

びわこの 考湖学

14

現代社会での物の運搬や人の移動手段は、手軽なところでは自転車にはじまり、自動車、バス、電車、果ては飛行機といったように、目的や行き先に応じて選択でき、全国津々浦々、さらには海外へも行くことができます。ところが古代においては、陸路と水路だけ。手段も徒歩、乗馬、牛馬にひかせる車、船に限定されます。

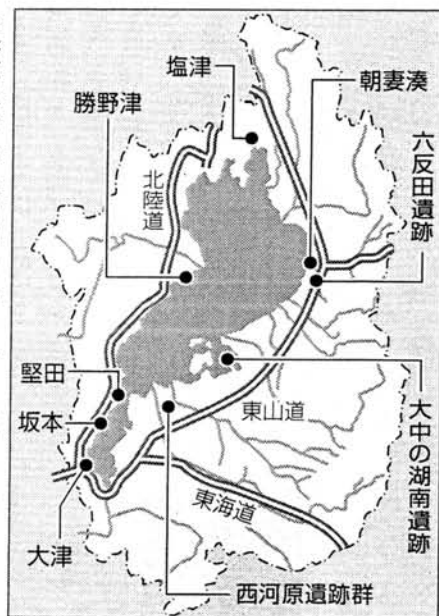
陸路(道路)は、季節や天候による影響が少ないために利用頻度が高く、駅の整備、路面維持のための排水溝の掃除や轍部分の補修など、恒常的な維持管理が必要です。だからこそ主要道路の整備は多くの経費を投入され、国家的事業として位置付けられていました。

一方、水路は地理的・気候(季節)的な要因に大きく左右される難点があるものの、発着点さえ確保すればそれを

繋ぐルート設定の自由度が高く、維持・管理にかかる手間が少ない手段であり、物資の大量輸送にも向いています。その発着点となる「津」

「湊」が琵琶湖に数多く存在していたことは、すでに取り上げた通りです。元来、「津」「湊」という言葉は、舟が停泊する場所を示すのではなく、「水門」と表記し、水の出入口(河口)に形成される入り江、内湖、潟、砂州などの地形をさして使いました。それが、それらの地形を利用してつくられる施設(舟着き場)を示す用語に変化したのです。琵琶湖では、文献に登場する大津や勝野津、塩津、朝妻湊が、その代表格といえます。

ターミナル・近江



近年では、存在の知られていなかった津や湊に関連する遺跡が続々と発見されています。西河原遺跡群(野洲市)は日野川河口部に、大中の湖南遺跡(安土町)は西の湖に、六反田遺跡(彦根市)は矢倉川の川岸に設置された津であり、湊です。これらは、琵琶湖周辺の河川、内湖、湖岸の津・湊の具体的な姿を私たちに教えてくれます。

琵琶湖には大小約460本の河川が流れ込み、その存在は陸路では障害になります

が、水路の視点からは巨大な水上「ターミナル」、琵琶湖のアクセスルートになりうる存在です。環状に廻る陸路と琵琶湖を中心に放射状に広がる水路が、網の目状に張り巡らされ、近江国全体が東西の物流の「ターミナル」として機能していたといえます。

このような姿は、中近世、さらには昭和30年代までの交通網そのものであり、その基礎が古代にすでにできあがっていたといえます。中世にはいると、荘園制の

古代の幹線道路と主要な湊。琵琶湖を中心に環状の陸路と放射状の水路が走り、近江国全体が巨大なターミナルとして機能していた

拡大、現物中心から貨幣経済への変換、商品流通の活発化により、国家を支えていた律令制度の綻びがみられ始めます。それに合わせ、琵琶湖を取り巻く状況も大きく変化していくこととなります。その象徴的な存在が、堅田・坂本に建設された港や馬借、保内商人、五箇商人の登場です。彼ら商人が琵琶湖を中心とした水路を利用して活発に活動する姿は、古代から中世へ主役の交代を意味してました。昨今しばしば使われる「官から民へ」の様相を呈し、新たな時代の幕開けを迎えます。

(滋賀県文化財保護協会

堀真人)

水と陸 網の目交通、古代に基礎