

はじめに

みなさん、こんにちは！

このたび、^{たけ しま わた ふね}「竹島に渡った船」というテーマで
^{てん じ}展示をすることにしました。

^{たけ しま お き しま お き に ほん かい に ほん しま}
竹島は、隠岐の島の沖、日本海にある日本の島
です。

^{むかし に ほん じん おお ふね ちい ふね つか}
昔から、日本人は、大きな船や小さな船を使っ
^{たけ しま わた}て竹島に渡っていました。

^{ふね ふね の ひと}
その船のことや、船に乗っていた人たちのこと、
そして、どんなことをしていたのかを、わかりや
^{はなし}すくお話しします。



大谷家と村川家の渡海船



米子の大谷家と村川家は江戸時代のはじめに、日本海にある鬱陵島や竹島に船で行き、産物をもち帰りました。

日本での船の歴史は、縄文時代の「丸木舟」にはじまります。1本の大きな丸木をくりぬいて船にしました。技術がすすんで丸太をくり抜いた木（オモキ）と、のこぎりで引いた板とを組み合わせる作り方で、日本海側の地域で発展したのが「オモキ造り」でした。そして江戸時代前半にはオモキ造りの「北国船」と「羽賀瀬船」が廻船として活躍していました。板材だけを組み合わせる「弁才船」が瀬戸内海や太平洋沿岸で発達し全国に普及すると、「北国船」や「羽賀瀬船」は減ってきますが、地域によっては幕末まで利用されていました。

但馬（兵庫県の北部）の瀬戸村の記録（1654（承応3）年）には、「瀬戸村には、べざい舟三ツ・はがせ舟二ツ・小舟十九あり」と書かれています。

どんな船？

船のかたちの作り方

■オノでくり抜いた木

■ノコギリでひいた板

①大きな1本の丸太をくり抜く



丸木舟
まるぎふね



②オモキ造り



北国船
ほっこくふね



羽賀瀬船
はがせふね



石井謙治 著『図説和船史話』安本泰一、1983.7、国立国会図書館デジタルコレクション
シヨウ https://dl.ndl.go.jp/pid/12648630 (参照 2024-06-17)

③たないた構造



弁才船
べざいせん



『版元日本大船』4 (P18)、世界文化社、1988.11、国立国会図書館デジタルコレクション
https://dl.ndl.go.jp/pid/12674990 (参照 2024-06-24) 18世紀中期の船橋



大谷家と村川家の船の記録

1637（寛永14）年7月、弥三右衛門等36人が乗った村川家の船が朝鮮の「ウルサン」に漂着しました。

対馬宗家文書によると船の大きさは、

- ▶船の長さ…9尋【1尋=5尺=1.5mとすると、13.5m】
- ▶帆の数…12端（反）船
- ▶積むことの出来る荷物の量は、150石=22.5トン
- ▶乗っていた人は36人 ▶荷物はアシカの油、アワビ、材木など

【帆は藁などを編んで作った筵をつなぎ合わせたり、木綿の布をぬい合わせたりしました。横につなぎ合わせる布の数を端（反）で数えました】

1666（寛文6）年、大谷家の船は、2月に米子を出発して隠岐の島へ行き、4月に鬱陵島につきました。

船頭の次郎兵衛さんの報告によると7月に帰国の途中朝鮮へ漂着し、対馬経由で米子に帰りました。

出発時
▶帆の数…13端（反）の船2隻
▶乗っていた人：2隻に50人



鬱陵島で船を造った
▶帆の数・15端



帰りに遭難
▶15端帆の1隻だけ朝鮮に漂着
▶乗っていた人は21人



1693（元禄6）年4月、船頭の平兵衛さんたちの報告によると、▶180石船1隻▶水主21人で鬱陵島に行きましたが、たくさんの朝鮮人がいて漁ができなかったため、朝鮮人2人を連れて米子に帰りました。これがきっかけとなって、鬱陵島に行くことは禁止となりました。

参考資料：『とやまの海と船』（和船建造技術を後生に伝える会調査報告書V）和船建造技術を後生に伝える会、2016年 / 「日本海沿岸地域における船板材の接合技術—オモキ造りに付随する接合技術の比較研究—」広瀬直樹（氷見市立博物館）http://museums.toyamaken.jp/documents/documents037/ 富山県博物館協会HP / 『但馬・廻船史話』安本泰一 2002年 / 大谷家文書1-11、1-31

浜田の八右衛門の船・神東丸

江戸時代の後期、松原浦（現在の島根県浜田市）の八右衛門は、廻船業を営んでたびたび北海道の松前へ物資を運びましたが、その都度、緑豊かで海産物も豊富な鬱陵島周辺を通りました。八右衛門は、鬱陵島に行く計画を立てて、隠岐の福浦を出発しました。まず竹島が見えてきましたが、岩だけの島であることを知っていたので、上陸はしませんでした。当時、鬱陵島は行ってはいけぬ島だったので、八右衛門はとらえられて1836年（天保7年）に死罪となりました。

弁才船…江戸中期には性能向上、海運の主力として全国に普及

八右衛門は大阪の船大工に、小船で、沖走りに都合のよい船を注文しました。できた船が「神東丸」です。

▶80石積み約12トン ▶全長10~11m

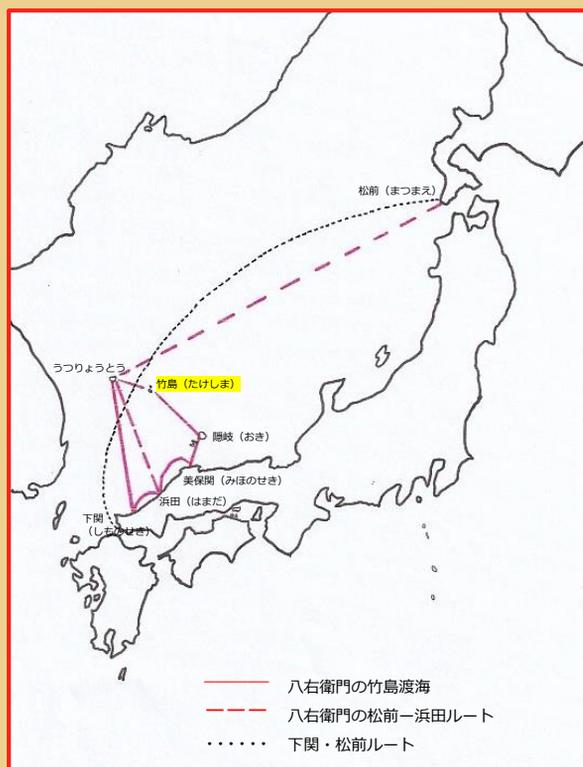


江戸後期の弁才船

【源元日本大観】4 (P15,16) 世界文化社,1988.11.国立国会図書館デジタルコレクション <https://dl.ndl.go.jp/pld/12674990> (参照 2024-06-24)



北前船（弁才船）の模型写真（浜田城資料館蔵）



下関から松前（北海道）に行くときに、鬱陵島と竹島の間を通る船がありました。浜田藩の記録「石見外記」や、鳥取藩の役所でつくられた「日本針図」という絵図などに航路が描かれています。



大阪や瀬戸内では、日本海方面から来る廻船を「北前船」と呼んだ。弁才船が普及すると江戸時代後半には日本海から来る弁才船を「北前船」と呼ぶようになったんだ。



竹島が目印になっていたんだね。

中井養三郎とアシカ猟

～ 竹島丸と千島丸 ～



竹島の領土編入のキーマンは 中井養三郎

おき 隠岐の実業家の中井は、竹島でアシカ猟ができないかと考え、
1903（明治36）年に試しに猟に出かけます。使った船は小
さな船（長さ7.3m幅2.4m）でした。
この経験^{けいけん}を元に中井は竹島での事業を決意し、1904年9月、
日本政府に竹島の領土編入^{りょうど へんにゅう}の願いを出します。これが、竹島
が島根県^{しまね}に所属^{しよぞく}することになったきっかけです。



養三郎さんは竹島に
とっても大切な
人なんだね！



中井養三郎（1864年生まれ）



アシカ猟の本格操業

中井らは、島根県知事からアシカ猟^{きよか}の許可をもらい、
1905年から竹島で本格的に猟を始めます。
1911年の記録によると、従業員23人で竹島丸と千
島丸^{ちしま}を使って合計で8往復したとあり、7回目の竹島
丸には、計算すると3トンを超える荷物が積まれてい
たことが分かります。現在の軽自動車5台分です。
竹島丸がどんな形の船だったのか、残念ながらその
記録は残っていません。



竹島でのアシカ猟の様子（1934年）

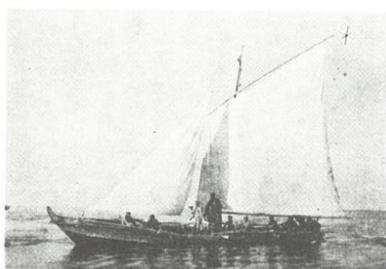


図1 改良漁船帆装の図（明治33年）

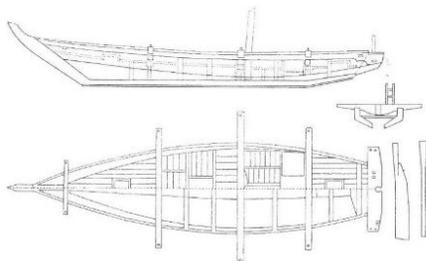


図2 明治33年頃の改良漁船図（長さ3丈5尺・肩巾8尺3寸）

参考になるのが…

1900(明治33)年の改良漁船

明治の終わりごろから少しずつ動力船（ポンポン船）が
登場しますので、アシカ猟が始まったころはまだ帆船で
した。この写真は1900年に隠岐から鬱陵島に漁に出かけ
た船で、長さ10.6m肩幅2.5m、西洋型の帆を掛けてい
たことが分かります。

250kmの日本海を横ぎるためには、海水の侵入を防ぎ荒
波にも耐えることのできる丈夫な船が必要でした。

児島俊平『山陰地方漁業史話』「隠岐と鬱陵島」より

島根県の竹島調査

～ 京都丸と第2隠岐丸 ～

まつなが ぶきち ちし しさつ どうしょ
 松永武吉 知事の視察は、当初、31名が同行し第2隠岐丸で1905（明治38）年8月16日に境港を
 出発する計画でしたが、天気がよくなくいったんは9月まで延期としました。



知事の竹島視察

しかし突然、1905年8月19日に知事は部下3名と視察に行きました。乗った船は海軍が民間から借り上げた「京都丸」です。視察を終え20日に松江に帰った知事は、翌日に報告会を行っています。急に開いたものでしたが、報告会には百十数名が集まりました。

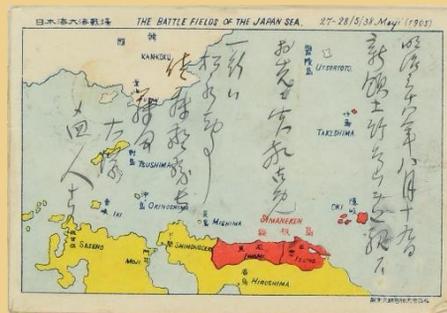


県内では新しく領土と
 なった竹島に興味津々
 だったんだね！



京都丸 (2,687トン)

京都丸から隠岐島司にあてた 知事のハガキ



「明治38年8月19日、新領土竹島を巡視す、お先に失敬御免」と書かれています。（島根県公文書センター所蔵）

きたまえぶね かが せごえ ひろみけ
 有力な北前船船主であった加賀・瀬越の広海家が1895年にイギリスから購入した蒸気船。（現在の「フェリーおき」は2,366トン）
 （長澤文雄氏ホームページ『なつかしい日本の汽船』より）



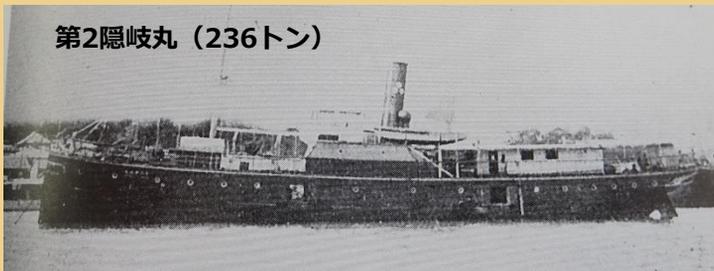
県庁の第3部長ら45名の竹島視察団

当初の予定から遅れること7ヶ月、1906年3月22日に松江港を出発します。漁業・農事・測量等の多くの専門家が加えた視察団でした。一行は西郷港で天候待ちをして第2隠岐丸で27日に竹島、28日に鬱陵島を訪問します。この視察の様子は奥原碧雲の『竹島及鬱陵島』（1907年）に詳しく書かれています。



竹島視察団の集合写真

○が中井養三郎、○が奥原碧雲
 （島根県立図書館所蔵）



第2隠岐丸 (236トン)

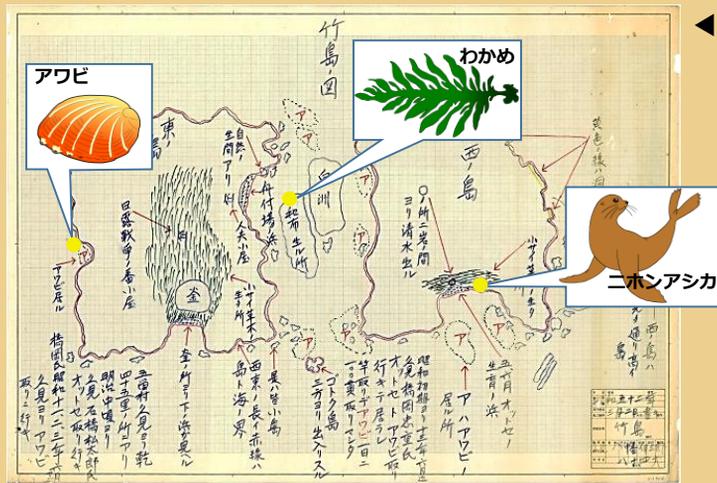
隠岐の4郡が共同で運航していた隠岐航路を隠岐汽船が引き継ぎ、1895年に第2隠岐丸を加えて2船体制で営業を開始。これで隠岐汽船の基礎が固まりました。

（隠岐汽船『百年の航跡 隠岐汽船創立百周年記念誌』より）

カンコ船とカナギ漁

豊かな漁場、竹島

竹島周辺の海域は、南からの暖流と北からの寒流が交わる「潮目（しおめ）」があり、水産資源が豊富な漁場となっています。隠岐から竹島にカンコ船をもっていき、盛んにカナギ漁が行われました。昭和の初め、竹島に渡った隠岐の八幡伊三郎さんが描いた地図「竹島ノ図」には竹島で捕れる海産物について細かく記してあります。



「竹島ノ図」

八幡伊三郎さんが描いた地図



隠岐の漁師さんが「カナギ漁」をしているところ

箱めがね

舟の上で、木箱の底にガラスを張った「箱めがね」で海底をのぞきながら、竹竿の先に金具を取り付けた漁具を使ってアワビやサザエを捕ることを「カナギ漁」と言います。

浜田正太郎のカンコ船設計図とその模型

江戸時代から使われてきた矧船（はぎぶね）は木材の減少や漁法の改良により明治以降急速に使われなくなったといわれ、かわりに使われるようになったのがカンコ船です。カンコは船が軽快で浪切がよく、帆走が自由で、大体が板造りのため安く、釣り漁にも、カナギ漁にも使うことができる点に長所がありました。



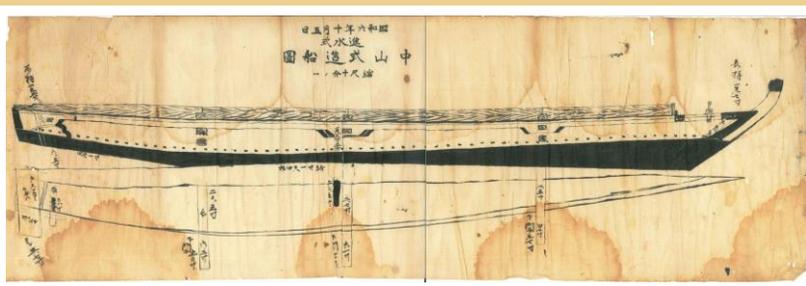
浜田正太郎氏

生年：1912（明治45）年

没年：1976（昭和51）年

西郷西町の美濃屋（松崎さん）

で大工の弟子入り。22歳の時に独立しました。



▲浜田正太郎氏所有の船の設計図『中山式造船図』

1931（昭和6）年、師匠から浜田氏へ手渡された図面。

“つくるのに昔から製図などはしなかった。みんな頭の中にある形でつくっていた”という船大工の証言もあることから、紙に書かれた図面は貴重なものです。

カンコ船って？

カンコ船は北陸・山陰海岸に多い小型漁船。

多くは矧（はぎ）板の5枚仕立てで、長さ7～8メートル、幅1.2メートル程度のもの。手漕ぎで、帆は持たない。カンコの言葉の意味はわかっていません。



▲“カンコ船”の模型

製作者は浜田正太郎氏。戦前に一人で作った木造船の9分の1のサイズにして忠実に再現しました。素材はヒノキ（本物はスギ）。幅約23.5センチ、長さ81センチ。隠岐の島町東郷神米の旅館「金峰荘（きんぶそう）」で舟盛りの器として使われていました。

じょう やく と こう 平和条約前後の竹島渡航

● 平和条約署名の前と後、日本から竹島に渡った関係者の動きと、それに対する韓国側の動きを紹介します。

ぎよせん い せ 漁船「第三伊勢丸」

1951年4月、隠岐の島久見地区の漁師、浜田正太郎の漁船が江津沖で故障に見舞われて、竹島付近まで漂流した際、鬱陵島から来たとみられる朝鮮人数十名の漁夫と漁船数隻を目撃しました。

じょうやく サンフランシスコ平和条約

1951年（昭和26年）9月8日 調印
1952年（昭和27年）4月28日 発効

ポイント！

島根県の漁業は戦前の衰退から立ち直りつつあり、公海での漁業に期待が寄せられ、また資源調査や漁場開拓にのりだしていました。

あさなぎ 練習船「朝風丸」

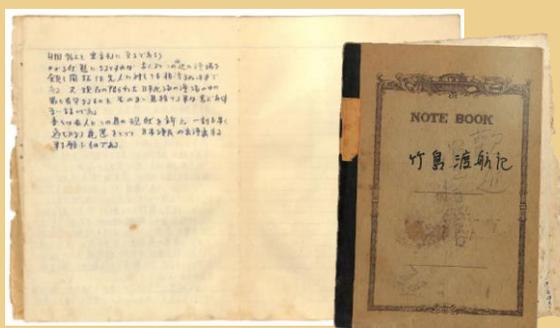
平和条約で竹島が戻ってくるのが分かり、1951年11月鳥取県立境高校水産科の教員らが練習船で竹島の現状を確認へ向かいました。

この渡航に参加し、竹島に朝鮮人たちが残した遺物を確認した吉岡博教諭は、航海日記にこう記しています。

「世人に島の現状を訴え、一刻も早く適切なる処置をとって日本漁民の出漁出来ることを願うものである。」



境高校水産科の竹島探検

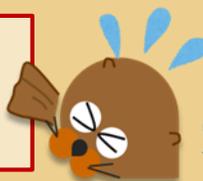


竹島渡航記

しかし！ 韓国の初代大統領が竹島を自国の領域に取り込んでしまった！ → 竹島問題の始まり

かいよう しゅけん せんげん りしょうぼん せつてい 海洋主権宣言 李承晩ラインの設定

1952年（昭和27年）1月18日 発表



また竹島で漁業が出来るようになると思っていたのに…！



すいさん しけん せん

島根県水産試験船「島根丸」

1953（昭和28）年5月、対馬海流を調査中だった島根丸は、竹島に韓国旗を掲げた動力船6隻、無動力船6隻と鬱陵島から来た漁民を確認。6月15日、16日にも韓国人を発見。

このことは県へ報告され、国へも伝わり大きく報道されました。

がいむしょう
外務省による
しかし
げんじゅうこうぎ
嚴重抗議

かんこくせいふ
韓国政府
かんこくりょうど
「竹島は韓国領土」と回答



1953年「島根丸」から竹島へ上陸した神藤場長（中央）等『島根県水産試験場八十年史』より

島根丸はその後も、9月17日、10月21日、1954年3月23日に竹島へ上陸し、調査を行いました。



おき すいさん おおとりまる

隠岐高校水産科練習船「鵬丸」

1953年6月25日、新聞の竹島取材に協力した島根県立隠岐高校水産科の市川校長の指示で竹島へ。6人の韓国人が島にいることを確認しました。

同じころ島根県と海上保安庁も竹島調査を計画し、鵬丸に1日遅れで竹島に到着。

島では「島根県隠地郡五箇村竹島」と書いた標柱と禁止事項を記した制札を建てたり、韓国人へ事情聴取などを行いました。



昭和8年建造 初代 鵬丸



隠岐水産高校に現存する「鵬丸」の錨



島根県と海上保安庁が合同で建てた領土制札



舞鶴海上保安部ならびに境海上保安部巡視船「おき」「へくら」

島根県水産試験船「島根丸」の一件を受けて、海上保安庁は関係省庁と協議の上、1953年6月17日に「竹島周辺海域の密航密漁取締りの強化」を決定しました。

1953年7月12日、巡視船「へくら」が韓国側から発砲される事件が発生。翌年8月23日には、巡視船「おき」が竹島近海を哨戒中、小銃あるいは自動小銃の銃撃を受け被弾しました。また同年11月21日にも、巡視船「へくら」、「おき」が、竹島から韓国側の砲撃を受けました。

パトロールを強化することになったよ。竹島周辺は危険な場所になってしまったんだ！





竹島での最後の漁

●李承晩ライン宣言後、韓国の竹島警備が厳しくなるなか、危険を冒して島根県と久見漁協が行った竹島の漁業権行使について紹介します。

島根県漁業取締船「島風」

1954（昭和29）年5月、「島風」にカンコ船3隻をつ積み、5船の巡視船「おき」「くずりゅう」「ながら」「みうら」「へくら」に警護されながら竹島で漁業を行いました。



1954年5月2日撮影：隠岐島前別府湾「島風」（右端）と海上保安部巡視船「おき」他4船

午前10時ごろカンコ船3隻でわかめの刈り取り、アワビの漁獲などが行われました。しだいに海が荒れて来たので午後2時に「漁業権行使」を終え、隠岐に帰島しています。



海上保安部巡視船「おき」（境海上保安部提供）

この行動は、韓国側にも伝わり6月からは警備隊が島に配置されました。その後、日本人による竹島近海での操業は70年近くできないままとなっています。



左）1954年5月2日撮影：「島風」船上 出航前の記念撮影（島根県水産課職員、船長と脇田久見漁協同組合長と10名の同漁協組合員）

下）1954年6月10日：竹島に戦後初の出漁（竹島への出漁を熱望していた隠岐の島漁民十数名が出漁し、久しぶりに行われた漁の様子が記されている。）『隠岐公論第1号』より



海上保安部巡視船「くずりゅう」（境海上保安部提供）

竹島に戦後初の出漁

久見漁協 脇田組合長等で

日本領か？ 韓国領か？ 竹島への出漁を熱望していた隠岐の島漁民十数名が出漁し、久しぶりに行われた漁の様子が記されている。『隠岐公論第1号』より



海上保安部巡視船「へくら」（境海上保安部提供）

現在の巡視船と漁業取締船



おき
(境海上保安部ホームページより)



巡視船おき

2017(平成29)年2月に境海上保安部に所属。全長は96m、総トン数1500トンです。

火災や不審船対策の放水銃や遠隔操作高性能ズームカメラ、5か国語による停船命令などの表示装置などを備えています。



巡視船ってなに？

海上保安庁が持つ船のうち、警備・救難などの任務に当たるものを指します。

また基地の周りで同じ仕事を行う小型のものは「巡視艇」と言われます。



海上保安庁ってなに？

海上での人命や財産を守り、法律違反の予防などを任務とする国土交通省の組織です。

1948(昭和23)年5月1日にアメリカ沿岸警備隊をモデルに作られ、この時に境海上保安部も同時に置かれました。



官船「白額丸」(913トン)



用船「はやま」(499トン)



用船「かなざわ」(499トン)



用船「りあす」(499トン)



用船「かちどき」(499トン)

(境港漁業調整事務所ホームページより)



水産庁の漁業取締船

山陰沖では境港漁業調整事務所の元に漁業取締船が5隻配備されています。

またズワイガニ狙いの韓国漁船の活動が盛んになる11~5月の間は重点取締期間となっています。

官船:全乗組員が漁業監査官の船を指します。

用船:水産庁が民間船を民間乗組員付で借り上げている船。漁業監査官が1、2人乗船しています。



せいふう
(島根県ホームページより)



島根県の取締船

2016(平成28)年3月18日に完成。全長36.7m、総トン数は125トンです。

島根県の沿岸や沖合における違反操業の防止指導や検挙、さらには国の取締船とともに外国漁船の違反操業の防止を行っています。

竹島に渡った船

関係年表

江戸

1618 幕府、米子の大谷・村川家に鬱陵島への渡海を許可

渡海船が嵐で朝鮮に流れ着いた事件（1637、1666年）の記録が残っており、そのころの船の様子を知ることができます

1617年、米子の大谷甚吉が嵐で船が流され鬱陵島に行ったのがきっかけです

1696 幕府、鬱陵島への渡海を禁止【元禄竹島一件】

1836 幕府、鬱陵島での密貿易により八右衛門に死罪申渡し【天保竹島一件】**▲神楽丸**

中井養三郎は1903年、リャンコ島（現在の竹島）でのアシカ猟を試みます
▲帆船（長さ7.3m幅2.4m）
そして翌年、政府に領土編入願を出したのが閣議決定となったきっかけです

明治

1905 政府、竹島の領土編入を閣議で決定（1月）

中井ら、竹島でのアシカ猟に着手（6月）
▲竹島丸・千島丸

閣議決定を受け、島根県は動き出します
・竹島が県に所属したことを周知（2月）
・中井らにアシカ猟を許可（6月）
・県知事が竹島を視察（8月）**▲京都丸**
・45名の竹島視察団を派遣（翌年3月）
▲第2隠岐丸

大正

隠岐の漁師は、戦前まで何事もなく竹島で漁業を続けてきました。そのことは残されたたくさん資料から確認することができます
・アシカ漁の写真、新聞記事・竹島の見取り図
・カナギ漁の日誌・**▲カンコ船**の設計図 など

1945 第2次世界大戦終戦

日本の船は平和条約の発効まで、竹島に近づくことが禁止されました

竹島は日本領とすることで決着しました

日本では竹島での漁が再開できると期待が高まり、いろいろな船が竹島に向かいました
▲第3伊勢丸 ▲朝風丸 ▲島根丸 ▲鵬丸

昭和

1951 サンフランシスコ平和条約の調印（9月）

1952 韓国、李承晩ライン宣言（1月）【竹島問題の始まり】

1952 平和条約の発効【日本国独立回復】（4月）

韓国は日本に対し少しずつ圧力を強めていきます
・武装要員の派遣
・巡視船への発砲
・無人灯台の点灯

1953 島根県、竹島での漁業権を隠岐の漁協に許可（6月）

1954 久見漁協、島根県や海上保安庁の協力を受け竹島で漁を行う（5月）**▲島風**

EEZとは…
排他的経済水域のこと。沿岸200カイリ以内の水産資源などを利用することができる

1954 韓国、竹島を不法占拠（6月）

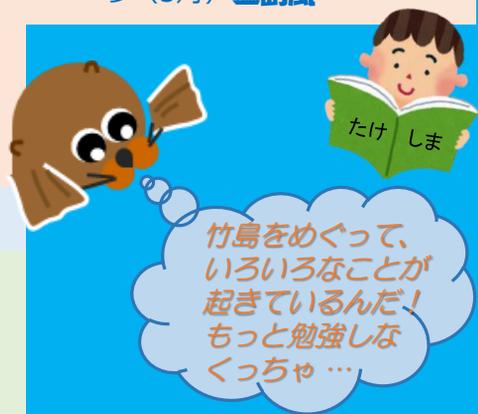
日本の漁船は竹島に近づけず、99年に設けられた暫定水域も事実上韓国の漁船が独占。日本のEEZにも入りこんでくるので、山陰の漁業関係者は困っています

平成

1999 日韓漁業協定の発効（1月）【暫定水域の設定】

現在、日夜、山陰沖の安全確保や漁業取締が行われています
・境海上保安本部 **▲巡視船おき**
・境漁業調整事務所 **▲漁業取締船「白嶺丸」** など5隻

令和



「竹島に渡った船」関連地図



(国土地理院ホームページより 表記を追加)



(国土地理院ホームページより 表記を追加)



(国土地理院ホームページより 表記を追加)



(国土地理院ホームページより 表記を追加)

- ① 久見：竹島の価値を知り漁業権を守ってきたのは久見の人たちです。浜田正太郎の生まれた場所です。
- ② 福浦：江戸時代に大谷・村川両家や浜田藩の八右衛門の船がここで出航の日を待ちました。
- ③ 西郷：隠岐で一番大きな港です。中井養三郎が作ったアシカ猟の会社もありました。
- ④ 七類：取締船「島風」の母港。1954年にカンコ船を積んで竹島に行き、最後の漁をサポートしました。
- ⑤ 境港：山陰を代表する港。朝凧丸が竹島に行きました。境海上保安部と境漁業調整事務所があります。
- ⑥ 米子：江戸時代に鬱陵島や竹島に行った大谷・村川両家はこの地の商人でした。
- ⑦ 瀬戸ヶ島：水産試験船「島根丸」の母港。1953年に竹島で韓国人漁民の不法操業を発見しました。
- ⑧ 外ノ浦：天然の良港で江戸時代に多くの廻船が入りました。八右衛門は隣の松原浦で生まれました。
- ⑨ 対馬：鬱陵島や竹島に渡っていた米子の船が朝鮮へ流れ着いた後に対馬経由で帰国しました。
- ⑩ 下関：下関と北海道間を結ぶ航路の中には竹島と鬱陵島の間を通るものがありました。
- ⑪ 舞鶴：福井から山陰沖の海上を管轄する第8管区海上保安本部の本部がここにあります。
- ⑫ 鬱陵島：1695年まで米子の米子家や村川家が渡っていました。