

Research Trends in Kitamaebune Research: From Maritime History to Critiques of Colonialism

NAKAHARA Satoe[†]

Abstract

This paper examines the development of kitamaebune scholarship, tracing its trajectory from early studies to the most recent research. Initial work, conducted largely by local historians and specialists, focused on regional history and the role of the kitamaebune in local communities. Subsequent research shifted toward maritime history and the business practices of shipowners, highlighting the distinctive features of the kitamaebune trade system. In recent years, the analytical framework has expanded to encompass global and relational perspectives, emphasizing the transregional networks formed through kitamaebune trade. This has extended the scope of inquiry beyond conventional discussions of domestic maritime transport within the Japanese archipelago to include connections with the Ryukyu Islands, Qing China, and Russia. Such perspectives also create space to reconsider the historical relationship between the Ainu and the Japanese (Wajin), leading to renewed empirical scrutiny of the colonialist dimensions embedded in the kitamaebune trade. By systematically reviewing these shifts in focus and methodology, this paper clarifies the evolution of perspectives in kitamaebune research and evaluates the associated scholarly contributions.

Keywords

Kitamaebune, Kombu seaweed, Ainu, Smuggling, Trading Medicine

北前船に関する研究動向 —「海運史」から「植民地主義の視点」へ

中原 聖乃[†]

キーワード

北前船, コンブ, アイヌ, 抜け荷, 売薬

[†] nakahara@seiryu-u.ac.jp (Faculty of Humanities, Kanazawa Seiryu University)

はじめに

北前船とは、江戸時代中期から明治時代中期にかけて、大阪と北海道を日本海航路で結んだ船のことである。北前船は、単なる船舶による運送業者だったわけではなく、船主自らが移動しつつ各地で商品を買入れ、各地で売りさばくことで利益を上げていた。そのため「動くマーケット」と言われている（牧野 1979：4）。加えて、江戸時代半ばから明治半ばにかけて、北前船が運んだモノにより各地の産業や生活を大きく変えた。例えば、コンブの採れない沖縄でコンブ料理が郷土料理となっているのは、北前船によってもたらされたコンブが琉球王国の仲介で中国へ密貿易されたからである。また、冷蔵庫の無い時代に、北海道の魚が日本本土に流通したのは、瀬戸内で大量に生産された塩を北前船が北海道に運んだからである。そして、北海道で獲れるニシンは、農地の肥料として、全国の農業、ひいては人々の食を支えていた。そのシステムのユニークさや地域文化への多大な影響などから、北前船に関する研究の蓄積は厚い。北前船は過去の遺物ではなく、現在では各自治体がかつての寄港地とその周辺の関連施設を整備し、観光資源として活用しつつある。本稿は、江戸時代から明治期にかけて産業や文化に多大な影響をもたらした北前船の研究動向について概観し、今後の研究の展望を示す。

1. 北前船研究の黎明期—在野の研究者

北前船に関する研究は、在野の郷土史家から始まった（西谷 1927；越崎 1933, 1972；牧野 1965, 1972）。最初期の研究としては、小樽で老舗の食品卸業「越崎商店」を営んだ越崎宗一⁽¹⁾によるものが挙げられる。越崎は経営の傍ら北前船とアイヌ文化の研究にいそしんだ。越崎は1957年に『北前船考』を出版し、これを第一編とし、第二編を加筆し、『北前船考 新版』を出版した(1972)。『北前船考』において、北前船の航路、商人、乗組員の暮らし、蝦夷地

の寄港地、そして北前船の本拠地の成立過程に至るまで、各地の市史・県史・経済史・商人史・水運史など多様な文献を参照しながら考察を行い、文字通り北前船研究の礎を築いたと言えよう。同書において、北前船は運送業ではなく、商品売買を基本とする商業資本家であることを早くも明らかにしていた(1972：12)。越崎は『北前船考』を上梓する前に、アイヌの古老への聞き取り調査をもとにアイヌの文化や経済について明らかにし、北海道に植民した日本人が、アイヌの経済的な発展を「完全に蹂躪」してしまったと、日本人の植民を痛烈に批判している（越崎 1933：156）。

橋立の船主であった西谷は、自身の西谷海運の沿革史を残している⁽²⁾。

牧野(1986)は、高等学校教員の傍ら地元で研究を重ね、商人による資本の形成、地域経済の発展、流通構造の変化などを通じて、北前船が果たした経済的・社会的役割を多角的に分析した。特に廻船問屋や船主の活動、寄港地のネットワーク、物資の流通と情報の伝播に焦点を当て、近世日本の海運と商業のダイナミズムを明らかにしている。

牧野は、曖昧であった「北前船」という名称の定義を行うとともに、その経営システムを「買い積み」という言葉で表した。牧野によれば北前船とは「北国の船であること、日本海から瀬戸内海に入り蝦夷地と大阪を結ぶ廻船」であることである（牧野 1986：55）。北前船という呼称の語源について、北前船の船乗りへの直接的な聞き取り調査から、「西日本、とくに兵庫や大阪・下津井といった瀬戸内や近畿」で使用されていた呼称であることを明らかにした（牧野 1986：51）。また、航海日記、船主の仲間規約、積荷目録、給与といった、船主と船頭の所蔵文書を読み解き、北前船の経営面を明らかにし、先述した「買い積み」という言葉を使って表した（牧野 1979：15）。

北前船と北海道の関係については、牧野は、

幕府より場所の管理をゆだねられた松前藩については、その支配力は弱く、場所請負人の私領同然となったこと、そしてその中でアイヌは虐待され、人口を減らしたと述べ、この場所請負人が北前船のパトロンであったことを明らかにしている(牧野 1965:134-136)。

牧野は、それまで北陸と考えられていた北前船の船主が、北陸出身者に限らないことを明らかにし、北前船の定義を拡張した。船主の中には、瀬戸内から養子を迎えているケースも見出している(牧野 1965:70-71)。瀬戸内海の船主や下津井、鞆の浦、尾道といった港町も北前船のネットワークに含まれることを示し、従来の「北陸中心説」に対して、より広域的な視点を導入した。

これらの研究から牧野は、北前船に対して「動くマーケット」といった概念を提示した(牧野 1985:4)。

2. 本格的な研究の始まり北前船のネットワーク的側面に関する研究

1970年代にはいと、地域史で培われた手法を用いながらも、経済史・交通史・海運史の観点から本格的な研究が始まった(柚木 1977, 1979, 1986;高瀬 1979)。

高瀬(1979)は、北前船の経営について、加賀藩の財政との関連を、膨大な史料に基づいて、加賀藩の海運が、米・木材・薬・肥料などの物資流通を通じて、北陸から関西・北海道までの広域経済圏を形成していたことを明らかにした。

柚木(1986)は、牧野の民俗学的アプローチを継承しつつ、江戸時代を中心とした日本の海上交通や廻船業の歴史に着眼し、荷所船から北前船への変化や、日本海を舞台にした物流・商業の発展を明らかにした。また、北前船に近世初期の蝦夷地開発が大きく影響を及ぼしていることも明らかにした。蝦夷地の開拓は、1624年以後、近江商人が交易の独占権を掌握してい

たという(柚木 1986:588)。1688年からは、鯨・米・干しアワビ、ナマコ、フカヒレの三品を俵に詰めた海外向け輸出品である「長崎俵物」などの商品流通の発展によって日本海海運は活況を呈していったことを明らかにした。運賃積ではなく、買積船である北前船が台頭してきたことが、江戸時代の商業構造の歴史的転換点だったことを指摘している(柚木 1986:598)。そして、コンブなどの地方特産物が中央市場と結びついてく地方構造の問題も、日本海海運史の中で明らかにすべき課題であることを示唆している(柚木 1986:611)。

1980年代以降、北前船の運行ルートや物資流通の分析が進み、「西廻り航路」としての北前船の役割が再確認された。このころから、各地の商家文書や船主の日記など一次資料に基づいた実証研究が盛んになってきた(石井 1987;中西 1998, 2023)。とりわけ、中西は、近世における鯨魚肥の流通に注目し、生産地である北海道、流通を担った北前船、そして消費のあり方について明らかにした。市場がまだ十分に整備されていない段階において、北前船を中核とするグループ間には排他的かつ恒常的な結びつきが見られた。中西は、こうした関係性が北前船にとって比較的長期にわたり安定した利潤を生み出す要因となっていたことを示している(中西 1998)。

3. 富山売薬による密貿易への視点

これまでの研究は、商家や船主の正式な記録に基づく北前船の実証的な分析が中心であったが、近年では、正式な帳簿に記載されない「海外との抜け荷(密貿易)」の実態に焦点を当てた研究も現れ始めている(深井 1997, 1998, 1999a, 1999b, 2005;田島 2014;池本 2020;米原 2020)。

日本近世史を専門とする深井(1999a)は、抜け荷・富山売薬・魚肥流通に着眼し、北前船の経済的機能を明らかにした。とりわけ、加

賀・能登・越中の湊町が、薩摩藩による江戸幕府に隠れて行った抜け荷の売却・流通拠点として機能していたことを明らかにしたことは意義深い。清朝中国からの薬種が欲しい富山売薬は、資金難に苦しむ薩摩藩に清への密輸出用のコンブを売却し、利益をあげさせ、見返りとして薩摩藩の支配下にあった琉球を介して、清からの薬種を入手したのである。このことは、鎖国下において、それまで考えられていた以上に諸外国との交易が存在していたことを明らかにし、鎖国の実態を揺るがす一つの証拠となる。

田島(2014)は、能登の時国家の北方交易へのかかわりについて論じている。1634年の時国家の分立以前は、松前蝦夷地交易をおこなっていたが、北前船が盛んとなった江戸後期以降に北前船にかかわった記録は残っていなかったが、田島は、襖の下張り文書や通常の保管形態とは異なる文書を発見し、幕末から明治初期に至る交易の変化を明らかにした(田島 2014 : 139)。時国家は、1853年から1857年まで、三者間で廻船の共同経営を行っていたが、このうち越後の廻船問屋は、唐物抜け荷の嫌疑を受けた廻船問屋である可能性が高いという(田島 2014 : 143)。田島は、密貿易にかかわった廻船問屋との共同経営に関する文書が、正式に保管されている文書には存在しないこと、襖の下張り文書にされたことから、「触れられたくない、過去の記憶や事象の抹消」を時国家が望んだためではないかと述べている(田島 2014 : 150)。

池本も、富山売薬商と北前船、薩摩藩、中国貿易との複雑な関係を通じて、幕末期の経済と政治のダイナミズムを描いている。薩摩藩はコンブ交易によって得た資金を、藩財政の再建のみならず、倒幕運動の資金源として活用した点が指摘されており、北前船が政治に与えた影響は測り知れないことがわかる(池本 2020 : 92)。

4. コンブへの視点

抜け荷の研究に触発されるように、近年、北前船とコンブに焦点を当てた研究の蓄積がみられる(川井・Druehl・四ツ倉 2012 ; 神長 2015, 2018, 2022 ; 片上 1999 ; 池本 2020)。今では、コンブロードとして、富山の売薬とコンブ輸出と薩摩との関係は多くの人を知るところとなったが⁽³⁾、「コンブロード」という名称は、2000年代以前はほとんど知られていなかった⁽⁴⁾。

神長は、早くから北前船の抜け荷、いわゆるコンブの密貿易の研究を行うなかで、コンブとアイヌのかかわりをグローバルな関係性の中で捉えなおした(2015, 2018, 2022)。コンブが古代から東北アジアで広く食され、中国では自生しないにもかかわらず周辺地域から輸入されていたこと、貿易ルートには、幕府の公式ルートである長崎経由で広州に行くものと、密貿易である薩摩琉球経由で福建方面に行くものの2つがあることを明らかにした。コンブ貿易は、日本だけではなく、ロシアも参画していたが、コンブ労働者の中には、「債務奴隷」と呼ばれる人がいたこと、アイヌも和人の商人に「債務奴隷化」させられて、コンブをとらされていた人たちの存在を指摘している(2015 : 59)。神長は、近代の中国でコンブを食べていた庶民は、薄くて塩分の濃いものを好んできたことを指摘し、その理由として、すぐに煮あがり、他に塩を必要としないことから、農民たちの苦しい状況があることを指摘する。そのような貧しい農民向けの商品として輸出するためには高価であってはならないと述べる(神長 2015 : 59-60)。これまでの研究では、中国にコンブが輸出されるのは、中国では自然に食べるだけでは、ヨウ素が足りず、その不足分を、海藻から得ようとするためという栄養学的な観点から考察されてきた(池本2020 : 84)。そのうえで、神長がコンブの消費者の状況を考慮に入れて、アイヌの債務奴隷との関係を明らかにした点は、興味深い。ロシア研究者である神長

は、ロシア語の文献を紐解きながら、コンブの流通をグローバルな視点で研究している。

神長は、このコンブ業について、近世後期の蝦夷地に焦点を当てた研究を行った。神長は、コンブ漁業の拡大は労働者としての和人やアイヌの移住を伴っていたことを指摘した。数百キロ離れた場所へ、「実習」と称して、労働させた事例もとりあげている（神長 2022：63）。アイヌの移住は和人の漁場経営者「場所請負商人ら」の強制によるものもあった。コンブ貿易の拡大が蝦夷地におけるコンブ漁業の拡大をもたらした、それが各地のアイヌの生活に深刻な影響を及ぼしたことを明らかにしている。また、労働形態は、強制労働であったと述べる。

5. 植民地主義の視点から

北海道の近世漁業史と海産物流通の研究を行ってきた田島(2004)は、北前船と北海道の場所請負制度との関係を明らかにし、漁業史との接続的な研究を実証的に行った。とりわけ、漁民・アイヌ・商人の関係性や地域経済への影響を「場所請負人」との関係を中心にしつつ、多角的に捉えている。過酷な使役にさいなまれているアイヌ像ではなく、アイヌの自律的主体的なあり方に着目し、場所請負人の漁場や場所の経営に、アイヌ文化に基づく儀礼が年中行事の中に組み込まれていることを指摘し、アイヌと和人の共存の共同体が生まれていたことを指摘し、東蝦夷では、請負人の雇用下に編成されないアイヌが自分稼ぎに従事したことも指摘している（田島 2004：29）。一方で田島は、千島列島まで進出した紀州の漁民・商人が広域的な海産物流通ネットワークを築いたこと、そしてその背景に「場所請負制」にも関与しつつ、蝦夷地でのアイヌを労働力として使い、アイヌとの交易と不等価交換に深く関わっていた点を明らかにした。田島は、こうした状況の背後に、紀州藩と幕府の構造的収奪体制があることを明らかにしている（2015：70）。

田島は、アイヌの労働状況を詳細に記している。場所請負地には、和人もアイヌも働いていたが、コンブや鯨について、アイヌからの物品買上値段が和人からのそれに比して約3分の1に押さえられたこともある。また、明治以前のアイヌのそれがシャモ（和人）漁夫の約15分の1程度に抑えられていたという。田島は、特に、ニシン漁やコンブ採取などの漁業や加工業務といった季節労働において、アイヌは和人商人の指揮下で働かされたことを明らかにしたが、こうした使役が「交易関係を装いながら、実質的には労働力としての従属を強いる構造」であったと指摘している。

これらの研究は、北海道の海産物が国際的な経済ネットワークに組み込まれていく中で（田島 2014）、植民地的構造や周縁化された民族の視点から批判的に捉えなおす重要な試みとなっている。

6. 文化遺産・観光資源としての視点

2017年、日本遺産「北前船寄港地・船主集落」が認定され、文化遺産・観光資源としての研究と活用が急速に進展してきた。この前後から、文化遺産としての北前船研究が急増した。地域連携と文化遺産としての展開の研究もある（斎藤 2018；関野 2021；高野 2020, 2024；見附 2019；石井 2023, 2024）。

高野(2020)は、石川県加賀市橋立町出身の北前船主・西谷家が、明治期に小樽へ進出し、海運業・倉庫業・回漕業などを展開した実態が詳細に明らかにした。高野は、単なる北前船船主ではなく、地域に根差した企業家・文化の担い手としての北前船主像を提示した。高野(2024)は、北前船で小樽へ移住した人々が持ち込んだ地蔵信仰を分析し、「忍路高島七地蔵」や北前船に乗船し嵐で遭難した女性の伝承について漁師たちが隣れんで建立した「オタモイ地蔵」を通じて、移住者の心性と地域文化の融合を明らかにしている。

郷土史・地域文化研究を専門とする見附は、加賀市を拠点に、北前船主の遺産や寄港地の歴史を調査している。見附(2019)は、加賀の北前船主に関する全国に残る文化資源をまとめ、観光資源としてデジタル化を提唱している。

関野(2021)は、日本各地の北前船の遺構を訪ね、展示内容や遺構の保存などを調査した。石川(2023, 2024)も文化遺産として生かすという枠組みにおいての北前船研究を行っている。進出した北前船船主に着目し、その後、海運業、営業倉庫業、昆山開発など新たな業態への転換を図っていったあり様を描いている。こうした研究は、日本遺産に生かす研究として位置づけられよう。

また、斎藤(2018)は、コンブを富山の食文化との関係から論じ、ローカルな文化の伝播について考察している。

おわりに

本論では、北前船に関する研究の展開について、誰が、いかなる視点からアプローチしてきたのかを明らかにしてきた。初期の研究は、在野の研究者によって主導され、北前船の経営的側面や地域社会に対する文化的影響に焦点が当てられた。またアイヌの暮らしや、アイヌと北前船との関係も言及されていた。1980年代以降は、北前船を媒介とした広域的なネットワークに関する研究が進展し、これらは主に船主の公式記録に基づいて実証的に検討された。1990年代に入ると、コンブの流通に着目した研究が現れ、コンブの採取に従事したアイヌの労働環境も分析対象に含まれるようになった。さらに、当時の書簡等の史料を手がかりに、売薬のための、薬種とコンブに関する密貿易の実態に関する研究も進められた。これら一連の研究は、北海道以北から長崎・鹿児島以南、さらには海外にまで及ぶ交易ネットワークの解明に寄与している。近年、北前船を観光資源として活用しようとする社会的動向に呼応して、北前

船を文化の担い手として位置づける研究も活発に展開されている。

今後の北前船研究の視点として、グローバルな視点の必要性を提示する。鎖国政策下においても、豊かな文化的・グローバルな関係性が存在していたという、刺激的な視点を提示したトビは、「鎖国政策」が執られる近世日本において、日本が外国などとの交易の窓口としたのが長崎、対馬、薩摩・松前の「四つの口」と呼ばれる土地であり、「四つの口」は幕府の方針であったと述べる。長崎口は外国人が入るだけの入り口であり、松前口、対馬口、薩摩口は、日本人が交易などを営むために、蝦夷地、釜山、琉球へ出ていく出口でもあり、外から異国人が入ってくる口でもあったと述べる。そして、松前と琉球は、様々な民族が絡まりあう複雑な口で合ったと述べ、今後の研究の必要性を述べている(トビ 2008: 108-111)。北前船が航行しなかった「口」には、しかしながら、確かに北前船が運んだモノが、諸国の廻船を介して、通過し、海外へともたらされている。こうしたグローバルヒストリーとの関係で、北前船を位置づけることができるのではないかと。中西も、ウォーラーステインを引用して、歴史上で現実に存在したシステムは、「自給経済」と「世界システム」のみであり、「国民経済」は存在しないという(2010: 323)。北前船を国内経済や文化の担い手として考察するのみならず、グローバルな視点から問い直す研究が、現在求められている。

サプライチェーンの不平等性、非人道性を明らかにする研究も必要であろう。これまで、国際社会は、日本政府のアイヌへのかかわりを批判してきたが、日本において近年になってようやく、アイヌと日本(和人)とのかかわりを反省的にとらえる基盤が醸成されつつある⁽⁵⁾。北前船が特徴ある一定の文化を構築してきたことは明らかであるが、その北前船が作り上げてきた文化は、誰のどのような犠牲の上に成り立っ

ていたのかは、いまだ十分な研究が行われているとはいいがたい。それは、日本全国にある、北前船関連の展示に、コンブの生産者であるアイヌの記述や琉球との関係がほとんどないことから明らかである。北前船に組み込まれたアイヌの歴史は、展示空間からは不可視化されているのである。あるいは、サプライチェーンの複雑性を明らかにすることも可能であるかもしれない。チン(2019:94)は、周縁がもつ知識を資本主義に活かすやり方を、「周縁資本主義」と呼んだ。本論で取り上げたコンブの流通は、まさに周縁資本主義という概念でさらなる分析が可能であろう。

北前船研究は、その光と影を正しく明らかにしていく必要がある。先住民の権利が声高に叫ばれている今日の状態において、北前船を文化の担い手としての側面のみを称揚し、植民地主義的な部分を顧みることがないならば、世界

の潮流に乗り遅れることになる。世界では、大航海時代の航海者や人種差別につながった人種概念の構築にかかわった研究者の像が撤去される事態が相次いでいる⁽⁶⁾。像を素朴に、かつ無批判に称揚の対象としてのみ位置づけることの議論が巻き起こっているのである。北前船は荒波を超える男たちの物語として魅力的であり、地域経済に多大な功績を残したため、大きな文化遺産であることは間違いない。しかし、アイヌ民族の搾取といった影の部分も併せての記述および博物館などでの展示がなされれば、北前船の文化を総合的に理解することにつながると考えられる。

【謝辞】

本稿は、金沢星稜大学2025年度個人研究費によって可能となった。記して感謝いたします。

注

- (1) 越崎は、1901年に生まれ、1977年に亡くなっている。大聖寺出身の越崎の祖父は1868年に北前船で小樽に移住し、兄弟で商売を始めた(越崎1972:131, 267)。
- (2) 日本国内の図書館には所蔵されていないが、『和船運送と北海道 附 西谷海運会社沿革』(1927)は加賀市教育委員会が管理している。
- (3) 中学校教員の松尾(2010)は、「昆布ロード」を取り上げて日本社会と東アジア世界との関わりの実態をとらえ、「鎖国政策を問い直すこと」に主眼が置いた、自身の公開授業を行っている。
- (4) 高瀬も、北前船とコンブについて研究を行っているが、高瀬は『加賀藩の海運史』において「反魂丹」を取り上げ、完成品としての薬荷の輸送ルートに関して言及している。しかし薬の原料である薬種については、敦賀から東岩瀬までの輸送についての記述はあるものの(1997:123-125)、この時点では、薬種とコンブとの関係に関する記述はない。ただし、以後たくさん出てくるコンブと薩摩とアイヌの関係に関する研究のヒントになった可能性はある。
- (5) 1899年に事実上のアイヌ民族同化のために制定された「北海道旧土人保護法」は1997年まで存続した。なお、日本には少数民族はいないとしていた日本政府が公にアイヌを少数民族として認めたのは、「アイヌ施策推進法」が制定された2019年である。
- (6) ベルギーでは、国内にある国王レオポルド2世の像が、1千万人が圧制により命を落としたと言われていた旧ベルギー領コンゴを統治したとして、破壊行為の対象となっている。また、英国では、奴隷商人エドワード・コルストンの像が引き倒され、海に投棄された。『朝日新聞』(2020年6月13日付け)

参考文献

石井謙治 1987『海の日本史再発見——海の歴史選書』日本海事広報協会。
池本正純 2020「昆布と富山売薬商——北前船が運んだ倒幕のエネルギー」『専修大学社会科学研究所 月報』679・680合併号:76-94。

石川和男 2023「近世におけるわが国の商取引遺産をめぐって——「北前船」出現以前の商品輸送を中心に」『専修大学商学研究所報(専修大学商学研究所)』54(3):1-26。
石川和男 2024「商取引遺産としての「北前船」事

- 業の展開と意義」商学研究所報, 55(4): 1-33.
- 片上広子 1999「近世中期から明治初期のコンブ流通に関する歴史地理学的考察」『歴史地理学』41(5): 17-30.
- 神長英輔 2015「コンブがつなぐ世界：近現代東北アジアのコンブ業小史」『新潟国際情報大学国際学部紀要』0: 57-63.
- 神長英輔 2018「コンブはどのように食べられてきたのか——東北アジアにおけるコンブ食の歴史」『新潟国際情報大学国際学部紀要』3: 1-14.
- 神長英輔 2022「近世後期の蝦夷地におけるコンブ漁業の拡大」『新潟国際情報大学国際学部紀要』7: 53-65.
- 川井唯史・Druehl・四ツ倉典滋 2012「アイヌによるコンブ採り及び利用に関する情報」『Algal Resources』5: 77-82.
- 越崎宗一 1933「アイヌの流通生活と貨幣形態」『商學討究』8(2): 141-156.
- 越崎宗一 1957『北前船考』越崎宗一.
- 越崎宗一 1972『北前船考. 新版』北海道出版企画センター.
- 齋藤貴之 2018「歯舞群島等の昆布漁従事者と富山県の昆布文化」北海道武蔵女子短期大学紀要, 50: 433-461.
- 関野章代 2021「北前船の足跡を訪ねて」『梅花女子大学食文化学部紀要』9: 1-39.
- 高瀬保 1979『加賀藩海運史の研究』雄山閣出版.
- 高瀬保 1997『加賀藩の海運史』成山堂書店.
- 高野宏康 2020「小樽に進出した北前船主・西谷家」『小樽商科大学人文研究』138/139: 121-146.
- 高野宏康 2024「北前船で小樽へ移住した人々と地藏信仰～「忍路高島七地藏」とオタモイ地藏信仰を中心に～」『小樽商科大学人文研究』147: 63-101.
- 田島佳也 2004「道南西海岸漁村の「漁場請負制」試論——明治初期の爾志郡(乙部村・熊石村)を事例に」『漁業経済研究』49(1): 23-48.
- 田島佳也 2014『近世北海道漁業と海産物流通』清文堂出版.
- 田島佳也 2015「近世期～明治初期, 北海道・樺太・千島の海で操業した紀州漁民・商人」『知多半島の歴史と現在』16: 57-68.
- チン, アナ 2019『マツタケ——不確定な時代を生きる術』赤嶺淳訳, みすず書房.
- トビ, ロナルド 2008『「鎖国」という外交』小学館.
- 中西聡 1998『近世・近代日本の市場構造——「松前鮭」肥料取引の研究』東京大学出版会.
- 中西聡 2023『北前船の近代史——海の豪商たちが遺したもの』交通研究協会.
- 西谷海運株式会社編 1927『和船運送と北海道 附 西谷海運会社沿革』.
- 深井甚三 1997「幕末期富山売薬商薩摩組の抜荷取引の実態」『日本歴史』597.
- 深井甚三 1998「富山売薬商の薩摩との昆布・抜け荷品輸送と廻船・飛脚」地方方史研究協議会編『情報と物流の日本史』雄山閣.
- 深井甚三 1999a「近世後期, 加越能の抜け荷取引湊の廻船問屋展開と富山売薬商の抜け荷売買」『富山大学教育学部幕己要』53: 23-36.
- 深井甚三 1999b「近世後期の抜け荷船, 薩摩廻船について」『交通史研究(日本学術会議協力学術研究団体 交通史学会)』42(0): 27-48.
- 深井甚三 2005「加賀地域の北前船展開と抜け荷」山川出版社編『歴史と地理』587: 1-14.
- 牧野隆信 1965『北前船——日本海海運史の一断面. 増補改訂版』柏書房.
- 牧野隆信 1972『北前船——日本海海運史の一断面. 三訂版』柏書房.
- 牧野隆信 1979『北前船の時代——近世以後の日本海海運史——新装教育社歴史新書』教育社.
- 牧野隆信 1989『北前船の研究』法政大学出版局.
- 牧野隆信 2017『北前船の近代史——海の豪商たちが遺したもの』成山堂書店.
- 松尾直子「昆布ロードのなぞを追う——「鎖国」からアヘン戦争へ」『奈良女子大学附属中等教育学校 研究紀要』50: 76-84.
- 見附裕史 2019「全国に残る加賀北前船主の遺産と4大船主の活躍」『海事交通研究』68: 29-40.
- 米原寛 2020「北前船と富山の売薬業」『マリンエンジニアリング学会誌』55(5): 84-85.
- 柚木学編 1977『諸国御客船帳：近世海運史料, 一——清文堂史料叢書』下巻; 第12刊, 第13刊, 清文堂出版.
- 柚木学 1979『近世海運史の研究——叢書・歴史学研究』法政大学出版局.
- 柚木学 1986「近世日本海海運の発展と北前船」柚木学編『日本海水上交通史, 続』文献出版, pp.581-616.