

琵琶湖博物館研究調査報告

19号 2003年3月

企画展示『湖の船』開催記録

琵琶湖最後の船大工・松井三四郎 大いに語る



LAKE BIWA MUSEUM
琵琶湖博物館

Boats on the lake

木造船にみる知恵と工夫

Techniques and tools for building traditional wooden boats in the Lake Biwa region.



Boats on the lake

さまざまな琵琶湖の木造船

The diversity of traditional wooden boats in the Lake Biwa region.



琵琶湖木造船の特徴部分を紹介

丸子船・準構造船復元

琵琶湖博物館研究調査報告

第 19 号

企画展示『湖の船』開催記録

—琵琶湖最後の船大工 松井三四郎大いに語る—

滋賀県立琵琶湖博物館

2003年3月

企画展を顧みるということ ―「まえがき」にかえて―

少し前のことですが、学芸員の方に御案内を頂きながらある美術館の企画展を見たことがあります。世界各地から関係ある作品を集め、それも有名なものだけではなく、その間の連関を示すためにあまり知られていないものもかなり含んだ、この方面に基礎知識のない私にもすばらしいと感じさせる展示でした。部屋へ戻り、企画展の解説書を改めて見ながらさらにいくつかお話を伺いました。

「この企画展は、さまざまな既存の知識を集めることはもちろんながら、各地の美術館を訪ねて作品の前に何度も立ち尽くし、その結果に基づいてそれぞれに交渉を重ね、すべてを考えたうえで満を持して開いたものである。そこで、開会後は管理などに忙しいことはあっても、ただ淡々とものごとが進むだけだと思っていた。しかし、こうして一堂に集めてそれを改めて見てみると、新しい発見が次々に出てくる。来館者からもそれに近い感想を聴くことがある。しかし企画展解説書は、当然ながら開会の前に完成させたもの。だから、この新しい発見は載っていない。」およそこういうことだったと記憶します。

美術館を含むすべての博物館において、企画展なるものはまさに満を持して開かれるものでしょう。しかし、いかに見事に企画されても、いや実はずまく企画されれば企画されるほど、その期間中に新しい発見が次々に出てくるものです。それならば、企画展の解説書は本来2度作られるべきではないのか。期間中の来館者のための事前のもの、期間中の成果を収めた事後のもの、この2つです。そして後者が発刊されても前者を残しておくことが重要でしょう。事前にはどこまで考えられ、期間中にはどのような新しい発見がありどのような考え方の変化があったのか、その比較が大切だからです。しかもそれは、博物館の職員側の変化だけではなく、その間に見て下さった来館者との相互作用の結果として生まれたものなのですから。

企画展展示解説書は、何とかして2度作りたい。実はこう思い続けてきたのです。

『湖の船―木造船に見る知恵と工夫―』は、琵琶湖博物館の1999年度の企画展でした。他の企画展と同様、長い準備期間のあと展示設計に1年をかけ、そしてその翌年度に工事を行ったものです。開催期間は夏から秋にかけてのおよそ4ヶ月でした。

企画展の初日に刊行した出版物では、展示した船についての実測図を掲載して船と船道具の実態が詳しく判るようにし、また、資料として利用し続けて貰えるように工夫してみました。そして今回のものでは、改めてこの企画展の意義を博物館の開館以前から企画展終了後現在までを総括しながら記載し、また、企画展示の設計書をそのまま収録しました。さらに、期間中に行われた会の記録、すなわち、常設展示室Bの中央を飾る丸子船をほぼ半世紀ぶりに作って貰い、それによって建造方法の記録を残すことができ、さらに技術の伝承ともなった「琵琶湖最後の船大工」、当時86歳であった松井三四郎さんを中心とする講演会の記録を入れました。

これが上に書いたような2つの企画展解説書の後者として、全面的に成功しているかどうかと問われれば、もちろん内心忸怩たるものがあります。しかし企画展は、あるときに終わってしまう一過性のイベントでは決してありません。また、そうしてはならないものです。この出版物は、琵琶湖博物館の企画展をさらに考えていくための試みの一つでもあります。

聞き及ぶところによれば、日本列島中にある博物館では1年に1000を超える企画展が開かれているとのこと。そのようなところに対しても、この試みとしての出版が何らかの波紋を投じることになればと、これはひそかに願っております。

この企画展に御協力頂いた多くの方々、さまざまに関心を寄せ意見を下さった来館者の方々に、改めて御礼を申し上げますとともに、これからのさらなる御協力をお願い申し上げます。

2003年3月

琵琶湖博物館館長 川那部 浩哉

企画展示『湖の船』開催記録

—琵琶湖最後の船大工 松井三四郎大いに語る—

Report of the Special Exhibition "Boats on the Lake"

— The Traditional Boats Builder MATSUI Sanshiro and his Lifework —

目 次

Contents

序 文

Preface

第1章 企画展『湖の船』開催史と博物館活動の中での位置 …… 用田政晴 …………… 1

Chapter 1 The Preparation of the Special Exhibition "Boats on the Lake" and Related Work of the Lake Biwa Museum YODA Masaharu

第2章 『琵琶湖最後の船大工 松井三四郎大いに語る』 …………… 7

Chapter 2 Symposium "The Traditional Boat Builder MATSUI Sanshiro and his Lifework"

第1部 講演会：松井三四郎 松井三男 出口晶子 進行：牧野久実

Part 1 Panel Discussion : MATSUI Sanshiro, MATSUI Mitsuo, DEGUCHI Akiko, MAKINO Kumi

第2部 質疑応答

Part 2 Question-and-Answer Session

第3部 特別展示解説：松井三四郎

part 3 Comments on the Exhibition by MATSUI Sanshiro

第3章 平成11年度企画展示『湖の船—木造船にみる知恵と工夫—』展示実施設計書 …………… 25

Chapter 3 Design of the Special Exhibition "Boats on the Lake"

第 1 章

企画展『湖の船』開催史と博物館活動の中での位置

琵琶湖博物館

用田 政晴

The Preparation of the Special Exhibition "Boats on the Lake" and Related Work of the Lake Biwa Museum

YODA Masaharu, Lake Biwa Museum

1 はじめに

それなりの予算と時間、そして何よりも知恵と体力を尽くして計画・施工する博物館の企画展示も、終わってみれば一夜の祭りのようでもある。

滋賀県立琵琶湖博物館では、『湖の船—木造船にみる知恵と工夫—』と題した企画展を1999年7月20日の海の日から11月23日までの約4カ月にわたって開催した。

この企画展開催には、1996年10月の博物館開館以前にさかのぼる前史があり、博物館の常設展示と密接な関係を持ちつつ、日常的な博物館活動の中で企画展示を位置づけ、開催にこぎつけたものである。

琵琶湖博物館も県の財政難や博物館の研究事業としての総合研究、共同研究の成果発表の第一の場としていこうという理由や意向から、99年度より企画展示は年一回限りとなった。かといって、担当スタッフや予算が充実されるわけではなく、むしろ年々、従来以下の規模で実施せざるを得なくなった。しかしながら、内部、外部を問わずそれへの期待は大きいものがあつた。

ここでは、企画展の開催に至る日常的な博物館活動の位置づけとその体系、企画展の特徴や展示手法の新しい試みなどについて紹介していくことによって、今後、同種の企画展のために生かせる素材、あるいは資料としていきたい¹⁾。

2 企画展の準備段階

(1) 琵琶湖博物館の開館以前

琵琶湖博物館の2階にある常設展示室『人と琵琶湖の歴史展示室』の中心資料は、半世紀ぶりに建造された丸子船である。

丸子船は、近世初頭から戦前に至るまで、琵琶湖輸送の主役を担った帆走木造船で、そのヘイタ、オモギ、

カサギなどは非常に特徴的なものであり、琵琶湖の船の典型でもあるといわれている。この丸子船を琵琶湖博物館の常設展示の目玉資料の一つとして復元を計画したところから、今回の企画展示の準備も始まったと言っても過言ではない。博物館の基本構想を検討中のことであるから、14年ほど遡ることになる。ただ、実際に、復元のための具体的な事務作業をはじめたのは1992年のことである。

まず、丸子船建造の経験がある琵琶湖の船大工探しからはじめた。今も現役で、百石積みの大きな船を造れる船小屋を持ち、将来にわたってその技術を保存できるよう、若い継承者と共にその作業にあたっていることが望まれた。そして、これらの条件を満たしていたのは、大津市本堅田で今も子息と共に造船業を営む松井三四郎さんただ一人であることが判明した。松井さんには3年をかけて実際に湖で使用できる船の建造をお願いし、民俗学者橋本鉄男先生を代表とする丸子船復元指導委員会の監修のもと、出口晶子先生を中心にして、その復元過程の文字や映像による記録化を図った²⁾。

一方、琵琶湖とその周辺に現存する伝統的木造船の所在確認調査も行った。その結果、1993年には、琵琶湖周辺において667隻の木造船を確認したが、日常的に使用されている船はごくわずかで、全体の4割は、もはや船と呼べるような状態をとどめていなかった³⁾。

こうした中、実物の木造船や舵、櫓などの船具の収集事業は、県教育委員会、特に文化財保護課の長谷川嘉和さんらの努力によりより1979年から長期にわたって進められていたが⁴⁾、それを引き継ぐように、琵琶湖博物館においても船や船具に限って収集を進めた。その結果、実物の船14隻、舵24点、櫓25点の他、帆などの資料を収蔵するに至り、今回の企画展の基礎資料となった。

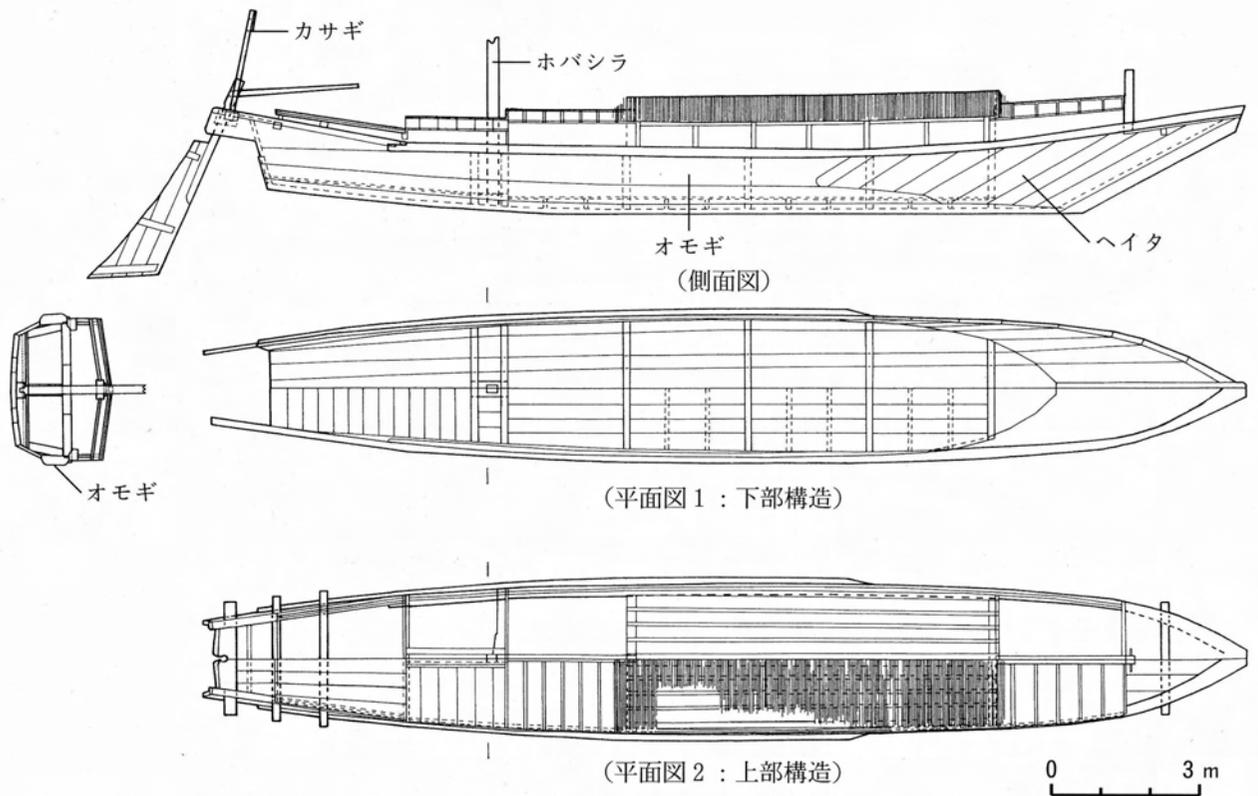


図1 百石積み丸子船

こうして完成した丸子船は、開館を2年後に控えた1995年3月、琵琶湖博物館の開館イベントとして大津市本堅田の船小屋での進水と湖上航行、そして博物館に隣接する烏丸レイクポートで一般公開を2日間にわたって行った。また、この時に合わせて、半世紀ぶりに復活した丸子船の復元過程をまとめた冊子を来場者に配布した⁵⁾。

一般公開後は、建設中であった琵琶湖博物館の2階の大型資料搬入口から丸子船の搬入を行い、展示室内に設置した。

(2) 博物館の開館した後

開館を目前にした1996年10月11日に、博物館建設準備委員会委員であり丸子船復元指導委員会委員長でもあった橋本鉄男先生が急逝された。先生は『丸子船物語』と題した原稿を執筆中であつたが、原稿用紙20枚程度を書かれたところで病に倒れられたのであつた。

そこで、先生のこれまでの丸子船に関する論文等で補う形で筆者が編集を行い、先生の一周忌にあたる1997年10月に同じ題名の絶筆本を出版することができた⁶⁾。また、先生のご遺志で、書斎の1万冊以上の蔵書を博物館に寄贈いただくことになった。そこで、書斎での蔵書調査を同僚の学芸員中藤容子さんが中心に

なり、筆者も手伝いながら2年間にわたって行い、橋本先生のご遺志は企画展においても紹介コーナーを設け、先生の業績と共に紹介と顕彰を行った。

さて、我々の予想に大きく反して、博物館開館1年で約120万人の来館者を迎え、丸子船の展示コーナーに、新たに伝統的の木造船に関する「交流デスク」を設けた。

これは、展示室の真ん中にある丸子船を見た来館者が、さまざまな感想や思い出話を展示交流員と呼ぶスタッフに話をされていくことが多く、この情報の記録化を図るために設けたコーナーである。かつての琵琶湖の船や港はどんな様子だったかを書き込んでいただく用紙と魚を入れるトロ箱をイメージした机、椅子を用意したもので、2年で700件近くの情報が得られた。この来館者から得られた多くの情報は、1998年6月の琵琶湖博物館研究発表会において『湖上交通史の特質と丸子船の意味－琵琶湖博物館・丸子船交流デスクでの活動をきっかけに－』と題してとりまとめ⁷⁾、後の企画展開催にあわせて刊行した『信長 船づくりの誤算－湖上交通史の再検討』という単行本にその内容を盛り込んだ⁸⁾。この単行本は、企画展図録を補う副読本として計画し、開催初日に間に合わせたものである。博物館活動の成果を元に、新たな視点で湖上交通史を



写真1 丸子船交流デスクと展示交流員
(後ろが百石積み丸子船)

見直し、その評価を行ったもので、刺激的なタイトルとも相まって売れ行きも好調であった。

一方で、船大工のライフヒストリーをまとめた学芸員牧野久実さんの成果は、1997年6月に開催した『世界古代湖会議』と呼ぶ国際会議で発表され、その英文の論文集は後にベルギーの出版社から刊行された⁹⁾。このことをきっかけにして、伝統的木造船の研究者であるアメリカの博物館学芸員と研究交流が始まりつつある。

3 企画展の実施

(1) 展示のあらまし

企画展『湖の船』では、使う場所や目的にあわせた伝統的な木造船を紹介し、そこに見られる人びとの知恵と工夫に焦点を合わせるため、たくさんの船の道具や世界の湖での船の資料と比較しながら、琵琶湖独特の伝統的な木造船の数々を見ていくことにした。

このため丸木舟の革命ともいうべき古墳時代初頭の準構造船を、木組みや材料も含めて正確に復元した。また、紀元前後の頃の所産と考えられている西アジア・ガリラヤ湖で発掘された古代船も現地イスラエルで復元製作し、企画展開催の2週間前に日本へ到着した。

ロシアのバイカル湖、五大湖の一つエリー湖、ヨーロッパのレマン湖、アフリカのタンガニーカ湖、南米のチチカカ湖などの伝統的な船の模型も長年にわたって博物館学芸員の手によって収集されており、これらをまとめて紹介することができた。常設展示の資料を違った角度で企画展に利用したことになった。

(2) 展示室をとび出した企画展

博物館の玄関にいたる歩道沿いのフラッグ・ポールでは、伝統的な船の帆をイメージしたのぼりで企画展の紹介をし、企画展への期待の高揚を図った。その他、企画展示室からとび出た展示もいくつか用意した。

博物館のエントランスホールを入ったところのアトリウムでの長さ13mを超える漕艇用の船もそのひとつである。

「われはウミの子、さすらいの…」とはじまる唄で有名な琵琶湖周航に使われた固定席艇（フィックス）で、これをホールの真ん中に置いて、2階の廊下部分からも、かつて若者が燃えた琵琶湖周航に思いをめぐらしていただこうと意図した。この資料は、筆者の母校である高校で昭和40年代まで使われていたもので、かつて実際に漕いだこともあるものだったため、感慨深いものでもあった。これは2艇入手し、1艇は現状のまま、展示したもう1艇は、現役の頃のように塗装をやり直してかつてを再現した。

また、琵琶湖博物館の常設展示室『人と琵琶湖の歴史展示室』では、製作した丸子船を見ていただいているが、そこでは帆柱に比べて天井高が足らず、またその帆があまりに大きすぎていつも少し丸めている。今回は、この帆が風をいっぱいを受けた状態を再現してホールで紹介することにした。また丸子船という名前は、その断面が丸いためともいわれているが、丸子船の実物大の断面模型を本物の材料で松井さんに作っていただき、その帆や帆柱と組み合わせてアトリウムに展示した。

(3) 展示手法の特徴

当初から、記念講演会は船大工の松井三四郎さんに、身近な形でやっていただこうと考えており、その時のステージにもなる物見台を企画展示室の奥に設けた。多くの船を一望し、また大きさの違いを感じとるためのものである。鳥羽市にある「海の博物館」の収蔵展示室を真似たものである。

壁付きの展示ケースガラス面には、デジタル写真を焼き付けたフィルムを一面に貼り、内部の照明によっていわゆる行灯風にした。また、企画展限りの消耗品を可能な限り排除し、リースや再利用可能な材料を極力用いた。例えば、舵や櫓を展示した木組みの台は、そのままの形で収蔵庫に納め、特設のステージも工事用の仮設足場であった。

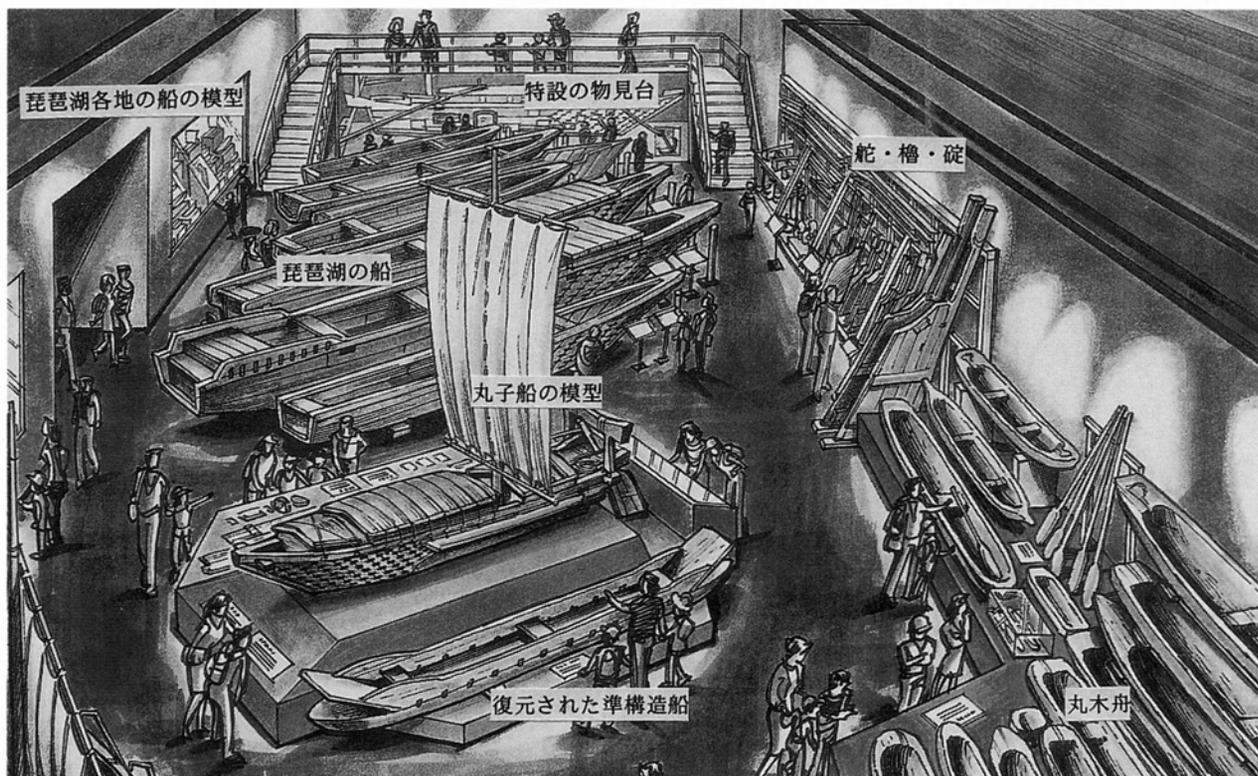


図2 企画展示室のようす（イメージ） 実物の船23隻、船模型28隻、舵24本、櫓25本、碇1個などを展示。展示スペース555m²

その結果、展示工事経費のおよそ半分は、後の博物館資料や素材として再利用可能な形のものとして企画展示終了後も博物館に残すことができた。このことによって、常設展示の管理予算では到底入手できない博物館の財産をいくつか入手することができた。

(4) たくさんの印刷物

企画展の図録は、企画展終了後も資料として残るよう、展示資料の詳細な実測図を掲載した⁹⁾。この資料の実測は、従来の民具実測の方法にならず、考古資料と同様に行ったため、ほぼ4人がかりで3カ月かかってしまった。図録には、実物の船のほか、模型の船、舵、櫓、碇、その他の船道具など計123点を収録できたが、写真の保存のため紙質にもこだわったため、結果的に一般への販売価格は高くついてしまった。

この図録と先に紹介した副読本を企画展初日に同時に刊行し、丸子船と木造船所在調査の2冊の報告書共々、展示・閲覧コーナーを企画展示室内に設けた。

(5) 記念行事の新しい試み

また、企画展開催中の10月23日、『琵琶湖最後の船大工 松井三四郎大いに語る』と題した講演と特別展示解説を企画展示室特別ステージで行った。松井さん

の講演は、ご子息の三男さん、復元記録を担当した出口晶子先生を交えながら、学芸員牧野久実さんの進行による質疑応答方式で実施したが、非常に話術巧みな職人さんに聴衆は驚き、好評であった。詳しくは、本書の別章を参照していただきたい。

4 企画展につながる博物館活動

その前史を含めると6年にわたる企画展のための活動を紹介してきたが、結果的にその準備作業は、丸子船の製作・復元およびその記録調査、伝統的木造船所在調査と船・船具の収集という二つの調査・研究を柱に展開してきた。

そして3回にわたる一般向けの企画展のイベント、5冊の研究調査報告書と企画展図録を含めて3冊の本、計8冊もの印刷物を刊行してきた。調査の結果を可能な限り印刷物で、随時、公表してきたつもりである。

また、企画展をきっかけに準構造船や西アジア古代船、丸子船断面など後に残る資料も得られたし、図録も資料として意味あるものを作成することができた。

一方で、民俗学関係を中心とする1万点を超える蔵書の寄贈を受けることの紹介の場にもなり、若干の新しい展示手法の開発も行えた。

ただ、資料や情報の提供以外の地域住民参加の活動

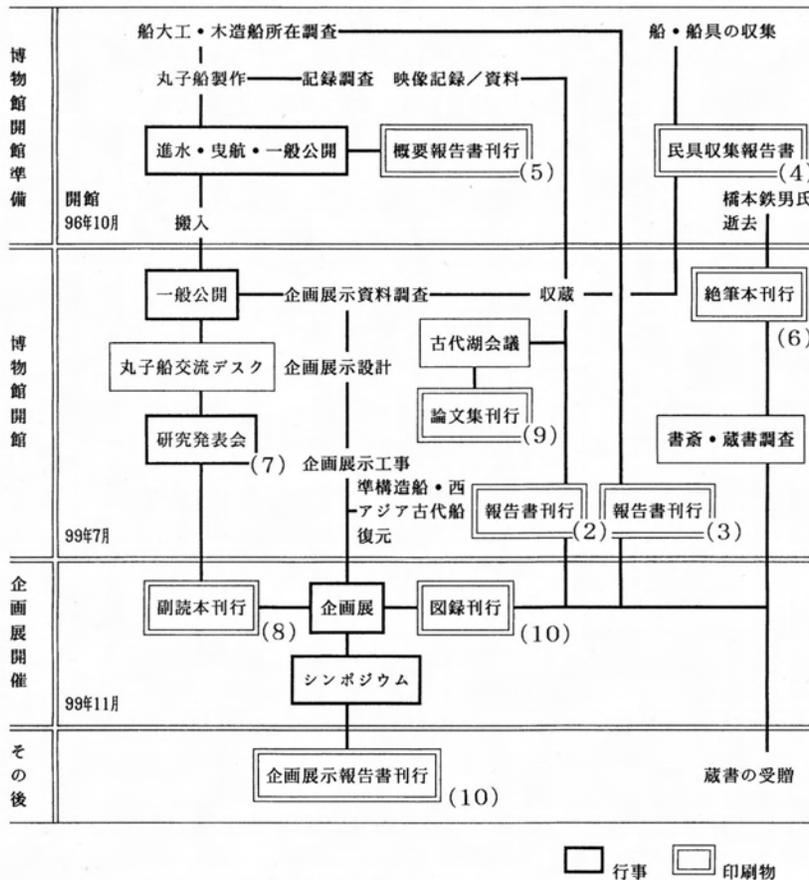


図3 企画展開催の体系 (数字は本文註に対応)

が不充分であった。例えば、丸子船の名前も公募しようとしたことがあったが、実現には至らなかった。企画展開催中の記念行事も船大工の講演会および大津市歴史博物館との共催の見学会しか行えなかった。理論的には、博物館開館前の段階まで含めて、木造船保存の意義が自分なりに未整理であったため、収集・保存の方針が固まらず、また展示資料の選択も即物的になってしまった。

博物館開館準備作業も含めた中での時間と手間の限界であったが、次回、大がかりな企画展を担当する際には、とにかく「よくこれだけ集めて網羅できたな」「こんな内容のある企画展図録はみたことがない」といわれるようなものにしたい。つまり、その展示の意味は、それぞれの来館者に任せ、可能な限りその素材をくまなく提供できる場にする事である。そのためには、時間的に十分な余裕を持って進めることが必要かも知れない。

註

- (1) 用田政晴「企画展示と博物館の活動－琵琶湖博物館企画展『湖の船』の場合－」『民具研究』第122号 日本民具学会 2000年8月 において今回と同じ趣旨を述べたところであるが、今回はこれを補正訂正し、書き改めた。
- (2) 用田政晴・牧野久実編『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』13号) 滋賀県立琵琶湖博物館 1999年3月
- (3) 大沼芳幸・杉立繁雄編『現存漁具記録調査報告』(『琵琶湖博物館研究調査報告』7号) 滋賀県立琵琶湖博物館 1999年3月
- (4) 長谷川嘉和編『滋賀県の民具』(『滋賀県有形民俗文化財収集調査報告書』1～16) 1980～1996年3月 滋賀県教育委員会
- (5) 用田政晴・牧野久実編『丸子船の復元 琵琶湖最後の帆走木造船』(『琵琶湖博物館開設準備室研究調査報告』4号) 滋賀県立琵琶湖博物館 1995年3月
- (6) 橋本鉄男著・用田政晴編『丸子船物語－橋本鉄男最終琵琶湖民俗論』 サンライズ印刷出版部 1997年10月
- (7) 用田政晴「湖上交通史の特質と丸子船の意味－琵琶湖博物館・丸子船交流デスクの活動をきっかけに－」『第1回滋賀県立琵琶湖博物館研究発表会発表要旨』 滋賀県立琵琶湖博物館 1998年6月
- (8) 用田政晴『信長 船づくりの誤算－湖上交通史の再検討－』 サンライズ出版 1999年3月
- (9) Kumi MAKINO, Why Has the 'Maruko-bune' Boat Disappeared?, 'ANCIENT LAKES, THEIR CULTURAL AND BIOLOGICAL DIVERSITY', KENOBI PRODUCTION, Sep. 1999
- (10) 用田政晴・牧野久実編『第7回企画展 木造船にみる知恵と工夫－』滋賀県立琵琶湖博物館 1999年7月

第 2 章

企画展示『湖の船—木造船にみる知恵と工夫—』記念講演会
『琵琶湖最後の船大工 松井三四郎 大いに語る』

Symposium "The Traditional Boat Builder MATSUI
Sanshiro and his Lifework"

日時：平成11年（1999年）10月23日(土) 午後2時～4時
会場：滋賀県立琵琶湖博物館 1階 企画展示室特設ステージ
講師：松井三四郎（船大工）
松井 三男（船大工）
出口 晶子（関西外国語大学）*現所属は甲南大学
進行：牧野 久実（琵琶湖博物館）
（編集：用田 政晴（琵琶湖博物館））
（所属は当時）



写真2



写真3

第1部 講演会

■牧野久実

皆様、こんにちは。琵琶湖博物館学芸員の牧野と申します。

ただ今より、企画展示『湖の船』開催記念講演会「琵琶湖最後の船大工 松井三四郎 大いに語る」をはじめさせていただきますと思います。

最初に、当博物館館長 川那部浩哉より皆様にご挨拶申し上げます。

■川那部浩哉館長

川那部でございます。この講演会において頂きました皆さん、有り難うございます。

お手元に『瓦BAN』と『うみんど』もございますし、その以外でもご存じだと思いますけれど、この2階のB展示室の真ん中には丸子船がございます。

丸子船は、昔から琵琶湖で活躍してきました。意外にも、ごく最近までちゃんと動いていたということもあります。

ところで実際にこの丸子船が以前に作られたのは、もうかなり昔の話のようでして、その時にお作りになったのが松井三四郎さんです。松井さんをお願いいたしまして、この博物館の2階の展示室に展示するために丸子船を作って頂き、堅田からここまで、一度だけ湖面を走らせ、館内にあげたというものでございます。

その松井三四郎さんに作って頂きます過程で、いろいろなことをお聞きしたり、あるいはビデオに撮った



写真4 館長あいさつ

りしながら作ってきたわけです。その過程で息子さんの松井三男さんが初めてこの丸子船を作ることを手がけられまして、きっと次にまだ丸子船を作るといようなときには、三男さんに作っていただける、いわば伝統技術を後世に残せた、そういうその喜びもありました。

実は今回の講演会の題は私は気に入らないのです。「琵琶湖最後の船大工」というのは、むしろこれから次々とたくさんの方に、伝承しながらつなげることでできるそうした継承をされる最後の方という意味だと存じます。

今日は展示室の丸子船はやかつての木造船について、いろいろとお話をいただけることと楽しみにしております。

■牧野

続きまして、本日の講演会の出席者を紹介させていただきます。また、簡単な経歴も併せてご紹介したいと思います。

私のすぐ左にいらっしゃる方が松井三四郎さんでございます。大正2年、1913年のお生まれで、12歳の時に大津市堅田の壱兵衛造船所の弟子入りし、船大工としての修行を積まれました。

主に戦前まで木造船の建造に携わり、現在も堅田で造船業を営んでおられます。当博物館の常設展示室の丸子船や、企画展示室の模型の丸子船、漁船や田舟の模型も製作していただきました。

本日はかつての琵琶湖の木造船に関わるお話をご自身の体験に基づいて語って頂きたいと思っております。



写真5 特設ステージ

次は松井三男さんです。松井三四郎さんのご息でいらっします。

昭和22年、1947年のお生まれで、お若い頃より鋼船やFRP（強化プラスチック）船の建造に携わってこられました。

丸子船の復元製作では、三四郎さんをお手伝い下さいました。三男さんにとって丸子船の建造は、この時が初めてだったと伺っております。後ほどその時の感想等についてもお聞きしたいと考えております。

最後になりましたけれど、出口晶子先生は関西外国語大学の助教授（現在、甲南大学教授）でいらっします。大学では琵琶湖を中心にした民俗学や地域文化研究を教えておられます。

伝統的な木造船やかつての水運をめぐる人や文化の移り変わりについて長くご研究しておられ、『日本と周辺アジアの伝統的船舶』や『川辺の環境民俗学』というご本を始め、琵琶湖では『舟景の民俗』など多数の業績がおありです。

琵琶湖博物館では博物館準備室の頃より丸子船の復元記録調査に熱心に取り組んでいただきまして、その成果をまとめていただきました。

本日は様々なご経験や松井さん達のお話をもとに、琵琶湖の船に関する統括的なお話を頂きたいと思っております。

それから私でございますが、この琵琶湖博物館の学芸員の牧野久実と申します。本日は進行を努めさせて頂きますのでどうぞよろしくお願いいたします。

では、あらためまして松井三四郎さんのプロフィール・経歴について伺いできればと思います。

12歳の時（大正14年）に船大工として弟子入りされたとお聞きしましたが、弟子入りのきっかけというのは何かございますでしょうか。

■松井三四郎

実は、私の叔父が同じ造船所に弟子入りしておりました。また、私と同年の子供も修業していました。吉川（中主町。以下、（ ）内は編者による註）にあった石塚造船というところにいた人に「お前も船屋やれ」と言われて壱兵衛造船所に行ったのです。

■牧野

ご親戚が一緒におられたという事で、それがきっかけで弟子入りされたということですね。特に船に興味をお持ちだったとかいうことはありますか。

■松井三四郎

まだ子供だったんで、船に興味があるという事はなかったですね。

■牧野

どこかでは、手に職をつけられるというか、そういう事を目的にして弟子入りされたということですか。



写真6 松井三四郎さん（左）と松井三男さん

■松井三四郎

まあ、そういう事なんです。

■牧野

初めてそういう所に行かれて、修業中ご苦労なされた事とかありますか。

■松井三四郎

苦労は朝が早いことです。朝6時には起こされて、8時まで朝仕事といって、畑仕事をしたり、工場の掃除をしました。それから朝御飯を食べたらすぐに職場の方へ行きました。朝が早いのと晩が遅いの、これが一番つらかったです。

■牧野

船の作り方はどなたに教わったんですか。

■松井三四郎

教わるというか、手をとって教えてもらうという事はないのです。見て習うのです。人の仕事を見て、自分でそれをまた「ああ、あの人はこういうふうにしてるけれども、こういうふうにした方が早いことないか」とか、「きれいにできるのと違うか」とか、そういう事をまた自分で考えていろいろと試してみるんです。

■牧野

当時、その造船所にはどのくらいのお弟子さんがいらっしゃったんですか。

■松井三四郎

かなり人が入れ変わったりしましたが、私が入った時には8人か9人ほどおりました。

■牧野

一緒に入られた方以外の方は、みなさん兄弟子さんでしたか。

■松井三四郎

私の叔父が一番の兄弟子でした。その叔父はもう壱兵衛を出て自分で商売しておりました。その下が私より22才上で、まだ壱兵衛で給料をもらって仕事しておりました。その人、そしてその人の下に一つ二つほど下の人、その方と一緒に仕事をしたんです、三人で。丸子船もその人らとやりました。

だから、その人らの仕事をするのを見たり自分で考えたりいろいろと頭ひねったりして稽古したんです。



写真7 作業中の松井三四郎さん

■牧野

どういふ木造船を作っておられたのですか。

■松井三四郎

私らの習いの時分は、それは昭和の始めですが、その頃は堅田（大津市）に東洋紡績というのができました。そこへ砂を運ぶ船を一番たくさん作った時です。また百姓船、漁船いろいろなものを作ってきました。

■牧野

丸子船もその頃に何隻か作られたそうですが、何隻くらい作られましたか。

■松井三四郎

杣兵衛にいる時分は、丸子船は5ハイだったと思います。5ハイだけれども、最初の3ハイ程というのはまだほんの手伝うというくらいの程度でした。

実際、手をかけたというのは、あとの2ハイ位のことです。

■牧野

皆さんの中でまだこの常設展をご覧になってらっしゃらない方もいらっしゃるかもしれませんので、少しだけ補足いたします。

丸子船というのは琵琶湖で戦前まで琵琶湖の輸送の主役であった船なんですけれども、小さいものから大きいものまであります。このB展示室常設展に置いてありますもので、だいたい百石積みの中程度のものです。

ですから、他の漁船ですとか砂利を運ぶ船、百姓船いわゆる艀船というものからすると割と大きいものですよね、丸子船というのは。

■松井三四郎

でも丸子船より大きいです。この砂利を運ぶ船は。

■牧野

砂利を運ぶ船の方が大きかった？

■松井三四郎

丸子の倍以上あります。幅でもおおかた4メートル程です。丸子の約2倍です。深さも約1倍半あります。

■牧野

その当時、丸子船作りのお手伝いをされていたとい

うことなんですけど、どのくらいの人数でどのくらいの時間をかけて、例えば百石積みの丸子船は作れるものなのでしょうか。

■松井三四郎

昔は朝が早いのでちょっと仕事ができるようになる。と弟子達は皆朝6時から晩の10時頃まで働くのです。だから、丸子船は「400人手間」というようになっていました。

ですが、400人といっても今の時間ですと、その倍働いていたのです。今じゃとてもじゃないがそんなふうにはいきません。機械もありますし道具ができてますけれども、やはり延べ400人ではおさまらないです。

■牧野

中ぐらゐの丸子船一杯を作るのに400人位の手がかかるという事ですね。

■松井三四郎

本当の船大工だけの手間なんです。400人というのは。昔は山には木を切る職人がいて、山から木を持って帰るのは運送屋、また製材は製材屋が引いてくれる。そして、その材料が大工の手に渡ってはじめて大工の仕事になります。

でも今ではそういう職人達はおりません。ですから博物館の丸子船を建造した時は、一から十まで全て自分でやりました。山も自分で行き、また製材も自分でやるわといっただけです。



写真8 船小屋に運び入れる材料と松井三四郎さん

■牧野

昔は船大工さんが材料を手にするまでに、いろんな人達の働きがあった。そして船を作るだけの手間として400人もの手間がいった。

今だったらもっとかかるだろうという事ですね。

■松井三四郎

そうですね、前は時間にするとほとんど倍ですけど、今はいい道具ができていますので、ほとんど延べ540~550人で終わると思います。

■牧野

先ほどから少しお話が出てますが、琵琶湖博物館の丸子船を建造したご経験についてお聞かせください。実はこの丸子船の製作は平成4年から調査の期間を含めて約3年間かけているのですけれども、そのお話が初めて松井さんの耳に入った時、どのように思われましたか？もう半世紀ぶりの話だったと思いますが。

■松井三四郎

初めてその話があった時は、用田さん（琵琶湖博物館学芸員）からでした。4年後に開館とかいう話で、私も80歳に近かったので二の足踏みました。というのは、4年先まで私が78にも9にもなってるのに、私の身体がどこまでついていけるか、そう心配したのです。

とてもじゃないが3年も5年も先にという引き受けることができないからといってたら、それで一度帰ってくれました。

でも、2回目に来てもらい、すぐ作って欲しいという話をしてくれて、それで引き受けたのです。

■牧野

最後に丸子船を作られたのはおいくつくらいの頃でしたか。

■松井三四郎

戦前で、私が二十歳くらいだったと思います。

■牧野

そうするとやはり半世紀ぐらい作る機会はなかったと。

■松井三四郎

なかったです。それから戦時中に奎兵衛を出て、自分でまた他の商売をやり、召集を受けて戦争にも行きました。だから、博物館の丸子をするまでは、長い間やってなかったのです。

■牧野

たしか今回の丸子船の復元に際しては、昔の道具を使って頂いたのですが、昔の丸子船作りの道具をお持ちだったということですか。

■松井三四郎

砂船だとか大きい船を土船といいましたが、その土船を作るには丸子船と同じ道具が必要なのです。だから、この博物館の丸子をするまでの、25年か30年、釘も道具も残していたのです。



写真9 保存していた船釘を手入れする

■牧野

でも、道具があったらすぐ作れるというわけではないように思います。50年ぶりの丸子船の製作で、作り方をよく覚えていらっしやいましたね。

■松井三四郎

私は大概のものはみな覚えています。

50年近く経ってた田船でも自分が一度こさえたもんやと、あの船はこうだったあだったということが頭に浮かんでくるんです。

■牧野

今回は図面を元に作っていただいたのではありませんね。こちらでお願いして、丸子船の図面を初めて作っていただいたのですが。

■松井三四郎

昔は設計図というものはないのです。丸子にしろどんな船でも。

■牧野

どうしてですか。

■松井三四郎

みな先にできているのを見て、その寸法をとって、それでやっていくのです。

■牧野

あらためて図面を作ってくださいとこちらからお願いした訳なのですが、とまどわれましたか。

■松井三四郎

いや、図面は私が商売してからは、みな引き受けてましたし、また壱兵衛で私が長年棟梁もやり、設計から材料をみな私が3年あまり引き受けていました。兵隊に大将をとられたのでその留守を守ったのです。

■牧野

先ほどから博物館の丸子船について製作についてお話が進んでいます、

ちょっとここで出口晶子先生にお尋ねします。半世紀ぶりに丸子船が製造されました。丸子船復元委員会で伝統的木造船の専門家としてその経過をつぶさにご覧になりました。きっといろんな心配事とか不安に思われたこととか、また新たに発見された事とかおありだろうと思いますが、何かそのあたりをお話していただけないでしょうか。



写真10 左から松井三四郎さん、松井三男さん、出口晶子さん

■出口晶子

今振り返ってみましても、今回の復元の仕事というのはいろんな意味でよく実現できたなと思っています。

それは別の言い方をしますと、この機会を逃せばできなかったのではないかとということです。つまり皆さん方の最後という自覚、これがもう最後の機会であるというその自覚がプロジェクト全体を大きく推進させたように思います。

93年の始めからこの記録作業が始まったのですが、松井さん覚えておられますか。一番最初に櫓を作るところから始まりましたよね。いよいよ今日から仕事が始まるということで伺ったときに、松井さん目に怪我をされておられました。

「どうしたのですか」とお聞きしますと、「昨日、夜遅くまで酒を飲んでいて、帰ってくる途中自転車で転んだ」、とおっしゃいました。それほどお元気だとしていいものか、それともこれから先、このプロジェクトは船出したわけですが、どうなるだろうといろいろ考えたものです。こうして93年から製作と記録が始まって、先ほどこの機会を逃せばと言ったことの意味は、まさに半世紀ぶりの製作であることと関係しています。この時間の開きというのは簡単には埋められないものです。一つには先ほどお話がありました設計図無しで修業と経験によって、人の手の中、頭の中に技が残っていくということがまずあります。

そうすると、人から人へ伝授されなければ、その技術は持続していかないものでありまして、人間の一生、松井さんのように90、100まで生きて下さるとよいのですが、そう簡単ではない。結局人の一生のサイクルと、その重なりあいが大変重要になってくるのです。

松井さんは先ほど20歳過ぎの時に、棟梁として丸子船をお作りになられたとおっしゃいましたが、やはり若くして新進気鋭の段階でその棟梁を経験されたことが、今この日を迎えていることもいえると思います。つまり、20余年と50年でそれを足すと70余年、この歳だったからこそ松井さんもお引き受け下さったということでしょう。例えば50年前に、もし棟梁がいらっしゃって、その棟梁が40歳だったとすると、40プラス50年となりますと、90になりまして、それはやはり不可能な、あるいは非常に難しい年代、時間の開きになってくるのです。

つまり、人と人との経験の重なりがなければ、こうした職人の仕事は引き継いでいられない訳でありますので、その意味で同時代を生きて同じ経験をする事の重要性を、この復元を通して私は学んだ次第です。

先ほど松井さんは、自分の兄弟子に当たる人は20歳上と22歳上の人だったといわれました。ここにもまた重要な意味があると思います。といいますのも伊勢神宮の遷宮、あれは20年おきに実施されております木造建築です。その木造建築の技術は壊れていなくても、まだしっかりしていても20年で遷宮するしくみです。これはまさしく人間の寿命と人伝いによる技術の継承

を考慮して、生み出された時間の幅であるといえます。

その意味においてもう一つ例をあげますと、出雲にはモロタブネという、年に一度船こぎ神事に使う有名な丸木舟があるのですが、それはだいたい40年に1回作り替える。古びてなくても40年に1回作り替えることが習わしになっています。船の耐用としてはそれでよいのですが、次どうやって作るかという点では危ない状況を迎えておりました、その事を考えますと、先程言った20年というサイクルは、確実に技術を引き継ぐ上でとても意味深いと思います。

松井三四郎さんと息子さんである三男さんの年齢差は35年位でしょうか、35年という年齢差で今回、技術継承がなされたという事は幸運でもありましたし、またぎりぎりの年限であったと思います。

思い返すにつれて、今回の復元プロジェクトは、大変に恵まれてうまくいったと考えております。

■牧野

本当にいろんなタイミングの積み重ねの上で、ようやくできあがった丸子船なのです。皆さんのお話を伺っていて奇跡のような事がなしたんだと、そういうふうな印象があるのですが、出口先生のおっしゃったモノの継承だけでなく、実はそこに人の継承というか、そういう事も生まれるというように思うのです。技術や情報の継承というのでしょうか、そういう事も含まれるわけです。

実は先ほど出口先生もおっしゃられましたけれど、私共もその丸子船の復元にあたっては、博物館の展示資料としても非常に人目を引くということで良いかなとは思ったのですが、そういうような展示資料の製作という意味でなく、まさに技術の保存あるいは継承を受け継いで頂くということも意図していました。

そして松井三四郎さんの場合には、幸いにも息子さんの三男さんが家業を継いでおられましたので、一緒に作業をして頂くことができました。また、残念ながらこの船が完成してすぐに亡くなられてしまったのですが、安井司さんも一緒に作業されておられました。そういう意味で、今となっては唯一の丸子船建造技術の継承者となった松井三男さんにも少しお話を伺いたいと思います。

約3年かけてお父さまと一緒に丸子船作りの作業をしていただいたのですが、確かその木造船、丸子船を作るのは初めてだというように伺っております。どのような思いで作業を一緒にされておられましたか？

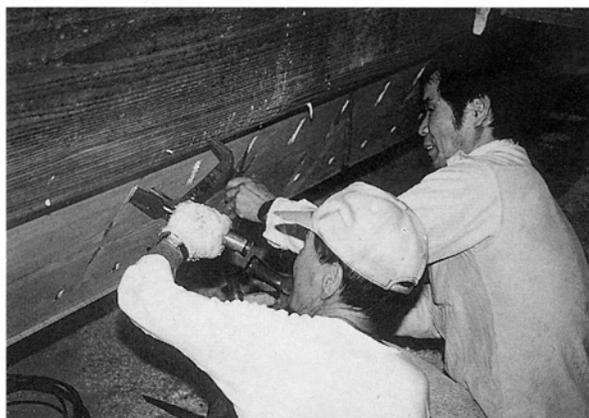


写真11 三四郎さんと共に作業をする三男さん

■松井三男

私は木船に関しては経験・技術ともにまだまだ未熟ですし、特に丸子船を作るのは初めてでして、まだまだ見習うべき所が多々ありました。

■牧野

どういう点が一番難しいとお感じになりましたか。普段は鉄の船ですが、そういうものを作ってらっしゃるのですよね。

■松井三男

難しかったというか、仕事をしていて一番時間がかかったのがヘイタ（軸先の斜めの板）の取り付けとかがですね。

■牧野

木を取り扱うこと自体の難しさというか、そういうことですか。

■松井三男

そうですね、角度を合わせたりですね。

■牧野

先程の話の中にもありましたように丸子船の図面がなかったので詳細な設計図を書いていただくよう無理矢理お願いしました。そうしたところ、古いカレンダーに、「仕方がないな」と松井さんが書いて下さったのですけれど、その設計図をご覧になって何か感じられた事はないですか？

■松井三男

そうですね、琵琶湖にはいろいろな形の船があるの

ですが、それらの船を作るのに昔の人は図面なしで作っておられたというのはすごく偉大だと思いました。

■牧野

再び丸子船を作る機会があるとすればいかがでしょうか、自信のほどは。

■松井三男

そういう機会があれば、是非、挑戦してみたいです。

■牧野

是非、お願いいたします。

実は琵琶湖博物館の2階の常設展示室に丸子船とともに丸子船交流デスクというコーナーを設けています。今、お話しされたような図面にしても、これはお願いしないと出てこない情報です。そういった情報が丸子船をご覧になったいろんな来館者の方々から寄せられるようになりました。あまりにもそういう情報が多いので、丸子船交流デスクというものを急遽、設けたのですが、実はその情報の一部は企画展示室の奥の方に少し展示してございます。

先ほど出口先生もおっしゃいましたけれども、なかなか書き残されないとか、人から人へとでないと伝わらないという情報というのが、非常に貴重なのではないかと思います。そういう情報がこれまで丸子船交流デスクに1000人近くの方々から寄せられ、昔の湖上の様子や船に関する様子というのをお聞きしています。

松井三四郎さんにお伺いしたいのですが、戦前や戦後の琵琶湖や堅田の様子を少しお聞きしてもよろしいでしょうか。例えば堅田の港というのはどのような雰囲気でしたでしょうか。

■松井三四郎

そうですね、戦後の堅田の港には、エンジンの付いた船がたくさんありました。それ以前はエンジンが無かったので磯まで船が着きました。ですが、戦後になるとエンジンが付き、ちょっと磯から離れた沖にみな碇を打って、磯へ引っ張りました。

戦時中から戦後にかけてしばらくは、これが港かといわなければならないようなひどい状態でした。

そして、30年程前から現在の港のあちらこちらで次々と琵琶湖開発事業が起きまして、立派な港になりました。

■牧野

それに対して、戦前のまだいろんな修行をされたりとか、丸子船を実際に作っておられた港の様子とかはどういうようでしたのでしょうか。

■松井三四郎

船を作った頃は戦前ですね。戦前の港というのは小さいけれどもたくさんありました。堅田でも。今堅田の灯台の所にもありましたし、また漁港もあって、琵琶湖の自然の浜にも棧橋がありました。それから西ノ切という所にも2ヶ所、小さな港がありました。港に船がついているのが3ハイか5ハイ位、ついていました。漁港だけはたくさんありました。

■牧野

丸子船が帆をかけて行き来する様子は、だいたい何年くらいまでご覧になっていましたか。

■松井三四郎

そうですね。終戦後、長命寺（近江八幡市）から堅田、山の下、坂本と瓦屋がありました。その瓦屋の土を運ぶのに丸子船が帆をかけて走っていました。それは、ここ30年程前まで、終戦後20年余りで、2～3ハイですね。

私が商売していた終戦後は、まだたくさん丸子がありました。その丸子を私は相当数修繕しました。北は塩津（西浅井町）のもやりましたし、また能登川町の出在家というところには漁港がありました。バラス（砂利）を取って、それを大津方面へ運んでやりました。

風が吹くと私の所の港まで帰ってきて、私の港でみな泊まられます。

私の所にあがってご飯を炊いたり、いろいろとお茶を沸かすのに水をくみに行って、私の所の前で風が吹くと一晩泊まって、あくる朝になると、景色（天候）がいいと朝早く帰られました。

私は丸子の修繕は終戦後もたくさんしています。数知れないほどしています。

■牧野

修繕をするとかかなり長く丸子船というのは使えるようになりますが、だいたい何年くらい使えたのでしょうか。

■松井三四郎

丸子船は手入れ次第です。ずっとお米だとか割り木

を積んでる船は、長いこと使えるのです。でも、砂利ですとか石、庭石を堅田から少し北へ行くと、和邇（志賀町）それに木戸（志賀町）、小松（志賀町）の船は丸子はみな石を積みました。石を積む船は割合に寿命が短いのです。

石を落としたり、傷もつくので。そういう船は、まだ木もそう腐っていないのに船がゆるむという事がありました。お米を積んでいる船でしたら、80年位は十分使いました。

■牧野

ずいぶん、使い勝手が良かったのですね。今のお話の中で堅田に戦後しばらくは、かなり丸子船が停泊していた事ですとか、風がないときに少し堅田にそういう船だまりができて、船頭さん達が一晩泊まっていたりというお話もありました。

丸子船というのは帆かけ船なので、風がある時はそのままずっと湖に行くことができるのですが、風がない時は、結局、風待ちをしまければならないのです。そういう事を考えると、今の堅田の港とはかなり変わった様子を思い浮かべることができるのですが、たしか出口先生が最近『舟景の民俗』という本の中で、ウミの視点というような事を少し書かれていたと思います。

今の松井さんのお話は、また普段私たちが生活している視点というのは陸からの視点であって、それに対してのウミの視点、水辺からの視点、水上で生活する人達からの視点というのが以外と非常に重要ではないかというようなお話をされています。また、今までは堅田のお話を中心だったのですが、出口先生は湖北の尾上（湖北町）の唯一の丸子船の所有者である山岡佐々男さんのお話を聞かれたり、またそれに関して詳細な調査をしていらっしゃいます。そうした湖上のかつての様子だとか、伝統的な木造船の果たした役割、そういったことに事について何か感想をお持ちですか。

■出口

先ほど、松井さんは大正2年生まれと紹介されましたが、湖北の尾上にいらっしゃる山岡佐々男さんはそれより4才若い大正6年のお生まれです。

やはり80を過ぎておられる方なのですが、80過ぎまで現役であるというお姿を見て、こうありがたいと我々も願うところです。しかし誰もがそうできるという訳ではない。山岡佐々男さんは今もって現役最後の丸子船の船頭さんなのです。

彼が今までどのようにして丸子船の船頭をなさってこられたか、それを振り返ってみました時に、やはりこの方に関しましても、大変まれな人である。本人の才覚という事ももちろん関係していますし、丸子に対する愛着もそうですし、水運に対する執着についても、人並みではないなどお話を聞いている中で思ったわけです。といいますのも、丸子船の場合、先ほど松井さんがお話下さったように、修繕は戦後もたくさんありました。しかし、新造はほとんどなかったのです。

戦中戦後の時代は闇取引の運搬であるとか、そういう事も含めまして薪やさまざまな生活物資を運ぶのに丸子船が大活躍します。

今まで船に携わらなかった人達も、にわか船頭になりました。琵琶湖の事を土地の皆さんはウミとおっしゃいますが、ウミに出れば何とか当座の生活はしのげるということで、こぞってたくさんの方がウミに出られました。

これはおもしろいことに全国的な傾向でありまして、あちこちで船大工さんにお話を聞きますと、今振り返ってみて、戦後の一時期が一番船作りのブームだったとおっしゃいます。

結局復員してきた方々が魚釣りでも何とか生活したいと考えられて、まずは船を作って魚を取ってこいという事があちこちの海や川、そして湖でも生じました。ただし、いかんせん丸子船の場合は先ほど400人手間というお話がありましたように、また別の表現では船頭さんいわくは「ぐるり庇のある母屋普請」というくらいお金がかかるわけです。高価であり、また一世一代の買い物になりますので、そう簡単に兵隊から帰ってきて、すぐに新造船を作ることなどとてもできなかったのです。そのため中古船をもとめ、修繕に修繕を重ねてウミに出る方法で成り立っていた訳です。

最後の丸子船の活躍していた戦後の時代というものをながめてみますと、瓦土を帆走する丸子船があったというお話がありました。瓦土を長命寺（近江八幡市）から坂本まで運ぶ、そういう運搬が栄えます。そして、石はちょっと前にダメになっておりましたが、それ以外では燃料資源の薪と柴が湖北から運ばれておりました。

おもしろいのは帆走丸子はどちらかといえば琵琶湖の南側に残っていたことです。近江八幡の長命寺で最後に残って、そして湖北の船頭さん達は案外早くに動力船に切り替えております。特に山岡さんにお話を聞きいたしましても、帆走はもう自分のお爺さんの時代であるといわれ、昭和の始め位の記憶としてその事

を覚えておられるという程度でありました。

湖北の場合は大正の終わりから昭和の始め頃に、もはや動力化が進んでまして、それで長距離を移動していたのです。さて山岡さんのお話の中で私が以前とても感銘を受けたお話がありました。在所である湖北の尾上と目的地の浜大津は対岸になるとおっしゃるのです。

対岸と我々が想像してすぐに思い浮かべられるのは、東西方向の対岸。これはなるほどと思えるわけですが、縦方向で、ここが一番琵琶湖の中で長い距離の対岸だとおっしゃいます。それは距離にしますと直線で55km位あります。

そうすると、大阪から大津間、それ位の距離を自分の目で見られる対岸として、墨を打ったように真っ直ぐだといい、そういう意識を持って活動されていた。ここには「ウミの視点」が端的に表れていると思います。

生活する中で対岸の人や物を意識するという事柄は、こうした水上交通なくしては成り立たなかったのではないかと考えています。

■牧野

いろいろな興味深いお話をありがとうございました。船頭さんの意識というのがどのように環境を認識するのかというお話を頂きました。丸子船が帆船から動力化されて、その後にはなくなってしまうのですが、そういう一連の過程の中で、一言で「陸上交通が発達したからなくなってきたんだよ」と、「使われなくなってきたんだよ」という非常に直線的な説明がされがちです。しかし、出口先生のお話にあったような船頭の思いというものもありますし、また経済の複雑な絡みというものもあります。一言では説明できないいろいろな問題が絡んでいるという事がわかったと思います。

まさに丸子船一つでこれだけいろいろな話が出てくるという事で、モノというものはすごいものだとあらためて実感した次第であります。

せっかくですので、ここにお越しの皆様にも質問、丸子船を見られた感想などを是非、伺いたと思います。

第2部 質疑応答

■Q

浜大津から来たAと申します。

大変貴重なお話を聞かせていただきましてありがとうございます。

少し単純な事なんですけれど、この船の先の方、側板の所に黒い帯状の物これは金属製の板のようなものと思えるのですが、よくテレビなど見ても出てくるのですが、一体これはどういう目的でこれがこういう形で作られているのか、お聞かせ願えたら幸いです。

■松井三四郎

この黒い銅板なのですが、これは今は何の役立ちもしていません。いわゆる船の化粧なのです。だからそれを貼ったけれど、貼らなかったけれどというような事はないのです。

■Q

という事は、グレードが高い船、低い船というのは実はあったのでしょうか。

■松井三四郎

いわば良い悪いという事ですか。それは材料によって、良い悪い、値段もころっと違うのです。やはり一番良いのというと、総檣、つまり全部檣で造ると普通の値の3倍位かかるのです。

■Q

草津のBでございます。

今日は本当に貴重な昔の話をいろいろと教えていただきまして、参考になりました。

鉄の船ですといろいろとペンキを塗ったり、ステンレスの船ですと錆ないとか。それから今のFRPの船ですと、腐食しないというような事がありますけれど、木は元々水に強いという事で、ペンキとかそういう繊維とか水を防ぐ、腐食を防ぐようなものは全然塗っていないのですか。

■松井三四郎

現在はみな塗料を塗ります。昔は、木船にはペンキは塗らなかった。錆びることが木にはありませんね。ですが、鋼船になると錆が付くからそれでみな塗料を昔から塗りました。

■牧野

ただ木造船の場合は隙間を埋めるマキナワ（檣繩）がありますよね。マキハダというか。そのお話をしていただけますか。

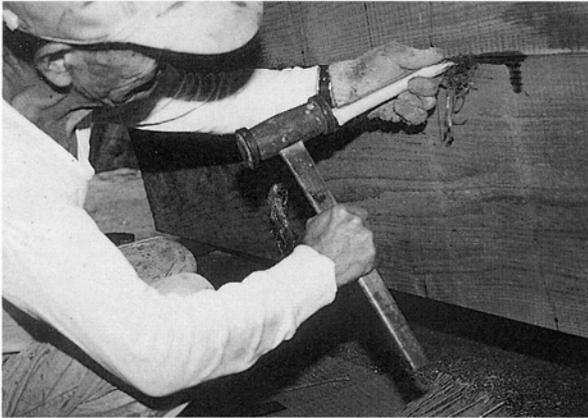


写真12 マキハダをたたきこむ作業

■松井三四郎

マキハダというのは槇の木の皮なんです。

それを合わしめに（船の板材の合わせ目）竹のへらをこしらえて、たたきこむのです。槇の皮は腐らないのです。長持ちします。

■牧野

そうした所から水が浸み込むのを防ぐという事です。

■Q

1隻の丸子船を作るのに、400人手間位いるという事をお聞きしましたが、2階に展示してある船ですけれど、おいくらぐらいするのですか。また、風上に向かって走れるのでしょうか。

■松井三四郎

ヨットでも風上に直接は向かって走れないです。やはり風をぬって斜めに走るのです。丸子船も理屈は一緒なのです。ヨットも一緒なのです。斜めじゃなかったら、風上にまとものはヨットでも走れません。

■牧野

値段はほとんど材料費で、手間賃は松井さんにはぎりぎりの所でやって下さったのですけれど、3千万円近くかかっております。大きな木を使うという事もありますし、今の山主さんは、別に売っても売らなくても不自由していらっしやらない方が多くて、ほとんど言い値という形なのです。非常に木の値段は高いので、手間賃は入っていないのですが、ぎりぎりの額で松井三四郎さんにはやって頂いたのです。

■Q

大津から来たDと申しますが、先ほどから設計図なしに作られたという事に非常に興味を持っているのですが、設計図なしにといっても、もちろん腕とか頭の中にはきちんと設計しておられるのですが、始めから設計図がないということは一つの私の考え方なので、材料として木のクセとかありますね。そういう実際に具体的に使う材料によって、あらかじめ頭の中でこしらえた設計図を部分修正した方が都合よくできるから、そういう事を想定して始めから設計図を作らないのか、その辺の設計図なしで造った理由をお聞かせいただきたいと思います。

設計図なしで船を造った方が実際の工程上、便利なのか、それとも必要がないのか。

■松井三四郎

昔の方は手間な事をしなかったのです。建築でも一緒です。建築でも昔の人は、何間の何間と言われれば設計図なしで建てていた。

船はだいたい米なら200俵積みとか250俵積み、注文がそういう注文なんです。

だから、設計図という事を昔の船大工もそんな手間な事をしないで、どちらかという設計図を書く、こしらえるというような人間はあんまりいなかったのではないかと、私は解釈しています。

私は大概の物には設計図をこしらえます。設計図があると、それを残しておく次の時にこの間の船はこういうふうにやった、これで砂利・砂がどれくらい乗ったと、思ったように乗ったというようなことが、だいたい分かってきます。

図面こしらえておきますと、後の参考になるのです。昔の人はただ寸法だけでやっていた。どこかが丸子を一パイこしらえた。丸子百石積み、あれが百石積みだっというときみんなが船屋は、その船を手本にしてそれが設計図みたいなものになるのです。

大きさというものは、だいたい一定しています。

■牧野

何石積みという、そういう大きさから頭の中に浮かんでくるのです。

最初に図面を書くのは手間であると言いつられてしまいましたが、図面を書くことから我々世代からすると非常に不思議な感じもするものですけれども、そういう事でよろしいでしょうか。

■Q

ありがとうございました。もうひとつ付け加えていただきたいのですが。

頭の中で設計なさったという事は聞いているのですが、一番最初に百石分なら百石の船という計画をお考えだと思いますが、具体的にやっていく部分部分、途中の段階での部分的な修正なんかはされるのですか。

それとも一番最初に頭の中で作った設計図の通り押し進められるのか、工程の時々、ご自身で部分修正されるのか、その辺のこともお聞かせいただけたらありがたいのですが。

■松井三四郎

作りながら考えもってというと、やりぞこないというものができるのです。

しまった、ここはこうするのではなかったという事が起きるのです。だから仕上げるまで頭に入っていなかったら、全部仕上げて、ああこれでいいという所まで頭に入れてしまわなければ、やりもって、考えもってでは、仕事もはかどらないし、仕事にもやりぞこないというものができるのです。ここはこういうふうにしたけど、これではいかん、後がおさまりがつかないというような事がおきるのです。だから、全部図面がなかったら、私はみな図面をこしらえます。また今は建築でも一緒ですし、造船でも一緒です。

やはり検査を受ける船は、いやがおうでもどんな事があっても図面がある。建築でも建築士の図面がなかったら許可がおりません。

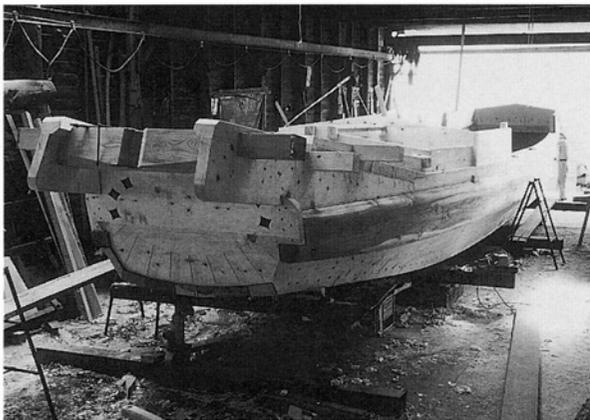


写真13 船小屋で建設中の丸子船

造船でも一緒なのです。それは級によって、3級なら大きさどれまでと。

建物でもそうです。80坪以上だったら、1級の建築士の免許がいります。免許がなかったら、80坪以上の

建物は許可しません。そういうことで今はどうしても図面を添えて先に許可をもらうのです。

仮にエンジンが付かなかったら、それはいらないのです。

■牧野

注文を出されたときに、丸子船の大きさが正確に頭に浮かぶのですね。

■Q

ありがとうございました。失礼な質問をして申し訳ないと思いましたが、一番最初にきちっと設計図を頭の中でなさっているという事で恐れ入りました。非常にありがとうございました。

■Q

再びですが浜大津のAです。よく舟板を土蔵の壁とか塀に使ったりというのが滋賀県のあちこちで見られるのですが、その建物に使う舟板はその琵琶湖の船の板を使っているときいたのですが、具体的にはどういう船のどういう板を使ったのか、もしご存じでしたら教えていただけませんか。

■松井三四郎

古材っていうのは、今はいろんな看板にも使われますし、看板もこの船の古板を使っています。また、いろんな所に使っていますが、今はあまり家には使われないけれど、昔は家の飛沫避けです。雨がかかる所にこの古板を使った。

その古板はどこのを使うかということですが、これは底板が多いです。船の底の板をみな使うのが多いです。ヘイタだと、はすかい(斜め)になっていて、わりあいに張れないし、丈も短いし、ほとんど底板と側板、それが主なのです。

■Q

それは平らな所という事ですね。平らな部分の板をという事ですね。

そういう板はどこにいけば入手できますか。

■松井三四郎

現在は木船というのがないのです。船の古いものが探してもないのです。だから、なかなか探しても現在は手に入らないのです。

■牧野

最後に出口先生の方から改めまして何か総括的なコメントや付け加えたい点等がございましたらお願いいたします。

■出口

今回丸子船の復元に関しては、もちろんこの企画展の展示の内容を見ましてもそうなのですが、モノを後世に伝えていく遺産化の作業が、基本にあると思います。これはとても大切な事柄ですが、その場合後世に残すと申しましても二つ考えられると思うのです。

一つはまず生活として、人間の暮らしの中でそれを残していくという事柄、もしできることならば、それに対する手だてというものを我々は考えていく必要があると思います。

同時に、生活としては残すことはできないが、文化財として博物館を中心として、そこで残していくという作業、これも大変重要だと思います。

文化財として残すという所からこの丸子船の場合も、復元事業が始められましたが、その中で技を次の世代に継承していく事を重視しました。それは生活者である地元の方にお作り頂いて、そして地元の方々の技を地元の方々の中に残していくという作業でもあった訳です。

将来、丸子船が本当に作られるかどうかは未知数ではありますが、いざ作りたくなった時に、それが可能な形、誰も知らない、何も資料がないということではなくて、可能な形にだけはしておきたいという考えが基本にありました。

ただし、生活として残せるモノ、文化財として残せるモノ、これはある意味では幸運なものでありまして、現実にはたくさん顧みられないままに、残されないままに朽ち果てていくものがあると思います。それは恐らく今日お越しいただきました皆様方の身の回りの中にも、たくさんあるのではないかと思います。その一つ一つを顧みていく。問い直すことが、私は大事だと思っています。

生活として残せるのか残せないのか、文化財として残せるか残せないか、モノとして残せないとしても記録として残せないか。その辺をきちんと整理しながら手だてをしていく、それがこれからも求められているのではないかと考えています。

■牧野

非常に重要なお話をありがとうございました。

モノを後世に伝えていくということで、生活として、文化財として残していく、できればその両方として地元の皆様とともに残していくという重要性をお話しいただいたと思います。

近江にはいろいろな文化遺産があると思いますが、この丸子船だけではなく他にいろいろなモノがあると思います。これらを過去の遺産にしないように、生きる文化というものにするために我々はがんばっていきたいと思います。

出口先生ありがとうございました。

引き続きまして、松井三四郎さんにこの企画展示室に展示しております、実物の船を中心に特別解説をして頂きたいと思います。

第3部 特別展示解説

【模型の前での説明】

■牧野

こちらの漁船と田舟の地域性というところについて、松井さんに少しご説明していただきます。



写真14

■松井三四郎

ここにありますがほとんどが農業船です。この農業船はみな、所によって船の格好が違います。三津屋と書いてありますよね。これは三津屋と彦根の南の方、こちらからいうと手前です。あそこは、この農業船というのはみなこういう格好。ちょっと違うと土地によって、船の先の高いのを喜ぶところや、低いのがいいところ。なぜ低いのが良いかというと、これはみな使うのが内堀（クリーク）なのです。内堀なので橋があります。所によって低い橋のところがある、田んぼに行

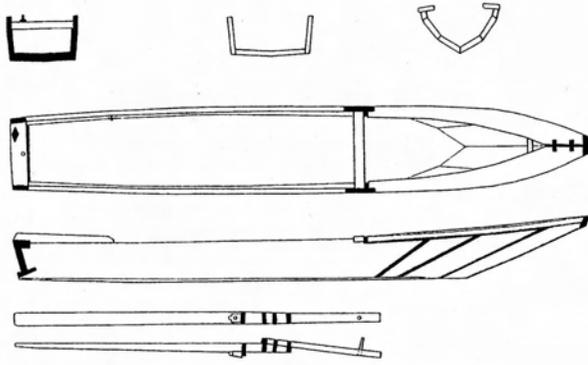


図4 三津屋の漁船

くのそこをくぐらないといかんという家は、低くしてくれと。

また、たまに外に出るという船も、ウミに出ようと思うと、先が低いとちょっと風があると水が中へ入る。外に田んぼのある人は、先を高くしてくれというし、また内堀ばかりで自分の田んぼへ行こうと思うと、低い橋のところをくぐらないといけないというし、やはり先を低くしてくれ、低くしてくれとみないわれるから、その土地によってその土地の格好というものがそういうことになってるのです。

この船はみなウミばかり、内湖へは行っておりません。内湖の方はこういう船がみな内湖のものなのです。

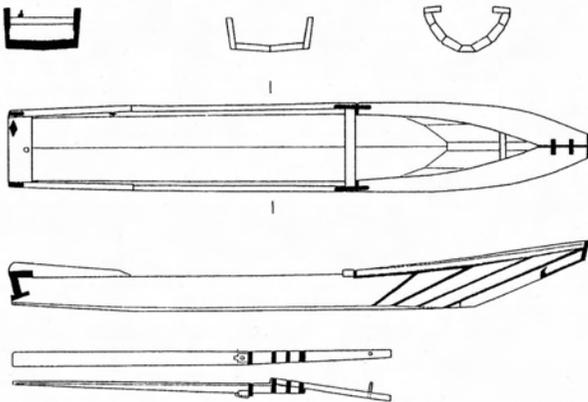


図5 長命寺の田船

これは瀬田（大津市）の方ですね。この船とこれは長命寺（近江八幡）の農業船です。長命寺と三津屋というのは、ほとんど同じような格好なだけけれども、長さが違うのです。丈がね。三津屋の船と長命寺の船の農業船とは。長命寺の方はちょっと長いのです。そしてまた、ここにありますのもみんな、大浦（西浅井町）やとか、ここにも長命寺の百姓船があります。長命寺の百姓船とは、だいたい漁師船なんです、この船は。百姓はあまり使ってない漁師船なんです。上から

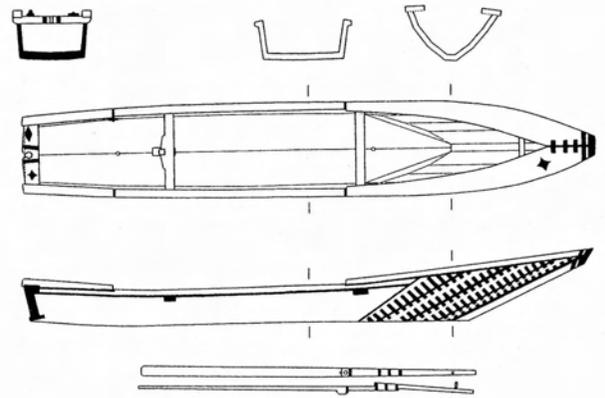


図6 山田の田船

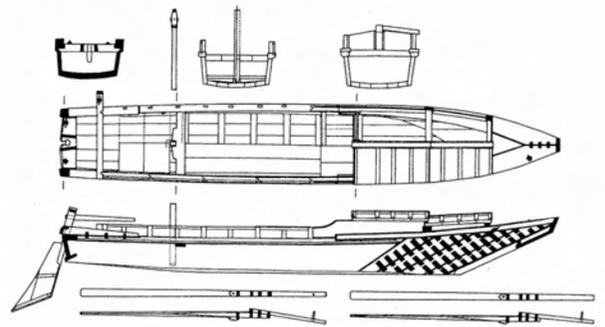


図7 沖島の漁船

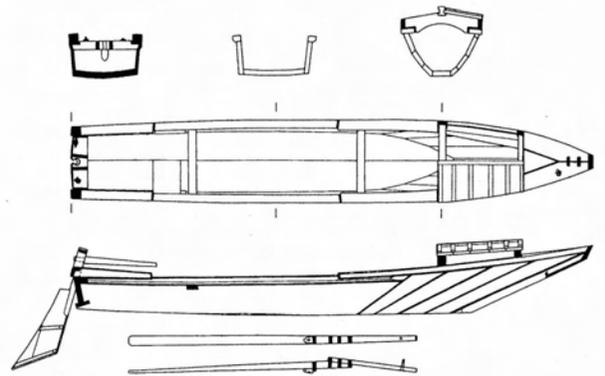


図8 沖島の田船

2つ目は漁師船です。

これは中洲（守山市）あたりの漁船です。上の船はシジミカキ船。この船は山田（草津市）から、ここらあたりに見かけます。

これは沖島（近江八幡）の漁船です。沖島の漁船は、堅田の漁船よりは幅も広いし、深さも深いのです。ヘサキも高いし、堅田の漁船はヘサキが割合に低いのです。

これは沖島の農業船、百姓船です。漁船とよく似てます。よく似ているけれども、パンが一重しかないのです。沖島の農業船は、みな女の方が使うのです。男は使わないのです。男はみなもう漁に出るから。沖島

は消防隊でも女の方。男ではないのです。

向かいの長命寺へ、みな百姓にかようのです。それは百姓はみな女の方、奥さん連中が船の櫓を押して、1パイの船に5人も6人も乗って、代わる代わる櫓を押して百姓する。それでまた、荷物をたくさん帰りに積まなくてはいけない人は、また自分のところで船ををたてるということではほとんどの百姓はみな船を持っていますけれど、ただ体だけ行って体だけ帰ってくるという人は、みんなが相乗りし合います。そうすると1パイの船に5人とか6人乗っても、楽にみんな交代しながら櫓が押せる。1人で船をたてたら、戻りも1人で押さなければならないということになりますので、だからそういうふうにして、みな百姓は使ってます。

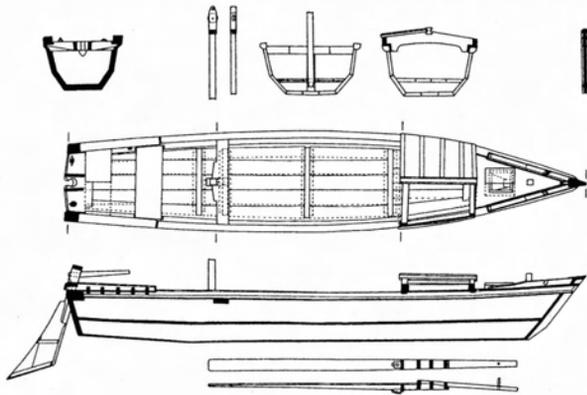


図9 振掛船

この船は、フリカケ船。フリカケ船というのは、角が面取ったようになっているのです。こういう船は、ほとんど終戦後のものが多いのです。終戦後、こういう船に変わったのです。こういう船がまた、だいたい1番最初にこういう船がいいと言ったのが、須越の方で、須越という彦根市になります。戦前にアメリカへ行って漁師をしていたが、日本へ帰ってきて日本

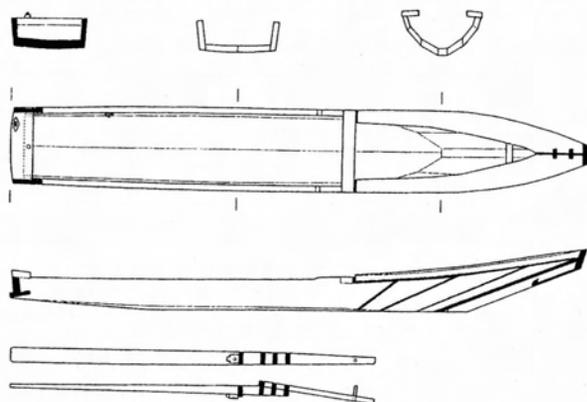


図10 今浜の田船

で漁師をするという人が、向こうの船はこういう船だと言うので、こういう船をつくりました。

これはよく似た船ですが、今浜（守山市）あたりの田舟です。これは木浜（守山市）独特の田舟です。この船は、トモが高いしヘサキがちょっと高い。なぜこんなふうを使うかという、木浜はエリ建てをします。そうするとヘサキでエリの杭を抜いたり、トモでこじて（左右にゆすって）みな抜いたもんです。だからトモが高いのです。



写真15

■E

フブキというのはどれのことですか。

■松井三四郎

後ろの、尖ってるでしょ、コレです（図14参照）。

この船が瀬田あたりでアミウチブネ（網打ち船）です。ヘサキの狭いところに立って、先で網をはります。投網うって、それでみな屋形船に。こういう船を使って網を打った。魚を屋台船でみな天ぶらにしたり、焼いたりして食べさせてやったのです。そういうことに使った船です。

この船は今浜、これは木浜ですし、これは今浜の田舟です。今浜あたりの田舟もよく似てるでしょう。これは大曲（守山市）といって、ちょっと船の深さが見ても違うでしょう。みな所によって船の格好が違います。これは模型ですけれど、この船をしたのはもう60年前。もう昔の事なんですよ、みんな。思い出してやっているのです。

この船はウシブネ（牛船）というのです。そうして船はみな違うのです。

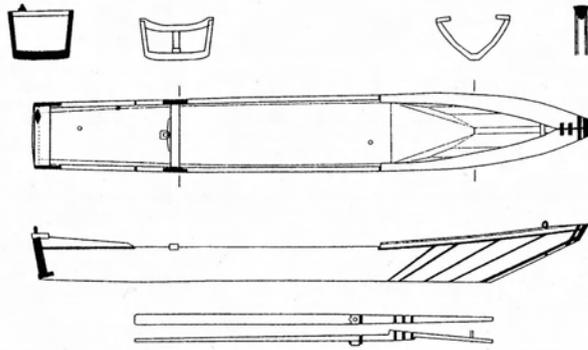


図11 木浜の田船

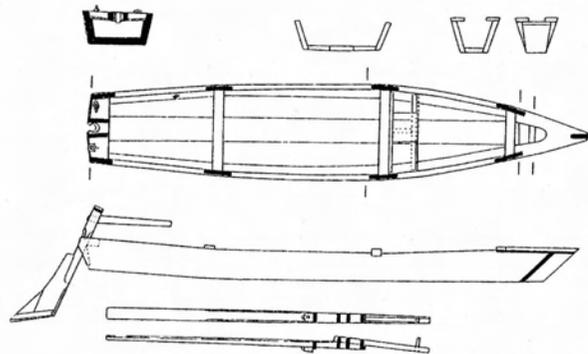


図12 網打船

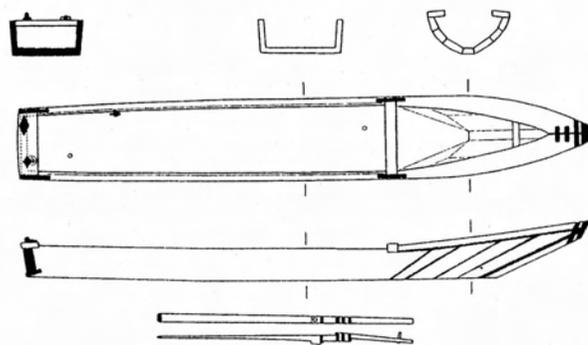


図13 大曲から八幡堀にかけての田船

■牧野

ありがとうございます。それでは次に、丸子船の模型の方をお願いします。

■松井三四郎

この丸子船は、百石積みの実物に対して10分の3という大きさなのです。

そして、この丸子船をここをツラというのですが、人間でいったら顔ですね。このマキサンアリというのは鼻になっているのです。それで、これが角。これはツナククリ（綱くり）です。碇の綱をこれに巻き付けるので

す。これが昔のなにを聞くと、これが角、これが目になっているのです。船でも顔もあり、鼻もあり、目もあり、角もあるという事で、できているのです。

これをダテカスガイというのです。ダテカスガイというくらいだから、本当の伊達なのです。これが何の役をするか、何の役もしやしません。これはやはり、船が合わし目があれば非常に役に立ってます。ですが、ダテカスガイというのは船に傷を付けてるというだけです。これがいわば船のおしゃれです。船をふと見ても、このダテカスガイがあるから見たところ賑やかに。

■F

厚さは厚いものですか？

■松井三四郎

薄いです。それで、だいたいこれをタナといいます。この上のはカキイタです。これがオモギというのです。これはバンイタといいます。これは鳥居みたいな格好のものですけれど、名前はカサギといいます。何のためにこれがあるかという、この舵を上げ下げするのに、これでこうつり上げる、道具でつなげてこう上げるとか、ロープでぶら下げておくというのと、ここへ大きなこの帆柱をここへこう乗るのです。乗るようになってるので、船が揺れても滑らない、という役割を果たすのです。

これがロマクラというのです。五丁の櫓を押すというと、これにさすのです。五丁櫓も使っている船はあまりないのです。3丁は押せるようにしてあっても、ほとんど2丁位が使われる。丸子船を塩津あたりから大津あたりまで、櫓を押して行けといわれても、押しで行けたものではないのです。だから、途中で風がやんだら、近い港まで櫓を押して入るといっくらの櫓は、役を果たさない。こんな船に櫓を押して、1人や2人がなんぼきばってしても、塩津あたりから大津あたりまで入ろうと思ったら、いっか（何日）かかるかわかりませんね。それで良い風が吹くのを待つのです。夜中でもいい風があったら、「出ていこうか、ええ風やぞ」と言って、皆出ていきます。そして帆を上げて、いい風が受けられたら、大津まで6時間から7時間くらいで入れるのです。いい風があると。

ですけれど、風がなかったら、風があるところまで行って、風がやんだら近くの港に入る。そこで1日でも2日でも、昔の人は船で寝て遊んでいたのです。



写真16

■牧野

松井さんどうもありがとうございます。

ここでもう一度松井三四郎さんに拍手をお願いしたいと思います。

■松井三四郎

どうもありがとうございました。

■牧野

ここで最後に、当博物館副館長の西岡より、終わりのご挨拶を申し上げたいと思います。

■西岡信夫副館長

今日はみなさま方、丸子船にどっぷりつかっていただきまして、また巧みな技の裏側までいろいろお話しいただきまして、出口先生も合わせて本当にありがと

うございました。

琵琶湖博物館の常設展入場券は、今、図柄は変わっておりますが、初めから丸子船の図柄でやっています。ということは、琵琶湖博物館のシンボルである丸子船。また、今日のお話を伺った上で、2階の本物の丸子船を見ていただくと、また思いが少し違ってくるのかなという感じもいたしました。

さらに、お帰りの際に琵琶湖博物館の屋根の上に、丸子船の形の屋根がついています。なかなか見る機会はないと思いますが、見やすいのは裏側から見た方が見やすい状況になっています。表から少し見にくいかもしれません。

丸子船に始まって、丸子船に終わるような琵琶湖博物館だと思いますが、今後とも丸子船と共に、丸子船の寿命は、今日のお話では80年ということです。私どもの寿命と同じくらいの長さ生き続けているような、こうした歴史を持った船、今後ともまた、琵琶湖博物館と共に色々な展示を見ていただく中で、よろしくお願いを申し上げたいと思っています。

本日は松井三四郎さん、三男様、それから出口晶子先生、いろいろとお世話になりました。また、長い間おつきあいいただきまして、参加者のみなさま方、本当にありがとうございます。

今後とも琵琶湖博物館色々な面でがんばってまいりますので、どうぞよろしくご指導なり、ご鞭撻なり、また口コミでの宣伝なり、よろしくお願いを申し上げたいと思います。

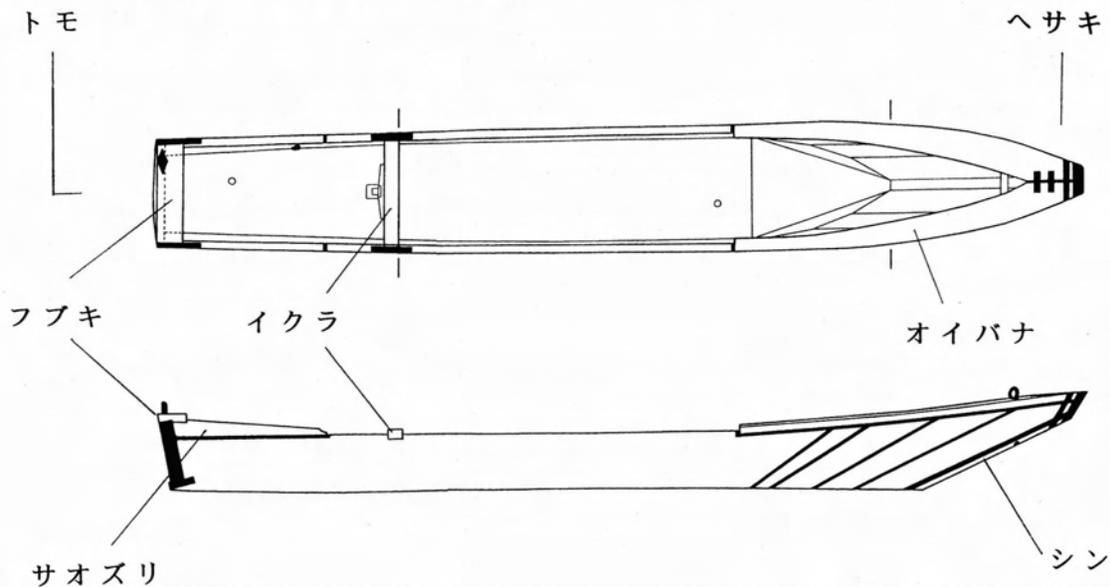


図14 部分の名前

第 3 章

平成11年度 企画展示

木造船にみる知恵と工夫

湖の船

展示実施設計書

次に掲載する『平成11年度企画展示 湖の船—木造船にみる知恵と工夫—展示実施設計書』は、平成10年(1998年)年度に、滋賀県立琵琶湖博物館が株式会社京都科学に委託して実施した当該展示設計業務報告書の一部であるが、実際は、主として琵琶湖博物館用田政晴、牧野久実が素材を提供しながら京都科学日浦一浩を含めた三人で協議・検討した内容であり、それを京都科学が図化・製図し、とりまとめたものである。

博物館エントランス入り口に至るプロムナードに、船の帆をイメージしたサインを設置し、広報を兼ねて企画展示への期待を高揚させたり、企画展示室前のアトリウムに琵琶湖周航に使われた固定席艇や実物の巨大な帆と帆柱を展示するなど、展示室を飛び出した展示を行い、来館者の誘導と期待度を高める工夫を行った。

その他、展示に必要な資材を再生可能なものや再利用可能なものとし、後に資料が残せるものを第一に考えたことなど、多くの我々なりの工夫が凝らされている。

(用田政晴)

1999.3.30

目次

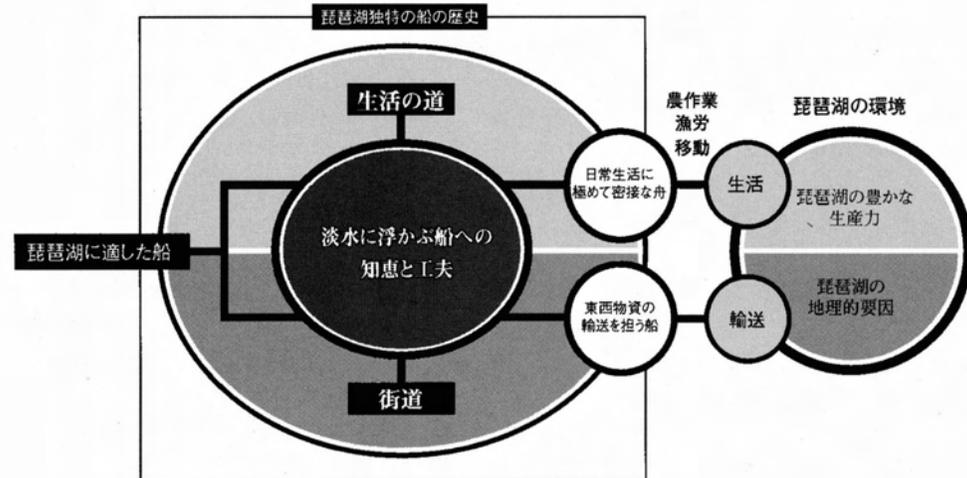
展示の概要	1～2
展示基本シナリオ	3～8
屋外展示	9
全体配置図	10
展開図	11～13
図面	14～36
動線計画	37
照明計画	38
映像・音響計画	39

● 展示のねらい

琵琶湖に暮らす人々は、古くから生活の一環として水上活動を行ってきました。

琵琶湖が育む豊かな生産力は古代より農業・漁業を発展させ、地域ごとに自己完結性の高い生活文化を育むとともに、琵琶湖の地理的要因は、後の東西物流の要として船の発達と人々の活動範囲を拡げました。これらの湖と人々の関わりは、日々の生活に密着した「水上の道」と、物資の移動による「大規模な街道」とも位置づけられ、淡水に浮かぶ船に独自の発展を促してきました。

本企画展示では、目的と活動範囲が異なる船でみられる違いや知恵と工夫を焦点に、数々の船具と世界の湖での資料を合わせて、丸木舟から始まる琵琶湖独特の船の歴史を紹介します。



Title	琵琶湖博物館 平成11年度 企画展示	Subject	展示の構成	Scale	No	2
-------	--------------------	---------	-------	-------	----	---

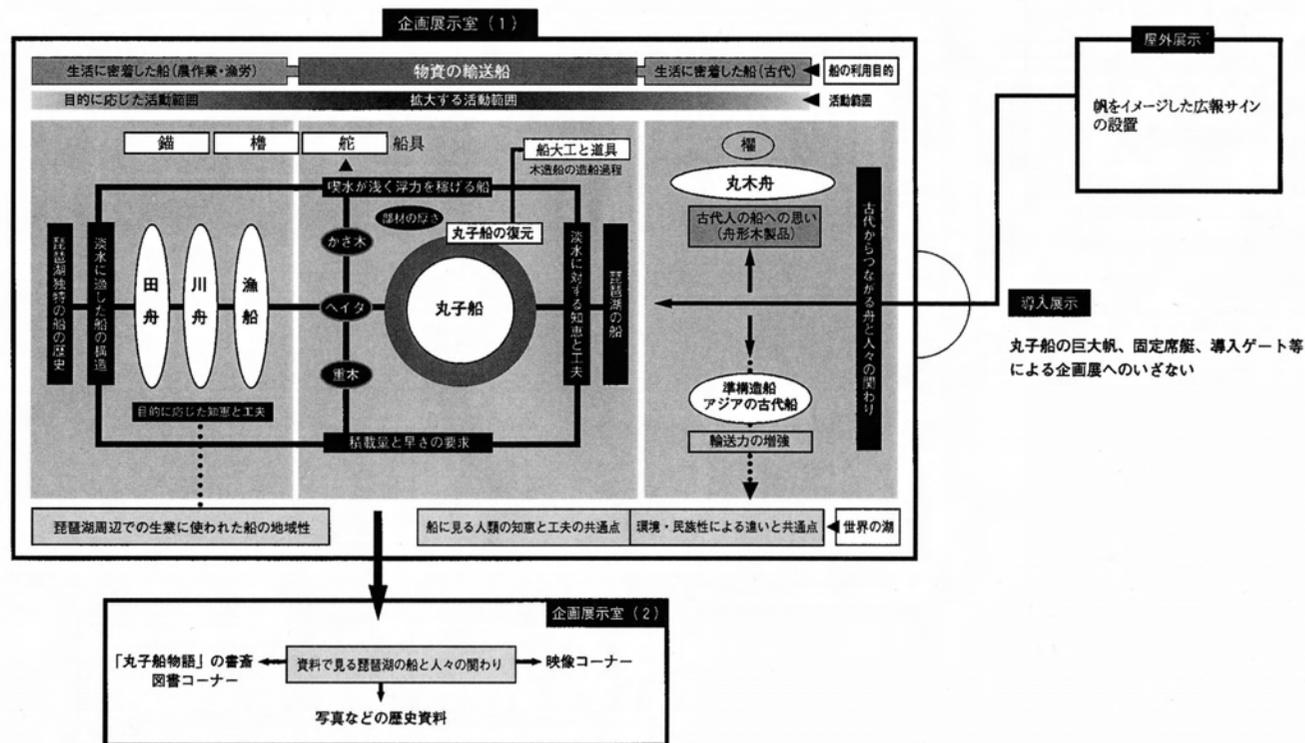
屋外展示の考え方 プロムナード周辺に船の帆をイメージしたサインを設置し、企画展示の広報を行うと共に展示への期待感を高揚させる。

企画展示室(1)の考え方 琵琶湖独特の船を目的と活動範囲の違いで区分し、船体・船具に関する人々の知恵と工夫を、丸子船の活動や復元を中心として紹介する。

また、世界の湖での人々と船の関わりを、琵琶湖との共通性や民族性の違いを焦点に解説する。

企画展示室(2)の考え方 琵琶湖の船と人々の関わりを、古い写真や映像、丸子船交流デスクに寄せられた来館者の声で紹介する。

また、琵琶湖民俗学の先達・故 橋本鉄雄先生の書齋を復元した図書コーナーを設け、橋本先生の紹介と顕彰を行う。



	展示項目	展示内容	展示要素
A. 屋外展示	A-1 屋外導入展示	博物館玄関に通じる歩道付近に、玄関より東側に3本、西側に2本の船の帆をイメージした幟を立て、企画展示の広報を行うと共に展示への期待感を高揚させる。	幟型サイン：5本
B. 導入展示	B-1 企画展導入サイン	企画展示室入口に、展示テーマを紹介する導入サインを設け、来館者を企画展に誘い入れる。	企画展導入サイン造作
	B-2 案内巨大帆	企画展示入口前のアトリウム部分に、丸子船の船体断面と帆柱、実物帆を設置し、企画展の導入を兼ねた象徴的な展示を行なう。帆は風を受けた状況を表示する。	丸子船船体断面・帆柱製作
			丸子船実物帆 約3900×7900 (W×H) (館蔵)
			船体断面・帆柱設置用ステージ、壁面造作、固定具 解説スタンドパネル
	B-3 固定席艇	かつて琵琶湖周航に使われた固定席艇とオールを象徴展示する。2階吹き抜け部からの展望も考慮した、ダイナミックな構成を行う。	固定席艇 13700×1280×560 (L×W×H) ※再塗装 (館蔵)
			固定席艇設置ベース
			解説スタンドパネル
	B-4 尾上浜遺跡丸木舟	復元された丸木舟を象徴展示する。	尾上浜遺跡丸木舟(復元) 5150×550 (L×H) 櫓を含む (滋賀県文化財協会)
丸木舟固定具			
解説ラベル			
B-5 建築廂解説	博物館の廂が、丸子船の船底をイメージした造形であることを紹介する。	解説スタンドパネル	
B-6 漁船解説	池に設置する漁船(実物)の解説を行う。船の設置は博物館で行う事とする。	解説スタンドパネル	

Title	琵琶湖博物館 平成11年度 企画展示	Subject	展示基本シナリオ 2	Scale	No	4
-------	--------------------	---------	------------	-------	----	---

	展示項目	展示内容	展示要素
C. 古代の舟	C-1 湖の丸木舟	<p>日本で最も多く出土している琵琶湖の丸木舟を展示。 未製品や櫂、舟形木製品と呼ぶミニチュア祭祀具も紹介し、丸木舟の全体像を伝えていく。 また、現代のアイヌの丸木舟やマラウイ湖の丸木舟も展示し、古代のものとの比較を行っていく。</p>	長命寺湖底遺跡丸木舟 6200×600 (L×W) (館蔵)
			尾上浜遺跡丸木舟 5150×550 (L×W) (館蔵)
			松原内湖遺跡1号丸木舟 5000×450 (L×W) (館蔵)
			同3号 3400×350 (L×W) 破片 (館蔵)
			同5号 1850×430 (L×W) 破片 (館蔵)
			同11号 5480×450 (L×W) (館蔵)
			同丸木舟未製品 4950×570 (L×W) (館蔵)
			同?号 2370×260 (L×W) 破片 (館蔵)
			同?号 1200×230 (L×W) 破片 (館蔵)
			同12号 3400×350 (L×W) 破片 (館蔵)
			同14号 1850×430 (L×W) 破片 (館蔵)
			同触先(2点)破片 (館蔵)
			斗西遺跡舟形木製品 624×40 (L×W) W113 (能登川町教委)
			608×84 (L×W) W114 (能登川町教委)
			684×44 (L×W) W116 (能登川町教委)
			292×124 (L×W) W262 (能登川町教委)
			268×60 (L×W) W263 (能登川町教委)
			388×52 (L×W) W264 (能登川町教委)
			104×28 (L×W) W265 (能登川町教委)
			112×12 (L×W) W266 (能登川町教委)
			244×24 (L×W) W267 (能登川町教委)
			220×60 (L×W) W268 (能登川町教委)
			斗西遺跡丸木舟 1040×330 (L×W) W120 (能登川町教委)
			櫂 748×124 W119
			松原内湖遺跡櫂(約10点) (館蔵)
			マラウイの丸木舟 4100×520 (L×H) 櫂・モンドリ (館蔵)
			マラウイの丸木舟 4100×600 (L×H) 櫂・モンドリ (館蔵)
			アイヌの丸木舟 (旭川市博物館)
			丸木舟ステージ、壁面造作・丸木舟設置固定具
			解説パネル(2点)
舟形木製品用アクリルケース(1台)			
解説ラベル			

	展示項目	展示内容	展示要素
C. 古代の舟	C-2 アジアの古代船	準構造船の全体像を復元し、同時代の西アジアの古代船などと比較展示することによって、その違いと共通点を探る。	下長遺跡準構造船 約6m (復元製作)
			ガリラヤ湖古代船 (購入)
			下長遺跡準構造船 (部分) 630、710、910 (L) (守山市教委)
			準構造船ステージ造作・船体固定具・アクリルケース (3点)
			ガリラヤ湖古代船背景写真パネル・船体固定具
D. 琵琶湖の木造船	D-1 丸子船の全容	丸子船の大型模型を中心に、丸子船の実物部材の一部や丸子船で使用されていた道具類なども紹介する。 あわせて映像紹介も行なう。	丸子船 (模型) 長5200 (館蔵)
			丸子船部材 (ヘイタ・シキ) 数点 (館蔵)
			セミ (北花田) 1514・セビ (尾上) 743・帆柱 (木浜) 5022 (館蔵)
			帆布 (北比良) 5017・帆柱の滑車 (北比良) 5016 (館蔵)
			セミ (北比良) 5012・キンシャ (北比良) 5014 (館蔵)
			ステージ造作・模型固定具・海水と淡水の浮力実験装置
			解説パネル (3点)・解説ラベル
	D-2 船大工と道具	丸子船を復元製作した琵琶湖最後の船大工・松井三四郎さんを紹介し、船大工道具を通じて木造船の造船過程を追う。	船大工道具 一式66点 (館蔵)
			館既存ローケース (2台)
			演示台 (2点)・演示具・解説パネル (2点)
	D-3 漁船と田舟	近年まで琵琶湖周辺で、実際に漁業や農業などの生業に使われた船のいくつかを紹介し、目的に応じた船に見る知恵と工夫、その特徴などを探っていく。	漁船 (大浦) 11800×1670×1060 (L×W×H) 3660 (館蔵)
			漁船 (磯) 10300×1490×1000 (L×W×H) (館蔵)
			漁船 (海津) 8530×1320×790 (L×W×H) 3661 (館蔵)
			漁船 (北小松) 4330×1040×360 (L×W×H) 3663 (館蔵)
			川舟 (中浜) 7600×1030×520 (L×W×H) 3774 (館蔵)
			ヒラタ舟 (旭) 5700×1080×640 (L×W×H) 2892 (館蔵)
			アユカケ船 (瀬田川) 6970×1080×560 (L×W×H) 櫓3、錨1 (館蔵)
			櫓 (伊庭) 411 (館蔵)
			櫓 (木浜) 常設展示中 (館蔵)
			櫓 (菅浦) 6060 (L) 3238 (館蔵)
			櫓 (野田) 660 (館蔵)
船体固定具 (各2台)・危険防止ポール (各1台)			
解説スタンドパネル (各1点)・解説スタンド照明付き (各1台)			
解説パネル (各2点)・解説ラベル			

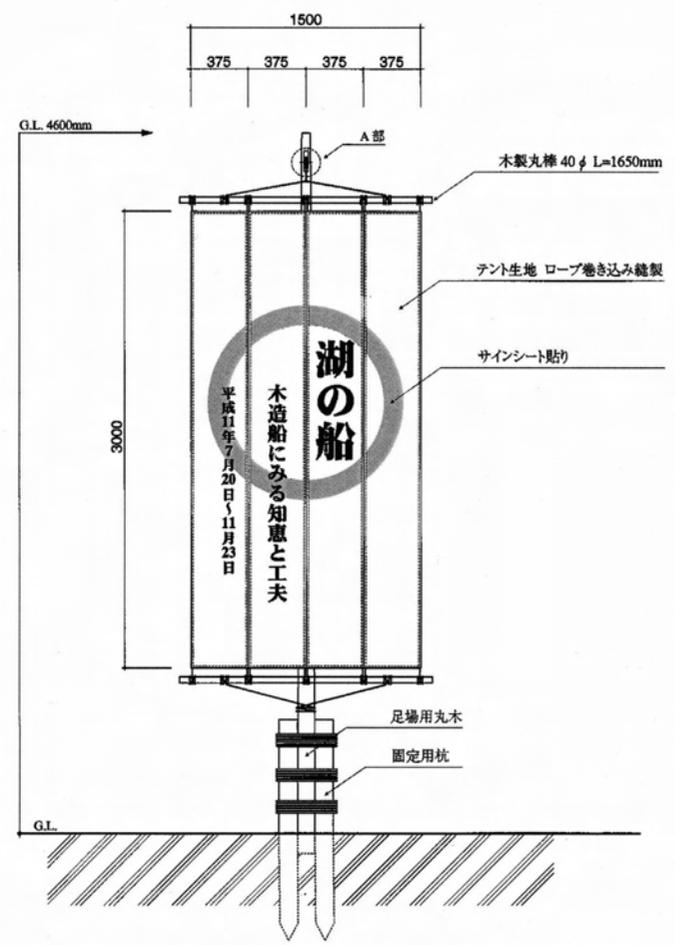
Title	琵琶湖博物館 平成11年度 企画展示	Subject	展示基本シナリオ 4	Scale	No	6
-------	--------------------	---------	------------	-------	----	---

	展示項目	展示内容	展示要素
D. 琵琶湖の木造船	D-4 舵・櫓・錨・スクリュー	船の種類や目的に応じて様々な形態をもつ舵、櫓、錨、スクリュー等をまとめて紹介し、その形や機能の変化を伝える。	舵(南浜) 基部長 1650 3773 (館蔵) 舵(今堅田) 1150 3717 (館蔵) 舵(常楽寺) 1200 3657 (館蔵) 舵(南小松) 2900、1060 (2点) 3338 (館蔵) 舵(海津) 3620、3610 (2点) 3102 (館蔵) 舵(西浜) 1960、1910、2050、1520 (4点) 3101 (館蔵) 舵(本堅田) 1310、1870 (2点・鉄製) 2679 (館蔵) 舵(本堅田) 1890 2634 (館蔵) 舵(南兵庫) 1180 2076 (館蔵) 舵(木浜) 1157 (館蔵) 舵(尾上) 1400 742 (館蔵) 舵(北船木) 1400 536 (館蔵) 舵棒(本堅田) 長 2530 2680 (館蔵) 舵棒(本堅田) 長 4860 2638 (館蔵) 舵の腕(本堅田) 長 1940 2635 (館蔵) 舵柄(木浜) 1157 (1157とセット) (館蔵) 櫓(福堂) 長 3820 3800 (館蔵) 櫓(下飯本) 長 5020、4880 (2点) 3652 (館蔵) 櫓(衣川) 長 4550 3518 (館蔵) 櫓(下農浦) 長 4370 3433 (館蔵) 櫓(安土) 長 4060 3419 (館蔵) 櫓(志賀) 長 6080、5040 (2点) 3201 (館蔵) 櫓(赤野井) 長 4230 3180 (館蔵) 櫓(北山田) 長 4930 2965 (館蔵) 櫓(片山) 長 5030 2408 (館蔵) ヨツメ錨(今堅田) 高 635 3723 (館蔵) 錨(尾上) 高 760 3613 (館蔵) 錨(北小松) 高 795 3482 (館蔵) 錨(志賀) 高 680 3198 (館蔵) 錨(北山田) 高 610 2966 (館蔵) 錨(本堅田) 高 670、455 (2点) 2673 (館蔵) 錨(片山) 高 960 2052 (館蔵) 錨(瀬田川) 高 2024 (館蔵) 錨(木浜) 高 5023 (館蔵) スクリュー(堅田) 560、280 (径) (館蔵) アカトリ(北小松) 長 1020 3483 (館蔵) アカトリ(本堅田) 長 280 2676 (館蔵) ツキオケ(福堂) 長 1200 2387 (館蔵) ツイカフ(栗見新田) 長 1300 (館蔵) ゴイ(大浦) 長 920 182 (館蔵) 船籍札(北比良) 5004 (館蔵) 船名(北比良) 5003 (館蔵) 資料展示用木組台 演示具 解説スタンドパネル(2点)・解説ラベル

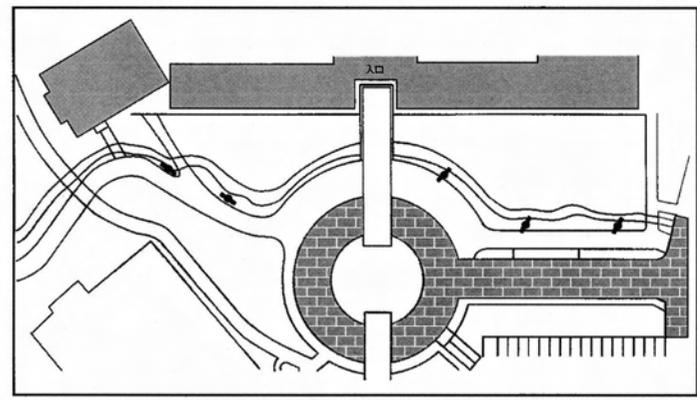
	展示項目	展示内容	展示要素
D. 琵琶湖の木造船	D-5 丸子船の秘密	琵琶湖の漁船や田舟を高い位置から見られるようにした高台を設置。丸子船側面をイラスト表現した大型グラフィックパネルに、Q&A形式の解説扉や櫓、錨、アカトリ、船釘等の実物を組み入れる。また、櫓の動きを可動模型で紹介し、パソコンによる帆船の操船ゲームを行う。	高台足場組 階段部造作 大型イラスト解説パネル・解説扉造作 パソコンシステム（1台）・櫓を漕ぐラジコンボート（1隻） 解説スタンドパネル（1点） 船釘の入り方模型 音声合成装置・アンプ・スピーカー 照明器具 櫓（栗見出在家） 長 4060 2405 (館蔵) 錨（北小松） 長 592 3487 (館蔵) アカトリ（須越） 3090 (館蔵)
	D-6 漁船と田舟の地域性	展示ハイケース内に、漁船や田舟などの船模型（22点）を展示し、グラフィックパネルと合わせて琵琶湖水系の船の地域性を考えて行く。	アンコブネ (館蔵) シジミカキブネ (館蔵) フリカケブネ (館蔵) ソスイブネ (館蔵) ヤカタブネ (館蔵) ジャコツリブネ (館蔵) タブネ（下物～赤野井） (館蔵) タブネ（大曲～八幡堀） (館蔵) コノハマブネ (館蔵) タブネ（山田～下笠） (館蔵) アミウチブネ (館蔵) 漁船（沖島） (館蔵) 漁船（蘆浦） (館蔵) 漁船（長命寺） (館蔵) 漁船（北船木） (館蔵) 漁船（今津） (館蔵) タブネ（沖島） (館蔵) タブネ（長命寺） (館蔵) イマハマブネ (館蔵) 剣先舟（三津屋） (館蔵) タブネ（能登川） (館蔵) 船模型展示台造作 船固定具（22隻分） 解説パネル・ベース造作 個別解説パネル 解説スタンドパネル（1台）バインダー加工

Title	琵琶湖博物館 平成11年度 企画展示	Subject	展示基本シナリオ 6	Scale		No	8
-------	--------------------	---------	------------	-------	--	----	---

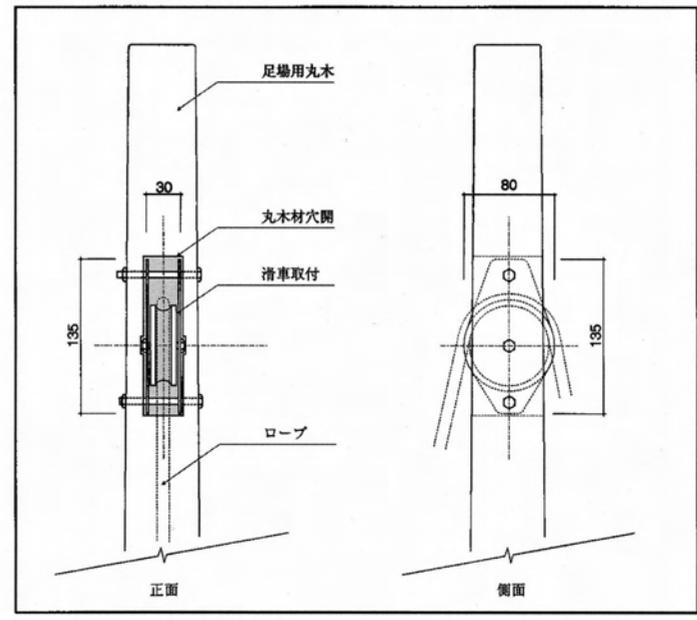
	展示項目	展示内容	展示要素
E. 世界の湖の船	E-1 世界の湖の船	諸外国の代表的な湖の伝統船を模型と写真で紹介し、船に見る人類の知恵と工夫の共通点を探る。 同じ固定ケース内にトトラの船（実物）も合わせて展示する。	トトラの舟（チチカカ湖） (館蔵)
			漁船（エリー湖）模型 500×400 (L×H) S=1:40 (館蔵)
			漁船（タンガニーカ湖）模型 700 (L) S=1:10 (館蔵)
			バルク（レマン湖）模型 600×800 (L×H) (館蔵)
			船（バイカル湖）模型 800×600 (L×H) (館蔵)
			模型展示台造作
			解説パネル・ベース造作
			トトラの舟固定具 解説ラベル
F. 湖の船の記憶	F-1 木造船写真集	琵琶湖の古い木造船の写真を可能な限り入手して展示し、歴史の中での木造船の消失過程を追う。 また、琵琶湖真景図を写真で展示する。	琵琶湖漁労民俗調査写真（昭和50年代） 66点 (館蔵)
			前野コレクション（昭和30年代） 37点 (館蔵)
			その他写真（明治～戦前） 21点 (館蔵)
			写真展示用演示台（パトロネ等イメージする造形）
			解説ラベル
	F-2 映像・情報コーナー	多人数でゆっくりビデオを見学できるコーナー設置し、かつての琵琶湖での木造船の活躍を知る。また、これまで来館者から寄せられた丸子船交流デスクの回答シートを紹介する。	琵琶湖真景図（プリント展示）8500×340
			真景図演示台
			映像装置（館既存品を使用）
			スツール（館既存品を使用）
			丸子船交流デスク来館者意見シート 約100枚 (館蔵) 丸子船交流デスク意見シート展示用壁面造作
G. 「丸子船物語」の書斎	G-1 「丸子船物語」の書斎	琵琶湖民俗学の先達・故 橋本鉄雄先生の書斎を復元した図書コーナーを設けて、故橋本先生の蔵書の紹介と顕彰を行う。 先生の絶筆原稿等も紹介する。	壁面造作、（橋本先生の本棚 再現写真パネル）
			琵琶湖民俗関係書籍 (館蔵)
			館既存ローケース（2台）
			書架（購入）2台
			解説ラベル

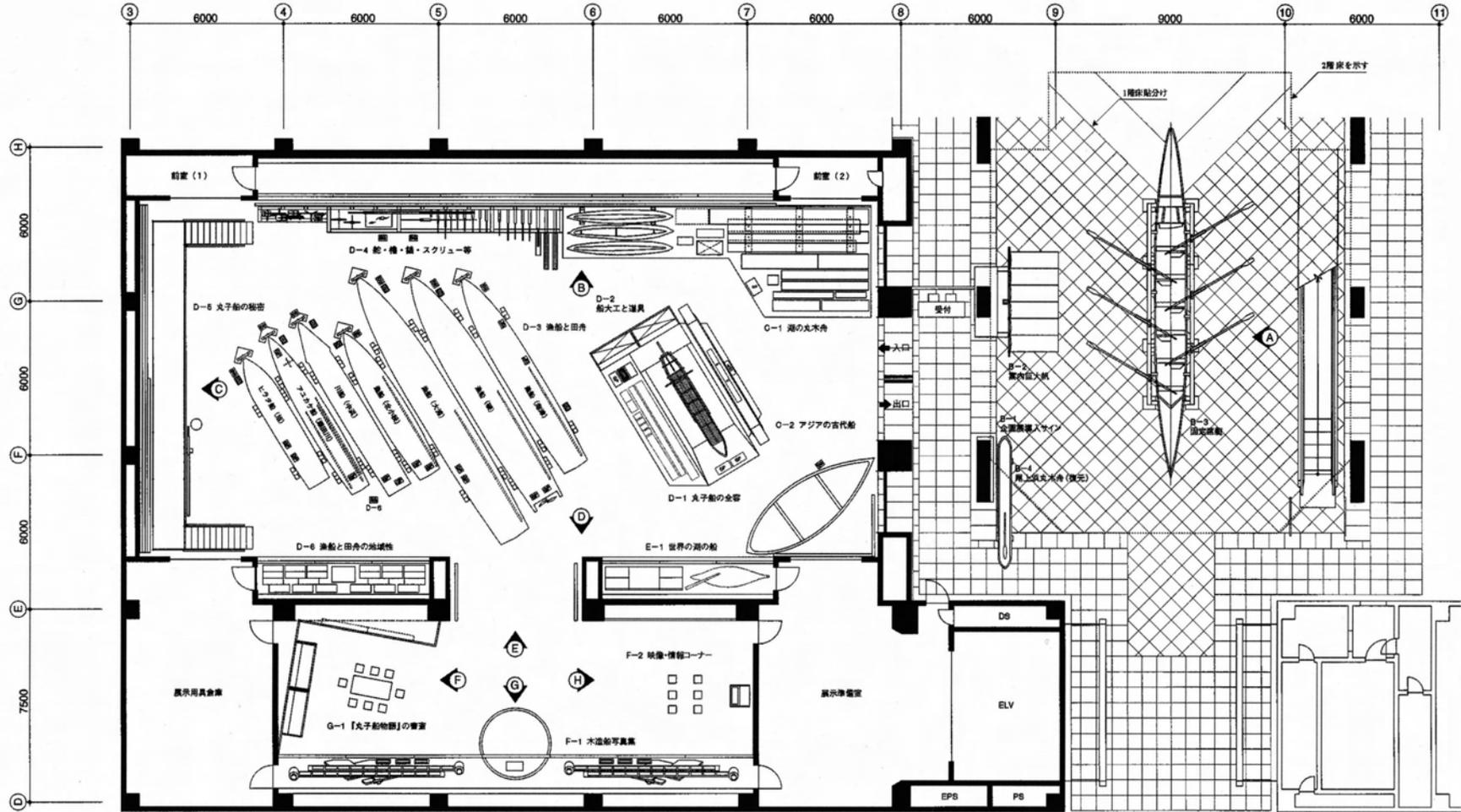


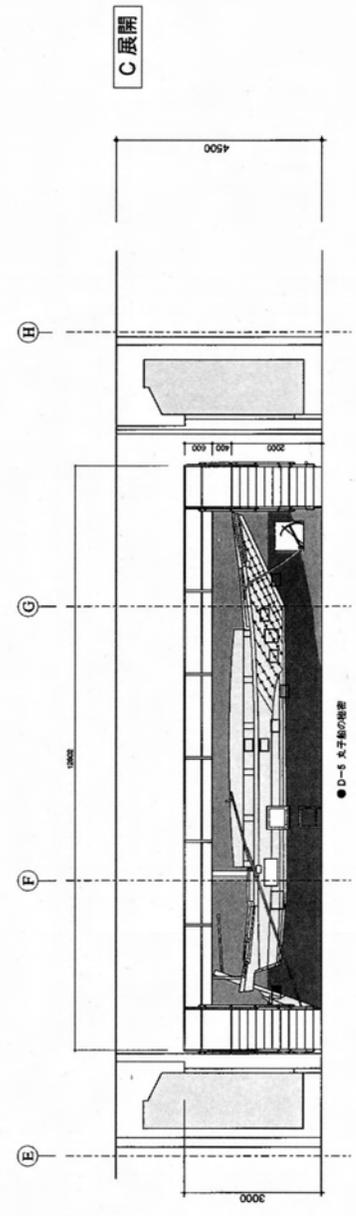
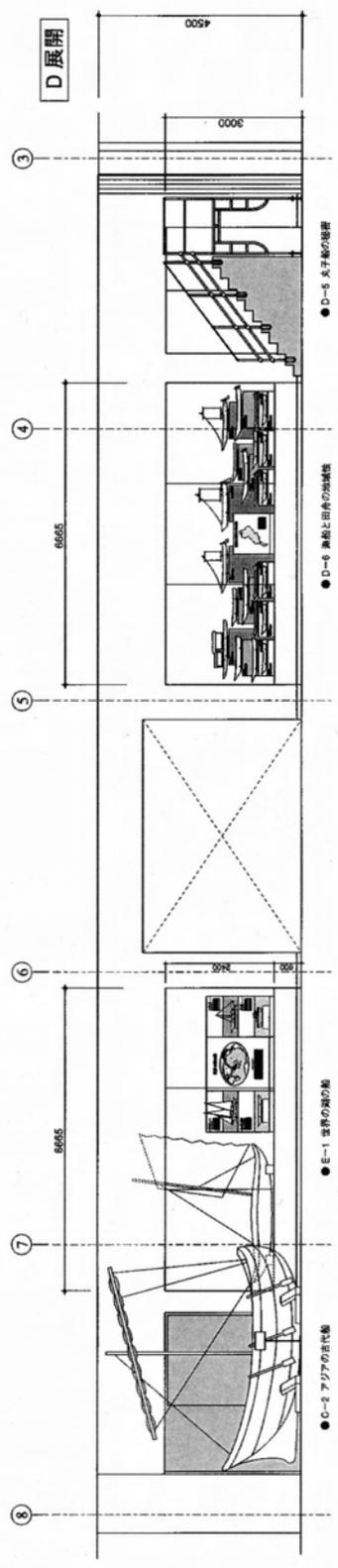
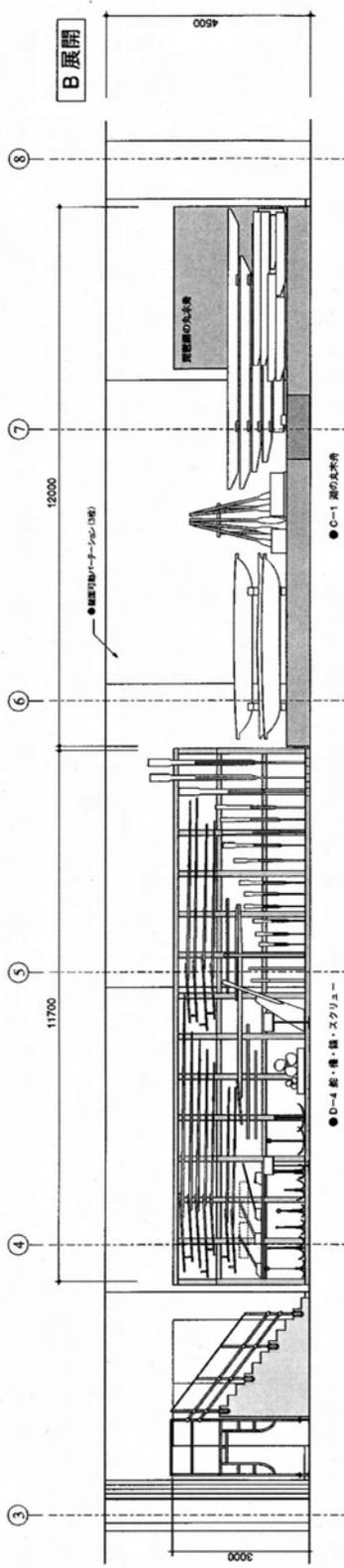
幟型サイン取付け位置(計5箇所) ※ 地中ケーブル類の埋設位置確認

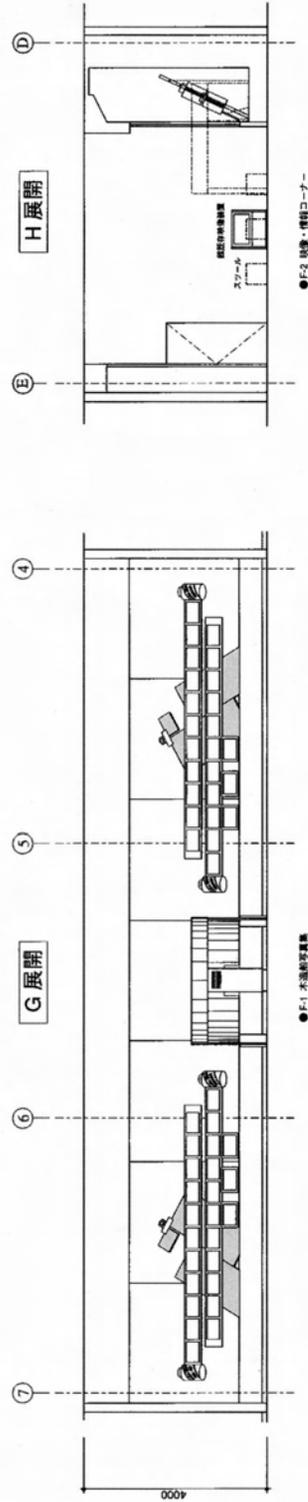
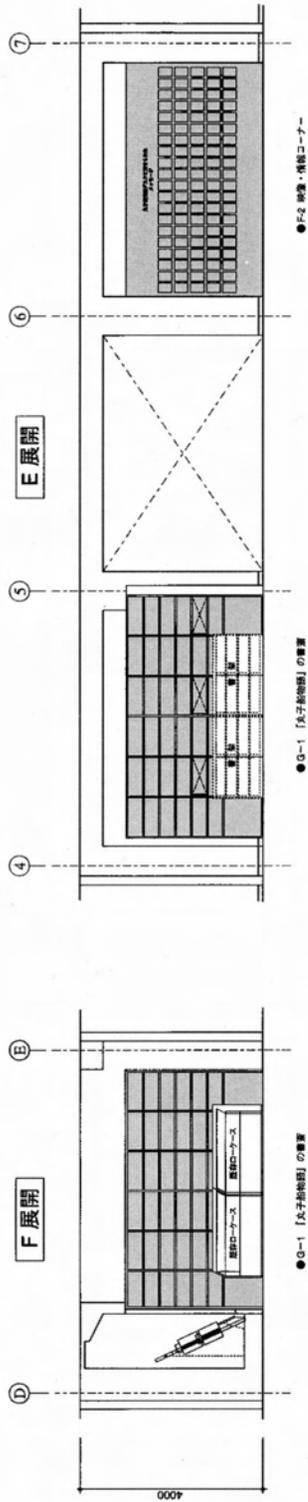


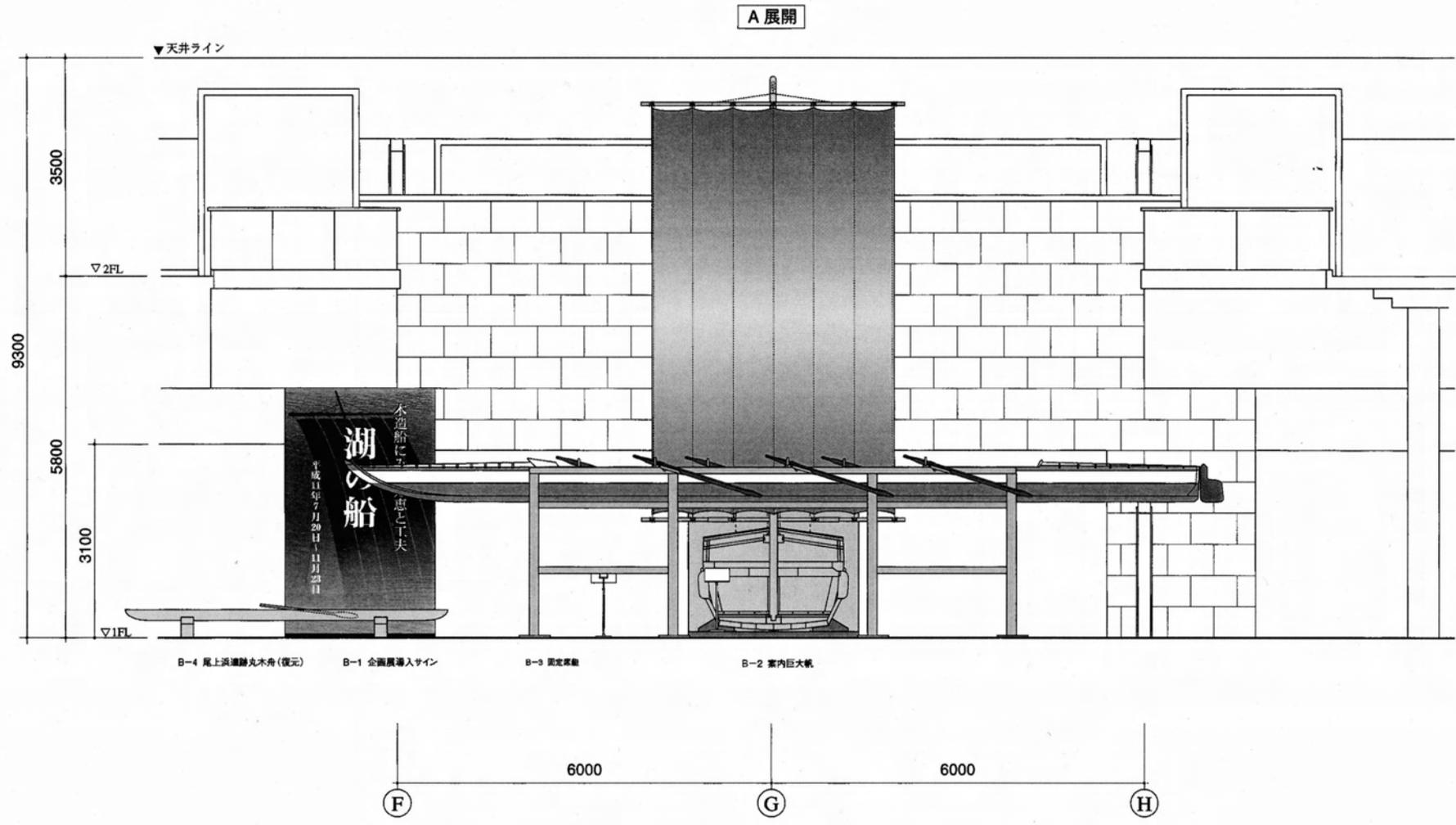
A部詳細

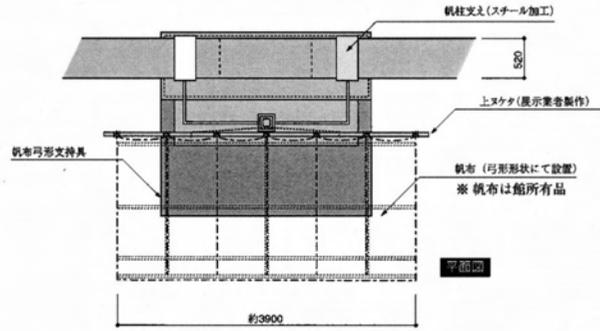




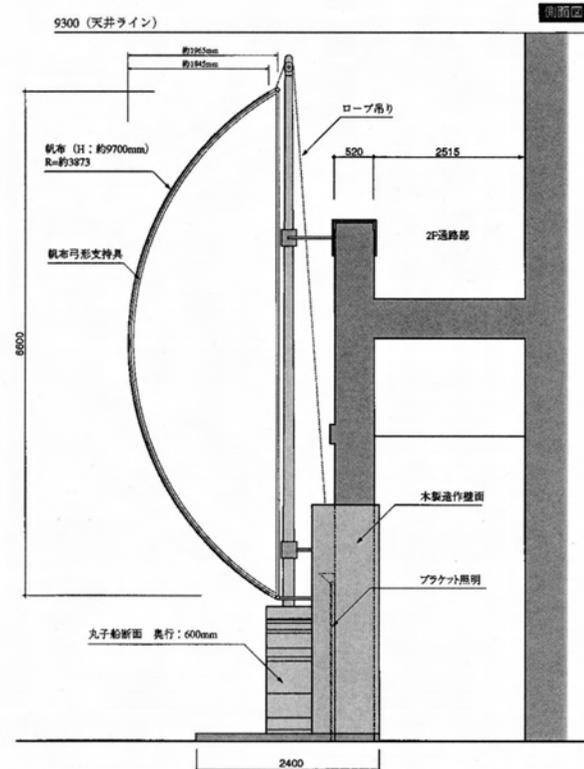
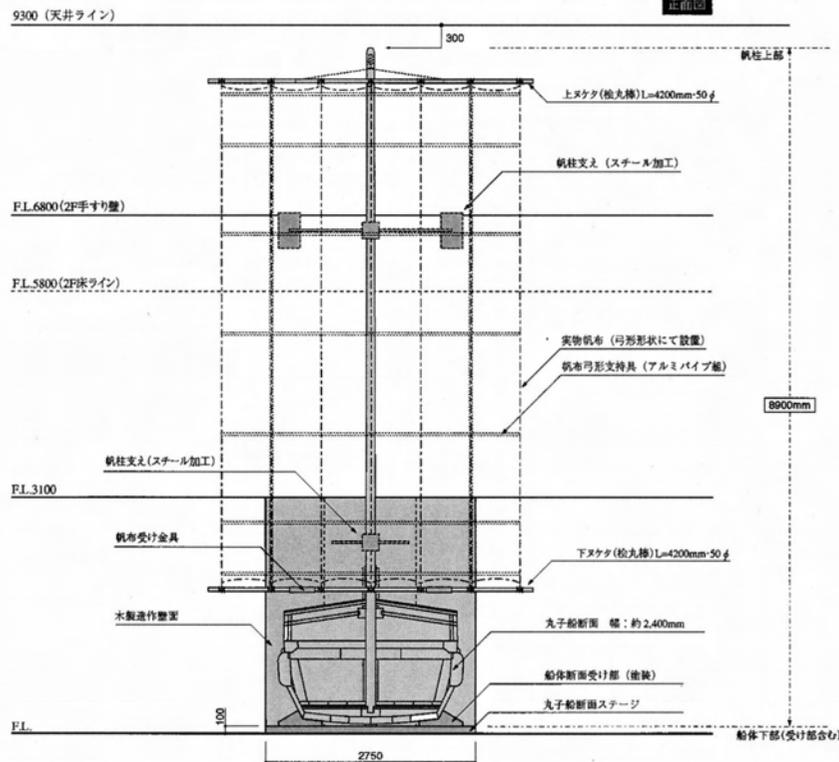


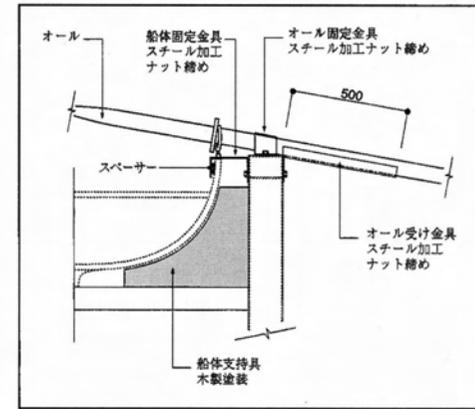
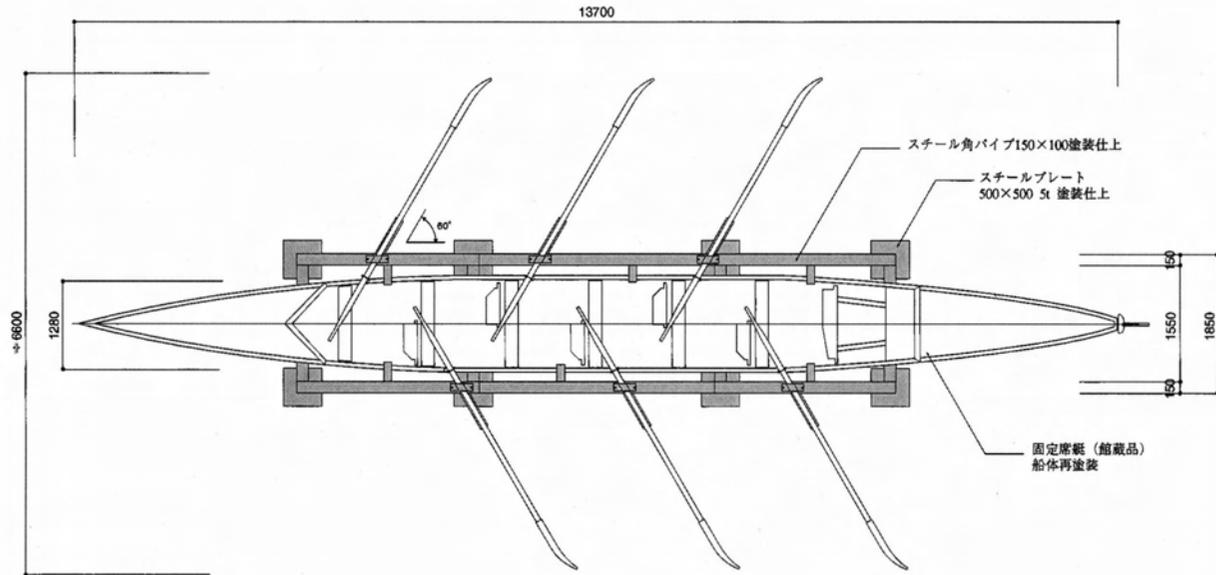




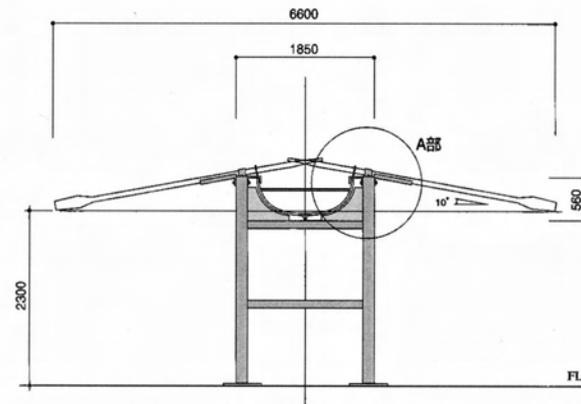
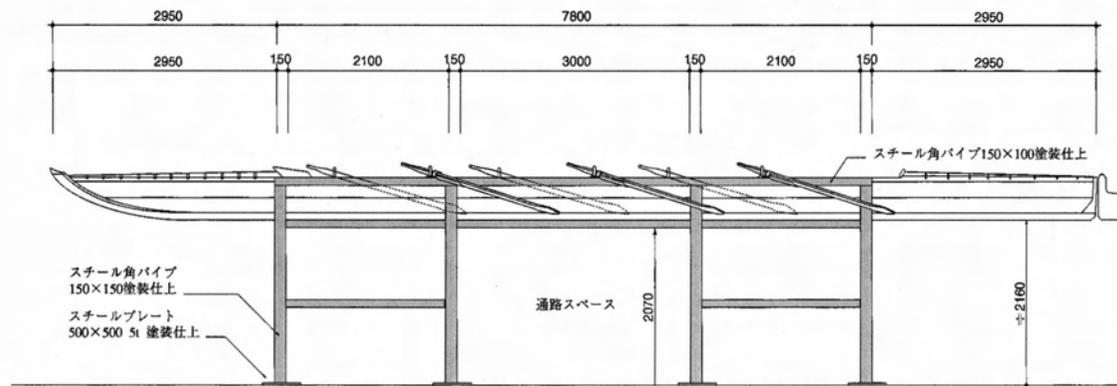


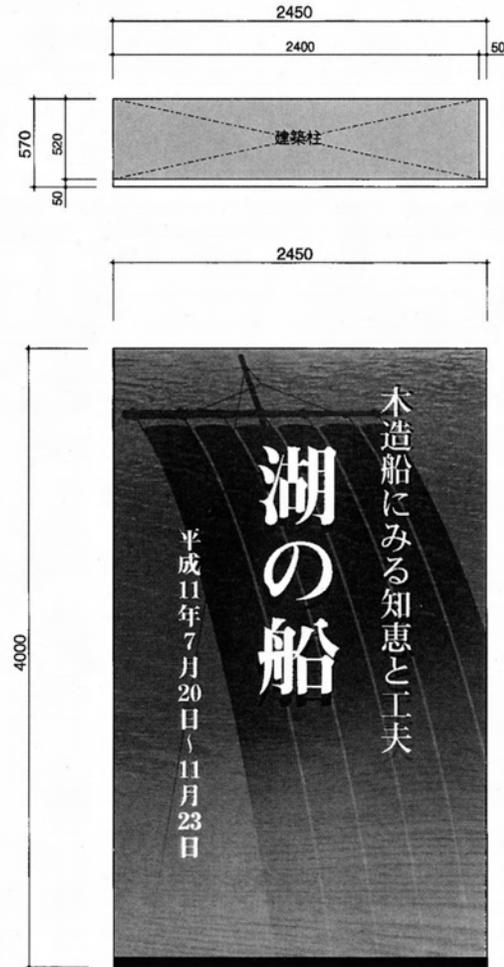
※実物帆布は館藏品 (サイズ: 約W3900×H7900mm)





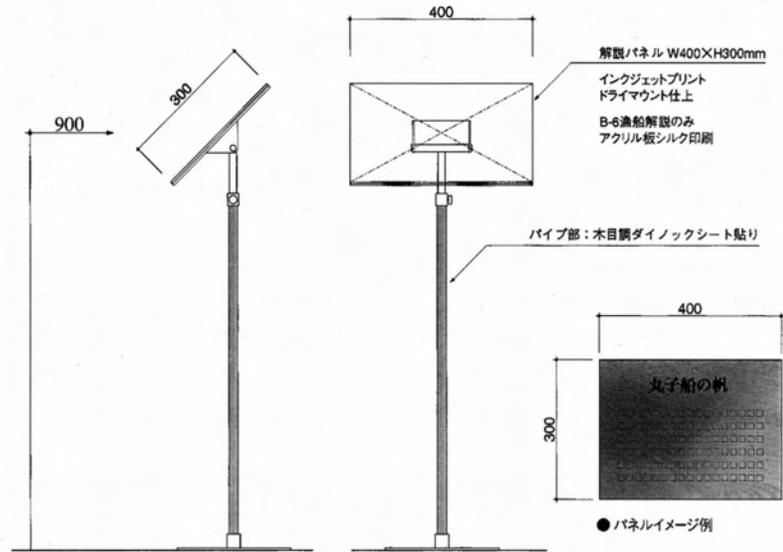
A部





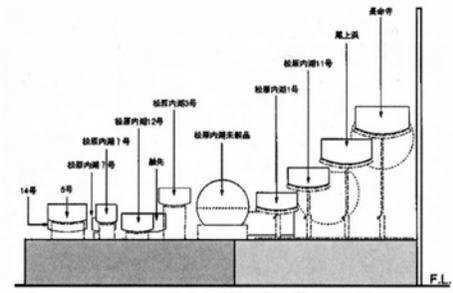
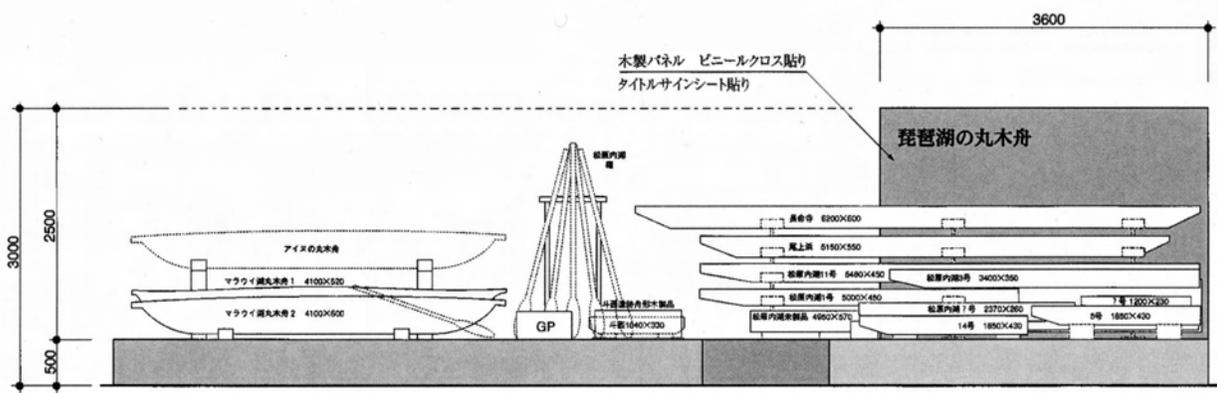
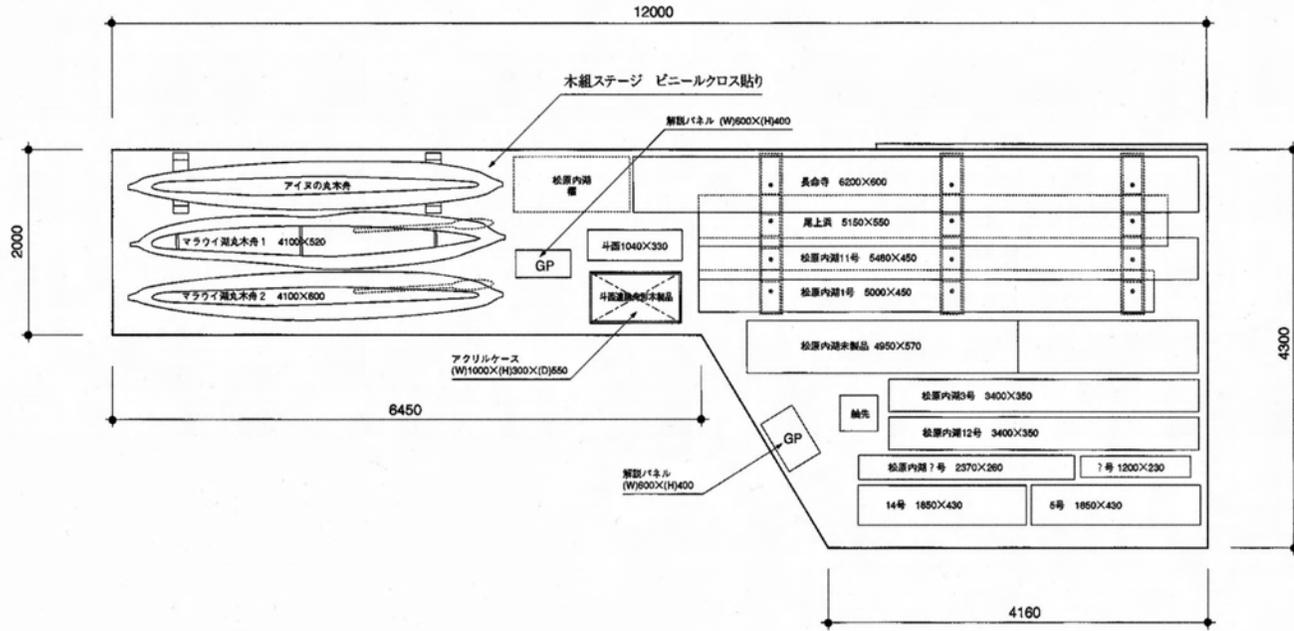
B-1 企画展導入サイン
木軸L型パネル インクジェットプリント表具

● アトリウムスタンド式グラフィックパネル

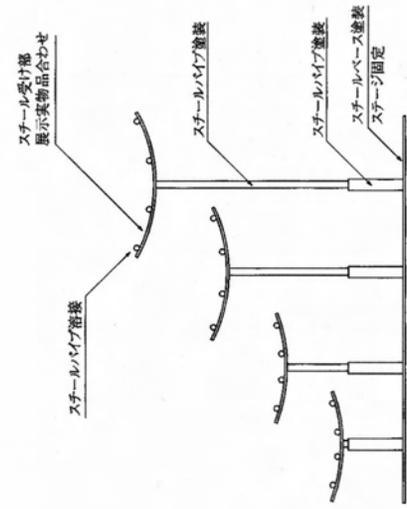
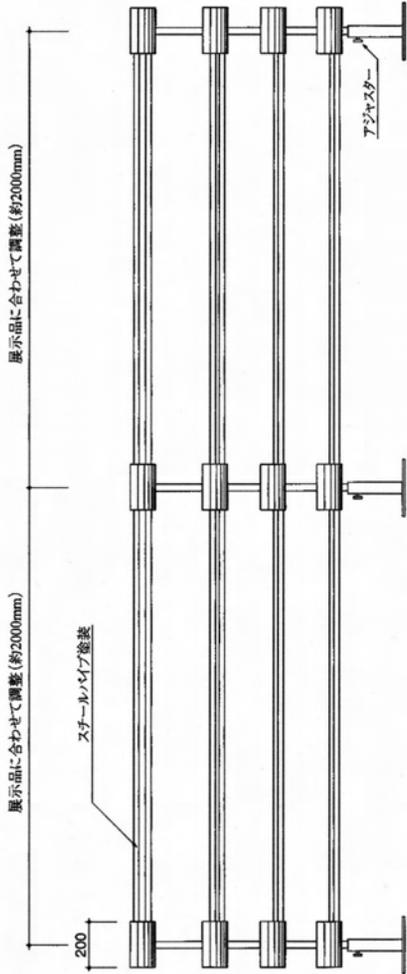


● スタンド式グラフィックパネル解説内容

	項目	内容	数量	備考
B-2	案内巨大帆	丸子船の实物帆、復元船体断面の紹介	1台	
B-3	固定席艇	琵琶湖周航に使用された固定席艇の解説	1台	
B-5	建築廂解説	丸子船の船底をイメージとする博物館の廂を紹介(写真1点)	1台	
B-6	漁船解説	池に設置する漁船の紹介 (屋外仕様:アクリル板シルク印刷)	1台	デッキ部に設置

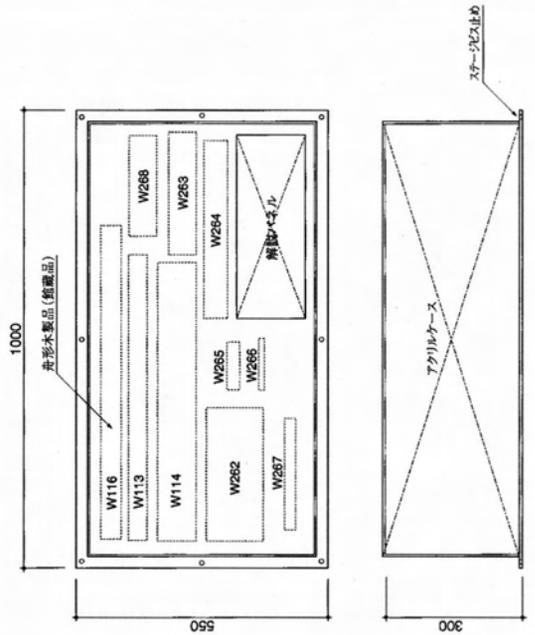


● 長命寺・尾上浜・松原内湖11号・松原内湖1号 演示具

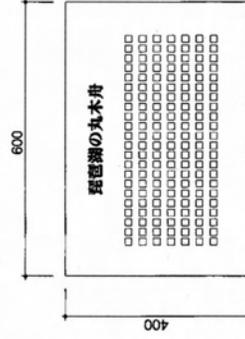


■ その他丸木舟演示具は、展示品形状に合わせて製作 (木製)

● 斗西遺跡舟形木製品 展示用アクリルケース



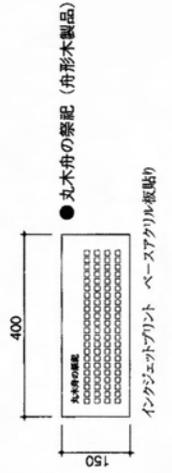
● グラフィックパネル



● 琵琶湖の丸木舟解説 (インクジェットプリント ベースアクリル板貼り)

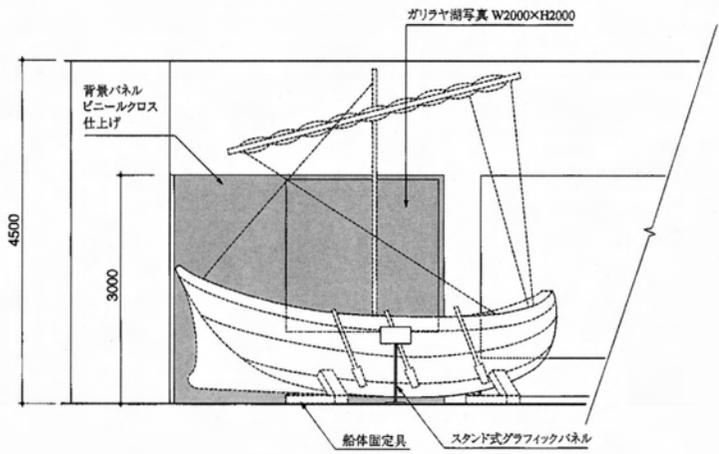
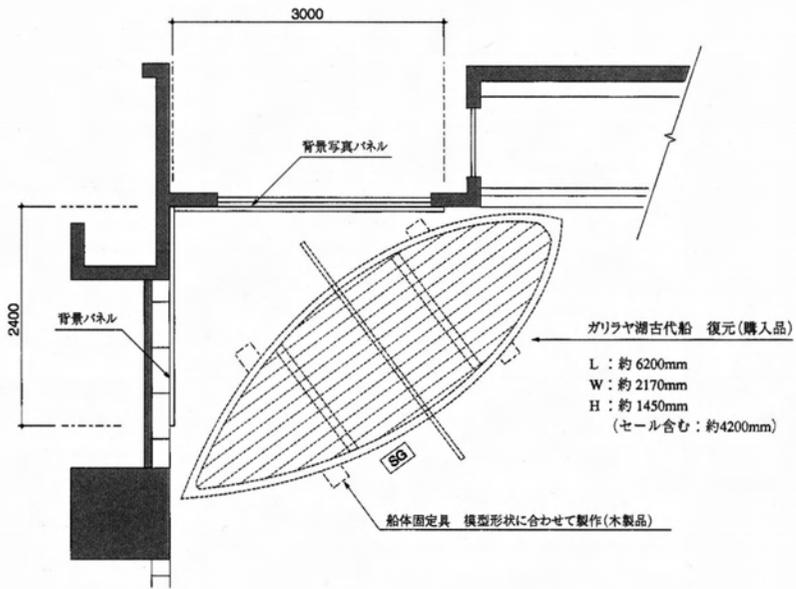


● 民族資料の丸木舟解説 (アイヌとアフリカ・マラウイ湖) (インクジェットプリント ベース紙めアクリル板貼り)

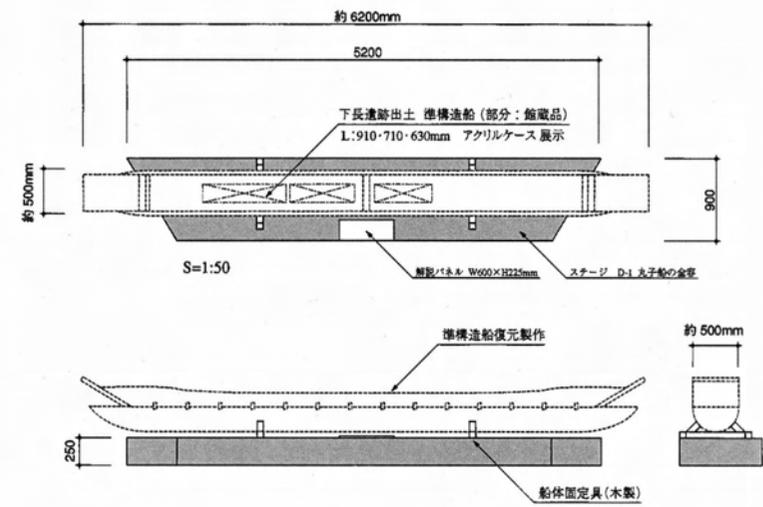


● 丸木舟の祭記 (舟形木製品) (インクジェットプリント ベースアクリル板貼り)

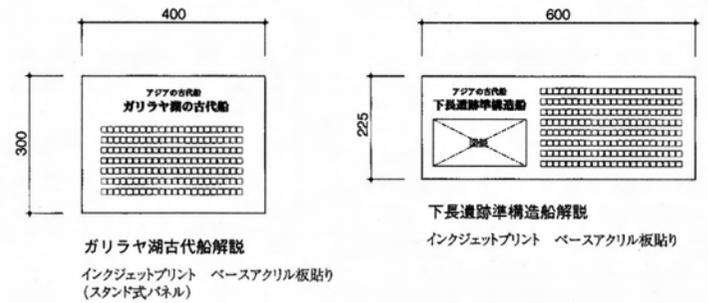
●ガリラヤ湖古代船(復元)展示

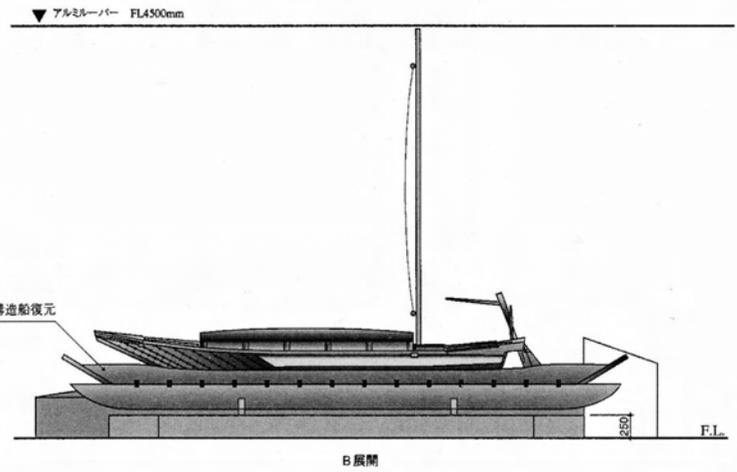
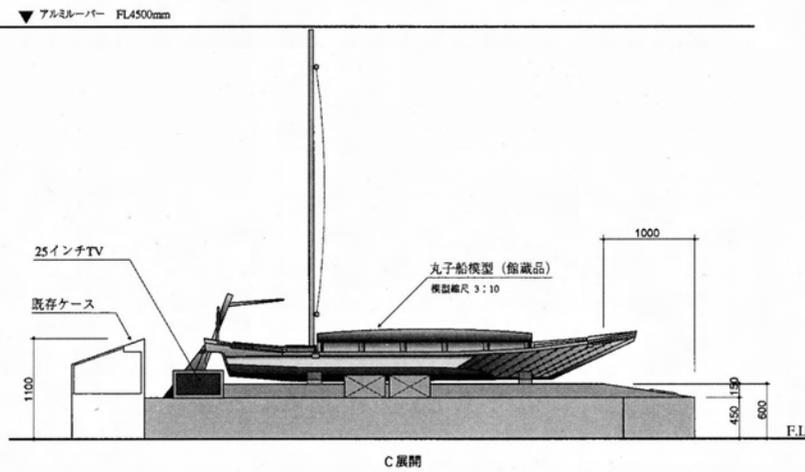
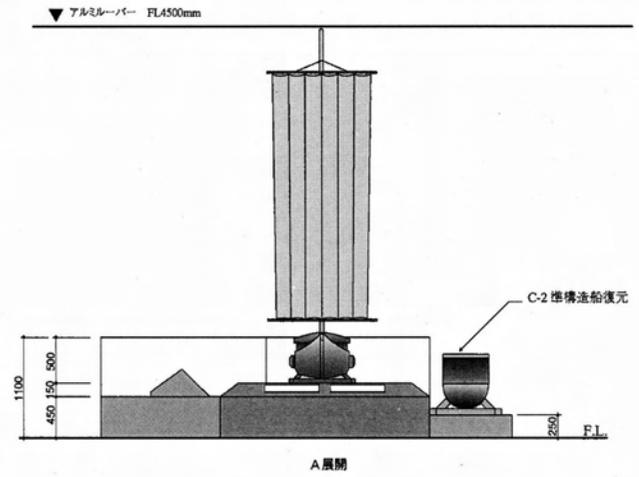
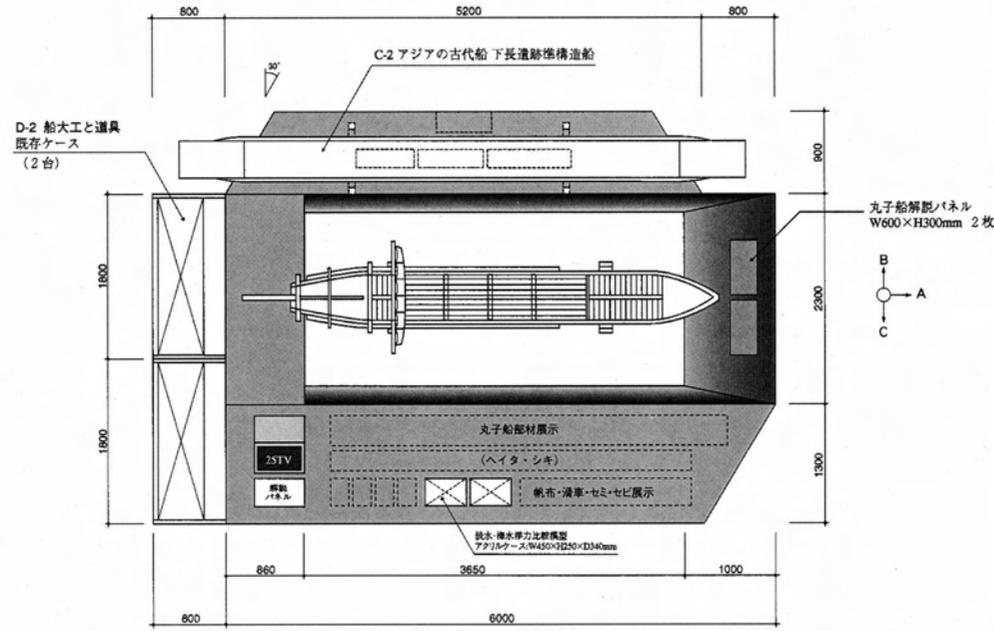


●準構造船(復元)展示

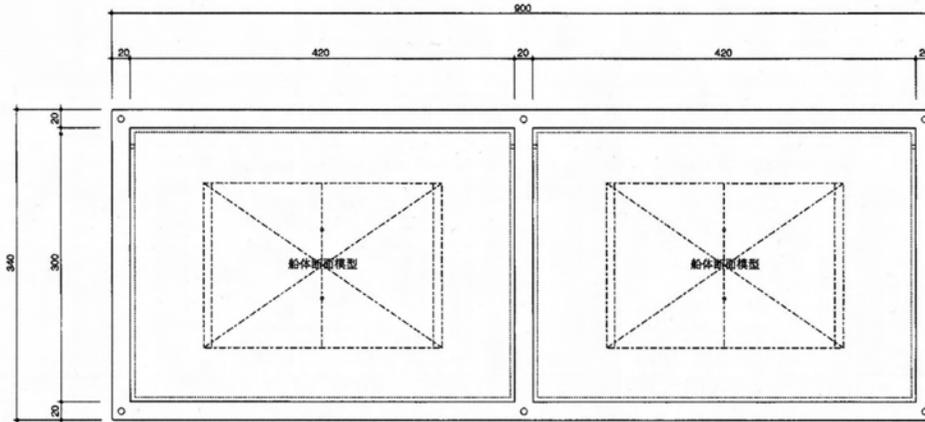


●グラフィックパネル

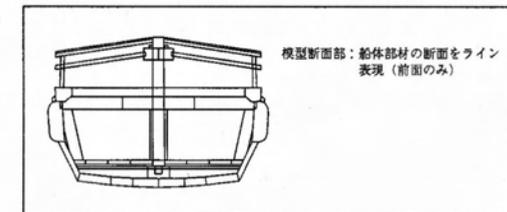
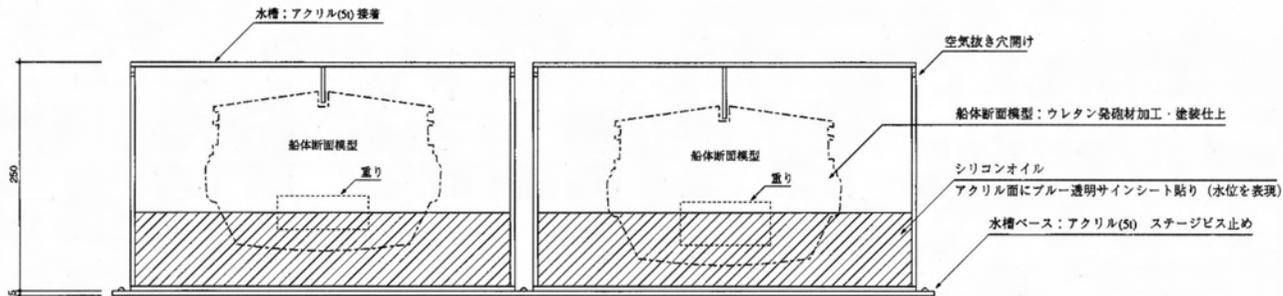
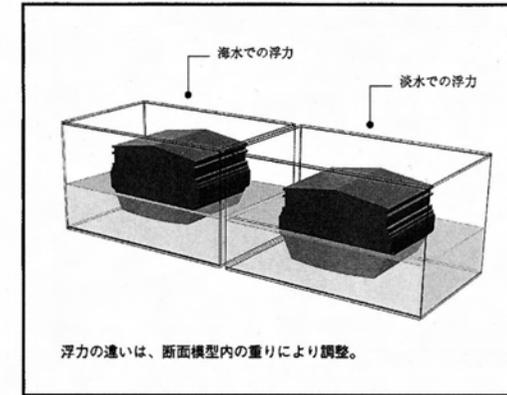




● 淡水・海水浮力比較模型

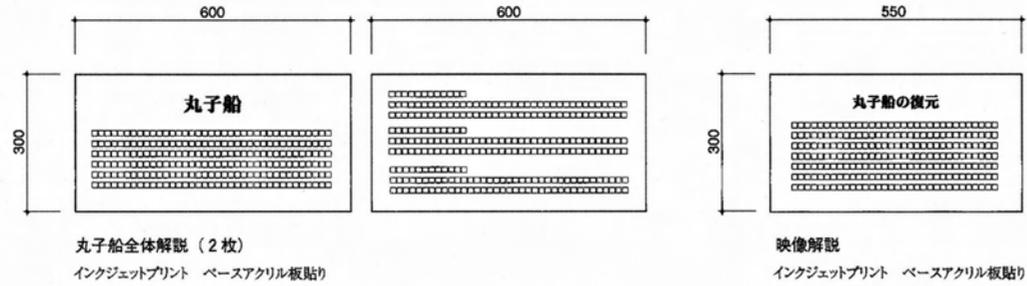


● 比較模型イメージ図

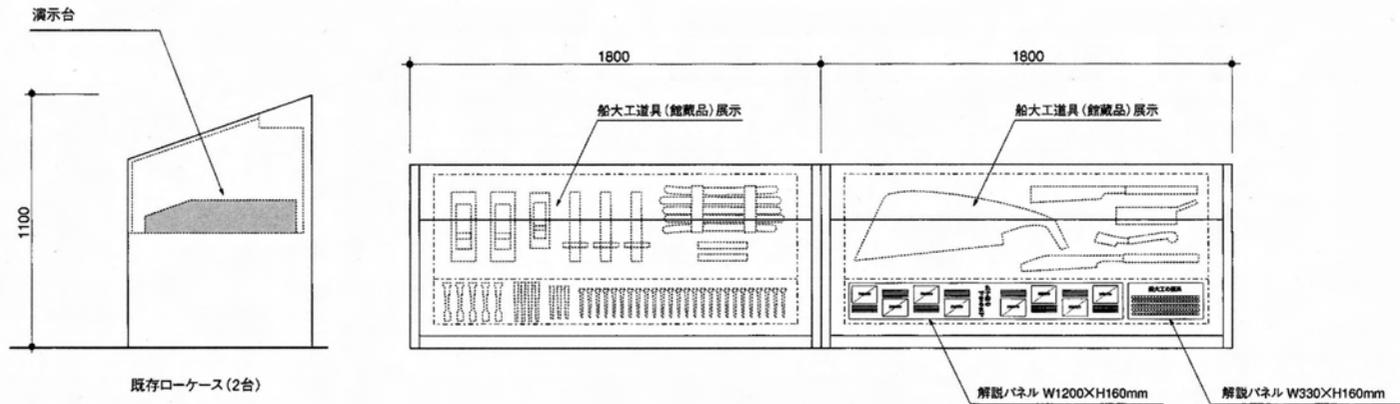


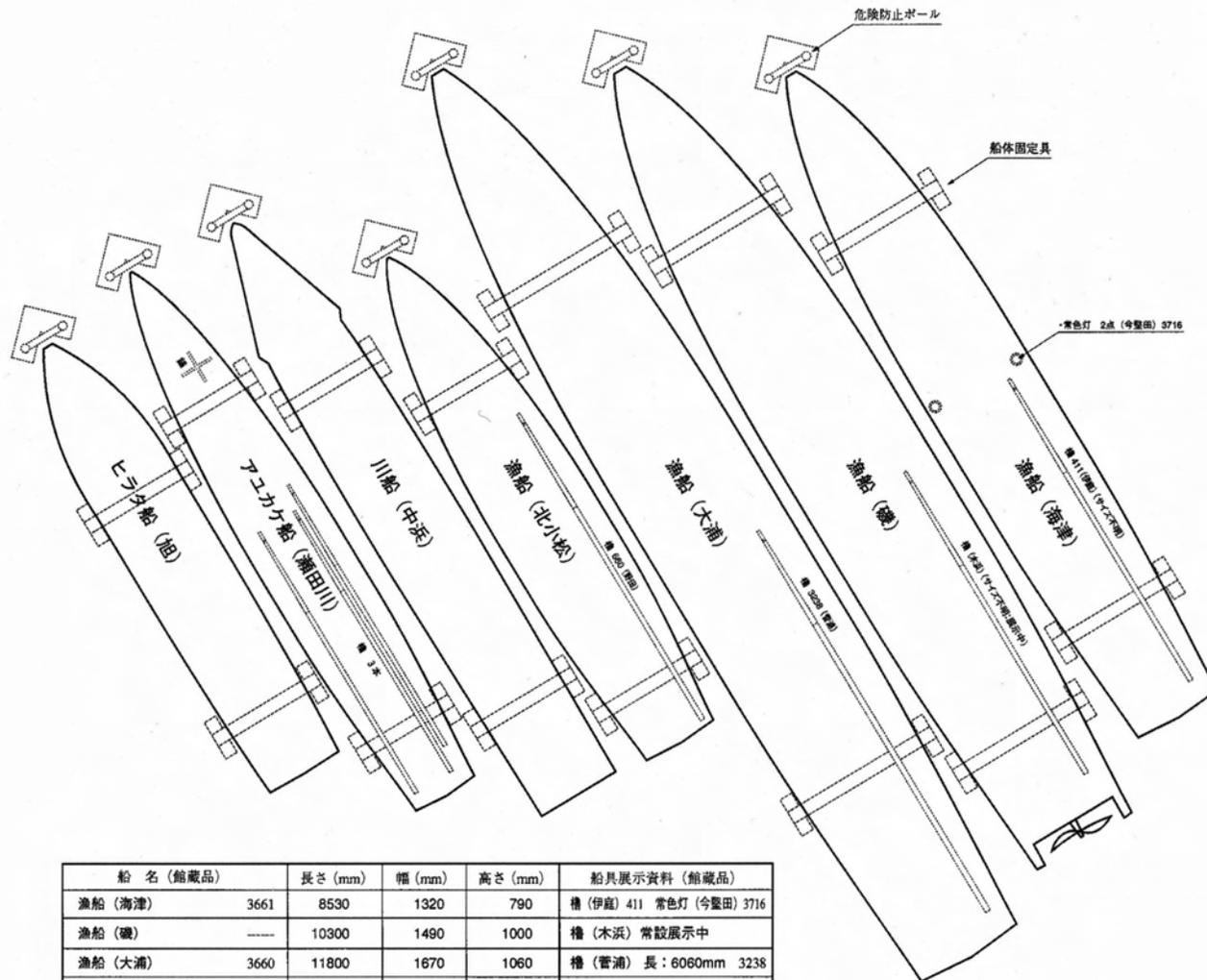
Title	琵琶湖博物館 平成11年度 企画展示	Subject	D-1 丸子船の全容 (グラフィックパネル) D-2 船大工と道具	Scale		No	22
-------	--------------------	---------	-----------------------------------	-------	--	----	----

● C-1 丸子船の全容 グラフィックパネル



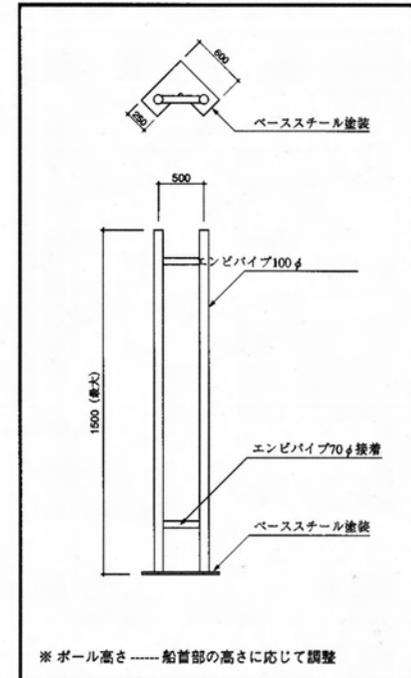
● C-2 船大工と道具





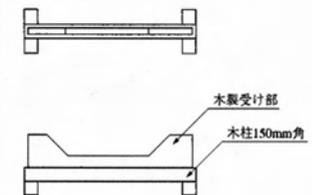
船名 (館藏品)	長さ (mm)	幅 (mm)	高さ (mm)	船具展示資料 (館藏品)
漁船 (海津)	3661	8530	1320	櫓 (伊藤) 411 常色灯 (今置田) 3716
漁船 (磯)	-----	10300	1490	櫓 (木浜) 常設展示中
漁船 (大浦)	3660	11800	1670	櫓 (菅浦) 長: 6060mm 3238
漁船 (北小松)	3662	6430	1230	櫓 (野田) 660
川船 (中浜)	3774	7600	1030	
アユカケ船 (瀬田川)	-----	6970	1080	櫓 3本 錨 1点
ヒラタ舟 (組)	2892	5700	1080	

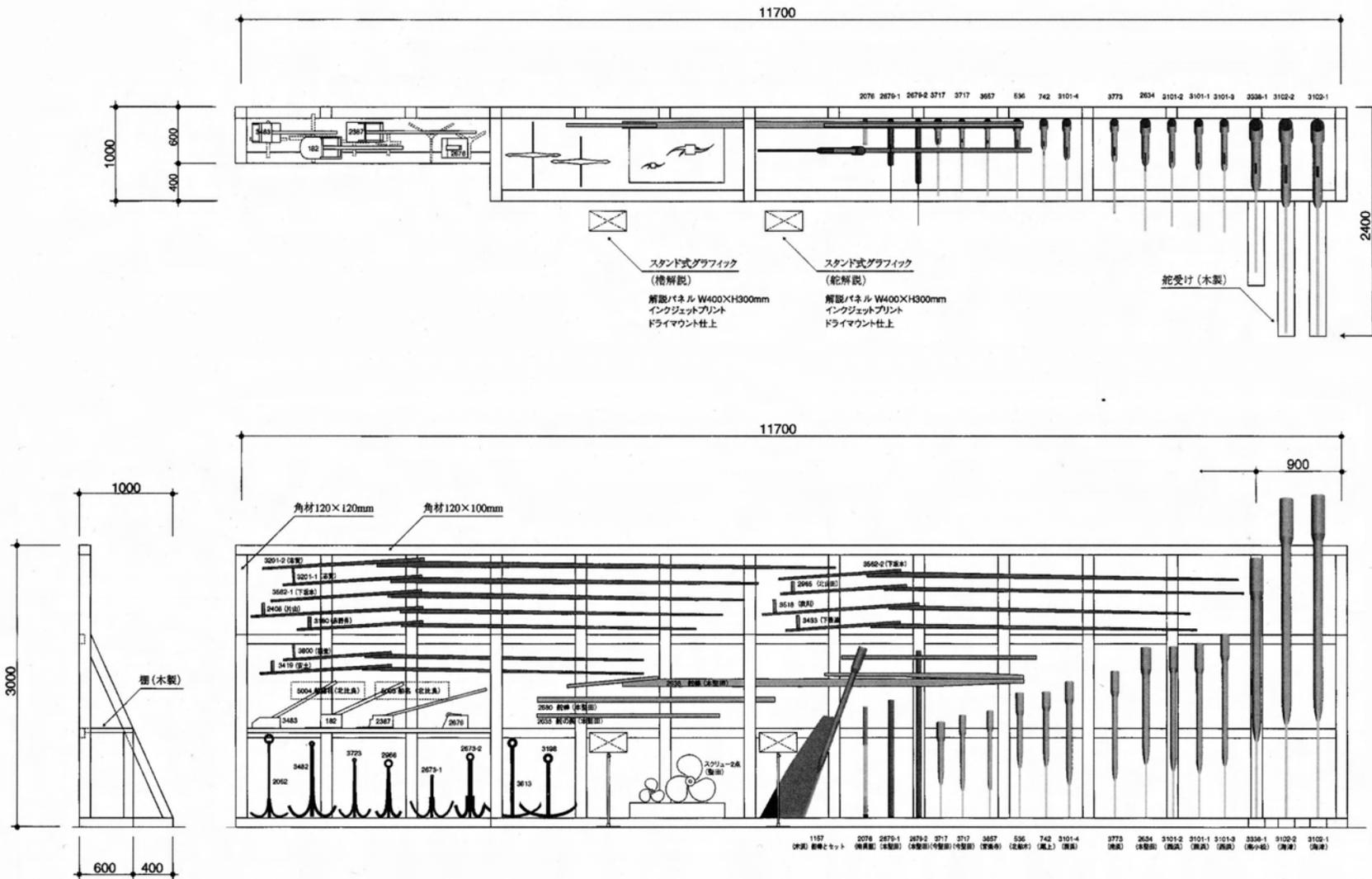
● 船首部危険防止ポール

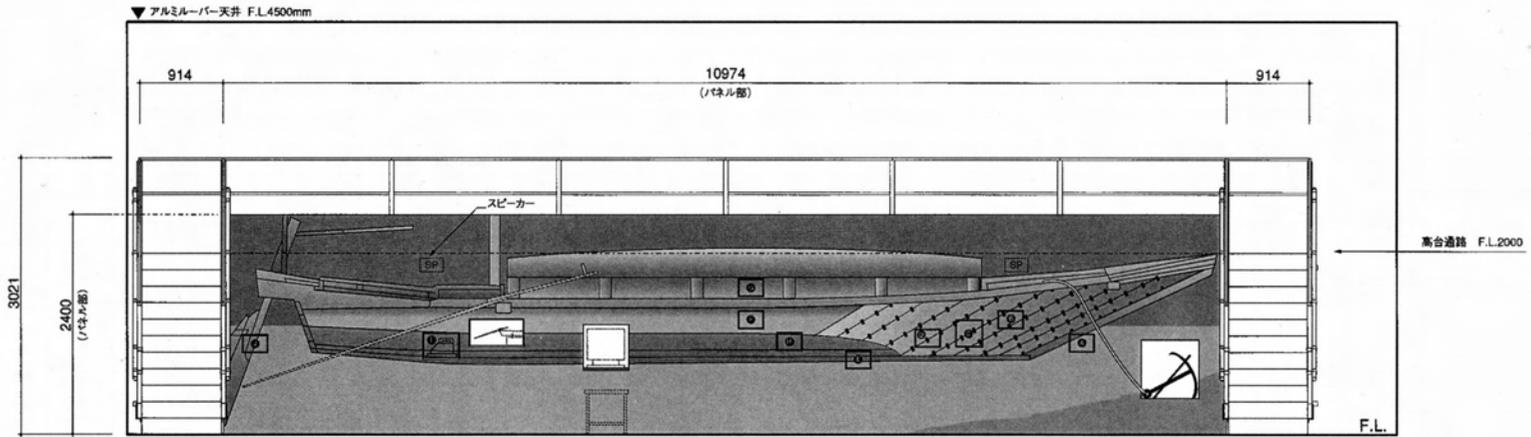
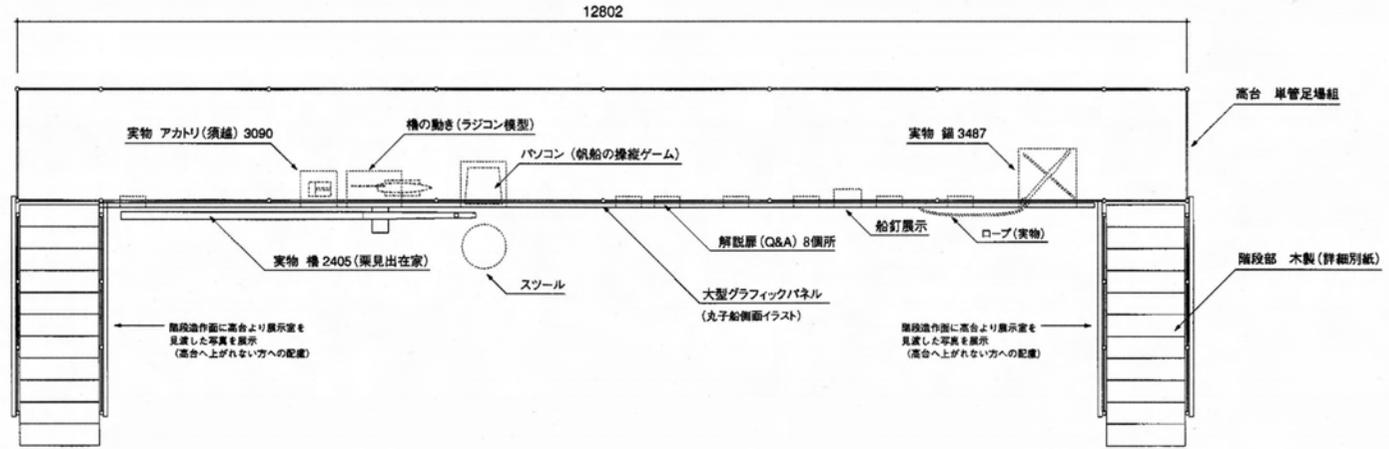


● 船体固定具 (基本形)

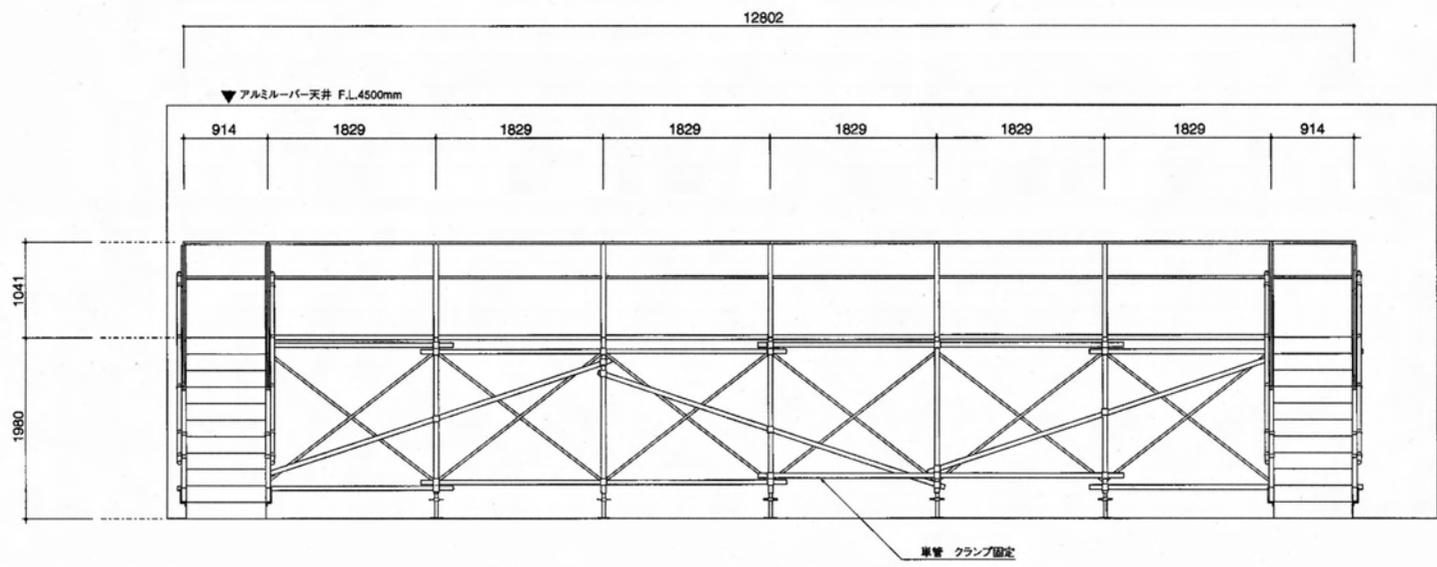
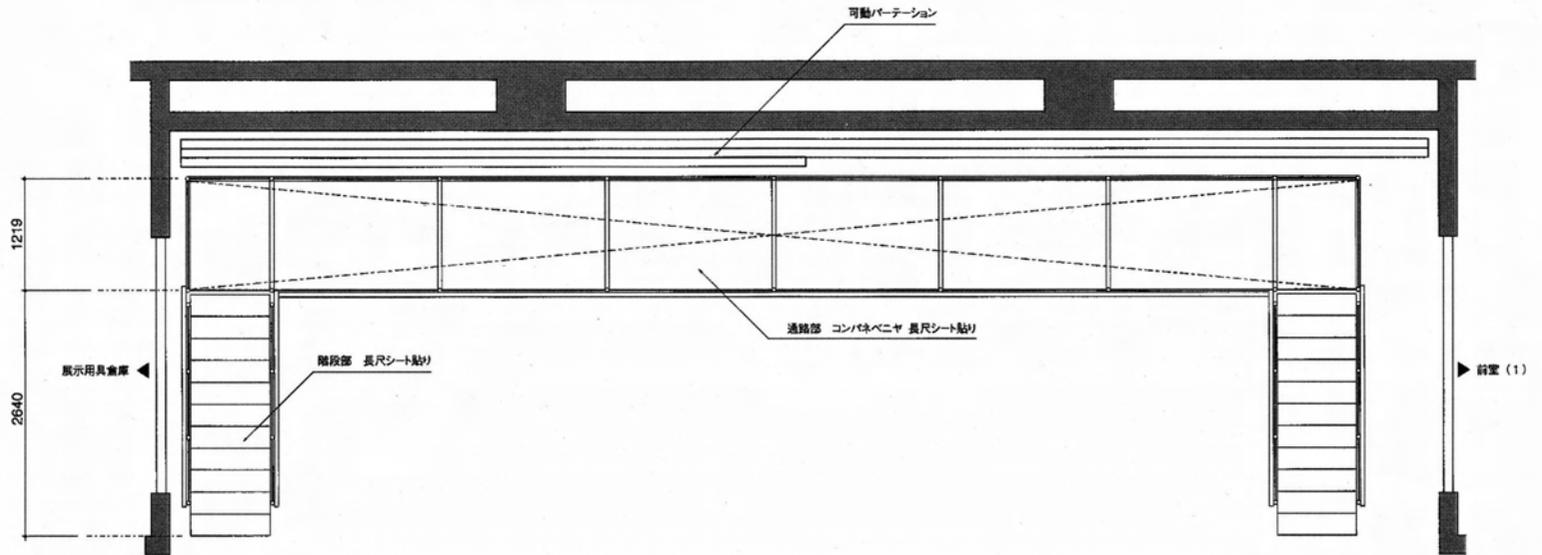
※ サイズ・形状等、船体に合わせて調整

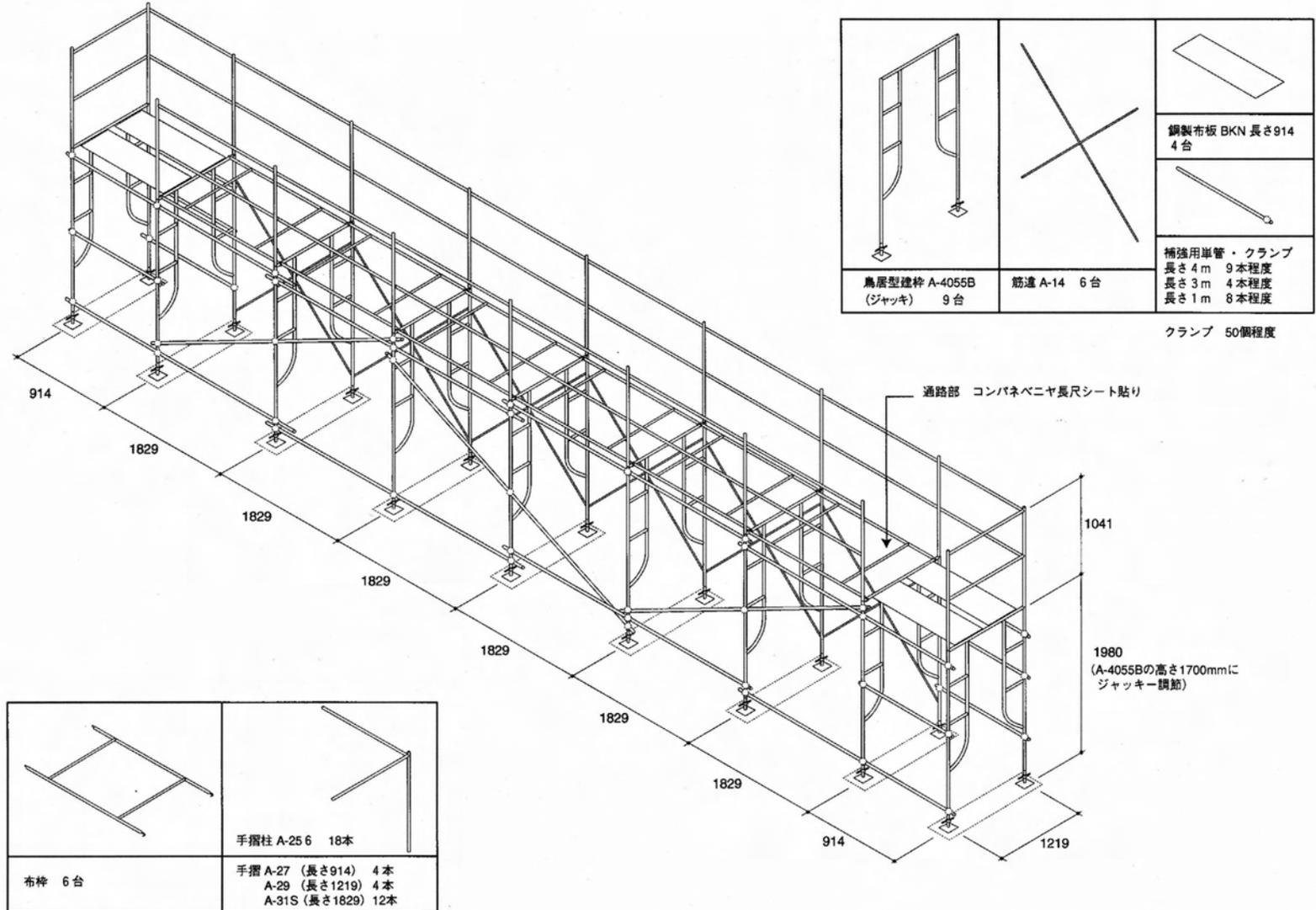






- | | |
|----------------|------------------|
| ① シン 解説扉 | ⑥ オモギ 解説扉 |
| ② ヘイタ解説扉 | ⑦ タナイタ解説扉 |
| ③ 船釘(実物展示) 解説扉 | ⑧ フリカケ 解説扉 |
| ④ ダテカスガイ 解説扉 | ⑨ アカドリ(実物展示) 解説扉 |
| ⑤ シキ 解説扉 | ⑩ カジ 解説扉 |





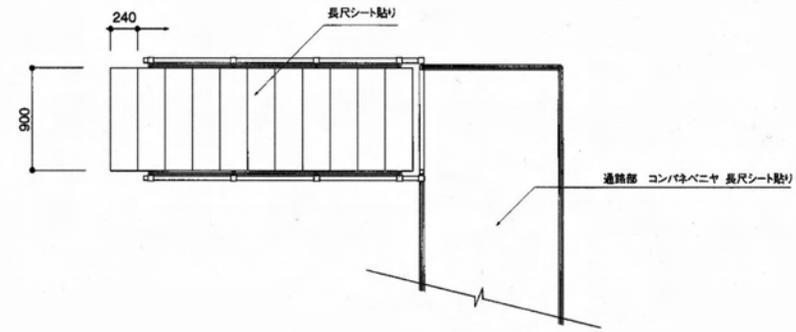
鳥居型建柱 A-4055B (ジャッキ) 9台	筋違 A-14 6台	鋼製布板 BKN 長さ914 4台
橋強用単管・クランプ 長さ4m 9本程度 長さ3m 4本程度 長さ1m 8本程度		

クランプ 50個程度

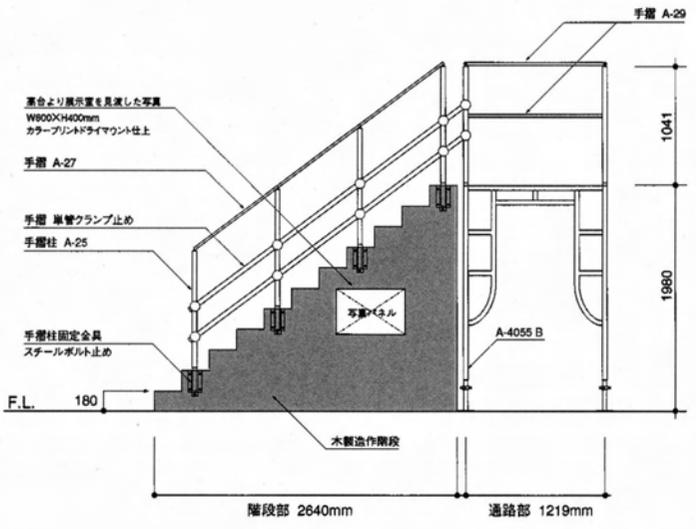
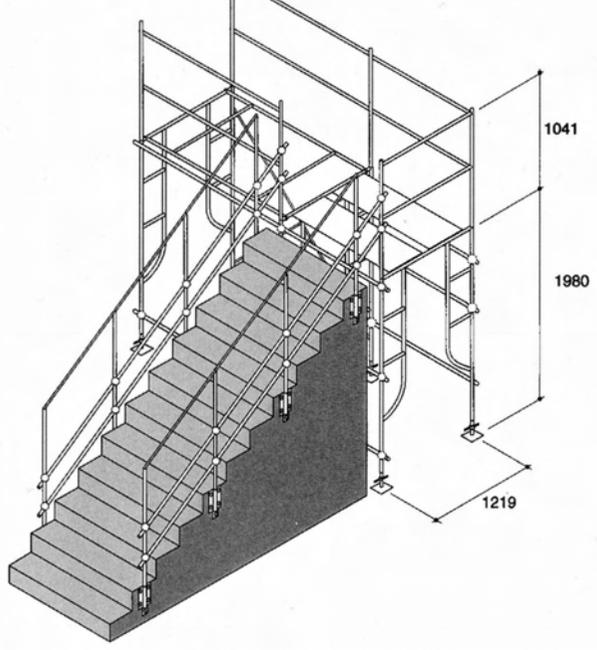
手摺柱 A-25 6 18本	手摺 A-27 (長さ914) 4本 A-29 (長さ1219) 4本 A-31S (長さ1829) 12本
布枠 6台	

通路部 コンパネベニヤ長尺シート貼り

1980
(A-4055Bの高さ1700mmに
ジャッキ調節)



階段部組イメージ

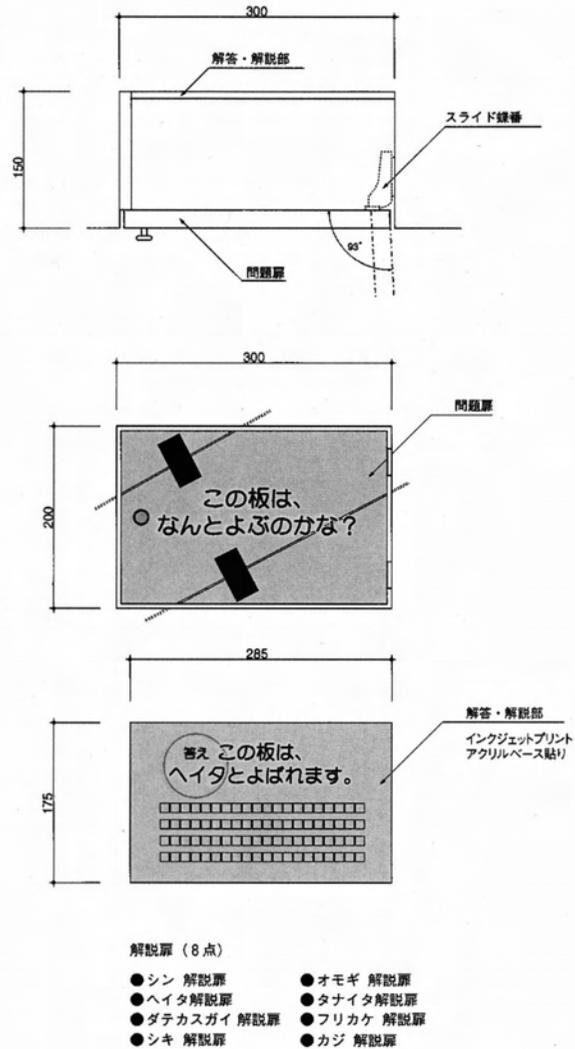


階段部ビティ構成材料

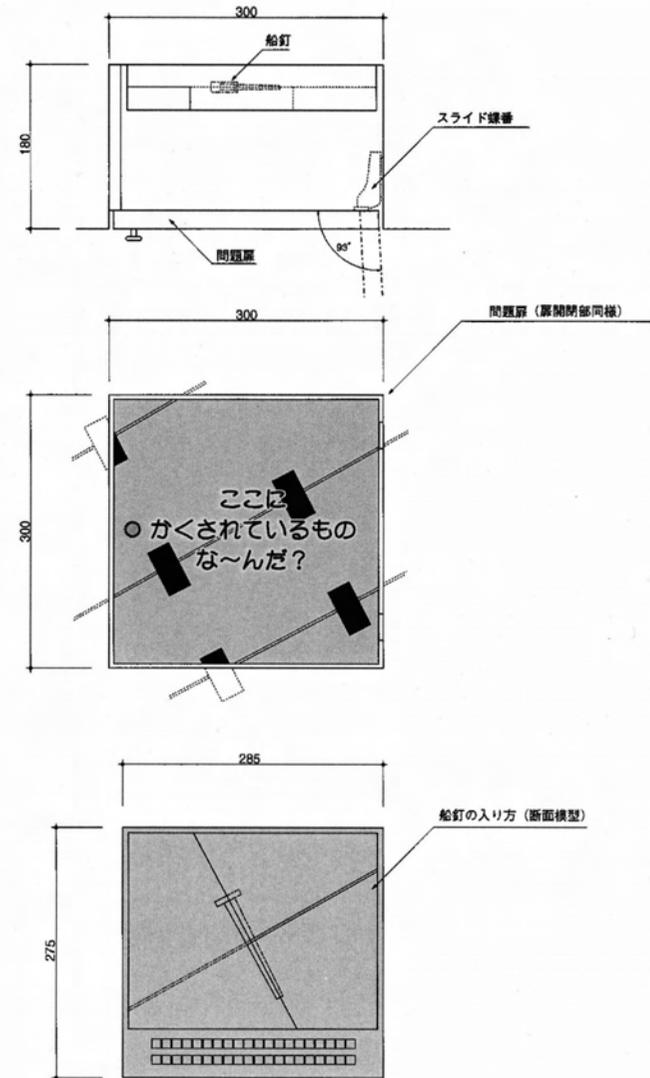
手摺柱	A-25	(8本×2)	16本
手摺	A-27	(6本×2)	12本
手摺補強単管 [3m]		(4本×2)	8本

クランプ 32個

● 解説扉の考え方

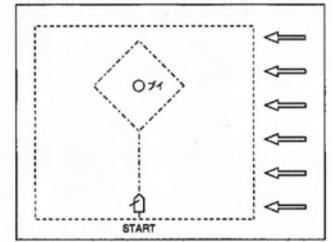


● 船釘紹介の考え方



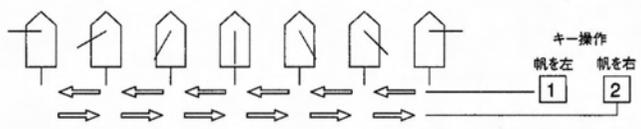
● パソコンゲーム (帆船の操縦) の考え方

● CRT画面

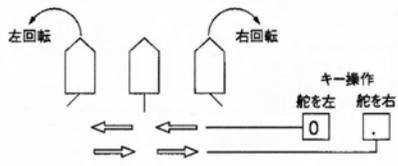


1 2 0 のキーを押して、舵と帆を操作しながらブイを回ってSTART位置へもどってくるゲーム。
船体がブイと接触したり、点線からはみだすと「MISS」と表示されリセットする。スタートして3分以内にもどってこれない場合は「TIME OVER」を表示し、リセットする。

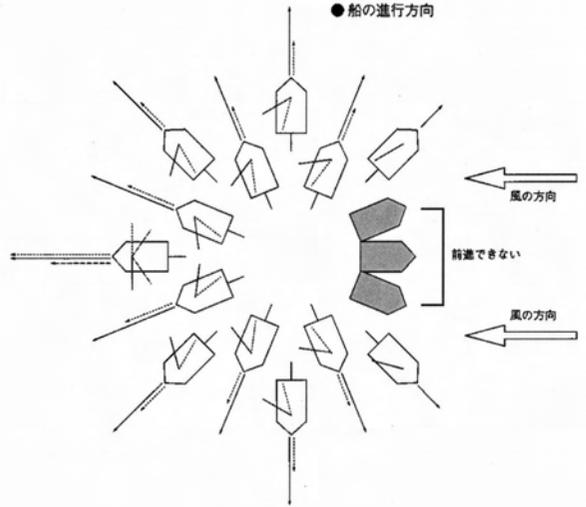
● 帆の角度



● 舵の角度

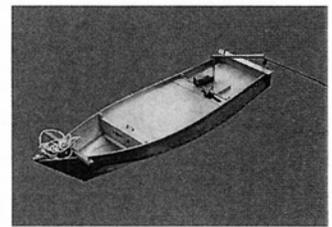
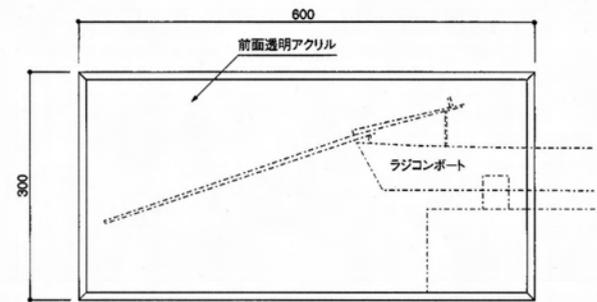


● 船の進行方向



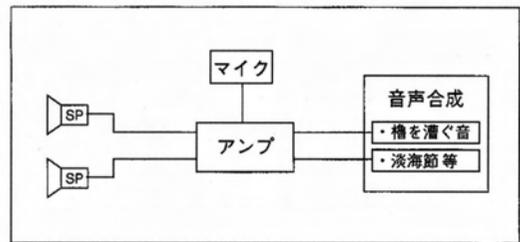
● 櫓の動き紹介 (ラジコンボート展示)

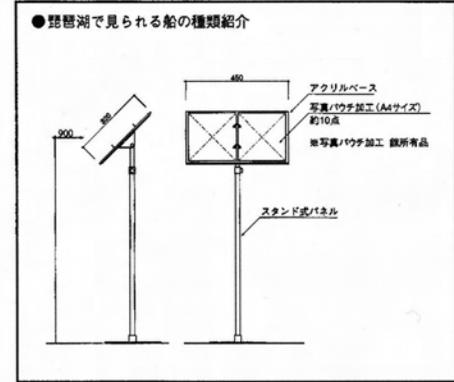
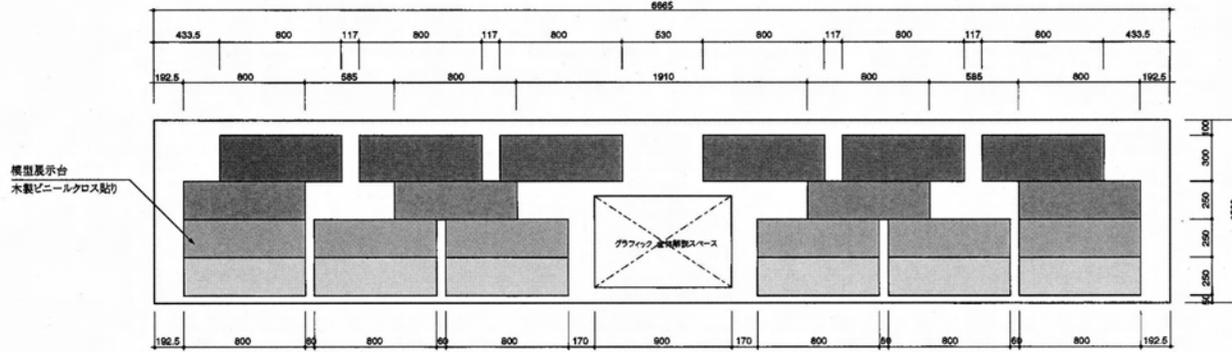
櫓を推進力とするラジコンボートを展示。
展示期間中はAC100V電源で可動させ、期間終了後はバッテリー駆動。
ラジコン船は、ヘイタ・ダテカスガイ等の琵琶湖の船の特徴を可能な範囲で再現する。



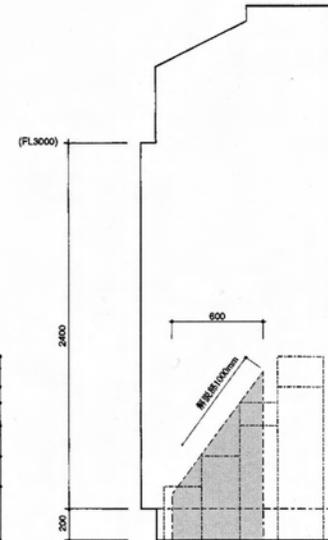
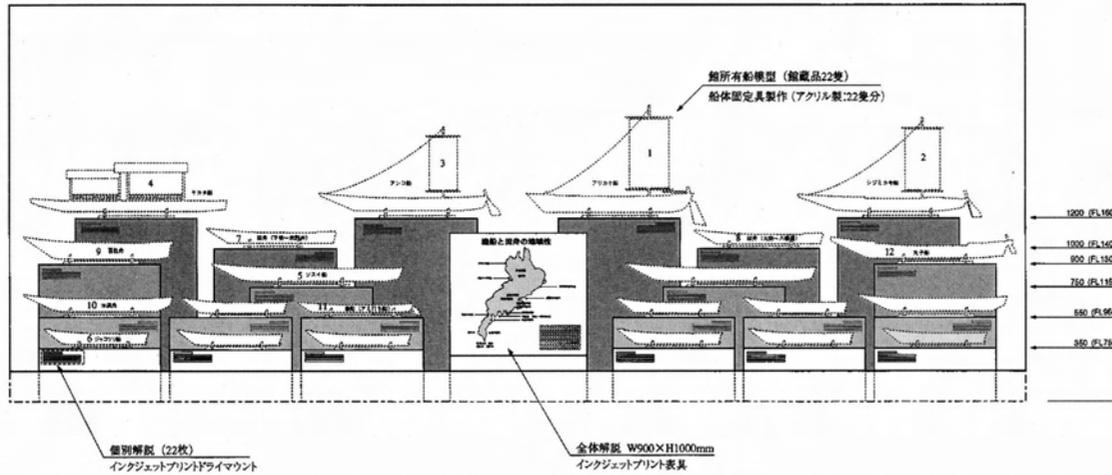
● ラジコン船参考写真

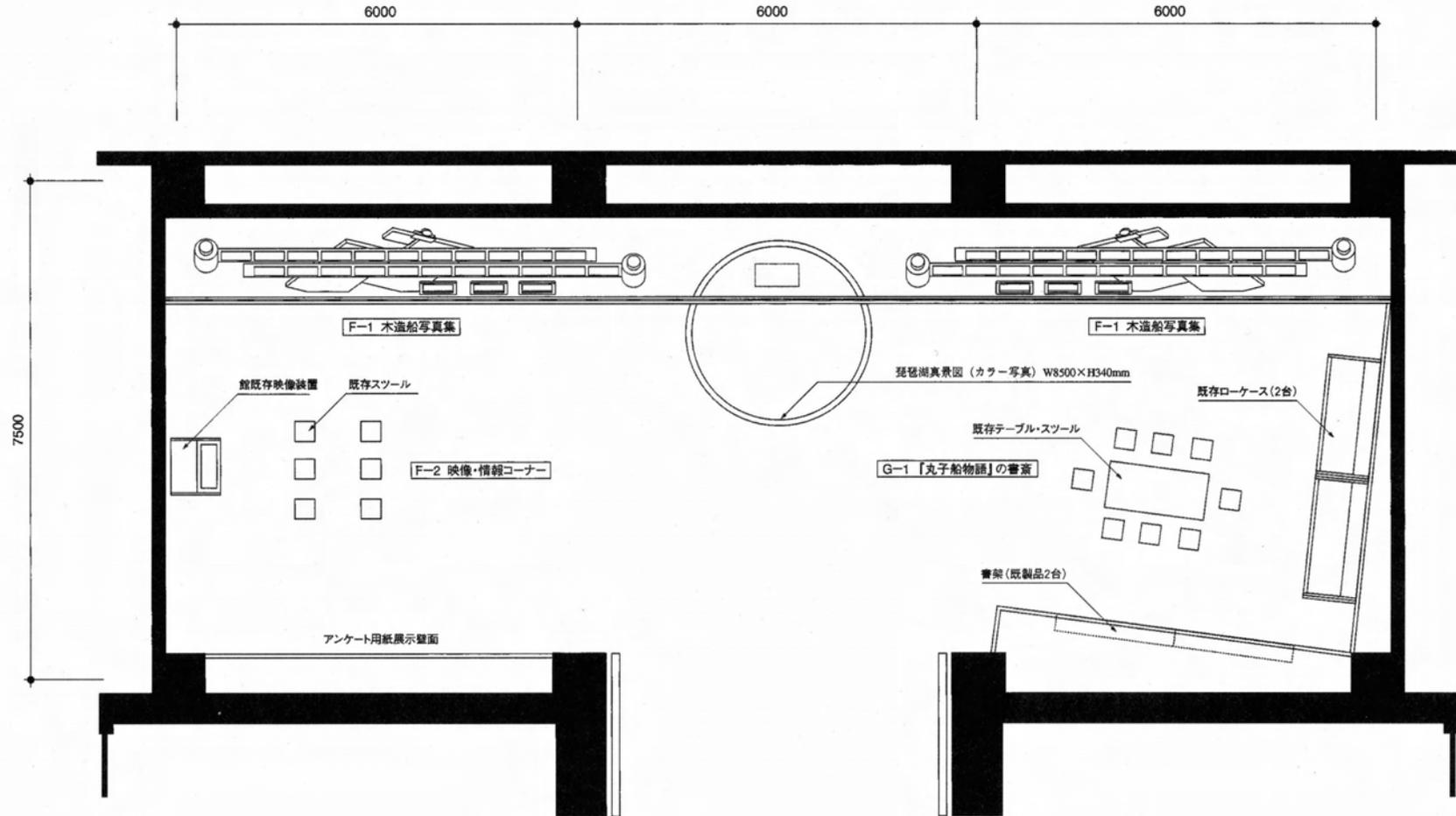
● 音響システムブロック図



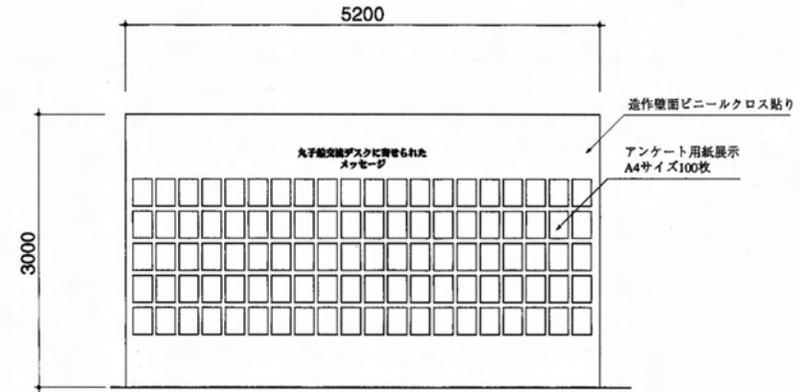
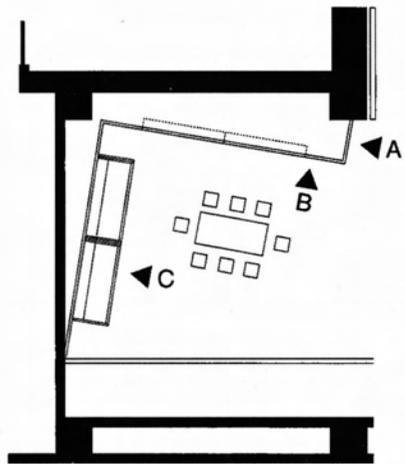
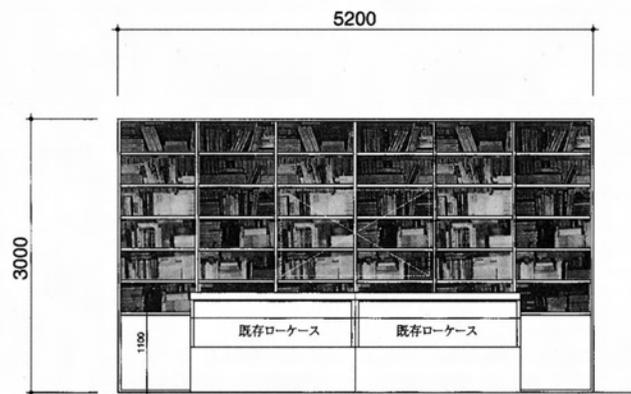


●ハイケース内展示





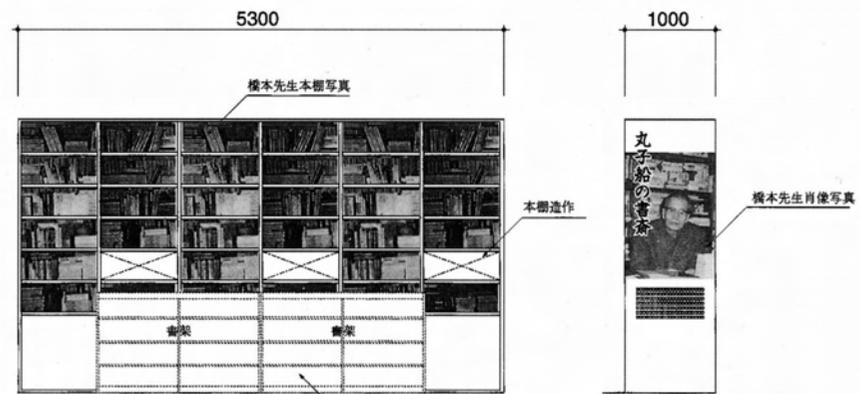
G-1 「丸子船物語」の書斎

F-2 映像情報コーナー
丸船交流デスクアンケート用紙展示

C展開

※本棚写真の中央部にて橋本先生の紹介を行う。

S=1:50

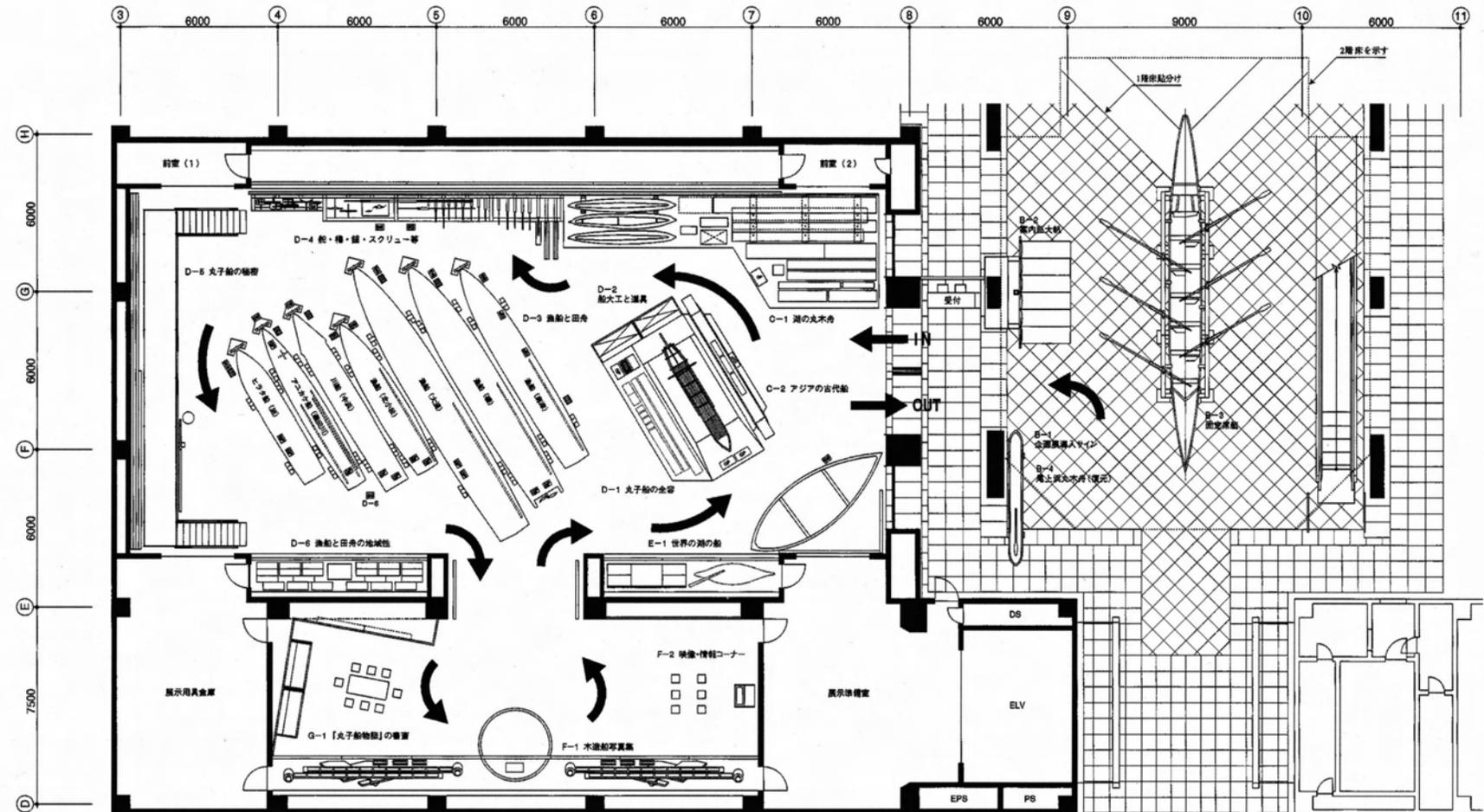


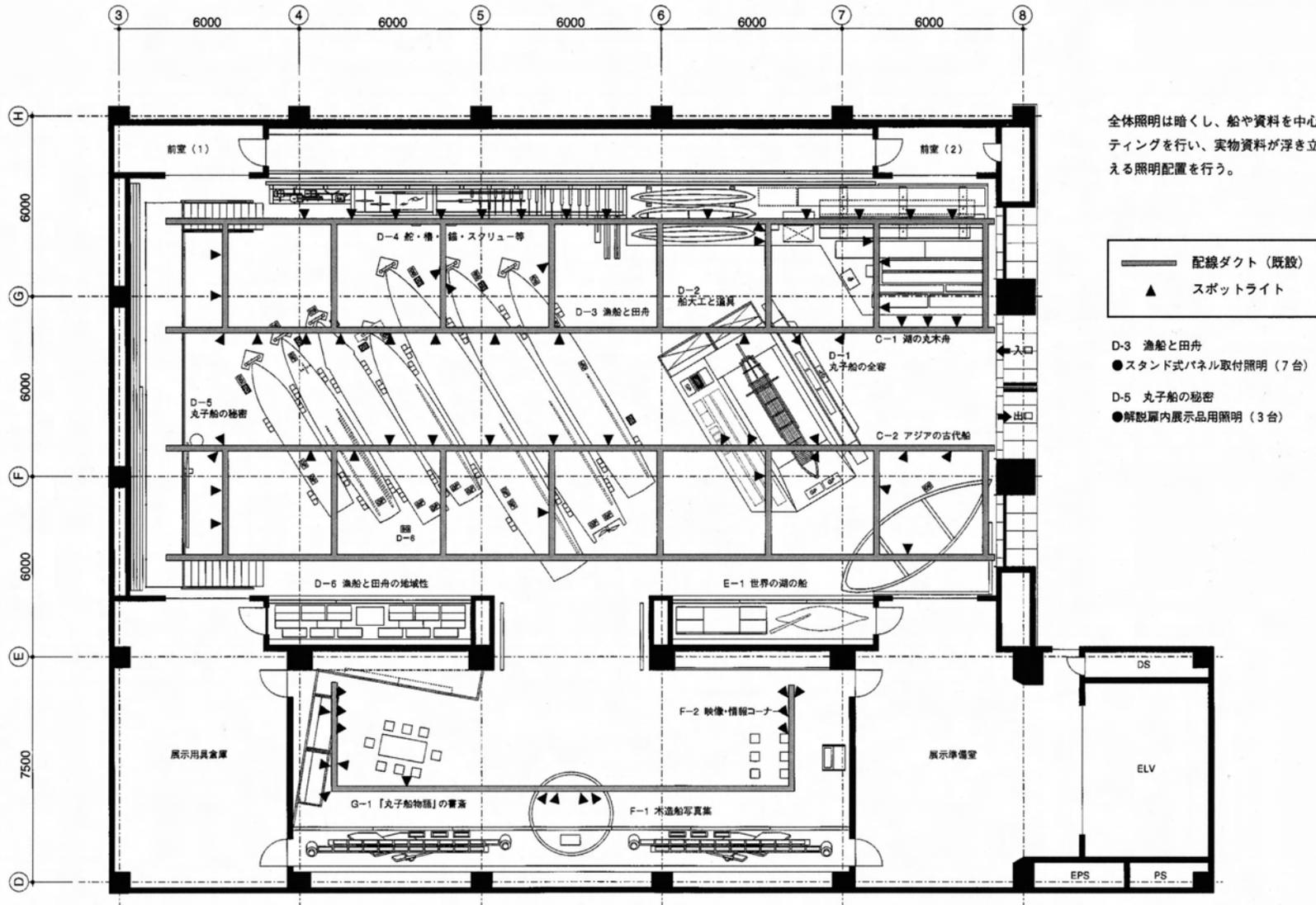
B展開

既製品木製書架
W1800×H1100×D250mm

A展開



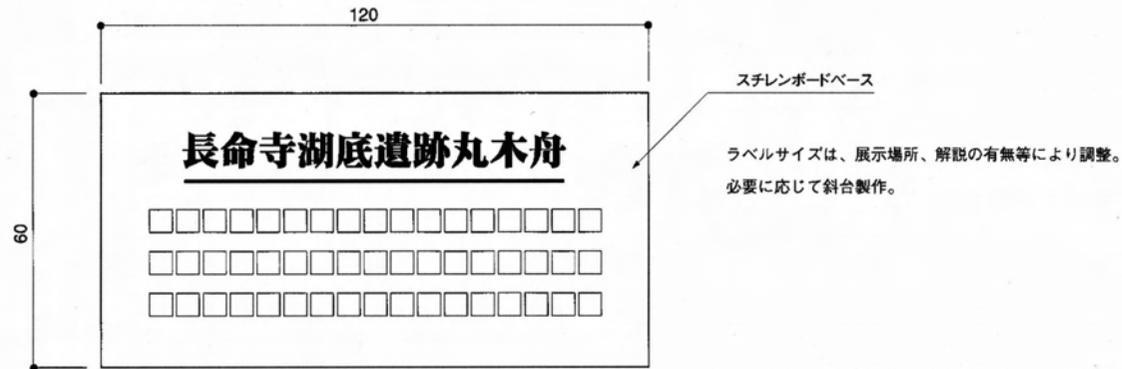




● 本企画展示における映像・音響計画

D-1 丸子船の全容	琵琶湖の木造船を代表する「丸子船」を紹介し、淡水に適した知恵と工夫を知る。
D-5 丸子船の秘密	櫓を漕ぐ音や淡海節を音声合成し、展示室内の環境音響とする。 さらに、高台上で行う船大工さんの講演用音響装置もかねたシステム構成を行う。
F-2 映像・情報コーナー	かつての琵琶湖での木造船の活躍を紹介する。

● 展示ラベル（基本形）



琵琶湖博物館研究調査報告 第19号

企画展示『湖の船』開催記録

—琵琶湖最後の船大工 松井三四郎大いに語る—

2003年（平成15年）3月発行

編集：用田政晴（英文：牧野久実、マーク・ジョセフ・グライガー）

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)スマイ印刷工業

Research Report of the Lake Biwa Museum

No. **19** March 2003



LAKE BIWA MUSEUM

滋賀県立
琵琶湖博物館

〒525-0001 草津市下物町1091
TEL. 077-568-4811(代) FAX. 077-568-4850
インターネットホームページ
<http://www.lbm.go.jp> (lbmlはLBMの小文字です)

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