

石狩を繁栄させた北前船と弁財船

宝船

いしかり郷土シリーズ

8



厚田村佐藤家 長栄丸船絵馬。明治25年。
厚田村史収録のモノクロ写真と同写真。
(加賀市立北前船の里資料館蔵。加賀市提供)

石黒 隆一

石狩市郷土研究会



目次

まえがき ・ 4

宝船を待ちわびた

北国の人々の喜びを今に



章のタイトルに、懐かしい旧厚田村カントリーサインの北前船を利用しました。背景は国定公園の一画、ルーラン海岸。

第一章 ・ 6

ニシン千石場所で寄港地だった

石狩厚田に北前船ジオラマを制作

6 石狩と西廻りの北前船、東廻りの弁財船

8 かつてのニシン千石場所・厚田に新設される道の駅に北前船ジオラマを制作

8 北前船が明治期に厚田をめざした理由をレイアウトの工夫で表現

第二章 ・ 10

石狩の人々が待ちわびていた宝とは？

北前船の下り荷から分かる当時の暮らし

10 石狩場所で一年間に使われた下り荷の品目と数量は？

12 人々が待ちわびた宝物、下り荷の生産地と積出し港

14 産地と積出し港からわかる下り荷・買積商法の秘密

米・14 稲藁と縄・16 塩・16 酒・17 味噌と醤油・18

鉄製品・18 布や古着・19 陶磁器や漆器・21

21 下り荷と上り荷の利益の割合は開拓期北海道の人口増で変化した

第三章 ・ 25

肥料に加工されたニシンで

生産地と北前船が大儲けできた理由は？

25 厚田で五万石。北海道で百万石。最盛期のニシンは開拓期北海道経済の主役

28 ニシン製品は販売価格と加工手間から選ばれた

32 肥料として生産されたニシンメ粕はどこに運ばれたか？

33 ニシンメ粕の最大消費地が瀬戸内だった理由

34 大消費地倉敷下津井港の賑わいと廻船問屋の約束事

36 倉敷下津井を訪問し、吉備の六海の広大さと、繊維工場の規模に驚く

第四章 ・ 38

港それぞれに特別な北前船・弁財船事情

石狩へは鮭を求めてやって来た

38 北海道生産額の半数をしめた石狩川の鮭 石狩川にも買積船が押し寄せた

41 石狩川河口に入津した北前船・弁財船の記録

44 石狩に北前船が来航するようになったのは安政五年の石狩改革から！

45 石狩改革とは何か？時代背景から具体的内容まで

46 村山家文書に記された石狩改革と「直颯」を読み解く

47 北前船「直颯」の石狩における独自性と影響とは？

第五章 ・ 50

東の横綱・村山伝兵衛の足跡

松前藩時代に石狩で行われていたことは？

49 松前藩時代に蝦夷地で行われていた生産と海運

49 石狩に残る松前藩時代の笏谷石の狛犬と白御影石の鳥居

51 松前藩時代、広い範囲で活躍していた場所請負人

53 東の横綱・場所請負人村山伝兵衛の足跡

55 松前藩時代から盛んだった石狩の鮭漁とニシン漁

56 場所請負人による生産と海運が有する明治以降の北前船の活動との強固な連続性

58 東の横綱・村山家の本拠地 石狩に残された文化財や遺物

第六章 ・ 62

**北前船の衰退と石狩が大打撃を受けた理由
今、石狩から発信できることは？**

62 北前船が衰退した原因、石狩が大打撃を受けた理由とは？

肥料需要の変化・62 ニシン漁獲量の減少・63

汽船の登場と大型和船の建造禁止・63

鉄道の発達・65 その他の北前船衰退要因・66 姿を消した北前船・64

66 北前船寄港地フォーラムを小樽・石狩で共同開催

67 百年以上前、計画されながら幻に終わった石狩河口港

69 新時代が求める機能が反映された大規模港湾、石狩湾新港

71 北前船からの歴史を見直すことで海と港の未来に向けた展望を！

あとがき ・ 72

コラム

9 北前船ジオラマの見どころを紹介

20 輪島塗のふるさととは北前船でつながる石狩の友好都市

23 寺谷家文書に見る佐藤松太郎との北前船共同経営の事情

31 「ふるさとの風を運ぶ」人形作家・八田美津さんとの出会い

37 子ども新聞が縁で、石狩とかかわりのある寄港地・倉敷下津井を訪問

49 不自然な「どんぐり型」になったのは、「独占企業」松前藩の出港税が原因！

57 地理的・歴史的四面面とそれぞれの遺構や文化財

60 追加された日本遺産構成文化財 沖揚げ音頭と旧白鳥番屋

68 河口港以外にもうひとつの幻 松浦武四郎の誤算、石狩川水運

情報

48 「電波でつなぐ北前船・チェンバリスト明菜みゆきの浪漫紀行」を聴こう！

72 石狩市の日本遺産構成文化財

73 主な参考文献

本稿で用いる表記について

① ニシンは、一般的には「鯨」という字で表記されますが、松前藩にとっては年貢米に相当する重要性があったため、「魚に非ず」として「鯡」の文字が用いられました。また、「春告魚」と文学的に表記されることもあります。

対象とする時代や地域によって、「鯨」「鯡」と使い分けられることが多いのですが、本稿では、著作を紹介する場合などを除き、原則として「ニシン」の表記を用いることにします。

② 江戸時代の北海道を「蝦夷地」と呼ぶことがありますが、その場合「松前地」が含まれないという問題点が生じます。この弊害を避けるため、本稿では、特に注記しない限り、「北海道」で統一して表記します。



厚田総合センターの緞帳

まえがき 宝船を待ちわびた北国の人々の喜びを今に

上の写真は、石狩市厚田^{あつた}総合センターステージの緞帳です。

右側に描かれた北前船は、帆の印や形からわかるように、扉のページに掲載した船絵馬をモデルにしています。石川県加賀市で保管されている船絵馬ですが、右上には「厚田・佐藤」の文字を読み取ることができます。厚田の大漁業家・佐藤松太郎の持船「長栄丸」が描かれているのです。

左側に描かれた四艘は三半船^{さんはんせん}と呼ばれる地元の漁船で、積荷の俵は、この地で大量に生産され北前船で本州まで運ばれて、繁栄をもたらしたニシン^{しめかす}粕^{かす}です。

私は、かつてニシン漁場として栄え、北前船が寄港した古潭、厚田、浜益という石狩湾に面した三つの地域の学校に、社会科教員、教頭、校長として勤務するご縁がありました。

ニシンと北前船は、子どもたちに郷土愛を育てる重要な地域の宝であると共に、私にとってはライフワーク的な研究テーマになりました。

平成三十年四月、道の駅石狩「あいろーど厚田」がオープンした際に制作・寄贈した北前船ジオラマは、これまでの研究を活かした私と妻・石黒美香子の作で、地元の人形作家・八田美津^{はつたみづ}さんによる表情豊かな人形を主人公にして、北前船を迎えた当時の人々の喜びを表現する作品になりました。

さて、北前船ジオラマが完成し、道の駅がオープンしてから、一カ月ほどたった同年五月に、石狩市が全国三十八市町（現在四十五市町）の一つとして「北前船寄港地・船主集落」という日本遺産に認定されました。これを契機に、道の駅に展示した北前船ジオラマの作者として、現地案内や講演会、子どもたち





上 「北前船子ども交流拡大プロジェクト」でジオラマを見て、北前船の積荷について詳しく調べる石狩小学校の児童。令和元年7月24日。

下 友好都市・輪島市で、両市同時の日本遺産登録を記念し、北前船を通じた両市のつながりを講演させていただく。平成30年9月29日。



日本遺産認定証

へのワークショップなどで北前船の役割をお話する機会が増えてきました。質問や感想をいただく中で、「北前船が石狩や厚田に来ていたことを初めて知った」「北前船は江差までしか来ていないと思っていた」「北前船は江戸時代の船と思っていた」「明治に活躍していたことは知らなかった」といった感想が寄せられることが多く、北前船そのもの、まして、石狩とのかかわりがあまり知られていないという印象を持ちました。

日本遺産関連の事業によって、他の寄港地を訪問し交流する機会をいただき、寄港地間の広域連携を通して、北前船が果たした役割の理解が深まることと、それぞれの寄港地には、独自の歴史と独自の事情があり、それを蓄積し、比較することが重要であることを実感しました。

石狩市が北前船寄港地として日本遺産になり、令和元年十月にフォーラムを開催して、全国からたくさんのお客様をお迎えするにあたって、北前船ジオラマと地域に残る資料を通して、旧厚田村、旧浜益村はまますむらと合併した石狩市と北前船のかかわりをご紹介します、当時の人々が「宝船」として北前船を待ちわびた気持ちを探っていきたいと思います。

道の駅石狩「あいろーど厚田」に制作・寄贈した北前船ジオラマ
幅4m・奥行0.7m

←ニシン漁場からの上り荷 ↓岬 運ばれてきた下り荷→





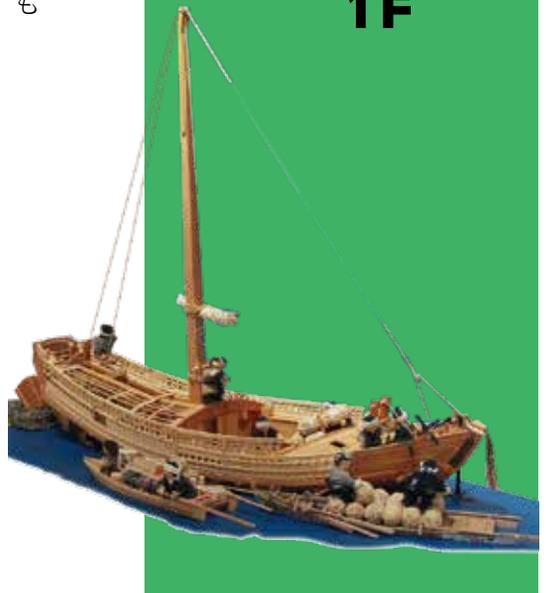
ニシン千石場所 寄港地だった

石狩厚田に北前船ジオラマを制作

意外と知られていない明治期に北海道をめざした北前船の活躍。

厚田の人々が宝船として待ちわびた理由と

この時代の北前船が北海道をめざした理由を視覚的に表現する工夫とは。



石狩と

西廻りの北前船きたまえふね 東廻りの弁財船べんざいせん

北前船は、江戸中期から明治中期にかけて、大阪（江戸時代は大坂）を基点に北海道までの日本海を帆装によって航行した買積かいつみを特徴とする商船です。船籍や拠点港と主な積荷によって、新潟と北海道あるいは新潟と大阪を結ぶというように日本海の一部を航行する場合もありました。

幕藩体制が成立すると、日本海では、各藩および天領の米を大坂に運ぶ必要が生じました。初期には、東北の米を敦賀まで運び、そこから馬と琵琶湖水運で大坂に運ぶ近江商人

による輸送が盛んでした。蝦夷地えぞちとの交易も近江商人が独占していました。馬は米を二俵

しか運ぶことができず、欠米も多く、陸上輸送は経費の面で不利でした。経費を節減する目的で、加賀藩によって日本海と瀬戸内をつなぐ航路が拓かれ、寛文十二年（1672）には幕府の命を受けた河村瑞賢が、酒田と大坂を結ぶ港を指定し、西廻り航路を開拓しました。御用米を運ぶ西廻り航路が一般化すると、商船にもこの航路が利用されるようになり

ました。近江商人の下で船を運航していた北陸の船頭は北前船主として独立し、力をつけていきました。

大きく荒れる冬の日本海を、当時の弁財型

の船で航行することは困難でした。春に大坂を出た北前船は多くの寄港地で、物品を購入販売し、風待ち、汐待ちをしながら航海を続けて、夏までに北海道に向かい、台風を避けて瀬戸内に戻り、秋のうちに大坂に帰りました。明治中期には、航海技術の進歩によって、年に二航海することも可能になりました。

大坂や瀬戸内では、北から来る船という意味で「北前船」と呼んでいましたが、北陸や北海道ではそう呼ばれることはなく、地方ごとに「ばいせん」「ほまえ」「べざい」などの独自の呼び名が用いられていました。石狩で

は、「弁財船」と書いて「べんざいせん」「べざいせん」「べざい」と呼ばれていました。

松前藩は、運上金を確実に徴収し利益を確保するために、沖ノ口役所を置いた福山（松前）、箱館（明治以降は函館）、江差の松前三港以外に北前船が往来、交易することを禁じていました。その時代、今の小樽や石狩、留萌などに北前船の姿を見ることは原則としてありえなかったのです。

小樽や石狩、留萌などに北前船が航行できるようにするのは、松前藩が版籍を奉還した後、沖ノ口役所が廃止され、航行の自由が認められた明治三年以降のことになります。この時から明治二十年代までが、開拓期の北海道経済を運輸の面から支える北前船の盛期でした。なお、第4章で詳しく説明する幕府の石狩役所が認めた「直颯」という事情によって、石狩川河口への北前船入津は例外的に、安政五年（1858）から行われていました。

さて、北前船が蝦夷地・北海道から本州に運んだ主要な産物は、肥料として生産されたニシンメ粕でした。しかし、石狩は「石狩鍋」という郷土料理で有名な鮭の名産地です。そして、鮭を本州に運び出す船を、松前藩時代にも、幕府直轄時代にも、明治時代にも石

道の駅にジオラマを作ることになり、最初の作業はイメージスケッチを描くこと。今、見直すと、レイアウト以外はほとんどこの通り実現している。

狩川河口に数多く見ることができました。このうち、直颯以降、日本海を通って、新潟や山形に鮭を運んだ船は、北前船の範疇に収まると考えることができるでしょう。しかし、どうしても、そこに収まらない船が存在していたのです。

日本には、正月に食べる魚として、鮭を珍重する地域と鰯を珍重する地域が存在します。二つの地域はフォッサマグナ（大地溝帯）を境目に分けられるとされ、日本海側では新潟の糸魚川以北、太平洋側では静岡以東が鮭文化地帯とされています。鮭文化地域にある最大の消費地は、江戸・東京でした。石狩からの出荷



記録を見ると、場所請負時代から明治時代にかけて、太平洋経由の東廻りで、水戸や江戸・東京に鮭を運んだ船は、無視することができない経済的な役割を果たしていたのです。

蝦夷地・北海道に來航した本章冒頭に記した定義を有する商船の呼称について、本稿では、現在全国的に用いられる「北前船」を用います。しかし、松前藩の時代に、松前三港と石狩などの「場所」の間で、海産物や生活必需品などを運んだ場所請負人の手船と、全時代を通じて、鮭を出荷するために太平洋経由で江戸・東京との間を東廻りで航行していた船については、「北前船」の定義に収まら



道の駅石狩「あいろーど厚田」

石狩市厚田区厚田 98-2 ☎ 0133-78-2300
2階の地域歴史文化コーナーにジオラマを展示。
開館時間が季節により変動するため、要事前確認。

ないため、地元の呼称である「弁財船」を用いることにします。

かつてのニシン千石場所・厚田に 新設される道の駅に北前船ジオラマを制作

平成三十年四月に国道三三一号の石狩市厚田区にオープンした、道の駅石狩「あいろーど厚田」は、旧厚田資料館の跡地に建設するという事情から、道の駅としては異例な「地域の歴史・文化・自然を紹介する情報コーナー」を設置することが計画段階から決定していました。

歴史に造詣が深い当時の田岡克介市長の意向を受けて、早い段階から展示内容について関係者と協議し、「北前船とニシン漁場」をテーマとしてジオラマを制作することになりました。石狩市はますます郷土資料館に展示しているジオラマ「浜益ニシン場物語」で共に実績がある石狩市浜益区在住の人形作家八田美津さんの人形を主役にして、私が船や建物、妻の石黒美香子が下り荷やニシンメ粕などの小物類を制作することが決まりました。

道の駅が建設される厚田は、ニシンの千石場所として栄えた地域です。ジオラマの舞台は厚田古潭の押琴湾に、時代は厚田の大漁業

家・佐藤松太郎が加賀橋立の寺谷家と共同で北前船経営に乗り出した明治二十五年（1892）に設定しました。

北前船が明治期に厚田をめざした 理由をレイアウトの工夫で表現

「北前船が明治期に厚田をめざしたのはなぜか」をテーマとして、その理由を表現するために、4〜5ページ下の写真のように、ジオラマでは下り荷と上り荷を区分けしてレイアウトしました。中央に岬を置き、岬の右手に下り荷を配置し、岬の左手をニシン場として、ローカ（倉庫の一種）から三半船で北前船まで運ばれる上り荷を配置しました。

さて、石狩には、松前藩と場所請負人による江戸時代中期にさかのぼる遺物や遺構と、鮭を求めて來航した北前船や弁財船の写真や資料、遺構が残っていますが、ジオラマという限られたスペースで、それらすべてを表現することは不可能でした。

本稿では、石狩と北前船・弁財船のかかわりを主にジオラマの写真を用いて紹介しますが、それで不足する部分は資料や当時の写真などを用いることにします。

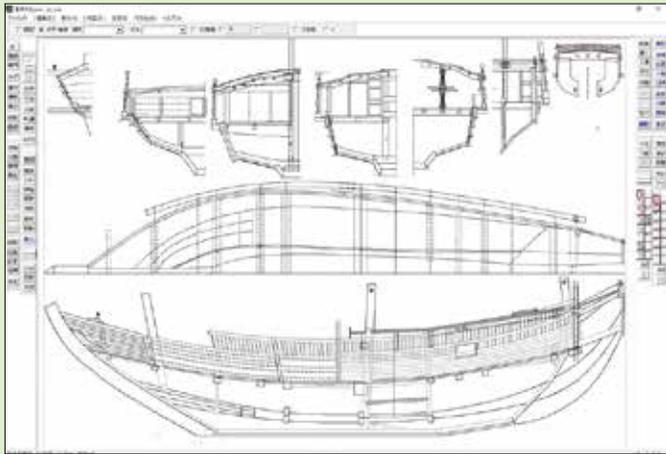


北前船ジオラマの見どころを紹介

制作に先立って、文献、板図や奉納模型などを調査し、明治期の北前船の特色を再現する設計図を作りました。

北前船は、船底に水に強い赤松、船首や構造材に強度が強い樺、船体外板に曲げ加工がしやすい杉、垣立に檜、舵には樺が使われていたため、模型も実物と同じ木材で制作し、資料的な価値を追求しました。

調査・設計に半年、制作に1年を要しました。



↑板図などの資料、実測値、写真などからCADで設計図を作図。



復元船「白山丸」を佐渡で調査。500種類に及ぶ部材すべてに名称と役割があることなど、貴重なご助言を、白山丸友の会の石塚敏行会長さんと市立博物館の高藤一郎平館長さんからいただいた。



作業場と制作風景。1/10mmの精度が出せる。



銅板は装飾だけでなく、釘などの腐食を防ぐ役割も。垣立だけで272枚貼っている。



和船独自の艦装は、操船可能なレベルまで再現し、完成後固定した。



↑和船の大きな特徴である跳ね上げ式の舵。港湾未整備時代の海運を支えたが、外艦と共に強度的な難点があり、海難の原因になった。

帆は手織。→
21反帆で再現した。



よつめいかり ←四爪碇。質感を出すため、模型も鉄で制作。



↑帆桁には、船体内部の轆轤を回すことで、伝馬船や石材などの重量物を昇降させる役割もあつた。



石狩の人々が待ちわびていた宝とは？ 北前船の下り荷から分かる当時の暮らし

主食の米が北海道では生産されなかった北前船時代、
人々の生活を支える生活必需品は
ほとんどが北前船によって運ばれていた。



石狩場所 で一年間に使われた 下り荷の品目と数量は？

北前船が運んだ積荷は、船ごとの帳簿が全
国に残され、数量、積出港や産地の研究が蓄
積されて、北前船の活動の様子が明らかにさ
れています。石狩にも、多くの帳簿が残され
ています。

厚田のジオラマの根拠とした寺谷家と佐藤
家による北前船共同経営の記録も残され、現
在は道の駅の書庫で大切に保管されて一部は
ケースに入れた状態で公開されています。

船毎の具体的な記録とは別に、石狩には、
一年間に町全体が必要とした生活物資、百九

品目それぞれの数量を記録した興味深い資料
が残っています。石狩町誌上巻に収録された
「出稼人 山田文右衛門 明治三年(1870)

一ヶ年御入用品注文惣調高」という資料です。
山田文右衛門は、後述する石狩改革によって、
長年にわたって場所請負人を務めた村山家が
罷免された後、石狩場所の管理を実質的に任
された石狩出稼人です。石狩町誌から説明を
引用します。

「当時(明治三年)に至ってももちろん商
店などはなく、幕府時代場所請負人や或は出
稼人が行ったように、日常必需品物資雑貨等は、
山田文右衛門が仕込みをしているが、その品
物はあらゆるものが網羅され、その一年間の



寺谷家文書の帳簿類

需要消費高は米塩から酒、醤油、木綿糸、筆
墨、半紙、髪付油の果てまでそろえて仕入れ
たもので、これらの品目を見ると、往時の石
狩の人々の生活が髣髴とされるばかりか、さ
ながら百貨店を思わせるものがある。」
これは、北前船が石狩に運んだ下り荷の全貌を

明らかにする資料です。
ジオラマ制作にあ

たっては、この資料を
参考に、多様な品々を
配置することで華やか
で楽しい雰囲気が出
てきました。

「出稼人 山田文右衛門
明治三年（1870）
一ヶ年御入用品注文惣調高」

当時（明治三年）に至ってももちろん商店などはなく、幕府時代場所請負人や或は出稼人が行ったように、日常必需物資雑貨等は、山田文右衛門が仕込みをしているが、その品物はあらゆるものが網羅され、これらの品目を見ると、往時の石狩の人々の生活が髣髴とされるばかりか、さながら百貨店を思わせるものがある。（石狩町誌より）

	製品	数量
1	玄白米	3,500 俵
2	餅米	150 俵
3	塩	10,000 俵
4	味噌	200 樽
5	醤油	200 樽
6	酒	500 樽
7	酢	5 樽
8	大豆	15 俵
9	小豆	30 俵
10	柿渋	30 樽
11	白メ油	3 樽
12	種油	1 樽
13	玉砂糖	3 樽
14	白砂糖	5 樽
15	番茶	500 斤
16	上茶	50 斤
17	阿波苳	15 箱
18	地廻苳	15 箱
19	葛	30 斤
20	生麩	50 斤
21	わらび花	30 斤
22	切素麺	3 挺
23	玉素麺	20 箱
24	古手着物	500 枚
25	白木綿	200 反
26	染木綿	500 反
27	合羽紺	200 反
28	揚布	300 反
29	栖木綿	50 反
30	裏木綿	50 反
31	手拭地	50 反
32	縁布	50 反
33	紺切糸	50 把
34	色小伝	15 玉
35	白切糸	10 玉
36	判綿	10 箇
37	紺足袋	500 足
38	無尻合羽	100 枚
39	股引	20
40	縞木綿	30 反
41	上半紙	12 疋
42	並半紙	20 疋

43	上半切紙	3,000 枚
44	蝉半切紙	5,000 枚
45	簿口紙	300 丁
46	奉書紙	30 丁
47	西之内紙	100 丁
48	美濃紙	50 丁
49	筆	150 対
50	墨	70 挺
51	朱墨	30 挺
52	帳面取合	100 冊
53	青糸	200 目
54	蕙取合	700 束
55	薄縁	100 枚
56	小松表	400 枚
57	畳	50 畳
58	縄取合	300 丸
59	金引苧	15 疋目
60	市皮	500 疋目
61	市山苧	15 疋目
62	蠟燭取合	30 挺
63	灯心	2 貫目
64	附木	100 丸
65	草鞋	50 個
66	草履	500 足
67	長割鉄	50 箇
68	刃鉄	15 疋目
69	鍋取合	100 枚
70	家釘	1,000 把
71	皮針	10 疋
72	土瓶	100
73	並皿	200 枚
74	飯茶椀	100 人前
75	茶呑茶椀	200
76	摺鉢	30 枚
77	瀬戸盃	50
78	井	30
79	砂鉢	30 枚
80	米通	5 ツ
81	刷毛	15 枚
82	砥石	50 丁
83	柄均	150 本
84	髪付油	500 本
85	元結	30 束

86	傘	30 本
87	弓張提灯	30
88	笊取合	100 枚
89	蝦夷椀	500
90	煙管	200 本
91	塩通	30
92	網羽縄	50 丸
93	箒	100 本
94	麻裏草履	100 足
95	籠提灯	10
96	水戸煙草	10 箱
97	大阪酒	15 樽
98	高張	10
99	三ツ椀	200 人前
100	がん陶	50 本
101	真綿	200 匆
102	鮭網取合	2,520 間
103	鯨網取合	400 間
104	網苧取合	11個3 玉
105	薪	1,000 敷
106	魚油	70 樽
107	炭	1,500 俵
108	材木	凡3,000 石
109	椀	150 丸

この後、本章の本文で説明する注目すべき品目に着色した。



金庫くらの役割をした「船筆筒ふねだんす」を持つ知工（事務長）。港に入る時、船筆筒は船に置き放しにせず、毎度持ち出したという。

主な寄港地と特産物

- 日本遺産に認定された港
- それ以外の港



厚田神社所蔵船絵馬

(日本遺産 北前船寄港地・船主集落 石狩市構成文化財)

人々が待ちわびた宝物、 下り荷の生産地と積出し港

北前船が運んだ品は、残された品物や資料と、各寄港地の記録から明らかになっていきますが、まとまった形で説明された資料を紹介するのは難しいことです。

余市町で教育長や水産博物館長を歴任された沢口清氏が、全国の寄港地を訪問し、風景と北前船の痕跡を油絵にまとめて

「弁財船西廻り（大阪堺〜余市間）航路海運湊風景」（北海道地域振興基金）を平成七年（1995）に発刊されています。

各港の解説文に、沢口氏が現地で調査された、それぞれの港で取り扱われた荷物のリストが紹介されています。石狩市と同じ石狩湾に位置する余市町の資料であり、非常に参考になるので、下り荷に焦点を当てて紹介させていただきます。

- 小泊**（小泊村） 薪材、柏木皮、松材、醤油、梨
- 鯔ヶ沢**（鯔ヶ沢町） 津軽醤油、米、濁酒、むしろ、わらじ、ぞうり、薪材、糶、南瓜
- 能代**（能代市） 杉材、檜材、塗器、むしろ、わらじ、ぞうり、御所川原木
- 船川**（男鹿市） 南部鉄、ニシン釜、米、雑穀、あわ粉、阿仁小沢銀
- 秋田、土崎**（秋田市） 米、雑穀、薬工品、濁酒、杉材、檜材、杉皮、建具、漁網、古着、釘、鉄、石灰
- 酒田**（酒田市） 米、雑穀、酒、醤油、油、白玉粉、そうめん、紅花、葉たばこ、薬工品、縄、わらじ、木工品、船箆、ろう
- 小木**（佐渡市） 薬製品、網、漁具、竹製品、杉戸、下駄、木工品、大小豆、雑穀、あわ粉、サザエ、若和布、海苔、牛馬、石棟、切石、陶器、金銀、船箆



余市町福原漁場。

沢口氏が全国の寄港地を巡って描いた絵画と各港の解説。

新潟 (新潟市) 米、雑穀、味噌、醤油、酒、焼酎、酢、酢醤油、白玉粉、油、菓子、糍、梨、漁網、木材、建具、下駄、ろうそく、畳、干鰯、ニシン釜、鉄製品、農具、竹、刃物

柏崎 (柏崎市) 越後ちぢみ、漁網、米

七尾 (七尾市) 麻、織物、米、大豆、小豆、小麦、小ヌカ、酒、酒粕、四十物 (加工鮮魚)、木炭、薪、菅笠、氷見ゴザ、竹の皮、葉藍、縄、むしろ、苳板

輪島 (輪島市) 漆器、造船、縄、むしろ

金石 (金沢市) 陶磁器、米、小松表 (ゴザ)、漆器、仏壇

塩屋、橋立 (加賀市) 陶磁器、たわら、むしろ、なわ、漆器、絹、米、菊酒、菅笠

三國 (坂井市) 米、大豆、菜種油、桐油、味噌、醤油、酒、和紙、むしろ、船筆笥

敦賀 (敦賀市) 漁網、縄、建むしろ、吠、わらじ、わらぞうり、みの、笠、ほうき、酒、茶、あわ粉、味噌、梅干し、呉服、古着、ろうそく、陶器、若狭瓦、福井石、米、石灰

小浜 (小浜市) 縄、干むしろ、畳、絹織物、真綿、味噌、醤油、酒、茶、あわ粉、菓子、漆器陶器、若狭瓦、釘、鉄、ろうそく、そうめん、石灰

舞鶴 (宮津) 黒谷和紙、柿、栗、寒天、竹製品、丹後ちりめん、米、雑穀、酒

宮津 (宮津市) 丹後ちりめん、米、串柿、竹、木材、板材、生ろう

境港 (境港市) 綿、木綿、古着、鉄、竹材、縄、むしろ、陶器、米

浜田 (浜田市) 米、石見羊紙、障子紙、傘紙、色紙

萩 (萩市) 陶器、米



大阪 (大阪市) 織物、木綿判布、呉服太物

古手 (古着)、紺タビ、そうめん、油、調味料、船絵馬、菓子、栗おこし、千歳酒、延命酒、八千代酒、日用品、小間物、雑貨、工芸品、ラシヤ、外套、造船

堺 (堺市) 刃物、鉄砲、綿糸、綿織物、酒、梅漬、梅干し、スコップ、琉球薩南産の砂糖、マニラロープ、あわ粉

下津井、玉島 (倉敷市) 綿布、備中米、綿、石材

尾道 (尾道市) 備後の畳表、酢、酒、塩

竹原 (竹原市) 塩、木綿、あわ粉、麻、酒、薬工品、紙

三田尻 (防府市) 塩、米

下関 (下関市) 茶、木綿、塩、酒、紙、綿、柿渋、アイ、荒物雑貨、白砂糖、玉砂糖、黒砂糖、サツマイモ

産地と積出し港からわかる 下り荷・買積商法の秘密

下り荷について注目すべき品物を見ていきます。以下、11ページの「出稼人 山田文右衛門 明治三年一ヶ年御入用品注文惣調高」は、「入用品調高」。12ページの「弁財船西廻り（大阪堺々余市間）航路海運湊風景」は「湊風景」と略して記述します。

・米はどこからきたか

まず、米に注目したいと思います。「入用品調高」には、「1、玄白米・三千五百俵」と記されています。三千五百俵というと、一俵の重さが六十kgなので約二百十トンになります。

明治三年（1870）というと、北広島市島松の中山久蔵が「赤毛種」という品種で北海道初の水稲生産に成功した明治六年よりも前なので、すべての米は、北前船によって移入されていました。現在は、全国一の生産高を誇る北海道の米ですが、生産が軌道に乗るには長い年月を要しました。開拓使が明治四年に招聘した米国農務局長ケブロンは、稲作

が道央では不適であることを説き、札幌農学校のクラーク博士も稲作が不適切と考え、家畜や機械力を使った大規模な畑作の普及を指導しました。ジオラマの時代とした明治二十五年（1892）は、北海道庁が米作重視に方針転換し、米作りの権威であった東京農業大学の酒匂常明教授を道庁財務部長として招聘した年です。この後、北海道で稲作が普及していきませんが、道産米の生産額が百万石を超えて、祝賀会が開催されたのは、北前船が姿を消した後の大正九年（1920）になったことでした。

開拓期の北海道民の主食であった米は、北前船によって運ばれていたと言っても差し支えないでしょう。

それでは、米はどこから運ばれて来たので



杯は、今でいう販売促進景品。米俵の中に入れていた。よく見ると、「酒田、津軽、鱈ヶ沢」などの文字を読み取ることができる。（私設）石狩尚古社資料館蔵）

		東北	北陸	瀬戸内	表東北	合計
移出	諸港の全移出	6,154,336 円	3,834,226 円	12,004,134 円	1,769,390 円	23,762,086 円
	北海道への移出	1,698,538 円	888,688 円	797,153 円	37,042 円	3,421,421 円
		割合	27.6%	23.2%	6.6%	2.1%
北海道への移出	米	72.7%	58.2%	木綿、太物	87.1%	
出品中の重要 品目の割合%	酒	7.4%		塩、砂糖		
	縞木綿		9.7%	酒、タバコ		
	苳縄		7.5%	紙、雑貨		
				※割合不詳		
北海道への米の移出額		1,234,837 円	517,216 円	0 円	32,264 円	1,784,317 円
北海道への米の移出割合		69%	29%	0%	2%	100%

北海道へ米を移出 した地域の割合

明治 10 年～ 13 年

山口和雄氏『明治十年代初頭の北海道貿易』（33 ページ）から作成。
東北とは、野辺地、青森、鱈ヶ沢、土崎、酒田、新潟、寺泊、出雲崎、柏崎、直江津。
北陸は、滑川、伏木、七尾、三国、敦賀、小浜。この当時の北海道の人口はおよそ 20 万人、この後の人口急増期に北海道から見た米の移入は増大していく。



庄内の酒田で現在も使われている山居倉庫。酒田港は最上川流域の米を集荷し、北前船で運ぶ拠点だった。



主食の米が実質的に生産されなかった北前船時代、厚田村史には「村の人々は夏にやってくる弁財船を宝船のように待ちわびた」と記されている。

しよう。

石狩で明治期に盛んに活動した俳句結社の記録を残す（私設）石狩尚古社資料館には、俳句に関する資料と共に、尚古社の拠点だった中島商店が当時購入した北前船によって運ばれた品々が豊富に残されています。その中に、石狩に運ばれてきた米の産地を今に伝える小さな杯があります。よく見ると、「酒田、津軽、鱒ヶ沢」などの文字を読み取ることができます。

北前船の商法の特徴は、荷物の貸送ではなく、船主が商品を買取り、販売してその差

額を利益とする買積でした。買積港と販売港

の距離が短いほど、商機が増え、利益が見込めます。瀬戸内で仕入れた塩を味噌作りで需要がある新潟や酒田で売り、塩を下ろした場所で米を積んで北海道に運んで売ることが望ましいのです。仮に、大阪の米を北海道まで運んで販売したとしても大きな利益を得ることはできません。

塩を販売して、その代わりに米を積むというように、売買を繰り返して利益を確保していた北前船の特徴を「酒田、津軽、鱒ヶ沢」

などの杯が雄弁に伝えていきます。個別の船の帳簿にも、北海道から近い港で大量の米が積み込まれたことが記されています。

右ページの表は、33ページに全体を掲載した山口和雄氏の『明治十年代初頭の北海道貿易』から各地域の北海道への米の移出額の部分を抽出して作成しました。この表から米の北海道への移出先の傾向を統計的に把握することができます。

この表でいう東北とは、野辺地、青森、柏崎、土崎、酒田、新潟、寺泊、出雲崎、柏崎、直江津で、明治十三年の移出額の累計です。北海道への移出額に米が占める割合を掛けて、北海道への米の移出額を計算すると、約百二十三万円になります。

北陸は、滑川、伏木、七尾、三国、敦賀、小浜の明治十二年の移出額の累計です。同様に計算すると、北海道への米の移出額は、約五十二万円になります。

このことから、この時代の北海道への米の移出割合は、東北が69%、北陸が29%となります。太平洋側の表東北の割合が2%で、あわせると100%となるので、距離が遠い瀬戸内や山陰からは北海道への米の移出がなかったことが分かります。「湊風景」に記された瀬

戸内や山陰の「米」は、北海道への移出ではなく、近隣の港への積み出しであったと考えるのが適切でしょう。

・荷づくりを使う稲藁と縄も運ばれた

米が生産できないということは、製品を出荷するために必要な俵の材料となる稲藁や縄も移入に頼らざるをえないということです。「入用品調高」54番の「藁取合・七百束」、58番の「縄取合・三百丸」がこれにあたります。これについては、「湊風景」で山陰の境港から北陸の各港、東北の酒田までの港で積んだ記録を見ることができます。



米がとれなかった北海道では、俵に使う稲藁も売ったという話も伝わっている。

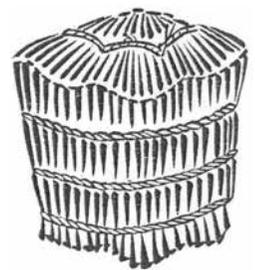
・塩は米と並ぶ重要な下り荷

次に「入用品調高」に一万俵と記されている塩について考えます。瀬戸内の塩は一俵一斗入りの小俵の真塩(にがりを除いた精製塩)か、一俵五斗入りの大俵の差塩(苦みのある未精製塩)として生産されましたが、北海道、東北、北陸へは、大俵の差塩として出荷されました。

大俵は一俵五斗入りなので体積は九十リットル、塩の比重が2.2なので、一俵二百kg。一万俵で二千トンと考えられます。この量から食用ではなく、主に鮭を加工する原料であったと考えられます。

瀬戸内の塩は、その重さによって北前船の安定にも役立つ下り荷の重要な積荷でした。天保二年(1645)に赤穂で開発された新入浜式塩田の技術は、秘匿されることなく児島(岡山県)・松永、竹原(広島県)・三田尻(山口県)・小豆島、坂出、丸亀(香川県)などに伝えられ、瀬戸内は瀬戸内十州といわれる塩の一大産地となりました。

出荷地と販売地をより近く設定することを望む買積の考え方はここでも反映され、赤穂など東部地帯の塩は塩廻船によって江戸・東



塩の大俵。(「赤穂塩業誌」明治31年より)
1俵の重さが200kgもあるので、石と同じように、船のバランスをとる役割もある重要な下り荷だった。

京など東に移出され、岡山、広島、山口の塩は瀬戸内を西に進み日本海に抜ける北前船に積み込まれ、日本海側に移出されました。開拓期の北海道では、塩のことを三田尻(現山口県防府市)と呼ぶことがありました。これほど三田尻の塩が北海道に大量に移出されていた理由は次の三点です。

- ・ 瀬戸内の塩業地帯のうちで最も西に位置し、日本海に近いこと。
 - ・ 鹹水を煮詰める工程で北九州の石炭を用いる技術確立し、生産量が大きかったこと。
 - ・ 貞永(関屋)庄右衛門と宮本屋忠兵衛が、寛政十一年(1799)に蝦夷地を直轄した幕府の依頼を受けて以来、毎年一万石の「御用塩」を三田尻から蝦夷地に送っていたこと。
- 一万俵の塩が移入されていたということは、後から述べる石狩と鮭の関係から、重要な意味を持っています。



米が生産されない時代は酒も北前船に頼っていた。



今は国際線ファーストクラスで提供されている新潟県の有名な酒蔵に飾られていた宝船。かつて越後の酒は堺の酒に…。

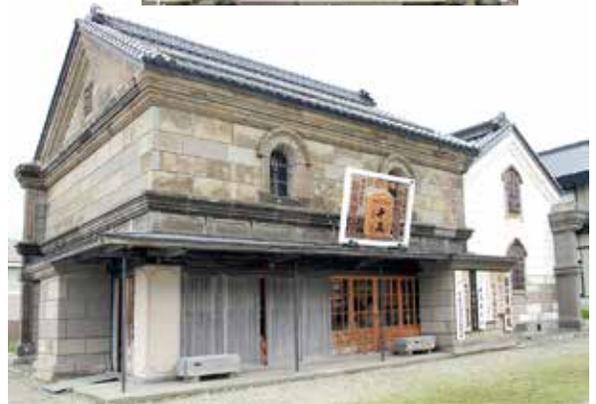
興味深い積荷として、「入用品調高」6番の「酒・五百樽」と97番の「大阪酒・十五樽」にも注目したいと思います。塩を下ろしてから、越後酒や荘内の大山酒を積んだ記録は、船の帳簿から確認できるところで、越後や荘内の酒が、買積の基本となる距離的な利点から、北海道に運ばれてきたことは十分に理解できるところです。

逆に、十五樽という大阪酒の存在が気になります。日本遺産 北前船寄港地・船主集落の石狩市構成文化財の一つ、長野商店は、

・越後、えちご 荘内しやうないの酒と堺の酒

木骨石造もくこつせきぞうの母屋と倉庫が、再建保存された建物ですが、その時、明治時代の写真をもとに看板も再現されています。その看板に「製造元堺市・千歳清酒會社」の文字を見ることができます。江戸で珍重された灘なだに近い堺は小灘と称され、多くの蔵がある有名な酒の産地でした。この地域の酒は夏になっても、品質が変化しにくい高級酒として評価されていたそうです。

現在は銘酒の産地として有名な越後や荘内の酒が大量消費され、高度経済成長長期に酒造りが衰退した堺の酒が高級酒として珍重されていた歴史は興味深いところです。



長野商店

(日本遺産北前船寄港地・船主集落構成文化財)

北前船で財をなした新潟県出身の長野徳太郎が、明治7年(1874年)に親船町で創業し、米、塩、呉服、反物などの販売を営んだ石狩を代表する商店の一つ。

現在保存されている店舗と蔵は、木造の骨組みの外側に920個あまりの軟石が積まれた耐火性の高い木骨石造の工法で、瓦屋根や卯建と洋風のアーチ窓という和洋折衷の特徴を持つ。

正面の「千歳」という酒の看板には、「堺」という地名が見えている。



「知らなかったことがわかって面白かった」と、生振小の子どもたち。

・味噌と醤油に見る買積商法

味噌や醤油といった調味料も、北前船に頼っていました。「入用品調高」に、味噌、醤油共に二百樽とありますが、ここでは、厚田に運んできた長栄丸の帳簿を見えます。

写真は、北前船子どもプロジェクトの際に、教材として提示した長栄丸の帳簿です。子どもたちは、2行目の3文字目を「味」と読む



味噌や醤油など各地の特産物が北前船で運ばれ、当時の北海道民の生活を支えた。

ことができました。すると、次の文字とあわせて「味噌」がイメージできました。上の2文字が「越後」であることを伝えると、1行目は「津がる味噌」と読めてきました。子どもたちは、楽しそうに読み取っていました。ここでも、越後や津軽に運ばれた塩が味噌に加工されて、その後、北海道で販売されたという買積の商法を発見することができました。大阪からは鹿兒島や沖縄の黒糖を積み、四国では和三盆、尾道では酢というように、各地の調味料も北前船が運びました。

・たたらと鍛冶屋が作った鉄製品

「入用品調高」に長割鉄、刃鉄、鍋取合、家釘などと記された鉄製品も移入に頼っていました。「湊風景」によると、小浜（小浜市）の釘、鉄。新潟のニシン釜、鯛釜、鉄製品、農具、刃物。秋田と土崎（秋田市）の釘、鉄。船川（男鹿市）の南部鉄、ニシン釜がこれにあたります。中国山地で「たたら製鉄」によって生産された半製品の鉄は、境港（境港市）から、北前船で各地に運ばれ、鍛冶屋の手によってその地方の特産物に加工され消費地に運ばれていました。



ニシン釜に残る
高岡カネ宗特製の銘

厚田や浜益はじめ多くのニシン場には、大きなニシン釜が残っています。北海道庁赤レンガ二階の北海道博物館サテライトに展示されている鋳物の大釜には、高岡（富山県）の製造元の銘を確認することができます。日本海における鋳物の製品が、北海道の産業や生活を支えていたことが今に伝わる一例です。

・布や古着は貴重品

布や古着などの繊維製品も重要な下り荷でした。「入用品調高」には、古手着物五百枚、白木綿・二百反、染木綿・五百反、合羽紺・

二百反、揚布・三百反、柵木綿^{せきじ}・五十反、裏木綿・五十反、手拭地・五十反、縁布・五十反、紺切糸・五十把、色小伝・十五玉、白切糸十玉、判綿・十箇、紺足袋・五百足、無尻合羽・百枚、股引・二十、縞木綿・三十反などが記録されています。

このほとんどは、綿製品です。利用されたという記録が奈良時代までさかのぼる木綿は、長い間輸入に頼る高級品でした。国内で栽培が始まり、急速に広まったのは戦国時代後期から江戸時代初期とされています。それまでの庶民の衣服は、麻か樹皮からとった織



上から
反物を見る親子。
刺し子で作られた「ドンザ」を着て作業^{あてし}。
裂き織を着た表司。
(航海士)

維を素材としていました。温かく、柔らかく、染めて美しい木綿が日本中の人々から求められたのです。耐久性でも人気があり、労働者として大切にされました。綿は熱帯を原産地とする植物なので、北海道で生産することは不可能で、すべてを移人に頼るしかありませんでした。

京都や大阪で着られた後の古手着物は、作業着などとして利用されるため、五百枚も運ばれてきました。縫い合わせて刺子^{さしこ}にしてドンザとして用いられたり、裂織^{さきおり}として再生されたりすることもありました。「湊風景」では古手（古着）の積出港として、大阪、境港（境港市）、敦賀、秋田が記録されています。

木綿は、繰り綿^{くわたりわた}（種を取っただけで精製されていない綿）、紡いだ糸、生地、足袋や合羽などの製品など、さまざまな形で出荷されています。「湊風景」では、堺から、呉服太物、綿糸、綿織物。大阪から、織物、木綿判布、呉服太物、古手（古着）、紺タビ、ラシヤ、外套。下津井（倉敷市）から、綿布、綿。竹原から、木綿というように、綿の原料や綿織物が、産地だった瀬戸内から出荷されていたことがわかります。なお、綿花の生産には、北海道から移出された肥料が不可欠だったことは、次章で詳しく説明します。



輪島塗のふるさととは 北前船でつながる石狩の友好都市

旧厚田村は、「日本海に結ばれた友好の絆」というテーマで、平成4年から14回にわたって村内の中学校2年生を石川県門前町（現輪島市）に派遣する事業を行っていました。私は、平成17年に合併を控えて最終になる訪問団に、厚田中の教頭として同行しました。

門前を訪問した子どもたちは、天領黒島北前船資料館に残る道具や模型に見入り、天領ひきやま祭のかじぼう曳山のほげた舵棒に使う帆桁の実物から北前船の壮大さを感じました。さらに、北前船による繁栄を実感できたのは、海に隣接した廻船問屋、角海家の壮大で美しいたたずまいでした。

その2年後、平成19年3月25日にマグニチュード6.9の能登半島地震が発生し、黒島地区は震度6強の揺れで多くの建築物が倒壊しました。廻船問屋角海家も母屋が全壊、蔵が半壊状態という大きな被害を受けました。

能登半島地震からの復興に、地域の中心となって活躍されたのが黒島地区会長をされていた川端一人さんでした。黒島で生まれた川端さんは、北前船乗りの血を引いて船乗りになり、世界の海を航海された経験を活かし、母校の国立富山商船高等専門学校で、講師・助教授として後進の指導にあたられました。退官してからは黒島に戻り、地域振興に尽力



能登半島地震から再建した角海家。
川端さんは歴史の語り部として活躍中。



天領黒島北前船資料館を見学。平成17年

されていました。

そうしたさなか、能登半島地震が発生したのです。その復興にあたっては産業復興ばかりでなく、北前船の里であった地域の誇りを復興させる象徴として文化財・角海家の再建に力を入れました。巨大な梁や割れずに残った黒瓦を再利用し、折れた柱は、新材と合わせるなど工夫を重ね、4年をかけて再建したのです。

復興宣言後、川端さんは、子どもたちや観光客に歴史を伝える語り部として新たな役割を加えて、毎日をお過ごしです。

地震からの復興を通して輪島市は、防災に関する知識や独自のノウハウを確立し、「これまでの交流を踏まえ、今後お互いの災害時支援協定を締結する」として、平成24年8月に石狩市と「友好都市提携」を行いました。

友好都市となった結果、「図書館交流事業」で、平成28年10月、石狩市に川端さんをお招きして、貴重な経験をお話いただくことができました。

平成30年5月に、北前船寄港地船主集落として輪島市と石狩市が同時に日本遺産に認定されたことを記念し、同年9月に、私も輪島市でお話をさせていただきました。

江戸時代、明治時代から現在まで結ばれてきた両市の絆が、未来につながっていくことを期待したいと思います。

・今に伝わる陶磁器や漆器

陶磁器は、大量に移入され、変質せずに保存できるため、漁場などに多くが残っています。印判（型紙などで図柄を転写する技法）で大量に生産された伊万里焼が多いのですが、石狩市の中島商店のような商家やニシン御殿と称されることがある有力な漁業者の番屋には、九谷焼の逸品が数多く残されています。平成三十年度に、加賀市の石川県立九谷焼美術館で「東北・北海道に渡った九谷焼展」が開催され、（私設）石狩尚古社資料館収蔵物をはじめ小樽、石狩、増毛などに残る作品が里帰りして展示されました。

漆器としては、海沿いに位置し、現在のカタログ販売に近い独自の販売を行った輪島塗が石狩にも相当数残されています。風化しにくく銘で産地や時代が特定できるため、今日に伝わる北前船の下り荷として重要です。



友好都市となった時に、輪島市から贈られた輪島塗による石狩市章と器。

下り荷と上り荷の利益の割合は 開拓期北海道の人口増で変化した

ここまで、北前船が明治の開拓期に北海道民の生活物資を運ぶ重要な役割を果たしてきたことをみてきました。当時の人々にとつて、北前船は、まさに宝船といふべき存在でした。しかし、北前船が北海道をめざした主たる理由は、下り荷を運ぶことではなかったのです。経済的な面から考えると、北海道で生産された上り荷が、より重要な役割を担っていたことが浮かび上がってきます。

北前船研究の先駆者である石川県加賀市出身の牧野隆信氏は船主の家に残る古文書を詳しく調べ、厳密に利益を算出しています。『北前船の時代』（教育社・1979年）の關係部分を引用します。

「明治四年（1871）、加賀橋立の酒谷長平家の幸長丸は、下りの買仕切合計千三百八十八兩余で、その売仕切計千五百四十七兩余、したがって下りの利益は百五十八兩余という勘定になる。上りの買仕切合計三千二百八十九兩、売仕切合計額は五千二百六十八兩余、差し引きの利益千九百七十八兩、実に下りの12倍余という巨額になり、上りの利益が多いことは下りと比較すればよくわかる。久保彦助家の同じ年の上りも同様で、明治四年、喜保丸の小樽粕の利益は二千三百四十一兩（下りの11倍余）、長保丸は二千百兩余（16倍余）明治五年の喜保丸は千九百九十七兩（2.6倍、これは売り損あり）、長保丸千百八十二兩（9倍余）、長徳丸七百二十四兩（7.7倍）というように、上りの利益はよほど悪いときでも下りの2〜3倍、良い時は10倍以上に及ぶのがつねであった。一般には下りの荷物は空荷にならぬ程度に考え、上りでうんと利益を上げる計算だった。事実、積高を調べても、上りは下



牧野隆信氏は加賀市出身。毎年2万人余りが訪れる加賀市立北前船の里資料館を訪問し、施設、展示物、解説、活動内容などすべてに感銘を受けた。館の立ち上げからかかわった全国北前船研究会副会長の見附裕史先生に詳しくご案内いただいた。



明治25年、厚田に到着した長栄丸。山積みされた下り荷を前に、沖船頭・西野兵助をねぎらう佐藤松太郎。

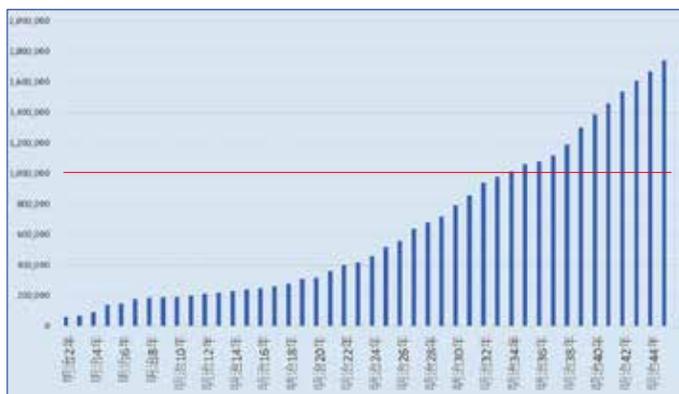
りより一桁多いのが常である。」

明治四年（1871）は、北海道全体に北前船が航行できるようになったばかりの時代です。この年の北海道の人口は、開拓者が置かれ北海道と命名された明治二年（1869）の約六万人から1.5倍増の約九万人でした。

北海道の人口は、その後急激に増加し、明治三十四年（1901）に百万人を突破します。函館と札幌間の鉄道が開通したのが明治三十七年（1904）なので、開拓期の人口急増時代の生活物資の輸送は北前船の重要な役割でした。

そのことにより、下りと上りの利益の割合がどのように変化したかは、非常に興味深いところです。

北海道北前船調査会主宰で、元小樽市総合博物館長の土屋周三氏は、「江戸期の北前船は、下り船で六万人の生活用品を移入して、それなりの利益を上げているが、上り船で移出される海産物の利益には及ばなかった。一方、わずか三十年で百万人に達するほど急増する開拓期の北海道人口、港湾整備の遅れから蒸気船の入港着岸を阻み、必要とされた様々な生活用品は相変わらず北前船に頼らざるを得なかった。利益面でみると、明治期の



明治時代の北海道人口の推移

「第125回（平成30年）北海道統計書3.人口」より作成。
明治2年6万人だった人口が、34年に100万人を突破。

北前船は、江戸期の利益に、急増する開拓移民の生活用品から得られた利益が上乘せされたものとなり、莫大なものとなった。」と書かれています。

明治期の下りと上りの利益の割合の変化について、牧野隆信氏は、前述の『北前船の時代』の別の場所で、明治二十年（1887）の「北陸親議会」の収益計算書を紹介しています。

「北陸親議会では、千石船は船頭以下十一

寺谷家文書に見る佐藤松太郎との 北前船共同経営の事情



布袋さんと慕わ
れた佐藤松太郎

佐藤松太郎は、厚田の大漁業家です。厚田に電気を引いたり学校の校舎を寄付したりするなど地域に貢献し、道会議員もつとめました。後に汽船を所有した実業家でもありますが、北海道の漁業者が北前船経営にかかわることは極めて珍しいケースです。その事情を寺谷家文書から調べます。

西出家、^{おおいえ}大家家、^{うこん}右近家など加賀や越前の有力な北前船主は、明治時代に北海道各地で大規模な漁場経営に手を広げています。加賀橋立の寺谷家も厚田の漁業者佐藤松太郎と連携して厚田の漁場経営と密接にかかわってきました。松太郎が一代で、経営する漁場を拡大できたのは、寺谷家との資本提携があったからです。

寺谷家は、明治23年(1890)時点で、5艘の北前船を経営していましたが、明治23年10月12日に、長保丸の海難で、直乗り船頭をしていた長男の寺谷和吉が死亡、15,000円の欠損に見舞われました。その後、25年5月14日には父の源七が死亡しました。経営者を相次いで失ったことから、番頭格の沖船頭、西野兵助との話し合いにより、厚田の漁場経営で関係が深かった佐藤松太郎が、北前船に出資することになり、共同経営に着手しました。明治16年(1883)から運行していた長永丸は同25年から、山丸佐藤持船「長栄丸」と船籍を変更しています。沖船頭は西野兵助が担当しました。

寺谷家の資料は、石川県立歴史博物館と加



上は寺谷家の屋敷がある加賀市橋立の町並み。日本一の富豪村といわれた。下は「加賀市立北前船の里資料館」に所蔵される寺谷家資料。

賀橋立の北前船の里資料館に保存されていますが、厚田関係の文書は、昭和52年(1977)に当主の寺谷文二氏より当時の厚田村に寄贈していただきました。その後、いったん北海道開拓記念館(現北海道博物館)に寄託された後、最近、石狩市に返還されています。帳簿や日誌の他、生前の和吉の無事を願う妻の美紀からの愛情のこもった手紙などが含まれる貴重な資料です。



北海道史研究協議会の厚田巡検研修。一覧表をもとに、北海道博物館から返還された寺谷家文書を含む地域資料を調査。

人乗りとし、下りで百五十円、上りで八百五十円、計千円の平均利益とし、これから船体創業費償却金百二十円、営業諸雑費五百九十五円五十七銭五厘を控除して、純利益は二百八十四円四十二銭五厘と計算している。」

上りの売り上げ八百五十円は下りの売り上げ百五十円の約5.7倍ということになります。北陸親議会は、明治二十年（1887）に北海道の魚肥市場に参入しようとした三井物産に対抗するために、石川県・福井県の有力な北前船主が結成した団体で、結果的に三井物産を撤退させることに成功します。牧野氏が紹介した収益計算書は北陸親議会在が、税務署に提出した書類です。

北海道からの移入と北海道への移出という観点から、上り荷と下り荷を比較するために、33ページで詳しく紹介する近代経済史の権威、山口和雄氏の『明治十年代初頭の北海道貿易』から、関係部分を抜粋して表にしてみます。

この表で注目したいのは、東北からは、北海道への移出が北海道からの移入を上回っていることです。これは、開拓期の北海道が、人口の急増によって大量の米を求めた結果に他なりません。

この表が対象とする明治十一年から十三年は、

	東北 ①	北陸 ②	瀬戸内 ③	表東北④	合計	割合
北海道からの移入	1,202,303 円	1,055,723 円	10,177,318 円	149,118 円	12,584,462 円	78.6%
北海道への移出	1,698,538 円	888,688 円	797,153 円	37,042 円	3,421,421 円	21.4%

山口和雄『明治十年代初頭の北海道貿易』（33ページ）から作成。

北海道の人口が二十万人を超えた時代です。

この後、約二十年ばかりの間に、人口が五倍になり、百万人を突破していくことを考えると、土屋氏が指摘された「利益面で見ると、明治期の北前船は、江戸期の利益に、急増する開拓移民の生活用品から得られた利益が上乘せされたものとなり、莫大なものとなった」ということが、確認される統計資料ということができそうです。

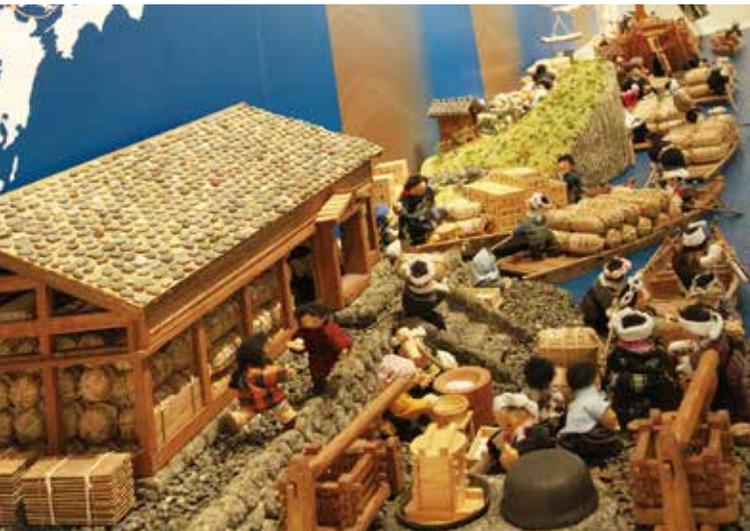
それでも、瀬戸内に限っていると、移入と移出の差異は大きく、全国の合計を見ると、上りの利益は下りの利益の約3.7倍となっています。

明治に入り、人口増加によって下り荷の役割が新たに重要性を増して利益が増大したため、江戸時代までの上り荷と下り荷のいびつともいえる利益構造の差異が縮まり、北前船の利益は、さらに莫大なものとなりました。それでも、上り荷の利益は巨大で、開拓期の北海道経済を支えたことは確かです。

北前船が日本海の荒波を乗り越えて、北海道まで買い求めるためにやってきた品物（上り荷）とは何だったのかを、次から本章で考えていきたいと思います。



伝馬船が下り荷を運ぶ様子。伝馬船は北前船に搭載されている船で、轆轤るくろで帆桁てんませんをクレーンのように操作して積み降ろしする。沖に停泊した船と岸を連絡した。



岬の左手（写真手前）は、ニシン漁場としてレイアウト。

厚田の道の駅のために制作したジオラマでは、「北前船が明治期に厚田をめざしたのはなぜか」を表現するために、下り荷と上り荷を区分けしてレイアウトし、上り荷は、中央の岬左手の漁場から運び出されて三半船さんはんせんで出荷されるように配置しました。華やかな印象を与える下り荷だけではなく、上り荷のニシンメ粕をこれでもかというくらい多数配置し、存在感のあるジオラマが完成しました。

厚田で五万石。北海道で百万石。 最盛期のニシンは開拓期北海道経済の主演

表に詰められたこの上り荷はニシンメ粕しめがすという水産物加工品で、用途は肥料でした。生産者である漁業者と北前船の船主に莫大な富をもたらした、この製品の価値や加工される様子をジオラマから見ていきましょう。

ジオラマの時代として設定した明治中期になると、道南の渡島おしま・檜山ひやま地方のニシンはほぼ枯渇して、漁場の中心が北に遷移せんいする。「追いニシン」といわれる状況が生まれ、主産地は、後志しりべし、石狩いしきり、留萌るもいに移っていました。石狩は、漁場が厚田と浜益に限られ



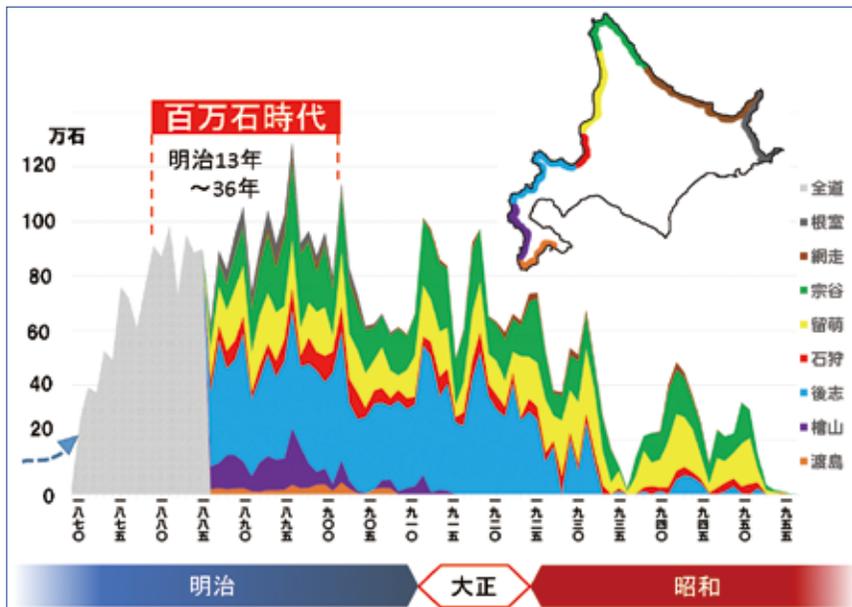
肥料に加工されたニシンで 生産地と北前船が大儲けできた理由は？

生産地からだけではわからない大儲けの理由を説明するカギは、大消費地の特殊事情にありました。作れば作るだけ、運べば運ぶだけ、ニシンメ粕を高値で買ってくれた大消費地の秘密とは？



地域別ニシン生産額の推移

今田光夫 『ニシン文化史』 256 ページの表から作成。明治 19 年までは支庁別の統計が残されていない。漁場が北上し、やがて根絶する様子が見られる。



そのため、後志や留萌に比べると生産の割合は少ないのですが、千石場所せんごくましょと称される好漁場でした。この時代、北前船が北上して目指す主要な目的地、寄港地は、後志、石狩、留萌などのニシン場でした。ここまで来なければ、北前船は利益の源泉となるニシンメ粕を入手できず、期待する利益を得ることができなかつたからです。

ニシンメ粕が、北前船に利益をもたらした主要製品であつたばかりでなく、生産地にも巨大な利益をもたらしたことを、厚田神社に残された豊漁記念碑から確認します。

豊漁記念碑には、明治二十四年（1891）に五万石の漁獲があつたという碑文が刻字されています。この時に、五万石の漁獲がどれほどの価値であつたか考えてみましょう。

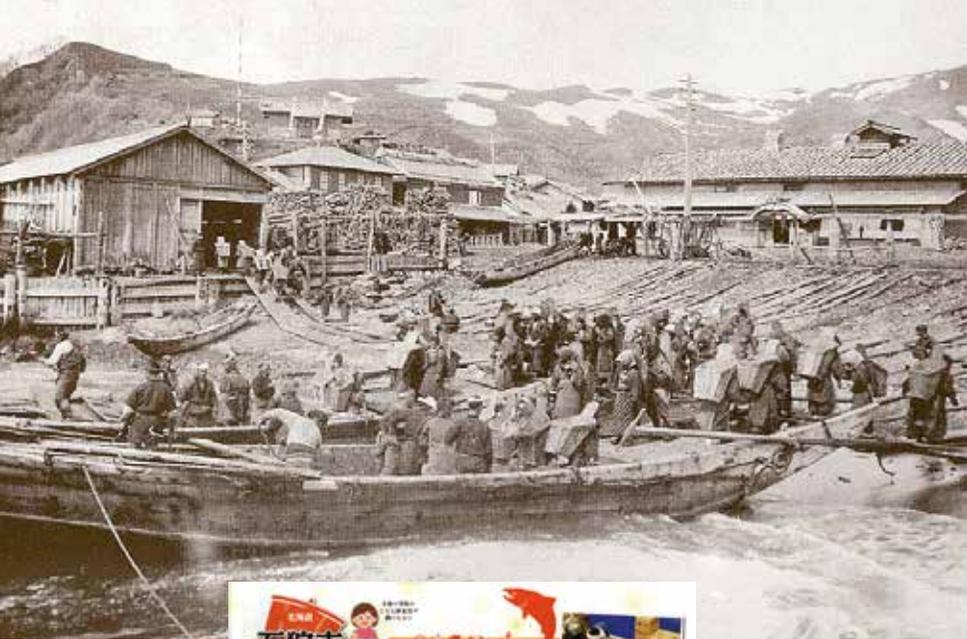
ニシンの一石は、昔から取引上、メ粕干し上がり製品四十貫（百五十kg）と決まっておりました。昭和に入つて生ニシンの需要が高まると、統計上、生ニシンの一石を表す必要が生じてきました。そこで、生ニシンの場合の一石を、メ粕製品一石を生産するときに必要な原料の重さで示すことになって、経験的な二割という歩留まりから、二百貫に決めたのです。



厚田神社の豊漁記念碑と、学んでいる生振小の子どもたち。碑には「紀」と刻字されている。

明治の1円を今のいくらに換算するかは、米価や初任給など諸説あるが、仮に15,000倍とすると、1石が約90,000円。厚田の5万石は約45億円。北海道全体の100万石は、約9,000億円になる。

したがって、ニシン一石の重さは、メ粕の場合四十貫（百五十kg）で、生ニシンの場合は、二百貫（七百五十kg）となります。一石の価格は、メ粕も生ニシンも同じです。記念碑に書かれている五万石のニシンとは、



浜益の茂生 本間漁場のニシン沖揚げのようす。大正時代。
(石狩市はまます郷土資料館)



前のページで豊漁記念碑から学んでいる石狩市立生振小の子どもたちが「石狩の北前船は行きも帰りも宝船」と、まとめた記事と冊子の表紙。→ 37 ページ参照

重さにして、メ粕で七千五百トン。原料の生ニシンでは三万七千五百トンになります。次に、一石のニシンの価格を概算します。『北海道廳勸業年報』には、メ粕一石の地域別製品価格が記録されています。一石あたりの単価は、厚田郡で明治二十三年（1890）5.5円、二十五年（1892）6.3円、浜益郡で明治二十三年6.5円、二十五年6.5円でした。平均して、一石6円とすると、厚田の五万石は三十万円になります。

この年、厚田の漁業家は約百六十戸だった

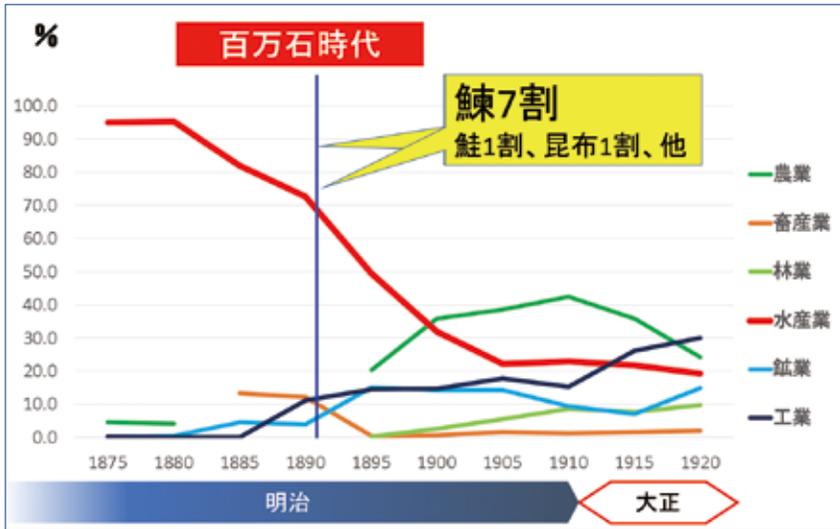
ので、一戸あたりの収益は、約千九百円になります。

北海道全体のニシンの生産額は、天保十年（1839）には松前と西蝦夷地で十万六千石、安政元年（1854）に二十四万石（松前秘説）とされ、統計が始まる明治初期には三十〜五十万石に達し、明治十三年（1880）から三十六年（1903）は「百万石時代」といわれる最盛期でした。明治三十一年（1898）には最高の百三十万石を記録しています。生産額増大の背景には、角網を用いる漁法が一般化したことがありました。

ニシンメ粕の価格は、地域と年によって差異がありますが、上記の厚田と比較するため便宜上、一石を6円で考えると百万石で六百万円、百三十万石で七百八十万円になります。

明治前期、北海道の開拓は国の重点事業として巨額の予算が投入されています。しかし、農業や鉱工業の生産が軌道に乗るには長い年月が必要でした。

産業総生産額に占める水産物総額の割合は、明治二年（1869）から明治十五年（1882）の開拓使時代には98%〜90%を占め、明治十五年（1882）から明治十九年（1886）の三県（函館、札幌、根室）時代末



産業別生産価格の推移 (比率)

せきひでし 関秀志編『新版北海道の歴史・下』北海道新聞社 115ページの表より作成。青線はジオラマで設定した明治25年。この時代でも、北海道の全生産物の約半分がニシン。



厚田の寄りニシン。
復活したニシンの群来。
(石狩市、成田和幸氏提供)

漁獲されたニシンが製品に加工される様子を、石狩市はまます郷土資料館に展示している筆者ら作のジオラマや当時の写真などを通して見ていきましょう。

原料となるのは、春に産卵のために、群来と呼ばれる海の色が変わるほど大量に押し寄せたニシンです。定置網からニシンを運んできた汲船が、神楽棧で岸に寄せられて着岸すると、上り下り二枚

ニシン製品は販売価格と加工手間から選ばれた

期で、80%を占めていました。その水産物総額の70%がニシン、鮭と昆布がそれぞれ10%、その他で10%という割合でした。



前浜の沖揚げ。ジオラマを見て「昔は確かにこうだった」と経験者のおばあさんから話を聞いた。

の歩み板が掛けられま
す。歩み板が掛けられる
と「もっこしよい」(主
として女性の臨時雇い)
によって、ニシンを陸地
に運ぶ「沖揚げ」の人海
戦術が始まります。次々
に乗り込んでくるもっこ
しよいを船尾側に腰掛け
させると、若い衆はボン
たもでニシンをもっこに
入れていきます。豊漁の
時や時化が近づいてきた
時は、休む暇なく握り飯
を食べながら沖揚げの作
業が続きましました。賃金は
歩合制で、一往復ごとに

万棒(まんぼう)という札を受け取り、後で清算しました。
ニシンは、鮮魚、加工された食品、肥料の三種類の製品として出荷されました。漁業者は利益が大きい製品として出荷したいと考えました。

・粒ニシン(鮮魚)

粒ニシン(鮮魚)は、現金で高値で取引され、加工手間がかからないので、最も歓迎されま



沖に並んでいるのは、昭和10年頃の粒ニシン買積船。この頃になると、食品としての出荷割合が増えていく。

(石狩市はまます郷土資料館)



身欠ニシン作り

工程が多く、作業に熟練が必要なので、豊漁だからといって生産を急に増やすことはできなかった。一つ一つの道具や工程に名前がある。

・身欠きニシンや数の子

保存食となる身欠きニシンや数の子の生産は盛んに行われました。肥料に比べると製品

した。しかし、北前船の時代、ニシンを生のまま鮮魚として出荷することはほとんどありませんでした。風任せまかの北前船では、大量に仕入れても、消費地に運ぶまでに腐らせてしまふ可能性が大きかったからです。写真は、生のニシンを買い付けに浜益にやって来た船が沖を埋め尽くしている昭和初期の様子です。沖で生ニシンを買い取った動力船は、ニシンを一気に消費地まで運びました。日本海側では新潟まで運ぶことができたそうです。

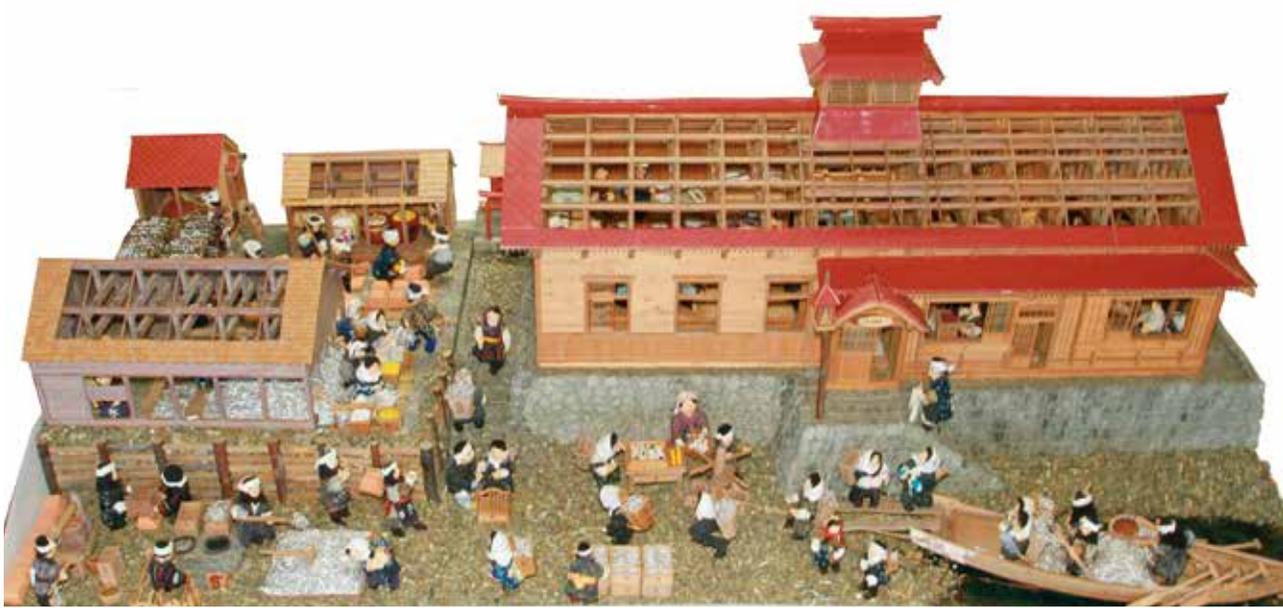
単価が高く販売できたからです。北前船の時代から昭和に入つてニシンが枯渇する直前まで、毎年十五万石程度が生産されました。豊漁不漁にかかわらず決まった量しか生産できなかったのは、加工の工程が多く熟練した作業者が必要だったためです。

ローカ（倉庫）に保管されたニシンは三〜四日たつと、腹が薄くなり、数の子が固くなつて加工しやすくなります。このころ、潰し方が、手でエラを外し、腹を裂き、数の子と白子を取り出します。この作業がニシン潰しです。手慣れた潰し方は、一日に一万匹のニシンを処理しました。潰したニシンは、つなぎ方の若者がつなぎつらわらじもという藁紐わらじもでまとめ、洗い

鉤なやにつるしては木架なやに運んで干しました。木架で二〜三日、日干した後、サバサキという小刀で尾から背骨に沿って切れ目を入れ、身欠きニシンにする部分を骨と分けます。再び二〜三週間乾燥させてから、その部分を抜き取つて、箱や俵に詰めました。

身欠きニシンは、北前船で本州まで運ばれました。京都のニシン蕎麦は当時の伝統です。

加工食品としては、数の子も重要でした。数の子はこまめに裏表にするテツカエシという作業をくりかえして干しました。雨天時にはすぐに倉庫に入れることができるよう持ち手のついた乾燥枠を使用しました。



第1作のジオラマ「浜益ニシン場物語」 白鳥番屋の生活、前浜での沖揚げから3種の製品加工の様子を表現した。

・ニシンメ粕、胴ニシン

粕にするニシンは、浜近くに置かれた大釜に入れて海水で煮ます。次に、角胴かくどうと呼ばれる搾り機にかけ、水分と油を除いて粕玉かすたまにします。これを干場まで運んで、碎いて乾燥・発酵させ、俵に詰めて製品にします。一俵は二十四貫（九十二kg）と規格が決められていました。

こうしたニシンメ粕の製造は、場所請負人時代の天保年間（1830～1844）に始まり、定置網が普及し、漁獲高が飛躍的に増大するにつれて割合を増していきました。



大釜でニシンを茹でて、



角胴という絞り機で、水分と油分を除いて、粕玉にする。



干場で乾燥、発酵させ、俵に詰めて製品になる。

身欠きニシンを作る際に残った背骨・腹部・頭部は胴ニシンという肥料に加工されました。白子や笹目（エラ）も乾燥させて肥料にしました。

・ニシン油

油は、角胴でニシンメ粕と分離された後、八合という道具で水分と分離されて製品となりました。江戸時代には、灯油に使う油をとることを目的にニシンを絞ることが行われました。その残りは「絞りカス」と呼ばれました。ニシンメ粕が肥料として活用されるよう



札幌市の地下歩行空間で「ニシン場物語」を展示。右から八田美津さん、私、石黒美香子。この時から第2作「北前船ジオラマ」の構想がまとまってきた。

「ふるさとの風を運ぶ」 人形作家・八田美津さんとの出会い

八田さんは、浜益で生まれ育ち、現在も浜益にお住いです。長年、浜益に伝わる昔話をお年寄りから聞き取り、仲間と共に絵本を作ってきました。ある時、人形作りに興味を持ち、独学で作品を作り始めました。

その後、八田さんの創作人形は新聞やテレビで広く紹介されすっかり有名になりました。私は、平成23年に校長として、浜益小に勤務することになり、5月に浜益温泉で行われた大規模な作品展で実物のすばらしさに触れて感動しました。その時に人形作りにかかる思いや浜益への愛着を八田さんからじっくりとお聞きすることができました。

その後、ご縁があって人形作りのお手伝いをさせていただくことになりました。きっかけは馬櫓作りでした。うれしいご依頼だったので、浜益に残る馬具を見たほか開拓記念館（現北海道博物館）などに行ったり、資料を熟読したりして、造材山のバチバチと花嫁さんが乗ってきた馬櫓を作りました。新作の人形を見て、地域の皆さんが「昔は確かにこうだった」と懐かしんで下さり大変好評でした。

共同制作が始まり、「止まらなくて困った」という



「昔はこうだった」「どこかで見たことがある」と大好評。

くらい、八田さんの創作意欲に火がついたそうです。

ニシン場の作業、米作り、餅つきの様子、学校の風景など、人々の暮らしの様々な情景を作りました。そのたびに、地域の方から昔の生活をお聞きしたり、地域に残る実物資料を見せていただいたりして私も楽しんできました。

この魅力にあふれた八田さんの人形を主役に、ニシン漁が盛んだった当時の生活や労働を再現して、沖揚げ音頭（60・61ページ）に取り組む子どもたちに、伝えたいと願ったことが、前ページ上のジオラマ第1作「浜益ニシン場物語」誕生のいきさつです。



春に製造したニシンメ粕を北前船がやってくる夏に、三半船に積み込んで出荷。



下 船が沈みそうになっている写真。

になると、油が副産物に変わり、灯油としては臭いのきつい低質な製品として販売されました。石鹼など工業製品の原料に用いられることもありました。

肥料として生産されたニシンメ粕はどこに運ばれたか？

平均して百万石というニシンの豊漁によって、莫大な生産量を確保することができたニシンメ粕が、開拓期の北海道経済に重要な役割を担っていたことは、すでに説明した通りです。

しかし、大量に生産され、北前船によって移出されたニシンメ粕が、値崩れすることなく、高値で買い取られ、消費された理由は、消費地の事情から考察しなければわかりません。そのためには、ニシンメ粕や胴ニシンがどこで消費されたかを、調べなくてはなりません。



三半船から積み込むニシンメ粕。1俵24貫(92kg)もあった。27ページのように1石を6円とすると、1俵は3円50銭。今の価値では約5万円。

北前船研究の第一人者である牧野隆信氏は、『北前船の時代』の中で、明治前半期の北前船の全般的な流通を把握するために、明治四十年(1907)生まれで、幕末明治の経済史が専門の東京大学名誉教授、山口和雄氏の『明治十年代初頭の北海道貿易』を紹介しています。山口氏は、戦後、北海道大学で教授を務めた時期があり、北海道漁業史にかかわる著書も執筆されています。

次ページの表は、明治十一年(1878)～十三年(1880)を対象にしています。明治十三年は北海道においては「ニシン百万石」時代の初年であり、瀬戸内の綿花栽培も最盛期に入っている時代です。

この表から見ると、北海道からの移入品の割合は、東北の日本海側が9.6%、北陸が8.4%、瀬戸内が80.9%、東北の太平洋側が1.2%となり、瀬戸内の割合が圧倒的に高いことがわかります。瀬戸内が北海道から移入した品目では、62.8%がニシンメ粕、24.8%が胴ニシンと87.6%を魚肥が占めています。北陸でも魚肥の割合が61.6%を占めており、北海道からの移出品として、ニシンの魚肥が大きな割合を占めていることがわかります。

明治初期の開拓使時代に、北海道経済が、

		東北 ①	北陸 ②	瀬戸内 ③	表東北④	合計
移入	諸港の全移入額 A円	5,586,066円	3,633,695円	37,386,316円	4,395,791円	51,001,832円
	北海道よりの移入額 B円	1,202,303円	1,055,723円	10,177,318円	149,118円	12,584,462円
	割合 B/A%	21.5%	29.1%	27.2%	3.4%	24.7%
	北海道よりの移入品割合	9.6%	8.4%	80.9%	1.2%	100.0%
北海道からの移入品中の重要品目の割合%	ニシンメ粕		6.4%	62.8%		
	胴ニシン		55.2%	24.8%		
	笹目ニシン		11.0%			
	身欠ニシン	38.4%	9.0%			
	塩鮭	34.3%			78.6%	
	塩鱒	9.2%				
移出	諸港の全移出額 C円	6,154,336円	3,834,226円	12,004,134円	1,769,390円	23,762,086円
	北海道への移出額 D円	1,698,538円	888,688円	797,153円	37,042円	3,421,421円
	割合 D/C%	27.6%	22.9%	6.6%	2.1%	14.4%
	北海道への移出品割合	49.6%	26.0%	23.3%	1.1%	100.0%
北海道への移出品中の重要品目の割合%	米	72.7%	58.2%	木綿、太物	87.1%	
	酒	7.4%		塩、綿、砂糖、酒、		
	絹木綿		9.7%	タバコ		
	苧縄		7.5%	紙、雑貨		
				※割合不詳		

①野辺地、青森、鯉ヶ沢、土崎、酒田、新潟、寺泊、出雲崎、柏崎、直江津の明治13年累計

②滑川、伏木、七尾、三国、敦賀、小浜の明治12年累計

③下関、室津、上関、広島、忠海、松浜、尾道、玉鳥、岡山、粟島、多度津、丸亀、坂出、高松、鳴戸、徳島、飾磨、兵庫、大阪の明治11年-13年

④鮫港、宮古、釜石、石巻、石浜、寒風沢

明治十年代初頭の北海道貿易

牧野隆信氏『北前船の時代』で紹介された山口和雄氏の『明治十年代初頭の北海道貿易』に「北海道よりの移入品割合」と「北海道への移出品割合」の行と「合計」の列を加えた。(追加した部分は着色している) 北海道よりの移入品でも注目したいのは、瀬戸内の割合が80.9%を占めていることである。内訳は、ニシンメ粕と胴ニシンという肥料が圧倒しており、北前船時代に積荷として「魚肥」が重要であったことを物語っている。北陸では、より安価な胴ニシンの割合が高い。棒で田畑に穴をあけその穴に胴ニシンを刺して使っていたという。

ニシンメ粕の最大消費地が瀬戸内だった理由

圧倒的に水産物、多くはニシンから生産される魚肥に依存していたことは、すでに述べたところですが、この表は、魚肥の消費地での実態という意味で非常に重要です。

次に、瀬戸内がニシンから生産される魚肥、特にニシンメ粕の最大の消費地であった事情を考えてみましょう。

利用された記録が奈良時代までさかのぼる木綿は、長い間輸入に頼る高級品でした。国内で栽培が始まり、急速に広まったのは戦国時代後期から江戸時代初期とされています。綿花が国内で最初に栽培されたのは、三河で、畿内に生産地が広がります。

その後、利益が大きい商品作物として、栽培される範囲は、国内の温暖な地域に広がっていきます。

瀬戸内が、国内有数の生産地に発展するのは、干拓による農地の造成によってでした。

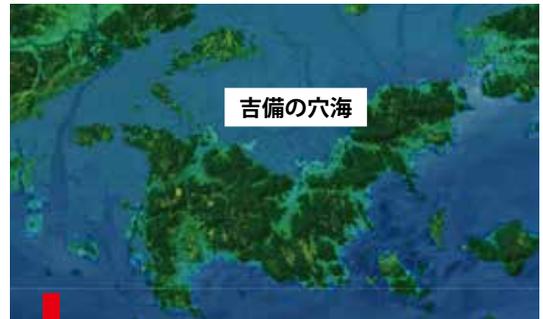
干拓の適地は、水深が浅く、干満差が大きいところです。早い時代から干拓が行われた地域としては、有明海や瀬戸内海などが知ら



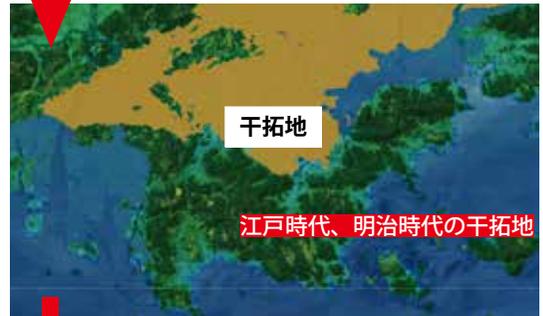
綿花。干拓地は造成後しばらくの間は、塩分のため米の栽培に適さなかった。綿花は塩分に強く高価で販売されたため、急速に普及した。

れています。短い堤防線によって大面積を造成した成功例として、岡山県の児島湾の干拓は社会科教科書にも取り上げられて有名です。

現在の倉敷市（旧倉敷市、旧児島市、旧玉島市）から岡山市の南部は、吉備の穴海といわれた浅海で、周囲には島が点在していました。戦国時代に宇喜多秀家によってはじめられた干拓は、江戸時代に入っても続けられ、幕府の天領、備中高松藩、岡山藩など支配関係が入り組んだものの、地理的には一体の広大な干拓地が造成されていきました。干拓地には塩分が残るといふ欠点があり、干拓後しばらくの間、米が育ちません。



多くの島に囲まれて、吉備の穴海と呼ばれる広大な浅海があった。（薄く現在の陸地を表示）



江戸時代、明治時代の干拓地

開口部を堤防でふさぎ堰を設けて、干満の差を利用して、干拓地を広げていった。



現在の岡山市から倉敷市にかけて、岡山平野の大部分が干拓地であることがわかる。（利用規約に基づき国土地理院・電子国土を利用）

そこで塩分の強い土地でも栽培でき、大きな利益を期待できる作物として綿花や藍が生産されるようになりました。

綿花や藍の栽培には、リンと窒素を補給するために大量の動物性の肥料を施すことが不可欠でした。最初は近隣の海でとれる雑魚を肥料に使っていましたが、面積が拡大するにつれて、それでは不足するようになり、北前船が運ぶニシン粕を利用するようになりました。

先ほどのグラフで、瀬戸内が北海道の移出品の80.6%を占めていたことを見てきましたが、最大の受け入れ先は、魚肥問屋が連なる

大阪でした。大阪は最終消費地ではなく、近畿や三河に魚肥を出荷する中継港でした。

ニシン粕の直接消費地の港としては、かつての吉備の穴海から造成された広大な干拓地に隣接する下津井と玉島（共に現在の倉敷市）が最も重要でした。

大消費地倉敷下津井港の賑わいと廻船問屋の約束事

下津井出身で、瀬戸内における北前船研究の先駆者である角田直一氏の著作に、『北前

船と下津井港』（日本文教出版 1967年）があります。その中から、ニシンメ粕で繁栄した港の様子を紹介します。

「北前船が一艘入ったら港がにぎわう」と古老はいう。明治初年に死んだある芸者置屋の老婆の生涯で、北前船が最もたくさん下津井港にきた年は八十三艘であったという。そのときは西波止から中波止、東波止にかけて船がぎっしりとつまって港の海を埋めるほどであった。

北前船は季節をきめて、しかも何十艘という船団を組んできたから、このときの港ははてこまいのいそがしさであった。北前船が



下津井の鷲羽山から見た瀬戸大橋。四国との距離が近いこの地域は潮流の強い難所で、下津井港は汐待港、風待港としての一面も有していた。



むかし下津井廻船問屋。下はニシンメ粕を保存した巨大倉庫。レストランとして活用されている。

来るといふ知らせが、馬関（下関）観音崎の船宿からの書状や、まねき伝馬から伝わると、港は俄然いろめき立つ。問屋は倉をあけて荷積の用意をしたり、半期借りの借金払いのため金の金策にとび廻り始める。着船が多くて自家の倉庫だけで荷が納まらないときは、倉持の旦那のところへいって借倉庫の交渉をする。仲仕頭は仲仕あつめに懸命になるし、遊女たちは髪結屋にかけつけてみがきをかけ、とっておきの晴着の手入れに忙がしかった。

一艘の船だけでも十三、四人の海の男が乗っている。それが一度に三十艘も来るとなると、

三〜四百人のお客の来襲である。ニシンを求めニシンに暮れた荒蕪たる北海の漁場と、風に明け波濤に暮れた孤独の日本海を、白帆だけに運命を托してここまでやって来た彼らは一年の総決算をこの港にかける。」

下関から、北前船の情報を入手して準備をしたということから、下津井の廻船問屋にとつてニシンメ粕がいかに重要な商品であったかが伝わってくるようです。彼らは、競争による混乱を避けるために、廻船問屋どうしの申し合わせを神前で確認していました。その様子も、『北前船と下津井港』から紹介します。

「北前船が運んでくる上り荷は、広大な干拓地を控える下津井の廻船問屋にとつては、いくらでも購入したい魅力ある商品であったから、下津井の問屋たちは、この購入権を安全有利に確定するために、祇園神社に「宮座」をつくり、「問屋株」を発行した。

正月には、下津井ならびに吹上港問屋衆二十四軒は産土神祇園神社の社前に集まり、羽織袴で威儀を正し、神前で厳かに「長浜記」、問屋永代譜録、「客論帳」の三冊を拝読して商法のとりきめを守ることを誓約した。」

倉敷下津井を訪問し、 吉備の穴海の広大さと、繊維工場の規模に驚く

私は、令和元年五月に半月ほどの日程で北前船寄港地を巡る旅をしました。その際に、倉敷市下津井港を訪問し、むかし下津井廻船問屋前館長の矢吹勝利^{やぶきかつとし}さんに廻船問屋の立ち並んでいた街並みや祇園神社、「雁木^{がんぎ}」という港の石段などをご案内していただき、かつての港の繁栄ぶりを偲ぶことができました。

むかし下津井廻船問屋は、昭和六十二年（1987）に完成した瀬戸大橋に関連して岡山



下津井を矢吹勝利さんに詳しく案内していただく。写真は廻船問屋が「長浜記」を拝読した祇園神社、町全体が北前船博物館のようだ。

県が六億五千万円をかけて整備し、瀬戸内では歴史、規模、施設内容すべてにわたって、北前船関連で最高と評価される施設でした。

しかし、その後、県財政の問題から売却・廃止が検討されることになりました。施設の価値を知る地元の力でNPO法人として管理することになり、矢吹さんが平成二十七年（2015）四月に新体制初代の館長に就任されました。

施設には、本館に利用されている廻船問屋の他、ニシンメ粕を保管した巨大な倉庫などが残されています。

下津井から、児島、倉敷、岡山とかつて吉備の穴海だった干拓地を巡り、予想をはるかに超えた広大さに驚きました。この地域は、綿花の栽培地として繁栄したのですが、明治二十年代からインド綿の輸入が始まり、明治二十九年（1896）に関税が廃止されると、原料産地からの撤退を余儀なくされました。しかし、綿花の産地と表裏一体であった繊維産業の技術は、他の追従を許さない進化を遂げており、衰退することなく一大繊維工業地帯に変貌を遂げます。その影響は今も町を支えています。倉敷紡績の大工場を観光施設として転用したアイビースクエアは美観地区と

共に倉敷を代表する建築物です。児島地区では、厚地の足袋を縫製する技術を応用して、国産第一号のジーンズが作られました。現在、ジーンズストリートを擁する国産ジーンズの街として、独自の位置を確立しています。美観地区の中にそびえる国内最初の西洋美術館である大原美術館を見学して、明治期の繊維産業の規模の壮大さを実感し、我が国の富国強兵を支えていたことを再認識しました。

石狩と北前船が本稿のテーマですが、生産地からニシンメ粕を見ただけでは、その重要性を実感することは容易ではなく、それを伝えることはさらに困難だと感じていました。厚田の浜に打ち上げられたニシンの写真（28ページ）を見たり、一つの村で、記録された利益の大きさ（26ページ）に驚いたりしていましたが、魚肥を生産すれば生産した分すべてを、また、それを運ばば運んだだけすべてを、購入してくれる消費地があったことを、その遺構や現在につながる産業から実感できたことは、非常に重要な経験でした。

明治期の漁業とニシンメ粕は、北海道の基幹産業とその最大の生産物であり、日本全体の基幹産業だった繊維産業に欠かすことができない重要な資源だったのです。



子ども新聞が縁で、石狩とかかわり のある寄港地・倉敷下津井を訪問

平成30年に実施した「北前船石狩子どもワークショップ」という事業で、私が企画と講師を担当し、石狩市立生振小学校の児童が「北前船いしかり子ども新聞」を作りました。事業の実施主体である北前船交流拡大機構では、15の寄港地の「子ども新聞」を活かして「全国寄港地・船主集落BOOK・北前船子ども調査団2018」を刊行しました。

その中で、岡山県の代表校である倉敷市の下津井東小学校と下津井西小学校による「ニシン粕と綿で栄えた港町の歴史。北海道のニシン粕が、干拓地で綿の栽培の肥料として利用された」という記事が目につきました。



下津井の「子どもBOOK」の記事に注目 →27ページ参照

生振小学校の児童が、肥料としてのニシン粕を、子ども新聞にまとめていたからです。これをきっかけに、下津井と石狩の子どもたちは、メッセージ交換を行って交流を深めました。

下津井と私の結びつきは交流を企画したことにとどまらず、偶然をきっかけに、更に深まりました。令和元年4月12日金曜日の午後2時から、FMラジオ番組「電波でつなぐ北前船 明楽みゆきの浪漫紀行」(→48ページ)を聴いていると、ゲストが「むかし下津井廻船問屋・前館長の矢吹勝利さん」と耳に入っ



矢吹さんから「菜種河豚を楽しむ会」にお誘い
いただく。石狩の子ども新聞(コピー)をご覧
いただき下津井の子どもとの交流を紹介。
左上はジーンズ型キーホルダー。

てきたのです。この施設は、交流した下津井の小学生が北前船について学んだところでした。

以下は、偶然耳にした放送内容のごく一部です。

「下津井城は、文禄期に池田侯がこの地を治めるようになって築城されました。しかし、幕府の「一国一城令」によって寛永期に廃城とされました。築城の際に石垣造りに用いられた高度な技術は、干拓に活かされることになり、吉備の穴海といわれた浅海が、広大な干拓地になりました。」

「北前船や綿は地域の基盤を作り、今も繊維の町としての倉敷につながっています。藍や綿の伝統はジーンズの産地という形になって現代まで脈々とつながっています。」

ラジオで矢吹さんのお話をお聞きして、下津井の子どもたちが、地域と北前船のかかわりに深い知識と愛着を持っていた秘密がわかった気がしました。

5月から北前船寄港地を巡る旅をしようと計画していたところでした。さっそく、矢吹さんに連絡を取らせていただき、下津井で直接お会いすることができたのです。



港それぞれに特別な北前船・弁財船事情

石狩へは鮭を求めてやって来た

北海道一の大河石狩川は、縄文時代の鮭漁の遺跡が残る鮭のふるさと。

幕末の石狩川には、松前藩が来航を禁じていたはずの越後、水戸、大坂の船！

幕府が、石狩だけに認めた特例とは？



北海道生産額の半数をしめた石狩川の鮭 石狩川にも買積船が押し寄せた

「石狩鍋」が鮭を使った鍋料理であることは、全国的に知られています。

鮭は、石狩を代表する水産物です。北前船の寄港地にはそれぞれ特色がありますが、他の地域とは違う北前船と石狩の歴史を考えるにあたって、

鮭を買積に来た北前船や弁財船がもたらした影響を見逃すことはできません。

次ページの二枚の絵図は

「西蝦夷唐太道中記」に挿絵として描かれた

「アツタヲシヨロコツの図」と「イシカリの図」です。これは、安政六年（1859）蝦夷地から樺太まで赴いた秋田藩蝦夷地御警衛

目付の道中記です。北大附属図書館北方資料

室に後世の写しが残されています。二つの図にはともに、停泊している弁財船の姿が描かれています。アツタヲシヨロコツの図は厚田

古潭の押琴湾に停泊している情景であり、イシカリの図は石狩川河口に停泊している情景です。

後述するように「直舩」が認められたことにより、安政五年（1858）以降、石狩に

は本州船主の北前船が来航できるようになっているので、安政六年の「イシカリの図」には、本州船主所有の北前船が含まれていると考えられます。

石狩川は、江戸時代に蝦夷地のおよそ半数を漁獲したとされる鮭の大産地であり、河口に停泊しているのは鮭を運搬するための船です。

地理的には、ニシンの千石場所である岩礁地帯の寄港地に北前船が来航するだけでなく、ニシンが漁獲されない大河の河口にも北前船が来航するという二面性が、石狩と北前船を語る特徴です。

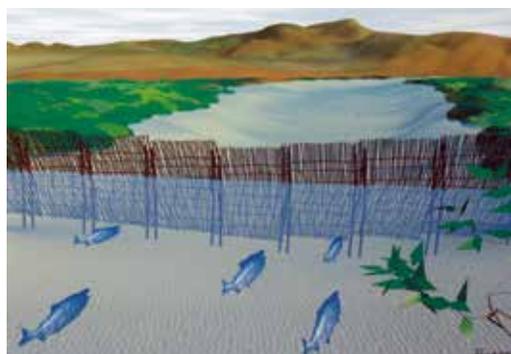


石狩を有名にした石狩鍋



「アツタラシヨロコツの図」(上)
と「イシカリの図」(左)

「西蝦夷唐太道中記」安政6年(1859)
秋田藩蝦夷地御警衛目付による道中記
(北大附属図書館北方資料室)



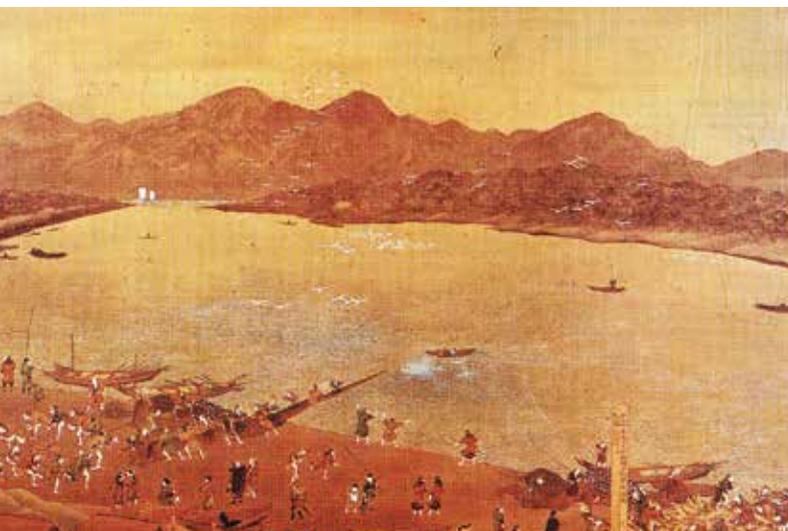
もみじやま
紅葉山 49号遺跡の出土品をもとにした魰による
鮭漁の想像図 (いしかり砂丘の風資料館)

性格の異なる寄港地に北前船が来航する二面性について、鮭の歴史や漁獲高から考察します。

石狩は大河石狩川の鮭とともに歩んできました。

縄文時代中期の石狩紅葉山四十九号遺跡では、川の跡と共に木製の魰(鮭の遡上を止める柵)、タモ、魚たたき棒など、鮭を漁獲するための漁撈施設が発見され、出土品は石狩市指定文化財となっています。

石狩川河口は、鮭の有数の漁場であると共に、大型の船が入津することができる場所でした。元禄元年(1688)に水戸光圀が



「石狩川河口辺の鮭漁」(絵画) (石狩市蔵)

快風丸を石狩に派遣して石狩川河口に四十日間滞在し、アイヌから買い入れた鮭一万本を塩引にして持ち帰りました。

宝暦二年(1752)の記録によると、石狩元場所の鮭生産額は三万七千石で、蝦夷地全体の三分の一を漁獲していました。鮭一石は六十尾なので、三万七千石は約二百二十万尾になります。石狩の鮭の重要性が際立っていたことがわかります。

年	収穫高(石)	尾数	100石価格	価格
明治2年	15,532石	776,617尾	6.8円	105,620円
明治3年	17,211石	860,557尾	6.1円	104,127円
明治4年	15,056石	752,807尾	6.0円	89,584円
明治5年	24,216石	1,210,792尾	4.8円	116,236円
明治6年	17,276石	863,792尾	6.0円	102,791円
明治7年	10,479石	523,952尾	7.7円	80,689円
明治8年	15,165石	758,257尾	9.1円	137,244円
明治9年	14,419石	720,967尾	7.5円	108,145円
明治10年	12,137石	606,831尾	7.1円	85,563円
明治11年	15,955石	797,745尾	7.5円	118,864円
明治12年	22,387石	1,119,336尾	9.3円	208,644円
明治13年	19,353石	967,653尾	10.0円	193,918円
明治14年	14,425石	721,229尾	10.5円	151,458円
明治15年	24,654石	1,232,709尾	6.5円	159,019円
明治16年	16,666石	833,311尾	3.0円	49,999円
明治17年	9,776石	488,822尾	6.4円	62,569円
明治18年	8,394石	419,709尾	6.5円	54,562円
明治19年	13,278石	663,889尾	5.7円	75,683円
明治20年	10,793石	539,643尾	9.0円	96,704円
明治21年	12,113石	605,669尾	16.6円	201,446円
明治22年	9,329石	466,447尾	11.5円	107,283円
明治23年	7,849石	392,459尾	9.1円	71,192円
明治24年	7,717石	385,837尾	13.4円	103,481円
明治25年	8,875石	443,768尾	18.9円	167,744円
明治26年	4,138石	206,888尾	8.1円	33,599円
明治27年	2,457石	122,828尾	9.0円	22,085円
明治28年	3,295石	164,732尾	12.6円	41,414円
明治29年	3,538石	176,885尾	14.5円	51,155円
明治30年	4,416石	220,793尾	18.0円	79,486円

石狩における明治期の鮭漁獲高と価格

石狩町誌中巻1・26ページ表から作成

最大の漁獲高は明治15年。最大の売り上げは明治12年であった。



明治初期の石狩川河口における鮭漁撈

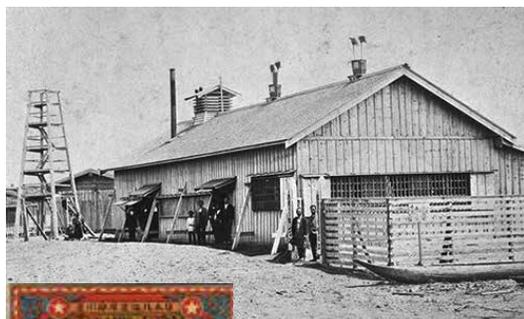
(北大附属図書館北方資料室)

その後、鮭の漁獲高は蝦夷地全体で減少傾向となります。寛政十年(1798)の記録では、蝦夷地全体の漁獲高三万六千石に対し、石狩場所で一萬二千石、厚田場所と浜益場所ですれぞれ千五百石、シコツで二千石とあり、石狩川流域で全体の半数近くを漁獲したとされています。

明治に入ると、石狩で漁獲された鮭の具体的な統計が残されています。表は「明治期石狩郡鮭収穫高統計表」(石狩町誌中巻一)です。この表から、明治二年(1869)には一

万六千石漁獲されており、江戸時代から引き続いて、石狩が鮭の大産地であったことがわかります。明治三年(1870)には、漁場の官捌かんばちを廃止して、漁場を出願者に貸与、四年には共有化、七年(1874)には民有化するというように新規漁業者が参入しやすくなる自由主義の制度を整えます。九年(1876)になって開拓使は乱獲を防ぐために、漁場を明確に区切った上で入札によって漁業権を認めるように改めました。

新規漁業者が参入したことにより、明治前半は石狩の鮭漁の最盛期となりました。年による差異はありますが、明治五年(1872)、



上 「開拓使石狩缶詰所」
下 石狩で製造された缶詰のラベル
(いしかり砂丘の風資料館)

十二年（1879）、十五年（1882）は、百万尾を超える大豊漁となっております。

当時は石狩の人口六百人に対して、鮭の漁期には二千人の出稼ぎがやって来たといわれています。

北海道で産業を振興させるため多くの官営事業を行った開拓使は、明治十年（1877）、石狩に「開拓使石狩詰所」を開設しました。石狩川左岸河口近くに造られた工場は、面積がおよそ千三百坪あり、敷地内には製造工場と倉庫、職人が寝泊りする宿舍や鍛冶場、氷室などが配置されていました。アメリカ製の製缶機や製造機械を導入し、アメリカ人技師U.S. トリートが技術指導に当たりました。明治十一年（1878）の開拓使への報告によると石狩工場で生産された製品は、明治十年（1877）十月から翌年三月までに、鮭一万二千缶、スモークサーモン七百本、カキ三千二百缶、シカ肉九千四百缶、牛肉二百缶などとなっております。

その後、再度鮭の漁獲の減少傾向がみられるようになります。石狩町誌では「明治十七年より減少傾向を認めることができ、さらに二十六年から一段と減るようになった」と記しています。

石狩における鮭漁の衰退と復興は、それだけで一つの物語になるので、ここでは触れな



石狩御用留
入船覚
(札幌市公文書館)



いことにしますが、鮭漁の全盛期が北前船の全盛期と重っていることには注目しておきたいと思います。

このように、当時も今も、石狩にとって、ニシンとともに鮭はかけがえない水産資源であり、北前船による石狩の海運を考えると、重要なことが明らかです。

石狩川河口に 入津した北前船・并財船の記録

上の資料は、安政三年（1856）に水戸藩の意向を受けて、出稼人（浜名主）として石狩場所へ鮭漁業に従事することになった五十嵐勝右衛門による「石狩御用留」の安政五年「入船覚」です。所属または国名・船主・船名と、帆印・反数（帆に使う布の数）によって船の大きさを示す基準）・船名が、別のページに分けて記されています。

「十八反・子日丸、二十二反・彦久丸、二十反・乗福丸が阿部屋伝治郎手船」、「龍宝丸が松前浜屋与三左衛門手船、明神丸が御役所積荷入下り」などの記載から、これらが地元

であり、手船の三艘の船印は、前から見て左上に黒い四角が見られます。この印は、時代を遡って、同じ名前の彦久丸を蠣崎波響が描いた掛軸とも共通しています。

さて、注目したいのは次のような船の船籍です。「二十二反・明運丸は越後助衛門船、二十一反・大吉丸は大坂吉右衛門船、二十反・稲荷丸は水戸中之湊、十五反・幸玉丸は荘内加茂」とあるように、「越後、大坂、水戸、荘内」と国名が記されている船の数が十九艘確認できるのです。明らかに本州船籍の北前船が入津していることがここに記録されています。

十九艘の本州船籍船のうち、二艘は「水戸」の船でした。

新北海道史第二巻通説一・84ページに、安政四年の調査として「東西地諸産物取締方の儀に付奉伺候書付」よりとして次の記述があります。

「内国各地との取引は依然東廻りより西廻りの方がはるかに多かった。移入品中の主位を占めた米は津軽、羽後、越後、越中などから、酒は出羽（大山）、越後、大坂から、縄筵は敦賀、津軽などから、塩は瀬戸内海の各地、および金沢付近から、木綿物その他の雑貨は

大坂、敦賀、その他の諸港からもたらされ、移出品もまたこれらの地に向けられるものが多く、ことに大坂、兵庫などへ魚粕の移出が増加した。これに反して東廻りの取引は、江戸との取引が顕著になっただけで、ほかに重要な取引地がなく、江戸との取引も前時代と同様、当地から移出するものは塩鮭を第一とし、塩鱒、新鱈、昆布、鯛、鰯粕などを数えしたが、その額は大坂と比べものにはならず、江戸から輸入するものは、おおむね贛沢品であつたから、まだ広く需要されるにいたらなかつた。いまこれを安政四年の調査にみれば、本道産物の移出先は次のとおりであつて、東海岸地方は総額の二割一分を占めているにすぎない。」

「移出先・江戸。石数・四万石、金額・十三万四千七百両」「移出先・銚子、水戸、仙台、南部。石数・四万二千石、金額・六万三千両」「計（西廻りと合わせて）、石数・七十一万二千石、金額・百十四万二千七百両」

ニシンが漁獲できない石狩川に入津している船の目的は、鮭を買積することです。「入船覚」に見る水戸船籍の船の他、地元船籍の船の一部は、塩鮭の消費地の江戸に向かつてことが想定されます。

さて、7ページに、「どうしても北前船の範疇に収まらない船が存在していた」「日本には、正月に食べる魚として、鮭を珍重する地域と鱒を珍重する地域が存在し、鮭文化地域にある最大の消費地は、江戸・東京」「場所請負時代から明治時代にかけて、太平洋經由で、水戸や江戸、東京に鮭を運んだ船が、無視することができない重要な役割」ということを記しました。

塩鮭は、越後、荘内などにも出荷されていましたが、それ以外の太平洋經由で江戸・東京との間を航行していた船は、地元の呼称である「弁財船」というしかありません。

安政四年の「東西地諸産物取締方の書付」をもとに、安政五年の「石狩御用留・入船覚」を見直すと、「西廻りの北前船」とは別種の「東廻りの弁財船」が入津していたことがわかります。北海道全体の移出先を論じた「新北海道史」の「取引地」では、「東廻り」割合の少なさが指摘されていますが、東廻りの合計約二十万両の、かなりの割合を出荷したことが推測される石狩にとって、「東廻り」は無視することができない大きな位置を占めていたことが明らかです。

次に石狩川に入津した北前船や弁財船を、



上 石狩川河口を撮影した明治4年の写真。手前は開拓使がイギリスから購入した蒸気船「辛未丸」(97t)
 下 上の写真の左上部分を拡大。



更に拡大すると、蛇腹垣と常苦で積荷を覆う特徴ある北前船が見える。
 (北大附属図書館北方資料室)

写真で見てください。

この写真は、石狩町誌上巻に掲載されている明治四年(1871)に撮影された有名な写真です。手前に開拓使がイギリスから購入した蒸気船「辛未丸」が写っています。この奥や同時に撮影された別の写真を拡大すると多くの和船が確認できます。

この写真から、それぞれの船の船籍や航路と目的地を判断することはできませんが、安政五年の「入船覚」と同様の傾向を予測することは可能です。

石狩川河口に入津した船の目的が明確にわかる資料としては「明治十三年石狩川入港鮭積取船舶一覧表」(石狩町誌中巻一)が重要です。三十八艘の鮭積取船について、「使府

県名、船形、船名、積量、鮭の積載高、筋子の積載高、入港日出発日、水夫人員、国名、町村名、船主姓名」が詳細に記録された貴重な資料です。船籍の別では、新潟・十七艘、山形・十一艘、北海道・七艘、秋田、山口、大阪がそれぞれ一艘となっています。新潟県籍船で運ばれた鮭を合計すると二十七万四千尾で、全体の56%に上っています。新潟県の記録には、北前船による移入品として鮭があげられています。当時は、国内初となる三面川の人口孵化導入直前で、新潟は鮭の不漁時代でした。

この資料で、一艘だけ「栄福丸」という大

明治三年石狩川入港鮭積取船舶一覧表

使府	船形	船名	積量	鮭積載高	出入港	水夫人員	国名	町村名	船主姓名
山形縣	同	日枝丸	二五四石	四七六樽	十一月六日	九	羽後國	酒田船場町	小倉 金藏
新潟縣	同	榮福丸	四六六石	九七三樽	十一月十九日	九	越後國	太郎代浜村	南 半之助
開拓使	同	永久丸	五一七石	八五三樽	十一月十日	九	後志國	信 香 町	藤 山 要吉
新潟縣	同	永昇丸	三三〇石	八四五樽	十一月三十日	六	越後國	新潟町	岩 瀬 藤七
大阪府	西洋形	榮福丸	六六噸	七九一樽	十一月三十日	六	摂津國	京橋三丁目	越 木 政七
新潟縣	同	良運丸	二七七石	八一〇樽	十一月十九日	九	越後國	新潟町	新 谷 彦八
新潟縣	同	白山丸	三四四石	四〇八樽	十一月六日	九	越後國	宮 川 村	猪 俣 萬作
山形縣	同	日枝丸	二五四石	四七六樽	十一月六日	九	羽後國	酒田船場町	本間長三郎

このような詳しい一覧が38艘分残されている。積量を見ると、日本型ではおおむね500石以下の船が多い。

阪船籍の西洋船が見られますが、大阪は鯺地域にあるので、船籍だけから目的地を予測することは難しいようです。

なお、この資料名は「入港」となっていますが、当時、実際には天然の河口に入つて停泊しているのが、近代港湾に入港したような印象を避けるため、本稿ではそのことを示す当時の用語である「入津にゆしん」を用いています。

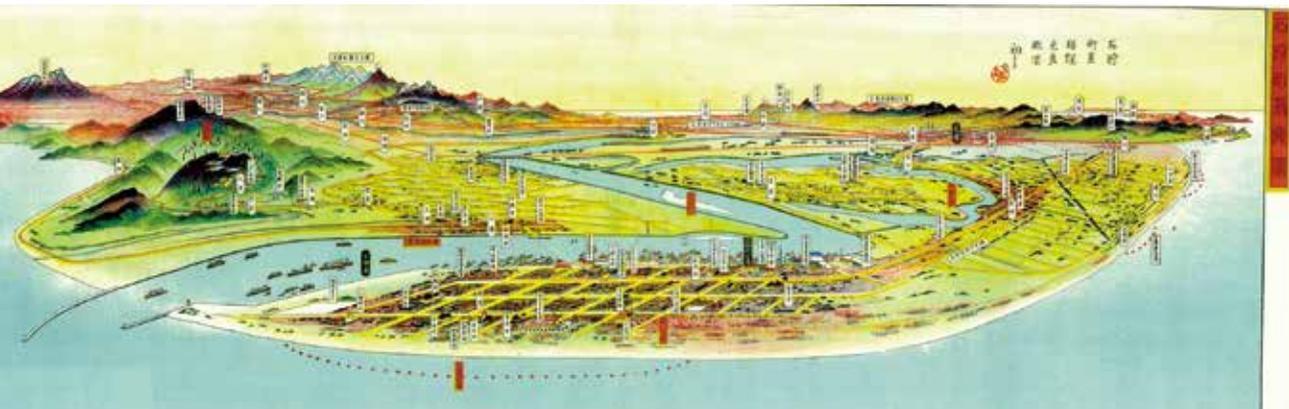
石狩に北前船が来航するようになったのは

安政五年の石狩改革から！

松前三港以外の地域にいつから北前船が往來するようになったかについて、一般には、開拓使が明治二年（1869）十月に箱館沖ノ口番所を海官所と改称し、続いて明治三年（1870）一月に館藩たてはら（旧松前藩管轄となっていた松前と江差の沖ノ口改所を廃止し、開拓使が両所に海官所を設置し、さらに「海官所規則」が施行されたことが契機とされます。このことよって、実質的に北前船は自由に北海道の各港に往來し交易することが可能になったのです。その後、段階的に規制緩和が行われ、最終的に自由な航行が保障されるのは明治八年（1875）の「北海道諸産物出港税則並船改所規則」によってでした。

しかし、石狩においては、既に示したように「石狩御用留」の「入船覚」に、安政五年（1858）石狩川河口に入津した本州船籍の北前船の船名記録が残されているのです。これは、他の地域に十二年ほど先行していることになりました。

なぜ、このようなことが可能だったかという疑問に対する答えは、幕府が蝦夷地を再度直轄して石狩役所を設置した安政二年（18



吉田初三郎 「石狩鳥瞰図」

時代は違うが、石狩川河口と左側にあたる北部の崖という地形を対比すると、鮭の漁場とニシンの漁場という特徴的な姿が見える。また、後背地に石狩平野を有する道央の拠点ということがあらためて理解できる。(昭和27年)(石狩市蔵)

55)から三年後の安政五年(1858)に行われた石狩改革にありました。

石狩改革の一環として、石狩役所は石狩場に荷物を積みに来る船に限って、松前や江差に寄らず直接石狩に来航する直舩じまはしりを認めたため、本州船籍の北前船が公式に石狩川河口に入津することが可能になったのです。

石狩改革については、村山家文書が原典的な資料として重視されています。村山家文書は、場所請負人村山伝兵衛の十代目にあたる石狩市郷土研究会の村山耀むらやまよういち一会長が、北海道開拓記念館(現・北海道博物館)に寄託した約千五百点にわたる膨大な文書です。

本会では定例会で「村山家文書を読む会」を実施しています。「石狩にいつから北前船が来航するようになったか」という問題意識を持ち「直舩」に注目して読み直すことで、今まで見逃していた事実が明らかになってきました。

石狩改革とは何か？ 時代背景から具体的内容まで

まず、石狩改革の概要を確認します。

安政元年(1854)に締結された日米和

親条約に基づく安政二年(1855)三月の箱館開港を控え、ロシアの南下に対する危機感も背景に、幕府は同年二月二十二日に、本古内まごない以東、乙部おとべ以北の地を上知し、箱館奉行管轄とし、蝦夷地を再度直轄しました。

その後、安政五年(1858)に、幕府の石狩役所が実施した改革を石狩改革といいます。石狩役所調役しらやぐなみ並・荒井金助あらいきんすけが中心でした。内容は、大まかに次の五点です。

- ・ 場所請負人「村山家」を罷免。新たな場所請負人を指定しなかったため、石狩では場所請負制が廃止された。

- ・ 石狩役所を対岸の若生わかおい(現八幡町)に移転。水害対策だけでなく、村山家の影響を排除する目的もあった。

- ・ 石狩役所が直接漁場を管理する「直捌じまてはき」を実施。出稼人を募集して、漁場を分割した。

- ・ アイヌの漁業者としての権利を尊重し、掌握に努めた。対ロシア関係を有利に進めるためアイヌ民族の離反を防ぐことが目的だった。

- ・ 本州船籍の北前船が、松前や江差に寄らず、本州と石狩を直航できる「直舩」を許可した。

- ・ 松前や江差の商人が価格に異議を唱え、格外に下落させるような事があつては困る。

- ・ 差しあたつて、石狩場所荷物に限り、樺太同様の直艫にしてほしい。

- ・ こちらで口銭を取り立て松前藩に引き渡す。

荒井金助による当秋味漁からという直艫の願いは、次の書付に記されたようにただちに認められ、この年（年）から石狩場所の荷物を取り扱う場合に限つて、本州船籍の北前船は松前沖ノ口役所を通らずに直接石狩に來航することが可能となりました。

村山家文書から、石狩改革のうち直艫に関するもう一点の記録を枠内【資料2】として、読み下します。

この部分からも、重要な点を抜き出します。

- ・ 石狩から直艫することになったが、本来手数料は松前沖ノ口役所で取り立てるべきであり、石狩役所が別に、直艫手数料という名目で徴収することは行わない。

- ・ 鮭やニシンの役銭（雑税）は、石狩役所が預かり従来どおり松前藩に渡す。（このことは直艫後の直捌品販路確立によつて建て前ではなかつたことが明らかになる）

- ・ そのほかの新規産物の役銭（雑税）は、石狩役所で収納する。

結果的には、石狩役所で使用する物資の運搬

や、石狩での新規開墾に要する資材については、石狩役所扱いとして、船役銭の徴収を行わないこととして、商船の往來を奨励しました。

北前船「直艫」の石狩における独自性と影響とは？

文化四年（1807）から文政四年（1821）に行つた第一次の幕府蝦夷地直轄に際して、幕府は、松前藩を東北の梁川やながわに転封して北海道から排除しています。それに対して、第二次幕府直轄では、松前地が縮小されたものの、松前藩は北海道に残されるので、道南

二港以外への西蝦夷地への松前藩の來航禁止は有効でした。（箱館が幕府天領、開港場になったため一湊減）、規則に従えば、石狩場所からの出荷物を積んで航行する船は松前の沖ノ口役所に立ち寄り、口銭を支払うことになっていきます。しかし、石狩役所は、石狩場所に來航する船に限つて口銭徴収を代行することで、松前沖ノ口役所に寄らず、直接、石狩と本州の港を結ぶことを認めたわけです。

一方、安政二年（1855）に蝦夷地警備を命ぜられ、安政六年（1859）になつて警備地の一部を領地として下賜された庄内藩、秋田藩等の東北諸藩は、新領地（庄内藩ではハママシケ）から石狩場所同様の直艫を行いました。松前藩主松前嵩広がこれを禁ずる請願を行い、幕府はこれを受けて、万延元年（1860）に従来通り松前と江差を経由することに決定しました。

直艫はこうのように石狩場所に限定した措置でした。これは石狩場所に限定して場所請負制が廃止されたことと同様の、石狩改革による特例的措置であり、北海道の近代海運史の中で石狩は他の地域と一線を画す独自性を持つことになりました。

幕府は、石狩役所の収入を確保するために、直艫によつて商船の往來を推奨し、さらに、直捌品を販売する産物会所を江戸、大坂、堺などに整備することを通して、実際に多大な利益を確保しました。改革初年から二千五百両程度の利益があり、元治から慶応年間（1864～1868）にいたると、年一万五千両から二万両の利益がありました。これは、財政難にあえいでいた幕末の幕府にとつて貴重な財源となりました。

不自然な「どんぐり型」になったのは 「独占企業」松前藩の出港税が原因！

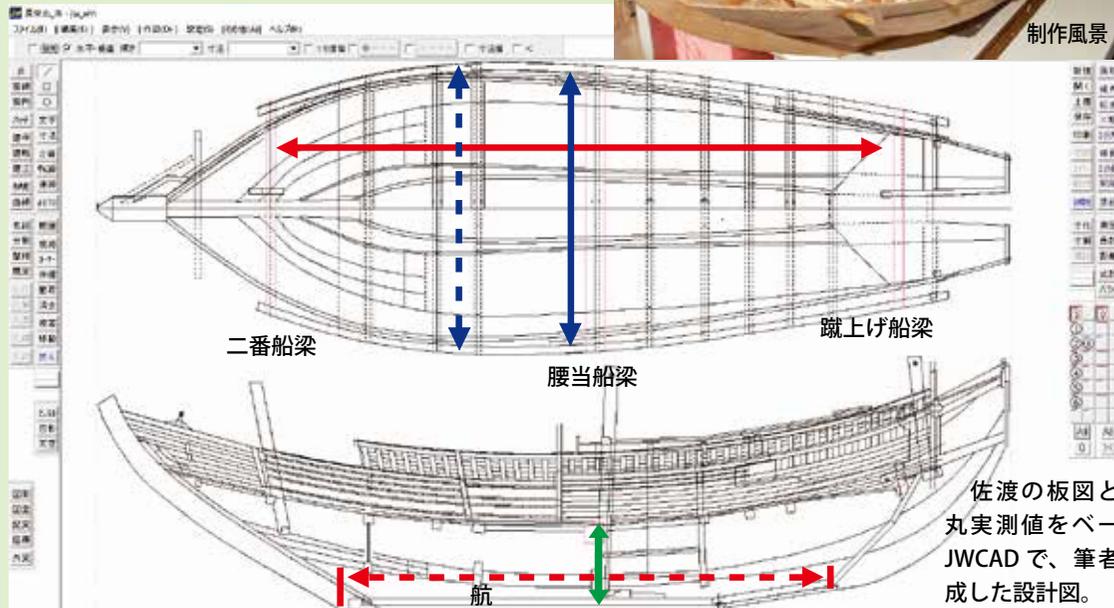
ジオラマの北前船を上から見ると、前方が幅広でずんぐりした形になっています。

船の石数は、本来、実線青の腰当船梁の幅と実線緑の深さに点線赤の航（底にある平型竜骨）の長さをかけて測りますが、荷物を積んでいると点線赤を測れないため、松前藩では、航に替えて実線赤の長さから石高（素間尺）を測りました。

中間港と違って、独占経営ができる松前藩の出港税は過酷でした。また、沖ノ口役所は、実際の積荷高を調べずに、安易に素間尺で課税したため、船主たちは、素間尺が小さいまま、



若いころ、出身地宿根木で、千石船（白山丸）復元に携わった現・佐渡市立博物館館長の高藤一郎平さんに、復元の根拠となった平面を含む板図データを提供していただいた。



佐渡の板図と白山丸実測値をベースにJWCADで、筆者が作成した設計図。



●が帆柱を支え、本来は最大幅の腰当船梁。

実際の積荷高を増やすように新造船の形を変えました。下図の実線青を短くして、緑を浅くし、前方の点線青を広げ実線赤を短くする方法です。

その結果、18世紀後期以降、北前船は、「どんぐり」と称される他地方の弁財船とは明らかに異なる外見を持つようになり、積載量は、幕末で5割増しが普通になりました。

その結果、航行速度が犠牲になり、大波に対して浸水しやすい危険な弱点が生まれました。

この傾向は沖ノ口役所が廃止された明治期に一層強まり、中期には7割増しが一般化し、中には9割増しという船まで現れました。欠点を知りつつも、商品の積載量を重視する買積経営の要求に合致する船形だったからです。





東の横綱・村山伝兵衛の足跡

松前藩時代に石狩で行われていたことは？

松前藩時代の三港以北の蝦夷地を、

北前船の空白時代、空白地域とするのか、

明治以降の北前船との連続性に目を向けて、その前史ととらえるか！

松前藩時代に

蝦夷地で行われていた生産と海運

北前船について、本稿の初めに「江戸中期から明治中期にかけて、大阪（江戸時代は大坂）を基点に北海道までの日本海を帆装によって航行した買積を特徴とする商船です」と説明しました。

そして、「松前藩は、運上金を確実に徴収し自藩の利益を確保するために、沖ノ口役所を置いた福山（松前）、箱館、江差の松前三港以外に北前船が入港することを禁じていました」という、北海道独自の事情についても

説明してきました。

この二点から、松前藩の時代に、道南の松前三港以北の蝦夷地といわれた小樽や石狩、留萌などに原則として、北前船が往来することとはなかったのです。例外は、松前商人の雇船という立場で運搬を行うことと、幕府が認めた直舫による石狩と樺太への入港でした。

松前藩時代の三港以北の地域を、北前船の空白時代、空白地域としてしまうのか、あるいは、明治以降の北前船との連続性に目を向けて、その前史ととらえるかは、重要な課題になります。

本章では、松前藩時代、三港以北の主に西



石狩弁天社の狛犬

蝦夷地において、どのような生産と海運が行われていたかを、石狩を対象として明らかにし、その歴史的な意義を考えていくことにします。

石狩に残る松前藩時代の 笏谷石の狛犬と白御影石の鳥居

日本遺産 北前船寄港地・船主集落である石狩市の八点の構成文化財に、福井の笏谷石しやくたいたいしで作られた石狩弁天社の狛犬と、瀬戸内から運ばれた白御影石で作られた石狩八幡神社の



鳥居が含まれています。

この二点は第二次申請によって、令和元年五月に日本遺産 北前船寄港地・船主集落構成文化財に追加認定されました。

第一次の申請をした市の担当者によると、この二点を申請しなかった理由は「明治以前の文化財だから」ということでした。

前述のように、松前藩は、運上金を確実に徴収し自藩の利益を確保するために、沖ノ口

役所を置いた福山（松前）、箱館、江差の松

前三港以外に北前船が往来することを禁じていました。その禁令によって、小樽や石狩、留萌などに北前船の姿を見ることは原則としてありえなかったのです。明治二年（1869）

に版籍奉還によって松前藩がなくなり、翌三年（1870）までに開拓使が沖ノ口役所を廃止したことによって、北前船は自由に北海道の各港に航行することが可能になったのです。



上 令和元年7月の「北前船子ども交流拡大プロジェクト」で、瀬戸内から運ばれた八幡神社の白御影石の鳥居を調査する石狩小学校の子どもたち。文化10年（1813）の刻字が見える。

下 石材は、船を安定させる重しとして運ばれ、朽ちることなく今に残る。

その事情を考えると、「北前船が来航できない時代から石狩に存在した文化財を、北前船の構成文化財として申請することの難しさ」は、十分に理解できるところです。

松前藩時代、 広い範囲で活躍していた場所請負人

しかし、松前藩時代、蝦夷地の場所請負人は、実際には非常に広範囲に活躍していました。

その事情について、北前船の経済的役割について大きな研究成果を残している慶応大学の中西聡教授が北海道大学の助教時代の研究を後に整理して発刊された「北前船の近代史・海の豪商たちが残したモノ」から、紹介させていただきます。

「場所請負人は、請け負った場所で漁業を行ったり、請け負った場所へ本州など（本州・四国・九州）の産物を運んでアイヌと交易し、また漁獲物は松前藩城下や箱館湊・江差湊へ運んで、北前船などに販売した。松前藩城下の福山湊や箱館湊・江差湊のみが本州方面との交易湊とされたため、場所請負人はこれら三湊に拠点を置く商人であったが、本拠を本州などに持ち、三湊に支店を置いて大

東廻りの歴史を伝える「石狩弁天社礼拝器」^{らいはいき}

上 弁天社に残る礼拝器（手洗石）には「弘化2年（1845）石工水府港大内石可」と刻まれている。「水府港」とは、水戸の那賀川河口の港であり、作者は水戸藩御用石工の大内石可である。石狩と水戸藩のつながりを示す、場所請負人手船による「弁財船遺物」ということができる。

下 令和元年7月23日、茨城県ひたちなか市の小学校5年生・6年生の216名が洋上学習の一環で石狩市の本町地区を訪れ、石狩小学校の児童と交流した。元禄元年（1688）に水戸光圀が快風丸を石狩に派遣し、塩引鮭1万本を積み帰ったことをきっかけに、水戸と石狩は深いつながりを持っている。ひたちなか市小学生の洋上研修もその流れの中で実施される事業である。



場所請負人手船活躍の例 伊達家文書から

寛政十一年（1799）に幕府が東蝦夷地を直轄してから、塩引鮭が大量に生産されるようになり、太平洋を通る東廻り航路によって、各場所から仙台、水戸、江戸などへ直接積み出されるようになり、特に江戸は塩引鮭の一大市場となりました。この傾向は、幕府が蝦夷地の直轄をやめた、松前藩復領後も変わりありませんでした。

東蝦夷地の鮭が江戸の市場を開拓した後、日本海産の鮭も江戸に出荷されるようになりました。松前町史は、「蝦夷国私記」から、このことを次のように紹介しています。「鮭は石狩川より取る魚なり。風味極上にして値段一倍高値の品なり」

この鮭を運んでいた重要な手段として、中西氏が指摘するように場所請負人の手船がありました。

具体的な一例として、現在石狩市の一部になっている浜益とその北に隣接する増毛場所などの請負人であった伊達林右衛門の文政三（1820）年九月十日の日記を紹

介します。

「私手船（徳宝丸、伊勢丸、大楽丸）塩鮭積入年々江戸廻二仕り、去々丑寅卯三ヶ年霊岸島御会所おゐて願之通御売捌方仰せラレ、有り難キ仕合ニ存シ奉候。」

三艘の手船によって、塩鮭を江戸に積み出していたこと、箱館奉行管轄下の江戸霊岸島会所を通じて塩鮭の売捌きに当たったことがわかります。伊達林右衛門が、江戸で販売した塩鮭の数量は、「伊達家文書を読む・試論伊達林右衛門」を著された加納信美氏が、年度毎に売り先、金額を詳細に分析して明らかにされています。

さて、石狩の村山伝兵衛が得た利益も伊達林右衛門と同様に手船による塩鮭の江戸への輸送と販売に依拠していたことが伝わっています。村山家の場合、石狩川という鮭の大産地を有していること、所有する手船の数が多くことから、伊達家にも増した利益を上げていたことが推測できるところですが、膨大な村山家文書から、加納氏のような詳細な分析を行う作業には着手できておらず、今後の課題としなくてはならないところです。

規模に場所請負を行った商人も存在し、特に近江国に本拠を置く近江商人と、十八世紀末に北海道に進出した江戸商人が大きな地位を占めた。これらの商人は、江戸・大坂などに本店・支店を設け、自ら多数の船を所有して北海道産物を自分の船で本州などの主要湊に運んで販売し、生産と輸送と消費地での販売を一貫して行う垂直統合経営を行った。

(中略) 江戸時代の北海道での場所請負制では、大規模な場所請負人はいずれも手船を所有して、場所産物を手船で江戸・大坂・近江国などへ運んで販売していた。このように場所経営と手船経営は密接に関連していた。

ここに記された「手船を所有して、場所産物を手船で江戸・大坂・近江国などへ運んで販売していた」という場所請負人は、石狩においては百五十年にわたって石狩場所を経営した村山家でした。



場所請負人・村山家の手船「彦久丸」の絵図(村山家文書より)

最盛期といわれる時代の三代目村山伝兵衛は『日本長者鑑』という長者番付で、「西の鴻池善右衛門と並ぶ東の横綱」と称されました。当時、村山家は、百二艘の手船を所有していました。村山家手船「彦久丸」を松前藩家老で、夷酋列像作者として名高い蠣崎波響が描いた掛軸が村山家文書に残されています。

明治以前の石狩は、一般的な定義の北前船の影響が及ぶ地域ではなかったのですが、蝦夷地の中では、重要な地域でした。場所請負人手船が活躍した時代を、北前船前史に位置付けることで、地域の経済史と海運史の連続性がはつきりと浮かび上がってきます。

東の横綱 場所請負人 村山伝兵衛の足跡

北海道はアイヌモシリと呼ばれる先住民族アイヌの天地でした。自然と共に生きる生活を基本としたアイヌの人々にとって、漁業は生きるために必要な食料を授かる営みでした。

和人はアイヌモシリを蝦夷地と呼び、交易を行い、やがて、移住して集落を形成するようになっています。松前藩につながる蠣崎氏も道南に集落を形成した豪族でした。

本州との交易に視点を当てて、地域史の大きな変化を見るなら、成立したばかりの松前藩が慶長九年(1604)に徳川家康から授けられた黒印の制書の「諸国より松前へ出入りの者共、志摩守に相断らずに夷仁と直商売仕候儀は曲事なるべき事」という項に注目する必要があります。

幕府から、アイヌの人々との交易権を公認された松前藩は、蝦夷地を商場として細かく区切り、各地の交易権を藩士に知行として下知しました。しかし、十八世紀初めころになると、松前藩士は商場の交易権を和商人に預けてしまい、運上金だけを受け取る場所請負制が一般化していきます。場所請負制の下では、商人が運上金の負担と利益の追求のために、アイヌの人々を使役して漁業と交易の拡大に努めることが一般化していきます。

石狩は、蝦夷地最大の河川である石狩川の河口に位置する要地であり、藩主が直轄地としていました。一時的な例外の時期を除き約百五十年にわたって、藩主から村山家が石狩場所を請け負っていました。

初代村山伝兵衛は、能登国羽咋郡安部屋村(現石川県羽咋郡志賀町安部屋)出身で、十代後半に松前に渡り、城下で商業活動を開始

しました。その後、松前藩御座船船頭の養子となって城下に籍を持ち、藩御用の廻船業を営みました。順調に家業を発展させ、宝永三年（1706）から、石狩場所を請負い、後に宗谷・苫前、留萌場所の請負い地を広げました。初め五隻の船を所有して、いつかは十五艘の船を持つまでになりたいと願って、屋号を〇十五とした初代伝兵衛は、晩年には二十六艘の手船を持つまでに村山家を繁栄させました。

村山家が勢力を拡大したのは三代目・伝兵衛の時代です。宝暦七年（1757）に二十一歳で家督を継ぎ、祖父が築いた廻船業と石狩などの請負いを基礎に藩主・有力家臣の商場請負いを拡大し、有力請負人として急成長しました。安永二年（1773）には、藩命でカラフト漁場の調査を行い、その功によって苗字帯刀を許され町奉行兼町年寄りになると共に、松前家十三世藩主通広から山丹錦（蝦夷錦）を賜りました。この山丹錦で作った「七條の袷袷」は初代伝兵衛の父伝太夫の五十回忌に、菩提寺安部屋村の西念寺に寄進



され、現在も大切に保存されています。

さらに、寛政元年（1789）のクナシリ・メナシの戦いの後、飛騨屋久兵衛を罷免した松前藩は、東蝦夷地を藩主直轄としたうえで、実務を伝兵衛に請け負わせました。戦後の混乱を巧みに収めた伝兵衛は、問屋株を取得し、城下筆頭の豪商の地位を確立しました。その後、



三代目村山伝兵衛が、松前藩主から賜った山丹錦による「七條の袷袷」

（石川県志賀町西念寺所蔵）

令和元年5月の北前船寄港地旅行中、村山家十代目にあたる村山耀一郷土研会長から、「輪島に居て可能なら、隣町にあるうちの菩提寺で山丹錦の袷袷の写真を撮ってきてほしい」と頼まれた。

歴史を飛び越えたような貴重な経験になった。



カラフトに運上屋を置き、藩主直営とした松前藩は、カラフト場所請負を伝兵衛に命じました。三代目村山伝兵衛は、五十五歳までに三十五場所を経営しました。この頃の伝兵衛の持ち船は百二艘、松前藩への運上金は、一年で二千五百両におよびました。

三代目伝兵衛隠居の後、文化二年（1805）から、村山家を実質的に継いだのが孫の六代目伝兵衛（直之）です。祖父に続いて問屋株を得て有力商人としての地位を保ちまし



村山家が
幕府に献上した塩鮭の箱。
丸十五の家印が残る。



道の駅ジオラマから

た。文化十二年（1815）には、海岸部だけでなく石狩川上流域を含む石狩十三場所を一括して請負いました。それを祝って村山家では石狩弁天社を再興し守り神としました。

幕末期の弘化二年（1845）に石狩川が氾濫して堤防が破壊された時に、漁業部・村山伝次郎は越後から治水に長じた者十名を雇い十年をかけて修築に当たりました。これは「石狩川治水」の始まりとされています。安政元年（1854）まで石狩川渡船を請負い、安政二年（1855）までに石狩―札幌間と石狩―銭函間の新道の開削、安政五年（1858）には星置―島松間の道路の開削を行いました。これによって銭函―札幌―千歳間の札幌越えの道路が開かれることとなりました。

松前藩時代から盛んだった 石狩の鮭漁とニシン漁

次に松前藩時代の、石狩における漁業の状況を、鮭漁から見えていきます。

松前地方はもともと鮭の漁獲が少なく、他の場所は開発されていなかったため、蝦夷地における大規模な鮭漁は、大河石狩川から始まりました。

元禄元年（1688）には水戸光圀が快風丸を石狩に派遣し、塩引一万本を積載したと記録に残っています。

その後、石狩の鮭は、東北だけでなく、販路を水戸や江戸にも広げることになり、場所請負人の手船によって、津軽海峡から太平洋を回って出荷されることも増えてきました。

石狩場所における鮭の漁獲の記録は、39（40ページで紹介した通り、寛政期に年平均一万二千石。宝暦二年（1752）は三万七千石。寛政十年（1798）には、石狩場所で一萬二千石、厚田場所と浜益場所それぞれ千五百石、シコツで二千石となっており、村山家の経済的繁栄の基盤を作りました。

続いて、松前藩時代のニシン漁について見

ていきます。

松前藩は、元禄年間（1688～170

3）ころまでは、松前地の漁民が蝦夷地に

漁することを禁じていました。安永年間（1

772～1780）ころから二十年以上にお

たり、松前から江差にかけての松前地が著

しい不漁となると、松前藩は漁民が瀬棚から

歌棄までの西蝦夷地近場所へ出漁することを

認め、この地の漁業が発達しました。しかし、

この地域でも不漁になると、松前藩は寛政五

年（1793）に、石狩までの出漁を認める

ことになりました。磯谷から小樽、石狩の各

場所には、漁民の小屋が増加しましたが、場

所請負人も漁夫を雇い大規模なニシン漁を営

むようになりました。松前時代の初期は「刺

網」を用いた漁法でしたが、場所請負人がニ

シン漁に乗り出した寛政年間からは、大規模

な「ざる網」が用いられるようになりまし

た。さらに、嘉永二年（1849）に、歌棄

で「行成網」という定置網が工夫され、ニシ

ンの漁獲高は飛躍的に増加していきます。

こうした状況で、三代目伝兵衛の時代に、

村山家の利益は六万両、藩に収める運上金が

二千五百両に上り、藩に対する経済的な貢献

などによって三代目伝兵衛は、苗字帯刀を許

され、長者番付で、「西の鴻池善右衛門と並ぶ東の横綱」と称されました。

しかし、安政二年（1855）に、ロシアの南下に危機感をもって再度蝦夷地を直轄とした幕府は、松前藩との結びつきが強大な村山家の影響力を排除するために、安政五年（1858）に、幕府石狩役所による石狩改革を行い、石狩の場所請負を他地域に先行して廃止し、村山家は場所請負人を罷免されることになりました。（詳細は45ページ）

さて、場所請負人の時代に、本州との物資の輸送には、次の手段がありました。

- ・ 本州の船主所有の北前船が、福山（松前）、箱館、江差の三港のいずれかに入港し、下り荷を販売、上り荷を購入。三港と蝦夷地の「場所」の間では、松前商人の手船か雇い船が物資を輸送。

- ・ 本州の船主所有の北前船が、三港のいずれかに入港し、下り荷を販売、上り荷を購入。三港と蝦夷地の「場所」の間では、場所請負人の手船で物資を輸送。

- ・ 有力場所請負人（本店または支店が松前にあり、運上金徴収を代行する問屋株を所有する村山家や伊達家など）が直接、自分の手船で、江戸・大坂などに行き、

上り荷と下り荷を販売する。

場所請負人による生産と海運が有する 明治以降の北前船の活動との強固な連続性

松前藩時代に蝦夷地で行われていた場所請負人による生産と海運を概観してきました。各漁場の水産加工品は、松前藩が消滅し航行の制限が緩和された途端、北前船の重要な積荷となり、小樽、石狩、増毛、留萌、宗谷の地域は、北前船の主要な目的地となりました。松前藩時代に蝦夷地で行われていた場所請負人による生産と海運は、明治以降に北前船が活動を拡大する前史として、強固な連続性を持っていたと考えることが重要です。

このことについて石狩という地域から見直してみます。石狩では「北前船」という名称は用いられておらず、場所請負人の手船であっても松前商人の手船や雇船であっても、大型の和船はすべて「弁財船」と呼ばれていました。石狩の人々にとっては、米をはじめとする生活物資を運び入れてくれて、生活の糧になる水産加工品を運び出してくれる船は松前藩時代、幕府直轄時代、さらに明治に入っても「弁財船」に変わりはありませんでした。

そして、人々はその船を「宝船」として待ちわびていました。

北前船寄港地・船主集落が日本遺産に認定されたことによって、地域間の交流が進み、北前船研究が新たな進展を遂げる可能性が生まれています。そうした中で、それぞれの寄港地には、独自の歴史と独自の事情があり、それを蓄積し、比較することが重要であると考えようになりました。

北海道の松前三港以北の石狩などの独自の歴史と独自の事情は、松前藩時代と明治時代に、まったく違う状況があるということと、予想以上に強固な連続性があるという二面性を持っています。

これはこの地域の独自事情というだけにとどまりません。北前船が目指した目的地の歴史を見直し比較することが、全国それぞれの寄港地における北前船の歴史を見直す契機となる可能性があります。

各寄港地におかれては、江戸時代中期の北前船の始まりから明治中期の衰退までを、生産物・出荷物と目的地・消費地とのかかわりから見直される意義はあるのではないかと考えます。

**地理的・歴史的
4 側面とそれぞれの
遺構や文化財**

石狩と北前船の関係は、地理的には北部のニシンの好漁場と、南部の鮭の大産地である石狩川河口域との2つに分かれます。また、時代的には松前藩が松前3港以外への北前船入港を禁じていた時代と、明治になって自由に来航できるようになった2つの時代に分かれます。






弁財船
場所請負人
手 船
松前商人
手 船
雇い船

↑ 石狩改革 直舫 ↓

松前藩消滅 明治3年 1870
沖ノ口役所廃止

北前船

主に
本州船籍船





南部：石狩川河口 安政5年 1858








厚田・浜益：岩礁地帯：北部







鮭：石狩川河口 弁財船時代	① 福井産笏谷石製の狛犬と石狩弁天社。② 場所請負人・村山家献上寒塩引鮭箱。③ 瀬戸内の白御影石で作られた石狩八幡神社の鳥居。
ニシン：北部岩礁 弁財船時代	④ 古潭獅子頭。文久3年願主浜屋と三衛門の銘。⑤ 村山家手船・彦久丸。天保8年蠣崎波響の筆。⑥ 古潭鰐口。松前城下村山伝兵衛、寛政3年3月吉日の銘。
鮭：石狩川河口 北前船時代	⑦ 長野商店。⑧ 明治25年に点灯され北前船を導いた石狩灯台。⑨ 開拓使缶詰工場。⑩ 石狩鍋で有名な老舗割烹「金だて亭」 ^{きんだてい} 。⑪ 明治時代の中島商店。
ニシン：北部岩礁 北前船時代	⑫ 浜益・旧白鳥番屋。⑬ 古潭神社神輿。明治13年大阪・久吉丸船主が寄進。⑭ 厚田神社の船絵馬。⑮ 厚田豊漁記念碑。⑯ 浜益沖揚げ音頭。

東の横綱・村山家の本拠地 石狩に残された文化財や遺物

最盛期の村山家は、百二艘の手船を所有し、広く活躍していました。鴻池と並ぶ東の横綱とまで称された村山家とその本拠地だった石狩には、多くの文化財や遺物が残されています。

本章の最初に紹介した石狩弁天社に残る福井の笏谷石で作られた狛犬と、石狩八幡神社に残る兵庫県産の白御影石製の石鳥居について改めて詳しく見ていきます。

元禄七年（1694）に松前藩秋味上乘役の山下伴右衛門の願い出により建立された石狩弁天社は、その後、松前藩から石狩場所請負人を命ぜられた村山伝兵衛が手厚く保護しました。笏谷石で作られた狛犬は拝殿正面に据えられており、大きさは二十二cm、胴体にはわずかに金彩、目は銀彩、口には朱が施されています。胴体から前足にかけて、阿像には「莊内酒田柏屋久衛門舟中上乃り九兵工天党船」咩像には「酒田秋田」と墨で書きこまれています。北前船で奥州と蝦夷地を結び、石狩場所にかかわった船乗りが、航海の安全

を祈願して奉納した笏谷石の狛犬は、江戸時代後期の日本海の寄港地のつながりを今日に伝える文化財です。

兵庫県産の白御影石で作られた鳥居（写真51ページ）は、文化十年（1813）に奉納されました。石柱には「奉海上文化十年願主等場所請負人中同秋味建船中」と刻まれています。村山家が大坂からの帰り船の船底に積み込み、松前で鳥居の形にしてから石狩に運ばれたと伝えられています。安政五年（1858）建立の石狩八幡神社が明治七年（1874）に、石狩川右岸から左岸に移る際、「弁天社は村山家の内神」ということで、開拓使の命により、石狩弁天社は同家所有の現在地に移され、その跡地である現在地に八幡神社が移り、鳥居だけは残されました。大正七年（1918）に、鳥居の上部が八幡形式に改められ、正式に石狩八幡神社の所有となりました。

「古潭龍澤寺の鰐口」も重要な文化財です。これは石狩市厚田区古潭の龍澤寺に伝えられてきた鰐口で、「松前城下村山伝兵衛」「寛政三辛亥年三月吉日」と彫字されており、最大径二十三cmの銅製です。現在は、道の駅石狩「あいろーど厚田」に展示されています。

その他、文久式年願主浜屋与三衛門の銘がある古潭獅子頭、家印「〇十五」が見える村山家献上寒塩引鮭箱（写真55ページ）、天保八年（1837）蠣崎波響の筆になる村山家手船・彦久丸の掛軸、（写真53ページ）新潟の絵師井上文昌による大絵馬をはじめ、松前藩時代の文化財が石狩に数多く残されています。

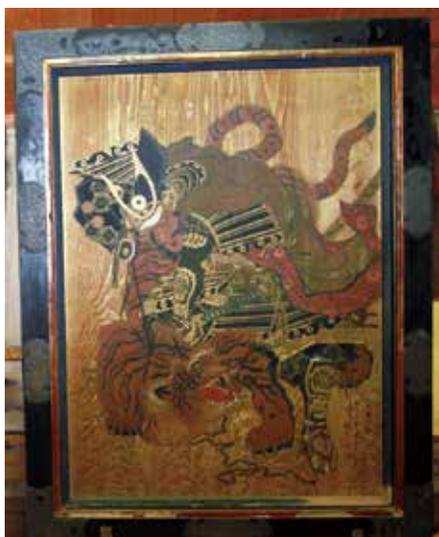
北海道内で近世中期以前に遡る本州との交流を示す遺物の多くは道南部に集中しており、道央以北のものは希少なため、近世の蝦夷地と本州との交流を考える上で、これらの遺物は極めて重要な価値を持っています。

さて、福井の笏谷石で作られた石狩弁天社の狛犬と瀬戸内から運ばれた白御影石で作られた石狩八幡神社にある鳥居は、北前船が来航できない時代から石狩に存在する文化財という理由から、第一次で構成文化財として申請しなかったわけですが、北前船時代につながる北海道の近代海運史にとって欠かすことのできない重要な文化財です。実は、こまごまと記述してきた一連の事情を石狩市郷土研究会が整理した上で、市が第二次申請を行い、石狩弁天社の狛犬と石狩八幡神社にある鳥居は新たに、北前船寄港地・船主集落の構成文化財として認められたのです。



弁天社に残る笏谷石の狛犬。

福井県産の笏谷石は独特の青みがあり、一目でわかる特徴があるため、北前船の遺物として各地で大切にされている。この狛犬には、荘内、酒田、秋田という地名が墨書されていて、寄港地のつながりがうかがえるという独自の価値がある。



弁天社内部に残る、新潟の絵師 井上文昌による安政3年(1856)の大絵馬。文昌は江戸末期の画壇の最勢力者で南北画の祖である谷文晁の門人。左は、「関羽正装図」関羽は中国の「三国志」に登場する蜀の有名な武将。10世紀ころから神格化され各地に關帝廟が建てられ、財神・商業神として信仰された。右は、「加藤清正虎退治図」。共に、櫺材に彩色されている。



古潭龍澤寺に伝わる鰐口。
「寛政三辛亥年村山伝兵衛」の銘。



文久貳年願主浜屋与三衛門
の銘がある古潭獅子頭。



毎年9月に浜益ふるさと祭りでは披露される沖揚げ音頭。

模型を使いながら、春先の番屋の準備、漁の仕方、身欠きニシンの加工法や、ニシンを釜ゆでて搾り上げてニシンメ粕を作る方法などを詳しく説明していただきました。

地域に支えられ、事前学習で学ぶことによって、子どもたちが全体の流れや自分の担当する役割を熟知していたため、この年は、一つ一つの動作が意味を持つ、質の高い沖揚げ音頭を披露することができました。

演技が終わり、観客から大きな拍手。地域の伝統文化を伝承した喜び、感動、誇りで子どもたちの瞳は輝いていました。

3年間、浜益で勤務し、生活する中で、中村さんをはじめ地域の方からニシン漁と、ニシンがもたらした地域発展について深く学ぶことができました。

その成果と感動を、子どもたちに実感を持って学んでほしいと考えて、浜益在住の創作人形作家・八田美津さんと相談しながら制作したのが、第1作となったジオラマ「浜益ニシン場物語」でした。(30,31 ページ参照)

ジオラマ完成後に、新聞の取材に応じて、浜



力強い労働歌がよみがえる。

益小の子どもたちが書いた感想を紹介します。

「浜益小学校では、毎年9月のふるさと祭りでは、ニシン漁が盛んだった頃に働く人々が唄っていた「沖揚げ音頭」を発表しています。私たちは、全員で力強く気持ちを込めて歌いながら、漁をしていた人になりきって、昔のニシン漁を再現しています。今年は校長先生と八田美津さんが作ってくださった番屋の模型があったので、今まで知らなかったことがたくさんわかりました。私たちは、浜益の自然や伝統について、地域の方からたくさんのことを教えていただいています。私たちを応援してくれる地域の方に、感謝の心を持てるような思いやりのある学校にしたいと思います。」

追加された日本遺産構成文化財 おきあ おんど しらとりばんや 沖揚げ音頭と旧白鳥番屋

石狩の日本遺産構成文化財8点のうち、弁天社の狛犬と八幡神社の鳥居と共に追加認定された2点は、浜益区にあって、ニシンの歴史にかかわっています。

フォーラムの石狩会場でプログラムの一つとして、演じられることになっている「沖揚げ音頭」は、かつて、春先にニシンの群来を迎え、期待で胸をいっぱいにして沖に向かった漁師たちが唄った労働歌です。起こし船に乗った浜益小学校の子どもたちが、その姿を再現し、腰に力を入れ息を合わせてニシンであふれる網を起こしていきます。

ニシン漁が隆盛をきわめたころ、勢いよく歌われていた沖揚げ音頭は、昭和34年(1959)を境にニシンが全く姿を見せなくなってすっかり忘れ去られようとしていました。

白鳥番屋は、明治32年(1899)に建設され、経営者家族と漁夫合わせて100人ほどが生活するニシン番屋でした。ニシンが姿を消して、白鳥番屋は廃屋同然に風化していました。

ニシンが姿を消して、時が過ぎたころに、浜益の住民が残したいと願ったのが、ニシン漁の遺構と文化でした。

白鳥番屋は、昭和46年(1971)に浜益村開村百周年事業として、解体修理されることになり、散逸していた漁具を住民の努力で収集して浜益村郷土資料館として再生されました。

沖揚げ音頭を残そうという動きも始まりました。平成元年(1989)に、地域の郷土史研究グループが、かつての船頭さんたちに呼びかけ、幌の番屋を舞台に沖揚げ音頭を唄ってもらいました。これに参加した黄金小(現



旧白鳥番屋。一時は崩壊の危機にあったが、現在は、石狩市はまます郷土資料館として整備・活用されている。



浜益小)の教員らが、児童の活動として沖揚げ音頭を保存することになりました。

私は平成22年(2010)に、校長として浜益小学校に赴任することになりました。その年に地元の高校が廃止されることが決まっていた、子どもたちは義務教育修了後、否応なく故郷を離れなくてはならなくなっていました。そんな状況の中、故郷を離れても心のよりどころになる「郷土愛」を子どもたちに育てるカギは沖揚げ音頭にあると確信しました。

沖揚げ音頭を盛り上げるために、地域の多くの皆さんの積極的な賛同と協力をいただき、新たに「沖揚げ音頭保存会」を立ち上げることができました。

漁業協同組合からは、ニシンの^{たてあみりょう}建網漁を実際に経験された元組合長の^{なかむらとうご}中村東伍さんに郷土資料館に展示してある当時の漁具や建網の



北前船の衰退と石狩が大打撃を受けた理由 今、石狩から発信できることは？

多様な原因によって明治三十年代から北前船が衰退した中、計画された近代的な港が幻となって、大打撃を受けた石狩。百年以上を経た今、最新の大規模港湾を有する都市に変貌して…

北前船が衰退した原因、 石狩が大打撃を受けた理由とは？

北前船の船影を現在の日本海に見ることはできません。これまで、繁栄の面から北前船の歴史を見てきましたが、ここでは、多岐にわたる北前船衰退の歴史的な原因を見ていきます。

上り下りの商品の流通量から考えて、北前船の最盛期は明治十年代から二十年代で、明治三十年代から急速に衰退していきました。

・肥料需要の変化

北前船衰退の原因としては、最盛期に上り荷として巨額の利益をもたらした肥料需要の変化を考える必要があります。

政府は、「富国強兵・殖産興業」の軸として、国産綿花を利用した近代的な綿織物業を育成する政策を進め、明治二十年（1887）には、綿花が約三万トンと、最高の生産量となりました。この頃にそれまで使われていた「ガラ紡」という日本独自の紡績機にかわって、イギリスから輸入した効率に優れた「リング紡機」が大工場に使われるように



石狩市のカントリーサイン

なります。国産綿花は、繊維の長さが短く新しい機械には不向きでした。そこで、繊維の長い綿花を中国やインドから輸入し、紡績工業を拡大して国際的な競争力を高めようという考えが、渋沢栄一を中心に強まります。

明治二十一年（1888）に綿花の輸入が始まると、輸入綿花は大工場で使用される割合が徐々に高まり、国産綿花の生産は減少し始めます。しかし、政府の方針はそれまでと変わらず国産綿花の品種改良や生産増大を図ることでした。状況が大きく変わるのには明治

二十九年（1896）に輸入綿花の関税が廃止されたことでした。繊維の短さという品質の不利に加え、価格面での競争力を失った国産綿花の生産額は、翌明治三十年（1897）には最大だった明治二十年の三分の一に落ち込み、その後、生産が激減していきます。

大消費地として繁栄した下津井の廻船問屋の衰退について、角田直一氏は「北前船と下津井港」の中で次のように記しています。

「明治の初期に花と咲いた下津井の問屋商売（北前魚肥の商売を中心とした）は、明治半ばを通りすぎるとぼつたりととだえてしまい、大正に辿りつくころには、あらかたの問屋、仲買が没落して家を鎖してしまふ。下津井の問屋、仲買は北前船とともに栄え、北前船とともに没落した。明治時代は下津井の問屋、仲買の浮出を彩る時代であったが、同時に商売の転廃業がさかに行われた時代であった。例えば肥穀物渡世松田屋（姓松井）は北前船の全盛期をすぎる明治後期には船具屋に、古手渡世亀屋（奥田）は薬屋に、同じく古手渡世蔦屋（島津）は遊女屋にと転業している。」というように、この後も具体的な転廃業の記述が続きます。

北前船は最大の積荷であったニシン・メ粕の

最大需要先の綿花生産地を失うことになりました。藍や菜種などの需要先は残り、単価が下がったことから米の生産に利用される数量は一時的に増しますが、最大消費先を失ったことは、衰退の最大の原因と考えることができます。

さらに、明治二十九年（1896）に石炭から作られる硫安が初めて輸入され、その後、国内で大量に生産されるようになったという肥料の変化も北前船に不利に働きました。

・ニシン漁獲量の減少

最盛期であった明治十三年から三十六年の百万石時代には無尽蔵と思われていた北海道のニシンは、明治三十七年（1904）以降漁獲が次第に減り、豊凶が繰り返され、昭和十三年（1938）には二万石と壊滅に近い大不漁を記録します。ついに、昭和三十四年（1959）にまったく姿を消して幻の魚となりました。（26ページグラフ）

現在漁獲されているニシンは、栽培漁業による別系統のニシンです。

ニシンの漁獲高減少が、北前船の衰退に影響していることは間違いありません。

・汽船の登場と大型和船の建造禁止

北前船の主流であった弁財型の和船は波に弱いという欠点がありました。最大の理由は荷物を積み下ろししやすいように甲板を船梁に載せるだけの構造だったため、大波をかぶると簡単に浸水したことでした。これは、西洋型船の水密甲板と比べると非常に危険な構造でした。次に、舵の面積が非常に大きく、大波を受けると破壊されやすかったことです。各地に残る「浦証文」といわれる北前船の遭難記録の多さには驚くほかありません。

政府は、西洋型船の採用を奨励し、明治三年（1870）には太政官布告で「日本製造ノ船ハ難破ノ患モ之有リ、人命荷物ノ損傷モ少ナカラズ、皇国ノ御損失ト相成、追々ハ残ラズ西洋型ノ大船ニ仕替度ク、西洋型ノ船所持ノ者ハ厚ク御引立候」と布達しています。

しかし、日本型の船が西洋型の船に置き換わることはまれでした。その理由として、一つは西洋型船の建造費が非常に高価だったことです。もう一つの理由は、西洋型船は、整備された近代的な港に入港することを前提としているので、弁財型の船舶が入津できた河川の河口や小さな入り江など自然の地形に入



北海道鉄道一千^{マイル} 記念 小樽の港と鉄道

明治後期の小樽。左手には手宮の石炭積み出し埠頭、中央には整備された鉄道が見える。港には煙をたなびかせる汽船が停泊している。

(北大附属図書館北方資料室)

	12年	13年	14年	15年	16年	18年	20年	21年	23年	26年
日本型	19,092		17,638	17,309	16,149	17,006		17,878	19,375	
西洋	174		360		378		342			
汽船		170		344	390					680

『日本海運論』1894年
より作成 単位：艘

ることができなかつたことです。これは、買積を基本とする弁財船の商売の仕方に変更を迫ることになります。

牧野隆信氏は、明治二十七年（1894）に発表された『日本海運論』（日本経済界懸賞論文）から、その時代の日本型船、西洋型船の全国の総数を紹介しています。抜けている年が多いのですが、表にしました。三種の船種がそろそろ明治十六年で割合を見ると、日本型が95.5%、西洋型帆船が2.2%、汽船が2.3%となっていて数の面では日本型が圧倒的に多いことがわかります。日本型は明治二十三年一万九千三百七十五艘が最高でこの後、減少に転じていきます。一方、汽船は大幅に増加していることがわかります。

明治十四年（1881）の開拓使の統計も残っています。同年、北海道内諸港に出入りした船舶の延べ数です。和船が約一万三千艘、西洋型帆船約千六百艘、西洋型汽船約千艘です。

さて、西洋型船や汽船は、北前船主よりも、三菱財閥によって設立された日本郵船など定期船を運航する会社に

普及していきました。日本郵船は明治十八年に汽船五十八艘、帆船十一艘で、七つの航路で運航するために設立されました。日本海航路は、神戸・尾道・下関・境港・敦賀・伏木・直江津・新潟・土崎・函館・小樽の港を週に一回運航しました。この頃には、北前船も年に二回の運航が可能になっていましたが、汽船の運航には太刀打ちできません。また、汽船は水密甲板を持つため、遭難の危険が少なく積荷の安全性が高いという大きな長所を持っていました。北前船は、商船会社の汽船に、積荷の重要な部分を奪われることになりました。

日本型船の海難事故は明治中期になっても減ることはありませんでした。ついに政府は、日本型五百石以上の船の建造を明治二十年一月から禁止することに決定しました。明治二十年は、北前船の盛期でしたが、それまでに建造されて航行していた北前船の寿命を平均の二十年として考えると、更新時に北前船主が西洋式に転換することは先の理由から困難でした。新しい日本型船に更新する道が閉ざされたことは、北前船衰退の決定的な原因でした。

牧野隆信氏は、北陸における北前船の減少の例を紹介されています。



珍しい汽船絵馬 (長岡市白山媛神社)



弁慶号
(北大附属図書館
北方資料室)

・鉄道の発達

汽船の就航によって、北前船の経営が圧迫される中、新たに強力なライバルとして鉄道が発達してきました。

「富山県では五百石以上の和船は明治十六年の四百七十一艘が二十一年に六百五十七艘に増したが、同四十一年には百五艘、大正元年(1912)で六十艘に減じている。福井県では四十三年に皆無となった。富山と福井では和船の減少時期が異なるが、これは富山の新湊付近に小運送船が残ったからである。」

北前船航路の港に鉄道が開通した時期を概観することになります。

瀬戸内海の港を結ぶ山陽本線は、明治二十一年(1888)に兵庫駅と明石駅間が開業し、明治三十四年(1901)に神戸駅から下関駅までが全通しました。

北陸では、東海道線と結ばれる北陸線が明治二十二年(1889)に敦賀港まで延伸し、二十九年(1896)に福井駅、三十二年(1899)には富山駅まで開通しました。

新潟は、明治三十一年(1898)に直江津と結ばれましたが、首都圏と連絡する上越線の開通は昭和六年(1931)になってからでした。秋田は、明治三十六年(1903)に奥羽北線と結ばれました。青森が東京と鉄道で結ばれたのは東北本線と奥羽本線がつながり、東京から青森間が全通した明治三十八年(1905)でした。

北海道の鉄道は古く、明治十三年(1880)に日本で三番目の鉄道として小樽の手宮港と札幌間が開通しています。この鉄道は、幌内炭鉱の石炭を積み出すことが目的で設置されました。幌内炭鉱と小樽が全通するのは、明治十五年(1882)のことでした。

函館と札幌を結ぶ区間は距離が長く多大な

経費がかかる工事でしたが、日露戦争の軍事的な重要性という事情から工事が予定より早まり、明治三十七年（1904）年十月に全通しました。青函連絡船は、明治四十一年（1908）に就航しました。

鉄道の安全性と時間的な正確さ、速さは、北前船が太刀打ちできるところではありません。米や塩をはじめとする生活物資の主な輸送手段は鉄道に変わりました。

国家の保護を受けた汽船による海運と鉄道輸送は、北前船に決定的な打撃を与えました。

・その他の北前船衰退要因

輸送手段の近代化に加えて、通信の近代化も北前船に打撃を与えました。電信網が発達するとそれぞれの港における物資の価格ははつきりして、地域間価格差が縮小し、買積による投機的な利益の可能性が損なわれたためです。

石狩における北前船衰退の原因としては、以上の事に加えて、第4章で説明した明治時代中期からの鮭の漁獲高減少をあげておかないではなりません。

明治十三年（1880）の手宮札幌間の鉄

道開通にともなう河川水運基地としての役割の変化も考えられます。（68ページ）

加えて、次ページで詳述する開拓使によって計画されていた新河口湾建設の頓挫も石狩に大きな打撃を与えました。

・姿を消した北前船

汽船による神戸と小樽を結ぶ定期航路が運航し、重要な港と近畿圏や首都圏を結ぶ鉄道が整備された明治三十年代には、北前船が優位性を持つのは、未整備の小さな港を結ぶ「小廻り」といわれる短距離の輸送に限られました。時代に淘汰された北前船はわずかな隙間をねらって古い輸送形態を活かすしかなかったのです。

前述した政府による「日本型五百石以上の船の建造を明治二十年（1887）一月から禁止」という決定は、北前船の運命にとどめを刺しました。

北前船は、日本海から姿を消していきました。北前船主は没落する者と蓄積した資本と経験を活かして新しい事業を成功させる者に分かれていきます。

後者の成功例としては、銀行業、大地主へ

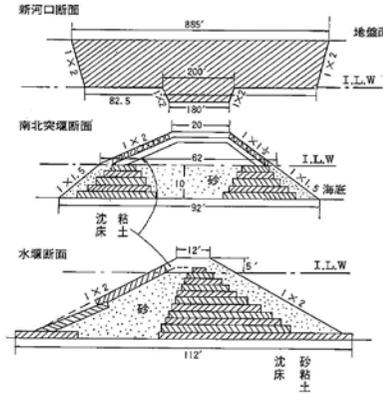
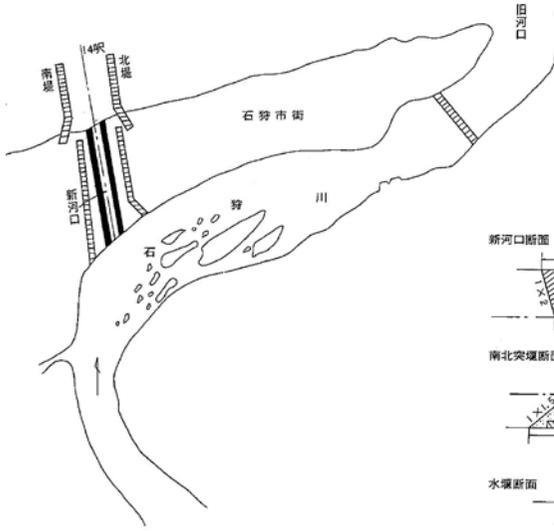
の転換、倉庫業、保険業、汽船を用いた大陸との海運業、北洋漁業の経営などがあり、北前船による資本蓄積が日本の資本主義発達に非常に大きな影響を持ったことがわかります。

鉄道が石狩に延伸されなかったことは、石狩の衰退に大きな影響をもたらしました。かつて、幕府の石狩役所が置かれ、明治初期にも、道央の水運基地としての役割を担っていた石狩は、鉄道と近代的な港湾が整備された小樽に届いた荷物を、小型の弁財船で買入れるばかりの小さな町になっていったのです。

北前船は、開拓期の北海道に重要な役割を果たしました。石狩にとっては、石狩役所の石狩改革による直飜と鮭の出荷港として他の地域と異なる独自の繁栄をもたらす存在でした。北前船との結びつきが深く強かっただけに、北前船衰退は他地域に増して重大な打撃を石狩に与えることになったのです。

北前船寄港地フォーラムを 小樽・石狩で共同開催

さて、「日本遺産 北前船寄港地・船主集落」の一つに認定されたことは、他の寄港地との



ファンゲント。
「石狩河口改良設計図」
「石狩川河口地区
開発史年表
- 附 石狩湾新港に
関する経過 -」
昭和 43 年 (1968)
石狩町所収。

連携によって、石狩の北前船の歴史を見直すことや、残された遺物や文化財を再評価することが可能になるという意味を持っています。

今年令和元年十月に、第二十八回の「北前船寄港地フォーラム」が小樽と石狩で共同開催されます。今回は十月十九日(土)に小樽、二十日(日)に石狩で連動したイベントが開催されることが決まっています。

北前船が日本海から姿を消して百年以上を経た現在、フォーラムが開催される意義は、過去の歴史を偲ぶためばかりではありません。平成十九年(2007)に第一回が酒田市内・山形まで各地で開催されてきたフォーラムは、海と港の価値を見直し、未来に向けて方向性を追求する有意義な取り組みでした。

そして、それが歴史的に密接なかわりを有してきた北前船寄港地の共同作業として行われていることには大きな意味があります。

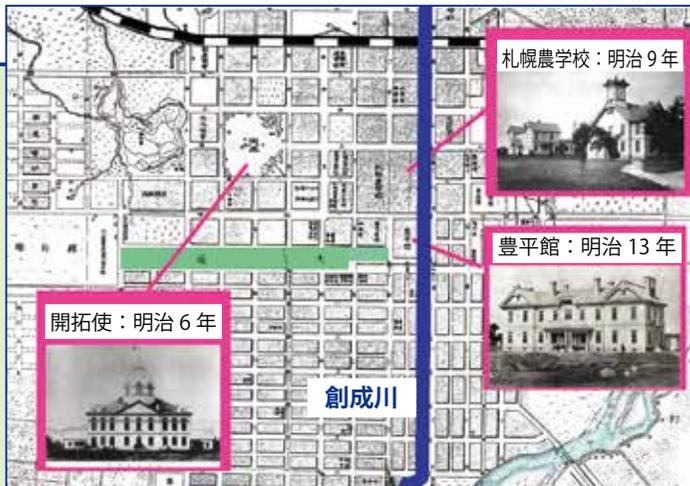
百年以上前、計画されながら 幻に終わった石狩河口港

今回、石狩市が情報発信と提言を行うことになりましたが、現在の石狩は、北前船衰退によって大きな打撃を受けた百年以上前の石狩とは決定的に違う立ち位置を持っています。それは、港を有しているということです。

実は明治時代、石狩に近代的な港を建設する動きがありました。明治五年(1872)に見えられた幌内炭鉱の石炭を、石狩川水運によって運び出すという計画です。開拓使長官だった黒田清隆は、明治九年(1876)「幌内煤田開採費概略書」を提出し、その中には石狩河口改良費として、五万二千円が計上されていました。明治十一年(1878)、この計画は太政官から許可され、政府は起業公債の募集を行い、百五十万円を幌内炭鉱にまわしました。黒田長官はオランダから水利技師、ヨハン・ゴダード・ファンゲントを招き、石狩川の調査をさせました。ファンゲントは明治十二年(1879)に「石狩河口改良設計図」を提出しましたが、冬期に運航が不可能という問題は解決できないままでした。こうした中、黒田長官は同年に、アメリカの鉄道

河口港以外にもうひとつの幻
松浦武四郎の誤算、石狩川水運

北海道の命名で有名な松浦武四郎は「札幌に府を置玉はゞ、石狩は不日にして大坂の繁昌を得べし、札幌の地ぞ帝京の尊ふときにも及ばん」と、石狩を評価しました。



上部の線路は明治13年11月に開通。開拓使、札幌農学校（写真は現在の札幌時計台）、豊平館は、鉄道開通前に建設された。木材は近隣で伐採され石材も地元産の軟石が用いられたが、それ以外の多様な資材や調度品は、石狩川—伏古川—創成川の水運で運ばれた。

明治二年に、「政府御沙汰書」によって、政府は開拓使に対し、札幌に北海道の開拓本府を建設すべき事を示しました。その背景に、当時開拓判官を務めていた松浦武四郎の意見が反映されていました。広大な平野の扇状地部分に本拠地を置き、大河と運河を活用して開発を行うという松浦の考えは、豊臣秀吉の大坂、徳川家康による江戸の開発に通ずるものでした。明治四年（1871）五月に、開拓使庁が札幌に設置されると、石狩川水運を使った札幌本府建設が具体化しました。慶応二年（1866）農業用水としての利用を主目的に石狩川支流である伏古川と豊平川の



北海道廳実測図（明治21年）を利用



豊平館と創成川。位置から資材の一部が運ばれた事情がわかる。撮影は明治後期。

支流である胆振川を結んで開削されていた「大友堀」を、開拓使は、札幌本府建設のために拡張し、明治四年に船の航行が可能になりました。その後、取水口を整備して、明治七年に創成川と改称しました。本府建設の資材や物資の一部は、北前船で石狩川河口に運ばれ、石狩川本流から伏古川、創成川の水運で運ばれました。明治十三年（1880）には、石狩川河口に鮭買積船以外に、五十三艘の入津の記録が残されています。この水運は、明治十三年十一月に手宮・札幌間の鉄道が開通すると、使われなくなりました。鉄道と冬期間の凍結という松浦が予測しなかった事情が、石狩川水運を幻に終わらせたのです。

技師クロフォードに、対抗案を作ることを命じました。結局、クロフォードの小樽と幌内を鉄道で結ぶ案が採用され、明治十五年（1882）に幌内鉄道全線が開通したのです。

さて、幌内炭鉱の石炭搬出では水運案は実現しませんでした。開拓使は石狩川河口港の重要性に鑑み、明治十二年に、河口開削事業費として、二十九万五千円を支出することを決定しました。しかし、この工事は、ファングントの病死によって中断された後、鉄道工事が予算を超過したために、その費用に回されることになり、とうとう実現することはありませんでした。

その後、数度にわたる港湾の建設計画と、実際に石狩湾新港が建設されるまでの経過は、当会顧問の田中實氏たなかみさによる『石狩川河口地域開発史概説年表』（2018年 石狩市）に詳しく記されていますので、ぜひお読みいただきたいと思えます。

新時代が求める機能が反映された 大規模港湾、石狩湾新港

計画がとん挫してから、約百年を経た昭和五十七年（1982）に第一船が入港し、ファ

ングントの計画とほぼ同じ場所に石狩湾新港が開港しました。

石狩湾新港は、石狩市、小樽市にまたがり、五つの地区（東地区・中央地区・花畔地区・樽川地区・西地区）に分かれており、リサイクル関連、エネルギー供給、コンテナ航路、各種貨物の物流基地という役割を担う国際貿易港です。

後背地の石狩湾新港地区は、総面積約三千haの大規模な産業複合拠点となっています。

北海道内の人口が集中する札幌圏に位置していることから、災害時における緊急物資輸送拠点としての役割が求められています。北海道内初となる液化天然ガス（LNG）を用いる「北海道電力（株）石狩湾新港火力発電所」は平成三十年九月に発生した北海道胆振東部地震に際して、北海道全域で起こった停電、いわゆる「ブラックアウト」に対する措置として、一予定を一カ月繰り上げ、十月から試運転による電力供給を行い、翌三十一年二月から営業運転を開始しました。今後、三号機まで建設される計画で、北海道の電力の安定供給に期待がかかっています。

「スマートエネルギー構想」も、石狩湾新港地域の特色として注目されています。これ

は、地産エネルギーを活用した低廉な電力、冷・温熱の供給という構想です。ブラックアウトに対する反省から食品冷凍産業の安定した電力供給として期待されています。

データセンターの適地であることも、石狩湾新港地域の特色です。「グリーンエナジーデータセンター最適地・石狩」として本市では次の8点の優位性をあげています。

1. 首都圏、札幌圏からのアクセスが容易。
2. 広大な面積と安価な土地。
3. 冷涼な気候と低温外気や雪の活用。
4. 大地震発生率と災害リスクの低さ。
5. 札幌圏のICT企業と情報工学系大学の集積。
6. 複数の通信ルートの存在。
7. 安定した電力供給。
9. 風力・太陽光発電等自然エネルギーの活用

このうち、最大の優位性は3の「冷涼な気候と低温外気や雪の活用」にあります。データセンターが消費する電力には、CPU・メモリ・HDD・電源などIT機器が消費する電力と、空調および無停電装置が消費する電力がありますが、後者の割合が少ないことを「低PUE」といい、石狩は冷涼な気候を生かして、他地域に対して、決定的な優位性を有しているのです。



平成 23 年には「日本海側拠点港」に指定され、北方圏諸国との繋がりにも期待が寄せられている石狩湾新港。(石狩湾新港管理組合提供)



稼働し始めた「北海道電力(株)石狩湾新港火力発電所」

液化天然ガス (LNG) は、マイナス 162℃という極低温まで冷却すると液体になり、体積が約 600 分の 1 に減るといった性質を利用して、産出地で液化され、専用の LNG 船によって運ばれる。

石狩にはサハリンからは 1 日、オーストラリアからは 11 日で運ばれてくる。



下左は、さくらインターネット。

下右は、東洋水産。石狩湾新港は、北海道最大の冷蔵倉庫拠点となっている。





発展する石狩市と石狩湾新港

平成 30 年 10 月 20 日。
札幌市石田亨氏撮影、提供。

石狩湾新港の右手に LNG 基地、堀込港をはさんで北海道電力(株)石狩湾新港火力発電所が見える。手前の花川地区の住宅地と新港の間に、工業地帯が整備されている。

また、広大な敷地を活かして、大規模な音楽イベント『ライジング・サン・ロックフェスティバル』が毎年、開催されていることも特色の一つです。

石狩湾新港は、先ほど述べたように、第一船入港が昭和五十七年（1982）という新しい港です。そのために、新時代が求める機能が反映された港湾として建設され、後背地も広大な土地に新たに工業用地を造成することが可能だったために、立地を求める企業のニーズに応じた分譲が可能になっています。現在、七百家を超える企業が進出しており、就労者数一万五千人を超える産業拠点を形成しています。

北前船からの歴史を見直すことで 海と港の未来に向けた展望を！

道央圏、大河石狩川の河口に位置して、広大な石狩平野を後背地とする石狩は、北前船時代に、その立地を生かして大いに発展し、北前船衰退期には近代的な港と鉄道を持たない町として大打撃を受けました。

今日、寄港地日本遺産登録によって、北前船が再評価されるときに、最先端の機能を有する港湾を持つ都市として、フォーラムを開催して、情報発信をすることができるとは、

本稿の冒頭で、それぞれの寄港地には、独自の歴史と独自の事情があり、それを蓄積し、比較することが重要であると述べました。各地の現在の港を北前船の時代からの歴史をふまえて見直し、現在の姿と比較することから、海と港の未来に向けた展望が生まれてくることを、「北前船寄港地フォーラム in 小樽・石狩」の成果として期待したいと思います。

第28回 北前船寄港地フォーラム

in 北海道小樽・石狩

「北前船往来く日本の繁栄と近代化を

支えた絆をふたたびく

令和元年10月19日（土）小樽 20日（日）石狩

小樽会場…ウイングベイ小樽

石狩会場…花川北コミュニティセンター

あとがき

本稿では、「北前船は、江戸中期から明治中期にかけて、大阪を基点に北海道までの日本海を帆装によって航行した買積を特徴とする商船です。船籍や拠点港と主な積荷によって、日本海の一部を航行する場合もありました。」と、一応の定義を行いました。

伊達家文書に、場所請負人・伊達林右衛門（52ページ）の手船「宣徳丸」が天保五年から六年に航海した記録が残されています。

「十月九日 場所請負地である増毛で塩鮭を積み込み出帆。十月二十一日に昆布を積んで本店のある松前を出帆。十一月二十五日江戸品川に到着。積荷を売り渡し、十二月二十三日出帆。翌年二月十四日に兵庫に入津、瀬戸内で塩を買い積み、五月十四日松前着。」

兵庫からは西廻り航路をとり、本州を一周しているのです。

右の一応の定義では、戻りの兵庫から日本海を通り松前までは、「北前船」。行きが増毛から松前と、太平洋を東廻りした江戸、兵庫までは、「北前船」の範疇に収まらないため、地元の評価である「弁財船」とい

うことになってしまいました。

この不自然さは、北海道から考える北前船研究の課題です。慶応大学の中西聡教授の北海道時代の研究を活かした著作「北前船の近代史」をはじめ、各地の研究者によって、北前船全体像の見直しが試みられています。北海道・石狩を拠点とする立場から、私も、村山家文書等の地域資料を根拠に、北前船の全体像を見直す試みを今後の課題にしたいと考えています。

本稿を著すにあたっては、石狩市郷土研究会の田中實顧問、村山耀一会長から、ご指導ご助言と身に余る励ましをいただきました。北海道史研究協議会、北海道北前船調査会、石狩市郷土研究会の皆さま、石狩市はじめ多くの関係機関の皆さまからいただいたお力添えに、深く感謝いたします。

最後に、北前船のジオラマを共同制作するにあたって、主役の人形を作ってくださった八田美津さんと、華やかな小物づくりを担当してくれた妻の石黒美香子に、改めて感謝いたします。

石狩市の日本遺産構成文化財

<p>厚田神社の船絵馬 (12ページ)</p> <p>石狩市厚田区厚田1番地 厚田神社 ☎ 0133-78-2417 通常非公開。例祭日(祝日「海の日」の前日)に公開。</p>	<p>古潭神社の神輿 (57ページ)</p> <p>石狩市厚田区古潭 連絡先 ☎厚田神社に同じ。 通常非公開。明治13年、大阪・彦久丸船主が寄進。</p>
<p>石狩八幡神社鳥居 (50・51・58ページ)</p> <p>石狩市弁天町1番地 石狩八幡神社 ☎ 0133-62-3006 文化10年の銘。兵庫県産白御影石で作られた。</p>	<p>石狩弁天社狛犬 (50・58・59ページ)</p> <p>石狩市弁天町22番地8 ☎八幡神社に同じ。 石狩八幡神社が管理。通常非公開。</p>
<p>金大亭 (57ページ)</p> <p>石狩市新町1 ☎ 0133-62-3011 石狩鍋を含む鮭鱒料理コースを提供する割烹。完全予約制。 明治13年、創業当時の建物が、そのままに残されている。</p>	<p>旧長野商店 (17ページ)</p> <p>石狩市弁天町30-4 ☎ 0133-62-3711 いしかり砂丘の風資料館付属施設 休館火曜日 共通入館料 大人300円</p>
<p>旧白鳥番屋(石狩市はまます郷土資料館)(28・30・61ページ)</p> <p>石狩市浜益区浜益77番地1 ☎ 0133-79-2402 入館料 300円 毎週火曜日及び冬季間閉館 ニシン漁とニシン加工で使われた漁具が展示されている。</p>	<p>浜益沖揚げ音頭(伝統芸能)(60ページ)</p> <p>問い合わせ先 石狩市浜益区浜益2番地3 石狩市浜益支所 生涯学習課 ☎ 0133-79-2114 毎年、はまますふるさと祭り(9月)にて披露。</p>

【主な参考文献】

- 田端宏編『新版北海道の歴史 上』2011年 北海道新聞社
 関秀志編『新版北海道の歴史 下』2006年 北海道新聞社
 北海道史研究協議会・編『北海道史事典』2016年 北海道出版企画センター
 牧野隆信『北前船』1972年 柏書房
 牧野隆信『北前船の時代―近世日本海海運史』1979年 教育社
 牧野隆信『北前船の研究』1989年 法政大学出版局
 牧野隆信『日本の商船 北前船とそのふる里』1985年 加賀市文化振興課
 高田 宏『日本海繁盛記』1992年 岩波書店
 角田直一『北前船と下津井港』1967年 日本文教出版
 角田直一『路地と港町』1988年 手帖舎
 西村通男『海商三代 北前船主西村屋の人びと』1964年 中公新書
 石井謙治『和船I・II』1995年 法政大学出版局
 中西聡『北前船の近代史』2017年 成山堂書店
 中西聡『海の富豪の資本主義』2009年 名古屋大学出版会
 加藤貞仁『北前船寄港地と交易の物語』2002年 無明舎出版
 加藤貞仁『海の総合商社 北前船』2003年 無明舎出版
 加藤貞仁『北前船と秋田』2005年 無明舎出版
 『動く総合商社 北前船』2018年 北前船日本遺産推進協議会
 沢口清『弁財船西廻り航路海運湊風景』1995年 北海信金地域振興基金
 見附裕史・編『北前船にかかる論考・考察集』2016年 全国北前船研究会
 鏡啓記『北前船おっかけ旅日記』2002年 無明舎出版
 北国諒星『北前船、されど北前船』2017年 北海道出版企画センター
 淡海文化を育てる会企画『近江商人と北前船』2001年 サンライズ出版
 『弁財船と厚田村』1995年 厚田村教育委員会
- 『時代に帆を揚げて・白山丸復元の足跡』2004年 白山丸友の会
 『北前船こども調査団寄港地ブック』2018年 北前船交流拡大機構
 君尹彦『石狩改革』1986年 河出書房新社・近代日本と北海道収録
 君尹彦『石狩御用留並に解説本』1986年 北海道史研究協議会
 加納信美『伊達家文書を読む・試論伊達林右衛門』2009年 北海道出版企画センター
 今田光夫『ニシン文化史』1986年 共同文化社
 田中實『あきあじ』2013年 いしかり伝統文化実行委員会
 山口和雄『日本漁業史』1957年 東京大学出版会
 『漁場 FISHERY』季刊大林29号 1989年 大林組
 内田五郎『鯨場物語』1978年 北海道新聞社
 小西平一郎他編『綿花百年 上巻下巻』1969年 日本綿花協会
 田中實『石狩川河口地域開発史概説年表』2018年 石狩市
 北海道開発局『石狩川舟運史』2006年
 松浦茂樹『国土づくりの礎』1997年 鹿島出版会
 『新北海道史 第二部通巻一』1970年 北海道
 『石狩町誌 上巻・中巻一・年表』1985年 石狩町
 『厚田村史』1969年 厚田村 同編纂委員会会報『弁財船』も参考にした
 『浜益村史』1980年 浜益村
 『新札幌市史』1987年 札幌市(第六巻に石狩御用留が活字化された)
 『松前町史』1979年 松前町
 『函館市史』『小樽市史』『江差町史』『余市町史』『増毛町史』
 鈴木トミエ編『石狩百話』1996年 石狩市
 『いしかり暦 第1号(第32号)』1980年から2019年 石狩市郷土研究会
 『石狩の碑1(5)輯』1985年から2015年 石狩市郷土研究会
 その他、古文書、開拓使資料等を北海道博物館、北大附属図書館北方資料室、北海道立文書館、札幌市公文書館、石狩市民図書館などで調査した。

著者略歴

石黒 隆一 (いしぐろ りゅういち)

1955年 札幌市生まれ。

北海道大学文学部哲学科社会学専攻課程卒業。専門は地域社会学。

現在 あいかぜ工房代表 (www.akikaze.net)

釧路管内1校、石狩管内8校の小学校中学校で教員を務める。

石狩湾に面した学校には、古潭小中学校で社会科教員、厚田中学校で教頭、浜益小学校で校長として勤務し、ニシン漁と北前船がライフワーク的な研究テーマとなる。

浜益小学校に勤務した際に、人形作家の八田美津さんと出会い、長年の趣味だった木工の技術を生かして、共同作品作りを始める。

代表作は、石狩市はまます郷土資料館の「浜益ニシン場物語」と道の駅石狩「あいろーど厚田」の「北前船とニシン漁場」のジオラマ2作。

北海道史研究協議会会員。

北海道北前船調査会会員。

石狩市郷土研究会会員。

いしかり郷土シリーズ8

宝船

石狩を繁栄させた北前船と弁財財

定価 一,二〇〇円 (本体一,一一円+税)

令和元年九月三十日発行

著者 石黒 隆一

発行人 村山 耀一

出版社名 石狩市郷土研究会

住所 石狩市花川南八条四丁目四二一の二

電話 〇一三三(七七)八〇〇〇

印刷・製本 千歳印刷株式会社

ISBN 978-4-9911113-0-3



9784991111303

ISBN978-4-9911113-0-3

C1021 ¥1111E

石狩市郷土研究会

定価1,200円（本体1,111円+税）



1921021011112



宝船

石狩を繁栄させた北前船と弁財船

石黒 隆一

Ishiguro Ryuichi



ジオラマ「北前船とニシン漁場」
道の駅石狩「あいろーど厚田」に展示

制作・寄贈

八田美津 人形作家

石黒隆一 北前船・三半船・建物

石黒美香子 ニシンメ粕・下り荷など

石狩市郷土研究会

