

【指定テーマ1 江戸期以降の海上輸送・物流史】

《研究ノート》

全国に残る加賀北前船主の遺産と4大船主の活躍

見 附 裕 史
(全国北前船研究会)

目 次

1. はじめに
2. 各地に見る加賀の北前船主たちの足跡
3. 北前船の出現とその定義
4. 北前船を支えた加賀の船主
5. おわりに

1. はじめに

今から40年ほど前は、^{ひがき}菱垣廻船や樽廻船などといった、太平洋側を往来した和船のことを知っている人は数多くいたが、日本海側を往来した「北前船」のことを知っている人は殆どいなかったように思う。しかしながら、近年、北前船のことを研究する人々が増え、また、教科書にもその言葉が登場するようになったことで、人々の関心も高まってきた。とりわけ、2017年4月、「北前船」が日本遺産となったことで、北前船を身近に感じ、より深く学ぼうとする人たちがいっきに増加した¹⁾。その後、



2017年市民北前船連続講座の様子
(加賀市・全国北前船研究会共催)

この「北前船」の日本遺産認定地は、翌年に小樽や輪島、小松、浜田など全国27市町が、2019年5月には金沢や出雲崎、鶴岡など7都市が追加され、現在、16道府県45自治体にまで及んでいる。現在、60件を数える日本遺産の中では、この「北前船」の認定地が最も広く全国に分布しているが、このことは、江戸時代から明治期にかけて、北前船が瀬戸内から日本海側、さらには北海道の各港町において、いかに幅広い経済活動をおこなってきたかを物語るものである。

私が住む石川県加賀市には、北前船主を輩出した海村が橋立、塩屋、瀬越と3カ所あり、これらの村は「北前船のふる里」と呼ばれてきた。特に橋立と瀬越は、物資を積み降ろしできる寄港地としての機能がないにもかかわらず、船主や船頭たちを輩出した海村であった。そのため、北前船を日本遺産に認定する際も、当初、「寄港地」に限定する予定であったが、その後、橋立や瀬越、あるいは福井県河野村（現福井県南越前町）など、寄港地で

¹⁾ 2017年、2018年、加賀市では北前船の日本遺産を記念し、北前船を学ぶための連続講座（5回シリーズ）を開催したところ、毎回、定員を超える受講生の参加があった。

はない「船主集落」も、北前船との関わり合いが極めて強いとして、その範囲を「寄港地および船主集落」とした経緯があったという。

本稿では、全国各地に残る加賀の北前船主たちの足跡を辿るとともに、北前船の定義や語源、積み荷と儲け、衰退の原因など、北前船に関する基本的な知識を紹介する。また、第4章においては、北前船のふる里と呼ばれている加賀の橋立村と瀬越村（現石川県加賀市橋立町・同瀬越町）から出た加賀4大船主の活躍振りを見ていくこととする。

2. 各地にみる加賀の北前船主たちの足跡

2. 1 小樽に残る加賀の船主たちの倉庫群

北海道小樽市の運河沿い、色内地区に建つ木骨石造の倉庫群。この倉庫の多くが明治期、加賀の北前船主たちによって建てられた。色内2丁目に建つ「小樽倉庫」は、1890年から1894年にかけて、加賀橋立の北前船主西谷庄八と西出孫左衛門が建てたもので、北海道では最も古い営業用倉庫として使われた。瓦葺の屋根にはしゃちほこが上がっており、遠くからその建物を特定することができる。現在は「小樽運河プラザ」と「小樽市総合博物館運河館」として活用され、小樽市の観光拠点施設となっている。



大家倉庫（筆者撮影）

同じく運河沿いの「大家倉庫」も加賀瀬越の北前船主大家七平が1891年（明治24年）に建てたもので、小樽市の建造物指定第1号でもある。建物の妻壁に、大家家の屋号である「やましち」の印がついている。外壁に札幌軟石を使用し、越屋根と入口部分の二重アーチが特徴。その迫力ある姿は小樽倉庫群を象徴する建物として他の建物を威圧している。

このほか、運河近くには、瀬越の北前船主広海二三郎が1889年（明治22年）に建てた「広海倉庫」や橋立の北前船主増田又右衛門が1903年（明治36年）に建てた「旧増田倉庫」も現存している。これら小樽における旧北浜地区倉庫群に残る代表的な4つの倉庫は、いずれも加賀の北前船主たちが明治期に建てたものであり、現在、小樽の特徴的な景観を形成し重要な観光資源となっている。

また、小樽市住ノ江の住吉神社境内入口に立つ大鳥居には、1899年に瀬越の北前船主大家七平と広海二三郎の両名が奉納したことを示す文字が刻まれている。この大鳥居は航海安全を祈願して加賀の2大船主が奉納したものであるが、加賀の船主と小樽との強い結びつきを示す貴重な遺産でもある²⁾。

2. 2 江差鷗島の巖島神社に見る足跡

函館から西へおよそ70km。江差町は江戸時代からニシン漁で栄えた町であり、歴史的な史跡も数多く存在している。1447年（文安4年）の建立で、北海道最古の神社とされる姥神大神宮を始めとして、北前船交易で財を成した旧中村家住宅（国指定重要文化財）やニ

²⁾ 小樽に残る加賀の資産については、北海道北前船調査会主宰の土屋周三氏及び小樽商科大学の高野宏康氏の教示による。

シン御殿と呼ばれる旧横山家（北海道指定重要文化財）などがある。他に町指定重要文化財の旧関川家別荘など当時の豪商の財力を垣間見る造りの建造物が多数ある。

江差町の鷗島も加賀か江差の繋がりを知るための重要な資産である。この鷗島はニシン漁や北前船交易の活発だった頃は天然の良港として賑わい、当時は弁天島と呼ばれていた。翼を上げた鷗のような形状の岩石で出来た海拔20m、周囲2.6kmの小島で、檜山道立自然公園の特別区域に指定されている。島から伸びる防波堤付近には、船を繫留するために使われた杭を差し込む穴が残っており、かつての北前船交易で賑わった時代を思い起させる。また、島内には1615年（元和元年）に建立された巖島神社がある。もともとは「弁財天社」と呼ばれていたそうであるから、弁財船の航海安全を願って建てられたと考えられている。境内には加州の船頭たちが寄進した手水鉢があり、また、鳥居の柱には、1838年（天保9年）に加賀国橋立の北前船船頭たちが寄進したことを記す文字が刻まれており、これらの事実は江差と加賀の北前船主たちとの強い繋がりを示すものである³⁾。

2. 3 青森県野辺地に見る足跡

青森県下北半島のつけ根に位置する野辺地町にも加賀の北前船主たちが遺した足跡がある。野辺地町の西光寺には、江戸時代における本堂修復記録が残されており、この中に「文政11年 加州橋立小餅屋彦兵衛、天保十四年再建 加州橋立西出孫左衛門、小餅屋彦兵衛、西野三左エ門」の記録がある。また、同寺境内の墓地には、「文政五年八月十六日 加州橋立谷屋小八」の名が刻まれた墓がある。さらには同寺の手洗石には「小餅屋彦兵衛」の名が刻まれている。

なお、下北半島の先端に位置する脇野沢（現むつ市）には、能登からの移住者で、苗字も「蛸島・劔地・黒島・高松」など、能登の地名を姓とした旧家が数多くあることが確認されており、下北地方と加賀、能登の北前船主の深い繋がりをみることができる⁴⁾。

2. 4 下津井祇園神社に見る足跡



祇園神社（筆者撮影）

倉敷市下津井の、海に突き出た海拔22mの浄山^{じょうやま}の上には、地元の人々が「祇園さん」と呼ぶ神社がある。この祇園神社の創建年は不詳であるが、境内地はもともと平安時代の頃に造られた旧長浜城址にあたり、室町時代に城の鎮守「長浜宮」として創建されたものである。江戸時代後半頃に祇園宮と合祀し「祇園神社」となった。下津井港の発展と共に、その神威は山陽・山陰・九州・北陸の諸国にまで広がったといわれる。

1830年（文政13年）に建てられた大鳥居があり、それをくぐって石段を登っていくと、上部は平地となっている。ここに祇園神社の社務所や拝殿、本殿がある。境内には玉垣がずらりと並んでいるが、よく見ていくと地元よりも他国の寄進が多い。大阪の間屋等にまじって「加賀橋立浦、納屋太四郎」の名もあり「加州

³⁾ 牧野隆信『えぬのくに第22号』江沼地方史研究会、1977年、5頁。 牧野隆信：1917-2006 加賀市出身の北前船研究家で全国北前船研究会の初代会長。

⁴⁾ 牧野隆信『北前船の遺産』加賀市教育委員会、1944年、32頁。

本古湊 熊田屋八十郎」の名も見られる。神社が所蔵する『玉垣勸進帳』には、越後、越中、加賀、能登の北前船主の名が数多く見られる。

また、境内には加賀の北前船主によって献納された石燈籠2基が現存する。1基は高さ7尺（約2・1メートル）、春日形燈籠で、拝殿と本殿の間の中庭に置かれ、願主は「加賀瀬越村広福丸喜平」となっている。献納年代は不明であるが、外見からすると明治以前のものであると思われる。なお、喜平は加賀瀬越村（現在の石川県加賀市瀬越町）の大船主、広海二三郎家の船に乗っていた船頭と考えられている。



祇園神社の石灯籠
(筆者撮影)

もう1基は高さ一丈（約3メートル）、常夜燈型石燈籠で、拝殿正面の右側に置かれ、「明治二十四年十二月、石川県江沼郡塩谷村新後長四郎」の名が刻まれている。塩谷村は、現在の加賀市塩屋町のことであり、瀬越村とは隣接している。明治二十年、加賀の橋立、塩屋、瀬越の北前船主は、越前河野村の船主と共に北陸親議会を結成しているが、その会員名簿（明治22年）には「新後長三郎 持ち船、順速丸」として掲載されており、長三郎は長四郎の一族と考えられている⁵⁾。

さきの玉垣を寄進した納屋太四郎は加賀村の船乗りであり、石燈籠を寄進した二人、新後長四郎は塩屋村の船主、広福丸喜平は瀬越村の船頭というように、船主や船頭を輩出した加賀の三拠点の船乗りたちがそろって、祇園神社に痕跡を残している事実は、加賀の北前船と下津井港との強い繋がりを示すものである。

2. 5 大社町鷺浦に見る足跡

島根県大社町（現出雲市）の鷺浦港は天然の良港で、江戸時代より北前船の寄港地として栄えてきた。この地に在る浄土真宗本願寺派（西本願寺）の説教所は、江戸後期より、北陸の北前船主たちによる数多くの寄進があった。1850年（嘉永3年）の寄進帳には、加賀堀切（塩屋港）の能登屋伊三郎、西野小左衛門、加賀橋立の住屋清七、西野平助、米屋嘉右衛門、西野藤三郎、加州瀬越の角屋甚左衛門などが金銭や白米を寄進したとある。また、1893年（明治26年）、本堂建築に際しての寄付を募集に際し、加賀橋立村の幸得丸酒谷三次郎や瀬越村の八幡丸与平ら32名の寄付金により再建したとの記録が残されている。この年の寄付者は全部で98名であり、実に、その1/3が加賀の北前船主であった。当地に真宗門徒が少ない中で、加賀の真宗門徒である北前船主や船乗りたちの熱心な支援により、この説教所は建てられたのである⁶⁾。

3. 北前船の出現とその定義

3. 1 弁財船^{べさいせん}と北前船

大きな1枚帆をあげて走る帆掛け船は、一般には千石船と呼ばれている江戸後期の和船

⁵⁾ 角田直一『北前船と下津井港』手帖舎、1992年、74頁。

⁶⁾ 藤沢秀晴『大社町史研究紀要（第3号）』収載「鷺浦の真宗と北前船」、1988年、大社町教育委員会、126頁。
藤沢秀晴『大社町史研究紀要（第4号）』収載「鷺浦説教場の建立と北前船」、1989年、大社町教育委員会、139頁。

であるが、船の種類で言えば「弁財船」のことである。「北前船」も、この「弁財船」の仲間である。江戸時代の代表的な船で、菱垣廻船や樽廻船という太平洋側を往来していた和船も船型で言えば弁財船である。菱垣廻船は、船体外側に付く「垣立」に菱形の模様が装飾としてつけられていたために、このように呼ばれた。主に、大阪から江戸へさまざまな生活物資を運んでいた。一方、樽廻船は、菱垣廻船から独立し、主に酒などを入れた樽物を扱った商船である。構造的な違いはほとんどないが、重い酒樽などを船の中に積むため、船体が多少深くなっている。灘（現在の神戸市、西宮市の一部）で造られたお酒などは、この樽廻船で大量に江戸に運ばれた。

菱垣廻船や樽廻船が太平洋側を行き来していた弁財船の代表格とするならば、日本海側を往来した弁財船の代表格が「北前船」だと言えよう。北前船は大阪を起点にして、瀬戸内海を通過して、下関から日本海側へ出て、北海道までを行き来していた。この北前船による商売は、江戸時代中頃から明治期の終わり頃まで続いたが、使用した船は弁財船だけでなく、洋帆船や蒸気船が使われた時代もあった。しかしながら、一般的には北前船＝弁財船を指すことが多い。

3. 2 「北前」の語源

ところで、「北前船」の「北前」という呼び方はどこから出た言葉であろうか。これまでに出版された和船や北前船に関する専門書には、「北前」という言葉の語源については、北の方角を前にして進む船だから、あるいは「北廻り船」から転化したもの、また、北国と松前（北海道）を往来する船なので、それぞれの地名の一字ずつをとったなどとさまざまな説が書かれている。しかしながら、近年は、近畿地方や瀬戸内の人々が、日本海側の地域を北前と呼んだ事実があり、その北前の地からやってくる船だから「北前船」と呼ぶようになったとする説が最も有力となっている⁷⁾。

それは、北前船研究家の牧野隆信氏が主張された説で、その根拠は、戦国時代、吉川元春という武将が残した戦勝祈願文や、下津井（岡山県）の漁民が奉行所などに提出した他国行き願書、あるいは安芸国広村の与市の口上書などに「北前」の文字が登場するが、そこに書かれた「北前」という言葉が、いずれも日本海側の北陸や北国などの地域を指す言葉として使われていたからである⁸⁾。

さらには、江戸期における、船頭のガイドブックとして知られる『日本船路細見記』や『東西船路名所記』には、諸国から集まる船の、大阪における着岸場所が示されている。それによれば、大阪や兵庫を起点にして日本海を通過して北海道まで行き来した船は、「北廻り地船」と「北国路北前船」の二つに分けられ、別々の場所に着岸するように決められていた。要するに、日本海側の船主の持ち船が大阪や兵庫を起点に北海道まで行き来した船は「北前船」と呼ぶが、大阪や瀬戸内の船主が、同じように日本海を通過して北海道までを往来し、同様の商売をしても、その船は北前船とは呼ばず、「北廻り地船」と呼んでいたという事実があり、このことも、「北前」の語源が日本海側の地域を指す言葉だとする説を裏付けるものとしている⁹⁾。

⁷⁾ 牧野隆信『北前船の研究』（法政大学出版局）、1980年、11頁。

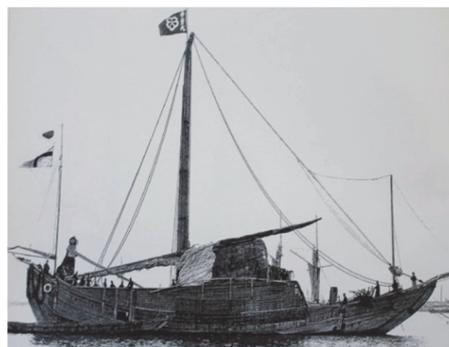
⁸⁾ 牧野隆信・前掲註7）12頁。

⁹⁾ 牧野隆信・前掲註7）14頁。

3. 3 船乗りの一年と積み荷

さて、ここで、船乗りたちの一年を見てみよう。北前船が一枚帆で航海をしていた時代は大阪から北海道までを一年に、一往復しかできなかった。それには、大きく二つの理由がある。一つは北前船が大阪から一気に北海道まで行くのではなく、途中、途中の湊に寄って、商品を売り買いするために余分な日数がかかったこと。もう一つの理由は、1枚帆のために、順風が吹かないと前進できず、向かい風や海が荒れているときは、近くの湊で何日間も風待ちをしていたためである。

北陸の北前船の水主たちの一年を見ていくと、橋立村（現在の加賀市橋立町）の船乗りたちは、2月の起舟祭を済まし、雪どけを待って、歩いて大阪に向かった。船乗りたちは、1日10里ほど歩き、一泊しながら、途中で京参りをして道中安全を祈り、大坂本津川河川敷に向かった。そこには、橋立の船主たちが預けている船が繋いである。到着するとすぐに、船乗りたちは帆を縫う者、預けていた船を修理する者、積荷を買い出す者など、手分けをして出港の準備をした。大坂では、日常生活雑貨・古着・酒・航海中の食糧などを買い、船に積み込み出港した。瀬戸



橋立酒谷家所蔵「幸貴丸」
(加賀市北前船の里資料館提供)

内の各湊に立ち寄り、特産の塩・紙・蠟・畳表・御影石などを積み込んだ。その後、赤間関（現在の山口県下関市）を通過して日本海側に出て北海道まで北上した。途中、日本海沿岸の各湊でも、米やその地の特産物や藁製品（縄・菰・筵）、鉄・材木などを積み込んだ。積んでいる商品で、高い値がつくものがあれば途中の湊で降ろし、その地で売ることもあった。北海道には、7月から8月頃に到着した。北海道で本州から積んできた荷物のすべてを降ろし、今度は、北海道の海産物などを積み込んだ。北海道産の昆布や鱒・鱈・鰯・魚肥（鰯などを原料として作った肥料）が中心である。昆布は、大阪ではとても高い値で売れたのである。また、魚肥のなかでも、特に鰯粕は、菜種・監・綿花・稲・みかんなどを栽培するときの肥料として、多くの農家が必要としていた。

このように、途中、途中の湊で積み込んだ荷物を、高く売れそうな別の湊で売りさばき、その利鞘を稼ぐ「買積み」方式が北前船の大きな特徴であった。これに対して、荷主に頼まれて、荷物を別の場所に運ぶだけの船は「賃積み」と称し、菱垣廻船や樽廻船はおもにこの方式で利益を得ていた。北前船は、この「買積み」方式で、大きな利鞘を稼ぎ、巨額の利益を得ていたのである。北前船が「動く海のマーケット」あるいは「海の総合商社」などと呼ばれているのは、まさにそのような商売をしていたからである¹⁰⁾。

3. 4 北前船の終焉

しかしながら、北前船で大儲けをした時代はいつまでも続きはしなかった。それは、明治時代の中頃ともなると、電報が普及し始めて、北海道の昆布や魚の相場が、瞬時、大阪の商人にも分かるようになったからである。大阪の商人も、北海道で1円だった昆布を言

¹⁰⁾ 『北前船ってどんな船？』全国北前船研究会、2016年、20頁

われるままに30円、40円では買わなくなる。せいぜい5円、10円でしか買い取らなくなり、利鞘の旨みが無くなったのである。このほか、明治中頃から終り頃になると、鉄道が普及し、物資の輸送が船よりも安全な汽車に切り替わっていったことも北前船の役割を小さくした。また、日本海側にも、「社船」と呼ばれる、日本郵船や大阪商船など、政府系の大きな海運会社が進出し、それまで独占していた北前船などの「社外船」は仕事をどんどん奪われるようになった。このほか、肥料として本州に大量に運んでいた北海道の鯨・メ粕の必要性が激減したことも北前船が衰退した原因となった。鯨やメ粕は菜種や綿の栽培に大量に使われていたが、石油や電灯の普及により、燃料として使われてきた菜種油が不要になった。また、インドから安い綿が輸入され、国内における綿栽培の必要性がなくなったのである。北前船はこうしたいくつもの理由で明治の終わり頃にはそのほとんどが姿を消していった¹¹⁾。

4. 北前船を支えた加賀の船主

4. 1 北前船のふる里「加賀」

北前船主が活躍した海村は北陸を中心に、日本海側に広範囲に分布しているが、とりわけ石川県の南西部、越前寄りの加賀市橋立町、瀬越町、塩屋町は江戸時代から明治時代にかけて北前船主や船頭を輩出した。

加賀の橋立村は、江戸時代においては、家数がおよそ百軒ばかりの小さな集落であった。江戸時代から田畑が少なく、村民の多くは船に乗っての出稼ぎを仕事としていた。1796年（寛政8年）には、橋立村には42人もの船主や船頭がいて、「船道会」を結成するなど、北前船主たちは大きな力をもっていた。1916年（大正5年）に東京の博文館という雑誌社から出版された月刊誌『生活』には、6ページにわたってこの橋立村のことを書いた特集が組まれている。その記事は、「日本一の富豪村」というタイトルで、この村のほとんどの男たちは北前船の船乗りを仕事としてきたところで、日本一金持ちが多いところと紹介している。また、村には女性、子ども、お年寄りしかいない状態であったとも書かれている¹²⁾。

一方、大聖寺川の下流右岸に位置する瀬越村も、「船主のふる里」として知られる。瀬越村は、大聖寺川の河口に位置する戸数70軒ばかりの小さな集落であるが、中世以来の交通の要地であり、景勝地でもあった。この集落からも、広海二三郎、大家七平をはじめ、板谷、角谷、四方などの11軒の北前船主と37隻の北前船が記録されている。村民の税金は、広海家と大家家の2大船主によって賄われ、村民はほとんど税金を支払う必要がなかったといわれている。また、村内の瀬越小学校は、1930年（昭和5年）、広海家と大家家の2大船主の寄付金で建てられた。この瀬越村は、戸数はわずか80軒、人口も260人程度であったが、1935年（昭和10年）の「瀬越村報」には、北前船の隆盛により村を出た人々



橋立（現加賀市橋立町）筆者撮影

¹¹⁾ 『北前船ってどんな船?』・前掲註10) 30頁。

¹²⁾ 月刊誌『生活』11月号、博文館、1916年、7頁。

230世帯、700人余りを「村外村民」として扱い、村の人口に付け加えている。230世帯の移住先は、北前船の繋がりにより樺太や北海道、大阪、兵庫などに集中している。当時、瀬越村は、村に残っている住民だけでは財源がなく、村外に住む北前船主や船頭たちを「村民」扱いすることで、多額の寄付金を納めさせ、村の財政を維持していたのである。



瀬越（現加賀市瀬越町）筆者撮影

4. 2 加賀の船主と近江商人との繋がり

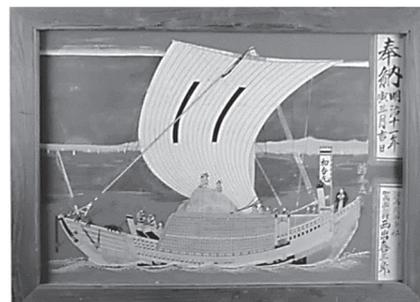
大聖寺藩の橋立村・塩屋村・瀬越村は、「北前船のふる里」として知られる。しかし、これらの海村はいずれも大きな帆船が直接、岸につけて荷物の揚げ降ろしを行なう寄港地ではなかった。湊もない橋立や瀬越、塩屋から、何故、北前船主が輩出したのか。これにはいくつかの理由がある。一つは、いずれの村も田畑が少なく、村民の多くは海に出て稼ぐしかなかったことである。同じ海に出て稼ぐなら、魚を捕る漁業よりも、遠く北海道までを航海する北前の船乗りの方が、危険ではあるが、より多くの金を得ることができたのである。

もう一つは、橋立の船乗りが近江商人のもとで、仕事をしてきたことである。近江商人は、近江国（滋賀県）の高嶋郡や近江八幡などを拠点に、全国各地に行商に出かけて活躍した商人であるが、古くから北海道に拠点を置いて商品の売り買いをしていたことでも知られている。近江商人の荷物を運ぶ船は「荷所船」と呼ばれ、敦賀や小浜を拠点に北海道の松前との間を往来した。この荷所船の多くに、加賀の橋立村や越前河野村の船乗りが従事していたのである。加賀の北前船主と近江商人との繋がりを示す数多くの事実は、牧野隆信氏が2004年『えぬのくに』第49号で発表されているが、今、あらためて整理し、その6つを紹介する。

一つは、瀬越白山神社に奉納されている船絵馬「和合丸」（1878年）に書かれている内容である。この船絵馬は瀬越村の西出喜三郎が奉納したものであるが、その西出喜三郎が所有する船は「江州岡田手船」と記載されている。江州岡田家は近江商人の代表格で、最盛期には6~7隻のバザイ船を持っていた。松前における場所請負商人の代表でもあり、荷所船の経営を北陸の船主に任していたとされる。

二つ目は、橋立の船主たちが1796年（寛政8年）に取り決めた規約書「^{きなどうじょうほう}船道定法」に書かれている内容である。この書の末尾には、「近頃、船乗りたちに不埒な者が目につき、江州の方から敦賀の丸屋半助を通じて、よく吟味するよう指図があった。そのため、皆で話し合っ、この定めをつくった」という経緯が書かれている。近江商人と加賀の船主の関係を伺い知ることができる。

三つ目は、1771年（明和8年）西川家「永代覚日記」（滋賀大学所蔵）には、近江商人である西川家の荷所船に雇用されていた船主、船頭21名が書き記されているが、このうち11名が加賀橋立の船主であることが確認



船絵馬「和合丸」
（加賀市瀬越町白山神社所蔵）

されている。

四つ目は、橋立村の宮本家、横山家、山崎家、重谷家、西野家、町野家の6軒が、近江商人藤野家が運航する荷所船の船主や船頭を勤めており、いずれも藤野家を「御本家」と称していたという。このことは6軒の中の宮本家の子孫にあたる故宮本祐二氏の証言によるもので、特に宮本家は、明治末年まで藤野家の持ち船の事務長を勤めていたという。

五つ目は、この藤野家の3代喜兵衛が書き記した「弘化三年壺番日記」（滋賀大学所蔵「藤野家文書」）の存在である。喜兵衛は近江商人の代表格である藤野四良兵衛の弟である。日記には、その喜兵衛が、1846年（弘化3年）5月、箱館を出帆して近江に帰る途中、橋立に上陸し、山中温泉に入湯したときの経緯が書かれている。喜兵衛は、山中温泉でおおよそ3週間、湯治のために旅籠「綿屋」に滞在した。滞在中は、橋立の船主、船頭、その内儀、さらにはそれぞれの下女までが、ご機嫌伺いのために、毎日のように綿屋に参上し、米や魚など、さまざまな品を持参した。また、出立の際は、一般の浴客は山中温泉のはずれ、桂清水までの見送りであるが、喜兵衛に対する見送りは、綿屋の主人をはじめ、橋立の船主・船頭の内儀たち多数が山中から遠く離れた大聖寺の茶屋まで見送ったという。通常の客人にはありえない厚遇で、近江商人藤野喜兵衛と加賀の船主たちの特別の関係を伺い知るものである。

六つ目は、「北陸親議会規則」に書かれている事実である。北陸親議会とは、政府の後ろ盾により日本海側にも進出してきた三菱汽船や日本郵船、大阪商船などに対抗するために、1887年（明治20年）3月に結成された北前船主たちの組合である。この親議会は、石川、福井の北前船主や関係商店主たち63名を会員として発足したものであるが、この組合が定めた規約第3条には「本会の地区は、石川県橋立、小塩、瀬越、塩屋、福井県河野、滋賀県八幡の各町村存在の者とする。」と規定している。加賀の橋立や越前河野村の船主たちが結成した組合に滋賀県近江八幡の者を含めているのは、まさに近江商人の荷所船に雇われていた加賀・越前の船主たちと近江商人との特別の関係を物語るものである。

蝦夷地までの航海技術を近江商人のもとで身につけた橋立の船乗りたちは、やがて、その技術を活かして、みずから北海道まで行き来する北前船主として独立していったものと考えられている。北前船が出入りする湊をもたなかったが橋立村や瀬越村から多くの船主や船頭が出た理由は、まさにそこにあったのである。

4. 3 加賀の4大船主

北前船のふる里といわれている橋立と瀬越の2村だけでも、50人余りの北前船主がいたが、こうした多くの北前船主の中でも、とりわけ幅広く活躍をしたのが、橋立の久保彦兵衛、西出孫左衛門と瀬越の広海二三郎、大家七平の4人であり、これら4人は「加賀4大船主」といわれている。

久保彦兵衛（6代目）

6代彦兵衛は初名彦六と称し1865年（元治2年）家督130石を継承、侍格を与えられた。1869年（明治2年）12月御改制により侍格となった。2年後の廃藩置県に際し大聖寺藩は乱発した藩札の整理に困り、彦兵衛を呼び、その整理方を依頼し、結局、彦兵衛は5,000両を抛出した。赤字財政に悩んでいた幕末における大聖寺藩を救ったのは、まぎれもなくこの久保彦兵衛であった。

なお、この彦兵衛は単に北前船主会のリーダーとして北陸親議会や橋立船道会を常に指導したばかりでなく、金融や経済、さらに教育等にも内容のある活動を示している。1883年（明治16年）大聖寺町が大火にあい金融逼迫、産業打開の道を絶たれ大いに苦しんだ時、郡長の乞いにより彦兵衛は他の北前船主と語り合い、5千円を出資して八十四銀行内に殖産方を設立、郡内に融資して危機を救い、以後八十四銀行の主導権を明治30年頃まで握った。1911年（明治44年）には、当地初の発電会社である大聖寺川水力発電株式会社の設立にも尽力し、初期の社長を勤めた。



久保彦兵衛

※以下、4大船主の顔写真はいずれも、ご遺族からお借りし、筆者が複写した。

彦兵衛はまた郷土子弟の教育に意を用い、1886年（明治19年）北浜教育会を設立し、学校教師の視察研修、施設充実に自由な会員制による協力を行い、内閣賞勲局から数度にわたって表彰された。また、数多くの図書を地元橋立小学校に寄付し、小学校では長く「久保文庫」として児童の活用に使するなど、晩年まで青少年の育成に力を注いだ¹³⁾。

なお、橋立村に建てられていた久保彦兵衛の邸宅の一部「御殿の間」は、現在、数多くの観光客が訪れる金沢市長町の武家屋敷の一角、野村家跡に移築され公開されている。幕末、大聖寺藩14代藩主前田利としかがたびたび訪れたことで、藩主の「浜御殿」と称された。奥座敷は「上段の間」と「謁見の間」に分かれており、加賀藩お抱えの絵師佐々木泉景や山口梅園などが描いた襖絵や、風格のある格天井などは見事なものである。

西出孫左衛門（11代）

西出孫左衛門も、橋立では久保彦兵衛と並ぶ大船主で、たびたび大聖寺藩に献金をしたり、北前船主たちでつくった北陸親議会の代表にも就いている。1889年（明治22年）には、拠点を北海道は函館に移し、ロシアのカムチャッカなどに鮭や鱒を獲るための北洋漁業に転身して巨万の富を築いた。当時、日本とロシアとの間では、北洋漁業船がせめぎあい、激しい利害争いに発展していた。孫左衛門は1932年（昭和7年）あらたに北千島海域に転じ、ここで沖取漁業を初めて開いた。翌年、北千島漁業会社を設立し、息子（のち12代孫左衛門）と共に占守島（シムムシュトウ）幌筵島（パラムシルトウ）の沖合5.4キロに沿岸定置網の3倍以上の網を張り、サケ、マス6,500石を得た。孫左衛門はこれらの



西出孫左衛門

事業を巨大資本と合併せず中小漁業者を集めて1938年（昭和13年）北洋水産株式会社を創設し、12代孫左衛門がこれを継承した。1952年（昭和27年）2月には、1隻の母船におよそ50隻の小型漁船が船団を組んで、ベニサケ・シロサケ・マスなどを水揚げする「函館母船式鮭鱒漁業組合」を組織し、西出孫左衛門はその理事長に就いた¹⁴⁾。

現在、百万ドルの夜景を見るために多くの観光客が訪れる函館山は、明治期、「西出山」と呼ばれていた時期があった。当時、西出孫左衛門は函館市の船見町一帯に通称「西出山」と呼ばれたほどの広大な地所を所有していたが、1901年（明治34年）、五反五畝八分（1,657坪）の畑地を9,948円60銭で中瀬捨太郎という人物に売り渡している。この場所は、旧口

¹³⁾ 『加賀ふるさと人物事典』江沼地方史研究会、2018年、123頁

¹⁴⁾ 『函館市史』通史編第4巻第6編「北洋漁業に至るまでの経緯」、2002年、170頁

シア領事館が現在建っているところと同じ船見町 125 番地の 3 である。当時の政府は、外国人名義で不動産登記を行うことを禁止していたため、中瀬がその信託の名義人となり、中瀬は、ロシア人フリサンフ・プラトーノヴィチ・ビリチから頼まれて購入したものであり、ビリチが地上権を 999 年にわたり賃貸借するという形が取られたとされる¹⁵⁾。

広海二三郎 (5 代)

広海家は瀬越村の船主の中では最も古い歴史をもち、中世より、当地と敦賀を往来する近距離輸送をおこなう海運業をしていたと伝えられている。明治期以降も神戸を拠点に「広海汽船」などの会社を経営し、およそ四百年間にわたって海運業一筋できた名家として全国的に知られていた。1877 年 (明治 10 年)、二三郎は小樽支店にて、暴落した鯨粕を買占め、西南戦争による船舶不足で高騰した内地でこれを高く売り巨利を得た。同 12 年に、その金を資金に西洋型帆船加州丸 (150 トン) を初めて買入れて日本型の不利を補った。また、欧米を視察して見聞を広め、1888 年 (明治 21 年) に、この地方では最も早く蒸気船「北陸丸」を導入した。この北陸丸は、イギリス製の蒸気船エスメロルタ号を 3 万 9 千ドルで買入れたものであった。しかしながら、外人航海士を傭い、邦人水夫月給 8 円に対し 200 円の給料を与えたことなどで、父の猛反対を受けた。これに対しても二三郎は断乎として蒸気船の購入を推し進め、結果的に大きな収益をあげた。一方、1896 年 (明治 29 年) より筑前宮田炭坑の石炭採掘、豊後九重山の硫黄採掘を経営、同 33 年には薩摩大島の硫黄鉱業を経営するなど、「鉾山の広海」としても名をあげた。



広海二三郎

大家七平 (4 代)

大家七平は、瀬越村の大船主であったが、明治中頃から、従来の北前船に見切りをつけ、和船を汽船に切り換え、日本郵船、大阪商船の既存の大手会社に対抗し、社外船として初のシベリア航路や樺太航路、ハワイ航路などの海外定期航路を切り開いた。

その後、北海道小樽に拠点を設け活動した。七平が 1891 年 (明治 24 年) に建てた大家倉庫は、小樽市の歴史的建造物の第 1 号に指定されている。加賀市瀬越町の大聖寺川に面したところに建つ大家邸は、間口の広い豪壮な門構えの屋敷が現在も残っている。しかしながら残念なことに 1975 年 3 月、火事のために、母屋を焼失したが、敷地を取り巻く土塀や瓦葺きの正門、三棟の土蔵などに往時の勢いを見ることができる。1898 年 (明治 31 年) の当地における資産家の納税額を、各業種のトップだけで見ると、温泉旅館主 326 円、呉服商 400 円、酒造家 813 円、織物製造業主 956 円、医師 800 円となっているが、北前船主の西出孫左衛門は 3,239 円、久保彦兵衛は 2,440 円、大家七平にいたっては 26,500 円という驚くべき額となっている¹⁶⁾。1886 年 (明治 19 年) の大家家の資産構成を見ると、和船や洋帆船からの収益や企業株、鉄道公債、銀行預金などのほかに、当地江沼郡内の熊坂村、細坪村、南郷村、さらには兵庫県などの各地に広大な土地を所有していた。また、戦前まで、大家家の大阪本宅は、現在の大阪の中心地である西区幸町 2 丁目に在り、この邸



大家七平

¹⁵⁾ 「F.P.ビリチについて」倉田有佳 (函館日口交流史研究会 HP) より

¹⁶⁾ 「小松税務署資料」1898 年 (明治 31 年) 参照

宅はそれまでは鴻池家の別邸であった。その鴻池別邸を譲り受けたのが大家七平であった。なお、明治期、大家七平が有馬温泉に建てた別荘は、その後、売却され、現在は高級旅館「橋乃家別館嵐翠」として使われており、往時の大家家の勢いを知ることができる。

これら、加賀の4大船主たちの活躍振りを見ると、出身地である加賀での活動に拘った久保彦兵衛は別として、西出、広海、大家の3船主は、北陸の一地方の船主の枠を超えて、大阪や函館、小樽などに拠点を移し、いずれも全国的な活躍をしている。こうした幅広く活躍した北陸の北前船主は、このほかにも、福井県河野（現南越前町）や石川県の安宅（現小松市安宅町）、美川（現白山市美川町）、門前黒島（現輪島市門前町）、富山県の伏木（高岡市）や東岩瀬（現富山市）などに数多くおり、往時、日本海を舞台に活躍した彼らの活躍振りは、今一度認識を新たにすべきものとする。

5. おわりに

近年、加賀市橋立町の旧北前船主増田又衛門家の土蔵から1,700点余りの古文書が新たに発見された。増田家は、橋立の船主の中では、久保家、西出家に次ぐ大きな船主家である。私たち全国北前船研究会のメンバーが、2018年7月から約5カ月間をかけてこれらの古文書を整理し、その目録づくりを実施した。古文書の中には、明治39年における増田家の全資産をしるす「資産録」があり、そこには、明治末期においても、伊勢丸と慶安丸の2隻の帆船を所有していたことや、小樽や大阪に不動産、貸家を所有していたこと、さらには、銀行や鉄道、発電会社など、多岐にわたる企業の株券を所有していたことが判明した。また、カムチャッカにおける漁場の権利書なども所有しており、北洋漁業にも活動の幅を広げていたことも確認された。2019年4月7日、これらの古文書が整理されたことで、所有者は当該文書一式を加賀市に寄贈された。



加賀橋立増田家文書の整理作業
(2018.10 全国北前船研究会)

加賀市は、この増田家だけでなく、橋立や瀬越の各船主宅から寄贈を受けた北前船にかかわる貴重な資料を数万点にわたって所蔵している。数年前から、その一部がインターネット上で閲覧できるようになっているが¹⁷⁾、その点数は全体のごく一部である。今後、こうした貴重な北前船関係資料の全体を閲覧可能とする体制づくりが課題となっている。さらには、日本遺産「北前船」をきっかけとして、関係都市が連携を図り、それぞれの地域で発見された北前船関係資料が電子データとして集約されて、ビッグデータとして研究に活用できるようになれば、北前船研究も大いに前進するものとする。

¹⁷⁾ 北前船の里資料館ホームページのサイト <http://www.city.kaga.ishikawa.jp/kitamae/> から閲覧が可能となっている。