

관개사 개편
1989년!

濟州島筏船の建造・操船・漁撈技術

出口晶子

目 次	
1. はじめに	4. 筏船漁撈
2. 利用の現状	(1) 海藻採取漁—カジメ漁—
3. 筏船の構造と建造・操船技術	(2) 網漁—カジキリ漁—
(1) 筏船の構造と建造・操船技術	4. 周辺地域との比較にもとづく
(2) 操船技術 ①槽 ②帆走	若干の考察

1. はじめに

筆者は、これまで、四面環海の地理的條件にある日本の船の技術を、周辺地域との文化地理學的關聯により、比較究明するため、傳統的な船の諸形態とその操船・造船技術について分布比較の研究を試みてきた。〔出口 1985, 1987cなど〕。日本の民族文化の諸問題をアジア的規模でとらえ、人間の移動史、文化傳播、文化領域を論じていく場合、海を介した連續性の追求には、その担い手となった船の文化をないがしろにすることはできない。しかし實際上、この分野は、實證的アプローチが難しく、從來なおざりにされてきた研究分野のひとつである。

ここでとりあげる筏船というのは、韓国において古くから用いられてきた伝統的な船のタイプである。同国の船の技術史上、大きな意義をもつ一方、日本にもまたがるその分布領域は、東アジアにおける船の系譜をとらえていくうえで重要な意味をもつのである。しかし、本稿では、その領域的問題を主眼とするのではなく、今日貴重な現存利用地域である濟州島を事例にまず、その建造・操船・漁撈にまたがる利用の実態を明らかにすることをこころがけたい。すなわち、このことが、技術諸要素の単純な分布比較に終始することなく、技術の受容・變容過程を含めた比較究明において不可欠な基礎資料を提示すると考えるためである。

濟州島の筏船については、今世紀初頭より學問的に注目されてきたが〔たとえば Lautensach 1935, 農商工務水産局 1908, Nishimura 1925, 吉田 1954, 泉 1966など〕、基本的な技術についての調査は十二分といいがたく、近年の學術調査や實驗航海等により〔柴田・高山 1978, 柴田・鄭 1982, 鄭 1983, 1986a, b, 高 1985など〕、ようやく緻密な基礎データがあつめられてきたところである。しかし、このような研究の發展狀況にひきかえ、傳統的技術の衰退していく速度はより一層早い。そこで、本稿では、いささか不完全ではあるが、1987年と1988年の夏期に實施した濟州島での筏船調査をもとに、すでに發表してきた小論を補完し〔出口 1987b, 1988〕、帆走の問題、海女漁との関連性をふくめ、その技術特性について報告することにしたい。

2. 利用の現状

濟州島は、韓半島の南西海上に位置する面積1828平方キロメートル、韓国第一の火山島である。沿岸部に廣がる玄武岩質の磯場は、海藻やサザエ、アワビ、トコブシなどの好漁場であり、現在約1萬人あまりの海女が潜水漁法によって生計をたてている。筏船は、この海女漁をはじめ防陣網やカジキリ網漁、一本釣り、延繩など種々の沿岸漁撈、さらには、半島南部との交易運搬のに

濟州島 筏船の建造・操船・漁撈技術

も使われてきたもので、テウ、トベ、トウ、トイなどさまざまな呼稱で呼ばれている。

1930年代の統計資料によると(表1)、濟州島における筏船の隻数は、500隻を大幅にこえており、全漁船数のうち、30%以上という高い比重を占めている。しかも全漁船数の増加傾向と同様、筏船の数も増加しており 年間の新造隻数も30隻前後みられることから、島民の生活に欠かせない存在であると同時にきわめて一般的な船であつたことがわかる。

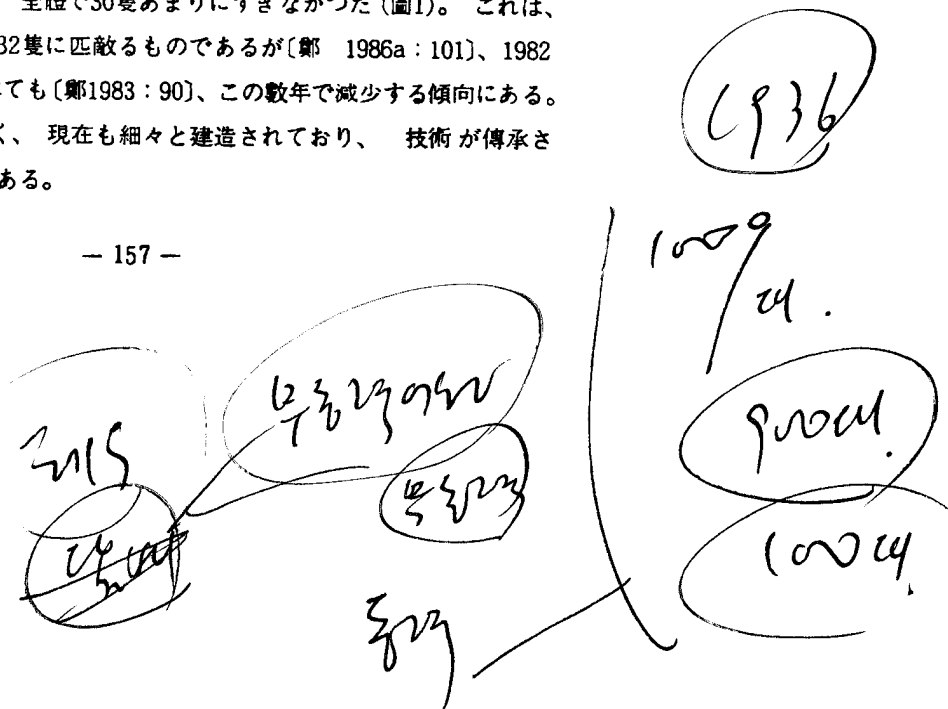
〈表1〉濟州島における筏船の隻数

隻数	年			
	1935	1936	1937	1938
筏 船	533	544	541	567
内、新造隻数		(27)		(39)
内、廃棄隻数		(16)		(13)
内、轉出入		(0)		(0)
漁 船 ¹⁾	946	1,011	1,043	1,037
内、無動力	(868)	(918)	(907)	(911)
内、動力	(78)	(93)	(136)	(126)
運搬船	48	47	103	104
内、無動力	(16)	(17)	(46)	(46)
内、動力	(32)	(30)	(57)	(58)
合 計	1,527	1,602	1,687	1,708
全隻数中、筏船の占める割合 (%)	35%	34%	32%	33%

資料(濟州島廳 1937 : 174-176, 1939 : 116-118)

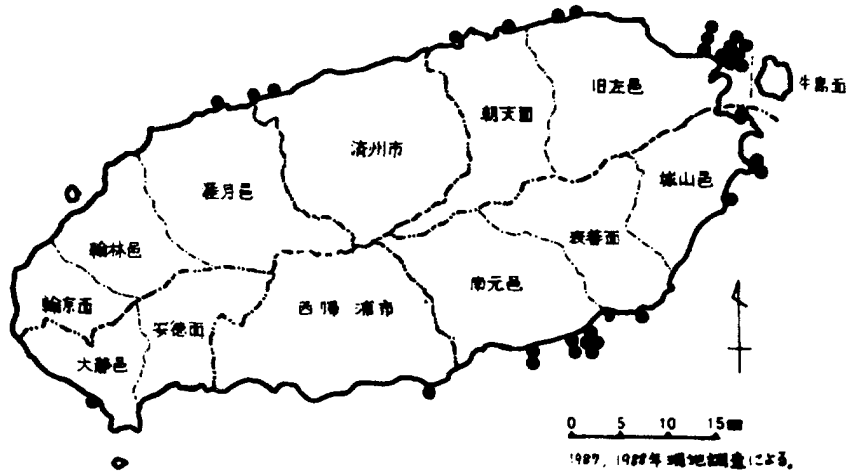
1) 筏船を除く漁船。筏船はいずれも無動力である。

これにたいし、半世紀経た今日、筏船の数は、著しく減少しており、1987年と1988年での調査では、全體で30隻あまりにすぎなかつた(圖1)。これは、鄭による1985年6月調査の32隻に匹敵するものであるが〔鄭 1986a : 101〕、1982年10月調査の51隻とくらべても〔鄭1983 : 90〕、この數年で減少する傾向にある。しかし、修理だけではなく、現在も細々と建造されており、技術が傳承され続けていることは確實である。

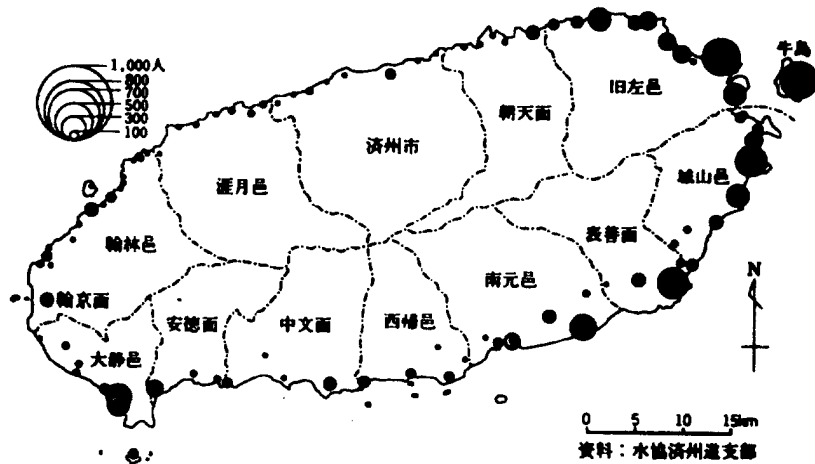


耽羅文化 8

さて、島内における筏船の現存分布をみると(圖1)、漁村契別の分布(圖2)とかなり類似した地域的偏差がみられる。すなわち、漁場に恵まれ、伝統的に海女の多い舊左邑など東岸地域を、中心に東側に分布がかたよっており、西側では、ほとんど現存しない。聞き取りによるかぎり、筏船の分布はより廣



(圖1) 濟州島における筏船の分布



(圖2) 濟州島の漁村契別海女の分布
[元 1988 : 113] による

濟州島 筏船の建造・操船・漁撈技術

域に及んでいたことは、疑いないがその推移については、さておき、現存分布からは、やはり、海女漁との強い結びつきが指摘できる。

そして、後述するように筏船は、採貝・採藻という海女漁のなかでも¹⁾、とくに後者の海藻採取において重要な役割をはたしてきたのである。海藻は現在食用や工業用に利用されているが、原來は肥料として活用されており、海女の採藻活動は、畑作と有機的に結びついた肥料確保の手段でもあった。

3. 筏船の構造と建造・操船技術

(1) 筏船の構造と建造技術

濟州島筏船の構造的特徴については、1987年と1988年に現地で実測した筏船を中心に、〔圖3〕と〔表2〕にしめした。

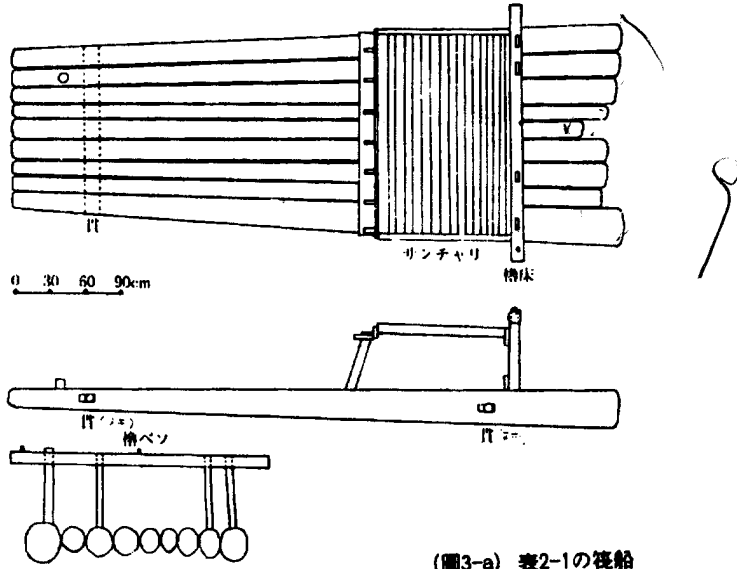
同島の筏船は、長のさ約5メートル、幅約1.8メートル、前幅が後幅より狭い台形であり、全體に幅のひろい船體である。筏を構成のする丸太は、9~10本、各丸太の前後2カ所に穴をあけ、その穴にをヌキ(貫通材)をとおして、連結する。さらに連結を補強するため、甲板に押さえ木をとりつけたり、ヌキの箇所を繩でしばりあわせて接合し、筏の本體を形つくる。

一方、上部構造物として槽床とサンチャリがある。槽床は、槽を設置するための台であり、船尾幅いっぱいに取り付けられる。その中央には槽の支點となるロベソが外向きにつく。サンチャリ(상자리)は、高さ40~50センチほどの上部甲板にあたるもので、作業台、座席台、荷物台であると同時に、槽を漕ぐ際の操船台となる重要なものである。台の部分は着脱式で、割り竹もしくは板のすのこになっており、通常、槽などとともに納屋に保管して

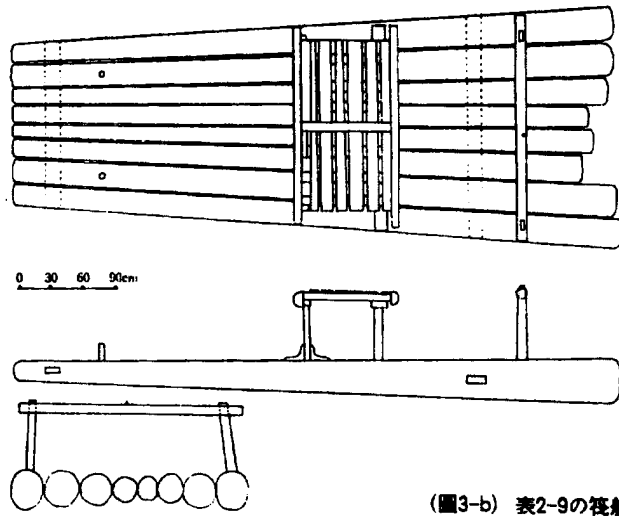
1) 1948年の海女漁業における貝類生産は、漁獲高で3,933トン、金額で1,050,400万円、海藻生産は、漁獲高で16,849トン、金額で460,100万円(元1988:109)である。したがって、金額では、採貝の占める割合が69%にあたるが、漁獲量では、採藻の占める割合は、81%と大きい。

10503 4200
4601, 1090000

(圖3) 筏船の構造

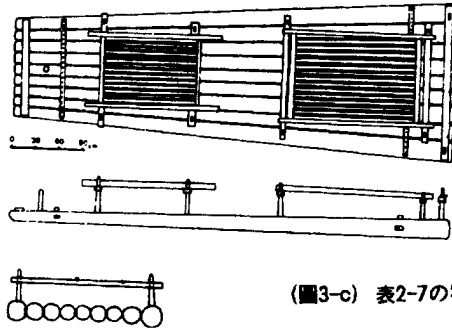


(圖3-a) 表2-1の筏船



(圖3-b) 表2-9の筏船

濟州島 筏船の建造・操船・漁撈技術



(圖3-c) 表2-7の筏船

〈表2〉 濟州島 筏船の寸法と構造

事例番號	1	2	3	4	5	6	7	8	9	平均 (sd±)
	北濟州郡 涯月邑 朝天邑 舊左邑 舊左邑				南濟州郡 城山邑 南元邑 南元邑			西歸浦市		
長さ(cm)	510	503	467	498	543	513	549	590	564	526(42)
中央幅	161	194	163	195	156	198	150	200	190	180(19)
前幅	134	170	128	167	112	145	120	140	149	141(20)
後幅	187	217	197	223	200	250	197	260	230	218(24)
中央幅/長さ	32	39	35	39	29	39	29	34	34	34
筏の構成本數	9	9	9	10	9	10	9	12	8	9~10
貫きの數	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2
材質	スギ	スギ	スギ	スギ	スギ	スギ	スギ	スギ	スギ	スギ
櫓ベソの位置	中央	中央	中央	中央	中央	/	中央	?	中央	中央
サンチャリ	有	有	有	有	有	/	有	有	有	有
櫓床	船尾幅	船尾幅	船尾幅	船尾幅	船尾幅	/	船尾幅	船尾幅	船尾幅	船尾幅
推進具	櫓	櫓	櫓	櫓	櫓	/	櫓	櫓	櫓	櫓

資料：事例1, 3~7, 9は筆者計測。

事例2は〔柴田・高山 1978 : 93〕, 事例8は〔鄭 1986a : 104〕にもとづく。

事例9は濟州大學民俗博物館標本資料。

事例6は動力船による曳航用。

おき、出漁のたびにとり出し、支柱のうえに、とりつけられる。事例7、8の筏船には、2カ所にサンチヤリがあるが、現存船のほとんどは1カ所だけである。その位置には、檣床に密着したものと（事例1）、離れたもの（事例2、3、4、5、9）があり、形態上、多様性のみられる点である。

主要船體部分の丸太材には、元來同島特産のクサンナム（구상나무 *Abies Koreana*）とよばれるマツ科の高木が使われてきた。しかし、原木がへったため、20世紀前半には、對馬から輸入した日本産のスギが、使用されており、現存する筏船のなかにも船體の一部になお對馬スギを残す事例がみられる。

たとえば、事例7の場合、15年前に建造されたが、船體の中央部の丸太は、約30年前の對馬スギであるという。現在は、ほとんどが島内で植林された20～25年ものスギを使用し、貫きには、カシヤマツ、檣床などの上部構造材には、スギヤマツなどを用いている。

このような筏船の建造は、通常、漁師自らがおこなうものである。

とりたてて専門的技能を必要としない筏船の場合、ヨキ、ノコギリ、ノミ、キツチなどの道具があれば、だれでも建造できる。したがって、家族や親戚の手を借りながら、おおむね自分で、建造から修繕にいたるすべての作業にあたる。伐採した船材を乾燥させれば、建造に必要な延べ日数は、3～4日であり、大人2人で2日もあれば、完成する。

筏船は、建造後も解体と組みたてが頻繁におこなわれ、接合のかなめであるヌキは、1年ごとにとりかえられる。一方、丸太は、痛んだ部分だけをとりかえたり、不要になった筏船を譲り受け、そのなかから使用できる丸太をとりだし、修繕にあてるなど繰り返し利用される。新造の際には、釘は用いないが、補修の際には、丸太の継ぎなどにかすがいや釘も使用される。

たびかさなる補修の結果、現存する筏船には、すでにもとの姿が判別できないものも多い。しかし、この筏船特有の互換性のよさにより、船體の壽命はきわめて長く、80～90年の船齡を誇るものもある。すなわち、一生に1隻もしくは2代3代にわたり、受け継がれる耐久性の高い船となっている。

濟州島 筏船の建造・操船・漁撈技術

ところで、濟州島の筏船の場合、船體に関して注目されることのひとつに用途が海藻採取漁に限定されるにつれ、やや小型化する傾向がみられる点である。

事例1の場合、本来は、約6メートルの長さがあったといわれ、現在一本釣り、海藻採取などの小規模漁に用いるだけであるため、ヌキから先を約90センチカットしたといわれる。(事例5)もチヤリ漁にははの使われていた時分から比べると、長さが短くなっているという。いずれも幅はそのままの状態、長さだけ縮小したものである。

なお、西村が1925年に報告した濟州島筏船の寸法をみると、長さ610センチ、幅152センチとなっており[Nishimura 1925:60-61]、ソウル近郊の韓國民俗村に保存されている筏船も長さ592センチである。これらの数値は、現存船のなかでは大型とされる(事例8)もしくは(事例1)、(事例5)の元の大きさに近い。すなわち、かつて筏船が海藻採取漁のみならず、交易運搬あるいはカジキ網漁などに使用されていた時代の小規模化、海藻採取漁への漁法の単一化の傾向が強まるなかで、全體に長さ短く、幅廣の船體を特徴とする筏船の割合が相對的に増加してきたことが指摘できる。

(2) 操船技術

① 櫓

現在、筏船の操船に用いられている主要推進具は櫓である。動力は裝備されておらず、櫓以外には棹を舟付き場での出入りなどに利用する程度である。

櫓は、中國やベトナム、台湾、韓半島、日本にまたが、分布しており、東アジア地域に顯著な推進具のひとつである。濟州島の場合、筏船に用いる櫓の現状やその操作には、いくつかの特徴がみられる。

すでに先行論文〔出口 1988〕でもとりあげてきたが、まずその形状にかんしては、支點となる入子(イレコ)で部分で櫓腕と櫓葉を継いだ二材櫓であり、全長が4.5~5メートルあまり、2カ所に入子があり、腕の長さ調節できるよう

2/2

になっている。通常の漁船に比べると全般に櫓の腕が長く(事例3, 4, 7)にみられるように入子上部が全長の約半分を占めるものが多い(表3)。

また、一般に櫓の腕には、ツクとよばれる長さ10センチほどの握り手が、垂直方向につき、これにハヤオとよばれる網をかけて、櫓の位置を固定する。操船する場合は、片方の手で腕を、片方でツクの先端を握って操作する。一人で操船する場合、櫓は、左舷寄りに設置し、半身になって、進行方向を確認しつつ、櫓腕の高さを腰のあたりで一定に保ちながら、力の強弱つけ、リズムカルに漕ぐ形となる。

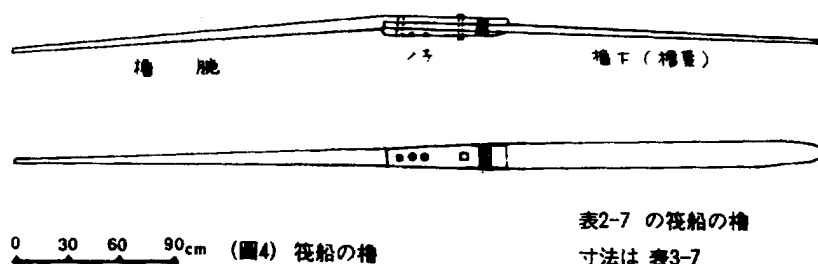
〈表3〉筏船の櫓の概寸

事例番号	1	2	3	4	7	韓国在來型改良型漁船
全長(m)	5.1	4.4	4.7	4.8	4.5	5.8
入子より上部(a)	1.96, 2.04	1.8	2.3	2.24, 2.37	2.17, 2.25	2.2
入子より下部(b)	3.16, 3.08	2.6	2.4	2.53, 2.41	2.38, 2.29	3.6
a/b	0.62, 0.66	0.69	0.96	0.89, 0.99	0.91, 0.98	0.61

事例1, 3, 4, 7は筆者計測。a, b, a/b欄のふたつの数値は、入子の位置の違いによる事例3については、下方部の入子の位置を基準に示した。

事例2は〔柴田・高山 1978 : 94〕, 韓国在來型改良型漁船の櫓は, 〔朝鮮總督府水産試験場 1928 : 第3圖〕にもとづく。

事例番号は、表2の筏船の事例番号に対応する。



しかし筏船の櫓は 圖4に示したとおり 櫓腕にソクをもたない。さらにハヤオも使用しない。操船方法もかなり異なるため、一般の木造漁船の櫓を筏船に轉用することは不可能であるという。

筏船の櫓の操作は、基本的にサンチャリのうゑに立ち、船尾中央でひとりで行なう。漕ぎ手は、ほぼ眞後ろをむいて、全身で操作する。左右のストロークがおおきく、櫓腕は、漕ぎ手の腰のあたりから、頭のあたりまでを大きく移動する格好となる(写真1)。幅廣で平たい船體構造は、左右の搖れが少なく、轉覆しにくい利點があるが、操船はきわめて重労働であり、直進することも、方向轉換も容易ではない。また、船首が平らであるため、小型漁船にみられるような櫓ベソの位置を左舷寄りに設けることは、直進性をより一層困難なものにするため、不可能である。したがって、ひとりで漕ぐ場合には、船尾中央で、左右均等の力でこぎ、2人が2挺立てで操船する場合には、中央の櫓ベソは利用せず、その兩側の櫓ベソを使用する(事例7)。方向轉換の際には、櫓ベソから櫓をはずし 櫓床の横木に櫓をおしあてて、練り櫓のようにねってこぐ場合もある。



写真1

ところで、推進手段におけるオールやパドルといった櫂のたぐいとこのような櫂の違いは推進原理にあり、櫂は水中をかくその反作用によって、推進力をえるのにたいし、櫂は、揚力を応用した推進具である。櫂腕を左右にうごかすと水面下にある櫂葉(櫂下)は一定の迎え角をもって往復運動をおこなう。すると櫂葉の下面に揚力が生じ、推進力にがえられる仕組みになっている。したがって、櫂葉の下面に生じた揚力を効率よく推進力にかえるには、できるだけ垂直に近く、水中深く櫂を入れることが望ましい。〔石井 1983:328〕しかし、現実には、操作性との兼ね合いにより、垂直に櫂を入れることは困難であるため支点のところで角度をつけ、入射角を高める加工かほどこされる。一材櫂であれば、材を火であぶり、湾曲させ、二材櫂であれば角度をつけて接合するといった工夫がそれにあたる。

上記の點に照らしあわせると、濟州島の筏船場合、弓上に角度をもつ二材櫂であること、外向きにつく櫂ベソ、サンチヤリのうえに立ち、高位置から櫂を操作する方法などいずれも入射角をたかめ、推進効率を高めるための工夫がなされている。さらに通常の櫂に認められるツクやハヤオをもたず、櫂の腕が長いという特徴は、操作性のよさよりも推進効率を優先させるための必然的結果と考えられる。すなわち、テコの原理から櫂の腕を長くして、漕ぎ手の力を軽減すると、必然的にストロークが大きくなり、櫂を定位置に保つツクは意味をもたない。このように櫂の形状は、筏船の構造や操船方法と切り離すことのできない技術適合がなされており、建造、操船にいたる不可分の複合技術を作り上げてきたことが指摘できる。

ただし、1挺櫂による港での航海能力の実験では 1.33ノットという報告がなされているように〔岡 1983:92-93〕、筏船の櫂こぎによる航行は、きわめて船脚が遅い。積荷が多いとその速度は、さらに遅くなるため、沿岸漁撈の場合にも推進にあたり、潮の流れをたくみに利用することは、重要な要素となしている。

櫂は、近年ではラワン材を使うが本来はカシでつくる。山から櫂材用の木を伐採し、筏船同様、自らが製作にあたった。

② 帆走

以上のような槽による操船技術は、筏船の構造と切り離せないものであり、なお今日まで受け継がれているものである。

しかし、今日すでにとだえた操船技術のなかで、特筆すべきことは、濟州島ではかつて筏船にも帆がもちいられていた点であ。城山邑でのききとりによると 60~70年ほど前まで槽と帆を併用した筏船による遠距離航海がおこなわれていたという。

帆は、はば 2メートル 50センチ、ながさ3メートル 50センチから4メートルでやや下方部のひろい台形状であり、追いかぜのみを利用する横帆であった。材質は、もとはむしろであったが、1900年代前期には、布製にかわった。

筏船による帆走航海は、半島南部とのあいだでおこなわれ、主として乾燥させた 食料用のワカメ、テングサ、ヒジキ、肥料用のカジメなどを筏につみこんで、全羅南道の康津方面に賣りにいくのが目的であった。ただし、當時は、米などとの物々交換によるもので、歸り荷は海藻にかわって米や雑貨を積みこみ、再び濟州島へ運んだ。

2~3人が乗り組み、航海は日中おこなうだけで、夜間は途中の島に停泊した。航海の速度は、風向き、風速によって大幅にことなるため、風の利用可能なときには直線コースをとる一方、利用できないときには、島傳いのコースを山を目印に航海した。はやければ片道1週間程度、風向き、天候の状態が悪いと、もよりの港で風待ちをしつつ、1カ月近い旅が続いたという。

ところで台湾やベトナムなどで用いられてきた竹筏の場合、帆走の際にはセンターボードを差し込むことにより、安定性を保ち、風下におしながされたりするのを防ぐ。センターボードの必要性は、材質にもとづく船体の重量とも関連すると判断されるが、帆走航海には、すくなくとも舵が不可欠となる。

しかし、今のところ濟州島の筏船の場合、この舵の存在に関しては確かな情報をえていない。韓国ではこのほか、南海島においても筏による帆走がな

されていたことが、西村によって報告されているが [Nishimura 1925: 62]、
そこでもやはりセンターボードや舵の存在については報告されていない。ただ濟
州島や南海島の場合、いすりも帆が櫓との併用で用いられた點に注目すると。

帆は副次的であり、櫓こぎが主體であった可能性、また船尾中央で操作され
る櫓が、帆走時には操舵權として、舵の役目をはたこいたとが考えられる。

しかし、その場合櫓の形状は、はたしてどのようなものであつたのか、帆
走時の裝備については、今後さらに調査をすすめる必要がある。ただ、今世
紀にいたって筏船による帆走航海が繼續されてきた事實は、その航海・運搬能
力の有能性を示しており、筏船の活動域が現在のよう に沿岸部にとどまらず、
はるかに廣いものであつたことがあきらかである。

4. 筏船漁撈

(1) 海藻採取漁 -カジメ漁-

8月上旬から本格化するカジメ(갈매)漁は、海藻採取の中でも筏船を用いた
代表的な漁撈活動のひとつである。解禁日の數日前には漁に備えて筏船を修
繕する光景があちこちでみられる。8月下旬まで續くカジメ採取のシーズンがす
むと筏船は陸揚げして乾燥させ、春のワカメ採取時期まで、あるいは次のカ
ジメ漁の時期まで使用しない者も多い。カジメは、元來畑の肥料用として採
取されてきたが、現在ではアルギン酸²⁾製造のため、おもに工業用として
日本などに輸出されるものである。ゴンブに似た暖海性の海藻で、アワビ、トコ
ブシ、サザエなどの成育に欠かせない餌料でもあるため貝類の成育の妨げに
ならないよう、カジメの採取は、その成長状態にあわせ、出漁できる年や漁期
が漁村契でとりきめられている。したがって、決められた漁期以外は、もっぱ

2) アルギン酸は、火薬、アイスクリームなどの粘度賦與劑、接着劑にされる。

カジメは海藻
の一種

カジメ(갈매)

ら風で岸によりついた流れ藻をとり、生活の足しにする。

カジメ漁は、利用水域のちがいにより、主として船を使う方法と使わない方法に、うれ分けられる。沿岸から2キロ沖合までの海域が利用水域であるが、潮の浅い海域では、船を用いない。したがって、海女は、漁場に出るにあたり、雙泡スナロール製の浮きのついた網袋(퇴학박세기)と網をもち、鎌を背にさんで、岸から泳いで出る。漁場に着くと、潜水により、刈り取り作業をおこなう。海藻を網袋いっぱい採取すると岸にむかって手を揚げ、合図を送る。網は、岸から渡されてといるため、待機してしる家族が網を曳き、海女は浮きにつかまった状態で、岸へもどる、そして、袋のカジメをひきあげるというのが、一連の作業である。刈り取りをおこなうのは海女であるが、網を曳く人網からカジメを陸揚げする人、背負い運搬具に積みこむ人、濱場へ運ぶ人など分業により、家族総出の作業となる。年配の人や経験の浅いものはこの安全な淺瀬での漁に従事するが、腕のたつ海女はさらに船で沖へ出て漁に勤む。

沖での操業の際、筏船には、男1人に海女1人、あるいは男2人に海女2人が1組になり、船の操作とカジメの引き上げ作業を男が、カジメの刈り取りを海女



写真2

がおこなう(写真2)。筏の周囲には、事前に網をめぐらし、槽床の高さまで積んでも海藻がこぼれおちないようにしておく。

ワカメ採取の場合には、男が船上から水眼鏡で位置を確認しながら刈り取る場合もあるが、カジメ漁では、効率のよい潜水漁により海女がもっぱら刈り取り作業をおこなう。一抱えとりおわると、海女は海底から網を曳いて、船上の船頭に合図をおくる。すると船頭はただちに網をたぐりよせ、海藻を抱いた海女を浮上させる。海藻は、そのつど筏のうゑに積み込まれ、再び海女は潜って同じ作業を繰り返す。船を用いた場合には、漁場の移動も容易であるためカジメの成育状態にあわせて移動していく。

漁は、潮の状態に左右されるため、操業時期は日によって異なるが、おおむね引き潮時を利用して出漁し、4~5時間操業する。そして、満潮時を利用して港に戻る。カジメを満載した筏船は、船體が50~60センチ水面下に沈み、槽による操船だけでは推進力が十分えられないため、歸路は、この満潮時の潮の流れを利用することが重要なのである。このような労働で1戸あたり1日平均2トンの水揚げがあり、刈り取ったカジメは2日ばかりで乾燥させる。乾燥作業を経ると重量はもとの1/6になるため、約360キロ前後を出荷する計算である。金額にして8~10萬ウエンになり、重労働ではあるが、短期間のうちに収益のあがる漁撈活動といえる。

海藻採取漁には、もちろん筏船だけではなく通常の木造船も利用される。ただし、通常の船の場合、舷側板があるため、水面には接近しにくい。また、水満である船體構造により、船内に水がたまりやすいため、満杯になると一旦濱へ戻り、海藻をおろして再び、漁をおこなう必要がある。それにひきかえ筏船の場合、舷側板がないため、水面に接近しやすくながみこんで海藻のひきあげ作業がしやすい点、船上にひきあげた海藻は多量の水分をふくんでいるが構造上、丸太の隙間から水分は、ながれおち、みずきれがよいこと、海藻の重みで船體全體が水中ふかく沈んでも覆せず、大量の海藻を運搬することができるといった利點があげられる。このような海藻採取漁において發揮される機能上の利點は、筏船が、今日とくに海藻採取漁との結びつきを深めるかた

ちで、根強く存続してきた大きな理由といえる。

以前には、アワビやサザエなどの採具の際にも海女の漁場への往復に筏船を利用したが、現在は動力船が使われており、筏船利用は、海女漁のなかでもこの海藻漁が主流になっている。

(2) 網漁-カジキリ漁-

筏船をもちいた大がかりな防障網によるイワシ漁は、すでに衰退して久しいが、筏船によるカジキリ(チヤリ・자리)漁は、1970年頃まで盛んにおこなわれてきた。表2-事例7の筏船は、それにあたる。

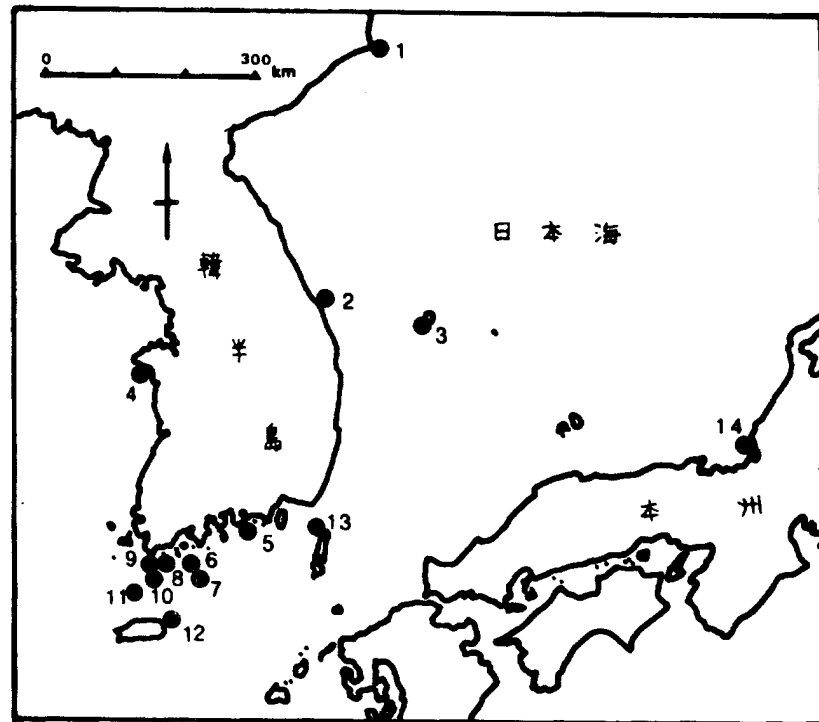
スズメダイ科に属するカジキリというのは、体長10センチほどの小魚で、沿岸の岩場に群れをなして生息している。同島ではサシミで食べるほか、おもに鹽漬けにして発酵させ、鹽辛として冬の保存食にするもっともなじみの深い魚のひとつである。

カジキリ網は、鞠い敷き網の一種であり、その方法は東アジア、東南アジアなどに広く分布する四つ手網と類似している。すなわち、梃子のかわりに筏船の甲板の上にたてた帆柱の滑車を利用し、直径5メートルほどの大型の網のあげおろしをする。約7メートルある帆柱の下端にはほぞを切り船体の丸太に設けたほぞ穴にさしこむ方法で固定するとともに、サンチヤリもしくは、船首に設けた横木などにもたせかけて支える。漁は2人でおこない、漁場へでると、海中に網を沈め、魚が通過するのを待機する。カジキリは、下方に逃げる習性があるため、網の上部を魚が通過すると一気に網を引き上げ、群れごと捕獲する仕組みになっている。以前には、とった魚を海中に設けたいけすにためとおき、長期間操業する方法もとられたが、船脚の遅い筏船は、海藻採取漁の場合と異なって、直接漁獲対象である魚の鮮度に影響しやすい。そのため、今日では通常の漁船が使われることが多く、カジキリ漁に従事する筏船は、南部沿岸でわずかにみられる程度となっている。

5. 周辺地域とに比較にもとづく若干の考察

濟州島における筏船は、海藻採取漁、海女漁と強く結びつきつつ、近年まで沿岸漁撈から交易運搬にいたるさまざまな目的に活用されてきた。この本来の多様な用途は、とりもなおさず、筏船が島民にとって生活全般にかかわる必需道具であったことをうかがわせるに足るが、同時に今世紀まで続けられてきた半島南部への帆走航海は、傳統的筏船の航海能力、運搬能力の有用性をしめすものとして注目される点である。

むろん、このような沿岸海域での筏船利用は、濟州島特有のものではなく、圖5に示した通り、韓國南部の島嶼地帯さらには日本海側などにもおよび、日本



(圖5) 筏船の分布地域

濟州島 筏船の建造・操船・漁撈技術

付表 分布地名と資料

分布地	地名	資料
1	咸鏡道	(Griffis 1911:216)
2	江原道南部	筆者調査
3	鬱陵道	筆者調査
4	忠清道	(Griffis 1911:196)
5	南海島	(Nishimura 1925:60-61, 西村 1938:1160-61)
6	草島	(農商工務水産局 1908)
7	巨文島	(文化公報部文化財管理局 1977:373)
8	青山島	(農商工務水産局 1908)
9	大茅島	(農産工務水産局 1908)
10	佛斤島	(農産工務水産局 1908)
11	楸子島	(齊藤, 大谷 1936:22)
12	濟州島	筆者調査
13	對馬	筆者調査
14	越前海岸	筆者調査

にまたがる分布の廣がりをもっている。そしてその技術には、木製の筏でありヌキ接合によること、櫓を推進具とし海藻採取漁に用いるなどの類型的特徴が存在する(表4)。すなわち、本論でとりあげてきた濟州島筏船の技術も、基本的には周辺地域と共通する技術であることがあきらかである。さらに表4に表された諸事例を比較すると、大韓海峡を介した地域と日本海を介した地域では技術的にやや異なるふたつのサブ領域を形成していることもうかがえる。

すなわち、江原道や鬱陵島では、キリの木を船材としたきわめて小型の筏船がワカメ漁専用に近い状態で使用されており、日本海を介した越前海岸の事例には、これらと共通する技術的特徴がみられる。一方、比較的大型の筏船が用いられてきた日本の對馬の場合、その技術は、越前海岸との間よりもむしろ濟州島や半島南部のものに類似している。すなわち、韓国・日本にまたがるこの

〈表4〉 韓国・日本の筏船技術の類型

事例番 地 名	2 江原道	3 鬱陵道	5 南海島	7 巨文島	12 濟州島	13 對馬	14 越前海岸
長さ(m)	3	2.7	6.8	6	5.3	7.3	2.7
中央幅	1.4	1.3	1.3	2.5	1.8	1	1.2
中央幅/長さ	0.45	0.47	0.19	0.42	0.34	0.14	0.44
前幅:後幅	前>後	前<後	前<後	前=後	前<後	前<後	前<後
構成本数	7~9	6~8	5	10~11	9~10	7	8~9
貫き	有	有	有	有	有	有	有
サンチャリ	なし	なし	有	なし	有	なし	なし
船材	キリ	キリ	マツ	スギ	サイシユウモ スギ	スギ	キリ、スギ
船床 支點の位置 推進具	船尾幅 佐 槽	船尾幅 佐 槽	船尾幅 中央 (帆) 槽	船尾幅 中央 槽	船尾幅 中央 (帆) 槽	船尾幅 左 槽	/ 中央 練り權
用途	ワカメ 採取	ワカメ 採取磯見	磯漁	海藻採取	海藻採取 網漁、釣	海藻採取 磯見、釣	ワカメ 採取
その他 現存状況	一材槽 有	有	不明	なし	有	L型舷側 有	有
資 料	筆者調査	筆者調査	注1	注2	筆者調査	筆者調査	筆者調査

事例番號は、圖5に對應する。

船材、推進具の()は、かつて使用されたもの。

注1 [Nishimura 1925: 61-62, 90-91, 農商工務水産局 1908]

注2 濟州大學社會教育學科 宋成大教授の調査資料にもとづく。

ふたつのサブ領域は、大韓海峡を介した技術傳播ならびに、直接日本海を介した技術傳播という異なる経路の存在を示すものと考えられる。この點は、さらに韓国・日本間の種々の文化傳播経路を示唆するデータとしても重要といえる。そのため、この問題は、さらに残された各地の實證的調査データを積み重ねる中で、詳細に論じていくことにしたい。

濟州島 筏船の建造・操船・漁撈技術

さて、現在、濟州島の筏船利用では、とくに海藻採取漁との結びつきが強く、かつてみられた目的の多くは、衰退している。前述してきたように、この存続要因には、筏船特有の船體構造と海藻採取漁の作業特性とのあいだにみられる合理的な機能関係がおおきく關與しているといえる。しかし用途の單一化に伴い濟州島では、船體の小型化、大型船體の衰退という技術變容が生じている點も見逃すわけにはいかない。このことは、ワカメの磯見漁用という單一目的にたいし、より一層小型・特殊化したものを傳統的に利用してきた日本海側の諸事例に照らしてみると、單に古船に有効利用に伴う必然性だけでなく、海藻採取漁という漁法の單一化に共通するひとつの技術適合の表れととらえることができる。

一方、濟州島では、獨特の形態をもつ櫓が使われており、その形態と操作方法、サンチャリをもつ船體構造とのあいだには不可分の技術複合關係がみられた。筏船に用いられる櫓は、ひとくちに櫓といってもかなり形態上の相違があり、各地で漁法、船體構造などと關連した技術變化を遂げてきた可能性が高い。また、海藻採取漁の方法も、濟州島ではおもに海女の潜水漁によるのにたいし、表4の他の分布地域では、船上からの磯見によっており、操業のしかたにもやや相違がある。このような相違性、あるいは先に觸れた共通性が、なにを意味するのか、周邊地域との技術比較を試みると、筏船の建造・操船・漁撈にまたがる技術には、技術傳播とその變容過程の所産としてとらえられる種々の問題があることに氣づく。

本稿でのべてきた事柄はその一端を論じたにすぎず、多くの問題が未解決のままである。船の比較民族學的、文化地理學的研究は、このような傳播や技術的變容、領域の關する多くの研究課題を残している。また、現實には、かつて人々はどのよな船をもちいて海を渡ったかという直截な疑問にたいする難問をもかかえている。両者は、ともに關連する問題ではあるが、必ずしも一致してはおらず、したがって、いたずらに混同することは避けなければならない。しかし、本稿でとりあげてきた筏船の問題は、先の後者の疑問にも寄與しうる課題である。

耽羅文化 8

今後より綿密な調査データの蓄積をおこなうなかで、文化地理學的立場から實證的に比較究明していくことにしたい。

謝 辭

本稿を執筆するにあたり、多くの方々から勵ましとご盡力をいただいた。とくに 濟州島調査では、コタ州立大學の李廷冕先生、濟州教育大學の姜相培先生、濟州大學校 社會教育學科の宋成大先生には數多くのご教示とご助言をたまわった。また、濟州大學校 海洋科學大學の鄭公斡學長にも貴重な文獻とご教示をたまわった。濟州大學校民俗博物館では筏船の計測をさせていただき、館長の梁重海先生をはじめ館員のかたがたにお世話になった。漁民のみならず、各地でご協力をいただき、多くの教えをうけた。全員のお名前をかくことはできないが、お世話になった皆様に心より厚くお禮申し上げる。また、今回、私どもにこの拙文を投稿させていただく機会をあたえてくださった耽羅文化研究所の梁淳珽所長をはじめ所員の皆様方に改め感謝の意を表する次第である。

文 獻

- 朝鮮總督府水産試験場 1928 《漁船調査報告》.
- 出子晶子 1985 “日本における船の形態分類と地域類型” 『地理學研究』10 韓國地理教育學會 pp. 459~487.
- 出子晶子 1987a “韓國東岸の筏船テッペ” 《民博通信》35. pp. 39~48.
- 出子晶子(文)・出口正登(寫眞) 1978b “濟州島のイカダブネ” 《季刊民族學》42 pp. 72~79.
- 出子晶子 1987c “刺船の發達製形態の分類と地域類型-日本とその隣接地域を中心として-” 《國立民族學博物館研究報告》12-2, pp. 449~497.
- 出子晶子 1988 “韓國濟州島の筏船-周邊地域との技術的比較-” 《關西學院史學》22. pp. 118~138.
- Griffis, W. E. 1911 *Corea: the Hermit Nation*. (REprinted, AMS, 1975).
- 泉靖一 1966 《濟州島》東京大學出版會.
- 石井謙治 1983 《圖說和船史話》至誠堂.
- 鄭公欣 1983 “濟州島周邊의 筏船調査” 《濟大論文集》15 pp. 89~93.
- 鄭公欣 1986a “古代航海術과 筏船” 《古代濟州海路테우 探查綜合報告書》濟州新聞社 pp. 85~106.
- 鄭公欣 1986b “筏船의 航海學的 考察” 《韓國航海學會誌》10-2 pp. 1~10.
- 高光敏 1985 “濟州島民具(Ⅱ) 제주도의 떼배와 그 어로 행위들-” 《耽羅文化》4 pp. 231~270.
- 高光敏 1986 “甬木洞의 테우 漁撈” 《古代濟州海路테우 探查總合報告書》濟州新聞社 pp. 65~83.
- Lautensach, H. 1935 *Qeulpart und Dagelet* Wissenschaftliche Vol. 11. Veroffentlichun gen des Museums fur Landerkunde zu Leipzig.
- 文化公報部文化財管理局 1977 《韓國民俗調査報告書(全羅南道篇)》(複製版).

- Nishimura, S. 1925 *Ancient Rafts of Japan*. The Society of Naval Architects.
- 西村眞次 1938 “先史時代及び原史時代の水上運搬具”《人類學・先史學講座》6.
雄山閣 pp. 1~38.
- 農商工務水産局(編) 1908 《韓國水産誌》1.
- 濟州島廳 1937 《昭和 12年 濟州島勢要覽》.
1939 『昭和 14年 濟州島勢要覽』.
- 齊藤陽三・大谷實 1936 “造船學的にみた朝鮮型漁船”《漁船》1. pp. 21~30.
- 紫田恵司・鄭公欣 1982 “濟州島と對馬の筏舟”《韓國文化》9月號 pp. 4~11.
- 紫田恵司・高山久明 “對馬佐護漆で見聞した藻刈舟について”《海事史研究》31.
pp. 87~97.
- 元學憲 1988 “濟州島における海女漁業の變貌と地域研究”立正大學日韓合同韓國濟州島學術調查團編《韓國濟州島の地域研究(學術調查報告書)》pp. 102~118.
- 吉田敬市 1954 《朝鮮水産開發史》朝水會.

〈國文抄錄〉

濟州島筏船의 建造・操船・漁撈技術

出口晶子

이제까지 四面環海의 地理的 條件에 있는 日本의 배(船)의 技術을 주변지역과의 文化地理學的 關聯에서 比較究明하기 위해 전통적인 배의 諸形態와 그 操船・造船技術에 關해 分布比較의 연구를 시도하여 왔다.

日本의 民族文化의 諸問題를 아시아의 規模로 다루어 人間의 移動史, 文化傳播, 文化領域 등을 논하고자 할 때 바다를 중심으로 한 連續性的 追求에는 그 배의 文化를 고찰하지 않고는 이해하기가 어렵다고 하겠다.

그러나 實際上 이 分野는 實證的 アプローチ가 어렵고, 종래의 方法대로 다루어진 研究分野의 하나이다.

여기서 언급하는 筏船이라는 것은 韓國에 있어서 오래전부터 사용되어져 왔던 傳統的인 배의 타입인 것이다. 韓國의 배의 技術史上 큰 의의를 갖는 한편 日本에도 끼친 그 分布領域은 東아시아에 있어서 배의 系譜를 밝히는 중요한 의미를 갖는 것이다. 그러나 本稿에서는 그 領域的 問題를 주로 다루는 것이 아니라 오늘날도 귀중하게 현존하는 利用地域인 濟州島를 事例로 하여 그 建造・操船・漁撈 등에 걸친 利用의 實態를 밝히는데 있다. 곧 이것이 技術要素의 단순한 分布比較에 始終하지 않고, 技術의 受容, 變容過程을 포함하여 比較究明에 있어 不可缺한 基礎資料를 提示하려고 했다.

濟州島의 筏船에 關해서는 今世紀初부터 學問的으로 注目되어 왔지만, 基本的인 技術에 關한 調査는 完結하다고는 할 수 없으나 近年의 學術調査와 實

耽羅文化 8

驗航海 등에 의해, 緻密한 基礎데이터가 모아진 셈이다. 그러나 이러한 研究의 進展狀況과는 달리 傳統的 技術의 衰退速度는 한층더 빠르다. 이에 本稿에서는 비록 不完全하지만 1987년과 1988년의 夏期에 실시한 濟州島에서 筏船調査를 바탕으로 帆走의 問題, 筏船漁撈 海女와의 關聯性과 그 技術特性에 대해서 報告하는 바이다.