

近世北奥地域における漁船製作の動向

石山 晃子

要旨

近世北奥地域において、どのような構造・大きさの漁船がどの程度つくられたのか、いかなる地域的特徴があるのか。このことに関する歴史学的視点からの追究は本格的に試みられてこなかった。当地域における造船史を明らかにするためには、当該問題は是非とも取り扱っていかねばならない課題といえる。

十八世紀前半の弘前藩領における漁船のタイプは、全長およそ七メートル前後の、一木から刳り抜いた丸木船すなわち単材刳船が主力であった。年間一〇〇艘もの漁船製作が盛行をみせたが、藩の利用統制により、クリ・カツラなどの良材を丸木船用に調達することは不可能であり、トチノキ、ブナ、ハリギリなど耐朽性に劣る雑木を利用せざるを得なかった。

そのため、「丁板」^{ちようばん}「かわら」と称する船底材を「水押」^{みよし}（船首材）と舷側板で接合した「合漁船」^{あひせりせん}の構造により、単材刳船の積載能力の限界と、船体の耐朽性の低さを克服することが試みられた。「御停止木」^{ごていしぎ}のカツラ・ヒバなどを部材として調達することが可能であったこととあいまって生み出されたのが、「合漁船」だったと考える。

弘前藩の九浦をはじめ沿岸地域で用いられた小型漁船の分野では、ほかに「無玉船」と称する船底材に舷側板を取りつけた構造の「丸木漁船」が多用された。盛岡藩領の川内・安渡がこの「丸木漁船」の供給地で、津軽領の久栗坂、浅虫、平内など、とくに陸奥湾沿岸地域において重用され、

新造船はもちろん中古船の売買も行なわれるほど需要の高い船型だった。

十九世紀に至り、丸木船に淵源をもつこの「ムタマ」造りの技術は、松前領、津軽領、南部領、秋田領など北日本地域独特のものともなされていった。弘前藩領における「ムタマ」造りの動向に注目すると、その船材と造船技術の供給範囲は、領内のみならず、津軽海峡や陸奥湾を取り巻く北奥地域全体に展開し、ひとつの造船界が形成されていたのである。

キーワード

漁船、丸木船、むたま、津軽海峡

はじめに

一、十八世紀前半弘前藩領における漁船製作の動向

二、十九世紀弘前藩領における漁船の存在形態

三、松前領における「無柵」造りと津軽領における「ムタマ」造りの展開
おわりに

はづめ

津軽海峡および陸奥湾周辺を中心とする近世北奥地域においては、どのような構造・大きさの船がどの程度つくられたのか、領民はいかにして漁船を確保していたのか。このことに関する歴史学的視点からの追究は本格的に試みられてこなかった。本稿でとりあげる右の問題は、当地域における造船の歴史的展開を明らかにするためには、是非とも取り扱っていかねばならない課題といえよう。

近世北奥地域における漁船の製作動向について検討するための、ひとつのキーワードとして、津軽海峡を中心とする北海道や東北北部において近年まで使われていた「ムダマハギ型漁船」をあげることができる。これは、船底に刳り抜き材を用いるもので、他地域にはみられない北日本独特の構造をもつ漁船といわれる¹⁾。資料として保存される「ムダマハギ」構造の実物としては、昭和二十年頃に製作されたものが年代的には最も古く、それ以前のもの²⁾は確認されていない。しかしながら、津軽海峡をはさむように位置する松前・蝦夷地と北奥地域において、「松前稼」ぎに代表されるようないわゆる「海の道」を利用した民衆の交流があった事実などをふまえるならば、すでに近世期においても、このような地域性の強い造船技術が用いられた可能性は高い。

本稿では、このような見通しのもと、弘前藩領を中心とした津軽海峡周辺の北奥地域を対象に、漁船の船体構造に関する検討を軸として、造船件数や船数など漁船の存在形態を数量的にも確認する。このことによって、当地域における漁船の製作動向はいかなるもので、どのような地域的展開がみとめられるのかを導き出していくこととしたい。

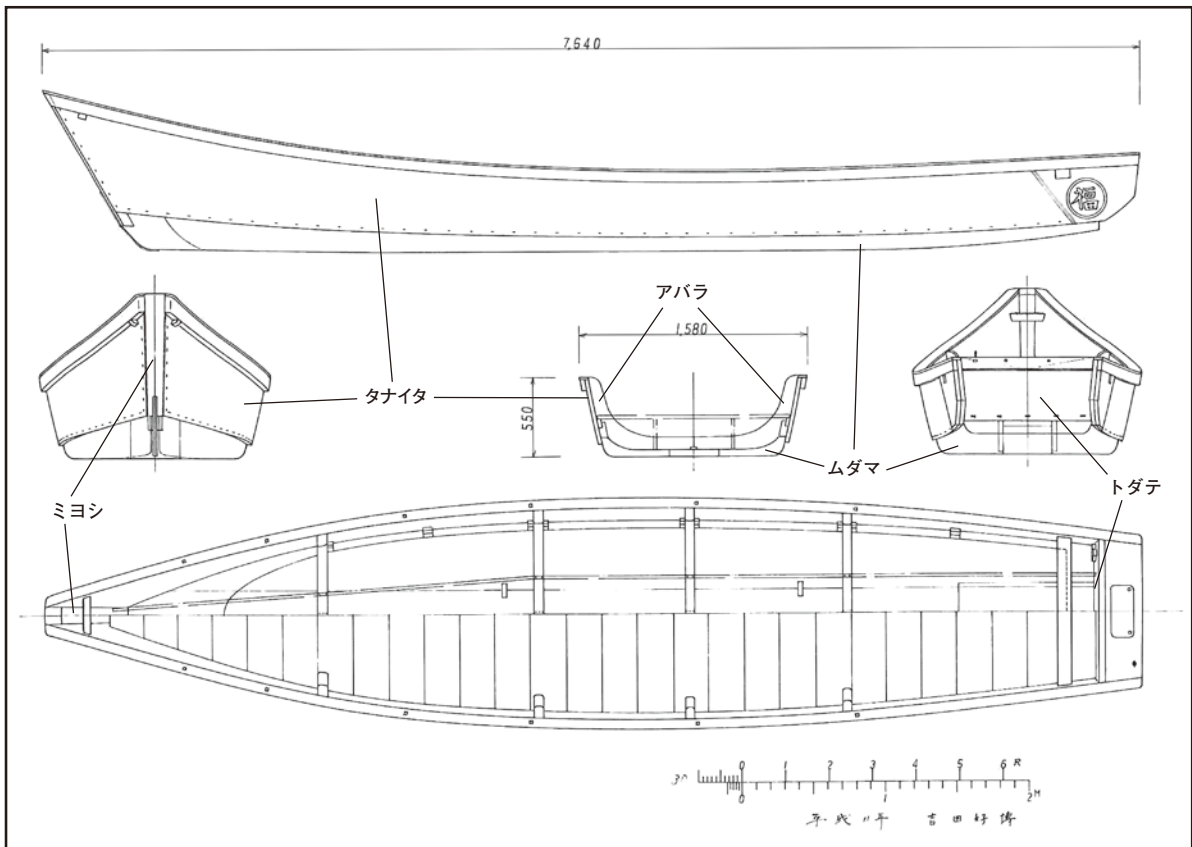


図1 イソブネ（ムダマハギ型漁船）実測図／みちのく北方漁船博物館提供、一部加筆。

一、十八世紀前半弘前藩領における漁船製作の動向

(二) 一般和入領民による漁船製作の動向

弘前藩領においては、一般の和入領民によって、どのような種類の漁船が、数量的にはどれほど製作されていたのか。その概略を把握しうる史料の初見としては、「弘前藩序日記 御国日記」(弘前市立弘前図書館蔵津軽家文書、以下「国日記」と略記) 正徳三年(一七一三) 閏五月二日条に見える、山役人の申立であろう。これによれば、赤石組(青森県津軽地方の西海岸地域)の海浜浦の領民が、雑木の「せんノ木」(ハリギリ)「栩ノ木」(トチノキ)「しなノ木」(シナノキ)「しころへ」(キハダを指すか)「ふなノ木」(ブナ)を用いて、毎年、年間一〇〇艘ずつの漁船を製作していたという³⁾。このような状況を看過できなくなった藩庁側は、雑木を用いて漁船をつくる場合は、一艘につき役銭八匁を上納した上で抽取を許可することとした。さらに「国日記」享保三年(一七一八) 三月十二日条には、

一、三奉行申立候者、先達而丸木船御役之儀沙汰仕存寄申上候処、船之長短有之候故同御役可有之物ニ不被思召候付、又々沙汰仕差積可申上旨被仰付候、只今迄者船之長短平均之御役と相見得申候得共、長短二応御役仰付候儀御尤奉存候、依之去年中抽取之丸木船員数相改大概八拾六艘御座候、此内五艘尋・尺相知不申、其外尋・尺相知十六段御座候、其表を以存寄之趣左ニ申上候、(中略表一)

右之積相当申候得共、此已後忝尋式匆宛之積取立可被仰付候哉、左候得ハ四尋三尺之船九匁式分之御役相当申候、如何可被仰付哉と申立候付、儀左衛門江達之、丸木船御役四尋迄ハ只今之通五尋以上者忝尋二付式匆増、此間之寸尺ハ構無之由書付ニ而勘定奉行江遣之、山方江も申遣之、

(傍線筆者)

表1 享保2年(1717)
丸木船抽取と役銀徴収

No.	種類	艘数	役銀
1	7尋3尺船	1艘	13匁5分6厘
2	6尋3尺船	1艘	11匁7分7厘
3	5尋3尺船	3艘	9匁9分9厘
4	5尋2尺船	1艘	9匁6分3厘
5	5尋1尺船	2艘	9匁2分8厘
6	5尋5寸船	1艘	9匁1分
7	5尋船	17艘	8匁9分2厘宛
8	4尋4尺船	3艘	8匁5分6厘宛
9	4尋3尺船	15艘	8匁2分1厘
10	4尋2尺船	12艘	7匁8分5厘宛
11	4尋1尺船	4艘	7匁4分9厘宛
12	4尋船	7艘	7匁1分4厘宛
13	3尋3尺船	1艘	6匁4分2厘
14	3尋2尺船	5艘	6匁6厘宛
15	3尋1尺船	3艘	5匁7分1厘宛
16	3尋船	5艘	5匁3分5厘宛
	計	81艘	647匁8分

※「国日記」享保3年3月12日条より作成

とあり、丸木船の「長短」の平均ではなく「長短」に相応した丸木船役銭を徴収する方法が検討された結果、四尋(ひろ、慣習的に用いられた長さの単位で一定しないが、和船の場合は一尋を五尺(約一・五メートル)とする)までは見積通りとし、五尋以上については、一尋につき二匁増とする旨が決定された。この丸木船役銭徴収の議論に関してのたたき台となった、享保二年における丸木船抽取の実績はおおよそ八六艘、うち寸法が判明するものは八一艘で、これに基づいた役銀の見積は表1の通りである。これによれば、丸木船の長短による区分は全一六種類で、最小で三尋(約四・五メートル)のものから最大七尋三尺(約一〇メートル)までがある。このうち、五尋船(約七・六メートル)が全体の約二二パーセント、次いで四尋三尺船(約六・二メートル)が約一九パーセント、四尋二尺船(約六・一メートル)が約一五パーセントであった。丸木船としては、おおむね全長が四尋二尺から五尋のものが標準的で、多用されていたことが判明する。赤石組の領民らが製作した漁船も、このような「丸木船」とみて支障ないであろう。

さて、先の享保二年の丸木船柚取実績調査を除き、享保元年から同二十年（一七一六―一七三五）の二〇年間に行われた漁船の製作に関して、その具体的内容が判明するものについて「国日記」から関連記事を抽出したところ、造船許可申請ベースで七六件であった（表2）。これによれば、船材調達方法として、船材を購入するケースはわずか二件（No.27、No.74）であり、ほとんどは柚取、すなわち山林に入り船材となる木を伐採した上で漁船を製作していたことが知られる。No.74の事例では、「合漁船」の船材を南部・今別・平館から購入しているが、「国日記」元文二年（一七三七）十二月二十日条）にも、

一、後潟組村々之者共、所々より買求置候材木ニ而魚船合せ舟仕度之旨申出候ニ付申出候付、詮義之上魚船之外隠し津出等堅致間敷候、尤紛儀無之様ニ湊方ニ而吟味候様合船致候様左次郎より申付之、

（傍線筆者）

とみえるほか、石崎村高無の次右衛門の場合、「合漁舟」の船材木を「南部牛瀧より当八月買調」えている（「国日記」元文三年（一七三八）十二月十一日条）。このように、南部領では牛滝など、津軽領では今別・平館などにおいての漁船製作用材の購入が可能だったようだ。

船の用途としては、ほとんどが「漁船（漁舟、魚船）」（六〇件）と表記される。「海藻（草）取」（五件）は沿岸近くでの採藻、「鯿取舟（鯿漁舟、鯿舟）」（一一件）については「鯿」すなわちニシンなどを漁獲する網漁などに用いられる漁船であったことが察せられる。

漁船の柚取を願ひ出た領民の居住地については、ほとんどが弘前藩領後潟組に属する今別、蟹田ほか沿岸諸村（三馬屋・平館・野田・今津・中師・瀬辺地・郷沢・蓬田・阿弥陀川・小橋）、そして赤石組に属する深浦はじめ沿岸諸村（姥袋・柳田・大童子・岩坂・嶋・関・金井ヶ沢・嘉茂

（嶋）・風合瀬・巖木・追良瀬・広戸・小福浦・沢辺・岩崎・森山・黒崎）で占められる（図2）。つまりこれは、領内における漁業が、前者の津軽海峡や陸奥湾に面した津軽半島東北地域と、後者の日本海に面した津軽地方西海岸地域が中心的事であったことを反映している。とくに赤石組に属する地域の申請件数は五二件で全体の約七割を占め、領内漁業の比重は当地域にあったことを如実に示す。また、その柚取場所については、基本的には居住地の村内にある山沢、あるいはその周辺の山沢での柚取を願ひ出ていることから、当該地域は用材の調達や運搬に至便であったとみられる。

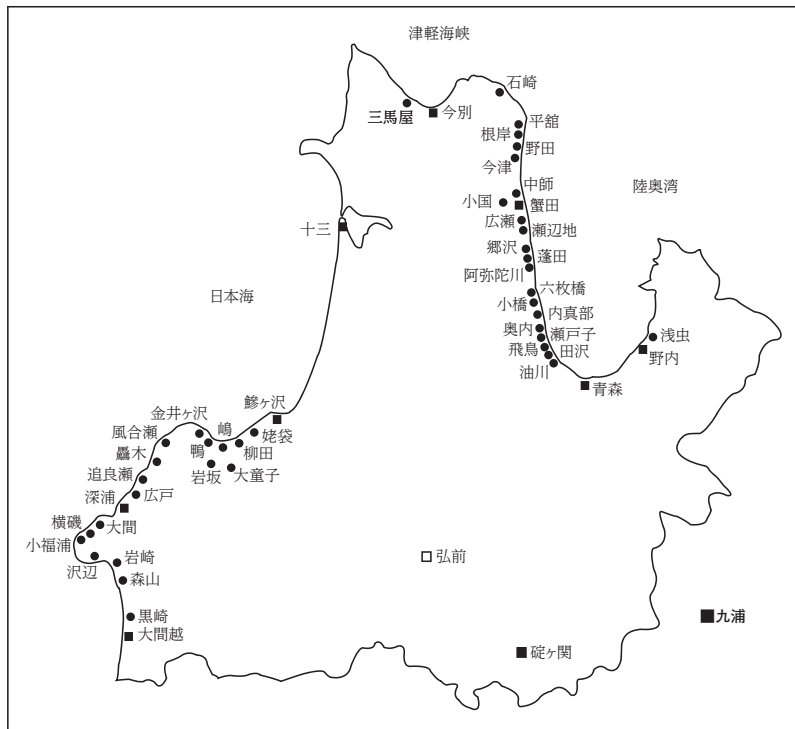


図2 弘前藩領における漁船製作関係地図

表2 享保期における漁船製作許可申請

No.	日付	西暦	申請者	採取場所	種別1	種別2	寸法
1	享保2.2.22	1717	後潟組一本木之者共	今別領明山	漁船	ぶなの木丸木船2艘	
2	享保3.2.27	1718	轟木村兵九郎	轟木村領明御山荷かふ沢	漁舟	ぶな丸木船1艘	長5尋、はば2尺8寸
3	享保3.2.27	1718	岩崎村次郎左衛門	岩崎村領明御山にせ沢	漁舟	せんの木丸木船1艘	長4尋3尺、はば2尺5寸
4	享保3.2.27	1718	岩崎村甚兵衛	岩崎村領明御山にせ沢	漁舟	朽丸木船1艘	長4尋、はば2尺5寸
5	享保3.2.27	1718	関村三左衛門	岩坂村領明御山葉池沢	漁舟	朽丸木船1艘	長4尋4尺、はば2尺3寸
6	享保3.2.27	1718	関村孫十郎	岩坂村領明御山葉池沢	漁舟	朽丸木船1艘	長5尋、はば2尺5寸
7	享保3.2.27	1718	関村安右衛門	岩坂村領明御山ちいら沢	漁舟	朽丸木船1艘	長4尋3尺、はば2尺5寸
8	享保3.2.27	1718	三馬屋村久左衛門	三馬屋増川	漁舟	せんの木丸木船1艘	長さ4尋、口2尺3寸
9	享保3.2.28	1718	赤石組姥袋村勘四郎	大然村領明御山しらこ沢	漁舟	朽丸木船1艘	長4尋3尺、はば2尺5寸
10	享保3.2.28	1718	赤石組嘉茂村庄左衛門	小森村領明御山おんるい沢	漁舟	ぶな丸木船1艘	長4尋2尺、はば2尺6寸
11	享保3.2.28	1718	赤石組岩坂村甚太郎	岩坂村領明御山葉池沢	漁舟	朽丸木船1艘	長4尋3尺、はば2尺6寸
12	享保3.2.28	1718	赤石組風合瀬村三郎兵衛	岩坂村領明御山外沢	漁舟	ぶな丸木船1艘	長4尋4尺、はば2尺7寸
13	享保3.2.28	1718	赤石組嶋村弥太郎	岩坂村領明御山葉池沢	漁舟	朽丸木船1艘	長4尋3尺5寸、はば2尺6寸
14	享保3.2.28	1718	赤石組嶋村喜蔵	関山(村か)領明御山ちら沢	漁舟	朽丸木船1艘	長4尋3尺、はば2尺7寸
15	享保3.2.28	1718	赤石組小福浦村三郎四郎	岩崎村領明御山ほたて沢	漁舟	朽丸木船1艘	長4尋、はば2尺
16	享保3.2.28	1718	赤石組廣戸村傳十郎	岩崎村領明御山下沢	漁舟	朽丸木船1艘	長4尋、はば2尺2寸
17	享保3.2.28	1718	赤石組廣戸村喜兵衛	岩崎村領明御山下沢	漁舟	朽丸木船1艘	長3尋、はば2尺
18	享保3.2.28	1718	赤石組廣戸村市三郎	岩崎村領明御山下沢	漁舟	朽丸木船1艘	長5尋、はば3尺
19	享保3.2.28	1718	赤石組柳田村左衛門五郎	岩坂村領明御山葉池沢	漁舟	朽丸木船1艘	長3尋3尺、はば2尺8寸
20	享保3.2.28	1718	赤石組森山村權七	岩崎村領明御山にせ山	漁舟	朽丸木船1艘	長4尋、はば2尺1寸
21	享保3.2.28	1718	赤石組森山村佐次兵衛	岩崎村領明御山にせ山	漁舟	ぶな丸木船1艘	長4尋3尺、はば2尺4寸
22	享保3.2.28	1718	赤石組追良瀬村清兵衛	岩崎村領明御山寸館沢	漁舟	ぶな丸木船1艘	長4尋3尺、はば2尺5寸
23	享保3.2.28	1718	赤石組追良瀬村新左衛門	岩崎村領明御山から川沢	漁舟	ぶな丸木船1艘	長4尋3尺、はば2尺5寸
24	享保3.2.28	1718	赤石組追良瀬村藤右衛門	岩崎村領明御山から川沢	漁舟	ぶな丸木船1艘	長4尋2尺、はば2尺5寸
25	享保3.2.28	1718	赤石組追良瀬村九郎右衛門	岩崎村領明御山から川沢	漁舟	ぶな丸木船1艘	長5尋、はば2尺8寸
26	享保3.2.28	1718	赤石組追良瀬村嘉右衛門	岩崎村領明御山から川沢	漁舟	ぶな丸木船1艘	長4尋3尺、はば2尺5寸
27	享保3.3.8	1718	後潟組三馬屋村与左衛門	(購入用材)	漁船	漁船1艘	長6尋3尺、口7尺(檢平物1挺： 長6尋・厚さ1尺、檢丁板1枚： 長5尋・厚さ4寸、檢2間7寸角1本： 長5尋・厚さ4寸)
28	享保3.3.8	1718	後潟組濱松村百姓傳兵衛	六枚橋明御山の内無沢	漁舟	ぶなの木丸木船1艘	長4尋、口1尺8寸
29	享保3.9.13	1718	赤石組金井ヶ沢村喜三郎	大然村領明御山の内沢内沢	漁船	せん丸木舟1艘	長さ5尋、幅2尺8寸
30	享保3.9.13	1718	赤石組金井ヶ沢村仁兵衛	大然村領明御山の内沢内沢	漁船	せん丸木船2艘	長さ5尋、幅2尺8寸
31	享保3.9.13	1718	赤石組金井ヶ沢村九郎太郎	大然村領明御山の内沢内沢	漁船	朽丸木船1艘	長さ4尋4尺、幅2尺6寸
32	享保3.9.13	1718	赤石組金井ヶ沢村治兵衛	大然村領明御山の内沢内沢	漁船	朽丸木船1艘	長さ4尋3尺、幅2尺6寸
33	享保4.2.5	1719	後方組久戸橋村權左衛門	小国明御山の内無沢	漁船	朽丸木船1艘	長4尋1尺、口2尺3寸
34	享保4.2.5	1719	後方組中師村仁兵衛	小国明御山の内南沢	漁船	ぶなの木丸木船1艘	長4尋、口2尺5寸
35	享保4.2.5	1719	後方組中師村甚兵衛	小国明御山の内南沢	漁船	ぶなの木丸木船1艘	長3尋2尺、口2尺2寸
36	享保5.正.24	1720	今別町弥七郎・九郎兵衛	今別領大川山	漁船	30隻漁船1艘ずつ	柱5間平物1挺、檢3間垂木2本、 檢8尺×8寸角1本、檢8尺×5寸 角1本、柱5間平物1挺
37	享保5.2.5	1720	後潟組阿ミタ川村高無助次郎	小国明御山の内高石俣	漁船	ぶなの木打船1艘	長5間、幅3尺
38	享保5.2.5	1720	後潟組阿ミタ川村高無彦右衛門	小国明御山の内高石俣	漁船	ぶなの木打船1艘	長5尋、幅3尺
39	享保5.2.15	1720	後潟組蓬田村吉助	関口長沢	漁船	ぶなの木打船1艘	
40	享保5.2.15	1720	後潟組蓬田村金兵衛	長科山の内いけとの沢	漁船	ぶなの木打船1艘	
41	享保5.2.22	1720	深浦町久左衛門	深浦村領明山東山支俣の内水無沢	海藻取	棚・せんノ木丸木船1艘	
42	享保5.2.22	1720	深浦町孫左衛門	深浦村領明山東山支俣の内水無沢	海藻取	棚・せんノ木丸木船1艘	
43	享保5.2.22	1720	深浦町左次右衛門	深浦村領明山東山支俣の内水無沢	海藻取	棚・せんノ木丸木船1艘	
44	享保5.2.22	1720	蟹田町半七	小国明山の内南沢西之俣沢	漁船	朽丸木船1艘	長4尋3尺
45	享保5.3.27	1720	深浦町五郎右衛門	深浦領明山東山支俣の内水無沢	海藻取	せんの木・とちの木丸木船1艘	
46	享保5.3.27	1720	深浦町三七	深浦領明山東山支俣の内水無沢	海藻取	せんの木・とちの木丸木船1艘	
47	享保5.4.17	1720	後潟組瀬部地村長十郎	瀬辺地明御山の内西俣沢	漁船	棚木打船1艘	長4尋2尺、口2尺5寸
48	享保5.4.17	1720	後潟組今別村山崎之甚十郎	今別村明山の内大川沢	漁船	せんノ木打船1艘	長4尋、口2尺5寸
49	享保5.4.17	1720	後潟組今別村領一本木ノ作右衛門	今別村明山の内大川沢	漁船	棚木打船1艘	長4尋、口2尺7寸
50	享保5.4.17	1720	後潟組平館村惣兵衛	野田御留山之内瀬ヶ沢	漁船	ぶなの木打船1艘	長4尋、口2尺2寸
51	享保5.4.17	1720	後潟組瀬辺地村才次郎	瀬辺地明御山の内無沢	漁船	ぶなの木打船1艘	
52	享保5.4.24	1720	赤石組沢辺村善兵衛	岩崎村領佐々内沢明山の内にせ山	2人乗漁舟	せんノ木船板1枚	長5尋3尺、幅1尺3寸、厚さ6寸
53	享保5.11.6	1720	蟹田町漁師三右衛門・長次郎・七郎兵衛	小国明御山の内藤ヶ俣沢	漁舟	漁舟1艘宛	柱長板2枚：長7尋3尺・厚1尺1寸・幅出合、柱長板1枚：長7尋3尺・厚6寸・幅出合
54	享保6.2.5	1721	赤石組轟木村百姓五郎右衛門	轟木村領明御山とうか沢	鯉取舟	朽丸木船1艘	長4尋、幅2尺5寸
55	享保6.2.5	1721	赤石組轟木村高無孫左衛門	岩館村明御山葉池沢村	鯉取舟	朽丸木船1艘	長4尋、幅3尺
56	享保6.2.5	1721	赤石組轟木村高無弥五兵衛	岩館村明御山葉池沢村	鯉取舟	朽丸木船1艘	長4尋、幅2尺7寸
57	享保6.2.5	1721	赤石組大童子村高無孫作	岩館村明御山葉池沢村	鯉取舟	朽丸木船1艘	長3尋3尺、幅2尺5寸
58	享保6.2.5	1721	赤石組風合瀬村高無新蔵	風合瀬村明御山外沢	鯉取舟	ぶな丸木船1艘	長4尋4尺、幅2尺6寸
59	享保6.2.9	1721	赤石組追良瀬村高無権兵衛	追良瀬村領明山菅沢	鯉取舟	朽丸木舟1艘	
60	享保6.2.9	1721	赤石組追良瀬村高無左衛門次郎	追良瀬村領明山外沢	鯉取舟	朽丸木舟1艘	
61	享保6.2.9	1721	介三郎	追良瀬村領明山外沢	鯉取舟	ぶな丸木舟1艘	
62	享保6.2.18	1721	後潟組郷沢村佐介	板木沢領小川平御山	漁舟	ぶなの木舟1艘	長4尋、上口2尺3寸
63	享保6.2.22	1721	赤石組姥袋村四郎左衛門	追良瀬村領まかりくら沢	鯉取舟	ぶな丸木舟1艘	長4間4尺、幅2尺5寸
64	享保6.2.22	1721	赤石組姥袋村太左衛門	大秋村領明山	鯉取舟	朽丸木船1艘	長4尋4尺、幅2尺5寸
65	享保6.2.22	1721	赤石組追良瀬村惣三郎	追良瀬村領こあし沢	鯉取舟	せん丸木舟1艘	長4尋4尺、幅2尺8寸
66	享保7.2.19	1722	蟹田町金右衛門・伊之助・平十郎	小国明山の内高石ヶ俣沢黒山沢	漁船	漁船	柱かわら板1枚、柱檢平物1枚、柱板4枚
67	享保7.2.22	1722	蟹田町漁師左次兵衛	小国明山の内高石ヶ俣沢	漁船	漁船1艘	柱6尋板1枚、柱4尋板1枚
68	享保15.2.8	1730	赤石組之者共	追良瀬山の内	漁船	丸木舟4艘	
69	享保15.2.12	1730	(赤石組代官申立による)	赤石組轟木村領明御山の内	漁船	漁船5艘	
70	享保15.2.12	1730	後潟組濱名村之者共	後潟組明御山濱名村	漁舟	丸木打漁舟	
71	享保15.2.12	1730	後潟組今津村之者共	後潟組明御山濱名村	漁舟	漁舟新合入用材木	
72	享保16.2.27	1731	赤石組村々之者共	(不明)	漁舟	漁舟	
73	享保16.2.27	1731	後潟組小橋村之者共	(不明)	漁船	漁船	
74	享保16.6.17	1731	後潟組野田村高無与次兵衛	(南部・今別・平館より購入)	漁船	合漁船1艘	長6尋3尺、口6尺5寸(柱長板1枚： 長4間半・はば1尺5寸・厚さ6寸少、 柱丁板1枚：長5尋、古船板1枚： 長3間半・はば1尺8寸・あつさ4寸)
75	享保18.2.7	1733	赤石組黒崎村伊大夫・赤石村又三郎	黒崎村明御山の内	漁舟	漁舟丸木舟1艘宛	
76	享保18.2.15	1733	蟹田町惣次郎	小国明御山の内高石ヶ俣沢	魚船	魚船1艘	柱6尋長板1枚、7尋長板1枚、 8尋長板1枚

※「国日記」より作成。日付も「国日記」による。

十七世紀末における津軽領の植生についての復元をおこなった、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）によれば、津軽半島東部陸奥湾に面する地域（今別・石崎・平館・野田・小国・蟹田・広瀬・瀬辺地・阿弥陀川・六枚橋・内真部・奥内・瀬戸子^{せとこ}）の山地は檜・雑木・おっこ（「いちい」の異名）の林相であったことが明らかにされている。また、津軽地方の西部・西海岸および白神山地を中心とした地域の場合、白神山地の大部分は雑木・檜でおおむね雑木がちの林相、海岸部で岩崎と後背の山地、それ以南に檜・雑木の範囲が認められ、横磯・大間村の寺社周辺に杉・雑木・檜、深浦・追良瀬付近に檜・雑木、深浦の後背（見入観音周辺）に松・雑木・檜の林相が認められるという。

また、天明四年（一七八四）「諸山之内上山通より西之浜通迄中山通より外浜通古懸山迄御上所書上之覚」によれば、今別村領惣山および小国村領惣山では太木の雑木が多く生育しており、毎年、御留山^{おとあやま}（藩が直接支配し、領民は許可なくして入山できない）からの「船木」^{船木} 採取が許可されていたという（『新青森市史』資料編5近世（3）青森市 二〇〇六年 三八号）。また、追良瀬村領惣山・深浦村領惣山・岩崎村領惣山においても太木の雑木が繁茂し、毎年「船木」の採取が許されていた（『青森県史』資料編近世3 青森県 二〇〇六年 一八〇号）。以上のことから、津軽海峡・陸奥湾に面した津軽半島東北部地域と、日本海に面した津軽地方西海岸地域は、漁船製作のための雑木の調達に恵まれた地域であったことが、当時の植生景観からも裏づけられるのである。

船材の樹種については、「榎（とち、枋）」が三二件、「ふなの木（ふな）」が二三件、「せんの木」一二件と、トチノキの利用が最も多い。このほか、「桧（檜）」（ただし青森県ではヒノキではなく通称ヒバといわれる

ヒノキアスナロのこと）や「桂」も用いられているが、後述のように、これは部材としての利用が許可されたもので、件数としては七件程度である。平井信二『木の大本科』（朝倉書店 一九九六年）によれば、トチ材の性質として、切削その他の加工は容易であるが、保存性はきわめて低く、条件が悪いと著しく腐れの速い材であるといわれる。同様に、「せんの木」すなわちハリギリについても、切削などの加工は適当だが、材の耐朽性はあまり高くない。ブナについても、切削その他の加工は困難でないが、材に狂いが多いとか、変色や腐れが入りやすいと評価される材であるが、これらの樹種は、現実的には漁船の船材として多用されていたことが判明する。

もっとも、漁船製作用材の樹種については、丸木船を製作する場合、一般和領民・領内に居住するアイヌともに、桂および栗は許されておらず、それ以外の雑木での採取が許可されていた（『国日記』享保元年（二七一六）十二月十六日条）。

一、代官溝口弥兵衛・館山兵十郎申立候、後湯村・濱名村之者共漁船入用桂増川山にて採取願之儀山方詮議之上当年ハ外之家業も無之由
二付申付候、乍然丸木船之儀者桂・栗者難申付候間、雑木にて採取候様申付候、書付勘定奉行江遣之、尤山方江も右之旨申遣之、
一、右同人申立候者、同村共漁船入用栗・榎・桂増川沢権しら沢二而採取願之儀山方詮議之上内膳^江達、当年者申立之品々採取申付候、乍然丸木船者栗・桂二而採取不相叶候間、外之雑木二而致採取候様郡奉行江申付之、尤山方江も申遣、書付勘定奉行江遣之、
(傍線筆者)

この桂および栗の丸木船製作用材としての伐採禁止は、両樹種が「御停止木」⁴であったことによる。カツラは大径木が多く欠点が少ないため大き

い寸法の板材をとることができ、材が均質で工作しやすく狂いが少ないきわめて有用な材であり、クリも心材しんざいの耐朽性がきわめて高く、よく水湿に耐えるという大きな特徴のある材と評価される（前掲『木の大本科』による）。製作する漁船の種類が丸木船でなければ、領民にも桂や栗が認められていたものの、やはり丸木船用材としても、桂・栗などの良材が望まれたことがうかがわれる。

漁船の種類について、明確に「丸木」をもってつくとあるのは、「丸木船」（「丸木舟」「丸木打漁舟」）の五四件で、全体の七割以上を占める。全長を基準にすると、最小はNo.17の全長が三尋（約四・五メートル）、幅が二尺（約六〇センチメートル）のトチノキ材を用いた丸木船で、最大では全長五尋（約七・六メートル）、幅二尺八寸（約八五センチメートル）である（No.2・No.25・No.29・No.30）。また、幅を基準にしてみると、最小のものNo.28の全長四尋、幅一尺八寸（約五五センチメートル）のブナを用いた丸木船で、最大で三尺（約九〇センチメートル、No.18・No.55）であった。それぞれ、用材として一種類のみを願ひ出ていることからみても、これらの船は一木からできた刳船（単材刳船）としての丸木船であったかみて支障ないと考える。

この丸木船以外の二二件について、まず「〔樹種〕打船」などと表現される、No.37・38・39・40・47・48・49・50・51・62のうち、39・40・51以外については、長さと同幅のみで表した、先の丸木船用材とほぼ同じ寸法の用材が書き上げられていることからみると、丸木船の可能性がある。No.27・36・52・53・66・67・74・76については、明らかに船体を構成するとみられる各種の部材を願ひ出ていることから、単材刳船とは別の、複数の部材を構成してつくった船であったとみなされる。たとえば、No.74の「合漁船」と称される船の構造については、いかなるものであるか。「国日

記」元文三年（一七三八）十二月十一日条に、より具体的に説明される。

一、後潟組代官申立候者、

合漁舟壹艘 長六尋・口七尺 石崎村高無 次右衛門

此入用

桂五尋丁板壹枚

同七尋板壹枚

檜九尺みよし壹本

同壹丈五寸角

右者船材木南部牛瀧より当八月買調平館湊目付前田定四郎相改候印形之別紙壹枚差上申候、合船奉願旨申作右衛門江達之、御役錢上納之上申立之通申付旨郡奉行江申遣之、

この石崎村の高無である次右衛門が製作しようとした全長六尋（約九メートル）、幅七尺（約二・一メートル）の「合漁舟」に必要な部材は、「丁板」ちよう「板」「みよし」（水押、船首材を指す）であるというから、一木を刳り抜いただけの丸木船とは異なる、部材を組み合わせた構造の船であったことを示すことは間違いない。「丁板」とは、おもき造りの船体構造をとる和船の船底材のことで、近世後期以後弁財船のかわら意味するようになった（『日本国語大辞典』第二版 第九卷 小学館 二〇〇一年による）ものである。このおもき（「面木」をあてる場合が多い）造りとは、丸木から刳り出したL字形に近い断面を有する船材つまり面木を船底材の両側に配し、舷側材を継ぎ足した船体構造をいい、分布は日本海沿岸に限られる（安達裕之「日本の船の発達史への一試論」『海事史研究』第五四号 一九九七年）。次右衛門の「合漁船」がおもき造りの構造であるのか、弁才造りの構造であるのかについて判断する情報は記されていない。しかし、いずれにしても、全長六尋の船に仕上げるための五尋の「丁板」

が、船底材を指すことはほぼ間違いないとみられ、同様に七尋の「板」は舷側板に相当すると推察される。要するに、「合漁船」とは、船の船首から船尾までを貫く船底材である「丁板」に、船首材である「みよし」と、両舷側の「板」を「合」^あわせてつくった船である、ということになる。

No. 27、No. 74の場合も用材のひとつとして「丁板」が、No. 66の事例でも同様に「かわら」（航、船底材を指す語）の用材が申請されているが、十八世紀初頭において用いられていた漁船のタイプは、丸木船一辺倒ではなく、このように、部材を組み合わせる技術を用いた漁船も製作されていたことが判明する。とくにNo. 27の漁船については幅が七尺（約二メートル）と、先にみた丸木船の最大幅三尺に対して二・三倍と、船体が大型化していることが明らかである。このことは、部材を組み合わせて船を構成することにより、積載量や耐航性の増大をはかると同時に、漁獲量の増大を図ったことの証左とみとめられよう。

さて、年間一〇〇艘という漁船柚取が続いた結果、船材としての木は次第に伐り尽くされて底をつき、このまま柚取を許可すれば後々までの支障となるという事態にまで陥ったという（「国日記」元文三年（一七三八）十一月二十九日条）。

一、山方申立候者、所々海辺之者共漁舟破損或古船ニ罷成用立不申由
 二而、右代新規合舟并繕入用舟板等過分年々申立被仰付候得共、合船繕共出来之訳山方江相知不申候故紛敷御座候、尤船家業一通之者
 二御座候へ共無抛御沙汰之上可被仰付来候得共、舟木ニ罷成候諸木段々伐盡払底罷成候間、願次第被仰付候而者末々差支可申と奉存候、尤丸木船之儀者取出候節山役人共より申出山中ニ而足軽目付立合之上御極印打相済申儀御座候間、紛敷儀も無御座候、古船ニ罷成乗廻り難成新規合船并繕舟之分ハ入用之材木願候者有之候節、右古

船其所之勤番見分被仰付向論申立之通被仰付候ハ、合船并繕舟共二出来之表足軽目付見届山方江相知候様ニ被仰付度奉存候、右之通被仰付候者メリ方ニも罷成候間、此段存寄り申上候間、申出之山方存寄之通申付候旨大目付江申遣之、

右によれば、漁民たちは破損や古船になったことを理由に、新規の造船用材や修繕用の船板の柚取申請をしているが、新造ないし修繕を予定通り行ったかどうか、事後の報告をしないので、山方役人側ではこれを照合することができない。このような造船許可システムの欠陥が、毎年、限度を超えて柚取を申請する状況を引き起こし、さらに船材用の諸木の払底を招いたという状況を読み取ることができる。

しかしながら、領民が意図的に必要以上の漁船柚取を願い出ているとみるのは適当ではない。次から次へと新造しなければならぬ背景には、彼らが良材を豊富に調達することは許されず、保存性に劣り腐朽しやすい材を用いざるを得なかった事情があるからである。No. 28の後潟組濱松村の伝兵衛の場合、柚取の理由について、数年間所有していた丸木船が腐朽し使用できないため、としていることからみても、用材としての評価が低い樹種を用いた漁船の耐用年数は、実際のところは、三、四年、もしくは五、六年程度とごく短期間であったことは間違いないようだ。

（二）津軽領内アイヌによる漁船製作の動向

津軽領内アイヌの場合、造船用材については無役での柚取が認められていた。「国日記」によれば、元禄十六年（一七〇三）から寛保二年（一七四二）までの四〇年間で行われた領内アイヌによる造船許可申請のうち、明確に漁船の製作および柚取の許可申請とみなされるものは三四件であった（表3）。これによれば、種類別にみると「丸木船（舟）」（丸木

表3 津軽領内アイヌによる漁船製作許可申請

No.	日付	西暦	居住地	アイヌ名	杣取場所	種別1	種別2	樹種および用材	用材寸法	数量	
1	元禄16.1.24	1703	後潟組大川平村	次郎わいん・ぼくわいん	明山	後潟組大川平村明山	漁船	漁船4艘分	—	4挺	
2	宝永元.3.20	1704	松ヶ崎	あへかけ	明山	増川明山之内	漁船	漁船1艘	雑木桂平物 長7尋、幅1尺8寸、厚8寸	1枚	
3	享保元.12.16	1716	浜名村	狛共	—	増川沢・柁しら沢	漁船	漁船	栗(丸木船用材としては不許可) 榎 桂(丸木船用材としては不許可)	— — —	
4	享保2.2.19	1717	上磯	狛共	—	はしらの沢	漁船	丸木船	栗(不許可) せんの木	— —	
5	享保3.2.27	1718	藤嶋	いくるい	留山	奥平辺御山之内	漁舟	漁舟	桂平物(不許可) 松平物(不許可) 桧丸太(不許可)	4間、幅1尺6寸、厚8寸 長4尋2尺、幅1尺5寸、厚7寸 1尺	1挺 1挺 2本
6	享保3.2.27	1718	藤嶋	るてりき	明山	藤嶋之沢	漁船	丸木船1艘	せんの木	長3尋3尺、口2尺	—
7	享保4.5.18	1719	藤嶋	狛	—	藤嶋沢	漁船	せんの木打船1艘	せんの木	—	—
8	享保5.4.17	1720	宇田	くねぎら院	留山	水汲沢	漁船	やすの木打船1艘	やすの木	長4尋、口2尺	—
9	享保5.6.8	1720	三馬屋領釜ヶ沢	熊かいん	留山	釜ヶ沢	漁船	せんの木打船1艘	せんの木	長3尋3尺、口2尺2寸	—
10	享保6.3.20	1721	後潟組	さうたいん	御救山	藤嶋沢	漁船	丸木船1艘	せん	—	—
11	享保6.3.20	1721	後潟組	しかむけ	御救山	宇鉄沢	漁船	丸木船1艘	せん	—	—
12	享保6.3.20	1721	後潟組	けのまいん	—	宇鉄沢	漁船	丸木船1艘	柁	—	—
13	享保6.3.20	1721	後潟組	ゑひたいん	—	宇鉄沢	漁船	丸木船1艘	柁	—	—
14	享保6.3.20	1721	後潟組	るてりき	御救山	藤嶋沢	漁船	丸木船1艘	柁	—	—
15	享保6.3.20	1721	後潟組	しこはいん	留山	釜野沢	漁船	丸木船1艘	柁	—	—
16	享保10.4.8	1725	六丈間	さしたいぬ	明山	藤嶋沢・釜之沢	漁船	丸木舟1艘	せんの木	長3尋、口2尺1寸	—
17	享保10.4.8	1725	藤嶋	るてりき	明山	藤嶋沢・釜之沢	漁舟	漁舟1艘(長5尋3尺・口5尺6寸)	桂平物(棚板入用) 桂平物(丁板入用)	長6尋3尺、幅有合・厚1尺 長4尋2尺、幅有合、厚8寸	1挺 1挺
18	享保10.4.8	1725	松ヶ崎	まうられ	明山	藤嶋沢・釜之沢	漁舟	漁舟1艘(長5尋3尺・口5尺6寸)	桂平物(棚板入用) 桂平物(丁板入用)	長6尋3尺、幅有合、厚1尺 長4尋2尺、幅有合、厚8寸	1挺 1挺
19	享保10.5.27	1725	松ヶ崎	狛共	明山	今別・三馬屋領明御山之内	漁舟	丸木船・合材木	—	—	—
20	享保12.2.21	1727	大泊り・婁月・宇田	狛4人	—	与茂内沢・平鏡領御山伝蔵沢	漁舟	漁舟4艘	合舟入用材木	—	—
21	享保14.2.29	1729	大泊り	狛	—	—	漁舟	漁舟	—	—	—
22	享保14.12.10	1729	婁月	狛	留山	今別領留御山之内茂内沢	漁師船	丸木船2艘	とち	—	—
23	享保16.2.12	1731	大泊り	ほかまいぬ	留山	与茂内沢	漁舟	丸木舟1艘(丸木打舟)	ぶなの木	長3尋、幅2尺	—
24	享保16.2.12	1731	大泊り	せこかいぬ	留山	与茂内沢	漁舟	丸木舟1艘(丸木打舟)	しなの木	長3尋3尺、幅1尺8寸	—
25	享保16.4.4	1731	後潟組	狛	—	—	漁舟	漁舟入用	—	—	—
26	享保17.6.24	1732	平鏡村領宇田	くねくらいん	—	—	漁船	漁船	—	—	—
27	元文元.6.21	1736	藤嶋	るてりき	明山	藤嶋沢	漁舟	漁舟	桂舟板	長6尋、幅有合、厚有合	1枚
28	元文2.12.19	1737	松ヶ崎	にいいてふうあいへいたいぬ	明山	浜名村領明御山・三馬屋領明御山	漁船	漁船	とちの木 ぶなの木	— —	— —
29	寛保元.9.24	1741	後潟組	けま犬	明山	宇鉄沢	漁船	榎木打船1艘	榎	—	—
30	寛保元.9.24	1741	後潟組	鴨太犬	明山	宇鉄沢	漁船	榎木打船1艘	榎	—	—
31	寛保元.9.24	1741	後潟組	やいこぬかる	明山	浜名沢	漁船	榎木打船1艘	榎	—	—
32	寛保元.9.24	1741	後潟組	ぶちあいへ	明山	浜名沢	漁船	榎木打船1艘	榎	—	—
33	寛保元.9.24	1741	後潟組	いくるい	明山	藤嶋沢	漁船	桂打船1艘	桂(不許可)	—	—
34	寛保2.2.14	1742	後潟組	狛共	—	—	漁船	丸木漁船	—	—	—

※「国日記」〔青森県史〕資料編近世1 II アイヌ民族史料集成 青森県 2001年より作成。日付も「国日記」による。

漁船」も含む)が一四件四一パーセントで和人領民の場合同様に最も多く、ほか「漁船(漁舟)」が一三件三五パーセント、「樹種」打船」が八件二四パーセントとなった。

丸木船の大きさについては、全長が最小三尋(No.16・No.23)から最大三尋三尺(No.6・No.24)まで、幅は最小一尺八寸(No.24)から最大二尺一寸(No.16)まで、和人領民が製作した丸木船の標準寸法(全長四尋二尺(五尋)と比較すればより小さい傾向である。「樹種」打船」の構造については、和人領民の場合と同様に丸木船とみなすのが妥当だろう。「漁舟」については、No.17およびNo.18に注目するならば、長さ六尋三尺、有り合わせの幅、厚さ一尺の「棚板」用材を一挺と、長さ四尋二尺、有り合わせの幅、厚さ八寸の「丁板」用材一挺とをもって、全長五尋三尺(約八・五メートル)、幅五尺六寸(約一・七メートル)の船を一艘造るといふ。これらの船の構造は、和人領民の「合漁船」にみるように、船底材に「丁板」を用い、それに舷側板である「棚板」を取り付けたものと推察できる。厚さ一尺もある「棚板」用材は、それを挽き割って複数枚を得たものと考えられる。領内アイヌは単材刳船としての丸木船を多用したが、ほかに船底材や舷側板に相当する部材を組み合わせることに、より大型の漁船をも製作し用いていたことが知られよう。

用材の樹種については、トチノキが和人領民同様に最多で全体の二六パーセント、ほかカツラが一七パーセント(但し許可されたのは部材としてのみ)、ハリギリ(せんの木)一七パーセント、ブナ五パーセントで、ほかシナノキ、ヤスノキなども用いられた。

ところで、アイヌの船としては、丸木船の両舷に舷側板を縄で綴じ合わせた形式の「縄綴船」がよく知られているが、表3において明確にそれと判断しうるものは見当たらない。「国日記」享保二年(一七一七)十一月

二十四日条によれば、領内藤島へ漂着した、長さ五間三尺・幅四尺五寸の「縄閉船」について「松前狹鯡取船之外縄閉船は無之」と、当時藩当局においては、「縄閉船」は松前のアイヌが鯡漁の際に使用する船であるともなしていた。領内六条間に漂着した「縄とち船」(長七尋・口六尺)について、所有者不明として領内アイヌに下付されることもあり(「国日記」享保十九年(一七三四)六月十五日条)、このような場合は、津軽領内アイヌが縄綴船を用いることもあったとみられる。しかしながら、漁船製作動向および藩の「縄綴船」についての認識からみれば、津軽領内アイヌ自らは縄綴船を製作していなかった可能性が高いということができよう。

二、十九世紀弘前藩領における漁船の存在形態

以下、近世後期弘前藩領における漁船数、漁船の構造・大きさなどについて、船数書などの史料をもとに確認しつつ、その傾向や存在形態について検討する。

(一) 文化八年(一八一二) 青森町の漁船数

文化八年(一八一二)の「青森記」(弘前市立弘前図書館蔵岩見文庫)によれば、同年八月における青森町の船数は、「丸木船」が七九艘(約八一パーセント)、「漁船」が一六艘(約一六パーセント)、「天当船」が二艘の計九七艘である。青森町に存在する船舶のほとんどは漁船で、しかもその主力は丸木船であったと考えられる。また同史料によれば、青森町の総戸数は一五五八軒で、そのうち「漁師」を家業とする戸数は八二軒であるから、漁師一戸につき一艘以上は漁船を所有していたことになる。

(二) 嘉永五(一八五二) 油川・十三森村ほか四か村の漁船数

嘉永五(一八五二)の「油川別段九月十月勤中留帳」(『新青森市史』資料編3近世(1) 青森市 二〇〇二年 三九七号)には、油川および十三森村、油川村、田沢村、飛鳥村、瀬戸子村の船数が書き上げられる(表4)。その合計は三六艘で、船の種類別にみると、「合漁船」が最多で二〇艘(約五六パーセント)、次いで「天当船」九艘(二五パーセント)、「漁船」七艘(約一九パーセント)であり、全体の八割近くを漁船が占める。「丸木船」はみえない。①油川・十三森村の総船数は一七艘のうち一一艘が「合漁船」、②油川村の総船数は四艘で「合漁船」が三艘、「天当船」二艘、③田沢村の総船数は四艘で「合漁船」が三艘、「天当船」一艘、④飛鳥村の総船数も四艘ですべて「合漁船」、⑤瀬戸子村の総船数は二艘でいずれも「合漁船」であった。②油川村以外の漁船のタイプは、すべて二人乗りの「合漁船」である。「合漁船」の寸法について、全長を基準にすると、最小は全長八尺七寸(約二・六メートル、①No.14)、最大では全長五尋(約七・六メートル、①No.10・No.12)であり、幅を基準にした場合、最小が三尺二寸(約九七センチメートル、③No.1)、最大が四尺八寸(約一四五センチメートル、③No.2)の船である。

(三) 安政三年(一八五六) 平館村ほか四か村の漁船数

安政三年(一八五六)十月の「平館勤中并諸手扣」(『青森県史』資料編近世3 青森県 二〇〇六年 二三一号)によると、平館・根岸・石崎・野田・今津の五か村の船数は表5の通りであった。漁船の種類としては、「漁船(舟)」が九二艘、「丸木船(舟)」が四艘、「車械」が二艘、「合船」が一艘、ほか六艘についてはいかなる種類か不明である。五か村合計の船数は一〇五艘であるが、「漁船(舟)」が全体の約八八パーセントを占め、「丸木船(舟)」は四パーセントに満たない。

表4 嘉永5年(1852)油川・十三森村ほか4か村の船数

① 油川・十三森村の船数							③ 田沢村の船数						
No.	種類	艘数	積石数	寸法	乗組人数	所有者	No.	種類	艘数	積石数	寸法	乗組人数	所有者
1	天当船	1艘	15石	—	3人乗	町油川忠吉	1	合漁船	1艘	—	長4尋、巾3尺2寸	2人乗	兵助
2	天当船	1艘	10石	—	2人乗	町油川久蔵	2	合漁船	1艘	—	長3尋1尺、巾4尺8寸	2人乗	三十郎
3	天当船	1艘	10石	—	2人乗	町油川太蔵	3	天当船	1艘	—	—	—	卯右衛門(油川太蔵方より借船)
4	天当船	1艘	10石	—	2人乗	町油川重吉	4	合漁船	1艘	—	—	—	重助(油川又八請船)
5	天当船	1艘	10石	—	2人乗	町油川弥市	計	4艘					
6	天当船	1艘	10石	—	2人乗	町油川己作	④ 飛鳥村の船数						
7	合漁船	1艘	—	2丈5尺5寸	2人乗	町油川又次郎	No.	種類	艘数	積石数	寸法	乗組人数	所有者
8	合漁船	1艘	—	長4尋1尺、巾4尺5寸	2人乗	町油川利三郎	1	合漁船	1艘	—	長1丈5尺5寸、巾5尺	2人乗	太六
9	合漁船	1艘	—	長4尋3尺、巾4尺	2人乗	町油川多六	2	合漁船	1艘	—	長1丈5尺9寸、巾6尺	2人乗	佐助
10	合漁船	1艘	—	長5尋、巾4尺5寸	2人乗	町油川多六	3	合漁船	1艘	—	1丈4尺、巾5尺3寸	2人乗	清兵衛
11	合漁船	1艘	—	長4尋、巾4尺5寸	2人乗	町油川万七	4	合漁船	1艘	—	—	2人乗	奥平部七郎兵衛より借船
12	合漁船	1艘	—	長5尋、巾4尺5寸	2人乗	町油川久八	計	4艘					
13	合漁船	1艘	—	長3尋6尺、巾4尺2寸	2人乗	町油川弥市	⑤ 瀬戸子村の船数						
14	合漁船	1艘	—	長8尺7寸、巾4尺2寸	2人乗	十三森市兵衛	No.	種類	艘数	積石数	寸法	乗組人数	所有者
15	合漁船	1艘	—	長4尋4尺、巾4尺3寸	2人乗	十三森伝之丞	1	合漁船	1艘	—	長1丈5尺5寸、巾5尺	2人乗	孫十郎(油川村弥市方へ貸船)
16	合漁船	1艘	—	長3尋2尺、巾4尺	2人乗	十三森伝助	2	合漁船	1艘	—	長1丈5尺9寸、巾6尺	2人乗	孫右衛門(奥内清之助方より借船)
17	合漁船	1艘	—	長4尋半、巾4尺5寸	2人乗	十三森竹次郎	計	2艘					
計	17艘						合計	36艘					

② 油川村の船数						
No.	種類	艘数	積石数	寸法	乗組人数	所有者
1	天当船	1艘	15石	長4尋4尺、口5尺6寸	3人乗	三郎兵衛
2	天当船	1艘	15石	長4尋4尺、口5尺6寸	3人乗	三郎兵衛
3	漁船	1艘	—	長3尋3尺、口2尺3寸	2人乗	三郎兵衛
4	漁船	1艘	—	長3尋3尺、口4尺5寸	2人乗	三郎兵衛
5	漁船	1艘	—	長3尋4尺、巾4尺5寸	2人乗	乙次郎
6	漁船	1艘	—	長4尋1尺2寸、口3尺5寸	2人乗	三之丞
7	漁船	1艘	—	長4尋3尺、口5尺2寸	2人乗	孫作
8	漁船	1艘	—	長3尋3尺、口4尺5寸	2人乗	太郎
9	漁船	1艘	—	(不明)	2人乗	甚左衛門
計	9艘					

※「油川別段九月十月勤中留帳」より作成。

表5 安政3年(1856)平館村ほか4か村の船数

① 平館村					③ 石崎村					④ 野田村					⑤ 今津村				
No.	種類	艘数	乗組人数	所有者	No.	種類	艘数	乗組人数	所有者	No.	種類	艘数	乗組人数	所有者	No.	種類	艘数	乗組人数	所有者
1	漁船	1艘	4人乗	小三郎	9	漁船	1艘	1人乗	伝兵衛	14	漁舟	1艘	1人乗	五郎兵衛	1	車槓	1艘	1人乗	長九郎
2	漁船	1艘	2人乗	小三郎	10	漁船	1艘	1人乗	善左衛門	15	漁舟	1艘	1人乗	五郎兵衛	2	漁舟	1艘	2人乗	長九郎
3	漁船	1艘	2人乗	[五] 右衛門	11	漁船	1艘	1人乗	利右衛門	16	漁舟	1艘	2人乗	長兵衛	3	漁舟	1艘	2人乗	三郎兵衛
4	漁船	1艘	2人乗	清次郎	12	漁船	1艘	1人乗	利右衛門	17	漁舟	1艘	1人乗	長兵衛	4	漁舟	1艘	2人乗	三郎兵衛
5	漁船	1艘	2人乗	岩次郎	13	漁船	1艘	1人乗	利右衛門	18	漁舟	1艘	2人乗	源次郎	5	漁舟	1艘	2人乗	三郎兵衛
6	漁船	1艘	1人乗	巳之丈	14	漁船	1艘	1人乗	徳〔 〕	19	丸木船	1艘	1人乗	万十郎	6	漁舟	1艘	5人乗	太郎兵衛
計	6艘				15	漁船	1艘	1人乗	三左衛門	20	漁舟	1艘	1人乗	万十郎	7	漁舟	1艘	2人乗	太郎兵衛
② 根岸村					16	漁船	1艘	1人乗	三左衛門	21	漁舟	1艘	2人乗	作之丈	8	漁舟	1艘	2人乗	太郎兵衛
No.	種類	艘数	乗組人数	所有者	17	漁船	1艘	4人乗	三助	22	車槓	1艘	1人乗	勘七	9	漁舟	1艘	2人乗	(不明)
1	漁船	1艘	2人乗	四郎左衛門	18	漁船	1艘	1人乗	治右衛門	23	漁舟	1艘	1人乗	勘七	10	漁舟	1艘	(不明)	(不明)
2	漁船	1艘	4人乗	四郎左衛門	19	漁船	1艘	1人乗	重次郎	24	漁舟	1艘	3人乗	勘七	11	漁舟	1艘	2人乗	(不明)
3	漁船	1艘	2人乗	四郎左衛門	20	漁船	1艘	1人乗	(不明)	25	丸木舟	1艘	1人乗	次六	12	漁舟	1艘	2人乗	(不明)
4	漁船	1艘	2人乗	五郎	21	漁船	1艘	1人乗	専太郎	26	漁舟	1艘	4人乗	馬助	13	漁舟	1艘	3人乗	(不明)
5	漁船	1艘	1人乗	七郎兵衛	22	漁船	1艘	4人乗	専太郎	27	漁舟	1艘	3人乗	馬助	14	囀合船	1艘	5人乗	(不明)
6	漁船	1艘	3人乗	七郎兵衛	23	漁船	1艘	1人乗	喜兵衛	28	漁舟	1艘	4人乗	馬助	15	漁舟	1艘	5人乗	宇之丈
7	漁船	1艘	2人乗	半次郎	計	23艘				29	漁舟	1艘	3人乗	与次兵衛	16	漁舟	1艘	3人乗	宇之丈
8	漁船	1艘	2人乗	[〕 丈	④ 野田村					30	漁舟	1艘	1人乗	与次兵衛	17	(不明)	1艘	3人乗	嘉兵衛
9	漁船	1艘	2人乗	(不明)	No.	種類	艘数	乗組人数	所有者	31	漁舟	1艘	3人乗	富蔵	18	(不明)	1艘	2人乗	次郎兵衛
10	漁船	1艘	2人乗	長次郎	1	漁船	1艘	2人乗	市兵衛	32	漁舟	1艘	3人乗	勘〔 〕	19	(不明)	1艘	(不明)	次郎兵衛
11	漁船	1艘	2人乗	与惣兵衛	2	漁船	1艘	3人乗	市兵衛	33	漁舟	1艘	3人乗	(不明)	20	(不明)	1艘	2人乗	宇之吉
計	11艘				3	丸木船	1艘	1人乗	佐助	34	漁舟	1艘	3人乗	万次郎	21	(不明)	1艘	2人乗	太左衛門
③ 石崎村					4	漁舟	1艘	1人乗	佐助	35	漁舟	1艘	3人乗	万次郎	22	(不明)	1艘	(不明)	太左衛門
No.	種類	艘数	乗組人数	所有者	5	漁舟	1艘	4人乗	佐助	36	漁舟	1艘	2人乗	源吉	計	22艘			
1	漁船	1艘	1人乗	勇八	6	漁舟	1艘	1人乗	吉兵衛	37	漁舟	1艘	2人乗	清右衛門	合計	105艘			
2	漁船	1艘	1人乗	勇八	7	漁舟	1艘	3人乗	吉兵衛	38	漁舟	1艘	2人乗	松四郎					
3	漁船	1艘	1人乗	喜兵衛	8	漁舟	1艘	1人乗	吉兵衛	39	漁舟	1艘	2人乗	熊助					
4	漁船	1艘	2人乗	勘太郎	9	丸木	1艘	1人乗	松代	40	漁舟	1艘	2人乗	清八					
5	漁船	1艘	1人乗	勘太郎	10	漁舟	1艘	2人乗	松代	41	漁舟	1艘	2人乗	太助					
6	漁船	1艘	1人乗	勘太郎	11	漁舟	1艘	5人乗	弥五兵衛	42	漁舟	1艘	2人乗	勘兵衛					
7	漁船	1艘	1人乗	伝兵衛	12	漁舟	1艘	2人乗	弥五兵衛	43	漁舟	1艘	1人乗	文次					
8	漁船	1艘	1人乗	伝兵衛	13	漁舟	1艘	2人乗	弥五兵衛	計	43艘								

※「平館勤中并諸手扣」より作成

乗組人数についてみると、「漁船(舟)」では一人乗(三二艘)から二人乗(三六艘)、三人乗(二三艘)、四人乗(七艘)と最大で五人乗(三艘)までの大きさがある。したがって、当該地域においての「漁船(舟)」は、一人乗〜二人乗用の大きさが主流であるとともに、実際の漁労は、一人ないし二人で行う内容のものがほとんどであったことを示す。「丸木船(舟)」についても四艘すべて一人乗のタイプであり、「漁船(舟)」の大きさとしては、「丸木船(舟)」とほぼ同程度のものが多く製作されたようだ。

(四) 文久三年(一八六三) 浅虫村の漁船数

文久三年(一八六三)の「横内組浅虫村当戸数人別面帳」(青森市蔵 浪川健治「横内組浅虫村当戸数人別面帳」『市史研究あおもり』3 青森市 二〇〇〇年による)に書き上げられる船数は、「丸木漁船」三一艘、「漁船」二艘、「大中遣」一艘、「中遣(船)」三艘、「道海(船)」二艘の合計三九艘である(表6)。ただし、このなかで「大中遣」「中遣(船)」はいずれも松前領の領民が所有するもので、浅虫村の領民はこれらの「沖船頭」つまり雇われ船頭となっている。「丸木漁船」について、全長を基準にした場合、最小は二間四尺(約四・八メートル、No.6・17・22・39)から最大で三間五尺(約七メートル、No.7)であり、幅を基準にみると、最小は幅三尺(約九〇センチメートル、No.24)、最大は五尺二寸(約一五八センチメートル、No.1)であった。

それでは、この「丸木漁船」について、享保期にさかんに製作されていた「丸木船」と同様の船と解釈してよいのであろうか。先にみた単材刳船とみられる丸木船の幅は、最大でも三尺(約九〇センチメートル)にとどまるものであった。しかし「丸木漁船」の場合、幅はすべて三尺以上と、より幅が大きいことが注目される。丸木船としての刳取が許可された樹種の直径について、例えばトチノキは二メートル、ハリギリは一メートル、

表6 文久3年(1863)浅虫村における船数

No.	種類	寸法		艘数	乗組人数	戸主	No.	種類	寸法		艘数	乗組人数	戸主
1	丸木漁船	長3間4尺	巾5尺2寸	1艘	1人乗	源兵衛	21	丸木漁船	長3間	巾3尺8寸	1艘	1人乗	伊兵衛
2	丸木漁船	長2間4尺5寸	巾4尺8寸	1艘	1人乗	弟次郎	22	丸木漁船	長2間4尺	巾3尺7寸	1艘	1人乗	安兵衛
3	丸木漁船	長3間5尺	巾5尺3寸	1艘	1人乗	弟次郎	23	漁船	長2間4尺	巾3尺7寸	1艘	1人乗	安兵衛
4	丸木漁船	長3間4尺	巾4尺6寸	1艘	1人乗	孫兵衛	24	丸木漁船	長3間3尺	巾3尺	1艘	1人乗	安之助
5	丸木漁船	長3間4尺	巾3尺9寸	1艘	1人乗	孫兵衛	25	丸木漁船	長3間	巾4尺	1艘	1人乗	茂吉
6	丸木漁船	長2間4尺	巾3尺5寸	1艘	1人乗	藤之助	26	丸木漁船	長3間2尺5寸	巾4尺5寸	1艘	1人乗	安之丞
7	丸木漁船	長3間5尺	巾5尺1寸	1艘	1人乗	西松	27	丸木漁船	長3間5寸	巾4尺5寸	1艘	1人乗	勘五郎
8	丸木漁船	長2間4尺5寸	巾3尺8寸	1艘	1人乗	幸次郎	28	丸木漁船	長3間2尺	巾4尺9寸	1艘	1人乗	勘五郎
9	丸木漁船	長3間	巾4尺	1艘	1人乗	弥四郎	29	道海船	長4間1尺	巾8尺1寸	1艘	2人乗	長太郎
10	丸木漁船	長3間5寸	巾4尺	1艘	1人乗	又兵衛	30	丸木漁船	長3間	巾4尺	1艘	1人乗	福次郎
11	中遣(明神丸)	—		1艘	4人乗	又兵衛	31	丸木漁船	長3間4尺	巾3尺9寸	1艘	1人乗	八五郎
12	丸木漁船	長3間	巾4尺	1艘	1人乗	弥助	32	中遣船(永福丸)	—		1艘	2人乗	藤五郎
13	丸木漁船	長3間3尺8寸	巾4尺5寸	1艘	1人乗	弥太郎	33	漁船	長3間4尺	巾3尺9寸	1艘	1人乗	熊次郎
14	丸木漁船	長3間	巾3尺6寸	1艘	1人乗	五郎兵衛	34	丸木漁船	長3間	巾3尺9寸	1艘	1人乗	和助
15	大中遣(大徳丸)	—		1艘	4人乗	茂八	35	丸木漁船	長3間1尺	巾4尺5寸	1艘	1人乗	次助
16	道海	長4間4尺	巾6尺1寸	1艘	2人乗	太次右衛門	36	丸木漁船	長3間5寸	巾4尺	1艘	1人乗	貝森藤助
17	丸木漁船	長2間4尺	巾3尺7寸	1艘	1人乗	又四郎	37	丸木漁船	長3間	巾4尺5寸	1艘	1人乗	権太郎
18	中遣(重福丸)	—		1艘	2人乗	重兵衛	38	丸木漁船	長3間1尺	巾4尺	1艘	1人乗	半四郎
19	丸木漁船	長3間3尺	巾4尺6寸	1艘	1人乗	重右衛門	39	丸木漁船	長2間4尺	巾3尺6寸	1艘	1人乗	源之丞
20	丸木漁船	長3間4尺	巾4尺	1艘	1人乗	重右衛門		計			39艘		

※「横内組浅虫村当戸数人別面帳」より作成。

表7 元治元年（1864）九浦における船数

町名	種類	数	町名	船舶種類	数
青森町	丸木船	123	大間越町	丸木船	13
	漁船	8		計	13
	計	131	野内町	図合船	5
鱈ヶ沢町	弁財船	1		三羽船	2
	間瀬船	1		橋船	2
	図合船	4		漁船	42
	三羽船	23		計	51
	橋船	83	蟹田町	図合船	3
	丸木船	19		三羽船	2
漁船	34	橋船		4	
計	165	漁船		15	
深浦町	弁財船	1	計	24	
	三羽船	2	今別町	図合船	19
	橋船	22		三羽船	17
	丸木船	57		丸木船	6
	漁船	22		漁船	99
計	104	計		141	
十三町	川崎船	4	合計	719	
	間瀬船	6			
	平田船	4			
	図合船	4			
	三羽船	11			
	渡海船	7			
	通伝港船	31			
	橋船	7			
	漁船	14			
	秣刈船	2			
	計	90			

※「九浦中人別戸数諸工諸家業総括牒全」より作成。

ブナは一・五メートルにもなる場合があるという。しかし、現実的には直径約九〇センチメートル以下の木を伐採して利用する場合がほとんどであったから、この「丸木漁船」が単材刳船としての「丸木船」であった可能性はきわめて低い。このことから、「丸木漁船」の構造は、先にみたような単材刳船としての「丸木船」とは異なるが、「丸木船」の要素あるいは特徴などを残しながらも、積載量の増大をはかるために船体の幅をより大きくする方法をとって製作したものと考えられる。

(五) 元治元年（一八六四）九浦の漁船数

元治元年（一八六四）の「九浦中人別戸数諸工諸家業総括牒全」（弘前市立弘前図書館蔵八木橋文庫）から、青森町・鱈ヶ沢町・深浦町・十三町・大間越町・野内町・蟹田町・今別町の九浦における船数を抽出したものが表7である。九浦合計では七一九艘で、艘数が多い種類から順に「漁船」二三四艘（約三三パーセント）、「丸木船」が二一八艘（約三〇パーセ

ント）、「橋船」一一八艘（約一六パーセント）、「三羽船」五七艘（約八パーセント）、「図合船」三五艘、「通伝港船」三一艘、「間瀬船」七艘、「渡海船」七艘、「川崎船」四艘、「平田船」四艘、「弁財船」二艘、「秣刈船」二艘であった。このうち「漁船」「丸木船」「秣刈船」は漁船で、「三羽船」「図合船」は後述のようにニシン漁などに用いられたものと察せられる。

青森町についてみると、「丸木船」が一二三艘、「漁船」が八艘の計一三一艘で、漁師を家業とするのは一九六戸である。一戸あたりの漁船所有数は約〇・七艘と一艘に満たない。また、文化八年時点における青森町の漁船数である「丸木船」七九艘、「漁船」一六艘と比較して、「丸木船」艘数はおよそ一・五倍で四艘の増、「漁船」総数は八艘減で、漁船数全体としては約一・四倍の伸びを示す。つまり、漁船数の増減はあるが、幕末に至ってなお青森町に存在する船の主体は漁船であり、なおかつ圧倒的に丸木船による漁業が主流であったことは明白である。これに対し、鱈ヶ沢の場合、「橋船」つまり沖に停泊する船と陸岸との連絡や荷物の運搬などに使用する船が最多（八三艘）で、まさに全体の五割以上を占める主力の船であったということは、領内最有力湊に位置づけられた両湊の性格を対照的に示すものといえよう。

(六) 慶応三年（一八六七）青森博労町・安方町・蜷貝町の漁船数

慶応三年（一八六七）の「人別戸数諸工・諸家業記」（『新青森市史』資料編4近世（2）青森市二〇〇四年三七号）によれば、青森町の漁師は二〇六軒で総船数は一五六艘、元治元年（一八六四）の総漁船数一三一艘に対して二五艘の増、約一・二倍となり、漁師戸数も一〇戸ほど増えている。内訳として、青森博労町が「漁船」一艘、「丸木船」一九艘の計二〇艘、青森安方町が「漁舟」二艘、「合漁船」五艘、「丸木船」四二

艘の計四九艘、青森舘貝町が「漁船」四艘、「丸木船」八二艘、弁才船（二〇人乗）一艘の計八七艘であった。つまり、青森町における漁業の主体は博労町・安方町・舘貝町であり、その主力となる漁船は、依然として全体の九割強を占める「丸木船」であった。

（七）明治二年（一八六九）油川組の漁船数

明治二年（一八六九）「各組村々当戸数人別諸工諸家業牛馬職去八月より当已七月迄増減惣括帳」（『新青森市史』資料編3近世（1）青森市二〇〇二年 三三〇号）によれば、油川組の船数は五六艘とみえ、これらは「大船」「中船」「小船」に区分される。「大船」の内訳として「弁財」一艘、「天当」一艘の計二艘、「中船」の内訳として「図合」一艘、「三羽」七艘の計八艘、「小船」の内訳として「丸木船」一五艘、「車械船」三艘、「漁船」二三艘の計四六艘（但し、小船については「内分不引合」とある）であった。同史料によれば、油川組に属する村々において、漁師を家業とするのは一三軒であるから、廻船である「弁財」「天当」の二艘を除くと、一軒あたり四艘以上の漁船を所有していたことになる。

以上、限られた史料をもとに、十九世紀弘前藩領における漁船の存在形態についてみてきたが、全体的な傾向としては、幕末に至るまで「丸木船」「漁船」「丸木漁船」「合漁船」と称する、一人〜二人乗程度の小型漁船が漁船の主力であったことが確認された。また、これら小型漁船のなかでも、「合漁船」「丸木漁船」については、いずれも船底材に舷側板を取り付けることによって船体の幅を広げ、それをもって耐航性や積載量の増大が図られた構造であったと考えられる。

三、松前領における「無棚」造りと津軽領における「ムタマ」造りの展開

津軽海峡をはさんで津軽領と向かい合う松前領における漁船については、いかなるものであったか。松前領江差沖の口規則の全容といわれる、文久二年（一八六二）「港省衙規則」（『江差町史』第一巻資料一 江差町一九七七年 四三〜四五ページ）の「造船役物」の項によれば、「いそ船」「保つち船」「三半船」「乗替船」「図合船」「中遣船」「大中遣船」の造船にかかる種々の役銭について、次のように規定される。

○造船役物

一、銭六〇〇文	三尺以下 四尺三寸迄	いそ船 保つち船
内		
百八拾文		無棚杣取役
式百七拾文		板杣取役
百五拾文		造役
一、銭壹貫貳百文	五尺三寸迄 六尺マテ	三半船 乗替船
内		
三百文		無棚杣取役
六百文		板杣取役
三百文		造役
一、銭壹貫八百文	七尺迄	図合船
内		
三百文		無棚杣取役

壹貫五拾文 板杣取役
四百五拾文 造役

一、錢三貫貳百四拾文 八尺五寸迄 中遣船

内

三百文 無棚杣取役

貳貫三拾文 板杣取役

八百拾文 造役

一、錢四貫三百廿文 九尺五寸迄 大中遣船

内

三百文 無棚杣取役

貳貫九百四拾文 板杣取役

壹貫八拾文 造船

メ (下略)

「いそ船」(幅三尺(約九一センチメートル)以下)、「保っち船」(幅四尺三寸(約一・三メートル)まで)、「三半船」(幅五尺三寸(約一・六メートル)まで)、「乗替船」(幅六尺(約一・八メートル)まで)、「囘合船」(幅七尺(約二・一メートル)まで)は、鮓取に用いられた船で、「中遣船」(幅八尺五寸(約二・六メートル)まで)および「大中遣船」(幅九尺五寸(約二・九メートル)まで)は、漁夫や漁具、漁期中の食料などの仕込荷物や、漁獲物である鮓を運搬するのに用いられた船であった。右の史料からは、まず、いずれの船も「無棚」と「板」の二種類の部材を用いてつくる船であるということが判明する。また「板杣取役」については、船の大きさ(この場合は幅による)に比例して規定されるのに対し、「いそ船」および

「保っち船」を除き、いずれも「無棚」の杣取役については三〇〇文と一定していることが注目される。「囘合船」「ホッチ」「磯船」の合船役金については、文化期における沖の口支配業務の状況を知りうる「松前・吉岡沖之口取扱御取納立方手続並問屋議定書全」(『松前町史』史料編第三卷松前町 一九七九年一三八ページ)にも、

(前略)

一、囘合船無棚杣取役 船大小二不拘一艘分 錢三百文

一、ホッチ 磯船 右同断 同 錢百八拾文

右無棚ト申ハ船底敷木ノ事ヲ申候、(下略)

とみえる。つまり「船底敷木」である「無棚」は、船の大きさに関わらず必要な、ほぼ一定の材積の用材であったと推察される。船の大きさは、このほぼ一定の船底材である「無棚」に取り付ける「板」つまり舷側板によって決まることになり、さらに相応の船の名称が決められる、と解釈されよう。

古川古松軒は、天明八年(一七八八)に幕府巡見使に随行した際、江差で漁船に関する次のような説明をしている(『東遊雜記』東洋文庫27 平凡社 一九六四年)。

磯船と称す。これも底大木のくりぬきなり。松前海上は浜辺一、二町の間は岩石数多なるゆえ、くりぬきにあらざれば忽ち船を破ることに、大小となく松前にある漁舟は皆みな底は一めんのくりぬきなり。この磯船と称せるものにも大小ありて、長さ二間より二間半、三、四間ある舟あり。横は不調法にせまくして、尻も頭もなく、勝手よき方へ押しまわすようにつくりしふねなり。沖に出ることはそれゆえならず、ようよう浜辺より二、三町のあいだをのりめぐる船ゆえに磯船というなり。(中略)

磯船より上の浜舟を「ハンタ船」と称す。土人に文字を尋ねしに知らずという。半淡船ハシタネなるや。ハンタ船の上をスアイ船と称す。洲合船の文字なるや。定めて文字もあるべきながら、いろいろ尋ねしに詳かならず。右の三船は漁船にて、それよりうえの舟は本船と称し商用の舟なり。

このことから、松前領で用いられた漁船の構造部材である「無柵」とは、古松軒の説明する、一木を刳り抜いてつくった刳り抜き材であるとともに、船底材であるとみなすことができる。さらに、岩礁が多い松前領の海岸地域に稼動するすべての漁船は、この「無柵」と称する刳り抜き材を船底材とし、それに舷側板をつける構造であったと理解されよう。

このほか松前領では、「向地」より来航する「むたま造」の船を対象に、廻船同様の船役を課す旨が、宝暦四年（一七五四）四月に指示されている（『寛政十年沖口諸御役並問屋儀定控』『松前町史』史料編第三巻 松前町一八九九年 八九ページ）。この「向地」については、先に掲げた「港省衛規則」（同前三四ページ）に、「中遣船以下向地ヨリ買下シ役金」として、

- 一、中遣船 大中遣 弁財 金貳両
- 一、三半船 函合 金壹兩貳歩
- 一、磯船 金貳分
- 以上

右者当所之モノ他国ヨリ買船致候節取立候事、

とあることから本州方面を指していることは間違いないが、この「むたま造」とは、いかなる構造の船であるのか。「国日記」宝永元年（一七〇四）八月二十七日条（『新青森市史』資料編3近世（1） 青森市 二〇〇二年 三〇五号）によれば、押収された「むたま壹艘」が、弘前藩領油川村で入

札にかけられている。さらに、「国日記」元文二年（一七三七）三月四日条には、

一、野内町清右衛門申立候者、桂無玉船壹艘同船板壹枚瀧沢山之内平沢二而柚取願之儀、詮義之上桂者難申付候間、外之木二而御役上納之上柚取、又右衛門より申付之、

と、野内町の清右衛門が、カツラの「無玉船」一艘と「船板」一枚の柚取を願っていることから、弘前藩領においても「むたま」ないし「無玉船」が、船材として存在していたことは明らかであろう。したがって、松前という「向地」の概念には、当然弘前藩領も含まれるということになる。

弘前藩領浅虫村の庄屋安兵衛による文政十三年（一八三〇）「覚書」（『新青森市史』資料編5近世（3） 青森市 二〇〇六年 四三六号）によれば、浅虫村の忠兵衛が黒石藩領平内（現平内町）から購入したブナの「無玉船」は、長さが三間、幅が一尺五寸のものであった。

覚
一、ふな木無玉船壹艘 但長三間
幅一尺五寸

右之船私支配浅虫村忠兵衛儀、平内より買越参候旨申出候二付吟味仕候処、相違無御座候間、此度入御極印御打入申受候表、如此御座候、以上、

二月廿五日 庄屋安兵衛〇
野内勤番
対馬栄作様

また忠兵衛が、この「無玉船」に極印を受けた上で新造しようとした船は、一人乗の「丸木漁舟」であるという。

覚
一、ふな木無玉船壹艘 但平内より買越入御極印御座候、

一、杉引割板六数

但當村八幡宮ノ社木ニ而兩御極印御座候、

一、ノ檜六尺ノ五寸角壹本 但古木

右者私支配浅虫村忠兵衛と申者、前書之木柄ヲ以丸木漁舟壹人乗新
規合船仕度旨願申出候ニ付吟味仕候所、相違無御座候間、願之通合
船被仰付被下置度、此段奉願上候、以上、

三月

この「丸木漁舟」とは、一尺五寸（約四五センチメートル）という幅から
みても、一本の木を削り抜いてつくった丸木船そのものではない。「丸木
漁舟」には、「丸木」船の要素を残した漁船である、あるいは、丸木船に
技術的系譜が連なるものである、というような含意があるようだ。つま
り、「丸木漁舟」とは、削り抜き材である無玉船を船底材として、これに
スギ材を引き割った六枚の舷側板を接合した構造の船とみるべきなのであ
る。同史料によれば、ほかに、

① 浅虫村の覚蔵が、一人乗の「丸木漁船」一艘を盛岡藩領川内村
（現むつ市）から購入。

② 浅虫村の喜八が、久栗坂村の弥次郎の所有船である、長さ三間二
尺、幅四尺五寸の「丸木漁舟」一艘を購入。

③ 浅虫村の浅之丈が、久栗坂村の弥七郎の所有船である、長さ三間
二尺、幅四尺の「丸木漁舟」一艘を購入。

とあり、中古の「丸木漁舟」の売買も行われていたことが判明する。さら
には、同じく浅虫村の庄屋安兵衛による、天保三年（一八三二）正月「諸
御用留帳」（『新青森市史』資料編5近世（3） 青森市 二〇〇六年
四三七号）には、

一、丸木漁舟壹人乗壹艘 但長式間五尺
幅三尺五寸

右者私支配浅虫村安兵衛と申者、此度南部川内村三五郎方より買越

二付願申出候ニ付吟味仕候所相違無御座候間、依之御改之上焼極印
御打入被仰付被下置度、此段奉願上候、以上、

四月

庄屋 印形

蝦名鉄蔵様

とみえるほか、

一、丸木漁舟壹人乗壹艘 但長四間
四尺五寸

右者私支配浅虫村次助と申者、此度南部安渡村作左衛門方より買越
ニ参候旨断申出候ニ付吟味仕候所相違無御座候、依之御改之上焼御
極印御打入申受候表、如此御座候、以上、

辰ノ九月九日

代庄屋五郎兵衛

野内勤番

同所警固蝦名鉄蔵様

とあり、盛岡藩領の川内や安渡（現むつ市）が「丸木漁舟」の供給地で
あったことがうかがわれる。このように、「無玉船」を用いてつくった構
造の「丸木漁舟」は、野内、久栗坂、浅虫、平内などの津軽領、盛岡藩領
の川内や安渡といった、いわば陸奥湾沿岸地域に普及したもので、中古船
としての売買も行われるほど、需要の高いタイプの漁船であったようだ。
とくに、盛岡藩領の川内や安渡は「丸木漁舟」の生産地でもあり、その市
場は弘前藩領にまで広がりをみせていたのである。

それでは、先にみた、松前で用いられる船底材としての「無柵」と、津
軽領・南部領における船底材としての「無玉」は、同じのものなのであ
るか。村上高之允（号は泰徳丸）撰「蝦夷生計図説」五統造船の部に説明
される「イタシヤキチフ」の図では、次のように解説する。

是は前に出せる舟敷の事也。夷語にイタシヤキチフと称するは、イ
タは板をいひ、シヤキは無きをいひ、チフは舟の事にて、板なき舟と

いふ事也。もと舟の敷なるをかくいふものは、丸木をとりたるまゝにて左右の板を付ず、夷人河を乗るところの舟とことならざるゆへ、時によりては其まゝにて河を乗る事もあるゆへにかくはいへるなり。萬葉集に柵なし小舟といへるはこれなるにや。今に至りて船工の語に、敷より上につける板を柵板といふ。さらば無柵小舟は柵板なき舟といふの心なるべし。今本邦の船の製作かゝる敷の法を用ひざるはいつもの頃よりにか有らん。カシキ、ヲモキなどいふ事の、船工どもの製作に初りしより、

カシキといへるもヲモキといへるも少しづ、其製にかはりたる事はあれども、格別にたがふところは非ず、いづれも敷を厚き板にて作りそれに左右の板を釘にて固くとちつけて、本文にいへるイタシヤキチブの如くになし、それより上に左右の板を次第につけ、仕立る也。製至て堅固也。今の船工の用る敷の法みなこれ也。

其製の堅固なるを利として専らそのみを用ひしより、終に其法を失ひしなるべし。今奥、羽の両国松前とふにては、なを其法を伝へて獵船にはことごとく敷に右のイタシヤキチブを用ゆ。是をムタマと称す。ムタマはムタナの転語にして、とりもなをさず柵板なき舟といふこゝろ也。其敷に左右の板をつけ、夷人の船とひとしく仕立たるをモチフと称す。(下略)

右の説明の要旨は、おおむね次の四点に整理される。

- ① 船底材の役割について
 - ・ アイヌの「イタシヤキチブ」とは板をつけない丸木船のことであり、舟敷（船底材）のことである。
 - ・ 本州の船大工が製作する「カシキ」「ヲモキ」も、厚い板で敷にすることで船を堅固にするもので、丸木船を船底材にする場合と意味は

同じである。

- ② 丸木船を船底材とする造船技術の変遷について
 - ・ 「カシキ」（加敷）「ヲモキ」（面木）でつくった構造の船が堅固であるといつて、船大工が皆この技術を採用したことから、丸木船を船底材とする造船技術は失われてしまった。しかし、奥羽両国および松前などにおいてのみ、船底に丸木船を用いる技術を今なお伝えている。
 - ③ 「ムタマ」の語義について
 - ・ 奥羽両国および松前などの地域の獵船は、船底に丸木船を用いる技術で製作されており、アイヌの「イタシヤキチブ」にあたるものを「ムタマ」と称する。
 - ・ 「ムタマ」とは「ムタナ」が転じてできた語であり、それはとりもなおさず「柵板なき舟」という意味である。
 - ④ アイヌの造船技術の採用について
 - ・ 船底材である「ムタマ」に左右の舷側板を取り付け、アイヌの船と同じように仕上げた船を「モチフ」と称する。
 - ・ 「ムタマ」の呼称については、それ自体に特に意味があるわけではなく、島之允が指摘するように「イタシヤキチブ」の和訳としての「無柵（ムタナ）」が、北奥地域において人口に膾炙されるうちに、呼称と語義が乖離してしまい「ムタマ」に転じた、とみて問題ないと考えられる。それよりもむしろ「むたま壹艘」「無玉船壹艘」などと、船底材であるにもかかわらず、一艘、二艘と数えるところに、「柵板なき舟」（＝丸木船）の本来的意義が伝承されていることを見出すことができる。
- このように、アイヌの言葉に船底材の語義を借りつつ、また、丸木船の船底材に左右の舷側板を取り付けた構造をもつアイヌの「繩綴船」の造船技術をも採用したところに、異民族であるアイヌとの交流・接触をもった

北奥地域造船界としての、ひとつの存在意義が認められるのである。先にみたように、十八世紀、津軽領内アイヌが自らは「繩綴船」を製作していなかった可能性が高いことを考慮すれば、津軽領における「ムタマ」造りの展開は、とくに松前のアイヌの、船底材である丸木船の両舷に舷側板を取り付ける造船技術の影響を受けているのではなからうか。

本州の船大工が「カジキ」(根柵ともいう。船底材である航^{かわら}の両側につける厚い柵板を指す。北陸地方では「おも木」とも呼ぶ)「ヲモキ」を用いる技術に移行したにもかかわらず、また、いずれの方法を採っても船体を堅固にする点では大きな差異はないにもかかわらず、北奥地域における漁船の分野では、依然として、単材刳船としての丸木船、そしてその丸木船を船底材に用いる「ムタマ」造りの構造が主力であり続けた。これはまさに、津軽海峡や陸奥湾などの海の道を媒介として、松前・北奥地域という一つの生活圏が共有し続けた造船技術とみるべきであろう。

おわりに

十八世紀前半の弘前藩領において、一般の和人領民が製作し用いた漁船のタイプは、全長およそ七メートル前後の、一木から刳り抜いた丸木船すなわち単材刳船が主力であった。領内では、とくに陸奥湾に面した津軽半島東北部の地域と、日本海に面した津軽地方の西海岸地域が、村領やその後背に豊かな山林を抱え、柚取に至便であったことから、年間一〇〇艘という領民による漁船の製作が盛行をみせたと考えられる。しかし、その船材となる樹種の選択にあたっては、藩の利用統制により、クリ、カツラ、ヒバといった良質な船材を丸木船として調達することは不可能であり、ト

チノキ、ブナ、ハリギリを中心とした耐朽性に劣る雑木を利用せざるを得なかった。そのような船材を用いた丸木船はわずか数年で耐用年数を迎えるため、さほど時間をおかずに新造しなければならず、その結果、伐採量増大に伴う船材木払底の危機という矛盾を抱えることになる。

一方、領民側では、従来の丸木船に加え、「丁板」「かわら」と称する船底材を「水押」(船首材)と舷側板で接合した「合漁船」の製作も試みられるようになる。これは、単材刳船の積載能力の限界と、雑木が使用されていることによる船体の耐朽性の低さを克服することが大きな目的であったと考えられる。このことと、「御停止木」であったヒバ・カツラを部材として調達することが可能であったことがあいまって生み出されたのが、「合漁船」だったのでなからうか。この部材を組み合わせる技術によって、単材刳船である限りはなしえなかった、船体の幅の拡大が可能となり、それに伴って積載量の増大が実現したと考えられる。

弘前藩の九浦をはじめ沿岸地域における漁船の分野では、近世を通じて「丸木船」「合漁船」「漁船」のほか、「丸木漁船」と称する小型船が多用された。「丸木漁船」とは、浅虫村を中心に重用されたもので、ブナ材などを用いた「無玉船」と称する刳り抜きの船底材にスギ材の舷側板を取りつけた構造をもっていた。当時、盛岡藩領の川内・安渡がこの「丸木漁船」の供給地であり、津軽領の久栗坂、浅虫、平内など、とくに陸奥湾沿岸地域において普及し、新造船はもろろん中古船も流通するほど需要の高い船型であった。

津軽領内アイヌも一般和人領民同様、トチノキ・ハリギリなどを用いた単材刳船を多用するとともに、船底材や舷側板に相当する部材を組み合わせる技術をもって、より大型の漁船をも製作し用いていた。十八世紀初頭、弘前藩領における「繩綴船」(丸木船の両舷に舷側板を縄で綴じ合わ

せた形式)は、松前のアイヌが鮭漁に使用する船であるとみなされており、津軽領内アイヌは自ら「繩綴船」を製作しなかった可能性が高い。

十九世紀に至り、丸木船に淵源をもつ「ムタマ」造りの技術は、松前領、津軽領、南部領、秋田領など北日本地域にしかみられない独特のものとみなされていた。弘前藩領における「ムタマ」造りの動向に注目すると、その船材と造船技術の供給範囲は、領内のみならず津軽海峡や陸奥湾を取り巻く北奥地域全体に展開するとともに、ひとつの造船界が形成されていたのである。

〔謝辞〕

本稿を執筆するにあたっては、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、貴重なご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。また、二名の査読者から、貴重なご意見とご助言を賜りました。厚くお礼申し上げます。

註

(1) みちのく北方漁船博物館(青森県青森市)には「津軽海峡及び周辺地域のムダマハギ型漁船コレクション六七隻」(重要有形民俗文化財)が収蔵・展示される。ムダマハギとは津軽海峡を中心に秋田県の北部、岩手県の北部から北海道一円にかけての地域に広く分布していた形式の木造漁船である。カツラやブナ、スギ、ヒバなどを用いたムダマと称する船底部の削り抜き材を使用し、この平底の船底にタナイタ(カイトとも)といわれる舷側板を接ぎ合わせ、アバラと呼ぶ補強材をつけたもので、ほかにはみられない独特の構造をもつ。これは、すでに指定されている丸木舟や、ドブネなどのオモキ造りの延長上にあるもので、わが国の木造船の発達過程を理解するうえで欠くことのできない重要なコレクション(文化庁文化財保護部監修『月刊文化財』一九九八年一月号 第一法規株式会社)と位置づけられている。図1は、ムダマハギとしても一般的な構造で、地域的にも最も広範囲に分布する、ムダマ(削り抜きの船底材)にタナイタ(舷側板)を一枚ずつ接合した構造

の実測図である。昭和五十二、三年頃の製作で、青森県佐井村矢越で収集された「イソブネ」(重要有形民俗文化財 指定番号三一〇七)。みちのく北方漁船博物館所蔵。

(2) 重要有形民俗文化財「津軽海峡及び周辺地域のムダマハギ型漁船コレクション六七隻」のうち、岩手県久慈市で収集されたムダマハギ構造の「カッコ」(指定番号四一〇四)の製作年代が昭和二十年十一月である。また、同コレクションのなかでは、青森県六ヶ所村泊で収集された、指定番号三一〇二の「マルキブネ」(単材刳船)が最も古く、明治三十年頃の製作である。

(3) 『国日記』正徳三年(一七一三) 閏五月二日条

一、山役人三上十兵衛・本間吉兵衛・釣金次郎右衛門・新田藤兵衛書付にて郡奉行迄申立候者、赤石組海辺浦之者共雑木せんノ木・榎ノ木・しなノ木・しころへ・ふなノ木ニ而年々漁船数百艘宛打出シ申候、依之御役銀少々宛も御取上ケ可被遊候哉、漁船之儀に御座候得者漁師共別而難儀仕儀無御座候、

(中略)

郡奉行付紙

山役人共申立候趣金儀仕候紙面之通尤成儀奉存候、漁船之儀舟材木願申出候節沙汰仕相応之御役銀差上ケ袖取仕候様被仰付候儀如何可被仰付候哉、

(中略)

外二郡奉行・町奉行・勘定奉行付紙

一、雑木漁船壹艘

御役錢八匁

(中略)

右之通向後御役取立候様被仰付候哉、

(中略)

右之通申立候二付、大道寺隼人江相達付紙之通向後御役取立并津出御停止之儀も夫々申付候旨右書付にて勘定奉行江遣之、尤郡奉行江も甚右衛門より申遣之、(4) 御停止木の変遷については、土谷菘子「天保飢饉時の弘前藩における山林利用―天保五年四月「兼平村栗木盗伐証文」を手かりとして―」(長谷川成一監修『地域ネットワークと社会変容―創造される歴史―』岩田書院 二〇〇八年)に詳しい。これによれば、「国日記」元禄十四年(一七〇一)七月二十七日条には「御停止木」として山漆・槐・榎・桑・桐・松・檜・杉・楸の九種がみえ、桂・栗・朴が追加された。安永九年(一七八〇)には、檜・杉・松・栗・槐・榎・樺・漆・柏木・榎・樺・栲の一四種の伐採が禁じられ(『津軽年表』十『日本林制史資料 弘前藩』四四三ページ)、「国日記」天保四年(一八三三)八月二十一日条によれば、杉・檜・桂・榎・五葉松・柏木・漆・榎・桐・楸・栗の一二種が挙げられることから、停止木の種類は時期によって異なると指摘する。停止木を許可無

く伐採すると「徒伐（盗伐）」として処罰の対象となり、停止木を除く木は「雑木」と総称され薪炭材や建材に用いられた。

(5) 「天当船」については、拙稿「近世前期津軽領の廻船に関する基礎的考察」(『地域社会研究』第5号 二〇一二年)において、「国日記」元禄八年(一六九五)九月二十六日条の海難記事から、二五石〜三五石積、二、三人乗の大きさと、柁・垂木などの材木や流木(薪材を指す)や塩などを廻漕する、陸奥湾沿岸地域に活動する小廻し船であることを指摘しておいた。また、寛政三年(一七九一)の「滝屋御用留」(青森県立図書館蔵『青森県史』資料編近世2 青森県 二〇〇二年 五三二号)によれば、郡中人別戸数増減書上について、「一、川舟二ても荷舟は積石、漁舟は丈幅、明細二書出候様」と指示されていることからみても、より積石数が重視される「天当船」については、漁船ではなく荷船とみなしてかまわない。

(6) 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・鯨ヶ沢を両浜といい、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(延宝期(一六六一〜八〇)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』『東北学院大学東北文化研究所紀要』第一六号 一九八四年による)。

(7) 『日本庶民生活史料集成』第四巻 探検・紀行・地誌 北辺篇(三二書房 一九六九年)による。村上島之允は幕府の普請役雇で絵図師。寛政十年(一七九八)には東蝦夷地を探検して国後島へ至り、寛政十二年に東蝦夷地、享和元年(一八〇一)には西蝦夷地を踏査した。蝦夷地の風俗、産物を描き簡単な説明を付して編んだ「蝦夷島奇観」に満足せず、「稲穂図説」「耕作図説」「造船図説」などを完成させた。この遺稿が文政六年(一八二二)三月に「伊勢秦檣丸撰、常陸間宮倫宗増補 蝦夷生計図説」としてまとめられた(以上、同書「蝦夷生計図説解題」による)。

Fishing Boat Construction Trends in the Northern Japanese regions In the Early Modern Period

Ishiyama Akiko

Abstract :

What construction type, size, and quantity of fishing boats were produced in Northern Japan, in the early modern period? What regional characteristics were there?

The Hirosaki clan in the first half of the 18th century produced fishing boats dug out of a single tree, measuring around 7 meters in total length. While a large number of smaller boats were produced as well, it was not possible to make boats from quality wood like Japanese chestnut or Judas trees under domain regulations. This made the use of horse chestnut, beech, castor oil and other tree varieties that were not decay-resistant unavoidable.

During the Awasegyosen construction, the bottom board, called a “Chouita” or “Kawara”, was connected to the “Miyoshi” (stem) with wooden planks forming the boat’s side. These fishermen were attempting to overcome the limited carrying capacity and low decay resistance of the single-material canoes. I believe the Awasegyosen was born from that, coupled with the new availability of Gochoujiboku (trees prohibited from logging) such as Judas and cypress trees as materials.

In the field of fishing boats in coastal regions, starting with Kuura of the Hirosaki clan, great use was made of small-sized boats called “Maruki-gyosen” made with the Mutamabune construction, where planks were instead mounted to the boat bottom. In the Morioka Domain, Kawauchi and Ando were the supply areas for these ships. The “Maruki-gyosen” were prized in the Tsugaru regions of Kugurizaka, Asamushi, Hiranai, and especially off the coast of Mutsu bay, where the newly built ships were understandably in higher demand than second hand ones.

Coming to the 19th century, we start to see regional differences in construction techniques for “Mutama”, which had their origin in dugout canoes. These differences were seen in the Northern Japanese regions of Matsumae, Tsugaru, Nanbu, and Akita.

Keywords :

Fishing Boat, Dugout canoe, Mutama (boat bottom), Tsugaru Channel