

近世津軽領における廻船建造システムと地域社会 ― 十七世紀後半を中心に ―

石 山 晃 子

はじめに

本稿は、近世の廻船はどのようなシステムで建造されたのか、十七世紀後半の津軽領を対象に、廻船建造の実態を明らかにすることを目的とする。

近世においては、近距離輸送に用いる小廻し船や、長距離輸送用の大型廻船が各地で建造され、運航されることによって、全国的な流通ルートが確保されていた。内航海運が最も発達した時代と評価される前提として、このような造船業の展開があったことは見逃すことのできない問題といえる。

この物資輸送の主力であった廻船のありかたについては、当然のことながら、海運や造船の視点から理解されよう。例えば、児玉幸多編『近世ハンドブック』（近藤出版社 一九七二年）によれば、河川・海上交通の問題を制度面と技術面に区分し、制度については廻船、河川交通・船番所・海難の側面から、技術については造船と海運からの研究視点が示されている^①。このうち造船業についてはほとんど研究されていないことにふれ、これは海運と密接な関係があることから、史料を探索して

なすべき重要な研究課題であると指摘している^②。

近世津軽領の海運については、弘前藩の流通統制機構である九浦制をはじめ、廻米や津軽領からの有力商品であった材木の移出体制など、海運の制度面を中心とした研究が蓄積されてきた^③。しかし、このような業績に対して、実際に海上輸送を担っていた廻船は、どのようなシステムで建造されたのか、という視点に立った研究はほとんどなされていないのが現状である。そこで、本稿では、十七世紀後半の津軽領内における造船技術力や資材供給力などの問題を素材としながら、藩船や商船を含めた大型廻船の建造の実態とそのシステムについて、明らかにすることとしたい。

なお、弘前藩政史研究の基本史料である「弘前藩庁日記」のうち「御国日記」（以下、「国日記」と略記する）に、廻船建造関係の記事が充実していることから、本稿ではおもに同史料に依拠することとした。

註

（１）和船の造船技術については、石井謙治氏や安達裕之氏による厚い研究蓄積があり、本稿でもこれを参照している。石井謙治『図説和船史話』

(至誠堂 一九八三年)、石井謙治責任編集『復元日本大観4 船』(世界文化社 一九八八年)、石井謙治『ものと人間の文化史 76—I・和船I』(法政大学出版局 一九九五年、以下『和船I』とする)ほか多数。安達裕之「近世における廻船の発達」(永原慶二・山口啓二編『講座・日本技術の社会史 第八巻 交通・運輸』日本評論社 一九八五年)、安達裕之『日本の船 和船編』(財団法人日本海事科学振興財団船の科学館 一九九八年)ほか多数。

(2) 廻船建造に関する近年の成果として、篠宮雄二「廻船建造における職人と地域内分業」(斎藤善之編『新しい近世史③市場と民間社会』新人物往来社 一九九六年)がある。近世後期、地方廻船勢力の台頭の要因として、十八世紀中期以降の弁才船建造技術の全国普及により、地方廻船勢力の拠点と隣接する地域に造船拠点が形成された点にあるという視点から、造船拠点における技術労働力の編成と資材調達の二側面について検討した結果、大坂、能登黒嶋、伊勢大湊の造船拠点の三類型が存在する、という重要な指摘がなされている。

(3) 九浦制の成立および展開については、難波信雄「津軽藩九浦制沿革小考」(『東北学院大学東北文化研究所紀要』第一六号 東北学院大学東北文化研究所 一九八四年)。和泉清司「近世における津軽藩の日本海交易」(『年報「市史ひろさき」』第2号 弘前市市長公室企画課 一九九三年)では、近世期を通じて日本海交易のありかたが示される。弘前藩の江戸廻米および上方廻米については、渡辺信夫『幕藩制確立期の商品流通』(柏書房 一九六六年)が先駆的で、上方廻米の実態をより明らかにしたものに、印牧信明「津軽藩における成立期の大坂廻米について」(『交通史研究』第四四号 一九九九年)、印牧信明「津軽藩の敦賀屋敷と廻米制について」(『海事史研究』第五一号 一九九四年)がある。長谷川成一「近世国家と東北大名」(吉川弘文館 一九九八年)では、

近世前期十三湊からの材木移出体制の確立と意義が明らかにされている。また、越前新保商人による津軽領内からの材木移出については、印牧信明「近世前期、越前商人の北奥進出と材木流通―越前新保商人の商業活動と廻船業―」(『海事史研究』第五八号 二〇〇一年)に詳しい。

(4) 江戸の上屋敷で記録されたものを「江戸日記」と称し、弘前城中で記録されたものを「御国日記」と称する。「御国日記」は寛文元年(一六六一)から元治元年(一八六四)まで。「江戸日記」は寛文八年(一六六八)から慶応四年(一八六八)。ともに弘前市立弘前図書館蔵津軽家文書。

一 津軽領における廻船建造

1 近世における大型廻船

近世における大型廻船の概容について、石井謙治『図説和船史話』・同『和船I』などによって概観しておこう。

近世初期には、地域性の強い、多種多様の船型・構造をもつ廻船が主力を占めていた。その船型名称については、瀬戸内海では二形船・弁才船・押廻し船・伊勢船、九州はあだて船・二形船・弁才船・あざつてい船、東海・関東は伊勢船・二形船・五大力船、日本海は北国船・羽賀瀬船・間瀬船・組船・木附船が代表的なものであった。このなかでも、当初は小型く中型廻船用が主であった「弁才船」は、寛文く延宝期(一六六一く一八〇)にかけて帆走船化への努力が試みられるとともに逐次大型化し、元禄期にはほぼ帆走専用船としての形式を確立した。これにより、それまでの地方的特色をもった各種の廻船は海運の主流から駆逐され、

弁才船が全国的に普及し、近世後期の代表的廻船となったのである。¹⁾

この弁才船の船体構造は、航（かわら）と呼ばれる幅広い厚板を船底材として、船首側に水押（みよし、船首材）、船尾側に戸立（とだて、船尾材）を配し、その両側に根棚・中棚・上棚といった幅広い外板を組み合せ、内側から多数の船梁（ふなばり）を入れて構成するのが特徴で、この三段の棚板構成を三階造りという。何枚もの板をはぎ合わせて必要に応じた大きな板を造り出す「はぎ合わせ」の技術は、和船独特のもので、これにより一〇〇石積以下の小船も二〇〇〇石積以上の大型船でも容易に建造できたのである。

2 商船（荷船）の建造

津軽領においては、どのようにして廻船が建造されていたのだろうか。造船にかかる許可願の一例を、次に掲げてみよう。

〔史料一〕「国日記」貞享五年（一六八八）十月九日条

一、佐渡之八兵衛儀、数年十三^正罷下合船仕候、当年も十三^正而船合申度望ニ而罷下候、西海船一艘分之御材木・鉄拝借仕代銀者年暮ニ急度上納可仕趣中畑清左衛門迄申立候、請人佐渡屋孫右衛門相立候由就申ニ、相談之上願之通可申付趣清左衛門^正申渡之、

佐渡の八兵衛は、ここ数年、十三において「合船」（造船）を行っていた。さらに今年もまた、十三において、造船資材である材木と鉄を藩から拝借した上で、「西海船」（船型呼称ではなく、日本海海運に運航する船の意か）一艘の合船をしたいと十三町奉行である中畑清左衛門まで申し立てた。このように、船頭などの海運業者が津軽領において造船す

る場合、①造船する場所、②材木・鉄など造船資材の入手方法、③資材代金の支払方法、④保証人の有無などを明確にした上で、当該町奉行に造船を願ひ出る必要があった。

このように、船主とみなされる船頭などの出身地や名前、廻船の種類（船型など）、廻船の積載能力をあらわす積石数（本稿では一〇〇石積以上を対象とした）、造船資材入手方法などの情報が明確であることにもとづいて、造船が行われたことが確認できる事例を、寛文七年（一六六七）～宝永七年（一七一〇）までを対象に、「国日記」から抽出し、まとめたものが表1である。以下に検討してみる。

船頭の出身地 船頭の出身地が判明するのは、全六四件のうち五一件である。津軽領六件をはじめとして、松前四件、仙台二件、銚子一件、市川一件、江戸二件、越後三件、佐渡二件、越中二件（放生津一・六渡寺一）、加賀六件、能登六水一件、越前九件、新保三件、勢州樋柄二件、大坂二件、塩飽三件、備前岡山一件、筑前一件と、北国地方が比較的多いものの、その分布は日本全国に及んでいる。

なかでも越前は九件一七・六パーセントを占めるが、そのほとんどは越前新保（八件）であることが注目されよう。近世前期には、越前商人が良質な材木を求めて北奥に進出していたが、その中心は新保商人であった。かれら新保などの越前商人が、津軽の材木産地で多数の船を造り、その多くを材木の運搬のために使用したと考えられている（印牧信明「近世前期、越前商人の北奥進出と材木流通―越前新保商人の商業活動と廻船業―」）。

廻船の種類 船型が明確であるのは六四件中二〇件で、「組舟」一件、

「北国船」二件、「羽ヶ瀬船」一件、「間瀬船」一件、「弁才船」(「弁才舟」「弁才」)一五件であった。このうち弁才船が七五パーセントを占めている。これらの廻船は瀬戸内海や日本海で使用されたものとそれぞれ同様の船型呼称とみなされるものであり、地域的であった造船技術の他地域への伝播や、国内海運業の実態を直接に反映する指標といえよう。

賃積の雇船 表1のNo.4、No.7、No.9、No.15、No.16、No.23、No.27については、弘前藩の城米輸送や江戸廻船の雇傭を予定して建造される事例である。次の史料により、No.4の小石次郎右衛門の場合をみてみよう。

〔史料二〕「国日記」天和三年(一六八三)三月四日条

一、小石次郎右衛門以書付唐牛与右衛門迄申立候ハ、今度拙者船江戸御廻船雇二被仰付候処、去春大坂御蔵米從鰯ヶ沢被仰付積登大坂御蔵^江相渡日和無御座大坂舟置罷有候処、蟹田・今別二而御船木御材木有之処二而七百石積之船^老艘合申度候間、御材木右之^老艘分并御銀五貫目・御米同所二而納百俵・鍔四拾束拝借被仰付度候、御運賃二而御銀・御米之分当年差上、御材木・鍔之代銀来春上納可仕候、右之通被仰付候ハ、船之義御船御同意ニ何時ニ而も自分之荷物積込候共御用之節中物差置御公儀様御荷物を積江戸着可仕候、拙者義、江戸廻海上数年乗候而功者成、船頭・艀取・水主拘置候故御奉公ニ合せ船仕度と奉存候由、

右願之通与右衛門^江直ニ御家老中被仰付之、(傍線筆者)

この小石次郎右衛門は、自分は船頭・艀取・水主といった乗組員を抱え、かつ「江戸廻海上数年乗候而功者成」人物であるというから、廻船の所有者であるとともに船乗りを統率する長でもあったと解されよう。

また、造船資材である材木と鉄の代銀については来春に上納するが、藩から拝借した銀五貫目と米一〇〇俵については、江戸廻船の運賃と相殺する方法が取られたことがわかる。また、No.7の場合、塩飽船頭与四兵衛の「国本之船」は、毎年大坂において、弘前藩の「御城米積船」に雇われており、来年の大坂廻米に際し、青森からの一番船として七〇〇石積の五艘を秋に造船したいという。この船を雇ってくれるならば「御運賃諸色来年大坂二而御雇之並ニ被成被下度候」と、運賃の価格交渉も引き合いに出している。また、鰯ヶ沢の船頭与次兵衛は、七〇〇石積の船で江戸藩邸へ廻漕する荷物を「運賃二而積登せ」たいと申し出たが、

「大分之御物入之儀ニ候間、御雇被成候儀、無用ニ被成可然候」と、与次兵衛船の雇傭は却下されている(「国日記」天和三年七月三十日条)。

当時、雇船の運賃は割高であったことがうかがわれ、賃積のチャーター船による廻漕の場合、運賃価格をめぐる駆け引きや交渉が行われたようだ。弘前藩の廻船雇傭事情と海運業者による雇船を見込んだ造船は、密接に結びついていたのである。

廻船の積石数 廻船の積石数が判明するのは六四件中三四件で、一〇〇石積から最大で一七〇〇石積が建造されたことが判明する。なかでも、八〇〇石積・一〇〇〇石積・一五〇〇石積が最も多く、それぞれ五件一五パーセントを占めている。これは、概ね一〇〇里以上の大廻し(長距離輸送)に用いられた廻船がほとんどであったことを意味している。また、船型が判明する廻船の大部分(七五パーセント)を占める弁才船の積石数については、一〇〇〇石積・二五〇石積・三〇〇石積が各一件、八〇〇石積が二件、九〇〇石積が一件、一〇〇〇石積が三件、一二〇〇石

積が二件、一五〇〇石積が二件であった。

弁才船の大きさは、十七世紀後期までは一〇〇石〜五〇〇石積が主で、大きくても九〇〇石積級までであったといわれている(『和船I』一五六頁)。しかし、津軽領では一〇〇〇石積・一二〇〇石積・一五〇〇石積と、九〇〇石積を優に越える弁才船が建造されていたのである。

船大工の木割術は秘伝とされ、軍船の場合にはとくに厳しかったとされるが、廻船の場合には容易に実物がみられることもあり、比較的短期間で木割や工作技術を覚えることは可能だった。つまり、弁才船が江戸中期以後またたくまに全国的に普及したことは、別段驚くに当たらない(『和船I』一六頁)と考えられている。

しかし、「国日記」元禄六年(一六九三)九月八日条によれば、蟹田町の船大工舟之介の手船は「地船弁才作六百五拾石積」であったことや、「外浜之内油川地舟弁才老艘」の船頭作十郎が南部領田名部から材木を買い積み上方へ登る途中、十三浜沖で破損した(『国日記』元禄五年六月二十三日条)とみえるように、弁才づくりは津軽における造船技術として、弁才船は地元津軽の廻船として、一六九〇年代にはすでに定着していたのであった。この問題は、造船史上もつと注目されるべき問題といえるだろう。

3 造船場の問題

弘前藩では物資や人の出入りを限定する九浦制がおかれていた。青森・鰺ヶ沢を両浜といい、両浜に十三・深浦を加えて四浦と称し、蟹田・今別を二浦といい、以上の各湊に大間越・碓ヶ関・野内の三関所を加

えて、九浦と称したもので、寛文〇延宝期(一六六一〜一八〇〇)までには成立していたとされる(難波信雄「津軽藩九浦制沿革小考」)。

さて、表1によれば、船合場が判明する五二件中、十三が五件一〇パーセント、今別が二一件四〇パーセント、蟹田が二一件四〇パーセントであった。つまり、ほとんどの場合、九浦として位置づけられた十三、今別、蟹田の三か所で造船が行われていたことが判明する。

これらの造船場と、主要な造船資材である船材供給の問題についてみていこう。

寛文四年(一六六四)には、十三、今別、中師の三か所の山奉行に対して、船頭に対する船材木の売渡しめの定めが令達されていた。『津軽家御定書』(国立史料館編『津軽家御定書』東京大学出版会 一九八一年。以下『御定書』とする)から以下に摘記する。

① 寛文四年十二月十六日付 十三御山奉行宛『御定書』二六号

一、船材木の儀も船頭に売渡之砌、各は不及申、山師・小山頭之者出合、善悪之位付可相究之、船之大小により面木板其外入用之材木老艘切に員数改之、一々極印打相渡、則舟頭に判形仕せ差置、上中位付不紛やうに代銀請取可被申事、

② 寛文四年十二月十六日付 今別御山奉行宛『御定書』二五号

一、船材木の儀も船頭に売渡之砌、各は不及申に、山師・小山頭之者出合、善悪之位付相究へし、船之大小により面木板其外入用之材木、老艘切に員数一々極印を打相渡、則船頭に判形仕せ置、上中位付まきれさるやうに代銀請取可被仕候事、

一、今別出材木湊に巻場無之、沢々に巻置候故、水に逢流失之由、

向後所を吟味仕卷せ可被申候、自然洪水にて流失候ハ、家並に人足を出し、急度集せ可被申候事、(傍線筆者)

③ 寛文四年十一月朔日付 中師御山奉行宛『御定書』一一号

一、材木巻場下小国に可相定之、則同所にて山方之者出之諸材木請取置、船頭共に売渡刻紛失無之勿論、上中下位付念を入改之、極印をうたせ出之可被申候事、

一、船材木の儀も右同所巻場ニ而請取、大小善悪之位付、山師・山子之者出合可相究之、船頭方^江売渡候刻も山師・小山頭何も罷出吟味仕逸々極印を打可相渡之、山師自分として舟頭方^江渡し申へからず、勿論上中之位付まされさるやうに代銀請払可被仕事、

(傍線筆者)

このように、十三、今別、下小国(蟹田川中流域)においては、船の大きさに応じた面木(おもき)板やその他の造船用材に製材・加工した商品を、一艘分を建造するのに必要な材として入念に確認しながら、船頭に売り渡していたのである。

今別の場合、湊に材木移出用の「巻場」がなく、それぞれの沢ごとに保管しているという。その実態は次の史料に示されている。

〔史料三〕「国日記」元禄二年(一六八九)五月十二日条

一、足軽目付山内作十郎申立候者、今別・上磯算用沢・藤嶋・釜之沢・本宇鉄、下磯者下・中うた・用茂内沢、右川口ニ数年囲之長板御座候、毎年草木生茂り日預ニ罷成大分朽申事ニ御座候、浜名村之浜井上・中うた迄廻シ置候者可然候、船合場近所ニ候者以後合船之船頭共可参様ニ奉存候、当年ハ数年之囲材木斗ニ而船合候

間、方々一里・二里先ニ御座候右御材木日雇ニ而も船合場^江廻置候ハ、悪木之分ハ合船之切板ニも遣可申様ニ奉存由申立候ニ付、右之通尤成事ニ候、船合場^江廻シ置候様ニ可申付趣、原七郎左衛門・工藤長兵衛ニ申渡之、

つまり、今別を中心に、上磯では「算用沢」「藤嶋」「釜之沢」「本宇鉄」、下磯では「下・中うた(宇田)」「用茂内沢」の川口に、造船用材としての「長板」を数年間保管していた。これを浜名村や「上・中うた」まで搬出させて、そこに船頭に受け取りに来させたり、日雇いを使つて今別の船合場まで運ばせていたのであった。

また、蟹田近辺では下小国の巻場で船材木の売り渡しが行われたが、下小国で入手した材木は、蟹田川を使つて川流しし、河口近くの船合場まで搬出したと考えられよう。

なお、近世後期の津軽領の様子を伝える「御国縮図并弘前之図其外所々之図」(弘前市立博物館蔵、『青森県史 資料編 近世2』青森県 二〇〇二年所収)のうち「十三之図」によれば、水戸口をはさんで対向した「上ノ瀬」(南側)と「下ノ瀬」(北側)の、「上ノ瀬」の「湊港」側の部分が「舟合場」であると記されている。近世前期においても同様の場所に比定できるかどうか、確認できる絵図資料を見いだせないが、近世後期と同様、船卸(ふなおろし)に適した浜で、かつ日本海に通じる水戸口近くに船合場が設定されていたとみて支障はないだろう。今別、蟹田について、管見の限りでは、近世前期の造船場をビジュアルに示した資料を見いだせないが、前者については、三厩湾に注ぐ今別川河口付近、後者については、陸奥湾に注ぐ蟹田川河口付近に設けられていたと

みて大過ないと考える。

「国日記」宝永二年（一七〇五）三月二十三日条によれば、竹内伝三郎が、今別領算用師、藤嶋などの運上山や運上屋の近所において小廻し用の小弁才船を造船したい旨を願い出た。しかし藩庁は、今別が以前から「御定之舟合場」であり「格別」の造船場であることを理由に、たとえ小型廻船であっても今別以外での造船を許可しなかったのである。

廻船建造を計画する船頭にとって、造船場が造船資材や糧食の調達に便利であることは大きなメリットである。同時に、十三、今別、蟹田は、まさに造船事業にかかわる人や物資の流れを掌握し統制する弘前藩の意図のもとに、主要な造船場として位置付けられたことがうかがわれる。弘前藩は、資材供給地や造船現場の集約によって船頭の利便をはかり、造船資材の販売も促進させる一方で、民間の造船事業を効率的に管理し、無許可の造船を防ぐねらいもあったと考えられる。

4 糧食の供給

廻船を建造するには、船大工・木挽・鍛冶など、多くの労働力が必要であるが、建造期間中の糧食はどのように調達していたのであろうか。今別で造船を行った、松前の船頭唯右衛門の場合を示そう（表1 No.33）。

〔史料四〕「国日記」元禄十六年（一七〇三）二月二十四日条

一、今別町奉行一戸清兵衛・成田理右衛門申立候者、松前之船頭唯右衛門と申者、今別ニ而合船老艘仕候、依之入用之諸色米式拾俵・味噌六樽・酒四樽・薄縁一束・とま百枚・錢六百目、右之通青森ニ而相調今別^正廻シ申度候間、津出之儀奉願旨申立候付、主

水^正相達之、願之通津出シ可申付候、尤紛敷儀無之様ニ可申付之旨町奉行并勘定奉行^正申渡之、

一、右兩人申立候者、今別之者共味噌一切商売共ニ無之難儀仕候、依之油河ニ而味噌拾五樽相調申候而小商人共廻シ申度旨申立候、是又願之通津出申付廻シ候様ニと申付之、

先にみたように、造船用材については造船場周辺で調達することができたのに対して、米・味噌・酒・薄縁・苦などの糧食や錢については、青森で調達して造船現場である今別に廻漕する必要があった。唯右衛門の青森湊からの津出しについて、商売用の積み出しと明確に区別するよう、青森町奉行へも通達されている。

また表2は、表1 No.38の松前の船頭山田三右衛門が、今別での九〇〇石積弁才船建造のために青森から廻漕した物資である。これによれば、一六種類の品目には、食料のほかは錢やたばこ、鍋・釜、「こき」（小木、薪を指すか）、筵や苦など生活に必要な物資が一通り網羅されている。

今別での造船に際しては、ほとんどの場合、合船入用諸色は青森湊から津出しされたようだ。青森は造船場としてではなく、おもに糧食や生活物資の供給地として重要な位置付けにあったといえよう。

また、今別町奉行によれば、今別には味噌を取り扱う商人がおらず、味噌の調達に支障をきたしているの、油河（川）で味噌一五樽を仕入れて今別で小売りをさせたいという。このような全国各地の船頭による津軽領内での造船事業は、領内の商品流通をも刺激したのであった。

5 船小屋の設営

次の史料によれば、勢州槌柄（たしから）の半太夫が、来春蟹田において一四〇〇石積を造船するにあたって、「船小屋」を造るため、二間の「水竿（棹）」八〇本と二間の丸太三六本の杣取を願っている。

〔史料五〕「国日記」元禄十五年（一七〇二）閏八月十九日条

一、蟹田町奉行添書ニ而勢州槌柄之半太夫於蟹田来春合船千四百石積壹艘造り申度候、從之船具入用之長板・平物何も雜木也、水竿・檜木式間物八拾本・式間丸太三拾六本、是ハ船小屋造り入用候由、右之通雜木檜共ニ小国御山之内ニ高石ヶ俣ニ而手前入付仕取出申度奉願候、右之外入用之檜諸材木者来春舟造候節現銀段々買請申度奉存候、（下略）（傍線筆者）

「船小屋」は、使わない船を陸上に引き揚げて格納する船蔵の意味もあるが、この場合、造船場の近くに造船資材などを保管するために建てる小屋とみたほうがよいだろう。船道具の一つである水棹（みさお）は、長い棹で、川船は浅い川で船を進めるのに用い、海船は浅い港での出入に用いられたものである。そして、和船の胴（どう）の上に積荷の保護用として苫屋根をふく際、その骨組のため合掌に組む細長い材を番木（つがいぎ）といい（『日本国語大辞典 第十三巻』小学館 一九七三年）、水棹は、この番を組んだ上に水平に並べ、苫をふく骨組みにも利用された（『日本国語大辞典 第十八巻』小学館 一九七三年）。

表1のNo.41、No.46、No.54、No.62、No.63などの場合、船板とは区別して「丸太」「小丸太」「垂木」「水竿」の杣取をしている。つまり、これらの用材は、当初は船小屋を設営するのに必要な材として入手されたが、

特に「垂木」「水竿」は船が完成した後、積荷の保護のため、胴の間（船体中央部、船の胴を占める間）上部に苫屋根をふくための材として転用されたものと推察される。表2に示すように、青森から苦二〇〇枚を調達していることからみても、船卸した後の荷役まで想定した資材調達が計画的に行われていたのなかろうか。

註

（1）北国地方の北国船や羽ヶ瀬船は、岩礁の多い北国地方の海岸に耐えるための堅牢な船底構造をもつ、面木（おもき）造りの廻船。そのほかの各廻船の船体構造等の詳細については、紙幅の都合上、本稿では詳細に言及することができないので、石井氏前掲書および安達氏前掲書を参照されたい。

（2）『国日記』では、造船を指す語として「合船」「船合」が多く用いられているが、「造船（つくりぶね）」「合せ造り（あわせづくり）」などの語も使用されている。『日本国語大辞典 第十七巻』（小学館 一九七三年）によれば、「船合（ふねあわせ）」は船を建造すること、「合船（あわせぶね）」とともに北国地方で主に用いられた語、という。

二 津軽領における造船技術力と労働力

1 領内の船大工

領内の船大工はどのような存在形態だったのだろうか。

『国日記』天和二年（一六八二）九月二十八日条によれば、藩による今別での造船のため、十三から五人の「加勢舟大工」が派遣されている

ほか、「国日記」天和三年五月十三日条には次のようにある。

〔史料六〕「国日記」天和三年五月十三日条

一、今別ニ而御廻船合候ニ付、十三船大工・鍛冶不残参候、十三二

而合せ船数多在之由百沢小左衛門就申立ニ、十三船大工・鍛冶不
残相返シ可申之由一戸儀右衛門・逢坂与五左衛門^正申遣之、

（傍線筆者）

これによれば、藩の廻船建造のため、今別において十三の船大工と鍛冶を総動員して作業を行っていたが、十三での造船数が多いので、船大工と鍛冶を全員十三に返さなければならないという状況であった。これはいかなる事情を意味するのだろうか。

「国日記」天和二年九月二十日条によれば、弘前藩江戸藩邸での消費物資をすべて国元から廻漕することが決定され、この江戸廻船御用のため、唐牛与右衛門が中川小隼人・磯谷十介とともに惣奉行に任命された^①。

この唐牛与右衛門らの江戸廻船御用は、今回に限らず「連々一年二二度・三度之廻船」による江戸藩邸入用品の廻漕に対応すべきものとされた。しかし、「国日記」天和三年七月三十日条によれば、唐牛与右衛門は「元来五艘之外二艘も三艘も船合せ」するように命じられていながら、実態としては、五艘の廻船でさえようやく六月に完成したばかりで、これ以上の造船事業は困難である、と訴えている。

以上の状況から、先の今別における十三の船大工・鍛冶による建造作業は、この五艘の造船を指すと考えられよう。そして、十三での別件の造船とは、毎年二〜三度実施される江戸藩邸への物資廻漕に対応するための造船か、あるいは毎年、十三で造船した佐渡の八兵衛の例が示唆す

るように、商船建造の注文が十三に殺到している、といういずれかの状況がうかがえる。とくに後者の場合、次の史料にその状況が明確に示されている。

〔史料七〕「国日記」天和三年（一六八三）五月十一日条

一、十三合船之儀、商人共合船仕候ニ妨ニ不成様ニ可申付候、勿論

右商人之合船仕候内御船合候儀難成候者、商人之合船相済以後、

縦冬付候而も可成事ニ候間、可致其心得之候、尤商人之船合せ懸

候所々、船大工不残御用之合船取上ケ候儀有之由、左様之所両所

共ニ手支無之様ニ可被申付候、商人合船之手を明候様ニハ被致間

敷由、從江戸被仰下候、（下略）^②

このように、十三の船大工集団は、藩の廻船と商船の両方を掛け持ちで建造していたのであり、注文に応じて十三、今別などの領内の各造船現場を奔走していたのであった。天和期、十三船大工の造船技術力とその需要の高さ、そして技術集団としての稼業がみとめられよう。

弘前藩としては、藩の廻船建造に支障の出ないよう、作業の進捗状況や船大工の管理に集中しなければならなかった。その反面、商船の建造を最優先するように指示を出しているのは、後述するように、船頭への造船資材販売による藩にとつての財政収入や、造船にかかる日雇い層などの手間賃収入を見込んでのことに違いない。

さて、次の史料は、領内の船大工一二名に対する上々、上、中、下の位付を決定したものである。

〔史料八〕「国日記」宝永六年（一七〇九）七月四日条

一、郡奉行比留問伴右衛門申立候者、

一、下船大工 広須組木筒村 太兵衛
 一、同上 赤石組沢部村 作蔵
 一、同下 同岩崎村 太左衛門
 一、同下 赤石組岩崎村 久右衛門
 一、同下 舞戸村 伝十郎
 一、同上 轟木村 佐次兵衛
 一、同下 金井ヶ沢村 才兵衛
 一、同上 後方組大川平村 弥兵衛
 一、同中 三馬屋村 久兵衛
 一、同上 三馬屋村 三五郎
 一、同上々 浜名村 仁兵衛
 一、同上 赤石組久田村 久右衛門
 一、同下 久右衛門

右拾式人之船大工位付之儀、常小屋よりハ前々不仕候由ニ付、前々位付致候舟大工共ニ右之通位付仕せ候、位付之究之札ハ常小屋より如先格被仰付度之由ニ付、申立之通申付候旨比留間伴右衛門^正申遣之、右之通可申付旨書付ニ而勘定奉行^正遣之、

位付がなされた一二名は、岩崎村二名、久田村一名、沢部村一名、轟木村一名、金井ヶ沢村一名（以上は西津軽郡深浦町）、舞戸村一名（西津軽郡鰺ヶ沢町）と西海岸地方が多く、津軽平野中央部、岩木川中流西岸の木筒村一名（北津軽郡鶴田町）、今別に近い三馬屋村二名（東津軽郡外ヶ浜町三厩）、浜名村一名、大川平村一名（以上は東津軽郡今別町）である。とくに、今別に近い三馬屋村、浜名村、大川平村の船大工の位付は「上」の傾向が高く、浜名村の仁兵衛にいたっては、「上々」

にランク付けされている。それまで上々船大工の役銀と作料が定められていなかった⁽³⁾ということは、領内における造船技術の向上を反映したものと理解できよう。また、「前々位付致候舟大工共ニ右之通位付仕せ候」とあることから、先の十三の船大工は、すでに位付がなされていたのではなからうか。

延宝九年（一六八一）二月二十一日の「御印諸式」（前掲『津軽家御定書』）によれば、「大工札之印」に、上々、上、中、下、下々の焼印を付すがことが定められており、船大工の位付けの「究札」についてもこれに準じたものと考えられる。このような船大工としての位付けは、津軽領内における大工と船大工の分化を明確に示すものといえよう。

この一二名の船大工は、その技量によって位付が決められ、職人として役銀が賦課されていた。「常小屋よりハ前々不仕」とあるように、常小屋に詰める必要はなかったが、これは、和船は固定施設としての造船所を必要とせず、適応な浜と材木さえあればよかったから、注文次第で船大工が船主の浜へ出掛けていつて建造する場合も多かった⁽⁴⁾、という船大工特有の労働形態によるものと考えられる。

一二人の船大工の稼業については、普段は漁船や岩木川舟運で用いる川船、小廻し船などの製作を手がけていたと考えられる。そして、中型く大型廻船の建造に際しては、その求めに応じて、十三、今別、蟹田などの主要な造船場に出向き、十三などの船大工に加勢する形か、あるいは暫定的な船大工集団の一員として、藩船や商船の建造作業に従事する場合もあったのではなからうか。

2 領内の鍛冶・木挽・人足

船大工以外の労働力については、どのように確保されたのだろうか。

大浜（青森市油川）での「大船」建造では、天和二年（一六八二）九月二十七日から十月十四、五日まで、日用銀を与えて「船合人足」を用いている（「国日記」天和二年十一月九日条）。また、「御船合」に際して、外浜の船大工のほか、建造の現場には「小知行之木挽」や江戸廻船御用の惣奉行である唐牛与右衛門組の足軽も動員され、造船に関わるさまざまな業務分担を命じられた（「国日記」天和二年十一月六日条）。今別の「御船合」では、上磯および下磯の領民に人足を割付し、飯米を支給した上で、一日に六〇人を徴発した（「国日記」天和二年十二月二日条）。

「国日記」天和四年（貞享元年、一六八四）正月十七日条によれば、「御船鉋^⑤」を奥内村から蟹田に運ぶ「御人足百人」の、一人あたりの運搬量は二〇貫目と見積もられている。

貞享元年（一六八四）の外浜における「御船」建造に際しても、入用鉄の運搬のための人足一五人が必要とされ（「国日記」貞享元年四月十五日条）、貞享二年の十三における造船では、蟹田から十三まで、御用鉄一〇〇束を運搬しなければならなかったが、ちょうど「田地時分」であることから、まずは五〇束を運ばせて、残りは廻漕することとなった（「国日記」貞享二年五月二十三日条）。このような「船合人足」は、船大工や鍛冶などの専門技術を求めない、造船資材の運搬などに従事していたものと考えられる。

また、船釘や碇を製作する鍛冶については、先にみた十三の鍛冶のほ

か、「船方之細工」もせずにいるという青森の鍛冶三人に対しても、「御廻船方碇採練申様」に命じている（「国日記」天和三年閏五月二十二日条）。

以上のように、弘前藩は、船大工、鍛冶、木挽をはじめとして、足軽、農民、日雇いなど、領内に存在する最大限の労働力を結集させて建造を行った。これは、そのほとんどの場合が天和二年（一六八二）九月に決定された、江戸藩邸における消費物資の、国元からの廻漕に対応するためのものであると考えられる。

「国日記」宝永元年（一七〇四）五月二十一日条によれば、今別町の五郎兵衛が、一〇〇〇石積の弁才船二艘を建造するため、船材や鉄の代銀など一八貫目の拝借を願い出た（表1 No.40）。このとき、今別町奉行の一戸清兵衛と成田理右衛門は、「殊合船御座候得者日用取一日暮之者共今別并近在共竈ニ罷成儀ニ御座候」と、是非とも資材代金の拝借を認めてくれるよう、添書のなかで訴えている。

さらに、蟹田町奉行も、大坂の船頭庄左衛門の造船に際して、「ケ様之船老艘と申ながら御材木之払方次二町中之者共為ニも罷成候」と、庄左衛門に対する御用鉄二〇〇貫目の売り渡しの許可を上申している（「国日記」元禄二年（一六八九）五月十三日条）。

商人船の建造の場合、船大工・木挽・鍛冶のほかに、造船場周辺の「日用取一日暮」などの日雇い層による多くの労働力が必要とされたと考えられる。船材や鉄などの造船資材を購入した場合は、当然、作業現場までの運搬が必要であり、用材の再加工、船釘や碇などの製作にも手間賃をかけて雇わなければならなかったからである。つまり、このよう

な造船事業は今別、蟹田などの職人や日雇い層を中心とする領民の生活にも直結する重要な産業として認識されていた、と理解されよう。

3 他領の船大工

津軽領で稼業した他領出身の船大工については、すでに安達裕之氏が指摘している通りであるが、大坂道頓堀の舟之介は、寛文末年から弟子五、六人を召し連れ、「舟大工商売かせき」のため南部・松前方々を渡り歩き、津軽領蟹田で諸国の廻船を建造したという^①。また、寛文初年から毎年蟹田に来て諸国船頭の造船の棟梁をつとめ、時には同郷の船頭などを呼び寄せて材木の売却にも立ち働いたのは、新保の弥左衛門であった^②。安達氏は、このような状況を、東北地方の林産地帯における材木廻漕のための造船需要の伸びを、地元の船大工だけではまかなうことは到底できず、そのために各地から船大工が仕事を求めて下向してきたことは想像に難くない、と評価している。

このように、寛文期にはすでに、他領の船大工が津軽領内で稼業していたことは確実であるが、次の史料九・一〇は、このような領外の造船技術力に対する、領内での需要を示すものである。

〔史料九〕「国日記」元禄五年（一六九二）四月十四日条

- | | | |
|---|------|--------|
| 一、九百五拾石積式艘 | 越前新保 | 船頭伝三郎 |
| 一、右同断老艘 | 右同 | 同与三右衛門 |
| 一、右同断老艘 | 右同 | 同長右衛門 |
| 右之通従当春今別ニ而合船仕候、此暮相止申由今別町奉行申立候 | | |
| 二付、隼人 ^江 相達、他之者之儀ニ候間、船細工可申付旨被申二付、 | | |

則原七郎左衛門ニ申渡之、（傍線筆者）

〔史料一〇〕「国日記」元禄五年（一六九二）四月十五日条

一、十三ニ而旅船拾六艘合船仕候、此暮相止申候時分柄致細工懸り候間、細工被仰付被下置候様にと同所町奉行申立二付、隼人^江相達候処、他之者之義ニ候間、船細工願之通可申付旨二付、則中畑半兵衛に申渡之、（傍線筆者）

このように、今別で造船を行っていた越前新保の船頭伝三郎、同与三右衛門、同長右衛門と、十三で造船していた「旅船」一六艘の船頭たちに、他領の者であることを理由に船細工を命じている。これは、すわなち、

① 領外の技術力が評価されている。

② 旅船の船頭が棟梁も兼ねているか、あるいは船大工などの造船技術者を抱えこんだ集団である。

という状況を前提にした判断と考えられるが、次の史料からはこのような集団の具体像をみることができる。

〔史料一一〕「国日記」宝永三年（一七〇六）三月二十九日条

- | | | |
|--------------------------------|----------------|--|
| 一、はかせ船老艘船頭・水主共乗入不申候、中物別紙書付左之通、 | | |
| 一、金碓式頭 | 一、帆柱大・小式本 | |
| 一、綱三本内式本者間物綱、老本ハわら綱 | | |
| 一、金つち式丁 | 一、のこ切式丁内老丁ハたい引 | |
| 一、金てこ老丁 | 一、鳶口四ツ | |
| 一、錨老丁 | 一、金かすかい拾式固 | |

一、かつふし壺丸 一、粮米壺俵 但四斗五升入

一、御座帆切々 一、けた大・小式ツ

右之通積入、去月廿九日之大風ニ而十三湊支配磯松村浜^江船懸罷有候之由庄屋方より注進ニ付、早速罷越見分仕勤番目付立合見届之上ニ而荷物不残浜上仕十三町藏^江納置、尤勤番目付拙者立合符印仕差置申候、船之儀者磯松村庄屋申付番人付添申候由申立付、御家老中^江相達之、

これによれば、大風のため磯松村の浜に船懸りした「はかせ船」（羽ヶ瀬船）には、船頭・水主などの乗組員が一人も乗っておらず、積荷だけが残されていたという。このため、すべての積載物は勤番目付立ち合いの上、十三町藏に納められることとなった。

この積載物を整理してみると、「金碇」「帆柱」「御座帆」「けた」はいわゆる船道具で、「かつふし」「粮米」は船中の食糧である。そして、「金つち」「のこ切」「金かすかい」「碇^⑨」は大工が用いる道具で、「碇」は伐木にも、「鵞口」は材木の搬出にも使用する道具である。このことから、このようにさまざまな用途に応じた道具を搭載して、「はかせ船」で津輕領に廻航した人々は、自ら伐採↓運材↓造材↓造船という一連の事業を手がけることができた集団だったと考えられる。ただし、この道具の数では大掛かりな事業は無理であろうから、実際には、現地の職人や人夫などを雇い入れて労働力を補充しつつ、作業の技術指導をも行ったのではなからうか。

五、六人の弟子を召し連れ、集団で船大工商売稼ぎに歩いた大坂の船大工舟之介、また諸国の廻船建造に際して船大工の「棟梁」をつとめた

新保の弥左衛門にみるように、船大工が単独で製作する小型の漁船などとは異なり、大型廻船の建造には多くの技術力や労働力が組織的に編成されなければならなかったのである。

そして、領内の造船技術は、もとは瀬戸内方面の廻船であった「弁才船」が津輕の「地船」（地元建造の船）として認識されるまでに、舟之介や弥左衛門などの棟梁を頂点とした領外の船大工集団との接触や交流によって、磨かれていったものと考えられる。

また、弘前藩が、領内の船大工を駆使しながらも、他領の造船技術力をも積極的に求めているのは、領内の造船技術力の底上げによる、さらなる廻船建造受注をねらっていたことを意味しているよう。

註

(1) 「国日記」天和二年九月二十日条

一、唐牛与右衛門・磯谷十介就御用從鰻箇沢被遣候御用状之内ニ申来候ハ、江戸御台所之諸色江戸ニ而相調候義自今以後不仕、從御国不残差登せ候様ニ可仕旨被仰出候間、各ニも其御心得可有之候、就夫唐牛与右衛門・中川小隼人・磯谷十介右三人^江今度江戸諸色御入方廻船御用被仰付候、(中略)

一、御書付之写左記之、

江戸御勝手方諸色之覚

唐牛与右衛門

惣奉行 中川小隼人

磯谷十介 (下略)

ちなみに唐牛与右衛門は、延宝三年(一六七五)二月九日に「金銀銅

惣御山奉行」に任命され、津輕領内における非鉄金属の鉱山全てを管

掌した人物（長谷川成一「尾太以前―近世前期津輕領鉱山の復元と鉱山開発―」『青森県史研究 第七号』青森県 二〇〇二年、一九頁）

で、延宝八年（一六八〇）十二月朔日に、同三年から金銀銅惣山奉行を務めてきた唐牛与右衛門が交代し、「尾太（おつぶ）御銀山」が唐牛甚右衛門の支配となった（長谷川成一「延宝・天和期の陸奥国尾太銀銅山―津輕領御手山の繁栄と衰退―」『弘前大学人文学部 人文社会論叢（人文科学篇）』第十二号 二〇〇四年、二〇頁）。

（2）『新青森市史 資料編3 近世（1）』（青森市 二〇〇二年）。

（3）『国日記』宝永六年（一七〇九）七月二十四日条によれば、上々船大工の役銀と作料があらたに定められている。

一、代官清野伊兵衛・今庄左衛門申立候、後潟組浜名村船大工仁兵衛儀、上々船大工二而此度御札請取相渡候、上々船大工御役定并作料位付御書出シ無御座候、従之御役定并作料位付被仰付候様奉伺之旨申立候付、勘定奉行^江僉儀之趣左記之、

一、銀式匁五分 上船大工作料

此御役銀拾式匁五分

一、同式匁 中船大工作料

右同拾匁

一、同匁七分 下船大工作料

右同八匁五分

従前々御定御座候、

一、銀三匁 上々船大工作料

此御役銀拾五匁

上々船大工作料并御役定只今迄無御座候付、此度申立候、右上・中・下船大工之作料御役定之積を以如斯可被仰付哉、奉伺旨笹森勘右衛門

差出候、右両様之書付御家老中^江相達之、勘定奉行書付之通可申付之旨郡奉行^江申遣之、（傍線筆者）

（4）前掲「北国地方における廻船の発達―とくにハガセ船・北国船・弁才船について―」一一三頁。

（5）『国日記』には「碇」のほか、「いかり」と読むとみられる「錨」が多く使われている。『広漢和辞典』（大修館書店 一九八二年）によれば、「錨」の読みはテンで、かまとおもりの意味がある。但し、典は、ずつしりと重い意。ずつしりと重い金属、おもりの意を表すことから、鉄製の碇（錨、かないかり）という意味で錨を用いていると考えられる。

（6）安達裕之「組船考」『海事史研究』第四五号 一九八八年）四〇頁。

（7）『国日記』元禄六年（一六九三）九月八日条によれば、次のようにある。

一、蟹田町船之介差上候訴訟之写、昨日到着之飛脚從江戸申来、左記之、乍恐御訴訟申上候、

私者道頓堀新戎町新屋太郎右衛門借屋、船大工又兵衛方二同家仕罷有候船大工舟之介と申者二而御座候、

一、私儀親從代々御当地二而船大工仕候、然所兄弟共相談之上廿年余為以前、弟子五・六人召連舟大工商売かせきに南部・松前方々と働、其内私折々爰元^江上下仕候、其後津輕蟹田と申所^江罷越、諸国之廻船共作り勝手能御座候二付、（下略）（傍線筆者）『新青森市史 資料編3 近世（1）』青森市 二〇〇二年）

（8）『国日記』元禄四年（一六九一）正月三十日条によれば、弥左衛門は、弘前藩の材木の販売に尽力してきたことを理由に、小船一艘の造船用材代金三百目を下付して欲しいと願ひ出たところ、許可されている。

一、蟹田御材木役人申立候者、新保之弥左衛門と申大工從三拾年以前年々蟹田^江参諸船頭合船棟梁仕、亥・子両年船頭共罷下不申時分者同国

之船頭并從南部船頭共呼寄合船御材木共才覚仕売松精を出申候、此者去年自分小船老艘為合申候二付、面木・長板売貸仕候代物山方にて三百目程之物御座候、数年御為大切二仕者御座候、被下置候様奉願旨就申立、御家老中^江相達、願之通被下置旨申渡之、

(9) 「のこ切」二丁のうち一丁が「たい引」と但し書きされているが、いかなる鋸であろうか。寺島良安「和漢三才図会」巻二十四の百工具の項『和漢三才圖會(上)』東京美術 一九六九年)に、「大鋸」の種類として「大鋸」「前挽」「臺切」があるとする。「たい引」は、同書で「臺切大鋸 太以岐利」と説明される台切鋸を指しているようか。この台切鋸については、長さが二尺二寸、広さが一尺で、両柄がついていて人が相対して引き、大木を横に切る鋸であるとも説明している。だいぎりは大型鋸の意で、大きい材を切る鋸のことであり、おがとは大型縦挽鋸のことである。横挽きの「だいぎり」は製材の基本的な仕事をするものである。製板するには、まず一定の長さに丸太に切つて、それから縦挽きするから、「だいぎり」鋸だけで仕事することはあるが、「だいぎり」なしで、大鋸だけで仕事することは考えられない(吉川金次『もの人間の文化史18・鋸』法政大学出版局 一九七六年)という。さらに、大鋸の読み方は「於賀(おが)」「(和漢三才図会)であり、この場合は大をダイとは読まないから、この「たい引」は伐採した丸太を横挽きするのに用いた鋸であると考えたほうがよさそうである。

(10) 長谷川成一「藩領における植生景観の復元とその変容―近世津軽領を中心に―」『弘前大学大学院地域社会研究科年報 第六号』二〇〇九年、八六頁)では、「騷留」が伐採禁止を指していることは間違いないとし、「国日記」寛文六年(一六六六)正月二十九日条と同二月二十二日条に、帆柱の折損した他国船に、留山で「鐮留」「まさかり留」であるにも拘らず、帆柱用の木を伐り出す許可を出した記事が掲載されていることか

ら、津軽領では騷は「鐮」と同じ意味で用いられ、「まさかり」と読んだのではないかと推測されている。諸橋徹次『大漢和辞典』十一(大修館書店 一九六八年)によれば、「鐮」はちょうな、刃の広い斧の意であるからことから検討しても、津軽領では同じ意味で用いられたと考えべき騷は、杣や大工が用いるまさかりを指すに違いない。

三 津軽領における造船資材供給

1 資材購入の方法

すでに、領内における造船用材供給の概容についてみたが、次の史料から実際の売買の実態をみてみよう。

〔史料一二〕「国日記」元禄十四年(一七〇一)三月七日条

一、槓柄船頭弥左衛門・同人宿丸尾弥左衛門両人書付二而笹森次左衛門迄申立候者、拙者儀於蟹田当春千石積之船老艘合せ申度奉存候、依之右舟材木大図代銀貳貫目分并御鉄五百貫目御売貸奉願候、右代銀之内只今三百目差上相残分舟出来之節被仰付次第急度上納可仕旨申立候二付、次左衛門付紙二弥願之通被仰付可然由申立候二付、八兵衛^江相達、願之通可申付旨次左衛門^江申渡之、

これによれば、資材入手の内容は次のようになる。

① 槓柄の船頭である弥左衛門は、蟹田で一〇〇〇石積の船を建造するにあたり、丸尾弥左衛門を宿としていた。

② 船材木代銀二貫目分と鉄五〇〇貫目については、「売貸」で入手したい。代銀の一部については支払うが、船が完成して残りの分を含めて代銀の全額を支払った後に船卸することとする。

③ ②の通りに支払いができない場合は、請人である宿の丸尾弥左衛門が代わりに支払う。

このように、必ずしも即時に現金で支払う必要はなく、売掛けによる取引が行われており、船が完成するまでの間に資材代金の全額を支払うことが認められていたのであった。

「国日記」元禄十六年（一七〇三）七月十一日条によれば、「小泊合船宿十右衛門」が「宿船佐州之重次郎」に代わって、古帆柱の払い下げを申し立てている。つまりこのような「合船宿」は、船乗りの宿泊施設であるばかりでなく、造船資材購入にかかる保証人もつとめ、船頭とともに町奉行などへの種々の申し立てや交渉事も行っていたのである。他領の船頭は、津軽領内で造船するにあたって、このような地元の宿を拠りどころにしていたのであろう。

2 材木役人の船材木販売

弘前藩では、寛文九年（一六六九）十二月に、蟹田と十三の材木奉行へ令して、役銀を徴収して町人請負による、留山以外の山地への山入りと材木の伐採を認め、藩営の材木切り出しの方針を変更した（長谷川成一『近世国家と東北大名』二五八～二五九頁）。

「国日記」天和二年（一六八二）九月二十五日条によれば、十三は竹内勘兵衛・内海久右衛門・竹内四郎左衛門、今別は美濃屋宇右衛門・猿

賀屋伊兵衛、蟹田は大和屋留兵衛・京屋次郎兵衛の町人七名が、材木請負役人に任命されている。この材木請負役人の職務内容は、「御材木入付より沖御売共二相勤」めるものとされており、先の町人請負体制をより強化しようとしたようだ。

「国日記」貞享二年（一六八五）七月二十九日条にみえる、松館次郎右衛門と大和屋留兵衛の申し立てによれば、当年は「囲新御材木」のほとんどが売れ、残りは二〇〇斗である。現在は秋作りの合船が大・小五艘あり、来年の合船のために七〇〇～八〇〇石積から一五〇〇～一六〇〇石積まで、一五艘分の材木をすでに約束しているという。

この松館次郎右衛門と大和屋留兵衛は、貞享二年（一六八五）から六年間、材木を公定価格より高値で販売したことによって、褒美を与えられている。しかも、本来は備蓄用の「囲木」さえも全て売り捌くことができたのは、彼ら材木役人が上方の船頭と目頃から「通路」（つきあうこと。交際すること）して、よく立ち働いたからなのだという（「国日記」元禄四年（一六九一）正月三十日条）。このような廻船業者の長年にわたる津軽領での造船によって関係者の交際が深まり、商売上の信頼関係をも築き上げていったのであろう。

ところが、このような信用取引の慣例化が未払の誘因ともなったようで、その売掛金の回収に追われることとなった。「国日記」天和二年（一六八二）十月一日条によれば、十三の材木役人竹内勘兵衛と内海久右衛門の所から、上方船頭に当年夏売借した代銀を回収するため、長兵衛が派遣されている。また、「国日記」元禄六年（一六九三）十月二十八日条によれば、加賀・能登・越前・越後の諸船頭に先年売貸した材

木と鉄の代金について、十三・今別・蟹田の間屋が催促に行くのに、三か所の足軽が同行した。しかし、この足軽たちに才覚がなく、代金を回収できなかったため、今年の催促では表足軽で才覚のある者三人を同行させてほしいという。

さらに、「国日記」元禄十年（一六九七）七月五日条にみえる、蟹田町奉行の申し立てによれば、越後新潟の船頭治郎兵衛が、「亥ノ年」（元禄八年か）に、材木と鉄の代銀六貫六二匁二分八厘を藩から拝借して、一五〇〇石積の弁才船を一艘造った。しかし、代銀をいまだ上納できないので、船そのもので支払いたいという。これに対して藩庁は、材木と鉄の代銀は「現金」を申し立てて造船したのに「合懸候内より段々取立」もせず、とうとう当年まで三年も借りている状態である。材木役人と町奉行は「油断沙汰之限」であり、今さら船を取り上げたところで誰も買う人はいまい、代銀については材木役人が船頭に代わって必ず上納するように命じている。

材木役人たちは、船材木の売り捌きに励む一方、諸国の船頭たちと懇意になり過ぎてしまったようで、売掛金の回収どころか、支払いの催促を怠った場合には、自ら弁償しなければならなかったのである。

3 用材の搬出

先にみたように、商品の船材木については、十三・蟹田（下小国）、今別で調達することができた。しかし、表1にみるように、元禄十四年（一七〇一）ごろからは、船頭が直接山林に入り、杣取する場合が多くなったようである。山林で杣取をした場合、どのように造船場まで搬出

したのであろうか。

表1 No.41の丸尾与四兵衛の場合、「只今杣取雨水出次第川流」し、船材木役銀については、木場まで材木を流し届け、見分を受けてから上納した（「国日記」宝永元年（一七〇四）六月三十日条）。

表1 No.42の蟹田町の清次郎は、今の時期に杣山に入って桂の船材木を杣取し、来年の春に山から取り出したいと申請している。役銀については木場へ材木が着き、見分を受けてから上納するという手続がとられている（「国日記」宝永元年九月二十九日条）。

表1 No.64の丸尾右左衛門は、雑木の長板と平物、檜の丸太と水竿を、小国明山のうち清水俣・藤ヶ沢俣などから杣取しておき、来年の春「雪之上二而引出」したいと願っている（「国日記」宝永七年五月十二日条）。

このように、山林から切り出した材木の運搬には、雨水を利用した川流しや、春の雪解けを利用した方法が用いられていたものであった。山中からの運搬に半年以上の時間をかけるのは、このような運搬の利便によるのはもちろんのことであるが、在庫商品の船材木を購入するのではなく自分で杣入りするからであろう。つまり、伐採した後、用材をそのまま山中である程度自然乾燥させておく。そして、翌年春に山出しして見分をうけたら早速建造にとりかかることができるように意図していたのではなかろうか。

4 造船用鉄の供給

船釘や碇をつくるのに必要な鉄はどのように供給されたのだろうか。

「国日記」天和三年（一六八三）十一月九日条によれば、十三での「御廻船合せ候入用」のため、小国の鉄を廻すとともに、十三で鉄五七〇貫目が買い上げられた。天和四年正月には、「御人足百人」によって奥内村から蟹田へ「御船鋳鉄」が運搬された（「国日記」天和四年正月十七日条）。また、「国日記」天和四年正月二十四日条によれば、十三にて鉄六六〇貫目が不足となったため、「小国ニ有之鉄成共、三馬屋ニ有之鉄ニ而も、在々人足草臥不申所より勝手次第下ケ申様」に指示されている。小国と三馬屋が鉄の供給地であること、また在々の領民がその運搬人足として常用されていたことを示唆しているよう。

「国日記」元禄十七年（宝永元年、一七〇四）三月八日条によれば、松前之船頭山田三右衛門は、今別にて九〇〇石積の弁才船の建造につき、「今別御蔵鉄」を購入しようとしたが、御蔵鉄がないため、青森で鉄四〇〇貫目を購入・調達して今別まで廻漕したいと願ひ出ている。また、蟹田で一二〇〇石積弁才船の建造許可を願ひ出た丸尾由兵衛は、蟹田および青森に「商売鉄」が一切ないので、「蟹田御蔵切子鉄」一二〇貫目を、現銭で売っていただきたいと、藩に願ひ出ている（表1 No.59、「国日記」宝永四年（一七〇七）七月十一日条）。

このように、弘前藩による廻船建造に必要な鉄は、奥内、小国、三馬屋がいわゆる集積所（保管場所）となっていて、そこから十三、今別、蟹田の各造船場へ運搬されていた。諸国の船頭が造船するのに必要な鉄については、今別御蔵鉄および蟹田御蔵鉄、また青森、蟹田の商売鉄が供給されていた。このように、造船用鉄の供給ルートとして、主に奥内―蟹田（小国）―今別―三馬屋の松前街道に沿った陸上輸送ルートと、

青森から各造船場までの海上輸送ルートが運用されていたのであった。しかしながら、「国日記」元禄十六年（一七〇三）正月十三日条に、敦賀屋甚右衛門が願ひ出た造船用の切子鉄について「御余慶無御座候ニ付、願之半分現金ニ而御払可申付」とみえること、また前述のように船頭たちが鉄の調達に奔走している状況を見ると、十七世紀末にはすでに、領内での造船用鉄の供給に支障をきたしはじめていたことが判明する。

おわりに

十七世紀後半の津軽領においては、越前新保を中心とする全国各地の海運業者による大型廻船の建造がさかんに行われており、その艘数は、少なくとも年間一〇艘程度とみられる。しかもそのほとんどは、当時の全国レベルを上回る一〇〇〇石積級前後の弁才船であったとみられ、一二〇〇石積―一五〇〇石積という規模の廻船さえも建造することも可能であった。

すなわち、弁才船が江戸中期以後に全国的に普及していくなかで、津軽領において一六九〇年代にはすでに、弁才船は地船としての地位を確立していたのである。そして、このように津軽領で建造された弁才船のほとんどは、日本海や太平洋での大量物資の長距離輸送に供され、全国的な商品流通の一翼を担ったと考えられる。

このような近世海運の発達への貢献をなし得た大前提として、津軽領域が日本海、津軽海峡、陸奥湾に囲まれた海上交通の要衝にあったことはいうまでもなく、さらに、適当な造船場、豊富な造船資材、造船技術

力、労働力などの造船に必要な諸条件を備え持っていたからにほかならない。領内においては、造船資材をはじめ糧食や生活物資など、廻船建造に必要な物資のほとんどを、造船場に効率的に供給することのできるシステムが確立されていたのである。

全国各地の海運業者による大型廻船の建造は、まずもって領内の造船技術力の向上に大きな影響を与えたと考えられる。そして弘前藩の商品材木の消費をはじめとして、造船資材の流通やその他商品の流通をも促した。領内外の商人や町人による活発な商取引によって、広域的な人的ネットワークも形成されたのであった。さらには、たとえ一艘の造船でも、日雇い層の生活を支えるものとして、廻船建造は領内産業のなかで重要視されていたのである。

このように、十七世紀後半の津軽領において、既存の資源や自然条件の利用価値が十分に評価され大いに活用されるとともに、領内外の海運関係業者の活力や努力により造船業は大きく成長していったといえる。

（いしやま・あきこ みちのく北方漁船博物館学芸員）

〔付記〕

本稿を執筆するにあたって、弘前大学人文学部・大学院地域社会研究科教授の長谷川成一先生から、貴重なお助言とご指導を賜りました。ここに記して感謝申し上げます。

表1 津軽領内におけるおもな廻船建造（寛文7年～宝永7年）

No.	和暦	年	月	日	西暦	船頭など	廻船の種類	積石数	艘数	備考	船合場	宿
1	寛文7	4	21	1667		三国や茂右衛門	—	—	—	藤本庄左衛門の材木を借りて合船。	—	—
2	寛文7	4	21	1667		庄内屋権左衛門	—	—	—	御用木を藩から借りて合船。材木代銀は2番船にて上納。	十三	—
3	延宝2	4	22	1674		銭屋五兵衛	組舟	—	—	外浜瀧沢御留山にて、面木2艘・腰4本・帆柱4本を取出。	—	—
4	天和3	3	4	1683		小石次郎右衛門	(江戸廻船御雇)	700石積	1艘	1艘分の御材木・御銀・御米・鉄を藩から拝借。江戸廻船御雇のため。	蟹田・今別	—
5	貞享元	6	5	1684	銚子	信田清左衛門	—	—	—	船道具・切子鉄600貫目を藩から拝借。	蟹田	—
6	貞享元	7	29	1684	今別	美濃屋善右衛門	—	—	—	当夏、藩から拝借し合船。	(今別)	—
7	貞享3	5	13	1686	塩飽	船頭 与四兵衛	(御城米積船御雇)	700石積	5艘	秋の合船。御材木代銀は、出船の際に上納。	蟹田	蟹田宿 伊兵衛
8	貞享3	12	23	1686		安田九郎兵衛	—	800石積	—	当春の合船。御材木代銀は船出来次第上納。町人吉屋久四郎に、上納が遅延の場合は船を売却する旨の証文を渡す。	今別	—
9	貞享3	12	26	1686		船頭 秋浜治左衛門	(御廻船御雇)	1700石積	1艘	当春の合船。来春の御廻船支度のため、17等の帆柱を蟹田山にて入付。	十三	—
10	貞享4	12	1	1687	佐渡	儀右衛門	—	—	2.3艘	合船が許可されなければ、田南部(田名部)へ行くというので、材木役人中で相談し、この船頭を留め置く。	十三	—
11	貞享5	6	8	1688	備前岡山	源右衛門	—	—	—	当春の合船。舟材木代は大坂為替で上納。	蟹田	—
12	貞享5	8	8	1688	新保	六兵衛	—	—	—	合船につき、大工・木挽飯米などを青森から廻漕。	蟹田	—
13	貞享5	10	9	1688	佐渡	八兵衛	西海船	—	1艘	1艘分の御材木・鉄を藩から拝借。代銀は年暮に上納。諸人は佐渡屋源右衛門。	十三	—
14	元禄2	5	13	1689	大坂	船頭 庄左衛門	—	—	1艘	御用鉄200貫目を藩から購入。代銀は船出来次第上納。	蟹田	—
15	元禄4	4	20	1691	市川	船頭太郎兵衛・藤兵衛	(江戸廻御雇船)	—	—	江戸廻御雇船建造につき、水主・大工・木挽飯米を青森から廻漕。	蟹田	—
16	元禄4	4	20	1691	江戸	長次郎・源右衛門	(江戸廻御雇船)	—	—	江戸廻御雇船建造につき、水主・大工・木挽飯米を青森から廻漕。	蟹田	—
17	元禄4	4	20	1691	新保	船頭七兵衛・権三郎	—	—	—	合船につき、水主・大工・木挽飯米を青森から廻漕。	蟹田	—
18	元禄5	4	14	1692	越前新保	船頭 伝三郎	—	950石積	2艘	当春の合船。	今別	—
19	元禄5	4	14	1692	越前新保	船頭 与三右衛門	—	950石積	1艘	当春の合船。	今別	—
20	元禄5	4	14	1692	越前新保	船頭 長右衛門	—	950石積	1艘	当春の合船。	今別	—
21	元禄10	4	12	1697	越前敦賀	竹内五郎右衛門	北国船	1500石積	1艘	合船につき、御鉄・御材木を藩から拝借。入用飯米を青森から今別へ廻漕。	今別	—
22	元禄10	7	5	1697	越後新潟	船頭 治郎兵衛	弁才船	1500石積	1艘	元禄8年、合船のため御材木・鉄代銀合わせて6貫622匁2分8厘を藩から拝借したが、上納できず。材木役人の怠慢ゆえ、材木役人から上納のこと。	蟹田	—
23	元禄10	10	21	1697		嶋屋五郎右衛門	(東廻りの雇船)	—	—	来春の合船のため、御材木569本・御鉄2,600貫目を藩から拝借。代銀は来春、東廻りの運賃金にて差引上納。	今別	—
24	元禄11	10	19	1698		竹内長三郎	—	—	—	請山である外浜後潟組六枚橋運上山にて合船。他国からの入鉄禁止につき、新鉄は領内で調達。	六枚橋	—
25	元禄14	3	7	1701	槌柄	船頭 弥左衛門	—	1000石積	1艘	当春の合船。船材木代銀2貫目分・御鉄500貫目を、藩から貸し売り。このうちまず300目は上納し、残りは出来次第上納するが、もし変更があれば宿請方より上納。	蟹田	宿 丸尾弥左衛門
26	元禄14	9	28	1701	蟹田町	清次郎	弁才船	250石積	1艘	当秋の合船につき、樽小丸太16本・垂木25本を、小国明山の内三枚橋沢にて抽取。	(蟹田)	—
27	元禄14	10	25	1701	仙台	船頭 泉屋善四郎	弁才船	800石積	1艘	当秋の合船につき、御材木代銀1貫500目・御鉄代銀2貫目を拝借。来春、御雇船の運賃金で借用代金を差引。	(蟹田)	—
28	元禄15	5	10	1702	加賀国	久右衛門	—	—	—	合船につき、船材木代として金子10両を上納。残りの分は追って上納。	小泊	小泊宿 孫左衛門
29	元禄15	5	14	1702	能登穴水	長四郎	—	—	—	合船につき、御材木代銀・鉄を藩から拝借。	—	—
30	元禄15	閏8	19	1702	勢州槌柄	半太夫	—	1400石積	1艘	来春の合船につき、船具入用の長板・平物、船小屋造り入用の水竿80本・丸太36本を、小国御山の内高石ヶ俣にて手前入付。このほか入用の檜諸材木は来春合船の際、現銀にて購入。	蟹田	—
31	元禄16	正	13	1703		敦賀屋甚右衛門	—	—	—	嶋屋五郎右衛門をもって合船。9尋板40枚を、山役人立合のもと御留山にて抽取。切子鉄については余分にないで、800貫目のうち半分現金にて藩から購入。	蓬田	—
32	元禄16	2	5	1703	新保	船頭 喜兵衛	羽ヶ瀬船	1200石積	1艘	去秋に船合したが、桁・腰がない。当春出帆のため、16尋の桁1本・14尋の腰1本を、堰口御山の内にて抽取。	今別	—
33	元禄16	2	24	1703	松前	船頭 唯右衛門	—	—	1艘	合船入用の米・味噌などを、青森から今別へ廻漕。	今別	—
34	元禄16	2	29	1703	松前	船頭 山田清右衛門	間瀬船	400石積	1艘	当春合船につき、入用諸色を青森から今別へ廻漕。	今別	—

35	元禄16	3	1	1703	越前新保	竹内勘兵衛	—	1500石積	—	合船入用諸色を、青森から今別へ廻漕。	今別	—
36	元禄17	正	23	1704	越前新保 船頭	竹内清吉	—	—	—	合船入用諸色を、青森から今別へ廻漕。	今別	—
37	元禄17	正	23	1704	越前新保 船頭	竹内長兵衛	—	—	—	合船入用諸色を、青森から今別へ廻漕。	今別	—
38	元禄17	2	10	1704	松前 船頭	山田三右衛門	弁才舟	900石積	1艘	合船入用諸色を、青森から今別へ廻漕。	今別	今別宿 小鹿弥次兵衛
39	宝永元	5	16	1704	仙台	善四郎	弁才舟	800石積	1艘	舟材木代銀・角鉄を藩から拝借し、巳ノ年(元禄14年か)暮から合船・代銀上納できず、囲船とする。去暮、加州の者に60両で売却。	蟹田	蟹田宿請 右衛門
40	宝永元	5	21	1704	今別町 今別山師 五郎兵衛	弁才船	—	1000石積	2艘	当秋の合船につき、長板・角・平物代銀・御鉄代など、2艘で都合18貫目を、藩から拝借。たしかな請人を立てること。	今別	—
41	宝永元	6	30	1704	—	丸尾与四兵衛	弁才船	1500石積	1艘	造り船入用の長板・平物を、小国明山の内高石ヶ俣にて、手前入付にて袖取。雨水を利用して木場まで川流し。船道具・丸太・垂木も役銀の上取出。	蟹田	—
42	宝永元	9	29	1704	蟹田町	清次郎	弁才船	1000石積	1艘	来春の造船につき、造船入用の長板・平物を袖取、来春取出。木場へ着き、見分を受けた上で役銀上納。	蟹田	—
43	宝永2	4	21	1705	越後市堀 船頭	喜三郎	—	400石積	1艘	合船につき、御蔵鉄120貫目を現銀にて藩から購入。但し、10匁につき、鉄100目ずつの高直。	蟹田	—
44	宝永2	5	7	1705	青森 船主	豊田彦右衛門	—	1000石積	1艘	先年平館運上山から袖取、囲い置いた材木で当年合船。大工・木挽飯米を、青森から平館村へ廻漕。	平館	平館宿 斎藤佐次兵衛
45	宝永2	5	10	1705	放生津 船頭	長左衛門	—	800石積	1艘	合船につき、飯米などを青森から今別へ廻漕。蟹田御蔵御用鉄のうち切子鉄240貫目を、自分船にて今別へ廻漕。代銭は今別御役所へ上納。	今別	—
46	宝永2	8	4	1705	加賀 船頭	八郎兵衛	—	—	—	合船につき、小国明山の内にて、長板・平物・小丸太・垂木を、役銀上納の上袖取。	—	—
47	宝永2	10	14	1705	十三町	忠兵衛	—	500石積	1艘	船板は藩から拝借。代銭は来年小廻し運賃にて上納。鉄は藩から購入できず。	(十二)	—
48	宝永3	2	20	1706	加賀	茂兵衛	—	900石積	1艘	合船につき、船材木を小国明山にて袖取。	—	宿 蟹田町 勘太郎
49	宝永3	2	20	1706	加賀	長左衛門	—	800石積	1艘	合船につき、船材木を小国明山にて袖取。	—	宿 蟹田町 久兵衛
50	宝永3	2	20	1706	越後	喜三郎	—	400石積	1艘	合船につき、船材木を小国明山にて袖取。	—	宿 蟹田町 次兵衛
51	宝永3	3	21	1706	加賀 船頭	八兵衛	—	—	—	合船につき、垂木・丸太は小国明山にて自分入付にて、一割御役で取出。合船入用諸材木も役銀上納の上取出。	—	—
52	宝永3	8	19	1706	—	唐金屋庄三郎船	—	—	—	8月16日、新艘臺おろし。	小泊	宿 三国屋利兵衛
53	宝永4	2	4	1707	越前新保 船頭	清左衛門	弁才	300石積	1艘	合船につき、小屋入用諸色を青森から今別へ廻漕。	今別	今別町宿 理兵衛
54	宝永4	2	9	1707	筑前 船頭	儀右衛門	弁才船	1000石積	1艘	合船につき、板・平物・角・丸太・垂木を、小国明山の内無沢にて袖取。	(蟹田)	蟹田町 久兵衛
55	宝永4	5	22	1707	六度寺 船頭	庄右衛門	—	—	—	合船につき、入用諸色を青森から今別へ廻漕。	今別	—
56	宝永4	5	22	1707	加賀 船頭	太郎兵衛	—	—	—	合船につき、入用諸色を青森から今別へ廻漕。	今別	—
57	宝永4	6	23	1707	塩飽 船頭	六左衛門	弁才	—	1艘	合船につき、小丸太・水竿を、小国明山の内清水ヶ俣にて、自分入付にて取出。	—	—
58	宝永4	6	23	1707	塩飽 船頭	吉右衛門	弁才	—	1艘	合船につき、小丸太・水竿を、小国明山の内清水ヶ俣にて、自分入付にて取出。	—	—
59	宝永4	7	11	1707	—	丸尾由兵衛	弁才船	1200石積	1艘	当秋合造。造り船入用鉄は、蟹田・青森に商売鉄が一切無いので、蟹田御蔵切子鉄120貫目を現銀で購入。	蟹田	—
60	宝永5	2	25	1708	松前熊石 船頭	半右衛門	弁才船	100石積	1艘	合船につき、入用飯米・諸色を青森から今別へ廻漕。	今別	—
61	宝永5	5	6	1708	越前新保 船頭	七兵衛	北国船	1500石積	1艘	合船につき、入用諸色を青森・弘前にて買い調え、青森から今別へ廻漕。	今別	—
62	宝永6	3	25	1709	大坂 船頭	平兵衛	—	—	—	合船につき、入用板・平物・小丸太・垂木を、小国明山の内三枚橋沢にて、役銀の上袖取。小丸太・水竿については一割御役。	蟹田	蟹田町 清左衛門
63	宝永7	2	16	1710	江戸 船頭	吉左衛門	—	—	—	合船につき、入用板・平物・丸太・水竿を、小国明山にて袖取。丸太・水竿については一割御役。	—	—
64	宝永7	5	12	1710	—	丸尾右左衛門	弁才船	1200石積	1艘	来春の合船のため、長板・平物・丸太・水竿を、小国明山の内清水ヶ俣・藤ヶ俣・高石ヶ俣・砂川俣・無沢にて、自分入付にて袖取させ、雪の上に引き出した。→来春の合船は今から許可できないので、当秋に袖入付のこと。	蟹田	—

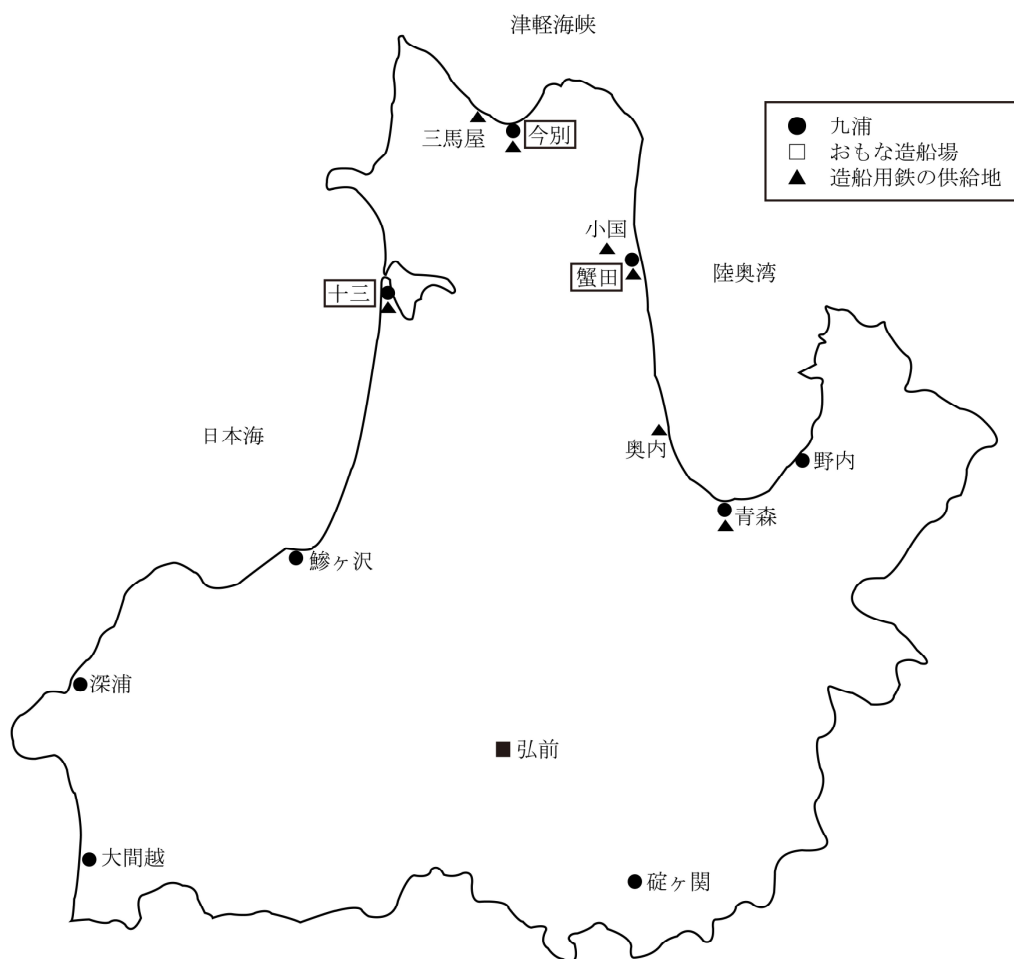
※「国日記」により作成。「国日記」の記事掲載日付による。

※船合場の（ ）は状況から場所が推定されるもの。

表 2 900石積弁才船建造の入用諸色

No.	品 目	数量等
1	白米（4斗入）	130俵
2	味噌（10貫目入）	25樽
3	酒（2斗入）	30樽
4	銭4貫目	20呬
5	たばこ（40縄入）	4固
6	酒粕	3俵
7	酢（1斗5升入）	2樽
8	醤油（1斗5升入）	1樽
9	鱈の切漬	2樽
10	干鰯	5束
11	鴨	4把
12	華筵	6束
13	こぎ	3束
14	鍋	大・小3つ
15	食釜	1つ
16	苫	200枚

「国日記」元禄17年2月10日条により作成



津軽領における廻船建造関係地図