

第3部 北前船と寄港地域のロマン（スポット編）

第11章 なぜ大聖寺藩から多くの北前船船主が誕生し活躍したのか

はじめに

江戸時代に大聖寺藩^{だいしょうじ}の中にあった現在の石川県加賀市の橋立地区と瀬越地区は、大正時代に「日本一の富豪村」と雑誌に紹介されたことがあります。その村は江戸時代に北前船の船主が多く誕生し、明治時代に北前船がまだ活躍した時代に、収入が現在の価値で1億から5億円を超える家が何軒も建ち並んでいたからと言われていました。

その一つの橋立地区の「北前船の里資料館」を訪ねました。明治時代の1872年に村の大部分を焼く大火が出てほとんどの船主邸を失ったそうですが、「北前船の里」と表されているように、図11-1に示すように、8軒（酒谷長兵衛家、酒谷長一郎家、西谷家、忠谷家、久保幸彦家、久保彦兵衛家、増田家、西出孫左衛門家）の応時の面影を残す豪壮な船主邸が残され、2005年に国の伝統的建造物群保存地区に選定されていました。

しかしながら、海はどこにあるのかと尋ねますと、そこから300mほど北にありますとのことで、車を走らせると、海へ下るところか、逆に坂道を登っていくことになりました。ようやく海が見えてきましたが、海面は右上の写真のように切り立った崖地の10～20mほど下に見ることができました。なお、海岸部から東に下ったところに漁港が運営されていました。調べると昭和2（1927）年に、橋立の有力船主5人からの村の年間予算の4倍の寄付を基金にして、新たに県内有数の漁港として整備されたものとのことでした。



図 11-1 加賀市橋立町北前船船主邸分布図（出典：北前船の里資料館）

どうして、このような海とは決して縁があるとはいえない地形のところで、多くの北前船の船主が誕生し、莫大な利益を得たのか、大きな疑問が浮かび上がってきました。

この疑問を少しずつ、解きほぐしていけば、北前船に関するロマン（物語）がたくさんあるに違いないと思い、そのロマンの形跡を橋立地区を中心に、「大聖寺藩」の成り立ちから辿ってみることにしました。

大聖寺藩の誕生の系譜－加賀藩の庇護のもと誕生し継続した藩

大聖寺藩は徳川幕府が成立した際に、藩として認められたものではありませんでした。当初は、加賀、能登、越中 3 カ国わたる 120 万石を誇る外様の大大名・前田家の加賀藩の領地の中にありました。一方で、加賀藩は外様の最大の雄であるため常に幕府の厳しい監視下にあったため、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}を正室に迎えて、幕府への忠信を表しました。1639 年に利常が 47 歳で代を譲り、隠居しようとした際に、長子光高に金沢 80 万石、次子の將軍家の血筋（秀忠の甥）を引く利次に富山 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、3 藩分立の統治を行い、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することを願い出しました。次子利次と三子利治が將軍家の血筋を引くことから、將軍

から領地朱印状を認められて、自立性・独立性を高め、血統・家の維持及び勢力の分散し、外面上の石高を小さくし幕府からの圧力を避けようとしたと言われています。その結果、大聖寺藩は加賀藩の領内の一部を支藩として成立しました。

歴代藩主については藩祖利治から 14 代に渡りますが、その多くは 10 代後半から 20 代

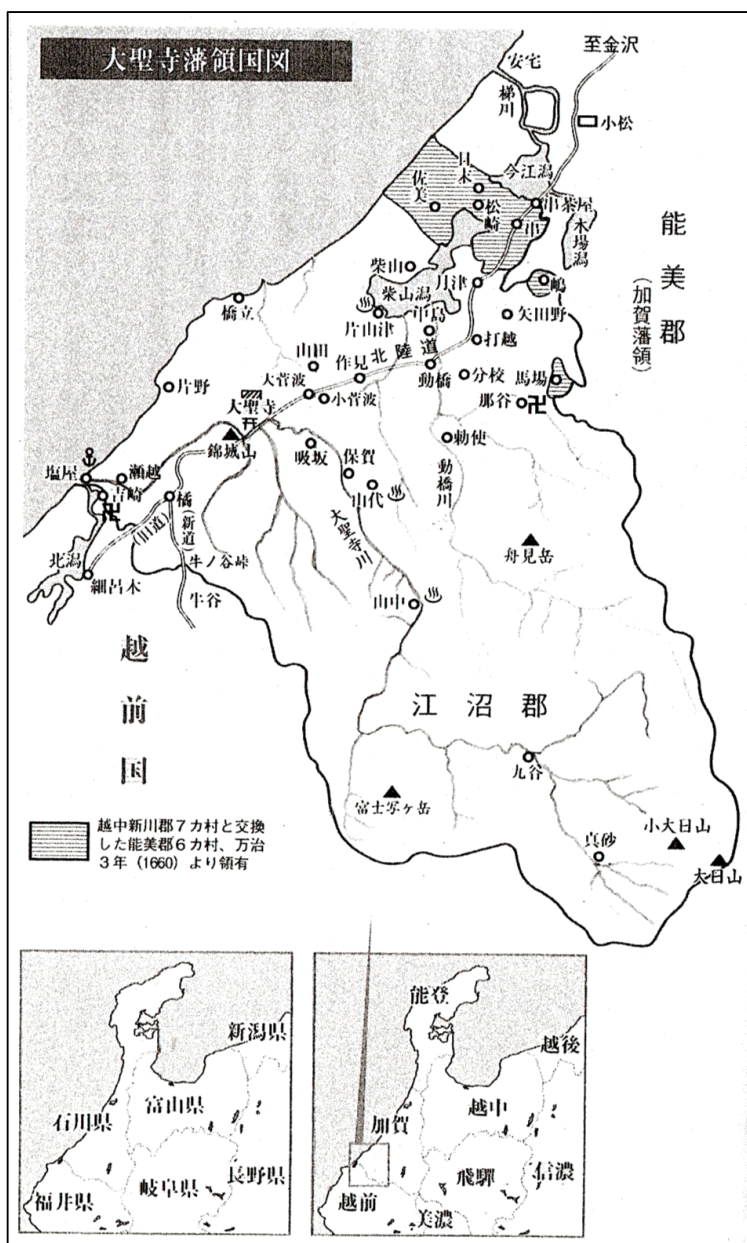


図 11-2 大聖寺藩の位置と領域及び大聖寺川流域

(引用：『シリーズ藩物語 大聖寺藩』、p19)

前半に襲封し、在職期間は5年から7年と短く、さらに直系の兄弟での継承だけではなく、加賀藩からの養子継承（2代、4代、12代、13代、14代）も多くありました。このため、重大な意思決定をする時は、必ず加賀藩と協議し、加賀藩の意向を伺ってから決定したものでした。

また、藩が創設された1639年当時は、1615年の一国一城令で大聖寺城はすでに廃城になっており、藩創設時は大聖寺藩邸（陣屋）が造成されましたが、大聖寺城の再建は幕府に認められなかったため、大聖寺藩は全国最大の「城なし大名」となっていました。

大聖寺藩は7万石（後の1820年に10万石に高直し）の藩として誕生し、その後明治維新まで幕府からの改易もなく、1871年の廃藩置県で大聖寺県と一旦なり、その後金沢県に編入され、1872年に石川県の区域になりました。徳川幕府の下で527の藩が誕生し、廃藩が247藩もあった中で、苦難を抱えながらも最後まで生き残ったのでした。

貧乏藩だった大聖寺藩の主な産業

大聖寺藩は戦国時代から独立した産業や戦力を持つ藩として認められたのではなく、藩の財源を支えるのは7万石の農業基盤しかない貧乏藩としてのイメージしかありません。

そんな藩が明治まで生き残れたのも、どのような産業基盤があったからでしょうか。藩内から、九谷焼と山中塗が誕生しています。その他の業種を合わせて考察してみましょう。

1) 九谷焼

藩士の後藤才次郎が山中温泉の近くの九谷村で良質の陶石を発見した（一説には財政難からの脱却のため山中温泉の奥山で金・銀鉱を探索させた）のを機に、藩祖利治の命により、京都から先覚者を招き、また肥前唐津で有田焼の磁器の技法を習得に行かせ、帰藩後の1655年に開窯したと言われています。その後、九谷焼は藩の殖産政策としての保護を受けた御用窯として、有田焼の影響を受けた白磁・青磁・白青磁の御用品（贈答品）を中心（日常品は少なかった）に製作されました。しかし、元禄末期の1700年代初頭に加賀藩5代藩主と大聖寺藩3代藩主の名により「制禁」をもって閉窯になってしまいます。その理由は明らかになっていません。しかし、当時の磁器は「古九谷」と呼ばれ、高く評価されることとなりました。その後、100年以上後の1807年に、加賀藩が京都から京焼の陶工を招き、金沢の春日山に窯を開かせたのと同時期に、花坂山（現在の小松市八幡）で新たな陶石が発見されたこともあり、九谷焼を再興しようとする町人の努力で、加賀地方一帯に多くの窯が立つことになりました。これらの窯の製品は「再興九谷」と呼ばれ、古九谷青手様式に倣って草花・山水・人物などが緑・黄・紫・紺・青の色釉いろゆうで塗られた日用品が主流となったものです。九谷焼も全国の焼き物に混じって北前船で各地に運ばれて、日用品として使われることになりました。ただし、九谷焼の窯は広域に散在し、もはや大聖寺藩を代表する産業として藩の財政に貢献できるほどではなくなっていました。

2) 山中塗（山中漆器）

大聖寺藩内の山中温泉地区で安土桃山時代から作られる山中塗の漆器は山中漆器と呼ばれています。もともと山中塗は寛文期（1661~73）に山中温泉の湯治客への土産物として造られてきた経緯がありました。石川県の漆器の3大産地として、「蒔絵の金沢」「塗りの輪島」に並ぶ「木地の山中」があります。山中塗は「木地の山中」と呼ばれるように、特に木地挽物技術に独自性を持っているものです。木地師により、椀や盆などの木工品を、

ろくろで回転させながら刃をあて、削りだして、加工・製造した挽物木地は実用性の高い製品でした。やがて販路拡大に伴って新技術の導入や技術改良が必要となり、表面に千筋、荒筋などの細かい筋を付ける加飾挽きの技術や、漆を塗った器物に金や銀の粉や色粉を使って模様を描く蒔絵の技法が江戸中期ごろから開発されました。輪島塗に比べて、木地にこだわり、塗りが薄く、自然の風味が特徴になっています。販路は、寛政期（1789~1801）に京都や大坂へ、天保期（1830~44）に名古屋へ拡大し、輪島塗より早く長崎や江戸に及び、やがて北前船で広範囲に運ばれて、全国一の生産量にはなりました。

しかしながら、価格の高い工芸品としてよりも、温泉の土産となる日用品と評価されるもので、藩の重要な産業の地位を得るまでには至りませんでした。

3) 製絹業

下級武士の婦女の内職として「大聖寺絹」（御内儀絹^{おかみさま}）の生産が始まり、品質も改良され、京都では最高品に匹敵し産地として知られるようになりました。江戸末期には、1 ヶ月では約 3,000 両（3 億円）を京都の絹問屋に販売するまでになっていました。現在の大聖寺とその周辺が石川県の織物王国の重要な織物地帯となっています。

4) 製茶業

2 代藩主が山城・近江の茶実を購入し、各村村に配分し、領内 143 ヶ村中の 84 ヶ村で茶役が課せられ、宇治茶の製造法を学び、茶の増産に励み、江戸中期には近江茶を上回る生産量となりました。江戸末期には、絹の生産額に次ぐ額になりました。福井藩に依頼して、長崎に移出することができました。

5) 和紙業

和紙業も藩の奨励により発展しました。原料の楮^{こうぞ}・三桠^{みつまた}・雁皮^{がんび}は楮の 3 割が移入されましたが、残りは藩内で調達ができました。製造された和紙は他藩に販売されることなく、藩内の需要を満たす程度であり、紙職人の生活は厳しいものであったようです。

6) 桐油業

藩では荏油^え・菜種油・綿種油とともに桐油（木実油^{とう}）・桐油^{たぶ}などを生産し、桐油・桐油は他の藩にも販売していました。桐油は油木や山桐の実を搾って生産される植物油、灯油や害虫駆除油のほか、雨合羽、障子紙などの塗料に利用されるものです。藩では諸油の需要が拡大し、油桐などの栽培を拡大し、江戸末期には「大聖寺桐油」として知られることになりました。

以上の 1) から 6) の業による藩内での生産品は、一部が藩の外に需要を持つ特産物にはなりましたが、藩の財政を支えるほどには成長することができなかったのが実情でした。

日本海に面するが海運国にはなれなかった

大聖寺藩に北前船の多くの船主が誕生したことを冒頭で説明しました。それでは、越前国や加賀国のように海運国になれたのでしょうか。

大聖寺城下町を流れる大聖寺川は、図 11-2 で示したように塩屋海岸で日本海に注いでいます。河口部は越前国との国境になり、右岸の塩屋の堀切湊が形式上の大聖寺城下町の外港（湊）の位置づけでした。また、塩屋より数百メートル上流に瀬越という川船が止まれる湊がありましたが水運が発展できる湊といえるほどのものではありませんでした。

確かに、藩は河川・湊の整備を行ないました。川舟が敷地河道（敷地船着場）と堀切湊

(塩屋湊)の間を往来できるよう、その途中に瀬越御蔵河道ほか 34 箇所の船着場が整備されましたが、12.5 石(米 25 俵)積みの水主 2 人が乗船する小型船が往来できる程度のものに過ぎません。大聖寺藩唯一の外湊である河口の塩屋の堀切湊には、塩屋番所の他、湊問屋、魚問屋ができ、城下を中心に津入物資や水産物の輸送を担いました。しかし、河口には日本海からの波と風で土砂が堆積したため、藩の力では浚渫や防砂施設の整備は難しく、200 石以上の船は沖合にしか停泊できない「沖がかり」のままでしかありませんでした。要するに、海運の発展に重要なインフラである良港に恵まれない現実もありました。

1642 年に参勤交代制度が始まり、江戸藩邸での費用や食糧の米の確保のため、7 万石の大聖寺藩で 1 万石程度の藩米を、敦賀から琵琶湖経由で大津と大坂で売却し、残りを江戸藩邸への搬送が必要になりました。1672 年に河村瑞賢によって整備された西廻り航路によって、各藩から大坂への直接の廻米が始まり、大坂には全国的な米市場が形成され、各藩は蔵屋敷を設置し、売却により得た金銀を江戸や国元の藩邸に送る藩費としました。

加賀藩では 1639 年に 1 万石を西廻り航路の整備以前に 300 石程度の船で、関門海峡を廻り瀬戸内海を経て直接大坂に廻漕に成功し、1691 年には 20 万石に達しています。

しかし、大聖寺藩には直接大坂に向かうための 500 石積み以上の大船を造ることができなかったため、200 石の小船で敦賀廻米を継続するか、大坂廻米する場合は大型の他国船に賃積で依頼せざるを得ない状況が続きました。1680 年頃に自国船が台頭し、直接の輸送が他藩の船を優先しつつもできるようにはなりましたが、大坂直通が主流となったのは 1720 年頃までかかりました。この点からも海運国とは言えないものでした。

農業での生産では食べていけず船乗り

大聖寺藩の経済の基本は結局、大聖寺川流域での農業生産でした。初代と 2 代の藩主は英明で、殖産産業を図り、2 代藩主は農政に力を入れ、主要な灌漑用水はその時代に造られました。しかし、図 11-2 で示すように、大聖寺川は大きく蛇行し、大雨による増水期には流速が鈍って、3 本の支流が合流する低湿地帯にある城下では洪水が頻繁に発生しました。危険な場所をなんとかして欲しいと町人からの請願を受けて対策を講じましたが、3 代藩主以降は創業の苦しみを知らず、「百万石の分家」という格式にこだわり、江戸での遊惰な生活や無用な建築に財貨を浪費したため、苦しい財政と人的能力も十分にはないため、城下の洪水は防ぐことはできず、藩邸も度々浸水してしまいました。

加賀藩では江戸中期に千刃扱・備中鋤(三本鋤)・土臼(粃摺用具)・千石筵(選別用具)などの改良農具の普及や金肥が導入され、農業技術の推進により、多肥・集約的な小規模経営の自立農業が成立していましたが、一方で、大聖寺藩では改良農具の使用も普及も進まず、小規模経営の自立農業が十分に成立するに至らなかったのです。

藩の北部は日本海には接していますが、現在は越前加賀海岸国定公園になっています。橋立の加佐の岬から越前の東尋坊にかけては、隆起海岸で海岸段丘や海食崖等の変化に富んだ海岸線が連なる景勝地になっている地形です。そのため、農地は極めて狭く農業では食べていけないため、2・3 男は家を出て、商人になるか、漁師あるいは船乗りになる道しかありませんでした。ただし商業は、城もなく、城下町も小さいため、大藩の加賀藩に抑えられたままでした。漁業は日本海に面する塩屋村が中心でしたが、漁獲高を増加させるための漁具の改良や漁船の修繕にかかる経費は少なく、漁業で食べて行くにも厳しかつ

たようでした。

こうして大藩に挟まれ貧乏藩の大聖寺藩でしたので、食べていけない領民は船乗りになる道を選択せざるを得なかったのです。塩屋や瀬越は湊で藩米の積み出し湊になっていましたが、橋立には湊もなかったのですが、1695 年に橋立にも船番所ができたと言われているのは、船乗りになる者が多くなったためと言われるほどでした。

しかし、やがて時代の新しい流れの中で、船乗りになった者の中から、船頭になり、船主になる道が大きく開かれることになりました。

近江商人の荷所船の船乗りとして活躍の場が生まれた

その道を開いてくれたのは近江商人でした。江戸時代以前から、米の収穫できない蝦夷地に米を移送し、見返りに松前藩の藩士の代理でアイヌと取引できる「商い場」に船を出し、ニシンや鱒、昆布等の海産物の取引をして、それを敦賀湊から琵琶湖経由で京や上方などの消費地に輸送して販売して莫大な利益を得ていました（第3章で近江商人の蝦夷地での活躍について述べています）。そのためには、内地に荷物を運ぶ船である「荷所船」が必要でした。当初主に使われたのは北国船で、帆と櫂の両方を用いた千石級の大型船で、櫂による漕ぎ手が 20 人も必要な船でした。近江国は海に面していないため隣接する小浜や敦賀に船を置き、船乗りに加賀・越前・能登国の人びとを多く雇いました。越前の敦賀、小浜、三国は、すでに畿内と北国を結ぶ結節点として海運と商業に発展を遂げていたため、船ごとに同郷の人間を集めるのが難しいため、海運とは縁の少ない地域から集めました。近江商人が雇った共同雇用船や、船積みに関する契約の約定書が残っており、その約定書から、荷所船として航行していた船は全部近江商人の委託による賃積船であり、船乗りの出身地のほとんどは敦賀河野村から加賀の橋立に至る越前加賀海岸沿いの田畑が少ない地域であったと伝わっています。能登国の日本海に面した外浦地区は、山岳地で、平野に乏しく、水にも乏しく、米等の自給もできなく、漁業の道か、船乗りとして出稼ぎが多かった地域（輪島、門前、富木）で、この地域からも多くが雇われたのです。

18 世紀の享保の頃（1718 年～）には、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ます。さらに、大坂の河内平野や瀬戸内で大規模な新田開発が進み、綿花や菜種、藍、煙草といった商品作物への転換が起きました。それを可能にしたのが魚肥で、魚肥を注ぎ込めば収益が米の数倍も上がることになり、魚肥の需要が増大し、安価で質の良い蝦夷地のニシン・数の子・ニシンを煮て魚油を絞って大量生産できるペカスなどの需要が高まっていきました。このために、近江商人が蝦夷地の松前で独占して入手したニシンの魚肥を敦賀に搬送するために、さらに多くの荷所船が必要になっていきました。

こうした時代の流れの中で、船乗りとして契約する者が増えるだけでなく、表 11-1 に示した上の階層を目指すことができました。

船乗りの役割を補足的に説明します。

「船頭」は船の最高責任者で、「読み書き算盤」の能力と、操船技術に卓越した者になることができました。雇われた船頭は「雇船頭」といい、

表 11-1 船乗り(水主)の階層と役割

名称	読み方	役 割
船頭	せんだう	船の最高責任者
知工	ちく	事務長
表	おもて	航海士
片表	かたおもて	表の補佐
親司	おやじ	若衆の現場指揮
若衆	わかしゅう	航海作業一般
炊	かしき	炊事、雑用

さらに船頭として稼いで自らが船を持つと「船主」になり、船主が船頭を兼ねると「直乗船頭」と言われ、その船は「お手船」と呼ばれました。常に服装に注意し、売買関係のない寄港地では陸泊^{おかどまり}はしませんでした。

船頭とその下の「知工」と「表」は「三役」と呼ばれ、重要な仕事をします。「知工」は積み荷の受け渡しを指示し、帳簿を付け、お金の出し入れをする責任の重い仕事をします。「表」は昼夜を問わず進路を見定め、目的地までの航路を指示します。

一般の船員は水主と呼ばれ、「片表」は表の補佐をします。「親司」は若衆を直接支配する現場主任で、経験を積んだ若衆になります。「若衆」は船の一番の労働力です。舵を動かす「楫子^{かじこ}」、碇を上げ下ろし、轆轤を回して帆を上げる等の職務があり、「楫子^{かじこ}」はベテランが担当します。一番下が「炊」で、炊事や雑用に当たります。朝最も早く起きて、足音も立てずに飯を炊き、寄港した場合には船の留守番役をする役割でした。炊から三役になるまでに 30 年近くかかりますが、ほとんどが同じ地域の出身者であったので、同郷意識の中、励むことができました。正に逼塞した時代にあっても、努力すれば船持ち船頭になれる具体的な夢を持つことができる希望の道になったでしょう。

大聖寺藩から 1 万石程度の藩米の大坂廻米が 1680 年頃に自国船が台頭し、大坂直通が主流となったのは 1720 年頃までであったと述べたのは、近江商人の荷所船の船主になった大聖寺藩の者の中から、西廻り航路の藩米の賃積をする船主が出現し、その数が増えたことで、藩米の全てを藩の自国船で塩屋から搬送できるようになったからでした。

大きな川も、大きな湊もない大聖寺藩から、大型船の船主が出現したことで、若者は船乗りを目指すこととなりますが、たいていは船主の住む地元の村か、あるいは近郷近村から雇う場合が多く、遠所のものは保証人を必要としました。1718 年に橋立の漁民から藩に、「松前^{かきせき} 埠の渡海舟に村の若い者がたくさん出て、土地の漁業が駄目になるからなんとかしてほしい」と願い出が出たのも、当時の事情を物語るものでしょう。

船頭から船主への自立－近江商人との信頼関係による資金支援

17 世紀の後半から 18 世紀にかけて、蝦夷地で活躍する近江商人と「荷所船」の加賀や越前の船主との深い関係が築かれていくことになりました。そこには、近江商人と加賀の船乗りたちの仲介した商人がいました。敦賀で問屋商をしていた丸家半助なる人物で、その記録が残されています。丸家は近江商人の意見を代表して船主たちに船中の綱紀を厳正に守る警告をするだけでは無く、橋立や塩屋の船主たちが「荷所船」の造船や経営の資金を、丸家を通して近江商人から資金を借用できるように仲介をしました。これらが可能になったのは、蝦夷地で需要の高まったニシン等の金肥を本土に搬送するために必要となる荷所船の賃積の経営を、橋立の船主と船頭たちが個々に近江商人と結びつき、いかに重用され担ってきたかを物語るものと言えるでしょう。

その一例として、加賀橋立では、近江商人藤野四郎兵衛家を「御本家」と呼ぶ家が宮本家をはじめ 6 軒もあり、賃貸契約を結んで利用していたことがわかります。これは、血縁による本家分家ではなく、主人＝船主を本家と呼んだのでしょう。

福井県の敦賀湾に面する、山が海に迫り、ほとんど耕作地がなく海運でしか生きる道が無かった河野村の右近家は、近江の八幡村の西川家（後に「ふとんの西川」で知られる山形屋を創設）の記録によると、1739 年から宝暦年間（1751～63 年）まで継続して、蝦夷

地で商う西川家の荷物を松前と敦賀・小浜を結ぶ「荷所船」として請け負った密接な関係も残っています。明治3年には、河野浦では105軒のうち93軒が海運に従事していた記録が残っています。

賃積の荷所船から買積の北前船の船主へ

金肥としてのニシンへの需要が高まり、近江商人から賃積船としての荷所船の保有船数を増やしてきた船主の経営環境に大きな変革が生じる時代を迎えます。

それは、長きにわたり蝦夷地での近江商人が培ってきた独占的な地位が崩れたからでした。その背景については、第4章と第5章で詳しく説明していますので、背景とその概要だけを述べさせていただきます。

江戸時代前半の1645～1715年の70年間にわたり、「小氷河期」と呼ばれる時期で、ロンドンのテムズ川が凍りつくなど、気候の寒冷化を示唆する記録が残されています。1720年代から50年代にかけて、寒冷化が緩まると、日本では農業生産は拡大し、商品経済の発達で、蝦夷地で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必要の高まった金肥のニシンを求めて、新たな場所請負人として登場してきました。

一方で、近江商人が独占してきた松前周辺では、寒冷化緩和で海水温が上昇してか、ニシンは北上し、不漁が続く、漁場は北の余市や、小樽、さらに奥蝦夷地に移って行きました。当時はいわゆる鎖国中で、松前藩は本州からの船が入港（交易）できる場所を、江差、松前、箱館の「松前三湊」に限定していましたので、江差は奥蝦夷地のニシンの最北の出漁基地になり、ニシンを求めて船が江差に集まって行きました。

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商業の主役の座から下りざるをえず、特権商人としての独占支配の地位も徐々に失って行きました。

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ニシン等を買付けする問屋や、金融業などの商人としての業への転換でした。それまでの近江商人から指示をされた寄港地（主には敦賀）で指定の業者に荷を渡し、指定の業者から荷を預かり、単に請負で運ぶだけの賃積船の経営からの大転換だったのでした。

新たな商業の業態は、蝦夷地（北海道）含めた日本海と瀬戸内・大坂を結んだ沿岸の湊に寄港し、積み荷を売ったり、あるいは仕入れたりしながら、商品価格の地域差を利用して、商いをする「買積」を主体として商法です。春には大坂を出発して、夏までに蝦夷地に着き、夏に蝦夷地を出発して、台風が発生するまでに瀬戸内海に入り、秋には終着地大坂に着くという、1年に1航海を原則とするものでした。この「買積船」がやがて「北前船」と呼ばれるようになったもので、船主は船や、荷物、乗組員の全てに責任を持つ経営者となったのでした。

賃積船から買積船に展開した当初は、それまでの近江商人が培ってきた商いのルートがあったので、それを活用しながら運営できましたが、新規参入の買積船の増加で新たなルートや販売戦略が必要になり、利益が出るかは船頭の経験と市場を読む力に左右されることになり、有能な船頭の確保が経営の大きな鍵となっていったのでした。

「1 航海千両」の現実

石川県加賀市の橋立地区にある「北前船の里資料館」（酒谷長平衛邸）の資料に、酒谷家の北前船の幸長丸の 1863 年の 1 航海の収支のデータが公開されています。これによると、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、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、820 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 航海千両（1 億円）」は決して大風呂敷の評価ではないでしょう。

この航海で具体的に何を運んだのかの資料はありませんが、上記で示した一般的な荷だとすると、蝦夷地までの下り荷はほとんどが生活に不可欠な 2 次産業製品であり、大坂までの上り荷は水産物の 1 次産品やその加工品にしか過ぎませんが、上りの利益が下りの利益の 9 倍になっているのは驚きです。

下りの利益が不当に安いのかを他と比較してみます。大坂－江戸間を走る「賃積船」である菱垣廻船の船頭の給料は、1 往復が 10 両程度でした。一方、北前船の船頭は 1 往復が僅か 2～3 両ほどですが、北前船の荷主は、本来不正行為とされた「帆待^{ほまち}」、すなわち、積み荷全体の 1 割ほどを船頭の費用で仕入れて、積み込み、売買ができることをあらかじめ認めたものでした（第 4 章に詳述）。下りの利益の 105 両の 1 割とすると約 10 両＋1.5 両となり、1 航海の比でみると遜色がないので、妥当な利益と言えます。すると上りの 932 両は異常に高いことになります。つまり、上り荷の主力のニシンを様々な形で加工した肥料の需要が高く、寄港地では言い値で売却できたことになります。まさに金肥で、ここに北前船が躍動できた背景があったわけです。

その上であらためて、船頭の給与を菱垣廻船と比較すると、菱垣廻船は年に 4～6 往復が可能なので、年 50 両（現在値で 5～600 万円）ですが、北前船では年 1 往復で 100 両程度になり、2 倍の給料が得られることとなり、正に当時の花形の仕事と言えるでしょう。

資料には、さらに、北前船の造船費は千石積みが約 1,000 両（船体 700 両、諸道具 300 両）、その寿命は約 20 年で、年間 40～60 両の維持費が必要であったとも記載されています。船主は 1 航海で稼いだお金で 2～3 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。

橋立は湊も無く、海岸段丘の海食崖が海岸に迫っている地形ですが、18 世紀末には 43 人の北前船主の名が記録され、船の総隻数は百艘の及んでいた（1866 年出水神社再建寄進帳）とのこと。

船乗りたちの 1 年

正月を故郷で過ごした北前船の乗組員は、地元の春祭りが終わると大阪へ出発する「総立ち」の日を迎えます。水主は船主の家に挨拶に行き、船主から路銀と夫人から米 2 升を受領します。村境では村民あけて、姿が見えなくなるまで見送りが続きました。大坂までほとんどが徒歩で、京都で本願寺に参り、大坂には 5、6 日で到着できました。

前年の大坂への最終寄港後に、「船食虫」対策のため、淀川の上流部や木津川の淡水部の専用船囲場に係留していた船（弁才船が中心）を引き取り、必要な修理の完了を確認して、船頭や知工は積み荷を買い集めます。春の彼岸か、4 月には、帆柱を立て、下り荷を積みこんで出帆しました。瀬戸内海と日本海の各湊に寄港し、その特産物を積み、かつ

荷を売却し、蝦夷地には夏までに到着しました。その途中で大聖寺藩の沖合まで来ると、寄港できる湊がないため、沖合で錨を降ろし停船し、船乗りたちは舢舨^{はしけ}（伝馬船）に乗り換えて上陸し（橋立村は図 11-1 のジゲハマから常陸）、船主に挨拶するのが「親方前^{おやかたまえ}」と言われた儀礼慣習になっていました。その上で、家族に大坂土産を渡して半日休んで別れを惜しみ、蝦夷地に向かうのが通例となっていました。買積船は、各湊での売り買いで利益を創り出すため、往復の途中 100 ヶ所以上の寄港地で商売をしたと言われています。

乗組員たちの年間の給与は階層ごとに異なり、知工や表の三役で 1 両 3 分、若頭 1 両から 1 両 2 分、炊は 2 分程度ですが、船頭の「帆待」と類似の「切出」という 1 割程度（1 千万円）のボーナスの分配がありました。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、水主たちにも役割を与えることで生産性を上げ、大きな利益を船主の他にも配分できる地縁による運命共同体の経営方法でした。

年に 1 航海の最終寄港地大坂で荷を解き、船の帆柱を倒し、淀川上流の船用船囲場に曳航すると全ての仕事が終わりと、そこで手当を貰い、来年度の契約を確認して、船乗りたちは喜び勇んで郷里に戻り、出発時と同様に村あげての手厚い出迎えを受けました。

年末、年始には船主の家に掃除や餅つきの手伝いをして、それが終わると春の船出に備えて 1 年の疲れを癒やすため、大聖寺藩内の山中温泉、山代温泉、片山津温泉（図 11-2 を参照）あるいは加賀藩の栗津温泉（4 つ合わせて「加賀温泉郷」と言われる）に湯治に（橋立地区は夫婦で）出かけました。温泉につかりながら口をついて出たのが船上で習い覚えた江差追分で、それを聞いた宿の女が節をつけ、帰郷した船乗りを待つ湯女の気持ち「山が赤くなる、木の葉が落ちる、やがて船頭衆がござるやら」という「山中節」が生まれたとのこと。湯治は 10 日以上は普通で、温泉間も順に巡り、飲食や遊びに使う金も人数が多く、温泉地にも十分な潤いを与えました。温泉の旅館の方でも心得たもので、船乗りの帰る頃には温泉の女将さんが女中を連れて、橋立や、塩屋、瀬越の船主や船頭の家に挨拶に回る慣習も定着していました。

また、北前船の船乗りになった者も、危険な状況下に耐えて航海を終えると、郷里での家族が貧農に喘ぐのではなく、普通以上の生活する収入が得られました。経験と技術を身につければ、上の階層に昇格し、さらには船頭や船主になれる「夢」を持つことができました。郷里には同様の船乗りが多くいたことで、地域の経済は活性化でき、翌年の出発前の春の祭は賑やかに行われました。

北前船の活躍があつて大聖寺藩は明治維新まで存続できた

藩は廻船業・漆器業・陶器業などを除いて農業や商業の発展は十分ではなく、3 代藩主以降の遊蕩にふける生活が続き、藩の台所は常に急迫することとなりました。さらに「御手伝普請」と言う、幕府から大聖寺藩に加役として、皇居・仙洞御所の造営・修理、江戸城芝口門（1710 年）・虎ノ門（1732 年）普請、東海道 53 次の吉田宿の吉田橋の架け替え工事（1751 年）、江戸城西の丸普請（1769 年）などを下命で容赦なく請け負われ、莫大な費用負担が生じました。対策は倨約励行で、1711 年には藩士に「半知借上（俸禄の半額を藩が借り上げること）」を命じています。翌 1712 年の不作の年に百姓の減税要求を認めず、正徳の大い揆が発生することにもなりましたが、家中の不和もあり、財政再建はできない状況でした。このため本藩の加賀藩に援助を請うことも度々で、5 代藩主の時（1754

年)には援助額を値切られることにもなりました。その中で、藩は幕府からの御手伝普請で出費に苦しむときは、たいてい城下の大聖寺町で酒造業や金融業などで様々な特権を認めてきたいわゆる御用商人に御用金の上納などを課して、なんとか凌いできました。しかし、商人は上納を度々課されると、藩の政策や経済の変化の中で家業を継続させるのが難しく、廃業や他に譲る者も後を絶たなかったようでした。

1758年には、大聖寺町の大半を大火で喪失することになりました(1727年にも大火)。その復興をどうするかが問われた際に、江戸中期以降に賃積船から買積船に移行し、自立成長した、いわゆる「北前船」の船主の経済力に着目し、彼らから調達金や献金を得る方策を考え出しました。

しかしそれまで、御用商人のように、藩が北前船を特別に保護育成したり、税金を減額したこともありませんでした。そこで考え出したのが、船主たちの中から、めばしい者に苗字帯刀を許可するとともに、扶持を与え、十村格(十村は他藩では大庄屋に相当し、年貢の収納代官や統治の業務の役割を持つが、十村格は献金・藩益に尽くした者に与えられる名誉職で実務に就くことはない)や士分格を付与し、さらに居村から城下の大聖寺町に居屋敷を与え、完全な武士として藩の勝手方としても重用したのです。その例として、橋立の西田孫左衛門家に注目し、6代孫次郎の代には1791年に170石の勝手方元々役にする一方で、6,000両(約6億円)を献上させています。その際に、船5艘と土蔵1棟の上納も願い出たのですが、藩は孫次郎に従来通り商売をして、利益の9割を毎年藩に上納せよと命じただけでした。もし藩が10数艘の北前船をもって直接経営に乗り出したならば、毎年少なくとも1万両(10億円)の利益を上げ、藩財政の大きな助けとなったことは間違いないのですが、そうした了見は全く見られなかったのが当時の藩の先見性のなさかもしれません。こうして金のかからぬ身分や地位の贈与と見返りに金を献上させられることになった者は、江戸の末期に、橋立村では7家、小潮村、塩谷村の船主たちも含めて11家にも及んだとのことでした。

大聖寺藩は北前船の誕生から発展まで、何ら支援もせず、無用な関与もせず、放置してきました。その中で家族が生きていくために北前船の船乗りになり、個人の努力で船頭、そして船主にまでになり、大金持ちになれる「夢」を地域が共有できたとも言えましょう。そんな素朴な民であったから、加賀藩における銭屋五兵衛のような事件を起こすようなこともなく、士分に取り立てられ、苗字帯刀を許された家としての名誉が与えられれば、必要以上に政治に関与することもなく、稼いだ富は、「お上」である藩のために献上することも名誉にしたわけです。これはまさに政経分離のよき先例とみるべきでしょう。

結論的に言えば、大聖寺藩は主力となる産業を農業以外には創り出せなかったのですが、江戸時代中期以降に、藩の外で誕生し成長した北前船の事業に、藩民が船乗りの炊から、水主、船頭、そして船主になった人材が育ち、彼らが危険な航海で蓄えた資産が、財政難に苦しむ藩の潤滑油的な役割を果たし、藩を救うことになりました。また、北前船によって藩から全国に運ばれた藩内の九谷焼や山中塗等の物産が売り出され、生産地を活性化することになりました。徳の高い船主が藩のために、献金しただけではなく、多大な数の村民が水主等の乗組員に雇用され、稼いだ金を郷里で消費することで、なんとか財政を維持し、財政改革や軍役改革を実施できたことで、明治維新までなんとか藩の寿命を延ばすことができたと言えるのではないのでしょうか。

北前船事業は明治時代に最盛期から衰退へ

18 世紀半ばに誕生した北前船の事業は、商品経済の成長とともに大いに拡大をしていきました。さらに、19 世紀になって、1807 年に幕府が東蝦夷地（内浦湾から東の北海道）を直轄地としたことから、その産物を大消費地江戸に運ぶ商人が出てきて、北前船は多様な形で発展しました。北前船事業の最盛期は明治になって、松前藩が松前 3 港に入港を限定していたのを 1871 年から政府がどこの湊でも交易ができるようにしたからでした。

しかし、明治前期にかけて隆盛を誇った北前船事業は、明治 20 年代頃から、電信網の整備、逆風でも進む汽船の就航、小さな湊や都市を繋ぐ鉄道網の整備などで、同 30 年代には衰退の色が顕著になって行きました。特に、大型化した汽船の就航は、積載能力が大きく運賃積みになり、寄港地が大港湾に限定されました。それは、千石積みの帆船で浦々の湊を巡る「買積みの北前船」のビジネスモデルを消滅させることになったのでした。

明治の近代化と北前船の衰退化という激しい波の起こった際に、北前船の船主たちは、北の海の荒波による生命の危険をかえりみず、万難を排して、未知の世界に挑んだことで蓄積した利益を、新たな銀行や、保険、運輸、電力、製造業等の企業勃興の資本として投資しました。旧大聖寺藩の久保家や西谷家、平出家、西出家、広海家は石川県の銀行に創設に関わり、久保家、西出家、増田家は大聖寺川水電に、浜中家、新後家は水産業に資本を出し経営に参加しています。これらの分野から、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。

ただ残念なことは、地方分権型の幕藩体制下で、北前船の活躍で構築され繁栄した日本海側の地域が、明治になり東京を首都とする中央集権構造の展開の中で、北前船のビジネスモデルが喪失させられたことで、「裏日本」の位置づけに陥ってしまったことでしょう。

おわりに

今回は「第 3 部 北前船と寄港地域のロマン（スポット編）」の第 1 回として、旧大聖寺藩の時代の橋立村（現：石川県加賀市）という、海にも接せず、湊もない橋立村に注目し、なぜ多くの北前船の船主が誕生し活躍できたのか。この命題を解くために、様々な角度や事実から説明を試みさせていただきました。その結果いくつかのロマン（物語）を描け出せたかなと思います。これからも、北前船に関わるスポットのロマンを訪ねていくことにチャレンジして行きます。

〈参考文献〉

- ・加藤貞仁、『北前船 寄港地と交易の物語』、無明社、2002 年
- ・北前船の里資料館、『日本海の商船 北前船とそのふる里』、加賀市文化振興課、2018 年版
- ・牧野隆信、「北前船主と大聖寺藩」、『日本海水上交通史』、文献出版、1986 年
- ・牧野隆信、『北前船の研究』、法政大学出版局、1989 年
- ・見附裕史、『加賀・大聖寺の近代史』、コンドウデザインクリエイト、2024 年
- ・山口隆治、『シリーズ藩物語 大聖寺藩』、現代書館、2020 年
- ・若林喜三郎、「大聖寺藩」、『新編 物語藩史 第 6 巻』、新人物往来社、1976 年