# 琵琶湖博物館研究調査報告

13号 1999年3月

# よみがえる丸子船

琵琶湖最後の伝統的木造船復元展示記録





# 琵琶湖博物館研究調査報告 第 13 号

# よみがえる丸子船

-琵琶湖最後の伝統的木造船復元展示記録-

滋賀県立琵琶湖博物館 1999年3月

## はじめに

琵琶湖博物館は、ほぼ10年の準備期間を経て一般公開し、昨年11月に2年と1か月ばかりで来館者が200万人を越えました。

ところで入場者が手にする観覧券には、企画展の期間を除き、琵琶湖の伝統的な木造船である「丸子船」の湖上を行く写真が載っています。丸子船は長いあいだ湖上交通の主役として活躍して来ました。しかし第2次世界大戦 以後には新たに建造されることがなくなり、現在使用中のものはたった1隻になっているようです。

琵琶湖博物館はその計画の当初から、湖と人間とのかかわりを示す一つの象徴的なものとして、この丸子船の展示を考えてきました。そして、3年の年月をかけて復元・建造し、第2室すなわちB展示室の中央に据えています。この部屋を訪れる多くの人々は、これをただ見るだけではなく、展示交流員などに質問し、あるいは自らいろいろと調べ、また、さまざまな意見をアンケートに書いて下さっています。丸子船は、言わば来館者の琵琶湖への思い入れの中心の1つになっているのです。

この丸子船の製作にあたって私どもは、特に以下の点に留意して来ました。それは先ず、伝統的な工具と手法を用いて、実際に運行・使用の可能な船を建造することでした。そして作られた丸子船は、数時間ながら実際に琵琶湖上を帆行して、この博物館に納められたのです。その2つめは、かつて丸子船を作ったことのある人と若い船大工とが共同してこれを建造し、そのことによって建造技術自体の保存に役立てたいと言うことでした。この点は幸い、松井さん親子の共同作業によって、見事に継承されたのです。そして第3には、この復元建造の過程を詳細に記録し、その工程を示す道具その他の実物と、映像を含むさまざまな記録を、永久に保存しようと言うことでした。『琵琶湖博物館研究調査報告 13 よみがえる丸子船』は、この第3にあたる記録資料の一部であり、博物館学芸員の用田政晴・牧野久実の力によって、今回出版する運びになったものです。

丸子船の復元建造にあたっては、極めて多くの方々の御指導・御協力を頂きました。中でも特筆すべきは、琵琶湖の民俗学の泰斗であり、琵琶湖博物館建設準備委員会委員の一員でかつ丸子船復元指導委員会委員長であった、橋本鉄男さんの御尽力です。たいへん楽しみにしておられたのですが、残念なことに開館式の1週間前にお亡くなりになり、よみがえった丸子船の晴れ姿を見られることは叶いませんでした。

建造にあたられたのは、琵琶湖最後の船大工とも言うべき松井三四郎さんと、その御子息の松井三男さんで、その努力は並大抵のものではありませんでした。また、この2人とともに復元作業に当たられた人に安井司さんがありましたが、この方もまた開館を待たずに亡くなられてしまいました。

その他、多くの方々の暖かい御協力によって復元が、さらにはこの報告書の作成が可能だったわけで、ここにあって御礼を申し上げます。

最後になりましたが、この報告書は、橋本鉄男・安井司両氏に捧げたいと存じます。

1999年3月

# 目 次

序	文			
目	次			
英文目	次	Contents		
第1章	E 経	緯		
		丸子船復元製作展示への道用田	政晴	1
第2章	復	元		
		船大工松井三四郎のライフヒストリー牧野	久実	13
		-昭和以後の木造船の消長について-		
		丸子船の復元-再生する人・モノ・技-出口	晶子	17
		帆の復元松木	哲	53
第3章	臣 展	示		
		丸子船の進水・航行と公開牧野	久実	61
		丸子船交流デスクでの活動用田	政晴	81
第4章	重 資	料		
		滋賀県統計資料にみる丸子船の隻数の変遷牧野	久実	87
		丸子船の映像用田	政晴	91
		- 琵琶湖博物館所蔵資料を中心に -		
英文要	颖	Summary		

# Research Report of Lake Biwa Museum, No.13

Report on the Construction of a Maruko - Bune Boat, the Traditional Wooden Boat Formerly Used for Transport on Lake Biwa.

Edited by YODA., M. & MAKINO., K.

#### Chapter 1 Introduction

(1) Towards the Maruko - Bune Boat Construction Project. pp.1 YODA., M.

#### Chapter 2 Construction

(1) The Life History of a Boat Carpenter - Local Information on the History of Boats in the Lake Biwa Region.  $$\operatorname{pp.}13$$ 

MAKINO., K.

(2) The Process of Maruko - Bune Boat Construction. pp.17

DEGUCHI., A.

(3) Sailcloth and Sail - making pp.53

MATSUKI., S.

#### Chapter 3 Exhibition

(1) From the Launching Ceremony to the Opening of the Museum Exhibition. pp.61 MAKINO., K.

 $\begin{tabular}{ll} (2) & Information Provided by the Public. & pp.81 \end{tabular}$ 

YODA., M.

#### Chapter 4 Statistics Reports and Historical Documents

(1) The Number of Maruko - Bune Boats and Changes Over Time pp.87 MAKINO., K.

(2) Images of Maruko - Bune Boats in the 1970s from the Lake Biwa Museum Collection pp.91 YODA., M.

Summary pp.96

MAKINO., K.

# 第1章経緯

## 丸子船復元製作展示への道

琵琶湖博物館 用田 政晴

# Toward the Maruko - Bune Boat Construction Project

#### YODA Masaharu,Lake Biwa Museum

#### 1 琵琶湖博物館の展示計画

平成元 (1989) 年3月にまとめられた『県立琵琶湖博物館(仮称)基本構想報告書』では、「テーマ展示」「b. 琵琶湖の歴史と民俗」において湖底遺跡や湖上交通を小テーマとしてあげ、「舟運・湖上交通」の資料の一例として「丸子舟」が紹介されている(資料1)。

C. テーマ展示-----

個4の分野のより深い内容について展示する。人間環境としての経色端とその 変化を共通の視点として、各テーマ間の関係に留意しながら展示を組み立てる。

- a . 琵琶湖の自然史
- @ ##A+6
  - ・基盤の形成 ―― 伊吹山、比叡山の形成など
- ・第-瀬戸内の誕生~新第三紀 ―― 鮎河の海
- ② 琵琶湖の誕生
- ・琵琶湖の形成過程と成因 ―― 第二瀬戸内 ③ 琵琶湖の変遷 (さまよえる湖)
- 湯盆の移動 ―― 古琵琶湖から現在まで
   地震、湖岸の沈降など
- ・古地磁気の変遷
- ・自然環境の変化 ―― 湖内・湖周辺に生きた生物
- ④ 現在の琵琶湖
- ・堆積のメカニズム

これらについて、地質図、占地理図、地層の剥ぎ取り標本(古猛琶隣路群)、繰 底ボーリング・コフサンブル、端底の底質と堆積物(実物標本+分布図+断面 図)、化石などをもとに展示する。

- b. 琵琶湖の歴史と民俗
- ① 古代の生活と琵琶湖 旧石器時代人、淡水貝塚、縄文漁民、弥生時 代の御畔遺跡など
- ② 翔底遺跡 —— 分布、調査状況、映像、遺跡の復元模型など ③ 人々の交流 —— ウミの民、ノの民、ヤマの民
- ④ 海洋民の系譜
- ⑤ 舟運・湖上交通 丸子舟、常夜燈、堅田や菅浦の歴史など
- ⑥ 漁民と魚のつきあいかた
- ・漁法と漁具 ―― メカニズムと系譜
- ・水産加工 ―― ナレズシなど
- ⑦ 施民と自然環境 --- 風、潮流、自然災害への対応など
- ⑧ 琵琶湖のくらしとハレの日

以上を、実物、模型、映像などを使い、コンピュータを駆使し、実済もま じえて、屋内、屋外にて展示する。アジアの近隣地域、世界との比較の視点 も加える。

- c. 治水·利水·保全
- ① 木位変動と潮岸の変遷
- ② 災害と治水の歴史
- ③ 端木の制御と利用 ―― 利木の歴史、琵琶湖と産業
- ④ 琵琶湖総合開発
- ・水質保全への取り組み
- ・木質保全技術 ―― 家庭から流域まで各種の規模のもの

その後、平成2 (1990) 年12月に公表された『(仮称) 琵琶湖博物館基本計画』において、「総合展示」の「B 琵琶湖の歴史と民俗」では「2-2水運の発達 2-2-1輸送の主役丸子船」として、展示項目として独立したものになるに至り、その骨格が明らかになってきた。

琵琶湖博物館における展示計画の具体的な内容は、 平成4年3月にまとめた『(仮称) 琵琶湖博物館展示基 本設計』に詳しいが(資料2・3)、個別、歴史展示で あるB展示室の現場での展示の基本方針等は下記の通 りである。

基本方針として、おおまかに時代を追って人間と琵琶湖のかかわりの深まり、働きかけの度合いの深まりをみるということ。また、湖底遺跡、湖上交通、漁労、治水利水の4本柱に琵琶湖や水にまつわる祭りや伝統行事が彩りを添え、環境を考えていくための基礎材料を提供しようというものであった。

そうした中での具体的方針として、展示テーマを4 つ程度に絞ってシンプルな理解の動線とする。考古資料、民俗資料を柱とし、補うものとして文献史料を取り上げる。豊かな量とボリューム、色彩豊かなものを目指す。大型資料・大物資料を基本配置し、これらのまわりはオーソドックスなものとする。そうすることによって展示替えも容易になるという4点を考えた。

最後の大型資料・大物資料としては、湖底から発見された縄文時代中期の世界最大の淡水貝塚・栗津貝塚の貝層はぎ取り資料、瀬田川河床で検出された旧東海道に架かる古代勢多橋の橋脚遺構、琵琶湖総合開発に伴って10年以上かけて7,000点以上収集した漁労用具を中心にした民具、それに近世から戦前まで琵琶湖輸送の主役であった大型帆走木造船である丸子船と伝統的

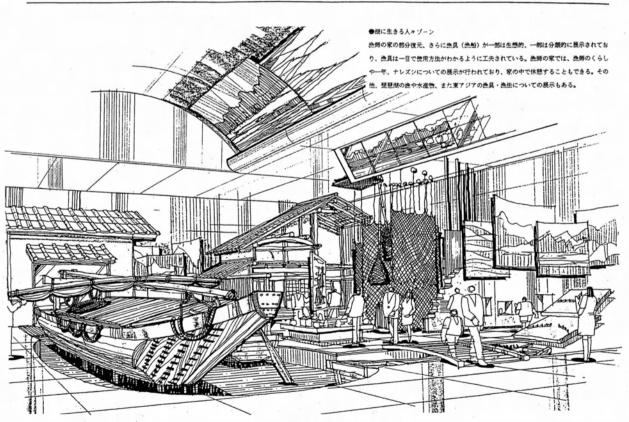
大 項 目	中 項 目	小 項 目	展示概要
	2-2水運の発達 水運の発達を通して発電湖の中近世を概観 する。	2-2-1輸送の主役丸子船	中近世の近江にあって、物資・旅客の湖上輸送の主流であった琵琶湖独特の丸子船を原寸大復元するとともに、原始・古代から丸子船までの琵琶湖の船のうつりかわりを紹介する。
		2-2-2湖上交通の推移と港町の繁栄	琵琶湖舟運の輸送物資の内容や、主な港の船数の推移などを 装置パネルと模型で知らせるとともに、中世以降、堅田が湖 上交通上の特権を持っていたこと、湖上交通が重要性を増す 中で、堅田・坂本などの港が発展したこと、さらに江戸時代 には大津が京・江戸除く東海道筋最大の都市になったことな どを、文書・絵図などで示す。
	2-3村の発達と琵琶湖の祭り 村の発達を湖辺の開墾と湖や水と関わりの ある祭りからみる。	2-3-1条里・荘園と村の発達	古代から中世にかけての条里制の施行と荘園組織の発達を大 上郡条里と覇流・普浦荘を例に、絵図と関連文書から説明す る。また、これらが治水・利水に果たした役割を示す。
		2-3-2 琵琶湖の祭りと年中行事	「祭りの宝庫」といわれる近江の中近世から現在に続く様々な琵琶湖と関わりのある祭りを、大型映像で華やかに紹介する。また、中・近世の琵琶湖の祭りを描いた絵図や祭りの小道具類の展示も行う。

資料2

## B 琵琶湖の歴史と民俗展示室

ゾーンスケッチ

5 7



資料3

な漁師船を想定した。

これらの資料の展示手法についても特徴を出していきたいと考えた我々は、次の3点を方針として定めた。ひとつはオープンな展示を考え、そうした中でいくつかの触れる展示を用意しておこうというものであった。 粟津貝塚の実物のシジミの貝殻、保存処理の行われた弥生時代の木器、丸子船、近江の青の洞門といわれる 西野水道の岩盤などである。また、文字による解説文を極力少なくし、近江や琵琶湖の伝説・昔話を紹介することによってその説明に替えていこうとしたことである。3つめは、音である。音を何とか展示の中に取り込んで利用していこうというもので、古代の湖畔の都である大津宮の展示では万葉音楽、琵琶湖の祭りの音響、丸子船周辺での琵琶湖のさざ波やヨシの揺れる音、明治時代の鉄道連絡船への乗換駅であった旧長浜駅舎での当時の流行歌などがそれである。

丸子船は、おそらくはこの展示上の特徴の3つとも 具現化できる最も適当な資料であり、かつ規模的にも 全長十数メートルという、展示室最大の資料であるこ とから、必然的に琵琶湖博物館歴史展示のメイン展示 資料になっていった。

#### 2 丸子船復元計画

このような展示計画の流れからから、事務局では平成4年の上半期に、下記のように丸子船復元計画の骨子をとりまとめた。この骨子製作にあたっては、(仮称)琵琶湖博物館開設準備室用田が、県教育委員会文化財保護課の長谷川嘉和氏の助言を得てとりまとめた。

#### [丸子船復元製作計画(骨子)]

丸子船の復元資料は、(仮称)琵琶湖博物館総合展示中の「琵琶湖の歴史と民俗」展示最大の資料であり、 これを展示室の中央に配置して、琵琶湖の歴史と民俗のシンボルとなるようにする。

丸子船はさまざまな規模のものがあるが、最も典型的な百石積みの船とする。これは全長約17m、舵の部分を入れると約19mになり、幅は約2.5m、重さは約3t と推定する。

製作工程は、設計、原木選定、伐採、乾燥、製材、 荒加工、細部加工、組立、仕上げ、付属品製作、取り 付けおよび搬入を3カ年計画で行う。木材の伐採には それに適した季節があるため、初年度(平成4年度) は、乾燥もしくは一部製材までとする。 現在、琵琶湖に浮かぶ丸子船は1隻、陸に揚げたもの2隻、港に半分沈んだもの1隻、および湾内に沈めて保管してあるもの2~3隻ですべてである。これらのうち、伊香郡西浅井町大浦の町役場前に保管してある百石積みの丸子船をモデルとする。この実測については別途に行って9月末に完成する。

製作における各工程の指導は、4名の有識者による 丸子船復元指導委員会を設置して行う。

製作業者は、琵琶湖沿岸の船大工により行い、後の補修や管理を考えるとできるだけ博物館近くの業者が適当である。また、こうした丸子船等の伝統的木造船製作技術はすでに無形文化財的になりつつあり、その技術の保存を考えたとき、できれば親子二代で船大工を営んでおり、かつその二代目は若い人であることが望まれる。そうすれば今後、20年なり30年はその製作技術が存続していく事になる。

製作にあたっては、伝統的な技法を復元し、伝統的な工具・釘等の材料も用いていくため、それを備えた業者である必要があり、木造船建造に必要な設備を備えている必要もある。

博物館としては、この丸子船の製作工程を可能な限 り資料として記録と保存に努め、特に映像資料として の記録を残すため、ビデオ製作を行って、展示や視聴 覚資料、研究資料として活用を図っていく。

以上のようなことを骨子として、丸子船復元製作の ための仕様書の検討を丸子船復元指導委員会で行って いくこととした。

### 3 丸子船復元指導委員会

(仮称) 琵琶湖博物館では、平成3 (1991) 年度から4カ年にわたり「現存漁具記録・収集調査研究」を内水面漁労研究会に委託して、琵琶湖水系での漁具・漁法の記録収集調査を行った。具体的には、ヤナや川エリ、内湖のエリの測量調査、従来、比較的調査が希薄であった河川漁具・漁法の記録収集調査、そして琵琶湖水系の伝統的船舶の分布調査などである。

(仮称) 琵琶湖博物館建設準備委員会委員であった 故橋本鉄男氏を会長に、元神戸商船大学教授松木哲氏、 国立民族学博物館助手近藤雅樹氏、日本民俗学会会員 青山淳二氏らのメンバーからなる内水面漁労研究会の 事務局を担当していたのが、財団法人滋賀県文化財保 護協会主任技師の大沼芳幸氏であった(職名等は当時 のもの)。この研究会での調査研究事業の2年目に、丸

#### 丸子船復元製作委託業務関係者名簿

#### 丸子船復元指導委員会

氏名	現職・役職等	勤務先等住所•連絡先
橋本 鉄男	(仮称) 琵琶湖博物館建設準備委員会委員•元滋賀県文化財保護審議会副会長	〒502-12高島郡安曇川町北船木
松木 哲	神戸商船大学教授名誉教授 • 日本海事史 学会理事	〒659 芦谷市潮見町
出口 晶子	関西学院大学文学部非常勤講師	〒662 西宮市上ヶ原 〒567 茨木市山手台
長谷川嘉和	滋賀県教育委員会文化財保護課調査員	〒520 大津市京町

#### 受託者

松井三四郎	松井造船所	〒520-02大津市本堅田

#### 委託研究事務局

#### 事務局

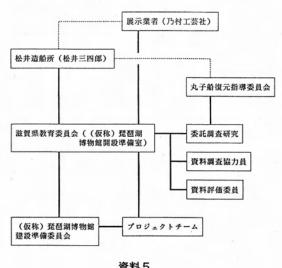
用田	政晴	滋賀県教育委員会(仮称)琵琶湖博物館 開設準備室主査	〒520 大津市打出浜14-15
牧野 :	久実	滋賀県教育委員会(仮称)琵琶湖博物館 開設準備室学芸技師	同上

#### (オブザーバー)

杉立 繁雄 琵琶湖和船研究家 〒520 大津市錦織
---------------------------

#### 資料4

#### 丸子船復元製作執行体制図



資料5

丸子船復元指導委員会は、橋本鉄男氏を委員長に、 松木哲氏、関西学院大学出口晶子氏、県教育委員会文 化財保護課長谷川嘉和氏からなり、会合には、事務局 として大沼芳幸氏、オブザーバーとして琵琶湖の和船 研究者杉立繁雄氏を迎えて開催した。後には、新たに 学芸員として準備室の職員となった牧野久実と受託業 者となった松井三四郎氏を加えて協議、検討を行った。

#### 4 第1回委員会

最初の丸子船復元指導委員会は、平成4 (1992) 年 9月26日に、大津市打出浜の(仮称) 琵琶湖博物館開 設準備室の会議室で開催した (写真1)。

協議事項は、完成した西浅井町役場前の丸子船実測 図の検討、製作業者に示す仕様書の検討、それに業者



写真1 丸子船復元指導委員会

選定についての3点であった。

ここでは、丸子船を平成4年度から開始し、3カ年をかけて行うこと。百石積みの船を復元する。あわせて琵琶湖の代表的な伝統的漁船と川船を復元することを確認した。特に丸子船について、エンジン取り付け以前の帆船とし、伝統的な工具、技法、材料を使いながらも、電気鋸や電気鉋までは排除しないことを決定した。

#### 5 業者選定

戦前は、琵琶湖の廻りにはたくさんの船大工がいたようで、特に湖東から湖南地方の琵琶湖東岸に多く分布していた。一方、堅田にも一時は31軒の船大工が知られており、現在も大手造船業者がここで営業している。

こうした中、琵琶湖周辺での木造船の造船技術者の リストアップをはじめた。氏名、屋号・会社名等、住

平成4年11月5日

滋賀県教育委員会事務局 (仮称)琵琶湖博物館開設準備室長 殿

> 丸子船復元指導委員会 委員長 檔 本 鉄 男

丸子船復元製作にあたる業者について (具申)

(仮称) 発品期待物館における「発品期の歴史と民俗」展示のシンボルとする丸子船 の実物質料復元製作にあたっては、歴史的な技法を復元・駆使し、伝統的な工具・材料 等を用いる必要があります。そしてその復元工程・技術を含めてすべての資料を民俗文 化財資料として長く継承・保存していかなくではなりません。

至極端周辺で、その復元製作にあたる造船技術者を調査・検討した結果、下記の者が 適当であると思慮されます。 所、年齢、後継者の有無、経験、現況、伝統的船大工 道具、その他単独での造船の可能性などの9項目にわ たって、杉立繁雄さんの教示のもとで調査を行った。

かつて木造船を建造した経験を中心に、最後は職業 別電話帳まで駆使して行った結果、最終的に12の個人、 団体がリストアップされたが、この他に20人ほどの田 舟の建造・修理経験者が健在であった。しかしながら、 道具、施設、経験等からその能力はないものと判断し た。

このリストをもとにして、さらに丸子船復元指導委員会および杉立さんに精査願って絞り込みをはじめた。しかしながら、その時点で、最高齢は明治43年生まれ、若い人でも昭和ひと桁生まれと高齢化が進んでおり、伝統的な木造船と言っても田船であったり剣先船と呼ぶ小型船しか建造した経験がない、さらには修理したことしかないという船大工が多かった。現況も、既に廃業していたり、実際には休業中、あるいは転業していた人もいた。

結局、大正2年生まれで当時79才ながら、現役で造船業を営んで大型船建造の施設も整っており、戦前には丸子船を棟梁として建造した経験をもつ松井三四郎さんしか残らなかった。幸いなことに松井さんの息子さんも造船業を共に営んでおり、戦前から丸子船の船釘や大工道具を保存しておられたことが判明した。

こうした結果をもとに、丸子船復元指導委員会委員 長橋本鉄男より滋賀県教育委員会事務局(仮称)琵琶 湖博物館開設準備室長あてに「丸子船復元製作にあた る業者について」という具申を平成4年11月4日付け で受けた(資料6)。

[理由]

現在、琵琶湖周辺においてかつて木造船舶を強造した経験を持つ船大工は、約10数 人を数えるが、この中で実際に入予船を建造あるいは原理した実積を育する技術者は、 いまは4人しか生存していないと考えられる。

このうち大津市西田正三氏は、材料・工具等はまだ少し持っているようであるが、高 動で現在は函範業務に携わっていない。近近八幡市番野郷之助氏もさらに高齢で規葉し ている。 料津市規三低氏は現役で、年も近く息子も後患者として育っおり、博物設建設 予定地に近く、後の毎項・補格等も容易であると考えられる。和船組造の往文も受けて 坂倫・工具類を偏っているが、丸子動については修理経験しかなく、これまでに携わっ た最大のものは長さ12mのチェリンコと呼ばれる雰田の造船である。

大排市松井三四郎氏は、高齢ではありながらその息子と職人を抱えて元気に造動業務 に関わっている。同氏は12字の場から16年間、壁田の本兵衛造総所で修業を収み、 その間、実際に丸子船を円置も手掛けた経験を持ち、最近はその評細な模型も製作して いる。また、こうした大型船建造に必要な施設・設備を作業場に育し、かつての丸子船 建造間の古い灯弧も約2要分保存している。博物館や事務間からも近く、その伝統技術 の保存・継承も可能である。

53

名称 松井三四郎(松井造船所) 住所 大津市本堅田一丁目9-28 ここでは、大津市本堅田の松井三四郎さんが適当で あると具申された。

以下、その「理由」について引用する。

「現在、琵琶湖周辺においてかつて木造船舶を建造 した経験を持つ船大工は、約10数人を数えるが、この 中で実際に丸子船を建造あるいは修理した実績を有す る技術者は、いまは4人しか生存しないと考えられる。 このうち大津市西田正三氏は、材料・工具等はまだ

仕 様 書

#### 1. 名称

丸子鉛復元製作委託業務 (第1期)

#### 2. 期間

契約締結の日~平成5年3月31日

#### • 3.製品

百石積丸子船1隻、同付鷹品一式、展示・保管用移動台一式 なお付鷹品は下紀の通りとする

大碇1、中碇1、小碇1、黒綱3、詹2、横3、横柄3、帆1、 三ツ縄1、 引寄せ綱1、手綱1、詹綱1、竿竹3、帆横1、座形木一式、菰一式、ノマ 一式、模ムシロ3枚、大ハン厚・板ハン・ワキトリ縄1組、スケタ上下2、 フシ込板八ツ 1組、小車1

#### 4. 製品概要

- (1) 百石積丸子船一隻に付鷹品を取り付け、または搭載する
- (2) 丸子船は博物館での展示用であるが、湖上で帆走可能な船とし、そのために必要な付属品・機能等を完備していること
- (3) 丸子船は、長さ1757程度の1930年代の無動力船を想定する

#### 5. 12H

(1) 設計に当たっては、基本的に別談図および伊香郡西浅井町大浦西浅井町役場前所 在の丸子船を規格モデルとすることにし、必要に応じて伊香郡西浅井町管補所在の もの、および東浅井郡湖北町尾上港を拠点に使用されている丸子船を参考とする 少し持っているようであるが、高齢で現在は造船業務に携わっていない。近江八幡市番野源之助氏もさらに高齢で廃業している。草津市畑三郎氏は現役で、年も若く息子も後継者として育っており、博物館建設予定地に近く、後の修理・補修等も容易であると考えられる。和船建造の注文も受けて設備・工具類も揃っているが、丸子船については修理経験しかなく、これまでに携わった最大のものは長さ12mの堅田の漁船である。大津市松井三四郎氏は、高齢でありながらその息子

(2)別孫図面を変更する場合および図面に記載のない部分の決定にあたっては、丸子 船復元指導委員会(以下、「委員会」という)および滋賀県教育委員会事務局(仮 株) 琵琶湖博物館開設準備室(以下、「準備室」という)と協議の上、その指導の もとに行うものとする

#### 6. 使用材料

- (1) 木材は良質のものを選択し、十分乾燥させて使用すること
- (2)木材は原則として国産材を使用し、船板およびヘイタは槙、船側オモギは杉、帆柱は檜とする

ただし、適当な木材が入手できない場合は、委員会および準備室と協議の上、外 観の類似した同様の材を使用することも可能とする

- (3) 隙間等は槙皮で充塡すること
- (4) 帆布は木綿とし、綱類にも合成繊維製品は使用しないことを原則とする
- (5)接着剤等の合成樹脂類・化学薬品等は原則としてこれを使用しない
- (6) 船底は槙材、船側は杉材を使用し、帆柱は檜材、帆布は木綿とする。また、隙間等は槙皮で充填すること

#### 7. 施工

- (1)施工にあたって近代工具の使用は競し支えないが、仕上がり状況は伝統的工具による仕上げと同じとし、近代的工具の加工概を残さないこと
- (2) 新材料を使用する場合は、外部から見えないように配慮する
- (3)固着釘などの金属製品は伝統的形状のものを使用し、材質もできるだけ想定年代 にあわせるよう留意する

#### 8. 工程

- (1) 事前検討 製品についての協議・検討
- (2) 設計 丸子船および付属品の設計図書・設計図面の作成
- (3) 材料検討 使用材料の選定・検討
- (4) 材料入手 必要資材・材料の購入等
- (5)乾燥 材料の乾燥
- (6)製材 材料の製材加工

#### 6. その他

- (1)製作にあたっては、委員会と密接な連絡をとり、その指導と協力のもとに施工すること
- (2)この製作業務は、丸子船逓遠技術の保存と継承をも意図しているため、製作にあたっては丸子船逓遠延験者を中心に、琵琶期間辺で木造船建造にあたってきた壮年の船大工および技術を継承させるための若年技術者など各年齢間を集めて行うこと
- (3) 製作に当たっての必要な伝統的行事・備習等は、慣例に従い行うものとする
- (4) 各作業工程は、必要に応じて映像記録撮影を行うため、便宜を図ること
- (5)作業工程に基づく記録写真を添付した実績報告書を作成するものとする
- (6)本仕様書に記載のない事項または疑義が生じた場合、その都度、滋賀県教育委員会事務局(仮称)発置湖博物館開設準備室と協議の上、その指示に従うこと

と職人を抱えて元気に造船業務に携わっている。同氏は12才の時から16年間、堅田の杢兵衛造船所で修行を積み、その間、棟梁として実際に丸子船を何隻も手がけた経験を持ち、最近はその詳細な、模型も製作している。また、こうした大型船建造に必要な施設・設備を作業場に有し、かつての丸子船建造用の古い船釘も約2隻分保存している。博物館や事務局からも近く、その無形文化財としての技術保存・継承も可能である。」

#### 6 丸子船復元記録調査計画

琵琶湖博物館における丸子船の復元製作は、博物館 での展示と共に、琵琶湖水運の象徴でもあった船の貴 重な建造技術を保存継承することにあった。

製作にあたっては、丸子船の建造経験を持つ船大工と若い船大工があたることによって技術の継承とその保存も当分の間は図ることができるが、資料として長く活用するためには、現物だけではなく写真、映像や文字による記録資料が必要であった。

丸子船は、戦後ほとんど建造されなかったため、建造記録は全く残されておらず、事実上、こうした資料を得ることのできる最初の機会で、かつ今後は恐らくないであろうと考えられた。

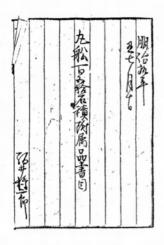
船大工のこつ、儀礼、造船知識などを含め、建造過程の可能な限りの記録をとっていくこととし、下記のような方針を定めた。

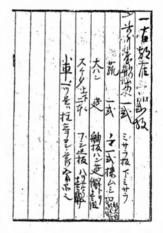
調査者は、基本的に全工程に立ち会い、観察と聞き 取りを行い、ビデオ、写真および文字による記録化を 図る。ビデオは、調査者によるカメラ以外に、(仮称) 琵琶湖博物館開設準備室による適時の撮影、および全 工程を撮影するための定点カメラを設置し、さらにこ れらとは別に専門業者によるビデオ撮影を図る。これ は一般公開用の映像記録のためのものとし、展示室用 と情報センターでの公開用の2種類を編集する。

これらの調査の記録は、後に記録調査報告書として刊行して一般に公開する。

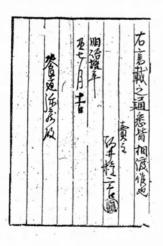
これらの作業には、丸子船復元指導委員会の出口晶子氏が主に担当し、定点ビデオは松井三四郎氏のご子息で共に造船業を営む三男氏にお願いした。公開用映像は、後に関西シネセル株式会社が担当することになった。博物館開設準備室の用田と牧野は、適宜、ビデオ・写真撮影ならびに文字等の記録収集を行うことになった。











資料8

#### 7 仕様書

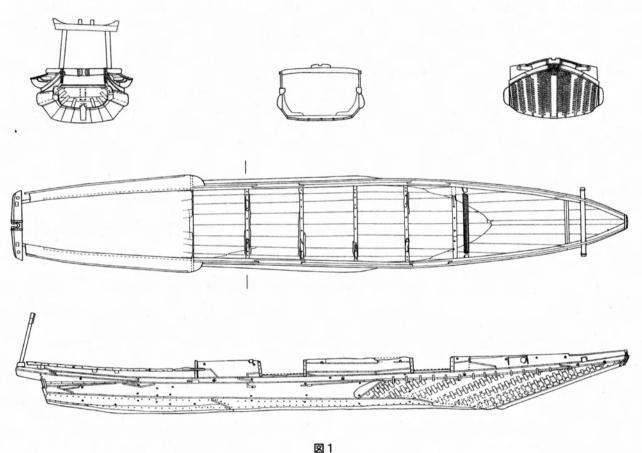
丸子船の復元製作は、3期3年度に分けて行うこと とし、その第1期は平成4年度とした。

その仕様書は、別添資料のとおりであるが(資料7)、第1期の工程は、事前検討、設計、材料検討、工具加工、材料購入1、付属品製作1までとした。材料購入1とは、伐採等の時期を選ばない材料・原料の購入で、付属品製作1とは組立・加工の可能な付属品の製作を指す。つまり本体の加工・組立に入らない段階である。

仕様書は、第3期の完成までほぼ共通するものであ り、工程だけが異なるものであった。

仕様書中、「製品」は、百石船丸子船1隻、同付属品一式、展示・保管用移動台一式とした。付属品については、具体的には滋賀県教育委員会所蔵の『丸船百五拾石積付属品書目』(明治10年)(資料8)をもとに品名と数量をあげた。

「設計」は、伊香郡西浅井町大浦の西浅井町役場前 所在の丸子船を企画モデルとし、必要に応じて西浅井 町菅浦(図1)および東浅井郡湖北町尾上所在の丸子



船を参考とすることにした。

その他、特に木材は国産品を使用し、隙間は槙縄充 填を行う。合成繊維製品、合成樹脂類、化学薬品等は、 原則として使用しないことにした。

施工にあたっての近代工具使用は認めるが、仕上がり状況については伝統的工具による仕上げと同じものとすることなど、限りなく1930年代の無動力船に近づけるようなものを想定した。

#### 8 その後の丸子船復元指導委員会

第2回の委員会は、平成5年2月3日に大津市打出 浜の(仮称) 琵琶湖博物館開設準備室会議室で開催し €. 3m

ここでは、丸子船復元製作の着手にあたっての全体 工程の打ち合わせと平成4年度内の作業の進め方についての協議を行った。特に平成5年度は、丸子船復元 製作の第1期として、事前検討、設計、材料検討、材 料入手、乾燥までの工程について実施することとした。

また、第3回の委員会は、丸子船復元製作(第2期) の作業が佳境に入った平成5年9月21日に大津市堅田 の松井造船所で開いた。

この時は、次の3つの点について協議を行った。一つは、作業途中で目立ってきた使用木材の乾燥による ひび割れについてであった。これらについては、外か ら見えない場所で補強ないしは充填等を行っているため、それ以上の進行はある程度防げるのではないかという結論を得た。二つ目は帆の形状についてであった。これについては、明治38年に彦根市の松原内湖で撮影された帆を張った丸子船の写真が残されており、これを松井三四郎さんに確認したところ、昭和初期も同様なものであったという意見を得たため、これを参考に復元を進めることとした。三つ目は丸子船資料集刊行のための予算処置についてであった。

その他、ボルト類の見えがかりについての相談を行った。これについては、通常の船としての使用のみならず、レッカーにより港で吊り上げて博物館の2階部分に搬入することから、構造的にも若干の補強が必要なことが判明した。

その後、帆の基本モデルとして、西浅井町大浦の北 淡海・丸子船の館に展示中の帆が、典型的な木綿製六 反帆で松右衛門織であることから、これを忠実に復元 していくこととした。

#### 9 製作経費の変更

当初、丸子船製作の経費について、間口三間半、奥行き六間の四面庇の母屋普請程度の金がかかるとのことであった。結局、木材相場にかなり影響されるがおよそ2400万円程度という見通しのもと、計画に着手し

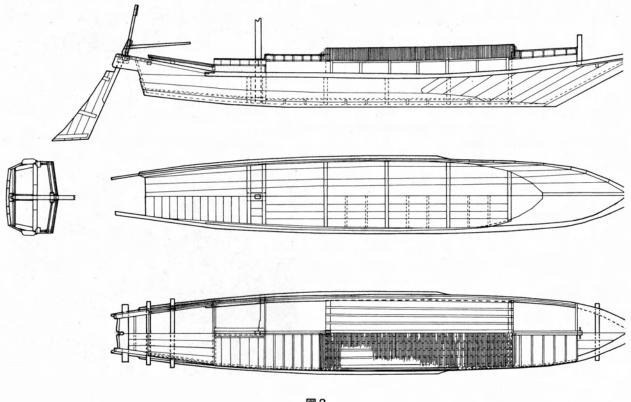
た。

その後、原木選定作業等を行う中で、丸子船に適した良材がなかなか見つからず、当初経費の見直しを行うことになり、約600万円の増額が必要となった。 その具体的理由は下記の通りであった。

(1) 丸子船に必要な木材種は、スギ、ヒノキ、コウヤマキ、ケヤキ、カシであり、特に大型品が必要なのは、スギ、ヒノキ、コウヤマキである。

スギは、メド(木の下に人が立っての目の高さでの幹まわり)260cm程度、根元の直径1 m以上、樹齢150年前後のもので、長さも10数m以上の材がとれるものが2本以上必要で、ヒノキもメドリ160cm程度、根元の直径60~80cm、樹齢150年以上でまっすぐ延びた良質のものとメド80cm、樹齢80年ものが各1本ずつ必要となる。さらにコウヤマキは、スエクチ(木材の最も細いところの直径)44~46cmで、長さ5~5.2mの材が6~7本必要であるが、これらの木は樹齢200年といわれる。

(2) これらマキを除いて一本単位で立木のまま購入する大型木材は、通常の木材市場には出回っておらず、また山からの「出し」が問題となり、運搬に多大な手間と暇、経費がかかる。俗に、「木を買うなら出しを買え」といわれる。従って、切り出しやすい良材



を探す必要があった。

(3) スギ、ヒノキは、京都大原の奥、百井峠近くで適当なものが見つかったが、山主は金に不自由しておらず、木を売る気は全くなく、言い値で買うしかない状況であった。

こうした樹齢150年から200年ものの良材がある山主は、先祖代々の山主であり、今回の山主も「人の地面を通らずに京都へ行ける」といわれている人である。

- (4) これほどの大型品で良質のもの、さらには山出ししやすいものは、完全に売り手市場で、値段が気に入らなければ他にあたってくれといわれる。しかしながら他では適当なものが望めないため、結果的にそこで調達しなければならなくなる。このため当初予定よりも木材価格が相当高くつくことになった。
- (5) コウヤマキは、もともと高野山が大きな産地であっ ・たが、観光開発等で良材が少なくなり、結局、岐阜 県の国有林で適当なものが見つかった。これは営林 署が特定業者に対して入札を行い、その業者を通じ てでしか入手できないこととなり、結果的にこれも 当初予定より高くつくこととなった。この結果、総 額で3000万円程度になる見込みが生じた。

#### 10 平成5・6年度の復元工程

丸子船の復元は、平成5年度および6年度まで引き 続いて行った。

平成5年度は、材料入手2、乾燥、製材、荒加工、加工、組立1の各工程について行った。この段階で船の形はある程度出来上がり、平成6年度にはその上廻り部分の製作だけとなり、細部加工、仕上げ、保管の各工程とし、平成7年3月24日をもって事務的には本館への引き渡しが完了した(図2)。

#### 11 伝統的漁船の復元製作

琵琶湖博物館の「B 人と琵琶湖の歴史展示室」では、丸子船と共に琵琶湖での漁船の代表資料として堅田のハリブネおよび姉川のカワブネを展示する計画であった。

ハリブネは、堅田の漁師がハリコ漁(延縄漁)を行 う船であり、姉川のカワブネは、びわ町の南浜や中浜 の漁師が姉川下流域でのヤナ漁や四ツ手網漁を行う特 徴的な船である(写真 2)。

これらについても、松井三四郎さんに復元製作をお 願いすることとし、別添資料のような仕様書のもと(資

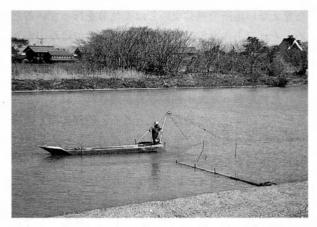


写真2 姉川(南浜)のカワブネと四ツ手網漁料9)、平成6年度に製作を行った(図3・4)。

以上、丸子船復元製作の計画の立案から完成まで、特に事務的な流れに沿って報告してきた。これらの完成後は、進水式、湖上航行、一般公開、搬入という工程を経て展示公開へと至ったが、これらについては牧野久実の別項に譲ることにする。

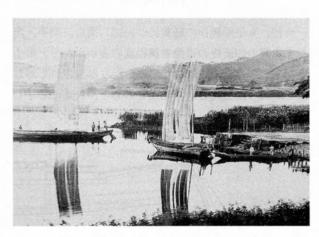


写真3 内湖に浮かぶ丸子船 (明治38年 彦根市立図書館蔵)



写真4 放置された丸子船 (西浅井町菅浦)

- 2. 期間

契約締結の日~平成7年3月31日

3. 製品

ハリブネ1隻、カワブネ1隻、同付属品各一式、展示・保管用移動台各一式

#### 4. 製品概要

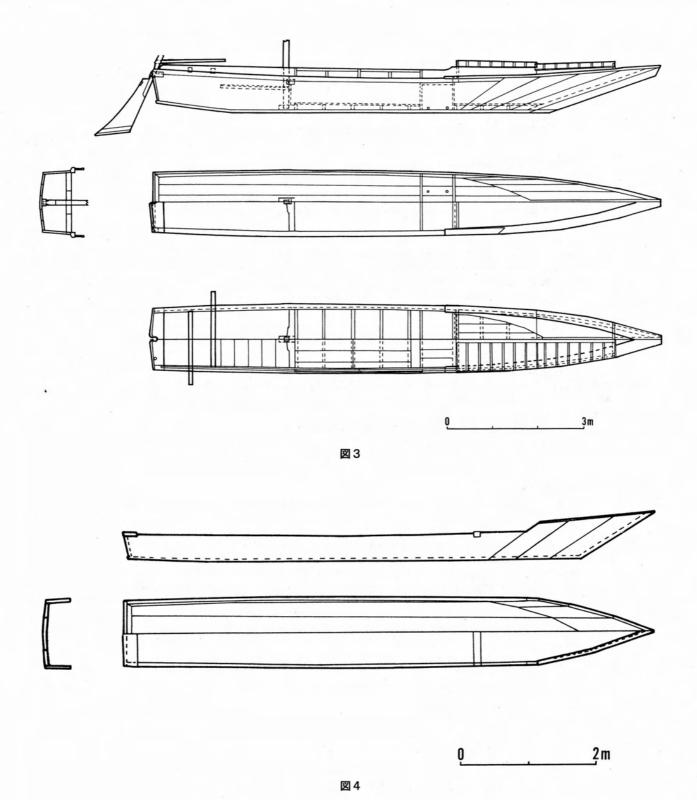
- (1) ハリブネ1隻、カワブネ1隻に各々付属品を取り付け、または搭載する
- (2) ハリブネとカワブネは博物館での展示用であるが、水上で航行可能な船とし、そのために必要な付属品・機能等を完備していること
- (3) ハリブネは、長さ30~34尺程度の1930年代の無動力船を、カワブネは、長さ18~23尺、幅約3尺、ヘサキの高さ約3尺、トモの高さ約2尺8寸程度の無動力をそれぞれ想定する 5. 設計図
- (1)施工にあたっては、現役の堅田の漁師や丸子船復元指導委員会(以下、「委員会」という)などの専門家に技術的指導と受けながら行う
- (2)設計図面を変更する場合および図面に記載のない部分の決定にあたっては、委員会および滋賀 県教育委員会事務局(仮称)琵琶湖博物館開設準備室(以下、「準備室」という)と協議の上、その 指導のもとに行うものとする
- 6. 使用材料
- (1) 木材は良質のものを選択し、十分乾燥させて使用すること
- (2) 木材は原則として国産材を使用する ただし、適当な木材が入手できない場合は、委員会および準備室と協議の上、外観の類似した 同種の材を使用することも可能とする
- (3) 隙間等は横皮で充填すること
- (4)接着剤等の合成樹脂類・化学薬品等は原則としてこれを使用しない

#### 7. 施工

- (1)施工にあたって近代工具の使用は差し支えないが、仕上がり状況は伝統的工具による仕上げと 同じとし、近代的工具の加工痕を残さないこと
- (2) 新材料を使用する場合は、外部から見えないように配慮する
- (3) 固着釘などの金属製品は伝統的形状のものを使用し、材質もできるだけ想定年代にあわせるよう留意する
- 8. 各工程
- (1) 材料の入手 必要資材・材料の購入等
- (2) 乾燥

材料の製材加工

- (3) 荒加工
- 材料の荒加工
- (4)加工
- 材料の加工
- (5)組み立て
- 部品の組み立て
- (6) 細部加工
- 細部の加工
- (7) 仕上げ
- 全体の仕上げ・付属品の取り付け
- (8)搬入
- 県内の指定する場所への搬入・納品
- 9. その他
- (1) 製作にあたっては、委員会と密接な連絡・調整を行い、その指導と協力のもとに施工すること
- (2) この製作業務は、伝統的漁船建造技術の保存と継承をも意図しているため、製作にあたっては、 琵琶湖周辺で木造船建造にあたってきた壮年の船大工および技術を継承させるための技術者など と共に行うこと
- (3) 製作に当たっての必要な伝統的行事・慣習等は、慣例に従い行うものとする
- (4) 各作業工程は、必要に応じて映像記録撮影および歴史学・民俗学的調査研究のための資料収集 と記録作業を実施するため、便宜を図ること
- (5) 作業工程に基づく記録写真を添付した実績報告書を作成するものとする
- (6) 本仕様書に記載のない事項または疑義が生じた場合、その都度、準備室と協議の上、その指示 に従うこと



# 第2章 復 元

## 船大工松井三四郎のライフヒストリー

-昭和以後の木造船の消長について-

琵琶湖博物館

#### 牧野 久実

# The Life History of a Boat Carpenter - Local Information on the History of Boats in the Lake Biwa Region

MAKINO Kumi, Lake Biwa Museum

#### 1 杢兵衛造船での修行

松井三四郎氏は大正2年(1913年)、石職人の息子として山石の産地である志賀町に生まれた。幼少より器用で、玩具や身の回りの簡単な道具などは身近なものを利用して作ってしまった。船大工としての修行をはじめたのはかぞえで12歳の頃である。しかし、特に船が好きであったわけではなく、また船大工になろうと自ら志したわけではなかった。息子の手に職をつけさせようとした父が、三四郎の従兄弟も世話になっているからという理由で、堅田の杢兵衛造船に奉公に出したのであった。

三四郎は従兄弟の他に、沖島からやってきた6つ年下の小川氏、大浦からやってきた4つ年下の石田氏の3人と一緒に住み込みで修行した。その他、所帯を持った年上の弟子達も4人居た。

李兵衛での生活は、決して楽なものではなかった。 休みは1日と15日の月2回で、普段は朝の6時から夕 方6時までの12時間労働であった。休日といっても洗 濯で終わってしまったという。とはいっても、松井氏 は夜の暇な時間に雑誌で生け花を勉強し、ついには免 許を取得し女性達に教えるまでになった。また、編み 物も好きでよく小物を編んだという。この器用さと熱 心さは、船造りの場でも同様であった。松井氏は船大 工としての技術を着実に積み重ねていった。

修行といっても、16歳までは小間使いで、釘を修繕したり、槙肌たたきといった仕事しかさせてもらえず、この間は一人前の道具は持たせてもらえなかった。しかし、負けず嫌いの松井氏は、見よう見まねで様々な技術を積み重ねていった。船大工の世界は、年齢や家に関係なく実力のみがものを言う。どうすれば人よりきれいな仕事が人よりも早くできるか、そればかりを

考え実践していた松井氏は、20歳くらいで1人前以上 の仕事をするようになり、親方にたいそう可愛がられ た。

#### 2 丸子船の建造

丸子船の建造は、主に松井氏が20歳頃まで行われた。 丸子船の発注は船主である船頭が船の積載量を想定して行う。描かれた図面を持たない船大工は、全体の大きさを頭の中ではじき出す。丸子船の設計図は門外不出なのである。大きさとしては100石、80石が多かった。特に80石は、狭い堀や回転橋を通るのに適しており、使い勝手が良かった。丸子船は1人でも建造できるが、通常は建造作業を行う2名と船体のバランスを見る1名の3名によって作られることが多かった。松井氏も2名の兄弟子の手伝いをしながら20歳までに4~5ハイの丸子船を作い、その後は棟梁として建造に携わった。

特に人手を要するような作業、例えば船体の両脇にオモギをとりつける作業や完成した船をころを使って下ろすといった大がかりな作業には堅田の船仲間が協力した。当時の堅田には船大工が40~50人居り、船仲間を形成していたのである。中には、丸子船を建造していた船屋も6軒あった。船仲間は土地も所有しており、ここからの収入で会合を開いたり伊勢参りなどの旅行をした。

新造だけでなく、丸子船の修理もしばしば依頼された。小規模な破損は船主である船頭自身が修理したが、フリカケやシキを入れ替えたりといった大規模なものは70~80人仕事である。 $2 \sim 3$ 人で仕事をする場合が普通なので、約 $1 \sim 1$ 月前後かかることになる。この間、船頭は船屋に寝泊まりし、作業中は船大工が仕事しやすいように掃除などの手伝いをした。 杢兵衛造船の場

合、船小屋の隣に別棟があり、1階は仕材入れ、2階が寝泊まりする部屋だった。昼間は仕事で疲れているので夜はたいていすぐ寝てしまう。しかし、各地を航行する船頭から遠方の話を聞く楽しい時間でもあった。

「琵琶湖周辺には大きな船屋が10軒ばかりあり、今どこそこの船屋で丸子をこさえとる」などといったことを聞き知ったという。メディアのない時代、船頭は船大工にとって琵琶湖各地のよもやま話を得るための貴重な情報源だったようだ。

#### 3 船作りの変化

20歳をすぎてからは丸子船の新造はなくなった。船にエンジンが取り付けられるようになり、手間がかかる上に高額な丸子船は敬遠されるようになった。松井氏の印象では、このころから船の形が丸から四角に変わったという。四角い船とはいわゆるひらた船で、底の平たい船を指す。剣先船、採集船、土船が主として建造されるようになり、丸子船は修理の依頼のみとなった。

変化したのは船の形だけではなかった。船の材の準備に関する一連のプロセスにおいて、様々な変化が見られた。材は、伐採、乾燥、山出し、分配といった過程を経て船大工の手元に届く。そして、こういったそれぞれの過程において、とんび、木挽き、山師、そして川筋に近い山の材については、出しの親方と呼ばれる人々が仕事を行った。とんびは船大工が必要とする木を選びだし、木挽きは木を切り出した。山師は雪面を利用しながら切り出した木を川に落として山から運びだし、出しの親方は川下で流れてきた木材の収集と分配を行った。

松井氏にとってとりわけ印象深いのは、かつて木を見るプロとして存在した「とんび」という人々のことである。とんびは、山を歩き、どこにどういう木があるかを知っていた。山から山、木から木へとわたりゆくために、とんびと呼ばれていたらしい。彼らは、寒い時には着物の上に二重マントを羽織り、毎日のように山をまわっていた。堅田、雄琴、大津、彦根ととんび仲間が各地におり、互いに連絡をとりあいながらどの山にどういう木があるかを情報交換していたという。とんびは、近江以外にも日本全国にとんびは居た。県境に関係なく、必要があればどこのとんびとも情報交換した。船大工は木材を扱う他の職業とは違って、特別な大きさの木を必要とする。家屋をつくる場合は大きさが決まっており三間一金といった規格があるが、

船大工の必要とする材は規格通りにはいかない。平均 して長く大きなものを使う。従って、とんびの果たす 役割は船大工にとってひときわ重要なものであった。

しかし、材木屋が人を雇って県内各地に置き、歩合 制で木を買いに歩かせるようになると、とんびは次第 に職を失っていった。とんびは、なるべく高く木を買 いとる客をとる傾向にあり、このことが木の値段を上 げていた。しかし、材木屋が台頭してからは、木の値 段が安くなり、高額なとんびは敬遠されるようになっ た。松井氏は当時、堅田の前田氏、雄琴の大西氏といっ たとんびに仕事を頼んでいたが、とんびがいなくなっ た昭和10年頃からは、自分で山歩きをして木を探すよ うになったという。船大工の必要とするいわゆる規格 外の木材は「売りが遠い(いつ売れるかわからない)」 というので、どこの材木屋にもおいていなかったから である。山へ入る船大工はそう多くはないのだが、松 井氏は丸子船のような大型の船を作っていたために、 自転車と徒歩でマキノや朽木、大崎、永源寺など様々 な場所を良い木を求めて散策しなければならなかった。

とんびとほぼ時期を同じくして木挽き達も姿を消した。木挽きは、既述のように、山に住み、木の切り出しや大まかな製材を生業とした。大正末頃に製材屋が登場すると、次第にこれに雇われるようになった。堅田ではこの頃、大木が最初の製材屋として設立され、当初は3~4人の木挽きによって営業を行っていたが、昭和10年(1935年)頃からは帯鋸などの機械の導入によって本来の木挽きの仕事がこれにとって変わるようになった。その他、山師や出しの親方の仕事は、昭和5~6年頃の木炭車の登場によって、さらに戦後はガソリン車の登場によって、それぞれ様変りするところとなった。

このように、船のタイプが変化しただけではなく、 いわば木を扱う職人達が、昭和初期より次第に機械化、 組織化されるようになり、また交通網や交通手段の発 達によって消えていったのである。

#### 4 杢兵衛造船からの独立

昭和15年(1940年)、松井氏は杢兵衛造船から独立する。といっても、戦時中は材料が無くて船大工はできなかったので、弾薬箱を作るなどの軍の仕事を始めた。着実に仕事をこなしていった松井氏はやがて10名ほどの弟子を雇う工場の経営者となった。昭和20年(1945年)2月から、終戦後の昭和21年3月21日まで兵役にも賦した。戦後は軍の仕事がなくなってしまったが、

すでに支給されていた資金と材料を元手にさらに事業を広げた。会社は成功し、3棟の工場と40人もの人を雇うようになった。松井氏は理事として安泰な道を歩むかに思われた。しかし、突然の事件がこれを阻んだ。昭和22、23年、下請けしたある建物の建設が不渡りとなり、今でいうなら何十億という借金を抱え込むことになったのである。もちろん、工場はすべて差し押さえとなった。この事件がきっかけとなって、昭和24年(1949年)、松井氏は再び船大工として歩むことになったのである。

戦後は、様々な開発事業に伴い、砂利の運搬に使用されていた丸子船の修理がしばしば依頼された。また木造の漁船や客船の注文も多くあった。客船は、当時、浜大津にあった中村遊船などからの依頼で、新興丸、えびす丸、観光丸、乙姫丸といった船を毎年1パイ作ったという。当時、すでに数人の弟子がいたが、今回の丸子船復元を手助けした故安井司もその1人であった。苦労したが、結局借金は10年かかってすべて返済した。

### 5 ファイバーグラス船と鉄鋼船の時代、 そして最後の木造船

時代の波は木造船から鉄鋼船やファイバーグラスの船へと移りつつあった。確かに、木造船にはこれらの材料に負けない利点がある。第一に、鉄鋼船よりも浮力があるために、より多くの荷を積むことができた。1割5分ほど多かったという。第二に耐久性がある点である。例えば、平均厚さ6cmの丸子船は50年以上使用可能であった。しかし、同じ厚さの鉄鋼船は、表と裏から錆びてくるために、15~18年しか持ちこたえない。第三に、居住性の良さである。木造船は夏は涼しく冬は暖かい。また、遭難した場合にも沈みにくく助かる率が高い。

しかしながら、なんといっても鉄鋼船やファイバーグラス船の利点は、材料が簡単に入手できる点である。 電話1本でどのような大きさのものも手に入ったし、加工も自在であった。木を見るとんびがいなくなり、自力で山をめぐり適材を探し求めなければならなくなった松井氏を始めとする船大工にはこれも最大の魅力であっただろう。また、製造方法も木造船よりもずっと簡単であった。ファイバーグラスは軽く丈夫で良く走る船が安価でできた。高価で入手も困難な木の船は結局敬遠されるようになったのである。

松井氏も例外ではなく、手慣れた木造船の世界から 新たな材料へと挑戦を始めた。滋賀県に初めてファイ バーグラス船を紹介したのは松井氏である。昭和41年(1966年)のことで、最初は小浜で視察をし、技術を習得した。2~3年すると皆が真似し始めた。松井氏に初めてファイバーグラスの船を注文したのは尾上で漁業を営む松岡氏であった。最初は船の内側に透けて映る水面をこわいと感じた松岡氏であったが、その軽い船足と丈夫さにすっかり魅せられ、以来、その評判が県内に広く知れ渡るところとなった。しかし、その製造方法は簡単に他の造船業者に模倣され、松井氏の懐には大した利益をもたらさなかったようである。さらに、昭和48年(1973年)に起こったオイルショックによって、材料の値段が急騰してしまった。結局、松井氏がファイバーグラスの船を作ったのはほんの数年間にとどまった。

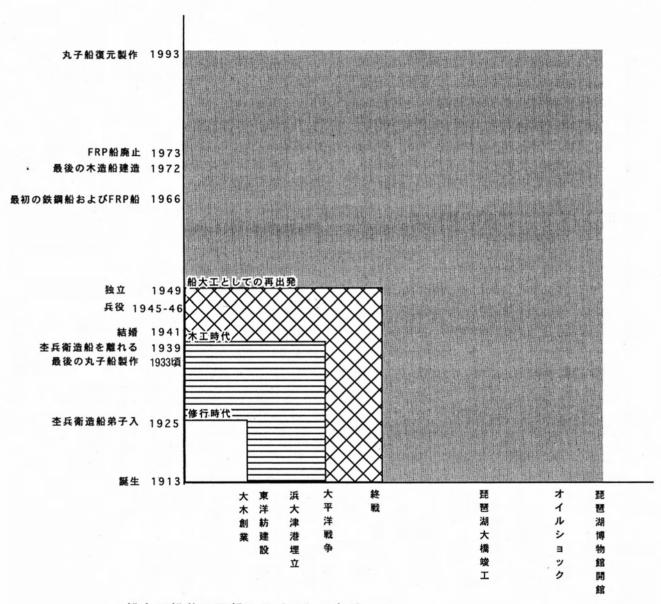
ファイバーグラス船とともに松井氏が取り組んだのは鉄鋼船であった。鉄鋼船の造船には免許が必要である。松井氏は、当時高校を卒業するまでに成長していた息子の三男さんを東京で勉強させ、鉄船の免許を取得させた。こうして昭和41年(1966年)から、松井氏親子は鉄船の作製を手がけるようになった。オイルショックによってファイバーグラスの造船を断念して以来、松井氏の仕事はもっぱら鉄を相手にするものとなった。

松井氏が最後に木造船を作ったのもちょうどこの頃、つまり昭和42年頃であったという。それは砂利用の運搬船であった。このことは、他の船大工による、「琵琶湖大橋ができる時に必要なくなった木造の剣先船を貸した。以来、木造船を作っていない」という話とも一致する。

#### 6 丸子船の歴史の目撃者

松井氏の人生を辿ることは、そのまま丸子船を代表とする近江の木造船の歴史を辿ることを意味する。特に船大工として丸子船の最後の歴史に立ち合ったということは重要な点である。丸子船が使用されなくなった原因と背景については、19世紀末の鉄道の登場が近江の輸送システムを変えてしまったからであるとの説明しかなされていない。これに対し、松井氏は、丸子船が昭和のごく始めまでは数百隻が琵琶湖を行き来ししていた、また、丸子船を始めとする木造船が鉄鋼や強化プラスチックをはるかに超える機能を有していたことを証言している。さらに、丸子船が消滅する大正末から昭和にかけて、造船プロセスにおける重要ないくつかの職種が消滅しており、そのことが大型の造船に打撃を与えたとしている。

こうした情報は丸子船の歴史を検討するうえで誠に 貴重である。しかも、こうした情報は今回の丸子船復 元製作の機会が無ければ得られなかったであろう。な ぜならば、復元作業に携わる中で、松井氏自身が過去 の船造りについて多くを思い出すことができたからで ある。



船大工松井三四郎のライフヒストリー

図5

# 丸 子 船 復 元

### -再生する人・モノ・技-

関西外国語大学 出口 晶子

### The Process of Maruko - Bune Boat Construction

#### DEGUCHI Akiko, Kansai Gaidai University

#### 1 序ー復元記録のねらい

#### (1) なぜ、いま、復元記録なのか

日本各地の地域博物館や資料館で船が復元製作されることは、特段にまれなことではなくなってきた。

いまも(1998年)、あちこちで復元が進行中である。 大阪市では千石積み菱垣廻船の実物大復元製作が始まっ ている。石川県中島町では、瀬嵐地区に伝わるマルキ ブネの製作を含めた伝統技術の保存事業が着手される という。

海外も例外ではない。オセアニアに目を転じれば、 日本の海外技術協力隊員の参画をともなって、ミクロネシア・ポンペイで伝統的航海カヌーの建造とその記録調査が実施されている。韓国の国立海洋遺物展示館では保存処理のおわった実物部材をもとに、2000年ころの完成を見通しとして復元が進んでいる。

このように菅見する限りでも現在進行中の船の復元 事業は、国内外に広く見いだせる。

確かに船は、ウミの文化を象徴する格好の装置である。この形あるモノ、のちまで残るモノの復元には文化の遺産化をはかることで、郷土や民族の文化継承に資す意図が、共通してみられるのである。

そこで、あらためて、日本の今日の状況を省みると、 相対的にこのような活動はさかんになっている。そこ にウミの文化にたいする関心の高まりを指摘すること はできる。さらにいえば、その高まりの根底には「い まが最後」という文化消失の危機意識が少なからずあ る。すなわち、復元製作は、文化消失の危機回避とし て選びとられていく手だてであり、最後という自覚が 実践に結びつくときの終焉期共通の運動としての性格 をもっている。それは、当然船に限定した話ではない し、私は、この最後という時期のさまざまな価値の見 直し運動を、基本的に重要であると考えている。

ここでひとつ、アイヌ民族の物質文化として知られている刳船(丸木船)の先行例をとりあげてみよう。かつて北海道アイヌの人びとは、単材の刳船チップを湖や川での漁や運搬に、刳り底の両舷側に板を綴りあわせたイタオマチップをおもに海での交易や鯨・オットセイ猟などに用いてきた。古川古松軒や秦檍丸、ランドーやヒッチコックなど、江戸から明治にかけて北海道をおとずれた人びとの紀行文には、これらアイヌの船の記述がしばしば登場し、さらに今日白老や二風谷などのアイヌ文化を展示する博物館にいけば、その現物を目にすることもできる。

この現物には生活具として使われたのちに収蔵されたものもあるが、観客に眺められることを目的として、新たにつくられたものが少なくない。北海道の刳船研究者、由良勇は、およそ北海道内に現存する刳船約60隻のうち、半数は展示のために新しくつくられたものであることを指摘している。

「だから価値が低い」といっているのではむろんない。

以前には、確かに暮らしの道具としてあった船は、 担い手の現代にとって、もはや暮らしの道具ではなく、 文化復興運動の道具だてであり、その行為結果として の復元展示物となっているのである。

博物館とは、モノを収集し、保存調査研究し、展示することにおいてひとに見せて教育する、市民の学習・研究・リクリエーションなどに資する開かれた社会教育機関とされる。その博物館が、地域の、あるいは民族の、文化創出やアイデンティティ形成の場としての役割を担っていくとき、博物館を媒介とした社会関係は、展示後のみならず、展示以前のモノと担い手の多様な関係をつなぎあわすところから始まっているとい

えよう。

ここに、従来「裏方の領域」とみなされ、関係者以外知られることのなかった復元現場を積極的に技術保存・継承の機会と認識し、その復元過程をより多くの人びとの共有知としていく記録の重要性が喚起されてくることになる。

#### (2) どう記録するか

歴史的にみて、在来船の保存・記録は、第二次世界大戦後(以下、戦前・戦後と表現する)の文化財保護法の整備とかかわっている。とくに1954年の文化財保護法の一部改正によって、地域生活の推移を表象する民俗資料が保護対象の一部門に設定されると、各地の在来船が順次指定をうけて保存されるようになった。たとえば、1955年指定の新潟県上越市の地引網ドブネ、島根県美保神社のモロタブネや隠岐西ノ島のトモドにはじまって、1957年指定の北海道アイヌのマルキブネ、1958年指定の岩手県大船渡のマルタブネ、1960年指定によるガタブネをふくむ秋田県八郎潟漁撈用具などがあてはまる。

これら現物保存にともなって、島根県出雲地方のモロタブネ・トモド・ソリコの製作工程や八郎潟のガタブネや新潟のドブネに関する報告などは、文化財保護行政の一貫として実施された初期の代表的な記録調査である。

その後、1975年の文化財保護法の大改正によって、 民俗資料は民俗文化財と改められ、この10年あまりの間に在来船の保存・記録は、質的にも量的にも飛躍的に進展した。たとえば三重県の海の博物館では多数の漁船をふくむ漁撈用具群が1985年に指定をうけ、また青森県でも北方の漁船を中心とする在来船の大規模コレクションが1997年に重要有形民俗文化財の指定をうけるにいたっている。このほか、指定をうけないまでも各地での保存が進められるなか、数多くのすぐれた記録調査研究が実施されてきたことは特筆に値する。

さて、このたびの丸子船復元製作は、これら先達の 仕事の延長線上に位置づけられるとともに、新たにつ くるという行為を通して、モノの再生はもとより、次 世代への技の継承とその記録を所期の目的にすえたと ころに大きな特色がある。

むろん、このような作業とて、琵琶湖に限った試みではなく、たとえば大田区立郷土博物館の海苔船建造、 邑智町カヌー博物館でのカンコブネ建造など各地で実 践され、緻密な成果がえられている。



写真5 最後の現役丸子船

したがって、より具体的にいうならば、丸子船の棟梁経験者と修繕経験者、さらに丸子船建造を経験したことのない若手船大工の参画を必須ととらえ、より積極的に技の継承をはかりつつ、図面や写真、ビデオなどをふくめた記録を実施し、技の保存記録にあたろうとしてきたところに特色があろう。すなわち、ここでいう技とは、たんに技法にとどまらず、モノつくりにかかわる多種多様な情報や人的ネットワーク、棟梁の才覚などをもふくんだものをさす。

3年にわたり建造現場にたちあった筆者が留意したのは、建造の流れを把握しつつ、モノづくりの現場で、かわされる語りや判断に着目し、船つくりで暮らしをたててきた船大工職について知ることであった。

船大工稼業をふくむ琵琶湖の水辺の暮らしについては、すでにいくつかの発表を試みているので、それもあわせて参照されたい。

復元船とは、たんに過去の船の復活ではなく、現代 に生きる人々の意思、価値判断の集約であり、その調 整の結果の産物である。

棟梁の松井三四郎さんは、1993年2月、仕事を開始する前にこう語っている。「私ところにも12・3年前まで丸子がありました。工場のところに。守がかなんでね。じゃまになるし、くだいてもた」。それは、ケンサキ船の注文にきた船主がそれまで使っていた丸子の処分に困り、そのままおいていったものである。買い手がつくわけでなし、しばらく放置してくだいたのち、オモギはフナヤの梁になった。「風吹きゃあ、見んならんし、雨降りゃあ、水汲まんならんし」で、守がかなわない。ところが、「ここ5・6年かいな。丸子、丸子といいだすようになったのは」と表現する。最後という時期になってあちこちで人びとが琵琶湖の丸子を意識しはじめた。

そうこうするうち、最後の棟梁経験者である松井さんのもとへ本当に建造復元の依頼がやってきたのである。

もはや木造船の仕事だけでは食べていけないと判断し、木工全般をひきうけたり、FRP船や鉄船をてがけたりと機転をきかせて仕事を続けてきただけに、たとえ一回性にせよ大型の木造船をつくる生活がくることは、棟梁にとって実際「夢のよう」だった。

「昔は木挽きさんが木をひいたものです。弟子入り するとまずノコの使い方を教えてもらいました。木の 船をつくるのは、かれこれ30年ぶりやな。おおきなゲ ンノウを使うのも久しぶりや。けど、この船がおそら く木の船をつくる最後ですやろ」。

「丸子をつくることになるとは、夢にも思わなんだ。 まさかこのような船をつくるとは思わなんだ」と棟梁 は当初くりかえし述べている。

この初期の感慨は、仕事を終える段階ではたしてい かに変化していくのであろうか。

#### 注

- (1) 1997年12月9日付け『北国新聞』記事。
- (2) SAITO,H. 1996 The Record of Building Warasap. Office of Historic Preservation and Cultural Affairs, Division of Land, Department of Resource Management and Development, Pohnpei State Government Federated States of Micronesia.
- (3) 文化財管理局 1994『国立海洋遺物展示館』。

出口晶子 1996「韓国の在来型構造船ー隣接アジアとの比較 からー」『青丘学術論集』9、韓国文化研究振興財団、104頁。

- (4) 出口晶子 1995『日本と周辺アジアの伝統的船舶-その文化 地理学的研究』文献出版、88-91、121-123頁。
- (5) 由良勇 1995『北海道の丸木舟』。
- (6) 矢島國夫 1990「博物館-その理念・機能・役割」大塚和義編『博物館学1-博物館の現在-』放送大学教育振興会、83頁。
- (7) 出口晶子 1996「個別研修(文化財保護と地域文化)博物館 と地域文化」名古屋大学大学院国際開発研究科『平成7年度・ 国内実地研修報告書』83-88頁。
- (8) 石塚尊俊 1960『民俗資料による刳舟の研究-ソリコ・モロタ・トモドを重点として』日本民家集落博物館。

文化庁文化財保護部 1971『八郎潟の漁撈習俗』。

文化財保護委員会 1962 『蔓橋の製作工程・「どぶね」の製作工程・「ともど」の製作工程。

(9) たとえば、以下のものがある。

鳥越皓之(文)樋口健二(写真) 1981『最後の丸木舟』御 茶の水書房。

青森県立郷土館 1985『青森県の漁撈用和船』。

野村史隆 1984「ミト船の製作工程」『海と人間』11、11-23頁。

川崎晃稔 1991『日本丸木舟の研究』法政大学出版局。

(II) 尾上一明 1993「東京湾のベカ舟製作について」『民具マンスリー』26-8、7-15頁。

成田暢 1994「サッパの造船工程-宮城県女川町江島の和船」 『民具マンスリー』27-5、17-18頁。

大田区立郷土博物館 1996『大田区の船大工-海苔の船を造る』など。

(11) 出口晶子 1994「琵琶湖水運と陸の環境変動」鳥越皓之編『試みとしての環境民俗学-琵琶湖のフィールドから』雄山閣出版、34-53頁。

出口晶子 1995「再生する人・モノ・技ー丸子船復元製作の 現場」 滋賀県教育委員会編『琵琶湖博物館開設準備室研究調査 報告』 4、2-9頁。

出口晶子 1997<sup>®</sup>舟景の民俗-水辺のモノグラフィ・琵琶湖』 雄山閣出版。

#### 2 フナヤの仕事

#### (1) フナヤ稼業

琵琶湖では、造船場のことをフナヤという。船の停泊を許し、荷物をあげおろしする商いもまたフナヤと呼ばれる。堅田の造船場のフナヤのなかには、貸し船を兼業するところが結構あり、下取りした古船を使って、人に貸す仕事もフナヤ稼業のひとつであった。

概して船大工職とは、「それだけで食べている」専業者ではない。船大工を本業としつつ、その本業をつつがなく維持するために、出稼ぎにでることや田畑仕事、山仕事などをして暮らし向きをおぎなう工夫がいる。つまり、棟梁とて恒常的に船つくりの仕事がえられるわけではなく、むしろ多種の副業をもつことが船大工を続けていく条件となる場合が少なくない。

したがって、自分のフナヤをもたない雇われの職人は、終身雇用ではありえず、忙しい時だけ雇うのがフナヤの慣わしであった。フナヤが多数集まっていた今堅田(大津市)では、住み込み、通いをふくむ多数の職人が従事していたが、農繁期になると船つくりは一時休みとなり、春秋の1か月半、フナヤはカンともい

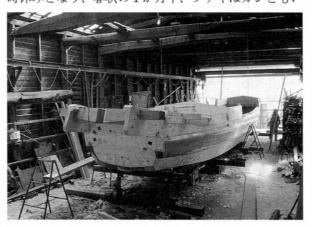


写真6 フナヤ

わなくなる。住み込みの丁稚職人たちは、親方の所有 する野良にかりだされ、フナヤの仕事はなくとも、遊 ばせることはなかった。

また、フナヤのなかには、京都西陣の染め物屋のタンクや風呂桶、醤油樽、ご飯のお櫃などを手がけるところもあった。マキの風呂といえば、上等だが、マキの木質は色がしみこまない。つまり、水で洗っても次の時にでてくるので、染め物屋ではマキは使わない。「お櫃はサワラ、水分をとらんといかんので、柾目。醤油樽はシュンで(しみて)外にもれないように、板目。しかもシラタの部分が使われる。けど、節があってはあかん」という。一般に船材としてみた場合、丸太の外側のシラタは、腐りやすく芯側のアカタにくらべてよくないとされる。他方、多少の節は埋め木をすればことたりるため、船材では嫌われない。それぞれ用途に応じた使い分けをすれば、1本の船木をむだにすることなく、フナヤは船つくり以外で儲けることもできた。

このようにフナヤ稼業とは、船つくりに限定されない多種の仕事を稼ぎのうちにふくめることでなりたっており、時代の変化をみきわめながら、いちはやくFRP(強化プラスチック)船や鉄船を導入したり、他の木工仕事を主とするなかで続けられてきたといえる。

棟梁の才覚について、「人間、体と頭を使って」「お金の計算ができんと棟梁にはなれません」と松井さんはいう。そして、技術は手とり足とり教わるものではなく「盗むもの」であり、「船の図面は頭のなか」と表現する。また「これのかわりがない、というもんが、どんなもんでもかわりがでけたら、儲かる」ともいい、いま、なにが不足しているかを考え、そのかわりをつくることで渡世の道は広がると認識する。

かぞえの33歳で召集された戦争経験を棟梁は次のよ うに語っている。

「大連から、帰りは天津に、まえは北満(北部満州)にいきました。中支にわたって、上海にいて、上海からまた北満に移動があって、その移動する途中、南京で終戦を聞きました。けど、移動命令うけたままやから、そのままどんどん北にいって天津でひきあげました。最初、北満は内蒙(内蒙古)にいました。私、手に職があったから本当に得しました。〈船あつかうもんおらんか〉〈ハーイ〉、〈大工おらんか〉〈ハーイ〉いうて、将校なんか机がいるというと、そこらの板を使って箱みたいなものですます。それをつくってやると、喜ばはる。そうすりゃ、タバコの10やそこらくれはる。

手に職があると、楽しました。

本部の倉庫係に志願していったこともあります。〈朝早い〉いうて、皆いやがるけど、楽々。肉でもなんでも食料がドンと積んである。案配してもって帰れば、小隊長でも喜ばはった。召集で戦地にいくまでは、方々の軍の木工仕事ばかりしてました。弾薬箱なんかもつくりましたで」。

ここには人と異なることをして楽や得をえるという 職人稼業からえた考え方がうかがえる。

他方、雇われの職人たちは、フナヤでの労働の手間 賃を半年勘定で、3月と9月にもらうのが慣わしだっ た。もし、フナヤの親方に頼んで、1カ月ごとにほし いとなれば、使う人は少なくなり、職人の賃金は安く なる。すなわち、日々の暮らしに現金を要する人物、 いいかえるとツケのきかない人物とみなされて、その ことが雇う側にとって職人の信用をはかる尺度になっ ていた。

ゆえに「半年お金がなくともかまわず、その間ツケがきいて、半年ごとにきっちり払える人には、ますます暮らしよく」、お金持ちと貧乏人の格差は以前のほうが大きかったといい、日々お金を出し入れしない商慣習のなかで、つくりあげられた人物評価のしかたがあった。

#### (2) 丸子船の新造

船主は、フナヤと契約するときに、手付け金として3分の1を支払う。これは、材料費に相当する。値切る場合には、「半金払うからなんぼにしてくれ」と交渉したりするが、1割も安くはならない。半金もらって銀行にいれるほうが率はよかったという。船の格好がつくと、さらに3分の1、進水のときに残りの3分の1を払う。これが、一般的な取引慣習であるが、船の買主と船大工の信用次第で、その払う時期は若干ずれる場合もあった。

とはいえ、丸子の新造は、船主にとっては「ぐるり 庇のオモヤ普請」に匹敵する一世一代の買物であり、 フナヤにとっても「年に1度もない」ハレの仕事であ る。すなわち、昭和のはじめにおける丸子船の新造と はそれほど多くあるものではなく、船大工と船主の日 常のつきあいとは、新造より定期的な修理をめぐって 築かれていたといえる。したがって、船主が修理をど こでおこなったかは、船大工にとって相手を知る信用 の尺度となりえた。たとえば、修理をあちこちにだし た人については、船大工は警戒する。それは、支払が うまくいっていないためとみなされるのにたいして、 同じところに頼むというのは、支払がきれいである証 拠でもあった。

払いが悪い場合、請求書は、3カ月続けて送る。そして差し押さえ期間が20日ほどあり、それから競売にかける。新造の証文には特別なものはなかったが、見積書が証文がわりになった。それにたいして、田船程度の注文なら、口約束だけの人もあったという。

ところで、琵琶湖では丸子船を1隻つくるのに「ぐるり庇のオモヤ普請」と同じ値段という評価は、船頭・船大工共通の認識である。手間にして、およそ「1年手間」とも認識されてきた。

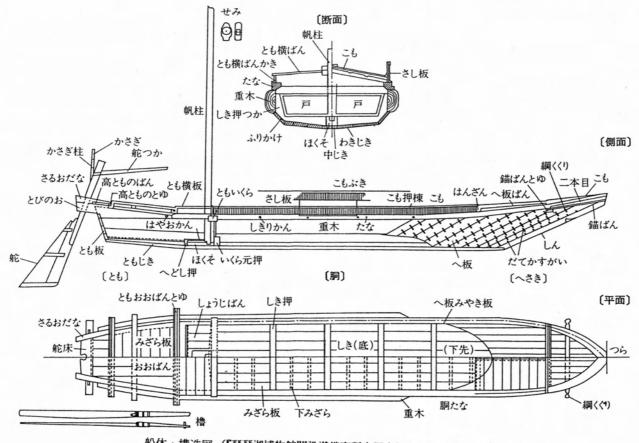
「子供時分、千円あれば、りっぱな家ができた時代に、丸子は千円なんぼでした」と大正 2 年(1913)生まれの棟梁はいう。

手間は、人手があれば、だいたい4~5人でつくるので、およそ3カ月程度の作業ということになる。延べ日数にして360日あまりという勘定も、船大工と船頭に共通した認識とはいえ、このたびの復元船の現代にあってはそのまま通用できるというものでもない。た

とえば、当時は、電動工具がいまほど普及していなかった時代であるゆえ、技術革新の恩恵を格段にうけている現在はもっと手間が省けるはずとみなすこともできる。しかしながら、船大工の経験に照らせば、現代の1日8時間とする労働慣習はひと昔前にはなかった点がむしろ強調される。

「朝起きたら、ご飯食べる前に仕事、夕方8時ころまで仕事、そして夕飯食べてまた11時から12時ころまで夜なべ仕事や。徹夜もようした。時間勘定すると、1日14時間くらい働いてたな。何人手間でしはったといわはるけど、今とは働く時間がまったく違ってます」と棟梁はいう。したがって、手間の勘定は、8時間労働の社会通念と、現代工具の普及による省力化双方を差引して判断しなければならず、結局は1年以上手間がかかるという見解が棟梁の見解であった。

さて、丸子の新造にさいして、船主の側から注文がだされることはそれほど多くはなかったという。つまり、丸子は、80石、100石と石数がきまれば、およそ船体の寸法はきまってくる。せいぜい、「コモを大きいのにしてくれ」、「上回りのバンを大きいしてくれ」といっ



船体・構造図(『琵琶湖博物館開設準備室研究調査報告』4〔1995〕より一部補遺)

た注文がある程度だった。漁師船の場合は、仕事の種類によって、乗り組み状況によって、長さも大きさも大きくかわり、船主の注文を反映させるのが棟梁の才覚であるのにたいして、丸子は基本船体にかかるアレンジの割合は少なかった。

このたびの復元船は、100石積み、「総マキ」の帆走 仕立てで、全長17メートル、外幅2.7メートル、深さ1 メートル余のものである(図15)。ここでいう「総マキ」 とは材料を吟味し、真水に腐りにくいマキを多用した 上等の船を意味し、漁船にも丸子船にも使われる形容 である。実際には丸子のような船体では、マキ材のみ とはなりえないが、マキでなくてもよい場所にまでマ キを使っている点を誇張した、家評価における「総ヒ ノキ」つくりと同様の表現として使われている。

それは、船大工にとっても、船頭にとっても自慢に なる価値対象となっているのである。

#### 注

- (1) 出口晶子 1996『川辺の環境民俗学-鮭遡上河川・越後荒川の人と自然』名古屋大学出版会、243-246頁。
- (2) 出口晶子1997『舟景の民俗-水辺のモノグラフィ・琵琶湖』 雄山閣出版、142-143頁。

#### 3 立木から船木へ一伐採から製材

#### (1) 立木の選定

棟梁は、長尺や根曲がりの船木を調達する場合、みずから山にはいり、立木を見てこれはと思うものを購入する。昔から「船木の調達は、山へ直接はいるべし」とされ、立木の見たては棟梁の才覚として必要不可欠なものであった。棟梁の松井さんは、若いころから山へでかけては船木を調達しており、琵琶湖近在の山々はあちこちまわったという。

もっとも木造船がさかんな時代は、曲がりの木や長 尺の船木にもっぱら詳しく、また船木以外にも「とに かく変わった木」(ヘンボク)の見たてにたけたヘンボ ク屋と呼ばれる仕事師も昭和40年代ころまでは琵琶湖 近在にいた。ヘンボク屋は、トンビ(トビ)とも呼ば れ、通常二重まわしの外套(トンビ)を着て山ばかり 見て歩いているところから、マントの別名をとってそ う他称されていた。

「前田というおじいさんがいはりました。このおじいさん、滋賀県、奈良、和歌山、福井、三重、そのあたりのふつうの木は頭におへんけど、変わった木、とにかく変わった、ヒノキでもこういう曲がりでなんぼ

あるというような、木をあつかう人やった。ヘンボク屋というてました。いえば、どこどこにあるというて、交渉もしてくれます。そういう人がなかったら、わたしらの商売もなかなか困ります」。

したがって、フナヤの棟梁は、とくにトンビとのつきあいが欠かせず、棟梁自身、トンビとともにしばしばあちこちの山々を歩いてさまざまな立木の知識を学んだ。

「風あたりのええとこは、背が低くて枝が根っこからでて、具合悪い。背はのびんと幅ばっかしのになる。 ごっつい枝が根からでてしまう。もう傷だらけ、風が吹くと、しわがよって、目が切れる。そこでボンと切れる。風あたりが強いと細かい筋がつくんや。風あたりのすくない、ちょっと谷間のところでないと、きれいな木はとれません。だいたい谷あいの木がいいですわ」。

山歩きは、おもしろく、ときにはこけて朽ちかけたシイの大木に「シイタケのごっついのがものすごついている」のに出会うこともある。木を見たついでにそれを弁当箱につめて帰るという副産物も楽しみのひとつだった。

さて、トンビが仲介にはいった場合、手数料は売買 交渉の1割程度で、依頼した側の山主か船大工のどち らかがそれを払う。

このたびの復元では、京都の山に精通した旧知の材 木商とともに棟梁みずから木を見てまわり、主要部材 については山木の知識を生かして立木を選定し、調達 する方法をとった。

もっともこのような山主との直接交渉がなりたつのは、個人もちの山であり、官山の木にかんしては入札権をもった材木商に頼む必要がある。たとえば、真水に腐りにくく、内水面の船木として重宝されるマキ材は、木曽官山の木が調達された。高野マキと呼ばれるように高野山もマキの産地として知られていたが、木を植えると山守をかかえなければならず、切るばかりで植林しない。観光開発に精出すようになり、いまはとれなくなっているという。

官山の立木の場合、「なんぼ金もっていても、ハイ、 売ったろ」というわけにはいかず、「その土地にいって 材木をいろてる人」に頼む。

つまり、あらかじめ頼んでおき、適当な木を見ても らう。どうあっても必要ということになれば、若干の 手数料で融通をつけて、材木屋どうし仲間売りでまわ してえる方法もあった。

#### (2) 立木の伐採

このたびの復元では、オモギ、シキの材料となるスギ2本、帆柱とタナ用のヒノキ2本の長尺物の調達は、京都北山でなされた。

「山にちょっと雪がすくなくなり、道があいたら切ろかと思てまんねや。三千院からちょっと北へ寄ったところにコデシ (小出石) というムラがあります。そこから奥にまたはいる道がある。山のドチョッペをトロッと越したところの山です」。

3月に切ることができれば、建造がはじまる8月まで約5カ月の乾燥期間があることから、スギ・ヒノキの伐採がおこなわれたのは、1993年3月はじめであった。木挽き2人、材木商1人、船大工3人とともにはいった山中は、まだ雪が残る。

まず、目通りの周囲2メートル37センチと2メートル36センチのスギから作業にかかる。

あらかじめ交渉しておいた目当ての立木の根元に棟 梁がお神酒をかけ、山の神さまに伐採の報告と無事、「え え木」であるよう祈願する。儀礼が終われば、いよい よ作業にかかる。2人の木挽きさんは、まず根元の土 を掘り、石などがチェーンソーにからまないように準 備する。根のはりだした部分をチェーンソーで切り落 としていく。極力回りの木々を倒さぬよう、方向を考 えながら、倒す方向で倒れる周囲の細木数本は、あら かじめ伐採する。そして、いよいよ、倒れる側の根元 をくさび型に切り込んでいく。チョークで線をいれ、 チェンソーで後ろから筋目を横方向にいれていく。オ ノの背を使ってヤを筋目に数本うちこんでいき、それ ぞれを叩きながら、さらに筋目をいれる。つながり部 分がわずかになった段階で、立木は前方に倒れはじめ、 メリメリと音いわせながら、残雪の地面に勢いよく横 たわった。年輪を読めば、百数十年はたっている。「こ



写真7 お神酒をささげる

んな150年も200年もたった木はそうざらにはない」と 棟梁はいう。

「尺2・3寸くらいになると安いし、わりと売りよい。けどこういう太い木になると簡単には売れない。 買いにくる人が少ない。山主さんは、自分とこの雑木を切って炭焼きしながら山に年中はいったはる。いままで残っている山もちはお金もちです。売ってこれで生活しようなんてことは思ってはらへん。なんぼやったら売るわな、という鶴の一声、ねぎることはできません」。

山木の調達は、投機性の強い勝負ごとである。中が どのような状態かを見分ける目ききも必要である。し たがって、近年は材木商とて山にははいらずに、木材 市場ですでに伐採された木を購入する傾向が強いとい う。

倒れた木はまず枝を払い、シキ用は約13メートル、オモギ用は10メートル半の長さに切り、道まで運びだす。幹上の細木部分は先にトラックに積む。

午後ヒノキの伐採にかかる。1本は目通りの周囲83センチの帆柱用のヒノキ、もう1本は目通り1メートル40センチのタナ用のヒノキで、曲がりがある。帆柱には曲がりがあっては使えないが、タナ用は船体に曲がりがあるので、船体にあった曲がりはあってよいのである。帆柱用は、長さ12メートル、タナは12メートル30センチをえる。

帆柱にする細いヒノキも「樹齢では100年以上は経過している」と棟梁はいう。スギにくらべるとヒノキの成長ははるかに遅く、細い。「スギは15年で銭になるが、ヒノキは銭になりにくい」といわれるゆえんである。

斜面にたつヒノキは、切り込みをいれ、ヤをうって、 谷側に倒す。手間どったのは、4本目のやや谷奥のヒ ノキであった。山側に倒したおり、枝が隣の木にもた



写真8 ヤをうつ

れてひっかかる。ウィンチを使って倒すのに、結局夕暮れまでかかり、車の通れる林道までの運びだしは日を改めることになる。船大工の間では、「山木はダシを買え」といい、伐採・運び出しの手間を考えて、極力だしやすい山木を選ぶことが鉄則とされる。このたびの伐採は、いずれも比較的だしやすい木であるものの、4本の作業を見くらべただけでも、立木の立地がいかに重要であるかを物語っていた。

#### (3) 運び出しと製材

4月はじめ、伐採した丸太をクレーン車に積んでフナヤまで運びだす。

フナヤの脇に車を横づけし、丸太をクレーンで吊っては、木押しの道具(トンビ)で押したり引いたり方向を調整して、琵琶湖に注ぐ水路に落としていく。ウミ側からフナヤにいれる算段である。丸太は流されないよう、先に止め具をうち、ひもでつないでおく。タブネで水上を曳航すれば、これほどの長尺物もいとも簡単に移動できる。

それにひきかえ、陸あげした丸太を限られた空間を 移動させ、フナヤ内の製材台にのせるまでが一苦労で ある。

フナヤの柱を切る、開口部の扉をはずす、フナヤ内の台や冷蔵庫をどける、丸太を車でひっぱる、大八車にのせる、車のクレーンで吊って荷重をへらす、等の試行錯誤の末ようやく製材台におさまった。シキ板用の杉丸太は台にのってもフナヤの外に大きくはみでている。

どのフナヤでもあちこちつぎはぎだらけなのは、この種の試行錯誤のなせるわざなのであろう。

ところで、今回の丸子船復元で使用された木は、決 して新たに調達されたものばかりではない。

たとえば、舵床用の木を見せながら、「この木は、高島で湖西線 (JR) ができるときにひっかかるさかい、買ってくれといわれて、買いました。おおかた20年前に切ったケヤキです。末でとって1本だけが残ってました」と棟梁はいう。

ケヤキは鉄道の北部への拡張にともなう開発のなかで、入手された木であることが記憶されている。つまり、船はにわか調達した木では、むしろつくれないのである。ケヤキのほか、櫓ツクのエンジュ、船釘など20-30年間使う機会がないままに、処分されずにあった材料で生かされたものがすくなくない。それは、棟梁のフナヤの在庫のみならず、近在の知人、縁人のそ



写真9 林道まで運び出し



写真10 トラックに積む

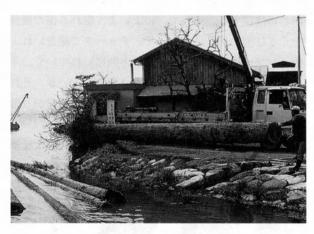


写真11 フナヤに運ばれた船木

れをふくんでいる。

このたびの復元では、外材は使わず、丸子船がつく られた時代と同様、極力近在の材木を調達してつくる ことに注意がはらわれた。

琵琶湖で、米マツや米スギ、米マキが使われるようになったのは、戦後、それも1970年代のことだという。「米マキはエロシーダーというたな。イエローシーダーやろな。製材所も難儀するような堅い木やった」と職

人の安井司さんはフナヤに運ばれた木曽マキを製材し ながら思い出す。

あらかじめ注文の長さに切られた丸太は、木ガエシなどの道具を使いつつ、フナヤの製材機で板にひいていく。舳材のシンをとる丸太をのぞいて、マキはいずれも4・5センチないしは6センチ厚の板にする。1本からとれる板は6枚程度。マキも成長が遅く、直径33センチあまりの丸太で樹齢約200年になるという。製材すると独特の香りをはなつ。木肌は日にあたると黄色く変色するが、製材したては白く、節が黒々としている。ヘイタ、フリカケ、トビノオ、トモイタ、バンイタと使うところが多く、「総マキ」と称して上等のしあげにするにはサシイタなどの上回りにもマキを多用する。



写真12 製材

製材した板は、いずれも板の間に桟を2、3本ずついれて空気が通るようにし、順次積み上げていき、じっくり乾燥させる。板は木おもてのほうが水分が多いので、よく縮み、芯に近い木うら側が割れやすい。とくに浜風にあてて急に乾かすと割れやすいので、室内でじわじわ乾かすのがよい。

他方、5月中旬、オモギの製材は、角材をはつって 円みをつける作業もふくめて実施される。

まず、棟梁は、オモギの断面の板図をつくる。

厚み19センチ、幅約50センチの角材から、船尾下方が細く上にあがるよう、シラタがはいらぬよう、墨をひき、約30センチごとに角々をくさび型にヨキで切れ目をいれたのち、ヨキ、チョウナ(チョンノ)で間をはつり、角全体に円みをだしていく。

スギは木質が柔らかく、また木が生なので、水分を ふくんでいるためもあろう、刃物の切れ味は悪い。電 動カンナ、手動カンナ双方を使い、円みを調整、内側 もけずって、片側のオモギの作成に1日半、続いてそ

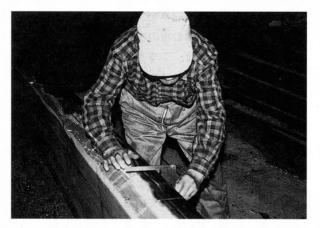


写真13 オモギ木取り

の形を板に型どりし、他方へ写して同じ要領でしあげていく。

荒取りしたオモギは、浜風にあてないようビニール シートにくるんでじっくり乾燥させる。

#### (4) シキ板墨入れ

続いて製材したシキの墨入れにはいる。シキ板の厚 みは9センチ、まず3枚の板を並べ、シラタをはずし



写真14 シキ板木取り(墨入れ)



写真15 シキ板木取り (墨入れ)

て、心材のアカタで木取りをする。つまり、シラタの 部分はひっこめて、隣の板のアカタをだす、といった 要領で、その木取りは、シラタのはいり具合などをみ ながら、木の素性にあわせるため、かなり複雑なもの になる。通常、中央のナカジキを中心に通し板5-6 枚で構成されるが、それはあくまで基本であり、木取 りは、材の素性にあわせ、かつ無駄にせず歩どまりを よくするよう、棟梁の裁量にまかされる。復元船の場 合、ナカジキだけが途中までとなり、ワキジキはいず れも長尺の通し板が使われている。そして、中央ナカ ジキにたいして、左右につくワキジキは、左右ともに ナカジキ側から1枚目、2枚目、3枚目というように 称される。船体構造によっては、シキでもフリカケで もない、船底と舷側をつなぐ45度以上傾いた部材をカ タギジキと称するが、丸子の場合これは部材として存 在しないゆえ、丸子のシキ部材は、ナカジキとワキジ キで構成されることになる。

復元では、先で7枚、艫側では6枚構成となり、い わば船尾はワキジキどうしがあわさる形になっている。

墨をひいたあと、電動ノコで木取る。シキ板をつな ぐ釘うちの穴あけ作業も同時におこなう。乾燥すると、 木が堅くなるため、先にあけておくほうが作業がしや すい。松井三四郎さんが墨つけ、息子の三男さんが墨 つけと釘穴うち、安井さんが釘穴うちという分業で、

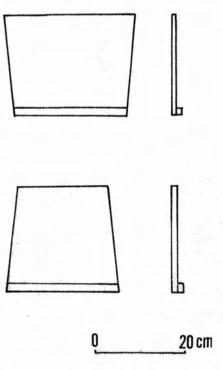


図7 釘うちの型板



写真16 釘穴をあける

墨つけは棟梁の主たる仕事である。均一に、しかも釘穴がぶつからないよう、大きさの若干異なる2種類の台形の型板を使って(図16)、斜め方向に釘穴の位置を決めていく。節を巧みにはずし、およそ8寸間隔となる。シキ板どうし、継ぎ目の重なりなしに用いる船釘は、平張りの接合には一般的な縫釘(落とし釘)である。釘は、八の字に曲げをいれ、しかも斜め方向にはいることになる。これらはぬけにくくして、接合の強度を高める意味がある。

むろん釘穴も斜めに曲げてあける。釘は、船体の中 心線に向けて左舷は左から右の材へ、右舷は右から左 の材へうつ。

釘の頭になる釘穴は、まず釘をいれる頭からと木口からドリルで穴をあけて、釘道をつくっておく。釘をいれる箇所は、ノミで穴をあけていく。太いノミで穴をあけ、間の木っ端をぬくのに細いノミを使う。これらは釘をいれたのちに埋め木でふさがれる。

シキ板は釘をうち、はいだとき、勾配がでるように 木取りされている。左右の勾配タチは9センチから10 センチ程度、船尾の勾配ツリは、船尾側が約40センチ そりあがるように木取りされている。材を紡錘型にす ることで、材どうしの接合だけで左右・前後の曲がり をつくる。

なお、各板の角はわずかにたちおとしておく。つまり、これは材と材の隙間に釘うちのあと、マキナワを 詰めるのにヤトクをいれる作業がしやすいための工夫 である。

製材と下ごしらえを終えた材料は、夏の本格的な建

造作業まで、乾燥を待つことになる。

長さ12メートルの帆柱は、下部甲板上で幅12.5センチ、奥行き17.5センチの角材で面をおとし、上部にいくにしたがって細くしあげ、室内で乾燥させる。

#### (5) 大工道具

大工道具のなかで棟梁がもっとも大切にするのは、 曲尺(サシガネ)である。木取りの墨をうつ作業は棟 梁にかかっているため、「狂いのないサシガネで直角を きちっとださないといい仕事はできない」という。使 い続けるうちにすりへれば、モノサシとしての役目が なくなるため、戦前には、百姓の升同様、年に一度の 検査があり、合格したサシだけが判をもらえた。

そして、1月の仕事始めには鏡餅をフナヤの一角に そなえ、大工道具一式を職人一同、頭から順にそろえ てお神酒と灯明をあげて祈願した。大工道具を並べる 場合、上にくるのは、サシガネに、スミツボ、チョン ナ (チョウナ) にヨキである。チョンナにヨキは、け がをする割が大きく、危険であるとともに昔は使用す る割合が多く、格式の高い道具とみなされた。

けがは、ヨキよりチョンナが多い。内にふるため、 木っ端がついていたりすると、からぶりし、たいてい 1度や2度は足にけがをする。塩を傷口にほりこめば、 しみるが、なおりは早いという荒療治である。したがっ て、修業時代親方から「ヨキはこかしても、チョンナ はこかすな」とよく教えられたという。

大工道具のうち、ノコやノミ、カンナの刃など鍛冶によらねばならない道具は、専門の職人に頼んで調達する。行商の道具屋が、福井県の小浜からきており、ノミなどは注文しておくと、半年たったころにもってきてくれた。鍬や鎌などの農具をあつかう鍛冶屋ではフナヤのツバノミなどの仕事は通常しない。農鍛冶専門の職人につくってもらったことはあるけれども、品はよくなかったと棟梁はいう。焼きがむずかしく、へただとすぐに折れて使いものにならなくなる。

「失敗しながらでないと、なかなか思うようにはできず、ようなったと思っていたら、死なはった」。鍛冶職人が育つには、やはり相応の注文をうけて修業が重ねられなければならず、小僧時代からの修業でなければ、技が育つまでに命がもたないむずかしさがあった。

木をはつったり、ひいたりするハガネ部分は他の専門家にまかせなければどうにもならないものの、木工仕事にかかる墨ツボや墨サシなどの道具はたいてい船大工が自分でつくる。カンナなどの道具の台もひびが

はいるので、そのつど自分でつくったものだった。このような恒常的な大工道具とは別に、さきの釘位置を きめる型板のように、作業のたびにつくられる即席の 道具がある。このたびの復元でも即席の道具が各種登 場することになる。

#### 4 丸子の再生-船体製作

#### (1) シキあわせ

1994年7月下旬、シキあわせの作業がはじまる。スギ板の腐った死節を点検し、ノミでほじくったあと、同じ材で埋め木をほどこし穴をふさぐ。

節の処理がすめば、中央にくる中ジキを基準に木取りした板と板をあわせ、万力でしめる。あるいは上下に木の棒をわたし、ひもで縛って、テコの原理でシキ板どうしをしめる方法も使う。シキ板を壁状に立てて上に積みあげていき、台や柱などからつっかえ棒(カイモン)をいれて支えながら作業を進める。

まず、カスガイで仮どめした板の接合面にスリノコをさしいれて、スリアワセをする。これは、板のあわせ目を密着させ、水が浸入しないよう水密をえるための作業である。

そのあと荒うちしておいた釘穴に再度ツバノミをうって、釘をいれる準備をする。このツバノミの曲がりの程度は「勘だ」と棟梁はいう。ハガネは堅すぎても折れる。ツバノミうちを棟梁、あとの釘うちを三男さんと安井さんで担当する。

釘は、縫釘もしくは落とし釘と呼ばれる平張り用の 船釘で、乾燥前にあらかじめあけておいた釘道にそっ てシキの外側からいれる。つまり、シキの内側には釘 穴のあとはでない。

かつて琵琶湖の鍛冶屋では一般的な「大阪釘」とは別に、「江州釘」と呼ばれる琵琶湖独特の船釘がつくられた。縫釘でも江州釘は角張り、分厚いのにたいして、大阪の釘はやや薄く、横にやや円みがある。JR堅田駅の裏手には手うちの鍛冶屋があり、どちらの船釘でもうったものだった。ただし手うちゆえ、とにかく時間がかかり、とりにいくと、「今日はこれだけ」と1握り分だけをよこす職人かたぎの鍛冶屋さんだったと記憶されている。船釘のはかり方は、1貫目で60本とる場合を60アミ、50本とる場合を50アミと称するが、丸子に使う長さ27センチほどの大きな船釘ではせいぜい12-3本がとれる程度であり、この場合何十アミという表現は使わない。丸子用は船釘のなかでも特注品扱いだった。また、注文には、江州釘といわないと、大阪

造作業まで、乾燥を待つことになる。

長さ12メートルの帆柱は、下部甲板上で幅12.5センチ、奥行き17.5センチの角材で面をおとし、上部にいくにしたがって細くしあげ、室内で乾燥させる。

#### (5) 大工道具

大工道具のなかで棟梁がもっとも大切にするのは、 曲尺(サシガネ)である。木取りの墨をうつ作業は棟 梁にかかっているため、「狂いのないサシガネで直角を きちっとださないといい仕事はできない」という。使 い続けるうちにすりへれば、モノサシとしての役目が なくなるため、戦前には、百姓の升同様、年に一度の 検査があり、合格したサシだけが判をもらえた。

そして、1月の仕事始めには鏡餅をフナヤの一角に そなえ、大工道具一式を職人一同、頭から順にそろえ てお神酒と灯明をあげて祈願した。大工道具を並べる 場合、上にくるのは、サシガネに、スミツボ、チョン ナ (チョウナ) にヨキである。チョンナにヨキは、け がをする割が大きく、危険であるとともに昔は使用す る割合が多く、格式の高い道具とみなされた。

けがは、ヨキよりチョンナが多い。内にふるため、 木っ端がついていたりすると、からぶりし、たいてい 1度や2度は足にけがをする。塩を傷口にほりこめば、 しみるが、なおりは早いという荒療治である。したがっ て、修業時代親方から「ヨキはこかしても、チョンナ はこかすな」とよく教えられたという。

大工道具のうち、ノコやノミ、カンナの刃など鍛冶によらねばならない道具は、専門の職人に頼んで調達する。行商の道具屋が、福井県の小浜からきており、ノミなどは注文しておくと、半年たったころにもってきてくれた。鍬や鎌などの農具をあつかう鍛冶屋ではフナヤのツバノミなどの仕事は通常しない。農鍛冶専門の職人につくってもらったことはあるけれども、品はよくなかったと棟梁はいう。焼きがむずかしく、へただとすぐに折れて使いものにならなくなる。

「失敗しながらでないと、なかなか思うようにはできず、ようなったと思っていたら、死なはった」。鍛冶職人が育つには、やはり相応の注文をうけて修業が重ねられなければならず、小僧時代からの修業でなければ、技が育つまでに命がもたないむずかしさがあった。

木をはつったり、ひいたりするハガネ部分は他の専門家にまかせなければどうにもならないものの、木工仕事にかかる墨ツボや墨サシなどの道具はたいてい船大工が自分でつくる。カンナなどの道具の台もひびが

はいるので、そのつど自分でつくったものだった。このような恒常的な大工道具とは別に、さきの釘位置を きめる型板のように、作業のたびにつくられる即席の 道具がある。このたびの復元でも即席の道具が各種登 場することになる。

#### 4 丸子の再生-船体製作

#### (1) シキあわせ

1994年7月下旬、シキあわせの作業がはじまる。スギ板の腐った死節を点検し、ノミでほじくったあと、同じ材で埋め木をほどこし穴をふさぐ。

節の処理がすめば、中央にくる中ジキを基準に木取りした板と板をあわせ、万力でしめる。あるいは上下に木の棒をわたし、ひもで縛って、テコの原理でシキ板どうしをしめる方法も使う。シキ板を壁状に立てて上に積みあげていき、台や柱などからつっかえ棒(カイモン)をいれて支えながら作業を進める。

まず、カスガイで仮どめした板の接合面にスリノコをさしいれて、スリアワセをする。これは、板のあわせ目を密着させ、水が浸入しないよう水密をえるための作業である。

そのあと荒うちしておいた釘穴に再度ツバノミをうって、釘をいれる準備をする。このツバノミの曲がりの程度は「勘だ」と棟梁はいう。ハガネは堅すぎても折れる。ツバノミうちを棟梁、あとの釘うちを三男さんと安井さんで担当する。

釘は、縫釘もしくは落とし釘と呼ばれる平張り用の 船釘で、乾燥前にあらかじめあけておいた釘道にそっ てシキの外側からいれる。つまり、シキの内側には釘 穴のあとはでない。

かつて琵琶湖の鍛冶屋では一般的な「大阪釘」とは別に、「江州釘」と呼ばれる琵琶湖独特の船釘がつくられた。縫釘でも江州釘は角張り、分厚いのにたいして、大阪の釘はやや薄く、横にやや円みがある。JR堅田駅の裏手には手うちの鍛冶屋があり、どちらの船釘でもうったものだった。ただし手うちゆえ、とにかく時間がかかり、とりにいくと、「今日はこれだけ」と1握り分だけをよこす職人かたぎの鍛冶屋さんだったと記憶されている。船釘のはかり方は、1貫目で60本とる場合を60アミ、50本とる場合を50アミと称するが、丸子に使う長さ27センチほどの大きな船釘ではせいぜい12-3本がとれる程度であり、この場合何十アミという表現は使わない。丸子用は船釘のなかでも特注品扱いだった。また、注文には、江州釘といわないと、大阪

た大崎上島にまで半加工の材料や原料を提供するようになった。また、昭和40年代まではヒノキのマキナワ製品にも4種類の等級があり、用途によって使い分けられていたが、現在は木造船用の1種類の製造のみになっているという。

棟梁はよいマキナワを求めてマキナワ行脚したわけ ではなく、ただ船具屋から仕入れたマキナワを使った だけである。だが、棟梁には、その質の変化を感知す



写真17 竹のヤトク

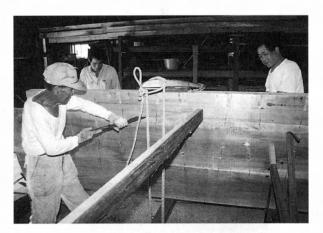


写真19 シキあわせ

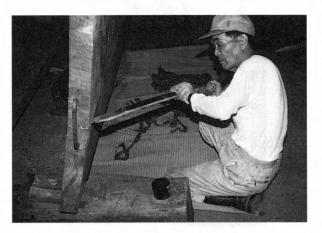


写真21 ヤトクではぎ目の間を開く

る目ききが生きている。一棟梁のモノを見分ける目、 一フナヤの経験をもってして、マキナワ産業の盛衰を 知る糸口もまたかくされているのである。

#### 1) 手順

まず最初にマキナワをいれる場所はシキの外側つまり水につかる側である。

マキナワをいれる際に用いる道具は、竹のヤトクで



写真18 船大工の道具



写真20 スリノコをいれる



写真22 マキナワうち

ある。青竹のままだとさけやすいので、材料を春先に 調達し、割ってストーブで十分乾燥させておいたもの を適宜使う。

用意されたのは、長さ20センチほどの短いヤトク3本、長さ60センチほどの長いヤトク1本とマキナワである。袋からだしたばかりのマキナワは、たいへん柔らかく、1束の長さは、約5メートルある。ムシロをかけて乾燥しないように、注意しながら、必要な分だけ少量ずつとりだして用いる。

船首側から順次、作業を開始する。まず長いヤトクに油をつけ、すべりをよくし、ヤトクの頭を金槌で叩きながら、トントンとはぎ目の隙間を開く。叩くリズムにあわせ、はぎ目は1ミリほど開く。油は残しておいたテンプラ油の廃油を使う。続いて、短いヤトクにもちかえ、開いたはぎ目にマキナワを詰める。はぎ目の奥ほど狭いので、寄りを半分にほどいたものをまず詰める。さらに1本、さらに1本と、同じ場所に都合3~4本分を詰める。マキナワを詰めたあと、ヤトクでたたいて締める。木部にうちこまないよう、接合部にきちんとはいっているか、時折確認しつつ作業を進めていく。

マキナワは、シキの内側からもいれる。ただし、それは船体がおおむねできてからの作業でよい。さらに、進水したのちも、4~5年に1度の割合でマキナワはいれる。水漏れ防止の基本的な作業であるが、船底裏からのマキナワいれは、丸子のように浜へあげず、年中「浮かし乗り」の場合、大修繕でもない限りいれることはしない。したがって、シキ裏は新造時にとくに念入りに詰めておくことが肝要である。

もっとも船体のすべてのはぎ目にいれるわけではな く、部位、固着度合いに応じての作業となっている。

#### 2) コン一両

昔、仕事場では、マキナワ詰めの音がよく聞こえた ものだった。「マキナワ詰めの音はいい音や」と、フナ ヤにくる人が語っていたことを棟梁の妻・松井志津さ んは思い出す。

「コン一両」といって、「コンとうてば、一両儲かったんやろな」といわれ、「そんなことあるかいな」とやりかえす。他方、棟梁は「マキナワうちの仕事は、おもしろみのない仕事や」と表現する。ムシロ編み同様、手間ばかりかかる仕事であり、修業時代の丁稚にとっては、つい休みたくなる単調な仕事と解されていた。ところが、職人は、「雇いなんぼ」で働いていても、音

のでるマキナワうちは、音がしなければ、すぐ怠けているのが回りに知れる。「オッサン、マキナワいれんと 船底ばかりたたいてはる」などという告げ口は、単調で気楽だが手間を食う仕事であることを物語っていた。

マキナワうちは、和船建造には欠かせない作業のひとつであり、いまも木造艦船などの甲板にはかならず使用される。とはいえ、充填材の材料は、地域によって異なり、たとえば本州日本海側などでは、新造時にはマキナワを使わず、漆を接着剤とすることで水密をはかる方法が伝統的にみられるのにたいして、琵琶湖では漆の使用はみいだせない。また、砂利船など、荒い作業に用いられる船には、マニラ麻、紡績の屑であるホーコンも使うようになる。ただし、マニラ麻は真水にはもちが悪く、甲板上のピッチを流す程度に使われた程度であった。手間がかかり、かつ不可欠な作業ゆえ、大阪近辺にはこうしたマキナワ、ホーコンうち専門の職人が渡りで仕事をするほどだったが、琵琶湖ではフナヤに出入りする渡り職人は、これに関する限りなかったようだ。

#### 注

(1) 榊原貴士 1988「瀬戸内の槙皮船」『あるく・みる・きく』 255、近畿日本ツーリスト、4-39頁。

#### (3) フリカケとりつけ

6枚はぎのシキはぎあわせが完了すると、船体組立 の第1段階、シキをすえる作業となる。このとき、シ キの下にジャッキをいれ、水準器で正確に水平をとっ



写真23 フリカケの勾配をはかる

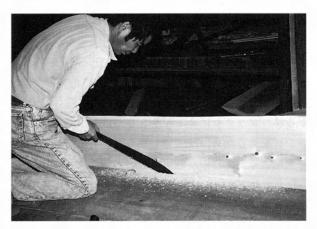


写真24 フリカケとシキの間のスリアワセ

てすえる。シキを基準に、最初にたちあがる左右の材フリカケをはじめ、オモギとりつけの作業では、船体の開きや勾配を考慮しながらの組立となるゆえ、シキの水平がしっかり確保されていなければ、各場所ごとの正確な寸法がでないのである。

フリカケは、板厚約6センチ、船材はマキで、通し板ではなく、前後に材を足して計3材で、長さをえている。シキと同様、まず死節は削りとり、あらかじめ同じマキ材で埋め木をほどこしておく。マキは節が多いので、この作業に結構手間がいる。

フリカケ部材をえるのに、棟梁はいきなり板に墨入れしてはいない。まず型板を使って勾配を決めたのち、板に写し、バッテン(シナイ)を使って曲線の墨入れをし、そののち木取るという方法によっている。

まず、右舷側をとりつける。カスガイなどで仮りどめし、角度調整したフリカケをカイモン(つっかえ棒、ツヅ)で支えて釘をうっていく。次は右舷側の勾配にあわせ、左舷を型どり、左舷のフリカケ型板に写す。

フリカケの接合面は、場所によって角度が異なるので、フリカケの勾配をはかる道具をつくる。端材を使い、要所要所の勾配を墨で記し、五円玉ほどの重りを糸にぶらさげた即席の道具で、重力にたいする角度によって位置決定される。釘位置をきめる道具などと同様に端材を使い、即席でつくられたものだが、フリカケの勾配をえるには不可欠なものである。シキ艫先端から1メートルごとのフリカケの半幅にたいするシキ半幅を定め、また、シキからたちあげるフリカケの高さを決めて、オモギ船首側先端のミヤキ(ミワキ)。まで、角度を確かめつつ、接合面をチョウナではつり、カンナがけをしてフリカケをとりつける。左右同じ角度に仕上げるよう、左右のバランスが重要となる。

シキとフリカケを接合する縫釘は、長さ16.4センチ

のものが使われる。釘は金槌でたたいて、そらせる。 フリカケからシキに向けて釘をうつ際、L字の型板を あて、船底裏から垂直に6センチあがった位置を釘位 置としてうっていく。釘は約17センチに1本の間隔で ある。カタツバノミで釘穴をあけ、釘をうつ。シキか らたちあがるこの部位を船大工用語では「腰」と表現 する。

円みをもつシキにフリカケをとりつけるには、中央 付近で隙間ができやすく、スリアワセがむずかしい。 粘りのすくないマキ材の性質上、フリカケを曲げるの は、よほど注意しないと割れやすく、かけやすい。

したがって、シキとフリカケの間は外側からのマキナワうちはしない。いれるとかえって割れるという。 うちこんだ釘の頭には、パテを詰めて水の浸入を防ぐが、垂直方向の釘うちなので、埋め木をほどこすこと はしない。

# 注

(1) 松井さんのメモにはミヤキと記すが、明治15年 (1882) 近江 浅井郡尾上湊 船工孫二郎録の『船舶仕法書』には身脇とある。

#### (4) オモギとりつけ

フリカケへのオモギとりつけは、職人どうしの協業 ぶりが集中する製作工程中のハイライトである。薄板 なら火で熱して曲げるというヤキダメ技法が有効であ るが、オモギに使用する半丸太に近い巨材は、木のし なりのみを利用しての作業ゆえに慎重を要する場面で もある。

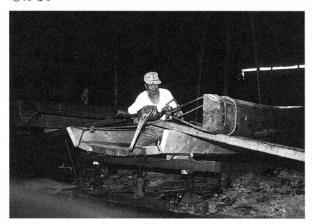


写真25 オモギとりつけ

作業は、右舷オモギのヘサキ側ミワキからとりつけていく。オモギは、クレーンで吊り、ミワキでの勾配、すなわちフリカケにとりつける角度を決める。勾配の測定には、ここでも重りを使った即席の道具が使われ



写真26 オモギをおさえる

る。オモギは、フリカケにたいして、やや開きかげんにつく。

勾配が決まれば、勾配を固定するため、フナヤの壁面を利用して、オモギを支持するつっかえ棒(カイモン)を横からいれる。カスガイで仮どめして固定、スリアワセしたのち、釘をうつという作業をすこしずつ進めていく。

釘はフリカケからオモギにむけて、つまり下から上へうつ。ここでは釘穴はあらかじめあけてはいない。作業を進めながら調整しつつ、釘穴をあけ、釘をうっていく。この感触を「マキのほうが木質が堅い。オモギになると、スギやし、ズボッとはいる。はいってるのかわからんくらいや」と安井さんは表現する。最後はクギシメにゲンノウをふりあげて釘をしめる。フリカケにオモギをとりつける際の釘は、長さ22センチ、およそ20センチ間隔ではいる。

左舷オモギのとりつけもほぼ同時に進行していく。 いいかえると、フリカケのとりつけにみられたような、 まず右舷を完全にとりつけたのち、左舷に移る方式で はなく、6本ほど釘をうって、左舷へ移る。オモギの 勾配を左右均等になるよう、調整しつつ、左舷をとり つけ、また右舷へ回るというやり方である。

オモギとフリカケ上面のカーブの調節はフリカケ側でおこなう。つまり、オモギの下面カーブを基準とし、フリカケは、少し大きめに材をとっておき、それをオモギのカーブに沿わせて墨入れし、削るという引き算式が基本である。オモギの大きさによってフリカケが決まるのであって、ここに「オモギが大きく、フリカケが小さいほど安定し、乗りよい船だ」という船頭の評価も、オモギを基準にした丸子船の技術特性を端的にあらわしていることがうかがえる。

さて、船尾側まで釘うちを進めると、手動ウィンチ

を両オモギにかけてしめあげる。船尾オモギから天井の梁までは2メートル20センチほど、ここにカイモンをいれて上からオモギをおさえ、内にも仮梁をいれて、フリカケとあわせる。のちにオモギの上にタナをつけ、内側にシキオサエとツカなどをいれれば、船体は安定するが、フリカケにオモギをとりつけた段階では、バランスを欠くため、はぜてしまうこともある。それまで案配よく支えるのがむずかしいという。

フリカケとオモギは船尾でぴたりとあう。「やってる ほうもひやひやしながら、やってるんや」と棟梁の軽 口もでて、ひとつの山場をこえる。

フリカケとオモギの間をノコでスリアワセ。船尾側 左右の釘うちをする。

オモギとフリカケの接合部・内側にはマキナワを詰める。なお、オモギは木口の痛みや割れなどを考慮してミワキを基点に、船尾側は長めに設定されている。 接合しおえた段階で船尾側の余分をたちおとす。

#### (5) シン立て

ヘサキ側のシキの形を整える。シンをたてる先端の



写真27 シン立て



写真28 シンの角度を決める

ナカジキから左右のフリカケ先端のシキまで、丸く弧を描くよう、棟梁は弧の角度を考え、あらかた切りそろえる。弧のハリを決めるには、ミワキ下からシンと接する中央先端に墨をひき、その線からどこでどれだけはりだすかで、角度をつける。すなわち、この角度がヘイタどうしの接合角度ともなるのである。

その間、三男さんが船尾戸立のトモイタとりつけ作業にはいる。木取りなど要所要所で棟梁が船尾にまわり、ときおり指示をだす。シキ、フリカケ、オモギを切りそろえたのち、シキ木口、オモギとフリカケの木口にマキナワを詰める。トモイタはマキ材で、上下に3材はぎにし、シキ上面の曲線をワリ墨サシでトモイタの下部に写して接面をえる。トモイタには、大小のイトマキ型の飾り銅板を上部に配置し、下部はのちにダテカスガイが放射状に配置される。このトモイタの底面はシキ板の上に、左右はオモギ木口を階段にし、その上部をおおう格好でトモイタをはめこむ。シキの

下から上へ向けて釘をうつ一方、オモギ下側からも釘をうっていく。

8月11日大安。この日にシン立ての儀礼がおこなわれる。造船なかばの儀礼で、シキ、フリカケ、オモギ、そして上記の戸立作業があらかた整った段階で吉日を選んで実施する。もっとも、儀礼はかならずしも大安とはきまっていない。「仏滅に船おろしをすれば、あとよくなるのに決まっている」という理屈から、施主によっては、儀礼の日に仏滅を選ぶ人もいる。

あらかじめこしらえておいたヒノキ材のシンをシキヘサキに斜めにたてる(図17)。シンは割れや疵を防ぐため、紙をまいて保管されていたものである。オモギから糸をひき、角度を決める。シキとシンは、互いにかみあわせ、シンを直接ささえるのは、2本のボルトである。ボルトは、船底裏からシンにむけて左右そろえていれる。ボルト2本の上部にマニラ麻のホーコンをまき、パテをつけてナットで止める。

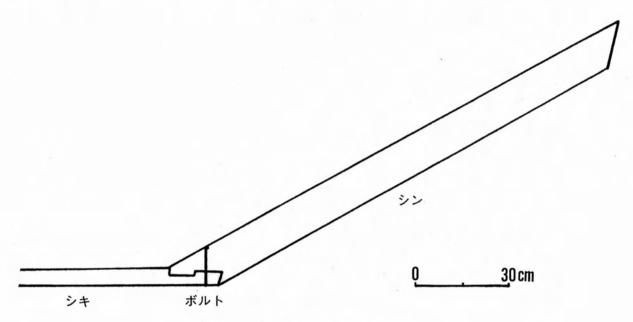


図8 シンの継ぎ

かつて、シンとりつけには、縫釘が使用され、シキ 下からシンにむけて斜めに2本いれる方法をとった。 復元でのボルト使用は、強度を重視した棟梁の判断に よっている。

シキ内側から先端木口にかけてマキナワをいれたのち、パテを詰める。

パテはシンのとりつけ部分以外、マキナワうちのあ と、接合部に詰めたり、釘の頭につけて水止めをする のに用いる。復元で用いたパテは、市販の合成品であ るが、昔は石灰に種油を混ぜてフナヤでつくった。材料は石灰と貝灰の2種類があり、貝灰の場合は、シジミなど琵琶湖の貝を焼いて砕いて使う。絹ごしほどの目の細かいふるいで漉してから種油と混ぜ、石臼でついてパテにする。種油をいれるとパテは黄色くなる。種油は、以前は付近の農家での栽培がさかんで、需要も多く、灯芯には悪い種油を使った。種をだせば、搾ってくれるところがあり、種と油を交換したり、自給分は油でくれることもあった。

シンが立ったところで、地面からつっかえ棒でささえ、倒れるのを防ぐ。施主がシンにお神酒をかける。 さらに船尾にまわってトモイタにもお神酒をかける。 施主・船大工ともどもお神酒を分けあい、祝う。

シンとトモイタが立つと、船は立体的に船らしく見 え、棟梁にとっても目鼻がついてくる。残り1カ月半、 丸子は、だいたい「9月でほぼできる」という。

このあと、ひきつづき、棟梁はヘイタの木取り、三 男さんは船尾の戸立のしあげ、安井さんはイクラの下 の部分の作業にはいる。船尾の戸立をうちつけると、 横のつっかえ棒をはずしても船体がへしゃげることは ない。

#### (6) ヘイタあわせ

#### 1) 手順

ヘイタは、船首部の縦に模状にはられた板である。 材はマキを使う。シンをはさんだ両脇から弧を描くよ うに接合する。したがって、各ヘイタはシン脇から1 枚目、2枚目と表現される。

まず、シンがたつナカジキ先端をシンの幅にあわせて切り落とす。続いて、ヘイタを継ぐ位置を決定し、シキに墨入れし、削る。左右8枚ずつ、厚さ約6センチ(2寸)で、すでに述べたとおり、ヘイタの幅、とりつけ角度は、場所によって異なる。型板で試しながら、作業を進める。材の死節は、同じマキ材で埋め木をし、水がはいらぬよう処理しておく。シキ木口とヘイタの接合面の角度を計りながら、慎重にカンナで接合面を削っていく。接合部に沿って貼る縦方向の銅板箇所はあらかじめ薄くカンナでそぎ、はぎあわせる前に処理する。これをシン脇からはじめて左右交互に順次はぐ。

へイタはまず幅を決定し、シキとの接面であわせ、 上部はのちに切りそろえる方法で、長さは大きめに木 取る。ヘイタどうしは平張りで、シキとはシキ板の外 側に接地する。つまり、シキ木口はヘイタで隠れるこ とになる。シキ木口をカンナがけしたのち、ヘイタご とにち本程度の釘をうつ。フリカケとりつけのときと 同様、即席の定規を使ってシキとの釘位置を決め、釘 をヘイタからシキ木口にうちこむ。これには埋め木は しない。平張りしたヘイタの釘穴にほどこす埋め木は、 木殺しのあとボンドで接着するが、水面使用ではボン ドは必要ない。

縫釘の釘うちは、「コンチキ、コンチキ、コンチキ」 と金槌と釘シメでリズムをとり、音で釘のはいり具合 を確かめつつ最後のしめをする。このしめうちが悪いとすっぽぬけ、はいりすぎると板が割れる。この微妙なかげんを決めるのが、釘うちの勘だという。

両舷部は、オモギより前にフリカケがのびている。 ゆえに、オモギに近いヘイタ4枚はシキではなく、フ リカケと下部で接合される。この場合、釘はフリカケ からヘイタ木口にむけてうつ。

ヘイタの左右の勾配は目でも確認しながら、片側が ふくらみ、他方がへこむことのないよう、均等にふく らみのついた「ええ格好」にするために留意する。

つまり、丸子の格好は、ヘイタのはり方によって大きくかわると表現される。ヘイタの枚数が多いほうが「まんずりいく」。またそのほうが、釘がよく届き、板が割れにくく、強度的にも丈夫になる。ただし、手間はかかる。枚数が少ないと角がきつくなり、丸子特有の円みがでない。1枚のことで角だちが目だつため、どの幅、枚数でいくかの判断は、熟練を要するところだと棟梁はいう。

ちなみに湖北の尾上にある現役最後の丸子は堅田でつくられたもので片側のヘイタが7枚、西浅井町大浦の北淡海丸子船の館に収蔵される丸子は湖東の長命寺(近江八幡市)でつくられたもので8枚はぎである。両者を見くらべると尾上の船首は角ばっている。

つねにフナヤどうし、棟梁どうしの競争があり、いいところ、いいところをまねていく結果として獲得された前から見た、あるいは後ろから見た「船のまんずりさ」が丸子のよさだと棟梁は自認するのである。

へイタがつくと、内側からマキナワを詰める。ただし、マキ材はかけやすいので、隙間の大きいところにはマキナワをいれるが、しっかりついているところにはあえていれない。

丸子の場合、船体で一番痛みやすい場所は、ミヨシの部分、シンからヘイタまわりだという。構造的には弱い部分であり、ヘイタが割れて水がはいるといった難船の浮き目は、丸子船頭なら1度や2度は経験している。一方、このヘイタ構造はのちに記すダテカスガイの模様とともに、琵琶湖の船の大きな特徴ともなっている。

# 2) 相対位置の表現

船つくりの作業において、船体の位置にかかわる相 互伝達に、「左右」という相対表現を使うことはほとん どない。たとえば、ヘイタの左右のはり具合を表現す る場合など、たいてい「ちょっと南をさげて」とか「北 をあげて」という。あるいは「ハマ側」「山側」などの表現も造船現場ではよく使われる。つまり、その場にとって動かない絶対的基準が共通の尺度となるのであり、船をつくるフナヤの建物の向きによってそれらは決まってくる。フナヤは、たいてい湖水もしくは水路のハマに面しており、そのなかに設置される船はハマに船首をむけてつくられることが多い。したがって、フナヤの位置によって右舷を北と呼ぶか南と呼ぶかは異なることになる。そもそも東西南北の方位は、相対的に認識しうるものであり、かならずしも絶対的基準とはいえないものの、フナヤが動かない限り、この方位も動かないゆえに、建物という不動の基準を借りて、船体の相対部位に絶対性があたえられるのである。

たとえば、湖南に位置する対岸の草津を堅田の船大 工は、湖東と認識し、表現したりもする。また八幡に 住む者にとって、彦根地方は湖北と認識されることも ありえるわけで、このような東西南北の方位を借りた 地域名は、琵琶湖に住まう者にとって異なり、かなら ずしも行政上の区分にしたがって使い分けられてはい ない場合がある。

すなわち、ここではフナヤという動かない、限られた空間の仕事仲間という設定において、絶対たりうる表現がえられている。ときにこれが、山とハマなどにおきかえられることはあれ、左右という表現は有効性をもたないゆえに、使われないのがフナヤの製作現場の空間認識であるといっていい。

一方、ウミの上では、左舷側をマエ (ブネ)、右舷側をウシロ (ブネ) という。これらは漁師船にも丸子船にも共通する。舳はマエとはいわず、サキという。これにたいして、櫓こぎの位置をマエ1番、2番、ウシロ1番、2番などと表現する。左舷側が作業の場となるため、そちらをマエブネと呼ぶのだが、これもまたウミ人の作業空間における相対表現なのである。

# (7) 梁とタナとりつけ

ヘイタをはぎおえた段階で梁とタナのとりつけにか かる。梁とは、基本的に横方向の強度をあたえる構造 材であるが、実際にはその役目のみならず、綱をくく り、帆柱を支えること、雨水を落とすトユ、櫓や舵を 設置する台の役目を担っており、それぞれ個別の名称 があたえられている。

まず、船首には、ヘイタの上部に切り込みをいれ、 綱ククリと呼ばれる梁をいれる。ケヤキの角材で、そ の両先端は帆柱を支える綱がくくれるよう、角々を三 角に落として、面をとり、くびれをつくる。その後部にはイカリバントコと呼ばれ、溝を切って雨水の通り 道であるトコを設けたヒノキの梁がはいる。トユの回 りには腐食を防ぐため、銅板を貼る。

帆柱が立つ位置にはいる梁が、イクラと呼ばれるもので、高さ14センチ、奥18センチの角材で、やはりヒノキ材を使う。「木工の仕事はいい、年とってからでも木工の仕事はできる。スギよりヒノキのほうが削りや



写真29 ヘイタあわせ

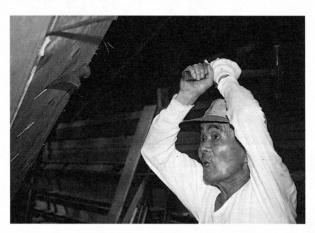


写真30 ヘイタあわせ



写真31 イクラ元

すい」などといいながら、安井さんがイクラを型板に あわせて木取りする。オモギに切り込みをいれてのせ る。

イクラ位置の船底には、イクラ元オサエがはいり、 両舷側と中央に縦材ツカをいれて、船体強度をえる。 イクラ元とイクラとの間は、船頭が寝食する船室と積 み荷空間を区切り、なおかつ出入りできる2枚の引き 戸になるため、イクラの下部、イクラ元の上部にあら かじめ戸をはめる溝をカンナで彫っておく。

中央の縦材であるツカは、帆柱が通る幅の凹をつけておき、帆柱を支える役目をもつ。他方、横材のイクラにも横・前方方向へのぶれをなくすための切り込み

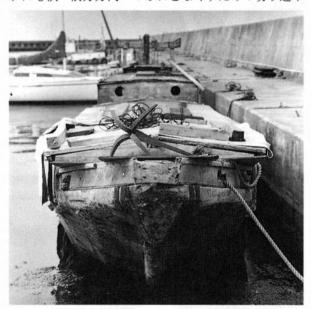


写真32 尾上の丸子船



写真33 大浦の丸子船 (北淡海・丸子船の館)

をいれて、帆柱を支える。

帆柱の台となるのが、船底のホクソである。これにはケヤキの角材が使われる。フナヤで長年もっていた材料で、棟梁が春に荒作業しておいた部材のひとつである。厚み14センチ、幅26センチ、長さ75.5センチの大きさで、ほぼ中央部に帆柱を受ける穴をあける。穴は、帆柱が納まるとともに、帆柱を倒したとき、スムーズに倒せるよう、斜めに面をとっており、ツカをはめこむ部分とあわせ、穴はT字になっている。帆柱がたつ穴の幅は、横8センチ奥11センチ、深さ9センチで、電気ドリルであけたのち、ノミではつりとる。ホクソはイクラ元オサエの後部にツカでおさえて固定する。

つまり、帆柱は、船底のホクソ、縦のツカ、梁のイクラという3点で支えられることになる。帆走時は、 さらに帆柱の先のセミからひっぱった帆綱でも支えられる。

さて、タナは船尾オオバンノトユから船首へイタにかけて通るヒノキの長い縦通材である。タナには継ぎをいれると船型が角ばって、円みがでないばかりでなく、ヘイタの強度はタナ材でもたせるため、極力継ぎのない長尺であることが求められる。しかも芯もちでは割れやすいので、4:6から7:3に割り、芯をはずしたところをタナにする。

イクラが通る箇所はタナ側も凹に切りとり、タナと イクラはボルト止めにする。

フナヤの天井の梁からカイモンでおさえ、オモギと タナの間をスリアワセしたのち、タナからオモギにゲ ンノウを使って釘をうつ。これがつくと船体接合は互 いの材の組み合わせで垂直方向と左右方向ともに接合 強度が増す。

タナの表面はていねいにカンナがけする。外にはりだしたイクラの木口は切りそろえ、四方を面取りして角を落とす。つまり、梁はいずれも長さを少し長めにしつらえておき、とりつけてから船体にあわせて、切り落とす引き算式の細工である。

オオバンノトユから後ろにはタナにかわって鳥の尾 羽状にトビノオがつき、トダテ(トモイタ)よりもさ らにのびる。オモギとの間は、やはりノコでスリアワ セ、トビノオからオモギにむけて釘をうつ。なお、オ モギと接する部分は銅板の厚み分を薄く削り落として おく。

トモイタとの接着は、木口を切るコグチツバノミで 釘穴をあけ、トビノオの外からトモイタ上部の木口に 釘をうって固着する。他方、オモギ木口上部はトモイ タがかぶさるようにし、トモイタからオモギ木口に釘をうち、重ねない部分の下方オモギ木口は、銅板でおおって腐食を防ぐ。

最後部の梁が舵床である。

舵床にケヤキが一般的に使われるのは、堅く、脂気が多く、使い減りしにくく、腐りにくい木質に負うところが大きい。舵に使うカシ材も、粘りがあり、減りにくいが、ケヤキとくらべると、数倍腐りやすいとい



写真34 梁とツカ



写真35 梁とタナとりつけ



写真36 梁木取り

う。したがって、このほかケヤキは、帆柱の台となる ホクソや帆綱をくくる綱ククリの梁など、代替がむず かしく、長期的に使い続ける部位に使われる。

舵床の後面をチョウナではつり、電気ガンナで仕上 げる。

中央の舵穴はコンパスを使って、墨入れし、上面より下部を1分小さくして舵がぬけないようにする。

チェーンソーで切れ目をいれ、間をノミで丁寧にぬいたのち、細く丸い舵穴の仕上げには、丸カンナをかける。カンナがけしにくい箇所だけに、長い柄をカンナ台にとりつけたり、カンナ台を一部削って穴に沿わせるなどして、仕上げる。舵穴の角面は、さらにノミではつって落とし、電動カンナで仕上げる。舵床上部の角面をはつるにはチョウナを使い、電動カンナで仕上げる。船頭が扱いやすいよう、船体の角は丁寧に落とされていく。舵床は、本格的に組立がはじまる前に製作された部材のひとつで、これまでの間舵穴には紙もしくはカンナ屑を詰めて乾燥による割れを防ぎながら保管されていたものである。

ただし、舵床の左右については、荒取りのままである。すえる段階ではじめて船体にあわせて墨入れし、 戸立のトモイタより後部に舵床をつける。舵床はタナの後方にのびたトビノオと船尾のタナであるサルオダナの間にはさまれる格好となり、復元ではボルト止めにする。

また、イクラから舵床までの間には、雨水の通り道でもあるオオバンノトユ、櫓枕、タカトモノトユと計3本の横梁がはいる。櫓枕には、櫓こぎするときの櫓杭が左右端につく。トユは、船体前後に都合3本はいることになる。

これらトユも、舵床同様、上からサルオダナでおさ えて固定する。

タナに続く船首の曲がりの箇所には、ヒノキ材のオイバナがはいる。オイバナの左右材は、船首先端中央であわさる。

# (8) 化粧

#### 1) 銅板貼り

丸子船ばかりでなく田船、漁師船をふくめた琵琶湖の船の意匠として、人目をひきつけるのは、船首舷側のへイタに用いられたダテカスガイである。伊達という修飾語がつくとおり、短冊に切られた銅板が接合具のカスガイよろしく貼られている。カスガイ模様は左右均等にはいるべく、舳のシンを基準にして位置決定



写真37 銅板を切る

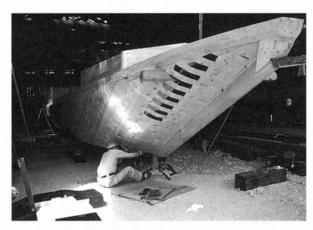


写真38 ダテカスガイを貼る

される。

まず、シンの左右沿いに矩形の文様をいれる。復元ではヘイタからシンにむけて釘をいれたその間に模様はいれられている。この箇所は銅板を貼らず、墨塗りだけである。この線を基準に延長線に次のはぎ目のカスガイも並ぶようにする。釘穴は銅板では隠れず、まさにダテカスガイとなっている。

もっとも丸子に貼る銅板のすべてが伊達目的というわけではない。

たとえば、トモ(船尾)で銅板をあてるのは、おも に腐りやすいところである。マキよりスギが腐りやす く、木口も腐りやすい。したがって、戸立のオモギと シキの縁には銅板をいれる。これによって、修繕時の マキナワうちが作業しやすく、かつ腐りにくくなる。 このほか、ヘイタどうし、オモギとタナ、タナとヘイ タ、シンとヘイタのはぎ目、前後についだフリカケの はぎ目、シキオサエの裏、梁・舵床の木口などに銅板 を貼ったりかぶせたりする。

たんに水の浸入を防ぐのみならず、銅板自体が腐り 止めの効果をあげる。部位によってはマキナワを外に



写真39 上まわりの銅板貼り

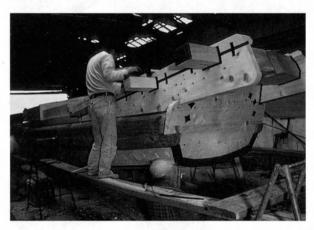


写真40 上まわりの銅板貼り

露出させない機能もある。船大工は「銅の青さびが木 にいい」と表現し、銅板を貼っているところといない ところではもちが相当異なることは、修理を手がけた 船大工にとって確証のある経験知となっている。

つまり、銅板は飾りと同時に腐食止めの機能を兼ね て、丸子船の外観に欠くべからざる特徴をあたえてき たといってよい。

もっともヘイタの銅板貼りは、意匠としてのねうちをもつゆえ、揃えて美しく見せることに格別神経がはらわれる。まず、シンを基準に平行に揃えるため、テープを貼り、カスガイの上下端の位置を決めるため、糸2本をはって正確に位置決定したのち、裁断した銅板を仮どめし、番号をふる。位置が決まれば、いったんはずして、まず銅板がはみでぬよう、そのヘイタの厚み分をノミとシャクリカンナで薄く削る。

タナとヘイタの間などもはみでないよう、幅決めし、 板をとめつけたのち、ノコ目をいれ、カンナで削って いく。ダテカスガイは右舷全体を終えたのち、左舷に かかる。手間のかかる作業ながら、船大工の側では、 これを厭うことばはでない。むしろ琵琶湖の船の象徴 的意匠としてなくてはならないものととらえられている。

かつて、銅板を切るには、夜なべ仕事で、カシもしくはケヤキの平たい台をたてて、ノミで切ったものだったという。このたびの復元では、自家製の押し切り台がつくられており、それで必要な分をスカスカ裁断し、適宜貼っていく。

もっとも貼るまでの作業が結構かかる。ヘイタの箇 所だけでも位置を決め、銅板を裁断し、仮止めし、溝 をほるという作業が3日にわたって続いた。

貼る場合には銅板が浮かないよう銅釘でとめ、当て 木をして上から叩いて、密着させる。ただし、ただ単 純に貼るだけとは限らない。たとえば、ヘイタのダテ カスガイは、薄く板を削った上にただ貼るだけである。

他方、シキ・フリカケ間の銅板は、まず、上側の木にノコで筋目をいれ、銅板をさしこむ方法をとる。さしこむ分を考慮して、銅板は3ミリ広く裁断し、かつ銅板はさしこみやすいよう、片側上部の角を少し落としておく。継ぎ目をしっかりおおい、銅釘でとめる。作業は船尾側から貼り、銅板のつなぎ目は上重ねする。船尾から貼るのは、「波は前から後ろにいくため」と棟梁は表現する。

上まわりでは、雨の流れる方向を考え、部位によって作業方向は異なる。つまり水は高いほうから低いほうに流れるので、作業は低いほうから進め、順次つなぎ目を上重ねしていく。銅板のつなぎ目から水が浸入しにくくするための工夫だという。

船首部分は、シン側に筋目をいれ、さしこみ、シンからヘイタに向けて、しかも下から上へと貼っていく。 タナとオモギの間は、タナに筋目をいれ、さしこみ、 タナからオモギへと貼る。フリカケとオモギは、オモギに筋目をいれ、オモギからフリカケに、船首から船 尾に順次貼る。ヘイタどうしのはぎ目は、ダテカスガイでおおわれない部分を余裕をもって貼ったのち、上からダテカスガイを貼っていく。両舷の銅板貼りがすんでから、船尾トモイタからシキ木口を巻くようにして、銅板でおおったのち、トモイタ下方の放射状の飾り銅板を貼る。

トビノオにもイトマキの飾り銅板がつく。同様に先述のとおり船尾のオモギ木口も銅板でおおう。曲がりの箇所は、船体を型紙にとって銅板を切る。銅板は、シキ・木口などには0.3ミリ、はぎ目や飾りには0.2ミリの厚みのものが使われている。

銅板の質について、棟梁は「昔とくらべて色がかわ

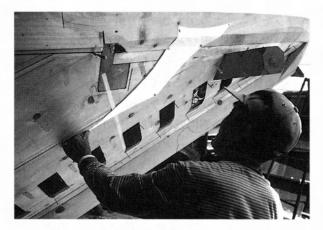


写真41 船の目を型どる

るのが早い。早くに錆やすい気がする」と述べている。 なお、湖北に残る丸子船と復元船をくらべたとき、 銅板使用には若干異なるところがある。たとえば、北 淡海丸子船の館に展示される丸子では、ヘイタの銅板 は、釘うちの埋め木をした上に貼られており、釘穴を ふさぐ機能があたえられている。またイトマキ型の銅 板飾りもそれぞれ装飾ではなく、釘穴隠しの役目をは たしている。

また、シン脇の左右のカスガイ文様は、墨だけと銅板仕様の両方が認められ、船の目は綱ククリの前にあるといった違いなどもある。基本意匠は変わらぬとしても棟梁の工夫がはたらき、ときと場合に応じた化粧使いがなされていたとみえる。

棟梁は「この丸子は、最高の船の銅板の使い方でっせ」といい、見えないところにも復元船にはふんだん に銅板が使われている点を誇る。他方、作業現場でかわされる「もっと銅板が大きいと節が隠れるんやが」といった職人の冗談は、銅板使用が欠点を隠して見場をあげる効果的な船化粧でもあったことを物語っている。

ヘイタと接するオモギ内側にも銅板を貼り、その銅板とヘイタの間にはマキナワを詰める。これら一通りの銅板貼りが終われば、内側にマキナワをうつ。そして最終的な上回りの作業へと移っていくのである。

#### 2) 墨塗り

銅板の表面は黒く墨を塗って腐食を防ぐ。同じく、 銅板を貼らないけれども、シンのマキサガリの文様な どは、木の上に直接墨を塗る。「マキサガリはシンの長 さの3分の1」としたものだが、棟梁は少し長めが格 好がよいという。船首の顔の部分が左右対称になるよ う、シンをまくようにして、船首の先端部は埋め木し、 鼻ヅラを大きくする。ここに飾り釘ツラクギをうつ。 シンのツラクギ、環などの金具も墨を塗る。

船首へイタと重なるようにして左右対称にはいるのが、船の目である。「海の船も同じ形であり、丸子の目は昔から同じ」と棟梁はいう。綱ククリとその後方のイカリバントユの間に紙をおき、目の位置決めをする。バッテンを使い、シャープな曲線を紙にひく。それを型紙として、形をとる。綱ククリの梁が眉毛、シンを鼻として丸子の顔ができあがる。船大工は、これらの意匠を明確に顔と認識している。

このたびの復元では、棟梁の判断で銅板の墨塗りは、 裁断前に黒のラッカーをふきつける方法に躊躇なく代 替された。

「昔は、大きい墨を買ってきて夜なべで墨をすりました。墨汁もあったが、つやがなくてよろしくない。 濃くすって塗る。乾いたあと、種油をちょいちょいとしておくと、油がまわって、水に塗れても落ちにくい。 縁につけると、にじんで汚いから、まんなかにちょっとつけるだけ。オイバナにも、船の目にも墨を塗る。昔は墨の一点張りでした」。

これら墨すりと墨塗りは、小僧さんの仕事だった。 気をつけていても、すぐボタッと縁やいらぬところに ついてしまう。木船つくりは、引き算の妙技ゆえ、小 僧の側には「墨汚れはカンナがけでイチコロ」という 軽口も言い訳として用意されているのだが、仕上げの 仕事でもあるので、汚せば「船を汚した、不細工だ」 と棟梁に怒られるのが修業時代の身の常だった。

ところで、出雲の美保神社の船こぎ神事に使われる モロタブネでは、船体の外側全体を墨塗りにする。こ の場合使用されるのは墨と椿油とされる。そこで、棟 梁に「丸子では椿油は使わないのか」と聞いてみる。「椿 油はおちやすいし、値段が高いから使わない。シロシ メつまり種油を使う」と棟梁は表現する。そして、「今 回は、ふきつけのペンキや」と自慢もする。墨塗りを ペンキふきつけにかえるのは、当然の選択と棟梁はと らえており、そのほうが、手間がかからず、「見場も美 しい」という判断によっている。

復元指導の立場から「本式の」墨塗りを一部でも試してもらうよう、何度か交渉したものの、それは実現することはなかった。代替可能でしかもよりよいと判断しうる方法があるならば、あえて古いままの方法を踏襲するにはあたらず、復元とはいえ、ここには、あきらかに現代に生きる生活者としての船大工の知恵が働いている。技術のみならず、生活する職人としての

判断を重視する立場にたつならば、このような棟梁の経済観念もじつは無視するわけにはいかないのである。

#### (9) 内部と上まわり

94年7月再び、丸子の作業が開始される。外形はすでに昨年度で終えているので、今年度は内部と上まわりの仕上げ段階の作業である。1年のうちに、オモギのひびは少し進む。船首は太陽の光でこんがり日焼けした。乾燥によって収縮する木部にたいし銅板は収縮しにくいので、銅板にはしわが寄っている。木の幅は縮んで、深さで6ミリばかり短くなっているという。

仕上げの段階で、総点検し、必要なところは手をい れることになる。

盆までに上まわり、コモ、シュロ縄つくりがなされる。それで丸子の船体は完成となる。

#### 1)シキオサエとりつけ

シキからフリカケにかけてはいる横材がヒノキのシキオサエで、左右舷の縦材シキオサエツカと組み合わせて構造材とする。帆柱位置のイクラより前に約2メートルおきに計4カ所はいる。その名のとおり、船底を上からおさえる上下・左右方向の補強材である点で、肋材や梁と同様の役目をもつが、固定されてはおらず、とりはずし自在の接続方法がなされている点に特徴がある。シキオサエの底面には、水とおしの穴を3カ所あける。これに、縦材のツカを左右に組み合わせる場合、その固着は、約2センチ角のカシの木栓である。シキオサエ、シキオサエツカともに凹に削って、長いカシの木栓を詰め、切り揃えて、固着する(図18)。

一方、ツカの上部側はタナとの固定である。タナは 下面が斜めに切りおとされており、ツカはこの斜面に 接し、ここでもカシの木栓を斜めにうちこみ、固定す

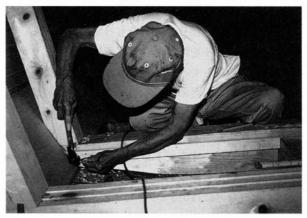


写真42 ヘドシオサエとツカ



写真43 ミザラ板とシキオサエ

る。したがって、マキナワを修繕時にうちなおすときには都合4カ所の木栓の着脱でシキオサエとツカの分解・組立ができる。木栓をはずすには、木栓の端を上向きにたたいてだせばよい。これら木栓は、スズメといい、4カ所にスズメをいれ、端々をおさえることで足元が逃げるのを防ぐのである。ホクソをおさえるへドシオサエやイクラ元オサエも同様の方法をとる。もっとも、棟梁は、この方法について「昔の人は、よく考えていたものだ」と前置きしつつ、「昔のやり方といわはるので、このやり方をします。いまだと絶対ボルトを使う」と語る。ボルト技術のない時代によく工夫されていた方法とはいえ、現代から見れば、手間のかかる、しかも固定力の弱い方法であるゆえ、今日選択するなら、躊躇なくボルトだとする評価にたっている。動力船になったのちの丸子は、このシキオサエとツカ

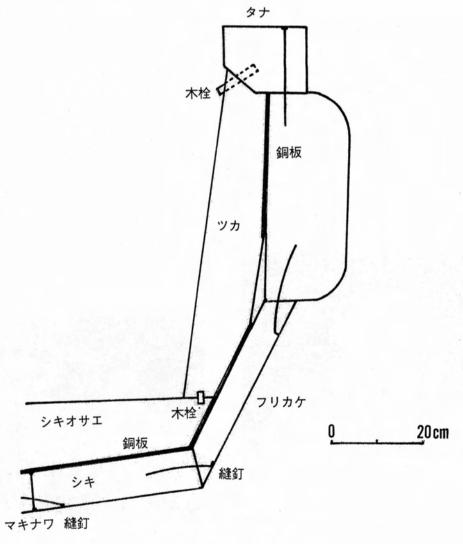


図9 接合横断面

をボルト止めするだけでなく、L字の部材をオモギからシキにかけての部位にいれて強化しており、船体補強がはかられている。

シキオサエの裏側には、シキとフリカケ、オモギに 直接ふれる部分に銅板を貼る。つまり、直接接触する ことで、腐りやすくなるのを防ぐ。

しかし、現役のころは、「銅板は見えるところにしか 貼らなかった」という語りや経験に照らしてみると、 見えないところまで銅板を貼るやり方は、復元ならで はの丁寧なつくり方であり、先述した「最高の銅板使 い」という自負にもつながっている。すなわち、復元 であれ、改良すべきという判断と復元ゆえ丁寧にすべ きという双方の判断が船体には刻まれているのである。

さて、スギ材を使ってシキの上にひくミザラを製材する。前方と後方が7枚ずつ、中央部に8枚ずつシキオサエの間ごとにはいる。2本ずつ桟(下ミザラ)をいれ、その上にミザラ板をのせていく。「総マキ」とはいえ、ここにはマキは使わない。

帆柱のヘドシオサエとイクラ元オサエの間は、縁に 桟をつけ、四角いショウギと呼ぶ板を敷く。ここは船 頭の船室となる場所の一部で、カマドや米櫃をおく空 間となる。イクラとイクラ元オサエの間に引き違いの 戸がつき、さらにヘドシオサエから船尾戸立まではミ ザラを敷いて3畳程度の間ができあがる。

# 2) バン板

バン板は船体上部をおおう屋根状の板の総称で、船 首へイタの上や帆柱前後にはいる。屋根がつくことで、 船首と船尾部に水のはいらない船室ができる。



写真44 バン板

船首イカリバンの端中央には帆縄をとめる垂直の支柱・綱ククリがたつ。これは船首の梁と同じ名称で呼ばれている。

復元ではバン板はマキが使われる。棟梁は「ふつう バン板までマキにはしません。せいぜい見はるところ だけ」といい、通常はスギが使われる。

バン板をとりつけるのに、イクラの上部、トビノオとタナの継ぎ目上部には山型のワンザンが横にはいる。 これらはいずれもヒノキ材で、船首のバン後方にもはいり、ムナギをわたしてバンをのせ、屋根とする。

バンには釘止めして、固着するものと釘止めせずに 使用時の着脱を目的としたものがある。たとえば船首 イカリバンはむろん、ヘイタバンの板は、その継ぎ手 で桟が釘で固着され動かすことはしない。桟に沿って、 各バンには左右に雨の通り道であるトユがつく。この 場合、雨は外を通る。

他方、船尾側のバンのトコには、内側に通るものがある。船尾のバンは中心線沿いに2本のムナギをわたし、双方ともムナギの舷側側にバンをさしこむ溝がほられる。したがって、バンの片側の端をこれにさしこみ、舷側のカキ板にもう片側をのせ、各バンの内側にはとりはずし用の取手がつく。

カキ板は、左右のタナの上にのる上部構造材でマキが使われる。カキ板内側からタナにかけて、釘をうって固着しており、動かさないのにたいして、屋根は着脱を目的としたつくり方がされている。このバン板を動かないようにするのに用いる鉄の金具は、昔の長持ち(タンス)に使われているものと同じ形式で、左右5カ所ずつ、桟を金具でおさえてとめて、操作する。

#### 3) サシ板の製作

サシ板は、荷積みする船体中央のタナの上につく舷 側板である。板は着脱式で、片側に3枚ずつ、風雨が 強く積み荷がぬれては困る場合には、すべてをはめる が、そうでなければはずしておくこともある。サシ板

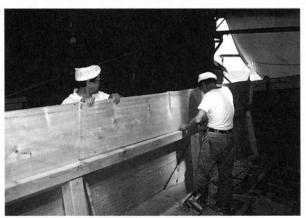


写真45 サシ板

は、タナに立てたツカとツカの間にほぞをあわせてさ しこむ。つまり、ツカはサシ板をはめるための支柱で あり、動かぬようタナ下からボルトでしっかり固定す る。

サシ板にはマキが使われる。棟梁が墨入れ、安井さんがそれを切断し、カンナで仕上げる。サシ板が接地する下のタナは、前後に若干の湾曲がある。一方サシ板は、それぞれがまっすぐな板であり、曲げは継ぎ手部分の角度でえるため、ほぞの切り方が重要となる。サシ板の継ぎ手位置はシキオサエのツカがはいる位置と一致し、シキオサエ1つ分がサシ板の長さとなっている。サシ板の中間には板を支える桟をいれる。

結局、サシ板の固定は、継ぎ手の木組と縁にいれる 桟タマブチ、タナからの鈎というの3種によっている。 サシ板をはめたあと、その上に山型のコモオサエム ネをたてる。着脱式で、船首と船尾のバンより一段高



写真46 稲刈り



写真47 縄ない

VI.

#### 4) コモ編み

屋根の上に敷くコモは、積み荷の雨露を防ぐために、 丸子船運行時には必要不可欠な備品であった。ただし、 帆と同様、この装備はフナヤで調達するものではなく、 むしろ船頭が自作し、使う者がつくるのが習わしであっ た。 船頭の多くは、多少の田畑をもっており、コモの 材料は十分まかなうことができたし、丸子に限らず、 家庭でも需要の多かった戦前には、コモ編みを商売に する人がいたという。 堅田には「コモタロウいうて、 百姓とは違う、コモ専門」の職人がおり、頼めばコモ を編んでくれた。

コモを編むにはまず、材料である稲藁を根元から手 刈したものを調達しなければ、長軸がえられない。今 日では、機械のはいらない段々耕作か、種もみ用の稲



写真48 コモ編み



写真49 縄ない

をえる以外、コンバインで屑藁にしてしまうのが一般 的なので、農家にたのんでコモに必要な分を手刈し、 稲架に干して乾燥させておくところから準備ははじま る。

このコモのおき方について、湖北の丸子船頭の山岡 さんは次のように述べている。「屋根はタルキの厚いようなのを3本おくんや。荷を積むとサシ板いれて、栗 かヒノキの曲がったのを左右に届かす。この上に米俵のごついようなのをおいて、上にコモ (スソヅケ)をおいた」。

つまり、「タルキの厚いようなの」とは、ムネから左右の軒にわたるワンザンのことで、左右一体なのでくの字の形をしている。

コモは、痛むと短くなる。先をすこし飛ばして切り、 それを上に上にとあげていく。重ねると雨はしのげる。 左右4枚ずつと中央に1枚を振り分けてのせ、その上 に足場板をおき、さらに目の細かいムシロをしき、飛 ばないように縄をわたした。

コモの材料について、棟梁は「コモするにも、注連 縄するにも、敷物するにも藁はモチ藁がよろしい」と いい、このたびのコモ復元にはモチイネの藁がわざわ ざ調達されている。「細工物には粘りけが強いモチ藁」 という価値観は、堅田棟梁に限らず、藁利用がさかん であった各地の経験知として拾いだすことができるが、 一方でそれがかならずしも琵琶湖の丸子に共通の認識 ではなかったことも指摘しておく必要がある。

たとえば、湖北の船頭、山岡さんはウルチを使い、 モチ藁は使わなかったという。しかも、そこには次の ような複雑な工程をともなっている。

「コモは、冬、納屋でつくったもんや。チョーと編んで、水のなかに1週間ほどつけておいて、風雪にさらすと、軽軽なる。さらすと、藁も青いのが白くなる。どうしてもさらさんと、コモには使えん。さらせば、藁でもコワコワになり、雨をはじきかえすし、雨がシュンでも真っ赤に腐らすことはない。アクぬいとかんと、いつまでも腐ってしまう」。この工程を経ないと、コモのもちは半分だといい、「モチ藁はやわこいし、腐るのが早いから、ウル(ウルチ)でやる」と述べている。

すなわち、作業のしやすさではモチが勝るものの、耐久性の点では青いうちに刈って、加工したウルチが勝るという船頭の経験知があり、琵琶湖のなかでもひとつの方法に収斂されるものではなかった。

復元では、まずコモを編む前に編み台が自作された。 ケタと5対のコマを使って、コマには縦糸となる長さ 10メートルのひもをまいておき、コマをひねって1く くり11~12本程度の藁を束ねながら、編んでいく。

できあがるコモは6メートルほどの長さである。幅 122センチ、棟梁と三男さんの2人がかりの作業で1時間1メートルのペースで編み、1日1枚のペースでつくる予定だというが、実際には1時間80センチほどしか進まず、予想外の手間に棟梁は閉口している。

今回は、復元船にのせる米俵の袋もつくってもらう ことになった。

1俵に2日の手間がかかる。「手間いりますで。はじめからなにもかもやるとなると。縄ないはうちのバアサンにやってもろた。手、マメできたいうて。昔は、学校から帰ってくると、俵を編まされた。親がやってたのを思いだしながら、俵の間隔をなんぼくらいやったかと聞きにいった。達者なジイサンに聞いたけど、俵の編み方は知ってるけど、寸法いわれてもわからない。うちにあるのを見てみ、いうてそれを見せてもろてやった。百姓やっても、寸法なんぼいうてもあかんもんや」。

俵には縦糸と横糸いずれもモチ稲藁を使う。縦糸は、稲藁2本ずつをなった細い縄で、この縄ない作業で活躍したのは、棟梁の妻松井志津さんである。「長いことやってないから、マメができた」といいつつ、生き生きとてぎわもよい。

もっとも棟梁の妻が作業の手伝いをすることは、以前においてもそれほどあったわけではなかった。

「船つくりは、マキナワうちの手伝いもしたこともないな。子供が小さいさけ。ただ、釘うつときに、かしめるときに頭をぐっとおすことくらいしかしてない。いまは、船あげるのにもウインチやが、昔はロクロや。2人ずつまわしながら、ここらであそんでる子供らにも手伝ってもろて、一緒にやってた程度や」と志津さんはいう。

復元では、碇綱用のシュロ縄も自作となった。シュロ縄は細いものしか手にはいりにくいので、3本寄せにする縄ないの道具もつくられて、最終的に30本ほど寄せあわせて太い縄にする。

碇綱にシュロ縄が使われるのは、水につけても腐り にくいためで、井戸のつるべなどにもよく使われた。 もっとも井戸では「シュロ屑がはいる水を飲んでいる と、盲腸になりやすいと嫌ったものだ」ともいう。

ひねりがたらず、また、向き合う者どうし、同じ方 向にまわして、途中よりが戻ったり、このシュロ縄つ くりは、試行錯誤のくりかえし。よりがほどけた状態 を「サシになる」と表現し、ようやく太い縄ができあがる。

注

(1) 宮崎清 1985 『藁 (わら) I』(ものと人間の文化史 55) 法政大学出版局、58頁。

#### 5) カサギ

カサギは、船尾の舵を吊り、停泊時倒した帆柱をおいておく台にするもので、鳥居型をしているところから鳥居ダツとも呼ばれる。近世期の弁才船における艫の車立と同じ役目をするものであるが、その大きさは丸子のそれに比してはるかに小さくなっており、1766年の『和漢船用集』をみれば、「丸木舟」の項目に琵琶湖丸子にかんして「舳は横舳にて大立・横神あり」という記載がある。すなわち、近世中期すでに、丸子の大きなカサギは他地域の船とくらべて特色ある船尾意匠をなしていたとみられ、カサギは、動力船の時代になって帆柱受けの役目をはたさなくなったのちも、舵を吊る役目のみをはたしながら、丸子の意匠として継承されてきたのである。

復元された丸子のカサギは帆使用の時代のものである。材はヒノキ、高さ約170センチ、幅約176センチ、大立の柱(カサギ柱)は下方で幅13センチ、奥6.5センチの角材からなる。大立には左右銅板でイトマキの文様がはいり、横上の左右にも銅板をまき、化粧をほどこす。カサギは、柱の先を舵床にしっかりさしこみ、さらに梁からだした鈎をかけてとめる。

この帆走丸子のカサギは今日残る動力丸子にくらべて一まわり大きい。

「尾上の丸子の鳥居ダツは低いでしょ。低いいうの は、彦根の城の橋の下をくぐらはったから。水の高い



写真50 船尾のカサギ

ときでも通れるように短くする。昔は城の横にはいりました」と棟梁はいう。

橋の下をくぐる船は鳥居ダツが低い。八幡でもタイコ橋になっている下を丸子はくぐる。

「江若鉄道が大正にできて、鉄橋をくぐらんならん。 これができてから、鳥居は低くなった。川口町 (大津市)の港もそうでした。船頭町まで船がついてました」 と続ける。つまり、陸上における鉄道の敷設がその下 をゆく琵琶湖周辺各地の船の姿に変化をもたらした。「江 若鉄道ができて鳥居が低くなった」という棟梁の言説 は、陸上輸送へ主力が移り、ウミからのアクセスが物 理的にも容易でなくなる時代の変化を当事者として読 みとったものである。おそらく、そのことは、船頭や 船大工が真っ先に直面する変化であり、あるいはかれ らをのぞいてほとんど意識されることのなかった変化 であったものの、ウミの側でもオカにすりあわせてな んとか生き残ろうとする努力がなされていたことに気 づく。

かえって、すこし前の丸子を記憶されている方がた には違和感をおぼえるかもしれないこの大きな鳥居ダ ツは、以上のような琵琶湖周辺の環境の推移を語って いるのである。

# (10) 櫓その他

丸子の櫓や舵、鉄環、ヤトクなど船つくりに必要な 道具や操船具つくりは、いずれも船つくりの作業の合 間になされていく。このたびの復元でも事実上の製作 は、1993年2月、棟梁による2挺の櫓つくりからはじ まっている。船つくりに必要な道具つくりはすでに作 業工程のなかで記述してきたので、ここでは、おもな 航行に必要な操船具についてとりあげることにする。 また、帆の製作については、松木哲氏による詳しい報



写真51 櫓づくり



写真52 櫓のカメの細工

告があるので、ここではくりかえさない。

#### 1) 櫓

「おウチ、知ってはる?これなんやと思います?」 といって棟梁がだいじそうにタナからとりだしてきた のがほこりまみれの1本の枝きれである。

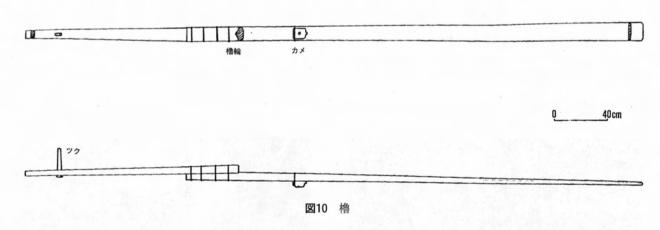
「これ、エンジ (エンジュ)。柄にはこれやないといかんのや。けど、これがなかなかおへんのや。これは 黒いが、黄色いのもあります。知り合いの人が (山いっ て見たる〉といわはったが、そんな切りたてはあかん。 乾いたのやないと。〈ほな、うちにあるかもしれん、探 してみたるわー〉いうて、しばらくして〈あったー〉 いうてもってきてくれはった。エンジュは堅いです。 カシよりは堅いんや。枯れた木の割には、重い。割合 重いんです」。

櫓の腕はシラカシ、水面下にはいる櫓の羽にはアカガシ、櫓腕に垂直につく握り手のツクにはエンジュの木が使われる。長時間櫓をこいでも手が痛まず、チョウナの曲がった柄にもよいとされるのがエンジュである。適当な曲げをつけるには、蒸して柔らかくし、「しわわして」長い間、すなわち2-3年はくくって乾燥させておく。それほど多くいるものではないが、ないと困り、しかもすぐに間に合うものではないゆえ、上述のような棟梁の知人のネットワークで間に合わせたものである。

ツクに限らず、櫓羽の場合も入手がむずかしい。

「これは、櫓の荒木です。櫓をできるように切っとかはる。まだ削ってないね。これはもう何十年と乾燥した木です。3年や5年乾燥させた木やおへん。櫓屋にいうたら手にはいる。櫓を専門に商売してるところが大阪におます」。ただし、このたびのカシ材は櫓屋から直接ではなく、仲介を介して調達した。

櫓材用の角材を調達してからの作業であるが、1日では仕上がらない(図19)。



まず、腕、羽ともに、墨つけし、電気ガンナ、手ガンナをかけて形を荒どりする。木口を切るときには電動オビノコを使う。羽は、チョウナではつって円みをつける。ただし、櫓羽の断面は上下面同じではなく、揚力をえるため、下面が平、上面が山なりになるように削る。腕と羽の間につける櫓の角度(湾曲)は、櫓羽の端に木片をのせ、上に腕を重ねて腕の先端を万力

を使って固定してだし、それにあわせて羽の先を斜め に削る。再び、万力で櫓羽と腕を固定、腕に墨つけし、 羽の山なりにあわせて、腕側をチョウナとカンナ、ノ ミで削る。

腕と羽をとめる栓の位置を決める。

腕と羽の接合は、2カ所の木栓と外からはめる4カ 所の鉄の櫓輪 (バンド) である。木栓の位置は中心線 から左右に振り分けてずらして、ノミであける。同じ場所にいれると、ひび割れも同じ場所を通り、折れやすいための工夫であり、「昔の人はそういうことをちゃんと考えたはるのや」と棟梁はいう。木栓の穴にあう長い角材をつくる。角をカンナで少しおとし、羽の穴に木栓をいれて金槌で叩きいれ、あまった分をノコギリで切りおとす。木栓にはシラカシが使われる。

続いて、腕に電気カンナがけ、中心線をだし、ツクの位置を決める。ボール盤で穴をあけ、電気ガンナで角をおとす。チョウナで腕の上部の円みをつけ、手ガンナをかけて仕上げる。

次にカメをつくる。

カメとは、長さ10センチ、亀の甲の形をした櫓の支点となる部材である。これもシラカシでつくる。羽の曲面に沿って削り、櫓輪(バンド)をはめる下端の円みをだすには茶缶の中蓋を代用して円をかき、墨にそってオビノコで削り、全体の形を整える。中央に櫓杭の入れ子となる穴をあける。

カメを羽に固定するには、まず稲藁をカメに巻き、 寸法をとる。計った寸法より1センチ長く短冊型に鉄 板を電動カナノコで切り、接着面をヤスリで滑面にし たのち、溶接する。ここは息子の三男さんとの共同で、 金槌で鉄板を曲げ、たたきながら、輪にしていく。輪 を櫓の形状にたたいてあわせ、木を少し削りながら、 まず最初にカメの部分にはめる。

続いて腕と羽が接合される。

木栓をあわせたのち、櫓輪をはめる位置の寸法を計り、その径より3分ほど大きな輪をつくる。小型の漁師船では2-3個ですむが、丸子船の場合、櫓の長さが長いため、この輪が4つ必要となる。

同じく輪の大きさは接合部の径を藁で計りながら、 鉄板を切り、叩いて丸くしたのち万力で止め、溶接、 ゲンノウで輪を叩き、タガネとゲンノウで輪をずらし 叩きながら、はめていく。はめにくければ、輪を焼い て膨張させてからはめこみ、水で冷やしてしめる。あ るいは羽の木を薄く削り、ゲンノウで叩いてはめてい く。

棟梁には「フナヤでこれだけの製材所をもっている ところはそうはない」という大きな自負があるが、他 方鍛冶仕事も細かな部品にかんしては、自前でなされ ているのである。碇3挺は、船具屋に発注されたが、 櫓環やタナの環などは現代工具を用いていずれも息子 の三男さんがフナヤ内で製作した。

昔は、櫓輪などは需要が多いので、注文のあるなし



写真53 金具づくり

にかかわらずあらかじめたくさんこしらえておいた。 このたびの櫓の仕事は、「鮎屋の店に飾る櫓と舵をつくっ たのが最後やから、おおかた10年ぶりの仕事」という。

定常的に仕事をしていた時代とは異なるこのたびの 苦労のひとつは、乾燥した材料、あるいは鉄部材をい かに無駄なく調達するか、であった。材をあまらせて もこのさき、注文がくる保証はないため、その計算が 定常的に需要のあった時代より一層きびしい判断を要 することになるのである。

先述したエンジュによる握り手となるツクを腕にとりつける。角材から電動カンナで面とりし、手カンナで仕上げ。腕にあけた穴にはめ、裏から三角の木片のクサビをいれてぬけないようにとめて、ノコで切り揃えたのち、角をおとす。

なお、櫓の支点となる櫓杭は、舵床より前寄りの梁 (櫓枕)につけられる。オモギがはりだしているため、 あたらないよう、左右斜めに外向きにつける。

復元船では、2丁櫓を想定し、櫓杭は左右2カ所しかないが、6丁でおす場合、船尾の梁はいずれも櫓マクラになりうるので、櫓杭の数は丸子船頭の使い方次第で注文はかわった。

たとえば、堅田と大津といった短距離輸送では、帆をあてにせず、ほとんど櫓のみで往来し、それを常として商う運送屋もあった。行きに堅田の神田神社の脇にある造り酒屋の酒や醸造醤油を運んでは、帰りに他の銘柄の酒や砂糖、塩などを運んでくる。100石積みの丸子に、帆走の場合の船頭は2-3人だが、櫓こぎであれば、10人ほどが乗り組み、タナ上に立って交代で

5丁櫓をこぐ。帆をあてにするよりも確実で結構速かった。

#### 2) 舵

舵はシラカシの根元の広がった材が使われる。調達した材は、中央にひびがはいっている。「木オモテつまり外側のほうが水分が多く、よく縮むため、木ウラである芯近くがひっぱられてひびがはいりやすい」と棟梁はいう。このひびを避けていかに墨入れするか、棟梁の思案どころとなる。同じ材から舵の軸と羽、キリカジの板もとる。すでに9分どおり乾いた木であるため、そのまま製作にはいる。舵上部のマクリと呼ばれる支軸部分はマサカリ、チョウナではつり、角々をとって円みをつける。下部はカジボネといい、これを基準に3枚のテイタと呼ばれる羽がつく。羽の材はマキで、上下3カ所に横板のサンを釘でうちつけて接合する。羽の下方には舵綱をとおす滑車がつき、ここを支点にカサギからの吊りおろしをする。



写真54 舵づくり

船頭が操縦する舵のツカをさす穴は、マクリ上部に 上向きに斜めにあく。8 センチ×4.3センチの穴をドリ ルであけ、ノミで長方形に切りとる。抵抗を減らすた め、舵はとくに表面を手カンナ、紙やすりで丁寧に仕 上げる。

# 3) キリカジ

キリカジとは、帆走のおり、船体の横流れを防ぐために、カザウラ(風下側)の舷側、オモギの上から水中にたらす舵板である。幅30センチ、長さ2メートル、厚さ3センチ程のシラカシ材の板で、京都北山の三千院の持ち山から調達した。いい木があるという情報を材木屋が聞きつけ、山守に頼んで許可をもらい、実現したもので、7月いっぱい干し、乾燥させて狂わすだ

け狂わせてから木取った。

キリカジの上部に穴をあけ、紐をとおして舷側オモギのしまい口であるミワキ上部の環にしばりつける。 まっすぐにおろすのではなく、7:3の割合ではすかいにいれる。むしろ、いくらかっちりくくっても板はかしぐので、はすかいになるといったほうがよいだろう。追い風の場合にはキリカジはいらないが、わずかに斜めむかいの風が吹くのに逆らって横に進むときなどに使った。正面からの風では風待ちになるが、横風でもいけた。

船頭の山岡さんは「ドボンとはめるとポンととまった」と表現し、斜めうしろからの風であれば、キリカジをいれると、比較的楽に走ることができた。

キリカジは丸子の動力付設後、必要のなくなった装備である。

# 5 造船儀礼一船おろしまで

船ができあがるまでの節目ごとに実施される造船儀礼は、人が経験する人生儀礼と同様、立木が船になりウミに浮かぶまでの通過儀礼ととらえることができる。人は、みずからの成長を竹にたとえつつ、節目を儀礼で処遇し、他方、モノのできあがる過程をも成長とみなし、種々の儀礼をもって処遇してきたのである。

こうした心もちの主体は、どちらかといえば船を注 文した施主側にゆだねられ、実際の作業にかかわった 船大工たちはふるまわれる側の当事者となるのが一般 的であった。施主にとっては「ぐるり庇のオモヤ普請」 に相当する大きな出費をともない、船大工にとっても 1年に1度もない丸子の新造は、互いに失敗の許され ない大仕事ゆえ、無事を祈願し、船大工に機嫌よく仕 事をしてもらう気遣いが施主には求められたはずであ る。

もっともすでに述べたとおり、戦後、丸子の新造は ほとんどなく、中古船の譲渡によって使いまわす丸子 の終盤を生きてきた船頭たちには、もはや新造の経験 をもたず、ここではおもに棟梁の側からの聞き取りに よらざるをえない。

松井棟梁によれば、山の木を切る段階のみ船大工が 施主となり、木挽きさんにお神酒をいただいてもらう のにたいして、その後の工程では船主主導で儀礼は進 められたという。

丸子の場合、フナヤでの儀礼は、チョンノ(チョウナ)始め、シン立て、船おろしの3回が一般的なものであった。チョンノ始めは、材料をそろえ、いよいよ

フナヤで材を木取るという最初の作業で実施される儀 礼で、儀礼に供する木はその船用の材であれば、とく にこだわらない。台をこしらえ、曲尺、墨壷とサシ、 チョンノにヨキといった重要な大工道具をよせて、お 神酒とお光をあげたあと、棟梁が用意した材をチョウ ナではつり、仕事の無事を祈る。その後職人一同お神 酒をいただき、さらに馳走、祝儀をふるまわれた。

弁才船などの和船のチョンノ始めに供される材は、一般に船底材のシキ材であり、シキあわせが最初の作業となるのにたいして、丸子の場合、とくにシキ材をすえて儀礼をおこなうことはないという。

それは、丸子が舷側の半丸太材・オモギを基本とした船体構造であることと無縁ではない。はつりはあとにするにせよ、墨うちだけでも先にすませてオモギの寸法を確定しなければ、船の大きさはきまらない。オモギの大きさにあわせてタナ、シキ、フリカケがきまる。「まず先にさがすのは、オモギとタナである」というように、シキ製作が両者をつくったのちの作業ゆえ、特別シキずえを節目ととらえる儀礼はなかった。

したがって、チョンノ始めに続く儀礼は、「シン立て」であった。シン立ては家を建てるときのタテマエすなわち上棟式に相当する。すでに述べてきたように丸子では、シキ、フリカケとオモギをとりつけおえたのち、船尾に戸立をたて、船首にシンをたてる作業となる。

弁才船などではシキのあと、すぐ戸立と舳をたてる ため、この段階で「カワラすえ」(シキすえ)と呼ばれ る儀礼がなされる場合が多い。すなわち、丸子のフリ カケとオモギに相当するネダナからウワダナにかけて の製作は儀礼後の作業になる。

近世文書をみれば、船底のシキ(カワラ)ができあがった段階と舳がたった段階を分割し、接合したシキを水平の台にすえた前者をカワラすえ、後者を「夫婦釘」と称して実施する場合もある。いずれにせよ、丸子船と弁才船では、儀礼の設定段階が異なっており、ここにもオモギを基本部材とする丸子と船底を基本にたちあげていく弁才船の構造的相違をみいだすことができるのである。

そして、最後に船おろしの儀礼となる。

これらの儀礼について、「とにかく、船をおろした最後くらいだけわね」と語られる。つまり、船大工の側では、チョンノ始めやシン立ては割愛してもかまわないが、船おろしの儀礼のみは欠かせないものと意識されている。「小船でもやる人はきっちりやる」が、施主次第ゆえ、最近の建造では船おろしの祝いをするのが

いいほうだったという。

すなわち、これらの儀礼の実施の決定は、あくまで施主であり、船大工が要求する性質のものではない。むしろ、そのような是非をおおっぴらに口にしない心得が職人の道徳のうちにはある。したがって、施主の儀礼簡素化の風潮に、船大工の側は抵抗する立場にはなく、いかようになろうとも淡淡とうけいれるだけのことだったように思われる。

このたびの復元工程では、伐採時とシン立て、船お ろしの儀礼が実施された。

ところで、棟梁に「丸子に船霊(船玉)があるか」 と問えば、「船霊はある」と答える。ただし、「棟梁が 船霊をこめることはしない」という。すなわち、丸子 では、弁才船や御座船などにおいて船おろしに先だつ 重要な秘儀として伝えられてきた「ツツ立て」の儀礼 がない。ツツ立てとは、身を清めた棟梁が、帆柱を支 えるツツ下に穴をうがち、夫婦雛、賽1対、穴あき銭、 五穀、髪といったご神体を納め、蓋をし、祭文をとな えたのち、お神酒を供える儀礼でツツ納めともゴシン 入れとも呼ばれる。

大阪や瀬戸内海などでは弁才船に限らず、比較的小型の荷船や漁船においても、また帆を動力にきりかえたのちの時代まで広く棟梁が船霊をこめる秘儀が続けられてきたのにたいして、琵琶湖では、丸子のみならず他の漁船においてもこの習俗をもたない。つまり、琵琶湖は棟梁が関与するご神体をもたない船霊信仰という点に特徴があるといえる。

儀礼のなかで棟梁が船霊祭文を唱えるといった習俗も琵琶湖ではみられない。先達からそのような祭文の存在を聞かされたこともないと棟梁はいう。もっとも、祭文については琵琶湖周辺の近世文書に船霊祭文が残ることから、近世期に祭文を唱える習俗があった可能性は考慮されねばならない。

他方、船頭の側においても「船には神様がいる」と みなしつつ、船霊にたいする意識はかならずしも明確 ではない。航海安全の金比羅信仰は、丸子船頭に共通 し、金比羅参りはむろん、船室にそのお札をはる船頭 もいた。難船の憂き目にあえば、へさきで拝み、助か れば金比羅神社にお礼参りもする。しかし、金比羅さ んが船霊のご神体ととらえられてはおらず、難船時に 拝む神は1神に限ったものではなさそうである。また、 ふだんは「縁起などかもてられんかった」とも語られ る。。

すなわち、丸子船にみる船霊は、形あるご神体をも



写真55 進水式



写真57 完成した丸子船

たないものであり、その意味において船霊と棟梁のつながりは形ある行為として浮かびあがってはこない。

1995年3月24日、翌日にせまった船おろしにそなえて、ロープを梁に渡して、帆をあげる練習をする。進水のリハーサルはすでに数日前にすませている。船は、船尾をウミ側にして野外のドックにおさめられた。

1995年3月25日、船おろしの当日。

琵琶湖の現役丸子船頭である山岡佐々男さんも尾上 から汽車を乗りつぎ、礼服姿で観船してくれた。

船の前に3段の祭壇がしつらえられ、供物を並べる。 まず上段には左から施主献酒のお神酒、中央には照葉 樹の枝木に裂いた麻と畳んで切った紙をたらした御幣、 右に紅白の小餅、中段の左に尾と頭を紐でしばって懸 魚にしたコイ、中段中央に白の瓶子にいれたお神酒・ 洗い米・塩の台、その右に紅白2重の鏡餅、下段に野 菜、昆布、果物、手前には祝儀の酒多数、切紙、霊串 が並ぶ。

神主が呼ばれ、お供えや霊串、人を修払して、降神なさると、お供えを献饌。祝詞をあげて、お払いし、完成と航海の無事を祈願したのち、棟梁、施主はじめ、

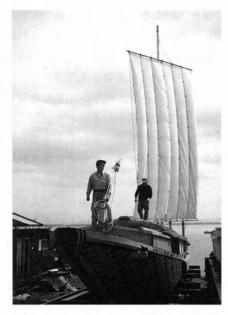


写真56 完成した丸子船と松井さん親子

関係者が順に霊串をささげ、昇神となる。このような 儀礼のあと、いよいよ丸子の進水となる。船から色と りどりの紙テープが手渡され、丸子ののった台を棟梁 がおす。丸子は滑るようにウミに降り、棟梁は感きわ まった。

多くの観客が見守るなか、棟梁と次代の棟梁を乗せた丸子船は、帆をあげ、対岸の博物館建設地である草津・下物までゆっくりと曳航されていった。

棟梁は、進水式のあいさつでこう述べた。

「進水式の日を待ちかねてました。若いときに修業したことを生かしまして、長年丸子船は、やらなかったので、思いだしもってやりました。忘れてしもてたことがありました。それを思いだしながら、やりました。私一代ですんでしまうことになると、やはりもったいない。あるかないかはわからないが、どこからか機会があれば、また同じようにできる。心配しなくてもできるようになっております。博物館では、みなさんに見ていただきたいと思っております。私がなくなっても息子がおります。みなさんにやらしていただいて、これほどうれしいことはありません」。

できあがった船に棟梁は、目だたない位置にみずからの名を刻むのが習わしとされる。

展示されている丸子には、棟梁の心得どおり、人目にとまらないヘサキの裏側に、表の木札とは別に松井 造船、松井三四郎の名が記録されている。

- (1) 天保9年(1838)、長崎県黒岩家文書「諸色於保恵我記」。
- (2) 杉立繁雄 1995『船と船霊信仰 (概報)』。
- (3) 出口晶子 1997『舟景の民俗-水辺のモノグラフィ・琵琶湖』 雄山閣出版、40頁。

# 6 結び一地域文化の遺産化と脱遺産化

なにを、どのように、復元するのか、復元の方法は さまざまである。しかし、モノとしてあらわれる姿は、 ひとつの形ある姿である。すなわち、いろいろになさ れてよい復元をひとつの形あるモノにしていくプロセ スは、経験された過去をなぞるとはいえ、けっして一 筋縄ではいかない内容をふくんでいる。

3年にまたがる丸子船復元のプロセスにたちあい、 復元調査記録を続けるなかで私がたちいたったひとつ の結論は、なぜ、いま、つくるのかというわれわれの ねらいが過去のものではない以上、復元とは、「過去と 同じではありえない」というあたりまえのことがらだっ た。

「見場を昔に近づける」という共通認識にたちながら、棟梁や職人たちの現代感覚と経験が交差しあうなかでかえって浮き彫りになった事象は、たとえば、「技術の進んだいまなら絶対にこの方法は使わない」という判断、「このほうがうつくしさかい」という見ばえへの価値、フナヤに残る材料を無駄なく活用しようとする才覚、手間のかけどころと省きどころ、労働慣習のうつりかわりなど、復元で意図された20世紀前期という帆走丸子の時代設定から現代につらなる世の動き、もしくは移ろわない確固たる価値観についてであった。

すなわち、復元船とは、あくまで過去を意識した現 代作品なのである。

したがって、本論では、モノの記録であると同時に、 人の記録であることをこころがけてきた。

モノを見るという行為、なかんずくモノを製作するという行為は、記憶の継承にとってかなり根源的な力をもっている。その記憶には、過去を経験した人びとの記憶にとどまらず、過去を経験しないこれからの記憶とつながっている点において、根源的なのである。それは、棟梁が進水式の弁でいみじくも語っているとおり、みずからが曲尺をもち木と向き合うなかで、製作方法を思い出していったように、はたまたフラリとフナヤに立ち寄った近所の年寄りができあがりつつある丸子を目の前にして、さまざまな記憶を語ったよう

に、フナヤに納品にやってきた若者が「ジイに聞かされたことがあったが、これが丸子か」とつぶやいたように、記憶の継承とは、こうした具体的な製作行為の積み重ねのなかではたされていくのである。

建造作業をのぞきにきた人びとは、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とってそううけとれるときがしばしばあった。それは、モノのもつ不思議な力に思われた。

他方、このたびの復元は、単純に「長生きした棟梁 経験者」という偶然にささえられてはたしえた復元で はなかった。

むしろ「その生き方がものをいった」という見方が 可能である。

丸子船は、日本海側にも、太平洋側にも技術的なつながりを有する琵琶湖在来の木造船である。オモギという舷側の半丸太材や船首のヘイタあわせの特徴は琵琶湖固有といえる構造特徴となっているものの、系譜的にみれば、琵琶湖のみに限られた特徴ではなかった。おそらくは近世初期以前にさかのぼる技術交渉と、いくばくかの変容をへながら相対的に琵琶湖固有と表現しうる技術へと引き継がれてきたのであろう。広い技術交流の結果として丸子の船体が位置づけられるということは、そこにその技を伝えた人間がいたことを意味している。しかし、いったん技が確立すれば、むしろよりローカルな需要に対応して、船大工という職はまっとうされていくものであった。

棟梁は、しばしば「図面さえあれば、どんな船でもつくる」と表現する。それは、図面がなければ、あるいは現物を見なければ船はつくれないことを意味してもいる。

他方、職人の技量を表すものとして「図面は頭のなか」といういいまわしがある。これは、名工を意味する技の評価として一般にとらえる向きが強い。職人はみずからの腕を他者に語る場合、そのような意味として語るからである。

ところが、ここには2重の意味がふくまれている。 ローカルな需要に対応してまっとうされる船大工のような職人仕事は、どの地域社会にあっても比較的数少ない職集団でことたりる仕事である。たとえば、現代ならひとつの川に1人船大工がおれば、十分その地域の船つくりの需要にこたえることができる。

すなわち、多くの技術修得者が生まれることはかえってみずからの身を滅ぼすことにもなりかねず、生活者としての職人の立場にたてば、あくまで「技術は盗む

もの」であり、「図面は頭のなか」であらねばならなかった。このことばのなかには、職人の技術観のみならず、生活観が如実に反映されており、「図面は頭のなか」という技のありかたが、ローカルな需要に対応してまっとうする職人稼業をなりたたせてきたといってもよい。

戦前に丸子船を棟梁として経験した松井さんの場合、 木造船需要の減った時代のなかで、FRP船や鉄船な どあまたの仕事をして生計をたてている。

それは一見従来の技を捨てたかにみえるものの、琵琶湖の範囲をこえることはなかった。すなわち、琵琶湖というローカルな需要に対応して商売するという基本姿勢は、木船の時代とかわりなく棟梁のその後の基本方針となってきた。その意味において、「図面は頭のなか」でありつづけたがゆえに、実現しえた復元であったとみることができるのである。

丸子復元では墨つけの作業は棟梁だけであったが、 続く川船、漁師船をつくるさいには、棟梁の指示で、 息子の三男さんが墨つけするようにかわった。他方、 孫も模型づくりに参加するようになった。これは復元 作業をつうじて生まれた変化である。

いま、日本は、木造船の終焉期にある。この状況のなかで在来船の調査研究に従事していくとき、船を、 それぞれの土地でいかに継承しうるかという課題に出 会う。

丸子船はすでに多くの人びとにとっての生活の船ではない。その意味において、このたびの復元も郷土の遺産としての自覚からはじまったものである。とはいえ、その行為を一回性にしないために、さまざまな手だてを試みてきたことは、遺産化をこえて生活としてのウミを見つめなおす選択の幅として位置づけられるものなのである。

生活として残すべきもの、生活としてもはや残せないが、地域文化の遺産として残すべきもの、この両者を賢明に峻別しつつ、いかに手だてしていくことが望ましいのだろうか。

この復元記録は、ウミとオカの暮らしの交差、生命 線としての琵琶湖がはたしてきた暮らしの多様な意味 を理解するひとつの切り口にほかならない。

20世紀初頭、船の民族学研究者であったホーネルとハッドンが残したたった1枚のカヌーの絵図が、同世紀末、太平洋クック諸島のカヌーつくりと伝統回帰運動を準備したように、いずれ作製されるときがくるかは知れない。

将来へつなげようとする無数の意思がこの復元事業

をおし進め、将来へつなぐ道を広げたことは確かである。

丸子船の調査研究報告もむろんこれがすべてではない。

最後という自覚は新たな創造のはじまりなのである。

#### 注

- (1) 出口晶子 1996『川辺の環境民俗学ー鮭遡上河川・越後荒川の人と自然』名古屋大学出版会、290頁、出口晶子 1997「越後荒川の船大工稼業-地域社会に生きる」浮田典良編『地域文化を生きる』大明堂、85-101頁。
- (2) 出口晶子 1997『舟景の民俗-水辺のモノグラフィ・琵琶湖』 雄山閣出版、144頁。
- (3) 棚橋訓 1997「MIRAB社会における文化の在り処ーポリネシア・クック諸島の文化政策と伝統回帰運動」『民族学研究』 61-4、567-585頁。

神戸商船大学名誉教授 松木 哲

# Sailcloth and Sail - making

MATSUKI Satoru, Honarary Professor, Kobe University of Mercantile Marine

# 1 はじめに

丸子船の帆は、少なくとも江戸時代末期には木綿の布を使用していたことが版画などの資料によって明らかである。しかし、船体は二次大戦前のものがいくつか残存しているが、帆の残存例は極めて少ない。帆を解体した帆布として残ったものはあるが、西浅井町大浦の「北淡海・丸子船の館」には、ほぼ実際に使用していた状態のままの帆が保存されている。

今回復元する丸子船は、二次大戦前の昭和前期を想 定して計画しているが、大浦の帆は同時期のものと推 定されるので、この帆を復元することとした。

#### 2 北淡海・丸子船の館所蔵の帆の調査結果

#### (1) 来歷

この帆が所蔵されるに至った経過は必ずしも明らかではなく、大浦で丸子船を保存することになった際に 尾上から貰い受けたとの事で、所有者、製作した時期、 この帆を使用していた船などは不明である。

現存の6反の帆は、もと3反づつの別の帆であった



写真58 西浅井町大浦「北淡海・丸子船の館」所蔵の帆

との話もあるが、6反とも長さが同じで帆布その他の 材料にも差がないから、別々の3反づつを合わせたと は考えにくい。帆の寸法からみて、やや小型の丸子船 の帆であったと思われる。

#### (2) 現状

6反をつなぎ合わせたまま折り畳んで保存されている。帆布には痛んだ所はなく、上下の桁に取り付けるための綱は取り替えたと思われるものがあるが、すべて残っている。ただしそれ以外の綱は一部失われたり切れて短くなっているものがある。

帆布、縫い糸などにはほとんど補修のあとがないが、 左右3反づつの合わせ目は、上部約1mを黄色い合成 繊維の糸で粗く綴じ付けてあり、大浦に保存してある 丸子船に覆い屋を設ける前に帆柱を立ててこの帆を上 げたとの事なので、その際に行った補修であろう。

帆の外形は、長さ8m、各1反の幅は68cmである。

#### (3) 帆布

帆布は木綿の平織りで松右衛門とよばれる帆布だが、

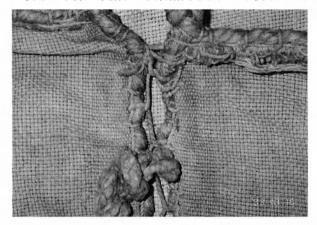


写真59 帆布の織り目

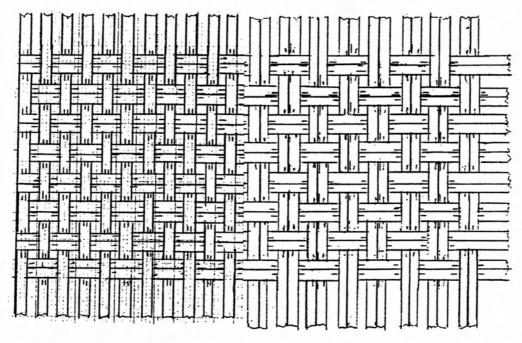


図11 松右衛門帆の組織図

現存する松右衛門の中では織り目が粗くやや薄手である。松右衛門は、天明年間に高砂在住の工楽松右衛門 が創製したといわれる帆布で、江戸時代後期からは和 船の帆に広く用いられていた。

現存する松右衛門は、幅が2.5尺前後、耳の部分は縦 糸が1本だが、それ以外の部分は縦糸2本、横糸はす べて2本である。

明治になって西洋のキャンバスが帆布として使用されるようになって、松右衛門は次第に姿を消してしまうが、いつ頃まで生産されていたかは明らかでない。

なおこの帆布は糸の太さに多少ムラがあり工業生産 品ではないように思われる。

帆布全体を平らに広げ、少し張力を加えてたるみを 取った状態で実測した結果は下記の通りである。

寸法:1反の幅 68cm (2尺4寸4.5分)

長さ 8 m (26尺4寸)

糸数:縦糸 両耳部の幅3cmに29本

両耳部を除く幅62cmに2本1組で291組

横糸 30cmに2本1組で127組

したがって縦糸の方が約11%密になっている。

# (4) 取り付けてある綱、縫い糸の材質

縫い糸および各反をつなぎ合わせている綱は木綿、 帆布の周囲の綱およびそれらに取り付けてある綱は麻 である。木綿の綱は太さが均一で市販品と思われるが、 麻綱は太さにムラがあり、短い麻綱には折り返して2 本撚りにし、先を細くした綱があるから手作りの可能 性が強い。

#### (5) 各反に取り付けた綱

各反の周囲には $5\sim6$  mm径の麻綱を両面に添わせ、 この2本の綱と帆布を $3\sim4$  mm径の麻綱で連続して結 んである。結びの間隔は $2.5\sim5$  cmと一定しない。

周囲に取り付けた網のつなぎ目はある程度の長さ並 行に添わせて一緒に結び付けてあるが、つなぎ目の位 置には規則性があるようには、見えない。

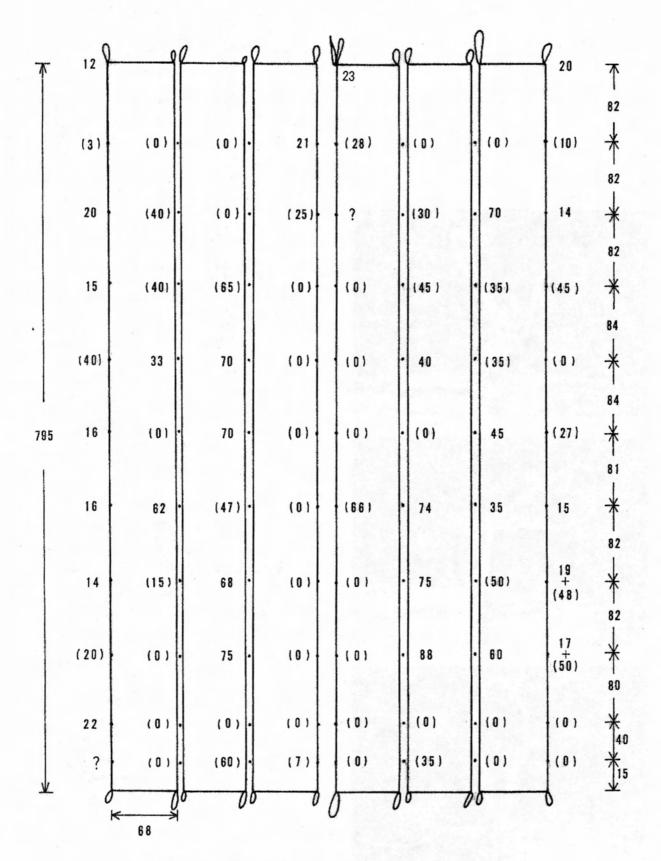
周囲に取り付けた麻綱は、上下の四隅で帆布から離れてループを作り、桁に取り付けるようになっている。 この桁に取り付けるループの作り方や大きさにはさまざまな方法が混在しているが、目的があって違えているようには思われない。

なお桁に取り付けるためのループで痛みの多いほう が帆の下側にあたると考えられる。

#### (6) 各反のつなぎ方

反の両端にある綱の1本を3~4mmの木綿の綱でジグザグにかがり、各反を結び合わせている。かがる間隔は約5cm程度であるが一定していない。

3反をこの方法でつなぎ合わせて1枚とし、それを 前記のように上の方約1mを合成繊維のロープでつな いである。このつなぎは近年行われたものであり、元 はどのようなつなぎ方をしていたか分からない。



() 付の数字は先が切れていると思われる綱の残存寸法(0) は綱のあった痕跡のみ

図12 全体の寸法と帆に取り付けてある綱

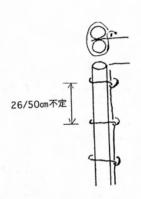
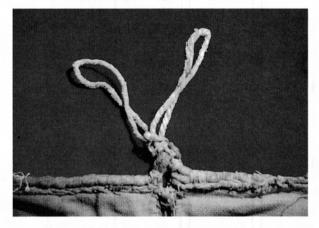
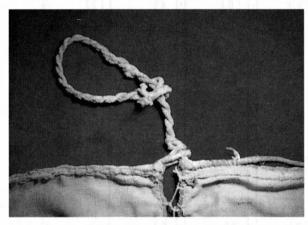


図13 周囲への綱の取り付け方





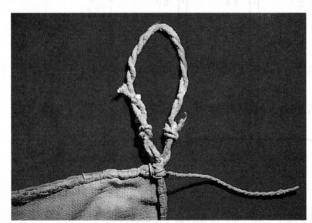
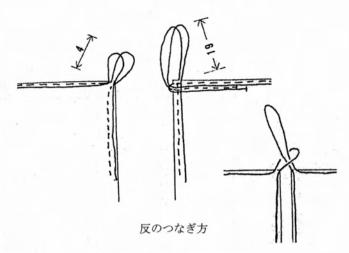
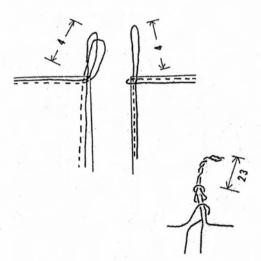


写真60 帆桁へ取り付ける綱の例 (上端)





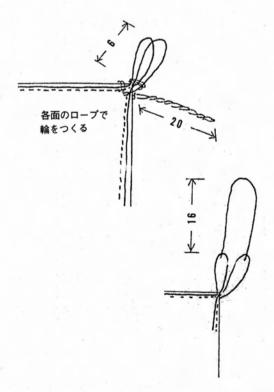


図14 上下の帆桁へ取り付ける綱の例 (写真60に対応) 単位:cm

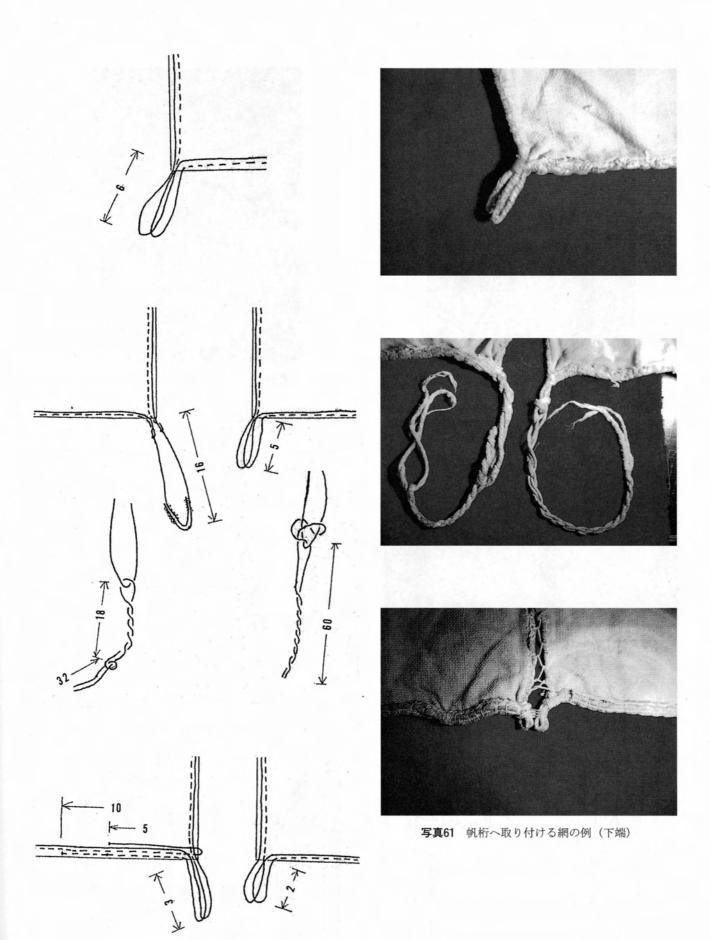


図15 上下の帆桁へ取り付ける網の例 (写真61に対応) 単位:cm

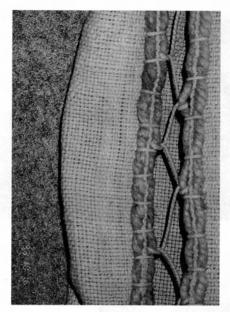


写真62 帆布への綱の取り付けと反のつなぎ

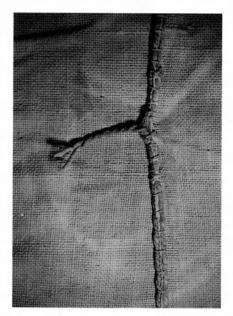


写真64 帆の端への綱の取り付け方の例

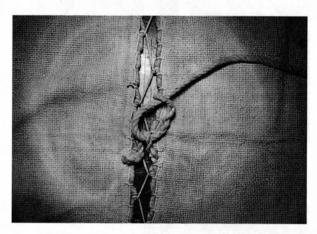


写真63 反のつなぎ目への綱の取り付け方の例

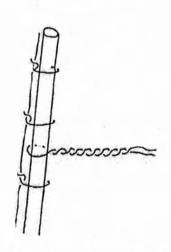
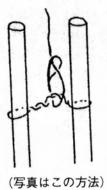
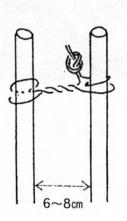
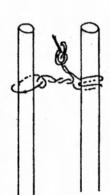


図17 帆の端への綱の取り付け方







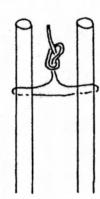


図16 反のつなぎ目への綱の取り付け方

この中央のつなぎ目は、上から下までつなぎ合わせるものではなく、下の方は舵取から前が見えるように間を明けておかなければならない。また、人が船首に行くときにはこの隙間を広げて通り抜けていたとの事である。

# (7) 帆に取り付けてある綱

各反のつなぎ目には、ほぼ一定間隔で短い綱が取り付けてあるが、長さはまちまちであり、途中で切れてしまった綱あるいは全く失われて痕跡だけが残ったところも多い。

綱の取り付け間隔は $80\text{cm} \sim 84\text{cm}$ だが、下端と思われる部分では余分に1列取り付けてある。

これらの綱の取り付け方は数種類あり、反の合わせ目では両側の太い綱をからめてから出したもの、両側の綱を結び合わせた綱に取り付けたものあり、3反の両側では2本の太い綱に直接取り付けたものがある。

綱の中には1本の綱を折り返して2つ撚りにしたものがあり、太さが先細りになっている綱もある。綱の太さは $5\sim6$  mm程度のものが多いが一定していない。

これらの綱は、帆の面積を小さくする際に下の帆桁に結び付けるための綱であり、1本を除いてすべて同じ面に出ているので、その面が船尾側に向いていたと考えられる。

# 3 復元した帆

#### (1) 復元方針

基本的には大浦に保存されている帆と同じものを製作する。

したがって、現在では生産されていない松右衛門の 帆布は、同じ組織のものを特別に織る。

ただし、帆布の原糸および綱などは現在の工業製品 を使用し、手作りは行わない。

国産の麻綱が現在では実際上入手不能なので、ほぼ 同種の中国産の製品を使用する。

各反の四隅のループの作り方および帆に取り付けて ある綱の長さは、特に目的があって違えてあるとは考 えられないので、すべて同じ長さに製作する。

#### (2) 帆の外形

6 反帆とし、長さ7.9m、幅3.9mに仕上げた。 3 反 を綴じ合わせ、それを中央で結び合わせるが、中央の 合わせ目は全長にわたってゆるく合わせておいた。



写真65 2反をつなぎ合わせる

#### (3) 帆布

松右衛門と同じ組織で幅65cmに織ったものを、必要な長さに裁断して使用した。糸の太さおよび糸目の数は大浦の資料にならい動力織機で製作した。

#### (4) 綱

帆布の周囲には6mm径の中国麻の綱を回し、それを3mm径の中国産亜麻綱でとじつけた。また3反を綴じ合わせるためには3mm径の木綿綱を使用した。

#### (5) 帆桁への取り付け

帆布の周囲に回した綱は、上下の帆桁に取り付ける ための約20cmのループを四隅に出してある。このルー プの出し方は、もっとも単純な方式を採用し、場所に よって変える事はしなかった。

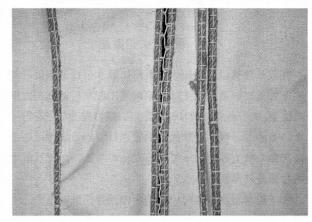


写真66 反のつなぎ目と周囲の綱の取り付け例

#### (6) 両方綱など

帆の高さを10等分した所に各反の合わせ目および帆の両端に6mm径の綱を取り付けた。また同じ位置で中央の合わせ目を結び合わせた。



写真67 初めて帆を揚げる

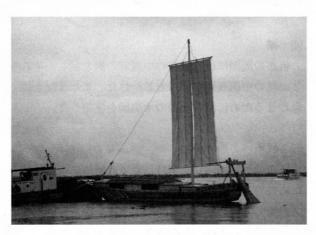


写真68 完成した丸子舟

# 4 現状との相違点

完成した帆は、造船所で帆桁に取り付ける際に一部 手を加えている。例えば帆の両端に取り付けた両方綱 の変更、帆の各所に取り付けた短い綱の撤去などを行っ ているので、現在博物館に保管されている状態はここ に記載したものと違っている部分がある。ただし基本 的な部分には変更はない。

丸子船が展示されている場所の天井が低いため、本 来の帆柱を立てる事が不可能で、帆も全長を掲げた状 態では展示されていないし、帆柱関係の綱類も正規の 状態ではない。造船所から博物館建設予定地まで曳航 した時には本来の高さの帆柱を立て、帆も全長を掲げ ていたので、その様子は写真によって見る事ができる。

# 第3章 展 示

# 丸子船の進水・航行と公開

琵琶湖博物館 牧野 久実

# From the Launching Ceremony to the Opening of the Museum Exhibition

MAKINO Kumi, Lake Biwa Museum

# 1 はじめに

半世紀ぶりに丸子船が、琵琶湖博物館への展示を目的に製作された。この丸子船は百石積を想定した実物であり、舵を含めると全長19m、幅2.4m、深さ1m、帆柱12mという規模である。完成した丸子船をどのように博物館に納めるかという点は、博物館の設計と同時に考えられなければならない問題点であった。

丸子船の展示スペースとして予定されていたのは建物の2階部分にある歴史展示室の中央部分である。これだけの大きさの資料を運び込むためには、博物館の天井部分が完成しておらず、また、歴史展示室東側の壁全面を利用した開口部が全開の状態の時のみ可能と判断された。そこで、博物館東側よりクレーンにて船をつり上げ、展示室の開口部分より運び込む計画が立てられた。

完成した船が保管されていた本堅田の松井造船所より博物館が立地する烏丸半島までは、船の規模を考慮し当初より陸路よりも水路が好ましいとされていた。湖上を運搬するならば、進水式も含め一般公開を兼ねたイベントを企画しようとの提案がなされた。このように、丸子船の進水式と関連行事は、丸子船の搬入を第1の目的とした上で計画されたものである。

#### 2 問題点とその対策

計画を具体化する過程において、様々な問題点が浮上してきた。

第一に安全性である。丸子船は帆によって走行する。 しかし、その操縦法について確かな技術を持ち得る船 頭はもはや存在しない。堅田から鳥丸半島までは琵琶 湖の航路の中でも最も短距離であり、適当な風さえあ ればヨットの操縦法とほぼ同様である、との意見もあっ た。しかし、万全を期すために、漁船で曳航する方法を採用することにした。さらに、気象統計より天候が比較的安定した日程を選択した。博物館工事の行程も考慮に含めた結果、平成7年(1995年)3月25日(土)26日(日)の両日が選ばれた。また、当初は丸子船に一般客を乗船することも検討されたが、結果は松井三四郎氏、三男氏親子のみが船の操作のために乗船することとなった。

第2に一般公開の方法である。一連のイベントは、 進水式に始まり湖上曳航、係留公開、搬入という行程 に従って行われることになった。このうち、一般に公 開することができるのは進水式から係留公開までであ る。しかし、その方法が問題であった。

まず、進水式会場となるのは船が保管されている松 井造船所であるが、ここは関係者と若干名の招待者と 報道関係者でほぼ満員状態となる。ここに一般の来客 を入れる余裕はない。そこで、進水式の様子について は湖岸付近に琵琶湖汽船のインターラーケンを見学船 として設置し、ここへ一般客を乗船させることとした。 同時に、進水式の進行状況をマイクを通して見学船の スピーカーに流した。また。見学船には丸子船担当学 芸員を設置し、一般からの質問に随時答えられるよう な態勢をとった。

この見学船は、進水式の後丸子船に併走させ、一般 客が丸子船の湖上を走る勇姿を眺められるようにした。 この間、見学船内では、同時に船の作製過程をビデオ 上映し、約30分の船旅をより充実させる工夫を行った。

次に係留公開であるが、烏丸半島に到着した丸子船は、その後レイクポートに係留し、当日は午後0時から3時まで、翌日は午前9時から午後3時まで一般公開することとした。この間、毎時ごとに丸子船担当職員による説明を行い、パンフレットも配布することと

した。また、丸子船の歴史や構造、そして今回の製作 過程を紹介したパネルを用意し、レイクポートを囲む フェンスに設置することとした。丸子船の後部には乗 船用の板を渡し、実際に乗船して船内も見学できるよ うな工夫を行った。このため、救命胴衣も準備した。 また、製作者である松井三四郎氏にも極力出ていただ き、直接見学者からの質問に答えていただけるよう協 力を要請することとした。

# 3 事業内容

#### (1) 進水式

進水式は3月25日、午前10時より約30分ほど行われ た。琵琶湖博物館建設準備委員、丸子船復元指導委員、 滋賀県教育委員会教育次長、そして琵琶湖博物館開設 準備室の面々が見守る中、予定通り式典は行われた。 教育次長の挨拶に続き、松井三四郎氏が紹介された。 松井氏はどのような気持ちでこの日を迎えたことだろ う。式典の打ち合わせを数日前に行ったとき、「まるで 娘を嫁にやるような気分だ」と語り、できあがった丸 子船の船体に丁寧に磨きをかけていた。また、別の日 には、進水式に先んじて知人を数名呼び寄せ、小さな お披露目を行ったようである。昔あった丸子船の歌を 皆で歌ったという。丸子船はすでに船尾を湖に向け、 進水を待ちかねている。白い帆をあげるとその巨大な 船体がよりいっそう際立つ。古式にのっとった儀式が 行われたあと、色とりどりの紙テープが船首にまかれ その先を人々が手にした。いよいよ進水である。松井 氏は満身の力を込めて船を水面に押しやった。紙テー プが切れると同時に巨大な船体はふんわりと湖面に姿 を浮かべた。まさに勇姿という言葉がぴったりあては まる様子であった。

#### (2) 曳航

見学船は松井造船所沖に停泊され、進水式の様子がマイクを通じて100名余りが乗り込んだ船内に流された。少し距離はあるが、白い帆を掲げた丸子船がすっくと湖岸に立つ様子が見える。無事、水面に姿を浮かべた瞬間、船内は拍手に包まれた。曳行しやすいように帆をいったん降ろした後、丸子船は一路烏丸半島に向けて進んだ。距離にして、約4km、予定通りであれば約30分で目的地に到着するはずである。見学船は漁船に曳航される丸子船のすぐ横を併走した。丸子船の上では、この日のために特別に仕立てたはっぴを着込んだ松井さん親子が、ふりかかる冷たい雨も気にせず必死

に作業を行っている。何とか無事に目的地までたどり着けますように。そんな気持ちであったに違いない。「昔はこんな風景やったんやろうなあ」。こんな声が見学船のあちらこちらから聞こえてきた。船内では丸子船の復元製作の様子を記録したビデオ上映も行われ、目の前を行く船がどのような技術で作られたのかを同時に知ることができた。烏丸半島までの約30分は興奮のうちにあっという間にすぎてしまった。

#### (3) 一般公開

その日の午後12時から3時まで、そして翌26日(日) の午前9時から午後3時まで、丸子船は烏丸レイクポー トにて一般公開された。この間、毎時ごとにこの船に 関する説明を行い、見学者にパンフレットを配布した。 また、乗船も可能とした。当日はあいにくの悪天候と なったため参加者は少なかったが、2日目は天気も良 く予想以上の賑わいとなった。遠目にしげしげと眺め る人々、船の中へ入ってはしゃぐ子供たち、そして意 外に多かったのが昔話しの花を咲かせる人々であった。 「昔はうちの近くでもこんなんつくってたわ」。「僕、 以前に乗ったことある」。「船で何日もすごすときは湖 の水を直接使ったんや。だから、昔の人は絶対水をよ ごさんかった」。「そうや。確か、おまるも船に置いとっ た」。イベント会場は一転して聞き取り調査の場となっ た。過去の記憶を呼び起こす。モノの持つ重要な意味 を再認識したひとときであった。松井三四郎氏もほぼ 常駐していただき、一般からの質問に答えていただい た。また、新造の船を湖上に浮かべたときに船底に溜 まる水淦をすくいだしたり、使わない帆布を一旦あげ て良く乾かしその後きれいにたたむ、といった、本来 必要な作業も行っていただいた。これらは同時に貴重 なものとして映像におさめることができた。

#### (4) 搬入作業

丸子船は、26日に揚陸後、清掃・補修が行われ、博物館へ搬入された。2日間湖水に浸かっていた船は水分を含み重量を増していた。できるだけ水分をふき取り、帆と帆柱を取り外し、船体のみを、展示室の裏側壁面部、建物東側にトラックで運んだ。そこから展示室のある2階部分へクレーンでつり上げた。そして、まだ空洞となっているその壁面部から展示室中央へ数センチづつ慎重に運び込んだ。定位置に設置した後、改めて清掃を行い、その後船体内部に湿気取りをいくつか備えた後、防火シートで船体全体を包んだ。船は

開館までの約半年間、そのような状態で保存され、そ して平成8年 (1996年) 10月20日、再び人々の目に触 れることとなった。

#### 4 おわりに

はじめは、搬入作業を円滑に進めることきっかけと して計画された進水式~一般公開であったが、実はこ の行程そのものが展示業務と深くかかわるものであっ たことを再認識している。湖上を行く丸子船本来の姿 を一般に公開することによって、かつての琵琶湖の風 景を感じることができたと思う。また、身近に丸子船 に触れ、また、乗船することによって、新たな発見を された人々、そして古い記憶をよみがえらせた人々が 大勢いた。また、そうした丸子船に接する松井氏のご く自然な振る舞いに、かつての船大工と船のあり方を 学ぶことができた。

この一連の事業を支えてくださった多くの人々に心 から感謝の意を表したい。

# 丸子船の進水・湖上曳航および一般公開

滋賀県教育委員会事務局 (仮称) 琵琶湖博物館開設準備室

(仮称) 琵琶湖博物館開設準備室では、平成4年度から博物館整備事業の一つ として、江戸時代から戦前にかけて湖上交通の主役であった丸子船を復元・製作 してきました。

この百石積の丸子船は、琵琶湖博物館の「人と琵琶湖の歴史」展示室の中央に 展示されるもので、このたび建設中の博物館に搬入するため、堅田の造船所から 烏丸半島までの湖上を曳航、係留して広く県民の方々に見ていただくことになり ました。

#### ○記念行事の内容

#### 進水式

日時 3月25日(土)午前10時より

場所 大津市本堅田一丁目 松井造船所

# 湖上曳航・見学会

日時 3月25日(土)午前9時30分より

場所 堅田港桟橋(琵琶湖汽船「観光船のりば」)で乗・下船

松井造船所沖から草津市下物町鳥丸半島沖まで

# 係留・一般公開

日時 3月25日(土)午後0時より午後3時まで

3月26日(日)午前9時より午後3時まで

場所 草津市下物町烏丸半島南側岸壁

#### ○湖上曳航見学会参加者の募集

3月25日に丸子船の湖上曳航の様子を船上から見ていただくための見学会を 行います。この見学会の参加希望者は、3月15日(消印有効)までに参加者全 員の住所、氏名、年齢、電話番号を明記のうえ、往復葉書で下記へ申し込んでく ださい。募集人員は60名で、申込者多数の場合は、抽選します。

申込先・問合先 〒520 大津市打出浜 14-15

滋賀県教育委員会事務局 (仮称)琵琶湖博物館開設準備室

丸子船見学会係 TEL 0775-27-1408

#### 〇一般公開

3月25日・26日に烏丸半島の南岸壁に丸子船を係留して、一般に公開し ます。事前の参加申し込みの必要はありませんし、人数に制限もありませんの で、興味のある方は是非お立ち寄り下さい。

# 〇丸子船搬入委託業務内訳

1。試験航行

作業場内から進水

艤装

試験航行

進水台への移動

艤装撤去

補修・手直し

2。進水

艤装

進水

3。曳航

曳航準備(曳航船1隻)

曳航 (松井造船所~鳥丸レイクポート)

接岸

係留

艤装撤去

4。 公開

係留管理

艤装

船設備の装着、脱着

艤装撤去

5。清掃・補修

補強材、保護材装着

つり上げ具装着

つり上げ

仮置き台へのセット

清掃 (掃除機清掃、水洗い、乾拭き)

補修

6。搬入

つり上げ、トレーラー積み込み

トレーラー移動 (レイクポート~博物館横)

つり上げ

足場設備設定

横滑り具(算盤等)装着

搬入

展示台へのセット

補強材等撤去

保管用保護材装着

足場設備撤去

清掃

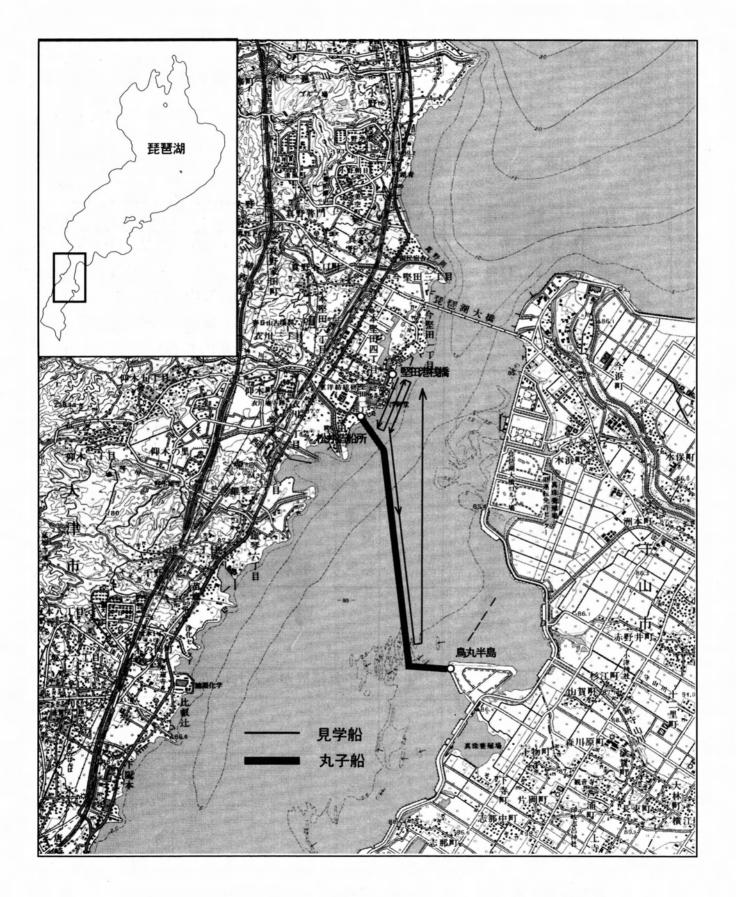
## 事業内容

項目	内容
	テント設営、椅子・テーブル準備、案内板設置、放送設備設置、テープ
準備	カット準備等を準備室スタッフで終日行う。
	同時に試験航行等を行う。(委託-別添資料3)
	松井造船所において建設準備委員、復元指導委員、県教委関係者、準備
	室員、及び報道関係者の出席で行う。
	式次第
	(神事-松井氏サイドで実施)
進水式	県教育長 挨拶
JE/NOX	松井三四郎氏インタビュー
	テープカット
	建設準備委員長 来賓祝辞
	その他の招待者、見学者参加者、準備室員は堅田港で見学船に乗り込み、
	松井造船所沖にて進水式の様子を見聞する。
	進水式出席者は堅田港へ車で移動し、松井造船所沖から戻ってくる見学
	船に乗り込む。
	丸子船(船長 松井三四郎氏)は烏丸沖まで曳航し、見学船はこれに併
曳 航	走する形で烏丸沖まで行く。この間、船内では丸子船の製作映像を上映
	する。
	見学船は烏丸沖から堅田港に戻り、下船後現地で解散する。建設準備委
	員、県教委関係者は堅田で昼食をとる。
	烏丸レイクポートに係留した丸子船は、当日午後0時から3時まで、翌
	日午前9時から午後3時まで一般公開する。この間、毎時ごとに準備室
係 留	員による説明を行い、見学者にパンフレット (別添資料4)を配付する。
公 開	(1000人想定)
	見学者のための駐車場を用意し、誘導標識、案内板等を設置して、現場
	の安全を確保する。 (委託)
16n	26日に揚陸後、清掃・補修を行い、博物館建屋への搬入、展示台への
搬入	セット後、最終清掃を行う。その後、後片づけを行い、終了する。
	瓦版第6号(3月20日発送)に一般公開の案内記事を掲載
広 報	進水式、一般公開の記者発表

時刻	丸子船	見学船(インターラーケンII)
9:00		(浜大津港) ↓ 堅田港桟橋 (一般乗船)
10:00		松井造船所沖合
	(	<b>1</b>
10:30	(進水式) ↓	松井造船所沖合 ↓
10:35	松井造船所	堅田港桟橋(進水式参加者乗船)
10:55	<b>†</b>	松井造船所沖合
	松井造船所沖合	(湖上航行)
11:20	(湖上曳航)	烏丸沖
11:30	↓ 烏丸沖 ↓	<b>†</b>
11:35	ト 鳥丸レイクポート	堅田港桟橋 (全員下船)
12:05		(雄琴港)

\*堅田港桟橋は琵琶湖汽船の「観光船のりば」をさす \*見学船の速度は時速18km、丸子船曳航時の速度は時速9kmとする \*堅田港での乗船、下船時間は15分とする

丸子船と見学船の航路予定



丸子船曳航ルート

資料14

# 人員配置

項目	場所	人員	作 業 内 容
準 備	松井造船所	4 4 3 4	テント設営、椅子・テーブル準備、案内板設置、放送設備設置、テープカット準備椅子・テーブル準備、案内板設置椅子・テーブル準備、案内板設置午後4時以降、見学船内の準備
進水式	進水式 見学船 堅田港 烏丸	8 4 5 2	進行、写真・ビデオ撮影、進水式補助、片付 船内安全管理、写真・ビデオ撮影 参加者受付 安全管理
曳 航	見学船 烏丸	8 1 0	映像上映、船内安全管理、写真・ビデオ撮 影 船廻り、駐車場整理、案内
係 留 公 開	烏丸 船廻り 駐車場 案内	4 2 4	
曳 航	烏丸 管理	4	(予算措置がされればガードマンに代替)
搬入片付	烏丸	4	

# 丸子船見学会招待状

1。日 時

平成7年3月25日(土)

午前9:30~12:00

2。集合場所

堅田港桟橋(観光船のりば)

集合時刻 9:30

JR湖西線「堅田駅」下車 徒歩20分

あるいは江若パス 町内循環 堅田本町下車 徒歩5分

3。会場および時間

湖上曳航見学船 9:30~12:00 インターラーケンII(琵琶湖汽船)

4。荒天時の場合

強雨の時、または晴れていても、沖に白波が立つ状態では曳航が不可能なため、見学会は中止させていただきます。中止かどうかの問合わせは下記まで当日午前6:00以降、8:30までにお願いします。なお都合により欠席される場合も下記まで連絡をお願いします。

問合先·連絡先:大津市打出浜14-15

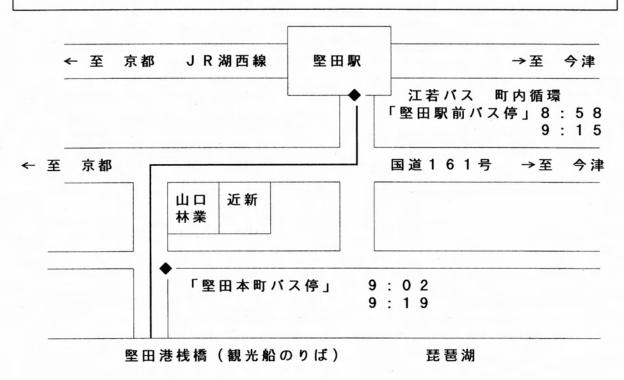
滋賀県教育委員会事務局

(仮称)琵琶湖博物館開設準備室

TEL 0775-27-1405~1408

5。会場までの見取図

堅田港周辺は駐車場がありませんので、お車でのお越しは堅くご遠慮いただきたくお願い申しあげます。



```
招待者
```

怕付伯			
建設準備委員会	15名	芥川	美 栄 子
		岩佐	義朗
	0	上野	幸夫
		岡本	巌
		川崎	清
		吉 良	龍夫
		西条	八束
		白倉	一路
		高田	宏
		竹内	清美
	0	千 地	万 造
	0	橋本	鉄 男
		矢口	高雄
		湯 浅	叡 子
		吉田	啓正
丸子船復元指導委員会	3 名	松木	哲
		出口	晶子
		長谷川	嘉 和
資料調査協力員	12名	中島	誠一
		土. 井	通弘
		大谷	安彦
		白井	忠雄
		大沼	芳幸
		中井	均
		横田	洋三
		八杉	淳
		森	容 子
		高梨	淳 次
		吉田	秀則
		中川	正人
協力者・関係者	7 名	杉立	繁 雄
		山岡	佐々雄
		桑田	伊久 蔵
		村木	信雄
		中村	由蔵
		中村	弘
		秋山	富雄
船大工	3 名〇	松井	三四郎
	0	松井	(息子)
	0	松井	(使用人)
計	4 0 名	0	印 進水式出席者

資料17

#### 「丸子船広報パンフレット」の刊行計画について

#### 1. 目的

(仮称)琵琶湖博物館の主要な展示品である丸子船の完成を記念し、進水式を行って関係者や広く県民に披露し、さらに博物館に曳航・搬入する機会を利用してかっての湖上交通の主役であった丸子船を紹介するために刊行する。

これらにより、平成8年に開館する予定の(仮称)琵琶湖博物館について紹介し博物館への期待の高揚を図る。

#### 2. 体裁

- (1) 名称 「丸子船の復元」(仮題)
- (2) 版形 A4版、8ページ、横書き、左とじ、1色刷り、カラー印刷写真
- (3) 用紙 アート紙135kg
- (4) 字体 親しみやすいものとする
- (5)部数 2000部

#### 3. 工程

- (1) 脱稿 2月20日
- (2)編集 2月下旬
- (3)印刷 3月上旬から中旬
- (4)刊行 3月20日

#### 4. 内容

丸子船を紹介しながら、(仮称)琵琶湖博物館の中での丸子船の意義を明らかにする。また、これを復元した最後の船大工松井三四郎氏による建造の過程をカラー写真をまじえながらわかりやすく紹介することによって、先人の工夫や苦労を知る。 併せて、(仮称)琵琶湖博物館の紹介も行う。

#### 5. 配布先

_	• 60 11 / 0									
	庁内		5	部 0	都道府	県教育	委員会		4	6部
	庁内関係機関		4	部(0	委員・	関係者		1	2	0部
	県内市町村		5	0部	資料調	查協力	委員		4	0部
	県内市町村教委		5	0部	文化財	関係者	-	1	0	0部
	県内図書館		2	0部	県内協	力者		2	0	0部
	県内市町村機関		3	0部	県外協	力者		1	0	0部
	大学	1	5	0部	見学会	参加者		1	0	0部
	国関係機関		5	0部	見学者			5	0	8 0 部
	県内博物館		3	0部	保存				2	4部
	県外博物館	2	5	0部						
	県外図書館		5	0部			計 2	0	0	0部

# 丸子桃、春町胡上でゆく

温度を表する。

#### 一丸子船の進水・湖上曳航および一般公開-

(仮称) 琵琶湖博物館開設準備室では、平成4年度から博物館整備事業の一つとして、江戸時代から戦前にかけて湖上交通の主役であった丸子船を復元・製作してきました。

この百石積の丸子船は、琵琶湖博物館の「人と琵琶湖の歴史」展示室の中央に展示されるもので、このたびこれが完成しました。

建設中の博物館に搬入するため、堅田の造船所から烏丸半島までの湖上を曳航しますが、これを機会に係留して広く県民の方々に見ていただくことになりました。

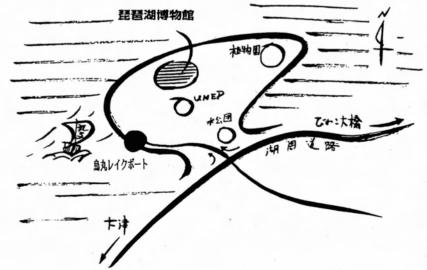
#### 湖上曳航 日時 3月25日(土)午前9時30分より12時00分まで

ただし、天候が晴天でも、湖上に白波が立つなど条件が悪い時は、 中止することがあります。

当時の朝、8時までに下記の準備室までお問い合わせください。

保留・一般公開 日時 3月25日(土)午後0時より午後3時まで 3月26日(日)午前9時より午後3時まで 場所 草津市下物町烏丸半島南側岸壁 烏丸レイクポート

烏丸半島の南岸壁に丸子船を係留して、一般に公開します。 事前の参加申し込みの必要はありませんし、人数に制限も ありませんので、興味のある方は是非お立ち寄り下さい。



間い合せ先

滋賀県教育委員会事務局 (仮称)琵琶湖博物館

開設準備室 丸子船係 〒520 大津市打出浜14-15 TEL 0775-27-1408

大津の造船所で進水式 鷹物館

琵琶湖博物館(仮称)に | 中の草津市・烏丸半島に向 | 三四郎さん(^こ)が「若いと

かってえい航した。

きに修業したことを思い出

場でほとんど姿を消した。 盛んに行き来したという。 は物資を輸送する丸子船が しかし戦前には動力船の登 進水式で、製作者の松井 江戸時代以降、琵琶湖に けた」と製作にかかったこ き継げたことも喜んだ。 年あまりを振り返った。 湖面に映ると、関係者から て、縦八ば、横四ばの帆を も、丸子船の造船技術を引 人息子の三男さん(図心に しながら、ここまでこぎ着 大きな拍手が上がった。 い航は最初で最後とあっ 上げて船は湖上へ。勇姿が 空は雨模様。それでもえ

ら午後三時まで一般公開さ

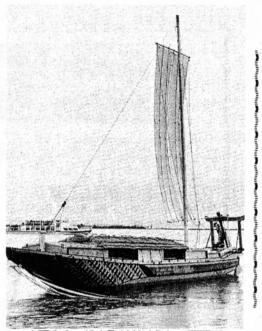
二十六日には午前九時か

れ、船内の見学もできる。

の松井造船所で行われた。 が二十五日、大津市本堅田 木造船「丸子船」の進水式 展示するために復元された

百石(一五シ)積みの船に

山並みを背に、博物館建設



小雨の中、帆を取り付けられて琵琶湖 に浮かんだ丸子船=大津市本堅田沖で

資料20 3月26日付 毎日新聞



写真69 進水式の松井三四郎さん



橋本鉄男先生 写真70 故



写真71 進水のとき

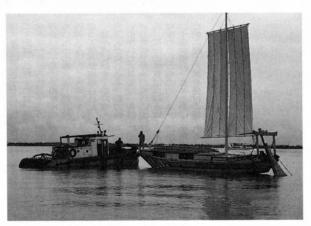


写真72 湖に出た丸子船

元され二十五日、白帆が春 た丸子船が半世紀ぶりに復 送で活躍し 湖の物資輸 期まで琵琶 ◇昭和初

水も美しく復元して欲し れた。見送りの人らは「湖 動力船で現地までえい航さ 示品として発注。この日、 建設中の琵琶湖博物館の展 ◇滋賀県が草津市に

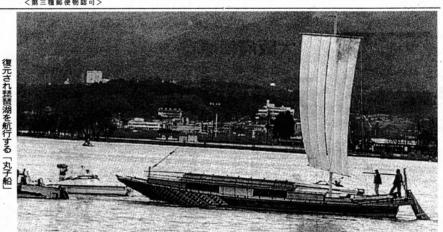
みをつけるなど普通り 木を二つ割りにして側 市の造船所でスギの巨 積みの帆掛け船。大津 走』した一写真。 風をはらみ湖上を 用は約三千万円。 の方法で造られた。費 板として取り付け、 ◇全長十七紀、 悦

資料21 3月26日付 中日新聞

# がして毎年開催される 兼理事長や、京都の町田型現代南側の普及と振興を ともに、直原玉青・現会室 大作劉点を展示 日本南画院展きょうから 京美報報のよく 語聲琵琶湖に進水 復活の 帆上 レデ

千百万円。 (えい) 航され、住場頼していた。事業費は約三 背景に帆を広げて湖 うと、松井で入に建造を依 ット。このあと、比良山では後世にその建築を残そ 長や松井さんらがテープが、戦前に衰退した。この 同市蟹田の松井造船所でが、戦前に衰退した。この 同市蟹田の松井造船所で 船上には米俵二十数俵

資料22 3月26日付 京都新聞



江戸時代の木造帆船が琵琶湖を行

# 高々と帆あげて

様変わりしたものの、コメ 時から午後三時まで、鳥丸発。湖岸の楓景は当時とは 丸子船は二十六日午前九 ら三人が乗り込み、動力船 四郎さん(ハニ)=大津市=に 円かけ丸子船の造船技術を 成五年一月から約三千百万 に引かれた丸子船は、約四 よって復元が進められた。 もつ唯一の船大工、松井三 二・四が、帆柱十二が。平 ャーターした見学船に乗っ大きさは長さ十七が、幅 姿に、並走する県教委がチ \*の最初で最後の航行に出 た帆に湖上の風を受ける<br />
雄れる。 二十俵を積み、高々とあげ 進水式に続き、松井さん は「この日が来るのを楽し 半島南側岸壁で一般公開さ みにしていました。娘を嫁 た家族連れから盛んな拍手 け。 かけて烏丸半島に到着し が送られていた。約四十分 に出すようです」と感慨深 建造にあたった松井さん

来年秋に草津市烏丸半島にオープンする琵琶湖博物

館(仮称)の展示物として、県教委が復元した木造船

「丸子船」が二十五日、博物館内への搬入のため、建

資料23 3月26日付 産経新聞

輸送に活躍したかつての姿が現代によみがえった。 までえい航された。江戸時代から戦前まで湖上の物資 造にあたった大津市本堅田の造船所から対岸の同半島

きょう一般公開

#### 丸子船 《嫁入》

#### 牧野久里

フいにやって果た。待ちに待った嫁入りa日。 今日は 丸子船 a 道水式である。 4親である 鉱土工松井三四郎 さ んは、 どんな 気持ちでこ a 日もむか えただろう。

その日は朝からあいにくの雨であった。どうやら園の 心配はないようだが、おろし方を知る者が離ひとりいな い今、動か触で突航するとはいっても一抹の不安が頭を よぎる。本当に湧くのだろうか。ちゃんと鳥丸半島まで 進んでくいるのだろうか。

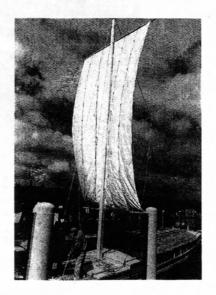
来年秋に開館子足の(仮称)琵琶湖博物館は、筋小屋へある文津や堅田からちょうど対岸で、着々と建設工事が行ないれている。 定長19mもの丸子航もこの建物に搬入するには、建物に立せなれがあいている今しかない。 それならば、 国時に皆せんに柳越露且を、ということでこの道水式が行ないれたのである。

段航レ易いように収をいったんおろした後、丸子船は一路、鳥丸半島に向けて進んだの平行して走る見学能からは、丸子船の上で"はっぴ"字の松井三四郎せん・三男士ん親子がふりかかる冷たい扇も気にせず必死に作業を行なっている様子が見える。何とか無事に目的地までたとい着けますようにという祈りか見える。

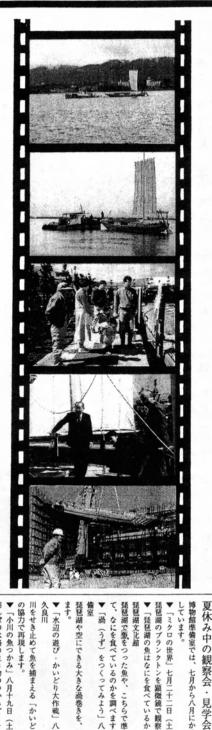
建物人搬入するまでの二日 向、丸子船は島丸レイクポートに係留さい、一般公開さいた。もちろん乗縮もできる。二日目は天気も良く、予想以上のたぎりいだった。遠目にレザレザと眺める人がと、船の中へ入ってはレッぐ子使たち。そして豊外に多かった人が首記の花も逆かせる人がとであった。

れる版の公開全場は、一転レス関き取り調査の場となった。過去の記憶を呼がおこす。これはモノの持っ重要なパワーのひとつであろう。

展示物とレての丸子帖の役割はすでにはじまっていた。



丸子船の世話を焼く 船大工松井三四郎氏



(仮称) 琵琶湖博物館が平成4年から3年にわたって作 ってきました丸子船が、このたびついに完成し、進水式の 後、湖上にその勇姿をあらわしました。

この百石積みの丸子船は、琵琶湖博物館の「人と琵琶湖 の歴史」展示室中央に展示されるもので、3月25日朝か ら堅田の松井造船所で関係者約30名の出席のもと進水式 が行われ、博物館を建設中の烏丸半島までの湖上をさっそ うと航行しました。翌26日まで烏丸レイクポートで係留 して公開され、のべ300名の人に見学していただいた後、 27日に無事、博物館建物の中におさめられました。

琵琶湖で最後に建造されたの丸子船の最初で最後の湖上 航行は、こうして無事終了しました。

●親子づれににぎわう 一般公開

●稲葉知事も見学に

船を見守る松井氏

最後の丸子船ついに完成

●博物館に運び込まれる

て、なにを食べているのかを調べます。 琵琶湖のブランクトンを顕微鏡で観察します。 しています。 博物館準備室では、七月から八月にかけて、次の観察会を計画 琵琶湖で顔をつった魚や、こちらで準備した魚のおなかをあけ 琵琶湖文化館 「琵琶湖の魚はなにを食べているか」七月二十九日 (土) 「ミクロの世界」七月二十二日(土)・琵琶湖文化館

琵琶湖や空にできる大きな渦巻きを、 ▼「渦(うず)をつくってみよう」八月五日(土) 「水辺の遊び ・かいどり大作戦」八月六日(日) 部屋の中の実験で再現し ·蒲生町佐 ·博物館準

詳細は、(仮称) 琵琶湖博物館開設準備室 電話○七七五―二 七一一四〇八までお問い合わせください。 田んぼの水路の生き物のつかみどりをします。 ▼「小川の魚つかみ」八月十九日 (土) ・安曇川町青井川 川をせき止めて魚を捕まえる「かいどり」を地元の考現倶楽部

用の水路の見学をしました。川の虫を注意してみるのは初めて 生態についてお話をうかがいました。地元の活動の一端に触れ 験をお話しいただき、長浜高校の田中万祐先生には、ホタルの 「天野川のゲンジボタル保護七十年のあゆみ」について、ご経 まれて感激いっぱいでした。また、地元の堀江茂雄さんから、 ルを観察しました。参加者一同、幽玄なホタルの世界に引き込 六月九日に、山東町の天野川の支流の弥高川で、乱舞するホタ ▼観察会「ホタルのお宿」 マガエルも登場するなど、にぎやかな観察会でした。 スタートしてすぐに大きなドンコが捕まり、シマヘビやトノサ という人も多く、大人も子どもも目を輝かせて川を探りました 十二名で、小川の虫を捕まえて名前を調べたり、田んぼや農業 日に、今津町下弘部の石田川で行いました。当日の参加者は四

▼観察会の川の虫つかみ」 性参加者の多いのが今回の特徴でした。 山々を眺めながら、山頂から二キロほどの遊歩道をゆっくり歩 ろいろなつつじの花、真っ白なブナの木、新緑の美しい比良の 計画では五月十三日の予定でしたが、雨で一ヶ月延び、六月十 いて自然観察を楽しみました。当日は十八名の参加があり、 五月二十八日に、チゴユリやエンレイソウの花や、白や赤のい 女

観察会・見学会の報告 ▼観察会「初夏の比良山」

資料25

ることができ、認識を新たにすることができました。

# 準備室のうごき

○中島経夫 (共訳) 「脊椎動物の進化

十二月から二月まで

△中井克樹 委員会委員 △嘉田由紀子 (社) 農村環境整備セン 国土庁「水の郷」審査

ンター計画策定委員会委員 △用田政晴 能登川町総合文化情報セ 討委員会委員 ター平成六年度カワヒバリガイ調査検

0

○Nakai, K. (共著) 「Ecological studies Tanganyika: the coexistence of many on the littoral cichlid communities of Lake 原生動物」湖国と文化七〇号 ○楠岡泰「小さくて不思議な生き物 15N of ammonium in fresh water: 〇Haga, H. (共著)「Use of tymol endemic species | Arch. Hydrobiol. Beih. studies] 陸水学雑誌五六巻 application to ammonium regeneration hypochrolite reaction for measuring atom% 会議論文集 領域研究遺跡探査第三回研究成果検討 探查」「文部省科学研究費補助金重点

ついて(予報)」滋賀県立琵琶湖文化 足目トウガタカワニナ科 Thiaridae) に 〇中井克樹 (共著) 確認された移入種、ヌノメカワニナ Ergebn. Limnol. 44. Melanoides tuberculata (Muller) (中腹 「滋賀県守山市で

中綱湖におけるキザキコミズシタダミ ○中井克樹(共著)「長野県木崎湖・ Hydrobiol. Beih. Ergebn. Limnol. 44. fauna in Paleo-lake Biwaj Arch. ONakajima, T. [Succession of cyprinid 滋賀県立琵琶湖文化館研究紀要一二号 息状況(予報)(Gastropoda; Valvatidae) Cincinna kizakikoensis Fujita et Habeの生

ONakajima, T. & Nakai, K. [Lake Biwa] Arch. Hydrobiol. Beih. Ergebn. Limnol (原著第四版)」 築地書館

文化財保護調査報告書」貝塚市 〇布谷知夫 「天然記念物」「貝塚市 ク近畿」関西自然保護機構 〇布谷知夫 (共編著) 『近畿地方の保 護上重要な植物ーレッドデーターブッ

を用いたやや深い遺構探査法の研究 〇用田政晴 (共著)「指向性レーダー 成果検討会議論文集 〇用田政晴 (共著)「指向性レーダー 助金重点領域研究遺跡探査第三回研究 堀の底部探査」「文部省科学研究費補 を用いたやや深い遺構探査法の研究 ・その3 今城塚古墳の横穴式石室の その2 琵琶湖に面する近世城郭の

会議論文集 探査」「文部省科学研究費補助金重点 を用いたやや深い遺構探査法の研究 ○用田政晴(共著)「指向性レーダー 領域研究遺跡探査第三回研究成果検討 ―その4 岩戸山古墳の横穴式石室の

「みんな元気です!箕面の生きものた 〇内田臣一 ち」みのお山自然の会 「箕面川の水生昆虫など」

0

# 学会等発表

年秋季合同研究集会(茨城県立青少年 地質学研究会·堆積学研究会一九九四 最大渇水時における露出堆積相」構造 ☆山崎博史ほか「琵琶湖の一九九四年

会館) 一二月四日 島における深層ボーリングの粒度分析 ☆山崎博史ほか「琵琶湖南湖、烏丸半

一月一五日

化石」第三回古琵琶湖シンポジウム ☆高橋啓一「古琵琶湖層群産脊椎動物 ウム(琵琶湖文化館)一二月二三日 パー堆積物」第三回古琵琶湖シンポジ 時に露出した琵琶湖東岸(新海浜)の ☆山崎博史ほか「一九九四年最大渇水 琶湖文化館) 一二月二三日 化」第三回古琵琶湖シンポジウム(琵 ☆中島経夫「新生代におけるコイの進 (茨城県立青少年会館) 一二月四日 (琵琶湖文化館) 一二月二四日

層、白土谷火山灰層のフィッション・ 月二四日 トラック年代とその意義」第三回古琵 ☆ 山崎博史ほか「古琵琶湖層群高島界

琶湖シンポジウム (琵琶湖文化館) 一

カワヒバリガイ Limnoperna fortuneiの侵 橋市自然史博物館)一月二八日~二九 入」平成七年度日本貝類学会大会(豊 ☆中井克樹「木曽三川の利水施設への

琵琶湖博物館」地学団体研究会京都支 部例会(滋賀大学教育学部)一一月二 繁殖について」水族館技術者研究会 ☆中島経夫ほか「中国産淡水魚六種の ☆中島経夫「琵琶湖の魚の生い立ちと (登別マリンバークニクス) 二月二日

0

講演会·交流活動

スクール講演(大津市立栗津中学校) △嘉田由紀子「琵琶湖と私たちのくら し」大津市立粟津中学校ボランティア

と堆積相」構造地質学研究会・堆積学 研究会一九九四年秋季合同研究集会

湖シンポジウム(琵琶湖文化館)一二 野地域の古琵琶湖層群」第三回古琵琶 ☆山崎博史ほか「琵琶湖北西方、饗場

バーク天究館) 二月二六日

0

# 観察会・見学会記録

の参加がありました。中沢和雄氏を講 ▼観察会「野洲川の河原を掘ろう」 ついての基本的な説明のあと、県内の 師に迎え、県内の地質の概要や鉱物に る~」の中で一部放映されました。 ク滋賀 〜見えない琵琶湖が見えてく 都の一二月三日放送分の「ネットワー 中から、各自の「宝物」を探し出しま もと、河川敷を掘って過去の堆積物の 洛東高等学校の鈴木一久先生の指導の 日は、一七名の参加があり、京都府立 洲町の野洲川河川敷で行いました。当 代表的な鉱物やその産地について、実 文化館で行いました。当日は、一一名 平成七年二月一九日(日)に、琵琶湖 ▼観察会「水晶はどこにあるの??」 した。この観察会の模様は、KBS京 平成六年一一月二〇日(日)に、

本の家族」日野町鳥居平地区講演会 奈良県教育研究所環境教育研修講座 △嘉田由紀子「国際的視点からみる日 △布谷知夫「身近な環境のとらえ方」 (奈良県教育研究所) 一一月二五日 (日野町鳥居平地区公民館) 一一月二

△高橋啓一「ゾゥ化石の話」多質町教 博物館の調査活動」兵庫県立人と自然 育委員会特別展(ダイニックアストロ 生い立ちを探る」近畿内警察本部後方 会(桜華会館) 一二月一三日 県立人と自然の博物館)一二月三日 の博物館ボランティア養成講座(兵庫 担当者研修会(警察会館)二月二三日 △高橋啓一「地層と化石から琵琶湖の △中井克樹「カワヒバリガイの生態に ついて」カワヒバリガイ調査検討委員 △嘉田由紀子「シロウトサイエンスと

物館づくり」 していただきました。 物やビデオを使ってわかりやすく昇見 ムを、平成七年一月二一日 (土) に、 ▼シンポジウム「身近な環境調査に博

準備室主催の第一回目のシンポジウ

スカッションに、熱心に聞き入ってい て議論されました。当日は一一五名の 平成五年度から準備室で取り組んでき の身近な環境調査の報告やパネルディ 参加者があり、鹿児島大学の堀田浦氏 どのように生かされるのかなどについ た様々な「身近な環境調査」をテーマ による基調講演を始めとして、準備室 に、その方法や結果、将来の博物館で 野洲町立文化小劇場にて行いました。



★ひとりごと

んには、ただ頭が下がるだけです。そ ました。 さに、多くのことを学ばせていただき の温厚な人柄と船づくりにかける厳し っていただいた船大工の松井三四郎さ が、昔を想い出しながらけんめいに作 当者としてのよろこびもひとしおです た。この間、いろんな困難があり、 が、ようやく完成のはこびとなりまし 三年越しに製作してきました丸子船 担

越し下さい。(マッピー)。 日には、是非、草津市の烏丸半島へお 後の航行になります。三月二五・二六 物の丸子船です。おそらく、最初で最 今回の丸子船は、模型ではなく、本



写真73 見学船乗船



写真74 見学船



写真75 丸子半島での見学会



写真76 見学会の松井三四郎さん

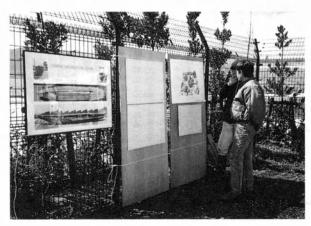


写真77 見学会



写真78 レイクポートから博物館へ

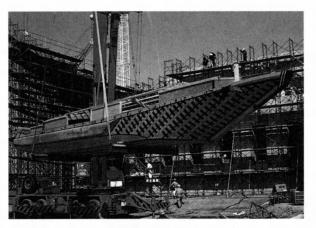
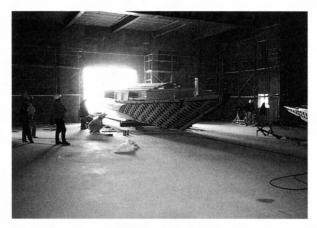


写真79 博物館内へ



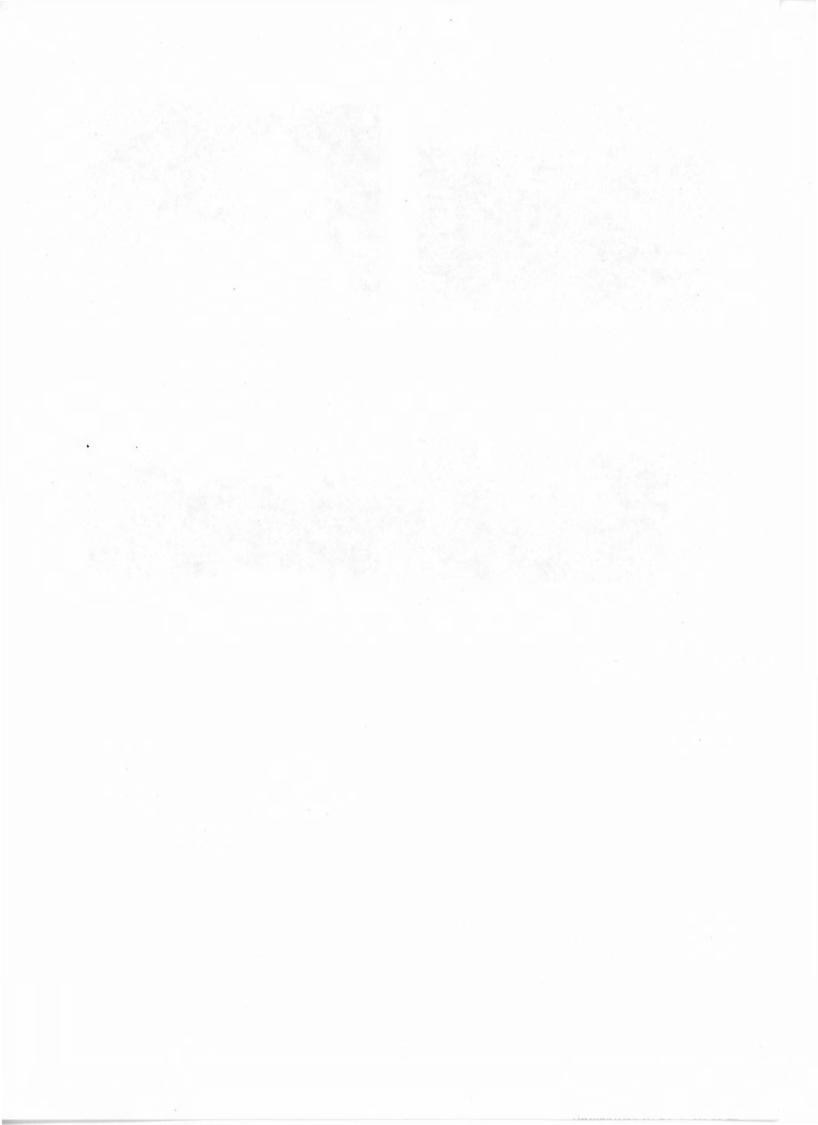
**写真80** 展示室へ



写真81

写真82 展示室への搬入

写真83



## 丸子船交流デスクでの活動

琵琶湖博物館 用田 政晴

### Information Provided by the Public

YODA Masaharu, Lake Biwa Museum

#### 1 丸子船交流デスク

滋賀県立琵琶湖博物館「人と琵琶湖の歴史」展示室の中央には、その代表的な展示資料として丸子船を展示している。約半世紀ぶりに復元されたこの船は、展示用ではあるものの実際の船として建造したものである。琵琶湖の特徴的なフナクギから水漏れを防ぐマキナワに至るまで1930年代の様式そのままに作られた。

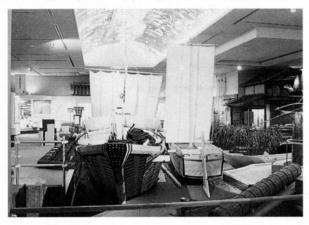


写真84 展示室内の丸子船(左)と漁船(ハリブネ:右)



写真85 丸子船交流デスクでの交流



写真86 丸子船交流デスクの机上

開館1年半前の1995年3月。この船は進水式の後、湖上を堅田から博物館まで曳航され、この様子は博物館の開館プレイベントとして一般公開された。博物館入場券に印刷されている湖上に浮かぶ丸子船の姿は、この時のものである。

そして1996年10月に琵琶湖博物館が開館し、我々の予想以上に多くの来館者を迎えることができた。「人と琵琶湖の歴史」展示室では、特に戦前・戦後の琵琶湖の様子を知る人々から、こうした伝統的な船にまつわるいろいろな話を聞くことがたびたびあった。インストラクターと呼ぶ展示室に配置されたスタッフは単なる解説員ではなく、こうした話を聞いて来館者との交流を深める中で、博物館展示ひいては琵琶湖を通じて人と環境といったものに興味を持ってもらえるよう努力しているが、もっと積極的に情報として記録化もはかれるような場を設けたいということで、開館3カ月が経った1997年2月に「丸子船交流デスク」を丸子船の横に設置した。

ここでは魚を入れるトロ箱をイメージした腰掛けと 机を置いただけのところで、机の下には丸子船に関す あなたが丸子船や田舟などの木造船に乗った記憶、見た思い出をお聞かせ下さい。 琵琶湖のどこにどんなものを運んだかを ご存じの方、教えて下さい。

[いつごろ]		
[とこで]		
	かせ下さい。	
		_
South Manager Manager		
	Z.	32

[名前]

[住所]

[電話番号]

[年齢]

御協力ありがとう*ご*ざいました。 平成 年 月 日 担当

資料27

るあらゆる、といいながらもその数はさほど多くない のであるが、本と資料類、近江の歴史に関する概説書 を備えている。机上には来館者自身が丸子船などの木 造船に関する記憶をつづる、あるいはインストラクター が引き出した話や情報をインストラクターが記録でき るような用紙と鉛筆を用意した。

ここではアンケートのような複雑な形式をとらず、いつごろ、どこで、どんな様子だったかを書き入れる 簡単なもので、差し支えのない範囲で名前と連絡先、 それに年齢を書き込んでいただくようにしている。も ちろん問いかけには、琵琶湖とは限定していない。 積極的に呼びかけるのではなく、丸子船を来館者が 見学した後に、そこの机の上を眺めてみると意見や感 想を書く紙と鉛筆が用意してあるといった感じで、ちょっ とした思い入れのある人だけが記入してもらえるよう な雰囲気作りを目指しているつもりである。

この丸子船交流デスクでは、設置してから1998年3 月末までの14カ月間に471件の記録情報を来館者とインストラクターの協力と努力により得ることができた。 これらのうち特に琵琶湖の丸子船やその他、伝統的木造船に限っては、243件の情報があった。その他、琵琶湖での舟遊びの感想や他府県・外国の木造船にまつわ る話ももたくさん知ることができた。フィリピン・セブ島や台湾、戦時中の中国・揚子江の船の思い出話などもあり、これらの記録は今や貴重な博物館資料となっている。

今回は、琵琶湖の木造船に限って丸子船交流デスクの記録の若干の整理を行った成果とその視点から、湖上交通史全体を概観し、その画期と特質についての見通しを得ようとしている。

#### 2 交流デスクでの情報

#### (1) 時代

丸子船交流デスクでの来館者の話の中心は、戦前までのいわゆる昭和前期が中心で、戦時中の話は少なくなり、戦後は1965年(昭和40年)頃までの話や情報が大半である。木造船の「記憶」あるいは「思い出」とは、多くの人にとってやはり四半世紀以上前のものを指すものかもしれないが、とにかく湖上の船の話はほとんど昭和30年代で終わり、田舟の話も昭和40年を境に激減する。

湖辺平野部のほ場整備とそれに伴う道路がこのころ整備されたこと、大津とマキノを結んだスキー船が1962年に廃止され、草津と大津を結んだ穴村航路の廃止が1965年、同じく山田航路が1968年、坂本・浜大津・石山寺・南郷航路の廃止が1967年であることを考えあわせるとこれらは結構、時代背景を反映しているかもしれない。

一方、明治や大正時代の話はほとんどなく、また寄せられたこの時代の話も父母等からの憶え書きであった。今や明治のみならず大正もまた遠くなってしまったようである。

#### (2) 地域

琵琶湖博物館の位置も関係するのだが、湖南地方の 人の話が最も多く、ついで八幡の話である。鉄道の駅 に遠いこうした湖辺部の村の人にとっては、船が極め て日常的なものであったようである。

#### (3) エンジン

琵琶湖に焼き玉エンジンが登場するのは1921年(大正10年)であるが、人々の話に登場するエンジンの話は戦争直前からである。しかもそれが一般化したのは、戦後になってからのようである。

#### (4) 船数

南湖周辺の琵琶湖岸近くの農家ではほぼ全戸が田舟を所有していたようで、1軒が $2\sim3$ 艘の船を持っていることも珍しくなく、2艘の船をセットで使用する

例が多くあることを知った。組船と呼び、前後に繋い で使用する場合と左右に繋ぐ場合があった。

前後に繋ぐ時は、一方に人、他方に道具や材料を乗せるようであるが、左右の時は、水車や耕耘機、牛など大型のものを乗せたようである。牛にはいわゆる牛船と呼ぶ幅の広い船も知られている。

古い資料であるが、1812年(文化9年)の吉川村では123艘の田地養船があったという。

#### (5) 下肥

肥を船で運んだという人々の話が、我々の想像以上に多いことも特徴である。南湖東岸の草津・守山周辺から大津あるいは京都方面へ米や野菜をもって行き、肥と交換して船で帰ってくる例が中心であるが、時にはお金も払ったようである。また年末にはお礼に餅米を持っていった1940年(昭和15年)ごろの草津市常盤町の人もいる。これらの肥は、小さな田舟のみならず丸子船でも運んだようである。

戦前の例が多いが、1950年(昭和25年)から1955年(昭和30年)ごろ草津の新浜と膳所の間を往復した事例や1959年(昭和34年)まで月に1回20~30個の桶で運んだという人もいた。

草津の北山田や志那ではアンコブネと呼ぶ船で山田 大根を売りに行って帰りに肥を運んでいた。また草津 市下物には専業の肥取りの人がおり、山田ではコエテ とも呼んだ。

ただ、船が肥を琵琶湖に捨てに来ていたと記録した 京都の人もいた。見たままの情報には、誤りも多いこ とを憶えておかなくてはならない。

なお、『滋賀県方言調査』(1975年)には、「コエトリ」 の項で「下肥をくみ取りに近所の町へ出かけていくこ と」とある。

#### (6) 藻取り

肥の話とともに藻取りの思い出話も非常に多い。水 田の肥料として使うのであるが、田の乾燥を防ぐため にも有効であったという話を聞いた。

また、藻を肥料にした水田の土は、瓦の原料として も良いもので八幡へよく運んだという人の話もあった。 (7) 事故

湖上での事故とともに船に乗る際に、人や牛までも がが水路に落ちた話も目立った。風避けのために近く の港へ入港したという情報も多い。荒れた湖上では、 船が木の葉のようで大変恐ろしい思いをした人もいた。 昔から琵琶湖では、船持ちの最大の関心事は湖上の天 気、ケシキ(雲の流れ)だったという。

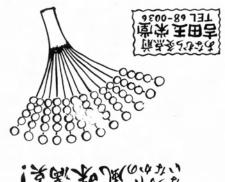
#### (8) 祭り見物

琵琶湖の遊覧船は、1914年(大正3年)ごろから盛

んになったが、寺社へのお参りにはよく船を利用した ようである。「舟行き」と呼ぶレジャーである。伊崎寺、



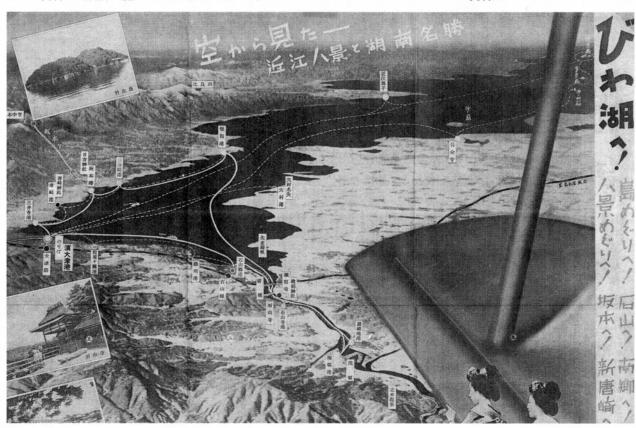
資料28 (戦前の観光パンフレット 上・下)



美家和原公公公



資料29



日吉大社、長命寺、白鬚神社、兵主大社などが有名であるが、海津や長浜への花見も盛んだったようである。 (9) 治療

「モンモン」と呼ばれた有名な穴村の灸治療を受けるため、京都からでも人々は京阪で浜大津へ出て、船で志那へ上陸し、馬車で穴村へ向かったという。休診の時は、京阪三条の駅にその旨の看板が出たといわれている。

かつて志那港で船の切符を売っていたという家の軒 先には、今も太湖汽船の看板が掲げられている。

#### (10) 積み荷

特に丸子船の積み荷は、米、木材、柴・割木、炭、石、砂利、瓦や材料の粘土、塩、石灰など重量物や大型品が多い。嫁入りの時に乗ってきた話もよく聞くが、嫁入り道具と共にやってきたのであろう。中には、明治時代後期に丹後縮緬を敦賀、塩津を経由して湖上を大津に運んで京都に持ち込んでいたという話もあった。

なお、瓦工場で使う割木や柴は、百石積みで800から 850束運べたというが、窯が2つある工場だと1週間か ら10日で焚いてしまったという。

#### (11) 船の規模

丸子船交流デスクでは、百石より大きい丸子船の話はほとんどなかった。せいぜい百石かそれより小さい船の話が大半であった。昭和の初めには米を25俵積める規模の船が一番多かったという話もあった。いわゆる七石と呼ばれる丸子船のことだろうか。

記録によると明治以降、大きいものでも250石積みが最大で、尾上では200石、沖島では最大120石積みだったという。塩津でも大正末から戦前にかけて、最大のものは200俵積み(およそ80石)のもので、長さも7間ぐらいだったという。

#### (12) 人

人の移動は圧倒的に近場で、知り合い等の船への便乗の例が多い。戦時中の花見の例では、50人が一度にのって磯から長浜へ行ったとか、30人ぐらいまとめて乗っていたという。後者ぐらいだと淀川の三十石船程度の規模の船であったと想像できる。

#### 3 昭和の湖上

琵琶湖の交通史や船舶史に関わる民俗調査については、1978年(昭和53年)から5年間にわたって行われた琵琶湖総合開発地域民俗文化財特別調査が、最も大規模に行われたものであったが、広く民俗文化財全般を取り扱ったため、個々の分野においては深化させる

ことができず、その他のいくつかの調査も個々の地域、 個人の話や情報を個別に取り上げたため、一般化、普 逼化、そして歴史理論への抽象化が行われにくかった。

今回の琵琶湖博物館における丸子船交流デスクでの 活動では、ランダムではあり、まだまだ母資料の数が 少ないながらも、琵琶湖の船をめぐる生活や生業、社 会のおよその様子・傾向が見えてきた。

1869年(明治2年)、蒸気船一番丸が琵琶湖に就航し、いくつかの蒸気船が1889年(明治22年)の東海道線全線開通まで大量輸送の主役を担った。その後、湖上では大正年間に遊覧船八景丸やみどり丸が就航したが、対国鉄乗客比は、1906年(明治39年)に52%であったものが、1922年(大正11年)には人や荷物の量は増加しているものの、比率は22%にまで落ち込んでいた。輸送量のピークを1926年(大正15年)とし、1911年(昭和6年)には江若鉄道が今津まで開通したことなどから、輸送のための汽船の比重は大きく低下していた。

こういう大雑把な時代背景のもと、昭和初期からおよそ1960年代半ばまでを人々の記憶から湖上を振り返ると、滋賀県の中でも湖をとりまく地域では、人々にとって船は日常の生活や生業と深く結びついたものであり、そこでは百石積み程度の丸子船から田舟までの小型の船が、生活の足として、また農業のみならず鉱工業などにも重量物・大型物の輸送面で貢献していたことがわかる。

しかも琵琶湖でエンジン付きの船が広く普及したのは、戦後になってからであった。エンジンなしで用が 足りる規模での機能が、琵琶湖周辺の湖上交通の普通 の姿であったといえる。

#### 4 まとめにかえて

最初に、昭和前期からおよそ40年代頃までの生きた記憶から、この時代、湖上交通は汎日本レベルでの交通体系には組み入れられていなかったものの、琵琶湖周辺地域、特に湖南地域においては日常の生業や生活と密接に結びついたものであり、重量物・大型物の輸送にあたっては、むしろ舟運が中心的に機能していたと考えた。

琵琶湖の湖上交通史の概説を語る場合には、それ自身によるあるいは内包する要因、例えば造船技術の革新、新素材の登場などによって自立的発展あるいは歴史的変遷を遂げたというより、周辺地域の政治体制と経済論理に規定された歴史であることに気がつくが、その周辺の生活者にとっては長く一貫した、成熟して

変わりようのない歴史であったともいえるのである。 なお、「歴史であった」と語った意味は、もうすでに 湖上交通史は昭和40年ごろを境にほぼ終焉してしまっ たからであることにほかならない。

# 第4章 資 料

#### 滋賀県統計資料にみる丸子船の隻数の変遷

琵琶湖博物館 牧野 久実

### The Number of Maruko - Bune Boats and Changes Over Time

#### MAKINO Kumi, Lake Biwa Museum

丸子船は、1000隻以上が琵琶湖を航行していた江戸時代前半を全盛期とする。しかし、西廻り航路の開設や、その後の19世紀末に鉄道が開通したことなどでその数を急速に減らし、戦後はほとんどその姿を消したと言われる(宮畑、橋本)。しかし、その数の変遷が実際にどのように変化していったかについては詳しい資料を欠いている。

江戸時代にどのくらいの数の丸子船が存在したかについては、『江州諸浦れう船ひらた船之帳』(1601)、『江州諸浦船数帳』(1649)、『居初家文書』(1665)、『江州湖水諸浦船員数帳』(1677)、『淡海録』(1690)、『江州湖水諸浦丸船ひらた船名寄御運上帳』(1696)、『京都御役所向大概覚書』(1714)、『近江輿地志略』(1734)、『寛政二年戌御運上 滋賀郡、高島郡、伊香郡、神崎郡、蒲生郡、栗東郡』(1790)といった資料を元にこれまで統計が示されてきた(喜多村、橋本、和田)。しかし、19世紀以降についてはこうした明らかな資料が存在せず、丸子船が衰退する様子は詳しく調べられたことはない。

幸い、19世紀末以降には『滋賀県統計書』が記され、 戦火を逃れて滋賀県庁で保存されてきた。そこで、こ こに丸子船の数を知る手がかりを探してみたい。

丸子船が含まれていると思われるのは、「交通」の章である(図48)。そこには、明治16年より様々に分類された交通に関係する船の数が記されている。船の分類基準はしばしば変化しており、石数や間数といった大きさ、船の機能、西洋形、日本形といった形態、そして動力の有無といった性質と、一定していない。しかも、それらが実際にどのような船を意味するのか必ずしも明らかではない。もちろん、そこに明らかに丸子船であることを示す項目もない。

琵琶湖の船として主なものは、丸子船の他に、漁船、

田船、汽船、遊船、端艇がある。このうち、漁船は基本的に「漁業」の章に分類されており(但し、明治16年にはなし)、田船は明治35年以降「艀魚船、小廻船、遊船等」に含まれることが明記されている。汽船は明治32年より「交通」の中で独立項目として扱われている。遊船、端船はそれぞれ独自の項目として存在している。これらの事情より、「500石前後の日本形船」と小廻船に丸子船が含まれている可能性があると考えられる。

このうち、小廻船はさまざまな間数によってさらに 細かく分類されている場合がある (明治19年~明治32 年)。これらの大きさを石数に置き換え、さらに江戸時 代の丸子船の大きさによる分類と比較してみた(図49)。 『江州湖水諸浦船員数帳』(1677)では、30石以上、60 石以上100石以上、250以上、300石以上に分類されてい る。『江州湖水諸浦丸船ひらた船名寄御運上帳』(1696) では、丸船全体が、6石以上、9石以上、30石以上、 50石以上、100石以上、150以上、200石以上、250石以 上、300以上、350以上、400石に分類されており、この うち、6石以上、9石以上は「れう船」と呼ばれてい る。これらに『滋賀県統計書』に示された小廻船の大 きさを一致させると、6間以下の小廻船は小丸子に、 10間の小廻船は中丸子に、そして500石の日本形船は大 丸子にそれぞれ匹敵する規模であることがわかる。さ らに、『江州湖水諸浦船員数帳』(1677) では、堅田の 小丸子が33隻に対して中、大丸子は14隻、『江州湖水諸 浦丸船ひらた船名寄御運上帳』(1696)では同じく堅田 の小丸子が233隻に対して中、大丸子が18隻と、圧倒的 に小型のものが多く存在していたことを示している。 琵琶湖では浅瀬や堀を通りやすい小丸子が重宝された という船大工、松井三四郎氏の言葉もこのことを裏づ けている。

一方、『滋賀県統計書』の小廻船も小型のもの、特に 4間、3間が多数を占める。このことは当時の琵琶湖 に小丸子が多く存在したことを示すかもしれない。し かし、田船が明治35年以降に小廻船に含まれているこ とから、このうちのかなりの数は、特に3間の船は、 田船であると思われる。また石数で言うならば9石ほ どの船が実際に丸子船として存在したかどうかについ ても確固たる証拠がない。江戸時代に丸船として分類 されている「りょう船」がどのような船であったかも よくわかっていない。しかし、大正末から昭和の始め までは少なくとも数百隻の丸子船が存在したという船 大工の証言があり、これに基づくならば、4間、そし て3間の小廻船の一部、明治33年から昭和元年にかけ ては「小廻船」に、そして昭和2年から昭和4年にか けては「動力無しの小廻船」に丸子船が含まれていた 可能性があると考えられる。

一方、交通に関する船の項目には、遭難した船の数も記されている。これは明治37年から昭和13年にかけて資料が残されている(図50)。遭難船は大きく汽船、日本形帆船、小船と分類されており、汽船は沈没したものと損傷したものに、日本形帆船と小船は沈没したものと転覆したもの、そして損傷したものにそれぞれ分類されている。これらのうち、大正元年と昭和9年に多数の小船が転覆したり損傷を受けているが、これらは水害によるものである。

このうちの日本形帆船であるが、琵琶湖の帆船として考えられるものは漁船と丸子船しかない。漁船は既に記したように「交通」とは別の「漁業」の項目に含まれているので、分類の中の日本形帆船は丸子船であろうと思われる。但し、先の交通に関する船の分類項目の中では明治37年以降の日本形の船が小船と称されており、そこに小廻船が含まれている。遭難船のリストでは日本形帆船と小船が別分類になっているが、それとの関係は不明である。

いずれにしろ、こうした遭難船に日本形帆船が含まれており、数こそ少ないが昭和初期まで項目としてあげられていることは、この頃まで丸子船が公的な機関によって認識されるほど存在していたことを示すものであろう。

#### 参考文献

喜田村俊夫 1946「舟の分布と其の環境」『近江経済史論攷』

大雅堂 48-53頁 『滋賀県統計書』 1882~

滋賀県第一部庶務課編

橋本 鉄男 1979「交通・運輸・交易」『びわ湖の専業漁撈』

滋賀県教育委員会 213-224頁

宮畑巳年生 1978「あきないと交通路」『びわ湖の漁労生活』

滋賀県教育委員会 249-250頁

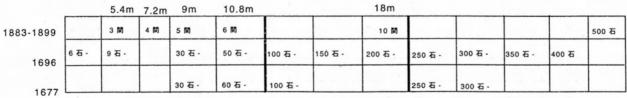
和田 光生 1993「船数の推移」『琵琶湖の船』大津市歴史博

物館 52-56頁

M38	1	1268	31	1	72	1	40		
M39	1	1250	04		72	Carry Jan	40		
M40		1232	21	23	68		38		
M41		1296	33	And the Control	68		39		
M42		1296	33		67		36		
M43	-	1296	33		67		38		
M44	-71161	1277	75	-	67		37		
T1		1283	31		66		39		
T2 .		1271	19		70		39		
ТЗ	i justi	1305	53		71		37		
T4		129	24		31		39		
T5		1283	39		32		39		
Т6		1266	67		32		20		
T7		1247	76		26		26		
Т8		1236	36		24		22		
Т9		1212	20		31		10		
T10		1222	23		32		15		
T11	alpate T	1188	37		35		15		
T12		1135	57		42.		24		
T13		106	59		52		62		
T14		109	47		52		62		
S1		110	11		55		105		
				小船	}				
		<b>桴漁船及</b>	小廻船	遊	Na .	ģ	端艇		
		動力無	動力有	動力無	動力有	動力無	動力有		
S2		10344	73	56	1	140	17		
S3		10200	86	54	1	124	17		
S4		10239	142	54	2	141	15		
			動力無			動力有			
S5			10018			181			
S6			10032		"	185			
S7	-		9784		100	182			
S8			9307			234			
S9			9674			263			
S10			10217			299			
S11			10401			337			
S12			10400	-		407			
S13			10380			386			
S14			10333			384			
S15									
		1 1	10348			306			

滋賀県統計書をもとに作成

(M:明治、T:大正、S:昭和)



小丸子

中丸子

大丸子

1 石 = 約 180 Q 1 間 = 約 1.8 m

参考文献:

1677: 江州湖水諸浦船員数帳

1696: 江州湖水諸浦丸船ひらた船名寄御運上帳

1883-1899: 滋賀県統計書.

丸子船の大きさ

	汽	船		日本形帆	船	小船			
	沈没	損傷	沈没	転覆	損傷	沈没	転覆	損傷	
M37		2				110			
M38		1							
M39			1		1				
M40		! L		! !	l L	1	l L	l	
M41				! L		1	1	l L	
M42		l !		1	¦ 1	1			
M43		l 	1	1	1	4	1 4	1	
M44		l 				1	1 5	2	
T1							22	6	
T2				1	1		1		
Т3	4			1			5		
T4					İ	1	1		
T5						1	1		
Т6			A		i	1		1	
T7								2	
Т8		l I		2	1		1	1	
Т9		!		l			1	1	
T10				¦ 2	1	2	¦ 1	¦ 1	
T11		l I		l 1	1	1	¦ 2	¦ 1	
T12		 			1	1	1	¦ 1	
T13				l 	1	1	1	1	
T14		l 		l 	1	1	¦ 3	4	
S1				1	1	2	l 6	2	
S2							2		
S3 -		!					1	1	
S4		İ	1					i	
S5		i		i		1	3		
S6		1		i	i	2	i		
S7				1	i		i	i	
S8		!			<u>i</u>			i	
S9		2			!	6		200	
S10					<u> </u>			<u> </u>	
S11				1	1		!	1	
S12							1	!	
S13		1		1	1		1	1	

滋賀県統計書を元に作成

M:明治、T:大正、S:昭和

### 丸子船の映像

#### - 琵琶湖博物館所蔵資料を中心に-

#### 琵琶湖博物館

#### 用田 政晴

### Images of Maruko - Bune Boats in the 1970s from the Lake Biwa Museum Collection

YODA Masaharu, Lake Biwa Museum

滋賀県教育委員会では、昭和50年ごろを境に大きく変貌しつつあった琵琶湖の漁労習俗調査を昭和53年から5カ年計画で実施した。もちろんその後に控えた琵琶湖総合開発事業もそのきっかけではあったが、とにかくその時点での総合的な民俗調査を琵琶湖の周囲の主要なムラで行った。

その成果は、『琵琶湖総合開発地域民俗文化財特別調査報告書』として5冊の本編と1冊の資料編が刊行されている。そしてその時に集められた民具など実物資料は、滋賀県有形民俗文化財収集調査の成果としてその後16年間、続けられた。その数、4000件で1万点以上の今となっては貴重な民具資料が集められ、後、これら資料は平成8年秋に開館した琵琶湖博物館に引き継がれた。

琵琶湖博物館では、同時にこれらの資料のデータや 写真資料も預かることとなり、写真については80冊以 上のネガアルバムの形で保管している。

今回、これらの写真資料の中で、木造船が写された 写真を検索し、かつそれが丸子船である資料について、 ここで紹介していくことにした。従って、これら映像 資料はすべて昭和50年代のものである。

すでにこれらの映像資料のうちいくつかは、先に紹介した『琵琶湖総合開発地域民俗文化財特別調査報告書』中にも解説付きで公開されているものもの、この報告書がすでに一般には入手困難な貴重本となりつつあるため、あらためて紹介することにした。可能な限り、アルバム等から撮影者・撮影時期等を探ったが、判明しなかったものも多く、添えられたコメントもほとんどないため、細かなデータは不明なものが大半である。また、その調査のネガのうち、調査員が保管中のものもあり、すべては網羅できなかった。

加えて、琵琶湖博物館がその後に撮影した丸子船関

係の映像資料を追加掲載した。例えば、平成9年(1997年)夏に沖島の漁船の網に沈没した丸子船のオモギとタナの部材が引っかかり、それが長浜港岸壁に揚げられたことがあった。この資料は、後に琵琶湖博物館で保管することになったが、この時の写真などもここで紹介する。

1・2は近江八幡市の沖島漁民による地曳網漁に用いられた丸子船である。当時、地曳網漁だけが共同経営で行われており、5隻の船が組になって実施されていた。このうち丸子船は親船と呼ぶ網舟として2隻用いられ、かつて石材運搬に使われていた船が転用されていたようである。この漁は、かつて大網と呼ばれ、信長の頃から沖島漁民には、その特権が認められていた。漁期は、通常、4月から8月までで、アユ、フナ、ハス、ウグイなどを捕っていた。

3は、同じく近江八幡市の長命寺港に係留中の丸子 船である。カサギの高さがあまりないのが特徴である。

4は、現在、たった1隻残った現役の丸子船の1978年当時の映像である。当時は、余呉川河口の舟溜まりに係留されており、河口から200mほど上流までは漁船のたまり場となっていた。1948年に堅田で建造された百石積みの丸子船で、当初は焼き玉エンジンがついていたものを後に26馬力のディーゼルエンジンに積み替えたものである。

5は、西浅井町菅浦の現在国民宿舎のあるあたりの 湖岸近くに引き上げられていた丸子船で、もとは割木 や柴、竹を長浜、彦根、大津へ運んでいたものである。 持ち主をセンドウサンとよび割木などの仲買人であっ た。

6~9は、塩津浜に放置されていた丸子船の1978年 当時の映像である。百石積み程度のもので、当時はイ カリもそろっていたが、今はこの船影を見ることはで きなくなってしまった。

10~12は、志賀町北小松の雄松崎で地曳網漁に用いられていた丸子船である。ここでは11月から9月が漁期で、主にモロコを捕っていた。5隻の船が組になり、このうち網船は小型の中古の丸子船を購入して使っていた。

13以降は、1990年代のものである。

13~15は、西浅井町菅浦字奥出の湾奥に放置されていた百石積みの丸子船である。1970年代半ばまで、割木等を運んでいたが、後、この船でウナギを飼っていたものである。1996年12月に琵琶湖博物館に搬入したが、オモギなど杉材部分の腐食が激しく、やむなく、将来的に復元可能なように船大工に解体を依頼して各部材を保管中である。

16は、先の湖北町尾上の丸子船と同じものである。 1990年の撮影だが、このころも余呉川河口に係留されていた。このカジは後に新調され、写っているものは、



写真87 近江八幡市長命寺港の丸子船 (昭和54年撮影)



写真89 志賀町北小松の地曳網に使われた丸子船 (昭和57年8月 八木透撮影)

現在、琵琶湖博物館で保管している。

17は、大津市の唐橋近くに置かれていた丸子船のオモギである。かなり腐食が進んでいたが、所有者が捨てずにとっておいたものである。

18は、1997年10月に沖島漁民の網に引っかかって揚げられた丸子船のオモギとタナである。当時、長浜港に引き上げらたもので、オモギの長さなどから百石積み程度の丸子船と判断した。現在、琵琶湖博物館で保管中である。

19は、北小松の港に係留されていた小型の丸子船である。漁に用いられていたものだが、その後水没し、現在は見ることができない。

20は、西浅井町菅浦のもと奥琵琶湖パークウエーと呼ばれていた県道脇に展示中の丸子船である。勢湖丸と呼ぶ百石積みの船で、長さ17m、幅2.85mを計る。環境が良くなく、将来的にその保存が危ぶまれる。

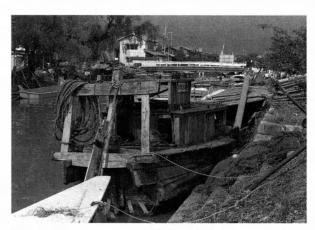


写真88 湖北町尾上の余呉川河口の舟だまり。当時は500 mほど上流まで漁船のたまり場となっていた。 (昭和53年7月 長谷川嘉和撮影)



写真90 志賀町北小松 (昭和57年8月 東条寛撮影)



写真91 近江八幡市沖ノ島の地曳網に使われた丸子船 (昭和54年7月撮影)



写真92 近江八幡市沖ノ島 (昭和54年7月)



写真93 西浅井町菅浦で陸にあげられた丸子船 (昭和52年8月 長谷川嘉和撮影)



写真94 西浅井町塩津浜で廃船となった丸子船 (昭和53年 中沢成晃撮影)



写真95 西浅井町塩津浜 (昭和53年 中沢成晃撮影)



写真96 西浅井町塩津浜 (昭和53年 中沢成晃撮影)



写真97 西浅井町塩津浜 (昭和53年 中沢成晃撮影)

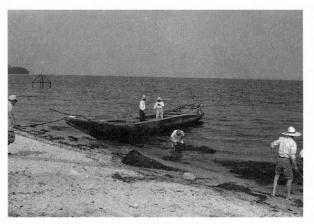


写真98 志賀町北小松 (昭和57年8月 八木透撮影)



写真99 志賀町北小松 (平成2年 用田政晴撮影)



写真100 西浅井町菅浦 (平成2年 用田政晴撮影)



写真101 西浅井町菅浦 (平成2年 用田政晴撮影)



写真102 湖北町尾上 (平成2年 用田政晴撮影)



写真103 大津市瀬田唐橋 (平成2年 用田政晴撮影)



写真104 長浜港 (平成9年 用田政晴撮影)



写真105 西浅井町菅浦 (平成9年 用田政晴撮影)



写真106 琵琶湖博物館 (平成9年 用田政晴撮影)



写真107 琵琶湖博物館 (平成9年 用田政晴撮影)

#### Summary

'Maruko - bune boats' are wooden sailing boats indigenous to the Lake Biwa region. The name 'maruko' means 'round' in Japanese, and derives from the rounded form of the boat, which is imparted by the half - cut cedar logs ('omogi') that are attached to both sides of the boat and the curved front built of fastened planks ('heita'). Maruko - bune boat once played a major role in transportation, especially in the Edo period when more than 1,000 were in use, but they disappeared after the Second World War.

The Maruko - Bune Boat Construction Project was organized by the Lake Biwa Museum Project Office, and work was undertaken from 1992 to 1995. The aims of this project were to prepare an authentic maruko bune boat as one of the main exhibits in the museum and to record the building technique (Chapter 1).

Mr. Sanshiro Matsui, the boat carpenter who was involved in this project, is the only shipwright who still remember how to built maruko - bune boats. He entered his apprenticeship to learn the skills of a boat carpenter when he was 12 years old, and he has built various kinds of water craft, including boats of wood, metal and fibreglass, since then. The Maruko - Bune Boat Construction Project gave him an opportunity not only to build the last maruko - bune boat of this century, but also to provide personal recollections of former times when maruko - bune boats were abundant (Chapter 2-1).

The traditional building materials and techniques were used as much as possible in the boat - building from cutting trees to the boat's completion (Chapter 2-2). Sailcloth weaving and sail - making were also done following traditional methods, based on the remains of a sail that had been used more than 50 years ago. These techniques demonstrated the uses of antique tools and the importance of experience - based knowledge of the craftsman.

The completed maruko - bune boat was brought to the museum via a maiden cruise across Lake Biwa after a launching ceremony and a few days opportunity to be viewed by the public (Chapter 3-1). During these few days and also after the museum opened, a mass of information from visitors, who saw the exhibited maruko-bune boat and were reminded of the time when they were in use decades ago, was collected and analyzed to understand the history of boat transportation in bygone times (Chapter 3-2).

Some historical documents and statistical reports are included to help convey how maruko - bune boats were used in pre - modern times (Chapter 4-3) and how many were then in existence (Chapter 4-1).

# 琵琶湖博物館研究調査報告 第13号 よみがえる丸子船

- 琵琶湖最後の伝統的木造船復元展示記録-

1999年(平成11年)発行

編 集:用田政晴・牧野久実

発 行:滋賀県立琵琶湖博物館

〒525-0001 滋賀県草津市下物町1091

電話 077-568-4811

印 刷:株式会社中村太古舎

©滋賀県立琵琶湖博物館 1999 Printed in Japan

## 琵琶湖博物館研究調査報告13号『よみがえる丸子船』(1999年3月)正誤表

頁	段	行	誤	正
4			芦谷市	芦屋市
13	右	15	作い	作り
14	左	41	とんびは居た。	居た。
22	左	8	図15	図 6
23				写真7と写真8入れ替え。
26	右	3	図16	図 7
33	右	10	ヒノキ	マキ
33	右	11	図17	図8
40	右	27	図18	図9
46	右	25	図19	図10
47	右	2	鮎屋	鮎家
55	図12		全体の寸法と帆に取り付けてある綱	全体の寸法と帆に取り付けてある綱(単位:cm)
56	図14	上	反のつなぎ方	(削除)
83	右	40	牛までもがが	牛までもが
87	左	24	(図48)	(資料30)
87	右	13	(図49)	(資料31)
88	左	19	(図50)	(資料32)
89	上の表			資料30に差し替え(裏面参照)
89	下の表		資料30	資料31
90			資料31	資料32
91	右	7	1 • 2	写真91・92
91	右	16	3	写真87
91	右	18	4	写真88
91	右	25	5	写真93
91	右	30	6~9	写真94~97
92	写真88		500m	200m
92	左	2	10~12	写真89・90・98
92	左	7	13	写真99
92	左	8	13~15	写真105~107
92	左	15	16	写真102
92	1	2	17	写真103
92	右	5	18	写真104
92	右	10	19	写真99
92	右	13	20	写真100・101
60	右	4		(本写真記録は、出口正登と出口晶子の共同による。)

		羊形 林油			B4		TL 240 111790 411	ga ma a	
	風帆	-	500石以	上 50	0石以下		及湖川廻船		
M16	31	(8)			5)	-	241	5261	
	蒸	气			82	形			
		_		船及小廻	粉		免税船		
M17	31 西洋	-		11215		-	3524	-	
	(無污	()		0.170	-		10219		
M18	30			3472			10219	-	
-	-	蒸汽				-	- Caracan		
M19	30	٠		3970			11737		
M20	27			4229		-	946		
M21	29	4		4383	0.	<u>│</u> 本形	641		
				小廻		WID CINA			
			3 間	4 16	-	5間	遊船	免税船	
M22	28	10	14217	21	_	1	13	1215	
					_	本形			
- 1				小廻射	1		遊船	免税船	
			3 間	4問	5間	10間	202 Will	SCOCKE	
M23	43	1.7	14118	235	7	2	15	1196	
M24	24	4	14060	230	-	2 2	36	577	
M25 M26	24	34	13962	213	-	2	38 64	424	
0		ul	13848	211		日本形	91	423	
				小廻船			38	船	
			3間(未満		-	6間以上		司未満)	
M28	24	48	13664	199	4	1	8		
M29	22	46	13124	184	4	1		10	
M30 M31	24	48	12536	193	6	1 2		31	
mo I	-	-	12061	191	- 0	2	8	14	
M32	風動		11779	204	4	2	8	5	
IVIOZ		-	11770			廻船及遊#		0	
M33	6	0			1346				
M34	6	1			13030				
M35	35	5			1297	5			
M36	34				1309				
	帆	18			小船				
	西洋	形	解漁船及			遊船		端艇	
M37	1		12975	5				43	
M38	1		1268		-	72	_	40	
M39	1	_	1250	1	_	72	_	40	
M40	-		1232		+	68	-	38	
M41 M42	-		12963		-	68	-	39	
M43			12960		+	67	-	36	
M44		-		12963 67 12775 67		37			
T1			1283			66		39	
T2			12719		-	70		39	
Т3		-	13053	3		71		37	
T4			1292			31		39	
T5			12839	)		32			
								39	
T6			1266	7		32		-	
T7			1266			26		39 20 26	
			12470	3				39 20 26 22	
T7 T8 T9			12476 12366 12120	3		26		39 20 26 22 10	
T7 T8 T9 T10			12476 12366 12120 12223	3		26 24 31 32		39 20 26 22 10 15	
T7 T8 T9 T10 T11			12476 12366 12120 12223 11883	3 3 3 7		26 24 31 32 35		39 20 26 22 10 15	
T7 T8 T9 T10 T11 T12			12476 12366 12120 12223 1188 1135	3 3 3 7 7 7		26 24 31 32 35 42		39 20 26 22 10 15 15	
T7 T8 T9 T10 T11 T12 T13			12476 12366 12120 12223 1188 1135 1065	3 3 0 3 7 7		26 24 31 32 35 42 52		39 20 26 22 10 15 15 24 62	
T7 T8 T9 T10 T11 T12 T13 T14			12476 12366 12120 1222: 1188: 1135: 1065	3 3 0 3 7 7 7		26 24 31 32 35 42 52		39 20 26 22 10 15 15 24 62	
T7 T8 T9 T10 T11 T12 T13			12476 12366 12120 12223 1188 1135 1065	3 3 0 3 7 7 7	//-(4	26 24 31 32 35 42 52 52		39 20 26 22 10 15 15 24 62	
T7 T8 T9 T10 T11 T12 T13 T14			12476 12366 12120 1222: 1188: 1135: 1065	3 3 3 7 7 9 7	小、	26 24 31 32 35 42 52 52		39 20 26 22 10 15 15 24 62	
T7 T8 T9 T10 T11 T12 T13 T14			1247( 1236( 1212( 1222( 1188( 1135( 1065( 1094( 1101( 解))))	3 3 3 7 7 9 7		26 24 31 32 35 42 52 52 55	動力無	39 20 26 22 10 15 15 24 62 62 105	
T7 T8 T9 T10 T11 T12 T13 T14			1247( 1236( 1212( 1222) 1188: 1135: 1065 1094 1101	6 6 7 7 9 7 1	遊	26 24 31 32 35 42 52 52 55 88	動力無 140	39 20 26 22 10 15 15 24 62 62 105	
T7 T8 T9 T10 T11 T12 T13 T14 S1			1247( 1236( 1212( 1222: 1188: 1135: 1065 1094 1101 軽漁船及 動力無	3 3 3 7 7 7 9 7 1 1 小廻船 動力有	動力無	26 24 31 32 35 42 52 52 55 88 動力有		39 20 26 22 10 15 15 24 62 62 105 端艇 動力有	
T7 T8 T9 T10 T11 T12 T13 T14 S1			1247(1236(1212(122(122(122(122(122(122(122(122(1	3 3 3 7 7 9 9 7 1 1 小廻船 動力有 73	遊動力無 56	26 24 31 32 35 42 52 52 55 6 船 動力有	140	39 20 26 22 10 15 15 24 62 62 105 端艇 動力有	
T7 T8 T9 T10 T11 T12 T13 T14 S1 S2 S3 S4			1247(12366) 1212(1223188) 1135: 1065 1094 1101 解漁船及動力無 10344 10200 10239	5 5 5 7 7 9 7 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	遊動力無 56 54	26 24 31 32 35 42 52 55 88 動力有 1	140	39 20 26 22 10 15 15 24 62 62 105 端艇 動力有	
T7 T8 T9 T10 T111 T12 T13 T14 S1 S2 S3 S4 S5			1247(1236(1236(1236(1236(1236(1236(1236(1236	5 5 5 7 7 9 7 1 1 N週船 動力有 7 3 8 6 142 1 142 1 142 1 142 1 142 1 144 1	遊動力無 56 54	26 24 31 32 35 42 52 55 88 動力有 1	140 124 141 動力有 181	39 20 26 22 10 15 15 24 62 62 105 端艇 動力有	
T7 T8 T9 T10 T111 T12 T13 T14 S1 S2 S3 S4 S5 S6			1247( 1236) 1212( 1222) 1188: 1135: 1065 1094 1101 (新船及 動力無 10344 10200 10239	5 5 5 7 7 9 7 1 1 M助力有 73 86 142 b力無 0018	遊動力無 56 54	26 24 31 32 35 42 52 55 88 動力有 1	140 124 141 動力有	39 20 26 22 10 15 15 24 62 62 105 端艇 動力有	
T7 T8 T9 T10 T11 T12 T13 T14 S1 S2 S3 S4 S5 S6 S7			12476 12366 12126 1222 1188 1135 1065 1094 1101 解漁船及動力無 10344 10200 10239 重	3 3 3 7 7 7 7 9 9 7 7 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	遊動力無 56 54	26 24 31 32 35 42 52 55 88 動力有 1	140 124 141 動力有 181 185 182	39 20 26 22 10 15 15 24 62 62 105 端艇 動力有	
T7 T8 T9 T10 T11 T12 T13 T14 S1 S2 S3 S4 S5 S6 S7 S8			1247( 1236( 1212( 1222) 1188 1135; 1065 1094 1101 經濟和及 動力無 10344 10200 10239 重 111 111 99	3 3 7 7 7 7 7 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	遊動力無 56 54	26 24 31 32 35 42 52 55 88 動力有 1	140 124 141 動力有 181 185 182 234	39 20 26 22 10 15 15 24 62 62 105 端艇 動力有	
T7 T8 T9 T10 T111 T12 T13 T14 S1 S2 S3 S4 S5 S6 S7 S8 S9			12476 12364 12122 11883 11353 1065 1094 1101 「野漁和及 動力無 10344 10200 10239 111 111 99	3 3 7 7 7 9 9 7 7 1 1 1 1 1 1 1 1 2 1 1 1 2 1 1 1 1 1	遊動力無 56 54	26 24 31 32 35 42 52 55 88 動力有 1	140 124 141 動力有 181 185 182 234 263	39 20 26 22 10 15 15 24 62 62 105 端艇 動力有	
T7 T8 T9 T10 T11 T12 T13 T14 S1 S2 S3 S4 S5 S6 S7 S8 S9 S10			12476 12364 12120 11883 11355 1065 1094 1101 野漁船及 動力無 10344 10200 10239 111 111 9 9	3 3 3 7 7 9 9 9 7 1 1 1 1 1 1 2 3 3 3 7 7 7 3 8 6 1 4 2 2 3 3 3 3 3 7 7 8 8 8 9 9 0 1 8 8 9 0 1 8 8 9 0 1 8 8 9 0 1 8 8 9 1 8 1 8 1 8 1 8 1 8 1 8 1 8 1 8	遊動力無 56 54	26 24 31 32 35 42 52 55 88 動力有 1	140 124 141 動力有 181 185 182 234 263 299	39 20 26 22 10 15 15 24 62 62 105 端艇 動力有	
T7 T8 T9 T10 T11 T12 T13 T14 S1 S2 S3 S4 S5 S6 S7 S8 S9 S10 S11			1247e 1236d 1212c 122c 1188: 1135: 1005 10094 1101 	3 3 3 7 7 9 9 7 7 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	遊動力無 56 54	26 24 31 32 35 42 52 55 88 動力有 1	140 124 141 動力有 181 185 182 234 263 299 337	39 20 26 22 10 15 15 24 62 62 105 端艇 動力有	
T7 T8 T9 T10 T11 T12 T13 T14 S1 S2 S3 S4 S5 S6 S7 S8 S9 S10			12476 12364 12120 1222 1188 1135 1065 1094 1101 解源船及 野为無 10344 10200 10239 重 111 111 9 9	3 5 5 7 7 7 7 7 1 1 1 1 1 1 1 2 1 1 1 1 2 1 1 1 1	遊動力無 56 54	26 24 31 32 35 42 52 55 88 動力有 1	140 124 141 動力有 181 185 182 234 263 299 337 407	39 20 26 22 10 15 15 24 62 62 105 端艇 動力有	
T7 T8 T9 T10 T11 T12 T13 T14 S1 S2 S3 S4 S5 S6 S7 S8 S9 S10 S11 S12			12476 12364 1212 1188: 1188: 1135: 1065 1094 1101 解源船及 動力無 1020 10239 11 11 11 9 9 9 9 9	3 3 3 7 7 7 7 7 7 7 7 1 1 1 1 1 1 1 1 1	遊動力無 56 54	26 24 31 32 35 42 52 55 88 動力有 1	140 124 141 動力有 181 185 182 234 263 299 337 407 386	39 20 26 22 10 15 15 24 62 62 105 端艇 動力有	
T7 T8 T9 T10 T11 T12 T13 T14 S1 S2 S3 S4 S5 S6 S7 S8 S9 S10 S11 S12 S13			1247e 1236d 1212c 122c 1188: 1135: 1065 1094 1101 野漁船及 動力無 10344 10200 10239 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11	3 5 5 7 7 7 7 7 1 1 1 1 1 1 1 1 2 1 1 1 1 2 1 1 1 1	遊動力無 56 54	26 24 31 32 35 42 52 55 88 動力有 1	140 124 141 動力有 181 185 182 234 263 299 337 407	39 20 26 22 10 15 15 24 62 62 105 端艇 動力有	

滋賀県統計書をもとに作成 (M:明治、T:大正、S:昭和)

資料30

# Research Report of the Lake Biwa Museum

No. 13 March 1999



LAKE BIWA MUSEUM 1091 Oroshimo, Kusatsu. Shiga 525-0001, Japan