

# びわこの 考湖学

みなさんは河村瑞賢という人物と西廻り航路という言葉をご存じでしょうか。

瑞賢は江戸時代前期の商人で、海運、治水の功労者です。明暦3(1657)年の江戸大火にあたって、木曾の山林を買い占めることにより財を成しました。その後、幕府の命により、西廻り・東廻り航路の整備、淀川河口の治水事業、銀山の開発などを行いました。

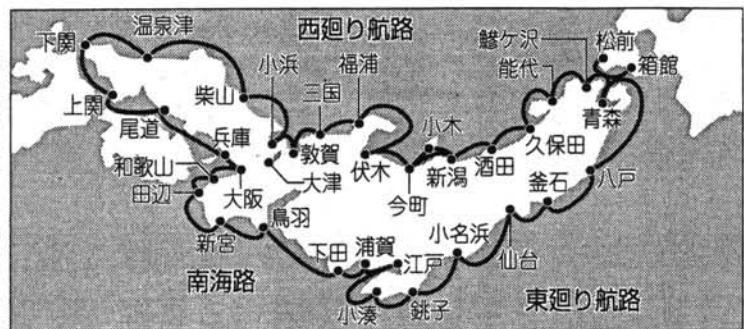
瑞賢によって整備された西廻り航路とはどのようなものだったのでしょうか。従来は、東日本の物資を大坂もしくは江戸に運ぶ場合、敦賀や小浜で陸揚げし、人力や馬力によって峠を越し、塩津や勝野といった琵琶湖北岸の港から湖上を大津へと運ばれ、再び陸揚げされた荷物は

人力や馬力によって京都や大坂へと運ばれていました。ただし、古代以来行われていた琵琶湖水運を用いていた物資の大量輸送には大きな問題がありました。それは、敦賀もしくは小浜、塩津もしくは勝野、大津にて積み替えを行う必要があることから、問屋への口銭(手数料)が必要でした。さらには、峠を越えることから、一度に大量の荷物が運べなかったのです。

そこで、幕府から瑞賢に大量の物資(米)を一気に運ぶための工夫が求められ、生み出されたのが西廻り航路だったのです。それは、敦賀や小浜で荷物を陸揚げせず、そのまま西へと船を進め、関門海峡から瀬戸内海を抜けて大坂へと向かうというものでした。

た。

## 江戸期の水運



近世の沿海航路図

# 瑞賢の西廻り航路

地図上でみてみると、すごい大回りをして、経費がかかってしまうように思えます。

実際に試算したものがあって、みてみましょう。

越後(現在の新潟県)から、米1000石を西廻り海運で大坂までと敦賀経由で大津まで運んだ場合の経費を試算した当時の史料をみてみると、当然ですが運賃自体は大津までのほうが安いのですが、数度にわたる積み替えに伴う損失や問屋の手数料などを合わせて計算すると、西廻り航路で大坂まで運んだほうが584匁得をしたというのです。

日本海沿岸の海運が大坂へと直結した西廻り航路の整備が、琵琶湖水運に与えた影響は計り知れないものがありました。敦賀への大豆と米の入津量は、寛文年間(1661~1673)の56万俵をピークに、元禄年間(1688~1704)にはその半分に、享保年間(1716~1736)にはその5分の1にまで激減しています。敦賀への入津量の減少は大津をはじめとする琵琶湖の港への入津量の減少を意味します。

寛文5(1665)年には102隻、元禄6(1693)年には107隻であった大津百艘船も、享保10(1725)年には47隻、明和3(1766)年には39隻と激減しています。西廻り航路整備以前の繁栄は昔日の面影となっていました。

ただ、琵琶湖周辺地域や丹後、若狭などからの物資は引き続き湖上水運を利用して大津に集積されており、地域内での中核としての役割は担い続けました。

(滋賀県文化財保護協会 畑中英二)