

第3回：北前船が育てた倉庫金融業

三方を海に囲まれた山口県には、海を舞台にした様々な歴史ドラマがあります。今回は、その中から海運と金融を繋ぐ「北前船」を紹介します。北前船は、江戸時代から明治初期にかけて、北海道や北国の海産物や米等を、日本海と瀬戸内海を経由して大阪に運ぶ、西廻り航路で活躍した帆船です。

山口県には、下関、三田尻（防府市）、室積（光市）、上関、萩など、北前船が寄港した港が沢山ありました。中でも、下関は、日本海、瀬戸内海、九州の



250石積み弁財船の模型
(光ふるさと郷土館展示物)

各航路の結節地であったことに加え、関門海峡が潮待ちを要する難所であったこと、大量の物資を引き受けられる資金力や商業組織があったことなどから、全ての北前船が寄港したとされるほどの重要港湾でした。その当時の下関は、近松門左衛門が「西国一の大湊」^{さいごくいち おおみなと}¹と表現するほどで、出船千艘入船千艘の賑わい^{でふねせんそういりふねせんそう}だったとされます。北前船が寄港する港には、「人・物・金」が集まり、室積には廻船持ちが76軒（1842年）、下関には問屋が約400軒（1825年）も軒を連ねていたほか、港の周りには、船大工や水夫、荷役など、北前船や港に関わる人々が沢山集まりました。

このように商業都市が形成される中、金融面でも特徴的な手法が生まれました。当時の北前船は、荷主の依頼に従って物資を運ぶ運賃積み廻船よりも、船主が自ら積荷の売買を行いながら各地を行き交う買積み廻船が主流でした。船主は、時折、相場の回復を待つためや冬の日本海の荒波を避けるために、積荷を売らずに倉庫に預けていましたが、その場合、当てにした積荷の売却益が得られず運転資金が足りなくなり、次の積荷が購入できなくなってしまいます。そこで、倉庫の積荷を担保としてお金を貸す「倉庫金融業」が発展し、船主は彼らからお金を借りたのです。

¹ 近松門左衛門は、人形浄瑠璃「博多小女郎波枕」の中で、「下関とも名に高き西国一の大湊。北に朝鮮釜山海 西に長崎 薩摩 唐 オランダの代物を。朝な夕なにひきうけて、千艘出れば入り船も、日に千貫目 万貫目、小判走れば銀がとぶ。金色世界もかくやらん・・・」と当時の下関の大変な賑わいを描写しています。

現在、企業の在庫等を担保に資金を融資する「動産・売掛金担保融資（ABL）」が注目されていますが、実は、当時、既に同様の融資手法が用いられ、万一、借手の廻船が難破するなどして資金の返済が不能になったとしても、担保の積荷を売却すれば貸金を回収することができたのです。但し、積荷の価値を見誤ったり、相場が急激に下落したりすれば損失を被る可能性があったため、現在と同じように倉庫金融業でも目利き力は欠かせませんでした。

こうした倉庫金融業の繁栄ぶりを見て、萩藩の毛利家も、下関や室積に自ら「越荷方^{こしにかた}」と呼ばれる直営の倉庫金融の役所を設置して、利益を上げようとしてきました。

現在、全国各地に北前船ゆかりの場所がありますが、山口県にも、「光ふるさと郷土館（関連施設①）」や、北前船の船頭が天候を見定めたという「日和山^{ひよりやま}（関連施設②）」、萩藩直営の倉庫金融の役所「越荷方^{こしにかた}の跡地（下関市南部町）」などがあります。当時の隆盛を思い浮かべながら、これらの場所を一度訪れてみてはいかがでしょうか。

（執筆：鈴木彰、平成 28 年 1 月）

関連施設① 光ふるさと郷土館



光ふるさと郷土館では、北前船等の海上交易によって繁栄した室積の歴史や風土を分かりやすく紹介しています。

弁財船^{べんざいせん}の大型模型や、航海時に金庫の役割をしていた船^{ふな}単筒^{だんす}、引札や絵馬などの豊富な廻船資料が展示されており、北前船の歴史や当時の船乗りの生活について、理解を深めることができます（光市室積 5-6-5）。

関連施設② 日和山から見た関門海峡



北前船は、木造帆船が主流で風や潮流の影響を受けやすかったため、船頭が出帆前に見晴らしの良い「日和山^{ひよりやま}」に登り、その日の天候を見定めたとされます。下関市にある「日和山公園^{ひよりやまこうえん}」では、現在でも関門海峡を見渡すことができ、昔と変わらない関門海峡の急流や、行き交う船などの眺望を楽しむことができます（下関市丸山町）。

- <参考資料> (1) 『下関市史・藩制一市制施行』第六章 産業経済「海運業と下関」、下関市市史編集委員会編、下関市、2009年
(2) 『北前船 寄港地と交易の物語』加藤貞仁、無明舎出版、2002年
(3) 『図説 下関の歴史』、『図説 周南・下松・柳井の歴史』郷土出版社、2005年