

仲春の加賀・越前・若狭紀行

高橋 祐吉

●金沢まで

3月24日から27日にかけて、専修大学社会科学研究所が企画した調査旅行に出掛ける機会があったので、気儘な旅日記のようなものを綴ってみることにした。相変わらずの雑文である。当初は「陽春の北陸紀行」とするつもりだった。旅の終わり近くに京都まで来て、南禅寺のすぐ側にある琵琶湖疎水を巡ったのだが、その近辺の桜がちょうど満開で見頃だった。春光に煌めいてあまりに見事だったので、陽春としたくなったのである。しかしながら、旅の前半に廻った加賀・越前・若狭に限定すれば、曇りだったり小雨だったりしたので、とても陽春とは言い難かった。そこで春半ばを意味する仲春とすることにした。

この間延期が続いた「北前船の足跡をたどる Part4 加賀～福井～小浜～京都～大阪」と題した実態調査だったが、3月末によく実施されることになった。もらったメールには「決行」と書かれていたので、思わず苦笑してしまったのだが、主催する側からすれば、そのぐらいの決断だったのであろう。私はPart2にもPart3にも参加してきたので、最終回となる今回のPart4にも是非参加したいと考えていた。最終地が大阪だというのが気にならなくもなかったが、現地ではすべてバスでの移動だし、集まっての飲み食いもないとのことなので、大丈夫だろうと判断した。

諸般の事情でPart1には参加できなかったが、「北前船の足跡をたどる」と題した調査のテーマに興味や関心を抱いていたので、その後は続けて参加した。そこで今回のPart4である。旅情を味わいたい私のような人間からすると、船だから足跡よりも航跡の方が感じが出るような気もしないではなかったが…。当日は、夕刻の6時に宿泊先である金沢のホテルのロビーで、参加者一同が顔を合わせるようになっていた。早めに出掛けて金沢を見物するのも一興かと思わないでもなかったが、あれこれ考えて遅い便に乗車することにした。今回はできるだけ手軽な旅装で、あまり時間に追われることなく、ふらりと旅に出掛けてみたかったからである。年寄りの身の丈に合った旅にする、そんなことを一人で勝手に思い描いていた。

出掛ける直前までは、小さなボストンバッグにショルダーバッグという出で立ちにするつもりだったが、間際になって更にシンプルにしたいくなり、A4サイズの文書が入るショルダーバッグ一つにすることにした。もともと荷物の少ない旅が好きなのだが、年寄りになってからはその性向がさらに強まっている。一寸意地になって身の丈に合わせようとしているところが、無

きにしも非ずである。下着や靴下は毎日ホテルで洗い、雨傘は超軽量のものにし、デジカメは持たずにスマホで代用し、上に羽織るものもあれこれ変えなければ、ショルダーバッグ一つで十分である。実にシンプルな旅装となったので、我ながら満足した（笑）。

問題なのは、旅先で手に入れた資料をどうするかということだが、その日のうちにざっと目を通し、いらぬものを処分していけば何とかなりそうである。スマホで撮って残しておくこともできる。出掛けるたびに思うことだが、大事なものはそれほど多くはない。Go To トラベルをもじって言えば、断捨離トラベルとでもなるか（笑）。山手線で東京駅に向かう途中に、「高輪ゲートウェイ」と称する駅が目にとまった。そう言えば、そんな名前の新駅が出来たことがニュースになっていたが、「浮世離れ」した暮らしなのですっかり忘れていた。このところ山手線にもまったくと言っていいほど乗っていない。そもそも東京に用がなくなったのである（笑）。もしかしたら自分にもそれほど用はなくなり、「無用の人」になりつつあるのかもしれない。

北陸新幹線が動き始めたら、日常生活から離れて徐々に旅の気分となり、ビールを飲みながら車窓からの景色を愉しんだ。高崎に近付いた辺りから、春霞の中に山が現れ始めた。俳句の季語で言うところの「山笑う」である。遠出して笑う山々を眺めていると、心が和らいで何ともいい気分である。因みに、山を擬人化して表現すると、夏の山を「山滴（したた）る」、秋の山を「山装う」、冬の山を「山眠る」と言うようであるが、一番面白いのはやはり「山笑う」であろう。笑える。遠くに見える山は笑っているだけだが、近くの林の木々は春の光のなかで輝いている。長野に入ると、山々には残雪が見え始めた。季節はまだ3月なのである。

緊急事態宣言が解除されたとはいえ、依然としてコロナ騒動の渦中にあったので、金沢での夕食は各自が自分の部屋で取ることになった。隣にあるデパートの地下にでも行けば、美味しい弁当が手に入りそうだったので、それでもいいかとも思ったが、折角金沢まで来たのだから外に出掛けたくなった。一人でふらりと外に飲みに出てみる、そんなことも今回はやってみたかった。たまたま同行の柴田さんもそんな気分だったようで、二人で外に出た。

我々が宿泊するホテルもそうだが、駅前から続く大通りには何やらファッションナブルな店が並ぶ。だが、一寸横丁に足を踏み入れてみれば、落ち着いた雰囲気飲み屋が点在していた。そのうちの一軒に入って、久方ぶりにのんびりと話を交わした。柴田さんとは研究分野が重なっていたり、問題関心が似通っていることもあって、昔からの知り合いである。こちらが年下なので、甘えさせてもらっているのである。このところ外での飲み会にはすっかりご無沙汰しているので、金沢くんだりまで来て知り合いとゆっくり飲めるのは、何とも心優しいものである。長らく続いた自粛生活にいささか飽き始めていたので、不真面目な私などは、調査旅行に付随したこうした機会が待ち遠しかったのであろう。

●「北前船の里資料館」にて (1)

金沢には中継地として宿泊しただけだったので、翌日から本格的な調査旅行の始まりとなった。まず最初に訪れたのは、加賀市の橋立（はしたて）にある「北前船の里資料館」である。この資料館のある加賀市は、石川県と福井県の県境近くに位置している。今回の調査旅行に出掛ける前に、資料館のホームページを眺めていたら、そこに書籍頒布の案内があった。柄にもなく事前に勉強しておこうと思い（そしてまた荷物を少なくするために）、ここから刊行されているものをすべて購入しておいた。それを紹介しておく、解説書『日本海の商船 北前船とそのふる里』、写真集『北前船の遺産』、図録『引札の世界－北前船がもたらした華麗なる広告チラシ－』、そしてもう一つの図録『海商の風雅とその遺産－北前船主酒谷家旧蔵コレクション展－』の4冊である。

これだけのものを刊行しているぐらいだから、資料館には価値ある資料や名品が揃っているであろう。展示されているのは、橋立に残されたものだけではない。私は図録にはそれほど興味が沸かなかったが、解説書と写真集には読み応えのある文章が掲載されていたので、丁寧に眺めた。解説書を書いているのは、北前船の研究で知られる牧野隆信（まきの・りゅうしん）である。彼の存在なくしてこの資料館は開館できなかったであろう。そして、写真集には、作家であり随筆家としても著名な高田宏が、「北前船村の夫婦墓」と題した面白い文章を寄稿している。

牧野隆信は加賀市の出身者で、県立大聖寺（だいしょうじ）高等学校の教員を務めた郷土史家であり、また、元全国北前船研究会の会長であったことからわかるように、北前船研究の第一人者でもある。昭和30年代から、当時はあまり注目されていなかった北前船の研究に着手したのだという。彼の研究は大きな反響を呼び、日本海文化論の先駆けとなったのみならず、その著書『北前船』（柏書房、1964年）により、北前船という呼称が一般化することになったようだ。日本の近代化以降、太平洋側は「表日本」、日本海側は「裏日本」と称されてきた。北前船の存在とその活躍に光が当てられることによって、史実を無視した傲慢な呼称は、修正を迫られることになったのではあるまいか。

写真集に巻頭言を書いている高田宏は、現在は加賀市に編入されている大聖寺町の生まれで、もの書きとしてじつに夥しい数の著作がある。私が興味を持って精読したのは『日本海繁盛記』（岩波新書、1992年）と『雪日本 心日本』（中央公論社、1985年）ぐらいなので、彼に関して何かを語れるわけではない。ただ、彼の描く日本海を心に思い浮かべると、なぜだか妙に郷愁に駆られてうっとりする。たとえばこうだ。「とりわけ冬の日本海を見るのが好きで、雪を踏んでたびたび出かけたものだ。横なぐりの吹雪のなかで、マントの襟を両手でにぎりしめ、暮れ

てゆく海に無数の白い波頭がおどるのを見ていた。海のとどろきが天地をみたして響きわたり、耳もとを吹雪の風が唸ってゆく。家のことも学校のことも頭から消え、いまどこにいるのかさえ、あやふやになる時間だった」。あるいはまたこんなふうにも書いている。「学校から帰ってひと走り、落日の海もよく見に行った。季節により、天候により、一度として同じ光景はないのだが、たとえばもう二学期の始まっている初秋、残暑のころの海に、赤い巨大な太陽が沈んでゆくとき、金と赤にきらめきわたる海がひっそりと鎮まる夕風の時がやってくる。夕陽に染まった空と海がしんと静まり、浜に寄せた波が引いてゆく砂の音だけが聞こえてくる」。

面白いエピソードとしてここに紹介しておきたいのは、『日本海繁盛記』のあとがきを読むと、高田が高校生の時に日本史の教員だったのが牧野隆信だったということである。何とも不思議な繋がりがあるものである。そんな不思議な繋がりということ言えば、資料館が作成した『引き札の世界』を眺めていたら、そこに富山県の伏木で廻船問屋を営んでいた堀田善右衛門の名があった。作家堀田善衛の曾祖父である。ところで、牧野隆信の長年の研究成果を踏まえて、素人にも易しく読めるように解説したのが先の『日本海の商船 北前船とそのふる里』（1985年）である。初版が出てから現在までに9版と版を重ねているので、資料館を訪ねた人々に広く読まれているのであろう。北前船の全貌を知るうえで手頃なハンドブックである。

まず最初に、われわれが訪問した「北前船の里資料館」について、簡単に紹介しておこう。ここには、江戸時代から明治の中頃にかけて瀬戸内、日本海、蝦夷地を舞台に活躍した北前船に関するさまざまな資料が、所狭しと展示されており、私自身も陳列された品々や資料を興味深く眺めてきた。まずは船絵馬である。北前船に関係した地域の神社には、よく船絵馬が奉納されている。これは、船主や船乗りたちが航海の安全を祈願して、あるいは無事航海を終えることができたことに感謝して、地元の神社に奉納したものである。船模型もあった。これは、船を新しく造った際に、船大工から船主に贈られるもので、多くは実物の20分の1の大きさだという。各地の船主の館に船模型があった理由を、私はここで初めて知った。

さらに、海上で船頭が他の船や陸地を見るために、あるいは廻船問屋の主人が港に入ってくる自分の船を確認するために使ったという遠眼鏡や、船の中で大切な書類やお金、着物などを入れておいた船箆箱も陳列されていた。海難に備えて、海に投げ込んでも水が入らないようにきっちり作られているのだという。船の針路を知る和磁石や海図などもあった。現在の広告チラシである全国各地の引き札は別室にあるようで、実物を見ることはできなかったが、図録を見れば、北前船による取り引きが実に広範囲に及んでいたことがよく分かる。北前船が立ち寄った港は、全国で100近くあったのだという。そして、各地の主だった港には、船乗りたちを相手にする遊郭が生まれていくのである。

●「北前船の里資料館」にて (2)

現在は資料館となっているこの建物は、もともとは橋立の北前船主の一人であった酒谷長兵衛（さかや・ちょうべえ）が明治に入って建てた家屋である。この酒谷家は、6隻の船を所有して富を築いた。敷地面積は約1,000坪あり、「オエ」と呼ばれる30畳の大広間には、8寸（約24cm）角の檜（けやき）の柱、巨大な松の梁（はり）、秋田杉の一枚板の大戸（おおと）など、最高級の建材が使われている。この建物からも、当時の船主の豪勢な暮らしぶりを窺い知ることができる。ホームページにも紹介されていたそんなことを、ガイドの方が実物を前に熱心に説明してくれた。だが、酒谷家はそれでも橋立の中では中の上のクラスだったようで、さらなる富豪もいたらしい。

橋立の近くには、瀬越（せごえ）や塩谷という村もあって、ここにも北前船の大船主が住んでいた。よく知られているのは、瀬越では広海（ひろうみ）家や大家（おおいえ）家であり、塩谷では西野家である。「広海」や「大家」などと名乗っているところは、いかにも北前船の船主らしい（笑）。しかしながら、今はすっかり没落して子孫も村を離れてしまい、板塀で囲われた屋敷跡以外には何も残っていないとのことだった。

ここのガイドの方もなかなかサービス精神が旺盛なようで、時折駄洒落を口にしていた。事務局長に、そうなるのは何故なのかと呟いたところ、「多くの訪問客を相手にしているからでしょうね」との返答だった。同じ話をしているうちに、あれこれと工夫を凝らしたくなり、その工夫があらぬ方向に転じているということなのかもしれない（笑）。せっかくだから、ガイドの方の話の中で印象深かったものを一つだけ紹介しておく。「船が難破し海に放り出された時に、助かる可能性の高い人はどんな人だと思いますか」との問いに対する答えである。それは、「信仰心の篤い人、音楽が好きな人、そして笑う人」だとのことだった。もしかしたら、笑いは大事だと言いたかったのかもしれない。

海の恐ろしさを知り尽くした勇敢な船乗りたちであっても、嵐に遭えば最後は神仏の加護にすぎるしかなかった。絶えず大きな危険に身を曝している彼らなので、人一倍信心深くなって当然であったろう。資料館には立派な仏壇もあった。残された家族も、その前で航海の無事を祈ったに違いない。もちろん、仏壇は船の中にもあった。そんな思いを抱いて、資料館にあった船絵馬や仏壇を眺めたのは、今回が初めてである。いつもは、特段何も考えずにただぼんやりと眺めていただけだったからである。よく言われる「北前魂」（「大和魂」を連想させるので、こうした物言いは好きではないのだが…）とやらによって、莫大な富が蓄積されたのではあるが、その裏に潜む何とも人間臭い哀歎のようなものが浮かび上がってきた。

資料館で手にした橋立の散策マップによると、ここ橋立は次のように紹介されている。「ひな

びた町並みにしっくりと溶け合う柔らかな赤瓦の屋根、橋立の船主邸は武家屋敷のような派手さはありませんが、いかにも骨太な海の男の美意識が結集したような家構え、外観は日本海から吹き付ける潮風からしっかりと家を守る如く船板でおおわれています。命をかけて北の荒波に乗り出し、その才覚によって巨万の富を築いた北前魂が静かに休息する町並みは優しさに満ちています」。なかなか味わいのあるいい文章である。

この散策マップによれば、船主の館の外観にもいくつかの特徴が見られる。まずは石垣。「敷地の高低差をなくすため、盛り土して石垣で囲んでいます。低いものから高いものまで様々ですが、共通しているのは石。濡れると青さを増す福井県産の笏谷石（しゃくだにいし）を使って」とのこと。笏谷石について一言触れておくと、この石は奥羽や蝦夷地へ向かう下り船に、必ずと言っていいほど積まれたという。空荷の船だと船の安定が悪くなるので、バラスト（重し）代わりに船底に積み込まれたのである。北前船で大量に運ばれたので、各地で墓石や灯籠、敷石、建物の土台石などとして使われた。笏谷石は、別名越前青石と呼ばれていることから分かるように、産地は福井市の足羽山に限定されている。そのため、この石が見つければ、他に文献や資料などがなくても、北前船が寄港した港だと考えていいのだという。このように北前船と関係の深い笏谷石だが、現在はもう採掘されていない。

ついで板塀。「家や蔵、屋敷の塀垣に縦板が張られています。これは、北前船を保護するため、船に張っていた板を再利用したもの。古いものには、虫食いの跡が見られ」とのこと。そして赤瓦。「鉄分を含んだ赤茶色が特徴。当時はまだ茅葺きがほとんどで、瓦屋根は富の象徴でした。棟瓦の代りに笏谷石を乗せた家も」あったとのこと。

こんなふうにかかれていたので、私としては「北前魂が静かに休息する町並み」を、できうればそぞろ歩きしながら眺めてみたかった。何処を訪ねてもそんな気分になるのだが、きっとそうした旅の形が好きだからであろう。ここは、2005年には国の重要伝統的建造物群保存地区に選定されてもいる。資料館を囲っている石垣や板塀は目にするのができたが、時間の関係でのんびりと散策するわけにはいかなかった。いささか後ろ髪を引かれるような思いで「北前船の里資料館」を後にすることになったのだが、それもまたそれで旅情を生み出すことになるので、悪くはないのかもしれない。橋立は人通りの少ない静かな町である。一人の観光客に過ぎない私が失礼を承知で書けば、寂れた侘しい町のようにさえ感じられた。もちろん見下して言っているのではない。私はもともとそうした場所が好きだからである。加賀の橋立や瀬越は、昔は「日本一の富豪村」とまで言われたこともあったようだが（この話は、橋立を語る際によく引き合いに出される）、そんな話はもはや夢幻の如きものであろう。

私のような年寄り、過去と現在の落差にこそ歴史の味わいを感じるのである。先の牧野は、解説書のあとがきで「筆者の望む所は、本書及び展示物をとおして、船乗り達のたくましいバ

イタリティと、給与や経営に見る船主の創意と企業精神を読みとり、現代に生きる北前魂を振起することである」と書いている。そう書きたくなる気持ちもわからないではない。北前船の歴史を掘り起こし往時を顕彰しようとする人々の多くは、懐古を越えてその今日的な意味を探ろうとするあまり、牧野と似たようなことを書いたり言ったりすることになる。だが、歴史の面影を辿ろうとしている今の私は、牧野の言をあえて否定もしないが、かといって素直に肯定する気にもなれない。そんな宙づり状態のなかにいる。北前魂は、「静かに休息する」だけでもいいのではあるまいか。

●北前船主の館右近家にて (1)

「北前船の里資料館」を後にして、次に向かったのは南越前町の河野にある「河野北前船主通り」である。かつて、廻船業を生業とした船乗りたちが住んでいた河野には、北前船の船主を代表する右近家や中村家といった船主の屋敷を始め、船頭や水主（「かこ」と読んで、一般の船乗りのこと）の家並など、往時の繁栄を物語る独特の景観が残されている。現在は、海岸線が埋め立てられてそこに国道305号線が通っているが、かつての道はそこから奥まった路地だったのだという。その旧道の両側には邸宅や蔵が立ち並んでいたので、趣あふれる旧道を「河野北前船主通り」と名付けて、歴史を感じつつ散策を楽しめるエリアとして、地元興しのために町が整備したのである。

歩いてみると、旧道は思いの外狭い。その狭さが時代を感じさせる。同じようなことは、佐渡の宿根木でも感じた。何故狭くなるのかと言えば、山の崖が海に迫っているので、崖下には狭小な平地しか残されていないからである。そこに、家屋が海岸線に沿って帯状に連なっている。海からの風を遮るために、海側に土蔵を建て山側に主屋を配置する屋敷構えとなっている。こうした河野独特の景観が往時を偲ばせていた。それに対して、北前船の船主の広い屋敷の方はどうだろうか。右近家の場合もそうだが、どこでも遠方の銘木や銘石が建築資材として用いられて、堅牢かつ豪華な作りとなっており、趣向を凝らした繊細な意匠なども目には留まる。

しかしながら、それらの特徴は何処でもほぼ共通に見ることができるものなので、特段に強い興味をそそられることはなかった。ガイドの方の丁寧な説明振りには好感を抱いたものの、右近家の場合も同じである。もしかしたら、こちらがあちこち見て廻っているうちに、「耳年増」ならぬ「目年増」となり、妙に悪慣れしてしまったからなのかもしれない（笑）。今回が北前船の航跡を辿る調査旅行の最後だということだが、それでいいのであろう。各地の北前船の寄港地の様子を知りたいければ、加藤貞仁（文）・鑑啓記（写真）の『北前船 寄港地と交易の物語』

(無明舎出版、2002年)を広げればいい。沢山の写真入りで丁寧に紹介されている。この本の取材日記である鑑啓記の『北前船おっかけ旅日記』も、同じ出版社から同じ年に出版されている。その他には、加来宣幸の『北前船の寄港路』(西日本新聞社、2002年)もある。これらを読んでみてもいい。最近では、藤井満の『北陸の海辺 自転車紀行—北前船の記憶を求めて—』(あっぷる出版、2016年)もある。この本は、過去ではなく今に生きる人々がたくさん登場し、食べ物の話などにもやけに詳しく、楽しい読み物である。年寄りのこちらには、各地を廻るほどの元気はもうない。読むのがせいぜいである(笑)。

ところで、右近家のほんとうの贅は、本宅以上に、本宅の背後にある高台に立てられた、「西洋館」と呼ばれる別荘にこそあるのかもしれない。何故かと言えば、北前船がもたらした繁栄がすっかり消滅した昭和に入ってから、この別荘が建てられているからである。右近家が新たな分野に進出して成功したことを、象徴的に示しているようにも思われた。11代目がこの別荘を建築した目的は、「お助け普請」だったと言われている。地域の人々に仕事を与え、暮らしを支えるために行われる大きな土木工事のことを、「お助け普請」という。本来は公共事業として実施されるべきものだが、11代目は、昭和初期の大不況に直面した地元村民の雇用を作り出すために、あえて造りが難しい高台の土地に大きな建物を建築したようだ。外観は洋風で屋根には茶色のスペイン瓦が葺かれ、2階部分の外壁は北欧の校倉造り風の桧の丸太積みになっているのだという。ガイドの方に、この「西洋館」は一見の価値があると見学を勧められたが、勝手に高台まで上って遅れたりすると皆に迷惑をかけかねないと思って、断念した。

大きな港があるわけでもなかったここ河野に、何故に北前船の船主たちの集落が出来上がったのであろうか。そこが気になる。同じような疑問は、橋立でも抱いたのではあったが…。誰かが北前船の成功者となると、それに付随した仕事も生まれ、さらにはそうした活気に刺激されて、周りもまた一旗揚げようという気になるからなのであろうか。南越前町の河野は、越前海岸の南端にある敦賀湾のほぼ入口に位置し、古くから現在の越前市と敦賀を結ぶ海と陸の中継地として栄えていたという。17世紀の後半には、近江商人が敦賀湊で荷所船(にどこぶね)を共同で雇い、北海道の松前との交易によって産物を廻漕していたので、河野の船乗りたちは近江商人の荷所船の船主や船頭として働いていたらしい。

江戸時代も半ばを過ぎる頃になると、商品流通の拡大ともなって、日本海の海運は飛躍的な発展期を迎えることになる。荷所船として運賃積を行っていた廻船も、買積み商いの比率を徐々に高めるようになっていくのである。肥料となる練のメ粕の需要が拡大していったので、北前船の買積み商いは活況を呈したようだ。勇気があり商才に恵まれた船主たちは、このチャンスを生かして活躍したので、幕末から明治時代にかけて、河野には日本海沿岸でも有数の北前船主が輩出されることになったのだという。右近家もその一つであった。この右近家の邸宅

を資料館として活用して出来上がったのが、「北前船主の館 右近家」である。

●北前船主の館右近家にて (2)

ここは、右近家 12 代目の当主が本宅等の管理を旧河野村に委ねたのを機に、建物の公開と同家の廻船経営に関わる資料の展示を目的として、1990 年に開館している。その後、2015 年には右近家の近くにある中村家住宅が国の重要文化財に指定されている。中村家の場合、建築当初の姿をよくとどめているだけではなく、伝統を継承しつつも近代的な様式が段階的に導入されていたり、増改築の過程で多くの古文書が発見されたりしたことから、指定に至ったのだという。われわれが通りから眺めた際には、現在内部を補修中でオープンまでもうしばらくかかるとのことだった。

ではその右近家であるが、どんな歴史を辿ったのであろうか。そこに興味が沸くし、ガイドの方が熱心に話されたのもそこである。その話や現地ですり手にした散策ガイドによれば、右近家の初代は、江戸時代の前期に菩提寺である金相寺より土地、屋敷、船などの資産を譲られて独立し、右近権左衛門家を起こしたのだという。右近家の廻船は、最初は近江商人の積み荷を運ぶ荷所船として活動していたのであるが、そのかわり、自ら商品を仕入れて販売するいわゆる買積み商いをするようになり、北前船の船主へと発展していくのである。

先にも触れたように、北前船の商いは常に危険と隣合わせであり、海難によって船や積荷を損失することもあったが、9 代目の権左衛門の時代に飛躍の機会が訪れたようである。彼は 17 才の時から右近家の廻船に自ら船頭として乗り込み、北前船の運航と寄港地での情報収集など廻船経営のノウハウを体得したという。この経験が、商機を見逃さず、幕末から明治中期にかけての北前船の最盛期を生き抜き、右近家を日本海沿岸有数の北前船主に成長させる原動力となった。9 代目の活躍によって、幕末には北前船を 11 艘所有し、利益は 12,000 両にも達していたという。続く 10 代目も父同様に積極的に北前船の経営を行い、右近家の所有した北前船は 10 代目の時には 17 艘を数え、千石船の大船団となっていたのである。

しかしながら、電信などの情報網の発展によって、買積み商いによる廻船経営に先の見通しがないことを悟った 10 代目は、明治 20 年代に小樽に右近倉庫を構え、その後大阪に右近商事株式会社を設立する。大阪と小樽を拠点として、所有する廻船を西洋型の帆船から蒸気船に切り替えて、大量の商品を運びその運賃を稼ぐ経営へと転換していく。日露戦争直後には、右近家の所有した蒸気船は 7 隻、その総トン数は 2 万トン余に達しており、名実ともに近代船主に脱皮している。一方で 10 代目は、日本郵船会社の北海道進出に際し、加賀や越中の北前船主らとともに北陸親議会を結成して対抗している。さらには、北前船主が共同で運営する海上保険

会社の必要性を痛感していたこともあって、日本海上保険株式会社（現在の損保ジャパン日本興亜の前身）を設立するなどして、北前船主のリーダーの一人として活躍するのである。このあたりの先見の明が、他の北前船の船主たちとは違っているところなのであろう。

北前船によって生み出された富は、北前船が斜陽化していくなかで、何処に向かったのであろうか。船主は、儲けた金を貸し出して利子を得る高利貸し業を営んだり、農村の地主に転じたり、保険会社を設立したり、銀行や電力企業の重要ポストに就いたりしている。その他に、倉庫業や水産業、醸造業を営んだ者もいる。しかしながら、うまく転身できた者はごく僅かで、数多くの船主があつという間に没落していった。そうした大きな流れの中で、右近家の歴史を振り返ってみると、どんなことが見えてくるであろうか。先を見通す先見性や的確な判断力、積極的な経営、そして大胆な決断といったような、美辞ではあるがいささか空虚で陳腐な言葉があれこれと浮かんでくる。言い換えれば、「企業家精神」の原型とも言うべきものであろうか。私のような素人がそうしたことを語ったとしても、何処かで聞きかじったような話にしかならないが、経営史や商業史の専門家であれば、大いに興味をかき立てられるのではあるまいか。

この右近家のすぐ側には「どっときたまえ」（この名称も笑える）と名付けられた観光案内所があり、そこには「畝来」（ウラと読ませる）という変わった名前のレストランが併設されていた。その意味も聞いたのだが、よく分からなかった。読めないし、意味もよく分からない名前のレストランとは不思議である（笑）。だからこそ、気になって記憶に残るのかもしれない。われわれはそこで簡単なフレンチのコース料理を食べた。出されたものすべてが美味だったので、正直驚いた。偉そうな物言いで恐縮ではあるが、こんな田舎でここまで美味しい料理にありつけるとは思っても見なかったからである。店のホームページには、「すべての人々が安心して食べることのできる食づくりをしていきたい。そんな思いが募り『畝来』は生まれました。身体に優しい食事とともに室内からみえる日本海と日本庭園を五感で感じながら大切な人と心地良い時間を過ごし、心も身体もくつろぐ時間になりますように」と書かれている。「畝来」で「心地よい時間」や「くつろぐ時間」を過ごしたためなのか、不謹慎な私は右近家の印象が薄くなりかけた（笑）。

●北前船と大阪

北前船の航跡を辿る旅も今回が最後ということなので、少しばかり概括的な話も書き留めておきたくなった。北前船の出発地は大阪でありまた終着地も大阪なので、北前船と大阪の関係についても、当然ながら知りたくなる。今回の調査旅行の最後の訪問地は、大阪の住吉大社で

あった。この住吉大社が、海運業や各種の間屋組合をはじめとした多くの人々から、海上安全や渡航安全の守護神として信仰を集めてきたことはよく知られている。北前船は、そうしたことから住吉大社との関係が深いのであるが、より重要なことは、北前船が当時「天下の台所」と称された商都大阪の経済の発展を、裏から支えていたことだろう。大きな影響を与えたのは、運ばれてきた鯨のメ粕であり、運び出された綿と木綿であった。大阪と北前船の繋がりが重要となる所以である。

そうしたことが明らかとなる手頃な資料を探していたところ、大阪市立博物館によって作成された『北前船と大阪』（1983年）と題した特別展のカタログを入手することができた。なかなか良くできた冊子である。だが、そこに掲載されている文章を誰が執筆したのかは、残念ながら記されていない。この冊子には、北前船の経営の全体像が分かり易く紹介されていたので、それを元にしながら話を進めてみよう。北前船の経営の特徴は、大阪と江戸を結んでいた菱垣廻船や樽廻船と呼ばれた船が運賃積みであったのに対して、買積みの形態がとられたところにある。つまり、安く買い集めた商品を需要の多い土地に運んで高く売り、その価格差を利用して収益を上げていたわけである。よく知られた話である。

北前船の航海は、明治に入って洋帆船が用いられるまでは、北海道と大阪の間を一年間に一往復するものが多かった。春に大阪を出発して、瀬戸内海、日本海と廻って蝦夷地に向かい、晩秋から初冬にかけて大阪に帰ってきた。大阪から蝦夷地への往路の航海を「下り」と言い、蝦夷地から大阪への復路を「上り」（先の牧野は「登り」と書いている）と言う。下り荷は、主に米・塩・砂糖・素麺（そうめん）・酒などの食料品、木綿・古着・足袋（たび）などの衣料品、畳表・蠟燭（ろうそく）・紙・茶碗などの日用品であった。もっとも、これらのすべてを大阪で買い揃えたわけではない。瀬戸内海や日本海沿岸の寄港地で、積荷を売り捌きながら買い集めていったのである。

これに対して上り荷は、練（にしん）・練のメ粕（しめかす）・魚油・鮭・鱒・昆布など蝦夷地の海産物が中心であった。練のメ粕というのは、大釜で十分に煮た鯨を圧搾し、残った搾り粕を乾燥して作った魚肥のことである。また一口に練と言っても、丸干練・披（ひらき）練・身欠（みがき）練・胴練・笹目（エラを乾燥させて作った肥料のこと）・数の子等さまざまである。これらの上り荷は、大阪や兵庫の間屋に買取られて売り捌かれた。西日本における米や綿・藍・菜種などの作物の生産が拡大したために、メ粕などの魚肥の需要が飛躍的に増大していったからである。もともとは鰯（いわし）のメ粕が使われていたとのことだが、それでは間に合わなくなったために、練のメ粕が登場することになったのである。

北前船では、個々の取り引きごとに決算書とでも言うべき「仕切書」（しきりしょ）が作られた。一度の航海による利益は、下り荷と上り荷の商いによる収益、すなわち売仕切総額から買

仕切総額を差し引いた残高から、さらに船中での雑費を差し引くと出る。その雑費とは、船頭や水主の賃金、食事代、航海用具代、船の修理費などからなる。上りと下りでは前者での利益の方が圧倒的に大きく、後者の数倍から十数倍となるのが普通であったようだ。北前船の収益は、一航海でおおよそ 1,000 両にも上ったとよく言われる。初年度の収益で造船費を償却し、次年度の収益で積荷の資金を確保し、3 年目からは収益のほとんどを船主が手にしたようである。

もちろん、嵐に遭って船が沈没したりすれば、船乗りたちの命も船も荷物もすべて失うことになるので、そうなれば船主は大打撃を受け破産することにもなる。北前船によってもたらされた莫大な利益は、「板子一枚下は地獄」とよく言われるような大きな危険と引き替えにもたらされたものであり、その意味ではかなり投機的な要素が強かったのである。歴史の波間に消えていった船主もけっこういたことだろう。買積み船である北前船の場合、船主は荷主でもある。北前船の航行に当たって、最高責任者となるのが船頭であることは今更言うまでもない。この船頭には、船主が直接船頭となる直乗（じきのり）船頭と、船頭を雇う雇（やとい）船頭があった。船主の経営規模が小さければ直乗となったであろうし、大きくなれば船頭を雇ったであろう。いずれにしても、利益がどれだけのものとなるのかは船頭の腕次第であったので、船頭はたんなる船の航行の責任者ではなかった。商人としての才覚が必要とされたのである。このあたりが、今で言うところの「企業家（あるいは起業家）精神」の発露として注目されているのであろう。

雇船頭の場合、いわゆる固定給部分は僅かだったようだが、船主は船頭の労働意欲を引き出すために、全積載量の 1 割程ではあったが、船頭個人の荷物を積むことを許した。その収益はすべて船頭のものとなり、これは「帆待ち」と呼ばれた。彼らに商才があれば、船主を儲けさせるだけでなく自分自身の蓄財も可能となり、それを元手に船頭から船主に転ずることも可能だったのである。運賃積みの船ではありえないことであった。「一攫千金」がたんなる夢物語ではなかったということなのだろう。船頭から船主に成り上がることができたのも、買積み船であった北前船の特徴である。また船頭以外の乗組員には、固定給の他に「切出し」（きりだし）と呼ばれた歩合給があった。「切出し」は、船主の荷を無事に目的地まで運んだ際に、契約した割合で与えられたので、一般の船員である水主も、積荷をできるだけ多くそして確実に目的地に運ぼうとしたのである。

船主は、「帆待ち」と「切出し」という二つの歩合給を用いて、船頭と水主の労働意欲を引き出すとともに、お互いを監視させてもいた。しかしながら、狭い船中ではさまざまなトラブルも生まれたようだ。そのため、水主の心得などを定めた文書や、積荷に応じての切出し率を定めた規約書が作られたりした。おおよそ以上のような経営方式で北前船は航行し、商都大阪と

瀬戸内、日本海沿岸の各地、それに蝦夷地を結び付けていたのである。大阪は商都であったが故に北前船を惹き付けたわけだが、その北前船が大阪を更なる商都へと引き上げていったようにも見える。いずれにしても、北前船の時代の大阪は、「企業家精神」に溢れた人々の溜まり場となっていたのであろう。

●北前船と江差

北前船の出発地でもあり終着地でもあった大阪との関係に触れたので、北前船の最終目的地であった蝦夷地の様子についても、ここでついでに触れておこう。たまたま、今年95歳になるという松村隆の『江差花街風土記―北前船文化の残影―』（文芸社、2021年）を読んだことも、そんな気にさせた一因だったかもしれない。なかなか面白い著作だったので、以下の叙述でも活用させてもらっている。

北前船と関係が深いのは、鯨漁で賑わった北海道の西海岸である。かつて北海道の日本海沿岸には、春になると鯨が産卵のために、大群となって押し寄せてきた。日本近海に分布する太平洋鯨は、春先にだけ群れをなして接岸し、浅瀬の海藻に産卵するのである。メスが卵を産み、オスが一齐に放精する。そのありさまは、海が乳白色に染まるほどだったという。そんな話を、私も昔何処かで聞いたか読んだかしたことがある。魚のこととはいえ、妙になまめかしく感じたものである（笑）。「群来」（「くき」と読む）と呼ばれたこの春鯨の来遊を待ち、その大群を目掛けて刺し網を投げ入れるのである。

江差は、前面に位置する鷗島（かもめじま）が防波堤となり、水深もあったので、天然の良港だった。前からよく知られた港だったが、北前船の時代には、対馬海流の延長上にある地理的有利さも加わって、さらに港の価値が高まった。松前や箱館のように津軽海峡を横切る危険性がなかったからである。その後、江差以北の漁場開拓が進むにつれて、新たに出漁基地としての賑わいも加わるようになった。当時の松前藩は、松前、箱館、江差以外の港での交易を禁じていたので、北海道の奥地の産物は、すべて江差に集荷されることになった。北前船が小樽まで北上するのは明治になってからのことで、それまでは江差が北前船の終着地だったのである。

江戸時代から昭和の初期にかけて、群がる鯨を目当てにした漁で、北海道の西海岸の漁場は大いに賑わった。毎年、春の漁期が近付くと、東北地方や北海道各地から「ヤン衆」と呼ばれた出稼ぎ漁師たちが、漁場に続々と集まってきたからである。当時「江差の浜には小判の波がよせてくる」とまで噂されたい。彼らは宿舎を兼ねた網元の大邸宅である「鯨御殿」に集結し、鯨の「群来」を待ち続けるのである。やがて海が乳白色に染まったという「群来」の一

報が入るや、一斉に船を漕ぎ出し、休む間もなく刺し網（後には建て網による漁法に変わった）で鯨を獲り続けたのである。春とはいえ、海上での作業は寒さに苛まれたはずである。単調で辛い肉体労働を長い時間こなすには、大勢で掛け声を唱和する必要があったのであろう。そこに生まれたのが「鯨場作業唄」のなかの沖揚げ音頭であるソーラン節である。漁師たちの威勢のいい労働歌ではあるのだが、今では何処かに哀感さえも感じられる。もはや挽歌となってしまったからである。

そうした感覚に囚われるのは、「北」が醸し出している通俗的な観念に、福島育ちのこちらがどっぷりと浸かっている所為もあるかもしれない（笑）。「北国の春」（千昌夫）、「津軽海峡・冬景色」（石川さゆり）、「熱き心に」（小林旭）、「風雪流れ旅」（北島三郎）などに、いつの間にやら心惹かれてしまうのである。しかしそうは言っても、「北酒場」や「函館の女」や「北の旅人」や「北の宿から」には何の関心もないのではあるが…。ソーラン節を聴くと、小僧たちが保育園や小学校の運動会でやけに真剣に踊っていた姿を思い出す。伊藤多喜雄のソーラン節もそうだ。力強い唄と踊りが何とも魅力的である。そしてともに懐かしい。しかしながら、歌詞はやはり昔ながらのものの方がいい。労働歌の名残が感じられるからである。その歌詞もさまざまあるようだが、代表的なもののうちから主要部分だけ紹介しておく。

鯨来たかと 鷗に問えば わたしや立つ鳥 波に聞け
今宵ひと夜は どんすの枕 あすは出船の 波枕
男度胸なら 五尺の身体 どんと乗り出せ 波の上
沖の鷗が 物言うならば 便り聞いたり 聞かせたり
沖の鷗の 啼く声きけば 船乗り稼業は やめられぬ

獲られた鯨は浜に揚げられ、一部を食用として干物にした身欠き鯨等に加工する以外は、大釜で煮て鯨のメ粕に加工した。これは当時第一級の肥料であった。その生産が本格化するの、建て網の普及によって鯨の大量捕獲が始まった江戸末期から明治初期以降のことだという。浜での作業には女たちも従事したが、単調でつらい作業なので、なかにはヤン衆相手の筵（むしろ）張りの花街に流れていく者もいた。鯨漁で稼いだヤン衆たちを相手にしたので、儲かったからである。一連の漁期が一段落した5月の江差は、鯨製品の売買や帰郷前に歓楽街へと繰り出す漁師たちの喧騒で、「江差の春は江戸にもない」といわれるほどの賑わいに包まれたという。

狭い浜は男と女でごったがえしていたのであろう。この時期には、鯨場の景気を目当てに座頭や瞽女（ごぜ）などの旅芸人も渡ってきたので、太鼓や三味線が夜通し鳴り響いたらしい。現在の江差町は、江差追分の発祥の地として知られるものの、人口7,000人ほどの静かな町で

ある。今ではもはや想像すらできない光景が、当時は見られたのであろう。しかしながら、これほどの賑わいも鯨漁が終われば消えていく。ヤン衆も花街の女たちも故郷に去り、7月末から8月の初めに北前船が出港した後は、小屋も取り壊されて浜からは灯が消えていった。「江差の春」は、江戸とは違って春のみであったからである。その後、鯨の「群来」も見られなくなって、「江差の春」もまた遠い過去の昔話となり、北前船によって運ばれてきた江差追分のみが残った。

江差追分会館の館長も務めたことのある先の松村隆には、『たば風に唄うー江差追分・青坂満一』（北海道新聞社、2006年）という著作もある。「たば風」とは、江差で1月から2月の厳寒の時期に北西から吹く強い季節風のことを言う。江差追分の第一人者である青坂満の唄声は、この「たば風」をものともせず、あるいはこの「たば風」に乗って悠々と、北の空を流れていくかのようなようである。彼のような悠揚迫らぬ唄いぶりによって、江差追分はこれからも多くの人々を魅了し続けていくことだろう。その青坂も昨年亡くなった。なお、江差追分に関する興味深い論考として、池本正純「江差追分異聞」（『専修大学社会科学研究所月報』No.654・655）がある。お読みいただきたい。

●北前船と加賀

江差の話は付録として付け加えたようなものなので、もう一度北前船の話に戻し、今度はさらに具体的に、北前船の一年がどんな様子であったのかを、我々が訪ねた橋立に瀬越や塩谷も加えた加賀の船乗りたちを例に取り上げながら、紹介してみよう。この話も先のカタログである『北前船と大坂』によっている。たまたまそこに加賀の話が載っていたのを見付けたので、ここで紹介しておきたくなった。冬の間大坂に北前船を係留していたのは、主に加賀の船主たちだったので、そのために加賀の話が『北前船と大坂』に登場することになったのであろう。それだけ大坂との繋がりは深かったのである。

さらに推測すれば、わざわざ加賀の話が登場しているところを見ると、カタログにあった文章は、もしかしたら、牧野隆信の研究を下敷きにして書かれたものなのかもしれない。北前船と大阪の関係を語ろうとした時に、彼による加賀の北前船の研究は大きな役割を果たしたはずだからである。また、先に紹介した高田宏の『日本海繁盛記』にも、このあたりのことは詳しく描かれている。こちらも、以下の叙述において活用させてもらっている。現在の私は、北前船の経営の話には興味がないとまでは言わないものの、どちらかと言えば、北前船に関わる生身の人間の生態や哀歓や盛衰の方に、面白さを感じずし強く惹かれるのである。私という人間の性分なので、これもやむをえまい。

話は、春の祭りが終わったところから始まる。今では春の祭と言っても私などにはピンとこないが、昔は豊作を祈る祈年祭や氏神祭、疫病祭などが各地で行われていた。これらの祭が済むと、村人たちに見送られて、船乗りの若い衆がそろって村を出立する。これを「総立ち」と言ったらしい。現在では、「総立ち」と言うとその場にいる全員が立ち上がることを意味することがほとんどであるが、もともと、全員が出発するという意味もある。ここで言う「総立ち」はもちろん後者である。毎年繰り返されていることとは言え、危険の大きい航海であり、しかも長い別れとなるので、出掛ける側にもそしてまた村に残された側にも、さまざまな思いが去来したことであろう。敦賀までは徒歩か船で行き、そこから先は、琵琶湖の西を廻る若狭街道を歩いて京都まで行く。今は鯖街道として知られる若狭街道を通れば、京都までは「京は遠ても十八里」と言われた距離である。それほど遠くはない。そして大阪へと辿り着く。

大阪では、船囲いして係留しておいた船を補修するとともに、船に積むための商品を買集めるのである。主として酒・木綿・古着などを積んだようだ。そして3月末から4月の初旬にかけて、大阪を出帆する。こうして加賀の北前船の新たな年の航海が始まるのである。日本海側に出るまでに、瀬戸内海の多度津（たどつ）、下津井、玉島、尾道、竹原、下関などの港に寄港し、紙・塩・砂糖・蠟などを買い込んだようである。日本海側では浜田、境で米・鉄などを積み込み、小浜、敦賀では縄・筵（むしろ）・吠（かます）などの藁（わら）製品を積み込んだとのことである。そして、蠟燭の原料となる生蠟（きろう）などが売られた。

郷里の橋立に差し掛かると、「親方前」といって半日だけ沖合に錨を降ろして停泊し、船頭たちは舢（はしけ）に乗って浜に上陸した。橋立には（瀬越や塩谷にも）、北前船が停泊できるような港は無かったからである。船主の家に立ち寄って挨拶し、それから蝦夷地に向かったのだという。北前船の沿岸航海には、地乗りと沖乗りの二つの方法がある。地乗りは岸沿いを航海する際の方法であり、船上から陸地の目標物を確認しつつ航行する。しかしながら、港と港の距離が離れてくると、あるいはまた、航行の速度を上げようとする、陸の見えない海上を航行することになる。日本海側に出れば、当然ながら沖乗りが多くなったであろう。

加賀からは直江津、新潟、酒田などに寄港して、米や酒などを積み込んでいる。そして、船が北海道に着く頃には、練のメ粕作りも終わっている、メ粕をはじめ各種の海産物を買入れることになる。ここでの積荷が莫大な利益をもたらすので、もちろん積めるだけ積んだようだ。残された写真などを見ると、まさに満杯である。北前船は8月中には北海道を出帆した。台風が近付く二百十日を外海で迎えると海難の危険が高まるので、それを避ける必要があったからである。そのために、能登や隠岐などを経由しつつ一路下関を目指して上って行った。瀬戸内海に入ると、各地の商況を聞き合わせながら、それぞれの商品を有利な価格で販売できる港で売り捌いた。そして、秋の終わるか冬には終着地の大阪に戻った。

船は木津川の河口近くに船囲いし、番人を置いて係留しておいたとのことである。木津川から分流し、河口近くで再び合流する三軒家川は、その頃、日本海が荒れる冬の間船を係留しておくのに恰好の場所だったのである。当時の三軒家川は、係留した加賀の北前船で水面が見えないほどだったという。何故川に係留したのかというと、真水に曝すことによって船材を食い荒らす船食い虫を退治する効果もあったからである。

大阪に着いた船乗りたちは、必ず住吉大社に参詣した。ここが、朝鮮半島に出兵したと「記紀」に伝えられる神功皇后と、その皇后を守護した三柱の航海神を祀る神社として崇められていたからである。航海を無事に終え稼ぎをあげられたことに、深く感謝したのであろう。もっとも、神功皇后の話などはもちろん神話の世界の作り話に過ぎないのであるが…。加賀の船乗りたちは、大晦日も近づいた頃になると歩いて郷里まで帰って行った。正月（もちろん旧正月のことである）を故郷で迎える彼らは、地元の神社に奉納するために、大坂の絵師に作らせた船絵馬を携え、大坂を後にした。そして、再び京都から若狭街道を通して加賀に戻った。先の高田は、その様子を次のように描いている。

長い航海のあとだが、足どりは軽い。船頭はもちろんのこと、それぞれに懐中はあたたかい。妻や子供たちの、あるいは母親の、無事再会を喜んでくれる顔を思い浮かべながら足を早めたことだろう。背中の柳行李には家族への土産物が入っている。船頭の行李には大坂の絵師に描かせた船絵馬も入っているかも知れない。今年の航海の無事と商売の成功を感謝して村の神社に奉納する絵馬だ。

読んでいるこちらにも、いささか浮き浮きする（笑）。家に帰りつけば、船中での厳しい生活からようやく解放されて、ほっとしたことだろう。夜も安心して眠ることができる。正月が終わると、船主や船乗りたちは山中、山代、粟津などの温泉場に出掛けたという。いずれもすぐ近くにある温泉場である。こうした温泉場に逗留して、長い航海の疲れを取り、英気を養ったのであろう。正月も済み春が巡ってくれば、再び「総立ち」の日が近づき、船乗りたちは大阪に戻ることになる。そしてまた新しい年の航海が始まるのである。日本海の家は冬には荒れるので、船乗りたちは何もすることができない。この冬の間のみが、船乗りたちと北前船の短い休息期間だったのである。そんな一年だったらしい。

●堀田善右衛門とある句碑のこと

旅に出ると、思いもかけぬ発見があったりもする。それもまた旅の面白さだと言えなくもな

い。橋立の「北前船の里資料館」から刊行されている『引き札の世界—北前船がもたらした華麗なる広告チラシ—』に、富山高岡の伏木で廻船問屋を営んでいた堀田善右衛門の名を見付けたことは既に記しておいたが、その彼は、作家堀田善衛の曾祖父である。堀田善衛の生家は大きな廻船問屋であったので、引き札の写真集にその名があつて何の不思議もないのだが、思わぬところで見付けたので、一寸驚いたというわけである。生家は時代の変化に追いつけず没落し、消滅することになる。その一断面を、曾祖父堀田善右衛門の最晩年の姿を通して描いたのが、「鶴のいた庭」という作品である。

この作品は、宮本輝編の『魂がふるえるとき』（文春文庫、2004年）と題したアンソロジーに収録されている。「鶴のいた庭」の末尾は、「曾祖父は、大晦日に物見に上ったその翌日、すなわち大正11年の元旦の早朝、北の海に海鳴りの底深くとどろくなかで、静かに息をひきとった。老衰である。数え年96歳、名を善右衛門といった」という文章で閉じられている。

生家の屋号は鶴屋と言い、その由来となった二羽の鶴が、羽を切られて飛び立てなくなったまま、広い庭に棲んでいる。まるで善右衛門の当時の姿を象徴しているかのようである。いたずらに広く寒々とした部屋で、善右衛門は痩せて枯木のようになった身体を脇息（きょうそく）で支え、毎日のように庭を見ているのである。堀田善衛は、生家の滅亡を次のように描いている。

この年老いすぎた老人は、ほとんど日がな一日を広い銀の間に坐りつくして過した。冬でも、雪が吹き込まぬ限りはあけはなしていた。客人の話に耳をかたむけ、ときどきは書見をしたり、字を書いたりしていたが、曾祖父のことばで言うならば江戸をはじめとして、横浜、神戸、樺太、北海道から日本海沿岸の港々にちらばっている身内の人々からの情報は絶えず受取り、しかも決して祖父と父との仕事の運びに口出しはしなかった。そして彼の、数百年にわたる家の歴史が、いまどうしようもなく閉じられようとしているのであることも、人々の話を聞くときには閉じているその眼で、明らかに見透していた。三井家や岩崎家のようにでなければ、大阪商船や日本郵船のようにでなければ、戦争のあるたびにふとって行くのでなければ、事は必ずや廃れてしまうのである。

以上紹介したように、「鶴のいた庭」では、鶴屋の滅亡は堀田善右衛門の姿を通じて語られるのであるが、『若き日の詩人たちの肖像』（新潮社、1968年）では、その最後の日が一族の姿を通じて語られている。この本は昔友人から読むように勧められたものであるが、繊細な魂の彷徨に惹かれはしたものの、あまりの大作で読むのに難儀した覚えがある。

家の状況は、ますます非道（ひど）いことになっていた。何重にも抵当に入っていたというものの、とにかく一杯だけ、最後までこのっていた汽船も、これを最後に、と父母や少年が岸壁にならんで手をふっているのをあとにして、港を出て行ってしまった。神戸の別の船主のところへ、船籍がかわってしまったのである。店の者たちは、わあわあと声をあげて泣き出した。舷側で一族に向けて手注目の敬礼をつづけている船長らも、左手でハンケチをとり出しては涙をぬぐいつづけていた。二百年ほど、いや記録にある部分だけに限って言えば、百五十年ほどつづいた廻船問屋の一家の歴史が、濛々（もうもう）と黒煙をあげて岸壁をはなれて行くその船の姿が夏の海の水平線に消えたときに、それが消えてしまったのであった。

こんなふうには最後の光景が描かれている。この鶴屋には、「下関から小樽までの裏日本に、何十軒かの船問屋があったが、そのまま生き延びたものは一軒もなかった」という。時流に乗ることができなかつたのである。厳しく、そしてまた寂しい歴史の一齣である。

もう一つの思いもかけない発見は、北前船とは何の関係もない。われわれは2日目に敦賀のホテルに泊まった。せっかくなので、外に出て一人で飲んでみようと思い、ホテルの周りをぶらついた。そうしたら、「居酒屋以上料亭未満」などといった面白いのれんを出した店に出くわした。その店で地元の魚を酒の肴にゆっくり飲み食いし、天上に輝く月を眺めながら、満足して宿泊先に戻った。そんな気分になったのは、今回の調査旅行の目的の大半は、ここまでではぼ達せられたようにも感じられたからである。翌日に企画された「人道の道敦賀ムゼウム」や「美浜原子力PRセンター」の見学では、私などはぼんやりと佇んでいたに過ぎない。

そんな時に目に留まったのが、「美浜原子力PRセンター」の玄関脇に建てられていたある句碑である。そこには、「誓子 舟蟲が澁淵原子力発電」とあった（1974年11月に建立）。あの山口誓子の句碑がこんな所に建てられており、しかもそこに刻まれた句が「舟蟲が澁淵原子力発電」とは、といった失望がらみの驚きを覚えた。周りの人も同じような思いだったに違いない。

ネットで検索してみると、彼の句碑一覧を閲覧することができる。それによると、全国各地に建てられた句碑の数は200にもものぼる。この数にも正直驚いた。素直に捉えれば、一流の俳人の証のようにも見えるが、狷介な私などからすると、粗製濫造のような気もしないではない。日本全国にある句碑や歌碑、あるいは文学碑の類は、いったいどれだけの数になるのであろうか。きっと呆れるほどなのではあるまいか（笑）。しかもそこに刻まれた句が、「舟蟲が澁淵原子力発電」である。原発を手放しで礼賛しているかのようにも見えるこの句が、句碑にまでしなければならぬような代物かどうかとも怪しい。生前に建てられた句碑なので、本人の了承を得て建てられているはずだが、今となっては誓子も恥ずかしく思っているかもしれない（笑）。

当然と言えば当然なのであろうが、著名な一流の俳人にも駄句はあるということか。

ネット上には、「自分の作った俳句の句碑を建てたいが、参考になる資料はないか」といった相談まで寄せられていた。そんなことを考える人がいることにも驚いたが、句作に励む同好の士は数多く、句集などもたくさん作られているようだから、句碑を作りたいなどと考える人が現れても特段不思議ではないのかもしれない。俳句をどのように定義すればいいのかよくは知らないが、もしも「人間に対する関心を深めながら、四季自然に憧れていく文芸」(飯田龍太)だというのであれば、自分の句碑を建てようなどと考えること自体、あまりに世俗に流されているのではあるまいか。俳句の世界とは縁遠い人間の所業であると言う他はない。

上記のようなことを考えていたら、私みたいに「敬徳書院」の店主を名乗り、毎週のようにブログに雑文を綴り、さらにはそれを集めて冊子まで作って周りにばらまいていることなども、句碑を建てようとする人間の営みと大同小異、五十歩百歩、似たり寄ったりであることに気が付いた(笑)。漱石が『草枕』で言うように、「唯の人が作った人の世が住みにくいからとて、越す国はあるまい」。「智」も「情」もそれほどのものを持ち合わせてはいないので、角が立つことも、流されることもない。だが、「意地」だけはどうも人並みにあるようだ(笑)。「窮屈」にならないようにするためには、自分もまた「唯の人」にすぎないと観念することが肝要なのであろう。

●琵琶湖疎水から

山口誓子の句碑に違和感を覚えたまま、次に向かったのは小浜である。小浜では昼食に鯖定食を食べ、「おばま食文化館」を覗いた。海産物が豊富な若狭は、昔から「御食国」(みけつく)と称されていたようで、食べ物には大分拘りがあるようだ。田舎育ちの私などは、味覚には無頓着なので場違いの感もあった(笑)。その後、若狭街道を通過して京都に出た。途中、鯖街道の宿場町として知られるようになった熊川を眺め、右手に安曇(あど)川を見ながら朽木(くつき)を通った。大原までは何もない静かな山道が続いた。

京都では、琵琶湖疎水に関わりのある近代化遺産の数々を見て廻り、「琵琶湖疎水記念館」を見学した。南禅寺の桜も素晴らしかったが、遺産の数々も実に風格があり、周りの景色とも絶妙に調和して見応えがあった。それぞれの遺産の土木工学的な意味なども案内板には記されていたが、そんなことよりも、景観の素晴らしさにうっとりした。桜が満開となった春爛漫のこの時期に、着物姿の若い女性たちを見るときもなしに見ていたら、なにやら明治時代にタイムスリップしたかのようにも思えてきた。

琵琶湖疎水そのものについても、購入したパンフレットなどを元に簡単に触れておく。京都

は三方が山に囲まれているが、比叡から続く東側の山並みは、蹴上（けあげ）付近でいったん途切れる。南禅寺の入り口付近である。この山の切れ目に、明治の半ば頃京都と琵琶湖をつなぐ運河が建設された。それが琵琶湖疏水である。琵琶湖西岸の大津で取り入れた水を、比叡山系の南麓を通して蹴上から京都市内に流し込む、およそ7キロのルートの途中には、もちろん山もあり谷もある。水路をつくるだけではなく、トンネルを掘って運河を通さねばならなかった。

蹴上でもっとも有名な施設はインクラインである。インクラインとは、高低差のある水路に船を引き上げるための施設である。蹴上と南禅寺の間には高低差があり、京都市内を遡ってきた船は、ここで蹴上まで引き上げられることになる。南禅寺側にプールがつくってあって、そこから、船に積んだ荷物ごと貨車に載せる。そして、蹴上のプールにもう一度戻し、そこからまた琵琶湖に向かうのである。琵琶湖疏水という大工事の設計と建設を行なったのは、田辺朔郎（たなべ・さくろう）である。田辺は、明治16(1883)年に大学を卒業すると同時に、京都府御用掛に就任した。彼は、学生時代に大津―京都間の疏水調査を行ない、琵琶湖疏水の建設計画を卒業論文にまとめていた。そのため、京都府知事の北垣国道（きたがき・くにみち）から、琵琶湖疏水工事の主任技師に任命されたのである。

琵琶湖疏水の取り入れ口である大津から蹴上まではおよそ9キロだから、それほど長い距離ではない。しかし、途中は山地なので、運河を開通させるためには、何ヵ所かのトンネルを掘らねばならなかった。もっとも難関だったのは、長等山を通るトンネルの工事であり、このトンネルは、途中にシャフトと呼ばれる堅坑を設ける方法で開削された。トンネルの中間点に井戸のような垂直の穴を掘り、この底から両側の出口に向かって掘り進む。両側の入り口からも堅坑に向かって掘り進む。こうして、工事にかかる期間を短縮できると想定された。また、シャフトからトンネル内に新鮮な空気を取り入れることができるし、湧水を汲み出すことも容易になるはずだった。

しかし、開削直後から猛烈な湧水に悩まされた。人力による排水では間に合わず、蒸気で動く排水ポンプが導入されることになった。設置を担当したのは、ポンプ主任の大川米蔵である。大川は湧水と闘いながらこの仕事をやり抜くが、設置工事完成の夜、自らシャフトの穴に身を投げた。工事にとまらぬ極度の緊張が自殺の原因であったといわれる。当初、この事業には水力発電の構想は含まれていなかった。電力は以前から使われていたが、火力によって蒸気エンジンを回し、その動力を発電機に伝える方法がほとんどだった。田辺が着目したのは水力発電であり、蹴上―南禅寺間の落差70メートルを利用して、水車を回した。ここで発電した電力が、インクラインを登り降りする荷車を動かし、京都の街に電灯を灯し、工場のモーターを動かす動力源となった。難工事の果てに琵琶湖疏水が完成したのは、明治27(1894)年のことであ

る。なお、田辺はこの工事で命を落とした人々の霊を弔うために、私費を投じて殉職者慰霊碑を建立している。

おおよそこんな話である。「琵琶湖疎水記念館」で展示を眺めていたら、田辺が北垣国道の長女と結婚したこと、義父であり官僚でもある北垣と田辺の間には人間関係のもつれが生じ、そのためか妻との間にも齟齬が生じたこと、長男が学生時代に亡くなって深い挫折を味わったこと、などが記されていた。そうしたこともパンフレットには記載されているだろうと思って購入したのだが、そんな話には何一つ触れられてはいなかった。

今回の調査旅行で私が期待していたのは、北前船がらみの話であったことは言うまでもないが、この琵琶湖疎水についても心密かに愉しみにしていた。私はかなり昔から田宮虎彦のファンで、彼の書いたものはかなり集め、そして読んだ。その彼に、そのものずばりの「琵琶湖疎水」というタイトルの短編小説がある。1949年の作であり、この年にはあの「足摺岬」も書かれている。「琵琶湖疎水」が描き出しているのは、入水自殺や列車からの転落による友人たちの死に現れたような、三高時代の暗い青春群像である。「それは昭和五、六年の頃のことであった。既に左翼思想は田中たちの間から色褪せていって、学生の間にも無為と頼廃とが濁ったよどみをなげかけはじめていた。田中たちは、その一、二年前には学生間を風靡していたマルクスにもレーニンにも唯物弁証法にもすべて無縁であった。口にもしなかった」。そんな時代の暗さを更に深くしているのが、琵琶湖疎水の美しい風景である。こんなふう描かれている。

琵琶湖からインクラインにひかれた琵琶湖疎水は、南禅寺、永観堂の山下を潜りぬけて、若王子社の前に出ると、そこから鹿ヶ谷をゆるやかに縫いながら銀閣寺道に流れはじめる。青々と豊かな水量であった。若王子社から銀閣寺道まで、鹿ヶ谷の疎水ベリの道は十二、三町もつづいている。(中略) 疎水は春は桜の花びらにうずもれるのだった。その花びらの上に、また花びらが舞いおち、二重にも三重にも重なりあって、ゆるやかに流れていった。十二、三町の長い流れが、その頃には桜の花びらにおおいつくされて、水の面をひとところもみせなかった。桜の花びらが流れつくすと、季節は初夏にうつってゆくのだった。若葉が眼のさめる様な新緑を、こんどは疎水にかけをおとした。秋にはそれは燃える様な紅葉にかわった。

しかし、疎水を流れる水は、景色の美しさとは対照的に怖ろしさをも孕んでいた。女郎屋から眺めた琵琶湖疎水は、次のように描かれている。「佐藤は通された三畳の部屋からくらい疎水をみていた。その疎水の水はインクラインを落ちて来た琵琶湖の水である。琵琶湖から京都まで流れて来た水は蹴上で南禅寺の隧道に流れて若王子に出、佐藤の家のそばを流れてゆく水と、今、佐藤の眼の前を墨汁の様にむくむくとかたまり流れている水との二つに分れるのである。

佐藤は何故か怖いと思った」。

京都を舞台にした暗い時代の青春群像は、「卯の花くたし」や「鹿ヶ谷」、「比叡下ろし」等の作品でも描かれている。私としては、田宮が描いた世界を思い出しながら、琵琶湖疎水を廻ってみたかったのである。そんな願いが今回思いもかけずに達せられて、私はいたく満足した。旅の終わりに相応しく、心が洗われるような時間が過ぎていった。田宮の描いた暗く、寂しく、悲しく、静まりかえった世界は、外界からはとっくに消え失せてしまったようにも見える。だが『絵本』（目黒書店、1951年）のあとがきで彼は言う。「現実の世界にあるものが必ずしも人生ではない。現実の世界に人生を探そうとすることほど無意味に近いことはない。人生は小説の中にしかないのである」と。世の中に次々と現れる目新しいものなど、あっという間に消え去っていく。古くなる間さえない。田宮の作品は「古い」と言われ続けてきたが、その「古さ」故にいつまでも色褪せることがないのである。私の心の奥底には、彼の描いた作品世界が、今でもひっそりと張り付いたままである。