

「北前船のルーツと盛衰」 「海友フォーラム」懇談会 H24.04.26 岡本 洋

要点——

- 1) 北前船のルーツは、小松(石川県小松市)にあった。一昨年、子供歌舞伎を観に行つて、関心を持っていた所、新たに発見。1639年(寛永16)加賀藩3代藩主前田利常が藩米を西回りで大阪へ海路輸送したのが最初。続いて幕命により河村瑞賢が西回り航路を開拓して発展。
- 2) 発達——秀吉の全国統一による列島横断的年貢米の流通。東回り、西回り航路整備。大消費地江戸。コメ取引の中心大阪。菱垣廻船・樽廻船。貨幣経済へ(運賃積船)。松前藩の成立と蝦夷開発。産米不能で交易立国政策不可避へ。近江商人の活躍。各藩との利害関係・殖産、財政と抜け荷黙認—協力関係と暗部。豪商の成立、幕府・各藩と対立。
- 3) 衰退——「藩、幕府の都合による理不尽な取りつぶし」—銭屋五兵衛の繁栄と没落(牢死)、高田屋嘉兵衛の活躍後の關所(のちに無罪)。「明治新政府による産業革命、洋式船舶、鉄道との競争」。「没落」—多くの廻船問屋・船主が没落、破産(北風家、銭屋、その他)。転身——汽船会社、北海道転身開拓、農牧業、北洋漁業、缶詰工業、銀行、倉庫業、etc
- 4) 北前船のビジネス形態—江戸中期から明治30年代まで、大阪と北海道(初期は蝦夷地)とを、日本海・下関周りで結んだ帆船で、積荷の形態は「船主、船頭が買い付けた貨物を運ぶ買積船」。荷主が運賃を決めて運ぶ賃積船と異なる。

各論——

松前藩の成立——1443年豪族安藤盛季は、南部氏との争いに敗れ、津軽より北海道に逃れる。後に代官蠣崎(かきざき)慶広が権力掌握。1593年、名護屋にて秀吉に面会、蝦夷の黒印状を得る。1604年(慶長9)家康よりの安堵状(蝦夷地の領地権、徴税権、交易の独占権)を得る。米作が成立しない土地、交易による他ない。藩政を可能にしたのは近江商人。明治までに領地を取り上げられ転封されたり、恢復されたり領地の転変多し。幕末には藩主が老中になる。

近江商人と北前船——蝦夷交易の独占権を得た。蝦夷の交易の立役者。北陸の元船乗りが、1750~60年代(宝暦・明和期)には、近江商人から資金提供を受けて船を造り、近江商人に船を貸したり、自ら荷を買い付けて買積船として活動するようになった(牧野隆信1989)。北陸を中心とした船主らは、近江商人の「持ち下り商法」(天秤棒でかついで隣国にものを売り、その代金で仕入れた産品をまた別の国に売る)に学んで、運賃・用船料収入(荷所荷輸送、米の回送など)から売買収入に重点を移しながら独自の沿岸海運経営を発達させていった。これが北前船である。北前船の発展に当初から大きく貢献。貨幣経済の発達その他で後退。因みに、近江商人の流れをくむ主な企業は次の通り

高島屋、大丸、西武グループ、伊藤忠、丸紅、トーメン、ニチメン、双日、ヤンマー、三中井百貨店、日清紡、東洋紡、東レ、日本生命、ワコール、西川産業、武田製薬、

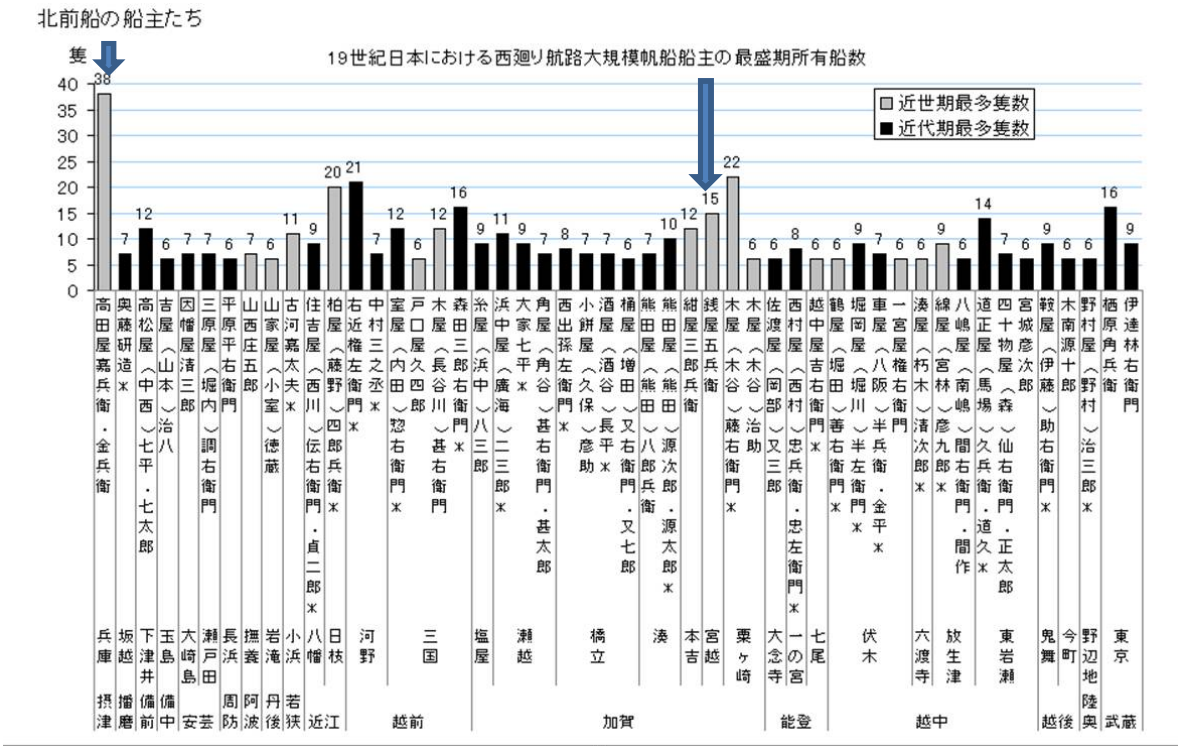
北前船と航海——阪神より江戸に下る菱垣廻船、樽廻船のように船速は重視せず、積載量を重視。従って、船幅が大きい船型。400石~1000石 or それ以上。航海は基本的には1航海/年。当初は藩との請負、半ば藩営業。船主の利益は少なく、倒産船主も多かった。海難等危険も多かったが、近江商人の商法を倣い、独立船主が才覚と投機で成功する船主が多く現れる。

航路——酒田の米を大阪、江戸に運ぶだけでなく、逆に一旦、松前に亘つて蝦夷産品を積み込み日本海を南下、主要の港で更に商品を選んで積み込む(高田屋嘉兵衛)などの商機を見ての柔軟な商法。俗に動く商社とも言われた。

有名な豪商——下図には最盛期に活躍した主要な北前船主とその持ち船隻数を縦軸に示す。この中で特に活躍且つ有名なのが、兵庫の高田屋嘉兵衛と金沢(宮浦)の錢屋五兵衛(海の百万石)。
北前船の隻数分布——下図の船主を現在の各県の隻数集計でみると、順位順に①石川県(越前・加賀・能登)203隻、②富山(越中)76隻、③兵庫(摂津・播磨)45隻、④滋賀(近江)29隻、⑤東京ほか(武蔵)25隻、④福井・京都(若狭・丹後)・・・。「越前・加賀・能登・越中」は加賀藩であるから、加賀百万石の藩米輸送が大きな要素を占めていたことが推測される。

* 近世期、近代期の双方に隻数の記載がある船主(図には近世期と近代期のうちの多い方の隻数を掲載)

(注) 日本海沿岸地域の「客船帳」等に登場する帆船船主のうち19世紀に同時に6隻以上の帆船(商船)を所有したと考えられる船主が対象
 (資料) 中西聡「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(表序-11)



* 近世期、近代期の双方に隻数の記載がある船主(図には近世期と近代期のうちの多い方の隻数を掲載)

(注) 日本海沿岸地域の「客船帳」等に登場する帆船船主のうち19世紀に同時に6隻以上の帆船(商船)を所有したと考えられる船主が対象
 (資料) 中西聡「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(表序-11)

秀吉の全国統一により年貢米などの流通が列島横断的となり、朝鮮出兵に伴う諸大名による兵員・物資の肥前名護屋回漕で本州日本海沿岸から北九州へ向かう航路が開かれた。近世に入り17世紀から以下のようなかたちで国内海運が発達した。

- ①近江商人が送った荷所船——蝦夷地交易のための松前藩による場所請負制に近江商人が進出、関西への輸送は、船→敦賀から陸路—琵琶湖—大津経由だったが、手間・関税・荷痛み等に問題があった。家康の天下統一(1600年)後の不景気、藩財政対策の為などにより増産、換金の必要から藩米の輸送量の増加とその効率化への必要がたかまる。その背景から、
- ②東廻り航路・西廻り航路——前田利常の下関經由西回りによる大阪への藩米海上輸送の創始(1639年)、更に河村瑞賢による幕府天領米の江戸回漕のための東廻り航路、西廻り航路の整備(1972年)。
- ③菱垣廻船・樽廻船——大消費地江戸へ物資(下りもの)を定期的に運ぶ菱垣廻船、樽廻船がはじまり大阪・江戸航路が発達(運賃積み船)。
- ④琵琶湖ルートと西廻りルート——延喜式(律令により税の輸送ルートは琵琶湖指定)以来の敦賀—琵琶湖—大津経由の「短距離水陸積み替えルート」に対し、西廻りの下関—瀬戸内海—京阪神「遠距離海運ルート」の経済性が凌駕。
- ⑤北海道漁業と西日本農業の連携——西日本の米や綿・藍・菜種などの商品作物の生産拡大にと

もなうニシン魚肥の需要増に対応して18世紀にかけて北海道との交易が拡大。

⇒⇒東廻り航路・西廻り航路、および大阪・江戸航路という全国沿岸海運ネットワーク形成。

⑥江戸は消費地——近世に入ってからもしばらく江戸は生産地というより消費地。東回り航路や大阪・江戸航路は帰り荷の少ない物流ルート。これに対して、西廻り航路は、距離は長い、西日本の各地や北海道・東北・北陸を相互にむすぶ帰り荷の多い物流ルートであり、航路・港湾・船舶の発達によりますます日本経済の大動脈となっていた。

⑦北陸の船主と近江商人——北海道の場所請負制の下、荷所荷を内地に送っていた近江商人は敦賀や小浜の港を利用し、北陸の船乗りを船頭や水主(かこ)として用いていた。北陸の元船乗りが、1750~60年代(宝暦・明和期)には、近江商人から資金提供を受けて船を造り、近江商人に船を貸したり、自ら荷を買い付けて買積船として活動するようになった(牧野隆信1989)。北陸を中心とした船主らは、近江商人の「持ち下り商法」(天秤棒でかついで隣国にももの売り、その代金で仕入れた産品をまた別の国に売る)に学んで、運賃・用船料収入(荷所荷輸送、米の回送など)から売買収入に重点を移しながら独自の沿岸海運経営を発達させた。これが北前船であり、その活躍は、明治期にまで及んだ。牧野隆信(1979)は北前船の定義を「北国の船で、蝦夷地と大阪を結んだ不定期廻船で、買い積みを主体とし、その船型は北国船・ハガゼ船・ベンザイ船から西洋型帆船におよぶものである」としている。

北前船のいわれ

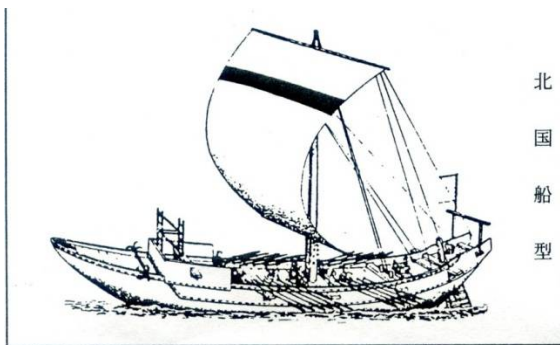
日本海を西回り航海で下関より瀬戸内海→大阪・堂島に至る、藩米、蝦夷産品、輸送する北国船主の船、との説(牧野隆信)。

「きたまえ」とは—①北国、松前の略称、②北を前にして進む、③北へ回る、北回り、
④北国の米を運ぶ北米(キマイ)を運ぶ、⑤航海技術用語ノルマル(南蛮渡来?)
乗前(ノリマエ)→北前乗り

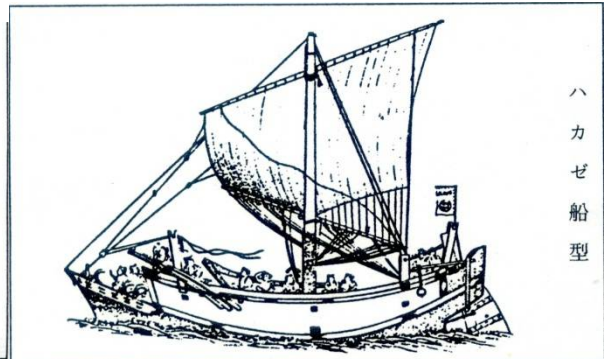
・・・相対語—「東前船(ヒガシマエフネ)—秋田・能代・津軽→仙台→銚子 に至る廻船の事。
(万延元年1860年「回船規則・江戸・東前船運賃之定」)にあり。

船型(和漢船用集、その他)——

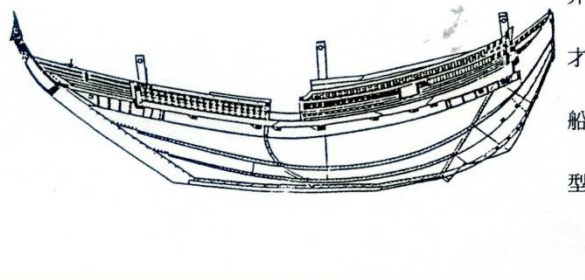
北国船(ホッコクフネ)、羽風船(ハカゼフネ)、弁才船(ベサイ)、天当船(テント)—日本海、瀬戸内の船種。古い順



北
国
船
型



ハ
カ
ゼ
船
型



弁
才
船
型

北国船—帆漕両用船、22本の櫂、約1,000石、安全性・頑丈、28~29人乗り

ハカゼ船—羽風 or 羽交船、浅吃水、櫂漕ぎが主力、船速・湊への入港容易、人気の船型。

弁才船—船速、積載量、安定性改良の理想船型、

木綿帆。一般に北前船は弁才船、更に 大型

になる。

天当船—>700石・・・諸説

弁才船の例—公称 400 石船 LxBxD=14.2x6.4x1.8m、 正味 441 石 5 斗 2 升、水主 6 人
 1805 年「廻船御改」では廻船主は所有船の積石数と寸法を報告が必要)

古代からの北日本海域の航海記録——北前船の航海技術の背景

古代渡海事例	630~615 年・遣隋使(5 回)、630~894 年・遣唐使(20 回)、663 年・白村江の戦い(800 隻余の軍船渡海?)、
709 年(和同 2)	陸奥、越後の蝦夷討伐、出兵一艘あたり約 30 人。
727~919 年	計 36 回渤海より国使来航(うち、加賀・能登着は 6 回、日本より 14 回国使送る)施設日本海を渡り来航。
845 年(承和 12)	陸奥、出羽の貢上雑物使が上京。「続日本記」海路らしい。
1157 年(保元 2)	近江商人への商業権(東は日下、西は鎮西、南は熊野、北は佐渡島)
1306 年(嘉元 4)	関東御免の津軽船が三国の崎浦に入港。津軽十三湊・敦賀往復。
1312~16 年(正和)	津軽から大量の鮭が小浜へ、更に京へ運ばれた。
1445 年(文安 2)	兵庫津の入港船 58 隻の中
1591 年(天正 19)	秀吉の挑戦出兵に応じ、敦賀、小浜、三国から 7、800 石船が徴船に応ず

北前船と小松、安宅——石川県小松市安宅町

加賀前田藩(120 万石)第 3 代藩主・前田利常(1594~1658)の隠居したのが小松。城址があり、子供歌舞伎と共に文化の薫り高い都市。流通の要衝、織物・焼き物・農産物。商人の町として栄える。城より 3-4 ㎞の梯川の河口安宅町は北前船の港で、近くは多くの船主、水主、等の古い家並がのこる。

義経と弁慶が登場する歌舞伎 18 番勧進帳で名高い安宅関跡が河口の海岸にのこる。付近が安宅町で、米谷半平や松村伊右衛門などの北前船主、木下傳二らの廻船問屋が軒を並べていました。米谷家は、後に北國銀行の前身となった米谷銀行を設立しました。安宅住吉神社には、航路の安全を祈願したたくさんの船絵馬が奉納されています。9 月の安宅まつりでは、北前船で栄えた昔をしのび七福神を乗せた北前船の曳船(ひきふね)が安宅の町を練り歩きます。



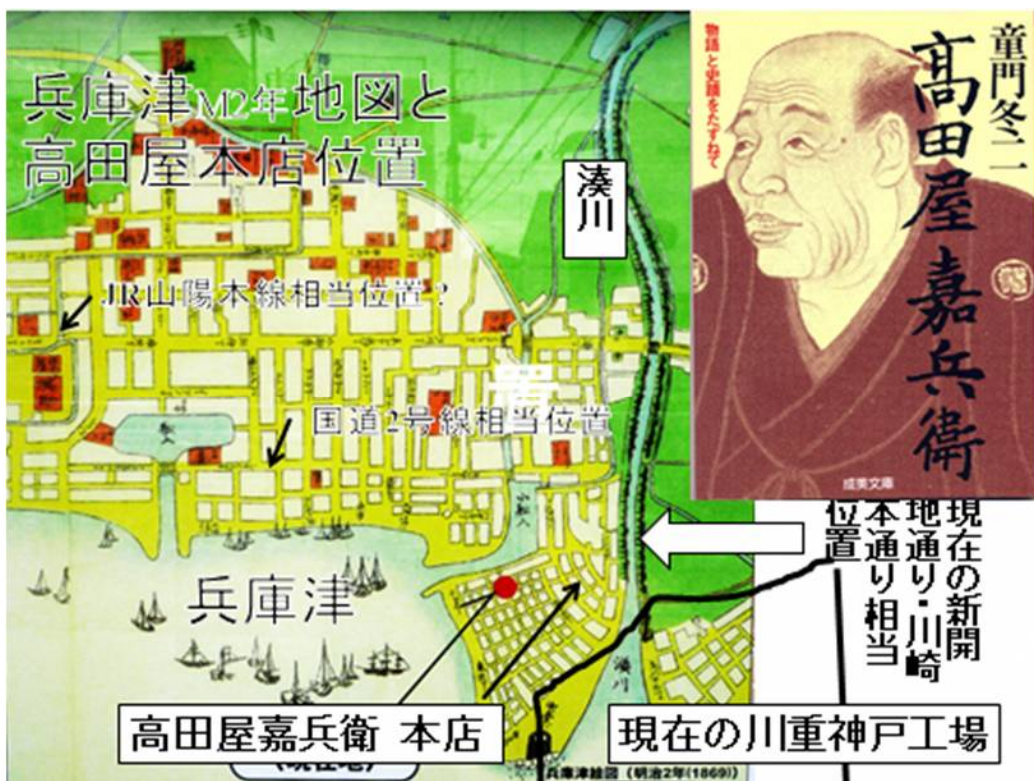
曳船神事



北國銀行安宅支店・米谷別邸(吉祥庵)



高田屋嘉兵衛と北風家 兵庫、川重界限——北風家・前田利常の北前船創始も高田屋嘉兵衛の船主になるのも北風家の援助。北風家は第8代孝元天皇の曾孫を家祖とする。神宮皇后の新羅出兵に功績あり、兵庫の浦の管理を任せられ、兵庫に住まいする。最後となる当主・北風正造(1834 天保 5~1895 明治 28)は幕末から明治にかけて表向きは幕府のご用達をしながら資金と情報を提供、倒幕に推進。初代兵庫県知事伊藤博文



の元告示、県政に尽力。伊藤に清廉に過ぎると言われながら説を曲げず、遂に倒産。顕彰の墓が兵庫の能福寺にある。高田屋嘉兵衛の本店跡が川

重神戸工場近くの西出町にある。おわり

主要参考文献

1. 「北前船の研究」 牧野隆信 法政大学出版局 1989年3月25日
2. 「能登・加賀・越前・若狭 北前船の人々」 上杉喜寿 安田書房 1993年
3. 「高田屋嘉兵衛—物語と史跡をたずねて」 童門冬二 成美文庫
4. 「新修小松市史 資料編6 水運編」 新修小松市史編集委員会編 小松市 1999.3
5. 「海の百万石物語」 小西聖一 理論社 2008.2
6. 「海の総合商社北前船」 加藤貞仁 無明舎 2003.3



注記と補遺—2012.06.10

1. **賃積から買積へ**——「北前船」は江戸開府の初期、その原型である加賀藩などの藩米(蔵米:大名の年貢米)の大阪輸送、城米(御城米;幕府領の年貢米)の大部分の江戸送りにおける賃積に始まる。これは、船主にとっては主体性の無い妙味が少ないビジネス形態。400万石の天領をもつ江戸幕府、120万石の加賀藩は、それぞれ消費地への輸送と換金の必要があった。松前藩において交易の独占権をあたえられていた近江商人は藩相当の立場にあった。蝦夷地の交易規模の拡大により近江商人の独占体制は次第に侵され、買積船の勢力が増加してゆく。
2. **加賀藩**——**藩祖:前田利家(1538-1599)、2代:利長(1562-1614)、3代:利常(1594-藩主 1605~1639)** 小松に隠居(養老領 20万石)、その後4代藩主が急死、5代藩主は幼少3才の為、1645年後見人として復帰、1658没)。利常は常に徳川将軍家の強い警戒に晒されながらも巧みにかわして**120万石の家領**を守った。切迫した藩財政の立て直し、内政に優れた治績をあげたとされる。琵琶湖経由の藩米輸送を合理化する為、下関經由西回りの海上輸送への切り替えに挑んだのが、1639年。加賀藩の版図は、加賀・能登に加え支藩として、越中富山藩10万石、大聖寺藩10万石、小松も含めて計120万石。加賀藩北前船の諸港は日本海にそそぐ河川の河口にある。
3. **高田屋嘉平**——1769年(兵庫県洲本市五色町生れ)ー1787(18才)兵庫にでて廻船業界に、1795(26才)北風家の援助で、庄内で1,700石積の辰悦丸を建造、本格的廻船行、蝦夷地経営に乗り出す、1818(51才)隠居、没。1833年高田屋(弟・金平衛)は幕府から密貿易の疑いで闕所・全財産没収(財産:現金1,800万両、米保有高396万石、大船千石以上450隻?)、高田屋は消滅。
4. **銭屋五平衛**——1774年生ー1811年米の海運業開始、金沢藩の御用商人となるー1852年牢死。戦後、実弾射撃場候補地の反対運動として名高い内灘闘争(朝鮮戦争時の1952年-)の舞台は、金沢市のすぐ西に位置する河北潟の日本海岸の砂州。その後糸川博士のペンシル・ロケットの試験場としても記憶される。その後政府の補償として、現在は大部分が干拓され農地化されている。約150年前の末期、私財を投じてこの埋立工事に挑戦し敗れたのが銭屋五平衛。工事中に河北潟から死魚が浮き上がったことなどから端を発し、密輸の罪もかけられて結局息子共々捕えられた銭屋五平衛は獄中で死没、家名断絶、財産没収。財政難の加賀藩、幕府に莫大な御用金を納めながら、尚加賀藩の財政立て直しの犠牲として冤罪・取り潰された。日本海の竹島・蝦夷地での交易(抜け荷)は良く知られる。豪州タスマニアにも彼の交易の遺跡があるという。
5. **密輸(抜け荷)**——幕府は度々抜け荷禁止の通達をだしているが、北前船の抜け荷は公然の秘密。薩摩藩の琉球経由の抜け荷も同様。その中、浜田藩(島根県)は抜け荷の罪で取り潰しとなった。北前船が蝦夷地のみならず、竹島・鹿児島まで往来していたとの記録もある。北前船の密輸は主要な研究テーマ。財政難対策に駆られる藩重役と北前船豪商との結びつきによる密輸の必然性と、同じく財政難の幕府との暗黙の了解と禁輸の建前の前の不安定な関係、等など。
6. **西出町鎮守稻荷神社—平経俊五輪塔、高田屋嘉平衛献上灯籠—**
平経俊(つねとし)は清盛の次弟・経盛の子(経正・**経俊**・敦盛あつまり)3兄弟のひとり。義経の奇襲を受けて「一の谷の守備」を破られて、当時は海岸であったらしいここ西出の浜まで逃げてきた所を源氏軍総大将・源範頼の郎党・名和太郎に打ち取られこの地で落命。年齢18才。奇しくも、同じく須磨の浜で源氏の熊谷直実に打ち取られた「青葉の笛」で良く知られる敦盛の兄。その敦盛も弱冠17才の若武者だった。こちらは須磨浦公園、須磨寺に遺跡がある。
7. **北風正造の碑(兵庫駅の南・能福寺)** 伊藤博聞の揮毫、右の写真。説明板の要旨——「兵庫の豪商・廻船問屋・兵庫新川運河開発の発起人、明治元年、鳥羽伏見の戦いの時、有栖川宮が東征将軍として征途につかれた際、駿馬と三千両を献上し、又、姫路城が官軍の攻撃を受けて城下町が戦場になろうとした時、彼が仲裁に入り、軍需金十五万両と引き換えに紛争を解決させたという巨人。現在日本一のお城、白鷺城が無傷なので現存するのは、この人のお蔭である。・・実業界にも貢献した日用語きつての豪商、明治28年没、63才。」



藩史 [\[編集\]](#)

17 世紀まで [\[編集\]](#)

松前氏ははじめ蠣崎氏を名乗り、室町時代に甲斐源氏・若狭武田氏の子孫とされる武田信広が現在の渡島半島の南部に支配を確立し、主家の安東政季より上国守護に任ぜられた蠣崎季繁の後継者となったという(『新羅之記録』)。蠣崎季広の時には、安東舜季の主導のもとアイヌの首長である東地のチコモタイン及び西地のハシタインと和睦し^[1]、蝦夷地支配の基礎を固め、その子である松前慶広の時代に豊臣秀吉に臣従し、慶長4年(1599年)に徳川家康に服して蝦夷地に対する支配権を認められた。江戸初期には蝦夷島主として客臣扱いであったが、五代将軍徳川綱吉の頃に交代寄合に列して旗本待遇になる。さらに、享保4年(1719年)より1万石格の柳間詰めの大名となる。

当時の北海道では米がとれなかったため、松前藩は無高の大名であり、1万石とは後に定められた格に過ぎなかった。慶長9年(1604年)に家康から松前慶広に発給された黒印状は、松前藩に蝦夷(アイヌ)に対する交易独占権を認めていた。蝦夷地には藩主自ら交易船を送り、家臣に対する知行も、蝦夷地に商場(あきないば)を割り当てて、そこに交易船を送る権利を認めるという形でなされた。松前藩は、渡島半島の南部を和人地、それ以外を蝦夷地として、蝦夷地と和人地の間の通交を制限する政策をとった。江戸時代のはじめまでは、アイヌが和人地や本州に出かけて交易することが普通に行なわれていたが、しだいに取り締まりが厳しくなった。

松前藩の直接支配の地である和人地の中心産業は漁業であったが、鯨が不漁になったため、蝦夷地への出稼ぎが広まった。城下町の松前は天保4年(1833年)までに人口一万人を超える都市となり、繁栄した。

藩の直接統治が及ばない蝦夷地では、寛文9年(1669年)にシャクシャインの戦いに勝って西蝦夷地のアイヌの政治統合の動きを挫折させた。

18 世紀 [\[編集\]](#)

18 世紀前半から、松前藩の家臣は交易権を商人に与えて運上金を得るようになり、場所請負制が広まった。18 世紀後半には藩主の直営地も場所請負となった。請け負った商人は、出稼ぎの日本人と現地のアイヌを働かせて漁業に従事させた。これより松前藩の財政と蝦夷地支配の根幹は、大商人に握られた。商人の経営によって、鯨、鮭、昆布など北方の海産物の生産が大きく拡大し、それ以前からある熊皮、鷹などの希少特産物を圧するようになった。

以上