

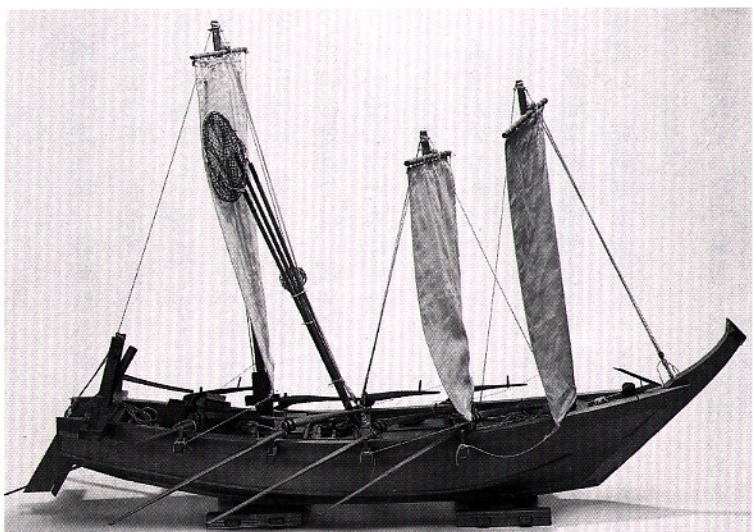
その名称からも、水軍が活躍した時代をうかがうことができます。

近世になると、大坂と江戸とを往復する廻船の航路が開け、伊豆半島南部の港は風待港として繁栄しました。駿河湾内でもローカルな廻船が活躍したと考えられ、西伊豆方面や遠州相良港、清水港と、沼津港や三津港の往来があり、また、海産物が江戸にも運ばれていました。幕末、ロシアのディアナ号の遭難に際し、地元の船大工による洋式帆船の建造が戸田村で行われたことは、日本の近代造船技術史上、有名なできごとです。

## 焼津と和船

### ●江戸時代の八挺櫓

小型軍船の「小早」は、小回りのきくこ



八丁櫓の模型

とを利点として作られた和船です。より早く漁場に到着でき、かつ魚群を追うのに都合のよいこの船に注目したのが、焼津や伊豆、御前崎の漁民でした。この船をまねて造られたのが、静岡県を代表する漁船「小早型カツオ一本釣り漁船」です。

焼津には、この漁船と八挺櫓についての興味深い史話があります。

八挺櫓の漁船は、既に明暦年間以前（一六五五以前）に使用されていたと推測されています。江戸時代、八挺櫓は「八ドロ」「御法度の櫓」として、特に許可のないものには使用が禁止されていました。漁船については七挺櫓以上の使用は許されていませんでした。

徳川家康は戦乱の折、現在の焼津市内の城の腰、北新田、鯛ヶ島から漁船を集めました。総数二十四隻の漁船は警衛として駿河湾を渡ろうとしましたが、天候が悪く波

が高いため、懸命にこいでも前に進みません。漁夫の一人がこれより速く船を進めるためには「八ドロ」を使う以外はないと申しました。そこで家康は、焼津の小早型カツオ一本釣り漁船に限り、八ドロの使用を許可したということです。明治維新以前、その他の地域で漁船として八挺櫓を使用した所はありません。

当時の漁船の肩幅は、八尺から八尺五寸くらいで、八挺櫓をこぐための八人に加えて計十二人から十五人の漁夫が必要とされました。文政十二年（一八二九）に駿河代官羽倉簡堂が記した『駿河志略』によると、航海の距離は二、三十里と表されています。これから、漁場は伊豆沖にまでわたっていたことがうかがえます。性能のよい漁船とはいえ、無動力の船で駿河湾をわたる漁は、かなりの危険がつきまとう仕事だったことが想像されます。