

街道

その歴史と役割

シルクロードのように、その昔の交易や物流の代表的な物品の名を冠した道が、日本国内にも少なからず残されています。そのうち、いくつかの街道を取り上げて、その街道が当時の金融や経済に果たした役割や背景についてご紹介しましょう。

UNESCO

(こんぷろード)

昆布ロード

ユネスコの無形文化遺産に登録された和食。これを支える「だし」の代表格が昆布だしです。利尻昆布、羅臼昆布、日高昆布とその名があらわすとおり、昆布の産地は主に北海道ですが、デパートやスーパーなどの食料品売り場で昆布商品を手にとってみると、福井の敦賀や大阪の堺で加工されたものが多いことに気づくでしょう。これは、中世以降の日本海水運と深い関係があります。

北海道で採取された昆布は、すでに奈良時代に朝廷に献上されていたことを示す記録があるそうです。水運が発達した室町時代以降、昆布は北海道から敦賀まで船で運ばれ、この地で加工されたうえで、陸路を通り、琵琶湖を渡って京都や大阪まで届けられました。

しかし、江戸時代に入ると、内陸ルートでかかる積替えの手間や手数料を省くため、敦賀を経由せず下関から瀬戸内海を通る西まわり航路で大阪(堺)へ運ばれ

るようになります。一般にいう「北前船」です。こうした昆布の輸送ルートは「昆布ロード」といわれ、その発達によって昆布が庶民の口にも入るようになりました。現在でも、昆布の加工が敦賀や堺で行われているのには、こうした背景があるのです。

その一方で、江戸料理の「だし」は鰹節でとり、昆布があまり使われない理由も昆布ロードが関係するとの説があります。産地である北海道から大阪に運ばれた昆布は、上等のものから関西で消費され、残ったものが関東に送られたことが影響しているというものです。

さて、昆布ロードはさらに、九州、琉球王国(沖縄)を経て、清(中国)へと延びていきます。当時、清では蔓延していた風土病の薬として、昆布への需要が高まっていました。そこで、財政危機にあった薩摩藩は、北前船の寄港地である富山の薬売り商から昆布を仕入れ、これを清に輸出していました。この貿易によっ

て藩財政を立て直したことが、明治維新につながったともいわれています。

このように、昆布ロードは、北海道から中国へと至る壮大な交易路となり、近代の扉を開くことに一役買ったといえるかもしれません。

昆布ロードの中継地には、今も豊かな昆布の食文化が息づいています。敦賀や大阪では、刃物職人の技を生かしたとろろ昆布やおぼろ昆布のほか、塩昆布や佃煮、バター寿司にのせる白板昆布など、多彩な昆布加工品があります。富山ではとろろ昆布をまぶしたおにぎり、昆布で刺身や牛肉をはさんだ昆布メが、また、清との貿易を中継した沖縄でも、昆布の炒めもの「クープイリチー」をはじめ、豚肉と昆布を煮込む料理が食卓にのびります。

みなさんも昆布だしを味わいながら、昆布ロードに思いを巡らせてみませんか。

