

2024年8月発行  
宝仙学園中学校二年  
西村聡太

# 荒波を超える！ 動く総合商社

## 調べたきっかけ

二〇二三年十二月、私はお節料理の伊達巻作りには伊達巻には鯛など白身魚のすり身を使うが、はんぺんで代用することもある。スーパーでははんぺんを手にとり、何気なく裏の原材料表示を見ると「鱈」と記載されていた。私は、はんぺんに使われている白身魚の原材料が鱈、つまりサメだったことに驚いた。なぜサメが使われているのか。調べると北前船の存在が浮かび上がった。

## はんぺんは、なぜサメか

江戸時代の鎖国下では、オランダと清に限り、長崎貿易が行われた。主な輸入品は生糸、漢方薬・砂糖・書籍、輸出品は銀・銅・海産物であった。当時、清では中華料理の高級食材として、煎海魚（いなまこ）干鮑（ほしあわび）鱈鱈（ふかひれ）の需要が高く、これらは俵に詰められて輸出されたことから俵物三品と呼ばれた。老中・田沼意次は長崎貿易で金銀の獲得を目指し、代金は銀の代わりに俵物で支払うことを奨励する。俵物の需要増加とともに「鱈鱈」を取った後の鱈が多く市場に出回った。こうして江戸時代中期から蒲鉾屋が鱈をすり身にしてはんぺんが作られるようになったのだ。

## 北前船の成立

蝦夷地で俵物を大量に積み込み、大阪へ運んだ船が北前船だ。大阪市中央区北浜には大阪俵物会所跡がある。幕府は俵物を「会所」で特定の商人にのみ売買させ、長崎を経由して清に輸出した。俵物以前から、北方産品は鷺羽、ラッコ皮など権力の象徴として重要視されていた。そのため、戦国時代末期には近江商人が蝦夷地に進出し、買付けした商品を手廻で敦賀へ、さらに琵琶湖の水運で大阪へ運んで商いをしていた。

## 舵に注目！北前船とは！？

寄港地で安いものを買い、高く売れる港で積み荷を売りながら大阪と蝦夷地を日本海廻りで航海していた。北前型弁財船は日本海の荒波に適応した構造をしている。船首と船尾はほぼ同じ高さで波をかぶりにくい。船体が前に尖っていることで波切がよくなり、速力も落ちにくい。船底を丈夫に、下船梁が補強されているのも特徴だ。舵が大きいのは、面積の広い帆に同方向から強い風圧を受けた時、水中で流れの圧を利用する舵の面積も広くなければならぬからだ。舵の効きを良くし、舵が横波に打たれて壊れるのを防ぐため船尾側に外艫がある。

酒田から下関を通り大阪・江戸へ向かう西廻り航路が河村瑞賢によって整備される。この「酒田〜大阪航路」が近江商人の「敦賀〜蝦夷地航路」と結びつき、北前船の航路が完成した。このような中で、近江商人に雇われていた北陸の船乗りたちが自立して自分の船を持つようになり、大阪の商品問屋との取引を確立する。以降、北陸をはじめ様々な地域の船主達による北前船の時代が到来する。北前船の交易によってはんぺんが考案されるが、他にもお節料理に影響した交易品がある。近世、清では昆布の採れる海岸が少なく、内陸部の人々のミネラル不足を補うため昆布を日本から輸入していた。そのため北前船には大量の昆布が積まれ、結果、大阪を中心に昆布出汁文化が根付く。この出汁を取った昆布から考案されたものが昆布巻だ。昆布に味をしみこませてからニシンを巻き乾瓢でしめた。この時に巻かれたニシンも北前船で蝦夷地から運ばれたものだ。当時は冷蔵技術が発達しておらず、水揚げ後に内臓や頭を取り除いて干物にしてから送った。保存できる貴重なタンパク源として上方で重宝された。松前藩では時の将軍に身欠きニシンと数の子を献上するのが恒例であった。享保の改革で節約を勧めた八代將軍徳川吉宗も、正月だけは富める者も貧しい者も同じものを食べて祝って欲しいとお節料理に数の子を入れることを推奨したという。お節料理には北前船の恩恵が沢山詰まっている。



鱈鱈模型

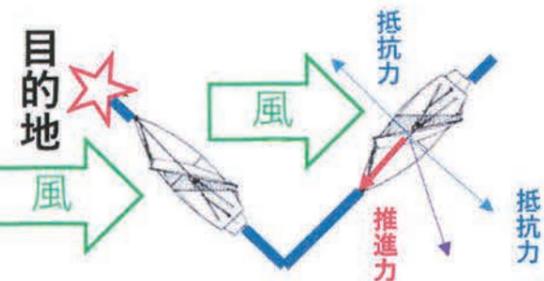
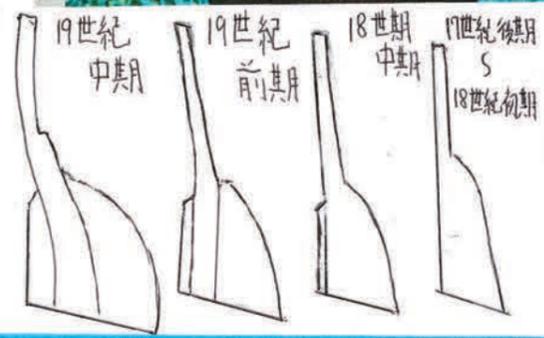
## 不思議な形には理由がある！

西洋船には三角帆がいくつもついているのに対し、北前船の帆はとても大きな四角帆が一枚だ。これには理由がある。一六〇九年、二代將軍徳川秀忠は軍船、商船を問わず西国大名の五〇〇石以上の船を没収した。大名の水軍力を抑える目的であった。さらに一六三五年、徳川家光の発した武家諸法度で大船建造禁止令が制定され、五〇〇石以上の船の建造を全国で禁止した。その後、商船は例外とされたが、「大型船の帆は一枚であること」「船底の竜骨を禁止し、平らな構造にすること」という規則により、和船は独特の形で発展していく。北前船に使われたのは千石積みの弁財船だ。千石積みとは一五〇トンの米が積める船だ。法律で竜骨を禁止されたため弁財船は航（かわら）という厚い板を基本にして根柵・中柵・上柵と幅の広い板材を組み合わせて作られた。日本が森林資源に恵まれていたことで、大きな板材による構成が可能だった。また、帆が一枚に限定されたので、帆は広大な面積になった。千石積みの弁財船の帆柱は約二十七メートルであった。帆柱の材に見合った木は少なく、値段も高かったため、中心に杉の大木を立て、周りを細い檜材で包み、ところどころに鉄の輪を締めこんで一本の大木にする「松明柱」が用いられた。松明柱なら高く造ることができた。

一本木より強くなった。しかし、強風時は帆をおろしていても柱に当たる風圧で船が流されることがあった。また、横波や横風で船が横倒しになることもあり、非常事態の時は斧で柱を切り倒すことになっていた。船の進歩は目覚ましい。弁財船は十八世紀中葉に船型・構造・装備面が完成した。その結果、帆走性能と安全性は年々向上し逆風帆走、沖乗り、夜間航海、連続航海が可能になった。横風を利用して前進するためには、帆を斜めに曲げて、片帆で「ひらき走り」をする。向かい風に対して前進する航法は「間切り」といって、取り舵で船を左へ進め、ある程度進んだら逆の斜めに進むよう面舵にしてジグザグに走っていく。四角帆一枚の弁財船がこのような走り方ができたこと、曳航なしで狭い湾口に入入りできたことは、巨大な舵のおかげであった。このように帆走性能が向上したことで、千石積みの船はそれまでの六割の乗組員（十五人程度）で運行ができるようになった。同じ航海条件下での上方から江戸への所要日数記録を比べると、十七世紀後半の弁財船は最速で十日、平均は三十二日であるのに対し、十九世紀前半の弁財船は最速で六日弱、平均は十二日だ。所要日数は半分以下になり、商品流通に大きく貢献したことが読み取れる。

## 逆風帆走の進み方

- ① 風を受けた帆に空気の圧力差による力(↑)が発生。
- ② ↑は、↑と↑に分解できる。
- ③ 船底の航（かわら）が抵抗となり、↑の力を打ち消す。
- ④ 残った↑が推進力となり、逆風でも帆走できる。



※公益社団法人 B&G 財団  
「水辺を学ぶヨット講座」のイラストを元に、北前船のアイコンに変えて自作した。



→南越前町の河野歴史文化ふれあい会館にて撮影

二〇二四年八月六日、日本海五大船主の一人、右近家の館を訪ねた。北前船秘話を紹介する。

福井県は敦賀、三国、小浜に北前船が寄港していた。三国と敦賀の間の南越前町に五大船主の一人、右近権左衛門の館がある。ここは右近権左衛門の生家である。現在は資料館になっており、人物像や北前船について学ぶことができる。

冬でも枯れないことから縁起が良いとされ、家をもつことが金をもつことがモチとかけられている。兎と波の瓦は、「兎のようにぴよんぴよん波を超える」と海上安全と、兎

が子沢山であることから子孫繁栄を願っている。「板子一枚下は地獄」と言ったように、船乗りの仕事は危険と隣り合わせであり、気を引き締めて仕事に当たり、さらに神仏へ加護を願っていたとわかった。



万が一のことがあった時は現金や重要書類を回収しなればならない。そこで貴重品を入れるのに用いられたのが船乗りの一見、重そうなる人掛物だが沢山のからくりが仕掛けられており、海中に投げ出されても秘密の空間に空気溜まりができる。さらに船筒全体は水分で膨張する特性の桐材を使うことで空気を含んで密閉、漏水を防ぐ。金具の重さによって船筒が起き上がりこぼしのように起き上がり二割ほど水面に浮かび上がる仕組みだ。表面に装飾されている茶の木の紋は右近家の家紋で、名前も記載されているので持ち主がわかるようになっている。墨で書かれた大切な文書を海水から守り、回収する工夫が施されていた。



九代目が亡くなった後、経営拠点であった大阪の一心寺に碑が建立された。資料館にあった碑の写しには、当時の農商務相であった陸奥宗光の名前が彫られていた。右近権左衛門たちが北前船で運んだニシン粕を肥料として農業が飛躍的に発展したことが評価されたからだ。



右近家の生家のすぐ近くの高台には別荘がある。これは不況の折に村人の働き口として二年かけて造られた建物だ。右近権左衛門は北前船で自分の生まれ育った村に貢献し、さらには日本経済の発展に寄与したのであった。

驚くべきイノベーション! ~海運業の発展に尽力した工楽松右衛門~

工楽松右衛門(一七四三-一八一二年)は現在の兵庫東高砂市に生まれ、廻船業を営むかたわら、築港の仕事に取り組み様々な発明品を生み出して日本の海運を支えた。その業績により幕府から「工楽」の姓を与えられた。これは、「工夫を楽しむ」あるいは「工(たくみ)」を行うに諸人に楽を与える」ということ由来する。

近世以前の船の帆は主に葎が使われていたが、北前船の交易によって木綿が用いられるようになる。

「和漢三才図絵」によると、強さを持たせるため布を二、三枚重ねて刺し子のようにした「刺し帆」だった。刺し帆には刺し縫いをする手間と水分を含むと重くなる欠点があった。値段も高く、近距離を往來する船には使われなかった。

一七八五年、松右衛門が太い糸を燃やすことに成功し、木綿を使った厚手で大幅な新型帆布「松右衛門帆」が生み出される。松右衛門帆は刺し帆の一・五倍の値段だったが、丈夫で水切りが良く、あつという間に普及し

た。特に北前船で帆の扱いが楽になり、丈夫な帆は船舶時代を支えた。この技術は、ベルト生地やゴムタイヤの「すだれ織り」として産業分野へ引き継がれていった。松右衛門はこの他にも大船の連絡用快速艇「つばくろ船」、ろくろを用いた土砂とり船、舷が戸のように開閉する土砂積み船、海底をさらう鋤簾、底捲船、杭打船、石積船、石釣り船などを発明。「二十世紀後半の土木機械と原理的に似たもの」と司馬遼太郎は評価した。



上り船(蝦夷から大阪)の積み荷  
・ニシン、俵物、昆布  
下り船(大阪から蝦夷)の積み荷  
・米・酒・塩・砂糖  
・綿花、木綿、古着  
・中国山地の鉄  
→各地に刃物産業が興る  
・コウゾ→各地で和紙が作られる  
・石  
・京都の雛人形  
・生活用具など  
売ると買うの循環の輪を回す役割を担っていたといえる。

形を変えて伝わったもの  
生活必需品から高級品まで

山形の紅花が紅餅に加工されて北前船で京都に運ばれた。京都で染料や口紅になる。酒田(山形)の豪商たちが競って買い求めた。

ワタは茹でて吟に入れて運ばれ綿花に、そして衣料品になった。さらには裂織として再利用。

蝦夷地でニシンを仕入れる。身は干して上方に送られ、京都では身欠鯨のおぼんざいや鯨そばになった。

一裂織と古着

ニシンのワタ

木綿は豊臣時代までは貴重な輸入品で、衣料としては稀に大名が用いていたが、上流階級は主に絹、それ以下の民は麻やコウゾなど植物繊維でできた物を着ていた。木綿は暖かい地域でしか育たず、栽培するには大量の動物性の肥料が必要だ。江戸中期以降、北前船が運んだ蝦夷地のニシンを肥料にするようになり、ワタのとれる量が増えた。こうして、上方で木綿が栽培されるようになった。ワタは木綿になり、衣料品に形を変え、再び北前船に積まれて全国に届けられた。木綿栽培に適さない北陸、東北、松前地方では古着や端切れの需要も高かった。古着を細かく裂いて緯糸にして、麻・藤・木綿などの経糸と組み合わせ、麻布に木綿の糸で刺し子を施して防寒対策をした。例えば、当時の津軽の農民たちは木綿の着物を着ることが許されていなかったため、麻布に木綿の糸で刺し子を施して保温と補強をした。これが「津軽ごきん刺し」の始まりだ。保温性と耐久性に優れた木綿が全国に届けられたことで、木綿普及以前よりも風邪で亡くなる者が減った。

編集後記

政治の「治」という字には、さんずいが付いている。古来より、河川の水を治めることが世を治める政であったからだ。島国である日本ではここに海が含まれる。はんべんの歴史を調べたことで、船がもたらす経済効果が現代でも何でも手に入るようになり、工夫しなくても困らなくなった。遠くの情報もすぐに手に入る。しかし、物流二〇二四年問題や過疎など課題は多い。船は一度に大量の物資を輸送できる。陸路では辺境となる地が海上交通では中心地になる。現代の課題に海運からアプローチできることがあると考えるこの新聞が、工楽松右衛門や右近権左衛門のように工夫して問題解決することを皆で考えらるきっかけになれば嬉しいと思う。

民謡

諸説あるが、熊本県牛深市の港町で生まれた「ハイヤ節」が鹿児島、長崎、佐賀、広島に伝わり、その土地の民謡になった。有名な高知の阿波おどりもその一つだ。さらに

松右衛門は自らの信念を「人として天下の益ならん事を計らず、碌(ろくろく)として一生を過ごさん(禽(きんじゅう)にも劣るべし。人として世の中の役立つことをせずに、ただ一生を漠然とおくるのは鳥や獣に劣る」と言い残したとされている。

敦賀の藁工品

冬の間、当時の水田稲作地帯の農民は、藁(むしろ)や吹(かます)などの藁工品を作って生活の足しにした。藁は、藁などで編んだ敷物だ。敷物のほか、木綿帆が普及する以前は縦横に縫い合わせて船の帆にも使われた。吹は藁を袋状にしたもので、俵物や魚肥の入れ物に用いられた。

参考文献・HP・写真

- 菜の花の沖/司馬遼太郎
- 船/石井謙治
- 興味の窓「ヨットが逆風でも前に進める原理」  
https://kyo-madon.net/yacht/
- 公益社団法人 B&C 財団「水辺を学ぶヨット講座」  
https://www.bgc.or.jp/lesson/yacht/060428y\_01.html
- 北前船 HP  
https://www.kitanee-bunc.com/
- 兵庫東高砂工楽松右衛門公式サイト  
https://matsumon.ne.jp/effect.html
- 三方よしの近江商人  
https://sanpo-yoshi.ne.jp/pdf/046.pdf
- 北前船の寄港地地図  
公益財団法人関西・大阪21世紀協会  
https://www.osaka21.or.jp/index.html
- 小町紅/伊勢半インスタグラム(掲載許可取得済)
- 酒田難/山形観光サイト(掲載許可取得済)
- 鯨、鯨、吹、裂織、紅餅/国立歴史博物館
- (自分で撮影。博物館に掲載許可取得済)
- 北前船/河野歴史文化ふれあい会館
- 店印、船乗筒/北前船主の館・右近家のパンフレット
- お節料理/祖父母宅にて撮影