

パネリスト（森本 孝 氏）

皆さん こんにちは、森本孝と申します。

先ほど中学校の学生さん方の櫛伝馬に関する踊りであるとか大変すばらしい創作劇を見せていただきました。

櫛伝馬というのは船乗り競争のひとつですけれども、これはもう皆さんご存知のように中国伝来の行事でありまして、日本各地で行われています。この近くの豊島でもありますね。いろんなところであるのですけれども、沖縄の糸満にもハーレー船といって競争があります。いずれもすばらしいものですが、この島の伝統行事である櫛伝馬をテーマに何かひとつ発想してものを作っていこうとする姿勢がすごくいいと思ひまして大変感心させられました。大変いい伝統と姿勢を持ち続けているなど感じ感動いたしました。

先ほど見延先生のほうから海の容と山の容というようなお話がございましたけれども、私は豊後森という大分県の山の中で生まれましたので、山容の男、山男でございます。ところがどういうわけか海をずっと歩くことになりまして、海辺をずっと歩いております。先ほど話に出ました宮本常一に「日本の海を歩いてみないか」と誘われたのが昭和49年のことです。今から30年以上前になります。私の所属していた日本観光文化研究所の所長の宮本常一が「日本の海から木造船が急に無くなっている。対馬には瀬戸内海型の船がたくさんあったのに、この前行ったときには全然無くなっていた。これは早いとこ木造船を集めておかないと日本の漁民文化というのが失われてしまう。君、調べてみないか。」ということで歩き始めたのです。ところが私は海のことはさっぱり分からない。そこで宮本先生が「じゃ 君、こういったところを訪ねて来たまえ」と日本各地の漁村や造船場の話をしてくれました。それで昭和49年の暮れから歩き始めたわけです。

瀬戸内海は昭和50年の1月ぐらいから歩き始めまして、まずは大きな造船所を見て歩こうということで、この近くにある倉橋島の本浦というのが江戸時代から北前船などを作っていた非常に有名なところなので、そこに行ってみました。確かに木造船はまだ作ってありました。江戸時代には30くらいの船座があったというのですが、1座しか残っていませんでした。木造船が1隻、船台に座って修理中でした。藤ノ脇というのが同じ倉橋島にありますけれどもそこはまだ木造船を作っていました。

それから大崎下島の大長で農船とってみかんを運ぶ木造船を見て歩きました。それから木江に行きなさいと言われておりましたので、御手洗からこの大崎上島の木江に渡りました。木江は昭和50年ごろはもう木造船の造船場は無くて鋼鉄船を作っていました。それでここではもう木造船は集められないと思いつつ、次の渡船を待つ間に木江の町を歩きましたら、四階建ての建物がある。正確には五階建てだそうですが、これはすごいものがあるなど、その時に思ったものです。木江は大正時代になって盛んに五平太（石炭）船と言われる木造船を作ってきた。そういう木造船を作る木を扱う伝統や技術がなかなか他の地域では見られない木造四階建て、五階建てという木造建築に生きているのでないか。船の技術が単に船だけではなく、木江の場合は建物に生かされている。これは大変貴重な

ことだという思いをしながら木江を去りました。そういうことで全国津々浦々、北海道の北半分を除いてほとんどの浦を濃淡の差はありますが見て歩いております。歩いた結論としまして、木造船を集めるといってもすでに焼玉エンジンからディーゼルエンジンの時代になっている。ほとんどの漁船にディーゼルエンジンが載っているわけです。だからそういう船はもう集められない。私が集める木造船は国立民俗博物館に収めることになっていたの、収納スペースも限られている。あの博物館の中に20万点ほどの収蔵能力しかないのですけれど、その中に世界中のものが集まって来ますし、船と漁具だけがそれを占めるわけにもいかないので、集める基準を決める必要がある。そこで同じ木造船でも丸木舟とか丸木舟の発展した日本の古い形のオモキ（重木・主木）作りの船とか、原始的な船に限ってしまおうという方針をたて、日本中から24～25隻集めました。石原館長さんのところには80隻の木造船を収蔵しているそうですけれども、そんなには集められなかった。私は原始的な船を中心に22～23隻プラス漁具を約一万五千点集めました。

今日は集めた船のスライドを見ていただきながら、こういう船があるのだということをお話したいと思います。

（スライドを映しながら）

これは青森県の泊という集落なのですが、磯舟と言っております。この船は長さが4メートルほどしかない大変ちいさな木造船です。この船の特徴は、一つは車櫂（くるまがい）という櫂を使っているのです。ここにある櫂伝馬の櫂は短い櫂ですが、車櫂はこの3～4倍の長さの櫂です。それともう一つの特徴が、底がオモキ（重木・主木）作りになっています。底が丸木材なのです。オモキ（重木・主木）作りというのは、船の底の部分から棚にかけて丸木材を削って作られたもので凹になっている。その上に側板の棚板を接ぎ合わせて船になるわけです。泊では丸太材が取れなくなったので、次第にオモキ（重木・主木）材を使うようになったという話でした。

（次にいってみましょう）

同じ泊ですが、上の写真は丸木舟なのです。下の写真は海に浮んでいた長さが4メートルくらいの磯舟です。この左側の2枚の写真は、上は岩手県の久慈だったか、久慈の磯舟で長さが8メートルくらい。巾も1.5～1.8メートル。しかし、この船の底は丸木材を使っているのです。黒い部分が実際大きな丸太材からくり出した木なのです。だから大変底が強いわけです。

（次にいきます）

右側の写真は男鹿半島の丸木舟です。樹齢二百年ぐらいの樹木からくり出した丸木舟です。これをサザエ漁であるとかアワビ漁の磯漁に使っております。実はこれ、二代も三代も使うのです。最初に大木からくり出したときには底の厚さが30センチメートルくらいあるのですが、だんだん岩場に引き上げていくごとに磨り減ってきます。そうするとその底に匏をかけます。すると新品のようになります。それを繰り返していくうちに底が5センチメートルくらいになってきて穴があきます。そこにまた木塊を打ち込んで木を削って

補修して使います。そうすると二代も三代も使えます。木の寿命が二百年なら、舟も二百年使える。漁民の人たちはこういう船を使っていたのです。そういうところにも大変感心しました。この左側は丸木舟を操っている昭和の初め位の写真です。裸でひとりで操船していくのが見えると思います。

(次いきましょうか)

これは山形県の飛島の磯舟です。この船のことを潤舟（マブネ）と呼んでいます。潤は入江のことを意味したり、舟揚げ場のことを意味したりします。東北地方、越前から北の方へ行きますと船引場のことを潤と言っているのです。この部分がオモキ（重木・主木）材といって丸太でできています。そして直線的な船です。この潤舟の入ってくるこれが潤なのです。ここに近代的な防波堤が出来ていますが、防波堤のできる以前はこういう岩盤をくりぬいたところに船をいれていたのです。だから底にも当たりますし、壁にも当たります。だから大変頑丈な船でないと板を合わせた船だと壊れてしまいます。ということでこういう船が作られ使われていたのです。

(次いっていただけますか)

これは能登半島の材木を合わせたような船です。この厚さを見てください。船側が3寸、底も3寸くらいあります。材木を底に並べたような船なのです。これを胴舟（ドブネ）と呼んでいます。石川県の内浦ではたくさん使われている船で、ブリの大敷網を積む船なのです。

(次)

これは筏です。桐の筏なのです。何隻も積み重ねています。越前海岸などでは春のワカメ採りなんかには女性も男性もこれに乗って漁をします。なぜ二枚の写真を載せているかというと、伝統と技術ということで考えましたら、越前の筏はずっと桐の木を合せたり、杉の板を使っていたのですが、新しいプラスチックという材料が入ってくると、浮力もあるし強くもあるからここに挟み込んでいるのです。伝統は変化していくといえますけれども、桐とプラスチックを挟み込んだ筏が出てくるのは面白いなと思って写真に撮りました。

(次いってください)

これもオモキ（重木・主木）作りの船です。底の部分が先ほど私がご説明したような丸太材になっています。これは福井県の海岸で撮ったのですが、この形の船は福井県から京都の丹後半島までの間にたくさんあります。福井県では「まるき」といいます。丸木ではなく板を張り合わせた船ですけども、底がオモキ（重木・主木）作りになっているので「まるき」と言っています。やはり丸木舟から出発していることがこれで分かります。これは丹後半島の同じタイプの船ですが、ここでは「ともぶと」と言います。

(次いきましょうか)

今日はいろんな船をお見せしようということでやっていますが、これは琵琶湖の船です。なぜこれをだしているのかと言いますと、これは「ちゃりんこ」と呼ばれている船なのですけれど、琵琶湖の堅田で撮った写真です。船の前部に斜めに線が入っているのがお分か

りになりますか？これは赤銅（あかがね）、つまり銅を貼っているのです。その部分が舳先の板と板の接ぎ合わせ目で、船釘が入っているのです。この舟の前部は桶のような構造です。桶をちょっと斜めにしたような格好ですね。底の部分は丸太材が入っているのです。こうした造りの舟を地元では舳板（へいた）造りの船と言っています。中世の鎌倉時代の絵巻物を見ますと、この船が出ています。だからこれは大変古い形の船なのです。

この船と同じ形で琵琶湖（敦賀から大津の間）の舟運に使われたのがこれをもう少し大きくした舟で私が歩いていた頃にはあった「マルコ」という荷舟です。20世紀に鎌倉時代頃の形の舟がまだ残って使われていたわけです。

（次お願いします）

面白い形の船をもう一つお見せします。これは島根県の中海というところにある「そりこ」という船です。これは丸木舟なのですが、舳先が立ち上がっているのです。この舟で中海で赤貝を掘るんですね、舟の舳先に縄をつけて桁綱を海底に下ろして引く。舳先が反って立ち上がっているので、舟がローリングしやすい。舳先を分銅のようにして舟を揺らしながら引くとうまく赤貝を掘り起こせるということで、わざわざローリングしやすいように作っているのです。

（次いきましょうか）

タライは船の部類に入るのかということですが、佐渡ではタライ船といいますので、タライも船の一種だという認識で集めました。これも石川県の珠洲というところなのですが、タライに乗ってねり櫂をおじいさんが操っているところです。これに乗ってアワビとかサザエをとります。この船は佐渡のタライ舟と違いスキーのようにこのそりをつけているのです。そうすると大変安定がいいわけです。これは元は酒樽を半分にしたものなのです。勿論、最初からタライ舟として製作したものもあります。

これは対馬の筏舟です。これは石原先生の海の博物館にあります。平成3年に私が対馬に行って見つけたものです。七本の角材を組み合わせて作っています。これは先ほどの越前の筏です。対馬の海岸でほとんど打ち捨てられたような筏があったので写真に撮っておきました。

（次にいってください）

この写真は私が大変ほれ込んでいた沖縄県の糸満のサバニなのです。これは奄美で撮ったものです。すごく形がいい。これは板付け舟ですが、もともとは丸木舟ですね。これは沖縄の博物館で撮ったサバニという丸木舟の写真ですが、この部分だけを切り取ってこの上に板を足して現在にサバニができています。この写真は奄美大島の瀬戸内町でちょうど同じように権伝馬が行われていまして、ハーレー競争といいますがそれに使われるサバニです。

（次いきましょうか）

これも動力がついているサバニです。

そうすることで日本の船の話はこれで終わりにします。時間がすごくオーバーしていま

す？本当は次にインドネシアの話をして、船を見せたかったのですがけれどもいったんここで中断して……………

(コーディネーター 「ええ。(会場から笑顔, 笑声) ……先生、中断でよろしいですか?)
中断、やむを得ないですね。結局、こういう原始的な船をお見せしたのは、日本という国はすごい国だと思ったのです。20世紀、昭和50年代にでも縄文時代と現代が同居している。つまり、船というのは、今お見せしたように縄文時代、弥生時代から實に一千数百年、二千数百年という間を生き抜いている。その一方に現代文明の鉄鋼船もあるということです。つまり縄文、弥生の分かと現代文明が同居している。日本人は今、さかんに革新だとか改革だとか言って、いろんな新しいものを取り入れて古いものを捨てていくことが進歩だと思っているのですが、実は日本人というのはそういう古いものを現代に活かしながら生きてきている。少なくとも船からみるとそういった伝統技術をいまだに持ち続け、それを捨てないでいい生き方をしているなどと思った次第です。

コーディネーター (谷川正芳 氏)

ありがとうございました。これだけの写真を見てどうおまとめになるのか自分としてもよくわからなかったところを、縄文と弥生それも同居し、古いものと進歩とはという非常に考えさせられることばで締め括っていただいてありがとうございました。

それでは時間をおしておりますけれども、続きまして佐田尾さん。

『風の人 宮本常一』(会場に見えるように)

ご自身もプロフィールにあるように周防大島に三年間支局長さんとして赴任されておられました。そのときの話に基づきながら、という部分もあるのですがその中のことばを二行ほどご紹介します。

人はなぜ長い旅に出てまた郷里に帰るのか。それがわかる島になり、日本を見つめ直すヒントにもなる。風の人 宮本が戦前から浦々で出会った地の人との交わりというふうなことばを綴っておられます。

それでは大変お待たせしました。佐田尾様よろしく申し上げます。