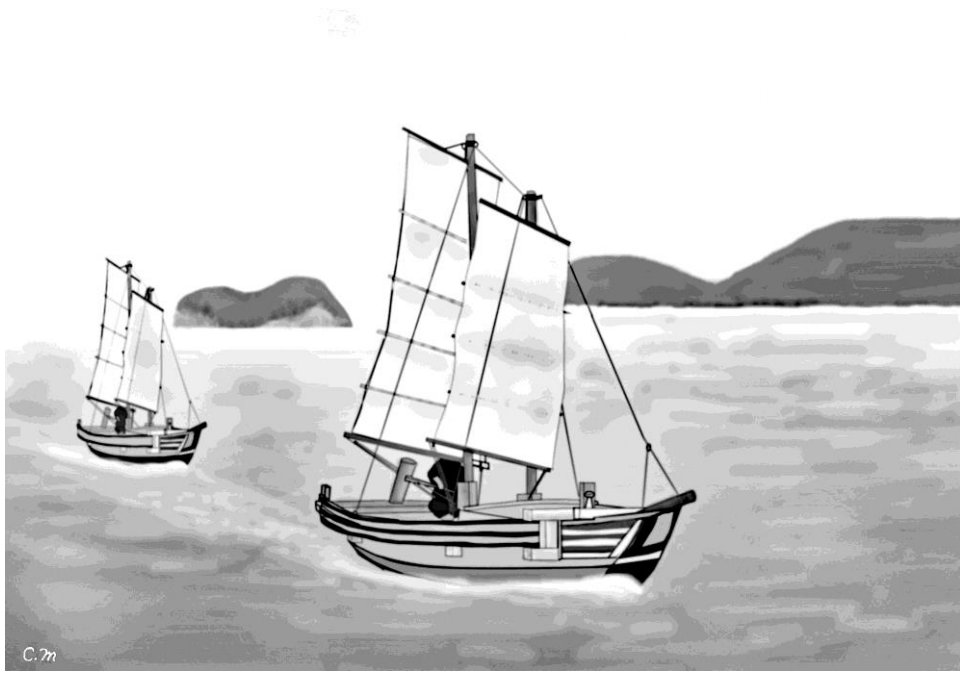


近海漁に使われた

# 串木野の小型和船

南 竹 力



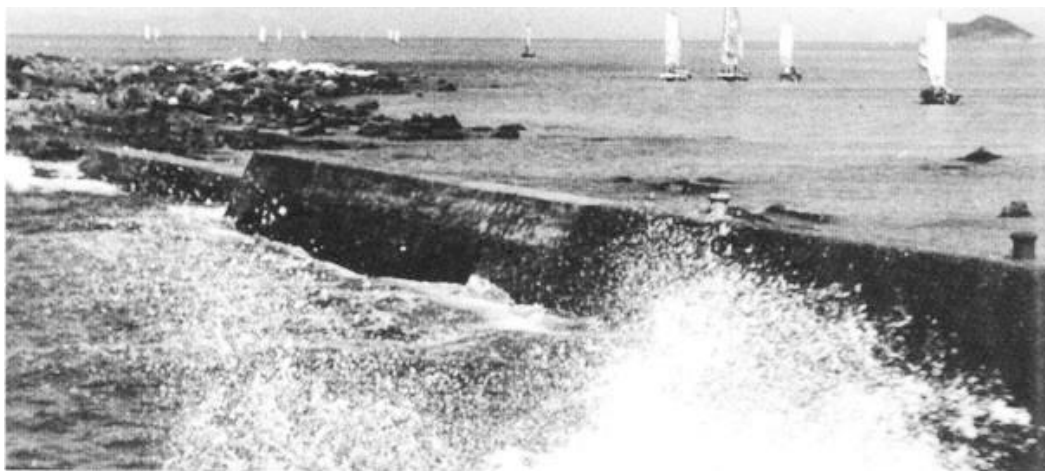
歸 港

## はじめに

昭和 35 年(1960 年)頃まで、串木野の五反田川河口の砂州には、一本釣り漁の和船が帆柱を列べていた。夜明け前に出帆した船は午後になると、帆に風をはらませて疾走して帰って来る。河口の入口で、スーと帆桁を下げて、その勢いで舵を操り、岸に正確に近づき、すばやく舳いをとっていた。

船乗りは、ねじりはちまき、夏は上着に禪一つ、冬はドンザを着込んで腰巻き姿、赤銅色の顔が漁師としての誇りさえ感じさせる。

船乗りの女房は、船が見える前から岸に立ち、桶を持って船が着岸すると、魚を選び分け、天秤棒で担いで近くの市場に運んで行く。天気の良い日の港（河口）での風景であった。



五反田川河口より帆を上げて出漁する和船

(写真資料：串木野市漁業協同組合創立100周年記念誌より掲載)

# 目 次

はじめに

|                          |           |
|--------------------------|-----------|
| <b>第1章 小型和船の構造</b> ..... | <b>1</b>  |
| 1-1 南九州における小型和船.....     | 1         |
| 1-2 串木野の小型和船の特徴.....     | 2         |
| 1-3 ミヨシ・ミオシ（水押し）.....    | 6         |
| 1-4 船体・艀装.....           | 8         |
| 1-5 和船のヘルムとヒール.....      | 14        |
| 1-6 舵・帆・錨.....           | 18        |
| <br>                     |           |
| <b>第2章 漁 労</b> .....     | <b>22</b> |
| 2-1 キャビン.....            | 22        |
| 2-2 漁労海域.....            | 24        |
| 2-3 山当て.....             | 25        |
| 2-4 和船の係留港（船溜まり）.....    | 26        |
| 2-5 釣りの所作・釣り道具.....      | 30        |
| 2-6 餌入れ（エツパン）.....       | 31        |
| 2-7 トンコツ（枕箱）.....        | 32        |
| 2-8 漁労着.....             | 33        |
| 2-9 食 事.....             | 34        |
| 2-10 ト マ.....            | 35        |
| 2-11 ランプ.....            | 36        |
| 2-12 気象予報.....           | 37        |
| <br>                     |           |
| <b>第3章 造 船</b> .....     | <b>38</b> |
| 3-1 船体構造.....            | 38        |
| 3-2 船材と船大工道具.....        | 41        |
| (1) 船 材.....             | 41        |
| (2) 船 釘.....             | 41        |
| (3) 鋸（のこぎり）・鑿（のみ）.....   | 42        |
| (4) マキハダ（槓肌/槓皮）.....     | 44        |

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| 3-3 造船儀礼 .....                      | 44 |
| (1) 造船儀礼 .....                      | 44 |
| (2) 船霊様 .....                       | 44 |
| あとながき .....                         | 45 |
| 写真資料： 南九州地区の小型和船 .....              | 46 |
| 資料1 串木野最後のサツマ型帆船（機帆船） .....         | 46 |
| (1) 小瀬港 .....                       | 46 |
| (2) 島平港 .....                       | 49 |
| (3) いちき串木野中央図書館ロビー展示資料に見る帆・艀装 ..... | 51 |
| 資料2 「うしぶか海彩館」の展示資料に見る帆・艀装 .....     | 53 |
| 資料3 「笠沙恵比須館」の展示資料に見る和船 .....        | 55 |
| 資料4 日南市油津の「チョロ船」 .....              | 58 |
| 資料5 薩摩川内市でのサツマ型和船の建造と進水式 .....      | 62 |
| 資料6 五和歴史民俗資料館の展示に見る和船 .....         | 65 |
| 資料7 下甑郷土館 .....                     | 68 |
| 参考文献 .....                          | 70 |
| 著 者 .....                           | 70 |

## 第1章 小型和船の構造

### 1-1 南九州における小型和船

日本における小型和船は一本の木をくりぬいた丸木舟から発達したものである。丸木舟にヌキ（貫木・船梁）、ワキイタ（舷側板・脇板）等を付けるようになり、板を何枚も組み合わせたイタツキ（板付）船と発展していった。種子島・屋久島では丸木舟が使われ、丸木舟の土台に上舷材、ヌキ、舵床を取り付け、漁労に使われていた。

奄美は沖縄の影響を受け、サバニ船が良く使われている。サバニはミヨシ（船首・水押し）がトダテ（戸立）型であり、丸木舟もそれに近い。種子島・屋久島では丸木舟は舵を長くしてセンターボードの役割を持たせていた。

サツマ型和船はカワラ（航）、ネイタ（根板）、ワキイタを接ぎ合わせて、ヌキで補強したイタツケ（板付け）船の一つであり、南九州地方、種子島、屋久島で使われていた船である。ミヨシ（船首）の形状によって、サツمامイヨシ、ヒッキリミヨシ、マルマゲミヨシなどと呼ばれ、船体の形状も含め、漁労使われた地域の名前で、ヒュウガ（日向）型、ウシブカ（牛深）型と呼ばれる。サツمامイヨシのイタツケ（船を一般にサツマ（薩摩）型と呼ぶ。

川内川流域ではカワブネ（川舟）、鹿児島湾ではサンテンマ（ハギ舟）という広いカワラ（底板）とワキイタの三枚船が使われている。昭和30年代頃には、漁村に行けば、浜には必ず木造和船の姿があった。その和船は、船大工と漁業者との試行錯誤を経て、それぞれの用途および使用地域の海況に適応するようほぼ完熟に近い合理的な船型を受け継いでいたと思われる。

まことに、機械動力の無い時代の和船は人力の櫓・櫂や大自然の風を用いた帆に頼っていたから、波抵抗は極めて小さく、かつ、漁労に適した操作性と人、漁獲物及び船の安全性のためにある程度の復原性と耐航性とを備えていたであろう。

南九州一帯では、昔から大和型和船の形状を持ちながら、明治以降、帆などが西洋の技術を取り入れてきた。同じような構造の和船は宮崎県日向地方、日南地方、熊本県天草諸島まで、広く使われている。

## 1-2 串木野の小型和船の特徴

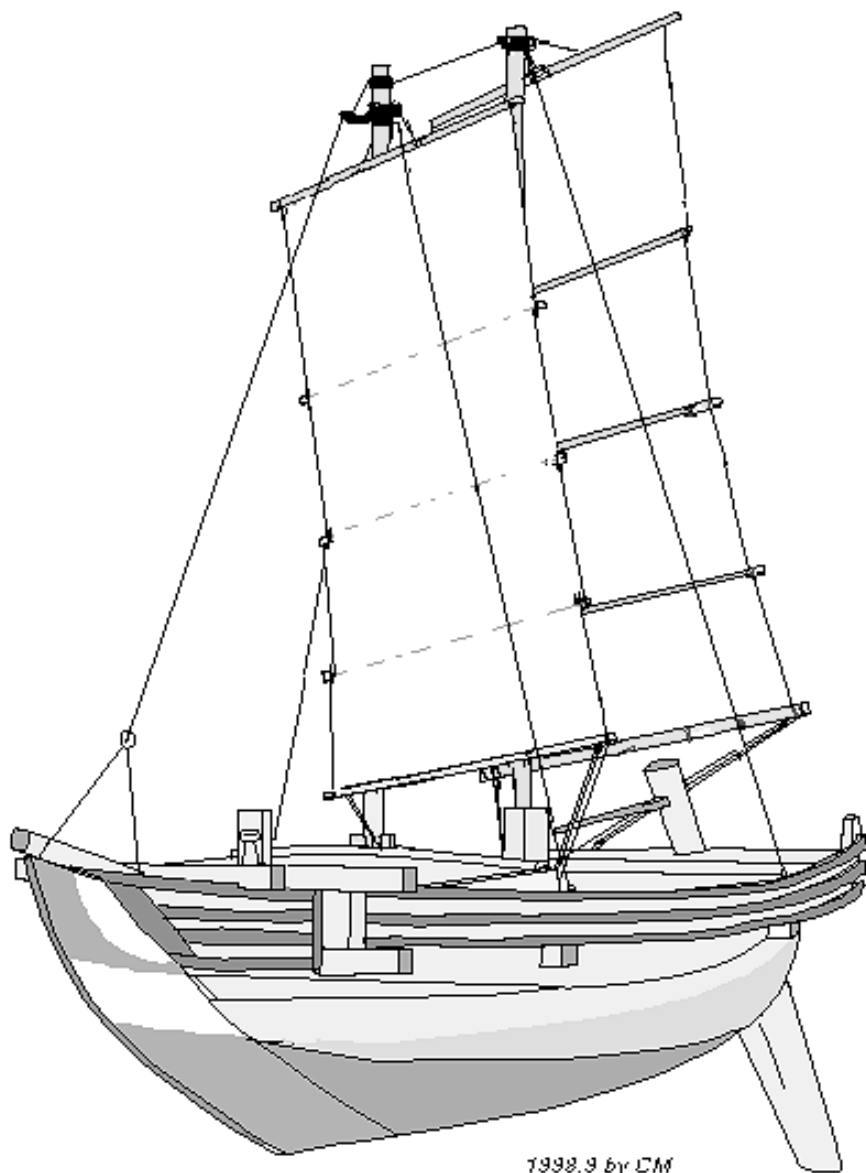
串木野での沿岸漁業は近世において、「旧薩摩藩沿海漁業図」にも記されている。明治以降、長崎や天草牛深の漁法や、高知土佐から移住してきた漁師の漁法を取り入れて、沿岸から遠洋へと漁場を広めたのではないかと推察される。串木野の本浦地区には土佐向き（本浦東）という部落があった。その住人に佐抜、土佐など高知土佐に由来するという名前があることから領ける。延縄漁の発明により、遠洋へと足を伸ばし、五島列島近海のカジキ・マグロ漁が盛んになり船も大型化した。

串木野の和船は、1人乗りの船（船丈：6m程度）が多くいた。1人乗りの場合、操船に必要なミナワ（縄・ヨマ・ロープ）の端はトモ（艫）になるべく集中・結索しておかなければ、突発的な強風などに対応できない。それ以上の船丈（船体長）になると、2, 3人乗りの和船になる。南九州の小型和船は、漁師の漁労の方法、その漁港の地理的条件や船大工の造船技術によって、少しずつ独自に発達してきている。したがって、それぞれの地域での和船の資料を収集することは大変興味深いことである。

明治以前の和船と船体構造はほとんど同じであるが、デッキ（甲板）を設けたり、マツラ（肋骨）を挿入したりして、改良が加えられている。また、動力は帆走のみであったが、だんだん機械化が進み機帆船として発達してきた。

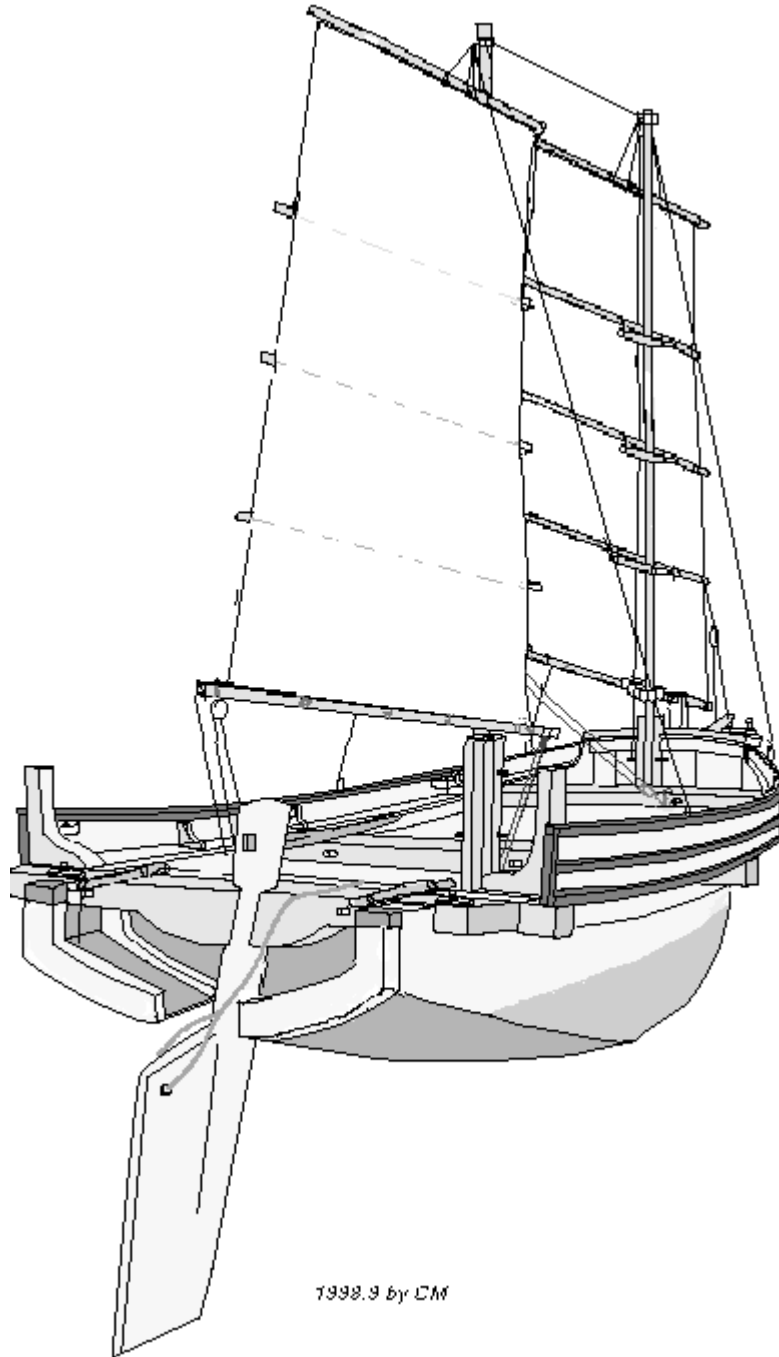
大正の頃より船体は改造され、スイタ（簀板）張りからデッキ張りとなり、デッキには物入れの箇所はサブタ（蓋）が設けられ、ロープや道具（ショドツ）はこれに収められ、雨や波しぶきも入らなくなり、荒天でも安全な航走ができるようになった。特に、帆の構造、帆走の仕方については、南九州、日向、天草地方について、同様のものが見られる。

地方の浜・浦や河川には船大工が居り、それぞれ大工の流儀があった。その漁場や波・風、海岸地形、船の係留場所などの状況によって、船の形が少しずつ異なる。また、大工や船主の嗜好によって、飾り付けなども違っていた。それぞれ、地方の海岸地形や漁法に合わせて独自に発達してきていて、その特徴を持っている。



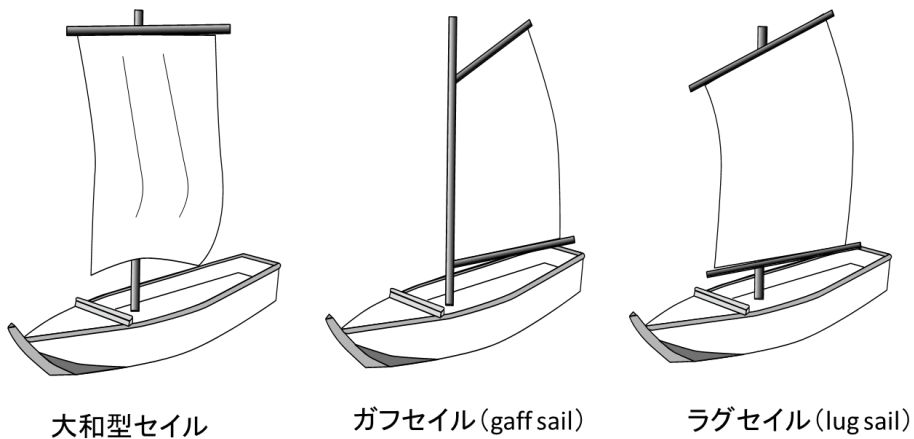
1999.9 by CM





1998.9 by DM

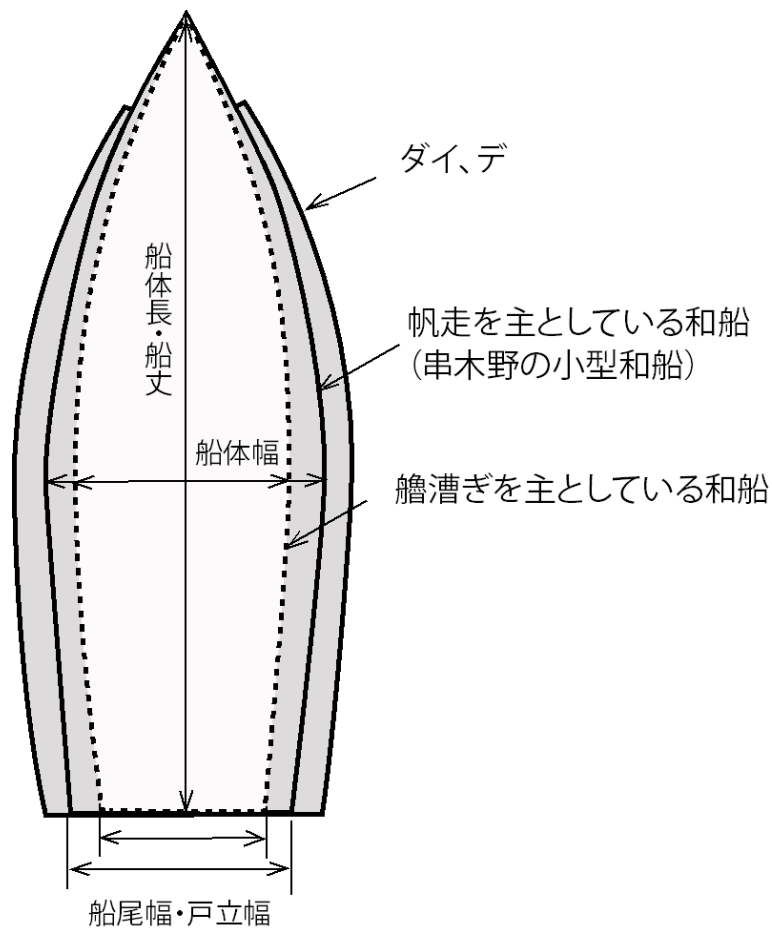
明治以降の西洋の帆布も輸入され、西洋帆の技術が取り入れられていると思われる。帆は、西洋帆船のラグセイル (lug sail) の帆形にも良く似ている。帆は前後2枚の帆、追手風の際はヤ帆 (矢帆・弥帆) も使われた。



帆布は麻織布から、キャンバス (綿織布・メリケン帆布) が使われるようになった。艫を主としている和船は、五丁艫、三丁艫で漕ぐため、ワキイタ (ウワダナ) とデ (台・ダイ) の間のヌキにドドコ (艫床・ロドコ) が付けられる。

また、船丈 (船体長) を大きく、戸立幅/船体幅が小さく取っているため、スマートな船形になっている。従って、船体の抵抗も小さくなる。

串木野の一本釣り和船は船尾に艫一丁を持ち、帆走を主としていたため、艫漕ぎの船に比べて船体幅が広く、戸立幅も広く取ってある。また、幅を広げるためダイを付け、波返しの板を張り、甲板状になっていた。帆走時の風に対する安定性を重視することと、作業性を確保したと思われる。



### 1-3 ミヨシ・ミオシ（水押し）

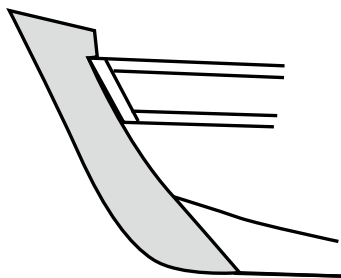
ミヨシとは水押し（ミオシ）から転じたものであり、船首、舳先のことである。ミヨシは先端部の突き出しの形状や面積（幅）、傾斜（角度）が地域によって違い、その呼び名も違う。呼び名については地域の名前で呼ぶこともある。

船足を速くする船の場合はミヨシの傾斜は毎面に対して浅くなり（インコロ型）、風に対する横流れ、切上がり（タッキング）等を重視する場合、ミヨシは水面に対して傾斜は深くなり、ミヨシ幅も広くなる（サツマ型）。

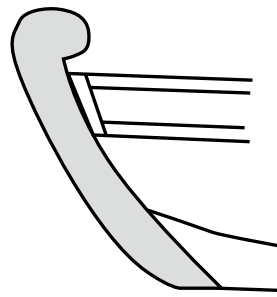
串木野の小型和船のミヨシは、板状になっていて、船横からみても広い。たぶん、これは、キールを持たない和船では、ミヨシと舵（ラダー）を組み合わせ、風による横流れを防止するのと、帆にかかる風圧中心による船体の回り（ヘルム）を押さえているのではないだろうか。

串木野の多くの小型和船に船首に斜檣（バウ・スプリット）がみられる。しかし、斜檣は船首より、小さいスプリットが少し突き出しているだけである。西洋帆船でいうバウ・スプリットとは少し趣が違ふ。西洋帆船の場合、なるべく帆の面積を大きくとるために、ジブセール（三角帆）を多くつけるために取り付けられている。

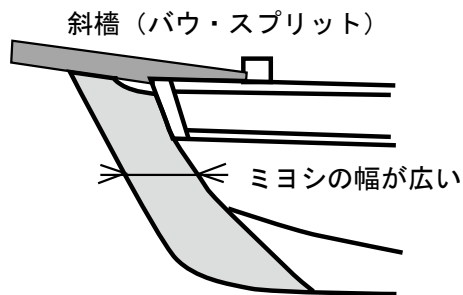
小型和船の場合は広く板状になったミヨシ（船首材）の補強と前帆柱（前檣）を支えるハンズ（フォアステー）を縛るために使われているようだ。



サツマ型



マルマゲ型



串木野小型和船のサツマミヨシ型

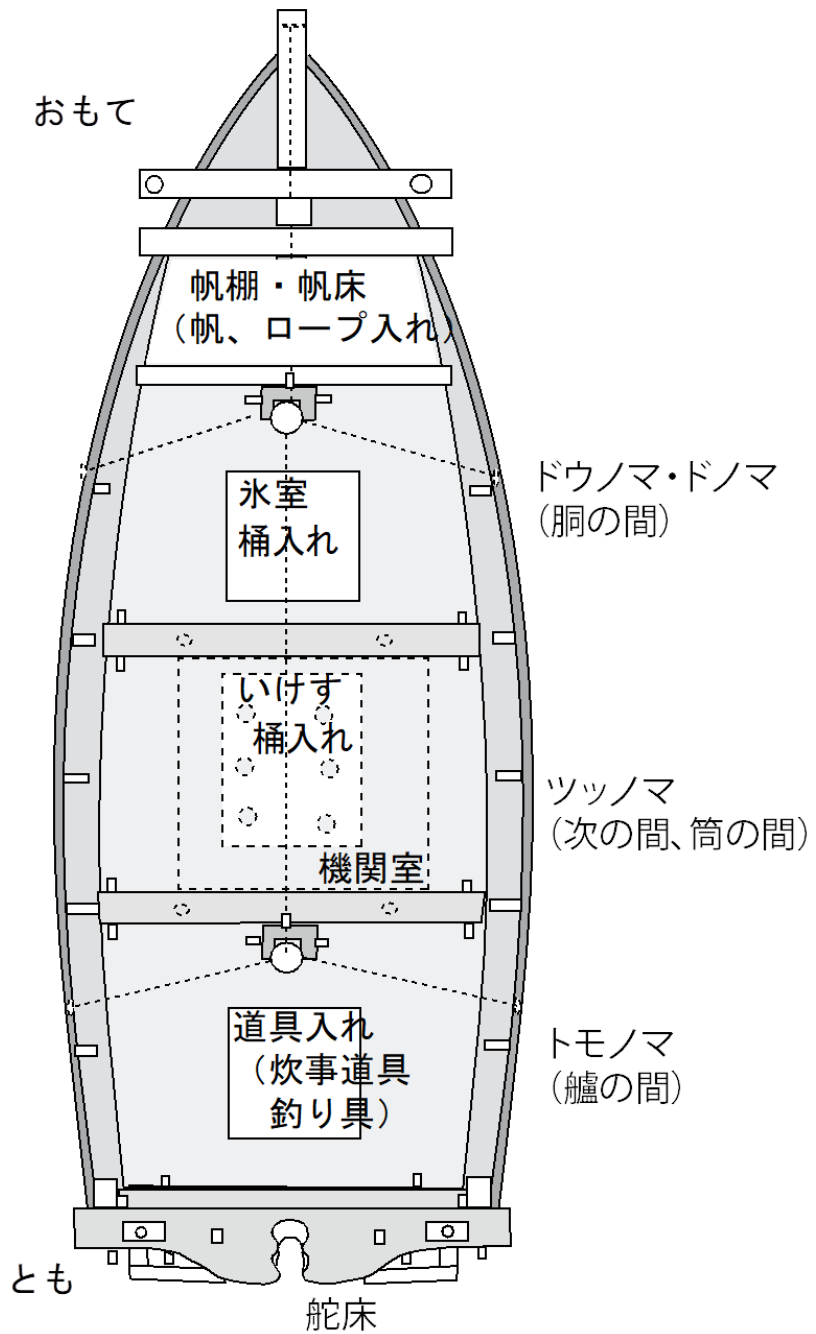
その他のミヨシ

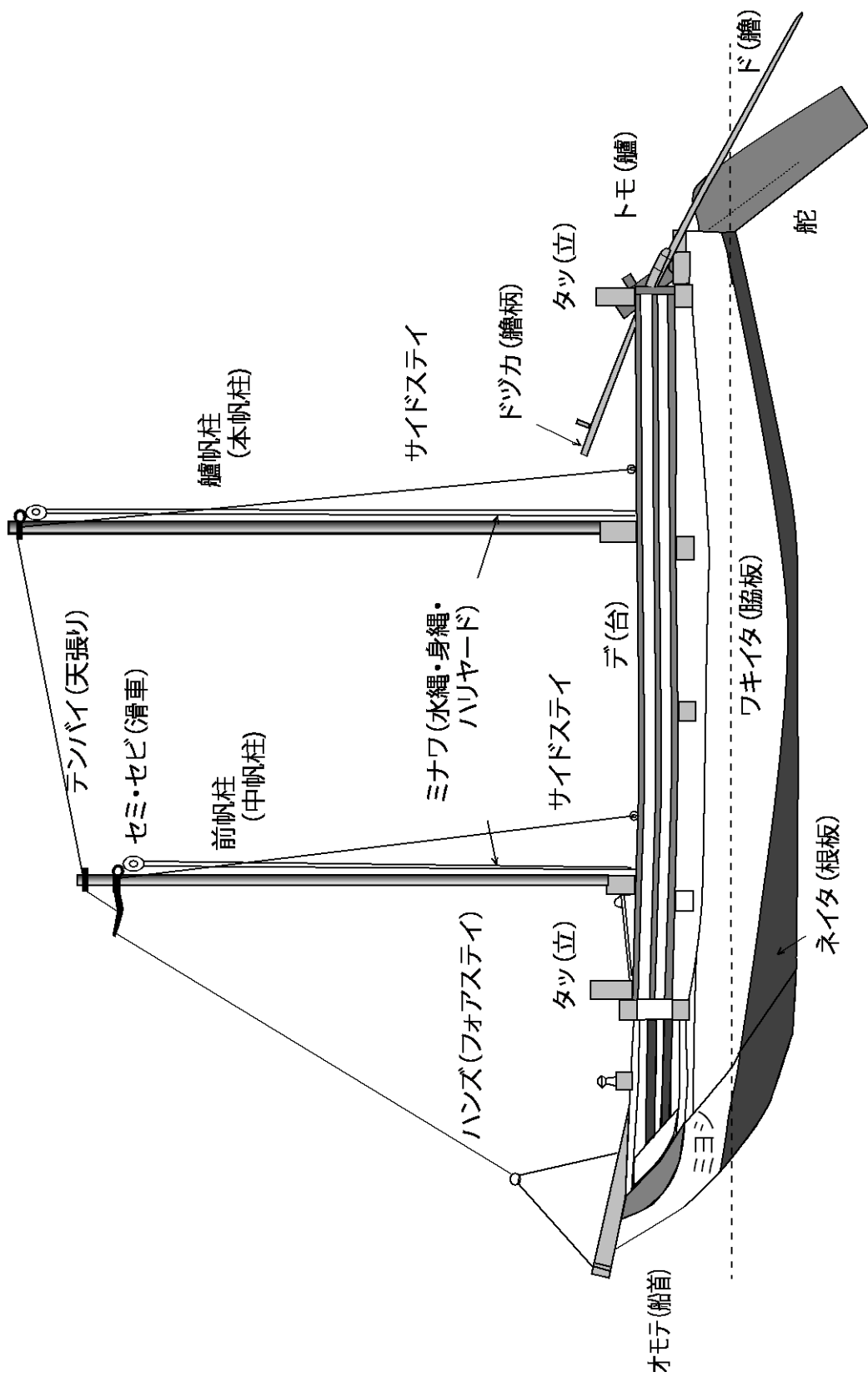
- ・ヒッキリ型
- ・インコロ型
- ・ゾウノハナ型
- ・アワ型
- ・ヒュウガ型

## 1-4 船体・艤装

和船の構造はカワラ（底板）、ネイタ（舷底板）・ワキイタ（脇板・ナカイタ・舷側板）と呼ばれる板を接合し、ヌキ（貫木・船梁・ハリ）で補強した構造になっている。

ヌキの下には、仕切りと船体の補強の役目をした、セコイタという厚めの板を形に合わせて固定してある場合もある。セコイタは船の間の仕切りだけでなく、カワラ、ネイタ、ワキイタを一体化するマツラ（肋骨・フレーム）の役割も持っていた。串木野のサツマ型は舷側板の上部に張り出したデ（上部舷側板台・ダイ）があった。乾舷を高くすることができ、波返しの役目と甲板の面積を広くとることで船上での作業性を良くすることができたのだらう。

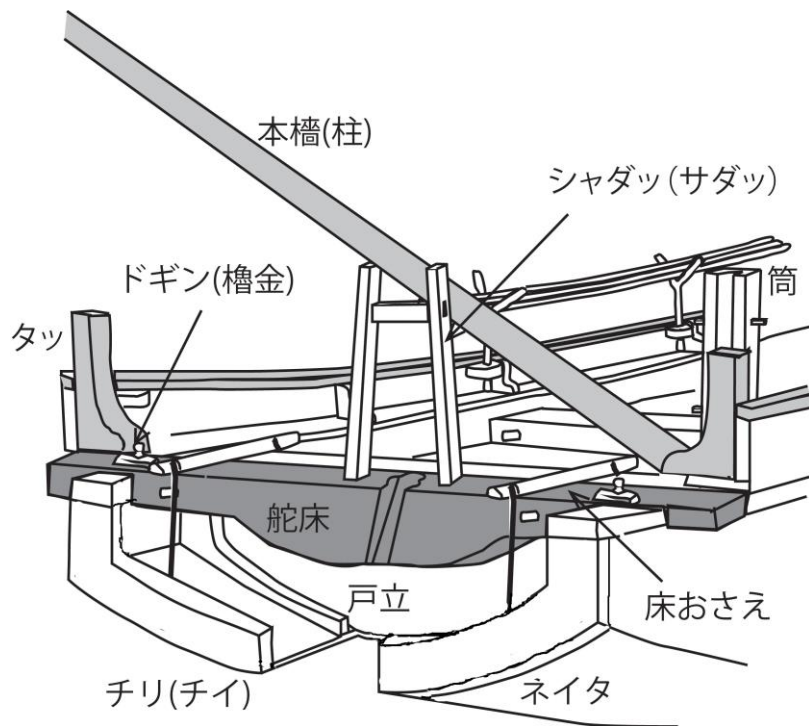




三丁艫、五丁艫で帆走を補助とする和船ではダイとワキイタの間に隙間があり、艫を差し入れて、漕ぐようになっていた。

串木野の小型和船では、艫は船尾に一丁で、ダイとワキイタの間は、板で仕切られ、海水が入ってこないような構造になっていた。係留している船が干潮でいつも着底する場合、海底が砂か砂利かによっては、船底の保護するために船底に沿って2～3本の打付けスランを取り付ける場合もある。

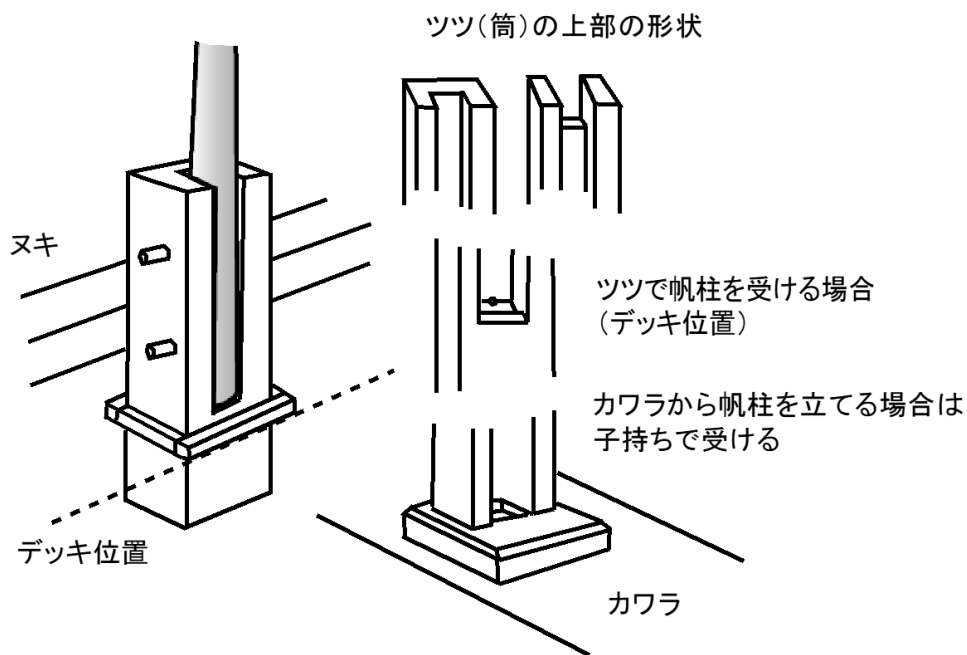
船首をオモテ、船尾をトモ、左舷をトリカジ、右舷をオモカジと呼ばれる。船首の舷側板から1尺程度出たヌキにヤツガシラ(八頭)と呼ばれる飾りが付けられていた。船大工は船主の好みに応じて、ミヨシに彫りや船首部の帆棚の部分に飾りを入れたりしていた。中帆柱の上部には、金具が付いていて、帆の上桁がハンズに引っかからないように、工夫されていた。



帆柱はツツ（筒）と呼ばれる台座に固定する。

大櫓（艦帆柱）を倒すときは舵床の上のタツ（立ち・シャダツ）に立てかける。

帆走を主とした串木野の和船は、大きなツツの中に帆柱が入り込むようになっていた。

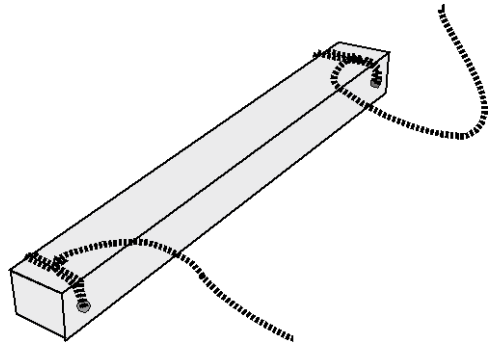


帆柱と帆桁の位置は追風で観音開きにした場合、帆桁が帆柱の風下になるように固定させている。帆桁は帆柱に「挟ん竹」と「うち回し」によって、自由に回転できるようになっていた。

舵床は船体構造の一部ではなく、床押さえによって固定されているので、舵穴が消耗したときは交換する。舵穴にはグリースなどが塗られる。船体は船梁（はり）によって仕切られ、船首より、ドウノマ（胴の間）、ツツノマ（次の間・筒の間）、トモノマ（艦の間）と呼ばれていた。



船体の喫水線下は石油系の塗料が無い時代は、フカ油を塗って、木材の煤を擦り込み、船底塗料としていたようである。コールタールも使われていた。また、船底についた貝殻などを取るのと船虫退治に船底に満潮時にジン（枕木・スラシ）を敷き、干潮になってから、松葉（アヤ）を集めて焚き、船底の手入れを行っていた。

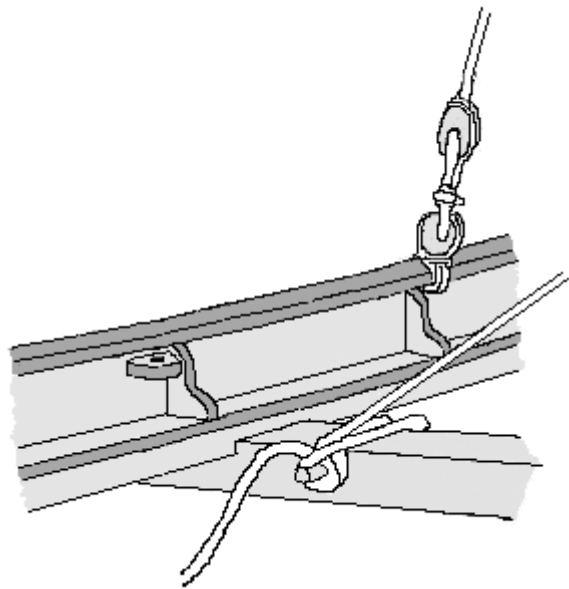
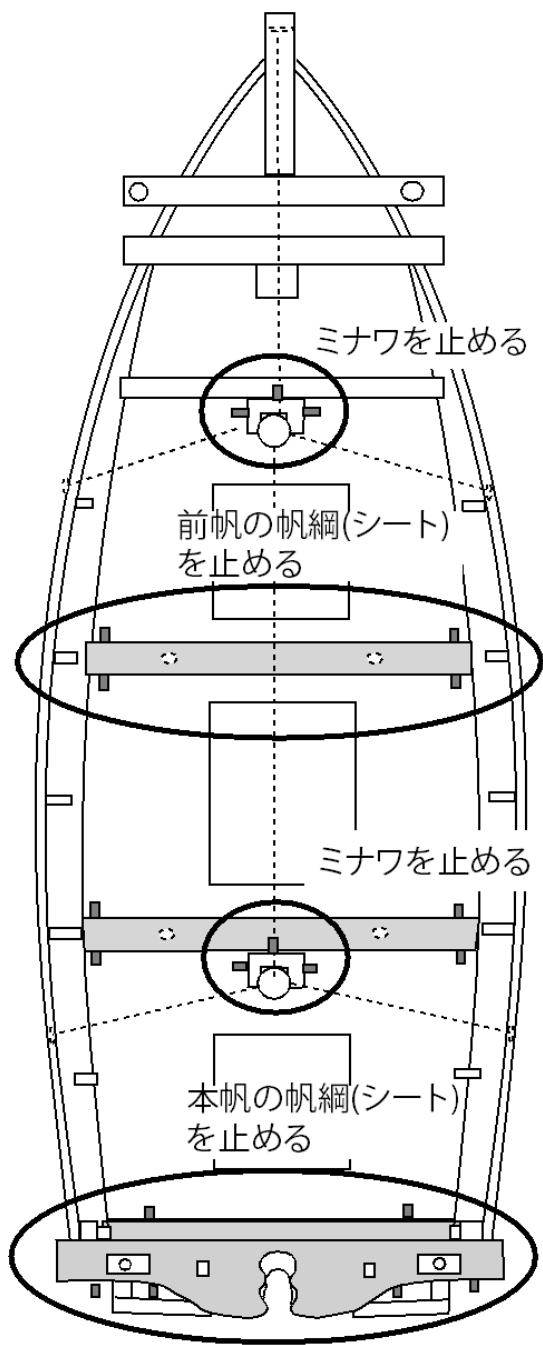


雨などが長く続いたりした場合は、箆板の下に溜まったアカをくみ出す。いつも、船体の防腐のために塩抜きになった船体には塩水をかけておくことが必要だった。その後、オンデッキ構造（デッキ張り）になり、石油系の塗料を使うようになってからは手入れも楽になってきた。



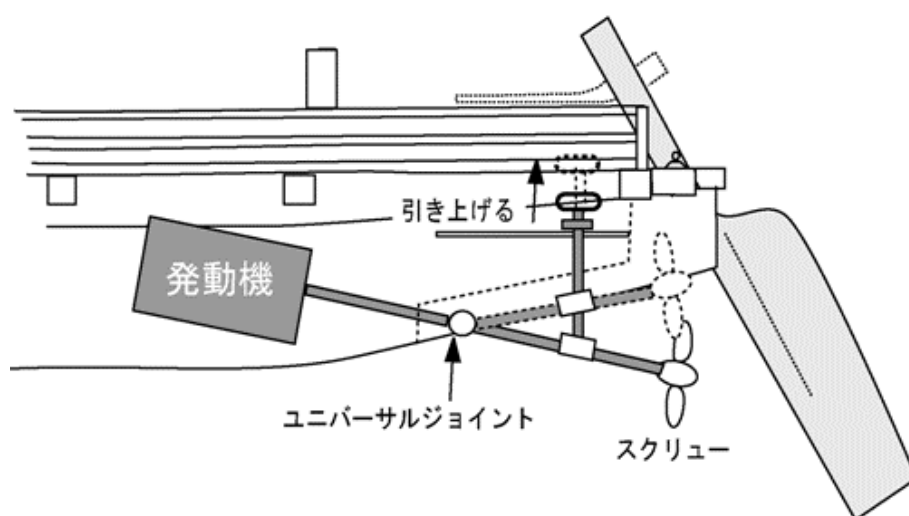
ロープ（綱）を留めるところは、帆柱のツツ（筒）、ヌキ、舵床に、ピン（木栓）が付つけられるようになっていた。

舵床や帆柱のツツは固定したピンになっており、ヌキのピンは取り外しができるものもあった。操船時、足などを引っかかないような安全な位置にあり、ピンは短い。ヨットなどのクリートとの役目をしている。



ロープ留め用の栓の位置

小型和船も機械化が進み、速力も増し、風力だけの操業からすると、安全、かつ迅速に漁労に従事することができるようになった。燃料の節約も兼ねて、帆走のみの場合は、プロペラシャフトにユニバーサルジョイントつけて、シャフトを曲げて、スクリューをネイタの内側へ納め、帆走時の船体抵抗を少なくするようにしていた。また、砂地へ繫留するときはスクリューを痛めないようにするため、同様にスクリューをネイタの内側へ収納していた。



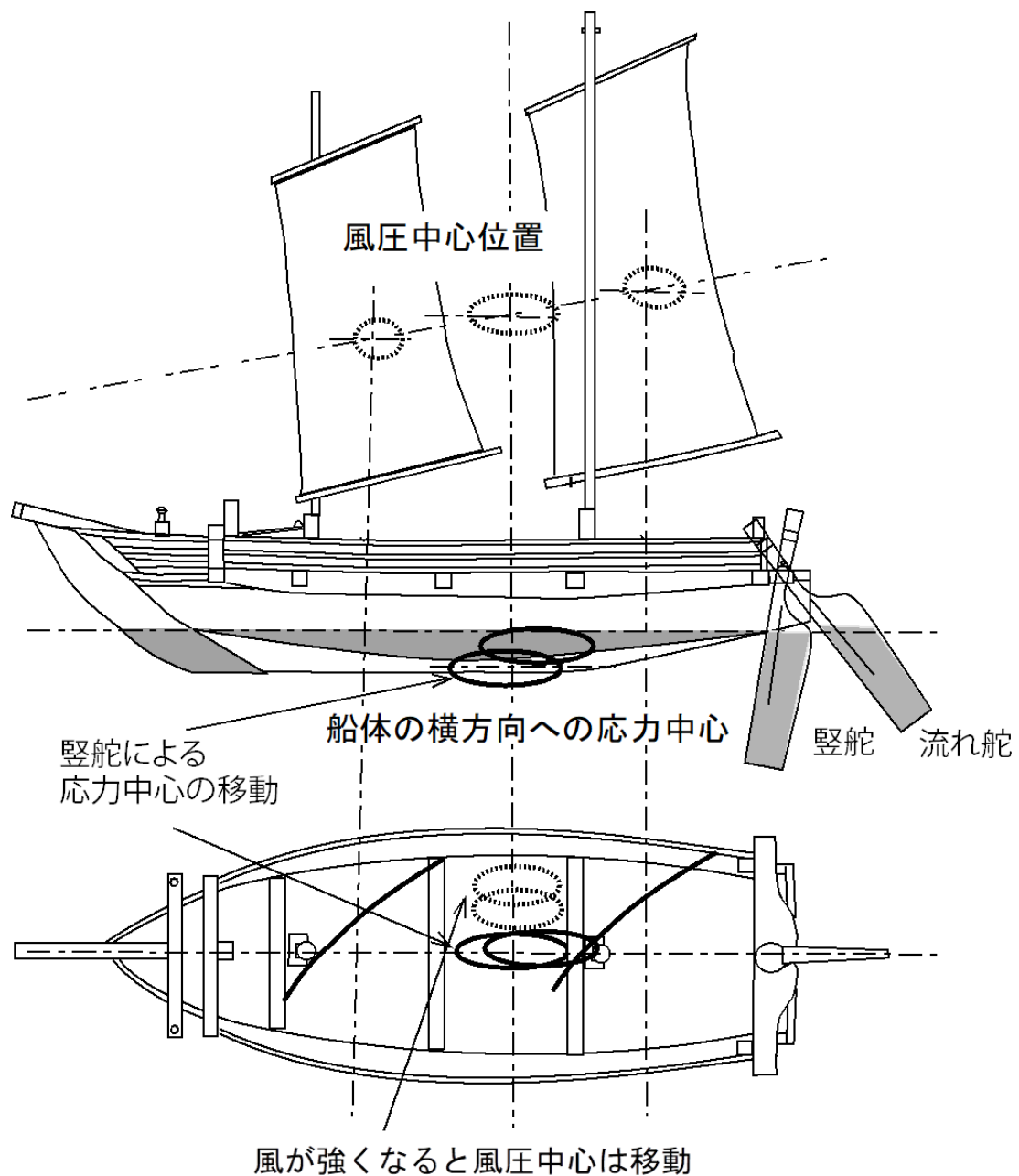
### 1-5 和船のヘルムとヒール

串木野の和船のミヨシは、板状になっていて、船横からみても広い。また、舵も広くつくられている。帆は通常は2枚が多い。その他に矢帆などを付ける場合がある。

現在のヨットの三角帆の場合、1枚帆で、風圧の中心がマストよりも離れているため、ヨットは風上側に回転しようとする（ウェザーヘルム）。そのため、舵を使って保針しなければならないが、舵を効かすことは大きな抵抗になり、船足が落ちる。また、帆の展開によってはその逆の状態、風下側に回転しようとする場合もある（リーヘルム）。

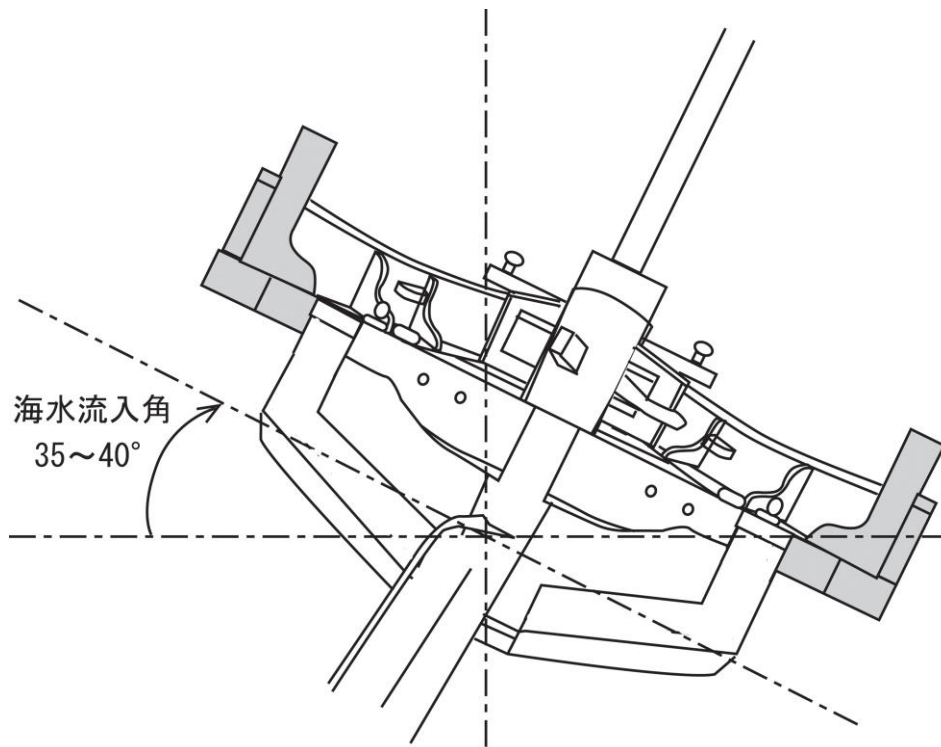
串木野の和船は元々、追手風を利用して帆走する主にしている。横風の場合、ミヨシと舵の面積が大きいので帆が受ける風圧の中心はマストに近く、2枚帆になっていて、船体全体にかかる風圧の中心は船体の中央部にあり、ヘルムが起こらないように工夫されていた。

ヘルムを押さえるのを舵に頼らないので、舵は大きくても抵抗にならなかったのだろう。もちろん、1枚帆で帆走する場合は、ヘルムが生じる。風上に進む場合、(タッキング) 後述する舵の挿入角度によって、ヘルムを押さえて切上がり性能を向上させている。ミヨシと舵の喫水下の面積分が船体のヒールを防ぎ、かつ船体の横流れ少なくしている。舵の挿入角度を変える舵床の構造は薩摩地方(笠沙、串木野)や日向地方の和船に見られる。



和船はヨットのようにヒールして、帆走するようには設計されていない。特に南九州地方の和船はソトイタ（ナカイタ）から160～250mm幅のデ（ダイ）があり、最大復元力は20～25°程度であり、35～40°以上になると海水が流入する。急なヒールにより、海水が流入した場合、船内から海水を排出するのは大変な作業であったと思われる。

デッキ張りになり、排水口を設けたりして、海水の流入を防ぐことができるようになった。もともと漁師は地元の気象に熟知していて、早めに縮帆し、安定して帆走したことだろう。水面下におけるミヨシと舵の面積の広さは、突風などによる風圧の変化を防ぎ、急なヒール押さえることができた。



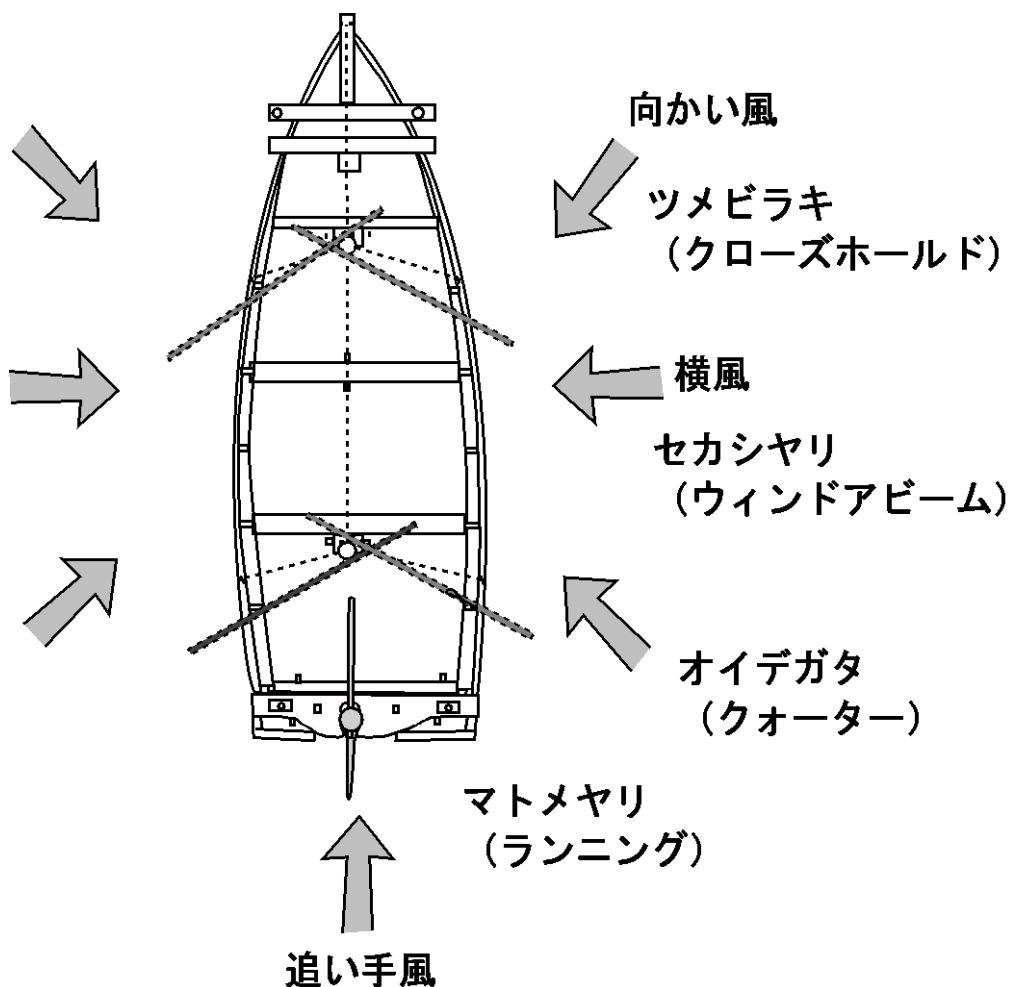
船首ミヨシの傾斜角および水切り角度が小さいこと、トモガワラ（船尾艦航）の反りが大きいことが高速時にはより有利であり、トリム条件として船首トリム（船首喫水が深い状態）であることが、耐航性能は良い。

戸立から船尾へ伸びているチリ（ネイタとワキイタの部分）があると、船尾でできる波を整流することができ、造波抵抗を減らす効果もあっただろうと思われる。

風の向きによって帆走の方法が違う。強風下では操船は大変だった。特に冬の季節風ともなれば、寸分の油断は許されない。もし危険を感じた時は、素早く帆を下げなければならぬ。風が強くなるとサゲアワセ（縮帆）にかかり、帆を低く張ることができるように仕立てられている。帆吊り（リーフポイント）といって吊りヒモでくくるようになっていた。帆吊りがない帆は中帆桁を下帆桁に縮帆用の縄でくくる。

帆走法はマトメヤリ（ランニング）、オイデガタ（追手型・クォーター）、セカシヤリ（ウィンドアビーム）、ツメビラキ（詰めびらき・クローズホールド）がある。

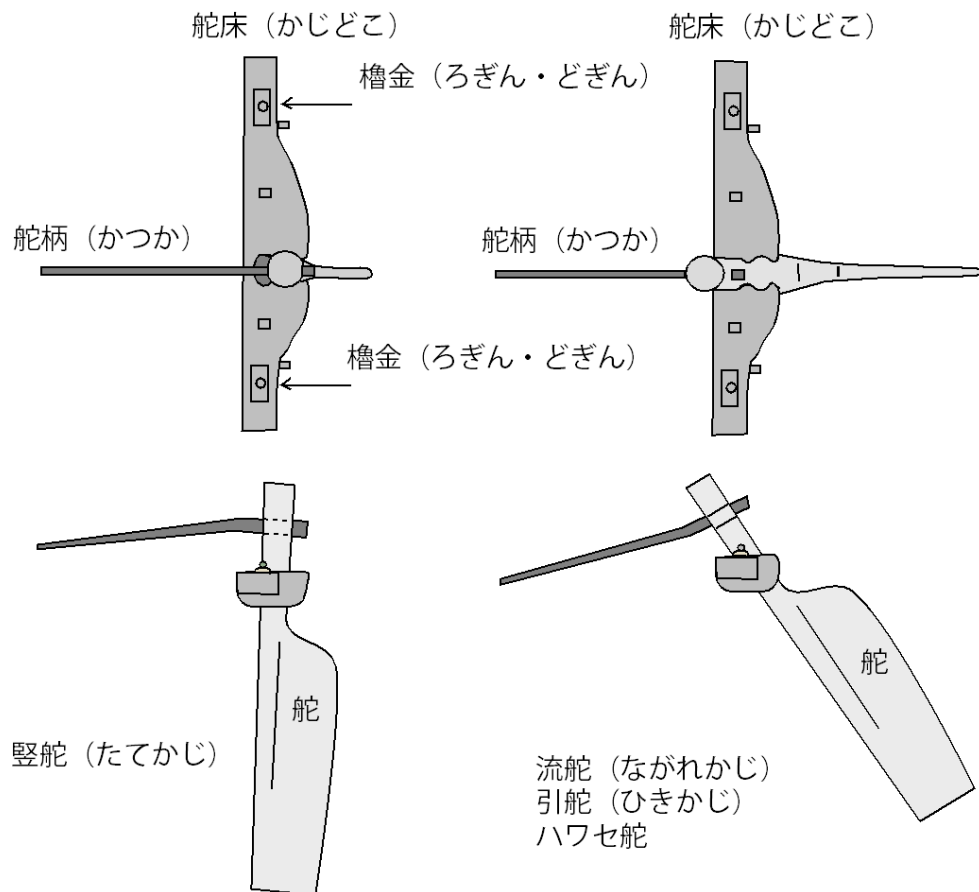
マトメヤリは主に陸海軟風を利用するもので、風が船尾より受けて走るもので、風次第では船がローリングして安定しない。風が弱いときは帆を観音開きにする。オイデガタは、船尾より斜め横に受けて航走する。船脚が早く、船体も安定している。セカシヤリは風を横に受けて帆走するもので、そのため船体はシタテ（風下）に傾く。ツメビラキは向かい風になるので、舵を堅舵にして風によるヘルムを押さえ、間切り上り（マギノボイ・タッキング）を行う。



## 1-6 舵・帆・錨

舵（ラダー）の水面下の面積は現代のヨットに比べて広い。センターボード、フィンキールを持たない和船の場合、横流れを防ぎ、風上への切り上がり角度を大きくとるためには必要であった。舵は船にとっては、最も重要な部分であり、舵が壊れることは、漂流や遭難を意味する。

舵床はカゼ（風上）に進むとき（クローズホールド）とシタテ（風下）に下るとき（ランニング）によって、舵の挿入位置（舵穴）が違っていた。それぞれ堅舵、流舵（引き舵・ハワセ舵）という。堅舵の場合、舵の水中部の中心点が深くなり、船体の傾斜（ヒール）を押さえ、その中心点が船体寄りになることで、ウェザーヘルム（進路が風上に向かう状態）を少しでも改善できる。また、流舵の場合、水中での舵の抵抗が減り、船足を速くすることができる。



舵柄（カッカ・ティラー）は舵のはめ合いの部分で曲がっており、豎舵、流舵でも舵柄が上下しないで操船できるようになっている。舵床は松材などで作られていて、船体の一体の構造物ではなく、取り外し可能なように、船体にははめ合いとなっており、床押さえで固定されている。舵と舵床の接触部は松脂油を塗って、摩擦による磨耗を防ぐと共に、適当な締まりで舵が動かないようになっている。舵は檣材を使い、その形状や大きさによって、船足や切り上がり角度に大きく左右する。

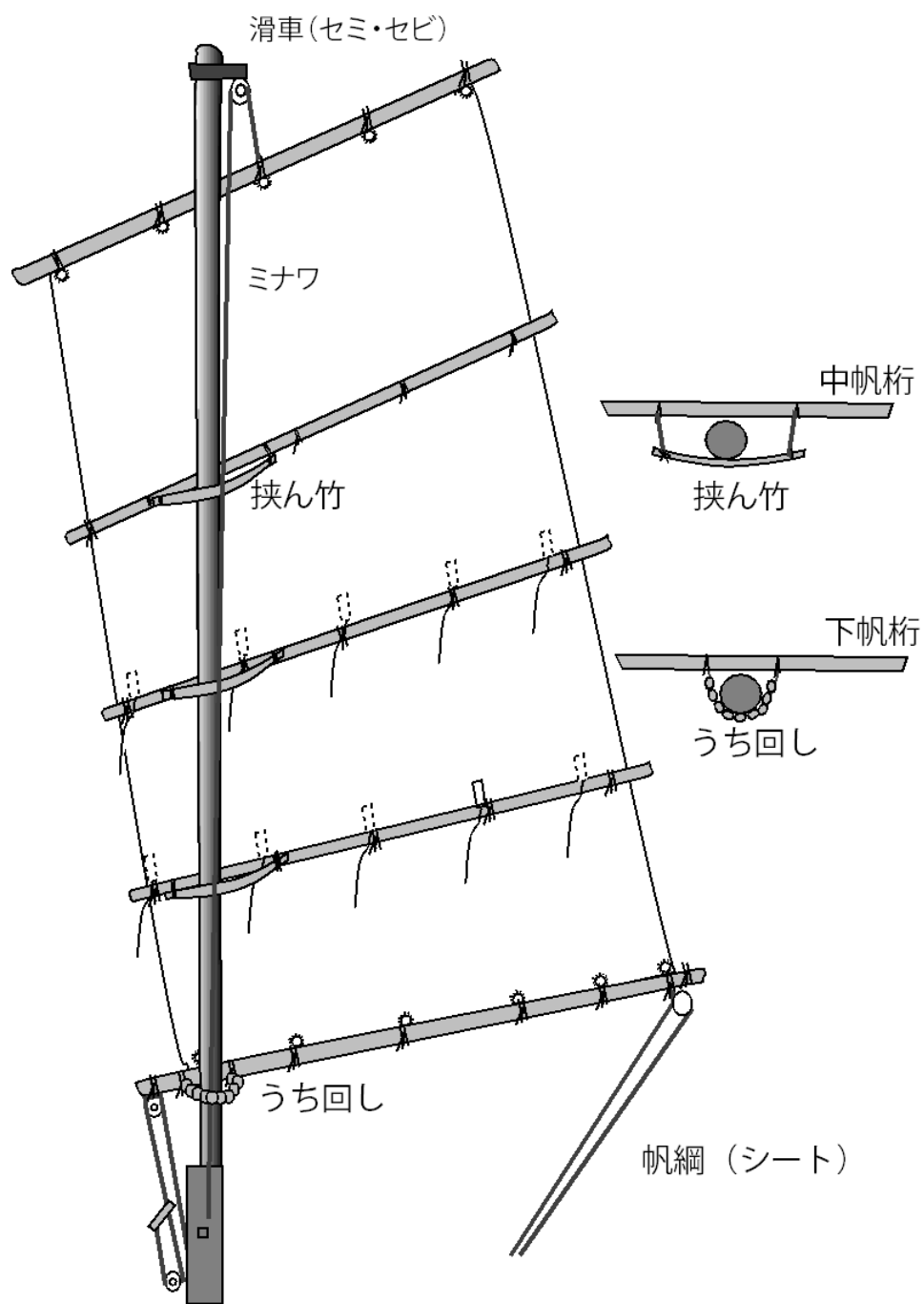
大和型和船は1本の本柱に上部帆桁を取り付けた横帆1枚の単純な帆装であるが、串木野の和船は西洋のラグセイル（lug sail）に近く、帆の前縁（ラフ:luff）より後縁（リーチ:leech）が少し長い不等四辺形であり、下帆桁（ブーム）は帆柱に対して前寄りに固定されている。また、江戸時代の絵巻物などに出てくる琉球帆船の帆形に近い。しかし、どの時代でそのような帆形になったのかはわからない。明治以降に西洋帆船の技術も導入されたのではないかと思われる。

帆桁は竹を使い、上帆桁（ガフ）、中帆桁（2～3本）、下帆桁（ブーム）を帆に固定する。下帆桁には「うち廻し」という木を数珠のように縄を通したもので帆柱に廻して固定する。中帆桁には「はさん竹」という竹を割って弓状にしたもので帆柱を挟み、風によって、帆柱から離れるのを押さえる。

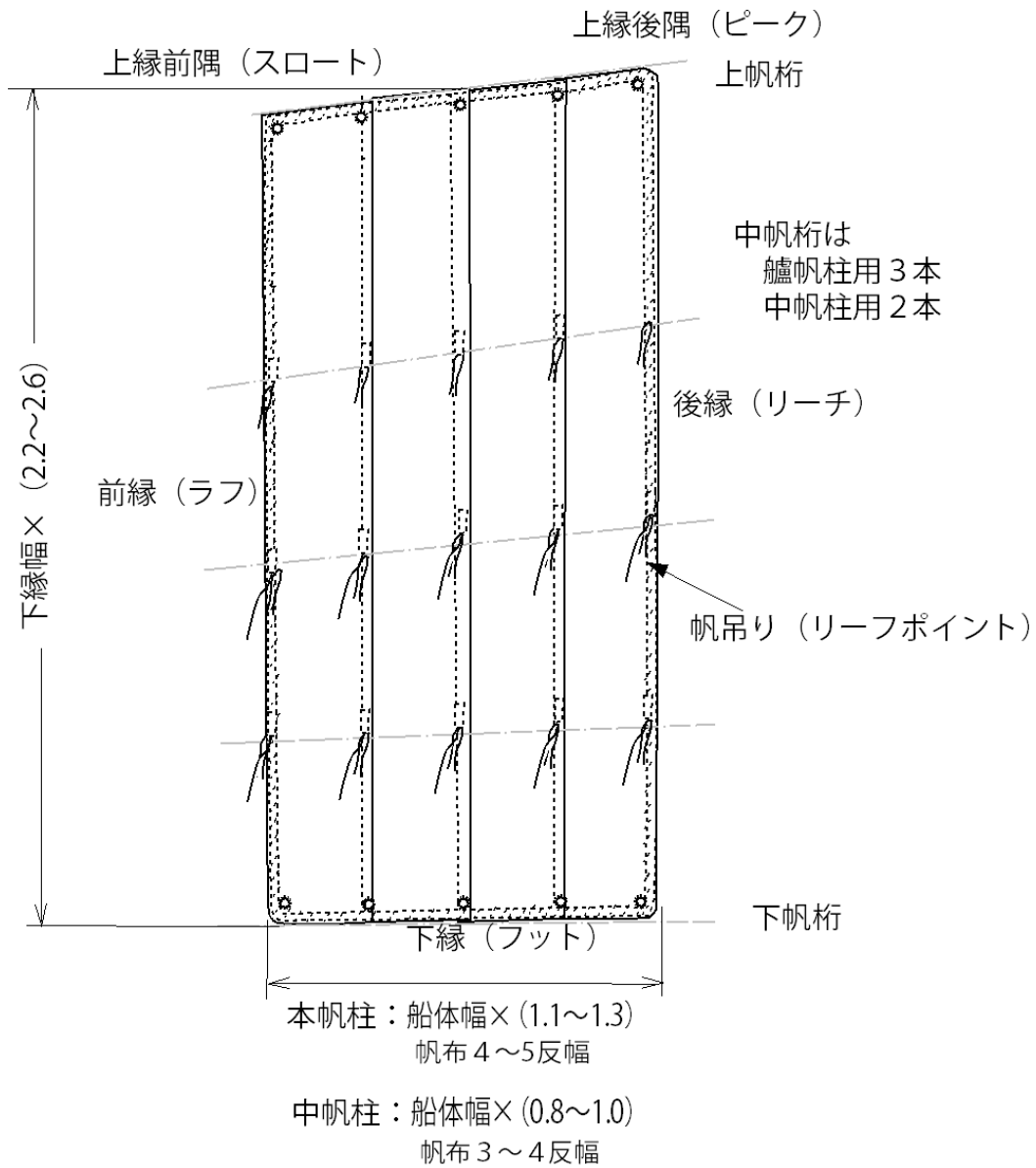
うち廻しは下帆桁（ブーム）に付けられているが、船によって取り付けない場合もある。

西九州（天草、牛深地域）や南九州（笠沙地域）によっては、下帆桁（ブーム）がなく、帆の下端（フック）にロープ（シート）を付けて、帆を左右に展開していた。





帆布は縦に縫い合わせ、帆の端は縄（ヨマ・ロープ）が縫い込んであった。帆の上部の形状は風を流す方向に広がっているのは、弱い風でも十分帆に捉えることができる。



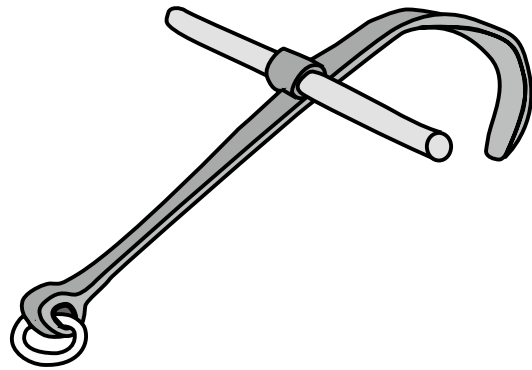
帆布の下縁幅と上縁幅は同じであり、その本柱の幅は船体幅の1.1～1.3倍程度であり、帆布の高さは下縁幅の2.3～3倍程度である。船体長6～7mの船

(船幅2～2.2m)で帆の下縁(フット)の幅は本帆柱2.5m程度、中帆柱1.8m程度であり、帆の長さは上縁前隅(スロート)で下縁の2.2～2.6倍程度、上縁後隅(ピーク)が上縁前隅(スロート)より10～15%程度長いことが記録写真等から推測される。

船は砂州に係留することが多く錨は片爪錨(片手錨)を使った。

これは潮が満ちているときなるべく岸に近いところに、錨を打ち係留する。

次に入港してきた船が錨の位置に係留した場合、干潮になったとき、両爪錨だと、その錨の上に船体が乗り上げてしまうので、相手の船体が傷ついてしまうことになる。そのため、片爪錨となった。



片爪錨 (片手錨)

## 第2章 漁 労

### 2-1 キャビン

和船の甲板(デッキ)は板張りであり、キャビン(居住空間)はない。小さな近海漁の和船は必要なかったのだろう。もともと漁師は時化たときは漁に行かないので当然のことである。漁師は、空模様や気温、風の動きを見て、その地域の天気を精確に予報できた。

昼夜を要して漁場へ出かける比較的大型の和船にも特別なキャビンはない。「とま」と呼ばれる簡単な簾を立掛けて、夜露を凌いでいる。トンコツ(枕箱)と呼ばれる枕

とドンザ（さしこ着）を着込んで寝る。トンコツとは煙草入れのことであるが、枕箱にして身の回りのものを入れていた。

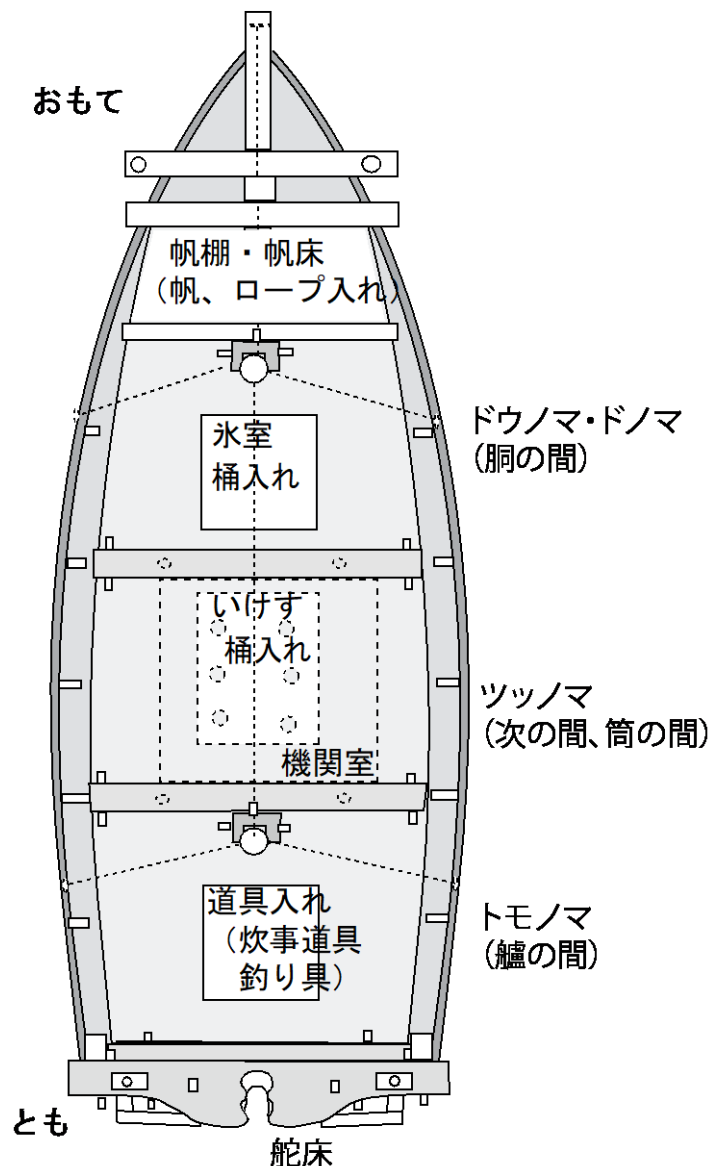
和船に風雨を凌げるキャビンがあれば、その漁労区域も広がったことだろう。船倉の利用区分である。ホダナ（帆床・帆棚）は、ロープや帆などを格納する。小型船は桶にムシロ、カマス（呎）を敷いて角氷を置き、更にカマスをかぶせて、出漁していた。

数日間の漁をする船は氷室に同様にムシロ・カマスを保冷に使っていた。漁労・漁法によってはドノマ（胴の間）にイケスを持っていた。船体の重心位置であり、

生け簀（イケス）に海水が入っても、前後のバランス（トリム）が変化しないようにしてある。イケスは、布を巻いた木栓を使っており、穴径は生け簀の容積によって、海水の出入が自由にできるように工夫している。

機帆船は、船体の重心位置にエンジンが据え付けられていて、エンジンのクラッチや回転数を調整するノブに、長い棒を付けて遠隔で漁師は艫の舵柄（カッカ・ティラー）の近くから操船する。

トモの間の船倉は漁師が一番使う場所であり、炊事道具や釣り道具など生活道具が納められていた。



## 2-2 漁労海域

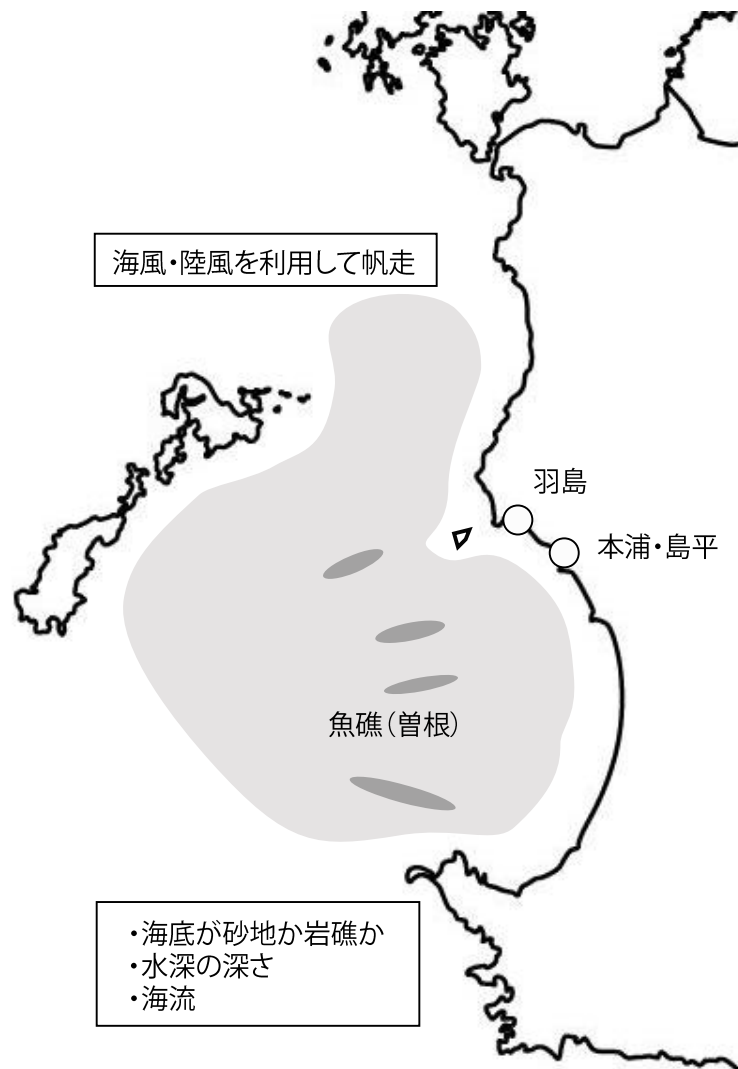
小型和船の場合は1日で帰港できる海域に限定される。夜明け前に出港して、15時頃には帰港している。陸風や海風の具合によって、漁師は帰港時間を見計らっていた。

母港にも冷蔵施設のない時代、和船の魚の水保存時間と市場での売りさばきを考えると、早めに漁労海域から帰る必要があった。時化や1日で帰港できない場合は、漁場に近い港、島影や海岸近くに錨泊・停泊していた。小型和船の場合は1人～3人の乗組みであり、通信手段を持たないので、家族は港で心配しながら帰港を待っていたことだろう。

魚種や釣道具は、海底の地形・地質や水深・海流、季節による風・気温で大きく変わる。

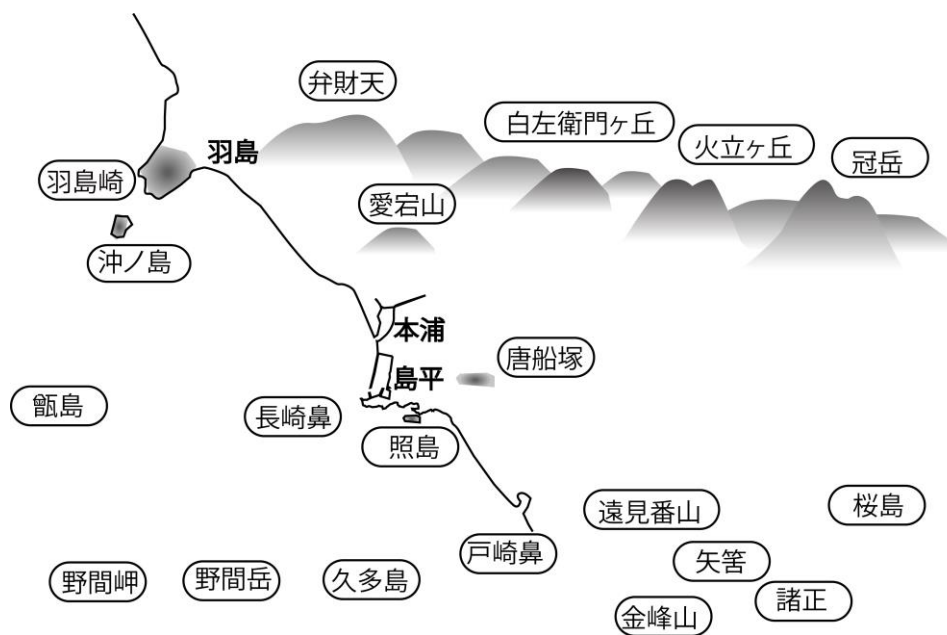
吹上浜から串木野にかけての西海岸の海底は砂質であるが、所々に海底に岩礁があり、曾根（魚礁）となっていた。

曾根の周辺は魚が多くいるので、山当てで場所を特定していた。また、帰港して漁の多かった漁船に漁場を聞いかい、次の出港の時にその船の後を追うこともあった。



## 2-3 山当て

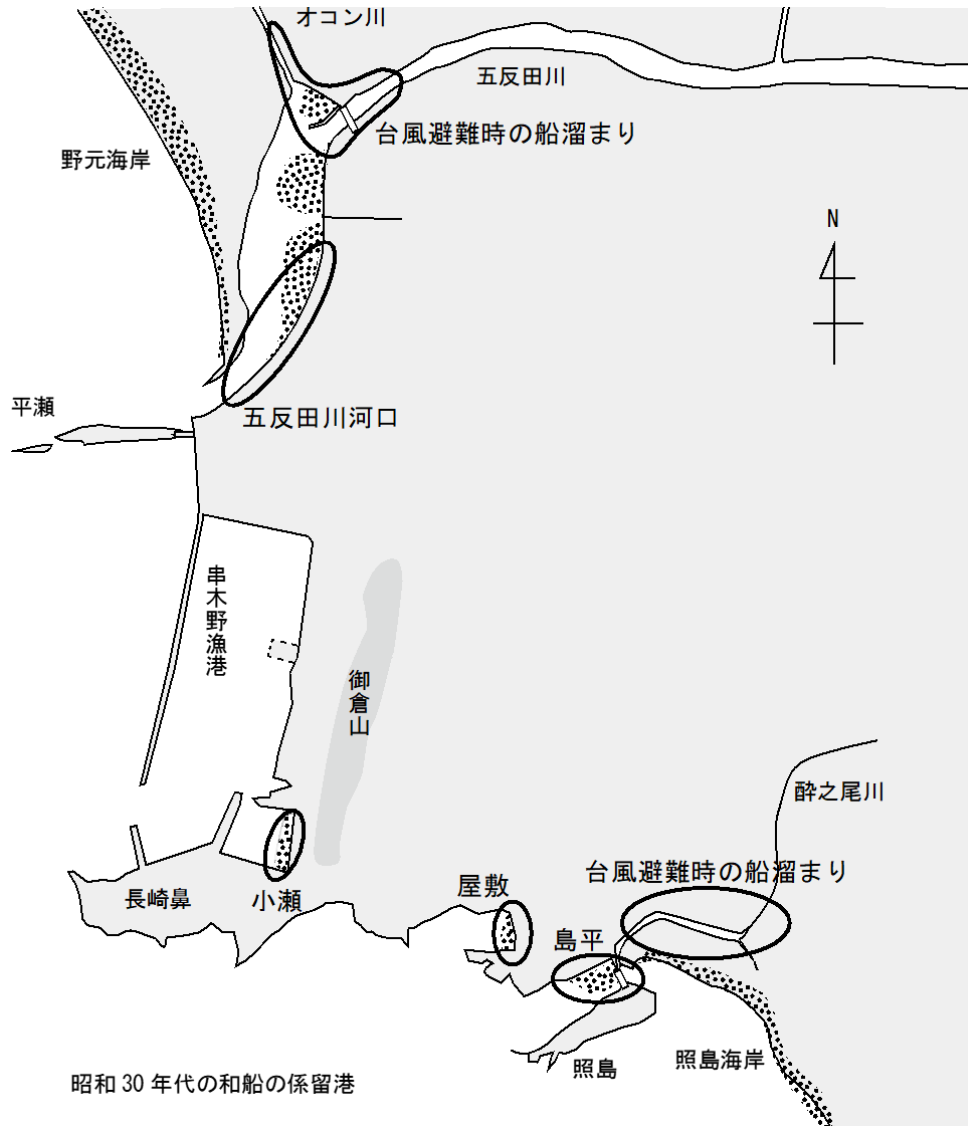
父から良く言われたものだが、魚の当たりの良いポイントを見つけたらまず山を見よと、山と山の重なり具合、岬との角度などによって、釣れる場所を覚えておくことだ。つまり交差方位法（トランシット）で自船の位置を知る。正確な方位角を測る計器を持たない時代の知恵である。串木野沖で、以下のような目印になる山や岬、島であったらと推測される。



- ・ 弁財天、愛宕山、白左衛門ヶ丘、火立ヶ丘、冠岳、唐船塚、遠見番山、矢筈山、諸正山、金峰山、野間岳、桜島、開聞岳、紫尾山
- ・ 羽島崎、長崎鼻、戸崎鼻、野間岬
- ・ 沖ノ島(沖小島)、甕島、久多島

## 2-4 和船の係留港（船溜まり）

串木野で和船による漁労が盛ん行われたのは、天然の良港に恵まれたことと、船の整備ができる砂州があったことによる。船は干潮時に砂州になる港に係留している。干潮時に船体が砂州に乗り上がるので、常時、海水に浸っているよりも比較的、海苔、蛎などの海洋生物が付かない。干潮時に船体の手入れができるなどの利点があったのだろう。しかし、干満の時間が出入港に合わないときは、出港時は船を河口に移動し、干満に合わせて係留地を変えなければならなかった。入港時も満潮になるまで沖合で待つこともあった。



本浦、島平地区の係留港

漁師の起床は早い。暗い内に出港準備を済ませ、係留している波止場の岸壁で漁師仲間と気象や釣り情報を交換しながら、干満の頃合いを見て出港する。早朝に干潮の場合は前日に船が動かせる位置へ移動させておく。五反田川河口の入り口付近は干潮でもある程度、水深がある岸壁があり、干満に関係なく出港できた。



五反田川河口の船溜まりで、天気の良い日、帆を広げて天日干している和船  
(写真資料：串木野市漁業協同組合創立100周年記念誌より掲載)





島平港に舫いを取っている和船（昭和 25 年）

（写真資料： 濱崎弘志 氏）

小瀬港は藩政時代から使われている天然の良港であり、串木野漁港内にあり、台風時でもほとんど避難する必要は無い。以下の船溜まりは台風などの時化の時に避難港として使うことが多い。五反田川とオコン側の合流する河口の船溜まりは毎日の漁労にはあまり使用することがない。出港して海に出るまで、時間を要し干上がるまでの時間も早い。通常はなるべく海の近くに係留する方が都合良い。島平港では、須賀と田中中村の間の水路（酔之尾川河口）が船溜まりとなっていた。河口の入口に橋ができてから、船を入れるためには帆柱を倒さなければならなかった。



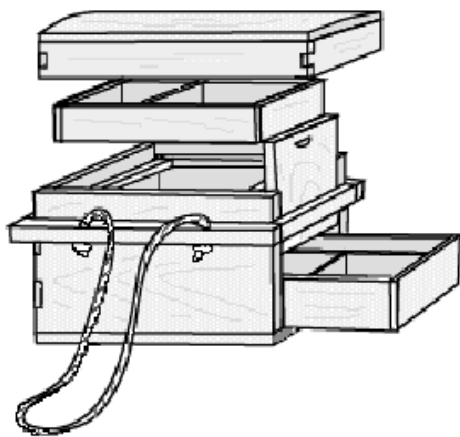
(2018. 08 撮影)



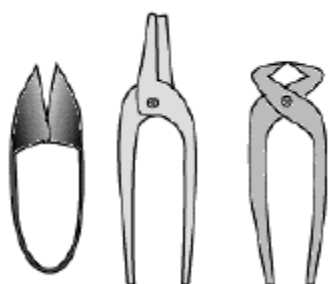
(2018. 08 撮影)

## 2-5 釣りの所作・釣り道具

本浦ではイトヨリや小鯛などの一本釣りを専門とし、羽島や島平では一本釣りの他、延縄漁も行ってた。同じ漁場で漁師の釣りの所作を見ると、どこかの港（浦）から来た船か良く分かるという。それは、釣り道具の仕掛けにも一因するが、漁師の道糸（ナワ）のしゃくり方がそれぞれ、港（浦）によって違うらしい。どのようなしゃくり方だったのか今知る由が無い。テグス道具はドギ（ドッ）といい、それぞれ自分流に工夫していた。釣り道具を入れる箱はカラトという。カラトの語源は唐櫃（からと）に由来するのではないだろうか。被せ蓋の付いた方形の諸道具入れから、そう呼ばれたのだろう。



カラト



ハサン、ヤットコ、クレキ（喰い切り）



釣り道具（ドッ）

昭和の初めの頃は氷がないので、釣った魚は塩水をかけ、急いで帰港していた。

氷製造会社が串木野漁港にでき、一本釣り船も魚の鮮度を保つことができるようになった。

夜半あるいは早朝、氷販売店で15~20cm角程度の氷を購入し、魚を入れる桶にカマス（呎・筵）を敷いて、角氷を入れその上からカマスを被せ、蓋をして船に積み込む。



(写真資料：笠沙恵比須)

## 2-6 餌入れ（エツパン）

漁師は時化や沖に出られないときや漁労が終わった後、河口や磯に海老取りに出かける。餌籠とタモ（ゴタツ）を持って行く。また、夫が漁労中に漁師の妻が海老取りをしたり、餌用に貝堀りをしたりする。海老は「エツパン」と呼ばれる竹に小さな穴をたくさん開けた筒に入れ、船のトモにくくり付けて、生き餌にしておく。





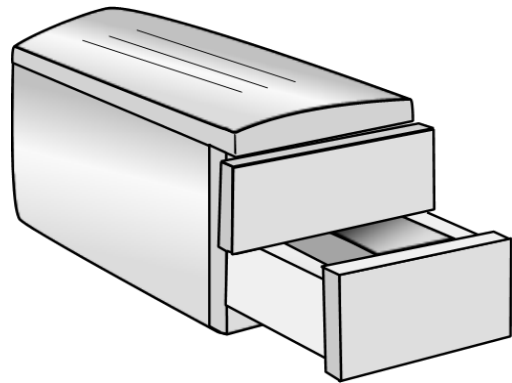
エビ船、エビ籠 (エッバン、エッブネ、エッカゴ)

(写真資料：笠沙恵比須)

## 2-7 トンコツ(枕箱)

カラトは釣り道具入れであるが、トンコツはたばこ入れである。きざみたばこや煙管が入っていた。船上で仮眠するときは、木枕として使う。箱の上部は丸くなっていて、寝やすいうようにしてあった。一番身近においた道具である。

このトンコツは手作りで、引き出しが時化の時も開かないように工夫してあった。



## 2-8 漁労着

船乗りは、ねじりはちまき、夏は上着に褌一つ、冬はドンザ（さしこ着）を着込んで腰巻き姿でズボン類ははかない。入港時は川口で帆を降ろし、干潮近くになると川底が浅くなるので舵を引き上げ、竹竿を使って、船を川岸まで押す光景がよく見られた。

竹竿で動かない場合は、船から海に入って腰の下あたりまで浸かり、ロープを川岸まで引っ張って行く。出港時は、ある程度、艀の漕げる河口まで竹竿などで移動し、海に出てから、帆を展開する。そのような時は褌姿が都合がよい、腰巻きは上にめくって腰紐に留めれば濡れなくてすむ。

ドンザは防寒用の綿入り半纏みたいなものだが綿は吸水性があるので使わない。膝下まであり、木綿の生地、船乗りの女房は、着物の端切れがあれば当て縫いをしていく。やぶれを繕うのではなく重ね縫いをしていくのである。そうすることによって、海水がかかっても、乾きが早く、保温が利いた防寒着になるのである。



(写真資料：うしぶか海彩館)



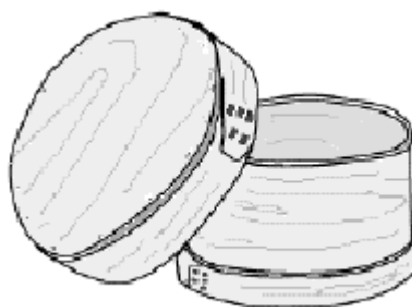
ドンザ (写真資料下甑郷土館)

## 2-9 食 事

早朝、空が白んでくる前には、沖へ出かけていたので、ガエには、二食分の量のご飯が入っていた。水は一升瓶に入れて持ってゆく。また、スイコガエには汁物を入れて持ってゆく。ガエの中には梅干し、漬物などが添えてあったことだろう。



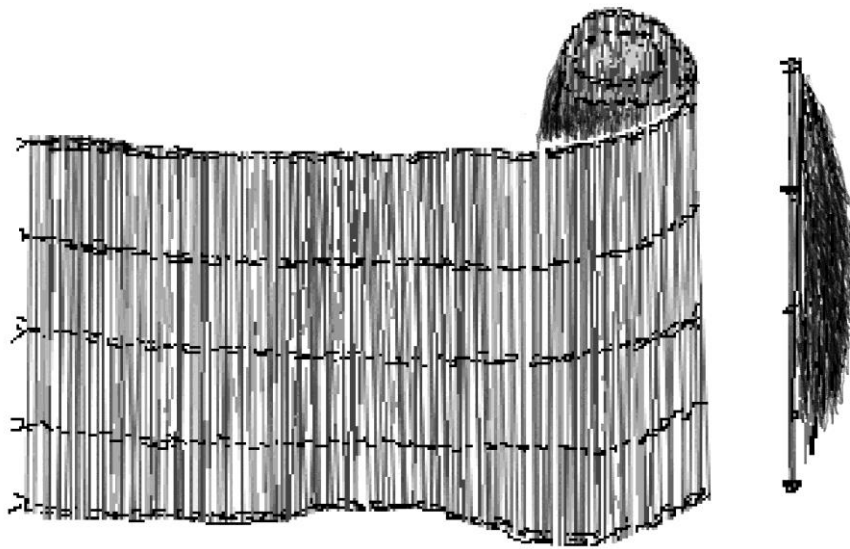
スイコガエ



ガエ

## 2-10 トマ

茅を数本束ねて麻縄で編んでつくる。編んだ面の反対側は簔と同じような作りで、水が編んだ面に流れ込まないようにになっている。厚めで一畳程度のトマは冬の北風が強いときの漁労時の寒さ除けになり、波浪が高いとき、差し板に立てかけて波のしぶきがかかるのを防いだ。また、夏の日差しを遮り、雨除けにもなっていた。船上では便利な道具（ショドツ）の一つである。



0.7m

トマ



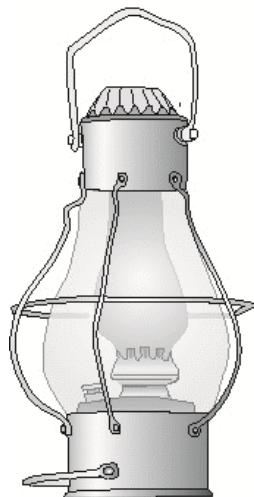
## 2-11 ランプ

小型和船の場合は朝早く出港して、夕方には帰港する。朝出かける時や夜の帰港、夜釣り等を行う場合、今のような蓄電池(バッテリー) などのない時代は石油ランプが使われていた。石油ランプはガラスとガラス保護の金属枠のついた外部カバーと内部ランプが取り付けられた構造になっていた。

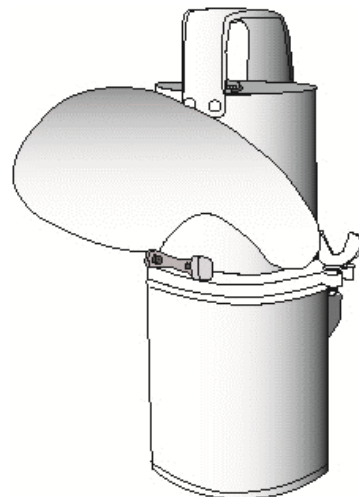
外部カバーと内部ランプの脱着は簡単にできる。内部ランプ本体に点火して明るさを調整、外部の防護カバーに底部から挿入して、内部ランプを固定する。カーバイトによるアセチレンランプが漁労に使用されているが、いつ頃から使われたのかわからない。

本浦地区では、旧漁業協同組合事務所の横に石造り倉庫があり、漁協でカーバイトを販売していた。蝶ネジを緩め下部タンクと分離して、上部タンクに水を入れる。下部タンクにカーバイトの固まりを入れて、ゴムパッキンを挟んで蝶ネジをしっかりと締める。注水器(つまみ)を回すと上部タンクから水滴が落ち、カーバイトが化学反応し、アセチレンガスが発生するので、火口より出るガスに点火する。ガスの独特の臭いがするが2つの火口に火をつけるとかなり明るい。雨風にも消えることはなく、調整すれば4～7時間は点灯している。

小さい頃(昭和30年代)、六月灯や夏祭りの夜店はアセチレンランプを使っていて、揺れる炎の明かりの中を歩き回ったことを思い出す。



石油ランプ



アセチレンランプ

## 2-12 気象予報

筆者が小学校に通う頃、父は西の空と海鳴りの音を聞きながら、今日は雨が降るから傘を持っていけと言われ、本当に予想通りだったことを覚えている。ラジオの気象予報よりも正確であった。

漁師は、長年の操業経験や先代から伝承により、さまざまな気象を熟知していた。朝焼け、夕焼け、雲の形、気温、湿度、風の強さ、潮風の匂い、海岸の地形による海鳴りなどを、六感を使って判断をしていた。

漁師は、夜明け前に起床して、何時も決まった海岸に集まり、海鳴りを聞いて、古老の予報を聞いてから出漁する。漁を終えて、船の舳をとると、朝と同じ場所に集まり、釣果や明日の天気をお互いに予報する

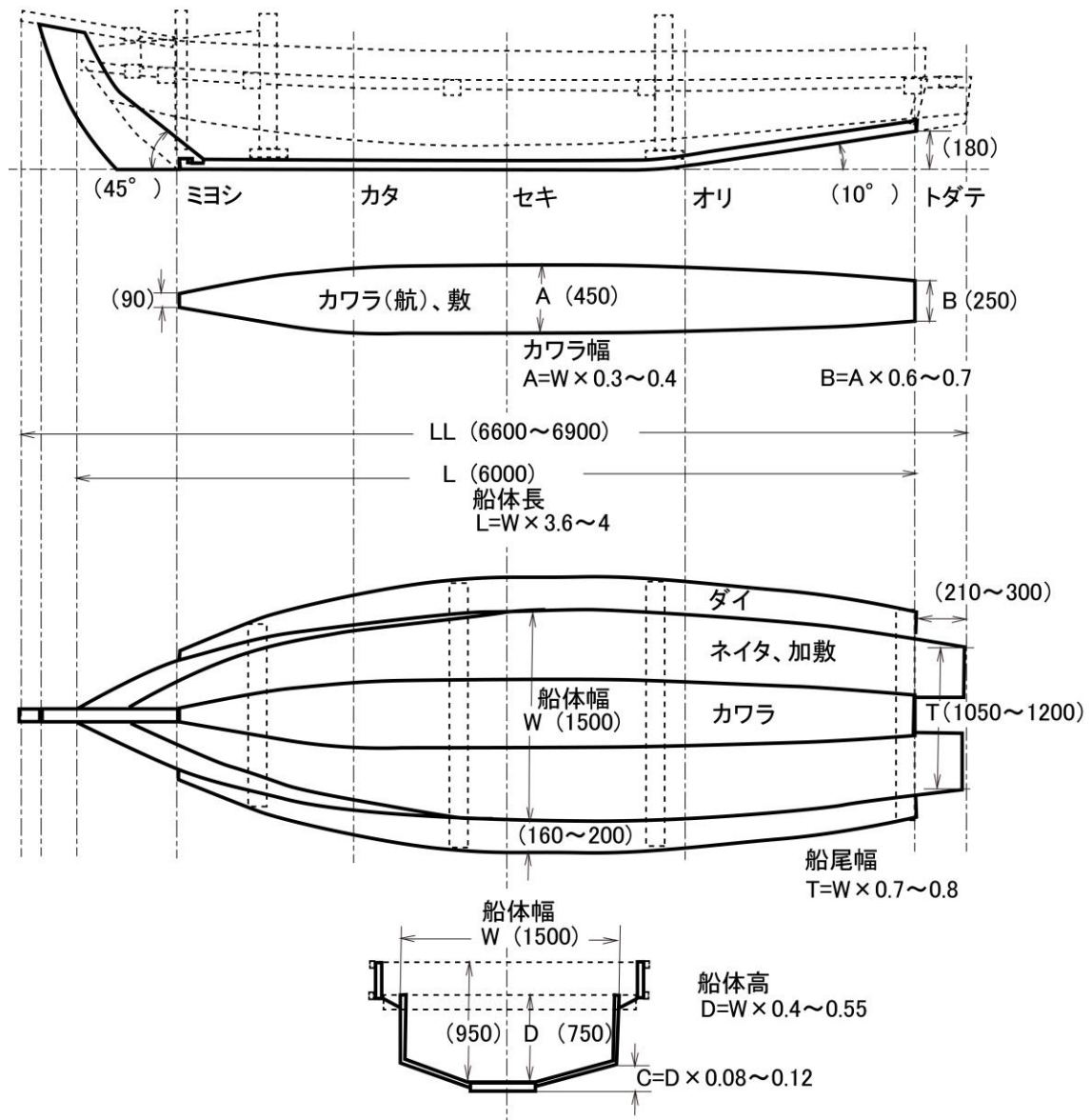


# 第3章 造船

## 3-1 船体構造

和船の構造は船底板・航・敷（カワラ・シキ）、根板・加敷（ネイタ・カシキ）、舷側板・棚（ワキイタ・ナカイタ・ウワダナ）と呼ばれる板を接合し、船梁・貫木（ヌキ・ハリ）で補強した構造になっている。下図に概略（推定）の寸法を記す。

※（）内の数値は一人乗りのサツマ型の概略寸法です。



船幅が 1.5～1.8m (4 尺～6 尺) の場合、

- ・船丈は船幅の約 4 倍
- ・トモ (戸立) の幅は船幅の 70%

各船材の幅、厚みは

- ・カワラの厚みは 1.7～2.6 寸 (51～78mm)
- ・ネイタ・ワキイタの厚みは 0.8～1.2 寸 (24～36mm)
- ・カワラの幅は中央で 1.2～1.4 寸 (360～460mm)、  
後端(トダテ)で 7～8.8 寸 (210～265mm)

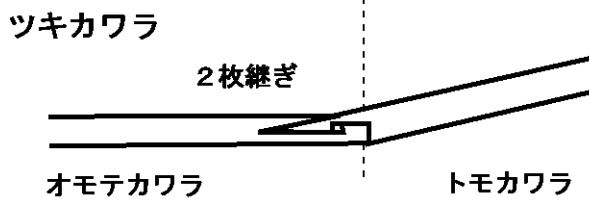
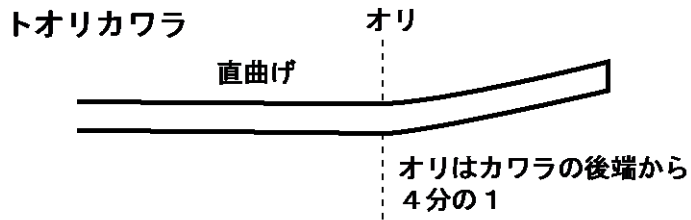
船丈が長くなると肋骨・馬面 (フレーム・アバラ・マツラ) を入れる場合があり、カワラ、ネイタに固定される (シキマツラ)。一体材を使う場合と板肋骨 (イタアバラ) と呼ばれる板を組み合わせて使う場合がある。肋骨の厚さは 2.5 寸 (7.6mm) 程度であり、間の仕切りにセコイタを入れる場合、セコイタの厚みは 0.8～1.2 寸 (24～36mm) と推定される。

ネイタ・ナカイタは厚みが 1 寸程度まではジキマゲ (直曲げ) するが、それ以上になると、外側から木屑を焚きながら、板に水を打ちゆっくりと曲げてゆく。

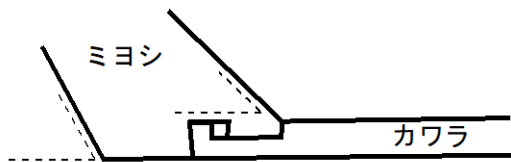
カワラは 2 種の型があり、トオリガワラはオモテからトモまで一材のカワラであり、オリで継ぎ合わせるツキガワラがある。オリはカワラの後端から 4 分の 1 のところである。

カワラは、オリの位置から 10° 程度曲げるが、大きな船はツキガワラにする。トオリガワラのオリは直接曲げるか、オリの底部に 5 分 (15mm) 程度の逆三角形の鋸目を入れて曲げ、榿などでセンをはめ込む。無理をすると割れるので、火で焙ったり湯をかけたたりする。オリの曲げ方については、地域によって工夫がなされている。

ミヨシとカワラの傾斜角度については、船の用途や艀漕ぎ、帆走などによって、かなり違うようである。トダテは垂直に立てると、追い手の時に、波によっては、船内に水が入るので少し傾斜を持たせてある。



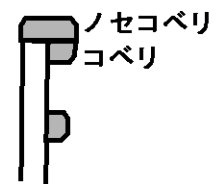
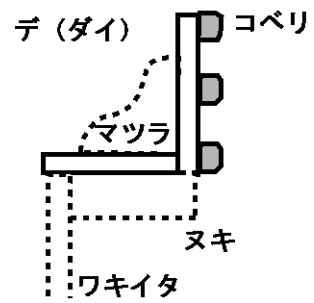
ミヨシとカワラの接続



トダテとカワラの接続



コベリ（小縁）の取り付け



## 3-2 船材と船大工道具

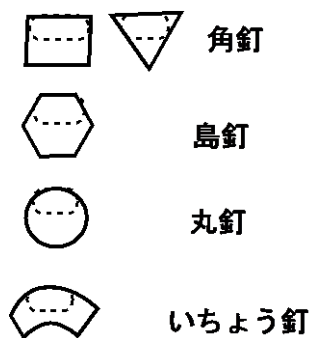
### (1) 船材

- ・船体 : 杉、松
- ・ミヨシ : 檜、樺、椎、楠 (曲がり材)
- ・梁、小縁 : 檜、松、杉 ・帆柱 : 杉
- ・舵床 : 松
- ・舵 : 樺
- ・艀 : 樺、椎

補強や用途に応じて樺、椎、楠を使う。交通機関のない頃は、地元で取れる木材を調達していた。松、杉など地元で潮風に当たり、生育に厳しい環境にある材木が使われた。

### (2) 船釘

- ・オトシ釘 : 頭が小さい、板の接合などに使う
- ・カイオレ釘 : 頭が三角コベリなどを止める
- ・トオリ釘 : 頭が大きいカジキ上タナを止める
- ・スベリ釘



(矧釘、縫釘、)



(写真資料：笠沙恵比須)

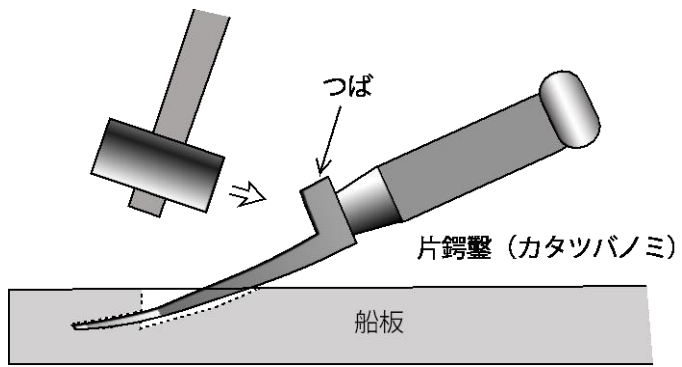
### (3) 鋸（のこぎり）・鑿（のみ）

板の継ぎ合わせは、3種の鋸でノコズリをする。ノコズリ後、その面を小槌でたたいて「木ごろし」を行う。

釘穴の間隔（釘間、心距）は、船の大きさによって異なるが、ネイタ・ワキイタの継ぎ合わせの場合、5～8寸（15～25cm）の間隔で、ノミで四角形に彫り込み、ノコズリ、木ごろしを行って、釘を打ち込む。彫り込んだ溝穴は堅木でコミセンをする。

船大工道具で使う鑿（ノミ）は、一般の大工作業で使う鑿の他、板の継ぎ合わせのために船板を継ぎ合わせるために使うツバノミと呼ばれる工具がある。釘を打ち込む前に、ノミで板にガイドの穴を開ける。鑿を外すとき、ツバと呼ばれる部分を金槌で叩いて外す。ツバのみにはヨコギリノミ、クギサシノミ、カタツバノミなどの種類があった。

鋸は作業に応じていろんな種類の鋸が使われていた。アラバノコ、ナカバ（チュウバ）ノコ、コバノコ、ヒキマワシノコ、オオバノコなどがある。



カタツバノミ

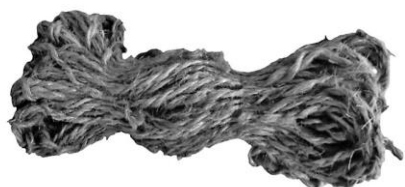


(写真資料：笠沙恵比須)

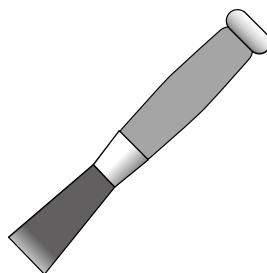


#### (4) マキハダ (槓肌/槓皮)

木造船の板と板、釘の隙間に埋めて水漏れを防ぐもので、ヒノキの樹皮の外側にある硬い部分 (オニガワ) を剥いだ柔らかい部分 (アマガワ) を使う。



マキハダ



ホーコン

### 3-3 造船儀礼

各浦には船大工がいてサツマ型の和船を造っていた。代々、その造船技術は親から子へ、師匠から弟子へ受け継がれていた。造船儀礼や船霊様も各浦で少しずつ違う。

本浦の造船場所は串木野市市口 (現 いちき串木野市北浜町) にあったが、造船儀礼としてはカララズエとフナオロシだけしかない。

#### (1) 造船儀礼

- ・ツノダテ : カワラをつくる前に行う。
- ・カララズエ : 造船の最初の祭り、大安日で満ち潮の時にする。魚、塩、米、焼酎を供える
- ・ツツタテイワイ : ツツは帆柱を立てる台になる。
- ・フナオロシ : 大安日で満ち潮の時にする。船を押し出す前に山の方に押すことはしない。下ろして3回まわって、餅をまく。

#### (2) 船霊様

神体は男の子と女の子の髪の毛、サイコロ1～2個、一銭玉12枚～13枚 (閏年)、塩、米であり、ツツ (筒) のトモ側に長さ2寸8分、幅1寸2分、奥行き1寸の穴の大きさに埋め込む。

## あとがき

筆者は、小さい頃、串木野の五反田川河口で舳いをとっていた小型和船を再現したかった。この和船について、いろんな細かい操船方法や結索法や漁具、漁労などの記録がない。串木野には本浦、島平、羽島の三浦があり、本浦では一本釣り、島平では延縄、羽島では網の漁業が行われていた。串木野での小型和船（帆船）は、昭和初期から昭和30年代の頃、祖父（南竹 善吉）や父（南竹 纒二、畑山 栄蔵）が漁労をしていた一本釣り船について、聞き取りをしながら纏めた。

この冊子は南九州で使われてきた小型和船と串木野で使われた小型和船の比較をしながら、その特徴を述べた。近年、日本各地でその地域の和船の造船技術の資料収集が行われ、その中でも、みちのく北方漁船博物館や大田区郷土博物館などの資料・文献等は日本の貴重な漁業史の財産である。南九州各地の資料館に和船、和船模型があり、その地域独自の特徴を持っている。

日本の各地の和船資料も、造船技術の発掘に重点が置かれ、実際の操船法・ロープ結索術についての資料に乏しい。どのように漁労が行われ、どのように海上生活をしてきたのか、その地域の漁師の生き様を感じる資料を残したいものである。

この資料収集・執筆に当たり、田口一夫氏（鹿児島大学名誉教授）には情報・資料等の提供などいただき、お礼申し上げます。

平成30年10月

南竹 力

## 写真資料： 南九州地区の小型和船

(本文中の写真については、写真の下にその出典を記載)

### 資料1 串木野最後のサツマ型帆船（機帆船）

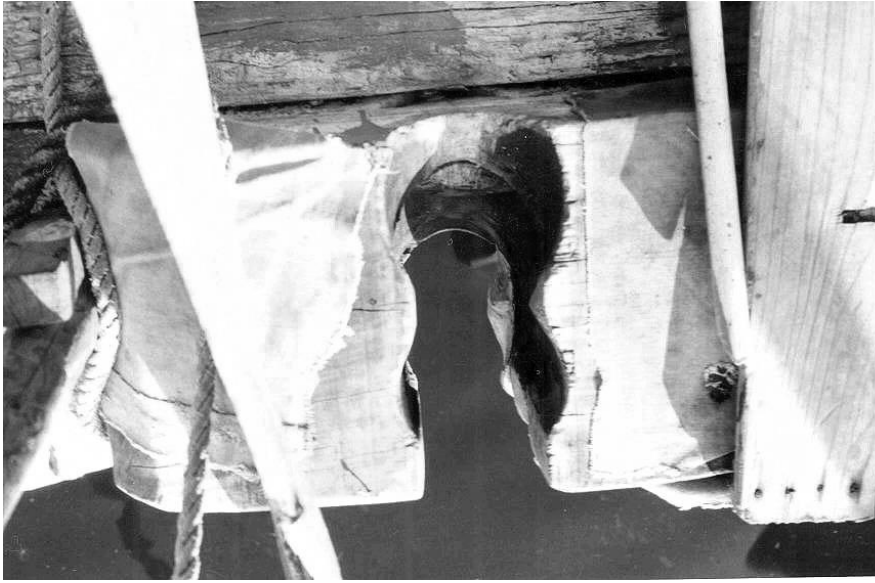
#### (1) 小瀬港

昭和50年（1975年）代、新聞に串木野市の最後の機帆船として掲載されたとき、小瀬港で撮影したものである。この船の古老が快く撮影に応じてくれたことを思い出す。小柄の赤銅色をした船乗りは串木野最後の機帆船を操って、天気の良い日は沖に出かけた。同じような小さな帆船で、串木野沖で漁労をしていた祖父にその姿を重ねてみた。この船は私がサツマ型和船の記録を残す原点となった。老朽船ではあったが、良く手入れされていて、舵や舵床、船体に補修の後が見られる。

(写真撮影：昭和50年)



串木野市小瀬港の最後の機帆船「昭義丸」



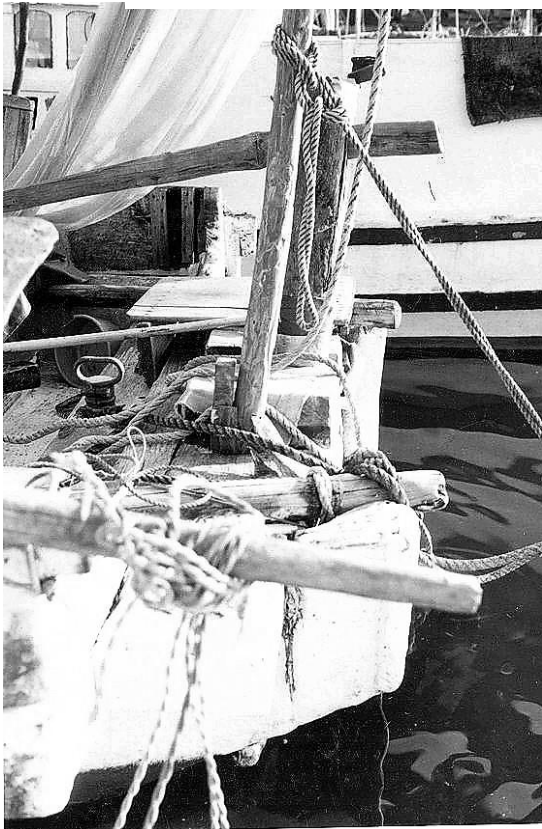
舵床



サイドステー



引き舵



豎舵

## (2) 島平港

島平港は照島と照島海岸の間にできた天然の良港である。照島の島影になり、吹上からの強い南風を防いでくれる。照島へ渡る太鼓橋の向こう側には酔之尾川の奥に長い河口があり、台風など、時化の時の船溜まりになっていた。

昭和 40 年代になると和船は帆を下ろし、舵床も取り外して、エンジンだけの漁船になった。これらの和船もその後、プラスチック船に置き換わっていった。

(写真撮影：昭和 50 年)

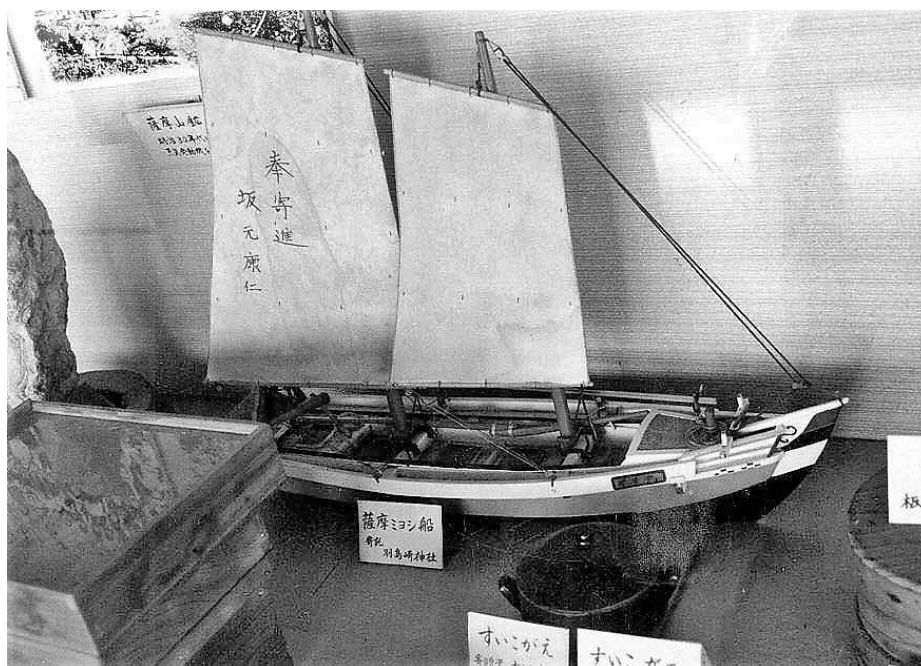




### (3) いちき串木野中央図書館ロビー展示資料に見る帆・艦装

中央図書館ロビーに帆船模型と漁労に使われた道具が展示されている。

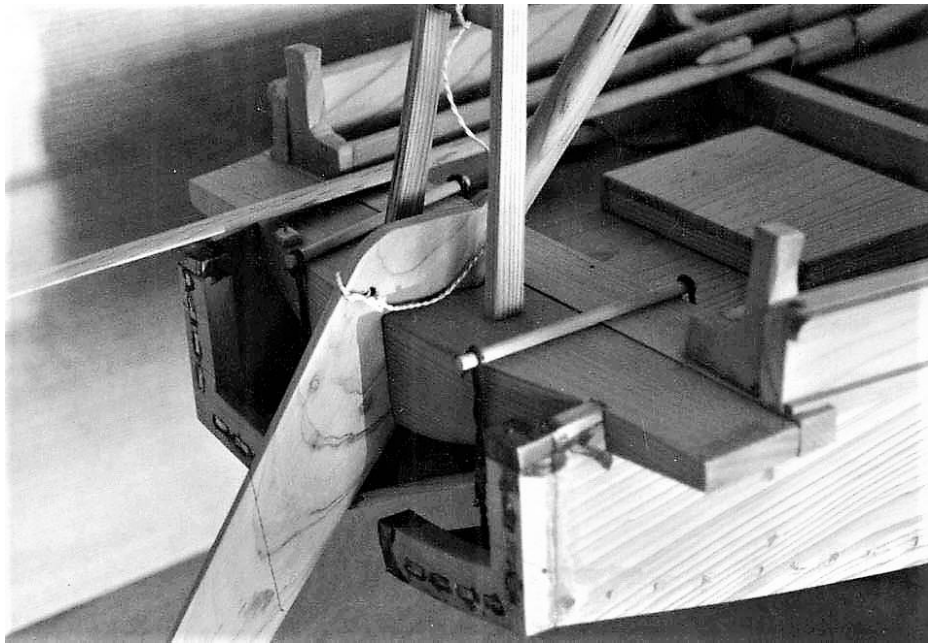
串木野は羽島、島平、本浦で盛んに沿岸漁業が行われていた。先達の生きてきた歴史、沿岸漁業の記録を残すことが大事であり、もっと充実した資料展示がほしい。







オモテ



トモ

## 資料2 「うしぶか海彩館」の展示資料に見る帆・艀装

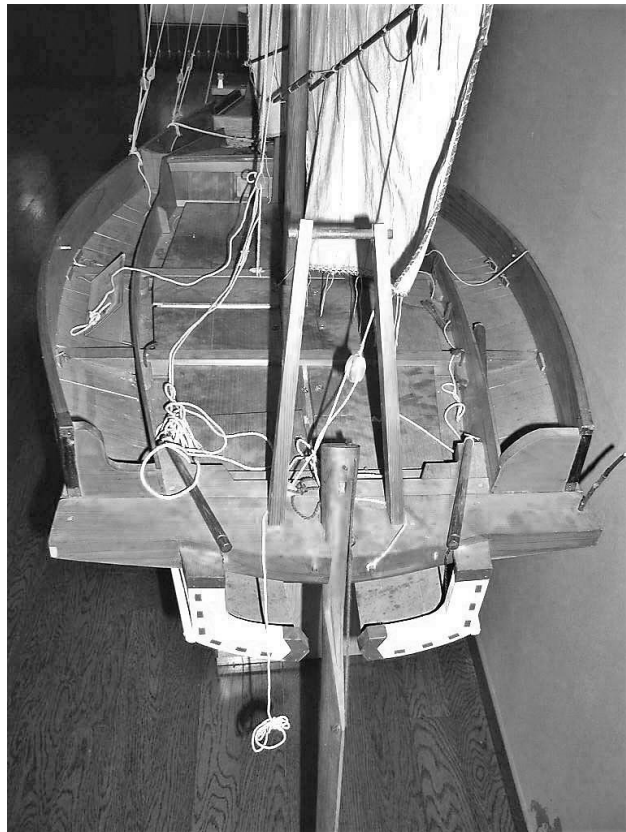
熊本県牛深市は 天草下島の最南端に位置する。漁業との関わりも深く、「うしぶか海彩館」には八丁艀船、サツマ型船など実物大の和船があり、良く保存されている。串木野の和船も五島沖や天草近海での漁場では、牛深が中継・補給の港になっていたことだろう。

「うしぶか海彩館」内の漁業展示室には古来より海と深い関係にある牛深の漁業、漁法、漁師の生活などを紹介したコーナーがある。また、サツマ型船の復元模型は帆・艀装について細かな結策まで再現していて、大変興味深い。

(平成 15 年 1 月)



八丁艀和船



### 資料3 「笠沙恵比須館」の展示資料に見る和船

鹿児島県南さつま市笠沙地区は、薩摩半島の最西南端に突きでた野間半島に位置し、平地の少ない険しい山が連なる海岸地帯である。北東には吹上浜が弓なりに続き、串木野の海岸で終端している。笠沙と串木野の和船では、船型が少しずつ違う。ほとんど同じ漁場を持ちながら、地域によって異なるのは、船大工の技術・技巧がそれぞれの地域で独自に発展し、技術の交流が無かったのか、リアス海岸あるいは砂州の海岸、風や潮目などの自然環境の違いが船型に反映したのではと推測される。

どこの展示館でも同じであるが、帆布の縫い方、縮帆、帆桁への結索、帆走時のロープワークなどの資料に乏しい。「笠沙恵比須館」にはサツマ型船など実物大の和船やヒュウガ型和船の模型、漁具類が良く展示されている。

(平成15年2月撮影)

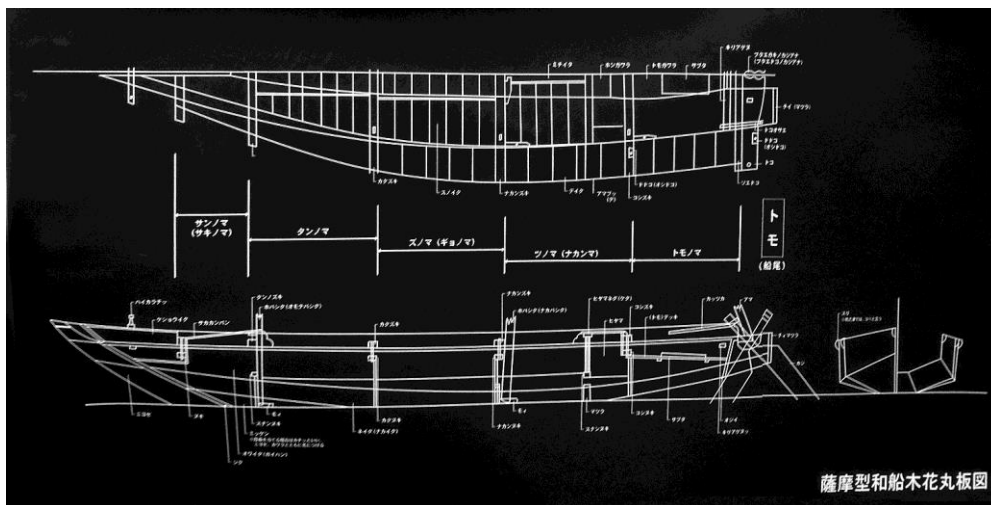


サツマ型和船「木花丸」

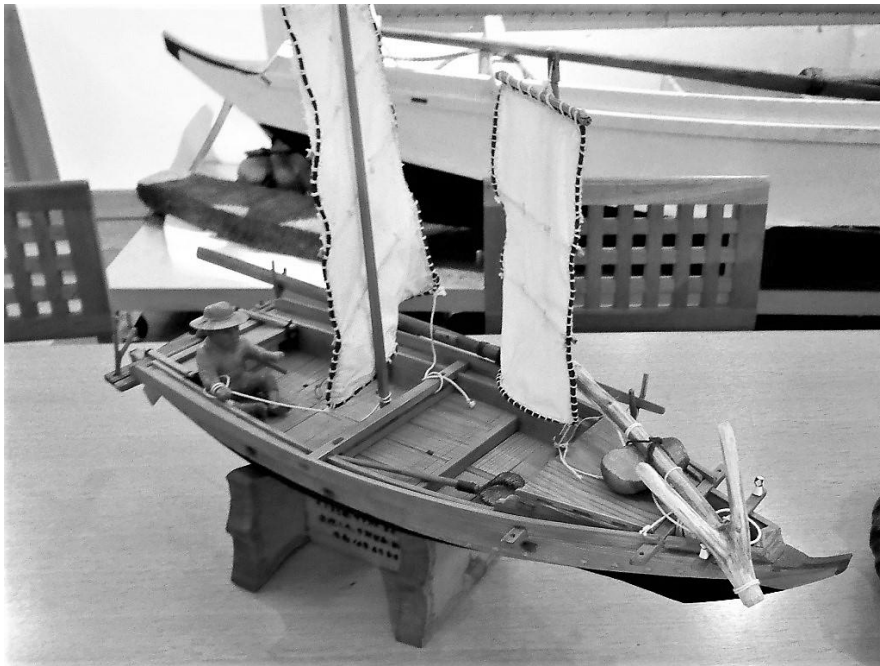
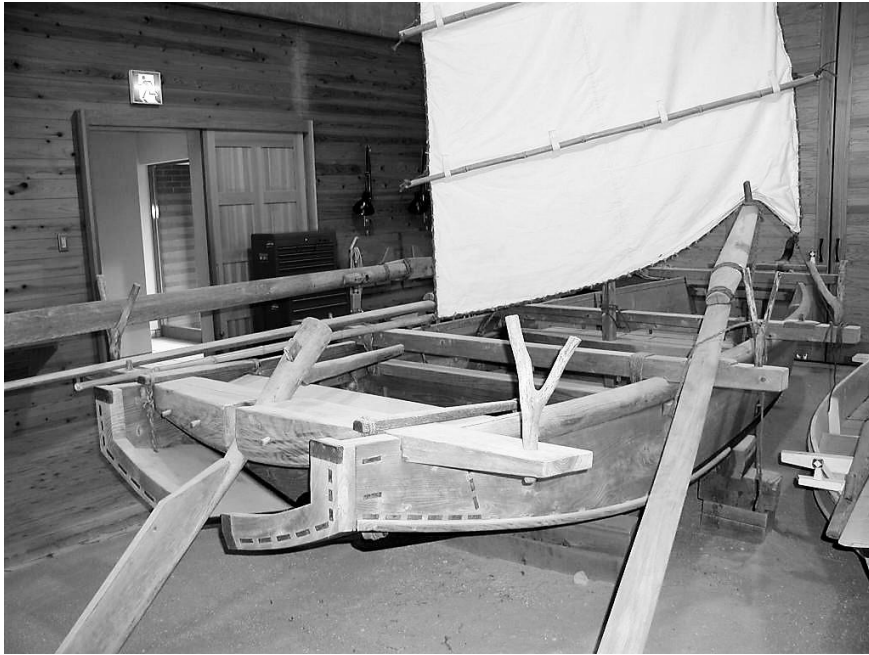


笠沙では ウシブカ（牛深）型和船が多く使われたようである。ウシブカ型は串木野のサツマ型よりミヨシの幅が狭く、傾斜しているように見える。また、帆に下帆桁（ブーム）が無い。展示記録によると、イトヨリの一本釣り、サワラ釣りに最適で、昭和になってから南薩一帯で流行した。

笠沙では、片浦、仁王崎で使用され、小型で使い勝手が良かったため、近年まで使用された。笠沙の船大工はサツマ型よりもこのウシブカ型を数多く造船したと言われている。



「木花丸」板図(船図)



(船大工 吉行昭 氏)

#### 資料4 日南市油津の「チョロ船」

平成13年に油津チョロ船2隻が日南市産業活性化協議会によって復元され、堀川運河に係留されている。復元されたチョロ船は、体験乗船や小学校などの総合学習の時間に活用され、先人たちの帆走技術や艀こぎの技術が「チョロ船保存会」の皆さんによって受け継がれている。

チョロ船の資料収集にあたり、チョロ船保存会の会長 河野龍二氏、事務局 川俣悌助氏には快く撮影や話を聞かせていただき、感謝いたします。

(平成20年3月)



チョロ船 (写真資料： 川俣悌助氏)

日南市油津港は、日向灘に面した天然の漁港であり、昔から沿岸漁業が盛んに行われ、「チョロ船」と呼ばれる木造帆船が使われていた。日向灘でのマグロ漁で油津港は昭和の初期から串木野のマグロ船の寄港地となっていて、串木野の帆船の構造や帆走について、油津チョロ船の影響もあると推察される。

チョロ船はカツオやカジキ・マグロなどの回遊魚を中心に漁をしていて、串木野の和船のように底もの漁とは漁法が違う。これは、漁場の地形や海流によるものであると思われるが、それぞれ、漁労に適した船体構造・艀装になっている。

油津チョロ船の特徴は

- ・船体幅／船体長の比は、串木野の帆船よりも大きい。
- ・ミヨシの幅は狭いが船首部の水切りは串木野の帆船よりも細くなっていて保針性を良くしている。
- ・大小の二枚帆で前帆が串木野の帆船よりも小さいが、その操作性・機動性を良くしている。

日南市は飢肥杉の産地でもあり、帆船に適した木材が豊富にあったことから、多くのチョロ船が堀川運河に帆柱を並べていたことだろう。チョロという語源はいろいろな説がある。江戸時代、小型和船を関東ではチョキ、伊勢以西ではチョロと呼んでいる。



堀川運河





帆桁の設え



帆筒



上帆桁



帆柱

## 資料5 薩摩川内市でのサツマ型和船の建造と進水式

鹿児島県薩摩川内市高江町は、川内川の河口に位置し、昔から和船による漁労や機帆船による材木運搬など川内市街地までの物資輸送の海上交通の要衝となっていた。戦国時代、天正15年(1587)5月、豊臣秀吉が大軍を率いて、この川内川河口に上陸している。また、江戸時代は薩摩藩の港があった。

高江町で昔から漁労に使っていた和船を再現しようと、地元の若者2人(山内 伸雄氏、上大迫 健造氏)が薩摩川内市西方町の船大工、橋口 昌市氏に師事し、その伝統的な造船技術の習得を行っている。建造は橋口 昌市氏の指導を受けながら、山内 伸雄氏が行い、助手として上大迫 健造氏が参加し、和船の建造に平成18年4月から着手した。

大きさは全長8.2m、幅2.4mであり、主な材木は地元の杉を使っている。特徴としては、五丁艀と帆走ができ、船首はサツマ型の船形になっている。平成19年5月19日(金)に高江町川内川河岸で進水式が行われた。全国でも木造和船の船大工は、需要の減少と高齢化のため、後継者がいなくなっている。和船の建造技術の伝承・記録を残してゆくことが切望される。

(写真撮影：平成19年5月)







## 資料6 五和歴史民俗資料館の展示に見る和船

通詞島の通詞とは昔、貿易船の乗組員との通訳を行う「通詞」と呼ばれる人々が住んだことに由来している。通詞島にある五和歴史民俗資料館には沖の原貝塚遺跡の出土品や、縄文早期からの土器や骨製釣針、天草式の製塩土器、和船の模型や船具、船大工道具が展示されている。（熊本県天草市）



通詞島

五和歴史民俗資料館の和船の模型を見ると、串木野の和船と構造や帆布の展開がよく似ている。昔から九州西岸地域の漁民は東シナ海や対馬近海での漁労に従事していて、情報の交換があったこと、また、船大工の技術的なつながりがあったことが考えられる。特に矢帆(弥帆)の展開をしている和船模型はめずらしい。できれば、ロープ(よま)の末端の結索も細かく再現、あるいは、結索資料として記録を残して頂けることを願いたい。本柱(メインマスト)の長さが船体長に比べると少し短いような気がする。和船を見て思うことであるが、小さなキャビン(船室)があれば、船乗りの安全や航海に大きく影響したことであろう。

(写真撮影：平成21年8月 堤 信行)



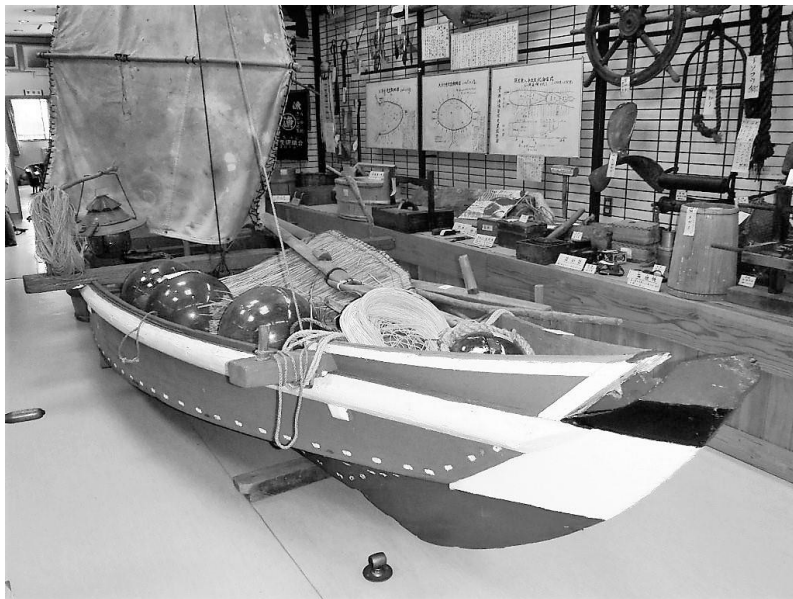


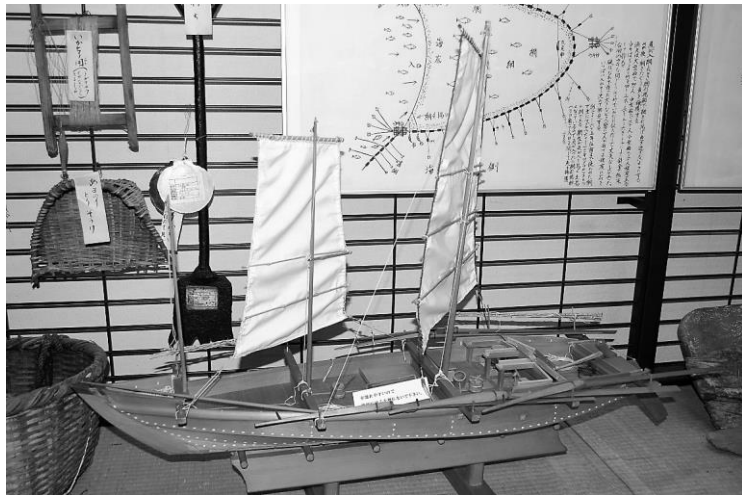


## 資料7 下甌郷土館

薩摩川内市下甌町手打にあり、武家屋敷造りの門を入ると正面に郷土館、左側に大型民具庫、右手に木造瓦葺きの武家屋敷の佇まいがある。屋敷の中は生活道具がそのまま展示され、タイムスリップしたような感じを受ける。郷土館の資料は1階に漁労や農業を中心に漁具・農具・民具がたくさん展示されている、

展示されている小型和船は、下甌の海岸線で漁労していたサツマ型和船である。艀こぎによる漁労が多かったと思われる。帆面積が小さく、ある程度の風が吹かないと帆走に適さない。艀こぎの補助として、また、流し釣りをするときには帆を展開したのではないだろうか。浮子桶やトマ、艀等の漁具が多く展示されていて、興味深い。舵床（かじとこ）は固定されている。後で取り付けられたものであろう。





4 丁艦の和船

## 参考文献

1. 漁場利用の社会史 ，橋村 修， ，人文書院，2009
2. ムダマハギー津軽沿岸のムダマハギ型漁船を造るー，みちのく北方漁船博物館，2003
3. 串木野まぐろ漁業史ー大海の腕と肝の男達ー ，串木野船主組合，1999
4. 大田区の船大工 ー海苔の船を造るー ，大田区郷土博物館，1996
5. 和船（Ⅰ，Ⅱ） ，石井 謙二， ，法政大学出版局，1995
6. 日本丸木舟の研究 ，川崎晃稔 ，法政大学出版局、1991
7. 木船構造と設計理論 ，青柳喜平 ，高等水産学校，1939
8. 船大工考 ，山田 祐平 ，日本財団図書館  
， <https://nippon.zaidan.info/seikabutsu/2002/01267/mokuji.htm>

## 著 者

南竹 力（みなみたけ ちから）

1947年～ いちき串木野市西浜町出身、

鹿児島大学理工学研究科、博士(工学)、

1969年～2006年 鹿児島大学で教育・研究支援技術業務に従事、

現在 川内職業能力開発短期大学校外部講師

改訂：2021年12月10日