ミニ内航海運史　Ⅵ 江戸時代　その5

大阪を支えた北前船と淀川の　舟運

江戸時代の諸藩は、産物を売って外貨が得るため、地元で生産品を消費都市の大阪に運び、換金して財政を賄っていた。当時の社会は、農産物中心の経済であったが、貨幣が大きく力をもつ時代になっていた。

この時代、遠隔地へ廻送する米を廻米（かいまい）と呼び、諸藩では食べる米を節約してでも江戸、大坂などの中央市場へは多量の廻米を増やそうとした。幕府は、元和6年（1620）初めて江戸の浅草に御米蔵を建て、翌年大坂に御蔵奉行を置いて諸国の廻米を収蔵した。江戸の御蔵前のあった地域は、現在でも「蔵前」地名が残されている。当時の廻米は、天領などからの御城米（ごじょうまい）、藩からの蔵米（くらまい）の他、商人が農民から貢租余剰米を買い付けた納屋米（なやまい）と区分されていた。

幕府は、厳しい廻米仕法を設け、御城米の品質を厳重に点検したが、廻米には海路が多く用いられた。幕府は享保年間（1716～36）以降、廻米量の増加で、市場供給が過剰となると江戸や大坂への廻米を制限し、米価の調節を図ったため、大阪の淀川下流域、中之島や堂島には、諸藩が廻米収納のために造った蔵屋敷が建ち並び、堂島には米の売買をする堂島米会所（どうじまこめかいしょ）が享保15年（1730）に開設された。

大阪へ北前船の西廻り航路で運ばれる廻米は、北国米（ほっこくまい）と呼ばれる弘前、酒田、新潟、加賀などの米があった。北国米の収穫期には、北前航路が冬季休業期に入るため、翌年の3月以降の廻送で大阪には5月頃着くが、丁度大阪では前年の瀬戸内から九州の米西国米（さいごくまい）が底をつく時期のため、北国米は貴重だった。

江戸時代末期の全国の年間生産量は400万トンと推定され、その1割が廻米として江戸・大阪送りになっていたとされている。大阪は全国から米や物資を海上輸送するのに便利な上、産地に比べ米が高値であることから、大阪廻米は江戸よりも圧倒的に多く、西国米や北国米は全て大阪送りであったようだ。

大阪の蔵屋敷に送られてきた米は、入札の資格を持つ米仲買商人に売却され、これを正米取引と称した。また、米仲買は米の代わりに米切手という証書を受け取り、この証書を堂島の米市場で米問屋に売り渡し、これを帳合取引と呼んでいた。前者

は現物取引、後者は先物取引である。堂島米会所での取引は、敷銀という証拠金を積むだけで、差金決済による先物取引が可能であり、現代の基本的な先物市場の仕組みを備え、世界初の整備された先物取引市場であった。堂島米会所で決められた米相場は、大阪の商品の値段相場の基本となった。

明治になって堂島米会所は、幕府崩壊とともに廃止された。その後、堂島米穀取引所として再建されたものの、これも昭和 14 年（1939）に廃止されている。

大阪周辺都市の物流を支えて来たのは淀川と多数の運河であった。琵琶湖を水源として大津に流れる瀬田川は、京都に入って宇治川となり、京都市内を貫く桂川、三重県北部が源流の木津川と大阪との境界付近で合流して淀川と名を変え、大阪湾に注いでいる。淀川では古くから舟運が栄え、都市の発展を支えた。江戸末期から明治初めにかけて淀川では、毎日平均 1,500 人の旅客と 800 トンの貨物が輸送されていたといわれ、本流だけでなく、運河でも 3,000 隻ともいわれる川船が行き交った。

琵琶湖から流れる現在の瀬田川とＪＲ琵琶湖線鉄橋

その淀川にも明治時代に入ると蒸気機関の外輪船が導入され、貨物や旅客の輸送量も飛躍的に増加したが、明治 43 年（1910）の京阪電気鉄道開通後、舟運は急速に衰退し、昭和 37 年（1962）に貨物船は姿を消した。

また、運河の発達した大阪では古くから、橋の数が多いことから、「八百八橋（はっぴゃくやばし）」と称された。「八」は「末広がり」で縁起がよいとされ、江戸八百八町、京都八百八寺ともいわれたが、江戸時代の実際の橋の数は江戸が約 350 橋、大阪が約 200 橋であったようだ。

江戸の橋はすべて幕府が建設した御公儀橋であったのに対し、大阪では高麗橋、天神橋、天満橋、難波橋、日本橋、京橋等などの 12 橋が幕府管理の御公儀橋であったが、その他は町人が架けた町橋で、例えば淀屋橋は豪商淀屋、常安橋は淀屋の創始者・淀屋常安の名をとったものだった。いかにも商人の町・大阪らしい。

土佐堀川に架かる現在の淀屋橋。中之島と船場を結ぶ