

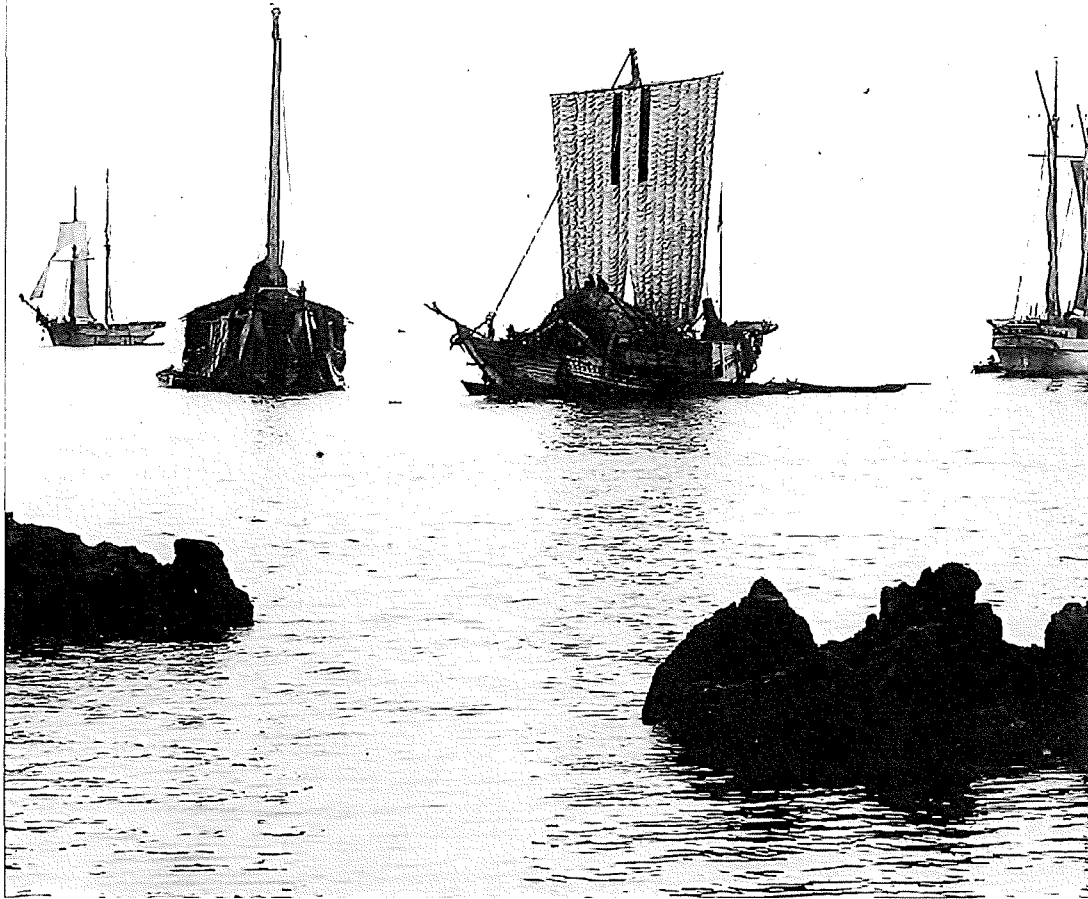


北前船と小樽

〈北前船寄港地・小樽の歴史的価値〉

小樽商科大学
グローバル戦略推進センター地域経済研究部

学術研究員 高野 宏康



帆を下ろした状態の北前船 小樽市総合博物館蔵

今年(平成29年)4月、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、まさに今、北前船が注目されています。港湾都市である小樽はその出発点から北前船との関係が深く、現在も北前船主たちが作った倉庫群をはじめ、さまざまな北前船の遺産が息づいています。現時点で小樽は、日本遺産の構成自治体に含まれていません。

ここでは改めて、北前船寄港地としての小樽の特徴とその歴史的価値を検証します。

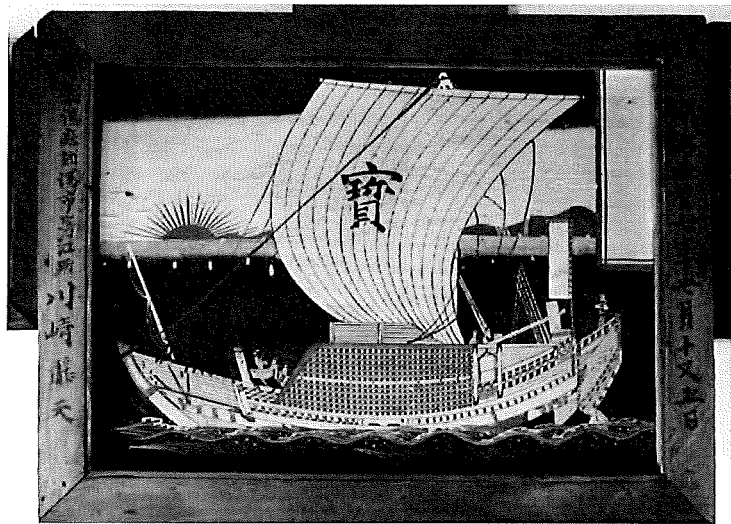
1 北前船とは何か

北前船は、江戸中期から明治後期にかけて、蝦夷地(北海道)と上方を往来した廻船で、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果たしました。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「買積」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ました。一方、難船した際などの損失は全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。

「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いわれています。多くの北前船主の出身地である北陸地方では、この船は「弁財船」「千石船」「バイ船」などと呼ばれるなど、各地にさまざまな地域呼称があります。北海道では「弁財船」のほか、「青籬」と呼ばれることもありましたが、これは、春先に北前船が青い真新しい「籬」のはまった酒樽を積んで入港してくると、「青籬が来た」といつて喜ばれ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。小樽と関わりが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積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す



龍徳寺金比羅殿の船絵馬 (明治27年奉納)

るようになってきています。

北前船は時代によって様々な船型があり、「北前船」という一つの船型があったわけではありませんが、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つていきます。「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。

明治10年代に入ると、多数の帆を用いた西洋型が登場します。船体は弁財船で、帆は西洋型の「合の子船」も使用されています。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、汽船は毎週のように運航し、運賃積中心だったため、狭義の北前船とは区別する場合もあります。北前船の定義には議論がありますが、日本海を通じて北の海を往来する航路と、買積を行う商人船主が中心であることが、特徴といえます。

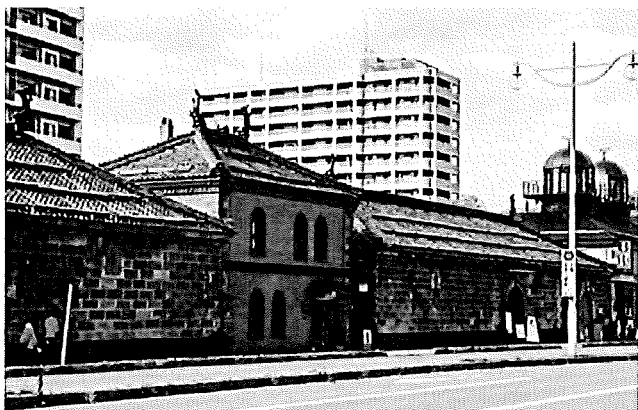
2 北前船寄港地としての小樽の特徴

北前船にとって、北海道は決定的に重要な場所ですが、これまでの研究は本州視点がほとんどで、北前船の意義は、北海道民自身にもあまり理解されてきたとはいえません。また、北海道で北前船との関係が言及されるのは道南(江差、松前、函館)が中心で、小樽の特徴は十分理解されていません。江戸時代、北前船はニシンの鮨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

寄港地から上方方面へと積み出し、本州から米、みそ、しょうゆ等の食糧品、紙、ろうそく、衣類などの生活物資を北海道にもたらしました。安政2(1855)年12月、幕府が積丹半島神威岬以北への婦女子往来の禁を解除したことで、北海道沿岸に居住地が増加し、北前船は更に活動範囲を拡大していきました。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開拓民が押し寄せ、人口が急増していきます。北前船は従来の交易に加え、開拓民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ました。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。北前船は北海道開拓を支え、小樽の発展の基礎を築いたといえます。

当初、北前船でにぎわったのは、明治4年に海官所が移転した信香周辺でした。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、市街地が形成されていきました。開拓使小



旧小樽倉庫 (明治23年~27年建築)



旧大家倉庫 (明治24年建築)



明治36年当時の小樽港の様子。奥には、建設中の北防波堤、手前には、帆を降ろし停泊する多くの北前船が見える。小樽市総合博物館蔵

樽出張所の前の海岸にガラス張りの常夜灯台が設置され、船乗りたちの目印となりました。明治14年の大火後、信香から入船町方面に小樽の中心が移動するとともに、廻船問屋、船宿などには有幌町、港町、堺町などに集まるようになっていきました。

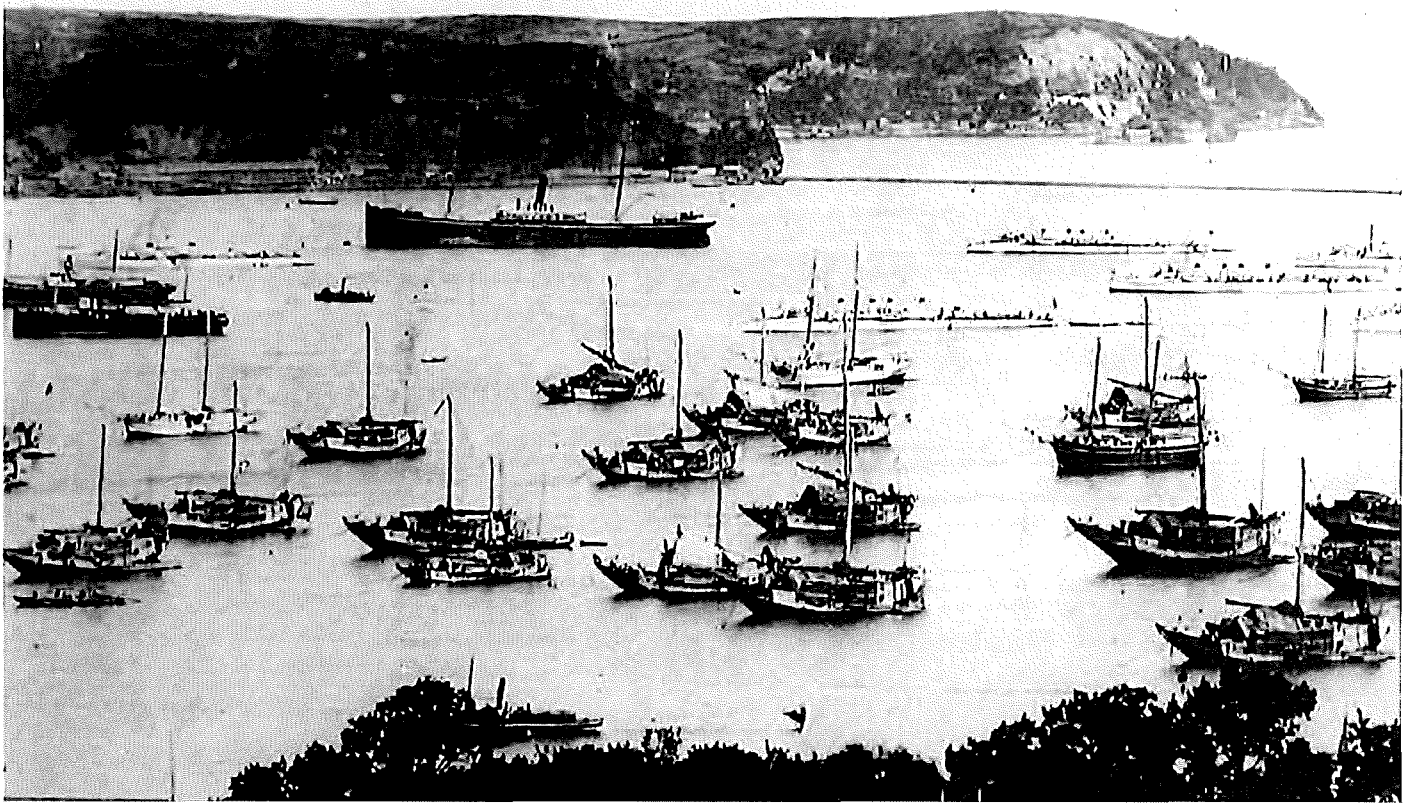
3 小樽に残る北前船の遺産

小樽は、北前船船主の集落ではなく北前船寄港地であり、船主たちの豪勢な邸宅があつ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さまざまな遺産が残されています。小樽の特徴的な景観を形成している倉庫群は、北前船主たちによって建設されています。明治20年代に北前船主たちは、次々と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。

北前船主によって建設された倉庫の多くは、小樽市指定歴史的建造物とされています。シンプルな木骨石造の倉庫ですが、シャチホコ、越屋根、二重アーチなどのさ

さまざま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、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、大家七平によってそれぞれ建造されています。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。

倉庫以外の建築物では、堺町に旧広海二三郎商店（明治44年以前の建築、現・おたる瑠璃工房）、旧塩田別邸（大正元年頃建築、現・夢二亭）があります。旧塩田別邸は大家家などの北陸の北前船主と関係が深い塩田回漕店を営んでいた塩田安蔵の別邸です。住吉神社の第一鳥居は、明治31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、龍徳寺金比羅殿に八面、祝津恵美須神社に二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な存在といえます。かつて、立岩通りの先にあつた立岩は北前船の船乗りたちのランドマークであり、子どもたちの海水浴場としても親しまれていましたが、大正8(1919)年に埋立て工事で破壊されてしまいました。祝津の日和山は、船乗りたちの目印になっており、明治16年には、灯台が設置されています。

4 「日本遺産」に認定された北前船寄港地と小樽の歴史的価値

「日本遺産」は、文化庁が2015年度に創設した制度で、さまざまな地域の文化財をストーリーとしてわかりやすくまとめ、観光資源として活用することを支援する制度として注目されています。今年認定された北前船の「日本遺産」は、11自治体(函館市、松前町、鱒ヶ沢町、深浦町、秋田市、酒田市、新潟市、長岡市、加賀市、敦賀市、南越前町)の連携によって認定されましたが、今後、関連自治体を追加認定していく形を取っていきます。本稿で紹介したように、小樽は、

北前船寄港地として重要な場所であり、北前船関連文化遺産が多数残されており、また、現在認定されている北陸の寄港地・船主集落との関係が深く、更に北海道開拓期に大きな役割を果たしたという独自の歴史的価値も持っています。本市の北運河周辺地域や港湾は北前船との関係が深く、その歴史的価値を生かすことでより、効果的な活用につながると考えられます。小樽の北前船寄港地としての歴史的価値を改めて再発見し活用していくことは、小樽の地域振興はいままでもなく、日本の北前船文化の歴史的価値の深化につながっていくといえます。

【参考文献】

- 『北前船と小樽・後志』
～歴史文化のルーツを訪ねて～
(小樽商科大学グローバル戦略推進センター地域経済研究部 2016年)
- 土屋周二 『江戸期と明治期の北前船』
～北海道視点から～
『北前船にかかる論考・考察集』
(全国北前船研究会、2016年)
- 中西 聡 『北前船の近代史』
海の豪商たちが遺したもの』
(成文堂 2013年)
- 牧野隆信 『北前船の研究』
(法政大学出版会 1989年)
- 越崎宗一 『新版 北前船考』
(北海道出版企画センター 1972年)