

商取引遺産としての「北前船」事業の展開と意義

石川和男

Development and Significance of the “Kitamae-bune”
Business as Commercial Heritages

Kazuo ISHIKAWA

商取引遺産としての「北前船」事業の展開と意義

はじめに

2024年元日の夕方、能登半島は最大震度7、マグニチュード7.6の地震に襲われた。本稿準備のため、2023年3月に石川県輪島、4月に富山県東岩瀬、新湊、伏木、そして12月に石川県金石を訪問していただいただけにショックであった。現地において北前船「遺産」を前にさまざまな説明いただいた方は大丈夫なのか、未だその確認をする気持ちが起こらない。輪島では、1300年以上続いている朝市の開催されていた周辺が、地震により発生した火災により、大方の建物が焼失した。「復興」とすぐに口にする人がいるが、生業を支えていた全てを喪失した人たちは、再びまた同じ場所で商売しようとする気持ちになるのか案じられる。能登半島という厳しい自然環境の中で、今回テーマとする「北前船による事業」の一部は誕生した。北前船による事業は、その関係先は北は蝦夷地、現在の北海道納沙布岬、南は山口県下関にまで非常に広範囲に亘る。2017年には、文化庁が日本遺産として「北前船～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～」を認定した。とくにその船主らが暮らした船主集落や寄港地などは日本遺産として登録され、関係自治体などがその規模を活かした広域的な連携を図りながら、観光振興及び地域活性化を推進していくこととされた。

他方、18世紀半ばから事業が開始された北前船は、各地にその船主が現れ、多い場所では船主集落が形成された。北前船は、この船主、そして船舶の運営を指揮した船頭以下、乗組員である「水主」により運営された。そこでは多種多様な商品が取引されたが、その取引の中には、現在の商業においてもみられる北前船事業で得られた知識（ノウハウ）が多数存在し、生き続けている。

本稿は、こうした北前船により形成された商業活動に焦点を当て、その後の展開やなぜそれがそこで誕生したかなどを中心に考察したい。また本稿は、歴史を扱った研究ではあるが、一次資料の発見や紹介という歴史研究で重視される面とは異なり、北前船による事業（商取引）において行われていた活動についてその現代的意義を考察するものである。

1 北前船事業の形成

北前船事業については、野間[2012]がその生成を中心として、いくつかの系統に分類している。ここでは分類されたその前史からふれることとし、各系統の特徴を整理したい。

(1) 北前船の前史

北前船が登場する以前の商品物流については、石川[2023]で取り上げた。そこでは菱垣廻船や樽廻船に代表されるように、荷主から依頼を受けて荷物を輸送し、輸送賃をその収益とする廻船が中心であった。また瀬戸内の塩を江戸に輸送した塩廻船や、長崎で輸入された絹糸を大坂へ輸送し、その帰りに昆布や干鮑など中国への輸出品を輸送した糸荷廻船もあった（加藤[2018b]11）。これらの廻船は、物流活動による収益が事業の中心であった。

北前船の事業が出現する以前の近世をその前史とすると、そこでは近江商人による北関東や東北、蝦夷地への進出が確認される。近江商人は、東国へと進出した八幡、五個荘、日野、彦根近郊の薩摩、大藪・八坂などの出身者であった。その多くは、中山道や朝鮮人街道に沿った交通至便な回廊地帯に位置していた。日野も伊勢への短絡路である御代参街道沿いに位置していた。しかし、その農村部には中心施設はなく、商品生産の発展に伴って発生した在郷町であった。近江商人が取り扱っていた商品は、元は京都の古着や反物、菓などであった。彼らは、旅先での商取引網を駆使し、取引による差益や進出地で常設店舗を開設するなどし、各地に根を下ろしていった(野間[2012]133)。したがって、北前船事業の前史では、近江商人が行った商取引活動がその基盤となっている。また彼らは、北前船事業の開始、展開時においても大きな役割を果たすことになった。

(2) 北前船の系譜

1) 近江商人による取引(プロト系)

近江商人は、取引活動を開始するにあたり、敦賀を經由し、北陸から東北日本海沿岸にかけて地歩を固めていった。彼らは、蝦夷地では漁業により収益を得ていた。また陸路、海路でもその取引方法は貫徹していた。蝦夷地では、松前藩がアイヌとの交易で収益を得ていたが、当時蝦夷地は、寒冷地であるために米が収穫できなかった。そこで近江商人は、松前藩を各地と結節させることにより、近世における広域取引網を構築していった。近江は、京都や大坂、名古屋に近く、折れ曲がった土地を囲む細長い廊下のような地形であっ

た。その商品輸送は、蝦夷地一敦賀が中心であった。この商品輸送の経路にある港で陸揚げされた商品は、七里半を越えて塩津街道を經由し、湖北の塩津や海津に陸送され、琵琶湖を湖送したのちに大津、逢坂越えの陸路により京都へ輸送された。これらは運賃積が基本であった(敦賀郡役所編[1972])。近世前期において、こうした松前交易に従事していた近江商人の荷物を運んだ船は荷所船と呼ばれた*1。そこで船乗りである水主として雇用された者は、越前・加賀・越中の沿岸寒村の出身者が多かった(野間[2012]133)。また松前物を輸送する船舶需要は、南条郡河野浦では「渡海船を多く所持して江州商人の荷物を沢山積み送り、その運賃で納所も渡世もしてきた(中村三之丞家文書)」とされ、越前や加賀の船主には魅力的なものであった(福井県[1994])。こうした近江商人による取引は、荷所船による賃積みが一般的であった。

2) 拡張系 a

前段のプロト系の廻船では、船員である水主は近江商人に従属しているのが一般的であった。しかし、18世紀後半以降、彼らはそこで取引方法を学び、経験を積んだ後に独立する傾向が顕著になった。これにより北前船主が誕生した。現在、北前船主集落として残存している石川県の橋立、塩屋、瀬越、本吉、安宅、大野、金石や、福井県の河野、富山県の東岩瀬、伏木(写真1・2)などがその代表的集落であった(野間[2012]133)。石川県南端に位置する現在の加賀市には、近世から近代期に興隆した北前船主の集落が残っている。大聖寺川河口に位置する瀬越・塩屋、そして海岸線の中ほどにある橋立である。橋立は、



(写真1 伏木北前船主の家 筆者撮影 2023.3)

伏木汽船会社	石崎同濟店	酒井八平	辻久左衛門	栗田吉左衛門	回漕業	北陸商會	高井又五郎	松谷九郎兵衛	渋谷八十郎	一宮半助	菱谷十平	堀川半左衛門	堀田善右衛門	船荷問屋・北海道和洋船回漕業
本町	本町	本町	本町	本町	石坂町	石坂町	中道町	中道町	中道町	中道町	中道町	本吉町	本吉町	
泉田彦平	小物・船信・酒・諸般	荒物・洋酒・諸般	小間・洋酒・諸般	鷺山善吉	小間・洋酒・諸般	宮本清右衛門	米穀・洋酒問屋	請紙・洋酒問屋	川崎幸助	堀田幸助	中道町	船荷問屋		
中道町	中道町	中道町	中道町	中道町	中道町	中道町	中道町	中道町	中道町	中道町	中道町	中道町	中道町	
中道町	中道町	中道町	中道町	中道町	中道町	中道町	中道町	中道町	中道町	中道町	中道町	中道町	中道町	

(写真2 1880年代後半伏木町主要商店 筆者撮影 2023.3)

北前船の最盛期には41人の船主・船頭が居住した一大船主集落であった。また橋立では、古くから漁業により生計を立てていた漁業者が多かったため、当該地域の居住者は船舶の扱いに慣れており、近世初期には近江商人が扱う船の水主となっていた。やがて彼らは独立し、自らの船舶を所有して全国各地をまわり、取引を開始するようになった。これが加賀地域における北前船の開始であった(武藤[2021]42)。したがって、北前船の事業者らは元来近江商人が雇用していた水主が独立し、北前船の事業へと拡張したといえる。

3) 拡張系 b

前段の拡張系 a のタイプは、その事業範囲は敦賀―蝦夷地という日本海の北半分が中心であった。これは酒田から小木、福浦などを経て、山陰海岸、温泉津、隠岐、下関から、さらに瀬戸内海を経て、大坂に至る海路により大量物資輸送の経路が確立した。この背景には、1672年に加賀・鳥取藩、最上川流域にある出羽諸藩の藩米について、大坂廻漕を契機とし、河村瑞賢が幕命によりそれらの先駆的な遠隔地航走を完成させたことがある。この経路の完成により、北前船は西廻り航路に包摂されるようになった。そして、蝦夷地・東北日本海沿岸と山陰海岸・下関・瀬戸内海・大坂が、各々連鎖して結合するようになった(野間[2012]133)。拡張系 a は、それまでの敦賀以北から蝦夷地という航路を中心とした。しかし、瑞賢が東廻り航路を開発し、陸奥国の城米を廻送していたことから、幕府が経費削減のために船舶を直接雇い、航海の安全確保のため綿密な計画を立案した。当時は、これらの船舶は5月に酒田を出帆し、7月に江戸に到着した。こうして安定した廻米制度が開始された(酒田市立資料館[2022]2)。したがって拡張系 b は、瑞賢が開発した航路を活用し、その活動範囲をさらに拡張させたものであった。

4) 拡張系 c

前段の北陸における北前船主による広域遠隔地廻漕とされる拡張系 b は、北陸以外の人々にもその取引手法が模倣された。その特徴は、運賃積みによる賃積船ではなく、船主が各地で商品を買取り、それらを各地で販売する買積船であったことである。したがって、船積みしている商品の所有権は船主にあった。とくに隠岐、島後西海岸など、森林が多い旧布施村では、西廻り航路の避難港とし、地元の木材を廻漕する商業力・財力を有していた(野間[2012]134)。近世における隠岐は、北前船の西廻り航路の中間地点にあり、風待ちや避難港としては菱浦港、日之津港、日須賀港が利用された。なかでも村上家は、独自の航路を開拓し、遠くは京都や大坂までその活動範囲を拡大した。村上家による取引により、水産物、林産物、豆類などが島外に移出され、この島外と海運業の取引により財を

成した家が多いと『村上家文書』などの記録にある(海士町[2019]15)。したがって、拡張系 c は、買積船が北陸以外へと拡大した地域における事業者であった。

5) 拡張系 d

一方、東廻り航路は、河村瑞賢が酒田から津軽海峡を北上し、三陸・太平洋岸を南下し、石巻、平潟、那珂湊、銚子、小湊などを経由し、江戸へと入港する経路であった。この航路は、太平洋岸、とくに三陸沖、鹿島灘や房州沖、浦賀水道では、潮流が激しかったため、航行は困難を極めた。そのため沿岸集落では、日本海側でみられた北前船主のような起業家精神、冒険心に富んだ個人船主は、ほとんど誕生しなかった。瑞賢によるこれら西廻り・東廻り航路の確立は、最終的には城米輸送、つまり基本的に畑作地帯であった江戸の実質「首都」化を食糧供給の側面から支えることになった。江戸では、参勤交代制度の確立により、大名やその家族・家臣が居住し、彼らが米を食べ、それを現金化することにより藩財政に充てた。そのために米輸送は、定期的な運賃積が基本であった。北前船は、これとは棲み分けを図ったものであり、隙間を狙う船主も現れた。それが北前船主の基本的性格であった。つまり北前船は、その事業規模の零細性、官との結びつきが弱いという特徴があった。北前船による事業を行った船主には、故郷で豪壮な邸宅を構え、地元のために産業を興し、文化振興に尽力した例が多かった。この段階では、大坂から紀州、熊野灘を経由し、太平洋沿岸の諸港を最短距離で結んだ菱廻船、樽廻船と結ぶことで上方と江戸という 2 大拠点の物流網も完成した(野間[2012]134、石川[2023])。したがって北前船は、江戸幕府へ米を輸送した賃積みによる船舶とは、逆張りをするかたちで買積みを行う事業であり、そこに特徴が浮上する。

野間[2012]により北前船のタイプは、(プロト系)、拡張系 a、拡張系 b、拡張系 c、そして拡張系 d に分類されている。この分類は、北前船をどのように定義するかにより、他の研究者とは当然異なる面がある。したがって、1 つの北前船の類型視角としてみるができる。そこでこうした類型を決定する北前船の定義を次節において取り上げる。

2 北前船の概念

北前船について、その展開や発展を取り上げるには、そもそも北前船とは何か、何を指して北前船と呼称したかを明確にしなければならない。

(1) 北前船の定義

1) 「北前」の由来

『和漢船用集』では、「北国船は加賀、能登、越前、津軽、南部等の船なり、これを北前船又は北国船という、俗よんでドングリ船と云うは其形の似たるをいうなるべし、是をオモキ造りという。凡そ千石以上の大船なり」としている。また北前船は、中世末期から江戸中期にかけて日本海海域で航行した大型廻船であり、平底で船首が丸く、舷側に垣立がなかった北国船と同義ともされる。さらに瀬戸内では、「角島をこえて日本海へ出る航路」を指して北前と呼び、筑前地方では「北国松前あたりへ行く船」を意味していた。しかし、北前船主が多く居住していた加賀、能登、越中では「北前」と呼んでいなかった。多くは「弁財・弁才（べんざい）」または「べざい」あるいは「ばいせん」と呼ばれ、巨大な帆一枚で搬送する和船であった（加藤[2018b]12）。

他方、瀬戸内では「北前衆」という呼称があった。これは大坂や瀬戸内地方には、北海道の鯨や数の子、メ粕などを輸送する北国の船の呼称であったことに由来する。それゆえ、北国の人々自体の呼称ではなかった。また「きたまえ」は、下関に所在していた「北米問屋」から転訛して「きたまい」というべきとか、「北を前にして進むから」とか、「北回りの略」や「北国松前の約語」といわれ、定説はないとされる。これらを踏まえると、北前船を「北国の船で瀬戸内や大坂－蝦夷地間の買積みを主とした頑丈な一枚帆の大和船を原則的に指している(牧野[1963]51-53)」としている。ここでは船舶自体の呼称が取り上げられており、その事業システムについては吟味されていない。

北前船に関して、先に取り上げたその名称の由来や説明は、加賀や能登などの北陸地方を由来とする船舶、特定の日本海から航行してくる方向や行先を指すもの、特定商品を輸送する船舶、言葉の転訛により発生した船舶として紹介されている。また幕藩体制下においては、財政が逼迫した藩が出てきた。そのため、北前船による事業を重視するようになったのが大聖寺藩であった。それは後段で取り上げる蝦夷地での場所請負制が拡大し、漁業の発展、内地での農業の発達、とくに西日本における棉作の発達により、メ粕のような魚肥の需要増大が発生し、北前船が盛行するようになったことが背景にある。1868年に江戸幕府は終焉したが、明治維新以後も北海道開拓使による同地の開発では、なお内地との交易を必要としたため、1880年代半ば過ぎまで盛行した(牧野[1963]54)。わが国北端の地が蝦夷地と呼ばれた時代から北海道と呼ばれるようになった。それだけ時代が変化しても北前船がもたらした経済的な恩恵は大きかったからといえよう。

2)北前船の特徴

北前船は、先に少しふれたように買積みを主な事業形態とした自己輸送廻船業者であり、商人船主の業務経営の一類型ともとらえられる。北前船は、北海道から西廻り航路を利用して兵庫・大坂を往復した。裏日本・瀬戸内あるいは北九州の諸港北前五大船主の出身地から考えても明らかなように、越中（馬場家）と旧称された福井・石川・富山の各県にわかれる北陸地方が中心である。こうした航路を提示した上で、北前船を「北陸の船で、関西方面と北海道の間を往復した帆船で、買積制度によるもの」と定義することもある。それゆえ北前船に関する研究は、この地方に限られていたともされる。ただ本拠が北陸地方にあったということは、そこでの船主の所在を示しているのみである。そのためその他の地方に類似するものがなかったとはいえない。当時、運賃積である他人輸送を主な事業形態としていた菱垣・樽両廻船に対する買積船を一般に「北前船」と呼称する見解もある。そこで、その事業形態の特徴により北前船の定義(特徴)が浮上する。それを踏まえた上で、その事業の起源や本拠地がどこにあっても、裏日本全般に見受けられる同種の事業形態を有する商船を北前船と呼称しても差し支えないとされる(津川[2018]337-338)。ここでは、北前船を菱垣廻船や樽廻船という運賃積をその事業としていた船舶とは異なり、「買積み」という視点から事業を中心に取り上げている。

また北前船は、わが国の歴史上は近世中期に発生し、20世紀初頭まで大坂（大阪）と蝦夷地（北海道）を結んだ日本海航路に就航していた無動力帆船による廻船を指すともされる(野間[2011]16)。北前船については、その明確な発生年は示されていないが、ほぼ同一航路をとり、形状の類似した買積船を北前船として呼称することが次第に定着していったようである。また対馬海流は、太平洋の黒潮に比べて流速が遅く、和式帆船には相対的に航行しやすかったとされる。しかし、冬場になると日本海は荒天が続き、海域での活動は著しく制限される面があった(野間[2012]129)。これら野間による北前船の特徴の抽出と、その形成背景の提示により、わが国の地理的な特徴や気候による影響などから、必然とはいわないが、わが国の当時の環境に適合した船舶を指摘していることがわかる。

したがって北前船は、その事業形態は買積みを基本とし、海運業発展の一般原則である「自己荷物の運送から他人荷物の輸送へ」という過程では古い形式を残したものである。そのため、船頭の責任は、輸送と取引両面に及び、船主は大番頭的存在であった。ただ船頭にもいくつかの種類があり、経営上は3つに区分される^{*2}。とくに船頭は、俗に「観音の位」といわれた。そのサービスは、航行中は針筋に注意し、碇泊時や狭い海口では深淺を調

査し、貨物受渡には検査確認するなどの規定があった。船頭雇入の証文には、船頭の案文らしく、使命を逸しているが契約の一端がわかる(牧野[1963]58-59)。このように船頭が多様な能力を身につけるには、長期に及ぶ時間と才覚が必要であったことは想像に難くない。

(2) 松前藩への注目

1) 生産物の特異性

繰り返しになるが、先の各定義に当てはまる北前船が形成された年の特定は明確にできない。したがって、多くの北前船に関する研究書や書物、パンフレットでは、その活動時期を「江戸中期から明治にかけて」という大凡の年代や時期が示される程度にとどまっている。松前藩は、わが国最北の藩として 1604 年 1 月に徳川家康から安堵状が与えられ、蝦夷地の領地権、徴役権、交易の独占権を有していた。そして、近世を通して、同藩は松前氏が統治した。しかし、松前藩は寒冷地であったために、米が生産できず、無石高であった。そのため同藩の所領での収入は、檜材や海産物、毛皮が取引の中心であった。同藩における初期の交易は、北前船の誕生以前には近江商人による荷所船がほぼ独占的に支配していた。

1630 年になると、松前・江差・函館の 3 港には、出入船から関税を徴集する沖の口役所が設置され、港の体制が次第に形成されていったが、在郷地はまだ寒村であった。当時、蝦夷地に向かう船舶は、近江商人が経営の実権を握り、先の荷所船による賃積みを中心であった。大坂から米・衣類・酒・塩・家具などを京都へ輸送し、若狭街道を経て小浜や敦賀湊から船舶で江差へ向かっていた。帰り荷では、海産物を大坂に届けていた (<http://park14.wakwak.com/~tokuma/1zatu-1kuway.html>)。その後幕府は、1680 年代後半の元禄期になると、綿花など商品作物の栽培を奨励した。そこでよい肥料となる鯨粕や干鰯への需要が高まった。松前藩では、次第に貨幣経済が都市や農漁村にも拡大し、江差では人口増加とともに海産物問屋や商店が立ち並ぶようになった (<http://park14.wakwak.com/~tokuma/1zatu-1kuway.html>)。

そして 17 世紀の終わりには、鯨粕や干鰯需要の上昇に呼応し、松前藩は行財政改革を断行することになった。それは税制改革と生産構造改革であった。1 つは、近世において、田畑以外に賦課せられる雑税であった小物成の拡大と株仲間の再編成であった。もう 1 つは、蝦夷地への「場所請制度」導入であった。この制度は、武士商法(知行)を廃止し、経営能力の優れた商人に生産を請負わせるものであった。これにより西蝦夷地の主要場所

は、近江両浜商人の請負となった*3。つまり、西蝦夷地が近江商人による経済的支配下に入ったといえる。また急速に鯨が豊漁となり、松前藩は経済的に最盛期を迎えることになった。さらに 1680 年代後半の元禄期における幕府の殖産政策により、次第に貨幣経済を浸透させ、商人の台頭を促進した。一方、近江商人による流通独占が次第に崩壊するようになった。それは近江商人による荷所船から自由競争・利潤追求の買積船へと転換するようになったためである。これらの状況を「北前船の時代」の到来とみなすことができる。江差港への北前船とされる買積船の入港は、1750 年代半ばから 1760 年代にかけての宝暦期に始まり、江差の経済は、近江商人による独占から地場商人へと移行することになった（江差町教育委員会[1986]497-498）。したがって、北前船はこの時期に形成されるようになったといえるだろう。

2)北前船時代の到来

わが国の近世において、当初は江戸—大坂間の物資輸送による商品流通が中心であった。その後、蝦夷地への航路や、九州を周回する南航路などの開発により、廻船航路が伸長し、これに伴って、商人の取引活動の範囲は全国へと拡大するようになった。また幕府領や譜代大名の城に貯蔵されていた米である「城米」や輸送商品の品質管理、廻船の運行管理が整備され、輸送物資の品質向上と数量の安定が確実となった。さらに廻船の航行管理や寄港地の整備、輸送費の削減・荷役の合理化などにより、次第に輸送制度が確立していった。そして、城米中心の海上輸送から広範な商品流通が隆盛し、商品経済が急速に発展するようになった（仲野・苦瀬[2003]244）。したがって、城米輸送中心の物流による事業中心の時代から、航路開発によりその範囲が拡大するに当たって、さまざまな事業機会獲得の可能性が生まれた。

とくに大坂において昆布市場が形成されようになると、同時にその各種製品への加工も進んだ。なかでも刻昆布が最古であり、大坂での創始は 1721 年とされる。1739 年からは昆布や海參・鮑・鱧鱈などの海産物は、松前産俵物とし、長崎を經由して需要の多い中国へも輸出された。幕府は、1745 年には俵物会所を長崎・箱館・大坂に設置し、独占的な集荷体制を敷いた。つまり、中国への輸出用昆布はすべて長崎俵物会所に買上げられた。同会所は、その後 1865 年に廃止されるまで継続した。1751 年から 1788 年の宝暦・天明期には、昆布輸送の中心であった日本海海運、とくに松前—敦賀間の海運形態には大きな変化があった。前項でもふれたように、荷所船の船主らは近江商人による雇用支配から独立し、買積船へと転化しようとした。こうした両浜組近江商人と荷所船船主との独占的輸送体系

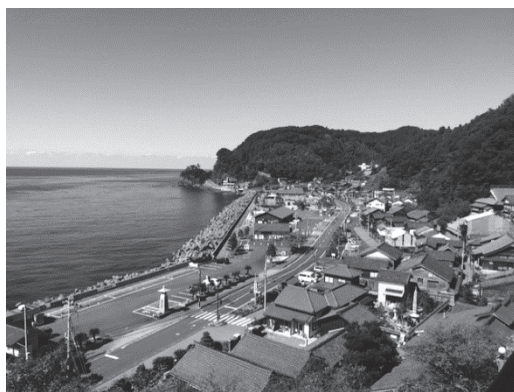
が崩壊した背景には、近江商人以外の新たな大商人として、飛騨屋・栖原屋・伊達屋などが台頭したことがあった。これにより両浜組近江商人の支配力は低下し、両浜組の多くは近江へと撤退した(片上[1999]21)。近江商人といえば、各地での取引を拡大し、「成功した商人の典型」として扱われることが多い。しかし、こうした状況をみると、決してそうではなかったこともわかる。

蝦夷地において、近江商人以外の商人が台頭し始めたのは、松前の北に位置した江差においてであった。松前には藩庁があり、両浜組など近江商人の組合も存在し、他の地域の商人は参入することが難しかった。しかし、江差は新しい港であり、北へ鯨漁場が広がるにつれ、江差に大量の鯨が集まり始めた。最初に江差に進出したのは能登半島の商人であった(加藤[2018b]25)。したがって、近江商人は北前船が隆盛する以前に蝦夷地の海産物を大坂へと輸送していたが、その体制は蝦夷地における新たな商人の台頭により、崩壊し始めた。北前船の形成やその事業の拡大は、それまで隆盛を誇っていた近江商人の力を大きく削ぐことになったともいえよう。

北前船は、大坂を起点として瀬戸内海を下り、関門海峡を右に折れ、日本海をさらに北進し、当時の蝦夷地を繋ぎ、遠隔地と遠隔地間を結ぶ交易船であった。蝦夷地との交易は、既に中世から行われていたが、近世初頭以降はより盛んになり、先にふれたように16世紀末に近江商人が蝦夷地に到達して以降といわれる。若狭は、京都や大阪に近く、小浜や敦賀は北前船の日本海における重要な中継地点であった。若狭湾に面した河野浦は、越前国府から最短距離にある港であり、府中(越前国府)と敦賀を繋いでいた。なかでも右近権左衛門は、1680年に河野浦に所在した金相寺から分家し、その際に船1艘を与えられた。これがその後、北前船船主として知られるようになった右近家のはじまりであった。現在



(写真3 右近家 筆者撮影 2021.9)



(写真4 右近家別荘から河野浦 筆者撮影 2021.9)

も右近家には2千点にのぼる文書が残されており、歴史家の手によってその分析が進められている(高橋[2021]16)。また現在は、右近家周辺の街並みも整備が進み、観光客が立ち寄るスポットともなっている(写真3・4)。

3)瀬戸内地域における商業の隆盛

西廻り航路の途中にある瀬戸内海の児島は、東西航路の要衝であり、帆船の潮待ち、風待ち港として適した場所であった。近世に入ると、児島は本土と陸続きとなり、下津井の拠点性がより高まった。また下津井では、問屋集が組合を作り、「長浜記」という申し合わせを作成した。ここでは争いが起きると、組合の月番が仲裁し、収まらない場合は組合の全体会議で決定した。これは一種の自治制度の形成であった(加藤[2018b]71)。また児島は、備前と四国の回廊の関門ともなった。当時の内海航路では、海岸に沿って航海することを「地乗り」、陸岸を遠く離れて走ることを「沖乗り」といったが、ともに下津井を経由していた。したがって、下津井はいずれの船舶の航行においても重要な拠点であった(写真5・6)。また大名の参勤交代では、西国大名の御座船が下津井に寄港し、日本海から大坂へ向かう北前船も寄港したため、潮待ち、風待ちの港から商業港へと次第にその性格を変化させるようになった。北前船には瀬戸内の干拓地で栽培された綿花の肥料として蝦夷地から干鰯、練のメ粕を輸送し、下り荷としては繰綿や塩などが積まれていた。そのため下津井には、問屋が盛時には22軒所在し、「鯨蔵」と呼ばれた古い倉庫も構えていた。一方、四国への通路としても賑わい、金毘羅・由加の両詣や四国巡礼が盛んとなると、宿屋、飲食店が立ち並ぶようになった。『金毘羅参詣名所図会』では「…中国・西国上下の諸白ここに泊まりて順風を待つ。あるは商家に交易をなし、積むあり揚るあり……繁盛なること児島郡南浜第一というべし」と記している(中谷[2000]40)。ここからもわかるように、児島はそ



(写真5 下津井廻船問屋跡 筆者撮影 2023.10)



(写真6 現在の下津井港 筆者撮影 2023.10)

の地理的優位性を十分に発揮し、商流、物流の有力拠点としての機能を果たしていた。

(3) 北前船事業による商業の隆盛

1) 北前船による情報伝達

北前船は、大坂では酒・紙・煙草・木綿・砂糖・古着などを積載し、西回り航路により蝦夷地へと航行し、途中の寄港地でも積荷の売買を繰り返した。蝦夷地では、商品を販売し、その代わりに昆布・練・身欠・白子干鰯などの海産物を仕入れ、それを船に積みまた大坂へと向かった(中谷[2000]33)。したがって、北前船には往路と復路では異なる商品が積載され、何も商品をお載せずに船舶を航行するような無駄がなかった。そのため北前船は効率よく船舶を航行させられていたが、これが可能であったのは、やはり各港などで入手する情報や需給情報を可能な限り収集し、安く仕入れられるところで仕入れ、高く販売できる場所で販売することを繰り返すことができたからであった。

2) 北前船による港湾整備と関連商業の変化

18世紀以降、国内産業が活発化するにしたがい、流通経済の全国展開を背景として沿岸航路も次第に整備された。北陸では、東岩瀬・伏木や敦賀・金岩などの港が北前船による事業の舞台となった(写真7・8)。19世紀(江戸後期)になると、北陸の北前船は、蝦夷地―大坂間を結び、大坂・瀬戸内他の綿・塩その他の産物を買付け、寄港地において各地の日用品や特産物などを蝦夷地において取引し、蝦夷地の鯡肥料や昆布などの海産物やその他の産物を買付けていた。そのため廻船問屋と北前船による積荷の売買を行う船問屋であった。こうした北前船が扱う蝦夷地―



(写真7 東岩瀬北前船模型 筆者撮影 2023.12)



(写真8 東岩瀬森家 筆者撮影 2023.12)

大坂間の遠隔地間にある各地の港町が賑わい、越中でも伏木や東岩瀬のような港町では多くの北前船を扱い、それにより廻船問屋も大きな利益を得て、廻船を所持する海商となった(米原[2020]84)。北前船の取引では、1艘で1航海すると1千両(現在の貨幣価値では6,000万円から1億円)も利益が得られたという(加藤[2018a]6)。

北前船の船型は、通称「千石船」と呼ばれ、弁財船型で200石から500石積みのものであったとされる。北陸地方において、それまで使用されていたのは北国船や羽賀瀬船であった。しかし、これらは沖に出ても向かい風に遭うと全く動けなかったため、風向きが変わるまで何日も港に碇泊しなければならなかった。これに対して弁財船は、1枚の帆を操作するだけで逆風でも前進でき、櫓を漕ぐために人数も必要なく、非常に経済的であり、船体も北国船などに劣らないくらい頑丈であった(加藤[2018b]24)。他方で北前船に事業による対抗もみられるようになった。

3) 旧来の廻船による対応

近世には、港に所在する問屋(卸売業者)の動きも目立つようになった。なかでも「十組問屋」は、1694年に江戸で酒・紙など江戸の荷受問屋により、大坂からの海上における損害を廻船問屋に対抗して補填するために結成された。1710年代前半には、幕府や藩から特権商人として認められ、流通を独占し、価格を決められる代わりに商品の安定供給を担う「株仲間」として幕府から公認された。そして、商品仕入の独占権を得ることにより、菱垣廻船の勢力回復を図ろうとした。また「二十四組問屋」は、江戸中期における大坂の代表的な積荷問屋組合であった。同組合は、1700年に結成され、大坂―江戸間の積荷の独占権を入手し、需要家である江戸の十組問屋と積荷の種類や海上損害負担を協定していた(仲野・苦瀬[2003]241)。これら江戸に所在した問屋は、自らの利益を確保し、さらに起こる可能性の高い危険に対応しようとした。つまり商業機能だけでなく、現在では商業の補助機能と位置付けられる保険機能について早くから準備をしていたことがわかる。

北前船による事業が顕在化したことにより、近江商人に雇用されていた荷所船の船主は、賃積みから買積みへと転換を図るようになった。大坂や江戸に本拠をおいていた大商人は、場所を請負い、昆布産地の地域的拡大につながっていった。それは、箱館周辺から日高・十勝・釧路・厚岸まで拡大するものであった。蝦夷地において近江商人に代わり台頭するようになった飛騨屋の『飛騨屋文書』には、蝦夷地では有力場所請負商人は漁業経営だけでなく、自ら手船を所有し、産物の輸送販売も行ったことが記録されている。そして、有力商人の手船や買積船により、大坂へ移入される昆布量が増加し、1770年代から1780年

代には、大坂では昆布を専門に取扱う昆布問屋もあり、大坂に移入・加工された昆布は、大消費地の江戸へ向けて積出された。先の二十四組問屋は、大坂－江戸間の荷物輸送を行ったように、取扱商品ごとに組合を形成した(片上[1999]21-22)。こうした組合の形成は、自分たちの商売を保護し、彼ら以外の参入を防止するためであった。

3 北前船に関する研究

北前船に関しては、その形成から展開について活動面での研究、また北前船が残した物理的な遺産に関する研究など多岐に及んでいる。また多くの者がその「研究」に携わっている。

(1) 北前船研究の多次元性

北前船に関する研究は、牧野隆信や柚木学の研究にはじまり、歴大な蓄積がある。とくに北前船の研究水準を引き上げたのが中西聡の一連の研究とされる。彼は、北前船に関する経営資料(史料)を分析することにより、当該事業を深掘りし、個別研究をわが国の流通史の中で位置づけ、全国的な俯瞰図や地域の特徴などに関して把握した。また近世から近代への移行を通して海運業の近代化の流れを提示し、現代における地域振興の視点から北前船研究の現代的意義を提示したとされる(川村[2019]119)。他方、こうした研究者以外にも、北前船の寄港地や商品調達先などはかなり広範囲に及ぶことから、郷土史家らによる資料収集やそれらの整理など、膨大な情報が蓄積されてきた。

学術的というよりは、北前船主や水主の生活、さらには北前船の事業により各地にもたらされた商品や文化などは、北前船が「日本遺産：日本遺産 KITAMAE～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」として登録されたことにより、さまざまな角度から光が当てられるようになった。日本遺産ポータルサイトでは、有形文化財、無形文化財、民俗文化財、記念物、文化的景観、伝統的建造物群、文化財の保存技術に区別し、北前船に関するものだけでなく、現在日本遺産として登録されている構成文化財が整理されている。また日本遺産としての北前船寄港地・船主集落の認定自治体が48市町にのぼるため、それらの構成文化財をすべて閲覧でき、各種条件設定により検索可能としているウェブサイトがつけられている。これは北前船日本遺産推進協議会によるものである(北前船データベース)。

北前船日本遺産推進協議会やSNSでは、Facebook「北前船寄港地・船主集落 (<https://www.facebook.com/kitamaesen/>)」のページが作成され、Instagram「#北前船 Instagram (<https://www.instagram.com/explore/tags/北前船/>)」も構築され、北前船に関して関心がある者らが、さまざまなかたちでその資料や見解を披露する空間となっている。これらについては、北前船に関する「研究」として同列に扱うには当然問題や課題がある。しかし、大学や研究所・博物館に勤務している「研究者」だけではなく、先祖代々北前船の寄港地や船主集落に居住し、北前船に関する「話」を伝え聞いている子孫や郷土史家などの資料や伝達についても、十分に北前船に関する一次資料として価値があるものも含まれる。したがって、北前船に関してはその研究アプローチは多岐に及んでいるといえる。

(2) 北前船に関する資料

1) 北前船の事業による物的資料とデータベース

北前船主の集落が点在していた加賀南部では、北前船の船乗りは3月になると郷里を出発し、大坂へと向かった。海路により敦賀に至り、敦賀から琵琶湖畔に出て大津に到着し、京都では仏教の各宗派で中心的な役割を果たす寺院である御本山参りをし、大坂に到着した(牧野[1963]52)。北前船主や水主たちは、自分たちがいつ命を落とすかわからない境遇を象徴する「板子一枚下は地獄」の状況におかれていた。そのため、神仏に航海の安全と商売繁盛を祈ることが多く、航海の開始時には、御本山参りをその一部に取り入れていたことがわかる。

神社に奉納された絵馬には、北前船に関するものが多くあった。絵馬を多く奉納した時期は1870年代終わりから1880年代終わりにかけてであった。絵馬は、船主や船頭などが海上安全祈願や無事帰航を感謝して奉納した。その数量が多いのは北前船の繁栄期とも重なっている。その後、船主の多くは没落または移転し、石垣や土塀のみ残るものがみられるようになったため、資料も散逸し、調査対象は少なくなった。したがって、北前船に関する調査では現に子孫が現地で生活し、他の地方に移転しても現地に屋敷や建物を残しているものに限定されている。こうした北前船の航海の安全祈願や商売繁盛を祈願して寺社に対しさまざまなかたちで祈願し、奉納したものからも北前船による事業の推移を観察することができよう。これらもちろん北前船研究では貴重な資料となる。

北前船に関する資料を分類すると以下のように分類される(牧野[1963]55-57)。

① 航海日記、海難、針筋など直接船の航海に関するもの

- ②新造・上廻り等の造船、修理に関するもの及び船道具などに関するもの
- ③船主の仲間規約、水主の心得などに関するもの
- ④碇船届、積荷目録、出港税納届など各種の届出に関するもの
- ⑤水主、船頭の雇傭、給与などに関するもの
- ⑥売買仕切、船中雑用、船別収支などに関するもの
- ⑦各種の覚、手控の類
- ⑧地図、海図の類
- ⑨その他

「北前船データベース」では、北前船が寄港した自治体別に分類されている。都道府県については、北は北海道、青森県から西は広島県にまで至る16道府県にも亘っている。さらに寄港地や船主集落など各地域の類型によっても区分をされている。また庭園、民俗芸能、構成文化財、まちなみなどその種別による区分も行われている。その上で時代によっても資料検索が可能となっている（北前船データベース）。これは北前船が他の日本遺産に比べてもその資料の膨大さを示すものとなっているが、さまざまなかたちで北前船関連の資料にアクセスが可能である。

2)北前船研究の多面性

北前船に関する学術的研究では、数多くの北前船の個別船主の経営が対象となっている。経営(事業)資料とくに廻船経営や資産に関わる経営帳簿について、長期にわたる数値の整理と分析がこれまで精力的に行われてきた。北前船は、その出身地域、藩権力との関係、取扱品目や取扱商品の生産消費の諸側面、地元経済との関わりなどについて類別され、その事業の全体像とその変容が描かれてきた。またわが国の資本主義発展との関わりを主要な論点とし、資産運用や地元経済との関係についても分析されている。先にも取り上げた北前船に関する研究の中でも卓越していると評価される中西聡[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）』は、序章「海の富豪から見た近代日本」では、北前船主を北陸出身に限定せず「西廻り航路」で活躍し、「資本主義形成期に遠隔地間取引で顕著な資金蓄積を進め、買積経営を継続して多様な経営展開をとげた有力地方資産家」（中西[2009]39）として扱っている。

そこでは、専業か兼業かの経営志向性、支配権力や地域社会との距離の取り方を指標として3つに分類している。つまり、①「北海道産物を中心に扱い、海運関連部門に進出したため出身地域経済との関係が弱かったタイプ」、②「近世期に支配権力との距離は相対的

に離れており、近代期には多様な業種に展開し、地域経済とのつながりが深かったタイプ」、③「近世期に御用輸送と御用金負担を介して支配権力との距離が近く、明治維新による特権の喪失で近代前期の海運経営は停滞したものの、土地経営に展開しており、出身地域礼会とのつながりが強かったタイプ」（中西[2009]46）としている。そして、これに対応した3部構成により検討を加えている高村[2011]63）。こうした体系的な北前船に関する研究は、今後の歴史研究でも非常に貴重であり、後に続く研究者にも多くの示唆を与えるものである。

これに代表されるように、北前船に関しての学術的な研究は、さまざまな角度から行われ、どの角度から研究を行うのが「正統」であるのか、「異端」であるのかがわからない。しばしば歴史学だけではなく、その研究の方法論が論われるときがあるが、北前船に関してはどの角度から、どのように研究を行っても正統であり、異端ではないかもしれない。

4 北前船の事業システム

北前船は、近世中期に現れた新しい事業システム有するという面からも考察が可能である。そこでそのシステムを成立させていた条件などについて取り上げる。

(1) 北前船事業の特徴

1) 取扱商品の多様性

北前船の事業は、買積みを基本としたが、これは船主が荷主を兼ねる場合が圧倒的に多かったためである。北前船は、沿岸を航海する途中の寄港先で商品の仕入や販売を繰り返した。仕入れた商品は、それをより好条件で販売できる地域で転売した。こうした取引は、北前船が「海の商社」といわれる所以である。北前船が取引した主な商品には、まとめて扱うバルク品としての木材、米、酒、醤油、高収益商品など地域間における価格差が大きい商品、生活必需品の塩や米、産業用の必需品としての干鰯、干鰯などの金肥、藁、縄、筵、嗜好的珍奇品で蝦夷地でしか獲れない昆布、最上地方の紅花や米沢地方の青苧、讃岐や薩摩の砂糖などであった。取扱商品が多様であったため、なかには「古家1軒分」といわれたほどである（加藤[2018b]50）。それだけ北前船が取引した商品の幅と量が多かったことを示している。

とくに鰯は、蝦夷地でも獲れる場所がほぼ限定されており、回遊してきた鰯もその豊凶

の差が大きかった。それをもとに西日本での集約的綿作や野菜栽培、さらには米作にも欠かせなかったのは北前船が輸送した魚肥であった(野間[2012]130)。したがって、北前船が輸送した商品は、すべて最終消費者に行き着く消費財だけでなく、農業用肥料となる鯨なども大量にあったため、現在の総合商社が世界各地においてエネルギー資源を主導して開発し、それを輸入している状況を考えると、北前船は単に仕入れて販売を繰り返すという意味での「商社的」機能の遂行だけでなく、産業を下支えする物資の供給という、現在の総合商社が得意とする活動の面でもその機能を果たしていたといえる。

2)北前船の組織

北前船の組織は、船乗りである水主を雇用する際には身元調査を行い、候補者の前歴を把握し、以前に雇用されていた船から降りた事情についても調査した。この背景には、当該水主を雇用した場合、その機会主義的な行動を抑止するだけでなく、その能力を知ることにより、事業成果の向上を期待した面もあった。実際、乗船幹部の場合、計算能力だけでなく、頻繁に手紙の遣り取りをしなければならなかったため、読み書きの能力が必要であった。とくに当時は、漢文体の草書文字が読み書きをするにはかなりの知識と教養が必要であったとされる。越前の右近家では、水主の出身地は同家が所在した河野村のほか、敦賀とその周辺に限定されていた。その雇用形態は、1年間あるいは数年契約の場合が多かった。一方で水主は、独立した水夫として船主と雇用契約を取り交わしていた。それは恒久的な主人と使用人という封建時代のような関係ではなかった。船主にとっては、水主を再雇用する必要があったため、信頼できる人間の見分けが重要であった。船員の雇用機会が多いことは、それだけ高い賃金を支払わなければならないということが背景にあった。たとえば船道会は、1796年に北前船船主により構成された同業組合であった。これは北前船主らが互いに結託し、水主の管理することを目的とした。そのため船主たちは、規約である「船道制定之事」を作成し、船頭や水主が不祥事を起こし、荷物の窃取などをした場合の対処方法も決定していた。また水主を雇用する際は、以前の雇用先に問い合わせること、さらに当該水主が以前の雇用主に対して負債があれば必ず返済させるなどの項目もあった。これらの規定は、船の秩序を保つこととともに、明らかに水主らの雇用機会を制限していた(高橋[2021]22-23)。つまり、いかに水主を雇用することにリスクが伴っていたかがこうした状況からもわかる。これは現在の企業経営においても同様である。

(2) 北前船の報酬システム

1) 船内での階層と報酬

北前船には、通常 11 人から 13 人が乗り込んでいた。最高責任者は船頭であり、船舶の運航から商品売買、乗組員の統率などを統括していた。その下には「三役（表司（表仕・表役：現在の航海士）・親仁（帆や舵の操作、その他すべての甲板上の作業を指揮）・知工（積み荷の受け渡しを指示し、帳簿をつけ、船頭と相談し金銭の出入れ担当）」と呼ばれる役があった（加藤[2018b]35）。

北前船は、買積みという事業システムを採用していたため、乗組員の報酬にもその特徴があらわれている。北前船の報酬については、乗組員の賃金は固定されていたとされる。1830 年代後半（天保中期頃）の右近家に所属していた八幡丸の場合（単位：銀匁）は、船頭（船長）195 匁、知工（事務長）130 匁、親父（水夫長）130 匁、表（航海長）130 匁、若衆（一般乗組員）60~100 匁、炊（炊事係・見習）35~45 匁とされていた。最も下級の水主見習いが炊であった。炊は、炊事や雑用として使われ、危険な帆柱の上にも登らされていたが、その給料は半分以下であった（牧野[1963]59）。

このように北前船の乗組員は階級が分かれており、各々の階級に対して特権などが認められ、報酬もかなり異なっていたことがわかる。これは当時としては低い報酬であったが、彼らには給与の他にも収入があった。船頭は、船の荷物の 1 割を自分の荷物として積み込む「帆待（ち）（または「はまち）」と呼ばれたシステムがあった。その他の水主には、船の荷物（船主の荷物）の 1 割程度が分け合えた。これが彼らの分け前として、「切（り）出し」と呼ばれた。1830 年から 40 年にかけての時期には、一航海あたりの利益は 1,000 両といわれた（この時代、金 1 両＝銀 60 匁）。これから計算すると、船頭の帆待ちによる収入は 100 両（銀 6,000 匁）であり、水主の切り出しによる収入も 100 両（銀 6,000 匁）に達していた。右近家の八幡丸には、知工以下の一般乗組員数は 10、11 名であった。1835 年には八幡丸の水主は 11 名おり、報酬額の合計が銀 1,068 匁であったため、切り出しはその 6 倍にもなっていた（高橋[2021]23）。

帆待ちと切り出しは、船主と船員間で危険を分け合う仕組みであり、実際の航海ごとの各船利益データが残存していないため、これがリスク・シェア・システムとしてどのような機能したかは不明である。しかし、北前船の事業は、その結果がよければ船主と乗組員がともに高い収益を得られた。また船頭は荷物が自己荷物であったため、結果が悪ければペナルティーを受けることもあった。そして船頭は自己荷物からの利益、水主は船主荷物

からの分け前を利益とし、船頭と水主間に微妙な緊張関係が生まれていた。この緊張関係により、両者は互いに監視し合い、機会主義的行動を抑止し、船頭と水主との結託を難しくしていた(高橋[2021]23-24)。こうした1航海における分配システムは、非常に興味深いものである。とくにイギリス東インド会社とオランダ東インド会社における分配システムの相違が取り上げられるが、両会社の採用したシステムがそうであったようにその時代において何が「よい」システムであるのかは異なる。

2) 切り出し制の評価

船頭に認められた「帆待ち^{*4}」は、船頭一札で「下り荷物として塩筵の積み入れ、上りに持つとして百石目の積入用捨」とあった。船道定法では、寛政の頃は登り荷には金2両程度の積み荷を全員に認めていたが、1800年代前半(享和期)になると、水主にはそれが認められなくなり、船頭のみしか認められなくなった(牧野[1963]58-59)。他方、北前船という命の危険を伴う海洋生活では、相互扶助的な関係が培われた。ここでの人間関係も金銭的面で何らかの配慮がなければ、経営上にその弱点を露呈することになった。しかし、船中の経営上の過失ないしは不正として、顕著に表れる事故もなく、相応の利潤を獲得できたのは「切り出し(切出)制」にあったとされる(津川[2018]356-357)^{*5}。

切り出しの歩合からは、下り時の中荷について明らかになったことがある。登り荷は、材木・鯨・同メ粕・鯨干加・昆布などの「船中切り出し」の記載がみられた。しかし、何を基準にして算出されたかは不明確である。羽鯨などは、切り出しの存在さえ不明である。したがって、すべての取扱物品に切り出しがあったわけではないこともわかる(津川[2018]357)。

切り出し率は、もちろん船主(経営者)が決定しており、船によって異なるものではなかった。また年度が違っても同一のものもあり、空缶のように1903年度には1缶について6厘であったものが、1905年度には8厘に値上げされたものもある。このような状況から、船主がその物品について、需給、利潤率の状況を考慮し、随時に船主の得心が得られるような額に決定していたようである。ただ商品に切り出しが付されているにしても、売買の状況により利益が出ず、損金が出た場合には切り出しは取り消しが可能であり、いつの場合も切り出しは、利潤を上げることによって得られるものであった(津川[2018]366)。つまり、切り出しは、利益が上がるのが大前提であり、そのためには乗組員も利益を上げるための協力を惜しまなかったと思量される。

5 北前船を取り巻く環境の変化

18世紀半ばから開始された北前船による事業も、時間経過により、船舶に対する幕府による規制や取扱商品の供給量の増減、さらに新たな競争者の出現により、その影響を受け、衰退していくこととなった。

(1) 近世の北前船事業

1) 北前船事業の裾野

蝦夷地では、17世紀半ばになると近江商人に代わり、多くの場所が和人商人の場所請負となったことは既に取り上げた*6。そのため彼らは、松前藩に雑税である運上金を納付していた。他方、敦賀や小浜では縄、苧などを積載した。蝦夷地では米作が行われていなかったため、その材料となる藁がなかった。そのためにこれらも商品として輸送された。

北前船は、5月には北海道に到着し、箱館、江刺、小樽を経由して、時には利尻、礼文などの鯨漁場にも航行し、上方の商品を問屋や問屋が指示する漁場で渡し、その帰路では鯨や、粕、数の子などを仕入れ、秋彼岸から初頭にかけて瀬戸内で転売し、大坂に帰着した。多くの北前船は1年1航海であった。しかし、福井県三国では、1回目は三国まで航行して鯨を売捌き、すぐに北海道に下って2回目の上りは瀬戸内に入り、その帰路では塩を仕入れ、丹後・宮津でそれらを売捌き、三国に帰って越年した。なお洋帆船では、1年に3航海もしたのものもあるとされる。また鯨を仕入れず、秋味(鮭)を積載する際には、北海道の東岸へと廻り、釧路、根室や国後でそれらを仕入れ、三陸の海を廻って江戸へと入る東廻りの航路をとることもあった(牧野[1963]52)。こうした北前船の活動からは、常に同じ航路や商品を仕入れるのではなく、かなり柔軟に変更していることがわかる。おそらく商品相場や需要の変動などにより、その商業において影響を受けていたと考えられる。いち早く商品の供給や需要に関する情報を入手し、それが自らの北前船の事業に影響することを考慮していたようだ。

北前船の事業は、船舶が3月に大坂に到着してから開始されたが、大坂では船宿に船頭が宿泊し、水主は附船や小宿に宿泊し出発準備に取りかかった。船宿は、本来は船乗りの宿泊を業としていたが、後には水主の周旋や船具の世話もし、問屋と船主の仲介もするようになった。つまり、卸売機能としてしばしば取り上げられる機能の一部を担当していた。また小宿や附宿は、問屋の補助的な機能も遂行したが、次第に水主の宿泊や帆待の売買を

行うようになった。船頭は、船宿を介して問屋から種々の積下品を仕入れた。問屋は、船問屋とも呼ばれ、積荷の集貨や売買の仲介を中心的な機能としていた。船主は、多くの場合、問屋や船宿は固定し、積荷の準備にはあまり困らなかった(牧野[1963]64)。北前船の事業は、時間が経つにつれ、それだけ各地でも北前船による事業の恩恵を前提としたシステムが整備されていったことを示している。

2)船舶の変遷

北前船と呼ばれた船舶自体は、北海の荒波にも耐える頑丈なおモキ造りであった。また蛇腹竹をめぐらせた船の上部には、苫で包んだ荷物を山積していた。帆は、近世には一枚帆(和帆船)であったが、1880年頃になると三角帆が加わり、1880年代後半から1890年代になると、完全な西洋型帆船も出現するようになった(牧野[1963]52)。近代になると、北前船の帆に使用されたものに代わり、これがその航行力を大きく変化させたといわれる。

当然のことだが、経営者である船主にとって、船舶は最も大切な収入源をもたらす資産であった。ただ船舶の新造には巨額の資金が必要であり、新造後も「初登り」といい外板を剥がして鑿を入れ、塗直しや楫の塗り替え修理を3年程度行う必要があった。自動車でいえば「慣らし運転」をするようなものであろう。また船舶は、10年ないし15年後には「上廻り」と呼ばれ、船の台から上を全部修理する大修理があり、その維持費も多額なものとなった。そのため最初は、中古船を求めて事業を開始し、収益を上げられるようになると「新造」を入手するケースが多かった。新造費用は、一般には千石船で千円(両)が常であった。また臨時的な事故(衝突や海損もあり得たため、船中雑用帳に「作事の口」として修理等は一括記入され、一航海の諸経費はすべて船中雑用帳に表れていた(牧野[1963]61-63)。

3)昆布流通

北前船は、鯨流通^{*7}が中心であったが、昆布流通との関わりも取り上げなければならない。大坂の松前問屋には、1856年から1900年にかけて、道産海産物の品目別輸入に関する資料が残っている。北前船の隆盛した時代に相当する資料であり、これを用いて全海産物移入量に対して昆布の占める割合、すなわち北前船で輸送された全積荷量に対して昆布の割合が算出されている。北前船ではその割合は、最大移入品目の鯨肥料が全体の76%を占め、昆布は11%であった。昆布の場合、北前船の輸送に大きく依存していた鯨とは異なっていた。昆布が北前船の全積荷の大部分を占めず、時代の経過とともに輸送量が増大したこともなかった。それは昆布が俵物の1つであり、幕府の流通統制によって国内での取扱

数量が限定されていたためである。昆布には鯨のような著しい発展はなかったが、国内流通では需要供給ともに安定していた。また昆布は、さまざまな船舶で輸送され、大坂には例年3万~4万石の一定数量が入荷していた。昆布は、長崎俵物の1つでもあり幕府への献上品でもあった。昆布流通には、生産者・商人・輸送業者の分業に加え、幕府による統制や明治政府の政策も重要な要素であった(片上[1999]19)。他方、人々の生活の中では、昆布によって出汁をとるなど、次第にわが国の食文化に浸透し、「和食」が文化遺産として取り上げられるようになった現在、こうした昆布の流通を手がけた近江商人や北前船による影響の大きさがわかる。

4)新たな商人の誕生

兵庫津において活躍した商人には、北前船による事業を行った者が存在していた。それは、商業機能と輸送機能が未分化のまま遠隔地の地域価格差に基づいて大きな利益を期待できるからであった。ここでは寄港地での商品売買に関する情報に優れていた。江戸時代には北前船の活躍により、兵庫が「天下の台所」である大坂の外港としての地位を与えられるようになった。1639年当時、加賀藩主前田利常は、1万石の米の売捌きを大坂の淀屋介庵に依頼した。そこで介庵と親交のあった兵庫の北風彦太郎が、その輸送を引き受けたことが北前船の先駆とされる。ただ本格的な北前船の登場は、1世紀後を待たなければならなかった。当時、大坂湾は水深が浅く、そこに入港しようとした船舶は、兵庫の津で潮待ちをしたり、積荷を小船に積み替えをしたりしていた。ドイツ人でオランダ商館医・博物学者であったケンペル(Engelbert Kämpfer)は、その著書『日本誌』が有名である。同書では、兵庫について「元禄年間、300隻より少なからざる船舶が停泊せる」と記している。また兵庫は、滞在した朝鮮通信使の一行らも「兵庫を以って、下関以東第一の脚高である」としている。近世中期以降、早くから北前船の経営に乗り出した北風家は近世中期の豪商に数えられるが、荘右衛門は摂津国青木村(神戸市)の松田次左衛門の次男として誕生した。のちに彼は、兵庫津の豪商北風荘右衛門家の養子となり、貞幹と称した(朝日新聞社編[1994])。そして、北風家に注目され沖船頭(雇われ船頭)となったのが高田屋嘉兵衛であった。嘉兵衛は、淡路島の都志に生まれ、漁業の手伝いで船の扱いを覚えた。22歳の時に兵庫で廻船問屋を開いていた親類を頼り、樽廻船に乗り込んだところから本格的に船乗りとしての生活が始まった(加藤[2018b]56)。

兵庫は、北風家とともに繁栄し、「兵庫の北風か、北風の兵庫か」といわれるほどになった。同家は、一時衰退することもあったが、19世紀に入ると高田屋嘉兵衛らと同様、蝦夷

地の物産を多く取り扱うことにより、次第に勢いを盛り返し、各方面で神戸の繁栄に尽力した。北風家は北前船を経営し、のちに船持船頭として兵庫津で酒・塩・木綿などを仕入れて酒田へと輸送し、酒田において米を仕入れ、それを箱館へと輸送して取引した。また箱館では、魚・昆布・魚肥などを仕入れて上方で販売した(住元[2015]9)。こうしたことが可能であったのは、嘉兵衛の商才によるところが大きかったためであろう。商才は、各地における商品価格(相場)をいかに早く知り、できる限り高く販売できるところで販売するかというところにおいて発揮される。しかし、北風家も1880年代後半になると家運が傾きはじめ、鍛冶屋町にあった邸宅も現在ではなくなっている(中谷[2000]36-37)。ここでは商業により繁栄を極めた商家もその繁栄が長く続かないことを痛感させられる。

(2)近代における船舶規制による変化

近代になっても日本海縦貫鉄道の発達が遅れたため、北前船では西洋型帆船や汽船が発達した明治期にも併存していた。わが国では、風を利用した無動力帆船から、近代的動力船へと一気に移行しなかった。むしろ改良型和船の全盛が、明治前期にあった。こうした状況でも生き残った北前船船主も存在した。たとえば1896年に北前船主を中心として設立された日本海上保険会社は、加賀市瀬越広海二三郎や南越前町河野の右近権左右衛門らが設立した。その設立目的は、船の遭難によるリスクを保険でカバーしようとする自衛策によるものであった。上方に輸送される「上り荷」は、北陸・東北からの木材や米穀、蝦夷地の干魚・塩魚・魚肥、昆布などで逆方向の「下り荷」は、塩・鉄・砂糖・綿・反物・畳表・蓆などの雑貨が北陸・東北・蝦夷地へと輸送された。その寄港地をノード(点)として、人と物資流通のネットワーク(線)を地理的視点で考えることが重要とされる(野間[2012]130)。とくに保険というシステムが考案されたことは、北前船による事業の危険性の中に見出すことができる。

明治維新後、開拓が始まった北海道には多数の北前船が往来した。北海道開拓使は、1875年に日本型船の建造禁止する布達を公布した。開拓使は、この他にも船舶行政について新しい考えを採用した。この布達は、政府による西洋型船転換政策に沿っており、冬期でも運航可能な船舶の建造を促進させようという意図があった。しかし、こうした政策は、北海道における船舶の建造を禁止しただけであり、政策に適合しない船舶の北海道への入港を禁止するものではなかった。そのため全国的な影響はほとんどみられなかった。その後、西洋型帆船の建造が次第に増加するようになり、政府は1888年1月以降、500石以上の日本型船の建造を禁止する布告を公布した。一方、その前年には西洋型船舶検査規則が公布

され、20 トン未満の帆船を除く西洋型船は 1889 年 6 月までに検査を終えることが義務付けられた。この検査では、危険な西洋型帆船の建造を防止し、他方では大型の大和型船の建造を禁止することにより、良質な西洋型帆船への転換を図ろうとする意図があった。ただ西洋型船の船主は、船舶を検査所へ廻航して検査を受けことを回避しようとし、西洋型帆船が停滞し始め、政府は帆船に対する検査を廃止しようとした。ただ危険な船舶の運航を認めるべきではないとする意向が強く、検査は継続することになった。一方、500 石以上の和船建造禁止令はあまり守られていた様子はなく、1890 年以降にも 500 石以上の和船が建造されていた（松木[1981]10）。こうして政策的に西洋船への移行が目指されたが、わが国の造船技術はまだ「和船」を建造するための技術が中心であり、技術面での転換・展開がなければ、早々一気に進むものではなかったことを物語っている。

(3) 北前船衰退の原因

1) 近代的海運業の黎明

わが国の海運業は、近世の終わりである幕末から近代のはじまりである明治期にかけてしばしば変化した。沿岸航路では、就航する船舶の種類は、旧来の大和型帆船が健在であった。ただ西欧の先進文明とともに蒸気船が導入され、和船の不備を補う西洋型帆船が逐次建造された時期であった。また日本郵船・大阪商船の 2 大特権会社が経営していた「社船」と、その他船主・海運企業を総称する「社外船」グループが形成されつつあった。当時の船舶は、技術的あるいは経済的にわが国における近代的海運業の黎明期に位置づけられる。他方、旧幕時代から活動し、相互に相克して発展を遂げた大和型帆船による諸回船業が衰微を見せ始めた時期でもあった（津川[2018]338）。つまり、近世から近代へと時代が変わり、鎖国政策から開国され、海外からさまざまな刺激を受けることが増えた。船舶についてもその 1 つであったととらえられる。

近代になり、「北陸 5 大船主」と呼ばれたのは、瀬越の広海二三郎、大家七平、塩屋の浜中八三郎、河野の右近権左衛門、東岩瀬の馬場道久であった。彼ら 5 人が中心となり、1880 年終わりには「北陸親議会」が発足した。この背景には、国策で設立された日本郵船が、太平洋航路から日本海に進出したのに対抗するためであった。団結した北前船主は 63 名、船舶は 177 艘に達した（加藤[2018b]61）。社船と社外船を区別した上で、主要社外船主の近代化過程についての資料を踏まえて実証が試みられた。そこでは「昔からの船主」のうち「北前船系グループ」の代表では、加賀の広海二三郎(広海汽船)が取り上げられる。ここ

では北前船の近代化により北前船主が、近代船主に推転する過程を明らかにしようとした(津川[2018]338-339)。ただ近代になると、前近代であった北前船は、社外船として位置づけられ、次第にその存在感を低下させていった。ここで取り上げられている「海難事故」「売損」「交通機関の変遷」「鯨の北漸」など北前船の衰退要因について取り上げる。

2)北前船の衰退原因

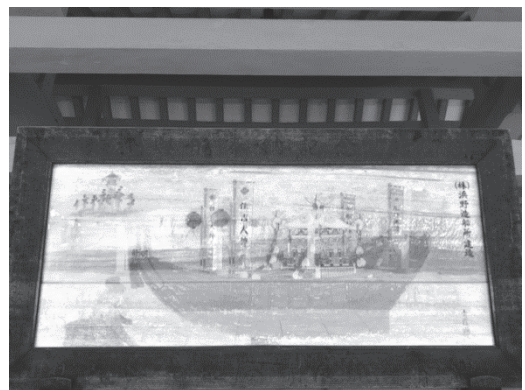
近世中期から近代のはじめまでわが国における商品流通を担った北前船であったが、その事業の衰退については、牧野[1963]を中心として、①海難事故、②売損、③交通機関の変遷、④鯨の北漸などが指摘されている。

①海難事故

北前船の航行では、海難事故の発生するが多かった。海難事故によって船舶を失い、積荷を失い、一命を奪われることもあった。諸家の事例では、橋立で第一の船主といわれた久保家では、1811年に彦藏、1821年正月に彦助が海死した。橋立の宮本家では1851年正月に小三郎以下乗組10名が土佐国元浦で海死し、1865年には常州平潟で小兵衛、己之吉の親子が海死した。また海死を逃れても高波による濡荷や、作事代も相当額なものとなり、不運なときにはそれらが重なることがあった(牧野[1963]73)。こうした事故が多くあったため、北前船主たちは、各地の神仏への参拝を欠かさず、御利益を得ようと相当金額に及ぶ寄進をしていた(写真9・10)。



(写真9 住吉大社 筆者撮影 2022.3)



(写真10 住吉大社への奉納 筆者撮影 2022.3)

②売損

北前船の仕切帳の調査からは、特別な赤字が出る時は、海難事故のほかに「売損」があった。北前船が大きな利益を得られたのは通信手段が手紙しかなかった江戸時代は地域に

よって商品価格にばらつきがあっても、その情報は実際に各地を訪れる北前船の船頭くらいしか知りえなかった(加藤[2018b]28)。しかし、仕入価格を下回る売値となる場合が始まった。その原因である濡荷や腐粕の場合、多くは価格に関する情報が入手できず、積入地で予定した価格よりも売払地が安くなったためである。また符号を送受信する電気通信である「電信」を利用するようになってからも売損が多く発生した。これは原始的な風力利用による時間的損失が原因ともなったが、時代の政治経済的な変動の影響もあった。1881年から1883年頃にかけての売損は、当時の松方財政のデフレ政策が影響し、北海道では予想した売値を内地で求められなかったためであった(牧野[1963]74)。したがって、近代になると商品価格の変動に対して影響する要因・要素が増加したといえる。

③交通機関の変遷

船舶については、先にもあげたように古い日本型帆船の危険性が指摘され、法的規制により建造できなくなった。明治政府は、1869年に西洋型風帆船および蒸気船を奨励し、翌1870年には商船規則公布に伴う太政官布告により西洋型を奨励した。そして1885年に500石以上の日本型は、1888年以後、製造禁止する法令が出された。収益が減りつつあった船主にはこれを汽船へと転換する経済力もなく、やむなく古い型を乗り続け、汽船に敗れてゆく者、自ら船をやめて陸に上がる者が現れた。汽船に早く乗り換えた広海家や大家家が危機を乗り越え、第一次世界大戦において船成金となったのとは対照的であった。他方、鉄道の発達も、安全で大量貨物を輸送できる活路を与える面があった。東北線や北海道における鉄道敷設は、海上よりも陸上の輸送力を高め、北陸よりも関東方面と北海道を結びつける経路となった(牧野[1963]75)。こうした新造船に対する規制と、鉄道という別の輸送手段が構築されたことにより、次第に北前船の事業に陰りが見え始めた。したがって、北前船の衰退の原因は、船舶政策による影響と代替輸送手段の構築・発達が指摘できよう。

④鯨の北漸－北海道の変貌

北前船が、その初期において最も利潤を上げたのは鯨の取引によってであった。しかし、鯨の漁獲量も海流に影響され、次第に北へと移動するようになり、毎年減少するようになった(写真11・12)。これは北海道民の問題だけでなく、北前の存在意義を喪失させるものであった。橋立では、1907年の日露漁業条約により沿海州やカムチャッカへと鮭を漁獲に行く船に転じた者も出現するようになった。また1910年代に起きた日高沖地震や十勝沖地震など北海道を襲った地震も漁業への依存度を減少させた。農業では既に1908年には主要な未開地分割は終了し、石炭、鉄鋼、パルプなどの工業面への開発が進捗した。一方、大日

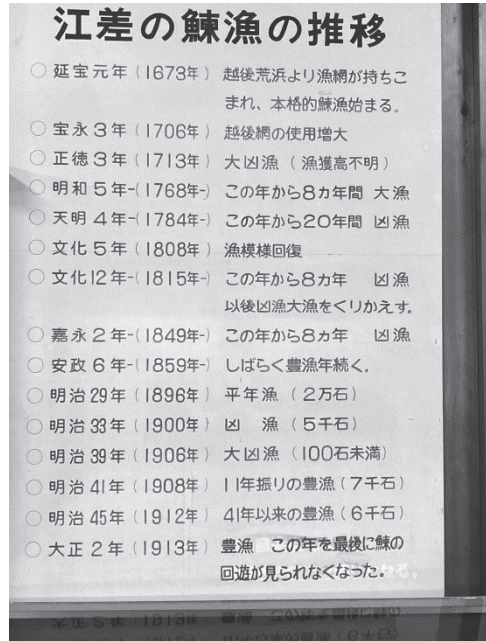


(写真 11 江差鯨御殿 筆者撮影 2022.6)

本帝国の大陸への進出は、朝鮮、満州、台湾島の植民地や勢力圏を獲得し、北海道の日本の宝庫としての地位が低下することになった。北前船も 1880 年代後半には衰退し始め、船舶が日本型から西洋型へと代わり

1890 年代から 20 世紀にかけて残ったものもあるが、蒸気船に王座を奪われることとなった(牧野[1963]74-75)。このように時代が近代になり、政治経済体制の変化や船舶の規制だけでなく、自然環境が北前船の事業に与えた影響も大きかったことがわかる。

18 世紀後半から日本海側の各寄港地と上方を結んだ北前船は、幕末から明治維新にかけてが最盛期であった。この時期は、わが国の政治・経済の動乱期でもあった。1876 年には三菱汽船の日本海航路への就航、1885 年の日本郵船の 7 航路開設のように汽船を利用した近代海運が発達した。1872 年には、新橋－横浜間で鉄道が敷設され、1899 年には国鉄北陸線にまで延伸し、物資輸送の役割は船舶から鉄道へと大きく移行するようになった。それと並行し、通信技術により、遠隔地間の情報が入手し易くなった。情報格差をうまく利用することによる北前船の事業モデルでの利益は減少し、日本海側の廻船業は複数の要因により衰退することとなった(松井[2013]28)。他にも北前船衰退の原因は指摘されるが、時間経過とともにその事業環境が大きく変化し、それに追随、あるいは対応することができなかったことが考えられよう。これは現在の事業経営においても事業環境を見極める大切さを教えてくれる。



(写真 12 鯨漁の推移 筆者撮影 2022.6)

- ### 江差の鯨漁の推移
- 延宝元年(1673年) 越後荒浜より漁網を持ちこまれ、本格的鯨漁始まる。
 - 宝永3年(1706年) 越後網の使用増大
 - 正徳3年(1713年) 大凶漁(漁獲高不明)
 - 明和5年(1768年) この年から8カ年間 大漁
 - 天明4年(1784年) この年から20年間 凶漁
 - 文化5年(1808年) 漁模様回復
 - 文化12年(1815年) この年から8カ年 凶漁以後凶漁大漁をくりかえす。
 - 嘉永2年(1849年) この年から8カ年 凶漁
 - 安政6年(1859年) しばらく豊漁年続く。
 - 明治29年(1896年) 平年漁(2万石)
 - 明治33年(1900年) 凶漁(5千石)
 - 明治39年(1906年) 大凶漁(100石未満)
 - 明治41年(1908年) 11年振りの豊漁(7千石)
 - 明治45年(1912年) 41年以來の豊漁(6千石)
 - 大正2年(1913年) 豊漁 この年を最後に鯨の回遊が見られなくなった。

(4) 北前船の評価

幕末から明治期を通して、北前船主は時代の変化にいかに対応し、事業の主たる基礎をどこにおいたのだろうか。また何らかの命脈を保ち、存続することができた事業者を大きく分けると、①海運業を継続し、近代船主になった者、②大阪をはじめ、主要な港湾都市に定住し、問屋商人、金融業者となった者、③海商による利益を土地へと投資し、地主化した者、に区分されている（粕谷[2015]55、津川[2018]339）。

①の類型は、北前船グループでも最も初期に海商を開始した者であった。そこでは廻船業での利潤で獲得できた理由は、宮下家の事業経営からは、①航海の安全、②物品量目が正確であること、③各地の商況の研究、④船中乗組員と船主の人間関係、⑤勤労奨励のための「切り出し制」の採用、⑥寄港地の神社・仏閣・学校などへの寄付、住民への施行により、今日的な意味での人間関係形成による信頼の獲得、などの理由を求められることができる（津川[2018]355）。

①は既に1865年に1度、1905年8月10日に秋田県象潟港で新造船下ろし後5年という、最も操舵しやすくなった時期において、水先不案内の港に碇泊していたところ暴風に遭い、破船に至った事例があるのみである。その他に事故がなかったことが事業を有利に導いた理由としてあげられる。②と⑥は、船印の宮の字が諸国通用の呼称となり、入港する船印で帆船を識別し、「宮の字」「宮の字」と歓迎され、量目が正確で信用を得るため、百斤の差とは百10斤と1割の込みを加増して売買したと伝えられる。また団体・個人への寄付によって得た恩恵として、某地入港時に台風に遭い、船を待避させるため、その地の小学校全員を上げての協力を得て、危機を逃れ得たこともあった（津川[2018]355-356）。③の各地商況の研究は、北前船が商品価格の地域差による不等価交換により、利潤を獲得する事業であるため、各船主ともに仕入地・売却地・仕向品の種類・銘柄については絶えず研究していた。④の船中乗組員と船主間の人間関係は、雇傭する沖船頭・親父・表衆・賄い・その他水主・炊の船中は、地元あるいは近村において気心の知れた者から構成され、船主と船中の関係は家族的な雰囲気であったとされる。それは船頭・親父と他の船中との間にも同様の人間関係が維持され、「某港で船頭が過って「あゆみ板」から海中に落ちるのを見て、船中一同、その失敗を笑わず、同じように我が身を海中に投じて、助け上げた」との懐古談がある（津川[2018]355-356）。このように北前船の事業により、近代においても船主として事業を継続できた者らに共通しているのは、正直を道とし、リスクを十分に理解し、多くの情報を取り入れ、継続して事業に取り組むことである。

おわりに

本稿では、18 世紀半ばからの北前船の活動を中心に取り上げ、そこでの事業活動の形成・発展から現在の社会における意義を探ろうとした。北前船の事業が盛んになると、各地に当該事業を手がける船主が現れ、船主集落が形成された場所もあった。また北前船は、春から秋にかけて活動し、各地での販売・仕入を繰り返し、秋に船主らが居住する地や安全な場所へと船舶を停泊させた。この間の取引額は、1 艘当たり 1 億円近くになったとされるが、こうした売上は船主だけではなく、さまざまなリスクを前提として取り組んできた船頭以下、水主の活躍によるものであった。そこでは安く商品が仕入れられる場所で仕入れ、高く販売できる場所で販売し、利益を重ねた。さらにある地域では生産できない商品を生産地において調達し、生産できない地域において販売することを繰り返した。ここではいかに情報を得て、それらを更新していくかが重要であった。

また長い事業活動の中では、さまざまな危険（リスク）が発生した。さらに時間経過による事業環境の変化により、その変化に追従した船主・船頭が存在した一方、できなかつた者も多く存在した。現在、「北前船主の家」として公開されている居宅などを訪問した際、現在の同家の状況に話が及ぶとほとんど同家には居住せず、一家離散や、家督の途絶えなどについて聞かされることが多い。「商家は三代続かない」とよくいわれるが、この言葉がこれほどまでに響く瞬間はない。このときには、なぜ商家は三代続かないのかということとともに、商業という事業の継続性について考えることもある。

それは北前船の事業の衰退について指摘される大きな事業環境の変化が商家を襲うのか、取り扱う商品に対するニーズの変化なのか、それとも事業承継の失敗なのか、などあげればきりがない。ただ北前船の事業において、その過程で生み出した商業知識（ノウハウ）は、当該商家がなくなっても生き続けている場合がほとんどである。北前船という規模の大きな商取引遺産から学ぶことは、商家（船主）がなくなってもそこで誕生した知識は生き続け、さらに価値を増しているということである。今後も商取引遺産を取り上げることにより、そこで誕生した知識について光を当て、その現代的意義を考えていきたい。

<参考文献>

朝日新聞社編[1994]『朝日日本歴史人物事典』朝日新聞出版
海士町[2019]『海士町歴史文化基本構想』海士町

- 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
- 石川和男[2023]「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－」『商学研究報』専修大学商学研究所、第54巻第3号、1-26
- 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
- 江差町教育委員会[1986]『北前船－日本海文化と江差－』「北前船」編集委員会
- 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』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』Vol.41、No.5、17-30
- 粕谷誠[2015]「書評中西聡著『海の富豪の資本主義 北前船と日本の産業化』」『経営史学』50(3)、55-57
- 加藤貞仁[2018a]『北前船寄港地ガイド』無明舎出版
- 加藤貞仁[2018b]『動く総合商社 北前船』北前船日本遺産推進協議会
- 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』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』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紀要』125号、251-284
- 北前船寄港地・船主集落：<https://www.facebook.com/kitamaesen/>(2023.12.15)確認
- 北前船日本遺産推進協議会：<https://www.kitamae-bune.com/>(2023.12.15)確認
- 北前船データベース：<https://kitamae-bune-db.com/db/>(2023.12.15)確認
- 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』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』(86): 97-123 黒田晋[2020]「海の路と玉野市」『日本マリンエンジニアリング学会誌』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』198-209
- 酒田市立資料館[2022]「河村瑞賢 西廻り航路開設 350年」酒田市立資料館第225回企画展、1-15
- 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
- 高橋義博[2021]「北前船の組織・情報・インセンティブ」『専修大学社会科学研究所 月報』No.698・699、16-26
- 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』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』211号、63-64
- 津川雅之[2018]「北前船主の一類型－兵庫県城崎郡香住町宮下家の場合－」『経済論集』関西大学、Vol.13、No.3.4.5、337-367
- 敦賀郡役所編[1972]『福井県敦賀郡誌』名著出版

- 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』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』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』29-46
- 中安恵一[2015]「近世後期の小型廻船と生業・村落社会」『社会経済史学』Vo.81, No.2、147-168
- 日本遺産ポータルサイト：<https://japan-heritage.bunka.go.jp/ja/culturalproperties/classification/>
(2023.12.20)確認
- 野間晴雄[2011]「北前船を俯瞰する一点と線の残映—」、『石川の自治と教育』11 月号、2011（通巻第
62 巻通巻 655 号、16-31
- 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』8 号、113-137
- #北前船 Instagram (<https://www.instagram.com/explore/tags/北前船>)
- 福井県[1994]『福井県史通史編 4』福井県
- 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』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
- 松井広信[2013]「四爪鉄錨の基礎的研究—船に関わるモノの型式学的考察—」『金沢大学考古学紀要』
34 号、27-52
- 松木哲[1981]「千石船」『日本造船学会誌』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』77 号、316-319
- 武藤真由[2021]「橋立—船主集落と漁港のまち—」『港湾』公益社団法人日本港湾協会、vol.98、42
- 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県淡路島の
取り組みを事例に—」『阪南論集』人文自然科学編 Vol.56、No.1、19-32
- 米原寛[2020]「北前船と富山の売薬業」『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、84-85
- 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—」『放送大学研究年報』
第 18 号、151-168

*1 荷所船は、特定の船型を示す言葉ではなく、柳川・薩摩と八幡の近江商人が両浜組を結成し、こ
れが共同雇用した廻船である。同船は、敦賀・小浜湊を拠点に松前との間を往復し、松前方面へは
米・酒・茶・煙草・呉服などを輸送し、登りには松前物と呼ばれた鯨など蝦夷地産物を 20 貫匁から
25 貫匁までの梱包荷物(荷所荷)にして輸送した(『敦賀郡誌』)。なお同船は、近江商人が扱う分の
輸送船であり、この他に買積みなどで松前物が輸送されなかったわけではない(福井県通史編 4：
<https://www.library-archives.pref.fukui.lg.jp/ftsearch/cache/?jsessionid=E1C73442D019A88BF2A1AB97F6D6F43E?docId=e099fc35adeb4bc59695ffdf12f2a43c&hq=%E5%85%AB%E5%B9%A1>)。

*2 ①「直乗船頭」は、船主が同時に船頭を兼ねる場合であり、船の持主が自ら船を指揮するため買
積みも意のままであり、問屋との交渉も早かった。ただ水主には甚だ窮屈であった。多くの船主は
若い中は直乗りしていた。②雇船頭は、船主は自ら船に乗らず、沖船頭を雇い経営する場合であり、
船を多く持つ船主の場合は必要であった。ただ水主への支配力は直乗りほどではなかった。③雇船
頭に自家の船を経営させながら、他方で自らは近江商人にしたがい、その雇船頭となる場合、近江
商人から発展した昔の系譜を後世に残したものであった。①の例は、忠谷家、寺谷家、②の例は久
保家、酒谷家、③の例は宮本家などがある。ただ①と思われるものもある時期には②となることも

あり、生涯を通じて同一タイプに属するわけではない(牧野[1963]58)。

*3 近江商人は、松前城下の福山に支店を設置し、両浜組という仲間組織を形成した。船も共同雇用船である荷所船を雇用し、松前一敦賀を結ぶ交易を独占した。両浜組近江商人が取扱っていた昆布は、正徳享保期より松前から積み出され、敦賀・琵琶湖を経由して京都や大坂で販売された。しかし、松前に拠点置いていた近江商人は、箱館から積み出す昆布は、享保期にはまだ流通を独占するには至らなかった(片上[1999]21)。

*4 帆待ちは、次の帆を上げるのを待つ間に、港の間屋と取引をすることからそう呼ばれるようになった(加藤[2018b]38)。

*5 切り出し制は、帆待ちとともに船頭・水主が、船主の勘定の他、あるいは支給される給金とは別に自己の取り分となる金銭を稼ぐ方法であった。「帆待ち積」はしばしば不正視されたが、切り出しは、中荷(積荷)の種類により、ある場合は船主が売れ行きが思わしくないことを苦慮している商品、あるいは他の中荷に比較して口銭率が高い商品、各商品の先行き、利潤率、その他諸般の条件を考慮し、各商品に相応の比率を定めた。そして、その売行きによって歩合計算をし、売り捌き船員に所定の金額を支給する方法であった。切り出し制により、同家の廻船を「切り出し船」と呼称していた(津川[2018]356-357)。

*6 場所請負とは、松前藩において藩主や藩士が、運上金納入を条件として、蝦夷地の交易権を商人に委託し、経営を請け負わせる制度である。ここでの「場所」とはアイヌ交易の地の意味であった。

*7 北前船の時代に行燈などの燃料にするため、鯨を煮て魚油を絞り、残った鯨粕を発酵させ肥料にする技術が誕生した。春になると海の色が変化するほどの鯨の大群が押し寄せたため、蝦夷地の海岸では大量に鯨粕をつくることができ、残らず北前船が買った。そのため松前藩では「鯨(鯨は魚にあらず)」として他の大名の年貢米と同じく、藩の経済を支えるものであるという意味の漢字をつくった(加藤[2018b]48)。