

第5章 北前船の誕生と発展を支えた若狭・越前・加賀国の船主たち

はじめに

第4章で18世紀後半に買積船による北前船の誕生までのロマンについて説明しました。北前船は蝦夷地から下関を回り大坂までの物資を基本は年に1度往復することで、リスクはあるが、一方で「1航海千両」という多大な利益を得ることができました。それには、それまで日本海の限定された領海で、時代の流れの中で活発に物資を搬送してきた廻船等の業者が、成長を続け、「買積船」という業態を産み出すことができたからです。そこに至るまでの歴史的経緯を若狭・越前・加賀の国を中心に辿ることとします。

古代の越の国

まずは、北陸に関する歴史を遡ってみましょう。

弥生時代に、農耕の技術が進歩し、各地に広まっていきました。4世紀、ヤマト王権は勢力範囲を拡大しながら、日本列島の多くを支配するようになりましたが、まだ国家という概念はありませんでした。その時期に、ヤマト王権は日本海を越えて朝鮮南部に拠点をもち、百済と同盟関係を持ったことで、先端文化の製鉄の技術や鉄製の農具、灌漑技術などを渡来人によって伝えられました。それらの道具や技術によって、それまでの生産方法や労働形態を一変させ、農耕地を飛躍的に拡大することができました。また、武器や馬や馬具により、乗馬も行われるようになり、武力による勢力と支配地域の拡大に繋がっていきました。また、漢字や、仏教、道教も伝えられました。

ヤマト王権の支配する地域は、『古事記』によれば、神武天皇(天皇の称号は702年の大宝律令で使用が定められ、それまでは「オオキミ」や「スメラミコト」が用いられた)が即位後、第2代から第9代の天皇までの間に、北陸、東海、山陽、山陰の支配を確立し、第12代天皇が九州中南部を撃ち、その息子が東国の反乱を鎮めたことを伝えています。そして、4世紀末までに、日本列島の大半を治める王権すなわち大和朝廷による統一国家が完成したことになりました。

そんな歴史の中で、北陸に関して、歴代天皇の中で最も謎の多い天皇が出現します。

『日本書紀』によると、第25代武烈天皇が506年に崩御し、近親に皇位継承者がなく、皇統断絶の危機に直面しました。大和の豪族たちが後継天皇を立てることを決め、応神天皇から5世孫で、越前の三国(現：福井県坂井市)の地域を統治していた男大迹王おおどのおおきみを迎え、第26代継体天皇として皇位が継承されたと言われています。生まれたのが近江国高島郡ひこしょう(現：滋賀県高島市)で、幼い時に父の彦主人王(応神天皇玄孫)が亡くなり、母振媛ふりひめ(垂仁天皇の7世孫)の郷里の越前の三国で育てられました。このため、応神天皇の血を引く継体天皇は、大和から離れた、越前、近江国、美濃国、尾張国、若狭国等を勢力範囲としていた指導者でもあったため、これで大和朝廷はさらに勢力を拡大し、急速に発展したことになりました。

大化の革新後の「道」による統治区分

古代の日本の政治の仕組みができた大化の改新(645年)以降に遡ってみましょう。行政区分は律令(律は刑法、令は主に行政法とそれ以外の法)による「五畿七道」が図5-1のよ

うに定められました。律令国家にとって「道」は全国の土地と人民を掌握するために重要でした。そのため、全国を結ぶ交通路が整備され、官道(現在の国道に該当)には、16kmごとに駅馬はゆまが設けられ、公的な文書の通送が行われていました。山陽道には中国や朝鮮半島との交易の中心である太宰府と都(平城京)に通じる官道を大路とし、1駅に20匹の駅馬を置き、東海道や東山道には中路として10匹の駅馬、その他を小路として5匹の駅馬が置かれました。



図 5-1 五畿七道の行政区分図

図の中の「北陸道」の地域が、古くは「越」とよばれ、『日本書紀』の642年(第35代皇極天皇の在位時)の条に、「近江」(現在の滋賀県)とともに「越国」と表現されました。そして、「越国」は第41代持統天皇の時代に「越前」・「越中」(現:富山県)・「越後」(現:新潟県)の3カ国に分離されました。

「若狭」は675年(天武朝)が初見ですが、それ以前に、若狭は「天皇に食をする国(御食国)」として位置づけられ、「若狭」の国として成立していました。若狭・越前の両国にあたる地域には、若狭・高志・三国・角鹿の国造くにのみやつこが置かれました。

「越前国」は能登半島を含む広大な地域でしたが、718年に「能登」が、823年に「加賀」が分立したため、越前国の地域は縮小され、九頭竜川水系を中心に育まれた平野や盆地と周縁の丘陵地とする区域が定まりました。

越前・若狭両国には国府が置かれ、越前の国府は府中と呼ばれた武生(現:越前市)に、若狭の国府は現在の小浜市府中付近と考えられ、政治・文化の中心となりました。

律令制の崩壊で北陸道には有名寺社の荘園が広がった

律令制の中で「班田収授法」により、「公地公民」を原則に、6歳以上の人民に一定量の田畑(口分田)が与えられました。土地には私有制が認められず、売買は不可で、死亡すれば、公有地として返却するものでした。一方で、人民には祖・庸・調が課せられ、祖は税金で、農作物の収穫(米)から一定の割合(3%)を治め、調は布や特産物を納め、庸は雑徭(労役)で寺の建立や防人などで、作物の収穫期は考慮されず農家にとって大きな負担となりました。

しかし、人口増により口分田の土地が不足したことで、新たに未開地の開墾を奨励するため、土地は3代まで所有できる「三世一身法」(723年)が施行されました。3代目で返却を求められるため、手入れが行き届かなくなり、荒地で放置されることとなりました。そこで、開墾した土地は永久に私有を認める「墾田永年私財法」(743年)が施行されました。それでも租庸調の負担に耐えられない農民の逃亡が起り、地方の豪族や有力農民の元に身を寄せ、あるいは僧になっていきました。一方で、寺院には寺田を給与され、そ

これは天皇家と同様に無税の扱いでした。このため、開墾して土地を取得したら、それを名目上寺院に寄進すると無税地となるため、名義料を払って寺院に所有権を保障してもらう仕組みが生まれました。寺院は収入ができれば、それで土地の買収や、貧しい農民等を使い大規模開墾を続け、大規模土地所有者になり、その結果このような土地が「荘園」になっていったわけです。その結果、公地公民の原則が崩れ、力を持つ貴族や寺社が荘園を拡大し、12世紀末には全国の大部分が荘園で覆われることとなりました。

北陸道の若狭には東寺が、越前と加賀には東大寺が、能登には上賀茂社が、越中にも東大寺、越後には西大寺等の大寺社が荘園を展開することになったのです。北陸道は畿内からも近く、日本海に面しているため、荘園の収穫物は、例えば越前の場合、九頭竜川などの河川を利用して三国湊におろし、海運船に積み換え、敦賀湊に搬送し、そこから7里半の陸路を経て塩津に、若狭国の小浜湊も9里半で琵琶湖の港の今津に到達でき、そこから琵琶湖の水運と淀川の水系を介して奈良や京に運ぶことができました。他の道は大半が陸路で、馬や人力で大変ですが、北陸道は大半が船を利用できる利点があったのです。

一方、水運が利用できる瀬戸内海は海賊の出現が多く危険性が高い難点がありました。

越前の敦賀と若狭の小浜は日本海側の玄関口として認知され、北陸道は他の道や地域と異なる形で歴史の中に存在を意義づけることになりました。

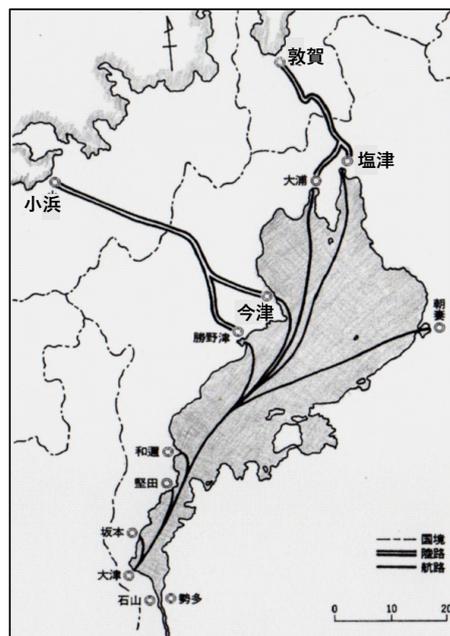


図 5-2 琵琶湖の船運ルート

日本海の玄関口越前は、大陸交流の窓口にもなった

発展途上であった日本は、政治や文化の先進国であった隋と唐に学ぶため、遣隋使（600年から615年までの5回）や遣唐使（630年から838年までの19回）が太宰府や大坂の難波津から派遣されました。

それ以外に、実は7世紀から10世紀に「渤海国」と、10世紀から13世紀に「宋国」との交流があり、越前国敦賀が大陸交渉の玄関口として果たした歴史に触れましょう。

かつて、朝鮮半島で同盟関係があった百済が、唐の支援を受けた新羅からの武力侵攻を受けて高句麗とともに滅びました。百済の遺臣たちは復興を目指して、日本に援軍を求めました。日本は未熟な造船技術しかない中で、朝鮮半島に何度も百済支援のため軍を送りましたが、663

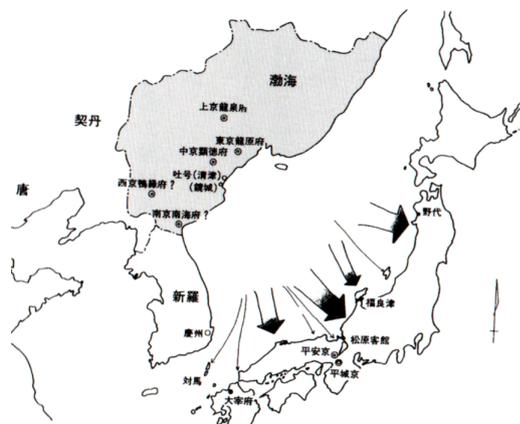


図 5-3 渤海国の位置と航路図

(出典：『敦賀の歴史探訪』)

年の「白村江の戦い」で敗れ、両国も滅亡し、朝鮮半島から多くの難民が日本に押し寄せました。百済の人を迎え入れたことで、百済の文化を積極的に取り入れ、多くを学び、律令国家の整備を加速させることに繋がりました。

高句麗の遺臣が、図 5-3 で示す中国東北部と朝鮮半島北部の日本海に面したところで 628 年に建国した国が渤海国です。渤海国は日本との交易や文化交流を求めて、727 年から 919 年までに 34 回も朝貢使節（渤海使）を来航させました。来着したのは日本海沿いで、主には越前か加賀でした。

越前の接待の窓口として敦賀に松原客館が、加賀の窓口として福良に能登客館が設けられました。歴史的には注目されていませんが、日本には虎や貂^{てん}など動物の毛皮や蜜、人参などが伝えられ、日本からは綾・綿・絹の繊維品や金・水銀が送られました。平安貴族が貂裘（貂の皮ごろも）を愛用したことは有名な事実です。

中国の唐朝に対して日本が派遣する遣唐使が停止（894 年）されて、交易が途絶えてしまいます。そして、907 年に唐が滅び、926 年に渤海国も滅びました。その後中国を統一したのは宋でした（979 年）。日宋間の正式の外交貿易は行われず、一般人の渡航は表向きは禁止されましたが、宋の商人は主に博多や薩摩坊津、越前敦賀まで来航し、私貿易が盛んに行われました。宋から越前へは、夏は偏西風や対馬海流を利用し、冬はシベリア高気圧からの北風を利用すれば容易に往復できたからでした。日宋貿易は 10 世紀から 13 世紀の平安時代の中期、さらに鎌倉時代の中期まで継続されました。

日本海に面した越前国の敦賀湊が大陸の渤海国と宋国との交渉の窓口を 500 年続け、先進的な文化のもう一つの玄関口になっていたことは特記できることでしょう。

日宋貿易の活用を基盤に時の権力者になった平清盛の目指した通商国家とその後

平安時代の末に、日宋貿易に着目したのが平清盛でした。

当時の京の都の治安が乱れ、盗賊などから守るために、宮城警備につく武士を「武官」として、「律令」に「武士」が登場してきました。清盛の父である平忠盛は、武家「平氏」の棟梁として、白河院に北面武士（院の御所の北側に詰めて身辺警護をする武士）として仕え、檢非違使も兼任し、京の都の治安維持に従事します。その功績もあり、1120 年に「越前守」に任じられ、敦賀湊での宋との私貿易で得た希少品の「唐物」（中国からの陶磁器、書籍、文具、絵画、工芸品等）を白河院に寄贈しました。当時は「贈与と返礼」の時代といわれ、公家の経済は贈り物の上に成り立ち、上位者は数倍の返礼をすることで主従関係が維持され、当時の返礼としては特権（官位）の付与がなされたわけです。

忠盛の地位を継承した清盛は、宮廷内の臣族の争いと、1156 年の「保元の乱」と 1159 年の「平治の乱」に勝利し、平家が一気に台頭することとなりました。

1158 年大宰大弐に就任し、大宰府・博多での日宋貿易の本格的な掌握に乗り出します。西海（瀬戸内海）、南海（九州沿岸部）の海賊を撃って、瀬戸内海も平定し、宋国との貿易で平氏政権は盤石となりました。

そして、武士の第一人者として、初めて太政大臣にまで登りつめると、既に国際港湾としての役割を果たしていた「大輪田泊」に着目し、1180 年に京の都から大輪田泊の近くの地の「福原京」への遷都を企てました。それは、農業経済を基盤とする貴族政治から、貿易を大輪田泊に集中させ、通商貿易を基盤とする武家政治へ転換させる清盛の野望が開

花したこととなったわけです。

しかし、清盛によって幽閉され院政を停止された後白河院との対立や平氏の横暴に対する貴族や武士の反発を受けて、遷都は形式だけの僅か 170 日で都は京に戻ります。さらに、武士の集結を図って立ち上がった源頼朝を棟梁とする源氏と平氏は戦い、1185 年の壇ノ浦で敗北した平家は滅亡しました。清盛が目指した道は半ばで潰えてしまいました。

ただ、鎌倉時代以降の武士政権では、相変わらず農業生産を基盤とした封建社会だったのですが、清盛が通商国家、すなわち交換経済の中心とするために輸入した「宋銭」は、それを陰で支える通貨となり、商品経済に欠かせない通貨として 400 年間機能しました。

室町末期には、貨幣による交換経済が定着し、清盛が予見した物資の売買は増大し、地域間の輸送を伴う廻船業が発達します。当時有名になった湊として「三津七湊」が上げられます。3 津は伊勢の安濃津、筑前の博多、和泉の堺、7 湊は、越前 3 国（三国・敦賀・小浜）、加賀本吉（美川）、能登輪島、越中岩瀬、越後今町（直江津）、出羽秋田、津軽十三湊で、7 湊全てが日本海に面し、河川と海の結節点として繁栄を続けました。

鎌倉・室町時代の越前・若狭国の支配者たち

鎌倉時代は幕府は領国に守護・地頭を置き、その支配に留意しますが、越前と若狭では在地の有力御家人は重用されませんでした。畿内に近接していることで、院領・公家領・寺社領の荘園の設置が継続していたからです。

室町時代になり、南北朝動乱期以降には、越前・若狭の国は守護として斯波氏しばが支配することとなりますが、やがて戦国時代になると、越前の朝倉氏や若狭の武田氏が勢力を付けて戦国大名化する一方で、勢力争いの末に衰亡の道をたどることになっていきました。

若狭国は一色氏が守護大名につきますが、1440 年に力を付けた武田信栄のぶひでが守護の座を奪います。しかし、1568 年斯波氏の家臣であった朝倉氏に攻められ、支配下になりますが、1570 年には織田信長が若狭を攻略して、武田氏は 9 代 130 年で滅びました。

越前国は、応仁の乱（1647~77 年）で東軍の細川氏に守護職を約束された朝倉孝景たかかげが謀反をし、斯波氏に替わって越前国主となりました。しかし朝倉義景も 1573 年に信長に破れ、朝倉氏は 100 年間で滅びました。

信長はさらに越前に来攻し、1575 年一向一揆を平定し、信長の意向で柴田勝家に九頭竜川の支流の足羽川の河川交通と北陸街道が交わる（福井の）北庄に築城を命じ領地を与えました。若狭国は信長の信任の厚い丹羽長秀に与えられました。

本能寺の変（1582 年）後、信長の跡目を決定する清洲会議で、信長の長男信忠の遺児秀信（三法師）を擁立する羽柴（豊臣）秀吉と、信長の三男信孝を推す柴田勝家とが対立し、その結果賤ヶ岳の戦い（1583 年）で勝家は破れ、北庄も滅びました。その際に、勝家に嫁いでいた信長の妹お市の方は勝家とともに自害しますが、前夫浅井長政の間の 3 人の娘、長女茶々、二女初、三女江は秀吉に引き取られました。その後、3 人は戦国時代末期の権力闘争のロマン(物語)に大きな影を残すこととなります。

信長の跡目相続に決着を付けた秀吉は、1585 年に関白になり、豊臣の姓を賜り天下人になりました。その後、1587 年に九州を平定し、最後まで抵抗した小田原の北条氏を 1590 年に征服し、全国を統一し、戦国時代の覇者になりました。

そして、その直後に最大のライバルであった徳川家康を北条家の旧領を含めた関東 8 国

(240 万石)に国替えし、京や大坂から遠い関東に封じ込めることができました。

日本海の家運業は豊臣秀吉により育てられた

天下人になった豊臣秀吉は、1592 年に信長の構想の引き継いだと言われる大明帝国の征服を大胆にも企て、そのため 15 万人を超える大軍を朝鮮半島に派遣しました(文禄の役)。軍事物資や兵士の派遣のため大量の輸送船が西国の大名により(石高 10 万石に 2 隻大安宅船が)建造されました。その時、盟友であった前田利家は軍船用の大安宅船の建造を命じられたほか、北陸の船・船頭・水主を九州名護屋の本営に動員しました。戦いは 4 年間に至り厭戦状態になり、1596 年に明との講和交渉で休戦になります。しかし、1597 年に秀吉は 14 万人を超える大軍を再度派遣(慶長の役)し、明を窮地に追い込むところまで迫りましたが、1598 年秀吉が病死し、日本軍は撤退することになりました。この役に動員された北陸の船の持ち主らは、上方・瀬戸内(塩飽の弁才船)や九州の先進的な船の構造と航海術を目の当たりにして、船舶や操船の技術の遅れを実感し、その後の越中・越後・佐渡のほか東北の家運業が船舶の改良や操船技術を高めることに影響を受けました。

秀吉は朝鮮出兵と同時期に、京の南郊に伏見城を築城しましたが、慶長伏見地震で倒壊したため、新たな城を築き直し、1598 年に没するまでそこで政務を執りました。その際に、秋田杉の良材を敦賀と三国の豪商らに命じ、敦賀を経由して京の伏見に運ばせました。材木を秋田から敦賀まで廻漕したのが、敦賀や若狭、三国を主として、加賀、安宅、能登、越中などの廻船業者でした。

秀吉や各地の大名は、兵糧・武具の輸送、米の売却などのために、船や蔵を持つ商人を必要としました。そうした軍事的・経済的要求に応じ、見返りに諸役免除などの特権を与えられたのが、畿内と北国を結ぶ結節点として発展を遂げた敦賀、小浜、三国の「初期豪商」でした。海運と商業によって富を蓄えていきました。北国の豪商は、日本海特有の風や波が激しく、岩の多い海岸に適した、船底が浅く、帆による風力のほか、櫂による人力駆動ができるの「北国船」「羽ヶ瀬船」(800~1000 石積み)と呼ばれた大・中型廻船を何隻も保有していました。

徳川時代の北陸の戦略的要地の守備体制の構築

戦国時代を征して覇者となった豊臣秀吉は、野望であった朝鮮から中国支配に挑むも、失敗し、失意のうちに後継者として幼少の秀頼を残し、1598 年没しました。

そのため、その後の政権の維持を巡って内部の実力者の間に亀裂が起こり、5 奉行の一人であった石田三成が、5 大老の一人であった上杉景勝と、徳川家康の打倒を図り、1600 年に西軍(光成軍)と、東軍(家康軍)が関ヶ原でぶつかり、東軍が勝利しました。

家康は戦いには勝利はしましたが、家康に仕えてきた譜代大名の主力を率いた息子の秀忠の戦場への遅参によって、家康側に付いた豊臣系有力大名が主力として戦ったことで、戦後の論功行賞で彼らに加増して西国全体に外様大名として定着してそのまま残ることとなってしまいました。このため、家康の心配は西国の大名が豊臣秀頼側に立って、徳川政権に不満の刃を向けて攻め上がってくることでした。そのため、肝要の地として「一番二越」と言われた、播磨が西国の大名の、越前は北国の外様の 119 万石の加賀前田氏に備える戦略的要地として、親藩としての 1600 年に結城秀康に越前 68 万石を、1601 年に京極

高次に若狭 8 万 5 千石を与え備えたのでした。

結城秀康は家康の 2 男であったが疎まれ、秀吉と家康の和睦の証として秀吉の養子となり、秀吉が小田原の北条氏を降伏させた後、秀吉に実子ができたので、それまで北条氏に抑え込まれてきた下総の結城家の家督を家康の承諾を得て継がせました。関ヶ原の戦いで、結城秀康は会津の上杉景勝が家康の背後を南下して突く動きを封じる大功を挙げたことで、その恩賞として越前国 68 万石が与えられました。当時の有力大名の中で、石高順位で見ると前田家に次ぐ第 2 位の大国の領主としたのです。

若狭国（及び越前敦賀郡）を与えられた京極高次は、大津城主で関ヶ原の戦いで東軍についたことと、お市の方の遺児で秀吉に引き取られた 3 人の娘の、二女初を正室に迎えていました。長女茶々は秀頼の母であり、三女江は 2 代将軍徳川秀忠の室となっていた相敵に対する姉妹関係の中で、家康側に付かせるための戦略でもありました。さらに、1609 年に高次を相続した忠高は、秀忠の 4 女を妻に迎えて、忠義の絆を強めていきました。それと、西国の外様が船団で来襲し、若狭国から上陸することにも備えたと考えられます。まさに越前と若狭は戦略的守りの要地として重要だったわけです。

その後、1609 年に「大船建造の禁」で 500 石以上の船の建造の禁止と西国大名が持つ船は淡路島沖に集めて全て沈めました。そして、1615 年の大坂夏の陣で秀頼が率いる豊臣家を滅ぼし、反徳川勢力が結集する政治的な核が失われ、徳川一強の平和体制の構築の基礎ができました。

1634 年に京極忠高は出雲・隠岐両国 23.5 万石を封じられて松江（現：島根県）に転封となります。その若狭国の領主として、家康の天下取りを支えた重臣「徳川四天王」の一人酒井忠利の子で、3 代将軍の家光の信任が厚く老中・大老職に就いていた酒井忠勝を武蔵国（10 万石）から転封させて、徳川譜代で北陸の要地の盤石な体制を築きました。

一方で、外様の雄であった加賀藩は、常に幕府の厳しい監視下にあつたため、3 代藩主前田利常は 1601 年に 2 代将軍徳川秀忠の二女珠姫^{たまひめ}を正室に迎えました。そして、1639 年に 47 歳で隠居する際に、長子光高に加賀金沢 80 万石、将軍家の血筋を引く次子利次に富山 10 万石、三子利治に大聖寺 7 万石（加賀と越前の中間地）を分け与え、自ら 22 万石を越中新川郡に養老領を得て自ら加賀小松に隠居しました。これは、将軍から 3 藩分立統治の領地朱印状を認めてもらい、外面上の石高を小さくし、幕府の圧力を避け、勢力の分散して血統・家の維持しようとしたと言われてしています。

このように、大坂夏の陣以降の論功行賞と改易・減封と転封による大名統制による幕府直轄、親藩、譜代、外様の全国的再配置が第 3 代将軍家光の時代（1623-51）にほぼ確定し、そして、譜代大名を含めた「参勤交代制度」が 1642 年に確立しました。さらに、海外との交易を出島でのオランダだけに限るいわゆる「鎖国」体制も 1641 年に完成させます。ここに、徳川藩閥体制は「パクス・トクガワーナ」（徳川時代の平和体制）が確立することになったのです（その経緯は第 3 章を参照ください）。

徳川平和時代の各藩の生き残りをかけた戦略

徳川幕府一極の平和体制は、全国の米の石高 2,800 万石のうち 400 万石以上の広大な直轄地（天領）を持ち財源を確保した上、金や銀の鉱山を独占し、貨幣鑄造権も独占し、さらに、法度の制定によって各社会階級の規制を強化し、幕府の權威の維持を図ることで完成

しました。遠隔地に配置された外様大名には不満がないように、100万石や70万石を越える領地を与え、各藩から税や負担金を取ることを建前としたのでした。

一方で、朝廷から与えられた征夷大將軍職の建前に基づき、朝廷からの課役として全国的な「公儀普請」（お手伝い普請）として、土木建築工事を大名間に競争させ、人的かつ財政的な負担を負わせました（第3章参照）。

さらに、大名の経常的な財政負担となったのが参勤交代制度でした。土地は幕府から貸与されますが、格に応じた規模の藩邸を建て、藩主は1年おきに江戸と国元での在府を義務づけられ、そのため、国元と同様の家老（国元は城代家老、江戸は留守居家老）と家臣団も常住させられました。さらに、藩主の正室と嫡男は人質として国元に帰ることなく住まわされました。このため、江戸で使う莫大な金銭の負担だけではなく、江戸で生活するための米そのものを国元から江戸藩邸に送る必要が生じました。つまり、幕藩体制は大名にそれらの負担で汲汲とさせる仕組みの維持の中に一極集権構造を継続したのでした。

このため各藩では財政破綻を回避する努力が続けられました。藩の基本収入である米の増産のために、林野や河川敷を開墾し、農地を拡大するほか、生産性の拡大のため、用水路の整備、鋤などの鉄製農機、踏み車などの揚水装置、千刃扱き等の普及、さらには人糞の利用に加えて、干鰯、油粕の投入も行われました。また、商品価値の高い藩の特産品の選定や生産奨励、専売制の導入などの工夫・努力を迫られました。

次の課題は、年貢米をいかにして売却して、金銭にするのかと、江戸の藩邸までどのようにして食糧用の米を運送するかにあります。大量で、重量のある米を人力や馬を使うには限界があるので、船を使えば迅速で安価に輸送ができるため、海運事業が各地で普及展開し、近世の船運を発達させたのです。どこに運び売却するかは1636年に寛永通宝が大量に発行され、貨幣流通の基盤が確立していた大消費地の江戸や、京の都、そして天下の台所になっていた大坂になります。関東の藩は陸路と河川の水運で直接江戸に運ぶ、西日本の藩は海路で大坂に運び、一部を大坂で売却し金銭に換え、残りを海路で江戸に運ぶことになります。日本海に面する藩は、直接大坂には向かわず、敦賀湊または小浜湊まで海路を使い、そこで売却するか、さらに陸路と琵琶湖を使って大津、さらには淀川の水系を使い、京の都、大坂で売却し、残りを江戸に海路で運ぶルートが使われました。

江戸時代前期の敦賀は「北国の都」として繁栄

江戸時代以前から、北国と畿内を結ぶ物資輸送の最大拠点だった敦賀湊に1664年に入津した船は2,670艘、同じく米が76万俵もあり、その発展はめざましい状況になりました。米以外に、品物別の問屋筋と地域別の問屋筋ができました。品物別の問屋筋には、俵物、^{あいもの}四十物、鉄、銅、松前物、材木、紅花、煙草、塩、茶など10数種類170軒を超える問屋があったと言われていました。俵物は、米や大豆など俵に入れてあるもので、四十物は塩魚やその他の塩物などが主なものでした。昆布は松前物に入っています。各藩から敦賀まで廻漕したのが、秀吉の時代に秋田から材木を運んだ敦賀や若狭、加賀、三国、安宅、能登、越中などの廻船業者の賃積船が活躍しました。

1667年頃の地域別の90軒ほどの問屋筋で入津品を列記すると次のようになります。

ほかにも美濃、京、柳川、薩摩などがあり、全国に商権を持っていたことがわかります。

これらの品目の中で、米以外は各藩が力を注いで育てた特産物の主力で、津軽と秋田か

表 5-1 敦賀湊に入津した地域別の入津品目

地域	入津品目	地域	入津品目
松前	昆布・干鮭・鮓・数の子・鯨	能登(輪島)	米・大豆・塩・煙草・輪島椀
津軽	米・大豆・材木・煙草	加賀	米・大豆・銚鉄・紙・煙草・芋
秋田	米・大豆・そば・材木・蠟・漆	越前(若狭)	米・大豆・絹・綿布・奉書
庄内	米・大豆・小豆・小麦・紅花	丹後	米・大豆・竹・絹・綿
越後	米・大豆・小麦・蠟・鉛	但馬	米・大豆・銚鉄・紙
越中	米・小豆・鱒・綿・鉛	出雲	銚鉄・紙・煙草・竹

(出典：児玉幸多・北島正元 編、『第2期物語藩史 第4巻 東海・北陸の諸藩』)

らの材木は「秋田杉」で、秀吉が伏見城を築城する際に陸揚げされて以来、材木の入津が続いていたことを物語っています。松前に米が記録されていないのは、蝦夷地で気温が低く米の生産ができないために、昆布や漁獲物が主力になっていることがわかります。加賀と但馬、出雲から銚鉄が入津しているのは、これらの地域が砂鉄が入手しやすく、豊富な木材資源の木炭を火力に用いてできたものです。銚鉄を溶かして、型に入れると建築用の釘等ができます。日本刀にするには、銚鉄を踏鞴で溶かし込み、玉鋼をつくり、これを叩いて火花の形で炭素を放出させた鍛鉄にする過程を経て日本刀の芯の部分の主体ができます(完成までは樋口清之『梅干と日本刀』を参考にして下さい)。

敦賀湊には、湊に隣接して、問屋筋のほかに、津軽や、山形、盛岡、長岡、加賀や越前福井などの各藩の蔵屋敷や蔵宿もでき、各藩の領主や大名と結びつき、海運と商業で流通を一手に差配し巨富を得た初期豪商をさらに繁栄させ、日本海側の最大の湊として繁栄し敦賀は「北国の都」として位置づけられたのでした。

西廻り航路の確立による敦賀湊の凋落と船持ち商人が活躍する時代へ

しかし、1672年に河村瑞賢によって、西廻り航路が整備されると(第3章参照)、敦賀や小浜から何度も積み替える輸送は経費がかかるため、東北・北陸の米は大坂の市場に直送が定着し、図5-4に示すように1664年の入津船の2,670艘は、以降は1,000艘程度に減少してしまいました。

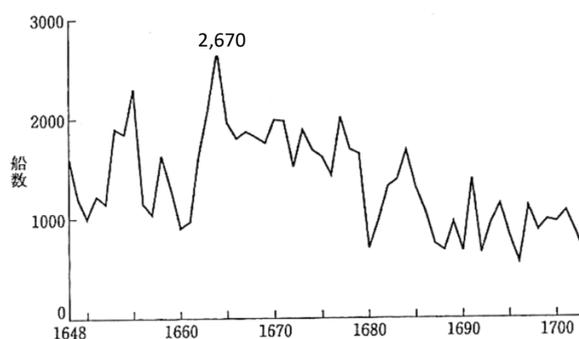


図 5-4 敦賀湊入津船舶数(出典：『敦賀の歴史探訪』)

つまり、敦賀湊で米を介して各藩と結びついてきた敦賀の初期豪商は没落を余儀なくされました。

それは、彼らにとって代わり湊に依存しない船持ち商人が活躍する時代への転換期となったのです。その代表が松前物を搬送した船舶でした。

蝦夷地の松前は、15世紀に若狭国を支配した武田氏が織田信長に滅ばされた後、末裔が松前に渡り、管理者であった蛸崎氏と姻戚関係を結び、武田系の子息が秀吉、さらに家康からも蝦夷地の支配者として認められ、松前藩と呼ばれるまでになりました。松前藩では寒冷のため米が獲れず、主たる産業は漁業に依存するしかいないため、収穫した海産物を

売却して、必要な米や日用品の全てを内地から買い求める必要がありました。その業務を商人として介在したのが近江商人でした（その経緯は第 2 章を参照して下さい）。近江商人は松前の漁場を一定の運上（営業税）を払えば独占できる場所請負人となり、収穫できた昆布や干鮭、鰯などの松前物は、藩主が若狭国出身と言うことで、敦賀や小浜に輸送し、琵琶湖を經由して、各地の近江商人のネットを利用して売りさばきました。参考までに、鰯は魚肥としてではなく、身欠き鰯で油臭いくせのある食材ですが、海の遠い京の人びとには、夏場の大切な栄養源として、毎月決まった日に食材にされた物です。若狭国から松前までの帰りには米や味噌、衣料品などの日用品が運ばれました。それらの積み荷を輸送するために、行き先と積み荷を指定して運ぶチャーター船（荷所船）が必要になりますが、船を持たない近江商人は、越前国河野・吉崎や加賀国の橋立の湊に依存しない船主の多くと賃船払いの契約をしました。荷所船は敦賀湊で荷降ろしをし、敦賀問屋が荷を引き取り、さらに陸上と琵琶湖を利用して大津納屋と呼ばれる問屋に引き渡しました。さらに、京や大坂に運ばれ、または近江国で販売されたと考えられます。

蝦夷地の鯨等の魚肥の需要の拡大と近江商人の衰退

17 世紀後半から 18 世紀にかけて、各藩ではさらなる米の収穫増のため新田開発が行われました。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財力のある町人による請負新田も解禁され、開発地全体の 3 分の 1 を占めることとなりました。その効果は、米の生産は 1600 年に 1,850 万石でしたが、1720 年には 2,578 万石の 1.4 倍になっています。農業技術も、農器具と肥料の改良が一段と進みました。

河内平野では 1704 年の大和川の付け替えにより、1,000ha 規模の新田開発ができましたが、元の川床の砂地は水はけが良く、水田に適さないため、綿花や菜種、藍、煙草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。後に「河内木綿」で知られるように、綿作は魚肥を注ぎ込めば収穫が増えるだけでなく、その後の紡績、織布、染色などの製品になり、収益が最高で米の 5 倍も上がることになったからです。

そのために魚肥の需要が増大し、量に限りのある鰯は価格が高くなり、安価で質の良い蝦夷地の鰯・数の子・鰯から油を取ったメカスなどの需要が高まっていきました。特にメカスは効肥姓が高く、栽培農家にとって垂涎の的で、西廻り航路の整備で運賃も安くなる羽が生えて飛ぶように売れるようになりました。

本土での 1720 年代から 50 年代にかけての経済構造の変化と商品経済の発達、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ため江戸や、能登、陸奥、紀州からの新興商人が新たな場所請負人として登場してきました。目をつけたのは、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鰯でした。輸送費をかけても利益が出る生産性の高い交易形態を求めて進出した新しい場所請け人は、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。

一方で、近江商人が独占してきた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。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ので、江差は最大の出漁基地であり続け、奥蝦夷地のニシンが江差に集まってきました。

藩の御用商人に慣れ、企業的な経営に不慣れな多くの近江商人は江差での主役の座から下りざるをえず、特権商人としての地位も徐々に失っていき、1758年には31軒ありましたが、1786年には11軒になってしまいました。

買積船の北前船の誕生と育成に貢献した若狭・越前・加賀の船主

場所請負人の新旧交代で、近江商人の傘下で賃積の「荷所船」として下請けができなくなった若狭や越前、加賀、能登などの船頭や船主は、独立自営の廻船業の道に転換せざるをえなくなりました。つまり、新しい場所請け人から鯨等を買付けする問屋や、金融業などの商人として、それまでの代々に渉る単なる運ぶだけの賃積船の経営からの大転換だったのでした。

それまで習得した蝦夷地交易のうまみは活用するが、近江商人のネットから脱却し、大坂までの経路は無駄の多い琵琶湖経由ではなく、西廻り航路を使用しました。また、船の構造もそれまでの主流であった帆と櫂で推進できるが漕ぎ手だけで20人も必要な北国船や羽ヶ瀬船から、大きな1枚帆の帆船専用船で乗組員が10数人で済む経済性の高い瀬戸内海で普及していた「弁才船」を使うようになりました。さらに、1785年の「松右衛門帆」の発明と普及等で、従来の「地乗り航路」（沿岸航法）から、「沖乗り航路」（沖合の島々を最短で結ぶ航路）への転換ができました。これらにより、航行能力は大幅に改善され、経費も大きく改善され、利益の幅を広げることができました。

ここに、大坂までの日本海沿岸や瀬戸内の寄港地で、近江商人の「のこぎり商い」を継承した積み荷を売ったり、あるいは新しく仕入れたりしながら、「動く総合商社」と呼ばれた「買積船」の「北前船」が誕生することになったのです。

「買積船」の主役は、商品価格の地域差を熟知し、どの湊で売り、買えば利益を最大化できるかを判断できる船頭でした。船主は1枚帆の弁才船の操船技術に長け、船と荷物の安全を確保できる有能な船頭（沖船頭）を雇って、かつ、船頭の利益を確保する仕組みとして「帆待^{ほまち}」の制度化し、積み荷全体の1割ほどを船頭は自己資金で買入、それを売却できることを認めたのです。船頭は、取り扱う物資の市場での相場情報を素早く掴む才覚と、選択して寄港した湊で大胆に売買できる商才を発揮することで、船頭自身だけではなく船主との両者に莫大な利益を確保できることとなります（詳細は第4章参照）。当然、船頭が自己資金で船主となった船持ち船頭は、利益を独り占めすることとなります。その代表が高田屋嘉兵衛であり工樂松右衛門です。千石積みの船で「1航海千両（約1億円）」を稼げれば、その利益の千両で新たな船が建造でき、またたく間に大船主になり、稼ぎ出す利益は指数的に増やすことができ、「北前船」ドリームを実現するに至ったのです。

北前船の寄港効果で日本海沿岸を活性化

北前船は決まって寄港する湊のほか、地域の特産品を集められる河湊や、天候や風の状況で急遽寄港する湊や浦があり、それぞれの湊は常に北前船が入港することを待ってその準備をしていました。湊には、問屋、荷宿（倉庫）、船宿、附船宿、船おろし場が生業をし、北前船が1隻でも寄港すれば、数日間は碇泊し、商いが行われるため、寄港地では一気に活況を呈することになりました。船頭や水主たちが運んでくれた他地域の新しい文化や製品・技術で地域の生業は刺激を受け、停滞感は払拭されました。古くから蔵米輸送に

従事しながら弁才船技術を導入してきた船主たちも、買積み中心の新たな北前船事業に進出していきました。北前船は、必ずしも蝦夷地や大坂を往復しただけではなく、商品価格の地域差と需要があれば、航路と寄港地は船頭の選択に任されました。蝦夷地と大坂を年に1往復するだけでなく、蝦夷地と敦賀を2往復する北前船もありました。こうして、買積船の北前船の誕生を契機として、幕末から明治前期にかけて、日本海沿岸には数えられないほど北前船の寄港地を輩出することとなりました。寄港地では、地域の産業が活性化し、まちに賑わいが生まれました。そして江戸時代が終焉し、明治の近代化が起こった際に、日本海の北前船の船主が蓄積した利益が、新たな銀行や、保険、運輸、鉱業、製造業等の企業勃興の資本となり、歴史的にも多くの偉大な実業家を産み出し、日本の近代化を支えることになったのでした。

おわりに

私事になりますが、2023年春と2024年春にマイカーで、琵琶湖沿岸と福井県、石川県の北前船に関連する地域を巡ってきました。琵琶湖沿岸では近江商人のルーツを学ぶため東近江市の「近江商人博物館」と五箇荘の近江商人屋敷を訪ねました。また、「7里半街道」の起点の塩津から敦賀までの現在のルート、同様に、「9里半街道」の起点の今津から小浜までのルートも道路の勾配を気にしながら走行しました。北前船の寄港地であった小浜では「福井県立若狭歴史博物館」、敦賀では「敦賀市立博物館」、三国では「みくに龍翔館」を訪ね、資料の収集をしました。また、念願であった福井県南越前町の右近家の「北前船主の館」と、石川県加賀市橋立の酒谷家の「北前船の里資料館」を訪ねました。つかぬまの旅程といくつもの時代の転機を経た現状ではありましたが、北前船が誕生するまでと、その後の発展の歴史の一面を学び、今回の連載のベースにさせていただきました。

<参考文献>

- ・網野善彦・門脇禎二・森浩一編、『継体大王と尾張の目子媛』、小学館、1994年
- ・加藤貞二著、『北前船—寄港地と交易の物語』、無明舎出版、2002年
- ・木越隆三、『銭屋五兵衛と北前船の時代』、北国新聞社、2001年
- ・糀谷好晃編、『敦賀の歴史探訪』、気比史学会、2021年版
- ・サンライズ出版編、『近江商人と北前船』、サンライズ出版、2001年初版電子書籍版
- ・敦賀市立博物館、『平成29年度特別展 敦賀湊と北前船交易』、2017年
- ・中西聡、『北前船の近代史—海の豪商たちが遺したもの』、成山堂書店、2017年改訂増補版
- ・隼田嘉彦、白崎昭一郎、松崎義則、木村亮、『福井県の歴史』、山川出版社、2000年
- ・樋口清之、『梅干と日本刀』、祥伝社新書、2014年
- ・福井県の歴史散歩編集委員会編集、『福井県の歴史散歩』、山川出版社、2010年
- ・福井県立若狭歴史博物館、『令和4年度特別展 中世若狭の「まち」』、2022年
- ・牧野隆信、『日本海の商船 北前船とその古里』、北前船の里資料館、2019年版
- ・みくに龍翔館、『第25回特別展 天下人の時代と坂井—戦国武将の息吹と足跡』、2011年