



表1-1. 木造船および車輻調査地、調査日および結果

No	調査地	調査日	木造船	車輻
1	福島町福島漁港	2008年9月25日	▲木造廃船(磯舟でない)	●
2	木古内町泉沢漁港	2008年9月26日	●	●
3	木古内町釜谷漁港	2008年9月26日	●	●
4	木古内町蛸谷漁港	2008年9月26日	なし	なし
5	森町森漁港	2008年11月11日	なし	なし
6	森町掛瀬漁港	2008年11月11日	なし	なし
7	森町砂原漁港	2008年11月11日	▲木造廃船	なし
8	森町沼尻漁港	2008年11月11日	なし	なし
9	鹿部町本別漁港(出来瀬分港)	2008年11月11日	▲木造廃船	なし
10	鹿部町浜中地区	2008年11月11日	▲木造廃船(磯舟でない)	なし
11	鹿部町本別漁港	2008年11月11日	▲木造廃船(磯舟でない)	なし
12	鹿部町鹿部漁港	2008年11月11日	▲木造廃船(磯舟でない)	なし
13	函館市南茅部臼尻手前	2008年11月11日	▲木造廃船	なし
14	函館市南茅部臼尻	2008年11月11日	▲ひろめ祭り用	なし
15	函館市川汲(安浦)漁港	2008年11月11日	なし	なし
16	函館市南茅部郵便局前	2008年11月11日	●	●
17	函館市南茅部地区	2008年11月11日	●	未調査
18	函館市南茅部尾札部漁港	2008年11月11日	なし	未調査
19	函館市南茅部木直漁港手前	2008年11月11日	▲木造廃船	未調査
20	函館市南茅部木直漁港	2008年11月11日	なし	未調査
21	函館市南茅部古部漁港	2008年11月11日	なし	未調査
22	函館市鍛法華漁港手前	2008年11月11日	●	未調査
23	函館市鍛法華漁港	2008年11月11日	●	●
24	函館市恵山豊浦	2008年11月11日	▲木造廃船	未調査
25	函館市古川	2008年11月11日	●	未調査
26	函館市志海苔漁港手前	2008年11月11日	▲木造廃船	未調査
27	八雲町落部漁港	2008年9月26日	なし	なし
28	長万部町静狩漁港	2008年9月26日	なし	なし
29	豊浦町礼文華漁港	2008年9月26日	なし	なし
30	豊浦町豊浦漁港	2008年9月26日	なし	●
31	虻田町虻田漁港	2008年9月26日	なし	●
32	伊達市有珠漁港	2008年7月23日	●木造にPRP塗布	●

●は現役の船を確認、▲は廃船、■は展示または収蔵、◆は復元。

表1-2. 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
33	伊達市黄金漁港	2008年7月23日	なし	なし
34	室蘭市絵鞆漁港	2008年7月25日	木造廃船のみ	●
35	室蘭市直追漁港	2008年7月25日	なし	●
36	室蘭市イタンキ漁港	2008年7月25日	なし	●
37	登別市鷺別漁港	2008年7月25日	なし	なし
38	白老町 虎杖浜	2008年7月25日	模型	なし
39	白老町 白老漁港	2008年7月25日	▲木造廃船(FRP塗布)	なし
40	白老町 アイヌ民族博物館	2008年7月26日	◆イタオマチップ、写真	◆・写真
41	苫小牧市 苫小牧港(西港)	2008年7月25日	なし	なし
42	新ひだか町東静内漁港	2008年11月15日	●サケ定置サンパ	なし
43	新ひだか町東静内あさり浜	2008年11月15日	▲木造廃船	なし
44	新ひだか町三石鳧舞漁港	2008年11月15日	●サケ定置サンパ	なし
45	浦河町荻伏漁港	2008年11月15日	▲木造廃船(サンパ)	なし
46	釧路市立博物館	2008年12月17日	◆イタオマチップ	◆
47	厚岸町海事資料館	2008年12月17日	■	●
48	根室市歴史と自然の資料館	2008年12月16日	■ホッチ、川崎、丸木	未調査
49	別海町郷土資料館	2008年12月16日	■	未調査
50	稚内市宝来	2009年9月5日	なし	●

●は現役の船を確認、▲は廃船、■は展示または収蔵、◆は復元。

## 2. 車櫂について

昆(1992)は、青森県下北郡佐井村のイソブネの調査報告に「イソブネは三人まで乗り込むことができた。アワビ網漁の時などでは、クルマガイの位置はオモテのアバラおよびオモテのアバラとミヨシの中間付近に各一挺、トモのアバラの位置に一挺たてた。オモテに近いカイは七尺から八尺、中央のカイは一三尺、トモのカイは一〇尺位のクルマガイが標準であった。一人乗りの時には、オモテのアバラの位置にクルマガイをたて、一三尺のクルマガイを使用した。」と記述している。船の大きさ、漁の対象魚種によっても異なるであろうが、一つの船でも車櫂の装着する位置によって、七尺から八尺(212～

242cm)、一三尺(394cm)、一〇尺(303cm)と3種のクルマガイが使い分けられていたことがわかる。

また、北海道松前町のイソブネの車櫂が十二尺(364cm)との記録がある。

佐井村では、「クルマガイはヒバを用い船大工が製作する。漕ぐ位置や使用する人の体格、利き腕等を考慮して長さやねじりに変化をつける」と記載している。

出口(1995)は、「(日本)北方部のタナ発達の割船の技術複合としてあげられるのは、車櫂と呼ばれる独特の推進具が使われてきたことである」と述べ、「アムール川下流部、サハリンの北方民族、アイヌ、北海道沿岸、東北北部に分布し、ムダマ造りの木造

船の分布とかなり明確に対応している」とした。また、その操作方法については、「通常、1人が左右2本の櫂を手にするが、大型の船では、左右片方ずつ別々のこぎ手で操作した。磯漁の最中には、巧みに足を使って操作し、船の方向転換をはかることもする。」と述べている。さらに「櫓はこぐのに力はいらないが、海が荒れると役に立たない。車櫂は、櫓よりも早くこげるといふ利点がある（内橋 1958）」と紹介している。

えりも町郷土資料館にも車櫂が収蔵され、その長さは270cm、290cm、395cm、415cmである。えりも町内において1990年以降、車櫂を実際に漁労活動に利用している現場を著者は目にしたことがない（車櫂をいつまで使用していたかは不明）。しかし、北海道日本海側沿岸などでの「ウニ船」を用いたコンブ漁（リシリコンブ、ホソメコンブ）、ウニ漁、アワビ漁、

ワカメ漁に車櫂が現在も使用されている。えりも町内で使用されなくなった理由として、昭和35年（1960）頃からの船外機の普及のためと考えられる。

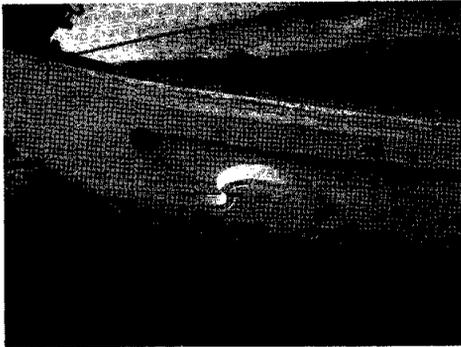
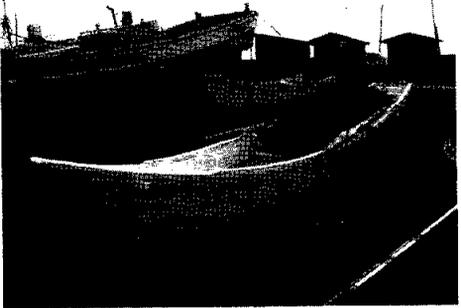
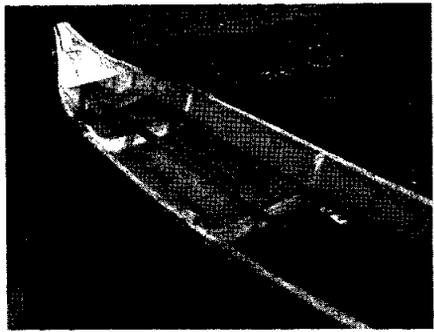
えりも町内では、平成21年（2009）現在コンブ採取用木造磯船が多用されている。木造船の造船が盛んであった頃には、ウニ漁用、コンブ沈み汲み用の船など、発注者である漁業者の使用目的に、波や岩礁の状況、風の強弱に応じて船型を変えていた。また、コンブ採取用磯船はかつて沿岸の刺し網漁などにも用いらており、マ帆を張っての帆走の際にも、車櫂（オモテ右舷1本）やサツ櫂または櫓（トモ左舷1本）を用いて船速をあげた。えりも町岡部造船では、車櫂にはホオノキを用いた。（岡部隆盛氏談）

本稿では、西村美香（2004）にならい、材を接いでいない車櫂を「一材」、2本の材を接いでいる車櫂を「二材」と表記する。

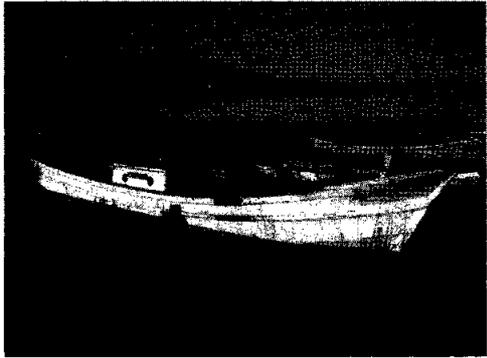
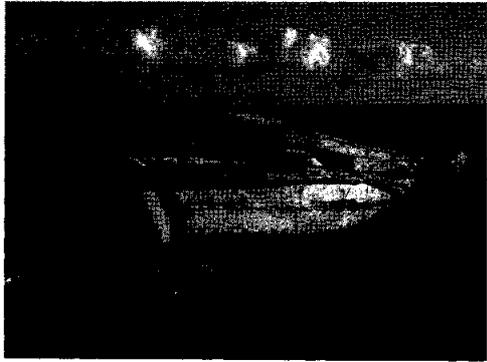
### 3. 調査報告

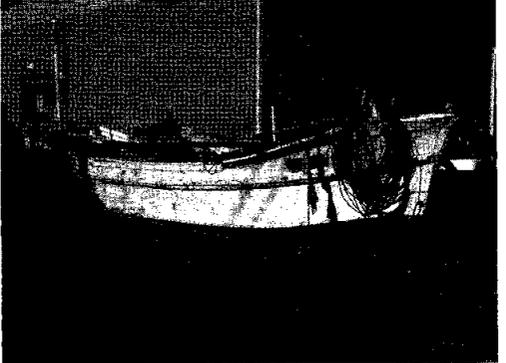
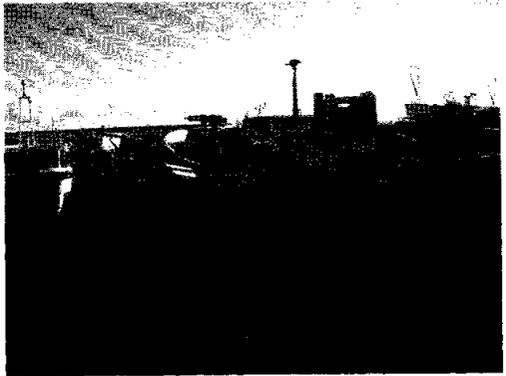
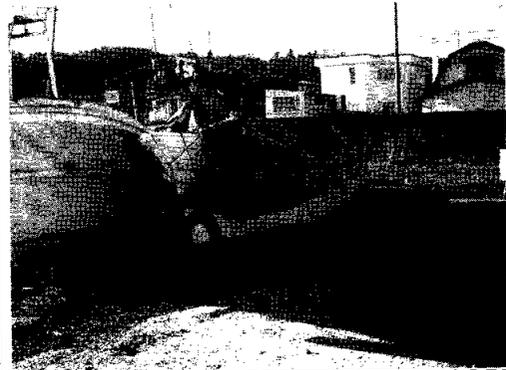
調査地ごとに木造船および車櫂について以下にまとめた。

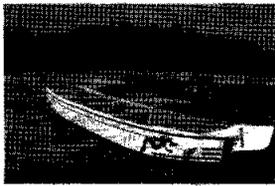
調査地No	調査地名	漁船などの状況	状況写真
1	福島町 福島漁港	FRPの磯船、ウニ船あり。 車櫂あり。一材および二材を確認。穴と継ぎの部分をFRPで補強したものあり。 イカ釣り木造船第十一海鷗丸（廃船） 	 写真2. 継ぎの車櫂、FRPで補強。  写真3. 木造船第十一海鷗丸（廃船）

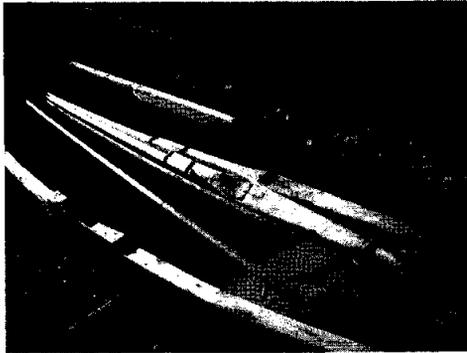
<p>2</p>	<p>木古内町 泉沢漁港</p>	<p>FRP の磯船、ウニ船あり。木造ウニ船あり。むだまづくり、外みよし。車櫂は一材および二材を確認。</p>  <p>写真4. 化粧板</p>	 <p>写真5. ペンキの色が鮮やかな木造ウニ船（奥のウニ船も木造）</p>  <p>写真6. むだまづくり。車櫂は一材。</p>
<p>3</p>	<p>木古内町 釜谷漁港</p>	<p>木造磯船あり。春洋丸、ウニ採りに用いている様子。木造廃船も一隻あり。車櫂は二材。</p>  <p>写真7. 近年まで使われていたウニ船、むだまづくり、外みよし、廃船。</p>	 <p>写真8. 春洋丸（木造ウニ船）</p>  <p>写真9. 春洋丸の車櫂（二材）</p>

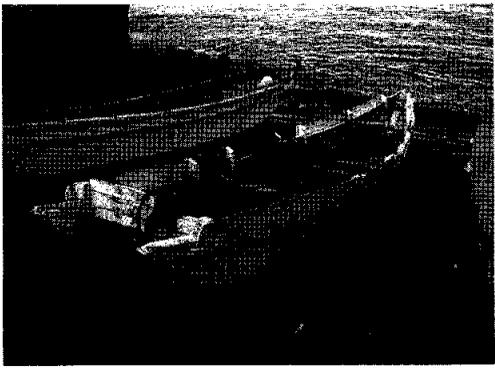
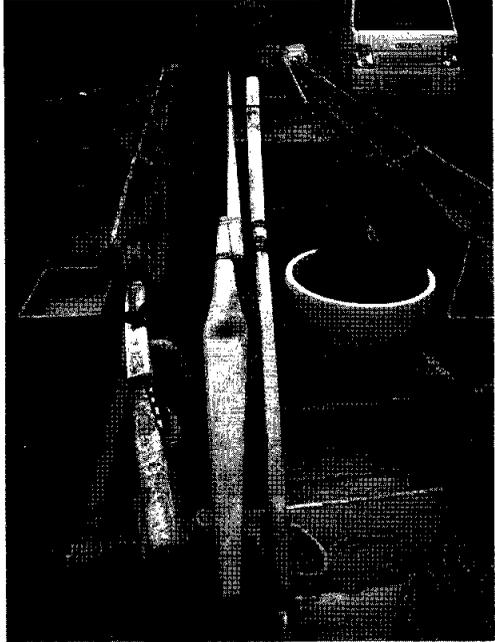
4	木古内町 蛭谷漁港	FRP 磯船あり、ウニ船なし。 ホタテ養殖の船あり。	
5	森町 森漁港	磯舟なし。ウニ船なし。すべてホタテ 養殖、イカ釣り漁船。	
6	森町 掛澗漁港	磯船なし。ウニ船なし。すべてホタテ 養殖、サンパ型FRPのみ。	
7	森町 砂原漁港	木造磯船、その他の木造廃船各1隻あ り、すでにバラバラ。FRP 磯船多数廃 棄あり。  写真 10. 木造磯船の廃船 ⇒    写真 11. その他の木造船の廃船 ⇒	  
8	森町 沼尻漁港	木造磯船なし。FRP 磯船あり、その漁 船には、コンブ漁、ウニ漁、アワビ漁 の道具は載せてあったが、車櫓はなか った。  写真 12. FRP の磯船 ⇒	

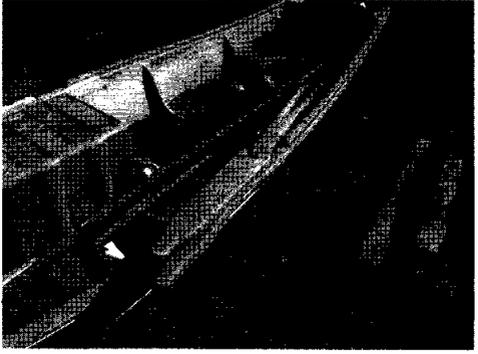
<p>9</p>	<p>鹿部町 本別漁港 (出来潤分 港)</p>	<p>その他木造船廃船あり。磯船は FRP で幅が広い。船舷に小型船外機を付けている磯船あり。</p> <p>写真 13. その他木造の廃船 ⇒</p> <p>写真 14. 左の船の船舷に小型船外機 ⇒ が付いている</p>	 
<p>10</p>	<p>鹿部町 浜中地区</p>	<p>前浜で船を上げ下げしている様子。その他木造廃船2隻あり。磯船はない。一船は全長約 10m、幅約 2m、船首の高さは約 150cm。もう一船は、バラバラになりつつあり、全長約 9m、幅・船首の高さは計測できず。</p> <p>写真 15.</p>	
<p>11</p>	<p>鹿部町 本別漁港</p>	<p>その他木造廃船～ホタテ養殖用に使っていたらうとのこと。写真 16. ⇒</p> <p>話を聞いた引退した元漁業者(高齢者)によると、昔は、コンブとり、スケツク漁、タコ漁などにも車漕を使ったという。今も漁業形態は変わらず、ホタテの養殖(吊り方式)が増えただけ。</p> <p>FRP の磯船～廃船のものあり、木造磯船を模造したように見受けられる。 ⇒</p> <p>写真 17. 全長 750cm 幅(外 140、内 121)</p>	 

<p>1 1</p>	<p>鹿部町 本別漁港</p>	<p>木造磯船～廃船2隻あり、 すでにバラバラ状態。 写真18. ⇒</p>	
<p>1 2</p>	<p>鹿部町 鹿部漁港 手前</p>	<p>その他の廃船2隻。計測せず。</p>  <p>写真19.</p>	 <p>写真20. 雄盛丸</p>
<p>1 2</p>	<p>鹿部町 鹿部漁港</p>	<p>FRP ウニ船あり。FRP 廃船あり。</p> <p>写真21. その他木造船廃船 ⇒</p> <p>写真22. その他木造船。 ⇒</p> <p>シートをかぶせている。 (佐藤一夫氏によると中に漁具などを入れて、倉庫代わりにしているという。)</p>	 

13	函館市 南茅部 白尻手前	木造磯船の廃船。 全長 816cm、 幅 (外) 134cm (内) 123cm、 深さ 52cm 	 写真 24.
14	函館市 南茅部 白尻漁港	大型の漁船が多い。 南茅部の「ひろめ舟祭り」用の その他の木造船が収納されている。 写真 25. 資料 1. 全長 812cm 幅 (外) 147cm (内) 136cm 深さ 56cm あばら 3本 船は、平成元年 (1989) 造船責任者： 金沢京作氏、設計管理者：赤沢和也氏< 有) アカザワ漁船工機社長>らによるも の。8隻ある。船こぎ大会時の推進具は、 櫂を用いる。車櫂は使わない。	 写真 25  
15	函館市 川汲 (安浦) 漁港	FRP 磯船あり。車櫂なし。	 資料 1. NPO 函館市埋蔵文化財事業団提供
16	函館市 南茅部郵便 局前	木造ウニ船 2 隻あり。 1 隻は現役。 ⇒ 写真 26. の木造ウニ船の計測値 全長 620cm、 最大幅 104cm (外)、94cm (内)、 車櫂あり (次ページに記載)	 写真 26.

<p>16</p>	<p>函館市 南茅部郵便 局前</p>	<p>ウニ船 (写真 26.) の内側 車櫂は二材である。</p>  <p>写真 27. 車櫂 (二材) 全長 352cm 最大幅 11cm 厚さ 3cm</p>	<p>もう 1 隻の木造ウニ船はカバーがしてあり、詳細不明。 写真 28.</p>  <p>写真 28.</p>
<p>17</p>	<p>函館市 南茅部地区</p>	<p>車中からの目視調査で、道路沿いに木造船 12 隻ほどあり。 車櫂は未調査。FRP ウニ船は多数あり。</p>	
<p>18</p>	<p>函館市 南茅部 尾札部漁港</p>	<p>木造磯船なし。FRP 磯船多数あり。FRP ウニ船なし。</p>	
<p>19</p>	<p>函館市 南茅部 木直漁港手 前</p>	<p>木造磯船の廃船あり。 形が崩れている。 写真 29.</p> 	 <p>写真 30.</p>
<p>20</p>	<p>函館市 南茅部 木直漁港</p>	<p>FRP 磯船多数あり、FRP ウニ船なし。</p>	
<p>21</p>	<p>函館市 南茅部 古部漁港</p>	<p>FRP 磯船あり、FRP ウニ船なし。</p>	

<p>22</p>	<p>函館市 楸法華 楸法華漁港 手前</p>	<p>木造ウニ船あり、ムダマづくり。</p>	 <p style="text-align: right;">写真 31.</p>
<p>23</p>	<p>函館市 楸法華 楸法華漁港</p>	<p>木造磯船1隻、木造ウニ船4隻。 現役、全長620cm、最大幅110cm(外) 車樑は二材である。</p>  <p style="text-align: right;">写真 32.</p>	 <p style="text-align: right;">写真 33.</p>
<p>24</p>	<p>函館市 恵山 豊浦</p>	<p>木造ウニ船1隻あり、廃船。 計測せず</p>	 <p style="text-align: right;">写真 34.</p>
<p>25</p>	<p>函館市 古川町</p>	<p>木造ウニ採り磯船 現役1(車中より 確認、計測せず)</p>	
<p>26</p>	<p>函館市 志海苔漁港 手前</p>	<p>木造ウニ採り磯船 廃船1(車中より 確認、計測せず)</p>	

27	八雲町 落部漁港	FRP 磯船あり。ウニ船なし。車櫂なし。	
28	長万部町 静狩漁港	FRP の磯船あり。ホタテの養殖など盛んな様子。	
29	豊浦町 礼文華漁港	FRP 磯船、ウニ船は全て廃船、放棄されていた。現在はホタテ養殖用の船が主役。	 <p style="text-align: center;">写真 35.</p>
30	豊浦町 豊浦漁港	FRP 磯船、ウニ船あり。木造船なし。 車櫂は二材あり。二材は FRP や針金で補強。  写真 36. FRP のウニ船と二材の車櫂 (釘で接ぐ)。  写真 37. FRP のウニ船と二材の車櫂 (FRP で補強)。	 
31	虹田町 虹田漁港	磯舟、ウニ船あり。ウニ船は少ない。車櫂あり。一材一穴。穴の部分を板で補強したものあり。	 <p style="text-align: center;">写真 38.</p>

31	虻田町 虻田漁港	写真 39. 廃船の中に車櫂が放置されていた。	
----	-------------	----------------------------	------------------------------------------------------------------------------------

調査地 No. 32

伊達市有珠漁港では、多くのウニ船が漁港につながれたり、斜路に引き上げられていたが、中にはしばらく使われていないもの、廃船同様のものが多く置かれていた。

船の準備に来ていた漁業者によると、ウニ船は「ウニ採り船」とも言う。昔は木造だったが、もう木造船はない。しかし、木造の船にFRPを塗った船はあるということであった。「ウニ採り船」では、ウニ、コンブ、ワカメを採るのに使った。他に刺し網、カニ漁にも使ったが、浜に近いところで使う船。ウニ船は、昔、苫小牧の吉田造船から購入していたという。

「ウニ採り船」に載せてあった車櫂には、一材一穴、二材一穴であった。車櫂の先端(ハサキ)には、漁労具をかける台との擦れ跡が明瞭であるもの、タカマ穴に鉄板を装着し修復したもの、廃棄されていた車櫂にはタカマ穴部分を板材で修復したのがあり、長期間使用されていたことが推測された。



写真 40. 伊達市有珠漁港 車櫂のハサキ



写真 41. 伊達市有珠漁港 タカマ穴が修復されている車櫂。



写真 42. 伊達市有珠漁港 廃棄されていた車櫂

調査地 No. 33

伊達市黄金漁港では、木造船・車櫂ともに確認することはできなかった。漁港近くの船販売店(さかたボートセンター)によると、磯船のことを「丘まわり船」という。主にウニ採りに使った。FRP 船になっても車櫂は使っている。FRP などでできた車櫂は見たことがないという。また、白老町の虎杖浜に

船大工が昔いたとの情報を得て、調査を行った（後述）。

**調査地 No. 34**

室蘭市絵鞆漁港では、斜路には多くのウニ船があった。有珠漁港で見たものと同形。多くはFRPであるが、廃船のひとつに木造船にFRPがけのものがあつた。

作業していた漁業者の話によると、ウニ船は30年ほど前からプラやFRPの船になってきている。最初はコンパネの上にFRPなどを塗った船もあつた。車樞は今でも使っている。船につける小さなエンジンは、海藻の多いところではスクリューに海藻がからまり使いづらい。車樞の方が使いやすいから使っている。痛んだところを修復したり、つなぎ合わせたり、いろいろと工夫して使っているという。



写真 43. 室蘭市絵鞆漁港 廃棄された木造船



写真 44. 室蘭市絵鞆漁港 使い込まれた車樞



写真 45. 室蘭市絵鞆漁港 ステン板で修復された車樞

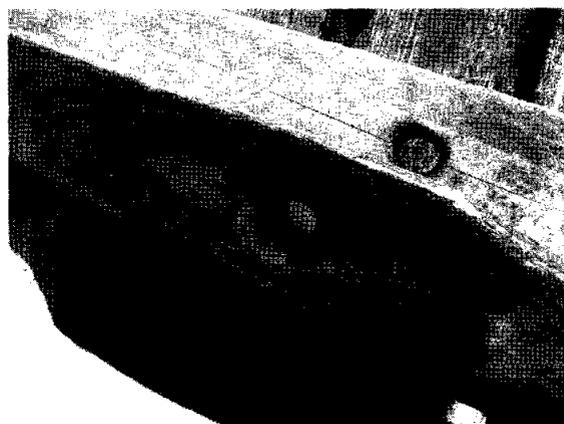


写真 46. 室蘭市絵鞆漁港 鉄板で修復された車樞

**調査地 No. 35**

室蘭市追直漁港では、木造船は確認できず、FRPの磯船・ウニ船を確認し、車樞も確認できた。

**調査地 No. 36**

室蘭市イタンキ漁港では、木造の船は確認できず、FRPの磯船・ウニ船を確認し、車樞も確認できた。一材二穴の車樞も一組あつたが、タカマ穴の周囲などの形状から元々は別の車樞を組み合わせで利用しているようであり、2本とも一つの穴を埋め木していた（写真47.）。また、1本は縦のひびを防ぐためビス止めされていた。漁業者に話を聞くと、今でも車樞を購入できるといい、函館の佐藤櫓木店を紹介されたが、後日、函館で調査した際には、すでに廃業していた。また、磯船のことを「磯まわり船」という。



写真47. 室蘭市イタンキ漁港 一材二穴車櫓

調査地 No. 37

登別市鷺別漁港では、磯船および車櫓を確認できなかった。

調査地 No. 38

白老町虎杖浜では、調査地33伊達市黄金漁港の船販売店からの情報である「白老町の虎杖浜に船大工が昔いた」について調査をおこなった。

現地に詳しい白老町元陣屋資料館の武永学芸員のお世話で、虎杖浜の「瀬賀」さんが昔船大工であったことが判明した。船大工の瀬賀清五郎氏は20年前に74歳で他界され、現在、清五郎氏の奥さん(ユキさん)と息子さん(悦夫氏)が、昔からの場所で暮らしている。

以下に瀬賀悦夫氏からの聞き取りをまとめた。

家の隣の物置小屋(軒つづき)は、昔の船大工の作業小屋(造船所)の一部を残して使っている。中を見せていただくと太い梁からその昔を偲ぶことができた。家は川のすぐそばで、昔は新造した船をこの川から進水させたという。現在では堤が高くなり水面が見えない。修理などで船を持ってくるのも川を使ったという。

清五郎氏は、もともと漁師だったが腰を痛めて船大工になった。どこで修行したかわからないが、人を使っていた。顧客は地元の漁業者。一杯(隻)づつ作っていた。主に伝馬船を作っていたと思う。沖の船も作っていた。清五郎さんのところで働いていた人が小樽にいるらしい。

小屋には、清五郎氏が使っていた大きな留め金、船大工専用の鉋、「磯船ムダマ定基」と墨書きされた造船する際の角度を記入した板が保存されていた(写真48. 図2.)。家には清五郎氏が作った船の模型(写真49.)がある。

佐藤一夫氏(元: 苫小牧市博物館館長)によると、白老町虎杖浜の人は、新潟県出身でまとまっているという。



写真48. 白老町虎杖浜 瀬賀清五郎・作「磯船ムダマ定基」(表)

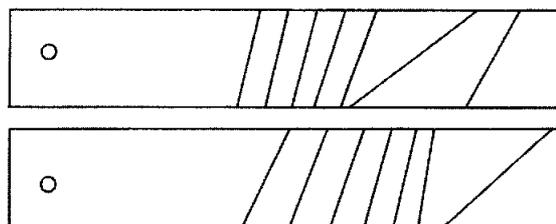


図2. 白老町虎杖浜 瀬賀清五郎・作「磯船ムダマ定基」(表と裏) 上: 左から舳立、舳中、中心、舳中、舳定、ミヨシ開キ、カグロ。下: 左からカグロ、舳定、舳中、中心、舳、舳立、舳開キ。



写真49. 白老町虎杖浜 瀬賀清五郎作模型

調査地 No. 39

白老漁港では、廃船の中に、ベニヤ板にFRPを塗布した小型船があった。実際に漁業に用いられたものか疑問が残る。



写真 50. 白老漁港

調査地 No. 40

白老アイヌ民族博物館では、所蔵する写真および絵図、復元イタオマチップと復元車櫂について調査した。写真および絵図については別に報告する。

アイヌ民族博物館では、平成 19 年 (2007) 年にイタオマチップを復元した。材はカツラを使ったかったが、センを使った。

イタオマチップの幅は 80cm、車櫂の長さは 213cm、穴と手に持つ端の距離は 40cm、支点、力点、作用点のバランスが重要であり、最初作ったとき 260cm 位あったが、使いづらいので切って短くした。車櫂の材はホオノキを使った。



写真 51. アイヌ民族博物館 復元したイタオマチップ

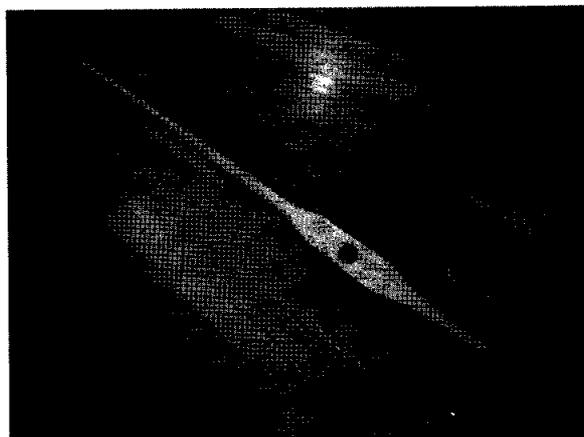


写真 52. アイヌ民族博物館 復元した車櫂

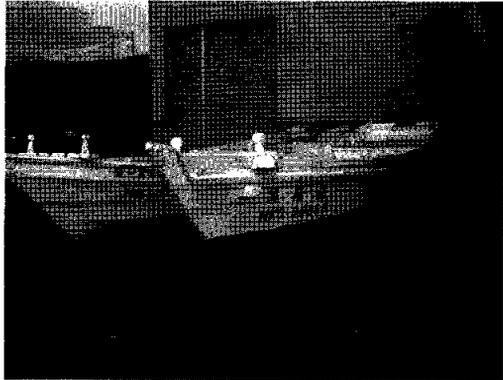
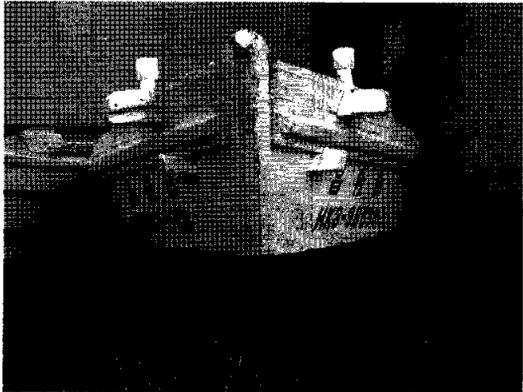
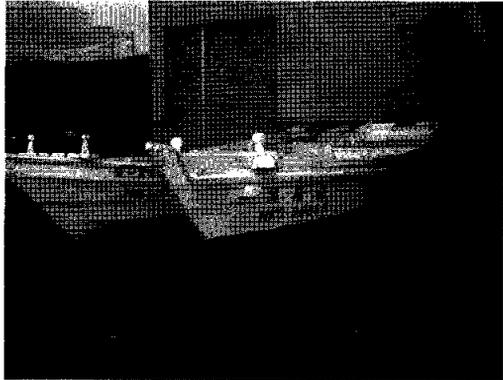
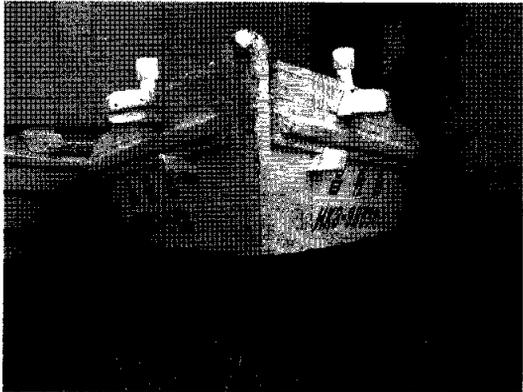
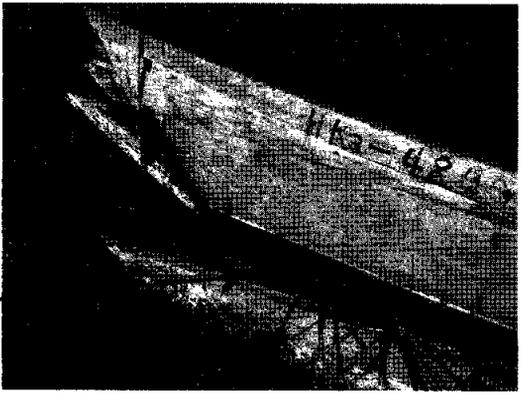
調査地 No. 41

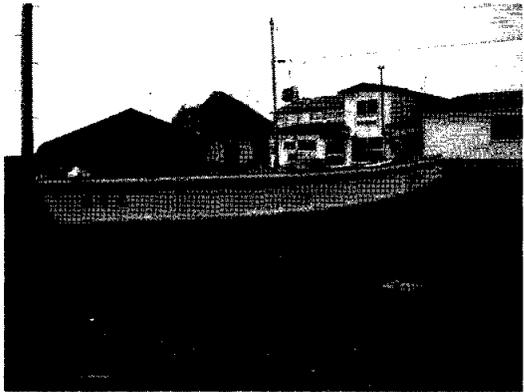
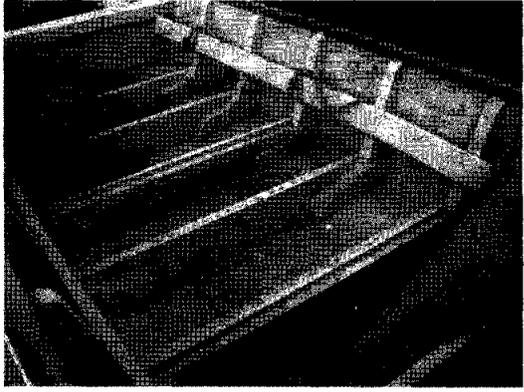
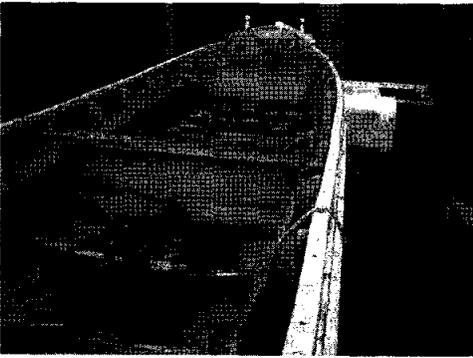
調査地 32 有珠漁港で入手した情報から、吉田造船 (苫小牧市) の矢木田光雄社長に聞いた話を以下に報告する。

三石町 (現:新ひだか町三石) に坪井さん (田中造船の社長) が造船所を手がけていた。今は鶴川の富野造船で働いているかもしれない。門別町 (現:日高町門別) の高浜では村井さんが造船所をやっていた。浦河町の荻伏には中村造船があつて、少し前にサンパを作つたと聞いている。三石の田中造船も木造船をやっていた。南茅部の高屋さんも船大工。松前には現役の船大工がいて修理している。

車櫂は、羽幌、天売、焼尻ではウニ採りに使っているが、みんな接ぎ足し (二材) だ。

車櫂の全長は、北海道太平洋岸伊達市~室蘭市地域の調査において、最短が 302cm、最長が 403cm であり、350~370cm が数多く確認できた。

No	調査地	漁船などの状況	状況写真
42	新ひだ か町 東静内 港	<p>サケ定置網木造サンパ1隻あり。 昌栄丸。現役船。 車櫓は確認できなかった。</p> <p style="text-align: right;">写真 53. →</p> <p>写真 54. ↓      写真 55. ↘</p>   	 
43	新ひだ か町 東静内 あさり 浜	<p>木造磯船の廃船あり。木の上に FRP を 塗布してあったが、すでに崩壊している 状況。「シマイハギ」構造船であるが、ム ダマづくりの影響を受けているのか、船 底の中央が浅く割られている。 車櫓は確認できなかった。</p> <p style="text-align: right;">写真 56.</p> <p>むだまの割りが見える。</p> <p style="text-align: right;">写真 57.</p>	 

<p>44</p> <p>新ひだ か町 三石 鳧 舞漁港</p>	<p>サケ定置網木造サンパ1隻あり。 住吉丸。現役船。 車権は確認できなかった。</p> <p>写真 58.</p> <p>写真 59.</p>	 
<p>45</p> <p>浦河町 荻伏漁 港</p>	<p>サケ定置網木造サンパ2隻あり。 荻栄丸、第三銀鱗丸、ともに廃船。 車権は確認できなかった。</p>  <p>写真 60. 荻栄丸</p>  <p>写真 61. 荻栄丸</p>	 <p>写真 62. 第三銀鱗丸</p>  <p>写真 63. 第三銀鱗丸</p>

調査地 No. 46

釧路市立博物館所蔵のアイヌ民族の構造船イタオマチップは復元されたものであり、4組8本の車樞が製作され、その長さはそれぞれ異なり、こぎ手の位置によって、海面からの高さが異なるため、漕ぎやすいように長さを調整したという。写真65. の車樞の曲がりや、製作後自然に曲がったものであるという（戸田学芸員）。この車樞は、手で握る部分とタカマ穴の長さが異なるので、操作しやすいよう短くした可能性もある。



写真64. 釧路市立博物館 イタオマチップ（復元）  
漁業で実際に使われている車樞とは形状が異なっていた。



写真65. 釧路市立博物館 車樞（復元）

左：全長250cm. 残り3組：全長263cm.

調査地 No. 47

厚岸町海事記念館に展示されている木造磯船は、シマイハギの構造船である。これは、昭和63年

(1988)に同館開館時に製作したもので、厚岸町湾月町の鈴木造船が新調した。全長700cm、最大幅158cm、内深46cm。厚岸では磯船をドカイと呼んでいた。船尾のトコには舵が取り付けできるようにカジアナが造作してある。

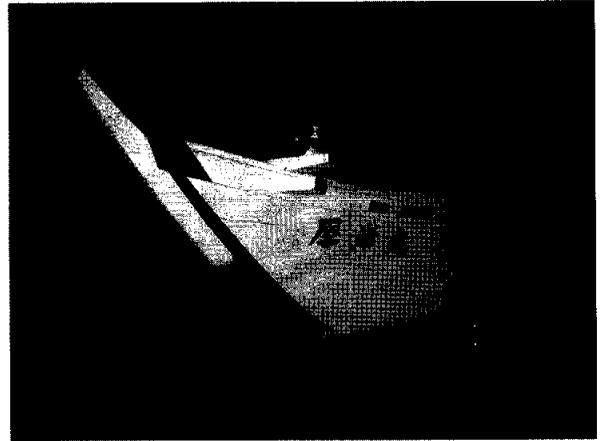


写真66. 厚岸町海事資料館

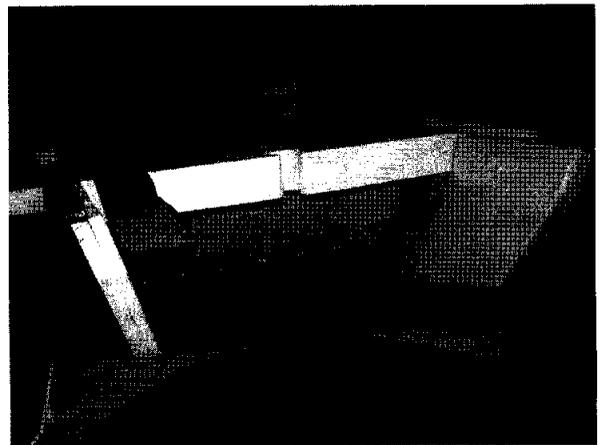


写真67. 厚岸町海事資料館

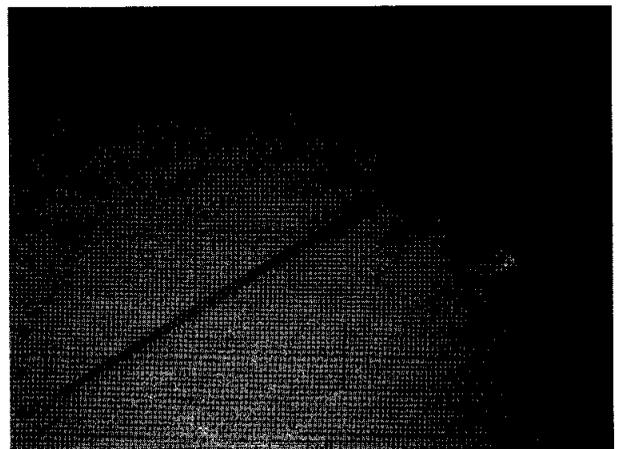


写真68. 厚岸町海事資料館所蔵の車樞（二材）  
全長248cm. 最大幅14cm.

調査地 No. 48

根室市歴史と自然の資料館には、ホッチ大小各1隻、川崎船1隻、丸木舟1隻の合計4隻が収蔵展示されていた。今回の調査対象である木造磯船とは異なるが報告しておく。



写真69. 根室市歴史と自然の資料館 ホッチ(小)  
ホッチ(小)は同館の登録カードによると昭和40年(1965)頃~昭和47年(1972)年頃、根室市瑤瑠においてごコンブ漁に用いられた。全長520cm、最大幅155cm、高さ86cm。シマイハギ構造船である。

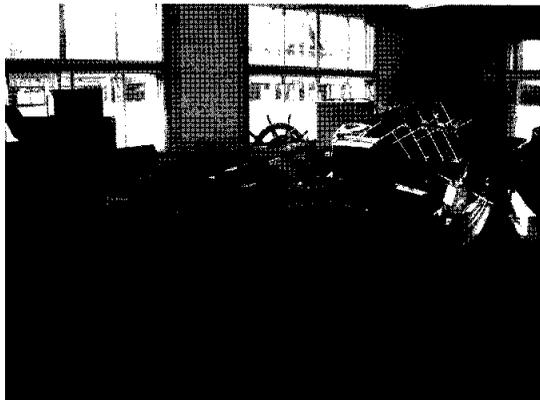


写真70. 根室市歴史と自然の資料館 ホッチ(大)  
ホッチ(大)は同館の登録カードによると1970年代に底時網(底建網?底曳き網?)に使用、全長960cm、幅240cm。使用者は別海町走古丹の福原恒義氏。平成8年(1996)に根室市西浜町の竹原栄作氏によると「北方四島で使用していた川崎船に似ている」と記録されている。

川崎船は同館の登録カードによると、全長700cm、幅220cm。根室市歯舞で主にコンブ漁に用いられていた。

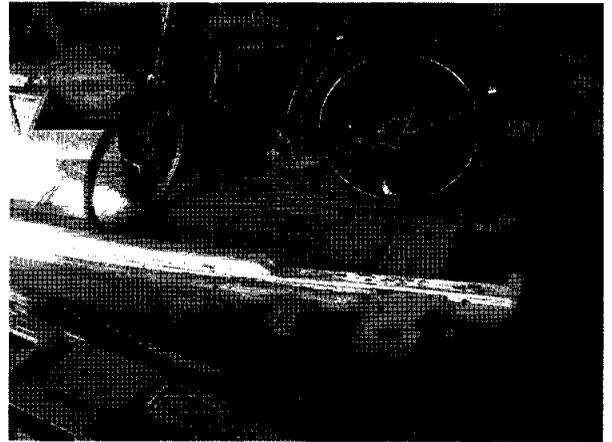


写真71. 根室市歴史と自然の資料館  
川崎式和船第31 春代丸の船尾



写真72. 根室市歴史と自然の資料館  
丸木舟(船尾から)



写真73. 根室市歴史と自然の資料館  
丸木舟(左舷修復部、内側)



写真 74. 根室市歴史と自然の資料館  
丸木舟 (船尾)

丸木舟は、同資料館の登録カードによると、昭和38年(1963)頃、根室市檜昔寄り風蓮川河口に漂着したものが寄贈されたものであり、材はタモとされている。寄贈当時昭和47年(1972)の新聞報道によると明治30年頃のものとしてされている。全長364cm、最大幅93cm、船底の厚さは2.5~3cm、船縁の厚さはオモテ4~5cm、中央部2.5~3cm、トモ3.5~6cm。船底中央にはドリルで開けたような直系2cmの穴が4つある。船尾は、2枚の板を21本の釘を使って固定していた。左舷トモの船縁には直径2cmの穴が2つあいており、ロープを通し、櫓や櫂で操船していたと考えられた。また、右舷オモテの船縁にも直径2cmの穴が2つあいていた。左舷中央部には、開いた部分を薄い鉄板で補修し、また補修跡も認められた。右舷オモテの一部が欠損している。

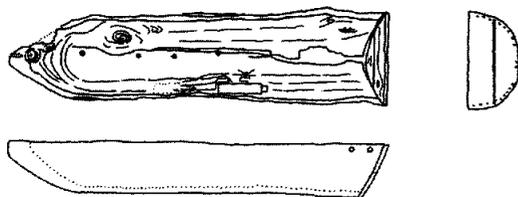


図 2. 根室市歴史と自然の資料館 丸木舟実測図

調査地 No. 49

別海町郷土資料館に展示されている木造磯船は、

シマイハギの構造船である。全長579cm、最大幅148cm、あばら3本、外みよし、船底はシキの幅が50cmの一枚材、左右のシタダナには材不足の部分には継ぎをしていた。左舷に櫓軸が1つ、ロドコ(櫓床)、用途は不明である。展示中であり、船底部分などが確認できなかった。

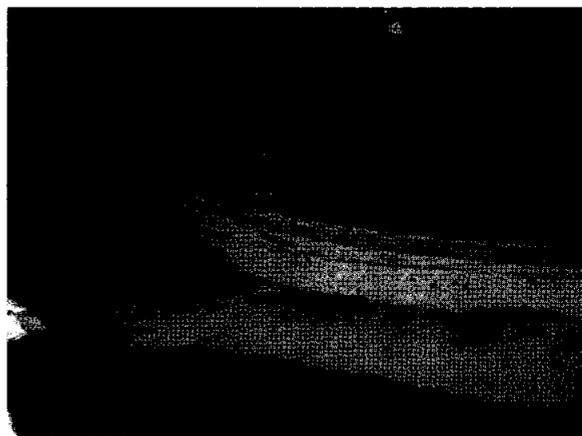


写真 75. 別海町郷土資料館

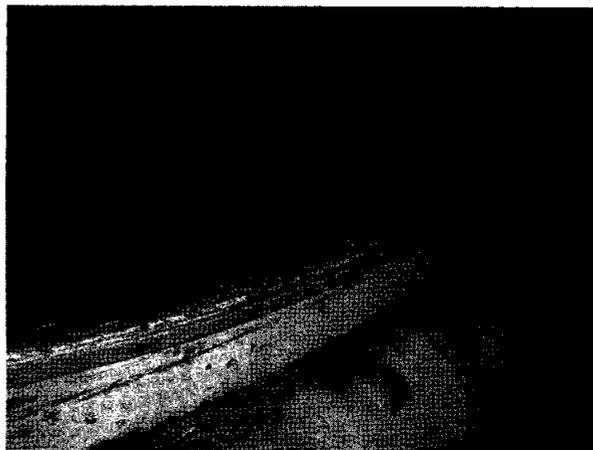


写真 76. 別海町郷土資料館



写真 77. 別海町郷土資料館

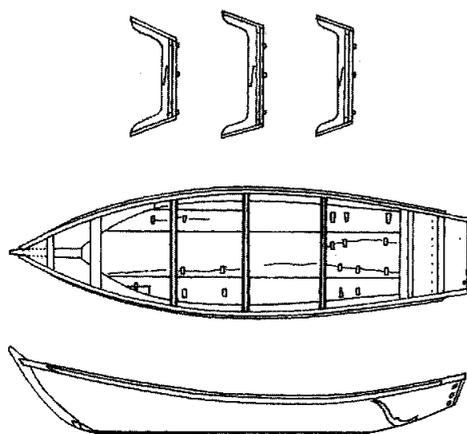


図3. 別海町郷土資料館 木造船実測図

調査地 No. 50

2009年9月稚内市宝来での調査時には、拾いコンブ(沈み汲み)が行われており、浜に戻った漁業者に尋ねると、「車櫂を用いるのは高齢の漁師。車櫂は漁組で買える。」とのことであった。稚内市でも若い漁師は車櫂をあまり用いず、船舷につける小型船外機(電動モデル)を用い、高齢の漁業者が車櫂を使用していた。

稚内市で確認できた車櫂は、一材一穴、二材一穴、二材二穴であったが、二材二穴は1組だけであった(写真78.)。

船には車櫂を差込むタカマが船前方(オモテ)に左右にあり、車櫂2本で操船でき、右舷ミヨシ近くにタカマが一つの計3本があった。また、船後方(トモ)のコベリには左右にタカマを立てることができる穴があった。

稚内漁業協同組合では、毎年6月頃コンブ漁業者からの資材発注をとりまとめるが、発注書の中に車櫂があり、漁業者からの注文数のみを稚内市内の造船所に発注するとのことであった。受注する車櫂は「はさき」と「うで」が分かれている「繋ぎ」で、造成所で繋ぎ部分をFPRで強化して納入しているとのことである。現在でも購入できるためか、浜に並

べてある磯舟に置いてあった車櫂は、使い込まれているもの、修理を施されたものであるが、比較的新しいものであった。タカマ穴周辺の船舷のコベリと擦れる部分に硬化プラスチックを塗布している車櫂が確認できた。



写真77. 2材(2穴)の車櫂

(2009年9月撮影稚内市宝来)



写真79. 一材一穴の車櫂

(2009年9月稚内市宝来)

## 謝辞

本調査を進めるにあたり、数多くの方々のお世話になった。アイヌ民族博物館の野本正博学芸員には復元したイタオマチップと車櫓について、釧路市立博物館の戸田恭司学芸員には復元展示しているイタオマチップと車櫓について、厚岸町海事記念館車塚博学芸員・菅原卓己には展示磯船と車櫓について、根室市歴史と自然の資料館の猪熊樹人学芸員には収蔵してある木造船と丸木舟について、別海町郷土資料館の石渡一人学芸員、戸田博志学芸員には収蔵木造船について、函館市の佐藤一夫氏には白尻の木造船の調査について、白老元陣屋資料館武永眞学芸員には白老町虎杖浜の船大工の所在地について、それぞれご協力をいただいた。また、青森県立郷土館昆政明学芸課長、みちのく北方漁船博物館の石山晃子学芸員、函館市の山田佑平氏には、木造船と車櫓について貴重な助言と資料の提供をいただいた。ここに心から御礼申し上げます。

## 参考文献

- 出口晶子（1995）「日本と周辺アジアの伝統的船舶—その文化地理学的研究」、文献出版、pp376.
- 昆 政明（1992）「津軽海峡沿岸の漁船」—小型漁労和船を中心に—」日本民俗学 第 189 号：73—99.
- 西村美香（2004）「ムダマハギで海に出よう—和船の操船技術—」、みちのく北方漁船博物館、pp28.
- 内橋潔（1958）＊ 民具伝播の実例、越後市振の車櫓. 高志路. 180：1—2.

\* は文献を直接参考にしていない。