

ドゲブネ（胴海船）をめぐる諸問題

昆 政明¹⁾

The report of the traditional wooden fishing boat "Dogebune"

Masaaki KON

Key Words : ドゲブネ、ドカイ、胴海船、ドブネ、木造漁船

1 はじめに

県立郷土館では1981年（昭和56年）から5年計画で「青森県の漁労用和船調査」を実施し、1985年に調査報告書を刊行した。この調査において独木船（丸木船）から板合わせの「構造船」に移行する過渡的な構造の「準構造船」であるムダマハギ（ムダマ接ぎ）が分布していることを明らかにした。（1985 青森県立郷土館）

その中で、北津軽郡小泊村（現中泊町）にドゲブネと称する独特の船型の磯船が残存していることを報告し、同種の船名が青森県下北半島に残存しており、その関連性を示唆した。ドゲブネは調査時点で残存していたムダマハギ型漁船以前に用いられてきたものと考えられたが、その後の調査で、北海道における「胴海船」と深い関連があり、青森県以北で広範囲に用いられてきた船名であることを確認できた。本稿では、津軽海峡沿岸に分布するムダマハギ型漁船について、前回調査以後の調査結果を整理し、新たに得た情報と合わせてドゲブネ（胴海船）について報告する。

本報告では、ドゲブネの構造的特徴であるムダマハギについて概説し、次いでドゲブネについて青森県と北海道の事例からその特徴を整理した上で、いくつかの課題を指摘したい。

2 ムダマハギについて

（1）ムダマハギの構造

ムダマハギは日本海沿岸では秋田県能代市付近、太平洋沿岸では岩手県久慈市付近以北に分布する、小型木造漁船の構造名である。木造漁船の伝統的構造は、一般的にはシキにシタダナを接合しそれにウワダナを取り付けたいわゆる板合わせ構造の船で、ムダマハギが分布する地域ではこうした構造の船を、シキを中心にして左右4枚の棚板があることからシマイハギ（四枚接ぎ）と称する。ハグとは船材を接ぎ合わせることで、船をハグとは造船を意味する。

これに対しムダマハギは船底部に（シキとシタダナの部分）に削り抜き材を使用しこれに、タナイタを接合した構造の船で、船底部の削り抜き材をムダマ（モダマ）と称することから、この構造をムダマハギと称する。（図1）

ムダマは「無柵」または「無玉」と漢字を当てることがあるが、名称の意味は不明である。ただ、『万葉集』第一巻、高市黒人の詠んだ句の中に「柵無し小舟」と見えており、舷側板（柵）の無い小舟、すなわち丸木船様の船から丸木船の様式を残す構造として「無柵」が転化し「ムダマ」となったとも考えられる。

ムダマハギとしてもっとも一般的な構造は、ムダマにタナイタを1枚接合した構造である。地域分類では秋田県北部、津軽海峡沿岸の地方に分布しており、地域的にも最も広範囲に分布している。このムダマは、一部の極小型の船を別にすれば、一木で構成することではなく、複数の材を接合して構成する。左右2本のムダマ材を中心線で接合する

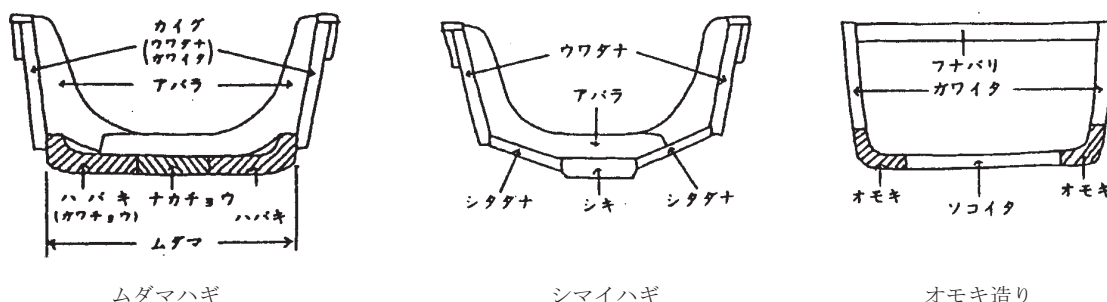


図1 船体断面図

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

のが一般的で、こうして作られるムダマをチョウアワセという。またムダマの中心線に補助材を入れ、3本で構成する場合は、中心に入れる補助材をナカチョウまたは単にチョウといい、この場合船首から船尾まで突き抜ける場合と、中央の不足部分にだけ挿入する場合がある。また、チョウを何本も入れることがあるが、ハタハタ漁用のマルキやチャッカといった大型船に限られる。

ムダマの木取り法として一般的なのはセナカアワセ（背中合わせ）と呼ばれる技法である。これは、1本の原木を中心で挽き割って、左右2本のムダマを取る方法である。左右のムダマが背中合わせに作られることからこの名前がある。原木の太さが足りない時には2本の原木から、左右のムダマに分けて取る方法が行われた。下北半島東部地域のムダマハギ型漁船は、小型で船幅も狭いため、一本の原木を中央で木挽きし、2艘分のムダマ材を得る方法が行われる。その際、材の幅が少し足りない場合が多いので、両端に補助材を接合している。

ミヨシの形態についても、若干の指摘を行っておきたい。ムダマハギ型漁船のミヨシには、普通のミヨシとイタミヨシの2種類がある。イタミヨシとは、その名の通り、ミヨシの幅に対し、厚さの薄いミヨシで、側面から見ると、ミヨシがタナイタにかくれて見えないという特徴がある。具体的には、秋田県北部のマルキ、イソブネ、津軽半島東北部のバツテラ、下北半島西部と西部のイソブネ、渡島半島南部のイソブネ、青森県東南部・岩手県北部のカッコがイタミヨシ構造である。この構造は、秋田県北部のマルキ、イソブネに見られる、幅広のミヨシが、変化し今日のようなイタミヨシになったものと考えられる。

（2）推進具と操船方法

調査時には、ほとんどの船が船外機を装着できるように改造を施したり、船外機の使用を前提にした造船を行っていた。船外機を使用する以前は、漁場への往復は帆走した。

北日本海域の櫂は、一般的な櫂と車櫂（クルマガイ）と称する北日本独特の櫂に大別される。一般的な櫂は、サツカイ（早櫂）とトモガイ（艫櫂）に分けられる。これらはトモロとワキロの関係に似ている。サツカイは進行方向に背を向け、両舷に分かれて一人が両手で漕ぎ、トモガイはトモロと同様進路を定める舵の役割を果たす。これらの櫂はカイジリという櫂を差し込む輪部分を支点として操作するもので、両手で保持し手の力だけで漕ぐ櫂は当地方の海域では確認されていない。櫂独特の漕ぎ方として、ネリガイ（練櫂）がある。これは通常立ち上がって操作することからタチガイともいう。水中部分を8の字に練ることからこの名がある。漕ぎ方により前進後進、左右転換が可能である。

クルマガイ（車櫂）は北日本海域特有の推進具で、タカマという支点に櫂を差し込み進行方向に背を向け、両手で左右舷の櫂を漕ぐ。漕ぐとき胸元で両手を廻すように漕ぐことからこの名がある。クルマガイは、艫と比較して風にあおられることなく操作することが出来るので、風の強い時でも使用することが出来る。また、あまり力を入れることなく座って操作出来ることから、疲労が少ないという。

クルマガイとムダマの分布域はほぼ同一である。クルマガイは進行方向に向かって座り、オール上のカイをもって、胸元で廻すように漕ぐことからこの名がある。ムダマハギの分布地域外でクルマガイが使用される例も見られるが、秋田県本荘市松ヶ崎の場合のように、ニシン場への出稼ぎに伴って導入されたもので、伝統的に使用されてきたものではない。

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。秋田県北部のハタハタ漁に用いるマルキは、カイを使用している。

磯漁は通常一人で操業する。その際、漁場での操船は、先に述べたクルマガイを使用する地域では、オモテ（船首より）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。秋田県北部・青森県西海岸、津軽半島西北部では、操業時にはトモ（船尾より）の左舷で、ネリガイを使って操船する。

2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。

コンブ漁の場合は、クルマガイは使用せず、トモの左舷でネリガイを立てて操作し（タチガイという）、コンブのトリテは同じく左舷側で作業する。

3 イソブネ以前のムダマハギ

前項において東北地方北部から北海道にかけて分布する、ムダマ構造の木造漁船についてその概要を記述したが、イソブネに代表されるムダマハギ型漁船とは全く船型の異なるのが、津軽半島北西部に北津軽郡中泊町小泊に1艘だ

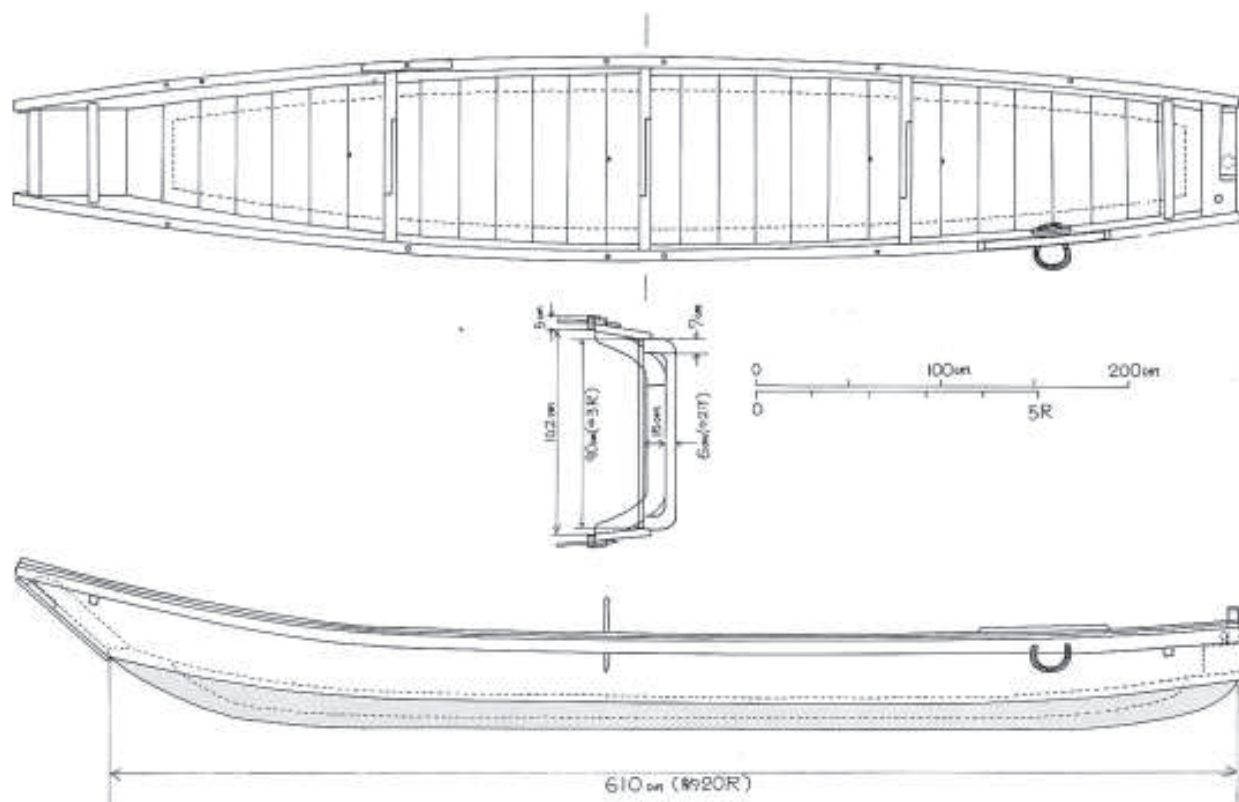


図2 ドゲブネ実測図



写真1 ドゲブネ船首方向から



写真2 船首



写真4 船尾方向から



写真3 ドゲブネ内部（船尾から船首方向）



写真5 船揚場より弁天崎を望む（小泊）

け保存されている。前述した板ミヨシは、船体の平面が船首と船尾が幅広の長四角い形から、ミヨシの装着によって船首がとがった形状に変化する過渡的な形状といえる。小泊に残るドゲブネはこうした原初的な形態を残す木造漁船として貴重なものである。ここではまず、小泊のドゲブネについてその特徴をまとめておく。

(1) 青森県北津軽郡中泊町小泊のドゲブネ

(図2 写真1～4)

調査したドゲブネは明治34年に船大工柳沢儀助によって造船されたもので、昭和54年頃まで使用されていた。使用者は藤丸良太郎氏（T8生）で、この船の三代目の所有者である。この船は現在中泊町の所蔵となっており、町の文化財に指定されている。造船者の孫に当たる柳沢良知氏が、小泊の歴史を語る会機関誌『とひょう』（昭和54）の表紙に写真を掲載し、その説明に「風波に強く、揺れにくい」「きち舟」と記載されたことから知られるようになったものである。

ドゲブネの調査に当たっては、柳沢氏および小泊の歴史を語る会に多大なご協力をいただいている。

ドゲブネの外観上の特徴は、ミヨシの幅が広くトダテが装着されていないことである。またムダマが深く、厚く作られている点にも特徴がある。ドゲブネの各部寸法を上げると次のようになる。なお、他との比較の便宜上寸法は尺寸で示す。ムダマの長さ約20尺、ムダマのクチハバ約3尺、ムダマの底の厚さ約2寸であるが、この船はドゲブネの中では一番大型で、一般にはこれより一回り小型であったという。ムダマは、ナカチョウを入れたチョウアワセで3枚で構成されている。コマキの部分の一部修理している。材質はヒバである。ミヨシはヒバの厚板、トダテはなく、トコがトダテの役割を受け持つ。トコにはカジアナが設けられている。現在は船外機用に一部を改造している。トコはヒバである。この地域では舷側板のことをカイゴまたはカイグと称する。カイゴは「海具」と記し、青森県および北海道に共通のものであるが、他地域ではタナイタと称するのが一般的である。他地域ではスギ材が普通であるが、この地域はヒバを用いている。オモテとトモにカンヌキがあり、アバラが3本入っている。

ドゲブネは主にイソマワリに使用したが、昔は網漁にも用いた。推進具として櫓とクルマガイおよびネリガイを使用し、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1丈以上あった。オモテの帆はやほといい、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。イソマワリでは、一人の場合、作業はトモのオモカジ側で行い、ネリガイを用いた。二人の場合、一人がトモで櫓を押し（これをトモドリという）一人がトモのオモカジ側で作業した。ドゲブネは、風に流されず、船の重さの割にはスピードが出た。しかし、イソブネに比べると安定性に欠けた。



写真6 写真5の部分拡大

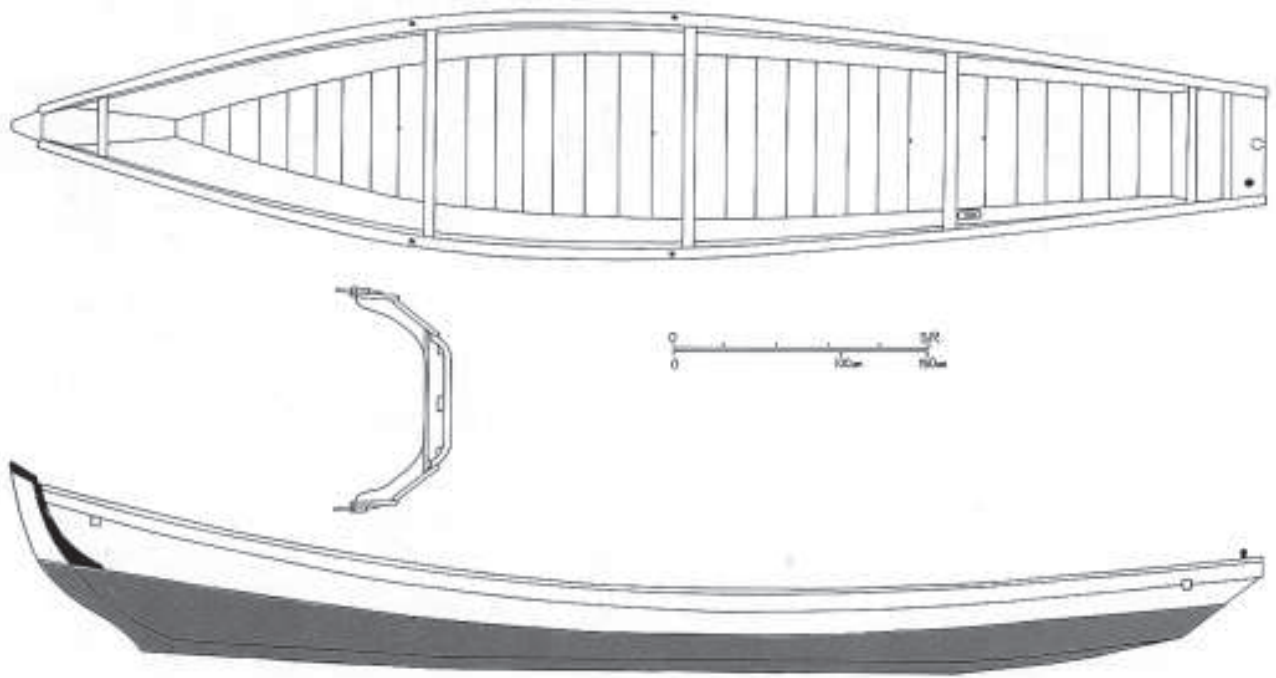


図3 小泊イソブネ船体図

写真5は明治30年代の中泊町小泊の絵はがき写真である。写真にはドゲブネと現在もこの地域で使用されているイソブネが写っている。画面ではドゲブネと思われる漁船9艘、イソブネ8艘を確認することが出来る。拡大した写真の人物から推測すると、ドゲブネは現存のものと比較して小型である。保存されているドゲブネは大型であるとの情報をこれによって確認できる。(写真6)

また、この写真にあるイソブネは現在のものとはほぼ同型であるが、同様に現在より小型である。この船は現在主に磯漁に使用されており、ムダマハギ型漁船としては他地域のものより大型である。この船は小泊から東隣の東津軽郡三厩村（現外ヶ浜町）にかけて分布している。これには、構造的にムダマハギと四枚ハギの2種類があり、四枚ハギはカジキバギと称して三厩方面から小泊方面に広がったものといわれている。この地域のムダマハギのイソブネの特徴は、ムダマにシタカイゴ、ウワカイゴの2枚のタナイタが付くことで、シキにシタダナ、ウワダナの付く四枚ハギの構造船に近い形をしている。また、ミヨシが途中で折れ曲がっている点にも特徴がある。地元の船大工によれば、日本海沿岸を北上してきたカガワサキ（加賀川崎・加賀テンともいう）のミヨシをまねたものだという。

イソブネの標準的大きさは、ムダマの長さで19尺から20尺であるが、氏が製作するイソブネでは19尺3寸を標準としている。ムダマの長さ19尺3寸のイソブネではクチハバが3尺、19尺の場合には2尺4寸、20尺の場合は3尺2寸となる。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。(図3)

(2) 下北半島のドゲブネ（キャッツキブネ、フカウチ、カマスブネ、ドンコロブネ）

ドゲブネの名称は、この他、下北郡佐井村の佐井、長後、福浦で聞くことができた。佐井では、現在使用しているイソブネのことをドゲブネ、これよりムダマの深い船をフカウチまたはキツブネと称し、7～8寸の深さのムダマに、7寸ぐらいのカイゴを接合したものをいう。推進具としてクルマガイを用いた。昔はこれと別に、マルキブネがあった。フカウチは、幅が足りないときには、ナカチョウを入れた。磯谷では、丸木船をキャッツキブネ、カイツキブネといった。これに対し、ムダマハギの船をドゲブネと称した。福浦ではドゲブネは、ミヨシが現在のイソブネの2倍くらい広く、ムダマの深さが7寸くらいで、2枚合わせ、カイゴの幅が狭い船であった。昔は完全な独木船があった。牛滝ではドゲブネ、キャッツキブネの名称は聞けなかったが、以前はフカウチのイソブネを使用したという。

フカウチは、ムダマの深さが7～8寸でカイゴの幅も7～8寸であった。

大間町奥戸では、フカホリブネがあった。これはフカウチとも称され、ムダマの長さ20尺、クチ幅3尺5寸。ミヨシは板ミヨシで幅8寸。船尾でムダマの高さ7寸、カイゴの幅1尺3寸、トダテとトコが付く。アバラはだき合わせで2本入る。推進具として、帆、クルマガイを用い、木取り法はセナカアワセであった。材質はムダマはカツラ、



図4 漁業用丸木船ノ図

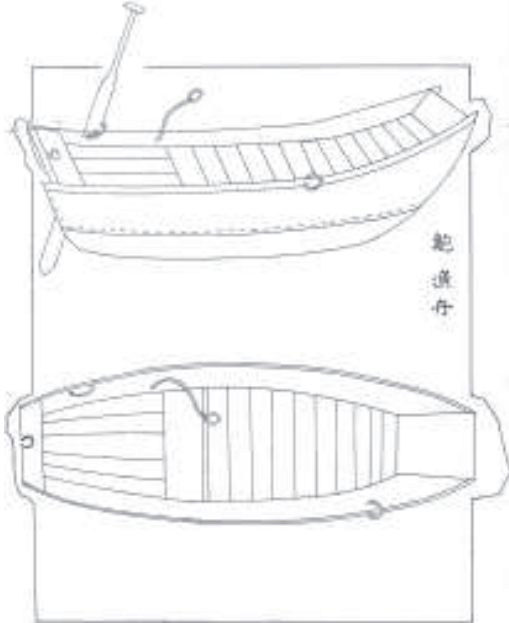


図5 鮑漁舟

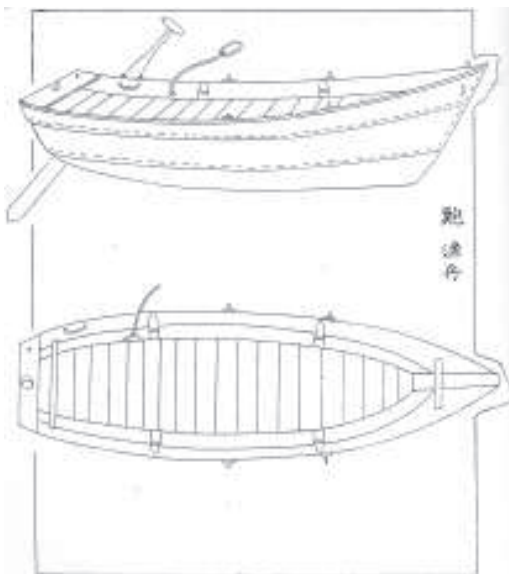


図6 鮑漁舟

ブナ、セン、カイゴはスギであった。これは大正に入ってなくなった。独木船は、昔あったという伝承が残るのみである。

風間浦村蛇浦では、カマスブネがあった。これは 25 年位前まで一艘だけ現存していた。長さ 5 間、口幅 6 尺のやや大型の船で、四、五人が乗り組み、建網や延縄に使用した。ムダマハギでチョウアワセで構成し、龍鼓形のチギリで接合した。アバラは 10 本くらい入っていた。推進具としてサッカイを用いた。これとは別に、イソマワリで使用する船としてドンコロボネがあった。これは現在よりムダマの掘りが深く、単材のムダマを使用した。ムダマの長さ 20 尺、幅 3 尺 4 寸、ムダマの深さ 1 尺 2、3 寸、底厚 2 寸、側 1 寸 5 分、カイゴ幅 1 尺、厚 8 分、ミヨシ幅 1 尺、厚 7～8 寸、トコ厚 1 尺、幅 1 尺で、トダテはなかった。アバラは 1 本、船首が少し高くソリがついている。推進具としてクルマガイを使用し、帆をかけ、マギリもできた。これは、昭和初期頃までであった。

これらを整理すると、現在のイソブネ以前に、ムダマが深くカイゴの幅の狭い、ミヨシの幅が広い船があり、さらにそれより以前には、丸木船が使用されていたことになる。丸木船の名称としてマルキブネ、キャツキブネ、カイツキブネがあった。ミヨシの幅の広い深掘りのムダマの船のことをフカウチ、キツブネ、ドゲブネ、フカホリブネ、カマスブネ、ドンコロボネと称し、現在の佐井村を中心に用いられているムダマのイソブネをドゲブネと称するが、この言い方は次第に忘れられイソブネに統一されつつある。

明治 22 年調査、大正 4 年刊行の『青森県漁具誌』には、下北半島大間町付近で使用された漁船が 3 種類報告されている。「漁業用丸木船ノ図」(図 4)には、「長四間許巾四尺許杉或ハ桂ヲ以テ製ス印ハ船体ト縁体ト縄ニテ結ヒタルナリ」と解説があり、舵穴があることから、帆もかけたと考えられる。また鮑漁舟として 2 種類の船を上げている。図 5 は、現在北津軽郡小泊村に残るドゲブネと類似しており、図 6 は、現在も使用されているイソブネに近い形をしている。シマイハギのように見えるが、ムダマにウワダナを接合、ヌキダナ(外コベリ)を付けた、ムダマハギであろう。推進具として、櫓が描かれ、ハヤオとロジクが見えることから櫓も使用されるらしく、付図に櫓、櫓、舵が描かれている。現在のイソブネは、クルマガイを使用している点に注意したい。

また、下北郡脇野沢で鱈延縄に使用される船として「鱈釣船」が上げられている。「船長サ二丈八尺八寸 胴幅四尺五寸」の船で、四人が乗り組みクルマガイを使用している。青森県の漁労用和船調査では、陸奥湾内に艀が普及したのは明治時代以降のことであるとの伝承があった。明治時代以前にも現在と同様様々な種類の漁船が用いられていたが、推進具として多く使われたのはクルマガイであったと考えられる。

ドゲブネの名称に関して調査結果から拾っていくと、下北郡東通村小田野沢では、イワシの地引網の網船として北海道の日高地方から胴海船を導入して使用し、これをドゲと称した。また、同村の石持にはサンパより小さく、ホツツより大きいドッケ(ドッケ)があり、コンブ採りに使用したという。

また、三沢市の四川目では、イワシの地引網において、網のフクロの状態を監視する役目の船をドゲブネと称したという。

いたいの形に仕上げて里に下ろすが、この作業をアラドリといった。また、ムダマ作りをムダマホリという。ムダマをマクともいう。アラドリにはマサカリとチョウナを用い、部分によってはノコギリも利用する。

【基準寸法と製作工程】

山から下ろしたムダマは船大工が仕上げる。仕上げはチョウナとモッタを用いる。ムダマは普通二枚あわせて構成するが、材によっては中央にスギまたはヒバの補助材を入れて三枚あわせて構成する。この補助材をナカチョウまたは単にチョウという。ナカチョウはオモテからトモまで突き抜ける場合と、中央部の一部にだけ入れる場合がある。

ムダマはイソブネだけでなく、五トン程度の動力船にも用いられる。これに使用するムダマはチョウを何枚も入れて作り、形態や構造上はイソブネのムダマと変わることがない。

佐井で使用するイソブネの標準的な大きさはムダマの長さで20尺である。以下ムダマの長さ20尺のイソブネについて記述して行く。

ムダマはまずウワバと呼ばれる上面を整形する。ウワバは、船底からの高さがミヨシの位置で11寸、オモテのアバラの位置で7寸、トダテの位置で9寸である。ウワバの側面から見たカーブはこれらの位置に8分角のスギで作ったシナイを用いてスミツケして求める。シナイのかわりに縄を用いる場合もある。

ウワバを成形した後ムダマの平面を成形する。

ムダマの平面形は次の基準によって求める。ムダマの長さの中心の幅を3尺5寸とする。ミヨシの付け根から7尺の位置の幅を中心幅3尺5寸から2寸狭くし、ミヨシとムダマの付け根の両端から先の地点まで直線を引き、その中心から外側に3寸5分出す。トダテから4尺の位置の幅を中心幅の9割とし、同じくトダテの位置の幅を6割とする。ここの幅は船外機を使用するため現在では7割とする。これらの各点を基準にしてシナイを使用して平面形を求める。

次にムダマの内側を成形する。内側のくり抜きはミヨシから1尺の位置の幅を4寸程度とし、そこから1尺5寸トモに寄った位置でムダマの掘り残しの部分、すなわちパンの幅を1寸5分とする。同じく、トダテから1尺の位置でムダマの両端からそれぞれ5寸を残し、さらにここからオモテに向けて2尺の位置でパンの幅を1寸3分とする。すなわちムダマの掘り残しはオモテとトモの部分以外は1寸3分となる。オモテとトモの掘り始めの部分にいたる曲線は目勘定とする。

オモテの掘り残しはオモテのパン、トモの掘り残しはトモのパンという。

ムダマの深さはオモテのアバラの位置で5寸とし、底の厚さが2寸となるよう調整しながら掘る。ムダマの底はオモテからトモに向かってほぼ平坦であるが、トモから3尺4、5寸の位置から丸く切りとる。これをコマキという。コマキはミヨシ付近で8分、ミヨシとオモテのアバラの中間付近で4寸である。

ムダマの製作はバンギの上で行なう。チョウアワセの際、スリアワセ等の作業はバンギの上にムダマを平において行なったが、現在は立てで行なう。ムダマはカスガイやツカエボウで固定する。ムダマの形を整えた後、一方のムダマをバンギに固定し、接合面を成形する。その後もう一方のムダマをこれにのせ、クチヒキを用いて下方のムダマの接合面を上方のムダマにスミツケして、これに沿って成形した後スリアワセによって密着させる。この場合5、6分の棒をトモとオモテに差し込んで二つのムダマの間に多少の隙間を作るようにする。ナカチョウを入れる場合も同様の方法で行なう。

ムダマの接合は5寸のオトシクギを用い、7寸5分間隔とする。以前はカスガイ（鉄製）によって補強したが現在はこれを使用するとフネにヒビが入るといって使用しない。カスガイは上下で15本程度使用した。ムダマの接着剤として漆を使用した。

次にムダマのオモテとトモにそれぞれミヨシとトダテをたてる。

ミヨシはムダマと接する位置で幅3寸5分で、先端に行くにしたがって少し広くなる。（ふつう5分広くする）断面は台形をなし、台形の上辺、水切りの部分は2寸5分位になる。ミヨシは1尺に対して5寸3分前方に倒し、下部は5寸ムダマに食い込ませる。

トダテは1尺に対し1寸5分後方に倒し、下部はムダマに1寸2分食い込ませる。厚さは1寸8分から2寸である。ムダマにミヨシ、トダテを取り付けた後カイゴを接合する。カイゴはムダマに仮止めし、内側からムダマのウワバに従ってスミツケする。これをジギガタという。この時にジュウガネでタナイタのヒラキを見る。ヒラキは、オモテのアバラの位置で1尺に対し1寸8分、トダテの位置で1寸外側にネセル。

カイゴの基準寸法はトダテの位置でムダマのウワバの線から9寸（実際の幅はムダマとカイゴの重なり1寸1分を足した寸法になる。以下同様）、トモのアバラ9寸、オモテのアバラ1尺、ミヨシの先端とオモテのアバラの中間で1尺1寸2分から3分とし、ミヨシの付け根の位置で1尺5寸としてシナイをまわして曲線を求める。

カイゴは一枚板で間に合うことは少なく、板をハギたして規定の大きさにする。これをハギカイゴという。カイゴの厚さは9分である。ハギカイゴやムダマはトオシノコでスリアワセした後、オトシクギで接合する。ムダマは7寸5分の間隔で5寸のオトシクギを用いる。オトシクギを打つ穴はウメギをする。ウメギをダメという。昔はカスガイ

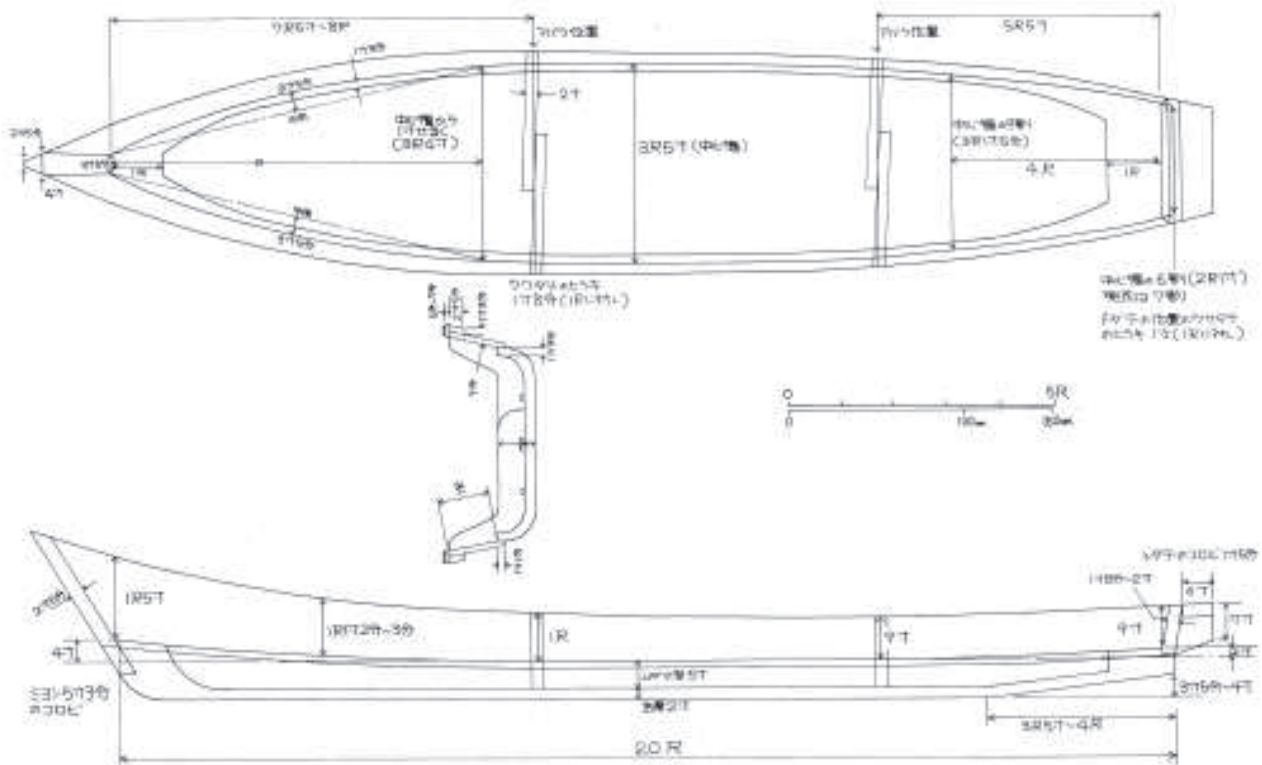


図8 ドゲブネ（イソブネ）基準寸法図

を用いたこともある。

アカ止めとしてヒバ皮をたたいて柔らかくし、線状にしたスカワをカナヅチとトリノミで隙間に詰め込むことも行なった。カイゴはムダマに5寸間隔で3寸のトオリクギで固定する。これらのクギ類は地元の鍛冶屋で製作した。ムダマとカイゴの重なりは1寸1分であった。またトモの部分にケショウイタを取り付けることもあるが、これは最近の流行で、昔はなかった。

ムダマにミヨシ、トダテを付け、カイゴを固定した後カンヌキとトコを取り付ける。カンヌキはオモテとトモに取り付ける。オモテのカンヌキはミヨシから6寸から7寸、トモのカンヌキはトダテから3寸の位置のジャトクのあたりに取り付ける。太さはオモテが1寸5分、トモが2寸5分でウシロ（右舷側）を細くする。トコはカジアナを設ける。トコの幅は6寸、厚さは5寸である。カジアナは直径2寸3分から2寸5分で下を2分から3分広くする。現在はトコに船外機を取り付けるように改造されている。

ジャトクは幅2寸5分、厚さ1寸3分で、その上にウワコベリを取り付ける。ウワコベリの幅は2寸2分、厚さは5分ないし7分である。

オモテのアバラの位置にカイジリを設け、それにタカマアナをあける。タカマアナはカイジリのタカマアナを基点に、オモテ側に4尺および、こことミヨシの中間、さらにトモに向かって2寸、4寸、4寸、およびムダマの中心、トモのカンヌキとそこから3尺5寸オモテ寄りの位置に設けられる。これらのタカマアナにははタカマを差し込み、クルマガイを取り付ける以外に、イカリ綱、ガラス（箱メガネ）等をくくり付けるのに利用される。

次にアバラ、コシアテ等を取り付ける。アバラは、ミヨシとムダマの付け根から7尺4寸の位置にオモテのアバラ、トモのトダテから5尺5寸の所にトモのアバラを取り付ける。アバラの厚さは2寸で、左右2本の材を中央で互い違いに抱き合わせ、中央から左右にそれぞれ5寸くらい重なりを見る。アバラの高さは、船底から3寸5分から4寸である。オモテのアバラには帆柱を固定する1寸3分から2寸の四角い穴が設けられた。帆柱が使用されない現在では、アバラを太くする必要がないので抱き合わせは行なわない。また、アバラにはアカを流すガニメ（蟹目）を設ける。ガニメはアバラの中央に幅2寸、高さ1寸、その両側約7、8寸の所にそれより少し小さめの穴が設けられる。

ジョノメはオモテから2尺5、6寸ぐらいの所でトオリクギの中間の所にあけた。これは浜の傾斜を考慮して位置を決めた。

コシアテはオモテのアバラの位置に設けられた。幅6、7寸、厚さ1寸8分から2寸の厚板で帆柱を通す穴がけられた。

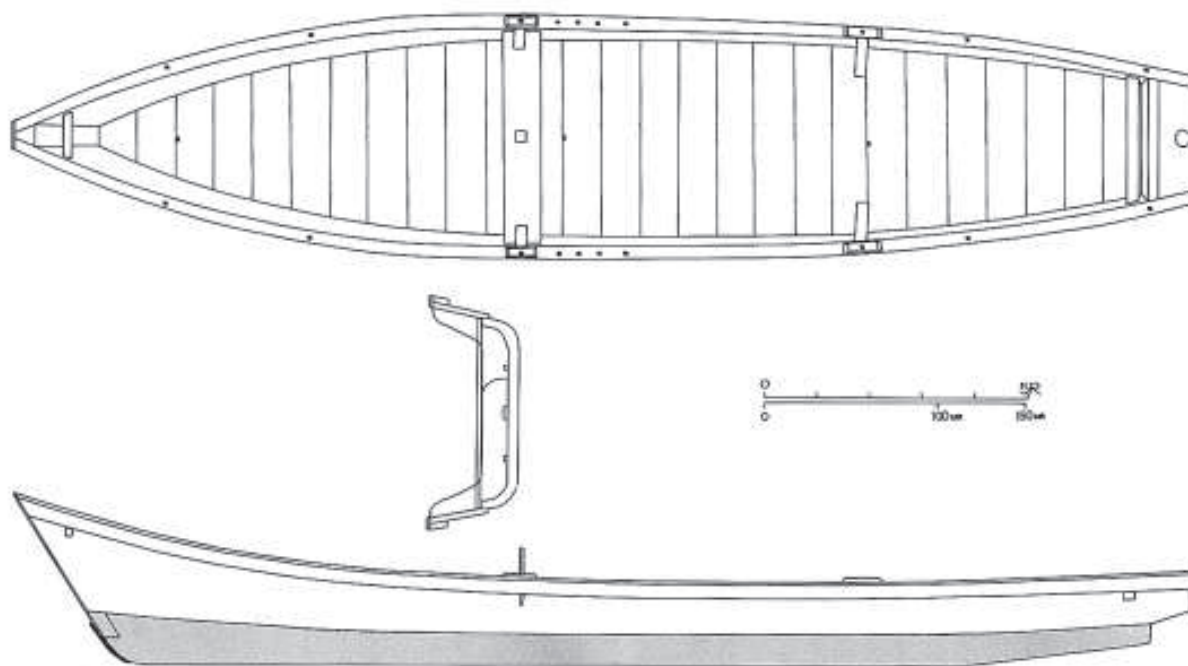


図9 ドゲブネ（イソブネ）船体図



写真7 ドゲブネ（イソブネ）船首方向から



写真8 船首



写真9 内部



写真10 船尾

イソブネが完成した後イタゴを敷く。イタゴは主にスギを用いるが、ヒバ、雑木も用いる。またカイゴの古材を再利用する場合もある。幅2寸程度、厚さは9分である。

この後、クルマガイやカジ等必要があれば製作する。クルマガイはヒバを用い船大工が製作する。漕ぐ位置や使用する人の体格、利き腕等を考慮して長さやねじりに変化を付ける。カジはミズナラを用い、長さは4尺程度、水を切る部分は長さ2尺5寸、幅8寸程度である。カジヅカ（カジ棒）には雑木を用いる。帆柱はヒバを用い、長さは約8尺から9尺である。

イソブネの製作日数は一人の場合、ムダマウチに1週間、フネをハグのに12から13日を必要とした。

【操船方法】

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）と呼ばれる滑車が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い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い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。アワビは最近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を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モドリといい、アワビを突く係が合図を送ってトモ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1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。一人乗りの時には、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。

4 北海道のドゲブネ（胴海船）

北海道ではドゲブネは胴海船と記され、ドカイとも呼ばれた。現在、主に磯漁に使用されるイソブネより大型のムダマハギ型漁船で、主に津軽海峡沿岸や噴火湾沿岸のイワシ漁に使用された。

ドゲブネとイワシ漁に関する報告を紹介する。

（1）函館市銭亀沢古川

函館市周辺のイワシ漁では網船としてドンブネ、沖揚げ船（汲み船）としてドゲブネが使用された。ドンブネはニシン場で網船として使用されたサンパと同じ船であった。この建物の中には多くの漁具のほかに、ナカブネといわれる船が1艘残っているが、この船はこの漁場で使用した船の中では、一番小さい船であったという。船型はサンパで三、四人乗りで使用した。このほかにここで使われた漁船には、ドブネ（胴海船）があった。ドブネはイワシを汲みとるための船でムダマの船であった。古川の木村の船はサンパ、ドブネとも函館の三沢船大工が造船したものである。

イワシの群れが来ると船を出して網を掛け廻した。これに使用する網船はドンブネといわれる和船で、ニシン場で用いられるサンパという漁船と同型の船であった。ドンブネには20人位が乗り組んだ。

船を下ろすときや、揚げるときには、寒中の海に入って作業するものが必要であった。この係りをカラクリバンといい、6人がほとんど裸で仕事をした。

船の前部（オモテ）で16人がサッカイというオール状の推進具で漕ぎ、船頭がトモガイという大型のカイで舵を取った。（昆 政明 1998）

（2）伊達市

カタを入れた後に網入れにかかった。これを投網（とうもう）といった。まず陸上において身網、垣網をそれぞれ縫い合わせた後、身網、垣網の順に投網していった。この作業には胴海船2隻に網を積み、他の胴海船3隻は雑用船とし主として桁縄に網を結ぶ作業に当たった。この作業には1日を要し、終了後は網下ろしの祝いがあった。

網を入れてから6月一杯くらいまで小ニシンがとれ、イワシが入りはじめるのは6月下旬になってからであった。小ニシンは昭和7、8年頃まで豊漁で、戦後間もなくの時期にもよく取れ、小ニシン用の定置網もあった。この網はイワシ用より小型でポンコ網（建網）といわれた。ポンとは小さいという意味である。

網起こしは、夏は日に3回行った。一ヶ統には起こし船二艘と杵船が必要で、起こし船には胴海船、杵船にはやや小型のナカフネと呼ばれる船を使用した。これは胴海船と磯船の中間の大きさの船で、普通は2隻用意した。（昆政明 1994）

昭和9年に噴火湾合同漁業株式会社が虻田郡豊浦村山中地先に施設したイワシ定置網（イワシ落とし網）は、両落とし網（両ジョウゴ）で、身網の長さ180間、胴幅42間、垣網の長さ500間で、設置場所（建場）は沖合い2400間、水深30尋の所であった。操業に必要な漁船は曳き船（発動機船、13トン、20馬力）1隻、起こし船（胴海船、長さ11.2米、幅2.4米）2隻、杵船（胴海船、長さ9.7米、幅2米）1隻、汲み船（起こし船と同一）2隻、従業員数は30名で、1回の乗網高は最高で100石、一漁期間の漁獲高は最高2000石、最低1200石、平均1600であった。（『北海道漁具調査（定置漁具之部）』）

（3）資料に見る胴海船

胴海船は北洋漁業の作業船として重用された。北洋漁業の大手、日魯漁業株式会社では自社の造船所で多くの胴海船を建造し漁場に送った。それをまとめた文献に『漁船』1936があり、函館市在住の山田祐平氏により復刻されている。以下に関係部分を引用する。（第5章 胴海船 242頁から324頁）（図10・11）

胴海船の名は訪ねたるも詳しくは土海船と書く（但し当社に於いては統一上土海なる文字を用ひず）北海道地方特有のものにして建網漁船中最も多く用ひられるものなり。当社に於いて胴海船と称するは事業地に於いて専ら生魚の運搬に使用されるものにして其の形状長き箱型に近く船体の主材は無玉、舳、戸立、海具、船梁、縦通材等なり現在建造せられるものは最小7尋より最大10.5尋迄にしてその重要寸法には大体次の如き基準あり。（図表略）上表より見るに船の幅は長さの大体5分の1、15分の1より16分の1である。

胴海船 9尋半級 仕様書

1. 重要寸法

長サ 13米59

幅 2米88

深サ 0米94

（簡易船舶積量測定規程ニ依ル）

2. 総噸数

7噸33

3. 船底材 桧材

厚サ12糎1小巻厚サ24糎2 小巻幅9糎1 表盤ノ長サ1米36 舳盤ノ長サ1米06 後無玉ノ長サ 1米81

反リ24糎2 トス縫釘トシテ落釘19糎7 フ心巨糎27糎3 ニ平鋸10糎6 フ落釘4本置キ交互ニ使用固著スベシ。

4. 舳 桧材

内外2材ヲ以テ構成シ外舳厚サ12糎1 内舳厚サ15糎2 棚先出12糎1 潮切7糎6 空ノ長サ10糎6 トス

通釘18糎2 フ以テ 船底材ト固著シ割レ止メトシ径12耗螺釘3本ヲ内舳ニ使用シ内外舳ノ縫合セニ径12耗螺釘4本ヲ用フベシ

5. 舳力材 桧材

幅18糎2 トシ径12耗螺釘4本ヲ以テ舳 及ビ船底材ニ堅固ニ固著スベシ

6. 戸立 桂材

厚サ7糎6 トシ縫釘ハ落釘18糎2 フ 心巨24糎2 ニ平鋸10糎6 フ1合羽ニ付キ内面3枚 外面3枚ヲ使用シ矧合セ 船底材トノ固著ハ通釘16糎7 10本ヲ以テ為スベシ

7. 舵床 桧材

厚サ21糎2 幅30糎3 トシ床材割レ止メトシテ 舵穴両端ニ鉄板床座金2枚ヲ径12耗螺釘 4本ヲ以テ又舵床側面ニ舳折金ヲ附シ打込釘ヲ以テ取付ケ 戸立ト通釘18糎2 6本及ビ外板ト通釘18糎2 2本ヲ以テ舵床ヲ固著スベシ

9.5 舟型 上海船 小 型 船 型 图 0.1%
 (注: 本图系 1:100 比例图, 尺寸以 mm 计)
 船 主 人: 上海船 小 型 船 型 图

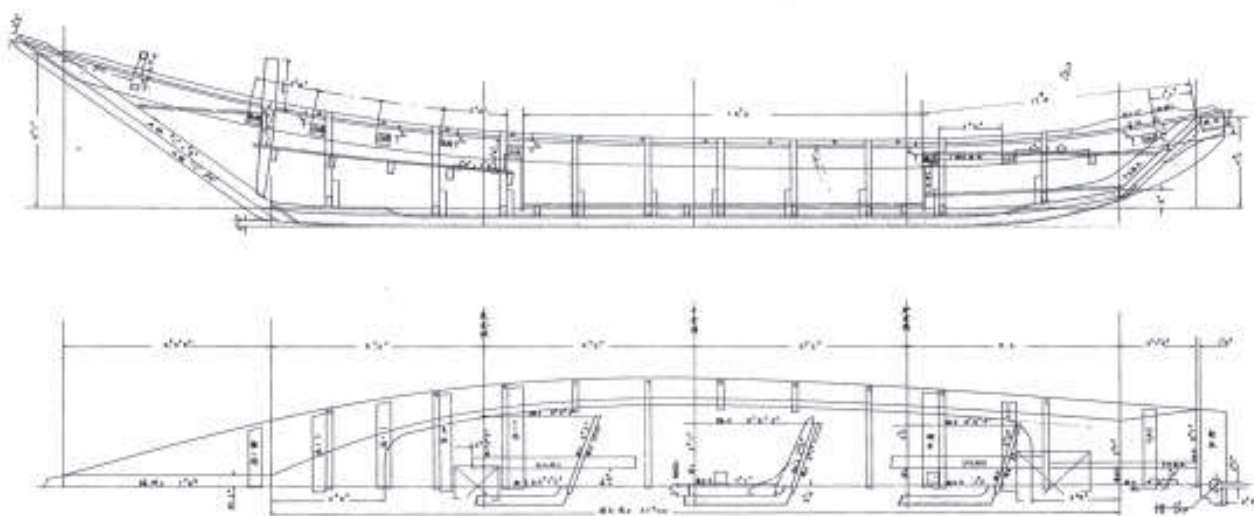


图 10 9.5 舟型 上海船 小 型 船 型 图

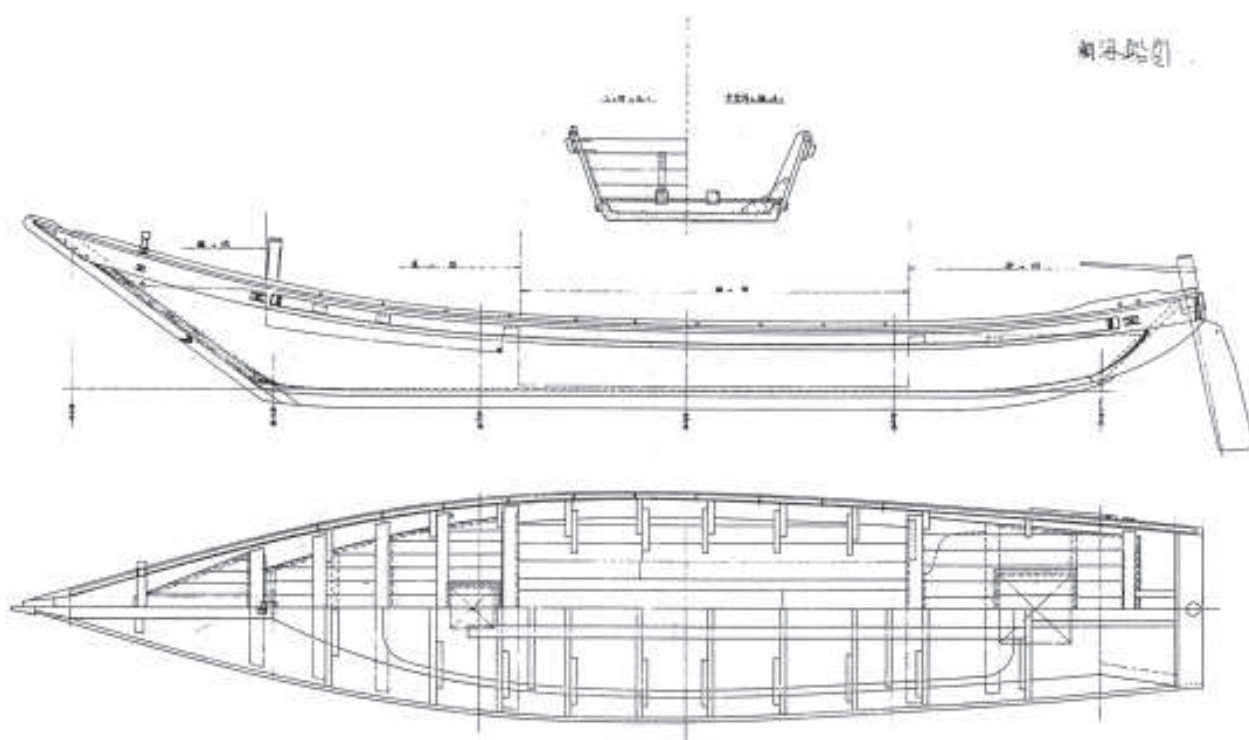


图 11 上海船 小 型 船 型 图

8. 船梁 檣及櫓材

重要船梁 厚サ 18 糎 2 幅 19 糎 7

普通船梁 〃 16 糎 7 〃 18 糎 2

〃 〃 15 糎 2 〃 16 糎 7

〃 〃 15 糎 2 〃 18 糎 2 トス

9. 外板 杉材

厚サ 5 糎 5 トシ各材ノ矧合ハ落釘 16 糎 7 フ心巨 24 糎 2 ニ平鋸 10 糎 6 フ落釘 4 本置キ交互ニ使用シ左記箇所ノ固著ハ次ノ如シ

外板ト舳 使用釘 通釘 15 糎 2 心巨 12 糎 1

外板ト戸立 〃 〃 17 糎 3 心巨 15 糎 2

〃 径 12 耗螺釘 3 本宛

外板ト船底材 〃 通釘 17 糎 3 心巨 21 糎

〃 径 12 耗螺釘 5 本宛

但し通り前ノ通釘 15 糎 2、5 本置キニ落釘 16 糎 7 1 本宛捨釘ヲ用フベシ

10. 肋骨 櫓材

厚サ 7 糎 6 幅上部 10 糎 6 湾曲部 18 糎 2 下部ハ敷板ニ依リ決定シ前記肋骨以外ニ 底部肋骨厚サ 7 糎 6 フ図面ノ如ク使用シ固著ハ在表の如ク為スベシ

上部肋骨ト外板及拔棚 固著釘 径 12 耗螺釘 1 本

上部肋骨ト外板 〃 〃 2 本

湾曲肋骨ト船底材 〃 〃 2 本

下部肋骨ト船底材 〃 〃 2 本

上部肋骨湾曲部肋骨 〃 〃 4 本

湾曲肋骨ト下部肋骨 〃 〃 4 本

11. 堅曲材及横曲材 天然曲材

厚サ 7 糎 6 幅宛端部 10 糎 6 咽喉部 18 糎 2 トス固著ハ左記ノ如ク為スベシ

戸立内面堅曲材 径 12 耗螺釘 5 本

戸立外面堅曲材 〃 5 本

船梁横曲材 〃 2 本

径 9 耗打込釘 2 本

12. 中央部縦通材 檣又ハ櫓材

高サ 16 糎 7 幅 15 糎 2 用材ノ嵌接ハ 54 糎 5 トシ径 12 耗螺釘 6 本ヲ以テ接著ス 2 通配置トナシ其ノ心巨ヲ 75 糎 8 トス 径 12 耗螺釘ヲ以テ各肋骨ニ固著スベシ

13. 拔棚 赤材

厚サ 3 糎 6 幅 27 糎 3 用材ノ嵌接ハ 78 糎 8 トシ平鋸 10 糎 6 フヲ以テ接着ス 固著釘トシ海折釘 10 糎 6 フ用ヒ心巨 48 糎 5 ト為スベシ

14. 廻漕 檣又ハ櫓材

厚サ 6 糎 1 幅 15 糎 2 用材ノ嵌接ハ 54 糎 5 トシ径 12 耗螺釘 2 本ヲ以テ接著ス

固著釘トシ海折釘 16 糎 7 フ用ヒ心巨 39 糎 4 ト為スベシ

15. 垂折 赤又ハ櫓材

厚サ 3 糎 幅 10 糎 トシ用材ノ接手ハ衝接トス

固著釘トシ海折釘 9 糎 1 フ用ヒ心巨 39 糎 4 ト為スベシ

16. 小縁 赤材

厚サ 3 糎 6 幅 10 糎 用材ノ接手ハ衝接トス

固著釘ハ 海折釘 10 糎 6 フ用ヒ心巨 39 糎 4 トス

17. 櫓摺 赤材

厚サ 6 糎 1 幅 7 糎 トシ 用材ノ接手ハ衝接トス

固著釘ハ海折釘 15 糎 2 フ用ヒ心巨 48 糎 5 トス

18. 敷板 松材

厚サ 3 糎ヲ使用スベシ

19. 尻掛 杉材
厚さ 7 糎 6 幅 15 糎 1 トシ 尻掛受ニ挿入スベシ
20. 仕切板 松材
厚サ 3 糎トシ仕切支柱ニ洋釘 3 吋ヲ以テ固著スベシ
21. 曳立
厚サ 16 糎 7 幅 15 糎 1 トシ 高サ 船梁上 66 糎 7 トシ下部ハ根子材及ビ舳ニ嵌入セシムベシ 固著釘トシ径 9 耗打込及径 12 耗螺釘ヲ使用スベシ
22. 舵 櫓又ハ櫓材
長サ 2 米 58 頭部径 19 糎 7 幅 45 糎 5 刃厚サ 6 糎 1 潮切 3 糎トシ割レ止メ防止ニ径 9 耗敲釘 2 本ヲ刃部ニ径 12 耗螺釘 4 本ヲ頭部ニ使用ス 舵束ハ櫓材トシ長サ 1 米 52 厚サ 7 糎 6 幅 6 糎 1 ト為スベシ
23. 化粧板及三角板 桂又ハ赤材
厚サ 3 糎 6 トシ 海折釘 9 糎 1 ヲ以テ固著スベシ
24. 梧侶摺 櫓材
厚サ 7 糎 6 幅 15 糎 2 トシ径 12 耗螺釘各 6 本ヲ以テ固著スベシ
25. 綱繰 櫓材
長サ 1 米 07 厚サ 7 糎 6 幅 18 糎 2 トシ径 12 耗螺釘ヲ以テ固著スベシ
26. ねりば 櫓材
長サ 1 米 82 厚サ 13 糎 7 幅 8 糎 5 トシ海折釘 19 糎 7 及 15 糎 2 ヲ以テ固著スベシ

5 秋田県のドゲブネ

秋田県男鹿半島にもドゲブネの存在が知られる。鎌田幸男（1995）によると、主としてハタハタ漁に使用される胴船があり、記録によると道舟、銅舟とも記載され、ドウブネ、ドギヤ（ドゲエ）、ドンブネと呼ばれていた。ドウブネの実物資料としては秋田経済大学雪国民俗博物館に 1 艘保管されているという。この資料の寸法は長さ 9 尋・幅 5 尺 8 寸（胴の間）、船底の厚さ 4 寸のオモキ造りである。船の特徴としては、ミヨシががなくトモが極端にあがっており、舳先の船底は二等辺三角形をしている。平底で胴長（寸法比 7.8）、マツラが入っている。凌波性に富むが横波に弱い。操具は櫓で、船頭用櫓は大型でありドギヤ（ドギヤ・ドゲエ）という。通常の櫓はキャ、ケエ等という。

『秋田民俗語彙事典』（1990）では「ドウブネ」は男鹿半島に分布し、ハタハタ漁に使用する、ミヨシのないオモキ造りの漁船で、別名「ドギヤブネ」とある。

鎌田幸男（1995）は本県のドゲブネとともに能登半島のドウブネとの関連を示唆している。ドウブネは新潟、北陸方面に分布するオモキ造りの漁船で、同様の漁船にドブネがある。定置網漁の網船や起船のことを「ドウブネ（胴船）」と呼ぶ例が多いことと併せ、ドゲブネ（ドギヤブネ）は男鹿半島を接点にして新潟、北陸方面のドウブネ、ドブネとつながる可能性があることを重ねて指摘しておきたい。

6 文献に記載されたドゲブネ

（1）胴海船

胴海船に関する記載は主に明治時代以降の文献にあらわれる。その記載例としては、昆布漁に使用する漁船として『北海道漁業志稿』（1935）では明治 21 年の統計として「胴海船 269 持符船 3102 磯船 4329 その他 3291 計 10991」が上げられている。また、『北海道水産調査報告 卷之二 鮭漁業』（1896）には使用する漁船には「胴船 胴海船 持符船 磯船」があり、胴船は大型の地引き網の網船（アマタキブネ）に使用。胴海船は小型地引き網の網船、建網の起こし船、大型地引き網の沖揚げ船に使用。持符船は主として沖揚げ船、磯船は魚見、通い船に使用。船の長「胴船 6 尋から 10 尋、胴海船 5 尋から 7 尋、持符船 4 尋から 5 尋、磯船 3 尋から 4 尋」とある。

（2）図合船との関連

明治時代以前の記録には、胴海船の記載は確認できないが、それに代わって「図合船」の記載が多く見られるのが注目される。『北海道漁業志稿』には寛政 12 年の漁船として「大図合船 二艘 図合船十三艘 鯨船一艘」の記載があり、『福島町史』『資料集』所収の「松前 吉岡 沖之口取扱御収納取立方手続並問屋議定書」には「図合船無棚そま取役 船大小ニ不拘一艘分 錢三百文」とありムダマハギ構造の船と確認できる。また、同書にニシン漁に使用する図合船の乗り組は 9 人までとあり、漁船としては大型であったと考えられる。『蝦夷日記』寛政 10 年（1798）には「図合船 長さ七間、幅七尺、深さ二尺五寸」とありそれを裏付けている。

青森県においても、貝森格正による「漁村の丸木船」に弘前藩領内における漁船数についての統計が見られ、文政 12 年（1829）の「御郡内海辺船員数在方計川舟共」には当有船 1054 艘。内訳は弁財 1 艘、図合 11 艘、天当 18 艘、38

4 艘、合漁船 57 艘、橋船 20 艘、丸木船 890 艘、川崎 10 艘、川舟 8 艘、秣取船 34 艘、油川御用橋船 1 艘があった。
また、天保 9 年（1838）の「戸畔行程記」には、西浜（青森県西津軽郡沿岸）における船数の記載が見られる。
その中に「関村 船数貳拾壹艘 此訳 図合船壹艘 天当船三艘 川崎船六艘 丸木船十壹艘」「岩崎村 丸木船五十六艘 橋舟壹艘 川崎船壹艘 図合船壹艘 べ五十九艘」とある。『青森県租税誌』（1893）によれば「漁船御礼地舟壹艘ニ付貳匁 津合船同五匁 漁舟同六匁」とあり、「津合船」は「図合船」のことと考えられる。図合船は「ズアイブネ」とよまれるが、図をト、合をカツ、カウ、カイと読むことが可能と考えれば、「ドカイ」を「図合」と表記し、それが漢字読みで「ズアイ」に変化したとも考えられる。

7 まとめ

以上青森県と北海道におけるドゲブネ（胴海船）について述べてきた。ドゲブネは青森県、秋田県北部、北海道に分布したムダマハギ型漁船で、青森県北津軽郡中泊町小泊と秋田県に古い形態を残すと思われる船体が保存されている。現在は青森県下北半島西北部、佐井村を中心とする地域にイソブネという船名で残存している。ドゲブネは現在使用されているムダマハギ型漁船に比べると大型で主に網漁に使用されており、ドゲブネの最終形態は北洋漁業に大量に用いられていた。明治時代の記録には「胴海船」と記載されるが、明治時代以前の記録では「図合船」と記載された可能性があると考えている。いずれにしても、青森県以北に広く用いられながら、これまではあまり注目されることが無い漁船であった。しかし、分布の広がり様々な船型、漁業に果たした役割を考えるとさらなる調査研究が望まれるが、今後の研究において北陸地方との関連に留意する必要があると考える。

引用参考文献

- 青森県立郷土館 1985『青森県の漁撈和船』
青森県農商課 1915『青森県漁具誌』
昆 政明 1998「銭亀沢の生産労働」『函館市史 銭亀沢編』
昆 政明 1994「生業」『伊達市史』
日魯漁業株式会社『漁船』1936 長崎大学水産学部所蔵図書を平成 2004 に山田祐平氏が復刻私家本として刊行した。
北海道水産協会 1935『北海道漁業志稿』明治 22 年調査
北海道内務部水産課 1896『北海道水産調査報告 卷之二 鯿漁業』
貝森格正 1984「御郡内海辺船員数在方計川舟共」「漁村の丸木船」『れじおん青森No. 61』青森地域社会研究所
桜井冬樹 1982「戸畔行程記」（天保 9 年）『町史余滴』
葛西音弥 1893『青森県租税誌』
鎌田幸男「秋田県の手船の概要」1995『秋田県の手造船』秋田県教育委員会