

5 . アンケート結果からの考察

総括

木造船漁船の全国的な調査としては、明治 28 年（1895 年）に農商務省が行った「日本漁船調査」以来となる。アンケートからは予想以上の現存する木造船と船大工のデータが得られたが、船大工の高齢化は顕著で、今後木造船が必要な磯漁なども FRP 船に替わっていかざるを得ない状況が来ていることを示している。

昭和 40 年ごろからの急激な FRP 船の台頭には、背景に産業構造、生活様式の変化があり、その背後で全国津々浦々で木造漁船が使われなくなり、伝統漁法も消えていったと思われる。

和船文化・技術研究会で議論を重ねた結果、今が木造船の技術、文化とそれに伴う漁労習俗などを記録、保存する最後のチャンスではないかという結論に達し、アンケート調査等をもとに木造船技術の記録、保存等についてのあり方を下記にとりまとめた。

5 - 1 .木造船について

木造船はグラフを見るとわかるように、北と南に多く残存していて、関東、中部などは少ないという傾向が見える。意外なほど木造漁船がまだ残っていたが、小型のものが多く、確実に数は減って来ている。個々のデータを検証していくと二つの傾向が見えてくる。一つは、決して絶対数は多くはないが、現在使用している木造船の比率が圧倒的に高いの



左	函館 平石造船：	ムダマハギ型漁船ダイオロシ（進水式）
右	ムダマハギ型漁船：	津軽海峡沿岸地域で磯漁に使用されている。

は、川、湖の内水面漁協である。それに対して非常に多数である海の漁協の木造船の比率は低い。

二つ目に、海の漁協において集中して多数ある大部分の木造船は磯船であって、地先の磯でアワビ、サザエ、ウニを捕るなど近距離での船が多い。特に北海道、東北地方に集中して見られる。これらの状況を鑑み今後精査して、対応を考えていくべきである。

5 - 2 . 内水面 (川、湖)について

海に比べ、内水面ではまだ結構木造船が使われているということが言える。一方、その造り手を見ると、年齢構成は海の場合とそれ程変わりはないが、現存数 48 人といたって少ない船大工が数多くの舟を造っているという現状が見えてくる。船大工がいるところでも、一河川につき一人の船大工が残っているかいないかという段階に来ている。つまり、川舟というのは海の船以上に近代化を必要としない舟であり、それは一面からすると遅れているといえるが、むしろこれで十分役割をはたして、木造船そのものが FRP 船や鉄船などに代替されない形で現在まで引き継がれてきたということが読み取れる。そ



新潟県の川船と川漁

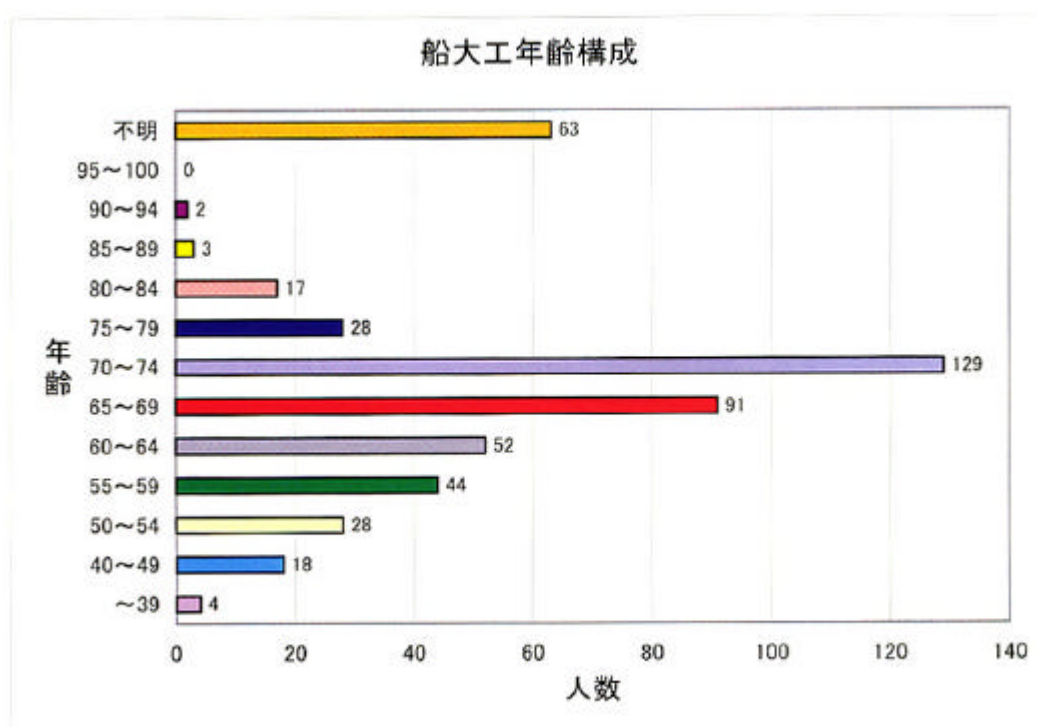
の場合に船大工が一人亡くなった時の打撃は一層大きい。今までにも海船については日本全国規模、あるいは広域に関連する博物館などが出来上がって、資料が集積されていく傾向にあるのに対して、川舟の技術保存はこれまで比較的小規模でしか進んでこなかった。

こうした現状から、もう少し川舟を重点領域として含めていく必要がある。内水面の造船技術においては、それぞれの河川、上中下流域でも形が違う。それらが川の自然と関わるだけでなく、人々の生活の営み方と関わり、使い手と船大工と相互のやり取りの

もとで今ある形の船が出来上がったと言える。従って、単に造船技術だけを見るのではなく、そこに付随する様々な生活文化を念頭に置きながら今後の調査内容を決めていくことが肝要である。

5 - 3 . 船大工について

予想以上に船大工はまだいることがわかったが、非常に高齢化しているため手放しにでは喜べない現状があるという調査結果になった。船大工の年齢構成を見ると 65 歳以下は激減する。このことは、10 年経ったら船大工の技術が絶滅してしまうことをあらわしている。



一地区に船大工が1人というのが圧倒的に多い。2人、3人のところもあるが、相互の連携がとられているとは限らないし、木造漁船の造船における後継者難の現状から、現在の船大工が亡くなると一挙に断絶がくるのではないかという危うさを感じられる。

70~74歳の年齢層が船大工としての実績が最もあり、昭和20年代以降ぐらいの船を実

際に扱っているのではないかとと思われるが、戦前の船を建造できる人となるとかなり数が限られると考えられる。この層が存命の間に何とか後継者を養成なり、技術の保存、記録などを考えていかなければならない。



船大工道具は、家大工の道具には見られない特殊なものがあり、総じて頑丈である。

また、このデータに載っていない方もおり、そういった方々はもう 20 年以上船を造っていない、現役ではない方々なので漁協の調査の網をくぐってしまっている。まだ健在で、頼めば造れるという方がある程度抜け落ちている可能性もある。現役だけでなくリタイアした方々から聞き取り調査をしていくことも考慮すべきである。

5 - 4 . 技術の継承 保存 記録について

木を使っの技術と文化というのは人類が生きてきた過程で基本的なものであり、そういったことから木造船の技術は将来にむけて何らかの形で保存し、活用できる状態にしておかなければならないであろうと考えられる。まず何を最優先課題にするのか考えた場合、何よりも造り手がいなくなってしまうという問題への緊急な対応であろう。調査で時間を取られている間に復元の着手が遅れ、



船大工道具と建造工程の展示：みちのく北方漁船博物

船大工の方が亡くなってしまうという事態が一番怖い。技術者がいなくなるという側面に照らして、優先箇所をリストアップし、実際に船を作ってもらおうという事が急務であろう。もはや技術継承といっても続いて造られる見通しまで立てられる段階ではすでになくなってきている。船大工の継承が出来ないまでも建造と収集、記録保存する最後のチャンスである。

また、一般的ではないが競争用また神事用として木造船を使っていけば、船が残せて技術の伝承が可能になってくる。数箇所ではあるが、ペーロン船など競争用の船を造っている長崎や北海道の船大工は、存続していく可能性がある。



長崎県壱岐郡郷ノ浦町 木造船2隻による競漕 櫓4丁

櫓こぎ体験教室などで、子どもたちを集めて船の使い方を体験してもらい、そのための船を定期的に造っていくことで技術伝承に繋げていく。展示するだけではなく、建造の過程、使っている状態の船を見せることは意義あることである。こういったことは活動が継続されていけば、使われている船の維持管理が必要となり、それをうまく利用すると修理する、造り代える、ということで技術伝承に繋がる。実際に使われている船大工技術



三重県鳥羽 海の博物館 櫓(ろ)漕ぎ体験



と単なる記録との間には大きな違いがあるので、復元するにしても単に形だけ復元すればよいというものではなく、使われ方で含めた木造船の記録が必要である。

三重県鳥羽 海の博物館 櫓(ろ)漕ぎ体験

全国の木造船の分布を調査し、記録する場合、同系統の船でも地域によって名称、呼称が違う、形が違うという難しさを考慮しつつ物と造る技術を調査して残していく必要がある。また、どれだけのどういうタイプの船が、どの地域において、どういう広がり、どういう漁に使われて、どのように伝播をしているかという全国の船の分布を何らかの形で、今までに出ている文献、資料、報告書と折り合いながら全体的に調べることも必要である。



東京 船の科学館 和船コーナーでの丸木舟の展示



秋田県男鹿の丸木舟

青森県泊の丸木舟

その中で、日本の代表的、基本的な木造船の形を復元してある程度残していけば、一つの見通しを立てることができるのではないと思われる。

一方、すでに使われていないが現存している木造船を、出来ればその地区の博物館などに呼びかけをして一隻でも残せるような手立てを講じていくことも必要である。



東北地方北部並びに北海道渡島地方を中心に漁船を収集し、保存展示
しているみちのく北方漁船博物館（青森）

船大工の技術の中で、大きな比重を占めるものに、船の図面（板図若しくは紙図面）の作成がある。板図は板に描かれた船の設計図である。船の図面には船大工の知恵が盛り込まれたおり、漁の種類や海的环境に対応した船型を知ることができる。ただ、船の図面は磯船などの小型船では作成されないことも多く、既存の資料も極めて少ない。

そこで、全国の船大工の方々に、通常は船の図面を作らない小型船も含めて、自分が造船した各船種の板図、又は紙図面を新たに作成していただくことにより、これまでにない多くの船種、船型の基礎資料を収集保存することが可能となる。

これらは今後、木造漁船を復元建造する際の、貴重な手がかりともなる。船大工がいて費用があれば舟は造れるが、問題はだれが記録して活用していくかということになる。その受け皿になり得る可能性があるのは地域の博物館だが、そのためには記録づくりのノウハウ・マニュアルが必要となってくる。

また建造する場合、必ず一人ではなく若い後継者も一緒にということを条件にするのも一つの方法であろう。出来た船はどうするのか。どこかに展示することが重要だが、でき

ればその船が使われていた地域の博物館などで、展示していくことが地域の歴史、文化を継承していく点からも望ましい。

実測として木造船を残すということは完全な形では難しいかもしれないが、ボランティアを集めて船を実測して図面化する講習会をやり、全国統一した方法で作成した図面を保存し、それに基づいて造られた模型を展示するという方法が考えられる。



実体験に基づく話と和船の造船技術の実演：みちのく北方漁船博物館

5 - 5 . 木造船の建造 収集 復元 保存について

木造船の建造・収集・復元・保存にあたって必要と思われる考え方は、下記のとおりである。

- (1) 海・川・湖・潟にまたがり、地域的にも偏りのないように選択に配慮する。
- (2) 技術的には、丸木舟系統、板舟系統双方に技術をふくめる。
- (3) 緊急性の高いものを優先する。具体的には、
 - * 儀礼用の舟よりも、その土地の実用に使われていた舟。船大工は健在だが、生活上必要とされなくなり、造られなくなっているものを優先する。
 - * 過去に記録・現物保存がゆきとどいていないものを優先する。
 - * 造り手が減少し、他にかわりがないもの、あるいは技術伝承をはかるため、若手船大工が参画可能なものを優先する。
- (4) 建造にあたっては、いわゆる博物館価格ではなく、建造者に主旨をよく理解していただき、地元価格で製作にあたってもらう。現物収集の場合も、極力無償譲渡を優先する。
- (5) 建造・利用に関する調査記録（写真・図面・文字）の充実をはかるため下記の項目内容を整理しマニュアル化する。
 - 「復元建造時における記録方法の統一化」
 - ・映像記録の項目の整理
 - ・部材の数値化の方法
 - ・図面の保存
 - 「復元・保存する船の歴史的背景、漁労習俗等の調査」
 - ・地元の産業とのかかわり
 - ・地元漁業における位置付け
- (6) 造られた舟は、博物館等に保存展示する。
- (7) 建造・利用に関する調査研究成果は、広く一般向けの本として公刊し、海洋文化の啓蒙に資する。