海と民衆知・個人知

（1部）服部英雄／（2部）楠瀬慶太

海と民衆知・個人知

1. 服部英雄

2. 楠瀬慶太

3. 海と民衆知・個人知

4. 海と民衆知・個人知

5. 海と民衆知・個人知

6. 海と民衆知・個人知

7. 海と民衆知・個人知
1 部
航海技術と民芸知

平家物語では元暦元年（寿永三年＝1184年）の二月十六日、夜間の航海を記述している。この時に、平家の船が流せば流せば、船長の判断が果たしている。大潮の夜は最大干満となるが、流れには逆になる夜間の船出は不自然に思える。そこで、平家の伝から、船舶の出港は必ずしも大潮時に行うわけではなく、夜間の航海があることが推測される。

日付は当時の出港している。しかし、西暦の出発日から、流せば流せば、船長の判断が果たしている。大潮の夜は最大干満となるが、流れには逆になる夜間の船出は不自然に思える。そこで、平家の伝から、船舶の出港は必ずしも大潮時に行うわけではなく、夜間の航海があることが推測される。

278
治承四年（高倉院厳島御幸記）の航海技術

この記録は平安時代に護衛された上皇・公卿、殿上人の旅であって、
民衆の旅ではなかった。治承四年（高倉院厳島御幸記）では、
中宮源通親の記録であり、当事者の体験記である（高倉院厳島御幸記）。
この記録は成立時期について、御幸時での詳しい記述をされている。実際には、
『時記』が掲載されている。これにより、御幸時の詳細を知ることができる。
治承四年（二八〇）から次の年までの三日間に、厳島に到着した。

水戸著書では、登場する「座主」は天台座主のことだとして、
公卿の任を務めている。これにより、本の成立は治承六年（二九〇）に定められている。

元禄二年（六〇二）九月に、東京に到着した。「座主」の役を務めている。

東京から出発し、京都に到着した。「座主」の役を務めている。

この記録は、通称「時記」により、当時の行船の詳細を知ることができる。

治承四年（二八〇）から次の年までの三日間に、厳島に到着した。

水戸著書では、登場する「座主」は天台座主のことだとして、
公卿の任を務めている。これにより、本の成立は治承六年（二九〇）に定められている。

元禄二年（六〇二）九月に、東京に到着した。「座主」の役を務めている。

東京から出発し、京都に到着した。「座主」の役を務めている。

この記録は、通称「時記」により、当時の行船の詳細を知ることができる。

水戸著書では、登場する「座主」は天台座主のことだとして、
公卿の任を務めている。これにより、本の成立は治承六年（二九〇）に定められている。

元禄二年（六〇二）九月に、東京に到着した。「座主」の役を務めている。

東京から出発し、京都に到着した。「座主」の役を務めている。

この記録は、通称「時記」により、当時の行船の詳細を知ることができる。
この年の三月十九日は西暦の天望隔月からグレゴリウス暦に4月7日に相当し、同じ月の四日が陰暦の十三日（月齢18）に相当する。この日の日の出は15時22分で最大日満潮に近いことから、中にも中の中にある潮の水位を見る。この潮時の最大日満潮を表すと、干潟の干満潮の干滿潮となる。2009年4月13日には南河川の河口で最大の満潮を観察した。この満潮は、河口で集まる多くの船の流れを妨げ、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時には、河口での航行は困難になる。この潮時に
この平時の時間帯に、「海峡を通過して、10時からの西風に乗ればよかった」かと思えた。「風に乗っては、確実に強風が吹く。浮かべる奮闘が進まなかった。」そのように、風である。「風は強く、浮かべる奮闘が進まなかった。」

高砂からは「風に乗っては、確実に強風が吹く。浮かべる奮闘が進まなかった。」

高砂は船の足（風水）が深い、港へかかったので、端末二級を編んでいた。

当面は不要である。ここから陸路で進むのが良い。航海しない。

このように、国へ召された君など返ししきわさる。

よね、国へ召された君など返ししきわさる。

よね、国へ召された君など返ししきわさる。

よね、国へ召された君など返ししきわさる。
以降は十三時まで、西北（順流）となって海面に小波がおこる。ただし、逆流は強まる。

毎日早朝に出航すれば、どこかの時間帯で逆流になる。

毎日早潮に出航すれば、どこかの時間帯で逆流になる。

毎日早潮に出航すれば、どこかの時間帯で逆流になる。
二月一日　

波を浴びた海を走り去りたるに、舟ゆるまじりて、雨も出たるかし、渦々

四月一日　

波を浴びた海を走り去りたるに、舟ゆるまじりて、雨も出たるかし、渦々

外海を浴びた海を走り去りたるに、舟ゆるまじりて、雨も出たるかし、渦々

四月一日　

波を浴びた海を走り去りたるに、舟ゆるまじりて、雨も出たるかし、渦々

五月一日　

波を浴びた海を走り去りたるに、舟ゆるまじりて、雨も出たるかし、渦々
通観日記。その勇を見出してよいのかどうかわからない。

なお時代は下るが、闘が原前の夜の慶長五年（六〇〇〇）七月十五日。

船を率いて広島を船で出航し毛利輝元は、十九日には大阪に到着して
いる（古川家中正社文書）。三六〇キロを遅く五日だから一日七キ
ロメートとなる。軍船の移動だったから、速度を最優先させたのであ
る。出発したのはあまり大潮の日十五日であった。夜間も船中泊し、で
きるかぎり航海を続けたのであるか。

これにくらべると福原、宮原及び六日町の大倉院の場合も相当に早
かったことになる。急いでいたにも、ゆっくり持っていった、日ほ
どの差しかなかった。風待ち潮待ちでデュマに追う時間はほとんどな
かった。海を知りつくした集団が船を操作し、推定できる。

なお航路を下る記事をみると、ほとんどが大阪に下っている。

文禄元年（一五一五）八路

七月十七日 カコースト中付四人携渡、四ノ下 午十時半

七月二十八日 未明 出船、平姫 午後三時

七月三十一日 日暮 ルマ半頃

三時出、追手 日抜華、船中二月無ふ

メサル、七時（朝）四時 舟出シテ平戸へ五之下 夜時

中之間船中二仯

八月一日 明水宿ヘアキャル九時

八月四日 午後三時 布川ヘ

メサル、七時（朝）四時 舟出シテ平戸へ五之下 夜時

中之間船中二仯

八月十六日 明水宿ヘアキャル九時

八月二十八日 午後三時 布川ヘ

メサル、午後三時半

八月三十日 明水宿ヘアキャル九時

八月三十日 午後三時半

すきさ

八月三十一日 明水宿ヘアキャル九時

ハラ

三月明け方（春）寺江に戻った。

引き潮で淀川河口へ。満潮の間宿泊。次に午前中まで出て、つぎ
の満潮を利用して天王寺へ、同様に朝来河口へ行った。

なおも尼崎市は、第四巻料倉編古代中世にいくか事例がある。

大和田重寛日記

③大和田重寛日記

夜の航海に関して「大和田重寛日記」の記述によって肥前名護屋、長
崎間の航海を見た。
この時間内に到着することはムリで、風・人力（槂）を利用した。潮
が速く、ロ船なら2、3キロ分もそれらがパリしたとのことになる。

なお、槂、小漁船の持続走は時速25キロとある。

水主（最新）が増えればより速くなる。四時間もえず続けるなら、
交代要員でいた。潮プラス人力、そしてプロス風力が必要とした。風に
ついては数値を推測できないが、春から移動型高気圧が東に動いてい
れば西風が吹くことができたであろう。

次に逆伊勢津を西（栃・四日市）から東（鵜沼）に渡海した事例
である。

弘治二年九月十七日、（十五日到着）

●弘治二年九月十七日、（十五日到着）

船主由来簡言（略）

才松左衛門令乘、志賀島江及び黄龍村、十里云々（略）

急用の利uyen船手、堂・船錐

之芸、常数余可出儀也

小漁は簡易な食事。湯漬け飯、小漁飯のことで、漬いっさん
はひとのさかずき、酒を飲むことである。昼食には灰ししていたただ
しようと、乘船時の記述がないが、十一里もの航海だった。

いすに記載して

の場合、路程があわないとして、各志賀島は「志賀島」と読んでいたから、築島は比定し

と記する。これまでの記載は、「志賀島」と読んでいるから、築島は比定し

やるאוキヨ（十里）

弘治二年九月十七日、グレゴリオ暦1556年10月20日である。

20日後の前後で旧暦17日に該当する月令の月は、2008年であれば10
月17日で、朝7時、夕方7時が満潮で、深夜1時と午後1時が干潮であ

のあと十八は志賀島（鱟沼）に終日滞在、言語が続けた「大前」。

このあと十八は志賀島（鱟沼）に終日滞在、言語が続けた「大前」。

言語を続けた記事は、捕魚史を着た記事である。十九日三河室

津（豊橋市、半島にやけで出編、風波があったが、以後無事）に到着

した。「潮推算」データによれば午前中は逆流があるが、一時午

水後からは七時までが東流で、中潮で50キロノットの流れがあった。

「風吹」で風波となり、風力が2ないし3ノットの流れがあった。

風がから築沼まで、実際は約5キロ（十里半）。築沼から半島まで

は〇〇キロ（十里）と記す。これまでの記載は、「志賀島」と読ん

でいるが、距離があわないことから、築沼に比定されるのが中国

成海（鱟沼）の位置は東京大学史料編纂所、所蔵史料目録データベース

に公開されている。之字は以前に読むこととして「志賀島」に読み

たい。
平戸島春日・反流と海の地名

以上中世の記録に依拠して中世海術の一端を考えて見た。海を知悉
した人々の地歴があり、その地名は海軍や海賊の航行術であった。つき
に各地の航海術を報告したい。

長崎県平戸島へは平戸大橋が架かる前には、九州本土・田平からの航
路で渡っていた。高校生たちの通学船でもあり、やさかから帆船が導
入されたが、潮流を無視しての航海はできなかった。潮が逆の場合にど
か。潮流の無視が海の航行を困難にさせた。今後は対策を講じて海上
の航路を開設する必要がある。この潮汐は、海の航行を困難にさせる
が増える。速度が遅くなる。この水人は力が大べき。

春日は安部丸の近い村である。平戸島にこの村では国見岳という。頂
き取った際の報告である。前夜船が近くないの航海術にいても
くことができた。

春日は安部丸の近い村である。平戸島にこの村では国見岳という。頂
き取った際の報告である。前夜船が近くないの航海術にいても
くことができた。
漁港探知機やGPSの無い戦前の漁港では、漁師は船や知識が無かったため、おおまかにしか負けることがなかった。船舶による漁業の経験の多くを指すようになり、漁師は頭の地名やそれぞれを見つけるためのヤマテの方法、魚を取るための漁具の製作方法や使用法、そして風、潮、気の見分け方など様々な海の知識でなければならなかった。

一是は、ほとんど文言に記されることがなく、民衆くから漁師が語り継いできたものである。

ここでは、博多湾の西側に位置する島嶼地域の漁村で行った聞き取り調査の結果をもとに、大正〜昭和初期における島の漁村が持つ地名、ヤマテの風、潮、気の見分け方などの知識体系について整理し、報告する。

松の小屋などに標識物をもとにした名称が、松、今津小屋など、色の土地に分類できる。これらの地名は、地域によってそれぞれ特徴的な語義で呼ばれる。以下、没島地域の海の地名語彙その特徴について述べる。
図2 浜の地名 (福岡市西区大字今津)

図3 岬の地名 (福岡市西区大字宮浦)

図4 山の地名 (福岡市西区大字能古島)
瀬の地名
(図5)
瀬は、魚が集まる海の中の岩場で、中心的な漁場となった。自然の岩場
の他、廃船や土管を沈めて作った漁塚も呼ばれ、色や特徴、開発者の名前が
赤瀬、白瀬、亀窪、長瀬など、よく使われる魚介類の呼称。発見者や
場合もある。トネヤマ、松山大瀬、ソルタ大瀬。これらは、ヤマメ指
して瀬を見つける際に見る山の呼称をそのままの地名として付ける珍
しいケースである。また、海底深くにあるものはソネノグなどの接尾辞
を付けて呼ばれる。

図5 瀬の地名（福岡市西区大字西浦）
図6 今津湾の海の地名①
図7 瀬の地名（福岡市西区大字西浦）

2 漁獲活動と海の知識

古くから漁村が誇り高かったヤマチ・魚見・風・潮・天気など海の知識を蓄えていた。これらの知識が漁村の生計を支えてきた。漁村は魚の季節や潮の干満等の海の状況に影響を受けていた。

ヤマチの漁獲活動に影響を及ぼす要因として、適切な潮の干満、波の大きさ、風の方向、天候などが挙げられる。これらの要因は漁村の生計に大きく関与する。
図8 鹿家浦におけるヤマメテの方法

① 時間

鹿家浦（鱧前の）「へ」ヘの位置を確認するためのヤマメテの例をみてみよう。図8。鹿家浦は、海に出たの「へ」ヘと浜にあるある漁港である。

沖合の海だ。頭を海面に出る三つの目標物の位置を確認する。海面からその位置は確認できない。鹿家浦周辺の海は深い。

② 魚見

橋頭地域の漁村において、漁業者が流行で行われる夏から秋かけての観察。観察する漁業者は、様々な種類の魚を追跡する。G.P.S.や魚群探知機が導入されてからはほとんど使われなくなった。

漁業者は、観察によって様々な方法で魚を追跡する。G.P.S.や魚群探知機が導入されてからはほとんど使われなくなった。

魚見は漁村が流行で行われる環境によって変化するため、呼び名も各地でそれぞれ異なる。

西浦では、「大北」「大風の時風」「北北、北北、きた
それに「北北、北北、きた
それぞれ異なる。
(4) 漁具の生産と流通

漁具は、この地域においては「漁石」を用いることが多かった。漁具の生産は漁村により様々な形をしていたが、特に大きな漁具は一定の生産者により製造されることが多かった。

漁具の流通については、漁村同士や漁村と市場との間で行われていた。特に漁具はその価値から長距離の流通が見られた。

以上に重要だったのは、風や天気の変化による航行の難易度であった。風や天気の予報は漁村の重要な情報源だった。

(5) 漁村の生活

漁村の生活は漁業に大きく依存していた。漁村の生活自体は比較的安定していたが、漁獲の量は天候や漁具の使用状況により変動していた。

漁村の生活は漁業者の生活に大きく影響されていた。漁獲の多寡は漁村の生活を左右するものであり、漁業の繁栄は漁村の繁栄をもたらしていた。

漁村の生活は漁業者の自己表現の場でもあった。漁業者たちは漁獲の結果や生活の様子を語り合っていた。

以上のように、漁業は漁村の生活を支えていた。
3 消えゆく民衆・個人

民衆の消えゆく過程は、港湾の成長に伴って進行した。港湾の周辺地域が工業地帯として発展し、漁業が衰退したことが原因である。次に、港湾の成長が漁業に対して与えた影響について述べる。

(1) 港湾の成長と漁業

港湾の成長は、漁業の衰退をもたらした。港湾の拡大により、漁業者の生活圏が狭まり、漁獲地が減少した。さらに、港湾の整備により、漁業者が新たな漁場を見つけにくくなり、漁獲が減少した。これらの要因が、港湾の成長が漁業に対して与えた影響である。

(2) 港湾の成長と漁業の衰退

港湾の成長は、漁業の衰退をもたらした。港湾の拡大により、漁業者の生活圏が狭まり、漁獲地が減少した。さらに、港湾の整備により、漁業者が新たな漁場を見つけにくくなり、漁獲が減少した。これらの要因が、港湾の成長が漁業に対して与えた影響である。

参考文献

五十嵐幸雄「港湾の成長と漁業の衰退」（港湾経済学研究会、2010年）

津田浩「港灣の成長と漁業の衰退」（港湾経済学研究会、2010年）

港湾の成長と漁業の衰退についての調査研究がある。港湾の成長が漁業に対して与えた影響を詳細に説明している。
沖と兵庫の二県所あるということがある。

多くの漁村では、昭和初期には、魚が山では小屋はなかったという。

石鎚は土塩に比べて短く、網についても土塩よりも少ない数です。網に
よっては、網の端にのみ石鎚をつけて、内網には土塩をつけて、併用
する場合もあります。

石鎚の耐久年数は約十年、片側がこれなくなると向きを変えて使った。土塩
のようには破損することはありません。

一方で、すでに網は刺されていてという人も多く、使用法が固定されてい
く地方、使う側のニーズに関わるものを考えられる。また、漁業者が今津
様（江戸期のカサギ網に主に使用されており、漁法、網の導入に伴って広がっ
ていた可能性もある。
Sea and Folk Wisdom/Tacit Knowledge
HATTORI Hideo (Part 1) and KUSUNOSE Keita (Part 2)

In Part 1 (Navigation techniques and folk wisdom/tacit knowledge), I consider navigation techniques based on information found in medieval literature. First of all, I thought about the meaning of the phrase “Japanese do not voyage in the night” in the report by a missionary called Almeida (a letter written on November 17, 1563). Although this only means the same as ‘they do not work during the nighttime,’ in general, people who navigated ships avoided doing so at night. If the occasion demanded, they navigated waters during the night, but this carried risk. Secondly, I examined “Takakurain Itsukushima Gyokoki” written in the 4th year of Jisho (1180). In the case of a noble, night crossing was not carried out. Crossing in the night involved risk. Navigation techniques observe the current and are adjusted time accordingly. However, if you always leave port in the morning, it is possible to experience an adverse current temporally. On these occasions, rowing power by men was used to move along a coastal current (countercurrent), a weak current or a partial tide.

Oowada Shigekiyo wrote the Diary in the third year of Bunroku (1593), he traveled by the ship from Nagoya (Hizen) to Nagasaki. He wrote in his diary, they did not go on a voyage at night.

Voyages from Ise Bay seen in “Tokitsugu-kyo Ki” crossed along the current in a short period of time in principle. However, it was impossible to reach within the time recorded in the diary on the speed of the current alone. So, wind power and manpower were needed. In the case of north-south traffic within the Bay, as voyages took a long time, it was impossible to pass within this time when the current was favorable. They were forced to navigate during an adverse current.

In the latter half of Part 1 and Part 2, tide and geographical names, obtained from interviews with locals, in the sea are reported, more specifically: (1) beach/rocky shore, (2) cape, (3) seamount and (4) shoal in Kasuga, Hirado-shima in Nagasaki prefecture and Itoshima peninsula in Fukuoka prefecture respectively.

There are un-transcribed geographical names, such as shoals which are always underwater and which are not published on maps (some of them are displayed on marine charts). These geographical names located at sea are all necessary in the fishing industry including yamami, and masuami (fixed net fishery), and are integrated in folk wisdom (fishing techniques). In reality, however, these also involve some individual wisdoms which are not openly disclosed to others and shared.

Key words: navigation technique, Takakurain Itsukushima Gyokoki, Tokitsugu-kyo Ki, shoal, yamami