

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主に「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)にあつて、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、また、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活性化しました。例えば、陶器は重たく、運搬が大変ですが、船に乗せれば大量に運べ、機能的で美しく、新たに消費地が広がり、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、今日では「裏日本」と言われますが、北前船が活躍した時代は、賑やかで活力のある「表日本」地域でした。

北前船が運んだ物資とは

大坂や瀬戸内からの日本海北部地域、蝦夷地に向かう「下り」荷として、

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（踏鞴の鉄）、陶器、漆器、木製品、漁網、麻、縄、藁製品、葉、瓦、石（御影石、笏谷石）

春になると、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、蝦夷地には夏までに到着しました。

これらの中で、米は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米の運送が必要だったためです。また、縄や、藁製品は本来収穫済みの米の茎（藁）で作られ、輸送のための梱包用に必要になりますが、米が獲れない蝦夷地の物産を束ねたり梱包したりするために欠かせず、運べば売却できました。

木綿の古着は、綿の原料である綿花は暖かい中国地方や大坂の河内などの土地で生産され、そこで木綿の着物が普及しました。木綿は暖かく、寒い土地での生活がしやすいことが広まると、日本海側の地区で着古した木綿の中古の着物への需要が高まり、大坂等から大量に運ばれ、飛ぶように売れました。

石（御影石、笏谷石）は基本は建築材料ですが、日本海の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、荷揚げされると様々な用途で使われました。

蝦夷地や日本海の各地から瀬戸内や大坂に向かう「上り」荷として、

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

ほとんどが蝦夷地で収穫できる魚類、昆布、動物の加工品でした。満載した船は夏の終わりに出発して、秋の台風が来る前に瀬戸内海まで到着する必要がありました。

ニシンメカスは、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、各湊で飛ぶように売れました。特に、河川が運んだ土砂で海岸線が前進した干拓地では、水はけが良く、塩分の土質で米の増産には適さず、綿花であれば肥料を投入すれば栽培できるため、蝦夷地のニシンメカスへの需要が膨大にあり、上り荷と言えばニシンや、身欠きニシン、メカスなどが船底に大量に積み込まれました。また、昆布は京と大坂では出汁や食材として高い値で売れました。

売却の利益は、本来は製品である下り荷の価値が高いと思われませんが、購入したい人口が少なく大きな利益は期待できませんが、一方で上り荷はほとんどが1次産品ですが、終着点である「天下の台所」大坂をはじめ、京都、瀬戸内海の湊の背後地でニシンや昆布などを求める生業の業者が圧倒的に多く、上り荷の方の利益が遙かに大きかったと言われています。

金持ちになれるが、「板子1枚、下は地獄」の死を覚悟して航海

熟練の操船技術を持つ船頭にとって、商品が無事に運べば多額の利益を得られる北前船も、嵐に会い沈んでしまえば一巻の終わり、全財産を失うだけでなく、生命の恐怖にさらされました。

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。それでも厳しい状況下では、山のように積み込んだ積み荷を海に捨てます。甲板より上の荷物があると船の重心が高くなり、転覆するからです。それでも激しい暴風雨になると、ついには船の命と言え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。

天気の詳細がない時代の日本海の航海は、いつ天候が急変するか想定できず、危険と隣り合わせで、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。そのため、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奉納された数分の1の船の模型や、船絵馬がたくさん残されています。



石川県白山市にある藤塚神社に奉納された和船の模型

北前船の寄港地

北前船の寄港地は、著名な湊ばかりではなく、正に「津津浦浦」（津と浦は小規模でも北前船が天候により一時避難できたところ）に寄港しました。寄港が経常化すると、物流の中継地や造船の拠点として、物資や人、情報が集まり、周辺の各地も含めて独特の文化や

産業が生み出され、浸透していきました。

町は、小路に沿って家が軒を連ね、小路はそのほとんどが海や河川に向かう特徴的な町割りを見せています。船乗りにならぎと解放感を与えた旅籠や花街、日和を見た小高い山、航海の安全を祈った神社仏閣など、北前船がもたらした機能が整えられています。

航海は基本は年に1回で、冬場は北前船の維持・補修をするため、船体部品の交換や修理をする^{かこ}とともに、船頭や水主の乗組員の休養に充てられました。その間に地元に戻った乗組員から、各寄港地の情報や文化、技術が口伝され、それらを取り入れた新たな地域文化が開花しました。

北前船の登場までの江戸時代の海運の状況

北前船が登場するまでの状況を振り返っておきましょう。

江戸時代は江戸に幕府が開かれて始まりました。親藩、譜代、外様と大名を区分して全国的所領再配置を確定した幕藩体制は、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をとりました。

一方で、国内は、江戸から遠方に配置した外様大名の大軍が船団で攻めてくるのではないかの心配から、1609年に西国大名が持つ500石以上の軍船の没収令を発し、淡路島沖に集めて燃やしたりして全て沈めてしまいました。

そして、1635年の「第3次鎖国令」で、中国・オランダなど外国船の入港を長崎のみに限定するとともに、すべての日本人の海外渡航と帰国が全面的に禁止され、350隻以上の朱印船による貿易は終末を迎えることになりました。同年には「武家諸法度」で、500石以上の船の建造を禁止し、船の帆柱は1本にすることと、船底を平らにする（ヨーロッパの外洋航海に適した竜骨型の船底と区別するため）「大船建造禁止令」が発せられました。ただし、1638年に（船底が平らな）和船の商船に関しては、石数も含めた制限が撤廃され、民間の海運は基本的には自由に営むことができました。これが後の北前船の「弁才船」の基本の形に繋がることになりました。

なお、いわゆる「鎖国」は、1637年に島原の乱が起こり、キリスト教は徳川幕府を揺るがす元凶と考え、1639年の「第5次鎖国令」で貿易と布教が目的のポルトガル船の来航を禁止して、完成し、1853年（ペリー来航）まで続きました。

湊の管理（施設の整備や修繕、入港税等の徴収）は藩が行うのが原則ですが、複雑な運送業務などの行政的な管理は、実力と実績のある商人に任せることとなっていきました。ただし、鎖国政策の中でオランダと貿易を認められる長崎の湊や、金や銀、銅の鉱物を鉱山からの搬出する重要な湊は、幕府直轄地として奉行や代官を配して管理しました。

船による輸送が活発化するのには1635年の「江戸参勤交代制」からでした。大名は2年の間に、1年間は江戸に滞在（参勤）し、翌年は領地に帰還（交代）を行い、大名の正室と世継ぎは江戸に常住しなければならない定めでした。そのため、各藩の江戸の藩邸には多くの武士が居住することになり、食糧である米を各藩から江戸まで運ぶ必要が生じ、藩は船を所有していないので、民間の廻船業者に委託して200~300石積みの船で運送しました。ただし、天気を予想できない時代でしたので、日本海や太平洋の外海はできるだけ短い距離とし、基本は川と湖などを利用しました。日本海に面する藩は、若狭湾の中の敦賀や小浜まで船を利用し、そこから琵琶湖までの20~30kmの山越えの道を馬の背に2俵（= 1

石) ずつ乗せて運び、琵琶湖の湖上を船で大津まで運び、大津から大坂までは淀川水系を川船で運び、大坂からは 600 石積み以上の大型の菱垣廻船を使って江戸まで運びました。太平洋側の藩は、房総半島は避け、利根川を川船で 125km も遡り、関宿で下りの江戸川への川船に乗せ替えて 55km 下りようやく浅草から各藩邸に運びました。この方法は、何度も積み換えが必要となり、そのたびに荷が解けたり袋が破れたりして、江戸までの間に 20～30% は貴重な米が逸失するのが普通でした。江戸には 18 世紀はじめに武家人口が 50 万人と言われました。1 人あたりの食糧や生活費を米に換算すると年間 1 石必要と言われましたので、50 万石程度の米を各藩から江戸まで運び込む必要がありました。200~300 石積みの船が何隻いるのか、また、山越えのために馬が何頭必要になるか想定してください。

参勤交代で江戸に詰める武士が増えると、江戸幕府の仕事も増え、直属の旗本の数が漸増することになりました。旗本は、基本は直接の田畑を所有しないため、幕府の天領からの米を江戸まで搬送しなければならない量が増えてくることになりました。



最上川の河口の酒田港の日和山より港を見下ろす西回り航路を拓いた河村瑞賢像と江戸に運ぶ米を集積保存した山居倉庫

その対策として、天領が多く最上川を船で下り、米が集まる日本海の酒田の湊から、積み換えの必要の無い直接江戸まで船で運ぶ方法が江戸の材木商人の河村瑞賢に老中から直接検討を命じられました。1671 年に冬の津軽海峡は危険として回避し、阿武隈川を下った荒浜から、太平洋を南下し、座礁の危険のある房総半島を遠回りして廻って、江戸に到達できる「東廻り航路」の整備を行いました。途中に寄港する湊を指定し、量の検査や過積載のチェックなど安全と適正な運送を担保する仕組みでした。翌年の 1672 年には酒田から日本海を西に南下し、馬関関(下関)から瀬戸内海に入り、大坂に至る「西廻り航路」、さらに、紀伊半島を廻り、太平洋を東に向かい江戸に至る「南海航路」が整備されました。そして、800 石積みの荒波に耐える弁才船を使い、外洋を廻漕した経験のある船頭や船員を雇って、大坂さらに江戸までのそれぞれのルートで途中ほとんど米を逸失すること無く、運送に成功しました。これにより、日本海側に位置する藩も「西廻り航路」に沿って自国の米を大坂の米市場で米を金銭に換えるため大坂の藩邸や藩の蔵に大型船を傭船して搬送し、さらに南海航路で江戸の藩邸に搬送することが一般化していきました。

17 世紀後半には、各藩の収入となる米の生産を増やすため、新田開発、農機具の開発、商品作物の栽培が行われ、余剰作物の取引が増え、経済は首都である江戸と、京都、大坂の「3 都」が中心となり、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、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。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。

このように 18 世紀には元禄期までの経済成長を受けて、全国で新田開発が続き、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。ただ、付け替えた川床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り、価格の高い干鰯などの魚肥の金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金肥の需要が大幅に拡大していきました。

18 世紀の海運の大きな変化は、本州と蝦夷地を結ぶ荷とそのルートでした。蝦夷地は寒冷地にあるため、米が獲れませんでした。松前藩に米を運んだのは蝦夷地に進出していた近江商人でした。近江商人が蝦夷地から運んだ身欠ニシン(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)、ニシンのメカスは、干鰯に遜色のないことが分かり、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。

北前船の誕生ーニシンを求めて蝦夷地を目指した「買積船」から

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。

歴史的には、平安時代には蝦夷地の西南端に和人が居住して、それより北はアイヌ人が原始的な生活をしていました。そのため、日本の支配領域は、陸奥、出羽二国が最北端とされてきました。鎌倉時代に津軽国守の家臣の^{かきざき}蛎崎氏が支配し、和人地区のアイヌからの襲撃から守ってきました。桃山時代には、蛎崎氏を養子的縁で継いだ武田氏が姓を松前に改名し、蝦夷地交易の独占権を得ました。江戸時代になり、幕府からも蝦夷地の支配者として認められ、福山に松前城を 1600 年に築造し、松前藩と呼ばれることとなりました。

松前藩は寒冷地で米を収穫できませんでしたので、武士の俸禄となる年貢米の収入に代わりにアイヌ民族との交易権の独占(鎖国政策の例外)が幕府から認められました。アイヌとの交易は渡島半島南西部の「和人地」に制限され、藩の家臣は決められた「商い場」(アイヌの居住地)に船で出向き、持参した米や酒などと、皮革、ニシンなどの海産物を交換し、持ち帰って、城下に進出していた近江商人に売って、俸禄に換えたわけです。

松前藩は 18 世紀初めに財政難に陥った時期から、「商い場」を、商いに長けた近江商人などに経営を肩代わりする「場所請負制」に変え、商人から一定の運上(営業税)を知行主に収めさせ、残りは全て請負人の収入になるという経営に変えたのでした。その場所請負制を独占的に受けたのが、近江商人で、松前藩で仕入れた海産物を、また、本土から米や加工された物産を、船を持たないため荷所船と呼んだ「賃積船」を北陸等の船主と契約して搬送して大きな利益を上げることができました。

そして 18 世紀後半には、綿花の栽培にニシンのメカス等の需要が高まり、蝦夷地に向かった廻船の船頭が場所請け人と価格と量を、見返りの商品の交渉により購入する新たな形態「買積船」が主流になっていきました。すなわち、蝦夷地に向かう下り航路には、上方から蝦夷地や東北に米や必要な生活用品を「持ち下り」し、西廻り航路の途中の瀬戸内、日本海沿岸の寄港地でも需要の高い商品を安く購入し、積んでいる商品の中で求められた

商品を高く売却することを繰り返します。上り航路には蝦夷地の昆布やニシン、海産物等の特産物などを「登せ荷」として、北陸や、山陰、瀬戸内の寄港地や、最後は大消費地大坂で売却する「動く総合商社」と呼ばれた北前船が誕生したのでした。

「北前船ロマン」の研究

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、運送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廻船による営みを、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倉や、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、次のような北前船に繋がる話題をピックアップして、HP「北前船ロマン研究会」で「ロマン連載」で取り上げています。

■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れ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。歴史的には武家政権による（幕府）政治が続いたからですが、それだけでしょうか。

■「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、東北から大坂や江戸に米を運ぶのに、わざわざ遠回りとなる日本海沿岸諸港と、瀬戸内海を経由して大坂に行く「西回り航路」と、大坂から太平洋で江戸に行く「南海航路」が、なぜ、幕府直轄で開設・整備されたのでしょうか。

■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、北国の寒い冬の生活を過ごしやすくできたことに「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、徳川幕府に重用されました。幕末史の中での活躍した歴史や、悲劇の歴史も生まれたのでしょうか。

■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の紹介

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。出入り厳しいの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」の旅に出ましょう

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北前船記念館を訪ねる（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。



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「工樂松右衛門旧宅」、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。旅行の旅先で、時間ができるようであれば、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」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。