

陸奥湾および男鹿半島における 木造船を用いた漁撈活動に関する民族考古学的研究

佐藤 宏之・根岸 洋

要旨

丸木舟の構造や製作等に関する研究例の多くは民俗学・地理学的研究であり、考古学的研究の展望に益するような船舶の構造進化・技術適応や漁撈の具体的な行動論的研究は比較的少ない。そこで本研究では、最近まで実際に丸木舟を漁撈に使用していた漁師からの聞き取り調査を中心に、その漁撈活動の実態を記録・復元し、考古学的研究に役立てることにした。ムダマハギと総称される小型漁撈用木造船が広く分布する東北北部を調査対象とし、まず下北半島に所在する青森県東通村白糠で船大工から聞き取り調査を行った。準構造船であるイソブネが沿岸域の近くで行われる磯まわり漁に用いられたのに対して、構造船(シマイハギ)は海岸から離れた沖合で用いられたことを示した。次に秋田県男鹿市戸賀では、かつて丸木舟漁に従事した漁師を対象に聞き取り調査を実施した。本地域では戸賀湾内および周辺の磯まわり漁に丸木舟、外洋に出る際には構造船(テンマ船)と使い分けられており、丸木舟は男性1~2名で操船され、波が荒くなる冬にはより重量があって安定する丸木舟が主に用いられたことが分かった。丸木舟は青森県六ヶ所村泊などでも用いられており、いずれも岩礁を含む磯まわり漁に用いられるほか、船底が厚く重量を持つ点で共通している。このような丸木舟の具体的な使用法や漁法との関連性の実際を明らかにすることによって、列島の先史時代研究に大きく寄与すると考えられる。

1. 研究の背景と目的

1-1. 研究の背景

日本列島の基層文化が、中央の「中の文化」を元にして明治以降に発達した「日本文化」だけではなく、東北北部~北海道に展開した「北の文化」と、琉球の「南の文化」の三者からなり、この3つの文化圏が縄文時代以来鼎立してきたことを明らかにしたのは、藤本強であった(藤本1988)。藤本以前にも民俗学等では指摘されてきたことではあるが、藤本が考古学的に3つの「日本文化」の形成過程を明らかにしたことは、民俗学だけにとどまらず、日本文化論や日本思想史等の分野にもきわめて強いインパクトを与えた。

この著作の中で藤本は、出口晶子が明らかにした刳船(丸木舟)から構造船に至るプロセスの異なりや船舶の構造によって列島の伝統的船舶の分布が3つの地域(それぞれ「北の文化」「中の文化」「南の文化」に対応)に大別されるという研究(出口1995)に注目し、3つの日本文化の形成が偶然によるものではないことの傍証としている。

筆者の一人佐藤は、藤本の「3つの日本文化論」の起源が縄文時代に始まるのではなく、現生人類の列島拡散の初期、すなわち後期旧石器時代の成立期に遡ることを明らかにしている。氷期の海面低下によって、旧石器時代の日本列島は、古北海道半島・古本州島・

古琉球諸島の3つの地理的・生態的単位に分立しており、それらに拡散した現生人類集団による2万年以上にわたって続いたこの環境適応(文化的・社会的適応)の差異が、のちの3つの日本文化圏形成の基礎となったのである(佐藤2019)。

旧石器時代の主要な生業は、陸上動物の狩猟にあった。しかしながら、たとえ恒常的な漁撈がなかったとしても、大陸と陸接していた北海道を除く本州と琉球に旧石器人が到達するためには、なんらかの海上渡航手段を有していたことは間違いない。丸木舟の存在は列島の旧石器時代には残念ながら確認されていないが、2019年に行われた台湾から与那国への実験航海が明らかにしたように、草舟や筏舟のような簡易な手段ではなく、本格的な丸木舟が存在した可能性はきわめて高い(海部2020)。

現在列島の最古の丸木舟は縄文時代早期のものであり、準構造船が出現する弥生時代後半までの間、列島の先史時代の主要な水上交通手段は丸木舟であった。したがって、丸木舟の具体的な使用法や漁法との関連性の実際を明らかにすることは、列島の先史時代研究に大きく寄与すると考えられる。

1-2. 研究の目的

丸木舟は現在でも世界中で使用されており、かつてはより広い範囲で使われていた(佐藤2017a)。その研究は物質文化を中心に行われ、その構造や製作等

に関する研究例は多く、日本でも同様である（川崎 1991、出口 1995 等）。しかしながら、その多くは民俗学・地理学的研究であり、考古学的研究の展望に益するような船舶の構造進化・技術適応や漁撈の具体的な行動論的研究は比較的少ない（佐藤 2017b）。そこで本研究では、つい最近まで実際に丸木舟を漁撈に使用していた漁師からの聞き取り調査を中心に、その漁撈活動の実態を記録・復元し、考古学的研究に活用することを意図した。

調査対象は青森県および秋田県を含む東北北部とした。本地域では、近世から明治・大正期まで丸木舟が、その後もムダマハギ型（2で後述）の小型漁撈用の木造船が広い範囲で用いられていた。この地域の中で、砂浜が多くを占める下北半島太平洋側のうち、岩礁が見られる六ヶ所村泊を中心とした海岸部で磯まわり漁撈（ウニ・アワビ漁、海藻採取には用いない）用として丸木舟が残った。また岩礁が卓越する男鹿半島では、戸賀湾内および周辺の岩礁地帯で、やはり磯まわり漁撈（ナマコ・アワビ、小魚および海藻）用に丸木舟が用いられていた。他地域の木造船よりも船底・船尾等に厚みがあり、船体も頑丈に作られていた丸木舟は、岩礁への接岸や衝突等によく耐えるため、岩礁での漁撈活動によく適応していたことが今日まで残された主因と考えられる。以上を踏まえ、青森県東通村白糠および秋田県男鹿市戸賀を調査対象とし、周辺の資料館等で補足調査を行った。

なお海岸近くの磯で行われる漁を一般に磯漁とよぶが、特に津軽海峡沿岸地域では「イソマワリ（磯まわり）」と総称され、この漁撈にムダマハギが盛んに用いられた。アワビ、ウニ、ナマコ、ツブ、タコのほか、テングサ、コンブ、ワカメなどが主要な漁獲物であった。本論文でも、小型木造船を用いて沿岸域で行われる漁撈を「磯まわり漁」と呼ぶことにする。

2. 木造船及び丸木舟に関する研究史

2-1. 青森県域の小型漁撈用木造船

秋田県北部、岩手県北部から北海道南部にかけての地域には、「ムダマハギ」と総称される独特の構造の小型漁撈用木造船が分布し、名称、構造および使用法などに多くの共通点が見られる（図1）。ムダマハギとは、「船底にカツラやブナ・ヒバ・スギなどの削り抜き材を使用し、平底の船底にタナイタ（カイグともいわれる）をつけ、アバラと呼ぶ補強材をつけた独特の構造をもつ」（みちのく北方漁船博物館 2008：5）木造船のことである。船底部の削り抜き材を「ムダマ」と呼称し、補助材が挿入される場合でも一体として認識されるという特徴があり、この点で日本海側に広く分布する「オモキ造り」の準構造船とは区別されてい

る。このタイプの木造船は「津軽海峡及び周辺地域のムダマハギ型漁船コレクション」（昆 1998、みちのく北方漁船博物館 2002）として、1997年に国指定重要有形民俗文化財に一括指定されている。

丸木舟が単一材を削り抜いて製作されるのに対し、海洋のような波浪の強い水域を安定して航海するために、削り抜いた船底の上部の舷側や船首・船尾に板材を付加して補強した準構造船が進化・出現したと一般的に捉えられているが、ムダマハギは、構造上丸木舟と近似した準構造船の一種であると考えられている。

ムダマハギ型木造船の分布は本来もっと広い範囲に及んでいた筈であり、本州側の陸奥湾内であっても図1よりも広い範囲に分布していたと考えられる。特に北海道にはニシン漁と共に北へと広がっていた可能性があるが、1990年代には渡島半島の一部の地域を除いてすでにその消滅が指摘されていた（昆 1992）。

民具研究の分野では、このような伝統的形態の小型木造船より前に丸木舟が用いられていたと考えられており、一本の木を削り抜いて作られる丸木舟からムダマハギ型の準構造船が、さらに合わせ板を増加させた「シマイハギ」型の構造船（写真1）が発達したと想定されている（昆 2014）。このような船体構造の歴史的变化を、一つの地域内で歴史的資料から追うことは困難であり、より古い形態と想定される丸木舟の実物資料¹⁾があるのも下北半島東部域の青森県六ヶ所村泊に限られている（写真2・3）。

下北半島の各地で行われた聞き取り調査によれば、明治時代末期頃まで一木造りの丸木舟や、今日まで残る「イソブネ」（写真4）よりもムダマの掘り込みの深い「フカボリ」と呼ばれる木造船が用いられていたとされている（昆 1985・2014）。また六ヶ所村泊においては、より重量がある丸木舟と、小型・軽量のムダマハギ型漁船である「カッコ」（写真5）の両方が記録されていることから、前述した構造上の変化は妥当であろう。

2-2. 秋田県域に見られる木造船

津軽海峡沿岸域で見られるムダマハギの分布の南限は、秋田県域北部の米代川流域とされている。県北部の山本郡八森町（岩館地区）ではムダマを持つ構造の木造船²⁾が確認されているが、県の中央部にある男鹿半島や田沢湖³⁾では丸木舟（削舟、エグリブネ）（写真6）が見られ、丸木舟に関する記録が青森県域よりも多く残されていることが特徴である。

男鹿半島の木造船に関する歴史資料を検討した齊藤（1995）によれば、江戸時代後半には原木となるスギの払い下げに関する文書が確認されており、少なくとも藩政期には作られていたことが分かる。記

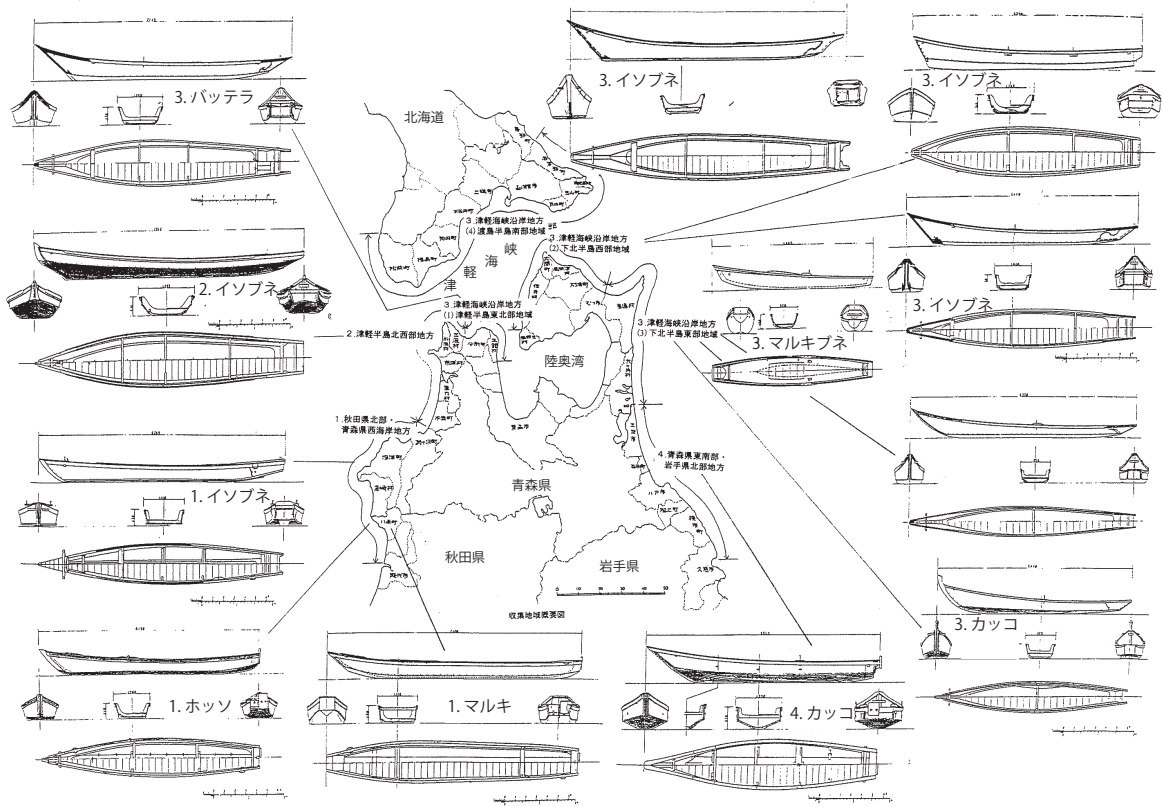


図 1 津軽海峡周辺域における小型木造船の分布 (みちのく北方漁船博物館 2002・昆 2014 を改変)



写真1 シマイハギ (佐藤撮影)



写真2 泊の丸木舟 (1) (佐藤撮影)



写真4 イソブネ (ムダマハギ) (佐藤撮影)



写真5 カッコ (ムダマハギ) (佐藤撮影)



写真3 泊の丸木舟 (2) (佐藤撮影)



写真6 田沢湖の丸木舟（佐藤撮影）

録が残されている丸木舟の数は文化9年（1812年）に379艘、明治3年（1870年）には389艘であり、その使用範囲は半島全域に及んでいたものらしい。大正年間から昭和初期にかけても引き続き多くの丸木舟が用いられたが、経済構造の変化や原材料となるような廻りの太いスギの減少により、第二次大戦後に急速にその数を減らしたと考えられる。

男鹿半島では1977年にも34艘の丸木舟⁴⁾が確認されている（木崎・泉1978）が、当時実際に使用されていたことが確認されたのは半島の西岸域が主体であった（戸賀10艘・塩浜17艘等、図3参照）。その後丸木舟の利用はさらに減少したと考えられ、1993～1994年に行われた調査で利用が確認されたのは、戸賀湾内から加茂青砂にかけての地域の3艘のみであった（天野1995）。

3. 白糠の小型木造船に関する聞き取り調査

3-1. 既往調査および調査概要

下北半島の太平洋沿岸、むつ市浜関根から東通村白糠に至る地域（図1の下北半島東部地域）において広く用いられていた「イソブネ」をはじめとする木造船について、青森県立郷土館による民俗調査が実施された（昆1985）。本地域で見られるイソブネはムダマハギ型の一種であり、ムダマの長さが16尺（約4.8m）で通常1人乗りの小型漁船である点、船外機を用いず櫂（クルマガイ）を推進具として使用する点などが特徴である。調査当時、イソブネは主として磯まわりに用いられ、アワビ、コンブ、ウニおよびワカメが主要な漁撈対象であった。

この調査は漁師および船大工を対象として実施され、イソブネ作りの技術や操船方法についての聞き取り調査が記録された（昆1985）。特に白糠在住の船大工である安藤清蔵氏（1935年生まれ）を対象に、イソブネに加えてより複雑な構造を持つシマイハギ（写真1）についても聞き取り調査が実施され、氏が製作した小型木造船の実測図も記載されている。

今日行われる漁では小型木造船はほとんど用いられていないものの、かつて行われた磯まわりの漁撈については追加的調査を行うことが可能であったことから、今回は安藤氏を対象として聞き取り調査を実施することとした。調査は2019年7月に東通村白糠で実

施し、東通村教育委員会の文化財担当職員に同行していただいた。

3-2. 聞き取り調査

3-2-1. 小型木造船の製作について

安藤氏は六ヶ所村泊生まれであり、泊の船大工の元に弟子入りして造船したものの、イソブネおよびシマイハギの製作を覚えたのは、20代前半に白糠に移り住んでからであるという。泊でもイソブネが作られておりその技術を学んでいたものの、白糠のものとは形態が異なっていた⁵⁾。なお安藤氏は泊で用いられていた丸木舟を見たことがあり、また自身でも所有していたことがあるものの、製作したことはなくその技術を学んだこともない。

主に白糠で船大工を営んでいた安藤氏は、一年に12艘ほどの木造船を製作していた。安藤氏が製作したのは、長さ16尺（約4.8m）、幅2尺4寸（約72.7cm）のイソブネと、長さ21尺6寸（約6.5m）、幅3尺8寸（約1.1m）を基本とするシマイハギである（昆1985）。かつて白糠で小型の木造船作りを盛んに行ったのは、主にコンブを対象とした磯まわり漁に用いるためである。現在は木造船作りをやめているが、注文が入らないのに加えて、特にシマイハギに用いる舟釘が入手できないことも主な理由である。

3-2-2. 磯まわり漁について

イソブネは1人乗りでウニ、アワビ漁に用いるが、3人乗りのシマイハギは主にコンブ漁に用いた。これらの漁を総称して磯まわりと呼び、六ヶ所村泊から老部（東通村白糠大字老部）にまで広がる磯浜を主な対象とした漁のことを指す。砂浜が広がる地域における漁についても言及があったものの、主な対象であるコンブが分布するのは岩礁が広がる磯浜である。

イソブネを用いた漁では、夏にアブラメ、カレイ、ヒラメなどを対象とした突き漁を行い、特に水深の浅いところにいるアブラメ漁には箱メガネを用いたという。ウニも夏期の漁の対象であり、老部の沖などでとることができた。冬は11～12月前後からアワビ漁を始め、先端部が三叉のヤスを用いて殻ごと突いたという。他にタコ漁などにも用いたと言うが、その範囲までは聞き取ることができなかった。

前述したとおりシマイハギはコンブ漁に用いられた木造船である⁶⁾。コンブは砂浜が広がる小田野沢（東通村小田野沢）の沖に集中して分布するため、船外機をつけて漁が行われた。船外機の導入前であっても帆は用いられず、櫂（クルマガイ）を用いて漁が行われ、白糠から小田野沢までの片道3里（約12km）が漁の行われる範囲であった。これは青森県によって定めら

れた漁場であるが、1日で移動可能な範囲とも言える。

以上得られた成果をまとめると、イソブネが集落の比較的近場で行われる漁撈に用いられたのに対して、シマイハギが海岸から離れた沖合で用いられ、合わせて船外機も導入されたと言えそうである。下北半島太平洋岸域全体を見渡しても、磯浜は泊から白糠にかけての地域に集中して分布しており、またコンブ・ワカメなどの藻場も広がる点も聞き取り調査成果を裏付けている。

4. 男鹿の丸木舟に関する聞き取り調査

4-1. 秋田県教育委員会による既往調査

男鹿半島で見られる丸木舟の特色として、①船底の厚さが4～5寸(約12～15cm)で平底であること、②船尾(艫、トモ)に削り残しがあること、③船尾の幅が広く頑丈であること、及び④櫓を使用することの4点が挙げられる(木崎・泉 1978:23)。長さ22尺(約6.6m)、幅2尺8寸(約84cm)が標準的だとされ(写真7・8・9、図2A)、これは六ヶ所村泊の丸木舟(写真2・3、図2C)よりも大きく、ムダマハギ型の小型木造船に近いサイズである。周囲を岩場で囲まれた男鹿半島では、海岸近く及び近海で行われる磯まわり漁に最も適した木造船として丸木舟が用いられてきたと考えられる。

このタイプの丸木舟に関して、過去に秋田県教委が主導して行われた聞き取り調査の成果が報告されている。1977年には明治30～40年代生まれの船大工を対象として、材料、製作工程、道具類、漁法及び漁業習俗に関する聞き取り調査が実施された(木崎・泉 1978)。1989～1990年には大正10年(1921年)生まれの船大工である、畠山廣松氏(男鹿市戸賀塩浜在住)を対象とした調査が実施され(齊藤 1991)、1994年には同氏によって新たに製作された丸木舟製作の一連の工程や、製作道具が詳細に記録された(齊藤 1995)。

4-2. 調査の概要

既往調査によれば、前述した畠山廣松氏が木造船を作ることができる船大工としては最後の世代とされている。畠山氏自身も丸木舟を操船して漁に出ていたと聞かすが、氏が既に高齢であることもあり聞き取り調査の対象とはしなかった。今回の調査では丸木舟の操船方法や漁撈についての情報を得るべく、男鹿市戸賀字戸賀に在住の漁師である江島孝男氏(1954年生まれ)を対象として聞き取り調査を行った。調査は2018年11月に男鹿市戸賀(図3)にて行い、男鹿市観光文化スポーツ部の文化財担当職員に同行して頂いた。加えて漁撈の範囲等についての補完的調査を2020年

10月に実施した。

なお江島氏の父親の氏名が、1977年の男鹿市戸賀における丸木舟の所有者の1人として県の報告書(木崎・和泉 1978)に記録されていることから、親子二世に渡って丸木舟が使用されたことが確かめられる。江島氏は一艘の丸木舟を父親から受け継ぎかつ共に漁をしたと言うことであり、少なくとも2世に渡って丸木舟が使用されたことは確からしい。江島氏が2011年12月時点で所有していた丸木舟⁷⁾については、東北芸術工科大学の研究チームが実測図を作成し公表している(図2B)。

4-3. 聞き取り調査の記録

4-3-1. 戸賀の丸木舟について

男鹿市戸賀字戸賀で生まれ育った江島氏にとって、丸木舟は子供の時分から身近にあった木造漁船の一つであった。丸木舟は他の船と異なりあくまで個人漁用であって、全ての漁師が所有していた訳ではなかった。丸木舟の原木には多くの場合スギの大木が用いられた。男鹿半島における神域である「お山」(真山・本山)から切り出した樹齢の長い材に限られたということであり、胴回りの太いスギ材が貴重であったことを示すものであろう(写真10・11)。なお江島氏はこれまでに4艘の丸木舟を所有してきたが、この他に構造船と考えられるテンマ船(天野 1995:43・45)、及び船外機がついた船を持っていた。また1970年代以降には丸木舟にも船外機をつけることも試みられたが、それ以前は丸木舟では専ら櫓が用いられた。櫓は1m程度の板材(ホウノキ)2枚を貼り合わせて製作し、1枚だけでは役に立たない。櫓は立って漕いだ。

男鹿の丸木舟は、底部及び先端部に厚みがあり重量がある磯まわり漁用の木造船であって、岩礁にぶつかっても傷みにくく、また外洋の荒い波でも安定し、容易にひっくり返らないのが特徴である。丸木舟は横揺れするが、安定のために重しを置くことはなかった。この機能的特徴が、男鹿において丸木舟を用いた漁撈が長く続けられていた要因であろう。丸木舟は他の木造船よりも長持ちする(30年程度)と言われるが、船釘が腐食したり表面が割れてくるなど劣化するため、定期的に手入れする必要がある。

4-3-2. 丸木舟漁の対象

男鹿市戸賀では漁の対象によって木造船の種類が使い分けられており、戸賀湾内や外海でも海岸に近い磯まわり漁には丸木舟を、より水深が深い外洋に出る際にはテンマ船を用いた。この2種類は春から秋にかけて共に使われたが、波が荒くなる冬にはより重量があって安定する丸木舟が主に用いられた。丸木舟は男



写真7 男鹿・戸賀漁港に係留された丸木舟（1）
岩礁漁のため全体が厚手・頑丈に作られていることがわかる（2018年佐藤撮影、第2図Bと同じ）



写真8 男鹿・戸賀漁港に係留された丸木舟（2）
頑丈に作られた船首（2018年佐藤撮影）



写真9 男鹿・戸賀漁港に係留された丸木舟（3）



写真10 男鹿・真山神社に奉納された丸木舟（1）
使用後に奉納された丸木舟（2018年佐藤撮影）



写真11 男鹿・真山神社に奉納された丸木舟（2）
1990年代に製作・奉納された丸木舟（2018年佐藤撮影）



写真12 男鹿・加茂青砂の丸木舟
1965年国指定重要有形民俗文化財（2018年佐藤撮影）



写真13 六ヶ所・泊の丸木舟によるアワビ漁
六ヶ所村立郷土館（2006より転載、（1977年撮影））

性1～2名(漁の種類による)で操船するものであり、2名の場合は1人が舟を漕ぎ、ロープを引き、船底から水を掻き出す役目を担い、もう1人がクグリ(素潜り漁)などの漁を担当した。

丸木舟を用いて行われた漁として主要なものは、春から秋にかけて行われるアイナメ、タナゴ、その他の小魚を対象にしたヤスを用いる突き漁のほか、サザエ・アワビ主体の素潜り漁(夏)、及び冬に戸賀湾内で行われるナマコ漁であった。この他、春に外海の岩礁にワカメを採取しに行くこともあった。丸木舟に帆を立てて外海に出たが、沿岸域よりも外に出る際に多く用いられたのはテンマ船であって、夏のエゴ漁、冬のヤリイカ漁などには丸木舟を用いなかった。

江島氏から得られた情報と先行研究(木崎・泉1978)とを比べると、戸賀湾内で行われたナマコ漁や潜り漁、磯まわりで行われた突き漁に関しては一致するものの、1977年段階ではより外海において丸木舟を用いた漁が行われていたと考えられる(表1)。両者の違いは、戸賀湾内における集落の立地範囲を反映している可能性もあるが、その後に船外機やFRPを用いた船の普及によって、丸木舟が用いられる範囲がより限定された可能性もある。

4-3-3. 漁場

木造船を用いた漁は日帰りで行われるものであり、定められた漁場の中で行われた。戸賀湾内に所在する戸賀字戸賀の集落の場合、湾内では限られた漁業資源しか期待できないことから、湾の南北にも漁場を持つ必要があった。漁場は居住地域によって定められており、地域外で漁を行うと罰金を取られる仕組みであった。ここでいう漁場は、漁業法に基づく秋田県知事による告示と一致するものと考えられる⁸⁾。戸賀湾周辺の集落範囲と岩礁の位置(図3)を参考に、かつての丸木舟漁が行われた範囲をまとめておこう。

北は戸賀湾の北端(弁天岬)から見て直線距離で2kmほど、通称「クグレ岩」と呼ばれる入江までが漁場であり、途中は岩礁地帯であって海岸近くに浮かぶ島は多くない。その中で根太島はやや大きめの島であり、冬であっても構造船の一種であるテント船を用

いたイカ漁が行われた場所である。丸木舟漁は水深10mよりも浅い岩礁で行われたが、冬季にこの境界付近まで来ることはほとんどなかった。

南の境界は戸賀湾の南端から直線距離でやはり2kmほど、やや大きめの湾をなす金ヶ崎までがかつての漁場であったが、その後に加茂青砂の近くの岩場(通称「白糸の滝」)までへと延びた。この地域は北に比べて海岸に岩場が迫り、岩礁が発達しリアス式海岸に類似した景観が広がる。丸木舟漁が行われた南限は金ヶ崎で、水深10mほどの比較的浅い範囲であり、それも夏場に限られる話であって、冬場は戸賀湾内での磯まわり漁が基本であった。これに対してテンマ船を用いた漁であれば、冬季であっても金ヶ崎までは移動できたし、海岸から600mほど離れた島(恵比寿島)まで漁場にすることができた。

漁は資源の乏しい湾内ではなく、もっぱら湾外の外海沿岸で行なった。日帰り漁であったため、戸賀湾から外海に出漁する時はできるだけ帆(台形の布製)を用いたが、漁場までの往復以外は、櫓こぎが操船の基本であった。

江島氏からの聞き取り調査によれば、戸賀における丸木舟漁が行われた範囲は、夏季ではクグレ岩から金ヶ崎までの南北約5km⁹⁾に及び、冬季は主に戸賀湾内に限られたと考えられる。ただし沖合で行われた冬季のマス漁に用いられたとの記録もあり(表1)、時期的変化があった可能性も否定できない。

4-3-4. その他

アワビは地元の魚商に持っていき売った。車が普及する以前は秋田市等の遠くまで販売することができなかったため、漁の獲物は自家消費するか、集落ないし近隣に配っていた。戸賀には河川がないので、内水面漁はしなかった。真水は近くの一ノ目潟(図3)から引いていた。以前は集落背後の丘陵上で田畑の耕作をしたが、急坂のため作業は大変だった。かつては寒風山で焼畑をしていたことがある。

表1 戸賀湾における丸木舟を用いた漁(木崎・泉1978より)

名称	漁場	時期	対象	漁具
てんでん釣	戸賀湾の外海1-2kmの沖合	1-5月(最盛期は2-3月)	マス	櫓、イカリ、釣糸、毛針、沈子(重)
ひき縄漁	宮島～加茂沿岸	8-9月	マダイ、スズキ	ひき縄、釣針、釣糸
突き漁Ⅰ	戸賀、加茂、台島、門前沿岸の浅瀬	9-10月末	アイナメ、ヒラメ、タナゴ、メバル、クロダイ、タコ等	ヤス、箱メガネ
突き漁Ⅱ	戸賀湾内(水深10m)	12-3月	ナマコ	ヤス、箱メガネ
突き漁Ⅲ	男鹿半島西～南岸	3-5月	アワビ	ヤス、箱メガネ、カギ
ワカメ漁	戸賀・入道崎、水深約7mまで	5-6月	ワカメ	カラミ棒、ワカメ鎌、箱メガネ
エゴ・テングサ漁	戸賀・入道崎、水深約10mまで	7-8月	エゴ・テングサ	テンツキ(クマデ状金具に竿)、グルグル(らせん状金具に竿)
潜り漁	戸賀・入道崎、水深約5-7mまで	7-8月	アワビ、サザエ	ナザシ(重し兼用カギ)、命綱

5. 考察

5-1. 丸木舟と漁撈活動

本稿では、下北半島の太平洋岸にある東通村白糖と男鹿半島の男鹿市戸賀で実施した聞き取り調査を通して、丸木舟を含む小型木造船が漁撈に用いられた事例を紹介した。まず後者では丸木舟が近年まで残存したのに対して、前者ではほとんど見られなくなったという違いを確認しておかなければならない。2で論じたとおり、明治・大正期まで下北半島全域で丸木舟漁が行われていたものの、構造船の段階的採用によってその大部分が失われたと考えられる。

他方、集落から比較的近い岩礁の多い範囲内でイソブネや丸木舟が用いられたのに対して、やや遠くで行われる沖合では構造船（シマイハギおよびテント船）が用いられた点で、両地域に共通項を見出すことが可能である。水深の浅い岩礁地帯においては1人で漁に出かけることが基本であり、突き漁を中心とした漁撈が行われた。一方構造船による操船は複数人を基本とし、コンブ等の藻類や、釣り漁、刺し網漁などが行われたと言える。

今回は丸木舟について男鹿でしか聞き取り調査を実施できなかったが、1970～80年代に青森県六ヶ所村泊で民俗調査（昆 1985：11-113）が行われているので、その内容を見ておきたい。泊で用いられていた丸木舟は長さが14～15尺（約4.2～4.5m）、幅が2尺3寸（約60.7cm）でイソブネよりも小さいが、より重量があるために安定性があり、1人乗りでアワビ・ウニ漁などに用いられたと言う（図2C、写真13）。本事例ではヒバ材などが使われたほか、船底の厚みが6cmと一般的なムダマより厚いために重量があったと考えられる。磯まわり漁における安定性を志向する点において、泊の丸木舟は男鹿半島のそれと類似しているといえよう。

本稿で取り上げた丸木舟に関する調査は限定的ではあるものの、船底に厚みを持たせる形態上の特徴は、やはり岩礁が発達する岩手県大船渡市でも確認できる¹⁰⁾。また青森県上北地方に所在する小川原湖西岸舟ヶ沢の漁師が、水深19mから引き上げた室町時代の丸木舟（図4）は、船底に加え船首・船尾にも厚みがあり、形態的には男鹿の丸木舟に最も類似した事例である¹¹⁾。つまり東北部における丸木舟は、磯浜や岩礁における磯まわり漁で用いられた小型木造船であり、環境に適応する形で今世紀まで残った伝統的技術だと考えられる。

白糖のシマイハギを用いた漁場の範囲は12kmであり、一方丸木舟を用いた戸賀の漁場の範囲は5kmとなる。構造船であるシマイハギは海外用に作られて

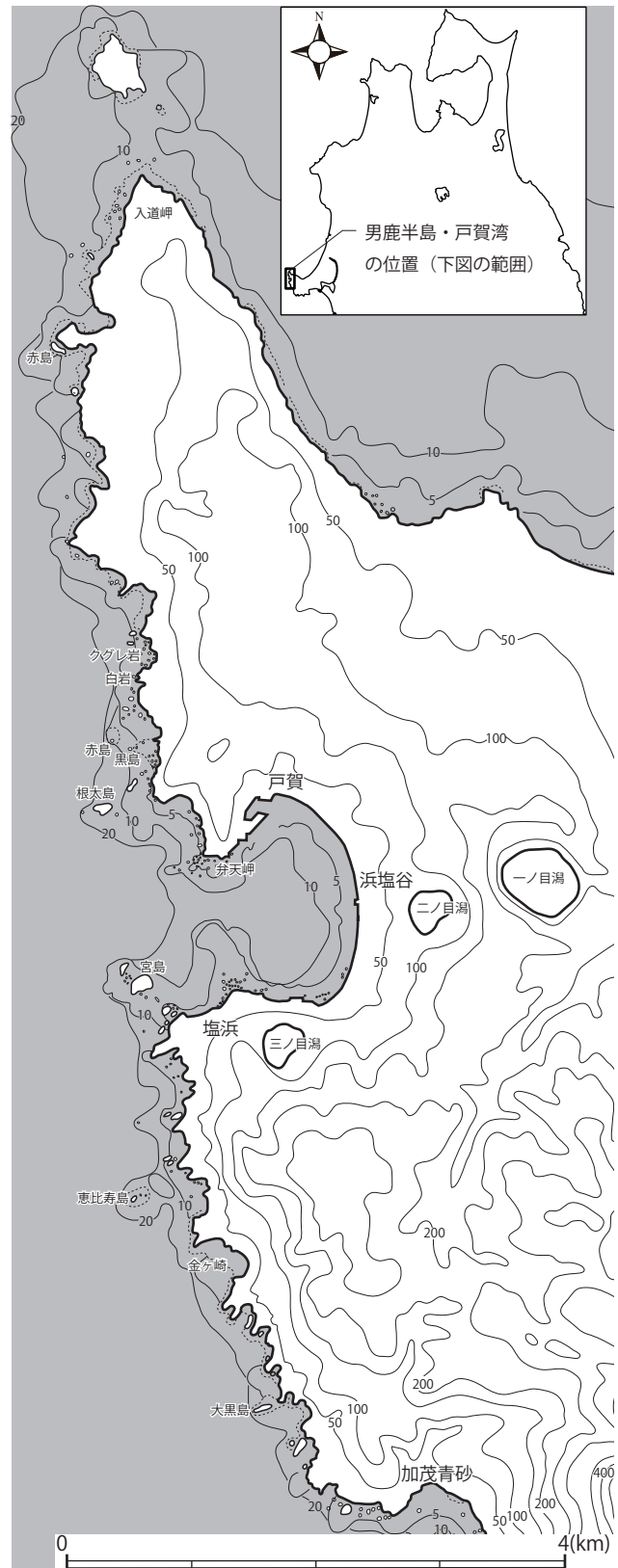


図3 戸賀湾周辺における漁撈の範囲
海上保安庁発行の航海用海図「男鹿半島至函館港 (W1195)」
及び「加茂港、鼠ヶ関港、戸賀港 (W1185)」より作成

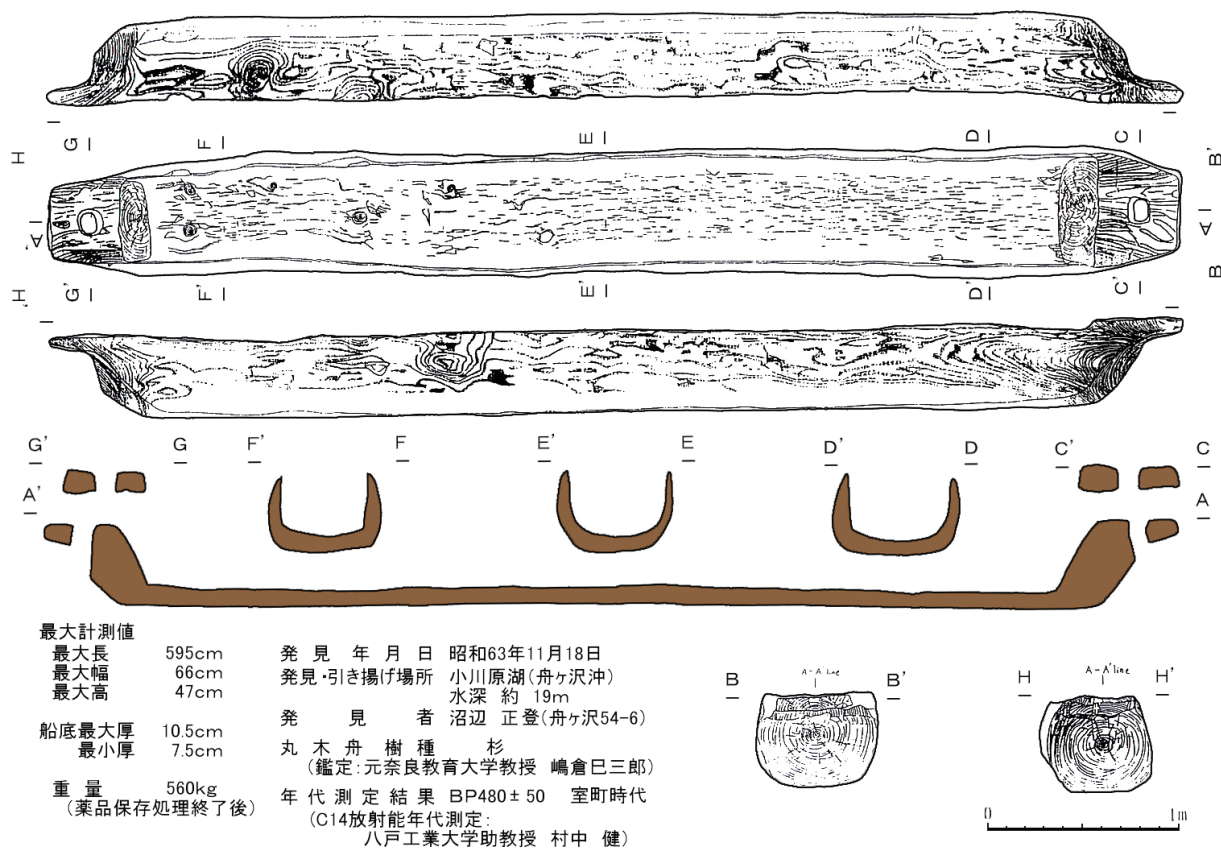


図4 小川原湖舟ヶ沢沖で引き上げられた室町時代の丸木舟 (福田 2018 より転載)

おり、乗員も3名であるが、戸賀の丸木舟は大きさが白糠とほぼ同じであるにもかかわらず頑丈に作られているので重く、乗員も1、2名に限られている。どちらも磯まわり漁用であるが、岩礁が点在する白糠に対して、沿岸の多くで岩礁の発達している戸賀湾周辺では、相対的に漁場の範囲が小さい。岩礁の点在する白糠では広範囲での移動に便利な構造船への転換が、早い時期に行われたのであろう。それに対して岩礁に取り巻かれていた戸賀では、丸木舟漁がより有効であり、そのため丸木舟が残存したと考えられる。構造船の発達は、移動の利便性と漁の効率の両者が関係した可能性が高い。

白糠や田沢湖では操船に車權を用いるのに対して、男鹿では櫓を使用する。すでに出口が指摘し藤本が注目したように、この違いは「北の文化」(出口の言う領域Ⅰ)と「中の文化」(同領域Ⅱ)の異なりに相当する(出口 1995、藤本 1988)。日本文化の3つの文化圏のうち、北の二つの文化圏の境が両地域の間で引かれているのである。シベリア・極東・中国北部の少数民族やアイヌ等では櫓がもっぱら操船に使われており、領域Ⅰの操船技術は北方文化とよく共通する(佐藤 2017a、b)。推進具に櫓を用いるのは、領域Ⅱからの技術的受容であろう(出口 1995: 297)。

6. おわりに

丸木舟の操船技術と漁の経験を保有するインフォーマントが国内に残されていることによって、都市生活を主とする考古学者に大変貴重な情報がもたらされることはきわめて重要である。例えば男鹿の江島氏によれば、丸木舟の船首の形態、特に厚さや角度等は、漁場である岩礁への接岸や繫留等の状況に応じて微細に決定されると言う。また危険な丸木舟漁は基本的に1人で行うもので、息子であってもある程度の年齢に達するまでは連れて行かないと証言している。2人漁の場合は、漁果を期待する男性と行うのだと言う。また丸木舟漁では決して無理をせず、沿岸から離れた沖までは行かないものだと強調していた。

少数民族や先住民等の絶えずリスクと隣り合わせの生活を送る人々は、きわめて合理的なリスク管理を徹底しているのが普通である。こうした思考の原理は、東北部の丸木舟漁においても確認できた。先史時代の技術・生業や生活文化・社会の考察を進めていくためには、猟漁民の思考に立脚するよう努めて行かねばならない。

謝辞

本論を草するにあたって、以下の諸氏・諸機関にご

教示・ご協力を賜った（五十音順、敬称略）。特に図 4、写真 13 については、東北町教育委員会および六ヶ所村立郷土館から資料提供を受けた。

天野荘平・安藤清蔵・五十嵐祐介・伊藤直子・江島孝男・大船渡市立博物館・男鹿市観光文化スポーツ部・小山卓臣・昆政明・真山神社・田中寿明・東北町教育委員会・八戸市博物館・古屋敷則雄・吉川耕太郎・六ヶ所村立郷土館

本研究は科学研究費補助金基盤研究 A（研究代表者：海部陽介東大教授、課題番号 18H03596）の分担研究（津軽海峡班）の成果の一部である。

注

- 1) 六ヶ所村泊で作られた丸木舟の中では、江戸後期（安政年間）頃製作され昭和 30 年代まで使用された資料が八戸市博物館に収蔵されている（八戸市博物館編 2007: 44）。
- 2) 秋田県北部の山本郡八森町周辺で用いられた、ムダマを持つ「榎材丸木船」は「マルキ」もしくは「マルキブネ」と呼称され、主としてハタハタ漁に使用されたことから「ハタハタブネ」とも呼ばれた（天野 1995：35）。このタイプの木造船は船首が幅広くに作られているのが特徴で、船尾はムダマの上に直接トコ（床）を載せた構造を持ち、外観として丸木舟と類似する。このタイプの木造船 4 艘及び男鹿半島で収集された丸木舟 3 艘が秋田県立博物館に所蔵されている。
- 3) 田沢湖で見られる丸木舟は湖用であり、木取り方法・船形・操具及び操法において男鹿半島のそれと区別される。
- 4) 1951 年に製作された一艘が、1965 年に「男鹿のまるきぶね」として国の重要有形民俗文化財に指定され、現在も男鹿市民文化会館ホールに展示されている（写真 12）。
- 5) 安藤氏は六ヶ所村泊の小型木造船を「イソブネ」と呼称していたが、先行研究では「カッコ」と呼ばれるムダマハギ型の木造船とされる（昆 1985：106-111）。カッコはイソブネよりもひとまわり小さく、全長は約 15 尺（約 4.5m）であるが、構造的に大きな差異は無いと考えられる。
- 6) コンブ漁は立って作業を行う必要があるため、船体の安定が不可欠である。ムダマハギからシマイハギへと移行したのは、船が安定していることが一番の理由であったとされる（昆 1985：120）。
- 7) この丸木舟は江島氏が過去に譲り受けたものであり、聞き取り調査では製作者や使用者の来歴に関する情報は得られなかったが、製作者は船大工の畠山廣松氏の可能性が高い。
- 8) 2020 年 12 月現在に適用される漁場は、平成 25 年 9 月 2 日付け秋田県知事名で告示された「秋田県告示第 404 号」である。秋田県農林水産部水産漁港課によれば、当該告示に基づく「免許番号共第 9 号」によって男鹿半島の漁場が定められており、戸賀湾周辺の漁場管轄についても標柱で定めているとのことである。ただし行政が所管する漁場の位置は、地元の漁協と集落の間での取り決めがなされる場合もある。
- 9) 実際の移動は戸賀湾内を含むので、移動距離を推算すればもう少し延びることになる。また江島氏は丸木舟に帆をかけることもあったとも証言しており、戸賀から加茂青砂まで移動できたと言う。
- 10) 舟底が 8 cm を超える丸木舟がかつて大船渡湾で用いられていた

（大船渡市 1980）。本事例は「大船渡のまるた」として、1958 年に国の重要有形民俗文化財に指定されている（大船渡市立博物館所蔵）。

- 11) 東北町教育委員会より提供を受けたが初出文献は福田（2018）で、年代測定結果は村中・本田（1994）に掲載されている。東北町コミュニティセンター未来館所蔵。

引用文献

- 天野荘平 1995 「県央の船」『秋田県の木造船 - 秋田県指定有形民俗文化財「県内木造船資料」-』文化財収録作成調査報告書第 252 集, 43-52 頁, 秋田県教育委員会
- 大船渡市 1980 「かっこ舟と船大工」『大船渡市史 第 4 巻民俗編』: 160-169
- 海部陽介 2020 『サピエンス日本上陸』講談社
- 川崎晃稔 1991 『日本丸木舟の研究』法政大学出版局
- 木崎和広・泉明 1978 「男鹿半島北磯地区の漁法と習俗の概要」『秋田の漁労用具調査報告』秋田県文化財調査報告書第 57 集, 10-27, 秋田県教育委員会
- 昆政明 1985 『青森県の漁撈用和船』青森県立郷土館調査報告書第 18 集（産業 - 1）, 青森県立郷土館
- 昆政明 1992 「津軽海峡沿岸の漁船 - 小型漁労用和船を中心に -」『日本民俗学』第 189 号, 74-99, 日本民俗学会
- 昆政明 1998 「津軽海峡及び周辺地域のムダマハギ型漁船について」『民具研究』第 118 号, 57-74, 日本民具学会
- 昆政明 2014 「北日本における伝統的木造船の船体構造の変遷過程」『国際常民文化研究叢書 5 - 環太平洋海域における伝統的造船技術の比較研究 -』15-34, 神奈川大学国際常民文化研究機構
- 齊藤壽胤 1991 「丸木舟」『秋田県の諸職』秋田県文化財調査報告書第 202 集, 185-188, 秋田県教育委員会
- 齊藤壽胤 1995 「男鹿の丸木船」『秋田県の木造船 - 秋田県指定有形民俗文化財「県内木造船資料」-』文化財収録作成調査報告書第 252 集, 77-98, 秋田県教育委員会
- 佐藤宏之 2017a 「北方漁漁民が使っていた舟 - 北東アジア・台湾・北アメリカの例」『科学』87 巻 9 号, 870-874 頁, 岩波書店
- 佐藤宏之 2017b 「赫哲の居住と生業 - 北方漁漁民の民族考古学」安斎正人編『理論考古学の実践』421-450 頁, 同成社
- 佐藤宏之 2019 『旧石器時代：日本文化のはじまり』敬文舎
- チーム「あるく・みる・きく」（編）2012 「マルキブネ 秋田県男鹿半島」『東北一万年のフィールドワーク 8 木造船：東北篇』, 東北芸術工科大学東北文化研究センター
- 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
- 八戸市博物館（編）2007 『八戸市博物館収蔵資料目録民俗編（1）：八戸及び周辺地域の漁撈用具』
- 福田友之 2018 『東北北部先史文化の考古学』雄山閣
- 藤本 強 1988 『もう二つの日本文化：北海道と南島の文化』東京大学出版会
- みちのく北方漁船博物館 2002 『特別展図録いのちの船 - 津軽海峡沿岸の漁業のあゆみ -』
- みちのく北方漁船博物館 2008 『ムダマハギ - 津軽海峡沿岸のムダマハギ型漁船とその建造記録 -』
- 村中健・本田和也 1994 「八戸工業大学 14C 年代測定報告報告 - 2」『八戸工業大学紀要』第 13 巻, 81-94, 八戸工業大学
- 六ヶ所村立郷土館 2006 『特別展 丸木舟と漁 - 青森県六ヶ所村の伝統漁業 -』

Ethnoarchaeological research of dugout-fishing at Mutsu bay and Oga Peninsula, northern Japan

Hiroyuki SATO and Yo NEGISHI

While most of the previous studies on the structure and production of dugouts were discussed by folklorists and geographers, there are relatively a few behavioral studies of them with a focus on the structural evolution and technological adaptation of wooden boats and fishing activities. In this paper, we aim to reconstruct dugout-fishing as an ethnoarchaeological study based on the interview survey of fishermen who used dugout for fishing until recently. Our survey area is northern Tohoku region where small wooden boats, generally called 'Mudamahagi', are widely used. The first informant is a boatbuilder of Shiranuka area, Higashidori village located on Shimokita Peninsula. His interview reveals that semi-dugout canoe locally called 'Isobune' is used for shoreline fishing ('Iso-mawari') while plank canoe locally called 'Shimaihagi' is for offshore fishing. The second informant is a fisherman who uses dugout for fishing based at Toga area of Oga Peninsula. He uses two kinds of canoes for different purposes: dugout canoe for shoreline fishing around Toga bay and plank canoe ('Tenma-sen') for offshore fishing. According to the second informant, a dugout canoe is steered by one or two males, and it is preferentially used in the rough sea fishing of winter season because it is much heavier and stabler than the other types. Dugout canoe is also used in Tomari area of Rokkasho village on Shimokita, and it corresponds to Oga's case with two characteristics: mainly used for shoreline fishing; and heavier weight with thick bottom. Elucidating the correlation between the usage of dugout canoe and fishing technique can contribute to research in prehistoric archaeology in the Japanese Archipelago.