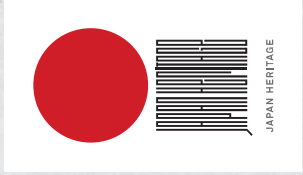


JAPAN HERITAGE

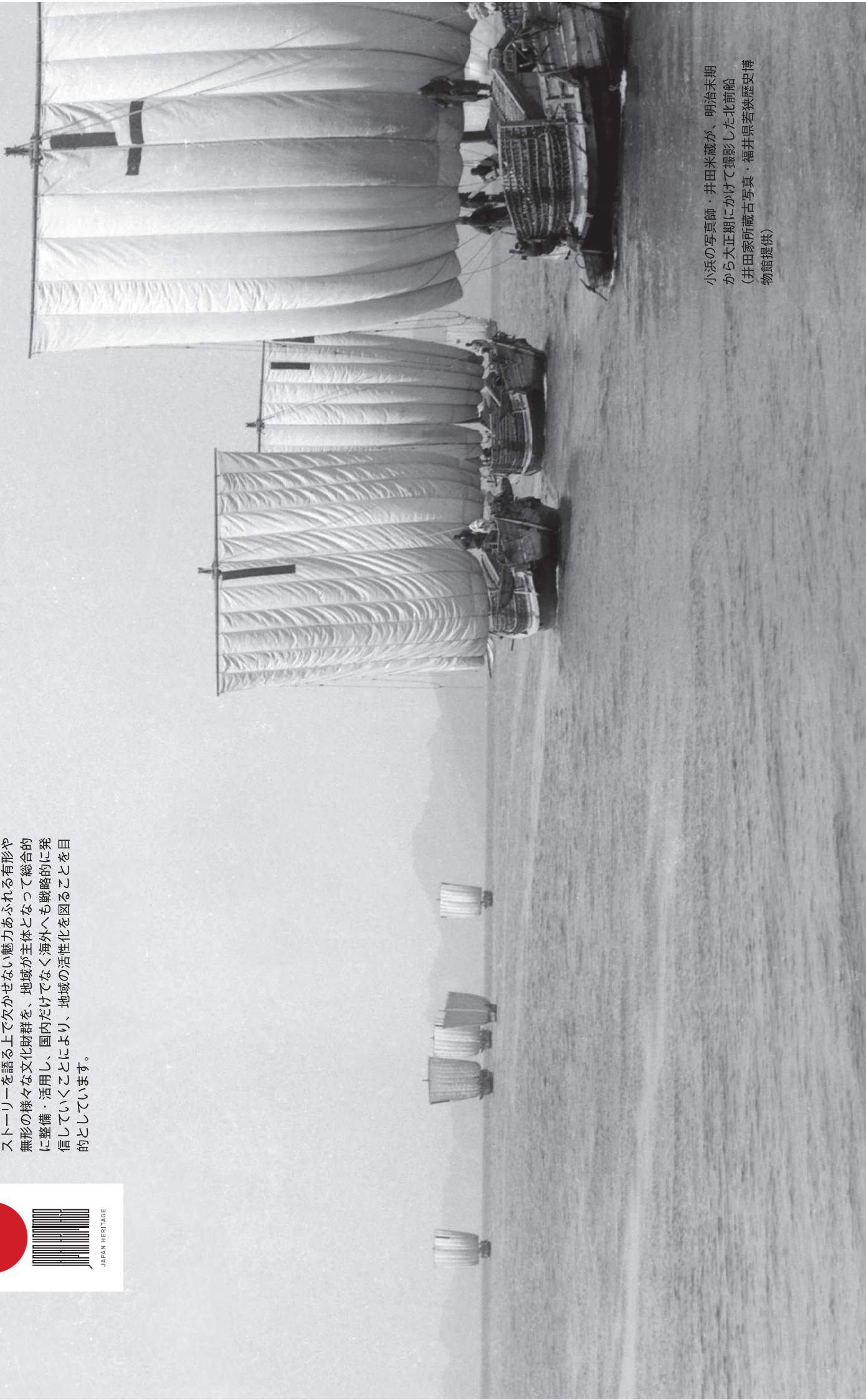
動く総合商社 北前船

「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」の物語



「日本遺産」(Japan Heritage) は地域の歴史的魅力や特色を通じて我が国の文化・伝統を語るストーリーとして文化庁が認定するものです。

ストーリーを語る上で欠かせない魅力あふれる有形や無形の様々な文化財群を、地域が主体となって総合的に整備・活用し、国内だけでなく海外へも戦略的に発信していくことにより、地域の活性化を図ることを目的としています。



小浜の写真師・井田米蔵が、明治末期から大正期にかけて撮影した北前船
(井田家所蔵古写真・福井県若狭歴史博物館提供)

目次

第1章	北前船ってどんな船？	7
第2章	北前船の歴史	19
第3章	船乗りの生活	31
第4章	北前船の商品と利益	41
第5章	歴史に残る船主たち	55
第6章	寄港地の役割	67
	もっと北前船	87

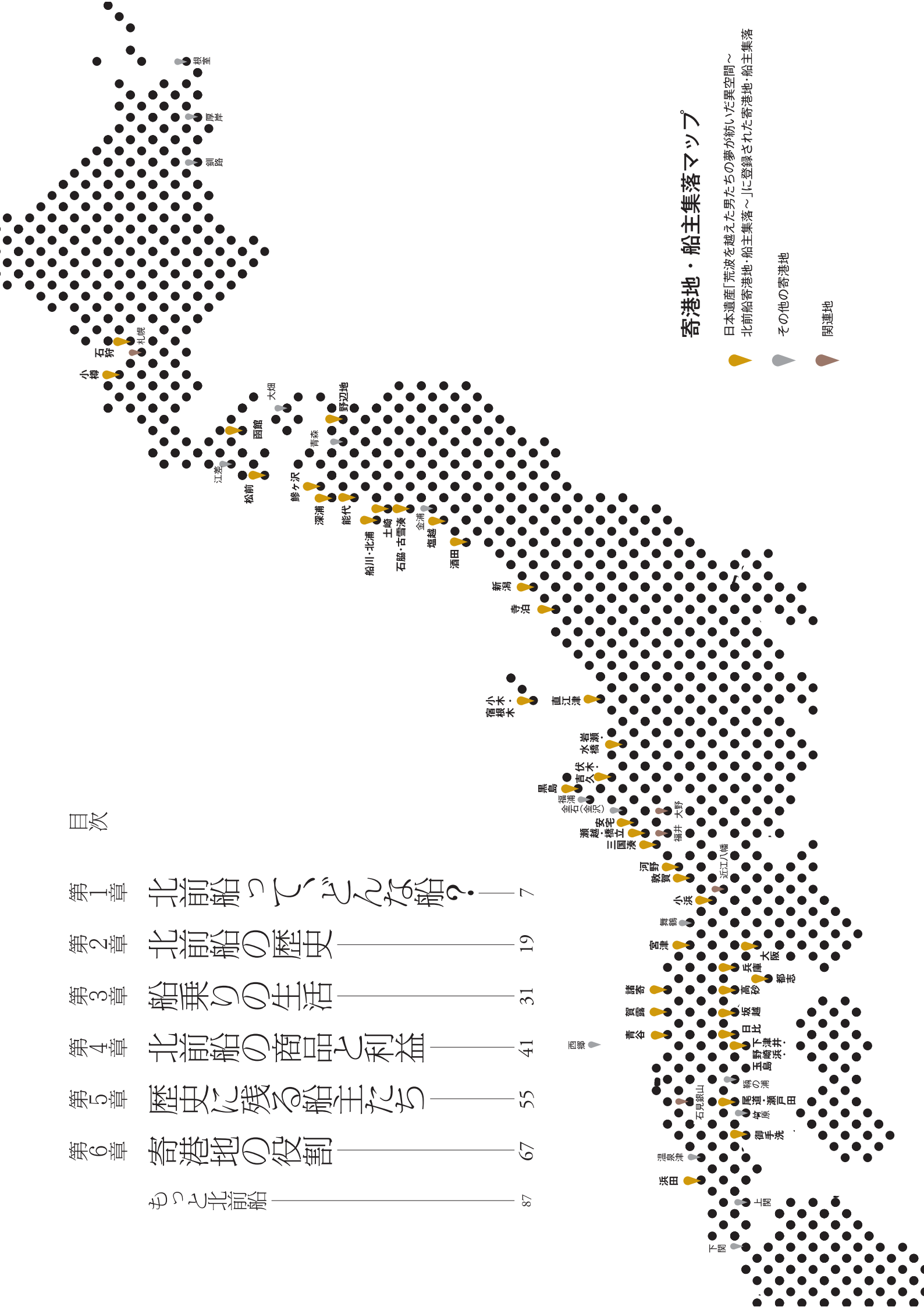
寄港地・船主集落マップ

日本遺産「荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間～北前船寄港地・船主集落～」に登録された寄港地・船主



その他の寄港地

関連地



第1章

北前船って、 どんな船？

大阪と北海道を結んだ大動脈を

日本海に春を告げる北前船

強い西風が吹き続ける、冬の日本海。1枚の帆に風を受けて走るしかなかった江戸時代の船は、この海を航行することはできませんでした。しかし波が穏やかな春になると、北海道を目指すたくさんの大きな船が姿を現します。

それが、北前船^{ききまづねぶね}です。

出発地は大阪です。江戸時代の京阪神地方は、日本最大の工業集積

地でした。早くから綿花が栽培され、木綿の糸、織物、その古着、それに米や酒などの食品を積み込んだ北前船は、瀬戸内海の各地で塩、染料の藍、イグサで作った畳表、御影石を積み込み、下関から関門海峡を抜けて日本海へ出ます。そこからの日本海は、瀬戸内からは北の方角になるので、北前の海と呼ばれていました。

山陰、北陸、そして東北地方のあちこちの港に立ち寄っては、鉄や紙、ロウソクなどのさまざまな生活物資をさらに積み込んで、ひたすら北へ向かいました。

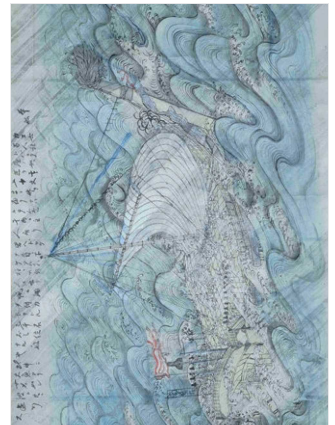
目的地は、北海道の南端に位置する函館、松前、江差の3つの港です。寒さに強いイネの品種のなかった江戸時代、北海道では米を作れませんでしたから、稲わらもありません。だから、ナワでさえ立派な商品でした。

また、熱帯の植物である綿は、北陸や東北地方では栽培できません。木綿や古着は、途中の港で売ることができました。日本海沿岸の人たちにとって、そうした物資は待ち遠しく、北前船は春の到来を告げる船でもあったのです。

そのころの北海道では、春になると海の色が変わるほどのニシンの

右：実物大の復元北前船「みちのく丸」。
この船は実際に海を航行した

左：津軽海峡の風波にもあそばれる船を描いた「三厓渡荒瀟並松前城家市中之図」(部分)。絵巻物の後半には華やかな松前城下が描かれている(北海道大学附属図書館蔵)



大群が岸に押し寄せました。また、前の年に獲ったサケ、アワビ、ナマコの干物、特産の昆布など豊富な産物がありました。帰りの北前船は夏が終わるころ、これらを満載して日本海を南下し、再び大阪を目指しました。

商品を売り買いしながら

江戸時代に、荷物を積んで海を走る船を「回船」と言いました。全国に回船はありましたが、最も船の数が多く、ひんぱんに航海していたのは、大阪から江戸へ向かった菱垣回船や樽回船です。樽回船は主に酒樽を運んだので、この名前があります。これに対して菱垣回船は、何でも運びました。太平洋は冬でも航海できたので、年に何往復もしました。実は、北前船よりこちらの方が、多くの物資を運びました。

それはなぜかと言うと、徳川幕府のおひざ元である江戸は、百万人もの人口を抱える、世界最大の都市だったのですが、生活に必要な物資を十分には生産できず、消費するだけだったからです。江戸市民の胃袋を満たす米さえも、十分ではありませんでした。だから、工業集

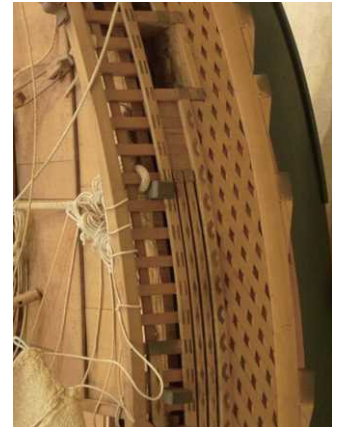
積地帯である関西から大量の物資を運ばねばなりませんでした。

このほか、瀬戸内の塩を江戸に運んだ塩回船や、長崎で輸入される絹糸を大坂へ運び、帰りに昆布や干したアワビなど中国への輸出品を運んだ糸荷回船もあります。特に塩は、東京湾沿岸ではほとんど生産されませんでしたから、江戸から関東各地へ運ばれ、人々の口に入っていたのです。

しかし北前船には、ほかの回船と大きな違いがありました。それは、菱垣回船などは運賃をもらって商品を運ぶだけだったのに対し、北前船は、寄港地で安いと思う品物があれば買い、高く売れる物があればそこで売るといふ、商売をしながら北海道へ往復していた船なのです。これを「買積船」と言います。北前船は、現在の総合商社のような役割を果たしていたのですね。

これに対して、江戸へ物資を運ぶ船は、帰りに積み込む商品がありませんでした。だから、片道運賃で稼ぐしかなかったのです。それは、仙台湾など太平洋岸の北の地域から江戸まで米を運ぶ船も同じです。関西から来た物資を江戸で買って、わずかばかり積むことはあっても、ほとんど空船で帰るしかありませんでした。

右：明治10年の「政吉丸」。海の向こうに日の出が見えて、明治時代の最も一般的なスタイルの絵馬（加賀市瀬越・竹の浦館）
中：菱垣回船の模型。船腹を菱形の格子で装飾し、「同じ回船仲間」であることを示した（洲本市の高田屋顕彰館・歴史文化資料館【菜の花ホール】）
左：赤穂の塩を江戸へ運んだ塩回船の模型（原寸の3分の1、赤穂市立歴史博物館）



つまり江戸を中心に考えると、商品輸送は江戸で終了し、往復で運賃を稼げる航路ではなかったのです。

イメージは千石船

北前船として使われたのは「ベザイ船」という形の船です。漢字では「弁才」とか「弁財」と書きますが、白く、巨大な帆1枚で帆走する和船を想像してもらえばいいでしょう。

弁才船は、瀬戸内海地方で発達した船型です。江戸中期までは伊勢の伊勢船や、東北・北陸地方の北国船、羽賀瀬船など、地方ごとに特徴ある形の船がありました。北前船が弁才船ばかりになったのは、船体が堅牢なのに加え、現在の船と同じように鋭い船首で波を切り裂き、西洋のヨットほどではありませんが、帆をあやつって逆風でも進むことができる、すぐれた帆走性能があったからです。

北前船には「千石船」というイメージもあります。でも、これは米を千石積むことができる大きさを表す言葉です。米の1石は4斗俵で2俵半なので、1俵60^{キロ}で計算すると、千石船は150^{トン}の米を積む

大きさになります。北前船史上最大の船は2400石積もありました。

誰でも金持ちになれる夢

そして、千石船で大阪と北海道を1往復すると、千両もの利益を得ることができました。今なら6千万円から1億円にもなると考えていいでしょう。

見習いの船乗りから始まって船頭になり、お金を貯めて、自分の船を持つことができるようになると、大金持ちになることができたのです。武士が一番偉いという身分制度のあった江戸時代、自分の才覚と努力によって、そんなチャンスをつかむことのできる北前船は、庶民の夢物語でもあったのです。実は、風まかせの船には、おびただしい遭難記録があります。それでも夢のある北前船に乗りたいという人が、絶えることはありませんでした。

右：横風を受けながら進む、いわゆる「マギリ」の状態を、真後ろからと、正面からの2艘で描いた、非常に珍しい図柄の明治15年の船絵馬（加賀市橋立・北前船の里資料館）

中：越佐高田丸の船絵馬（寺泊・白山媛神社）
左：3艘の北前船を描いた、明治18年の絵馬。神社拜殿の正面に掲げられている。西洋の絵の具「ペロ藍」の青色があざやか。（加賀市瀬越・白山神社）



沿岸各地の経済を刺激

北前船は、寄港地に大きな恩恵をもたらしました。

江戸時代の初めから、大きな川の河口には多くの船がやって来ました。上流地域の幕府の領地や、大名の年貢米を運ぶためです。しかし北前船が寄港するようになると、たいていの物は買ってくれるので、米以外のさまざまな産物も集まりました。そうした商品を扱う問屋ができ、問屋は北前船から買った商品を川の上流へ送り出しました。つまり、河口の港を窓口にして広い地域の経済活動が盛んになったのです。

問屋は、北前船が風波を避けるために立ち寄った小さな入江や湾にもできました。陸路では大きな町に遠い場所でも、北前船と商品を売買するだけで立派に商売が成り立ったのです。

さらに、北前船が買ってくれるというので、各地にさまざまな産業が興りました。塩はその代表例ですが、鉄や石の加工品、製紙、織物……江戸時代の日本は、徳川幕府の領地（天領と言います）と、大名や旗本の領地に分割され、境を越えると別の国でしたが、北前船交易

によって、経済的には日本全体がひとつの国であるという意識をもたらしたと言えます。

文化も運んだ北前船

北前船は、物と金を運んだだけではありません。さまざまな文化も運びました。

例えば、北海道の昆布によって和食の基礎ができました。京都名物のひとつであるニシンそばも、北前船がもたらした食文化です。

また、民謡もあります。

九州が発祥とされる「ハイヤ節」は、新潟県の「佐渡おけさ」となり、さらに青森県の「津軽アイヤ節」に姿を変えました。島根県の「出雲節」が、「秋田船方節」になったのも、北前船の船乗りが覚え伝えて、それぞれの地域に定着した結果です。

石川県の「山中節」も、一説には「北前船の船乗りが伝えた北海道の江差追分から生まれた」と言われています。



右：安永3年（1774）の永宝丸の船絵馬。
200～300石積小型船だが、新潟県内で
描かれた絵馬と考えられている（寺泊・白
山媛神社）

中：佐渡・相川の技能伝承展示館で裂織の
実演

左：佐渡・相川の裂織見本





第2章

歴史船舶の

p16-17 写真：

小浜の写真師・井田米蔵が、明治末期から大正期にかけて撮影した北前船（井田家所蔵古写真・福井県若狭歴史博物館提供）

江戸中期から 明治30年代まで

西回り航路の整備

北前船が通ったルートを、西回り航路と言います。「西回り」というのは、江戸から見て西の方から来る航路という意味です。逆に房総半島の方から来る船は「東回り」と言います。だから、大阪から江戸まで大量の物資を運んだ菱垣回船や、樽回船も「西回り」の船です。

この航路は、江戸幕府に命じられた江戸の商人、河村瑞賢が整備しました。寛文12年（1672）のことです。その起点は、山形県の酒

田でした。なぜ、幕府はこのような遠距離航路を整備する必要があったのでしょうか。

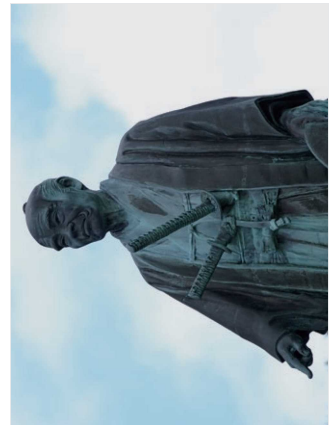
幕府が置かれた江戸は、寛永12年（1635）、参勤交代の制度がしかれると大名が屋敷を構え、全国最大の消費地としての体制が出来上がりました。そして明暦3年（1657）1月、江戸の中心部が焼失する大火が発生すると、その復興のために各地から大工や左官など人が集まり、人口が急増しました。これらの人々の生活物資を供給しなければならず、中でも主食の「米」を確保する必要に迫られ、15万石もの天領があった最上川流域の米を江戸まで直航で運ぶことにしたのです。

それ以前から、日本海側の米は越前敦賀（福井県）で陸揚げして山を越え、琵琶湖を経由して大津まで運び、そこから陸路で伊勢湾に出て再び船に積み、江戸まで運ぶ経路がありました。しかし、この輸送にはとても経費がかかりました。酒田から江戸までは大変な長距離ですが、直航船なら積み替える手間が要りません。

そこで瑞賢は、酒田を出た船は佐渡の小木、石見（島根県）の温泉津、下関（山口県）、大阪、伊豆（静岡県）の下田など10か所の港を

右：酒田港や最上川河口を一望でき、日本海に沈む夕日も堪能できる日和山公園（山形県酒田市）。春には約400本の桜が咲き誇り、公園の池には和船の模型が浮かんでいる。

左：江戸時代に酒田を起点とする西回り航路を整備し、北前船と酒田港発展の礎を作った河村瑞賢。生誕400年を迎える今年でも、酒田市の日和山公園に立ち日本海を見つめている。



公式寄港地と定め、幕府の役人を置いて航海の安全をはかったのです。また、そのほかの港に立ち寄った際にも、入港税を取らないよう各藩に通知しました。それまでは、入港税をのがれるために無理な航海をして、遭難する船も多かったからです。

さらに、船は塩^{しほ}飽^あ諸島（香川県丸亀市、坂出市）、備前日比（岡山県玉野市）、大阪の伝法^{でんぽう}などの頑丈な船を幕府が雇いました。

こうして、酒田から江戸までの安全な航路ができると、日本海側の大名たちもこの航路で、日本一の米市場があった大阪まで年貢米を運ぶようになります。

ここまでが、北前船航路の西半分です。では、酒田から北の北海道までの航路はどうなっていたのでしょうか。

近江商人の役割

西回り航路を整備する前、幕府の米を越前敦賀で陸揚げしていたことは説明しましたね。実は敦賀から北海道への航路は、その前からあったのです。

それは琵琶湖東岸の彦根を中心にした商人たちが、北海道唯一の大名領、松前藩と交易していたからです。今の滋賀県は江戸時代までは近江の国と言われていたので、彼らを近江商人と言います。

この近江商人の交易ルートと、幕府の西回り航路のうち、大阪までのルートが合体して北前船航路が出現しました。と言っても、すぐに北前船が動き始めたわけではありません。

北陸の船頭が独立

松前に支店を構えた近江商人たちは、敦賀や新潟で買った米、松前の人たちの生活物資などを運んで売り、帰りの船には昆布やニシンなど北海の産物を積んで持ち帰り、琵琶湖を経由して京都や大阪で売りさばきました。

その商品を運ぶために、近江商人たちは船乗りを雇いました。雇われたのは敦賀をはじめとして今の福井県、石川県など北陸地方の人たちが大半でした。この地域の海岸近くは稲作に適した平地が少なく、昔から海運業が盛んだったので、近江商人に雇用されて北海道まで航

右：現在の敦賀港。三方を美しい山に囲まれた天然の良港（提供：敦賀市）
中：敦賀市の氣比神宮の大鳥居。木材は佐渡島から運ばれて来たとされる
左：敦賀市の松原神社に保存されている鰐蔵



海したのです。

彼らが後に、北前船の船主となって大活躍するのですが、それには2つのきっかけがありました。

まず、幕府の西回り航路で雇われた瀬戸内の船が、彼らを驚かせました。それは「弁才船」という形の船でした。北陸地方で主に使われていたのは北国船や羽賀瀬船という船です。日本海の荒波に負けない、とても頑丈な構造の船ですが、沖に出ても向かい風では全く動けなかったため、風向きが変わるまで何日も港で碇泊しなければなりません。それに港への出入りには、たくさんの櫓を漕いで船を移動させました。

これに対して弁才船は、たった1枚の帆をあやつるだけで、逆風でも前進できるし、櫓を漕ぐための人数も要りません。とても経済的なのです。船体の丈夫さも北国船や羽賀瀬船に劣りません。特に帆走性能は驚異的でした。だから北陸地方の船主たちも、次々に弁才船を導入しました。

もうひとつのきっかけは、北海道の産物がばく大な利益を生むことに、船乗りたちが気づいたことでした。

幕府にならって日本海側の大名たちも、年貢米を直接大阪へ運ぶようになって、敦賀で陸揚げする米は減りました。が、北海道の昆布やニシンなどの陸揚げは、逆にどんどん増えて行っただけです。大阪が商業都市として発展するのにもともなって、大阪の国別問屋（松前問屋）を通して商品を売りさばっていた近江商人の活躍の場も広がったと言えるでしょう。

近江商人と同じことをやれば「ウソみたいにもうかる」と、最も強く実感したのは、彼らに雇われていた北陸の船頭たちでした。しかし近江商人に使われている立場から北前船への飛躍は、簡単ではありませんでした。

その跳躍台となったのは、北海道へ近江商人以外の商人が進出し始めたことです。その舞台は松前の北に位置する江差でした。藩庁のある松前の町には、近江商人の組合があつて、ほかの地域の商人は入り込めませんでした。しかし江差は新しい港で、北へニシン漁場が広がるにつれ、江差に大量のニシンが集まり始めました。最初に江差に進出したのは、能登半島（石川県）の商人です。北陸の船頭たちも江差を根拠地にニシンを買い付け、大阪へ運ぶ船を仕立てました。大阪で

右：新潟県立自然科学館の非常に正確な和船模型

左：松前の絵師小玉貞良が描いた「松前江差屏風」のうち「春の江差」（北海道立総合博物館蔵）



は、近江商人と直接的な取引のない肥料問屋などを通して、自前の商品を売りさばきました。この動きが次第に広まり、北前船が登場したのです。

18世紀中ごろのことです。

驚異的な松右衛門帆

18世紀末、大変な技術革新が起きました。どんな強風を何日受けても破れない、丈夫な帆布が發明されたのです。この布を作ったのは、高砂出身で、兵庫（神戸市）に回船業の店を構えた工楽松右衛門という人です。

古い時代の帆は、ムシロでした。木綿が普及して、帆はかなり丈夫になりましたが、強風ではすぐに破れてしまいました。

松右衛門は、まず、とても太い木綿糸を熱る機械を作り、それで布を織ったのです。今でも「帆布バッグ」が売られていますから、あのゴワゴワした厚い布地と言えはわかるでしょう。この帆布を「松右衛門帆」と言います。以前の帆布の2倍以上の値段でしたが、あつとい

う間に広まりました。

そして北前船は、北海道からの帰り、何日も大海原を突き進み、まず佐渡島、次に隠岐、そして下関と、ジャンプするような航海が可能になりました。そして、うまく行けば大阪と北海道を年に2往復できるようにもなったのです。さらに、日本海を行ったり来たりとこまめに走り回る北前船も登場しました。

松右衛門帆は、北前船に革命をもたらしたと言えます。

最盛期は明治時代

北前船が最も活躍したのは、実は明治になってからです。と言うのは、江戸時代に松前藩が交易船の入港を認めていたのは松前、江差、函館の3カ所しかなかったのが、函館戦争が終わって、北海道開拓がはじまった明治3年（1870）からは、どこの港へも入れるようになったからです。

最大のニシン漁場は、北海道の西岸一帯から、積丹半島を回り込んだ小樽、石狩地方でした。松前の近江商人に関係なく、自由にニシン

右：輪島市曾々木海岸の上時国家（外観）。
平家の末裔である上時国家は、北前船の船主として栄えた
中：上時国家に保存されている帆布（松右衛門帆）
左：加賀市・橋立の西出孫左衛門のレンガ倉庫を利用した小樽市総合博物館・運河館



を買い付けることができるようになり、新たに北前船商売を始める商人が急増したのです。

役目を終えた北前船

しかし、明治20年代になると、少しずつ北前船の利益は減り始めました。

北前船の大儲けの秘密は、通信手段が手紙しかなかった江戸時代は、地域によって物の値段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ぐらいしか知りえなかったからです。だから寄港地で「安い」と判断した品物を買ひ、逆に積み荷が高く売れる港で売り払い、大きな差額を得ることができたのです。

ところが、電信という文明開化の通信手段が次第に普及し、価格情報が北前船の独占ではなくなって来ました。

東京―青森間の東北本線が全通したのは、明治24年です。津軽海峡さえ船で渡れば、北前船の商売の根幹である北海道と、日本最大の消費地である東京が陸路で直結しました。

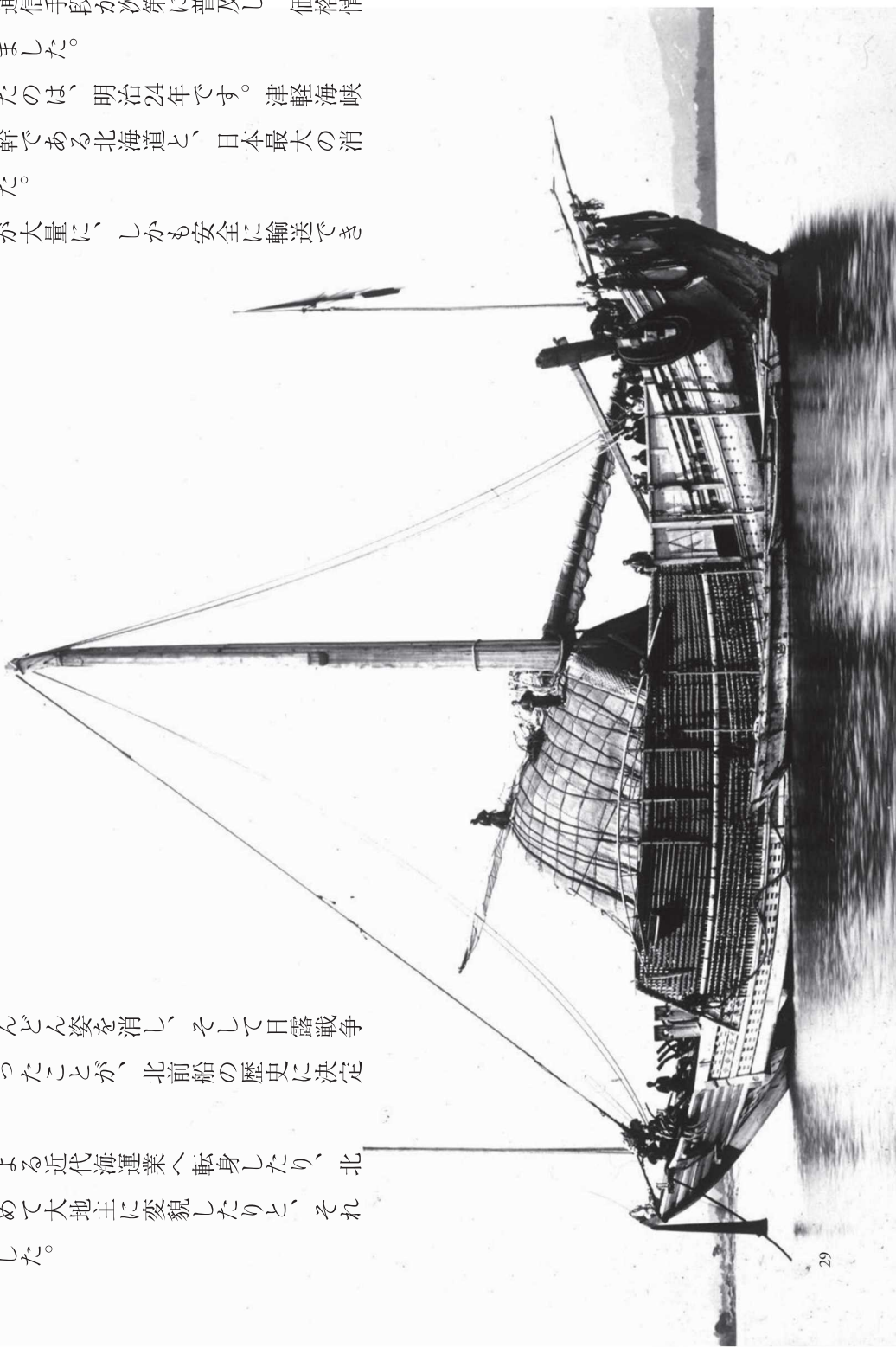
また、物を運ぶだけなら汽船の方が大量に、しかも安全に輸送でき

ました。汽船を使うためには近代港湾の整備が必要でしたが、大きな港まで荷物を運べばその先は鉄道という体制が、東京を中心とした太平洋沿岸地域に整備され、北前船の商売は次第に、鉄道の普及が遅れた日本海側に限定されるようになりました。

明治30年代になると、北前船はどんどん姿を消し、そして日露戦争によって北海道周辺の海が危険になったことが、北前船の歴史に決定的な打撃を与えました。

こうして北前船主たちは、汽船による近代海運業へ転身したり、北洋漁業に進出したり、土地を買い集めて大地主に変貌したりと、それぞれに新しい生き方を求めて行きました。

福井県南越前町・河野浦の磯前神社に奉納されていた右近家の「八幡丸」の写真。日露戦争でロシア海軍に撃沈された、末期の北前船の姿を伝える貴重な写真だ



第3章

船乗りの 生活

北前船に乗れば だれでも稼げる

北前船の1年

旧暦2月、現在の暦で3月になると、北前船は大阪を船出する季節です。冬の間、引き抜いて横にしておいた帆柱を立て、注文しておいた荷物を積み込むと、春の彼岸までには出港するのが普通でした。ただし、大阪で調達できる古着などの繊維製品だけでは、量が多いわりには軽く、船がプカプカ浮いて安定性が悪いので、塩や石などを瀬戸内で買い込み、船底に積んでから日本海へ出ました。

日本海沿岸では、天候が悪くなれば最寄りの港に逃げ込み、よい風が吹くまでその港で商品売り買いする……ということを繰り返しながら北上し、北海道に着くのは4月末から5月です。

北海道の産物を積み込んで、再び大阪を目指して出港するのは8月ごろになります。そして、台風シーズンの前には下関に寄港し、瀬戸内海各地の港で積荷を売りさばきながら大阪に到着。淀川の支流に船を係留し、船頭以外の船乗りたちは、徒歩で帰郷しました。

これを冬囲いと言いますが、川に船を浮かべておくのには理由があります。航海中に、船底にはフナクイムシ……これは殻を持たない貝です……が食いつき、木材を食い荒らしますが、川の真水に浸しておくと、フナクイムシを自然に退治できるからです。

故郷に帰った船乗りたちは、次の春までのんびりしているわけはありません。石川県加賀市の橋立や瀬越の例ですが、彼らは毎日のように船主の家へ手伝いに行つて、掃除、雪除け、もちつきなど、頼まれれば何でもやりました。でも10日ぐらいは休みをもらい、温泉へ湯治に行くのが最大の楽しみであつたそうです。

一方、大阪に残った船頭は、大変でした。売れ残った積荷があれ

右：北前船の船頭部屋の復元（佐渡市・小木の海運資料館）

左：佐渡市・宿根木の白い船つなぎ石。重石代わりに積んだ石の用途のひとつ



ば売りさばき、翌年の春に積み込む商品を仕入れるという大事な役目がありました。故郷に帰れるのは、正月の前後ぐらいしかなかったといいます。

これが、標準的な北前船の船乗りの1年ですが、例外はいろいろあります。

まず、松右衛門帆ができてからは遠距離を一気に走る航海が可能になったので、蝦夷地に着いたら昆布や干した鮭などすぐに積むことのできる商品を集めて、大坂へとんぼ返し、また蝦夷地へとって返す、1年に2往復と稼ぎ回った船もあります。こうなると、大阪へ戻るのは年末近くになることもありました。

冬囲いも大阪とは限らず、乗組員が越後の人ばかりなので、新潟で冬を越して帰郷し、春早くに大阪へ戻った例もありますし、何かの理由で帰りが遅くなり、秋田、酒田、隠岐島などで冬囲いする船もたくさんありました。

とにかく、真冬の日本海を渡ることだけは避けたので

乗組員の役割

米を1千石積める北前船には、通常11〜13人が乗り組んでいました。それぞれ、どんな役割を受け持っていたのでしょうか。

最高責任者は、船頭です。船の運航から商品の売買、乗員の統率まですべてを統括していました。

その下には、「三役」と呼ばれる重要ポストがありました。

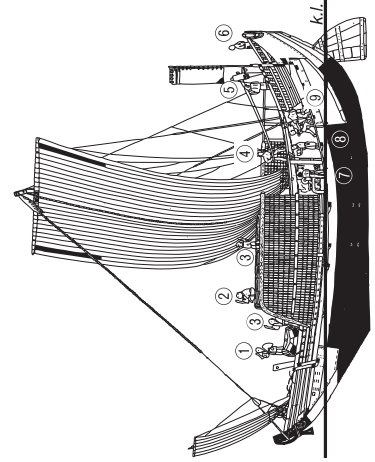
まず、現在の航海士にあたる「表司^{おもてし}」です。表仕とも言い、表役と言うこともあります。出帆すれば昼夜を問わず進路を見定め、目的地までの航路をたどります。

次に、帆や舵の操作、その他すべての甲板上の作業を指揮する「親^{おや}仁^に」。水夫長ですね。

北前船ではもう1人、事務長である「知工^{ちく}」が欠かせません。積み荷の受け渡しを指示し、帳簿を付け、船頭と相談してお金の出し入れをしました。大金が動く取引も多かったので、責任の重い仕事でした。

それ以外の一般船員は、水主^{かこ}と呼ばれました。この中でも表司を

- ①表(おもて・航海士)
- ②片表(かたおもて・副航海士)
- ③水主(かこ・船乗り)
- ④水主(かこ・梶子=操舵手)
- ⑤親仁(おやじ・水夫長)
- ⑥船頭(船長)
- ⑦炊(かしき・炊事係)
- ⑧知工(ちく・事務長)
- ⑨ろくろを回して帆を巻き上げる水主



右：船乗りの役割を説明した船絵馬の解説図（出典：（財）日本海事科学振興財団 発行『北前船』）

中：日本で最も古い船筆筒（伊勢で作られた）（佐渡市・小木の海運資料館）

左：各種の船筆筒（加賀市橋立・北前船の里資料館）



補佐する片表、舵を動かす楫子、碇を上げ下ろしする「碇捌」などの特定の職務は、ベテラン水主の役目でした。

一番の下っぱが、調理担当の炊です。朝は最も早く起きて飯を炊き、寄港しても上陸は許されず、船の留守番をさせられました。

船乗りの一生

船乗りのスタートは炊です。早ければ12歳、普通は14歳か15歳で雇われます。数年間、親仁に徹底的に教育され、後輩の炊が雇われると一人前の水主になります。

その後、航海を重ね、あらゆる雑事をこなすうちに航海技術を身につけ、楫子、碇捌、片表などを任されるベテランに成長します。その先は三役、そして船頭となるのですが、三役や船頭の年齢は40代、50代が多く、炊からは30年ほどもかかるのが普通でした。

船頭は、船主に雇われた「沖船頭」と、自分が船主でもある「直乗の船頭」に区別されます。北前船の場合は、取引の責任者でもあるので、人並み以上の「読み書き算盤」の能力が求められました。船

主も通常は炊から船員を育て、実力者を船頭に抜擢しました。しかし、船の操作にはタッチしない知工がしばしば船頭に昇格しました。航海は、しつかりした表司と親仁がいれば間に合ったからです。

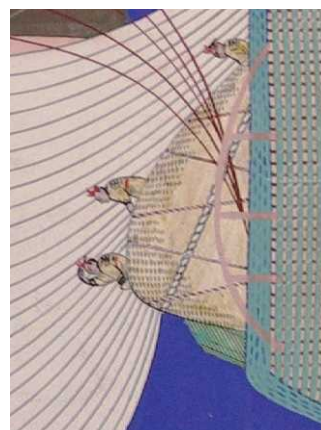
中には30代で船頭になる人もいれば、50歳を過ぎても水主のままという人もいました。長く勤めれば出世するわけではなく、北前船の船乗りの出世は、実力本位だったのです。

沖船頭から船主へ

千石積みの弁才船を1艘造るには、千両かかるのが相場でした。中古船でも5百両はしました。しかし雇われ人の「沖船頭」から、自前の船を手に入れて直乗船頭、つまり独立して船主へと飛躍した人は数え切れません。そんなに金をためられるほど北前船の船頭の給料が高かったのかと言うと、そうではありません。

太平洋航路の斐垣回船や樽回船の船頭は、大阪―江戸の1往復の給料は平均して5両でした。通常は年に6往復して30両になりました。天候に恵まれ、荷物が多ければ8往復も可能でした。当時の花

右：船絵馬の後部に描かれた船頭
中：船絵馬の中央部に遠くを眺める片表（副航海士）
左：明治26年、越前沖で嵐に翻弄される「廣徳丸」を描いた絵馬。乗組員が16人描かれていて、千石積み以上の大きな船だとわかる（加賀市橋立・北前船の里資料館）



形職業だった大工の棟梁は、年収が25両ほどでしたから、最も高給の職業でした。

これに対して、数少ない史料から推測すると、北前船の船頭は給料がたった2、3両でした。しかし、北前船の船頭には、自分で稼ぐ方法があつたのです。

千石積みの北前船の利益は千両にもなると、前に紹介しました。これは、あくまでも船主のふところに入る利益です。しかし船頭には、船主の積み荷の1割程度、自分の商品を積むことが許されていました。すると1航海で百両を稼ぐことができ、5年がんばれば中古船を買ったり、5百石積みの中型船を造ったりして、「船主になる」という夢をかなえることができたのです。

この売買を「帆^ほ待ち稼ぎ」と言います。寄港地で「次の帆を上げるのを待つ間」に、港の間屋と商売することから、こんな言葉ができました。略して「ホマチ」は、今でも「アルバイト稼ぎ」という意味で使われています。他の航路では許されませんでした。北前船では早くから認められていました。時には、事務長の「知工」に許される場合もありました。

三役以下の乗員にも、「切出^{きりだし}」というボーナスが用意されていました。これは船主が、売上高のうち5、10%を、船頭以外の船乗りに分配したものです。

こうすると、船乗りたちは船主の荷物を大切に扱い、船頭が「ホマチ」荷物ばかりを優先させないよう見張る役目も果たしてくれます。とてもよくできた「社員管理術」と言えますね。

こうして、船頭になるまでにも貯金する仕組みがあつたので、暴風雨で沈没した船も数え切れないほど危険な仕事だったにもかかわらず、そして炊の時代は休む間もないつらい毎日であっても、北前船の水主になりたがる人々は絶えなかったのです。

身分制度が厳しかった江戸時代でも、北前船は、荒海へ乗り出す勇気と、商売の才覚さえあれば、普通の庶民が大富豪になれる「夢物語」だったのです。

右：明治30年に奉納された「大日丸」の難船絵馬。洋式帆船の難船絵馬は珍しい(村上市・瀬波八坂神社)

中：新潟市白山神社の大船絵馬。縦1.85メートル、横3.6メートルの画面に50艘以上の船が描かれた巨大船絵馬。新潟県文化財に指定されている

左：遭難を免れた船乗りが自分のチョンマゲを切って奉納した「艦額」(深浦町・円覚寺)



第4章

北前船の 商品と利益

動く総合商社 北前船の交易

交易で生活した松前藩

稲の育たない蝦夷地へ今の北海道では稲わらで作ったナワも売れた、という話をしましたね。もちろん、食糧の米を始めとして、ほとんどの生活物資を本州から手に入れなければなりません。松前藩の人々は、その資金を、アイヌの人たちが獲るニシン、鮭、昆布などの海産物を物々交換で手に入れて、松前に店を開いていた近江商人に売って得ていました。

松前藩は最初から、交易で成り立っていた大名領でした。だから北前船は、蝦夷地に着くまでに、売れそうな物を何でも買って運べばよかったのです。

必需品の米と塩

米は松前藩の人たちが自分で食べるだけでなく、物々交換でそのおいしさを知ったアイヌの人々も欲しがる商品でした。

米が最もたくさん集まるのは、大阪の米市場です。日本海沿岸から西日本の大名まで、年貢米をここで売り払って、その金で生活していましたから、大阪は天下の台所と言われ、「日本一の商都」へと発展して行っただけです。が、敦賀や新潟、酒田などでも大名の年貢米は売り買いされました。その相場を見て、北前船は安い米市場で米を買いました。

もう1つ、蝦夷地に限らずどこでも売れたのが、塩です。

かつては全国の海岸で、塩を作っていました。しかし江戸時代になって50年ほど過ぎた頃、兵庫県赤穂市……あの「忠臣蔵」で知られる赤

右：江戸時代の町並みを復元した観光施設「松前藩屋敷」

左：松前（福山）城。左側の本丸御門は江戸時代のままで、国の重要文化財。復元された3層の天守は資料館になっている



穂藩で、「入浜式塩田」が始まりました。それまでは海の水を人力で汲み上げ、釜で煮詰める「揚げ浜式」という方法でしたが、「入浜式」は遠浅の浜辺に堤防を築いて満潮の海水を引き込み、太陽の熱で塩分を濃くしてから煮詰める大量生産の方法です。「入浜式塩田」は17世紀の末までに、瀬戸内一帯に広がりました。

その理由を、よく「遠浅の浜辺が多く、晴れた日も多いから」と説明されますが、もう1つ、北前船の役割が見逃せません。塩を作っただけ、北前船が買ってくれたことです。販路が広がったから、安心して生産量を増やすことができたというわけです。大量生産の塩はとても安かったので、それまでの塩の生産地は、加賀藩が政策として保護した能登半島などごく一部を除いて、ほとんど姿を消しました。

塩は、日本海側のどこの寄港地でも売れましたし、北海道ではそれまで乾燥させるしか保存方法のなかった鮭を、塩鮭に加工できるようにもなりました。19世紀、北海道の東半分を幕府が直轄地としたことから「東回り」で江戸へ行く船が現れ、江戸っ子が塩鮭で朝飯を食べられるようになりました。これも、北前船が塩を北海道に運んだおかげなのです。

古着とサツマイモ

本格的な綿花栽培が始まったのは、江戸時代初期、河内（大阪府）でした。木綿はそれまでの麻などの布地に比べて柔軟性があり、吸湿性にもすぐれ、色もよく染まり、日本の衣類に革命を起こしました。しかも綿花は、塩分のある土でもよく育つので干拓地でも栽培でき、短い間に瀬戸内地方の全域に広まりました。しかし、もともと熱帯性の植物なので、北日本では綿花からタネを取り除いた繰綿や、綿糸、布地を買い入れる以外に手に入りませんでした。

ところで「京の着倒れ」という言葉を知っていますか？

江戸時代、日本最大の織物の産地は京都でした。大阪にも織物屋はたくさんあります。木綿の着物は、庶民の衣服として急速に普及しました。そして、古着は日常的な商品で、京・大阪が最大の供給地となり、北前船の必須商品となったのです。

仕立てた着物をほどこいた木綿生地でも、端切れでも特に北国では商品となりました。木綿生地を重ね合わせ、木綿糸でこまかく縫い合わせた「刺し子」は防寒着として、また農作業着として喜ばれましたし、



右：綿の実

中：尾道市・瀬戸田町歴史民俗資料館（堀内家の土蔵）

左：尾道市瀬戸田町の堀内家。北前船交易で栄えた豪商



古びた布地を細く裂いて横糸にした「裂織^{えあむり}」という織物も生まれました。昔の「裂織」が残っていれば、北前船が来た証拠です。さらに富山では、繰綿から糸をつむいで木綿を織る地場産業も発展しました。

同じ南方の作物であるサツマイモも、北国で歓迎されました。琉球（いまの沖縄）から最初に伝えられて栽培されるようになったのが薩摩（鹿児島県）だったので、サツマイモと言うのですが、その栽培が新潟以北まで達するのは幕末です。広島県尾道市の瀬戸田には、サツマイモを北前船で運んだ記録があります。貯蔵できるサツマイモは北国で珍重されました。

鉄、和紙、石仏……

江戸時代の鉄の8割は、中国山地で生産されました。砂鉄を原料にした「たたら製鉄」です。宮崎駿監督のアニメ「もののけ姫」は、その様子を描いていましたので、ご覧になった方は思い浮かべることができるでしょう。

北前船が運んだ鉄は鋤^{くわ}や鎌^{かま}などの農具、鍋、飯を炊く釜などの生活

用具に加工され、人々の暮らしを支えました。また各地に刃物産業を興すことにもなりました。

紙も、北前船が原料のコウゾやミツマタなどを運んだおかげで、各地で生産されるようになり、重要な商品となりました。石も、大事な積み荷です。と言うのは、古着や綿花などは軽い荷物で、船がブカブカ浮いて安定性が悪いので、船底に重石代わりに積んだのです。

近江商人の船しか北海道へ行かなかった時代は、福井県坂井市の三国で積み込む笏谷石^{しやくたにし}ばかりでした。ぬれると青みを帯びる石なので、すぐわかります。大阪を出発する北前船の時代になると、瀬戸内各地で積み込む御影石が主流になりました。

松前の藩主の墓地を見ると、江戸時代前半は笏谷石、後半は御影石の墓石と見分けられます。笏谷石は北陸以北の建物の土台に使われていますし、御影石は神社の鳥居、手水鉢、船を停泊させる「船つなぎ石」など、今でも数多く見ることができます。

佐渡の石地藏も、特産品として各地に運ばれました。遭難で死んだ仲間の供養にと、船乗りがお寺に寄進したのでしょうか。今も佐渡市では、地藏を造る石屋さんがいます。

右：日本で唯一現存する、たたら製鉄の「高殿」内部。非常に高い吹き抜け構造だ（雲南市・旧吉田村菅谷）
中：笏谷石の狛犬（小浜市男山区の八幡神社）
左：大阪の「昆布屋回船中」が天保9年（1838）に寄進した手水鉢（函館市・厳島神社）



上り船のニシンで大儲け

北前船に巨万の富をもたらしたのは、大阪へ戻る上り船です。最大の商品、ニシンでした。

京都名物のひとつ、ニシン蕎麦は、頭やエラを取り除いて干した身欠きニシンが使われています。しかし、食用のニシンはごくわずかで、ほとんどは肥料で、江戸時代当初は、干しニシンを頭から田んぼに突き刺したり、砕いてばらまいたりしていたようです。

しかし北前船の時代になると、あんどんなどの燃料にするため、ニシンを煮て魚油を絞り、残ったニシン粕を発酵させて肥料にする技術ができました。これが引っ張りだこになったのです。春になると海の色が変わるほどの大群が押し寄せた北海道の海岸では、いくらでもニシン粕を作ることができ、残らず北前船が買ってくれました。だから松前藩では「鯡」……ニシンは魚に非ず……他の大名の年貢米と同じく、藩の経済を支える物だという意味の漢字を作ったほどです。

ニシンは、仕入れ値の5倍、時には10倍でも売れました。千石積み

の秘密は、ニシンにあったと言ってもかまいません。

長崎俵物と昆布

上り船には干したアワビ、ナマコ、フカヒレも大量に積み込まれました。この3品は俵に詰めて運ばれたので俵物と呼ばれ、長崎から中国への輸出品になりました。

もう1つ、中国へは昆布も大量に輸出されました。俵物は中国料理の材料ですが、昆布は食品ではありません。中国大陸の内陸部に多かった、バセドウ病という甲状腺ホルモンの異常が原因の病気に効く薬でした。バセドウ病はヨードを与えると治りますが、中国ではヨードを多く含む海藻を食べる習慣がなかったので、日本の昆布が特效薬になったのです。

もちろん、古くから日本では昆布を食べ、和食の基本である出汁を取りました。北前船が大量の昆布を運んだことにより、富山県の昆布巻きかまぼこ、各地のおぼろ昆布、そしてニシンやアナゴの昆布巻きのような料理も広まりました。



右：ニシンを大量に煮るための鍋
(松前藩屋敷)
中右：京都名物の1つ、ニシン蕎麦
中：出汁に使われる昆布
左：薄く削った「おぼろ昆布」

大阪から江戸まではあまり運ばれていませんでしたが、日本海沿岸から西日本の食文化を支える昆布は北前船の恩恵なのです。

まさに「総合商社」

記録を見ると、北前船が驚くほど多種多様の商品を扱っていたことがわかります。それを順不同で書き並べてみると……

砂糖、落雁、クズ粉、金平糖、茶葉、大豆、大麦、そうめん、かつお節、ミカン、シイタケ、柿の実、黒ごま、醤油、酢、米ぬか、クジラ肉、ソバ粉、味噌、干しエビ、わかめ、コンニャク玉、すり鉢、鍋、陶磁器、輪島塗や会津塗の漆器、飯わっぱ（弁当箱）、千石通し、子供のおもちゃ、ひな人形、扇子、太鼓、真綿、麻糸、藍玉、石灰、木像、布団、ロウソクや原料のロウ、畳、畳表、煙草、菜種油、柿渋、砥石、材木、板、燃料のまき、すり紙、各種の刃物、上等の傘、足袋、雪駄、ぞうり、下駄、線香、馬皮、唄の本、竹、ふろおけ、弓、ほうき……

あまりの多様性に、驚いたでしょうね。中には「家一軒分」などという記録もあります。

生活必需品でもない扇子、ひな人形などのぜいたく品、落雁、金平糖などのお菓子、大量に売れるわけでもない砥石、太鼓などは、偶然に買い込んだ物ではありません。「家一軒」がたまたま売りに出ているはずもないでしょう。

北前船の往来が盛んになると、船主の中には各地に支店を設け、冬の間に注文を集めて大阪などで仕入れ、次の春に出帆する下り船に積むようになりました。大名の年貢米や、秋田藩、盛岡藩の鉱山で採掘した銅、銀などを運ぶために雇われた船も、あらかじめ注文された商品を買収込み、北前船のような動きをしました。

幕末になると、北海道まで行かないで、秋田や青森の大豆、材木などを買って西日本で売り払う北前船も当たり前になりました。秋田でよく獲れるハタハタという魚も肥料になりましたし、津軽半島や下北半島では昆布、アワビ、ナマコが獲れたので、こまめに何往復も走り回れば、それなりに巨額の利益を得たのです。

取り扱い品目の多さ、それに自由自在な航海……これは、もう、「動く総合商社」と言っても過言ではありませんね。



右：富山の昆布巻きかまぼこ
中：ニジンの昆布巻き
左：北前船によって各地へ運ばれた九谷焼（©JTA / ©JUNTO）



第5章

歴史に残る 船主たち

p52-53 写真：

小浜の写真師・井田米蔵が、明治末期から大正期にかけて撮影した北前船（井田家所蔵古写真・福井県若狭歴史博物館提供）

北前船で 大成功した人々

高田屋嘉兵衛の偉大な足跡

作家司馬遼太郎の代表作のひとつ、『菜の花の沖』の主人公、高田屋嘉兵衛は淡路島の都志（兵庫県洲本市五色町）という海辺の村に生まれました。漁業の手伝いで船の扱いを覚え、22歳の時、兵庫（神戸市兵庫区）で回船問屋を開いていた親類を頼り、樽回船に乗り組んだことから本格的な船乗り生活が始まりました。

船頭になれるのは40代以後が普通だった当時、嘉兵衛が沖船頭に雇

われたのが25歳の時です。27歳で酒田（山形県）まで航海し、翌年には自分の船を手に入れて独立し、北前船主になります。

寛政10年（1798）、嘉兵衛は30歳で函館に店を構えます。翌年「東蝦夷地」を幕府が直轄地にしたことから、函館がその地域の産物の集荷地となり、北前船の入港が急増しました。嘉兵衛は、その先駆者です。造船所を造り、市街地の整備に私費を投じるなど、函館を発展させた嘉兵衛は「函館の恩人」と言われています。

嘉兵衛は幕府の依頼で、オホーツク海の国後島から択捉島へ安全に渡る航路を開拓しました。択捉島に港を造り、漁場を開拓し、幕府の船を建造し、ついには幕府の船頭、そして蝦夷地での幕府の御用商人に任命されました。

ところが文化8年（1811）、国後島の幕府役人がロシア海軍の艦長、ゴロウニン少佐ら8人を捕らえ、函館に連行する事件が起きます。翌年、今度は嘉兵衛がロシア船に捕らえられ、5人の船乗りとカムチャツカ半島に抑留されてしまう事態に発展します。

この事件は文化10年（1813）、捕虜交換という形で平和的に解決するのですが、それは嘉兵衛が日露両国の間を仲介した結果です。

右：『日本幽囚記』に収録された、ロシア人が描いた高田屋嘉兵衛の肖像画。カムチャツカに抑留されていた当時の嘉兵衛の顔が窺える。

左：函館市宝来町に立つ高田屋嘉兵衛像



高田屋嘉兵衛は単なる商人ではなく、鎖国していた当時の日本では非常に珍しく、外交感覚を持った人でした。司馬遼太郎は「江戸時代の人物で最も偉大だったのは高田屋嘉兵衛だ」と言っているほどです。

金沢の銭屋五兵衛

加賀百万石の城下町、金沢の銭屋五兵衛（略称は銭五）も、屈指の北前船商人です。五兵衛が両替商、古着呉服商を廃業して海運業に乗り出したのは文化8年（1811）、40歳の時でした。最初の船は、質流れの中古船だったそうです。その後、藩の有力者と結びつき、藩の船の建造、運航も任されるほどに躍進しました。

しかし絶頂期のころ、次々に藩内の有力な庇護者が没し、嘉永5年（1852）の夏、五兵衛は投獄されてしまいます。そのころ五兵衛は金沢の北に広がる河北潟を自費で干拓していたのですが、そこに毒を投げ入れたとの疑いでした。そして11月、五兵衛は獄中で80歳の生涯を閉じました。翌年、財産は没収され、「銭五」財閥は突然に消え失せました。この事件は、藩内の勢力争いによるでつち上げだと言わ

れています。

明治になって「銭五」は脚光を浴び、たくさんの伝記、小説が書かれました。ほとんどは「鎖国の時代に海外と密貿易までやった、勇気ある商人」という話です。最盛期には「全国34か所に支店を設け、計168人の支配人や手代が在勤していた」といいますから、それが事実なら「史上最大の北前船主」です。

しかし最近の研究で、これらの話には根拠がなく「作り話が増幅された」ということがわかって来ました。それでも、銭五が加賀藩の財政を支えた大商人であることは間違いなく、支店のあった青森などに足跡が残されています。

日本一の大地主となった、酒田の本間家

太平洋戦争後、小作農民に農地を分け与えた「農地解放」が実施されるまで、酒田（山形県）の本間家は「日本一の大地主」でした。その財力は、北前船で築いたものでした。

3代光丘が家督を継いだのは宝暦4年（1754）で、ちょうど北

右：兵庫県洲本市都志・高田屋顕彰館・館
歴史文化資料館【菜の花ホール】の日露友
好の像
中：洲本市都志の屋敷跡に立つ高田屋嘉兵
衛の顕彰碑
左：公開されている本間家旧本邸（酒田市）



前船の興隆期でした。以前から本間家は大阪の商人と取引がありましたが、光丘は酒田に集まる米を買って雇いの船で大阪へ、時には江戸まで運んで売り、帰りには生活物資を満載し、最上川流域の人々の需要にこたえ、領主である庄内藩に金を貸すほどの大商人に成長しました。凶作になると年貢を納められないため農民は離散し、荒れた農地が残されました。疲弊した農村と藩政の危機を救うため、光丘は農地を買い求めました。さらに、光丘は飛砂の被害から町を救うため、クロマツの植林を行い、神社仏閣の寄進など、北前船で得た富を地元に戻元しました。

本間家は、4代光遁以降は自前の船で商いをしていました。以後もすぐれた当主が続き、保存、公開されている本間家旧本邸や、旧別荘の本間美術館、神社、お寺、山車などに北前船の栄華を見ることができます。

近代海運業へ進化した北陸5大船主

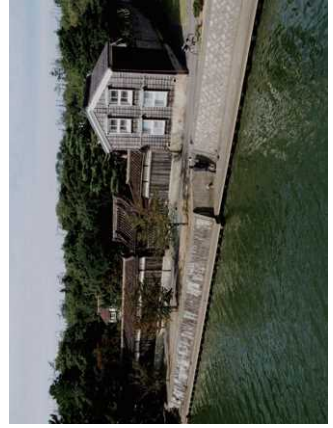
明治になって「北陸5大船主」と呼ばれた人たちがいます。石川県

加賀市瀬越の広海二三郎、大家七平、加賀市塩屋の浜中八三郎、福井県南越前町河野の右近権左衛門、富山市東岩瀬の馬場道久の5人です。

広海二三郎は明治10年、通常の半値近くに暴落していた北海道のニシン粕を買い占めました。この年の西南戦争で多数の船舶が徴用され、ニシンが大漁だったのに買いに来る船が少なく、値崩れしていたからです。ところが翌年はニシンが不漁で、二三郎が買ったニシン粕は買値の10倍にも高騰し、今なら数十億円にも相当する利益をあげました。北前船史上、最大の年間利益と言われています。多くの商家の年収が数百円だった明治31年、大家七平の年収は2万6500円もありました。大家家は2代七三郎が、最も下つぱの炊から船主にまで昇り詰めた北前船主の家です。その子孫が七平で、今も北海道・小樽の運河沿いに、彼が建てた石造りの「大家倉庫」が残っています。

明治20年、彼ら5人が中心となって「北陸親議会」を発足させました。そのころ、国策で設立された海運会社の日本郵船が、太平洋航路から日本海に進出して来たのに対抗するためです。団結した北前船主は63人、船舶は177艘にも達しました。

そして明治26年には、浅野セメントの浅野総一郎と馬場道久、広海



右：本間家旧本邸の内部。表側は武家、奥は商家の造りになっている

中右：加賀市瀬越の大家家

中左：加賀市瀬越の橋の北前船主干

左：橋立の久保彦兵衛家が藩主を迎えた座敷（現在は金沢市の武家屋敷に移設されている）

二三郎が発起人となり、東京で「日本海運業同盟会」を結成しました。さらに、これを母体に明治29年、大阪に本社を置く「日本海上保険会社」が設立されました。現在の「損保ジャパン日本興亜」につながる会社です。幕末に急成長した右近家は、明治になって西洋型帆船、汽船を導入し、近代海運会社に進化しました。10代目権左衛門は「日本海上保険」の社長も務めました。

南越前町・旧河野村の中心街には、北前船でヒノキやケヤキの材木を運び、明治34年に建てた豪邸が保存・公開されています。裏山には、昭和10年に建築されたモダンな洋館もあり、右近家が北前船の時代の後も海運で活躍したことを物語っています。

数え切れない成功と没落

北前船は、風まかせの帆船でした。明治になって西洋型の帆船も導入されましたが、現在のような天気予報のない時代、突然の嵐で難破した船は数え切れません。

秋田県男鹿市北浦の田沼慶吉は明治維新のころに大型船を25艘、西

洋帆船も2艘持っていた北前船主です。男鹿半島先端の入道崎の灯台は、田沼が誘致運動を展開し、資金も提供して明治31年、官立で設置されました。

彼は、日本海が大荒れの秋、冬も、函館へ船を走らせました。冒険的航海は、大きな利益をもたらしましたが、3回も大きな遭難で持ち船を失い、北前船の歴史から姿を消しました。田沼慶吉のような栄光と悲劇を経験した北前船主は、数え切れません。それでも海へ乗り出して行つたのは、命をかけても悔いのない大きな夢があったからです。

福井県小浜市には、古河屋嘉太夫（かたゆう）がいました。秋田の土崎港との関係が深く、土崎で船を建造した記録もある北前船主です。文化9年（1812）の棚卸し額が4万4千両（今なら44億円）に達したという豪商でした。秋田藩は、彼から借金を重ねました。しかし明治4年の廃藩置県で、古河屋は貸し倒れになってしまいます。地元の小浜藩にも多額の貸し金がありましたが、これもうやむやになり、古河屋は没落してしまいます。

同じように、時代の波に打ち砕かれた北前船主は、数えればきりがありません。

右:富山市・岩瀬の「北前船回船問屋」森家。隣に北陸五大船主の1人、馬場家(非公開)がある
中右:男鹿半島先端の入道崎灯台。明治31年建設の最初の灯台は、田沼慶吉の尽力で建てた
中左:小浜市男山区の八幡神社に古河屋嘉太夫が寄進した銅製の灯籠。大阪で鋳造した
左:小浜市男山区の八幡神社の奉納北前船模型。かなりずんぐりしていて、後期北前船の特有の船型だ





第6章

寄港地の 役割

p64-65 写真：
江差に停泊する北前船（江差教育委員
会提供）

北前船でつるおの 港と船主集落

松前藩と北前船

北前船の折り返し点は、北海道の港です。松前藩の人々の食糧、生活物資を運び、帰りにはニシン、昆布などを積んで、北前船が巨万の富を得たことは、前に紹介しました。でもこれは、北前船側の視点です。逆に松前藩の方にも、大きな恩恵がありました。

松前藩は松前、江差、函館の3カ所を交易港と定め、それ以外には本州から来る回船の寄港を認めませんでした。藩の領地であり、和人

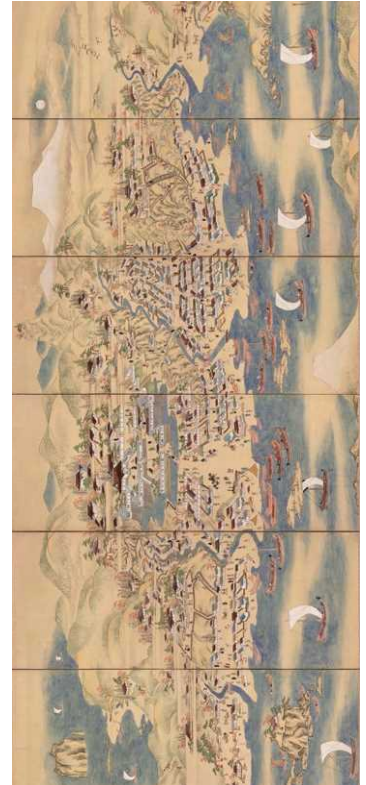
(アイヌ以外の、本州から移り住んだ人々)の居住地域がこの範囲だったからです。が、それに加えて、役人が監視できない場所では税金が徴収できないという理由もありました。

松前藩では出港税を取っていて、北前船の時代にはこの税収が藩財政を支える大きな柱でしたから、すべての回船を監視するためにも港を限定したのです。入港税を取る藩もあり、多くの港で、そこで商売をすれば移出入税(移出は取引税、移入は関税と考えてください)を徴収するのが普通でした。北前船の寄港地では、そこを管理する大名にも多額の収入をもたらしたのです。

ところで、松前藩の出港税は、船の大きさに応じて税額が決まりました。それが次第に、北前船の形を変えることになりました。

詳しい説明は省きますが、船の大きさは船底の長さ、船の中央付近の横幅と深さから計算できる数式があります。松前藩の場合は独特の計測方法があつて、税が割高でした。それで同じ寸法でも、実際にはもっと多くの荷物を積むことができないかと、北前船の船主は考えました。その結果、元々はスマートな船型だった弁才船が船腹を膨らませ、次第に「肥満体」になって行つたのです。幕末から明治になると、

小玉貞良筆「松前屏風」。近江商人岡田弥三右衛門が松前での繁盛ぶりを伝えるために描かせたと考えられている(松前町蔵)



計測の2倍近くも荷物を積む船も出現しました。

松前藩の港へは必ず行かなければなりませんから、税金を減らすために、こんな「知恵」が生まれたのでしょうかね。

北前船が寄りたくなる港

九頭竜川河口の三国（福井県坂井市）、小矢部川河口の伏木（富山県高岡市）、神通川河口の東岩瀬と、白岩川河口の水橋（富山市）、江戸時代は信濃川と阿賀野川の河口が一緒だった新潟（新潟市）、最上川河口の酒田（山形県酒田市）、子吉川河口の本荘（秋田県由利本荘市）、雄物川河口の土崎（秋田市）、米代川河口の能代（秋田県能代市）と、日本海に注ぐ大河の河口には、川の流域から物資が集散する港がありました。藩の外港として物資の集散地となった浜田（島根県浜田市）、賀露（鳥取市）、宮津（京都府宮津市）、安宅（石川県小松市）、深浦（青森県深浦町）、鯨ヶ沢（同鯨ヶ沢町）なども、北前船が「立ち寄りたい港」でした。

これらの大きな港には回船問屋が立ち並び、北前船との取引で栄え

ました。それだけではなく、船頭が泊まる船宿、一般船員が泊まる小宿もそれぞれに地域の小売り商人との仲介役を果たしました。さらに、大量の荷物を一時的に預かる倉庫業の商人もいましたし、船乗りを遊ばせる遊郭も、何カ月も航海する北前船にとっては港の魅力でした。こうして、北前船の寄港地は大きな都市に発展して行ったのです。

風待ち港でも商品売買

日本海沿岸には、風雨が激しくなった時に逃げ込む小さな湾や入江がたくさんありました。これを「風待ち港」と言います。このような場所でも回船問屋があり、北前船と取引するだけで立派に商売が成り立ちました。風待ち港から始まって、大きな交易港となった例もあります。広島県呉市の大崎下島東岸に位置する御手洗です。すぐ目の前に小島があり、四方の風を防いでくれる御手洗が絶好の風待ち港であることを発見したのは、幕府の米を積んで大阪を目指した西回り航路の船頭たちでした。

無人の御手洗に大船が碇泊することに気付いた隣村の人々が、最初

右：新潟市郷土資料館（旧税関）
中：広島県・呉市御手洗の千砂子波止
左：御手洗の町並み（常磐町通り）



は出稼ぎのような形で問屋を開きました。北前船の時代が始まると、御手洗は広島藩で最もにぎわう港となり、南端に文政12年(1829)、海へ90^{メートル}も突き出た防波堤「千砂子波止」が完成して、3百艘もの船が碇泊できるようになりました。御手洗は「西国無双の港」と言われました。国の町並み保存地区である御手洗の北はずれには、百基もの墓石が並ぶ「遊女の墓」があります。御手洗の遊女たちは「オチヨロ舟」という小舟を漕いで船乗りのもとへ出かけ、船乗りの衣類の洗濯やつくろいものまでしたそうです。長い海上生活を送る船乗りにとって、これほどうれしい港はなかったに違いありません。

北前船を奪い合った瀬戸内の港

北海道で仕入れた商品売って大きな利益が生まれたのは、日本海から下関を通過して、大阪までの瀬戸内各地の港です。北前船から買ったニシン粕は、港周辺の農村で確実に売れます。昆布も人気商品です。

回船の船頭は取引する問屋を変えない、という不文律がありました。問屋の方も、取引した船と船頭の名前、帆の目印を「客船帳」に記録

していましたので、北前船が帰って来る時期になると、船で半日くらいの距離まで船を出し、お得意様を迎えました。

しかし、新顔の船がどの問屋と取引するかは自由です。そういう船を自分の店へ導こうとして、しばしば争いが起きました。

下津井(岡山県倉敷市)では、問屋衆が組合を作り、「長浜記」という申し合わせを作りました。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ました。これは、一種の自治制度ですね。

こうしたきちんとした取り決めは珍しく、あまりにも船の争奪戦が激しいので、船頭に嫌われた港もあるほどです。

瀬戸内ではありませんが、秋田県由利本荘市を流れる子吉川の河口は江戸時代、左岸は本荘藩の古雪港、右岸は亀田藩の石脇港でした。両岸の問屋は前々から、北前船の争奪戦を繰り返していましたが、幕末の慶応2年(1866)、石脇港でニシンを売る約束の北前船が碇泊したのを、古雪港の商人たちが小舟を出して、むりやり対岸へ引き寄せる大事件が起きました。しかも、これをやめさせようとした亀田藩の役人が乱暴され、行方不明になったのです。

右：遊女の墓が建ち並ぶおいらん公園(広島県呉市御手洗)
中：倉敷市下津井の祇園神社から下津井港と瀬戸大橋
左：倉敷市下津井の「まだかな橋」跡



亀田藩ではこの事件を幕府に訴え、両港の関係者が江戸まで出向いて審判を受けました。事件は和解しましたが、以後、北前船が子吉川に入って来た場合、両港で過去の取引を調べ、新顔の船は双方が入札して問屋を決定することになりました。

同じ津軽藩内で、本来は鰺ヶ沢（青森県鰺ヶ沢町）に入るべき船から、深浦（同深浦町）の商人が商品を買って売りさばくのをやめさせてほしい、と鰺ヶ沢から訴えが出たこともあります。

こうした争いから、北前船1艘でも、港に落とした金がとても多かったことが想像できますね。

大阪の繁栄

北前船の最終目的地、大阪は最大の交易港でもありました。小さな港の問屋は、扱える商品ならなんでも引き受ける「よろず屋」でしたが、大阪では品目別、あるいは取引先の地域別、集荷や荷受けなど流通の機能別と、さまざまに問屋が専門化していました。それは時代が下って各地に産業が興り、貨幣経済の拡大に従って、より鮮明になっ

て行きました。商業の中心地、船場には今でも呉服町、唐物町、瓦町など同業者が集まってできた町名が残っています。こういう商業集積があつて初めて、北前船の荷物も利益を生んだのです。

江戸時代の当初、大阪湾では堺（大阪府堺市）の方が古くから栄えた港でした。しかし幕府が、暴れ川だった淀川河口を整備したことにより、回船は大阪に集中することになりました。この治水工事を指揮したのも、西回り航路を開いた河村瑞賢でした。そして「商都」大阪の繁栄は、日本最大の米市場や、江戸へ物資を運ぶ菱垣回船、樽回船の活躍ばかりでなく、北前船によって加速されたとと言えます。

船主を輩出した集落

大正5年発行の雑誌『生活』（博文館）に、「日本一の富豪村」と紹介されている場所があります。江戸時代は加賀百万石の分家である大聖寺藩領、今は石川県加賀市の橋立と瀬越です。

瀬越の大家七平、広海二三郎のことは、「北陸5大船主」として紹介しましたが、橋立でも弘化2年（1845）、大聖寺藩に1万両（今

右：由利本荘市の子吉川河口。江戸時代は左岸が本荘藩、右岸は亀田藩で、入港する北前船の争奪トラブルがしばしば起きた（国土交通省提供）
中右：鰺ヶ沢の繁栄を伝える絵馬「鰺ヶ沢湊図」（白八幡宮・船絵馬収蔵庫）
中左：かつては「日本一の富豪村」と言われた加賀市橋立の町並み
左：河野の船主集落の町並み



なら10億円)を献金した久保彦兵衛をはじめ、千両以上出した家が軒を連ねていました。彼らはすべて、北前船主です。

橋立も瀬越も、多数の千石船が碇泊できる港はありません。船の基地は大阪で、北前船交易の利益だけが集まった「船主集落」といえます。橋立には船主の屋敷が14軒現存し、中心部の120戸は国の重要伝統的建造物群保存地区に選定されています。

7代目酒谷長兵衛が建てた家は現在、「北前船の里資料館」になっています。屋敷自体が豪壮ですが、それでも橋立の北前船主としては中の上クラスだったそうです。久保彦兵衛家には、藩主をお迎えするための豪華な座敷があつて、それは今、金沢市の武家屋敷、野村家に移築・保存されています。

また、佐渡市の宿根木も昔の姿そのままに残る船主集落です。小さな入江にびっしりと、軒を接するように家が建て込んでいます。敷地そのままに建てた三角形の家があるほどの狭い土地で、120軒、6百人もが生活できました。幕末、宿根木の回船が長州(山口県)沖で海賊に襲われ、2千両も奪われた事件からも、宿根木の船主たちの繁栄が想像できます。

右:佐渡市・宿根木集落の中にある「三角家」。
狭い敷地を活用するために船大工が建てた
中:軒を接する佐渡市の宿根木集落









明徳寺

明徳寺

明徳寺

明徳寺

明徳寺

明徳寺

明徳寺

明徳寺

明徳寺



山

西公寺

正書院

大濱

水

山

中華城

中濱

海船

もつと北船

p77-85 写真：

「秋田街道絵巻」に描かれた土崎港のに
ざわい（秋田街道絵巻・荻津勝孝・秋
田市立千秋美術館蔵）

主要参考文献

書名（著者、出版社）

北前船寄港地ガイド
（加藤貞仁、無明舎出版）

海の総合商社 北前船
（加藤貞仁、無明舎出版）

北前船
（牧野隆信、柏書房）

北前船の研究
（牧野隆信、法政大学出版局）

近世海運史の研究
（柚木学、法政大学出版局）

日本海海上交通史の研究
（北見俊夫、法政大学出版局）

近世日本海海運と港町の研究
（小村式、国書刊行会）

人物叢書・河村瑞賢
（古田良一、吉川弘文館）

和船Ⅰ、Ⅱ
（石井謙治、法政大学出版局）

日和山
（南波松太郎、法政大学出版局）

瀬戸内の民俗誌
（沖浦和光、岩波新書）

菜の花の沖
（司馬遼太郎、文春文庫）

北海の豪商高田屋嘉兵衛
（柴村羊五、重紀書房）

塩
（平島裕正、法政大学出版局）

【北海道】

新北海道史（北海道・昭和42年）

北海道の歴史（榎本守恵、北海道新聞社）

図説松前の歴史（松前町）

蝦夷地場所請負人（ロバート・G・フラー
シュム、ヨシコ・N・フラーシュム、北
海道出版企画センター）

日本俘虜実記
（ゴロウニン、講談社学術文庫）

【青森県】

津軽・松前と海の道
（長谷川成一編、吉川弘文館）

下北の海運と文化（鳴海健太郎、北方新社）

【秋田県】

北前船と秋田（加藤貞仁、無明舎出版）

秋田「安東氏」研究ノート
（渋谷鉄五郎、無明舎出版）

雄物川往来史
（佐藤清一郎、秋田文化出版社）

能代港物語（北羽新報社）

【山形県】

酒田の本間家（佐藤三郎、中央書院）

日本海一今と昔
（佐藤三郎、伊藤善一、山形新聞社）

【新潟県】

新潟湊の繁栄（新潟歴史叢書Ⅰ、新潟市）

島根のすさみ―佐渡奉行在勤日記
（川路聖謨、東洋文庫）

【富山県】

越中伏木と海商百家
（正和勝之助、桂書房）

蕃談―漂流の記憶Ⅰ（東洋文庫）

【石川県】

北前船の遺産（加賀市教育委員会）

続日本の歴史をよみなおす
（網野善彦、中公新書）

【福井県】

ふねと信仰
（福井県立若狭歴史民俗資料館）

北前船頭の幕末自叙伝・川渡甚太夫一代
記（師岡佑行・笑子、柏書房）

海商古河屋―北前船の航跡
（古河嘉雄、若狭学術振興会）

【京都府】

日本海の裂き織り
（京都府立丹後郷土資料館）

【島根県】

歴史の道調査報告書―西廻り航路・隠岐
航路（島根県教育委員会）

和銅風土記
（山内登貴夫、角川選書）

【岡山県】

江戸参府紀行
（シーボルト、東洋文庫）

北前船と下津井港
（角田直一、手帖社）

【兵庫県】

坂越回船と奥藤家
（赤穂市立歴史博物館）

【大阪府】

大阪と海
（河内厚郎編、東方出版）

江戸と大阪
（幸田成友、富山房百科文庫）

※そのほか、関係道府県史、関係市町村史、市町村教育委員会の調査資料、郷土研究誌、博物館・資料館の図録、新聞・雑誌記事など多数の関連資料を参照しました。

一般公開されている北前船関連施設

休館日を記載していない施設は、無休あるいは休館日不定、または季節によって異なる。
ただし、ほとんど年末年始は休館。「要予約」に注意。

〔北海道〕

北海道立北方四島交流センター北方資料
館展示室 根室市穂香

☎ 015312316711

冬季のみ月曜休館

厚岸町海事記念館 厚岸郡厚岸町

☎ 015315214040 月曜休館

苫小牧市美術館 苫小牧市末広町

☎ 014413512550 月曜休館

北海道開拓の村 札幌市厚別区

☎ 011189812692

冬季のみ月曜休館

小樽市総合博物館 小樽市手宮

☎ 013413312523

小樽市総合博物館・運河館 小樽市色内

☎ 013422211258

鯨御殿「旧田中家番屋」 小樽市祝津

☎ 01342221038 冬季休館

よいち水産博物館・余市町歴史民俗資料

館 余市郡余市町

☎ 013512216187 月曜休館

旧余市榎原漁場 余市郡余市町

☎ 013512215600 月曜休館

八雲町熊石歴史記念館 八雲町熊石平町

☎ 013982212200 月曜休館

旧中村家住宅 檜山郡江差町

☎ 013915211617 冬季のみ月曜休館



北前船関係資料の多い、青森県深浦町の円覚寺

旧檜山爾志郡役所（江差町郷土資料館）

檜山郡江差町

☎ 013915412188 冬季のみ月曜休館

横山家 檜山郡江差町

☎ 013915210018 冬季は要予約

松前城資料館 松浦郡松前町

☎ 013914212216 冬季休館

松前藩屋敷 松浦郡松前町

☎ 013914312439 冬季休館

箱館高田屋臺兵衛資料館 函館市末広町

☎ 013812715226 木曜休館

箱館奉行所 函館市五稜郭町

☎ 013815112864

〔青森県〕

佐井村海峽ミュージアム

下北郡佐井村（連絡先は観光協会）

☎ 017513814515 月曜休館

野辺地町立歴史民俗資料館 上北郡野辺地町

☎ 017516419494 月曜休館

市浦歴史民俗資料館 五所川原市十三土佐

☎ 017316212775

円覚寺宝館 西津軽郡深浦町

☎ 017317412029

深浦町「風待ち館」 西津軽郡深浦町

☎ 017317413553

〔秋田県〕

本荘郷土資料館 由利本荘市石脇

☎ 018422413570

象潟郷土資料館 にかほ市象潟町

☎ 018414312005 月曜休館

仁賀保勤労青少年ホーム にかほ市市沢

☎ 018413514711 月曜休館

〔山形県〕

旧青山本邸 鮎川郡遊佐町比子宮塚

☎ 023417513145 月曜休館

旧鑑屋 酒田市中町

☎ 023422215001 冬季のみ月曜休館

酒田市立資料館 酒田市一番町

☎ 023422416544 冬季のみ月曜休館

本間家旧本邸 酒田市三番町

☎ 023422213562

12月中旬～1月中旬休館

致道博物館 鶴岡市家中新町

☎ 023512211199 冬季のみ水曜休館



旧鑑屋（酒田市）



本間家旧本邸（酒田市）

【新潟県】

相川技能伝承展示館 佐渡市相川坂下町

☎ 0259・74・4313

小木海運資料館 佐渡市小木町

☎ 0259・86・3191

佐渡国小木民俗博物館・白山丸展示館

佐渡市宿根木

☎ 0259・86・2604

胎内市文化財収蔵庫

胎内市桃崎浜（連絡先は胎内市学校教育課）

☎ 0254・43・6111 要予約

金刀比羅神社奉納模型和船収蔵庫

新潟市中央区西臈島町

☎ 025・223・3573 要予約

新潟県立自然科学館 新潟市中央区女池南

☎ 025・283・3331

新潟市歴史博物館みなとびあ

新潟市中央区柳島町

☎ 025・225・6111

月曜・祝日の翌日・年末年始休館

白山媛神社船絵馬収蔵庫 長岡市寺泊二ノ岡

☎ 0258・75・3412 要予約

越後出雲崎天領の里 三島郡出雲崎町尼瀬

☎ 0258・78・4000 第1水曜休館

上時国家 輪島市町野町南時国

☎ 0768・32・0171

輪島市黒島天領北前船資料館

輪島市門前町黒島町

☎ 0768・43・1193 月曜休館

石川県銭屋五兵衛記念館

金沢市金石本町

☎ 076・267・7744

冬季のみ火曜休館

石川県立歴史博物館 金沢市出羽町

☎ 076・262・3236

大野からくり記念館 金沢市大野町

☎ 076・266・1311 水曜休館

武家屋敷跡加賀藩千二百石野村家

金沢市長町

☎ 076・221・3553

呉竹文庫 白山市湊町

☎ 076・278・6252 月曜休館

小松市立博物館

小松市丸の内公園町

☎ 0761・22・0714 月曜休館

北前船主屋敷・蔵六園 加賀市橋立町

☎ 0761・75・2003

北前船の里資料館 加賀市橋立町

☎ 0761・75・1250

能生白山神社宝物殿 糸魚川市能生

☎ 025・566・3465 1週間前に要予約

マリニミュージアム海洋 糸魚川市能生小泊

☎ 025・566・3456 冬季休館

【富山県】

北前船回船問屋「森家」 富山市東岩瀬町

☎ 076・437・8960 月曜休館

水橋郷土資料館 富山市水橋館町

☎ 076・479・0081 月曜休館

新湊博物館 射水市鏡宮

☎ 0766・83・0800 火曜休館

大楽寺 射水市立町

☎ 0766・82・3016 要予約

高岡市伏木北前船資料館（旧秋元家）

高岡市伏木古口

☎ 0766・44・3999 火曜休館

高岡市万葉歴史館 高岡市伏木一宮

☎ 0766・44・5511 火曜休館

【石川県】

旧角海家住宅 輪島市門前町黒島町

☎ 0768・43・1135 月曜休館

【福井県】

みくに龍翔館 坂井市三国町緑ヶ丘

☎ 0776・82・5666 水曜休館

大野市歴史博物館 大野市天神町

☎ 0779・65・5520

福井県陶芸館 越前町小曽原

☎ 0778・32・2174 月曜休館

北前船主の館・右近家 南越前町河野

☎ 0778・48・2196 水曜休館

敦賀市立博物館 敦賀市相生町

☎ 0770・25・7033 月曜休館

みなとつるが山車会館 敦賀市相生町

☎ 0770・21・5570 月曜休館

福井県立若狭歴史博物館 小浜市遠敷

☎ 0770・56・0525 月曜休館

ヤマトタカハシ敦賀昆布館

敦賀市坂下小河田

☎ 0770・24・3070

【京都府】

京都府立丹後郷土資料館 宮津市国分

☎ 0772・27・0230 月曜休館



金刀比羅神社奉納模型和船収蔵庫（新潟市）



船絵馬収蔵庫のある長岡市・寺泊の白山媛神社



北前船回船問屋「森家」（富山市）



上時国家（輪島市）

三上家住宅 宮津市河原
☎ 0772-22-7522

与謝野町生涯学習センター・知遊館
与謝野町岩滝
☎ 0772-46-2451 月曜休館

【島根県】

隠岐郷土館
隠岐郡隠岐の島郡那
☎ 08512-5-2151

玉若酢命神社・隠岐家宝物館
隠岐郡隠岐の島町下西
☎ 08512-2-0571

海の関所資料館「浜延舎」
松江市美保町（連絡先は旅館「福岡館」）
☎ 0852-73-0011

和鋼博物館 安来市安来町
☎ 0854-23-2500 水曜休館

菅谷たたら山内 雲南市吉田町吉田
☎ 0854-74-0350 月曜休館

鉄の歴史博物館 雲南市吉田町吉田
☎ 0854-74-0043 月曜休館

石見銀山資料館 大田市大森町
☎ 0854-89-0846

【岡山県】

玉島歴史民俗海洋資料館
倉敷市玉島中央町
☎ 086-522-7523 月曜休館

むかし下津井回船問屋
倉敷市下津井
☎ 086-479-7890 火曜休館

海遊文化館 瀬戸内市牛窓町
☎ 0869-34-5505 水曜休館

【香川県】

塩飽勤番所
丸亀市本島町泊（連絡先は市商工観光課）
☎ 0877-27-3540 月曜休館

多度津町立資料館 仲多度郡多度津町
☎ 0877-33-3343
月曜と祝日の翌日休館

【兵庫県】

竹野温泉「誕生の湯」・北前船資料館
豊岡市竹野町
☎ 0796-47-2020

【山口県】

須佐歴史民俗資料館（みこと館）
萩市須佐中津
☎ 0838-7-6-3916 月曜休館

三田尻塩田記念産業公園 防府市浜方
☎ 0835-25-3510
4、10月は月曜と祝日の翌日、11、3月は月・
火曜と祝日の翌日休館

光ふるさと郷土館 光市室積
☎ 0833-78-2323
月曜と第1火曜休館

【広島県】

因島水軍城 尾道市因島中庄町
☎ 0845-24-0936

瀬戸田町歴史民俗資料館
尾道市瀬戸田町（連絡先は市文化振興課）
☎ 0848-20-7514

棕の里ゆづあいランド・民俗資料館
尾道市因島棕浦町（連絡先は市教養地域教育課）
☎ 0845-26-6204

鞆の浦歴史民俗資料館 福山市鞆町
☎ 084-982-1121 月曜休館

赤穂市立歴史博物館・塩と義士の館
赤穂市上飯屋
☎ 079-1-43-4600 水曜休館

たつの市立室津海獣館 たつの市御津町
☎ 079-324-0595

たつの市立室津民俗館 たつの市御津町
☎ 079-324-0650 月曜休館

淡路ワールドパークONOKORO
淡路市塩田新島
☎ 0799-62-1192

高田屋顕彰館・歴史文化資料館
【菜の花ホール】 洲本市五色町都志
☎ 0799-33-0354

神戸海洋博物館 神戸市中央区
☎ 078-327-8983 月曜休館

【滋賀県】

北浜海・丸小船の館 長浜市
☎ 0749-89-1130

豊会館（又十屋敷） 犬上郡豊郷町
☎ 0749-35-2356 金曜休館

近江八幡市立資料館 近江八幡市新町
☎ 0748-32-7048 月曜休館



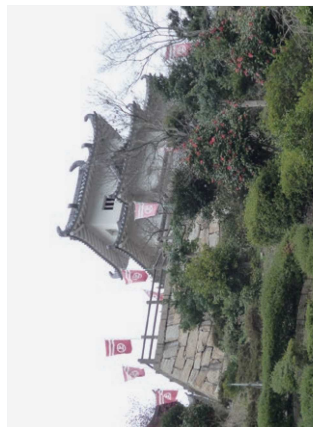
北前船の里資料館（加賀市・橋立）



北前船主の館・右近家（南越前町）



菅谷たたら山内（雲南市）



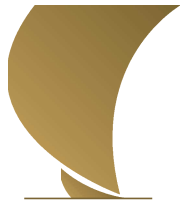
因島水軍城（尾道市）

動く総合商社・北前船

2018年4月1日発行

著者——加藤貞仁（かとう・ていじん）
著作——北前船日本遺産推進協議会
協力——一般社団法人 北前船交流拡大機構
企画——（株）東映エージェンシー
編集・デザイン——EXAPIECO INC.
印刷製本——三映印刷株式会社

©2018 Teijin Kato



KITAMAE-BUNE