



# 近世の廻船

「北前船」をめぐる諸問題と  
盛岡藩領における廻船の建造動向

「津軽海峡海流図」19c(部分)

(「青森県立図書館デジタルアーカイブ」より転載)

青森大学客員教授  
石山(関) 晃子

# 【目次】

はじめに

1 北前船とは何か

～「北前船」をめぐる諸問題～

2 盛岡藩領における廻船建造

むすびに

まとめと展望

はじめに

●江戸時代の海運を担ったのは、ほかならぬ「廻船」(かいせん、商品を輸送する海船の総称)。なかでも「北前船」は近年、広く一般にもその名が知られるようになった。

●観光資源としても注目される今だからこそ、従来の「北前船」研究をあらためて振り返るとともに、学術研究の上での諸問題や課題について再考する。

●その上で、実際、当時の盛岡藩領にはどのような廻船が存在したのか、盛岡藩領における廻船の建造動向からアプローチする。田名部通を中心とする盛岡藩領における海運の歴史について、イメージをさらに膨らませることのできる、ひとつの材料になれば幸いである。

## 【主要参考文献・論文】

### <文献>

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  
1995年

石井謙治『図説和船史話』至誠堂 1983年

### <論文>

石山晃子「近世北奥地域における造船界の歴史的動向」博士学  
位論文 2014年3月

石山晃子「近世津軽領における廻船建造システムと地域社会一  
十七世紀後半を中心に一」(『弘前大学國史研究』第132号 弘前  
大学國史研究会 2012年)

石山晃子「近世南部領における造船技術力と廻船建造」(長谷川  
成一編『北奥地域史の新地平』 岩田書院 2014年)

# 1 北前船とは何か

「北前船」をめぐる諸問題

# 目次

- 1 「北前船」の現代的活用～日本遺産～
  - 2 「北前船」と海事史研究の課題
  - 3 北前船をめぐる議論
  - 4 北前船をとらえるポイント
- 小括 北前船研究への期待と展望

# 1 「北前船」の現代的活用～日本遺産～

●函館市ほか全国10市町が共同で申請し、「荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間～北前船寄港地・船主集落～」が、平成29年4月28日、文化庁により日本遺産（Japan Heritage）に認定。同年5月24日には野辺地町ほか26市町が追加認定。認定された各市町ではまちおこしに向けたさまざまな動きをみせつつある。

※日本遺産とは、地域の歴史的魅力や特色を通じて我が国の文化・伝統を語るストーリーを日本遺産として文化庁が認定するもの。ストーリーを語る上で欠かせない魅力溢れる有形や無形の様々な文化財群を、地域が主体となって総合的に整備・活用し、国内だけでなく海外へも戦略的に発信していくことにより、地域の活性化を図ることを目的とする。

## 【ストーリーの概要】

日本海や瀬戸内海沿岸には、山を風景の一部に取り込む港町が点々とみられます。

そこには、港に通じる小路が随所に走り、通りには広大な商家や豪壮な船主屋敷が建っています。

また社寺には奉納された船の絵馬や模型が残り、京など遠方に起源がある祭礼が行われ、節回しの似た民謡が唄われています。

これら港町は、荒波を越え、動く総合商社として巨万の富を生み、各地に繁栄をもたらした北前船の寄港地・船主集落で、時を重ねて彩られた異空間として今も人々を惹きつけてやみません。

(文化庁 日本遺産 「荒波を超えた男たちの夢が紡いだ異空間～北前船寄港地・船主集落～」による)



## 【青森県野辺地町】ストーリーの構成文化財

No	文化財の名称	ストーリーの中の位置づけ
①	浜町の常夜燈	北前船で財を成した豪商野村家によって建立された燈籠。
②	末社金刀比羅宮本殿	北前船の海上安全を祈願するために町内の廻船問屋たちによって勧請寄進された社。
③	旧野村家住宅離れ(行在所)蔵付き	北前船で財を成した豪商野村治三郎の別邸。
④	北前船関係資料群	古文書や和磁石など北前船関係資料群
⑤	北前船船乗りの墓及び擬宝珠	野辺地湊までの航海中や在町中に亡くなった北前船船乗りの墓並びに各地の北前船主たちが寄進した擬宝珠。
⑥	北前船が運んだ石造物	北前船でバラストとして積まれてきた瀬戸内海で採れた石を使用した石造物。
⑦	のへじ祇園まつり	北前船によって京都からもたらされた祭り。
⑧	河原決明の茶がゆ	北前船で上方から伝えられたとされる、河原決明を焙じて作ったお茶で炊いた茶がゆ。

## 2 「北前船」と海事史研究の課題

- 現代において「北前船」という語は一般的にもかなり知られるところとなった。しかし、そもそもどのような船をいうのかという点については、意外と知られていない...
- 「北前船」に関する研究は蓄積されてきたものの、研究者によって「北前船」の定義が異なり、未だ議論が続いている...
- このほか近世の廻船(かいせん、商品を輸送する海船の総称)に関して、造船の分野では日本の造船技術の発達に関する研究が先行、厚い蓄積あり。とくに、近世海運の主力「弁才船」(べざいせん)を中心とする廻船の船体構造や造船技術そのものの検証に重点。しかし各地域における造船動向をとらえた研究は非常に乏しい...

●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。

石井謙治『日本の船』(創元社 1957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 1995年)ほか。

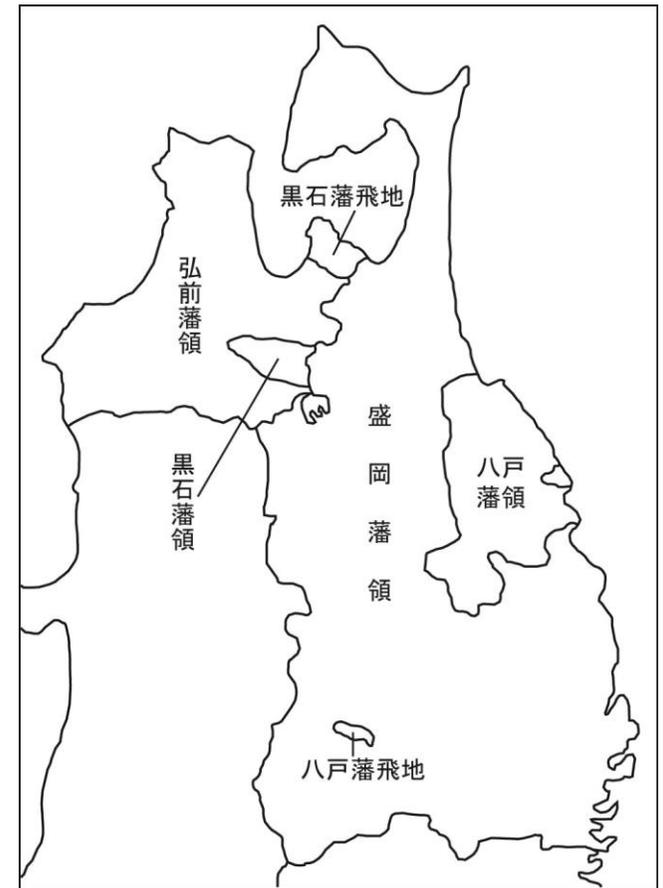
●このほか安達裕之氏による研究も多く蓄積。

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 1985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 1998年)

●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。また両研究者によって明らかにされた造船技術の発達過程については、体系化されるとともにほぼ通説とみなされる。

●近世北奥諸藩(弘前藩・盛岡藩・八戸藩)＝現在の青森県に相当。日本海・陸奥湾・津軽海峡・太平洋に囲まれ、海運に恵まれた地域。

●当該地域に関する海事史研究全体としては、海運に関する研究が先行しているものの、それに相応する廻船の建造動向を扱った研究は非常に乏しい。その検証が必要不可欠。



●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造船が行われたか。造船動向は海運界や地域社会に対してどのような影響を与えたのか。その結果はいずれ「北前船」の解明にも役立つはず…

### 3 北前船をめぐる議論

#### 【A】牧野隆信氏

- ・「北前船とは、北国の船で、蝦夷地と大坂を結んだ不定期廻船で、買い積みを主体とし、その船型は北国船・ハガセ船・ベンザイ船から西洋型帆船に及ぶものである」と考えたい。
- ・「北前」「北前船」は、日本海から瀬戸内に入ってくる船を、兵庫や大坂・下津井といった瀬戸内や近畿地方の人々が呼んだもので、北国の人々が自ら称したものが始まりではない。
- ・北前船の発祥地と目される加賀の故老たちは、北前船のことを「バイ船」「ベンザイ(船)」「ベザイ」などといい、単に「千石船」ということもあった。

(『北前船の時代』教育社 1979年)

## 【B】中西聡氏

・北前船＝「本州・四国・九州などに拠点を持ち、18・19世紀に北海道へ進出した商人船主の船」と考えたい。

・それらの船の多くは日本海航路で北海道へ進出したと考えられるが、北海道の太平洋岸で漁業を行った大規模な商人船主は、北海道産海産物を太平洋航路で江戸や大坂へ運んでいたもので、北前船の活動は日本海航路に限られたわけではない。

(『北前船の近代史』成山堂書店 2013年)

## 【C】石井謙治氏 ...体系的に整理

### 1) 「北前船」とは

・「北前船」は、江戸時代、北国地方の廻船に対する上方での呼称。語源は諸説あり定説はない。およそ次の三つの意味をもつ。

①近世前期、はがせ船とともに日本海海運の主力として活躍した俗称どんぐり船の北国船をその船型の特異さ故に上方方面で呼んだもの。

②江戸時代中期以降、北国船の衰退によって、上方へ来航する北国廻船が弁才船に代わった結果、これを上方で呼んだもの。

③広義には北国廻船の別称。江戸時代から明治時代に、上方と北国筋や北海道方面との貿易に従事した北陸地方を中心とする日本海域の廻船を総称して上方で呼んだもの。

→①・②のような船型呼称ではなく、就航海域や船籍地による汎称。

- ・ほか、買積船(※)経営をもって北前船の特色とする説。  
⇒買積船経営は全国的に行われていた普遍的な廻船経営形態で、城米・蔵米などの運賃積も行なっていることから、北前船を買積船に限定するのは不適切。

(以上『国史大辞典』吉川弘文館「北前船」の項による)

※買積船...遠隔地間の商品の価格差を利用し、船主などが商品を買い入れて自分の船で運送して販売し、高い利潤を得ていた廻船。⇔賃積船

## 2) 「北前船」の初出をめぐって

・金沢兼光著『和漢船用集』 宝暦11年(1761)

北国船 加賀・能登・越後・津軽・南部等の舟也。之を北前舟、北国舟といふ。俗呼てトンクリ舟と云は、其形の似たりを以いふなるべし。是をヲモキ造りと云。凡千石以上の大舶也。舟の制ハハカセとすこし異也、



「北前船」の史料上の初出。

戦後急速に研究水準を向上させた北前船研究者が着目。

・この北国船の北前船と、いわゆる北前船(近世後期には北国船に代わって弁才船が主力となったため、北前船即弁才船という状態になっていた)とは全く別物だったにも関わらず、いわゆる北前船の史料としてこの記述を引用することが繰り返されることに。

・北国船は北国造りともいわれ、北陸から東北・松前にかけてのいわゆる北国地方にある、かなりの史料にみられる。そのほとんどは、「羽賀瀬船」「間瀬船」「二成船」「弁才船」などと並んで船型名称として出てくる。**このなかに北前船の名はまったく出てこない。**

→『和漢船用集』のように、北国船を北前船と呼ぶケースは、北陸地方ではなかった。

(石井謙治『図説和船史話』昭和58年による)

### 3) なぜ「北前」?

北前とは航海者たちのいう北国あるいは北海の別称であり、津軽地方を北限とする日本海海域を意味するものとみるよりほかはないのではあるまいか。

(石井謙治『図説和船史話』昭和58年による)

- ・「増補日本汐路之記」= 当時の一般航海業者の实用書  
(寛政8年[1796]版 東京海洋大学附属図書館越中島分館所蔵資料)

#### 下之関より津軽青森迄北国廻り之記

津軽青森 上下大湊 此所北海の乗り泊り也 (中略)

此所北海・東海の境なり、大坂より青森までを下ると云、青森より大坂迄を上ると云、(中略)

青森より松前へ海上廿五里有、右津軽・南部の川内迄を限り北国下りの船路といふなり、

#### 4) 北前船の名称誤用

・ところで北前船の名は、戦前ではなじみの薄いものであった。しかし、戦後の日本海運史研究の隆盛によって、北前船関係の論文や著書が数多く出され、北前船の名は一躍して日本海運史の表面にでてきた。そのために北前船は江戸時代海運を代表する廻船だったかのように誤解されてしまい、いつの間にか弁才船即北前船と錯覚する向きもでてきたらしい。

・弁才船は瀬戸内を中心に発達した船型で、北前船が弁才船化するのも、その性能の優秀性や経済性の高さによるものであることはいうまでもない。そうした歴史が忘れられて、弁才船の故郷である瀬戸内海地域の人たちが、それも歴史を研究する立場にある郷土史家たちが、錯覚とはいいながら、間違うにこと欠いて弁才船即北前船と思い込み、弁才船とか千石船と同じ意味で北前船の呼称を使っているのだから始末が悪い。それがとんでもない誤りであることに早く気がついてくれないと、やがて常識化してしまう恐れがある（以上、雑誌『七洋』昭和54年に掲載）。

さらに

・昭和61年夏、北前船辰悦丸の復元船と称する船が、大坂～江差間のいわゆる北前航路を曳航で航海し、それをマスコミが大々的にとり上げたため、弁才船に対して北前船と呼ぶのが常識化してしまった。(中略)この誤用は一向におさまらないし、むしろ拡大する一方である。

(石井謙治 『ものと人間の文化史76－I・和船I』による)

今ではすっかり人口に膾炙した「北前船」をどのように扱うべきか...

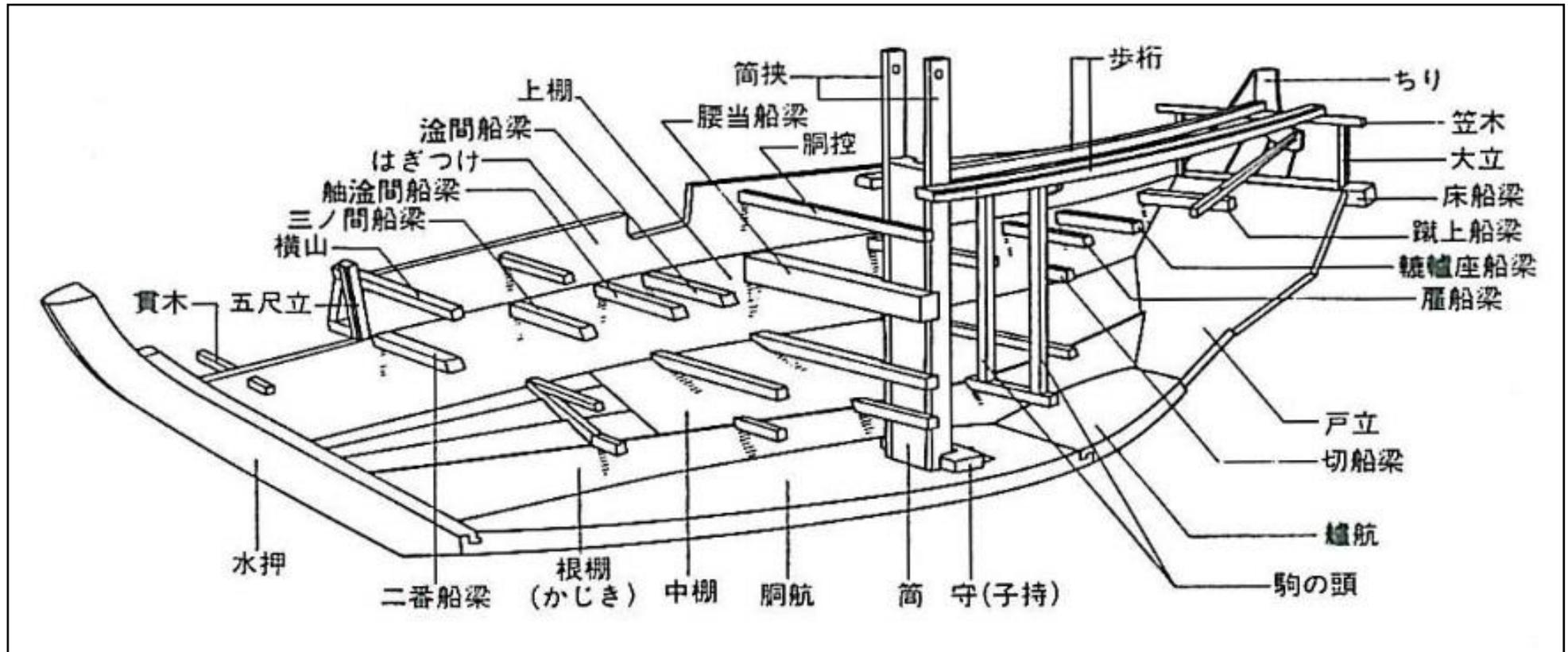
# 復元北前型弁才船「みちのく丸」



1000石積〔重量ト、150ト〕  
全長32㍎、幅8.5㍎  
平成17年復元建造。

平成26年、(公財)みちのく北方漁船博物館財団から野辺地町へ無償譲渡後、平成30年4月、野辺地町の野辺地漁港(常夜燈公園)に陸揚げ。

# 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

航(かわら)と呼ばれる幅広い厚板を船底材とし、船首側に水押(みよし)、船尾側に戸立(とだて)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、内側から多数の船梁を入れて構成するのが特徴。

## 4 北前船をとらえるポイント

- 歴史的にみれば、「北前船」とは船型名称ではなく、瀬戸内方面の人たちが北陸地方を中心とする日本海沿岸地域からやってくる廻船に対して呼んだもの（汎称）。
- 日本海方面では最後まで「べざい」「べんざい」「ばい船」と呼び、自ら「北前船」とは呼ばなかった。
- 江戸時代後期における弁才船の全国的普及により、幕末から明治にかけての北前船の全盛期には、まさしく北前船即弁才船になっていた。しかし、だからといって弁才船即北前船ということではない。（なぜなら、弁才船は大坂～江戸間の物資輸送をした菱垣廻船や各地の中小廻船にも使われたから）

- 「北前船」は船型名称ではなく、歴史的にみて、瀬戸内方面の人たちが北陸地方を中心とする日本海沿岸地域からやってくる廻船に対して呼んだもの（つまり汎称）。歴史史料に全くといっていいほど出てこない。
- 具体的に何をもって「北前船」とするかについては、いまだ議論がある。研究者によって定義が異なる。
- 「廻船」は、江戸時代、商品を輸送する海船の総称。歴史史料に頻出。
- 近世海運の花形として活躍した廻船は「弁才船」。歴史史料に頻出。「弁才船」は江戸後期、全国的に普及した廻船であるから、いわゆる「北前船」の全盛期にも使われた。
- 本来、米を1000石（2500俵、重量トン150トン）積むことができる能力の船が「千石船」。

## 小括 北前船研究への期待と展望

- いわゆる「北前船」を研究することは有意義。
- しかし「北前船」とは船型名称ではなく呼称、汎称であり、史料上にまったくといっていいほど出てこない以上、とくに文献史学の立場から「北前船」をとらえていくのは困難。
- 弘前藩や盛岡藩など近世北奥地域の廻船建造の動向からみても、史料上に「北前船」は出てこない(後述)。とくに歴史学の立場から「北前船」を取り扱うことは容易ではないといわざるを得ない。

●しかしながら、現代、「北前船」の語が多くの人びとの知るところとなり、さらに文化庁により「日本遺産」に認定されるといった社会の動きに応じることを求められている。そのためには、いわゆる「北前船」に関する研究に関しては、造船、海運、商品流通など海事に関わるさまざまな視点からのアプローチ、そしてデータの蓄積と精査が不可欠。

●「北前船」のほか、今までほとんどといっていいほど明らかにされてこなかった問題、つまり近世の国内海運に就航した廻船の存在形態は全体としてどうだったのか。そもそも近世海運の主力「弁才船」はいかにして供給されたのか（建造動向）などの点についても研究する余地があるのでは。そのような作業を通して、相対的に「北前船」を位置づけ、再定義することに貢献できるのではないか...

## 2 盛岡藩領における廻船建造

# 目次

- 1 盛岡藩領の海域・海況・港の概況
- 2 成立期盛岡藩による造船
- 3 18C末盛岡藩領田名部通における商船の建造動向
- 4 野辺地湊 野村家による廻船建造  
小括

# 1 盛岡藩領の海域・海況・港の概況

## ★「南部領内総絵図」

### ・久慈湊

湊口広十丁、荒磯、水底にはえ、左右二岩有、船懸ナシ、  
(後略)

### ・鮫湊

此湊深一丈、水底二はえ有、荒磯、船懸不自由、(後略)

### ・泊湊

湊口広十五間、深処三丈、船出入不自由、三方水底二はえ有(カ)、(後略)

### ・大畑川湊

遠浅ニテ舟出入不自由、(後略)



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

・大間湊

湊口広三十間、深処一丈、左右二はえ有、船懸不自由、(後略)

・奥戸湊

湊口広一町、深処二テ一丈、岸深二テ舟懸自由、西風之時船懸悪し、

・九艘泊湊

此湊口広五十四間、深六尺、三方八岩山、岸深二テ船懸自由、此湊西風之時ハ船懸悪し、(後略)

・安渡湊

此所岸深二テ舟懸自由、(後略)

・横浜浦

此所二町沖二テ、深一丈、船懸自由、(後略)

・野辺地浦

此所二町沖二テ、深一丈、船懸自由、



「大日本国東山道陸奥州駅路図」より大間湊・奥戸湊  
 (寛政12年〔1800〕秦檜麿が描いたものの写本、「青森県立図書館デジタルアーカイブ」より転載、  
 青森県立図書館蔵)

★「増補日本汐路之記」(前出)

江戸方奥州南部迄東廻り之記

江戸品川方 上総女良崎へ三十里

此船路東廻りとも東海大廻しとも云、(後略)

南部八戸 川湊 泊りへ十八り

此所南部甲斐守殿御領分なり、此湊悪し、入口地方一丁  
沖に平瀬あり、此間空船ハ通る、入口にかぶ嶋と云嶋有、  
此嶋へ取梶して懸る、西北風悪し、此奥へ入ハ八戸湊なり、  
川浅し、大船入にくき時ハ口の白銀村へ懸り荷物積也、  
此湊より泊りまでの地方ハ汐行悪し、(後略)

泊り浦 出鼻 しりや崎へ七り

出鼻の下に湊有、甚だ悪し、通船入事なし、材木積船斗なり、入口せばし、(後略)

尻矢崎 出鼻 大畑へ六り

此所湊ハなし、格別沖へ出張有、此辺すべて汐行東へはやし、甚だ六ヶ敷所なり、(後略)

南部大畑 川湊 弁天へ八里

湊悪し、川浅し、(中略)材木の積所沖仕立也、砂浜方川船にてくり出すなり、

南部大間 同弁天 上下入湊 奥戸へ壱り半

大間は格別沖へ出たる鼻也、弁材天ハ大間の鼻より五丁程沖の離嶋なり、此間を通船する、(中略)弁天・大間ハ凡北海より東海へ廻る丑寅の隅なり、(後略)

南部奥戸 入湊 佐井へ二り

此湊八大間と同じ入海の内なり、(後略)

南部佐井 上下入湊 青森へ十八り

此湊も大間・奥戸と同じ入海の内なり、(中略)○矢越、○ちよこ、○福良、○牛瀧、○九艘泊り出鼻、○脇の沢此沖に弁天嶋有、此間船通る、磯嶋有、○川内、○柿崎、○安渡此湊上々の困場、○大平、○田名部此湊上々の所也、問屋・船宿多し、○ひの木、○ありはたけ、○横浜、○野辺地大豆多く出る、(後略)

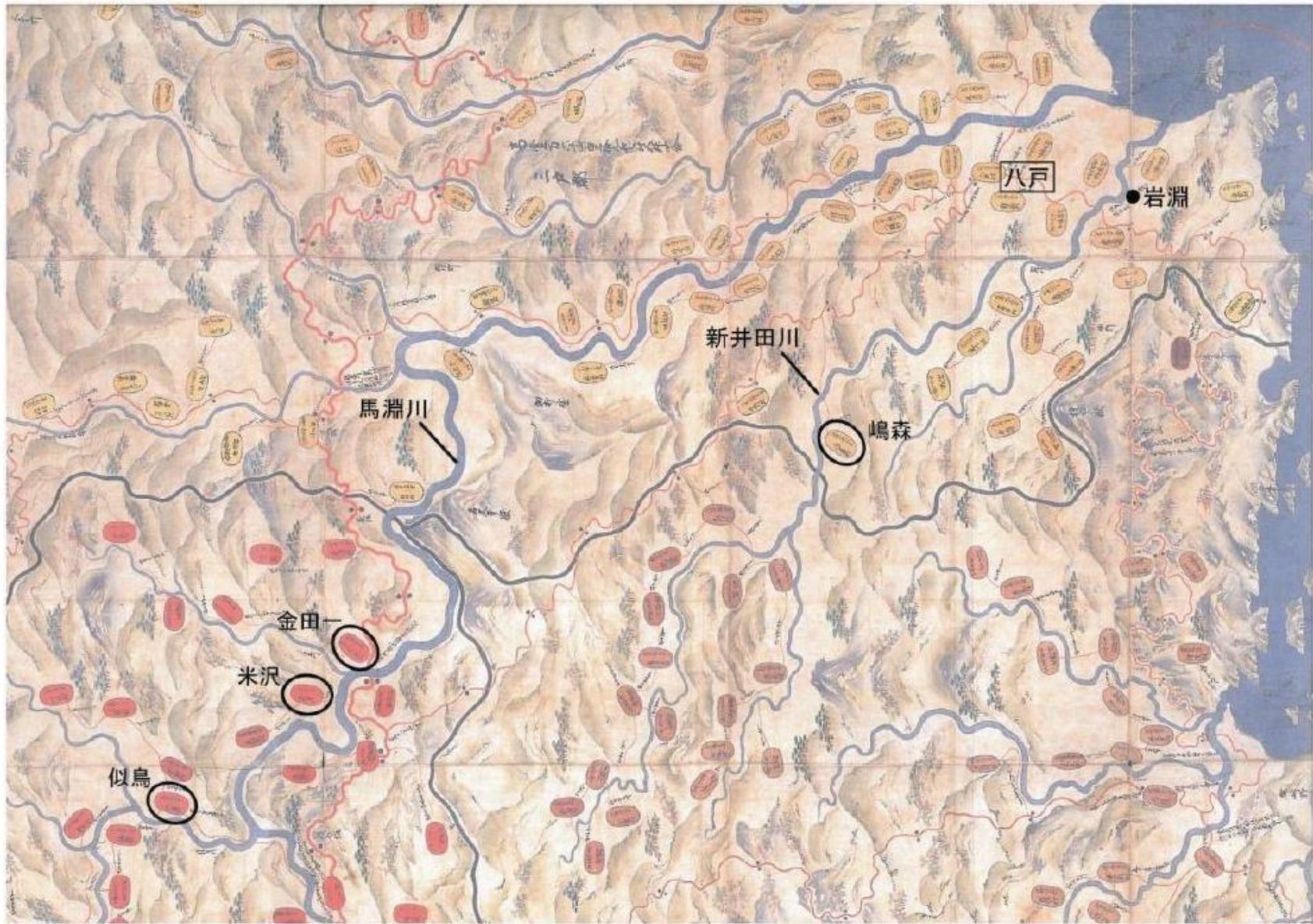
## 2 成立期盛岡藩による造船

●正保年間から承応年間にかけて、200石積から最大で500石積の造船を行う。その造船基地は、河川を利用した船材運搬に至便な八戸。←金田・米沢・似鳥・嶋森からの材木伐り出しを指示。

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。



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。) 40

●慶安3年(1650)5月、江戸から船大工を呼び寄せ、八戸において、「二成之御米船」の建造を開始(「盛岡藩雑書」慶安3年5月26日条)。

史料①「盛岡藩雑書」慶安3年10月3日条(盛岡南部家文書 もりおか歴史文化館蔵『盛岡藩雑書』第1巻 熊谷印刷出版部 1986年)

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・三百石船両艘作済候由にて、今日八戸より来着、

⇒盛岡藩領時代の八戸では、藩船建造に際し、八戸以外の領内船大工や江戸の船大工を動員。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、江戸の船大工の招聘とその技術導入をはかる。

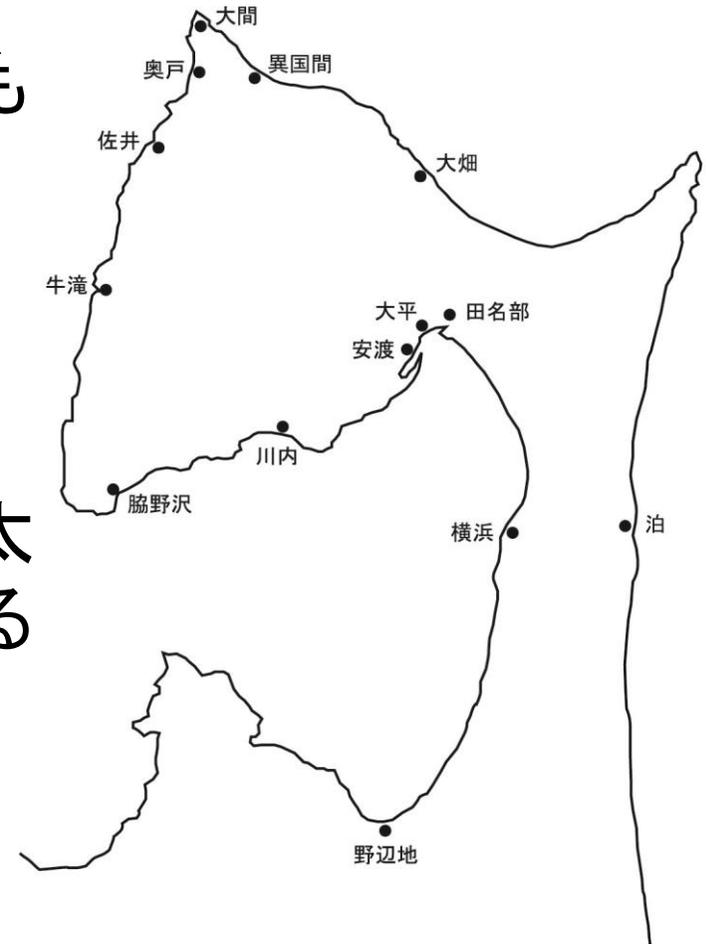
※ふたなりぶね、中世末期頃から近世前期にかけての大型廻船の代表的存在。

### 3 18C末盛岡藩領田名部通における商船の 建造動向

●18C末の田名部通では、年間少なくとも10件以上の一般商船の建造や修繕が行われた。

●弁才船は最大で1000石積級が建造。その発注者は、江戸・大坂・紀州・松前などを中心とする海運業者。日本海海運・太平洋海運に就航する長距離輸送用であることを示唆。

●大型廻船の造船需要に応じたのは、やはり大畑・川内・大平・脇野沢・佐井・安渡など有力湊に在住する船大工か。



# 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	20兩1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	5兩2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	15兩3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	2兩ト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	檜丸太2本	—	—	—	—	1兩3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	—	—	—	—	3兩2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	—	—	—	—	2兩ト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	—	—	—	—	1兩2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。

「合船御役取立本払」…青森県立図書館蔵菊池家文書32-(1)

⇒「北前船」はみえない

# 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1分7厘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

## 4 野辺地湊 野村家による廻船建造

●御用銅・為御登(おのぼせ)大豆の取扱支配人をつとめた有力商人、代々「治三郎」を襲名。

文政7年(1824)「太神丸」、天保6年(1835)「神通丸」(大坂で新造)、天保9年(1838)「天神丸」(大坂で購入) など

文政7年「太神丸新造仕上帳」(青森県立図書館蔵野村家文書)

総工費…974両3貫167文

大きさ…当時1000石積の船価は約1000両であることからいって、太神丸も1000石積級程度か。

船型…近世商船の代表格である弁才船の可能性あり。

造船場所…川内の船大工棟梁に対し野辺地往復の費用が支払われているから、野辺地での建造とみてよい。

船大工の動員…棟梁飛驒右衛門の統率する「川内大工衆」、安渡、八戸、「都」(宮古であろう)の大工も参加。

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[驒]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」(青森県立図書館蔵野村家文書)により作成。

## 小 括

●近世盛岡藩領において、とくに18C末の盛岡藩領田名部通では、年間少なくとも10件以上の一般商船の建造や修繕が行われたことは注目すべき。

●その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間屋などを宿としており、これら各湊で役金上納とともに造船が行われたようだ。

●当時の田名部通一帯は、日本海海運や太平洋海運に就航する大型廻船の造船需要に応ずることのできる、有力な造船地であったと評価すべき。

# むすびに

まとめと展望

●盛岡藩をはじめとする近世北奥地域の廻船建造の動向からみても、やはり史料上に「北前船」は出てこないことが確認される。このことから、とくに歴史学の立場から「北前船」を取り扱うことは容易ではないといわざるを得ない。

●しかしながら、現代、「北前船」の語が多くの人びとの知るところとなり、さらに文化庁により「日本遺産」に認定されるといった社会の動きに応じることを求められている。そのためには、いわゆる「北前船」に関する研究に関しては、造船、海運、商品流通など海事に関わるさまざまな視点からのアプローチ、そしてデータの蓄積と精査が不可欠。

●「北前船」の問題はさておき、近世北奥地域の有力諸湊で廻船建造が行われたことは歴史史料から確実。他領船頭による廻船建造を受注し、全国に廻船を供給していたとみなすべき。その点から、当該地域造船界は、全国海運に相当の貢献を果たしたといえるのでは。

●今後、盛岡藩領田名部通をはじめとする北奥地域の造船動向を一指標として、全国各地の動向も明らかにされれば、近世造船界、そして海運界の動きををよりはっきりととらえることができるだろう。

ご清聴ありがとうございました！