

北海道における木造船および車櫂調査記録（2）

中岡利泰 1)

はじめに

北海道内における木造船および車櫂についての調査は、北海南部太平洋側および東部沿岸などについて実施され報告されている（中岡、2010）。今回、未調査部分であった北海道南部日本海側の一部地域について調査を実施したので、ここに報告する。

なお、本稿では、中岡（2010）にならい、便宜上、ウニ・アワビ・コンブなどを採取する小型の船

（全長6m前後、幅1m前後）を「ウニ船」、主にコンブを採取する船（全長7~8m、幅1.5~2m前後）を「磯船」、その他漁種に用いる船を「その他の船」と表記する。

1. 調査地および調査日

調査地について図4. に、調査日および木造船および車櫂の確認については表2. に示した。

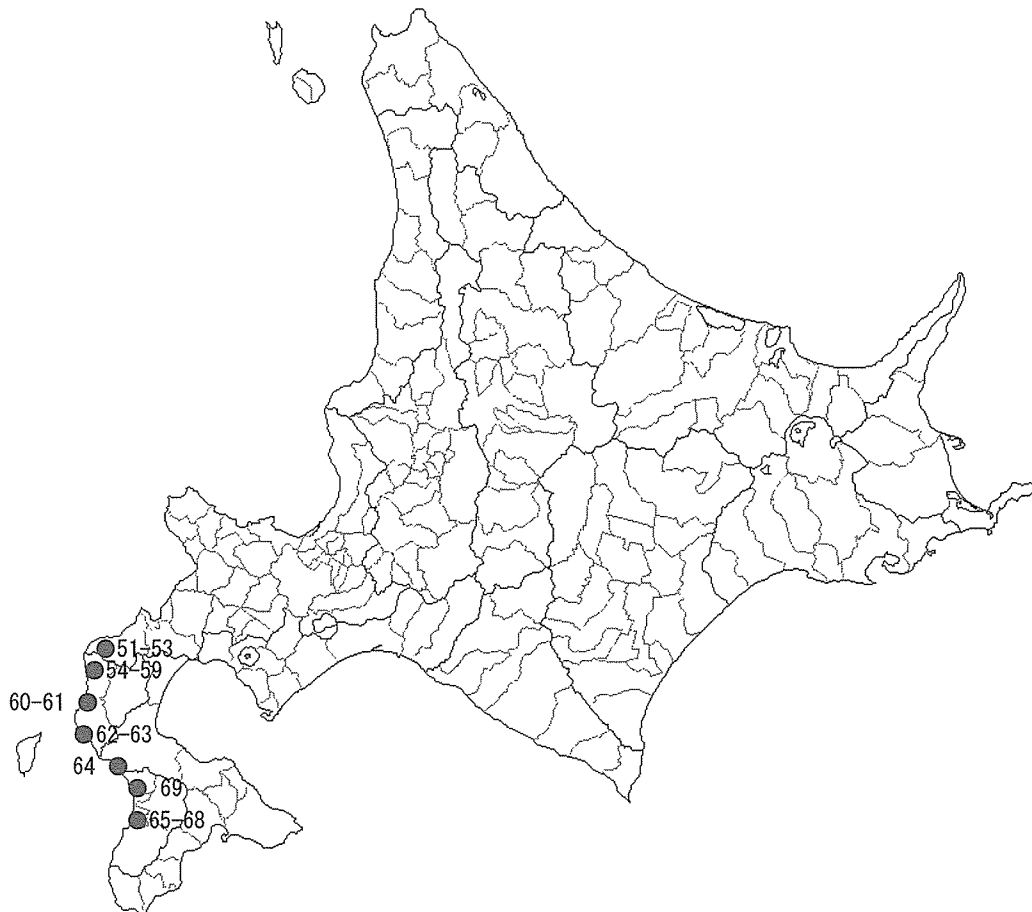


図4. 木造船および車櫂調査位置

1) えりも町郷土資料館 〒058-0203 北海道幌泉郡えりも町字新浜 207 E-mail : erimomus@cocoa.ocn.ne.jp

表2. 木造船および車櫂調査地、調査日および結果

No	調査地	調査日	木造船	車櫂
51	寿都町穴澗(斜路)	2010年10月21日	なし	あり
52	寿都町第二栄浜漁港	2010年10月21日	なし	あり
53	せたな町須築漁港	2010年10月21日	なし	あり
54	せたな町上美谷漁港	2010年10月21日	なし	あり
55	せたな町美谷漁港	2010年10月21日	なし	あり
56	せたな町吹込漁港	2010年10月21日	なし	あり
57	せたな町窓岩斜路	2010年10月21日	木造廃船1隻	あり
58	せたな町蛇羅漁港	2010年10月21日	なし	あり
59	せたな町中歌漁港	2010年10月21日	なし	あり
60	せたな町鶴泊漁港	2010年10月21日	なし	あり
61	せたな町鶴泊(太櫓)漁港	2010年10月21日	磯舟なし	あり
62	せたな町太田漁港	2010年10月21日	なし	あり
63	せたな町上浦漁港	2010年10月21日	なし	あり
64	八雲町熊石関内漁港	2010年10月21日	なし	あり
65	江差町五勝手漁港	2010年10月21日	なし	あり
66	江差町	2010年10月22日	なし	あり
67	江差町大澗漁港	2010年10月22日	なし	あり
68	江差町泊(檜山)漁港	2010年10月22日	なし	あり
69	乙部町乙部漁港	2010年10月22日	なし	あり

2. 調査報告

今回19漁港での調査の結果、木造磯舟および木造ウニ船を確認することができなかった。しかし、せたな町窓岩斜路において、使用目的不明の木造船(廃船)を一隻確認できた(写真91~94.)。

車櫂については、157組を確認した(表3.)。未調査地があること、調査日が磯まわり漁の最盛期からずれていたことを考慮すると、車櫂は確認数以上にかなりの数を使用されていることが推測できた。

本来、車櫂は1本の材で製作する(一材)が、加工に適した材(ホオノキ)の大木が少なくなったこと、乾燥によりねじれが生じやすいことから、二本を接いで製作する(二材)も普及している。二材の車櫂を、漁業者は「つぎ(接ぎ)」と呼んでいる。

二材の車櫂は「うだ」と「はさき」に分かれており接がれている。手でにぎり操作する材を「うだ」、水面に接する材を「はさき」という。二材の車櫂を「つぎがい」という(青森県立郷土館, 1985)。

「はさき」の先端の形状は、楕円形~ひし形に加工され、水切りがよいように工夫がなされている。

「うで」には、船縁(こべり)の「たかま」に差し込む「たかま穴」がある。手で握る端は握りやすいように加工がされ、使い手によってその削り方に違いがあると推測された。また、長年の使用により磨り減っているものが多く確認できた。

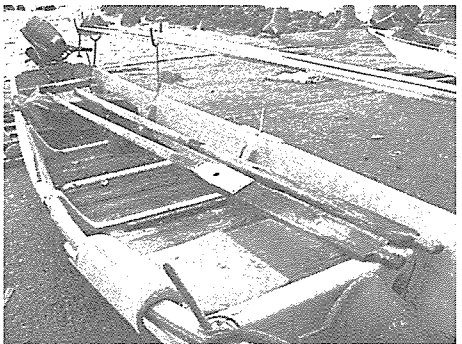
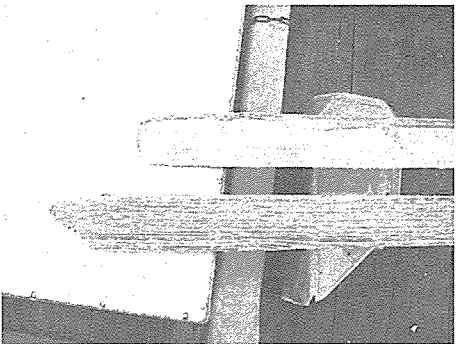
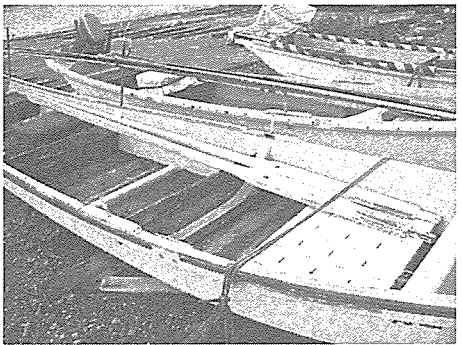

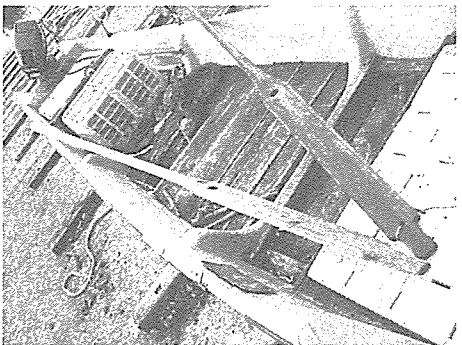
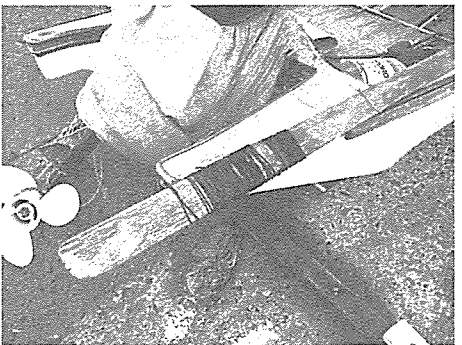
室蘭市イタンキ浜、稚内市宝来で確認されている

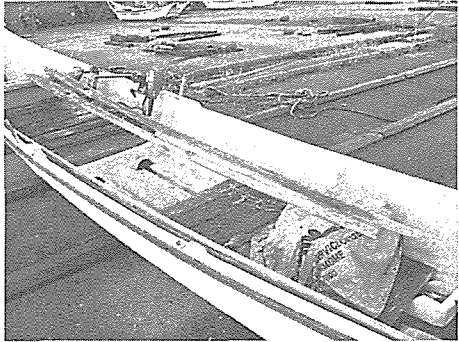
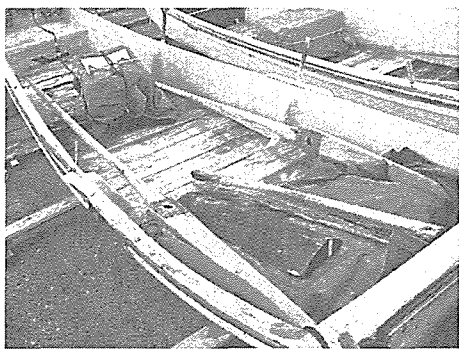
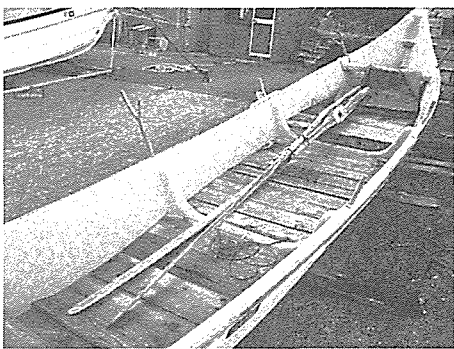
一材二穴（中岡, 2010）の車櫓は確認できなかった。

調査地ごとに木造船および車櫓について表3. にまとめた。

表3. 北海道南部日本海側における車櫓の種類と組数

No	調査地	車櫓の構造別組数				備考
		一材一穴	二材一穴	一材+二材 (一穴)の組み	再加工	
51	寿都町穴澗（斜路）	6				
52	寿都町第二栄浜漁港	10	1			
53	せたな町須築漁港	15	1			
54	せたな町上美谷漁港	3	1		1	
55	せたな町美谷漁港	8	2	2		
56	せたな町吹込漁港	4				
57	せたな町窓岩斜路	9				
58	せたな町蛇羅漁港	5				
59	せたな町中歌漁港	6				
60	せたな町鵜泊漁港	17	1			
61	せたな町鵜泊（太櫓）漁港					磯舟なし
62	せたな町太田漁港	5	3		1	
63	せたな町上浦漁港	5	3	1		磯舟31
	（この間は未調査）					
64	八雲町熊石関内漁港	7				
65	江差町五勝手漁港	6				
66	江差町	10	1			
67	江差町大澗漁港	3		1		
68	江差町泊（檜山）漁港	7	4			
69	乙部町乙部漁港	5	2	1		
						合計
	小計	131	19	5	2	157

No.	調査地名	状 況 写 真	
5 1	寿都町 穴澗斜路	 <p data-bbox="438 604 901 694">写真 80. たかま穴の周囲を補修した 一材車櫓</p>	 <p data-bbox="933 604 1396 694">写真 81. すりへった「はさき」 (写真 80. と同一)</p>
5 2	寿都町 第二栄浜	 <p data-bbox="438 1198 901 1232">写真 82. 一材車櫓</p>	 <p data-bbox="933 1198 1396 1232">写真 83. 二材（接ぎ）の車櫓</p>
5 3	せたな町 須築漁港	 <p data-bbox="438 1736 901 1769">写真 84. 縄を通す穴が開いている車櫓</p>	 <p data-bbox="933 1736 1428 1825">写真 85. 先端部分のみを接いで補修し使 っている。</p>

<p>54</p>	<p>せたな町 上美谷漁港</p>	 <p>写真 86. 長年の使用により先端部分が欠けた車櫂</p>	 <p>写真 87. 「うだ」の握り、細い形状 (写真 86. と同一)</p>
<p>55</p>	<p>せたな町 美谷漁港</p>		<p>写真 88. 「たかま穴」を埋め木で補修、「はさき」の磨り減った部分を FRP で補強している。 右舷に電気船外機。</p>
<p>56</p>	<p>せたな町 吹込漁港</p>	 <p>写真 89. 「たかま穴」を両側からプラスチックで補強、握りは徐々に細くなる。</p>	 <p>写真 90. 二材の車櫂。「たかま穴」を両側から挟んで補強。握りは徐々に細くなる。</p>

57 せたな町
窓岩斜路

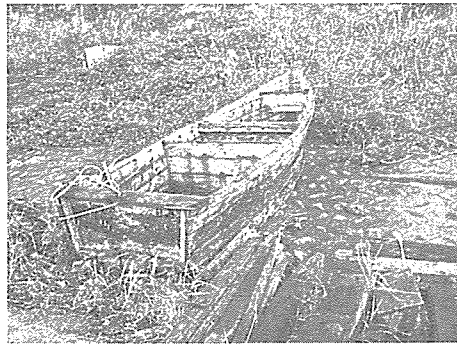


写真 91. 木造廃船

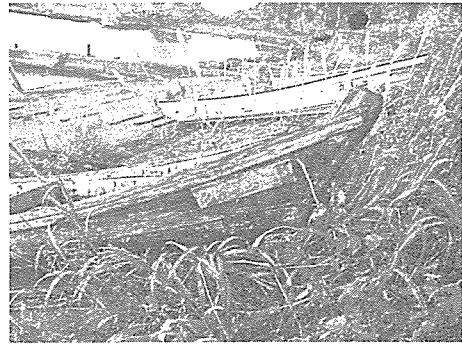


写真 92. 船首にはタイヤが釘打ち。

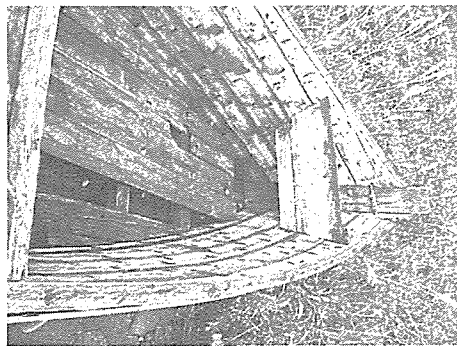


写真 93. 船首部分

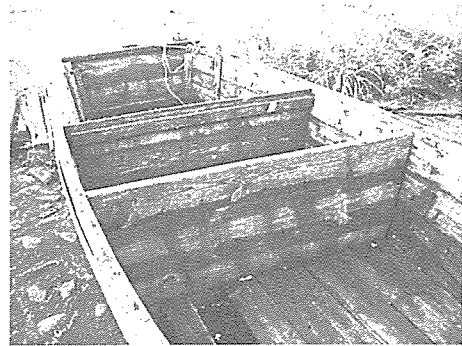


写真 94. 船尾部分

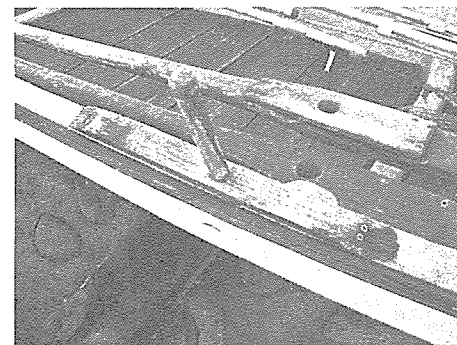


写真 95. 木造の「たかま」と「かいじり」、「たかま穴」を木材で補修。



写真 96. 一材、「うだ」の握りは長楕円形

58 せたな町
蛇羅漁港

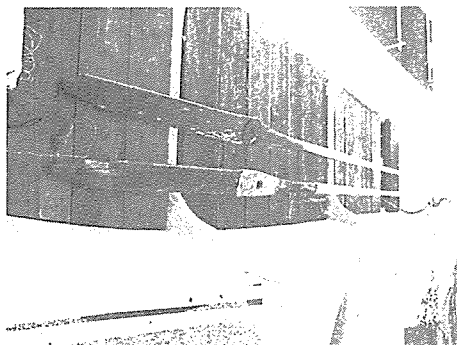


写真 97. 「たかま穴」を補修されている

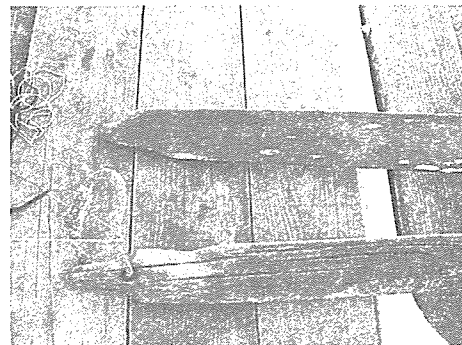
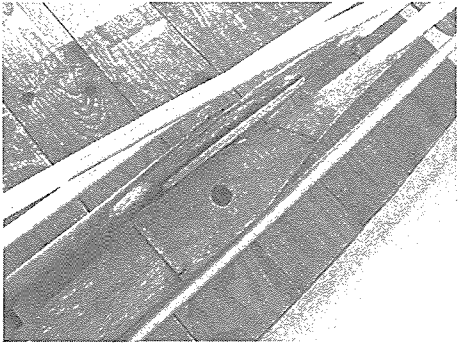
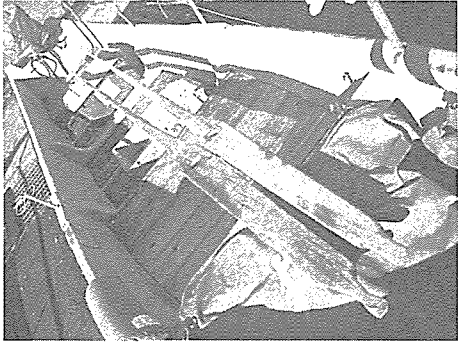
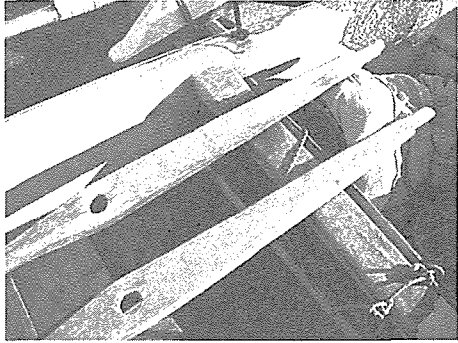
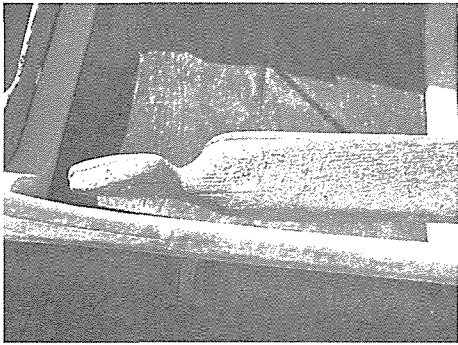
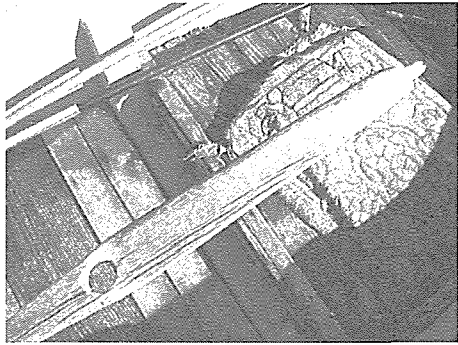
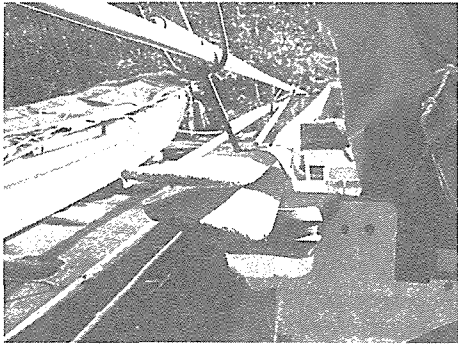
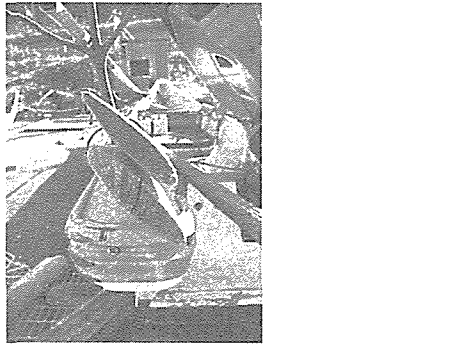
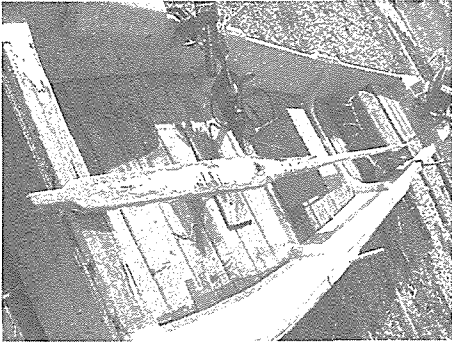
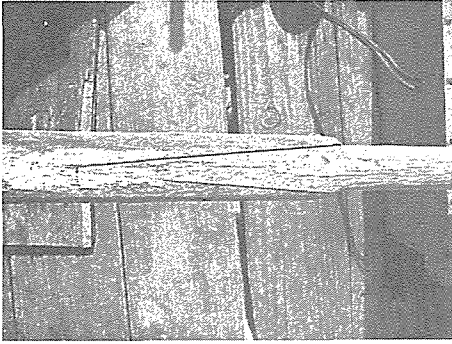
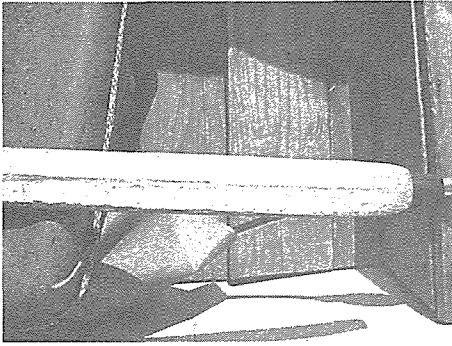
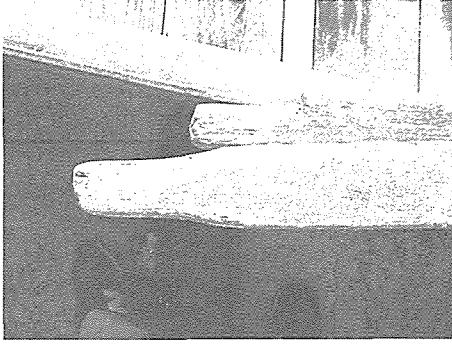
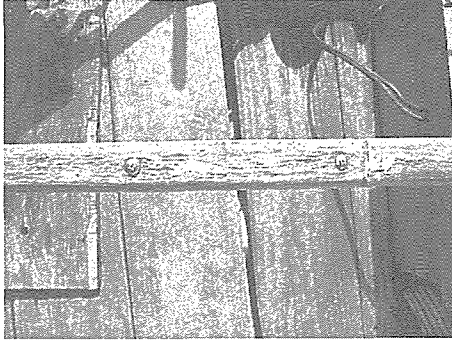
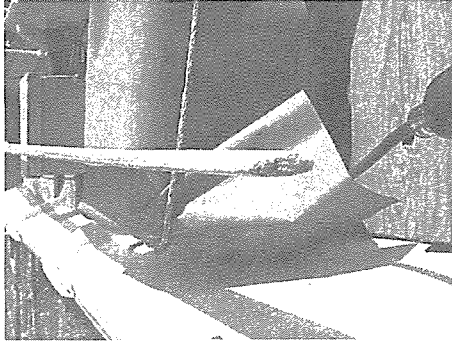
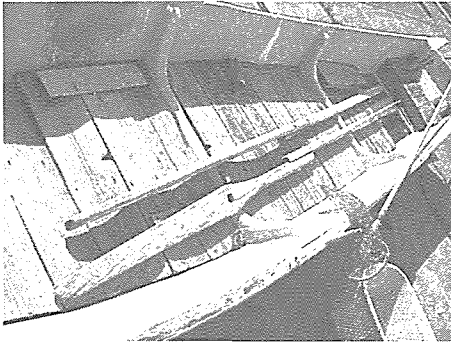
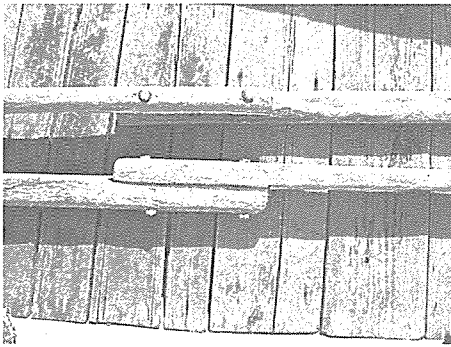
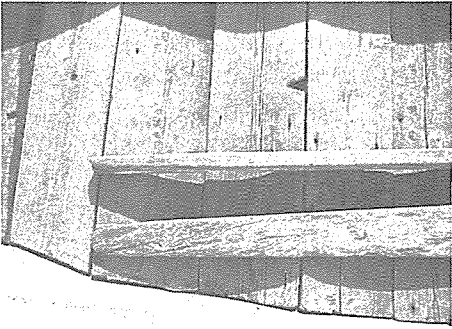
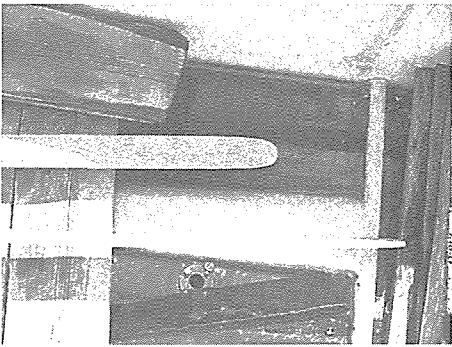
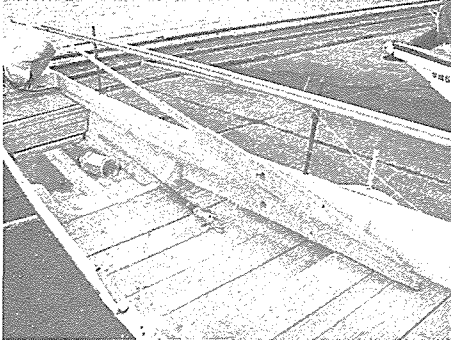
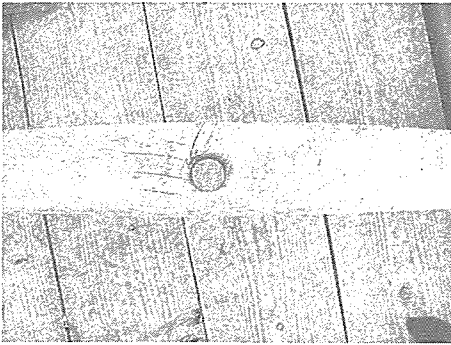

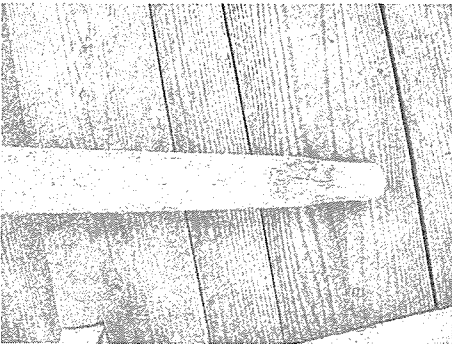




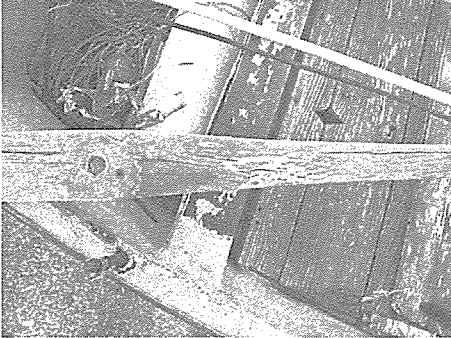
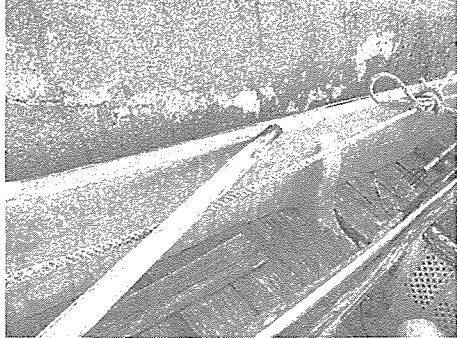

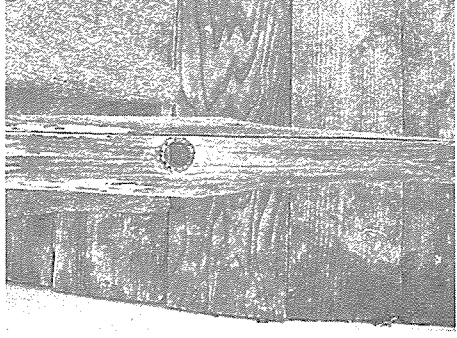
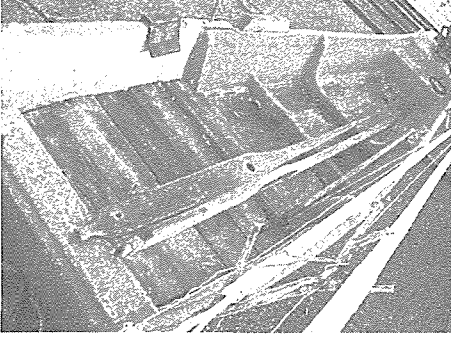
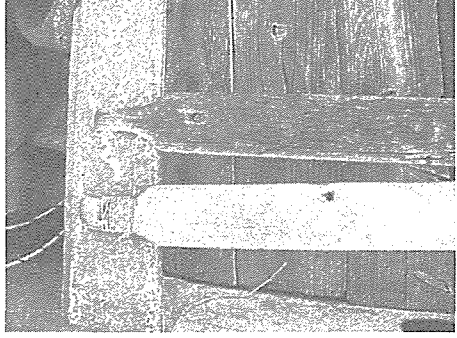
写真 98. 「うだ」を加工、紐は足で操船するためのもの (まえがい=左舷側の車轆) (写真 97. と同一)

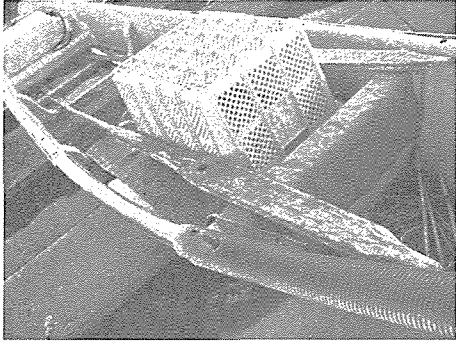
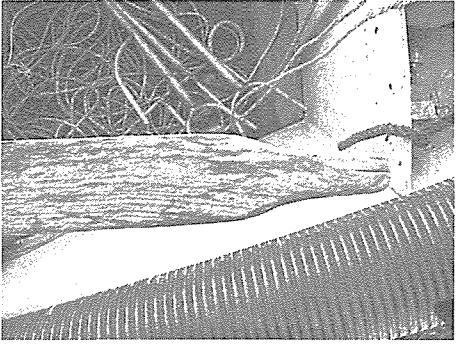
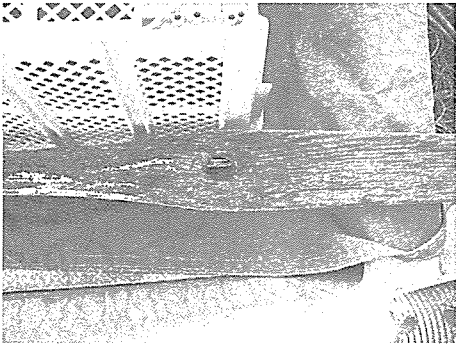
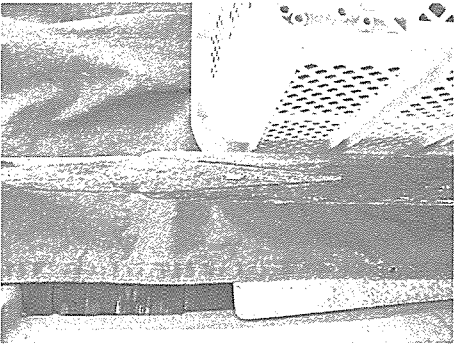
59	せたな町 中歌漁港		写真99. 「たかま穴」部分の一部を削り木板で補強
60	せたな町 鵜泊漁港		
		写真100. 一材、「うだ」の加工。	写真101. 一材、「うだ」の加工。
			
		写真102. 「うだ」の加工。	写真103. 「うだ」の加工は短い。
			
		写真104. 細い「はさき」	写真105. 長楕円形の「はさき」

61	せたな町鵜泊（太櫓）漁港	ウニ船なし。車櫓なし。	
62	せたな町 太田漁港	 <p>写真106. 二材の車櫓、全長390cm。</p>  <p>写真108. 「つぎて」部分（V字接ぎ）</p>  <p>写真110. 「はさき」の加工、推進性よりも回転性を重視しているよう。</p> <p>* 今回の報告の中で一番長い全長390cmの車櫓。握りの部分の形状が異なることから、数組の車櫓を組み合わせて再利用したものと考えられる。</p>	 <p>写真107. 「うだ」部分</p>  <p>写真109. 「つぎて」部分のステンレスボルト</p>  <p>写真111. 「はさき」の先端部</p> <p>* 写真106. ~111. は同一</p>

<p>6 3</p>	<p>せたな町 上浦漁港</p>	 <p>写真112. 二材の車權、338, 367cm。</p>  <p>写真114. 「つぎて」部分、ステンレスボルト。1組の長さが異なるので、再加工したものと判断した。</p>	 <p>写真113. 「うだ」</p>  <p>写真115. 「はさき」</p> <p>* 写真112. ~115. は同一</p>
<p>6 4</p>	<p>八雲町熊石関内漁港</p>	<p>写真なし</p>	
<p>6 5</p>	<p>江差町 五勝手漁港</p>	 <p>写真116. 一材</p> <p>* 写真116. ~120. は同一</p>  <p>写真118. 「たかま穴」</p>	 <p>写真117. 一材、「うで」と「はさき」の境目を示す細工か？</p>  <p>写真119. 「うだ」</p>

<p>6 5</p>	<p>江差町 五勝手漁港 (つづき)</p>		
		<p>写真 120. 「はさき」</p>	
<p>6 6</p>	<p>江差町</p>		
		<p>写真 121. 一材、反っている。</p>	<p>写真 122. 二材、</p>
			
		<p>写真 123. 「うだ」</p>	<p>写真 124. 「たかま穴」の補強、穴内に金属輪、こべりと擦れる部分に金属板を装着。</p>
			<p>* 写真 122～125. は同一</p>
		<p>写真 125. 「つぎて」、ステンレス帯で補強</p>	

<p>67</p>	<p>江差町 大瀬漁港</p>		
		<p>写真126. 一材</p> 	<p>写真127. 「うだ」の部分</p> 
		<p>写真128. 「たかま穴」をFRPで補強</p>	<p>写真129. 「はさき」 * 写真126. ~129は同一</p>
<p>68</p>	<p>江差町 泊(檜山) 漁港</p>		
		<p>写真130. 一材</p> 	<p>写真131. 「たかま穴」の補強</p> 
		<p>写真132. 一材、網を通す穴、握りの削り、「たかま穴」と裏面の補強</p>	<p>写真133. 握りと網を通す穴 (写真132. と同一)</p>

<p>69 乙部町 乙部漁港</p>		
		
	<p>写真 134. 二材</p>	<p>写真 135. 「うだ」の部分</p>
	<p>写真 136. 「たかま穴」</p>	<p>写真 137. 「つぎて」(V字接ぎ)</p>
<p>* 写真 134. ~135. は同一</p>		

4. 車櫂の構造について

今回の調査では、一材一穴、二材一穴(つぎ)の2種類の車櫂が確認された。車櫂の全長、うでの端(握り部分)から「たかま穴」の中心までの長さ(以下、うで-穴長)について、一材一穴と二材一穴を比較し検討した(図5.)。

最長の車櫂は、二材一穴のもので全長390cmであり(写真106~111)、太田漁港で確認され、使い古した車櫂を接いで再利用しているものであり、「つぎて」はV字接合であった。はさきには水切りがよいように稜が入れられており、推進力よりも、回転などの操船性が重要視されているようであった。

最短のものは、一材一穴のもので全長310cmであり、鶴泊漁港で確認されたものであった。

上記最長最短の2本以外は、一材、二材ともに全長367~337cmの範囲であり、一材と二材の間に明確な違いはなかった。

うで-穴長は、一材は92~82cmの範囲であるのに対し、二材は全長390cmの再利用されている1本のぞいて、89~85cmと狭い範囲に集中していた。

うで-穴長は、船上で漕ぎ手が操作する際に重要な要素であると考え、ウニ船の船べり(こべり)に装着されている「たかま」の左右間の距離を計測した。計測した24船では109~120cmで、120cmがもっとも多く13船、他の値が11船であった。「たかま」間の距離は、船上に置かれていた車櫂の長さに顕著な関係はみられなかった。

今回の調査地において、車櫂を乗せてあるウニ船はすべてFRP製で、船外機が装着されていた。漁場までの移動には船外機を使用し、漁場での漁獲作業には、車櫂や小型船外機が用いられていた。秋田県では、車櫂は単独で用いられることもあるが多くは櫓との併用である。すなわち漁場への往復には櫓を

押す（櫓を漕ぐ）が、操業の際には車櫓が便利である（秋田県教育委員会、1995）との記述がある。また、天明年間（1781-1789）に成立したといわれる「奥民図彙」には車櫓を推進力として用いている図が描写されている（青森県立郷土館、1985）。また、明治22年調査、大正4年刊行の「青森県漁具誌」には、下北部脇野沢で鱈延縄に使用される船として「鱈釣船」が上げられ、4人が乗り込み車櫓を使用している描写がある（青森県立郷土館、1985）。多くのアイヌ風俗画にもイタオマチップ（アイヌの木造船）にも推進具として用いられている車櫓が描写されてい

る。これらのことから、櫓が普及する以前は、車櫓が推進具の一つとして大きな役割を果たしていたと推測される。

船外機が普及する以前、昭和30年代後半（1960-65年ごろ）以前は、長距離の移動には櫓が用いられつつ、車櫓も推進力として利用されていた。しかし、船外機の普及、舷に装着する小型電気船外機の普及により、車櫓の役割は、以前よりも増して操船性が重要視されていると推測された。

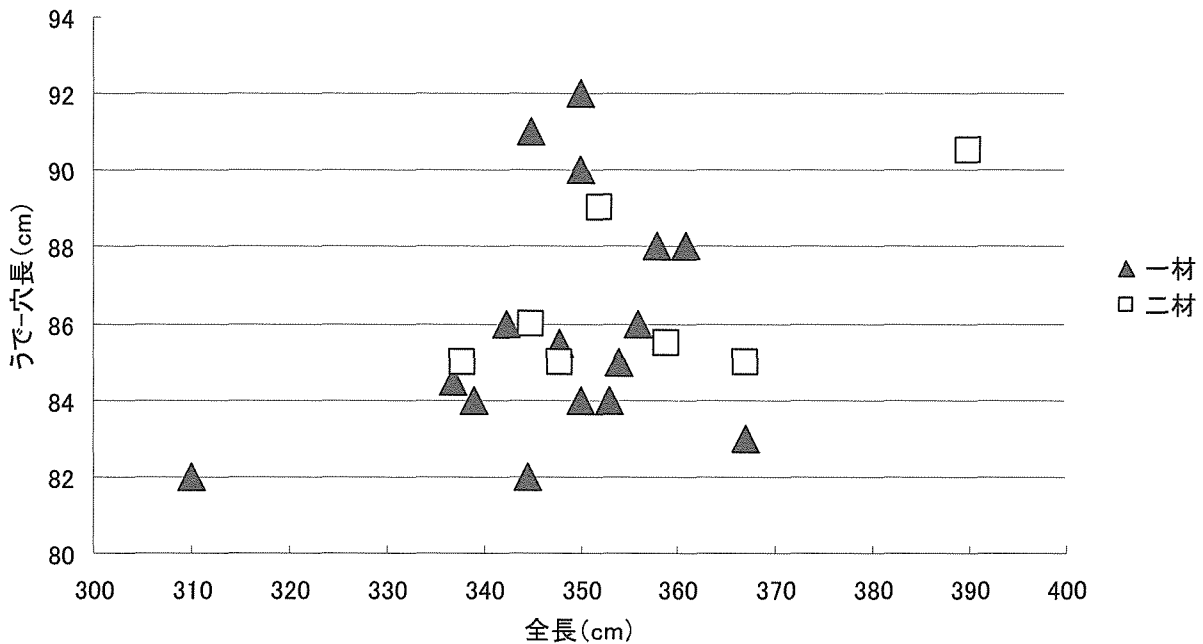


図5. 車櫓の全長とうで-穴長の関係

5. 参考文献

青森県立郷土館（1985）「青森県の漁労用和船」．青森県立郷土館調査報告第18集、産業-1．pp133. p15-21.
 秋田県教育委員会（1995）「秋田県の木造船」．pp98.

中岡利泰（2010）北海道における木造船および車櫓調査記録（1）．えりも研究第7号．9-31.
 みちのく北方漁船博物館（2004）「ムダマハギで海に出よう 和船の操船技術」．pp28.

