

海と民衆知・個人知

(1部) 服部英雄 / (2部) 楠瀬慶太

Sea and Folk Wisdom/Tacit Knowledge
HATORI Hideo (Part1) and KUSUNOSE Keia (Part2)

- 1部 航海技術と民衆知
 - ① 夜間の航海・宣教師アルメイダの認識
 - ② 治承四年『高倉院嚴島御幸記』の航海技術
 - ③ 『大和田重清日記』
 - ④ 『言継卿記』にみる内海航海術
 - ⑤ 平戸島春日・反流と海の地名
- 2部 漁撈活動と民衆知・個人知

【論文要旨】

1部（航海技術と民衆知）ではまず中世の文献資料を手がかりに航海技術を考えて。はじめに宣教師アルメイダ修道士の報告（1563年11月17日付書簡）に「日本人は夜間航海しない」とあることの意味を考えてみた。これは通常、夜間には労働をしないということと同等の意味にすぎないが、船を操る人は夜を避けた。特殊には、必要があれば夜間も航海する。ただし危険を伴った。つぎに治承四年『高倉院嚴島御幸記』を検討した。貴族の場合、夜間航海は危険があった。航海技術は潮の流れを見極め、時間調整をする。しかし毎日かならず朝に船出すれば、時間的に逆潮になることもある。その場合は沿岸流（反流）や微弱流・部分流によって、人による漕力を駆使した。『大和田重清日記』でも、夜間航行は避けられている。『言継卿記』にみる伊勢湾航海は原則として潮に乗って、短時間に横断するが、潮の速さのみでは日記に記載された時間内に到着することは不可能だったから、風力と人力を

必要とした。湾内南北通行の場合は、航海が長時間に及ぶため、潮が順である時間帯内に通過することは不可能であった。逆潮の航海も強いられている。

1部後半及び2部では現地で聞き取った潮流と海の地名について具体的に（1）浜・磯（2）岬（3）山（4）瀬のそれぞれについて、長崎県平戸島春日・福岡県糸島半島の事例を報告した。瀬のようにつねに海中にあって、地図にも掲載されず、文字化されない地名がある（一部は海図に記載）。そうした海の地名は操業・山見・柵網（定置網）などの漁業に必要なものばかりで、民衆知（漁業技術）と一体化している。しかしじつさいには他人には容易には教えない個人知も一部にあって、共有されないものも含まれている。

【キーワード】 航海技術、高倉院嚴島御幸記、大和田重清日記、言継卿記、夜間航海瀬、山見

1部 航海技術と民衆知

①夜間の航海・宣教師アルメイダの認識

古代中世の日本人は夜に航海をしたのか。自明の問いで、遣隋使にしても遣唐使にしても、夜に航海しなければ中国大陸にたどり着くことはできない。北斗七星を見て方角を知ることが夜間の航海に必要なだった。

『平家物語』では元暦元年（寿永三年、一一八四）二月十六日、夜間（丑の刻）に淀川河口を出、翌朝（卯の刻、午前五〜七時）阿波に上陸したという源義経の活躍が語られる。大潮の夜は最大干潮となる。潮の流れには逆になる夜間の船出は不自然にすぎるとはいえ（服部英雄「水軍とは何か」、五味文彦編『源氏対平氏』別冊歴史読本五六―六四頁）、卯の刻到着の記述は『吾妻鏡』も同じである。突拍子もない話ではなく、ごく自然にうけとめられていた。明白に夜間にも航行ができていた。しかしいっぽうで夜間航海は特殊なものでもあった。そうした発言が記録されている。

日本人は日の出後でなければ船を動かさず、日没前には停泊する（習わし）である。

1563年11月17日付アルメイダ修道士書簡（16・17世紀イエズス会日本報告集第Ⅲ期第2巻）の一節である。このとし8月25日頃に大村純忠の死に伴う有馬危機の知らせが届く。アルメイダ修道士らは豊後を出発し、四日の距離にある高瀬へ陸路にて到った。同地では七里（レーグア）の彼方にある島原に渡るための船を得られぬまま三日間滞在了した。

したがって9月3日頃の航海であろう。この日付は当然にキリスト暦（西暦・新暦）であるから、和暦（旧暦）に換算すると、永祿六年八月六日となる。半月の月明かりはあった。夜になると停泊してしまう日本人の習慣のために、「我ら（アルメイダ）は当港に宿泊せざるをえず、翌朝日の出後に出発し、二時間で口之津に着いた」。

アルメイダは反クリスチャンの領主が支配する危険な島原ではなく、安全な口之津への到着を心から望んだけれど、早く宿に入りたいと思う船頭を強くは説得できなかった。この季節の陰暦六日（月齢5日）、有明海の干潮は18時であったから（潮位表）、島原から口之津は逆潮になって航海はできない。アルメイダにその知識はなかったし、島原では、騒ぎになることが、危険を増大させた。アルメイダは船倉におとなしく潜む以外になかった。船頭の行為に不満はあったが、それが習わしであるといっている。かれの発言からすれば、ヨーロッパでは夜の航海はふつうだったのだろう。

風は強く、口之津までの道のりは短いので、我らは船に乗り、夜に到着した。

これは同じ書簡のうちではあるが、また別の箇所での発言で、先の事件よりも前のことである。島原を出発し当地に滞在していた。この「当地」は「有馬国主（義貞）の義父の領地」で（島原は）「同地から三、四里あった」。『藤原有馬世譜』では義貞妻は「安富入道徳円女」だから、義父は安富氏か。「当地」は有家か有馬（日野江）であろう。ここからならば口之津までは三里弱（十キロメートル）ほどだった。風の状態がよければ、暗くなるのがわかっていても、船を出した。

なおこの旅は横瀬浦から口之津に向かうもので、「国主のいる町」から逆風のため陸路を行って、正午に島原に到着し、そのあと当地に向

かったものである。

② 治承四年『高倉院嚴島御幸記』の航海技術

概して人は夜には行動しない。その意味でいえば夜間交通は特殊なものだった。しかし夜間も航行できれば、旅の日程は半分に縮めることができる。ふつうはどちらを選択するのだろうか。夜間航海を避けたことが明白な事例がある。治承四年(一一八〇)『高倉院嚴島御幸記』である。この記録は平家に護衛された上皇、公卿、殿上人らの旅であって、民衆の旅ではない。しかし当時最高の航海技術が推測できる。随行した中将源通親の記録であり、当事者の体験記である(『高倉院嚴島御幸記』は『群書類従』および『中世日記紀行集』・岩波『新日本文学大系』所収)。

この記録の成立時期については、御幸当時に讃岐守少将であった平時実(時忠子)が、「讃岐中将」(寿永二年・一一八三に任官)とされていることから、治承四年(一一八〇)からは下った寿永、文治の著作であるとする見解もある(水川喜夫『源通親日記全釈』一二五頁)。しかし他の大多数の人々の官位はいづれも治承四年当時である。時実が讃岐守であったのは寿永よりはかなり前で、嘉応二年(一一六九)に補任、承安四年(一一七四)中の在任も『吉記』から確認される。治承元年(一一七七)以降は藤原季能以下、何人もの別人の讃岐守在任が確認される(『日本史総覧』)。讃岐は上国で守は従五位相当、近衛少将は正五位、中将は従四位相当である。中将に昇任したのちにも、現任官位よりも下位の職名たる「讃岐中将」とよばれつづけるのだろうか。疑問がある。少将止まりだったならば、最終の任国司が呼称されることは多いが、さらに昇進したのちまでも、以前の中途段階の職名でよばれ続けることはないと思われる(課長になれば係長時代の兼任係の名前で呼び続けられることがないように)。中将は少将の誤記である。直前に春宮亮を辞した

平重衡が「頭亮」と記されているように、『御幸記』には、当時の完全に正確な官職は記載されていないけれど、いくぶんのちに整理されるとすれば、こうしたことも当然におこる。

水川著書では、登場する「座主」は天台座主のことだとして公頭の任期によって、本書の成立は文治六年(一一九〇)以降に下げるべきだとも主張している。すると十年後の叙述になってしまう。けれどもこれは水川氏の明らかな誤りで、「座主」とあっても天台座主に限定されるわけではない。同じくこの嚴島行幸について記す『平家物語』をみると、公頭はたしかに登場しているが、別箇所に「座主尊永」が登場している(『角川文庫』は一八三頁)。尊永は嚴島明神別当だから、この座主は院を迎えにきた嚴島座主と考えるべきである。よって水川氏の時代判定は当たっていない。『高倉院嚴島御幸記』は日記そのものか、手控え・備忘録により書かれたもので、同時代史料に準ずるもの、ないし同時代(リアルタイム)史料として使用できる(ただし後述するが、これは往路の記述のみにいえることで、復路に関しては問題がある)。

治承四年やよひ(陰曆三月)十七日(*みつの浜を出発)
(兼) ちち風(負)をおいて、くだらせ給ふ。(甲)さるの時に、川じりのてら江とい
(着) ふ所につかせ給ふ(*邦綱山荘)。御舟ながらにさしいれて、つり
(降) どのよりおりさせ給ふ。

治承四年、高倉院や建礼門院は嚴島に御幸した。瀬戸内海航路を行つたが、一部区間は陸路もいった。『御幸記』のほか『山槐記』などに記録があるが、随行者として記録を残したのは源通親のみである。神崎川(淀川)河口・寺江に着いた日は、『山槐記』によれば三月十九日(今日可着御河尻寺所也)である。

この年の三月十九日は西暦（太陽暦・グレゴリウス暦）4月7日に相当し、同じ頃四月上旬の陰暦十九日（月齢18）に相当する日の神戸の潮位を見ると、申の刻に最大干潮となることがわかる（2009年4月13日では15時22分が最大干潮）。淀川（神崎川）を引き潮に乗って下り、最大にひく申の刻に航海を終了し、寺江山荘で宿泊した。船は内陸河川用のヒラダ船で舷側を持つ外洋船ではなかったから、河口で船を交換する必要があった。

翌日（二十日）は雨になった。前日「東風」を負って船出したとあるように、東にあった移動性高気圧はこの日には去っていた。一行は接近する低気圧の影響を受ける。

雨かくふらば、あすはこれにや泊まらせたまふべき、またかちより
や福原までつかせ給ふべき。あくるあした、雨なほはれやらで、
日（日なみ）ついでかぎりあれば、（略）雨の空は風さだまらずとて、かちよ
り御幸なる

「雨の空は風定まらず」とある。前線が接近すると、風向きは変わりやすく、利用できなかった。『山槐記』によると京都では十九日辰刻（朝七時）ばかりより小雨、午後大雨風加。二十日陰晴不定、朝間小雨。『明月記』では十九日安芸御幸、朝より雨降る、とあるから実際には前日十九日から雨だった。引き潮の流れに乗って川を下る分には雨は支障がなかった。

高気圧から一定の方向で吹く安定した風しか航海には利用できない。上皇は輿だから高貴な身分の少数は徒行でも雨が防げた。降雨が歩行に支障になるのではなく、不安定な風によって方向を失うことを忌避し、徒歩を選択した。蓑笠を着けた一行は申の下りに福原に着いている。

二十一日（福原から高砂）
夜をこめて（まだ夜が明けず、夜明けまでに時間がある間に）

うらづたひ、はるばるあらいそべをこぎゆくふねは、帆うちひきてなみのうえにはしりあいたり、福原の入道は唐の船にてぞ、海よりまいらる

この叙述には海が多いが、それは単に陸から見た海の光景を述べただけで、一行はこの日も陸路を行った。清盛だけは唐船で航路を行った。陸路だから輿やそれを担ぐ駕輿丁たる八瀬童子らの記事がある。播磨国山田（現神戸市垂水区西端）で陸上の昼の儲けがあった。明石海峡の最狭部を過ぎた地点である。

かせすこしあらだちて、波のをとも、けあしくきこゆる。うかべたるふねどもすこしさわぎあひたり
申の時に高砂の泊まりにつかせたまう、よもの舟ども碇おろしつ、
浦々につきたり

申の刻に高砂に着いて停泊、である。上皇御座舟は定められた一隻だったと考えられる。高砂で新たに調達するわけではないだろうから、川尻にて待機し、福原からの清盛の唐船とともに、海路を空舟にて同行してきたと考えられる。陰暦二十一日（月齢20）に相当する日は、2009年ならば4月15日である。激流である明石海峡の通過が問題になるが、インターネットで公開されている「潮流推算」という海上保安庁海洋情報部データベース（潮汐情報）

http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KANKYO/TIDE/curr_pred/index.htm
をみると、朝9時から10時までの間に東流れから西流れに潮が変わる。

この平水の時間帯に、海峡を通過して、10時からの西流に乗ればよかった。「かぜすこしあらだちて」とある。一行が徒歩を選んだ理由は、「風が強く、浮かべたる船が騒ぎあつた」とあるように、風である。行幸だから慎重だったが、多くの船は問題にせず、航海した。

高砂では船の足(喫水)が深く、港へかかったので、端船三艘を編んだとある。ここまで陸路で使われてきた御輿は、以後は船にあげられた。当面は不要である。

これよりぞ、国々へ召されたる夫など返しつかわさる、

とあつて、夫役は帰された。ここまで予定通りの行動であつたのかどうかわからないが、以後は厳島まで、終始船で行き、陸路を行くことはないと判断された。

二十二日(高砂から室津)

にわたりのほのかに聞えて

しほ満ちぬ、いでさせたまふべしとて、我も我もとふねどもいとなみたり。

よく朝、鶏鳴の浦霞(うらうらかすみわたりて)に船出した。「はるのあけぼの」とある。先導役の唐船(清盛御座船)からの三度の鼓の音に順次船が発し、すべての船が出てから、一の御船(上皇御座船)が発した。水主等の動きが活発なようすに、源通親は感動し、多くを描写した。

舟こ・かんとりなど心ことにさうぞきたり。はじこかしのあゝずりに、きなる絹ども、かさねて甘人きたり。なきたる朝の海に、船人

の「ゑいや」声めづらしくぞ、聞こゆる
声を合せての「エイヤーツ」という声が「めづらしい(愛)」「すばらしい」と賞賛している。一斉に櫓を漕いだ。甘人とあるから二十挺櫓であろう。早舟である。

櫓こぎの船では、必ず声をだした。それが「ゑいや」声(エイヤツ声)である。一人乗り・一挺櫓(櫓)は別として、複数櫓では漕ぎ手が揃って、櫓の動きを合わせないと船足が落ちる。仮に四挺櫓だと、櫓が中央の左右舷、艫(とも、後、船尾)の左右舷となる。前側の二挺が押すときに、後の二挺は引いた。櫓は引くときの方が、より力があるという人もいるし、どちらも同じだという人もいる。エイショー、ヨイショー。ヨツサー、ホイサー。後が引くと前は押す。前が引けば後が押す。声に合わせて均衡をとり、効率的に進んできた(南島原市大江、永野誠夫氏・田中義水氏よりの聞き取りによる。四挺櫓の場合、左の艫(ともろ)を漕ぐ人が船頭で、その櫓はほかの櫓よりも大きめになっていて、梶の役割をした)。

高砂浦で源通親が聞いたエイヤ声は櫓を漕ぐ水主たちの掛け声であった。櫓には腕と刃があるが、刃の部分は長く翼状になっていて、漕ぐことにより推力・抗力が生じる。前と後の櫓が左右逆に動くことにより、左右の抗力が相互に打ち消され、前に向かう推力のみとなる(全員が同じ向きに漕ぐと蛇行する)。通親らは高砂で初めて船に乗って、たくましく日焼けた海の男たちの声に感動した。

陰暦二十二日(月齢21)に相当する日は、2009年ならば4月16日で、岡山県宇野の潮位を見ると午前三時に満潮で午前八時に干潮だが、夜間ほどは引かず十四時に再び満潮である。そこでふたたび「潮流推算」で復原してみると、この時間帯は早朝から朝八時まで、西に向かう船には逆流であった。

「エイ ヤーツ」声も逆潮だからこそ、一段と気合いが入った。九時

以降は十三時まで、西流（順流）となって潮に乗ることができる。ただし逆流・順流といっても、一ノット（時速一、八五メートル）以下である。「帆うちひきてなみのうえにはしり」とあるように、帆も風を受けた。午後二時にはふたたび逆流になる。

午の時かたぶきし程に、むろの泊まりに着き給ふ。

つくしへときこゆる舟どもは風に従ひてあれにつくよし申。

毎日早朝に出航すれば、どこかの時間帯で逆流となる。少々の逆流は沿岸流（反流）に乗りつつ、風力・人力で前進していった。時間や労力がかかっても、安全に予定通りに宿泊地に到着することを優先させている。上皇に従う御幸の人数はどれほどのものか。御幸記には「殿上人十余人、上達部七八人」とのみある。実際には公卿一人には数十人が随行しよう。さらに平清盛が同行してのものである。清盛を警護する侍も数百人から千人はいたはずで、食事の調達などからしても、簡単に予定・行程は変更できなかった。この日は午の刻で切り上げた。早すぎる切り上げで、（彼方を行く）筑紫舟は帆をふくらませ、風に従って少しでも前進すべく「あれ」（彼）についた。それとはかなり異なっていた。それでも一行は潮流に乗ること、「楽に速く」については熟慮している（後述）。

二十三日（室津↓児島）

空も晴れ風も静まりて、ありあけの月をみている。この日は児島に停泊した。

潮少し干て、御船着き給。汀遠ければ御輿にてぞ登らせ給。

残念ながら時間が記されていない。輿で行ったとある。汀が近ければ（満潮だったなら）輿は使わないという意味であろうか。端船は小さい。輿は船に置いておいた方が楽に決まっている。この日は小潮である。みやこ人でも難波潟の光景は知っていた。それに比べても、当時の児島湾は小潮であっても、干潮時には、はるか遠くにまで陸が遠のく。驚いて輿が必要であると指示したのであろうか。じっさいには舳（端船）を使つて干潟の中の滞（干潮時河川）を漕いで行くから、輿はほとんど使わずともすんだはずで、文意が取りづらい。

二十四日（児島↓備中瀬見）

寅の刻に鼓を打ちて（出帆）

二十五日（瀬見↓安芸馬島）

申の刻に安芸国むま島といふ所に着く

二十六日（馬島↓宮島）

日さしいづる程にいでさせ給。午の刻に宮嶋につかせ給。

潮引く程にて、御所へ御ふね入らねば、端船にてぞ降りさせ給。

潮満たば、御船をさしよせん支度

到着時に干潮だったので逆流のように思われる。しかし御座船進行に支障はなかった。さきのインターネット「潮流推算」の2009年4月20日の場合をみると、10時頃、瀬戸内海主流の東流が二ノット近くあるときに厳島に向かう緩やかな北流があることがわかる。11時から12時にかけては平水状態となる。宮島は本土沿岸そのものではないから、接近できる潮流があったのであろう。

二十一日に福原を発し、二十六日に宮島に到着した。この間六日間で三百キロ（広島神戸）だから一日五十キロである。五十キロを歩くなら

12時間以上かかるから、船はかなり速いといえる。上記の旅は御幸の事例であって、民衆の船旅とは対極にある。何より安全性・確実性を求めた。しかしその航海術は民衆知の集積であり、民衆知の頂点でもある。

つぎに帰路(復路)をみる。

四月一日

まだ陰りたれど、雨やみにたれば、舟ども湊を出たりしかば、浦々泊々うち過ぎつ、

空晴れて日ざしあがる程に、我もくと舟ども帆うちかけて、雲の波、煙の波を分けて走りあひたり。

備前国内海通らせたまふ。日入りがたに児島につかせたまふ。

すこぶる順調な運行だった。しかし往路には二日半かかった児島宮島間をわずか一日で行ったとは思われない。以下二日、三日の記事がないが五日には高砂に着いた。往路では高砂・児島間は二日半であるから四日を要するのは不審で、児島着は一日ではなく二日であろう。『平家物語』は「二日の日は備前の児島の泊に着かせ給ふ」としてこの方が正確である。

四日の暁、御船出さる。夜舟漕ぐ声、まことにうら悲しげに聞こゆ

五日 雨降りしかば高砂の泊に着かせ給。

以下福原までは陸路を行き、(五日)申の刻に福原に到着した。この高砂以後は『平家物語』の記事には、五日播磨国やまと(山田)の浦に着き、それより輿で福原へとある(「西の刻」山田着とする本もあるというが未確認。「西の刻」に福原着ではなく、山田着だと、かなりの矛盾がある)。

高砂・福原は一日行程だから、実際には前の日に高砂に着いていたのではないだろうか。雨で船旅を打ちきる点はそれまでの記述に同じである。

流れの速い明石海峡を船で通過することを避けたように思われる。先にみたように、船の通行自体は不可能ではない。ここでは安全性を最重視したと思われる。

治承四年四月一日はグレゴリウス暦1180年5月4日で、四日は7日である。この日に近似した季節の新月は2009年4月25日朝の10時過ぎと真夜中の24時近くが満潮である。四日(三日月の翌夜)相当の日は4月28日で、深夜2時と午後1時(13時)が満潮で、一日より3時間ほど満潮時間が遅れる。一日記事では雨のうちは風が使えなかった。潮流推算では午前中潮は全く逆で、平水は11時頃。以後やっと東への流になる。雨が止んで、西から移動性高気圧がやってくる。それを見越して帆を打ちかけて波を分けて前進したか。潮に乗った午後ならば快調に進んだはずである。ただこの記述は『平家物語』にもあって、そこでは日がちがって五日の航海となっている。五日も潮流はほぼ同じだから、午後になれば潮に乗ることができた。

この間の記述は『御幸記』と『平家物語』に奇妙に共通性がある。あるいは『御幸記』復路記述は通親の日記そのものではなく、『平家物語』の踏襲ではないのかと疑わせる。そうならば一次史料ではない。四日朝の場合、『御幸記』では夜舟とあるが、暁の航行である。まもなく世が明ける時間帯には暗くとも船出した。潮流推算では岡山から神戸では深夜が東流である。早朝から午前中の潮は逆であった。潮流も激しい海峡は別として、広い海では反流を拾いつつ、風力、漕力で進んだのであろう。『新日本古典文学大系』解題では「覚一本『平家物語』は本書を利用して物語っている」と解説するのだが、そうだろうか。逆のようでもある。日程の矛盾も多くあって、帰路については、はたして「源

通親日記」そのものと見なしてよいのかどうかもわからない。

なお時代は下るが、関が原前夜の慶長五年（一六〇〇）七月十五日、軍団を率いて広島を船で出発した毛利輝元は、十九日に大坂に到着している（吉川家中并寺社文書一）。三六〇キロを僅か五日だから一日七二キロメートルとなる。軍団の移動だったから、速度を最優先させたのである。出発したのはやは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ろう。

これにくらべると福原・宮島間六日だった高倉院の場合も相当に早かったことになる。急いでいっても、ゆとりを持っていっても、一日ほどの差しかなかった。風待ち潮待ちでムダに過ごす時間がほとんどなかった。海を知りつくした集団が船を操作したと推定できる。

なお淀川を下る記事を見ると、ほとんどが大潮に下っている。

治承三年（一一七九）四月一〜三日条（『玉葉』）

・皇嘉門院（崇徳天皇中宮）は今晚に出发し、淀川（神崎川）を下って

夜に「河尻寺江山庄」（邦綱山荘）に宿泊、二日に天王寺に参詣し、

三日の明け方（今旦）寺江に戻った。

引き潮で淀川河口へ。満ち潮の間宿泊。さらに午前沖まで出て、つぎの満ち潮を利用して天王寺へ、同様に翌朝河尻へ行った。

ほかに『尼崎市史』第四卷史料編古代中世にいくつか事例がある。

③『大和田重清日記』

夜の航海に関して『大和田重清日記』の記述によって肥前名護屋・長崎間の航海を見たい。

文禄二年（一五九三）

△往路▽

（七月二十七日）カコスタナシト申付四人被添、四ノ下（午前11時）

出船、平戸へ八下（午後3時）二着、

（七月二十八日）巳之上ニ（10時に平戸を）出船、長崎へ三十五里、

日暮ルマ、半途ニ懸ル

（七月二十九日）夜明テ出船、巳下（午前11時）ニ長（崎）へ着

△帰路▽

（八月三日）未明ニ出船、塩時待トテ舟ヲ着休息ス、未之下（午後

3時）出ス、追手ナクテ又懸ル、船中ニテ月ヲガム

（八月四日）未明ニ舟押出、十里程ニテ舟ヲ寄、水ヲ立、皆シタ、

メラスル、七時（朝4時）舟出シテ平戸へ五之下（夜9時）二着、

夜中之間船中ニ臥、

（八月五日）明テ本宿へアカリ候へハ（略）、昼程舟出ス、追いアリ

テ八之下（午後3時半）ニ着陣スル

水主が少ないから四人を増やしたとある。交代要員であろう。乗った舟は四挺櫓以上の規模であったと推定される。

2009年9月16日（月齢26、旧暦二十七日）の長崎は朝5時半と夕方19時が満潮、午前0時と昼12時が干潮である。9月21日（月齢2）では午前午後それぞれ3時が満潮、3時が干潮である。残念ながらインターネット潮流推算はこの地域のデータがない。満潮時には湾奥への流れがあり、干潮時には逆になった。八月三日はこの潮の動きによく合うが、潮待ちをしたのに、追い風がなく再度船掛けをしたというのだから、潮と風の双方がなければ船は進めなかった。

七月二十八日には夜になるから船掛をすると明記している。この航海

では原則として夜間は停泊している。ただ昼からの航海の延長として夜九時まで船を進めることはあった。目的地の平戸までは行かなければならなかったのだろう。

④『言継卿記』にみる内海航海術

『言継卿記』に航海術に関する記述がある。本研究集会でも検討された。当日の潮流の具体を知ることには、先にも見た海上保安庁のデータベース(潮流推算)で容易になっている。

●弘治三年三月十四日条

十四日(前略)

(大浜)

自此所一里半海上賊難有之由、申候間、向地水野山城守内ならわの里蜷川十郎右兵衛所へ、遠州神宮寺より案内宗全、夜舟にて遣之、迎之事、申候了

三月十五日、次従成波迎相待、未刻乗船、五十町渡海、着成波之宿

三月十六日 過二里とこなべに着了、未下刻乗船 海上七里也

酉下刻・着北(長太) 伊勢ナガウ

弘治三年三月十五日、十六日はグレゴリウス暦1557年4月24、25日である。十五日はむろん大潮だった。4月25日の前後で旧暦十六日に該当する月齢の日は2009年であれば4月10日か5月10日で、いずれでも干潮は0時と12時、満潮は6時と18時から19時前後である。

成波(成岩)は愛知県半田市である。知多半島の東にある衣浦湾の西岸になる。大浜は碧南市で、同湾の東岸で、対岸である(現在は埋立地と橋で双方が陸路でつながっている)。この間を、『言継卿記』は「一里

半」(六キロメートル)とも、「五十町」(九キロ)ともするが、実際は五キロ弱のようである。海上の賊を恐れた言継は、前夜、迎えの船を依頼するため案内者に夜舟で要請に行かせている。翌日迎えの舟が到着した。海上の賊を撃退できる武装船(ないし海賊が襲うことの絶対のない契約船)、軍船であろう。案内者が乗った「夜舟」の方も海上の賊が襲う可能性がないことを前提に出発したはずで、一般の舟は襲撃を恐れ、ほとんど夜間には通行しなかったといえる。むろん言継自身が夜舟にて渡海することはなかった。

山科言継は昼過ぎ、未の刻、午後一時から三時の間に渡海した。南方から緩やかに満ち潮が北上し、それに乗ったと考えられる。しかし夜舟の時間帯では、南流に逆らって西に向かっただろう。深夜の平水まで待ったのかも知れないが、潮の流れは人力や風力でカバーした。

翌日は陸路を常滑まで歩き、未の下刻(三時)に乗船、常滑から伊勢湾を横断して長太に渡った。長太は「なご」で、いま近鉄「なごのうら」駅がある。後述する前年弘治二年秋九月に言継が船出した楠の南になり、現在の四日市市である。

ふたたび潮流推算でこの日と同じ条件の2009.5.10の潮流をみると、正午に潮の流れが止まり(平水)、13時から北流が始まる。14時におよそ0.2〜0.5、五ノットである。つまり時速1キロ以下である。14時頃になると、1ノット(時速一、八五二キロメートル)の潮流も少しあり、16時にさらに早くなるが、それでも1ノットを大きく超えることはなく、17時には再び流れは緩くなる。

伊勢湾(名古屋市南方)干拓で海岸線が南進している。かつては宮(熱田)が海岸線だったから、15キロも20キロメートルも奥まで潮が北上した。流れはもっと速かったはずである。七里(実距離では20キロ)を未下刻から酉下刻まで、ちょうど4時間(二時)で渡っている。時速5キロである。仮に2ノットの潮流があったとしても、潮流利用のみで

はこの時間内に到着することはムリで、風・人力（櫓）を利用した。潮が時速3キロならあと2キロ分をそれらでカバーしたことになる。

なお櫓（櫓）に詳しい

<http://www.lares.dti.ne.jp/~doi-a-md/ROinfo/ro-info07.html>

によれば、櫓の持続走は時速25kmだとある。

水主（かこ）が増えればより速くなる。四時間もこぎ続けるのなら、交代要員がいた。潮プラス人力、そしてプラス風力を必要とした。風については数値を推測できないが、春だから移動性高気圧が東に動いていれば、西風にのることができたであろう。

次は逆に伊勢湾を西（楠・四日市市）から東（篠島）に渡海した事例である。

●弘治二年（1556）九月十五～十九日条

弘治二年九月十七日（十五日に楠到着済み）

急用之由申乗船了（略）

才松九郎左衛門令上乘、志之島江及黄昏着岸、十一里云々（略）

船中にて才松小漬にて一盞振舞了、事之外馳走也、舟ちん五十疋遣之云々、常百疋余可出儀也

小漬は簡単な食事、湯漬け飯、小漬け飯のことで、一盞（いっさん）はひとつのさかずき、酒を飲むことである。昼前には乗船していたのだろう。乗船時間の記述がないが、十一里もの航海だった。仮に上記に同じく時速五キロなら九時間はかかる。長時間であったがために、食事も出たと思われる。

弘治二年九月十七日はグレゴリウス暦1556年10月20日である。10月20日の前後で旧暦17日に該当する月齢の日は、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

る。

潮流推算をみると、朝8時に平水、以後南流が始まり、10時には0.5ノット程度（湾口・伊良湖崎西方では1～2ノットと速い）、以後は北流ばかりでアゲインストである。13時には平水となって、18時から19時に平水となった。この場合逆になる潮をどのように処理したのだろうか。沿岸の反流を利用したのだろうか、速度は遅い。風力、人力に大いに依存しなければ、黄昏までに十一里先の目的地に達することは困難であった。

このあと十八日は志之島（篠島）に終日滞在、言継が鯨の「たけり」（陰莖）を食べた記事は、捕鯨史で著名な記事である。十九日に三河室津（豊橋市牟呂）にむけて出帆、風波があったが、「以外無事」に到着した。「潮流推算」データによれば午前中は逆流であるが、一時に平水、午後からは一七時までが東流で、中潮で0.5～2ノットの流れがあった。「風少吹」「為風波」とあり、風力で2ないし3ノットが加算された。楠から篠島まで、実際は約五〇キロ（十二里半）、篠島から牟呂までは約四〇キロ（十里）ある。「言継卿記」はそれぞれを十一里、十四里と記す。これまでの刊本は「志々島」と読んでいたから、篠島に比定した場合、里程があわないとして、答志島に比定する見解があった（中園成生『鯨取り物語』一九頁）。しかし潮流が順なわずか六時間以内に航海できる距離なのだから、十四里は大げさで、船頭が誇張したのだろう。「言継卿記」の写真版は東京大学史料編纂所・所蔵史料目録データベースで公開されている。「之」字は前後に頻出している。「志之島」と読みたい。



「志之島」と「之」の字の比較
 東京大学史料編纂所、所蔵史料データベースより、『言継卿記』原本 弘治二年九月十七～二十日条より

このように記録で航海時間がわかる時間帯での潮流速度を考えてみると、風力人力が不可欠であったことがわかる。人力(漕力)は一挺櫓ではわずかに二、五キロメートルだったが、四挺櫓、八挺櫓と水主(漕手)が増えれば、速度が増す。この水主の力が大きかった。

⑤ 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航海術の一端を考えてみた。海を知悉した人々の技術があり、その頂点に水軍や海賊の航行術があった。つぎ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できる前には、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、はやくから動力船が導入されたが、潮流を無視しての航海はできなかつた。潮が逆の場合にどうするのか。瀬戸の潮流は速いが必ず緩やかな反流(沿岸流)がある。それに乗って上流部(上手)に行き対岸に斜めに渡ることのできる位置まで遡ってから、潮を横断して渡るのである。

これはどこでも同じことであろう。以下は平戸島の中央部の村、城下である平戸までは遠いが、対岸の生月島には近い、春日という村にて聞

き取りをした際の報告である。動力船がなかった頃の航海術についても聞くことができた。

春日は安満岳の麓の村である。安満岳をこの村では国見岳という。頂から麓は海までの範囲がこの村の領域だった。

村の中心、本春日に湊があった。櫓(船)こぎの船である。生月島に渡る時、シオが順調なら潮に乗って一五分もあれば到着できる。だがシオが逆でもどうしても渡ることが必要なときもある。島に急病人が出る。平戸まで山を越えれば半日もかかる。至近の病院は生月島にあった。依頼があると村人は風上に向けて石を投げる。石が風に戻されたら、渡海の依頼を断ることができた。石が風上に落ちたら、よりすぐった屈強な四人を集めた。かれらには大工と同じ日当が、はずまれた。生月島まで渡るには沿岸の反流を利用する。瀬戸の中心を急流が流れると、反作用として沿岸に緩やかな逆流ができる。これを伝ってシオに乗ることのできる上手まで登る。そこからシオに乗って、斜めに生月に向かった。

沿岸流の通り筋には、途中には舵かけがあった。船は舵の部分をもっとも深く長く、ひっかかりやすい。もしもその舵が岩にかかれば航行できな。座礁しやすかつたが、シオの深ささえ知っていれば、舵かけを迂回するよりも一〇分も一五分も短縮できた。そこにはみな地名がついている。「からうす」にも、「つーてんくら」(つぶてがうら)にも舵かけがあった。

「五日二十日のあさ……、ついたち(一日)十五日の……」

暦と時間、地名とシオ。その組み合わせを口調で覚える。どこはいつごろであれば通過ができるか。いつであれば通過ができないか。一時間半という通常の六倍の時間と、屈強の四人という並の四倍以上の人手をかければ、逆シオでも渡海できた。舵かけがあつても支障にならない時間帯があつた。こうした知識こそ民衆知(非文字知)である。民衆知が

半農半漁の村、棚田のむらを支えてきた。こうした山、海の生活は田や海に機械力が導入されるまでは、幾百年と変わることにはなかった。

話し手・綾香一氏

第2部 漁撈活動と民衆知・個人知

漁群探知機やGPSの無い戦前の漁業では、漁師は腕や知識が無ければ「おおまん」（かったばしから負ける人）となり、家族を養うことができなかった。和船による漁業の経験者の多くが語るように、漁師は頭がよく、賢くないと務まらない仕事である。それを支えてきたのは、漁場の地名やそれを見つげるためのヤマアテの方法、魚を取るための漁具の製法や使用方法、そして風・潮・天気の見分け方など様々な海の知識である。これらは、ほとんど文字に記されることがなく、民衆知・個人知

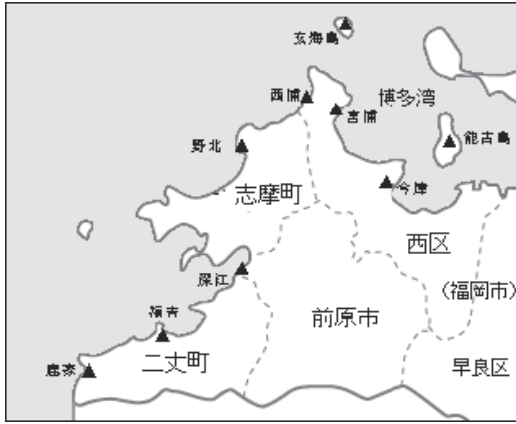


図1 調査対象地域

として古くから漁村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糸島地域の漁村で行った聞き取り調査⁽¹⁾の結果をもとに、大正～昭和初期における糸島の漁村が持つ地名・ヤマアテ・風・潮・天気などの知識体系について整理し、報告する。

1 漁撈活動と海の地名

海の地名は、海から見た陸の地形の呼称（浜・磯・岬・山など）と海の中の地形の呼称（瀬など）⁽³⁾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彙で呼ばれる。以下、糸島地域の海の地名語彙とその特徴について述べる。⁽⁴⁾

(1) 浜・磯の地名（図2）

松や小屋などの標識物をもとにした呼称（大松、今津小屋など）、色や様相など特徴をもとにした呼称（木綿浜、碁石浜、ギシガ浜、黒磯など）がある。福岡市西区今津の長浜海岸は、西から「八ノ久保」「村松」「大松」「今津小屋」「引入」「神ノ前」と6つの小地名に分割され、漁場として認知されている。浜を呼び分けることは、様々な権利を生じる漁場を見分けるためにも重要であった。

(2) 岬の地名（図3）

先の飛び出た岬は、海から陸を見る目印として重要である。陸の地名、海の地名にハナ（鼻）・サキ（埼）の2つの接尾辞を付けて呼ぶ場合が多い（正田鼻・ウゼ鼻・唐泊埼など）。

(3) 山の地名（図4）

海面上で船の位置を確認するヤマアテの際、山を見ることは欠かせない。高い山（十坊山・二丈嶽など）から低い山（松山・クリ山・フトリ・ツルタ山・コツルタなど）まで呼称が付けられている。漁師が呼ぶ山の呼称は海から付けられたもので、陸で呼ぶ山の呼称と異なる場合もある。



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)

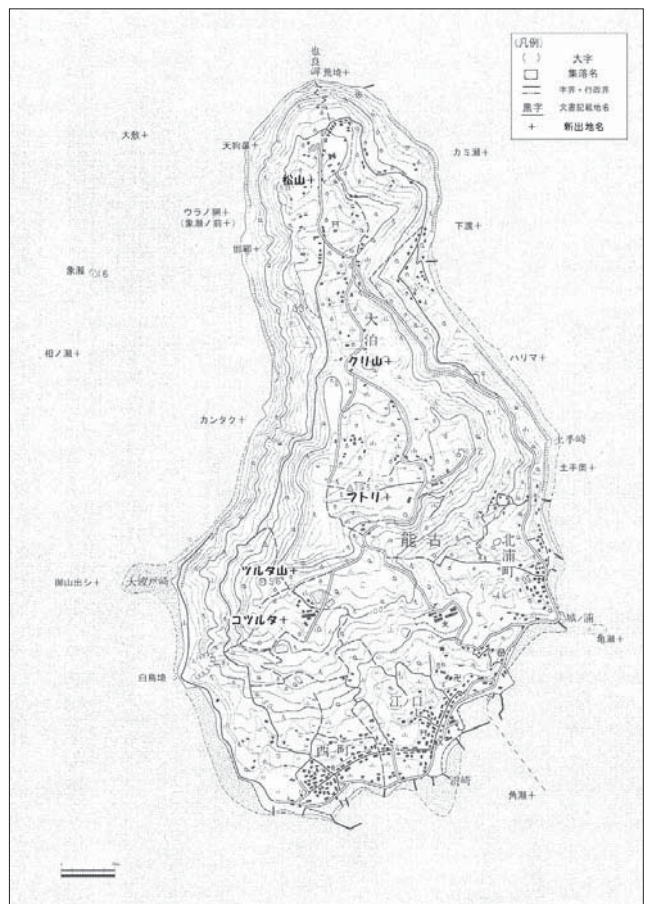


図4 山の地名(福岡市西区大字能古島)

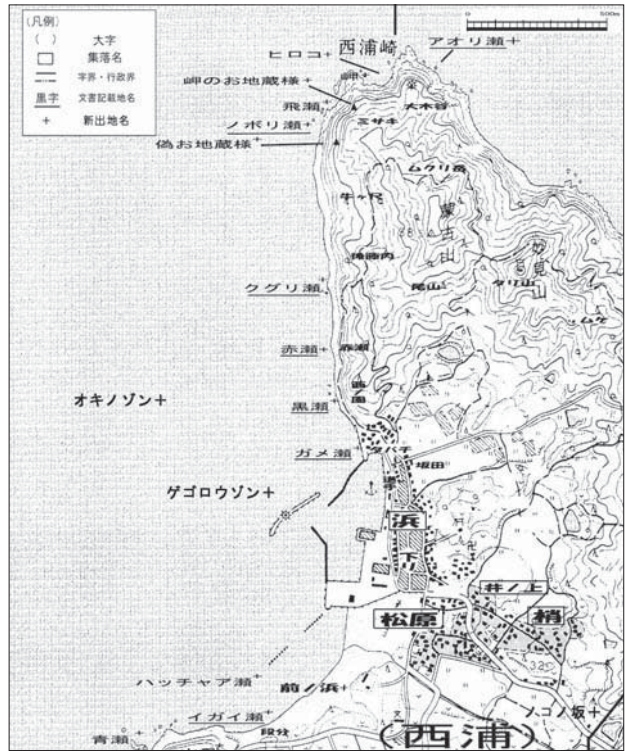


図5 瀬の地名 (福岡市西区大字西浦)

(4) 瀬の地名 (図5)

瀬は魚の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礁も瀬と呼ばれた。色や特徴(黒瀬、赤瀬、白瀬、亀瀬、長間瀬など)、よく獲れる魚介類の呼称、発見者や開発者の名前(ゲゴロウゾンなど)で呼ばれる他、山の呼称で呼ばれる場合もある(トネヤマ、松山大瀬、ツルタ大瀬)。これらは、ヤマアテとして瀬を見つける際に見る山の呼称をそのまま海の地名として付ける珍しいケースである。また、海底深くにある瀬はソネ・ゾンなどの接尾辞を付けて呼ばれる。

(5) 海の地名と民衆知・個人知

近世や近代の地誌『筑前国続風土記拾遺』『福岡県地理全誌』に載る瀬

は、陸に近く海面に頭の出た分りやすいものがほとんどで(図5―下線)、沖にある海面に頭の出ない瀬(西の浦、オキノゾン・ゲゴロウゾンなど)は文字資料には記されていない。漁場としての瀬は、漁師の生活の糧であり、その場所は漁師の個人知、漁村の集団知として記憶されており、他言したり、文字に記すことは憚れた。

今津浜崎(福岡市西区)では、「枅網」という魚を獲る網場(網代)とその順番を決めた古くからの漁師の共同慣行がある。網は「枅網」と呼ばれる一種の定置網で、立網(刺し網)である。陸から仕掛けられる網場で、海岸沿いにある瀬や岩場が32箇所指定されている⁽⁵⁾。浜崎の漁師がクジを引いて順番を決める。三月一日からはじまり、一箇所十日交代で32の網場を10回まわす仕組みである。

昭和三十七年に決められた「枅網」を見てみよう(図6・7の番号に対応)。東から、1小浜(沖・丘)⁽⁶⁾、2東見山(沖・丘)、3にわとり石(沖・丘)、4一の宮、5水とりば、6中島、7川尻、8二番どころ、9肥買^(こえかい)、10浜中、11松屋の下、12棧橋、13三本松、14藻合^(もやい)、15塩屋ノ下、16八幡様、17谷の下、18はえさがり、19湾口、20森の下、21宮の下、22波止、23・24三段(沖・沖)、25・26大瀬(三段・中・沖)、27あもぜ、28・31二番・五番、32六番で、宝島^(たからしま)周辺で終了である。漁場の知識の伝承と、漁業者同士の漁場争いを防ぐために作られた慣習だという。

瀬の地名は、様々な属性を付けて呼ばれ、その位置や特徴などの総合的知識を凝縮したものととして語り継がれてきた民衆知である。海の地名とそれに関わる民衆知を知ることが、文書からは分からない漁村の生活史を知る手がかりともなる。

また枅網設置場所の中間・前後にも時期・潮流によっては魚が集まる場所があって、個人が小さな網をかけることがあった。そうした場所は人には教えない。個人知であった。自分で設置した魚礁は当然人には教えない。個人知はその性格上、他人が知ることは困難であるけれど、民



図6 今津湾の海の地名①

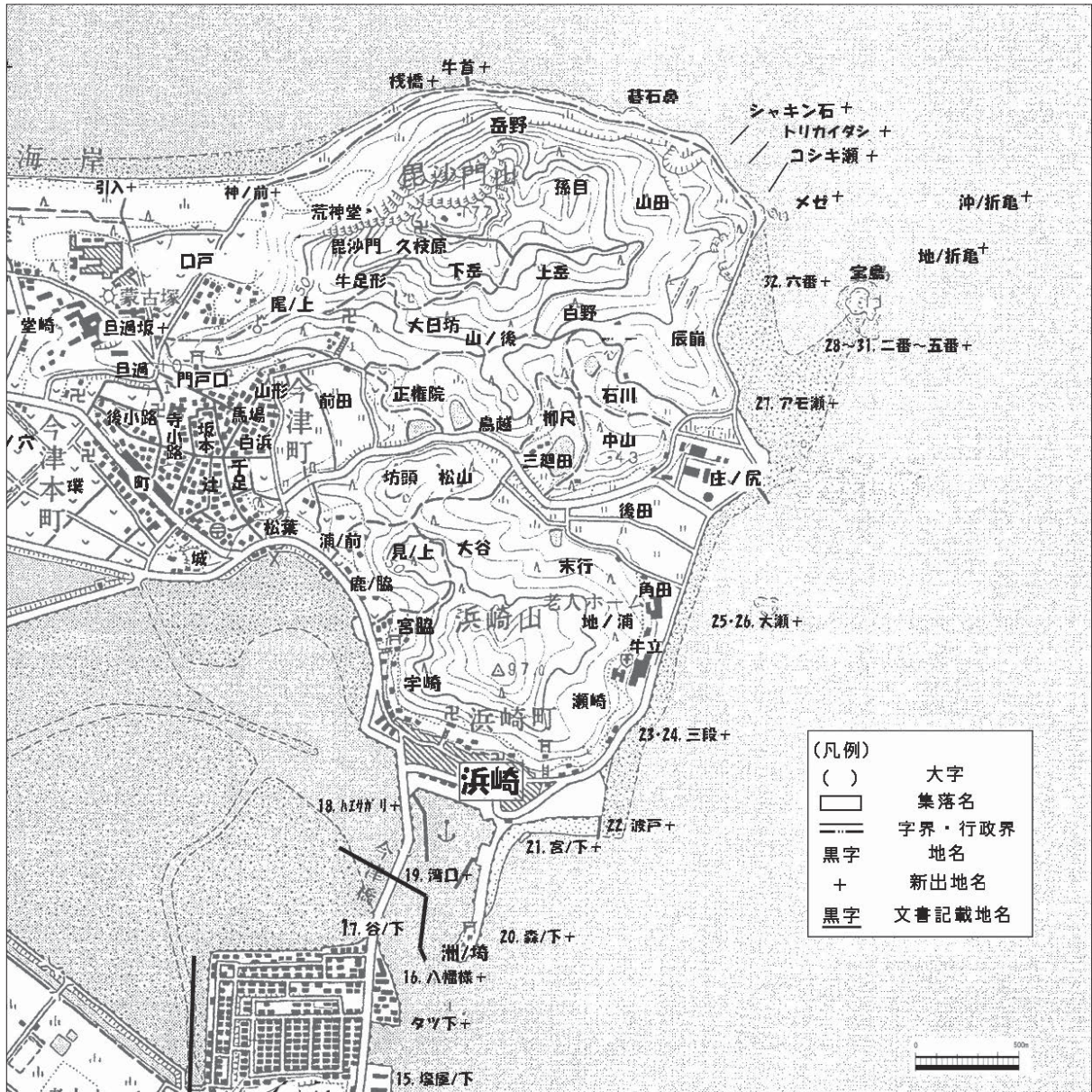


図7 瀬の地名 (福岡市西区大字西浦)

衆知を構成する一部でもあった。

2 漁撈活動と海の知識

古くから漁村が語り継いできたヤマアテ・魚見・風・潮・天気などの海の知識もまた欠かせないのであった。これらの知識は、各漁村によって呼び名やその内容が微妙に異なっていた。動力船の普及していない戦前の日本では、毎年同じ季節に沖合にやってくる「寄り魚」に支えられた地先沿岸漁村が主体であった(野地二〇〇八)。そのため、漁法や漁具は、周辺の地形や環境に強く規定されており、漁村ごとに固有の海の知識が必要となった。以下、糸島地域の漁村が伝えてきた漁撈活動に関わる海の知識について、その内容と特徴について述べる。

(1) ヤマアテ

ヤマアテ(ヤマタテとも)とは、海面上で魚の集まる漁場(瀬)の位置を確認する際に使う伝統的技術である。位置の確認は、陸地や島の一部分をいくつかの目標点と

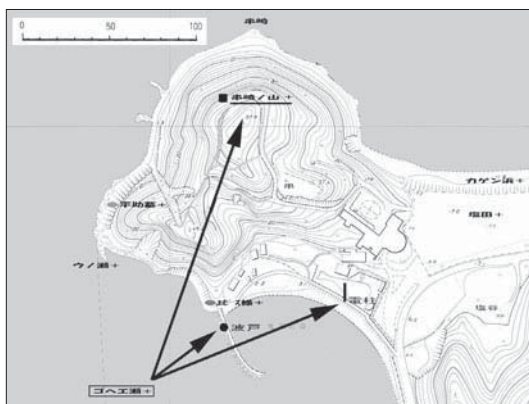


図8 鹿家浦におけるヤマアテの方法

鹿家浦(二丈町)の「ゴヘエ瀬」の位置を確認する際のヤマアテの例を見てみよう(図8)。鹿家浦は、海に飛び出した串崎山の下にある小さな漁港である。「ゴヘエ瀬」は漁港から少し沖合の瀬だが、頭は海面に出ておらず、海面からその位置は確認できない。鹿家浦周辺の瀬は、「波戸」と浜にあった木の「電柱」、「串崎ノ山」の三つの目標物の見かけの位置関係でその位置を確認する。「ゴヘエ瀬」は、海に出て「串崎ノ山」と「波戸」から

してあらかじめ設定しておき、これらの見かけの相互関係を見ることによってなされる。ヤマアテには、漁場の位置が2対の目標物の各前後1対が見かけの上で一定の位置関係をとるような「位置の線」を交叉させた1点として求められる。「二方アテ」のほか、後方の目標物が前方(手前)の目標物に対してとる垂直方向の見かけの動きを手がかりとして求められる「一方アテ」があるとされる(五十嵐一九七七)。

先に見た「松山大瀬」「ツルタ大瀬」などの瀬は、西浦(福岡市西区)の漁師が、ヤマアテをする能古島(図4)の山の名前をとって呼ぶもので、ヤマアテによる漁場の確認が行われたことを示す特徴的な地名である。ヤマアテで使われる目標物は、山ばかりでなく、小島や灯台、電柱、お地蔵様など様々であった。草山の多かった戦前には、山にアテる場合も頂上の松などの大木を目標物として見ることで、より正確に船や瀬の位置を確認した。

引いた線が交叉する点と、「波戸」と「電柱」から引いた線が交叉する点との位置関係でその場所を確認する。いくつかの目標物で、瀬の位置を慎重に確認するのは、岩場の複雑な構造を熟知してのことである。網を入れる場所を間違えると、網が岩場に引っかかって使えなくなる場合もあるからである。

ヤマアテは、漁場によって様々なアテ方があり、非常に複雑な技術であった。漁師たちは、若い頃から舟に乗る中で徐々に覚えていくものであったが、GPS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り、技術や知識が伝承されることもなくなっている。

(2) 魚見

糸島地域の漁村において、漁業者総出で行われた夏から秋にかけての鯛漁の際、欠かせなかったのが「魚見」(山見とも)と呼ばれる人達である。特に目の良い者が、高い山の魚見台に登り、海の色が変わっている所(アカミ)を見つけて、魚の群れの位置を海に出ている船に両手に持った旗(招きサイ)を振って知らせる。漁村によって合図は様々だが、今津浜崎では「押さえれ!」「控えれ!」「抜けれ!」「縮めれ!」などの合図があった。

魚見に立てる人は、村でも2〜3人ほどしかおらず、非常に貴重な存在だった。海岸部の小山には「魚見嶽」「魚見台」といった地名が付いている場所も多くある。戦後しばらくは魚見も行われていたが、魚群探知機の導入で、その役目を終えた。

(3) 風・天気

風は漁村が立地する環境によって異なるため、呼び名も各漁村でそれぞれ異なる。西浦では、「大北」(大風の時の北風)、「北」(北)、「きたこち」(北東)、「こち」(東)、「はい(はえ)の風」(南)、「やませ」(南



写真1 網に付いた焼き岩

風向きや天気は、朝方、南の山の雲の流れを見て判断する。西に行っていれば昼過ぎから西風、北に行っていれば北風が吹く。朝風いでいる方へ舟を漕いで漁に出て、昼からその風に乗って帰ってくればいいという。冬や雨の日は危険なため、ほとんど漁に出なかった。風や潮に頼る和船時代には、風や天気判断が今



写真2 滑石製石錘 (博多遺跡群35次調査区出土)

東)、「さがり」(南西)、「西」(西)、「おおま西」(大風の時の西風)、「あなせ」(北西)が風の名前として呼ばれる。これは生活知で、漁師は「風詞」でその特性を把握している。秋の風詞「あさがらやませのよう

まきた」(「朝潮」・「やませ」が来たら、夕方(三時半)に「北」がふく、次の日は時化になる)などが語り伝えられる。

以上に重要だった。

(4) 漁具の生産と流通

糸島地域では、「温石」と呼ばれる網の錘が古くから使用されてきた。これらは、糟屋郡久山町の若杉山、福岡市西区今津の毘沙門山を原産地とする滑石と呼ばれる特殊な石材で作られ、弥生時代から「九州型石錘」と呼ばれ、連続と使い続けられてきた漁具である。「温石」とは、考古学では一般的に「暖房具として熱して使われる滑石製の石」を呼ぶが、この地域では滑石製の石の錘を「温石」と呼んでいた。当該地域では戦前まで、網に使われる漁具に土製の「焼岩(土岩)」と石製の「温石」を併用してきた(図9)。土錘のみの使用が一般的な他地域に対し、近くで採れる滑石原材を利用した弥生時代以降の北部九州地域に共通する特徴である。

「焼岩」とは土錘のことで、土錘の生産形態は漁村により様々である。しかし、石錘のように特殊な原材を必要とするものでなかったため、各漁村単位で生産が行われていた。土錘自体は、漁師自身が粘土をこねて、箸の周りに粘土を貼り付けて、箸を抜いて孔を穿った。大きさや形状などは、漁師が網にあった形に仕上げた。焼成は、焚き火の中に入れて土師質に焼く場合(二丈町鹿家)もあれば、村にある瓦屋の窯の隅に入れてさせてもらい瓦質に焼く場合(志摩町野北)もあった。また、大分県国東町の業社が行商に来ており、そこから仕入れる場合もあった(二丈町福吉)。

一方、滑石製石錘は「温石」と呼ばれ、戦後しばらくするまで糸島地域を含む博多湾沿岸の漁村で広範に使われていた。石錘の利点は、加工の容易さ、重さ、耐久性にある。今津・姪浜・博多などの流通拠点には、石錘の素材となる四角い素材(隅は加工されて丸みを帯びていた)を扱う「温石屋」なる加工業者がいた。各漁村の漁師達は、都市部へ魚

の販売に訪れた際に素材を購入し、漁村へ帰って網に合う形に棒鉛で型(溝)を刻んだ。各漁村により、漁法や網も異なるため溝は刻まれていなかった⁽¹³⁾。

「温石屋」といっても大規模なものではなく、個人で滑石の加工を行い、素材・加工品を販売する形態を取っていた。江戸時代から「温石」はすでに市場に流通しており(『筑前国統風土記拾遺』)、わざわざ原産地へ取りに行かなくとも、容易に手に入るものになっていたと考えられる。漁村では、都市部(博多・姪浜)から漁具を購入し、その漁具を用いて魚を獲り、都市部へと供給していたのである。このように近代の漁村では、分業型の漁具の生産・流通システムが広範に機能していたのである。滑石製の「温石」は、鉛錘の導人が契機で、戦後しばらくしてほとんどが姿を消すことになる。

3 消えゆく民衆知・個人知

糸島地域は、江戸時代から漁業の非常に盛んな地域であり、昭和初期まで和船による伝統的な漁業が行われてきた。動力船の導入後も幅広い漁業が行われ、多くの人が漁業に従事してきた。

現在、当該地域の漁業は、魚の減少、燃料費の高騰、漁家の減少などを背景に、全体的に低調な傾向にある。魚の減少など環境面の問題も大きいのが、何より漁業従事者の減少には、所得間格差・集落間格差が大きい原因である。80年代までは、漁業でもある程度の収入が得られていたと話す人が多いが、90年代以降、都市部との所得格差が問題となり、兼業もしくは漁業を辞めるものが多くなった。そのため、若者が進んで漁業をやるのがなくなるといって、後継者不足が漁業の縮小化を進めた。また、外部からの釣人が多く入るようになり、バランスを考えない乱獲が続いていることや、工場排水・薬剤流しといった外部的要因も影響として少なくない。

かつて漁家が100軒に迫り、中心的な漁港として栄えた福岡市の今津や浜崎、宮浦、前原市の深江などでは、専門の漁業従事者は数人程度まで減り、漁村としての集落機能は失われつつある。このような中で、漁村が長く伝えてきた漁撈活動に関わる海の知識も消失の危機にある。これらは、魚群探知機やGPSの出現に伴い必要とされなくなり、その位置や特徴を知るものも高齢者に限られるようになった。これら漁村の知識の記録・保存は、限界集落化が顕在化する中山間地域の問題(拙稿二〇〇九)と同様、村落史研究の大きな課題である。

参考文献

- 五十嵐忠孝一九七七「トカラ列島漁民の「ヤマアテ」―伝統的漁撈活動における位置測定」渡辺仁責任編集『生態―雄山閣』
 大津昭一郎・酒井俊二一九八一『現代漁村民の変貌過程』
 楠瀬慶太二〇〇九「限界集落」化の歴史的過程に見る山村の未来」『季刊政策・経営研究』二〇〇九一頁1011
 楠瀬慶太編二〇〇九『怡土・志摩の村を歩く』地域資料叢書十、花書院
 楠瀬慶太・夏木大吾二〇〇八「中世期博多湾沿岸地域における石鍋流通と石錘再利用をめぐって」二〇〇八年度七隈史学会大会報告
 楠瀬慶太・夏木大吾二〇〇九「漁具の生産・流通システムから見た中世博多湾沿岸地域」『怡土・志摩の村を歩く』地域資料叢書十
 田和正孝一九八四「沿岸漁場利用形態の生態学的研究―その意義と方法をめぐって―」『人文地理』三三六―三三
 野地恒有二〇〇八『漁民の世界―「海洋性」で見る日本』講談社
 服部英雄二〇〇六「博多の海の暗黙知・唐房の消長と在日宋人のアイデンティティ」『内陸圏・海城圏交流ネットワークとイスラム』權歌書房

註

- (1) 調査は二〇〇八年八月〜十一月にかけて、福岡市(能古島、玄海島、今津、宮浦、西浦)、志摩町(野北)、二丈町(福吉、深江、鹿家)の各漁村を対象に行った。

- (2) 糸島の漁村では、毎年同じ季節に沖合にやってくる「寄り魚」を獲る沿岸漁

- 業が主体を占め、鰯網や鯛網などの組織だった共同体的な漁業が中心となった。大規模な漁村では、漁戸を二組に分け競いあう制度を採用する場合が多い。網元と網子の組織が残っている地域もあったが、動力船の導入による沖合、遠洋漁業へと漁業形態の変化などとともに共同体的な漁業も衰退していった。
- (3) 海の呼称は、海面の呼称(ナダ・オキなど)や海底の呼称(ヨブ・セ・カケアリ・オキノセ・インなど)まで非常に微細である。ここでは、文献資料等にも多く記載されるセ(瀬)の地名を取りあげる。
- (4) 海の地名の詳細な位置や由来などについては、筑前国怡土庄故地の現地調査報告書(楠瀬編二〇〇九)を参照。
- (5) 和船時代には、沖からも「枺網」を入れた。船から「サイコンヅ」(木製の握り棍棒)で網をこづく。または船縁を叩いて音で魚を追って網に入れた。「枺網」の漁場は元々四七〜四八箇所程あったが、漁業者も減り、少なくなっている。
- (6) 沖と丘場の二箇所あるということである。
- (7) 多くの漁村で「昭和初期には、魚見山には小屋はなかった」という。
- (8) 魚見には目の良いものが選ばれたが、多くの漁村で経験を積んだ年配の漁師が勤めていた。野北では、漁戸を一号、二号の組に分けて互いに漁獲を競っていたが、魚見も二組にそれぞれおり、早く魚群を見つけるかを競った。
- (9) 博多湾沿岸地域では、前近代から近代と類似した石錘の生産・流通のシステムが存在していたと考えられる。中世には、長崎県西彼杵半島産の滑石製石鍋のリサイクルによって石錘を再生産するシステムが機能していた(楠瀬・夏木二〇〇八・二〇〇九)。
- (10) 滑石は、爪でもはがせる程、柔らかいので、非常に加工に適していた。
- (11) 石錘は土錘に比べて重く、網につけても土錘よりも少ない数ですんだ。網によつては、網の端にのみ石錘をつけて、内側には土錘をつけ、併用する場合もあった。
- (12) 石錘の耐久年数は約十年。片側がこすれてくると向きを変えて使った。土錘のように破損することはほとんどない。
- (13) 一方で、すでに溝は刻まれていたという人も多く、使用法が固定化されていく過程で、使う側のニーズに答えたものと考えられる。また、「温石」は今津発祥(江戸期)のカナ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った可能性もある。

服部英雄(九州大学大学院比較社会文化研究院、)

国立歴史民俗博物館共同研究員)

楠瀬慶太(高知新聞社、国立歴史民俗博物館共同研究協力者)

(二〇〇九年七月一五日受付、二〇一〇年一月一三日審査終了)

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*
