

第15章 明治の近代化を支えた北前船の船主たちとそのロマン

はじめに

265年に及ぶパクス・トクガワーナ（徳川幕府による平和体制）の時代の18世紀後半に北前船というビジネスモデルが確立し、1航海千両という利益を得るだけではなく、蝦夷地や日本海沿岸、瀬戸内の地域の経済の活性化に大きく貢献してきました。

しかし、19世紀初頭に産業革命を成し遂げた欧米列強の力で、鎖国政策は破られ、門戸を開放したことで、徳川幕藩体制は崩壊し、明治という新しい時代が到来します。

新政府は、欧米の植民地にならないために、急ぎ近代化を図ることが求められます。そのため北前船のビジネスモデルは陳腐化して、やがて終焉を迎えることとなりました。

北前船船主の中には、時代の変化に適応できず没落するものもありましたが、それまでに日本海沿岸地域の代表的資産家となった北前船船主は、培ってきたチャレンジ精神と海事リスクへの適応力で、新しい時代の生き残りを模索し、様々な分野に事業を展開し、発展させ、日本の近代化を支えることに貢献しました。

「北前船ロマン研究」の最終局面として、北前船時代は終焉しますが、北前船船主の資産が明治時代の近代化にどのように対応したかのロマンを辿っていきます。

外国勢力の動きによるパクス・トクガワーナの崩壊と明治維新

イギリスで18世紀後半に始まった産業革命と、アメリカの独立、フランス革命によって、世界は近代化の扉を開きました。資本主義の発達が、欧米列強を自らの勢力拡大（植民地獲得）に駆り立てていきました。そんな中、18世紀後半から、ロシアやイギリス、

表 15-1 徳川時代の崩壊に至る内外の事件の系譜

西暦年	事件	徳川将軍	天皇
1641	鎖国の完成	3代家光	明正天皇
1792	ロシア使節ラクスマンが根室に来航・交渉は長崎でを回答	11代家斉	光格天皇
1789	フランス革命が起こる		
1804	ロシア使節レザノフが長崎に来航・通商を拒否		
1825	外国船打払令を出す		
1840	中国でアヘン戦争が起こる	12代家慶	仁孝天皇
1853	ペリーが浦賀に来航する	13代家定	孝明天皇
1854	日米和親条約締結		
1858	日米修好通商条約締結	14代家茂	
1859	安政の大獄		
1860	大老井伊直弼が桜田門外で暗殺される		
1863	薩英戦争、英国の勝利		
1864	英仏米蘭の四国艦隊が下関砲撃、長州藩が屈服		
1867	大政奉還（江戸幕府が滅亡）・王政復古の大号令	15代慶喜	明治天皇
1868	戊辰戦争が始まる	—	
1869	版籍奉還、東京に遷都		
1871	廃藩置県		
1873	地租改正条約布告		

アメリカの船が日本近海に姿を現すようになってきたのでした。

幕末の日本に欧米列強は接近を迫ったことで、幕藩体制が崩壊し、明治維新に至る大きな歴史の転換点に至る事件の経緯を表 15-1 に整理しています。

徳川の平和体制の下の外国との交渉は、オランダとは長崎出島で、朝鮮とは対馬で、アイヌとは蝦夷地の松前で、中国（清）とは琉球で限定するいわゆる「鎖国」体制を維持することでした。第 13 章と第 14 章に述べましたように、千島列島を南下してきたロシアは 1792 年と 1804 年に通商（第 1 義は食糧確保）を求めてきましたが、幕府は鎖国を理由に拒否をしました。

その後、イギリスとアメリカの捕鯨船がしばしば日本の沿岸に接近しました。幕府は 1806 年に薪水給与令を出し、食料や燃料を与えて退去させていましたが、イギリスの捕鯨船が常陸国や薩摩国に上陸し、略奪事件を起こしたこときっかけに、1825 年、「異国船打払令」が出され、諸藩に清とオランダ以外の外国船の撃退を命じたのでした。

しかし、1840-1842 年のアヘン戦争で清がイギリスに敗れ、香港の割譲等を認めたことを知ると、幕府は強硬姿勢をあらため、薪水級水令を出し、打払令を緩和しました。

1853 年 6 月、アメリカ大統領フィルモアの国書を手にペリー提督が浦賀沖に来航しました。黒船と呼ばれた蒸気船 2 隻、帆船 2 隻の 4 隻の巨大な軍艦で威圧して、強引に国書を受けとらせたペリーは、回答を得るため翌年に再来日を予告し、帰国したのでした。

当時の老中首座、阿部正弘は事態を朝廷に報告した後、意見を一致させる道を探り、幕府の役人や外様の雄藩を含む諸大名、さらに浪人や町人にまで意見を求めました。しかし、開国論、鎖国・攘夷の主張など、様々な意見が出され、朝廷や諸大名の政治的発言力を強める結果となってしまいました。この結果、幕府の集権体制を自らが衰退させる要因を作ってしまったのでした。

帰国の途上で琉球にいたペリーは、ロシアのプチャーチンの来日の報に接するや、翌年の 1 月に再来日を果たします。軍艦は 7 隻に増え、江戸湾内を測量するとして、軍事的圧力を加え、国書への回答を迫りました。幕府はやむなく神奈川にペリーを迎える、日米和親条約を結んだのでした。それにより、鎖国政策は崩壊し、下田・箱館を開き、薪水・食料などの供給地とすることや、アメリカに一方的な最恵国待遇を与えることなどが定められました。その後、イギリス・フランス・オランダ、さらにロシアとほぼ同じ内容で条約が結ばれたのでした。

1856 年 7 月には、アメリカの初代総領事としてハリスが日本との通商条約を締結するため下田へ着任しました。目的は、イギリスとフランスの侵略から日本を守る必要があるとする建前からですが、内容は神奈川、長崎、兵庫、新潟、函館の 5 港の開港場と江戸と大坂の開市場の決定で、開港場は港と市街を開くもので、外国人の居住が可能で、開市場は市街を開くもので、外国人はビジネスのために逗留（一時的に住む）ができるものでした。これで、自由貿易による通商が開始され、一方で、日本が領事裁判権（治外法権）を認め、関税は相互で決める（日本に關税自主権がない）こととなったのでした。

幕府は、条約締結に反対する攘夷派を抑えるため、朝廷に勅許を得ようとしたが、得ることができませんでした。その結果、幕府の権威が揺らいでいく中で、大老の井伊直弼は独断で日米修好通商条約を締結したのでした。幕府は、その後オランダ、ロシア、イギリス、フランスと同様の条約を結んでいきました。井伊直弼は反対派を抑えるため、大

弾圧(安政の大獄)を課しましたが、自身は 1860 年桜田門外の変で暗殺されたのでした。

条約締結国と貿易が始まると、安価な綿織物の流入や国内で流通していた金貨の海外との価格差で大量流出が起り、経済は大混乱をきたし、攘夷運動が激化していきました。やがて攘夷の無謀を悟った薩摩・長州両藩の同盟が成立し、流れは攘夷から倒幕へと大きく動くことになり、1867 年 10 月 14 日の大政奉還で 1603 年に開かれた江戸幕府は幕を閉じたのでした。そして 1868 年 1 月 3 日の王政復古の大号令で、天皇中心の新政府の樹立となり、明治維新の始まりを迎えたのでした。

明治維新・東京遷都

大政奉還、王政復古の大号令が発出された後の、1 月 27 日からの鳥羽伏見の戦いで、將軍であった慶喜は大坂城から軍艦で出帆し、江戸城に帰着しました。その後、3 月 15 日には江戸での西郷隆盛新政府軍大総督府参謀と、勝海舟旧幕府陸軍参謀の会談で、江戸城の無血開城が決まり、ここに徳川幕府は正式に終焉となりました。かつ、鎌倉幕府以来の武家政権の時代も終わりを告げ、天皇政府による中央集権国家の建設へと向かうことになりました

しかし、まだ幕府側に立つ奥羽 25 藩は、5 月に奥羽列藩同盟を結成し、さらに長岡などの 6 藩が参加して奥羽越列藩同盟として抵抗を続けましたが、5 月の北越戦争、9 月には会津若松城が降伏した会津戦争で大勢は決しました。これより前の 8 月に、恭順を不満として榎本武揚(旧幕府海軍副総裁)が軍艦 8 隻で脱走し、北海道箱館の五稜郭に立てこもり、新国家を作つて抵抗しようとしたが、1869 年 2 月には五稜郭は開城となり、榎本以下は降伏して、戊辰戦争が終わりました。

その直前には、天皇の江戸行幸がスケジュールにのぼることになりました。その際に天皇が親政する政治の場として、どこにするかが大きな課題になりました。江戸か大坂かで主張が分かれました。天皇が江戸城に入城し、その際に江戸城の名は「東京城」に改称され、江戸は東京に改称されたのでした。そして、天皇は、一旦、年内に京都に戻られましたが、翌 1869 年 3 月に再度江戸城に入城され、その時も一時的な行幸と発表されましたが、結果的にはそれが天皇の東京移住となり、政府機関も天皇にしたがって、東京に移り、なし崩しの形で東京遷都が行われたのでした。

ただ、遷都に関する議論の中に、1) 蝦夷地が開拓された後は、帝都は帝国の中央になる江戸になる。2) 港湾の観点から、大坂の港は和船のスケールに過ぎず、江戸は台場を利用して安全な港ができる。などの地理上の位置のほか、港湾、道路、市街地の大きさ、建築物といったインフラ指摘と、本来行政都市である江戸と、商業都市である大坂の違いから、東京が首都になった根拠も理解ができます。

ここから明治維新が実質的に始まったことになります。

地方統治のあり方－版籍奉還そして廢藩置県へ

新政府の最大の課題の 1 つは、地方統治のあり方でした。大政奉還によって幕府がなくなってしまい、各藩は地域を支配する根拠を失うことになるからでした。

旧幕府の領地(慶喜には駿府の領地 70 万石だけにした)や戊辰戦争で敵対した諸藩の領地を、刑の重さに応じて減封し接収して直轄地として、新政府は 108 万石余を得て、支

配下に入れました。結果的に新政府の直轄地は皇室関係領 12 万石、旧幕府公領約 420 万石、旧幕臣采地約 306 万石、旧佐幕派からの没収を加えて 860 万石となつたのでした。

そして、1868 年閏 4 月、箱館、江戸、神奈川、越後、甲斐、京都、大阪などの直轄地の用地を「府」、その他を「県」とし、府には知府事、県には知県事を置きました。一方で、新政府側についていた「藩」は従来通り大名が支配することになり、いわば本領安堵ということで、領主権には大きな制裁を加えませんでした。これは「府藩県三治体制」と呼ばれたものです。

しかし、天皇を中心として近代化を進めるためには、直轄地だけでは十分ではありませんでした。一方で、多くの藩主は財政負担に苦しみ（平均で藩収入の 3 倍の負債）、権威の衰退に悩み、統治権を返上することを考えはじめました。

1869 年に薩摩の大久保利通、長州の広沢真臣、土佐の板垣退助が京都で会談し、全ての土地人民は（王政復古の精神から）天皇のものにするという「王土王民論」を容認し、「版籍奉還」に合意をしたのです。そして薩長土肥 4 藩藩主が連名で版籍奉還の上表を提出し、他の藩主はその動きに圧倒され、後に続き、結果、1869 年 6 月 17 日に版籍奉還は成立し、知藩事 274 名が任命されました。

ただし、そこには、天皇から各藩主たちへ、再び領地・領民の支配権が交付されることの期待ないしは願望が表明されているとされたのです。しかし、政府から各藩主たちは知藩事には任命されたわけですが、土地と人民に対する支配権を与えられることはありませんでした。版籍奉還の最大の意義は、諸藩の旧来の領地は「管轄地」と呼ばれ、知事藩は天皇の土地を管轄する地方長官になりますが、藩主の個別領有権が否認されたことになります。

1870 年 5 月に、奉還後の「藩制」が定められ、藩主は華族となり、家老以下の藩士を全て士族とし、藩高の 1/10 を知藩事家禄、残額の 1/10 を陸海軍費、その残りを藩庁諸費、士族卒家禄とすることになりました。それぞれの領地から得る税収も、建前上は朝廷のものとなり、そして、その税収から支払われる全国の士族への俸禄も、朝廷から支払われる建前になりました。これによって政府は藩を府県と同様の行政区画として明確に位置付けたわけです。

しかしその当時の政府指導者の中で伊藤博文は、藩を全廃して郡県制をしき中央集権国家を確立することを明確に主張し、木戸孝允もそれに近い意見を持っていたようです。ただ、政府指導者の大半は、少なくとも当面は府藩県三治体制の下、藩への統制を強めていきながら、一方では藩を温存しつつ中央集権化を進めていく、という方針でいたようです。その背景には、当時の政府は直属の軍を持たず、各藩が経費を出し軍事力を所有しているという事情がありました。

しかし 1871 年に入ると、このような体制での中央集権化に行き詰まりが見られるようになりました。政府はさまざまな対策を検討し、その中でやがて廢藩が現実の問題として浮上してきました。大久保利通ら政府指導者は西郷隆盛の協力を得て薩長土の 3 藩の将兵による政府直属軍である親兵が創設されたことで、軍事面で各藩に優位に立ちました。

このような情勢の下で、版籍奉還から 2 年後の 1871 年 8 月 29 日、政府は各藩の知藩事を皇居に呼び出して、藩をすべて廃止して県を置くことを一方的に宣言しました。

知藩事たち自身や周辺の旧藩幹部の中にはこの処分に反発する者（島津久光がその代表）

もありましたが、政府指導者たちがもっとも恐れた藩の軍事力による反乱は結局一つも起こりませんでした。むしろ、新しい支配体制への不安から住民たちによる一揆が各地で発生しましたが、これはすぐに鎮圧されました。

1871 年当初 3 府 302 県の体制で廃藩置県が実施されましたが、同年に県の統廃合が進み、3 府 72 県となり、その後糸余曲折はありましたが、最終的には 1888 年に現在の 47 都道府県の原型が確立することになりました。こうして、廃藩置県が断行されて「藩」は消滅し、ここに地方体制が決まり、新政府の中央集権体制が決定したのです。

明治維新・廃藩置県により痛手を受けた北前船船主や海運業者

江戸時代の徳川幕府による集権体制ができたことで、2 世紀半にわたるパクス・トクガワーナ（徳川幕府による平和体制）を維持することができました。その体制の中の基本政策となったのが、参勤交代制度でした。その副産物で生まれたのが、各藩の江戸の藩邸で生活を余儀なくされた藩主や家臣たちの生活と藩として江戸での事業費を産み出すための、年貢米の江戸への搬送と、米を大坂の米市場で販売する輸送でした。また、幕府の天領で生産される米を、江戸の旗本等に給付するために、米を江戸に輸送することでした。船で廻漕の場合は藩や天領から依頼された海運業者か北前船船主が引き受けました。

のために、幕藩権力と強い結びつきができ、様々な形の免税特權を与えられ、御用商売や・御用輸送で得た利益を蓄積する一方で、負担した（資金を融通した）御用金も巨額になっていきました。

それが大政奉還で江戸幕府は消滅し、天領はなくなり、さらに、その後の廃藩置県で藩自体が全てなくなり、廻米体制そのものも崩れてしまったのでした。

その結果、これらの天領や藩と強い結びつきを持ってきた海運業者や北前船船主は、貸した御用金は、当然回収する目処もなく、さらに、天領の城米や、藩の米を運ぶ仕事も失うこととなり、没落した者も多くありました。また、1873 年の地租改正で租税が物納から金納になったため、米の商品化が各産地で行われ、地域的米穀市場が発達することとなり、近世期のような集権的な廻米の様相は影を潜めることとなりました。

一方で、御用金負担がなくなったことを契機に、明治の新時代に適した廻船経営に転換し、事業を拡大した北前船船主も多かったとのことでした。

蝦夷地から北海道へ—明治維新前後の行政統治のあり方の大変化

時代を少し戻りますが、高田屋嘉兵衛の活躍でゴローニン事件が解決し、ロシアは通商交渉を求めるだけで、蝦夷地を領地化のため襲撃する意思がないことが判明したことで、幕府側は 1821 年に蝦夷地直轄を終了し、松前・蝦夷地一円を松前藩に復領させました。

しかし、幕末に欧米列強が力で日本に接近を迫ったことで、鎖国政策と、幕藩体制が大きく揺らぎました。1854 年に日米和親条約によって、箱館湊が下田湊と同様に緊急避難港・燃料補給港として開港されました（函館への名称変更は 1869 年）。1855 年には各国の捕鯨船や商船が寄港するようになりました。

そのため、幕府は松前藩には任せられない、再び蝦夷地の直轄化を目指み、松前藩には代わりに陸奥国と出羽国の 3 万石と引き換え、渡島半島南西部だけを領地としたのでした。1859 年の日米修好通商条約により具体的な開港地として箱館など 5 港が選ばれ、箱

館湊は国際貿易港として開港したのでした。

時代は、激動の時代に進みます。安政の大獄を経て、幕藩体制が崩壊し、明治維新に至る大きな歴史の転回点をむかえ、蝦夷地自体も新たな時代に向かって変動していきます。

1867年の大政奉還後、戊辰戦争が始まり、榎本武揚らによる箱館の五稜郭に立てこもった箱館戦争が起こりますが、1868年に榎本らは降伏して、戊辰戦争が終わりました。

1869年に明治政府は開拓、行政、防衛を目的とした「開拓使」を設置し、「蝦夷地」は、日本の広域行政区画名である「北海道」へ改称され、11国86郡が置かれました。この時に箱館の名を函館に変えました。

1882年に開拓使は廃止となり、1886年に北海道庁が設置となり、ここでようやく北海道の統一的行政機構が設置され現在に繋がることになったのでした。

北海道で巨大漁業家となった北前船船主

鎖国制はなくなり、松前藩もなくなったことで、外国人扱いのアイヌとの交易の例外を認めた場所請負制を開拓使は1869年に廃止しました。ただし、名称を「漁場持ち」と改め、従来の請負業者は開拓使より漁場を拝借して経営が認められました。その後1876年に漁場持ちも廃止され、蝦夷地の漁場は全域にわたり、広く一般の漁民に開放されたのです。それをきっかけに多くの漁民が蝦夷地に進出し各地に定着しました。松前城下に松前藩に運上金(取引税等)を納めるために拠点を置いた旧場所請負人は、藩がなくなったので旧場所に拠点を移し大規模な漁業経営に転換しました。鮭の魚肥の日本各地からの需要の増大に至り、旧場所請負人にとっても、漁業拡大の絶好の機会が訪れたからでした。北前船船主で本州に拠点おいていた旧場所請負人も、本州の拠点は維持しつつ、北海道の拠点を松前城下から函館や旧請負場所へ移し、大規模に漁業を展開し、漁獲物を自分の船で本州の主要港に運んで販売する垂直統合経営(生産と輸送と消費地での販売を一貫して行うこと)を維持したのでした。

1880年代になると、房総地方産の鰯魚肥が不漁で衰退したこともあり、暖流の対馬海流と寒流と交わる日本海沿岸とオホーツク海沿岸の優良漁場を確保していた旧場所請負人は江戸期以上に漁業経営を拡大したのでした。1890年には鮭漁法の網が改良され、網に入った魚群が逃げられなく、群來した魚群が少なくとも確実に取れる角網への大転換が起こり、その後も漁具の改善で生産性が大きく伸張しました。北海道産鮭魚肥は、主に日本海航路を経由して北陸、山陰、瀬戸内、畿内に運ばれて、日本の近代化の時代の最大の販売肥料として、日本農業を支えることとなったのでした。

一方で、太平洋沿岸を請け負っていた函館港の旧場所請け人は、海流の関係で(暖流である対馬海流の流れが弱く)鮭漁が期待できないため、漁業から撤退した者が多く、漁業から撤退して函館行政に携わったり、函館の銀行設立に参加した事業者もいました。

明治維新による社会の大変革—北前船ビジネスを衰退させた要因

江戸時代の18世紀後半に発展した北前船は、蝦夷地と日本海沿岸部を活動の場として、情報の伝達手段が飛脚や早馬でしか伝えられないため地域間価格差があることと、積み荷をできるだけ多く詰める弁才船で、買積船の形式で寄港する毎で売り買いの業活動するビジネスモデルで、経済の活性化するに貢献してきたのでした。

明治維新は、統治の仕組みの政治革新だけではなく、欧米の先進国の技術や製品が導入され、大きな社会変革が求められることになりました。それは、やがて北前船ビジネスに大きく関わり、衰退に繋がり、1890 年代にその役割を終えることになります。改めて、その要因となった社会変革について、整理してみました。

1) 電信・電報の普及

1869 年に最初の電信は、横浜に設置され、同年に東京・横浜間で電報の取り扱いも始まりました。デンマークのグレートノーザン電信会社により、1871 年に上海・長崎間と長崎・ウラジオストク間にケーブルが敷設されました。1872 年にアメリカに到着した岩倉使節団は、到着の翌日、長崎県令に対し到着を打電し、電報は、サンフランシスコから長崎まで 1 日で着きました。長崎から東京までは、江戸時代の飛脚を改良した初期の郵便を用いても、10 日もかかっていたのとは、隔世の変化でした。政府は電信網の整備に力を入れ、1873 年に東京と長崎の間に回線が敷かれ、東京と外国との通信が可能になり、数年で全国の主要都市間に電信網が張り巡らされたのでした。

文明の利器としての電信が一般に普及されると、北前船は各地の商品の値段を早く知るために、電信を利用したと言われています。北前船船主の家には電報綴りが残されており、電報を盛んに用いて各地の商況を知り、それを船頭に連絡して、価格や、仕入れ地、販売地の決定などに利用するという先進的な姿勢でとり組んだことがわかります。のために、地元に電力会社を設立したり、道路の整備などによる電信網の整備に積極的に関わった船主も出現したのは不思議なことではありませんでした。

しかしながら、1890 年代になれば、電信電報は北前船船主の独占物ではなくなり、広く民間に普及する手段となり、電報を用いた価格差のある穴場の湊は徐々に消滅していくことになりました。

2) 汽船技術の普及

明治時代になり、西洋式帆船や蒸気船が日本でも運用されるようになりました。近代化を推し進めたい明治政府により、1885 年には従来の弁才船のような和船（500 石積以上）の新たな建造が布告により禁止されます。一枚帆の弁才船は、荷の積み降ろしが容易で、船脚も速く、乗組員の数も少なく、経済性に富んだ廻船でしたが、逆風に対する航海の困難さがあり、何より水密甲板を欠くため、大時化に遭うと表から水が入って、荷が水に濡れて価値を失ったり、水船になる危険にさらされるからでした。

欧米からの汽船技術が導入されると、汽船は蒸気機関を動力に外輪やスクリューを回して進むため、風向きに拘るところ少なく、逆風でも進め、風待ちの必要はなく、大量の物資を運べ、高速で運行ができました。首都東京を中心に人や物資を運ぶために普及が進み、明治初期に大阪—東京間を 5 日程度で結んでいたことが記録されています。北海道では開拓使が海上輸送の近代化に取り組み、三菱汽船などの中央資本により、北海道と、東京、横浜、神戸を結ぶ航路の近代化を推進したのでした。就航回数も 1 年に 1 回ではなく、週に 1 回の頻度も可能で、しかも遭難の可能性も少なく、安全性が高い利点を持つことが理解されると、北前船船主も 1890 年代には汽船経営へと転換し、和船を手放し、所有汽船の大型化を進め、これまで帆船所有数から 5 大北前船船主は、汽船の 5 大船主となったのでした。このように、弁才船に代表された帆船の北前船は、歴史の表舞台から、徐々に姿

を消すことになっていったのでした。

3) 代替物の生産・輸入品の普及

北前船の蝦夷地からの主要な搬出物は北海道産魚肥でしたが、明治になるとその代替として大豆粕肥料や過磷酸石灰肥料が国内から移入、海外からも輸入されるようになり、北海道産肥料の独占が崩れることとなりました。さらに、その魚肥を投入することで生産増大が行われた綿花の生産についても、海外からの安価な綿糸が東京・横浜と大阪・神戸の2大拠点から輸入され、新たな紡績会社が各地に設立され、国内の綿花生産が衰退し、魚肥への依存も減退することとなったのでした。ある意味で、鎖国体制が続いたことで、国内での自給自足経済下での競争であったのですが、産業革命を達成した欧米の大量生産した安価な工業品が輸入されることで、これまでとは異なった経済活動に翻弄されることになりました。

汽船が普及する時代に日本海側では北前船が依然と活躍し商品市場を拡大

一方で、日本海側では汽船の普及が進まない状況が続きました。西洋式帆船や蒸気船は建造費・購入費が多額に上ること、汽船は運転操縦に人を得にくく、英国人機関士を高額で雇用しなければならないことなどから、安価な建造コストで比較的高収益を得られた和船の長所を西洋式帆船に取り入れた折衷型の船舶が建造されました。

そして、まだ汽船網が定着しない地域では、和船の買積船の北前船の活発な活動が継続し、日本海側の商品市場の発達・拡大に大きく貢献した時代が暫く続いたのでした。

さらに、山陰地方では鉄道網の整備が 1910 年代まで遅れたため、定期汽船寄港地と沿岸諸港を結ぶ地域内海運が発達し、北陸地方の帆船業者の山陰地方への進出や、山陰地方に拠点を置く帆船船主の新たな登場が見られたとのことです。

北前船は船主が売買も兼ねるところに特徴があり、特に、地域間の価格格差を利用して取引を行うことで利益を上げてきました。しかし、大きな地域間の価格差が残っている湊に北前船が殺到すると、買取価格が上昇し、逆に販売価格が低下し、地域間格差は縮小することになります。一方で、その自己犠牲的精神の展開の結果が逆説的に商品市場を発達させることに繋がったわけです。また、北前船は自ら取引する湊を選択でき、積み荷を売買する相手も自由に選択できました。この自由な取引活動によって、株仲間の存在で、取引相手が固定された商品市場とは違い、生産者や消費者にとっては、取引相手が多数になるので、生産者が価格を不当に買い叩かれたり、消費者が不当に高い買い物をさせられる可能性が減少し、商品市場を流動化させ、活発化させることに貢献したのでした。

北前船船主の協力で中央資本との競争に勝利

1869 年に明治政府は蝦夷地を北海道と改称し、開拓使を設置しました。欧米列強に対抗するため富国強兵の一貫として、北海道の豊富な天然資源に着目して、産業育成、インフラ整備、国防を目的として開拓を進めました。版籍奉還で士族となつたが職を失つた元武士や農民が、屯田兵、労働者などとして多くの人々が北海道に移住してきました。また、欧米からの招聘による技術顧問により西洋技術が導入され、道路・鉄道・港湾の整備、炭鉱開発など多岐にわたる事業が行われ、札幌農学校の設立もおこなわれました。

幕末に開港場となった函館港は、定期汽船航路の寄港地として発達し、北海道の市場の将来性に着目した三井物産などの中央資本が、函館と小樽に支店を設けて進出して来ました。当然、当時の北海道の産業の中心となっていた鮭魚肥市場にも参入を図ってきたのです。その手法は、荷為替金融と汽船運賃積みを組み合わせた委託販売方式で、運送販売が弱い漁民から漁獲物を集荷しようとしたものでした。

中央資本である三井物産に比べて経営規模がかなり小さな北海道の海產物商、北前船の船主、そして大阪の廻船問屋は、取引相手を奪われる危機に迫られました。対抗するためには、互いに競争することを止め、組合を作つて共同歩調を取り、集団間の継続的取引を行うことでした。主体となったのは 1887 年に石川県・福井県の北前船船主が中心となり結成した「北陸親議会」という組合組織でした。取引慣行を統一して、大阪の廻船問屋の組合との間で排他的な取引関係を結んだのでした。北陸親議会の中心メンバーは、石川県塩屋・瀬越・橋立、福井県越前河野の北前船船主で、北海道の利尻郡・礼文郡・宗谷郡などの奥地で大規模な漁業経営を行つていた船主たちでした。彼らは、幕末・維新期に巨額の利益を得ていましたが、基本的には藩政に深く関わらなかつたので、明治になりその資金力を活かすことができたのでした。漁獲物の買い付け資金を北海道の海產物商に前渡しし、大阪では魚肥の販売代金を後日払いとすることで、取引相手に事実上の資金流通を行つたのでした。この結果、三井物産は北海道産鮭魚肥市場で十分なシェアを獲得することができず、一時的に撤退することとなつたのです。地域資本が中央資本との競争に勝利した 1 つの事例となつたのです。

大型汽船による運賃積み経営に進んだ北前船船主の果たした役割

北前船船主として 19 世紀も日本海海運の担い手となつたのですが、明治中期となると日本郵船、大阪商船、三井物産などの巨大汽船会社が台頭してきたことに対抗して、自ら大型汽船を所有して汽船運賃積み経営に乗り出す船主が登場しました。それは、北陸親議会加盟した加賀瀬越の廣海家、同大家家、越前河野の右近家、加賀塩屋の浜中家などで、彼らが所有した総汽船数は、大阪商船より多く、日本郵船と比べても遜色がないほどでした。確かに、1890 年代の太平洋側の航路では見劣りはしますが、日本海側では北前船主が大型汽船輸送を普及させたのでした。一方で、汽船運賃積みと帆船買積を並行して行い、5 大北前船船主は、帆船の 5 大船主でもあったのでした。

20 世紀を迎えると、1894 年の日清戦争勝利で、台湾を獲得し、朝鮮や満州への日本勢力の進出が拡大し、東アジアでの定期汽船網の拡大が見られると、廣海家では、積極的に大型汽船を購入し、海運経営を国内から海外へと大きく飛躍させました。また、大家家は北前船経営は止めるが、日本海沿岸の主要港と、日本海の対岸の朝鮮・ロシアを直接結ぶ独創的な定期汽船航路を開設し、日本海運市場で重要な役割を果たすこととなりました。

また、右近家は汽船経営への転換を急速に進め、1902 年には北前船船主系の個人汽船の最大規模の汽船を所有する船主となつたのですが、日露戦争後の不況で伸び悩み、汽船を手放して小樽近郊での漁業経営を継続することで船主としての精神は持ち続けたのでした。一方で、浜中家や、越中東岩瀬の馬場家は 1929 年恐慌で、海運不況が続き、純然たる汽船運賃経営を個人汽船船主が継続するのは困難として、廣海家と大家家を除くほとんどの北前船船主と同様に、海運経営から撤退してしまいました。

なお、廣海家は昭和の時代まで神戸を拠点に「広海汽船株式会社」を経営し、16世紀末に創業して以来400年間にわたって海運業を続けていたことになりました。

大家家は2代目と4代目が廣海家からの養子を迎えたことで、極めて強い姻戚関係で結ばれました。汽船への転換の中で力を入れたのは、貨客を運ぶ業態に変え、外国定期航路への進出で、特にハワイ航路、北海道～樺太航路、敦賀～ウラジオストック航路の3航路は民間による初の外国定期航路で、後に大阪商船に引き継がれます、海運史の中でも特筆すべきものでした。1901年には、日本～朝鮮～シベリアを周遊する世界航路を開業しました。しかし、大東亜戦争（太平洋戦争）期に、所有の船が撃沈される大きな損害を受けたことで、幕末の1840年代に創業の海運業に終止符を打つことになりました。

明治の近代化を支えた北前船船主が蓄積した資産の活用

北前船は明治維新後の社会の体制の変革と新しい方向性が定まるときその使命を終えて、北前船ビジネスそのものが1890年代に衰退していきました。

しかし北前船船主は、第11章で説明したように、1隻で「1航海千両」を稼ぐことができました。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）かかりますが、その寿命は約20年で、年間40～60両の維持費を支払っても、稼いだお金で2～3年に1隻建造でき、数隻あれば莫大な収入が確保でき、それが資産として手元に蓄積されたのでした。明治維新の動乱時に、藩の御用海運業者になっていたいなければ、北前船経営で蓄積した資産は、新たな政府に保証され、その後自由に処分することができました。しかも、維新後の政府や新たに設置された県は財源が不足する状況にあり、必要となる事業の資金は民間からの調達あるいは海外からの高利の貸付金に頼らざるを得ない状況になりました。このため、その時代に、北前船船主の蓄積した資産は、貴重な民間資本として、その後の日本経済に大きな役割を果たすことになっていきました。

その例として北前船船主自らがその資産を活用した、北海道で巨大漁業家になった事例、さらには、大型汽船主になって運賃積み経営者になった事例はすでに説明しました。

次に紹介するのは、明治の1890年代を境に、北前船事業から撤退して、蓄積した資金を全く異なる分野に活用することができた例です。

1) 農地の地主となる機会に遭遇し、農業の継続に貢献

明治政府は1872年に、土地の所在や面積、持ち主を明記した「地券」を交付したこと、土地の私的所有権が確立し、個人の財産として売買や、担保とすることができる土地利用の自由化が起こりました。1873年には「地租改正」を実施し、土地の地価を定め、毎年地主に地価の3%を、米ではなく現金で納付させることにしたのです。しかし、農家は農地の所有者になったものの、地価の3%の現金での支払いは高額であり、年貢では収穫した量の一定の割合を納めれば良いが、現金だと収穫した米を市場で売却する煩わしさが生じました。凶作時には収穫減に関わらず一定の額を払わねばならなかつたため、政府への不満が沸き起きました。

一方で、地券の発行によって、土地そのものが売買の対象となつたので、生活に苦しむ小農民は、土地を手放していくのでした。その際に買い手となつたのが、北前船の経営で蓄積した資金を持つ(元)北前船船主で、地主となる機会が訪れたのです。土地を手放し

た農民は、農業に頼らなければ生業ができないので、小作人となる道をほとんどが選択したのでした。地主にとっては、長年耕作してきた農民を小作人にすることでき、小作料として、収穫できた米を受け取り、販売し、地租を支払っても、確実に利益を確保し、さらに土地を買い増しすることで、地主への土地集積が進み、大地主になって地域の盟主となっていました。

地租改正で、小作人となった農民は地主に従属して耕作権が不安定なうえ、高率の現物小作料を納めなければならなかったため、江戸時代以来長く続いた苦しい生活から解放されることはなかったという弊害が生まれました。しかし、一方で、地券の売却で、資金を得て、農業から解放され、職業を求めて都市への流入が起り、やがて商業者や労働者となるなど、職業や労働の多様化が進むことになりました。

地券の発行と地租改正は、日本の資本主義(所有権の絶対と市場経済)の発展の大きな前提を創り出したことになりました。

2) 金融業から銀行設立へ

明治維新後の 1880 年代から 1900 年代は日本の産業革命の時期で、企業勃興(会社設立ブーム)の時期もありました。ただし 80 年代の第 1 期は中央に集中し、日本海側は 90 年代の第 2 期に企業が拡散し設立されました。北前船船主は第 1 次ブームには会社経営に参画せず、株式投資も行いませんでした。しかし、商品生産の準備段階から資金が必要とされたので、北前船船主の蓄財は生産者への貸し付けを行う貸金業の設立に向かい、小生産者への貸し付けではリスクを伴うため、通常の貸付利率より高い利率で、土地担保貸し付けでも年利 10 ~ 20 % になり、収益を増やし資産を増やすことになりました。

一方で、1876 年の国立銀行条例改正で、1880 年までに 153 の国立銀行(国が設置した銀行ではなく、国が条例で認めた銀行)が設立されました。当初は資金調達に占める政府資金と資本金が高かったのですが、1885 年頃から民間からの定期預金が増大し、船主の資金も預金に向かいました。第 2 期の企業勃興期になると、船主と地主らは日本海沿岸の地域に拠点を置く銀行や銀行類似会社に株式投資を行うようになります、経営のトップとして関与することになりました。銀行に関心を持った背景には、北前船船主は廻船という輸送手段を持って、遠隔地間の手形決済を行っていました。現金の取引はリスクが高いため、手形決済が進展しましたが、江戸や大阪のように両替商が余りいない地方の湊では、決済を北前船船主のような遠隔地間商人が商人為替として直接担うことが多かったからでした。こうした金融面での北前船船主の役割が、銀行設立に積極的に関与した背景があったと考えられます。また、銀行設立以前から蓄積した資金力を活かして地域社会の中で貸金業を行っていたことも積極的に関わった背景と考えられます。北前船船主の中には家として行ってきた金融業をもとに個人銀行を設立した事例もありました。

こうして資金力を持った北前船船主は、諸会社の経営者となったり出資者として投資する資本家になり、19 世紀の日本の資本主義の土台作りに参画したと言えるでしょう。

3) 明治維新から半世紀 - 日本海側の地域の発展に貢献

表 15-2 は、明治維新から半世紀後の大正期の 1916 年に刊行された日本の資産家番付表

です。なお、明治 40（1907）年頃の 1 万円は、現代の 1,000 万円に換算できます。

表から、当時
500 万円以上の
資産を所有した
家が 130 家ある
中で、石川県廣
海家、大家家、
富山県馬場家、
福井県右近家の
4 家の大規模北
前船船主の家の
名が記されてい
ます。4 家は、
すでに説明した
ように汽船経営
を開拓した船主
でした。

表 15-2 1915 年大資産家の階層別分布と北前船船主

戸数の単位：戸

資産額区分	戸数	北前船主
5,000万円以上	18	
1,000万円以上	37	廣海二三郎(石川)
500万円以上	74	馬場道久(富山)、大家七平(石川)、右近權左衛門(福井)
300万円以上	80	
200万円以上	108	藤野四郎兵衛・隆三(滋賀)
100万円以上	451	野村治三郎(青森)、秋野光廣(山形)、斎藤喜十郎(新潟)、 西出孫左衛門(石川)、久保彦助(石川)、大和田莊七(福井)、 中村三之丞(福井)
50万円以上	1,433	村山金十郎(秋田)、木津太郎平(富山)、平能五兵衛(富山)、 米田元次郎(富山)、菅野伝右衛門(富山)、畠山小兵衛(富山)、 平出喜三郎(石川)、米谷半平(石川)、忠谷久次郎(石川)、 森田三郎右衛門(福井)、山本伝兵衛(福井)、瀧田清兵衛(兵庫)
計	2,201	

(出所) 「全国五十万円以上資産家表」(渋谷隆一編『大正昭和日本全国資産家地主資料集成』第 1 卷、柏書房、1985 年) より作成。

(注) 1916 年の資産家番付より、日本全国の 50 万円以上の資産家数を示し、そのうち北前船主であったものを挙げた。船主名の後ろの括弧書きは北前船経営を行っていた時期の出身県。

(出典：中西聰、『北前船の近代史』、p158)

一方で、資産額 50 万円から 200 万円の間に記載された家の中には、汽船経営は展開せず廻船経営からも撤退した家が多いですが、北前船経営時代に蓄積した資金を活用して、日本海側の地域の銀行の頭取とか、保険、電力、炭鉱、製糸、鉄道、林業の経営者として活躍し、地域経済の近代化あるいは基礎作りに貢献された人々の名前になります。

確かに、日本海側の藩からは、維新を達成した薩長土の藩の出身者のような政府の中心になった偉大な人物が現れず、政府と一体となった大企業を設立した工業化は起こっていません。綿織物などの中小工場による工業化が進んだことや、農地を取得して土地経営を大規模に進め、米の品種改良や酒米の生産など醸造経営など農業との強い関連を持ち続けた地域として、農業・工業・商業をバランス良く展開し、自然環境の維持と、歴史的遺産も残しつつ、緩やかな経済成長を遂げる発展に寄与したものと言えるでしょう。

【参考】北前船の時代の終焉と鉄道敷設の関係

本章では北前船の時代の終焉の要因として、1) 電信・電報の普及、2) 汽船技術の普及等を取り上げて説明してきました。ただ、もう一つに、鉄道の普及を要因とする考えも指摘されています。確かに、同じ輸送手段として、競合する関係で、間接的には大きな影響を受けたのは明らかですが、直接的に影響を与えたのかを、補足的に考えてみました。

我が国の最初の鉄道建設の試みは、アメリカ人によって、外国が鉄道を管理する方式が、幕府崩壊直前にもちこまれ、老中が許可を与えました。その後に幕府は滅び、新政府が樹立したため、あらためて新政府に対して契約の追認を求めましたが、政府は拒否しました。政府は自国管理方式で鉄道を建設しようとしたのです。それを助言したのはイギリスのパークス公使で、日本が自力で鉄道建設ができる、その支援はイギリスがするとした助言でした。政府で中心となったのは、伊藤博文、大隈重信の若手開明派官僚で、鉄道は国内統一を図るために重要と確信したのでした。そして、1872 年に東京（新橋）～横浜間を

「官」によって開業し、その間の 29km を 53 分で結びました。当時馬車で 4 時間かかるのと比較して 1/4 の時間だったのでした。正に、鉄道は貨客輸送の量と速度において既存のいかなる陸上交通手段も凌駕する最先端の交通手段であるとの立証でした。

その開業当初から近代日本の鉄道は、東京や横浜のような都市だけではなく、地方を含む「全国に蔓布」（明治天皇が読んだ勅語から）が最終的な目標とされました。1874 年には大阪～神戸間が官設鉄道で開業し、1889 年には東京～神戸間の東海道線が開業しました。そして、1880 年代には空前の鉄道企業ブームが起こります。1891 年に日本鉄道（1881 年に設立）により現在の東北線の上野～青森間が開業し、1901 年には山陽鉄道（1888 年に設立）により 1901 年に山陽線の神戸～下関間の区間が開業しました。その整備に際して、線路の勾配ができるだけ緩やか（当初 1/100 以下の区間）を目指したのは、瀬戸内航路との競合を考えてといわれています。また、九州鉄道（1888 年に設立）により、1889 年に博多～久留米間が開業し、現在の鹿児島線、長崎線になる区間が順次開業してゆきました。そして、1906 年に「鉄道国有法」が制定され、当時の民間の鉄道の多くが、私鉄鉄道条例第 35 条で定められた「満 25 箇年」を待たずして国に買収されることになったのでした。

日本海の港と繋ぐ官設鉄道の必要性は、明治維新後に「幹線は東西京を連絡し、枝線は琵琶湖周辺より敦賀に達し、別に京都から神戸に至るべし」として、日本海と結ぶ線路を建設する方針が定められました。東海道線の建設が進む中で、京都～敦賀間は、資金不足もあり、長浜～敦賀ルートに変更され 1879 年に開業しました。1880 年に大阪～大津間が完成していたので、1882 年に長浜～大津間に鉄道連絡船が就航し、鉄道ができるまで代用し、旅客と荷物を船舶で運びました。1889 年に東海道線が開業すると、先に長浜～米原間が開通していたので、米原～敦賀間の北陸線が開業し、日本海の敦賀と東京・大阪が連絡されることとなったのです。当然、長浜～大津間の鉄道連絡船は廃止となりました。

敦賀以北の鉄道建設は、1892 年に「鉄道敷設法」が公布され、国内に敷設すべき鉄道路線の計画が発表され、緊急に整備すべき路線として敦賀～富山線が盛り込まれました。1893 年に国営による北陸線敷設工事が始まり、1896 年に敦賀～福井間が開業し、1897 年に富山までが開通したのでした。

日本海側の路線については、1889 年に開業した東海道線の京都から下関（正確には手前の幡生駅）間を日本海に沿って繋ぐ山陰線は、36 年かかって 1933 年に開通しています。また、東京～新潟までの間は、1884 年に東京から高崎までが開業した後、信越線となる高崎～新潟は 1907 年に開業しています。

本章で、北前船の終焉の時代を 1890 年代としましたが、20 世紀までに整備されたのは 1889 年の東海道線と、1891 年の東北線に過ぎません。東海道線の敷設で影響があったのは、大阪と江戸を結んだかつての菱垣廻船の後継による海運業で、必ずしも北前船に影響が出たとは考えられません。東北線の敷設は、かつての東廻り航路を使っての天領米や藩米の輸送であれば影響すると考えますが、すでに廃藩置県が行われて、米の輸送がなくなっているので、北前船には影響はないと考えられます。

それ以降、1896 年の北陸線で敦賀まで開業、1901 年に山陽線の開業が進んだことで、汽船による日本海側や瀬戸内海の大量輸送に影響を与えたのは明らかですが、北前船の時代は終焉しており関係がないものです。

まとめると、明治の近代化で敷設された鉄道線の開業時期は 1890 年以降であり、その前に北前船の活躍した時代が終わっており、影響を与えたものではないと言えるのが結論になります。

まとめー北前船時代の終焉とその遺産が日本の近代化の基礎を創った

北前船の誕生から活躍のロマンを説明してきましたが、北前船は正にパクス・トクガワーナ（徳川幕府による平和体制）の申し子だったと言えます。

振り返ると、1603 年に当時寒村でほとんど生産力のない江戸に幕府を徳川家康は開き、守りを重視して周辺部に力を持つ外様大名を配置しました。1609 年には「大船建造の禁」で大名には 500 石以上の船の建造を禁止し、ただし商船は対象外としました。そして、1635 年に「参勤交代制」を定め、地方分権型の封建体制の平和体制維持の総仕上げを行ったのでした。さらに 1639 年に「鎖国体制」を完成し、海外からの情報を幕府が独占し、国内の産業は地産地消の経済体制が基本となりました。

このような政治・経済体制の中から 18 世紀の後半(1760 年頃)に生まれたのが、北前船によるビジネスモデルだったわけです。

しかし、日本が門戸を閉ざして平和体制を築く中、19 世紀には欧米は産業革命を達成し、自国の競争力のある製品を売りさばくため、力づくでアジア諸国の門戸を開ける時代になっていたのでした。日本もその圧力で開国し、徳川幕府は崩壊しました。

表 15-3 北前船時代の終焉に関わる事件

西暦年	事件	北前船に関わる政策
1858	日米修好通商条約締結	鎖国政策の崩壊
1867	大政奉還（江戸幕府が滅亡）・王政復古の大号令	参勤交代制度の停止
1868	開拓使により場所請負制が廃止	買積船の起源が場所請負制
1869	版籍奉還、東京に遷都	
1871	廢藩置県	藩の消滅
1872	東京（新橋）～横浜間鉄道の開業	
1873	東京と長崎の間に電信回線が敷設	
1873	地租改正条例	
1885	和船（500石積以上）の新たな建造禁止の布告	大船建造禁止令（和船と商船を許容）
1889	東京～神戸間の東海道線開業	

265 年間続いた徳川幕藩体制が崩れ、天皇親政の中央集権国家へと、まさに明治維新という大転換が起こったのでした。

それは表 15-3 の右表に整理した北前船ビジネスを産み落とした、鎖国体制の崩壊であり、参勤交代制度の停止で、決定的なことは 1885 年の「和船（500 石積以上）の新たな建造禁止」の布告です。1609 年の「大船建造禁止令（和船と商船を許容）」の否定であり、北前船のモデルであった 1 枚帆の和船の弁才船を建造できなくし、汽船への転換を求めた政策でした。ただし、和船の寿命は 20 年あり、風さえあれば動力は無くとも進むので、汽船網が定着できない地域では、新たな商品市場の開拓をしたという逸話的な事実は残っていますが、和船建造禁止で、北前船の時代は、1890 年代に徐々に衰退したのは事実として明記させていただきました。

北前船によって経済の活性化を支えられた日本海側の地域は、明治維新後に北前船は活

躍しなくなつても、北前船船主たちが蓄えた遺産が民間資本として活用され、近代化を遅ればせながらも果たしたことになります。それにより、明治政府が求めた富国強兵への政策へ、財源の乏しい国の資金を、東京、大阪等の工業や社会基盤の整備に集中することができたのです。その意味で、日本の近代化を裏から支えたのが、北前船船主の資産であったと言えるのではないでしょうか。

そして、20世紀には産業革命を成し遂げ、先進国の仲間入りを目指し、幾多の戦争の激動の時代へ進むことになり、民間活動の北前船の活躍した歴史の記憶が薄れていったのでした。

おわりに

「北前船ロマン研究」も第15章で、時代も江戸から明治時代となり、大きな社会変動が起こる中で、北前船の活動も終焉するところまで説明してきました。ある意味で一段落することになります。「北前船」を意味する呼び方は何種類もあり、その定義も多くの説があります。いつから始まったことを示す明解な歴史的事実は無く、本章のように終焉する時期も幅があります。これらは、北前船ビジネスが民間の事業であり、航海の記録や搬送物資の記録は秘蔵のため、データの取得は難しいからです。逆に、「ロマン」という観点から見れば、答えが決まっていないため、様々な説を採択しながら、1つの話にすることができます。それが、これまでの「北前船ロマン研究」の各章のテーマになり、それを読み解くことでロマンとして描けたことになります。あくまで著者の考える1つの説に過ぎないと読んでいただければ幸いです。

今回で一段落としますが、まだ北前船に関してのロマンとして取り上げたいテーマがあります。その1つが、河川、特に大きな河川です。海との接点の河口には、湊が生まれ、川から運ばれる物資と海からの物資の積み換えで、交流と賑わいのロマンが生まれてきました。川には貨物の集散の場である河岸ができ、賑わいの場になりました。河川は暴れ川でも多くあり、流域の人びとを苦しめることもありました。河川を巡るロマンを訪ねることで、その流域のまちや地域の歴史・文化・経済を掘り下げればと考えています。公表の時期は未定ですが、日本海あるいは瀬戸内海に流れる代表的な河川を順次取り上げて、連載のシリーズといたします。これまでと同様に今後ともよろしくお付き合いください。

〈参考文献〉

- ・北岡伸一、『明治維新の意味』、新潮社、2020年
- ・鈴木博之、『日本の近代10 都市へ』、中央公論社、1999年
- ・中西聰、『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）
- ・中西聰、『海の富豪の資本主義－北前船と日本の産業化』、名古屋大学出版会、2009年
- ・原武史『「民都」大阪対「帝都」東京－思想としての関西私鉄』、講談社選書メチエ、1999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