

近世から現代に見られる“牡蠣船”の 機能的形態変化に関する調査研究

RESEARCH ON FUNCTIONAL CHANGES OF “OYSTER BOATS” IN PRESENT AGE FROM MODERN

畔柳昭雄*・菅原 遼**
Akio KUROYANAGI and Ryo SUGAHARA

要旨：本研究では、近世・近代に隆盛を誇った牡蠣船に着目し、近世から現代にかけての牡蠣船の歴史的変遷や機能的・形態的变化を捉えることを目的に、文献調査、ヒアリング調査、現地調査を行った。その結果、牡蠣の販路拡大のための運搬船として生まれた牡蠣船は、その営業形態が生産物販売から調理、飲食等の付加価値販売へと移行していくにつれて、屋形船形態への変化や機能用途の付加及び規模拡張がなされ、その変遷を捉えた。また、現存する牡蠣船は水面利用の一方策として位置付けられ、地域特有の観光資源として価値認識がなされてきている状況を明らかにした。

キーワード：牡蠣船, 屋形船形態, 形態変化, 水辺のまちづくり

1. はじめに

近年、都市内の河川や運河などの水辺を親水空間として再生することで、水辺に人々の賑わいを取り戻す取り組みが進められている。こうした機運の中で、東京都では利用の低下した臨海部の運河を観光・景観・回遊性の面から再生する取り組みを2005年から「運河ルネサンス事業」¹⁾としてガイドラインを整え、水域占用許可の規制緩和や背後のまちづくりと一体化した運河の水辺整備を支援している。また、大阪府でも都心部を囲む河川を水の回廊と位置づけ2001年から「水都・大阪」¹⁾の復興を目指した取り組みを展開しており、従来、規制されてきた河川を利用した水上カフェなどの施策が計画されてきている。さらに、広島市では2004年から京橋川や元安川において「水辺の社会

実験」を展開し、都市環境としての水辺の活用を模索してきている。この水辺の社会実験は、今日、全国的な広がりを見せ、都市部から郊外の水辺においても取り組みがなされてきている。

一方、近世の城下町大阪に目を移すと、そこに造られた堀川や掘割の水面には生簀船や牡蠣船が季節毎に姿を見せ営業されることで、水辺は水面を含み一帯が積極的に市街地形成に利用されてきていたことが分かる。しかし、時代が進み道路整備が進展すると水辺は都市の裏側へと様相を変え、情緒や風物詩となる季節ごとの営みも消失した。

このような近世以後の堀川に関する研究は、小田や花村らによる研究²⁾³⁾があり、堀川における浜地のデザインの規定に着目し、絵図を用いて人間活動と水辺空間に見られるデザインの展開について

* 正会員 日本大学理工学部海洋建築工学科 教授・工博

**正会員 日本大学理工学部海洋建築工学科 助手・博士 (工学)

て考究しており、その中で小田は絵図に見られる「牡蠣船」を取り上げている。また、歴史地理学の実験分野では、堀川における牡蠣船の研究が片上により「近世から近代における広島カキ船営業の地域的展開」⁴⁾として報告され、近世から近代における広島のカキ船(原文表記のまま)の販売活動を消費・流通の面から考究している。こうした研究により牡蠣船の存在等は明らかにされたが、形態や機能に対する言及はなく、水産関係の文献資料⁵⁾や郷土史⁶⁾などでも牡蠣船の発祥やその歴史について取り上げたものはあるが、極めて概論的であり、内容の多くが出所を同一のものとし、牡蠣船経営やその由来、人物に関する史実や回想録に留まり、牡蠣船に関しては間取図が残されているに過ぎず、現状では牡蠣船の空間や形態に関して体系的にまとめられた研究や資料はない。

2. 研究の目的と方法

近年、水辺は護岸整備の面で親水的配慮が展開されているが、河川などの水面利用は法的制約が多く、恒常的で継続的な水面利用の事例は少ない。そのため、水辺利用の規制緩和の効果は水上レストラン船などの活用から検討するようになってきた^{注1)}。こうした動向の中で本研究では、近世から近代にかけて隆盛を誇った牡蠣船に着目し、これまで体系的に把握されていない牡蠣船の発祥に見られる歴史的経緯や空間形態、機能について捉えることを目的とする。

牡蠣船は、民間事業者により建造され発展衰退したため、記録や資料がほとんど存在せず、牡蠣船と関係の深い広島県における牡蠣養殖の歴史的経緯などから関連記述を見出す程度となっていた。そこで、参考文献^{5)~35)}に基づき資料を再整理すると共に、図書館市史編纂室や郷土資料館、水産振興センターなどにおいて文献資料や写真を収集し、合わせて学芸員や牡蠣船経営者にヒアリング調査

を行った。しかし、近世の牡蠣船やその建造に関する図面や関連記録などは見出せなかった。そのため、参考資料に対する信憑性問題が伴うが、参考文献等で入手できる資料は研究論文から郷土史まで幅広く収集することで、その記述内容や年代などを細かく精査し、可能な限り記述内容に齟齬が無いか確認を図った。また、現存する牡蠣船については2010年8月から2014年10月までの間に断続的に現地調査を実施し、合わせて可能な限り関係者にヒアリング調査を実施した。

尚、本稿では牡蠣の文字表記に関しては、文献資料は「牡蠣」と「蠣」「カキ」が使われ統一された表記はないが、「牡蠣」の文字を用いることとした。

3. 牡蠣船の活動と発展

3.1 牡蠣船発祥の背景

2014年の調査時点で現存する牡蠣船は図1に示すように、広島市の元安川と呉市の堺川、長野県松本市の松本城の外掘及び大阪市の土佐堀川に5隻ある。牡蠣船の前身となる船は江戸時代初期に安芸の草津村(広島県佐伯郡に存在したが、1909年町制施行で町となり1929年4月1日に広島市に編入合併した。)から登場し、その後、時代的要請に基づき機能用途や形態的な変化を伴い、現存する屋形船形態の牡蠣船の原型が生み出されてきた。そして、船歴を経過すると共に船体は新造・補修されながらも屋形船形態の機能的、形態的な継承がなされることで今日に至っている。

この牡蠣船の変遷を資史や資料^{5)~35)}に基づきその経緯を表1に示す。牡蠣船はその発祥を遡ると水産物としての牡蠣の生産・販売と密接に関係していることが分かる。元来は1619年(元和5年)に紀州和歌山の藩主浅野長晟が安芸藩主として転封の際、和歌山の牡蠣種を移入することで安芸牡蠣の改良(大粒化)を図り、これに合わせて草津村(現広島市草津)や仁保島村(現広島市仁

保)での牡蠣の実入り場の改良開発と養殖法の改良(ひび立て養殖法)が進むことで養殖牡蠣の増産に成功した。このことにより水揚げ収穫された大量の牡蠣の販売流通先を広島の下だけに依存することが限界となり、新たな販路拡大の必要性が生じた。そこで1660年(万治3年)頃から草津村の牡蠣師5名が船で広島近傍の港を巡り牡蠣の販売を行うようになった。これが牡蠣船(牡蠣運搬船)の最初の起こりとなる。その後、1673年(延宝元年)には広島から牡蠣を海上運搬することで近畿地方における販路が開拓されて行く中で、大阪の堀川における牡蠣の実演販売に成功した。この頃は広島から大阪まで概ね3日程の海上帆走を要し、牡蠣は殻つきのまま潮水に浸した俵に詰めて運搬し、大阪の間屋に卸された。その際、牡蠣船業者も自らの船上で牡蠣打ちを実演し剥き身での販売を行った。これが商人たちに受け入れられることで、大阪堀川で牡蠣販売する牡蠣船が次第に増加し1687年(貞享4年)には16隻の草津村の牡蠣船が大阪での販売に従事した。大阪堀川での牡蠣船営業の形態は、牡蠣の収穫季節の10月

下旬に広島から牡蠣俵を船に積み込み、大阪に到着後船上で営業を行い、翌年2月頃に牡蠣が無くなると広島に帰港した。この季節移動は大正時代初期まで毎年繰り返された。大阪に運び込まれた牡蠣は鮮度保持のため俵ごと川の中に沈められ販売時に引き上げられた。その後、牡蠣俵は広島から定期的に追送することも行われた。1688年(元禄元年)には草津村と仁保島村に養殖牡蠣仲間株の組織が形成され、大阪における牡蠣船販売を国

元の三次藩主が許可する制度(元禄年中牡蠣株制度)ができた。翌1689年(元禄2年)には牡蠣船の隻数の制限が発令され、年間に銀一貫目の運上金を収めることになるが、移住業者の増加により紛争が起き、1699年(元禄12年)には一時大阪での牡蠣取引が差し止めとなる。1700年(元禄13年)三次藩から定法の基本が示され、草津牡蠣仲間株定法が正式になり18隻の牡蠣船が大阪で営業するようになった。その後1735年(享保20年)と1762年(宝暦12年)に定法の一部が改正されたが、この定法では、牡蠣の作り方、取り揚げ方、荷造り、大阪への牡蠣追走含む売買の統制、牡蠣船の乗員数まで細かく規定していた。1708年(寛永5年)大阪宝永大火の際の功績により、大阪市内における牡蠣船商内自由の特権が草津村の牡蠣船に賦与されることで独占的な販売が行われるようになり、牡蠣船の営業が活発化した。そして、牡蠣船では剥き身販売の他に牡蠣料理の提供がなされるようになり、そのための専用の座敷を備えた屋形形態の船が建造されるようになった。これが現在の牡蠣船(屋形船形態)の原型となり

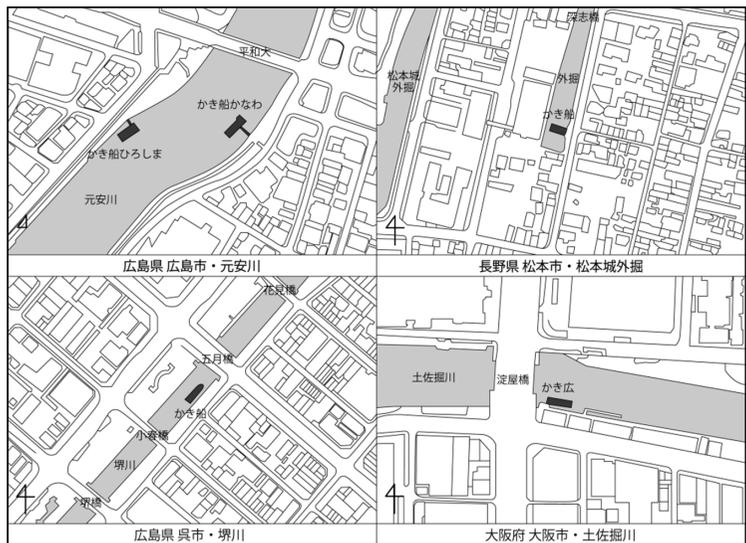


図1 現存する5隻の牡蠣船の位置(現地踏査の後地図を用い作図)

表1 牡蠣船の歴史的変遷 5)~35)

年代	歴史的変遷
1619年 (元和5年)	紀州和歌山の藩主浅野長晟が安芸藩主として転封の祭、和歌山の牡蠣産を移入することで安芸牡蠣の改良が図られる。 草津村(現広島市草津)や仁保島村(現広島市仁保)での牡蠣の実入り場の改良(ひび立て養殖法)が進むことにより養殖牡蠣の増産に成功する。
1660年 (万治3年)	草津村の牡蠣師5名が船で広島近傍の港を巡り牡蠣の販売を行うようになる。 これが牡蠣船(牡蠣運搬船)の最初の起こりとなる。
1673年 (延宝元年)	広島から牡蠣を海上運搬することで近畿地方における販路が開拓され、大阪の堀川における牡蠣の実演販売に成功。
1687年 (貞享4年)	16隻の草津村の牡蠣船が大阪での販売に従事。
1688年 (元禄元年)	草津村と仁保島村に養殖牡蠣仲間株の組織が形成される。 大阪における牡蠣線販売を国元の三次藩主が許可する制度(元禄年中牡蠣株制度)ができる。
1689年 (元禄2年)	牡蠣船の隻数の制限が発令され、年間に銀一貫目の運上金を収めることになるが、移出業者の増加により紛争が起る。
1699年 (元禄12年)	一時大阪での牡蠣取引が差し止めとなる。
1700年 (元禄13年)	三次藩から定法の基本が示され、草津牡蠣仲間株定法が正式となり、18隻の牡蠣船が大阪で営業するようになった。
1708年 (宝永5年)	大阪宝永大火の際の功績により、大阪市内における牡蠣船商内自由の特権が草津村の牡蠣船に賦与されることで独占的な販売が行われるようになる。
1743年 (寛保3年)	牡蠣船の乗員数が3名までと制限され、草津村は21隻、仁保島村は14隻と制限される。
1735年 (享保20年)、 1762年 (宝暦12年)	定法の一部が改正されたが、この定法では、牡蠣の作り方、取り揚げ方、荷造り、大阪への牡蠣追走含む売買の統制、牡蠣船の乗員数まで細かく規定された。
1767年 (明和4年)	反統制的な牡蠣販売の動きが現れはじめ、矢野村(現広島市安芸区矢野)や他の無株者らが尼崎、堺、住吉などに牡蠣船を出すことで提訴されたが、その後も無株者らの動きは増え続ける。
1804年 (文化1年)	紀州産の牡蠣など広島以外のものも出回るようになる。
1805年 (文化2年)	草津村と仁保島村は大阪以外の瀬戸内海各地の港や河川において牡蠣船による販売を展開するようになる。
1809年 (文化6年)	広島に牡蠣仲間株に属さない無株者の牡蠣船が増えることで、より一層販路を増加させることになる。
1815年 (文化12年)	牡蠣販売では後発となる矢野村(現広島市安芸区矢野)が京阪地方以外の瀬戸内海沿岸一帯の販路を開拓する。
1819年 (文政2年)	草津村の牡蠣船は大阪堀川の21隻(40石積:4隻、50石積:16隻、60石積:1隻)を含めて84隻まで増える。
1821年 (文政4年)	牡蠣船が大阪堀川に35隻(草津村21隻、仁保島村14隻)出向く。
1829年 (文政12年)	大阪における広島産牡蠣の独占販売権が失われる。
1850年 (嘉永3年)	新たな販路の開拓がなされ淀川水系を遡ることで、京都、伏見、近江、大和路まで販路が拡張される。
1871年 (明治4年)	牡蠣仲間株制が消滅。
1881年 (明治14年)	大阪堀川に35隻が集まり、瀬戸内海各地の港には42隻(内30隻早野村)の牡蠣船が出向く。
1909年 (明治42年)	草津村の牡蠣船は大阪堀川に16隻、京都鴨川に1隻とその数は減少。
1916年 (大正5年)	京都鴨川の牡蠣船が4隻に増え、九州別府港に1隻が赴く。
1920年 (大正10年)	第一次世界大戦後の国内経済の状況を受け、客が増えるにつれて牡蠣船は150隻まで増え、最盛期を迎える。
1924年 (大正13年)	大阪、京都の牡蠣船の数は変わらず、別府港は2隻になる。

形態的変化の起こりとなる。1743年(寛保3年)には牡蠣船の乗員数は3名までと制限され、草津村は21隻、仁保島村は14隻と規制されるようになる。1767年(明和4年)には反統制的な牡蠣販売の動きが現れはじめ、矢野村(現広島市安芸区矢野)や他の無株者らが尼崎、堺、住吉などに牡蠣船を出すことで提訴されたが、その後も無株者らの動きは増え続けた。そして、1804年(文化1年)頃からは紀州産の牡蠣など広島以外のものも出回るようになった。そのため、1805年(文化2年)草津村と仁保島村は大阪以外の瀬戸内海各地の港や河川において牡蠣船による販売を展開するようになった。1819年(文政2年)には草津村の牡蠣船は大阪堀川の21隻(40石積:4隻、50石積:16隻、60石積:1隻)を含めて84隻まで増えた。その一方で、1829年(文政12年)頃になると大阪における広島産牡蠣の独占販売権が失われるようになり、1850年(嘉永3年)頃から新たな販路の開拓がなされ淀川水系を遡ることで、京都、伏見、近江、大和路まで販路は拡張された。そして、1871年(明治4年)には牡蠣仲間株制が消滅した。これ以降、大阪以外でも活発に牡蠣船営業が展開されて行き牡蠣船は料理の提供が主体となり、屋形船形態の牡蠣船が増加することになる。1920年(大正10年代)以降は第一次大戦後の国内経済の活況を受け客が増えるにつれて牡蠣船は150隻まで増え最盛期を迎えることになった。この頃から牡蠣の輸送手段が汽船や陸上輸送に代わり、牡蠣の搬送形態も殻つきから剥き身に変わること、牡蠣船は自らは母港に帰港せずに河川内に定着するようになり、季節毎の営業時に屋形が組み立てられるような経営的及び形態的な変化を遂げた。さらに、牡蠣以外の鰻など川魚を扱うことで季節的営業から通年営業に切り替える船も増えるなど、営業方法の差異が船の形態やその動向に現れた。

以上のことから、広島における水産物としての牡蠣養殖の成功は、出荷の増大と販売のための方法として牡蠣船の発祥を招くに至った。その後、大阪での販売に成功をおさめることで、次第に牡蠣は生産物品としての販売品から料理としての販売に代わり、船の形態も運搬船から屋形船形態へと変化すると共にその数を増やした。

3.2 牡蠣船の販売活動

大阪の堀川における牡蠣販売で成功を取めた牡蠣船は、その数を増加させると共に大阪以外にも進出するようになり、瀬戸内海沿岸各地の港や河川に船を入れることで販売活動を展開するようになった。そして、1815年には牡蠣販売では後発となる矢野村（現広島市安芸区矢野）が瀬戸内海沿岸一帯で販路を開拓していった。その販路を図2に示す⁷⁾¹⁵⁾。さらに、大正末期から終戦までの20年余りの間（1925年～1945年）に矢野村の牡蠣船100隻余りが築いた販路を図3に示す⁷⁾¹⁵⁾。これを見ると、瀬戸内海の西側から九州一帯及び日本海側の福井、金沢、新潟に至るまで販路拡大が図られていることが分かる。加えて、四国高知や松山及び平城（北朝鮮）や青島（中国）など全国各地や海外に至るまで販路拡大を図っていた記録もある⁴⁾。

3.3 牡蠣船の機能的・形態的变化

牡蠣船は、江戸時代の荷船から発展し、明治、大正、昭和と各時代を経ることで船に求められる機能的・形態的变化と形態的な変化を遂げ屋形船形態に変化した。当初の牡蠣船は牡蠣を運搬することを主目的としていたため、300石規模（45トン乗組員9～12名）の木造荷船が使われた。その船が牡蠣の運搬と販売に使われた後、牡蠣料理を提供する場へと機能用途を変えることで、次第に船型や構造も変化するようになった。牡蠣船の江戸

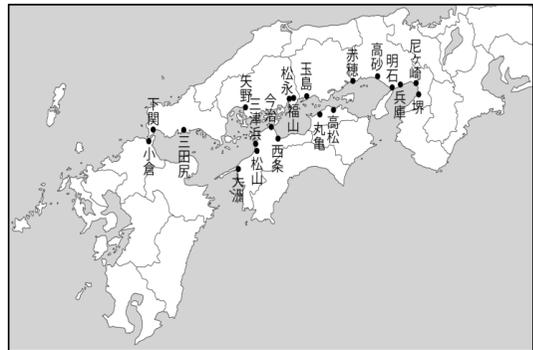


図2 1815年頃の矢野村牡蠣船販売の状況⁷⁾¹⁵⁾

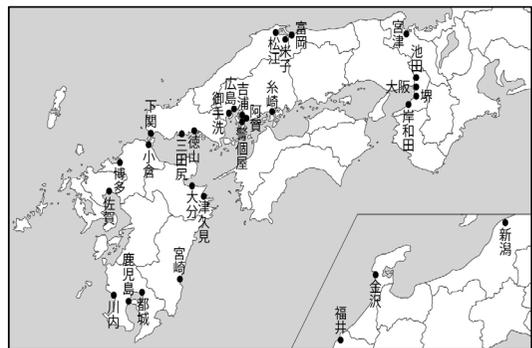
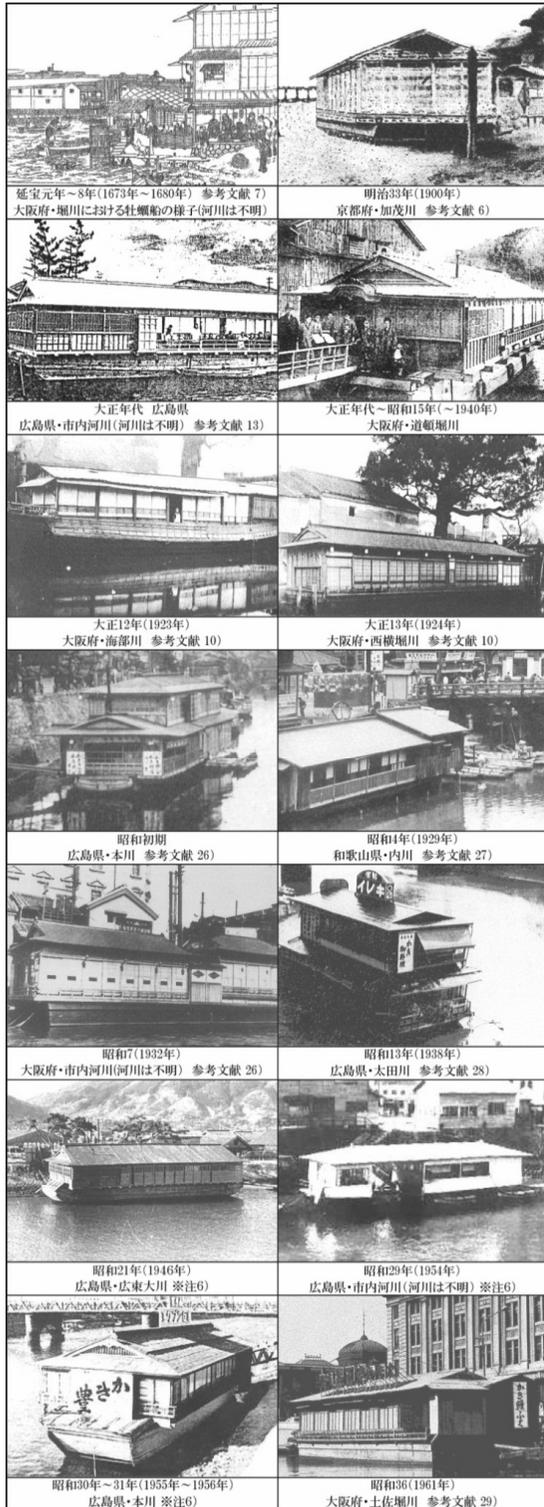


図3 大正末期～終戦時（1925年～1945年）の矢野村牡蠣船販売状況⁷⁾¹⁵⁾

期から昭和期に至る変容を写真1に示す^{注2)}。また、牡蠣船の機能的及び形態的な変容を時代区分に基づき江戸期、明治期、大正期、昭和期に別け捉えることとした。さらに、表2に安芸牡蠣の発展（販売等）背景とそれに伴う牡蠣船の発展過程を示す。

1660年に登場した江戸期の牡蠣船は、荷船を用いた牡蠣運搬船であった。この船は海上を帆走するための帆柱と二挺櫓が備えられ、甲板や船倉に牡蠣を詰めた俵を積載して航海したが、港に入港後は護岸に船を係留し、牡蠣販売を行う時には帆走用の帆柱は外され船上で販売が行われた。その後、1708年以降に建造された牡蠣船は広島から海上航海して大阪に至るため、当初は苫を用いて屋根を作る簡素な屋形が用いられ、座敷部分だけが船内に設けられ、調理場や牡蠣打ち場は船を接岸した後に護岸上に設けられた。その様子は「摂津

写真1 江戸期から昭和期に至る牡蠣船の変遷



名所図会大成」巻十三下(1848年～1860年)に牡蠣船の絵図(写真1左上端)として描かれている⁹⁾。この頃、牡蠣船は河川護岸に接岸して販売を行うため船の小型化(90石(13.5トン)程度で12畳敷程度)が進むと共に、牡蠣料理の提供のため甲板の積載荷物を覆う際に使われる苫を用いて四隅に柱を設け、胴の間に簡易な苫葺き屋根を架けた座敷を設えるようになった。1805年以降になると、甲板上に設ける組立式の板と苫で構成された屋根が造られ、これが上積み荷物保護用の常苫^{注3)}として普及することで、この中に営業用の屋形を構成する組み立て式部材が収納され、海上帆走後に営業地で組み立てられ、室内は畳が敷かれ衝立で小割に仕切られ、船の甲板周りは障子で仕切られた^{注4)}。また、船の舳側が上座とされ、艫側は出入り口となり、牡蠣打ち場、調理場、帳場も船内に設けられるようになった。

明治期(1870年以降)になると、船型を川船型の平底形態へ変更するものが登場し、それまでの船の形状による調理や客室などの機能的、空間的な制約が排除されて、これらの用途空間が拡張され、下部の船台から大きく張り出した床を持つ空間的規模の大きな牡蠣船も現れるようになった。この空間の大型化は内部の客室を増やす以外に壁や廊下を設けることで部屋の独立性を高めると共に、床の間や違い棚の座敷飾りが設けられるなど、内部空間に対するゆとりを生み出す建築的な空間となった^{注5)}。ただし、船の安定性を維持するため、屋形部分における内部の空間配置は原則的に左右対称形が取られ、室内中央部に廊下が設けられるか外廊下形式が取られた。その後、牡蠣の輸送形態が変わることにより、牡蠣船自らの帰港が不要となり、移動性を重視しない浮函型の基盤(船台)を持つ牡蠣船が建造されるなど、牡蠣船の係留場所の状

況に応じた船型形式が用いられるようになった。こうした形態の船は、船としての航行能力よりも、室内（座敷）の居住性やその広さ、大きさ、部屋数などその規模が重視されるようになり次第に船の形態から建築的形態の様相を見せるようになり係留場所に定着するようになった。

大正期（1912年以降）になると、帆柱や櫓を持たず曳航される牡蠣船が増え始め、浮函型の座敷を専用とする牡蠣船も現れることで牡蠣船自らが季節的に移動することは減少した。こうした牡蠣船の出現により、季節営業のため牡蠣の季節終了と共に曳船で曳航されて広島に帰港する船と、他の川魚などを使い通年営業する船など、営業形態の多様化が進んだ。そして、呼称も牡蠣船から船の料理屋、水上店舗などと呼ばれるようになった。

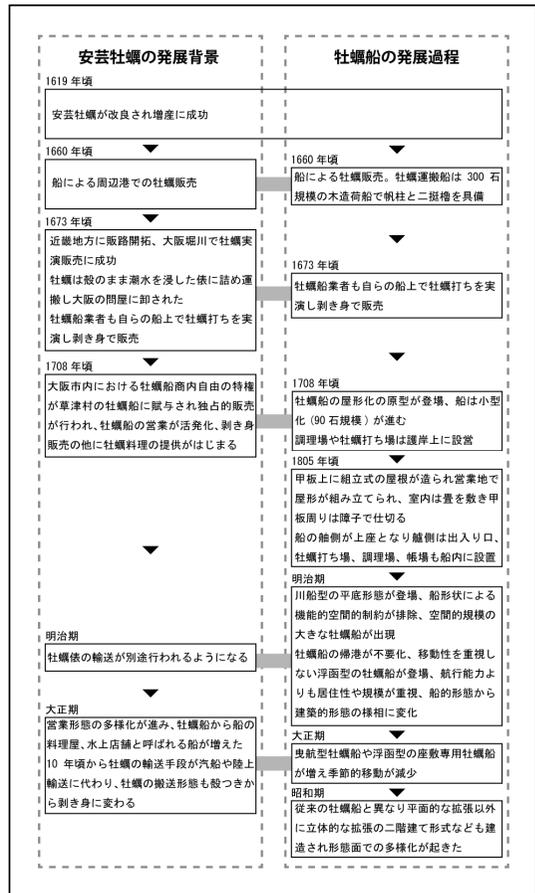
昭和期（1926年以降）になると、それまでの牡蠣船と異なり平面的な拡張だけではなく、立体的な拡張としての二階建て形式や入口階の階下に客室を設けた牡蠣船なども建造されるようになり形態面での多様化がはじまった。

このように牡蠣船の機能的形態的な変化は、利用者に対する利便性や営業の目的の変化及び水産物としての牡蠣の流通形態の変化などが影響すると共に、甲板上部の屋形形態の居室部分や調理場などの機能的な発展と、下部の船台の機能的変化に基づく機能分化により規模の拡大・拡張の図られたことが分かる。

4. 牡蠣船と河川との関係

初期の牡蠣船は、調理場や牡蠣打ち場を船内に設けることができず、船を接岸した護岸上に小屋掛けを建て牡蠣打ち作業などが行われたため、水辺を行き交う人々の関心を引くこととなり、販売の効果と共に水辺に賑わいを生み出した。大阪堀川の場合、水路に牡蠣船が増え、浜地（岸岐）に小屋を建てたり、船繫杭を川中に立てることが禁

表2 安芸牡蠣発展背景と牡蠣船発展過程 5)~35)



じられていた。明治期になると川筋疎通定則が定められ、舟運に支障のない限り河川の使用が許可され、道路から石段を降りた橋詰に牡蠣船が係留されるようになった。牡蠣船に関する規制が撤廃されると従業員の増加や牡蠣打ち娘が登場することで営業強化が図られ賑わいを一層増すことになる。そして、大正期に入ると、それまでの船の形状による調理や客室などの機能的、空間的な制約が排除され、用途空間が拡張された牡蠣船も現れるようになった。一方、昭和期に入り牡蠣船自らが排出する調理廃水や汚水の垂れ流しが水質悪化の原因となり、水辺環境が次第に悪化し自らの撤去を余儀なくする事態を生み出した。

5. 現存する牡蠣船

2014年の調査時に現存した広島、大阪、松本の牡蠣船5隻の立地状況(上部・下部構造、間取り、写真)について図4に示す。また、大阪「かき広」の平面図及び立面図、断面図について図5に示す。尚、これらの牡蠣船は全て係留船として扱われている^{注7)}。各牡蠣船の経緯や状況に関しては、関係者(経営者等)にヒアリングした。

広島市の元安川に係留されている「かなわ」は、1963年(昭和38年)に現在の場所に係留され営業がはじめられた。この牡蠣船は3代目となり船体はFRP製(幅8m、全長10m)で係留索(水中3ヶ所、岸壁2ヶ所)による5点係留がなされている。陸域とは栈橋で結ばれており、一階部分(栈橋と同一レベル)に主要な客室が設けられ階下に一部客室と厨房が備えられている。室内(船内)は和室11室で構成され120席程度ある。また、「かき船ひろしま」は1965年から現在地に係留され、係留索(岸壁2ヶ所)を用いて係留している。陸域とは栈橋で結ばれ鋼鉄製バージを浮函基礎とした二階建て形式(詳細不明)である。

呉市堺川にある牡蠣船は大正元年(1912年)頃に現在地に係留されてから100年程経過している。船台は船歴を経るごとに変更され、現在のものは

店舗名 建造年	所在地	上部構造	間取り	写真
		下部構造		
かき船 かなわ 1963年	広島県広島市・元安川		上階 	
		FRP船 	下階 	
かき船 ひろしま 1965年	広島県広島市・元安川			
		鉄鋼製バージ 		
かき船 1912年	広島県呉市・堺川			
かき広 1920年	大阪府大阪市・土佐堀川			
かき船 1932年	長野県松本市・松本城外堀			

図4 現存する5隻の牡蠣船(著者が現地踏査により作図)

FRP製である。上屋は1982年に改築された平屋建てで室内はカウンター形式と畳敷き客席構成である。船は船体を安定(動揺防止)させるため、船倉に注水し河床に着底させている。

大阪土佐堀川の「かき広」は1920年(大正9年)に現在地に係留されて以来今日に至っており、現在は木製の船体を鋼製バージに乗載させて係船杭(4ヶ所)により係留している。室内(船内)は中、廊下形式で和室5室(6畳1間、4.5畳4間)と便所

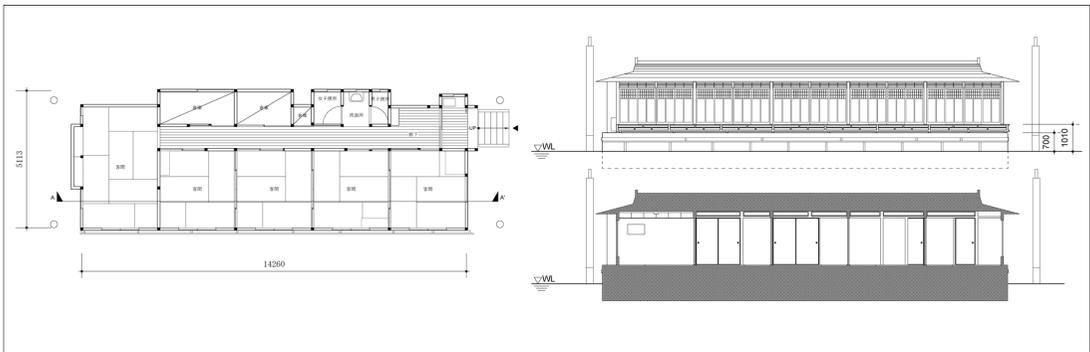


図5 大阪「かき広」の平面図・立面図・断面図（現場での実測に基づき作図）

大阪土佐堀川の「かき広」は1920年（大正9年）に現在地に係留されて以来今日に至っており、現在は木製の船体を鋼製バージに乗載させて係船杭（4ヶ所）により係留している。室内（船内）は中廊下形式で和室5室（6畳1間、4.5畳4間）と便所で構成され、調理場は杭式付属屋に設けている。

長野県松本市の松本城の外堀に立地する牡蠣船は1933年（昭和8年）に現在の場所に係留され今日に至っている。室内は1993年（平成5年）に改修され個室2室を残しスタンド形式となっている。この牡蠣船は、1912年（大正元年）広島県矢野町から曳航され、当初は石川県金沢市の犀川に設置され、そこで10月から翌年の4月まで営業し、再び広島に帰港する営業形態が1931年（昭和6年）頃まで約19年間続けられた。その後、新たな営業地として翌1932年に「山国での牡蠣の販売」を目指し、長野県松本市の松本城外堀に牡蠣船を浮かべることを発案し、市議会との折衝の後1933年12月に開業した。船は1932年3月に広島県矢野町の船大工が建造に取り掛かり9月に完成し、その後解体して鉄道輸送により現場に搬入された後、堀の水面に樽を幾つも浮かべ、その上で船体を組み立てる「樽製ドック」を造り、その上で船体を組み立て進水後に上屋の屋根部分の組み立てが行われた。船体は杉板、屋形部分は無節の檜板で構成し、室内は畳廊下を中心に左右

に4部屋が設けられた（船の傾きに配慮して客数を調整した）。1936年頃に失業者対策による外堀の泥清掃がなされた際、堀の水が抜かれ船体が乾燥し船内に浸水が生じた。その後、水中に杭を打ち船を着座させる形式が取られ、現在まで通年営業が行われている³⁶⁾。

現存する牡蠣船は、河川や掘割の水面利用の一方策となり観光資源としての価値認識がなされてきているが、広島県の「かなわ」については、その後、治水上の問題を理由に河川の流の影響を受けない水域への移転を国土交通省太田川河川事務所が認め、占用許可を提出し、移設がなされた³⁸⁾。

6. おわりに

本研究では、近世から近代に活躍した牡蠣船に焦点を当て、その発祥から機能的形態的変遷までを捉えた。結果の要点を以下に示す。

- ① 広島における牡蠣養殖の成功は、生産出荷の方策として牡蠣船を生み出し、近隣港での販売の後に大阪堀川での販売に成功を収めた。その後、瀬戸内海を中心に全国の港に販路を広げ、北朝鮮や中国にまで販売網を拡大した。
- ② 運搬船としての牡蠣船による牡蠣販売は、生産物品としての販売から料理としての付加価値販売に代わることで、屋形船形態の牡蠣船を生み出すことになった。

- ③ 屋形船形態の牡蠣船は、当初は座敷だけであったが調理場など機能用途の付加が図られた。そして、形態的变化として居室部分の規模拡張が図られ、後に船台の機能的変化に基づく曳航型や浮函型の牡蠣船の出現を招いた。
- ④ 現存する牡蠣船は河川や掘割の水面利用の一方策として、観光資源としての価値認識がなされてきている。

本研究では、牡蠣船が機能的な形態変化により、船の機能を排除し、次第に水面に浮くこと（水辺の環境効果）を重視し、建築的な様相に変化する経緯を明らかにできたと考える。一方今日、地球温暖化の影響により沿岸部の低地では水位上昇に備え、建築施設に浮体基礎導入のケースも増えている。従来、浮体式構造形式の選択は経済的効果が重視される嫌いがあったが、今後は水辺の持つ環境の効果や環境変動を考慮して構造形式を選択することが重要と思われる。

謝辞

本稿で使用している牡蠣船の写真の一部は呉市中央図書館資料室より借用しました。記して感謝申し上げます。

補注

- 注 1) 東京都の推進する運河ルネサンス事業では、従来利用制限のあった運河において水上レストラン（浮体式建築物）の設置を許可し、公有水面の商業的利用に門戸を開いた。また、大阪においても同様の浮体式レストランの検討が行われている。
- 注 2) 写真 1 は、本論文で参照した参考文献の中に掲載されていた牡蠣船の写真を年代順に整理したものである。
- 注 3) 参考文献 4) 八喜山 P.28 に常苦(じょうとま)に収納された什器について記されている。常苦は参考文献 35) を参照のこと。

- 注 4) 参考文献 4), 11) に詳述されている。
- 注 5) 参考文献 26) に牡蠣船内部を撮影した写真が掲載されている。
- 注 6) 写真は広島県呉市産業部海事歴史科学館学芸課の資料提供。
- 注 7) 昭和 63 年船舶安全法の適用が改正され、移動せず浮いた状態で不特定多数の旅客利用がある船舶を係留船と規定した。

参考文献

- 1) 水辺の社会実験研究会：水辺の社会実験に関する調査研究報告書，平成 23 年 3 月
- 2) 小田雅俊，加我宏之，下村泰彦，増田昇：「水の都」近世大坂における管理や利用面から捉えた水辺のデザインに関する研究，2001 年度第 36 回日本都市計画学会学術研究論文集，pp. 217-222, 2001. 11
- 3) 花村周寛，加我宏之，下村泰彦，増田昇：明治期以降の大阪における堀川の変遷に関する研究，日本造園学会ランドスケープ研究 66(5)，pp. 669-674, 2003. 5
- 4) 片上広子：近世から近代における広島カキ船営業の地域的展開，歴史地理学，179, pp. 58-73, 1996. 6
- 5) 発喜会：発喜山，発喜会，pp. 27-41, 1992. 4
- 6) 柏文彦：地侍の魂，草思社，pp. 102, 2009. 5
- 7) 広島かき出荷振興協議会：広島かき，pp. 47-49, 1977. 3
- 8) 船越政一郎：浪速叢書第八，名著出版，pp. 560-567, 1988. 6
- 9) (財)広島市文化振興事業団・広島市郷土資料館：資料解説書第 10 集牡蠣養殖，広島市教育委員会，1995. 3
- 10) 川上雅之：広島太田川デルタの漁業史 第一輯，たくみ出版株式会社，pp. 68-134, 1976. 7
- 11) 川上雅之：広島太田川デルタの漁業史 第二

- 輯, たくみ出版株式会社, pp. 70-73, 84-85, 168-172, 1979. 10
- 12) 広島市青崎学区郷土史研究会: 灘の歴史向洋・堀越・青崎, 広島市青崎学区郷土史研究会, pp. 48-53, 1984. 11
- 13) 宮本常一: 宮本常一著作集 27 都市の祭と民族, 未来社, pp. 96-101, 1982. 8
- 14) 宮本常一: 私の日本地図 瀬戸内海 I 広島湾付近, 同友館, pp. 37-39, 1968. 5
- 15) 発喜会: 矢野川, 矢野郷土文化研究サークル発喜会, pp. 194-199, 226-229, 2004. 4
- 16) 広島市教育委員会: 広島市の文化財 第1集 民俗資料 かき・のり・民俗信仰, 広島市教育委員会, pp. 26-27, 1971. 3
- 17) 荒川好満: 広島県かき養殖史便覧, pp. 8-15, 42-45, 広島貝類談話会, 1989. 3
- 18) 矢野町町史編纂委員会編: 広島県矢野町史上巻, 広島県安芸郡矢野町役場, pp. 204-213, 1958. 7
- 19) 草津かき組合: かき供養, 創刊号, 2000. 6
- 20) 草津かき組合: かき供養, 第3号, 2002. 6
- 21) 草津カキ組合: かき供養, 第4号, 2003. 6
- 22) 川上雅之: 西部開発と漁民の思い出, たくみ出版株式会社, 1977. 3
- 23) 川崎甫: 芸備新風土記, 広島県農会, 1938. 4
- 24) 香川三之: ふるさと・ひろしま, 第4号, ひろしま郷土史研究会, 1982. 11
- 25) 請川洋一: 郷土史紀行, 第9巻1号 VOL42, ヒューマン・レクチャー・クラブ, 2007. 1
- 26) 広島市産業局農水産課: 牡蠣の養殖, 1959. 3
- 27) (財)広島市文化振興事業団・広島市郷土資料館: 資料解説書第1集かき養殖, 広島市教育委員会, 1986. 3
- 28) 和歌山県博物館: 写真にみるあのころの和歌山県本町編, 和歌山市教育委員会, p. 5, 2009. 1
- 29) 目で見る広島市の100年, 郷土出版, p. 60, 1997. 7
- 30) 西浦宏己, 後藤正治: 水辺の生活史大阪は水の都, 岩波書店, p. 10, 1994. 11
- 31) 羽原又吉: 舊幕時代に於ける芸湾養蠣業の発展過程, (「社会経済史学」第6巻第11号別刷), 1937. 3
- 32) 三浦行雄: 牡蠣舟, 大阪春社, pp. 112-115, 1993
- 33) 大阪府漁業史編さん協議会: 大阪府漁業史, pp. 980985, 1997. 3
- 34) 大阪水産物流通史研究会: 資料大阪水産物流通史, pp. 67-71, 1971. 6
- 35) 芸備地方史研究会: 広島県今と昔の産業, pp. 56-57
- 36) 建築大辞典, 彰国社, pp. 795, 1995. 11
- 37) 松本市: 松本市研究-松本市文書館紀要-, 第21号, 2011. 3
- 38) 朝日新聞 DIGITAL: 「かき船移転にゴーサイン 国土交通省が認可」, 2015年4月18日



畔柳 昭雄（正会員）

日本大学理工学部海洋建築工学科
（千葉県船橋市習志野台 7-24-1），昭
和 27 年生まれ，昭和 56 年日本大学
理工学研究科博士後期課程（建築学
専攻）修了，現在同大学教授，工学
博士，日本建築学会，環境情報科学
センター，日本都市計画学会，
日本造園学会会員



菅原 遼（正会員）

日本大学理工学部海洋建築工学科
（千葉県船橋市習志野台 7-24-1），
昭和 62 年生まれ，平成 24 年 3 月
日本大学大学院理工学研究科博士
前期課程（海洋建築工学専攻）修了，
現在日本大学理工学部海洋建築工学
科助手，博士（工学），日本建築学会，
環境情報科学センター正会員

RESEARCH ON FUNCTIONAL CHANGES OF “OYSTER BOATS” IN PRESENT AGE FROM MODERN

Akio KUROYANAGI and Ryo SUGAHARA

ABSTRACT : In late years an action to regain the turnout of people is pushed forward in the waterside by playing the waterside of a river and the canal in the city as hydrophilic space. And, in the waterside of the city, hydrophilic consideration is developed in building a breakwater maintenance. However, the surface of the water use of the river has few examples of the surface of the water use that a lot of legal limitation is constant, and is continuous. Therefore it has been examined based on the investigation into water restaurant to catch an effect of the deregulation of the waterside use. In such a movement, I arrested the effect of the oyster boat which there was as one policy of the surface of the water use in modern times in the early modern times again and arrested the spatial constitution of a thought, the historic process and background about the oyster boat and the oyster boat to get a premeditated suggestion for the use of future waterside and subsequently arrested the actual situation from the field work of the oyster boat which existed.

I show below the main point of the result.

- ・ The success of the oyster culture in Hiroshima produced oyster boats as a policy for production shipment and gained success for sale in Osaka Hirakata after the sale in the neighborhood port. I enlarged the market at the ports of the whole country around the Seta Inland Sea and extended a sales network afterwards in North Korea and China.
- ・ The oyster sale with the oyster boat as the cargo boat will bring about the oyster boat which is in a pleasure boat form in a thing for the value-added sale as the dish from the sale as the production article.
- ・ The oyster boat which was in a pleasure boat form was only a room at first, but the addition of the function use including the kitchen was planned. And the scale expansion of the living room part was planned as a morphological change and invited the appearance of the oyster boat of a towing type and the floating box type based on the functional change of the building berth later.
- ・ As for the existing oyster boat, five ships exist in the whole country

As for the oyster boat, the value recognition as tourist attractions has been accomplished as a one side plan of the surface of the water use of the river.

KEYWORDS : *Oyster boats, Yakatabune, Functional changes, Waterfront townscape*