

北前船と北海道

第1回 道央編(小樽・石狩)

高野 宏康 (たかの ひろやす)

小樽商科大学グローバル戦略推進センター 客員研究員

博士(歴史民俗資料学)。専門は、北前船学、地域資源論。全国各地の北前船寄港地・船主集落の調査と活性化事業に取り組む。1974年、「北前船の里」で知られる石川県加賀市橋立町生まれ。明治大学卒。神奈川大学大学院歴史民俗資料学研究科博士後期課程修了。地域レジリエンス株式会社代表取締役、NPO法人歴史文化研究所代表理事、北前船子どもフェリー使節団実行委員会事務局長、小樽市日本遺産ストーリー検討WG委員、おたる案内人マイスター。



1 北海道のルーツに深く関わる北前船

平成29(2017)年に、北前船の寄港地・船主集落が日本遺産に認定されたことで、あらためて北前船が注目されるようになっていきます。現在、全国49市町が日本遺産「北前船」の認定自治体となっており、北海道内では、道南の松前町と函館市、道央の小樽市と石狩市の4市町で北前船の遺産を生かした様々な地域振興事業が進められています。

実は、北海道に鉄道が幅広く敷設される以前、道内各地に住む人々の暮らしを支えた生活物資のほとんどが北前船によって運ばれ、ニシンをはじめとする北海道の海産物は北前船によって本州各地に運ばれ、取引されていました。また、道内の店舗や会社のルーツが東北や北陸など、本州の北前船寄港地にあることが多いのは、かつての北前船の「海の道」ネットワークの存在を物語っています。このように、北前船は北海道の人、モノ、文化のルーツに深く関わっているのですが、現在ではあまりその歴史的意義が語られることはありません。

本稿では、北前船との関わりの視点から、道内各地

の成り立ちを読み解き、そして現在ものこる様々な北前船遺産を紹介することで、あらためて北海道の発展に北前船が果たした役割を再発見してみたいと思います。

2 北海道の視点からみた北前船

北前船は、江戸時代中期から明治後期にかけて、蝦夷地(北海道)と上方を往来した商船で、各地の産物の流通、人の移動や文化の伝播に大きな役割を担っていました。北前船の特徴の一つは、船主が商品を購入して他地域で販売する「買い積み」と呼ばれる経営形態を取っており、商業と輸送業を兼業している船主が多かったことにあります。当時、地域間の価格差が大きかったことを利用して、船主たちは莫大な利益を上げることができました。一方、難船した際などの損失はすべて船主が負担するため、リスクと表裏一体でもありました。この「一攫千金のロマン」が北前船の魅力の一つといわれますが、北海道に住む人にとっては、食料や衣類、様々な道具に至るまで、生活を支えた「宝船」であったことが重要です。



旧小樽倉庫 明治23~27(1890~94)年築



旧大家倉庫 明治24(1891)年築

「北前船」の呼称は、もともと大阪や瀬戸内海の人たちが日本海方面に向かう船や、船乗りを「北前」と呼んでいたことに由来すると言われています。多くの北前船主を輩出した北陸地方では「弁財船」「バイ船」などと呼ばれ、各地に様々な地域呼称があります。北海道では「弁財船」のほか、「千石船」「大和船」などと呼ばれていました。北前船が港に入港してくると、人々は「青籬^{あおたが}」がやって来た^{たが}と大いに喜ばれました。これは、春先に北前船が青い真新しい「籬^{たが}」がはめ込まれた酒樽を積んでいたことにちなみます。

北前船主の出身地は、北陸、東北、山陰、瀬戸内海など広範囲にわたります。小樽と関わりの深い船主は北陸出身者が多いのですが、日本海航路に進出して買い積み経営を行った船主は各地に多数存在することが指摘されるようになり、現在では船主の出身地はあまり限定せず、航路と経営形態を重視して北前船を定義するようになってきています。

よく誤解されますが、北前船は時代によって様々なタイプの船が用いられており、北前船という特定の船型があったわけではありません。18世紀初頭に主流となったのが「弁財船」で、北前船の代名詞となっています。「弁財船」は天保期以後、蝦夷地の出港税を軽減するため、船首・船尾の反りを大きくし、肩幅や深さを小さくして実際に積める石数が大きくなっていき、ずんぐりとした船型へと変化していきます。上方と江戸の間を航海した^{たるかいせん}樽廻船や^{ひがきかいせん}菱垣廻船に用いられた弁財船とは異なるため「北前型弁財船」と区別されています。

弁財船は一枚の帆で向かい風でも航行できる優れた性能を持った船ですが、明治10年代に入ると、複数の帆を用いた西洋型帆船が登場します。西洋型帆船は高価なため、船体は和船、帆は西洋型を折衷した「合の

子船」が普及していくようになりました。明治20年代になると北前船主たちは汽船を導入するようになりますが、汽船は速度が速く、短期間で定期運航するため、地域間の値段の格差で大きな利益を上げる北前船経営は難しく、運賃積みを中心だったため、狭義の北前船とは区別する場合がありますが、北前船主は様々なタイプの船を併用し、多角経営を行っていたことが特徴です。

北前船の定義には様々な議論がありますが、現在では、本州に拠点をもち、18・19世紀に北海道へ進出した商人船主の船、と説明されています(中西聡、2021年)。

このような観点で北前船を捉えると、従来、江戸時代を中心に活躍し、近代以降、衰退していったイメージで語られがちな北前船や北前船主が、実は近代以降の北海道の発展にも深く関わっていることがわかってきます。これまで、北海道の成り立ちと北前船の関係がわかりにくかったのは、このような誤解があったためだと思われます。前近代のニュアンスが強い「弁財船」呼称では、近代以降も様々なタイプの船を駆使していた船主たちの実像が見えにくく、「北前船」呼称によって前近代から近代以降に重なるその意義がより深く理解できるといえます。

3 北前船寄港地としての小樽

以上のように北前船を捉えることで、主に江戸時代に北前船寄港地として繁栄した、道南の寄港地、松前(福山)、江差、箱館だけでなく、近代以降に札幌の外港として急激に発展していった小樽が重要な北前船寄港地であることが見えてきます。

江戸時代、北前船はニシンの^{しめかす}メ粕や昆布などの海産物、木材などを江差、松前、函館などの道南の寄港地



旧広海倉庫



住吉神社の第一鳥居 明治32(1899)年に寄進

から上方方面へと積み出し、本州から米、味噌、醤油などの食糧品、紙、蠟燭、衣類などの生活物資を北海道にもたらしました。江戸時代、松前藩は積丹半島神威岬以北への婦女子往来を禁止していましたが、安政2（1855）年12月に解除されると、北海道沿岸に居住地が増加し、北前船はさらに活動範囲を拡大していきました。さらに、明治2（1869）年、蝦夷地が北海道に改称され、開拓使が設置されると各地から移民が押し寄せ、人口が急増していきます。北前船は従来の交易に加え、北海道への移住者の生活を支える生活物資を運ぶという新たな役割を担うようになり、小樽港は新たな役割を担うようになった北前船の重要な寄港地の一つとして発展を遂げていきました。その意味で、北前船は小樽にとどまらず、北海道の発展の基礎を築いたともいえるのです。平成30(2018)年、小樽市は日本遺産「北前船」の構成自治体に認定されています。

当初、現在の小樽市域で北前船が寄港して賑わったのは、明治4（1871）年に海官所が移転した勝納川河口付近にある信香周辺でした。勝納川沖には多数の船が集まり、問屋が開店、遊郭が軒を連ねるようになり、市街が形成されていきました。開拓使小樽出張所の前の海岸に硝子張りの常灯台が設置され、船乗りたちの目印となりました。現在、メルヘン交差点に設置されている常夜灯のモニュメントはその様子を再現したものです。明治14（1881）年の大火以後、信香から入船町方面に小樽の中心が移動するとともに、回船問屋、船宿などはより北側の有幌町、港町、堺町などに集まるようになっていきました。

小樽は北前船船主の集落ではなく寄港地であり、船主たちの豪勢な邸宅があったわけではありませんが、北前船主たちが北海道に進出し、新たな展開を遂げて

いったことがわかる様々な遺産がのこっています。小樽の特徴的な景観を形成している大型の倉庫群は、汽船を導入し、大量の物資を取り扱うようになった北前船主によって建造されました。明治20年代に拡大していった埋め立て地を利用して、北前船主たちは小樽で営業倉庫という新たなビジネスモデルを展開していきました。

日本遺産の構成文化財に認定されている5件の倉庫は、いずれも北陸出身の北前船主によって建造されたものです。これらの倉庫群は、木骨石造の機能的な倉庫ですが、屋根のシャチホコ、採光の窓がついた越屋根、二重アーチなど、様々な意匠が凝らされています。旧小樽倉庫（明治23-27年）、旧増田倉庫（明治36年）は、「北前船の里」として知られる石川県加賀市橋立町出身の船主によって造られたもので、旧広海倉庫（明治22年）、旧大家倉庫（明治24年）は、同じく加賀市瀬越町出身の広海二三郎、大家七平によって建造されています。旧右近倉庫（明治27年）と旧中村倉庫（明治28年）は福井県の河野村（現・南越前町河野）出身の船主によって建造され、北陸の船主たちとの深い関係が特徴となっています。

住吉神社の第一鳥居は、明治32（1899）年に大家七平と広海二三郎が共同で寄進したもので、境内には北前船関連の寄進物が多数現存しています。北前船が描かれた船絵馬が、龍徳寺金比羅殿に8面、祝津恵美須神社に2面、徳源寺に3面、塩谷神社に30面奉納されています。船絵馬は目に見える北前船の遺産として非常に貴重です。祝津の日和山は船乗りたちの目印になっており、明治16（1883）年には灯台が設置されています。これらはいずれも日本遺産「北前船」の構成文化財となっています。



龍徳寺金比羅殿に奉納された船絵馬



日和山

4 北前船寄港地としての石狩

平成30（2018）年、小樽市と共に石狩市も日本遺産「北前船」の構成自治体となりました。現在の石狩市域では、当時、ニシン漁場であった北部の厚田、浜益の岩礁地帯と、鮭漁場である南部の石狩川河口に北前船が寄港していました。石狩は、鮭の名産地であり、ニシンの千石場所でした。北前船は鮭とニシンを求めて石狩を訪れるようになり、石狩に様々な生活物資や各地の産物をもたらしました。

松前藩は、米が生産できない蝦夷地を領地としていたため、場所請負人からの運上金と交易船による出港税が収入源となっていました。松前、江差、箱館に出港税を取り立てる沖ノ口役所を設置し、北前船がこの3港以北に寄港して取引することを禁止していました。この規制は明治3（1870）年に沖ノ口役所が全廃されるまで続きましたが、石狩では幕末から北前船が寄港するようになっていました。

石狩では、幕末に日米和親条約による箱館開港とロシアの脅威を背景に、安政2（1855）年、幕府が蝦夷地を再度直轄地とし、道央を管轄する拠点として石狩役所が設置され、同5（1858）年には石狩支配を強化する「石狩改革」が行われました。その際、石狩場所に来航する船に限って、直接、石狩と本州を航行できる「直飜」が認められ、北前船は公式に石狩川河口に入船することが可能となり、石狩場所に莫大な利益をもたらすことになりました。

石狩には、古くは江戸時代の場所請負人時代から石狩改革後の「直飜」の時代、さらに明治以降に至るまでの長期間にわたって、北部の鯨漁場と南部の鮭の産地である石狩川河口の2つのエリアに様々な北前船の

遺産がのこっていることが特徴となっています。

明治25（1892）年には、厚田の漁業家・佐藤松太郎が加賀橋立（石川県加賀市橋立）の北前船主・寺谷家と共同で北前船経営に乗り出しています。佐藤家が一代で漁場を拡大することができたのは寺谷家との資本提携があったことによります。同16（1883）年から運航していた寺谷家の「長永丸」は同25年から佐藤家の持ち船「長栄丸」に船籍を変更しており、橋立の北前船の里資料館には「長栄丸」が描かれた船絵馬が保管されています。

石狩市では日本遺産「北前船」の構成文化財として、厚田神社の船絵馬、古潭神社の神輿、旧長野商店、旧白鳥番屋など、8件が認定されています。道の駅石狩「あいろーど厚田」（2018年4月オープン）は、旧厚田資料館跡地に建設され、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」があります。厚田は北前船の寄港地で、ニシンの千石場所として繁栄した地域であることから、「北前船とニシン漁場」をテーマとしたジオラマが設置されています。ジオラマの舞台は、厚田の押琴湾で、時代は、地元の漁業家・佐藤松太郎が加賀（石川県加賀市橋立）の北前船主・寺谷家と共同で北前船経営に乗り出した明治25（1892）年に設定されています。

ジオラマは、中央に岬、岬の右手に本州から運ばれてきた、当時、北海道では生産されていなかった米をはじめとする下り荷、岬の左手のニシン漁場には厚田から出荷するニシンなど海産物を中心とする上り荷が配置されています。この生き生きとした展示から石狩市域と北前船の関わりを実感することができます。



ジオラマ「北前船とニシン漁場」 左は佐藤松太郎の人形



道の駅石狩「あいろーど厚田」