

難波西鶴と海の道

【41】

森田 雅也

西鶴のころ、開発された西回り航路は流通ルートに革命を起しましたが、そのことによって、旧来の敦賀、小浜ルートの繁栄に影響が差しました。その影響はそのルート延長上の琵琶湖の天津にまで影を落としました。

そのことが、西鶴の『日本永代蔵』や『西鶴諸国はなし』の物語の形成にもうかがえることを述べてきました。

ところが、反対に西回り航路として新たな繁栄をもたらされた石川

県の福浦港、兵庫県の柴山港、島根県の温泉津港などの新たに整備された日本海側の寄港地を舞台とした西鶴作品があってもよいはずなのですが、見当たりません。

これは、おそらく佐渡の小木港の話が見当たらないのと同様と言えます。そこに共通するのは、それらの港の近くに大きな都市を有

周辺都市や鉱山との関係

していない、航路上の単なる寄港地に過ぎないと言えることです。寄港地とは、西回り航路の北前船が帆船のため、その日の風と潮の具合で立ち寄る港という意味です。後の蒸気機関などによる汽船のように、定期航路として特定の船が立ち寄ることが保証されていませんでした。

もっとも、今まであげてきた松前、酒田なども寄港地なのですから、右にあげた港湾設備だけの港では、せいぜい、船待ち客のための遊女屋まがいの安宿がにぎわっただけで、都市としての十分な機能は有していませんでした。中には、船を降りない場合もあり、ヒジ

ネスマンにとつては、あまり情報を得るには、よい場所ではなかったのかも知れませんが、

しかし、これらの寄港地の近くには、鉱山を有している場合が多いことに注目できます。小木港の場合、近くの相川に佐渡金山がありましたから、それなりににぎわったと考えられます。しかしながら、以前にも述べたように金山は幕府直轄でしたから、民間が金山にかかわる人々目当てに商業取引を自由にできたとは言いがたいでしょう。もちろん、多くの労働者がいるわけですから、生活品の売買は行われたでしょうが、腰を据えて商売

する場所ではなく、航路の通過点であったのでしよう。

地図上は生野銀山に近い柴山港ですが、当時にぎわった生野の銀運搬には主に陸路を用いましたので、やはり格好の交易地とは言えませんでした。

温泉津港と石見銀山の関係の場合も、運搬が陸路中心でしたので、温泉としての湯治場としての利用は別として、やはり、交易地ではなかったのではな

う。

さりながら、様々な情報が港にもたらされていたことは確かでしょう。次回に続きます。

(関西学院大学文学部文学言語学科教授の

森田雅也)

舞台になる港ならなない港