



和船とともに歩んだ30年

昆 政明 (非文字資料研究センター 研究員)

神大に赴任して3年目になりますが、最初の一年間は1号館7階に研究室がありました。そこからは、横浜港とベイブリッジが一望でき、入出港するクルーズ客船を見ることもできました。それは、私にとって夢のような場所でした。小学校6年生の修学旅行で青森函館間の青函連絡船に乗船して以来、私は船の熱烈なファンとなっていたのです。

神大にお世話になる前の40年間は、郷里の青森県立郷土館という県立博物館に勤務していました。郷土館時代に調査研究として「伝統的生産技術の調査研究」を担当し、テーマのひとつとして「青森県の漁労用和船」を取り上げました。この調査は1981年度から3カ年計画で実施し、1984年度に報告書を刊行して終了、特別展も開催しました。青森県は津軽海峡を介して北海道に向き合い、太平洋、日本海、大きな内湾として陸奥湾を抱えています。位置的にも地理的にも多種多様な漁業が行われ、それに使用する漁船もバラエティーに富んでいました。また、幸いなことに木造船が強化プラスチック船に取って代わられる直前の段階で、現役の船大工さんも多く、地域によっては丸木船がまだ使われているといった、非常に恵まれた調査環境にありました。

しかし、船大工道具などの収集は行うことができませんでしたが、船の実物を収集することは現実の問題として不可能なことでした。その後も、船絵馬の特別展を担当するなど、和船には興味を持ち続け、研究者仲間と「全国和船研究会」を立ち上げ、各地の研究者持ち回りで年1回の研究会を開催しました。横浜市でも2回開催しています。

1995年のことです。地元地方銀行の「みちのく銀行」から、合併20周年記念事業のひとつとして伝統的木造船の収集と展示を行いたい、との相談を受けました。先に刊行した報告書がこの話を呼び込んだのです。当時のみちのく銀行(頭取 大道寺小三郎氏)は、さまざまなメセナ活動を行っていました。その一環として「漁船博物館」の建設を企画していたのです。職場の上司の許可もあり、郷土館の仕事とは別に北東北、北海道の津軽

海峡沿岸の木造船収集に協力することができました。郷土館の調査からほぼ10年が経過していましたが、調査ノートを頼りに海岸部を回ると、驚いたことに報告書に写真掲載した漁船がそのまま残っている例も少なくありませんでした。銀行の各支店の方々も収集に協力してくださり、函館周辺では道南海事という海洋土木会社と木造船研究に造詣の深い山田氏の協力もあって、2年を待たずに100隻を超える木造船を収集することができました。これらを収蔵展示する博物館の建設に平行して、写真撮影、実測図作成、台帳整理を行い、地域の特徴を持った「ムダマハギ型漁船」67隻を選択して、重要有形民俗文化財に指定されたのは1997年のことでした。

博物館は1999年に「みちのく北方漁船博物館」としてオープンしました。開館後は、主に日本財団の助成を受けた、ムダマハギ型漁船の復元建造や艀櫂、帆走の記録などの作成や企画展の開催に協力し、そのときの経験がすべて現在に生かされています。

2002年10月頃だったと思います。大道寺氏から突然電話があり、大船渡市の新沼留之進氏(気仙船匠会会長で復元大型和船建造の第一人者)を紹介して欲しいとの依頼がありました。直接面識が無かったので友人から情報を得て伝えました。後のみちのく丸、実物大復元弁



写真1 みちのく北方漁船博物館展示室

才船の建造の始まりでした。2004年に起工、翌年11月に進水式(ダイオロシ)を行いました。実物大復元としては岩手県大船渡の気仙丸、佐渡の白山丸、大阪の浪華丸に続く建造です。全長32m、全幅8.5m、浪華丸と並ぶ千石船級の復元船となります。しかし、残念なことに大道寺氏は完成を待たず逝去されました。完成後のみちのく丸は漁船博物館脇の岸壁に係留された状態で、その利用については何も決まっていませんでした。

あるシンポジウムで行った報告の後、地元の若手経済人2名が私を訪ねてきました。みちのく丸の帆走に協力して欲しいとの依頼でした。さまざまな問題はありましたがそれらの問題を粘り強くクリアし、みちのく丸は2006年6月、陸奥湾内で自力帆走を行い、10月の3回目の帆走では風上に向かって帆走する「マギリ」走りも成功させました。これらの事業は当初、全くのボランティアで行われたものでした。その後年に数回の帆走を行い、できるだけ昔の方法で操船できるよう試行錯誤を重ねました。そのときに参考となったのが、船絵馬や古写真、漁船の帆走に関する聞き書きなどでした。

2011年には北前船のルートをたどる「北前船 日本海文化交流事業」が各地元新聞社、地方銀行が主体となって企画され、全行程を陸上からのサポートでしたがこれに同行、各港の一般公開では案内役を担当しました。神大に移った2013年には太平洋沿岸の港を回り、最終目的地には東京港が選ばれました。期間が夏休み中だったこともあり、前回同様、全行程に同行することができました。これらの経験はすべて現在の私の身となっており、漁船研究から船舶研究全般に広がるきっかけともなりました。

残念なことに、みちのく北方漁船博物館は2014年をもって廃館となりました。指定文化財と博物館は青森市

に譲渡され、現在は市の歴史館として再発足しています。また、みちのく丸は野辺地町の所有となり、今後の活用を検討中だと聞いています。思い出深い博物館は姿を消しましたが、神大において新3号館の1階に展示スペースが設けられ、その一角に企画展「近藤友一郎和船模型の世界」を開設することができました。まだまだ船の展示とは縁を切ることができないようです。

自身の研究としては、国際常民文化研究機構で昨年度から3カ年計画で「東アジアの伝統的木造船建造および操船技術の比較研究」チームの一員として、研究エリアを海外にも広げよう努力しています。また、新しくメンバーに入れていただいた非文字資料研究センターの「船上生活者の実態とその変容に関する研究班」では、これまで研究テーマとしては考えたことも無かった舳はしけについて調査することになりそうです。舳については羽田空港へのリムジンバスの中から港の船溜に係留されている姿を見下ろしており、いつも気にかかる存在ではありました。これからどのような展開を見せるのか、楽しみなテーマだと思っています。

【参考文献】

- 青森県立郷土館編 『青森県の漁撈用和船』 青森県立郷土館 1985
- みちのく北方漁船博物館 『ムダマハギで海に出よう—和船の操船技術—』 みちのく北方漁船博物館 2004
- 昆政明 「北前型弁才船みちのく丸の日本海就航」『北前船「みちのく丸」日本海を往く』 東奥日報社 2011
- みちのく北方漁船博物館編 『よみがえった北前船の道みちのく丸日本海周航の記録』 みちのく北方漁船博物館 2012



写真2 マギリで風上に向け航行するみちのく丸



写真3 みちのく丸船上での解説