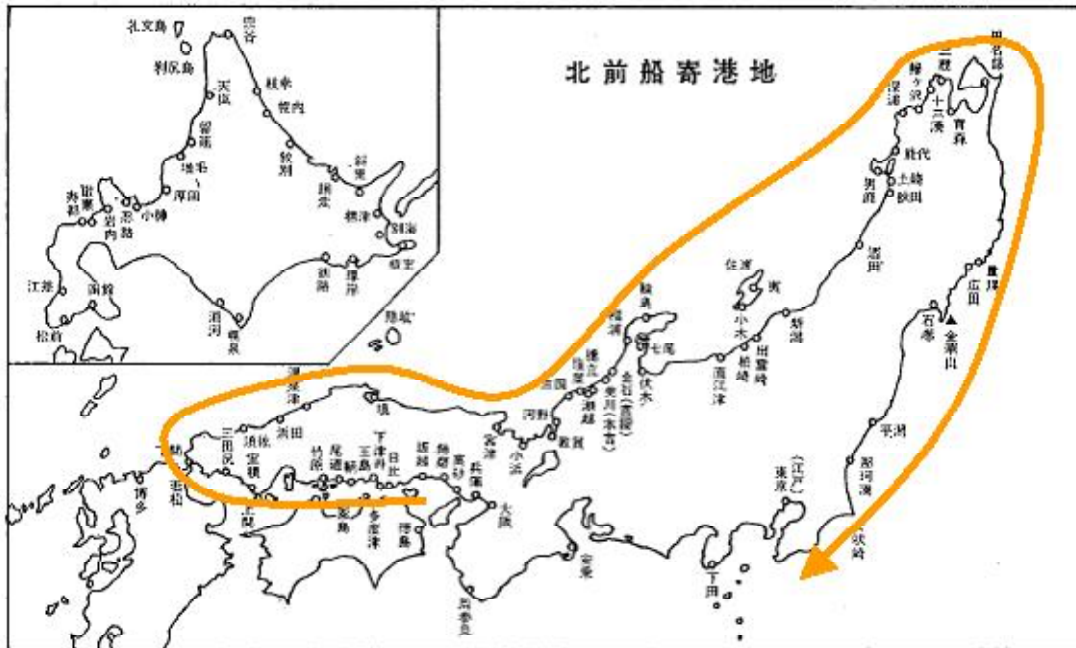


北前船の船主

全国の船主達



(資料) 牧野隆信「北前船の時代」教育社歴史新書、1979年

北前船とその影響本図録は、牧野隆信(1979)「北前船の時代」
「教育社歴史新書」からの引用し、構成した。

「北前船」学習資料003

「ふり返る未来」研究会研修資料

Kazuhiro Hlmono

北前船の船主

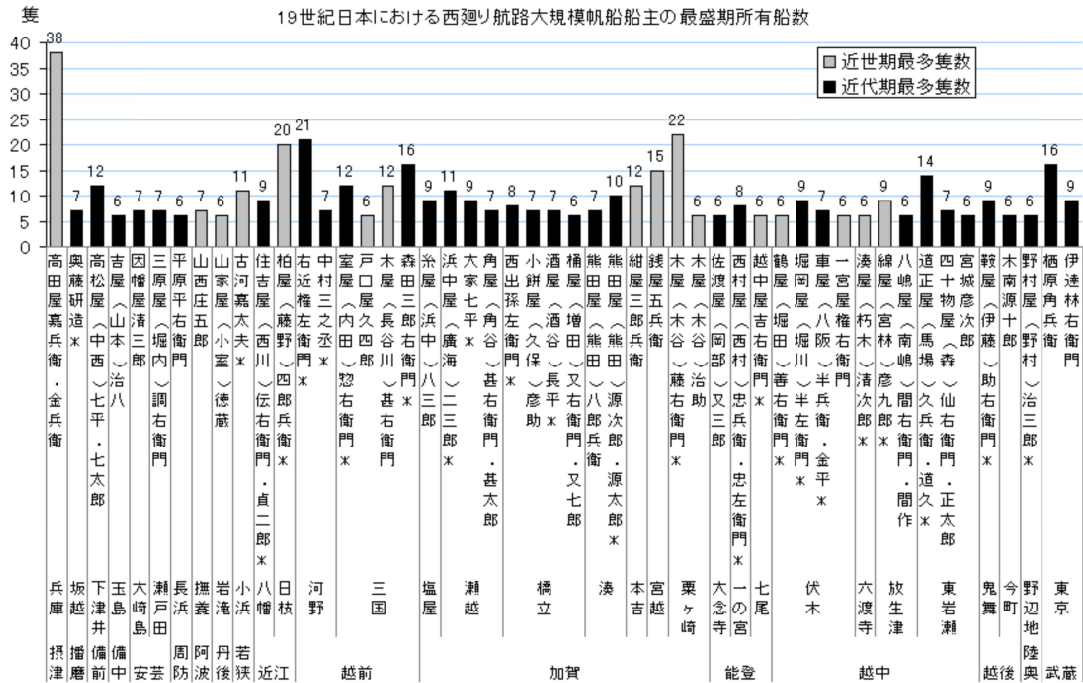
目次

1. 全国の船主達	1
2. 北前船とその影響	2
3. 北前船の船主たち	6
(1) 高田屋嘉兵衛・銭屋五兵衛	6
(2) 瀬戸内海地域	8
(3) 若狭・越前	10
(4) 加賀	12
(5) 能登	15
(6) 越中	16
(7) 越後	17
(8) 陸奥－青森県	18
4. 近世から近代にかけての全体傾向	19

北前船の船主

1. 全国の船主達

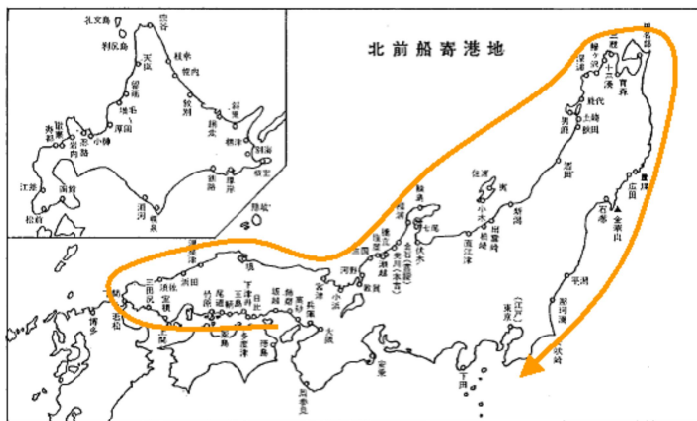
北前船の船主たち



* 近世期、近代期の双方に隻数の記載がある船主(図には近世期と近代期のうちの多い方の隻数を掲載)

(注) 日本海沿岸地域の「客船帳」等に登場する帆船船主のうち19世紀に同時に6隻以上の帆船(商船)を所有したと考えられる船主が対象
 (資料) 中西聡「海の富豪の資本主義－北前船と日本の産業化－」名古屋大学出版会、2009年(表序-11)

(参考) 図における地域の並び順



(資料) 牧野隆「京都の伝統料理いもぼう」



新書、19「会津の保存食「にしんの山椒漬け」



京都府
ニシンの昆布巻き

ニシンの内臓を取り除いて干物にした身欠きニシンを昆布で巻き、甘辛く煮込んだ料理。身欠きニシンは江戸時代から北前船によってもたらされ、昆布は室町時代、船で運ばれた敦賀港から陸路、京都へ入り、江戸時代には北前船で大坂からも入るようになった。ニシンは昆布が持つグルタミン酸のうま味をじっくりと吸い込み、今も「京都の伝統的な味」として多くの人に愛されている

(資料) 東京新聞大図解(2022.9.4)

2. 「北前船とその影響」

北前船とその影響本図録は、牧野隆信(1979)「北前船の時代教育社歴史新書」からの引用からはじめ、巻末の諸資料により構成した。

また北前船の歴史は、「秀吉の全国統一」により、「年貢米」などの流通が、「列島横断的」となり、朝鮮出兵に伴う諸大名による、兵員・物資の「肥前(佐賀・長崎)～名護屋(名古屋)回漕」で、「本州日本海沿岸から北九州」へ向かう航路が開かれた。

近世に入り17世紀から以下のような、かたちで国内海運が発達した。

①近江商人が送った荷所船

「蝦夷地交易」のための松前藩による、「場所請負制」に近江商人が、進出、関西への輸送船(荷所船)往来開始(北陸の船乗りを使用、敦賀－琵琶湖－大津経由)する。

②東廻り航路・西廻り航路

「河村瑞賢」による、幕府天領米の「江戸回漕」のための東廻り航路、西廻り航路の整備。

③菱垣廻船・樽廻船

大消費地江戸へ、物資(下りもの)を定期的に運ぶ菱垣廻船、樽廻船がはじまり大阪・江戸航路が発達(運賃積み船)

④琵琶湖ルートが西廻りルートに代替

「延喜式」以来の、敦賀－琵琶湖－大津経由の「短距離水陸積み替えルート」に対し、西廻りの下関－瀬戸内海－京阪神「遠距離海運ルート」の経済性が凌駕

⑤北海道漁業と西日本農業の連携

西日本の米や綿・藍・菜種などの、商品作物の生産拡大にともなう、「ニシン魚肥」の需要増に対応して、18世紀にかけて北海道との交易が拡大こうをして、東廻り航路・西廻り航路、および大阪・江戸航路という「全国沿岸海運ネットワーク」が形成された。

近世に入ってから、しばらく江戸は生産地というより消費地としての性格が強かったため、「東回り航路や大阪・江戸航路」は、「帰り荷」の少ない物流ルートだった。

これに対して、西廻り航路は、距離は長い、西日本の各地や北海道・東北・北陸を相互にむすぶ帰り荷の多い物流ルートであり、航路・港湾・船舶の発達により、ますます日本経済の大動脈となっていく。

北海道の「場所請負制」の下、荷所荷を内地に送っていた、近江商人は敦賀や小浜の港を利用し、北陸の船乗りを、船頭や水主かことして用いていたが、北陸の元船乗りが、1750～60年代(宝暦・天明期)には、近江商人から、「資金提供」を受けて船を造り、近江商人に、船を貸したり、自ら荷を買い付けて、買積船として活動するようになった。

北陸を中心とした船主らは、近江商人の「持ち下り商法」(天秤棒でかついで隣国にものを売り、その代金で仕入れた産品を、また別の国に売る)に学んで、「運賃・用船料収入」(荷所荷輸送、米の回送など)から、「売買収入」に重点を移しながら、独自の沿岸海運経営を発達させたいった。

これが、「北前船」であり、その活躍は、明治期にまで及んだ。「牧野隆信」(1979)は北前船の定義を、「北国の船で、蝦夷地と大阪を結んだ不定期廻船で、買い積みを主体とし、その船型は北国船・ハガセ船・ベンザイ船から西洋型帆船におよぶものである」としている。

ベンザイ(弁財)船までは、「1年1航海」であり、西洋型でも数航海にすぎぬが、汽船は週1回も運航する。ただし、汽船の経営形式は、「運賃稼ぎ」が主となるので、純然たる「北前船」と言い難くなる。

「1年1航海時代」の加賀の北前船の航海は、次のようなサイクルである。春祭りが終わると、旅支度をととのえた船乗り(水主カコ)は、船主邸にあいさつに行く。

真宗のご本山にお参りしながら、海路、陸路をたどって敦賀・湖西経由で大阪に4～5日かけて移動。大阪で、昨年暮れから預けてあった、船の準備(修繕と積み荷の買い付け)を1カ月はかけて行う。

彼岸前後に出帆。瀬戸内各地に寄港し、品物を買集める。下関をまわる時、これからの波風の激しい日本海での航海安全を祈って、裸で「角(つ)の島まいり」行事を行う。

故郷に立ち寄り、船主にあいさつ、家族に大阪土産を渡す。能登半島をまわって2週間をかけて函館・小樽へ向かう。積荷を「北海道」の間屋経由で売り捌くとともに、海産物を仕入れる。

鯨は5～6月に漁獲される。乾燥、油絞等等の加工を手伝ったりして、荷物を積み込み、8月中に帰路につく。下関まで一気に登り(明治以前は中間も立ち寄り)、「瀬戸内」で取引をしながら各港を回り、終点大阪に晩秋か初冬、時に年末に到着する。

「木津川口などの淡水に船をつないで、船食虫を防ぎ、あるいは船底を薰蒸して番人をおいて、前のように歩いて郷里に帰るのは、大晦日に近かった。」氏神さまへのお礼参り、船主宅の雑用・掃除・餅つき、山中温泉への湯治などを経て、正月を迎える。

大阪から北海道へ向かう「下り荷」としては、大阪で仕入れる、「酒、飲食料、衣料、たばこ」、また、瀬戸内で仕入れる、「塩、砂糖、蠟」、東北で仕入れる「米」などがあつた。

特に、北海道の漁獲物処理に必要な、「塩」は重要だった。北海道から大阪へ向かう「登り荷」は、種類は少なく、魚肥の丸干鯿、胴鯿、メ粕、白子、食用の身欠鯿、数の子、昆布などである。

上で、西廻り航路は帰り荷の利益があったといったが、それでも、「下り荷」からの利益より、「登り荷」からの利益の方が大きかった。

「登りの利益はよほど悪いときでも、下りの利益の「2～3倍」、よい時には、「10倍以上」に及ぶのが常であった。

一般には下りの荷物は、空荷にならぬ程度に考え、登りで、うんと利益をあげる計算だった。

幕末・明治初期の、北海道産水産物の本州への、移出状況については、北陸の北前船が大きな役割を果たしている。

北前船の影響で、日本海側や関西では、「昆布やニシン(鮓)」などの、北海道の食材が食生活の不可欠の一部となったが、太平洋側や江戸では、そうした要素が希薄のままとなった。

肥料になる内臓を取り除いた「身欠きニシン」を使った「昆布巻き」や「にしんそば」が、京都の名物産品となっているのも、そうした事情による。

大阪生まれで30歳で、江戸に移った「喜田川守貞」が著した、幕末の風俗誌である「守貞謔稿」は、「京阪と江戸」との対比が、ちりばめられているのが特徴だが、「鮓昆布巻売り」の項でこう印象深く記している。

「鮓、江戸これを食す者稀なり。専ら猫の食とするのみ。京都にては、自家にこれを煮る。あるひは昆布巻にす」(近世風俗志一守貞謔稿)

会津には、郷土料理として「ニシンの山椒漬け」が伝来している。

これは、各家庭で毎年山椒が芽吹く、春から夏にかけて「貴重なたんぱく源」の身欠にしんと「山椒の葉」を重ね合わせ、「しょうゆと酢」、好みで隠し味に、「酒と砂糖」を入れ、2～3週間漬けてつくる「保存食品」であり、にしんを漬けるための、「会津本郷焼」の「にしん鉢」は古くは、会津の嫁入り道具の一つとされていた。

これは、会津が阿賀野川(福島県内阿賀川)を通じて、「北前船文化圏」に属していた証拠であるといえよう。

東北の郷土食の中には、上方料理のアイデアが、「北前船」で伝わって生まれた例もある。

京都の「いもぼう」は、「海老芋」とよばれる、大きな海老の形をしたお芋と、宮中への献上品にもなっていた、北海道産の棒鱈(干シガラ)を炊き合わせた名品料理である。

山形名物に、「いも煮」、あるいは「芋煮会」があるが、その発祥は地元食材の里芋を使った「いもぼう」だったという。

山形市の隣町である中山町は、「芋煮会発祥の地」と称している。最上川舟運がより上流の荒砥まで通じる、1694年までは、現在の「中山町長崎」付近が最上川舟運の終点であり、ここが米沢方面へ船荷の積み換えが行われた要地となっていた。

内陸からは、「米、紅花」などを運び、一方、京都からの帰り荷には、「衣料、蚊帳、ひな人形」など「上方文化」を積み帰ってきていた。

船着き場付近には、「鍋掛松」という老松があって、そこが船頭たちの休み場だった。

酒田から船で運ばれてきた、塩や干魚などの資材はここで降ろされ、人足たちに背負われて「狐越街道」を越え、遠く「西置賜地方」へと運ばれた。

船頭たちは、船に寝泊まりしながら、何日も何日も船が着くのを待つことが多かった。そんな時に、京都から運ばれた、「棒鱈と地元の里芋」を材料に、河岸の松の枝に鍋を掛けて煮、飲み食いしながら、待ち時間を過ごした。やがてこの松が「鍋掛松」と呼ばれるようになったという。

そんな退屈しのぎの料理として、発生したのが「芋煮会」のはじまりだと言われているのである。

北前船の影響が、東西の食文化の違いの大きな要因となっている点については、昆布消費の地域パターンがあり、金沢の人がとくに好んでいる食べものや、富山の人がとくに好んでいる食べものがある。

発酵文化の日本海側優位が、北前船によって、もたらされたという説がある。全国を渡り歩いて、日本人の生活を分析した民俗学者の「宮本常一」が気がついた、日本海側と太平洋側との違いの観察が興味深い。

彼は、昭和21年に、東北地方を、福島～宮城～岩手～下北半島～弘前～秋田～山形～米沢～東京と民家に泊めて貰いながら巡回した。そこで気がついたのは、太平洋側では、「濁酒も漬物」もふるまわれなかったのに、津軽以降の日本海側では、毎回、それらが出てくるという経験をしたという。

このことから、彼はかつては舟で運ぶしかなかった、樽や壺といった「重たい容器」の普及の差が、「酒や発酵食品」の普及の差を生んだと分析している(宮本常一・潮田鉄雄(1981)「食生活の構造」柴田書店)。

遊里文化にも、北前船文化圏の影響が大きかった。「新潟での「かねつけ」(芸娼妓の水揚げを、既婚者の鉄漿(かね)つけになぞらえる風習)は京都と同じように、1789年～1801年(寛政期)には、すでにはじまっていた。

遊里が上方系か江戸系かで、水揚げをするかしないかの、境界線も引かれるのではないだろうか。舟運の関係で「新潟も京都文化圏」に含まれていた。

京風文化は、日本海に沿って、津軽から北海道の松前にまで及んでいた。西国では上方遊里のしきたりがいっそう濃厚に伝播していたはずである。港町の娼妓のほとんどは芸娼妓兼業だった」（宮島新一「芸者と遊郭」青史出版）。

北前船は、江戸後期・明治前半期に最盛を迎えたが、その後、蒸気船との競合、電信による遠隔地間価格差の縮小、鉄道輸送の発達、北海道ニシン漁の縮小、西日本の綿作・藍作などの衰退（輸入品に代替）で西廻り航路の衰退がはじまり、北前船船主は、北海道商業への特化、遠洋漁業、地主経営、銀行業、産業資本家への転出などへと経営を転換していった。

3. 北前船の船主たち

(1) 高田屋嘉兵衛・銭屋五兵衛

北前船の船主たちについては、以下のようにコメントできる。（高田屋嘉兵衛・銭屋五兵衛）幕府や藩とのつながりが深く、近世には大きく経営を拡大し、歴史上も著名となった船主としては、やはり、「高田屋嘉兵衛」と「銭屋五兵衛」をあげるべきであろう。

淡路島生まれの高田屋嘉兵衛は、兵庫を根拠に日本海・松前方面との廻船業を始め、幕府の北方政策に密着して1800年には択捉島に至る航路や同島の漁場を開発し、1801年には幕府から蝦夷地定雇船頭を命じられた。

1812年、「ゴローニン逮捕」の報復として、国後島付近の海上でロシア船に捕らえられたが、その後ゴローニンの釈放に尽力し、釈放された経緯は、「高田屋嘉兵衛」を主人公にした「司馬遼太郎」の「菜の花の沖」で世に知られる所となった。

「高田屋」は19世紀初頭に、「大坂と江戸」に支店を開設し、幕府「蝦夷地直轄」でいったん廃止された「場所請負」が再開されると、1810年から、「択捉（えとろふ）場所・幌泉（ほろいずみ）の場所を、1815年から、「根室場所」を請け負うことになった。

「択捉場所」では、「鮭・鱒」が主要漁獲物で、幌泉場所（現えりも町）では、昆布が主要産物であったが、いずれも太平洋沿岸のなかでは、産物の豊富な場所であり、太平洋岸を請け負った「場所請負人」のなかでは、「高田屋」が最大の運上金を納めた。

1824年には、本店を「箱館」に移転し、「兵庫店」を支店としたが、この頃が、高田屋の全盛期であったと考えられる。その前年の1823年に、幕府の蝦夷地直轄が終了し、松前藩に蝦夷島が復領されたが、北海道での、有力な後ろ盾を失った「高田屋」は、結果的に密貿易の疑いをかけられて「松前藩」によってとり潰された。

没収された、高田屋の資産として、「38隻の船」があり、そのうち、「12隻」が公売された。この時、「3隻」を前述の(当図録では近江の箇所)に後述の)柏屋(藤野家)が取得し、また、「柏屋」は高田屋処分後に、根室場所を請け負い、以後、「柏屋」が太平洋岸を請け負った「場所請負人」のなかで最大の運上金を納めた。

加賀藩北部の金沢藩領域では、「木屋藤右衛門や銭屋五兵衛」が「北海道への進出よりも藩米輸送に力を入れ、藩権力との距離が近かった点で、大聖寺藩領域(塩屋、瀬越、橋立)の船主と異なり、藩の政争に巻き込まれて、「木屋」も一時的に断絶の危機を迎え、「銭屋」は結果的に取り潰された。

そうした御用を重視した経営展開は、近代初頭の廃藩置県により、事業機会を失うこととなり、近代以降に「木屋」などは、海運経営を発展させ得なかった。

銭屋の場合、弘前藩・盛岡藩域での、材木取引・藩貸付、金沢藩直営海運請負に続いて、藩にとっての税収増、自分にとっての地主経営のため着手した、大規模な、「河北潟埋立新開」で生活権を奪われる漁民の反対を受け、魚を食べて中毒死する者も出たため、流毒の疑いがかけられ、この「疑獄事件」で牢死した(息子は磔刑)。銭屋五兵衛は、高田屋嘉兵衛とは異なり、船頭をしたこともなく、藩財政と関係を深めながら、躍進した豪商が北前船船主にも乗り出したという側面が強かった。

反「銭屋」の激しい世論に対して、藩当局との癒着を疑われる事態に発展するのを恐れ、事実が究明されないままに、厳しい処断で一件落着が図られた。当初は、大儲けしていた「銭屋」に反感をもった一般庶民も、厳しい処分の反動でむしろ同情を寄せたり、もっと大きな密貿易事件などを想定して納得しようと考えたようだ。

この結果、世上に「朝鮮人参」や対ロシアの密貿易や南部・津軽材木買占め容疑説も流布し、この結果、明治以来、「海の百万石」などと称され、「ノンフィクションや時代小説」の格好の題材となった。

農産物からの年貢収取を主たる財源とした、近世支配体制の中で、富豪の生まれる余地は、幕府直轄の貿易や鉱山経営、あるいは大名との間の中抜きとなる地主経営にはなく、もっぱら遠隔地間取引からの商業収入にあったため、海運技術に立脚した船主が、豪商となる可能性は大きかったが、支配権力との結びつきが強すぎると、御用金の負担も大きく、また政敵らの動きで取りつぶされる、「リスク」も高かったことが理解できる。

(2) 瀬戸内海地域

西廻り航路は、「瀬戸内海海運」と「日本海海運」に大きく分けられるが、瀬戸内海海運の船主にはもともとは、「特産物輸送」の廻船に依拠していた場合が多い。

例えば、播磨の坂越(さごし)の「奥藤研造」は、「赤穂の塩」を専門的に扱う「塩廻船」、阿波の「撫養むやの山西庄五郎」は、「藍業・塩業・藍作肥料魚肥」の廻船問屋であり、かつ船主でもあった。

山西家は、海運経営のほか、「土地取得」を進め、また、「酒造・醤油醸造」など経営多角化を図り、明治時代には、「徳島県」での上位の資産家になったと推定される。

「因島」の西に、位置する「瀬戸田」には、塩田を開発し、その塩を北前船で北海道に運んで繁栄した豪商「三原屋堀内調右衛門」がいた。

現在、この家の土蔵が「瀬戸田町歴史民俗資料館」として公開されている。備前・備中の海岸部の開拓で、「綿、菜種、い草」などの栽培が広がり、現在、「瀬戸大橋」の、たもと近くに、位置する「下津井」(倉敷市)や「高梁川」河口の「玉島」(同市)は、「蝦夷地のニシン肥料」を運ぶ北前船でにぎわった。

下津井には、岡山城下を、しのぐ豪華さをほこった、遊女屋が、港を囲むように広がっていたといわれ、「祇園神社」には、北陸の商人、船頭に交じって、「寄付」をした遊女の名前が、玉垣に刻まれている。

同神社には、塩屋(加賀市)の北前船主「新後長四郎」が祇園ばやしに、導かれて嵐を逃れたことから寄進した、といわれる「石灯笼」も残る。

「高松屋」の母家やニシン蔵は、昔「下津井回船問屋」として、当時に近いかたちで復元されている。玉島では、1670年に築かれた潮止め堤防が、沖投錨、「伝馬船運輸」が通常だった江戸時代には、めずらしく北前船が、直接接岸する岸壁として利用されていた。

北陸地方の北前船のおこりは、「近江商人」が、共同で雇った「荷所船」の船乗りだった。表の船主には、近江商人が「2人」掲げられている。「西川伝右衛門」は、「建部七郎右衛門、田附新助、岡田弥三右衛門」とともに、16世紀末には蝦夷地にまで、商圏を拡大した。

また、「加賀市」橋立には、「藤野四郎兵衛」を御本家と呼ぶ家が多かったという。近江八幡の代表的商人だった「住吉屋西川家」は、越後への「荒物行商」から、17世紀には北海道へ進出し、北海道で請け負った場所で漁業を行い、その漁獲物を手船(自己所有船)で、本州に輸送し販売した。「小樽」に、隣接した「忍路おしよろ」や「高島」が主たる請負場所だった。

住吉屋西川家の船舶輸送は、運賃積でも北前船に、典型的な買積船でもなく、自家用輸送船だったが、遠隔地間の価格差で高利益を得ている点からは、北前船と呼ぶことができる。

北海道へ進出した「近江商人」たちは、当初、「両浜組」という仲間組織をつくり、松前藩の御用金負担と引き替えに、「免税特権」を得、共同で荷所船を雇って、漁獲物を運ばせていた。

ところが、「田沼時代」の幕府による「北海道開発計画」を契機に、江戸系商人が北海道に進出し、特権を失った「両浜組商人」の多くが、北海道から撤退したことで、荷所船の船主は、買積船経営へと転換し、典型的な北前船主となっていった。

これに対し、「住吉屋」は自身で船を所有し、北海道の請負場所(忍路・高島)、「松前、下関、大阪、敦賀、江戸」をつなぐ「自家輸送」を行うことで、江戸系商人に対抗していったのである(時代により経路は変化)。

明治維新後の「場所請負制の廃止」、また北海道への「日本郵船」(三菱)や「三井物産」の進出に対しては、新規漁場の開拓による、漁獲量の拡大や、近江農民の「肥料購買組合」設立促進などの販売網再編で対抗した。

1890年代には、海運業からは撤退し、経営の主力を北海道に移し、忍路、高島に加えて北見にも新漁場を開き、巨大漁業家として展開し、1920年代までは有力資産家の地位を維持した。

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、「タラバ蟹」の缶詰を製造し、高品質で賞も得たが、「贅沢品」のため販路は広がらなかったという。

近江の日枝出身の「柏屋藤野家」も、西川家とほぼ同様の経緯を辿った。初代「藤野喜兵衛」が松前にわたったのは、「12歳」。1800年、「20歳」で独立し「柏屋」を興し、有力「場所請負商人」となり、北海道各地の漁場開拓に成功。商標は「又十」。「藤野家」の手船「長者丸」は、松前藩主が、津軽海峡を渡る時の「御座船」となり、また藩の御用達になって、藩権力との結合を次第に強めた。

「2代、3代四郎兵衛」と傑出した、経営者が続き、「藤野家」は富豪に成長した。膨大な物資輸送に「北陸」の船も雇い、この中から後に独立する人々が輩出。加賀の橋立では「又十」を終生本家とした家がいくつもある。

江戸時代の柏屋は、「宗谷、利尻、枝幸、斜里」など、「日本海・オホーツク海沿岸」の「請負場所」との運航は松前(福山)を拠点とし、また、「根室、国後」など、太平洋岸の請負場所(上記の通り根室は取り潰しにあった高田屋からの受け継ぎ)との運航は箱館を拠点とし、大阪での問屋経営と組み合わせた、「蝦夷地奥地」の「巨大請負兼手船」経営として活躍するとともに、上記「住吉屋手船」とともに、江戸との間の、「手船輸送」にも進出、北海道産物の太平洋航路による輸送にも道を開いた。

近代以降の「遠隔地間価格差」の縮小に対しては、「西川家」のように、海運業から撤退せず、「汽船経営」への転換を図り、また漁場開拓とともに、缶詰工業や農牧業へと経営の多角化を進めた。北前船の船主は、若狭・越前(福井)から越後(新潟)までの北陸地方に多かった。

(3) 若狭・越前)

古くから「敦賀」、ついで「小浜、三国」などが開け、港町としての繁栄は越中・越前より早かった。敦賀では、戦国時代末期から江戸時代当初に道川(どのかわ)や高島屋などの、豪商が大名の廻米を担って大きな力をもっていたが、江戸中期以降には、こうした古い「海商」に代わって、北前船が繁栄した。

若狭・越前地域の「有力北前船主」は、3つのタイプに別れる(幕末期に廻船経営から撤退した河野の「戸口屋」「木屋」を除く)。

① 18世紀後半から御用輸送で、躍進したが幕末期に御用金負担で資産を減少、近代期の有力資産家になれなかった家(小浜「古河嘉太夫家」、三国「室屋内田家」)

② 幕末期に、北前船主として成長、藩とのつながりが小さかった分、御用金負担も少なく、近代期に有力な資産家になった家(三国「森田家」)

③ 18世紀から廻船業を始め、早期に北海道産物交易に進出、地元藩の御用とのつながりがなく、北海道交易で商業的蓄積を進め、近世期より近代期に廻船経営を発展させ、福井県を代表する資産家になった家(漁村地域の河野「右近家」「中村家」)小浜の初代「古河嘉太夫」は1719年頃に、「雇船頭」となり、1727年に独立して廻船業をはじめ、「小浜と秋田・酒田・新潟」を結んだ。

その後、大阪、北海道へと事業を広げ、19世紀中頃は加賀「粟ヶ崎」の木屋、加賀の「銭屋」に次ぐ大規模船主となった。登り荷として、北海道産物の他、津軽米・秋田米・庄内米、下り荷として塩、木綿などを扱い、多数の船を使い分けた。小浜藩の他、日本海沿岸諸藩の「御用取引」を引き受けた。

分家の家業として、「醤油醸造業、酒造業、油問屋」などを分担させたため、幕末の御用金負担で本家が資産を失った後も、古河一族で地域の有力者として存続した。

五代目「嘉太夫」が文化12(1815)年に、小浜藩主を迎えるため造成した「護松園」が小浜市「北塩屋」に残っており、北前船の昔日の勢威を今に伝えている。

七代目「嘉太夫」は、維新の際、「会津討伐」を命じられた藩のため、「持ち船全部」を大阪で売却し、軍用金として献上し廃業した。明治に入って再度船を購入して廻船業を再開し、八代目が交易を盛大にしたが、病弱の身と北前船の将来を予見し明治12年には再び廃業を決定した。

三国の「森田家」は「御用金負担」が少なかった分、幕末期に資産蓄積が可能となり、1875年頃には、「16隻の和船」を有するに至った。松方デフレの打撃により1883年には海運経営から撤退した。

その後、兼営していた醤油醸造のかたわら、蓄積資産を銀行設立に投入（94年森田銀行）、折から敦賀より福井、小松へと鉄道が延伸整備されたのを受けて、さらに鉄道貨物を扱う倉庫運送業に進出し成功した。

三国の他の北前船主が、家産を減らす中で、「森田家」のみが、こうした転身により、「三国地域最大」の資産家となった。

河野の「右近家」・「中村家」は、天明（1782～1789）・寛政（1789年～1801）の頃から「弁財船」をつかって海上に活躍した。

右近家は、早く「芦屋」に移ったが、中村家は、長く「河野村」に邸宅を構え、1907年（明治40年）代には、北洋漁業に進出した。越前河野の「右近家」は、他の多くの北前船主と同様に、「近江商人両浜組」が雇う荷所船主としての活動からはじまり、「両浜組と荷所船主」との関係が不安定となると、買積船主に転換し、船数を増やしていった。

下関を廻って、畿内まで毎回運ぶのではなく、敦賀で折り返して、年に複数回、北海道と本州を往復することで、「年間利益額」を増やす工夫をしたのが、「右近家廻船」の特徴であった。

近代に入っても所有船数を増やし、「大家七平家」や「広海二三郎家」などと同じように、西洋型帆船による買積経営と大型汽船による運賃積経営を併存させながら、北海道での漁業経営、小樽での倉庫業を行った。

資産家として大阪の銀行・保険業の発展に貢献し、右近家当主は、大阪商業銀行の頭取、日本火災保険会社（北前船主が中心となって設立）の社長を務めた、「北陸五大船主」…「広海二三郎（瀬越）、大家七平（瀬越）、浜中八三郎（塩屋）、右近権左衛門（越前河野）、馬場道久（富山岩瀬）」。彼らが中心となって、明治20年、「北陸親議会」が結成された。

これは、「三菱系・三井系船社」が合併して日本郵船が発足、日本海側へ進出してきたのに対抗するためといわれる。彼らの船は、「2大大手資本」の日本郵船、大阪商船両社の「社船」に対して「社外船」と呼ばれた。

(4) 加賀

福井県との県境の海岸部に、位置する「塩屋、瀬越、橋立」は、加賀藩の支藩「大聖寺藩」の領域にあり、現在は、旧江沼郡の町村が合併して出来た、「加賀市」の一部になっている。

大聖寺川の河口に位置する「塩屋」は、大聖寺川を利用する水運と連結する便があり、藩政時代には大阪廻米もここから送られた。「塩屋」の北前船主としては、「西野小左衛門」・「小右衛門」、「浜中八三郎」、「能登屋吉与門」、「新後長四郎」などが知られている。

明治22年の、「石川県所得税納税者名簿」には、以下のように、浜中姓の者が塩屋村に5人出てくる(松村敏氏の情報提供による)。

名前	所得額(円)	職業その他
浜中小三郎	741	船商
浜中八五郎	325	廻船業?
浜中八三郎	2,956	廻船業。
浜中又吉	696	船商
浜中又三郎	358	廻船業?

私事にわたるが、私の母方の曾祖父は、ここに登場する石川県「塩屋村」(現加賀市)の北前船の船商「浜中又吉」である。

「又吉」は、1899年には、「帆船3隻」を所有し、1910年代に、北海道「古宇郡・宗谷郡」に漁場をもっており、1925年時点の資産額は「40万円」だった(北陸親議会加盟有力船主の経営動向による)。

北海道に移り、岩内(岩内倉庫合資)と稚内、および大阪に店をもって、北海道との物流・商取引で財をなした「又吉」は、のちに金沢に、市中の川から取水した大きな池をもつ豪華な居宅を構え、「美術・骨董商」も出入りしていたという。

明治維新の際、江戸から陸路で北海道まで退き、「五稜郭」に立てこもった、「娘勝を北海道でめとり、「店の経営」に携わらせたと聞いている。

岩内出身の画家「木田金次郎」と、つながりがあった関係で「母」は、木田の絵画を所有している。次男であった、私の祖父「貞雄」は、「早稲田大学」を卒業し、親から資金を与えられて、「商社」を東京で起こし、のち「軍需工場」を設立、「ビニール製靴底製造」へ出資するなどの活動を行った。

母は、娘の頃、大きな庭があり、飼っていた三頭のシェパードを、住み込みの書生が世話するような「裕福な家庭」で育った。「塩屋村」だけの事例ではあるが、大きな船主の他に、中小の北前船船主が多くいた、ことがうかがわれる。

河口の「塩屋」から、少し遡った所の「瀬越」は、「港のない船主の村」であるが、「広海二三郎家」、「大家七平家」の両家が名高い。

「広海家」には、早くに神戸市に移ったが、文禄二（1593）年に、江沼郡を領した「溝口秀勝」によって、「敦賀」までの貢米を託され、代わりに「諸役」を免除するとの、お墨付きをもらったという家伝がある。

安政元年生まれの、五世「二三郎」は、社外船（日本郵船、大阪商船の2大海運会社の船舶を社船と言うのに対し、それ以外の船主の船をこう呼ぶ）には珍しく、「洋帆船」に加えて、「蒸気船」を購入し、「硫黄（豊後、薩摩）、石炭（筑前）」の「鉱山経営」にも、手を広げるなど積極多角経営を行った。

四世「大家七平」は、大阪に本店を有し、広海家同様「汽船」を所有、明治29（1896）年には、逓信省の命を受け、「シベリア諸港」との「定期航路」を開き（当初、函館・小樽・コルサコフ間と新潟・函館・ウラジオストック間、後に、函館・小樽・コロサコフ・ウラジオストック・韓国の元山、釜山・日本海沿岸諸港を航行する日本海線航路へと拡大）、日露戦争の際には、「御用船」として「汽船3隻」を供出するなど国策に協力した。

この他、硫黄採掘（福島県）、金銀銅山（栃木県）の経営、地主経営（近在及び兵庫県）など手広く事業を展開した。

「大聖寺藩」の港として、1688年（元禄初頭）に、「船番所」が設置された「橋立」では、「久保一族」の総本家である「久保（小餅屋）彦兵衛」や、その分家「久保彦助」、「西出孫左衛門」が有力船主だった。

「久保家、西出家」は、献金等を通じた「大聖寺藩政」への協力でも知られる。11代「西出孫左衛門」は、北前船が衰える明治末期以降、函館を拠点とした北洋漁業に転身し、北海道経済界の重鎮として活躍した。

函館山は、明治中頃までは「西出孫左衛門」が所有していたため、「西出山」と呼ばれていた。

橋立の「酒谷家」は、19世紀中葉には箱館の間屋から魚肥を買い入れて、大坂・兵庫の湊に運んで販売した。近代期の「酒谷一族」は、本家の「長平家」と分家の「長一郎家」が北前船を継続、雇船頭の「小三郎」を店主として、1890年に函館に支店（酒谷商店）を開設し、この支店からの荷物を畿内・瀬戸内に販売した。

汽船網・電信網の発達により、地域間価格差が縮小したので、日露戦後に南樺太が日本領になると、樺太漁業に進出し、自らの漁獲物を廻船で輸送したが、コストとの割には利益が上がりず、1918年に「酒谷長一郎家」は海運業から撤退した。

加賀国湊の「熊田屋源次郎・源太郎家」は、近世期の瀬戸内海産の「塩」や「越後産米」の買積経営から、近代に入って、和船を西洋型帆船に転換して、海運をさらに発展させるとともに、土地を取得し、「石川県域の最大級地主」となり、「鉱山経営」にも進出した。

二代「源太郎」は、多角化を進め、北海道での漁業経営・農場経営、地元での銀行、鉄道、倉庫などの経営に関与した。

結果的に、地元の「企業勃興」に、最も貢献したのは、「銭屋」のような「旧金沢藩域」の大規模御用北前船主でも、「広海家、大家七平家」のような、旧大聖寺藩域の大規模北前船主でもなく、熊田家のような旧金沢藩域の「中規模北前船主」だった。

本吉(美川)は、手取川対岸の、「今湊」とともに、廻船業の繁昌したところであり、船主としては、幕末の長者番付で東大関「宮腰銭五」に対し、西大関「本吉紺三」といわれた「紺屋三郎兵衛」が有名である。

明治5(1872)年、石川県庁が美川に開設されたため、「三郎兵衛」は町の要職につかされ、海との関係を絶ったという。美川港自体の海運も、鉄道の開通とともにさびれた。

金沢の外港として栄えた宮腰(宮越)は、明治の鉄道開通までは、海上運送の中心地だった。先にふれた「銭屋五兵衛」が「海の百万石」として、天下に知られた豪商だったが、もともとは、質流れの「3人乗り古船」で、米の廻送に従事した小北前船主から身を起こしたという。

金沢の外港「粟ヶ崎」では、西国武士出身の「木屋家」が、北前船主たちの中では、「高田屋嘉兵衛」に、次ぐ「最盛期22隻」の大船主だった。取扱品に材木や薪が多かったので「木屋」と称した。加賀藩、富山藩、大聖寺藩への資金提供を繰り返し、「大聖寺藩」では「木屋」の山中温泉入湯に見舞いの使者まで出すほどだった。

同家は、「銭五」ほどの風雲児ではなく、数代にわたり家産を蓄えた。木材は建設・造船用材、エネルギー源として、現代の鉄・セメント・石油といった資材を合わせた重要性を持っていた。

城下が繰り返し大火にあい、橋が春先融雪時の増水で毎年のように流される度に、木材の需要が発生した。

加賀藩では、用材を「越中や能登」の他、隣接する「飛騨からも庄川・神通川」下りで入手していたが、「飛騨」が元禄5(1692)年に天領となってからは、「河口の伏木・東岩瀬」に集められた。飛騨材は江戸・大坂方面に海上輸送されるようになった(運んだのは大阪・瀬戸内の船)。

このため加賀藩は、「東北・蝦夷」方面から用材を求めざると得なくなかった。こうした背景の中、特に、宝暦9(1759)年の「金沢大火」の復興需要を受け、「木屋藤右衛門家」は北方に買い付けし、「海上で運ぶ材木商」として肥大化していったのである。

18世紀後半の加賀藩の「重商主義的産業政策」の中で、藩との関係が密接となり、持ち船規模も天明6(1786)年に「29隻」と巨大化した一方で、藩の財政改革の中で、利を貪ったとして「隠居5代目、及び6代目が逮捕入獄」、「5代目は天明7(1787)牢死」という目にもあった(6代目は1791年出牢、財産返却)。

その後、持ち船は寛政12(1800)年に、「22隻」ののち、天保8～10(1837～39)年に、「6隻」、安政年間(1854年～1855年)に、「8隻」と減らしたが、これは「危険な船商売から土地集積にあたったから」だといわれる。

北前船は、船主が直接売買取引する「買積み」運送に、特徴があるが、材木海運の場合は原木伐採の請負人への、前貸し契約で買い付ける材木問屋が海運業者に運送を依頼する、運賃稼ぎの「賃積み」運送も多かった。

この場合、海難時に「船主運賃損、荷主荷損」となり、荷主の負担が大きいので、「敷金積み」という海運も行われた。

これは、船主が荷物代の、半分程度を敷金として荷主に預託し、海難時には運賃のほかに敷金も船主の負担となる方式であり、荷主の負担が緩和されるので、藩の蔵運送でも採用されたという)。

「木屋木谷家」は、17世紀に「材木問屋を開業」、19世紀前半は「北海道産物」を扱ったが、19世紀中葉以降は、登り荷として越後・庄内地域の「産米」を専ら扱い、それらを瀬戸内で販売し、下り荷として「塩・蠟(ろう)」などを、「新潟や津軽鰯ヶ沢」で販売した。

こうした関係により、蔵米の販売や財政資金融通で、弘前藩との結びつき強めた。弘前藩の他、地元「富山・金沢藩」や東北・日本海沿岸諸藩との、深い関係の中で船主経営を行った。

維新後は、諸藩の保護もなくなり、海運業から銀行業へ転換、1881年には最後の船を手放した。その後、銀行業や鉱山経営などは傾き、醤油醸造業で家を継続させた。

(5) 能登

能登の一の宮は、神社の鳥居も海に近く、古くから船乗りが海上に活躍した。一の宮出身で大阪で躍進したのが「西村屋忠兵衛」であり、その後、二代、三代と続き、1887年(明治20年)頃には、北海産物取り扱いトップとなり、「銀行の鴻池、鉱業の古河、海運の西村」が「浪華財界の三羽鳥」とうたわれた。

しかし、息子の放蕩、大阪と国元の二人妻からおこる一族の抗争、汽船沈没、拡大した事業の不振などで、三代目で大阪本店を閉鎖、故郷に帰り、七尾を中心に「汽船会社」を経営したが、昔日の繁栄は期すべくもなかったという。

(6) 越中

金沢藩領であった越中西部の「高岡」は、大阪に次ぐ生産量を誇っていた、「新川木綿」(にいかわもめん)の産地(越中東部新川地方)への、「流通中継地」として藩が「綿場」を設定した。

このため、畿内から綿を運び入れる、「伏木湊や放生津湊」の北前船主や廻船問屋、そして「高岡綿場商人」が「綿流通」で利益を分け合っていた。

また、高岡の後背地には、砺波平野が広がっており、米生産が盛んだった。このため、「伏木湊や放生津湊」の北前船は、綿と米の取り扱いが多かったが、近代に入り、綿織物や綿糸の輸入が増加したのを受けて、綿・米から北海道産物取引に本格的に転換した。

伏木の「鶴屋(堀田)善右衛門家」の養嗣子となった、「堀田勝文」は伏木町長、県会議長をつとめたが、その息子が作家の「堀田善衛」である。伏木湊に隣接した放生津の「綿屋宮林家」は、能登国守護「畠山氏」に仕えた武士だった先祖が、砺波郡に移り、漁具・網を作る藁工品を「放生津の漁民」に供給していたが、後に放生津に転居して、漁業経営に乗り出したという伝承がある。

18世紀には、網元として大規模に、「鰯漁や魚肥となる鰯漁」を行うようになった。その後19世紀前半に和船を所有し、畿内で買い付けた「綿」を伏木に運び(屋号の由来)、また北海道交易も行う「買積経営」に乗り出すとともに、金沢藩・富山藩の領主米輸送に携わり、1840年代以降に村役人を務め、幕末期から近代に入っても、「土地取得」を進めた。

宮林家は、「藁工品資本」が「漁業資本、海商資本、地主資本」におきかわっていったとされる。「宮林彦九郎家」は、明治10年代に「草高二千石、網高二千石、合わせて四千石」と俗称された。

海運経営からは、1880年代前半の「松方デフレ期」以降に撤退した。「綿屋宮林家」は、北前船主を先祖に持つ、藤井能三とともに、「三菱汽船」の伏木寄港を誘致し、次にはその横暴に対抗して「北陸通船社」を創立し、「三菱」に対抗する勢力を結成した。明治20(1887)年以降船の経営をやめたが、高岡米会所、銀行などの役員活動を通じ、地元財界のリーダー的な存在であった。

神通川河口の港町東岩瀬(金沢藩領)の「道正屋馬場家」は、近世期から、富山藩の御用をつとめ、遠隔地間の海運経営を行う「大規模北前船主」だった。

後背地の新川地方が、近世期には、著名な「木綿産地」だったので、高岡で繰綿を仕入れて新川の綿屋に販売する綿商人も兼ねていた。

近代に入って、「米・塩・綿・砂糖」から、1830年(天保)以来の北海道と瀬戸内・畿内を結ぶ北海道交易に比重を移すとともに、汽船経営への転換を進め、県下の多様な会社の経営に携わり、また土地を大規模に所有して富山県最大の資産家となった。

馬場家は藤井らと協力し、つねに政府と結ぶ中央の「三菱汽船」らに対抗し、「日本海運業同盟会」でも、中心的存在だったという。

東岩瀬の「宮城彦次郎家」は、馬場家廻船の雇船頭を努め、近代に入って独立した家である。明治以降、地租金納化により、米作地帯の富山では、米穀・肥料商が輩出、「宮城家」は、これら米穀商の頂点の1つで、富山県内のみならず能登・越後にまで買い付けの手を広げた。

明治10年代の早い頃は、北海道に米を運んでも損となったが、北海道移民・出稼ぎ増により米穀市場が成長、一方で、「越中米」の大阪での「評価下落」(藩による厳密品質管理がなくなったため)もあり、北陸から北海道へ米が運ばれるようになった。

明治20年代の「宮城家」の活動は、「富山県の米を」北海道に運び、北海道の「練肥」など海産物を富山県及び近県・瀬戸内・大阪へ運び、瀬戸内との競争で縮小した、能登塩に代わる瀬戸内の塩、および瀬戸内の麦・豆を富山県及び日本海側に運ぶという形となっていた。

宮城家や「森家」(邸宅が、明治前期の「町屋遺構」として価値が高いため、富山市指定文化財)など北海道産魚肥を多く、扱うようになっていた、東岩瀬の北前船主の多くが、20世紀に入って近畿との物流が鉄道に転換し(大阪からの北陸線が1897年に富山まで開通)、北海道産魚肥の物流が、「鉄道と汽船」を介して行われるようになると、「黒龍江、樺太・沿海州、カムチャツカ」など、北洋漁業への転身を図った。

(7) 越後

越後鬼舞(現糸魚川市)の「鞍屋伊藤家」は、江戸期から北前船を営むとともに、幕末から土地集積を進め、近代期には西頸城郡最大の地主となり、手作農場も有した。

「伊藤家」の廻船経営は、越後米の取り扱いに力点がおかれ、飯米需要の拡大に応じ、江戸後期には畿内諸港へ、北海道開拓が進んだ明治に入ると北海道諸港へ販売した。

地元移入品としては、「北海道の昆布、瀬戸内・畿内の塩・砂糖・蠟・綿」があった。北陸北前船に典型的な西廻り航路を1年1往復する船のほか、越後と北海道を複数回往復する船を多く有していた。

綿作地帯と異なって、地元米作地帯の魚肥需要が、大きくなかったこともあって「北海道産魚肥」取引への参入は、1880年代以降と一般の北前船に遅れ、本格参入後も経営にしめるシェアはそれほど大きくなかった。

(8) 陸奥－青森県

東北地方で買積船の経営を行い、富を蓄積した船主も航路・輸送形態としては、北前船主と見なすことができる。下北半島の付け根に位置する野辺地の「野村屋治三郎家」は18世紀末から問屋業のかたわら、和船を所有しはじめ、19世紀中から末まで大規模な買積経営を行った。

北陸の船主と異なり、登り荷(地元産大豆・魚肥)もさることながら、下り荷として、畿内で仕入れた、木綿類の地元での販売に力点があった。幕末開港後、輸入綿糸・綿製品が拡大する中で、廻船業は1893年、問屋業は1890年代に撤退した。

その後は、従来からの酒造業とともに、商業的蓄積を土地取得に向けて地主経営、牧場経営を大規模に行い(サラブレッド育成、1901年時点の所有馬104頭)、また銀行と電力会社に積極的に投資した。

江戸系商人として、東京にカウントされている「栖原(すはら)角兵衛」は、初代(17世紀)が「紀州栖原地方湯浅」出身で、房総の「天羽郡菽生」に移住し、漁場を開き、後代は、江戸で材木問屋を営み、その関係で、下北半島大畑を経て、1785年に松前城下に材木問屋と海産物問屋を兼ね出店。松前藩御用金引き受けと、ともに北海道場所請負に進出、手船を所有して北海道産物を運び、江戸や大阪の自店を通じて販売した。

1799～1822年に、幕府が蝦夷地を直轄した時期には、幕府の「箱館産物会所」用達に任命され、1810年には、樺太漁場を「伊達林右衛門」と共同で開き、1841年から、「択捉場所」も両家で共同請負するに至り、明治維新後の「場所請負制廃止」まで続く。

1875年の「樺太・千島交換条約」で樺太漁場を失い、1882年にかけて、「西洋型帆船6隻」を購入し近代化を図ったが、85年経営危機に陥り、融資を受けていた「三井物産会社」と北海道海産物の委託販売契約を結んだ。

1895年には、北海道における漁業の多くを「三井物産会社」に移譲し、奥州伊達郡(福島県)出身の「伊達林右衛門」は、1788年に蝦夷地に渡り、場所請負人となり、漁業とともに手船数隻を所有し、江戸との間を行商した。

代々、「栖原家」とともに、北海道開発に当たったが、維新後、家運衰退に直面した5代は漁場を栖原家に譲渡し撤退した。(近世から近代にかけての全体傾向)

4. 近世から近代にかけての全体傾向

北陸の船主の中には、近世より近代に拡大した船主と近世期に活躍し、近代期に入って撤退する船主とがいた。「越前国では、河野浦の右近・中村家が、20世紀まで海運経営を継続し、近世後期よりも近代期に経営規模が拡大したが、三国湊の有力北前船船主は、いずれも幕末か1880年代までに、海運業から撤退しており、「右近・中村家」とは正反対の経営展開を遂げた。

加賀国でも、「瀬越・橋立」など南部の北前船主は、20世紀初頭まで帆船経営を行い、汽船経営へ進出するものも多かったが、「本吉・粟ヶ崎」など北部の北前船主は1880(明治13)年前後までには海運業から撤退した。

越中国でも同様に、近代期に海運業を拡大させた、東岩瀬の有力北前船主と1880年代から海運業から撤退した、伏木の有力北前船主では正反対の経営展開を遂げた。

近代以降、土地取得を、進めて「地主経営」に展開した船主も多い中で、近代に入っても海運や海運関連業を展開していった事例は、「福井県河野、石川県瀬越・橋立の有力北前船主や石川県一の宮の「西村家」で、これらの家は、北海道産物の「買積経営」という、近世来の本業に関連する部門として、「北海道漁業・日本海海運」での活動を重視し、汽船経営や北洋漁業に進出した。

それ以外の地域の、有力北前船主でも、北海道漁業を近代期の経営の中心においた、「滋賀県八幡・日枝の西川家・藤野家や東京の栖原家」もこのタイプに含まれる。

中西聡(2009)は、従来、国家資本の役割が、強調され過ぎていた、日本の資本主義の発達において、民間資本の雄たる、北前船主たちの「富の蓄積の意義」を明らかにしようとしている。

中西氏の研究の結論をいきなりではあるが紹介すると、「北陸地域の場合、農家自身の兼業志向に加え、北前船船主の兼業志向が、第一次産業・第二次産業・第三次産業のバランスの取れた経済成長を支え、その結果として多様な雇用機会が確保され、それらの所得を加味することで、1920年前後までは、大都市との生活水準の格差拡大は、押し止められたと思われる。

第二次世界大戦前には、過疎・過密を社会問題化させるほどの、一般民衆の生活水準の地域間格差は、まだ生じていなかったと思われる。その点に、工業生産の拡大のみを追い求めるのではなく、北前船主の「家業維持と複合経営」の志向性に支えられ、米・海産物そして織物などの生産と、その流通・売買という、第一次・第二次・第三次産業間のバランスの取れた産業構成で「生活の豊かさ」を目指す道の可能性を北陸地方にみてとれる。

また、北前船主家の出身であった、「堀田善衛」が述べたように、北陸地域の近代期の文化水準が、必ずしも東京・大阪より劣ったわけではなく、生活の豊かさは、個々の家計収支バランスに加え、文化の問題をも含めて検討する必要がある。」

この点に関しては、明治維新の頃には、北陸が、南関東と肩を並べ、畿内を上回る人口規模だったことも忘れるべきではなかろう。また、北前船の寄港地に今でも老舗企業が相対的に多いという点も興味深い。

【参考文献】

1. 牧野隆信(1979)「北前船の時代—近世以後の日本海海運史」教育社歴史新書
2. 牧野隆信(1989)「北前船の研究」法政大学出版局
3. 中西聡(2009)「海の富豪の資本主義 -北前船と日本の産業化-」名古屋大学出版会
4. 中西聡(2013)「北前船の近代史—海の豪商たちが遺したもの」成山堂書店
5. 高瀬保(1997)「加賀藩の海運史」成山堂書店
6. 加藤貞仁(2002)「北前船 寄港地と交易の物語」無明舎出版
7. 木越隆三(2001)「銭屋五兵衛と北前船の時代」北國新聞社
8. 西村通男(1964)「海商三代—北前船主西村屋の人びと」

「北前船」 資料003
「北前船の船主」資料
全国の船主達

作成／2023年（令和5年）2月6日

編集／Kazuhiro Himonoo

射水市立町12-5／0766-84-8150／email：himokazu@nifty.com

※この資料は、「北前船」学習のため、編集したものです。