

生徒たちの木造船—ナリウテンマ新造記

出口 晶子

本稿は、館山で古式泳法の水練に使われることになった日本海・舞鶴のナリウテンマの建造記録である。研究記録はおもに文字図面記録を出口晶子、写真記録を出口正登が実施した。これまでも両者による木造船文化の研究ならびに建造記録には若狭湾や琵琶湖、能登半島呂知潟などでの研究実績がある〔出口・出口2004, 出口正登編2010, 河川文化研究会2006など〕。本建造記録を実施するにあたっては2009–2010年度の科学研究費基盤研究（C）「日本の船大工と木造船の現在—伝統技術の今を記録する」（研究代表者：出口晶子、研究協力者：出口正登）の一部を用いた。

ナリウテンマの施主である開成学園には本建造記録の学術意義にご理解いただき、記録の一切を我々に任せていただいた。開成学園との連絡窓口は、前川裕氏をはじめとする油屋会の諸氏である。ナリウテンマの技術指導は京都府舞鶴市の船大工和田崇氏、建造者は富山県氷見市の番匠光昭氏である。

1. 日本海の船がやってくる

太平洋に面した千葉県房総半島の館山には、7月下旬ともなると、なにはさておき、那古の合宿所に集う人たちがいる。赤いふんどし姿で10日あまりにわたって水練に励む生徒たちのために、率先して指導や手伝いを買って出る。かれらこそ創部110年以上の伝統をもつ開成学園水泳部OB、油屋会のメンバーである。卒業したての大学生から法曹界やビジネス界、医業や官公庁などの一線で活躍する社会人、あるいはその退職者など年齢層もキャリアも幅広い。浜から海上ではすべての訓練がかれらの指導のもとに実施され、引率の教員もそこから先は一切口出ししないのがしきたりなのである。

明治4年（1871）に創立した開成学園は、2011年で創立140年を迎える伝統校だ。水泳部の創設も明治31年（1898）と早く、水府流太田派の泳法を伝承してきた。当初隅田川浜町河岸ではじまった水練は、明治33

年には館山湾に面する北条浜八幡に移され、油屋旅館で寄宿して水練に励んだところから、その旅館名になんでOB会の名前があるという。昭和のはじめにはそこに海軍航空部隊の基地ができたため、合宿所は三浦半島に移された。そののち、昭和30年（1955）、館山市からの土地提供によって館山那古の合宿所が実現し、今にいたっている〔開成学園水泳部サイト〕。

日本泳法（古式泳法）の多くが、近世にさかのぼるなかで、水府流太田派は、水戸藩士であった太田捨藏により明治11年（1878）にはじめられた。各流派の泳法の長短を研究しつつ、どんな水勢にも適応できる実用性の高い游泳術として生み出されたもので、教員を養成する東京高等師範学校ではこの太田派の指導がとりいれられたことから、太田派は各地の学校に普及し、古式泳法のなかでも習得人口の多い流派とされる。つまり近代の学校教育の成立と結びつき普及した流派なのである。

その水練の一環で使われる船が櫓こぎの木造船である。夏の一時期しか使われず、1年の大半は艇庫のなかとはいえ、すでに50年ほどの年月をへている。「古式泳法の伝承にふさわしく、これまで同様、できれば木造船で新造したいのだが、さて、どこに造ってくれる船大工がいるのか？」

それが2009年1月、開成学園水泳部OB、油屋会のメンバーである前川裕さんから最初にうけた相談だった。古式泳法の水練に木造船が使われている事実を知り、ここに「木造船が残っていくチャンスがある」と直感した。これを機に2艘造る計画をもっているという。せっかくだから1艘は地元の造船場で、今までの船に近いものを、もう一艘は今まで乗ったことのない別の地域の船、たとえば「日本海の船を造ってみてはどうか？」

「木造船を造ろう」という意志は実現されてこそ意味がある。頭に浮かんだのは、かねて新造の機会が必要と認識しながら、その機会にめぐまれなかった舞鶴のナリウテンマである。提案は油屋会に持ち帰られ、

日本海の船が太平洋岸の海に浮かぶ計画は、にわかには現実味をおびてきた。祭や観光、博物館の文化財保存という道筋以外に、次世代に確実に伝えていくもうひとつの継承方法として学校現場での体験学習がある。この出会いに期待はふくらんだ。

2. なぜ木造船、なぜナリウテンマか？

「木造船がいい」を引き継ぐために

木造船が当たり前でなくなった今日の木造船は、「木造船がいい」という価値観をもっているところで引き継がれていく。いいかえると「木造船をだいじにする文化のあるところ」である。すでに列島の津々浦々、都鄙・離島を問わず強化プラスチック船（FRP船）が浸透し、木造船の技術を習得した船大工は全国でも200人に満たないと推測される昨今である。もはや生活の船としての使命は終わったといってよい。そんな時代にあってもなお、生活現場に残していける道、つまり残る合理、残る道理があるとすれば大きく3つある。一つ目は鳥根県美保神社の諸手船神事、兵庫県坂越の船祭り、三重県熊野早玉社の船こぎ神事のように伝統祭事にくみこまれたもの、二つ目は近江八幡の水郷めぐり、岩手県狹鼻溪の船めぐりなどのように観光資源としての価値を維持するもの、三つ目は宮崎県油津のチョロ、福井県おおい町のマルキブネによる「とうしあい」など、体験学習、郷土学習の一翼をになうもの、である。つまり、博物館保存とは別に生きた経験として引き継がれる最後の機会とは、このような「木造船であること」が目的化した広義の「遊び」のなかにある。ではその場合の技術をよりよく継承するには、われわれはどのように取組んでいけばよいのだろうか？

従来こと小型船では、在地のニーズにあわせた木造船を造ってなりわって来た船大工だが、その数が減った今日、やる気のある船大工のもとには建造経験のない船の依頼があり、それに対応する必要性に迫られている。とりわけ社寺仏閣の船などはその傾向が強く、在地性が問われないために、その形はいきおい船大工に任せられるか、現存する船を尺度としてそれらしい船にしあがっていくのが実態である。一方、在地性の強い船を造ってほしい場合、船大工は経験したことのない船の建造を、現船を手本にするだけでなく、その地の経験者から習うことはできないものだろうか。もしその過程が加われば、技術継承はより在地性を活かしたものになるはずである。世代をこえた広域の船大工間の技術交流である。その場合、なにが継承しやす

く、あるいは継承困難なのか、そこにも注目していくことが重要だ。

互いに会ったこともない船大工同士が船の建造を目的に出会い、秘伝の板図や本来「頭の中」の技術の細部を伝授する。道具、材料、意思疎通、それらをどう補いあえばいかに実現可能なのか。その点、このたびの建造と記録は、現代の時世にかなう対応策として実験的な試みだったといえる。

ナリウテンマ

ナリウテンマとは、京都府舞鶴市成生^{なりう}地方で刺し網漁などに使われてきた小型漁船である。江戸時代からつづく舞鶴の市川造船が得意としたタナ板構造船で、船首から船尾のタナ板接合に独特の曲率をもって造られている。その船型は、船尾からみるとシキ（船底）にシタダナ（カジキ）とウワダナが約135度の角度をもつ5枚板であり、船首にむけその角度は広がり（先端から1.2mのバン位置では約160度）、船首側は1枚タナと思わせるほどたいらになるのが特徴である。全体に板厚も薄く、軽やかな船体だ。

舞鶴で8代つづく市川造船所の和田崇さん（昭和9年生まれ）が最後に建造したのは1994年の秋60歳のときだった。先代からの得意先である福井県高浜町上瀬の宮本善郎さんの注文で、長さ6.4m、幅1.2m、深さ54センチのナリウテンマが造られた。上瀬は周辺の浦にもまして古い船小屋が残り（写真1）、この船とともに数艘の小型木造船が今も刺し網漁などに活躍している。他方、使われなくなった木造船も残されて、木造船をだいじにする浦の様相が現場に立つと見てとれる。土日ともなると岸壁には釣り客の姿がめだつが、民宿があるのは隣の日引浦で、観光には頓着しない様子である。もっともこれらの木造船も、2004年に当地方を襲い大きな被害をもたらした同程度の台風がもし再来



写真1 福井県高浜町 上瀬 2009.5 (写真=出口正登)

すれば、小屋もろとも消滅しかねない。

これまでナリウテンマについては詳細な建造記録や博物館の現物保存がなされてはいない。当地方では独特の丸木舟の技術と形状を有するオモキ造りのトモブト（トモウチ・マルキ）の利用がまさる地域であることから、その学術的関心や保存は進む一方、テンマ船はどこにでもある船とみなされ、関心は低かった。このままでは完全に技術が失われてしまいかねず、船大工が高齢となった今日、建造記録をするには今をおいてない。このたび、日本海のなかでもこの船を提案したのは、以上の理由によっている。そこで「在地の船は在地の船大工に」という基本にもとづき、当時75歳の和田崇さんにナリウテンマを建造してもらう交渉が進められた。江戸時代から木造船所がつづくことも稀有な事例でありながら和田さんの船の詳細な記録は実現すればはじめてである [出口・出口2005a]。新造へのやる気は十分だったが、交渉段階で体調をくずされ、「ありがたいありがたいお話やが、このままでは迷惑をかける、元気やったらすぐにも造るんやが、今回ばかりはどうにもならん」というのが和田さんの判断だった。結局今、技術継承できる唯一の方法とは、市川造船にある板図をもとに、同造船所の親方で最後の棟梁経験者・和田さんの技術指導にもとづき、現役船大工が建造する方法だけである。

和田さんから番匠さんへ

木造船終焉期に技術の広域移転が生まれる背景には、むしろ近在に同種の船を造れる船大工がいないことがあげられる。ただ、万一いたとしても長年のライバル関係にある船大工同士、その技術を相手にゆだねることは困難なものである。むしろ事情を十分理解して広い目で技術継承に人肌ぬこうとする人材が不可欠なのである。和田さん自身、体調不良となったとき、自分でも探したがいない、困って我々に「後を引き継げる適切な船大工を見つけてほしい」と依頼してきた。熟慮の末、建造を依頼する現役船大工にはかつて若狭地方に働きにでていたことのある、60代の富山県氷見の番匠光昭さん（昭和21年生まれ）に白羽の矢がたった。船大工世界では、今や60代でも若手である。番匠家は、ドブネというオモキ造りの定置網船を得意とした船大工筋である。ドブネの技術は若狭地方ともつながり、鵜の首櫓という櫓の形式でも同じ文化になっている。

むしろ光昭さんの代ではFRP船が主流であり、若いころ木造船を棟梁として手がけることはなかった。氷見市立博物館に展示するドブネの現存カット模型の

製作にかかわったのを機に木造船に関心をもち、近年になって在地のテンマやカンコなど何艘もの木造船を手がけてきた [出口・出口2005b]。道具はそろっており、木材もここなら舞鶴以上に調達しやすい環境にある。通常、船大工棟梁が、他の船大工に板図を託すことはありえないが、ともに「技術継承をはかる最後の機会」という覚悟のもとそれも問題がなさそうだ。

高齢の和田さんの体調に鑑みると、事態をさきのばしする理由はどこにもない。頭脳は明晰であり、指導をおおぐことはできる。すみやかに図面作成と建造作業にとりかかることが先決である。まず、市川造船の板図と和田さんの造った現存船をもとに番匠さんが図面をおこす（作図は息子の拓也氏が担当した）。技術指導については何度も足を運ぶわけにはいかないため、図面作成後、和田さんのもとへ出向き、面談で内容確認する。そして建造途中の見えない部分や細部の技術は、遠距離電話の指導で補う手順である。

なお、ナリウテンマの推進に使うのは船外機と櫓である。櫓は在地性がつよく、船によって地域によって形が異なる。とくに丹後若狭地方の櫓は、鵜の首櫓と称されるもので、鵜の首のように削りだされた腕に、綱をわたすくぼみがあるだけで、綱をかけ、握り手となる垂直のツクをもつ一般的な櫓とは形状もこぎ方も違う。チョコチョコとストロークの短いこぎ方が特徴だ。カシ材を要する櫓の新調は、材料調達の点で困難なため、和田さんのルートで成生の大敷綱に使われた櫓を調達することになった。腕と羽を分解し、氷見へ輸送し、そこで再加工する段取りである。

記録の重要性

くりかえすが、管見の限りナリウテンマは、これまで建造記録も博物館保存もなされてはいない。他方、学校の課外活動で木造船が使われる場合、その由来や技術に関心が払われることはほとんどなく、こちらでも記録が残される例は乏しい。木造船は、たとえ現物があっても、来歴や細部の記録がなければ、学術的価値は薄れる。学校現場で使われる木造船が学術上注目されることがなかったのはこうした背景とも関係があるろう。もっとも学校で使う木造船が全国でどれくらいあるのかは、これまで調べられた形跡がない。

日本海の木造船が関東にわたり、古式泳法という若者の課外活動を通して未来に継承される。この新展開にあたり、船の来歴や建造プロセス、技術の詳細な記録を残すことは将来ふたたび同じ状況に直面した場合や、他の学校での同種の取組みにも役立つに相違ない。

かつ面識のない船大工間での図面と口頭による指導のやりとりは、木造船終焉期の技術伝達のあり方を示す格好の事例なのである。

3. 建造記録—製材から進水まで

製材・道具

2009年の数次にわたる事前調査と交渉の結果、同年12月いよいよナリウテンマの建造作業がはじまった。和田さんから番匠さんに手渡された板図と、高浜町上瀬にある現物の実測図と細部の写真、これを基本に、生徒たちが乗りやすいよう「幅を広めに」という施主側の要望がとりいれられ、船体は、上瀬より20センチ幅広の、長さ6.4m、幅1.4m、深さ54センチとなった。2010年7月の合宿に間に合わせるため、急ぐのはまず材料の調達である(写真2)。シキ、タナなどの基本船体に使うスギ材は、在地のスギが調達された。ミヨシやフナバリは、舞鶴ではヒノキ材が使われるが、氷見では調達しにくいいため氷見で同部材に一般的なヒバになった。接着剤は、漆ではなくユーロイドである。今回は保存の船ではなく、末永く学生たちが使う船である。よってユーロイドが経済性・作業性・耐久性の点で合理的と判断された。接合には、船釘にくわえ、鼓形の木製接合具・チキリも使用する。必要な船釘は、カイオリ(貝折:頭の部分が左右三角に角を落とされたもの)と落とし釘(縫い釘:頭が平らで耳がない。平張りの接合に用いる)が中心である。船釘は在庫品を利用し、高岡の工場で表面に亜鉛引きの処理をほどこした。3寸5分(10.6センチ)のカイオリ100本、3寸5分の落とし釘50本、それに4寸の落とし釘30本である。かつ足りない分は見本を送って新潟県三条市柳川新田の鍛冶屋にインターネットで100本発注し、不足を補った。発注先は息子拓也さんの力をえて情報収集されたもの



写真2 船材を調達する 氷見 2009.12* (写真=出口晶子以下*印)

で、希少な手仕事の発掘にインターネットは有効だった。木造船を造りたくても船釘がなく困っている人々にとっては、今後これは参考となるはずだ。

さて、鋸等の道具は親の代からのものもふくめ、すべて揃っている。つまり道具揃えに準備をかける心配はまったくなかった。ことに新潟で修業経験を積んだ、目立職人・本野さんが近所で金物屋を営んでおり、妻の親戚でもあることから鋸の目立て修理はいつでも頼める環境にある(写真3)。鋸の目立ては他地方では大変困難となっているだけにこの点でも条件がそろっていた。

氷見は背後に丘陵地がつづき、材木の山出しのよい森林面積が多い。よって近在に製材所が多いという立地のよさがある。舞鶴は元来材木入手の困難な土地柄で、これまでも兵庫県網干から宮崎産の弁甲スギなどを調達していたため、材料代がかさむ傾向にあった。一方氷見ではかつて25軒ほどあった製材所のうち、今も7軒が商っている。能登自動車道が工事されるにともない、木材伐採の機会も増えて仕事は順調なようだ。このたびも近在の山からスギ、ならびにアテがすぐに調達でき、年の瀬のおしつまった12月末、昭和20年から営業を続ける松浦製材所で丸太を必要な幅の板にひく作業にはいった。ふだんは建築用材が専門だが、ここは船材に必要な長尺を注文でひけるだけの製材機もっている。若い後継ぎが加わって作業はてきぱきとまたたくまに終了した。製材すると木の癖があらわれる。中でたわみのあるものはそりやすさの原因になるし、節が多いと強度に影響したり、加工にも手間どる。そうした癖を上手に手なずけて使いこなすのが船大工の手腕である。製材した板はすぐに造船所に運ばれ、皮をはぎ、新春からの本格的な建造に備え、乾燥期間にはいった。



写真3 鋸の目立て 氷見 2010.1*

荒木取り

2010年年明け早々、船底板シキの荒木取りが開始された。シキは1寸3分(約4センチ)と舷側のタナ板より厚みがある。そのためあらかじめ荒く木取りをしてから乾燥させるほうが乾燥が早いのである。拓也氏が作図した図面にあわせ、3枚のシキ板をシキの形に荒く板取りする。まず極力外側のシラタ部分がはいらないよう調整し、板同士のあわせ目を確定する。板カスガイで仮止めし大きな長方形の板にする。船体の中心となる縦の基準線を1本、前後2箇所にも横方向の基準線をひく。そしてシナイ(細長い角材)を使ってシキ外側のカーブを確定する。墨に沿って余分を切り取りシキの荒形ができあがる。カスガイをはずし板にばらして再び乾かす。

舷側板はシタダナ(カジキ、氷見地方ではカンジキと呼ぶ)が2枚、ウワダナ(ハタ板)は前後に継ぐので4枚、いずれもスギである。船首のミヨシ材はアテである。長さ950センチで50ミリの曲がりを出し、これも荒木取りをしておく。氷見地方のアテはヒバの仲間で、「クサマキのことだ」とも船大工は語るが、学名や植物学的な区別は定かではないらしい。ただアテにも2種類あって目のつまった硬質なものカナアテと呼び、船大工は普通のアテとは区別して使う。鼓形の木製接合具・チキリに使うのはカナアテであり、「クサマキだと具合悪い」という。荒木取りした板は、天井に隙間をあけて並べ、春まで室内でじっくり乾燥させる。

技術の伝授

2010年2月末、番匠さんは、舞鶴の和田さんを訪ね、細かな作業の手順を確認した(写真4)。ミヨシとシキとの接合方法、シキの焼き曲げ、「チキリは内側から」、「おもてのタナ板は縫い釘でいいが、うしろは縫い釘では無理」、「シキとタナの間は通り釘を使う人もいるが、カイオリでいい」、「シキの釘には5寸もいらん



写真4 和田さんと番匠さん 舞鶴・市川造船所 2010.2

といった釘の使い分けや長さなど、こまごまと指示をだしたり、熱心に聞いたりしている。そのうち「そんなもん適当に」、もしくは「どっちでもええ」ともなるのだが、そこは船大工同士、阿吽でわかる呼吸がある。

シキあわせ

2ヶ月半の乾燥を終えた3月なかばからいよいよ建造作業が開始された。シキあわせの場合、中央の材は芯側のキウラを内に、左右の材は樹皮側のキオモテを内にする。交互におくことで木の反り返りが安定するのである。シキ中央部の材は接面の角を落としておく。これによって釘うちなどのさい木目が欠けたり、裂けたりするのを防ぎ、補修時にヒワダ(ヒノキの内皮を加工し縄状にした充填材)をつめる作業も容易になる。シキ板外側には釘穴をノミで彫り、釘の通り穴も切っておく。

スリアワセ

板同士の面をすりあわせる。スリアワセは水密を保つのに不可欠な和船の伝統技術で、アイバ(接合面)をすりあわせるには粗目、細目といった目の異なる複数種類のアイバノコ(スリノコ)を使って、前から後ろ、後ろから前へと繰り返し接面をひく。接合面が隙間なくピタリとあわさるまで丹念に続けられる。「アイバすりいうて、これが重労働、木の間をすらんで、木ばかり切つとる者もいた」というように全工程中この作業は熟練を要し、重要な割合を占める。板と板、あるいは梁にミヨシ、トダテであれ、材同士の接面はすべてすりあわせるのである。アイバノコは船大工しか使わない独特の鋸である。これにより水のもらない接合技法を確立させたことは、列島の和船技術に共通の特徴である。いいかえると日本の鋸は用途と形状を進化させ、モノを切る機能のみならず、水密固着をもたらす機能を有した。その技は削り抜き部材を用いて材をあわせるオモキ造りをふくめ、列島の木造船に貫かれているという点でいたって画期的な技法なのである。

スリアワセがすめば、木殺しである。金槌で接合面を順にたたいて木目を圧縮させる。船体は水に浮かべると膨脹し、水密は増す。つまりこれも水密強化の技法である。

続けて合成接着剤・ユーロイドを塗る。以前は漆が使われたが、ユーロイドなら一晩でそこそこ乾き、強度も十分という。水で洗えばとれる。今のものはトロツと粘性があるが、もとはシャブシャブで、親父は漆の

ときと同じように小麦粉をいれて練って使っていた。使いやすい固さに調節できる。ユーロイドがでるとすぐに広まったが、木造船の需要がなくなり、今やその調達もなかなか困難になっている。

カスガイで仮固定し、釘穴を通す。そして5寸釘をうちつけていく。釘は右舷シキから中央に10本、左舷シキから中央に9本、中央から左右へはそれぞれ4本ずつとなり、計シキあわせに27本が使われた。釘穴には埋木をいれる。埋木のはめこみには接着剤は使わず、木殺しもしない。平らにたたき、カンナをかけてさらに平らにする。なお仮止めにカスガイをうつと船体にはいくつもの穴があく。むろん仮止めは船造りには不可欠な作業なので、あいた穴にはこれにもあとから埋木をほどこしカンナをかける。するとまったくくめだたなくなる。木造船の基本的な修復方法だ。

チキリかけ

シキ外面の釘止めが終わると、内面には鼓形の木製接合具・チキリをかける(写真5)。カナアテから柁目でとりだしたチキリの形を墨でシキ板に写し、ノミで穴を掘りはめこむ。チキリは接合具であるため、はめこむさい、ユーロイドを穴の側だけに塗り、チキリの側には木殺しの作業をほどこす。きつすぎても材が割れる。ゆるすぎると接合強度を保てない。チキリかけは労の多い作業であり、船大工の腕や仕事の丁寧さを測る尺度ともなっている。シキ右舷側12、左舷側11箇所チキリをかけた。

焼き曲げ

シキ板が完成すると、台のうえにのせ、水平を確保し、天井との間に固定用の棒、ツカセをいれ、基準となる中央部を固定する。シキは船首側で8センチ、船尾側で17センチそりあがる。方法は焼き曲げである。



写真5 チキリをかける 氷見 2010.3*

熱湯をかけ材を柔らかくしたあとで、ジャッキでシキをもちあげ、内側をバーナーで焼きながら曲げを固定していく。氷見のテンマではシキには2寸板と厚板が使われる。そのため切れ目を入れる折り曲げが基本である。つまり、このたびのシキの焼き曲げは番匠さんにとって目新しい技法だった。

ミヨシとトダテのとりつけ

船底の型がきまると、船首のミヨシと船尾のトダテがとりつけられる(写真6)。ともに接合はボルト(ボルト)で、ミヨシには太くて長さ17.5センチのもの、トダテには細くて短い12.5センチのものが使われる。とりつけの際、シキ板との接合面はやはりアイバシリ(スリアワセ)を行う。接合面のほとんどすべてにほどこされるこのノコ使いに水密を重視する和船の技術観がよく現れている。

シキとミヨシの継ぎは氷見ではシキ板が厚いので鎌継ぎにするが、シキ板の薄いナリウテンマではミヨシ側に切り込みをいれてあわせる単純なあわせ方である。この作業では船体の中心線にあわせ、左右にぶれないよう、水平をだすことが重要となる。

カジキの開きをきめる

釘を使って型どりとカジキの開きを決めていく。トレース用の型板には薄い端材を使う。その線を板に写してカジキを整形する。シキには幅の広い元口が船尾側にあてられたのにたいし、カジキは元口がミヨシ側となる。基準となる墨はシキの前・中・後に引かれている。その角度がカジキの基準となり、シナイの曲がりカーブをだす。

つまり図面をもとに基準点の角度を測る。そして基準となる左舷の角度を確定する。それを右舷に写すやり方である。片側ができると基本的に図面を見ること



写真6 ミヨシとトダテがつく 氷見 2010.3*

はない。

台のせ

シキにミヨシとトダテが立った段階の3月28日、開成学園油屋会のメンバーが集い、台のせの儀礼が行われた。船大工番匠さんが祝詞をあげ（写真7）、ミヨシにお神酒をたらし、これからの作業の無事を祈る。船名、納期、2丁櫓用の梁の設置、櫓床をとりはずし式とするなど儀装関係も施主との間で確認がなされた。台のせの儀礼で用意されたお神酒を和田さんへ届けるよう託る。帰路、白山はまだ雪景色である。

桜見遊覧

桜咲く川辺では番匠さんが造った木造テンマ船2艘の花見遊覧がはじまっていた。地元NPOヒミングの人々が十二町渚から海につながる湊川の桜並木沿いを、上流の橋から「忍者はっとりくん」のからくり時計まで往復する。4月の桜遊覧につづき、5月はツツジ遊覧、夏は氷見祭り遊覧が実施される。櫓こぎ体験もできるとあって2009年の桜のシーズンは土日で300人が集ったという。1997年の河川法改正以降急速に増えた各地の観光舟運は、ここ氷見でも木造船と櫓こぎで特色をだし奮闘している。

カジキとりつけ

下タナのカジキと船底シキとの角度は、前方120度、中央と後方が130度と開きが大きい。しかもシキは前後にそりあがる。その湾曲にあわせ、斜めにとりつけるカジキの接合は中央部で隙間が生じやすく、はぎあわせが難しい。カジキの厚みは3センチ。シキとカジキの接合には27本の釘が使われる。カジキとトダテの接合はボルト（ボルト）と釘各1本である。カジキとシキの間もスリアワセ、ユーロイドを塗り、ツカセで

おさえながら、固定する。ミヨシは万力でしめる。仮止めの板カスガイをミヨシとカジキ、シキとカジキにうっていく。そのあと釘穴をあける。このとき自製の型板を使い、板の中央に釘がはいるよう、打ちこむ角度を確定する。木船建造では船にあわせこうした独自の道具が作成され使われる。四角く釘穴をあけ、ドリルと釘ノミで穴を通し、釘をさしこむ。釘締めで奥まで釘をうちこむ。カジキにうつ釘は3寸5分のカイオリである。

カジキの上面は、ヨキではつる。その角度はどうか、「和田さんに聞かんらん」。答えは「そんなもん、適当にやりやすい角度でええんや」だった。中央部は補強を兼ね、ヒワダをいれ樹脂で固めた。

ハタ板とりつけ

カジキの上につけるハタ板の焼きだめは氷見ではするが、舞鶴ではしない。板厚が2.3センチと薄く十分しなるからだ。必要はなかったが、番匠さんは氷見の習慣で焼き曲げをほどこした（写真8）。

施主は幅広を希望している。「中央でちょっと広くしたいが、そうすると図面より幅が広がってしまう。図面どおりにいくか、「まず、和田さんに聞いてからにする」と番匠さん。もはや和田さんの返事はだいたい想像がつく。和田さんいわく、「そのほうがよければそれでいい」だった。内のりで140センチ、4.5センチ広がることになった。

ハタ板は上部に材を継ぎたし、1枚に整形したものだ。左右とも船尾側上部に板を継ぎ足している。内側から落とし釘で上下をつなぐ。よって外側には釘穴はない。「ハタ板とカジキの釘止めもカイオリかオトシ（落とし釘）か、和田さんに聞かんらん」。

「この船はカーブが小さい、板も薄いので、ツカセがゆるる。愛想ないぐらい曲がる」。これが造りなが



写真7 台のせ 氷見 2010.3*



写真8 ハタ板の焼き曲げ 氷見 2010.4

らの番匠さんの印象である。ハタ板のとりつけが一番勝手の違う技法のようである。

そしてカジキへのハタ板のとりつけ部分がこのたびの技術移転で変化した部分である。舞鶴ではハタ板とカジキの接面は断面同士であわせるが、このたびはハタ板の下方内面とカジキの断面があわせる形となっている。船体はゆるやかにカーブを描き、船首と船尾でカジキとのとりつけ角度も変化していく。船尾側では135度の角度をなすが、船首はほぼ面一に近い。これがナリウテンマの特徴であり、氷見のテンマと異なる点だ。ハタ板とカジキの間をすりあわせる(写真9)。ハタ板とりつけの釘位置をきめるにはカジキとりつけの型板をすこし削って使う(写真10)。釘の間隔はシキとカジキのあわせ同様に約21.5センチ間隔である(写真11)。

ハタ板上部には、横方向の強度材である梁が3本は



写真9 ハタ板とカジキのスリアワセ 氷見 2010.4



写真10 釘位置をきめる型板 氷見 2010.4

いる。幅12.7センチ、後方の梁は引き戸仕立てで後部が物入れになっている。梁の入れ方は氷見と舞鶴では違う。舞鶴では梁の先を外にぬくのにはたいし、氷見ではぬかずに中でおさめてしまう。このたびは前者の方法で外にぬいている。

ハタ板のとりつけでは、ツカセでおさえながら、ビスで仮止めし、前から真ん中までユーロイドを塗りながら、前から順に接合していく(写真12)。型板を使って電動ノミで穴をあけ、ツバノミでさらに穴をあける。深さを確かめるため、緑のテープをノミに巻き、それを目安とする。釘はたたいて曲がりを調節し、奥までクギシメで入れる。釘は前方がオトシ、後方がカイオリである。後方は角度があるのにはたいし、前方が平張りに近いので、しかし、釘がたりなくなり、カイオリは、左舷は後方のみとなる。ミヨシとハタ板は左10本、右9本。この本数の差は別に意味はない。船体には現場での臨機応変な対応が刻まれる。そうでなければならぬ違いと間に合わせの都合による違いがあり、接着剤と木屑でひび割れを目立たなくする補修技術なども船大工は心得ていなければならない。

ミヨシには長いツカセをビス止めし、ハタ板の釘う



写真11 釘穴を彫る 氷見 2010.4



写真12 ハタ板とりつけ 氷見 2010.4

ちが終わるとはずす。ミヨシの内側には接着剤のかわかなくうちにヒワダをいれ、万全の水漏れ防止をする。前方には覆いとなるバン板が上部につく。その下は嵌め戸仕立てで、後部同様物入れとなる。

肋材をいれる

和船の肋材は、船殻ができてから横方向の補強材としてあとづけされる。中央部では厚さ7.4センチあるスギの曲がり木が使われる。チョウナで整形して前後3箇所に入れる(写真13)。隅に水抜き穴を設けておく。この肋材のカーブは目見当で整形される。肋材の間には床板が全面にはられ、平らな床が確保される。とりはずしができるように、またはずした場合の板の順番を間違えないよう斜めの線を彫り目印とする。基本船体がこれでできあがり、あとは細かな艤装関係の仕上げとなる(写真14・15)。この作業が意外に手間がかかるのだ。船首のバンの裏にはナリウテンマ、竣工日、そして建造者番匠さんの名が書かれた。学生さんへ、櫓こぎをマスターしたならば、ぜひ一度船首の裏へもぐって天井を見てください。船大工の名前はたいていこうした見えない場所を書くのが慣わしなのである。



写真13 肋材の整形(チョウナ使い) 氷見 2010.4



写真14 トダテの整形(ヨキ使い) 氷見 2010.4

仕上げと点検

T字型の櫓が新たに製作された。和田さんから送られた櫓は、番匠さんの手で抛りのあるワイヤーで締めなおされ、表面をヤスリがけして整えられた(写真16)。舟の文字が浮かび、どうやら持ち主は一度変わっているらしい。また羽はカシだが、腕はカヤだと番匠さんは指摘する。

船体は、酢酸系の撥水剤を内と外にいれ、腐食止めをした。トモの形を上瀬の写真を見ながら整形する。トモのバン板もスリアワセ、木殺し、ユーロイドを塗り、釘止めされた。

砂浜での上げ下ろし用に船底には2本のレール、スレがとりつけられる。船大工番匠さんは、実用性の観点から「プラスチック製のすべり材がよいのでは」との判断だったが、ここは施主の希望によりカシ材とするため、古いカシ材の舵を切って用立てされた。

カジキに接するハタ板下部には防舷材がとりつけられた。綱くくりのヤツガシラ・船外機の台にはケヤキ、櫓床はカナアテ、コベリ・カイバタ・梁・ミヨシにはアテが使われた。ちなみに舞鶴では梁や櫓床にはヒノキを使う。



写真15 仕上げ(カンナかけ) 氷見 2010.5



写真16 鵜の首櫓(手前) 氷見 2010.6

施主をむかえてのひきわたしを翌週にひかえ、いったん船体を水に浮かべて水漏れやバランスを点検する作業が行われた。船体はきれいに海に浮かび、櫂さばきもスムーズだ。船大工は目をこらす。しばらくすると板のはぎめからわずかに水がしみでるところが見つかった。船大工はそれを「涙がでる」と表現する。新潟県荒川で船大工が語ったのと同様で、もはや船は人と一体である。のちにヒワダをいれ、水密を強化するため、涙の箇所印をつけ、無事点検は終わった。海水につけておくと木は膨張し涙も止まるのだが、ひきわたしのおりには「アカー一滴ももらさないよう」念入りに仕上げるのが船大工魂だ。「第一に水がもれないこと」。和田さんの語る信念は、番匠さんもまったく同じである。

お披露目と進水式

水見での製作は2009年12月から2010年6月まで7ヶ月におよんだ。番匠さんには主要工程を記録できるような日程でも配慮いただいた。舞鶴での事前調査、ならびに進水式をふくめると我々の現地記録調査は延べ30日以上になる。船の名は「あまぎ」と名づけられた。2010年6月20日、造船場では完成した船体のお披露目が行われた(写真17, 図1)。あとはロープなど最後の艀装整備だけである。油屋会のメンバーもできあがった「ボクらの船」をながめ楽しそうである。運送方法など最後の打ち合わせがなされた。

2010年7月23日、館山那古の浜辺でナリウテンマが、地元のテンマと対面する。現地には出口正登と番匠さんが参加した。ナリウテンマの鵜の首櫓は若狭・北陸

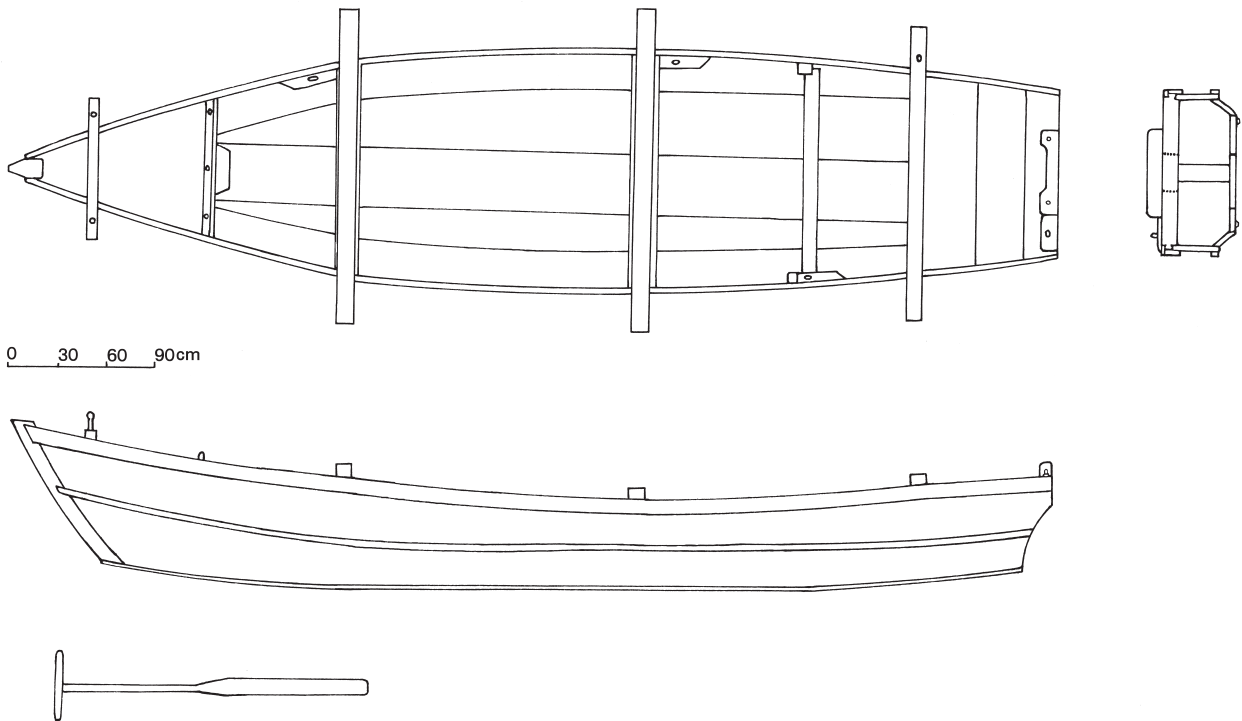


図1 ナリウテンマ完成図



写真17 船体の完成 氷見 2010.6



写真18 進水式 館山 2010.7

の独特の櫓でこぎ方も異なる。油屋会のメンバーは進水式に備え、まずこの櫓こぎを猛特訓した。いよいよ進水式、神主が祝詞をあげ、ナリウテンマは館山の海にすべりだす(写真18)。若狭湾で生まれ、富山湾の産湯をつかったナリウテンマは、開成学園の生徒ならびに卒業生たちによって館山の海になじみ、末永く大切に引き継がれていくことだろう。ナリウテンマの旅はこれからである。浜では夏恒例の合宿がはじまった。

4. 技術の広域伝承のあり方

「船は第一に水がもらんこと、それから格好、それがすんだらスピード」[河川文化研究会2006:18]。和田さんのいう技術観はいたって明快である。そのなかで技術は、施主の都合、船大工の都合、材の都合等で幅をもって変化する。和田さんのいう「適当にやればええ」とは「こうでなければならない」といっても「なるようにしかならない」側面があることをさしてのことである。このたびの建造でも、これらの技の理は生きていた。ていねいにチキリをいれ、はぎめのスリアワセを念入りに水のもらない船にすることは、番匠さんの仕事ぶりにも顕著であり、これは日本海沿岸の木造船造りに通底している。

一方、脇櫓を使うため、梁を長くのばし、フンドシ姿の若者が砂浜をかついで運びよいようにもした。ここには太平洋岸の使い慣れた仕様がくわわった。また、たりない釘はインターネットで情報をえた鍛冶屋と連絡し、発注が実現した。今後広域のニーズにあわせて技術を提供する必要にせまられていくとき、勝手の違う注文にどれだけ答え、相手の望む形にすりあわせていけるか、その方面での切磋も必要となるであろう。

列島の木造船技術をもった船大工はその大半が70代、80代となり、木造船が活かされる場は今やたいへん少ない[海の博物館2003・2005, 出口2008, 出口正登編2010]。それでも岩手県の猊鼻溪や熊本県球磨川、和歌山県熊野川の観光船、ペーロンや船こぎ競争といった船祭りにはなお、木造船が生き続ける力がまさる。船大工がいて、常時修復建造できる道を確保したところは博物館展示という固定した時間から脱けだして、時代の要請とおりあいをつけながら、技術は踏襲され、

はたまた進化・退縮し、混合・再生されていく。

櫓こぎは、開成学園以外にも神伝流泳法を伝授する日比谷高校、学習院中等部の臨海学校などで実施され、学校教育の一翼をになうものとなっている。また福井県おおい町大島では小学生のマルキブネの櫓こぎ体験が毎年夏、実施されるようになって10年以上になる。神戸大学深江キャンパスでは、学園祭のおりテンマ研究会が櫓こぎで船をだし、湾を案内する行事が人気を博す。一時期は航海学科の全学生に櫓こぎの実習が組まれていたという。船の痛み等を考慮し、現在は継続してはいないが、小・中・高・大学と学校教育現場にみられるこうした取組みは共同の記憶をつくりあげ、木造船への愛着を生み出す実践可能な数少ない文化継承の機会となっているのである。

文献

- 海の博物館編2003『全国の船大工存在確認調査報告書』(日本財団助成事業)。
 海の博物館編2005『木造和船の造船可能性調査報告書』(日本財団助成事業)。
 河川文化研究会編 2006『西舞鶴、造船場の川湊—台風被災をのりこえた造船場と木造船組合資料』(日本財団助成事業)。
 出口晶子(文)、出口正登(写真)2004『石川県邑知潟のチヂブネ—中島町瀬嵐での建造記録』船の科学館叢書2。
 出口晶子・出口正登2005a『港の景観—民俗地理学の旅』昭和堂。
 出口晶子・出口正登2005b「船大工と郷土」和船建造技術を後世に伝える会編『船をつくる、つたえる』(日本財団助成事業), 82-97。
 出口晶子2008「造船技術—列島の木造船、終焉期のけしき」『海域アジア史入門』(桃木至朗編)岩波書店, 199-207。
 出口正登(編著)、出口晶子(著)2010『琵琶湖周航—映像地理学の旅』昭和堂。

サイト

- 出口正登『フィールドカメラマンノート』: <http://www.ne.jp/asahi/geo/foto/>
 開成学園水泳部: <http://kaiseiswimming.ninja-x.jp>
 開成学園公式サイト: <http://www.kaiseigakuen.jp/>
 開成学園水泳部参団2009『フンドシバスターズ』(公式パンフレット): kaiseiswimming.ninja-x.jp/space/bunkasai2009.pdf