

Ⅲ-3

艫・櫂の操作と絵画表現

昆 政明

1 はじめに

本報告は、伝統的推進具が絵画資料において、どのように表現されているかを検討するのが目的である。機械化以前の推進具は帆、艫、櫂、竿に大別されるが、ここでは艫、櫂を中心に報告する。報告に入る前に、津軽海峡を中心とする北日本海域で用いられる艫と櫂の概要をまとめておきたい。ここでいう北日本海域とはおおそ東北地方北部の秋田、岩手両県北部から青森県、北海道沿岸を指している。

艫は装着する箇所によって名称が異なる。船尾（艫）に装着し、舵の役割も受け持つ艫（トモロ）、舷側に装着し、主に推進を受け持つ脇艫（ワキロ）があり、脇艫はたとえば一ワキ（一脇）、二ワキ、三ワキのごとく、順に名称を付す場合が多い。また、艫を操作する際に、身体を向ける側をマエ（前）と考え、その側の舷側をマエブネ、反対側をウシロブネ、それに装着する艫をマエ艫、ウシロ艫と称する。この名称は櫂の場合もほぼ共通である。

艫の構造名は地域によって様々であるが、北日本海域での名称によっておおまかな構造を述べると、艫は水を切る部分のハサキとロデの部分に分かれ、麻糸のツギテで個縛されている。ハサキの下部には船体に取り付けられた支点（ロヅク）を差し込むロザラが装着されている。艫を安定させるための綱（ハヤオ）が船体から伸びており、これを絡めるツクがロデの先端部分にある。（図1）

地域によって艫の形や、持ち方には様々なバリエーションがある。北日本海域では主に日本海海域に分布する川崎艫、太平洋沿岸海域に分布する関東艫がある。川崎艫のツクの位置がロデの先端に近く、左舷に装着した艫のツクは右手で持つ。これに対し、関東艫はロデの先端から離れたところにあり、左手でこれを持つといった特徴がある¹。



図1 艫の各部名称

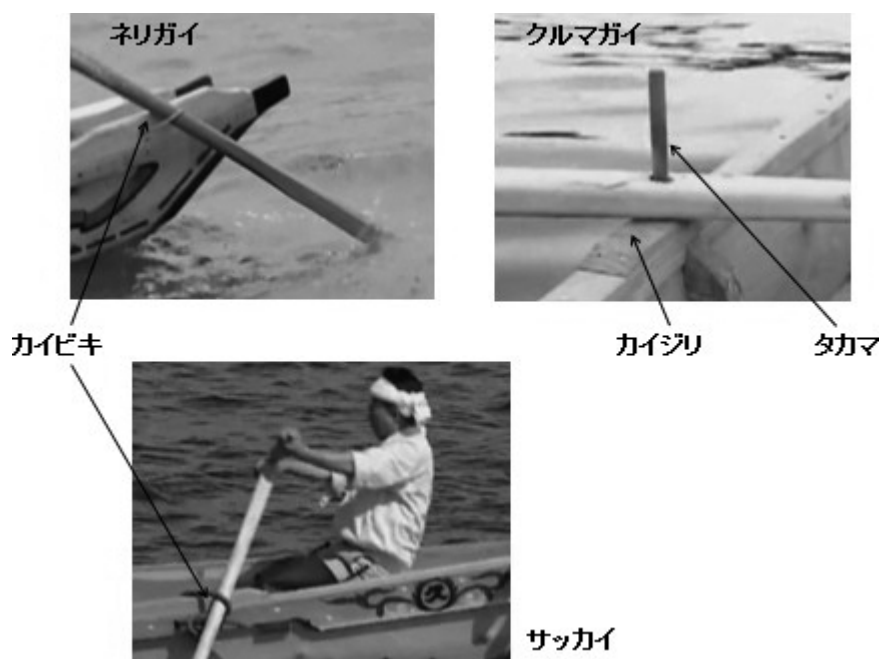


図2 櫂の各部名称

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、サッカイ（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。サッ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。（図2）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。（図3）

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。（図2・4）



図3 ネリガイ



図4 クルマガイ

これらの推進具は、船の種類や地域、漁の内容によって様々に組み合わせられるが、北海道函館市周辺で用いられるイソブネは、帆、櫓、車櫓をすべて装着することが出来る。

2 推進具の絵画表現

以上、櫓と櫓の概要を述べたが、これらが各種絵画資料の中ではどのように表現されているのか若干の事例により検証する。しかし、この試みは緒に就いたばかりで、研究方法の提案に止まる点をお断りする。調査対象として考えられるのは屏風、巻物、図絵、絵馬等であるが、美術作品としての価値が高いものも多く、現物にあたっての調査は困難な点が多い。本報告では公刊されている印刷物を中心にその一端を報告する。

(1) 櫓の表現事例

・イワシ揚繰網漁図絵馬にみる櫓の表現（図5）

青森県八戸市の種差熊野宮に奉納されたイワシ揚繰網漁を描いた絵馬である。この漁は明治20年代以降に盛んに行われるようになったもので、この漁は、網船2艘と手船と呼ばれる指揮船、漁獲した鰯を運ぶ枳船などが組になって行うものである。網船は左右に別れて、網を投げ入れて鰯の群れを囲い込んだ。櫓は通常一人で操作するが、この漁では片舷の櫓1挺に二人が取り付いて押している。

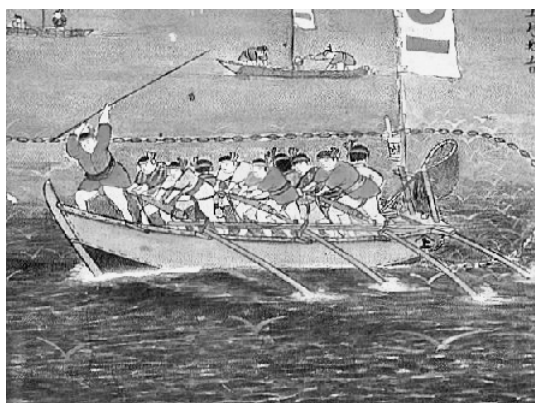


図5 イワシ揚繰網漁図絵馬（種差熊野宮蔵）



図6 カド鮫漁図絵馬（北金ヶ沢春日神社蔵）

・カド鮫漁図絵馬にみる艀の位置。（図6）

青森県西津軽郡深浦町北金ヶ沢春日神社に奉納されたカド鮫延縄漁を描いた絵馬である。カド鮫漁が盛んになった明治20年代に奉納されたものと考えられる。カド鮫はカトウ鮫ともいい、和名はネズミザメである。大変美味で、普通は焼いて食べるが刺身にしてくうまいものだという。ヒレは乾燥して中国に輸出されていた。

絵馬には、延縄にかかった鮫の姿や、これを船上に引き上げるため、槌で鮫の頭を叩こうとしている情景などがリアルに描かれている。使用された漁船は津軽テントと称されるもので、日本海沿岸北部で広く用いられた川崎船の系統に属する。艀は舵の役割も受け持つ艀で、通常は左舷に装着されるが、この漁が行われていた青森県の西海岸、西津軽郡深浦町から北津軽郡小泊村（現中泊町）は艀を右舷に装着するのが通例である。この絵馬はそれらも正確に表現しており、たたまれたムシロ帆、舵、船体装飾等に高い資料性を見ることが出来る。

・2種類の江戸図屏風にみる艀の表現（図7・8）

江戸図屏風（元禄年間から寛永年間）²と江戸名所図屏風（寛永年間）³はともに江戸時代前期の江戸を



江戸図屏風部分（国立歴史民俗博物館蔵）



江戸名所図屏風部分（出光美術館蔵）

図7 ミヨシの形態

描いた六曲一双の屏風である。この時代は船の構造、形態が大きく変化した時期である。江戸図屏風では、描かれた船にミヨシの形が2種類あるのが確認できる。一般的に箱造りといわれる幅広の船首からミヨシ造りと呼ばれる形態に変化していくが、このことを屏風に描かれた船型の変化によって確認することが出来る。本報告の目的は船体構造の変遷をたどるのが目的ではないので簡単に指摘するにとどめるが、今後の研究テーマとして重要と考えている。

ここでは櫓の表現について若干の指摘を行いたい。描かれた船の主な推進具は櫓である。描かれた櫓の操作は、現在の操作法とほぼ同じである。江戸図屏風では、ハヤオが描かれ、櫓を操作する（櫓を押すと表現される）足の位置も正確である。江戸名所図屏風ではハヤオが省略されている。注目されるのは、ツクの位置とロデを持つ手の位置である。江戸図屏風ではツクの位置は関東櫓に近いが、持ち方は川崎櫓の持ち方である。江戸名所図屏風では、ツクの位置は川崎櫓に近いが、ツクを右手で握る持ち方は関東櫓の持ち方である。屏風に描かれた船体や推進具、人物の描写は省略や誇張も多く見られ、また

江戸名所図屏風

ツクの位置と
持ち方



江戸図屏風



カワサキ櫓

図8 ツクの位置と持ち方

絵師の描き方の癖も考慮する必要があるが、類例を多く集めることによって資料的価値を高めていきたい

(2) 櫂の表現事例

・江戸名所図屏風にみる櫂の表現（図9）

描かれている推進具は櫂がほとんどであるが、ここでは立って練る櫂が用いられている。構造は現在と同じであるが、カイビキに相当する部分が描かれていない。船首右舷と船尾左舷に装着している。

・ニシン漁絵馬にみる櫂の表現（図10）

青森県西津軽郡鰺ヶ沢町胸肩神社に奉納されたニシン漁を描いた絵馬である。定置網で漁獲したニシンを陸に運び、それを加工するまでの一連の様子が描かれている。描かれた漁船の前部には6人の漁夫が2列に座り、進行方向に背を向けて櫂を漕いでいることから、漕いでいる櫂はサッカイである。明治時代初期にこの海域で使用されていた網漁船は、北海道のニシン場で多く使用されたサンパと称する大型の漁船と、文書記録に記される「大車戒」があるが、サンパはサッカイ、大車戒は船名にあるとおりクルマガイを使用することから、描かれた漁船はサンパと推測される。

・奥民図彙にみるクルマガイの表現（図11・12）

『奥民図彙』⁴には、海辺猟船として、二種類の船が上げられている。一艘は、櫂を使用する船、もう一艘は車械を使用する船である。車械は桧製、二間半位との説明があり、「コレモ海辺ノ舟ニ 左右手ニテコク 二挺四挺六八テウ械ヲタテル其時ハ楫取四人五人モノルナリ舟甚早シ、イカヨウナル波荒モヨクシノクナリ」とクルマガイの特徴が記されている。



図9 江戸名所図屏風に描かれたネリガイ
(出光美術館蔵)



図10 ニシン漁絵馬（鰺ヶ沢町胸肩神社蔵）

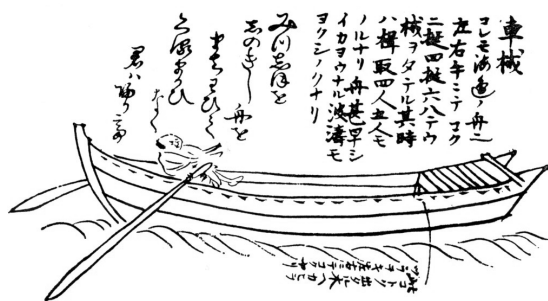


図11 クルマガイ（『奥民図彙』）

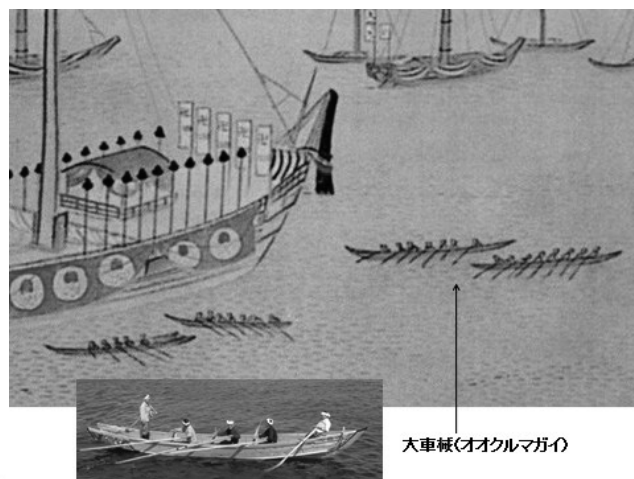


図12 大車戒（『津軽図譜』青森県立郷土館蔵）

・『津軽図譜』にみるクルマガイの表現

『津軽図譜』「青森湊の図」には江戸時代末期の青森湊に停泊する弘前藩の御用船が描かれている。御用船「永徳丸」の周囲に群がる小船は、一隻に4人から7人が乗船し、船首方向に背を向けて櫂を漕いでいる。乗り組んでいる人物は一行で櫂を漕いでいることから、使用されている櫂はクルマガイと考えられる。

『青森県租税誌』によれば「明治四年諸役銭調帳」に「漁船役銀 津合壱艘ニ付壱匁 大車戒同八匁 漁船同六匁」、「漁船数 漁船百七拾五艘 津合五艘 大車戒四艘 合計百八拾四艘外ニ漁船貳拾貳艘ハ各村莊屋廻人ノ免税船ト為」とあり、これに記載された「大車戒」に相当する船が描かれていると考えられる。文書の記載では船の大きさや乗員数は明らかでないが、図に描かれた人数から船長を推測することが可能である。

3 終わりに

以上、伝統的推進具が絵画資料において、どのように表現されているかいくつかの事例を紹介した。絵画資料の重要性は改めて強調するまでもないが、船体構造や操船技術の側面においても、文献や聞き書き調査との比較によって新たな視点を獲得できるものとする。

註

- 1 田村勇 1990「艀の歴史と風土」『海の民俗』雄山閣
- 2 国立歴史民俗博物館ホームページ『江戸図屏風』
- 3 内藤正人 2003『江戸名所図屏風』小学館
- 4 比良野貞彦『奥民図彙』（『青森県立図書館郷土双書 5』所収、1973）同書は天明年間に成立した。