもの貧富の有様)」をしようゆ屋の喜平次の視線を通して描くという面白い方法をとっています。

西鶴の描いた琵琶湖ルート

西鶴の「日本永代蔵」は、副題を「大福新長者教」としています。これは長者になる心得を説いた教訓書「長者教」(寛永4(1627)年刊)に対抗した、新しい時代の金持ちになる指南書を意味します。

にもかかわらず、この章は貧困にあえぐ、大津の人々を登場させています。なぜなのでしょう。次回にて。

(関西学院大学文学部文学言語学科教授)