

弘前大学大学院地域社会研究科

学位論文

近世北奥地域における造船界の歴史的動向

二〇一四年（平成二十六年）三月

弘前大学大学院地域社会研究科

石山 晃子

目次

| | |
|------------------------|----|
| 目次 | 1 |
| 挿図表一覧 | 3 |
| 序章 視角と構成 | 5 |
| 第1節 造船史研究の諸問題 | 6 |
| 第2節 本研究の視角 | 9 |
| 第3節 本研究の構成 | 10 |
| I 北奥地域における廻船建造と船大工の動向 | |
| 第1章 近世前期北奥地域の廻船と造船動向 | 16 |
| はじめに | 17 |
| 第1節 近世前期津軽領における廻船の存在概況 | 18 |
| 第2節 近世前期津軽領における藩船建造 | 22 |
| 第3節 近世前期南部領における廻船の存在概況 | 24 |
| 第4節 近世前期南部領における藩船建造 | 28 |
| 小括 | 34 |
| 第2章 弘前藩領における廻船建造の動向 | 41 |
| はじめに | 42 |
| 第1節 一般商船の建造動向 | 42 |

| | |
|-----------------------|----|
| (1) 廻船建造件数の概況 | 43 |
| (2) 造船許可申請者の分布状況 | 50 |
| (3) 廻船の種類 | 50 |
| (4) 廻船の積石数 | 51 |
| 第2節 領内の造船場 | 52 |
| 第3節 糧食の調達・船小屋の設営 | 55 |
| 第4節 造船資材供給システム | 57 |
| (1) 資材購入の方法 | 57 |
| (2) 材木役人の船材木販売 | 58 |
| (3) 船材の柚取と搬出 | 59 |
| (4) 船材の供給問題 | 60 |
| (5) 造船用鉄の供給 | 61 |
| 第5節 造船受注の推進と領民生活 | 61 |
| 小括 | 63 |
| 第3章 弘前藩領における船大工の動向 | 66 |
| はじめに | 67 |
| 第1節 近世前期領内船大工の動向 | 67 |
| 第2節 十七世紀末他領船大工の動向 | 71 |
| 第3節 近世後期における領内船大工の動向 | 73 |
| (1) 松前屋の造船に関わる船大工 | 73 |
| (2) 十九世紀弘前藩領における船大工軒数 | 77 |
| (3) 青森丸建造時の船大工 | 78 |
| 小括 | 80 |

| | |
|----------------------------------|-----|
| 第4章 南部領における廻船建造と船大工の動向 | 84 |
| はじめに | 85 |
| 第1節 八戸藩による藩船建造と船大工の動向 | 85 |
| 第2節 八戸藩領における商船の建造と船大工の動向 | 89 |
| 第3節 近世後期盛岡藩領田名部通における船大工の動向 | 92 |
| 第4節 十八世紀末盛岡藩領田名部通における商船の建造動向 | 96 |
| 小括 | 100 |
| II 北奥地域における漁船製作とアイヌの造船 | |
| 第5章 北奥地域における漁船製作の動向 | 106 |
| はじめに | 107 |
| 第1節 十八世紀前半弘前藩領における漁船製作の動向 | 108 |
| 第2節 十九世紀弘前藩領における漁船の存在形態 | 115 |
| (1) 文化八年(一八一) 青森町の漁船数 | 115 |
| (2) 嘉永五(一八五二) 油川・十三森村ほか四か村の漁船数 | 116 |
| (3) 安政三年(一八五六) 平館村ほか四か村の漁船数 | 117 |
| (4) 文久三年(一八六三) 浅虫村の漁船数 | 117 |
| (5) 元治元年(一八六四) 九浦の漁船数 | 119 |
| (6) 慶応三年(一八六七) 青森博労町・安方町・蜷貝町の漁船数 | 119 |

| | |
|-------------------------------------|-----|
| (7) 明治二年(一八六九) 油川組の漁船数 | 120 |
| 第3節 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 | 120 |
| 第4節 十八世紀末盛岡藩領田名部通における漁船製作の動向 | 125 |
| 第5節 十八世紀八戸藩領における漁船製作の動向 | 129 |
| 小括 | 133 |
| 第6章 北奥地域における狹船とアイヌの造船 | 137 |
| はじめに | 138 |
| 第1節 北奥の史料にみる「狹船」 | 139 |
| 第2節 松前・蝦夷地における縄綴船 | 144 |
| 第3節 津軽領内アイヌによる造船動向 | 148 |
| (1) 漁船の種別 | 148 |
| (2) 樹種および用材 | 150 |
| (3) 杣取場所 | 151 |
| 小括 | 157 |
| 終章 近世北奥造船界の歴史的特質 | 160 |

挿図表一覧

| | | | |
|-----------------------|---|-----------------------------------|----|
| | | 序 章 視角と構成 | |
| 図 0 | 1 | 準構造造船から構造造船への発展 | 6 |
| 図 0 | 2 | 弁才船の基本構造 | 7 |
| 図 0 | 3 | 北奥の大名領 | 7 |
| 第1章 近世前期北奥地域の廻船と造船動向 | | | |
| 図 1 | 1 | 縫釘による接ぎ合わせ | 17 |
| 図 1 | 2 | 正保二年（一六四五）陸奥国津軽郡之絵図 | 18 |
| 図 1 | 3 | 寛永十年（一六三三）北国船図絵馬 | 22 |
| 図 1 | 4 | 弘前藩による造船関係地図 | 23 |
| 図 1 | 5 | 正保四年（一六四七）南部領内総絵図（部分） | 25 |
| 図 1 | 6 | 南部領における造船関係地図 | 29 |
| 図 1 | 7 | 盛岡藩による造船関係地図（正保四年 南部領内総絵図（部分）に加筆） | 32 |
| 表 1 | 1 | 津軽領内諸湊と入津条件 | 19 |
| 表 1 | 2 | 出船許可請求状等にみる廻船 | 20 |
| 表 1 | 3 | 元禄八年（一六九五）九月青森湊における海難 | 21 |
| 表 1 | 4 | 南部領内諸湊と入津条件 | 26 |
| 表 1 | 5 | 田名部諸湊及び野辺地湊への着岸廻船 | 26 |
| 表 1 | 6 | 田名部諸湊への着岸廻船 | 26 |
| 第2章 弘前藩領における廻船建造システム | | | |
| 図 2 | 1 | 弘前藩領における造船関係地図 | 52 |
| 図 2 | 2 | 十三之図（「御国縮図并弘前之図其外所々之図」のうち） | 54 |
| 表 2 | 1 | 弘前藩領におけるおもな廻船建造 | 45 |
| 表 2 | 2 | 九〇〇石積弁才船建造の入用諸色 | 56 |
| 第3章 弘前藩領における船大工の動向 | | | |
| 図 3 | 1 | 弘前藩領における船大工関係地図 | 70 |
| 図 3 | 2 | 弘化三年（一八四六）四月「合船大福大工木挽稼日記帳」 | 75 |
| 図 3 | 3 | 文久二年（一八六二）六月「合船工数扣」 | 76 |
| 表 3 | 1 | 弘化三年松前屋の合船にかかる職人の労働記録 | 75 |
| 表 3 | 2 | 文久二年松前屋の合船にかかる職人の労働記録 | 77 |
| 表 3 | 3 | 元治元年（一八六四）九浦における船大工軒数 | 78 |
| 表 3 | 4 | 文久二年青森丸建造にかかる船大工 | 79 |
| 第4章 南部領における造船技術力と廻船建造 | | | |
| 図 4 | 1 | 八戸藩による造船関係地図 | 88 |
| 図 4 | 2 | 鮫御役所跡より燕島方面を望む | 91 |
| 図 4 | 3 | 盛岡藩領田名部通における造船関係地図 | 93 |
| 表 1 | 7 | 田名部諸湊における破船 | 27 |
| 表 1 | 8 | 成り期盛岡藩による造船 | 31 |

| | | |
|-----------------------|---------------------------------------|-----|
| 図 4 - 4 | 文政七年(一八二四)「太神丸新造仕上帳」…………… | 95 |
| 表 4 - 1 | 八戸藩領におけるおもな廻船建造…………… | 92 |
| 表 4 - 2 | 文政七年太神丸建造にかかる船大工工数など…………… | 95 |
| 表 4 - 3 | 寛政八年(一七九六)盛岡藩領田名部通に おける合船役金取立…………… | 98 |
| 表 4 - 4 | 寛政九年(一七九七)盛岡藩領田名部通に おける合船役金取立…………… | 99 |
| 第 5 章 北奥地域における漁船製作の動向 | | |
| 図 5 - 1 | イソブネ(ムダマハギ型漁船)実測図…………… | 107 |
| 図 5 - 2 | 弘前藩領における漁船製作関係地図…………… | 112 |
| 図 5 - 3 | 比良野貞彦「奥民図彙」より「海辺猟船」の図…………… | 114 |
| 図 5 - 4 | 盛岡藩領田名部通における漁船製作関係地図…………… | 128 |
| 図 5 - 5 | 八戸藩領における漁船製作関係地図…………… | 131 |
| 表 5 - 1 | 享保二年(一七一七)丸木船杣取と役銀徴収…………… | 109 |
| 表 5 - 2 | 享保期における漁船製作許可申請…………… | 110 |
| 表 5 - 3 | 嘉永五年(一八五二)油川ほか四か村の船数…………… | 116 |
| 表 5 - 4 | 安政三年(一八五六)平舘村ほか四か村の船数…………… | 117 |
| 表 5 - 5 | 文久三年(一八六三)浅虫村における船数…………… | 118 |
| 表 5 - 6 | 元治元年(一八六四)九浦における船数…………… | 119 |
| 表 5 - 7 | 寛政八年(一七九六)盛岡藩領田名部通に おける合船役金取立…………… | 126 |
| 表 5 - 8 | 寛政九年(一七九七)盛岡藩領田名部通に おける合船役金取立…………… | 127 |

| | | |
|-------------------------|----------------------------------|-----|
| 表 5 - 9 | 盛岡藩領田名部通における漁船数…………… | 129 |
| 表 5 - 10 | 八戸藩領における船数…………… | 129 |
| 表 5 - 11 | 寛保二年(一七四二)八戸藩領における 浦々漁船数…………… | 130 |
| 表 5 - 12 | 八戸藩領における漁船新造事例…………… | 130 |
| 表 5 - 13 | 「鮫御役所日記」にみる漁船製作許可申請…………… | 132 |
| 表 5 - 14 | 八戸藩領における漁船購入事例…………… | 132 |
| 表 5 - 15 | 「鮫御役所日記」にみる漁船購入許可申請…………… | 132 |
| 第 6 章 北奥地域における狝船とアイヌの造船 | | |
| 図 6 - 1 | アイヌの丸木舟(苫小牧市美術博物館蔵)…………… | 139 |
| 図 6 - 2 | 積石数算出のための寸法のとり方…………… | 140 |
| 図 6 - 3 | 「永記録」より「弁才船間尺改」の図…………… | 140 |
| 図 6 - 4 | 秦檣丸「蝦夷島奇観」より「舟図」…………… | 147 |
| 図 6 - 5 | 津軽領内アイヌによる漁船杣取関係図…………… | 152 |
| 表 6 - 1 | 津軽領内アイヌによる漁船製作許可申請…………… | 149 |

序
章
視
角
と
構
成

第1節 造船史研究の諸問題

日本における船の発達過程は、一木でつくられた単材刳船（丸木船）からはじまり、刳船式の船底部に舷側板げんそくばんをつけた準構造船へと進み、さらに長大な幅の広い板と太い梁とで構成する大板構造による構造船へと進んだと考えられている（図0・1）。この大板構造をもつ廻船（商品かひせんを輸送する海船）である「弁才船」（「才」を「財」とする場合もある）は、小型のものから二〇〇〇石積級の大型船まで建造されるなど全国的に普及した船型で、和船の建造技術の集大成に位置づけられている（図0・2）。このほか、日本の各地においては、漁船、近距離海運などを担う中小廻船、長距離輸送の主力であった大型廻船の分野で、それぞれの自然条件や用途に適合する、さまざまな船型・構造を持つ船が生み出され用いられてきたとされる。

しかしながら近年、このような在来形の船、すなわち和船①は急速に姿を消しつつあり、近世海運の主力であった弁才船に至っては、実船は一隻も残されていない②。さらには、和船を建造することができない船大工の高齢化も進み、後継者の育成も容易ではないことから、その建造技術が失われつつあることが危惧されている。このため、現在では文化財保護の観点から、実物のみならずその製作技術に関する保護が講じられる状況に至っている③。辛うじて残された和船の実物の文化財としての保存、あるいは資料としての保存が有意義であることはいままでもない。同時に、保存伝承

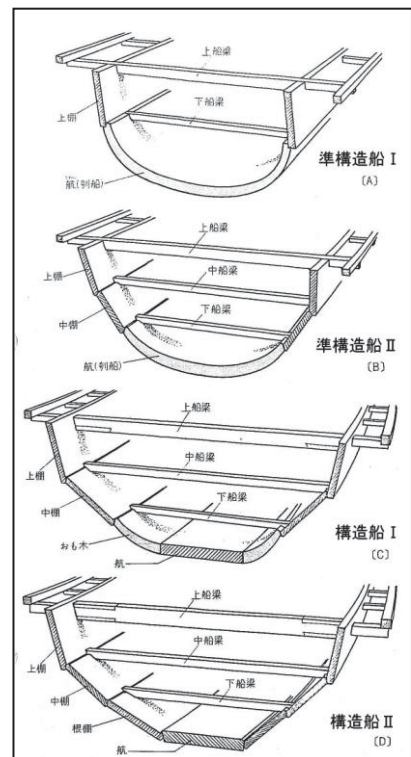


図0-1 準構造船から構造船への発展(石井謙治氏による)(石井謙治『図説和船史話』至誠堂より転載、一部加筆)

の論理や意義についての共有化をはかりながら、在来技術の歴史的価値をさらに高めていくことが求められよう。そのためには、日本における造船の歴史的展開について、より子細に叙述することがきわめて重要と考える。

日本の造船史研究には多くの成果があるが、なかでも石井謙治氏による一連の業績④は、とくに造船技術の立場から日本の船の発達過程を系統的に論じたもので、造船史研究の大きな拠りどころとなっている。このほか安達裕之氏による研究も多く蓄積されており、あわせて造船史研究は造船技術の解明や船の発達過程に関する視点から牽引されてきたといえる。同時に、両者によって明らかになった造船技術の発達過程については、ほぼ体系化されるところにも通説としてみなされているものである。

それでは、高度の設計技術と工作技術とを有した造船のスペシヤリストである船大工は、いかなる存在形態であったのか。いかなる人々が造船を発注し、そのために造船資材をいかにして調達し、何処を造船場として、どの程度の大きさの船を、量的にはど

の歴史的展開の問題に焦点を当て、より深く究明していくことが不可欠である。周知の通り、海運や漁業の基盤は造船であること
を再確認し、その相関性により一層注目する必要があるのではな

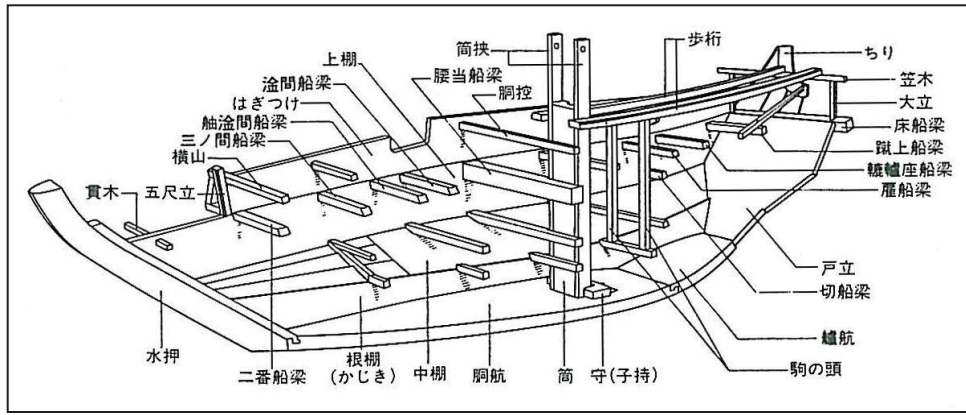


図 0-2 弁才船の基本構造(19C 初期 石井謙治『ものと人間の文化史 76-I・和船 I』より転載)

の程度造っていたのか。つまり、各地域における造船界の動向はどのような状況であったのかという問題がある。この点に関して、篠宮雄二氏がとくに造船拠点の存在形態について指摘しているが、このほか造船界の地域的動向をとらえた研究はほとんど見受けられない。各地域における造船動向を明らかにし、それらを比較検討しつつ相対的に位置付けることによって、近世日本の造船界全体の動向と地域的動向を同時に捉えることができるにも関わらず、いまだその段階には至っていないのが現状とあってよいであろう。造船史研究をさらに発展させていくためには、以上のような各地域における造船界

かろうか。

現在の青森県に相当する弘前藩、盛岡藩、八戸藩など近世北奥諸藩の藩領域(図 0-3)を例に取り上げてみる。当該地域は、日本海海運と太平洋海運の結節点に相当するとともに、津軽海峡をはさんで松前・蝦夷地方面とも結ばれていた地域である。つまり、廻米をはじめとする大名領主による物資輸送、あるいは一般商人などによる物資輸送など、海運を発達させるための自然条件および地理条件に恵まれた地域であったということができよう。したがって、必然的に、これらの海運に供する廻船の建造が行われていたことが予想される。また、当該地域が有する長い海岸線が、漁撈活動の場をより広範囲に形成することからみても、相応する漁船が製作され用いられていたことが容易に察せられる。そこで、当該地域を対象とした海事史研究の全体像を概観してみること

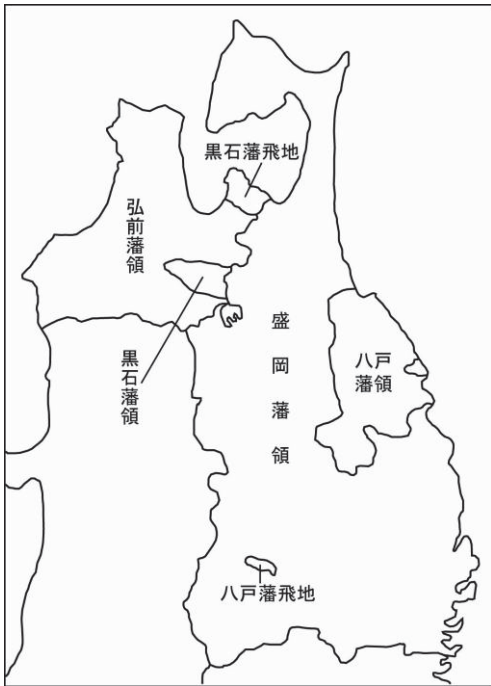


図 0-3 北奥の大名領

弘前藩領については、同藩の流通統制機構である九浦制くうらをはじめ、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豊富に蓄積されてきた。また、北見俊夫『日本海上交通の研究』（法政大学出版局 一九八六年）は、近世津軽海域の廻船業のあり方や沿海村の機能について、民俗学的立場から指摘しており、歴史学研究に対しても多くの示唆を与える。しかしながら、以上のような成果に対して、それら海運を担った廻船の建造実態に関して、歴史学的立場のアプローチはほとんど進められていない。なお、漁業については、青森県編『青森県水産史』（一九八九年 青森県）において、近世からの水産業の沿革がまとめられているが、とくに津軽領における漁業の実際（8）について、坂本寿夫氏によって本格的に明らかにされつつある。

盛岡藩領については、同藩による野辺地湊のへじ（青森県野辺地町）からの為御登大豆おのぼせや御用銅の移出をはじめ、野辺地湊の廻船問屋による商品流通を扱った、永峰文男氏による一連の研究が特筆すべきものとしてあげられるものの、本格的に海運や漁業に関わる造船の問題に焦点を当てた研究は、ほとんど見受けられない。

八戸藩領については、三浦忠司『八戸湊と八戸藩の海運』（八戸港湾運送株式会社 一九九〇年）において、八戸湊への入津船の具体的動向や、同藩による産物輸送の実態などが明らかにされ、同藩による海運経営の全体像を知りうるものである。八戸・大坂間海運の展開を扱ったものとしては、渡辺信夫「近世後期における海運と大坂交易―奥州八戸藩を事例に―」（『放送大学研究年報』

第一八号 二〇〇〇年）がある。八戸藩の造船業を概観したものととして、斎藤潔「近世八戸地方の造船業」（『八戸地域史』第十六号 一九〇〇年）がある。斎藤氏によれば、同藩における造船業は最幕末期に盛んになったといえるが、その造船技術や実態については他地域との比較からみていく必要があるとしている。漁船については、種市町史編さん委員会編著『種市町史』第六巻通史編（上）（洋野町 二〇〇六年）の「第四章産業第三節漁業」で、八戸浜・種市浜・久慈浜における漁船数の変遷や漁船の種類、分布状況など、いわば漁船の存在形態について詳細に分析されている。

秋田藩、弘前藩による上方廻米、盛岡藩、弘前藩による江戸廻米、盛岡藩領からの材木移出および流通など、幕藩体制確立期北奥諸藩による廻米システムや商品流通については、渡辺信夫『幕藩体制確立期の商品流通』（柏書房 一九六六年）に詳しい。

このほか、弁才船が帆走する姿などを絵馬の図柄として描いた「船絵馬」については、昆政明「青森県の船絵馬」（『青森県立郷土館研究紀要』第三六号 二〇一二年）がある。青森県内で確認できる特徴的な船絵馬について、船絵馬師の視点から分析を行い、一九〇〇年代、船体の舷側に装着した蛇腹垣じやばらかきが積載量の増大とともにその構造が強化されていく変化などを指摘している。

民俗学的立場からの漁船研究に関しては、『青森県の漁撈用和船』（青森県立郷土館調査報告第18集産業―I 青森県立郷土館 一九八五年）が、大きな成果として挙げるべきものである。この調査は、漁撈用和船の急速な消滅を危惧し、昭和五十六年度から

三か年で実施した、青森県内における漁撈用和船に関する総合調査で、各地域における漁撈用和船の種類および分布範囲の把握、漁撈用和船の変遷を明らかにしている。とくに船大工への聞き取り調査などは、現役の和船の船大工が確認できない現在の状況からみれば貴重な成果であったが、本調査報告においては、近世における漁船の具体的な姿をとらえることのできる資料が少ないとして、若干の資料を示すにとどまっていることが惜しまれる。しかしながら、民俗学的な視点からの漁船研究は、昆政明氏¹⁾によって引き続き進められおり、豊富な知見が蓄積されている。

近世北奥地域における廻船や漁船を対象とした造船に関する歴史研究は、以上の通り、非常に乏しいことが確認されよう。すでに体系化されている和船の造船技術史に関する研究蓄積に抛りつつも、近世造船界の動向を具体的に検証していくことは是非とも必要な作業と考える。これにより得られた知見や指摘は、在来技術の歴史的価値を高めるのに、大いに奏功するはずであり、同時に、近世造船史研究のさらなる深化、発展に寄与するものということができよう。加えて、近世の造船に関する歴史学的立場からアプローチは、近世海運に対してはもちろんであるが、民俗学や船舶工学など、関連する他の研究フィールドに対しても、多くの示唆や指摘を与えることに、今まで以上に関心を寄せる必要があるのではなからうか。

第2節 本研究の視角

第1節で指摘した通りの造船史研究における諸問題を鑑みるならば、造船の具体的な動向に焦点をすえた研究は是非とも必要であり、大いに期待されているものと考ええる。そこで本研究では、近世北奥地域を対象として、その造船界の歴史的動向について論究することにした。

本研究では、造船技術に関する従前の研究成果をふまつつも、いかなる船型・大きさの船が、いかなる人々に求められ、いかなるシステムのもとに、いかなる場所で、数量的にはどれほど造られていたのかという問題、すなわち造船界の具体的な動向を検証することに基軸を置くことにする。造船にかかわる物資や人々の存在形態はどうであったか、それらを結びつけていたネットワークはいかなる有り様であったのかといった造船を成り立たせるきわめて重要な問題、言い換えれば近世期当該地域社会の一樣相について、大きな関心をおくものである。このような視点からのアプローチによって、従来ほとんどといってよいほど取り組まれてこなかった、近世造船界の動向を明らかにするとともに、その歴史的意義を導き出すこととしたい。したがって本研究の性格上、造船技術それ自体について焦点を絞り議論するものではないが、右のようなアプローチの過程において、造船技術面に関しての新たな知見や若干の指摘も示すことができればと考えている。

研究方法論について、とくに造船技術史を研究する場合は、木

割書、建造記録、寸法書、図面、雛型、船の絵画などの関係史資料⁽¹⁾を検討し分析する方法を採るが、北奥地域の場合、それらのまとまった史資料の所在について、管見の限りは確認されない⁽²⁾。しかしながら、幕藩体制下における一般領民や漁民などを中心とした造船の動きは、とくに藩権力側の史料に顕著に反映されるはずとの見通しから、本研究では、これまで造船に関しての本格的な分析対象とされてこなかった「弘前藩庁日記」⁽³⁾「八戸藩庁の日記類」⁽⁴⁾「盛岡藩雜書」⁽⁵⁾などの藩政史料を、論拠として積極的に用いることとした。これら藩政史料を含めた関係史資料に依拠しながら、藩船や一般商船など廻船建造のシステム、その造船を規制する大きな要素としての造船技術力の問題、すなわち主たる造船技術者である船大工の存在形態の問題、一般和人領民による漁船製作のありかた、本州に居住したアイヌ民族による造船の問題を大きな論点に設定して追究していくことにする。史料の性格上、その地域的対象を弘前藩、盛岡藩、八戸藩の各藩領域を基本単位として、それぞれの藩領域における廻船の存在形態、廻船建造、船大工の存在形態、漁船製作の各分野の動向について検証し、系統立てて論じることとする。

なお、本研究で取り扱うおもな船の種類としては、海船としての廻船および漁船を取り扱うこととする。前者は海運、後者は漁撈においてそれぞれ主力となった船であり、それゆえ造船界全体の動向をとらえる指標とみなされることになっている。また、本研究においては、和船の発達過程や造船技術に関する基本的かつ専門的な事項については、特に断らない限り、石井謙治氏と安達

裕之氏の一連の業績に拠っている。

第3節 本研究の構成

第2節で述べたような視角に基づき、本論文は6章構成としたが、取り扱う造船分野の性格上、2部に分けている。I部は第1章から第4章までの4章構成とし、北奥地域における廻船建造と、その造船技術労働力の主体である船大工の動向について検討する。第1章では、近世前期とくに十七世紀半ばの北奥地域を対象に、各領内諸湊の特長や海上交通との関係から、諸廻船の船型や存在概況について分析を行なう。当該期は幕藩体制確立期にも相当することをふまえ、廻米や物資輸送に用いた藩船建造の様相も確認することによって、近世前期における北奥造船界のありかたを評価する。第2章では、十七世紀後半から十八世紀前半にかけての弘前藩領を対象に、一般商船を中心とする廻船建造の実態をみていく。造船を規制する大きな要素として、同藩領における船材供給のありかたにも注意を払いつつ、造船発注者の分布状況や廻船の船型についても明確にする。第3章では、近世期を通じた弘前藩領における船大工の存在形態に関して、居住地や人数の把握をはじめとして、その労働実態や造船技術レベルの問題、船大工棟梁のありかたも論じることとする。第4章では、北奥地域の津軽領側に対比されるところの南部領側、すなわち盛岡藩領および八戸藩領を対象に、同地域における船大工の動向に重点をおきなが

ら、一般商船の建造実態もあわせて検証することによって、廻船分野の造船動向をとらえることにする。

Ⅱ部は第5章および第6章の2章構成とし、北奥地域における一般和人領民による漁船製作と、同地域に居住したアイヌ民族による造船の問題を検討する。第5章では、弘前藩領を中心として、盛岡藩領田名部通、八戸藩領を対象に、漁船の船体構造に関する検討を中心として、造船件数や船数など漁船の存在形態について数量的に確認する。この作業を通して、同地域における漁船の製作動向を把握し、その地域の特徴をとらえていくことにする。第6章では、北奥地域に居住したアイヌ民族による造船について取り上げる。北奥史料に散見される「狄船」の呼称や概念についての整理、松前・蝦夷地アイヌの縄綴船なわとじぶねとの比較検討、さらに津軽領内アイヌによる造船の実態など、とくに船体構造の面を重視して考究する。

終章では、第1章から第6章までの論証をふまえ、廻船建造、船大工、漁船製作、本州アイヌによる造船の各分野に関する歴史的特質をあらためて述べ、近世北奥造船界の動向を総括する。また、北奥地域の造船史研究をさらに発展、深化させるうえで、若干の問題提起や、求められる視点についても指摘し、今後の研究展望を示すことにしたい。

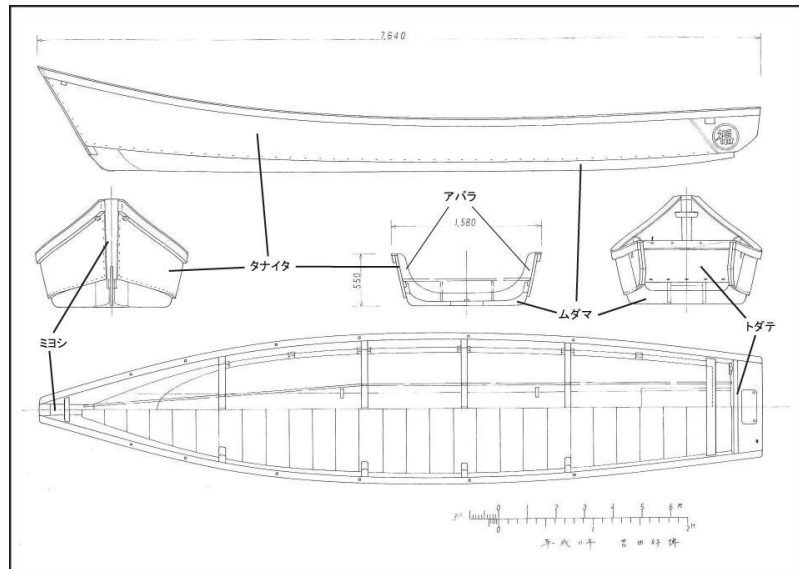
註

(1) 「和船」は、中国・ヨーロッパなど外国の形式の船に対して、わが国在来の形式をもつ木造船の汎称。和船の名は近世初期以来まれに使わ

れていたが、明治維新直後に政府が内航海運の主力だった弁才船の洋式船転換策を推進したため、両者を区別する必要から、弁才船を代表とする在来船型を日本型船とか大和型船（やまとがたせん）と呼んだのが契機となって普遍化したもの（『国史大辞典』第14巻 吉川弘文館一九九三年 「和船」の項）という。また、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 三ページ）によれば、「和船」には二つの語義があり、一つは日本船の総称で、日本の船でありさえすれば時代と船のいかんを問わないとする。他は弁才船など日本の在来形帆船の総称で、これは幕末に西欧の帆船との対比から生じた語義で、どの時代のどの船にも適用できるわけではない。幕末、新たに導入された洋式帆船の影響を受けて、弁才船などの在来形帆船は和洋折衷化するが、当時は帆装あるいは上廻りに和風をとどめた船と和船と呼んだようである。大型帆船が姿を消した今日では、伝統的な構造と思われる小型船を和船と称することが多いとされている。以上の見解をふまえ、本研究においては、洋式帆船の影響をいまだ受けない日本の在来形帆船と、伝統的な構造で在来技術を用いた小型漁船等を和船と看做して取り扱うこととする。

(2) 和船上唯一の、近世の実船の現存例として「徳島藩御召鯨船千山（ちやま）丸」（徳島市立徳島城博物館蔵）は極めて貴重であるといわれる。船尾の戸立には「安政四年巳九月御船」と刻まれる。重要文化財。

(3) 青森県においては、一九九七年に「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」（みちのく北方漁船博物館「青森市」所蔵）が、重要有形民俗文化財の指定を受けた。ムダマハギとは津軽



参考図 イソブネ(ムダマハギ型漁船)実測図

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)に位置づけられる。同コレクションのなかで製作年代が判明するものうち、青森県六ヶ所村泊(とまり)で収集された指定番号三―二二の「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。

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割り抜き材を使用し、この平底の船底にタナイタ(カイグとも)といわれる舷側板を接ぎ合わせ、アハラと呼ぶ補強材をつけたもので、ほかにはみられない独

ムダマハギ構造としては、岩手県久慈市で収集された「カッコ」(指定番号四―〇四)の製作年代が昭和二十年十一月で最も古い。さらに、ムダマハギやムダマハギから発達した構造船の特徴をもつシマイハギといった木造漁船を中心とした和船製作にかかる技術として、二〇〇六年三月に「津軽海峡及び周辺地域における和船製作技術」が、重要無形民俗文化財に指定された。この保護団体は、津軽海峡及び周辺地域における和船製作技術保存会である。なお、上に掲げる参考図は、ムダマハギとしてもっとも一般的な構造で、地域的にも最も広範囲に分布する、ムダマ(割り抜き材の船底材)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―〇七)。

(4) 石井謙治『日本の船』(創元社 一九五七年)、石井謙治「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―」(福井県立図書館・福井県郷土誌懇談会共編『日本海海運史の研究』福井県郷土誌懇談会 一九六七年)、石井謙治「御召関船建造作業の行程・祝・人工などについて―『大住吉丸御造替日記』の場合―」(『海事史研究』第一二号 一九六九年)、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)ほか。

(5) 安達裕之「組船考」(『海事史研究』第四五号 一九八八年)、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

- 「日本の船の発達史への一試論」(『海事史研究』第五四号 一九九七年)、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)、安達裕之『雛形からみた弁才船 上』(船の科学館叢書5 船の科学館 二〇〇五年)、安達裕之『雛形からみた弁才船 下』(船の科学館叢書6 船の科学館 二〇一一年)ほか。
- (6) 篠宮氏は、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している(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)。
- (7) 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)がある。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、近世期を通じた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阪廻米について」(『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)で詳論されるなど、多くの業績がある。
- (8) 坂本寿夫「幕末期の西北海岸地域―小泊村磯野家文書の分析を中心として―」(『弘前大学國史研究』第一一二号 二〇〇二年)、坂本寿夫「近世漁業調査報告(1) 近世前期における青森市周辺の沿岸漁業について」(『青森県立郷土館調査研究年報』第三〇号 二〇〇六年)、坂本寿夫「近世漁業報告(2) 津軽領近世前期の製塩と後期漁業の実態について」(『青森県立郷土館調査研究年報』第三一号 二〇〇七年)、坂本寿夫「近世後期津軽領における漁業史の一考察」(長谷川成一監修『地域ネットワークと社会変容―創造される歴史像―』岩田書院 二〇〇八年)。
- (9) 永峰文男「天保年中における南部藩大豆輸送について」(『東奥文化』第四五号 青森県文化財保護協会 一九七四年)、永峰文男「御用銅御雇船の航海定法的考察―野辺地大阪間の日本海航路において―」(『郷土誌うとう』第八七号 青森郷土会 一九八一年)、永峰文男「幕末・明治初期における日本海航路の商品流通―野辺地湊の一商家を例にして―」(『郷土誌うとう』第九二号 青森郷土会 一九八六年)ほか。
- (10) 昆政明「津軽船名集」(『郷土誌北奥文化』第一三三号 北奥文化研究会 一九九二年)、昆政明「津軽海峡及び周辺地域のムダマハギ型漁船について」(『民具研究』一一八号 日本民具学会 一九九八年)、昆政明「ドグブネ(胴海船)をめぐる諸問題」(『青森県立郷土館紀要』第三五号 二〇一一年)。

- (11) まとまった造船関係史資料の所在例として「船大工榑木（おうてき）家関係資料」（重要文化財）がある。これは、近世中期に薩摩藩の惣船大工役を勤めた榑木七郎右衛門に関係する資料を中心とした文書記録類・差図・道具等からなり、明和三年（一六五七）から享和二年（一八〇二）にわたるもの。文書記録類は許状（伝授書）・木割書（秘伝書）・寸法書・建造記録など。とくに木割書・寸法書や造船材料・使用人数を書き上げた記録は貴重といわれる。多数の建造資料からは種々の型の藩船の新造・改修の年月・寸法等が判明する。薩摩川内市所有。
- (12) 昆政明「青森県の船絵馬」『青森県立郷土館研究紀要』第三六号 二〇一二年）によれば、青森県内には約五〇〇点の船絵馬が確認されるという。造船史研究のみならず海運史研究に資するため、今後より詳細な所在目録が公刊されることが望まれる。
- (13) 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）まで。ともに弘前市立弘前図書館蔵津軽家文書。
- (14) 江戸藩庁が記録した種々の日記類のうち、根幹をなすのが「目付所日記」で、寛文五年（一六六五）から明治二年（一八六九）まで。「勘定所日記」は貞享二年（一六八五）から明治四年（一八七一）まで、「用人所日記」は享保八年（一七二三）から明治二年まで。なお、「目付所日記」は一般に「江戸藩日記」と呼ばれていたが、『新編八戸市史』近世資料編Ⅰ（八戸市 二〇〇七年）にあわせて、本章においても「目付所日記」とした。八戸市立図書館蔵南部家文書。

- (15) 「南部藩家老席日誌」ともいう。もりおか歴史文化館収蔵。寛永二十一年（一六四四）から天保十一年（一八四〇）に至る盛岡藩の公式記録。

I
部

北奥地域における廻船建造と船大工の動向

第1章

近世前期北奥地域の廻船と造船動向

はじめに

近世は、内航海運がもつとも発達した時代であり、その海運を支えたものは廻船（近世では経営形態のいかに関わらず商品を輸送する海船を総称する）である。近世の廻船について、石井謙治『図説和船史話』（至誠堂 一九八三年）・同『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）に依拠しながら概観しておこう。近世初期には、地域性の強い多種多様な船型・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・あざついでい船、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（羽ヶ瀬、羽風などとも書き、ハガセ、ハガイソなどとも呼ばれた）・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〜延宝期（一六六一〜八〇）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する。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とされている。

この弁才船の船体構造は、航と呼ばれる幅広い厚板を船底材として、船首側に水押（船首材）、船尾側に戸立（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わせ、

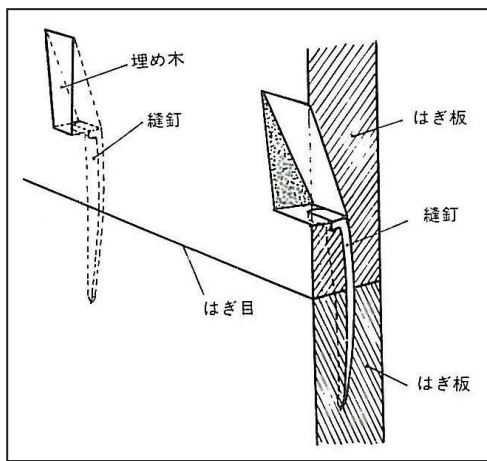


図 1-1 縫釘による接ぎ合わせ
（石井謙治『ものと人間の文化史 76-I・和船 I』より転載）

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「接ぎ合わせ」の技術（図 1-1）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石積以上の大型船でも容易に建造できたのである。

北奥地域の場合、津軽海峡をはさんで松前・蝦夷地と結ばれるとともに、太平洋海運および日本海海運との結節点にも相当していたことからみて、小廻し（近距離輸送）や大廻し（長距離輸送、通常二〇〇石積以上を大型廻船として用いる）のための、さまざまな大きさの、さまざまな船型の廻船が存在していたと推察される。しかしながら、当該地域における諸廻船の存在形態や船型な

どに関する分析については、これまでほとんど試みられてこなかったといつてよい。そればかりではなく、その建造動向についての考察も十分になされてこなかった背景には、廻船の種類、大きさ、呼称、用途など、廻船そのものについて焦点を当てた研究が不十分であることが大きく影響していると考えられる。

そこで本章では、近世前期、とくに十七世紀半ば頃の北奥地域を対象に、各領内諸湊の特長や海上交通のありかたを確認しながら、諸廻船の船型や存在概況について分析、整理を行なっておくことにする。また、当該期は幕藩体制確立期にも相当することを考慮し、とくに廻米や物資輸送に用いた藩船建造のありかたについてもあわせて検証することによって、北奥地域の造船動向をとらえることにしたい。

第1節 近世前期津軽領における廻船の存在概況

近世前期の津軽領においては、いかなる廻船が存在していたのか。廻船が「船懸ふながかり」(停泊すること)するための湊の特徴などをもとに検証してみたい。表1-1は、正保二年(一六四五)十二月二十八日に弘前藩が江戸幕府に提出した正保国絵図(3)(「陸奥国津軽郡之絵図」)の注記(史料Aとする)、慶安二年(一六四九)成立の「津軽領分大道小道磯辺路并船路之帳」(史料Bとする)、承応二年(一六五三)「津軽領道程帳」(史料Cとする)から、領内における「船間かま」(6)や湊の特徴や規模、廻船の大きさや風向きなどの入津条件を拾い上げて整理したものである。史料Aは、船路が朱筋で図示されるとともにその里数も記され、海岸の地形や風の種類による入津条件が詳しく注記されているのが特徴といえよう。史料Bについては、「船路之範」の項に記された船懸りするための



図1-2 正保2年(1645)陸奥国津軽郡之絵図
(青森県立郷土館蔵)

風や船舶の種類に関してAとほぼ同様の内容である。史料Cは、史料B「津軽領分大道小道磯辺路并船路之帳」の提出後、一里塚のある道筋と船路について、再度詳細な報告を求められて作成されたものと考えられている。(7)「深浦之間」(No.4)、「鱒ヶ沢之間」(No.6)、「十三湊」(No.7)、「小泊之間」(No.8)、「ミマヤノ間」(No.10)、「青森間」(No.14)、「茂浦之間」(No.15)の各湊をみると、史料A・Bと比較して、入港可能な廻船の積石数と最大の入港艘数について具体的な数字で明記されることが注目されよう。

表1-1 津軽領内諸湊と入津条件

| No. | A 正保2年(1645) 「陸奥国津軽郡之絵図」注記 | | B 慶安2年(1649) 「津軽領分大道小道磯辺路并船路之帳」船路之範の項 | | C 承応2年(1653) 「津軽領道程帳」津軽領船路の項 | |
|-----|-------------------------------|--|--|--------------------------------|--|---------------------------------------|
| | | | | | | |
| 1 | 板かいの間 | 大船は入港不可能〔南東風で船懸り〕 | 大間越板貝之間 | 小船は2艘ほど入港可能、大船は入港不可能。〔東南風で船懸り〕 | | |
| 2 | いと尻の間 | 小舟1艘入港可能〔東南風で船懸り〕 | — | — | (秋田境から深浦までの間(あいだ)に、小規模の間があるが、20石・30石積の小船が入港する程度の間のため省略) | |
| 3 | (間) | 〔東西風で船懸り〕 | 舩無シ崎之間 | 小船3艘ほど入港可能、大船は入港不可能。〔東西風で船懸り〕 | | |
| 4 | 深浦 | 〔西南風で船懸り〕 | 深浦之間 | 〔東南西風で船懸り〕 | 深浦之間 | 500石・700石積の北国荷船は70~80艘入港可能。〔西南西風で船懸り〕 |
| 5 | 金井澤 | 大船は入港不可能〔荒磯のため南風で船懸り〕 | 金井ヶ沢之間 | 大船は入港不可能、弁才舟は3艘ほど入港可能。〔南風で船懸り〕 | (深浦から鯉ヶ沢までの間(あいだ)に、小規模の間が所々にあるが、20石・30石積の小船が入港する程度の間のため省略) | |
| 6 | 鯉ヶ沢 | 〔西南風で船懸り〕 | 鯉ヶ沢之間 | 〔西南風で船懸り〕 | 鯉ヶ沢之間 | 500石・700石積の北国荷船は40~50艘入港可能。〔西南風で船懸り〕 |
| 7 | 十三湊 | 湊口が浅いため、荷積船は出入り不可能。沖懸りの状態で荷を揚げ、空船で出入りする。 | 十三湊 | 大船は空船の状態で入港可能。 | 十三湊 | 500石・700石積の空船は140~150艘以上入港可能。 |
| 8 | 小泊 | 〔西南風で船懸り〕 | 小泊之間 | 〔西南風で船懸り〕 | 小泊之間 | 500石・700石積の荷船は6、7艘入港可能。〔西南風で船懸り〕 |
| 9 | うてつ | 弁才が3艘ほど船懸りする間。〔北風での船懸りは不都合〕 | うてつ之間 | 小弁才舟3艘ほど入港可能。〔北風以外で船懸り〕 | (小泊からミまやまでの間(あいだ)に、小規模の間があるが、小弁才が2・3艘入港する程度の間であるため省略) | |
| 10 | 三馬屋 | 〔北風以外で船懸り〕 | 見ま屋之間 | 大船入港可能。〔北風以外で船懸り〕 | ミまやノ間 | 500石・700石積の荷船は24~25艘ほど入港可能。〔北風以外で船懸り〕 |
| 11 | ほろつき | 大船は入港不可能、弁才は3艘ほど船懸りする間。〔北東南風で船懸り〕 | ほろつき之間 | 弁才舟3艘ほど入港可能。〔西風以外で船懸り〕 | (ミまやから青森までの間(あいだ)に、小規模の間があるが、小弁才が4・5艘程度入港する程度の間であるため省略) | |
| 12 | (あかね澤) | 「弁才ふね」が船懸りする間。〔東南風で船懸り〕 | 赤根沢之間 | 大船は入港不可能。〔東南風で船懸り〕 | | |
| 13 | やませとまり間 | 大船は入港不可能。〔南東風で船懸り〕 | 山瀬泊之間 | 大船は入港不可能。〔南東風で船懸り〕 | | |
| 14 | 青森之間 | 〔南風で船懸り〕 | 青森之間 | 〔荒磯のため沖懸り、南風で船懸り〕 | 青森間 | 入海遠浅のため、何艘でも沖懸りが可能。〔南風で船懸り〕 |
| 15 | (間) | 〔西北東風で船懸り〕 | 茂浦之間 | 〔西北東風で船懸り〕 | 茂浦之間 | 100石・200石積の荷船は14~15艘ほど入港可能。〔南風以外で船懸り〕 |
| 16 | — | — | 大間 | 〔南風で船懸り〕 | — | — |
| 17 | 小湊 | 浅いため、大船は入港不可能。漁舟のみ入港。 | 小湊 | 獵船のみ入港。 | — | — |

さて、史料A・史料B・史料Cにおいては、船を表す語として「大船」「小舟(船)」、「弁才」「弁才舟」「弁才ふね」「小弁才舟」(いずれも同一船型としての「弁才船」とみられる)、「北国荷船」、「荷船」がみえる。このうち船型を表しているとみられる「弁才」「弁才舟」「弁才ふね」「小弁才舟」、「北国荷船」について検討する。

史料Aに注目するならば、No.11の「ほろつき」には、「大船」は入港できないが、「弁才」は三艘ほど船懸りできるという。同様に史料Bでは、No.5「金井ヶ沢之間」に「大船」は入港できないが、「弁才舟」であれば三艘程度入港することができるという説明する。つまり、以上のことから、「弁才」「弁才舟」は「大船」つまり大型船ではないと認識されていることが判明しよう。さらに史料Aでは、「うてつ」の間(宇鉄)は、「弁才」が三艘船懸りすることが可能であるとされ、史料Bでは「小弁才」が三艘ほど入港可能であるというから、「弁才」「小弁才」は同一の弁才船を指すと考えられる。ただし、あえて「小」をつけていることからみれば、「弁才船」のなかでもとくに積石数の小さいものを「小弁才」と呼んだと推察される。いずれにしても、当該期(十七世紀半ば)の「弁才船」は、大型船ではなく小型船として認識されていたことは間違いないであろう。

表1-2は、明暦(二六五—五七)・万治(一六五八—六〇)・寛文期(一六六一—七二)に提出された、津軽領内諸湊からの出船許可請求状もしくは出船判紙(移出入許可証に相当)請求状について整理したものである。これら一〇件の請求のうち、廻船の

表1-2 出船許可請求状等に見る廻船

| No. | 日付 | 西暦 | 種別 | 船頭および乗組員 | 史料名 | 備考 |
|-----|-----------|------|------|-------------------------|---|-----------|
| 1 | 明暦4年5月9日 | 1658 | 弁才1艘 | 船頭中町与兵衛、水主6名 | 村井新介等青森出船願書(旧八木橋氏蔵『新編弘前市史』資料編2近世編1 弘前市市長公室企画課 1996年 1097号) | 松前での商売のため |
| 2 | 明暦4年6月26日 | 1658 | 段弁1艘 | 船頭油河派町長左衛門、水主4名 | 油川派町頭等青森出船願書(旧八木橋氏蔵『新編弘前市史』資料編2近世編1 弘前市市長公室企画課 1996年 1098号) | 松前での商売のため |
| 3 | 明暦4年7月29日 | 1658 | 弁才 | 舟頭越前町善十郎ほか2名 | 青森沖口出船許可請求状(旧八木橋氏蔵『新青森市史』資料編3近世(1) 青森市 2002年 6号) | 松前での商売のため |
| 4 | 明暦4年7月30日 | 1658 | 弁才 | 舟頭中町与兵衛、水主6名 | 佐藤理左衛門ほか青森沖口出船判紙請求状(旧八木橋氏蔵『新青森市史』資料編3近世(1) 青森市 2002年 7号) | 松前での商売のため |
| 5 | 万治元年10月8日 | 1658 | 弁才 | 船頭越前町善十郎、水主2名 | 村井新介ほか青森沖口出船判紙請求状(青森県立郷土館蔵『新青森市史』資料編3近世(1) 青森市 2002年 8号) | 松前での商売のため |
| 6 | 万治4年4月7日 | 1661 | — | 新保彦太夫船頭・水主とも19人乗 | 小山庄太夫外深浦沖口出船許可請求状(旧八木橋氏蔵『青森県史』資料編近世2 青森県 2002年 641号) | 宿又兵衛 |
| 7 | 万治4年4月19日 | 1661 | — | 弘前村田権兵衛船頭次郎右衛門・水主とも15人乗 | 三浦十兵衛外深浦沖口出船許可請求状(青森県史編さんグループ蔵『青森県史』資料編近世2 青森県 2002年 642号) | 宿弥左衛門請判有り |
| 8 | 万治4年4月21日 | 1661 | — | 新保長三郎舟頭・水主とも23人乗 | 今井市兵衛等深浦出船願書(旧八木橋氏蔵『新編弘前市史』資料編2近世編1 弘前市市長公室企画課 1996年 1100号) | 宿又兵衛 |
| 9 | 万治4年5月1日 | 1661 | — | 越中猪兵衛船頭・水主とも10人乗 | 小山庄太夫外深浦沖口出船許可請求状(旧八木橋氏蔵『青森県史』資料編近世2 青森県 2002年 643号) | 宿弥兵衛 |
| 10 | 寛文元年7月8日 | 1661 | — | 能登長左衛門船頭・水主とも6人乗 | 今井市兵衛等深浦出船願書(旧八木橋氏蔵『新編弘前市史』資料編2近世編1 弘前市市長公室企画課 1996年 1101号) | 宿主次兵衛 |

船型名称が判明するのは五件で、内訳は四件が「弁才」、一件が「段弁」(船型の詳細は不明)で、すべて松前での商売のため、青森湊から出港する廻船であった。すなわち、一六五〇〜一六六〇年代、青森・松前間の海運には、このような六人乗以下の弁才船が普及し、用いられていた状況をうかがい知ることができる。

やや時代は下るが「弘前藩庁日記 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)元禄八年(一六九五)九月二十六日条(『新青森市史』資料編3近世(1) 青森市二〇〇二年 一七四号)によれば、同月二十四日朝からの強風と波浪により、青森湊に停泊していた船が破損あるいは荷打(荒天による海難の危険にさらされた時に、やむなく積み荷を海中に捨てること)という状況であった。この時に損害を受けた船は表1-3に示す通り、一三隻である。このうち漁船である二隻を除き、二五〜三五石積で二〜三人乗の「天当」⁽⁸⁾九隻と、八〇石積四人乗および九〇石積四人乗の「弁才」二隻については、柁や流木(薪材を指す)、塩などの生活物資を運ぶ廻船であったようだ。船籍の構成を見ると、地元である青森の人々のほかは、陸奥湾に面する南部領大平・川内・横浜の人々で占められており、陸奥湾沿岸地域における小廻し船の活発な活動実態を如実に示している。

以上のことから、当時の津軽領において「弁才」「弁才舟」「弁才ふね」「小弁才舟」などと称された小型廻船である弁才船には、乗組人数は三人乗から六人乗までの大きさがあったこと、また乗組人数四人乗の弁才船の積石数は八〇石積〜九〇石積であったことが確認された。すでに安達裕之氏が「津軽領道程帳」にみえる

表1-3 元禄8年(1695)9月 青森湊における海難

| No. | 種別 | 海損 | 積石数 | 船頭など | 乗組水主数 | 積荷 |
|-----|-----|-----------|------|----------------|-------|------------|
| 1 | 天当 | 船体破損 | 70石積 | 南部大平船頭 助十郎 | 3人乗 | 枳材木 |
| 2 | 天当 | 船体損傷 | 70石積 | 南部川内船頭 九郎兵衛 | 3人乗 | 枳材木 |
| 3 | 弁才 | 船体損傷 | 90石積 | 南部川内船頭 弥市郎 | 4人乗 | 枳材木 |
| 4 | 弁才 | 荷打 | 80石積 | 船頭 下町才次郎 | 4人乗 | — |
| 5 | 天当 | 船体破損・船頭死亡 | 20石積 | 船頭 善知鳥町仁左衛門 | 2人乗 | 塩13俵・垂木・流木 |
| 6 | 天当 | 船体破損 | 30石積 | 善知鳥町 四兵衛 | 2人乗 | 丸太・垂木 |
| 7 | 罌網舟 | 船体破損 | — | 善知鳥町 源五郎 | — | — |
| 8 | 漁船 | 船体損傷 | — | 蜷貝町 長吉・助右衛門・仁助 | — | — |
| 9 | 天当 | 荷打 | 30石積 | 蜷貝町 藤十郎 | 2人乗 | — |
| 10 | 天当 | 荷打 | 25石積 | 蜷貝町 六兵衛 | 2人乗 | 材木 |
| 11 | 天当 | — | 35石積 | 南部横浜 三五郎 | 2人乗 | — |
| 12 | 天当 | 荷打 | 25石積 | 南部横浜 甚九郎 | 2人乗 | 材木 |
| 13 | 天当 | 船体損傷 | 30石積 | 上町 弥兵衛 | — | — |

方面との間の近距離輸送には、このような小型の弁才船が普及し運航されていたことは間違いないであろう。

次に大型船についてはどうか。史料Cでは、「小船」や「小弁才」が入港する程度の小さな規模の湊は省かれ、大型廻船が入港可能

「小弁才」は、文脈から数十石積程度の船と判断されることから、日本海沿岸の小廻しの廻船と見做すしかない⁹⁾と指摘しているが、史料C「津軽領道程帳」について、これと深く関連する史料A「陸奥国津軽郡之絵図」および史料B「津軽領分大道小道磯辺路并船路之帳」と照合することによって、当該期の弁才船は、近距離輸送を担う小型廻船であることがより明確となった。

津軽半島沿岸地域一帯や陸奥湾沿岸地域をはじめ、同地域から松前

な湊についてのみ、より詳細な説明が付されている。これによれば、「深浦之間」は五〇〇石・七〇〇石積の「北国荷船」が七〇〇八〇艘程度、「鱒ヶ沢之間」は五〇〇石・七〇〇石積の「北国荷船」が四〇〇五〇艘程度、「十三湊」は五〇〇石・七〇〇石積の「から船」(空船)が一四〇〇一五〇艘以上、「小泊之間」は五〇〇石・七〇〇石積の「荷船」が六〇七艘程度、「ミまやノ間」(三馬屋)は五〇〇石・七〇〇石積の「荷舟」が二四〇二五艘程度入港できる。そして「青森間」は入海(陸地に入りこんだ湾)で遠浅のため、沖での停泊になることから、廻船はいくらでも停泊することができるといふ条件であった。近世においては、おおよそ二〇〇石積以上を大型廻船として大廻しに使い、二〇〇石積以下を近距離の小廻しに使うのが一般的であったから、「大船」と認識される五〇〇石積・七〇〇石積の「荷船」「荷舟」は、長距離輸送用の大型廻船であるとみてよいだろう。

深浦、鱒ヶ沢に寄港する「北国荷船」については、北国(北陸道の諸国)方面の廻船という意味で、近世前期の日本海で多用されていた北国船もしくは羽ヶ瀬船であると考えられる。青森県西津軽郡深浦町の円覚寺には、寛永十年(一六三三)、越前敦賀にあった弘前藩蔵屋敷の留守居を勤めた庄司太郎左衛門が奉納した、北国船の絵馬(重要有形民俗文化財、一〇一・〇センチメートル×一五四・一センチメートル)が現存する(図1・3)。この絵馬に描かれた北国船は、片舷に櫂を一枚用いていることから、二〇〇〇石近い大船と推定されているものである¹⁰⁾。深浦や鱒ヶ沢に寄港した、数十隻の五〇〇石積・七〇〇石積級の「北国荷船」



図 1-3 寛永 10 年 (1633) 北国船絵馬 (青森県深浦町 円覚寺蔵 重要有形民俗文化財)

(『青森県史』資料編近世 2 青森県 2002 年より転載)

には、この絵馬に描かれたような北国船が含まれていたと考えられる。

なお「国日記」寛文四年(一六六四)十月晦日条によれば、藩

船五艘のうち、庄内加茂に保管しておいた「御船老艘」と、今別に保管しておいた「式艘之内一艘北国船」については、船体に船虫が付いてしまい、修繕するには相当の物入りだという理由から売却を命じたという。当時の弘前藩においても、日本海海運を利用した廻米などの海上輸送には、北国船が用いられていたとみてよいだろう。

第2節 近世前期津軽領における藩船建造

「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。

一、今別ニ而御廻船合候ニ付、十三船大工・鍛冶不残参候、十三ニ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・逢坂与五左衛門江申遣之、

右によれば、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ぬ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。¹²⁾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。

以上の状況からみて、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る。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、「国日記」天和三年（一六八三）五月十一日条に、その状況が明確に示されている。

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都合儀難成候者、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）¹³⁾

これによれば、十三の船大工集団は、藩の廻船と商船の両方を

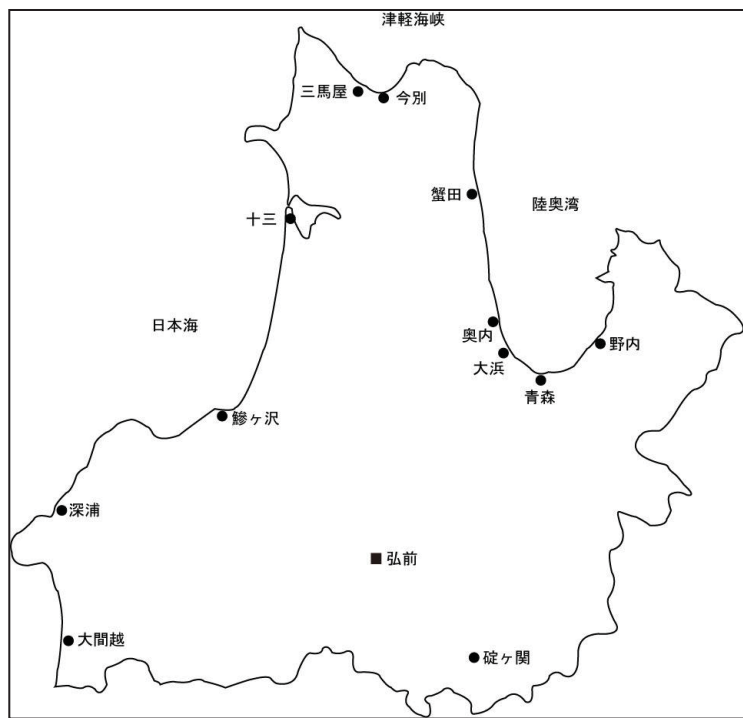


図 1-4 弘前藩による造船関係地図

掛け持ちで建造していたことがうかがわれ、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状況が判明する。この点に、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る。

船大工以外の労働力については、どのように確保されたか。大浜（現青森市油川）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）。

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。「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 鋤¹⁴ 鋤」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が、二〇貫目と見積もられている。「国日記」天和四年正月二十四日条によれば、十三において鉄六六〇貫目が不足となったため、「小国二有之鋤成共、三馬屋二有之鋤二而も、在々人足草臥不申所より勝手次第下ヶ申様」に、つまり小国でも三馬屋のどちらでもよいから、それぞれ保管されている鉄を、疲弊していない在々の領民に適宜運搬させるよう指示している。以上からは、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が示唆される。弘前藩による造船に必要な鉄は、奥内、小国、三馬屋がいわゆる集積所（保管場所）となっており、そこから十三、今別、蟹田の各造船場へ運搬されていたとみられる。

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。

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、「御廻船方碇杯練申様」に命じている（「国日記」天和三年閏五月二十二日条）。

天和期の弘前藩においては、船大工、鍛冶、木挽をはじめとして、足軽、農民、日雇いなど、領内に存在する労働力を組織し、造船を行っていたことが判明する。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と考えられる。

第3節 近世前期南部領における廻船の存在概況

第1節において、津軽領内諸湊と廻船の存在形態の概況をみたが、ここでは南部領について検討する。表1・4は、南部領内諸湊とその入津条件の概況について、正保四年（一六四七）の「南部領内総絵 図¹⁵」の注記（Aとする）と、慶安二年（一六四九）



図 1-5 正保 4 年(1647)南部領内総絵図 下北半島部分

(もりおか歴史文化館蔵 『青森県史』資料編近世1 付図 青森県 2001 年より転載)

の「大道筋」(Bとする)をもとに整理したものである。これによれば、唯一「久慈湊」は船懸りができない湊であり、「田名部川

湊」については津軽領の十三湊同様空船状態で入港することができた。このほかの湊についても、風向などの条件つきでの船懸りや出入港が可能であったことが判明するが、津軽領の場合と比較してみると、それぞれ停泊、出入港できる諸廻船の積石数や船型、艘数などについては、具体的な記載がない。

渡辺信夫『幕藩制確立期の商品流通』(柏書房 一九六六年)によれば、確立期盛岡藩の材木産出地は、田名部地域を中心とする下北半島、内陸部の鹿角、和賀両郡、三陸沿岸に分けられるが主要産出地は下北半島であった。全国的市場の展開過程で、下北半島の桧(当地域ではヒノキではなく、ヒバを指す)材が全国の商品として登場してくるのは寛永末年から寛文期にかけてで、寛文期がその最盛期であったとされる。また表1・5の通り、その材木移出を主とする田名部諸湊、野辺地湊に着岸した他領廻船数で、寛文期には年間五〇六〇艘、松前船を含めると九〇〇艘にも達したことが指摘されているが、その廻船の船型名称や大きさなどについては触れていない。そこで、あらためて「盛岡藩雑書」(『盛岡藩雑書』第二巻 熊谷印刷出版部 一九八七年および『同』第三巻 熊谷印刷出版部 一九八九年)の他領廻船の着岸記事から、船型名称が判明するものを拾い上げた。表1・6の通り、上方船籍の「木付」や松前船籍の「小弁才」がみえるほか、川内には乗組人数二三人乗の「北国船(舟)」が、大畑にも三〇〇四艘もの北国船が着岸していることが判明する。

表1-4 南部領内諸湊と入津条件

| No. | A 正保4年(1647) 「南部領内総絵図」注記 | | B 慶安2年(1649) 「大道筋」 | |
|-----|-----------------------------|-------------------|-----------------------|---------------------------------|
| | 1 | 久慈湊 | 船懸り無し | 久慈湊 |
| 2 | 鮫湊 | 船懸り不自由 | 鮫湊 | 船懸り不自由 |
| 3 | 泊湊 | 船出入り不自由 | 泊湊 | 船出入り不自由 |
| 4 | 大畑川湊 | 船出入り不自由 | 大畑川湊 | 船出入り無し〔漁船は出入り有り〕 |
| 5 | 大間湊 | 船懸り不自由 | 大間湊 | 船懸り不良 |
| 6 | 奥戸湊 | 船懸り自由〔西風の時は船懸り不良〕 | 奥部湊 | 船懸り自由〔西風の時は船懸り不良〕 |
| 7 | 九艘泊湊 | 船懸り自由〔西風の時は船懸り不良〕 | 九艘泊湊 | 船懸り自由〔南風の時は船懸り不良〕 |
| 8 | 安渡湊 | 船懸り自由 | 安渡湊 | 船懸り自由 |
| 9 | 田名部川 | 船出入り不自由 | 田名部川湊 | 入港不可〔荷船は安渡湊にて荷揚げ、空船にて田名部町橋下に入港〕 |
| 10 | 横浜浦 | 船懸り自由 | 横浜浦 | 船懸り自由 |
| 11 | 野辺地浦 | 船懸り自由 | 野辺地浦 | 船懸り自由 |

表1-6 田名部諸湊への着岸廻船

| No. | 日付 | 西暦 | 着岸湊 | 種別 | 乗組人数 | 艘数 |
|-----|-----------|------|---------|---------|------|----|
| 1 | 万治4.4.14 | 1661 | 田名部河内浦 | 北国船 | 23人乗 | 1 |
| 2 | 寛文5.8.7 | 1665 | — | 上方船(木付) | — | 1 |
| 3 | 寛文5.8.7 | 1665 | — | 松前舟小弁才 | — | 1 |
| 4 | 寛文5.8.7 | 1665 | — | 北国 | — | 1 |
| 5 | 寛文5.8.7 | 1665 | — | 木付 | — | 1 |
| 6 | 寛文5.8.7 | 1665 | — | 弁才 | — | 1 |
| 7 | 寛文11.4.11 | 1671 | 田名部之内川内 | 北国船 | — | 19 |
| 8 | 寛文11.4.11 | 1671 | 大畑 | 北国舟 | — | 41 |
| 9 | 寛文12.5.3 | 1671 | 大畑 | 北国舟 | — | 30 |

表1-5 田名部諸湊及び野辺地湊への着岸廻船

| No. | 年代 | 西暦 | 着岸湊 | 所属 | 廻船数 |
|-----|-------|------|-----|--------|-------|
| 1 | 正保3年 | 1646 | 田名部 | 上方船 | 9 |
| 2 | 正保4年 | 1647 | 田名部 | 越前新保船 | 1 |
| | | | 田名部 | 秋田船 | 1 |
| | | | 横浜 | 酒田船他 | 3 |
| 3 | 正保5年 | 1648 | 田名部 | 越前新保船 | 2 |
| | | | | 酒田船 | 2 |
| 4 | 慶安元年 | 1648 | 野辺地 | 松前船 | 12 |
| 5 | 明暦2年 | 1656 | 田名部 | 上方船 | 21 |
| 6 | 明暦4年 | 1658 | 横浜 | 仙台船 | 1 |
| 7 | 万治4年 | 1661 | 田名部 | 仙台船 | 3 |
| | | | 田名部 | 不明(商船) | 320 |
| 8 | 寛文2年 | 1662 | 田名部 | 上方船 | 450 |
| | | | 田名部 | 松前船 | 181 |
| 9 | 寛文3年 | 1663 | 田名部 | 上方船 | 596 |
| | | | 田名部 | 松前船 | 327 |
| | | | 田名部 | 新保船 | 6 |
| 10 | 寛文7年 | 1667 | 田名部 | 松前船 | 146 |
| | | | | 上方船 | 528 |
| | | | | 不明(商船) | 36 |
| 11 | 寛文8年 | 1668 | 田名部 | 上方船 | 442 |
| | | | | 松前船 | 192 |
| | | | | 不明(商船) | 99 |
| 12 | 寛文9年 | 1669 | 田名部 | 上方船 | 438 |
| | | | | 松前船 | 141 |
| | | | | 不明(商船) | 28 |
| 13 | 寛文10年 | 1670 | 田名部 | 上方船 | 249 |
| | | | | 松前船 | 91 |
| 14 | 寛文11年 | 1671 | 田名部 | 北国船 | 30 |
| | | | | 不明(商船) | 26 |
| 15 | 寛文13年 | 1673 | 田名部 | 上方船 | 101 |
| | | | | 松前船 | 49 |
| | | | | 仙台船 | 1 |
| | | | | 不明(商船) | 8 |
| 16 | 延宝2年 | 1674 | 田名部 | 松平加賀守船 | 38 |
| | | | | 上方船 | 329 |
| | | | | 松前船 | 201 |
| 17 | 延宝3年 | 1675 | 田名部 | 上方船 | 121 |
| | | | | 石巻商船 | 1 |
| | | | | 計 | 5,230 |

※渡辺信夫「近世初期南部藩の廻船」(渡辺信夫『日本海海運史の研究』清文堂出版 2002年)125ページ所載の表をもとに作成。

表1-7 田名部諸湊における破船

| No. | 日付 | 西暦 | 湊名 | 種別 | 乗組人数 | 船頭 | 宿 | 艘数 |
|-----|-----------|------|---------|-----|------|---------|----------|----|
| 1 | 元禄9.926 | 1696 | 田名部大畑湊 | 木附船 | 12人乗 | 紀伊 九平 | 大畑 五郎兵衛 | 1 |
| 2 | 元禄9.926 | 1696 | 田名部大畑湊 | 弁才船 | 15人乗 | 新保 権四郎 | 大畑 平右衛門 | 1 |
| 3 | 元禄9.926 | 1696 | 田名部大畑湊 | 貳成船 | 11人乗 | 伊勢 久右衛門 | 大畑 多右衛門 | 1 |
| 4 | 元禄9.926 | 1696 | 田名部大畑湊 | 貳成船 | 9人乗 | 伊勢 又市 | 大畑 多右衛門 | 1 |
| 5 | 元禄9.926 | 1696 | 田名部大畑湊 | 貳成船 | 12人乗 | 江戸 久左衛門 | 大畑 権兵衛 | 1 |
| 6 | 元禄12.5.28 | 1699 | 田名部大畑湊 | 二成船 | 15人乗 | 尾張 八右衛門 | 大畑 権兵衛 | 1 |
| 7 | 元禄12.5.28 | 1699 | 田名部大畑湊 | 二成船 | 13人乗 | 伊勢 茂太夫 | 大畑 次五兵衛 | 1 |
| 8 | 元禄12.5.28 | 1699 | 田名部大畑湊 | 二成船 | 14人乗 | 尾張 平三郎 | 大畑 仁兵衛 | 1 |
| 9 | 元禄12.5.28 | 1699 | 田名部異国間湊 | 弁才船 | 12人乗 | 江戸 八三郎 | 異国間 八右衛門 | 1 |
| 10 | 元禄12.5.28 | 1699 | 田名部異国間湊 | 二成船 | 12人乗 | 神前 六兵衛 | 異国間 八右衛門 | 1 |
| 11 | 元禄12.5.28 | 1699 | 田名部異国間湊 | 二成船 | 8人乗 | 銚子 茂右衛門 | 異国間 八右衛門 | 1 |

やや時代は下るが、元禄期の田名部諸湊における破船（荒天や座礁などにより船が使えなくなる程度に破壊されること）を同史料から拾ってみると、表1・7の通り一一件であった。これによれば、八件（約七三パーセント）が「二成船」（「貳成船」、「弁才船」が二件（約一八パーセント）、「木附船」が一一件（約九パーセント）である。「二成船」の乗組人数は八人乗から一五人乗まで、「弁才船」は一二人乗から一五人乗まで、「木附船」は一五人乗であった。「二成船」の船籍については、伊勢三件、神前一件、尾張二件、江戸一件、銚子一件と、伊勢および尾張の船頭が多い。ほかに神前（現三重県度会郡南伊勢町神前浦とみられる）、江戸、銚子と「二成船」は、太平洋側の海運業者らが用いていた様子がうかがえる。「弁才船」の場合は「新保」（越前新保、現福井県

坂井市三国町新保とみられる）「江戸」がそれぞれ一件ずつ、「木附船」の船頭は紀伊の九平である。以上から、十七世紀後半、現在の下北半島を中心とする南部領内諸湊には、紀伊および上方に船籍をおく一五人乗程度の大きさの「木附（付）船」、乗組人数二三人乗程度の「北国船」、伊勢、神前、尾張、江戸、銚子に籍をおく、八人乗から一五人乗までの「二成船」、松前船籍の「小弁才」、そして新保および江戸に船籍をもつ一二人乗から一五人乗までの「弁才船」が入津していたとみなして大過ないだろう。

ところで、表1・4 No.4の「大畑川湊」は船の出入りが不自由、あるいは船の出入りができないと説明されているのに対して、表1・6 No.8・9および表1・7 No.1・8にみるように、実際には、「北国船」「弁才船」「木附船」「二成船」などの大型廻船が大畑湊で着岸あるいは港内で破船していることが知られる。つまり、実際には、二三人乗の北国船が三〇〜四〇艘も一度に入津することが技術的には可能だったのに対して、盛岡藩側が国絵図調製に際して収集した港湾に関する情報は、あくまでも一般的な評価であったようである。このような方針は、津軽領側では、領内諸湊に入津できる廻船の船型や積石数、艘数、風向が詳細に説明されているのに比較して、南部領側では廻船が入津、船懸りできるかどうかの港湾機能の基本的条件のみにとどまっている事実にも確認することができる。表1・5にみるように、他領廻船の領内諸湊への着岸数が年間数百艘と、正保・慶安・明暦期の年間着岸艘数に比較して、爆発的に増加するのは万治四年（一六六一）以降であ

ることに注意するならば、寛文期、領内からの材木移出がピークを迎えたことが、領内諸湊の港湾機能管理に関するひとつの画期となったのではあるまいか。

さて、「盛岡藩雜書」寛文十三年（一六七三）六月二十一日条
〔盛岡藩雜書〕第三卷 熊谷印刷出版部（一九八九年）には、

一、田名部佐井浦へ着岸船式拾四艘、内上方舟十六艘・合船八艘、此外松前船拾八艘着岸候由、乳井六右衛門書状にて披露并別録有り、書上ハ御金奉行ニ有り、

と、「合船」のために佐井浦へ八艘が着岸したとみえる。また、延宝二年（一六七四）五月にも、造船のために二十二艘が着岸したという。¹⁸⁾

一、田名部浦へ松平加賀守様御用木船三拾八艘佐井へ着岸候由、商舟大畑へ廿艘、大平へ廿一艘、合船式拾艘只今迄段々着候由、卯月廿六日付之状ニ同所御代官波岡与三右衛門・氏家半助申上之、同廿九日亥刻右之状来着、

延宝五年（一六七七）十月には、仙台領気仙浦の者が「泊り浦」（現青森県六ヶ所村泊）において、材木廻漕のため二〇〇石積を新造している。¹⁹⁾

一、仙台領気仙浦之者田名部へ参、泊り浦にて式百石積之新舟作り立、材木八、九百買調出舟候所ニ、野田之内黒崎沖ニて南風二逢、（下略）

つまり、田名部諸湊には材木移出を目的とした他領船の入津が頻繁であったと同時に、なかには、領内での造船を目的とする場合もあった。言い換えれば、一六七〇年代、佐井、泊などをはじめ

めとする田名部諸湊においては、船材供給力については当然のことながら、他領船頭のニーズにみあう造船技術力をも有していたということができよう。

第4節 近世前期南部領における藩船建造

近世初期の南部領における造船動向はいかなる様子であったか。文禄二年（一五九三）五月二十七日の南部信直書状（遠野南部家文書 『青森県史』資料編近世1 青森県 二〇〇一年 一四五号）に、「ゑそ船」とみえることはよく知られている。これによれば、信直が、秋田仙北の米を田名部に廻漕するために「たなふにてゑそ船五六そう御こしらへ」るよう八戸氏へ申し送り、さらには近々「秋田にて大船はき申」すほか、「野辺地・よこ浜にてゑそふねあまたこしらへ」て、仙北の米を野辺地へ廻漕する旨が記される。十六世紀末、南部氏が大型船の造船場については秋田を、「ゑそ船」の建造にあたっては「たなふ（田名部）」「野辺地」「よこ浜（横浜）」などを造船場としたことが理解されよう。

ただ右の史料には、この「ゑそ船」がいかなる船であるのかについてはまったく言及されていないため、造船技術の視点からの分析は困難を極める。北奥地域に居住したアイヌ民族による造船については、第6章において詳しく検討するが、この場合の「ゑ

そ船」が、アイヌの人々が使用するという意味での「えぞ船」に相当するのだろうか、その判断には慎重を期さねばならないだろう。しかし、船体構造についての分析もさることながら、幕藩体制確立期以前の十六世紀末、田名部・野辺地・横浜においては「そ船」の大量建造に相応した造船技術労働者が存在したことが、さらにこれらの地域は、造船場として適当であったことを示唆する点には注目しておく必要がある。

その後、南部領における造船はいかに展開していったのか。盛岡藩の私撰史書「内史略」に採録された「南旧秘事記 后之巻二」には、次のようにある。

一、船大工棟梁小川忠太夫、舟大工職廻国執行心懸にて慶長年中^{十六}御当地へ下向馬町に暫滞留す、利直公達御聞御当地舟大工一人も無之に付、日作料被下置和賀川渡船初て被仰付、夫より段々御用多に付、大坂より三右衛門と云舟大工呼下八戸浦・大槌浦へ被遣二百石より五百石迄海船造方被仰付、忠太夫^{生国紀州和歌山}七駄三人扶持被下棟梁職被仰付小川忠太夫と号、其子武右衛門代貞享二年三月元御船小屋明屋敷地被下置住宅、元禄十四年迄御町役も御免、其外御舩船小繰船共是より初る、三十六代利敬公御代川原丁舟橋懸上りの下に住居の処、行跡不宜出奔して子孫永く断絶す、御領分中舟細工を心得しは皆彼家の下より出たりと云々、

これによれば、慶長十六年（一六一一）、南部利直は廻国修行中であつた紀州和歌山出身の船大工小川忠太夫に造船を命じるとともに、船大工の棟梁とした。それまで領内には船大工が一人も

存在せず、和賀川の渡船を造ることができなかったからだという。そして徐々に造船数が増加するに伴い、大坂からも船大工を呼び寄せるなどして、造船技術力を拡充させていった。このことが契機となり、八戸や大槌を造船場として、二〇〇石積から五〇〇石積までの大型の海船をも建造できる基盤が整備されていったと解積されよう。

当時の南部領では、廻船を相当数確保できるレベルの造船技術力は、未だ熟していなかったとみられる。このため、当然のことながら領主権力によって、大坂や江戸における造船技術の積極的な導入が図られることとなった。このことが契機となり、ごく地域的な海上交通あるいは地域間の流通を担う小型船にとどまらず、

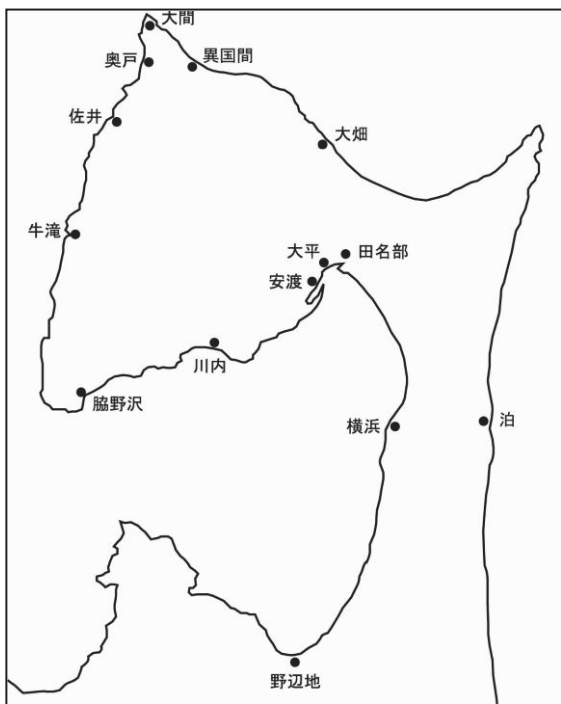


図 1-6 南部領における造船関係地図

長距離の海上輸送に耐えうる大型廻船の建造技術の採用が促されたものと考えられる。そして、瀬戸内地方、大坂、江戸などで用いられていた廻船の建造技術は、十七世紀前半には当該地域に導入されていたことをも示唆している。船大工修行を目的とした自らの意思による他領への移動と定住、さらには領主権力による優れた技量をもつ船大工の捜索および召致活動のありかたに、造船技術の伝播や普及の一要因をみることもできる。

元和八年（一六二二）九月十八日、南部氏は浜田彦兵衛⁽²²⁾へ宛てて、造船にかかる船大工、鍛冶、大鋸引の作料（労賃）を支給する旨を伝えている⁽²³⁾。

舟大工作領之事、去冬三艘分又二月老艘分合四艘之つくり御金貳拾三匁分七りん工数五百三拾弍日ハ大工分、一、五匁八分六りん日数貳百四拾弍日鍛冶之分、一、三匁分此日数六十六日大鋸引、惣合三拾弍匁分三りん此御米三拾弍匁、但老匁ニ付而老駄つゝ之ねニ先年之惣高米渡し可申候也、

元和八年九月十八日（印）

浜田彦兵衛殿

これによれば、造船場は不明であるものの、元和七年の冬に三艘、同八年二月に一艘と計四艘を「つくり」（修繕、あるいは建造）していることが判明する。この四艘分の「船大工」総人工数は五三二日、同様に「鍛冶」の総人工数は二四二日、「大鋸引」の総人工数は六六日で、担当責任者とみられる浜田彦兵衛のもと、造船技術労働力が組織的に編成されている状況を看取することができる。四艘の具体的な大きさは記されていないが、一艘当たり

の船大工を一三三人工も費やす作事となるから、これらの船をさほどの労働力を必要としない小型船とみなすのは、いささか無理がある。

成初期盛岡藩による寛文期までの造船は表1・8の通りであるが、これは渡辺信夫『幕藩制確立期の商品流通』（柏書房 一九六六年）において指摘されたものである⁽²⁴⁾。渡辺氏によれば、当該期の江戸台所米の年間廻漕量からみて、江戸廻漕用廻船が藩営の造船事業で確保されていたとされる。また、造船場所のほとんどは八戸⁽²⁵⁾であるが、八戸は港としての条件のほか、旧城下の三戸、福岡に近く、船材を馬淵川流域に、鉄を近くの野田地方に求め得たからであろう。そして造船技術については、在来の漁船の造船技術の採用ではなく、江戸方面に求めたとしているが、とくに船材運搬のありかたや造船技術に関する以上の氏の考察は、概括にとどまっていることから、具体的な動向について再検証してみたい。

「盛岡藩雑書」正保三年（一六四六）六月二十六日条によれば、八戸湊において、二〇〇石積と三〇〇石積二艘の新造があり、この「ツ、立（筒立）」の儀式が執り行なわれた⁽²⁶⁾。

一、八戸湊にて新船貳百石・三百石式艘之ツ、立御悦、今月十九日ニ可被仰付由にて、御悦詞入用色々書付二通^{井孫 四郎 鬼柳 乳 政}、
 様ニと申遣ス、

また慶安二年（一六四九）には、二〇〇石積の船板用として、「金田一・米沢^{まいざわ}」（現岩手県二戸市、「米沢」は「前沢」とも称し

た)、「似鳥」(岩手県二戸市)、「八戸・嶋森」(現八戸市)からの材木伐出しが命じられた(「盛岡藩雜書」慶安二年三月十二日条)。

一、今度為作候式百石船板ニ、金田一・米沢平館八太夫知行ニて一本、千種右近知行似鳥ニて二本、同村高崎治左衛門知行ニて一本、八戸・嶋森ニて二本為伐候由、今日三郎右衛門・半左衛門以状を披露之、

この二〇〇石積の造船に際しては、同年四月に船大工三太夫以下一二人の大工が八戸へと派遣されている(「盛岡藩雜書」慶安二年四月二十四日条)ことから、当時の八戸において、二〇〇石積級の船を建造できる船大工の確保は、困難であったことが察せられるよう。

一、御舟頭孫右衛門預式百石積舟作候様ニと、船大工三太夫と大工拾二人、今日八戸へ遣ス、奉行本宿平作、

この二〇〇石積の船は、新井田川の下流、河口付近右岸に位置する岩淵(現八戸市新井田)において、同年四月末頃には建造が開始されたとみられる。同年六月には、筒立の儀式に必要な船魂納物や種々の供物の準備が指示されている(「盛岡藩雜書」慶安二年(一六四九)六月二十三日条)。

一、今度岩淵ニ為作候御舟頭孫右衛門預式百石積筒立入用ひなニ、たう紙壹枚、かつらニ、鏡壹面、白粉二箱、櫛壹具、針二疋、さぬニ、帯二筋、扇子二本、白木綿式端、紙二束、餅拾二枚、酒式百盃、肴二尺、鳥目三貫三百三拾文、今日八戸へ御町之者奉行ニ付次飛脚遣ス、

表1-8 成立期盛岡藩による造船

| No. | 年月日 | 西暦 | 種類 | 規模(石) | 数 | 場所 | 備考 |
|-----|-----------|------|-------|-------|---|------|--------|
| 1 | 元和7.冬 | 1621 | 廻船 | | 3 | 大槌か | 修復 |
| 2 | 元和8.2 | 1622 | 廻船 | | 1 | | |
| 3 | 正保3.5.6 | 1646 | 廻船 | 200 | 1 | 八戸 | |
| 4 | 正保3.5.6 | 1646 | 廻船 | 300 | 1 | 八戸 | |
| 5 | 慶安2.3.12 | 1649 | 廻船 | 200 | 1 | 八戸 | |
| 6 | 慶安2.4.24 | 1649 | 廻船 | 200 | 1 | 八戸岩淵 | 船大工13人 |
| 7 | 慶安3.5.26 | 1650 | 廻船 | 500 | 1 | 八戸 | 江戸の船大工 |
| 8 | 慶安3.5.26 | 1650 | (二成船) | 300 | 1 | 八戸 | |
| 9 | 慶安3.8.18 | 1650 | 廻船 | 300 | 1 | | |
| 10 | 慶安5.1.24 | 1652 | 廻船 | 300 | 1 | | 船大工3人 |
| 11 | 承応2.6.28 | 1653 | 廻船 | 300 | 1 | 八戸 | |
| 12 | 承応2.8.13 | 1653 | 廻船 | 300 | 2 | 八戸 | |
| 13 | 承応2.9.6 | 1653 | 廻船 | 300 | 1 | 八戸 | |
| 14 | 承応2.9.25 | 1653 | 廻船 | 300 | 1 | 八戸 | |
| 15 | 寛文10.2.17 | 1670 | 廻船 | 550 | 1 | | |
| 16 | 寛文10.2.17 | 1670 | 廻船 | 330 | 1 | | |

※渡辺信夫『幕藩制確立期の商品流通』(柏書房 1966年)243ページ所載の表をもとに作成。

以上からは、盛岡藩による藩船建造に際して、八戸(岩淵)が主要な造船場であったことが確認されるが、「金田一」「米沢」「似鳥」「嶋森」から伐り出した船材については、どのようにして八戸まで運搬したか。図1-7は、正保四年(一六四七)「南部領内総絵図」に、「金田一」「米沢」「似鳥」「嶋森」の位置を示したものである。これによれば、「金田一」「米沢」「似鳥」は、馬淵川の流

域に位置していることが確認される。馬淵川は、「金田」「米沢」「似鳥」などを経て北流したのち、流路を東に変えて八戸で太平洋に注ぐ河川で、当時は河口付近で新井田川と合流していた。八戸の造船場までは、この馬淵川を利用して船材を川下したとみられ、「嶋森」からの船材も同様に、同地域に流れる新井田川を利用して運搬したと考えられる。

慶安三年（一六五〇）五月には、船大工を江戸から呼び寄せ、八戸において「二成⁽²⁸⁾之御米船」の建造を開始した（『盛岡藩雑書』同年五月二十六日条）。

一、二成之御米船作候舟大工三人江戸より御下今日来着、但御細工中一日老人ニ銀三匁之御作料之筈、明ル廿七日ニ八戸へ遣ス、

一、八戸ニて為御作候御米船奉行、石橋新兵衛今日被仰付、明ル廿七日ニ八戸へ遣ス、

『盛岡藩雑書』慶安三年（一六五〇）九月二十七日条には、

一、八戸ニて為御作被成、長左衛門預五百石ニ御船頭共三十老人乗、内拾九人御雇水手、茂次兵衛預三百石舟ニ廿三人乗、内拾九人御雇水手、右之旨瀬河治右衛門今披露之、

とあり、江戸の船大工によって建造された廻米用の「二成船」は、五〇〇石積と三〇〇石積の廻船であった。江戸から招聘された船大工である仁兵衛、孫右衛門、勘十郎の三人が中心となり、五月末頃から始まったとみられる作事が、十月三日に作業が終了した⁽²⁹⁾ことからみると、建造期間は四か月程度であったと考えられる。江戸の船大工三人の日用金は一日に銀三匁ずつで、ほかに江

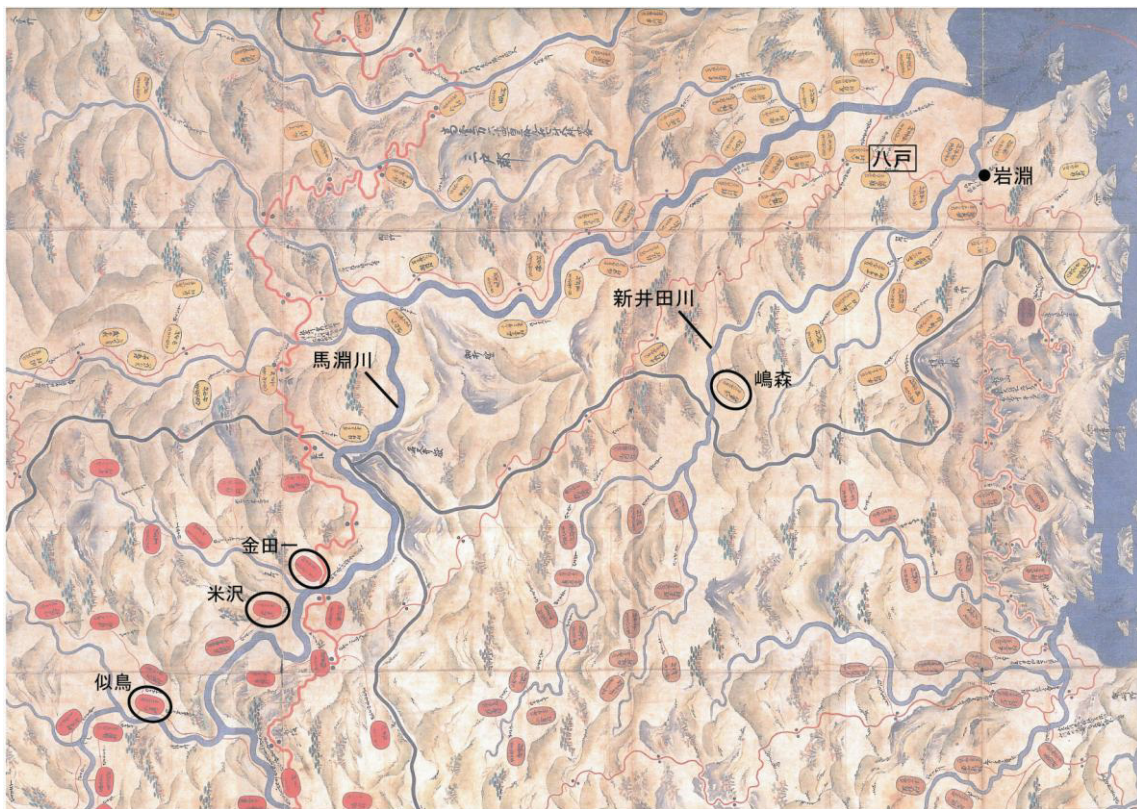


図1-7 盛岡藩による造船関係地図（正保4年(1647)南部領内総絵図(部分)

(もりおか歴史文化館収蔵 『青森県史』資料編近世1 付図 青森県2001年より転載、一部加筆)

戸への路金も支給され、江戸への帰途、盛岡城下から水沢までは御伝馬三疋の使用も許されるなどの待遇をうけている⁽³⁰⁾。

慶安五年（一六五二）には、あらたに三〇〇石積の造船が計画され、船板の造材のため、船大工三人および木挽九人が奥郡中へと差し向けられた⁽³¹⁾。承応二年（一六五三）六月には、八戸で三〇〇石積建造のための奉行が任命され⁽³²⁾、同年九月には、六〇石積の船ともに筒立の儀式がととのえられている⁽³³⁾。なお、「盛岡藩雑書」承応二年（一六五三）十月二十一日条には、「一、今度八戸にて為御作被成候三百石積二艘之内、一艘舟頭理右衛門吉慶之御舟頭二候間申付度旨」とみえることから、三〇〇石積については二艘を建造したことが判明する。

このように、正保年間から承応年間にかけて、盛岡藩においては、二〇〇石積から最大で五〇〇石積の廻船建造を行っていた。広大な領地を有する盛岡藩領のなかでも八戸が造船基地として多用されているのは、河川を利用した船材運搬システムが充実していた点が大きな要因であろう。

その造船技術力については、先に掲げた「南旧秘事記」が「御領分中舟細工を心得しは皆彼家の下より出たり」と、棟梁小川忠太夫門下の船大工が領内に存在したことを示唆するように、基本的には、領内の船大工を動員することによって、廻船が建造されたとみられる。ただし、当時大型廻船の代表的船型であった二形船の建造（五〇〇石積）に際しては、わざわざ江戸から船大工を招聘していること、従前は三〇〇石積級の廻船建造にとどまっていたなどの状況から、盛岡藩では、より大量の物資輸送を担う大

型廻船の建造に対応しうる、造船技術力の向上を企図していた様子が見えらるるのである。

渡辺氏が指摘する通り、盛岡藩では江戸の船大工の造船技術を求めたことは間違いない。ただ、在来漁船の造船技術を採用せずに江戸方面に求めたとの評価については、次の事実からみて首肯しがたい。

- ① 十六世紀末、田名部、横浜、野辺地を造船拠点として、秋田・田名部間および秋田・野辺地間の航海をなし得る耐航性⁽³⁴⁾と積載能力をそなえもつ輸送船としての「ゑそ船」を、一度に大量建造することが可能であった。

② 十七世紀初頭、船大工、鍛冶、大鋸引などの造船技術労働者を動員して造船事業を行なうことが可能であった。これらの船の大きさや船体構造について知ることはできないが、少なくとも相当数の積載能力と海上輸送に耐えうるだけの構造をもつ船について、その造船資材、造船技術労働者、造船場所を領内において調達・確保し、建造事業を行なうことが可能であったことは疑う余地がない。したがって、ここではとくに在来の漁船の造船技術を採用したかどうかについての議論は必要ないであろう。江戸の船大工が手がけた廻船以外の建造については、当然領内の船大工がたざさわっていたのであり、慶安期以降、江戸の船大工の造船技術が普及したとしても、十六世紀末以来南部領内に存在した、在来の大型船の造船技術も用いられたとみる方がより妥当と考える。

小 括

十七世紀半ばの津軽領内諸湊には、もともとは九州・瀬戸内方面のローカル廻船で、のち全国に普及していった弁才船が入津していた。その乗組人数としては三人乗から六人乗までの大きさがあり、四人乗の場合の積石数は八〇石積、九〇石積と、弁才船はおもに近距離輸送を担う小型廻船として存在していたことが確認される。この弁才船は、津軽半島沿岸地域一帯や陸奥湾沿岸地域をはじめ、同地域から松前方面との間の近距離海運に多用されており、その普及ぶりを示すものといえる。これに対して、長距離輸送を担う大型廻船の分野では、五〇〇石、七〇〇石積級の荷船が主力だったと考えられるが、大型廻船としての弁才船はみえない。領内における当時の大型廻船の代表格とみられるのは北国地方の廻船で、それら廻船は領内諸湊のなかでも日本海側に位置する深浦および鱒ヶ沢に入津する傾向が顕著であった。その船型については北国船や羽ヶ瀬船などであったと考えられるが、一般商船のみならず、弘前藩による海上輸送にも北国船が用いられており、日本海海運を通じて津軽領内にも北国船が普及していた状況を示している。

弘前藩においては、江戸藩邸における消費物資を国元から廻漕することが、天和二年（一六八二）九月に決定されるにともない、これに必要な造船事業が急ピッチで行なわれることとなる。この造船のため、船大工、鍛冶、木挽のみならず、足軽、農民、日雇

いなど、領内の労働力が多く動員されたが、なかでも船大工の分野では、十三の船大工の存在が注目される。当時、十三の船大工集団は、十三、今別などを造船場として、藩船と一般商船の建造を同時に受注するなど、高い造船技術力と組織力を有していたと考えられる。

十七世紀半ばの田名部諸湊には、北国船や上方船籍の木付、弁才のほか、松前船籍の小弁才が入津していることから、津軽領の場合にみた小型廻船としての弁才船の存在と、その津軽海峡周辺地域における普及状況がより確かなものとなる。十七世紀後半の当該地域に入津していた廻船の種類としては、紀伊および上方船籍の一五人乗程度の木附船、二三人乗程度の北国船、伊勢・神前・尾張・江戸・銚子船籍の八人乗から一五人乗までの二成船、松前船籍の小弁才、新保・江戸船籍の一二人乗から一五人乗までの弁才船などがあつたとみられる。太平洋側の地名を冠する船頭が多い傾向で、その所有船である木付船や二成船は津軽領側にはみえない廻船であった。なお、当該地域においては、少なくとも十七世紀末には、一二人乗から一五人乗といった弁才船が入津している事実から、弁才船の大型化が示唆される。このような他領廻船による田名部諸湊への入津には、材木移出のほか、佐井や泊における造船を目的とする場合も少なからずあり、当該地域が太平洋海運への廻船の供給地であつたことを示す。

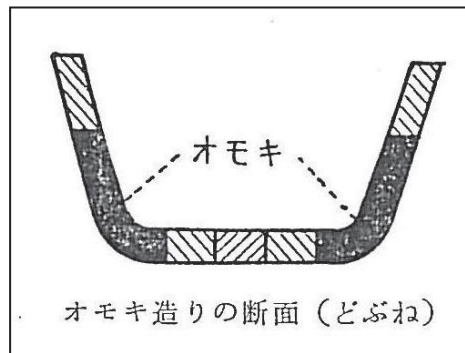
南部氏はすでに十六世紀末から、田名部、横浜、野辺地を拠点に、秋田・田名部間および秋田・野辺地間の海上輸送に用いる「ゑそ船」を数多く建造した。引き続き十七世紀初頭にも、船大工、

鍛冶、大鋸引などの造船技術労働者を動員、組織して造船を行なった。正保年間から承応年間にかけて、盛岡藩は、二〇〇石積から最大で五〇〇石積の造船を行っていたが、その造船基地は、河川を利用した船材運搬に至便な八戸が有力視されたとみられる。その建造を担ったのは、基本的には領内から動員された船大工であったと考えられるが、当時の大型廻船の代表的船型であった二形船の建造に際しては、江戸から船大工を求めた。つまり、領内に存在する造船技術力の向上を企図すると同時に、二形船および江戸船大工の技術導入をはかり、より大量の物資輸送を担いうる大型船の建造を目指したものと見える。

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。いずれも図面・雛形・木割書などの造船関係資料を欠いているために、その船型や構造についての詳細を明らかにすることができないという。後述するように、北国船については、青森県西津軽郡深浦町にある円覚寺に奉納される寛永十年（一六三三）の船絵馬が唯一の参考資料といわれる。面木造りとは、通常の和船構造のように航に加敷（かじき、航の両側につける最下部の棚板）を直接釘づけせず、航の両側に面木を矧ぎあわせ、その上に棚板を矧ぎあわせるか、釘づけした造り。堅固な船底構造のため、今日まで裏日本の胴船（どぶね）・鱸戸船（ともどぶね）、東北・北海道の胴海船などの小船にその技術が伝えられている

（石井謙治責任編集『復元日本大観4 船』 世界文化社 一九八八年一四六ページ）。なお下に示した参考図は、面木造りの構造をもつ胴船（どぶね）の船体断面図。その他の廻船についての詳細は、石井謙治『図説和船史話』を参照されたい。

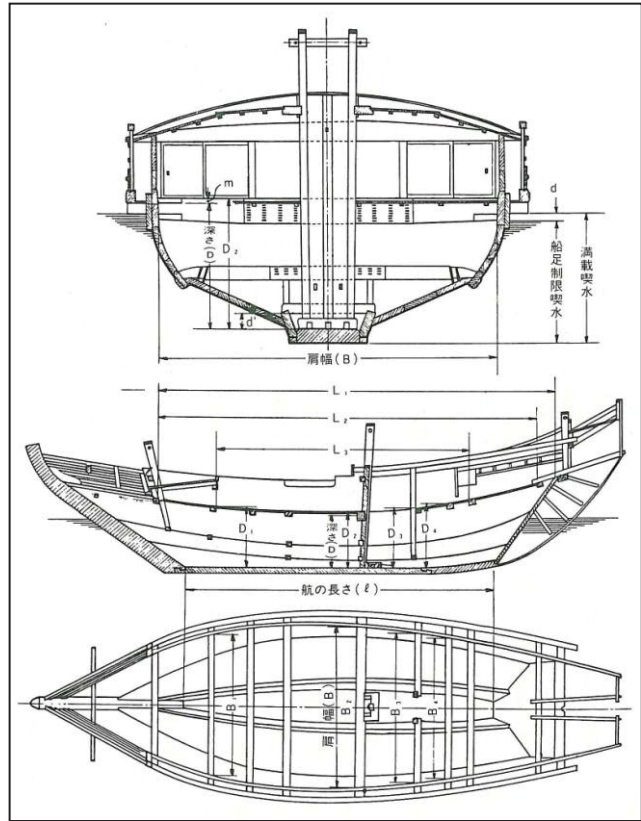


オモキ造りの断面
（石井謙治『日本の船』創元社 1957年より転載）

(2) 廻船の大きさは、奈良時代から米の積載石数で表した。この積石数は、船の積載容積ではなく、本来はその石数に相当する米の重量である。積石数は現在の容積トンへの換算は不可能で、換算する場合は重量トンでしかない。近世になると、「肩廻し算法」などといって、積石数を近似計算で求める方法が普及した。十八世紀中期以降は、「才」「正間尺」「大工間尺」と呼ばれる、三主要寸法によるごく簡単な計算式

$$\text{積石数} \approx (\text{航の長さ} I) \times (\text{腰当幅} B) \times (\text{腰当深さ} D) \div 10$$

が全国的に普及した（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 一九九五年による））。



積石数算出のための寸法のとり方

(石井謙治『ものと人間の文化史 76-I・和船I』より転載)

- (3) 正保二年(一六四五)十二月二十八日に弘前藩が江戸幕府に提出した正保国絵図の控を、貞享二年(一六八五)三月二十六日に写したのが「陸奥国津軽郡之絵図」(青森県立郷土館蔵)で、当時の津軽領の景観を伝える第一級の歴史資料である。青森県史編さん近世部会『青森県史』資料編近世1 付図(青森県 二〇〇一年)による。
- (4) 弘前市立弘前図書館蔵八木橋文庫。「新編 弘前市史」編纂委員会編『新編弘前市史』資料編2 近世編1(弘前市市長公室企画課 一九九六年)一〇四九号による。本史料は正保国絵図に記載された領内街道についての解説書にあたる。
- (5) 弘前市立弘前図書館蔵古図書保存会文庫。青森県史編さん近世部会

- 『青森県史』資料編近世2(青森県 二〇〇二年)七四六号による。
- (6) 船を碇泊または繫留するのに適した場所。船掛りする所。北海道、東北、北陸地方でいう(『日本国語大辞典』第一七巻 一九七五年 小学館)。
- (7) 福井敏隆「慶安二年二月成立の「津軽領分大道小道磯辺道并船路之帳」(弘前市八木橋文庫蔵)」(『弘前大学国史研究』第七五号(第七十三・七十四合併号) 一九八二年)。本史料は、正保国絵図・正保城絵図の調進に関連して幕府へ提出されたもの控とされる。
- (8) 天当船(てんとうぶね)は、伝道船、天道船などとも書き、小廻し廻船や漁船として用いる二枚棚の典型的和船で、二、三〇石積から一〇〇石積までの小型が多く、全国的に流布しているため、船型・構造は地方により多少異なるという。ほかに淀川の三十石船に代表される船首の上がった川船を指すケース、仙台など東北地方の一部で、千石積級の大船までを含む大型廻船を天当船と呼ぶケースもある(『日本国語大辞典第二版』第九巻 小学館 二〇〇三年による)。
- (9) 安達裕之氏は「津軽領道程帳」にみえる「小弁才」は、文脈から数十石程度の船と判断されることから、日本海沿岸の小廻しの廻船と見做すしかない指摘する。また日本海沿岸における弁才船の普及を概観し、弁才船は十七世紀中頃には小型船の分野に広まり、さらに十八世紀に入ると比較的短時日の間に全国的な普及をみた結論としてよいとしている(「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)。
- (10) 当時十三湊では湊口の水深が浅く、積荷を満載した大型の廻船は入港できなかった。この状況と、これを克服する手段としての「十三小

廻し」体制の意義については、長谷川成一「近世十三湊の成立と展開」(長谷川成一『近世国家と東北大名』吉川弘文館 一九九八年)に詳しいので参照されたい。

(11) 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)による。

(12) 「国日記」天和二年九月二十日条

一、唐牛与右衛門・磯谷十介就御用從鯨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)

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、津軽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—近世前期津軽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 一九ページ)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(おっぶ)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—津軽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 二〇ページ)。

(13) 『新青森市史』資料編3近世(1)(青森市 二〇〇二年)一六一号。

(14) 「国日記」には「碇」のほか、「いかり」と読むとみられる「鋳」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、「鋳」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)という意味で鋳を用いていると考えられる。

(15) 幕府が調製・提出を発令した正保国絵図の控図とされる。もりおか歴史文化館収蔵、『青森県史』資料編近世1付図(青森県 二〇〇一年)による。

(16) 岩手県立図書館蔵、『青森県史』資料編近世4(青森県 二〇〇三年)一九七号による。福井敏隆「慶安二年八月五日成立の「大道筋」(奥州之内南部領海陸道規帳)」(『弘前大学國史研究』第七八号 一九八五年)によれば、本史料は幕府へ提出した正本の控えを後世写したもので、筆写年代は明治時代まで下る可能性があるが、内容的には津軽領の「津軽領分大道小道磯辺路并船路之帳」同様、正保国絵図等の調進に関連して作成された道帳の条件を満たしており、問題はないとされる。

(17) 『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。

(18) 「盛岡藩雑書」延宝二年五月朔日条(盛岡市教育委員会・盛岡市中央公民館編集『盛岡藩雑書』第三巻 熊谷印刷出版部 一九八九年)。

(19) 「盛岡藩雜書」延宝五年(一六七七)十月二十一日条(盛岡市教育委員会・盛岡市中央公民館編集『盛岡藩雜書』第四卷 熊谷印刷出版部 一九九〇年)。

(20) 近世後期、横川良助が著したもので四四卷四四冊からなる。岩手県立図書館蔵。岩手県立図書館編『岩手史叢』第四卷内史略(4)(岩手県文化財愛護協会 一九七四年)による。

(21) なお、年代不詳とされるが、船大工である中村庄右衛門定春を祖とする中村家の家譜(『石巻の歴史』第九卷資料編3近世編 石巻市 一九九〇年)には、十七世紀前半の仙台領における造船事情と船大工の存在形態が反映されている。これによれば、船大工である中村庄右衛門定春は播州明石の人であったが、寛永十二年(一六三五)当時三四歳ごろ、江戸在住の折に仙台藩に召し抱えられることとなった。翌年には二代藩主伊達忠宗に謁見し、藩主が乗船する御座船の棟梁に推挙された。それまで仙台藩では四〇〇俵、積石数にして一六〇石積の「四板船」ばかりを用いていたので、定春が建造した、米を大量に輸送することのできる大型の船は大いに利用された。さらに領内には船大工もいなかったため、定春は造船が可能なだけの船大工を諸国から集めて体制を整えたという。このように、領外の船大工の技量をもってはじめて米の輸送船を建造できたという点、そして領内にはいまだ船大工が存在していなかったことから、船大工を諸国から集め組織化していった点が、南部領における事情と共通していることが注目される。

中村 寛延四年七月廿九日、忠山公(世嘉)由(二)先祖之功(許)此(則)第四世孫庄右衛門(定春)時(也)姓源不(レ)知(二)其ノ先(ヲ)、以(二)庄
右衛門(初ノ稱)助(太郎)定春(ヲ)為(レ)祖(ト)其ノ裔(ヲ)ナリ(ニ)船棟梁(ト)兼(ヌ)船横目(又)船大
工棟梁(ヲ)、給(シ)金五兩(廩六口)今住(ス)牡鹿郡門ノ脇(邑中ノ町)ニ、(中

略)定春ハ、播州明石ノ之人(ナリ)也、貞山公ノ末(寛永十二年某)月(定春在ル)江戸ニ一日、梅津仁右衛門某(シ)語(ツケ)テ云ク、汝(来)ラハ、我(カ)藩(ニ)官(可)シト以(テ)挙(ク)、是(ノ)歳(十二月)老臣(佐々若狭元綱)付(シ)テ下(與)フルニ條(町新左衛門元清)ニ書(フ)於(定春)上(以)来(ラ)シムニ于(仙臺)ニ、明年(正月)廿八日(元清呼テ)定春(カ)名(ヲ)乃(ス)奉(ニ)謁(公)ニ于(桃生郡糠塚)邑(ニ)、是(ノ)歳(四月)十七日(賜テ)五兩六口(ヲ)一(挙)クニ座(船)ノ公所(乗)者(者)棟梁(ニ) (中略) 初(メ)無(シ)ニ輪(ヲ)クルレ穀ヲ舟(一)、但(用)用(ユル)ノミ下(四)板(船)名(舟)ノ積(ツム)ニ(四)百(俵)許(ハ)カリ(ヲ)一(者)上(耳)、定春相謀(テ)自(レ)造(リ)シ(ニ)其(ノ)舟(ヲ)大(ヒ)ニ為(ト)用(ヲ)云(フ)、又(無)シ(ニ)舟(工)一(定春)旁(アマ)ネク求(メ)テ(ニ)諸(国)ニ以(テ)備(フ)矣、自(レ)此(造)ル(レ)船(ヲ)之(用)足(レ)リ矣、定春(居)ル(コト)レ職(ニ)凡(ソ)三十六年、寛文十一年九月十四日(没)ス、年(六十九)、(下略)

(22) 浜田彦兵衛は、気仙郡浜田城主の四男に生まれ、諸兄戦死等によつて家を相続したが、後浪人し、慶長年中南部家に出仕、慶長十六年から大槌城代を勤仕、七〇〇石を領知した(『岩手県史』第五卷近世篇2 岩手県 一九六三年) という。

(23) 岩手大学図書館蔵浜田家文書。同図書館リポジトリで公開されているデジタル版による。

(<http://ir.iwate-u.ac.jp/dspace/bitstream/10140/101/1/hamadai1.pdf>)

なお所蔵先での資料名は「船大工作領之事」で、差出人を南部利直とするが、『岩手県史』第五卷近世篇2(岩手県 一九六三年)では、南部利康としている。『青森県史』資料編近世1(青森県 二〇〇一年)口絵所載の南部氏の黒印を参照すると、本史料の黒印は南部利康のものと同一とみられる。

(24) 史料の根拠については「ほとんど各年の「雑書」による」とする。

(25) 八戸湊は八戸城下の北東、西の馬淵川・新井田川河口から東の蕪島にかけての海岸に位置する。西の河口に湊、中央の海岸に白金浜の湊、東に鮫湊があり、この三湊が複合的に共存し、補完しあつて八戸湊・八戸浦を形成する(『青森県の地名』日本歴史地名大系第二巻 平凡社 一九八二年による)。正保四年(一六四七)の「南部領内総絵図」では、河口の「鮫湊」は「此湊深壹丈水底ニは多有、荒磯船懸不自由」と説明される。馬淵川河口には「此川荒磯ニテ舟不入」、新井田川河口にも「此川荒磯ニテ船不入」とある。つまり、船が完成し、空船の状態に進水する場合は大きな問題はないが、荷物を積載した状態での船の入港は困難であつたことが知られる。

(26) 『盛岡藩雜書』第一巻(熊谷印刷出版部 一九八六年)による。以下同じ。

(27) 筒立とは、船体の基本構造が組み立てられ、これに各種の部材を取り付けて一応船体が出来上がったところで行なう造船儀式である。帆柱の受け材である「筒」の下部に船魂納物を封じ込め、筒の前に祭壇を設け、船魂納物を中心にさまざまな供物を供え、棟梁が燈明を灯し儀式をとり行なう。和船の造船儀礼には、原則として(一) 斬(ちような)始め、(二) 航据(かわらすえ)祝、(三) 筒立祝、(四) 船卸し祝などがあつた。少なくとも江戸時代初期には完成度の高い造船儀礼が確立していたとされる(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 一九九五年による))。

(28) 石井謙治氏は、この「盛岡藩雜書」同年五月二十六日条にみる二形船(二成船と同じ)の名の史料上の初出であると指摘する。この呼称は、船首形状が上部を箱型とし、下部を水切りのよい尖鋭な水押し造りとす

るという二つの形式を混用していることから生じたものであり、二形船は、中世末期頃から近世前期にかけては大型廻船の代表的存在として、弁才船の普及に先立ち、最も広い技術的展開をみせた船型であつた(石井謙治『図説和船史話』至誠堂 一九八三年による)。

(29) 「盛岡藩雜書」慶安三年十月三日条

一、江戸より下候船大工仁兵衛・孫右衛門・勘十郎、此三人之大工、八戸にて五百石・三百石船兩艘作済候由にて、今日八戸より来着、

(30) 「盛岡藩雜書」慶安三年(一六五〇)十月五日条

一、江戸より御下被成船大工三人之日用金一日二銀三匁宛、御国ニ逗留中江戸へ上候路金相添被遣、

「盛岡藩雜書」慶安三年(一六五〇)十月八日条

一、当五月江戸より御下被成候御船大工孫右衛門・仁兵衛・勘十郎、此三人御細工相済、今日江戸へ上る、盛岡より水沢迄御伝馬三疋借被遣

(31) 「盛岡藩雜書」慶安五年(一六五二)正月二十四日条

一、三百石船新儀ニ為御作候付て、船大工三人木挽九人、奥郡中へ船板為挽ニ被遣、

(32) 「盛岡藩雜書」承応二年(一六五三)六月二十八日条

一、八戸にて三百石作せ候為奉行、石橋新兵衛・畑山主殿申付、

(33) 「盛岡藩雜書」承応二年(一六五三)九月二十五日条

一、於八戸被仰候御新艘三百石舟一艘、六十石舟一艘、右兩艘之筒立祝儀、帷子四、帯六筋、鏡二面、錦之切一寸四方二、ひいな二疋、たとう紙二、双六さい二面、くし二具、針二疋、扇子六本、紙六帖、木綿六端、錢二貫六百六十六文、但一艘分一貫三百三十三文宛、右

十三色久慈弥次右衛門申付調之、今日八戸へ遣ス、此外御米六俵腰懸たわら、御酒四百盃、御肴六掛、かもじ二筋、ミかゞみ廿四枚、
ゞ五色ハ八戸ニて調之、

(34) 船が航海に従事する上の船体構造、積荷、属具、機具、要具および乗員が安全且つ適当であって航海を果し得る能力を有することを耐航性があるという(東京商船大学船舶用語辞典編集委員会『和英・英和船舶用語辞典』成山堂書店 一九九八年による)。

第2章

弘前藩領における廻船建造の動向

本章は、『弘前大学國史研究』第一三二号（弘前大学國史研究会 二〇一二年）に掲載された論文「近世津軽領における廻船建造システムと地域社会——十七世後半を中心に——」を加筆修正し、改稿したものである。

はじめに

近世の廻船は、どのようなシステムで建造されたのか。換言すれば、いかなる人々が造船を発注し、何処を造船場として、造船資材をいかにして調達し、いかなる船型の、どの程度の大きさの船を、数量的にはどの程度造っていたのか。以上の諸点について、本格的に取り扱った研究はほとんど見受けられない。

ただし、造船拠点の存在形態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、示唆に富むものとしてあげられよう。篠宮氏によれば、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。この指摘はきわめて有益であるが、篠宮氏の論考は、弁才船の建

造技術が全国に普及するとされる十八世紀中期以降、とくに近世後期のありかたを問題としたものであり、それ以前の廻船建造にかかる造船拠点の存在形態については言及していない。しかしながら、廻船の分野で主力船型となった弁才船の建造の問題は、造船動向を顕著に反映することを考慮するならば、弁才船が全国的に普及する以前の状況についても明らかにしておく必要があると考える。

そこで本章では、十七世紀後半から十八世紀初頭にかけての弘前藩領を対象に、一般商船を中心とする廻船建造の実態をとらえることにする。造船を規制する大きな要素として、弘前藩領内における船材供給の面にも注意しつつ、造船発注者の分布状況や建造された廻船の種類、領内における造船システムについて明らかにする。同時に、当該期における弁才船の普及状況についても、新たな検討材料を示すことにしたい。

第1節 一般商船の建造動向

弘前藩領では、どのようにして廻船が建造されていたのであるうか。造船にかかる許可願の一例を示そう（『国日記』貞享五年（一六八八）十月九日条）。

- 一、佐渡之八兵衛儀、数年十三江罷下合船仕候、当年も十三
- 二而船合申度望二而罷下候、西海船一艘分之御材木・鉄押

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
 付趣清左衛門江申渡之、

右によれば、佐渡の八兵衛は、ここ数年来、十三にやっできて
 「合船」¹⁾を行っていたといい、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であろう)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ている。船
 頭などの一般領民が弘前藩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、船主や船頭など造船許可申請者の居住地、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(中・
 長距離輸送に用いたとみられる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)から
 享保十七年(一七三二)までを対象に、「国日記」から抽出し整理
 したものが表2-1である。なお、申請者の分布状況をとらえるた
 めに、廻船の名称や積石数は不明であるものの、船主や船頭が他
 領出身者であることが明らかで、かつその廻船が、中・長距離輸
 送に用いられたとみなされる事例についても取り上げている。

以下、建造件数、造船許可申請者の分布状況、廻船の種類、廻
 船の積石数の諸点について詳しく検討してみたい。

(1) 廻船建造件数の概況

はじめに、廻船建造件数の概況について、便宜上年代ごとにみ
 てみたい。表2-1によれば、寛文・延宝・天和期(一六六一〜一
 六八三)の造船件数は三件で、銭屋五兵衛(加賀宮越の商人)をは
 じめ、「三国や」「庄内屋」など、日本海方面の地名を冠した商人
 が領内で造船していることが知られる。すでに第1章においてみ
 たように、「国日記」天和三年(一六八三)五月十一日条(『新青
 森市史』資料編3近世(1) 青森市 二〇〇二年 一六一号)
 によれば、藩船建造に従事していた船大工に対して、同時に建造
 を請け負う商人の廻船についても、作事が滞ることのないよう
 と命じている。領内各地においては、上方方面の発注者による廻
 船建造が行われており、あるいは建造受注の契約を結んでいるも
 のもあるという。

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、(中
 略)

一、船大工其外、何も所々ニ而上方之者合せ懸申候船も在之
 哉と、又ハ約束ニ而も在之候哉と、左候者片時も差置候儀
 無用ニ可仕之旨、申渡之、(下略)

「国日記」天和三年五月十三日条には、

一、今別ニ而御廻船合候ニ付、十三船大工・鍛冶不残参候、十三ニ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・逢坂与五左衛門江申遣之、

とあり、今別において、十三の船大工と鍛冶を総動員して藩の廻船建造を行っていたが、十三での造船数が多く、船大工と鍛冶を全員十三に返さなければ対応できない。つまり、商人による造船発注が殺到しているという状況を読み取ることができる。天和期においては、上方方面からの発注など、相当数の一般商船の建造が行われていたとみて間違いないであろう。

貞享期（一六八四〜八八）には五年間で九件一四艘以上と、寛文・延宝・天和期に比較すれば、造船数は増加傾向を示している。「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立てによれば、現在秋作りの合船が大・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。佐渡の八兵衛のごとく、毎年のように十三で造船するケースもままあったことは、すでにみた通りである。このように、許可申請が「国日記」に反映されない事例も大いに予想されるが、貞享期には、年間平均は七艘程度、年間最大では一五艘と、廻船建造数は一挙に増大したものとみなすことができよう。引き続き元禄期に至っても、ほぼ毎年のように廻船建造が行われており、一七年間で少なくとも二六艘の造船が行われたようだ。

なお、「国日記」元禄五年（一六九二）四月十五日条には、

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ニ付、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ニ付、則中畑半兵衛に申渡之、

と、元禄五年には一年間で一六艘もの「旅船」、すなわち他領廻船が十三で建造されていることが判明する。とくに、越前新保の船頭三名（No. 18・19・20）については、同時に建造していることが知られる。さらに元禄十七年（一七〇四）、越前新保の船頭二名（No. 36・37）も、同時に造船に必要な物資の廻漕を申請していることに注目すれば、とくに越前新保の船頭らによる津軽での造船は、船団を組んで同地と津軽との運航に用いるためのものであったと考えられる。そうであるとするならば、そのような集団による一括大量発注が、さらに造船件数を押し上げるものとみてよいのではなからうか。

宝永期（一七〇四〜一七一〇）は七年間で二六件、その艘数としては少なくとも二〇艘以上で、一年間あたりの建造数は最低三艘以上と、引き続き盛行をみせている。正徳期（一七一〇〜一七二五）は五年間で八件、享保期（一七二六〜一七三五）は二〇年間で四件が確認される。

以上のことからみて、弘前藩領における廻船分野の造船は、貞享期頃を大きな画期として、本格的に行われるようになったとみて大過ないと考える。

表2-1 弘前藩領におけるおもな廻船建造(寛文期～享保期)

| No. | 日付 | 西暦 | 居住地 | 肩書 | 申請者名 | 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 | 加賀 | — | 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尋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。請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 | 舟才船 | 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 | — |

第2章 弘前藩領における廻船建造の動向

| No. | 日付 | 西暦 | 居住地 | 肩書 | 申請者名 | 廻船の種類 | 積石数 | 艘数 | 備考 | 船合場 | 宿 |
|-----|------------|------|------|----|---------|----------|--------|----|--|------|-------------------|
| 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。代銭は来春、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 | 榎柄 | 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、檣小丸太16本・垂木25本を、小国明山の内三枚橋沢にて杣取。 | (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銀を差引。 | (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 | 勢州榎柄 | — | 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。このほか入用の檣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 | — | — | 敦賀屋基右衛門 | — | — | — | 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杣取。切子鉄については余分にないので、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、堰口御山の内にて杣取。 | 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 |

| No. | 日付 | 西暦 | 居住地 | 肩書 | 申請者名 | 廻船の種類 | 積石数 | 艘数 | 備考 | 船合場 | 宿 |
|-----|-----------|------|------|------|---------|-------|--------|----|---|------|-----------|
| 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)暮から合船。代銀上納できず、困船とする。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、手前入付にて杣取。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・平物を杣取、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杣取、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、役銀上納の上杣取。 | — | — |
| 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。 | (十三) | — |
| 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杣取。 | — | 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杣取。 | — | 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杣取。 | — | 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 | 大坂 | — | 唐金屋庄三郎船 | — | — | — | 8月16日、新艘臺おろし。(「国日記」元禄16.7.1条に「大坂唐金屋庄三郎」の名がみえる) | 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杣取。 | (蟹田) | 蟹田町久兵衛 |

第2章 弘前藩領における廻船建造の動向

| No. | 日付 | 西暦 | 居住地 | 肩書 | 申請者名 | 廻船の種別 | 積石数 | 艘数 | 備考 | 船合場 | 宿 |
|-----|-----------|------|------|----|----------|-------|--------|----|--|-----|----------|
| 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貫目を現銭で購入。 | 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、役銀の上柚取。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、小国明山にて柚取。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、小国明山の内清水俣・藤ヶ俣・高石ヶ俣・砂川俣・無沢にて、自分入付にて柚取させ、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、当秋に柚入付のこと。 | 蟹田 | — |
| 65 | 正徳3.8.8 | 1713 | 佐渡 | 船頭 | 惣右衛門 | 弁才船 | (8人乗) | 1艘 | 当春の合船。 | 十三 | — |
| 66 | 正徳4.12.15 | 1714 | 大坂 | — | 吉郎兵衛 | 弁才船 | 1000石積 | 1艘 | 来春の合船。小国明山の内高石ヶ俣にて松木・掛(柱か)雑木にて柚取。 | 蟹田 | 蟹田町宿喜右衛門 |
| 67 | 正徳5.4.5 | 1715 | 加賀 | — | 久次郎・弥三郎 | — | (7人乗) | 2艘 | 桧水竿60本取出。 | 十三 | — |
| 68 | 正徳5.4.12 | 1716 | 越前 | — | 与二郎・専右衛門 | — | — | — | 新造につき、山王坊にて20挺ずつ水竿を申請。 | 十三 | — |
| 69 | 正徳5.5.9 | 1716 | 加賀 | — | 甚三郎 | — | (7人乗) | 1艘 | 合船につき、桧水竿30本を相内村山王坊沢より取出。 | 十三 | — |
| 70 | 正徳5.5.20 | 1716 | 越前 | — | 理右衛門 | — | (4人乗) | 1艘 | 新造につき、桧水竿20本を相内村山王坊沢より取出。 | 十三 | — |
| 71 | 正徳6.閏2.6 | 1717 | 江戸 | 舟頭 | 庄兵衛 | — | 700石積 | 1艘 | 正徳4年の許可申請。ただし、船材木の一部の柚取を許可されたにも関わらず、造船をしないので、ほかの船材木の柚取は認められず。 | 蟹田 | 宿 久右衛門 |
| 72 | 正徳6.7.23 | 1717 | 越中 | 船頭 | 長兵衛 | — | (9人乗) | — | 小泊村民入付山の内七瀧沢にて水竿35本柚取。 | — | — |
| 73 | 享保元.12.15 | 1716 | 加賀 | 船頭 | 安左衛門 | 弁才船 | 600石積 | 1艘 | 長板25枚、平物15挺、桧丸太30本ほかを小国明山の内黒山沢・清水俣沢・高石俣沢にて柚取。 | — | — |

第2章 弘前藩領における廻船建造の動向

| No. | 日付 | 西暦 | 居住地 | 肩書 | 申請者名 | 廻船の種類 | 積石数 | 艘数 | 備考 | 船合場 | 宿 |
|-----|------------|------|-----|----|--------|-------|-----------------|----|--|-----------|--------------------|
| 74 | 享保2.正.29 | 1717 | 蟹田町 | — | 久左衛門 | 弁才船 | 800石積 | 1艘 | 雑木にて造船したく、小国明山の内高石ヶ俣無沢立之沢砂川にて杣取。 | (蟹田) | — |
| 75 | 享保2.2.11 | 1717 | 佐井 | — | 与兵衛 | — | 500石積 | 1艘 | 材木・諸道具運搬等の都合上、三馬屋・宇鉄のいずれかで造船したい。(→許可ならず、今別にて造船のこと) | 今別 | — |
| 76 | 享保2.3.9 | 1717 | 越前 | — | 弥兵衛 | — | — | 1艘 | 造船終了につき、水竿20本を相内村山王坊沢にて杣取。(→垂木は杣取禁止のため、押収物の垂木を払い下げ) | (十三) | — |
| 77 | 享保2.3.9 | 1717 | 越前 | — | 弥右衛門 | — | — | — | 造船終了につき、水竿20本を相内村山王坊沢にて杣取。(→垂木は杣取禁止のため、押収品の垂木を払い下げ) | (十三) | — |
| 78 | 享保2.3.17 | 1717 | 大坂 | 舟頭 | 庄大夫 | — | — | — | 蓬田村での造船願。(→蟹田にて造船すること) | 蟹田 | — |
| 79 | 享保3.9.13 | 1718 | 蟹田町 | — | 久左衛門 | 弁才船 | 1000石積 | 1艘 | 来春の合船。檣払底につき、船材木として小国明山の内黒山三枚橋館之沢南沢高石ヶ俣砂沢無沢七ヶ沢にて桂・栗・朴・枌を見つけ次第杣取。 | (蟹田) | — |
| 80 | 享保8.正.30 | 1723 | 今別町 | — | 忠左衛門 | 弁才船 | 100石積 | 1艘 | 当春の合船。せんの木・栗・松数十本を大川山にて、水竿30本を増川山にて杣取。 | (今別) | — |
| 81 | 享保9.3.8 | 1724 | 加賀 | 舟頭 | 助右衛門 | 弁才船 | 600石積 | 1艘 | 当春の合船。大川山五所塚山の船材木を山師より購入。 | 今別 | 今別宿 吉五郎 |
| 82 | 享保9.3.8 | 1724 | 塩飽 | — | 長喜屋善四郎 | 弁才船 | 1200石積 | 1艘 | 当春の合船。山師管理の大川山下中宇田山の桂平物・せんの平物などを杣取。 | (今別) | 今別宿 右右衛門 |
| 83 | 享保9.3.8 | 1724 | 加賀 | 船頭 | 介右衛門 | 弁才 | 600石積 | 1艘 | 当春の合船につき杣取願。 | 今別 | — |
| 84 | 享保16.4.19 | 1731 | 江戸 | — | 兵右衛門 | — | (12人乗) | — | 合船につき、雑木材木は山師管理の瀧沢出材木を調達。 | 内真部 前浜 | (瀧屋宇 兵衛の旅 客) |
| 85 | 享保16.11.27 | 1731 | 蟹田町 | — | 勘三郎 | — | 700石積 (11人乗) | — | 来春の合船。船板を小国明山の内南沢砂川高石ヶ俣にて、せん・かつら・くり・とち・やすにて杣取。 | (蟹田) | — |
| 86 | 享保17.2.28 | 1732 | 越前 | — | 山屋太左衛門 | — | 1000石積 | — | 合船につき、高森三四郎請山喜良市山より船材木杣取。 | 十三前 浜 | (高森三 四郎の旅 客) |

※「国日記」により作成。日付も「国日記」による。

※船合場の()は状況から場所が推定されるもの。

(2) 造船許可申請者の分布状況

造船許可申請者の居住地が判明するのは、全八六件のうち七四件である。領内は一〇件（約一四パーセント）で、不明を除くとほか六四件は、すべて他領の船頭が占める。最多は越前一四件（約一九パーセント）、次いで加賀一二件（約一六パーセント）、大坂五件、松前・江戸・塩飽が各四件、越後・佐渡・新保が各三件、仙台・勢州たしから槌柄たしからが各二件、南部領佐井・銚子・市川・放生津ほうじょうづ（現富山県射水市）・六度寺ろくどうじ（現富山県射水市）・能登穴水（現石川県鳳珠郡）・備前岡山・筑前が各一件であった。加賀・越前・越後・佐渡など北国地方が相対的に多いものの、その分布状況としては日本各地に及んでいることが明確である。

居住地が判明する七四件中、越前は一四件約一九パーセントを占めるが、そのほとんどは越前新保しんぼ（八件約一一パーセント）であることが注目される。印牧信明氏によれば、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。²越前新保商人による大量発注の状況をふまえれば、そのような材木廻漕に用いた可能性がきわめて高いということができる。このことから、国名を冠せず単に「新保」としているNo. 12・17・32についても、越前新保である可能性が示唆されよう。

(3) 廻船の種類

廻船の船型名称が明記されるのは八六件中二九件で、「弁才船」が最多の二四件（約八三パーセント）、次いで「北国船」二件（約七パーセント）、「羽ヶ瀬船」「間瀬船」「組船」が各一件である。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して支障ないと思われる、地域的であった廻船が、他地域へ普及していく過程を反映したものととらえることができる。

「弁才船」の初見は、元禄十年（一六九七）七月、越後新潟の船頭次郎兵衛の発注によるもの（No. 22、一五〇〇石積）である。これ以降、廻船の名称が確認されるものうち、「北国船」「羽ヶ瀬船」「間瀬船」が各一艘のほかは、すべて「弁才船」であり、十七世紀末以降、領内における廻船分野の造船では、「弁才船」が大部分のシェアを占めていたことを示している。

表2-1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。「国日記」天和三年（一六八三）三月四日条によって、No. 4の小石次郎右衛門の場合をみても、

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御雇ニ被仰付候処、去春大坂御蔵米從鱒ヶ沢被仰付積登大坂御蔵江相渡日和無御座大坂舟困置罷有候処、蟹田・今別二而御船木御材木有之処二而七百石積之船壳艘合申度候間、御材木右之壳艘分并御銀五貫目・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己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・艫取・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・艫取・水主といった乗組員を抱え、かつ津軽〜江戸航路の航海技術に熟練し、航海経験の豊富な人物であるという。次郎右衛門は、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とられたことがわかる。塩飽の船頭与四兵衛(No.7)の「国本之船」は、毎年大坂において、弘前藩の「御城米積船」に雇われているが、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。雇傭に際しては、大坂での標準的な運賃で契約を決めていただきたいなどと、運賃の価格交渉も引き合いに出している。ちなみに、鱒ヶ沢の船頭与次兵衛の場合、七〇〇石積の船で江戸藩邸へ輸送する荷物を運賃で廻漕したいと申し出たが、かなりの費用がかかることから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)。このことからみて、当時、雇船の運賃は割高であったことがうかがわれ、運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である。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様子がかがわれる。

(4) 廻船の積石数

廻船の積石数が判明するのは八六件中四六件で、種類としては一〇〇石積級から最大で一七〇〇石積級までの一五種類が建造されたことが判明する。四六件中、最多は一〇〇〇石積で八件(約一七パーセント)、次いで八〇〇石積が六件(約一三パーセント)、一五〇〇石積が五件(約一一パーセント)、七〇〇石積・一二〇〇石積が各四件(約九パーセント)、四〇〇石積・六〇〇石積・九五〇石積が各三件(約七パーセント)、一〇〇石積・五〇〇石積・九〇〇石積が各二件、二五〇石積・三〇〇石積・一四〇〇石積・一七〇〇石積が各一件である。八〇〇石積・一〇〇〇石積・一五〇〇石積が相対的に多いことが認められるとともに、全体の平均積石数についてはおよそ八二〇石積級と算出されることからみても、概ね一〇〇里(約四〇〇キロメートル)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すると考えられる。

船型が判明する廻船の大部分(約八三パーセント)を占める「弁才船」の積石数について、積石数が分かるのは二四件中二一件で、全部で九種類となる。一〇〇〇石積が最多で五件(約二一パーセント)、六〇〇石積・八〇〇石積・一二〇〇石積が各三件(約一三

パーセント)、一〇〇石積・一五〇〇石積が各二件(約八パーセント)、二五〇石積・三〇〇石積・九〇〇石積が各一件(約四パーセント)で、四〇〇石積・五〇〇石積・七〇〇石積・九五〇石積・一四〇〇石積・一七〇〇石積についてはみえない。

ところで、とくに弁才船の大きさについては、十七世紀後期までは一〇〇石く五〇〇石積が主で、大きくても九〇〇石積級までであったといわれている(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 一五六ページ)が、弘前藩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ことは、看過できない事実であろう。

船大工の木割術は秘伝とされ、軍船の場合ほ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(石井謙治前掲書 一六ページ)と考えられている。しかしながら、「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)ように、弁才づくりは津軽地方における造船技術として、また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とみて大過ないであろう。このことは、造船史上、注目されるべき問題

といえるのではなからうか。

第2節 領内の造船場

弘前藩では物資や人の出入りを限定する九浦制くうらがおかれていた。青森・鯨ヶ沢を両浜といい、両浜に十三・深浦を加えて四浦

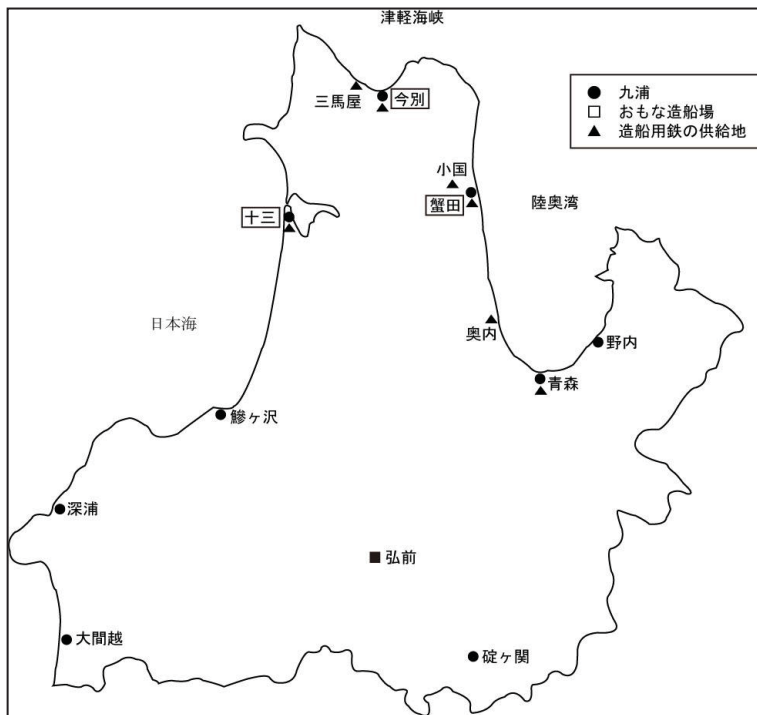


図 2-1 弘前藩領における造船関係地図

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⁽³⁾延宝期（一六六一〜八〇）までには成立していたとされる。

さて、表2-1によれば、船合場が判明する七二件のうち、蟹田で二七件（約三八パーセント）、今別も二六件（約三六パーセント）とほぼ蟹田に並ぶ。次いで十三が一三件（約一八パーセント）、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（図2-1）。

このほか日本海に面した小泊、平館、蓬田、六枚橋、内真辺^{うちまへ}など陸奥湾に面した外浜地域も造船場として利用される場合があったようだ。主要な造船場と、主要な造船資材である船材供給の問題についてみてみる。

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、船材木之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壹艘切に員数改之、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、船材木之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、壹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、船材木之儀も右同所巻場二而請取、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、勿論上中之位付まきれさるやうに代銀請取可被仕事、（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

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（「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、浜名村之浜并上・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、

右によれば、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、日雇いを使って今別の船合場まで運ばせたりしていた。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、蟹田川を使って川流しし、河口近くの船合場まで搬出したと考えられよう。

なお、図2-2に示す通り、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」のうち「十三之図」（弘前市



図2-2 十三之図(赤で示した箇所が「舟合場」)

(弘前市立博物館蔵 『青森県史』資料編近世2 青森県 2002年より転載、一部加筆)

立博物館蔵)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「船合場」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ないと考える。今別および蟹田について、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であろう。

「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、小廻し用の七〇石積の「小弁才船」一艘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の造船を許可しなかったのである。大坂の船頭庄太夫の場合は、蓬田村での造船許可を申請したが、自由勝手に造船を行なうのでは、古来よりの合船場の者たちに迷惑が及ぶとされ、認められなかった（「国日記」享保二年（一七一七）三月十七日条）。

- 一、代官申立候者、大坂舟頭庄大夫と申者後方組蓬田村ニ而舟合願内膳江遣之、此辺合船之儀蟹田ニ而合船之筈ニ候、
- 勝手勝手ニ合船仕候而ハ古来より合船場之者之迷惑ニ及候に付、蓬田ニ而合候儀不相叶旨郡奉行江申遣之、書付勘定奉行江遣之、

ただし、「国日記」享保四年（一七一九）正月二十九日条によれば、三馬屋村の小右衛門が、合船場所である今別は資材運搬等に不便であるとの理由から、三馬屋での造船を願い出たところ、許可さ

れている。このように、地船の造船に限っては、規定の造船場以外でも許可される場合があったようだ。

- 一、三馬屋村小右衛門書付ニ而申立候者、旧冬私儀合船入用雜木材木杣取奉願被仰付難有奉存候、然者合船場所之儀今別迄諸道具持賦候而者殊之外手遠失布物入も御座候間、三馬屋ニ而合船仕候様奉願之旨申出候付、吟味之上監物江相達之、今別者合船場所に候得共地船之儀故願之通申付之旨郡奉行江申渡之、（傍線筆者）

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。弘前藩としては、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。

第3節 糧食の調達・船小屋の設営

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

示す〔「国日記」元禄十六年（一七〇三）二月二十四日条、表2-1 No. 33〕。

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・銭六百目、右之通青森ニ而相調今別江廻シ申度候間、津出之儀奉願旨申立候付、主水江相達之、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江申渡之、

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、先に見たように、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・苦などの糧食や銭については、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にと、青森町奉行へも通達されている。

表2-2は、表2-1 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、食料のほかは銭やたばこ、鍋・釜、「こぎ」（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

表2-2 900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匁 |
| 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 | 干鱈 | 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 | 苦 | 200枚 |

※「国日記」元禄17年2月10日条により作成

で、「油河（川）」で味噌一五樽を仕入れて今別で小売りをさせたという。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、同領内の商品流通をも刺激したことが察せられる。

次の史料によれば、勢州たしから槌柄の半太夫が、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ひ出ている（「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老艘造り申度候、從之船具入用之長板・平物何も雑木也、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、右之通雑木檜共ニ小国御山之内二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）

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。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

「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、この場合は、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13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2-1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2-2に示すように、青森から苫二〇〇枚を調達していることから、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とみられる。

第4節 造船資材供給システム

（1）資材購入の方法

第2節において、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たい（『国日記』元禄十四年（一七〇一）三月七日条）。

一、慥柄船頭弥左衛門・同人宿丸尾弥左衛門兩人書付ニ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仕舟臺おろし可仕候、若変之儀御座候ハ、宿請方より急度上納可仕旨申立候ニ付、次左衛門付紙ニ弥願之通被仰付可然由申立候ニ付、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理解される。

- ① 慥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。

つまり、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。

「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」の十右衛門が「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と保証人もつとめ、船頭とともに町奉行などへの種々の申し立てや交渉事をも担っていたのである。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、留山とめやま（藩が直接支配し、領民は許可なくして入山できない）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』吉川弘文館 一九九八年 二五八～二五九ページ）。

「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、材木請扱役人に任命されている。この材木請扱役人の職務内容は「御材木入付より沖御売共ニ相勤」めるもの、つまり切り出しから移出向け販売がその任務とされており、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日頃から「通路」（つきあうこと、交際すること）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弘前藩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つたようで、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もとから、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のだ、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、材木と鉄の代銀錢六貫六二二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、材木と鉄の代銀錢は「現金」を申し立てて造船したのに、いまだ作事しているうちから代銀の取り立てもせず、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不注意極まりなく、今さら船を没収し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と命じている。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、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）船材の杣取と搬出

第2節においてみたように、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2-1-1

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。その山林としては、ほとんどの場合が明山あきやま（農民の林野利用が許された山林）であったようだが、山林で杣取をした場合、どのように造船場で搬出したのであろうか。

表2-1-1 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）。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2-1-1 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「雪之上ニ而引出」したいと願い出ている（「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。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

(4) 船材の供給問題

「国日記」正徳五年（一七一五）九月二十日条にみえる、今別惣山師（山師とは材木の伐り出し事業を請け負う一般の町人など）の申し出には、次のようにある。

一、今別惣山師共申出候、（中略）
 一、合船材木桂・栗・せん・朴杣取難被仰付候之旨只今ハ檜長板・平物払底ニ而御座候間、雑木ニ而合船仕候、諸船頭買受申候得者雑木者檜同前之御役銀上納仕儀御座候間、杣取被仰付度奉願候、（下略）

右によれば、造船用材としてカツラ・クリ・ハリギリ・ホオノキの樹種は杣取が禁止されており、しかも現在はヒバ材の長板と平物⁽⁴⁾が底をついているので、諸船頭には、伐採禁止の対象ではない雑木で、かつヒバ同様の役銀を徴収した上で杣取を命じてほしいとしている。大材から製材する長板・平物は払底であるが、表2-1 No. 67・69・70・73のケースにみる通り、水竿用としてヒバの杣取は可能であったようだ。

表2-1 No. 79の蟹田町久左衛門の場合では、船材木としてヒバが払底していることから、カツラ・クリ・ホオノキ・トチノキを採して杣取したいと願ひ出ている（「国日記」享保三年（一七一八）九月十三日条）。

一、蟹田町久左衛門申立候者、私手船南部原田ニ而破損仕候付家業相止罷有難儀仕候、来春千石積之弁才船壺艘合申度存候、依之船材木檜御払底ニ御座候間、雑木ニ而四間より

九尋迄之長板四拾枚余并式間より五尋迄之平物四拾七挺、式間より六間迄之角類四拾六挺、檜木丸太壺丈より式間半迄五拾本、同水竿五拾本、小国明御山之内黒山三枚橋館之沢南沢高石ヶ俣砂沢無沢七ヶ沢ニ而桂・栗・朴・栃見当次第杣取被仰付候様奉願候旨委細申立候付、山方^江吟味之上内膳^江相達候処、願之内黒山ハ雑木御留山ニ候、久左衛門事ハ山師ニ而年々檜材木取出候間、今来年出材木之内ニ而船材木ニ用候様ニ、不足分相考雑木杣取可申立候、檜木丸太水竿斗杣取申付候旨蟹田町奉行^江申入之、山方^江も右之段申遣之、

右の申立てに対して藩庁は、久左衛門が山師として毎年ヒバの伐り出しに従事していることから、来年移出が予定されているヒバ材から、船材として必要な分を用いてもかまわないとしている。伐採禁止規定による樹種選択の限界、主要な船材とみられるヒバ材の供給不足など、一般の船頭に対する材木利用が厳しく規制されるのに対して、山師自らが造船する場合は相当の優遇措置を受けたとみられる。

先にみた通り、十八世紀に入ると船頭が直接杣入りして船材を調達する傾向が顕著であるが、換言すれば、同時に、今別、十三、蟹田（下小国）の各保管場所においては船材の商品在庫をほとんど有していなかったことが察せられる。加えて、表2-1 No. 81・82・84・86の場合、それぞれ山師が請け負うところの山林から直接杣取、購入するなどして調達している点から考えれば、十八世紀前半に至り、弘前藩が抱える商品在庫からの船材供給は、不

安定な状況となっていた可能性が示唆されよう。

(5) 造船用鉄の供給

「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、今別における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っている。また、蟹田で一二〇〇石積弁才船の建造許可を願い出た丸尾由兵衛は、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。できたいと、藩に願っている（表2-1 No. 59、「国日記」宝永四年（一七〇七）七月十一日条）。

第1章第2節においてみたように、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）となっており、そこから十三、今別、蟹田の各造船場へ運搬されていた。これに対して、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た。造船用鉄の供給ルートとしては、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る。

しかしながら、敦賀屋甚右衛門が願った造船用の切子鉄について、在庫が余計にないので、要望する量の半分を現金で売却するように命じている（「国日記」元禄十六年（一七〇三）正月十三日

条）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しよう。

第5節 造船受注の推進と領民生活

「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（表2-1 No. 40）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った。このとき、今別町奉行の一戸清兵衛と成田理右衛門は、次のように述べる。

一戸清兵衛・成田理右衛門添書ニ而申立候者、今別山師五郎兵衛合船式艘秋合造立申度旨委細願書付御材木役人迄申立候由ニ而私共迄書付差出シ申二付、僉議仕候処、御材木・御鉄拝借ニ不被成下候得者造立申儀成兼申候由、（中略）右之通被仰付候ハ、上納方之儀同人申立之通急度上納可仕候、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間、右両様拝借奉願候通被仰付合船仕候様ニ被成下度御沙汰奉仰候、（傍線筆者）

廻船建造が行われれば、その日暮らしの日雇い層をはじめとして、今別町およびその近隣の領民の生活の足しになるはずと、是非とも資材代金の拝借を認めてくれるようにと訴えたものである。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、たとえ一艘でも造船発注があれば、材木も販売できるほかに、蟹田町の領民のためにもなるはずだと、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）。

盛岡藩領佐井の与兵衛（表2-1 No.75）による五〇〇石積の造船に際しては、規定の造船場である今別では、いろいろと不便であることから、三馬屋あるいは宇鉄のいずれかで造船したい、弘前藩で許可されなければ船材を佐井に運搬して、佐井で造船するつもりだと、頑なな態度をみせている。結果的には、与兵衛による三馬屋および宇鉄での造船は許可ならなかった。しかしながら与兵衛が、三馬屋・宇鉄のいずれで造船しても、自身にとって好都合であるのみならず、両所の「職人并日用之者」のためであるということを強調したことに注目する必要がある。

「国日記」正徳四年（一七一四）四月十一日条によれば、三馬屋村の生業は問屋稼業一辺倒で、ほか「輕者」や「狄共」は、移出用の材木を筏に組んで今別から三馬屋まで運搬する「日用取」で暮らしているという。彼らは上方船頭から支払われる日雇い賃金で収入を得て生計を立てているのであり、この日雇い稼ぎがなければ、渴命に及んでしまうという有様であった。今別山師からは、移出用の材木積み出しについては、今別領大川・長川・濱名に設定してほしい旨要望されたが、三馬屋村の困窮が考慮されて、従来通り三馬屋から積み出すことが確認されたのである。当然、佐井の与兵衛も、このような事情を理解した上での造船場変更を

願い出、三馬屋や宇鉄の困窮する者たちを日雇いとして雇い入れるつもりであったとみられる。

廻船を建造する場合、船大工・木挽・鍛冶などの職人のほかに、造船場周辺の「日用取一日暮」などの日雇い層に依存した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ろう。十八世紀初頭、領内が受注する廻船建造は、今別、蟹田などの職人、三馬屋周辺やアイヌの日雇い層を中心とする領民生活と不可分なものとして、すでに他領の造船関係者にも認識される場所であった。弘前藩としても、困窮する領民への救済措置として、他領船頭の造船発注に依存せざるをえない状況であったといえよう。

さらに藩庁は、十三・今別・三馬屋・蟹田において他領船頭が廻船建造を行えば、その廻船に弘前藩の商品材木を買積み出船し、さらに今度は、その廻船に他領の商品荷物を積み込んで津軽領内諸湊に入津する。それゆえ、造船の受注は各方面において生計の一助となるものであるとの見解を示している（「国日記」享保二年（一七一七）二月一日条）。

一、加賀之船頭安左衛門書付ニ而蟹田町奉行を以申立候者、
合船入用之材木小国明山之内黒山清水ケ俣沢・高石ケ俣沢
ニ而桂・梅・栗ニ而長板式拾五枚四尋より八尋迄、平物拾
五挺壺丈より四間半迄杣取奉願候旨申出候付、山方^江詮議
申付候処、雑木大物伐廻シ可申候間難被仰付旨申出候付、

三奉行^江詮議申付候処、十三・今別・三馬屋・蟹田ハ先年より他国者参合船仕候故一方之経営ニ仕相立候所ニ御座候、合船仕候得者其所之買売材木等買積出船又他国より荷物積入候而入津仕候故方々之竈ニ罷成申儀ニ御座候、当年者一入海辺所々賑申様ニ被仰付度儀と奉存候旨申出候付、内膳^江相達、三奉行申出之通申付之、(傍線筆者)

藩庁は、材木の消費増大を懸念する山方役人の上申を退け、他領へ廻船を供給することによって「一入海辺所々賑申様」にと命じた。つまり、造船受注の推進策の延長上にあるのは、他領商品の移入拡大をはじめ、浦方の振興であったと理解される。

小括

十七世紀後半の弘前藩領においては、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盛行していた。一般商船の建造は天和期にはすでにみられ、とくに十三を造船場として、上方方面などの商人から殺到する注文に辛うじて応ずるなど、廻船建造の盛行ぶりがうかがえる。とくに貞享期には、年間最大一五艘程度は建造されたとみられ、これ以降、一般商船の建造が本格的に行われるようになったと考えられる。そのほとんどは、当時の全国レベルを上回る一〇〇石積級前後の弁才船であり、領内では、最大で一五〇〇石積級の弁才船の建造が可能であった。

通説では、弁才船は十八世紀中期以降に全国的に普及するとされているが、弘前藩領においては、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ことは、注目に値しよう。

そのような造船受注を可能にしたのは、適当な造船場、用材や糧食などの造船にかかわる資材を効率的に供給するシステムが、藩の主導によって領内に整備された点にある。造船資材や糧食の調達に至便な、十三、今別、蟹田が主要な造船場とし設定されたが、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位置づけられたものである。とくに船材については、役銀の上納、伐採禁止規定による樹種選択の限界、主要な船材であるヒバ材の供給不足など、一般の船頭による材木利用は制約を受けた。また、廻船建造には相当の資金が必要となり、藩への借財、代金の支払い不能による現物での返済、あるいは運賃での相殺など、投機的にならざるを得ない要素も含まれていた。

しかしながら、他領船頭が右のような諸条件を受け入れつつ、大型廻船の建造を求めているのは、商品の海上輸送が当時における喫緊の課題とみなされていたからにはほかならないのではないかと、全国各地から津軽に蟄集する船頭などの造船発注者は、造船期間中の旅宿、造船許可申請手続き、借金の保障人などについては、弘前藩領の商人などを頼みとしたことにより、造船を通じた商業ネットワークが全国的に展開し、さらに商品流通が促されたものと推察される。

他領船頭は、船材の運搬など、造船に必要な単純労働力として、領内の日雇い層を重用した。十八世紀初頭、領内における他領廻

船の建造受注の問題は、造船場である今別・蟹田、三馬屋周辺や、アイヌなど日雇い層を中心とした領民の死活問題として領外にも認知された。弘前藩としては、困窮する日雇い層の救済措置として、他領船頭からの造船受注に期待せざるをえず、さらに他領商品の積極的な移入策とがあいまって、領内が抱える山林利用に一定の制限を加えつつも、造船受注を進めていったものといえる。

註

(1) 「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。なお、『日本国語大辞典』第十七卷(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。

(2) 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)。

(3) 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)。

(4) 長大な材を二つ割にして、扁平に製材した木材(『日本国語大辞典』第二版 第十一卷 小学館 二〇〇一年)のこと。

(5) 一、三馬屋・宇鉄両所之内ニ而五百石積舟一艘合船仕度奉存候、合船之儀者材木・諸道具共ニ今別ニ而仕筈之由ニ御座候得共、材木・諸道具共ニ今別江賦其外諸色不勝手ニ罷成候間、右両所之内何方ニ而も合船仕候様奉願候、右船佐井ノ与兵衛方より申来候、右両所

二而合船仕候儀難被仰付候得者諸材木佐井江遣佐井ニ而合舟可仕由申候、三馬屋成共宇鉄成共合船仕候者右両所職人并日用之者為にも罷成私勝手ニも罷成候間、願之通被仰付度奉願旨申立候付、内膳江達之、出材木土場ニ而極印内候儀ハ難申付候、御定之通山中ニ而極印請可申候、若極印打残水ニおくれ申候者、其分ハ土場ニ而請可申候、合船之儀者今別ニ而舟合可仕之旨町奉行江申遣之、書付ハ勘定奉行江遣之、材木極印之儀者大目付江申遣之、(傍線筆者)

(6) 一、代官菊池治部左衛門・今庄左衛門申立候者、今別山師共より同所大川・長川・濱名三ヶ所沢口ニ而船積被仰付度願申出候付、差支之儀有之候者可申上之旨左申上候、

一、三馬屋村者、田畑も無御座問屋一通ニ而渡世送り殊ニ輕者并狄共ニ右材木筏ニ而三馬屋江日用取渡世送り申候、日用相止候候而者及渴命申候、尤今別山師拾軒斗之為ニ罷成候得共、同所近在日用取狄共迄日用取兼申儀ニ御座候、右日用錢者上方船頭共より出候得者下々之余程之竈ニも罷成儀ニ御座候、

一、今別問屋共願書ニ申立之通不被仰付候得共者潰申由相見江申候、同所問屋者拾人斗ニ御座候、三馬屋村人数四百九拾三人其外前書之通日用取狄共迄日用取不申難儀仕儀ニ御座候、菟角毎々段々申上之通先格之通三馬屋村江荷積被仰付度奉存候、今別船積被仰付候而者必至と諸人難儀仕事ニ御座候、殊去年者今別舟積之儀今年斗ニ而被仰付候、自今以後先例無是付舟積被仰付間敷旨旧冬も被仰渡候、年々御沙汰御究被遊被仰付候儀山師共より何角と願申上候段如何敷奉存候、此段奉願旨申立候付、刑部江達之、願之通申付之旨申遣之、米橋武右衛門より書付勘定奉行江遣之、

一、今別惣山師共立候今別領大川・長川・濱名三ヶ所沢口ニ而出材
木船積願之儀、不相叶旨米橋武右衛門より申遣之、

第3章

弘前藩領における船大工の動向

はじめに

船大工（船匠、船番匠とも）は近世の職人のひとつである。古代・中世では手工業技術分野の長を指し、木造建築技術者だけをいった「大工」が、需要に応じて細分化され、寺社造営の宮大工、住宅建設の家大工、指物専門の指物師や建具師、船の船大工、車の車大工など、それぞれ専門の職人に分かれていったとされている。

弘前藩領では、廻船建造に不可欠な、主たる造船技術者である船大工は、いかなる存在形態であったのか。その労働形態については、具体的にどのようなもので、いかなる船を造っていたのか。領内に存在する船大工の全体的動向や、その造船技術力などについて、歴史的立場からのアプローチは試みられてはこなかった。近世期船大工の存在形態に関わる研究は、決して豊富であるとはいえないが、船大工棟梁に関する近年の研究としては、篠宮雄二「船大工棟梁」（斎藤義之編『身分的周縁と近世社会2 海と川に生きる』吉川弘文館 二〇〇七年）が有益な示唆を与える。本来は和船の建造技術を有する船大工であり、船の設計から現場の指揮・監督、場合によっては作業そのものにも従事する存在であったものが、近世後期には建造の請負や船の販売に特化した、いわば商人資本としての存在が棟梁と呼ばれ、技術を有する船大工とは分化する動向を指摘する一色征忠氏の見解（近世倉橋島造船業の展開と船大工職人『芸備地方史研究』七七号 一九六九年）に対して疑問を呈し、篠宮氏は次のように述べる。船大工棟梁と

は、顧客としての発注者や、木挽・鍛冶・材木商人など異業種との関係を結びつつ、発注者が望む船の種類・規模・予算によって量的にも質的にも異なる技術・資材・労働力を調達・編成・管理する能力を持つことこそが本質であり、基本的には親方を核とする小経営内部に存在していたのであり、単なる請負主体を指し示す概念としては不適切であるというものである。

篠宮氏の場合、近世倉橋島（広島県呉市）の船大工や、越前河野村の船主右近権左衛門が発注した八幡丸の建造（明治八年完成）に関わる船大工を対象に検討している。それでは、弘前藩領における船大工および船大工棟梁はいかなる状況であったのか。この点についてもより具体的に検証して、船大工と船大工棟梁に関する議論を深める材料とする必要がある。

本章では、近世期を通じた弘前藩領における船大工の存在形態について、その居住地や人数などをできる限り明らかにしつつ、その労働形態や造船技術力のありかたについても論じることとする。

第1節 近世前期領内船大工の動向

弘前藩領の船大工はどのような存在形態であったか。慶長十九年（一六一四）四月十九日、津軽信枚が最上氏の重臣本城満茂へ、越後高田城普請赦免につき、帆柱・渡舟板の材木を贈る旨を報じ

た書状^①には、次のようにみえる。

然者帆柱御用之由、御使者申候間、安キ御用ニて候、又渡舟之板、去年被越候、是も執遣候間、可御心安候、次ニ舟大工五人御借被成候由、其地も大工手透有間敷候処ニ、御心添本望存候、

右によれば、信枚が、当時最上領由利郡の本城城に入部していた本城満茂に対して、津軽で産出する帆柱や板などの船材を贈り、本城氏には船大工の派遣を求めたことが知られる。由利郡の船大工は、作事の合間を縫って津軽領での造船も手がけたものと解されるが、換言すれば、当時の津軽領には、船大工がほとんど存在しなかったことを意味しているのではなからうか。

それでは、領内に船大工が確認されるのはいつ頃からか。第一章においてもふれたが、「弘前藩庁日記 御国日記」（以下「国日記」と略記）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に、十三から五人の「加勢舟大工」が派遣されている。また「国日記」天和三年五月十三日条には次のようにある。

一、今別ニ而御廻船合候ニ付、十三船大工・鍛冶不残参候、十三ニ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^江申遣之、

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ぬというものである。「国日

記」天和三年（一六八三）五月十一日条^②には、次のようにみえる。

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）

つまり、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。以上からは、天和期における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。

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（「国日記」宝永六年（一七〇九）七月四日条）。

一、郡奉行比留間伴右衛門申立候者、
 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、同上 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、同下 赤石組久田村 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^江申遣之、右之通可申付旨書付ニ而勘定奉行^江遣之、(傍線筆者)

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、麿木村一名、金井ヶ沢村一名(以上は現青森県深浦町)、舞戸村一名(現青森県鮎ヶ沢町)と西海岸地方が多く、津軽平野中部、岩木川中流西岸の木筒村一名(現青森県鶴田町)、今別に近い三馬屋村二名(現青森県外ヶ浜町)、浜名村一名、大川平村一名(以上、現青森県今別町)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。

「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、上々船大工ニ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、同老匁七分 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、

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る。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と推察される。延宝九年(一六八一)二月二十一日の「御印諸式」

(国立史料館編『津軽家御定書』東京大学出版会 一九八一年)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、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。
 先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行って建造する場合も多かった³⁾という船大工特有の労働形態によるものであろう。このことをふまえれば、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



図 3-1 弘前藩領における船大工関係地図

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、十三などの船大工集団に加勢する形か、あるいは暫定的な船大工集団の一員として、藩船や商船の建造に従事する場合もあったのではなからうか。

正徳六年（一七一六）閏二月、「甚兵衛」「喜兵衛」「権兵衛」が船大工稼業を願ひ出ており、位付の上で大工札の発給を申請している（「国日記」同年閏二月四日条）。また、「国日記」享保元年（一七一六）十二月十六日条によれば、

- 一、鱒ヶ沢町棟梁船大工庄五郎勘定奉行迄申立候者、船大工都合拾四人御座候、御早船御普請被仰付候、勝手不如意者共二御座候故道具古罷成御用達不申候、大工道具調申度候間、作料為前銭老人二五拾目宛御借被下度旨内膳^{江遣之}、申立之通書付則勘定奉行^{江遣之}、

とみえることから、鱒ヶ沢町には総勢一四名の船大工を抱えた棟梁庄五郎をトップとする船大工集団が存在していたことが判明する。この時、鱒ヶ沢町船大工は、弘前藩が使用する早船^{はやふね}（軍船の一船型である関船^{せきぶね}と同義）の建造を請け負っていたが、一般の船大工は大工道具の新調もままならない経済状況であることから、賃金を前借りしてようやく大工道具を調達したというものである。「国日記」享保十五年（一七三〇）二月二十一日条によれば、下船大工であった小泊村の権四郎と、中船大工であった野崎村（現五所川原市金木）の半六が、理由は不明であるが、船大工を廃業したいと申し出ている。

一、金木組代官申立候者、

一、下船大工 小泊村権四郎

一、上木挽 野崎村半七

一、中船大工 同村 半六

右家職相止御札差上候間、御役錢御差引之儀申立候付、僉儀之上伊織^江達之、申立之通申付之、

深浦町の船大工である「五右衛門」の場合は、眼病を患い大工職を勤めることができないとの理由から、大工札を返したいと願っている（『国日記』元文元年（一七三六）七月三日条）。このように、先にみた船大工のほかに、小泊村、野崎村、深浦町の船大工の存在が確認されるが、病気などの事情により、船大工を廃業するケースもままあったようである。

第2節 十七世紀末他領船大工の動向

弘前藩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する通りであるが、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（『国日記』元禄六年（一六九三）九月八日条 『新青森市史』資料編3 近世（1） 青森市 二〇〇二年）一七三三号）。

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、船大工又兵衛方ニ同家仕罷有候船大工舟之介と申者ニ而御座候、

一、私儀親從代々御当地ニ而船大工仕候、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、其後津軽蟹田と申所^江罷越、諸国之廻船共作り勝手能御座候ニ付、

（下略）

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⁵。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。

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。まず『国日記』元禄五年（一六九二）四月十四日条には、

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

右之通從当春今別ニ而合船仕候、此暮相止申由今別町奉行

申立候ニ付、隼人江相達、他之者之儀ニ候間、船細工可
申付旨被申ニ付、則原七郎左衛門ニ申渡之、
とあり、「国日記」元禄五年（一六九二）四月十五日条には、

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ニ
付、隼人江相達候処、他之者之義ニ候間、船細工願之通可
申付旨ニ付、則中畑半兵衛に申渡之、

とみえる。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
船頭たちに対して、他領の者であることを理由に船細工を命じた
ことが判明する。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よう。「国日記」宝永三年
（一七〇六）三月二十九日条によれば、このような集団の具体像
をみる事ができる。

一、はかせ船壱艘船頭・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、壱本ハわら綱
- 一、金つち式丁 一、のこ切式丁内壱丁ハたい引
- 一、金てこ壱丁 一、鳶口四ツ
- 一、「かね（金）へんにつくりが「男」留」壱丁

一、金かすかい拾式固
一、かつふし壱丸 一、粮米壱俵 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蔵江納置、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、

右によれば、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、十三町蔵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、「金碓」「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」「かね（金）へんにつ
くりが「男」留」は大工が用いる道具で、「かね（金）へ
んにつくりが「男」留」は伐木にも、「鳶口」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」で津軽に廻航した人々は、
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ことを確認できる。

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」が津軽の「地船」、すなわち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。

第3節 近世後期における領内船大工の動向

(1) 松前屋の造船に関わる船大工

松前街道三厩宿で本陣や廻船問屋を営んだ山田家（屋号は松前屋）は、松前家の運送事業を請け負うとともに、松前家に拝借金をお願い出て、運送に供する「小早船」の建造を行なっていたことが知られている。⁸⁾この松前屋による造船関係史料のなかでも、造船にたずさわった諸職人の実際を知りうる、弘化三年（一八四六）四月の「合船大福大工木挽稼日記帳」⁹⁾および文久二年（一八六二）

六月十一日の「合船工数扣」（青森県立図書館蔵山田家文書）について検討する。

まず、弘化三年（一八四六）建造の船の概容について比定しておきたい。弘化三年五月の「御金拝借証文之事」¹⁰⁾によれば、「三厩表御備船壹艘当年造船」のため、すでに拝借していた二二〇両に加え、さらに一〇〇両の拝借を松前藩に願い出ており、渡海のために松前藩が三厩に備えつけておくための船であったことが理解される。また、松前屋から松前御役所へあてた、嘉永二年（一八四九）と考えられている「乍恐以書付奉願上候（写）」¹¹⁾には次のようにある。

弘化三年御金拝借小早新規造船仕、是迄御用相勤罷在候得共、数年ニ相成垣廻り其外朽損、別而当年長々潤掛り下廻り一円虫付多分之作事逆も自分手限りおよび兼殆当惑仕候、依之御時節柄乍多奉存候得共小早新規造船仕度、（下略）

以上のことからみて、弘化三年の新造船は、平時は本州側の三厩に係留されていた「小早」船であったことが確認される。さらには、弘化三年の新造からわずか三年ほどではあるが、船体の下廻り全体に「虫付」、つまりフナクイムシによる被害を受け、大がかりな作事が必要なほどだという。これはつまり、航海期間が長い一般商船などとは違い、運送など必要な時に限って随時三厩・松前間を運航し、平時は三厩港内に係船されるというのがこの場合の「小早」の基本的な仕様だったのである。さらに、建造費拝借にかかる松前藩からの取り調べに対して松前屋は、

一、是迄之小早石数素間尺百八拾石ニ御座候、

一、是迄之小早修覆之上八十年余乗廻しニよろしくと奉存候、と答えていることから、小早の積石数は、素間尺そけんじやくで一八〇石積であったこと、修理を行なえばそれから十年程度の耐用年数を有していたことが判明しよう。

「合船大福大工木挽稼日記帳」によれば、四月十三日に「ちような新立」の儀式が行なわれ、閏五月十日に「筒立」の儀式がおこなわれた。もつとも、弘化二年（一八四五）八月の「小早合船当座帳」（青森県立図書館蔵山田家文書）によれば、同年八月、九月、十二月に「増川木切連中」に対しての賃金の支払い、正月には「杣子」への支払い、正月、二月には「小挽」の善吉や米吉らへ支払い、二月、三月には「鍛冶之長吉」「ふね之鍛冶之源次郎」（小泊村）へ支払っているから、用材や船釘の調達については前年の弘化二年から開始されていたのである。

この船作事にかかわった技術労働者として明確であるのは、「棟梁」一名（小泊村長谷川竹松、四十七歳）、「大工」七名（三町又蔵ほか）、「木挽」五名（米八ほか）で、その労働日や工数、作料が書き上げられている（表3-1）。「小早合船当座帳」には、No.1棟梁の竹松は「大大工」、No.5太郎とNo.6佐吉は「中（大工）」と、技量のレベルによって大工に「大」「中」などと差をつけて区分していた様子がかがわれる。棟梁竹松は、船大工組織の長であるとともに、技術的にもトップクラスの船大工であったとみるべきである。

実働日数ベースをみると、大工幸次郎（No.3）の一一三・五日が最多であるが、労働期間ベースでみると、大工の又蔵（No.2）

および太郎（No.5）が七月三十日まで細工をしていることから、全体の工期はおよそ三か月半であったと考えられる。

実際の労働記録はみえないが、せがれ倅の「辰三」（十五歳）も「新立」の儀式に参加していること、弟子の儀八（No.7）も作事に加わっていることから、棟梁をつとめた小泊村の船大工長谷川竹松は、徒弟を抱えた船大工集団の長であると同時に、その船大工業業については世襲であったと推察される。また、太郎（No.5）については、五月二十四日、別件の「屋根ぶき」のために現場を休んでおり、船大工のほかには家大工も船作事に動員されていたことが分かる。又蔵（No.2）の場合、四月十三日、同十四日と出勤したが、同十六日からは五月末までは木挽の米八とともに「能徳丸」の作事へ、また六月十一日は「稻荷丸」の現場へ行くために休んでいることから、一度に三艘の作事に雇われていたことが判明する。ほかの船大工は松前屋が発注した造船のみにたずさわっており、十三の船大工に対する需要の高さを反映しているとみられる。

小泊（現中泊町）、十三（現五所川原市）、中濱（現外ヶ浜町）などの海岸部に限らず、今泉（現中泊町）、菰筒（菰槌、現つがる市）といった岩木川流域から十三湖周辺にかけての地域など、松前屋は領内各地から船大工を雇い入れた。棟梁竹松の場合、五月三日から「小泊行」のため休み、同六日は現場に帰り、閏五月七日から同八日（半日）までも、小泊行きのため休んでいる。十三町の又蔵と菰筒村の幸次郎については、それぞれ帰宅を理由とする休日はなく、今泉村の与作は、閏五月二十九日から今泉へ行

表3-1 弘化3年(1846)松前屋の合船にかかる職人の労働記録

| No. | 区分 | 職人 | 期間 | 工数(工) | 作料 |
|-----|------|-----------|-------------|-------|--------|
| 1 | 棟梁 | 小泊村 長谷川竹松 | 4月13日～7月12日 | 107.5 | 645匁 |
| 2 | 大工 | 十三町 又蔵 | 4月13日～7月30日 | 52 | 260匁 |
| 3 | 大工 | 菰筒村 幸次郎 | 4月13日～7月10日 | 113.5 | 567匁5分 |
| 4 | 大工 | 今泉村 与作 | 4月26日～7月10日 | 94.5 | 472匁5分 |
| 5 | (大工) | 中濱 太郎 | 5月2日～7月30日 | 72 | — |
| 6 | (大工) | 中濱 佐吉 | 5月13日～7月28日 | 88 | 352匁 |
| 7 | 大工 | 棟梁竹松弟子 儀八 | 6月12日～7月10日 | 23 | 115匁 |
| 8 | 木挽 | 米八 | 4月14日～6月10日 | 14.5 | 58匁 |
| 9 | 木挽 | 元吉 | 4月14日～6月12日 | 52 | 208匁 |
| 10 | 木挽 | 太七 | — | 21 | 126匁 |
| 11 | 木挽 | 保田盛村 太次郎 | 5月22日～5月25日 | 2.5 | — |
| 12 | 木挽 | 茂小沢村 太次兵衛 | 4月23日～5月17日 | 6 | 24匁 |

※「合船大福大工木挽稼日記帳」により作成。

き、六月四日に帰ったとある。状況から判断して、この船作事の現場は三厩であった可能性が高いが、基本的に船大工は自宅から作事現場に通うのではなく、作事期間中は現場付近に宿泊したのであろう。なお、船大工一人工^{にんく}当たりの作料(賃金)を求めると、棟梁が六匁で、ほかの大工は四く五匁となり、棟梁の作料はより高く設定されていたようだ。

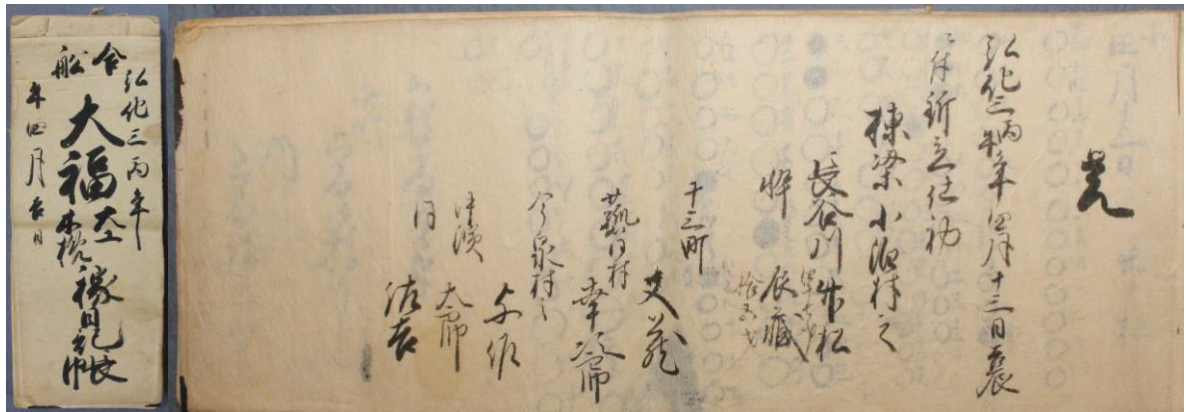


図 3-2 「合船大福大工木挽稼日記帳」(青森県立郷土館蔵山田家資料)

新立の儀式には、棟梁竹松の倅である辰蔵(15才)も参加した。

文久二年（一八六二）における造船について、同年十月の「新造御船老艘惣御入用調書上扣」（青森県立図書館蔵山田家文書）には、

覚
一、新造御船 老艘
長 四丈貳尺
幅 老丈五尺六寸
深 四尺貳寸

とみえる。つまり、全長約一二・七メートル、幅約四・七メートル、深さ一・七メートル程度の大きさになるが、これについても弘化三年時と同様に小早船と考えられる。

文久二年の造船にかかる船大工などの工数は、表3-2の通りである。この時の船大工棟梁は青森の桜屋丑吉であり、ほか二〇名ほどの大工と二名の木挽について、それぞれ出勤日などが記録される。棟梁の労働期間は六月十一日から十月二十三日まで、工数は一四七・五日と最多である。全体の工期はおよそ四か月半で、弘化三年時に比較して大きな規模の造船であったようだ。No.7長之助とNo.9長之助弟は師弟（あるいは兄弟か）で参加していると察せられる。No.8については、「子供」がわずか七工ではあるが労働したとみえ、彼らは「子供大工」として動員されたと考えられる。このように、大きな労働力としては求められていないにも関わらず、子どもが「大工」として作事現場に動員されているのは、一人前の船大工になるためには、少年期からの修業が重要視されていたことを意味するのではなからうか。

図 3-3 文久 2 年(1862)「合船工数扣」(青森県立図書館蔵山田家文書)
船大工の毎月の出勤日が記されるほか、子供の大工も作事に関わっていたことがみえる。

文化二年（一八〇五）八月の「在方総組中人別戸数諸工諸家業
 総括全」（弘前市立弘前図書館蔵岩見文庫）によれば、弘前藩領に

（2）十九世紀弘前藩領における船大工軒数

表3-2 文久2年(1862)松前屋の合船にかかる職人の労働記録

| No. | 区分 | 職人 | 期間 | 工数(工) | 作料 |
|-----|------|---------|--------------|-------|----------------|
| 1 | 棟梁 | 青森 桜屋丑吉 | 6月11日～10月23日 | 147.5 | 9両3朱3匁2分5厘 |
| 2 | (大工) | 善吉 | 6月11日～10月23日 | 134 | 8両1分2朱 |
| 3 | (大工) | 藤之助 | 8月11日～10月11日 | 74.5 | 4両2分2朱と銭3匁2分5厘 |
| 4 | (大工) | 要三郎 | 8月9日～10月23日 | 102.5 | 6両1分2朱と3匁2分5厘 |
| 5 | (大工) | 茂作 | 8月1日～10月23日 | 102.5 | 6両1分2朱と3匁2分5厘 |
| 6 | (大工) | 仁助 | 7月27日～10月23日 | 97 | 6両1朱 |
| 7 | (大工) | 長之助 | 5日～12日 | 7 | — |
| 8 | (大工) | 子供 | 5日～10日 | 6 | — |
| 9 | (大工) | 長之助弟 | 5日～12日 | 7 | — |
| 10 | (大工) | 兼松 | 7月27日～10月23日 | 88.5 | 5両2分と3匁2分5厘 |
| 11 | (大工) | 三次郎 | 7月27日～10月23日 | 103 | 7両1朱 |
| 12 | (大工) | 要吉 | 7月27日～10月23日 | 106 | 6両2分2朱 |
| 13 | (大工) | 豊治 | 7月26日～10月23日 | 102 | 6両1分2朱 |
| 14 | (大工) | 儀助 | 8月16日～9月7日 | 24 | — |
| 15 | (大工) | 長吉 | 6月27日～6月29日 | 2.5 | — |
| 16 | (大工) | 清吉 | 7月27日～7月28日 | 1.5 | — |
| 17 | (大工) | 房吉 | 閏8月14日～10月6日 | 43.5 | — |
| 18 | 木挽 | 与左衛門 | 6月11日～10月13日 | 141.5 | 8両3分2朱銭3匁2分5厘 |
| 19 | 木挽 | 弥助 | 6月12日～10月22日 | 134.5 | 672匁5分 |
| 20 | (大工) | 善之助 | 9月21日～10月19日 | 23.5 | — |
| 21 | (大工) | 子供大工2人 | — | — | — |

※「文久2年合船工数扣」により作成。

おける在方全体の「御役諸工人」（営業にかかる役銀が賦課される対象となる職人）としては、「大工」が一七一軒、「木挽」が四八軒に対して、「船大工」はわずか七軒であるという。

青森町に存在した船大工については、寛政七年（一七九五）の「青森浜町惣人数并戸数家業調帳」（青森県立図書館蔵滝屋文書『青森県史』資料編近世2 青森県 二〇〇二年 五三五号）に、御役職として「船大工壹軒」とある。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、

○上々船大工 御役拾貳匁五分
 御印札御渡無シ
 専右衛門 丹次郎 甚左衛門 松兵衛
 ○中船大工 御役拾匁
 次郎兵衛 九八郎

と、青森町全体としては七名まで増加しており、位付けとしては「上々」が一名、「上」が四名、「中」が二名と、青森の船大工は「上」船大工が標準的であったことがわかる。

元治元年（一八六四）八月の「九浦町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）によれば、九浦における御役諸工人としての船大工の存在形態は表3-3の通りである。これによれば、船大工が存在するのは九浦のうち青森町、鯉ヶ沢町、深浦町、十三町、今別町のみで、碓ヶ関町、大間越町、野内町、蟹田町には存在しない。領内で最も船大工軒数が多いのは十三町であり、全体の約五六パーセントを占めている。

船大工軒数からみれば、十三が領内最有力であったとみること

表3-3 元治元年(1864)九浦における船大工軒数

| No. | 区 分 | 船大工軒数 |
|-----|------|-------|
| 1 | 青森町 | 6 |
| 2 | 鱒ヶ沢町 | 2 |
| 3 | 深浦町 | 4 |
| 4 | 十三町 | 18 |
| 5 | 今別町 | 2 |
| | 計 | 32 |

ができる。しかし、先にみた松前屋の船大工
雇い入れ状況をふまえるならば、小泊、菰槌、
今泉、中濱など、在方の船大工も、領内にお
ける造船需要を満たすものとして存在したと
いえる。また、弟子などを含めた船大工集団
を率いる棟梁クラスをつとめる船大工は、青
森や小泊にも存在していたのであり、その技
術力や指導力が評価されたことが示唆される。

(3) 青森丸建造時の船大工

幕末期の弘前藩においては、青森丸(万延元年(一八六〇)竣
工)や安済丸(慶応二年(一八六六)竣工)などの洋式帆船が建
造されたことが知られている¹³⁾。

「国日記」文久二年(一八六二)二月十二日条によれば、青森
丸御船頭に加藤栄次郎、青森町船船大工棟梁の徳次郎をはじめと
して、青森丸の建造にたずさわった領内の船大工に褒賞が与えら
れた。そのときの船大工は、表3-4の通り総勢三一名である。加
藤栄次郎と徳次郎については、箱館における「箱館丸」建造に
際し、弘前藩から稽古に行くように命じられ、熱心に取り組んで
その造船技術を習得し、青森丸建造の折は、木品選定から諸職人
への教授方に至るまで精励の働きであったと、藩から評価されて

いる。加藤栄次郎は、この褒賞の際「君沢形御製造并乗廻方共指
南方」、つまり君沢形の造船技術と操船方法の指導者に命じられて
いるから、青森丸については君沢形であったとみて支障ないだろ
う。

安政四年(一八五七)の「箱館丸御船製造一件 職人・人夫出
面」(弘前市立弘前図書館蔵津軽家文書〔TK551〕)、ただし内題は
「安政三年辰年従六月同四巳年十月迄 君澤形御船製造大工木挽
人足出面帳」とある)は、箱館丸建造に従事した「大工」「雛形大
工」「絵図面引方」「雛形帆取附」「木挽」「人足」の人数や工数を
書き上げたものである。これによれば、大工の総人工数は一万七
三四六人半で、大工の「頭取」は「豊治」(続豊治)と「松之丞」
であった。弘前藩から派遣された加藤栄次郎と徳次郎、またその
他の船大工の名については記されていないが、実際、両名はこの
「大工」として労働しながら、その造船技術の修練に励んでいた
ものと推察される。

さて、表3-4によれば、深浦町船大工九名、青森町船大工六
名、十三町船大工六名、小泊村船大工三名、鱒ヶ沢町船大工一名、
金井沢村船大工一名、後潟村船大工一名、蟹田町船大工一名、小
国村船大工一名、根岸村船大工一名で、人数的には深浦町船大工
が最多で、全体の三〇パーセント近くを占め、青森町、十三町が
これに次ぐ。青森丸の建造に動員された船大工は、おおむね九浦
の船大工が中心であったといえようが、小泊村、金井沢村、後潟
村、小国村、根岸村といった在方の海岸部の船大工もわずかな人
数ながら動員されていた。

表3-4 文久2年(1862)青森丸建造にかかる船大工

| No. | 区分1 | 区分2 | 船大工名 | 褒賞など |
|-----|----------------|----------|-------|------------------|
| 1 | 青森丸製造につき諸職人へ教授 | 青森丸御船頭 | 加藤栄次郎 | 2人扶持、青森町同心次席に任命。 |
| 2 | 青森丸製造につき諸職人へ教授 | 青森町船大工棟梁 | 徳次郎 | 金2両下付、御用船大工に任命。 |
| 3 | 脇棟梁 | 青森町船大工 | 多吉 | 鳥目2貫500文下付 |
| 4 | 脇棟梁 | 青森町船大工 | 多助 | 鳥目2貫500文下付 |
| 5 | 脇棟梁 | 青森町船大工 | 与三郎 | 鳥目2貫500文下付 |
| 6 | 脇棟梁 | 根岸村船大工 | 市太郎 | 鳥目2貫500文下付 |
| 7 | 脇棟梁 | 十三町船大工 | 由吉 | 鳥目2貫500文下付 |
| 8 | 脇棟梁 | 深浦町船大工 | 留蔵 | 鳥目2貫500文下付 |
| 9 | 脇棟梁 | 深浦町船大工 | 善蔵 | 鳥目2貫500文下付 |
| 10 | 脇棟梁 | 小泊村船大工 | 竹松 | 鳥目2貫500文下付 |
| 11 | | 深浦町船大工 | 仁太郎 | 鳥目2貫文下付 |
| 12 | | 深浦町船大工 | 与吉 | 鳥目2貫文下付 |
| 13 | | 深浦町船大工 | 豊吉 | 鳥目2貫文下付 |
| 14 | | 深浦町船大工 | 治助 | 鳥目2貫文下付 |
| 15 | | 深浦町船大工 | 徳松 | 鳥目2貫文下付 |
| 16 | | 深浦町船大工 | 喜作 | 鳥目2貫文下付 |
| 17 | | 深浦町船大工 | 弥助 | 鳥目2貫文下付 |
| 18 | | 鰯ヶ沢町船大工 | 喜助 | 鳥目2貫文下付 |
| 19 | | 金井沢村船大工 | 弟吉 | 鳥目2貫文下付 |
| 20 | | 青森町船大工 | 茂作 | 鳥目1貫500文下付 |
| 21 | | 青森町船大工 | 定吉 | 鳥目1貫500文下付 |
| 22 | | 後湯村船大工 | 鍋松 | 鳥目1貫500文下付 |
| 23 | | 小国村船大工 | 九郎 | 鳥目1貫500文下付 |
| 24 | | 蟹田町船大工 | 三太 | 鳥目1貫500文下付 |
| 25 | | 十三町船大工 | 和吉 | 鳥目1貫500文下付 |
| 26 | | 十三町船大工 | 重太郎 | 鳥目1貫500文下付 |
| 27 | | 十三町船大工 | 吉左衛門 | 鳥目1貫500文下付 |
| 28 | | 十三町船大工 | 寅助 | 鳥目1貫500文下付 |
| 29 | | 十三町船大工 | 利助 | 鳥目1貫500文下付 |
| 30 | | 小泊村船大工 | 半三郎 | 鳥目1貫500文下付 |
| 31 | | 小泊村船大工 | 多作 | 鳥目1貫500文下付 |

No. 3 から No. 10 までの船大工は、脇棟梁としてその他大勢の船大工へ指示など、諸事行き届いていたと評価されたものである。その脇棟梁の指示を受けて働いたとみられる No. 11 から No. 19 までの船大工、そして No. 20 から No. 31 までの船大工については、早朝から出勤してよく働いたことから、それぞれ褒賞を与えられている。No. 11 から No. 19 までの船大工、そして No. 20 から No. 31 までの船大工では下付された金額に差がつけられているのは、技量のレベルによる区別と考えられる。

脇棟梁についてみると、八名中三名が青森町船大工、二名が深浦町船大工、十三町船大工、小泊村船大工、根岸村船大工がそれ

ぞれ一名である。それぞれの居住地別に脇棟梁の人数をみるならば、棟梁を除く青森町船大工五名中三名が脇棟梁、深浦町船大工は九名中二名が脇棟梁、十三町船大工は六名中一名が脇棟梁、小泊村船大工は三名中一名が脇棟梁、根岸村船大工は一名中一名が脇棟梁をつとめている。以上のことからみて、棟梁の徳次郎ほか青森町船大工は領内トップクラスの技術力を有していたといえそうである。同時に、No. 6 根岸村船大工の市太郎のごとく、在方においてもそのスキルが評価された船大工が存在していたことも看過できないだろう。

なかでも No. 10 小泊村船大工である「竹松」は、弘化三年（一八四六）の松前屋による小早船建造の棟梁をつとめ、「大大工」と称された「竹松」と同一人物としてみなされる点で、注目される。このことは、当該期には、領内トップクラス造船技術を有した和船の船大工が、同時に洋式帆船の建造技術をも心得ており、ほかの船大工に指導していたことを、如実にあらわしている。もっとも、箱館丸建造で稽古を積んだ加藤栄次郎や徳次郎が、竹松ら脇棟梁たちへ技術指導したのであるが、それは状況から判断して、実際の青森丸建造現場においての指導であったと察せられる。つまり、脇棟梁以下の船大工たちは、工期内のわずかな期間で洋式の造船技術を習得することが求められたと同時に、その求めに応ずる能力を有していたといえる。

一八六〇年代の弘前藩領においては、青森丸建造を大きな画期として、さほど時間をかけずに、青森、深浦、十三の船大工を中心に、洋式の造船技術が導入されていったとみてよいだろう。

小 括

弘前藩領では、天和期（一六八一〜八三）には、十三に居住した船大工の造船技術力の高さと、船大工集団としての稼業が確認されるが、藩船・一般商船ともに、その建造にあたっては、十三の船大工に対する需要が非常に高い傾向であった。十八世紀初頭には、十三のほか、とくに今別周辺の三馬屋、浜名、大川平などに居住する船大工の技術レベルが高く評価されており、西海岸地方の沿岸部や岩木川流域に居住する船大工ともに、造船需要に際していたものとみられる。とくに鱒ヶ沢町には、棟梁を庄五郎とする船大工集団が存在し、早船など弘前藩による造船発注にも対応するものとして存在したようである。

このように、弘前藩領に居住し稼業していた船大工のほかに、すでに寛文期（一六六一〜七二）から、大坂、越前新保など他領出身の船大工が、弘前藩領の造船界に積極的に参入する動きがみられた。弘前藩では、十三を中心とする造船技術労働力を用いながらも、越前新保などを中心とする領外の造船技術力も強く求め、彼らに造船を発注しているが、これは領外の技術力に対する評価と、領内における技術レベルの向上が企図されたものと推察される。

近世後期、在方全体の船大工はわずか七軒に対し、十八軒と九浦全体の半数以上を占めた十三の船大工は、引き続き領内最有力に位置づけて支障ない。ただし、実際の船作事では、青森や小泊

の船大工が、自分の弟子などを含めた船大工集団を統率する棟梁を任されており、その技術力や指導力が高く評価されたものと考えられる必要がある。天和期にみられたように、十三の船大工への発注は多かったものと考えられるが、在方に点在する船大工もまた造船需要を満たすものとして、その存在価値は少なからぬものがあったととらえるべきである。

幕末期、弘前藩による洋式帆船「青森丸」建造は、領内における洋式の造船技術導入が促される契機とみなすことができる。九浦のなかでもとくに青森、深浦、十三の船大工、そして松前屋による小早船建造の棟梁もつとめた小泊の船大工は当時トップクラスの船大工に位置づけられるが、そのような船大工を中心に、短期間で洋式造船技術をも習得していく様子がうかがえる。

当時の船大工修業のありかたとしては、徒弟制がみとめられるとともに、船大工を世襲制とする場合があったことが判明する。そして、大きな労働力として期待されているわけではないにも関わらず、少年期からすでに「子供大工」として船作事にたずさわっていることは、船大工として一人前になるためには、数多くの現場経験と長い修業期間が必要であったことを示唆しているといえよう。

弘前藩領における船大工棟梁について、篠宮氏のいう単なる請負主体ではなく、発注者のニーズに応じ技術・資材・労働力を調達・編成する管理能力を有したかどうかについての検証に耐えるような、純然たる一般商船の事例は乏しいものがある。一色氏のような、技術を有する船大工とは別の、商人資本としての

船大工棟梁についても管見の限りでは確認されないが、そのような商業ベースの船大工棟梁は全くなかったとは言いが切れない。ただ、少なくとも、弘前藩領に存在した船大工棟梁とは、近世を通じて、優れた造船技術を有し、「大大工」などとも評され、弟子なども含めた大工たちを、棟梁に次ぐ船大工とともに指導・育成しながら、工期の最初から最後まで現場のトップとして働いた、有能な船大工を指していたことは間違いないであろう。

註

(1) 津軽信枚書状写、秋田県公文書館蔵城下陪臣文書『青森県史』資料編近世1 青森県 二〇〇一年 六五七号)。

(2) 『新青森市史』資料編3 近世(1)(青森市 二〇〇二年)一六一号。

(3) 石井謙治「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―」(福井県立図書館・福井県郷土誌懇談会共編『日本海運史の研究』福井県郷土誌懇談会 一九六七年)一一三一ページ。

(4) 安達裕之「組船考」(『海事史研究』第四五号 一九八八年)四〇ページ。

(5) 「国日記」元禄四年(一六九二)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い出たところ、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従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払精を出

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、

(6) 「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、両柄がついて人が相對して引き、大木を横に切る鋸であるとも説明している。だいがりは大型鋸の意で、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「だいがり」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、「だいがり」鋸だけで仕事することはあるが、「だいがり」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『ものと人間の文化史18・鋸』法政大学出版社 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。

(7) 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 八六ページ)では、「(かね(金)へんにつくりが「男」)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日二月二十二日条に、帆柱の折損した他国船に、留山で「鑞留」「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「(かね(金)へんにつくりが「男」)留」は「鑞」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、「鑞」はちよるな、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るべき「(かね(金)へんにつくりが「男」)留」は、杣や大工が用いるまさかりを指すに違いない。

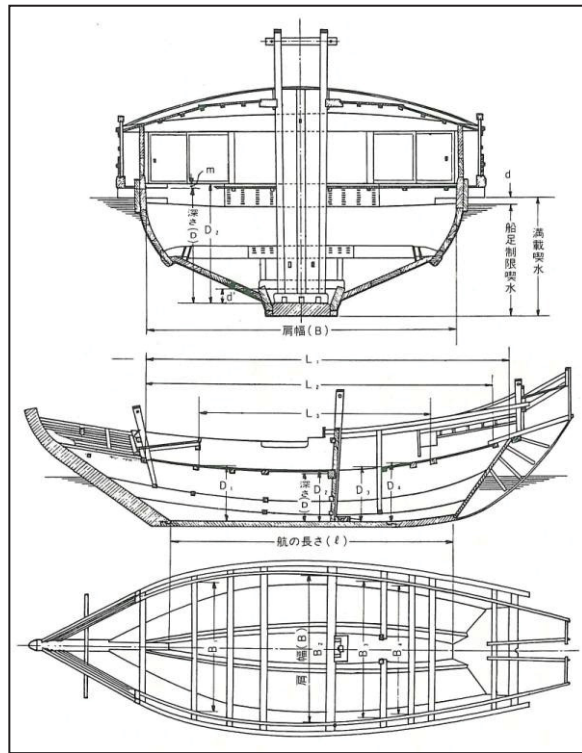
(8) 青森県立郷土館蔵の山田家資料全四〇四点のなかには、松前家請負の運送事業に関わる造船・回船資料が含まれる(『青森県立郷土館収蔵資料目録』第六集 歴史編(2) 青森県立郷土館 一九九六年)。なお、山田家文書は青森県立図書館にも収蔵されており、マイクロフィルムでの閲覧が可能である(マイクロフィルム山田家文書1「2造船関係文書(合船)」。)

(9) 青森県立郷土館蔵山田家資料二九七―二七七。
 (10) 青森県立郷土館蔵山田家資料二九七―二七九。
 (11) 青森県立郷土館蔵山田家資料二九七―二六九。
 (12) 素間尺は松前藩など藩内諸港に出入りする廻船に課税する際に使用した積石数の計算方式。正間尺の航の長さ(一)の代わりに、二番船梁の艫側から艫上船梁の舳側までの長さ(二)を測って算出するもの。そのため正間尺より三割程度の増石となった。

素間尺石数 $\parallel L_2 \cdot BD \cdot 10$

松前藩の他国廻船に対する酷税は、北陸地方を中心とする廻船業者

に算出石数をごまかす方法を思いつかせ、それが最終的に北前型弁才船のような特異な船型と生む結果になった(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 一六六ページ)。



積石数算出のための寸法のとり方
 (石井謙治『ものと人間の文化史 76-I・和船 I』より転載)

(13) 青森丸および安済丸についての論考に、本田敏雄「幕末の洋式船―青森丸と安済丸の建造について」(『北方日本の知的遺産』No.10 八戸高等地域文化研究センター 二〇〇二年)がある。

(14) 箱館丸とは、箱館奉行所が箱館で建造したトップスル・スクーナ―(舳檣(前方のマスト)に横帆おうはんと縦帆じゅうはん、艫檣(後方のマスト)に縦帆を張った船)で、安政三年(一八五六)に起工し、翌四年に進水し

たものである。安政元年六月に設置された箱館奉行所には御備船が皆無であったことから、伊豆の戸田へだの大工が建造に従事したプチャーチンのヘタ（戸田）号と同型の船（君沢形きみさわ）を幕府が造って四艘交付すること、それに倣って箱館でも造船することを上申、八月に二艘の交付と箱館でも造船が認められた。しかし、君沢形の交付が遅れたために、箱館来航の外国スクーターをもとに起工したのが箱館丸である（『国史大辞典』第十一卷 吉川弘文館 一九九〇年 「箱館丸」の項）。

第4章

南部領における廻船建造と船大工の動向

本章は、『北奥地域史の新地平』（岩田書院 二〇一四年三月刊行）に掲載された論文「近世南部領における造船技術力と廻船建造」を加筆修正し、改稿したものである。

はじめに

近世北奥地域において、大型廻船を中心とした造船の具体的様相はいかなるものであったか。海運を支えた造船界の歴史的動向をとらえることは、きわめて重要な問題であるにもかかわらず、従来の研究ではほとんど扱われてこなかった。

第3章では、弘前藩領を対象に、廻船建造の具体的動向やそのシステムについて、第4章では船大工の動向などについて検証した。十七世紀後半から十八世紀前半の弘前藩領においては、越前新保を中心とする全国各地の船頭の発注によって、一〇〇〇石積級前後の弁才船を中心とする一般商船が、年間一〇艘程度は建造されていたとみられる。船材の調達に至便な十三（現青森県五所川原市）、蟹田（現青森県外ヶ浜町）、今別（現青森県今別町）が主要な造船場で、造船資材も効率的に調達できるシステムが領内に整備された。廻船建造を担う船大工については、十三の船大工集団が藩船のほか、領内外の一般商船の建造も数多く受注するなど最有力であった。このほか、青森、鯨ヶ沢、小泊など領内諸湊に存在する船大工もまたトップレベルの技術を有しており、弟子

などを含めた船大工集団を組織しつつ、造船需要に応じた。寛文期には、大坂や越前新保など他領の船大工も参入する動きがみられることから、造船技術の普及の面で、領内船大工にも影響を与えたものと考えられる。

右の動向に対して、北奥地域の南部領側においては、どのような状況であったか。本章では、南部領すなわち盛岡藩領および八戸藩領における船大工の動向に基軸をおくこととし、これに一般商船の建造実態もあわせて検証しながら、同地域における廻船分野の造船動向をとらえたい。

第1節 八戸藩による藩船建造と船大工の動向

寛文四年（一六六四）の八戸藩分立以前、盛岡藩領時代の八戸における船大工のありかたについては、第1章においてもふれておいた。「盛岡藩雜書」^①慶安二年（一六四九）三月十二日条によれば、二〇〇石積の船の船板（船体を構成する板材）として、「金田一・米沢」^{まいざわ}（現岩手県二戸市）、「似鳥」^{にたどり}（同二戸市）、「八戸・嶋森」^{しまもり}（現青森県八戸市）からの材木伐出しが指示されている。

一、今度為作候式百石船板ニ、金田一・米沢平館八太夫知行ニて一本、千種右近知行似鳥ニて二本、同村高崎治左衛門知行ニて一本、八戸・嶋森ニて二本為伐候由、今日三郎右衛門・半左衛門以状を披露之、

この造船に際して、同年四月に船大工三太夫以下二人の大工が造船場である八戸へと派遣されている（『盛岡藩雑書』慶安二年四月二十四日条）ことから、当時の八戸においては、二〇〇石積級の廻船を建造できる船大工の確保は困難であったことが察せられる。

一、御舟頭孫右衛門預式百石積舟作候様ニと、船大工三太夫と大工拾二人、今日八戸へ遣ス、奉行本宿平作、

また慶安三年（一六五〇）五月には、船大工を江戸から呼び寄せ、八戸において「二成之御米船」の建造を開始した（『盛岡藩雑書』同年五月二十六日条）。

一、二成之御米船作候舟大工三人江戸より御下今日来着、但御細工中一日老人ニ銀三匁之御作料之筈、明ル廿七日ニ八戸へ遣ス、

一、八戸ニて為御作候御米船奉行、石橋新兵衛今日被仰付、明ル廿七日ニ八戸へ遣ス、

「盛岡藩雑書」慶安三年十月三日条に、

一、江戸より下候船大工仁兵衛・孫右衛門・勘十郎、此三人之大工、八戸ニて五百石・三百石船両艘作濟候由ニて、今日八戸より来着、

とあることから、江戸から招聘された船大工である仁兵衛、孫右衛門、勘十郎によって建造された廻米用の「二成船」は、五〇〇石積と三〇〇石積の廻船であったことが知られよう。五月末頃から開始されたこの二艘の作事は、九月末には終了したようだが、この三人の下で労働する船大工については、領内から相当数動員

されたと考えられる。

このように、盛岡藩では八戸を造船場としているにも関わらず、領内の八戸以外の船大工や江戸の船大工をも動員したうえで造船を行なっていることからみて、二〇〇石積級以上の廻船を建造しうる船大工は、当時の八戸にはほとんど存在していなかったと考えられる。

それでは八戸藩分立後の同藩領における船大工については、どのような存在形態であったか。「目付所日記」寛文五年（一六六五）十月二十三日条には、

一、閉伊より御呼被成候船大工、御入用之材木被御廻候間、罷歸御伝馬賄御手形被下被遣、

とあり、盛岡藩領閉伊から船大工を呼び寄せている。また、御船大工二人が閉伊宮古に帰るのに際して伝馬二疋を貸し与えている（「目付所日記」寛文七年（一六六七）八月八日条）ことなどからみて、八戸藩の藩船建造に際しては、盛岡藩領宮古の船大工の造船技術力が求められていたことは間違いない。

寛文七年十月には、「御船大工」として市十郎という船大工に扶持米が支給されているので（「目付所日記」同年十月二十四日条）、領内における船大工の存在も確認できる。「目付所日記」寛文八年（一六六八）二月五日条によれば、

一、御船大工与七郎、閉伊宮古へ御用被遣候、伝馬一疋宮古迄御借被成、

と、詳細は不明であるが八戸の御船大工が宮古へと派遣されるなど、いわば船大工の人事交流も藩領を越えて行なわれたようである。

る。宝暦元年（一七五一）十一月には、長年御用細工を勤めてきたとの理由から、弥惣兵衛という船大工が「船大工頭」に任命されており（「目付所日記」同年十一月十九日条）、船大工の存在形態は組織的なものであったことがうかがえる。しかしながら、八戸藩が盛岡藩に対し、御船大工の「御無心」を申し込んでいる（「目付所日記」宝暦四年（一七五四）八月五日条）ことからすれば、八戸藩の御船大工の技術力は、宮古を中心とする盛岡藩領閉伊の船大工に及ぶものではなかったことが知られよう。

文政十一年（一八二八）十月、八戸藩は一〇〇〇石積廻船二艘の新造に際して、宮古の船大工集団の雇い入れを依頼するべく、船手支配人である石橋徳右衛門^③に指示した^④。石橋徳右衛門が宮古の和泉屋武右衛門に対して示した八戸藩側の意向は、次のようなものであった。

覚

- 一、千石積船造立打払作料何程ニ刷立可申候哉、但櫓・桁・楫・伝馬ハ除候事、
- 一、賄料一日老人ニ付百文ニ受負候者爰元ニ有候事、但百文ハ受負方相對ニテ頼出来可申候得共、都合知不申候節ハ相談ニモ如何申越候、
- 右之通ニ候ハ、少々も無支取扱可申候、
- 一、宿之義ハ造船場ニ住居之事、尤宿料入方一切無之候事、
- 一、船刷立仕上り石高二寄作料増減差引可申事、
- 一、入細工ニテハ相成り不申候、渡細工ニテ金高取極り申置候、為念尚認候事、

右取極り船大工衆御出被下候ハ、十二月初に取付申度来四月初旬台卸仕度奉存候、右思召ニ而乍御面倒何分ニも奉願上候、毎度彼是御六ヶ敷事共御氣口奉存候得共外手続も無御座候、押て切希候、右可申上如斯御座候、已上、

十月
和泉屋武右衛門様
石橋徳右衛門

これによれば、一〇〇〇石積級廻船の建造では、宮古の船大工衆に発注するのは船体のみで、帆柱・帆桁・楫・伝馬船などの船道具は、八戸においても調達しえたようだ。船大工の雇入れに関しては、

- ① 諸雑費は、基本的には一日一人につき一〇〇文を支給するが、交渉次第である。
- ② 宿泊は、無料で造船場を利用できる。
- ③ 報酬は、実際の積石数に応じ、過不足を計算した上で支払うものとする。
- ④ 建造費は、実働にかかわらず、見積通りの金額で発注する。

などの条件を示している。石橋が和泉屋に懇願している様子からみて、この船大工の雇用条件は通常よりも厳しいものであったようだ。この和泉屋は石橋を通じて、八戸藩による船大工の雇入れを仲介するとともに、雇用契約に関する交渉役をつとめた人物と考えられる。

嘉永七年（一八五四）の「船手并諸御用留 十二番」には次のよう^⑤にある。

御手船亀甲丸久治郎乗老船ニ付、旧冬江戸表ニおいて御拵ニ相成、右代り御刷立被遊度之処近來木品松^(トマ)底ニ相成、色々御心配之上御用達共評義等迄被仰付致談合候処所々ニ而造船之振合諸雜費不少之聞得、依之宮古地者木品沢山ニ而何角手輕ニ仕揚候趣相聞得各評決之上可然義と申上ケ御上様ニ而も御同様ニ付、船頭久治郎申含差立遣宮古徳嶋屋善右衛門へ万端御頼被仰付被遣於彼地夫々聞配相談之上頓而船大工棟梁平三郎と申者召連善右衛門・久治郎同道、村井小右衛門宅被罷出御用達寄合、先方積書仕様帳等持参大略一見之上大凡積左ニ申上候、外巨細仕様書ミの屋・大丸屋ニ而留置、

覚

一、千式百石積 別帳仕様之通

仕揚金七百五拾兩

内 五拾兩 柱仕揚

七兩 桁

拾六兩 伝馬

式拾五兩 検尺

ノ百八兩

右金高引落素船ニノ六百四拾式兩、千式百ニ割百石五拾三兩式歩ニ御座候、都而船受負之義者梶・柱・橋船相除素船造揚ニ而百石六拾兩とか七拾兩とか相唱諸国振合御作法之趣ニ御座候、依而右之中り合を以奉伺上候、以上、

寅十二月八日

御用達共

外徳島屋善右衛門御頼合手之義ニ候得者、約定証文請取候

様内評議之上受取置候、右文面十一屋・大丸屋三軒之内ニ留置、

△徳島屋善右衛門雪中大義ニ思召御目録金五百疋被成下十二月十日出立、

八戸藩は、一二〇〇石積の藩船の新造を計画したが、領内の船材不足や、度重なる造船で出費がかさんでいるなどの事情から、宮古において造船を行なうこととした。宮古では船材を豊富に調達できるなど、より造船費用を抑えられるとの見込みによるものであった。また船大工の動員や資材調達など、造船にかかる一切の手配について、宮古の徳島屋善右衛門に委託した。徳島屋が宮古の船大工棟梁である平三郎とともに提示した見積によれば、一

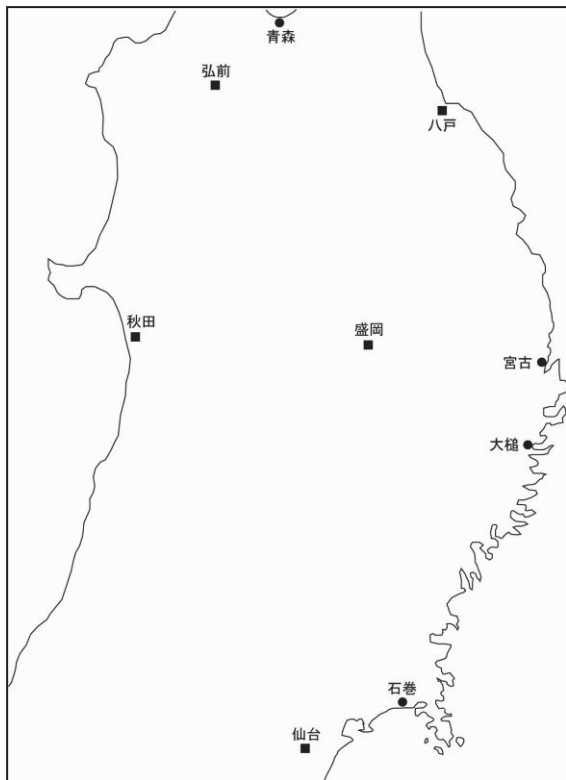


図 4-1 八戸藩による造船関係地図

二〇〇石積の総建造費は七五〇両で、このうち「素船」^{すぶね}つまり船体のみの建造費は六四二両であった。通常、廻船建造の受注は、梶・柱・橋船などの船道具を除外した船体のみで、一〇〇石当たり六〇〜七〇両というのが当時の相場であるという。宮古の船大工集団の場合、一〇〇石につき五三二両二歩で受注するというから、徳島屋の尽力ぶりがうかがわれよう。

このように、八戸藩にはお抱えの御船大工が存在していたものの、藩船の建造にあたっては、盛岡藩領宮古の船大工集団の造船技術力を求める傾向がみとめられる。造船発注のノウハウや実務については、八戸および宮古の有力商人らに委託せざるを得ず、彼らが張り巡らせていた造船ネットワークによるところもまた大きかったのである。

第2節 八戸藩領における商船の建造と船大工の動向

一般商船の建造に応じる船大工は、どのような状況であったか。「目付所日記」宝暦八年（一七五八）七月二十七日条によれば、

一、大坂舟大工寺嶋野藤兵衛・同所えひす嶋嘉右衛門右両人
御当所住居願出、願之通被仰付之、
と、大坂の「寺嶋野」「えひす嶋」の船大工が八戸に居住したい旨を願ひ出ており、大坂の船大工が八戸の造船界への本格的参入をはかった様子がうかがえる。また、明和二年（一七六五）正月、

筑前の船頭惣右衛門の造船に際しては、江戸の船大工五兵衛以下五名が雇われ、鮫村の船宿に滞在している（「勘定所日記」明和二年（一七六五）正月二十九日条）。

口上

- 一、
江戸船大工 五兵衛
- 一、
清八
- 一、
甚右衛門
- 一、
同 長五郎
- 一、
同 辰五郎
- 一、
同 又蔵

六人

右之通筑前船頭惣右衛門船造立二付、右大工共此度拙者方へ罷越申候二付宿仕候、右五兵衛申上候、御席次第右之趣宜敷様ニ被仰上可被下奉願上候、已上、

正月廿八日

鮫村宿 三四郎

浦老 甚兵衛殿へ

同 安兵衛殿へ

舟宿 津兵衛殿へ

舟名主 久之助殿へ

また、大坂の船頭富三郎の場合は、安永三年（一七七三）三月、八戸での造船に際して、仙台藩領石巻の船大工一二名を雇った（「勘定所日記」安永三年（一七七三）三月十六日条）。

一、大坂船頭富三郎船造立二付船大工仙台石巻昨十四日罷下り候所人数左之通、

門七・治助・彦三郎・平助・長治・平助蔵・庄蔵・孫兵衛・

己之助・十四郎・西之助・勘太郎、御代官御浦奉行より訴、

同じ大坂の船頭万吉は、盛岡藩領大槌の船大工一九名、同宮古の船大工六名を雇い入れ、八戸で造船を行なっている（「勘定所日記」寛政六年（一七九四）四月十二日条）。

一、大坂船頭万吉船造立二付、大槌より船大工拾九人宮古より六人相雇右宿鮫甚太郎代安太郎改候旨申出申上ル、

このように、筑前や大坂の船頭が八戸を造船場としながらも、江戸、仙台藩領石巻、盛岡藩領大槌などの船大工を雇い入れている状況は、太平洋海運を通じた海運関係者と造船関係者の密接なネットワークを基盤としたものに違いなからう。

八戸の船頭とみられる忠八の場合、所有船の三社丸が破船したことを理由に、鮫浦嶋之間において「とさづくり解造」（船を解体して再び建造する）を願ひ出ている（「勘定所日記」文化十年（一八一三）十月二十八日条）。「勘定所日記」文化十年（一八一三）十一月七日条には、

一、三社丸忠八船造立二付、盛岡御領安戸より船大工六人宿仕候、

鮫村宿

三四郎

六之助

治郎吉

清蔵

藤助

長四郎

福松

御代官御浦奉行両所より訴出る、

とみえ、三社丸の建造にあたっては、盛岡藩領の安戸（安渡）から六人の船大工が動員されたことが判明する。忠八はこのほかに、盛岡藩領野辺地から船大工六名と木挽二名を雇い入れている（「勘定所日記」文化十年（一八一三）十一月十七日条）。

一、宿書上

鮫間屋 三四郎

一、船大工 仁三郎 作兵衛 徳五郎 松太郎 金之助 喜太郎 木挽 小八 新之助

右三社丸造立二付野辺地より雇越候旨申出ル、

つまり三社丸の建造にあたっては、総勢十二名の船大工が動員されたことになり、その技術労働力のほとんどは、安渡および野辺地の船大工グループにより供給されたことが理解される。領内外の船持ち商人などが八戸を造船場として廻船建造を行なう場合、船大工は領外から計画的に動員する場合がほとんどであったようだ。このような状況は、造船界と海運界の相互交流が藩領を越えて日常的に行なわれており、確かな情報網が構築されていたことを如実に示すものといえる。

八戸の造船界には、大坂、江戸、仙台藩領石巻、盛岡藩領大槌・宮古・安渡・野辺地など、他領の船大工が次々と参入した。換言すれば、八戸領内に廻船建造を受注しうる船大工はほとんど存在せず、領内の造船技術力をもって領内外の一般商船の造船需要に対応することは非常に困難であったということになる。

斉藤潔「近世八戸地方の造船業」『八戸地域史』第一六号 一

九九〇年)によれば、宝永四年(一七〇七)から安政四年(一八五七)までに、四三件の廻船建造が行なわれており、年間の造船件数は約一艘程度であるという。表4-1は、とくに一般商船の新造について、発注者の居住地や廻船の積石数などの具体的な情報を知り得るものを、「目付所日記」「勘定所日記」から抽出したものである。これによれば、発注者に関して、八戸藩領民は六名、領外の船頭の居住地について判明するものは大坂五件、江戸四件、水戸二件、筑前一件、紀州一件、仙台藩領石巻一件で、領外からの発注が領内を大幅に上回っている。なかでも大坂および江戸の船頭が多い傾向であると同時に、太平洋側の地名を冠する船頭がほとんどである。造船場については、現八戸市鮫町の「白濱浦」(No. 4)、「鮫村」(No. 13)、「鮫蕪嶋の前、すか嶋の間」(No. 21)、「鮫浦」(No. 22)などにおいて行われたようである。

廻船の積石数が判明するのは一四件で、最小二三一石八斗二升六合(No. 23)から、最大二二八石一斗二升八合七勺五才(No. 13)までで、平均積石数は約八一七石積であった。一〇〇石積級ごとにみれば、二〇〇石積級は二件、四〇〇石積級は三件、七〇〇石級および九〇〇石積級はそれぞれ一件、そして七件が一〇〇〇石積級であり、五割は一〇〇〇石積級の大型廻船である。その船頭については、八戸藩領民が三名(No. 3・No. 7・No. 14)、江戸一名(No. 9)、筑前一名(No. 13)、仙台藩領石巻一名(No. 22)、不明一名(No. 18)である。つまり、一〇〇〇石積級廻船に関しては、八戸領内向けが多くのシェアを占めていたことを示唆するものといえる。

八戸藩領においては、一〇〇〇石積級の大型廻船を建造することが現実的には可能であったものの、そのほとんどは領内の船持ち商人向けの受注に重点がおかれていたようである。発注者別では他領船頭によるものが七割を占めるとはいえ、年間の廻船建造数にすればわずか数艘程度と、津軽領の場合ほど廻船建造が行われていたとはいいがたい。このことはやはり、他領の海運業者などが八戸で廻船建造を行う場合、必要相当数の船大工を現地で動員することが困難であったことの一つの証左と評価できよう。



図4-2 八戸市鮫町にある鮫御役所(御浦奉行所)跡より蕪島(右手)方面を望む。この付近が主な造船場だったようだ。2012年11月筆者撮影。

表4-1 八戸藩領におけるおもな廻船建造

| No. | 日付 | 西暦 | 船頭など | 内容 | 出典 |
|-----|------------|------|-----------------------|--|---------|
| 1 | 宝永4.6.5 | 1707 | 江戸筑前屋作右衛門 | 700石の舟はぎ | 「目付所日記」 |
| 2 | 元文2.8.9 | 1737 | 水戸中湊権重郎 | 弁才造新艘(石高249石1斗5升9合) | 「勘定所日記」 |
| 3 | 元文2.11.20 | 1737 | 新井田村孫助 | 弁才新造16人乗(石高1048石2斗6合) | 「勘定所日記」 |
| 4 | 宝暦4.2.13 | 1754 | 水戸舟頭喜八 | 白濱浦にて手船造作(石数:423石9升5合「勘定所日記」同年5.28日条による) | 「目付所日記」 |
| 5 | 宝暦7.11.2 | 1757 | 大坂舟頭弥助 | 破船につき新艘造立 | 「目付所日記」 |
| 6 | 宝暦8.5.19 | 1758 | 湊村喜太郎 | 船はぎ | 「目付所日記」 |
| 7 | 宝暦9.11.24 | 1759 | 新井田村弥助 | 手船造建(石高1151石1升) | 「目付所日記」 |
| 8 | 宝暦10.5.13 | 1760 | 新井田村孫助 | 手船(石高1151石1升)造作出来 | 「勘定所日記」 |
| 9 | 宝暦10.10.9 | 1760 | 大坂舟頭孫三郎 | 舟造立 | 「勘定所日記」 |
| 10 | 宝暦10.10.27 | 1760 | 江戸孫三郎 | 新造(石高1157石4斗3升8合) | 「目付所日記」 |
| 11 | 宝暦13.12.28 | 1763 | 大久喜村甚兵衛 | 500石目位(471石2斗4升)の船造立、寺下にて杉2本購入。 | 「目付所日記」 |
| 12 | 明和元.6.9 | 1764 | 白濱村甚兵衛 | 舟造立 | 「目付所日記」 |
| 13 | 明和元.6.15 | 1764 | 江戸船頭専蔵 | 新造間尺改(471石2斗4升) | 「勘定所日記」 |
| 14 | 明和元.6.24 | 1764 | 筑前宗右衛門 | 破船につき代船造立 | 「目付所日記」 |
| 15 | 明和元.7.19 | 1764 | 筑前惣右衛門 | 船造建につき長者山松10本を購入 | 「目付所日記」 |
| 16 | 明和元.7.25 | 1764 | 筑前万右衛門(惣右衛門名代)・同国惣右衛門 | 鮫村にて船造立(石高1288石1斗2升8合7勺5才) | 「目付所日記」 |
| 17 | 明和6.2.17 | 1769 | 八戸船頭勘四郎 | 船刷立につき長者山にて松4本購入、石高1020石1斗(「勘定所日記」では7斗)6升3合。 | 「目付所日記」 |
| 18 | 安永2.4.11 | 1773 | 大坂船頭木左衛門 | 船造立 | 「目付所日記」 |
| 19 | 安永2.7.22 | 1773 | 大坂船頭富三郎 | 船新造 | 「目付所日記」 |
| 20 | 安永2.8.4 | 1773 | (不明) | 新造間尺改 | 「目付所日記」 |
| 21 | 安永2.10.12 | 1773 | (不明) | 新造船間尺改(1076石3斗4升2合) | 「目付所日記」 |
| 22 | 安永2.12.25 | 1773 | 紀州船頭金之丞 | 船造立 | 「目付所日記」 |
| 23 | 安永3.5.29 | 1774 | 大坂船頭富三郎 | 間尺改(石高957石8斗1升6合) | 「勘定所日記」 |
| 24 | 安永5.正.19 | 1776 | 江戸船頭文吉 | 船新造立(鮫蕪の前、すか嶋の間にて) | 「勘定所日記」 |
| 25 | 享和元.6.13 | 1801 | 仙台石巻船頭富吉 | 鮫浦にて造船(1196石7斗3升2合) | 「目付所日記」 |
| 26 | 弘化3.8.12 | 1846 | 助十郎船龜宝丸 | 新造(231石8斗2升6合) | 「目付所日記」 |

第3節 近世後期盛岡藩領田名部通における船大工の動向

盛岡藩川内町の検断をとめた小針屋長左衛門による「安永以来諸書留」によれば、安永八年(一七七九)、大畑湊村の船大工清太郎を筆頭に、四名の「組子」ほか惣船大工が議定を行なったという。

一、安永八年亥四月 船大工共我儘之議定致候義、御尋之節申上候、

船大工大畑湊村 清太郎
組子川内村 勘六
同大平 平蔵
同脇野沢 甚六
同左井 三右衛門
川内検断 惣大工共
大畑検断 新右衛門
平八

黒沢治右衛門様
堀口勇右衛門様
これによれば、大畑・川内・大平・脇野沢・左井(佐井)など、いわゆる田名部七湊と位置づけられた盛岡藩領田名部通の有力な湊に、それぞれ船大工が存在していたことがまずは知られよう。議定を行なったこの船大工たちは、大畑湊村の船大工清太郎をトップとする「組」をつくり、大勢の船大工はその構成員である「組

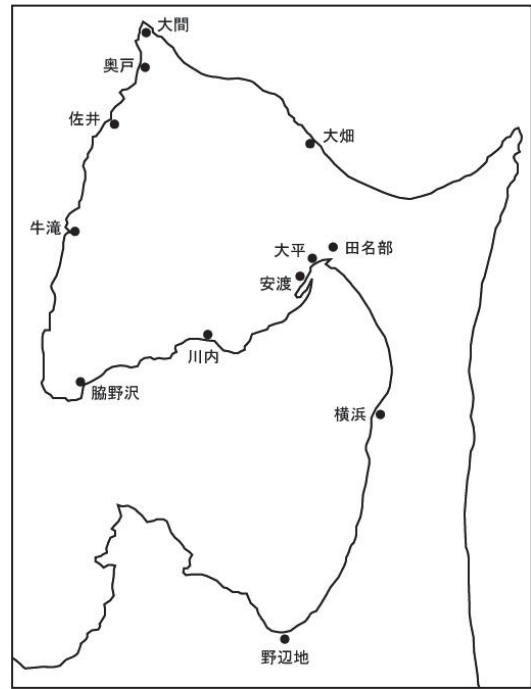


図 4-3 盛岡藩領田名部通における造船関係地図

子」として所属していた。稼業する上で問題が生じれば、組として意思決定をし、検断を通して藩側に上申したのである。

「原始謾筆風土年表」文化四年（一八〇七）条によれば、同年、川内において、船大工の向井清兵衛が五〇〇石積の「全真丸」「寿昌丸」二艘の建造にたずさわっている。この向井清兵衛は、文化五年（一八〇八）十一月から、大畑において「加莫西杜加征伐試の艘二艘」のうち「守真丸」の建造も手がけた。⁽¹¹⁾「艘二艘」の読みは「もうしよう」または「もうどう」であるが、「いくさぶね」「軍船」の意であることから、近世の軍船を代表する閥船⁽¹²⁾を指すとみられる。このとき船大工については五〇人、木挽は一五人ずつがそれぞれに配置され、一艘を「面楫・取舵」つまり船体の右舷と左舷に分けて、休日もなく働いた。大工の総人工数は二艘あわせて三六〇〇人工、木挽の総人工数は二艘あわせて一四〇〇

人工に及んだという。

安貞丸は十二月二日、守真丸は同月五日に「敷すへ」⁽¹³⁾が行なわれた。ところが、翌年正月十一日の船玉の祝日、守真丸は「桓虎丸」へ、安貞丸は「虓虎丸」へと船名が変わり、船型も一〇〇石積級の「商船造」へと急遽変更された。「商船造」の船とは、近世の商船を代表する船型である弁才船を指すと考えられるが、向井清兵衛は、軍船および商船いずれの建造技術を心得た船大工であったことが察せられる。向井清兵衛は、文化九年（一八一二）にも「順応丸」「山王丸」と、大畑において数々の盛岡藩の藩船建造にたずさわっていること⁽¹⁴⁾からみて、同藩が重用した熟練した船大工であるとともに、船大工集団を統率し指導する立場にあった人物とみてよいだろう。

先の小針屋長左衛門による「川内町検断所日記」によれば、安政三年（一八五六）、盛岡藩の藩船「虎丸」⁽¹⁵⁾の建造にかかる川渡船の製作のため、川内の船大工四名が大畑へ派遣された。⁽¹⁶⁾この「虎丸」の建造に際して、安政四年（一八五七）二月、川内船大工である市蔵に対しては、どこで作事をしていたとしても、御用の際は速やかに出勤するように命じられた。翌日、市蔵は安渡の造船も受注しているので、虎丸の作事は、同じ「組」の岩吉に代えて欲しいと検断に談判した。しかしながら検断は、安渡の船は悍に任せて、虎丸の作事現場へ行くよう市蔵に言い聞かせている。⁽¹⁷⁾また「川内町検断所日記」安政四年（一八五七）二月十四日条には次のようにある。⁽¹⁸⁾

一、虎丸附

船大工市蔵

十三日ニ罷帰候而来ル廿日迄川内大工三人被仰付候得共、
市蔵ト兩人遣候積ニ致申手合罷有候、

一、拾人之内安渡 一人

脇野沢大工 一人

川内同 三人

大畑 五人

ベ九人申付候よし、

虎丸付の市蔵は、大畑の造船現場から一度川内へ戻ったものの、ほかの川内大工二人と手合せをするために再び現場へと連れ戻されることとなる。「川内町検断所日記」安政四年（一八五七）二月十五日の条にも、源太に船大工を命じるから、市蔵と手合せをするようにとの指示が出されている⁽¹⁹⁾。すでに他の現場で作業をしていたとしても、強制的に藩船の建造現場に召集される状況からみて、この市蔵はかなり腕の良い船大工であったとみてよいだろう。この背景には、市蔵のような技術レベルの高い船大工と一緒に作事をさせることによって、船大工同士の競争心をあおり、また個々の技術向上をはかり、全体として作事の進捗を促そうとのねらいがあったようだ。

近世後期の田名部通では、船大工は同地域の有力な湊にそれぞれ居住しており、基本的には個々に稼業していたものとみられる。とくに川内および大畑は、相対的により多くの船大工が存在し、複数名で稼業する場合も多くあったようだ。個人あるいは地域ごとの船大工集団として存在しつつ、田名部通一帯をその範囲とする船大工ネットワークとしての「組」も形成するなど、船大工の

存在形態は二重構造を呈していたとみられる。

ところで、盛岡藩領内には前述した田名部七湊のほか、藩による御用銅や為御登大豆^{おのぼせ}の移出拠点として、野辺地湊も重要な機能を有した。この御用銅や為御登大豆の取扱支配人をつとめた有力な商人で、代々「治三郎」を襲名した野村家は、寛政九年（一七九七）に一艘、文政七年（一八二四）に「太神丸」、天保二年（一八三一）に「太神丸」、天保五年（一八三四）に「正徳丸」、天保六年（一八三五）に「神通丸」、天保九年（一八三八）に「天神丸」、弘化四年（一八四七）に「正徳丸」など、数々の持船を建造している⁽²⁰⁾。このうち「神通丸」は大坂で新造し、「天神丸」は大坂で購入したことが知られている。そして文政七年建造の「太神丸」については、川内の船大工棟梁に対して野辺地往復のための費用が支払われていることから、野辺地で建造されたとみてよいと考える。

文政七年「太神丸新造仕上帳」⁽²¹⁾は、船材および船・銚などの資材購入費、船大工・木挽への労賃、船道具購入費、その他諸雑費の支払いなど、太神丸新造にかかる諸費用を書き上げた記録である。太神丸の総工費は「九百七十四兩ト三貫百六十七文」とあり、当時、一〇〇〇石積の船価は約一〇〇〇両であったことをふまえれば、太神丸の大きさについても概ね一〇〇〇石積程度とみられる。船型については、近世商船の代表格である弁才船であった可能性がきわめて高い。この太神丸の建造記録をもとに、船大工の存在形態や稼業のありかたについてみていく。

全体の労働体制がいかにして編成されたかは、「敷据」および「筒立」⁽²²⁾の造船儀礼の際の、祝儀の支払い状況から判明しよう。

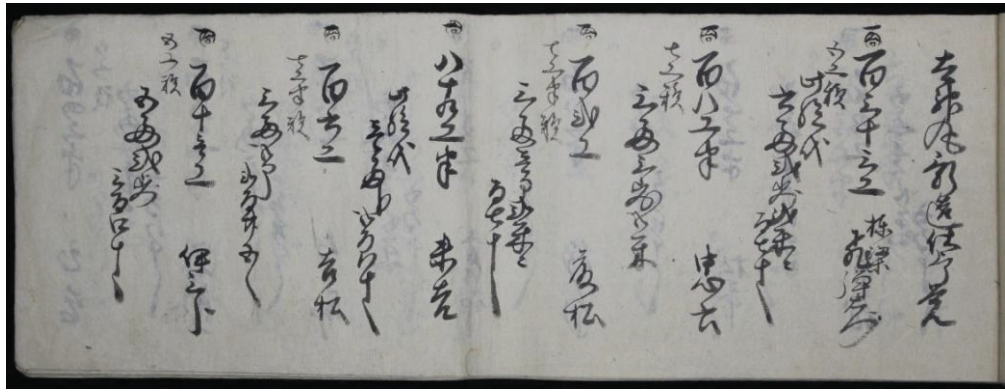


図 4-4 文政 7 年(1824)「太神丸新造仕上帳」(青森県立図書館蔵野村家文書)

棟梁飛弾[驛]右衛門以下船大工の名や工数が書き上げられる。

表 4-1-2 によれば、棟梁飛弾^[驛]右衛門の工数が一三三で最も多く、同時に、太神丸の工期が少なくとも一三三日以上であったことが察せられる。棟梁を補佐する脇棟梁は松太郎で、さらに「下大工」

「敷居」に際しては「棟梁」「脇同(棟梁)」「下大工」「鍛冶・木挽共」に、「筒立」の場合には「棟梁」「脇同(棟梁)」「下大工」「小引木挽」「鍛冶・木挽共」にそれぞれ祝儀が渡されている。つまり、船大工は「棟梁」のもとに「脇棟梁」が配され、さらにその指揮下で労働するその他大勢の大工は「下大工」として組織されたと推察される。「太神丸新造仕上り覚」の項には、川内に在住した「棟梁飛弾^[驛]右衛門」以下の技術労働者の工数および作料などが書き上げられるが、このうち、「棟梁」「脇棟梁」「下大工」とみられる労働者、その他の大工についての工数と作料について抽出したものが表 4-1-2 である。

表 4-2 文政 7 年(1824)太神丸建造にかかる船大工工数など

| No. | 職人 | 工数(工) | 作料 |
|-----|----------------|-------|------------|
| 1 | 棟梁 川内 飛弾[驛]右衛門 | 133 | 6両2步2朱170文 |
| 2 | (下大工) 松太郎 | 115 | 9両2步2朱510文 |
| 3 | (下大工) 作兵衛 | 79 | |
| 4 | (下大工) 忠六 | 108 | 3両3步2朱 |
| 5 | (下大工) 藤松 | 102 | 3両1步2朱170文 |
| 6 | (下大工) 末吉 | 89 | 1両280文 |
| 7 | (下大工) 吉松 | 106 | 3両2步225文 |
| 8 | (下大工) 伊三郎 | 111 | 5両2步340文 |
| 9 | (下大工) 玉吉 | 104 | 5両2朱680文 |
| 10 | (下大工) 岩蔵 | 108 | 3両3步727文 |
| 11 | (下大工) 与之助 | 109 | 5両1步2朱510文 |
| 12 | (下大工) 幸次郎 | 111 | 5両2步340文 |
| 13 | (下大工) 勝右衛門 | 108 | 5両1步半340文 |
| 14 | (下大工) 松平 | 107 | 5両1步2朱 |
| 15 | (下大工) 市蔵 | 109 | 5両1步2朱510文 |
| 16 | (下大工) 徳五郎 | 52 | 5両3步170文 |
| 17 | (下大工) 金之助 | 63 | |
| 18 | (下大工) 喜太郎 | 63 | 3両2朱185文 |
| 19 | (下大工) 小三郎 | 83 | 1両 |
| 20 | 八戸大工 藤助 | 55 | 1両3步2朱728文 |
| 21 | 八戸大工 馬之助 | 53 | 2両2步2朱340文 |
| 22 | 都大工 留吉 | 66 | 3両1步340文 |
| 23 | 安渡 権兵衛 | 34 | 3両510文 |
| 24 | 安渡 留 | 67 | |
| 25 | 川内大工衆 | 32 | 1両2朱2貫412文 |
| 26 | (下大工) 徳五郎・金之助 | 4 | 1貫358文 |
| 27 | (下大工) 松太郎・作兵衛 | 12 | 2步2朱77文 |
| 28 | (手伝い) 喜太郎弟子 | — | — |
| 29 | 家大工(手伝い) 文吉・権助 | 11 | 1貫316文 |

※「太神丸新造仕上帳」により作成。

とみられる大工一八名のほか、喜太郎 (No. 18) の弟子および「家大工」^{やだいく}二名も手伝いとして作事にたずさわった。この喜太郎の弟子に対しては、作料が支払われていないことから、いまだ見習いの段階であったことがうかがえる。このように実際の作事現場で下働きなどしながら、船大工の経験を積んでいったものであろう。

地名を冠した船大工としては「八戸大工」二名、「都(宮古か)大工」一名、「川内大工」が動員されていることがみえるが、「安渡」の権兵衛と留についても、同様に船大工と考えられる。脇棟梁松太郎 (No. 2) と作兵衛 (No. 3) の作料九両二步二朱五一〇文が、個別にはなく二名分として計上されているのは、同じ船大

工グループであったことを意味する。同様に、徳五郎（No. 16）と金之助（No. 17）、安渡の権兵衛（No. 23）と留（No. 24）についても、それぞれ同じグループに所属する船大工であったから、二名分まとめて支給したようである。このことから、船大工個人々人による稼業のみならず、二名程度の船大工グループとして作事を受注していたことが知られよう。

とくに「川内大工衆」については、往復の船賃として一五貫文が支払われたことから、複数名からなる船大工集団であったことが判明する。ただし、その工数は三二と全体の工期からみて短期間であるから臨時的に雇われたものみられ、棟梁である飛弾^飛右衛門が自分の統轄下にある「川内大工衆」を呼び寄せたものと推察される。この「川内大工衆」に対しては、作料のほかに「土産物代」として二貫六文も支払われ、棟梁飛弾^飛右衛門へも「野辺地往来諸色」として一兩一歩一〇六文が支給されるなど、他地域の船大工とは一線を画す待遇であった。

当時、川内船大工集団の造船技術力は、盛岡藩領北部の造船界において、大きな影響力をもっていたと考えられる。また、享和元年（一八〇一）二月、川内の船大工八名が幕府による造船のために雇われて松前へも渡海する²³など、川内船大工に対する需要とその稼業範囲は、藩領を越えて展開されていた。

第4節 十八世紀末盛岡藩領田名部通における商船の建造動向

寛政八年（一七九六）及び寛政九年の「合船御役取立本^{あわせぶね} 払²⁴」をもとに、盛岡藩領田名部通における一般商船の具体的な建造動向をみていく。この史料は、一般領民が「合船」すなわち造船を行なう際の、藩による役金取立ておよび収納の記録である。これまではほとんど分析の対象とされてこなかったが、発注者の分布状況や廻船の種類など、造船の実態を知る上でも重要な史料として注目すべきものである。

これによれば、まず寛政八年（一七九六）における新造および修繕など合船の件数は全三五件であった。ここでは漁船以外の九件の造船内容について検討することとし、それを整理したものが表4-3である。No. 1からNo. 9は、船型名称が明確で、「弁財船」（「弁才船」に同じ）が七件、「天当」が二件である。このうち積石数が判明するものでは、弁才船の場合、二三四石八斗八升九合六勺から最大で九四五石五斗八升九合六勺まで、天当は最大で九三石五升四合三勺三才であった。発注者の地域構成にみると、弁才船は、江戸が二名、松前が一名、大坂が一名、紀州が二名、安渡一名で、天当は松前が一名、安渡が一名であった。

以下、No. 12およびNo. 13の「橋船」（入港のとき陸岸との連絡や荷物の運搬に使用する伝馬船を指す）のほかは、部材のみの調達であり、船型は不明である。しかしながら、No. 10・No. 11・No. 19は

江戸、No. 16は加州と、遠隔地からの発注であることから、漁船である可能性は低い。とくにNo. 11の江戸の徳左衛門の場合は、長さ一四尋四尺五寸（七四・五尺）の杉の帆柱、No. 19の江戸の与治右衛門も、長さ一二尋三尺五寸（六三・五尺）の帆柱⁽²⁵⁾を調達していることなどを勘案するならば、これら領外からの発注分四件は、廻船であると同時に当時の主力船型である弁才船とみるのが適当と考えられる。

翌寛政九年（一七九七）の合船件数は全四二件で、漁船以外の造船については表4-4の通りであった。No. 1からNo. 9についてみると「弁財船」が五件、「天当」が四件である。弁才船の積石数は一七二石六斗三升三合から最大で一〇三五石七斗八升六合五勺まで、天当は九一石三斗九升七合から最大で二二一石八斗三升六合であった。弁才船の発注者は、江戸が二名、松前が二名、領内大畑湊が一名で、天当は、安渡・川内・蠣崎などの地船のみという構成である。

以下、No. 16およびNo. 19の領内船籍の橋船のほかは、部材に対しての役金賦課であることから、修繕がほとんどであったとみられる。このなかでは、江戸の発注者が四名（No. 10・No. 13・No. 18・No. 21）で最も多く、ほか越前一名（No. 15）、加賀一名（No. 12）、越中一名（No. 14）と北陸方面の発注者もあるが、これらの作事内容についても、長距離を航海する廻船の修繕であると推察される。

以上、寛政八年・同九年の二年間の傾向から、十八世紀末の田名部通においては、年間、少なくとも一〇件以上の廻船建造や修繕が行なわれていたものとみなすことができよう。弁才船につい

ては、最大で積石数一〇三五石七斗八升六合五勺までを建造することが可能であったが、このような大型廻船の多くは、江戸・大坂・紀州・松前などを中心とする海運業者などによる発注であり、同時に、その廻船は日本海海運や太平洋海運に就航する長距離輸送用であったとみられる。

この傾向に対して、天当の発注者は、江戸や上方方面など遠隔地の者はみえず、川内・安渡・蠣崎などの領内と松前が中心であること、さらに積石数は最大で二二一石程度であることからみても、同地域間を行き来する近距離海運に従事する廻船であったと考えて支障なからう。

ほとんどの造船発注者は、大畑・川内・大平を中心に、脇野沢・奥戸など田名部通有力諸湊の問屋などを宿としていることから、これら各湊において造船が行なわれると同時に、役金の上納がなされたと考えられる。また、これら廻船建造を受注したのは、有力諸湊にそれぞれ存在した船大工集団であったとみてよいだろう。つまり、田名部通一帯は全国の海運業者による廻船建造の発注に応じ得る、有力な造船地であったと評価することができよう。

表4-3 寛政8年(1796)盛岡藩領田名部通における合船役金取立

| No. | 内容 | 寸法 | | | 積石数 | 役金 | 発注者 | 宿 | 備考 |
|-----|-------------------|-----------|-----------|---------|----------------|-------------|------------|----------|---------------------|
| | | | | | | | | | |
| 1 | 弁財船作事 | — | — | — | — | 1歩8分9毛 | 安渡 儀兵衛 | 大平 権兵衛 | 3月26日大平肝入取立上納 |
| 2 | 天当作事 | — | — | — | — | 1分7厘 | 松前 豊吉 | 辰右衛門 | 3月26日大平肝入取立上納 |
| 3 | 弁財船繕 | — | — | — | — | 1歩7分4厘8毛 | 紀州 四右衛門 | 権兵衛 | 3月26日大平肝入取立上納 |
| 4 | 弁財8人乗(橋船・柱・梶・桁とも) | 長6丈3尺2寸5部 | 腹2丈3尺7寸3部 | 深6尺3寸 | 945石5斗8升1合1勺7才 | 20両1歩6分4厘9毛 | 江戸 与兵衛 | 久兵衛 | 6月29日取立、沖船頭川内左治。 |
| 5 | 弁才船繕 | — | — | — | — | 1分1厘4毛 | 大坂 吉左衛門 | 大平 辰右衛門 | 6月28日取立 |
| 6 | 弁財3人乗(橋船・桁・柱・梶とも) | 長4丈5尺3寸 | 腹1丈4尺9寸 | 深3尺4寸8部 | 234石8斗8升9合6勺 | 5両2歩3分4厘7毛 | 松前 長左衛門 | 川内 市右衛門 | 8月6日上納 |
| 7 | 弁財6人乗(橋船・柱・梶・桁とも) | 長5丈8尺4寸 | 腹2丈1尺2寸 | 深5尺7寸 | 705石7斗5合6勺 | 15両3歩7分6厘7毛 | 江戸 宗九郎 | 川内 久兵衛 | 8月6日上納 |
| 8 | 天当船 | 長3丈5尺3寸 | 腹1丈1寸 | 深2尺6寸1部 | 93石5升4合3勺3才 | 2両ト6分7厘1毛 | 安渡村 久五 | 辰右衛門 | 10月14日改 |
| 9 | 弁財5人乗(杉板・桧板ほか) | — | — | — | — | 5分4厘1毛 | 紀州 金右衛門 | 大畑 庄助 | 12月19日改 |
| 10 | 檣丸太2本 | — | — | — | — | 1両3歩7分6毛 | 江戸 久治郎 | 奥戸 安兵衛 | 9月13日上納、奥戸村にて船作事入用。 |
| 11 | 杉帆柱1本ほか | — | — | — | — | 3両2歩1分2厘5毛 | 江戸 徳左衛門 | 与左衛門 | 11月3日取立 |
| 12 | 橋船 | — | — | — | — | 2両ト6分7厘1毛 | 安渡村 久五 | 辰右衛門 | 10月14日改 |
| 13 | 橋船 | — | — | — | — | 5分2厘3毛 | 安渡 豊吉 | 権兵衛 | 10月19日改 |
| 14 | 三間平物1枚ほか | — | — | — | — | 2分4厘4毛 | 佐井湊 日高平右衛門 | 川内 市右衛門 | 11月25日上納 |
| 15 | 桧板ほか | — | — | — | — | 5厘1毛 | 松前 長左衛門 | 川内 久兵衛 | |
| 16 | 梶1羽ほか | — | — | — | — | 3歩1分6厘8毛 | 加州 弥三郎 | 久兵衛 | |
| 17 | 1丈5寸5本 | — | — | — | — | 8厘8毛 | 川内 久助 | 庄右衛門 | |
| 18 | 1丈5寸角7本・松長板4尋1枚 | — | — | — | — | 3分 | 川内 辰右衛門 | 庄右衛門 | |
| 19 | 帆柱1本 | — | — | — | — | 1両2歩3分1厘8毛 | 江戸 与治右衛門 | 脇野沢 四右衛門 | 正月7日 |

※「合船御役取立本払」により作成。船の名称および度量衡の単位表記については原文のままとした。役金については()内に示した道具の分も含む。

表4-4 寛政9年(1797)盛岡藩領田名部通における合船役金取立

| No. | 内容 | 寸法 | | | 積石数 | 役金 | 船頭 | 宿 | 備考 |
|-----|-----------------------------|-------------|---------------|-------------|-------------------|----------------|----------------|--------------|-------------------------|
| 1 | 弁財船3人乗 (橋船・柱・桁・楫とも) | 長4丈8寸 | 腹1丈1尺 4寸9部 | 深3尺1寸 4部 | 172石6斗3 升3合 | 3両1歩3分2 厘3毛 | 大畑湊 甚兵衛 | 与左衛門 | 7月4日上納 |
| 2 | 弁財船4人乗 | 長5丈3尺 5寸 | 腹2丈9寸 8分 | 深5尺2寸 | 583石6斗6 升3合6勺 | 8両3歩1厘7 毛 | 江戸 定吉 | 船宿 川内 初五 | |
| 3 | 天当作事(檣2 間5寸2本ほか) | — | — | — | — | 1分2厘6毛 | 地船 庄三郎 | 大平 理右 衛門 | |
| 4 | 天当合船(はし 船とも) | 長3丈1尺 7寸 | 腹1丈6寸 | 深2尺7寸 2部 | 91石3斗9升 7合 | 1両2歩6分4 厘6毛 | 蛸崎 忠治郎 | 四郎三郎 | 沖船頭 五右 衛門 |
| 5 | 弁財合船(橋 船・柱・桁・楫と も) | 長6丈3尺 1寸 | 腹2丈4尺 5寸 | 深6尺7寸 | 1035石7斗8 升6合5勺 | 20両3歩3分 8厘 | 松前 熊野屋忠 右衛門 | 大畑 庄助 | 閏7月21日 上納 |
| 6 | 弁財新造(橋 船・柱・桁・楫と も) | 長6丈1尺 8寸 | 腹2丈1尺 5寸8部 | 深5尺8寸 | 773石5斗1 升3合5勺2 | 16両3歩2分 2毛 | 江戸 林右衛門 | 川内 久兵 衛 | 閏7月9日受 取、沖船頭 与市。 |
| 7 | 弁財船作事 | — | — | — | — | 2両7厘9毛 | 松前 源治郎 | 脇野沢 四 右衛門 | 12月10日取 立 |
| 8 | 天当2人乗(古 橋舟ほか含む) | 長4丈4尺 3寸 | 腹1丈5尺 8寸 | 深3尺2寸 1部 | 221石8斗3 升6合 | 4両1歩9厘8 毛 | 川内 重兵衛 | — | 11月13日上 納、沖船頭 嘉吉。 |
| 9 | 天当作事 | — | — | — | — | 1歩1分6厘 | 安渡 竹松 | 大平 権兵 衛 | |
| 10 | 杉柱・平物・包 板ほか | — | — | — | — | 1両5分3毛 | 江戸 安右衛門 | 佐井 三九 | 閏7月3日上 納 |
| 11 | 檣1丈板50枚 | — | — | — | — | 8厘8毛 | 安渡 吉兵衛 | 大平問屋 辰右衛門 | |
| 12 | 1丈6寸30本・ぶ な板ほか(繕の ため) | — | — | — | — | 2両3歩6厘1 毛 | 加州 七右衛門 船 | — | 4月23日上 納 |
| 13 | 杉2本 | — | — | — | — | 3両1歩2分5 厘3毛 | 江戸 与兵衛 | 川内 久兵 衛 | 8月5日上納 |
| 14 | 杉1本 | — | — | — | — | 2歩17分8厘 9毛 | 越中 傳左衛門 | 大平問屋 辰右衛門 | 6月21日取 立 |
| 15 | 檣1丈6寸1本 | — | — | — | — | 2厘2毛 | 越前 甚助 | 問屋 権兵 衛 | |
| 16 | 橋船合船 | — | — | — | — | 6分8厘 | 地船 忠治 | 大平 理右 衛門 | 沖船頭 辰右 衛門 |
| 17 | 1丈5寸5本・柱2 間物1本・松板 20軒 | — | — | — | — | 7分3厘9毛 | 川内 辰右衛門 | 市右衛門 | 閏7月9日受 取 |
| 18 | 柱作事 | — | — | — | — | 3両2歩2分2 厘3毛 | 江戸 与兵衛 | 川内 久兵 衛 | 11月1日受 取 |
| 19 | はし船作事 | — | — | — | — | 2分9厘3毛 | 川内 理右衛門 | 与兵衛 | |
| 20 | 長松板4枚 | — | — | — | — | 7分3毛 | 松前 助右衛門 | 大平 辰右 衛門 | |
| 21 | 1丈6寸20本 | — | — | — | — | 4分4厘 | 江戸 紋五郎 | 大畑 与左 衛門 | |
| 22 | 柱1本・1丈5寸7 本 | — | — | — | — | 1歩3分3厘1 毛 | 大畑湊 甚兵衛 | 与左衛門 | 3月25日取 立 |

※「合船御役取立本払」により作成。船の名称および度量衡の単位表記については原文のままとした。役金については()内に示した道具の分も含む。

小 括

盛岡藩領時代の八戸においては、数々の藩船建造が行なわれていたが、その造船技術力は、八戸以外の領内船大工や江戸の船大工が求められていた。八戸藩においても、盛岡藩領宮古の船大工に対する需要が高く、有力商人の造船ネットワークに依存しながら藩船建造を行っていた。また、一般商船の場合でも、八戸を造船場としながらも、船大工は領外から動員した上で造船を行なうという状況であった。八戸の廻船建造の分野には、大坂、江戸、仙台藩領石巻、盛岡藩領大槌・宮古・安渡・野辺地など、他領の船大工が次々と参入する状況からみても、大型廻船の建造を受注しうる船大工は、八戸領内にはほとんど存在しなかったようである。

但し、廻船建造の需要に応ずる船大工がみとめられないことをもって、八戸における造船技術力が評価されるものではない。むしろ領外各地の海運および造船関係者を受容し、太平洋海運を基盤とした造船ネットワークの一拠点としての役割を果たしたことに、その意義があると考える。

盛岡藩領田名部通の有力諸湊は、同藩の藩船をはじめとして、日本海海運および太平洋海運に従事する一般商船の建造地として重要な位置を占めた。十八世紀末の田名部通においては、年間、少なくとも一〇件以上の一般商船の建造や修繕が行なわれていた。弁才船については最大で一〇〇〇石積級が建造されたが、そのよ

うな大型廻船の造船需要に応じたのは、大畑・川内・大平・脇野沢・佐井・安渡などの有力湊にそれぞれ在住する船大工であった。

田名部通有力諸湊の船大工は、個々に、あるいは数名からなる船大工集団の形態により稼業していたが、同時に、田名部通一帯に船大工ネットワークを形成し、互いに結びつきをもっていた。一大勢力を有したのは川内の船大工集団で、藩船や一般商船の建造を数多く受注し、その影響力は他領にも及び、その技術力が大いに求められたのである。

このような船大工は、基本的には弟子入りし、親方や棟梁などから技術指導されたものと考えられる。しかしそのみならず、見習い時分からさまざまな造船現場を数多く経験し、より優れた船大工とともに働くことで、その技を吸収していった。互いに競いあい、切磋琢磨して一人前に成長していくのが、船大工修業の大きな意義であった。数々の廻船建造が行なわれた田名部通一帯は、同時に、多くの船大工を育成し輩出する絶好の場でもあったといえよう。

近世南部領における造船技術力の要は、盛岡藩領田名部通の有力諸湊、同藩領宮古を中心とする閉伊の船大工であった。これに他領の有力な船大工が参入し造船需要の高まりを補うことによつて、全国海運に廻船を供給しうる一つの造船界を北奥の太平洋沿岸地域に形成していたのである。

註

- (1) 盛岡南部家文書（もりおか歴史文化館蔵）。盛岡藩の公式記録資料で「南部藩家老席日誌」ともいい、寛永二十一年（正保元年、一六四四）から天保十一年（一八四〇）にわたる。本章では『盛岡藩雑書』第一巻（熊谷印刷出版部 一九八六年）によっている。以下に同じ。
- (2) 八戸藩庁が記録した種々の日記類のうち、根幹をなすが「目付所日記」で、寛文五年（一六六五）から明治二年（一八六九）までの二七一冊が残る。「勘定所日記」は貞享二年（一六八五）から明治四年（一八七一）までの二二二冊、「用人所日記」は享保八年（一七二三）から明治二年までの一五八冊が残されている。八戸市立図書館蔵南部家文書。なお、「目付所日記」は一般に「八戸藩日記」と呼ばれているが、『新編八戸市史』近世資料編Ⅰ（八戸市 二〇〇七年）にあわせて、本章においても「目付所日記」とした。
- (3) 石橋徳右衛門は西町屋と称した八戸藩の在地商人で、文政二年に野村軍記を改革主任とする藩政改革が始まると御用商人に抜擢され、八戸藩の国産物の売買を取り扱う「御国産為御登方并御船手支配方」を命じられた。文政から始まる八戸藩の産物の積込みと輸送、廻船運航と販売状況などを記録したものがこの船手御用留である（『みちのく双書第48集 八戸藩の海運資料（上）』青森県文化財保護協会 二〇〇五年 「船手御用留」解説）。
- (4) 「文政十年船手御用留 六番七番」（東北大学附属図書館蔵旧西町屋文書 『みちのく双書第48集 八戸藩の海運資料』青森県文化財保護協会 二〇〇五年 九六ページによる）。
- (5) 八戸市博物館蔵西町屋文書。『みちのく双書第49集 八戸藩の海運資

料（中）』（青森県文化財保護協会 二〇〇六年）一六四〜一六五ページによる。

- (6) 「寺嶋野（寺島）」「えひす嶋（戎島）」は、いずれも現在の大阪市西區。暁鐘成の著により安政二年（一八五五）に出版された「浪華の賑ひ三篇」の「波除山」の項（『大日本名所風俗図絵 10 大阪の巻』角川書店 一九八〇年 四〇二ページ）には、
- 雑喉場の西南の方、江の子島・寺島・夷島など云へる地はすべて船大工の家多く、平生に千石以上の大船を造りて、活業とす。また、雑喉場の南納屋町には帆・木綿・纜・大房・大碇など商ふ家多し。東の方には櫂屋町とて櫂・櫂を作り商ふ。全く川口に近くして船長が便宜に拠るなるべし。
- と説明される。寺島は木津川に東面する地域で、戎島町の属する木津川と安治川の分流点にあたる川口といわれる地域全体が戎島と総称されることもあった。このように、木津川沿いでは江之子島、寺島、戎島、淀川・安治川沿いには、天満の船大工町、堂島の船大工町、堂島船町く合羽島と数多くの船大工が住んでいた（『なにわの海の時空館展示総合図録』なにわの海の時空館 二〇〇三年）。
- (7) 『川内町史』史料編Ⅱ（川内町 二〇〇三年）六四一ページ。
- (8) 一般に「田名部七湊」と呼ばれるが、時代により変動がある。正保四年（一六四七）「南部領内総絵図」には、「安渡湊」「大畑川湊」「大間湊」「奥戸湊」「九艘泊湊」の五湊がみえる。文化元年（一八〇四）の「郷村古実見聞記」（『南部叢書』第四冊 南部叢書刊行会 一九二八年）によれば、正保二年の絵図に書き上げられた湊として、「安渡湊」に代わり「大平湊」、「大畑湊」「大間湊」「奥戸湊」「九艘泊湊」の五湊、

元禄十二年（一六九九）には「川内湊」「佐井湊」「牛瀧湊」が加えられ、「九艘泊湊」が除かれて七湊となったという。

(9) 盛岡藩では、領内検地終了時点で領内に三三の「通」（とおり）を設け、各通に代官を置いて支配させた（通制度）。現在の青森県域には三戸郡に三戸通・五戸通、北郡に七戸通・野辺地通・田名部通が置かれた。

(10) 『原始謾筆風土年表』下（みちのく双書第一〇集 青森県文化財保護協会 一九六一年）六六ページ。本史料は、盛岡藩領大畑村の検断をつとめた村林鬼工（源助）が、古記録などを調査して安永年間頃より編纂した記録集で、記事は寛永五年から文政元年に及ぶ。全五二巻のうち五〇巻が現存。下北地方における盛岡藩時代の民俗・社会・文化・産業・経済など広範囲な事項を網羅する（『日本歴史地名大系第二巻青森県の地名』平凡社 一九八二年 「文献解題」による）。

(11) 「原始謾筆風土年表」文化六年（一八〇九）条（『原始謾筆風土年表』下（みちのく双書第一〇集 青森県文化財保護協会 一九六一年 二四ページ）に、
 去年霜月十六日下役並露木平太夫、同十九日調役並吉見専三郎、当着湊浜にて加莫西杜加征伐試の艫艦二艘造立也、守真丸御船頭中山仲五郎・大工向井清兵衛・取扱新谷元左衛門、安貞丸御船頭石井茂八郎・大工木村金藏・取扱菊池与左衛門にて、（後略）
 とある。

(12) 関船の船体構造は、根棚・中棚・上棚とで構成する三階造りと、根棚と中棚を一体化した二階造りとの二つがあるが、いずれも基本的には弁才船同様の典型的な和船構造である。ただし、上部構造は総矢倉

（やぐら、船室を指す）とするのが特色で、その垣立（かきだつ、上部舷側を構成する欄干状の舷牆）の形式は、大別して唐津流系と境井流系とに分けられる。軍船の大きさは装備する最大の櫓の数で表す。五〇〇石積相当の関船は櫓数にして小櫓（一挺の櫓を一人の水主で漕ぐこと）約八〇挺立で、大型でもこれがリミットであった（石井謙治『図説和船史話』至誠堂 一九八三年による）。

(13) 和船の造船儀礼には、原則として（一）斬（ちよな）始め、（二）航据（かわらすえ、船首から船尾まで通す平らな船底材である「航」の別名を「敷」（しき）という）祝、（三）筒立祝、（四）船卸し祝などがあつた。少なくとも江戸時代初期には完成度の高い造船儀礼が確立していたという。航据祝は、斬始めの翌日から墨師・木挽・船大工・鍛冶屋らが作業に入り、やがて造り上げた航を造船台に相当する輪木（りんぎ）の上に据えつけ、これに水押と戸立をとりつけた段階で吉日を選んで行われる（石井謙治『ものと人間の文化史76-1・和船I』（法政大学出版局 一九九五年による））。

(14) 「原始謾筆風土年表」文化九年（一八一二）条（『原始謾筆風土年表』下（みちのく双書第一〇集 青森県文化財保護協会 一九六一年 一九ページ））。

(15) 文化六年に建造された「桓虎丸」「虓虎丸」にみるように、盛岡藩では「虎」の一字をとった船名をしばしば採用したようだ。同藩は、嘉永三年（一八五〇）にも「虎丸」一艘を江戸深川石川嶋で建造した。新渡戸十次郎が寸法や艫装等とともに報告した「虎丸御軍船」の図（十和田市立新渡戸記念館蔵）には、同船の櫓数は三二挺、一九反帆、積石数は約五五〇石積であることが記される。上部構造は総矢倉で、関

船であることがみてとれる（同図は『よみがえれ北前船』展示図録 青森立郷土館 二〇〇七年 四五ページに所載）。

(16) 『川内町史』史料編Ⅱ（川内町 二〇〇三年）二八〇ページ。

覚

一、

船大工

金治

恒蔵

幸吉

大畑ニ働居 新兵衛

四人

右者御官処より御用状二付、大畑虎丸作事川渡舟刷方大工不足二付、願上之趣被仰付差立遣申候、

二月十五日

(17) 「川内町検断所日記」安政四年（一八五七）二月（『川内町史』史料

編Ⅱ 川内町 二〇〇三年 四七九ページ）。

四日夕

一、御用状相達拝見仕候処、御手船虎丸附被仰付候間、何れニ働居候而も御用之節早速罷出候様御達ニ御座候間、市蔵呼出申達候処御請二付、右之段御訴申上候、

一、五日朝市蔵参、元岩吉と申大工相蒙罷有候間、同人江同職札相立申度一通りハ申上度旨申出候間、其儀者組ニて可申上御請ハ申上候様ニ申合候、市蔵義、安渡ノ合船引受居候由、左候ヘハ倅江相預ケ御用船江罷越可申旨申事ニ候、

(18) 『川内町史』史料編Ⅱ（川内町 二〇〇三年）四九八ページ。

(19) 『川内町史』史料編Ⅱ（川内町 二〇〇三年）四九八ページ。

(20) 天保二年（一八三一）「太神丸」については、野辺地町立歴史民俗資

料館蔵野村治三郎家文書（E352ケ）「太神丸合船清帳」による（『野辺地町立歴史民俗資料館収蔵文書仮目録』野辺地町立歴史民俗資料館 二〇一二年）。それ以外は青森県立図書館蔵野村家文書（野村治三郎旧蔵）、同文書四諸合船帳（1）～（6）による（『解題書目第6集 五家文書』青森県立図書館 一九七六年）。同館収蔵の野村家文書は五七点で、野辺地町立歴史民俗資料館には野村治三郎家文書二六三二点が収蔵される。

(21) 青森県立図書館蔵野村家文書。同文書諸合船帳（2）。なお、野辺地町立歴史民俗資料館蔵西村金之丞家文書のなかにも、ほぼ同じ内容の文政七年（一八二四）「太神丸新造仕上帳」（西村金之丞家文書D407ケ）があるが、これは下書きであるとみられる。

(22) 筒立祝は、船体の基本構造が組み立てられ、これに各種の部材を取り付けて一応船体が出来上がったところで行なう、造船儀礼のなかで最高のもの。帆柱の受け材である「筒」の下部に船魂納物を封じ込める（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 一九九五年による））。

(23) 「安永以来諸書留」（『川内町史』史料編Ⅱ 川内町 二〇〇三年 五六ページ）。

一、船大工八人 川内船大工共公儀御雇ニ相成、松前渡海切手順上候、
寛政十三年西二月 検断 平兵衛

小菅十左衛門様

箱石覚右衛門様

(24) 青森県立図書館蔵菊池家文書三二―(1)。菊池家は盛岡藩の御給人として、代々田名部代官所下役を勤めた。七代には菅江真澄と交友のあった文人の菊池成章がいる。青森県立図書館蔵菊池家文書は天明年間から明治期までの一一九点で、大半は代々役務中の留書・雑記録等である(『解題書目第6集 五家文書』青森県立図書館 一九七六年による)。

(25) 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 一五九ページ)によれば、近世後期における弁才船の帆柱の寸法について、長さは三三〇石積級で六〇・八尺、五〇〇石積級で七〇・六尺、六六〇石積級で七四・〇尺であった。

II部
北奥地域における漁船製作とアイヌの造船

第5章

北奥地域における漁船製作の動向

本章は、『弘前大学大学院地域社会研究科年報』第10号（二〇一三年十二月刊行）に掲載された論文「近世北奥地域における漁船製作の動向」を加筆修正し、改稿したものである。

はじめに

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。本章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」(図5-1)をあげることができる。これは、船底に削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」^③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

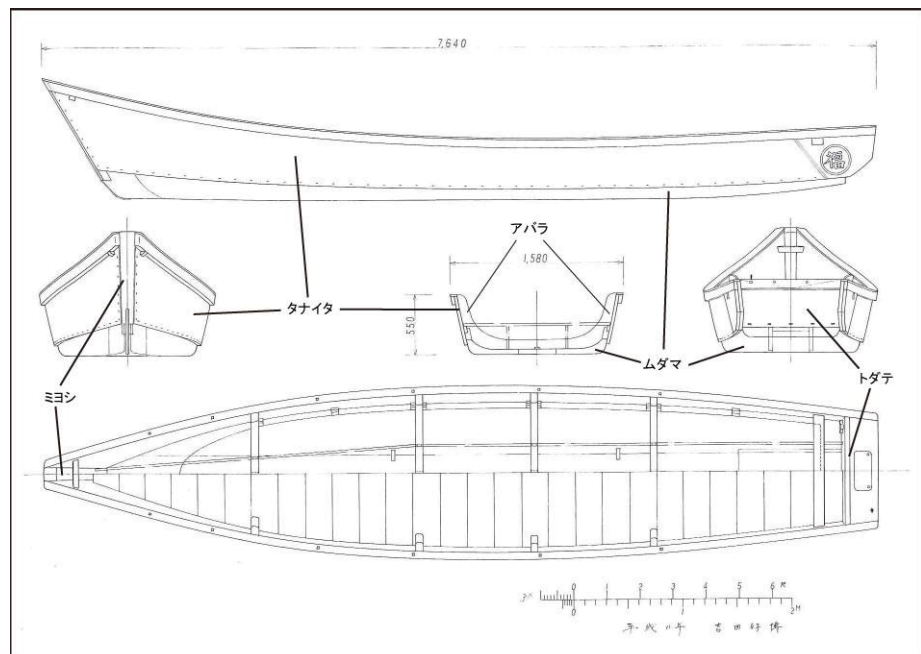


図 5-1 イソブネ(ムダマハギ型漁船)実測図
(みちのく北方漁船博物館提供、一部加筆。)

があつ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。本章では、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。

第1節 十八世紀前半弘前藩領における漁船製作の動向

弘前藩領においては、一般領民によつて、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、「弘前藩庁日記 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）閏五月二日条にみえる、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）「棚ノ木」（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柚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、長短ニ応御役仰付候儀御尤奉存

候、依之去年中柚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5-1）

右之積相当申候得共、此已後老尋式勿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老尋ニ付式勿増、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）

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柚取の実績はおよそ八六艘、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5-1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）が全体の約二一パーセント、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

表5-1 享保2年(1717)丸木船取と役銀徴収

| 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

ないであろう。

さて、先の享保二年の丸木船取実績調査を除き、享保元年から同二十年（一七一六―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5-2）。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に二件（No. 27、No. 74）であり、ほとんどは船取、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、「合漁船」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、南部領では牛瀧など、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、「鯡取舟（鯡漁舟、鯡舟）」（一件）については「鯡」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。

漁船の船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・鷹木・追良瀬・広戸・小福浦・沢辺・岩崎・森山・黒崎）で占められる（図5-2）。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部地域と、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、その船取場所については、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船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。

表5-2 享保期における漁船製作許可申請

| No. | 日付 | 西暦 | 申請者 | 杣取場所 | 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 | 三馬屋領増川沢 | 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 | 栩丸木船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 | 赤石組森山村権七 | 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(桧平物1挺:長6尋・厚さ1尺、桧丁板1枚:長5尋・厚さ4寸、桧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 | 後方組四戸橋村権左衛門 | 小国明御山の内無沢 | 漁船 | 栩丸木船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俵漁船1艘ずつ | 桂5間平物1挺、桧3間垂木2本、桧8尺×8寸角1本、桧8尺×5寸角1本、桂5間平物1挺 |
| 37 | 享保5.2.5 | 1720 | 後潟組阿みた川村高無助次郎 | 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 | 後潟組阿みた川村高無彦右衛門 | 小国明御山の内高石俣 | 漁船 | ぶなの木打舟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 | |

第5章 北奥地域における漁船製作の動向

| No. | 日付 | 西暦 | 申請者 | 杣取場所 | 種別1 | 種別2 | 寸法 |
|-----|-----------|------|--------------------|-----------------|-------|----------------|--|
| 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 | 栩・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 | 栩・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 | 栩・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 | 栩丸木船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 | 瀬辺地御明山の内西俣沢 | 漁船 | 栩木打船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 | せんの木打船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 | 栩木打船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 | 野田御留山の内瀧ヶ沢 | 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 | 瀬辺地村明山の内無沢 | 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 | せんの木船板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 | 桂長板2枚:長7尋3尺・厚1尺1寸・幅出合、桂長板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 | 舳取舟 | 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 | 舳取舟 | 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 | 舳取舟 | 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 | 舳取舟 | 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 | 舳取舟 | 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 | 追良瀬村領明山菅館沢 | 舳取舟 | 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 | 舳取舟 | 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 | 舳取舟 | 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 | 舳取舟 | 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 | 舳取舟 | 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 | 舳取舟 | 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 | 桂かわら板1枚、桂船平物1枚、桂板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 | 桂6尋板1枚、桂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 | 漁舟杣取 | |
| 73 | 享保16.2.27 | 1731 | 後潟組小橋村之者共 | (不明) | 漁船 | 漁船杣取 | |
| 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(檜長板1枚:長4間半・はば1尺5寸・厚さ6寸少、桂丁板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 | 赤石組黒崎村伊太夫・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 | 桂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・

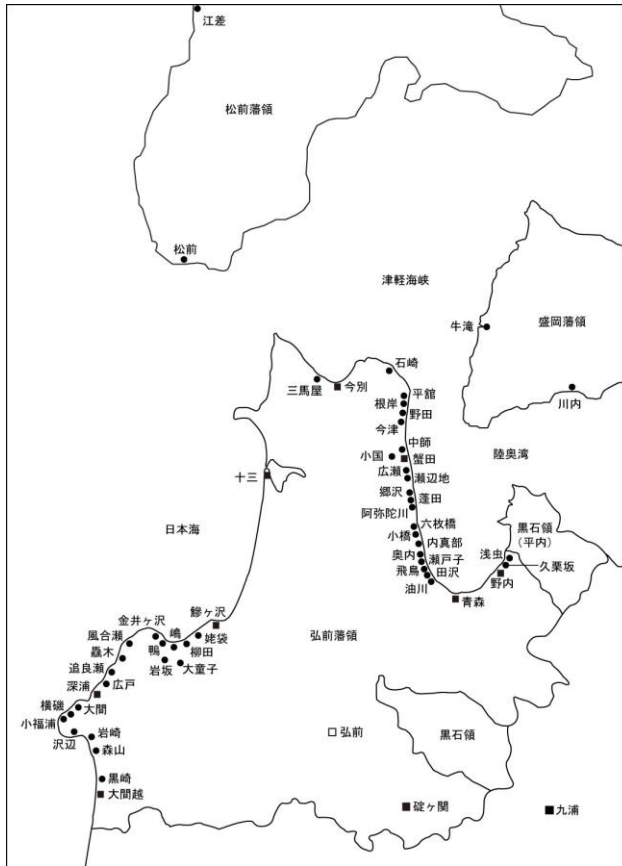


図 5-2 弘前藩領における漁船製作関係地図

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。

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山所書上之覚」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（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」柚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」の柚取が許されていた（『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、津軽海峽・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、朽）」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『木の百科』（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。

もつとも、漁船製作用材の樹種については、丸木船を製作する場合、一般和人領民・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柚取が許可されていた（「国日記」享保元年（一七七一）十二月十六日条）。

一、代官溝口弥兵衛・館山兵十郎申立候、後瀧村・濱名村之者共漁船入用桂増川山にて柚取願之儀山方詮議之上当年ハ外之家業も無之由ニ付申付候、乍然丸木船之儀者桂・栗者難申付候間、雑木にて柚取候様申付候、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、同村狄共漁船入用栗・榎・桂増川沢楯しら沢ニ而柚取願之儀山方詮議之上内膳江達、当年者申立之品々柚取申付候、乍然丸木船者栗・桂ニ而柚取不相叶候間、外之雑木ニ而致柚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」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、材が均質で工作り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『木の百科』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、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」をもってつくるとあるのは、「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、最小のものは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、これらの船は一本からできた刳船（単材刳船）としての丸木船であった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、長さど幅のみで表した、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、後瀧組代官申立候者、

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」「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を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、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

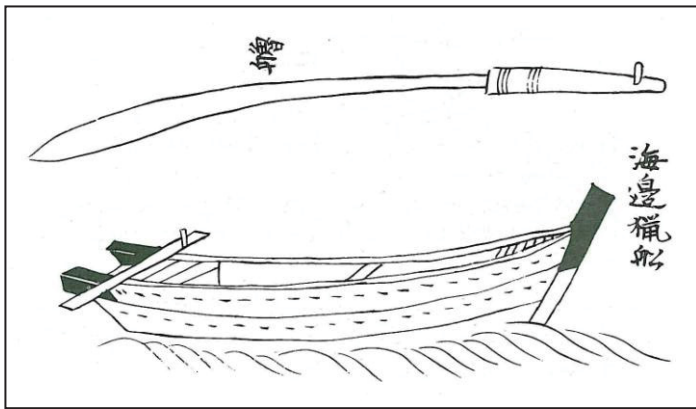


図5-3 比良野貞彦「奥民図彙」(天明8年)より「海邊獵船」の図(国立公文書館内閣文庫蔵『青森県立図書館郷土双書第5号 奥民図彙』青森県立図書館 1973年より転載)水押と舷側板を取り付けていることがみてとれるが、船底材の形状については描かれていない。

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」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ニ而、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、尤船家業一通之者ニ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、合船并繕舟共ニ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、右之通被仰付候者ヅリ方ニも罷成候間、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。このような造船許認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といえる。

しかしながら、領民が意図的に必要以上の漁船柚取を願ひ出た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。

第2節 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、船数書上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。

(1) 文化八年（二八一） 青森町の漁船数

文化八年（一八一）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」^⑤が二艘の計九七艘である。青森町に存在する船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。

(2) 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5-3)。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」^①九艘(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油川村の総船数は九艘のうち「漁船」が七艘、「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。

表5-3 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 | | | | | | | | |
| 6 | 天当船 | 1艘 | 10石 | - | 2人乗 | 町油川已作 | | | 計 | 4艘 | | | | |
| 7 | 合漁船 | 1艘 | - | 2丈5尺5寸 | 2人乗 | 町油川又次郎 | ④ 飛鳥村の船数 | | | | | | | |
| 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。

(3) 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「平館動中并諸手扣」(『青森県史』資料編近世3 青森県 二二〇〇六年 一三二一号)によると、平館・根岸・石崎・野田・今津の五か村の船数は表5-4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」が一艘、「囀合船」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。

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(一三艘)、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、一人乗と二人乗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。

(4) 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)」

表5-4 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 | 車械 | 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 | 巳之文 | 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 | 2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 |
| | | | | | 16 | 漁船 | 1艘 | 1人乗 | 三左衛門 | 21 | 漁舟 | 1艘 | 2人乗 | 作之文 | 8 | 漁舟 | 1艘 | 2人乗 | 太郎兵衛 |
| ② 根岸村 | | | | | 17 | 漁船 | 1艘 | 4人乗 | 三助 | 22 | 車械 | 1艘 | 1人乗 | 勤七 | 9 | 漁舟 | 1艘 | 2人乗 | (不明) |
| No. | 種類 | 艘数 | 乗組人数 | 所有者 | 18 | 漁船 | 1艘 | 1人乗 | 治右衛門 | 23 | 漁舟 | 1艘 | 1人乗 | 勤七 | 10 | 漁舟 | 1艘 | (不明) | (不明) |
| 1 | 漁船 | 1艘 | 2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 | 勤七 | 11 | 漁舟 | 1艘 | 2人乗 | (不明) |
| 2 | 漁船 | 1艘 | 4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) |
| 3 | 漁船 | 1艘 | 2人乗 | 四郎左衛門 | 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) |
| 4 | 漁船 | 1艘 | 2人乗 | 五郎 | 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) |
| 5 | 漁船 | 1艘 | 1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 | 宇之文 |
| 6 | 漁船 | 1艘 | 3人乗 | 七郎兵衛 | | 計 | 23艘 | | | 29 | 漁舟 | 1艘 | 3人乗 | 与次兵衛 | 16 | 漁舟 | 1艘 | 3人乗 | 宇之文 |
| 7 | 漁船 | 1艘 | 2人乗 | 半次郎 | 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 |
| 8 | 漁船 | 1艘 | 2人乗 | []文 | 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 |
| 9 | 漁船 | 1艘 | 2人乗 | (不明) | 1 | 漁船 | 1艘 | 2人乗 | 市兵衛 | 32 | 漁舟 | 1艘 | 3人乗 | 勤[] | 19 | (不明) | 1艘 | (不明) | 次郎兵衛 |
| 10 | 漁船 | 1艘 | 2人乗 | 長次郎 | 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 |
| 11 | 漁船 | 1艘 | 2人乗 | 与惣兵衛 | 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 |
| | 計 | 11艘 | | | 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 |
| ③ 石崎村 | | | | | 5 | 漁舟 | 1艘 | 4人乗 | 佐助 | 36 | 漁舟 | 1艘 | 2人乗 | 源吉 | | 計 | 22艘 | | |
| No. | 種類 | 艘数 | 乗組人数 | 所有者 | 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 | | |
| 1 | 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 | | | | | |
| 2 | 漁船 | 1艘 | 1人乗 | 勇八 | 8 | 漁舟 | 1艘 | 1人乗 | 吉兵衛 | 39 | 漁舟 | 1艘 | 2人乗 | 熊助 | | | | | |
| 3 | 漁船 | 1艘 | 1人乗 | 喜兵衛 | 9 | 丸木 | 1艘 | 1人乗 | 松代 | 40 | 漁舟 | 1艘 | 2人乗 | 清八 | | | | | |
| 4 | 漁船 | 1艘 | 2人乗 | 勤太郎 | 10 | 漁舟 | 1艘 | 2人乗 | 松代 | 41 | 漁舟 | 1艘 | 2人乗 | 太助 | | | | | |
| 5 | 漁船 | 1艘 | 1人乗 | 勤太郎 | 11 | 漁舟 | 1艘 | 5人乗 | 弥五兵衛 | 42 | 漁舟 | 1艘 | 2人乗 | 勤兵衛 | | | | | |
| 6 | 漁船 | 1艘 | 1人乗 | 勤太郎 | 12 | 漁舟 | 1艘 | 2人乗 | 弥五兵衛 | 43 | 漁舟 | 1艘 | 1人乗 | 文次 | | | | | |
| 7 | 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 | | | | | | | |
| 8 | 漁船 | 1艘 | 1人乗 | 伝兵衛 | | | | | | | | | | | | | | | |

※「平館動中并諸手扣」より作成

三艘、「道海（船）」二艘の合計三九艘である（表5-5）。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。丸木船としての柚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、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は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。

表5-5 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 | 酉松 | 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 | | 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 | 具森藤助 |
| 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5-6 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。

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5-6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

(5) 元治元年(一八六四) 九浦の漁船数

のと察せられる。

青森町についてみると、「丸木船」が二三艘、「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舢舨が最多(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。

(6) 慶応三年(一八六七) 青森博労町・安方町・蛸貝町の漁船数

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「漁船」二艘、「合漁船」五艘、「丸木船」四二艘の計四九艘、青森蛸貝町が「漁船」四艘、「丸木船」八二艘、弁才船(一〇人乗)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。

(7) 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巳七月迄増減惣括帳」(『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「凶合」一艘、「三羽」七艘の計八艘、「小船」の内訳として「丸木船」一五艘、「車棧船」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も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つて船体の幅を広げ、それをもつ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。

第3節 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」「凶合船」「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 | <small>三尺以下 四尺三十迄</small> いそ船 保つち船 |
| 内 | |
| 百人拾文 | 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 | <small>五尺三十迄 六尺マテ</small> 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、銭老貫八百文 七尺迄 函合船
- 内 三百文 無棚杣取役
- 老貫五拾文 板杣取役
- 四百五拾文 造役
- 一、銭三貫貳百四拾文 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、銭四貫三百廿文 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
- 老貫八拾文 造船
- （下略）
- 「いそ船」（幅三尺（約九センチメートル）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）、「函合船」（幅七尺（約二・一メートル）まで）は舳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、いづれの船も「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、いづれも「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。「函合船」「ホツチ」「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・吉岡沖之口取扱御收納取立方手続並問屋議定書全」、『松前町史』史料編第三巻 松前町 一九七九年 一三八ページ）にも、

（前略）

一、函合船無棚杣取役 船大小二不拘一艘分 銭三百文

一、磯船 右同断 同 銭百八拾文

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「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て、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。半淡船はんたなるや。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「無棚」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「無棚」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』史料編第三卷 松前町 一九七九年 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 金壹両貳歩
- 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ニ而杣取願之儀、詮義之上桂者難申付候間、外之木ニ而御役上納之上杣取、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」一枚の杣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る。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、ふな木無玉船老艘 但 長三間
幅老尺五寸

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
ニ付吟味仕候処、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、ふな木無玉船老艘

但平内より買越入御極印御座候、

一、杉引割板六数

但山村八幡宮ノ社木ニ而両御極

印御座候、

一、檜六尺ノ五寸角老本

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
老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、丸木漁舟老人乗老艘 但 長三間五尺
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
より買越ニ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、丸木漁舟老人乗老艘 但 長四間
幅四尺五寸

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。なお、寛政元年（一七八九）七月の「松前蝦夷人騒擾二付別段調方御用被仰付取扱候御用留帳」〔青森県史〕資料編近世3 青森県 二〇〇六年 一三二号）によれば、松前御用船にかかる船改が実際された折、野内には二〇石積二人乗の「丸木漁船」が二艘存在すると報告されている。

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「無棚」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ろうか。村上島之允（号は秦憶丸）撰「蝦夷生計図説」五続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ブと称するは、イタは板をいひ、シヤキは無きをいひ、チブは舟の事にて、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。萬葉集に棚なし小

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棚板といふ。さらば無棚小舟は棚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ゝ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、終に其法をは失ひしなるべし。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、とりもなをさず棚板なき舟といふことゝも也。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猟船は、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「棚板なき舟」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「無棚（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、「棚板なき舟」（＝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よう。

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。第6章において指摘するが、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」（根棚ともいう。船底材である航のかわら両側につける厚い棚板を指す。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、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。

第4節 十八世紀末盛岡藩領田名部通における漁船製作の動向

表5-7および表5-8は、寛政八年（一七九六）および寛政九年（一七九七）の「合船御役取立本払」（青森県立図書館蔵菊池家文書三二―（1））から、盛岡藩領田名部通における漁船製作にかかる役金賦課の状況を示したものである。その船主のほとんどは

表5-7 寛政8年(1796)盛岡藩領田名部通における漁船合船役金取立

| No. | 内容 | 寸法 | | | 積石数 | 役金 | 船主 | 宿 | 備考 |
|-----|--------------|---------|---------|---------|-------------|----------------|-----------|----------|----------------------|
| 1 | 図合作事 | — | — | — | — | 1分7厘6毛 | 松前 喜惣治 | 辰右衛門 | 3月26日大平肝入取立上納 |
| 2 | 鯛さつハ船 | 長3丈 | 腹7尺3寸 | 深2尺5寸2部 | 55石1斗8升8合 | 3歩上砂貳分7厘2毛 | 異国間 孫治 | 市左衛門 | 5月26日上納受取 |
| 3 | 鯛さつハ船 | 長2丈7尺 | 腹7尺1寸 | 深2尺2寸 | 42石1斗7升4合 | 2歩4分6厘4毛 | 異国間 理助 | 市左衛門 | 5月26日上納受取 |
| 4 | 鯛さつハ合船 | 長3丈 | 腹7尺5寸 | 深2尺6寸7部 | 60石7升5合 | 3歩5分2厘9毛 | 大畑町 与左衛門 | — | 5月25日大畑検断預 |
| 5 | 鯛さつハ合船 | 長2丈8尺7寸 | 腹7尺4寸 | 深2尺5寸 | 53石9升5合 | 3歩1分6厘3毛 | 大畑町 嘉兵衛 | — | 5月25日大畑検断預 |
| 6 | 鯛さつハ合船 | 長2丈9尺3寸 | 腹7尺2寸 | 深2尺7寸 | 56石9斗5升9合 | 3歩3分6厘7毛 | 大畑町 小平治 | — | 5月25日大畑検断預 |
| 7 | 鯛さつハ合船 | 長2丈5尺 | 腹6尺 | 深2尺1寸5部 | 32石2斗5升 | 1歩8分1厘8毛 | 正津川村 太治 | — | 5月22日取立、正津川村肝入預。 |
| 8 | 鯛さつハ合船 | 長3丈 | 腹7尺2寸 | 深2尺6寸 | 56石1斗6升 | 3歩2分6厘6毛 | 正津川村 弥八 | — | 5月22日取立、正津川村肝入預。 |
| 9 | 鯛さつハ合船 | 長3丈1尺5寸 | 腹8尺 | 深2尺6寸6部 | 67石3升2合 | 1兩1厘9毛2 | 田名部町 与右衛門 | — | 6月22日上納、関根村肝入預。船頭助五郎 |
| 10 | 鯛さつハ1艘 | 長2丈9寸 | 腹7尺4寸 | 深2尺6寸 | 55石7斗9升6合 | 3歩3分4毛 | 大畑町 儀助 | — | |
| 11 | 鯛さつハ1艘 | 長3丈 | 腹7尺5寸 | 深2尺6寸 | 58石5斗 | 3歩4分4厘6毛 | 大畑町 金治 | — | |
| 12 | 鯛さつハ1艘 | 長3丈1尺 | 腹7尺6寸4部 | 深2尺7寸5部 | 65石1斗3升1合 | 1兩3歩2分6厘3毛(2口) | 入口村 林兵衛 | — | 6月27日直取立 |
| 13 | 鯛さつハ1艘 | 長2丈9尺 | 腹7尺5寸 | 深2尺6寸 | 56石5斗5升 | | | — | — |
| 14 | 鯛さつハ1艘 | 長3丈1尺5寸 | 腹7尺3寸5分 | 深2尺6寸 | 60石1斗9升6合5勺 | — | 湊村 獺師 義平治 | — | 9月3日改 |
| 15 | 三羽船(柱・梶・桁とも) | 長3丈4尺7寸 | 腹9尺1寸 | 深2尺3寸 | 72石6斗2升7合 | 1兩1歩6毛 | 虻浦 吉郎治 | 異国間村市左衛門 | 12月14日 |
| 16 | 鯛漁船1艘 | 長3丈2尺5寸 | 腹7尺7寸 | 深2尺6寸 | 65石6升5合 | (地鯛舟のため免除) | 大畑 半六 | — | 12月19日改 |

※「合船御役取立本払」により作成。船の名称および度量衡の単位表記については原文のままとした。役金については()内に示した道具の分も含む。

表5-8 寛政9年(1797)盛岡藩領田名部通における漁船合船役金取立

| No. | 内容 | 寸法 | | | 積石数 | 役金 | 船主 | 宿 | 備考 |
|-----|-----------------|-----------|---------|---------|---------------|----------------|-----------|----------|----------|
| 1 | 三羽合船 | 長3丈 | 腹7尺2寸 | 深2尺3寸5部 | 50石7斗6升 | 3歩4厘 | 松前 庄助 | 大平 権兵衛 | 4月14日改 |
| 2 | 三羽造船(桂板4枚) | — | — | — | — | 3分4厘 | 大畑 治三右衛門 | 佐井 太次兵衛 | 閏7月3日上納 |
| 3 | 鯛さつは合船 | 長2丈3尺9寸5部 | 腹7尺4寸6部 | 深2尺5寸3部 | 45石2斗2合7勺 | 2歩6分2厘3毛 | 大畑 金治 | 庄助 | |
| 4 | 三羽船 | 長2丈8尺3寸 | 腹7尺2寸 | 深2尺5寸 | 50石9斗4升 | 3歩4厘9毛 | 松前 甚助 | 佐井宿 太次兵衛 | 閏7月3日上納 |
| 5 | 三羽合船(柱・梶とも) | 長2丈9尺1寸5部 | 腹6尺3寸2部 | 深1尺9寸2部 | 35石3斗7升1合7勺6 | 2歩4分1厘5毛 | 松前 弥十郎 | 大平 辰右衛門 | 8月4日受取 |
| 6 | 三羽船 | 長2丈8尺5寸 | 腹5尺9寸 | 深1尺9寸2部 | 32石2斗8升4合8勺 | 1両1歩1分9厘4毛(2口) | 下風呂村 平之丞 | — | 9月10日上納 |
| 7 | 三羽船 | 長3丈 | 腹7尺3寸 | 深2尺5寸 | 54石7斗5升 | | | | |
| 8 | 図合2人乗(帆柱・桁・梶とも) | 長3丈1尺 | 腹8尺5寸 | 深2尺4寸 | 67石3斗2升 | 1両5分8厘7毛 | 佐井 仁兵衛 | 太次兵衛 | 8月24日 |
| 9 | 三羽合船 | 長3丈1尺5寸 | 腹7尺4寸 | 深2尺6寸4部 | 61石5斗3升8合4勺 | 3歩6分6毛 | 大畑 万五郎 | — | 8月 |
| 10 | 三羽合船 | 長3丈1尺4寸 | 腹7尺2寸 | 深2尺6寸6部 | 60石1斗3升7合2勺8才 | 3歩5分3厘1毛 | 大畑町 宇右衛門 | — | |
| 11 | 地引三羽船 | 長3丈1尺9寸 | 腹7尺5寸 | 深2尺6寸 | — | — | 大畑町 儀平治 | — | |
| 12 | 地引三羽船 | 長2丈8尺7寸5部 | 腹7尺2寸 | 深2尺5寸7部 | — | — | 大畑町 金兵衛 | — | |
| 13 | 地引三羽船 | 長2丈8尺5寸 | 腹7尺3寸 | 深2尺6寸 | 54石9升3合 | — | 大畑町 吉兵衛 | — | |
| 14 | 三羽合船 | 長3丈 | 腹6尺8寸5部 | 深2尺5寸 | 51石3斗7升5合 | 2両1歩3分3厘5毛(3口) | 田名部町 与右衛門 | — | 11月20日上納 |
| 15 | 三羽合船 | 長3丈 | 腹6尺8寸5部 | 深2尺5寸 | — | | | | |
| 16 | 三羽合船 | 長2丈9尺8寸 | 腹7尺2寸 | 深2尺5寸 | 53石6斗4升 | | | | |
| 17 | 地引三羽合船 | 長2丈8尺3寸 | 腹7尺2寸8部 | 深2尺4寸5部 | 50石4斗7升6合 | — | 大畑町 嘉兵衛 | — | 8月15日 |
| 18 | 三羽合船 | 長2丈5尺9寸 | 腹6尺2寸 | 深2尺2寸1部 | 35石4斗8升8合 | 2歩1分1厘3毛 | 田名部町 忠治 | — | 10月11日 |
| 19 | 図合作事 | — | — | — | — | 2分6厘4毛 | 松前 傳右衛門 | 左井 三九郎 | |
| 20 | 図合船(柱・桁・梶とも) | 長2丈9尺 | 腹7尺1寸 | 深2尺1寸 | 44石4斗5升7合 | 3歩2分5厘6毛 | 奥戸村 巳代松 | 嘉兵衛 | 11月5日改 |

※「合船御役取立本払」により作成。船の名称および度量衡の単位表記については原文のままとした。役金については()内に示した道具の分も含む。

藩領内の領民であるが、そのなかに松前領の領民が、寛政八年の場合是一名、寛政九年には四名あり、当該地域が松前領向けの漁船の供給地の一つであったことを示唆する。

漁船の呼称からみて、その種類としては、①「函合(船)」四件、②「鯛さつハ(船)」一四件、③「三羽船」「三羽造船」一七件に大きく区分される。船の大きさは積石数であらわされるから、それぞれの大きさの最小・最大については次のようになる。

- ① 「函合(船)」
 - 最小 四四石四斗五升七合(表5-8 No.20) から
 - 最大 六七石三斗二升(表5-8 No.8) まで
- ② 「鯛さつハ(船)」
 - 最小 三二石二斗五升(表5-7 No.7) から
 - 最大 六七石三升二合(表5-7 No.9) まで
- ③ 「三羽船」
 - 最小 三二石二斗八升四合八勺(表5-7 No.6) から
 - 最大 七二石六斗二升七合(表5-7 No.15) まで

全体としてみれば、積石数が最大であるのは、三二石二斗五升の「鯛さつハ(船)」(表5-7 No.7)、積石数が最大であるのは七二石六斗二升七合の「三羽船」(表5-7 No.15)であるということができる。ただ、「三羽船」の最小も三二石二斗八升四合八勺と、「鯛さつハ」の最小とほとんど変わらない。「函合(船)」「鯛さつハ(船)」の最大は六七石強と、「三羽船」の最大のもの(表5-7 No.15)と五石程度の差が出ているが、単純に全長や幅からみても、格段に大きさが違うとはいえない。それぞれの漁船の種類別の平均積石数を算出してみると、①「函合(船)」は約五六石、②「鯛

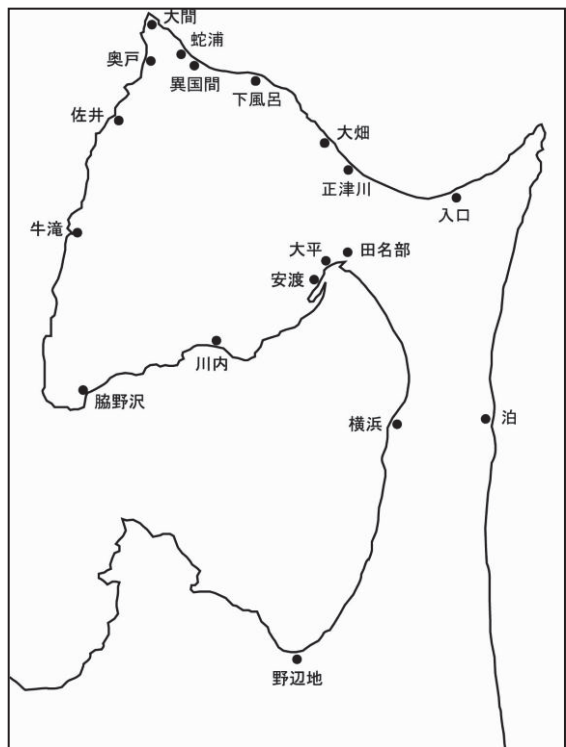


図 5-4 盛岡藩領田名部通における漁船製作関係地図

さつハ(船)」は約五五石、③「三羽船」は約五一石となることから考えても、「函合(船)」「鯛さつハ(船)」「三羽船」は、その呼称こそ異なるものの、五〇石積級程度と、ほぼ同様の大きさをもつ漁船とみなしてよい。

当該地域における「函合船」については、「腹八尺五寸」(約二・六メートル、表5-8 No.8)、「腹七尺一寸」(約二・二メートル、表5-8 No.20)と、松前領における「函合船」が幅七尺(約二・一メートル)までのものとみなされていたことからみて、松前領の「函合船」より船体の幅が比較的大きいものであったようだ。寛政年間(一七八九〜一八〇〇)成立の盛岡藩の地誌「邦内郷村志」(岩手県立図書館蔵)によれば、当時田名部通に存在した漁船数は表5-9の通りであった(ただし、同史料では総計を二九〇

表5-9 田名部通における漁船数

| No. | 村名 | 漁船数 |
|-----|-------|-----|
| 1 | 中野沢村 | 0 |
| 2 | 奥内村 | 0 |
| 3 | 田屋村 | 0 |
| 4 | 砂子岐村 | 0 |
| 5 | 白糠村 | 9 |
| 6 | 小田野沢村 | 1 |
| 7 | 猿ヶ森村 | 0 |
| 8 | 尻労村 | 9 |
| 9 | 尻屋村 | 5 |
| 10 | 岩屋村 | 4 |
| 11 | 野牛村 | 0 |
| 12 | 蒲野沢村 | 0 |
| 13 | 目名村 | 0 |
| 14 | 大利村 | 0 |
| 15 | 大平村 | 2 |
| 16 | 安渡村 | 24 |
| 17 | 城ヶ沢村 | 6 |
| 18 | 川内村 | 6 |
| 19 | 檜川村 | 2 |
| 20 | 宿野部村 | 4 |
| 21 | 蛸寄村 | 40 |
| 22 | 小澤村 | 10 |
| 23 | 脇野沢村 | 20 |
| 24 | 田名部町 | 0 |
| 25 | 関根村 | 0 |
| 26 | 正津川村 | 6 |
| 27 | 大畑村 | 9 |
| 28 | 湊村 | 0 |
| 29 | 下風呂村 | 30 |
| 30 | 易国間村 | 27 |
| 31 | 蛇浦村 | 6 |
| 32 | 大間村 | 24 |
| 33 | 奥戸村 | 16 |
| 34 | 佐井村 | 25 |
| 35 | 長後村 | 10 |
| 36 | 福浦村 | |
| 37 | 牛滝村 | 295 |
| 総計 | | |

※「邦内郷村志」により作成。

艘とする)。

これによれば、下北半島における漁船は、安渡、蛸崎（現むつ市川内町）、脇野沢など陸奥湾に面した地域と、下風呂、易国間、大間、奥戸、佐井と津軽海峡に面した下北半島西部地域に集中して存在していることが判明する。表5-7および表5-8にみるように、寛政八、九年時点における漁船製作発注者のほとんどは、大畑を中心とする下北半島西部地域の領民であることから、「邦内郷村志」で述べる当該地域の漁船の種類としては「鯛さつハ」「三羽船」などであったとみなすことができよう。

明和三年（一七六六）以降の成立とされる「田名部録」（岩手県立図書館蔵新渡戸文庫『青森県史』資料編近世4 青森県 二〇〇三年 二七四号）によれば、

一、田名部より東在方、大利村・岩屋村・尻労村・小田野沢村・白糠村辺ハ、荒磯ニ而漁方余計無之ニ付、（下略）

と、下北半島東部の沿岸地域は岩石が多く、荒波が打ち寄せる海岸地域であるため、漁撈はさほどさかんではなかったとい、そのことは表5-9にみえる各村々の漁船数からも裏付けられる。つまり、当時盛岡藩領田名部通（下北半島一帯）においては、「図合船」「鯛さつハ」「三羽船」などの漁船が年間二〇艘程度は製作さ

れていた大畑などを中心とする津軽海峡沿岸の下北半島西部地域が、その有力な漁業地域であったと評価することができる。当時は、イワシなどを漁獲対象とする地引網漁や沿岸近くでの網漁が盛行しており、これに使用する「鯛さつハ」「三羽船」が、漁船のなかでも主力となっていたと推察される。

第5節 十八世紀八戸藩領における漁船製作の動向

『種市町史』第六巻通史編（上）（洋野町 二〇〇六年）に依拠すれば、享保十四年（一七二九）および享保十六年（一七三一）における、八戸藩領の浦々に存在する船数は表5-10の通りで、寛保二年（一七四二）における浦々漁船数は、表5-11の通りである。同書によれば、当該地域の漁船の中心は、史料に「式人乗」「丸木船」「式人乗丸木漁船」などと表記されていた、丸木船であったという。表5-10の享保十四年では、「与板船」（小型の荷船）と特記された以外の、三二三艘もの「船」

表5-10 八戸藩領内における船数

| | 享保14年(1729) | 享保16年(1731) |
|----------------|-------------|-------------|
| 久慈浦通 | | |
| 船数 | 50艘 | 59艘 |
| 与板船 | | 7艘 |
| 八木浦から湊まで | | |
| 総船数 | 273艘 | 292.5艘 |
| 小網大小 | 28張 | 25張 |
| 潜役 | | 19貫701文 |
| 前浜通上ヶ船 | | 8艘 |
| 丸木船(船道具なく漁事せず) | | 3艘 |
| 大浪にて行方不明 | | 1艘 |

※『種市町史』第六巻通史編（上）（洋野町 2006年）533ページ所載の表をもとに作成。

表5-11 寛保2年(1742)八戸藩領における浦々漁船数

| | 浦 | 式人乗 | (新船) | 与板船 | 鱧釣船 | 鱧 | 御免船 | 合計 |
|------|------|------|------|-----|-----|---|-----|----|
| 八戸 | 白銀浦 | 42 | (1) | 3 | | 3 | 1 | 49 |
| | 二子石浦 | 8 | | | | | | 8 |
| | 持越沢浦 | 2 | | | | | | 2 |
| | 鮫浦 | 16 | (2) | 6 | 2 | | 2 | 26 |
| | 白浜浦 | 9 | | 2 | | 1 | | 12 |
| | 深久保浦 | 4 | (1) | | | | | 4 |
| | 種指浦 | 6 | | | | | | 6 |
| | 法師浜浦 | 4 | (1) | | | | | 4 |
| | 大久喜浦 | 12 | (1) | 1 | 3 | 2 | | 18 |
| | 金浜浦 | 3 | (1) | | 1 | | | 4 |
| | 大蛇浦 | 6 | | | | | | 6 |
| | 道仏浦 | 5 | (1) | | | | | 5 |
| 小舟渡浦 | 5 | (2) | 1 | | | | 6 | |
| 小計 | 122 | (10) | 13 | 6 | 6 | 3 | 150 | |
| 種市 | 角浜浦 | 9 | | | | | | 9 |
| | 平内浦 | 1 | | | | | | 1 |
| | 川尻浦 | 3 | | | | | | 3 |
| | 荒津内浦 | 13 | | | | | | 13 |
| | 玉川浦 | 4 | | | | | | 4 |
| | 戸類慶浦 | 3 | | | | | | 3 |
| | 宿部浦 | 10 | (1) | | | | | 10 |
| 八木浦 | 5 | | | | | | 5 | |
| 小計 | 48 | (1) | | | | | 48 | |
| 久慈 | 小子内浦 | 9 | (2) | | | | | 9 |
| | 有家浦 | 6 | (1) | | | | | 6 |
| | 中野浦 | 5 | | | | | | 5 |
| | 本波浦 | 1 | | | | | | 1 |
| | 麦生浦 | 3 | (1) | 1 | | | | 4 |
| | 久慈湊浦 | | | 16 | | | | 16 |
| | 二子浦 | 9 | | 2 | | | | 11 |
| | 大尻浦 | 2 | | | | | | 2 |
| 小計 | 35 | (4) | 19 | | | | 54 | |
| 総計 | 205 | (15) | 32 | 6 | 6 | 3 | 252 | |

※『種市町史』第6巻通史編(上)(洋野町 2006年)534ページ所載の表をもとに作成。

は、間違いなく丸木船だったと考えられるとしている。表5-11によれば、白銀浦から小舟渡浦までの一三浦では、船数一五〇艘のうち丸木船は一二二艘(八一パーセント)を占め、また八木浦から八木浦までの八浦では、船数四八艘のすべてを占め、小子内浦から大尻浦までの八浦では、船数五四艘のうち三五艘(六五パーセント)を丸木船が占めていた、と分析している。

また、元文二年(一七三七)四月から慶応三年(一八六七)十二月まで、当該地域における、新造、購入、売却、廃船といった漁船の移動は一二八件であった。湊から小舟渡までの「八戸浜」では購入が比較的多かったのに対し、角浜から八木までの「種市浜」では購入とともに廃船が多くみられる(表5-12)ことから、当該地域では「久慈浜」の浦々で新造されることが多かったと述べ

表5-12 八戸藩領における漁船新造事例

| No. | 日付 | 西暦 | 船種 | 船数 | 浦村 | 持主 | 類型 | 記事 | 出典 |
|-----|-----------|------|--------|----|------|-----------|----|----------|--------------------------------|
| 1 | 宝暦元.9.7 | 1751 | 丸木船 | 1 | 有家浦 | 久内 | 新造 | 当年はき立て | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)331ページ |
| 2 | 宝暦3.7.11 | 1753 | 丸木漁船 | 1 | 中野浦 | 四郎兵衛 | 新造 | 造立につき | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)345ページ |
| 3 | 宝暦3.7.11 | 1753 | 丸木漁船 | 1 | 中野浦 | 彦三郎 | 新造 | 造立につき | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)345ページ |
| 4 | 宝暦4.4.27 | 1754 | 丸木 | 3 | 中野村 | 右衛門太郎・源次郎 | 新造 | 新造三艘買調 | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)366ページ |
| 5 | 宝暦8.9.27 | 1758 | 小与板船 | 1 | 久慈浦 | 彦助 | 新造 | 去暮新造 | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)419ページ |
| 6 | 宝暦8.9.27 | 1758 | 小与板船 | 1 | 麦生浦 | 三右衛門 | 新造 | 去暮新造 | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)419ページ |
| 7 | 宝暦8.9.27 | 1758 | 丸木打式人乗 | 1 | 中野浦 | 四郎右衛門 | 新造 | 新取立 | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)419ページ |
| 8 | 宝暦8.10.5 | 1758 | 丸木打式人乗 | 1 | 中野浦 | 九郎右衛門 | 新造 | 新取立 | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)420ページ |
| 9 | 宝暦8.10.5 | 1758 | 丸木打式人乗 | 1 | 二子浦 | 六郎 | 新造 | 新取立 | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)420ページ |
| 10 | 宝暦8.11.12 | 1758 | 丸木打式人乗 | 1 | 中野浦 | 四郎右衛門 | 新造 | 新舟故半役 | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)422ページ |
| 11 | 宝暦8.11.12 | 1758 | 丸木打式人乗 | 1 | 二子浦 | 六郎 | 新造 | 新舟故半役 | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)422ページ |
| 12 | 宝暦12.2.24 | 1762 | 与板船 | 1 | 小子内浦 | 久内 | 新造 | 新規に造立 | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)477ページ |
| 13 | 宝暦13.2.22 | 1763 | 小与板船 | 1 | 小子内浦 | 久内 | 新造 | 新造立 | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)493ページ |
| 14 | 宝暦13.2.24 | 1763 | 小与板船 | 1 | 中野浦 | 巳右衛門 | 新造 | 野田浦にてはき立 | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)494ページ |
| 15 | 明和元.3.19 | 1764 | 船 | 1 | 大久喜村 | 甚兵衛 | 新造 | 船造立はき立 | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)518ページ |
| 16 | 文化11.1.23 | 1814 | 式人乗漁船 | 1 | 有家浦 | 逸八 | 新造 | 刷立て | 『種市町史』第2巻史料編2(種市町 1996年)597ページ |

※『種市町史』第6巻通史編(上)(洋野町 2006年)542~547ページ所載の表をもとに作成。

ている。

前掲『種市町史』では言及していないが、表5-13は、八戸藩の浦奉行がおかれた鮫浦役所における公務記録「鮫御役所日記」から、漁船製作許可申請を確認したものである。これによれば、八戸浜において製作されるのは「地引舟」「地引漁船」「小網船」など、網漁に用いるとみなされる船がほとんどで、No.2「種指村」の孫三郎とNo.10「湊村」の七郎の場合のみ「式人乗」の新造許可を願っている。

このように「種指村」「湊村」の漁民が「式人乗」を製作する場合、その発注先については盛岡藩領の「泊浦」(現青森県六ヶ所村泊)に求めていたことが判明しよう。

前掲『種市町史』によれば、漁船の入手方法として、近隣諸村から個人所有の漁船を購入する場合もあったようだ。

漁船購入許可申請事例のなかでも、具体的な漁船の製作および購入地が分かるものを抽出したのが、表5-14および表5-15である。これによれば、まず購入対象となった船はすべて、丸木船とみられる「式人乗」「式人乗漁船」「式人乗丸木船漁船」「丸木打式人乗漁船」であった。表5-14によれば、その購入地としては盛岡藩領野田浦（現岩手県野田村）での購入が最多（九件）で、ほかは同藩領田名部、同藩領泊浦、同藩領市川浦（現八戸市）であった。とくに久慈浜に属する中野村、小子内の漁民は野田浦から購入する傾向が顕著であるが、八木以北の浦々の場合は、市川浦、泊浦、さらに陸奥湾沿岸の田名部まで出かけ、購入していたのである。

次の「鮫御役所日記」享和四年（文化元、一八〇四）七月六日条（『鮫御役所日記』寛政三年・享和四年 種市町教育委員会 一九九四年）は、八戸浜における漁船の確保のありかたを端的に示すものとみなすことができる。

- 一、式人乗新造老艘 湊村 七郎
- 右は泊浦より相調、沖出仕度願差出、
- 一、同古漁船老艘 同村 久六
- 一、同 同村 伝之助
- 一、同 白金 源七
- 一、右ハ泊浦より相調作事仕、沖出仕度段願
- 一、式人乗漁船老艘 白金村 千右衛門
- 一、同老艘 同村 庄之助
- 右は泊浦より相調作事仕、沖出仕度願出、尤七月より当年
- 一、同老艘 白金村 辰

右ハ同村七郎より相調、六月迄同人上納七月分より辰方より上納、七郎より払訴差出、

- 一、同 湊村 源次郎

これによれば、盛岡藩領の泊浦が、「式人乗」製作および販売、中古漁船の修理および販売も手がけるなど、八戸浜地域向けの一の大供給地であったことが明確である。表5-15によれば、白金、鮫、法師浜、深久保など八戸浜の漁民の場合、そのほとんどの購入先は泊浦と市川浦であり、大蛇については、とくに田名部から購入する場合が多かったことが察せられる。このほかの購入地としては、盛岡藩領の「脇沢」（脇野沢）と「川内」がみえる。

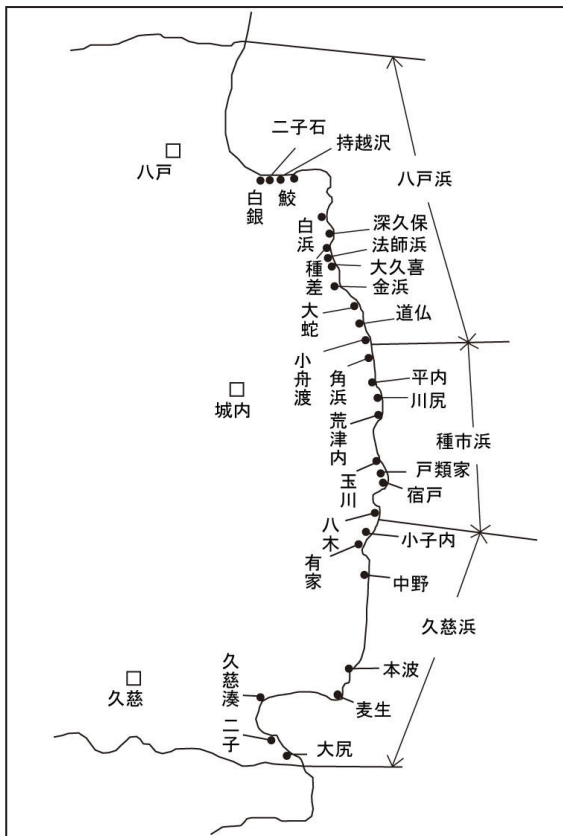


図 5-5 八戸藩領における漁船製作関係地図（『種市町史』第六巻通史編（上）533 ページ所載の図を参考に作成）

表5-13 「鮫御役所日記」にみる漁船製作許可申請

| No. | 日付 | 西暦 | 申請者 | 内容 |
|-----|----------|------|----------|------------------|
| 1 | 寛政3.4.28 | 1791 | 湊 喜平次 | 地引舟新造 |
| 2 | 寛政3.6.4 | 1791 | 種指村 孫三郎 | 式人乗1艘泊浦にて新造 |
| 3 | 寛政3.11.9 | 1791 | 湊 嘉兵衛 | 地引漁船1艘新造 |
| 4 | 享和4.2.6 | 1804 | 湊村 重太郎 | 漁船1艘新造 |
| 5 | 享和4.3.29 | 1804 | 湊村 長三郎 | 小網船1艘新規造立 |
| 6 | 享和4.5.1 | 1804 | 湊村 利三郎 | 地引漁船1艘新規造立 |
| 7 | 享和4.5.1 | 1804 | 湊村 嘉兵衛 | 小網船1艘新規造立 |
| 8 | 享和4.7.6 | 1804 | 湊村 七郎 | 式人乗新造(泊浦にて) |
| 9 | 文化3.正.16 | 1806 | さめ村 重右衛門 | 漁舟造立 |
| 10 | 文化3.2.25 | 1806 | 鮫村 平吉 | 地引漁船1艘・小網船1艘新規造立 |
| 11 | 文化3.2.25 | 1806 | 白銀村 甚兵衛 | 小網船1艘新規造立 |
| 12 | 文化3.3.6 | 1806 | 湊村 権七 | 地引舟1艘新規造立 |
| 13 | 文化3.3.6 | 1806 | 鮫村 惣兵衛 | 小網舟1艘新規造立 |
| 14 | 文化3.3.6 | 1806 | 鮫村 常八 | 小網舟1艘新規造立 |
| 15 | 文化3.3.26 | 1806 | 湊村 彦兵衛 | 小網船1艘新規造立 |
| 16 | 文化3.3.26 | 1806 | 湊村 喜平次 | 小網船1艘新規造立 |
| 17 | 文化3.3.26 | 1806 | 湊村 善四郎 | 小網船1艘新規造立 |
| 18 | 文化3.3.26 | 1806 | 湊村 長三郎 | 小網船1艘新規造立 |
| 19 | 文化3.3.26 | 1806 | 湊村 清助 | 小網船1艘新規造立 |
| 20 | 文化3.3.26 | 1806 | 湊村 清五郎 | 小網船新規造立 |
| 21 | 文化3.3.26 | 1806 | 湊村 孫兵衛 | 小網船新規造立 |
| 22 | 文化3.3.26 | 1806 | 湊村 三之丞 | 小網船新規造立 |
| 23 | 文化3.3.26 | 1806 | 湊村 善四郎 | 小網船新規造立 |
| 24 | 文化3.3.26 | 1806 | 湊村 清吉 | 小網船新規造立 |

※『鮫御役所日記』寛政3年・享和4年(種市町教育委員会 1994年)、『鮫御役所日記』文化3年・文政3年(種市町教育委員会 1994年)により作成。

表5-15 「鮫御役所日記」にみる漁船購入許可申請

| No. | 日付 | 西暦 | 申請者 | 内容 |
|-----|----------|------|--------------|--------------------|
| 1 | 寛政3.3.23 | 1791 | 法師浜 時次郎 | 森岡御領泊浦より式人乗1艘購入 |
| 2 | 寛政3.3.23 | 1791 | 深久保村 左藤次郎 | 森岡御領泊浦より式人乗1艘購入 |
| 3 | 寛政3.4.18 | 1791 | 大蛇村 時次郎 | 田名部にて式人乗漁舟購入 |
| 4 | 寛政3.4.18 | 1791 | 大蛇村 左衛門太 | 田名部にて式人乗漁舟購入 |
| 5 | 寛政3.6.25 | 1791 | 大蛇 三郎兵衛 | 式人乗田名部より購入 |
| 6 | 寛政3.6.30 | 1791 | 湊村 三郎 | 泊浦より式人乗購入 |
| 7 | 寛政3.8.3 | 1791 | 白金村 惣太 | 川内より式人乗購入 |
| 8 | 寛政3.8.3 | 1791 | 湊村 卯之助 | 泊より式人乗古舟購入 |
| 9 | 寛政3.8.28 | 1791 | 白金村 弥兵衛 | 式人乗漁船1艘泊浦より購入 |
| 10 | 寛政3.9.2 | 1791 | 種指村 藤松 | 式人乗漁船1艘盛岡御領脇沢より購入 |
| 11 | 寛政3.9.2 | 1791 | 白浜村 長之助 | 式人乗漁船1艘盛岡御領脇沢より購入 |
| 12 | 享和4.6.22 | 1804 | 荒津内 三郎太 | 式人乗1艘を田名部浦より購入 |
| 13 | 享和4.7.6 | 1804 | 湊村 七郎 | 式人乗新造1艘を泊浦より購入 |
| 14 | 享和4.7.6 | 1804 | 湊村 久六 | 式人乗古漁船1艘を泊浦より購入・作事 |
| 15 | 享和4.7.6 | 1804 | 湊村 伝之助 | 式人乗古漁船1艘を泊浦より購入・作事 |
| 16 | 享和4.7.6 | 1804 | 白金 源七 | 式人乗古漁船1艘を泊浦より購入・作事 |
| 17 | 享和4.7.6 | 1804 | 白金村 千右衛門 | 式人乗漁船1艘を泊浦より購入・作事 |
| 18 | 享和4.7.6 | 1804 | 白金村 庄之助 | 式人乗古漁船1艘を泊浦より購入・作事 |
| 19 | 享和4.8.21 | 1804 | 白金村 孫之丞 | 式人乗1艘を泊浦より購入 |
| 20 | 享和4.8.21 | 1804 | 白金村 徳松 | 式人乗1艘を泊浦より購入 |
| 21 | 享和4.8.21 | 1804 | 白金村 文四郎 | 式人乗1艘を泊浦より購入 |
| 22 | 享和4.8.21 | 1804 | 白金村 作右衛門 | 式人乗古船1艘を泊浦より購入 |
| 23 | 享和4.8.21 | 1804 | 湊村 喜平治 | 式人乗古船1艘を泊浦より購入 |
| 24 | 文化3.3.26 | 1806 | 宿野戸郷舟渡り 蔵之助 | 式人乗漁船を田名部より購入 |
| 25 | 文化3.3.26 | 1806 | 宿野戸郷吹切村 三郎兵衛 | 式人乗漁船を田名部より購入 |
| 26 | 文政3.2.24 | 1820 | 湊村 長兵衛 | 泊浦・市川浦より式人乗1艘購入 |
| 27 | 文政3.2.24 | 1820 | 湊村 孫次郎 | 泊浦・市川浦より式人乗1艘購入 |
| 28 | 文政3.2.24 | 1820 | 湊村 竹松 | 泊浦・市川浦より式人乗1艘購入 |
| 29 | 文政3.2.24 | 1820 | 湊村 伊之助 | 泊浦・市川浦より式人乗1艘購入 |
| 30 | 文政3.2.24 | 1820 | 湊村 茂兵衛 | 泊浦・市川浦より式人乗1艘購入 |
| 31 | 文政3.2.24 | 1820 | 白金 吉三郎 | 泊浦・市川浦より式人乗1艘購入 |
| 32 | 文政3.2.24 | 1820 | 鮫 新七 | 泊浦・市川浦より式人乗1艘購入 |
| 33 | 文政3.2.24 | 1820 | 鮫 助五郎 | 泊浦・市川浦より式人乗1艘購入 |
| 34 | 文政3.2.26 | 1820 | 二子浦 市郎治 | 市川浦より式人乗1艘購入 |
| 35 | 文政3.2.26 | 1820 | 二子浦 平吉 | 市川浦より式人乗1艘購入 |
| 36 | 文政3.2.26 | 1820 | 湊村 次郎兵衛 | 市川浦より式人乗1艘購入 |
| 37 | 文政3.2.26 | 1820 | 湊村 喜助 | 市川浦より式人乗1艘購入 |
| 38 | 文政3.2.26 | 1820 | 湊村 作兵衛 | 市川浦より式人乗1艘購入 |

※『鮫御役所日記』寛政3年・享和4年(種市町教育委員会 1994年)、『鮫御役所日記』文化3年・文政3年(種市町教育委員会 1994年)により作成。

表5-14 八戸藩領における漁船購入事例

| No. | 日付 | 西暦 | 船種 | 船数 | 浦村 | 持主 | 類型 | 記事 | 出典 |
|-----|-----------|------|----------|----|----------|-------|----|------------|--------------------------------|
| 1 | 元文2.4.7 | 1737 | 式人乗丸木船漁船 | 1 | 中野村 | 清五郎 | 購入 | 野田浦より相調乗廻し | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)224ページ |
| 2 | 元文2.4.7 | 1737 | 式人乗丸木船漁船 | 1 | 中野村 | 徳三 | 購入 | 野田浦より相調乗廻し | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)224ページ |
| 3 | 寛保3.2.25 | 1743 | 式人乗丸木船漁船 | 1 | 中野村大宮 | 彦八 | 購入 | 野田浦にて相調 | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)247ページ |
| 4 | 寛保3.2.25 | 1743 | 式人乗丸木船漁船 | 1 | 中野村大久保 | 三之助 | 購入 | 野田浦にて相調 | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)247ページ |
| 5 | 寛保3.2.25 | 1743 | 式人乗丸木船漁船 | 1 | 中野村館越 | 源次郎 | 購入 | 野田浦にて相調 | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)247ページ |
| 6 | 宝暦10.5.7 | 1760 | 式人乗漁船 | 1 | 荒津内 | 太郎右衛門 | 購入 | 泊村より相調 | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)451ページ |
| 7 | 宝暦10.5.7 | 1760 | 式人乗漁船 | 1 | 小路合 | 太郎助 | 購入 | 泊村より相調 | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)451ページ |
| 8 | 宝暦10.5.7 | 1760 | 式人乗漁船 | 1 | 鹿糠 | 左伝次 | 購入 | 泊村より相調 | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)451ページ |
| 9 | 宝暦11.9.23 | 1761 | 丸木打式人乗漁船 | 1 | 小子内浦坂下 | 安右衛門 | 購入 | 古舟野田浦にて相調 | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)469ページ |
| 10 | 宝暦11.9.23 | 1761 | 丸木打式人乗漁船 | 1 | 小子内浦岩脇 | 安部右衛門 | 購入 | 古舟野田浦にて相調 | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)469ページ |
| 11 | 宝暦11.9.23 | 1761 | 丸木打式人乗漁船 | 1 | 小子内浦石山ノ内 | 久内 | 購入 | 古舟野田浦にて相調 | 『種市町史』第1巻史料編1(種市町 1996年)469ページ |
| 12 | 享和元.6.7 | 1801 | 式人乗漁船 | 1 | 小船渡浦 | 小治郎 | 購入 | 泊浦より相調 | 『種市町史』第2巻史料編2(種市町 1996年)370ページ |
| 13 | 文化元.6.22 | 1804 | 式人乗 | 1 | 荒津内 | 三郎太 | 購入 | 田名部浦より相調 | 『種市町史』第2巻史料編2(種市町 1996年)419ページ |
| 14 | 文化3.3.26 | 1806 | 式人乗漁船 | 1 | 宿之戸郷船渡 | 蔵之助 | 購入 | 田名部より相調 | 『種市町史』第2巻史料編2(種市町 1996年)459ページ |
| 15 | 文化3.3.26 | 1806 | 式人乗漁船 | 1 | 宿之戸郷吹切村 | 三郎兵衛 | 購入 | 田名部より相調 | 『種市町史』第2巻史料編2(種市町 1996年)459ページ |
| 16 | 文化10.7.22 | 1813 | 式人乗漁船 | 1 | 八木村 | 甚四郎 | 購入 | 田名部浦より買 | 『種市町史』第2巻史料編2(種市町 1996年)589ページ |
| 17 | 天保4.6.23 | 1833 | 式人乗漁船 | 1 | 鹿糠村 | 治右衛門 | 購入 | 市川浦より買調 | 『種市町史』第3巻史料編3(種市町 1997年)309ページ |
| 18 | 天保4.7.16 | 1833 | 式人乗漁船 | 1 | 川尻村 | 四郎太 | 購入 | 野田浦より買調 | 『種市町史』第3巻史料編3(種市町 1997年)311ページ |
| 19 | 天保4.12.22 | 1833 | 式人乗漁船 | 1 | 大久喜 | 弥助 | 購入 | 市川浦より買調 | 『種市町史』第3巻史料編3(種市町 1997年)341ページ |
| 20 | 天保4.12.22 | 1833 | 式人乗漁船 | 1 | 大蛇 | 孫助 | 購入 | 市川浦より買調 | 『種市町史』第3巻史料編3(種市町 1997年)341ページ |
| 21 | 天保4.12.22 | 1833 | 式人乗漁船 | 1 | 鹿糠 | 弥七 | 購入 | 市川浦より買調 | 『種市町史』第3巻史料編3(種市町 1997年)341ページ |

※『種市町史』第6巻通史編(上)(洋野町 2006年)542～547 ページ所載の表をもとに作成。

以上のことから、十八世紀八戸藩領の沿岸地域における漁船分野の造船状況は、次のようにまとめられよう。当該地域においては、丸木船とみられる「式人乗」「式人乗漁船」「丸木船」「式人乗丸木漁船」「丸木打式人乗漁船」の需要が非常に高く、漁船の主力となりうるものであった。八戸藩領内においては、小子内から二子浦までの久慈浜の地域では、その造船需要の一部を地元において満たすことができたようだが、全体的には市川、泊、田名部、脇野沢、川内、野田と盛岡藩領に多くの造船発注を求める傾向であった。新造船の受注、既製品の販売、中古船の修理および販売など、さまざまなニーズに対応しうる泊は、これら八戸藩領向けの漁船生産地のなかでも、最有力の造船地に位置づけられていたということが出来る。

小括

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、杣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」だったのではなからうか。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のように、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、新造船はもちろん中古船も流通するほど需要の高い船型であった。

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。

一方、十八世紀の盛岡藩領田名部通においては、松前領民による発注にも応じつつ、年間二〇艘程度の「函合船」「鯛さつハ」「三羽船」が製作されていた。田名部通一帯に存在する二九〇艘の漁船のなかには、他領において多用される丸木船も存在していたと推察されるものの、当時、当該地域の漁撈の重心は、大畑などを中心とする津軽海峡沿岸の下北半島西部地域にあり、イワシの地引網漁などに使用する「鯛さつハ」「三羽船」が主力となっていたと考えられる。

十八世紀八戸藩領の沿岸地域の場合、丸木船とみられる「式人乗」「式人乗漁船」「式人乗丸木漁船」「丸木打式人乗漁船」が漁船の主力であった。八戸藩領内においては、小子内から二子浦までの久慈浜の地域で一部を供給したが、ほかは市川、泊、田名部、脇野沢、川内、野田と盛岡藩領に、多くの造船発注をする傾向がみられた。なかでも泊は、八戸藩領向けの最有力漁船供給地として位置づけられていたと評価できる。

以上のように、北奥地域における一般領民による漁船調達のありかたは、各藩領域を超えて展開されるものであったことは間違いない。十八世紀の北奥地域の漁船の分野では、それぞれの海況や漁獲対象に相応する漁船が一般的に普及・定着するとともに、

造船資材の供給、商品としての流通、受注製作および修理の請負など、漁船に関わるあらゆる需要を満たす造船システムが確立されていたということができよう。

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割り抜き材を使用し、この平底の船底にタナイタ（カイグとも）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5・1は、ムダマハギとしてもっとも一般的な構造で、地域的にも最も広範囲に分布する、ムダマ（割り抜き材の船底材）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「カツコ」（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、同コレクシヨンのなかでは、青森県六ヶ所村泊^{とまり}で収集された、指定番号三一二二の「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

山役人共申立候趣僉儀仕候処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杣取仕候様被仰付候儀如何可被仰付候哉、

(中略)

外ニ郡奉行・町奉行・勘定奉行付紙

一、雑木漁船老艘 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、土谷紘子「天保飢饉時の弘前藩におけ

る山林利用―天保五年四月「兼平村栗木盗伐訖証文」を手かがりとして―」（長谷川成一監修『地域ネットワークと社会変容―創造される歴史像―』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・槻・桑・桐・松・檜・杉・榎の九種がみえ、桂・栗・朴が追加された。安永九年（一七八〇）には、檜・杉・松・栗・槻・榎・枹・榎・漆・柏木・栓・楡・栲の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・槻・五葉松・柏木・漆・榎・桐・楮・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、三人乗の大きさで、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、川舟ニても荷舟は積石、漁舟は丈幅、明細ニ書出候様」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。ただし、「青森県勸業要報号外 明治二十四年青森県水産事項特別調査書」（昭和六十二年十二月 青森県水

産史編纂委員会による複写本)に、漁船の種類として「二枚棚 テントウ船」とあるように、近代以降は漁船として用いられるようになっていく。

(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・鱒ヶ沢を両浜といい、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、寛文く延宝期(一六六一く八〇)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(三十一書房 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(一八二三)三月に「伊勢秦檜丸撰、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)。

第6章

北奥地域における狝船とアイヌの造船

はじめに

アイヌ民族の船として、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」(「板綴船」とも。アイヌ語では「イタオマチプ」)がよく知られている。北奥地域の史料には、「縄綴船」のほか、アイヌの人々が使用した船として「狝船」「狝夷船」などの名称がみえる。この船についてはこれまでも検討されてきたが、示唆に富むものとして、次の論考をあげておきたい。

小林真人「蝦夷船について」(北海道・東北史研究会編『北からの日本史』三省堂 一九八八年)によれば、中世から近世初頭にかけて北奥・蝦夷島地域において大型縄綴船が広く使用された可能性が高く、それらは「蝦夷船」と呼ばれた船型と考えられるとしている。また、浪川健治氏によれば、北奥の史料に現れる丸木船としての「狝船」とは、ほぼ「蝦夷生計図説」に説明される「イタシヤキチフ」と見て良いのではないか。小林氏の指摘のように、津軽海峡をはさんだ両地域で「イタオマチプ」が使用されていた可能性は大きい。それが本州アイヌの場合に記録されないのは、藩権力の統制下ではそうした長大な航海が行われることが少なく、領内海運への従事を主とするためその必要がなかったからであろうとする。ただし、漁のため松前へ赴いたり、木材を密売するために日本海を南下するような場合では、「狝船」の「イタオマチプ」としての使用は間違いないであろう(浪川健治『近世日本と北方社会』(三省堂 一九九二年 八八ページ)

としている。

青森県や北海道に所在する博物館等には、復元されたイタオマチプ(板綴船)が展示されている場合があるが、実は、完全な状態をとどめる実物資料としてのイタオマチプは確認されていないようである。ただし、苫小牧市美術博物館(北海道苫小牧市)には、旧勇払川右岸から発掘された、実物のアイヌの丸木舟五艘(北海道指定有形文化財「アイヌ丸木舟および推進具」)が保存展示されており、放射性炭素年代測定法により鎌倉時代末から室町時代初期に比定されている(「苫小牧の文化財」 苫小牧市教育委員会 二〇一〇年)。五艘のうち二艘(2号艇および4号艇)には、波除けの板を張るための多数の小孔があり、アイヌの造船技術を知り得る貴重な実物資料といえよう(図6・1)。このほか、札幌市K39遺跡からは、十一世紀から十二世紀の「板綴船舷側板」が、北海道千歳市美々8遺跡低湿度からは、一六六七年から一七三九年の「板綴船舷側板」(材質はハリギリ)が発掘されている(『よみがえる北の中・近世―掘り出されたアイヌ文化』財団法人アイヌ文化振興・研究推進機構 二〇〇一年)が、いずれも舷側板の一部分である。このように、縄綴船についての確かな実物資料が確認されないことからいっても、その造船実態について歴史学的にアプローチすることも必要であるが、その本格的な試みはなされていないようである。

そこで本章では、北奥地域に居住したアイヌは、実際どのような船を造って用いていたのか、その全体像を把握する。まずは北奥の史料にみえる「狝船」についての検討を試み、松前・蝦夷地

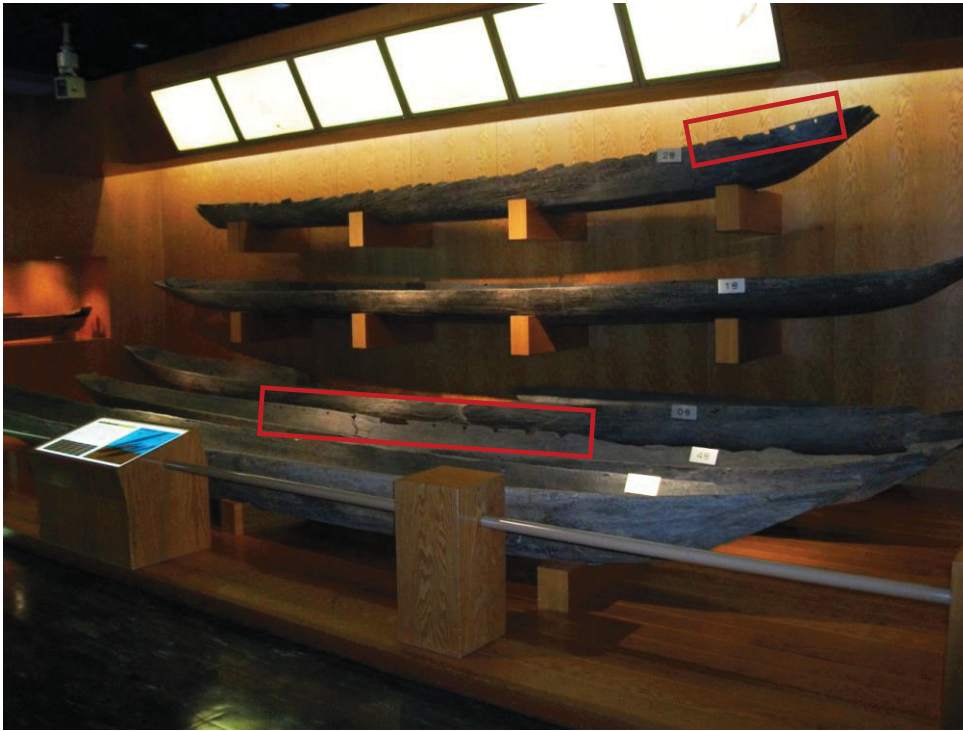


図 6-1 アイヌの丸木舟(苫小牧市美術博物館蔵)

赤で囲った箇所が、舷側板を取り付けるための小孔。奥から2号艇、4号艇、筆者撮影〔2011年〕。

アイヌの縄綴船についてあらためて分析・整理をおこなう。さらに津軽領内アイヌによる造船の具体的動向について明らかにしていく。とくに船体構造や造船技術の面を重視して追究し、アイヌの船に関する議論をより深める材料を示してみたい。

第1節 北奥の史料にみる「狝船」

「盛岡藩雑書」における「狝船」の初見とみられるのは、正保元年（一六四四）五月二十三日条（『盛岡藩雑書』第一巻 熊谷印刷出版部 一九八六年）の、

一、内浦より狝船五艘鯡干鮭迄持来ル由、今十九日之状二田名部御代官言上、

という記事であろう。「内浦」のアイヌが五艘の狝船に乗って盛岡藩領田名部に渡海してきたと解されるものである。この「内浦」については、松前藩の本領にあたる松前地（和人地）に隣接する東部蝦夷地が「内浦」であり、「内浦」のアイヌは、鯡・干鮭^{にしん からしげ}を持って津軽海峡を渡海してきたが、鯡・干鮭は彼ら自身の産物であろうと考えられている（『青森県史』資料編近世Ⅰ II アイヌ民族史料集成 青森県 二〇〇一年 以下『II 集成』と略記 四一三ページ）。

野辺地湊の廻船問屋仙臺屋彦兵衛が書き留めた、元禄十五年（一七〇二）「永記録」（外題は「記録」、野辺地町立歴史民俗資料館蔵飯田勝千代家文書）によれば、南部領横浜湊諸船および諸材木の役定めとして、次のようである。

一、松前より参候本狝舟者御役御免之筈、然共狝船に商人屯人なりとも乗交、商物積参候ハ、狝共二面役三分ツ、取上可申事、

また、田名部通諸湊における役銭取立の規定を知りうる、寛政八

年（一七九六）「御手取諸湊御役定目」〔『青森県史』資料編近世4
青森県 二〇〇三年 二二三号〕の「御免之事」にも、

（前略）

一、松前嶋より参候本狝船ハ御役御免之筈、然共狝船ニ商人
老人成共交リ、商物積来候ハ、狝共ニ面役取立可申候、併
紛敷儀無之様、吟味可仕事、

（中略）

一、縄ニ而綴候狝船ハ地他共ニ間尺不被入候間、積入候材木
改、石ニシテ百石ニ付拾分五分之定ニ取上可申事、（下略）

とあるように、盛岡藩における狝船に対する認識は、アイヌのみ
が乗り込み松前方面から来航する船を「本狝船」と呼んで、和人
とみられる商人が乗船して商品荷物を積載する船とは厳密に区
別していたことが判明する。さらに、狝船とは、縄で綴じてつく
った構造の船を指し、盛岡藩領内に船籍をおくものと他領に船籍
をもつ狝船が存在するという。この縄綴船の構造をもつ狝船に対
しては間尺改（けんじやくあらため）ではなく、積載する材木の
石数（材木の体積）により課税するというものである。間尺改と
は、領内船舶や領内諸湊に出入港する他領船に対して課税するた
め、航（かほら）（船底材）の長さ（A）、肩幅（B、腰当部の内法幅）、深
さ（D、腰当船梁から船底までの深さ）の三つの主要寸法を測り
（図6・2）、この三者を掛け合わせて十で割ったものをもって
積石数としたもので、実際の積石数とほぼ合うので広く普及して
いた。図6・3は、「永記録」に収載される「弁才船」の間尺改
について図示したものである。これによれば、「長間尺見様朱引

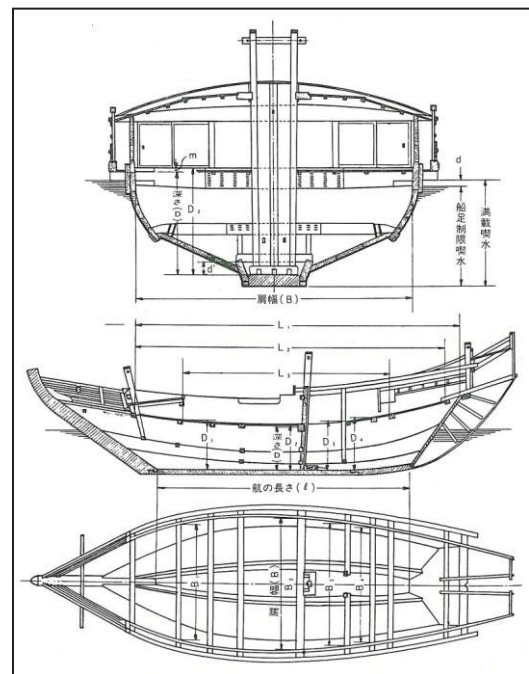


図6-2 積石数算出のための寸法のとり方
（石井謙治『ものと人間の文化史 76-I・和船I』より
転載）

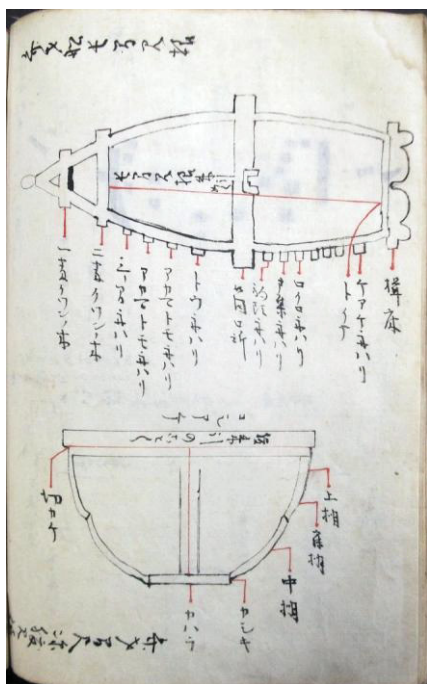


図6-3 「永記録」より「弁才船間尺改」の図
（野辺地町立歴史民俗資料館蔵飯田勝千代
代家文書）

如く」とある通り、長さを指し示す朱線は、「二番クワンノ木」（二
番船梁の誤りか）船尾側から「トタテ」（戸立、船尾材）の船首
側までで、図6・2では、L₁に相当することが確認されよう。

このような図は、その他の種類の廻船についても載せられているが、「繩綴船」についてはみえない。繩で綴じた構造の狝船は、船底を刳船ではなく板材でつくり、これに幅広い棚板を順次取り付け、多数の船梁で補強した船体構造（棚板づくり）をもつ廻船の主要寸法に準じた測定と、それに伴う積石数の算出が不適當であったために、間尺改が適用されなかったのである。

『盛岡藩雜書』宝永四年（一七〇七）二月八日条（『盛岡藩雜書』第九卷 熊谷印刷出版部 一九九五年）によれば、松前藩領泉沢村覚兵衛の家来である徳が乗り組み、盛岡藩領内大畑に流れついたのは「狝舟之小き伝馬舟」だったという。小型の伝馬船（橋船、舢舨とも。本船と陸岸との往来や荷物の積み下ろしに用いる小船）としても、狝船を用いていたことを示すものである。

一方、弘前藩の場合どうか。「弘前藩庁日記 御国日記」（以下「国日記」と略記）寛文四年（一六六四）四月十二日条（『新青森市史』資料編3近世（1）青森市 二〇〇二年 三五号）に、

油川自船沖之口出入定之事

（中略）

一、右同所船頭水主役銀之儀者、青森並ニ上せ可申候、狝船にハ老人ニ付上銀式匁、釘付船者老人ニ付上銀四匁宛上ヶせ可申事、（下略）

とみえるほか、「津軽家御定書」寛文七年（一六六七）三月十三日（同前 四二号）にも「狝船」に対する面役（人頭税）徴収が規定されている。

覚

一、浦々江船出入之時分、面役老人付入人者次銀老匁、出入ハ式匁宛、従先規いたさせ候といへとも、当年より自他共に右之分赦免に申付候間、其旨宿主方江可申渡事、但船頭・水主之儀は、如先規狝船者水主老人付上銀式匁、釘付船者水主老人付上銀四匁宛いたさせ可申候、出人之面役無役たりといふとも、人改之儀如先例可申付也、

寛文七年三月十三日

青森 常陸衆 一通渡
沖御横目衆

以上は、油川や青森など外浜諸湊に出入港する船の船頭と水主（乗組員）に対する面役の徴収を規定したものであるが、対象となる船は、基本的に「狝船」と「釘付船」に区分して取り扱われていたことが確認される。また、狝船の船頭および水主に対しての面役は一人につき上銀（次銀とも）に、弘前藩が発行した領内でのみ通用した領国貨幣）二匁ずつ、釘付船の船頭および水主に対しては一人上銀四匁ずつの徴収と、狝船の船頭および水主に対しては優遇措置がとられている。この場合、狝船の船頭・水主をアイヌに限定しているかどうか判断しがたいが、仮にアイヌであったとすれば、盛岡藩の場合、アイヌのみが乗り込んでいる繩綴の船を「本狝船」と称し、乗組員たるアイヌへの面役を免除しているのに比較すれば、弘前藩ではより厳格な措置であったようだ。ところで、この頃の蝦夷地における大きな出来事として、寛文九年（一六六九）の「蝦夷蜂起」事件（シャクシャインの戦い）があげられよう。浪川健治『近世日本と北方社会』によれば、この「寛文蝦夷蜂起」に際して蝦夷地に遣わされた密偵船として、

津軽藩士は「早船」に、通詞として動員された津軽アイヌは「狝船」に乗り組んでいる（同書八三ページ）。津軽家の朱印が押捺され、筋のよい伝本とされる東京国立博物館所蔵本の「津軽一統志」巻第十之下（『Ⅱ集成』 六六九ページ）には、次のようにある。

寛文十年五月松前上之国・下之国両方狝落居之検見被仰

付参候覚

（中略）

一、上之国江参候覚

（中略）

五月廿一日鱒ヶ沢江参候、御船ハ早船一艘、御船頭広瀬久右衛門上下三拾人乗、狝の通じニハ宇鉄之四郎三郎・弥五郎犬、下人狝共四人、狝船一艘に六人乗、牧只右衛門殿船ニハ鉄炮五挺入、狝共舟ニハ鉄炮式挺入、五月廿五日鱒ヶ沢出船仕、（下略）

右によれば、津軽領宇鉄のアイヌ「四郎三郎」ほか三名が「狝船」に乗り組んでいることが明瞭であり、松前藩側の史料で、幕府に注進した文書・口上の控えとされる「蝦夷蜂起注進書之写」（東京国立博物館蔵 『Ⅱ集成』 七〇三ページ）にも、「津軽蝦夷船」の存在を見いだすことができる。同史料によれば、「下蝦夷地」（東蝦夷地）の「浦川」（浦河）に津軽から漂着したという船は「弁才船」一艘と「蝦夷船」一艘で、「浦川」のアイヌは小船に乗って挨拶に向かった。しかし、これら津軽船は「船の拵へ」すなわち船の造りも異なり、水主のなかには、以前商売で見知っ

た人物もいたので、内密の計略ではなからうかと疑っていたところ、津軽の方から鉄炮をうちこまれ、「浦川」のアイヌ二名が殺された。「浦川」のアイヌは、漂流船であるために乗船してないだろうとみていたが、津軽領内アイヌ三名が乗り込んでおり、「浦川」のアイヌはこの三名を捕えて殺害したという。また「上蝦夷」（西蝦夷地）の「与市」（余市）にも同様に、津軽から二人が乗り組んだ「弁才船」と、アイヌ七人が乗った「蝦夷船」が流れ着いたというものである。

以上からは、蝦夷蜂起事件の起こった寛文九年頃、津軽領内アイヌは「狝船」（「蝦夷船」）を操船して津軽海峡を航行していたことは間違いなく、その規模については三人乗から七人乗程度であったことが知られる。

「津軽一統志」巻第十之中的寛文九年（一六六九）の蝦夷蜂起にかかる注進（東京国立博物館所蔵本 『Ⅱ集成』 六三八ページ）によれば、松前には「狝船」が三〇〇艘以上存在しているといる。

一、松前二船之大小多少之事、

松前殿船八艘、四五百石・六七百石積、

馬船廿五六艘、是ハ町之者之船、

狝船三百艘余も可有之由、但松前在々共に、或ハ米五拾・

三十、又ハ百・二百計積候由、

この「狝船」のなかには、米を三〇〇五〇（俵か）を積みうるものや、一〇〇〇二〇〇（俵か）程度積載することのできる船も存在した。「寛文拾年狝蜂起集書」（弘前市立弘前図書館蔵八木橋文

庫 『Ⅱ集成』 六八二ページ)においても、松前には数えきれない程の「狩舟」が、村落に至るまで存在しているとしており、「狩船」(「狩舟」)は、まさに松前における主力であったとみるべきであろう。

一、松前家中・町中ノ舟数大小式拾艘程も、内式艘八千四百表計積申由、工藤忠兵衛・慶長左次右衛門と申者手船、其外八四・五百表、又八六・七百表も積申由、此外狩舟ハ在々迄かけてハ数知レ不申由申候事、

松前に存在した「狩船」の例として、「国日記」享保元年(一七一六)十二月二十四日条(『新青森市史』資料編3近世(1)青森市二〇〇二年 一八一号)には、松前の船頭である源右衛門が八人乗の「狩船」で青森に入津したことがみえる。³⁾源右衛門の狩船は、青森で船中の糧米七俵余、米二七俵と酒一三樽を積み込み、松前に向けて出船する際に破船したようだが、これらすべてを積みうる相応の大きさをもっていたものと理解される。

さて、浪川氏も指摘する通り(前掲『近世日本と北方社会』八五ページ)、「国日記」享保二年(一七一七)十一月二十四日条によれば、津軽領内藤島へ漂着した、全長五間三尺(約一〇メートル)、幅四尺五寸(約一・三メートル)の「縄閉船」について、当時弘前藩当局は、松前のアイヌが鮭漁の際に使用する船であるとみなしていた(『Ⅱ集成』 五七三号)。

一、代官書付ニ而郡奉行申立候者、

縄閉船一艘 長五間三尺
口四尺五寸

此舟道具

帆桂³⁾老本 長三尋三尺

帆御座 八枚

さんかい 式枚

右之通十月十一日之朝上磯藤嶋^江流寄、同所之狩るてりき見当、浜名村庄屋方^江早速断候付、庄屋罷越僉議仕候処、人老人も乗不申、積物何ニ而も無御座候、松前狩鮭取船之外縄閉船は無之候間、狩共繫置申候船、風ニ而吹放寄候之儀と相見得申候、(下略)

「国日記」享保十七年(一七三二)閏五月二十九日条(『Ⅱ集成』六四七号)には、

一、平館村湊目付申立候者、平館間之内流レ参候船、長サ四尋老尺、幅六尺、舟極印も無之、鉄具無之、狩船ニ相見候由申出候付、御定之通半年困置、主出不申候ハ、其節申出候之様ニ申遣之、

とみえ、領内平館へ漂着した、全長四尋一尺(約六メートル)、幅六尺(約一・八メートル)の、船体に「鉄具」を用いていない船(すなわち縄綴船とみられる構造の船)を「狩船」と判断していることが分かる。ただし、領内六条間に漂着した全長七尋(約一〇メートル)、口六尺(約一・八メートル)の「縄とち船」については、所有者不明のため領内アイヌに下付されており(「国日記」享保十九年(一七三四)六月十五日条 『Ⅱ集成』 六五四号)、このような場合には、津軽領内アイヌが縄綴船を利用した可能性は否定できない。

以上から、十八世紀半ばまでの北奥の史料にみえる「狩船」に

ついでには、おおむね次のように整理されよう。「狝船」「狝船」「蝦夷船」には、松前、南部、津軽の各領内に船籍を置くものが存在したとみられる。とくに松前では、三〇〇艘以上の狝船が存在しており、同地域で用いられた船舶の主力であった。

「狝船」の用途は、伝馬船として、また南部領からの材木移出、そして米・酒などの津軽領からの移出など、津軽海峡を通じて本州と北海道とを往来する海上輸送船としても用いられた。寛文蝦夷蜂起に際しては、密偵船としてアイヌの乗組員ともに動員された。南部領ではとくに、松前のアイヌだけが乗り組むものを「本狝船」と称したが、このような船に便乗する商人も存在したらしい。

「狝船」の船体構造上の特徴は、縄で綴じた構造をもつ船であり、和船を指すとみられる釘付けの船とは峻別されていた。松前方面の縄綴船としては、その大きさは、全長が約六メートルから約一〇メートルまで、幅は約一・三メートルから約一・八メートルまでがあり、艀装については、帆柱、帆、櫂などの推進具を備えたもので、相当数のアイヌが乗り組んで操船していたものと考えられる。

寛文期頃、宇鉄をはじめとする津軽領内アイヌは、実際「狝船」（「蝦夷船」）を用いていたが、十八世紀に入ると、弘前藩は、縄綴船とは松前のアイヌがニシン漁の際に使う船であり、領内には存在しないとの認識を打ち出す。これは、津軽領内アイヌは縄綴船を造らなかつた可能性を示唆する。したがって、北奥地域の史料に散見される「狝船」が、船体構造ないし造船技術を表現する

「縄綴船」を包含し、なおかつ松前領、南部領、津軽領に居住したアイヌと松前の和人領民が用いた船を総称したものといえるのは、十八世紀初頭くらいまでといえそうである。

第2節 松前・蝦夷地における縄綴船

松前・蝦夷地アイヌで用いられた縄綴船とは、具体的にはいかなる構造をもっていた船か。以下に示す史料はよく知られたものだが、後述する本州アイヌの船と比較検討するためにも不可欠であるから、あらためてみていくことにしたい。

ヨーロッパ人で初めて蝦夷地を訪れたイエズス会の日本宣教師アンジェリスは、

第十二、蝦夷国アイヌの船には釘を使わないで、椰子の繊維のよ
うな物で作った綱で縫いあわされているのです。寄せ集めた
板に多数の孔を穿つて、それを縫いあはせているわけで、航
海が終ると縫い目を解き、日にあてて乾かし、それから復た
縫い合わせます。船の大きさはその一艘に日本の米コメの俵
二百石積める程度であり、その形は日本の船のようなもので
ございます。

と、一六二一年（元和七年）の「第二蝦夷報告」（H・チースリク編『北方探検記』吉川弘文館一九六二年一〇〇ページ）で述べている。この説明はさほど詳しいものではない。しかし、舷

側板とみられる「板」などを合わせるのに、釘を使わず繊維でつくった綱で縫うように合わせる構造であるが、その概容については日本の船と同様で、大きさは二〇〇石積みほどだという基本的な情報を得ることができる。

享保二年（一七一七）の幕府巡見使一行の編さんに係る「松前蝦夷記」〔松前町史〕史料編第一巻 第一印刷出版部 一九七四年）では、その造船技術がより詳しく述べられる。

一、蝦夷地并松前二而蝦夷地江乗申船作様之品
 一、船底丸木繰彫舟につくり、段々板をしなと云木の皮にてないたる縄を以緘付、綴目板のあわせめに谷地苔といふ山苔を置、其上に地竹を以ておさへ申候、尤松前地拵置候船ハとも先之綴目ハ釘付にいたし申候、大きな舟を作り候得共板幾重も綴上ケ申候、船に作る木せんと云木二而候よし、蝦夷地ハ何連も小船縄綴斗のよし、針針を申事無之候、随分手薄作り申候よし、乗申候而車かいと申仕かけのいかい船少シともの方ニ寄両縁三寸斗ノ艫杭を拵、かひの中程ニ穴を明ケ、右之艫杭ニはめ、両方之かひを両手にてつかい申候よし、大船は無之小船斗漸式三人乗申船斗なり、夫ゆへ何方江出船候而も風悪鋪候へハいつれの所江も船を乗付上り申候よし、松前より蝦夷地江罷越候舟も縄綴之舟也、是ハ三百石位ハ積申よし、扱又鯡取申節の漁舟多ク右之通之小船ニ而漁仕廻候へハ綴縄を切板を揃重小屋或ハ雨覆等いたし置候、

右によれば、まず船底は削り抜いてつくった丸木船で、その丸

木船にシナノキの皮で縛った縄で板を段々に綴じていく構造である。松前地でつくる縄綴船の場合は、「とも先」（この場合は船首か）の綴じ目は釘付けにし、船材にはセンノキを用いて板を何重にも綴じ上げていって大型船を造る。しかし、蝦夷地では、二、三人がようやく乗れるだけの縄綴の小船ばかりだという。鯡漁にしんに使う漁船としても小型の縄綴船が使われており、漁が終われば縄を切って板を並べて船の上にかけて雨を覆う屋根板として用いる。船体構造や造船技術についての情報のみならず、松前領と蝦夷地におけるそれぞれの縄綴船の相違を示唆している点で、注目されよう。

幕府巡見史に随行了た地理学者の古川古松軒は、天明八年（一七八八）七月二十四日、江差の浜で、蝦夷地において製作された漁船を実見している（『東洋文庫27 東遊雑記』巻之五 平凡社一九九四年）。

さて浜辺に出で、蝦夷の地にて製せし漁船を見しに、蔓にてくくり合わせし船なり。すなわち図の如し。

底は大木のくりぬきにて、それに厚板を左右より付けて、蔓を以て内外よりぬいかためしものなり。合わせめ合わせめには、檜皮二重も三重もふせて置きて、その上を割竹にて押さえ、図の如くかずらにて手ぎわよくしめ付けし物にて、一雫ももることなし。蝦夷の地には鉄の至つて不自由なることゆえに、釘なしにてつくりし船なり。長さ三間半より五間までの舟なり。

古松軒も同様に、船底が刳船であること、その左右に厚板を蔓で

かたく縫いつけること、蝦夷地は鉄の入手が困難であることから釘を用いないでつくと説明する。さらに、縄綴船の大きさとしては、全長が三間半（約六・三メートル）から五間（約九メートル）までのものがあつたということになる。

第5章においてもすでに言及したが、村上島之允（号は秦櫛丸）^{しまのじょう}撰「蝦夷生計図説」〔『日本庶民生活史料集成』第四卷 探検・紀行・地誌 北辺篇（三一）書房 一九六九年〕のうち、「四造船の部」

「五続造船」は、アイヌの造船過程について図とともに解説した、もっとも詳細なものと評価されるものである。これによれば、「凡夷人の舟は敷をもて其基本とす」と、アイヌがまず山中に入つて敷（船底材）とする大木を求めるところからはじまるといい、「舟敷」「みよし」「とだて」「羽板」「あばら木」など主要部材の語義や用途などについて詳しく解説する。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、舟敷（船底材）のことであるとい、これに、シナノキの皮を剥いでつくった縄か、サクラの皮を剥いでそのまま用いるか、鯨のひげを剥いでそのまま用いるか、これら三種類の⁴方法で板を縫い合わせるとしている。

「蝦夷島奇観」⁴（東京国立博物館蔵、秦櫛丸の自筆増補本）の「舟図」^{チブ}の説明でも、剥り抜き材を船底とし、これに木の皮で板を⁴とじ付けて造るとしている（図6・4）。

製造は遠近処々にして少違あり、形状も亦然り、木を彫て底となし、木の皮にて板を⁴とじ付、水の入らざる様にと合せ目に苔をつむる也、

なお、ウイマム（松前藩主への御目見）^{おめみえ}のため、アイヌの首長が箱館・松前に来航する際には、「大サ七尋半許なる舟」（約一一メ

ートル）を造るといふ（「大船図」^{ホロチブ}）。

小林真人「松前藩権力と近世初期の流通問題―藩主・藩士の手船所有を中心として―」〔『北海道の研究』第3巻近世篇I 清文堂 一九八三年 一五五ページ〕によれば、元禄十六年（一七〇三）九月二十六日付で松前志摩守が江戸の同族松前伊豆守に宛てた書状の覚書（北海道開拓記念館蔵近藤家資料）のなかに、二度の大風によって藩主手船四艘に被害があつたことを示す記事がある。同史料によれば「商船昆布船其外繩とち船」（大小一六五艘が破損）とあるところから、商場（松前藩が支配したアイヌとの交易場）に派遣される交易船としての「商船」は、大部分が縄綴船であつたらしく、利尻に派遣された藩主の「繩とち船」については八〇〇石積にまで大型化している、と指摘する。また、「原始謾筆風土年表」元文元年（一七三六）二月の条〔『みちのく双書第九集 原始謾筆風土年表』青森県文化財保護協会 一九六〇年三八ページ〕には、「松前より三百石積繩綴船入津」とみえ、松前には三〇〇石積級の縄綴船が存在したことを示している。

以上のことから、松前および蝦夷地における縄綴船の基本的な特徴は、次のようにまとめられよう。

用途は、少人数で操業するニシン漁などに用いる小型漁船として用いるのが主流であるが、アイヌがウイマムのため松前に来航する際は大型船を造る。アイヌとの交易に用いる「商船」としても縄綴船を多用するほか、松前藩主の手船としても縄綴船を用いた。

船体構造は、船底を剥船としての丸木船とし、この左右に厚い

板を縫い合わせるように綴じつけるものであるが、蝦夷地では鉄釘の入手が困難であることから、蔓かすら、シナノキの皮を剥いてつくった皮にした縄、サクラの皮を剥いたもの、あるいは鯨のひげなどをを用いて縫い合わせた。船材の樹種としては、センノキが好まれたようである。造船方法は一様ではなく、蝦夷地のなかでも地域によって多少異なる。

大きさは、蝦夷地では二、三人乗の小型船が主流であるが、松前で造られた縄綴船については、積石数を基準にすると二〇〇石積から八〇〇石積までが造られた。全長を基準にすれば、三間半（約六・三メートル）から五間（約九メートル）、ウイマムのための船については、一メートルのものも造られたということになる。船をより大型にするには、左右の板を何枚も重ねて綴じ合わせて造る方法がとられた。防水処理としては、材と材の間に檜皮ひわたや苔を詰め、その上から割竹で押さえることで船の水密を保つというものである。

以上のことから、松前・蝦夷地における縄綴船は、造船技術史的にいう「縫合船ほうごうせん」の仕様であることが確かであるが、この方法で最大八〇〇石積級まで造ることが可能であったらしい。さらに、舷側板の取り外しが容易で、取り外した板を随時乾燥させることが、腐朽くそゆうの進行防止に奏功したであろうこと、さらに丸木船をその板で覆って雨を防ぎ、同様に腐朽対策としたことに、縄綴船の特長を見出すことができよう。このように理に適った使用法は、船釘や鋸を用いて板材を結合したり、主要材を接合したりしてつくる棚板構造の船では成しえないことであり、それゆえ蝦夷地を



図 6-4 秦檜丸「蝦夷島奇観」より「舟図」(画像提供:東京国立博物館)

訪れた和人の注目するところとなり、その記録にとどめられるところとなったのではなからうか。

第3節 津軽領内アイヌによる造船動向

津軽領内に居住するアイヌは、実際、いかなる船を造っていたのか。津軽領内アイヌが造船する場合、その用材については無役での杣取が認められていた。⁵⁾浪川健治『近世日本と北方社会』(三省堂 一九九二年 九〇ページ)によれば、享保初め頃の領内アイヌによる船材の伐採のありかたについて、杣取の願いは雑木の種類に限られ、桂などは船材の一部のみに使用が認められていたこと、さらに価値の高い桧などは、伐採そのものが認められていなかったことなどが指摘される。「国日記」(『Ⅱ集成』)により、領内アイヌによる造船のための杣取許可申請記事をあらためて精査すると、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造船許可申請のうち、明確に漁船の製作および杣取の許可申請とみなされるものは三四件であった(表6・1)。⁶⁾これに基づいて、以下、漁船の種類、大きさ、樹種・用材、船体構造などの諸点について検討する。

(1) 漁船の種類

用途を漁船とする同時に、具体的な漁船の呼称を明記しているものについて、表6・1では種別2としておいた。この内訳についてみると、「丸木船(丸木舟)(丸木打舟)(丸木漁船)」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)」が一二件三五パーセント、「(樹種)打船」が八件二四パーセントとなった。

「丸木船(丸木舟)(丸木打舟)」の大きさについては、全長が最小三尋(約四・五メートル、No. 16・No. 23)から最大三尋三尺(約四・六メートル、No. 6・No. 24)まで、幅は最小一尺八寸(約五五センチメートル、No. 24)から最大二尺一寸(約六四センチメートル、No. 16)までで、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、より小さい傾向が認められた。これら丸木船は「(樹種)打船」の構造についても、和人領民の場合と同様に、丸木船とみなすのが妥当と思われる、これら「丸木船(丸木舟)(丸木打舟)」は、一木を削り抜いた単材刳船とみて支障ないだろう。

「漁船(漁舟)」について、No. 17およびNo. 18に注目するならば、長さ六尋三尺(約九メートル)、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(約六メートル)、有り合わせの幅、厚さ八寸の「ちよういた丁板」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)の船を一艘つくるという。これらの船の構造は、和人領民の「あわせぎせん合漁船」にみたように、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。

「国日記」享保四年(一七一九)二月十日条(『Ⅱ集成』五八二号)の記事も、その用途が漁船であるかどうかは判然としないものの、津軽領内アイヌがいわゆる単材刳船ではない船をつくつ

表6-1 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 | A 次郎わいん・ほく 岡いん | 明山 | 後潟組大川平村明山 | 漁船 | 漁船4艘分 | 雑木桂平物 | — | 4挺 | |
| 2 | 宝永元.3.20 | 1704 | 松ヶ崎 | B あへかけ | 明山 | 増川明山之内 | 漁船 | 漁船1艘 | 雑木桂板 | 長7尋、幅1尺8寸、 厚8寸 | 1枚 | |
| 3 | 享保元.12.16 | 1716 | 浜名村 | C 狝共 | — | 増川沢(※)・糞しら沢 | ※イ | 漁船 | 栗(丸木船用材として は不許可) | — | — | |
| | | | | | | | | | 楸 | — | — | |
| | | | | | | | | | 桂(丸木船用材として は不許可) | — | — | |
| 4 | 享保2.2.19 | 1717 | 上磯 | 狝共 | — | 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 | D いくるい | 留山 | 奥平辺御山之内 | 漁舟 | 漁舟 | 桂平物(不許可) | 4間、幅1尺6寸、厚 8寸 | 1挺 | |
| | | | | | | | | | 桧平物(不許可) | 長4尋2尺、幅1尺5 寸、厚7寸 | 1挺 | |
| | | | | | | | | | 桧丸太(不許可) | 1尺 | 2本 | |
| 6 | 享保3.2.27 | 1718 | 藤嶋 | D るてりき | 明山 | 藤嶋之沢 | 口 | 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 | D 狝 | — | 藤嶋沢 | 口 | 漁船 | せんの木打漁船1艘 | せんの木 | — | — |
| 8 | 享保5.4.17 | 1720 | 宇田 | E くねき院 | 留山 | 水汲沢 | ハ | 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 | F 熊かいん | 留山 | 釜ヶ沢 | ニ | 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 | 口 | 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 | ホ | 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 | ホ | 漁船 | 丸木船1艘 | 柈 | — | — |
| 13 | 享保6.3.20 | 1721 | 後潟組 | ゑひたいん | — | 宇鉄沢 | ホ | 漁船 | 丸木船1艘 | 柈 | — | — |
| 14 | 享保6.3.20 | 1721 | 後潟組 | るてりき | 御救山 | 藤嶋沢 | 口 | 漁船 | 丸木船1艘 | 柈 | — | — |
| 15 | 享保6.3.20 | 1721 | 後潟組 | しこはいん | 留山 | 釜野沢 | ニ | 漁船 | 丸木船1艘 | 柈 | — | — |
| 16 | 享保10.4.8 | 1725 | 六丈間 | G さしたいぬ | 明山 | 藤嶋沢・釜之沢 | 口・ニ | 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 | D るてりき | 明山 | 藤嶋沢・釜之沢 | 口・ニ | 漁舟 | 丸木舟1艘(長5尋3尺・ 口5尺6寸) | 桂平物(柈板入用) | 長6尋3尺、幅有 合・厚1尺 | 1挺 |
| | | | | | | | | | 丸木舟1艘(長5尋3尺・ 口5尺6寸) | 桂平物(丁板入用) | 長4尋2尺、幅有 合、厚8寸 | 1挺 |
| 18 | 享保10.4.8 | 1725 | 松ヶ崎 | B まうられ | 明山 | 藤嶋沢・釜之沢 | 口・ニ | 漁舟 | 丸木舟1艘(長5尋3尺・ 口5尺6寸) | 桂平物(柈板入用) | 長6尋3尺、幅有 合、厚1尺 | 1挺 |
| | | | | | | | | | 丸木舟1艘(長5尋3尺・ 口5尺6寸) | 桂平物(丁板入用) | 長4尋2尺、幅有 合、厚8寸 | 1挺 |
| 19 | 享保10.5.27 | 1725 | 松ヶ崎 | B 狝共 | 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・豊月・宇田 | H・I・E 狝4人 | — | 与茂内沢・平館領御 留山伝蔵沢 | ハ・ト | 漁舟 | 漁舟4艘 | 合舟入用材木 | — | — |
| 21 | 享保14.2.29 | 1729 | 大泊り | H 狝 | — | — | — | 漁舟 | 漁舟 | — | — | — |
| 22 | 享保14.12.10 | 1729 | 豊月 | I 狝 | 留山 | 今別領留御山之内茂 内沢 | ハ | 漁師船 | 丸木船2艘 | とち | — | — |
| 23 | 享保16.2.12 | 1731 | 大泊り | H ほかまいぬ | 留山 | 与茂内沢 | ハ | 漁舟 | 丸木舟1艘(丸木打 舟) | ふなノ木 | 長3尋、幅2尺 | — |
| 24 | 享保16.2.12 | 1731 | 大泊り | H せこかいぬ | 留山 | 与茂内沢 | ハ | 漁舟 | 丸木舟1艘(丸木打 舟) | しなノ木 | 長3尋3尺、幅1尺8 寸 | — |
| 25 | 享保16.4.4 | 1731 | 後潟組 | 狝 | — | — | — | 漁舟 | 漁舟入用 | — | — | — |
| 26 | 享保17.6.24 | 1732 | 平館村領宇田 | E くねくらいん | — | — | — | 漁船 | 漁船 | — | — | — |
| 27 | 元文元.6.21 | 1736 | 藤嶋 | D るてりき | 明山 | 藤嶋沢 | 口 | 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 | B にいへて・ふうあ い・へいこたいぬ | 明山 | 浜名村領明御山・三 馬屋領明御山 | — | 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 | ホ | 漁船 | 楸木打船1艘 | 楸 | — | — |
| 30 | 寛保元.9.24 | 1741 | 後潟組 | 鴨太犬 | 明山 | 宇鉄沢 | ホ | 漁船 | 楸木打船1艘 | 楸 | — | — |
| 31 | 寛保元.9.24 | 1741 | 後潟組 | やいこめかる | 明山 | 浜名沢 | チ | 漁船 | 楸木打船1艘 | 楸 | — | — |
| 32 | 寛保元.9.24 | 1741 | 後潟組 | ぶちあいへ | 明山 | 浜名沢 | チ | 漁船 | 楸木打船1艘 | 楸 | — | — |
| 33 | 寛保元.9.24 | 1741 | 後潟組 | いくるい | 明山 | 藤嶋沢 | 口 | 漁船 | 楸打船1艘 | 桂(不許可) | — | — |
| 34 | 寛保2.2.14 | 1742 | 後潟組 | 狝共 | — | — | — | 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。

たことを明確に示すものである。

一、代官館山兵十郎・溝江孫兵衛申立候、

(中略)

一、桂平物一挺

宇鉄之狛しかむけ

但長四尋三尺、幅一尺五寸、厚サ四寸

右本宇鉄之沢明御山之内杣取奉願候、未ノ年桂丁板奉願被仰付候間、杣取可仕と奉存候内、竹内彦十郎請山被仰付候に付杣入成兼申候故、去年八月船板桂六尋之平物彦十郎方より買求候得共、丁板無御座舟合兼罷有候内、右之桂被仰付候様奉願候、狛共儀前々より杣取御役御免ニ而被仰付候間、右之通被仰付候様奉願候旨、山方^江も吟味之上監物^江達之、何も申立之通申付候旨夫々申遣之、

右によれば、宇鉄のアイヌ「しかむけ」は、「丁板」と「船板」による造船を試みていた。「船板」用の六尋の「平物」^{ひらもの}については竹内彦十郎から購入したものの、以前から願い出していた「丁板」がなくては造船できないと、再度「丁板」用の桂平物(長さ約六・二メートル、幅約四五センチメートル、厚さ約一二センチメートル)の杣取を願い出している。このように、津軽領内アイヌは単材剥船としての丸木船を多用したが、ほかに船底材とみられる「丁板」や、舷側板に用いると考えられる「船板」などの部材を組み合わせることで船の大型化をはかるとともに、積載量の増大をねらったものと推察される。

(2) 樹種および用材

用材の樹種については、一般和人領民同様に、トチノキが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(ただ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、ブナ五パーセントとなり、ほかシナノキ、ヤスノキ(サワグルミ)なども用いられたことが判明する。平井信二『木の大百科』(朝倉書店 一九九六年)によれば、これらの樹種はいずれも、最大で直径一メートルから二メートル、高さが最大で二五メートルから三〇メートルまで成長する大木で、切削などの加工が容易であるという特長をもつ。したがって、単材剥船としての丸木船を製作する場合はとくに的確な樹種選択であったとみられる。ただし、先にみたように、トチ材は保存性がきわめて低く、条件が悪いと著しく腐れの速い材で、同様にハリギリ材の耐朽性もあり高いと評価される材であるから(平井前掲書)、領内アイヌが良質の船材を調達することは、一般和人領民同様に困難であった。カツラ、クリ、ヒバは、基本的に丸木船(丸太も含む)用材としての利用はまったく認められていない。カツラは、先のしかむけの例にもみたように、「棚板」「丁板」「舟板」などの部材としては許可される場合があったようだが、No.5の「いくるい」が要望したカツラの「平物」については、認められていない。

後述するように、クリ、ヒバについても部材としては認められるケースもあったようである。弘前藩としては、一木づくりの丸

木船のように、大径木を丸ごと消費するような山林利用は、全くの対象外とせざるを得なかったと考えて間違いない。

カツラに注目すれば、幅や厚さの寸法が不十分な有り合わせの材を願ひ出ているケースがある（No. 17・No. 18・No. 27）。カツラは水切りが良いとあって船材として好まれる傾向にあるが、アイヌも、欠点が少なく強度が高い良質な船材としてのカツラを、たとえ丸木船として利用できずとも、部材として調達しようとする試みた様子が見える。

(3) 杣取場所

領内アイヌの杣取が許可された場所、すなわち山林についてみると、明山あきやま（農民の林野利用が許された山林）が一三件で五九パーセント、御留山おとめやま（藩が直接支配し、領民は許可なくして入山できない）が六件で二七パーセント、御救山おすくいやま（飢饉の時に留山へ入山を許して、伐木を許可）が三件一四パーセントとなる。基本的に領内アイヌは、明山において杣取するものとされたようだが、場合によっては、留山での杣取も認められている。その場合でも、樹種については、ヤスノキ、ハリギリ、トチノキ、ブナ、シナノキであり、カツラは許可されない。

図6-5は、長谷川成一氏が作成した、寛政二年（一七九〇）における弘前藩領内の植生復元図に、表6-1に示したアイヌの居住地（A-I）と、杣取願の山沢（山沢の名が合致するもの、イ〜チ）を落としこんだものである。これによれば、おおむねア

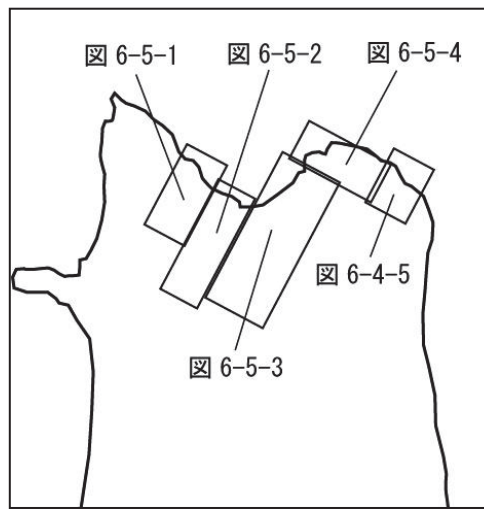


図 6-5 津軽領内アイヌによる漁船杣取関係図
凡例

アイヌの居住地近くの山沢での杣取が許可されたことが判明する。しかし、言い換えれば、杣取することのできる山沢の範囲は、かなり限定されると同時に、選定できる用材樹種と量も、より限られることを意味する。領内アイヌは、無役での杣取を許可されたが、実態としては、領内の山林利用に関して、かなりの制限を加えられたものとみなすことができよう。

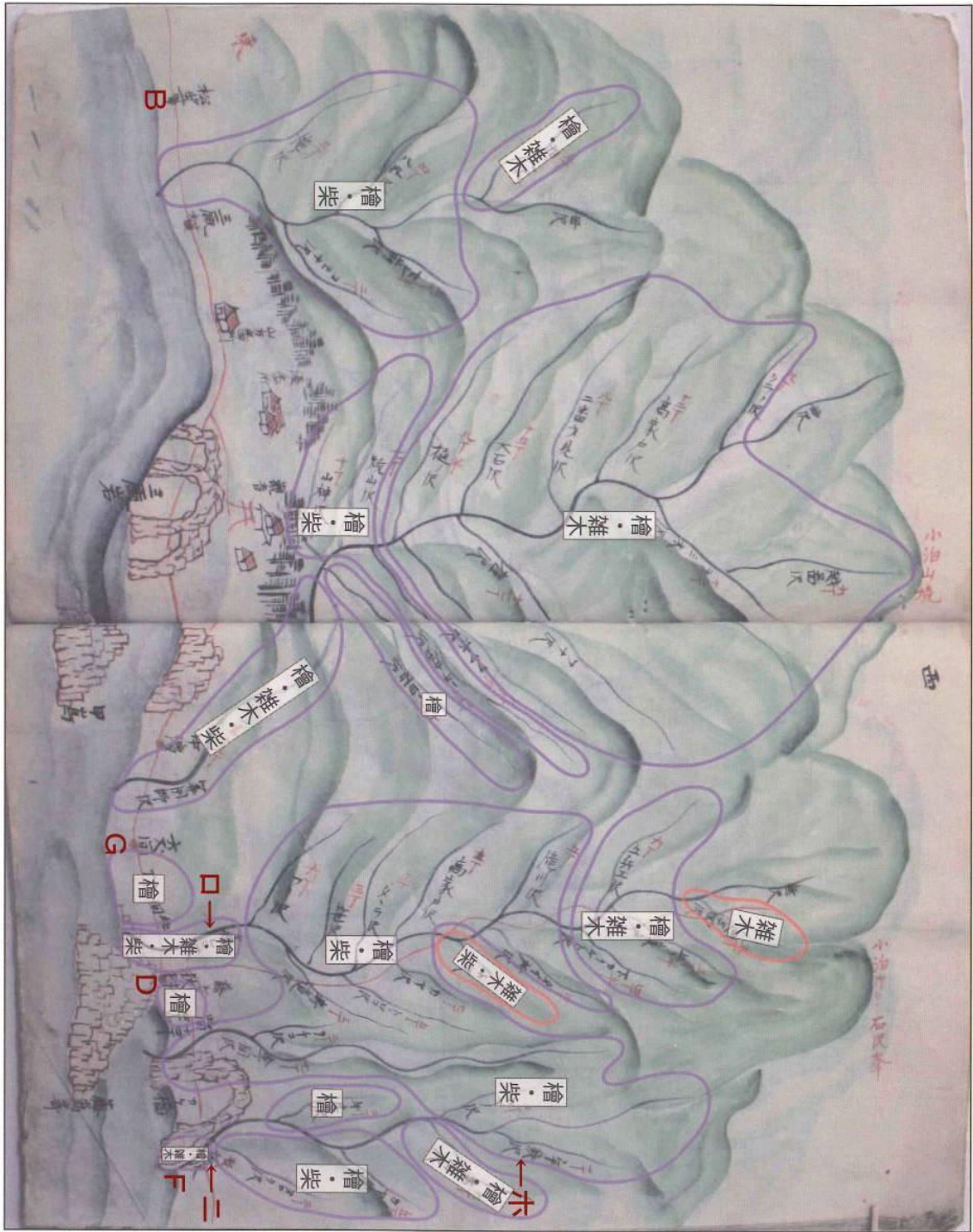


図 6-5-1 津軽領内アイヌによる漁船抽取関係図 三厩山役人預 (三厩・藤島)

(長谷川成一氏の許可を得て、寛政2年の植生復元図 (ペースは「津軽山沢絵図」) に一部加筆し、転載した。以下同じ)

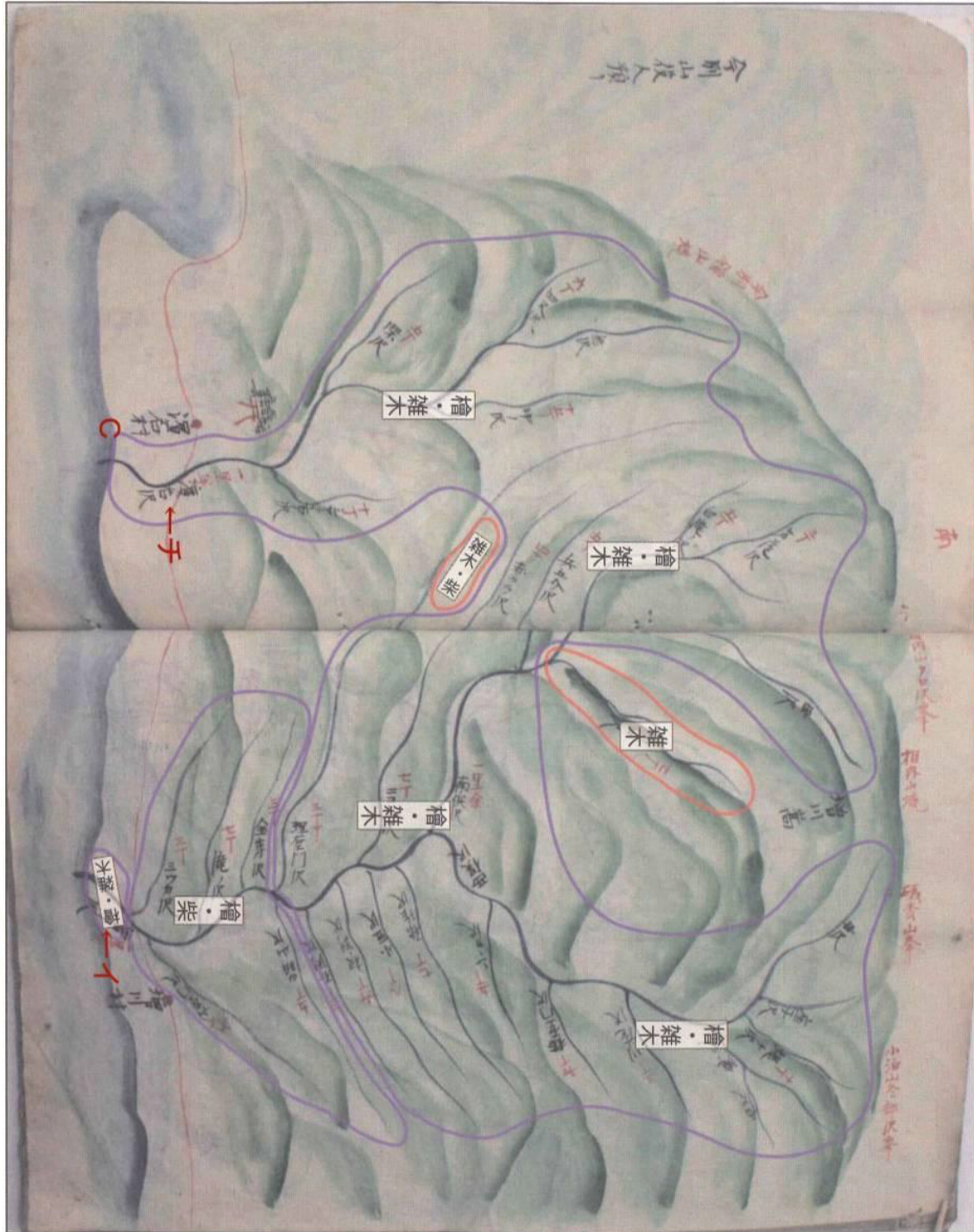


図 6-5-2 津軽領内アイヌによる漁船杣取関係図 今別山役人預①(増川村・浜名村)

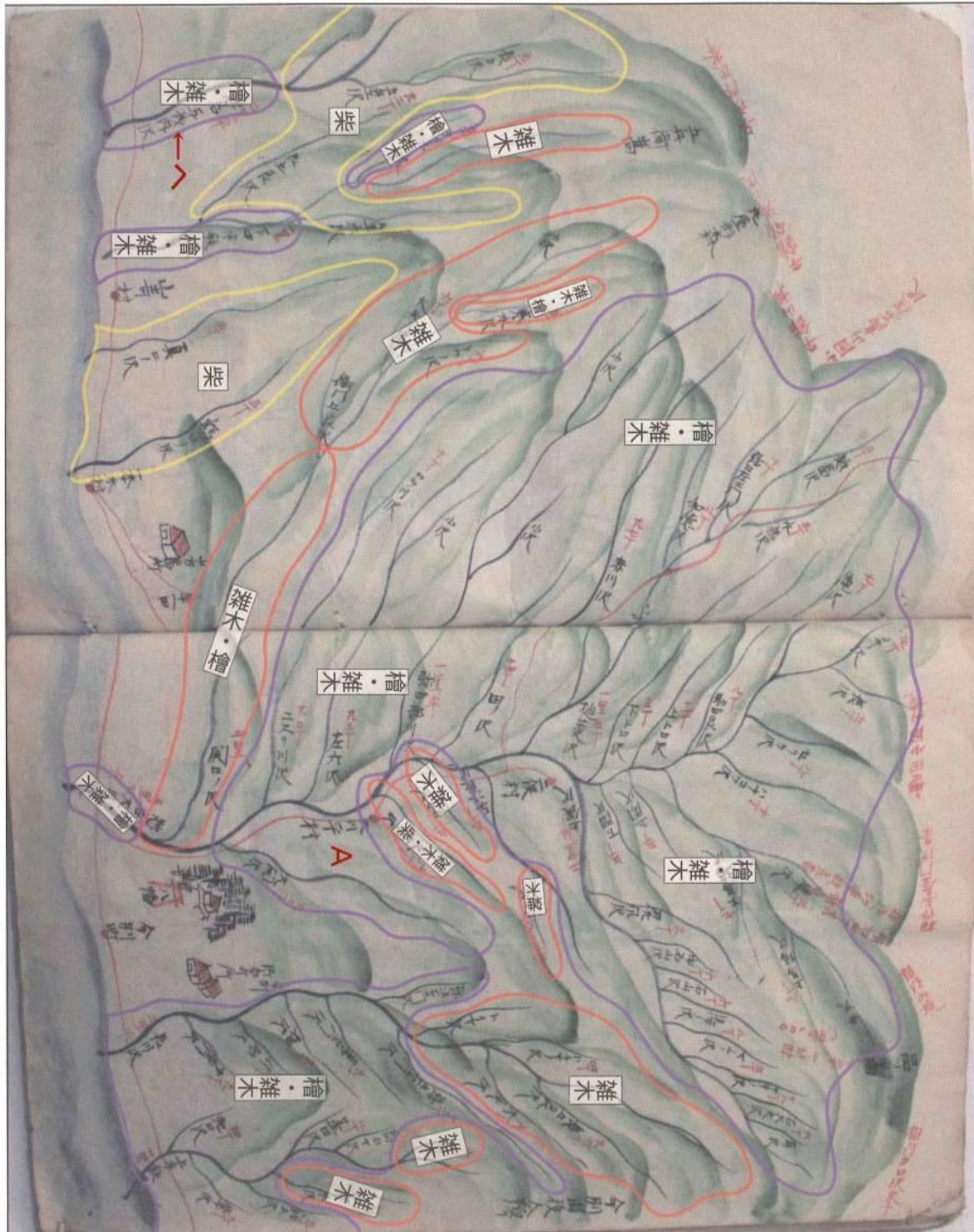


図 6-5-3 津軽領内アイヌによる漁船採取関係図 今別山役人預②(今別町・山崎村))

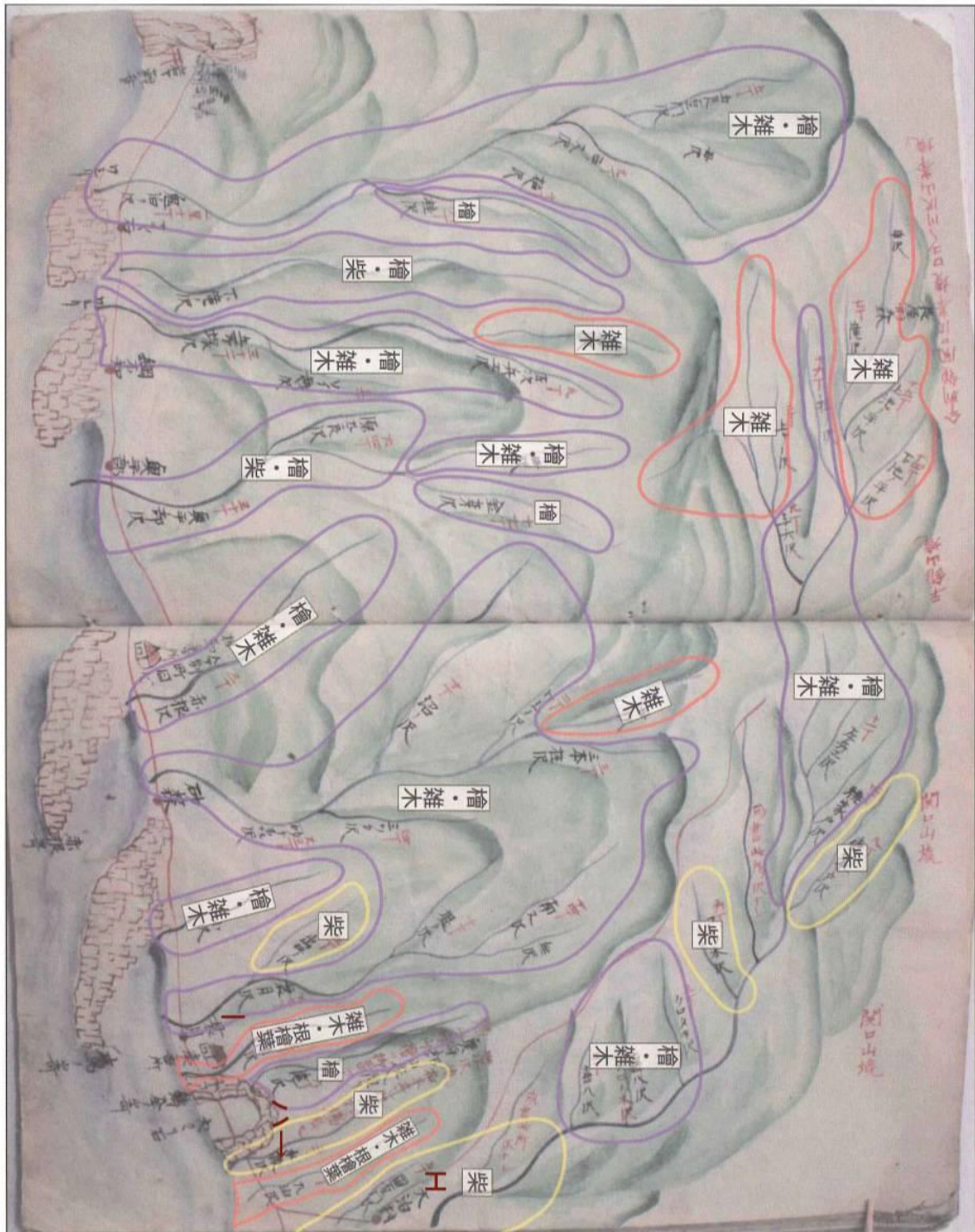


図 6-5-4 津軽領内アィヌによる漁船採取関係図 奥平部山役人預 (砂森・奥平部・網不知)

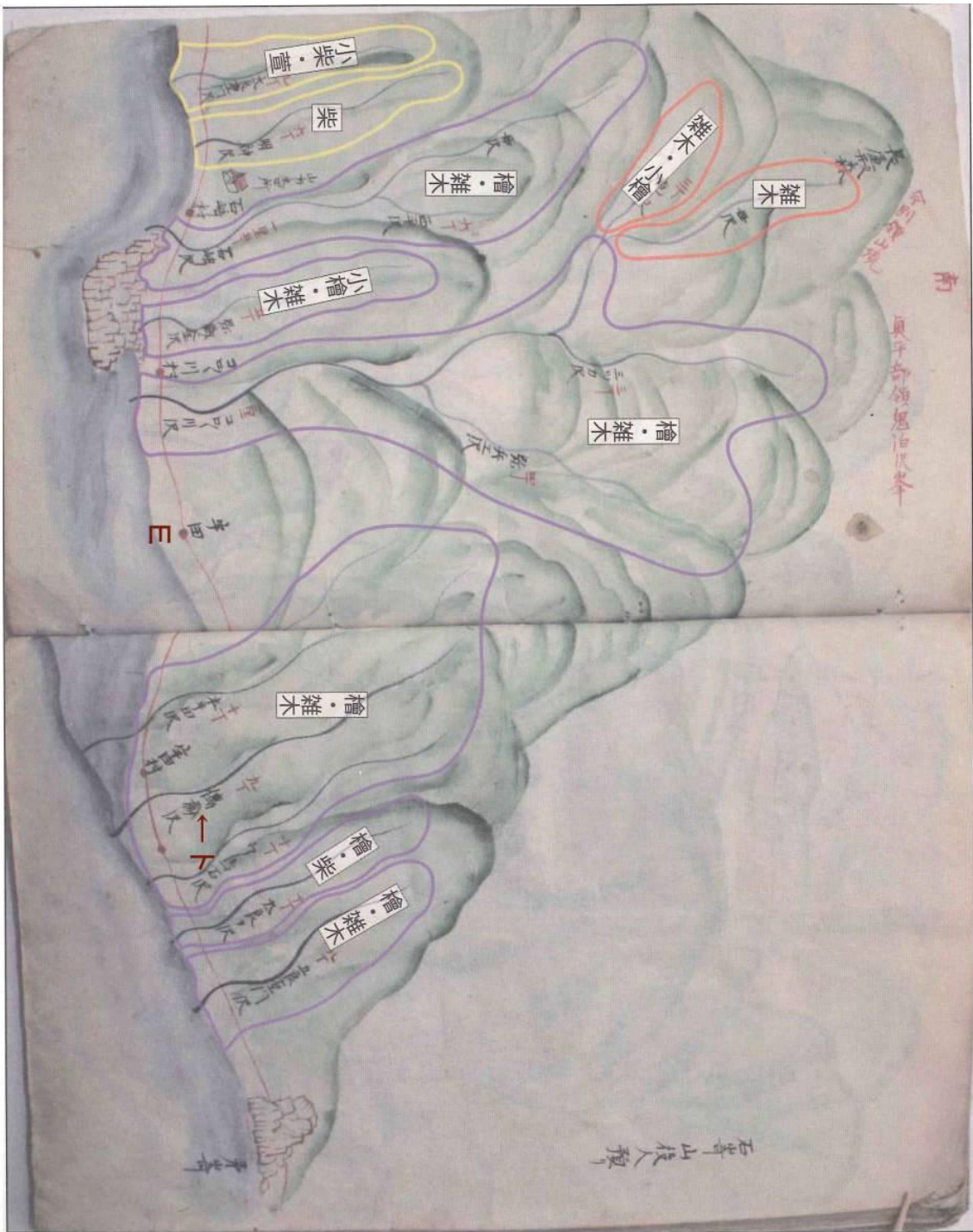


図 6-5-5 津軽領内アイヌによる漁船和取関係図 石崎山役人預 (宇田・石崎村)

ところで、浪川健治『近世日本と北方社会』（三省堂 一九九二年 九一ページ）によれば、津軽アイヌは領内海運Ⅱ「小廻」に参加しつつ、その主たる入津地である青森において生活必需品としての米を得ていた。「国日記」宝永元年（一七〇四）二月十九日条（『Ⅱ集成』 四六二号）によれば、家族一〇人余を抱える奥平辺のアイヌ「大高いん」は、所有船の「三人乗天当老艘」を用いて「小廻シ」で生活していた。青森で破損したため、あらたに造船したいが、飯米がないので拝借したいと願っている。このように「国日記」には、「天当（船）」（小廻し廻船や漁船として用いる二枚棚の典型的和船）を「小廻」しに用いた例がみとめられる。しかし、その造船許可申請記事についてはほとんどみえず、宇田のアイヌ「くねきらいん」による「天当」造船許可申請が確認される程度である。これは、明山からヒバ材一五挺と、クリの角材一本（約三・三メートル）を杣取して、「天当一艘」をつくりたいと願ったものである（宝永二年（一七〇五）閏四月二十七日条 『Ⅱ集成』 四八四号）。

一、後潟組宇田之狃くねきらいん、天当一艘合申度由、依之今別山五所塚明にて桧木数拾五挺、内栗之老丈八寸角一本、右之通山方差支無之由二付、前々之通杣役御免にて杣取申付候旨山奉行江申遣之、（下略）

正徳五年（一七一五）八月十六日条（『Ⅱ集成』 五五六号）によれば、毎年、アイヌによる船材木や家屋の建築材としての杣取が、無役で行なわれていることから、「在々之者共狃名代ニ而申立」、つまり一般和人領民が、アイヌの名義を借りて不正に杣取し

ようとしているという。この状況は、津軽領内アイヌと一般和人領民が、日常的に接触したことを示唆するものと考えられる。この事実に加えて、表6・1においては、縄綴船の造船用材を申請しているとは断定できるものが、見当たらないことに注目したい。すでに指摘した通り、津軽領内アイヌは、松前方面のものと思われる、漂着した縄綴船を利用した可能性はあるが、自らは縄綴船を製作していなかったという仮説が導き出される。領内アイヌは、基本的に単材刳船としての丸木船を製作し多用しつつも、典型的和船の天当船、あるいは「丁板」「船板」「棚板」や、角材などの部材を組み合わせてつくった構造の船など、一般和人領民同様の構造船を求めていることは、右の仮説を支持する重要な要素といえる。

小括

十八世紀半ばまでの北奥の史料にみえる狃船とは、松前、南部、津軽の各領内に船籍を置く船であり、とくに松前には三〇〇艘以上もの狃船が存在していた。狃船は伝馬船、漁船、あるいは材木、米・酒などの移出など、津軽海峡を通じて本州と北海道とを往来する海上輸送船として用いられた。その船体構造上の特徴は、縄で綴じた構造をもつ船と認識され、和船を指すとみられる「釘付船」（船体を構成する部材を鉄製の釘で取り付けた船との意であ

ろう)とは峻別されていた。寛文蝦夷蜂起に際しては、宇鉄をはじめとする津軽領内アイヌによる狩船の利用が確認されるが、十八世紀に入ると、弘前藩では、縄綴船とは松前のアイヌがニシン漁の際に使う船であり、領内には存在しないものと認識される。このことから、北奥の史料に散見される狩船が、船体構造ないし造船技術を表現する「縄綴船」を包含しつつ、松前領、南部領、津軽領に居住したアイヌと松前の和人領民が用いた船を総称したものと理解されるのは、十八世紀初頭くらいまでといえるのではなからうか。

松前および蝦夷地で造られた縄綴船は、縫合船の仕様であることが明確である。松前では、積石数を基準にすると二〇〇石積から八〇〇石積まで、全長を基準にすれば、約六・三メートルから約九メートル程度の大きさをもつ縄綴船が造られた。少人数で操業するニシン漁などに用いる小型漁船として用いるのが主流であるが、アイヌとの交易に用いる「商船」として、松前藩主の手船としても用いられる、まさに松前における主力の船船であったといえる。左右の舷側板を何枚も重ねて綴じ合わせるることによって、船の大型化を図り、数百石積の積載量の確保を成しえたようだ。

十八世紀前半、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としての丸木船を漁船として多用するとともに、船底材や舷側板に相当する部材を組み合わせた技術をもって、より大型の漁船製作を試みている。さらに、生業としての小廻に従事するべく、一般和人領民も用いる天当船の

造船も行なっていることは、一般和人領民との交流の証左とみなしてよいのではないか。領内アイヌによる造船許可申請状況からは、縄綴船と断定できる船を見出すことができない。すでに十八世紀初頭、津軽領側からみた縄綴船とは、松前のアイヌの船であり、領内には存在しないとされた点にも注意を払えば、津軽領内アイヌが縄綴船を使用した可能性は否定できないものの、自らは縄綴船を製作しなかった可能性が高い。むしろ、近距離海運に適したものとして、一般和人領民同様の構造船を志向する点に、津軽領内アイヌによる造船の特徴が見出されよう。

注

(1) 一、田名部大畑之内赤川浜へ、去月廿日昼時松前亀田之内泉沢村寛兵衛と申もの家来徳と申者、狩舟之小き伝馬舟二乗十死一生にて流寄申候付、所之もの取上介抱生気付候付様子相尋候処二右之通申候由、御代官又重三郎右衛門より御目付中迄住進、送を相添本所へ戻候様御目付大須賀久兵衛へ申渡之、

(2) 津軽船注進之事

一、下蝦夷しふちやりより一日路奥浦川と申所へ、六月中旬之比津軽より流舟之由申候而、弁才船老艘并蝦夷船老艘参候所、彼地之蝦夷共小船乗出、何方より参候船二候哉と尋候所ニ、津軽より流参候由挨拶仕候へハ、船罷在候所悪候間、能き場へ案内可仕と申、船のいかりを上ケ申所、津軽より鉄炮放ち、浦川の蝦夷式人討殺、其上手負五人御座候事、

一、流船ニ御座候ハ、津軽蝦夷相添参間敷候、船の拵へも違ひ、水主にも先年商売ニ参候間知候者乗申候間、内々謀にて可有敷と浦川の夷共存候処、右之通鉄炮打懸申候故、浦川の夷も弁才へ矢を射懸、津軽蝦夷船并蝦夷三人留置、即時に三人之者殺候由ニ御座候、同船中に具足一領、鉄炮三挺、米等御座候を取申候、弁才ハ其俣乗出、彼所より罷帰候由ニ御座候、右之趣度々伝ニ申来候故、自是も家来差遣様子承届候、

一、上蝦夷へも津軽より流船之由にて、与市と申所迄弁才船老艘、上下廿九人、蝦夷船老艘、夷七人乗参、彼地よりのるまいと申所^江罷帰、順風相待罷在候所へ、仕置ニ遣候家来共罷越、様子相尋申候へハ、津軽より流船之由申ニ付、爰許ハ蝦夷之地にて候間、罷帰候様ニ申達候、其後自是陸路四日御座候上蝦夷境切喜内と申聞所迄今月十一日参、彼地十七日に出船仕、津軽へ罷帰候由申来候、以上、

一、上蝦夷・下蝦夷へ津軽より参候船之様子、蝦夷伝ニ申来候付、家来遣子細承届、以別紙書付申上候、

(3) 一、野内町奉行申出候者、松前之船頭源右衛門狃船、水主共八人乗、中物米式拾七俵・酒拾三樽・粮米七俵壹斗五升、青森湊ニ而破舟、中物打捨、同所前浜^江馳上り候由、右米之内九俵壹斗五升・酒十三樽、町より人足出、船から共ニ取集候之由、注進有之、

(4) 佐々木利和「蝦夷島奇観について」(佐々木利和・谷澤尚一研究解説『秦檜磨自筆 蝦夷島奇観』雄峰社 一九八二年)によれば、東京国立博物館保管本の「蝦夷島奇観」は、寛政十二年(一八〇〇)に一応の完成をみたものであるが、文化四年に整理され、従来、内容の分

類が不分明であつたのを、「古説部」「礼部」「居家部」などと部立てを細分して完成させたものとされている。

(5) 浪川健治氏によれば、「漁船」としての「狃船」建造の際の杣取無役の特権については、それを利用した松前回送役の反対給付として認められたものと考えれば、寛永から寛文期に至るアイヌ支配の展開の中で確立したものとみることができるとしている(前掲『近世日本と北方社会』八九ページ)。

(6) 「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)。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し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)。

(7) 長大な材を二つ割にして、扁平に製材した木材(『日本国語大辞典』第二版 第十一卷 小学館 二〇〇一年)のこと。

(8) 『ムダマハギ 津軽海峡沿岸のムダマハギ型漁船とその建造記録』(みちのく北方漁船博物館 二〇〇二年 セブページ)。

(9) 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 弘前大学大学院地域社会研究科 二〇〇九年)所載。

終
章
近世北奥造船界の歴史的特質

第1章から第6章にわたり、近世北奥地域における造船界の動向についてみてきた。本章では、廻船建造、船大工、漁船製作、本州アイヌによる造船の諸点について、その特質をあらためて述べ、近世北奥造船界の歴史的意義を総括する。また、北日本地域の造船史研究をさらに発展、深化させるうえで若干の問題提起や、求められる視点についても言及し、今後の展望として示しておきたい。

1 北奥地域の廻船建造と船大工

北奥地域では、いつから大型廻船の建造が行なわれるようになったのか。それはどのような船型の廻船であったか。この問題は、当該地域における船大工の存在形態との関わりの中かでみていく必要がある。

南部氏の場合は、すでに十六世紀末から、田名部・横浜・野辺地を拠点に、秋田・田名部間および秋田・野辺地間の海上輸送に用いる「ゑそ船」を数多く建造することが可能であった。引き続き十七世紀初頭にも、船大工や鍛冶などを組織して造船を行なっているから、相応の造船技術力はあったのであろう。正保年間から承応年間（一六四四～一六五四）にかけて、盛岡藩は八戸を造船拠点に、二〇〇石積級から五〇〇石積級の大型廻船を建造するが、これに八戸以外の領内船大工を動員しえた。これに対し弘前

藩では、十七世紀初頭には、由利郡の船大工を求めており、以降、領内の船大工の存在が際立ってくるのは、天和期（一六八一～一六八三）に行なわれた藩船建造の際である。したがって、おおむね十七世紀中葉までの北奥地域には、南部領には相応の船大工が存在したのに対して、津軽の場合は、船大工はほとんど存在しなかったとみて大過ないであろう。当時、弘前藩領十三の船大工集団は、十三や今別などを造船場として、藩船と一般商船の建造を同時に受注している点からみて、高い造船技術を有していたものとみなされる。つまり弘前藩では、十七世紀後半から船大工の技術レベルが急速に向上し、集団で稼働できるほど多くの、そして一人前の船大工が育成されていたとみるべきであろう。

十七世紀中葉には、日本海海域の代表的商船であるオモキづくりの北国船・木附船、関西以西の太平洋沿岸と瀬戸内海で主用された棚板構造の二成船・弁才船などの廻船が、北奥地域の諸湊に入津しているから、その造船技術は北奥に少なからぬ影響を及ぼしたと推察される。とくに、近世海運の主流となる弁才船に注目するならば、すでに当該期には、津軽海峡周辺の近距離海運に従事する小型廻船の主力として普及をみている。さらに、津軽半島沿岸の諸湊、下北半島沿岸の諸湊には、十七世紀中葉から全国各地の廻船商人などが蟻集し、大型廻船の建造を発注していたことからみて、当該地域は、近世海運の発達に貢献した造船地と位置づけられて支障ない。津軽領では、天和年間（一六八一～一六八三）にはすでに商船建造を受注しているが、貞享年間（一六八四～一六八八）に至ると、最大で年間一五艘もの他領廻船が建造され、以降、一

般商船の建造が盛行したようだ。十七世紀末には、領内で最大一五〇〇石積級の弁才船が建造されていることから、当該期には、弁才船は大型化を果たし、商品流通の増大に寄与したものと評価することができよう。引き続き十八世紀中葉頃までに、津軽領内で建造された廻船の八割以上は弁才船であり、廻船分野の主力を不動のものとしている。

通説では、弁才船は江戸中期以後に全国的に普及、また安達裕之氏によれば、弁才船は十八世紀前期に短期間のうちに全面的な普及をみた（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）とされている。したがって、北奥造船界は、十七世後半頃から、近世日本の海運界が大型廻船としての弁才船を求めたのに対して、いち早く応じたものとみることができ、同時に、当該期北奥の廻船分野では、棚板構造の技術が駆使されたことの証左といえる。

南部領では、十七世紀初頭から紀州や大坂、江戸の船大工が、津軽領では寛文期（一六六一〜七二）に、大坂・越前新保など他領出身の船大工が、北奥の造船界に参入、なかには定着するものもあった。北奥地域の船大工は、これら他領出身の船大工と拮抗しながら、あるいは彼らの造船技術を導入し練磨しながら、増大する領内外の造船需要に呼応した。さらに大工集団や大工ネットワークも組織して技術伝承の土台を確立、北奥地域の造船地たる基盤として存在し続けたといえる。

以上の通り、十七世紀中葉ごろを大きな画期とする、廻船分野の造船需要の増大とあいまって、北奥の造船技術力が大幅に向上

したものとみなすことができ、この点に北奥造船界勃興の端緒をみることができよう。

廻船建造の発注者の面からは、何がいえるだろうか。津軽領における十八世紀中葉までの造船発注者の九割近くは、全国各地に居住する船頭、すなわち船持ち商人である。したがって、津軽領の造船市場は、領内よりもむしろ他領が指向されたとみなすほかないだろう。全体の一割程度しかみとめられない領内の造船発注者の実態は、そのほとんどが藩権力と密接な結びつきをもつ山師をつとめた、青森・今別・蟹田・十三など有力諸湊の商人であったようだ。そのような特権や優遇措置が付与されなければ、大型廻船の造船資材をすべて自前で調達することは、困難であったことを意味する。十八世紀末の田名部通諸湊でも、藩領民による造船は、港内で用いる舳や近距離用の小廻し船が多い傾向であるのに対して、大型廻船の建造例はほとんどみえない。つまり、北奥地域の造船界は、他領廻船を供給する基地として大いに発展を遂げつつも、領内を本拠地とする商人資本による廻船業の発展、そして全国海運への参入には、ほとんど結びつかなかったことが示唆される。それは、十八世紀初頭、弘前藩の主導により他領廻船による商品移入の拡大が企図され、造船場周辺の困窮する領民への救済措置も兼ねつつ、他領船頭からの造船受注を積極的に進めていった点からも裏付けられる。領内造船界の興隆が、領内海運界の動向と連動しえなかつた点にも、北奥造船界の一つの特質を見出すことができよう。

2 北奥地域の漁船製作と本州アイヌの造船

北奥造船界の廻船分野において、弁才船に代表される棚板構造の船が、十七世紀後半には建造されたのとは対照的に、漁船分野の主力は、近世を通じて、一般和人領民・津軽領内アイヌとともに、単材刳船としての丸木船だったようである。このことは、当該地域では、採藻や採貝、あるいは海岸近くにやってきたニシンの漁獲など、あくまでも沿岸近くでの漁撈に重心が置かれたことを示唆している。十八世紀前半の弘前藩領では、杣取に至便であった、陸奥湾に面する津軽半島東北部の地域と、日本海に面する津軽地方の西海岸地域で、年間一〇〇艘もの漁船としての丸木船が製作されるなど、領内に存在する漁船分野の主流をなした。十八世紀八戸藩領の沿岸地域でも、丸木船とみられる「式人乗」「式人乗漁船」などが漁船の主力であった。

同様に、盛岡藩領田名部通すなわち下北半島沿岸一帯でも、丸木船が用いられたと推察されるが、史料上は明確ではない。十八世紀末の田名部通では、下北半島東部の沿岸地域は岩礁地帯が多く、波が荒いために漁撈の盛行には至らず、漁船は陸奥湾に面する地域と、津軽海峡に面する下北半島西部地域に集中して存在したようだ。大畑を中心とする後者の地域では、イワシの地引網漁などに使用する、五〇石積級の大きさをもつ「囀合船」「三羽船」が年間二〇艘程度製作された。その漁船の存在数からみて、この二種類が当該地域の漁船の主力であったことを意味するとともに、

海況や海岸地形が、漁船の構造を規制する大きな要素となったことを如実に示している。おそらくこの「囀合船」「三羽船」は、津軽海峡をはさんで向かい合う松前領で、ニシン漁に主用された「囀合船」「三半船」と同様とみなしてよいのである。ただ、松前の「囀合船」「三半船」に比較して、船体の幅がより大きくなっている点に、積載量の増大と耐航性向上への指向をみとめることができる。とくに耐航性向上を求めた背景としては、当該地域は津軽海峡の沿岸であるために、反流（津軽暖流の主流と反対向き、つまり日本海向きの流れ）の影響を受けることによるものと推察されるが、この点については、今後さらに考究してみたい。なお、弘前藩領では、「囀合船」「三羽船」は、一八五〇年代からみえはじめることから、下北半島西部地域では、弘前藩領に先行して「囀合船」「三羽船」が普及したのであろう。

さて、弘前藩の一般和人領民の場合、クリ、カツラ、ヒバなどの良材を丸木船として調達することはできず、トチノキ、ブナ、ハリギリなど耐久性の低い用材樹種を利用せざるを得なかった。しかし、部材として調達することが可能であったヒバ・カツラを用いて、「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」が生み出されることとなったようだ。単材刳船の積載能力の限界と、船体の耐久性の低さを克服しようとした点に、当該地域における漁船分野の展開をみることでできるよう。このほか、十八世紀初頭頃から、ブナ材などを用いた「無玉船」と称する刳り抜き船底材に、スギ材の舷側板を取りつけた構造をもつ「丸木漁船」と称する小型船が、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たようである。

盛岡藩領の川内・安渡は、津軽領向けの「丸木漁船」の供給地であり、新造船のみならず、中古船も流通するほどニーズの高い船型であった。八戸藩領内においては、一部の地域で漁船を供給しえたものの、ほかは市川、泊、田名部、脇野沢、川内、野田と盛岡藩領に依存する傾向が顕著で、なかでも泊は、八戸藩領向けの最有力漁船供給地であった。つまり、北奥地域の漁船分野の造船ネットワークは、藩領域を超えて展開されるものであったとみて支障ない。造船資材の供給、商品としての流通、受注製作および修理の請負など、漁船に関わるさまざまな需要を満たす造船システムが藩領を超えて機能したことにより、同様の船体構造が、当該地域に普及したとみるのが妥当と思われる。したがって、盛岡藩領川内・安渡でも、「丸木漁船」が使われた可能性が高いといえることができるばかりか、「ムタマ」造りは南部領にも存在するという、秦檣丸の指摘の精度が確かめられよう。

北奥の史料に散見される「狄船」が、その船体構造ないし造船技術を表現する「縄綴船」を包含しつつ、松前領、南部領、津軽領に居住したアイヌと松前の和人領民が用いた船を総称したものと理解されるのは、十八世紀初頭くらいまで考えた方がよさそうである。十八世紀前半、津軽領内アイヌは一般和人領民同様、トチノキ・ハリギリなどを用いて、漁船としての丸木船を多用するほか、船底材や舷側板に相当する部材を組み合わせて、より大型の漁船製作を試みている。加えて、典型的な和船である、小廻

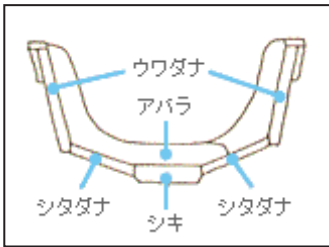
し用の天当船の造船も行なっていることを考慮すれば、津軽領内アイヌが縄綴船に拘泥した様子を、うかがい知ることができない。したがって、十八世紀初頭、津軽領側からみた縄綴船とは、松前のアイヌの船においてほかになく、領内には存在しないという藩の認識は、真を伝えているものとみてよいだろう。むしろ、海運に適したものとして、一般和人領民同様の構造船を求める点に、津軽領内アイヌによる造船の特質を見出すことができる。この動向とは対照的に、アイヌの縄綴船の特徴とみなされる、丸木船を船底材とする「ムタマ」（本来はムタナ）造りの技術は、北奥の一般和人領民の漁船分野において、伝承されることとなった。おそらく、それまで北海道アイヌ同様の造船を行っていた本州アイヌは、寛文期の蝦夷蜂起事件をひとつの画期として、飯米や商品荷物などの積載量の増大を実現できる、廻船を用いた海運活動を指向する傾向が強まったのではないだろうか。

以上の通り、北奥地域においては、領主権力、海商、船大工、一般和人領民、本州アイヌなどが、物資や情報、技術などさまざまな資源を相互に供給することにより、造船が成り立っていた。したがって、北奥地域の造船のあり方を言い表すのに、いずれかが主体となって、設計、資材調達、建造、販売などを一括して受注する意味での「造船業」の用語は、なじまないと考える。北奥諸藩の各藩領内に存在する造船界、そして藩領域を越えて展開する造船界と、いくつもの造船界とが重なり合いながら複合的に形成された点に、近世北奥造船界の歴史的特質をみることができる。

3 今後の課題と展望

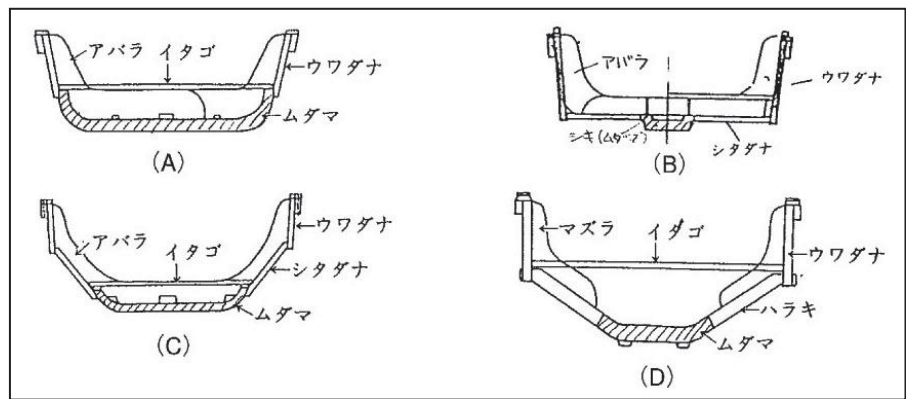
最後に、今後必要と思われる若干の視点や展望について述べておきたい。

現在では、青森県内で稼働する、小型漁撈用和船であるムダマハギ型漁船は、ごくわずかとなってしまった。おそらく、その船体構造は、本論文で明らかにした近世期の「ムタマ」造りに連なるものである。秦檣丸は、十九世紀、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特有のものであったと指摘する。本研究では、松前領、盛岡藩領田名部通、弘前藩領に共通して存在した「図合船」「三半(羽)船」は、この「ムタマ」造りの構造であるという結論が導き出された。しかし、『青森県の漁撈用和船』(青森県立郷土館調査報告第18集産業・1 青森県立郷土館 一九八五年)によれば、イワシ地曳網の網船として使用された下北半島のサンパは、シキ(敷)に、シタダナ・ウワダナを接合した四枚ハギの構造船であったという。それでは、丸木船を船底材とする「ムタマ」造りは、いつ頃から船底材を板材に置き換えるようになったのかという疑問が生じる。



4枚ハギ断面構造図

構成や船体の形態、船名は一樣ではない(『ムダマハギ津軽海峡沿岸のムダマハギ型漁船とその記録』みちのく北方漁船博物館 二〇〇二年)ことである。参考として示す下図の、Bのムダマハギ型漁船について注目すれば、船底材は「ムダマ」とも称する「シキ(敷)」である。シキの中心線には溝が掘られ、この溝あるいはシキそのものを「ムダマ」とも称するというが、これはもはや、削り抜き材とはみなされない。これは、本来刳船を船底材とするはずの「ムタマ」造りが、ムタマの語義や部材の形状とは無関係に、船底材を指す名称として、ムダマと言い慣わすように変化していった結果なのではないか。仮にそうであるとすれば、ムダマの語のみにとらわれず、その造船技術全体の変容を、時代を追って点検し、精査していくことが求められるであろう。



ムダマハギ型漁船断面構造分類図

(『ムダマハギ 津軽海峡沿岸のムダマハギ型漁船とその記録』みちのく北方漁船博物館 2002年より転載)

右の諸点は、北日本地域における造船界の歴史的動向を明らかにする、重要な要素である。近世期からの技術的系譜などの面を重視しつつ、近代以降のありかたを見据えて、多角的に考証していくことにしたい。

また、本論文は地域的範囲を北奥地域に絞ったもので、弘前藩・盛岡藩の隣藩である秋田藩領などの造船動向については、言及しなかった。今後、確かな史資料を豊富に得て、日本海沿岸の出羽方面の造船界と北奥の造船界との関わりについて考察するところが、北日本造船界の歴史的展開をよりはっきりととらえるのに奏効すると考えている。

謝
辞

本学位論文の作成にあたっては、主指導教員である弘前大学人文学部・地域社会研究科教授の長谷川成一先生に、終始懇切なるご指導を賜りました。衷心より感謝申し上げます。また、副指導教員である弘前大学地域社会研究科教授の佐々木純一郎先生と弘前大学人文学部教授の山田巖子先生に、貴重なご教示と適切なご指導を賜りました。厚くお礼申し上げます。

日本海事史学会会長の安達裕之氏、神奈川大学大学院歴史民俗資料学研究科特任教授の昆政明氏、船の科学館調査役の小堀信幸氏から、ご指摘やご教示を賜りました。ここに記して感謝の意を表します。

史資料調査にあたっては、青森県立郷土館、青森県環境生活部県民生活文化課県史編さんグループ、青森県立図書館、青森市総務部総務課市史編さん室、弘前市立弘前図書館、八戸市立図書館、八戸市史編纂室、野辺地町立歴史民俗資料館、アイヌ民族博物館、苫小牧市美術博物館、みちのく北方漁船博物館の各機関に、多大なるご理解とご協力を賜りました。ここに記してお礼申し上げます。