

## 社会科学研究所 2017 年度夏季実態調査 「北前船の足跡をたどる」行程記録

樋口 博美

### はじめに

専修大学社会科学研究所では、2017 年度夏季実態調査として、9 月 10 日(日)～13 日(水)3 泊 4 日での「北前船の足跡をたどる」を企画・実施した。

北前船は運送を担うだけの海上船ではなく、船主たちが寄港地で商品を買ひ、それを売買することで利益を上げていた廻船であり、北海道の主な寄港地において船主たちは鯨を主な積み荷としていた。北前船の歴史は江戸時代半ばに始まり明治後期まで続いたという。

今回の夏季実態調査では、北前船の寄港地のある北海道道央(後志～胆振)～道南(檜山～渡島)にまたがる地域を巡り、その歴史に触れるとともに、現在の地域や産業・経済の現状について視察した。まずは、貿易や金融で栄えた小樽にて北前船の歴史やその関連産業について学び、朝里川と余市では、現在北海道の重要な産業の一つとなりつつあるワイン工場をそれぞれに視察、次には造船と鉄のまちで名高い室蘭を經由して製鉄メーカーや造船業の現状について視察した。さらに北前船の繁栄とともに鯨漁で栄えた江差町ではかつての文化や富(経済力)に触れ、最後に、やはり北前船寄港地として有名な函館において明治期に栄えた文化や商業について見聞した。

以下はこれらの行程の記録である(※文中の写真は筆者が現地で撮影したもの)。

ちなみに、北前船とは、瀬戸内から北陸-北海道へ向かった船のことを瀬戸内海辺でそう呼んでいたものであり、北海道では「弁財船」、地域によっては「千石船」と呼ばれていたという。

### 実態調査の行程とその記録

#### 第 1 日目：9 月 10 日(日)

11:30 新千歳空港駅に参加者 15 名が集合するとすぐに今回 4 日間お世話になる貸し切りバスに乗り込み、移動を開始した。道央自動車道の朝里川 IC から 20 分ほど走り、少し高度が上がったと思った頃、早くも北海道ワイン工場(浅里川温泉)に到着した。

## 訪問地 1：北海道ワイン

1974年に小樽の海（石狩湾）と街並みを見渡す山の中腹に設立されたのが北海道ワイン(株)である。日本最大のブドウ畑として知られる浦臼町の鶴沼ワイナリーが自社農場で、北海道でのワインづくりを一大規模にした先駆的存在である（この鶴沼、もともとは大規模な水田耕作放棄地であったという）。自ら管理する自社畑は約467ヘクタール、加えて40軒の契約農家を抱えている（本州では大規模な畑でも約10ヘクタール程度という）。今回の実態調査企画を組んだ際の予定ではブドウ畑も解説・案内していただく予定であったが、ワイン祭開催中の期間とぶつかったため、建物内にあるかぎりの展示施設の視察、試飲を兼ねたワインの並ぶ店内とワイン祭（第31回北の収穫祭ワインカーニバル in おたる）の見学となった。店内でもワインを試飲し購入する人たちでごった返していたが、建物向かいの広場ではワインやぶどうジュース、北海道食材の屋台が軒を連ね、それを買い求めつつ持参した食材を広げてバーベキュー大会さながらに楽しむ多くの家族連れ、友人仲間（多くは地元の人々と見受けられた）の姿があった（写真1）。一番奥のカーニバルステージでは自由参加のイベント（コルクの栓抜き競争など）も開かれており、年に一度のこのイベントを地域の人々がとても楽しみにしていることが伝わってきた（写真2）。1970年代「離農の止まらなかった北海道農業の現実に希望を」と考えた北海道ワイン創業者蔦村彰禧氏の、「ワインづくりは農業である」という信念の結実の一端を垣間見たように感じつつ、バス出立予定時刻14:50ちょうどに北海道ワインを後にし、先に工場の屋上から見えていた小樽港へ向かった。



写真1 奥の奥まで…思い思いに楽しむワイン祭



写真2 工場建物屋上からのワイン祭全景（奥に石狩湾）

## 訪問地 2：小樽市総合博物館[運河館]

小樽市総合博物館[運河館]は、明治26年に建てられた「旧小樽倉庫」の一部を利用した「木骨石造」と呼ばれる小樽独特の様式を持った建物であり、加賀橋立の北前船主であった西出孫

左衛門、西谷庄八によって建てられた産物預かりのための営業用倉庫であった。建物自体が興味深いこの博物館の見学を兼ねて、館内では学芸員の菅原慶郎氏から小樽における北前船の歴史と産業についての説明を受けた（写真3）。小樽はアイヌ文化が長く続いた地域であり、かつてアイヌ地域に内地の人が勝手に居住することはできなかったが、鯨や昆布を扱う商人は入ることができるという蝦夷地の中でも特殊な地域であったという。しかし、鯨業で栄えたために、鯨漁の季節には主に東北の和人が出稼ぎに来るようになり、やがて定住していく。こうして18世紀中頃から和人社会の影響を強く受けるようになった小樽の1860年代の人口割合はすでにアイヌ人と和人で1:10、和人の町が形成されていたのであり、その生活物資を運んだのが「弁財船（北前船）」であったという。鯨と町、そして北前船が同時に発展してきた地域である。

明治以後、松前藩から独立すると小樽にも大型船が入るようになり、小樽港の舢舨による荷役作業の効率化のために1914（大正3）年（着工）～1923（大正12）年に小樽運河（通常「開削」の運河を「埋立て」で造ったとのこと）を完成させる（大正14年は小樽が名実ともに北海道経済の中心となった時期）。しかし1937（昭和12）年には大型船が直接接岸できる埠頭が完成し、運河の役割は20年に満たずに終わった。さらに苫小牧ができて太平洋側からの陸路運輸の道が開かれると、日本海側の海上運輸が終焉を迎え、運河は忘れられた存在となっていく。運河が再び注目されるのは1962年に「小樽市産業基本構想」で小樽と札幌を結ぶ道道臨港線工事の計画と着工によって運河が埋め立てられることになったことによる。これに反対する「小樽運河を守る会」が結成され、小樽市では産業・経済発展を重視する財界や自治体と、景観や文化を見直し残そうとする市民との間に「運河論争」が起り、市を二分することになる。結局、40mで計画された道幅を20mとし、運河が一部埋め立てられることで決着したが、残った運河は今、港湾都市から観光都市へと変貌した小樽の大きな産業資源となっている（写真4）。



写真3 博物館中庭で説明を聞く参加者



写真4 運河論争で揺れ…今は穏やかな小樽運河

博物館を後にした実態調査参加者たちは、博物館で聞いた話を振り返りつつ、それぞれに自由行動で、観光クルージング船が行き交う小樽運河近辺を見学した。

18:00 に宿泊先であるオーセントホテル小樽に到着、19:00 に食事処「聖徳太子飛鳥」にて夕食を兼ねた結団式を行った。

## 第2日目：9月11日(月)

ホテル自慢の朝食を堪能した後、9:00 に出発、バスで30分ほど揺られて余市ワインへ向かった。

### 訪問地3：余市ワイン

余市ワインに到着後すぐに案内をお願いしていた田中響氏の車に一行のバスを先導してもらい、直接ブドウ畑に乗りつけた（写真5）。朝の光を浴びるブドウの木を目の前にかがった話のなかでも特にブドウを作る苦労についての話が印象的であった（写真6）。余市ワインには20年以上に渡ってブドウをつくり続けている契約ブドウ生産農家が6軒ある（うち2軒は道外）が、今後はその後継者問題があることや、若者がワインに関わる仕事を希望してきても、多くはワイナリーの方への関心が強く、ブドウづくりは「人手不足」が現状であるという。自社農園を充実させることによって後継者問題の受け皿としたいとしつつも、労働力として、数年前には中国からの女性を受け入れていたが、人件費の関係から現在はタイやベトナムの女性に求めているという。また、3年目以降のブドウでなければワインづくりには向かないそうだが（ならせばならすほどブドウの質が良くなる）、加えて収量制限によってブドウの質を上げるようにするなど、良いワインを目指して他と差別化するためにはさらにブドウづくりの手間がかかるという。ワインの柱であるブドウづくりの品質や労働力の問題、つまり「農業」としての課題との関わりであることを改めて認識させられたのであった（写真7）。



写真5 広がる余市ワインのブドウ畑



写真6 畑を目の前にそのご苦労話に耳を傾ける



写真7 積雪に耐えるため斜め75度の角度で植えられるブドウ樹

ブドウ畑では他にも国内市場や海外との関係についてなど1時間ほど話を聞いた後、余市ワインに戻り、近年リニューアルしたという醸造棟や瓶詰の行われる工場施設を見学、工程順に案内してもらった。敷地内にある「余市ワイナリーレストラン」は、北海道の食材にこだわり、かつワインに合う料理を提供している店とのことで、ここで一行は北海道食材を（ワインは控えて）楽しみつつの昼食休憩を取った。13:00に余市ワイナリーを後にして道央自動車道を含めた150キロをバス移動し、次の訪問地室蘭に向かった。

#### **訪問地4：函館どつく室蘭製作所〔造船〕**

15:00過ぎ、雨が降り始める中、室蘭地域に入り（写真8）、函館どつく株式会社室蘭製作所に到着した。ここでは管理課の二田純平氏と蓬田悟氏に対応していただいた（写真9）。



写真8 室蘭に入り、見えてきた風景



写真9 工場見学の前にレクチャーを受ける



写真10 工場内で質問に答えてくれる若手作業員

函館どつくは、その名のとおおり本社は函館で、1896（明治29）年に創業している。室蘭製作所は、昭和13年に室蘭港出入船舶が激増したために船舶の修理と新日本製鐵の前身である富士製鐵の建設工事を目的として室蘭船渠（株）として創業、2年後に函館船渠（株）と合併して「函館船渠（株）室蘭工場」となり、昭和25年に室蘭製作所と改称した。その後称号が函館どつく（株）に変更し、現在の「函館どつく（株）室蘭製作所」となった。製作所の沿革をみると、船舶修理から橋梁・産業機械等の陸上工事専門への転換、新造船への着手、撤退、再開などその時々的情勢に応じた事業を手掛けてきたことが分かる。現在は平成20年に再開した新造船を平成28年に再び撤退し、修繕船事業、クレーンなどの産業機械事業、橋桁製作などの陸上工事部門の展開になっているという。昭和40年代くらいまでは従業員が500～600名（下請け1200～1300名）程いたが、新造船を撤退した平成28年には150人ほどになり、現在の従業員数は約70名（協力会社100名）程であるという（設計部門だけで30～40人はいたが、他のところへ移る者、退職する者…と減少していった）。現在製作所の平均年齢は40歳前後で、都市志向の若者がなかなか地元で働こうとしないために採用難であるとのこと、そんな事情を目の前に、船舶事業の技術については伝承の難しいところもあり、現在60代の人が20代～30代の若い人たちにその技術を伝えようとしているとのことでもあった。

工場内見学では、黙々と働く人々の姿が印象的だったが、お邪魔と知りつつ何の作業なのかと話しかけると比較的熱心に説明をしてくれる（写真10）。どのような工場でも安全に関する標語や注意喚起の看板や掲示はつきものだが、この工場はそれが特に際立ち目立っていたことも記憶に残る。船体のブロック製造、組立施設等の見学の合間には現在は使用されていない乾ドックも見学した。

なぜ、函館本社ではなく室蘭製作所への訪問なのかを気にかけていた案内役の二方は、私たちとの質疑応答が終わるとほっとしたように、でもにこやかに「今夜はどちらへお泊りですか」

と尋ねてくれた。東室蘭の駅前に泊まることを伝えると、ぜひ「室蘭焼き鳥」を食べてほしい、と言う。どうやら室蘭の名物らしく、これはぜひ試してみたいとその日の宿、ホテルルートイン東室蘭駅前にチェックインの後、夕食を兼ねてやきとりの店に行ってみた（創業は昭和 25 年）。室蘭やきとりの正体は、豚と玉ねぎの串焼きにからしをつけて食べるものであった。「とり」なのに「ぶた」である。その由来はともかく…鉄のまち、工業の町室蘭で働く多くの労働者たちがこの味を食べ継いできたのだと感慨深く食させていただいた。

### **第 3 日目：9 月 12 日(火)**

8:30 にホテルを出発、あいにくのどしゃ降りの雨の中、バス乗車 15 分ほどで 9:00 の訪問約束時間よりも早く室蘭新日鐵住金に到着した。

#### **訪問地 5：室蘭新日鐵住金**

室蘭新日鐵住金(株)は、創業明治 42 年北海道炭礦汽船(株)が溶鉱炉を建設したことに始まる。沿革のなかでは 1919(大正 8)年の日本製鋼所との合併等を経て、北海道唯一の銑鋼一貫製鐵所としての体制を整えつつ、2012 年には室蘭製鐵所の名称に「棒線事業部」を冠し、現在まで棒鋼線材を製造しつづけ鋼材需要産業発展に寄与してきたという。具体的には自動車部品（高い耐久性や強度を要するエンジンや駆動系のもの）、長大吊橋のメインケーブルのような比較的私たちの生活に密着したものを制作しているとのことであった。

最初に見学者向けの会場で会社概要についてのビデオを視聴し、説明を聞く。その後、私たちのバスに工場見学案内担当の木下順勝氏と高橋留夫氏が乗車し、車内から製鐵所構内の様子を説明してもらう（写真 11）。構内には製鐵事業を中心として、鋼材加工事業、システム・エンジニアリング事業、発電事業等の他の会社が数多く入っており、これらが有機的に結びつい



写真 11 ヘルメットと作業服着用で構内移動・見学

たコンビナートになっている。所々でバスから下車し、室蘭製鉄所の高炉施設、連続鋳造設備などを見学者用通路から視察し、参加者からのさまざまな質問に答えていただいた。棒鋼工場施設にも見学予定を組んでいただいていたようだったが、工場への急な来客が入ったことと、私たちの次の行程予定から時間を取ることができず、残念ではあったがこの視察予定をあきらめざるを得なかった。

その後、次の訪問地に向かうべく道央自動車道 180km の道のりを雨がさらに激しくなる中、社内での昼食と数回の休憩を挟んでのバス移動となった。時間の心配はあったが、バスの運転手さんのおかげで雨も上がるころ予定通り江差に到着した。

### **訪問地 6：江差追分会館**

江差町は、藤原秀衡一族が上陸した地といわれ（和人が住み着く端緒）、北海道文化の発祥の地とされている。江戸時代には北前船によるヒノキアスナロや鯨の交易で人口 3 万人を超え、「江差の五月は江戸にもない」と唄われたというが、これは二月に大阪を船出した帆船が瀬戸内海から関門海峡を日本海へ抜け、山陰、北陸、東北を経てちょうど五月に松前江差に至ったことによる。元文 2 年の板倉源次郎による『北海随筆』には「江差は松前第一の繁栄地なり」の記録があり、商業、文化の町としてかなりの賑わいをみせたことが想像できるし、その繁栄の証は、今も残る「江差追分」などの伝統芸能や、370 年続くという「姥神大神宮渡御祭」のような生活文化の中に垣間見ることができる。

江差追分会館への到着予定時間を間に合わせたかった理由は、15:30 からの江差追分実演見学にあった。追分節は江戸時代に中仙道で唄われていた馬子唄がはやり唄として全国へ広まり、越後に伝わったものが舟唄となって船頭たちに唄われるようになり、それが江戸時代に北前船によって江差に運ばれてきたとされている。江差には本土の追分とは異なる江差独特の音調を持っているとのことで、実際の追分実演では、江差追分全国大会（2017 年で 55 回目）の優勝経験のある方がその唄を披露し、見学者たちを魅了していた。特に、船の上で船乗りたちによって唄われたという唄が個人的にはとても印象的であった。

江差追分会館内には江差追分の生い立ちと変遷に関する資料展示もあり、また姥神大神宮渡御祭に関する詳細な説明展示や実際の山車を展示した会館も併設されており、これらを見ながら江差の文化と経済の歴史についての理解を深めた。

### **訪問地 7：旧中村家住宅**

江差追分会館から歩いてすぐそばの旧中村家住宅（S46 国指定重要文化財）（写真 12）は、江戸時代から日本海沿岸の漁家を相手に海産物の仲買商を営んでいた元近江出身で呉服商人で



あった大橋宇兵衛が建てたものである。とにかく家屋そのものが価値のあるものであり、土台は当時江差と北陸を往復していた北前船で運んできた越前石（福井県上加茂河原町の笏谷石）が積まれ、瓦は若狭国（福井県小浜市）で造られたもの、建物自体は総檜の切妻造り二階建てであった。入り口主屋から浜側へ向かって文庫倉までは明治22年頃のものであり、その先の下ノ倉は和釘の使用の仕方から江戸時代のものと考えられているという。主屋からハネ出し（海浜と宅地の落差が大きいところに適応する建築物として発達した特殊倉庫建築。砂浜に太い柱を建てて一階とし、その上に二階として宅地を「はみ出し」て建てられたのでこう呼ぶらしい）まで続く通り庭様式で、当時の問屋建築の代表的な造り（通り庭でつながる主屋→文庫倉→下ノ倉→ハネ出しの4棟で構成）と聞いた（写真13）。当時の厳しい地理的、地域的条件をすべて踏まえたうえで建てられた家屋であったのであろう。



写真12 旧中村家住宅の主屋側正面



写真13 通り庭から見る文庫倉（左）と下ノ倉（右）の狭間

ここでの見学を終えて、この日の見学・視察等は終了となった。江差では大きなホテルや宿がないため、当日の参加者の宿泊はホテルニューえさしとホテル寺子屋での分宿となった。

#### 第4日目：9月13日(水)

#### 訪問地8：横山家住宅

9:00に前日分宿したメンバーが横山家（S38道指定有形民俗文化財）前で合流し、現在の横山家当主である横山敬三氏（横山家8代目）の案内を受けながら家屋を見学した（写真14）。初代から現在まで250年以上の歴史がある横山家は能登国出身の横山宗右衛門が江差に渡り、鯨漁場の直営と製品販売に着手したことに始まる。天明6(1786)年には漁業、商業、廻船問屋を営んでおり、二代目はすでに京都公卿の御用商を務めていたという。しかし、五代目の時に鯨

が北上するようになり、また北前船航路が衰退したのを期に米や雑穀の間屋に転換したとのことであった。旧中村家同様、通り庭様式で家屋や倉が正面から浜側までつながっており（写真15）、主屋の後ろに壱番倉から四番倉までが並んでいる。特に一番奥の四番倉は資料展示室になっており、鯨漁全盛期当時の様子がわかる焼き物や屏風絵などの交易品や、家印が透かし彫りされた漆塗りの魚箱、鯨の群来を待つ間に親方衆（網本衆）たちが時間つぶしにひねった俳句を集めた『鯨漁待雑俳集』のような珍しい展示品を数多く見ることができた。主屋にも使用人や客のためのものであろう夜間外出用提灯やわらじ、番傘などの生活用具が所狭しと陳列されていた。居間の片隅に置かれた火事の際にすぐに持ち出せるよう2本の肩紐の付いた、まるで木製リュックのような「背負い金庫」が特に目を引く展示品であった。珍しい生活用品や現役の家屋・店舗ということもあって参加者からも多くの質問が出された。横山家の前で集合写真を撮って（写真16）次の目的地函館に向かうことにした。



写真14 江差横山家の通り庭での説明の様子



写真15 正面主屋から通り庭を奥へ  
…荷役の船が寄った浜側へ



写真16 横山家の前で記念撮影

### 訪問地9：市立函館博物館郷土資料館

約80kmの道のりを函館に向かってバス移動し、12:00に市立函館博物館郷土資料館（旧金森洋物店）（S38道指定有形文化財）に到着した。現在外壁を改修中とのことでシートで覆われた建物外観を見ることはできなかったが、明治13年建築以来の、函館に現存する煉瓦造り二階建ての最古の商家とのことである（写真17）。2017年度から女性スタッフだけの運営になったという資料館で館長の今泉香織氏に館内の見学を兼ねての説明を受けた（写真18）。明治から昭和初期までの65年間で100戸以上の家屋焼失の耐火に26回も見舞われたという函館（特に西部地区は急増した人口の密集地区であり、三方を海に囲まれているために浜風が強い）は、火災に強い建物と町づくりが目指されてきたとのこと、ここ金森洋物店は初代渡辺熊四郎がいち早く西欧と日本の建築技術を駆使・融合した洋風不燃質店舗を竣工し、開店した店である。一階には当時の日本的な店の間に舶来品のランプや時計、オルゴールなどが展示され、また洋物店で扱った衣食住に関わる舶来もの雑貨も再現されるなどハイカラな印象を受ける。二階には渡辺熊四郎に関わる説明展示、そして金森洋物店が解体改修工事を行った際の煉瓦壁や煉瓦敷のようすが展示されており、店舗と商売の維持は、防火とどう向き合い対策するか、の歴史でもあった。



写真17 金森洋物店の商標



写真18 館長自らハイカラ姿でのご説明（金森洋物店）

その後、一行は自由行動にて昼食を兼ねてそれぞれに金森倉庫、相馬株式会社等を見学しながら函館の町をめぐった。筆者はその後、高田屋嘉兵衛資料館に足を運んだのだが、嘉兵衛の開拓精神に北前船と船の寄港地のその後発展の原点を見たように感じた。

14:00に全員がバスに戻ると、まず函館駅にて新幹線（→新函館北斗駅へ移動）利用で帰る参加者が解散となり、飛行機による帰京組が函館空港での解散となり、今回の夏季実態調査は無事終了となった。

## 御礼

今回の実態調査では、行く先々で多くの方々に我々一行を迎えるための事前のご準備いただき、当日も丁寧な説明をいただいた。おかげさまで4日間に渡る実態調査は大変充実した内容となった。ここでも深い感謝の念をお伝えしたい。

また、実態調査に先立っては、2017年7月18日に中西聡先生（慶應義塾大学経済学部教授）を講師としてお招きし、明治期以降の北海道の産業化に北前船主たちがどのように関わったのか、彼らが産業化に果たした役割はどのようなものだったか、について報告をいただき、江戸時代の場所請負制による北前船の運航状況から明治維新を迎えての北前船の全盛期まで、その近代化の過程で北前船主らが北海道の企業勃興にも関わったことなどを解説していただいた。調査対象地への事前の理解を深め、視察への期待と士気を高める興味深い講義をいただいた先生にも改めて御礼申し上げたい。



写真 19 参加者全員集合写真（9月11日【行程二日目】函館どつくにて）