

第4章 北前船の誕生

4-1 北前船の定義

「北前船ロマン研究」の主人公である「北前船」の誕生の経過にいよいよ迫りますが、そのために「北前船」の定義を次のように考えます。

蝦夷地(北海道)含めた日本海の諸港と瀬戸内・大坂を結んだ沿岸の湊を、商品価格の地域差を利用して寄港地で積み荷を売ったり、あるいは新しく仕入れたりしながら商いをする「買積」を主体とした不定期の民間の商人の廻船のこととします。船型は船首・船尾に強い反りがあり、荒波を乗り切る凌波性^{かこ}が強く、1枚帆でありながら、帆走力があり、櫓や櫂を全く使用しないので、水主の人数も少なく、最も経済性が高い「弁才船^{べさいせん}」が使われました。

「北前船ロマン研究」では、既に第2章で近江商人の活躍で、江戸時代以前から蝦夷地と北陸を結ぶ航路が開かれたことを紹介しました。また、第3章では、材木商人であった河村瑞賢の知恵と工夫で1672年に上羽の酒田湊から日本海を南下し、赤間関(下関)を廻り、瀬戸内海を経て大坂に、天領からの城米を運ぶ「西廻り航路」が開発整備されたことを紹介しました。

つまり、蝦夷地と、日本海、そして瀬戸内海を結ぶ北前船の活躍する航路が準備されたこととなります。ただし、両者の場合の船は近江商人であつたり、幕府が傭船して物資を届ける「賃積」の形態でした。そのため、北前船の定義の中の「買積」の形態が登場し普及することを待つこととなります。しかし、「買積」船による北前船が誕生し普及する18世紀後半(明確な記録がないので1760年前後^注)としました)まで1世紀近くかかることになりました。なぜそれほど期間が必要であつたのか。その経緯には多くのロマン(物語)がありましたので、それを説明していくことにします。

注) 牧野隆信『北前船の研究』では、宝暦から明和(1751～1772年)としています。

4-2 北前船を誕生させるまでの政治と経済の変遷

冒頭で、北前船を大坂を起点に瀬戸内海、日本海そして蝦夷地まで沿岸の湊を、寄港しながら積み荷を売ったり、あるいは新しく仕入れたりしながら、商いをする民間の商人の廻船のことと定義しました。そして、その誕生を1760年頃まで待つことになると述べました。

江戸時代の産業は農林漁業が基本で、地産地消で暮らしを成立させてきました。北前船が売れる商品を商いするには、地域で地産地消を越える余剰産物を生み出し、それに付加価値を付けて流通させることが必要になります。そのためには、情報や貨幣などの社会システムのほかに、第1次産業は自然からの恵をいかに取り入れるかが重要になります。

そこで、北前船ロマン研究では、北前船が誕生するまでを、いくつかの期間に分けて、追いかけてみることにします。

1) 17世紀前半(1600年～1650年)－江戸幕府の基礎を確立

江戸時代は 1600 年の関ヶ原の戦いに勝利した後、1603 年に徳川家康が征夷大將軍宣化を受け江戸に幕府を開き始まることになりました。徳川家康は、織田信長や豊臣秀吉のように、武力で天下を統一したのではなく、豊臣秀頼(当時 11 歳)の後見人(いつかは「豊臣家」に天下の支配権を返す)の立場であり、領地を保有する最大的大名として、朝廷より武士を統括する者として、將軍という政治基盤を与えられたに過ぎませんでした。

つまり、幕藩体制は、幕府は藩には全く財政援助をせず、藩も幕府に定期的な支払いの義務を負わない独立した地方分権型の体制でした。

そのため、徳川時代の初期は、その権力の基盤を肅々と固める策が講じられ、その頂点は秀頼が率いる軍と戦った 1614 年の「大坂冬の陣」と 1615 年の「大坂夏の陣」で勝利し、反徳川勢力の政治的核を滅ぼし、ここに乱世を終わらせることになったのでした。

統一体制ができた徳川幕府の財政は、秀吉の時代に認められた関八州の約 240 万石に、大坂の陣で滅亡させた豊臣家の所領地を併せた約 400 万石が基本で、全国の知行高 2800 万石の 14%にすぎませんでした。残りの 86%を保有する約 300 の藩からは税や負担金を取ることはありませんでした。ただ幕府が諸藩と違うのは、収入源である「税」の年貢だけに頼るのではなく、権力を手中にした幕府は、全国のめばしい金山や銀山の全てを手中に収め、特に銀は当時の世界の半分近くを産出していましたので、開幕当時から財源の心配がなく自国の通貨(金貨、銀貨)を鑄造し、流通させることができたのです。

この時代の象徴は、徳川幕府の権威の象徴としてふさわしい首都江戸の基盤を整備するため、江戸城の再建築造と、首都江戸にふさわしいと都市基盤の整備でした(第 3 章参照)。それに加えて、外様や譜代の大名に、「武家諸法度」(1615 年)で厳格に遵守すべき規定で幕府に対する対抗力を削ぐ新たな体制を構築することで、幕府からの公儀普請の名目で土木工事等の莫大な負担を 3 期にわたり実施し、参勤交代制度(1635 年)の実施で、各藩に経常的な財政負担を余儀なくさせ、幕府の一極集中体制を着実に確立していったのでした。

2) 17 世紀後半(1650 年～1700 年)－「元禄文化」創出まで

江戸時代は土地や屋敷などの生産力を貨幣ではなく「米」を基準に表す、いわゆる「石高制」と言われる制度が幕藩体制の基礎となるものでした。そのため、戦国期からも収入の基本である米を増産して年貢を増やす新田開発を続けてきました。

時代はパクス・エドガワーナ(江戸時代の平和体制)になったことで、戦国期の築城・道路建設・鉱山採掘などの軍事用途に使われた土木技術が、耕地面積の拡大に全面的に活用されることとなりました。大河川の上流部に取水口をつくり、長大な用水路を通じて台地上など用水の不足地に引水が可能になりました。河川堤防も長大かつ堅固な連続堤を築くことができるようになりました。こうした軍事土木技術の応用により、河川下流の沖積平野の開発や海岸線の干拓などによって、大規模な新田開発が継続的に行われ、水田の面積の拡大と水田経営の安定がもたらされることになったわけです。農民も、進んで耕地を開墾し、小さな溜池を水路でつなぐ溜池群を造成して、新田開発に力を入れました。

この結果、江戸時代直前の 1600 年に約 163 万町歩・石高 1850 万石であった全国の耕地面積や収穫高も増え続け、1720 年のころには 2 倍近くの約 297 万町歩・2578 万石に増加する過程にあったわけです。

年貢は田畑の収穫高に応じて貢租量を決める検見法でしたが、寛文から元禄時代

(1660-1700)までに行われた検地による面積を基準に、年貢は農民個人ではなく、「村高」として村全体に課せられる仕組みになっていました。「元禄」以降は、村の富が商品作物により増大しても、米を基本とする「村高」には反映されない状況となり、農民には余裕ができていきました。農民の生産意欲の高まりによって、米だけを作る農業から、米の収穫後に別の作物を栽培する二毛作や、米以外の商品作物の栽培に力を入れることができるようになってきました。

参勤交代のために、幕府が直轄で東海道、中山道、日光道中、奥州道中、甲州道中の 5 街道をはじめ全国に街道が整備され、また、飛脚制度の整備で大名だけではなく庶民の手紙や物も扱われるようになりました。そのため、この時期には流通網が一弾と機能し、農業技術面では、深耕用の備中鍬、脱穀用の千歯こき、粃殻分けの千石とおし等の発達した農具の普及が一段と進むようになりました。結果、商品価値の高い多種類の作物を工夫して作るようになっていきました。そのため、肥料の改良が行われ、都市民の下肥が用いられるようになり、さらに元禄期前後になると、主に富農の間で金肥（九十九里浜の干鰯）が利用されるようになりました。干鰯の肥養によって、東海道諸州の米穀、及び畿内・中国の木綿、阿波の藍葉、紀の国のみかんなどが見られるようになっていきました。

そんな明るい経済が広がりはじめた 1657 年に「明暦の大火」が発生し、江戸の町の大半と江戸城までが焼失してしまったのです。幕府は被災者の救済と復興のために莫大な財政支出を迫られました。一方で、幕府の天領からの年貢による収入だけでは赤字となるのを支えてきた幕府が持つ金や銀の埋蔵量も 3 代の将軍によって浪費されたため底をつく状態で、支出に必要な金貨や銀貨の通貨の発行量に制限がかかってきました。

それを救ったのが、歴史の教科書で悪政と言われた 1695 年の「貨幣の改鑄」政策でした。金貨や銀貨の金銀の含有量を減らして、多くの貨幣を造り、幕府の財源に組み入れたのでした。現在の「金融緩和策」と同じです。モノが増えているのに、通貨の量が足りなければ、モノよりお金の価値が高くなり、「デフレ」になります。逆に、通貨を増やせば、歳入の基本である米の価格が上がり、財政破綻を回避することができたわけです。

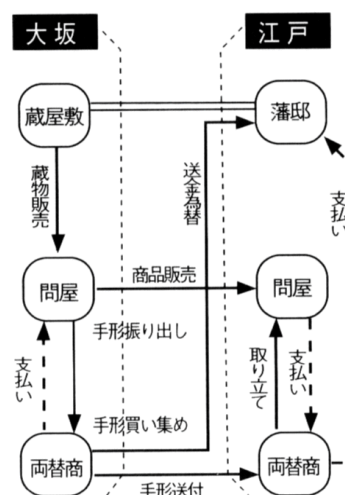
それらにより、農産物を始め生産規模の拡大が全国に展開し、各地の特産品が流通することとなって行きました。また、貨幣経済が一層進むことになっていきました。さらに、物資の量が増えたことや、「西廻り航路」の整備で、米をはじめ物資の輸送には、大量輸送ができる海上輸送が主力になっていきました。

要するに、元禄の時代(1688-1703)と呼ばれた期間は、新田開発、農機具の開発、商品作物の栽培が行われ、経済が活発化したで、その時生まれたのが「元禄文化」でした。経済は、首都である江戸と、京都、大坂の「3 都」が中心で、江戸は人口の半分が武士で一大消費地として、膨大な消費の高まりがあり、京都は織物や染色、装飾などの伝統技術の高い水準を誇る「工都」として、大坂は「天下の台所」の全国経済の中央市場機能の「商都」として、需要に応じて経済が活発化し発展することができました。

そして忘れてはならないのは、江戸時代の「石高制」は、米が経済の中心的存在で、年貢として納められた米は、中央市場の大坂に集められ、藩の蔵屋敷に蓄えられ、米問屋を介して現金化されたことです。米は諸藩の財政の根幹をなし、米価の安定は経済の安定としても重要であるため、米の質や量などを正しく反映した全国の米相場の基準となる米の価格が 1624 年に「米市」が設立されて決められました。そのため、西日本は瀬戸内海

を通じて大坂に運ばれ、日本海からは敦賀、琵琶湖、大津、そして大坂に運ばれました。そして、1672 年の西廻り航路の整備で、大量の米が大坂に運ばれ、さらに耕地の拡大による米の増産でさらにその量は増えることとなり、米の売買をする商人は、「淀屋」に代表される多くの豪商を生むことになったわけです。その後、米市は 1697 年に堂島川対岸の堂島新地（現在の堂島浜 1 丁目）に設立された「堂島米市場」に移されました。

諸藩の大坂の蔵屋敷が販売した米の代金は、江戸の藩邸まで、小判の詰まった千両箱を海路や陸路で運んだのでしょうか。それに代わり登場するのが図 4-1 に示す「江戸為替」の新たな仕組みでした。蔵屋敷から商品(米)を買った大坂の間屋は本来その代金を蔵屋敷に納めなければならないのですが、別の取引で江戸の間屋に商品を売却して本来江戸から大坂にその代金が支払われる場合、両問屋の間に大坂と江戸の両替商が仲立ちをして、問屋と両替商の間に為替と手形が交換され、江戸の両替商から米の代金分が江戸の藩邸に支払われ、商品の代金が大坂の両替商から大坂の間屋に支払われることで決済が終了します。このシステムは実際には正価の金貨や銀貨を運ぶことなく送金でき、併せて大坂と江戸の間屋間の貸借関係も清算できました。それを可能にしたのは三井などの大手両替商の豊富な資金に裏打ちされた与信力によるものでした。「天下の台所」大坂が成立したことで、問屋や仲買制度による流通機構が発達し、両替商金融による遠隔地為替等を駆使できる信用経済がやがて広域に広がり、こうした為替による決済は、商品経済の拡大とともに発達していくことになりました。



出所 作道洋太郎「阪神地域経済史の研究」

図 4-1 江戸為替の仕組み

(出典：『豪商たちの時代』、p232)

都市町人の台頭による産業の発展及び経済活動の活性化(好景気)を受けて、様々な娯楽や文化が生まれ、それが文芸・学問・芸術の分野に投影され、生活に余裕ができた庶民が多くの文化を享受することで著しい発展を遂げたのが「元禄文化」でした。井原西鶴の『好色一代男』などは庶民の欲望を生き活きと描いたもので、近松門左衛門の人形浄瑠璃『曽根崎心中』は社会の制約で悲劇的な最期を遂げる庶民の姿を描き、木版印刷が普及し、大量に刷られ、1冊現代価値で1万円近くのもので飛ぶように売れたのも大衆文化の進行を示すものと言えるでしょう。

江戸時代の全国の人口の変遷を見てもは、1600年に1,700万人、1721年に3,128万人という人口となっており、江戸時代前半の人口急増は、当時一人が1年間食べ、消費生活に充当できる米の量がおよそ1石といわれており、米の収穫の増加を背景にして、都市だけではなく全国での人口の増加に繋がったことが説明できます。

3) 18世紀前半(1700年～1750年)－経済を萎縮させた時代

元禄文化が謳歌した第5代将軍綱吉(在位：1680-1709)の晩年には、防ぎようのない天変地異が頻繁に起こりました。

1703年の「元禄大地震」は、相模トラフ沿いのM7.9～8.2の海溝型地震で、震源は房

総半島南端で、死者 6,700 人以上でした。震源に近い小田原城下は火災で壊滅状態になり、江戸でも家屋などに被害が発生しました。

1703 年から 1723 年にかけての「浅間山噴火」（1783 年の天明の大噴火とは異なる）は毎年のように噴火が続き、火砕物の降下や火山灰の降下（1708 年には江戸で火山灰が降下）により、農民を苦しめることとなりました。

1707 年の「宝永大地震」（南海トラフ沿いの東海地震と南海地震の連動の海溝型地震 M8.6、死者 20,000 人以上）による津波で東海道沿岸、紀伊、土佐、大坂で大きな被害が発生し、地震動で東海道、南海道、畿内で山崩れ、谷の埋設、建物倒壊の被害が発生しました。

1707 年の「富士山の宝永大噴火」は宝永大地震の 49 日後に起こりました。死者の被害はなかったのですが、江戸の町に大量の火山灰が降り、多くの人が呼吸器系疾患に悩まされました。耕作地に降り積もった火山灰を取り除くのに何年もかかり、火山灰が流れ込んだ川の河床は上がり、度々の大雨で氾濫し長期にわたり農民を苦しめました。

これらの災害は日本の歴史上から見ても未曾有の規模の災害ですが、わずか 10 年程の期間内に間断なく起こったことで、幕府や藩は被災者対策や復興事業に膨大な費用がかかり、経済への大きな影響が発生しました。

さらに、経済に悪影響を与えることになったのは、幕府の執った「財政均衡主義」と「緊縮政策」でした。綱吉の死後、6 代将軍家宣は若死にし、その子家継は 3 歳で 7 代将軍（在位：1713-1716）になったため、家宣の側用人新井白石が幕府の実権を握りました。「正徳の改革」の名の下に礼儀や法令による多方面にわたる改革政策が実施されました。その中で、綱吉時代の「貨幣の改鑄」は財政を無駄に拡大し、物価を高騰させているとして、1714 年に金・銀の含有量を元に戻す政策を実施しました。しかし、それは貨幣の流通量を減少させたため、経済はインフレからデフレに転換し、幕府の財政をさらに悪化させ、世の中は不景気になってしまいました。

家継は 6 歳でなくなり、8 代将軍になったのが紀州藩主で家康の曾孫ある吉宗でした。吉宗は白石を解任し、財政再建のため「享保の改革」を打ち出しました。しかしその当初の内容は「質素儉約」「贅沢禁止」（自らも率先して、食事は玄米で一汁三菜の粗衣粗食を実行）で緊縮財政による財政再建でした。そのため、貨幣の通貨量は減ったままで、「石高制」の基本である米価の基本的上昇はできませんでした。

1722 年には徴税をこれまでの検見法から、新しく定免法（過去の 10 年ほどの平均を求めて、数年間は固定するやり方）を採用し、豊凶に関係なく安定した財源の確保を狙ったものでした。しかし、米の価格は豊作の時には下がるので、益の少ない方法でした。

さらに、1732 年に、前年より雨と低温が続く中、西日本の地域で冷夏と害虫による「享保の大飢饉」が起こりました。定免法により年貢の確保ができず、飢えで死んだ人が 12,000 人にも達することとなりました。翌 1733 年には、飢饉により米価が高騰し、困窮した江戸市民によって享保の打ちこわしが起こりました。

吉宗は「享保の改革」では一向に景気が回復しない状況に困り果てて、深刻な米価安は通貨の供給不足に根本的原因があると見抜いた大岡忠相（越前守）からの何度かの忠告を聞き入れ 1736 年に、金の含有量を減らした金貨を発行する金融緩和策（「元文の改鑄」）に、ようやく踏み切ることになりました。

これで貨幣不足は解消し、下落していた米価も上がり、ここで定免法の効果が発揮され、幕府の財政はかなりのゆとりが生まれました。

4) 18世紀後半(1750年～1800年)－米中心の経済から商業振興の経済へ

いいよ北前船が誕生する時代を迎えます。吉宗の後を受けた9代将軍家重(在位: 1745-1760)は吉宗の政策を継続し、10代将軍家治(在位: 1760-1786)の時代には、吉宗に才能を認められた田沼意次が側用人・老中として権勢を誇り、幕府の財政の立て直しのため、米中心の経済から、思い切って商業振興策への転換を図りました。鉱山の開発、干拓事業、鎖国政策の中で例外的に琉球で清との交易を認めてきたのを重視して、輸出用の俵物(煎海鼠、干鮑、鱧鰯)を専売にして貿易の拡大を行うなどの新規事業を興しました。注目すべき政策は、商人から徴税する仕組みとして、商品流通の営業の独占権を認める株仲間を奨励し、商人から現在の事業税に近い冥加金を取ったのです。これは、それまで幕府の財政は年貢と鉱山からの鉱物で賄ってきたところに、商業経済の利益からの徴税を加えることとなり、財政を潤わせ、市中の景気を良くすることになったのです。この新たな政策で、これまでの米中心から、貨幣中心という近代的な経済社会へ急速に近づくことになった訳です。

以上で、北前船の誕生する背景の概要は終わって、次節からその誕生の具体的な説明に入ります。

4-3 「買積船」としての北前船の誕生

1) 木綿が商品経済の主役に

米の収穫増のためいわゆる新田開発が全国で行われ、耕地面積は、継続的に増加してきました。特に、元禄期までの高い経済成長で民間に大きな資本蓄積ができたので、1722年に町人の財力に依存した町人請負新田が解禁され、開発地全体の3分の1を占めることとなりました。農業技術の発達では、農具と肥料の改良が一段と進むようになったのもこの時期です。

大坂では1704年の大和川の付け替えにより、河内平野での1,000ha規模の新田開発ができ、稲作から綿花や菜種といった商品作物への転換する農業への構造変化が起きました。付け替えた川床の砂地は水はけが良く、水田に適さないが、綿作には適し、金肥を注ぎ込めば収益が最高で米の5倍も上がるようになっていたからです。幕府が水田での綿作を禁止する触れを出しても全く効果がないくらい河内の農民の間で綿作ブームになっていきました。

少し木綿について歴史を戻しましょう。

応仁の乱(1467)以降、木綿は、保湿性、吸湿性、度重なる洗濯にも耐えるため、当初は兵衣・火縄・帆布などの軍事的な用途を中心に定着し、朝鮮から、後に中国から輸入されました。戦国期には、移入した綿花の種をまいて栽培することが始まり、畿内・東海・瀬戸内などに、中期以降は東北以南のほぼ全域に産地が形成されていきました。

1642年に出された「覚」には、衣料規制として、「庄屋は、絹・紬・布(麻布)・木綿を着すべし。わき百姓は布・木綿を着すべし」という指示が出されました。それほど木綿が全ての身分の者が生活・労働用として日常的に着用できるほどになったことを物語りま

す。ただし、麻は駆逐されたのではなく、夏物に用いられるようになりました。

木綿が庶民にすっかり普及したのは、その生産量から推して元禄期頃と考えられ、人びとは、丈夫で着心地のよい木綿で、男女とも小袖を創って普段着にしました。

木綿には関連分野の裾野が広いという商品の特徴があり、木綿が商品経済の主役に躍り出たのは社会的な分業を可能にしたからです。栽培農家が生産する種と綿が一緒になった実綿から種を取った繰り綿は、紡績、織布、染色などの工程を経て工業製品になりますが、生産から加工まで各工程の専門化を可能にする分業体制が成り立ちました。家内制工業の域を出なかったとは言え、他の商品作物には見られない木綿ならではの特性です。江戸時代版「産業革命」といえるでしょう。西欧の蒸気機関や力織機のような動力の発明はありませんが、物産の地域分業体制や全国経済の展開など経済全体の転換をもたらすものでした。

収益が米の2～5倍と幅があるのは、「河内木綿」の例では、実綿で1.5倍、繰り綿で2倍、織布で4倍と川下に行くほど利幅が大きくなるということです。「河内木綿」は厚手で丈夫さを売り物にし、麻に変わる日常衣料として衣料革命を推進したほか、西廻りや菱垣廻船の主力である弁才船の一枚帆（松右衛門帆）に使われ、船自体の大型化・高速化にも貢献しました。

菜種油や綿作油といった灯油の需要拡大も利潤追求の延長線上にありました。灯油として大坂や江戸での夜の生活を可能にする一方で、農村では綿繰りや機織りなど夜なべ仕事を可能にする必需品になりました。

染色性に優れた木綿の爆発的な広がりには、藍を全国的な人気商品の座に押し上げ、主産地の徳島藩に専売制を生み出しました。

一方、綿作の収量アップには大量の肥料が要求され、また、肥料を投入すれば収量が上がりました。干鰯は（現在の千葉県の）下総や、安房の鰯が主な肥料でしたが、大量の需要があると供給不足で価格が高騰しました。江戸時代以前から蝦夷地に進出していた近江商人が移入した身欠ニシン（背骨を取った左右の身を干した保存食）や数の子を取った後に残る廃棄同様の胴ニシンや白子（精巣）、笹目（エラ）、ニシンのメカスを、北国や関西地方の田畑で試用の結果、干鰯に遜色のないことが分かり、大々的に宣伝した結果、魚肥として需要が大幅に拡大しました。特に西日本では、各藩とも財政が厳しく、領内で綿、茶、煙草、藍、菜種などの商品作物の産業振興策を奨励したため、メカスの需要を喚起することになり、供給が追いつかない大人気になりました。そこに、海運の発達と商品経済の広がりから、本来日本の領土と位置づけられず異郷であるする蝦夷地を、内国として全国経済に組み込むことになっていきました。

2) 商品経済の発達と蝦夷地での近江商人の凋落で北前船が誕生した

肥料として大量に需要があるニシンのメカスなど魚肥を蝦夷地に船を出して仕入れてくれば、飛ぶように売れて大儲けができるのではないかと。しかし、蝦夷地が異国ではないが異郷であることから、そうは問屋が卸してくれることではありませんでした。

蝦夷地交易を語るに、蝦夷地を領有した松前藩の特異な禄高制について簡単に触れておかねばなりません。蝦夷地は寒冷地で米が収穫できません。石高制が幕藩体制の基本であったため、唯一米が「無高」の同藩には、年貢米の収入に代わるアイヌ民族との交易権の独占が幕府から認められていました。つまり、交易の利益を俸禄に充てる「商い場知行制」

の制度が確立していました。藩主や上級家臣はそれぞれの「商い場」（アイヌの居住地）に船で出向き、持参した米や酒、鉄器などと、皮革、身欠きニシンなどの海産物、中国産絹織物などを交換し、持ち帰って、城下の近江商人に売って、それを俸禄に換えたわけです。松前藩が1万石相当という大名の格式はアイヌとの交易のおかげであるといえます。

商い場は蝦夷地全域に点在し、全部で100ヶ所ほどに上りました。ただし、アイヌとの日常的な接触は禁じられ、交易は同藩の本領である渡島半島南西部の「和人地」に制限されました。これは、そこを除く蝦夷地が異郷であることを表していました。

松前藩は本州からの船が入港できる場所を、和人地の中の江差、松前、箱館の「松前三湊」に限定していました。交易による関税収入が目的で、少しでも収入を上げようと必死だったため、積み荷や船は言うにおよばず、船頭、水主という人間にまで課税をして収入にしました。

やがて、元禄末期の18世紀初め頃の幕府や諸藩が構造的な財政難に陥った時期から、「商い場知行制」は、商いに長けた商人が経営を肩代わりする「場所請負制」に変質しました。それを請け負ったのは近江商人でした。一定の運上（営業税）を知行主に収めれば残りは全て請負人の収入になるという一種の植民地経営でした。収益を上げれば上がるほど請負人の懐は豊かになりました。

時代は下って江戸中期になると、本土での商品経済の発達、中央市場から遠く離れている蝦夷地でも、新しい商機をつかむには、輸送費をかけても利益が出る生産性の高い交易形態が必要とされるようになってきました。そこに、近江商人に交じって江戸や能登、陸奥、紀州からの新興商人が、松前藩から認められ、場所請負人として登場し、近江商人の独占してきた牙城が崩されることになりました。

新しい場所請け人が目をつけた物産が、換金性の高い商品作物の肥料として需要の高まった北の海に豊富なニシンでした。かれらは交易権に加え、漁業権を取得して漁場の開拓に乗り出し、「商い場」を交易の場から生産の場へと換えていきました。ニシン漁法も、押し寄せるニシンを引き網で、一旦網に入れば、時間との勝負で、役割分担をしながら、不眠不休で網を引いて一網打尽にすることです。メカスの生産法として、水揚げした大量のニシンを、釜で煮て、煮魚を締機で圧縮し、水分と魚油に分け、残りが粕玉で、それを碎いて、天日で乾燥させたものがメカスとなります。これらの作業に動員されたのがアイヌでした。独自の文化を守って貨幣経済と無縁だったアイヌは、「商い場」では交易者の立場でしたが、「場所請負制」の生産の場では低賃金労働者に転落することになりました。

さらに、松前周辺ではニシンの不漁が続き、漁場は北の余市や、小樽、さらに奥蝦夷地に移っていきました。和人は領外に定住できないために、江差は最大の出漁基地にあり続け、奥蝦夷地のニシンが江差に集まってきました。

蝦夷地の経済が交易から生産に比重が移るにつれ、藩の御用商人という旧態依然たる経営のため、経済構造の変化に対応した企業的な経営に不慣れな近江商人は徐々に江差での主役の座から下りていくことになりました。蝦夷地場所での交易権は原則として場所の請負人に独占的に認められていますが、場所での収穫物を売却できるのは松前、江差、箱館の3湊に限定されています。そのため、場所から3湊の間には、建前上、場所請負人が備船した船で運賃積みをして、3湊に輸送し、その積み荷を、形式上そこで買い入れる（藩に取引の税を納めるため）という取引が必要になります。近江商人は、場所請負制までは、

商い場をあてがわれた家臣が運んできた物資を引き受けて、本土に近江商人の傘下で輸送業者として賃積船の「荷所船」で運ぶことで商いを成立させてきたのでした。場所請負制になったことで、荷の売却処分は場所請負人になるという、主役の新旧交代で、近江商人から輸送業者として賃積船の「荷所船」として下請けがなくなってきたため、加賀や能登、越前などの船主は、江差商人である近江商人から独立せざるを得なくなりました。江差に入港して荷を待つのではなく、新たな場所請負人の場所に自分で船主になり出向いて、肥料となるニシン等の価格を交渉した上で賃積し、形式上江差で買い付け、自ら引き受けた荷の売却を始めねければならないことになりました。その際に、それまで近江商人の賃積み船として、習得した蝦夷地交易のうまみを活用して、大坂にできた新興の魚肥を扱う専門問屋と結びつくことができたわけです。

ここに、民間の船が蝦夷地から大坂との間の日本海沿岸や瀬戸内の湊で、商品価格の地域差を利用して商売をしながら往復する「買積船」すなわち「北前船」の誕生となっていたのでした。その時期が 18 世紀後半（1760 年頃）になったのは、日本の気候条件から、蝦夷地から大坂まで年に 1 往復しかできないため、船は大型化しますが、航路となる瀬戸内海の潮流（参照：第 8 章で詳述）の速度や航路の狭さから、大型の廻船は操作も難しく事故や難破が絶えず発生していました。幕府や藩からの賃積みによる米の輸送は責任のリスクを回避できますが、買積船は船や荷物の責任の全てを船主が負うため、瀬戸内海で商いをする湊だけではなく、潮待ち、風待ちの湊など、航路の安全が確認できた 18 世紀後半になったわけです。

その後、「買積船」の商法はパイオニアの北陸の船主だけではなく、蝦夷地から東北、山陰などの日本海沿岸の船主にも広がり北前船が誕生・普及していきました。

3) 北前船ドリームー「買積船」の船長の才覚次第で北前船の船主に

蝦夷地と大坂との間の日本海沿岸を商売をしながら往復する北前船にとって船頭が重要な働きをしました。しかし、船頭の給料は、大坂－江戸間を走る「賃積船」である菱垣廻船は、年に 4 ～ 6 往復するとして、年俸が 50 両（米価で換算すると 5 ～ 600 万円）でしたが、北前船の船頭は 1 往復なので僅か 5 両ほどでその安さが際立っていました。しかし、北前船の船持ち荷主は、本来不正行為とされた「帆待^{ほまち}」をあらかじめ船頭に認めました。帆待の割合は、積み荷全体の 1 割ほどでした。船頭は単に操船技術だけではなく、自分の荷を積んでいるので、難破しないよう、より安全な航海を心がける。海運にありがちな、海運事故を装って積み荷を横流しする「くすね」も起こらない。自分の稼ぎを増やそうと、高く売れる市場の相場情報を素早くつかんで、積み荷の売り先となる寄港する湊を切り替える才覚や商才、平たく言えば、人並み以上の「読み書き算盤」の能力が求められるからでした。また、水主たちにも「切出」という 5 % 程度のボーナスも分配しました。それで水主たちは荷物を大切に扱い、船頭が自分の荷物ばかりを優先させないよう見張る役割を与えました。北前船の運行は、「板子 1 枚下は地獄」と称された危険な現場ですが、船頭に権限と責任を持たせ、水主たちにも役割を与えることで生産性を上げ、荷主としても大きな利益を得る運命共同体の経営方法の確立でした。

「1 航海千両」の利益があったことの具体的事例として、石川県加賀市の橋立地区にある「北前船の里資料館」（酒谷長平邸）の資料に、酒谷家の幸長丸は、1863 年の蝦夷地域

行きの「下り」で 105 両の利をあげ、大坂行きの「上り」で 932 両の利の計 1,037 両を得ていると記載されています。そこから、支出分の船中雑費 217 両を差し引いても、831 両の利益となったとのこと。1 両の現在の貨幣価値を、10 万円から 15 万円とすれば、「1 航海 1 億円」は決して大風呂敷の評価ではないでしょう。資料には、さらに、北前船の造船費は千石積みが約 1,000 両、その寿命は約 20 年で、年間 70 両の維持費が必要であったとも記載されており、稼いだお金で 2 年に 1 隻建造して、有能な船頭を確保できれば、数年で大船主になれたのも誇張ではありません。

船頭にとっては「帆待商い」で百両(約 1,000 万円)とあまりあるほどの収入を稼げるようになりました。経営側の船主は運ぶ積み荷を高く売って巨利を生んでくれる船頭を優遇し、やがては船主として独立する援助もしました。雇われ船頭(沖船頭)も努力すれば船持船頭になれる夢がローコスト経営を支えたとも言えます。

雇われ船頭として稼いだ資金を元手に、船持船頭への華麗なる転身が現実化していきました。高田屋嘉兵衛は 28 歳の時の 1796 年に 1,500 石積みの「辰悦丸」を新造し、船持船頭になったのです。こうした船頭の商才がものをいう「商い船」が成り立ったのは、日本海航路上に多くの湊の整備が進み、経済の大動脈に成長していったからでした。北前船が後の世に「海の総合商社」と言われるまでになっていった証明でもあります。

北前船は様々な物資や文化を運びましたが、代表的なものを紹介します。瀬戸内海の塩は、東北や蝦夷地では乾燥させるしか保存方法のなかった鮭が、塩鮭に加工され、大坂や江戸の庶民の食卓に並びました。ニシンを肥料にした綿花からできた木綿の着物は、柔軟性、吸湿性、保温性に優れ、衣類の革命を起こしただけではなく、寒い地方では古着でも端切れでも、運べば飛ぶように売れました。中国山地の砂鉄を原料とした蹈鞴鉄^{たたら}は、鋤や釜の農具、鍋や釜に加工され人びとの暮らしを支え、また各地に刃物産業を興しました。楮^{こうぞ}や三桮^{みつまた}は各地で和紙の材料となり、生活や商業を支えました。

4-4 北前船の主役となった弁才船の進化

北前船の定義の中で、海上での主役を果たすのが「弁才船」です。弁才船は大消費地になった江戸へ必要な物資を大坂から運ぶ菱垣廻船そのものであることと、西廻り航路の開発の際に荒波を乗り切る船としての瀬戸内海で活躍してきた弁才船を河村瑞賢が推奨したことを第 3 章で紹介してきました。しかし、北前船が誕生するまで長い期間があったことで、構造や、材質、製造方法に改良が行われました。その進化の経緯を紹介します。

弁才船は元々は瀬戸内海で使用された典型的な内航用の中小船舶で、積石数は 250 ～ 350 石積前後

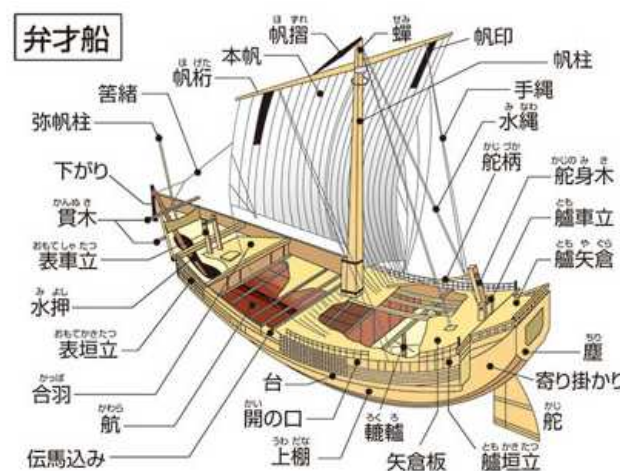


図 4-2 弁才船の部材名称 (出典: goo 辞書)

で、帆走・櫓漕兼用という中世的な要素を色濃く引きずっていました。また、鎖国政策により(蝦夷の松前、対馬、長崎、琉球では海外との通商が認められていましたが)外洋航行への対応の必要は無くなり、内海・沿岸航海用に改良が行われ、17世紀中頃から帆走専用船に脱皮し、1本マストの大きな1枚帆で、横帆船ながら帆走性能を向上させて経済性の高い商船になりました。18世紀(元禄末期)より逐次大型化し、廻船業者達は、航海技術の向上による航海の迅速化と、帆走専用化による水主の削減を目的とした改良を進めました。船舶が荒天時の航海に耐えうる波切りを良くし風上に向かえる性能の向上を目的とした水押しと呼ばれる船首材、隔壁がなく大板と梁で構成される船体、また、甲板が取り外し式になっていて荷役が便利で、積載量の増大を実現していきました。

大阪市が市制100周年事業で1999年に復元した菱垣廻船「浪華丸」



- 全長：98.6尺 (29.876m)
- 幅：7.4m
- 帆柱の長さ：90.8尺 (27.500m)
- 実積石数：1000石 (約150t)
- 大工間尺*1：865石 (約130t)
- 航長：44.3尺 (13.420m)
- 肩幅：24.4尺 (7.394m)
- 肩深さ：8.0尺 (2.424m)



1999年に大阪湾を帆走実験中の菱垣廻船「浪華丸」

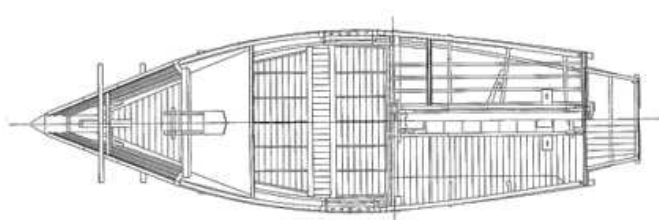


図 4-3 復元された菱垣廻船「浪華丸」の断面図と規模の概要

(出典：海事史学会 HP 資料 菱垣廻船「浪華丸」)

(注：1999年に復元し帆走実験後に浪華丸は「なにわ海の時空館」に展示されていましたが、2013年に閉館となり、封印されたまま廃船になるかもしれない状態にあります)

「舵」は、時代が下るにしたがって大きくなっていきました。理由は、大きな1枚帆であることと、逆風帆走時の横流れの防止と入出港時の操船性能向上のためと考えられています。舵の上端には長い舵柄がはめ込まれ、操舵に必要な力の軽減を図る工夫がされています。また、舵の下端は船底より下に出ていますが、浅い海域では舵身木を横に倒す

ことで引き上げるのが比較的簡単にできるようになっています。

安定性を向上させたことで、沖での航海が可能になり、従来の地乗り（沿岸航法）から沖乗り（ただし、磁石以外は勘と経験に頼った）への転換がなされました。18 世紀以降には他の船型を駆逐することとなった結果、廻船といえど弁才船を指すようになり、菱垣廻船、樽廻船、北前船などもすべてこの船型が主流で、使用目的に応じた細部の相違があるにすぎないものでした。18 世紀以後は北前船の主力となる 1,000 石積を超える大型船も登場することになりました。最高で 2,400 石積みの超大型船も就航しました。

「帆」については、江戸初期は 箴 帆が中心でしたが、その後、木綿の国産化が進むと、17 世紀後半には弁才船でも木綿帆が用いられ標準化されました。当初は薄い木綿布を二枚重ね、太い木綿糸で刺し子にした刺帆が用いられていましたが、帆布の消耗が激しくなり、幅を縮めて寿命を伸ばそうとして、1785 年に工樂松右衛門が、太い木綿糸で織った丈夫で手間もかからない「松右衛門帆」と呼ばれる織帆を開発して、瞬く間に普及しました。

また、船の大きさを示す基準として帆の反数があり、和船用の木綿帆は一定の幅の布を 1 反とし、それを積石数に応じて横に並べた数で何反帆と呼ばれました。一例として 1,000 石積の反数を挙げると、前期は 3 尺幅の 21 反でしたが、より丈夫な松右衛門帆が普及した際には、幅は 2 尺 5 寸で、帆の反数は 25 反となりました。

幕府は船の力が増すことを恐れ、帆柱を 1 本・帆 1 枚に制限したので、遠くに行くには、帆を大きくして風当たりの面積を大きくしなければならないため、帆柱を長大にしなければなりません。そのため、帆柱の長さは船の長さの 9 割ほどという、とても長いものになりました。本来ならば、1 本の自然木であったのですが、船が大型化し、帆柱を長く強くするための、長大な 1 本の木を求めることが困難になりました。そこで工夫して編み出されたのが「松明 柱」と呼ばれる人工の柱が普及しました。中心に杉の大木をたて、その周りを、細く縦割りした檜材で包み、所々を鉄環で強く締めたものです。この工夫で、かえって 1 本木よりも強く、またどれほどの長大な帆柱でもつくることができたのでした。

長い帆柱に幅広で分厚い帆の上げ下ろしは、当然大変で、人力だけでは風に合わせてできないため、図 4-2 の船の底にある轆轤を水主数人で押し回して、帆柱の上につけた滑車を利用して帆桁の上げ下げをしたのでした。

ただ、船体から見ると、長大な帆柱は構造上からは安定を欠いたものになります。大風の場合、帆を降ろしていても、長い柱に当たる風圧のため、船が吹き流されたり、横風で船が横倒しになることになります。そのため、台風などの猛烈な風を受けた場合には、斧を振るって柱を切り倒すのが心得になっていて、和船の漂流というのが多く発生しました。正に北前船にとって、長大な帆柱は、長所であり短所でもありました。

航行能力については、江戸前期の廻船は順風帆走や沿岸航法しかできず、大坂から江戸までは平均で 32.8 日、最短でも 10 日も要しました。後期になると、帆装の改良で、下の帆桁の廃止や帆桁の可動範囲の拡大・帆のふくらみの調整と、船型の改良による安定性、舵の大型化による操舵性の向上により、横風帆走や逆風帆走、「沖乗り」を可能にした結果、大坂－江戸の航路を平均で 12 日、最短では 6 日と大幅に短縮されました。これにより年間の稼働率は向上し、年平均 4 往復から 8 往復へと倍増し、上記の船型の拡大も併せて江戸の大量消費を支えることになりました。北前船も大坂から蝦夷地まで、通常は春に出帆して、秋には帰る 1 往復ですが、航行能力の改善で、1 年に 2 往復する強者の船頭も

現れることになりました。

経済性については、経費の圧縮にあります。船中経費は水主の給料と賄い料（食事代）で、1 枚帆という単純機能で、水主の数は船頭を含めて 1,000 石積みで 11 ～ 13 人、800 石積みで 6 ～ 8 人程度で、同規模の帆走・櫓漕兼用に比べて 6 割程度になっています。さらに、機能性や操作性の改良等で、搬送速度が増し、所要日数が短縮されたことで、経費は大きく改善されました。

あとがき

第 4 章でようやく北前船の誕生までの歴史的ロマンを説明することができました。しかし、もう一人のロマンの主役となる北前船の船主の存在無くして物語は語れません。人類としての文明が生まれたのは河川があったからと言われ、物を大量に運ぶために船が役割を果たしてきました。日本海があり、そこに河川が流れ込めば、その流域から日本海に運ばれ、海上を必要とところに、必要な物資を搬送する船があり、それを生業とする廻船業が時代ごとに活躍しています。次章では、日本海に着目して、北前船が誕生するまでに、廻船業を営々と生業として続けてきた地域に着目して、もう一人の主役誕生までを追跡して行きます。

＜参考文献＞

- ・北前船日本遺産推進協議会、『北前船とは』、北前船 KITAMAE 公式サイト
- ・小嶋良一、「復元された菱垣廻船「浪華丸」の意義について」、『日本船舶海洋工学会講演会論文集 第 22 号』、2016 年
- ・司馬遼太郎、『菜の花の沖 3』、文春文庫、2013 年（第 10 刷）
- ・上念司、『経済で読み解く日本史 ③江戸時代』、飛鳥新社、2019 年
- ・牧野隆信、『北前船の研究』、法政大学出版会、1989 年
- ・脇本祐一、『豪商たちの時代』、日本経済新聞社、2006 年