

## 食文化と交通文明

大塚 滋\*

交通は人を運び、ものを運び、そして文化と文明を運んできた。交通は場所の移動であると同時に、時の経過の一形式でもある。多くの食物素材は時の経過とともに鮮度を失い、腐敗する傾向があり、魅力を失う。そのため、古代の食文明はあまり混じり合うことなく、ほぼ4つの独立した料理文化圏を保ってきた。

シルクロードや沿岸海路による東西の交流も大きなものではなかった。15世紀から17世紀にわたる「大航海時代」によって、4つの食文化圏は少しずつ混じり始め、また多くの新大陸の食物が世界にもたらされた。航空輸送、陸上の高速輸送、コールドチェーンの発達によって、食文化の転送ははげしくなった。しかし、食習慣は保守的なものであり、こんご、短時日の平均化は考えにくい。

### Culinary Culture and Traffic Civilization

Shigeru OTSUKA\*

Traffic transfers men and materials as well as civilizations and cultures. It is not only a mode of transfer of things from a place to another, but at the same time that of elapsing of time. Most food materials therefore in the duration of transportation lose freshness and spoil rapidly. Thus the transfer of the cultures of the four major areas of the independent culinary cultures (Chinese, Indian, Arab-Turk and European cultures) had not been extensive. Through the Silk Road and accompanying coastal navigations, partial transportation of goods were attained to a limited extent.

Since the start of the age of "Geographical Exploration", the four culinary cultures started to mix with each other. The development of aerial navigations, high speed transportation and development of the "Cold chain", the transfer of the culinary cultures has been greatly accelerated. However, the eating customs are the most conservative temperament of men, and it is hardly expected that eating cultures of the world would be united in the near future.

#### 1. はじめに

現在の地球上を巨視的に眺めるとき、私達は食生活の偏りという点で、きわ立った現象に気づく。それは、世界には、穀物を主食としている地域と、根栽植物（イモ類など）を主食とする地域とがあること、そして、先進の文明国はほとんどすべて「穀食」の民族に属し、イモを主食とする地域はほぼ原始のままの生活を続けているという現象である。もちろん、こんにちではそうでない地域もあるが、それらの多くは現代文明の採り入れによるもので、大航海時代以前の世界の状態は、このような区分けをもっと鮮明に表現していた。

このことについては種々の考察がなされており、

イモ類が穀類にくらべて栄養価あたりの重量が大きい（つまり食物としての値打ちの割合に重い）ことと、腐敗しやすいことがまず挙げられる。このため、イモ類は保存と携行に不便で、食品としての価値はともかく、税物や交易品とするのに不利であり、このことが経済や社会、ひいては強力な国家の生成をさまたげた、というのが主な考察である。

このような事情はもちろん今も変わっていない。「穀物戦争」が取りざたされるのはこのことをもっとも端的に物語っている。交通機関の発達したこんにちですらしかりであるから、人力をもって運搬するしかなかった原始の時代には、交易品としての価値は穀類とイモ類とのあいだで画然としていたと考えられる。実際、南部太平洋の島嶼国家のほとんどは近代文明に触れるまで（ある地域ではその後も、またこんにちも）、ほとんど石器時代の生活と社会の中にあった。

\* 武庫川女子大学教授  
Professor, Mukogawa Women's University  
原稿受理 昭和60年4月4日

交通は食を規制し、それによって文明を規制してきたのである。

2. 世界の食文化圏

高速の交通機関があり、人と物の行き来のはげしい現在では、世界の各地域の食習慣や料理はかなり入り混じっている。ことに日本では古代から外国の文化や習慣を積極的に採り入れようとする傾向が強くなり、大都市では「世界中のたべものが食べられる」とは、よく取沙汰されることである。そのような傾向を「民族性」とするのは簡単だが、そうした民族性の由来を探ることは容易ではないし、またそのこと自体、食文化論の重要なテーマでもあろう。

しかし、日本ほどではないまでも、ほとんどの地域でヨーロッパの料理は供給されているし、中国料理は欧米でも好まれている。

しかし、依然として私達は世界の各地にその地域特有の料理体系があり、よく似た料理やまったく異なった料理があることを感じる。また、ひとつの料理体系が他の地域に伝播したさい、その地域の固有の料理体系の中に取り込まれて楽し込まれている例が多い。手近な例では、アメリカ合衆国の中国料理と、日本で普通の「中華料理」店で食べる中国料理はかなり異なっているし、それらはまた中国で供される中国料理ともかなり違っている。

これらはそれぞれ中国料理の「アメリカ化」、「日本化」とよぶことができようが、そうした「〇〇化」の中に、食文化や料理体系の頑固さを見ることが出来る。

さらに、伝播してからの時期が長くなると、一見まったく異なった料理と感ぜられるように変化していくことも、古代に導入された中国料理から偏行して洗練された日本料理を見るだけで充分であろう。また醤油やみそは古代に中国から導入された「醬(ひしほ)」が祖であるが、こんにちの中国醤油は日本人の味覚を満足させるものではないし、日本醤油は多くの中国人の味覚に訴えるものではなくなっている。にもかかわらず、アジア以外の地域に育った人が中国料理と日本料理の間に酷似した味と文化を感じるのが普通である。

したがって、地球上にかなり早い時期にほぼ完成された料理体系なり味覚体系なりがいくつか生じ、それらがたがいに独立して醸成された文化が存在したことを想定させる。これについては一口に「東西」の文化、と表現されることが多いが、それはどのよ

うなものであろうか。

石毛直道は世界の4大料理圏として、ヨーロッパ、アラブ・トルコ、インド、中国の各料理圏を想定している (Table1)。<sup>1)</sup> これらが4大古代文明と、ヨーロッパ文明の直接の源となったローマ文明の地域を代表していることは、料理文化が文明の達成と密接な関係にあることをものがたっている。15世紀に始まるヨーロッパ人の大航海時代以後、これらのそれぞれに孤立した文化は急速に混じり合うようになる。したがって、これらは大航海時代以前の様相を想定したものという。

この4つの文化圏の食の特徴をまとめてみると、Table 1のようになる。人間の食べものにはこれらのほか野菜、果物、豆類などがあるが、食文化を一応代表するものとしてこの5つの項目を選んだ。

Table 1 4大料理圏と特色 (石毛直道による)  
Four major areas of culinary cultures and the eating characteristics.

	主食糧	肉	乳	油脂	調味料 香辛料	料理加工
中国	米(メシ) コムギ(ピン)	ブタ		油脂	醬	多彩 発酵
(日本)	米(メシ)				醬 (スパイスなし)	//
インド	米(メシ) コムギ(チャパティ)	羊 ニワトリ	牛 水牛 羊	ギー ゴマ	カレー ウコン	ダル
ヨーロッパ	コムギ(パン)	牛 豚	牛 山羊	多い オリ ーブ	醬, 旨味 料なし スパイス 多い	発酵 あまり ない
ベルシャ アラブ	コムギ(パン) 米(ピラフ)	羊	羊 牛	羊脂	スパイス 強烈	

この表からはいろいろなことがいえるが、

1. 主食糧としては穀類が食べられており、イモ類など根菜類を主食糧として発達した大文化圏はない。
2. 小麦はたいへん普遍的に食べられ、すべて粉にしてからこねて食べる「粉食」であるのに対し、米はヨーロッパでは食べられず、食べられているところでは主として粒のまま「粒食」される。

3. 中国文化圏では発酵調味料である「醬」が用いられているのに対して、他の地域では発酵調味料はほとんどなく、反対にスパイス類が発達している。
4. 油脂の使用はどの地域でもみられる重要な栄養素兼調味料であるが、その内容、種類にはそれぞれ大きな特徴がある。
5. 全体として、もっともよく用いられている肉、乳源は羊であって、牛、豚がそれに次ぐ。

などであるが、目につくのは中国が乳の使用を欠いてきたこと、中国文化圏の一地域である日本ではさらに、肉、油脂の使用を欠き、またスパイスの使用が少ない、などの点である。

いずれにしても、この表から4つの文化圏の特徴はかなり把握されているといえる。このように特徴的な文化を始めに規定したものは、もちろん風土、気候であり、各地域に産する、あるいは生産しやすい動植物から、素材がえられた。

そして、素材の違いが料理の発達の方向をかなり厳密に規定していったと考えられる。

たとえば、米は胚乳（白米の部分）が固く、果皮（ヌカの部分）が、わりに軟らかいので、粒のまま煮たり蒸したりすれば美味に食べることができる（粒食）。また、簡単な臼と杵が用意できれば、搗くことによって簡単に精白して、食べることができる。

いっぽう、小麦は胚乳が軟らかく、果皮が固く分厚いので、そのまま煮ても食べにくいし、搗精を試みればつぶれるか崩れるかしてしまう。このため、まず挽き割りにして煮てカユ状にして食べることが行われ、ついで粉に挽いておなじくカユとするようになったと考えられる。また、水とこねて焼く方法もかなり原始的な時代から行われたであろう。焼く方が煮る方法にくらべて調理器具の点で簡単であるからである。

粉を水とこねてドウ（こね粉）をつくるのが日常化した人々の間では、ドウをすぐに焼くことなく1日ぐらい放置した場合、発酵によってドウの中に泡が生じ、ふくらむことはしばしば認識されたであろう。これは野生のイーストによる発酵であり、それを焼くことによって、ただドウを焼く場合にくらべて、たいへん好ましい食感と香りと味がつくことも、やがて認識されていったことであろう。また、発酵したドウを焼くには、はじめは熱した石の上などに広げて平焼きにしたり、灰の中に埋める方法がとられた。そして、やがて密封した窯の中で焼く

ためのパン焼き窯が発明されて、平たい板状のパンからこんにちの塊り状のパンがつくられるようになった。こんにち、インド料理圏のチャパティ（非発酵・平焼き）、アラブ・トルコ圏のアラブパン（発酵・平焼き）、ヨーロッパ圏のパン（発酵・塊状、またはローフ状）などにこうした小麦粉食用の歴史を辿ることができる。パンは古代エジプトにおいてすでに食用とされていたといわれるが、要するに、人間が小麦を手にしたとき、パンへの道は敷かれていたといえるのである。

主食として高度な加工食品を用いるヨーロッパなどの食習はこうして小麦の食用から生まれたわけで、米を常食する民族にとっては不要な文化であった。

しかし、パン焼き窯からはオーブンが生まれた。そしてオーブン料理のかずかずが生まれた。グラタンは好ましいオーブン料理であるが、米食のアジアにはついにグラタンのように上面から熱する料理は生まれることはなかった。かくて、“風が吹けば桶屋がもうかる”式にいうならば、“小麦がグラタンを生んだ”のである。いや、ヨーロッパで米ではなくて小麦が重用されてきたのは、アジアと反対に湿った冬と乾いた夏をもたらす風土であったことを考えれば、グラタンを生んだのはヨーロッパの風土そのものだったともいえるであろう。

### 3. 料理文化の混合

さて、このように独立して起った料理文化が交通を通じて混じり合っていたわけであるが、その様相を見る前に、各地域内での、いわば圏内交通について考えてみたい。

人が自分の足で動き、物を運んでいた時代は、もちろん、食文化の伝播の速度も知れたものだったであろう。冒頭に述べたように、人は集落ごとに異なる産物をたずさえては交易にのぞんだことであろう。このことは、人間の食生活の偏りを少なくし、食習慣の平均化をもたらした。山の人々、海の人々、平野の人々は、それぞれの小地域での産物に頼ってばかりいては得られない心身の充足を感じ、ますます交易の必要性を知ったことであろう。このことは人間の雑食性をうながしたと考えられる。『古事記』に見える山幸彦と海幸彦の物語もそうした物々交換の風景であろうか。

動物の背が使われるようになったのも古いことであろう。

動物の背による食物運搬については2つの興味ふ

かいエピソードがある。第1はチーズの発明に関する伝説であり、第2は納豆の発見にかかわるものである。

こんにちのようなヨーロッパ型のチーズの起源については、ドイツ語のケーゼ(käse)、オランダ語のカス(kaas)、スペイン語のケソ(queso)などすべてラテン語のカセウス(caseus)が語源と考えられ、ギリシャ、ローマ以前の牧畜民の発明とされているが、これについて次のような伝説がある。

「古代アラビアのカナナとよぶ旅商が長い旅にでるとき、飲料としてヤギの乳を羊の胃袋でつくった水筒につめておいた。昼間の焼けつくような太陽をあびて1日の旅を終え、水筒のヤギ乳を飲もうとしたところ1滴も出てこないで、ふしぎに思っ小刀で水筒を切り開いてみると、なかにおよぶよの白い固まりがみついていた。空腹と好奇心からこれを食べてみると、かつて経験したこともないおいしい食物であった。この話はやがて村人にひろがり、チーズの製法を考え出す動機となった。」<sup>2)</sup>

この話のミソは「羊の胃袋」を入れものにしたことになり、羊胃に含まれるレンネットという、乳を凝固させる酵素がはたらいて、馬の背でゆらされているあいだにチャーニングのような効果があつて、こんにちでいえば「コッテージ・チーズ」ができたことになる(こんにちのチーズはこれをさらに発酵したものである)。

納豆のほうも『事物起源事典』から引用する。

「糸ひき納豆の起源については、東北地方に伝説がある。後三年の役に、父頼義に従って安部貞任・宗任父子征討のため陸奥へ下った八幡太郎義家が、平泉付近(岩手県)に布陣し、近在から集めた大豆を煮させているときに、にわかに敵の襲撃を受けた。せっかく煮えた大豆を捨てざるのも惜しいと、藁俵につめて馬の鞍につけさせ、応戦数日、戦い終わってか大豆を取り出さしてみると、大豆は藁についていた発酵菌によって、ヌルヌルと糸をひく、『納豆』になっていたというのである。同じような話は秋田県能代地方でも、また水戸地方でも伝えているから、納豆は東北地方で創製されたものであるかもしれない。」

この話のミソは「藁俵」で、藁(に限らず枯れた草)につく枯草菌という菌が大豆についたことになる。枯草菌はいまも納豆の製造に使われている。

これらの伝説はかつての旅や戦争の際の食生活のありようを物語っていて興味深いが、さらにそのよう

な移動のあいだに、その容器によって食物の変化が見られたという点でもおもしろい。

交通は多くの場合、場所の移動であると同時に、時間の経過の形式の一つでもある。そして時間は、ことに近代以前には、現代とは比較にならない重大な要素であったであろう。穀物、豆類、乾燥したスパイス類など以外の食物、たとえば、畜肉、魚介類、野菜類、くだもの類などは変質しやすく、したがって伝播しにくかった。チーズと納豆の伝説の場合はこの変化が好ましい方向にはたらいたという例であるが、多くの場合、変化は鮮度の喪失、腐敗の方向にはたらき、もとの食品の魅力を減殺した。

さきの2例は発酵にもとづくものだが、一方、若狭から琵琶湖の西岸を通って京都へ出る昔の道は「鯖の道」とよばれるが、これはかつて敦賀あたりに陸揚げされた鯖に薄く塩をして、いそいで京へ運ぶと、京に着いたころにちょうど程よく塩が廻っていたのが都の人達に賞味されたのだという。そこから京都の「鯖ずし」が生れた。ちょっと意味が異なるが、大阪の「船場(せんば)汁」(塩鯖の切身と野菜を調味料を使わずに煮立てた汁もの。塩鯖の塩が出るので程よい味になる)なども生んだ。加工品の特性をたくましく利用して経済を計った例として有名である。

このような例は少ない。新鮮な魚介類は遠く流通することは少なく、あつても冬季に限られたことであろう。

日本では、古代からの首都であつた奈良と京都は、いずれも海岸線から遠く、ために新鮮な海産魚介類には乏しかった。海魚類は多く塩魚、干し魚など、加工品の形で供給され、珍重された。平安時代の貴族の宴会などは、畜肉が禁じられていたため、ほとんど魚鳥類からなる動物食が多かつた。干しあわび、干したこ、干し鳥など、そのほとんどは、動物からなり、その意味では一種の「肉食」といえるが、それも、多くは加工食品で構成された宴会でもあつた。

こんにちも京都の名物とされる料理は「いもぼう(棒たらとイモ煮つけ)」や「にしんそば」など、加工魚介類によるものが多い。

また、平安時代ころから魚を食物の第一とする食文化が定着してきたが、鎌倉時代の書物には一種の食物番付があり、それによると、

「魚が一番、鳥はその次。魚の中でも川魚が上、海の魚は下。魚の中では鯉が一番。」(『家中竹馬記』)とあり、じつに鯉が全食物の中の第一とされている

たことがわかる。こんにちも残っている庖丁式でも、鯉が使われることが多い。これも海の鮮魚が得難く、これに反して鯉は、姿、形、味がすぐれていることにもよるが、ほとんど年中供給することのできる魚であったことと無縁ではない。

そして、逆の見方をすれば、魚の食文化はたいへん伝播しにくいものだったことになる。

動物の背による交通の時代にもっとも雄大だったのは、いうまでもなくシルクロードである。これについてはすでに成書も多いのでぜい言をつつしむが、東方のシルクが西方へ送られたのに対し、西方の種々の産物が中国文化圏にもたらされた。奈良東大寺の正倉院には種々の薬草とともに、胡椒や石蜜(せきみつ・粗製の蔗糖といわれている)などはシルクロードによってもたらされたものといわれている。この意味で日本はシルクロードの文化的終点であった。

ただし、シルクロードによって日本にもたらされた食文化要素そのものは多くはなかったようである。文化要素としてはむしろ、儀礼、芸能、衣類、薬剤などに多く、事実、先述の胡椒や蔗糖も、それぞれ貴重な薬としての認識が主で、たとえば蔗糖が古代日本において甘味料として使われたとは考えにくい。というのは、清少納言の『枕草子』の中に「あてなる(上品な)もの」として「削り氷(ひ)にあまづらかけて新しき金椀にもりたる」といっており、「あまづら」は葛の一種を煮詰めたものであるので、宮中にあった彼女にも砂糖は縁遠いものだったという傍証になっている。

陸上の交通の速度を変えたのは汽車の登場だった。重いものを乗せて人や馬の2倍から数倍の速さで移動する力強い汽車によって、それまでの物流の姿はたいへん変わった。交通が持っている時間の要素はひどく小さくなり、そうなることによって皮肉にもすぐれた交通とされるようになったのである。

大勢の人間と大量の物資の高速輸送は、当然食習慣の混合を招いた。生産地と消費地は近くなり、新鮮な食物が消費者に提供されるようになった。

しかし、食生活は元来、保守的なものである。日本国内を考えても、明治以後の食生活の伝播は急速ではなかった。ことに江戸と上方の交流は江戸時代にすでにほぼ終っていたといえよう。それは牛馬の力によるほかは、船便によるものだった。

#### 4. 水上交通のインパクト

水運が陸上交通に対してすぐれている点は、なん

といっても大きな船腹にたくさんの物資を積んで、一度に運ぶことができる点である。海保嶺夫氏の計算によれば、米100石を送るには、馬160頭も必要だったという。江戸時代には千石船が活躍していたが、これは実に馬1,600頭分にあたる。しかし、航海には危険も多く、多くの物資を積んでいる分だけ、一度の損失は大きい。寄港地などが整備されて、航路の一応の安全ができるまでは、水運は河川や、陸地の見える海域に限っていたであろう。

すでに紀元前後からヨーロッパと中国を結ぶ海上ルートが開かれており、「海のシルクロード」とよばれている(藤本勝次ら)。これはインド洋を通る航路で、近世まで続いた。品目は香料、絹、陶磁器などで、特に食物の往来は見るとはなかったようであるが、シルクロードに見たようなスパイスや食物の貿易はあっただろう。

しかし、なんといっても特筆されるべきものは、15世紀から16世紀にかけての、コロンブスやバスコダガマによって、大洋を横切って往来する大航路が開かれたことによる、大航海時代の幕開けだった。

ヨーロッパ人の当時の活動はひとくちに「靈魂と胡椒のため」といわれるように、現実的にはスパイス類を求めての活動だった。

では、なぜヨーロッパ人はスパイスを求めて国外に出かけねばならなかったのであろうか。元来、一地域の食文化とは、その地域で入手でき、しかも有利な産物によって構成されるものであることは、上に見て来た通りである。15、6世紀のヨーロッパ人の動きには、人類に固有とされる冒険心や領土欲だけでは解釈できない「フィーバー」のようなものが感じられる。

ヨーロッパ人の持った最大のジレンマは、自分の風土に産しないもの(胡椒や丁子(クローブ))を食生活の中心に据えてしまったことであつた。ヨーロッパ人が胡椒を必要としたのは、鮮度を失った畜肉において消しのためとか、殺菌剤ないし保存料の一種であつたとかいわれている。いずれにしても、こうしてスパイス類を用いるうち、そのフレーバーがかれたら食生活の中心テーマである肉食にとって必要不可欠なものになってしまったのである。

風土にないものを日常に必要とすることは、一種の「ないものねだり」である。ヨーロッパ人の「ないものねだり」が地球上に落したものの影響は、良い意味でも、悪い意味でも、計り知れない。しかし、このことこそ、食文化が交通にインパクトを与えた



最大のものだった。

そのことに比べれば、大航海の副産物として達成された世界の食物のヨーロッパへの伝播、ことにトマト、ジャガイモ、トウモロコシなど新大陸の作物の発見と導入は、むしろ小さいとさえいえよう。

似たような、しかしもう少し小規模の例を日本の近世に見ることができる。それは北海の昆布の大阪への伝播についてである。大阪での干し昆布の使用は、ダシの材料としてこんにちでは必要不可欠のものとなっている。「だし昆布」がなかったら関西料理は成り立たない、といっても過言ではない。よく「東京では海苔屋が（片手間に）昆布を売り、大阪では昆布屋が海苔を売る」といわれるのは、この間の事情をよく物語っている。

北海道からは東京の方が大阪より近いのにこうしたことが起った背景には、主として太平洋岸より安全な日本海を舞台として活躍した「北前船」の活躍がある。北海道を出た多くの廻船は、はじめは若狭を通り、次には山口を廻って瀬戸内海を通過して、北海道の昆布を直接大阪に揚げたため大阪が昆布の中国輸出などの中心地となり、民衆の生活に早くなじんだのである。

つまり、廻船に限っていえば、日本海沿岸航路こそが「表」であった。こんにちそれが「裏日本」とよばれるのは、鋼鉄船の導入によって太平洋側航路の安全度が増したことと、明治以後、かつての「師」中国に背を向けて「西洋」に学ぶことを国是として、太平洋や南方のかなたにそれを感じた日本人の感覚の変化の結果に外ならない。じっさい、中国への道は北西にあったのに対し、欧米への道は東または南の方向に開かれていた。太平洋沿岸は「表日本」とよばれるようになり、日本の経済の先進地域であることを続けている。交通のありようが民族の意識を変えた例といえよう。

こんにち、航空路の発達と航空機の大形化、ジェット化、コールドチェーンの発達などによって、ますます世界はせまく、食習慣も混り合い、特徴を少しずつ失いつつある。「地球規模」の考え方が科学や社会の多くの分野で取沙汰されている。将来、食文化も1つになるだろうか。明治いらい百余年、私達日本人の食生活は急激に「洋風化」した。日本人はやがて欧米人のような食生活をするようになるだろうか。

Fig. 1を見ていただきたい。世界の主な国々の平均年収を横軸に、その国々の畜肉と穀物の消費量を

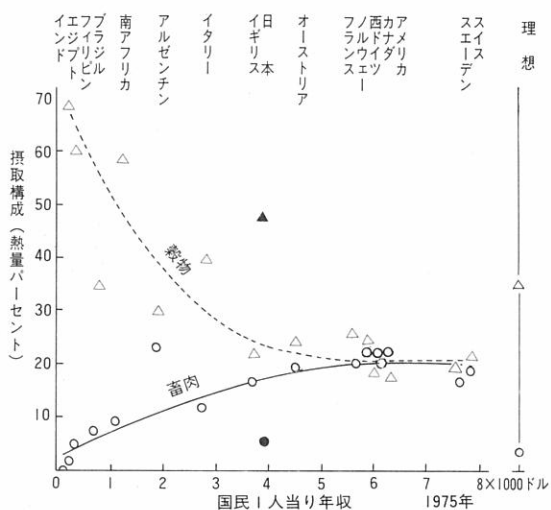


Fig. 1 平均年収と食生活パターン  
Relationship between average income and eating patterns

縦軸にとってプロットしたものである。収入が多くなるほど畜肉消費量がふえ、穀物の消費量が減ることが、一般的傾向として見てとれる。そして、それぞれ約21%ずつに落ちつく、つまり、このパターンが人間のし好のユートピアであることがわかる。

ところが、日本人はこの曲線が大きくはずれ、畜肉、穀物それぞれ約5%と48%程度である。欧米の21に対しわずか5。日本人の肉食が「ままごと」だ（鯖田豊之）といわれるゆえんである。この数字は交通文明の発達に対して、いかに日本人がその伝統的な食パターン（畜肉を食べないで魚介類を第一とする文化）にこだわって来たかを示している。いや、総じて文化が文明に対してとる一種の保守主義を見ることができるともいえるであろう。

人間の精神とはそのようなものようである。これは主として西洋と中国文化についてだが、世界にはまだまだ私達の知らない食文化に満ちている。食文化はいま「運ばれ始めた」段階といっている。

参考文献

- 1) 石毛直道編：世界の食事文化，ドメス出版，1973
- 2) 朝倉治彦，安藤菊二，樋口秀雄編：事物起源事典，東京堂出版，1970
- 3) 藤本勝次，山田健太郎，三杉隆敏：海のシルクロード，大阪書籍，1982
- 4) 鯖田豊之：肉食の思想，中公新書，1966