

えぞち 蝦夷地と大坂を繋いだ「動く商社・北前船」 きたまえぶね

「蝦夷地」は国内で最後に残されたフロンティアでした。

近江商人が米、酒、塩、砂糖、油、衣料品、雑貨等、蝦夷地では入手が難しい生活用品を大坂近郊で買い入れ、途中で「売り買い」を繰り返しながら移動する独特な商法（「買積み」とも「諸国物産回し」とも呼ばれる）を続けながら日本海を北陸から東北へ、更には津軽海峡を渡って蝦夷地に達したのは戦国時代末期だと伝えられています。

蝦夷地からの帰りは主に身欠きニシンや昆布などの海産物を積み込み、日本海を南下して敦賀港から陸揚げ、陸路で琵琶湖へ出て塩津から丸子船で南下、大津港から再び陸路で逢坂山を越え京・大坂へ届けられていました。蝦夷地は近江商人の独壇場だったのです。

一方、江戸で建設業をやっていた河村瑞賢ずいけんは最上川流域にある天領の産米十萬石を江戸まで運ぶ航路を開発するよう幕命を受けていました。出羽国の酒田港からは津軽海峡を通る「東回り」の方がずっと近いのですが、津軽海峡を通じて太平洋を南下する航路には危険なところが多いので、瑞賢は酒田から日本海を南下して下関から瀬戸内海に入り、大坂から紀伊半島を迂回して江戸に至

る超長距離の「西回り航路」を完成させたのです。

近江商人が作った「蝦夷地―酒田―敦賀」航路と、瑞賢が整備した「酒田―瀬戸内海―大坂」航路を繋ぐと、蝦夷地と大坂を直結するいわゆる「北前船航路」

(写真参照)が出来上がるわけです。



「機が熟す」という言葉がありますが、蝦夷地と大坂が直結し、数多くの北前船が日本海を疾駆するようになるのにはもう少し時間が必要でした。

「西回り」沿岸の人々の暮らしが次第に豊かになるにつれ、蝦夷地の海産物とりわけ身欠きニシンや昆布やの需要が増え続けたのに加え、大坂近郊

で綿布が開発され、その保温性・吸湿性の高さの故に、衣服がこれまでの麻から綿布へ一変したのです。とりわけ寒冷地である蝦夷では綿製品のブームが巻き起きたといえます。一方、大坂を中心に瀬戸内近郊では綿花の栽培が盛んになり、肥料にニシンのしめかす粕が珍重されるようになりました。蝦夷地と大坂双方の win-win の関係が深まり、「西回り航路」の便益性が益々高くなって行ったのです。

ニシンと昆布と綿布のお陰で「西回り航路」は一往復すると約千両(約一億円)の利益が出たといえますから、「船を持てば俺たちも儲けることが出来る」と一攫千金の夢を「雇われ船頭」たちが持つようになったのは決して不思議ではない

でしょう。とはいえ、船一艘をかうとなればざっと千両近くはかかるので容易な話ではありませんでした。

当時の船頭はじめ水主かこの給料は際立って高額だったわけではなかったのですが、別途、船頭には積み荷の一割程度の「帆待ち稼ぎ」という名目で船頭個人の荷物を積み込むことが許されていたのです。船頭だけでなく他の水主たちにも船主が自分の積み荷の中から約一割程度を「切り出し」という名目でボーナス配分することが慣習になっていました。成功報酬とも、危険分散ともいえる・・・「一攫千金」と「板子一枚下は地獄」とが共存する特殊な空間が産んだ知恵だったでしょう。

この制度のお陰で、雇われ船頭たちは一航海当たり百両（約一千万円）程度を手にすることが出来ました。主に北陸出身者だった雇われ船頭たちはこぞって船主を目指したといえます。一攫千金の夢を追う北前船物語の誕生です。その他の水主たちについても遭難の危険を顧みず北前船への乗り組みを希望する人が後を絶たなかったのも同様の理由だったといえましょう。需要の増大を背景に西回り航路をとる北前船の数が爆発的に増加するにつれ北陸出身の船主が増え、次第に北前船は近江商人の手から離れていったのです。

実は、北前船が最も活躍したのは明治期に入ってからのことなのです。

江戸時代は松前藩が松前・江差・函館の三港しか入港を許さなかったのですが、

新政府下の明治三年からは全ての港が解放され自由な売買が許されるようになったことも大きな理由でした。

北前船は毎年三月頃になると大阪港を出帆し、五月頃には北海道（名前も蝦夷から北海道へ）に到着し、海産物を積み込み大阪に向かって出帆するのが七、八月頃、台風シーズンになるまでに瀬戸内海に入るのがほぼ決まったスケジュールでした。

積み荷は下り（大阪↓北海道）が、北海道では収穫が困難な米や綿花や木綿の古着等を加えた様々な生活用品が主で、上り（北海道↓大阪）の積み荷は海産物がほとんどでしたが、中でも最大の利益源は何といってもニシンと昆布でした。

とりわけニシンは群来（くき）（産卵のためニシンが浅瀬に群れを成して押し寄せ、精子で海の色が白濁する様をいう）が押し寄せると、ニシンの積み込みで「出船三千 入船三千」といわれるほど港は賑わったといえます。また昆布も北海道↓大阪↓長崎・鹿児島、いわゆる昆布ルートを経由して中国にまで密かに輸出されていました。

これらの海産物は、例えばニシンは京都で「ニシン蕎麦」を誕生させ、今では海のない京都なのに名物の一つに数えられるまでになっています。

また昆布は上方を中心に日本料理の基本といわれる「昆布出汁文化」^{だし}を作ることになりました。もちろん江戸・東京にも昆布は届いていたのですが、「西回り」

の北前船が一足先に良質の昆布を大阪・京都で下ろしてしまっていたため、良質の昆布が江戸・東京には届かなかったという説がもっぱらです。

しかし北前船の活躍もそう長くは続きませんでした。「北前船の船頭」が独占していた各地の商品の価格情報も、明治中期を迎える頃になると電話が明治二十三年に東京・横浜間に開通したことを嚆矢として急速に各地に広がりまし、鉄道も奥羽本線が明治二十四年に開通するなど、情報・運輸環境が一変したのです。これまでの北前船の優位性が消失してしまったわけです。

江戸中期頃から約百五十年間続いた北前船の日本海における活躍も一攫千金の夢とともにその役割を終え姿を消すことになったのです。

北前船の主な寄港地であった四十九市町村は文化庁認定（平成二十七年発足）の「日本遺産」として登録され名残を止めています。