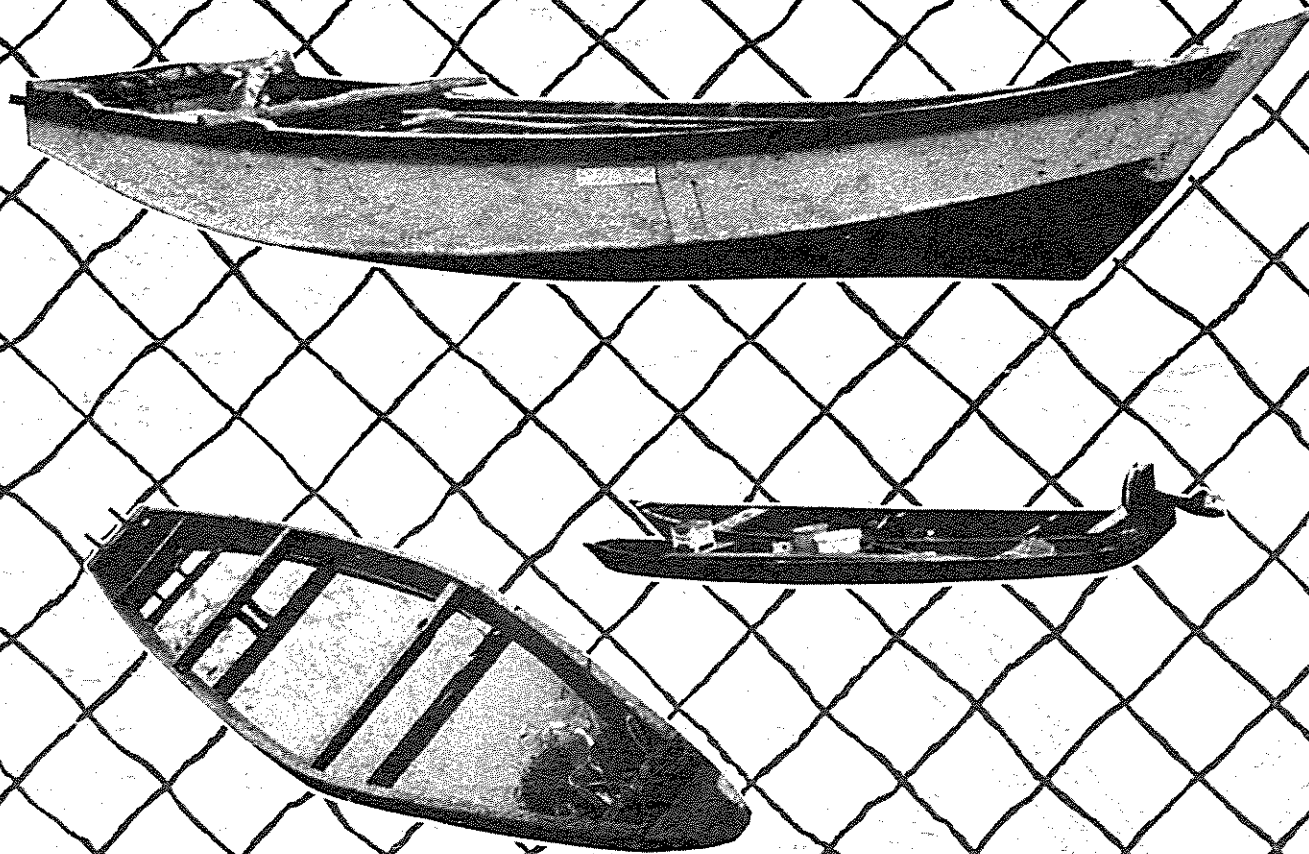


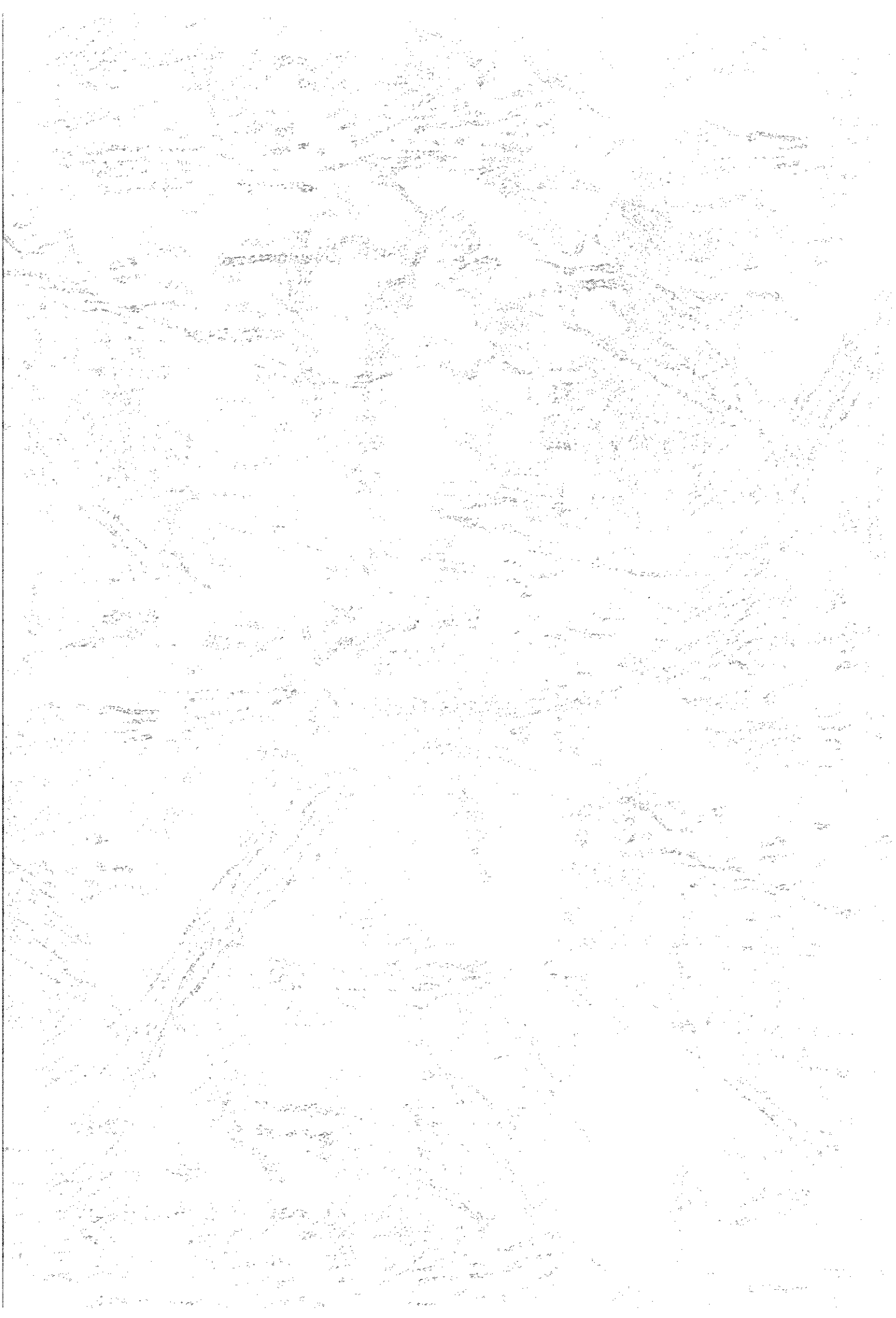
# 宮城県の伝統的漁具漁法 IV

## 南三陸の和船(カッコ)



宮城県水産試験場

平成3年3月



**漁村高齢者活力促進事業**

**宮城県の伝統的漁具漁法 IV**

**南三陸の和船(カッコ)**

**宮城県水産試験場**



# はじめに

現在の漁業は漁業技術の進歩と共に、漁獲努力量が増大し、資源の減少が深刻な問題となっている。また操業も沿岸から沖合へ、沖合から遠洋へと拡大していったものが200海里問題等により操業範囲も限られて来ている。このような中で、現状を踏まえたよりよい資源の有効利用を行って行くことが必要となって来ている。

漁村における漁業技術は、漁船等の発達により変化し、これと合わせて自然条件、魚類の生態に応じた改良が加えられて現在に至っている。又この中で操業中の危険回避、資源管理の考え方が様々な形で伝わって来ている。しかし、近代化が進むにつれて伝統的漁具漁法を伝える者も少なくなっている。

これらの記録を残し、漁業後継者をはじめ、私達子孫に伝えることは、沿岸漁業の発達の経緯を知る上でなくてはならない資料となる。

又、沿岸漁業の発達の経緯を知る事は温故知新の言葉にあるように、これからの沿岸漁業を考える上で大切な資料となると考えられる。

漁村高齢者活力促進事業の一環として行われて来た宮城県の伝統的漁具漁法もⅠ、Ⅱ、Ⅲの3部が終了し、今年度はⅣとして船を取り上げた。前半は南三陸の和船として、この中に漁具としての船と、各浜での習慣や伝承を漁法の1部として記述した。後半は、内水面の川船とひらた船と言うことで記述し、3部構成とした。

漁船の資料収集、その取りまとめについては、石巻市の高橋盛氏に並々ならぬ御協力をいただいた。高橋氏は昭和12年より漁船の建造に携わり、各種の漁船技術に精通するばかりでなく、古い和船についての知識も多く、その技術普及にも努めて来られた。心から感謝申し上げると共に敬意を表する次第である。

又、漁具、漁法の収集については、各方面の援助を得たが、特に貴重な御指導、御援助を賜った方々の名を協力者名として記述した。各氏は長年漁業や造船に従事し、伝統的な漁具漁法に精通しておられた。心から感謝申し上げると共に、敬意を表する次第である。

# 漁具漁法資料収集協力者名

## 船大工（海船）

雄勝町	阿部 亀八氏	気仙沼市	近藤 良治氏
唐桑町	鈴木 勝雄氏	歌津町	渡辺 栄氏

## 船大工（川船）

中田町	佐々木 兵一氏
-----	---------

## 漁業（海）

気仙沼市	尾形 栄七氏	河北町	榊 乙男氏
------	--------	-----	-------

## 漁業（川）

北上町	倉本 清男氏	石巻市	斉藤 雄之助氏
-----	--------	-----	---------

この他の協力していただいた関係者、関係機関の方々に心から感謝申し上げます。

# ○目 次○

## 南三陸の和船（カッコ）

ま え が き

1. 漁船の種類 .....	1
(1) 和 船 型 .....	1
(2) 和洋折衷船型 .....	2
(3) 西 洋 船 型 .....	2
2. カッコ（和船）の歴史と名称 .....	4
3. カッコの名称分類 .....	5
(1) カッコ（ホリブネ） .....	5
(2) ブジョウカッコ .....	5
(3) イタカッコ（板カッコ） .....	6
① ヒラカッコ（平カッコ） .....	6
② ダンベカッコ .....	9
③ 四ヶ浜カッコ .....	10
④ 八 人 カ ッ コ .....	10
(4) タナカッコ（棚カッコ） .....	11
(5) ハンタナカッコ（半棚カッコ） .....	13
(6) そ の 他 .....	16
① 四板船（四板舟） .....	16
② 五大木船（五大木舟） .....	16
③ ダンベセン（ダンベ船） .....	21
4. カッコ造りの手順 .....	21
5. 船主と船大工の契約 .....	21
6. 材料の調達 .....	22
7. シキスエ .....	22

8. カッコの造船作業	23
(1) シキの型取り	25
(2) ヤキダメ	25
(3) トダテツケ	25
(4) タナイタツケ	25
(5) ミヨシツケ	26
(6) 外装	26
(7) その他	26
(8) 艀装	27
(9) 備品	29
9. カッコ矧の木材	32
10. カッコ矧の釘	33
11. コガタ	39
12. ふなだまさま	42
13. ゴシン入れ	44
14. 船おろし	47
15. 船たてと修理	49
16. 船大工	49
(1) 船大工の歴史	49
(2) 船大工	51
(3) 漁村での船大工の役割	51
17. 漁撈禁忌	52
18. 水死者に関する伝承	57
19. モウレン	59
20. 和船用語	64



## 南三陸の和船（カッコ）

現在各浜で使用されている漁船はほとんどがFRP船である。回りを見回しても木船はほとんど見られない。

しかし、少し前までカッコと呼ばれる木造の和船が、各浜では普通に見掛けられた。

和船は漁業の発達と共にその姿を変え、生活の糧として漁村に生きていたはずである。しかし、現在この和船は木造船から鋼船、軽合金船、FRP船の発達により各浜から消え去ろうとしている。又、和船を造る事の出来る船大工も少なくなり、やがて和船は幻になるようとしている。同時に各浜に伝わる伝承や習慣も高齢者が少なくなるにつれ、その意味や内容も不明瞭となってきている。

このことからより一層、漁村高齢者と、漁業後継者をつなぐ一手段として、カッコについて調査し、資料として記述した。

# 1. 漁船の種類

海で使用する漁船を、船型で区別すると和船型、和洋折衷船型、西洋型に分けられる。材質的には、木船、鋼船、軽合金船、FRP船等がある。操業場所を考えると沿岸漁船、沖合漁船、遠洋漁船等となる。

この中で沿岸漁業を考えた場合、昔は和船型の木造船が各浜で活躍し、その後造船技術の進歩、動力化、漁業形態の変化により、現在は和洋折衷型のFRP船が沿岸漁業の中心となっている。

今回漁船（カッコ）として取り上げるものは、昔から使用されて来た和船型の木造船であり、これを理解する基礎知識として漁船の船型別に、その構造と特徴を以下に記述する。

### (1) 和 船 型

和船とは、敷、棚板、戸立、ハリキリ、船梁を縦張力及び横張力に資するように組み合わせた皮殻構造船である。船釘はすべて平釘を使用する。垢止めはホーコン、檜皮を使用せず矧地を水密になるように密着した工作をしている。

和船型の船とは、沿岸漁業で古くから使用されていた木造船（カッコ）である。現在では、古い木造船にその面影がわずかに残っているだけである。

和船造りの大型船としては、カツオ船として用いられた五大木や大和型荷船として有名な千石船等がある。

## (2) 和洋折衷船

和洋折衷船とは西洋型木造船に、和船の船型の優位点を活し湾曲を角（アオリ、山形、ナックル、チャンの名称を持つ）にし、船尾突出部後端を戸立型にした船型船である。この船型は現在でも木造船、FRP船の船型になっている。またマイヤーホーム、ハイドロコニックタイプに共通している船型である。

和洋折衷構造は、明治の後半、和船に推進機関が据え付けられるようになって出来た。

この船は船体の強度が要求されたことからマツラ（肋骨…フレーム別にスパントと呼んでいた）を構造し、棚板を釘を使用して肋骨に打ち込み固着して機関台を構造した。また、甲板梁を取り付け水密甲板構造にした船である。

江戸時代の五大木や四板船は、ハサミの間の船梁に船の長さに等しい長さの真帆柱を建て、これに真帆（角帆）を掛け、鼻木に近い船首には弥帆柱を建て、これに開きに効果する小さな弥帆を掛けて帆走していた。明治の中期になると、長い2本マストに逆走に優れた縦帆を掛けた、洋式のスクナー型の船が造られるようになった。この船を当時は、和洋折衷型や合いの子船と呼んでいた。

明治の後半から昭和の初期に掛けて、15トン位の船の船型、構造に西洋型の長所を和船に取り入れ、海浜の事情に合った改良を加えた和洋折衷船型の船が造られた。これをヤンノウ船、ヤンノウ型と呼んでいた。

敷造り、天狗鼻、槍出し、角トモ、カサネ等の名称はヤンノウ船の類似の折衷型船の部材に使われた、当時の新しい言葉であった。

## (3) 西 洋 型

西洋型木造船とは、龍骨、内龍骨、縦通材等を主縦張力材とし、肋骨、梁等を主横張力材にした、骨格構造の船であり、骨格に外板、甲板を張っていき、矧ぎ地に檜皮或はホークンを打ち込んで垢止めをする構造船である。船釘は、丸釘と角釘を使用する。

明治32年に宮城県水産試験場が、沿岸調査及び釣漁用漁船として使用したのが、西洋型構造の凌遠丸である。

この船は当時の船としては構造的に優れたものであった。しかし西洋型としては、初期のものであり竣工期間は以外に遅れたようである。

船の大きさ

龍骨の長さ

40尺

最大船幅

11尺

甲板下の深さ

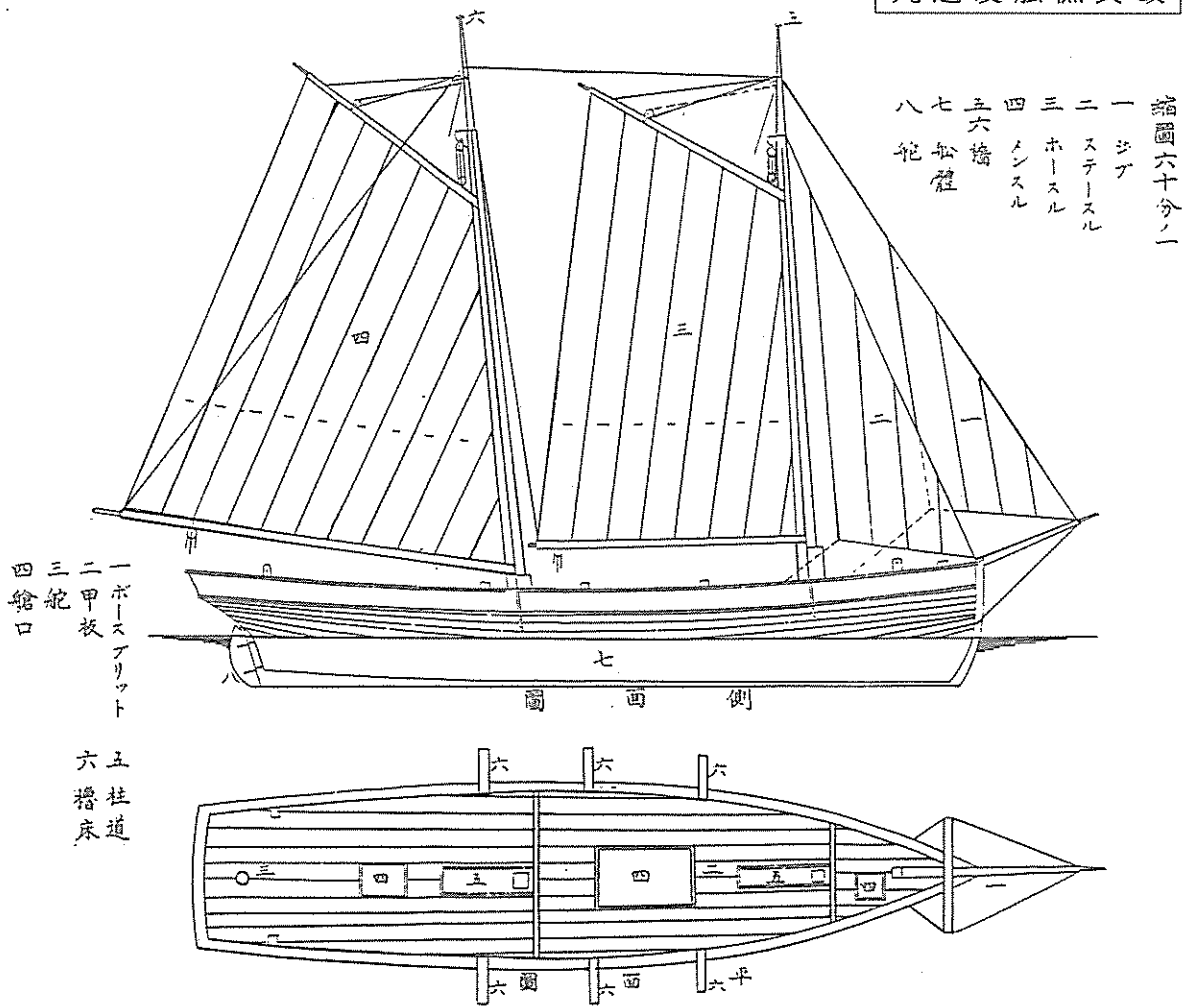
3尺6寸

材質は木である。

付属品としては以下のものがある。

錠	2丁	15貫目1丁	10貫目1丁
櫓	6丁	アツサ椀木櫓	
綱	2本	径1寸2分棕櫚縄350尺	

丸遠凌船漁良改



宮城県水産試験場調査船

## 2. カッコ（和船）の歴史と名称

漁業の発達を考えるうえで漁船は漁具漁法と共に重要な位置を占めて来た。

宮城県沿岸でも古い時代（弥生時代の後半期）からカッコが用いられ、南三陸の人々の漁に使われて来た。

カッコは長い年月をかけて漁村集落を形成していくうえで、浜辺の文化と生活を築くのに大きな役割を果たして来た。

太古の人々は漁船で岸を離れ原始的な漁をしていた。この漁では丸太や竹を組んだ筏を作り、葦を束ねて乗り竿をさしたり、竹や丸太棒を漕いで操業していた。

縄文時代になると石器が用いられるようになり、釣等の漁具も作られた。船は石斧を用いて柔らかい木を切り倒し、丸木を焼き焦がして造った。これが現在、丸木船（クリ船）と呼称する船であり、ここに初めて船の名前が登場する。

このことは縄文時代の丸木船（クリ船）が調査等で出土していることからわかる。

弥生時代になって大陸から金属文化が渡来して（邪馬台国の女王、卑弥呼が魏の国と交易していた頃）、青銅器や鉄器が用いられるようになり造船技術も進歩した。この頃になると手斧で丸木をクリ抜き（クリ貫きとも書き掘り抜き又は掘り貫きとも言われる。）構造部材として釘を用いて矧ぎ合わせた船腹の船が造られるようになった。この船は渡海出来るものであった。南三陸で言うブジョウカッコ（別名カナオ리카ッコとも言っている）は、この船で、現在若い人々の間でクリカッコ或は掘りカッコと呼ばれている船である。

古墳時代の前期には、鋸が作られ製材も出来るようになり、板材を矧ぎ合わせた南三陸で呼称するイタカッコ（板カッコ）が造られた。

このイタカッコからヒラカッコ、半タナカッコ、タナカッコと棚構造的に分類する船型の船が造られ、現在に到っている。

掘り抜いた部材を矧ぎ合わせた構造船と板材を矧ぎ合わせた構造船をいづれもカッコと言っているが、現在では両構造船を総称して和船と言っている。

風土記では、カッコの名称にカッコ舟、合子舟、合好舟、刈子舟、合木舟の字が用いられている。合子舟と合好子舟の意味は解読出来ないが、刈子舟は水田等刈入れに用いた船を意味し、合木舟は雨具のかっぱと同じく木を合わせた水密構造船を意味する合木と考えられる。カッコは合木の片仮名ではないかと思われる。

前述しているように和船はカッコであるが、総ての和船をカッコと呼ばない。例えば弁才船は弁才カッコと呼ばずに弁才船と呼んでいる。他にもカッコ名を用いない、関船、伊勢船、二形船、北国船がある。また漁船でも四板船、五大木と構造名で呼ばれているもの

もある。このことから考えるとカッコは敷長20尺位までの船の名称であると考えられる。

また船大工の仕事に棚を矧ぐ、敷を矧ぐ、カッコを矧ぐと言った矧ぐと言う言葉がよく使われている。この矧ぐとは造ることを意味しており、高齢の人が造船のことをカッコを矧ぐと言うことから、現在でもカッコは小型船の固有名詞であると考えられる。

## 3. カッコの名称分類

### (1) カッコ (ホリブネ)

雄勝町では、明治頃までカッコと呼ばれる船があった。

この船は大木を倒してその木を割り抜いただけのホリブネであった。

ホリブネは縄文時代から使用されていた船で、南三陸沿岸の船型の基となった船と考えられている。沿岸の木船は〇〇〇カッコと呼ばれている船が多く、名称的にも基となっていると考えられる。

カッコは大木を割り抜いただけの船であり、1本の木から造られている。矧ぎ合わせをしない構造なので頑丈に出来ており、沿岸の磯漁等に用いられていた。しかしこの船は木の大きさにより船の大きさが決まるため、使用目的に合わせた船を造るのが難しいことと、大木が少なくなるにつれ、材料の確保も難しくなり造られなくなって行った。又漁業技術が発達するにつれ、沿岸の船もより安定性があり、速さの出る矧ぎ合わせ構造のカッコ船が開発されるようになり、このカッコは各浜から姿を消して行った。

### (2) ブジョウカッコ

ブジョウカッコはカナオリカッコとも呼ばれ現在で言う、クリカッコ (割りカッコ) のことである。

木を割り貫いた部材を矧ぎ合わせた構造なので、頑丈な造りとなっている。その反面、船体は重く速度はでない。

この船は、船体の重量が重いため安定性があり、風圧に抗することから岩礁地帯の多い海域での磯漁に使用された。岩等にあたっても、頑丈で壊れることも少ない等の理由から、荒磯を漁場とする人々から磯船として特に愛用されていた。

しかし昭和8年の三陸大津波で、大半の数のカッコが流出又は破損し用材の不足もあり

姿を消して行った。

割カッコが造られなくなるのに連れて、代わりに板カッコが多く造られるようになった。

ブジョウカッコの語源については、本吉町の古老が次のような説明をしている。「本吉地方では、無様なことや失礼なことを広い意味でブジョウ（無状）ともブジョウハウ（無状法）とも言う。又、ブジョウカッコのトモ（戸立）の格好が、女性が人目をかまわず用足しするブジョウな尻格好と似ているのでブジョウカッコと呼ばれているとも言っている。

ブジョウカッコは別名カナオリカッコとも呼ばれる。

カナオリカッコの名称は曲尺のカナデ（直角）の型をしている部材（船を形成している材料）から出たと言われる説がある。しかし、部材は湾曲形であるため、この名称には疑問がある。

又、部材をカンノリと言っている地方（石巻地区）がある。これは冠の型をした部材が、敷に乗っている姿から出た言葉とも考えられ、カンノリ（冠乗）がカンオリに変化したものではないかとも考えられる。

名称の語源については地域によっても多様であるが、特に女性に関する話が多い。これは船の神様（お船霊様）が女性であることから海浜の人々の語源解説の中に女性との関わりが深いものと考えられる。

### (3) イタカッコ（板カッコ）

#### ① ヒラカッコ（平カッコ）

ヒラカッコは、シキ（船底材）、タナイタ（棚板）、ミヨシ（船首材）、トダテ（船尾板）から造られる1枚棚造りの構造船である。

この船は船底勾配（開き）を持たない船底の平らな船である。このような船を県北部では、ヒラカッコと呼んでいる。

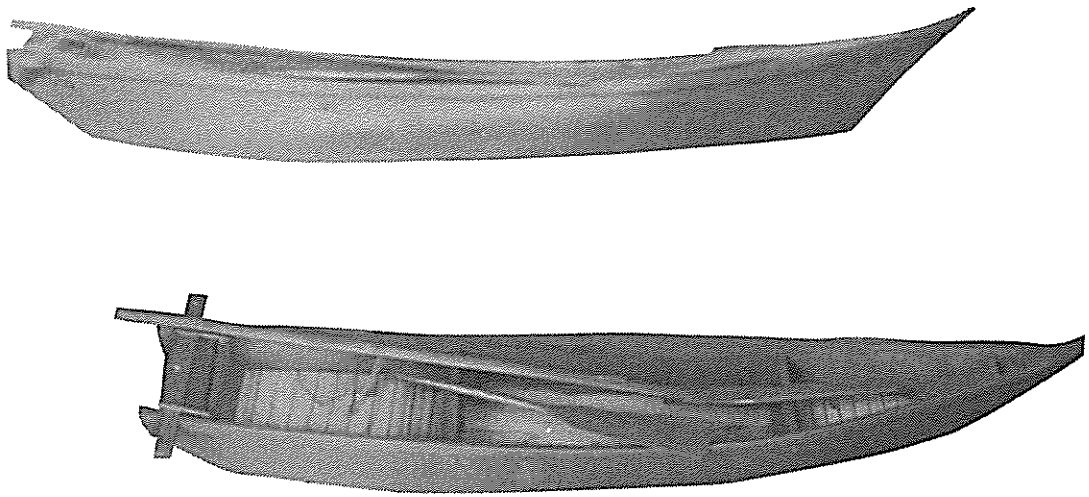
ヒラカッコの特徴は船体の重量が軽く、船底が平らなことから、船引き場への船の引き揚げ引き下ろしが便利な点である。又、静的復元力（船の傾きが15度以内の復元力）に優れていることから船の座りが良く、安定感がある。このような理由から、この船は磯漁に向いており磯船として広く愛用されていた。

構造は箱造りである。船首には古い時代からミヨシを部材として鼻先を持ち、岩などにあたった場合でも船首の損傷を抑えている。又タナイタを受ける切欠（板材をかみ合わせるための構造）を造り、板付けをして堅固にしてシキとの結合を強めている。

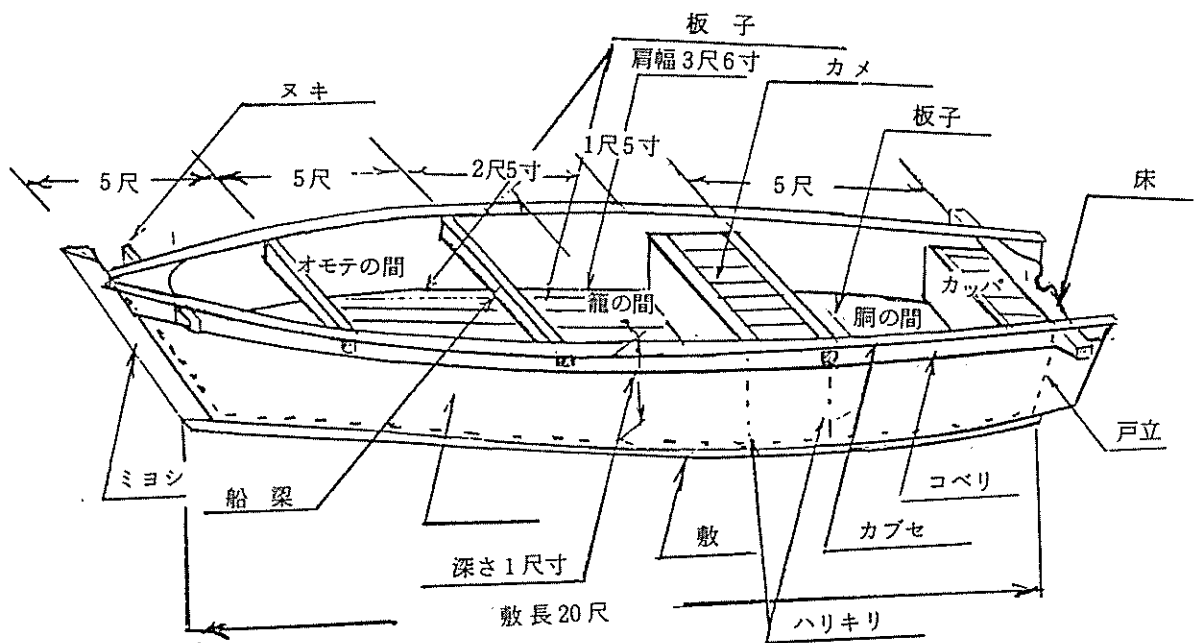
構造的には、造り易い船である。

各浜での呼び方は次の通りである。牡鹿、桃生では、幅に比較してシキ長を長くした





気仙沼市のヒラカッコの模型（近藤良治氏蔵）



雄勝町の一枚棚（サツパ）



## ② ダンベカッコ

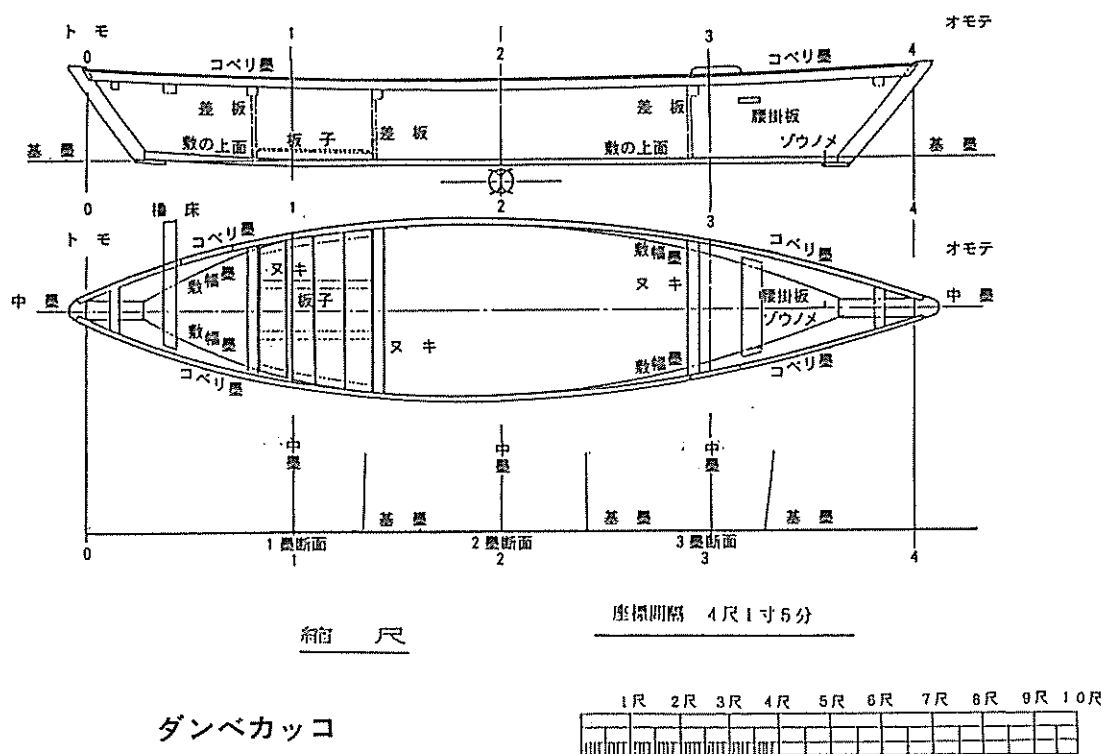
ダンベカッコもヒラカッコではあるが、船型的に前後対称の造りとなっている船である。

この船は、平面図で舷側線を弦弧にした独特の船型をしている。

ダンベカッコは、気仙沼湾内で行われた海苔養殖に用いるため造られた。この船は海苔芝の間を自由に移動でき、特に前後進の作業がしやすい構造となっている。

ダンベカッコは、海苔養殖に用いたことからノリトリダンベとも呼ばれていた。

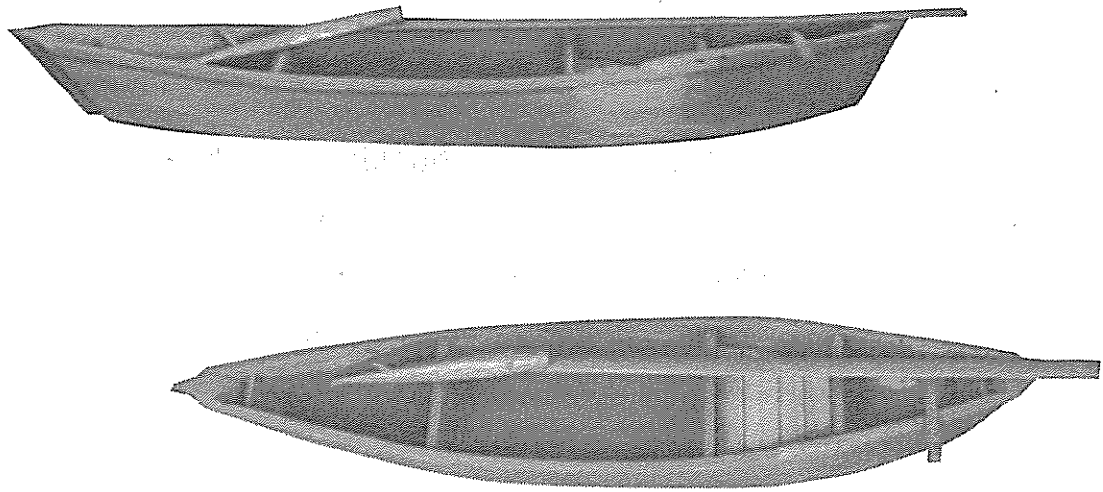
ダンベカッコの名称は、普通造りが平底のダンベイ船が考えられるが、網船をダンベイ船とも呼ぶことから、ダンベカッコの名称も女性のものに似ているところから、この名が付いたと言われている。



ダンベカッコ

ダンベカッコの寸法表

項目	数量	項目	数量
船の全長	17尺3寸	1墨の敷幅	2尺8寸
敷の長	13尺9寸6分	1墨の腹板の開き	5分
船の肩幅	3尺3寸6分	1墨の腹板の幅	1尺6寸
船の深さ	1尺4寸6分	2墨の敷幅	3尺3寸6分
ミヨシの開き	6寸5分	2墨の腹板の開き	カナデ
ミヨシの根幅	5寸	2墨の腹板の幅	1尺6寸6分
戸立の開き	5寸8分	3墨の敷幅	2尺2寸
戸立の根幅	5寸	3墨の開き	1寸1分
後敷の長さ	3尺	3墨の腹板の幅	2尺2寸
後敷の反り	3寸	オモテのモチ	3寸
		トモのモチ	3寸



気仙沼市のダンペカッコの模型（近藤良治氏蔵）

### ③ 四ヶ浜カッコ

気仙沼市の旧鹿折の大浦、小々汐、梶ヶ浦、鶴ヶ浦の4つの漁浦を昔から「四ヶ浜」と呼んでいる。

この四ヶ浜の地先では、昭和10年頃までヒラカッコを用いた皿貝（サラガイ）の掻き漁が盛んに行われていた。この漁で用いられたのが四ヶ浜カッコである。

四ヶ浜カッコは、掻き漁を行うため操業時に船の傾きによるバランスをとる必要がある。このため四ヶ浜カッコは特別の船型をしている。この船は、シキ長の4分の1のトモの位置（腰アテ或は胴の墨）で、シキ幅を左舷に2寸付加した左右ビッコの船型船である。

四ヶ浜独特の敷幅の船型であることから四ヶ浜カッコと呼ばれ別名ビッコカッコとも呼ばれている。

このカッコの櫓は、曳具操業時に船の方向を保持するため、他のカッコの櫓と違い櫓腕と櫓脚が一直線に結合している。

### ④ 八人カッコ

気仙沼市の松崎では大工8人（8工数）で出来る寸法のカッコを八人カッコと言っている。

#### (4) タナカッコ (棚カッコ)

タナカッコ (棚カッコ) は、別名タナツケカッコ (棚付けカッコ) 又は2枚棚とも呼ばれている。

この船はシキと下棚、上棚をミヨシ、トダテに取り付けて外殻を構成した構造となっている。

タナカッコは荒磯の漁や釣漁、刺網漁、流網漁等に用いられる。

この船は沖合海域での風圧、波浪に対応するため凌波性、復元性に優れている他、船足が速いのが特徴である。タナカッコはヒラカッコより速さが要求されて造られた船であり、速さを出すために船型だけでなく、取り舵側と面舵側に櫓を取り付けられる造りとなっている。ヒラカッコは1丁櫓であるが、タナカッコは3丁櫓である。

磯や内湾を中心に行われていた漁業も沖合へと発展して行くと、それまで使用されていたヒラカッコより、大型で速度の出るタナカッコの需要が伸び建造数が増えて行った。反面ヒラカッコの建造数は減って行った。

タナカッコは復元力が相当強いことから、浦内でも海苔養殖や芝建て、建網越しにも使用されている。

各浜でのタナカッコの呼び名には、次の様なものがある。

タナカッコでも普通の寸法より僅かに大きい寸法のカッコを、気仙沼湾浦では、キッサマ (紀州様又は、岸様と書く)、唐桑ではサッパ (早波、颯波、笹葉と書く)、雄勝町では2枚棚又はサッパと呼んでいる。

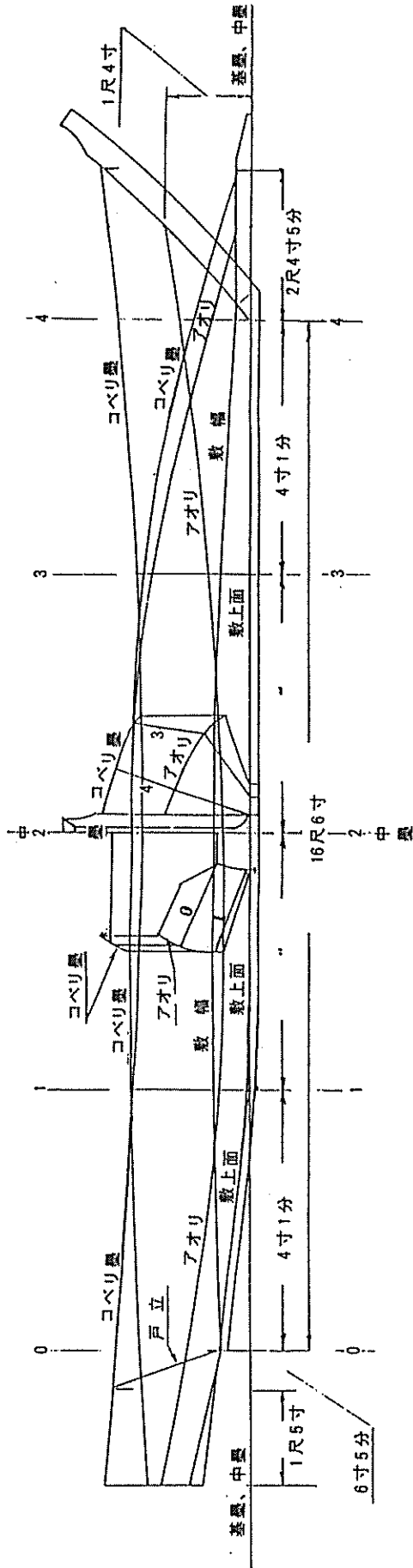
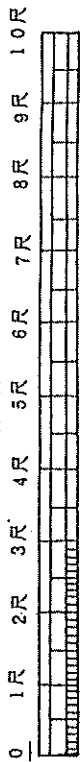
気仙沼の呼び名の紀州様は、鰹溜釣船と一緒に紀州から伝授されたため、この名があると考えられ、唐桑の呼び名のサッパ (早波) は船足が早く、小廻りの効く姿から出たものと考えられる。

棚カッコのことを牡鹿、桃生では棚サッパ、又は2階棚造りと呼んでいる。

# タナカッコのコガタ

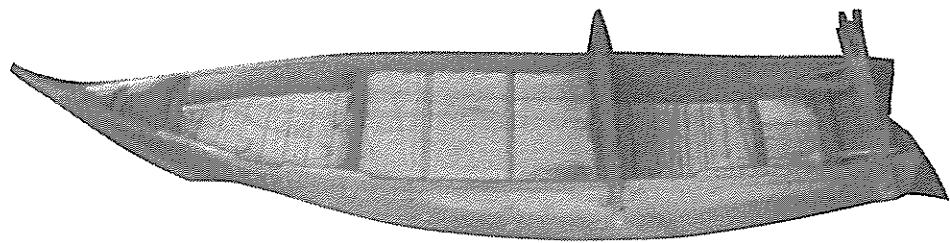
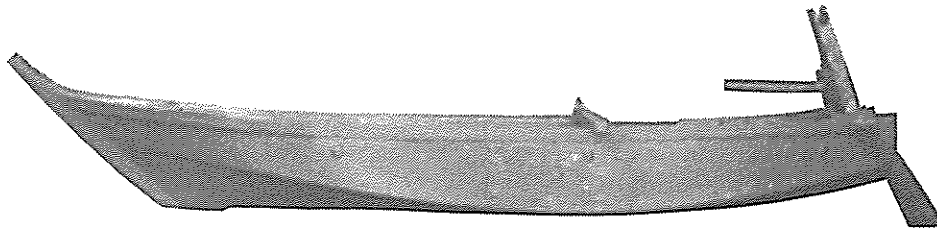
(キッサマ、サツバ、四板)

箱 尺



寸 法 表

項目	長さ	数	量	項目	幅	数	量	項目	数	量
船の長さ	19尺7寸			受尻の幅	9寸6分			2墨の下棚の幅	1尺2寸	
船の長さ	16尺6寸			戸立墨下棚の開き	9寸2分			2墨の上棚の開き	カナデ	
船の肩幅	3尺8寸			戸立墨下棚の幅	1尺3分			2墨の上棚の幅	1尺1寸7分	
船の深さ	1尺7寸			戸立墨上棚の開き	カナデ			3墨の敷幅	1尺2寸2分	
後敷の長さ	4尺1寸			戸立墨上棚の幅	1尺4寸			3墨の下棚の開き	8寸5分	
後敷の開き	9寸8分			1墨の敷幅	5寸8分			3墨の下棚の幅	1尺2寸	
ミヨシの開き	7寸2分			1墨の下棚の開き	9寸4分			3墨の上棚の開き	1寸4分	
ミヨシの根幅	5寸4分			1墨の上棚の幅	1尺4寸			3墨の上棚の幅	1尺2寸	
トモのモチ	5寸			1墨の上棚の開き	カナデ			4墨の敷幅	5寸4分	
オモテのモチ	7寸			2墨の上棚の幅	1尺4寸			4墨の下棚の開き	3寸2分	
外トモの出	1尺5寸			2墨の敷幅	1尺4寸			4墨の下棚の幅	1尺3寸	
戸立の開き	3寸3分			2墨の下棚の開き	9寸6分			4墨の上棚の開き	3寸4分	
ミヨシの張り	2寸							4墨の上棚の幅	1尺	



気仙沼市のタナカッコの模型（近藤良治氏蔵）

## (5) ハンタナカッコ（半棚カッコ）

ハンタナカッコとは歌津地区と唐桑地区で呼ばれている半棚造りの船である。

ハンタナカッコとは、歌津地区では、シキ長の中央あたりから船首方向に棚板を付けたもので、唐桑地方では胴の墨あたりからトモの方向に棚板を付けたヒラカッコとタナカッコの折衷船型の船である。

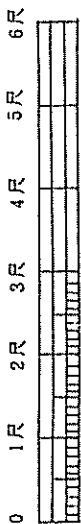
このカッコの特徴は、船の引き揚げ、引き下ろしが楽に出来、浅い岸辺の接岸が容易に出来る点である。又、磯漁と沖漁を兼用でき、ヒラカッコとタナカッコの船の性能を持った混合型の船である。



# 半タナカカッコのコガタ

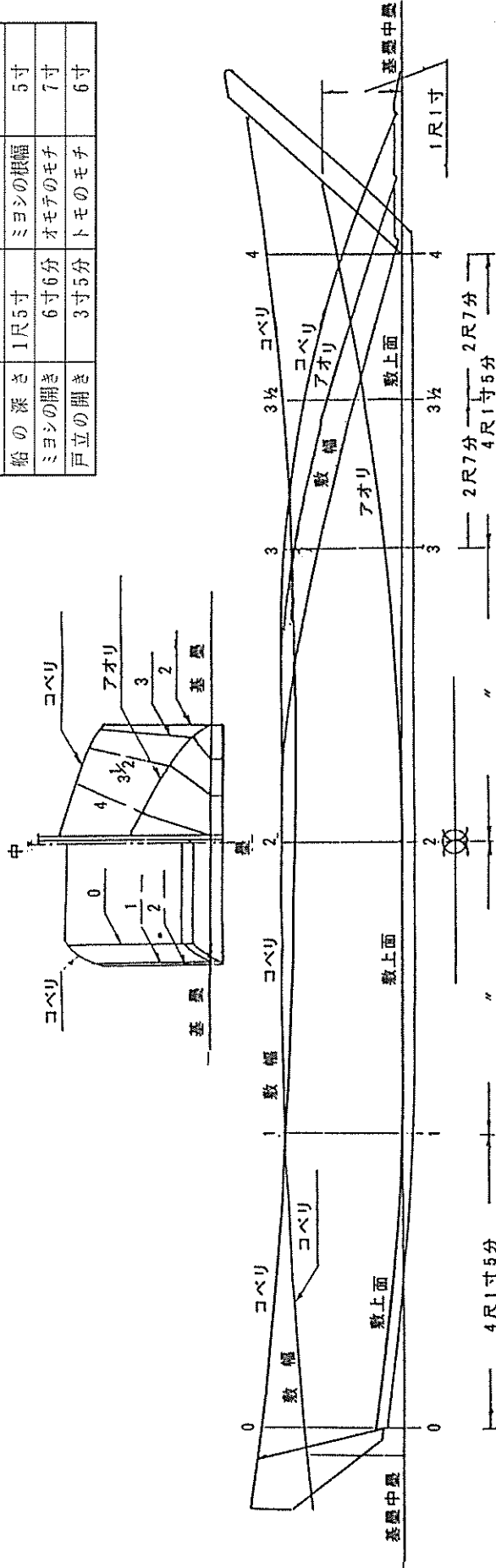
唐桑地方の海岸のおモチを翻付けにしたカッコ

## 縮尺



## 主要寸法

敷	長	16尺6寸	後敷の長さ	4尺2寸
船の肩幅	3尺5寸	後敷の開き	9寸8分	
船の深さ	1尺5寸	ミヨシの根幅	5寸	
ミヨシの開き	6寸6分	オモチのモチ	7寸	
戸立の開き	3寸5分	トモのモチ	6寸	



## 寸法表

項目	数量	項目	数量	項目	数量
0 墨の受尻の幅	2尺8寸	1 墨の数幅	3尺2寸	3 1/2 墨の数幅	2尺4寸
0 墨の腹板の開き	カナデ	1 墨の腹板の開き	カナデ	3 墨の下欄の開き	7寸3分
0 墨の腹板の幅	1尺6寸	1 墨の腹板の幅	1尺6寸	3 墨の下欄の幅	4寸
				上欄の開き	6分
				幅	1尺3寸
				上欄の開き	1寸9分
				幅	1尺1寸
				下欄の開き	5寸5分
				幅	7寸
				下欄の幅	1尺
				上欄の幅	3寸1分
				幅	1尺

## (6) その他

同じカッコでも船の規模や、用途によって次にあげる呼び名がある。

### ① 四板船（四板舟）

四板船もタナカッコである。

一般的にタナカッコは、シキ長20尺位で5人乗り程度の船であるが、四板船は敷長30尺位で10人乗りの大型の船である。

この船は4から5湊沖合に出て、延縄、流網、刺網、旋網、釣等、四季を通じて漁が行える船である。又、漁の状態に応じて船での夜泊まり（海上で1～2日泊まる）のできる規模を持った船である。

四板船と言った名は下棚、上棚の両舷合わせて4枚の棚板を使った構造となっていることから付けられたものである。

四板船の名については唐桑町誌によると1677年に唐桑村小館屋敷、勘右衛門と小館屋敷肝入、正兵衛が大肝入に鯉溜釣り船建造用材の下付けと資金の融資を申請する中で…只今の鯉猟船は四板船と言ひ申し船上分に作り申し候間と記述しているのを見ると、かなり古い時代からの名である。

### ② 五大木船（五大木舟）

五大木船は1677年に唐桑村小館屋敷の勘右衛門が紀州からの伝授で造った鯉溜釣り船である。

この船は五本の大木で造られ、当時の大船であったことから気仙沼地方の人々は、この船を五大木と呼び、その後も鯉釣和船を五大木と呼んでいる。

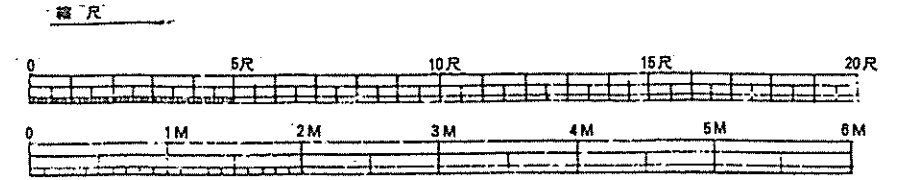


三陸の鯉釣和船線図 (小型)

主要項目		
舟の長さ	48尺	14.55M
舟の肩幅	10尺	3.03M
舟の深さ(敷の上面からコベリ上面)	3尺8寸	1.15M
敷の長さ	39尺5寸	11.97M

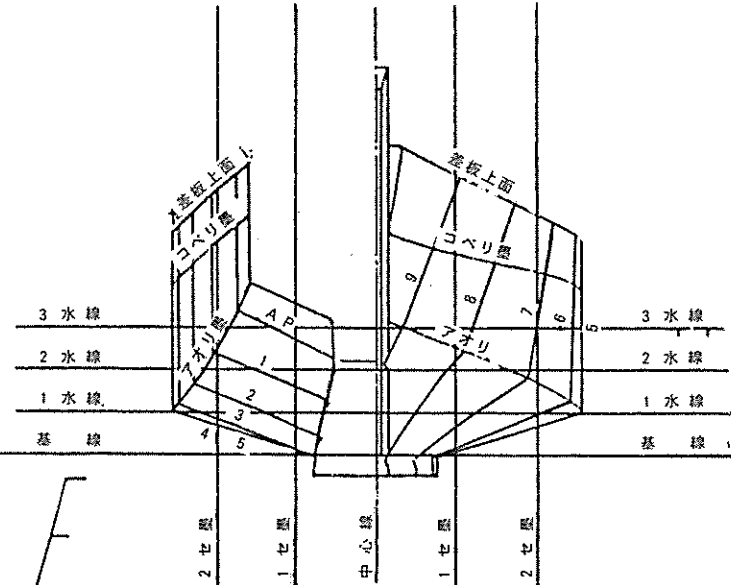
寸法表

項目	寸法	項目	寸法
前長	39尺5寸	表墨下棚の開き	8寸3分
後敷長	11尺2寸	表墨下棚の凹み	1寸
後敷の開き	9寸4分	胴墨上棚の幅	2尺9寸5分
ミヨシの開き	7寸5分	胴墨上棚の開き	カナデ
ミヨシ下棚の開き	5尺5寸	胴墨上棚の幅	3尺5寸
ミヨシ上棚の開き	2尺9寸	胴墨下棚の開き	9寸7分
敷懐手幅	3尺	船肩幅の半分	5尺
敷胴覆幅	3尺	戸立墨上棚付の幅	2尺2寸
敷反開幅	1尺6寸	戸立墨上棚のカブリ	8分
敷、ミヨシ、根幅	5寸	戸立墨下棚の幅	2尺8寸
表墨とミヨシ根の距離	4尺8寸	戸立墨下棚の開き	9寸5分
胴墨と敷抜手の距離	2尺5寸	戸立の勾配	2寸5分
受尻幅	2尺4寸	戸立墨の肩幅	7尺
外トモの長	3尺	ミヨシ下部の幅	1尺3寸
表墨上棚の幅	2尺3寸	ミヨシ上部の幅	1尺8寸
表墨上棚の開き	2寸	ミヨシの張り	8寸
表墨下の幅	3尺2寸	ミヨシの空長	2尺2寸

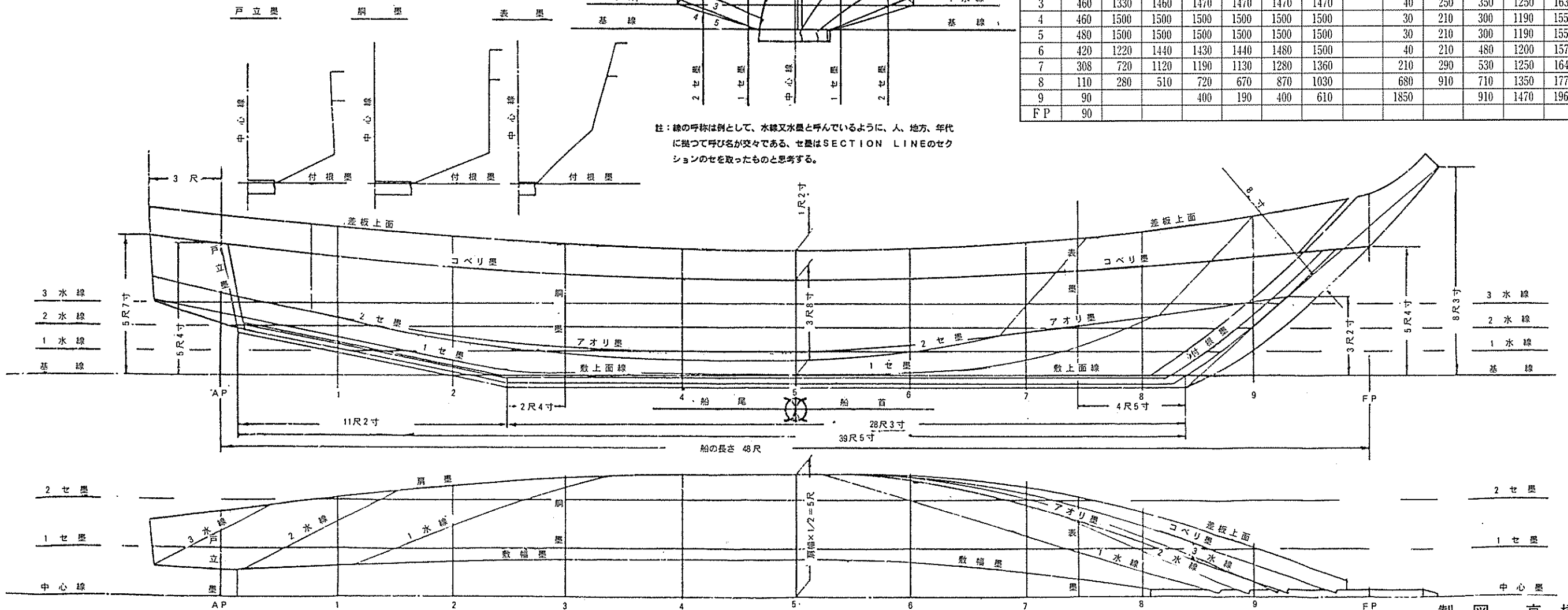


OFFSET-TABLE in millimeter

ORD NO	KEEL	HALF-BREADTH						HEIGHT-ABOVE BASE LINE						ORD NO
		1W, L	2W, L	3W, L	アオリ	コベリ	サシタ	KEEL	1B, L	2B, L	アオリ	コベリ	サシタ	
AP				760	1040	1040	1040		810		1020	1630	1970	AP
1	380		920	1230	1230	1230	1230	420	480	700	720	1460	1830	1
2	460	880	1350	1360	1360	1360	1360	120	190	439	490	1340	1720	2
3	460	1330	1460	1470	1470	1470	1470		40	250	350	1250	1630	3
4	460	1500	1500	1500	1500	1500	1500		30	210	300	1190	1550	4
5	480	1500	1500	1500	1500	1500	1500		30	210	300	1190	1550	5
6	420	1220	1440	1430	1440	1480	1500		40	210	480	1200	1570	6
7	308	720	1120	1190	1130	1280	1360		210	290	530	1250	1640	7
8	110	280	510	720	670	870	1030		680	910	710	1350	1770	8
9	90			400	190	400	610		1850		910	1470	1960	9
FP	90													FP



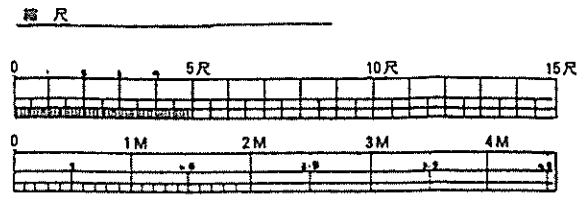
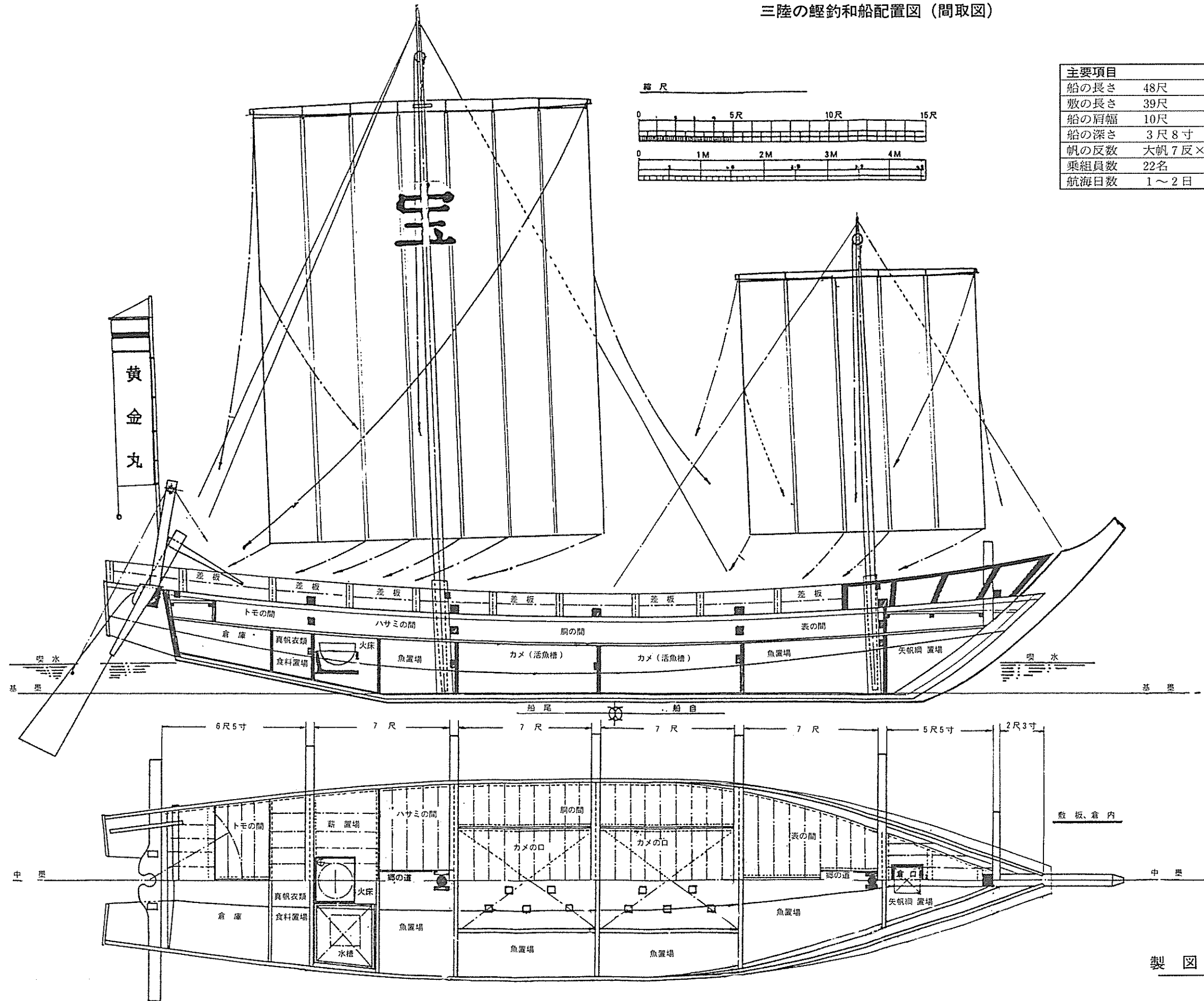
注：線の呼称は例として、水線又水墨と呼んでいるように、人、地方、年代に拠って呼び名が交々である。セ墨はSECTION LINEのセクションのセを取ったものと思われる。



製図 高橋 盛



三陸の鯉釣和船配置図（間取図）



主要項目		
船の長さ	48尺	14.55M
敷の長さ	39尺	11.97M
船の肩幅	10尺	3.03M
船の深さ	3尺8寸	1.15M
帆の反数	大帆7反×矢帆5反	
乗組員数	22名	
航海日数	1～2日	

製図 高橋 盛



### ③ ダンベセン（ダンベ船）

ダンベセンの名称は大謀網の網越し作業用の浅造りで団平な洞合船（洞船とも言うている。）の船型を呼んだものである。

ダンベセンは構造的にはタナカッコである。

この船は、網の規模によって使用する船の大きさに差があり、大型のものでは14人乗り（4丁櫓、10丁櫓）の船もある。

大謀網には、その他に沖の筒船、高船等の名称をもつ付属船があるが、いずれもタナカッコである。

三陸の大謀網は、安倍貞任の一族が興したとも言われ、その頃にもタナカッコ造りの船が沖合に活躍していたと考えられる。

## 4. カッコ造りの手順

カッコは以下の手順にそって造られる。

1. 船主と船大工の契約（船主と船大工の間での各種契約を含めた話し合い）
2. 材料の調達（山入れ。山に入り適材を選定、伐採する等の作業）
3. シキスエ（船大工が行う起工式）
4. 造船作業（船を造る実際の作業）
5. ゴシン入れ（船にお船霊様〔神様〕を祭る儀式）
6. ふなおろし（船の完成後、船大工から船主への引き渡しを行う作業〔儀式〕）

## 5. 船主と船大工の契約

船主は新しく船を造る場合、船大工の所に行き船の大きさ、型、受け取り（完成）の予定、代金の支払方法等の契約を行う。

船の大きさは、シキ長によって決まる。このため船主は船大工にシキ長何寸の船と言って注文をする。船主によっては長さだけでなく、ひらきや形の注文もあるが、注文通りに船型を造っては、その船の性能は引き出せないため定法寸法の比率によって造船は行われる。船型については改良が加えられ年と共に変わっている。

受け取りについては、船主が現在使用している船の老朽状態や、季節毎の操業により使用を開始したい時期を船大工と話し合い完成予定を決定する。

代金についてはまとめて支払われることはなく、船大工と船主の都合により何回かに分けて支払われる。また船主は、新造した船で漁をした魚をお正月に代金と共に船大工の所に届けたりもする。

## 6. 材料の調達

船主と船大工の間で造船の契約が成立すると、造船用の材料調達を行う。この材料調達を山入れと言う。

山入れは、吉日を選んで行われる。まず良い杉のある山を選定しておき、船主、船大工、こびき（木挽）の3人がでかける。山に入る前は、木を切るということで、こびきが山の神様にお神酒をあげて拝む。その後3人で材料となる杉を探して歩く。適当な木がみつかりと船主と船大工の間で材料の受け渡しの日を決め、こびきにお願いすると同時に船大工は、こびきに材料の寸法も話しておく。板は石数で頼み、1枚棚であれば5石、2枚棚であれば7石という言い方をする。切り出された杉は普通3～5カ月間乾燥させたものを材料として使用するためこびきは、この乾燥期間に木の皮をはいだり、板にひいたりして決められた日に船主宅に届ける。杉の代金は、山入れした日に山の持主に支払ってくる。

材料として、使用する杉については次のような話がある。

各浜では仏に関する物は縁起が良いという習慣があり、お墓に生えている杉などはたくさんのお金を支払っても買い取っていた。その反面、神様に関係している神社等の杉は、それを使うことは恐れ多いとして使用しなかった。

山のある家では、杉の大木は船用として取ってありこれを使用した。

## 7. シキスエ

シキスエとは、造船をこれから始めるという起工式であり船大工の行うはじめの儀式である。

造船作業は、船主宅でやる場合と船大工の作業場で行なう場合の2通りがあるが、いず

れの場合もシキスエの儀式は行う。

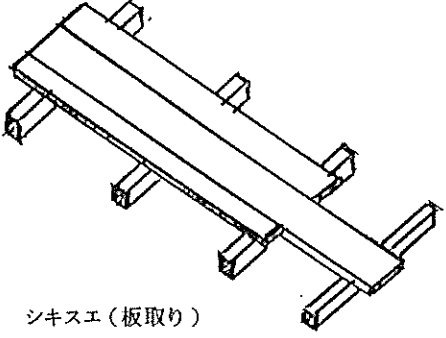
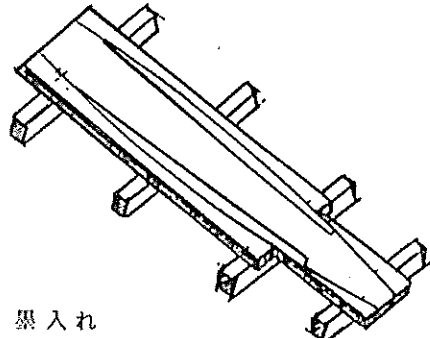
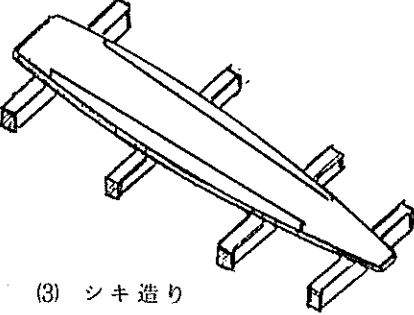
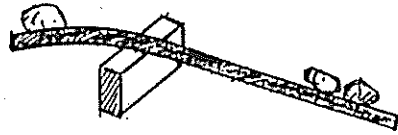
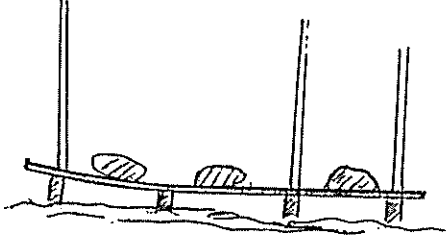
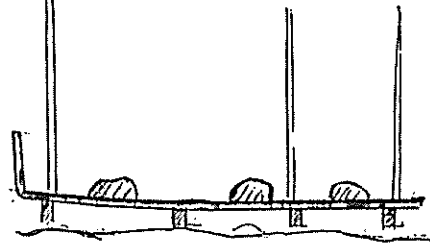
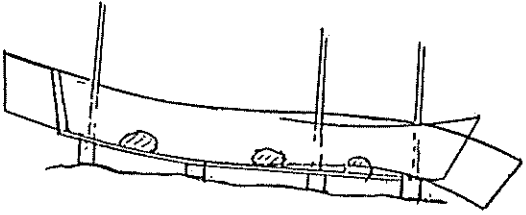

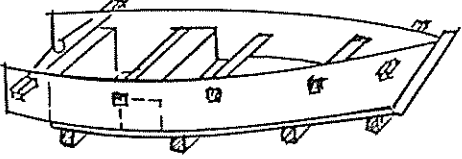
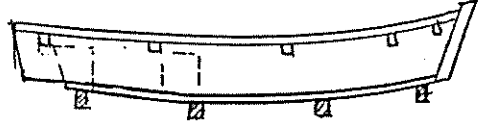
船主宅に材料が届くと、吉日を選んでシキスエの儀式が行われる。まず作業台になる角材の上にシキ（船底材）が上げられる。シキの上には、船主が用意した、お神酒、塩、サングサカナ（カツオブシ、コンブ、ダイコン）が上げられる。船大工からは大工道具のちょうな、墨壺、まがりかね、尺ざおが上げられる。儀式に用いる品がすべて揃うと船大工は前にすすみ拝む。後ろでは船主が合わせて拝むようにする。船大工が拝み終わるとシキスエの儀式はすべて終了する。シキスエの儀式が終わると、造船作業がすべて船大工の手にまかせられ、船主が立ち会うのは、ゴシン入れ以降となる。

## 8. カッコの造船作業

カッコは大きく分けるとシキ（船底材）、タナイタ（棚板）、ミヨシ（船首材）、トダテ（船尾板）から造られる。

造船工程は、以下の通りである。

作業順序	おもな作業技術
(1) シキの型取り	焼きだめ（火を使い反りなどをつける作業）
(2) ヤキダメ	イシダメ（石を使い反りなどをつける作業）
(3) トダテツケ	キゴロス（金鎚を使う作業）
(4) タナイタツケ	嵌接 } 累接 } (凹凸等による結合作業)
(5) ミヨシツケ	
(6) 外装	釘締め（釘を使う結合作業）
(7) その他	
(8) 艀装	
(9) 備品	

 <p>(1) シキスエ(板取り)</p>	 <p>(2) 墨入れ</p>
 <p>(3) シキ造り</p>	 <p>(4) ヤキダメ</p>
 <p>(5) シキスエ</p>	 <p>(6) トダテ付け</p>
 <p>(7) タナイタの型取り</p>	 <p>(8) タナイタ、ミヨシ付け</p>
 <p>(9) フナバリ、ハリキリ付け</p>	 <p>(10) コベリ付け(竣工)</p>

カッコの造船工程



## (1) シキの型取り（船底材を作る作業）

シキの材料としては2～3枚の杉板を使う。板の厚さは2寸とする。シキを造る場合はまず、シキ板を作業台の上に並べることから始められる。シキ板は作業台の上におかれるが、並べ方は中央の板を、シキ長として少し長くし、両側の板はうしろに合わせて少し短いものを使う。板をそろえると、中央に中墨（まっすぐな線）をひく。この中墨から、両側の板のまがりをもとめ、シキの型を作図していく。その後、作図に合わせて型を切り出す。切り出した板は隙間のないようによせてクギ穴をあける。その後クギ穴にクギを打ち込み板どうしをつなぐ。クギが打ち終わるとクギ穴に埋木を打ち込み穴をふさぐ。最後にシキ上部にカンナをかけて、シキから出ている部分を平らにしシキが完成する。

## (2) ヤキダメ（シキをまげる作業）

ヤキダメとはシキを火であぶりながら、まがりを付けて行く作業である。

シキの型が出来たら、船尾となる部分を支棒を使って固定する。次に船尾から5尺位の場所を曲げ2尺5寸～3尺の高さに台を使って固定する。この高くした部分にまがりをつけていく。シキの前部には板がはねないように石をのせておく。石は、はじめ軽くしておく。それは板自体がはじめ堅いので、多くの石を上げると板が割れることがあるためである。シキの固定が終わると、まがりを付ける部分の下から弱い火をたきながらあぶっていき、徐々にまがりを付けて行く。板は焼けないように水をかけながらあぶるようにする。板のまがりが多くなるごとに石の数は多くして行く。この作業は1時間前後行われる。ヤキダメが終わったらシキをもとの位置にもどすが、まがりの型を整えるため、タナイタを取り付けるまでの間まがりの部分には石をのせておく。

シキをヤキダメするのは、船に安定感をもたせるためと、速さを出すためである。

## (3) トダテツケ（戸立ての取付け作業）

トダテは板材を使用して造る。

シキが出来た時点でトダテを造る。シキにはクギを使用して取り付ける。トダテはシキに対して外側にひらくように取り付ける。

## (4) タナイタツケ（棚板の取付け作業）

タナイタは、取り付ける前にシキに合わせて墨入れをすることから始められる。タナイ

タの墨入れした部分のシキ側に、船尾と船首を結んで直線になるようにまっすぐに墨(線)を入れる。この線に基づいてシキ、トダテ、ミヨシのまがりを出し、型どりをしていく。タナイタの微妙なまがりには熟練のいった技術を要する部分である。型のできたタナイタは、はじめトダテにクギどめし、シキに合わせてそろえていく。タナイタを取付ける時はシキとの間にすきまができると、水もれの原因となるので、すきまができないようにノコ目入れの作業を行う。ノコ目入れとは、目の細かいノコギリでタナイタとシキを合わせながら合わない部分を削って行き、すきまのないようにする作業である。すきまがなくなり、シキと合った時点で、タナイタの取り付けが終わる。

2枚棚の場合は、タナイタにも焼きだめを行う。この焼きだめによって板にねじりがかかるため、この作業は難しく技術を必要とする。

## (5) ミヨシツケ (船首材取付け作業)

タナイタの取付けが終わると、内ミヨシを取付ける。次に外ミヨシを取付ける。外ミヨシはケヤキ等の堅い木を用いる。これは船が操業中岩にぶつかったりしても、船が壊れないように保護する役割を持たせている。外ミヨシは船体を保護するために取り付ける部材である。

ミヨシが取付けられると身船は完成する。

## (6) 外装 (その他の取付け作業)

身船が完成すると、フナバリ、ハリキリを取付け、まどりによっては、イタゴを取付ける。そして最後にコベリを付けて船は完成する。

## (7) その他 (おもな作業技術と特記事項の説明)

- ① 石について：造船作業中に使用する石は、よく墓石が用いられた。各浜では仏に関する物は漁に良いことがあるとされる習慣があり、一種の呪術的な意味合いがあるものと考えられる。
- ② フケル：和船では乾燥した良質の材料を、すきまのないように密着させている。密着された材料は水中で「フケル」と言って膨張する物理作用で水密となる。特に金釘で打ち付けて板を圧することにより膨張作用が増大するので水密の効果が大きくなる。

- ③ キゴロス：各部材は、板をつなぎ合わせて、1枚板にして船体に取り付けるが、つなぎ合わせた板は、カンナで丁寧に仕上げた後「キゴロス」と言って金鋸で打ち付けて圧する。この作業をキゴロスと呼ぶ。
- ④ 釘締め：釘締めとは、船大工が金鋸を使い行う、打検を合わせた釘打ち作業である。釘を打ち込むとき、その音響と手応えで釘の効き具合が判定出来る。
- ⑤ 釘締めの音：釘締めの音は、リズムかるで賑やかな響きがあり、木船造り独特のもので浜辺の人々に作業を印象付けていた。
- ⑥ 垢止め：釘打ちや工作の手落ち、板の節溜裂目等の垢漏れは、その部分を十分に乾燥した後、漆に麦粉又は木屑を練ったものを混ぜて詰め込むか、綿糸を軽く上手に打って詰める。
- ⑦ 材料の取り外し：木船では櫓床、舵床、板子等が取外し出来る構造になっている。こが出来理由は、船体の重量を軽減して、船の引き揚げ引き下ろしが容易に出来るためである。

## (8) 艫 装

### ① 櫓

櫓は脚と腕で組み立てられている。腕の長さ（約5寸差）で小櫓、中櫓、大櫓と櫓の大きさを区別した呼び名があり、大櫓になると櫓の長さが20尺位のものもあった。

腕は檣や櫓等の堅木で作られ、腕の全端から半肩幅（1尺5寸～1尺6寸位）の位置に柄（手形…テガタとも言っている）を取り付ける。

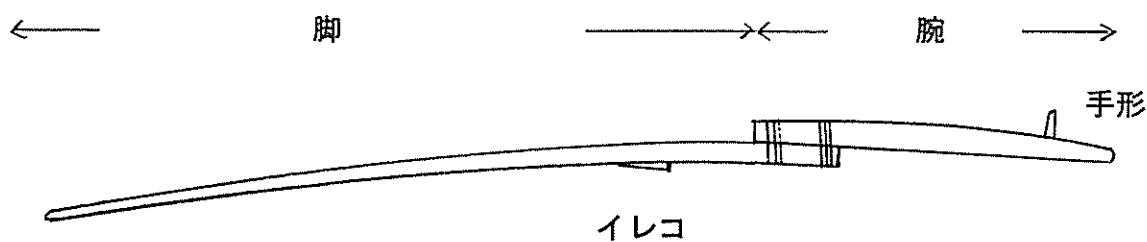
脚の材料は剛性に富んだ梓、檜、赤檜が用いられ、脚の前端から約1尺8寸の位置に檣で作ったイレハラ（イレコとも言っている）を取り付ける。

櫓は、櫓床のロッコ（ロジコとも言っている）に櫓のイレハラを乗せて、櫓腕に付けてある柄に掛けたハヨウ（早緒一ハヤオとも言っている）の所で、腕の高さを約3尺5寸に押える。この状態で櫓腕を前後に漕ぐと、櫓脚は水中で螺面を画き水推して船を前に進める役割をする。

又、櫓は舵の役もし、帆走時には櫓を櫓床に結び付けて、帆に受ける風圧に拠る船の傾きを制え、航海性に優れると共に復元力を助長する働きもする。

櫓は通常1丁の櫓に漕ぎ手が1人であるが、嵐天時や操業時等は漕ぎ手が2人になることもある。

櫓は1年に1回造りなおす。



櫂の部分名称

② 櫂

櫂は櫂、櫂、櫂等の堅材を使用する。水を推す部分の籠と腕（竿とも言っている）の部分を一材で形作る。腕には柄（ツカ）を付ける。コベリの腕枕の櫂緒（カイヒキとも言っている）に腕を差込んで腕を押し、腕頭を漕ぐと籠が水を押し船は前進又は後進する。

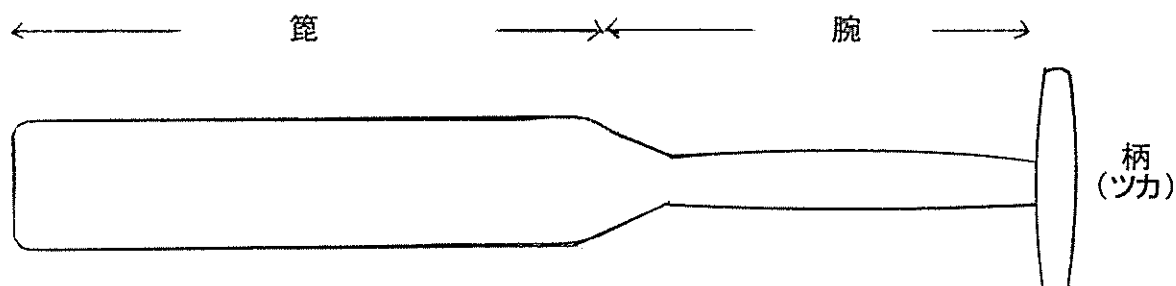
櫂は漕ぎ方で船の前進を制動し舵の役割もする。

又櫂を∞字に漕ぐことをヨレと言ひ、ヨレは前進、後進、旋回、変針、横移動、制動が適切に作動するのでアワビ漁の漕法となっている。

櫂には用途を別にするオモテカイとトモカイとがある。オモテカイ、トモカイともヨレの役割をする。

櫂の寸法は船の規模に拠って様々であるが、オモテカイは長さ5尺位、籠の幅5寸位で、腕と籠の長さの割合は腕6、籠4程度である。五大木や大謀網の洞合船になると櫂の長さが11尺、籠の幅7寸5分位の寸法になっている。

トモカイは長さ4尺から6尺位、籠の幅8寸から9寸位で、腕と籠の長さの割合は5分5分位になっている。



櫂の部分名称

### ③ 帆 装

古代の出土品に見る割り船や割りカッコは、櫂を漕いで推進していた。

やがて時代が進み、割りカッコはコベリを付けて凌波性を高め、帆を用いて戦いや交易、移住等で渡海していた。しかし、漁船は地先漁業に停どまり、カッコは帆走することが殆どなかった。

やがて漁業も内湾から外海へ、海辺から沖合へと開かれて、大正前半まで帆走したカッコが沖へ乗り出していった。

明治の後期に、船の推進機関が登場したので帆走カッコの姿が暫時消え去って行ったが最近まで内湾から外海に出漁する帆走するカッコが見かけられた。

カッコが布帆の帆を一般に用いるようになったのが大正の後半からであり、以前は莫塵帆を使用していた。

布帆の一反は、長さに関係なく幅2尺5寸である。帆の大きさは反数で言い表している。莫塵帆の莫塵の枚数は(帆の幅÷2尺5寸)×6である。シキ長さ40尺、肩幅10尺の船は莫塵30枚の帆を用いていた。

始め五大木や四板船等の沖合(12~13湊)に出漁している船は、帆走入船の時にナレイ(西北の風)が吹くと、間違って逆走しなければならず大変苦勞した航海を行っていた。しかし、いつ頃からか間切り走りの性能に効果する矢帆を張るようになり、真帆柱と矢帆柱の2本の帆柱の船が造られた。

通常、真帆柱を倒した時は舵床に建ててあるヤグラに乗せ掛けて置くが、荒天時には櫓床に固く結び付けて横倒れを制え復元力を助長するような用途にも用いた。

真帆柱(柱)の長さはシキ長とだいたい同じ長さになっている。

### ④ 舵

舵は櫂で造る。舵は船の縦揺れの時に舵効きを損じないように、又方向性に効果があるように細長い形状にする。船には舵柄を挿入する穴をあける。

舵柄の操舵装置と方法を野郎舵という。

## (9) 備 品

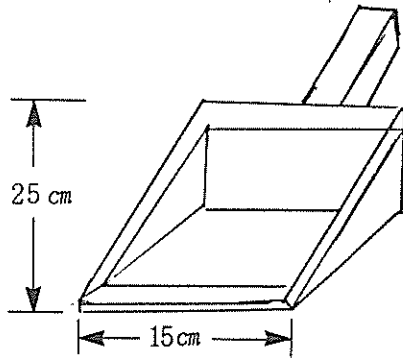
### ① 垢 掻 (垢取りとも言う。)

垢掻とは船内に溜まった垢(滄水)を掻き出す器である。

船大工が、作る場合と購入する場合がある。エナガと呼んでいる所ではオケヤが造っ

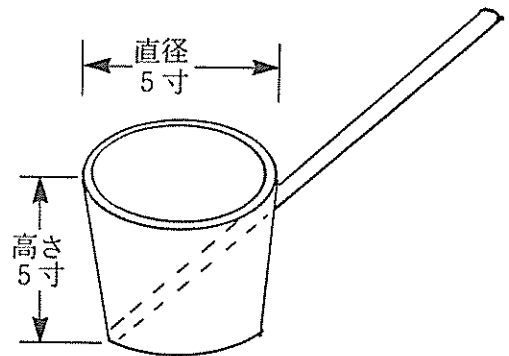
ていたものを購入していた。

アカトリ (歌津町)



アカトリ  
(歌津町)

エナガ (雄勝町)



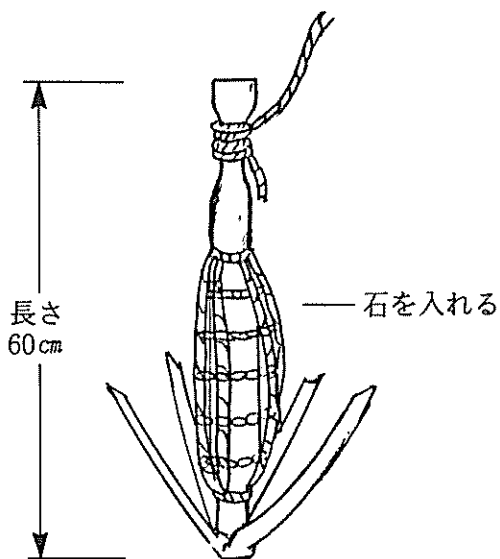
エナガ  
(雄勝町)

## ② イカリ

イカリは木に石の錨を付けたもので、操業時等に船を一定の場所にとめるために使用するものである。

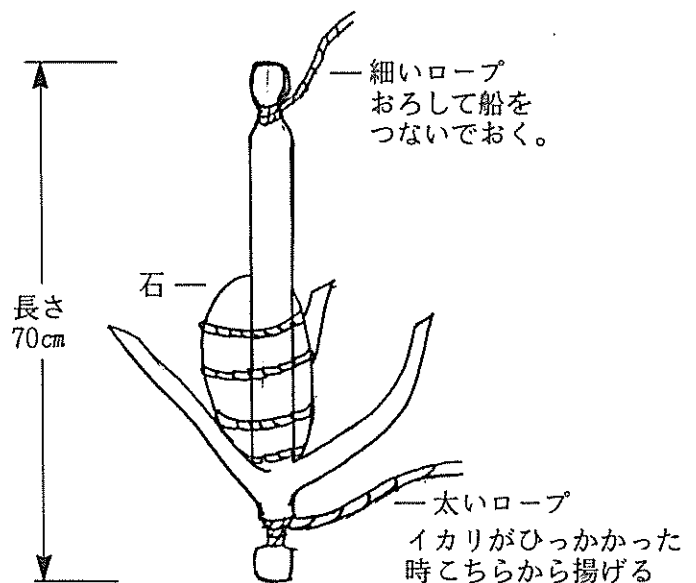
歌津町では松の木に石の錨をつけたイカリをヤマタロウと呼ぶ。雄勝町では木に石をつけるのは同じだが、上と下にロープを結んで、イカリを海底から外しやすく工夫している。

ヤマタロウ (歌津町)

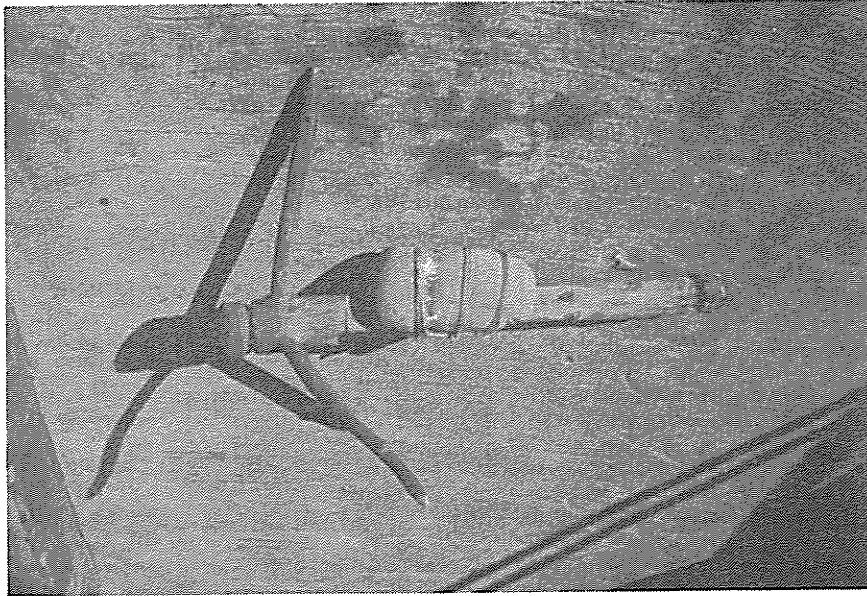


ヤマタロウ  
(歌津町)

イカリ (雄勝町)



イカリ  
(雄勝町)



雄勝町イカリ

- ③ 縄  
錨網、繫船索用に藁縄、直径約2寸5分のものを用意する。2本
- ④ 網  
早緒等に用いる麻縄、直径約8分と5分のもの格3尋用意する。2本
- ⑤ 錠  
片手金錠か片手木錠を用意する。1個
- ⑥ タワシ  
藁製のものを用意する。2個
- ⑦ ロジコ、イレハラ  
予備品を用意して沖箱に入れて置く。2個
- ⑧ 予備品  
竿、釣竿を用意する。1個
- ⑨ ジョノメ (栓)  
オモテのジョノメと、ハリキリのジョノメを用意する。各1個

## 9. カッコ矧の木材

ミヨシは普通、檫、椴、松等を使用し、シキ、ケイゴ、戸立、ハリキリ等の板材は、水密と工作の適材であり且つ手近に良材が調達出来る、杉材を用いている。

用材は有害な節、裂目、腐れのない十分に乾燥した良質のものを使用する。

杉材は白太（辺材）を使用せず赤身（心材）を使用する。赤身は強渾でフケるためケイゴとして適材で、腐食も少ないことから船の耐用年数には効果がある。

伐採は、時期的に水分の最も少ない真冬か真夏を選ぶ。樹令的には木が成熟して尚且つ活力のある50年から60年の物を選び、枝が幹に60度の角度になっている木を選定する。

幼木は白太が多く水分も多いことから、乾裂や木取りしてから狂いを生ずるおそれがあるためあまり用いない。又、老木は赤身が多く水分が少ないものの、老衰し髓心が腐れてゴロ（空洞）があったり、粘着力が少なくなっているのを控える。

ケイゴは木を伐採して皮を剥ぎ、所要の厚さに挽き割り、小口に避け止めの板を打ち付けて、狂いを生じないように自然乾燥する。

材料を挽き割る時は、繊維に並行に鋸挽きをすることを原則とする。サカ目（逆目）となる挽き割りをしたり、必要以上にクサビを効かせて矢羽（繊維が剥離した現象）が出来るような挽き割りは行わない。それはサカ目や矢羽は取り付けや水密工事を困難にするばかりではなく、航海中に波の衝撃で板目が剥離等して浸水し海難事故の原因となるからである。

浜に拠って多少の差違があるが、カッコは次の基準寸法と樹種の部材で矧がれている。

名 称	幅	厚 さ	杉 質
シ キ	—	2 寸 5 分～3 寸	(杉 )
ミヨシ	8 寸		(ケヤキ)
ケイゴ	1 尺 5 寸	1 寸 5 分～1 寸 8 分	(杉 )
戸 立	1 尺 5 寸	1 寸 5 分～1 寸 8 分	(杉 )
コベリ	4 寸	8 分	(杉 )
櫓 床	4 寸	3 寸	(松 )
舟 梁	3 寸	3 寸	(杉、松)
スベリ	2 寸	1 寸 5 分	(松 )
板 子	—	8 分～1 寸	(杉 )
舵 床	7 寸	5 寸 5 分	(松 )



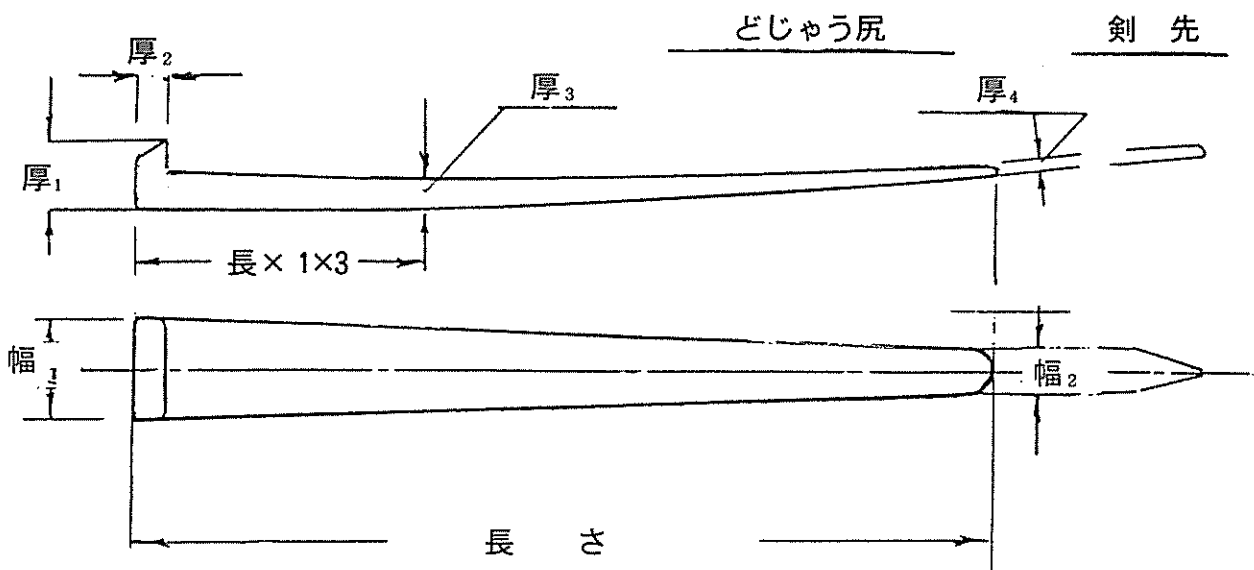
# 10. カッコ矧の釘

クギは、船の注文があり造る船の大きさが決まると、その大きさにより各釘の使用本数を決め船大工が鍛冶屋に注文して造ってもらう。

カッコを矧ぐ釘には、貝折り釘（カイオリクギ）、落とし釘（オトシクギ）、通り釘（トオリクギ）、登り釘（ノボリクギ）、银杏釘（イチョウクギ）がある。

落とし釘は、ケイゴ、敷、戸立等の矧ぎ合わせに用いる。

## 落 し 釘



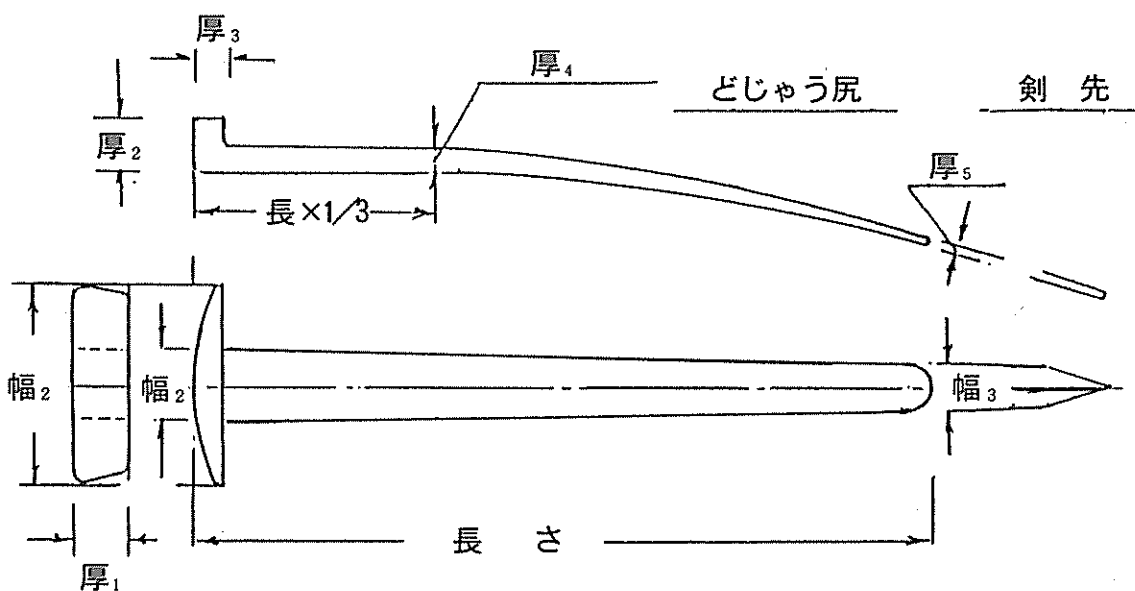
## 落 し 釘

長さ	3寸	3寸5分	4寸	4寸5分	5寸
幅1	2分5厘	3分3厘	3分7厘	4分	4分2厘
幅2	1分5厘	2分	2分5厘	2分7厘	3分
厚1	2分	2分	2分5厘	3分	3分
厚2	1分	1分	1分2厘	1分5厘	1分5厘
厚3	1分	1分	1分2厘	1分5厘	1分5厘
厚4	4厘	5厘	5厘	7厘	7厘

通り釘は、シキと棚、上棚と下棚等の固着に用いる。

登り釘は、ミヨシと棚、戸立と棚の固着に用いる。

通り釘、登り釘

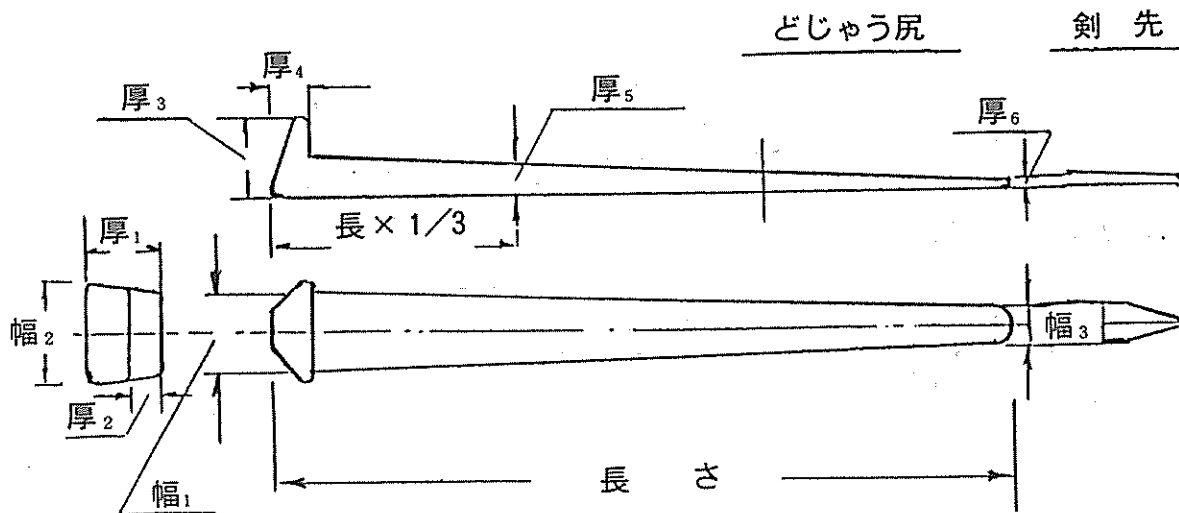


通り釘、登り釘

長さ	3寸	3寸5分	4寸	4寸5分	5寸
幅1	6分	6分5厘	7分	7分5厘	8分
幅2	3分	3分5厘	3分5厘	4分	4分
幅3	2分	2分5厘	2分5厘	3分	3分
厚1	2分	2分5厘	3分	3分5厘	4分
厚2	2分	2分5厘	3分	3分5厘	4分
厚3	1分	1分2厘	1分5厘	1分7厘	2分
厚4	1分	1分2厘	1分5厘	1分5厘	2分
厚5	1分	1分2厘	1分5厘	1分5厘	2分
厚6	8厘	1分	1分	1分	1分

貝折り釘は、コベリ、櫓アタリ、ナギリ等の固着に用いる。

### 貝折り釘

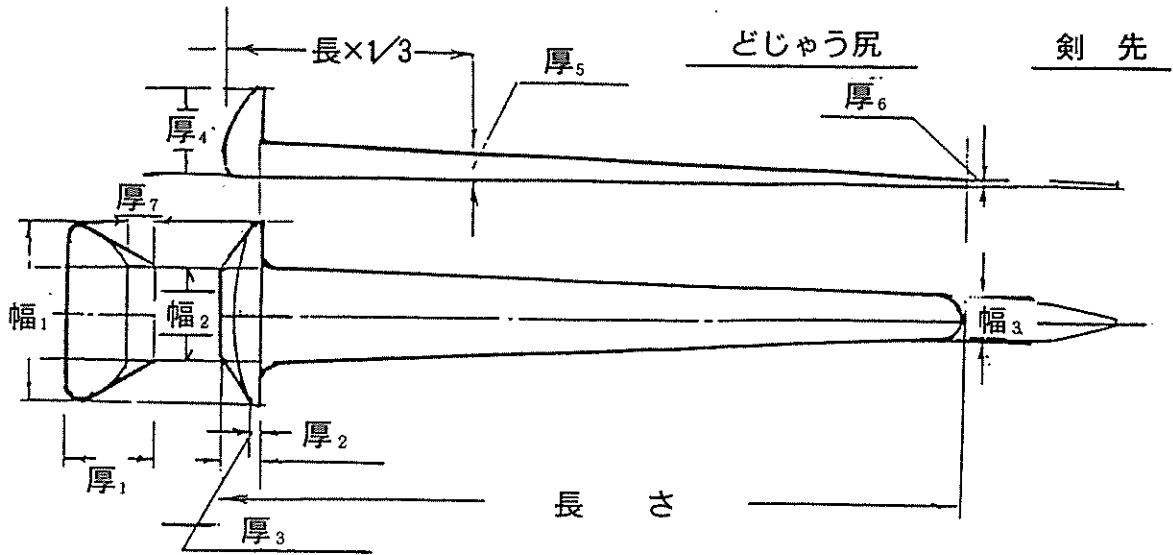


### 貝折り釘

長さ	3寸	3寸5分	4寸	4寸5分	5寸
幅1	3分	3分5厘	3分5厘	4分	4分
幅2	3分5厘	4分	4分5厘	5分	6分
幅3	1分5厘	2分	2分5厘	2分5厘	2分5厘
厚1	3分	4分	4分	4分5厘	5分
厚2	1分2厘	1分2厘	1分5厘	1分5厘	2分
厚3	3分	4分	4分	4分5厘	5分
厚4	1分2厘	1分2厘	1分5厘	1分5厘	2分
厚5	1分2厘	1分2厘	1分5厘	1分5厘	2分
厚6	2厘	4厘	4厘	5厘	5厘

銀杏釘は外トモのツリバナ等の固着に用いる。

銀 杏 釘



銀 杏 釘

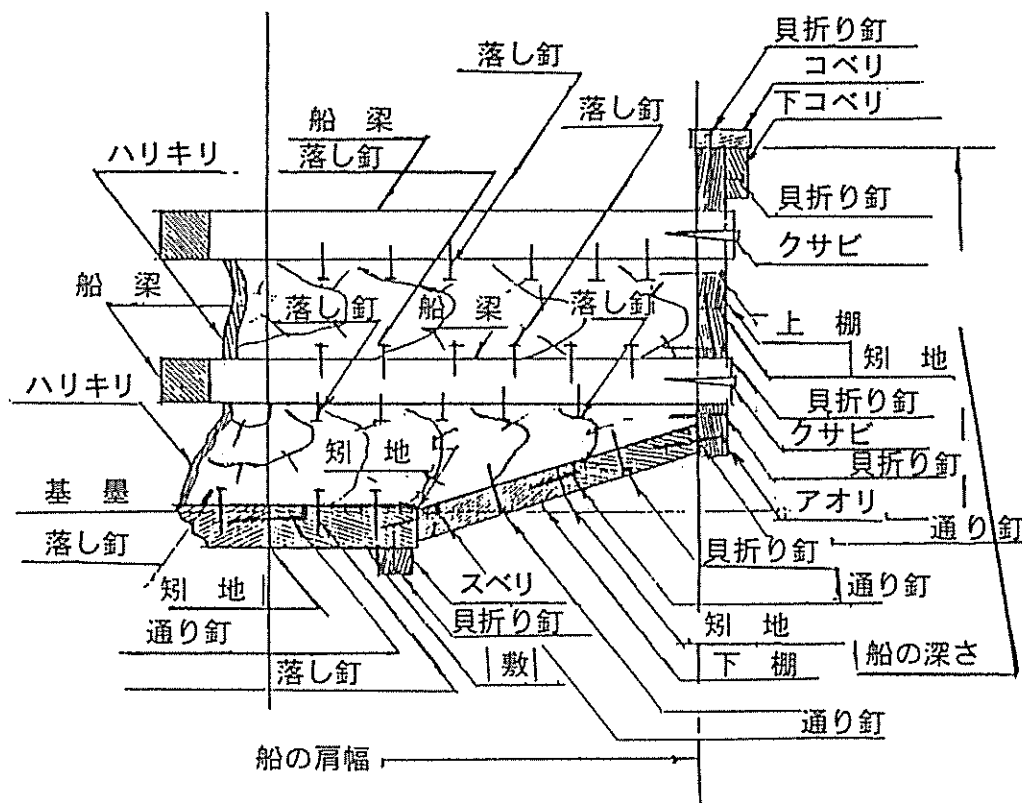
長さ	3寸	3寸5分	4寸	4寸5分
幅1	8分	8分	9分	1寸
幅2	4分	4分	4分5厘	5分
幅3	2分	2分	2分5厘	3分
厚1	3分	3分	4分	4分5厘
厚2	1分	1分	1分2厘	1分5厘
厚3	5厘	5厘	5厘	5厘
厚4	3分	3分	4分	5分
厚5	1分	1分	1分2厘	1分5厘
厚6	4厘	4厘	4厘	4厘
厚7	1分	1分	1分2厘	1分2厘

釘の長さは、材料の厚さの2.5倍から3倍の長さとし、釘のみで釘道を切り材料を毀損しないように打ち込む。落とし釘の釘頭（クギカッシャ）の位置は、矧地より釘の長さの3分の1位の寸法を取って切り欠く。カッコを矧ぐ釘の大きさと心距（間隔）は次の数を基準としている。

名 称	長 さ	心 距
シ キ 落 し 釘	8 寸	1 尺
棚 落 し 釘	3 寸 5 分	8 寸
下 棚 通 り 釘	4 寸	5 寸 5 分
上 棚 通 り 釘	4 寸	4 寸 5 分
ミ ヨ シ 登 り 釘	4 寸	4 寸 5 分
戸 立 登 り 釘	4 寸	4 寸 5 分
コ ベ リ 貝 折 り 釘	2 寸 5 分	1 尺
櫓 ア タ リ 貝 折 り 釘	2 寸 5 分	1 尺
ス ベ リ 貝 折 り 釘	4 寸 5 分	8 寸
ツ リ バ ナ 銀 杏 釘	2 寸 5 分	4 寸

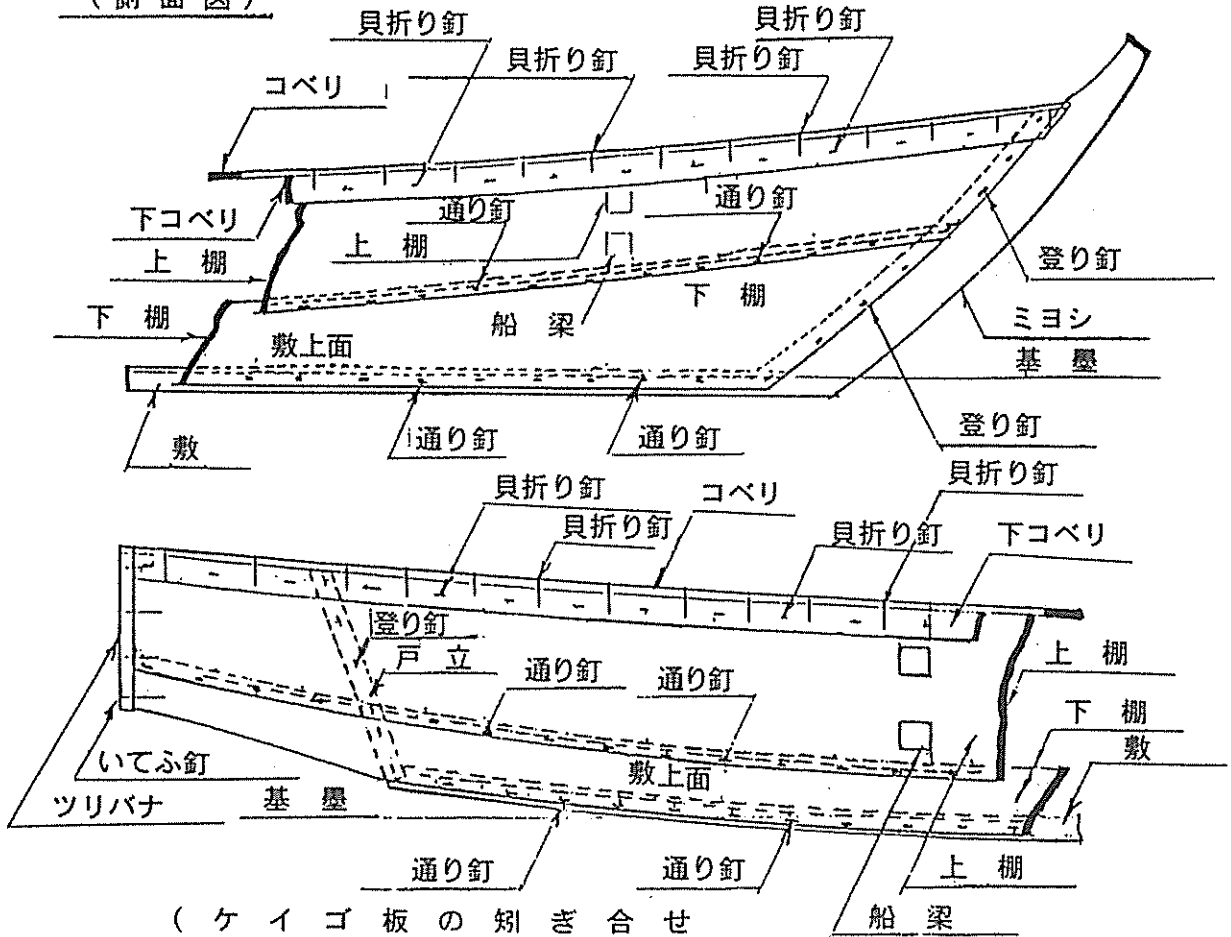
釘は棚の曲線計上に合わせて釘脚を曲げて材料の毀損を防止し、釘の効きを良くしている。

中央横断面図



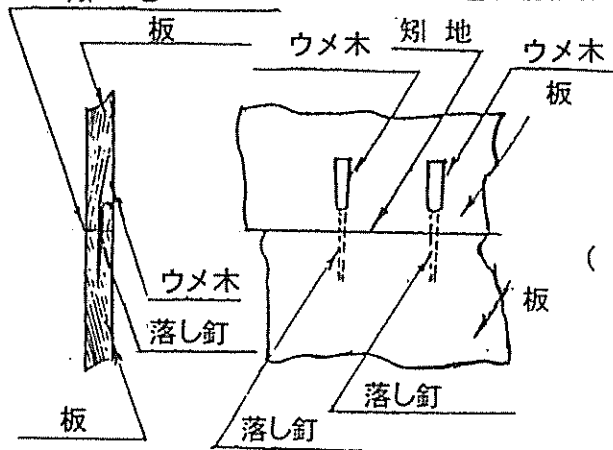
構造図

(側面図)

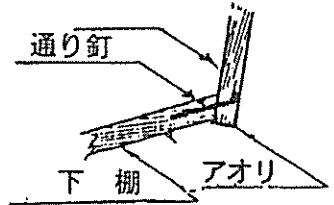


(ケイゴ板の矧ぎ合せ)

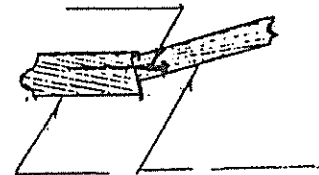
矧地



(上棚と下棚の矧ぎ合せ)



(敷と下棚の矧ぎ合せ)

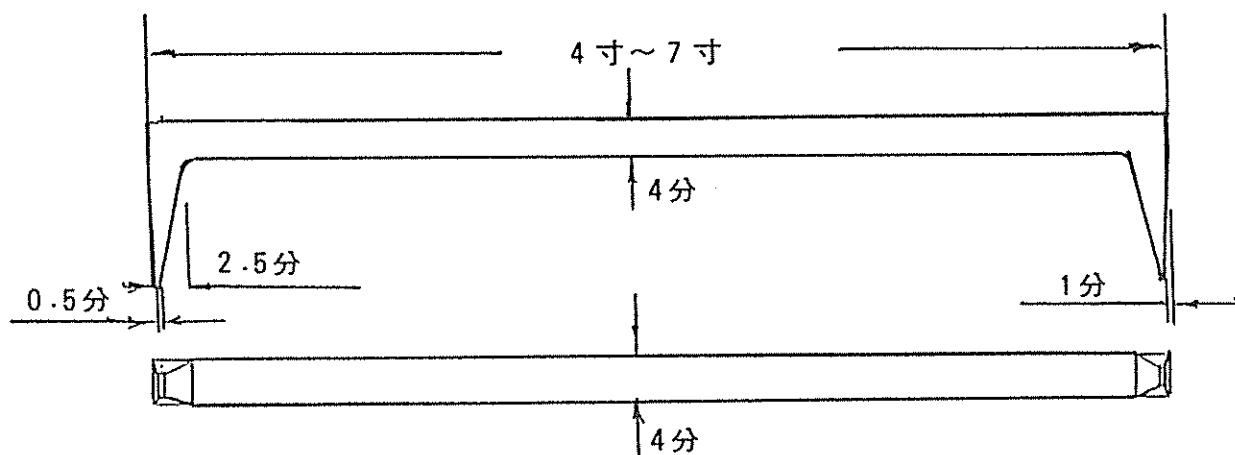


カスガイ、クギは何寸何分の落し釘と言っているように長さを明示し、各部の寸法と形状は鍛冶屋にまかせているので、長さを以って呼称している。

釘の尾の形状にはドジョウ尻と剣先の2種類があり、呼称にドジョウ尻又は剣先といって、鍛冶屋に注文する。

**カスガイ**：カスガイは板と板等を合わせて固定し、クギ打を助ける役割をする。

カスガイ



## 11. コガタ

原図を縮尺し、小型に製図した線図を書き込んだ板をコガタと呼んでいる。

コガタは、船の設計図であり各船大工の間では秘伝とされ、お船霊様の儀式同様自分の後継者となるものが決まるまでは誰にも伝授しなかった。

このため封建閉鎖的時代には、コガタを秘匿し焼却したりして技術が他にもれないような方法を取っていた。

技術はその土地の船大工が代々その浜や漁法等使用目的によって改良を加え発展させたものであり、自分達の生活を支えていく基となっているものである。このため技術が他にもれることは自分達の生活を脅かす理由の1つとして考え、弟子の中でも自分の後継者にしか伝えないという習慣があったものと思われる。

コガタについては、焼却する他に誰にも分からない所に隠しておき、自分が死んだ時にその板を棺箱の材料として使うという習慣もあった。又、死者を入れる棺箱を仏教では「ノ

リフネ」ということからコガタでフネを造るという別の考え方もできる。

前述したように、コガタは誰にも分からないように隠しておくという反面、コガタを書かないで造船を行うという船大工もいる。このことからコガタに関する習慣や考え方も、各浜の船大工により違いがあるようである。

カッコのコガタについては、現在ほとんど見る事が出来なくなっているため、船匠や古老に聞き、船絵馬を調べ、現在稼動しているカッコや老朽し放置されているカッコを調査してコガタを作図してみた。

大正前期から西洋型木造船が建造されるようになり、カッコ矧ぎに板付け、キリン等の道具やマツラを取り付け又打ち込み釘が用いられるようになり、カッコの構造と船型が徐々に変化して現在に至っている。

カッコを矧ぐ大工も、前項に記述している時代で技術を体得したものも少なく、本当の意味のカッコ矧ぎ大工もほとんどいなくなり、カッコもそのコガタも幻になりつつある。

カッコの造船理論は曲尺法（カネジャク法）即ち1尺に対する水平の数値で表現している。

小型の縦座標をミヨシの根、オモテ墨、胴墨、戸立墨、と呼び、ミヨシの根の前端に位置し、オモテ墨及び胴墨の位置は棟梁の秘術に拠るので定まっていない。（現在ではシキ長を4等分した点を縦座標にしている。）

コガタは次の座標項目の数値に依って製図される。

シキの長さ

船の肩幅

船の深さ

前シキの長さ

後シキの長さ

ミヨシ根の幅

オモテ墨の敷幅

胴墨のシキ幅

後敷起点のシキ幅

受尻のシキ幅

ミヨシの開き

ミヨシのアオリ付根の高さ（ヒラカッコでは無し）

ミヨシ根とオモテ墨との距離

胴墨と後シキ起点との距離

オモテ墨の下棚の開き（ヒラカッコでは腹板の開き）



オモテ墨の上棚の開き  
 オモテ墨の上棚の幅  
 胴墨の下棚の開き（ヒラカッコでは腹板の開き）  
 胴墨の上板の開き  
 胴墨の下棚の幅  
 胴墨の上棚の幅  
 戸立墨の下棚の開き  
 戸立墨の上棚の開き又はカブリ  
 戸立墨の下棚の幅  
 戸立墨の上棚の幅  
 戸立の開き  
 外トモの出の長さ  
 オモテのモチ  
 トモのモチ  
 ミヨシの下部の幅  
 ミヨシの上部の幅  
 ミヨシの空長さ  
 ミヨシの張り

**【座標項目の基準数値等】資料（棚カッコ）**

シキ長と船肩幅の比	0.25～0.26
シキ長と船の深さの比	0.95～1.00
船の深さと空荷喫水の深さの比	0.30～0.32
船の深さと満載喫水の深さの比	0.58～0.62
船肩幅とシキ最大幅の比	0.32～0.36
シキ長と後シキの長さの比	0.25～0.28
後シキの開き（反り）	9寸2分～9寸5分
船の深さとオモテのモチの比	0.28～0.32
船の深さとトモのモチの比	0.26～0.30
ミヨシの開き（勾配）	7寸5分～7寸7分
オモテ墨の下棚の開き	8寸2分～9寸0分
オモテ墨の上棚の開き	3寸0分～3寸5分
船の肩幅とオモテ墨の肩幅の比	0.75～0.80

胴墨の下棚の開き	9寸2分～9寸7分
胴墨の上棚の開き	普通はカナデであるが開き又はカブリとすることがある。
船の肩幅と胴墨の肩幅の比	1.00～ $\leq$
戸立墨の下棚の開き	9寸2分～9寸7分
戸立墨の上棚の開き又はカブリ	普通はカナデである3寸位の開き又はカブリにすることあり
戸立の開き（勾配）	カナデ又は3寸程度の開き
船の肩幅と戸立墨の肩幅の比	0.71～0.80
オモテの高さとミヨシ下棚付高さの比	0.78～0.82
シキ長と外トモ突出の長さの比	0.70～0.76
シキ長と舵幅の比	0.05～0.07
船の深さと舵板の長さの比	2.10～2.50

#### 【帆柱、帆桁】

シキ長と大帆柱の長さの比	0.76～0.86
シキ長と矢帆柱の長さの比	0.50～0.60
船の肩幅と大帆桁の長さの比	1.70～2.00
船の肩幅と矢帆柱の長さの比	1.10～1.40
帆柱の長さと帆柱本小口の径の比	0.16～0.18
帆柱の長さと帆柱末小口の径の比	0.09～0.10
帆桁の長さと帆桁中小口の径の比	0.18～0.20

## 12. おふなだまさま（お船霊様）

海で操業する船には「おふなだまさま」と呼ばれる船の神様が祭られている。お船霊様は女の神様とされ海上安全、大漁祈願の祈りを込めた船の守り神である。海上での操業は「板子一枚下は地獄」と言われるように常に死と隣合わせであり、家族の生活、自分達の命を預ける船を守ってくれる「おふなだまさま」は、各浜の大切な神様とされる。

「おふなだま」の文字は「お船霊」、「お船魂」、「お船玉」等が多く用いられ、呼び方も「オフナダマサマ」、「フナダマサマ」、「オフナダマ」等多少の違いがある。

お船霊様を、船に祭ることにより漁の前兆や、船の吉凶を知らせてくれると言われてい  
る。

また、このように漁業に関係の深いお船霊様は全国に、船霊神社として祭られている。

県内の各浜では、新しく船を造ったときに船大工の棟梁がお船霊様を船に入れる習わし  
があり、船にお船霊様を入れることをゴシン入れという。

お船霊様は、船を守る神様として、各浜では新造船を造った時に船に祭る。祭ること  
により、その船を守護し、漁を授けてくれるとされる。

しかし、その船が古くなり廃船になった時には祭り終わり、お船霊様は船から離れると  
される。

船を守るお船霊様ではあるが、新造船から廃船までずっと船を守護するだけでなく、途  
中で入れ替わることもある。

それは次のような時である。

漁まわりが悪く不漁が続いたような時、事故に遭って船が破損した時、中古船を買い入  
れた時、水死人を乗せた時等である。

お船霊様は、漁の前兆や吉凶を知らせるとされ、このため漁師は自分の船で不漁が続い  
たりすると、船大工の所に相談に行き、お船霊様を見てもらう。このような時に船大工に  
お船霊様を見てもらうと、お船霊様が曲がっていることがある。この場合は、船大工を頼  
んでお船霊様をまっすぐに直してもらったり、入れ替えてもらう。こうすることにより、  
漁回りが良くなるという。又逆に豊漁している船からは盗まれることもある。この場合も  
船大工に頼んで新しくお船霊様を入れてもらう。

事故に遭った場合は、その船からお船霊様がぬけるとされ、船大工に入れ替えてもらう。  
事故に遭う前には、お船霊様が船から降りる夢をみたりするという。こういう夢を見た時  
は無理な出漁を避けたり操業中も大変注意をするという。

中古船を買い替えた時は、その船のお船霊様は、前の船（持主）を守っていたとされ、  
その船のお船霊様を、船大工に頼んで取り出してもらい新しくゴシン入れをしてもらう。

水死人を乗せた時は、船霊様は死人を喜ばないとされ、ゴシンを入れ替えることもあつ  
た。

以上のようなことから、お船霊様は船を守る神様ではあるが新造船から廃船までずつ  
と船を守護するだけでなく、途中で入れ替わることもある。途中でぬけるということはゴ  
シン入れをしたお船霊様はそれを依り代として船を守り、場合（遭難、廃船）によっては、  
ゴシンから抜け出すこともあるため、新しくゴシンの入れ替えが行われると考えられる。

## 13. ゴシン（御神）入れ

新しく船を造った時は、船大工の棟梁がお船霊様の御神体を船に入れ、お船霊様を祭る習わしがある。

船にお船霊様を入れることを「ゴシン（御神）を入れる」と言い、進水式に当たる儀式の中で最も大切な船大工の秘儀として行われて来た。ゴシン入れは普通、進水式の前の晩の夜半（丑満時）に行われる。船大工と船主らが参席しておごそかに行われる儀式である。その流儀は船大工に代々伝わるものであり、決して他人には教えてはならないものとされる。この作法が伝授されるのは、修行を積み一人前の船大工になった時だけとされる。

ゴシン入れの日は吉日が選ばれる。ゴシン入れの時は、まず棟梁が船に上がり、御神体を納める場所を塩とお神酒で清める。次に御神体となる品々をその場所に収め祝詞を唱える。その後木の蓋を木鎚により打ち付け、この儀式は終わる。この儀式の内容については、各船大工により若干の違いがあるので以下記述する。

### ① 雄勝町大須

船大工の棟梁の家には、船に入れるお船霊様とは別に代々伝わるお船霊様があり、阿部大工の家では明治42年正月赦日と記された船霊様が受け継がれている。このお船霊様は、赤い錦の布に包まれ紅白の水引を3箇所に締めたものであり、間には祝詞のようなものが挟まれているらしい。このお船霊様はゴシン入れの時、ささげて拝むものとされている。

実際船に入れるお船霊様の御神体となるものは、男女1対のお雛様、サイコロ2個、お金12枚、天照皇大神宮の木札の中に入っている木板とされる。

ゴシン入れの日が決まると、吉日を選びお雛様とサイコロを購入する。お船霊様や船は偶数を好み奇数を嫌うとされていることから、まず店に行きサイコロをとりそれを転がしてみる。丁目（偶数）が出た時はそのまま購入するが、半目（奇数）が出たときは別のサイコロをふり丁目が出たものを購入する。御神体となるお船霊様がすべてそろくと、タチ（もやえ綱をとる棒材）に、御神体を入れる高さ2寸8分、幅1寸4分の穴を掘る。

ゴシン入れを行う日は、吉日が選ばれる。ゴシン入れはフナオロシを行う日の夜中（丑満時）に行われる。船大工は、ゴシン入れを行う前にまず風呂に入り、身を清める。そして羽織り袴で船に向かう。ゴシン入れの時は船主も立ち会うが、船に乗り込むのは棟梁1人である。船に着くと、棟梁が御神体を持って船にあがり、塩とお神酒で御神体を

祭る穴を清める。

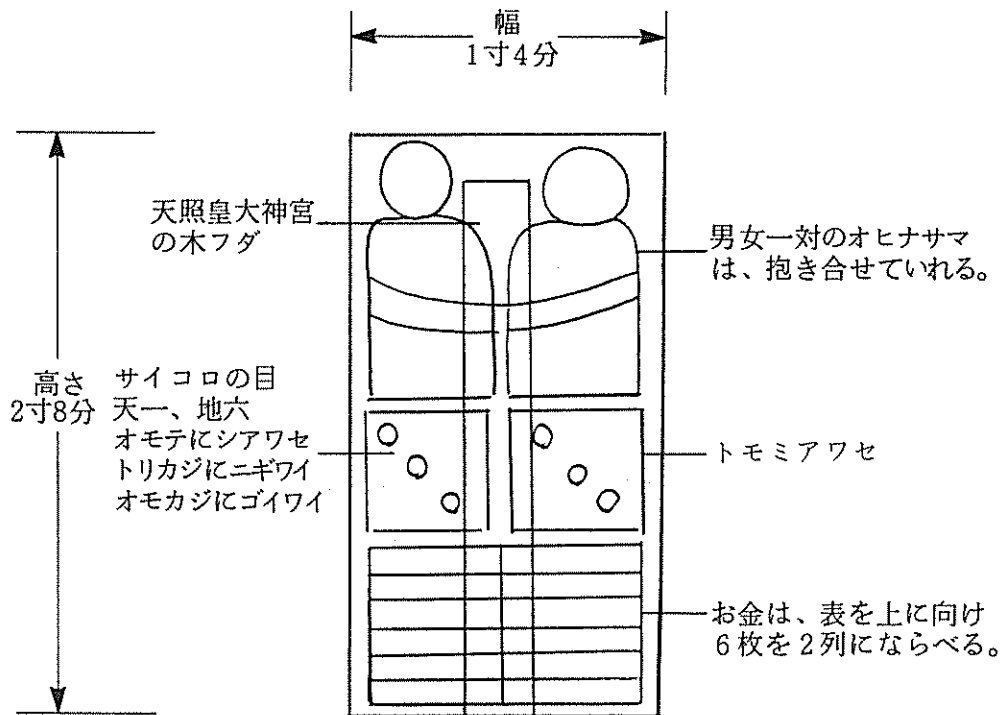
御神体の入れ方は、まず同じ金額のお金を表側にして6枚ずつ2列に並べる。次にサイコロを入れるが、この置き方は、「天一地六」とされ一を上、六を下に向ける。さらに、おもて・しあわせ、とも・みあわせ、とりかじ・にぎわい、おもかじ・ごいわい、といった船の前に4、後ろに3、左舷側が2、右舷側が5になるようにする。

お雛様は、一番上にくるようにして向かい合った型で抱き合わせて入れる。天照皇大神宮の木札は、3つに切り1番下の部分を奥にし、上の部分が前にくるように3枚を縦に入れる。

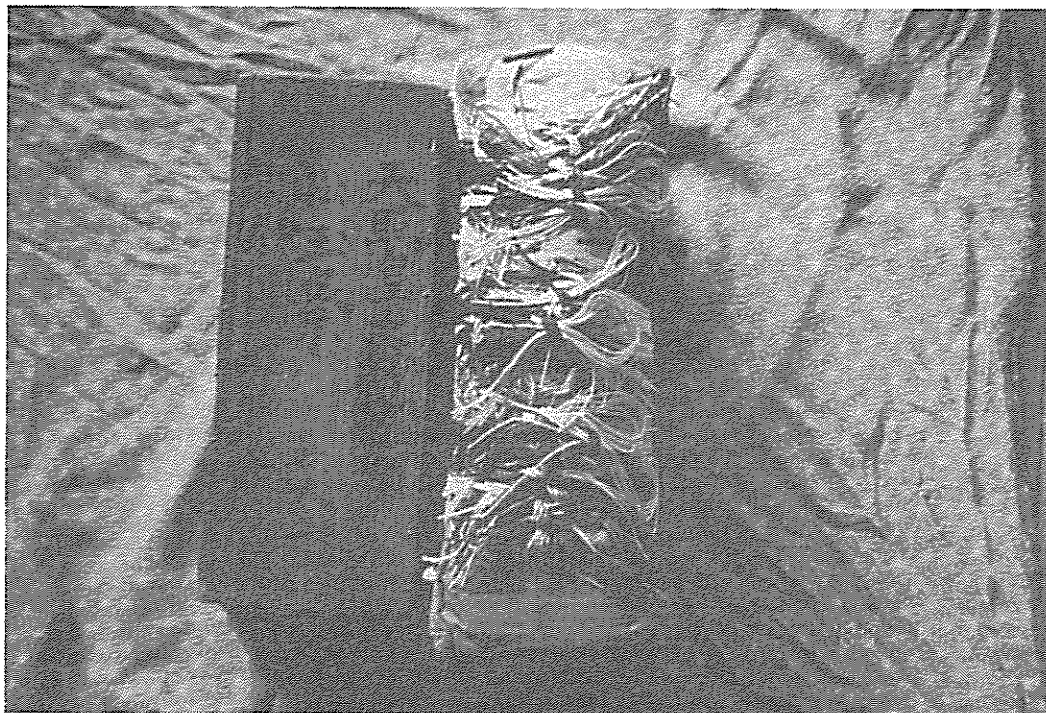
御神体を祭り終わると、代々伝わるお船霊様を捧げて拝む。この祝詞の内容は秘密とされ、棟梁は他の人達に聞こえないように小さい声で拝む。拝み終わると、穴に蓋をしてゴシン入れの儀式は終了する。

ここにゴシン入れ時の祝詞の一部を記述する。

「キンセイ サイハイサイハイト ジュウニフナダマノミタマヲカンゼオロシ サソ  
イタテマツリ イザナギイザナミノミコトヨリハジマリシヨリ コノカイノツキロクガ  
ツジュウロクニチトモウスルニ テンヨリクモトイウムシ アマクダリタモウナリ コ  
レヲフネノハジメト カタドリテ ヤオヤシジノスメヲハリ クスノキジュウニ フナ  
ダマトヒョウサレタリ…中略…フナダマ フナゴトモ オオナダニテハ フジョウナシ  
ケガレナシ タイリョウノマツリトハライタマエ キヨメタモウナリ」と詠み上げて、  
漁の安泰を祈願する。



雄勝町大須 お船霊様の御神体



雄勝町大須 阿部船大工宅に伝わるお船霊様

## ② 気仙沼鹿折

ゴシン入れは吉日に行う。吉日には大安、友引等のように6日に1回まわってくる日を6曜、28日でまわって来る日を28宿と言い、その中でも良い日を選ぶようにする。

お船霊様は船の中央の立に入れる。船大工は、ゴシン入れの時までに船主に次のものを用意させる。カジの木（クルミに似た木で死んだ人がもつとされる木）、おへそく紙（りょう紙）の新しいもの、お金、五穀（米、麦、豆、粟、蕎麦）、もち、塩、お神酒である。カジの木は、サイコロを作るためであり、おへそく紙は12人のお雛様を作るためである。うるう年には、13人のお雛様を作り、お雛様の年と同じ数のお金も揃える。

船大工は、ゴシン入れの1週間前から情をたち、自分を清めておく。ゴシン入れは丑満時に行われる。丑満時になると棟梁は新しい足袋に、麻裏の草履をはき紋付き袴で、ローソクを持ってゴシン入れを行う。このときは、船主も立ち会う。

## ③ 河北町長面

長面浦では、浦内での操業が中心で外洋部への小船の出漁は殆どない。このためか、お船霊様として船大工が船に埋め込む儀式は行わない。お船霊様を祭る方法としては、船おろしの時、船大工が神社から持ってくる木札をお船霊様として、ミヨシに取り付ける形をとるだけである。

浦内での操業は死の危険性が少ないためか、お船霊様の儀式は簡易である。

# 14. 船おろし

船おろしはゴシン入れを行った日の日中に行われる。

フナオロシの儀式は上げ潮の頃合いを見計らって行われることが多い。これは陸から海へ船をおろす作業の便利さからと考えられる。

船おろしにはオモテに奠産を敷き、オハネリ（米）、サングサカナ（葉のついた大根、カツオブシ、コンブ）、お供え餅（三かさね）奇数個、塩、お神酒を新しく削った板に乗せて供える。この他にはよく、山の神様か月の神様への餅12ヶ、お船霊様への餅9ヶを供える。12ヶの餅を山の神様に上げる地域では、その理由として1つは山の木を使用しているためにそのお礼として、もう1つには、山の神様を12様と呼ぶところもあり、1年に12人の子を産む女神として生産性が高い神様であることからその恵みが豊漁を願う気持ちと重なっているためと考えられる。月の神様にあげるにしても、海上の安全や大漁祈願が込められ

ていると考えられる。

特別な例としては、雄勝町大須地区に見られるように、団子を丸く大きく作り、一升ま  
すに入れて上げるところもある。

団子を、丸く作るのは漁回りがいいのになど、大きく作るのは大漁を願ったものであ  
る。棟梁が拝んでいる最中に周りの人達が団子を取ると、この船は尚更漁回りがよくなる  
とされる習慣もある。

お供え物が揃うと麻裏の草履を履き、晴れの看板衣装を着た船大工が、取り舵側（反対  
の所もある）から船に上がり礼拝する。次にお神酒と塩をミヨシに差し上げて安全と豊漁  
を祈願し、お祝いの言葉と祝詞をあげて礼拝する。続いて船主と船主の親戚の代表が、取  
り舵側から船に上がり、礼拝をして船大工からお神酒を頂き、船大工とお神酒を酌み交わ  
して厳粛に船おろしの儀式が行われる。その後ごしゅ餅（御祝儀餅）と、船主の歳と  
同じ数のお金を蒔き、船大工共々面舵側から船を降りる。

船はその後、手伝いの人に引かれて油の塗られているスウラ（敷板）の上を滑り浜辺に  
出て船おろしされる。

船大工は、海におろされたカッコを、岸から押し出して浮き姿を披露する。船には船大  
工、船主、手伝いの人（5～6人）が乗り込み、近くの岬に詞られている神様の所まで漕  
ぎ出す。そこで船を数回横に揺り、オセイで右（逆の場合もある）に3度旋回してから、  
神様にオハネリとお神酒を上げる。船のミヨシには海水を汲んでかけ、一同祈願礼拝して  
浜に船を入れる。船を数回横に揺ったり旋回するのは、その船の性能を確かめる方法でも  
ある。

浜に帰った船は繫船または引き揚げて一同準備されている宴席に参列する。宴席にはお  
船霊様用として別に御膳を用意し、これを浜に持って行ってお船霊様にあげる所もある。

まず宴席で船大工が船首に「只今よりお船霊様をお渡しします」と言い、次に船主が船  
大工に「只今お船霊様を正に受け取りました」と言う。こうして船の受け渡しの儀式が行  
われる。船の受け渡しが終わると船大工を上座にして船主、船主の親戚、友人、手伝いの  
人と大勢で船おろしの御祝儀の宴が盛大に持たれる。



## 15. 船たてと修理

船は港に長くつないでおくと虫が食ったり、古くなれば修理も必要となる。そのため時期をみて船を引き揚げ、手入れを行う。これをフナタテと呼んでいる。

虫が食うというのは浜でニラ虫と呼ばれる虫が船の板を食い荒らすことを言う。港に長く船をつないでおくと海水につかっている部分をニラ虫が食う。この虫は外板に2～3分位の穴をあけ入り込み、内側ぎりぎりの所で食べるのを止める。しかし、内側の板は針の穴ぐらいの穴があき、ここから水漏れがおこる。虫に食われた板は多くの穴があき、ひどいときには板の入れ換えを行う。又板によってはまったく食べられないものもあり、好む板と好まない板があるようである。夜の出漁の時などは、ニラ虫が板を食べるパチッパチッという音がする。

ニラ虫の対策としては、雄勝町では川入れといって北上川に持って行き淡水に浸けて殺す方法や、船を陸揚げして板を乾燥させ殺す方法をとっている。又、陸揚げする方法もあるが、この場合の陸揚げは3～5日では駄目で最低1ヶ月以上は必要である。

又、気仙沼地区では船を引き揚げると、板に水が染み込んでいるうちに藁や麦殻等を燃やして外板をあぶる作業をする。こうすることにより板の表面が炭化してニラ虫がつきにくいという。外板をあぶった後はコールタール等を塗っておく。ニラ虫を殺す方法はいろいろあるが、よほど食われた時は船大工に言って交換してもらったり、水漏れが少ない場合には脛皮を詰めて修理してもらったりする。船は8年前後経つと、船釘を再び締めて乗るか新造船に取り替える。

## 16. 船 大 工

### (1) 船大工の歴史

昔、大型船と呼ばれる千石船（大和型荷船）や五大木と呼ばれるカツオ船が造られていた頃は、造船には木挽、鍛冶屋、船大工、家大工等の職人が携わっていた。

千石船や五大木等の大型船の造船は、その当時の造船技術としては、進んだものであった。このため造船職人等も多く使用する必要があり、どこでもできるというものではなかった。

このような理由から、千石船は石巻、雄勝地域で、五大木は気仙沼地域等で造られていた。

中でも石巻の中瀬には仙台藩の造船所がおかれ、多くの千石船が造られていた。

この千石船を造るためには多くの造船職人が必要であり、地元の職人だけでなく他地区からも多くの職人が働きに来ていた。この中には県内各地で修行している船大工も多く含まれていた。

このことは現在でも県北部の高齢な船大工が語る「石巻の中瀬を苦しめないと言葉にならない」という言葉からも、一人前の船大工になるための修行場として、石巻に働きに来ていたことが分かる。

石巻での修行はまず地元の船大工のもとで修行を行った後であり、それまでの技術と新しい技術を組み合わせた、より進んだ技術を発展させていくための方法としておこなわれたとも考えられる。

一方、気仙沼地域で造られていた五大木船の造船には、寺社大工として有名な気仙大工も含まれていた。気仙大工は全国的に、有名な寺社大工であり、県内では寺社の他に、海辺の古い旧家も手掛けており、大工の技術としては昔から優れていたことが分かる。又出稼ぎしながら海辺の家等を造るということは、造船技術についても、各浜に若干の影響を与えたとも考えられる。

又世間に通用している勤勉の代名詞「気仙大工」が、江戸初期（慶長遣欧使節船サン・ファンバプティスタ号造船）に雄勝浜に出稼いだ気仙地方の船大工の仕事振から出たとも言われている。

以上のことから考えると各浜での船大工による造船技術の発達、元々地元にあった造船技術の進歩、石巻地域等、造船の進んでいる場所での技術の修得、気仙大工のような他地区へ行っての技術の影響を与えるもの等様々な技術が重なり合い、その地区に合った船を造りあげていった船大工の歴史ともいえる。

造船職人の技術は前述したように、造るという面では非常に優れており、その技術は各浜だけの造船だけでは終わらず、県内各地や他県にまで広がって行った。気仙大工のように全国の寺社を手掛けるもの、北海道にいてニシン漁の船を造ったもの、関東大震災に東京に働きに行き街復旧に携わったもの等全国的に広がって行った。

昭和に入っても各浜の船大工は、木船の建造を手掛け、修行時代には大型の造船所に働きに行く習慣があった。戦後に入り各浜の船は木船からERP船に変わって行くと同時に、木船を造る船大工も殆どいなくなり、その習慣や技術も失われようとしている。

## (2) 船 大 工

船大工になるためには、棟梁に弟子入りして5～10年間修行する必要がある。弟子入りすると修行始めは、カンナやノコギリ等基本技術をおぼえていく。修行期間は、船の寸法や作図は師匠からは直接教えられることはなく、造船作業中に師匠から盗むものとされる。このため技術の修得は経験を積まなければ覚えられず、常に努力し、そこから技術を盗み出す必要があった。又コガタ（船の縮尺線図を書いた板）の引き方についても弟子には直接教えず、弟子のいない場所で書いていた。これも自分で技術を習得させるための手段と習慣である。

棟梁の元で修業をし、やっと一人前になっても外の地区の船を手掛けないと上達しないし、一人前ではないとされる。特に船形の異なる造船を経験するべきとされ造船技術の発達した石巻に行くことが多かった。

県北部地区では「石巻の中瀬を苦しまないと、一人前にならない」とさえ言われていた。他地区に行くのは、修行という目的もあるが、もう一つは出稼ぎすることにより、生活を支えるという目的もあった。同一地区で修行をしていても造船数等が決まって来ると、船大工として生活していくためには必要以上の人数はいらぬわけで、どうしても他で収入を得る必要が出て来る。

このため他地区で修行するという事は、収入を確保した他に新しい技術を習得できる一石二鳥の考え方があるようである。棟梁は、他地区で修業して帰って来た弟子の中でも、自分の後を継ぐものや見込みのあるものに対して、お船霊様の作法を伝授する。この作法は次に自分の後を継ぐものが現れるまで他言は許されていない。

船大工は、一人前の仕事が出来ようになり30～40年の間に造られる船は200艘前後とされる。

## (3) 漁村での船大工の役割

カッコを造る船大工も年々減り、現在はほとんどその技術を伝える者もいなくなっている。しかし、昔から船大工は造船職人というだけでなく、漁村において特別の役割を果して来た。そのことは、船大工の習慣の中にいくつかの例として残っている。

船大工の秘儀として行われるお船霊様に関する儀式もその一つである。各浜ではお船霊様を船の神様として船大工が船に祭る。しかし、一般的に神様を祭る行為は神官が行うことが多く、その意味では船大工は神官的役割をもっていることになる。お船霊様を祭るといふのは、船に御神体となる品々を納め、これを依代としてお船霊様を船に降ろす神降ろ

しの行為（儀式）である。このことは、船大工が神に対して特別な能力や習慣を持っていたことになる。

次に仏に関することである。船大工は自分の書いたコガタをとっておき、自分が死んだ時これで棺箱を造ってもらう。又、浜に死者が出た場合、死者を入れる棺箱を造るのも船大工の仕事であった。船大工は、棺箱を多く手掛けるほど良いことがあるとされる。棺箱を「ノリフネ」とも言うことから、死者をあの世まで無事運ぶ船を造る船大工は、死後の世界と現在とを結ぶ特別の役割を果していたとも考えられる。

船大工が造る船についても、例えば材料として使う杉は、お墓に生えているものが最高に良いとされるし、造船作業中に使う石についても、お墓の物を使うと縁起が良いとされる。以上のことから船大工は、漁民と同じく黒不浄（死）に対して悪いというよりも良いとする考え方があり、仏に対して特別の考え方があると言える。

こうしてみると、船大工とはお船霊様のような神に対して特別な立場にあると共に、仏に対しても漁村では特別な役割を果していたことが分かる。

船大工は昔から一子相伝的な技術継承、習慣等を秘匿するところもある。又他地区へ修行に行くため数年間地元の人と離れる習慣もある。このように物事を秘匿したり、地元の人と離れることで漁村で生活する漁民との距離を保ち、その中で神を呼び寄せ、死（霊）に対する特別な役割をはたす等一種の信仰的、呪術的な力を持っていたと考えられる。

このように船大工とは造船職人と言うだけでなく、漁村の中では神や仏に近い存在であると共に、漁民の生活を支える船を造り、その安全や漁をさせてくれるお船霊様を祭る等日常生活の中に入り、神官や僧侶に比べてより漁民に近い位置にあり、漁民にとっては相談的役割も果して来たと考えられる。

※ 江戸時代の公式文に「御船大工統領中村正衛門定春」「お船大工年寄兵衛門」と記述しているように単に大工と呼ぶことなくお船大工と呼んでいた。唐桑町の年寄は今でも船大工を「おでいくさん」と呼んでいる。このことから船大工は、特別の立場にあったことが分かる。

## 17. 漁 撈 禁 忌

海上での操業にあたっては豊不漁、遭難等生活や命の危険にかかわることが常に付きまわっている。危険から身を守る方法は気象の予測であったり漁撈技術の熟練であったりする。又自分自身の技術の他に神仏の加護であったりもする。このため神仏の加護を得たり、

災いから自分を守る意味で各浜には、いろいろの禁忌が習慣や教えとして伝えられている。

禁忌には血に関するもの、死に関するもの、日に関するもの、言葉に関するもの、場所に関するもの等がある。

血に関する禁忌の中で各浜に共通して語られているものは、産火（出産）にかかわるものである。

各浜では、産火が悪いという習慣がある。このため漁師の家でお産があった時は、その家の夫は自分の子供が生まれても家へは入れず、他の家等に泊まりそこから漁に出たりする。しかし悪いと言ってもそれはずっと続くのではなく、殆どの浜ではその期間が7日間とされる。

もしこの期間内に産火にかかわれば、かかわった者は漁を休むようにする。そうしないと怪我をしたり、船で事故が起きたり不漁になったりする。又、産火は他にうつるとされることから産火にかかわったものは他の家へ行ったり特に集団で操業する場合には、全員にうつさないように注意をする。

河北町長面浦では産火の期間が3日間とされる。どうしても漁に出たい場合は「おばやし」と言って、藁を焚いた煙で船を清めてから漁に出るという。穢れは火で清められるという話があるので、このような習慣（儀式）が生まれたものと考えられる。

又この地区では漁業者だけでなく、会社勤め（特に工作作業）をしている人も怪我をする等として、今でも3日間仕事を休む人がいるという。これは漁師だけでなく山仕事をしている者や大工、鍛冶屋も産火にかかわった者は、ある期間仕事を休むという禁忌が今も生きている為だと考えられる。

血にまつわる穢れは、一般的に赤不浄と呼ばれる。特に出産に伴う血が不浄とされ禁忌の対象となっている。

血は元々神聖なものであり、その中には霊が宿ったり呪術的力があるものとされていた。このため血が体外に出ることは死の危険があるとされ嫌われた。出産については、昔から死の危険性が大きいこともあり、母体を保護する必要からも、漁村では不浄として扱われたと考えられる。

不浄とは穢れていることを言い、昔は人が不幸に陥ったり病気で苦しむのは、すべてその原因となるものが身体に付いており、この状態を穢として考えていた。しかし穢れも永遠のものではなく、時間が経つごとに薄れていき各浜では出産について穢れが及ぶ期間を3～7日としている。穢れは水や火を通して煮炊きしたものや、人から人へうつるとされる。このため穢れを避ける方法として家には入らない事が一番であり、現在でも漁村では、この習慣が生きている。又穢れを受けた場合は、まずそれを他人にうつさないことが必要で、もし穢れをうつされた場合はこの穢れを祓うか落とす方法をとる必要がある。河北町

長面で行われる「おぼやし」もこの方法の一つである。漁村では、産火にかかわった者が船に乗ると事故に遭ったり不漁になると言う伝えの中で、陸上での出産行為の他に神仏の考え方が強く生きている。血の穢れは神仏が嫌うとされ、船を守るお船霊様や、木材を切り出した山を守る山の神様に対しても穢れを近付けてはいけないし、海は単なる仕事場でなく、神様のいる神聖な場所としての考え方が強く、特別強い習慣として各浜に伝わっているものと考えられる。

血にまつわる禁忌には、出産の他に月経等が不浄とされる。いずれも女性に関係したものが多く、又、血に関するものの他に女性を船に乗せると良くないことが起こるなど女性を忌む風習がある。これは前述したように神仏が女性を嫌うという考えの他に、家族を守るという考え方があったのではないかと思われる。漁業技術（漁船、各種機械）が未発達のうちには櫓や櫂、帆を使い漁業を行っていた。このため自然条件によって遭難や事故も多く死が身近に存在していた。仕事は重労働であったろうし、夫婦で働いて事故に遭った場合子供を育てる者も、親を見る者もないという状況にあったのではないかと考えられる。

このことは現在の漁村を見ても、漁業技術の発達、養殖業等沿岸漁業の変化等で、安全性の高い漁場では夫婦での操業も見受けられることが挙げられる。社会性の変化もあるが、死につながる危険性が薄れたことにより、海に女性を近付けないという習慣は薄れてきているように思われる。反面危険性があり重労働を行う沖合漁場での操業船では、現在でも女性を忌む習慣が強いように思われる。

血の穢れを赤不浄と言うのに対し、死の穢れを黒不浄という。

黒不浄は死の穢れを指し、死者に対する忌みとして使われている。黒不浄も赤不浄と同じく穢れており死者の家の者や、その家の火で煮炊きしたものを食べた人は、死の穢れが伝わりとされる。このため忌中の家に行った時には帰ってから不浄が及ばないように打火、打水、塩まきを行ったりする。このように一般的に死の穢れは悪いという考え方が普通だが、漁師にとっては悪いというより、逆に良いとされる習慣がある。

このため各浜では、葬式に関係したものを船に積み込んだりすると良いことがあり大漁につながると思われる。又、船を造る場合もお墓の杉を使ったり、墓石を使ことが縁起が良いとされる習慣もある。

もう一つ大きな点としては死者に対して穢れを及ぼすという禁忌としてあつていないことである。このことは、海上で水死者を見付けると必ず船に引き揚げ供養する習慣があることでもわかる。

又、死者を穢れを及ぼす不浄と考え、わざわざ船に引き揚げて穢れをうける必要はなく、このことからその行為を行うことにより、逆に自分達に良いことがあるという習慣として各浜には伝わっていることがわかる。

このような点を考えると、漁村での死というとらえ方が一般的なとらえ方と違っているのが分かる。漁村では昔から死ということが身近であり、そのため死というものを避けず逆に受け入れるという考え方があったものと思われる。死んだ者（霊）は供養することによって自分達を守ってくれる身近な存在として、つねに生きている者と近い位置にあるという考え方があり禁忌としてではなく、良いという習慣で残ったものだと考えられる。

日に関する禁忌としては、選日、六曜、十二直、二十八宿が用いられる。この中でも好まれる日と禁忌とされる日があり、日によって造船の儀式や祭事が各浜で行われる。

現在一般的に用いられている日に関する禁忌は、六曜である。六曜には先勝（せんかち）、友引（ともびき）、先負（せんまけ）、仏滅（ぶつめつ）、大安（たいあん）、赤口（じゃっこう）、等の六種類があり、この順に毎日振り分けられている。六曜でも良い日とされる大安、先勝、友引には船のシキスエや船下ろしが行われ、悪いとされる仏滅などには祝い事は行われず、禁忌の日とされる。

この他にも次のような日に関する習慣があり、この中でも良い日と悪い日を分けて祝い事は行われる。

それは以下のようなものである。

選日：陰陽道からでていられると言われる日で天赦日（てんしゃくにち）、八専（はっせん）、三伏（さんぷく）、十方暮（じっぽうぐれ）、五墓日（ごぼにち）、庚申（こうしん）、三隣亡（さんりんぼう）、八龍日（はちりゅうにち）、下食日（げじきにち）、天一神（てんいちしん）等がある。

十二直：宿曜道に関する吉凶判断で、毎日節日の夕方に北斗七星の柄が指す方向の十二支にあてはめて、どの位置にあるかで吉凶が決まるとしたのが十二直である。十二直には、建（たつ）、除（のぞく）、満（みつ）、平（たいら）、定（さだめ）、執（とる）、破（やぶる）、危（あやぶ）、成（なる）、納（おさめる）、開（ひらく）、閉（とず）等がある。

二十八宿：二十八宿も宿曜道に関する吉凶判断である。

二十八宿には、角（かく）、亢（かう）、氏（てい）、房（ぼう）、心（しん）、尾（び）、箕（き）、斗（と）、牛（ぎう）、女（ぢよ）、虚（きよ）、危（き）、室（しつ）、壁（へき）、奎（けい）、婁（ろう）、胃（い）、昴（ぼう）、畢（ひつ）、觜（し）、参（しん）、井（せい）、鬼（き）、柳（りう）、星（せい）、張（ちょう）、翼（よく）、軫（しん）等がある。

このように選日、六曜、十二直、二十八宿を合わせて、その中でも良い日を選んで祝い事を行うが、毎日の中で総て良い日を選ぶのは難しく、何かの禁忌日にかかってくることが多い。このため現在は、六曜を中心として日を選び、これに選日の良い日が重なった吉

日を祝いの日とするところが多いようである。

場所の禁忌としては、島や海上に祭ってある神様や施餓鬼柱、餓鬼囲い等がある。

島や海上に出ている岩等に祭ってある神様に対しては、大変信心深く、漁に行く前等に拜んだり、船を新造した場合は、その船の安全と豊漁を祈願したりする。このような信心を行わないと、悪いことが起こるという習わしが各浜では禁忌として伝わっている。

現在は見られないが施餓鬼柱や、餓鬼囲いは神様に対しての信心とは逆に近寄ってはいけないという禁忌として伝わっていた。

施餓鬼柱は海で非業の死を遂げた水死者を供養するために建てられ、ここに近付くと化物に取り付かれたり悪いことが起きるとされた。施餓鬼柱の建っている場所はよく事故などがおきる岩場等で作業時の危険回避からも、化物が出る等として禁忌されたものだと考えられる。

又、餓鬼囲は、地先の一角を浜全体で立ち入り禁止の場所として指定したものである。昔飢饉があったときに、浜を救うため村で指定した場所の磯物を残し食糧とする目的から始められたが、それがいつの間にかそこに入ると悪いことが起きるといふ禁忌として伝えられた。この習慣は、大正時代頃まであり、その場所に潜ると他の場所ではとれないくらい、大きい貝や数量が捕れたと言う。現在このような場所は残っていないようである。

作業中の禁忌としては、動物名等に関する沖言葉やしてはいけない行為がある。

海は漁師にとって生活を支える場所であると同時に、死の危険が付きまとう恐ろしい場所でもある。

又自分の力でどうすることも出来ない自然の力が働き、その中で自分を守ってくれる神仏の加護が常に必要となる。そのためか作業中の禁忌には、神様に関するものが多いようである。

言葉の禁忌としては沖言葉がある。沖言葉とはある言葉を言うことにより神仏の加護が得られなくなったり運がなくなるという、独特の忌み言葉である。

禁句としては「蛇」、「猿」等の動物名があげられる。

動物名は、漁師のように狩猟形態をとっている仕事に多く禁忌され、同じような狩猟形態をとっている山仕事をしている人達にも同じような意味として用いられているものが多い。

「蛇」は海で言うてはいけない言葉である。もしどおしても言わなくてはならない時は「ながむし」という呼び方をする。これは、海の神様が竜神であり、蛇と竜神信仰が重なって神様を呼び捨てにしては恐れ多いとする考えがあるものと思われる。

「猿」は、運が去る、魚が去る等、漁がなくなる言葉として嫌われる。どうしても猿という言葉を言わなくてはならない時は「ようぼう」等と呼んだりする。猿については山の猟



師も、漁業と同じような意味として使う。

してはいけない行為としては次のようなことがある。

海中に金物を落としてはならない。これは蛇が金物（鉄）を嫌うという信仰と海神（竜神）信仰とがむすびついたものだと考えられ、蛇の沖言葉と同じ考え方がある。海神が嫌いな物を海中に落とすことにより、海神が怒ってその守護がなくなり不漁になると言われる。また操業中にはどのようなことが起こるとも限らず金物（刃物）の類は常に手放してはいけないという戒めとも考えられる。

海中に金物を落とした場合は、落とした物に似た絵馬を書いて神社に奉納したり、神社にお神酒を持って行って上げたりする。これは竜神の怒りを静めるための行為と考えられる。又海中に落としたものと同じものを鍛冶屋に頼んで作ってもらう。これは、常に使いなれたものが一番作業上良いとの考えがあるためだと思われる。

船で歌を歌ってはいけない。これは海の神（弁天様）が、水の神様の他に音楽の神様とも言われていることから、歌を海で歌われることを嫌うとした考え方があるものと思われる。

船で口笛を吹いてはいけない。これも弁天様にかかわる考え方と、風を呼ぶという呪術的な考え方があるものと思われる。

ししゃくを使って人を招いてはいけない。ししゃくは、モウレン（海で死んだ人の亡霊）が船を沈めるときに使うとされるので、これで人を招くとモウレンを呼び寄せる事になるからだという。

この他には、船どうしのほうきのやりとりはいけない。漁の前に船で鳥居をくぐってはいけない等の伝えがある。

いずれの場合でも、生活の知恵であったり、神仏に対する考え方が根底にあるものと考えられる。

## 18. 水死者に関する伝承

死については、一般的に穢れを及ぼす黒不浄と呼ばれ血（出産）による赤不浄と同じように忌まれている。

しかし、各浜（漁業）では悪いという習慣はなく、逆に葬式に関した物は漁を呼ぶときえ言われる。

海の生活は他の職業より危険性が高く、特に漁船等の発達が遅れていた時代には遭難等

で水死する者が多かった。このことは逆に自分達にも死の危険性が高くつきまとうということである。水死したものはどの浜に流されるかも分からず、誰にも供養してもらえない者も多かったはずである。このため海で働く者は自分達に水死するものを重ね合わせ、水死人を見つけた場合は、必ず供養するという考えを持ったのかもしれない。このため死については穢れを及ぼすという考え方を持たず、その霊を供養することにより自分達を守ったり漁を与えるとする考え方が残ったものだと思われる。しかし神様に対してや陸上での死に関する考え方については穢れを及ぼすとの考え方が見受けられる。

浜では水死体を流れ仏や土左衛門等と呼んでいる。水死体を見つけた場合には必ず船に引き揚げ、供養してやるものだと言われる。供養することにより、その船には良いことがあり大漁ができると言われている。又、水死体を見つけた場合の引き揚げ方には習慣がある。

水死体を海で見つけた場合は水死体の回りを面舵側に3回まわる。その後面舵側から声をかけて引き揚げるものとされている。引き揚げる前には必ず水死体に話しかけるものとされている。話の内容は「俺に漁をさせるか、漁をさせるならあげるぞ」と問い掛け、同じ船に乗っているものが仏のかわりに「漁をさせるぞ」と答える。その後面舵側から引き揚げる。引き揚げる時は、頭から揚げていく。

船の中央には生板と呼ばれる板が4枚ひいてあり、この板は水死人に出会った時乗せるための板だという。水死人の引き揚げは、お船霊様の乗り降りとは、逆にされているといわれる。地区によりお船霊様の乗り降りが反対の所もある。又水死人は、必ず船の表に置くとされる。これは、お船霊様が胴の梁（船の中央）にいて船の後ろの方を向いているので水死人に対し背中を向けさせ見せないようにするためだとされる。しかしタチ（船の前方）にお船霊様を祭る所もあるので、地区によって水死人の引き揚げ方の解釈に若干違う点が見受けられる。

水死者の遺体は陸に揚げても家の中には入れない。昔は、外にムシロを敷いてその上に置いて葬式を出したり、お寺に頼んで葬式や施餓鬼をしてもらったりもした。身元が判明したときには引き取ってもらうようにする。

海で死んだ者はモウレン（亡霊）になったりすると言われ、遺体には葬儀をもらうまでは非業の死をとげた魂がついており、それが供養されるまで家には入れないとされる。水死体を家の中に入れると不幸が続くと言われている地域もある。

上述したように、陸に上げた水死者については黒不浄的考えがある。このため死の穢れはうつるとして忌まれている地域もある。

## 19. モウレン

昔から各浜ではモウレンと呼ばれる怪異伝承が語られている。

モウレンとは海で死んだ者の亡魂が、生きている人間を海に招き水死させるものだとされる。海で死んで行方不明となった者たちは、供養されずその亡魂がさまよいて漁民を驚かせたり、とりついて死なせたりさまざまな悪さをする。

モウレンと出会うのは、夜か霧の濃い日とされる。その姿はモウレン船と呼ばれる船であったり大きな火の玉や水柱だったりする。また、この現象が消えるときは大音響をとどろかせたり、火をぱっと消したように消えて行くという。

各浜で、モウレンについての漁撈知識として共通に語られていることは次のようなことである。モウレン船に出会った時は、モウレンがアカトリを貸してくれと言うので言われた時は、アカトリの底を抜いて渡してやる。アカトリの底を抜かないで渡すと、それで海水を船いっぱい汲み入れられて船が沈められるというものである。

モウレンがよくでたと語られているのは、船にまだ推進機関（エンジン）が取り付けられず帆走していた大正頃までである。この頃は、船の性能設備も現在のように発達していなかった。船は櫓や櫂を使ったり風や波の動きを見て帆を上げて走り漁をしていた。又レーダー等の設備もないため、夜や霧の時には常に危険が付きまっていた。このため海難事故も多く発生し水死する者も多かった。また、漁船以外（千石船等）の海難事故も多数発生していた。

モウレンとは、このように自然条件の中で夜や霧の時には事故が発生しやすいので、気を付けるという漁撈知識なのかもしれない。又海という死と隣合わせた中で操業で、非業の死をとげた者の亡魂の恐れが絶えず漁民の中にあり、それがモウレンという現象につながっているとも考えられる。

海の漁では常に自然、神や仏、その他不思議な力が働いておりそれが伝承という形をとって語りつがれていく。

海で死んだ者に対しては、昔から葬式という形だけでなく施餓鬼も行われている。施餓鬼とは餓鬼道に落ちて、飢餓に苦しむ亡者（餓鬼）に飲食物を施し、供養に恵まれない様々な霊に読経や供養をしてやることである。餓鬼は、自分の力でこの苦しみを抜け出せないで、施餓鬼会が唯一の救いになるとされている。施餓鬼を行ないで供養することは、その功德が施主やその先祖まで及んで、先祖への追善とされている。

施餓鬼を行うということは、海で死んだ者たちは、浮かばれてない者があり、特に誰にも見付からず供養されない亡魂がモウレンになっていると考えられているためである。

海で死んだ者への恐れや供養は海上での危険回避や大漁につながるとして、水死者や葬式の者を悪いものとはせず、逆に良いことがあるという考えも含めて伝承され、モウレンはその中で恐れや危険なものとして語られている。

各浜で語られているモウレンの話は次のようなものである。

### ① 気仙沼市鹿折

○ その日は海にもや（霧）がかかっていた。ある人が家を建てようと思い、少し離れた浜の大工さんの所に船で相談に来ていた。家を建てる相談がまとまり帰る時のことである。船を漕いでいると、もやの中から八艘漕ぎの大きな船が出てきた。その人は、その船がモウレン船だとすぐに分かった、モウレン船に追いつかれると命がないと思い、必死に船を漕いで、モウレン船をまかした。モウレン船が見えなくなってもその人は、ひしに船を漕いで家のある浜まで帰った。ところが浜にあがったその人は具合が悪く（おかしく）なってしまった。浜の人達は、その人を見てきつとモウレン船につかれたのだと口々に言った。しかしその人のおばあさんは信心深い人で、具合が悪くなったその人を一生懸命押んで、とりついているモウレンを払った。払ってもらったその人は、その後もとどおり元気になった。

[モウレン船に出会った時は、追いつかれないように逃げなくてはならず、又見たものはモウレンにとりつかれておかしく（病気になったり気が狂ったりする）なったり、死ぬこともあるという。]

○ しけた雨の晩のことである。家の裏につないでいた船を、静かな場所に移そうと海にでた人がいた。ところがその人は、海に行ったまま帰って来なかった。何日か過ぎてその人は水死体で浜に上がった。水死した人は漁師であり、泳ぎもうまかったので少々のシケでは溺れることはないため、浜の人々の間では、きつとモウレンにつかれて殺されたのだといわれている。

○ ある時大島のそばで、船の中で死んでいる2人の男が発見された。2人の体には傷があり互いに櫂でたたきあって死んだものだった。浜の人達が言うには、2人はモウレンにつかれたため、互いが化物に見えたため怖くなりたたきあって死んだということであった。

○ 気仙沼にあった大型の運搬船が火事になった時のことである。この火事で2人が焼

け死んでしまった。船主は死んだ2人を供養するために和尚さん呼んで施餓鬼を行った。施餓鬼が行われた晩のことである。ある人が気仙沼の親戚の家で人寄せがあり船で出かけた。話が盛り上がり時計を見ると12時をまわっていたので、家に帰ろうと船に向かった。船に乗り込み港の出口まで来た時のことである。船を漕いでいると船の前方からカボチャの形をしたものが流れて来た。次にイケスカゴ（イワシ用）を逆さにしたようなものが流れて来た。カボチャやイケスカゴのような物は、その後沖の方から次々に流れて来て船は前に進めなくなった。この人は、怖くなって船を戻し気仙沼の親戚の家にその夜は泊まった。この人はカボチャやイケスカゴと思ったのはきっと死んだ仏（モウレン）だったと言っていた。

[船や海で死んだ人に対しては施餓鬼が行われていた。これは海で死んだ人の魂が他の人を海に引き込むため、これを供養するのに施餓鬼を行うのだと浜で言われている。また施餓鬼が行われた夜は外（海）にでてはいけなと昔から言われている。]

以下はモウレンとは関係がないが地元で聞くことが出来た話である。

- ある人が船を造ってもらおうと船大工に注文した。ところがめずらしいことに船大工が船の寸法を間違えて、船の引き渡しがおくれてしまった。夏漁も始まっている時で漁の心配をすることになってしまった。ようやく船ができて出漁しようと準備をしていると、今度は親戚のおばあさんが亡くなってまた漁に出られなくなった。葬儀が終わってようやく出漁した日のことである。夏漁も始まっており、多くの船がその日もイカ釣りを行っていた。ところが、その日はどこの船も漁がほとんどない状態だった。まわりを見ても漁がないので、あきらめながら釣りを行ってみると自分の船だけは大漁だった。その日は、イカを市場に水揚げし大金が入った。造船が遅れたりおばあさんが亡くなって出漁が遅れたのもきっと何かの縁なのかもしれないとその人は言っていた。

- してのものは食べるな〔種をまかないもの(出どこの分からないもの)は食べるな〕帆船で航海していたころの話である。昔気仙沼にのこぎり商い（江戸に俵ものを運んで帰りに珍しいものを持って帰る商売のこと）をしている人がいた。この船の船頭は腕が良く名船頭と呼ばれる人だった。この船頭がある時江戸に向かって出航した。この時、いつも世話になっている江戸の間屋の主人にお土産としてカツオブシを4本持って行き、江戸に着くと船頭は、間屋の主人にそれを渡した。ところがその間屋にはネコがいて、いつの間にか船頭が主人に渡したカツオ節を全部食べてしまった。

間屋の主人がそれを知った時、そのネコとネコの世話をしている女中をクビにする

位のけんまくで怒った。なにも知らない船頭は、その晩その問屋に泊まろうとでかけていった。問屋に入ろうとしたときのことである、店先にネコがいて恐ろしい目で船頭をにらんでいた。船頭はここに泊まればきつとこのネコに殺されると思い、急いで船に帰った。船に帰った船頭は、船乗り達全員に問屋にいたネコの目は大変恐ろしかったので、今夜あたりは恨みを返しに来るかもしれないので、寝ずの晩をしているようにと語った。夜になって丑満時をまわった時のことである。そのネコが海を泳いで船に向かってきた。これを見た船乗り達は恐ろしくなって、みんなでこのネコをたたいて殺してしまった。翌日船頭が問屋に行くと、主人がネコの姿が見えないと探していた。このため船頭は主人に昨日の晩の話をした。主人はそのことに非常に驚いたがいくら死んだとはいえ、供養しなくてはと行って死んだネコの亡きがらを引き取り、船が出ていった後やぶの中に埋めた。

その後も何度かこの船頭は気仙沼と江戸を行き来した。ある時のことである。江戸に着いて問屋に行くと、問屋の主人が船頭に珍しいものがあるので食べて下さいと差し出したものがあった。それはキュウリを使った料理だった。そのときは冬だったので冬にキュウリがあるのはおかしいと思い、船頭はそれを食べないでどこで採ったかと主人にたずねた。船頭は主人から聞いた場所に行き、そこを掘ってみるとそこには自分が殺したネコの死体があって、キュウリはそのネコの左目から生えていた。この時船頭はしってのものは食べるなどみんなに言ったという。(出どころが分からないものは何があるか分からないので、そういう時はしっかり調べたり、口にしてはならないという話である。)

## ② 雄勝町大須

- 昔、船にまだエンジンがなく帆で走っていた時のことである。その頃の漁師は、フンドシをして服と言えはつぎをはったわんぱり（海用の着物）に帯をした格好をしていた。この頃はよくモウレンが出ていたので海でモウレンに会ったときは、このわんぱりの片方のうでを抜き、そのうでを抜いたそでからモウレンをのぞくと、モウレンは離れて行くと教えられたと言う。
- 今から10年前のことである。7月の夕方に江の島の方に2人で釣りに出掛けた人がいた。釣りをしていると音もないのに水面から水柱が何度も上がった。2人ともきつとモウレンに付かれたのだとって暗くなる前に家に帰って来たという。

○ これも10年位前の話である。江の島の方でスズキの延え縄を行っていた時の事である。夫婦でスズキ縄を揚げていると、水中から火の玉が上がってそれが水面におちるとまた上がり船に近付いて来る。2人とも怖くなってすぐに縄を上げて帰って来た。途中までその火の玉が追い掛けて来たといっていた。きっとあれはモウレンだったという。

○ この地区では戦前まで子供達に霧の日や、悪いことをしたり、夜遅くまで遊んでいるとモウレンにつれていかれると話していた。またモウレンガンバコという言葉がありこれは、相手を大変悪く言う時の表現とされている。浜の生活にモウレンが溶け込んでいる。一例である。

## 20. 和船用語

垢	滄	水	船に溜まった水
アオリ			下棚と上棚の接合した角
イタゴ	敷	板	取り外しの出来る敷板
上棚	船側	外板	下棚から立ち上がる船側外板
ウブセ			コベリの上に取り付ける板
面舵			左舷
オモテ	船	首	船の前部分の呼び名
カコ			乗組員
カシキ		賄	船の食事係の人
肩幅	型	幅	幅の呼び名
カナデ	直	角	直角を言う
カブリ			開きの反対の角度
カメ	活	魚	魚を入れておく活魚艙
カンジキ			おもての敷の付属品
キッチン			米を入れる箱
ケイゴ (貝木)		板	外板の呼び名
コガタ (小型)	線	図	現尺を縮尺し小型に製図した線図
コベリ	防	舷	上棚に接合し、波が船内に入る防ぐ
コロ			船を上げ下ろしする時に船底部に入れて転がし、作業を楽にするための木
敷	竜	骨	船底部のことを指す
下棚	船側	外板	敷から立ち上がる船底部の外板
ジョノメ	垢	抜き	穴
スウラ			船に水が溜まった時に水を抜くための穴
ズブ			コロを使用する時下に敷く板
スベリ	仮	竜	骨
墨		線	敷を保護する板
セミ (蟬)	滑	車	墨さしを利用した線
外トモ	船尾	突出部	作業時に使用する滑車
ソリ	反	り	とだてから出た部分
			反っていること



タ	レ	垂	れ	垂れ下がっていること
戸	立			敷に立ち上がる前後部の板材でシキ、下棚、上棚を受ける部材
ト	モ	船	尾	船尾部分の呼び名
取	舵			右 舷
ナ	ギリ	受	材	イタゴを受ける角材
ネ	コ			止め木
早	緒	櫓	綱	櫓を取り付ける綱。ハヨウとも言う
腹	板	外	板	外板の呼び名
リ	キリ	隔	癖	シキリ板
火	床			カマドとも言う
ヒ	ラキ	開	き	ひらいている角度
フ	ナタテ			船を上げて船底を掃除すること。
フ	ナベリ	舷	側	側 面
へ	サキ	船の	先端	鼻先ともいう
帆	柱			船を立てる時に使用する柱
マ	ガル			傾 く
マ	ツラ	肋	骨	和船に動力が据え付けられる用になって登場した補強材
ミ	フネ (身船)	船	殻	素船とも言う
ミ	ヨシ	船	首 材	船首部材を指す。船体保護の役目もある。鼻木とも言う。
モ	チ	舷	弧	こうはんのそり
モ	ヤイ			繫船索
	梁		梁	曲げ作用を受ける部材
ワ	ダラセ	海	錨	シーアンカーのこと



宮城県の伝統的漁具漁法  
内水面(北上川沿い)の川船



# ○目 次○

## 内水面（北上川沿い）の川船

1. 川船の種類 .....	67
(1) 1 枚 棚 .....	67
(2) 2 枚 棚 .....	67
(3) ミ ヨ シ .....	68
(4) へ タ .....	70
(5) 船 橋 .....	71
(6) ひ ら た 船 .....	71
2. 川船造りの手順 .....	72
(1) 船主と船大工の契約 .....	72
(2) 材 料 の 調 達 .....	72
(3) 造 船 作 業 .....	73
① シキの型取り .....	74
② トモイタ付け .....	75
③ ミヨシ付け .....	75
④ ガワイタ付け .....	75
⑤ コベリ付け .....	76
⑥ 艀 装 .....	76
⑦ ク ギ .....	77
(4) 川船の船おろし .....	78
① 船 お ろ し .....	78
② 川船とお船霊様 .....	79
(5) 川 船 の 修 理 .....	79
(6) 川 船 の 船 大 工 .....	79

1.  $\frac{1}{2} \times \frac{1}{2} = \frac{1}{4}$

2.  $\frac{1}{2} \times \frac{1}{3} = \frac{1}{6}$

3.  $\frac{1}{3} \times \frac{1}{3} = \frac{1}{9}$

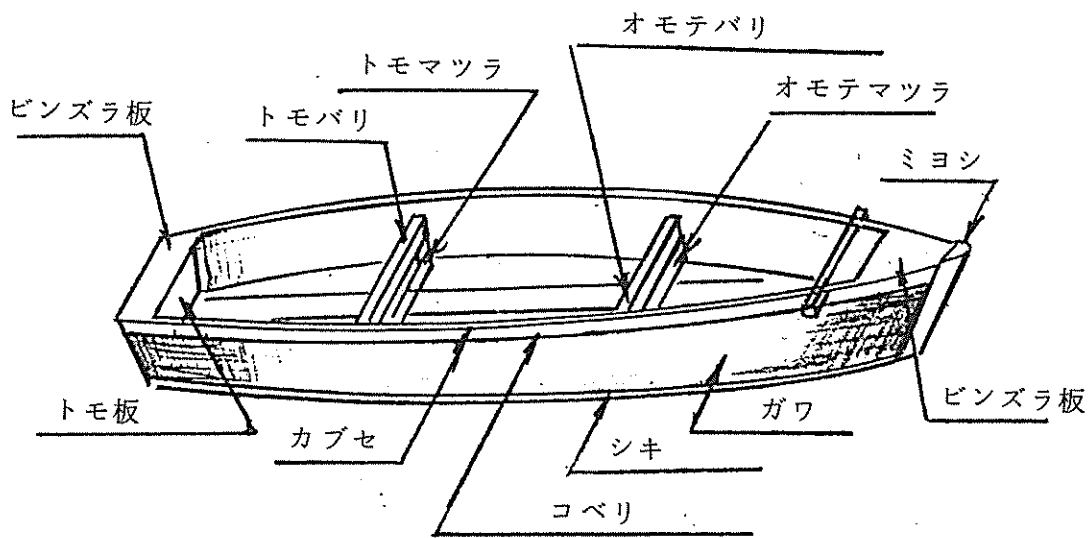
4.  $\frac{1}{4} \times \frac{1}{4} = \frac{1}{16}$

5.  $\frac{1}{5} \times \frac{1}{5} = \frac{1}{25}$

6.  $\frac{1}{6} \times \frac{1}{6} = \frac{1}{36}$



登米町のミヨシ



登米町のミヨシ

#### (4) ヘ タ

北上川を逆上り、岩手県に入ると途中からヘタと呼ばれる漁船が多くなって来る。

ヘタの名称も、船首部の名称であり、船首部を指した呼び名は川で用いられる漁船独特のようである。

構造的にはシキ、ガワ、トダテから出来ており、船首材（ミヨシ）を用いない替わり、シキを途中から立ちあげ船首材の代わりとした独特の造りとなっている。

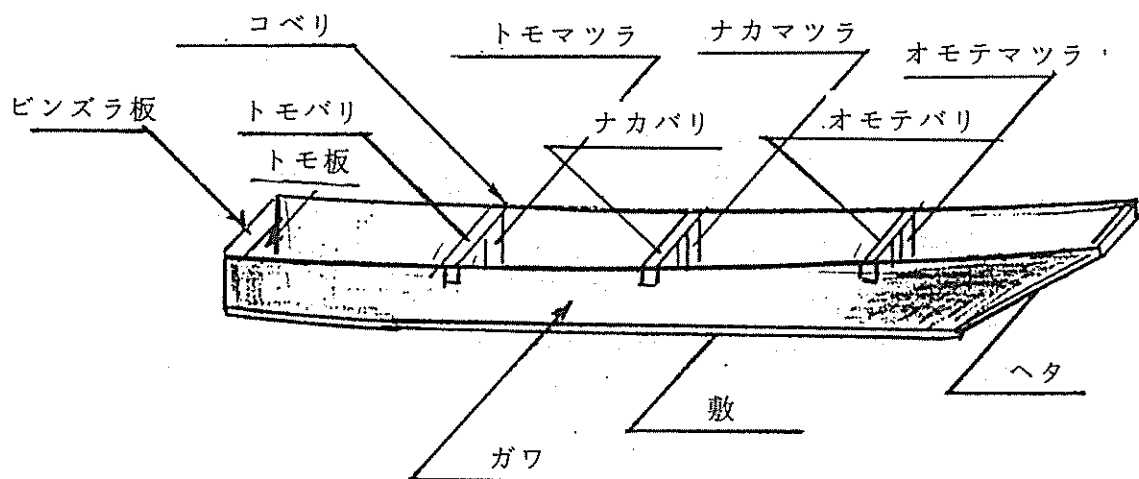
大きさは以下の通りである。

シキ長	船 幅	深 さ
4間半～5間	2尺8寸～3尺	1尺2寸

ヘタを使用している地域は川の流れが速く、浅瀬が多いのが特徴である。この特徴を考え、より操船しやすい構造として船首部を変形させたのがヘタである。

地域と操船を考えた場合、普段ミヨシに乗っている中流域の人がヘタに乗ってみると、ミヨシに比べ安定感が無いようだということからも、船の形状もその地域の特徴に合ったように発達しているということが言える。

しかし船大工を見ると、宮城県内でもミヨシとヘタを手掛ける船大工もいることから、岩手県と宮城県の造船技術については、なんらかのつながりがあるとも考えられる。



登米町 船大工の造るヘタ

漁船ではないが川船として特徴のある船橋とひらた船を以下に記述する。



## (5) 船 橋

船橋とは字の通り橋を造るのに用いられた船である。

構造的にはシキ、ガワイタ、ミヨシから造られている。トダテは取り付けないが、ミヨシを船の前後に取り付けた独特の船型である。このような船型は、海船のノリトリダンベと同じである。

大きさは以下の通りである。

シキ長	船 幅	深 さ
12間	2間	5尺

船橋は、橋の土台として使用するため大型の船であり一度に用いる隻数も多いことから、その造船には多くの船大工が必要であった。このため、登米町では最後に船橋が造られたのは、船大工が多くいた戦後間もなくの事である。

昔、川に木の橋が架けられていた頃は、築橋技術も未熟で大水が出る度に橋が壊れたり流される等して、その復興には時間がかかっていた。又、渡船もあったが交通の発達と共に物資も多くなり、より多くの物を運ぶ必要から橋の重要性が高まった。

このため、大水でも壊れない橋を造る必要があり、このような目的から移動の出来る橋が造られた。その橋の一部として用いられたのが船橋である。移動出来る橋とは、橋の土台を水底にたてるのではなく、多くの船を横に並べ、その船の上に橋の土台を組んでいき、浮き橋を造ったものである。船を土台として使うため、その特性を生かして移動出来るようになっている。船橋は、普段は通常の橋として使用されているが、大水が出たり冬に上流から氷が流れて来る等橋が壊れる危険性のある時は、橋を中央から切り放し、半分づつを両岸に移動することで被害を抑え、川がもとに戻ると橋をもとに戻すという方法で使用していた。

しかし交通の発達とともに、築橋技術も進歩し、大水でも壊れない橋が造られるようになり、船橋はその姿を消して行った。

## (6) ひらた船

ひらた船は川船の中でも大型の船である。

この船は北上川の主要運搬船で、米俵の運搬等に使用されていた。

ひらた船は川船の中でも帆走するめずらしい船であると共に、長期の航行を行うことからエッグと呼ばれる寝泊り出来る小屋も取り付けられていた。

習慣としては、お船霊様を祭る等川船には珍しい船なので後述としてその内容を記述する。

## 2. 川船造りの手順

川船は以下の手順にそって造られる。

- (1) 船主と船大工の契約（船主と船大工の間で各種契約を取り決める話し合いを行う。）
- (2) 材 料 の 調 達（材料の調達を行う。）
- (3) 造 船 作 業（船を造る作業を行う。）
- (4) 船 お ろ し（船大工から船主へ船の引き渡しを行う。）

### (1) 船主と船大工の契約

船主は船を造る場合、船大工の家に行き各種の契約を行う。

契約の内容は、船の大きさ、材料の調達方法、船の引き渡し期日、支払い等である。

船の大きさについては、シキ長さを基準として幅、深さを打ち合わせする。又、船型については、ミヨシ、ヘタを区別して注文する。

材料の調達関係については、地元の船を造る場合には山入れの日を決め、他地区の船を造る場合には船大工の家に材料を運び込む日を決める。

船の引き渡し期日については、船主の使用目的にもよるが、川船の場合は造船日数が短いためそれほどの取り決めは行わず、何日頃として引き取りにきてもらう。船が完成した時点で船大工から船主に連絡する。

代金については、作業日数に関係なく1隻いくらで引き受ける。又、代金の支払い方法は、契約時や完成時に船主から一括して支払う方法をとる。

契約の時にはお祝いということで、船主から契約金の一部にお酒等をそえてもって来る人もいる。

### (2) 材料の調達

地元で材料を調達する場合は、出入れを行い適材が見付かると、こびきに頼んで製材したものを船大工の家まで届けてもらう。他地区の船を造る場合は船主が製材した材料を船大工の家まで届ける。

材料には杉を使用する。昔は造船依頼があると地元の杉を使用していたが、現在は岩手県の杉材を用いている。

船を1艘造る場合、長さ4間の杉板が5枚必要となる。板の幅は2尺8寸、厚さは1寸

のものを使う。

この材料を使用してシキ長で4間の船が出来る。

この他の材料としては、ミヨシ用として長さ2尺5寸、幅5～6寸の角材1本とハリ、マツラ用の部材が必要となる。

### (3) 造船作業

川漁で使用する漁船は海船のようなシキスエの儀式は行わない。

船主と船大工の間で船の契約がととのい、材料が船大工の所に届くと造船作業が開始される。

川船は構造的に大きく分けるとシキ（船底材）、ガワ（側板）、ミヨシ（船首材）、トモイタ（船尾板）から造られる。

造船工程は以下の通りである。

作業順序

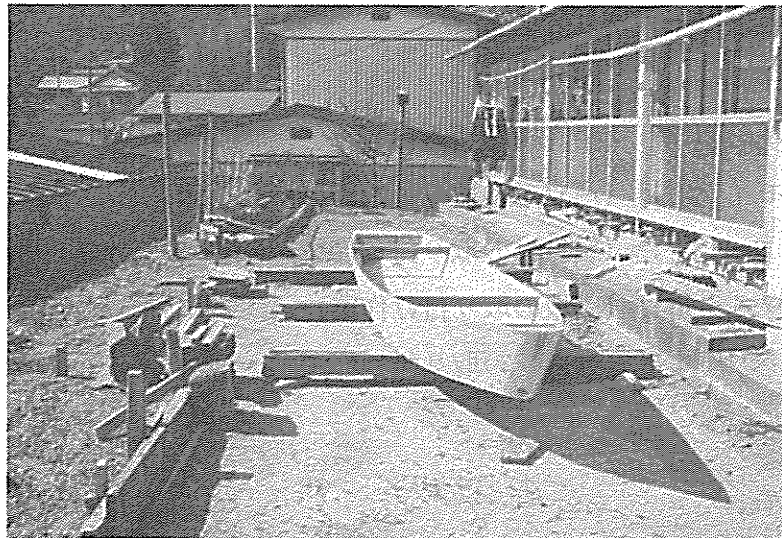
- ① シキの型取り（船底板を造る作業）
- ② トモイタ付け（戸立ての取り付け作業）
- ③ ミヨシ付け（船首材の取り付け作業）
- ④ ガワイタ付け（側板の取り付け作業）
- ⑤ コベリ付け（コベリの取り付け作業）
- ⑥ 艀 装
- ⑦ ク ギ



川船一隻分の材料



川船造り用の作業台



完成した川船

① シキの型取り（船底板を造る作業）

造船作業は作業台を作ることから始められる。まず庭に土台となる角材を4本並べる。これを作業台とし、この上で造船作業は進められる。土台となる角材は船の大きさにより本数を変えて用いる。

次にシキを造る作業に入る。シキを造る場合は作業台の上にシキとする板を並べることから始められる。川船の場合は、普通3枚の底板を用いる。板の並べ方は真ん中にくる板を基準として動かさず、外側にくる2枚の板はそれより少し下げて並べる。この板は隙間のないようにそろえる。

板が並べ終わったら型取りの基準となる墨入れを行う。まず真ん中の板に中墨と言ってまっすぐな線を引く。この線を基準として両側の板に墨入れを行い、船底部の型を出して行く。船底部の型取りが終わると次にクギを使って3枚の板をつなぎ合わせる。クギ止めの方法は、まず板のつなぎ合わせの部分に沿って斜めにクギ穴を切る。穴が出来るとクギを少し曲げて、板と板に対して横に平行になるように打ち付ける。クギ穴を斜めにあけるのは、1つはクギを打ち込みやすくするためであり、もう1つはクギが船底上部に出て来ないようにするためである。クギを打ち終わるとゲンノウ（金鋸）でクギ穴に合わせた埋木を打ち込み穴をふさぐ。ふさいだ部分はカンナをかけて平らにする。板が平らになった所で、シキの型に板を切り抜き、シキが完成する。クギは3枚の板で90本使用する。

ヘタの場合は、シキをそのまま立ち上げてミヨシの役割を持たせる。このためミヨシとは違い船底の型を切り抜くだけでなく、船首部分を曲げる作業がある。

ヘタを造る方法は、まがりをつける部分の下部につか（支え）をかって、この上部には石を重しとしておき固定する。この状態は、ガワを取り付けるまで続ける。

## ② トモイタ付け（戸立ての取り付け作業）

シキが出来上がるとトモイタの取り付けを行う。

トモイタは、板材を使い工作して型を造っていく、出来上がったトモイタはいつでもシキに取り付けられるように準備しておく。

トモイタの幅は1尺8寸とする。トモイタを取り付ける場合は、シキに対して外に開くように固定し、4～5本のクギを使ってクギ止めをする。

## ③ ミヨシ付け（船首材の取り付け作業）

シキにトモイタが取り付けられると、次にミヨシの取り付けを行う。

ミヨシもトモイタと同じようにシキに対して外側に開いて取り付ける。

ミヨシは、シキに取り付ける部分を3分位削っておく。こうすることによりシキにミヨシを取り付ける場合、接合部の噛み合わせが良くなるためである。

ミヨシはシキに対してクギ止めは行わない。

## ④ ガワイタ付け（側板の取り付け作業）

ガワイタを造る作業は、まず墨入れから始められる。

シキ、トダテ、ミヨシが出来上がると、これにガワイタとなる板を合わせて、側板部分の墨をひく。墨は船底にそって引くため曲がった状態となる。船底部分の墨入れが終

わるとトダテとミヨシがシキに対して接合する点を真っすぐに結んだ水墨という線をひく。この水墨がガワイタの型を造る基準となる。水墨が引き終わると、この墨を基としてトモイタ、シキ、ミヨシ、ガワイタ上部の曲がりをもとめていく。すべての墨入れが終わりガワイタの型が出来上がると、この線に測って型を切り出し、ガワイタが出来上がる。

切り出したガワイタは始めトモイタにクギ止めをして取り付ける。次にガワイタをシキに対して隙間のないように合わせて行く。最後にミヨシに取り付けてガワイタの取り付けは終了する。

ガワイタはただはるだけでなく、取り付けには要領があり、それは次のようなことである。

ガワイタの取り付けは、まずトモイタの方から外側に膨らませるようにもっていき、ミヨシの部分にくると内側に寄せて最後にまた外側に開いて行くようにする方法で行う。

ガワイタの取り付けに使用するクギは次の通りである。トモイタには片側に3本の計6本、ミヨシには片側に4本の計8本、シキには6寸おきに打ち付ける。

ガワイタの墨（線図）はまっすぐに線を引いて行くだけでなく、シキの曲がりに合わせて線を引いたりする。又トモイタをそらせながら取り付ける技術は、年長の経験と技術を必要とする造船作業の中ではもっとも難しい技術の1つである。

ヘタについてはガワイタを取り付けた後、つかと石を取りはずす。

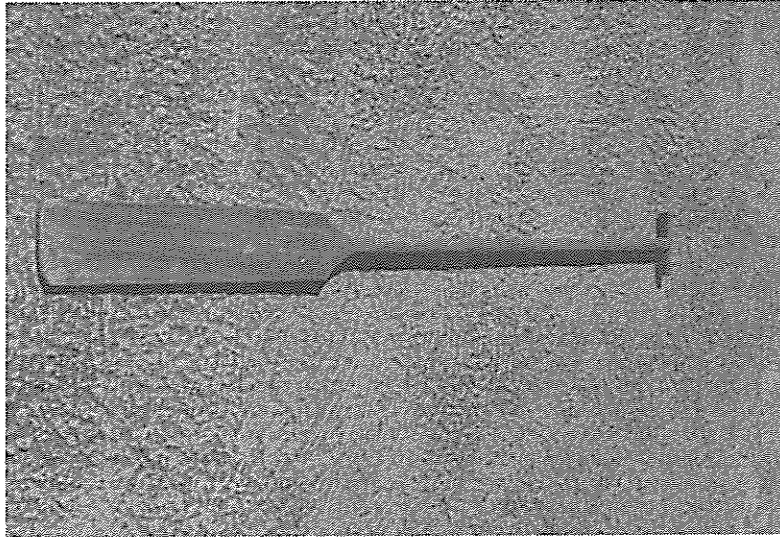
#### ⑤ コベリツケ（コベリを取り付ける作業）

身船が完成すると、マツラ、ハリ、コベリを取り付けて船は完成する。

#### ⑥ 艀 装

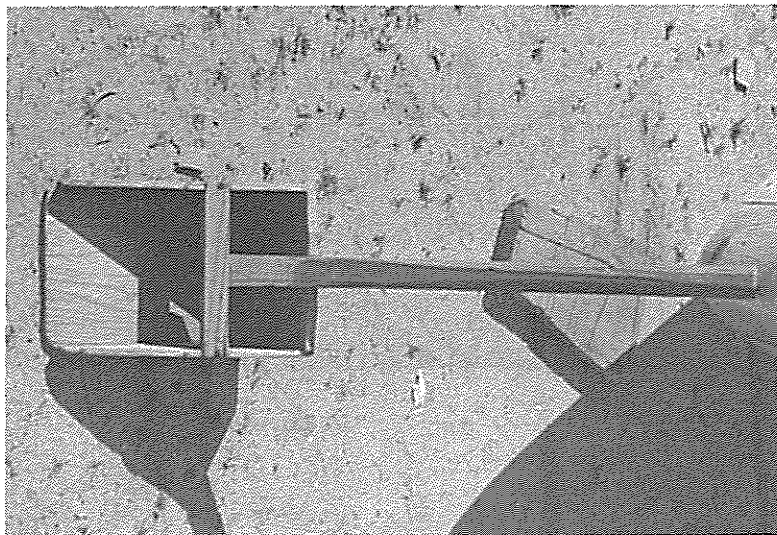
權：川船の場合、操船用として權を使用する。

權の長さは5尺8寸位である。櫓は用いない。



川船の櫂

備品：アカトリ等は必ず船大工が造るのではなく、船主から注文されてそれに応じて船大工が造るようにする。



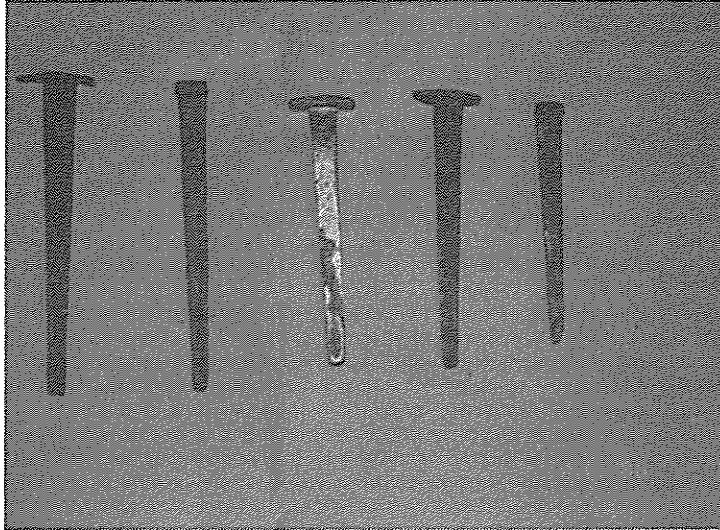
川船のアカトリ

### ⑦ クギ

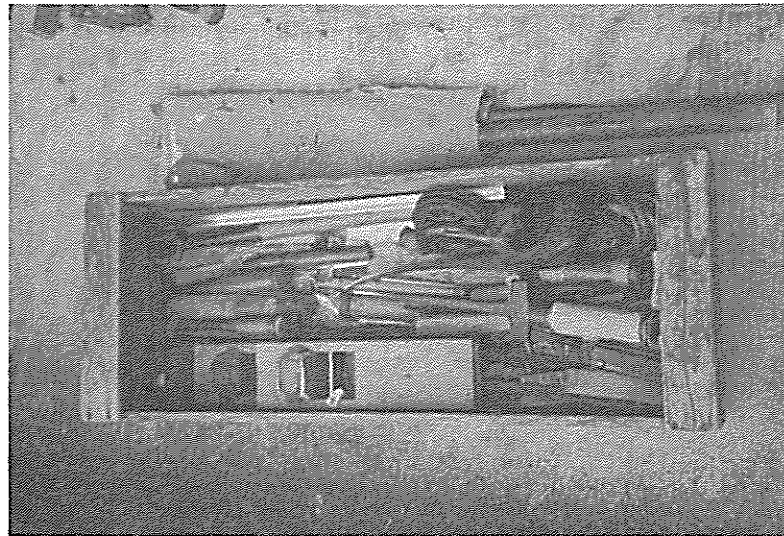
クギは、ヌイクギ、トオリクギ、カイオリクギ等が使用される。使用する場所、用途によって長さ、型が違っている。

昔は地元には鍛冶屋がいたので、船大工は船の注文を受けると、その船の大きさにより使用するクギの本数と種類を鍛冶屋に注文して造ってもらっていた。現在は地元には鍛冶屋がいなくなったため、船を造る時はクギを他県から取り寄せて使用している。





川船用のクギ



大工道具

#### (4) 川船の船おろし

##### ① 船おろし

船おろしは、船が完成すると行われる。船が出来上がると船大工から船主に連絡が行く。船主は連絡を受けると、日を決め船を受け取りに行く。

川から離れた造船所の場合は、馬車等に積んで川に運んで行く。完成した船を川に降ろした時点で、川船の場合は船おろしとなる。川におろした船は、船主の船着場にもって行き、繋ぎ止めておくだけである。

船おろしに関するお祝の席等はないがお祝いのモチをまく所もある。



## ② 川船とお船霊様

川船（漁船）は、海船と違ってお船霊様を祭らない。このためゴシン入れの儀式は行わない。それは漁場が目の前の川であり、操業については危険性が少なく、神仏の加護があまり必要とされないためだと考えられる。

川船とお船霊様の関係をもう少し説明すると次のようなことが考えられる。外洋に面した海船では、お船霊様に関する儀式や習慣が引き継がれているのに対し、浦内の操業が中心となる海船ではその儀式が簡素化され、川船になるとお船霊様を祭る習慣さえなくなる。反面、川船でもひらた船のような死の危険が付きまとう船ではお船霊様を祭る習慣がある。このように見て行くと、より危険性があり死に近い場所にいる船や漁民については、お船霊様は重要であり、危険性が少なくなるにつれて、その儀式や習慣、神仏への考え方が薄れて行くのではないかと考えられる。

## (5) 川船の修理

川船は建造してから普通10年間は使用出来る。

10年乗ると板も古くなり腐って来るので、その部分を船大工に依頼して交換してもらう。傷んだ部分を交換するとその後5年は使用出来る。

船を建造する時に良質の杉材を使用した船ほど耐用年数は長くなる。

船は川につなぎっぱなしにしておくが、海でいうムシ等の被害は発生しない。

## (6) 川船の船大工

船大工になるためには、まず師匠に弟子入りし、働きながら技術を覚える。何年かして技術を修得しても他地区の船大工のもとで働かなければ一人前になれないとされ、師匠の兄弟弟子のもとで修行をおこなう。修行年数は5年である。この修行を終えて帰って来ると初めて一人前とされる。

一人前になると、昔はお船霊様の儀式の伝授も行われたが、ひらた船の建造が行われなくなると、お船霊様の伝授も行われなくなり、現在はひきつがれていない。

一人前の船大工は1週間で1艘の船を造ることが出来る。

戦後間もなくは注文も多く休みなしに1年間働いたこともあったが、現在は造船依頼が殆どなく年間を通して働くことはない。

大型のひらた船を造っていた頃は、船大工も多く船主宅に泊まりながら作業することも多かったが、現在は木造船も殆ど造られなくなり、船大工も少なくなったことから材料を船大工宅に持って来て造るようになった。



ひ ら た 船



# ○目 次○

## ひらた船

1. ひらた船 .....	81
2. ひらた船造りの手順 .....	82
(1) 船主と船大工の契約 .....	82
(2) 材料の調達 .....	83
(3) シキスエ .....	83
(4) 造 船 .....	83
(5) ゴシン入れ .....	84
(6) 船おろし .....	85
3. ひらた船の航行 .....	85
4. ひらた船のていれ .....	86
5. ひらた船の生活 .....	86
6. ひらた船の習慣 .....	87



# 1. ひらた船

藩制時代に江戸廻米(江戸へ向けての米販売)が始まると、石巻より江戸を結ぶ交通手段として千石船が活躍した。廻米用の米は仙台、盛岡の両藩より北上川を中心として石巻に運ばれた。この北上川を利用した内陸輸送を行っていたのがひらた船である。

この頃の石巻は全国でも大きな港として栄えており、海上輸送用の千石船は100隻以上、内陸輸送用として用いられたひらた船についても北上川を100から200隻が航行していた。

ひらた船については、当時の造船技術としては最高水準であった千石船と比べると川船という事もあり構造的には簡易な造りであった。

船型は細長く、船底は荷物を積み込むため平らな造りとなっていた。航行には流れや風を利用して棹や帆を使ったり、船に結んだ綱を陸上から人間が引いて船を進めるという方法をとっていた。

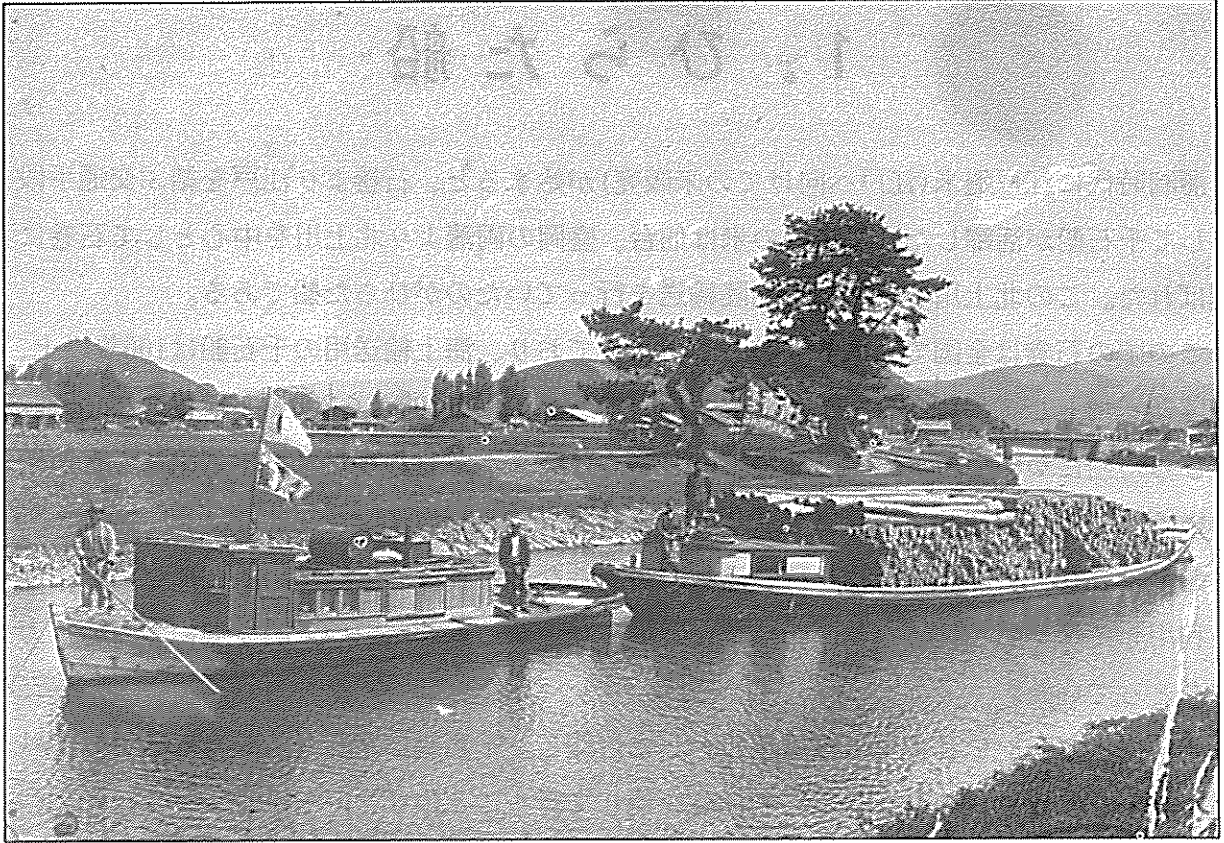
明治に入ると、それまでの輸送手段として活躍した千石船に変わり、陸上輸送として鉄道が発達して来る。このため千石船は姿を消して行くことになる。しかし、ひらた船については、内陸輸送用として米俵から木材等の物資運搬に用いられた。

大正7年頃になると、川船にも発動機船が登場してくる、それまで櫂や棹、帆等を用いて航行していたひらた船も、動力による引航が行われるようになる。このためより多くの荷物を積める船型に変わり大型化する。

ひらた船はあくまで荷船であり、発動機は取り付けなかった。発動機船が登場するまで1隻に2人は必要だったひらた船も、数隻をロープで繋ぎとめて引航する形になり、航行に携わる人員も少なくなっていく。

運搬物も、米俵から木材、すみ、ジャリ等に変わっていった。

戦前まで活躍したひらた船も輸送(鉄道、車等)手段の発達と共にその役割も失い、昭和30年頃には姿を消していった。



(昭和13年 蛇田新橋で撮影 齊藤雄之助氏提供)

## 2. ひらた船造りの手順

ひらた船は以下の手順によって造られる。

### (1) 船主と船大工の契約

船主は新しく船を造る場合、船大工の所に行き、シキ長さ、幅、深さと、完成の期日等の打ち合わせを行い船を注文する。

代金については、船の完成後支払われる。大正から昭和にかけて造られたひらた船1艘の値段は、当時で家2軒が建てられるほどであった。



## (2) 材料の調達

船主と船大工の契約が済むと、材料の調達が行われる。

材料には杉を用いる。

杉は自分の持山や、他人の山から切り出したり購入したりする。

大型の船であるため、多くの木を必要とすることと造船地が離れているということで、木材の運搬は次の方法で行なわれる。

山入れを行い、適材が見つかるたびきにたのんで木を切ってもらう。切り出した木は沢づたいに流して川に運ぶ。川に運んだ木は筏に組み、この状態で造船所にもって行くというやり方である。

造船所に着いた木は、川から引き揚げられ、乾燥させてから使用する。

## (3) シキスエ

シキスエは吉日を選んで行われる。

シキスエの儀式は、まず作業台の上にシキとなる材料をのせることから始められる。シキが出来るとその上に船主が用意した魚、野菜、お神酒、塩等を上げる。船大工からは造船作業に使用する大工道具が上げられる。すべての品が揃うと事前をお願いしていた神主さんと呼び拜んでもらう。神主さんの後ろには船主、船大工等造船に関係する人達が揃い一緒に拜むようにする。拜み終わった時点で儀式は終了する。

ひらた船は他の川船と違い、造船を始める前にシキスエの儀式が行われる。儀式は海船の場合船大工が行うが、川船の場合は神主が行う。

## (4) 造 船

川船は、船主や船大工の家で造るのが普通だが、ひらた船は川岸の造船所や川岸をそのまま作業場として利用し造船を行う。

理由は、ひらた船が川船の中でも大型の船であり、完成後の船おろし作業が大変であることから、出来るだけ川に近い場所を選んで造り完成後船を川におろす作業が楽に行える用にするためである。

ひらた船を造るのには船大工が4から5人必要とされる。弟子が多くいる船大工は一家で造ることが出来たが、多くは他地区の船大工が協力して造船にあたった。又希ではあるが1人で造る場合もあった。

他の船と同じくシキスエから作業に取り掛かるが、船が出来上がるまでに普通3から6ヶ月かかった。又、1人で造る場合は1年前後かかった。

ひらた船の寸法は、だいたい以下の通りである。

シキ長	幅	深さ
63～65尺	15尺	4～4尺5寸

構造的には、シキ、ガワイタ、トモイタ、ミヨシから出来ている。

身船以外では、船体にハリをマエバリ、ナカバリ、トモバリとして3本取り付け、マツラは3尺おきに取り付ける。船体を構成する目的ではないが、タチと言って、繫留時に船を岸に繋ぎ止めるために使用する棒材も3本取り付ける。

ひらた船の構造として大きな特徴は、エッコと呼ばれる小屋が船首部に建てられることである。エッコは数日単位で航行するひらた船で、船頭や乗組員が寝泊りする目的で用いられる。そのため雨、風を防げるように家を建てるときと同じように丁寧に造られる。

付属品としては船の繫留時に船と岸への乗り降り用として用いた歩み板、船上で積み荷の整理をする時に足場として用いた火板、船着場がない場所での船の繫留用に使用した棹等がある。

航行用としては、長さ17尺前後の櫓と、長さ15尺の大型の櫓が造られる。又帆は、ズック布で作られたものを、長さ40尺の杉丸太で造った帆柱に取り付けて使用する。

## (5) ゴシン入れ

船が完成すると船大工から船主に連絡が行く。連絡を受けた船主は暦をみて吉日を選び、船おろしの日を決定する。船おろしの日が決まると船大工はその当日の丑満時にゴシン入れの儀式を行う。ゴシンを入れる場所は船のマエバリの中央で、ここにお船霊様を祭る穴をまえもってあけておく。ゴシン入れの夜中、船大工は風呂に入り体を清める。そして丑満時になると船に乗り込み儀式を行う。まず、お船霊様を祭る穴に、お神酒と塩をかけて清め、この中にお船霊様としての品々を入れる。お船霊様として入れるものは、サイコロ2つ、男女の雛人形、12枚の硬貨、それに女性の髪の毛とする。祭り方については、サイコロは天一、地六の海船と同じ様にする。又、髪の毛は結婚前の女性の者を使用する。すべての品々が入れ終わると船大工がお船霊様を拝む。拝み終わると穴に木の蓋をして、ゴシン入れの儀式が終了する。ゴシン入れには、船主が立ち合う場合もある。

ひらた船は、川船の中でもゴシン入れを行う習慣がある珍しい船である。

## (6) 船おろし

ゴシンを入れた当日（吉日）船おろしの儀式が行われる。

船おろしの時は、船主がお船霊様にあげるサンゴサカナや米、塩、お神酒、モチを用意する。用意した品々は船の船首部分に上げられる。品々が揃うと船主や造船関係者が集まり神主を前にして拝んでもらう。拝み終わると大勢の見物人やお祝いに来た人に用意しておいたゴスモチ（お祝のモチ）をまき、その後船を川におろす。

船をおろす時は川岸に固木を並べて、その上を滑らせて川に浮べる方法で行う。

川に浮かべた船は、その浮姿を関係者や見物人に披露する。船にはたくさんの祝旗をあげる。又、船主宅と造船所が離れている時は船を川におろしてから、船主の船着場にもって行き披露する。

浮姿の披露が終わると船を繋ぎ止めて、船主宅に用意された、祝いの席に着く。又船主からは造船作業に携わった船大工、木挽、鍛冶屋等にカンバン（祝着）が配られる。

ひらた船の場合はゴシン入れだけが船大工の行う儀式であり海船のようにシキスエ、ゴシン入れ、船おろしの一連の儀式は船大工は行わない。

海と川の間間的浦内では、船大工が一連の儀式は行うものの、その方法は簡易であり、死の危険性が薄らいで行くのに従い、その儀式は簡素化されると考えられる。

## 3. ひらた船の航行

航行の手段としては、まず船そのものがあげられる。川船はその川の流れ等を考え、海船に比べて細長い船型となっている。ひらた船も同じである。細長い船型は水の抵抗を少なくし、より操作しやすい形にしたものである。

棹は、ひらた船が北上川を下る時に用いる。川を下る時は、棹をさし、舵を操作しながら流れにのって航行する。棹は杉の丸太を用い、先には鉄等をつけたものを使用する。

川を上る時には、帆を用いたり帆柱にロープをかけ、このロープを岸の上から人がひいて船を引っ張る方法をとる。

ひらた船は、川船には珍しい帆走を行う船である。帆は上流に向かって走る時に使う。帆走は、風の向き、強さにより航行できるかどうかがかかってくる。そのため風向きについては常に注意を払う必要がある。このため川を上る風が吹いて来た場合には、すかさず帆を上げ航行出来るように準備しておく。

北上川の河口部では、上げ潮の時南風が吹くとされこのころを見計らって帆を上げ航行した。帆の幅は船の幅と同じで高さは4尋である。帆の材質は始めイグサを使っていたが最後はズック布となった。

帆走とは別に川を上る方法としてはロープにより岸から船をひく方法もある。この方法は風がなく帆走できない時に行われる。

まず帆柱の上部にロープを結び、もう片方を陸にいる船方に渡す。船方は肩あてをしており、これに渡されたロープを結ぶ。その後船方は川岸を上流に進みロープを使って船を引いて行く。ひらた船には大体2人乗り込んでいて、1人は引手、1人は舵取りを行う。ロープは3分位のマニラロープを用いる。

ロープを高い帆柱の上部に結ぶ理由は次のとおりである。

帆柱は4尋前後ありこの上部からロープを引くのは、川岸にはヤナギ等の障害物があるため、船方がこれをかわしながらまえに進むのは大変で、4尋の高さがあるとこれにひっかからないで前に進むことができ、引行作業が便利な為である。

航行中の注意としては、大雨が降った後等に大水がでると、川の中にある滞筋（船が航行出来る深み）が変わるため、浅瀬を航行する時には船が浅瀬に乗り上げないように、常にサオ等により滞を探る必要がある。また行先によっては小さい川があり、ここには低い橋がかかっているため、積み荷が橋にぶつからないように高さを調整する必要がある。

## 4. ひらた船のていれ

ひらた船は1度造ると20から30年は使用する。船体部分が腐ったりした場合は船大工にたのんで修理してもらう。川船なので、川での航行でムシに食われることはないが、塩釜港で魚を積み込む等して海近くまで行って作業をしていた船では、ムシに食われて板を取り替える船もあった。

## 5. ひらた船の生活

ひらた船は数日に渡っての航行をおこなうため、船上での生活が行われる。

船に乗り込むのは家族や夫婦が多く、ほとんどの船は一隻に2人が普通である。

この船にはエッコと呼ばれる小屋がついており、ここが船上生活の中心となる。エッコでは寝泊りしたり食事等をする。又このエッコから船首にかけてトマと呼ばれるおおいをかけた所にも寝たりする。

船によっては長期の航行もあるため、その日数に応じて米、野菜等の食糧を船に積み込んでおく。又航行中に食糧や雑貨が少なくなった場合は、途中の船着場におりた時に近くの店で買ったりする。炊事は船上で行う。

ひらた船の航行範囲は、北上川河口部で作業する船はあまり上流の方には行かないが、登米町付近の船は岩手県まで行ったりする。

大正7年に発動機船が登場すると航行は楽になり、最高7隻のひらた船をひいて走るものも出て来る。又航行中は荷物を多く積み込めるようになったため前が見えなくなる時があり、前に行ったり来たりして舵を取るようしていた。

## 6. ひらた船の習慣

ひらた船は、海船と同じく事故が多く発生し死者も出るなどしたことから、お船霊様の習慣や禁忌等もあるものと考えられる。

ひらた船には船のマエバリの中央にお船霊様を祭る他、エッコの中にも船神様を祭る習慣がある。エッコの中にある船神様については、毎日の生活の中でご飯を炊くと、ご飯を供えて拝む習慣がある。これも長い航行の無事を祈る乗組員の信仰のあらわれである。

又、禁忌としては、次のようなものがある。

水死人をみつけたら絶対に船に揚げて供養してやる。そうすることにより必ず良いことがある。

産火にふれたものは事故や良くないことが起きるので7日間は船に乗らない。

死火に関するものは縁起が良いとされ、航行中に葬式に会ったときは良いことが起きる。

船の上で口笛を吹いてはいけない。風が起こるためである。

船の上ではめでたい歌をうたってはいけない。歌を歌うと神様が聞き惚れて眠ってしまい、船を守ってくれないからである。

牛や豚の肉を食べてはいけない。牛や豚を食べることを神様が嫌うためである。

いずれも海辺の各浜で言われている禁忌と近いものであり神、仏に対する考え方が根付いている。

禁忌とは別に、川で死んだ者に対しては供養のため川施餓が行われるが海のようなモウレン的亡霊の話はほとんど聞かれない。

# 編 集 後 記

漁村高齢者活力促進事業の一環として、今回は南三陸の和船を中心に調査、収集を行いました。又調査の中で漁法として考えられる各浜の習慣や伝承も同時に取りまとめることが出来ました。

調査の中では漁具として大きな位置を占める漁船も木船からFRP船に変わり、現在の造船技術を伝える船大工も少なくなっていること。又、和船の発達が地域の漁業形態の変化、漁業種の移り変わり等と大きくつながりをもっていること。その中で漁法としての習慣や伝承も高齢者の中だけに生きているものが多いこと等が強く印象に残りました。

資料記載については聞き取り調査によるものを中心とし、出来るだけ当時の状況を記載するようにしましたが、ある船大工及び漁業者が、ある時点で造り使用していた漁具ということで、大方の目安となれば幸いです。又現在伝えられていない漁具や伝承もあり、当時の記憶をたどったため、内容については幾分不明瞭な点もあるので、お許し願います。

今回は特に、内水面の川船分の取りまとめも出来、調査に協力して戴いた関係者の方々に心から感謝致します。

調査編集担当者

技 師 阿 部 啓 一

## 参 考 文 献

書 籍 名	著 者	発 行 所	発行年
船	須藤 利一	法政大学出版局	1975年
禁 忌	樋口 清之	講 談 社	1982年
日 本 の 神 々	松前 健	中 央 公 論 社	1990年
祭りと暮らしのしおり		宮城県神社庁	1991年
日本人の死霊観	武田 明	三 一 書 房	1987年
民間信仰辞典	桜井 徳太郎	(株)東京堂出版	1981年
日本民族辞典	大塚民俗学会	(株)弘 文 堂	1975年
民俗の事典	大間知篤三他	岩 崎 美 術 社	1972年
石巻市の歴史	千葉 賢一	ヤマトヤ書店	1978年
北上川の民族文化	小野寺 正人	(株)ひたかみ	1983年
宮城県水産試験場事業報告		宮城県水産試験場	1902年
北上川物語	三陸河北新報社編	河 北 新 報 社	1989年
三陸沿岸の漁村と漁業習俗	東北歴史資料館	宮城県文化財保護協会	1984年

平成3年3月30日 印刷

平成3年3月30日 発行

発行所 宮城県水産試験場  
〒986-21 宮城県石巻市長浜町11番6号  
TEL 石巻 0225(24)0138

印刷所 (有) 遠山プリント  
仙台市青葉区木町通り2丁目5番24号  
TEL 仙台 022(272)7371



