

三厩漁港の「みなと文化」

佐々木 文武

目 次

第1章 三厩漁港の整備と利用の沿革.....	6-1
1. 古代.....	6-1
2. 近世（沖横目番所）.....	6-1
3. 明治時代.....	6-1
4. 大正時代.....	6-2
5. 昭和・平成期.....	6-2
第2章 「みなと文化」の要素別概要.....	6-3
1. 船を用いた交易・交流活動によって運び伝えられ、育ってきた「みなと文化」... 6-3	
(1) 観音伝説.....	6-3
(2) 船絵馬.....	6-3
(3) 石の鳥居.....	6-4
2. 交易による流通市場の形成によって育ってきた「みなと文化」.....	6-4
(1) 船宿・御本陣.....	6-4
3. 航路ネットワークを利用した地場産業の発達によって育ってきた「みなと文化」. 6-5	
(1) 漁業.....	6-5
(2) 林業.....	6-5
(3) 船大工.....	6-6
4. 港を介して蓄積された経済力に基づき、 人々の生活の中で育ってきた「みなと文化」.....	6-6
(1) 志士文人来遊.....	6-6
(2) 遊里.....	6-7
(3) 屋号.....	6-7
5. 港を中心とする社会的・経済的営みの総体として形成されてきた「みなと文化」. 6-7	
(1) 建物.....	6-7
第3章 「みなと文化」の振興に関する地域の動き.....	6-9
1. 漁具の保存.....	6-9
(1) 総合交流センター「かぶと」.....	6-9
(2) 津軽海峡三厩美術館.....	6-9
2. 祭り.....	6-9
3. 港の景観づくり.....	6-10

所在地：青森県外ヶ浜町

港の種類：漁港

港格：第二種漁港



【位置図】



【現況写真】

(青森県農林水産部水産局漁港漁場整備課)

第1章 三厩漁港の整備と利用の沿革

1. 古代

三厩漁港の位置する三厩の歴史は、いつはじまったのかははっきりしない。三厩には縄文遺跡が十数ヶ所確認されており、北海道にも東北北部にも同様の縄文遺跡が分布する。縄文前期および中期の円筒土器は三厩の遺跡から出土する。北海道南部に分布圏をもつ恵山式土器も三厩の宇鉄遺跡から出土する。津軽半島には北海道で製作使用された擦文土器も出土する。擦文土器は刷毛目用の擦痕がある土器で、本州の土師器の影響を受けているという説もある。こうしたことから、三厩と北海道との交流は古くからあったと思われる。

2. 近世（沖横目番所）

津軽郡之絵図、正保2年（1645）には三厩湊が記されている。湊口35間、奥行2町30間、水深3尋である。

江戸期津軽領内の主要港は、青森、十三、深浦、鰯ヶ沢の4港である。「四浦」と称し町奉行所が置かれていた。このほかに、主として木材の移出をした蟹田、今別の二浦があった。十三湊は鎌倉期安東氏の築城とともに繁栄したが、東廻り航路による江戸廻米の積出港として青森港が、西廻り航路による上方廻米の積出港として鰯ヶ沢港が拠点となった。津軽藩では四浦に町奉行、町同心警固、町同心の役を置いた。

三厩港には寛文4年（1664）、沖横目番所が置かれた。沖横目の役目は物資移出入の取締りや役銀の取立てである。三厩沖横目番所の最初の役は三厩港に着岸した船の安全を計ることであった。三厩の山林は津軽藩から留山に指定され、今別山奉行のもとに伐採や搬出を行った。この材木移出のために三厩港は重要視された。

3. 明治時代

江戸期から明治半ばまで北前船が活躍した。航路は松前から大阪までである。この背景

にあるのは徳川幕府体制の確立である。即ち、①江戸へ大量物資を輸送すること、②天領の年貢米を運ぶこと、③諸藩の生活物資を確保することである。三厩港は小廻船によって、北前船航路とつながりをもっていた。明治 35 年(1902)になって、青森三厩間、函館三厩間の定期航路が開かれることになった。

4. 大正時代

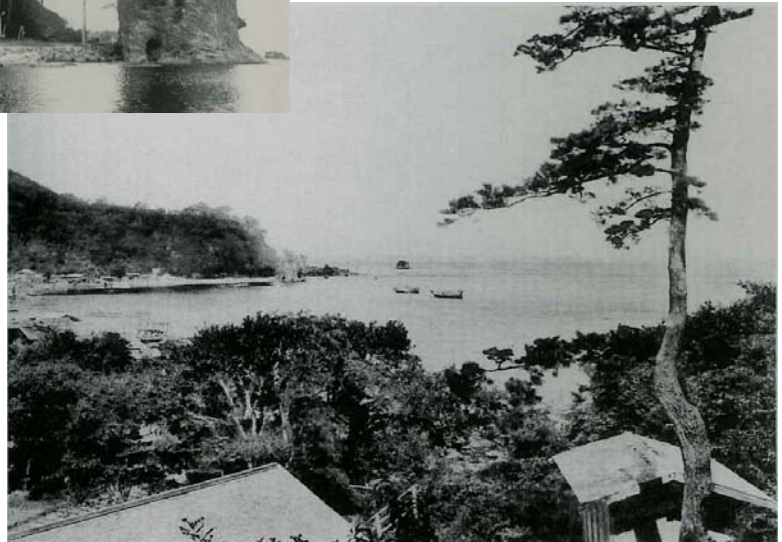
大正 4 年 (1915) 4 月より大正 11 年 (1922) まで、石油発動機船海安丸が就航した。大正 11 年 (1922) から南部丸就航、上磯汽船会社は業績不振のため航路の権利は宇鉄漁業組合の手に移った。その後駒谷船舶部に航路譲渡が行われた。

5. 昭和・平成期

昭和 12 年 (1937) 12 月、県の斡旋のもと、青森商船株式会社が設立された。昭和 26 年 (1951)、三厩港は第 2 種漁港指定をうける。それによって県管理漁港となった。昭和 32 年 (1957)、青森商船から日東株式会社へ航路の経営が譲渡された。



【昭和 35 年頃の三厩漁港】
(提供：外ヶ浜町三厩支所)



昭和 36 年 (1961) 定期航路廃止、昭和 40 年 (1965)、北海道福島港との間にフェリー一就航。現在はフェリー就航も廃止されている。

第2章 「みなと文化」の要素別概要

1. 船を用いた交易・交流活動によって運び伝えられ、育ってきた「みなと文化」

(1) 観音伝説

見あげると義経寺というように、竜馬山義経寺は外ヶ浜町字三厩家の上にある。津軽十三観音十九番の札所である。この義経寺はもともと観音堂と称し一つの祈願所であった。しかし、明治初年の神仏分離令によって寺は廃止されようとしたが、今別始覚山本覚寺から檀家を20軒ほど分けてもらい、本覚寺の末寺となった。寺号は竜馬山義経寺である。義経寺と名のようになったが源義経をまつているのではない。宗旨は浄土宗であるから、本堂の本尊は阿弥陀仏である。観音堂の観音伝説についてのべることにする。

時は江戸初期、越前の国、足羽（今の福井市）というところに、甚兵衛という商人がいた。この人は観音様を信心していた。ある晩、甚兵衛の枕元に観音様が現れた。「我、年久しく、この地にありしが、今度は津軽三厩の浦へ参り、北海道へ渡海する船を守りたい」と。甚兵衛は久末という船頭に「この観音様を津軽の三馬屋まで、お送りして頂けまいか。実はこの観音様、今、私の手元にあるが、元々、源九郎義経公が兜（かぶと）におさめ、一の谷、屋島、壇ノ浦と勝ちをおさめた。ご利益がある観音様なのだ」。こうして越前から三厩の伊藤五郎兵衛という船問屋にわたってきた。それから何年か過ぎ、寛文7年（1667）、円空という僧によって再び観音様は見い出され、円空仏の胎内におさめられた。



【観音堂】

（提供：外ヶ浜町三厩支所）

この観音伝説より義経渡道伝説（※註）の方が流布しているが、そのことより、三厩の港は北陸と北前船航路で結ばれていたということを物語っている。

「義経渡道伝説」：義経寺「竜馬山観世音縁起」による。「三厩」の地名の由来の一説ともなる。

衣川の戦い（文治5年）に敗れた源義経は北海道を目指し、現在の三厩辺りへ辿り着いたが、海が荒れ渡ることができないため、厩石の上で所持していた観音像に三日三晩祈願をした。すると白髪の翁が現れ義経に3匹の竜馬を与えた。義経は観音像をその厩石に安置し、この竜馬に乗って海を渡った。この「義経3匹の竜馬」が転じて三馬屋という地名になり、現在の三厩に変じた。

(2) 船絵馬

船絵馬の船絵は北前船である。奉納者の住所、氏名、持船の船名が記されている。釜の沢稲荷神社の船絵馬は天保年間4枚、嘉永年間2枚、安政年間3枚、万延年間3枚、文久

年間 1 枚、元治年間 4 枚、年代不詳のもの多数、明治のもの十数点ある。義経寺や三厩各集落の稲荷神社にある船絵馬は善宝寺を通して来たものである。船絵馬に至るまでの漁民信仰は大略次のようである。

義経寺は諸願成就を祈願する祈祷寺である。航海安全や大漁を祈願するときは大漁旗を観音様の祭壇の前に立て、和尚に祈祷してもらい、船下ろしの場合も同じである。御神酒 2 升と紅白の餅を供えて行く。祈祷の後は御神酒 1 升と餅の半分を家に持ち帰る。これを飲食することで、ご利益があると信じている。寺からお札を戴く。このお札を船の船室に張ったり、船首の祠に納め守り神とする。海の守り神としては、観音様も金毘羅様も漁師にとって区別していない。

江戸後期、三厩の漁師にも北前船によって金毘羅信仰が伝えられた。四国の金毘羅詣りはできることでもなく、山形県酒田市にある善宝寺に詣ることになる。集団で善宝寺詣りに行くことはないが、信仰のあるものは個人でお詣りに行く。また大漁祈願と魚供養のため三厩に善宝寺からお札を持って回ってきた。善宝寺の本堂は三厩産のヒバ材であるということでつながりをもっている。

（3）石の鳥居

義経寺には石の大鳥居があった。地震でひびが入って後始末された。他に境内にあるものは石灯籠、石仏、石段、墓石である。石の鳥居の寄進は嘉永元年（1848）である。寄進者は三厩の船問屋、船主などである。海上安全の誓願のためである。刻まれた氏名は安保喜兵治、安保又五郎、蛸崎宇右衛門、小山彌兵衛、伊藤五兵衛、吉田太郎兵衛、山田太右衛門、松前惣右衛門、工藤忠兵衛、堺屋順進丸平蔵、世話人銭屋喜助である。

石灯籠一基には、文政 2 年（1819）従五位下淡路守村垣定行と刻まれている。淡路守村垣定行の役目は松前奉行である。松前奉行とは寛政 11 年（1799）、幕府はエゾ地の内、東エゾ地を直轄することになって箱館奉行所を置いた。文化 4 年（1807）箱館奉行所を改め松前奉行と呼ぶことになった。松前奉行村垣定行は安政元年（1854）カラフトを巡見するために渡海している。

参道の石段は百三十段ほどであった。ニシンの親方工藤此吉氏の寄進である。昭和 53 年（1978）8 月 5 日の豪雨のとき参道に崖崩れ発生、参道修復工事が施行され、完成したのは昭和 56 年（1981）である。その時石段はどうなったか。今はコンクリートの階段となった。北前船によって北陸からの石の階段の情緒はなくなった。

古い墓石は元禄年間（1688～1703）のものが数基あった。工藤忠兵衛家のものである。今は風化がすすみ刻文が読み取れなくなった。

石の鳥居、石灯籠、石仏、石段、墓石等は北前船が航海安全と商売繁盛のため北陸から石材を積んできたものである。北前船は北海道松前から海産物を、三厩から木材を積んで帰ることになる。

2. 交易による流通市場の形成によって育ってきた「みなと文化」

（1）船宿・御本陣

三厩港の船宿は伊藤五郎兵衛の家である。伊藤家には義経寺に納めた観音像のほかの仏

像があった。今どうなっているか、はっきりしない。

松前藩が三厩に本陣を置いたのは寛永 12 年（1635）、参勤交代が制度化されて後のことである。また、幕府の巡見使が松前に渡るときも三厩港が使用された。津軽藩はそのため、三厩に人夫 10 人、馬 3 匹を伝馬として置いた時期もあった。三厩の御本陣は山田家である。「ごほんじん」という言葉はいまも残っていて生きている。三厩では由緒ある家ということである。大名は供人が多いので、本陣だけでは足りず、脇本陣を指定する。脇本陣をつとめた家は安保家である。その他に淡路屋も御宿に指定された。松前藩の船は長者丸、住吉丸、長春丸、津軽藩では能徳丸、永徳丸、八幡丸を三厩港に碇泊させて、松前藩の御用に使用させていた。百名を超える大人数が、逗留八日に及ぶのだから村を挙げて接待する。このときが村一番のにぎわいだった。

3. 航路ネットワークを利用した地場産業の発達によって育ってきた「みなと文化」

（1）漁業

江戸期、アワビ、ナマコ、コンブの宝庫といわれ、長崎俵物として移出した時代もあった。戦後の食料難の時代、スルメイカの大漁に助けられた。米とスルメの物々交換の時代である。昭和 40 年代に入って、資源の減少が目立ち、生産が低下したため、投石、大規模増殖場によるコンブ増殖、アワビ稚貝の中間育成放流などいろいろと対策の手をうった。しかし、現実はいきびしくたいした成果がなかった。

磯根漁業から地先漁業、即ちサメ、スルメ、イカ、ヒラメ、タコなどを対象とした釣り、延縄などの漁船漁業へと中心が移った。漁船も 1 トン前後の船は採草漁業、1～4 トンの船は小型定置網、釣り漁業、4 トン以上スルメイカ、サメ延縄漁業である。

ここ数年、三厩漁港を特徴づけるのは、黒マグロだ。明治から大正にかけてのマグロ漁は大謀網による網漁である。戦後のマグロー一本釣りは大間から技術的指導を受けた。浮き流し漁法は三厩の漁師の工夫によるものである。マグロ延縄は許可制である。



【三厩漁港のマグロ】

（提供：外ヶ浜町三厩支所）

（2）林業

「陸奥は木でもつ 木は陸奥でもつ 津軽三馬屋は 加賀でもつ」と里謡が残るように、三厩ヒバは福井、金沢、富山方面へ移出された。秋田の杉、木曽の桧とともに日本三大美林の一つに数えられる青森ヒバは、藩政時代の林政の所産である。明治になって、藩の山は国有林となり、営林署が管理した。官営製材所は民間払下げとなったが、経営者は青森県の人ではなく秋田県の人だった。青森ヒバの良質のものは北陸方面へ移出された。昭和に入ると、三厩漁港というより増川棧橋が基点となった。やがて陸送の時代となる。ヒバは今、実験林と防風帯に残っているものが主なものである。杉の植林が戦後さかんになったため、次の世代のヒバ山は心細い限りである。

（３）船大工

中浜集落には、昭和 30 年代まで 5～6 人の船大工がいた。宇鉄の船大工は、中浜の船大工に弟子入りし、昭和の初めころ独立して船を作り始めた。イソブネが主であった。動力のついた船は昭和 16 年頃から製作した。昭和 50 年頃までイカ釣り 7 トンの木造船を作ったが、その後プラスチック船に変わった。昭和 30 年代の木造船を作るとき概略は次のようである。注文は春、夏のコンブ漁の前が多い。冬はめったにない。船を作る木材は営林署から払い下げる。そのためには、増川営林署の担当区のところへ行って頼む。山で伐採し、製材する（ヤマドリ）。1 年ぐらい乾燥させておく。ヤマドリはコビキ職人を頼んだ。船づくりのはじめはチヨンナダテである。酒、塩、水、頭づきの魚を供えて完成までの安全を祈願する。完成するとダイオロシをする。船の製作に用いる船釘は小樽や尾道から取り寄せた。それも昭和 50 年代までで、その後は木造船をつくる時代ではなくなった。

4. 港を介して蓄積された経済力に基づき、人々の生活の中で育ってきた「みなと文化」

（１）志士文人来遊

江戸期から明治にかけて、津軽は弘前を中心に主要地域を結んでいる。基本となる陸路は羽州街道と奥州街道である。その油川から三厩までの延長部分がいわゆる松前街道である。時代が下るにしたがって、重要度を増してきた。地方警備のためである。この三厩港から松前へと結ぶ海路を、駆け抜けた志士文人として、吉田松陰、頼三樹三郎、松浦武四郎らがいる。

①吉田松陰

吉田松陰は天保元年（1830）、長州萩の松本村で生まれた。幕末の尊皇論者、思想家である。名は矩方、通称は寅次郎、兵学を学び、長崎、江戸に遊学、佐久間象山に師事した。ペリー再来の時、密航を企て獄にはいって刑に服する。のち萩の自邸内に松下村塾を開き、高杉晋作、久坂玄瑞、伊藤博文ら維新の指導者を育てた。安政の大獄に連座、刑死した。松陰が残した東北遊日記に、嘉永 5 年（1852）3 月 5 日、小泊発、算用師峠を越える。詩を作りて曰く。

「去年の今日巴城を発す楊柳風暖く馬蹄軽し 今年北地更に雪を踏む寒沢三十里路行き難し 行尽す山河万夷の陰滄溟に臨長鯨叱せん欲す 時平男子空く慷慨す誰か飛将青史の名追わん」

②頼三樹三郎

頼三樹三郎は頼山陽の子で、文政 8 年（1825）京都に生まれた。尊皇攘夷の大志をいだき後に国事に奔走して、遂に安政の大獄に座す。35 歳で刑死した。時に安政 6 年（1859）10 月 7 日のことである。三樹三郎は弘化 3 年（1846）9 月、三厩港から松前に渡っている。当年 22 歳、次の句を残している。

「龍飛首を回らせは万頂嶢し 風転浪狂短撓を摧く 咫尺松前不客到 一帆横載第三潮」

③松浦武四郎

松浦武四郎は文政元年（1818）、伊勢の国に生まれた。弘化元年（1848）東北地方から蝦夷地の旅に出た。この時は三厩から松前に渡ることができず、青森、下北、八戸とまわり仙台領に入っている。松浦武四郎は北方探検のために6回にわたって渡海しているが、その都度三厩港を通過している。当時の三厩の状況は東奥沿海日記津軽にくわしく記述されている。

三厩は北海道へ渡海するための港であったため、いろいろな人が逗留したわけであるが文化がうけつがれるとか、影響があったとかとなると、地元が文化を受け止められなかったのか検証がむずかしいことである。

（2）遊里

三厩には港目付番所などがあって、取締りが厳しいところから、旅情を慰むるために隣の集落中浜に遊女がいたことは、伊勢の人松浦武四郎の日記に記されている。

弘化元年（1844）三厩来遊日記によると、「中浜は、ここに小商人や漁者が入り交じり、人家みな美々しく建てたり、扱てこの村に一種の遊女あり、これを後家という。入津、風待つ船に至りて枕を替して生業とし、一夜600文より金2朱位なり」と。

また里謡も残された。

「恋の小徳丸 アイ風受けて とかく三厩さとまるよに

三馬屋、厩石ころんだとても、中浜通いはやめられぬ」

三厩から松前までは50kmばかりの海路であるが、その渡海は容易ではなかった。津軽海峡には、龍飛、白神、中の潮という3つの潮が流れており、日和もよく、順風でなければ海峡を渡ることができなかった。出港しても途中で風の方向が変わったり、逆風でも吹くと船は引き返すことになる。時によると下北の海岸に流されることもあった。寛政12年（1800）エゾ地測量の伊能忠敬も9日滞留、10日目に出帆している。

（3）屋号

一般に明治維新前は武士でなければ、苗字はなかった。藩主から何村の何兵衛に過ぎなかった。明治3年（1870）、太政官達によって一般人に苗字を許されたというのが通説である。従来屋号のある者は屋号をもって苗字とした例がある。屋号は先祖の出た国名が多い。三厩において航路関係から、西廻り方面から移住した人達なのだろう。三厩の屋号をあげてみる。

越後屋、三国屋、新保、松前屋、淡路屋、長門屋などである。

江戸期苗字がなかったというが、義経寺や神明宮に寄進された鳥居から次のような苗字が浮かび上がる。

安保、蛎崎、小山、伊藤、吉田、山田、工藤である。

5. 港を中心とする社会的・経済的営みの総体として形成されてきた「みなと文化」

（1）建物

三厩漁港近くに栄華の証しがあったが、今はない。ニシンの親方の御殿である。多くの

人々が知っていた、ニシン漁に関係することばも、時代とともに忘れられていく。ヤン衆と呼ばれ、ニシン場所に出稼ぎした人々も少なくなった。江戸末期のニシン漁は、この津軽半島沿岸にもあった。明治に入ると北海道でしかとれなくなった。ヤン衆は青森県、秋田県、岩手県の東北北3県が多い。三厩からも集団ででかけていった。ニシン漁は大した技術を必要としない。ニシンの方から陸に向かって来るのだから。大事なのは丈夫な体である。食事抜きで仕事ができる体力である。千石場所といわれた積丹半島から、ニシン漁が北方するころ三厩出身者も労働者から、船頭親方となって独立した。その多くは礼文、利尻での漁場である。網元というかニシンの親方が働くのは1年のうち、2月から5月までの4ヶ月である。この4ヶ月で莫大な富を稼ぐ。この富は礼文、利尻から内地といわれるこの三厩の地に運ばれてきた。青森で芸者をあげて漁の親方衆の御殿はこの三厩の地に建てられた。しかし、まもなくニシンは幻の魚となった。まさに栄枯盛衰。三厩の親方衆の御殿は青森のお寺の庫裡となり、他町村の呉服屋の店となった。今、三厩の地に親方衆の御殿はない。

第3章 「みなと文化」の振興に関する地域の動き

1. 漁具の保存

(1) 総合交流センター「かぶと」

三厩漁港海岸環境整備事業として「義経海浜公園」が完成した。平成15年(2003)である。県が事業主体となって、平成2年(1990)からはじめられたものである。総額33億8千万円。平成15年(2003)7月18日「三厩海びらきの日」にオープン。

この「義経海浜公園」の中に三厩総合交流促進センター「かぶと」がある。町村合併によって今は外ヶ浜町「かぶと」である。この事業は国土保全と調和を図りつつ、海岸の環境を整備し、その利用の増進に資するため人工海浜等の整備を図る事業である。観光拠点としての役目をもっている。交流促進センター「かぶと」の一隅に大漁旗と漁具が少々展示されているが「みなと文化」の振興にはほど遠い話である。



【総合交流促進センター「かぶと」】

(提供：外ヶ浜町三厩支所)

(2) 津軽海峡三厩美術館

昭和33年(1958)に竣工した旧三厩中学校校舎は、平成7年(1995)統合校の創設によって役目を終えた。その校舎を解体してしまうには惜しくもあって、「美術館」として活用することになった。しかしここは牧野氏の私設美術館である。個人が収集した絵画を展示するためのものである。この美術館の2教室が民俗資料展示室となる。地元の漁師から寄贈をうけた漁具を展示している。方針をきめて収集した漁具ではない。開館8年を経て今年5月美術館は閉館することになった。「みなと文化」振興のために教育委員会が漁協の支援をうけ積極的な活用が図られたわけではない。

2. 祭り

三厩で祭りとはネブタ祭りや義経まつりである。青森ネブタが有名となり、日本を代表する火祭りとなるにしたがって、地域のネブタは少子高齢化の波をうけ、100名ほどの素朴な祭りとなった。祭りは五穀豊穰、家内安全の祈願のため神の前で踊って奉納する。神を楽しませるという面がうすれ、芸能娯楽の面が強調されるようになった。もともとネブタ行列は、先触れ、太刀振、ハネト、荒馬、太鼓、ネブタと組むことになる。地区によっ

て行列の組はいろいろな形に変化している。この漁村のところに大漁祈願、航海安全の海の文化としての祭りではなく、五穀豊穰、家内安全という農耕文化の祭りが伝えられてきた。

大漁祈願と魚供養の祭りがなかったわけではない。各地の神社の春の例祭は基本的に大漁祈願祭である。秋の例祭は魚供養祭である。寺もまた漁師の漁労、繁殖、保護などの指導にあたった。貞伝上人、愍栄上人の徳を宣伝布教に利用した。貞伝上人、愍栄上人の法要のときは十一日様を竜頭の舟に乗せ行列した。こうした大漁祈願、魚供養が地区の祭りというより、神社と寺の行事となって祭りとはネブタ祭りを言うようになった。



【「義経まつり」行列】
(提供：外ヶ浜町三厩支所)

3. 港の景観づくり

港の景観づくりの具体的な動きはない。義経寺境内から眺める三厩漁港は、田舎の漁港としての雰囲気はあるものの、次の段階がどうあればよいのか、だれも気にしていない。漁港であるから、大漁があつて人のにぎやかさがあればよいのであつて、景観の議論はない。ただ郷土の人たちは働き者でいつもは愚痴っぽい「風土に生きる」という点でたくましい。経済力をモノサシにした外からの評価でいくら悪くてもさして気にしていない。日本は食の豊かさ、食の安全という点これからが大変である。その時、山青く、海青い景観の中にある三厩漁港そのものが魅力となると信じている。「雁風呂」という季語はここ外ヶ浜で生まれた言葉、越冬のために渡ってくる雁は、くわえてきた枯れ木を途中で海に浮かべて羽を休ませる。そして春を迎えると、またその木片をくわえて北へ帰るのだが、海岸には越冬できずに死んだ雁の数だけ枯れ木が残る。外ヶ浜の人は春を迎えると、この木片を拾い集め、焚き木として風呂を沸かし、故郷へ帰れなかった雁を供養するという。三厩漁港が近代化に遅れをとっても、他にすぐれて景観づくりに動きがなくても、「雁風呂」伝説を生んだ心がある限り、北の漁港として生きていると思っている。



【義経寺からみた三厩漁港】(提供：外ヶ浜町三厩支所)