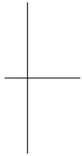


代には大部分の北前船主が北海道へ進出した。北海道では、明治時代に大規模な開拓が行われ、人口が急増するとともに本州・四国向けの北海道産魚肥の生産も急増した。それをめがけて北前船主が北海道へ殺到したために、明治時代前期に北前船の最盛期を迎えた。

それらのことを考えて本書では、「本州・四国・九州などに拠点を持ち、18・19世紀に北海道へ進出した商人船主の船」を北前船と考えたい。それらの船の多くは日本海航路で北海道へ進出したと考えられるが、北海道の太平洋岸で漁業を行った大規模な商人船主は、北海道産海産物を太平洋航路で江戸や大坂へ運んでいたもので、北前船の活動は日本海航路に限られたわけではない。もちろん、近代初頭から神戸―横浜―函館間に定期汽船航路が開かれると、太平洋航路は主に定期汽船で輸送が行われるようになり、北前船の活動領域は日本海に限定されるようになった。そして日本海では、鉄道網・定期汽船網の整備が遅れたこともあり、19世紀末まで和船輸送が海運の中心であった。

本書では、第I部が北海道、第II部が日本海沿岸地域、第III部が瀬戸内・畿内諸港と、西廻り航路に沿って北前船とそれら地域との関係を概説する。そして北前船主に関連するいくつかのテーマを補章で取り上げ、終章で、北前船が日本経済に果たした役割を、商品市場・金融市場・資本市場の側面から考察して、新たな北前船の見方を示す。



## 第I部 北海道と北前船主

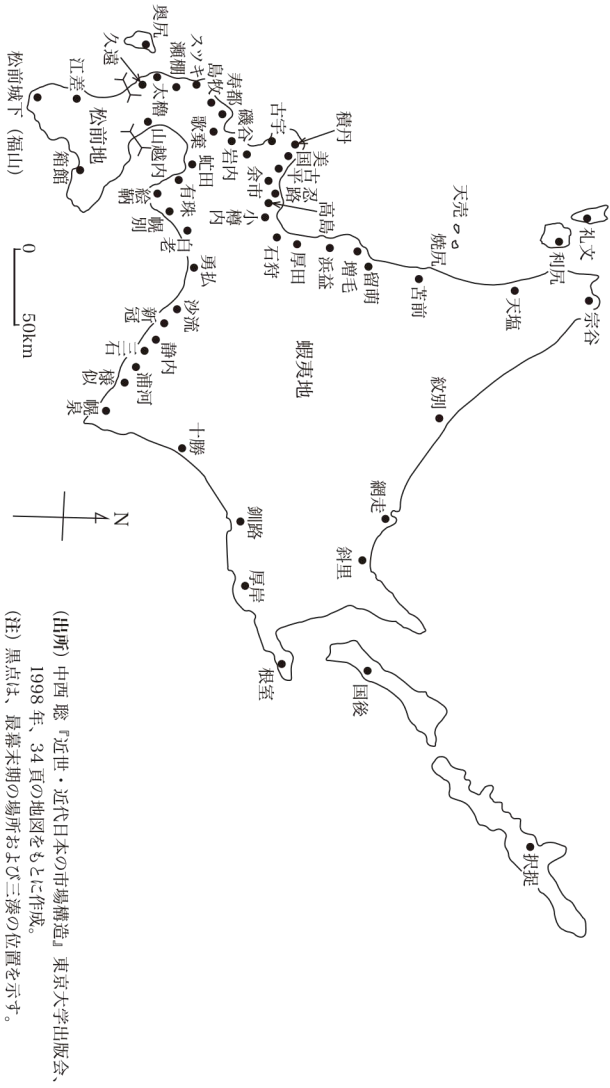
### 第1章 場所請負制と北前船

#### 1 江戸時代の場所請負制

松前藩の置かれた江戸時代の北海道（蝦夷島）では、場所請負制のもとで漁業が行われ、農業がほとんど行えなかったため、藩の収益は漁業とその取引に負っていた。また藩領域に先住民のアイヌも多数居住していたため、松前藩は、アイヌの居住地域を蝦夷地に限定し、蝦夷地をいくつかの場所に区分して（図I-1を参照）、そこでの漁業とアイヌとの取引を、松前藩城下や箱館湊・江差湊の商人に請け負わせた。場所請負人は、運上金うんじょうきんを藩に納め、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取引し、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。

主な漁獲物は鮮にじんで、大部分が肥料に加工され、取引の主要な担い手は、蝦夷地で漁業を行った場所

図 I-1 江戸時代の北海道略図



請負人と北前船主であった。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。ただし本拠を本州などに持ち、三湊に支店を置いて大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、18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。一方、本州などに拠点を持たない場所請負人は、場所産物の大部分を三湊で北前船に販売し、北前船が三湊と本州方面の主要湊との間の買積経営を行った(中西聡『近世・近代日本の市場構造』)。

ここでは、近江商人系場所請負人の代表例として住吉屋(西川)伝右衛門家と柏屋(藤野)四郎兵衛家を、江戸商人系場所請負人の代表例として栖原屋角兵衛家を、そして兵庫に本拠を置き、同様の垂直統合経営を行った高田屋嘉兵衛家を取り上げる。

なお、こうした場所請負制のなかでアイヌが場所請負人に雇われる雇用労働力化が進展するとされてきたが、その一方で「自分取出租」のアイヌの存在もみられており、アイヌ社会は、幕藩体制のなかでさまざまな圧迫を受けつつも、彼らの文化を発展させてきた側面も持っていた(谷本晃久『近世蝦夷地在地社会の研究』)。

近江国の八幡町・柳川村・薩摩村出身の商人が近江商人のなかで最も早く17世紀に北海道に進出したが、彼らは松前城下や江差湊で店を開き、両浜組という仲間組織を設立した。近江国八幡町の出身であった住吉屋も、17世紀に北海道に進出して両浜組に加入した。

松前藩の御用金を負担した両浜組は、18世紀の北海道において大きな勢力を持ち、共同で荷所船にどかふねと呼ばれる船を雇うと同時に、有力な両浜組商人は商場（場所）請負へも進出した。

荷所船の船主は、越前国河野・敦賀・吉崎や加賀国橋立の船主が多く、両浜組商人は、北海道で集荷した漁獲物を、その荷所船で運ばせて、敦賀で荷降ろしさせた。敦賀では敦賀問屋がその荷を引き受け、敦賀から陸上を運び、琵琶湖を湖上輸送して大津納屋と呼ばれる大津の間屋に引き渡した。大津から先は、おそらく京都や大坂に運ばれ、または近江国で販売されたと考えられる。このように、北海道―敦賀―大津という流通ルートで18世紀の北海道産物は畿内に運ばれた。両浜組が何隻の船を雇ってどの船から順に荷物を積むかを決めることができた点で、荷所船主は両浜組の支配下にあったと考えられる（榎森進『北海道近世史の研究』）。

その後、1780年代になると、幕府老中の田沼が北海道の開発を計画したこともあり、江戸商人が松前城下に進出し始めた。幕府は1799～1822（寛政11～文政5）年まで蝦夷地を直轄した



が、江戸商人の進出は、松前藩にとって新たなスポンサーの登場を意味し、江戸商人も松前藩の御用金を負担する代わりに商場（場所）請負を望むようになった。新たなスポンサーを得た松前藩は、両浜組に特権を与える必要がなくなり、免税特権を失った両浜組商人の経営は苦しくなった。その結果、両浜組商人の多くは北海道から撤退し、商場（場所）請負へ進出していた両浜組商人が北海道に残った。なお、商場請負は、アイヌとの交易のみの請負であったが、それ以外に蝦夷地での漁業を請け負う漁業請負があり、前述の幕府蝦夷地直轄後は、同じ場所の商場請負と漁業請負が同一の請負人に請け負われたため、19世紀以降は、商場請負と漁業請負を併せて場所請負と呼ばれるようになった。

住吉屋は、18世紀から商場（場所）請負に進出し、19世紀以降も北海道に止まったが、主に小樽に隣接した忍路場所おしよち・高島場所を請け負った。当初は、漁獲物は荷所船で運ばせたが、両浜組商人の減少とともに荷所船が運ぶ積荷の量が減ると、両浜組と荷所船の雇用関係が不安定になった。そこで荷所船主は両浜組から離れて、自ら買い入れた商品を輸送して販売する買積経営を行うようになった。それに対し住吉屋は、自身も船を所有し、自分の船で場所産物を敦賀・大坂・兵庫に運んで取引するようになった。

19世紀中葉の住吉屋は、当初は請負場所のうち一部の優良漁場のみで操業していたが、操業場所を徐々に広げ、大坂に出店を設けるなどして経営規模を拡大した。表I-1を見よう。1843（天保14）年に4隻であった住吉屋手船（自己所有船）は、60（万延元）年に6隻に増加し、船の規模も積

表 I-1 住吉屋西川家手船運航状況

| 年    | 船名  | 積石数 | 主要寄港地                             |
|------|-----|-----|-----------------------------------|
| 1843 | 安全丸 | 862 | 大坂→福山→室津→下関→福山→[高島]→福山→敦賀         |
|      | 金袋丸 | 不明  | 大坂→敦賀→福山→[忍路]→福山→下関               |
|      | 住徳丸 | 不明  | 福山→酒田→福山→[高島]→福山→[高島]→石狩→留萌→福山    |
|      | 普通丸 | 不明  | 大坂→箱館→大坂→福山→[磯谷]→福山→大坂            |
| 1860 | 安全丸 | 995 | 大坂→福山→[忍路]→福山→敦賀→福山→[忍路]→福山→兵庫→大坂 |
|      | 金袋丸 | 989 | 大坂→福山→[高島]→福山→敦賀→福山→兵庫→大坂         |
|      | 至善丸 | 926 | 大坂→福山→[忍路]→福山→敦賀→福山→兵庫→大坂         |
|      | 扇丸  | 798 | 敦賀→福山→[高島]→福山→敦賀→下関→大坂            |
|      | 住徳丸 | 702 | 江戸⇒福山→[忍路]→福山→加茂→福山→[高島]→福山       |
|      | 中乗丸 | 637 | 那珂湊⇒福山→[高島]→福山→[忍路]→福山⇒江戸         |
|      |     |     | (敦賀)→(福山)→[忍路]→[高島]→福山→敦賀→大坂      |
| 1870 | 安全丸 | 978 | (敦賀)→(福山)→[忍路]→[高島]→福山→敦賀→大坂      |
|      | 勇丸  | 960 | 大阪→下関→福山→[高島]→福山→大阪               |
|      | 金袋丸 | 838 | 大阪→下関→敦賀→福山→[高島]→福山→上方            |
|      | 中乗丸 | 767 | 下関→秋田→福山→[忍路]→福山→上方               |
|      | 安吉丸 | 741 | 大阪→兵庫→福山→[忍路]→福山→上方               |
|      | 明運丸 | 650 | 大阪→下関→福山→[忍路]→福山→下関               |

(出所) 中西聡『海の富豪の資本主義』名古屋大学出版会、2009年、67頁の表1-4より作成。

(注) 積石数は素間尺で示し、安政4年「記録」、万延元年「諸用留」(以上西川伝右衛門家文書、真崎俊朗氏所有、滋賀大学経済学部附属史料館保管)より推定。⇒は太平洋航路。[ ]で囲んだ場所は、住吉屋西川家の請負場所。( )内は推定。

石数1千石近くまで大型化した。1843年は、大坂と松前城下の福山を往復し、1年に1回程度忍路と高島へ赴いた。1860年時点では、すべての手船が請負場所へ赴くとともに、大坂まで行かずに敦賀で折り返すことで北海道・本州間を2往復した。敦賀は、荷所船輸送の時期から重要な流通拠点で、敦賀に荷揚げされた積荷はそこから近江地方に運ばれて販売されたと考えられる。1860年の住吉屋手船は、江戸へも赴いたが、江戸は大消費地として食用の魚の需要が多く、鮭を塩漬けにして江戸に運んで販売した。もともとも近代に入り1870(明治3)年になると東京(江戸)との取引はなくなり、北海道と大阪が結ばれた。

松前藩が、幕末になって出稼ぎ漁民の蝦夷地での操業を部分的に認めるようになったため、1860年代になると、出稼ぎ漁民との競合から住吉屋の漁獲量も以前ほど上がらず、場所経営は不安定になった。それに対して、1860年代は、畿内での北海道産魚肥需要の増大から、大坂の北海道産魚肥価格がかなり上昇し、手船経営は安定して高利益を上げていた。幕末・維新期の住吉屋は、場所経営の損失を手船経営の利益でカバーしていたといえる。

明治維新の翌年に場所請負制は廃止されたが、西川家は旧請負場所であった忍路に北海道の拠点を移し、忍路郡・高島郡で漁業を継続した。西川家の1880年代後半の漁業経営では、日本郵船会社の汽船輸送を利用したり、電信による情報伝達を駆使しており、近代的経営への展開が目指されていた(菅原慶郎「明治中期におけるニシン漁夫の雇用システム」)。そして1890年代から北見国に新漁場を開き、北海道有数の網元となった。北海道での西川家の新事業として缶詰事業があり、1888年からトラバ蟹の缶詰を製造した。西川家製造の缶詰は高品質で、1885年の第4回国内勸業博覧会に出品されて有功三等賞を受けたが、贅沢品のため販路は広がらなかった(上村雅洋『近江商人の経営史』)。

### 3 蝦夷地奥地の巨大場所請負人・柏屋(藤野)四郎兵衛家

柏屋は、近江国下枝の出身で、1800(寛政12)年に松前城下の福山湊に出店を設けて北海道産

表 I-2 1857年柏屋藤野家手船運航状況

| 船名  | 建造 | 石数    | 主要寄港地                                   |
|-----|----|-------|---|
| 住吉丸 | 敦賀 | 1,071 | 大坂→敦賀→福山→[斜里]→福山→[斜里]→福山→兵庫             |
| 三宝丸 | 大坂 | 1,029 | 大坂→敦賀→箱館→[根室]→箱館→[根室]→箱館→江戸             |
| 常昌丸 | 大坂 | 1,029 | 下関→敦賀→福山→阿波→箱館→[根室]→福山→[根室]→福山→江戸       |
| 二見丸 | 敦賀 | 978   | (大坂)→敦賀→箱館→[国後]→箱館→[国後]→箱館→吉岡→大坂        |
| 喜保丸 | 大坂 | 939   | 大坂→敦賀→(箱館)→[根室]→箱館→[根室]→箱館→[根室]→[国後]→江戸 |
| 喜甚丸 |    | 852   | 大坂→敦賀→福山→増毛→福山→[国後]→福山→上方               |
| 長者丸 | 敦賀 | 839   | 江戸→福山<御用>福山→[宗谷]→福山→[利尻]→福山→兵庫          |
| 正直丸 | 大坂 | 826   | 大坂→敦賀→箱館→[根室]→箱館→[国後]→箱館→[標津]→江戸        |
| 山王丸 | 敦賀 | 825   | 大坂→敦賀→福山→[利尻]→[宗谷]→[枝幸]→福山→[利尻]→福山→兵庫   |
| 正利丸 | 大坂 | 820   | 下関→敦賀→福山→阿波→敦賀→福山→[利尻]→[宗谷]→福山→浦賀       |
| 栄丸  | 大坂 | 708   | 大坂→敦賀→福山→兵庫→福山→増毛→福山→上方→福山→浜益→福山→江戸     |
| 住栄丸 | 大坂 | 656   | 福山→敦賀→福山→[利尻]→福山→樺太→福山→[宗谷]→吉岡→福山→箱館→江戸 |
| 青雲丸 | 大坂 | 640   | [厚岸]→福山→下関→福山→箱館→[根室]→箱館→江戸             |
| 萬代丸 |    | 550   | 敦賀→福山→大坂→福山→小樽内→福山→敦賀→福山→[根室]           |
| 都丸  | 敦賀 | 531   | 大坂→?→大坂→敦賀→福山→[枝幸]→樺太<破船>               |
| 喜長丸 |    | 340   | 大坂→敦賀→福山→[利尻]→吉岡→福山→吉岡                  |
| 天神丸 | 不明 |       | 福山→兵庫                                   |
| 幸丸  | 不明 |       | 江戸→福山→岩内→福山→酒田→福山                       |
| 神恵丸 | 不明 |       | 福山→[利尻]→吉岡                              |
| 若松丸 | 不明 |       | 福山→[利尻]→吉岡→福山                           |

(出所) 中西聡『近世・近代日本の市場構造』東京大学出版会、1998年、125頁の第4-7表より作成。

(注) ⇒は太平洋航路。[ ]で囲んだ場所は柏屋藤野家の請負場所。( )内は推定。

る蝦夷地再直轄以降、場所請負人の手船輸送を中心に、北海道と関東を結ぶ太平洋航路が本格的に発展した。ただし、1870年の住吉屋手船は日本海航路を専ら運航しており(表I-1)、太平洋航路の中心的手は和船の場所請負人手船から西洋型帆船・汽船を所有した近代的海運業者へ転換したと考えられる。実際、1870年設立の半官半民の廻漕会社は、同年に東京・函館間の航路を開設し、アメリカの太平洋郵船会社も同年に横浜・函館間の不定期航路(翌年に定期)を開設した。こうして場所請負人手船による北海道・江戸間航路への進出は、北海道産物の太平洋沿岸航路による輸送に道を開き、その後の函館・横浜間定期航路の先鞭をつける役割を果たした。

物の取引を始め、06(文化3)年に余市場所を請け負ったのはじめに、次々と蝦夷地奥地の各場所を請け負い、30年代には最大の運上金を納める場所請負人に成長した。柏屋は、近江に本家、大坂・京都・松前城下・箱館に本店を構えたが、八幡町・柳川村・薩摩村出身ではなかったため、北海道への進出は両浜組商人より遅く、両浜組に参加しなかった。福山湊に進出してすぐに柏屋は手船を所有し始め、1805年に和船7隻、39(天保10)年に14隻、57(安政4)年に20隻を所有し、明治に入ると和船所有数は減少したが、西洋型帆船への転換を進め、89(明治22)年以降は汽船を所有した。柏屋は、日本海側と太平洋側の両方に大規模な請負場所を持っていたため、福山店に加えて箱館出張店を持っており、幕末期に箱館が開港されて、幕府が箱館近辺と蝦夷地を再度幕領とすると、1858年に北海道の本拠を箱館に移した。

その前年の1857年の柏屋手船の運航状況を表I-2で示した。全体として、宗谷・利尻・枝幸・斜里など日本海とオホーツク海沿岸の請負場所へ向かった船は福山湊を、根室・国後など太平洋岸の請負場所へ向かった船は箱館湊を運航の拠点としていた。そして北海道・江戸(浦賀)間の太平洋航路に従事した船が、20隻のうち10隻に上り、江戸との結びつきが急速に強まっていた。また根室・箱館間の輸送が目立ったが、柏屋は、箱館開港が現実的となった1850年代後半に輸出向け昆布に目をつけ、根室場所所で昆布場の開設を進めており、それらの昆布を箱館に運んだと考えられる。

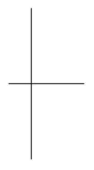
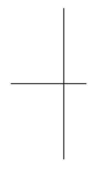
江戸との結びつきの強まりは、住吉屋手船の1860(万延元)年の運航状況にも見られ、幕府によ

なお、柏屋の江戸時代の経営の特徴は、大規模な場所請負経営と手船経営と大坂での問屋経営を組み合わせることであったといえる。そして柏屋大坂店は大阪の代表的な北海道産物荷受問屋として活躍し、明治時代になってから1888年に大阪店が柏屋全体の本店となった。

明治維新以降も藤野家（柏屋）は、北見国・根室国など北海道奥地に広大な漁場を所有し、年間1千人以上の漁夫を雇っていた。ただし、1890年代に入ると人件費の増大で欠損が続くようになり、20世紀に入ると漁場は次第に減少した。そのなかで藤野家は経営多角化を進め、汽船経営の拡大と缶詰事業と農牧業への展開を図った。汽船経営では汽船3隻を所有し、函館を拠点として本州方面と道内各地に航路を開き、缶詰事業では藤野家分家の辰次郎が1887年に官営工場の別海缶詰所の払下げを受け、95年には標津にも缶詰工場を建設した。なお、缶詰事業は藤野辰次郎が独自に経営したとも考えられている（坂野鉄也・堀井靖枝「初代藤野辰次郎について」）。そして農牧業は、1893年の網走牧場の開設に始まり、旭川周辺を中心に大規模な牧場を開き、藤野辰次郎も標津で牧場経営を行った。しかし、農牧業の急速な拡大は、人件費・飼料費の急増をもたらし、大きな負担となって多額の損失を計上して1910年代になると藤野家の事業整理が進められた。

#### 4 江戸問屋・栖原屋（栖原）角兵衛家の北海道進出

北海道と江戸との結びつきは、1780年代に老中田沼が北海道の開発を計画してから強まったと



考えられるが、その流れに沿って江戸商人がこの時期北海道へ進出した。栖原屋（栖原）角兵衛もその一人で、江戸で材木問屋を営んでいた栖原屋は、材木を求めて18世紀後半に陸奥国下北半島の大畑に支店を開設していたが、その大畑店を閉鎖して1785（天明5）年に松前城下に材木問屋と海産物問屋を兼ねた出店を開設した。大畑支店時代から北海道の海産物に着目していた栖原屋は、北海道に進出すると松前藩の御用金を引き受けるとともに商場（場所）請負を行うようになった。最初に請け負ったのは、天塩・苫前・留萌といった日本海沿岸の奥地であったが、その後十勝場所など太平洋沿岸地域も請け負うようになり、前述の柏屋と同様に巨大な場所請負人となった（田島佳也『近世北海道漁業と海産物流通』）。

1799～1822（寛政11～文政5）年に幕府が蝦夷地を直轄した時期に栖原屋は、幕府の「箱館産物会所」用達に任命され、樺太と宗谷の間に定期航路を開設した。そして樺太の場所請負を同じ「箱館産物会所」用達の伊達屋（伊達家）と共同で請け負い、樺太に加えて1841（天保12）年からは択捉場所も両家で共同請負するに至り、それらは明治維新後の場所請負制度まで続いた。

また栖原屋は18世紀後半から手船も所有したと考えられ、1873（明治6）年には和船10隻を所有していた。そして1843年に大坂に北海道産物荷受問屋を、50年代に江戸に海産物問屋を開店したので、手船で運んだ北海道産物は江戸や大坂へ運んで栖原屋支店を通して販売されたと考えられる。なお栖原屋と共同請負を行った伊達屋も江戸に本店を持つ商人で手船を所有しており、共同請負場所