

近世におけるわが国の商取引遺産をめぐって  
— 「北前船」出現以前の商品輸送を中心に—

石川和男

On the Commercial Heritage of  
Japan in the Early Modern Period

- Focusing on the Transportation of  
Goods before the Advent of the "Kitamaebune" -

Kazuo ISHIKAWA

# 近世におけるわが国の商取引遺産をめぐって

## －「北前船」出現以前の商品輸送を中心に－

### はじめに

文化庁では2015年から「日本遺産」の認定を開始した。ここでは文化財を共通する歴史・文化を語る「ストーリー」として編集し、それらを積極的に活用し、地域活性化に資することを目的としている。日本遺産として認定されたものには、さまざまなストーリーがある。なかでも「荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間～北前船寄港地・船主集落」は、その地域が北海道から広島県までの15道府県にわたる広域のストーリーである。これは、日本遺産に認定されて以降、他の日本遺産とは比較にならないほど、多くの人々に訴求し、また注目されている面がある。

本稿では、北前船自体を取り上げるのではなく、北前船による事業が開始される以前の近世における廻船が、さまざまな物資(商品)を輸送し、「北前船」へと発展することになった状況を取り上げる。つまり、北前船出現以前におけるわが国沿海部での物資輸送やその輸送に携わった人々、さらにその輸送を物理的に担った廻船について取り上げる。ただ物流研究や物流史研究ではなく、商品(物資)輸送を手がけることにより、そこで誕生した技術やさまざまな知識の生成、情報の伝達面を中心とする。したがって、通常の歴史研究は、一次資料の発見やその解釈をめぐる論争に終始する面もあるが、そうした面は重視しない。さまざまな受け取り方をされる懸念はあるが、わが国の近世の廻船における「商取引遺産」としての面を重視する。その上で、物流も含んで取引が行われていた「遺産」が、連続と継続、分断変化しながら、いかに現在の社会に生きているかについて、焦点を当て考察したい。

## 1 日本遺産の認定と商取引遺産

### (1) 文化財と日本遺産の違い

わが国の歴史・文化・伝統が注目され、2010年にはそれを現代に伝える文化財活用を通し、「観光資源」として活用する提言がなされた。それを海外に情報発信し、外国人旅行者

を誘客する「観光立国」が叫ばれるようになった(須賀・小川[2018]198)。文化庁では、2015年から「日本遺産」認定を開始し、日本遺産の魅力推進事業を展開している。日本遺産は、文化財を各々共通する歴史・文化を語る「ストーリー」でまとめ、積極的に活用し、地域活性化につなげようとするものである(須賀・小川[2018]198-199)。まだ知名度が低いため、2016年11月には著名人を日本遺産大使として任命し、積極的に訴求し始めた。日本遺産として新たな文化財のとらえ方は、これまでに見えにくかった文化財や地域の相互関係を再発見できる面も指摘される(須賀・小川[2018]208)。

日本遺産は、文化庁が認定する「地域の歴史的魅力や特色を通じて我が国の文化・伝統を語るストーリー」である。世界遺産や文化財は、登録・指定したものに価値づけし、保護を目的とする。一方、日本遺産は点在する遺産を「面」として活用・発信し、地域活性化に資することが目的である。そこでは文化財の「利用」が意識される(淡路島日本遺産委員会[2022、森重[2020]24)。そのため文化庁では、世界遺産や指定文化財との違いについて、世界遺産や文化財指定は、「いずれも登録・指定される文化財(文化遺産)の価値付けを行い、保護を担保することを目的」とするが、日本遺産は「既存の文化財の価値付けや保全のための新たな規制を図ることを目的とするのではなく、地球に点在する遺産を『面』として活用し、発信することで、地域活性化を図ることを目的」として掲げている(文化庁ウェブサイト)。つまり同事業は、文化・伝統などを語るストーリー認定が中心であり、文化庁の主な役割である「文化財の保存」でなく、「活用」が目的である(韓[2021]253)。したがって、これまでの文化財の見方を異なる視点からとらえる面がある。

## (2) 日本遺産の政策変更

日本遺産は、文化財の観光活用を政策的に進め、「ストーリー」を最大限取り入れようとする。これは文化庁が2015年から推進し、わが国の文化・伝統を国際展開する「クール・ジャパン戦略」の一環でもある。地域の歴史的魅力や特色によって、海外での知名度を向上させ、観光客を誘客する観光資源として活用するため、ストーリー自体が認定対象である。かつて文化庁は、計画段階の2013年時点では世界遺産への推薦候補を集めた暫定リストに掲載される国内の文化財を日本遺産として海外へ訴求することを検討していた。それは彦根城(滋賀県)や鎌倉(神奈川県)などが、世界遺産への登録が認められず、活動が長期化していたことが背景にあった。そうした地域に対して、日本遺産という国のお墨付きを与え、国際的な知名度を高め、世界遺産登録を後押しする効果を見込んでいた(『読売

新聞』2013・5・14、金子[2020]84-85)。

しかし、観光立国政策が本格化したため、日本遺産をクール・ジャパン戦略と関連させ、外国人旅行客の増加と観光誘致、地域おこしに重点が移行し、暫定リストに掲載されていない文化財や無形文化財も含めるように方針を転換した(『朝日新聞』2015・2・16)。そこで文化庁は、2015年度から日本遺産の認定事業を開始し、文部科学省では「文化財総合活用戦略プラン」を創設し、「日本遺産魅力推進事業」を展開するようになった。そのタイトルを一瞥しても「きつと恋する六古窯」(No.50)、「地下迷宮の秘密を探る旅」(No.57)、「みちのく GOLD 浪漫」(No.69)など、工夫されたユニークなストーリー創出の意図が透けている(金子[2020]84-85)。また文化庁は、日本遺産事業創設経緯などをまとめた『「日本遺産 (Japan Heritage)」事業について」を2015年3月に発表し、日本遺産事業の方向性を4点指摘している(文化庁ウェブサイト)。

#### 1) 地域に点在する文化財を把握し、ストーリーによりパッケージ化する

地域に点在する多様な文化財を総合的に把握し、文化財保護法上の類型や指定の有無にとらわれず一定のストーリーの下にパッケージ化し、文化財群として分野横断的・総合的にとらえることで地域の歴史・文化・風土と文化財群との関わりが明確になり、新たな地域の魅力を見いだすことが可能となる。

#### 2) 地域全体として一体的に整備・活用する

ストーリーを体感するための展示・学習・体験等の機能の整備や説明板などの設置、ガイド人材の育成・確保など、ハード・ソフトの両面から一体的に整備し、ガイド機能強化され、来訪者が文化財と周辺地域との歴史的な関わりをより深く理解することが可能となる。また、域内における学校教育や生涯学習で取り上げるなど、地域への理解を深め、郷土愛の育成につながるさまざまな取組を総合的に実施することが有効である。

#### 3) 国内外へ積極的かつ戦略的・効果的に発信する

世界文化遺産にみられる文化財群へのストーリー性の加味は、世界文化遺産というブランドのインパクトとわかりやすいストーリー性と合わせ、それらが存在する地域自体への関心を喚起し、多くの人々が世界文化遺産を訪れる契機ともなっている。

このように歴史的経緯を踏まえてストーリーを構築し、文化財を通じて地域の魅力や特色をわかりやすく説明することは、地域住民の日本遺産への理解・協力の促進につながり、国内外において認識が拡大することが期待される。また姉妹都市関係や海外事務所など既存資源を最大限に活用し、英語、中国語、韓国語をはじめ、各地域に必要な外国語を用い、

国内だけでなく海外へも効果的に発信しようとしている(金子[2020]88-89)。さらに日本遺産に認定するストーリーは、①歴史的経緯や地域の風土に根ざし世代を超えて受け継がれている伝承、風習などを踏まえたストーリーであること、②ストーリーの中核には、地域の魅力として発信する明確なテーマを設定し、建造物や遺跡・名勝地、祭りなど地域に根ざして継承・保存がなされている文化財にまつわるものが据えられていること、③単に地域の歴史や文化財の価値を解説するだけのものになっていないこと、を内容とする必要がある(森重[2020]24)。したがって、日本遺産は、その「ストーリー性」についてしばしば言及・強調される。こうした日本遺産のストーリーは、「遺産」について誰をターゲットとし、発信することが重要かを再認識させるものでもある。

### (3) 日本遺産における「ストーリー」

日本遺産のストーリーには、単一の市町村内で完結する「地域型」と複数の市町村に跨がって展開する「シリアル型(ネットワーク型)」がある。ストーリーを語る上では、有形・無形の文化財を対象としているが、その際には国指定・選定文化財を1つ以上含める必要もある。こうして日本遺産は、2015年4月に18件が認定されて以降、2020年6月までに104件が認定された。このうち、地域型の日本遺産は約3分の1にあたる35件あり、大半はシリアル型で認定されている。シリアル型には県境を越えて展開されるストーリーがある(森重[2020]24)。

日本遺産登録のため申請されたストーリーは、大学教員や漫画家、小説家など多様な職種で構成される日本遺産審査委員会で審査される。審査基準は次の通りである(文化庁ウェブサイト)。

- 1) ストーリーの内容が、当該地域の際立った歴史的特徴・特色を示すものであるとともにわが国の魅力を十分に伝えるものとなっていること
- 2) 日本遺産という資源を活かした地域づくりについての将来像(ビジョン)と、実現に向けた具体的な方策が適切に示されていること
- 3) ストーリーの国内外への戦略的・効果的な発信など、日本遺産を通じた地域活性化の推進が可能となる体制が整備されていること

申請にあたっては、「地域活性化計画における目標と期待される効果」に関する書類提出が求められる。そのなかには、設定目標、計画評価目標、具体的な指標、関連事業、目標値、設定根拠の記入欄がある(韓[2021]261)。また文化庁の指摘事項では、日本遺産が想定

するストーリーの姿が浮き彫りになる。それは、①ストーリーが絞り込まれていなければならないこと、②活用を意識しなければならないこと、③コンパクトにまとめていなければならないこと、などである。そこで文化庁は、日本遺産ストーリーのモデルとして、雲南市、安来市、奥出雲町の日本遺産「出雲國たたら風土記～鉄づくり千年が生んだ物語～」(No.34)を参考とするように勧めている(岡本[2019]80)。つまり、ストーリー形成には、学術的正確さや客観性よりも、文化庁が求めるストーリーをコンパクトに単純化する技術が要求される。そこでこうした地域が有するストーリーには博物館も組み込まれ、観光施設としての役割が外側から付与される(金子[2020]90)。つまり、日本遺産のストーリーは、受け手に伝わりやすさが要求される。この場合、常に受け手は誰であるのかを意識しなければならない。

#### (4) 日本遺産登録を目指した地域活性化

2019年に文化庁と日本遺産連盟は、日本遺産への理解と関心を高めるため、2月13日を「日本遺産の日」とする共同宣言を行った。日本遺産の社会的認知度は低いようにみられていたが、2020年度の応募数は69件に達し、2020年に新たに認定された21カ所を含めると計104件が認定されたことから地方行政の関心度は高いといえるかもしれない。それは同認定事業には、地方公共団体からの申請を受け、文化庁が設置する外部有職者で構成される日本遺産審査委員会の審査結果を踏まえ、文化庁が認定するプロセスがある。そのため中央主導ではなく、地方行政の「主体的」な取り組みが前提であることが指摘される(韓[2021]253-254)。

認定審査の条件は、歴史文化基本構想または歴史的風致維持向上計画を策定済みの市町村、もしくは世界文化遺産一覧表記載案件または世界文化遺産暫定一覧表記載・候補案件を有する市町村である。文化庁は、地域資源が日本遺産に認定されることで当該地域の認定度が高まり、今後、日本遺産に関するさまざまな取組を行い、地域住民のアイデンティティの再確認や地域のブランド化等にも貢献し、地方創生に資するとしている。また日本遺産に認定されると、人材育成、普及啓発、調査研究・情報コンテンツ作成、活用整備、構成文化財の魅力向上に対し、文化芸術振興費や文化資源活用事業費を交付が受けられる。実際、2019年度まで認定した地域84カ所については総額約41億円を交付した(韓[2021]261-262)。こうした状況からは、地方自治体などが日本遺産登録を目指し、認定されるとその後の活動への取組が、究極的には地域活性化へと結びつくことが期待される。

＜図表 1 地域観光に関連する認定・登録制度の比較＞

	観光圏	DMO	日本遺産	SAVOR JAPAN
開始年度	2008	2015	2015	2017
関係省庁	観光庁	観光庁	文化庁	農林水産省
認定・登録数	13 (51*)	登録 162、 候補 119	104	27
期間・更新等	5年・再認定更新	候補から登録へ	・	5年・更新可
行政のかかわり	○	△	○	△
テーマ性および ストーリー性	○	・	○	○
KPI等の具体的 目標、評価指標、 検証方法	○	○	○	○
認定・登録後の 財政支援	○	○	○	△

\* 「観光地域づくり実践プラン」認定数：観光圏準備型（47か所）、観光圏整備支援型（4か所）  
（出所）韓[2021]264

図表 1 は、地域観光に関する認定・登録制度を比較したものである。2010 年前後からは複数の関係官庁により取り組まれているが、重複している施策などもあり、整理する必要があるかもしれない。

そして本稿で取り上げる「北前船」に至るまでの状況は、「荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間～北前船寄港地・船主集落」に示されるように、北海道から広島県までの 15 道府県に跨がる広域のストーリーである(森重[2020]24)。同ストーリーは、大坂と蝦夷地を日本海経由で往来した船舶に関するものである。北前船が石狩や厚田に來航するようになったのは、幕府の蝦夷地直轄により、松前藩の道南三港以北への航行禁止が終了した安政 2（1855）年以降であり、最盛期は明治時代であった(石狩市[2019]299-300)。

また遠く離れた岡山県玉野市が全国的な流通拠点の 1 つとして歴史上現れたのは北前船に関してであった。北前船の寄港地には、廻船問屋や倉庫、港湾施設など商取引遺産といえるものが残されている。「荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間～北前船寄港地・船主集落」は、2017 年に日本遺産として登録されたが、2018 年にも寄港地の追加登録がされた(黒田[2020]93)。このようにストーリーがより豊富になり、多くの人を楽しませ、また地域活性化につながることを期待される。



## 2 菱垣廻船と樽廻船

### (1) 菱垣廻船の登場

伝統的なわが国の船舶は、千石船あるいは和船と呼ばれる。この他に菱垣廻船、樽廻船、北前船と呼ばれる船舶があり、やや専門的には大和型船、ベザイ船がある。これらは各々異なる面もあるが、同一型式の船舶であり、別種の船舶を指しているわけではない。また近世から近代(明治)にかけてわが国の経済活動を支え、19世紀終わりには最盛期を迎え、その後急激に衰退し、昭和に入る頃には消滅した船舶であった。さらに古くから文化的影響を受けた中国船とは基本的に異なり、鎖国時代を象徴する船舶でもあった。ただわが国独特の船舶は、政府が明治維新以後にヨーロッパの先進技術導入を国策としたため、それまで使用してきた大和型船は、性能の劣った船舶に位置づけられ、西洋型船への転換が奨励され、技術的にはほとんど注目されることなく消えようとしている(松木[1981]2)。こうした技術面からの船舶評価については残念な面があるが、文化面などを考えると、別の意義が見い出される面があるかもしれない。

わが国では、近世になると大坂(上方)と江戸の2大都市が形成され、五街道(東海道、中山道、甲州街道、日光街道)の整備により、中国道(山陽道)は脇街道の扱いとなった。しかし、菱垣廻船や樽廻船の発達により、全国の沿岸には海上交通が整備され、江戸への物資輸送が次第に増加した。こうした商品は江戸入津品と呼ばれ、米・味噌・酒・薪・炭・水油・魚油・醤油・木綿・塩・銭などが中心であった(中谷[2000]33)。そして、幕藩体制の構築が進むにつれて、年貢米を江戸や大坂へ回漕する必要があった。他方、各地では建築、土木工事も盛んになり、大量の木材を輸送する必要が生じた。こうした状況において菱垣廻船が誕生した。菱垣廻船は、1619年に大坂堺の一商人が、紀州富田浦から250石の船舶を借り、木綿、油、酒、酢、醤油などを江戸に輸送したのがはじまりとされる<sup>1)</sup>。また菱垣廻船は、菱垣廻船問屋が差配し、江戸に輸送する荷物を集めて輸送するいわゆる「運賃積」であった。経営方式については後で取り上げるが、元禄時代には1年で延べ1,200~1,300隻が就航したとされる(小嶋[2013]109)。さらにわが国は戦国時代を経て、政治的な統一が達成されると、経済面への関心が上昇するようになり、まさにこうした商品を輸送する船舶は、平和な時代を象徴する面があったかもしれない。

時代が下って菱垣廻船は、その地位を次節で取り上げる樽廻船に奪われる状況もあったが、前段で取り上げたように元禄時代には1年で延べ1,000隻を超える廻船が大坂―江戸

間の輸送において活躍した(小嶋[2016]31)。菱垣廻船は、船倉に酒・油などの重量物を積み、甲板上に紙畳表など軽量物を積み上げた。そして舷側に垣立を立て、垣立の格子が菱型であったため菱垣廻船と呼ばれるようになった。菱垣には多くの装飾があり、菱垣廻船に所属しない廻船にも船首に近い部分には菱垣を立て、他は角形格子を使った廻船の絵馬があった(松本[1982]318)。まさに菱垣廻船は、当時それに関わった人たちの美的センスを表現するとともに航海の安全を祈念した廻船であった。

菱垣廻船は、大坂人の商売気質の具現化ともされる。のちに北陸を中心とした「買積船(北前船)」は、個人所有の動く総合商社として位置づけられる。これは荷姿が小さく安価な商品を販売するため、個人が1隻、船舶を仕立てる必要があった。元禄時代の豪商として知られる紀伊国屋文左衛門は、蜜柑という利幅が少なく、遠方に輸送するには果実の痛みや天候リスクの多い商品を、冬の悪天候時に船舶を仕立てて江戸に航行させ、投資に見合わないと行動と思われていた。しかし、実際にはそうではなかった。菱垣廻船は、大量に商品を輸送する必要はなかったが、江戸で需要のある商品を取扱い、江戸と大坂の九店問屋が共同運航する仕組みを構築した。大坂と江戸には受け手となる店があり(商人がおり)、商品需要情報から仕入計画を立てやすく、価格と品質の安定に寄与した。また「菱垣組合」に入っていれば、海難時の相互救助や損失商品の共同補填など、海難保険に近い仕組みも構築されていた。こうした共同輸送システムから、後に独立したのが兵庫から酒や水油(菜種油)を専門に輸送する「樽廻船」であった(高見ら[2016]26)。つまり、菱垣廻船をめぐって構築されたさまざまな取組や事業は、今日の商取引活動の原型となるものが多く含まれていた。

菱垣廻船は、上方から江戸へ商品を輸送するため、最初は小型であったが次第に大型化した。その後、酒造業者が中心となって樽廻船を組織したため、両廻船による激しい集荷競争が起こるようになった。菱垣廻船は、商品を多量に早く江戸へ輸送するのが目的であり、当時の技術革新の最先端を採用するものであった。そして時代とともに大型化し、運航性能も向上した。近世末期には、近世前期に比べ菱垣廻船の大坂－江戸間の往復回数が倍増し、年間8往復程度に増加した(松木[1981]9)。他方、菱垣廻船の負の面を克服しようとする輸送手段や形態も形成されるようになった。それがこれまでも取り上げてきた樽廻船であった。

## (2) 樽廻船の登場

菱垣廻船の重要な積荷には清酒（酒荷）があった。ただ菱垣廻船は、荷が揃うまでに時間を要した。下り荷となる酒荷は、輸送日数が長くなり、暴風に遭遇したときには「刎荷」と呼ばれ、輸送貨物を海中に捨てて難を逃れていた。しかし、酒荷は船底に入れられたため、刎荷の対象とはならず、共同海損の考え方によって賠償負担をさせられたことが酒荷主の不満につながっていった。そこで1730年には、酒荷主らは独自の廻船を仕立てるようになった。これが樽廻船のはじまりであった(小嶋[2013]109)。したがって、菱垣廻船と樽廻船は別である(高見ら[2016]26)。換言すると、重量の重い酒類は先に船底に積まれてしまい、他の軽い積荷が揃うまでに時間がかかったため、まず品質保持の問題が起こった。また海難時には、船体を保持するため、上荷の軽い積荷が海に捨てられ、荷が残った荷主が捨てられた分の費用負担を強いられた。そこで兵庫独自に「樽に入れるもの」を専門に運ぶ樽廻船が誕生した。誕生したというより画期的な仕組みが形成されたように聞こえるため、「派生」したという方が適切かもしれない。そして後には、兵庫では水力を利用した菜種油搾油に成功したことにより、換金性と需要の高い「菜種油(水油)」を江戸へ輸送する際にも独自の樽廻船が必要となった(高見ら[2016]26)。こうして輸送する商品(荷物)により、輸送手段を変更したり、微調整したりすることが次第に行われるようになった。

また廻船における酒荷の輸送手段確保では、江戸における酒価変動と入津状況に応じて、酒荷販売の有利性が増した。これは上方の酒造家(醸造家)だけでなく、知多半島の酒造家にとっても同様であった。幕末期に乗宝丸(1,200石)と慶久丸(500石)の持ち船は、幸いに乗宝丸(40回の下り上り)、慶久丸(28回の下り上り)は破船せず、順調に航海していた。ソニーの創業者の1人である盛田昭夫の生家としても知られる愛知県知多郡の醸造家盛田家では、自らの酒荷を積む本来の目的だけではなく、船舶輸送からの収入が発生していた。乗宝丸は金102両余、慶久丸は金244両余であった。前者の収入の多くは、江戸行の運賃積荷物に由来していた。江戸行の買積荷物では米や瓦を積載したが、運賃積荷物に比べるとかなり少なかった。また上りでは干鰯・小麦や大豆が積載されたが、それらの輸送による収入は少なく、不足分を出すこともあった(曲田[2018]156)。つまり、何かしらの商品(荷物)を輸送すれば無駄なく、効率的に物流が行われたわけではなく、むしろ損失につながった面も見逃してはならない。そこに商取引の難しさがあった。

内海船や野間船など廻船業本業の船主は、買積荷物でいかに収益を上げるかが重要であった。そのため相場情報を常に書状でやりとりしていた。複数の持ち船は、船主自らが

責任が取れるように分持ちせず、一手に船を持っていた。先の盛田家では、下り荷の手酒を輸送するのが最優先であり、上りの荷は二の次であった。これは同家だけでなく、醸造業を本業とする醸造家に共通していた。そのため、酒どころであった灘・西宮の酒造家にとっては、江戸行き酒積船の樽廻船確保が必要であった(曲田[2018]156-157)。したがって、当時の重要な商品であった酒は、酒造家がいわゆるよい酒を醸造することだけに専念していればよかったわけではなく、できあがった酒の品質劣化を防止し、より効率的、経済的に輸送することにも心を砕かなければならなかった。

### (3) 輸送荷物の急増に対する対応

廻船を利用し、全国で活発に海運活動が行われるようになったため、それが近世経済の重要な基盤を形成した。その主役は、菱垣廻船や樽廻船に代表された「弁才船」であった。河川の水路開発が全国各地で行われ、川船や小回しの廻船も存在していた。また江戸幕府が鎖国政策をとっていたため、洋式船舶などはこの時期にはほとんど建造されていなかった。そのため外国の造船技術からは隔絶することとなり、わが国独自の船文化や造船技術が発展した。それは外洋航海の必要がなく、内航海運向けに経済的な船舶を生み出したためであった。近代(明治時代)になり、政府による強力な西洋船技術の導入推奨政策の採用によって、本来の和船建造は制約されるようになった。しかし、小舟だけでなく大型の弁才船でも、舵や帆装等に洋式船の構造を取り入れたが、和船構造を基本的には温存した「あいのこ船」など明治時代後半まで和船様式が継続していた(小嶋[2013]121)。

これまでも取り上げてきたように、近世の海運は菱垣廻船、樽廻船による海上輸送を主とした大坂―江戸間が主要航路であった。ただ江戸―仙台間の海上輸送を担った石巻穀船の運行形態、積荷などでも両地間での都市間海運が展開されていた。東廻り航路により八戸―江戸、八戸―大坂間の海運でも都市間海運の展開がみられた<sup>2)</sup>。東廻り航路は、本州の奥羽越沿岸に沿って日本海を北上し、津軽海峡を横断し、太平洋に出て奥州沿いに南下、房州半島を迂回し江戸に入る航路であった。日本列島沿岸の航路は古くから開発されていたが、沿岸海運が刷新され、両航路が江戸商人河村瑞賢(1617~1699年)により完成した(渡邊[2000]152-153)。このように17世紀前半に沿岸海運が整備されたことは、それだけ江戸や大坂へ輸送する荷物(商品)が増加していたことがその要因であった。

近世になるとわが国では、諸大名の参勤交代が行われ、江戸以北の太平洋沿岸の海運が急速に開発された。大名や大名家臣の江戸での生活に必要な日常消費物資を国元から江戸

へ海上輸送するためであった。江戸に幕府がおかれても江戸市場は未発達であり、大名が必要とした日常消費物資は調達できず、大名の経済的事情から国元から輸送していた。大坂は、天下の台所として江戸に日常消費物資を供給し、各藩の国元からの供給は注目されなかった。また新たな海上輸送需要は全国で共通しており、どこの地域においても大名・藩主導により展開された。ただ海運需要は全国で共通して存在し、それ以前からの海運の発展度には地域差があり、各藩の対応にも差があった。とくに遠隔地間海運が未発達であり、民間海運が地域内に止まっていた江戸以北の太平洋沿岸地域では、大名・藩の手で開港、海船の建造、手船の船員組織など、遠隔地海運のために海運機構の整備が進められた。次節で取り上げる河村端賢による航路開発は、海運事情の変化により、幕領米の賃積輸送体制を採用したところに歴史的意義があった。そして、蔵米(城米、年貢米)以外の商品も幕藩権力の統制下におき、賃積船輸送をしていた場合がみられた。近世の廻船は、北前船のように買積船のイメージが先行しているが、遠隔地間海運では、忍言船と直積船の二重構造であった。沿岸海運の最盛期であった近世中期の海運はこうした海運構造であった。近世後期になると、藩国家的動向の中において多くの藩が財政の強化のため、国産品の専売制を実施した。それは遠隔地の諸藩が、江戸―大坂を中心とする中央市場での国産品販売を目指したため、海上輸送のあり方にも影響した。近世海運は、都市(城下町・港町)と都市(江戸―大坂)を結ぶ流通機構を前提として展開した(渡邊[2000]153)。このように世界の大都市は、ほぼ海運を中心とした水運に恵まれた場所から発展したことがわかる。つまり、海上物流の結節点となったのが沿岸に所在する大都市であった。

### 3 河村瑞賢による航路開発

#### (1) 東廻り航路と西廻り航路の開発

世界の多くの都市は、河川や港湾に恵まれたところを中心に発展した。これは前節で取り上げたように物資供給輸送を船舶に依存したためであった。江戸幕府は、その財政基盤を石高制による蔵米に依存していた。そこで、江戸への廻船によって確実に蔵米の海上輸送を確立する必要がある。そのため1671年には東廻り航路、1672年には西廻り航路が開発され、安全な航路、寄港地、廻船整備が全国的に行われた。廻船は200石積以上の沿岸船舶であり弁才船という船型であった、先にあげた菱垣廻船・樽廻船などに分類される。近世後期には、江戸―大坂の間屋と結合して大型化し、「千石(積)船」として発展した(仲

野・苦瀬[2003]239)。

海上における物流システムを構築するための廻船航路開発は、物流の交通要素である交通機関、交通結節点や交通路を整備する必要があった。また商品の安全・在庫・品質管理、商取引そして税制、海難事故の際の補償制度・金融税制など、現在でも重要なさまざまな仕組みも次第に整備されていった。航路整備・港湾整備・船舶建造など交通施設整備以外では、交通管理や商品管理などの物通システムの整備も必要であった。廻船航路開発の基本計画は、寄港地と航路を決定し、物流網を明確に設定することであった。そこで江戸幕府は、各地と江戸を結ぶ海運を利用した物流網構築のため、河村瑞賢に対して東廻りと西廻りの廻船航路開発を命じた<sup>3)</sup>。瑞賢は、1671年に出羽・奥羽の蔵米を積載して、奥羽沿岸を航行し、房州を迂回して相州三崎から江戸へ到達する東廻り航路を創案・開発した。そして1672年には、出羽・酒田からの蔵米を積載して、日本海を経て赤間ヶ関（下関）から瀬戸内海に入った。その後集散地大坂を経て、紀伊半島を周回し、遠州灘を直進して下田から江戸へ到達する西廻り航路も開発した(仲野・苦瀬[2003]240)。こうして瑞賢によって

＜図表 2 物流システムの構築と航路開発＞

システムの要素		ハードな整備	ソフトな整備
物	輸送：リンク	交通路整備（航路）	交通管理（航路）
	：ノード	結節点整備（港）	〃（港湾利用）
	：モード	交通機関整備（船）	〃（航行管理）
流	保管	保管施設整備	保管方法の改善
	荷役	荷役機器整備	荷役方法の改善
	流通加工	流通加工機器	流通加工改善
	包装	包装機器	包装方法の改善
商 流	商品管理	情報システム導入	品質管理安全管理
	受発注	〃	受発注方法設定
	金融税制	〃	事故補償税制改革
物流システム構築の促進要素 海運法令の整備（海難事故防止・海難処理制度の確立）			

(出所) 仲野・苦瀬[2003]240（一部表現変更）

短期間のうちに東廻り航路と西廻り航路が開発された。図表2は、物流と商流を区分した上で、それぞれのハード面とソフト面の整備について整理したものである。とくに現在でも物流活動において重要な要素が整備されていったことがわかる。

両航路が開発されたことによって、海上輸送の安全性が高まり、海難事故は次第に減少するようになった。しかし、廻船の海難事故を根絶することはできなかった。西廻り航路の江戸―大坂間では、季節風の強い11月から12月の間は蔵米輸送は繁忙期となり、廻船の交通量が多くなった。江戸へ向かう廻船は、岩礁が多く危険とされていた熊野灘・紀伊半島沿岸を北進し、天候によって志州・安乗または鳥羽を経て、一気に遠州灘下田へ直進し江戸に入港した。ただ熊野灘から遠州灘や伊豆沖海域は、冬期の強烈な北西風を受け、多数の廻船が海難に遭遇した(仲野・苦瀬[2003]241)。航路開発では、このように季節によって変化する天候状況をみながら航行しなければならなかった。

海難の原因は、航路開発後の廻船による岸航行の増加や弱い外舵や単檣など廻船構造上の弱点、航海技術が未熟なことによるものであった。日本列島周辺は、年間を通して気象条件が急変したため、地域的な天候予測では接近する低気圧から回避することは不可能であった。(仲野・苦瀬[2003]241)。そのため自然との闘いを経験し、船主や乗組員の廻船運航における知識が蓄積されていった。廻船運航における物流知識も商取引知識の中にも含めて考えてもよいだろう。

したがって、幕府の廻船航路開発の目的は、安全で円滑な物資輸送を実現するため、寄港地を整備、潮流や風波を勘案し、多少遠回りとなっても安全な航路を設定した(苦瀬[2017]73)。そして瑞賢による東廻り航路、西廻り航路に加え、内陸への貨物輸送のために河川も開削され、陸地伝いに航行する地乗りが中心となった。しかし、なかには酒田や佐渡の小木から直接下関へ向かった天文航法を用いた沖乗りもあった。また17世紀中頃には、従来江戸湾に注いでいた利根川を太平洋へ流し、河口の銚子から江戸市中に至る水路が構築された。東廻り航路における積荷は、銚子付近で川船に移し替え、江戸まで輸送されることもあった(小嶋[2013]111)。このように積荷の荷役などが発生したことは、船舶の大きさ自体に起因したこともあったが、港湾などのインフラ面の未整備による影響も大きかった。

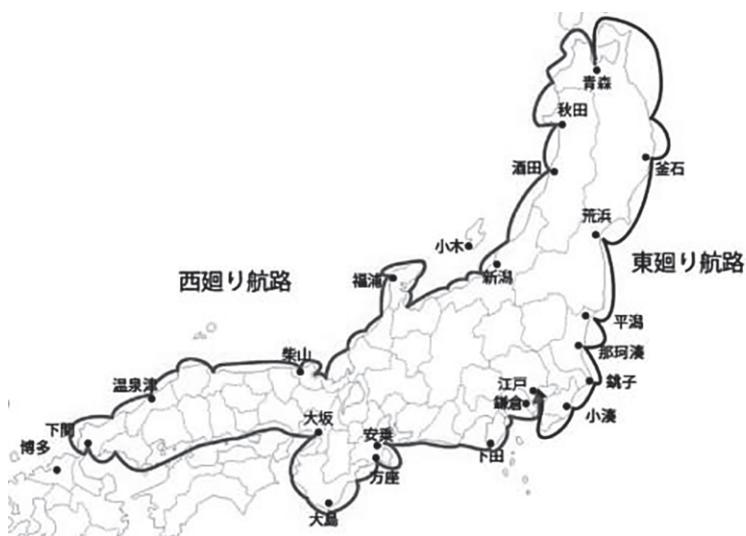
## (2) 廻船航路開発の背景

江戸時代に廻船航路開発が進められた理由は3つあった。1つは徴税制度である。江戸幕府が成立し、蔵米による徴税制度が確立し、全国各地から江戸や大坂にそれを輸送する

必要があった。米は重く量も多かったため、大量の荷物を荷傷みさせない船舶による輸送が必要であった。2 つには江戸での物資需要増加であった。関東地方だけでは、江戸の人口を満足させる食料や生活物資を生産できなかった。そこで関西など各地から物資を江戸に供給する必要があった。大坂とその周辺は、米、味噌、醤油など生産地であり、大坂から江戸に物資輸送する必要があった。3 つには鎖国体制の確立であった。鎖国体制では、1609年には大船建造を禁止する令が出され、1635年に日本人の海外渡航が全面的に禁止された。そして、1639年のポルトガルをはじめ、外国船の来航禁止制度で確立した。これにより帆が1つの小さな船舶しか建造できなくなり、沿岸の航海でも海難事故が頻発した。そこで小さい船舶でも安全に航海できるシステムが必要であった(苦瀬[2017]72-73)。したがって、制度変更に合わせて船舶も建造され、運航させる必要があった。図表3は、中高等学校の歴史教科書でもしばしば引用される東廻り航路と西廻り航路を描いたものである。いずれの廻船もわが国の沿岸に沿って、無駄なく航行させようとして整備されたことがわかる。やはりこうした陸地伝いの航路は、船舶の大きさや寄港地で船舶に載せる物資の相違や一方で商品を販売する地域需要が影響したようである。

廻船航路開発では、航路と寄港地が決定すると、具体的な整備計画へと移行した。廻船航路開発の整備計画は、①在庫管理や輸送管理など管理システムの確立、②産業基盤としての施設、技術、制度の整備があった。管理システムとしての在庫管理は、安定供給と盗

<図表3 東廻り航路と西廻り航路>



(出所) <https://hosomichi.roudokus.com/Entry/36/> (2023.1.10 確認)



難防止のため米蔵を設置して数量管理をし、積替数を減らして荷傷みを防止し、品質向上に努めた。輸送管理では、優先的な航行や荷役の権利を持つ船（御城米船）に船印（幟のぼり）を掲揚させ、那珂湊や銚子や小湊などに船番所を設置した。そして、航行の監視や水夫の勤務状況を把握し、狭い海峡では航行の安全のために嚮導船（水先案内船）を準備した（苦瀬[2017]74）。このような対応は、蔵米をきちんと幕府に納め、江戸という大消費地に間断なく物資を輸送するためであった。

廻船航路開発による効果は、1 つには経済的発展がみられたことである。廻船航路という輸送手段確保によって安全な航海ができ、確実な物資輸送が可能となった。もう1つの効果は文化の伝播であった。船舶が多様な商品(荷物)を載せ、各地で売買をするため物資と一緒に文化も伝達された（苦瀬[2017]75）。したがって、商品(荷物)を輸送するということは単に物理的な側面だけで捉えず、目視できない「コト」にも注目すべきである。これは日本遺産登録において重視される「ストーリー」形成にも通じる面がある。

## 4 賃積船と買積船

### (1) 賃積船と買積船の区分

中世のわが国では、内航海運および内陸水運は、まず瀬戸内航路が開発され、日本海沿岸の航路が隆盛した。そして、近世に内航海運と内陸水道が連結した全国的流通網が構築されるようになった。近世の幕藩社会では、蔵米や鉱産物を中心に領主的商品を輸送する必要が生じ、局地的な流通航路をもとに西廻り、東廻り航路が成立した。この両航路は、菱垣・樽廻船のような賃積船と北前船のような買積船が並存していた（小野寺[1992]111）。

前節で取り上げたように、河村瑞賢はまず酒田を起点とし、大坂に到る西廻り航路を整備し、幕藩領主がその財政基盤である年貢米の商品化を行うための輸送システムを構築した。その輸送業務を担った海運業は、賃積船と買積船に区分できる。賃積船の代表が菱垣回船と樽回船であり、これらは積載荷物の所有権はなく、輸送の請負いのみであった。つまり輸送による報酬を目的とした。これに対して買積船は、船頭あるいは船主が積荷の所有者であり、商品を輸送しながらそれらを売買し、その業務における全責任を負った。商品取引における損失はもちろんのこと、海難事故でも自らリスクを負っていた。買積船の代表が北前船であった。北前船の場合、船頭自らが経営主である場合もあれば、船主の意向を受けて行う場合もあった。その場合、雇われ船頭は、船主に対して、航海中の商品取

引や運航中の諸経費等を船主に報告することが求められていた。雇われ船頭は、やがて船主となることが夢であった。天保期(1830年代初め~1840年代半ば)の北前船は、その利益は第1年度で造船費を償却し、次年度の利潤で中荷(積荷)の資金を獲得、3年目からはすべて利益として蓄積されたという。船1艘の建造費が1,000両であったとすると、毎年その程度の利益が出ていたことになる。したがって、北前船は非常に大きな利益が上がる事業であったことがわかる。賃積船による輸送から買積船である北前船の出現については、牧野[1963]は北前船を北陸の船主による買積船と位置づけたのを18世紀後半から19世紀に入る頃とした。それに対して、中西[2008]は船主の出身地ではなく、航路・積荷・輸送形態から考えるべきとし、北海道から瀬戸内・畿内を結ぶ日本海航路において買積形態で行う事業に利益が見込まれるようになった19世紀とした(川村[2019]125)。牧野[1963]と中西[2008]は、その出現時期の認識に相違はあるが、北前船に代表される買積船の登場は、菱垣廻船や樽廻船などある一定規模の輸送を担当した賃積船の出現よりも遅かったことがわかる。

廻船は、一航海ごと港に立ち寄り、航海中の空荷を避けて事業を行うには、各地の特産品生産が一定程度進展し、幕藩制的規制から比較的自由に取引できるようになる必要があった。廻船が、蝦夷地から瀬戸内を経て、畿内を活動地域として定めたとき、畿内・瀬戸内の繰綿・木綿・油・塩・砂糖・煙草・茶・畳表—北陸・東北日本海地方の米・酒—北海道の海産物(特に鮭粕)—の3地域=物産群の「環」が整備され、それを基盤に近江商人の「ノコギリ商い」が可能となったため北前船の事業が本格化し、蓄財機会を拡大する条件であった(川村[2019]126)。つまり、北前船の事業が成立するには各地での取引商品の生産量の増加とともに、各地でのそれらに対する需要が形成されることが約束されなければならなかった。

## (2) 買積方式の特徴

買積方式は、船主が自己所有船である港で仕入れた積荷を別の港に輸送し販売する自己荷物輸送を意味した。一方、賃積方式は、船主が荷主から運賃を受け取り、ある港から別の港へと輸送する形態であり、他人荷物輸送を意味した。買積方式と賃積方式の分離は、輸送業と商業が未分離な状態から輸送業が商業から分離される状態へと変化することを意味した。つまり、物流と商流の明確な区分であった。また帆船から汽船への輸送技術の転換と組み合わせられ、海運業の近代化ともされた(佐々木[1961]、小風[1995]など)。大型汽

船は、中小の港湾への入港が難しかったため、汽船網の発達には汽船の寄港地である地域の中核港とその周辺港を結ぶ帆船輸送需要を拡大し、帆船買積形態がすぐに汽船運賃積に代わったわけではなかった。鉄道網整備は、そうした地回りの海運需要に代替した場合もあり、鉄道輸送と汽船輸送による組合せ船輸送が衰退した地域もあったが、明治期の鉄道網整備は地域差があり、それが遅れた地域では 20 世紀に入っても帆船買積輸送が根強い地域があった（中西[2009]、中西[2021]43）。

買積方式は、投機指向から船舶の運航は不定期であったが、柔軟に小回りを利かせて、価格の高い港に立ち寄った。米や衣類などの価格は地域によって異なっていた。蝦夷地は、松前藩の場所請負制による沿岸開発によって、近江商人がいち早く注目した。彼らは干鰯や昆布を上方へ輸送し、それにより利益を上げた。船で働く人々は、北陸・東北地方からの季節的出稼ぎ者や恒常的な長期滞在者、移住者であった。仕事は大変であったが、それに見合う高収入が期待できた。近代になって蝦夷地が北海道となり、移住者にとってはとくに日露戦争後は、樺太などに移住した人々にとっても、米飯は何よりもありがたい重要な食糧であった。現地では、調達可能な畑作物・雑穀などを食べているのではなく、むしろ本州の人々よりも贅沢に米の飯を食べていたとされる。したがって、蝦夷地では米は高く販売でき、相当需要もあった(野間[2012]130-131)。このように当該地域で生産できない商品を別の地域から調達し、当該地域の需要を満たすにあたっては商人の活動の重要性がわかる。

また買積方式は、官に頼らず、機動力を活かした民・私の重視の面もあった。ただハイリスク・ハイリターンであり、価格暴落による損失も覚悟しなければならなかった。そのため、北前船寄港地における情報ネットワークが重要であった。インターネットや電話などが整備されていない時代には、寄港地で自らに有利な情報を与えてくれる現地駐在員の商人を抱えておく必要があった。取扱商品量は、危険分散のため、多種類かつ少量が一般的であった。しかし、一旦大きな利益が上がるという情報が得られると、一気にその商品を買集め、短期に集中して販売することもあった。その意味では買積方式は、商売しながら移動する形態であり、機会的取引慣行でもあった(野間[2012]131)。したがって、現在のように顧客(取引)関係の継続ではなく、一時的に取引を成立させ、利益を求める活動が中心であったことがわかる。

近江商人は、北前船商いの元祖といわれる。鎌倉時代がそのはじまりとされる近江商人も、近世には北前船を利用し、松前を中心に全道的に水産物交易を活発化させた。近江商

人は各地の特産品を道産品と交換することによって莫大な利益を得た。「身欠き鯨」や「蟹の缶詰め」などは彼らの発明とされる。高田屋嘉兵衛、銭屋五兵衛、西川伝右衛門などの豪商も北前船で利益を上げた。北海道では漁民や商人の活動は基本的には個人であったが、藩をあげて蝦夷地と交易していた（黒田[2010]113-114）。

買積方式では、目的地との往来途中で寄港地ごとに積荷の有利な売買を行いながら航行した。商業機能と物流機能が未分化のまま遠隔地の地域価格差に基づき利益をもたらした。近世中期以降、早くから北前船の経営に乗り出した北風荘右衛門家は、一門でも際立って繁栄した。北風家に見出され沖船頭（雇われ船頭）となったのが先にも触れた高田屋嘉兵衛であった。北風家の北前船を経営し、後に船持船頭として兵庫津で酒・塩・木綿等を仕入れて酒田に輸送し、酒田で米を購入して箱館に運んで売り捌き、箱館では魚・昆布・魚肥などを仕入れ上方で販売した(住元[2015]9)。

### (3) 賃積方式の特徴

荷所船・買積船・場所請負人手船など、輸送船の分化により、商品の輸送範囲は拡大した。また商人の成長により、場所請負商人は漁業生産を独占するようになった。それは所有船で輸送業も兼営しており、大坂や江戸に進出して出店をもち、取引領域が拡大したためであった。さらに問屋・仲買・小売など商人の分業も次第に拡大した(片上[1999]18)。賃積方式は、荷主の依頼で物資を輸送する形態で安定指向であるが、藩の中樞など官との癒着が起りやすい面があった。藩米を上方へ輸送することが中心となり、その他藩の物資を輸送することもあった。ローリスク・ローリターンであり、物量は大量で、定期的・恒常的な運航が行われた(野間[2012]131)。こうした取引や輸送の継続性や定期制からも両方式の違いをみることができる。

したがって、輸送船について概念規定すると、中西(2008)は緋肥料の輸送構造を検討し、日本海海運の輸送形態を3分類した。まず荷主と船主が別か同一かで他人荷物積と自分荷物積に大別した。他人荷物積は、荷主の荷を船主が運賃を受け取り運ぶ運賃積である。一方、自分荷物積には船主が商人として仕入れた自分荷物を自らの船舶に積み、各港で自由に売捌く買積と、生産者が船舶を所有し、生産に必要な原材料や自らの生産物を輸送する場合があった。後者は場所請負商人の子船輸送であった。蝦夷地で生産された物資は、長崎俵物など一部の御用荷物を除いて多くが自分荷物積で輸送された(片上[1999]18-19)。

#### (4) 千石船と呼ばれた弁才船

近世初期には、地方的特色のある船舶が使用されていた。しかし、瀬戸内海周辺で発達したとされるベザイ型と呼ばれた船舶が次第に優勢となり、それまでの船舶は姿を消すようになった。大和型船と呼ばれている船舶はベザイ船であった。弁才船は、大きな1枚帆、水押と呼ばれる船首材、隔壁がなく大板と梁で構成された船体によって特徴づけられた。その語源は不明であり、『和漢船用集』でも「ヘサイ字未考。ヘサ濁音也。つねの荷船也。これを今、ヘサイつくりといふ」としている。弁才船は16世紀後半の瀬戸内で発達したとされるが、近世中期以降は全国的に普及した。それは建造費が安く経済的であったことが理由とされる。また甲板が取り外し式であって荷役が便利となり、帆走に適した船型で乗組員が少なく済んだ。すべて千石積めるわけではなかったが、千石積級の多くの弁才船が全国的に普及し、俗に千石船といわれるようになった(小嶋[2013]114)。

ベザイには色々な漢字があてられ、語源も不明確である。舳在すなわち船首材(へ)のある船舶が由来とする説が有力である。しかし、それまでのわが国における船舶の船首は箱型のものが多かったとされるが、船首材を持った船舶もあり、ベザイ船が初めて船首材を採用したわけではなかった。ベザイ船以前に使用されていた船舶やベザイ船がいつどこで出現し、どのように発達したかに関する資料はほとんどなく、断片的材料から想像せざるを得ない。ベザイ船以前の船舶では、伊勢船、北国船、ハガセなどの名も残っている。瀬戸内海から太平洋側では早くからベザイ船に統一されたが、日本海側では北国船、ハガセが残った。近世末期に瀬戸内海と東北、蝦夷地を往来した北前船が隆盛した時、瀬戸内海あたりで北前船と呼んでいた船舶は北の方では、ベザイ船と呼ばれていた。1767年に船の百科全書といわれる『和漢船用集』を刊行した金沢兼光もベザイを普通の船舶とし、北国船などには誠に怪しげな絵を示しているだけであった。兼光が居住した大坂では既に北国船などを見る機会はなく、早くからベザイ船に代わっていた(松木[1981]7-8)。

千石船と呼ばれた弁才船は、当時、幕府の駄賃荷物の輸送規定では馬1頭の積載量40貫(150kg)、米に換算すると1石で馬子1人付きであった。一方、弁才船<sup>4)</sup>は1隻で大量の荷物を輸送でき、千石積クラスでは14人程度の船員で運行し、経済的・効率的であった(小嶋[2016]31)。大廻船は700石から1,600石積の大船であり、これらが一般に千石船と呼ばれた。千石船は米1,000石(約160トン)を積載可能な船舶であり、構造は弁才型、または大和型といわれる船舶であった<sup>5)</sup>。

鎖国政策は、わが国の近世の造船や海運にも影響していた。朱印船貿易に代表されるよ

うに海外とは活発な交易(貿易・取引)が行われていたが、それが一転して 1635 年には日本人の海外渡航が全面禁止され、外洋航海用の船舶は一部例外を除いて建造されなくなったことはこれまでに取り上げてきたとおりである。そこで専ら千石船と呼ばれる弁才船などが国独特の船舶が建造されるようになった。そして、全国から年貢米輸送や大坂から江戸へ大量の物資輸送する必要があり、沿岸航行用や河川専用の船舶が建造され、海運が近世経済を支えるようになった。わが国における近世の船舶は、海外との接触が極めて少ない状況において独自に発展した(小嶋[2013]103)。まさに当時のわが国で建造されていた船舶は、「ガラパゴス化」の極みのような面を有していたかもしれない。

#### (5) 弁才船の応用

弁才船は、中世末に瀬戸内海で発達し、近世期に上方から江戸の菱垣廻船や樽廻船にも応用された。それは根棚、中棚、上棚を順次組み合わせる棚板構造であった。四角帆が装備されると、櫓を漕ぐ水主が不要となり、より高速で航行できる大型船舶であった。それに類似したのが、二形船、伊勢船であり、九州・四国・東海地方などで使用されていた。2つの異なる船体構造をもつ船舶のうち、前者は 18 世紀中頃に衰退した。そして、北国と上方を瀬戸内海で結んだ西廻り航路の発達により、日本海沿岸にも進出することとなり、全盛期の北前船の中心となった。加賀や越前では、近世後期から明治期にかけて沿岸廻船を弁才船といったのはそのためであった。船の技術史からは、北前型弁才船という用語まであった(野間[2012]129-130)。北前船は、買積方式を基本としたため、北前型弁才船は寄港地において売買をしながら航行した船舶の意味として受け取れよう。

日本海側では、17 世紀末頃には弁才船形式の船舶がそれ以前の形式の船舶に代わるようになった。その理由は、弁才船の帆走性能がよく、省力化が図れ、建造費が安価であったためである。これらの船舶は、長大な木材を必要としたが、近世初期の木材需要による資源枯渇のため、安価な木材の仕入が困難となった。日本海の交易の主役となった弁才船は、その後、道南、北陸、山陰、瀬戸内、大坂を往来する北前船として発展した。蝦夷地の海産物、大坂の雑貨類、各寄港地の特産品等を仕入れ、買積船として発展した。時代が下るにつれて船首尾がそり上がり、ずんぐりした船型になり、耐航性能をさらに向上させ、大量の荷物が積める船型となった。この他、瀬戸内の塩などを運んだ塩廻船、オランダや中国から長崎にもたらされた繊維製品を上方に輸送する糸荷廻船、地域的には紀州廻船、尾州廻船、陸奥の奥筋廻船と呼ばれた廻船があった。いずれも船の形式は弁才船であった。

こうして、鎖国時代には外国の造船技術の流入が途絶えたが、近世経済のインフラを支えた内航海運の主力船の形式は全国でほぼ共通していた(小嶋[2013]110-111)。つまり、わが国の沿岸を中心として狭い範囲で往来する弁才船がほぼ全国で知られ、同様の発展がみられたといえる。

## (6) 船舶における石数の意味

わが国では、船舶の大きさを表す単位としては「石」が使用された。古くは室町時代に「和泉丸 2,500 石」などの記録があるが、その石数が何を意味したかは不明とされる。船舶の石数とその船舶に積み得る米の積載量からはじまったともされる。米は昔から最も重要な貢納物であった。しかし、満載喫水の限度もなく、積載方法も自由とすると、正確な積載量は決定できない。そのため実際の積載量ではなく、計算で石数を算出するようになったとされる(松木[1981]8)。米 1 石は約 150kg であり、船舶の石数はそれだけの積載可能な船舶とされる。満載喫水に限度を設けていなければ載貨重量も確定しないが、常識的な限度はあった。喫水に明確な限度を明文化したのは蔵米輸送の場合においてであった。幕府あるいは大藩の蔵米を大坂・江戸へ廻漕する場合、その輸送を引き受けた船舶には一定の制約があった。船足(乾舷にあたる)制限がその 1 つであり、一定の船足を要求し、海域によりその数値は異なっていた。蔵米輸送船は、出港前に船足を検査し、喫水線にマークを打ち、航海途中の抜荷を防ぐなどの厳重な監視が行われた。ただこの制限も一般の輸送にまでは及んでいなかった(松木[1981]9)。それは輸送する物資が増加し、それらに対して制約をかけると、手続きが煩雑になり、経済的停滞が懸念されたからであろう。

やがて船舶の石数は、種々の費用を徴収する数値となり、船主は石数を減少させる方法を考え始めた。賃積船では、航海性能を重視しなければならないが、自らの荷物を各地で売捌く買積船には積載量を重視し、石数の少ない船型を採用した。その結果、腰当梁での幅はそのままとし、前部の荷物を積む部分の幅を拡大、腰当梁を低くして計算値の減少を計ったため、平らな前部の広がった船舶が出現するようになった。北前船は買積船であったため、この船型が広く利用され、近世末期から近代(明治)にかけて北前船の模型にはよくこの特徴があらわれるようになった(松木[1981]9)。

## おわりに

本稿では、日本遺産に認定された「北前船」のストーリーが形成される以前における近世の商取引遺産について、とくに物資（商品）輸送を中心に取り上げた。冒頭に述べたように、本稿は歴史研究ではあるが、一次資料の発見や新たな歴史解釈を目標とはしなかった。北前船が形成される以前における物資輸送において、それに関わった人々やその活動から誕生した技術や知識が、現在の商取引活動にどのように生かされているかを展望するものであった。

これまで行われてきた商取引活動や主に商人の活動により、現在のさまざまなサービスが派生した。そこでは元々行われ、その活動が改善されたことにより、現在のさまざまなサービスにつながっていることを確認し、元来の意味を考えることができる。それは、現在の技術やサービスが、最近になって突如として誕生したわけではなく、長い時間の積み重ねにより、それら知識が伝達され、現在に息づき、少し形態を変化させ、生きていることを確認できる面が多い。

菱垣廻船は、輸送していた荷物の種類により、その荷主の意向が大きく働き、とくに酒の荷主の不満から樽廻船という液体を運び、その鮮度が重視される商品の取扱が注目された。そこでは相互扶助的な保険のような仕組みも誕生することになった。そのため、保険というシステムが近代になり突然現れたわけではなく、この時期、それ以前からも発想されていたことがわかる。また河村瑞賢による東廻り航路と西廻り航路の開発では、季節により輸送する物資の相違や量の相違があった。そして各地の市場では、需要に差があり、価格も一定ではなかった。そこではいかに市場情報を取得し、商人にとって有利な市場へと輸送し、そこで利益を上げるかが優先された。こうした市場情報の把握に関する情報取得もこの時代には変化がみられた。

そして、物資を輸送するという活動に関しては、単に輸送することで手数料を得る賃積と各地で商品を仕入、つまり所有権移転をし(買積)、やはり各地で売り捌くことに関して、どちらの方が利益が大きいかを斟酌された。それは結果的に単なる商人の利益ではなく、事業としての魅力が大きいかを展望した状況からも確認できる。つまり、商人としての夢を実現するための事業創造ともいえる。次稿では、「北前船」という日本遺産のテーマともなっている「荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間」について取り上げたい。



## <参考文献・資料>

淡路島日本遺産委員会[2022] :

<https://japan-heritage.bunka.go.jp/ja/datas/files/2022/09/01/0d0de6f0faf267132386dd62c3ea5d1e96f66bbb.pdf> (2022年12月20日確認)

石狩市企画経済部商工労働観光課[2019]「母なる川にサケがのぼる石狩」『日本風力エネルギー学会誌』Vol.43, No.2、298-301

江差町[2015]「北海道の里 追分流れるロマンのマチ」『日本風力エネルギー学会誌』Vol.39, No.4、497-500

岡本真生[2019]「『日本遺産』のつくりかた 地域文化デザインの現場にて」『関西学院大学社会学部紀要』関西大学社会学部、第130号、75-87

小野寺淳[1992]「近代移行期における船舶の分布とその輸送力」『人文地理学研究』筑波大学、XVI、111-128

片上広子[1999]「近世中期から明治初期の昆布流通に関する歴史地理学的考察」『歴史地理学』歴史地理学会、Vol.41, No.5、17-30

金子淳[2020]「博物館を取り巻く「物語性」をめぐって～「観光立国」政策と日本遺産を中心に～」『桜美林論考 人文研究』桜美林大学、第11号、80-96

川村晃正[2019]「明治初年新潟小澤家の北前船ビジネスの一齣」『専修大学社会科学研究所月報』専修大学社会科学研究所、No.667.668、119-139

韓準祐[2021]「地域観光に関連する認定・登録制度がもたらすもの」『立命館大学人文科学研究部紀要』立命館大学人文科学研究部、125号、251-284

苦瀬博仁[2017]「システム工学の手順からみた江戸期のロジスティクス計画に関する研究」『流通経済大学流通情報学部紀要』流通経済大学流通情報学部、第21巻第2号、61-79

黒田重雄[2010]「北海道における商の不活発化に関する一考察」『開発論集』北海学園大学開発研究所、(86)、97-123

黒田晋[2020]「海之路と玉野市」『日本マリンエンジニアリング学会誌』日本マリンエンジニアリング学会、Vol.55, No.5、90-93 小嶋良一[2016]「復元された菱垣廻船「浪華丸」の意義について」『日本船舶海洋工学会講演会論文集』日本船舶海洋工学会、第22号、31-36

須賀隆章・小川真実[2018]「佐倉市の文化財行政と「日本遺産」」『千葉大学人文公共学研究論集』千葉大学大学院人文公共学府、第36号、198-209

- 住元麻耶[2015]「神戸港をめぐる時間と空間—歴史的発展と地理的世界—」兵庫県立大学、6-13
- 高見昌弘・清水長八・藤本増夫・石浜紅子・松本英之・一色浩[2016]「菱垣廻船「浪華丸」復元船の復興に関する地域社会の取り組みの現状と海との繋がりを大切に作る心」『日本船舶海洋工学会講演会論文集』日本船舶海洋工学会、第22号、25-29
- 高村直助[2011]「中西聡著『海の富豪の資本主義—北前船と日本の産業化—』『歴史と経済』政治経済学・経済史学会、211号、63-64
- 中西聡[2007]「19世紀における日本海海運の発達と越後出身船持商人の経営(上)」(『経済科学』名古屋大学、第55巻2号、1-24
- 中西聡[2008]「北東北地域船主の北前船経営—野村治三郎家の事例」『海事史研究』日本海事史学会、第65号、20-40
- 中西聡[2009]『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
- 中西聡[2021]「明治期日本における流通構造の変容と海運業者—野坂家と白銀家の事例—」『企業家研究』企業家研究フォーラム、第18号、43-68
- 仲野光洋・苦瀬博仁[2003]「物流システム構築の視点からみた江戸期における廻船航路開発後の廻船の海難処理制度に関する研究」『日本航海学会論文集』日本航海学会、109号、239-246
- 中谷青三郎[2000]「瀬戸内の町並みと建物について」『中国短期大学紀要』中国短期大学、29-46
- 野間春雄[2012]「東アジア「地中海」における歴史生態基盤の地域性と文化交渉」『東アジア文化交渉研究 別冊』文化交渉学教育研究拠点第5回国際シンポジウム、8号、113-137
- 文化庁日本遺産ポータルサイト：<https://japan-heritage.bunka.go.jp/ja/>
- 曲田浩和[2018]「幕末期における酒造家と廻船経営—盛田家文書の船勘定帳の分析—」『知多半島の歴史と現在』日本福祉大学知多半島総合研究所、No.22、149-158
- 牧野隆信[1963]「近世における海運業の経営(北前船の場合)」『社会経済史学』51-75
- 松本哲[1981]「千石船」『日本造船学会誌』日本造船学会、619号、2-12
- 松本武一郎[1982]「酒を運んだ紀州廻船(1)—菱垣廻船と樽廻船—」『日本醸造協会雑誌』日本醸造協会77号、316-319
- 森重昌之[2020]「観光資源論から見た資源の「利用」の考え方—日本遺産を活用した兵庫

渡邊信夫[2000]「近世後期における海運と大坂交易—奥州八戸藩を事例に一』『放送大学研究年報』放送大学、第18号、151-168

1) 菱垣廻船は「元和5(1619)年、泉州堺浦の人、紀州富田浦に於いて(250石積)一船を借り、これに大坂より木綿・油・綿・酒・酢・醤油その他の物貨を搭載して、江戸に運送したるを以て起源(小嶋[2016]31)」として紹介されている。

2) 文政2(1819)年には、八戸藩が江戸—大坂方面に移出される国産品の専売制を実施した。その担当機関として城下に国産方を設置し、藩役人の他城下町の有力商人をその業務に当たらせ、国産品の大坂交易に乗り出した。その結果、八戸港出入津の廻船は、国産方を構手とする交易となり、藩は八戸—大坂間の国産品の移出船を、藩の雇船とし定期的な海上輸送を確保した。藩は大坂に「大坂御国産支配元」という大坂—八戸間の交易を担当する流通機関を設置した。また藩は、支配元に就任した大坂商人柳屋又八と「諸国規定」を締結した。幕府の蔵米、藩の蔵米輸送の場合と同様、雇船の採用、空船条項もあったが、空船確認は雇船調達地でなく、八戸港での積出時点で混載有無の確認であった。空船確認が幕藩より弱かったのは雇船調達を大坂に依存しなければならなかったためであった。幕末期には、藩の手船を主体とする大坂交易となった。さらに八戸藩は、複数ルートで大坂交易をし、大坂での御船調達依存も弱まり、藩の海運支配が強化された(渡邊[2000]152)。

3) 河村瑞賢は、1671年に東廻り航路(荒浜・那珂湊・平潟・銚子・小湊・三崎・下田・江戸)を開発、のちに仙台と津軽経由により酒田までを延伸した。また西廻り航路(酒田・小木・福浦・柴山・温泉津・下関・尾道・鞆・兵庫・大坂・大島・方座・安乗・下田・三崎・江戸)も開発した。西廻り航路の延伸により、のちに松前に至る北前航路となった(苦瀬[2017]73)。したがって、瑞賢による航路開発は、北前船の生成・発展の契機といえる。

4) 江戸時代に重要なインフラを構成した弁才船は、その実物は1隻も残っていない。江戸時代の実船で現在その姿を留めるのは、徳島城博物館での展示である。1857年に建造された阿波藩の御召鯨船「千山丸」(国指定重要文化財)だけである。大阪市は市制100周年を記念し、海事博物館「なにわの海の時空館」のメイン展示物として、商都大阪のシンボル菱垣廻船の実物大復元を企画し、6年の歳月をかけ入念な史料考証、設計、建造をし、浪華丸を完成させた。弁才船の実物大復元では、佐渡の「白山丸」、青森の「みちのく丸」があるが、綿密な時代考証を経て、当時の材料や工法を含めた可能な限り忠実な復元を目指し、設計図面や海上試運転の記録も残されている(小嶋[2016]31)。こうした復元物は、当時を語る上で日本遺産の重要なストーリーを形成する助けとなる。

5) 船の①構造は、西洋型は底に竜骨を置き、数本の縦通材と多数の肋骨で骨組みを構成し、外板や甲板を張り船体を造る。弁才型は、竜骨や肋骨を使わず、航と呼ぶ厚さ8寸、幅5尺、長さ52尺の大きな厚材を船底材とし、これに厚く幅広い外板を組上げて梁で補強した。船底は平坦であり、いわば西洋型は骨格型であるが、弁才型は外殻型であった。外殻型は外圧に対し船全体で耐えるため、外板は変形しやすく新造から6、7年目に鑿打ちで釘を締め直し、12年目頃には狂ったり、腐ったりするため板を取り替えて大修理をするが25年目頃に廃船になる。②甲板は、西洋型の甲板は一体構造で水密性は高い。荷役は艀口を通して行なう。弁才型の甲板は板を並べただけの揚げ板式である。これは荷役に便利であるが浸水に弱かった。船全体は弓形で艀と艀は海面より高いが、中央部は荷を積むと乾舷は低くなる。ここに積荷落下防止用の格子に板を張った垣立を立てるが、水密性がなく、小浪なら直接浪の打ち込みは防げても垣立を通して浸水があり、垣立を越す大浪は甲板の隙間から船倉に流れ込んだ。水密甲板のないのが弁才型の欠点であった。③帆柱と帆は、西洋型の帆柱は2-4本、弁才型は1本であった。これは2本以上は禁じられていたためである。帆は前者は数段に分れ、後者は時には弥帆という小さな補助帆を張ることもあった。千石船は、全長75尺に対し、帆柱は80尺、つまり船の長さより長く、太さも2尺4寸あった。長い太い木は1本で得難いため、数本接いだり、10数本を束ねたりして作った。千石船の象徴である巨大な帆は、高さ70尺で船の全長はほぼ近く、幅は63尺で船幅の2倍以上あった。帆を絞車を使って揚げ、帆桁の両端や帆足に付

---

いている綱を船上の大渡し綱に結び、その結び加減で帆の角度や膨らみを変化させた。その調節と舵で横風や逆風でも間切り操作をし、前進した。千石船は25反帆であり、横に繫いだ帆布枚数であった。帆が船の大きさを表し、絵馬にも書き込まれているため、その線の数で船の大きさがわかった(松本[1982]317)。