

東アジアの木造船文化継承のゆくえ

Future of the Wooden Boat Culture Succession in East Asia

出口 晶子

DEGUCHI Akiko

要 旨

過去 40 年にわたる現地調査に照らしたとき、個々の木造船の「消滅」「現存」にいたる道筋には、様々なことが試された結果、あるものは保存され、あるものはこわされ、あるものは移動し、あるものは変質して「いま、ここ」の文脈のなかで存在していることがわかる。そのあらわれ方は、日本でも中国でも共通する点があり、今日の木造船文化は、大なり小なり重要な岐路にたっていると考えられる。

在地の船大工が減少し、生業において利用頻度の減った木造船を、いかなるレベルで技術文化を保持しながら継承していくことが有意にあるのか、その方法や課題の検証が必要な時期にきている。つまり、1. 確かな技術力で精度の高い船体をいかに世に送り出すことができるか、そのしくみづくりの課題、2. ローカルな需要をみたして生きてきた木造船技術を、ローカルネットワークをこえて支えることの必然的課題などである。

2010 年中国では、在来のジャンク型構造船の造船技術がユネスコの無形文化遺産の緊急保護一覧表にあげられた。日本ではいまだ国際的なレベルでの遺産化の方策は進んでおらず、中国の木造船界の対策は一步リードしているかに見える。だが、後継者育成の課題は共通にある。今後木造船需要において重要な一翼をになうのは、観光船と目されることも共通する。本研究報告ではそれらを過去 40 年の現地調査実績を通して包括的に検討し、東アジアの木造船文化の今後の継承方策に資する考察をおこなった。

【キーワード】 木造船、船祭り、観光舟運、文化継承

1. 木造船文化継承の研究背景

「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」のプロジェクトでは、筆者は沖縄調査を 2 回（2015 年 2 月、2016 年 12 月）、中国舟山列島調査（2016 年 3 月）を 1 回、加えて横浜港調査（2017 年 3 月）1 回を実施した。本プロジェクトに平行し、日本学術振興会科学研究費・基盤研究（C）では、「和船を活かした遊覧・船祭りの観光学——「日本の流域遺産」化をめざして」（研究代表者 出口晶子）を 2013 年度から 2015 年度にかけて実施してきた。本論は、これらの研究成果

をもとに作成している。東アジアの木造船文化継承のゆくえを論じるには、まずその前提となる筆者の木造船文化の研究プロセスにふれておく必要があるようだ。筆者が研究対象として見てきた同時代の木造船文化と本課題は切り離すことができないからだ。

筆者が木造船と最初に取り組んだのは、兵庫県淡路島の活魚運搬船の木造船業だった。北淡町富島では近世期魚商人の株仲間を発達させ、漁場と鮮魚市場とをつなぐ仲買業者が活躍してきた。それを支えたのが、魚を活かしたまま運べる独特の生け簀構造をもった運搬船で、その木造船業を卒業論文でとりあげたのが最初である。ナマセン・明石型とも呼ばれ、100トンクラスの名ナマセンを造れる造船所は、1979年当時すでに富島造船所1軒のみで、ハマチ養殖の生け簀船として鹿児島市堀江や大分県佐伯市蒲江など遠方からの注文が多くみられた。近年、蒲江では、ちょうどそのころ富島で造られていた木造活魚運搬船が注目されていると聞く。蒲江では最後の大型木造船として1艘が今も活躍し、活魚を運ぶ一方、道の駅のイベントなどにも参加し、公開されているらしい。途中大修理をへて37年ほど現役であり続けられている例は珍しい。「最後の木造船」は周囲の後押しで長生きするのである。

こうした木造船業との出会いを皮切りに、修士論文では長野県諏訪湖の丸木舟の技術変化を内水面漁業の展開とあわせて取り組んだ[出口 1983]。そして博士論文では、丸木舟を中心に日本列島の木造船文化を広く俯瞰し、かつ東アジアとの連関や地域性に着目しながら、文化史・文化領域研究の地理学的アプローチによってその技術文化を比較研究し、著書にまとめあげた[出口 1987、1995]。ここでいう丸木舟とは、単材刳舟だけでなく、刳り抜き部材を主材としつつ、前後左右、上下方向に複材化した船体をさす。これほど多様な複材丸木舟が近現代まで構造船とともに活躍した地域は、世界中見渡しても見いだせない。丸木舟がなぜよいのかは、『丸木舟』で見解を述べた[出口 2001]。また本研究叢書では、出口正登氏が長年の写真記録とその解析によって、新たにより深くその意味を掘り下げている(本書出口正登「目で見る日本の木造船」参照)。

このように1970年代から木造船を研究の柱とすることになったのだが、筆者が扱ってきたのは、近現代まで生きて使われてきた民俗事例である。つまり40年におよぶ現地調査は、1970年代末から2010年代にかけての木造船終焉期の時代と同調する。筆者の現地調査は、その開始当初から消滅のゆくえや復活のプロセス、技術の到達点や袋小路、FRP(強化プラスチック)船への転換などの姿を目の当たりにする調査であった。迷いなく続けることで見えてきたことがある。推測するに本共同研究のメンバーである昆氏や織野氏も同じ実感ではなかろうか。今回、日中の若い世代の研究者との共同研究が実現し、我々が見てきたことを世代をこえて共有しあい、ほんの少しでもそのつなぎ手となればよいと考えた。

2. 生活現場と博物館保存

1) 生活現場から博物館へ

「これ、いるならもって行って。舟小屋建て替えるときに、廃棄することになるから。」

「先日こられたあと、漁港のドブネは、燃やされました。」

「父から引き継いだ一本釣り木造漁船を、廃船後いよいよ撤去するよう漁協からいらわれています。紀伊由良地方の最後の木造船です。寄贈したいのですが、どこかひきうけてくれるところはないでしょうか。」

筆者の現地調査は、そんな声を行く先々で拾う調査であった。舟小屋にある何年も使われていない木造船の埃をはらって計測し、写真を撮り、地元の人から話を聞き記録する。繰り返し同じ場所

を訪ねては話を聞く。現地調査とは、実施された時間と場所に厳しく規定される。ゆえに冒頭の依頼や事態から船のその後をひきうけることは現地調査の必然的結果でもあった。いかにすれば、木造船文化をよりよい形で継承できるのか、継承できないまでも木造船文化のゆくえを見届けられるのか。この関心に沿って、日本各地の木造船の現場を訪ね歩き、「まだある」「だいぶ傷んだ」「あれ？ ……ない、移動した？ ……捨てられた？ ……」そんな木造船の今を見ることに多くの時間を費やしてきたのである。

文化的価値のある木造船を博物館で保存できるよう渡りをつけたものはいくつもある。生業用の船でいえば、福井県敦賀市縄間の地引網に使われたマルキブネ（国立民族学博物館収蔵）、和歌山県由良の一本釣り船（神戸大学海事博物館収蔵）などがその例である。博物館での収蔵例がなく、船大工が健在である場合でいえば、島根県邑智町のカヌー博物館に収蔵された新潟県荒川のカワフネ、三重県海の博物館に収蔵された能登半島邑知潟のチヂブネ、滋賀県立琵琶湖博物館のマルコブネなどがあげられる。地元船大工による新造の機会をえて、その技術記録を同時に進める方法で実施・推進した。あえてあるものを運ぶのではなく、現役の地元船大工に発注し、極力若手船大工にも参画してもらい、技を覚える機会を創出する。そのうえでたとえ船大工がいなくなったのちにも復元可能なよう、図面や文字写真などの建造記録を蓄積する。研究者が一定の役割をもって参画する木造船文化継承の方策として、この方法はこれからも基本となろう。

他方、船大工がどこに何人いて、どんな船が造れるか、海の博物館が実施した全国のデータ整備にも参画した〔海の博物館 2003、2005〕。本報告書は、リアルタイムな船大工の「造船できる、できない」の状況を浮彫りにした調査であり、木造船を建造したいと計画する人たちのよるべき情報源として、その後さまざまに活用されてきた。近い将来、本調査報告に含まれていなかった船大工、その後経験を積んだ船大工などを補って最新版が出されることが望まれる。

2) 観光・郷土学習でつなぐ新たな継承の道

2000年代にはいると、市町村の統廃合などにより閉鎖される博物館があらわれだした。閉鎖されないまでも博物館の収蔵庫は満杯、これ以上収められないという博物館が増えた。博物館に収めれば安泰、末永く保存が保証される、とは限らないことを身をもって経験するようになった。日本経済の低迷とあわさり、文化財行政への予算が減れば博物館の運営はたちゆかなくなる。これらは多く博物館自体の廃館にかかわる現実である。もうひとつは大型資料である木造船は、室内展示のスペース確保が難しく、いきおい野外展示となりがちだ。その場合は標本資料そのものが朽ち果てやすく、展示方針の変更によって資料価値を下げ、廃棄される事態もおこりうる。地元の郷土史家が熱心に集めた船の部材をベースに展示施設はできたが、それを分類整理する支援体制が整わず、結局短期間で閉鎖された施設もあった。収蔵に積極的な博物館では、施設の飽和状態により資料の取捨選択を余儀なくされる。1970年代からさかんに建設された民俗資料館や地域博物館を50年、100年単位で維持存続させることは簡単なことではないのである。

木造船の博物館収蔵は、むろん今後も重要な文化財保存の柱である。とはいえ、それ以外に人々の生活現場で活かすしくみはあるだろうか。どんな現実的な文化継承、技術継承の道がありうるのか、この10年はそうした視点で観光や船祭りの現場で生きる木造船を見ることに注力してきた。

結論を先に申せば、漁業のような生業や、貨物などの運搬船としての木造船は衰微し、FRP船や鉄船に転換されたとしても、その土地の歴史や伝統文化を味わうには「木造船がいい」という価値が観光には活かされる。また、各地に伝わる船祭りでも「木造船であること」は長く当たり前継承されていく。このほか、郷土文化の再興を目的としたり、郷土文化の体験学習でも木造船文化

継承の場が見込まれる。それは、中国でも同様に確認できる傾向である。そこで本稿では、同時代の日本と中国の木造船事情をとりあげ、東アジアの木造船文化継承のゆくえについて考察していくことにしたい。

3. 日本の木造船事情

1) 最後を生きる現役木造漁船と運搬船

物資や人の輸送、海の漁業など日常生活で活躍する木造船はいまや激減し、日本ではその場所を探し求めないと出会うことは困難だ。漁船以上に輸送船はその傾向が強い。

広島音戸の音戸渡船はそんな木造渡し船の稀少な例である。徒歩や自転車の市民は日常の足として、他方街並みを楽しむ観光客やツーリング客もよく利用している。音戸の瀬戸は、フェリーやタンカーなどが通る瀬戸内海屈指の交通の要衝である。瀬戸をはさんだ警固屋と倉橋島との間に橋はかかったものの、船の交通を配慮した橋は高さが高い。そのため、自転車乗りや徒歩には渡船が圧倒的に便利なのだ(写真1)。木造船はすでに65年以上たち、修理を重ねるが、その年期のはいった船体がかえって魅力ある風情を醸し出して、懐かしの音戸観光に一役買っている。

このほか、瀬戸内の真鍋島には最後の木造渡海船が1艘、現役で動いている。

他方、海の漁業では、限られた場所の、限られた合目的な船として大事に使われている木造船が見出せる。そのひとつにあげられるのが北海道えりも町のコンブ漁のイソブネだ(写真2)。夏の数十日のみ浜辺に出し、あとは小屋に格納するため、どの船も保存状態がとてもよい。現役の漁師たちは、老いも若きも今ある船を大事に利用し続ける算段だ。イソブネの建造にあたった岡部隆成さん(1935年生まれ)は石川県加賀からえりも町目黒に移り住んだ船大工家の4代目で、18歳から家業を継いだ。昔は4軒の船大工がいたが、いまは周辺地域を含め岡部さん1人だけである。岡部さんもすでに2009年に船造りはやめている。えりも町内には約10杯の現役木造船が残っており、岡部さんはコンブ漁の道具などもあわせて製作してきた。船は底にカツラ、ハタ(舷側)にゴヨウマツを使った割り底のムダマ造りで、造ってほしいという漁師の声は今もあるが、林野庁が木



写真1 広島音戸の音戸渡船 2007年 撮影：出口正登

音戸の瀬戸を渡る大人70円の木造渡船「つばめ」と「かもめ」。瀬戸は通行量が多く、高松と広島を結ぶフェリーや大型タンカーなどが通ると、小さな渡船は大揺れする。しばし波が静まるのを待って対岸へ。大潮や濃霧のときはとりわけ運航の難しい危険な場所となる。防波堤の張り紙には「渡船される方は栈橋まで出てまっとうって下さいね。」とあり、温かさのにじむ渡船場である。



写真2 北海道えりも町の現役コンブ漁船 2015年

コンブ漁には底に割りぬき部材を使った木造のイソブネが使われる。船大工は岡部隆成さん。岡部さんの船はかっこがよいと評判だ。孫は継いでもいいというが、仕事としてなりたないため、「継がせるわけにはいかない」という。漁師は若い人も好んでこの木造船を使う。コンブ漁の時期が終われば小屋に格納し、大事に保管。北海道のなかでも数少ない現役木造船が活躍する地域だ。

を切らせず、用材が手に入らないのだという。材の固いゴヨウマツを接合するには本州とは異なる長い釘を使う。コンブ漁には軽い船はむかない。場所場所で造りが異なり、波のおだやかな浜と激しい浜とでその形は変わった。漁師たちも「この船がなくなれば後がない」ことがよくわかっているの、現役最後の木造船は一層大事にされている。

海の木造漁船では、このほか青森県階上町の磯舟ホッツがあげられる(写真3)。目の前の岩場でワカメやコンブ、アワビとりをするのにムダマ造りの木造船が欠かせない。2011年3月、東北の震災で太平洋岸は多くの船が流されたが、8月の大蛇漁港では、アワビ漁を前に3



写真3 青森県階上町の磯舟ホッツ 2011年

中古船を買ってきたが、コロコロして使いにくいので、家大工と自分たちで修理をしている。車糺を使う。「元のホッツ、見せてやりたかったよ。60年もった。チリ地震の津波でも残ったんだがねえ。今回はもっていかれた」と残念そうだが、収入のよいアワビとりを目前に準備に余念がなかった。

艘の木造船が浜に並んであった。そのうち船尾を修理中の持ち主、上平さんに話を聞くと、自船は津波で失ったのだという。そのため岩手までムダマ造りの中古船を調達にいき、船大工の息子である近の家大工職人に修理を頼み、一緒に作業を進めているところであった。もうこのあたりにも船大工はいないという。道路をはさんだ山手側は軒並み1列目の建物がない。電柱は館のようにむちうった。三陸海岸は昭和35年(1960)のチリ地震も経験した。幸いなことにそのときは残った「わが船」が、今回の津波ではもっていかれた。「60年もったホッツを見せてやりたかったよ。前の船はよく積めたな。」磯漁にムダマ造りの木造船はゆるぎない評価がある。しかもここではスピードよりもワカメなどの収穫物がよく積めるよう幅広になっており、その形状は使う場所によって異なるという。稼ぎのよい船ゆえ、木造船が大事にされ、FRPは巻かずに、船体にはイワシの魚油を塗って木に油を吸わせて養生する。繰り返し塗られた船体は黒光りしていた。「次、3年後にきてみる、イワシ油を塗ったところがどうなっているか見ればいいさ。」このように船大工の不在を補って今ある木造船を補修・改修しながら使い続けられていくのである。

内水面では、長野県諏訪湖のマルタブネがワカサギ漁の現役木造漁船である。ここでは木船の上にFRPを巻いて養生し、船大工不在時代を生き抜いている。1980年代初頭、筆者が現地調査していた段階ですでに船大工はいなくなって久しく、現役丸太船はいずれもFRPをはり、木の腐りを防いでいる状態だった[出口1983]。その船が今もなお、現役で使われており、FRPの補修に次ぐ補修を重ねる形で船体をもたせている。耐用年数はすでに60年以上経過している。下腹のはった安定感のあるボウチョウ型のマルタブネは、波負けせず、乗りやすいと使い手から一定の評価があたえられている。しかし、船大工の生活を安定させるほどの需要はない場合、最後の現役木造船はどことも標準的耐用年数以上に長寿になっている。

また九州八代海に面した熊本県芦北町ではエビなどを帆引き打瀬網でとる比較的大型の木造漁船が活躍する。数は減ったが、港には多くの停泊が認められる数少ない場所だ。2011年調査時、打瀬船の船大工山下末長さん(大正14年生まれ)に出会って話を聞いた。現役船は20杯あるという。終戦後には60杯あった。すでに40年たった船ばかりで、漁も年々減ってきている。芦北で廃船になった打瀬船が2010年、東京湾に運ばれたことがある。かつて東京湾で見られた帆引きを再現するため、当時はニュースにもなったようだ。しかし、その後の展開は音沙汰なく不明である。

打瀬船の長さは15m、帆は長いもので12~13mあり、往事は3人がかりで造った。その後はもつ

ばら修繕だった。数年前、打瀬船大工として県から文化賞をもらったことをうれしそうに話していたが、2011年すでに86歳だった山下さんの造船所を2015年に再び訪ねたときにはきれいに片づけられ、人気がなかった。港には木造打瀬船がFRP船にまじってまだ15艘あり、ヒノキの新しい帆柱を準備中だった。残された船で補修を重ねながら芦北の打瀬漁はしばらく続けられるのだろう。

さらに南西諸島の奄美大島の久慈漁港ではイタツケの現役木造漁船を、沖縄諸島ではサバニの現役漁船をあちこちで確認した。放置されたままの廃船が目につくが、丹念にあるけば現役船もあり、沖縄本島周辺の小離島である久高島や津堅島では現役の木造漁船が健在だ。宮古島や伊良部島などの離島でも現役漁船として使われている。今後沖縄地方は小離島をより念入りに集中して実地調査しておく必要があるだろう。

他方、川では新潟県の三面川や荒川、岐阜県長良川、徳島県的那賀川などアユやマスなどの川漁に木造船は健在である。漁で生活する人は減ったが、本業をしのぐ熱心さで、もしくは遊漁感覚で川にはいる釣人にとって木造船はその川になじんだ過不足ない道具である。それでも川舟大工が健在であるところは、長良川や熊野川など一部の川にすぎない。そのため多くの川では、最後の川舟を譲り合い、自らが一生遊べるだけの舟を確保して漁を楽しむ傾向にある。

このように生活に直接かかわる木造船は、その土地の海の自然や川の条件、特定の利用目的になじんだ船型ゆえ、離れた場所の船大工に船を発注する方向への展開は進みにくい。強化プラスチックを巻く、魚油を塗る、近在からの中古船の調達とその補修で補う、船小屋での保管などを徹底させながら、使う人間の寿命を勘定にいれ、最後の木造船時代を生き抜こうとする意志がある。そこには、近い終わりを覚悟し、今あるものを長持ちさせるという技術継承の姿が、新造の方向とは一線を画して見いだされるのである。しかもその時間は半世紀あるいはそれ以上と長く、意外なほど腰がすわっている。

2) 遊覧・船祭りの木造船

(1) 遊覧の木造船

今日、木造船の船造りや船利用の再生産がある程度見込まれるのは、遊覧や船祭りである。「木造船をよし」とする文化があり、自前で供給できる方策が確立している場合とニーズを満たす船が遠方より調達できる場合、木造船が確保されれば「ありがたく」、特段の在地性は求めない場合に成立する継承だ。

後述するとおり、前者は川下りの観光船に顕著であり、後者は年に1度の船祭りの継承にあらわれる。学校の練習船なども後者の傾向はあらわれる。たとえば、神戸大学伝馬船同好会では、愛媛県鶴島で建造された伝馬船が櫓こぎの練習船として使われてきた。また開成学園では古式泳法の訓練が水泳部OBたちの支えによって、毎年夏恒例の伝統ある課外行事となっている。子供たちは館山の合宿施設で共同生活し、水練を積む。その遠泳に伴走するのが櫓こぎの木造船である。2009年に古くなった船を新造するさいに、地元館山のテンマ船に加えて、舞鶴のナリウテンマが新造された[出口 2011]。舞鶴の8代続く船大工・和田崇さんの指導のもと、富山県氷見の船大工番匠光昭さんが手がける形で実現したものだ。木造船を水練に使い続ける学校は限られており、それが学園の誇りともなっている。年に1度の古式泳法の行事にだけ使われるため、コンブ漁のイソブネ同様、またのちに述べるチナサンケのチャラセの舟同様、未長く継承されていくことだろう。

さて、図1は、公営・民営・NPOなどを含む日本の川や湖、運河や堀、池など内水面での観光舟運の分布を示したものである。2016年の論考資料[出口・出口 2016]を一部修正・補追した。大別して①鵜飼い、②川下り、③船めぐり、④渡しの4種類に分けられる河川観光舟運は、2015年

図1 日本の河川観光舟運 [出口・出口 2016] を補追

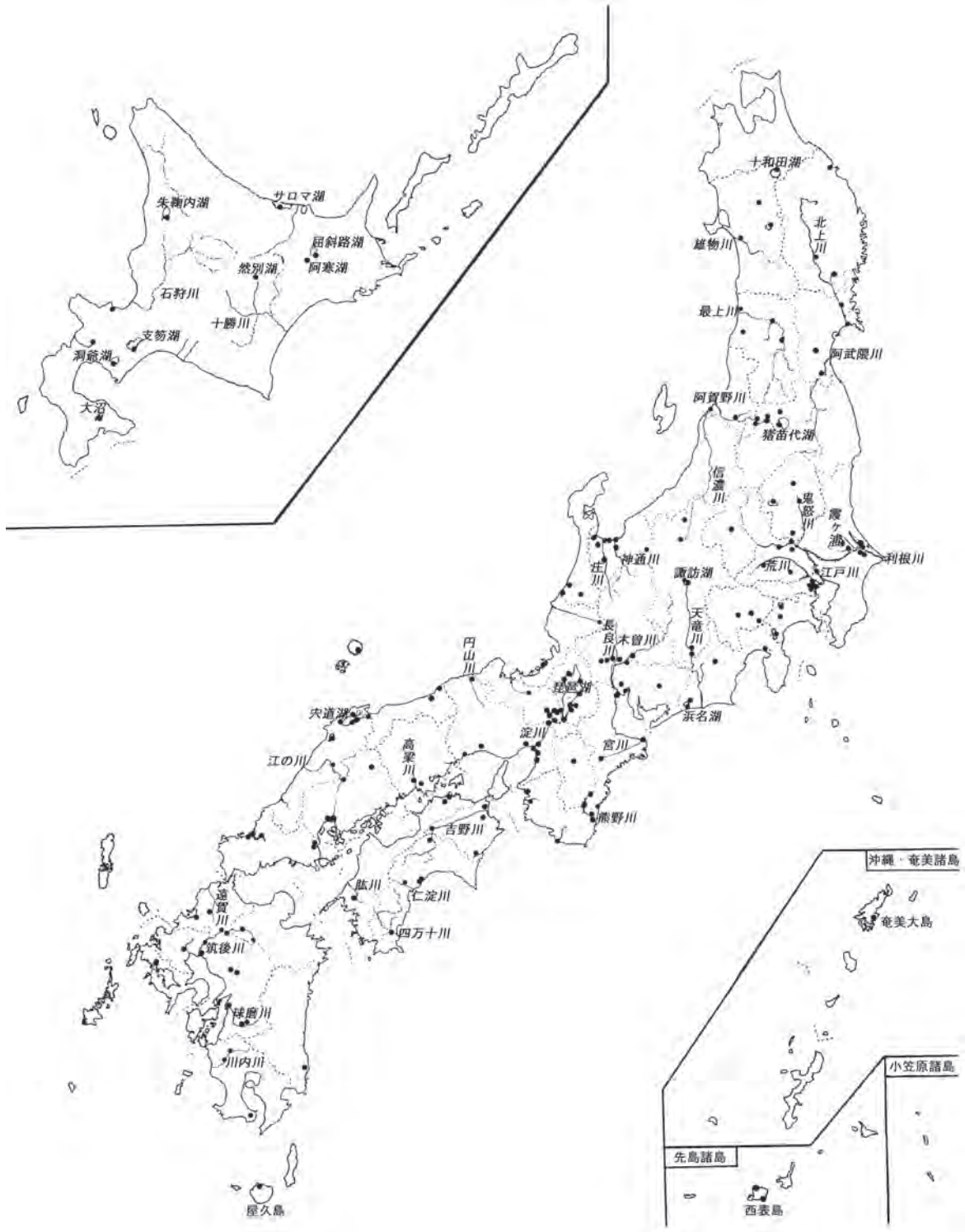




写真4 岩手県一関市の狛鼻溪 2011年

名勝狛鼻溪は、大正14年史跡名勝天然記念物に指定、美しい溪谷が広がる北上川の支流砂鉄川で運航される。対岸に見えるのが自前の造船所。船材を舟で運び、この小屋で船頭みずから建造する。



写真5 栃木県鬼怒川の舟下り 2013年

鬼怒川の舟下りは高度経済成長期の1960年に開始された。別名鬼怒川ラインと呼ばれる。ヨーロッパのライン川にちなみ、近代に木曾川の舟下りが日本ラインと名付けられて以降、〇〇ラインは観光舟下りの代名詞ともなった。開業当時は東の長良川と称して岐阜から鵜飼いを分家する事業も進められた。



写真6 長野県天竜川舟下りの木造船建造 2011年

天竜川では、2カ所舟下りが実施されている。釘は飯田に鍛冶屋があり、板は周辺の山々に豊富にある。船頭みずから舟造りにかかわり、責任をもって建造する。若手船頭もその技術を引き継いでいる。

現在、約200カ所存在し、すべての都道府県で実施されている。木造船が使われているのは、このうち約50カ所、うち40カ所が季節限定にせよ定期的に運行されている。すなわち約2割ものエリアで木造船の定期利用が見出せるのである。

また川下りの観光名所は現在全国で20カ所あり、このうち4割の8カ所で木造船が活躍する。木造船が圧倒的に減少衰退した今日、その割合が4割にもものぼるのは、木造船の技術継承が観光の領域ではなお現実的であり、独自の継承方法が確立できていること、そのため今後も継続する可能性が高いことを示唆している。

つまり、鬼怒川下りや天竜川下り、狛鼻溪や荒川ライン下りなど、これらは、いずれも船頭が船大工を兼業し、造船・操船双方の技術継承を同じメンバーがはたしている(写真4・5・6)。基本的に船造りは観光客が少なくなる冬場の仕事となり、それによって労働の周年配分ができることも合理的だ。川下りは、川の自然や川床の条件が川によって大きく異なるため、船頭の自覚する乗り味にこたえ、微調整しながら自ら建造・修理で解決していけることは重要である。その結果、ローカルな技術を自前のローカルシステムで継承していく体制を早い段階から内在させてきたことが確実な技術継承を可能にしているのである。

また、鵜飼観光では長良川を中心に、鵜舟や鵜飼観光船の技術継承が進む。一つは鵜飼観光船の船大工を市の無形民俗文化財保持者として認定し、恒常的に船大工技術者を養成していく方策である。岐阜市では、町並み保存やアユ鮒、操船技術者の養成などをあわせ、総合的に文化財制度を活用した保全整備が進められ、ゆくゆくはユネスコ(国連教育科学文化機関)の世界遺産登録をめざす。

こうした行政支援にもとづく方策をうちだす場合、恒常的な財源確保へのコンセンサスが重要となる。木曾川鵜飼いの伝統を引き継ぐ愛知県犬山市の場合、1927年早々に市営化した岐阜市と同様、鵜飼いを1964年から市営事業化

した。1989年には鶴匠の公務員化にもふみきり、行政によるさまざまな鶴飼文化継承の方策がとられてきたが、乗船客は4万7,000人を数えた1979年の全盛期以降、客足がのびず、現在は往事の半分以下に減少しているという。そのため、ふるさと納税対象事業として広く税収を求めるなどの方策にも着手している。観光客が伸び悩む地域では、こうした取り組みも不可避なのである。

愛媛県大洲では、近年瀬戸内海・今治の大本造船で造られたFRP製の船体に屋形部分は木をふんだんに使った鶴飼観光船が新造され運航している。維持管理の手間を考慮すれば、こうした合理的判断も必要であろう。

全国で10河川14カ所ほど存在する鶴飼観光地において、今後木造船を維持しようとする場合、船大工が健在である長良川を中心にその建造発注を岐阜へ依頼し、融通する方策が一層進むと予測される。伝統鶴飼にみる木造船は観光・文化資源として国際的にも十分通用する組み合わせだからだ。

したがって、江の川の三次鶴飼のように独自の木造船が魅力ある場所では、ローカルな技術をいかに継承できるかが鍵をにぎる。三次の鶴舟は、ササブネとも呼ばれるとおり、船底板シキが船首へそのままのびあがり、ササの葉のように浅いスマートな船型を特徴とする。木造船の観覧船も同様の造りで、1艘11名乗りと小型である。これに前後2名の船頭がつき、櫓と棹で操船し、前と後ろで息のあった操船が展開される。息をあわせないと舟は左右にふれ、前に進まない。鶴舟に観覧船がびたりと並走し、間近に見物できるという三次鶴飼の特色は、こうした独特の木造船と船頭の技量に支えられている。櫓はT字型の大櫓に似た、おそらくは大櫓からの発展形とみられる独特の櫓（腕と羽に湾曲のないまっすぐな1本櫓ゆえ、船尾の櫓べそは、外向きに傾斜し、櫓の入斜角を高めている）で、水深の深いところではこれを使う。2011年現在、鶴匠3人、船頭衆35人で構成され、船大工は1人が健在だった。

その最後の船大工光森賢治氏が亡くなれば、その技術継承が課題となっていた。2014年になって「三次の川舟を守る会」が中心となり各地の川舟を研究しながら、技術復活が開始された。川舟造りははじめてのようだが、年代の離れた30代と60代の2人がペアを組み尾道の船大工の指導をうけながら建造したという。通常、川舟造りは、簡単な板図以外図面もなく、ともに舟造りの作業を重ねることで手習いから船大工へと成長していく。つまり人と人の経験の重なりあいがかきわめて重要なのである。川舟造りの未経験者が現存する舟と他地方の川舟製作法、他地方の船大工の指導をうけ、製作を開始し、その後も新造を重ねていく例は全国でも珍しい。船大工不在の現実からたちあがり、地元で船大工を育成していこうとする志は、ひとえに三次鶴飼が他地方とは異なる木造船の伝統を基盤にし、そのローカリティこそが三次の鶴飼観光には不可欠とみなされたからである。

広島市では、広島城和船遊覧運航事業者を募集し、城の堀割での木造船遊覧の社会実験を2014年から開始した。そこでは広島県竹原や大崎上島の櫓伝馬や三次の鶴飼観光船を浮かべての遊覧実験が実施され、2017年の新規定期遊覧が実現した。また2016年、復活した和歌山城の堀割遊覧は熊野川下りの舟を利用したもので、県内の木造船文化を相乗的に活かす取り組みとして注目される。

(2) 船祭りの木造船

日本各地の船祭りでは、巖島神社の管絃祭、出雲・熊野のモロタブネ神事、古座川の河内祭り、坂越の船祭りなど、木造船へのこだわりが強く現れた船祭りが存在する。鉄製の台船やFRP船、アルミ船など現代の船で櫓こぎや櫓こぎが実施され、かつ動力船に代わっているところも少なくないが、「木造船をよし」とする文化は簡単になくなりそうにはない。もっとも船祭りが、観覧船と異なるのは、その利用頻度が年に1度（長い場合では4年に1度など）と限られていることだ。船は傷まないため、再生産のサイクルを、祭りを軸に生み出すことは一部の船祭り、たとえば長崎や相

生のペーロン、沖縄のハーリーなど市民総出で盛大に開催される地域以外、きわめて難しいのが実態である。奄美でもアイノコによる船祭りがさかんだが、建造が一巡すれば発注はしばらく途絶え、それを生業として食べていくことはやはり難しいという。つまり、船祭りの木造船継承には、広域ネットワークの運用や地元の観光舟運との連携をうまく作りあげていくことが重要である。

そこで船祭りにみる木造船の利活用について、いくつか具体例をとりあげてみたい。

「二風谷アイヌのチナサンケ祭り」

北海道平取町二風谷では毎年8月、アイヌの単材刳舟の舟おろし（進水式）を祭りにしたチナサンケ祭りが開催される。二風谷でアイヌ資料館を運営し、アイヌ文化の復興に尽力した萱野茂さんたちが1970年にはじめたもので、以降ほぼ毎年開催され、アイヌ文化の代表的行事として国内外から多くの見学客を集め定着している。まずチナサンケ（舟おろし）の伝統儀礼を平取町立二風谷アイヌ文化博物館の野外施設でおこなったあと、午後、沙流川に丸木舟と人を移動させて、川下りをする。方法は、保津川下りなどと同様に、船体をクレーンで吊りトラックに積んで運び、一定区間を下ったのち、出発地点に舟をもどし、再び下すやり方だ。

現在、アイヌの単材刳舟は生活用具として使われることはないが、アイヌ伝統の舟として道内には多く保管されており、アイヌ文化振興の目的で白老や静内などでも再生産され、展示や儀礼などに使われている。したがって、単材刳舟は北海道アイヌのチナが、列島のなかでももっとも数多く現存しているといえる。

なお、二風谷のチナサンケ祭りの川下りには1990年以降、木曾川で造られた川舟が和人の舟チャラセ（和船）として登場するようになった（写真7）。チナサンケを年に1度の祭りにはアイヌの人々だけでなく和人との交流が促進されてよい、そのためにはアイヌの丸木舟に板舟の和船が加わるのも面白い、萱野さんのそうした「遊び心」が実現し、その後定着していった。チャラセは、当時80代だった愛知県江南市の船大工・三品茂さんが最後にこしらえたものである。

技術の広域移転がなされる場合、ローカル技術をいかに担保できるかは重要な課題である。他方、この事例は在地の舟と併存させることを目的に、他地方の舟がそのまま祭りに取り入れられたもので、開成学園の水練に使われるナリウテンマと同様の位置づけである。遠方の地でのこうした利活用は、木曾川の川舟が長く活かされる可能性を高めるという点で、木造船文化継承の観点からみても、意味ある移転となっているのである。



写真7 北海道二風谷アイヌのチナサンケ祭り
2015年

奥が木曾川の川舟。多くの人の寄附を募り、建造され、内側にはその方がたの名前が記されている。手前がアイヌ伝統の単材刳舟チナ。

「神奈川県真鶴町の貴船祭り」と兵庫県坂越の船祭り」

神奈川県真鶴町は、面積7.05 km²、人口約7,500人ほどの採石と漁業で栄えた小さな町である。この港近くの貴船神社で7月27・28日に行われる船祭りが貴船祭りで、1996年、国の重要無形民俗文化財の指定をうけた。

大阪の天神祭、広島県宮島厳島神社の管絃祭とあわせ、日本三大船祭りと称せられ、装飾のある屋形をもち、舳の高くたった構造の小早船や櫂伝馬が登場する（写真8）。貴船神社の宮司さんに伺うと、これらは地元船大工がいなかったため、四国香川県丸亀で新造したもので、小早船の胴体の建

造にあたっては、先代の古い船を持参し、それを見本に新造されたという。小早船は豪華絢爛な屋形が特徴的で、とくに西の貴宮丸の屋形は江戸時代にさかのぼり、弘化2年（1845）の作とされる。屋形は船の胴体の上に祭りのたびごとに組み立てられるため、船体は厳格にもとある形でなければならないのである。屋形はふだんは解体して船体とともに船庫に収められる。毎年7月10日すぎになると胴体を海に浮かべ、木造の船体を膨張させるところから準備は始まる。そして屋形を組み立てていくが、その手順は難しく、そこにも隠れた技術継承がある。

こうした和船を活かした船祭りはおよそ江戸時代に盛んになったとみられる。オカを練る船型だんじりも大阪などから取り寄せられる例がみられるように、絢爛豪華な船祭りの木造船は、どこでも建造可能ではなく、遠方から調達することが従来繰り返されてきたと思われる。他方、こぎ手は地元の漁師や石材運搬業者などの氏子たちが生活をするかたわら磨いた技を直接披露することで成り立った。つまり、現代は船の修理や新造の課題にくわえ、生業から離れたこぎ手の技能をいかにして高める機会を創出できるかが、祭りの継承には欠かせない。

貴船祭り同様に、兵庫県赤穂市の坂越の船祭りは、2012年に国の重要無形民俗文化財の指定をうけた船祭りである。秦河勝を主神とする大避神社の秋祭りで、權伝馬、神輿をのせた船や頭人をのせた船、歌船、獅子舞の船、楽船などが列をなし、湾内の生島まで巡行する美しい神事である（写真9）。歌船は神輿船の警固にあたる船でベンガラを塗った小早型の船である。江戸時代に定着したとみられるこの祭りの初代歌船は熊本藩細川家の御座船を先導する船を拝領し、寄進されたもので、2代目は天保年間牛窓の船大工が建造、3代目は坂越で造られたという〔赤穂市立歴史博物館 2000：36〕。長らく赤穂市選定保存技術者であった地元船大工の湊隆司さんが祭り用の船の新造や修理・管理をひきうけていたが、2014年に亡くなられた現在、權こぎ櫓こぎの技、船の修繕を含め、その技術継承をどうはかるのかは大きな課題である。船祭りの木造船文化の継承は、江戸時代以上に数少なくなった船大工が広域の祭りを支えていく必要がある。あわせてその運航にあつては、動力船の曳航をめだたぬよう（あるいは堂々と）導入しながら、現代の技量にあわせて変化させていく対策が、共通した現実の方策となっている。幸い、坂越の船祭りの木造船は、現在姫路城の堀割遊覧とその木造船造りを手掛ける姫路のオクムラボートが歌船の修理などを担当するようになった。2017年にはいって坂越の權伝馬の建造も開始したという。木造船遊覧事業の運営が船祭りの伝統を支えていく新たな形が少しずつ軌道に乗りつつあるようだ。



写真8 神奈川県真鶴町の貴船祭り 2017年

貴船祭りは7月の27・28日で開催される。小早船と權伝馬が2艘ずつ登場し、社から集落近くまでの船渡御を練り広げる。小早船は江戸時代の屋形そのままに美しい文様で装飾され、祭りの前には1カ月かけて花や吹き流しの飾りつけ、屋形の組み立てがなされる。



写真9 兵庫県赤穂市坂越の船祭り 2008年
撮影：出口正登

大避神社からおろされた神輿は神輿船に乗せられ、湾を巡行し、秦河勝の墓所のある生島へ。長い船列がつづく。生島の舟庫には古い木造船も保管されている。故船大工湊さんの案内でこの年は我々も島に上陸させてもらった。



写真 10 大阪・天神祭の鉾流し神事 2017年

大川での船渡御巡行にさきだち、前日の7月24日の朝に開催される。堂島川の鉾流橋付近から白い小さな伝馬船に神官と神童、笛を奏でる楽人がのりこみ、船頭が櫓こぎで静かに川中にこぎ進める。神童が鉾を川に流し、漂流した先が神の斎場とされる。船はFRP製、櫓は木製だ。



写真 11 愛媛県今治市大浜の船祭り 2016年
撮影：出口正登

「田舎の祭りだな、観光客もあまりこなし、PRもしていないが、わしゃ、大好きじゃ。」櫓伝馬は若者を含む14~16人が櫓をこぎ、大櫓で舵取りする。さらに小学生が船首のボンデン役、中高生が船尾のケンガイ役をつとめ、湾を巡行する。船は地元大浜で建造した。



写真 12 子供たちが櫓の練習 2016年

大浜の船祭りにて赤い花柄の着物を着た少年たちは、今年のボンデン役である。まだ櫓こぎはできないが、大人がくる前に見よう見まねでその練習をする。

「瀬戸内の船祭り」

瀬戸内では、大崎上島の「旅する櫓伝馬」のように、有志によるグループをつくり、櫓伝馬の技と文化を伝える活動が続ける人たちが現れている。くりかえすが、祭りを支えるには、相応の技をかつての漁業や運搬業などの生活とは別に鍛えることが必要な時代となっている。その意味では櫓こぎ遊覧で腕を鍛えながら、祭りに備えることも必要な道であろう。そうでなければ、祭りの見せ場となる櫓の力走はなくなり、櫓は恰好だけという状況がさらに増えるためだ。これらは手こぎによる生業がなくなった時代ならではの課題といえる。

それでも船祭りを継承する地域では、さまざまな方法と努力で次世代への継承がはかられてもいる。先述の神奈川県真鶴の船祭りでは、櫓伝馬の櫓こぎはおもに青年や壮年の氏子がになうが、船中には次代をになう子供たちが大人と同じ白の装束をまとい、大人の間で座って、左右のこぎ手の呼吸を体で覚えている。

大阪の天神祭では、大川での船渡御にさきだつて、宵宮の7月24日の朝、堂島川の右岸で鉾流神事が催される。白い布をはった斎船には、神官とその年の神童、横笛をかなでる楽人が乗り、熟練の船頭役が櫓こぎで川中に進める（写真10）。そしてツトにくるまれた神鉾と紙でつくった人形の形代を神童が川に流す。神鉾の行き先を占い、漂着した地を斎場とし、神様をお迎えして、天神祭がいよいよ始まるのである。宵宮の午後には木場講のどんどこ船が大川からクレーンで吊り上げられ、道中のオカだんじりとなって天満宮に宮入する。木場講は、もともと木津川筋の貯木場で材木をあつかった木場衆たちの講で、彼らのどんどこ船は祭りの期間、太鼓をたたき、縦横に川をこぎまわり、全体を盛り立てる役目をになう。宮入では船中に櫓をたて、並んだ子供たちがかけ声を披露し、船の先端にたつ先導役も子供が務める。宮入後、大川にもどったどんどこ船は、休憩ののち夕闇の大川をくだる。高校生以上の青年壮年による木場若中の船に、もう1艘木場小若と称する小中

学生の子供たちがこぎ手となるどんどこ船が、木津川から道頓堀川の戎橋付近まで櫂こぎで自操する。船祭りは、近世にも近代以降にもさまざまな紆余曲折があり、ゆるぎなく続けられたわけではない。いいかえると途絶えても途絶えても復活をはたしてきた歴史がある。そして時勢にあわせて変容もしてきた。現在使われる船体は木造船ではなくアルミ製である。櫂は木製で、そのこぎ方は力強く、堂に入っている。そこには子供が大人にまじって相応の役割をはたすしくみができあがっている。

愛媛県今治市大浜の八幡神社の祭礼では、陸上でのヤグラと呼ばれる太鼓台や獅子舞、奴行列などとともに海上での櫂伝馬が特徴的だ。伊予水軍が帰還奉告をおこなった海上渡御の名残とされ、船尾の酒樽のうえでは剣櫂（ケンガイ）の踊りが繰り広げられる。赤い柄物の衣装を着た少年たちは舳に立ってボンデンの役割を、中高生が船尾の酒樽に乗って剣をもって舞うケンガイの役目になう。大浜八幡神社祭礼の櫂伝馬は競漕ではない（写真11）。

「大浜時間はこれだから困るんよ。2時というても2時には始まん。わしゃ帰るで。わしゃケンガイ踊りたいんや。お爺になってもな。こうやって踊るんや。よう見とけよ。」大人が来る間、すでに子供たちは集まり、つながれた船の上で、櫂をこぐまねをしたり、年寄りのケンガイの見本にあわせ、太鼓をたたいたり将来の役割を覚えていく（写真12）。ケンガイとボンデンは、瀬戸内各地の船祭りや、島根県松江で12年ごと（次回より10年ごと）に開かれる船祭りのホーランエンヤに共通する特徴だ。松江のホーランエンヤはすでに木造船ではないが、櫂こぎの自操の技にはその美しいこぎ方を含めて伝統継承されている。技術は絶えず進化する以上、船の継承も、ひととこころにとどまるわけにはいかない。時代の要請のなかで取捨選択され、櫓こぎや櫂こぎを残すところ、その形を残すところ、船体を残すところ、そのすべてを重んじるころなどさまざまあることがわかる。

「沖縄の船祭り」

沖縄は、長崎と並び、もっとも船祭りがさかんな土地柄であり、5月から8月ごろの間、各港でハーリー（ハーレー）競漕が開催される（写真13）。木造のサバニによる櫂（パドル）こぎで、糸満市では、漁港で開催する糸満ハーレーを市の無形民俗文化財に指定し、当日は学校も仕事場も休んで家族総出で参加応援することが奨励されている。日を違えて開催される祭りを渡り、技を磨き、競いあうこともみられる。サバニの技を引き継ぐ船大工も糸満や平安座などには健在である。

こうした市民祭りの様相をもつハーリーにたいし、沖縄の北部大宜見村には1997年に国の重要無形民俗文化財の指定のうけたウングミ（海神）祭りがある（写真14）。塩屋湾に面する塩屋・屋古・田港の3集落では、カミンチュ（神事を司る人）が神迎えをしたあと、塩屋湾でのサバニ競漕・ウガンバーリーがとりおこなわれる。3集落は大小1艘ずつの木造船サバニを保有しているが、これらを新造する際には必ず6艘同じときに造るのがしきたりだ。船体を薄くして他よりも速度がでるようにすることや、新旧で船に差がつくことがないように平等を担保するための方策であり、しかも新造された6艘のサバニは籤引きで分配されるという。大はベテランのこぎ手が乗り、小は中高生が乗る。塩屋は緑、屋古は黒、田港は黄色で彩色され、年に1度の祭りのときだけ海におろし、競漕が終われば、すぐにひきあげ、日差しを避けた屋根つきの舟庫に保管される。祭りの当日、田港では朝1度だけ練習をするという。沖縄本島の北部は過疎が進むため、子供の数は少なく、こぎ手はムラの住民だけではとても足りない。昔はこぎ手の数はもっと多かった。皆やせていたし、きっちりひつつくように並んで座り、櫂はかくのではなく、鳥の羽根のようにそろえて止めて進めた。ムラの過去を知る者からすれば、記憶の風景にも技量の変化が刻印されている。ウング



写真 13 沖縄のハリー 2015 年

糸満でのハリーの数日後、喜屋武で開催されたハリー。糸満ほどの盛大さはないが、ぬけるような青い海を背景に、力走が続く。子供も大人も浜遊びに集い、糸満で先日活躍した少年たちも参加している。「腕痛くない?」「大丈夫さ。」ハリーに使われるサバニは競漕用に進化している。



写真 14 沖縄の大宜見村のウガミ祭り 2015 年

1997年に国の無形民俗文化財の指定をうけた海神祭。塩屋湾に面した田港、屋古、塩屋を結んで行われる。集結した大型の3艘が一勢に塩屋湾をこぎわたる。翌日は豊年踊りなどが塩屋の広場で演じられる。旧暦にしたがって旧盆明けの初亥の日に開催されているが、維持するには「土日によらずしてでも時代にあわせて再編するのが望ましい」と古老が語ったのが印象的だった。

ミ祭りは、旧盆明けの初亥の日と決められ、旧暦にしたがう習わしが踏襲されているが、担い手不足を補うには、土日にする工夫も必要だと、老人は語る。祭りの存続課題も深刻にうけとめられている。それでも全国的にみれば、沖縄の船祭りはどこでも子供の姿が多い。祭事や競漕用に特化した沖縄のサバニは、今後も末永く生き残るもっとも有力な木造船なのである。

4. 中国の木造船事情——1990 年前後と 2016 年

中国の木造船については 1989 年と 91 年に、上海、杭州、寧波、泉州、崇武鎮、厦門にかけての沿岸部と内陸河川を、そして 2016 年には舟山を現地調査した。もとより十分な調査とはいいが、時間をおいた現地調査を通して明らかになったことがある。

90 年前後の調査では、いく先々でサンパンや竹筏などの木船がみられ、荷物運搬や漁業などの生活現場で活躍していた。クリークや河川では、水泥船と呼ばれるコンクリート船も建造され、農用船としてどこでも見かけるほど定着していた [出口 2008a] (写真 15)。第二次世界大戦中の日本でも鉄不足で鉄船が造れず、上陸用は皆、コンクリート船だったと琵琶湖の故船大工・松井三四郎さんに伺ったことがある。舞鶴や瀬戸内でもよく造られ、その最後の 1 艘が長らく瀬戸内の港に浮いていた。

中国では 1960 年代、木や鉄の値段があがり、内水面では木造船の代替品として、他方海では鉄不足を補う鉄船の代替船として水泥船が造られるようになった。

水泥船工場での建造プロセスは 3 段階あり、①まず船体の内側の型を蒲鉾状に土で盛り上げ、型をきめる。②続いてその型の上にコンクリートを塗り、補強となる鉄筋と金網を貼る。③さらにコンクリートを塗って整形し、乾かせば、これで船殻は完成する (写真 16)。木造のサンパン船の船型が基本となり、中国伝統の隔壁構造も踏襲されているのだが、内部の隔壁や上部甲板は別立てで造られ、あとからつける方式である。1 艘造るのに 7 人で 1 週間、木造のサンパン船だと建造に 10 人で 1 カ月かかり、コストはあがる。その点、水泥船は 860 元、売値で 998 元、1989 年当時のレートでいえば、3 万 9,920 円の売値となり、価格は安定している。しかも耐用年数は 40-50 年と木船より長く、内陸では安全性も十分で一部こわれても修繕がきく。おかげで一家に 1 艘というほ

ど普及したという。もっとも一通りいきわたると注文は頭打ちとなり、すでに工場の生産ラインは規模縮小していたが、川や運河にはどこでも水泥船があった。当時はこうした水泥船の活躍する風景にまじって、木造船が数多く確認できた。ウースターが報告した紹興の足船そのままに [Worcester 1955]、寧波では足こぎの木造船とも出会った (写真 17)。

杭州の西湖では、隔壁をもった遊覧用の小型木造船が多数造られていた。釘穴は唐キリを使い、キリもみであけ、船体は船底に隔壁をたてつつ、外板をはいでいく。その水密には古くから中国で使われてきた桐油と石灰、麻縄を混ぜ合わせた漆喰 (油灰) が継承されていた (写真 18・19・20)。

海では、櫓にくわえ、左右のT字オールをクロスして立ってこぐ、前こぎオールがあり、泉州から東に約 14 km いった古城・崇武鎮では、栗の木を蒸し、染めあげた小型ジャンクの縦帆を干すさまや機帆船が多数見いだせた。南の厦門ではサンパンと岸とのはしけに櫓こぎの竹筏が機能していた (写真 21)。竹筏は内陸でも遊覧などに使われていたが (写真 22)、海では大型船に積んでいき、漁場につけば竹筏に乗って太刀魚釣りをする。こうした使われ方が生業の場面で確認できた。

また 1991 年当時は、舟山列島嵯泗県船籍のジャンク型木造機帆船 1 艘 (24 馬力・帆で 7 ノット、長さ 21 m、幅 5 m) が物資輸送に最後の活躍を見せていた。1970 年ごろに建造された船で、生活雑貨・食物など、なんでも運ぶ (写真 23)。ジャンク型機帆船は当時中国でもほとんどなくなっていたが、この船ももう寿命なので近々廃船すると聞いた。「いるなら、日本へどうぞ」と船主は語り、追ってその手紙も届いたが、博物館への収蔵は、残念ながら実現しなかった。

生活の船としての帆走ジャンク船の活躍はこのころを最後の活躍時期として衰微していくが、他方観光などの目的では大型木造船ジャンクの建造が新たに注目された。

1989 年福建省福州の馬尾では、観光用のジャ



写真 15 コンクリート船の櫓こぎ 寧波 1989 年

運河ではコンクリート船に山盛りの荷物を積んでゆきかう姿がみられた。エンジン船もあれば、櫓こぎ船もある。長さ 8.4 m、外幅 1.9 m、深さ 70 cm、重さ 3 トンの水泥船では隔壁が 8 つあり、70 cm 間隔で入る。船体が重いので、少々の積み荷では乗り沈みが少なく、「よく浮く」のである。



写真 16 水泥船工場 寧波 1989 年

コンクリート船の建造現場をはじめて見た。蒲葺状の土の上に、伏せた状態で造る。金網と鉄線で補強したコンクリートを塗り、型抜きすると船殻ができる。それに隔壁や甲板は別につくって後付けする。



写真 17 足こぎ船クリークをゆく 寧波 1989 年

足こぎ船をはじめて見た。手には櫓をもち、舵とりしながら、足の指先とひらを巧みに動かし、座ったまま前こぎで櫓をこぎ、進む。じつにあざやかだ。

櫓こぎは中国より日本に伝来した外来文化であることはほぼ間違いないが、中国では櫓にとどまらず、腕をクロスさせる立ちこぎ前こぎオールもある。いろいろな操法が試されてきた。



写真 18 西湖の遊覧船 杭州 1991 年

遊覧船は木造で、櫂こぎ。支点をもって T 字の櫂を船首で座位のまま練るようにこぐ。



写真 19 西湖遊覧船の建造 杭州 1991 年

唐ギリを使って釘穴をあける。隔壁構造であることがよくわかる。



写真 20 西湖遊覧船の建造 杭州 1991 年

継ぎ目は石灰と桐油、麻縄を混ぜた漆喰（油灰）を塗る。水密を保つこの充填材は古来引き継がれた伝統技法で、海でも内水面でも使われる。推進具の多様性に比べ、水密の技術は均一であり、きわめて強固な技だ。



写真 21 廈門の櫓こぎ竹筏 廈門 1989 年

竹筏は川の観光船にも海のはしけにも、漁場に出たあと釣りをするにも健在だった。廈門ではサンパンとのはしけに櫓こぎ竹筏が活躍していた。軽いし、船に積んでもかさばらない。竹筏と構造船は同時代の相互補完の乗り物であると見た。



写真 22 観光用の竹筏 寧波 1989 年

溪口の遊覧竹筏。1 艘に 20 人ほど乗れ、棹で操船する。浮力をあげるため、裏側にはタイヤのチューブがはりつけてあった。このあたりは魚をとるにも竹筏を用い、昔は交通手段としても利用していた。6 月から 8 月は鵜飼も実施。



写真 23 舟山列島の現役機帆船 寧波 1991 年

船籍は嵊泗、ここは現在も離島のままである。当時すでに舟山では、現役最後の機帆船だと船主は胸をはった。自転車や食料、何でも積んで寧波、上海などを往復する。帆のあげおろしも実演して見せてくれた。保存に導けなかったのが心残りである。

ンク型木造船が建造中であった（写真24）。明代の15世紀前期、インド洋などに遠征し、通商貿易に貢献した鄭和にちなみ、「鄭和号」と名付けられたこの船は、長さ43m、幅8m、200人乗りと大型で、歴史的に活躍した船を現代風アレンジし、復元されていた。発注者は岡山の両備運輸で、お茶やランチを出すクルーズ船としての建造背景には、1988年に児島と坂出間に開通した瀬戸大橋が深くかかわっている。瀬戸内海は本格的な架橋時代を迎え、橋は瀬戸内海の風景美の一つとなった。「鄭和号」は、橋のある瀬戸内海の景色を船から眺める観光の、さまざまに試されたなかの一つであった。本船は、神戸港でも春節祭のイベントなどに使われたほか、博多での活躍などをへて2006年にはフィリピンへ観光船として譲渡されたという。伝統工法を駆使した過去の栄光ある時代の木造船復元は、1980年代末ごろより中国が大いに力を入れ、売り出していた。



写真24 馬尾の造船所での明船建造 福州1989年

岡山からの発注をうけ完成間近の復元明船。遊覧目的の動力木造船である。その後も何艘か造られているように、中国にとってジャンク船は海外交流をはたした栄光の時代の船である。

馬尾の造船所では、「鄭和号」の少し前にも長崎から注文をうけ、明代末から清代初期の大福船の復元木造船を建造している。「飛帆」と名付けられた船は全長31m、ディーゼルエンジン、3本マストに長方形の帆などを搭載した船で、2年の資料収集・研究を重ねて、鄭成功が使用した軍船をモデルに設計された。鄭成功は肥前平戸にいた日本人を母にもつ明末の遺臣で、長崎ともゆかりが深い。中国でも当時すでに木造船の船大工は減少していたことから、本船建造にはプロジェクトチームが作られ、建造経験をもった技術者を広く集め、約70名が建造に携わったという。外板や甲板、マストには福建の杉、竜骨などには松、肋骨・曲材・隔壁下座板などには香樟が使われた。生活船は木材不足から水泥船へと代替され、森林を消費する機会が減ったためか、当時福建では地元の杉を使って大型船が造れるほどに状況は回復していた。進水式には造船関係者ならびに地元小学生ら1,000人が集まり、日中友好の集いも催され、4月福州を出港した本船は、沖縄に入港後、長崎に到着した。当時復元可能な造船所として福建省内には恵安県・漳州市・福州市にある3つの造船所が候補にあがり、どの造船所も建造可能と判断されたが、最終的に建造・技術・管理面ですぐれる福州市の福建省船舶工業会社が従事することになった。

かつて唐船が長崎に入港すると船内にまつられた媽祖神は、出航までの間、長崎市中の崇福寺などに奉護されていたという。1989年4月長崎に運ばれた「飛帆」は、そうした故事にちなんだ媽祖祭りの再現や子供たちの洋上教室、佐世保開港百周年イベントなどで活躍したのち、2011年の帆船まつりを最後に解体された。建造から22年、木造の構造船の寿命とはおよそこれぐらいなのだろう。

2000年代にはいると、「緑尾毛号」という鄭和の西洋下りの船を建造し、2005年ごろにかけて東南アジアの各地をまわるなど、中国では浙江省舟山でも明船を原寸大で復元し、イベントなどで利活用する動きが高まっていく。

2016年、20数年ぶりに訪れた中国では、上海の高速道路網の急速な発展に目をみはるとともに、舟山列島の主要部には橋が架かり、架橋離島が格段に増えていた。漁船では鉄船が数多くみられ、木船は小型漁船のほか、鉄船とのほしけ用に櫓こぎ小舟がみられる程度である（写真25）。

舟山で在来工法を継承する木造船所・岑氏木船作坊を訪ねる。木造船業をはじめて第4代にあたる兄弟は、これまで1,000艘近い実船を造ってきたという（写真26）。造船所内に展示された「岑



写真 25 舟山市定海港の鉄船と小型木船
舟山 2016 年

港の船は鉄船が多い。その間をはしけ用に槽こぎ小舟がゆく。ビルが立ち並び、都市化が著しい。



写真 26 舟山市の木造船所 舟山 2016 年

岑氏木船作坊、多数の職人をかかえて4代目の兄弟が運営する。コンクリートのたたきで線図をかき、板を木取する。サンパンやジャンクの実船以外に模型も造る。福州、雲南、杭州等中国全土、海外からの注文にも対応している。

氏の家族史」によれば、1900年に初代岑明賜が小さな造船所をはじめたときは漁船など小型機帆船を主に建造し、2代目岑阿友は1915年より中型機帆漁船を主に製作していた。3世代目となる子供たちは4人、うち1人が女性で、きょうだいは3代目後継ぎとなる1936年生まれの岑全富とともに、いずれも木造船業にかかわってきた。父の指示にしたがい造船に従事する一方、帆の縫製や麻縄ない、板どうしの水密を保つため、中国船建造には欠かせない充填材である油灰の製造、麻縄の充填などの作業を分担しあい、家族総出で多いときには1度に8艘の漁船や運搬船を建造していたという。

4代目となる現在は、全富氏の息子で1956年生まれの兄・岑国和氏と1963年生まれの弟・岑武国氏が共同で運営する。2002年に木造船所の再編がなされ、明代の鄭和の西洋遠征に用いたという「緑眉毛・朱家尖号」の復元建造を手掛けると、国内外にもその名が知られるようになり、中国でも数少なくなった伝統的な木造船技術の伝承者としての立場を確立していった。2007年には舟山の木造船技術は、浙江省の無形文化遺産として認定され、2011年には国の文化輸出プロジェクトにおける中国古帆船の研究建造センターとして当造船所は位置付けられた。2008年には伝統木帆船づくりの無形文化遺産の認定をうけ、2009年には父・全富氏も船模型製作の技術伝承者として浙江省の認定をうけるにいたった。

本造船所は、近年政府の協力をえて現在の新工房に移転した〔人民中国 2016〕。大型のジャンク船を造れるだけの規模の大きな木造船所で、舟山のローカルな需要にとどまることなく、福建の養殖用の漁船や雲南の観光船、杭州の運河観光船など中国各地の遊覧船や、洋式ヨットなど海外からの注文も受け、模型を含めた幅広い木造船造りに特化している。

たとえば、2007年には日中友好35周年を記念し、長さ15mの遣隋使船が建造された。2008年には、杭州の運河観光に使われる長さ8mの手こぎ船を6艘製作し、2010年に開館した上海中国航海博物館の全長31.3mの明代福船も手がけた。

2015年には紀元前400年から紀元100年くらいにかけて成立していたとされる雲南の滇王国時代の伝統船を、出土事例などを参考にアレンジし、池の遊覧用として長さ6.6mの屋形船を建造している。

大型のジャンク船では香港からの注文を受け、かつてジャンク船で操業していた事業主が個人用に発注したものが完成し、港に浮かんでいた(写真27)。このように中国の木造船需要は、博物館

の展示用、歴史をたどる記念事業用、遊覧用へシフトしているのが実態である。

国土が広い分、日本以上にダイナミックな展開と潜在的な建造需要が見込まれるとしても、中国でも木造船業は、ローカルな需要を満たすというよりも、広域の注文を広くひきうけることで成立していることがわかる。

1989年から91年の訪問当時、中国は、大型在来船の木工技術者の減少に危機感をもちつつ、近代造船にかかわってきた中国造船工程学会が『船史研究』の発刊や国際帆船史会議を開催するなど [Deguchi1991]、中国在来の木造船の歴史文化研究を積極的に推し進め、技術継承の体制の見直しをはかった時期であった。2000

年代にはいと、市や省、国における船大工の文化財指定の取り組みが進められ、そうした積み重ねの結果、2010年、中国ではジャンク型船の水密隔壁をもった木造船技術をユネスコの「緊急に保護する必要がある無形文化遺産の一覧表」に加えるまでになったのである。



写真 27 ジャンク船の新造船 舟山 2016年

香港の船主の注文で建造された。もとジャンク船で運搬をしていた人だという。大型のジャンク船は実用というより観光にせよ個人使用にせよ広い意味での「遊び」の領域にシフトしている。

5. 東アジアの木造船文化継承のゆくえ

2017年7月、日本船舶海洋工学会は、日本の「ふね」遺産の第1回認定をおこない [平山ほか2016]、機関搭載浮揚状態で現存する最古の日本建造練習帆船である「日本丸」や明治期のレンガ積みドックである旧浦賀船渠（株）のドックなどのほか、大阪の復元菱垣廻船「浪華丸」を日本の「ふね」遺産として認定した。浪華丸は江戸時代の弁才船を忠実に原寸復元した全長29.9mもの木造船で、和船史研究者や設計専門家の船体監修のもと、気仙沼の船大工集団が建造に携わり、日立造船住吉ドックで完成させるという大掛かりな事業で、大阪港に浮かぶなにわの海の時空館の中心展示だったものである。現代の知恵を結集したすぐれた展示物でありながら、2000年7月に開館した当館は、観客数が伸び悩み、2013年3月、わずか13年半で閉館された。2017年に閉館後の時空館を訪ねると、駅から続く海岸通りには植栽が成長し、夏の日差しをほどよく遮って、17年の歳月にふさわしい快適空間が生まれている一方、人気のないドーム型の建物はさびつき、周辺の草むらはスズメの住処になっていた。

ひとたび人の手から離れたモノや技術を再び人の手に宿らせることは、多くの困難をともなう。それは博物館に収蔵された現物の課題だけではない。

東アジアでは、今後も各地の木造船が消え、地域で培われたローカル技術を評価し、継承していくとする力は弱まるだろう。

すでに述べたように遊覧も船祭りも、木造船の再生産ネットワークが機能しているところが技術継承をはたしている。日本・中国ともにみられるような、文化財保護の制度を活用し、戦略的に船大工を無形文化財化し、関連する文化群を保全しながら観光に活かす方法は、賢明な方策のひとつである。他方、日本の川下りにみられるような、船頭が船大工を兼務し、双方の技術を継承していく方法もまた、健全な内発的取り組みである。

これらのローカルネットワークで維持する方策が立ちゆかない場合には、遠方からの援護をう

け、技術をつなげることとなる。近年では、沖縄本島平安座の木造船船大工・越来造船が宮崎県油津の沿岸マグロ漁に使われた木造船・チョロを手掛けたことがその好例である。油津は、船造りに優れた杉材の積み出し港として知られた場所でもあり、良材には恵まれる。木造帆船のチョロは地元有志によって2002年に復元され、港祭りや体験学習船として活用されてきた。人気があり、数艘の後続船が地元で造られてきたが、それが困難になった段階で、2016年、沖縄の越来造船のもとへ発注されたという。

「自分はあと30年やれるので、その間に造りたいという人が現れば、いつでも教えるよ。」と越来勇喜さんは語る。船は地元で造れるなら地元で造るほうが、そのあとの維持管理を考慮しても合理的である。沖縄のサバニ漁船やハーリー用のサバニのほか、沖縄北部の帆走運搬船として活躍したマーラン船の原寸復元、沖永良部島の西郷南洲記念館の展示用マーラン船模型などを広く手掛けてきた越来造船は、代を重ねて後継ぎが活躍する数少ない造船所である。沖縄はハーリー競漕がさかんな土地柄とはいえ、船造りだけで船大工稼業がなりたつほど甘くはない。釣船の運営も手掛け、兼業で生活を支えてきた才覚があったからこそ木造船で生き残れてきたのである。チョロは船釘は使わず、ボルトなどを駆使しての工程で、「そのほうが強度が全然違う。今となっては船釘のほうがいいというわけではない」と断言する。

木造船をとりまく今日の状況全般について、勇喜さんは指摘する。「へたににわかが残るよりは、この先滅んだほうがいいのかとも思う」と。また、「川舟を造れますか」の問いに「造れといわれれば、造ります。現物があればね」と答えている。

圧倒的に船大工が減った今日、確かな技術を継承していくことは、想像以上に難しい課題がある。それは船大工が減っただけでなく、目利きのできる人びとがいなくなることを指している。ローカルにこだわることは重要だが、地元で間に合わせることを最優先にすることが必ずしもよい結果になるとは限らないのである。ゆえに技をこころえた船大工同士の広域連携は今後慎重かつ積極的に試されていく必要があるだろう。

以上のように東アジアの木造船は今、遺産化の時代を生きている。

船大工は今まで以上に広域の木造船を製作する責務を負い、その要請に応じられる船大工が生き残ることになる。それは日本も中国も違いはない。とはいえ、その技術継承は10年後、20年後の遊覧や船祭りの現場を保証してくれるほど確実なものとはいいがたい。

したがって、今後船造りの広域ネットワークは自国内にとどまらず、さらに拡大することも予想される。つまり日本の祭りの屋台やだんじりがすでにそうであるように、日本の木造船を中国で製作するような東アジア規模の技術継承が現実味をもつ可能性は大いにあるだろう。アメリカ人船大工ダグラス・ブルックスの活躍もその一例である [Brooks 2015]。いずれの場合にあっても、ローカルな技術文化をより確実に継承するには、現物や図面、写真などの詳細な学術記録を蓄積しておくことが、未来への備えの基本であり、有意にある。

やがて遠い時間の先に、遠くの確かな腕の、人の手を借りて再び復活するときもあるだろう。その復活の備えとなるのは、写真・図面・文字・現物などの確かな資料群である。それは江戸時代の先人が残した図面や文字記録に基づき実施された弁才船復元（浪華丸）、明代の木造船復元や、宮崎のチョロの建造などの実態となら変わることはない基本である。

日本と中国、韓国、これらの造船技法の連関は、今後、水中考古学や文書史料、民俗技術を含めて多角的に検討しあえる時機にある。韓国は東アジアのなかでも水中考古学の蓄積にすぐれ、他をリードしているし [出口 2008, 2010]、中国ではジャンクに代表される大型木造船文化を将来にわたり、継承していく力で他をリードしている。日本は、地域文化としての細やかな木造船技術継承

と、文字記録や写真記録、現物資料の蓄積量でリードしている。それらは東アジア全体の木造船文化の交流と軌跡、固有性への展開を共同で考えるとき、ともに不可欠な技術資料となる。筆者は現在、歴史学者との共同研究で江戸時代の対馬文書などを改めて検討しているが、そこにはこれまで気づかれなかった新たな発見も生まれている。板と板のはぎめの水漏れ防止に用いる漆喰について、中国では桐油と石灰、麻縄を混ぜた油灰が長年強固に引き継がれてきたのにたいし、日本では対馬や鹿児島などの文書で魚油やフカ油と石灰などを混ぜた漆喰が造船材料として確認される。さらに各地の民俗事例をつきあわせていくと、それらが九州の東シナ海沿岸一帯に広く分布し、日本国内では九州地方のローカルな事例でありながら、中国との連関では東シナ海文化とよべるほどの連続性があり、かつ日本では中国の影響をうけながら、異なる配合へと変化した展開が推測されるのである [出口 2018]。

東アジア海域の交流は国別に分断されていたわけではない。相互の往来により自他の技術が出会い、貪欲に（あるいはやむなく）摂取・変化させ、はたまたその存在を知りながらもあえて取り入れないという判断の連続で文化を育んできた。

今後、東アジアの木造船文化継承は、互いの交流や連携によって新たな関係性の時代を築いていくものと判断している。

参考文献

- 赤穂市立歴史博物館編 2000『坂越の船祭り』
 海の博物館 2003『全国の船大工存在確認調査報告書』
 2005『木造船の造船可能性調査報告書』
 人民中国 2016「100年受け継がれる古い造船の技」『人民中国』インターネット版 http://peopleschina.com/zhuanti/2016-11/15/content_730689.htm (閲覧日: 2017年8月30日)
 出口晶子 1983「諏訪湖の舟—その機能的位置づけ」『季刊人類学』14-1: 50-60
 出口晶子 1987「剝船の発達諸形態の分類と地域類型—日本とその隣接地域を中心として」『国立民族学博物館研究報告』12-2: 449-497
 Deguchi, A. 1991 Dugouts of Japan: Hull Structure, Construction and Propulsion. *Proceedings: International Sailing Ships History Conference*. Editonal Office of 《Shanghai Shipbuilding》 and Editorial Office of 《Marine History Research》, Shanghai, pp. 197-214.
 出口晶子 1995『日本の伝統的船舶—その文化地理学的研究』文献出版
 出口晶子 2001『丸木舟』法政大学出版局 (写真: 出口正登)
 出口晶子 2008a「中国船三態—「天安門」のころ」『新編森克己著作集 第1巻 新訂日宋貿易の研究 月報1』勉誠出版 6-10頁
 出口晶子 2008b「造船技術—列島の木造船、終焉期のけしき」桃木至朗編『海域アジア史研究入門』岩波書店 199-207頁 (韓国語版 崔鉉植訳 民俗苑 (ソウル) より 2012年刊、280-290頁)
 出口晶子 2010「列島の造船と東アジア—十六世紀以前」荒野泰典・石井正敏・村井章介編『倭寇と「日本国王」』吉川弘文館 299-316頁
 出口晶子 2011「生徒たちの木造船—ナリウテンマ新造記」『甲南大学紀要文学編』161: 277-287 (写真: 出口正登)
 出口晶子 2018「対馬藩中村家造船文書「諸船長サ方深サ書附」の漆喰拵えについて」『国立歴史民俗博物館研究報告』209 (印刷中)
 出口晶子・出口正登 2016「和船を活かした河川観光舟運」『甲南大学紀要文学編』166: 193-212
 出口正登・出口晶子 2016「和船を活かした河川観光舟運の実態と将来性」『観光 Re: デザイン』ウエブマガジン <https://kankou-redesign.jp/pov/4673/> (閲覧日: 2017年8月30日)
 平山次清・内藤林・新開明二 2016「日本の「ふね遺産」制定に向けて」『日本船舶海洋工学会講演会論文集』22 (PDF版)
 Brooks, D. 2015 *Japanese Wooden Boatbuilding*. Floating World Editions.
 Worcester, G. R. G. 1955 The Foot Boat of Shaohsing. *Mariners Mirror* 41-3: 222-226.