

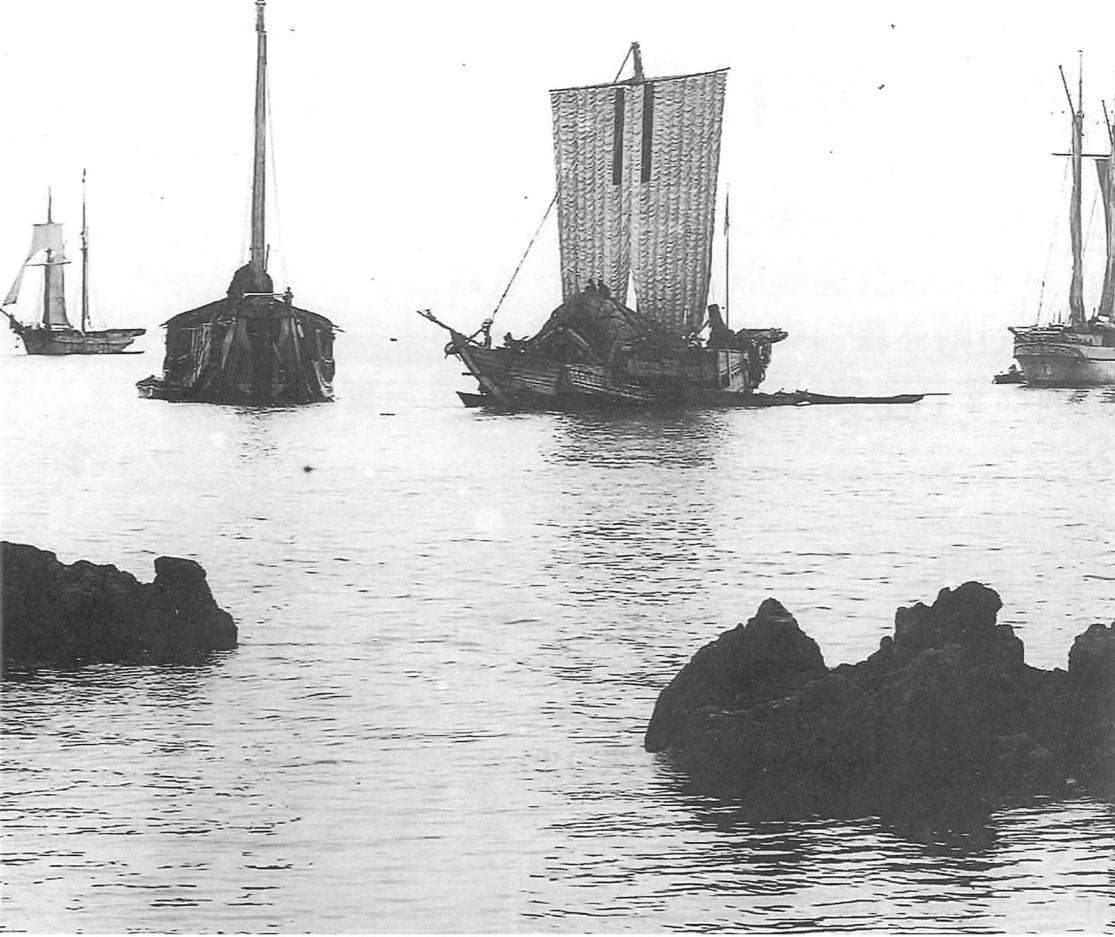
北前船と小樽

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

～北前船寄港地・小樽の歴史的価値～



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が、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。

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が、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。

「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」と呼ばれることもあります。

「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

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」と呼ばれることがあります。これは、春先に北前船が青い新しい「籠」のはまつた酒樽を積んで入港してくると、「青籠」が来た」といって喜ばれたことにちなっています。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れ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

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つたわけではありません。18世紀初頭に主流となつたのが「弁財船」で、北前船の代名詞となつています。「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つていき、す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

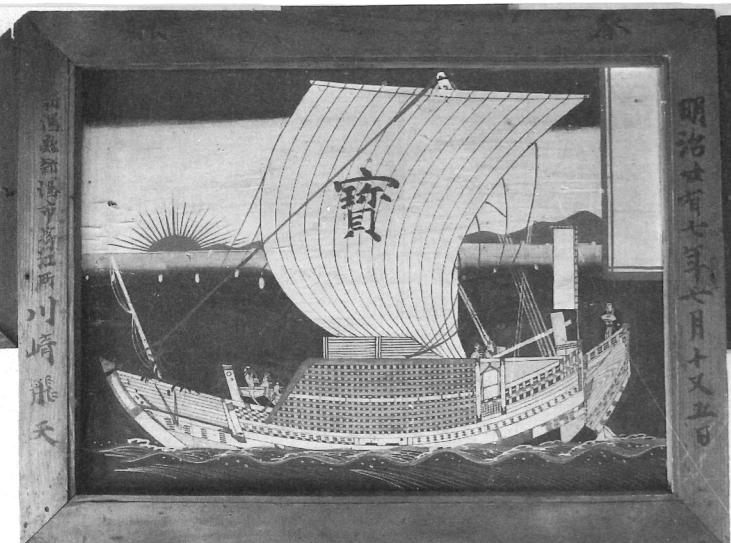
ています。

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ますが、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ない。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、北前船はニシンの粕や昆布などの海産物、木材などを



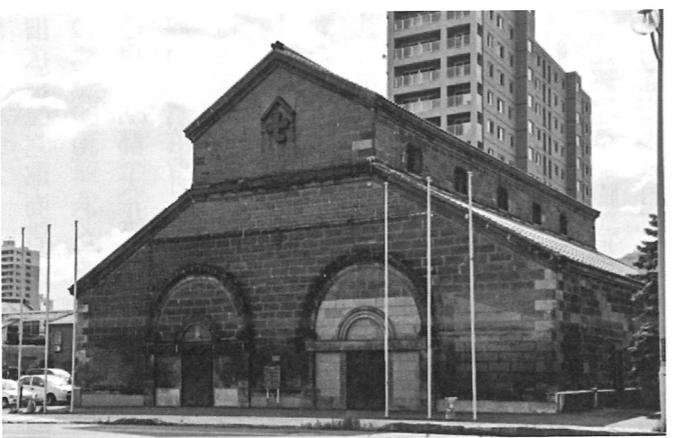
龍德寺金比羅殿の船絵馬 (明治27年奉納)

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の婦女子往来の禁を解除したこと、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、人口が急増していくさまざまの生活を支える生活物資を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つ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、北前船でにぎわつたのは、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)

