

和船建造技術を後世に伝える会調査報告書V

とやまの 海と船



和船建造技術を後世に伝える会

目次

はじめに ～人びとのくらしと船～	1
1章 船の歴史	3
1. 船の誕生—縄文時代の舟-----	3
2. 富山県出土の丸木舟-----	3
3. 丸木舟の大型化と弥生時代-----	7
4. 古墳時代の交易と船-----	7
5. 『万葉集』の時代と船-----	8
6. 大工道具の発達と中世の船-----	10
7. 日本海沿岸地域のオモキ造り--	15
8. 海運と弁才船-----	17
9. 江戸時代の漁撈と船-----	22
10. 近代化と和船の終焉-----	27
2章 船の構造とその種類	31
1. 和船の広がり-----	31
2. 海船と川舟-----	31
3. 断面構造で和船を見る-----	33
4. 富山県の和船-----	34
5. オモキ造りとその技術-----	38
3章 とやまの和船図鑑	43
丸木舟(44)／北国船(45)／羽賀瀬船(46)／弁才船(47)／ドブネ(48)／テント(50) ／テント《新湊型》(52)／キンパチ(53)／サンパ(54)／テンマ(55)／カンコ(56) ／ササブネ(58)／神通川船橋(59)／イグリ・タズル・ラチカンコ(60)／タズル《オオ フネ・テンマ》(61)／富山県和船分布図(62)	
おわりに	64
主な参考文献	64
コラム① 空をみる、風を読む	26
コラム② 氷見の魚市場に動物が揚がる？	30
コラム③ 海の上をウサギが飛び	37
コラム④ ワラはすぐれもの	42

執筆 廣瀬 直樹 (本文)
小境 卓治 (コラム)

「船」と「舟」の使い分けについて

「フネ」の表記について、海船は「船」、比較的簡素な構造を持つ丸木舟や川舟、潟舟、田舟は「舟」としました。「造船」、「舟運」など、名詞や熟語として一般化しているものはそれになっています。また、文献資料に記述があるものは、その表記に従いました。そのため、本書の中で「船」と「舟」が混在していますが、あえて統一はしていません。

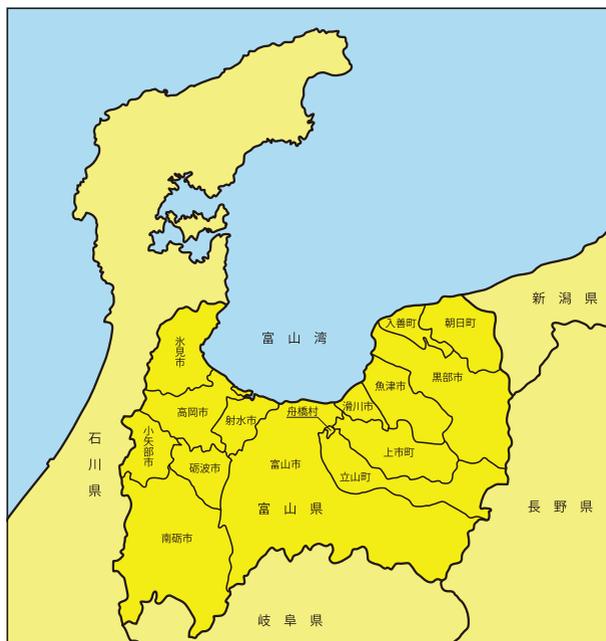
本書は富山県日本海学推進機構より助成金を得て作成しました。

はじめに ～人びとのくらしと船～

普段、私たちが生活していくうえで、船とのかかわりは案外少ないように感じるかもしれない。もちろんフェリーや遊覧船、公園のポートなどを比較的身近に目にすることはあるが、自分たち自身が日常的に乗る機会はそう多くない。

だが、食卓に上る魚をとるのは漁師たちが乗る船であり、自動車を動かしたり電気を作ったりするために欠かせない石油や石炭をはじめ、海外の国々からいろんなものを運んでくるのも船である。私たちの生活には、目に付かないところで活躍する船の存在が欠かせない。

歴史をさかのぼってみても、人びとがくらししていくためには船はなくてはならないものだった。古くは7,000年以上前の縄文時代、私たちの先祖は丸太を削りぬいて丸木舟を造り、海や川、湖で魚をとった。船は、遠く離れた土地と土地とを結び、人やものを運ぶ際にも役立った。また、今ほど橋が整備されていなかった江戸時代までは、川を渡るには川舟が必要だったし、水郷地帯の湿田では農作業に田舟が必需品だった。



富山県位置図

縄文時代の丸木舟から江戸時代、さらには昭和40年代末ごろまで、人びとは木で船を造って暮らしに役立ててきた。また、船を造る技術や、船造りに用いられる道具が進歩をとげるなかで、船を造るのを専門とする船大工^{ふなだいく}という職業も生まれた。こうして日本で造られてきたさまざまな船を総称して、一般に和船^{わせん}という。

和船は、より安全に、より速く、よりたくさんの人や荷物をのせることができるように発達してきた。また、それぞれの地域の自然環境や、使われる用途にあわせて工夫され、各地でさまざまな形の船が造られてきた。

だが、道路や橋が整備されたことによって、河川で物流を担った川舟が姿を消し、湿田の干拓により農作業用の田舟も不要になった。さらに、昭和40年代末ごろには新素材のFRP（繊維強化プラスチック）による造船が盛んとなり、漁業に用いられてきた船も、木造の和船からFRP製の船に置きかわっていった。

長い年月をかけて日本で育まれてきた和船とその建造技術は、現在消え去ってしまおうとしている。それは富山県も例外ではない。本書では、この富山県の海や川で、かつてどのような船が活躍していたのか、あるいは人びとの暮らしに船がどう関わってきたのか、紹介したい。



曳航されるドブネ（昭和37年、氷見市）



地曳網漁（昭和初期、黒部市）



定置網漁（昭和40年代、氷見市）



舟を用いた渦回りの農業（昭和30年代、氷見市）

1. 船の誕生 — 縄文時代の舟

人やものをのせて海や川を渡り、また、魚などをとるために、船は古くから人びとの生活に欠くことができない存在だった。

全国の遺跡での発掘調査によって、縄文時代には丸太を刳って造られた丸木舟(割舟)が存在したことが明らかとなっている。近年、千葉県の市川市 雷下遺跡で出土が報じられた約7,500年前(縄文時代早期)のムクノキ製の丸木舟が現在のところ日本列島で最古の船である。おおよそ7,500年前には、すでに人びとは石斧などの石器によって丸太を刳って丸木舟を造り、海へ漕ぎ出していたのだろう。

全国的に見ても、縄文時代の丸木舟が出土する例は多く、北陸では福井県若狭町の鳥浜貝塚出土丸木舟(縄文時代前期および後期)や石川県七尾市の三室トクサ遺跡出土丸木舟(縄文時代前～中期)が知られている。

また、丸太を刳った丸木舟よりもっと簡単な構造の舟として、何本かの丸太を縛って造る筏舟が用いられていた可能性がある。ただ、筏舟は縄をほどけば単なる丸太となってしまうということもあって、はっきり筏舟とわかる遺物が出土した例はない。さらに葦などの草を束ねてつくる葦舟などもあったと推測されるが、土の中で腐ってしまい資料として残らないため、その存在は証明しにくい。

2. 富山県出土の丸木舟

富山県では、富山市小竹貝塚と氷見市上久津呂中屋遺跡で縄文時代の丸木舟が出土している。

今からおおよそ6,000～5,000年前の縄文時代前期には、温暖化の影響で海水面が現在より5mほど高かった。これを縄文海進と呼び、縄文海進期には、現在の富山県の平野部の大部分は海だったと考えられる。その後、海水面はだんだんと下がっていき、縄文海進期には入り江だったところが砂洲でへだてられた。それにより、氷見には後の十二町瀉、射水平野には後の放生津瀉の元となる瀉湖が形作られていった。縄文時代の丸木舟が出土した二つの遺跡は、これら瀉湖に面した場所にある。

後には放生津潟となる潟湖の湖岸近くに立地する富山市小竹貝塚では、縄文時代前期中葉から後葉（約6,000～5,000年前）の丸木舟が3艘出土している。3艘とも低湿地帯の足場板として再利用されており、1号丸木舟（トチノキ製）と3号丸木舟（ケヤキ製）は先端部分、2号丸木舟（トチノキ製）は胴体部分と、いずれも丸木舟の一部のみが出土している。

氷見市の上久津呂中屋遺跡は、後に十二町潟となる入り江の最奥部で、縄文時代早期から後期にかけて営まれた富山県内最古の貝塚である。縄文時代早期から後期までの長い間、土器や貝がらなどのゴミ捨て場として使われた谷の中から、縄文時代中期後葉（約4,000年前）の丸木舟（スギ製）が1艘出土している。先端部分の破片2点のみの出土のため、舟全体の形は良くわからないが、舟底が平たいのが特徴である。

丸木舟は、潟湖の近くに住む縄文人たちにとってなくてはならない存在だった。小竹貝塚では淡水から汽水域に生息する魚の骨、上久津呂中屋遺跡では海産中心の魚やイルカの骨などが出土している。縄文人たちは、集落の目の前に広がる海や潟湖に丸木舟でくり出し、漁撈^{ぎょうろう}を営んでいたのだろう。また、漁撈のほかにも、人の移動やものの運搬など、丸木舟はさまざまな役割を果たしたと考えられる。



縄文海進期の富山県西部と丸木舟出土遺跡



富山市小竹貝塚出土1号丸木舟

(写真提供 富山県埋蔵文化財センター)

縄文時代前期（約6,000～5,000年前）

残存長183.5cm、残存幅59.9cm

富山県埋蔵文化財センター蔵

材質はトチノキ。先端部に設けられた耳状の突起が目を引く。



氷見市上久津呂中屋遺跡出土丸木舟

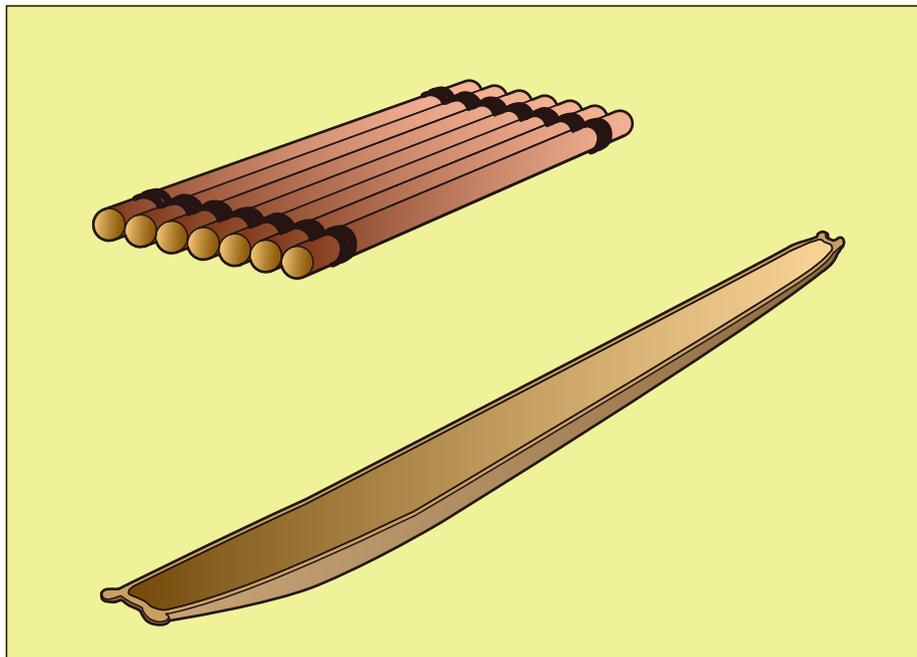
(写真提供 富山県埋蔵文化財センター)

縄文時代中期（約4,000年前）

残存長122.0cm

富山県埋蔵文化財センター蔵

材質はスギ。平底、角型の船形が特徴的。



筏舟(上)と丸木舟(下)

【筏舟と丸木舟】

上に示したのは、筏舟と丸木舟の想像図。丸木舟は、小竹貝塚出土の1号丸木舟をモデルとした。先端部に作り出された耳状の突起が特徴である。

複数の丸太を縄などで縛って造る筏舟は、縄を解いてしまうとただの丸太となってしまうことから、考古資料からは判別しづらい。そのため、はっきりと筏舟とわかる出土例はない。

それに対して、一本の丸太を削って造る丸木舟は、縄文時代早期以来、全国の遺跡で出土例がある。丸木舟の大きさは材料となる丸太の大きさに影響されるため、縄文時代の丸木舟は全長5～7m程度とそれほど大きいものではない。また、縄文時代の丸木舟の多くは、船首船尾が同形で、前後の区別がない。こうした丸木舟の操船には、水をかいて推進する櫂（パドル）が用いられたと考えられる。

なお、筏舟や丸木舟は舟としては単純な構造で、古い時代の、古い形式の舟と考えてしまいがちだが、縄文時代以来、現代まで使い続けられた。例えば、筏舟は福井県越前海岸や長崎県対馬でワカメなどの海藻の採取に、丸木舟は秋田県男鹿半島や南西諸島などでの漁撈に、近年まで現役で使用されていた。

3. 丸木舟の大型化と弥生時代

縄文時代の丸木舟は、一本の丸太を削りぬいて建造された**単材丸木舟**^{たんざいまるきぶね}である。小竹貝塚や上久津呂中屋遺跡の丸木舟も、トチノキ、ケヤキ、スギと材質はさまざまだが、いずれも一本の丸太を削って造られた。

こうした単材丸木舟は、全長は5～7m、幅は0.5～0.7m程度と、材料として用いる丸太の大きさによって舟自体の大きさが制限されてしまう。だが、たくさんの人やものを運び、安定した航行をするためには、舟を大型化してやる必要があった。

そのため、日本の船は、丸太を削って造る**単材丸木舟**から何本かの削材くりぎを前後や左右に継いだ**複材丸木舟**^{ふくざいまるきぶね}へ、さらに削材に板を接ぎ合わせた**準構造船**^{じゆんこうぞうせん}、板材で造る**構造船**^{こうぞうせん}へと、大型化し複雑な構造になるように変化してきた。

弥生時代に入ると、大陸との交流や、鉄器など金属製の道具がもたらされたことをきっかけとして、丸木舟の複材化、大型化が進んだ。弥生時代の丸木舟は、実物の出土こそ少ないものの、土器や銅鐸どうたたく、木製品などに描かれた線画によって知ることができる。そうした資料から、弥生時代には反り上がった船首と船尾を持ち、多くの漕ぎ手を必要とする大型の舟が存在していたと考えられる。そのような構造を持つ舟はおそらく一本の丸太から削り出した単材丸木舟ではなく、いくつもの削材を組み合わせた複材丸木舟や、削材に板を接ぎ合わせた準構造船だったと推測される。

4. 古墳時代の交易と船

続く古墳時代には、削材に板材を接ぎ合わせた**準構造船**が建造されるようになった。各地の古墳から準構造船を模した船形埴輪ふながたはにわが出土しており、その船形が想像できるほか、実際に断片的にはあるが準構造船の部材の出土例がある。なお、削材と板の接ぎ合わせには、ホゾ組みや樹皮つる、蔓などが用いられたと考えられる。

削材に板を接ぎ合わせることで大型化した船は、よりたくさん荷物を積み、多くの人を乗せることができるようになった。古墳時代には、そうした準構造船が交易に活躍し、各地の海を行き来していた。

富山県でも、富山湾を基盤に海上交通しやうあくを掌握した広域首長連合の長という被葬者が想像される氷見市の柳田布尾山古墳やないだののおやまこふん（古墳時代前期）や、朝鮮半島伽耶地域の系譜を引く冠帽かんぼうや馬具が出土し、被葬者は富山湾に君臨する国際派の地域首長連合の一員と推測される同じく氷見市の朝日長山古墳あさひながやまこふんなど、日本海を介した交易の一端がうかがえる遺跡がある。

5. 『万葉集』の時代と船

弥生時代から古墳時代にかけて複材丸木舟や準構造船が発達し、船の大型化が図られた一方で、小型船としては縄文時代以来の単材丸木舟も活躍していたと考えられる。日本最古の和歌集『万葉集』には、8世紀前半ごろに詠まれた三首の歌に「柵無し小舟」という語が登場する。「柵」とは柵板、舷側板で、「柵無し小舟」とはそれが無い舟、つまりは単材丸木舟のことを指す。また、その言い回しからは、小型の舟は単材丸木舟、ある程度大型の船は柵板が取り付けられた準構造船形式の船であり、この時代には両方の形式の船が使われていたことも読み取れる。

『万葉集』の編者、大伴家持が越中国守として赴任していた天平18年(746)から天平勝宝3年(751)の5年間、家持はたびたび氷見を訪れ、布勢水海(現在の氷見市十二町瀉)に舟を浮かべて遊覧している。また、その5年間には、舟や舟人、海人(漁師)などを詠んだ歌もいくつか残している。残念ながら、布勢水海で家持たちが乗った舟や、その当時の越中国の舟人、海人らの舟がどのような構造だったのかはわからないが、おそらく「柵無し小舟」(単材丸木舟)や、刳材に板を接ぎ合わせた準構造船形式の船だったと推測される。

また、国守在任当時、越中国に併合されていた能登国を巡行した家持は、能登島を眺めて「鳥総立て 舟木伐るといふ 能登の島山 今日見れば 木立繁しも 幾代神びそ」と詠んでいる。「鳥総」とは梢の繁った部分をいい、樹木を伐採する際に「鳥総」を立てて山の神を祀る儀礼があったと考えられる。この歌によって、かつて能登島とその周辺地から造船用の船材が伐り出されており、しかも幾世代も経て神々しく繁っているということから、この地が古くからの船材産出地だったことがうかがえる。

飛鳥白鳳時代(7世紀)から家持が能登島を詠んだ奈良時代(8世紀)にかけて、渤海との交流や新羅征討計画など大陸や朝鮮半島との関わり、あるいは朝廷の蝦夷征討などで、船が大きな役割を果たした。実は、その船と能登国をはじめとする北陸道諸国には深い関係があった。

斉明4年(658)、越国守阿倍比羅夫が180隻の船団を率いて秋田、淳代まで蝦夷征討に赴いている。また、『続日本紀』によれば、和銅2年(709)に、越前、越中、越後、佐渡四国の船を百艘、蝦夷征伐の根拠地に送らせたとある。同じく『続日本紀』によれば、天平宝字3年(759)、新羅征伐のため北陸道諸国89艘、山陰道諸国145艘、山陽道諸国161艘、東海道諸国105艘のあわせて船500艘を3年以内に建造すること

が決められたという。さらに、北陸はじめ日本海沿岸地域が渤海との交流の窓口ともなっていたことから、天平宝字6年(762)には能登国で遣渤海使船が建造され、「能登」と名付けられている。

こうした記録から、飛鳥時代から奈良時代の能登国や越中国を含む北陸一帯は、蝦夷征討や新羅征討、渤海との交流の上で重要な造船基地だったと考えられる。また、7世紀から8世紀の能登には船材の伐採や造船に従事し、「船木部」や「舟木」を名乗る人々が広く分布していたとされる。家持の歌に見られるように、能登島やその周辺は、造船基地能登を支えた船材供給地のひとつだったのだろうか。

ただし、この時代に北陸道諸国で建造された船の構造や船形については、資料が残されておらず、不明と言わざるを得ない。また、飛鳥時代から平安時代の遣唐使船についても、後世に描かれた絵巻物では中国の造船技術を取り入れた船として復元されることが多いが、こちらも実際にどんな船だったのかははっきりとはわかっていない。



十二町瀾（昭和50年代末ころ）

かつての布勢水海は、江戸時代以降干拓が進んだ。現在は、十二町瀾としてその名残をとどめる。



【大伴家持卿布勢水海遊覧の絵図】

布勢水海での大伴家持の遊覧想像図。刳材に棚板を取り付けた、準構造船形式の舟が描かれるが、あくまで想像図にすぎない。

6. 大工道具の発達と中世の船

『北野天神縁起絵巻』などの絵巻物に描かれているように、大型船については鎌倉時代に入っても刳材を船体構造の基本にすえ、そこに板材の柵板を接ぎ合わせた**準構造船**形式の船が主流だった。さらに、同じく絵巻物の『蒙古襲来絵巻』などによって、この時代に前後継ぎの**複材丸木舟**が使用されていたことも明らかとなっている。また、各地の遺跡から鎌倉時代の**単材丸木舟**が出土していることから、鎌倉時代にも準構造船、複材丸木舟、単材丸木舟が併存していたことは間違いない。

一方、板材を接ぎ合わせて造る**構造船**は、室町時代に縦挽きノコギリが用いられるようになったことで発達していったと考えられる。

実は、それまでの日本には、木を切断するための横挽きのノコギリはあったものの、丸太を縦に挽いて板材にするための縦挽きノコギリはまだなかった。そのため、建築などに用いる板材は、ノミやクサビで丸太を割ってから、チョウナ（手斧・横斧）で削り出し、さらにヤリガンナを使って表面を整形することで作り出されていた。つまり、板材を作ること自体がたいへん手間のかかることだったのである。だが、それでは板を作るのも刳材を作るのもたいして作業の手間にかわりはない。わざわざ板材だけを組み合わせるよりも、刳材で造ればより頑丈で、板と板の継ぎ目からの水漏れなども考えなくてすむ。そのため、板材だけで船を造る技術は発展しなかったのだろう。

それが、室町時代（14世紀代）に縦挽きのノコギリが大陸から伝来したことで一変する。また、それと同じころには、現在と同じような台付きカンナも伝来したとされる。丸太を縦挽きのノコギリで挽いて板を切り出せるようになったことで、板材が簡単に手に入るようになった。さらに、台付きカンナによる仕上げ作業は、チョウナやヤリガンナのように削り出さなくてすむ分、木材の無駄が少なかった。くわえて板と板の接ぎ合わせなどの造船技術の発達にとっても、ノコギリやカンナといった大工道具の進化は欠かせないものだった。こうした大工道具や造船技術の革新によって、室町時代以降、板と板を組み合わせる本格的な構造船の時代が到来する下地が整ったと考えられる。

【遺跡出土の丸木舟】

縄文時代の丸木舟は、舟の全体形がわかる残りのよいものも多く出土しているが、弥生時代以降の出土船は断片的な資料が多い。ひとつには、弥生時代以降は鉄器が使われるようになったことで木材の再利用が簡単になり、廃船になった後の船がさまざまな用途に再利用されるようになったためと考えられる。

そうした事情もあって、遺跡から出土する船のほとんどは、原形を留めておらず、その船の全体形を把握するのは難しい。だが、断片的ではあるものの、出土船は多くの情報を私たちに教えてくれる。

特に丸木舟の出土例として多いのが、井戸側として再利用された状態での出土である。井戸側とは、井戸が崩れないように地中に埋められる井筒のことで、板材や石組みなどで作られるほか、古代から中世には輪切りにした丸木舟も転用された。向かい合わせに組むことで、かんたんに大きな筒状になる丸木舟は、井戸側として再利用するには都合が良かったからである。また、土中に埋もれた木製品は、通常微生物などに分解されてしまうため形が残らない。ところが、地下水が豊富な土中では、酸素が遮断されるため木製品は分解されず、良い状態で形が残ることになる。

そもそも地下水が豊富な場所に設置される井戸側は、こうした木製品が残りやすい条件も備えており、そのため井戸側として出土する丸木舟の例は全国的にも割合に多い。ただし、井戸側とされた丸木舟は、再利用のために輪切りにされ、船首や船尾が切り落とされていることから、丸木舟としての全体形ははっきりとわからない例がほとんどである。

富山県内では、氷見市の^{くらかわ いせき なかおしんぼ や ちいせき}鞍川D遺跡と中尾新保谷内遺跡で、井戸側に転用された平安時代から鎌倉時代の丸木舟が出土している。

鞍川D遺跡は、氷見市の中央を流れる上庄川の下流右岸に位置する、平安時代末から鎌倉時代始めごろに営まれた集落跡である。平成15年に実施された発掘調査では、いずれも13世紀前半に造られたと考えられる井戸跡が3基見つかっており、そのうち1基で丸木舟を転用した井戸側が出土した。

丸木舟は、船首と船尾を切断し、輪切りにした2つの部材を組み合わせて井戸側に再利用してあった。用材はスギで、丸木舟製作の際に用いられた工具の刃痕や、井戸側に転用された際のノコギリ痕、埋木による穴の補修や鉄製カスガイによる割れの補修など、丸木舟を修繕した痕跡ははっきりと観察できる。そのほか、^{ふなぼり}船梁を取り付けた可能性がある切り欠きや、縄をかけたとみられる四角い穴などが残る。1本の丸太から割り出した単材丸木舟ではあるが、船梁など補助的な部材は組み込まれていたようである。

また、丸木舟の外面にはフナクイムシやキクイムシによって^{しよくがい}食害を受けた痕跡が残る。食害痕があるのは船底にあたる部分だけで、舷側部の外面にはない。それにより、この丸木舟の喫水が非常に浅かったことがわかる。また、フナクイムシやキクイムシは、海水域から汽水域にのみ生息する生き物であるため、この丸木舟は海から河口部にかけての水域

で使用されていたことも明らかとなる。

こうした食害痕^{しよくがいこん}や磨耗痕^{まもうこん}、補修痕^{ほしゅうこん}の存在などから、この丸木舟が、舟としてはかなり使い込まれた状態で井戸側に転用されたことがうかがえる。丸木舟部材の放射性炭素年代測定の結果では11～12世紀代、井戸が造られたのが13世紀前半であることから、丸木舟が建造されたのは12世紀代、平安時代末ごろにさかのぼるものと推測される。

井戸側への転用の際に、切り落とされた船首部と船尾部、さらに腐食のため現存しない中間部分も含めると、鞍川D遺跡出土丸木舟の全長は10mを越す。これは現存長約14mの山形県藤島城跡出土丸木舟（12世紀前半ごろ）や、全長約12mと推測される秋田県洲崎遺跡出土丸木舟（13世紀後半ごろ）にも匹敵する大きさである。どちらの丸木舟も、鞍川D遺跡出土丸木舟と同じくスギ製で、平安時代末ごろから鎌倉時代にかけての日本海沿岸で、スギの大木を刳って造った大型の丸木舟が活躍していた状況をうかがい知ることができる。



氷見市鞍川D遺跡出土丸木舟

平安時代末ごろ

船首側（手前） 残存長168.8cm、最大幅102.0cm

船尾側（奥） 残存長178.4cm、最大幅96.8cm

氷見市立博物館蔵

井戸側に転用する際、船首と船尾を切断し、輪切りにされている。井戸側時に上側だった船体中央と船首・船尾部を欠くが、元来は全長10mを越す大型の単材丸木舟と推測される。写真手前が船首側、奥が船尾側か。丸木舟製作時の加工痕のほか、使用中の磨耗痕や補修痕、井戸側転用時の加工痕が明瞭に残る。



船首側舷側部内面

「コ」の字形の切り欠きと四角い穴は、船梁などを通したものか。舷側には、井戸側転用の際のノコギリの痕もみえる。



船首側底部内面

丸木舟を削りぬく際に入れられた斧の痕が残る。中央の埋木は、穴を補修するために入れられたもの。



船首側舷側部上面

はっきり残るチョウナの刃痕。舷側上部にカイバタ、コベリ等の別材が置かれていたのだろう。



船底外面の食害痕

海水域から汽水域で使用された証拠となるフナクイムシ、キクイムシ等による食害痕。



船尾側舷側部内面

上面にチョウナ痕が残る。四角い穴には、縄をかけた痕がみえる。穴の横の2条の筋は、角ノミの刃痕。



船尾側舷側内面のカスガイ痕

割れを修理したカスガイの痕。全部で7か所あり、一部に鉄製の爪部が現存する。

鞍川D遺跡の南西約1.7km、同じく上庄川右岸平野部に立地する中尾新保谷内遺跡でも井戸側に転用された丸木舟が出土している。こちらの丸木舟もスギ製で、鞍川D遺跡のもの比べてやや平底気味の船形が特徴である。外面には、フナクイムシないしキクイムシによる食害痕があり、鞍川D遺跡の丸木舟と同様、海水域で使用されたものと考えられる。井戸が造られた年代は、12世紀後半から13世紀前半と鞍川D遺跡とほぼ同時期だが、丸木舟の一部をサンプルとした放射性炭素年代測定では、8～10世紀とかなり古い数値が出ている。このため、丸木舟としての使用された年代は奈良時代から平安時代と、より古い時代にさかのぼる可能性がある。



氷見市中尾新保谷内遺跡出土丸木舟

(写真提供 富山県埋蔵文化財センター)

平安時代ごろか

富山県埋蔵文化財センター蔵

残存長78.0cm、最大幅87.6cm

鞍川D遺跡と同じく、井戸側材に転用された丸木舟。フナクイムシやキクイムシによる食害痕の存在から、こちらも海から河口域で使用された丸木舟と推測される。



7. 日本海沿岸地域のオモキ造り

大工道具の変革に加え、15世紀代の日明貿易などにおいて積載性に優れ、航行性能が高い船が必要とされたこともあって構造船は発展を遂げた。

船底部に刳材を用いていた準構造船は、刳材の大きさ、つまりは材料となる木の大小によって船の大きさが決まってしまう。それに対し、板材を接ぎ合わせて建造する構造船は、船を自在に大型化させることが可能だった。また、刳材を用いる準構造船とは異なり、効率的に木材を利用することもできた。そうして船釘やカスガイなどで板と板を接ぎ合わせて大きな板を作る技術や、すり合わせによってより水密性を高め、水漏れをなくす技術が生み出されていった。

遅くとも16世紀中ごろの瀬戸内海や太平洋沿岸では、板材の船底に同じく板材の棚板を接ぎ合わせて造る棚板構造たないたこうぞうの船が建造されるようになったと考えられる。棚板構造の船は、積荷や人を運ぶ商船としてだけでなく、戦国時代には軍船としての需要もあったことから盛んに建造され、江戸時代には棚板構造の船が全盛期を迎えることになる。

だが、そうした船や造船技術の発展には、地域によって違いがあった。特に、瀬戸内海や太平洋沿岸の棚板構造と違ったかたちで造船技術が独自に発展したのが日本海沿岸地域である。この地域で発展した特有の造船技術とされるのがオモキ造りである。オモキ造りとは、船の底板の左右に丸太を刳って造るオモキと呼ばれる刳材を組み込んだ構造をいう。

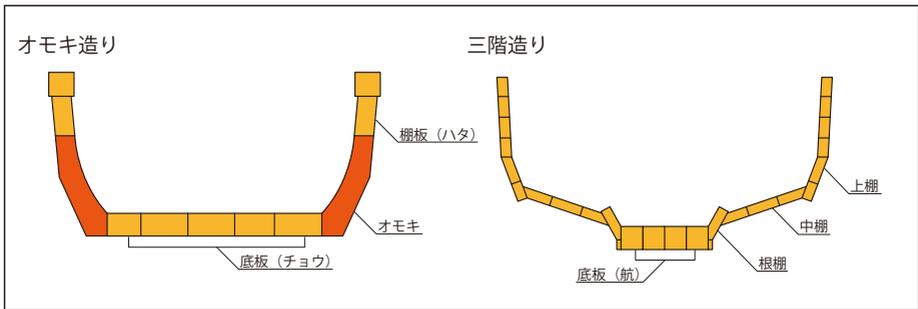
オモキ造りは、丸木舟を中央で二つに割り、そこに板材を挟み込んだ構造から発展したものと推測される。鞍川D遺跡出土の丸木舟にみられるように、平安時代末ごろの日本海沿岸では、スギの大木を刳って造った大型の単材丸木舟が活躍していた。そのためこの地域では、豊富なスギ材を用い、丸木舟の幅を広げる方向で船の大型化が図られたのだろう。

このオモキ造りも、14世紀代の大工道具の変革と連動して発達した可能性がある。加えて、接着剤としてのウルシの利用や、木製カスガイのチキリ、ホゾの一種であるタタラなど、この地域独自の接合技術もオモキ造りとともに発展していったと考えられる。

オモキ造りの船は、中世後期から江戸時代前半には日本海の高運かいせんを担う廻船（荷船）としても活躍した。その代表的な船が、北国船ほっこくぶね（→45ページ）と羽賀瀬船はがせぶね（→46ページ）である。

北国船は、1,000石積以上の大型の廻船で、オモキ造りの船体と丸い船首を持ち、俗にドングリ船とも呼ばれた。羽賀瀬船は、900石積程度までと北国船より小型の廻船で、オモキ造りの平たい船底と尖った船首が特徴だった。いずれも資料が少ないが、北国船は青森県深浦町の円覚寺、羽賀瀬船は新潟県糸魚川市の能生白山神社にそれぞれ伝わる船絵馬や、近世に書かれた船の百科事典『和漢船用集』の挿絵でその姿を知ることができる。

また、江戸時代以降の日本海沿岸地域では、石川県の加賀、能登から富山県、新潟県上中越地方、秋田県の男鹿半島南側にかけての地域で地曳網漁や定置網漁に用いられたドブネや、若狭湾で地曳網漁などに使用されたトモブトなど、オモキ造りの漁船が広く分布していた。さらに、これらの地域では、川舟にもオモキ造りの技術が用いられていた。



オモキ造り（左）と棚板構造（右）

オモキ造りは昭和30年代ごろの氷見型ドブネ（→48ページ）、棚板構造は江戸時代後半ごろの三階造りの弁才船（→47ページ）を参考に作図した。江戸時代前半に日本海で活躍した北国船と羽賀瀬船はオモキ造りと考えられるが、実際のくわしい構造は不明である。全長15mの氷見型ドブネは、現代まで残ったオモキ造りの船としては最大規模のものだが、せいぜい80石積程度であり、1,000石積以上の北国船や、900石積以下という羽賀瀬船と共通する要素があるのかないのか、はっきりとはわからない。一方の棚板構造は、瀬戸内海や太平洋沿岸で発展した構造である。特に三階造りは、伊勢船や二形船など江戸時代初めごろの廻船や、江戸時代中ごろ以降に廻船の主力となった弁才船に採用された構造で、板を組み合わせることで、小型船から大型船まで建造することが可能だった。

8. 海運と弁才船

江戸時代前半の日本海海運を支えた北国船や羽賀瀬船などオモキ造りの廻船は、18世紀以降衰退し、19世紀に入るところには完全に姿を消した。それらにかわって、日本海海運を担ったのが**弁才船**である。江戸時代の後半には、1,000石積クラスのもの主流になったため、一般的には**千石船**という呼び名で知られる弁才船は、厚板の船底材（航）に、根棚、中棚、上棚と3段に棚板を組んだ**三階造り**という構造の船で、船首には太い角材の一本水押を持つ。

棚板構造の船が発達した太平洋沿岸から瀬戸内海においても、船首が箱造りの**伊勢船**や一本水押の上に箱置きした**二形船**が廻船の主流だったが、17世紀ごろにはそれらにかわって弁才船が普及し、江戸時代中期以降の海運を支えることになる。

もともと16世紀ごろに瀬戸内海で小型廻船として発達した弁才船だが、後にはどんどん大型化していき、1,000石積級の大型廻船である伊勢船や二形船、北国船、900石積以下の中型廻船である羽賀瀬船を追いやたとされる。さらに、江戸時代の後期になると、1,500石から2,000石積級といった大型の弁才船も建造されるようになった。

日本海海運を支えた北国船や羽賀瀬船が衰退し、弁才船が広く使われるようになった理由として、ひとつには弁才船の帆走性能が優れていた点があげられる。北国船や羽賀瀬船にも帆走のための帆柱や帆があったものの、旧式のため性能が劣ることから多数の櫓で漕がなければならず、漕ぎ手である水主も大勢乗り込む必要があった。それに対して弁才船は、当初は櫓も使われていたものの、17世紀後半には帆走専用の特化していたとされる。そのため漕ぎ手である水主の人数も少なくてすみ、その分経済性の面で有利だったのだという。

もうひとつは、オモキ造りの北国船、羽賀瀬船に欠かすことのできない部材であるオモキには、太く長い丸太が必要だったことがあげられる。大型の廻船に適した木材が不足し、木材の価格や造船価格が高騰する中で、板材を接ぎ合わせて建造される弁才船は、大小さまざまなサイズの船を建造することができ、船価も比較的安くすんだのである。

そうした理由によって、江戸時代後期以降の海運は弁才船が主力となり、日本海側の北国船や羽賀瀬船、太平洋沿岸から瀬戸内海の伊勢船や二形船など多様な廻船はしだいに姿を消していった。

海運の発達や木材の不足、あるいは幕府の鎖国政策なども理由としながら、全国

にその活躍の場を広げた弁才船は、^{わ せん}和船—日本在来の工法で建造された木造船—を代表する船形であり、縄文時代以来続いてきた日本の木造船の到達点のひとつといえるだろう。



北前型弁才船

「みちのく丸」

(写真提供 昆政明氏)

順風帆走する「みちのく丸」。平成16年から同17年に建造された、国内最大級の復元北前型弁才船。全長32m、全幅8.5m、千石積（積載重量150トン）。



北前型弁才船

「みちのく丸」

(写真提供 昆政明氏)

風上に向かってななめに逆風帆走（マギリ走り）する「みちのく丸」。

【越中と北前船】

江戸時代の前半には、オモキ造りの北国船や羽賀瀬船が活躍した日本海海運だが、加賀藩領内では弁才船が割合早くに導入されており、17世紀中ごろには弁才船の名が史料に登場するとされる。

同じく加賀藩領内だった越中射水郡の各浦（現在の射水市から氷見市）については、元禄9年(1696)に大坂、江戸へ年貢米を運ぶ廻米のために集められた廻船の種類が史料に記録されており、オモキ造りの廻船に混じって弁才船の名があがる（20ページ表）。

記録された廻船の種類は、北国船が4艘、羽賀瀬船が2艘、間瀬船まぜ瀬が1艘、弁才船が12艘、船種不明が2艘の計21艘である。21艘のうち、弁才船が12艘と半数を超えており、このころには越中でもすでに弁才船が活躍の場を広げているのがわかる。ただし、弁才船の積石数は150石から750石と中小廻船が中心で、大型船については北国船が主流である。また、建造年数を見ると、建造から7年を経た弁才船がある一方で、新造されたばかりの北国船もあり、弁才船の導入後であってもオモキ造りの廻船ははまだ日本海海運の主力だったようだ。

なお、放生津の船として名前があがる間瀬船も北国船などと同じオモキ造りの廻船だが、その船形は不明である。また、船種名が記載されない2艘のうち1艘は、1,050石積と大型の船であることから北国船と考えられる。氷見町の理右衛門の持ち船であるもう1艘の船も850石積と大型の船であり、やはり北国船や間瀬船などオモキ造りの廻船と推測される。

江戸、大坂への廻米は、寛文12年(1672)に確立した西廻り航路によるものとみられる。それぞれの船種を見てみると、大坂廻米にはオモキ造りの廻船と弁才船の両方が使われているのに対し、江戸廻米には弁才船だけが使われている点が注目される。航海距離が長い江戸廻米に、小型ではあるが、より航行性能が高く効率の良い弁才船が選ばれたのだろうか。

さて、大坂や瀬戸内海方面では、日本海方面から来る廻船を北前船きたまえぶねと呼んだ。もともとは北国船や羽賀瀬船も含んだ呼び名だったが、日本海側の廻船が弁才船に一本化された江戸時代後半には、日本海から来る弁才船を北前船と呼ぶようになった。

また富山はじめ北陸では北前船とはいわず、「ベザイ」や「ベンザイ」あるいは「バイセン」と呼んだ。北前船は、19世紀には蝦夷地えぞち（北海道）と北陸、大坂とを結び、船主自らが各地の産物を売買する買積船かいつみせんとして莫大な利益をあげた。蝦夷地からは魚肥ぎょひであるにしん鯨肥料や昆布などの海産物が、大坂からは綿や塩のほか、古手木綿などの産物がもたらされ、蝦夷地や大坂には米などを運んだ。

元禄9年(1696)1月 越中射水郡大坂・江戸廻米船一覧

(1) 大坂廻米

No.	船種	建造年数	積石数	浦名	船主
1	弁才船	2年	150石	六度寺	善太郎
2	北国船	2年	1130石	六度寺	助三郎
3	弁才船	7年	250石	六度寺	九郎兵衛
4	弁才船	4年	190石	六度寺	七左衛門
5	(未記載)	(未記載)	1050石	高岡木町	九郎三郎
6	羽賀瀬船	3年	550石	放生津	次郎右衛門
7	弁才船	2年	220石	放生津	孫九郎
8	北国船	4年	970石	放生津	茂兵衛
9	間瀬船	新造船	800石	放生津	六郎左衛門
10	北国船	6年	320石	放生津	伝助
11	羽賀瀬船	6年	320石	放生津	仁左衛門
12	北国船	新造船	430石	放生津	又八
13	(未記載)	前年未建造	850石	氷見町	理右衛門

(2) 江戸廻米

No.	船種	建造年数	積石数	浦名	船主
1	弁才船	新造船	530石	放生津	理右衛門
2	弁才船	5年	500石	放生津	与助
3	弁才船	6年	620石	放生津	又七
4	弁才船	新造船	630石	放生津	十左衛門
5	弁才船	4年	310石	放生津	次郎右衛門
6	弁才船	新造船	500石	放生津	安右衛門
7	弁才船	新造船	750石	六度寺	孫兵衛
8	弁才船	7年	490石	六度寺	七左衛門

木町文書「船方町方共諸事御用并過書仮船切手留」(『氷見市史 3 資料編一 古代・中世・近世 (一)』収録)から作成。なお出典史料では、弁才船は「弁才」、北国船は「北国」、羽賀瀬船は「はがせ」、間瀬船は「ませ」と表記される。



〔神榮丸図〕

明治13年(1880)8月 58.5×78.3cm

大阪繪馬藤作 氷見市北大町 八幡神社

表：「奉納／明治十三歳／辰八月吉日／當所／又六新宅／田中權治良」

「大阪 繪馬藤筆／(花押)」「神榮丸」

裏：「繪馬／羽子板／大阪北堀江／くろがねばし北詰／岩城えんま藤」

江戸時代から明治時代にかけて、航海安全を願う船主によって、各地の社寺に多数の船絵馬が奉納された。



射水川伏木橋と船溜り (明治30年代初めごろ、現、高岡市伏木)

多数の舟才船が碇泊する射水川 (庄川・小矢部川下流部) 左岸の船溜り。

9. 江戸時代の漁撈と船

富山湾では、古くから定置網漁をはじめ、地曳網漁や刺網漁、釣漁、磯見漁など、さまざまな漁撈が営まれてきた。江戸時代の初めころの富山湾ではすでに定置網漁が行われており、同じころには地曳網漁も操業されていたようだ。こうした湾内での漁撈を支えたのも、丸木舟からオモキ造りへ、さらには柵板構造へと発達してきた木造の船であった。

江戸時代の富山湾で実際に漁撈に使われた船について、はっきりとわかる資料は少ない。オモキ造りの構造を持つドブネが定置網漁や地曳網漁に活躍する一方、おそらく江戸時代後半には主に沖合で操業された刺網漁や船曳網漁、釣漁などに柵板構造の船が用いられるようになったと考えられる。

ドブネは、氷見地域では昭和30年代末ごろまで、定置網漁の網取り船として主力を担った船である。富山湾沿岸では氷見だけでなく新湊、岩瀬、滑川、魚津など多くの地域で史料に残り、主に定置網漁や地曳網漁に用いられた。

これまで見てきたように、平安時代末ごろから鎌倉時代にかけて活躍した大型単材丸木舟から、室町時代の大工道具の発達とあいまって、日本海沿岸地域特有の造船技術として定着したのがオモキ造りと推測される。富山湾だけでなく、石川県や新潟県、秋田県にもドブネがあるほか、若狭湾には同じくオモキ造りのトモブトと呼ばれる船が分布し、多くは定置網漁や地曳網漁に使用された。

北国船や羽賀瀬船などオモキ造りの廻船が18世紀中ごろ以降衰退したにも関わらず、漁撈の場ではなおオモキ造りの船が現役であり続けたのは、その構造が定置網漁や地曳網漁など、主に沿岸で操業される漁撈に適しており、欠くことのできない船だったためなのだろう。

ところで、魚津浦の漁業を描いた天明5年(1785)『越中魚津漁業図絵』には、定置網漁や地曳網漁にはドブネを使用すると記す一方で、沖合での刺網漁や船曳網漁、釣漁には二枚柵構造の船が使われている様子が描写されている(→24・25ページ)。この18世紀後半ごろには、すでに柵板構造の船が富山湾の漁撈にも導入されていたことは間違いない。

明治時代から昭和40年代には、二枚柵構造のテントやテンマ、サンパ、一枚柵構造のカンコなど多種多様な種類の船が、富山湾内のさまざまな漁撈に活躍した。これら柵板構造の船が、江戸時代にこの地域に導入された原因については諸説ある。

ひとつには、日本海海運を担う廻船が、北国船や羽賀瀬船などオモキ造りの在来

船から柵板構造の弁才船に転換したことがあげられる。17世紀末ごろには北国船、羽賀瀬船に混じって弁才船が越中射水郡の各浦に導入されていた。そうした弁才船の導入に伴って、柵板構造の建造技術が日本海沿岸地域にもたらされた可能性がある。

もうひとつには、延縄漁^{ほえなわ}による沖漁への進出と、軍船である小早^{こぼや}の影響をその理由とする説である。江戸時代初めの慶長年間ごろ、北陸地方へ延縄漁の技術がもたらされた。また、続く元和年間には、佐渡金山の御用船警護用に二枚柵構造の軍船、小早が使用されたのをきっかけとして、越後に二枚柵構造が導入され、その後沖漁である鯛や鱈などの延縄漁に二枚柵構造の漁船が使用されるようになったのだという。

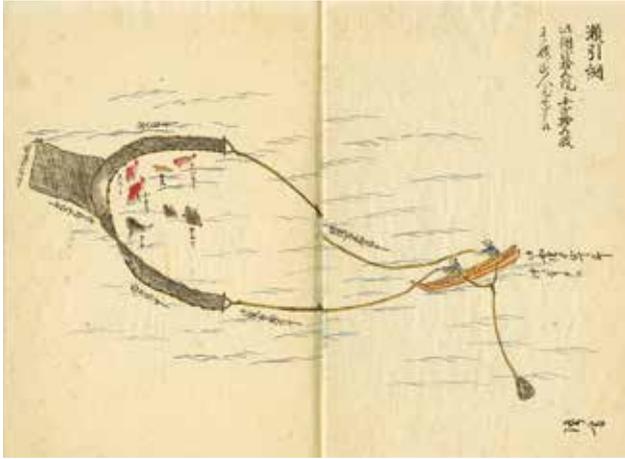
どちらの説にせよ、廻船（荷船）や軍船として、瀬戸内海や太平洋側で発達した柵板構造の船が日本海沿岸地域にもたらされ、新たな漁法の導入なども要因としながら漁船として各地域に根付いていったものと考えられる。



ドブネ縮小模型

S=1/10 番匠光昭製作 氷見市立博物館蔵

昭和30年代末ごろまで、氷見で定置網漁に使用された氷見型ドブネの復元縮小模型。昭和30年代に、網取り船に用いられていたドブネの全長は14～15m、1艘に15人程度の漁師が乗り込んだ。一方、江戸時代の史料によればドブネ1艘につき、7～10人の漁師が乗ったと記録されている。定置網が大規模化された明治末ごろ以降、ドブネもあわせて大型化したものと考えられる。

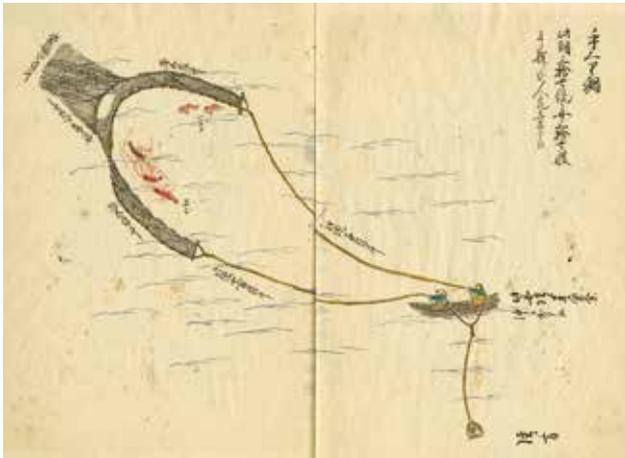


「瀬引網」

『越中魚津猟業図絵』より

(「森田文庫」石川県立図書館蔵)

小ダイヤアマダイ、キス、ホウボウ、カレイ、コチを対象とした船曳網漁の一種。水押が高く反り上がった、二枚棚構造の船が描かれる。

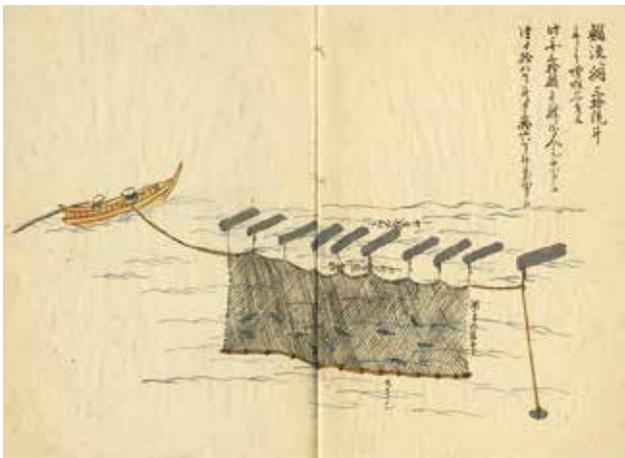


「手久里網」

『越中魚津猟業図絵』より

(「森田文庫」石川県立図書館蔵)

瀬引網より沖合で操業され、ハチメやエビを対象とした船曳網漁の一種。この絵のみ、船の種類が異なる。

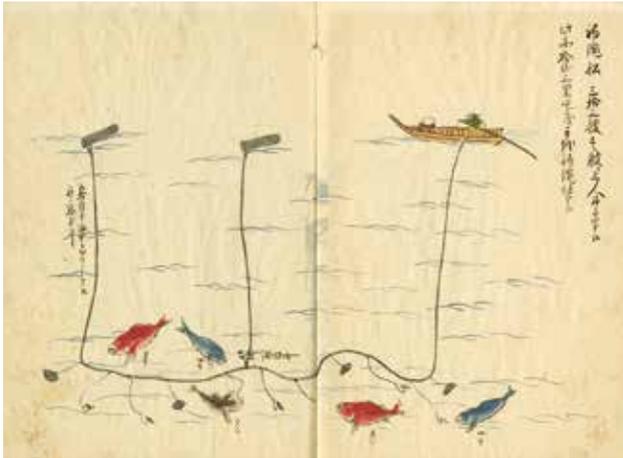


「鰯流シ網」

『越中魚津猟業図絵』より

(「森田文庫」石川県立図書館蔵)

大イワシを対象とした流し刺網漁。船は一丁櫓で操船されている。



「釣縄船」

『越中魚津漁業図絵』より

(「森田文庫」石川県立図書館蔵)
ブリヤタイ、タラを水揚げする延縄漁。こちらも一丁櫓で操船されている。



「鮪釣船」

『越中魚津漁業図絵』より

(「森田文庫」石川県立図書館蔵)
シビ (マグロ) の一本釣り漁。鉤を持つ漁師や、エサのイカが忠実に描写されている。



「烏賊釣船」

『越中魚津漁業図絵』より

(「森田文庫」石川県立図書館蔵)
船上でかがり火を焚いたイカの夜釣り漁を描く。

『越中魚津漁業図絵』天明5年(1785)

越中魚津浦における漁の様子について図示したもので、当時魚津浦地先で営まれていた台網(定置網)や、曳網、刺網、釣漁など、各種漁法がくわしく描かれている。

空をみる、風を読む

近年のように地球を周回する気象衛星から送られてくる大気の流れのほか、雲や雨・雪・風・波浪など気象に関する情報が手軽に、しかもかなり精確さをもって利用される以前には、毎日潮水で手を洗って漁業に従事する漁師たちは、長年にわたって蓄えた経験かんと勘を頼りに海の状態や風を読むことによって自分の身を守り、また実際の漁に役立ててきました。

こうした空の様子や雲の形と流れ、あるいは風向きや陸と山の見え方を観察して、狭い地域における短期の天候を経験的に予測する技術かんてんぼうきを観天望気といいます。

とりわけ漁師らにとって、風を読むことが最も大切でした。秋から冬にかけて吹くことの多い北東寄りのアイの風や、西北西から西寄りのニシの風の日には割合漁はあるとされますが、オニの風ともよぶ北に寄った強風であるタバカツが強く吹くと、沿岸に大被害をもたらす寄り回り波が来る、とって漁師らは警戒しました。ニシの風はブリやフクラギが網に入るので、氷見では別にブリ起こしともよんでいます。

一方、南南東、あるいは南東方向から吹く風の日には岸近くの海中は透明になり過ぎ、大敷網おおしまみだけでなく刺網しびまみや地曳網のほか、一本釣りはえなわや延縄漁などほぼ全ての漁で水揚げが期待できない、とされています。

灘浦や氷見浦とも、立山ほうしょうづや放生津方向から吹く生暖かい南寄りの風をダシやダシの風とよび、「今まで岸近くいた魚が、まるでホウキで掃いたようになくなる」、あるいはたとえ話として「ダシの風が吹くと、鍋のなかで煮ている魚まで沖へハダかって（逃げて）行ってしまう」、とって特に磯近くで漁をしている漁師らから嫌われる風です。

ダシの風は岸近くはあまり強くなくても、沖では強風になることが多いとされ、それまで強く吹いていたダシの風や、さらに南寄りから吹くシカタ（カミカゼ）が急に止むと、風はいきなり西寄りに変わって突然西からの強風が吹き出すのでより警戒が必要だ、とされています。

ダシの風やシカタなど多くの南寄りの風は、春から夏にかけて吹くことが多く、磯近くも沖合も漁が極端に薄くなる（水揚げが少なくなる）ため、漁師らにとって一番吹いてもらいたくない風でした。

10. 近代化と和船の終焉

江戸時代に全国へ広まり、大型の廻船から小型の漁船にまで用いられた柵板構造だが、幕末の開国によってその状況は変わっていく。

明治時代に入ると、荷船としては西洋型の帆船や汽船が次々に導入された。西洋型帆船の普及を進める明治政府の方針もあって、江戸時代に全盛を極めた弁才船は衰退していった。

富山県内でも、海運や北洋漁業には洋型の帆船や汽船が次々と導入されていったが、その一方で湾内の漁業を担ったのはオモキ造りの在地の漁船であり、江戸時代以来の柵板構造の漁船だった。また、能登通いをした小型の荷船としては、昭和初期ごろまで弁才船形式の船が使い続けられたようだ。

さて、明治40年(1907)、氷見灘浦の沖に当時宮崎県で大豊漁が続いていた新型の定置網「日高式大敷網」^{ひたかしきおおしきあみ}が敷設されたのを皮切りに、湾内の定置網が次々に改良されて大型化、大規模化が進んだ。こうした網の改良は、当然漁船にも影響を与えた。

富山県では、大正7年(1918)に県の施策として、各部に補強を加え水密製をより高めた漁船や、エンジンを載せ動力化した漁船を建造したものに対し、奨励金が交付されることになった。それまで、櫓による手漕ぎや、帆を上げての帆走で漁場を行き来していた和船にも動力化の波が押し寄せてきたのである。とはいえ、北洋漁業はともかくとして、沿岸漁業を担った船のすべてがすぐに動力化されたわけではない。昭和30年代末ごろまでは、無動力船が主体で、曳船^{ひきぶね}として洋型の動力船やテントにエンジンを積んだテント型動力船が用いられる程度であった。なお氷見では、こうした動力船の曳船が導入されたこともあってか、和船の帆走は戦後ほとんど行われなくなったようだ。

また、動力船の曳船が用いられるようになったことや、定置網の大規模化によって、定置網漁の網取り船として主力だったドブネは、江戸時代や明治時代に比べてより大型化していった。昭和30年代に入るときには、ドブネは全長約15mと、漁撈用の木造船としてはかなり大型の船となっていた。だが、オモキ造りで頑丈だが鈍重なドブネは、エンジンを積んだ動力船には改良されることはなく、冬場の鰯網^{ぶり}の網取りにドブネが活躍した氷見以外の地域では、ほとんど使われなくなっていた。

その氷見でも、そもそもテントなど他の船に比べて建造費が高かったドブネは、オモキに用いる大きなスギ材の確保が難しくなったことなどもあって昭和35年ごろを最後に新造されなくなり、その役割を終えた。

その後はテントが網取りの主力になるが、昭和40年代に入ると定置網の網取り船自体にエンジンを積んだテント型動力船が用いられるようになった。動力には、当初電気着火式が用いられ、その後は焼玉エンジンが、昭和20年代後半以降にはディーゼルエンジンが普及した。動力船を網取り船に用いるようになると、その動力を網あげ用のウインチを巻く際にも使えるようになり省力化が進んだ。

さらに、昭和40年代末ごろになると、FRP（繊維強化プラスチック）製の船が広く用いられるようになり、沿岸漁業を担った多様な漁船や川漁に用いられた川舟など、それまで木造だった和船の多くがFRP船に置きかえられていった。それにともない、地元の船の建造を手掛けた船大工たちも、FRPによる造船に転換するか、もしくは廃業せざるを得なくなっていた。

こうして、かつて人びとの生活を支えた和船の多くは姿を消し、縄文時代以来さまざまに変化を遂げながら続いてきた、木で船を造る技術は現在失われようとしている。また、全国的にも実際に和船を建造することができる船大工は、どんどん少なくなっている。そうしたなか、富山県内では氷見市で現役の船大工の手によって近年も新たに和船の建造が行われ、在地の和船建造技術が今に伝えられている。



碇泊する弁才船と洋型帆船（大正末年～昭和初年ごろ、高岡市伏木港）

弁才船は海運の主役の座を西洋型の帆船に譲り、昭和初年ごろにはその姿を消しつつあった。弁才船の周囲には、舢舨（ハシケ）として用いられたテンマやカンコ、イクリが浮かぶ。



定置網の網取り作業

(昭和40年代ごろ、氷見市灘浦「灘浦大敷」)

昭和40年代には、テント型動力船によって網取りが行われるようになったが、多数の漁師による網取りは以前と変わらない作業である。

現在の網取り作業

(平成26年、氷見市灘浦「島の大敷」)

船上に設置されたクレーンで網取りを補助する。2艘ともFRP製だが、右側の船は木造船のテントを模した船形のもの。



氷見市灘浦「島の大敷」(平成9年ごろ)

氷見市の大境沖に敷設された大型定置網。

氷見の魚市場に動物が揚がる？

氷見の魚市場には、ブリやマグロ、イワシだけでなく、季節ごとに富山湾内に回遊してくるたくさんの魚が水揚げされています。しかし、魚市場に動物が水揚げされるといって、皆さんは不思議に思うかもしれません。

実際に魚を捕る漁師のほか、魚市場の仲買人や魚屋さんたちは、市場に水揚げされた魚の色や形、あるいは魚の特徴をみてたいへんおもしろい名前（ニックネーム）を付けてよんでいます。

脂あぶらがのる冬しゅんが旬のムツは、表面の色が黒褐色をしているところからカラスともよばれています。ムツのうち体色の赤いものはアカムツともよばれ、のどの奥の方が真っ黒なためまたノドグロとも俗称されています。

また、体の両側に大きな黒くて丸い模様のあるマトダイは、実際はタイの仲間ではありませんが、口の先端部分が前方に長く延びるところからウマ、あるいはウマダイともよばれています。

同様にカワハギよりも細長く、鼻づらが前方に突き出しているウマヅラハギの名は、まさしく馬うまづらの顔に似た形（馬面）からの命名でしょう。全体に灰色の固い皮をもつこのウマヅラハギは、その体色からコウモリダイ、あるいはコンゴロダイともよばれるほか、固い皮を身ぐるみ剥はいでからでないと食べることができないため、バクチコキ（博打打ち）というおもしろい名が付けられています。

頭と口が大きく、普段は海底の砂のなかに体を半ば埋めていることの多いミシマオコゼは、頭の上部の左右に鋭く尖った2本のトゲを角のように立てているためウシともよばれています。

そのほか、マルソーダカツオやヒラソーダカツオと異なり、口先が尖とがったうえ両アゴに鋭い歯をもつハガツオは、その顔かたちからキツネともよばれています。

また、数多くのフグのうち最も人気が高く、てっさ（刺身）やフグ鍋にして食べられるトラフグはクマ、あるいはクマフグとも俗称されています。トラフグは、春から初夏にかけての産卵期に卵巣や内臓にとりわけ強い毒を持ち、身以外を食べると危険なため、当たると危ないところからテッポウ（鉄砲）ともよばれるなど、漁師らは水揚げされた魚の姿や形、特徴をとらえて、なるほどと思わせるような愉快な名前を付けてよんでいます。

1. 和船の広がり

日本在来の工法で造られた木造船、いわゆる和船は縄文時代の丸木舟から出発し、江戸時代には板を合わせて造る舟船として発展をとげた。もともと板を合わせて船を造る柵板構造の技法は、瀬戸内海や太平洋沿岸で生み出されたもので、それが江戸時代の海運網の発達などによって全国に広まっていった。

柵板構造が伝えられた日本海沿岸地域では、オモキ造りという地域独自の造船技法と柵板構造が影響を与え合い、さらにはその地域ごとの漁法の違いや自然環境の違いなどによってさまざまな地域性を持つ船が生み出されていった。

大正時代から昭和40年代ごろまで富山県内で用いられていた多様な和船は、おそらく江戸時代中ごろから末ごろにはすでに出そろっていたものと考えられる。それら富山県の和船の特徴としては、在来の造船技法であるオモキ造りのドブネが昭和30年代末ごろまで使い続けられたこと、柵板構造の船にもオモキ造りの技法が応用されていたことがあげられる。

2. 海船と川舟

和船の形や構造は、地域ごとの自然環境や用途によってさまざまである。その極端な例が海船と川舟である。陸を離れて海へ漕ぎ出す海船と、川や潟、湖などで用いられる川舟は、船形や構造が大きく違う。

一般的には、深さがあり構造が複雑な海船と、細長くて浅く、シンプルな構造を持つ川舟とに分けられる。波の大小や有無、それぞれの使用方法をはじめとしたいろいろな要素のため、そうした違いがあるのだが、もちろん海船が川をさかのぼることもあったし、川舟が海に近い河口部や港湾近くで用いられるほか、時に海に出ることもあった。

富山県内の和船も、漁船や荷船などとして用いられた海船と、県内各河川や放生津潟、十二町潟、水郷地帯で用いられた川舟との大きく二つのまとまりに分類することができる。



カンコ（一枚棚構造）

全長5.82m、全幅1.48m 番匠政吉建造
氷見市北大町 氷見市立博物館蔵



キンパチ（改造船）（二枚棚構造）

全長4.48m、全幅1.16m 九里一男建造
朝日町宮崎 氷見市立博物館蔵

【海船】

海船は、オモキ造りのドブネと、棚板構造に大きく二分される。

江戸時代にこの地域に伝わった棚板構造の船は、棚板を曲げ付けて船体が形作られる。棚板構造の船は、大きく分けて一枚棚構造（写真左上）と二枚棚構造（写真左下）があり、どちらも船首部に角材の水押があることが特徴である。

また、富山湾には二枚棚構造にオモキを組み込んだ構造の船が広く分布するが、これは富山湾特有の構造である。

【川舟】

富山県の川舟は、オモキ造り（写真右上）と、一枚棚構造（写真右下）に分けられる。海船との違いは、角材の水押がないこと、「笹舟」と呼ばれるように笹の葉のように細長く、全体にシンプルな形状となることなどがあげられる。

角材の水押がないかわり、オモキ造りは一枚板、一枚棚構造は二枚の板を逆「へ」の字に組み合わせた船首材を持つ。ただ、県内の川舟は現存例が少なく不明な点が多い。



ササブネ（オモキ造り）

全長7.75m、全幅1.04m 田島良作建造
富山市婦中町 浅野興太郎氏旧蔵 氷見市立博物館蔵



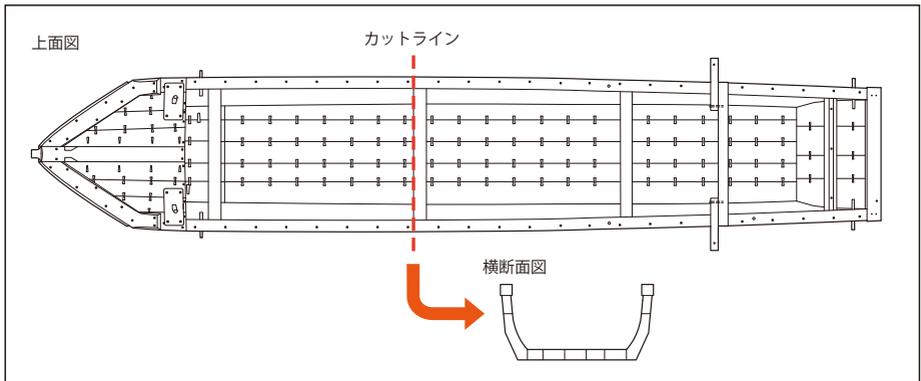
タズル（テンマ）（一枚棚構造）

全長3.14m、全幅0.83m 村田造船所建造か
氷見市窪 氷見市立博物館蔵

3. 断面構造で和船を見る

和船は、その形や大きさ、構造、用途などでさまざまに分類できる。なかでも造船技術やその変遷が明確に表れるのが、横断面の構造での分類である。横断面の構造では、船首や船尾の形の違いこそ示せないが、丸木舟から構造船へと変化してきた船の変遷過程をはっきりと見て取ることができる。

また、オモキ造りと、一枚棚や二枚棚、あるいは三階造りといった棚板構造との違いも、横断面を見るとよくわかる。



船の実測図と横断面

図は氷見で定置網漁に用いられたドブネの実測図（上面図・横断面図）。船の構造を観察し、分類する上で役立つのがこの横断面である。



ドブネ船尾部カットモデル

S=1/2 番匠光昭製作
氷見市立博物館蔵

横断面には、船の構造上の特徴がよく表れる。このカットモデルでも、オモキ造りの構造や木取りの様子が観察できる。

4. 富山県の和船

現在船のつくりが明らかとなっている富山県の和船を、横断面の構造で分類してみたい。

【海船】

和船の建造技術が一層進んだ江戸時代以降、写真や図面などの記録に残るか、もしくは実物資料が残るかで、その構造が明らかとなる富山湾の和船は、次の5種類に分類できる。

オモキ造り 底板の左右に、半分に割った丸太から割り出したオモキを組み込む。富山湾では、定置網漁や地曳網漁に活躍したドブネに特有の構造である。江戸時代には、湾内各地で使われたようだが、後に衰退し、一番遅くまで使われた氷見でも昭和30年代末ごろには現役を退いた。現在、富山湾のドブネは一艘も残っていない。江戸時代前半期の廻船、北国船や羽賀瀬船もオモキ造りとされる。

三階造り 棚板構造のうち、底板に根棚、中棚、上棚と、左右各3枚の棚板を接ぎ付けたもの。弁才船の基本構造として、江戸時代に全国に広まった構造で、富山湾を往来した弁才船もこの三階造りだった。

二枚棚構造 棚板構造のうち、底板に下棚、上棚と、左右各2枚の棚板を接ぎ付けたもの。三階造りに対して、二階造りともいう。弁才船に搭載される伝馬船などにも見られる構造で、富山湾には江戸時代にもたらされたものだろう。底板と下棚を船底に見立て、三枚底とも表現される。新湊のテントや、氷見のサンパ、テンマ、朝日町のキンパチなど、さまざまなバリエーションがある。

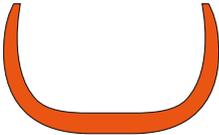
一枚棚構造 棚板構造のうち、底板に左右各1枚の棚板を接ぎ付けたもの。平底の船で、二枚棚構造よりも簡素な構造である。資料が残る朝日町と氷見ではカンコの名称で知られ、氷見では江戸時代の末ごろ、19世紀半ばには定置網漁の運搬船として用いられていたようである。二枚棚構造を簡略化したものである可能性もあるが、朝日町、氷見ともに二枚棚構造の船とは、船形はもちろん、船首や船尾など細部の形状にも違いがみられることから、異なる由来があるのかもしれない。

オモキを有する二枚棚構造 氷見のテントをはじめ、新湊を除く能登内浦から入善町にかけての富山湾一帯に広く見られるもので、この地域独特の構造である。三階造りにおける根棚のかわりに、半分に割った丸太から割り出したオモキが付く。三階造りに、オモキ造りの技術を応用して生み出されたものと考えられる。1章(→24・25ページ)で紹介した天明5年(1785)『越中魚津猟業図絵』に描かれた二枚棚構造の船も、おそらく

このオモキを有する二枚棚構造なのだろう。大正時代以降、エンジンを積んだ動力船として改良され、和船終焉期の昭和40年代末ごろまで新湊と朝日町をのぞく富山湾内の多くの地域で漁船として活躍したのも、オモキを有する二枚棚構造の船だった。

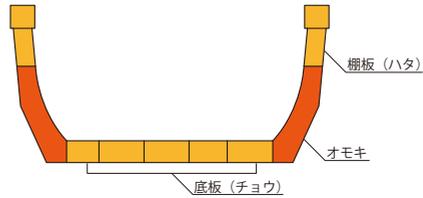
丸木舟

単材丸木舟



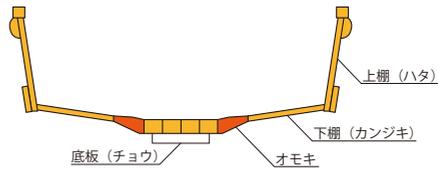
オモキ造り

オモキ造り

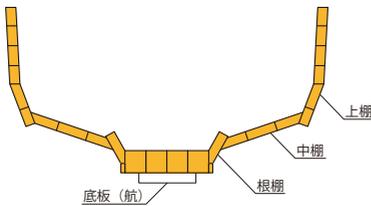


棚板構造

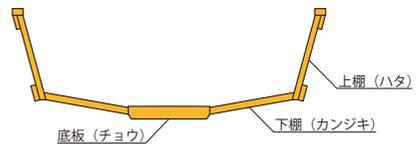
オモキを有する二枚棚構造



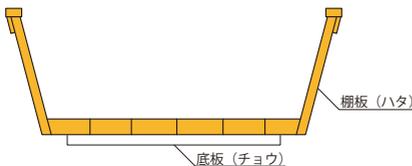
三階造り



二枚棚構造



一枚棚構造



■ 刳材 (オノ類で刳ってつくる部材)

■ 板材 (ノコギリ類で挽いてつくる部材)

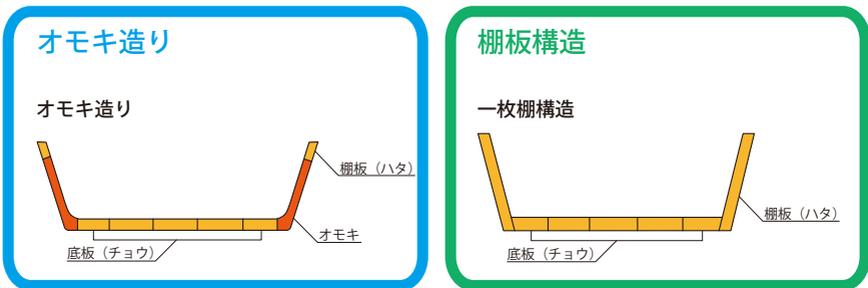
富山県の和船横断面分類図 (海船)

【川舟】

河川や潟湖、水郷地帯で用いられた川舟は、オモキ造りと一枚棚構造の2種類に分類できる。川漁や湿田での農作業のほか、かつては河川を利用した積み荷の運搬や渡し舟としても、人びとの生活になくてはならないものだった。

オモキ造り 海船のドブネと同じく、底板の左右にオモキを組み込んだ構造である。ただし、現在確認できる神通川のササブネのオモキは丸太ではなく、厚板に削り込みを入れている。神通川のほか、県東部の黒部川や白岩川、県西部の庄川や小矢部川など、県内には広く分布していたようだが、現存する舟は少ない。

一枚棚構造 底板に左右各1枚の棚板を接ぎ付けた構造。船体上回りのコベリや、カイバタなどといった別材がないため、海船の一枚棚構造にくらべてさらに簡素なつくりである。射水平野の放生津潟と氷見の十二町潟や、それぞれの周辺に広がっていた水郷地帯で用いられた。潟まわりでは、小型の舟が湿田の中での田植えや稲刈り、施肥に用いられた。また刈り取った稲は、水路や潟を行き来する大型の舟に載せかえて稲架場（^{せひ}稲干し場）まで運ばれた。



富山県の和船横断面分類図（川舟）

海の上をウサギが飛ぶ

漁師が波立つ海をみて、「おお、今日は沖にウサギが飛んどのがい」、というとき皆さんは意味がわかりますか。

もちろん陸に棲むウサギが、実際に海の上を飛べるわけではありません。これは、沖合からの波が高い日に、岸に向かって押し寄せてくるウネリとともに、次々に波頭が白くだけ散る様をあたかも白いウサギが波の上を飛んでいるようだ、とたとえて言っています。

「ウサギが海上を飛ぶ」という言い方は、漁師だけでなく、氷見の海岸近くに住む年配の人たち之間で広く言われますが、ウサギが海上を飛ぶ姿は古代の出雲神話の一つ「因幡の白兔^{いなば しろうさぎ}」を思い出させます。この神話では、隠岐国から海をへだてた因幡国へ向かうため、海上に並んだワニ（サメ）の背を飛び渡る白ウサギの話として伝えられています。「海を渡るウサギ」というイメージが、同じ日本海側でも氷見から遠く離れた山陰地方で古くから語られているのは、氷見と因幡（現在の鳥取県）とは何らかのつながりがあるのかもしれませんが。

灘浦と氷見浦とも、ウサギが海を飛ぶのは北東寄りの強いアイの風が吹く日が多いようです。灘浦の宇波では、アイの風は虻が島の方から吹いてくる風をさし、富山湾内はかなり荒れていても外海はそんなに波は荒くない、ともいいます。アイの風が吹くと、波も立って潮もほどほど動くので、ブリやフクラギなどを水揚げする灘浦沖の大敷網^{おおしきあみ}での漁はある程度あった、といえます。

氷見町でも、アイの風は虻が島の方から吹く北寄りの寒い風といい、あまり強くなくほどほどに吹く北東寄りの風の日は、氷見浦地先に下ろされている大敷網にはブリやイカ、カツオなどの魚がある程度入り、そんなに悪い風ではない、とされています。

また、氷見町の南方に続く窪から島尾へかけての海岸部でも、北東寄りの風をアイ、あるいはアイの風とよんでいます。たとえアイの風が強く吹いても、冬場を中心に大波をともなって時折富山湾沿岸部に大きな被害を及ぼす寄り回り波は来ない、とされています。アイの風は一年中吹く風ですが、おもに秋から冬にかけて吹くことが多いようです。

なお、北東あるいは北北東から吹くアイの風よりやや北から北北西に寄って吹く風をタカカゼやタバカツのほか、オニの風とも称し、この風が吹くと寄り回り波が来る、とって漁師らは警戒しました。

5. オモキ造りとその技術

日本海沿岸地域特有の造船技術がオモキ造りである。そもそもオモキ造りは、丸太を削りぬいて造る丸木舟から、板材を組んで造る構造船へと発展してきた日本の船において、丸木舟と構造船とをつなぐ中間形態に位置づけられる。だが、日本海沿岸地域には、木造船が廃絶を迎える昭和40年代末ごろまでオモキ造りの船が色濃く分布し、しかも一部地域では現在でもオモキ造りの船が現役で使用されている。弁才船などの影響によって柵板構造の船がこの地にもたらされた後も、オモキ造りは地域独自の造船技術として残り続けたのである。

もちろん、弁才船が日本海沿岸に導入された17世紀後半から木造船終焉期までの300年あまりの間には、柵板構造の影響を受けながらオモキ造り自体もさまざまに変化してきた。昭和40年代末ごろまで活躍し、現在資料として残るオモキ造りの船、あるいはその他の船についても、在来あるいは外来を問わず多様な技術が混じりあい、また船大工の創意工夫も加わって変化してきたものなのだろう。

そのため、富山県内に分布する船には、その船がオモキ造りかどうかに関わらず、オモキ造りと深く関わる造船技術の影響を見ることができる。

特に注目されるのが接合技術である。船釘^{ふなくぎ}のかわりに、木製カスガイのチキリやホゾの一種であるタタラで接合し、接着剤としてウルシを用いるというのが、オモキ造りと結びつく日本海沿岸地域特有の接合技術とされる。このうちタタラは、富山県内では早くに縫釘^{ぬいぐぎ}（板と板を縫い合わせる船釘の一種。富山県ではオトシという）に置き換わっている。だが、チキリとウルシについては、富山県を含む日本海沿岸の多くの地域では柵板構造の船にも普遍的に見ることができる。

他の地域では、板と板を接合する際には、ノコギリで接合面をすり合わせ、船釘で接合した後、接合部にヒワダ（檜皮）を詰めて水漏れを防止する。一方、日本海沿岸では多くの地域ですり合わせ後に小麦粉を混ぜたウルシを接着剤として塗布し、板を張り合わせる。ウルシによって水漏れは防がれるため、本来水漏れ防止に多用されるヒワダは補助的に、あるいは修繕の際にしか用いられない。また、底板や戸立など、板と板を接ぎ合わせてより大きな板を得る際には、チキリと縫釘があわせて使用される。日本海沿岸地域の船大工にとって、チキリとウルシによる接合は、オモキ造りのドブネやササブネはもちろんのこと、柵板構造の海船や川舟にも欠かせない接合技術だった。

【チキリ】

リボンや鼓つづみのような形をした木製カスガイのチキリは、タタラやウルシとともにオモキ造りと結びついた接合技術とされる。特にオモキ造りは、木の端面同士を接合することで船を形づくることができるため、チキリとタタラによる接合が発達したのかもしれない。チキリは、オモキ造りに限らず、富山県内の和船には広く用いられている。ただ、棚板構造の船の棚板のような、曲げを加えて船のカーブをつくり出す部材の接ぎ合わせにはチキリは使われず、オトシ釘（縫釘）が用いられた。



チキリとチキリ穴

テントの底板内面の接合に用いられるチキリ。材質はカナアテ（ヒバ・アスナロ）。底板（チョウ）の材質はスギ。写真中央の赤い木肌と、白い木肌の合わせ目が接合ライン。すでに接着され、外面（裏側）はオトシ釘（縫釘）で接合されている。左方上下の穴は、仮固定用の平カスガイの爪あと。



ドブネ（昭和56年ごろ、石川県七尾市庵町）

すでに現存しない最後の氷見型ドブネの船首部。ドブネの船首は、ロクマイという角材が積み上げられて形づくられる。写真でも、ロクマイの外面には多数のチキリがはめ込まれ、材が接合されているのがみえる。また、このロクマイの場合、内面には外面のチキリと互い違いになる場所に、オトシ釘（縫釘）が打ち込まれている。

【ウルシ】

ウルシを船材の接着剤として使用するのも日本海沿岸地域、オモキ造り分布圏の特徴である。使用の際は、接着用のフナウルシ（船漆）に小麦粉を混ぜ、よく練って粘り気を出して使った。ウルシは、オガクズを混ぜたコクソウルシとしても用いられ、こちらは釘の頭を埋めたりするのに用いられた。昭和40年ごろ以降は、ウルシにかわって合成接着剤が使われるようになった。



ウルシオケ 氷見市立博物館蔵

フナウルシ（船漆）用の桶。ウルシはこの桶に入った状態で販売されていた。販売元は高岡市の大場商店。手前は五百目（匁）入りのボール紙製。左奥は一貫目入り、右奥は二貫目入り。

【鵜の首櫓】

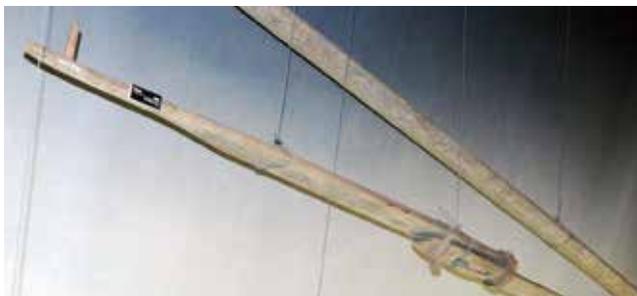
もうひとつ、オモキ造りに特徴的なものとして、操船具である櫓の形があげられる。手に持つ側の櫓腕は、地域によって微妙に形が異なるが、早緒（縄）をかけるツクがある点は共通する。だが、若狭湾から富山湾にかけての地域には、ツクがなく鳥のくちばしのような形をした「鵜の首櫓」形式の櫓腕が分布し、主にオモキ造りの船で用いられている。



2種類の櫓腕

氷見市立博物館蔵

いずれもドブネに使用された櫓腕。上は艦櫓用のカラスクビ。鳥のくちばしのような形が特徴で、丸櫓ともいう。富山県東部では、オモキを有する二枚棚構造の船でも使用された。下は脇櫓用の平櫓。こちらは、早緒をかけるツクが付いた一般的な櫓。



【各地のオモキ造り】

山陰から男鹿半島にかけての日本海沿岸地域には、底板の左右にオモキと呼ばれる刳材を組み込んだ船が分布する。いずれも棚板構造の導入後もその船形や構造を活かし、漁撈をはじめとする生業に活躍した船だった。



マルキブネ

(大正末～昭和初年ごろ、石川県七尾湾)
七尾湾で農漁兼用として用いられた船。その船形は、ドブネを小さくしたようで、全長は7.5m程。ツクがない鵜の首櫓形式の櫓で操船された。



ソリコ

(大正末～昭和初年ごろ、島根県中海)
全長は6m程度。左右の刳材オモキの間に底板チョウを挟みこむ構造をとる。独特の船首が反り上がった船形はローリングしやすいが、そのローリングを利用して赤貝の桁曳き漁に使用された。山陰には、ソリコのほかにトモドやモロタブネといったオモキを持つ船がある。



トモボト (平成27年12月1日、京都府宮津市栗田湾)

若狭湾に広く分布するオモキ造りの船。湾内でも地域によって微妙に船形が異なり、トモボトやトモウチ、マルキブネなどと呼ばれた。全長は7.4m前後。栗田湾では無動力のトモボトが今なお現役で、ジャコの地曳網漁に用いられている。

ワラはすぐれもの

近年、田植えから実際に米を収穫するまで、米づくりはほとんど機械によって行われています。なかでも稲の刈り取りは人が乗って収穫するコンバインが中心となっており、稲刈りの際には稲の穂先部分だけが刈り取られ、それ以外の稲ワラはコンバインによって短かく切られたうえ、そのまま田んぼに撒かれています。

しかし、稲刈り専用のノコギリガマを使って人の手によって稲刈りが行われ、天日乾燥のためハヅ（稲架け）に架けて干されていた少し前の時代には、米を収穫した後、毎年大量に出る稲ワラは、日常の暮らしに役立つ身近な品々をつくるとても大切な材料でした。

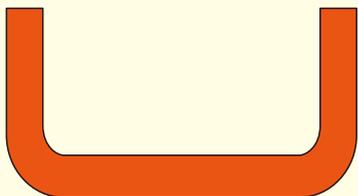
南砺市五箇山など山間部に比べて少ないとはいえ、雪のため戸外での田んぼ仕事や畑仕事ができず、鏡磨や行商、出稼ぎ以外に現金収入の道に恵まれなかった氷見の農家にとって、稲ワラを材料としてつくられる多様なワラ製品の売却代金は日々の生活のためになくしてはならないものでした。

繊維を柔らかくするためツツノコ（横槌）で叩かれたワラは、まず縄や細縄に編まれるほか、ワラゾウリやワラジ、アシナカ、フカグツ（ワラ靴）などのはき物、米俵やカマスなどの入れ物、あるいは敷ムシロや干ムシロなどの敷物の材料ともなりました。

さらに、バンドリ（背ミノ）やドウマル（腰ミノ）などの雨具や、一部は土壁に練り込まれたり、屋根葺き材に用いられるほか、燃料としてカマドで燃やされたりしました。燃やした後のワラ灰は、エンナカ（囲炉裏）や火鉢に入れたり、洗濯の際には汚れ落としにも用いられ、雪のある田んぼに撒かれると雪融けを早め、灰そのものが肥料ともなりました。

なかでも、農家でつくられたワラ縄が漁村に届けられると、漁師らは自分たちで縄を編んでワラ網に仕立てます。ワラ縄を編んで春のイワシ網、夏のマグロ網、秋から冬にかけてのブリ網と季節ごとに下ろされる大敷網で水揚げされる魚は食べ物として、あるいは毎年大量に水揚げされるイワシは、また田んぼに入れる貴重な肥料として農村へ送られました。

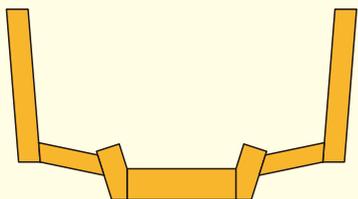
今からほんの50年ほど前の時代には、米づくりの後に毎年繰返し大量に出る稲ワラは、様々な用途に使われる極めて有益な資源でした。



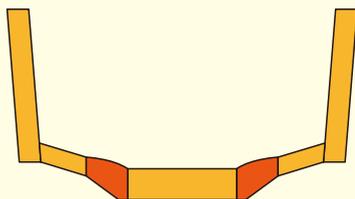
丸木舟



オモキ造り



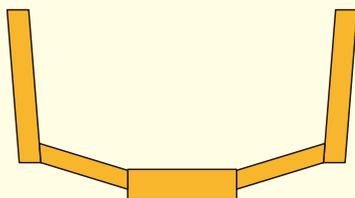
三階造り



オモキを有する二枚棚構造



一枚棚構造



二枚棚構造

とやまの和船横断面分類模式図

丸木舟 (まるきぶね)

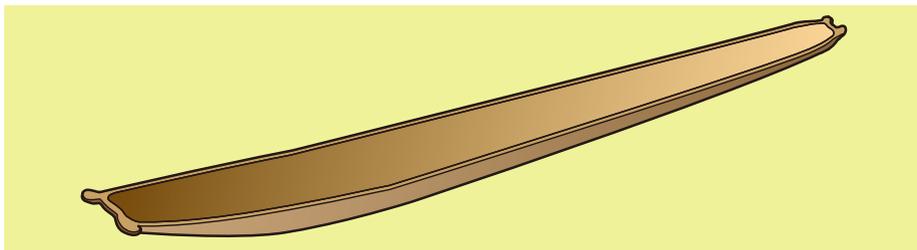
刳舟・独木舟



丸木舟

丸太を刳りぬいて造る丸木舟は、おおよそ7,500年前の縄文時代早期以来使い続けられてきた。弥生時代以降は、^{くりぎ}刳材を組み合わせた複材丸木舟が発達して大型化が進む一方、平安時代から中世にかけての日本海沿岸では、^{ふなばり}船梁などを組み込んだ全長10mを越す単材丸木舟も存在した。さらに、秋田県男鹿半島のエグリブネなど、地域によっては現代もなお丸木舟が使われている。

富山県内では、富山市小竹貝塚や氷見市上久津呂中屋遺跡で縄文時代の丸木舟(→3ページ)が、氷見市の鞍川D遺跡と中尾新保谷内遺跡で平安時代の単材丸木舟(→11ページ)が出土している。また、戦国時代の小出城(現、富山市水橋)近くの河川に「くり舟」があり、幕末の滑川浦から仮設の船橋用の船として徴発された船には「丸木舟」があったとされる。小出城や滑川浦の例が、単材や複材の丸木舟を指すのか、あるいはオモキ造りの船を指すのかは明確ではないものの、現在記録に残っていないだけで、江戸時代の終わりごろまでは富山県内でも丸木舟が活躍していた可能性がある。



縄文時代の丸木舟 (富山市小竹貝塚出土1号丸木舟の復元想像図)



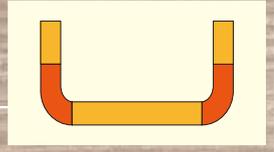
氷見市鞍川D遺跡出土丸木舟

推定全長10m、平安時代末ごろの大型単材丸木舟。左が船首側か。

北国船 (ほっこくぶね)

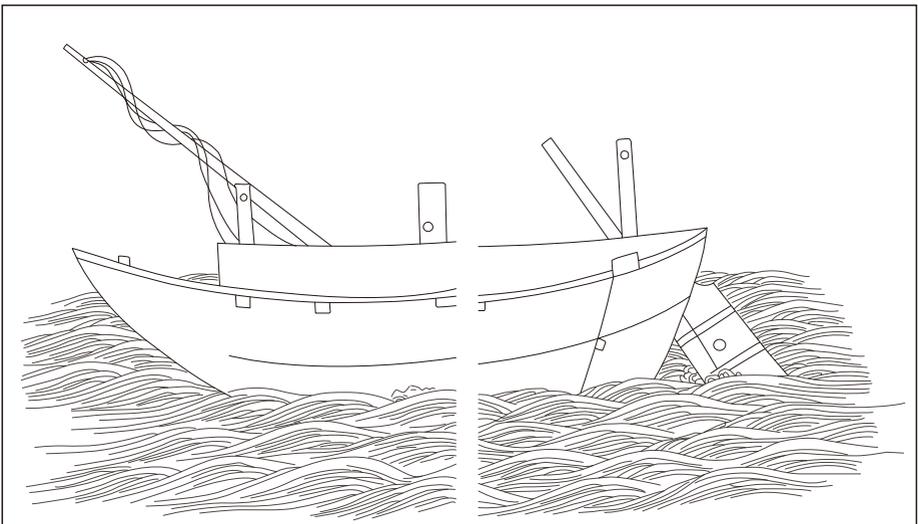
北前船・ドングリ船

オモキ造り



北国船は、江戸時代前半期までの日本海海運を支えたオモキ造りの大型廻船(→15ページ)。金澤兼光『和漢船用集』(1766)によれば、「北國舟 加賀・能登・越後・津軽・南部、等の舟也。是を北前舟、北國舟といふ。俗呼てトンクリ舟と云は、其形の似たるを以いふなるべし。是をヲモキ造りと云。凡、千石以上の大船也。舟の制はハカセとすこし異なり」という(三枝博音編 1943『日本科学古典全書』第12巻所収)。なぜか越中では抜けているが、もちろんここ越中에서도北国船が活躍していたことは史料に残っている(→20ページ)。

ドングリ船とも呼ばれた独特の丸い船首は、オモキ造りの漁船として今も残るドブネやトモブトからは想像しにくい構造である。一説には、琵琶湖で用いられた丸子船船首部のヘイタ構造に通じるものともされるが、現時点ではこの『和漢船用集』の挿絵と、青森県深浦町の円覚寺の船絵馬から知るほかはない。弁才船の普及によって18世紀以降衰退し、19世紀に入るところには完全に姿を消した。



北国船 (『和漢船用集』よりトレース)

羽賀瀬船 (はがせぶね)

羽風・羽ヶ瀬・羽海瀬・羽海艘・ハガイソ・ハカゼ

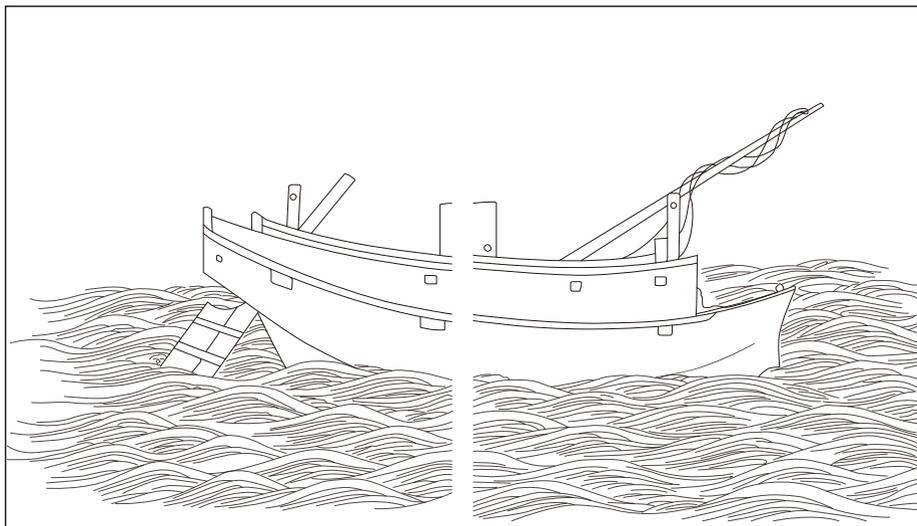
オモキ造り



羽賀瀬船は、北国船と同じく、江戸時代前半期までの日本海海運を支えたオモキ造りの廻船(→15ページ)。金澤兼光『和漢船用集』(1766)によれば、「ハカセ 字未考。越前舟なり。俗ハカイソと云は、舳の形、鳥の羽かひのごとくなるによつて云か。又、ウツラと稱するも、鶉に似たるを以云なるへし。凡、七八百石積の舟なり。其制、常の海舟とは各別にて、平底を用、川舟のかわらのことし。水押も川舟のごとく臺垣立なし。取置の上はき板有。帆柱、表の方より立る。舵はろくろ舵なり」という(三枝博音編 1943『日本科学古典全書』第12卷所収)。

900石積程度までと北国船より小型で、平たい船底と尖った船首が特徴だった。新潟県糸魚川市の能生白山神社に伝わる船絵馬や、『和漢船用集』の挿絵でその船形を知ることができるが、尖った船首は同じオモキ造りのドブネやトモボトにも通じる形である。また、船尾(『和漢船用集』では「舳」と表記)が、鳥の「羽交い」に似ていることがその名称の由来とされる。

北国船と同様に18世紀以降は衰退したが、丹後地方では幕末まで使用されたという。『和漢船用集』で「越前舟」と書かれているように、越前から若狭、丹後にかけての地域では、弁才船が普及した後も存続していたようだ。

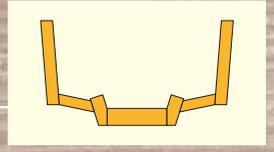


羽賀瀬船 (『和漢船用集』よりトレース)

弁才船 (べざいせん)

北前船・千石船・ベザイ・ベンザイ・バイセン

三階造り



弁才船は、もともとは戦国時代（16世紀代）に瀬戸内海で小型廻船として発達した船だったが、江戸時代には全国に普及し、大型化もはかられた。帆走性能に優れていること、板材を接ぎ合わせてさまざまな大きさの船を造ることができたことなどから、日本海沿岸の北国船や羽賀瀬船、太平洋沿岸から瀬戸内海の伊勢船ふたなりや二形船ぶねを追いやって、江戸時代中期以降の海運の主力となった。

厚板の船底材（航）に、根柵、中柵、上柵と3段に柵板を組んだきんがいつく三階造りの船で、船首には太い角材の一本水押を持つ（→17・18ページ）。その柵板構造の造船技術は、各地の漁船などにも広く影響を与えた。

北陸では、「ベザイ」や「バイセン」と呼び、19世紀には蝦夷地と北陸、大坂を結ぶ買積船として莫大な利益をあげた（→19ページ）。

明治以降、西洋型帆船や汽船の導入で弁才船は衰退したが、昭和初期ごろまでは小型の荷船として弁才船形式の船が存続していた。

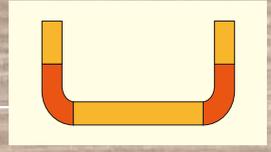


北前型弁才船「みちのく丸」（写真提供 昆政明氏）

ドブネ (どぶね)

ドウブネ・胴船・道船・筒船・堂船

オモキ造り



ドブネは、ドウブネともいい、^{ていぢあみ}定置網漁の網取りに使われたドブネで全長15mと、漁船として用いられたオモキ造りの船としては最大級の規模を持つ。氷見や魚津では、江戸時代より^{じびきあみ}定置網漁や地曳網漁に使用されていたほか、新湊や滑川など、湾内多くの地域でドブネが史料にみえる。

また江戸時代、新湊には「筒船」と「半筒船」、富山藩領だった西岩瀬、四方、練合村、打出村には40石積の「筒船」と30石積の「小筒船」があったといい、同じドブネでも大小あったようだ。なお、昭和30年代の氷見では全長15mと大型化していたドブネだが、江戸時代の末期には約12～13.5mと一回り程度小型だったという。

ドブネの最大の特徴が、オモキ造りのその船体構造にある。断面が四角形のため、網や水あげした魚をたくさん積むことができ、また胴部が垂直のため網があげやすかった。そのため、江戸時代には「^{だいあみ}台網」と呼ばれた定置網漁には欠かせない船だった。

オモキ造りの船体は頑丈で、長期間の使用に耐えたというが、「ドブネーパイ、家一軒」といわれるほど建造費が高いこと、オモキに使う大きな杉材の確保が難しくなったこと、エンジンを搭載しての動力化に適していなかったことなどを原因として、湾内では比較的遅くまでドブネが使用された氷見地域でも昭和35年ごろを最後に新造されず、昭和40年代には使われなくなった。現在、氷見をはじめとする富山湾沿岸地域のドブネは現存せず、わずかな関連資料を残すのみである。



ドブネ

(昭和30年代ごろ、

氷見市小杉船溜まりか)

繫留されるドブネ。棚板構造の船にはない箱型の船形は、網があげやすく、氷見の定置網漁には欠かせない船だった。



上から見たドブネ (昭和30年代ごろ、氷見市)

ドブネの操船には、櫂8～10枚、脇櫓2丁、艫櫓1丁が使われた。写真のドブネには、船尾に計3丁の櫓が置かれ、船首には櫂が4本ほど立てられているのがみえる。

一列に並んだドブネ

(昭和30年代ごろ、氷見市灘浦「島の大敷」)

6艘のドブネが一列に並び、網を起こす。1艘あたり15人から20人の漁師が乗り、網口から台うきの方へ網を手繰っていく。



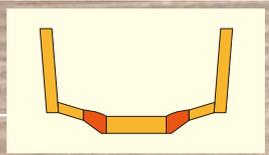
魚津浦のドブネ (大正末年～昭和初年ごろ、魚津市)

手前に1艘、奥に2艘のドブネが陸あげされている。ドブネに登っているのは、魚津名物だった鯛曳網の見物客。魚津のドブネは、船首の波よけ板が前方にとび出しているのが特徴。写真で見ると、氷見のドブネよりやや小さく華奢なようだ。

テント (てんと)

テントウ・天登・天頭・天道・天当

オモキを有する二枚棚構造



二枚棚構造にオモキを組み込んだ構造は、新湊をのぞく能登内浦から入善町にかけての富山湾一帯に特有のもの。氷見では、そうした構造の船をテントと呼んだ。このテントやテントウという船名は、全国的には二枚棚構造の海船として一般的な名称で、富山県内では氷見のほか、新湊や岩瀬でも聞かれる。氷見のテントと同じくオモキを有する二枚棚構造の船が分布する富山市四方から入善町では、テントという名称は聞かれず、単にアンブネ（網船）とか、ツリブネ（釣船）といった漁法による名称で呼ばれるのが通例だったようだ。

氷見では、江戸時代後半にテントが定置網漁の作業船や運搬船として使用されるようになった。昭和初期ごろ以降は、夏場の鮪網まぐろの網取り船として定置網漁に使われるようになり、さらに昭和30年代末ごろにはドブネにかわって定置網漁の網取り船の主力となった。また県東部では、『越中魚津猟業図絵』（→24ページ）に描かれたように、江戸時代後半には手繰網漁てぐりあみや延縄漁はえなわ、釣漁つりに用いられていた。

大正時代にはテントにエンジンひきおねを積んだテント型動力船が造られるようになった。当初、定置網漁では曳船や網の見張り用の船として、その機動力を活かした使い方に限定されたが、昭和40年代には動力船自体が網取りに用いられるようになった。さらに昭和40年代末以降になると、木造のテント型動力船を模したFRP製漁船が一般的となった（→29ページ）。現在ではFRP船独自の船形を持つ船が多いが、テントの形を残すFRP製漁船も一部では使われている。



テントによる網取り作業

（昭和10年代～20年代ごろ、氷見沖）

鮪網（夏網）の網取り。テントの上には多数のノマ（仮設の覆屋）が並ぶ。漁師らは、網にマグロが入るのを見計らって網取りをするが、それまではノマの中で沖泊まりした。



テント（昭和30年代ごろ、氷見市中波）

氷見のテントは、全長が7mから15m程度まで各種あった。写真のテントは、定置網漁に使用されたもので、大型かつ重厚な造り。



網船（アンブネ）

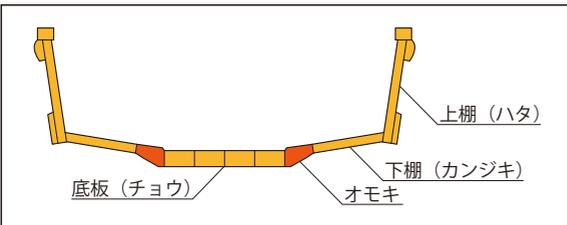
（昭和初年ごろ、黒部市生地）

氷見のテントと同じく、オモキを有する二枚棚構造の船。黒部から入善では、地曳網漁の網船として活躍した。同種の船は、滑川や魚津では釣漁や手繰網漁にも使用された。



網船（アンブネ）（入善町吉原）

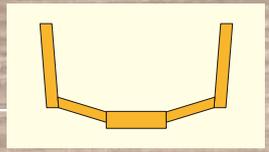
入善町では、おもに無動力船が地曳網に使用されたが、この船はエンジン付きの動力船。高く突き上がった水押は、新湊以東の二枚棚構造船の特徴。県東部でも、氷見と同様に7mから15m程度までの船があり、各種漁法で使い分けられた。



テントの横断面図

二枚棚構造にオモキを組み入れた構造を持つ。材の厚さや船形に微妙な違いはあるが、新湊を除く能登内浦から入善町にかけての地域に特有の構造である。

テント (てんと) 《新湊型》



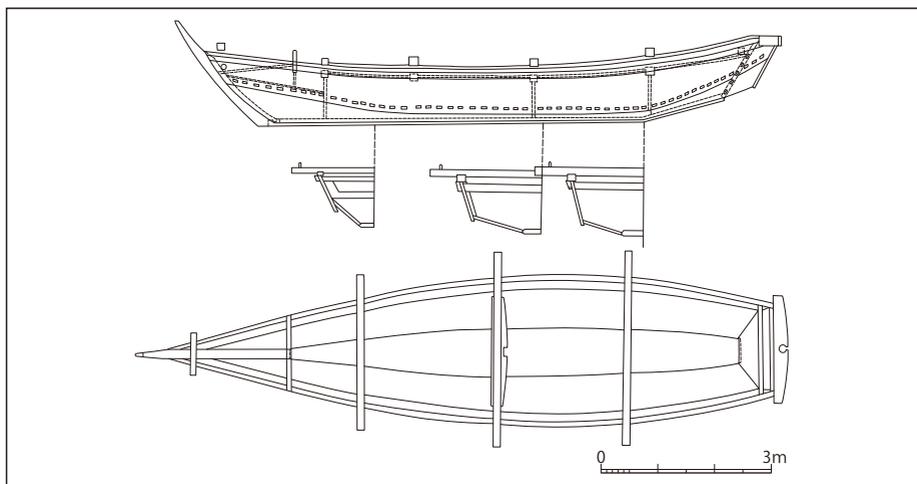
二枚棚構造

能登内浦から入善町にかけての富山湾では、通常ある程度大型の二枚棚構造の船には刳材であるオモキが組み込まれるが、例外となるのが新湊である。新湊のテントは、富山県外の多くの地域でテントと呼ばれる多くの船と同じく二枚棚構造で、オモキがなくスマートな船形が特徴だった。

新湊のテントについては、大正時代の初めに富山県水産講習所がたびたび漁船調査の対象としている。これは当時の新湊が県内他の漁村に先駆けて沖合漁業に出漁し、テントも「構造上比較的進歩し本県下唯一の沖合漁船」と評価されたためだった(富山県水産講習所 1913『大正元年度 富山県水産講習所報告』)。

この富山県水産講習所の調査によれば、新湊のテントは全長3間(約4.5m)未満から8間(約12m)あまり、秋田県のテントに似ているとされる。また、北海道方面へ出漁するもの、近海から能登付近に出漁するもの、沿岸部にのみ出漁するものの3種があったという。

なお、東北や北海道方面では、富山県方面から出稼ぎ漁に来た船を「越中川崎」と呼んだが、それは新湊のテントや、同じく東北や北海道方面へ出稼ぎ漁に出掛けた県東部のオモキを有する二枚棚構造の船を指すと考えられる。

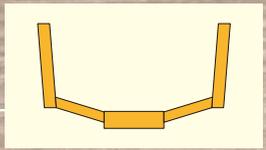


テント (富山県水産講習所1913『大正元年度 富山県水産講習所報告』よりトレース)
全長10.5m、全幅2.65m。櫓7丁、櫂2枚で操船される比較的大型のテント。

キンパチ (きんぱち)

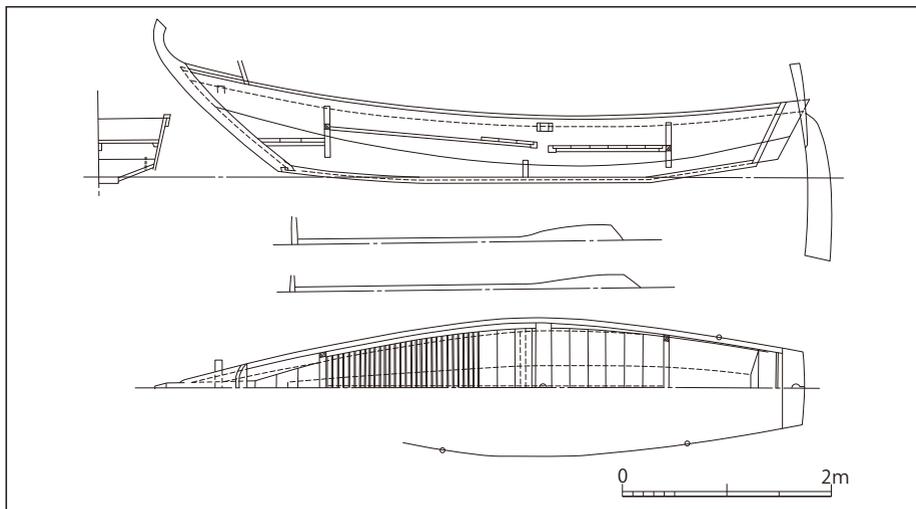
金八・キン鉢・キンパツ・ケンパチ

二枚棚構造



現存する朝日町宮崎のキンパチは、二枚棚構造の細身の船である。宮崎ではイカ釣り漁や延縄漁、ワカメ採りなどに用いられたほか、北海道や太平洋沿岸での出稼ぎ漁にも使用された。操船には主に櫂が用いられたが、これは細身で安定性を欠くことから櫓が使いつらかったため、帆も併用された。なお、宮崎のキンパチには標準的なタイプ（下図）と、より速度が出るように船首部を改良した改造船（→32ページ）の2種類があり、改造船1艘が現存している。

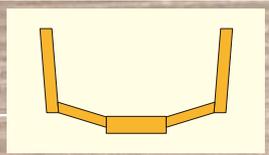
江戸時代末ごろの史料では「金八」と表記され、水橋や滑川、魚津、黒部で漁船として使われていた。この「金八」は、大型の「猟船」に対して小型の船を指すとみられるが、安政5年(1858)水橋川の仮舟橋とするために滑川浦から徴用された「金八」は、5尋(約7.5m)あまりと漁船としてはやや大型の船だった。明治、大正期以降の滑川や魚津では、このサイズの船はオモキを組み込んだ二枚棚構造の船となることから、史料にみえる「金八」と、朝日町宮崎のキンパチとは違う種類の船を指す可能性もある。



キンパチ (富山県水産講習所 1916『大正三年度 富山県水産講習所報告』よりトレース)

朝日町宮崎で釣漁用の釣船として用いられたキンパチ。細身の船体の特徴。この船形が標準的なキンパチで、現存する改造船(32ページ)とは船首の形状が異なる。また、全長は6.16mと、現存する改造船に比べ一回り大きい。

サンパ (さんぱ)



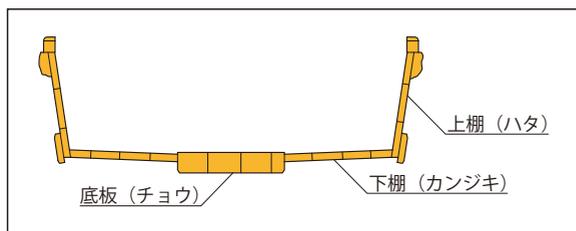
二枚棚構造

サンパは、テントより胴が張った船形を持つ船で、氷見では昭和27年ごろ導入され、定置網漁の網取り船として使用された。オモキがない二枚棚構造だが、極端に分厚い底板が特徴である。全長は7.5～15m程度で、石川県七尾市庵町で定置網漁に使用された全長15.33mの大型のサンパが現存している。テントに比べて造りが弱いことに加え、操船しにくく鈍重な船だったことから、昭和27年ごろの導入以後、氷見ではあまり普及しなかった。岩瀬や新湊にもあったようだが、船形は不明。



曳航されるサンパの船団 (昭和30年代中ごろ、氷見市上庄川河口)

テント型動力船に曳航され、上庄川をさかのぼる4艘のサンパ。



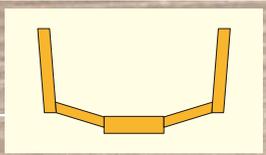
サンパの横断面図

二枚棚構造だが、下棚 (カンジキ) がほぼ水平に接ぎ付けられており、内面は平底に近い。現存する15mクラスのサンパで約20cmと分厚い底板 (チョウ) も目を引く。

テンマ (てんま)

伝馬・天馬・天満

二枚棚構造



二枚棚構造の小型船であるテンマは、弁才船にハシケ（舢舨）として載せられた伝馬船から派生し、後に漁船として用いられるようになったと推測される。全国各地にテンマと呼ばれる船があるが、船形は各々微妙に異なる。

富山県では、氷見や岩瀬でテンマの名を聞くことができる。ただ、江戸時代から明治時代の史料には、漁船としてのテンマは出てこない。もともとハシケや荷船だったテンマが漁船として使われるようになるのはかなり新しい時代のことなのだろう。

氷見のテンマは、全長が6 m以下、サンパを小さくしたような胴が張った平底気味の船形で、主に定置網漁の網まわりの作業船として用いられた。一方、昭和20年代から30年代には、能登外浦型の船首が高く、波切りの良い船形を持つテンマが氷見に持ち込まれ、^{いそみ}磯見漁や^{ましあみ}刺網漁に用いられるようになった。こちらは、テントを小さくしたような船形が特徴で、能登テンマや軽量テンマと呼ばれた。



テンマ

全長3.90m、全幅1.34m
氷見市藪田 番匠宅平建造
氷見市立博物館蔵

比較的重厚なつくりの氷見型のテンマ。定置網漁の作業船のほか、小商売の漁師による磯見漁や、タコツボ漁などに用いられた。



能登外浦型のテンマ（左）と氷見型のテンマ（右）

左：全長5.27m、全幅1.47m 石川県志賀町大島 山本造船所建造 氷見市立博物館蔵
右：全長4.42m、全幅1.4m 氷見市中波 中波造船所建造 氷見市立博物館蔵

船首下部、水押に対するカンジキ（下棚）の接ぎ付け方がそれぞれ異なる。

カンコ (かんこ)

一枚棚構造



カンコという船名は、氷見、伏木、魚津、朝日町で確認できる。これらの地域では、カンコは平底、一枚棚構造の船を指す。カンコの名は聞かれないものの、高岡市太田にも同様の平底の船があったほか、明治30年代後半ごろまでは富山市四方でもカンコに似た平底の船が使われていたとされる。また、高岡市伏木国分浜には氷見のカンコと同型の船があり、単に「フネ」と呼ばれた。

江戸時代の終わりごろの氷見では、カンコは主に沖の漁場と陸との間を行き来するハシケ、つまり物資の運搬船、あるいは通い船として用いられていたようだ。その後、おそらく明治中ごろ以降には、沿岸の地曳網漁や刺網漁、釣漁、磯見漁等に幅広く用いられるようになったと考えられる。特に地曳網漁では、平底のカンコは浜に曳きあげやすく重宝された。氷見のカンコ(→32ページ)には、チョロガンコと呼ばれた全長4.5mほどの小型のものから、春先の鱒網の網取り船として定置網漁に使われた全長8～9mの大型のカンコまで各種あった。また、蔵町ぞうまちカンコと呼ばれた大型でエンジンを積んだカンコ型動力船は、能登通いの荷船や、定置網の網おもりに用いる砂利の運搬船として活躍した。

一方、カンコブネやコンコロブネ、ゴロタブネと呼ばれた朝日町宮崎のカンコは、全長4m程度の小型の船で、ワカメ採りのほか、イカ釣りやオイボ釣り、タラの延縄漁などに用いられた。



地曳網の操業

(昭和33年ごろ、氷見市泊漁港)

手前にあるのがカンコ。地曳網の網船に使われたカンコは、平底のため浜での作業に適しており、漁の後砂浜に曳きあげるのにも都合がよかった。



陸あげされたカンコ

(昭和36～37年ごろ、氷見市宇波)

カンコは、平底のため船足はあまり速くなかったが、比較的丈夫で長期間使用できたという。



カンコでのタコツボ漁

(昭和30年代ごろ、氷見市灘浦)

軽くて扱いやすいカンコは、タコツボ漁など、磯まわりで個人操業の漁をする小商売の漁師たちに重宝がられた。



カンコブネ

全長4.06m、全幅1.14m
朝日町宮崎 九里一男建造
氷見市立博物館蔵

四角い突起が付いた船首の形、棚板構造だが船首で別材を接ぎ付けた構造は、他地域の船にはない朝日町のカンコブネ独特のもの。



カンコ

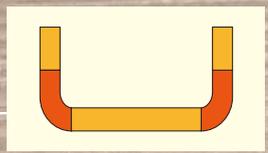
全長4.96m、全幅1.47m
高岡市伏木国分浜
氷見市立博物館蔵

国分浜では、氷見の船大工が建造したカンコが使用されたが、特に固有の船名はなく、単に「フネ」と呼ばれた。写真の「フネ」は刺網漁やタコツボ漁などに用いられたもの。

ササブネ (ささぶね)

笹舟

オモキ造り



神通川流域のササブネは、オモキ造りの川舟で、厚板を削ったオモキが組み込まれている。ササブネには、長さ8.2m程のオオブネ（デカブネ）、長さ7.8m程のコブネ（チョロブネ）があり、オオブネが川砂利や米の運搬、コブネがサケやマス、アユなどを水あげする川漁に用いられた。だが、昭和30年代後半には神通川の舟運は廃れ、また川漁用の舟も昭和50年代以降はFRP製の舟に取ってかわられたことから、現在河川で木造のササブネを目にすることはできない。

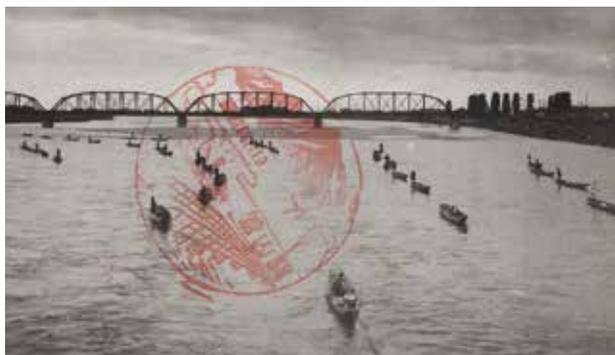
神通川のササブネを手掛けた舟大工は、県東部の黒部川流域や白岩川流域、県西部の庄川や小矢部川、新湊市（現、射水市）の海老江、現在の南砺市方面などの川舟も建造したといい、かつては神通川の舟大工を介して富山県の広い範囲にオモキ造りの川舟が分布していたと考えられる。



ササブネ（コブネ）

全長7.75m、全幅1.04m
浅野興太郎氏旧蔵
氷見市立博物館蔵

昭和50年ごろ、富山市布瀬町の田島良作氏によって建造された。操船はフナザオのほか、コイスキと呼ばれる櫂が用いられた。



神通川の鮎漁

（昭和11年ごろ、富山市神通川）
神通川の川面に、30艘を超えるササブネが出漁している。行われているのは、下り鮎を狙ったコロコロ釣り漁。

神通川船橋 (じんづうがわふなはし)



オモキ造りか

江戸時代まで、流れが急だったり、深かったりすのために橋をかけることができない河川では、渡し舟や船橋で川を渡った。船橋とは、川に並べた船を鎖でつなぎ、上に板を敷いたもので、常設のものと参勤交代などの際に船を集めてかけられる仮設のものがあった。

日本一の常設船橋として全国に知れ渡っていたのが、富山城下にかげられた神通川の船橋である。神通川船橋は、北陸街道を富山城下に取り込み、城下町と神通川対岸とを結ぶためにかけられていた。慶長10年(1605)ごろに設置された当初は52艘だった船橋は、洪水による流出などで何度かかけ替えされ、江戸時代の終わりにころには船の総数は64艘となっていた。

資料が少ない船橋の船だが、残された数点の写真を見ると、その船形はオモキ造りの漁船、ドブネやトモブトに近い。船橋の船は、同じ神通川流域のササブネがそうであったように、オモキ造りの船だった可能性が高い。



神通川船橋 (明治11年前後ごろ)

富山城側から撮影された写真。尖った造りの船首は水押がなく、『和漢船用集』に描かれた羽賀瀬船にも似た形をしている。船尾は戸立造り。

イクリ・タズル・ラチカンコ

(いくり・たずる・らちかんこ)

一枚棚構造



射水平野に位置し、現在は富山新港に姿を変えた放生津潟の周囲は、かつて重湿田が広がる水郷地帯だった。そのため、苗運搬用のラチカンコ、肥料まきや稲刈り、小荷物運搬用のタズル、米や肥料、生活物資の運搬用のイクリ、土取り専用のナマズ、舟運用のナガフネ、ニハイ、ドウカイなど、さまざまな川舟や田舟が使用された。

現存するイクリ、タズル、ラチカンコはいずれも一枚棚構造の舟である。イクリは、肥料や稲束などの運搬に用いられた舟で、全長7.6m程度から大きいものでは10m近いものもあった。タズルは、主に肥料まきや刈り取った稲の運搬に、湿田の中を数人で押して使用された。2m程度の小型のものから、3.8m程のやや大ぶりのもので各種ある。ラチカンコは、作道や久々湊などの一部の地域で、苗の運搬や肥料まきに用いられた。いずれも湿田の干拓によって不要となり、昭和50年代には姿を消した。



イクリ

全長760cm、
全幅152cm
射水平野土地改良会館蔵
櫓や竿で操船された。

タズル

全長383cm、全幅102cm
氷見市立博物館蔵

大きく広がった箱型の船首を持ち、船首下側にはすれ防止の補強材が取り付けられている。すべりを良くするためか、底板は左右に湾曲する。



ラチカンコ

全長275cm、
全幅48cm
射水平野土地改良会館蔵
細長い船体が特徴の小型船。



タズル (たずる) 《オオフネ・テンマ》

田すり船・ズッタ・ズルタ

一枚棚構造



放生津潟周辺と同様、重湿田が広がっていた氷見市の十二町潟周辺では、タズルやズッタと呼ばれる舟が生活に欠かせない存在だった。一枚棚構造のタズルには、全長8mを超すオオフネと全長3.5m前後のテンマ(→32ページ)があり、単にタズルといった場合はオオフネを指した。どちらの舟も、湿田での客土、植え付け、施肥、稲刈りだけでなく、運搬や川漁など、十二町潟近辺での生活にはなくてはならないものだった。

オオフネの操船には主に竹竿が用いられ、櫂が使われることもあった。テンマは、乗って竹竿で操船することもあったが、重湿田で稲などを運ぶ際には、腰まで泥につかって後ろから押してやった。

昭和45年の県営十二町潟沿岸排水改良事業の完工、また昭和58年の十二町潟排水機場の運転開始により潟周辺の完全な乾田化が果たされたことで、オオフネ、テンマともにその役目を終えた。



タズル (オオフネ)

(昭和30年代ごろ、氷見市十二町潟近辺)

水路沿いの稲架場まで稲束を運ぶ。湿田のテンマから、水路のオオフネに稲を積み替え、稲架場に運んだ。



タズル (テンマ)

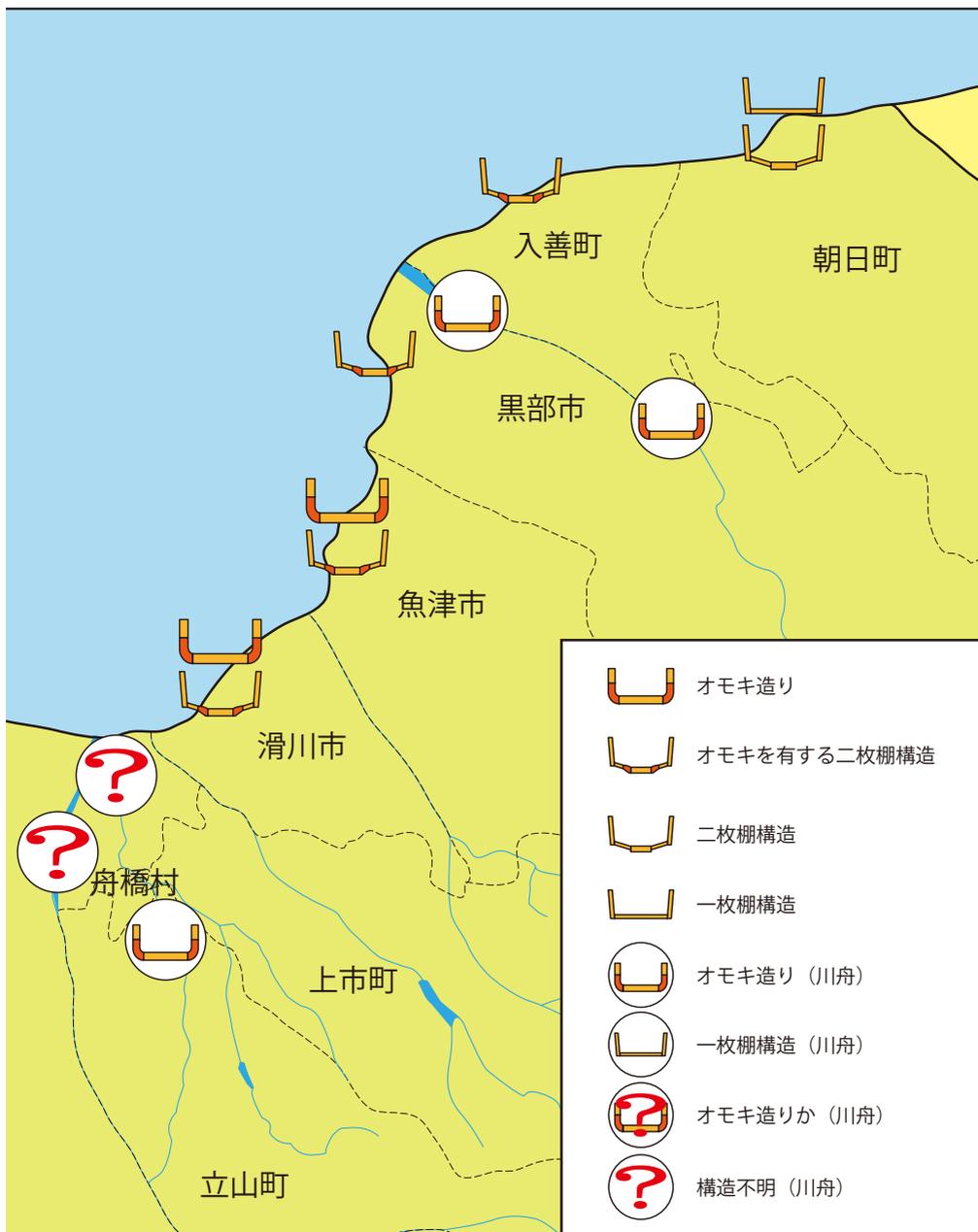
(昭和30年代ごろ、氷見市十二町潟近辺)

テンマに稲束を載せ、後ろから押して使用した。十二町潟周辺の重湿田は、稲刈りの時期でも水が引かず、テンマは一家に1艘は必需品だった。

富山県和船分布図



江戸時代末ごろから昭和40年代末ごろまで富山県内で用いられた和船のうち、現存船や文献資料によって構造がわかるものを示した。



おわりに

縄文時代に生まれて以来、木で船を造る技術はさまざまに工夫され、変化してきた。本書で紹介してきたように、ここ富山県でもかつては海や川で数多くの木造の和船が活躍していたが、昭和40年代末ごろ以降、FRP（繊維強化プラスチック）製の船が全盛を迎え、木で造られた和船のほとんどは姿を消してしまった。

さらには、地域の船造りを担った船大工と、船大工の技術そのものも消えていこうとしている。本書が、かつてこの地で生きた人びとのくらしと、それを支えた船の姿に、いくらかでも思いを巡らせるきっかけとなってくれることを、切に願っている。

..... 主な参考文献

赤羽 正春

1998 『日本海漁業と漁船の系譜』 慶友社

安達 裕之

1998 『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

石井 謙治

1995a 『和船Ⅰ』 ものと人間の文化史76-I 法政大学出版局

1995b 『和船Ⅱ』 ものと人間の文化史76-II 法政大学出版局

金澤 兼光

1766 『和漢船用集』（三枝博音編 1943『日本科学古典全書』第12巻所収）

出口 晶子

2001 『丸木舟』 ものと人間の文化史 98 法政大学出版局

富山県水産講習所

1913 『大正元年度 富山県水産講習所報告』

1916a 『大正三年度 富山県水産講習所報告』

1916b 『大正四年度 富山県水産講習所報告』

氷見市立博物館

2015 『特別展 とやまの船と船大工 一船が支えた人びとのくらしー』

和船建造技術を後世に伝える会

2005 『船をつくる、つたえる 和船建造技術を後世に伝える会調査報告書』

2008 『氷見の和船 和船建造技術を後世に伝える会調査報告書Ⅱ』

2011 『とやまの和船 和船建造技術を後世に伝える会調査報告書Ⅲ』

2014 『富山湾の漁撈用具 和船建造技術を後世に伝える会調査報告書Ⅳ』

○和船建造技術を後世に伝える会 会員

前代表	番匠 光昭	船大工 番匠FRP造船
代表	小境 卓治	氷見市立博物館 館長
会計	小谷 超	氷見市立博物館 主査(学芸員)
事務担当	廣瀬 直樹	氷見市立博物館 主任学芸員

○協力者・協力機関

(五十音順・敬称略)

浅野 興太郎	大野 究	荻野 信悟	九里 伸子
昆 政明	田島 良明	巽 巳和	出口 晶子
出口 正登	中嶋 竹次郎	中山 海	番匠 光昭
堀 埜 秋彦	向島 秀一	村田 一夫	村田 泰二
毛利 勝示	毛利 俊夫	毛利 芳治	山口 升儀

石川県立図書館
かほく市海と渚の博物館
日本海学推進機構
富山県埋蔵文化財センター
氷見市立博物館

射水平野土地改良区
黒部市立生地公民館
入善町下山芸術の森発電所美術館
八幡神社(氷見市北大町)

本書で紹介した実物資料のうち、「氷見市立博物館蔵」としたものは、氷見市立博物館および氷見市文化財センターで見学できます。くわしくは氷見市立博物館にお問い合わせください。(連絡先：氷見市立博物館 TEL0766-74-8231)

表紙写真 メイン写真 氷見市灘浦「島の大敷」(平成9年ごろ)

表紙右

(上から) 鞍川D遺跡出土丸木舟(氷見市立博物館)
船絵馬「神栄丸図」(氷見市北大町八幡神社)
ドブネ(氷見市小杉船だまりか)
テント(氷見沖)
網 船(黒部市生地浜)
タズル(氷見市十二町潟)

和船建造技術を後世に伝える会調査報告書V

とやまの海と船

発行日 平成28年3月25日

編集・発行 和船建造技術を後世に伝える会

氷見市立博物館

〒935-0016 富山県氷見市本町4-9

TEL 0766-74-8231

印刷 小間印刷株式会社