

## 伝統的な造船技術の継承方法 —静岡県船大工を事例として—

及川晃一※

### はじめに

近年、多くの研究者が伝統的な造船技術の記録を試みている。今日では木造船が使われなくなり、船大工職人の数も減ってきたからである。筆者も他の研究者同様に、船大工職人からの聞き取りを実施してきた<sup>①</sup>。

多くの先行研究や報告書には造船工程や造船儀礼に関することを中心にまとめられているが、伝統的な造船技術を今後どのようにして継承していくのかという方向性についてはあまり触れられていないように思えた。船大工職人は衰退していく造船業をどのように思っているのか。また船大工職人は造船技術の継承を試みてきたのか。もしその試みがあったとするならば、その記録や方法は重要な資料となりうる。その事例が静岡県焼津市で確認できたので、本論でまとめていくことにしたい。

本論の構成は、まずフィールドの設定と概況を述べ、2人の船大工から聞き取りを行なったのでその報告をしていく。そのうちの1人が相良町の御船神事とかかわりのあったというので、それを報告していく。以上が全体的な流れである。

なお「舟」と「船」という文字の使い分けについてだが、原則として「船」を使用することにした。ただし引用する場合に関しては、原文のままとさせていただく。また人名の敬称については、研究者のみ省き、語り手に関しては「氏」を付した。それは、研究者なのか語り手なのかを明確に区別させるためである。

### 1章：フィールドの設定と概況

#### 1節：フィールドの設定理由

まずは筆者が静岡県をフィールドとして設定した背景について、述べることにしたい。日本国内で初めて船の動力化に成功したのは、明治30年代で静岡県内だったと言われている<sup>②</sup>。それまで風に頼っての航行だったのが、機械を頼るようになった。筆者はそこが造船技術を大きく変えた時期だと考えている。

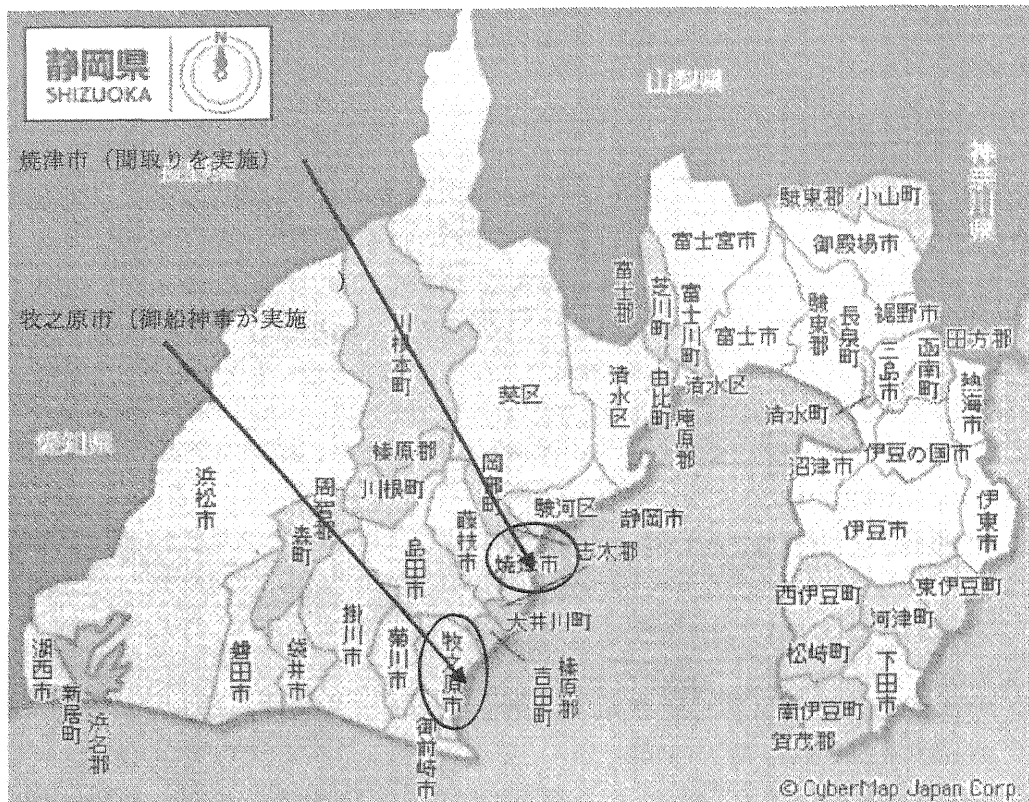
しかしそれだけが理由ではない。静岡県焼津市には、元船大工で現在は研究所で和船の歴史研究をしている近藤友一郎氏<sup>③</sup>がいるからである。後で詳細を述べるが、同氏は造船業を辞めた

---

※神奈川大学大学院歴史民俗資料科学研究科博士後期課程

後、伝統的な造船技術を後世まで残したいという希望に基づいて自宅に和船研究所を設立した。つまり近藤氏への聞き取りを行なうことによって、動力化が行なわれた当時の様子が明瞭になると考えたので、フィールドを静岡県に設定した。

## 2節：フィールドの概況



地図 1：調査地

\*CyberMap Japan Corpより作成

では静岡県の地理について、『角川日本地名辞典 22 静岡県』を用いて、まとめておくことにする。静岡県は日本のほぼ中央、東海地方東部に位置していて、赤石山地や富士山を背景に、駿河湾・遠州灘・相模灘などに面している。県域は南北に約115km、東西に約150kmに達している<sup>(4)</sup>。また垂直的には、3776mの富士山と深度約2500mの駿河湾口付近の海底地形を踏まえれば、比高であるといえる。

このように恵まれた海岸線を利用して早くから漁業が発達してきた。和船を使った漁業がいつから始まったか定かではないが、静岡県相良町では「御船神事<sup>(5)</sup>」が江戸時代から行なわれていることを踏まえれば、それ以前から漁業が盛んであったことが推測できる。

その中でも焼津市は駿河湾に接している。焼津港と小川港があり、今日でも多くの漁船を見ることができるが、木造船は使われていない。1889（明治22）～1901（明治34）年までは焼津村という自治体名で、1889（明治22）年には通漁規約が駿遠豆漁業者と三宅・神津島漁業者の間で結ばれ、組合が設立した。その後、昭和26（1951）年までの間に、石油発動機付漁船や鋼鉄船の建造が開始され、遠洋漁業が盛んになった。

現在でも木造船を建造したことのある船大工職人から話を聞くことは可能であり、今回木造船の建造に携わっていたころを話や引退してからの生活に関する話を聞くことができたので、以下でまとめていくことにしたい。

## 2章：近藤氏への聞き取りから

近藤氏は船大工としての職人を引退してから、船大工道具を展示したり、和船模型を製作して博物館へ寄贈することによって伝統技術の継承を試みてきた。まずはそのライフヒストリー<sup>⑥</sup>を分析してみることにする。

### 1節：近藤友一郎氏のライフヒストリー

近藤氏は昭和3（1928）年に静岡県焼津市で生まれた。その頃は先代（語り手の父親）が造船所を経営していたが、近藤氏が6歳になり地区内の尋常小学校へ入学した同年に造船所を閉めた。尋常高等小学校（2年制）を卒業した後、焼津造船へ就職したが、4年ほどで退社し清水市内の昭和造船へ入社した。そこで造船技術だけでなく設計や柔道も習った。昭和造船で働いているときには、同時に名古屋で造船に関する研修を受けていたので、掛け持ちで通っていた。今日のように新幹線が走っていなかったのだから、移動にかかった時間も相当だったという。6年ほど働き24歳のころ退社し、三光造船（大阪市）に入社した。そこでは木造船だけでなく、鉄船の建造技術を中心に教わった。

このように転々としながら多くの造船技術を学んだ後、26歳で焼津に戻ってきた。その際に焼津市鯛ヶ島<sup>⑦</sup>で造船所を設立した。しかし当時は小型船の方が、大型船よりも需要が高いと判断したので、伝馬船<sup>⑧</sup>等の小型木造船を中心に建造してきたという。事実、近藤氏によれば大型船よりも小型船の方が依頼数は多かった。近藤氏は設計も学んだ経験があったので、同時に建材業も営んだ。43歳（1971年）になると造船所を鯛ヶ島から焼津市南部の小川港付近に移した。その後、14年ほど造船業を続けたが、57歳のときに造船所を2社に分けて売却し近藤氏は船大工を引退した。うち1社はすぐに倒産してしまったという。

近藤氏は職人としては引退したが、和船へのこだわりは現役時と変わらぬものだった。そこで自分で自宅を改装し和船研究所を設立した。日本全国の和船に関する資料を集め、そこから和船模型を復元するというのが、近藤氏の試みである。多くの研究者と話すだけでなく文献を読んだり、研究者と一緒に調査へ出かけるたりすることもあるという。日本民具学会をはじめ

とし、いくつかの学会や研究会に所属していることも和船の歴史研究に対する意気込みと考えるとよいだろう。

近藤氏は現在までに川船・海船合わせて約60種・120隻以上の和船模型を製作してきた。その詳細に関しては巻末に一覧を付すことにしたい。

表1：近藤氏の半生

年号	年齢	出来事	備考
1900 初頭	—		・先代が造船所を開く
1928	0	・静岡県焼津市で生まれる	
1934	6	・地区内の尋常小学校へ入学 ・造船所を閉める	
1940	12	・地区内の尋常高等小学校へ入学 (2年制)	
1942	14	・尋常高等小学校を卒業後、焼津造船へ入社	
1946	18	・焼津造船を退社 ・昭和造船(清水市)へ入社	・昭和造船に入ってから設計や柔道を学ぶ
1952	24	・昭和造船を退社 ・三光造船(大阪市)で鉄船の建造をする	
1954	26	・焼津(鯛ヶ島)に戻り、造船所を設立 ・焼津で建材業も開業	・伝馬船等の小型木造船を主に建造
1971	43	・造船所を焼津市の小川港付近に移す	
1985	57	・造船所を2社に分けて売却	・うち1社はすぐに倒産
1985	57	・焼津市に木造建築を建てて和船研究所を開く	
1985以降	—	・学会や研究会に参加して学んでいる	・日本民具学会、静岡県民俗学会、東海民具学会、瀬戸内海歴史民俗資料館友の会、日本ボトルシップ協会に所属している。

\* 近藤氏への聞き取り調査から作成したもの

\* 語り手の記憶に基づきながら、今後も詳しく作成していく予定である。

## 2節：技術者としての日々

父親が経営していた造船所は近藤氏が6歳のときに閉めてしまったので、外に出て修業をするしか方法がなかった。昭和20(1945)年過ぎからは木造船よりも鉄船の需要が伸びてきたので、近藤氏の代は木造船と鉄船の両方の建造技術を覚える必要があったという。そのためにいくつもの造船所を転々としていた。

近藤氏が木造船と鉄船の建造技術を覚えて自分で造船所を開いたのは、一度閉鎖した先代の造船所を復活させたいという願いや祈りの込めながらだった。だからこそ建材業との兼業を試

みたり、造船所の移転をしたりしてまで造船業にこだわったが、1980年頃になると造船業の将来は厳しいと感じた。それは漁業が長続きしないということを予測してのことだった。

近藤氏によれば<sup>(9)</sup>、

大井川から砂利を運搬船が150tから200t、300tくらい一生懸命運んでただよ。…それでね、それがだんだん減ってきた。っていうのはもう景気悪くなる証拠なんだ…もう船も駄目だしね。そいでね～あぁ…これじゃもう、造船所ってのは駄目になるなって思ったもんで…ポって辞めちゃったよ、わしは。それでもう…他所のところに売っちゃっただ。

という。砂利は東京等の関東圏へ運ばれ埋立等に使われていたというのが近藤氏の見解である。砂利運搬船が通るといことは水面下の環境を大きく変えてしまうので、漁業への影響は大きいと示唆していた。つまり漁船の建造や修理を中心に行なってきた近藤氏にとって、漁業の衰退は収益全体に関わることだったので、造船所を閉めるに至ったのである。

### 3節：技術者から研究者へ

造船所を閉めたものの伝統的な木造船の建造技術とそれに関わる伝承を後世に伝えたいという思いで、自宅を改装して和船研究所を設立した。元々が船大工職人だったということもあり、多くの船大工道具や図面等の資料を持っていたので、まずは造船に必要な道具の展示を行なった。

しかし近藤氏が特に力を注いだのは、和船模型の製作である。

単に道具残すだけじゃ、和船は写真とか絵図でしか見られなくなってしまうだ…。そうすると後世の人々は実物を見たことないから想像できないんじゃないか…そんだと、いくら道具残してもなぁ…。

と近藤氏が述べた<sup>(10)</sup>ように、いかに実物、もしくは実物に近い形で後世まで伝統的な造船技術を残していくかが問題である。

そこで模型製作で話者が行なった工夫をいくつかあげてもらった。

まず使用する模型製作に使用する木材は、実物の木造船建造に使うのと同じように、地元の木を使っているということである。近藤氏は現役の時に静岡県内の木材を使用していた。同じ地域内の材料にこだわっていたが、これはできる限り地元の材料を使うことによって、船にも地域性が出るという。

次に外観にこだわるだけでなく、技術にもこだわるということであり、船の内装や木目の幅などまで実物をそのまま縮小させて製作してきた。木目の幅というのは船自体を1/10にしたときに木目の幅も1/10にするということである。そうしないと実際の船ではどのくらいの木目だったのか、継承できないからだという。

#### 4節：研究者としての日々

近藤氏は船大工としての職人を退いてから自宅を改装して和船研究所を設立してきたが、模型の製作だけでなく、和船研究会や日本民具学会他多数に所属している。

まず和船研究会に入会したのは、各地域の和船に関する情報交換が目的だったからである。多くの和船研究者と接点を持つことによって、様々な地域の和船に関する情報を得ることができるという。その結果が模型製作に繋がっていると考えて良いだろう。巻末で「近藤氏製作の船模型一覧」であげたように、様々な地域の和船を製作してきたことが分かる。また安宅船<sup>11)</sup>のような近世の船模型の製作も行なっていることから歴史研究に対する心構えが読み取れる。和船研究会を地元焼津で開催したこともあり、実際に和船研究所を他の研究者に見学してもらったこともあるという。近藤氏が研究会で和船に関する情報を収集していただけでなく、研究者同士で交換し合っていたということも分かる。

次に日本民具学会に入会した経緯だが、和船そのもの以外にも情報交換が必要だと近藤氏が感じたからだった。例えば漁船であるならば、実際に船を使って生業を営む漁師への聞き取り調査が必要になってくる。他にも神社に奉納されている船絵馬に関する調査等の調査が必要である。近藤氏はこのような調査の必要性を感じ、研究者とともに調査に出てきた。これは近藤氏の自宅に保管されている多数の絵馬からも調査の数が窺えた。また学会に所属するということは各種博物館学芸員との会話の機会も増えるので、和船研究所の展示方法も学ぶことができるという。

このように職人を引退して研究者になってからは、近藤氏自身が造船に使ってきた伝統技術を後世に残すために、多くの研究者と接点を持ち情報交換するという目的をもって学会や研究会に参加している。言い換えると、和船の歴史研究だけにとどまるのではなく、世間に技術を伝えるという意味では教育普及活動を行なっているということになるだろう。

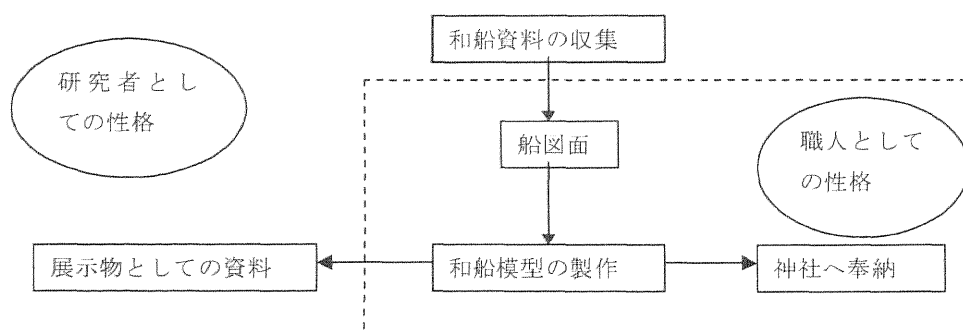


図1：近藤氏の活動

\* 近藤氏への聞き取りより作成

\* → は語り手の活動を表す

\* …… は職人としての性格と研究者としての性格を分類したものを表す

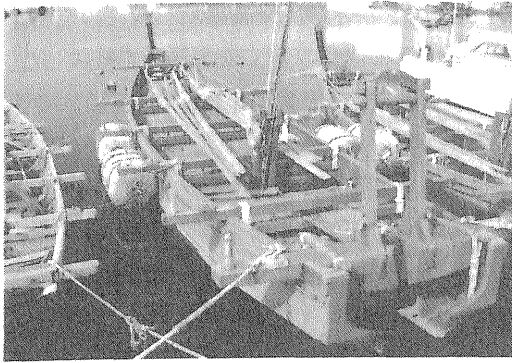


写真1：近藤氏建造の木造船（後方部から）  
\*平成18年（2006）8月4日 焼津港にて撮影

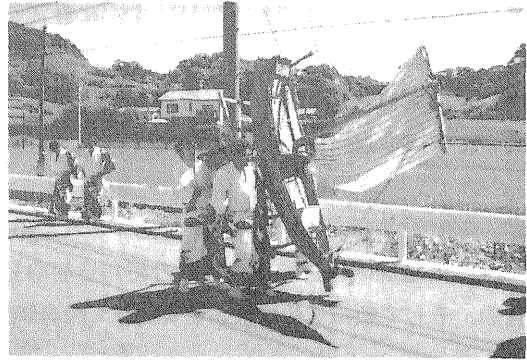


写真2：近藤氏製作の模型（御船神事に使用）  
\*平成18年（2006）8月15日 静岡県相良町にて撮影



写真3：近藤氏製作の模型（展示の状態）  
\*平成18年（2006）6月18日 近藤和船研究所にて撮影

以上が、木造船の建造に携わってきた元船大工職人の一事例である。技術者としての性格と研究者としての性格の両面を持った事例を紹介したが、次に現役の船大工職人の事例を紹介することにしたい。

### 3章：飯田氏への聞取りから

#### 1節：飯田昭一氏<sup>(12)</sup>のライフヒストリー

飯田氏は昭和2年（1927）に遠州（静岡県榛原郡）で生まれた。父親が船大工だったが、飯田氏に造船の仕事を教えたのは伯父（父親の弟）であった。したがって飯田氏にとっての親方というのは伯父である。

15歳までは地区内の尋常高等小学校に通い、卒業後は造船をするために石川県に行った。そこ

では仕事の基本的な流れを学び、すぐに静岡に帰ってきて、清水の丸東造船所（現在の昭和造船）に入社した。そのときに現在の仕事場と同じ場所に昭和造船の分工場を建てて経営した。約3年は昭和造船で働いていたが、終戦間近になると清水も空襲が絶えなかったという。そのため、実家の遠州に戻ってから約5年は、親方の手伝いをして過ごした。

23歳くらいにはほとんどの仕事内容を覚え、焼津へ婿養子にきた。養父も船大工だったというが、飯田氏が養子に来て間もなく他界されている。そのときの養父の年齢は40歳だったという。

飯田氏は焼津に来てから当時の昭和造船の分工場で作船をしてきた。途中、昭和造船から港造船、そして飯田造船に社名を変更して今日に至っている。

表2：飯田氏の半生

年号	年齢	出来事	備考
1927	0	・遠州（静岡県榛原郡）で生まれる	・父親は船大工
1933	6	・地区内の尋常小学校へ入学	
1942	15	・地区内の尋常高等小学校を卒業後、造船の仕事を求め石川県へ行く。 ・すぐに戻り丸東造船所に入社 ・焼津に分工場を建てる	
1945	18	・退社し実家に戻る	・空襲がひどくなる
1950	23	・造船の仕事の一連を覚え焼津に来る（婿養子として） ・義父が他界	
1967	40	・昭和造船から港造船に名称を変更	・一時的に工場を閉鎖させた
—	—	・港造船から飯田造船に名称を変更	

\* 飯田氏への聞き取り調査から作成したもの

\* 語り手の記憶に基づきながら、今後も詳しく作成していく予定である。

## 2節：船大工職人としての一人前

飯田氏は船大工職人としての一人前について以下のように考えている。

やっぱり仕事を始めて10年にかかるだろな…。技術はできるよう～なるだよ。図面も描けるようになるしね。でも現場に慣れるには、10年かかるだよ。

と言う<sup>13)</sup>ように、一人前の職人になるためには仕事を習い始めてから10年にかかると指摘する。どんなにスキルが高くても臨機応変に行動できなければならないという意味であるが、海船を建造するのか川船を建造するのかという違いにも影響されるという。川船は造船場を一人でも



って、全て一人で仕事をこなすこともあるが、海船の場合にはそういうわけにはいかない。つまり、技術が一人前になったからだといっても、他の職人たちと協力して仕事をこなしていかなければ良い船は造れないという。飯田造船では通常3～4人で経営しており、全員が親族の構成となっている。

さらに飯田氏によれば、昭和25（1950）年ころまでは30トンほどの船を建造していて、そのときには約20人の職人を雇っていたとのことである。このように大型船の建造を手掛ける際に協調性が必要になるということである。

以上から飯田氏は10年の修業期間を一人前の基準とみている。

### 3節：造船所の経営

では次に飯田造船の経営についてみていくことにしたい。飯田氏が多く注文を受けてきたのは、鯖船や鰹船であり、ほとんどが焼津の漁師からの注文だった。ごく稀な話だが、千葉県房総地方に住む漁師からマキアミ漁船の建造依頼もあった。こういった漁船は昭和20（1945）～昭和25（1950）年ころに多く注文を受け、年間で約3～4隻の船を建造していた。飯田氏によれば1隻の船を完成させるのに、約3ヶ月かかるというので、当時は忙しかったと考えてよい。

飯田氏は船の建造だけでなく、修理も同じ場所で行なっていた。ほとんどの漁師が建造してもらった造船所に修理も依頼したというが、稀に他所の造船所に修理を頼む客もいた。建造してもらった造船所が潰れてしまったときに、他の造船所に修理を頼む形になっていた。稀なケースとして進水後すぐに水が漏れたり、不漁が続くと造船所を変えるということもあるというが、飯田氏はそのようなことは経験していない。修理する部分としては、ほとんどが船体の塗装である。塗装することによって腐りにくくなるという。また船を塗装することを飯田氏の奥さんは「船を化粧する」と表現していた。今日でも塗装の依頼があるので、造船所でその姿を見ることができる。船体を塗装することによって腐るのを防ぐのは他の地域でも見ることができる。例えば千葉県浦安市<sup>(14)</sup>では船体にペンキを塗ることによってアオサ<sup>(15)</sup>が付きにくくなると言われ、浮力や速力も違ってくる。そしてペンキを塗るのは水に浸かったり出たりする部分のカジキ<sup>(16)</sup>と呼ばれる部分だった。このように塗装は船の寿命を縮めないようにするための技術の一つといえる。他には船底の傷んだ部分を取り替えるという作業である。修理の依頼を受ける時期は、漁業の合間に集中していた。それは焼津で使われている船の大半が漁船を占めているからである。

次に新造船の建造についてだが、木材は主にスギ・ヒノキ・ケヤキを使っていた。その中でもスギの赤身を多く使い、シラタはほとんど使わない。飯田氏によれば、スギの赤身は油分を多く含んでいるために、水に濡れたり出たりしても腐りにくいからだという。スギを使うのは固すぎず柔らかすぎずで、加工しやすいというのをあげていた。赤身しか使わない事例は川船を建造する船大工に多く見られるが、今回は海船でも見られた。木材は地元の出から調達して山師が伐採している。通常は山師が造船場に売り込みに来て、一度に50～100本の購入を決

めていた。木材の代金は造船場に運ばれてきてから全額を現金で支払うことになっていた。山師が売り込みに来たときに既に伐採されていれば、購入を決めてから約3日で造船場に運ばれるし、まだ伐採されていない状態で山師が売り込みに来ていれば、木材が運ばれるまでに約10日はかかる。

では次に金銭の流れから経営をみていくことにしたい。現在では1隻の船を購入するのに数百万から1千万すると言われている。それだけに船主と船大工の金銭のやり取りは重要である。

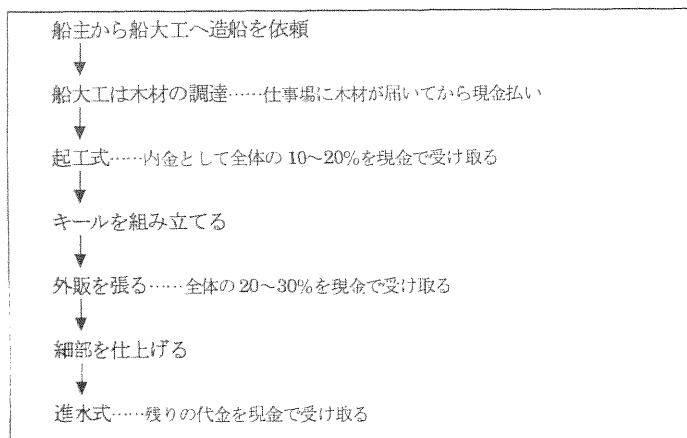


図2：飯田氏が造船してきた船の工程  
\* 飯田氏への聞き取りに基づいて作成したもの

ここで仕事の流れについて説明を加えておくことにしたい。たいてい漁期が終わると次の漁期に備え、船主は船大工へ修理の依頼を入れる。新造船の依頼に関しても漁期に備えるとのことから、前の漁期が終わってからというケースが多い。その際には船の寸法や大きさなど仕様書を書いていく。修理の場合も同様にどの部分を修理するのか、またどれくらいの期間や費用がかかるのかについて決めておく。しかし新造船や修理に関する費用はこの場では払われない。その話し合いが終わると船大工は木材の注文をする。予め伐採されている木材を購入するというのが、船大工が直接確認してからどれを買うのか決める。しかし木材を仕事場まで運ぶのは山師の仕事である。山師が仕事場まで運んで再確認してから全額を現金で払うことになっている。既に伐採されていた木材であるならば、通常3日で仕事場に運ばれていたが、まだ伐採されていない木材を購入すると、約10日はかかるという。

そして起工式<sup>17)</sup>が行なわれるが、このときに内金として全体の10~20%を船主から現金で受け取る。その際に船大工と船主がともに食事をとり、親睦を深めている。飯田造船ではキール<sup>(xviii)</sup>を1本持ってきて、船大工・船主・神主で酒を飲んだという。

起工式が終わった次の日から実際に造船を始める。飯田氏が手掛けてきた船はほとんどキールの構造を持っていて、どちらかといえば和船よりも洋式の技術を用いている。キールに用いる木材は樺や松が多いというのだから、できるかぎり硬い材質を用いたということが読み取れる。

キールの組み立てが終わると外板を張っていく。このときに全体の20~30%を船主から受け取っていた。外板は全て杉材を使っていたというが、それは船首や船尾の湾曲部を造りやすくす

るためである。この部分は板が割れやすいので、蒸気で蒸して柔らかくしてから冷めないうちに肋骨に張り合わせていく。板と板の間に隙間ができてしまうとそこから水漏れの危険性があるので、マキハダを打ち込むことで防いでいた。

外板を張り終わると、残りは細かい部分の製作になる。飯田氏が造船を始めてからはエンジンが付けられていたので、エンジンや機関室など操船に必要な部分と漁に必要な部分の製作に取り掛かった。

新造船が完成すると進水式を行なう。焼津で建造された船はほとんどが漁船だったので、大漁旗をたてることも多かったという。ここで船主から残金を受け取っていた。

以上が飯田氏の伝える、注文を受けてから進水式までの流れである。

#### 4節：造船所の位置と内部

ここまで飯田氏の経験にもとづいて飯田氏のライフストーリーや造船所の経営についてみてきた。今度は飯田氏の経営している造船所がどのような配置になっているのか、まとめておくことにしたい。

まず造船所の位置であるが、静岡県焼津市の焼津港付近に立地している。焼津港といっても少し入りくんだ場所に位置しているので大型船は入れない。造船所の横には船玉浦神社というのがあり、さほど大きくはない神社だが大漁を祈願する神社である。

では造船所の内部を見ていくことにする。

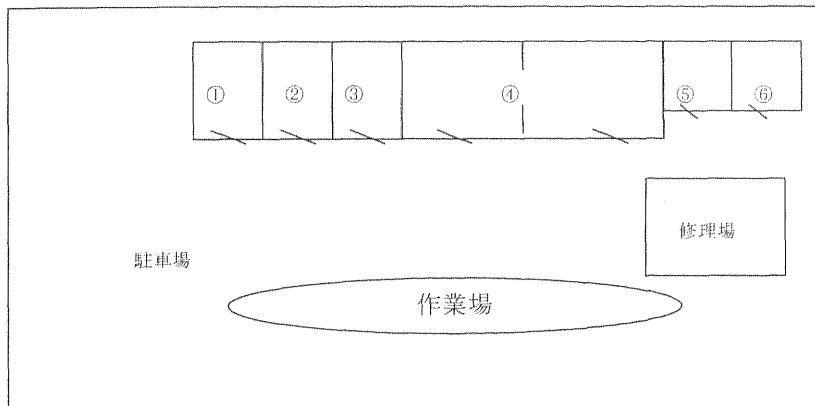


図3-1：造船場

- ①ウイッチ（船を港から作業場に引き上げるワイヤーがしまっている。）
- ②食堂（従業員が食事を取る場所。聞取りはここで行った。）
- ③FRP船（FRP船に関する部品を保管している場所。）
- ④道具部屋（船大工道具全般が保管されている場所。）
- ⑤ペンキ（塗料が保管されている場所。）
- ⑥樹脂（合成樹脂が保管されている場所。）

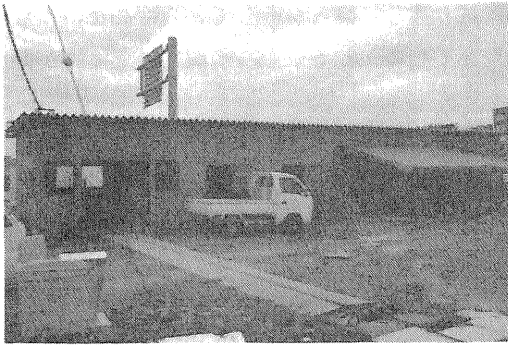


写真 1：飯田造船（外から撮影したもの）

まずは造船場敷地内の位置取りについてまとめておく。

上の図で示したように飯田氏は修理場と作業場を分けている。修理場というのは主に細かい部品を修理するのに使っている。そして作業場というのは新造船や船体の塗装のときに使用している。作業場の下方向が湾になっているが、飯田氏によれば湾で作業すれば進水させやすいという利点を考えているからである。

次に各部屋についてだが、飯田氏は用途によって部屋を分けている。筆者が聞き取りを行なったのは食堂で、通常は従業員が食事を取る。その他に休憩時間や依頼主との話し合いにはこの部屋を使う。

そして少し広くなっている④の部屋が道具を保管している部屋である。ここには造船や修理に必要な道具は一通り揃っていて、職人がよく出入りする部屋でもあるという。この部屋の詳細に関しては後で述べることにしたい。

最後に⑤と⑥の部屋についてだが、ここには塗料や合成樹脂を保管している。普段はめったに使わないので、施錠をして閉められていた。

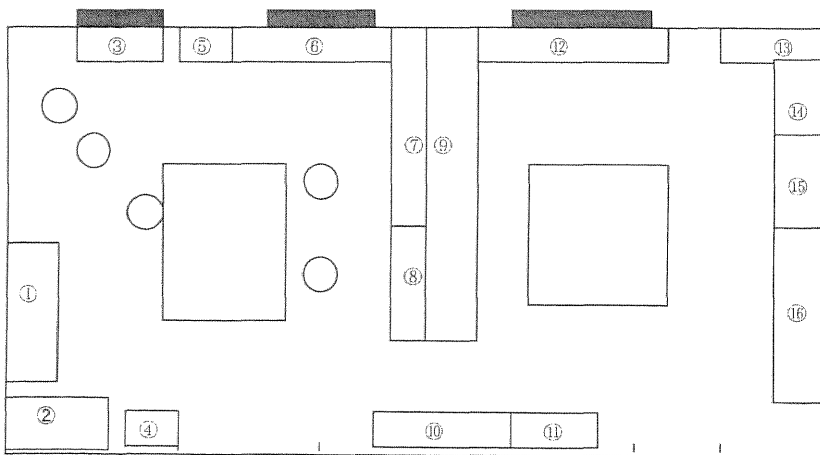


図 3—2：造船場（④の部屋）

- \* 図中の塗りつぶし部分は部屋についている窓を示す。
- \* 図中の番号なしの四角は机を示し、丸は椅子を示す。

- ①埋木
- ②ボルト
- ③船釘
- ④カレンダー
- ⑤時計
- ⑥ジャッキ
- ⑦ボルト
- ⑧作業服
- ⑨道具箱
- ⑩塗料
- ⑪黒板
- ⑫塗料
- ⑬チョウナ
- ⑭ノコ
- ⑮道具
- ⑯電気具

では④の部屋について細かく見ていくことにしたい。ここの部屋は2つに分けていて、ノコギリやチョウナなどの刃物を主に保管する部屋と作業服やボルト、船釘等の小物を主に保管する部屋で区切っている。飯田氏によれば、分けていた方がどこにどの道具が置いてあるのか分かりやすく仕事がしやすいという。

いずれの部屋も大きな机が置いてあり、職人同士で話し合うこともあれば、細かい作業をすることもある。しかし大概の作業は外で行なっている。

上の配置図を見ると塗料の場所が多く疎らになっていることが分かるが、飯田造船では船の塗装作業を多く取り扱ってきたので、いつでも使えるように出しているものもあるという。これは仕事の依頼がコンスタントにあることを示しているだろう。

## 5 節：造船技術の継承（次世代へ）

飯田造船の概要および飯田氏の造船歴についてみてきたが、ここでは飯田氏が次の世代へどのように伝えていくことを考えているのか、まとめることにしたい。

飯田氏には1977（昭和52）年生まれの息子がいる。彼は高校卒業後、飯田造船を手伝ってきた。しかし彼が習得してきた仕事内容はFRP船の修理や塗装が専門で建造ともなるとまだ早い、と飯田氏はいう。まして木造船に関しては全く触れていない、というのが現状である。

飯田氏によればFRP船の建造技術を教えていくことは考えているが、木造船に関しては考  
いないという。その原因の一つとして木造船とFRP船の構造の違いをあげていたが、木造船  
要がないという理由が大きい。筆者もそれに同感で、経営面を考慮すれば需要に合わせた  
やそれに合わせた技術が求められていると考える。

では次世代には木造船の建造技術をどのように継承していけばよいのだろうか。飯田氏  
えるには、博物館等の研究機関が残していくことが最良だということも、需要がないのだから  
津では木造船はますます姿を消すことになる。つまり建造可能な船大工も僅かとなってし  
のである。おそらく飯田氏もこれを指摘しているのだろう。この考えに関しても飯田氏の  
に伺ってみたが、やはり現状で与えられている仕事を覚えていくことが精一杯だという。  
船への興味についても聞いてみたが、まずはFRP船の構造を理解することが最優先であり、  
面で安定を得た後に木造船のことを考えていくべきであると指摘していた。

全国の船大工の中でも比較的若い世代の造船所の事例であったが、次世代への継承方法  
いては今後も注目していきたい。

#### 4章：静岡県相良町の御船神事<sup>(19)</sup>

##### 1節：御船神事の概要

明治4年頃には、船を練りながら神幸の先供をするという神事が行なわれていたとい  
元々、漁師町だった相良地区では、大漁祈願や安全祈願のために神事が行なわれている。  
佐和乃神社で行なわれている御船神事は、檜垣、樽の千石船<sup>(20)</sup>の模型を用いて出船のイメー  
ている。

神事に至るまでの流れは以下の通りである。

日程	行事	備考
8月末から	練習が始まる	・神社に集まり、日曜以外の夜に行なう。
神事1週間 前の日曜	船の飾りつけ	・練りに使う船を出し、掃除や飾り付けを行な
神事2日前	稽古上げ	・神社で食事や飲酒（会合）をして成功を祈る。
神事前日	祝儀集め・宵宮	・遠い家から祝儀を貰う（近い家は当日）。 ・宵宮は前日に柱起しを行う（前夜祭）。
当日（11時 から）	柱起し、帆上げ	・練り歌に合わせ、柱を起していく。歌出者、控 歌組によって行なわれるが、歌出者が歌い、拵 が調子を取り、歌組が受け声をする。
当日（正午す ぎ）	出船（御先供）	・地区内を練りながら進む。
当日（夕方）	入船	・神社に戻り、御船を奉納し終了。

表3：御船神事までの流れ

\*八木氏への聞き取りに基づき作成した

では、御船神事に毎年参加している八木功氏への聞き取りから、御船神事をみていくことにしたい。

八木氏は18歳の頃から御船神事に毎年参加し、今年で30年目の参加になる。御船神事の構成員は、元々は宮前によって行なわれていたというが、現在は飯津、相良、福岡地区の勇士が集まって、保存会<sup>(2)</sup>を設立させている。

御船神事は親方が中心となって仕切っているが、親方の任期が終わるときに次期の親方を指名するという仕組みになっている。基本的に任期は2年で、八木氏も15年ほど前に親方を務めた。その年の神事は親方の腕次第で賑わい等が決まってしまうと言われているが、上の代も下の代も全力で親方を支えてきている。

八木氏が御船神事に参加しはじめた頃は、親方はベテランが務めていたが、現在では保存会に所属する者の数が減ってしまっているのが、若者を上に立てている。その仕組みは5年ほど前から変わってきたというが、八木氏も年功序列よりやる気のある人が上に立つというのを賛成している。

現在所属しているのは、若くても5～10年の参加年数を持つ若者がほとんどで、全くの初心者はいない。したがって毎年、練習がスムーズに進むという利点がある一方で、数十年後は後継者がいるのか、という心配も尽きない。



写真2：柱起し（一番手前は八木氏）

次に運営責任者を任されている藤澤信郎氏への聞き取りから、御船神事で歌われている船歌についてみていくことにしたい。

藤澤氏は40歳の時に飯津佐和之神社の運営責任者を任され、43年目になる。また、相良の歴史教室の会長も平成8～14（1998～2002）年まで勤めていた。大江八幡宮の御船神事は主に海上安全という意味で行なわれているのに対し、飯津では海上安全に加えて大漁祈願の意味も込めている。また神事で歌われる船歌は明治15（1882）年頃に作られ、「これから船が海に出て行

く」という意味が込められているという。そのため、神事に使われるのは千石船で帆をかけて船が波に揺られていく様子を語っている。

船歌の音頭を取っているのが、神事の親方である。親方は船若の会長でもあり、今から30年くらい前には、50人ほどの船若が保存会に属していた。今は何とか保存会のメンバーで構成しているが、本当に相良の歴史を分かっている人はほとんどいないのではないかと指摘していた。

このように保存会の将来が危うい中で、藤澤氏は八木氏に舞台の全てを託したという。八木氏は、若くやる気のある者に親方の座を託すと言っていたが、藤澤氏によれば、八木氏は親方の経験を持っていて、若者の指導もできるとのことから、裏方に回って神事全般を支えてもらっているとのことである。

それでは、ここで柱起しについての説明を加えておきたい。

午前11時頃になると、2隻の御船の柱起しが始まる。図のように保存会のメンバーが並び、親方の歌う船歌に合わせて帆上げまで行なう。出船が12時なので、約1時間かけて柱起し、帆上げが行なわれる。このときに歌われるのは、「那須の与市」や「竹島くどき」という船歌で、藤澤氏への聞き取りによれば、1882年には今の船歌が歌われていたことが文書から分かっている

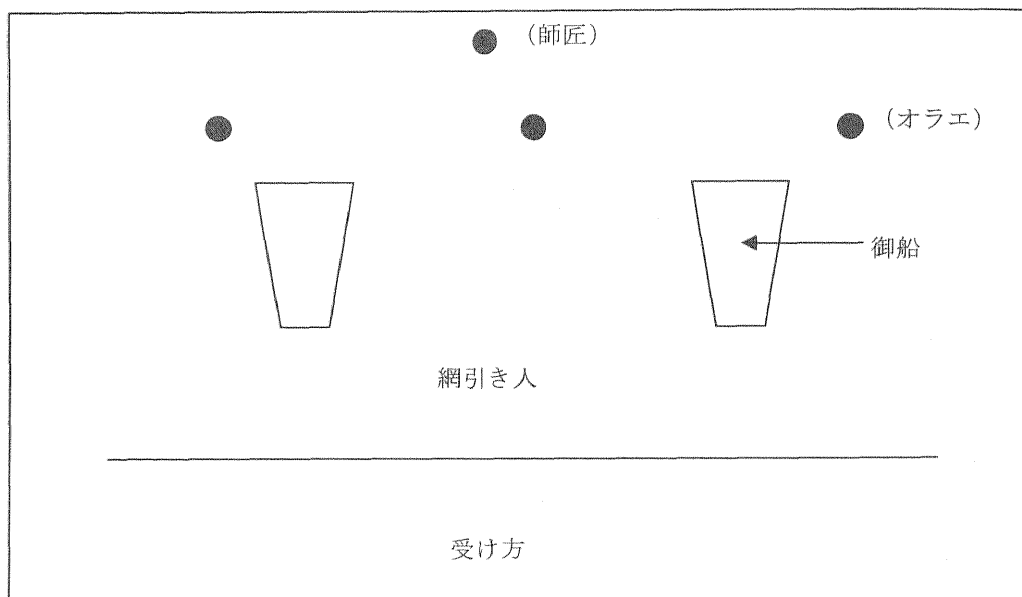
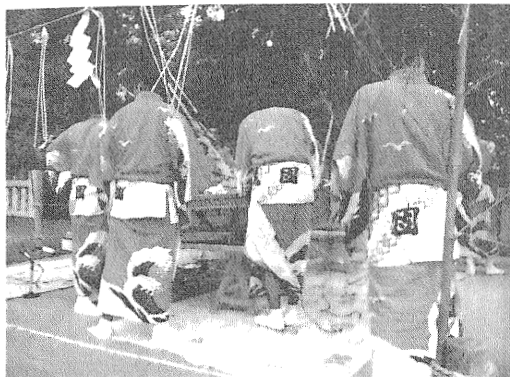


図4：柱起しの並び

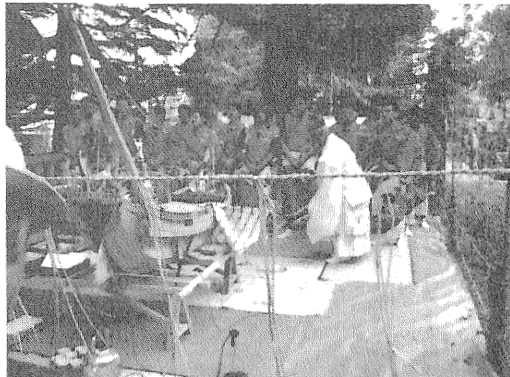
- \* 上部を前方とする。
- \* オラエは掛け声人とも言われる
- \* 周りは忌竹としめ縄でくくられている



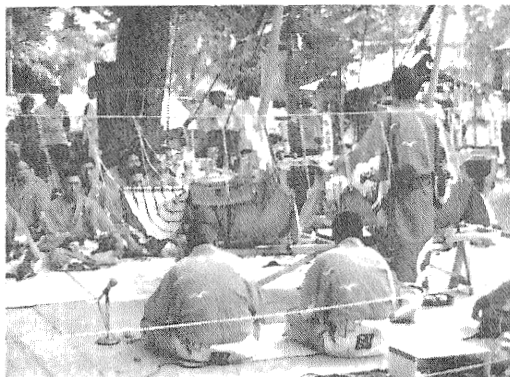
①御船を並べる



②神主に挨拶



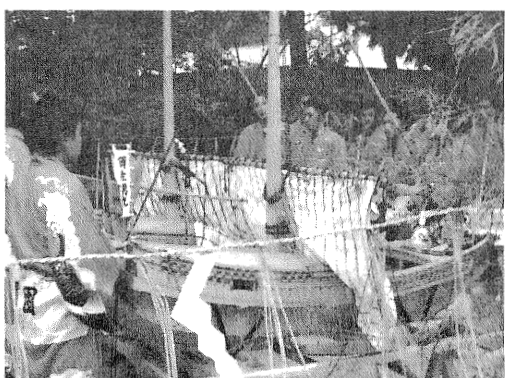
③柱起こし



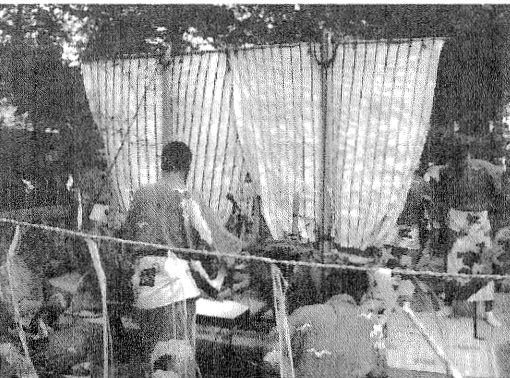
④帆上げの準備



⑤帆上げ



⑥帆上げ完了



## ⑦出船



写真 3：柱起こしから帆上げ、出船まで

- \* 飯津佐和乃神社実施の御船神事
- \* 平成18（2006）年実施時に撮影したもの

次に飯津佐和乃神社で行なわれている御船神事の練り歌を紹介することにしたい。

「ヤンラ目出度イナ」御代はドッコイ 目一出一度のーをーエンソレわが代 枝もエンエン  
栄えノー エン木の葉も  
ヤンラエン ドッコイ

- (1) 「ヤンラ春の始の」初夢にエン着更着山の楠で船を造りて早卸しエン白金の帆柱に黄金のせびをふくませて 御縄手縄が琴の糸 綾や錦の帆を巻いて神の召します船なれば 波も静かにおいも良くエン宝の島へのり込んで万の宝を積み込んで此方の倉へと納め置く  
ヤンラエン ドッコイ

- (2) 「ヤンラ異国の皇帝は」エン臣下にながつてきてんしようの池の表を見渡せばエン秋吹く風に一葉の散りて吹かる、その上にエンち、ぶにのりてき、がにのエン糸引渡る姿より巧て船を造らる、 皇帝御船に召されつ、思ひのま、に目出度うて御代を治めしてその時は御座はりうりう出来し男のエン名付けて祝ひ賜ふべし  
ヤンラエン ドッコイ

- (3) 「ヤンラ或人が」かなはぬ恋に身をやつし昼は人目の繁ければ雨の降る夜も降らぬ夜も 風の吹く夜も吹かぬ夜も来てはその家の門に立つ 門はうたる、かきがねのエンちんからからと早おろし 君は音もなくエンヤこえの鳥の声ばかり しばし心を引きとどめエンなる

と姫

ヤンラエン ドッコイ

これは御船神事全般で歌われていて、その調子は明治の御船神事が行なわれるようになってから受け継がれている。練り歌は地域によって異なりがあるというので、この相良町の特性となっていることが分かる。

例えば、練り歌の(1)で「万宝を積み込んで此方の倉へと納め置く」というところから、この御船神事が単に大漁を願うだけでなく、諸荷物を運ぶ際の安全祈願であったことが窺えるだろう。つまり御船神事は神社で行なわれながらも町中を歩くのは、港との関わりを示していることになる。

このように練り歌を分析することによって相良町の歴史の一部分が読み取れることが分かった。他の地域の練り歌も同時に分析することによって、地域のつながりも見えてくると考えている。

## 2節：近藤氏とのかかわり

第3章3節で述べたように、近藤氏は多くの和船模型の製作に取り組んできた。その中には神社へ奉納されているものもあり、御船神事で使われている和船模型も近藤氏が製作したものだという。柱起しの際に使われる和船模型は、一隻は菱垣廻船でもう一隻は樽廻船である。模型といっても第3章で既述したように、近藤氏はどれだけ実物の船に近づけるかにこだわってきているので、カジやイカリはもちろんのこと、船室や帆までとても精巧に作られている。

後世まで正確な資料を残さなければ意味がない。

と近藤氏が言うように<sup>四</sup>、これは近藤氏が元職人だったので図面を読み取ることができるという利点を活かした成果だと考えられる。

御船神事で使われている模型は毎年使っていると老朽化が激しいので、近藤氏が数年に一度のペースで修理を行っている。とくに出船のときに、大波に揺られるように航行させる真似があると、船首や船尾を激しく上げ下げさせる。大体はそこで破損が生じるという。近隣でも修理をできる船大工職人がいないため、近藤氏が毎回依頼されている。

このように近藤氏は御船神事に和船模型の製作として携わってきた。近藤氏も急用等が入らぬかぎり毎年のように御船神事に参加していることから、近藤氏が安全祈願や大漁祈願のほか和船模型への愛着もうかがえるだろう。それだけ和船の建造や模型の製作に力を注いできたし、こだわりも大きいということが分かる。

## おわりに

本論では、まず1章で筆者が調査したフィールドの設定理由と概況について述べた。2章で

は焼津市内に和船研究所を開いた近藤氏への聞き取りから論をまとめた。そこでは近藤氏のライフヒストリーをまとめるだけでなく、彼自身の技術者としての性格と研究者としての性格について分けて考えることができた。3章では焼津港で造船所を営んでいる飯田氏への聞き取りから論をまとめた。そこでは飯田氏のライフヒストリーをまとめるとともに、飯田造船所の経営や環境について考察することができた。それは飯田造船所の内装や従業員について明確にすることができたからだと考えている。4章では静岡県相良町で行なわれている御船神事の概要をまとめたあと、近藤氏がどのようにかかわっているのか考察した。近藤氏は会長等になっているわけではなかったが、御船神事で使われている和船模型の製作を手掛けていることが分かった。またそこで使われている船模型の修理も行なっているというのだから、近藤氏は御船神事に参加しているといえるし、その意義は大きい。

静岡県焼津市の船大工から聞き取りを行い、さらに御船神事を調査したことによって、焼津で船がどう位置付けられていたのかを見ることができたと考えている。それは焼津や相良が漁師町であると同時に物資の輸送で賑わっていたということである。焼津港の近くや相良町の海岸通りに古くからある商店街が残っていることもそれを裏付けていることになるだろう。

しかしながらいくつかの問題点も残してしまった。まず1章1節で、日本国内で初めて船の動力化に成功したのは、明治30年代で静岡県内だったと言われていることを述べたが、その技術は一体どこからどのように伝わってきたのか、という問題である。それまで風を頼っての航行だったが機械を使うようになったことから海外の技術を導入したと考えてよいのだが、具体的な事例をあげて論証することはできなかった。これについては聞き取りだけでは限界があると思われるので、今後古文書も利用しながら分析していきたい。もうひとつは技術を伝承するという点について深く考察できなかったという点である。伝承とは単に伝えるだけでなく、それを実際に受け継がなければ成り立たないので、下の世代への聞き取りも必要だったと感じた。飯田造船では今回語り手の一人とした飯田氏の子が同じ造船所で働いているので、今後も重ねて調査していきたい。

## 参考文献・論文

- ・浦安市教育委員会『浦安のベカ舟 浦安市ベカ舟調査報告書』浦安市教育委員会 1993
- ・及川晃一「利根川流域における造船習俗の民俗学的研究—技術伝承論の一考察—」  
神奈川大学大学院修士論文 2006
- ・「角川日本地名大辞典」編纂委員会『角川日本地名大辞典 22 静岡県』角川書店 1982
- ・埼玉県立民俗文化財センター『埼玉の船大工』埼玉県 2005
- ・相良町『相良町史 通史編 上巻』相良町 1993
- ・鈴木兼平著 神野善治編『焼津漁業絵図』近藤和船研究所 1995

## 註

- 1 及川晃一「利根川流域における造船習俗の民俗学的研究—技術伝承論の一考察—」  
神奈川大学大学院修士論文 2006
- 2 埼玉県立民俗文化財センター『埼玉の船大工』埼玉県 2005 5頁
- 3 昭和60年（1985）に静岡県焼津市内で和船研究所を設立した。和船の造船技術とそれに関わる  
伝承をできる限り後世に伝えようと試みている。昭和3年（1928）生まれ。
- 4 県内の海岸線は約500kmに達する。
- 5 船若と呼ばれる青年たちが千石船の模型を担いで、御船歌に合わせて街中を練り歩く神事。  
大漁祈願や安全祈願に行なわれている。
- 6 ごく普通の個人の人生の聞き書きを通じて、人々の生活のあり方及びその文化的背景を探ろう  
とする研究法。人文科学・社会科学・心理学・医学などにおいて広く使われてきた。人類学  
では1920年代以来、L・L・ラングネスとG・フランクの著した『ライフヒストリー＝研究入  
門』（1981）によって、その方法論が整理された。
- 7 静岡県焼津市の東部に位置している。焼津港付近。
- 8 荷物などを運送するはしけ船。甲板のない小型の木造船で、幅広く、船尾は扁平で、艀や櫂  
で運航する。
- 9 近藤友一郎氏談
- 10 近藤友一郎氏談
- 11 軍船の名。寛永12年（1635）、徳川家光が向井に命じて建造させたもの。長さ30尋、銅で包み、  
三重のやぐらを設け、艀200丁、船頭400人で動かしたといわれている。
- 12 飯田造船の現経営者
- 13 飯田昭一氏談
- 14 浦安市教育委員会『浦安のベカ舟 浦安市ベカ舟調査報告書』浦安市教育委員会 1993
- 15 緑藻類の海藻のこと
- 16 側板の下部のこと
- 17 建造をはじめる前の式
- 18 船の竜骨
- 19 柱起こし、帆上げと順次進め古雅な練り歌に合わせて船を操り神輿の御先供をする行事
- 20 江戸・大坂間を定期に航海した江戸時代の廻船の一つ。菱垣廻船は両地の問屋に関係のある商  
品および幕府、諸藩の荷物に限り回漕していた。樽廻船は酒樽を運送していたのに始まり、  
幕末には菱垣廻船を圧倒した。
- 21 飯津佐和乃神社 御船神事保存会
- 22 近藤友一郎氏談

近藤氏製作の船模型一覧

番号	名称	種類	縮尺	使用地域
1	安宅船	軍船	1 / 10	東京湾
2	小早船型鰹漁船	漁船	1 / 10	駿河湾
3	安宅船	軍船	1 / 10	東京湾
4	上方弁財船(菱垣廻船)	荷船	1 / 10	太平洋
5	三国丸	荷船	1 / 10	北海道から日本海
6			/	
7			/	
8	遣明船	荷船	1 / 10	
9			/	
10	天当船	漁船	1 / 10	駿河湾
11	鎌倉時代の大型海船	荷船	1 / 10	
12	イサバ船	荷船	1 / 10	駿河湾
13			/	
14	猪牙船	軍船	1 / 10	関西(瀬戸内海)
15			/	
16			/	
17			/	
18	丸子船	荷船	1 / 10	琵琶湖
19			/	
20	高瀬舟	荷船	1 / 10	富士川
21			/	
22			/	
23			/	
24	鮪船(進哲丸)	漁船	1 / 10	駿河湾
25			/	
26			/	
27			/	
28			/	
29	屋形船	乗合船	1 / 10	江戸川
30			/	
31	高瀬舟	荷船	1 / 10	天竜川
32			/	
33	長船	漁船	1 / 10	

34	手繰網漁船	漁船	1 / 10	神奈川県
35	漁船(シラス)	漁船	1 / 10	静岡県大東町
36	チョロ船	漁船	1 / 10	三重県鳥羽
37	かくめ船	漁船	1 / 10	浜名湖
38			/	
39	小泊ドゲブネ	漁船	1 / 10	青森県
40	さんまい船	漁船	1 / 10	浜名湖
41			/	
42	鯉一本釣漁船	漁船	1 / 10	鹿児島県
43	漁船	漁船	1 / 10	琵琶湖
44	打瀬船	漁船	1 / 10	瀬戸内海
45	ぬけめ網漁船	漁船	1 / 10	岩手県
46			/	
47			/	
48			/	
49	ペーロン船		1 / 10	長崎県
50	高瀬舟	荷船	1 / 10	大井川
51	高瀬舟	荷船	1 / 10	天竜川
52	川船	荷船	1 / 10	四国(仁淀川)
53	川船	漁船 農船	1 / 10	菊川
54	はしけ船	荷船	1 / 10	駿河湾
55	鱧縄漁船	漁船	1 / 10	大分県
56	伝馬船	荷船	1 / 10	駿河湾
57	高瀬舟	荷船	1 / 10	大井川
58			/	
59			/	
60			/	
61	捕鯨船網船	漁船	1 / 10	高知県
62	川船	漁船	1 / 10	安倍川
63	高瀬舟	荷船	1 / 10	富士川
64			/	
65			/	
66	艫直し型鯉一本釣動力船	漁船	1 / 10	駿河湾

近藤氏制作の船模型一覧(番号未確認のもの)

番号	名称	種類	縮尺	使用地域
	いそ船	漁船	1 / 10	青森県
	カッコ船	漁船	1 / 10	青森県
	川崎船	漁船	1 / 10	日本海
	高瀬舟	荷船	1 / 10	江戸
	鯉船	漁船	1 / 10	千葉県
	五大力船	荷船	1 / 10	千葉県
	御座船	軍船	1 / 10	東京湾
	鯉漁船(第二清正丸)	漁船	1 / 10	駿河湾
	小早	軍船	1 / 10	駿河湾
	戸田号	荷船	1 / 10	駿河湾
	越中舟	荷船	1 / 10	大井川
	高瀬舟	荷船	1 / 10	天竜川
	鵜飼船	漁船	1 / 10	木曾川
	鯉漁船(第五福竜丸)	漁船	1 / 5	三重県
	鯨船	漁船	1 / 10	三重県
		漁船 荷船	1 / 10	熊野川
	ソリコ	漁船	1 / 10	島根県
	鯉釣漁船	漁船	1 / 10	高知県

\* 近藤和船研究所にて調査を実施した。

\* 種類は漁船・荷船・軍船に大別した。

\* 番号未確認のものについても、分かり次第移し変えていく予定である。

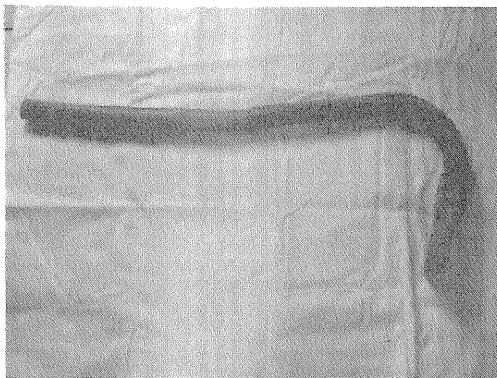


船大工道具（飯田造船：静岡県焼津市）

1：ツバノミ



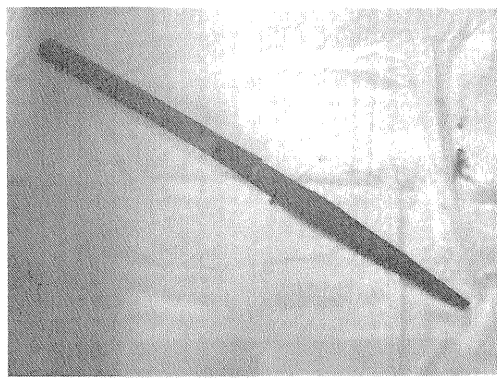
2：チョウナ



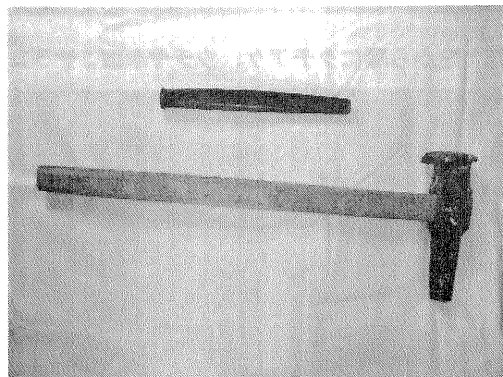
3：ヨキ



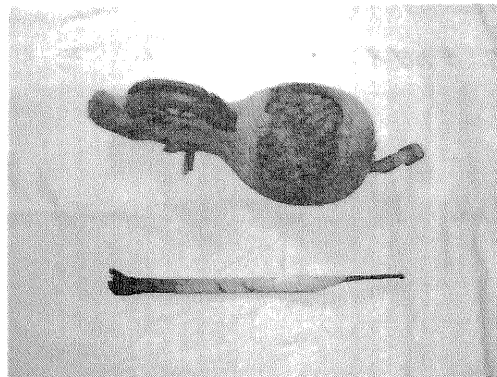
4：マワシビキ



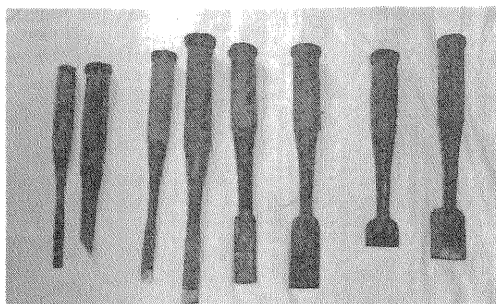
5：クギシメ・ノシロ



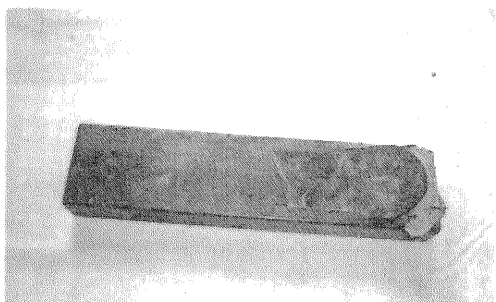
6：スミツポ・スミサシ



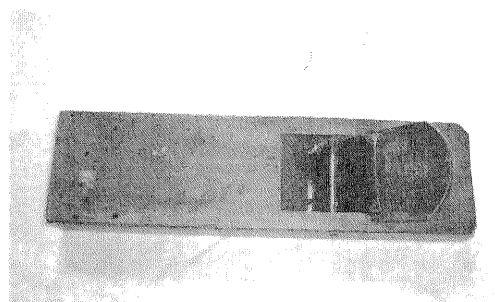
7：各種のノミ（左から順に二分、二分、四分、五分、六分、八分、一寸二分、一寸四分）



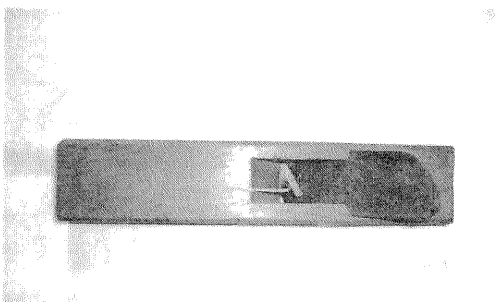
8：キワガンナ



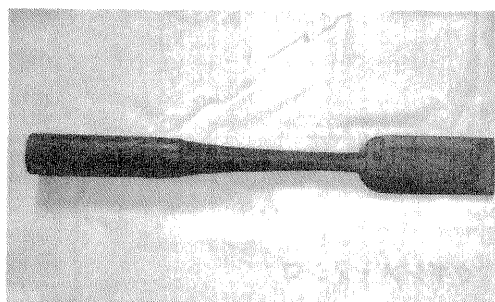
9：カンナ



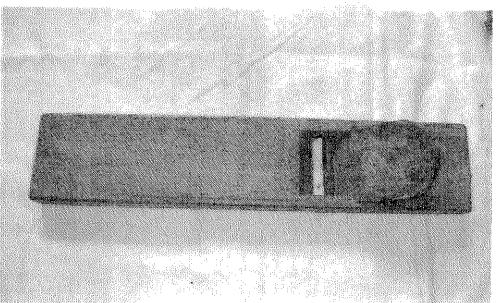
10：マルガンナ



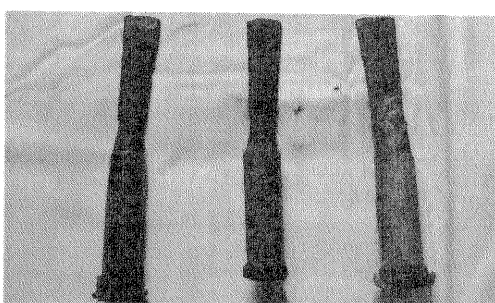
11：ツキノミ



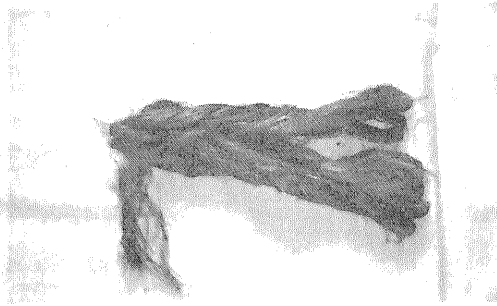
12：ナカダイ



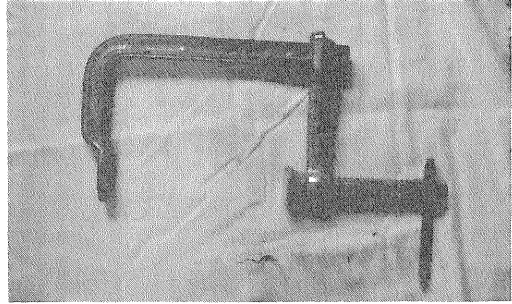
13：左から順にクチアケ、ウチャトコ、ナラシ



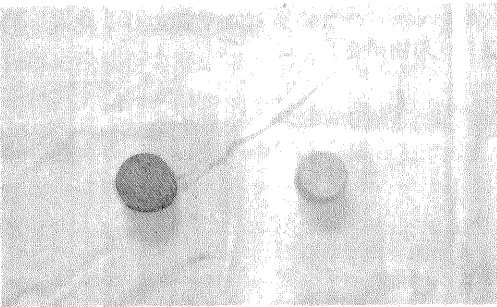
14：マキハダ



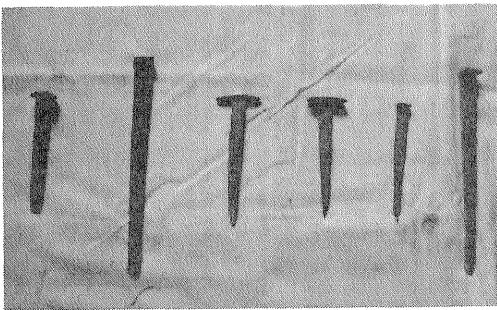
15：ジャッキ



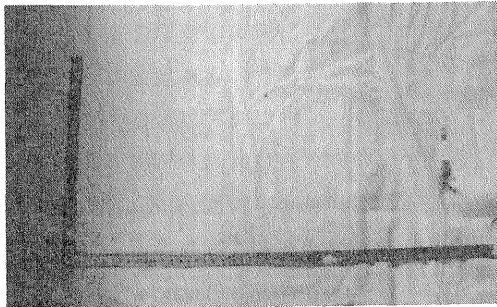
16：埋木



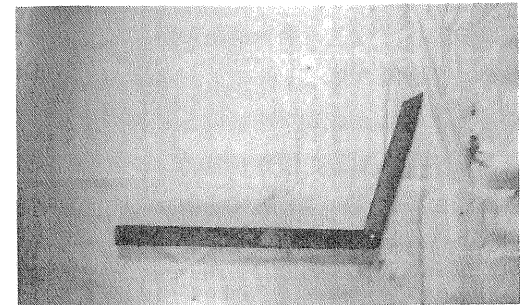
17：各種船釘（左から順にタック、落とし、根どおり、カオリ）



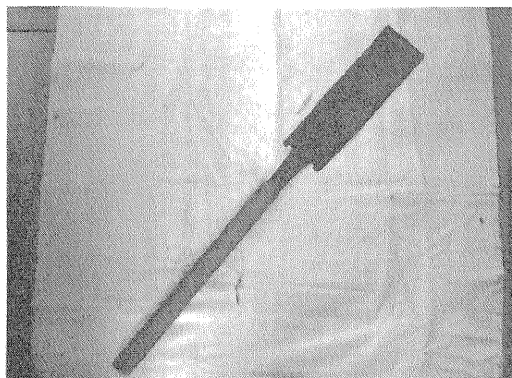
18：サシガネ



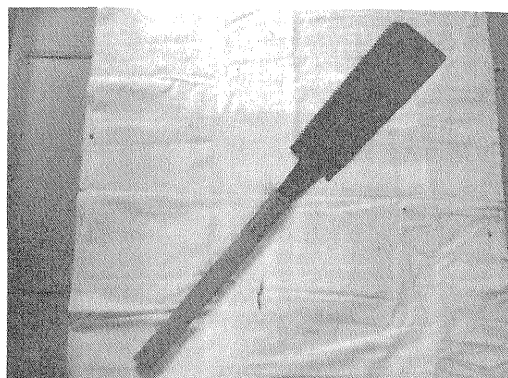
19：ネジガネ



20：両刃ノコ（8寸）



21：両刃ノコ



22：ノコ（左から順に小刃、チョウメ、アナヒキ） 23：（刃物研ぎ）

