

第3節 因（カクダイ）佐賀家漁場の漁船について

調査で確認できた漁船は11艘で次のとおりである。

- 413 磯廻りに使用。磯舟型。むだま作り、2枚接ぎ構造。大正14年新造。腐食が激しく使用不能。
- 414 枰船に使用。保津型、敷作り、角折4枚棚構造。昭和6年新造。舳部腐食進行。
- 415 枰船に使用。保津型、敷作り、角折4枚棚構造。造船年不明。三の間梁下腐食。補修により使用可能。
- 416 通い船に使用。磯舟型。むだま作り、2枚接ぎ構造。造船年不明。右舷舳部腐食。
- 417 起こし船に使用。保津型、敷作り、角折4枚棚構造。昭和10年新造。起こし立場艀装取り付け。
- 418 通い船に使用。川崎型。敷作り、4枚接ぎ。造船年不明。舳部分腐食。
- 419 通い船に使用。川崎型。敷作り、4枚接ぎ。造船年不明。
- 420 通い船に使用。川崎型。敷作り、4枚接ぎ。昭和29年新造。
- 421 夏網用枰船及びニシン漁期は汲み船に使用。保津型、敷作り、角折4枚棚構造。造船年不明。
- 422 枰船に使用。保津型、敷作り、角折4枚棚構造。昭和31年新造。
- 423 枰船に使用。保津型、敷作り、角折4枚棚構造。昭和29年新造。

これらの船の製作者は因（カクダイ）佐賀漁場のお抱え船大工であった船越浅吉・千代一の手になるという。船越家は代々佐賀漁場の船をてがけてきた。千代一の先代の福三郎は主森県下北郡佐井村牛滝で船大工を家業としていた。彼の長男宇吉は安政6年の生まれで、同村長後で船大工をしており、明治に入るとニシン漁の盛んだった留萌地方に出稼にやってくるようになったらしい。佐賀家との付合がいつから始まったかは明確ではないが、明治27年の佐賀漁場の精算帳（註1）に船越宇吉の名前があることから、これ以前から佐賀家の船を手がけていたと考えられる。福三郎の二男浅吉は明治3年生まれで、やはり父の元で船大工の修業をし、宇吉について北海道に出稼にやってきましたらしい。浅吉は二男ということもあって、一人前になってからは独立し、北海道へ移住した。その結果佐賀漁場の専属船大工として礼受に居を構えた。明治38年の佐賀漁場差引帳には浅吉の名前があり、平田船1艘、三羽船1艘、磯舟1艘を造船している（註2）。

明治41年に長男千代一が生まれ、彼もまた船大工の道を歩むこととなる。父について修業の後、23歳で4年間岩内の伊野造船場で洋形発動機船の技術を修得し、その後、1年半ほど釧路方面へ出稼し、帰郷してからは一貫して礼受で船大工を続けた。彼は主にもっぱら礼受の因（カクダイ）佐賀漁場、増毛町阿分の相馬漁場、松江漁場の船を手がけた（註3）。

現在残されている船の中で製作年代の判明しているものは、大正14年製作の磯舟が一番古く、昭和6年、昭和10年、昭和29年、昭和31年製作の保津船、昭和29年の川崎船がある。大正14年は千代一は、まだ18歳で修業中であり、主に浅吉が製作したものと考えられる。昭和6年の保津船は岩内での修業中であり、昭和10年もまだ釧路へ出稼中であり、やはり浅吉の製作と考えられる。それ以降は総て千代一の製作になる。親子二代にわたって、因（カクダイ）佐賀漁場の漁船を製作してきたのである。

残されている漁船の特徴としては、保津型の枰船の棚の特徴がある。残されている総ての保津船は角折（カドオリ）4枚棚とあって、上棚と下棚の中間に中棚とでもいうべき棚を設けている。こ

れは増毛・留萌地方に共通する特徴だという（註4）。この構造の特徴は従来の普通の4枚棚の船と違って、水の抵抗が少なく、船足が速いこと。桡船にとっては上棚と下棚の間にアオリがないため、桡網が破損する確立が少ないこと。桡網が海具に摩擦することが少なかったこと。上下の棚の接合部にゴミがたまらないため、海具のもちが良かったこと。建場に沖がかりしていてもピッチングによる振動が少なかったことなどが特徴であったという。いつごろからこの技術が取り入れられたかは不明だが、大正7、8年のころではないかと言われている（註5）。第56～60図に船大工の用いた船の設計図ともいべき「コガタ」を載せた。造船のために必要な数値が載せられており、この「コガタ」があれば現有の船も復元できるという（註6）。

また、起こし船は普通汲み船に転用することが多いのだが、NO.417の船は漁夫が網を起こす時に建つ「起こし立場」を艀装しており、起こし船専用として製作されたことがわかる。

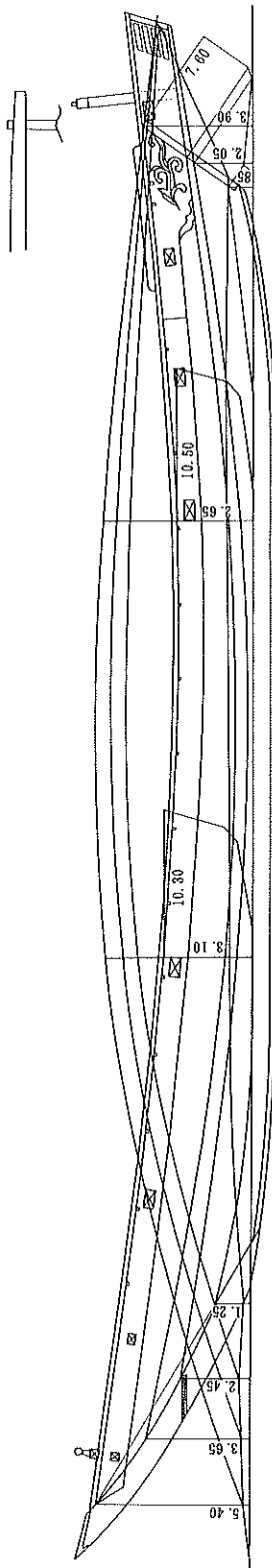
当地方の沿岸に現在比較できる漁船は残存しないが、佐賀漁場の鯨漁終了時の経営規模から推定すると、保津船の所有数が多い。当地方で使用されていた一般的保津船と比較すると、船体はやや小振りに作られている。これは沖揚げ作業を迅速、円滑、安全に進めるためのものと考えられる。佐賀漁場の桡網の数は他の漁場に比しても数が多い。つまり、桡網の保有枚数と桡船の数が比例するということは、桡網に入る鯨の量を減らし、多量の桡網と桡船を動員することによって、船の速度を速め、迅速に港の中に引き入れることが可能であった。鯨の群来は嵐の前か直後にくるために、漁獲した鯨を迅速に運ぶことが漁獲量を確保し、また、漁夫の人命をも守る唯一の方法であった。

（福士 廣志）

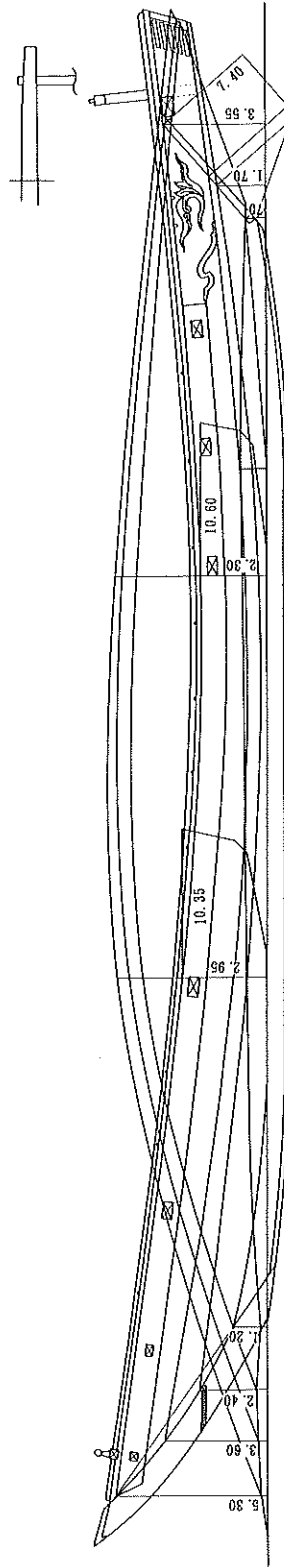
註及び文献

- 1 明治27年 精算帳 佐賀家文書
- 2 明治38年 差引帳 佐賀家文書
- 3 山田 健 北海道における和船型木造漁船の調査－三半・保津船のコガタ線図（4）
北海道開拓記念館調査報告第18号 1979 p46
留萌市海のふるさと館 故船越千代一氏使用船大工用具資料目録－留萌市海のふるさと館収蔵資料目録4－ 1993 p27
- 4 同上 p48
ただし、山田健氏はこの構造のことを、増毛地方では「ダルマハギ」または「カドオトシ」といっている。ここでは礼受在住で元船大工の斎藤勇氏の名称で「カドオリ」を使った。
- 5 同上 p48
- 6 コガタ線図は元船大工斎藤勇氏作成。

种船 (414)
 船幅 10.50尺
 深さ 2.65尺
 敷長 38.70尺

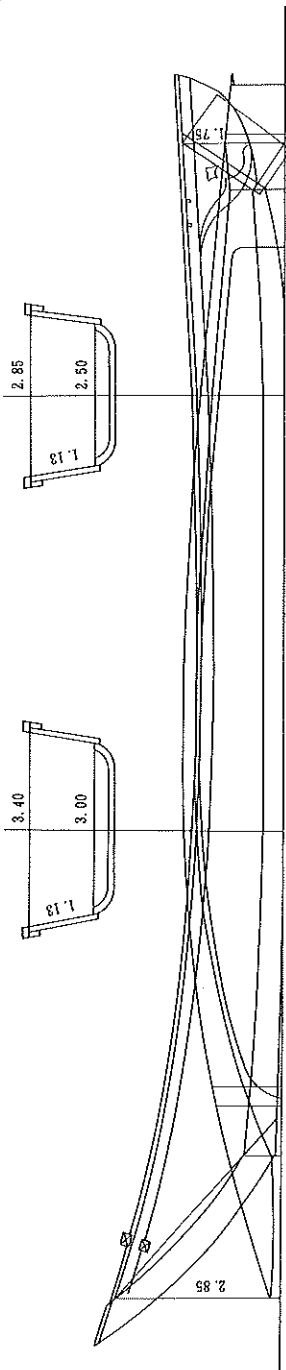


种船 (415)
 船幅 10.60尺
 深さ 2.30尺
 敷長 38.40尺

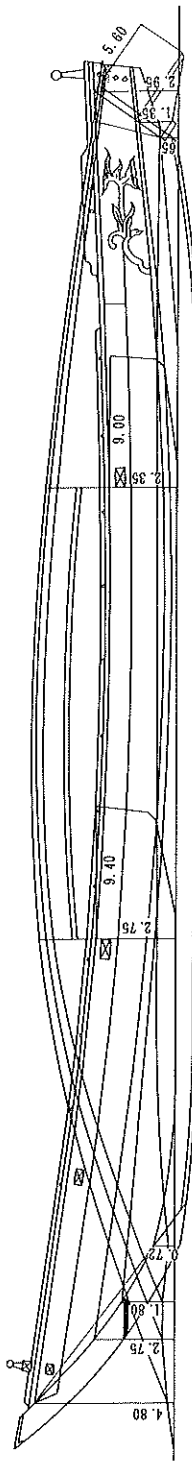


第56図 コガタ線図 1

マツク船 (416)
 ムダマ長 16.90尺
 船幅 3.00尺

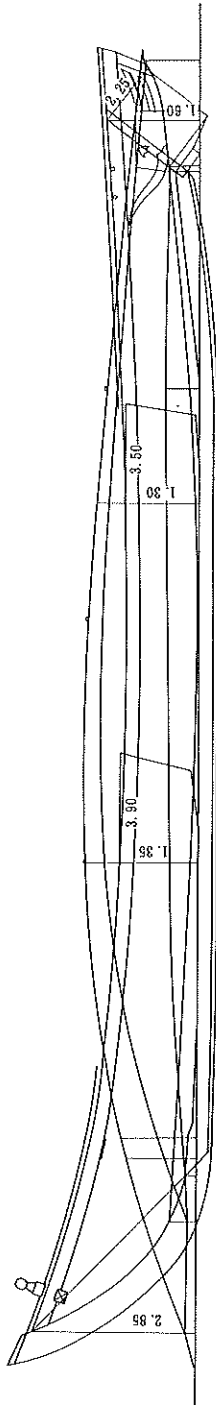


起船 (417)
 船幅 9.00尺
 船さ 2.35尺
 船長 38.40尺

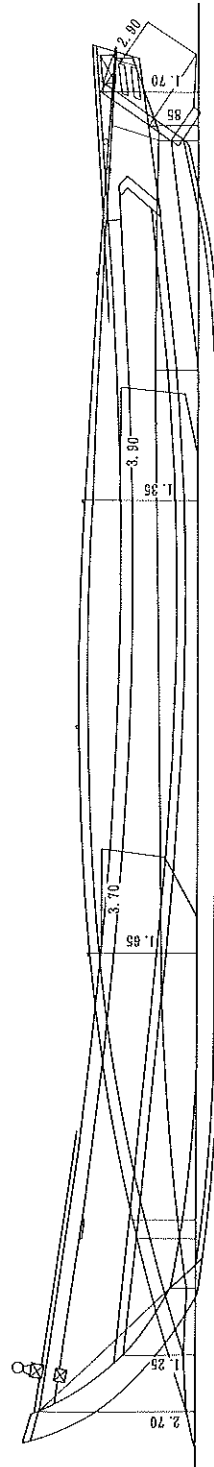


第57図 コガタ線図 2

通い船 (418)
 船幅 3.50尺
 深さ 1.30尺
 敷長 17.50尺



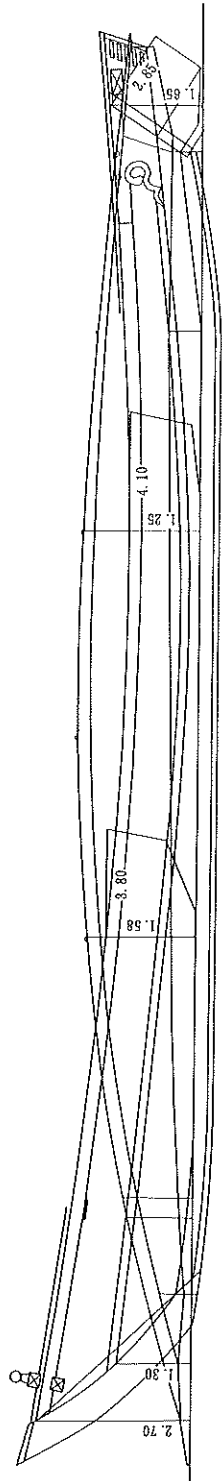
通い船 (419)
 船幅 3.90尺
 深さ 1.35尺
 敷長 20.00尺



第58図 コガタ線図 3

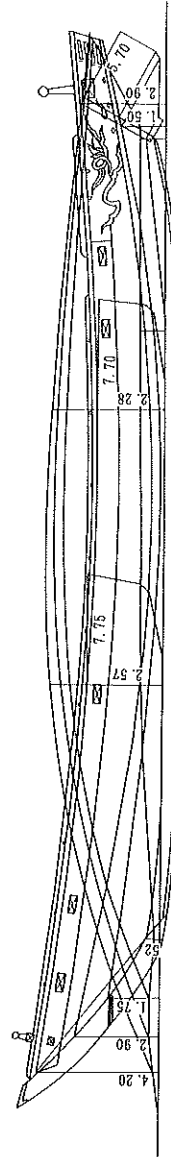
通い船 (420)

船幅 4.10尺
 深さ 1.25尺
 敷長 19.85尺



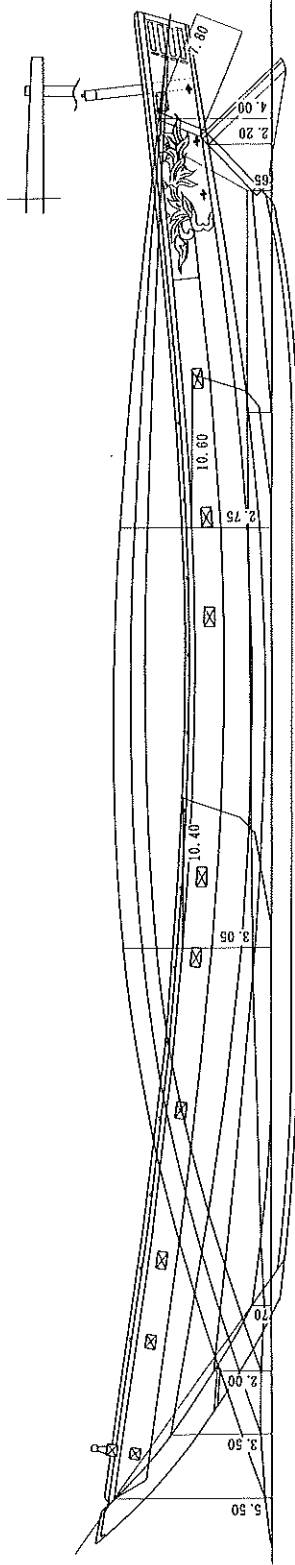
夏網船 (421)

船幅 7.70尺
 深さ 2.28尺
 敷長 27.80尺

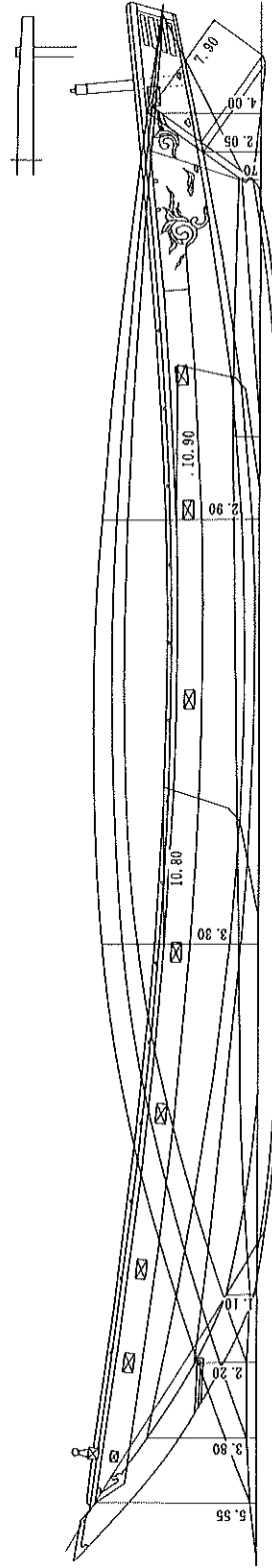


第59図 コガタ線図 4

梓船 (422)
 船幅 10.60尺
 深さ 2.75尺
 敷長 38.50尺



梓船 (423)
 船幅 10.90尺
 深さ 2.90尺
 敷長 38.70尺



第60図 コガタ線図 5