

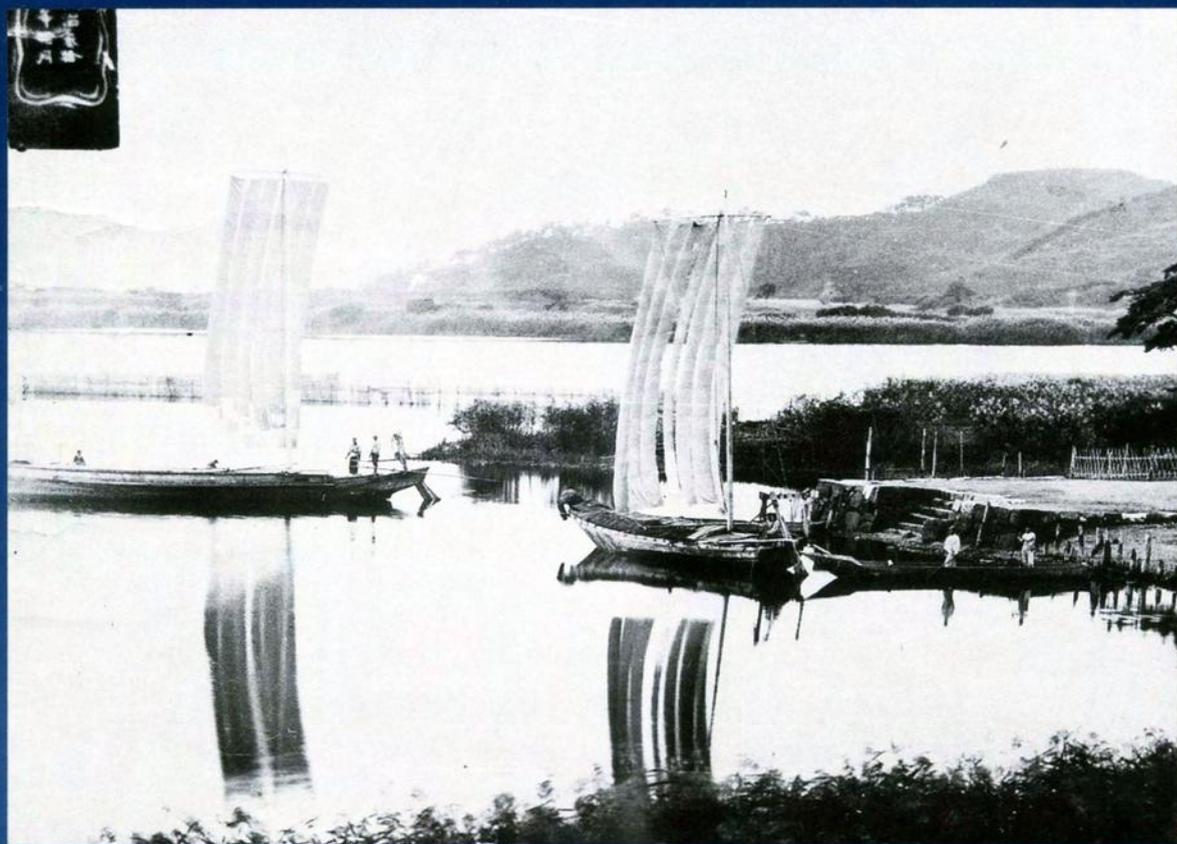
琵琶湖博物館開設準備室 研究調査報告

4号 1995年3月

丸子船の復元

琵琶湖最後の帆走木造船

●
滋賀県教育委員会編



例 言

- 1 本書は、滋賀県教育委員会が行う（仮称）県立琵琶湖博物館整備事業にかかる丸子船復元製作の記録調査の概要である。
- 2 本事業は、平成4年から6年度に滋賀県教育委員会が主体となり、丸子船復元指導委員会の指導のもと松井造船所に委託して実施した。
丸子船復元指導委員会
委員長 橋本 鉄男（（仮称）琵琶湖博物館建設準備委員会委員）
委員 松木 哲（神戸商船大学名誉教授）
委員 出口 晶子（関西外国語大学講師）
委員 長谷川嘉和（滋賀県教育委員会文化財保護課調査員）
事務局 大沼 芳幸（滋賀県安土城郭調査研究所主査）
- 3 本事業の実施にあたっては、和船研究者杉立繁雄氏をはじめ多くの人や関係機関の協力を得ながら、滋賀県教育委員会事務局（仮称）琵琶湖博物館開設準備室が行った。
- 4 本書の第Ⅰ章は牧野久実（（仮称）琵琶湖博物館開設準備室学芸技師）、第Ⅱ章は出口晶子が執筆し、用田政晴（（仮称）琵琶湖博物館開設準備室主査）と牧野が編集した。

（表紙写真：内湖に浮かぶ丸子船、明治38年、彦根市立図書館蔵）

I はじめに

丸子船は、平成8年の開館を目指して現在準備中である滋賀県立（仮称）琵琶湖博物館の『人と琵琶湖の歴史』展示室の主要な展示物の1つです。丸子船は近世から戦前までの琵琶湖輸送の主役でした。

この船はきわめて特徴的な形をしています。縫い釘という特別な船釘を使って底から板を丸くはぎ上げ、両側にはオモギ（重木、面木）と呼ばれる丸太を半分に切ったものが取り付けられています。また、へさきは板を斜めに立て並べて作られています。このような構造から船全体は丸みをおび、そのために丸子船と呼ばれているようです。

かつては帆に風を受けて走る丸子船が琵琶湖の各地で見られましたが、焼玉エンジン付きの船が登場したのち次第に衰退し、今ではほとんどその姿すら見ることができません。わずかに、浮かんでいるものが1隻、半分沈んでいるものが3隻、陸に上げられたもの2隻がそのすべてです。

この木造船には湖という特殊な環境を知り尽くした人間のさまざまな知恵や技術が活かされています。われわれはこの船を復元製作することによって、かつての人と環境のあり方を今一度振り返るきっかけになればと考えました。事実、巨大な木造船の製作過程を目の前にしたこの2年間は驚きと感動の連続でした。

復元作業を手がけたのは、大津市の本堅田で造船業を営む松井三四郎さんです。松井さんは大正2年のお生まれで、15歳の時に堅田の空兵衛造船所に弟子入りしました。そこで木造船の作り方を学び、20歳から25歳の時には棟梁にかわって丸子船を作るほどに技術を磨かれたのです。松井さんはその後独立して造船業を営まれていましたが、強化プラスチック製の船が発達したことによって、木造船を製作することはほとんどなくなりました。

現在活躍しておられる船大工の中で丸子船の造船技術を持つ人は松井さんただ1人なのです。しかし、今回の復元作業を通じて松井さんの息子さんである三男さんらにこの貴重な技術が受け継がれました。

平成7年3月、この丸子船は最初で最後の航行を行います。その勇姿をできるだけ多くの方々に御覧いただければと思います（牧野久実）。



2. 丸子船復元指導委員会との協議



3. 船大工 松井三四郎さん



4. 木を選ぶ



5. 木を切る準備をする



6. 運びやすい大きさに切る



7. トラックにのせる

Ⅱ 再生する人・モノ・技 —丸子船復元製作の現場—

1. モノとの対話

「松井さん、新聞見たで。いっぺん現物見せてもらいたいと思て。・・ほう、いかい（大きい）もんやなァ。こら、りっぱなモノがでけた。」

天井の梁に届かんばかりの船尾のカサギを見あげ、造船場からはみだしかげんの船首はなづらまでを見やり、感嘆の声をひとしきりあげる。すると、眠っていた記憶は銘々の語りとなり、自然口をついて出る。何年頃まであの港には丸子があったとか、造船場の仕事仲間のこと、醤油、瓦土を運んできたオッサンの話、昔の港の風景のことなど、モノとの対話はこんなかたちではじまるものだ。

本格的に建造を開始し、船が形をなしはじめた1993年の夏頃から、松井さんの造船場には計画を知った近所の人びとがちょくちょく顔をのぞかせては、会話していった。建造作業をのぞきにくる人びとはいくぶんか高揚し、元気になっていく。記録を続けていた私にはそう感じる時間がしばしばあった。自分の目でとらえる行為が、意識を呼び覚まし、追憶と想像によって人は元気になる。それは、モノのもつ不思議な力に思われた。

船大工の棟梁松井三四郎さんは、大津市本堅田に作業場をもち、後継者の息子三男さんと50年近く勤めあげている安井司さんの3人で、日祝をのぞく朝9時から5時まで、毎日たんたんと仕事をこなしている。昼ごはんを食べに家に戻る以外、ほとんど手をとめない彼らの腕にかかって、京都北山のスギ・ヒノキの大木や木曾官山のマキの木は、全長17メートル、幅2.4メートル、深さ1メートル、100石積みという琵琶湖の帆走丸子船に生まれ変わるようになった。

2. 伐採から完成まで

(1) 伐採・製材・乾燥

3月とはいえ、まだ雪深い京都北山の山中。材木商の親方、木挽きさんとともに山に入り、立木の伐採にかかる。棟梁は、あらかじめ立木を見に行き、できあがりの船を計算して選んでいる。船木の選択基準は家を造る場合と必ずしも同じではない。とくに船は長尺ものが必要で、根曲がりの木を求めたりもする。したがって、木造船建造がさかんなりし頃には特別な材の所在に詳しいヘンボクヤがあり、木挽きをするでなし、情報の融通だけでたべているト

ビの活躍があった。

ここで調達した木は杉2本とヒノキ2本、伐採する前に棟梁はそれぞれの木の根元にお神酒を捧げ、無事を祈る。あとは2人の木挽きさんの裁量次第、根元を掘り、切れ目を入れ、重心をコントロールしつつ、他の立木に影響しないよう注意し、ヤ(クサビ)をうっていく。傾きだした大木は、最後の一撃と木挽きの合図とともにメリメリと音いわせ、残雪の地面に勢いよく横たわった(写真4~6)。

山出した丸太は、必要な長さに切り、丸太のまま造船所に運ぶ。各部ごとの板に木取りし、製材したのち、乾燥を待つこと約3~4カ月。

(2) 組み立て・仕上げ

7月下旬いよいよ船底にあたるシキから組み立てがはじまった(写真12)。

シキは6枚のスギ板^はを接ぎ合わせて造る。厚さ9センチある丸子の底板は、けっして平らではない。後部と左右端があがるよう、ツリ(反り)やタチ(立ち上がり)を計算に入れて接ぎ合わされる。その場合、シキ板はそれぞれ紡錘状に木取りされ、ちょうど紙風船、もしくは地球儀を造る要領で曲面を生みだす。

シキ板どうしは縫い釘で接合する。釘位置が決まれば、接ぎ目にスリノコを入れ、スリアワセをして、隙間をなくす。これは和船の基本技法であり、釘接合の全工程を通じておこなわれる。

さらに接ぎ目には、釘うちのとマキナワを入れる。やはり水が入らぬように水密を保つための作業なので、シキだけに限ったことではない。隙間を開き、テンブラ油の廃油ですべりをよくした竹のヤトク(のみうち道具)を使い、トントンと木槌のリズムよろしくマキナワを充填していく(写真14)。マキナワは、マキハダとも呼ばれ、マキの内皮をほぐして蒸し、柔らかくした繊維である。水もれを防ぐには不可欠であり、修繕の際にはこれが中心となる。単調で醍醐味の少ない仕事である一方、木槌のリズムがはかどり具合を知らせるので、手をぬくと離れた親方にもすぐばれてしまう仕事だったことが思い出されたりする。

船底のシキができあがると、フリカケと呼ばれる材のとりつけに移る。厚さ5センチあまり、マキ材を使い、シキから斜めに立ちあげる。マキは加工しにくい、真水につけても腐りにくく、内水面の船には最高の材とされる。



8. 造船所についた木



9. 製材した木を乾燥する



10. しるしをつける



11. 釘穴をあける



12. 敷板をつくる



13. 板の合わせ目にスリノコを入れる



14. マキナワをつめる



15. オモギの取り付けにかかる

フリカケの上ののっかるのが、杉の巨材オモギである。長さ10メートル、厚み18センチ、幅50センチ、半丸太に近いオモギは、丸子船を特徴づける舷側部材であり、このとりつけ作業は、丸子船建造のハイライトにあたる（写真15～19）。径の太い根元側を船首にあて、まず船首側から船体のカーブに沿ってつけていく。造船所の梁や柱との間に多数のつかえ棒カイモン（ツツ）をさし、曲げを固定しながら、左右交互に少しずつ進行させ釘止めする。この重量のある舷側のオモギは、積み荷による傾きを軽減し、揺れを防止する役目をこなす。

続く船首にシンをたてる作業は、「シntaxテの儀礼」をともなって施主がホスト側となる。大安の日を選び、シンを斜めにとりつけたあと、お神酒を船首尾に注ぎ、船大工ともども無事を祈る（写真24）。そのあと施主は船大工たちにたいし、ねぎらいの酒肴をふるまうのが慣わしであった。

船首ヘイタの接ぎ合わせは、このシンを中心に縦に樽状に丸く接ぐ（写真25、26）。船材は、ともにマキである。オモギと同様、左右均等に後ろ向きに進め、最後にオモギ先端と接合する。16枚ものヘイタによって、丸子独特の曲面が生みだされることになる。

続いて横梁にあたるイクラ、綱ククリ（ケヤキ材）などを入れ、長尺のヒノキのタナをのせ、釘づけすると、下のオモギとフリカケ、ヘイタの固着は一層安定する。つまり、接合強度は、材どうしの組み合わせによって複合的に高められていくのである。

船体の基本構造ができあがると、内側には船底のシキ押さえと両舷側のツカを組み合わせ、横方向の強度を補強する一方、ミザラを敷いて床にする。船首船尾には板ばりの屋根バン、雨垂れをうけるトユの細工もする。胴部のタナの上にはとりはずし自在のサシ板、さらにその上に雨露をしのぐコモ編みの屋根をつけた。

いよいよ仕上げにはいった段階でのだいな作業に銅板はりがある（写真28）。おもに材と材と接合部をおおい、接合部からの腐食を防止するためのものだが、船首ヘイタのダテカスガイのように、美しさの表現にも使われている。ダテカスガイも、元はダテではない接合具としてのカスガイを用いていたかもしれないが、黒く墨を塗った銅板の文様は、見た目にも美しく、腐食防止の役目をおりた今日ですら、FRPの漁師船などには描かれ、琵琶湖の船で

あることを主張している。

船体にダテカスガイを入れた場合、船首には目とマキサガリの文様も必ず入れる。船尾トモイタやカサギにはイトマキ型の飾り銅板などもつけられた。

(3) 帆と櫓

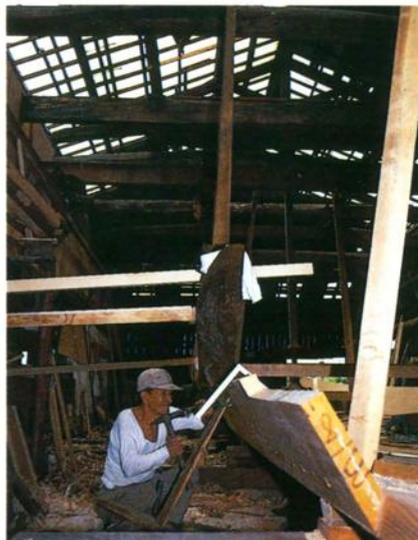
丸子船のエンジンすえつけがはじまったのは大正の終わり、それから30有余年たった昭和36年（1961）頃、琵琶湖では最後の帆走丸子がなくなった。長いホーセン（帆船）の時代、丸子船は数挺の櫓と6反もしくは8反ほどの帆を装備し、港を行き来した。船尾の舵で方向転回、横風をうけての帆走時には船首舷側にキリカジをさし横流れを防ぐ。これら推進にかかわる櫓や帆柱、キリカジはおおむね船大工の仕事である。他方、帆布は、船の大きさ、船頭の体力に合わせ、船頭みずからが調達するものであった。糸からつむいで手織りし、寺の境内などに集まり、ムラのおばあさんたちの手を借りながら作成したという。

このたびの6反帆は、湖北、西浅井町大浦の丸子船の里資料館が所蔵する帆布の資料を参照し、布地は機械織りのマツエモン織り、縁縄は麻縄、そのとりつけは手縫いによって復元している。マツエモン織りとは、太い木綿の縦糸と横糸を2本組にし平織りにした厚手の布で、1783年頃、播州高砂の船頭松右衛門が考案したところから、その名がついている。それまでの2枚重ねの布を刺し子して作るより手間がはぶけ、丈夫であることから江戸時代後期の和船に急速に普及した。琵琶湖にも複数布地が残されており、いつの頃に伝えられていたことがわかる。むろん手織りであるため、厚さや幅などは一定していたわけではなかった。

縁縄をつけた布は3反ずつ千鳥縫いで綴じ合わせ、各反の縁には約80センチごとに帆を絞こむシボリゴシの縄がならぶ。左右同じ形の3反どうしを中央部で縄で結んで6反、8反帆の場合には4反ずつを結ぶ。帆をあげた際、船の前後の行き来には、この結び目はずし、中央を割って間を往来した。

帆柱の高さは12メートル、下をちょっとのぞいてほしい。イクラの下は人間が出入りできる引戸になっている。ちょうど帆柱から船尾の空間は、船頭たちの寝泊まり用の空間で、塩、味噌、米、布団、コンロなどを常備すれば、1週間や時に数週間におよぶ航行も平気だった。

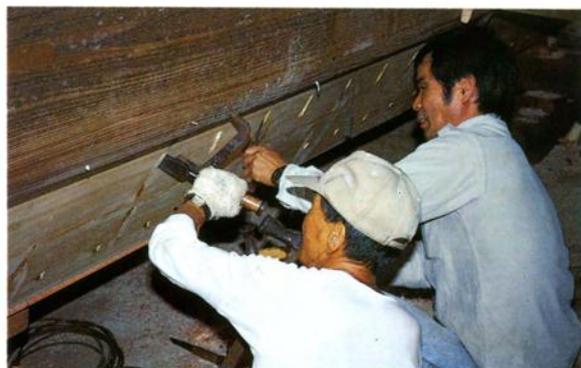
港に入り、帆をおろし、倒した帆柱をうけるのが



16 16~19. オモギの取り付け



17



18



19



20



21

20・21・オモギの取り付け



22



23

22・23・シン立て

船尾にある鳥居型のカサギである。これは、丸子船の大きな特徴になっており、エンジン船にかわったのちもなくなることはなかった。先の銅板といい、心になじんだ形は、たとえ本来の機能がなくなってもそう簡単には手放せないようだ。

3. 船大工と復元

1995年2月、あらかたの作業は終わり、あとは進水式を待つばかりである。ふりかえてみるに、これまでの製作中、息をのむような緊張の場面は、2度ばかりあった。立木の伐採とオモギとりつけの時である。とどこおりなく通過した頃、棟梁いわく「ワシかて内心はらはらしとるんや」。祈る思いは、迎える進水の日もきっと同じであろう。

3年越しの建造の詳しい報告は、別稿にゆずるとして、丸子船の復元製作にかかわって見えてきた点を2、3ふれておきたい。まずは棟梁としての技量、それはひとえに無駄のない木取りを計算することにあるようだ。達者でいる秘訣を聞かれることの多い松井さんは、体と頭を使うこと、それも「お金の計算ができんとあきまへん」と答えている。造船所をきりもりし、生活者としてのマネージメントこそが元気の素だというのである。材木を調達し、墨を入れて木取るのは、棟梁にまかされた仕事である。常に木をにらみながら、完成品の船を読み、判断していく。また、木の素性が違えば、同じ船大工が造る船であっても「同じ船はふたつとない」。材の配置を変え、釘穴の位置を変え、また製材するため、丸太が入らなければ造船所の一角をこわすことも案外いとわない。どこの木造船の作業小屋も無数の修復あとを刻んでいるのは、このような経過によるのだろう。設計図のない船造りは、たぶんに経験主義、修正主義に裏うちされている。したがって、民俗技術の継承には、人の一生のサイクルがとても重い。棟梁の頭のなかではじきだされる船体は記録されないがゆえ、人伝いに学べる機会の有無が基本要件となるのである。今回の製作復元は、今年82歳の棟梁の手にかかり、かろうじて間に合った感がある。

水上交通が衰退し、琵琶湖の丸子船は第二次世界大戦後ほとんど造られることはなかった。俗に丸子船を造るには1年手間、ぐるりひさしの母屋普請と同じくらいの費用がかかるといわれ、船頭にしてみれば一世一代のハレの買い物、船大工にとっては年に1隻もないハレの仕事であった。

このたび近世近代を通じて湖上水運をになった丸子船がその最後の棟梁経験者を中心に復元されたという

事実は何ものにもかえがたいことではなかろうか。

むろん、厳密には昔どおりの造り方ではない。新しい電動工具を用い、銅板の墨塗りにかわってラッカー、一部ボルトなども使用している。何をもって、なんのために、どこまで、どう復元するのか、そのとらえ方は幾通りもある。いろいろにとらえてよい復元を一つの形あるものにしなければならないことは、一筋縄にはいかない予想外のむずかしさがある。

復元指導委員会ではチェーンソーも使わず、オノとノコだけで木挽きすることはあまり意味がない、と考えた。しかし、できる限りボルトを使わないことは意味あること、と考えた。つまり、当時の技術に近づけるという点に絞りながら、過度な時間のロスにつながることはさけるよう、取捨選択をおこなったのである。それでも現代工具を躊躇なく使いこなす船大工たちからすれば、復元は「しんきくさい」理不尽さを含んでいたはずである。材料の歩どまりをあげたり、手間を省いたり、より丈夫な船にするため改良工夫をほどこす、これらは船大工の暮らしの哲学にあたるものである。それは決して新しい価値観ではなく、昔から継承されてきたはずの考え方である。

ところが、技術の復元は、同時代に生きていないがゆえ、部分的にせよこのような「伝統的」価値観をも殺さずには進みえない作業でもある。それは今回の復元で一層鮮明になったことがらである。いったん改良した技術を元にもどすこと、それは、いくらかの苦痛をともなう行為ではなかったろうか。民俗技術の記録は、技術的の工程を追うにとどまらず、船大工の裁量や才覚、経営、人つきあいを含めての記録であることがとてもたいせつである。それはこれまでとくに欠けていた部分であったように思う。他方、今回の復元記録では、昔と同じではないと判断しうる部分もぜひそのまま報告しておきたいものだ。

4. 国の光、郷土の光

ご覧になった方がおられるだろうか。明治前期に日本を訪れたアメリカの博物学者E・S・モースの所蔵する写真には大津市堅田の浮御堂のそばをゆっくりと棹さす、柴を盛りあげた丸子船の風景写真がある。

国際観光幕開けの時代にあった明治前期の頃、日本にやってきた欧米人の間では、いわゆる日本みやげとしてのスーベニール写真や絵はがきが飛ぶように売れた。琵琶湖に浮かぶ帆走平田や丸子船の風景は、「国の光」にあたる風景として切りとられていたのである。

これらは、現代人にとって忘れていた生活景である。



24. シン立てが終わり神酒をそそぐ



25

25・26. ヘイタの取り付け



26



27. 上まわりの取り付け



28. ダテカスガイをはる



29. コモの材料を集める



30. 参考にした西浅井町大浦の帆

だが、琵琶湖と地域生活の結びつき、水辺の生活の質を問いかえすとき、丸子船の風景は記憶しておきたい「郷土の光」でもある。もちろん、丸子船を見て何を思うかは、訪れてくださる観客の心にゆだねられている。眺め、触り、匂いをかぎ、風を聞き、昔語りをするもよし、水上交通の歴史や船の造りを学ぶもよし。湖上帆走を夢想するのもよいだろう。ウミ（湖）からの景色はまた違って見える。釣りに遊びにきているこの子らに、水泳に興じるあの子らにぜひ見てもらいたいものである。そして、機会あらば、多くの方がたの語りを聞いてみたい。

なによりも現代に引き継がれた無数の意思がこのハレの日を迎えるみおつくしになったことを喜びたいと思う。きたる日の展示場が水辺の暮らしの歴史を知り、その未来を考える場面となることを事業にかかわった人間のひとりとして願わずにはおれない（関西外国語大学：出口晶子）。

琵琶湖博物館開設準備室研究調査報告 第4号
「丸子船の復元—琵琶湖最後の帆走木造船—」

1995年3月

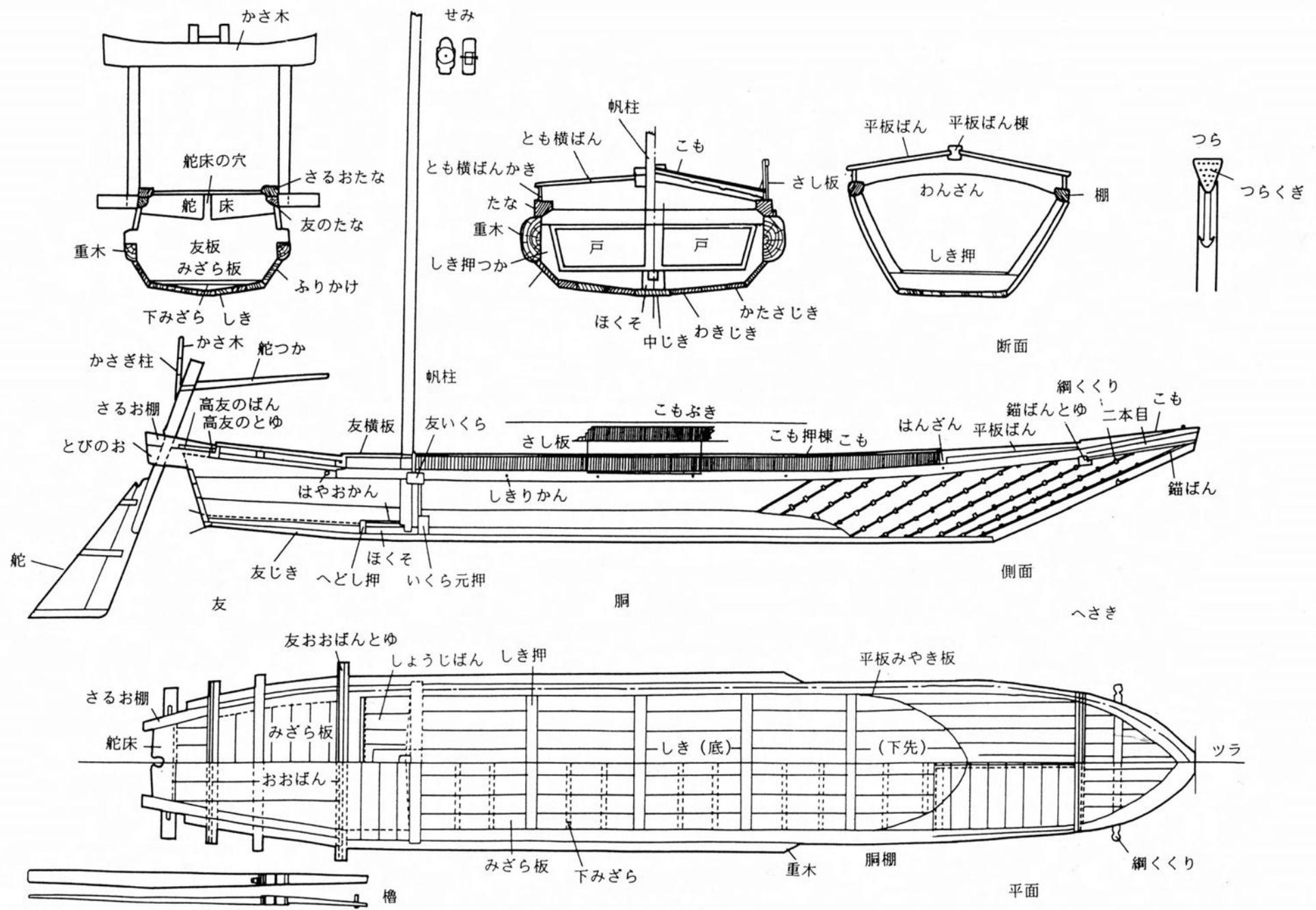
編集・発行：滋賀県教育委員会事務局（仮称）
琵琶湖博物館開設準備室

〒520 滋賀県大津市打出浜14-15

電話 0775-27-1405、Fax 0775-27-1410

印刷：大津紙業写真印刷株式会社

大津市月輪一丁目9-33



丸子船一般構造図

正誤表

頁	段	行	誤	正
8	右	18		(本写真記録は、出口正登と出口晶子の共同による。)

Research Report of the Lake Biwa Museum Project Office

no. 4



琵琶湖博物館開設準備室
大津市打出浜14-15 〒520

Lake Biwa Museum Project Office
14-15 Uchidehama, Ohtsu, 520 Japan