

◆連載

いま留萌むかし 第九話

●ルモイと弁財船

ルモツペ―中略―ここは

西北に向けており、シレット岬からウスイヤにかけて一つの小さな湾をなしている。波は静か。後にはルルモツペ岳がそびえている。前浜は石浜で水深は深い。船の停泊する場所がある。それは前にある川の中に船をいれて停泊している。

この川は幅六十間（五十四メートル）あり、深きは満潮時で六尋から六尋半ある。千石船が五、六艘入ることができ。また、六百石、八百石の船ならば十艘あまりもつないでかける。川の流が緩やかで船の停泊にはよいところである。

初めがいつごろのことであったかあまりはつきりはしていない。寛延三年（一七五〇）にルルモツペ場所を請け負った村山伝兵衛の事跡調書につきのように記されている。――松前より蝦夷地の場所に品物を交換に行くのに使う船はすべて縄で絡んだ船を使う。板のはぎめや少々の穴は苔を使って浸水しないようにしてある。二百石から五百石くらいまでの大きさである。これは蝦夷地の荒磯の多いところでは停泊する場所もないので

携帯に便利なようにできている。釘は一本も使わずに、船板は薄く軽い。波が荒くなれば少して入り江に船をあげて波の静まるのを待つ。―とある。ルルモツペで最初に使われていた船もこのようなものであつたらう。

この手船というのがこの弁財船であることは間違いない。この頃にはもうすでにルルモツペに大型の船が入っていたことを疑う余地はない。それが以前の記録は確かなものが残っていない。しかし、松前藩による場所請負制の前には大型の船はあまりきていなかったらしい。ルルモツペ場所の開設は慶長年間（一五九六から一六一四）といわれている。しかし、その頃の交易方法は二三百石積みくらいの蝦夷船で年二回くらいその場所のアイヌの人たちと物々交換する程度のものであつた。

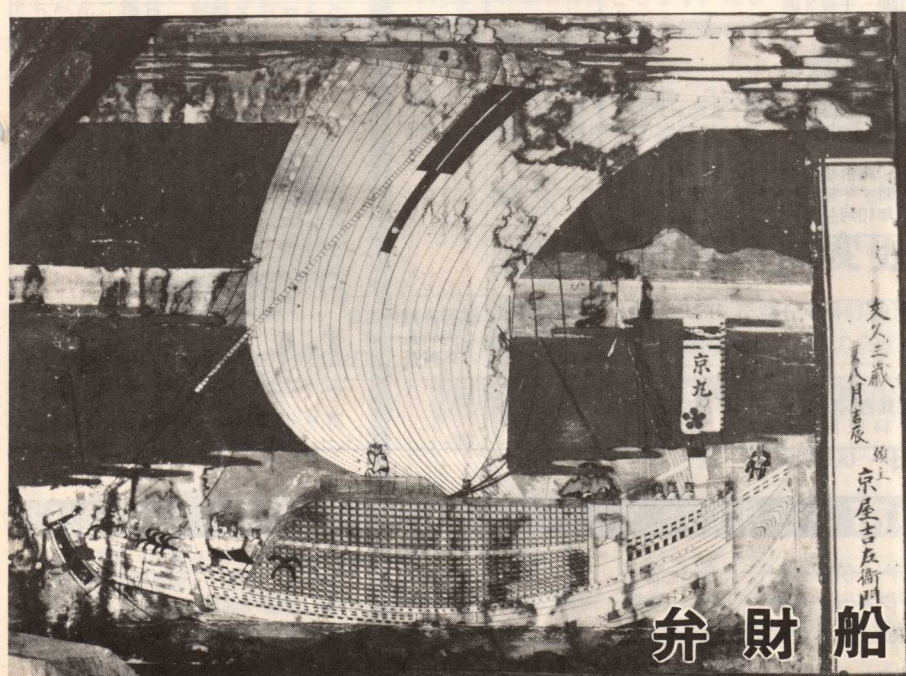
ところが、本格的に商人による場所請負制が始まると請負場所の生産力が高まり、小さな船では対応できなくなつた。その結果、今まで松前までしか回航していなかった大型の弁財型の船を場所へ回航するようになっていった。

この弁財船は留萌の港造りが始まる明治時代後期にはその主役を西洋型船に奪われ、ほとんど見ることができなくなつてしまった。しかし、ルルモツペにとつてもいや北海道にとつても近世の歴史を語る上でその存在を忘れることのできない船である。

と弘化三年に留萌を訪れた松浦武四郎は「再航蝦夷日誌」の中に書き残している。

この中でてくる千石船とは江戸時代後期から蝦夷地と近畿地方を結ぶ北前航路の主役となつた弁財船のことである。留萌への弁財船の回航の

た。この蝦夷船とはアイヌの人たちが外洋を航海するため用いたものでイタオマチツプという船であつたと推定される。「蝦夷松前文書」に



弁財船