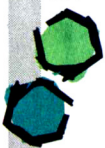


ひろしま



歴史回廊

第12部・近世の自然と暮らし⑨

備北から出雲側へ運ばれたのは、燃料炭だけではない。幕末には産鉄も境港に運ばれ、船で日本海側各地に送られた。

人間活動の活発化は、海運の発達によるところが大きい。江戸初期には、日本海側と大坂を直接結ぶ西回り航路が開かれ、膨大な物資が往来するようになる。

■帆走の能力が向上

これを担ったのは、弁財船べんざいせんと呼ばれる帆走能力に優れた船である。櫓漕ぎ中心の船では、瀬戸内海の場合、潮待ちの必要から陸地近くを進むことが多かった（地乗り航路）。帆走能力が向上すると、沖合を進むことができる。例えば安芸灘から鼻栗瀬戸（大三島と伯方島の間）を抜け、備後

港町結び塩や鉄交易

海運の発達

鞆港を結ぶ最短コースである（沖乗り航路）。帆船時代最後の高速大量輸送が始まる。これによって沖合の島にも御手洗のような港町ができた。

港といえば、後背地との物資移出入の機能がまず思い浮かぶが、別の商売もあった。全国各地から集まった廻船かいせんから商品を預かり、高値を待つて別の廻船に転売する中継商業である。御手洗に限らず、陸地部との交通に不利な港町も、繁栄したわけである。

■小さな廻船も活躍

江戸後期になると、さらに様相が変わる。小さな廻船によって、近辺に日常的な交易圏ができ、きめ細かな商品流通が浸透し、人々の経済活動がより活発となる。

瀬戸内地域で生産する木綿、塩、砂糖などと、九州・越後の干鰯ほしか、さらに北海道産のニシン×粕、昆布などとの遠距離交易はもちろん、干し柿、ミカンや大根、しょうゆ、そうめんから、げた、ちり紙に至るまで、水がしみこむような近場の交易が始まっている。

すべてが大坂に集まった時代が終わわり、後背地をもつ大小の港町が相互に結びつく。出雲や備北の鉄も、越前三国や新潟に直接の販路を開いていったのである。

塩や鉄を全国流通にのせ、産業の繁栄、ひいては森林の消耗をもたらしたのも、海運の力であった。

土曜日に掲載します



北海道に運ばれた尾道の酢。時期は明治以降か（江差町の横山家）

（広島大教授・佐竹昭）