

プロローグ 「北前船ロマン研究」の旅に出よう

北前船とは

江戸時代半ばから明治30年代にかけて、大坂から瀬戸内海と日本海の各湊(港)を寄港しながら、蝦夷(北海道)を結んだのが「北前船」です。

春から夏に、日本海を対馬海流と南からの偏西風を利用し、東北地方や蝦夷地に向かって帆走し、秋にはシベリア高気圧からの季節風の北風を利用して南に向かい瀬戸内、大坂に戻りました。

自然の力を利用するための堅牢な船体、波を切り裂く鋭い船首、そして何よりも特徴的な巨大な一枚帆と巨大な舵を持つ「弁才船べさいせん」と呼ばれる和船です。

米なら1,000石(2,500俵)積めるので「千石船」と呼ばれました。現代風には150トン積みになります。風さえあれば、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、千石以上を積み込める大型船でも10数人で運航することができました。

「北前船」は瀬戸内地区の人から、瀬戸内から「北の方(北前)」の日本海を進む船の総称として呼ばれたものです(他の説、例えば北の方を廻ってくる「北廻り船」が変化した説などがあります)。

単に地域の特産物を目的地に運送するの船を「賃積」船といますが、北前船は寄港地で近傍からの特産物で安く買える商品を買付け、別の寄港先で需要があり高く売れる商品売りさばく「買積」船を主体とした不定期の民間の商人の廻船のことを言います。

情報のない時代に、寄港した地で、船頭は相場を見ながら、安いと思う商品があれば買い、船に積んだ荷物で高く売れる商品があれば売るといふ、売り買いの価格差を利用した独特の商法で「1航海千両(現在では1億円)」の利益を上げる、いわば「動く総合商社」



北前船の復元船「みちのく丸」の帆走
(出典：青森県野辺地町HP)

■北前船の航路と主要な寄港地



(出典:JR西日本 Blue Signal January 2006 vol.104)

のような存在でした。その利益は決して不当ではなく、売った商人も、買った商人も、そして寄港した地域の人々が得をしたとする「三方よし」の商いが成立するものでした。

寄港地は蝦夷地と大坂を結ぶ日本海側の湊と、瀬戸内海の湊が主ですが、江戸と結ぶ太平洋側の湊もありました。

鎖国時代(海外との門戸が限られていた)にあっても、北前船で運ばれた物資によって、その寄港地と周辺地域には必要な物資が集散し、売れる商品の開発や増産によって、地域の人びとがダイナミックに活動し、地域は活性化しました。例えば、機能的で美しい陶器は、重たく運搬が大変ですが、船に乗れば大量に運べ、消費地が広がり、各地の陶器産業が活性化しました。そのことで、商品経済市場の活性化の波が起こり、地域に市場を重視した資本主義型の産業を育み、明治維新後の日本の近代化に陰ながら貢献しました。

日本海側の地域は、明治以来、太平洋側が「表日本」と呼ばれたのに対して「裏日本」と言われますが、北前船が活躍した時代は、日本海側が「玄関」で賑やかで活力のある「表日本」地域でした。

「1 航海千両（現在では 1 億円）」のロマン

北前船は、春に起点の大坂を出発して、瀬戸内海の各地と日本海の各湊に寄港し、蝦夷地には初夏までに到着し、そして夏には蝦夷地を出発して、秋には大坂に戻ってくる。そんな 1 航海で、「1 航海千両」の利益を上げることができました。つまり、各湊で品物を売却した総額と、仕入れに使った総額の差の利益が、千両あったということです。

いったい何を仕入れて、売ったら千両になるのでしょうか。北前船が運んだ代表的な品物を調べてみましょう。

大坂や瀬戸内で積み込んで、日本海北部地域、蝦夷地で売却した荷は「下り」荷といわれます。その例は次のようなものです。

米、塩、酒、麴、味噌、醤油、茶、煙草、綿、呉服、木綿の古着、紙（コウゾ、ミツマタ）、ローソク、金物、鉄たたら（踏鞴の鉄）、陶器、漆器、木製品、漁網、麻、縄、藁製品、薬、瓦、石（御影石、笏谷石）

蝦夷地や日本海の各地から瀬戸内や大坂に向かう荷は「上り」荷です。

ニシンの開き、身欠きニシン、干し鮭、塩鮭、塩鱈、魚油、昆布、ナマコ、胴ニシン、ニシンメカス、熊やアザラシの皮革、熊の肝、木材、鷹

1 見したら分かりますように、下り荷の大半は加工品で、生活するために欠かせない品物です。これらの中で、米は 1 次産品ですが、蝦夷地の松前藩では寒冷地のため、米の収穫ができないため、武士、商人、漁師などが生活をするために内地からの米の移入が必要でした。また、縄や、藁製品は本来収穫済みの米の茎(藁)で作られたものですが、上り荷の海物産を束ねたり梱包したり輸送のために不可欠な材料です。陶器は嗜好品として需要がありましたが、大きな壺は上り荷の魚油を運ぶに必要な品物でした。

木綿の古着は、木綿は暖かく、寒い土地での生活がしやすいことから、大坂や瀬戸内の

地区で着古した安価な中古の着物への需要が高まり、東北地方や蝦夷地では飛ぶように売れました。

瓦や石(御影石、笏谷石)は基本は建築材料で、重量物です。これらは、日本海に出ると強風や荒波の中の船の航行のためには、船の重心を下げる必要があります、船底に積み込まれ、安定な航海に寄与しました。荷揚げされると建物の建築の際の雨漏り対策や、建物の基礎、庭石など様々な用途で使われた重宝な素材でした。

一方で、上り荷のほとんどが蝦夷地で収穫できる食用の魚類(ニシンの開き、身欠きニシン、干し鮭、塩鮭、塩鱒)、昆布、動物、そして大量の魚肥(胴ニシン、ニシンメカス)の1次加工品です。

それでは、具体的に北前船の「下り荷」と「上り荷」の商いで、どの程度の利益の差があるのかを探ってみました。

石川県加賀市の多くの北前船の船主を誕生させた橋立地区にある「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、大坂から蝦夷地行ききの「下り荷」で105両の利益が計上されています。逆の大坂行ききの「上り荷」では932両の利益が計上され、計1,037両の利益で、まさに「1航海千両」の利益となっていることが説明されています。

ただ、「下り荷」の酒、麴、味噌、醤油、茶、煙草、綿、呉服、木綿の古着、紙、ローソクなどの生活に必需の加工品を運んだの利益が105両で、魚類、昆布、動物の1次加工品を運んだ「上り荷」の利益が932両と、なんと、9倍の利益の差があったのです。想像ができたでしょうか。まさに、ここに北前船のロマンがあるのです。

北前船ビジネスの誕生へのロマン

どうして、北前船の「下り荷」と「上り荷」の商いで、9倍もの利益の差が生じたのでしょうか。

本来は加工した製品が主である下り荷の価値が高く、高い値で売却できます。しかし、利益は売値と仕入れ値の差です。大坂や瀬戸内での生活普及品は仕入れ値が高くなりますが、東北や蝦夷地では購入したい人口が少ないため、高い需要が望めず、仕入れ値の何倍もの売却ができず、結果として下り荷には大きな利益は生じなかったのです。

一方で、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(精巢)、笹目(エラ)、ニシンを絞ってニシン油を取ったメカス等の魚肥は、商品作物である綿花・菜種・藍・稲・みかんを栽培する時の肥料として多くの農家が必要としたため、各湊での需要が高く飛ぶように高値で売れました。しかも、蝦夷地では、春から夏場に、ニシン、鮭、タラなどの魚類が群来と呼ばれるように大群で押し寄せたため、大量に捕獲でき、1次加工した魚肥は価格は極めて安く、大量に仕入れることができたので、売却額との差として大きな利益が上り荷に生まれたのでした。

それでは、誰でもが蝦夷地に千石船を出して、大量に需要があるニシンのメカスなど魚肥を仕入れてくれば、大儲けができるのではないかと。しかし、蝦夷地が他の藩と異なる事情から、そうは問屋が卸してくれることではありませんでした。

それができるようになって、誕生したのが「北前船」でした。そこに至るロマンを歴史を若干遡って訪ねてみましょう。

17 世紀後半には、徳川幕府による平和体制の構築で、各藩は収入となる米の生産を増やすため、武士階級をはじめ藩を上げて、新田開発、農機具の開発のほか、米以外の商品作物の栽培に取り組みました。経済は活発化し、首都である江戸は人口の半分が武士の一大「消費地」として、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、発展することができました。経済が活発化したその時に生まれたのが「元禄文化」でした。

18 世紀には元禄期までの経済成長を受けて、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ました。また、瀬戸内海では、遠浅であった海岸部の干拓が行われ、新田が誕生していきました。

ただ、付け替えた川床や干拓地の砂地は水はけが良く、水田に適さないため、稲作から綿花や菜種といった商品作物へ転換が起こり、価格の高い干鰯などの魚肥を注ぎ込めば収益が最高で米の 5 倍も上がることが明らかになり、綿作に適した暖かい地域での魚肥の需要が大幅に拡大し「金肥」とまで呼ばれていきました。

18 世紀の本州と蝦夷地を結ぶ荷とそのルートの海運に大きな変化が生まれました。蝦夷地は寒冷地にあるため、米が収穫できませんでしたので、松前藩に米を運んだのは蝦夷地に江戸時代前から進出していた近江商人でした。鎖国政策の下では、本州からの船が入港（交易）できる場所が、江差、松前、箱館の「松前三湊」に限定されていました。近江商人は建前上松前藩の藩士の代理（場所請負人）として、アイヌと取引できる「商い場」に船を出し、アイヌが求めるコメや酒等とニシンや鱒、昆布等の海産物の取引をします。そして松前三湊の一つの湊で松前藩から米の移入等の見返りにアイヌとの取引した海産物等を独占的に買受することになったのでした。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ることができました。そのためには、内地と蝦夷地を荷物を運ぶ船として「荷所船」が必要で、それを近江商人は若狭や敦賀、越前の船主からの賃積船で運用していたのでした。

これが蝦夷地が他の藩と異なる事情で、蝦夷地の金肥である魚肥を、新興の商人が進出してアイヌとの交易で取得ができない背景でした。

しかし、18 世紀になり、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需要の高まった金肥となるニシン等を求めて、新たにアイヌと交易ができる場所の拡張を松前藩に迫ったのでした。藩としても、入港税等の収益が増えることとなるため、交易の場を増やし、新興商人が場所請負人として登場して来ることになりました。

一方で、藩の御用商人としてアイヌとの交易を独占してきた近江商人は、新規参入してきた商人に比べ、企業的な経営に不慣れであったため、特権商人としての独占支配の地位も徐々に失っていくことになりました。

場所請負人の新旧交代が進むと、近江商人の傘下で賃積の「荷所船」として下請けしてきた船主は賃積みの廻船業ができなくなり、独立自営の廻船業へ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）で指定の業者から荷を預かり、指定の業者に荷を渡す、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。

新たな廻船がとった業態は、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、船頭の裁量で、需要のある物資を仕入れたり、あるいは積み荷を売ったりしながら、商品価格の地域差を利用して、商いをする「買積」を主体とする廻船業だったのです。

1760年ごろに、「買積船」の経営が定着し、船主は船や、荷主として、船頭には操船と、荷物の仕入れと売却の権限と責任を持たせ、水主と呼ばれた船員たちにも役割を与えることで生産性を上げ、大きな利益を得る運命共同体の経営方法を確立したのです。まさに、後世にいわゆる「北前船」と呼ばれたビジネスモデルが誕生することになったのです。この買積船への大転換が、「北前船」が誕生へのロマンでした。

「板子1枚、下は地獄」のロマンー金持ちになれるが、死を覚悟しての航海

年に1回の航海で大金が稼げる北前船ビジネスは、船主だけではなく、船頭や水主にも、航海を終えると大金が報酬としてもらえました。

しかし、熟練の操船技術を持つ船頭や水主にとって、北前船も嵐に遇い船が沈んでしまえば一巻の終わり、報酬を得どころか、生命の恐怖にさらされるリスクが常にありました。

風雨が激しく海が荒れだしたときは、風に流されないように帆を降ろします。それでも厳しい暴風雨の状況下では、山のように積み込んだ積み荷があると船の重心が高くなり、転覆するので、荷物を海に捨てます。それでも激しい暴風になると、遂には船の命と言える(船長と同程度の28mほどある)帆柱を切り倒します。帆柱があると、横風を受けることと、重心が高くなっているためです。嵐が収まり、船が転覆せず、命が助かっても、帆がない船は大海を彷徨うだけで、運良く島を発見できたり、近くを航海する船に発見されたりすることが無ければ、命が助かる保証はありません。これが、「板子1枚、下は地獄」と言われる危険な世界を表す言葉です。

天気の予報ができない時代の日本海の航海は、いつ天候が急変するかはいかに経験を積んでも想定できず、航海は危険と隣り合わせでした。そ



石川県白山市にある藤塚神社に奉納された和船の模型

のため、船頭や水主の安全は神仏の庇護に求めるしかありません。船主や乗組員が生活する地域や、寄港地の中心地区や小高い丘には神社や寺院があり、航海の安全を祈願して数分の1の船の模型や、船絵馬がたくさん奉納されたものが残されています。

これらの和船の模型や船絵馬が、各地の湊の神社や寺院にたくさん残っていたことで、危険を省みず、時代の要請を受けて、北前船が活躍した時代を、今日でも甦ることができるわけです。ロマンの表と裏の現実を知ることになります。

「北前船ロマン」の研究を始めよう

日本海という舞台では、古来より、余剰の作物や工業産品を必要とするところに船によって運ぶ生業が続けられてきました。それが江戸時代には、海外との交易は原則禁止され、海運業は民間だけで業が営まれてきました。

そうした時代の変化の中で、蝦夷地からの大坂までの買積船による営みを、どの船主、船頭、水主の誰もが「北前船」を運営していると考え、発言した人はいないと思われず。文字として残された記録が全く存在しないからです。このような場合は、北前船は歴史的には存在していなかったのです。

しかし、明治以降の後世になって、蝦夷地から、日本海の湊、瀬戸内海、そして大坂を結んだ、あるいは逆の航路を往復した廻船の名称や、船主、船頭、そして運んだ荷物や、売買の額などが船主や廻船問屋の蔵や、船頭や水主の日記、寄港地の湊の宿に残された客船帳、神社に安全祈願のために奉納された船絵馬などの当時の記録が順次明らかにされてきました。これらを繋ぎ合わせると、「北前船」という呼称を付けて説明できる多くの例や物語（ロマン）の存在が明らかにされたのです。そうすると、北前船が運航されたことで説明できる物語もたくさん現れてきたのです。

北前船の運行・運営に生業として関わった人、寄港地となった湊町、そしてその航路や造船に焦点を当ててみると、歴史には現れてこない様々な物語（ロマン）があるはずです。

それらを求めて、その経緯や背景などを物語として説明できれば、あらためて北前船の表には出ていない隠れた魅力が探し出せるかもしれません。

現代から過去の栄光や悲劇を見つめることで、北前船ロマン（物語）を研究する（訪ねる）旅に出てみましょう。ロマン（物語）は数限りなくあるでしょうが、HP「北前船ロマン研究会」では、次のような北前船に繋がる話題をピックアップして、リンク先の「北前船ロマン」のところで取り上げています。事例を示しますが、興味を持ったロマンがあれば、「ロマン連載」のリンク先から、末尾に示したの章を閲覧してください。

【北前船ロマンの事例】

■日本は南北に長い島状の地形ですが、それゆえに独特の自然環境があり、動植物が豊かな生態系を維持してきました。水運に恵まれたことで人の交流が起こり文化が育まれました。どのような地形や自然が、恵まれた水運をもたらしてくれたのでしょうか。

■京の都はなぜ 1100 年間も継続することができたのでしょうか。基礎となったのが、実は水運だったのです。それは何故でしょうか。

■「北前船」の「買積船」の商法のルーツは、近江商人の「諸国産物回し」という往路も帰路も商売をする「のこぎり商い」の商法だと言われています。海に面しない近江地方から蝦夷地まで商圈を広げた近江商人が活躍できたのはなぜでしょうか。

■江戸時代の前期に、東北などの日本海の藩から大坂や江戸に米を運ぶのに、敦賀や小浜まで船で運び、そこから陸路を馬の背に積み、琵琶湖は船で、そして大津からは河川で大坂まで運んでいたのです。そして、大坂からは海上を船で江戸間で運んでいました。こんな何度も積み替える煩わしい輸送形態が何故採用されたのでしょうか。

■畿内の河内や瀬戸内地方で「綿花」が栽培され、保湿性、吸湿性、耐久性に優れた綿の着物が普及し、北国でも寒い冬の生活が過ごしやすくなりました。「北前船」がどのような役割を果たしたのでしょうか。

■昆布で出汁を取るの日本料理の基本。その技術を確立したのは、京、大坂の料理人です。北の海に育つ昆布がなぜ京や大坂で利用され、そして日本料理の基本である出汁になったのでしょうか。北前船が運んだ「昆布ロード」はどこまで到達したのでしょうか。

■幕末に貧乏藩であった薩摩藩が財力を蓄え、徳川幕府を倒すことになったのは歴史的事実です。しかし、そこに越中藩の富山の薬売り商人が関係したこと、そこに北前船が役割を果たしたことは歴史には出てきません。そこにどんな物語があるのでしょうか。

■大阪湾に面した寒村だった「灘五郷」が日本の最大の酒蔵になったことに、海運そして北前船はどのような関係があったのでしょうか。

■瀬戸内海は穏やかな海に見えても航海するにはいくつも難所がありました。その実情を熟知する塩飽諸島の人びとの巧みな航海術や、荒波に強い「弁才船」が産み出され、北前船の主力になっただけではなく、徳川幕府に重用されました。塩飽諸島の人びとが幕末史の中での活躍した歴史や、一方で悲劇の歴史も生まれました。どのような歴史でしょうか。

■兵庫津は天然の良港として、北前船の重要な寄港地として栄えるだけではなく、工楽松右衛門や高田屋嘉兵衛の活躍する舞台となりました。2人を様々な面から支えたのが豪商「北風家」でした。明治維新でも名を残しています。どんな役割を果たしたのでしょうか。

■大坂は豊臣家が滅んだ大坂の陣で荒廃しましたが、幕府により復興し、運河が巡らされ「水都」になり、「天下の台所」として経済の中心になりました。しかし、北前船にとって単に起終点の機能を果たしただけで、母港の役割を果たせなかったのはなぜでしょうか。

北前船のロマンを取り上げた小説を読んでみよう

北前船に関する人物を主人公にした物語、正に小説として発刊されているものがいくつかありますので、紹介させていただきます。小説の世界から北前船のロマンを体験して下さい。



①伊東 潤 著、『江戸を造った男』、朝日新聞出版社

材木商人で土木事業家の河村瑞賢は、徳川4代将軍の家老から、食糧不足に悩む巨大都市・江戸に、奥羽の米を届ける新たな江戸と大坂までの安全な輸送航路開発の幕命を受け、1671年に「東廻り航路」、1672年には「西廻り航路」という海の大動脈を開いたこと、1687年に大型船を通すための大坂・安治川開削工事などのその苦勞について描いています。

②玉岡 かおる 著、『帆神 — 北前船を馳せた男 工楽松右衛門』、新潮社

播州高砂に生まれ、豪胆な船頭として北前船を運行するだけではなく、太糸の播州木綿を使った厚地広範の丈夫な帆布を織り上げた画期的な「松右衛門帆」を完成させ、船の速度は一気に速くなり、瞬く間に全国に普及し江戸海運に一大革命をもたらした工楽松右衛門の工夫と努力の物語を取り上げています。

③司馬 遼太郎 著、『菜の花の沖』全6巻、文春文庫

淡路島に生まれで、船頭として頭角を現し、28歳で1,500石積「辰悦丸」を新造し、船持船頭となり、箱館湊（現：函館）を拠点に北前船事業に成功した後、国後と択捉くなしり えとろふの間の択捉航路を開拓しますが、頑なに国を閉ざし続ける日本と、南下する大国ロシアとの狭間で数奇な運命を生き抜いた快男児高田屋嘉兵衛の生涯を雄大な構想で描いています。

④平野 他美（たみ）著、『海の百万石 銭屋の女たち』、文芸社文庫

江戸後期、加賀国で廻船問屋として名を揚げた豪商・銭屋五兵衛は冤罪を仕掛けられ、無念の最期を遂げる。一家への謂われ無き罪を背負い、銭屋再建のため、母のやす、妻のまさ、長男の嫁のきわ、孫娘の千賀、それぞれが必死に尽力した姿を4代の女たちの視点から描いています。

⑤植松 三十里（みどり）著、『富山売薬薩摩組』、エイチアンドアイ

富山藩の売薬商は使った分だけ後払いの「先用後利」の商法で全国を歩きました。出入り厳しい薩摩藩領で行商したのが「薩摩組」です。財政破綻寸前の薩摩藩家老から、昆布の搬送と見返りに良質な漢方薬原料を安く卸す密貿易を持ち掛けられた薩摩組の能登屋の密田喜兵衛の密貿易は死罪を覚悟し、仲間や家族、藩を救おうとした物語です。

「北前船ロマン研究」の旅に出よう

北前船ロマンに興味を持っていただけたら、それを訪ねる旅としては、様々な方法があります。下記に3つの方法を紹介しますが、それぞれを組み合わせたり、テーマを絞って発見する、考える旅を楽しんでください。

- 1) 北前船のロマンを取り上げた小説を読む。
- 2) 文化庁が「日本遺産」の認定をした16道府県の50自治体の中から、興味のあるところを訪問し、公開されている北前船資料館とか記念館を訪ねる（詳細は、「日本遺産」のHPや、自治体のHPで場所や休館日を確認下さい）。

寄港地として栄えた町には、現在でも、船宿、廻船問屋や商家、蔵、社寺など建物が残され、往年の賑わいを感じさせる街並みや「国指定重要文化財」など保存の支援事業も展開され、当時の町の風景とともに繁栄の様子を想像することができます（事例の写真：富山市東岩瀬地区）。



富山市東岩瀬地区 国指定重要文化財北前船廻船問屋「森家」(左端)ほか、廻船問屋、商家などが面影を残しています

紹介した小説に関連する施設なら、①は酒田市の「酒田市立資料館」・「本間家旧邸」、②は高砂市の「工楽松右衛門旧宅」、③は洲本市五色町の、「高田屋顕彰館・歴史文化資料館」、函館市の「箱館高田屋嘉兵衛資料館」（当分休館中）、④は金沢市の「銭屋五兵衛記念館」、⑤は富山市の「富山市売薬資料館」があります。旅行先で、時間ができれば、訪ねてみて下さい。資料等を閲覧すると、興味が大きく膨らみます。

3) HP「北前船ロマン研究会」の「ロマン連載」「新・ロマン連載」のページに掲載しているバックナンバーから興味のあるものを閲覧下さい。