

磯漁における操船技術

昆 政明¹⁾

The report of Watermanship in the Beach fishing

Masaaki KON

Key Words : 磯漁、櫓、櫓、クルマガイ、カリアワセ

1 はじめに

青森県沿岸の漁浦では、近年まで多くの小型漁労用和船が稼働してきた。これらの漁船は、主として海岸近くの磯場を漁場として行なう漁—磯漁で使用された。磯漁はイソマワリ、ナガミ、ナガミなどと呼ばれ、木造の小型漁船に一人ないし二人が乗り組んで漁を行う。使用する漁船は一般的に磯船と呼ばれる漁船が用いられるが、地域によって様々な名称がある。これらは地域によって船型に違いがあるが、船底部にムダマと呼ばれるくり抜き材を使用すること、推進具にクルマガイと呼ばれる特殊な櫓を使用すること等多くの共通点が見られる。

ここでは、磯漁に使用する小型木造漁船「磯船」の漁場の往復と漁場における操船技術について報告する。

2 事例報告

(1) 日本海沿岸地域

青森県西津軽郡深浦町 深浦では磯漁をイソマワリという。アワビ、サザエ、ナマコ、ワカメ、エゴ、イソダコ等でイソマワリに使用する漁船はイソブネと呼ばれ、主に一人乗りか二人乗りで使用される。推進具はネリガイと船外機である。船外機以前は櫓と帆も使用した。古くはクルマガイを用いたともいう。帆は主に漁場への行き帰りに用い、風上に進むマギリも行った。後方から風を受ける場合は、風に下がるという、風上に斜めに上がることを風上にマギルといった。風に下がる場合には、オモテのアバラの位置に帆を立て、マギリの場合はトモのアバラの位置に帆を立てた。帆柱はヒバを用い、長さは3メートル、直径は7～8センチ位であった。帆は木綿製で上が1メートル、下2メートル程で上下に竹を付け、帆はマッカによって帆柱に取り付けた。帆柱の上にガンタと呼ばれる滑車をつけ、帆の上げ下げをした。帆の操作はトダテに座り、下の帆桁に結んだヒモで帆を調整した。

櫓を使用する時にはトコにロドコを取り付けた。二人乗りの時には船の中央のアバラの位置の右舷にロドコを取り付け2挺櫓で漕いだ。櫓にはハヤオを付け、これを結ぶ所をカクといい、ロジクから5尺1寸の位置に設けた。

船体の部分名称は、船の中央部をドノマ、船首部分をオモテ、船尾部分をトモ、右舷をマエブネ、左舷をウシロブネと称した。船上作業はトモの左舷、すなわちウシロブネの部分で行う。イカりはトモに積むが、アワビ、サザエ漁の時はイカりを下ろさず、ネリガイだけで船を固定する。ネリガイを扱う場所をネリバという。一人でホコ突きをする場合、カキを左手で扱う。これをアトガイという。右手でホコを持ちガラスは口でくわえる。船縁に胸を押しつけるように体を固定して作業を行うので、ウワダナの角度と高さが大切になる。ホコはウワカンヌキに懸けるが、長い場合にはトモにマッカを立てこれに渡す。ワカメをネジリで採取するときには、イカりを下ろしイカリ綱を固定する位置によって、風圧を利用し船を移動することもある。

青森県北津軽郡中泊町小泊 イソマワリにはイソブネを用いる。小泊のイソマワリはタコ、アワビ、サザエ等である。イソブネは一人又は二人乗りで使用される。推進具としてはクルマガイと櫓、ネリガイを用い、帆も使用した。現在は船外機が用いられる。船外機を使用する以前は帆もかけた。またネリガイより大型のカキガイも使用した。櫓はカシで函館から購入した。クルマガイはヒバ、カシ、ネリガイはイタヤ、ナラ、カシである。帆は昔はドノマとオモテに2枚立てた。ドノマの帆は帆柱が一丈以上あった。オモテの帆はヤホといい、7尺程度であった。帆はコシアテに帆柱用の穴をあけ固定した。

一人乗りの場合、漁場まではトモで櫓を押し、漁場ではトモの左舷で作業し、ネリガイを使用して、船を移動しながら漁をする。二人乗りの場合は一人がトモで櫓を押し、もう一人はドノマでクルマガイを漕ぐ。漁場では一人がトモで櫓を押し（トモドリという）もう一人がオモテの右舷で作業する。櫓でトモドリをするときには、櫓をオサエといえ左舷に曲がり、カカエというば右舷に曲がる。下前では右舷、左舷を、オサエ（左）カカエで表現している。船の右舷をオモカジ、左舷をトリカジという。帆はトモの方に向け、マギリを行うこともできた。

1) 青森県立郷土館 学芸員 (〒030-0802 青森市本町二丁目 8-14)

北海道江差町五勝手 イソマワリに使用する漁船は、イソブネと呼ばれる小型の漁船で、これに一人で乗って作業する。漁場への行き帰りはクルマガイを漕ぐが、海底をガラスと呼ばれる箱メガネで覗いて獲物を探すときは、このクルマガイを足で操作する。イソブネの上では右足でトリカジ（左舷）のクルマガイを操り、右手はオモカジ（右舷）のクルマガイ、左手はホコを支え、ガラスは歯でかじって固定する。ガラスは波で動くので歯が丈夫でなければもたない。突くときにはホコを両手で持って行く。ホコはシウリまたはヒノキ、マツなどを使うがシウリが海中で泡が立たないので使いよい。ホコを継ぎ足すのをハヤツギという。ハヤツギは一ヒロ位の長さで材はシウリでなくても良い。ホコの長さは昔は六尺で現在は五尺くらいになっている。材質は現在はアルミ製である。

また、イソブネに二人が乗り組んで一人がホコを使い、一人がクルマガイを操作して漁を行なうことをトメドリといった。トメドリは主にアワビ漁とタコ漁の時に行なった。

（2）津軽海峡沿岸地域

青森県東津軽郡今別町 イソマワリに使用する船はバッテリーと呼ばれる。イソマワリはアワビ、コンブ、テングサ、ワカメ等で一人乗りで操業する。推進具はクルマガイと船外機である。船外機以前は帆を使用した。帆は主に漁場への行き帰りに用い、マギリを行うこともできた。帆はオモテに立てた。帆を使用する時、トコにカジを取り付けた。イソマワリはオモテの右舷で行う。船の移動はクルマガイを使用し、ガラスで海底をのぞきながら作業する。足でクルマガイを操作することもある。現在は、カモイシキとよばれるサッカイの取っ手ははずしたようなものを使用する。二人乗りで行うときには、トメドリといい、一人がドノマでクルマガイを操作する。クルマガイを差し込むタカマを固定するタカマアナは、アバラから2寸はなしてあける。船の右舷をマエブネ、左舷をウシロブネと称する。ウシロブネのカヌキ付近とトダテ付近に木のマッカで作ったヤス（サオ）カケを差し込み、これにホコをかける。

青森県下北郡佐井村 イソブネは現在アワビ、コンブ、ウニ等の磯漁や、根付きの魚類に対する刺し網漁、釣り漁などに使用される。操業は一人または二人が乗り込んで行なう。推進具としてクルマガイと船外機が用いられ、以前は帆も使用した。帆はゴザ帆を用いたが最近まで使用されたのは布製（テンジクといった）の西洋帆であった。これは洋式帆船に使用されたスパンカーと同様の帆で、帆を下ろさずにマギリを行なうことができた。

帆柱はヒバ材で、オモテのアバラの位置にコシアテを取り付け帆柱を立てた。上ケタ、下ケタで帆を張り、帆柱の上にはブロック（ガンタ）と呼ばれる滑車をつけられ帆の上げ下げを行なった。帆の操作はトモの右舷側で行なった。帆は主に遠出する時やコンブ漁でマッケを引くときに用いた。強風の時には帆を中程まで巻き上げ半帆にして風力を減殺して帆走した。帆走時の方向転換にはカジを用いた。右にまがる時にはカジをヒラクとってカジヅカを前に押しだした。また、左にまがる時にはカジをオコスとってカジヅカを手前に引いた。

イソマワリは通常一人で行なった。アワビはホコの先に三本ヤスを取り付け、ガラスという箱メガネで海底を見ながら行なった。アワビはヤスからカギに移行している。アワビ漁の場合、作業はオモテで行い右舷（マエブネ）から身を乗り出して作業する。ガラスを口でくわえ、ヤスを右手で持ち、左手はそれを支える。マエガイ（右舷側）を右足で操作し、左足のヒザと胸で体を支える。このような姿勢でイソブネを微妙に動かしながらアワビを突く。足でクルマガイを操作しながら漁するのは熟練を要するため最近では、二人が組になり、一人がオモテでアワビを突き、一人がトモでクルマガイを操作する方法が一般的になった。これをカイアワセという。クルマガイを操作する係をトメドリといい、アワビを突く係が合図を送ってトメドリがそれに従って操作をする。この際の指示の方法は人によっていろいろであるが、たとえば船を前進させるときには「マエ、マエ」後進させるときには「アト、アト」右に進むときには「ウシロガイかけ」左に進むときには「マエガイかけ」などと言葉で指示する。

イソブネは三人まで乗り込むことができた。アワビ網漁の時などでは、クルマガイの位置はオモテのアバラおよびオモテのアバラとミヨシの中間付近に各1挺、トモのアバラの位置に一挺たてた。オモテに近いカイは7尺から8尺、中央のカイは13尺、トモのカイは10尺位のクルマガイが標準であった。1人乗りの時には、オモテのアバラの位置にクルマガイをたて、13尺のクルマガイを使用した。また、イカリヅナの固定ヶ所を調整することにより、船体に受ける風圧を利用して移動する。風を左舷斜前方から受けた場合、オモテ寄りイカリヅナを置くと前進し、トモ側に置くと後進する。またイカリヅナを長くしたり短くしたりすることによって左右に移動する。

青森県むつ市大畑 磯漁をイソマワリといった。イソマワリではワカメ、コンブ、テングサ、アカハタなどの海藻類やウニ、鮑などをとった。アワビは昔は12月に入ってからクチアケした。アワビはイソブネのオモテの左舷から身を乗り出し、ガラスで海底を見ながら、3本ヤスで突いて獲った。イカリヅナを左舷から下ろし、クルマガイを差すタカマに繋いで、網を延ばしたり縮めたりして船を移動した。また、網の位置を調節して前進、後進した。

ガラスは口でくわえて海底を見ながら、ホコは垂直に立て、左の手でホコを押さえ、クルマガイを足で操作した。

イソマワリに使う漁船は、ムダマハギであった。ムダマハギからシマイハギに変わったが、イソマワリにはムダマハギが落ち着きが良くて、使いやすかった。ムダマにはこの地域ではスギを使った。ムダマは中央にナカチョウを入れ、3枚合わせで構成した。アバラは2本入れた。

推進具としてクルマガイを使い、帆も掛けた。帆柱はヒバを用いた。クルマガイはカイウダとカイノハを麻糸で巻き、クサビで固定するダキアワセのカイが多かった。カイウダはホウノキ、カイノハはヒバを使った。クルマガイを差し込むタカマはタマズカの木を使った。

北海道函館市銭亀沢 コンブ漁に使用する船は、モジップといわれるイソブネより大型の漁船で、これを二人乗りで使用した。現在残っているモジップは四枚ハギ構造であるが、昔はモジップもイソブネ同様ムダマの船で、ムダマのクチ（幅）4尺から4尺5寸あった。イソブネのムダマは3尺2、3寸のものが多かった。

コンブ漁は最低でも二人必要であった。漁場までは一人が櫓、一人がオモテにいてサッカイを漕いだ。イソブネを使用する時は、櫓とクルマガイを使用した。漁場に着くとコンブとるのにじゃまにならないように、コンブをとる反対側の舷に櫓やクルマガイをつるした。漁場ではトモドリ（トマイトともいう）がトモガイ（ネリガイ）扱い、一人がコンブをとった。コンブとりの作業はトモの左舷に二人が並んで作業した。コンブをとる側はガラスでみながら、マエとかウシロと指示し、トモドリが呼吸を合わせて船を動かすので、二人の息が合わないとうまくいかなかった。

とったコンブはドノマに積んだ。船縁までコンブがとれたら、板子を立てて崩れないようにした。これをフナナラシといった。漁場まで時間がかかるので、できるだけ多く積んで来た。

シオが早いときにはアンカー（マッケ）を下ろして船を固定し、綱の長さを調整して船を動かした。とる係は若くて力がないとできなかった。

イソマワリは通常一人で作業する。これは熟練を要する技術で、その様子はトモ（船尾）の左舷から身を乗り出し、口でガラス（ガラスは箱メガネのこと）をくわえ、右手で右舷のクルマガイ、右足の膝（足にツマゴを履いていた頃はツマゴにクルマガイを固定した）で左舷のクルマガイを操作しながら海中をのぞき、とる時には右手のクルマガイをはなし、両手でホコを使うというものである。

作業の位置は、地域や時代によってはオモテ（船首）の右舷で行うこともあり、一定していない。

函館市住吉では、イソマワリをソコミ、イソミといい、オモテの右舷で作業するのが普通で、体の小さい人がはトモの左舷で作業する場合があるという。

イソブネの部分名称は、船の前部をオモテ、中央部をドノマ、後部をトモというのが一般的で、この名称は大型船も同様である。また、船の左舷、右舷はオモカジ、トリカジといった言い方もされるが、イソブネの場合は作業をする側をマエブネ、その反対側の舷をウシロブネという場合が多い。従って、トモの左舷で「みる」場合（作業することをいう）はこの側がマエブネということになる。また、オモテの右舷で作業する場合はこちらがマエブネとなる。こうした言い方本州側でも広く見られるが、地方によっては左舷側をマエブネと固定しているところもあり一定していない。

また、近年ではイソブネに二人乗りで漁をする事が多く、漁場までは二人でクルマガイを漕ぎ、漁場に着いてからは、一人がオモテのクルマガイを操作し、もう一人がトモの左舷で作業する。これをトマイト、またはトモドリという。二人乗りは昔からある方法で、オモテの右舷で作業するときには、トマイトはトモでクルマガイを操作する。二人乗りの場合は「トマイトがついた」という言い方をする。トリテはガラスで海底をのぞき、ホコは左手で持ち、トマイトには右手で合図する。トマイトは、シオや風の強い日に乗せる場合もある。

（3）太平洋沿岸地域

青森県下北郡東通村白糖 イソブネは、白糖では現在主としてイソマワリに用いる。通常一人乗りであるが、昔は二人乗りで刺し網や釣り漁にも使用した。イソマワリは主にアワビとコンブ、ウニ、ワカメである。

推進具としてクルマガイを用いる。船外機は使用しない。クルマガイは進行方向に背を向け、アバラに足をつっぱって、左右のカイを交互にまわすようにして漕ぐ。カイの長さは1丈5寸～6寸である。二人乗りで使用するときにはトモにもカイを立てる。これはトモガイといい8尺くらいである。クルマガイはヒバで作る。カイを差し込む軸をカイジク又はタカマという。これには折れにくい木を使用するが、白糖ではカモズカの木が良いとされる。

船上作業はオモテの右舷で行うため、右舷をマエブネ、左舷をウシロブネと称する。船首部分はオモテ、船尾部分はトモ、アバラ付近はドノマである。イタゴはドノマの部分だけに敷く。イソマワリに使用するサオ類は、船首にサオカケを取り付け、トダテとの間に掛け渡した。中間でサオにカギを引っ掛け、ヒモで軽く引っ張って動かないように固定した。ヤス等をトモに置き、5尺～6尺トダテから出し、水に入らない程度にした。サオカケは、ナラやヒバのマッカ等を利用した。

風の弱い時はイカリを下ろさずに作業したが、風のある時には、左舷に取り付けたツナグリからイカリズナを下ろした。ツナグリはイタヤカエデかナラで作り、一定の間隔でミゾが掘ってあり、イカリズナをミゾからミゾに移動し、風圧を利用し自由に船を移動することができた。

アワビ漁の時は、アワビの場所にサオを立て、風向き強さ等を考えてイカリを打つ場所を決め、風圧を利用してサオの場所に船を移動し、船を安定させた。イカリズナの長さは約40ヒロ程度である。現在は出漁する船が増え、イカリズナが絡まるなどの問題が生じ、ツナグリの使用は行われていない。

ガラスを使用したイソマワリは、口でガラスをくわえ、左手はサオをおさえ、右手はカイを操作し、サオを持って突く。左足はアグラをかき、右足でイカリズナをおさえる。

シマイハギは主にコンブ漁に使用するが、現在ではアワビ漁にも使用するようになった。推進具はクルマガイとサッカイで、帆は使用しなかった。現在は船外機を使用している。コンブ漁は三人乗り組で行う。出漁の時はオモテで二人がクルマガイを漕ぎ、一人はトモでサッカイを扱った。現在は船外機を使用するため、スクリュウが海底に着かなくなった時点で船外機で前進する。入港時はオモテでサッカイをあやつり、トモにクルマガイを2挺立て、後ろ向きに入る。いずれもサッカイで舵取りを行う。漁場ではトモの左舷側からイカリを下ろし、トモを風に立てるようにする。一人がトモガイ（ネリガイ）を操作し、他の二人がトモの左舷側で作業する。コンブは現在グレンカイを用いるが、以前はオサオを用いた。グレンカイは鉄製のツノに曲がりをつけてたもので、これでコンブをからめとる。オサオは木製の木の先にオサオという横木を差し込み、シモクという取っ手をねじってコンブをからめ取り、オサオを抜いてコンブをはずした。

トモガイを扱う係りをトモドリという。トモドリはコンブを取る係りの動きを見ながら、船を細かに移動する。コンブをねじり取ったタイミングに合わせ、船を下げコンブを海底からはがす。豊漁の時には5メートル四方あれば一隻分あるといわれ、船に上げたコンブはオモテのアバラとトモのアバラの間のイタゴをはずし、これを立てて積む。船の移動はイカリズナをタカマにかけ、風圧を利用して移動する。シマイハギはオモテブネ、ウシロブネという言い方はあまり使わない。右舷、左舷、又はオモカジ、トリカジが使用される。コンブ漁は立って作業するため船の安定が必要である。ムダマハギのサンニンノリ、モジップからシマイハギに移行したのは船が安定していることが一番大きな理由であったという。シマイハギはコンブを多く積むことができるようしだいに大型化した。特にオモテの船幅が広くなり、船外機の利用によりトモの幅が広がっているという。近年、アワビ漁にもシマイハギを使用するようになった。この場合も三人乗りで出漁し、それぞれの作業場、役割等はコンブ漁と同様である。

青森県上北郡六ヶ所村泊 カッコはイソマワリを中心に、刺し網や釣り漁などに使用される。通常は一人乗りであるが、二人まで乗ることができる。現在行うイソマワリはアワビ、ウニ、コンブ、ワカメ等、釣り漁は一本釣りで、アブラメ、ソイ、カレイ等である。推進具はクルマガイで船外機は使用しない。クルマガイの長さは10尺くらいでヒバを用い、漁師自身が作る。クルマガイを差し込む軸はカイシゴといい、カマジヤクの木か、なければナラを用いる。二人乗りの時にはトモにもクルマガイを立てて漕いだ。

船の大きさは使用する目的により大小の変化があった。コンブ、ワカメ等を行う場合には大きめの船が選ばれ、ウニ、アワビの場合には小さめの船となった。クチハバは体格や人の好みで違うが、ウワダナのヒラキが大きい場合、作業中傾いても胸がタナイタに当たるので楽であり、タナイタが立っている場合、身を乗り出さなくても良いので船が傾かないという。ウワダナのヒラキも漁師の好みで決まる。

船上作業はオモテの右舷で行うことから、右舷をマエブネ、左舷をソトブネと称した。船首部分はオモテ、船尾部分はトモ、中はドノマである。イソマワリの方法は白糠と同様である。これに使用するサオは、船首にサオガケを取り付け、これにかけた。通常は一本だけであるが、船尾にも一本用意することがあった。サオガケはカイギボウに固定した。カイギボウはカンヌキのことである。カンヌキはトモにも一本取り付けられた。イカリズナはアバラに固定し、オモテの左舷側から下ろした。ツナグリの使用は一般的でなかった。操業時における操船方法は、口でガラスをくわえ、左手でサオをささえ、右手でクルマガイを操作すると同時にサオを扱った。

青森県三戸郡階上町大久喜 イソマワリに用いる船をカッコという。大久喜の場合イソマワリは、アワビ、ウニ、コンブ、ワカメ、フノリ等である。他に延縄や一本釣り、刺し網にも用いる。現在のカッコは15尺～16尺で二人乗り使用するが、大正時代以前はこれより大型で、タラ釣りやタラ底網に使用し「沖乗りカッコ」と称した。

カッコは推進具としてクルマガイと櫓を使用し、船外機を使用する以前は帆も使用した。イソマワリは二人が組になって漁を行う。漁場までは一人がドノマでクルマガイを漕ぎ、一人がトモで櫓を押しした。漁場では一人がオモテの右舷で作業する。これをトリデ（取り手）という。もう一人はドノマでトリデの指示に従ってクルマガイを操作する。イソマワリは、ガラスで海底をのぞき、サオの先に付けたカギやメガラミでアワビやコンブを採った。これらのサオは、左舷にオモテとトモのタカマアナにマダカリを差し込みこれにかけた。トリデの作業はアワビの場合、右手でサオ、左手でガラスを持ち、右足のヒザをタナにつけ、左足はアグラをかき。こうした状態でコベリに胸をオツクテ作業した。このためコベリの位置が高いと胸につかえ使いづらい。ガラスを口で押さえるのは一人で作業する場合で、大久喜では一人で行うことはない。これに対し、トモガイトはトリデの作業を見ながら船を動かすが、トモガイトは漁の経験の深い人がよい。トリデがトモガイトに指示を与える場合、前進は「タイゴにかけ」、後進は「オットメロ」、右には「マエマエ」、左には「ウシロ、ウシロ」というような合図を送った。船の右舷はオモテブネ又はマエブネ、左舷はウシロブネと称した。風の強いときにはクルマガイでなく櫓を使用した。櫓を使用する場合には、右舷はオモカジ、左舷はトリカジというように表現した。作業時には通常イカリは入れなかった。

船外機が導入される以前は帆を使用した。帆柱はコシアテとムダマに掘り残したネドメによって固定する。帆の長さは二丈二尺～三

尺でヒバ又はスギを用いる。帆走の時はカジを使用する。帆は昔はムシロ帆を使用した。後にゴザ帆にかわり、ゴザの間にテンジクシロという綿帆をはさんだ帆が使用され、最後はテンジクシロの帆になった。帆柱の上には木製の滑車（セミ）を取り付け、これを通したミナでホゲタを吊る。ミナはコシアテに結ぶ。ホゲタにはウチマワシを付け、帆柱と擦れ合わないようにする。帆の左舷側にロープをつけこれはオモテのカイジクに固定する。同時に帆の左下端もドノマのタカマアナに固定する。帆の右舷側はホゲタの右端と帆の右下端（シッポ）にテナを付け、これを手で持って調整して帆に風を受け帆走する。急に風向きが変わったり、突風の場合にはテナをなし、帆が風をはらまないようにしたり、ミナをほどき帆を下ろした。

三人乗りの場合、それぞれオモテノリ、ナカノリ、トモノリと呼ばれ、トモノリがテナとカジの操作を行う。風の強さによって帆の上げ下げを決める。これを帆アシという。カッコはある程度風上にマギリを行うことができた。マギリはいったん帆を下ろし、方向を変えた後また帆を上げた。

（４）陸奥湾沿岸地域

青森県下北郡脇野沢村小沢 磯漁をナガミといった。ナガミはナギマミともいい「風間を見る」ことであるという。イソマワリという言葉もあるが、昔はナガミが一般的であった。ナガミはイソブネに一人が乗って、足でクルマガイを操作したが、二人乗りで作業する事もあった。ナガミの時期は、ニシン場から帰ってからで、マミズ（雪解け水）がおさまった頃から漁に入る。マミズが入ると海底が見えない。ガラスを使う以前に、カンにコウナゴの油を絞ったカスを入れておいて、アラシ（波）が出てくれば、カスを海に投げると、波が静まって底が見えるようになる。タラアブラを使うこともあった。

普段は一人で操業し、足でクルマガイを操作した。二人が組になって行う場合は、一人がオモテ（船首部分）のマエ（右舷）で漁をし、一人がカイカキとしてクルマガイを操作してとり手の指示に従って船を動かした。この際に「マエ、アケロ」といった場合には船を左舷側に移動し、「ウシロ、ウシロ」といった場合には右舷に移動した。

青森県上北郡野辺地町有戸

この地域では磯漁のことをソコミといった。また、古い時代にはナギマミ（風間見）という言い方が一般的であった。ソコミはガラス（箱メガネのこと）をかぶって、海中を覗きながらクマデ（カイドリ）・三本ヤス・六本ヤスで、ホタテ・アカザラ・ナマコ・アワビ・ホヤ・シウリ貝・蟹や、カレイ・アブラメ・カワハギ・カジカ・タラ等の魚類をとった。コンブやワカメといった海藻類はなかった。

ソコミに使う船はイソブネでこれをシマイハギともいった。有戸ではイソブネとシマイハギは別の船と考えられており、シマイハギはイソブネより大型で、ロクマイハギよりは小型の船と考えられている。また蟹田ではイソブネより少し大型の船をジャッペといった。ソコミでは漁場までは、帆やクルマガイを使用した、漁場では船の後部（トモ）の左舷から身を乗り出して作業した。左手でカイをネリ、ガラスを口にくわえて右手でカイドリやヤスを使った。この作業をする場所をネリバといった。また作業を左舷で行なうので左舷をマエブネ、反対に右舷をウシロブネといった。二人で作業するときには、一人は船の中央（ドノマ）でクルマガイを扱い、とり手の指示で船を動かした。「マエ着ける」といえば船のトモの部分左舷側によ寄せ、「マエ開ける」といえば右舷側に移動させた。「かけ」といえば船を前進、「バック」「あと」「ゴースタン」は後進のことである。行き過ぎた時には「すぎた、すぎた」というふうで漕ぎ手ととり手の息が合わないとなかなか難しい作業であった。親が取り手で子供がクルマガイというように気の知れた同士が組となって行なった。

青森県上北郡野辺地町野辺地 推進具は櫓、ネリガイ、クルマガイを併用しており、以前は帆も使用した。現在ではジャッペや磯船は船外機を装着しているが、磯漁などで微妙な移動を行なうときにはクルマガイやネリガイを使用する。クルマガイやネリガイは普通漁師が自作する。クルマガイはヒバの芯、ネリガイはナラ、イタヤ等の堅い木を使う。櫓はカシ、アンチャの木を用いて船大工が作る。

クルマガイが付く所をカイバ（ナラ、カエデ）といい、タカマ（ナラ、イタヤなどの堅木）を差し込んでそれにクルマガイを装着する。ネリガイを使うところをネリバといい、ロープで輪を作りそれにネリガイを差し込んで使用する。櫓はロズクに櫓をのせてこぐ。

ロクマイハギの場合一人がオモテでクルマガイを漕ぎ、船の後で二人、トモで一人が櫓をおす。トモの櫓はトモロといい、船の梶をとる。

帆の上端に帆桁を取り付け、帆柱の上に付けたセミ（滑車）を利用して帆の上げ下げをする。帆柱はシキに掘ったホゾとコシアテの穴で固定する。帆柱の位置は船の中央よりやや前よりとした。トモに座り、シリ縄（ミト縄）をもって帆の開きを調節し、舵で進路を取る。帆げたを吊る縄はタカマを横からさして結ぶ。シズ縄に帆を巻き上げた時に結ぶ紐を縫いつけ強くするためさらに縄を縫いつける。下端はコベリに上から斜めに穴をあけ結ぶ。

3 まとめ

漁場への行き帰りでは、近距離の場合はクルマガイを用い、櫓を併用することもあった。距離があるときには穂を

使用した。津軽半島東北部地域、津軽海峡沿岸地域は推進具としてクルマガイが主体の地域である。秋田県北部・青森県西海岸、青森県津軽半島西北部、および青森県東南部・岩手県北部はクルマガイとともに櫓を使用する。

漁場では一人で作業するときには、クルマガイを使用する地域では、オモテの右舷から身を乗り出して作業する。その際、足でクルマガイを操作し船を移動する。青森県西海岸、津軽半島西北部では、操業時にはトモの左舷で、ネリガイを使って操船する。また、一人乗りの場合、風の力を利用し、船の位置を変える方法も行われた。

二名で操業する場合には、操船する係りが、クルマガイ、あるいは櫓を押して船を操作する。津軽半島西北部や青森県東南部・岩手県北部では、トモで櫓を扱い、オモテの右舷で作業するトリテの指示で船を動かす。津軽半島東北部、下北半島西部、渡島半島南部では、操船する係りがドノマでクルマガイを操作し、オモテの右舷で作業するトリテの指示で船を動かす。いずれの場合も操船の係りや作業の方法ををトモドリというが、下北半島西部では、こうした作業方法を特にカイアワセと称している。