



マルコブネ物語

はじめに

マルコブネ(丸子船)は、琵琶湖の上を、西に東、北に南と往き来して、荷物や旅人を運んだむかしの木造船時代の帆かけ船でした。明治になって蒸気船が就航し、やがて鉄道やトラック輸送などがさかんになり、それにつれて次第に姿を消していったのです。そのマルコブネの話をすることにします。

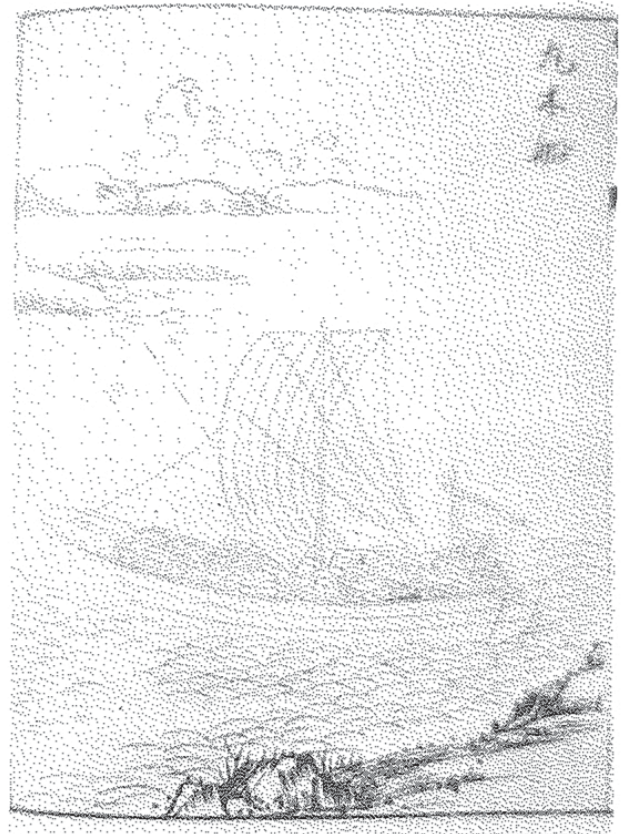
刳舟へのアンケート

マルコブネは、また、マルタブネ(丸太船)ともいいました。そして、マルコ・マルタなどという呼び方が、いかにも丸木舟のマルを連想させますから、琵琶湖にもそうした刳舟の伝承があるのではないだろうか。そう考えたのかも知れませんが、もう何年か前になりますが、国の文化財保護委員会(現在の文化庁前身)から依頼があり、県の社会教育課が県内各市町村へアンケートをしたことがありました。しかし、結果について何も聞いてはいませんから、きっと予期した返事がなかったのだと思われます。

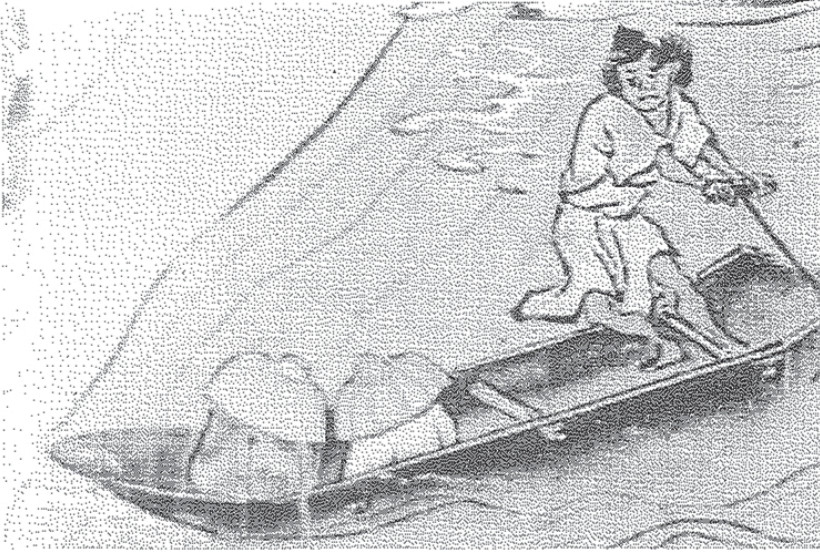
ところで享保19年(1734)、膳所藩の学者兼川辰清の著わした『近江輿地誌略』という本によりますと、そのころ琵琶湖の船には大丸子・小丸子があり丸太船といったこと。他にも段平・鱒などの船があるけれども、それは造り方が違うとしています。そのあと各村ごとの持船の種類と艘数が載せてありますが、なぜか丸子・丸太の名は見えず、ただ、丸船の名で扱われた1群の船があるのです。大きなものは490石積とありますから、やはり丸子・丸太と同じものと思われます。しかし、それが果して刳舟かどうかということが問題

です。もし少しでも刳る方法を残していたとするならば、当時合計1024艘のマルコブネが湖上を往き来していたことになるわけです。

また、宝暦11年(1761)、釜沢兼光の『和漢船用集』という本によりますと、琵琶湖の丸木船は丸木をはいだようなので、丸太船ともいっている。長く細く深い形をし、底から両側の板を丸くはぎ、上には柁がある。上のはぎ板を「おもき」といい、水押も縦板を丸くはぎ、その舳は横舳になっている。そして、古津・今津・海津・塩津の湖北の港には、その数もずいぶんと多い。きっと敦賀・若狭の港で陸揚げをした北海道からの積荷などを、大津方面へ運んだものと思われる。これらの



「和漢船用集」所載の丸木船(マルコブネ)



「一遍聖人絵伝」に描かれた琵琶湖の丸木舟

船は両側に、皆丸太のようなものを付けていた。そして一枚帆で航行していた時代には、「ほりこみ千俵」と呼んだりした。乱雑な積荷のしかたではあったが、米1000俵を楽々積むものがあったからであると書き止めています。

マルと呼ばれる共通点

以上のような近世の『近江輿地誌略』・『和漢船用集』に載った琵琶湖のマルコブネが、古い刳舟（丸木舟）と少しでもつながりがあれば大変面白いと思われます。果してマルコとマルキは同義語なのでしょうか。とにかく、そのどちらにもマルと呼ぶにふさわしい共通点があったからかも知れません。



「石山寺縁起」に描かれた瀬田川の丸木舟

このごろはむかしの物質文化の解明に、よく中世の絵巻物の絵が引かれます。そこで心当りを調べると、たとえば「一遍聖人絵伝」には、琵琶湖に浮ぶ渡船を描いたものがあるのです。烏帽子姿の男が權をとり、2人の市女笠の女を乗せた場面です。「石山寺縁起」にも、宇多上皇の石山寺行幸のときの瀬田川河畔の風景や、東国の者が宇治橋のほとりで鯉の腹から院宣（上皇旨）を発見するところを描いたものが出ています。そうし

た中に幾艘かの川舟がみえますが、どうやらそれが皆丸木舟らしく思われるのです。

その絵巻物の絵を中心に解説した『日本常民生活絵引』（笠置歌）によりますと、この時代の川舟は丸木舟がほとんどで、それをかなり正確に描いているのでないかというのです。1本の木を2つに割って刳ったものらしく、中央には船梁がついているのです。錨のようなものは使わずに、岸辺に棒を立て、それを綱でつないでいるのです。すると同じ丸木舟といいますが、これはいくらか形の進んだものに思われます。

1本の木を刳って造った船を単材船といいますが、それが本来の丸木舟といえましょう。

しかし、事実はそのばかりではないようです。それらしい形のもの、ひろく丸木舟と呼ばれていたことが分かります。ですからむかしの本や書き物に、丸木（丸木）と書かれていても、それがすぐに単材船かどうかは疑問です。また、画家の印象で一見丸木舟らしく描かれていても、それをそのまま認めることはできないといった意見（『民俗学』4）などもあるのです。すると、左の絵巻物の絵にある船が、一概に単材の刳舟とみること

にはためらいがなくはないのです。

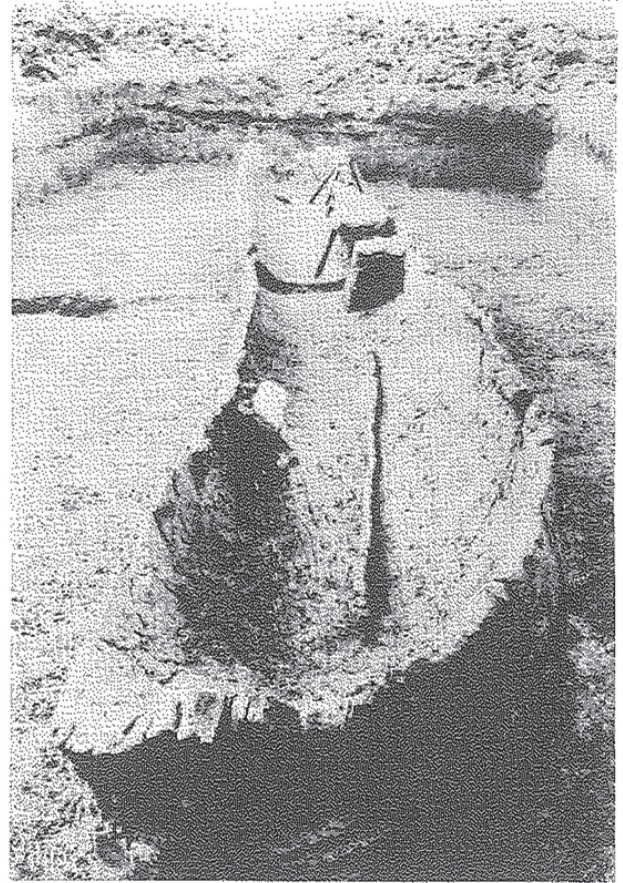
ついに出土した幻の丸木舟

これまでみてきた船が、仮にもし遠いむかしの丸木舟の系譜に連なるものであったとして、それではそれがこの琵琶湖でいつごろから使われたか、確かになったから愉快です。戦後にはじまった土地の開発がもたらした偶然と、それにうながされた学者の調査が進んだ結果です。丸木舟がこの琵琶湖周辺から、続々と出土してきたのです。中でも湖南の元水荃内湖の遺跡とか、大中之湖南遺跡からの発見は、すでによく知られている通りです。

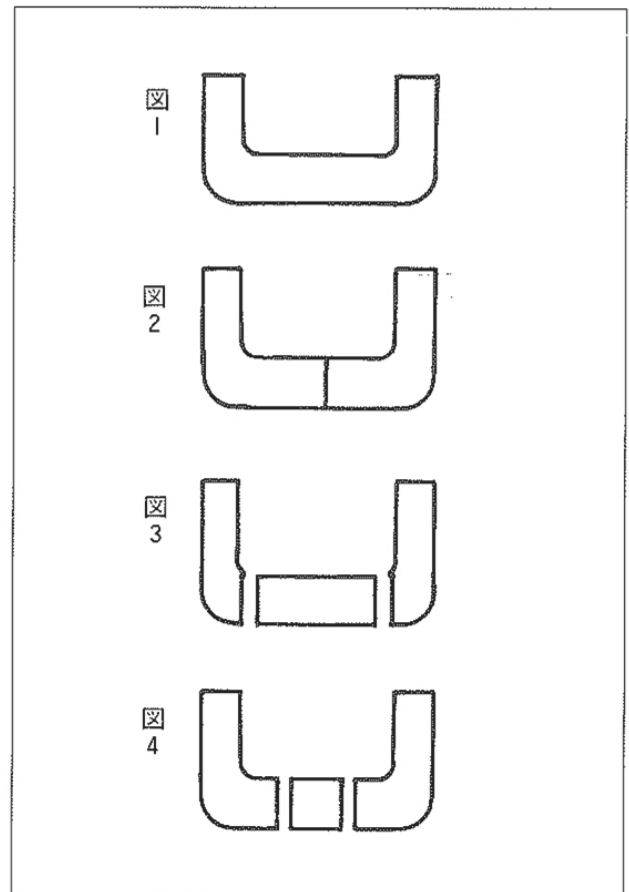
これらの舟はどれも単材を使っていて、船底にはまだ木の皮をつけたままのものさえありました。表を火で焦がしては石斧で削り、削ってはまた焦がして削っていったので、なかなか根気のいる仕事であったに違いないのです。古いものは縄文後期といますが、紛れもなく琵琶湖に丸木舟の浮かんだことのある証拠です。探しあぐねた幻の丸木舟が、やっと現にその姿を表わしてくれたのです。元水荃遺跡では、他にも石錘(石のおもり)や漁網と思われるものが伴出し、すでにそうした漁具を使って湖上で漁撈生活があったことが分かります。丸木舟もそのために使われたものがあつたでしょう。

それはとにかく、こうしたことから考えて、後には何枚かの板を組み合わせた構造船に形が変化しましたが、それらにマルコ・マルタの名があるのも、やはりマルキの転訛であり、過去との連続性をよく示していると考えてよいでしょう。さきの国の文化財保護委員会からの当時の調査要項にも、この種の船の構造には、丸太を削り抜いただけのもの(図1)、二つの削り木をはり合わせたもの(図2)、つぎ目にせまく補助材を入れたもの(図3)、底に別の船材をはめこんだもの(図4)と、大きく4系統に分けられるとの付記がありました。

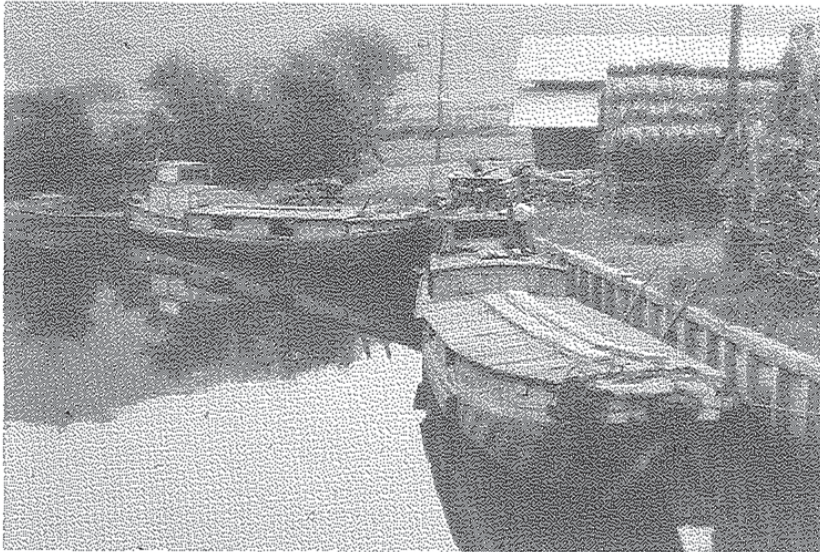
残念なことに現在では、マルコブネを造っ



縄文時代の丸木舟(元水荃遺跡出土)



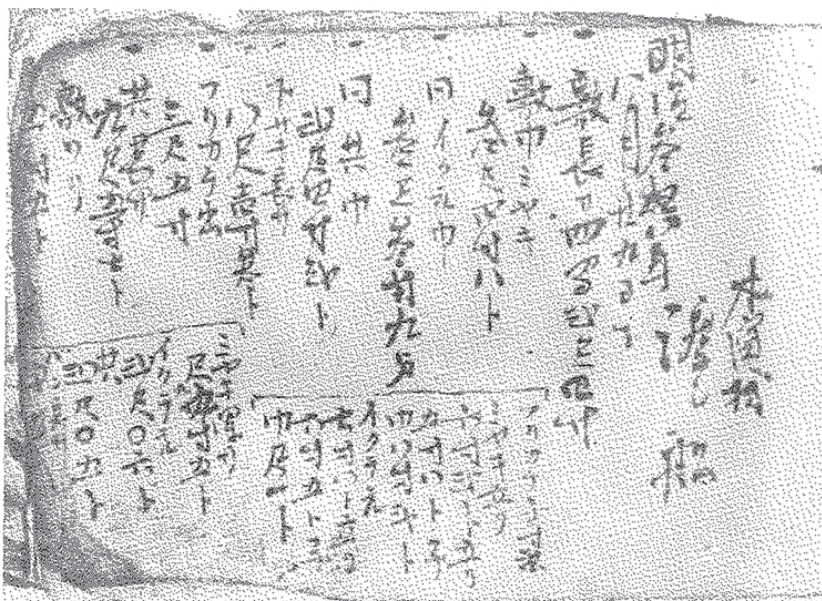
丸木舟系統の舟の構造



昭和38年にはまだ使われていたマルコブネ（塩津浜）



むかしの面影を残した船大工小屋（今堅田）



仲野新次郎「造船寸法控」の一部（今堅田）

た技術伝承者の船大工はほとんどいなくなっているわけです。せめてそうした船大工の経験を、できる限り八方手を尽して記録化し、過去との断絶を少しでも防ぐことを急がなければなりません。

滅びゆく技術伝承者

つぎの話は昭和38年(1963)の県下30か所の民俗緊急調査のとき、当時まだ健在であった湖北塩津浜（伊豆郡）の島野治三郎、湖西北小松（徳島郡）の志村小三郎という2人の船大工の古老からの聞き書きです。

まず、島野氏は、生れは菅浦だといいました。若いときに湖南の長命寺の船大工の親方へ、弟子入りをしたのです。そこで10年間修業の後、船木・海津・菅浦などの親方をたよりにして渡り職人として、マルコブネやその他の船造りの腕を磨いて廻ったのですが、最後に塩津浜で居留った人でした。ここは昔から「塩津は船の古三昧」という諺があるくらいで、他所の中古船を買い求めて使うものが多かったので、仕事の大半はその修繕でありました。もちろん何艘かのマルコブネを手がけたこともあったのです。しかし、時代が変ってこうした古風な職に弟子入りする者がなくなったり、自分もいつか年老いて、昭和11年(1936)限りでついに廃業したそうです。

ところで氏の話によりますと、琵琶湖の船大工には長浜流・堅田流の2つの流派があったということです。長浜流は一名伝兵衛流ともいい北湖を中心とした船で、波には強いが大きさの割合には積荷の

量が少なかったらしいのです。それに比べて今1つの堅田流は一名喜兵衛流ともいい、南湖を中心とした船で波には強くはないかわり、大きさの割合には積荷の量が多かったらしいのです。北湖と南湖のいろいろな条件が、その構造に関係したからと思われる。島野氏は、その長浜流の船大工であったのです。

つぎに、志村氏はむかし北小松で「わかさや」と呼んだ旅籠屋の家の生れです。やはり、若い時分に木戸の船大工の親方へ弟子入りをして、みっちり修業を積みました。木戸は5在所に分住して五箇とも呼ぶことがありました。そして、世間で「五箇の船は強い」という評判がありました。この辺りの山は木の育ちが悪いために、かえって木目がこんでいて、それが材質を堅くしたと思われる。太い釘を打たなければ接ぎ合わせがしにくかったので、自然五箇造りの特色は堅牢そのものであったのです。しかし、大きくいえばこれも堅田流でありました。

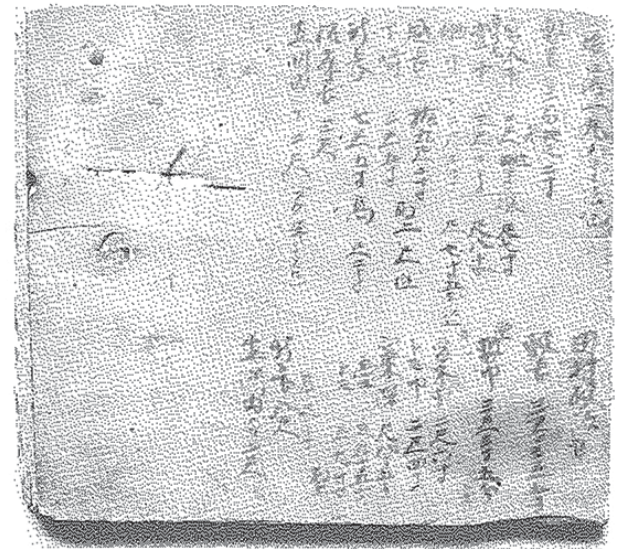
そして、こうした話をいろいろ拾い集めると、もっと琵琶湖の船大工の技術の系統を詳しく知る助けになると思うのです。

構造からみたマルコブネ

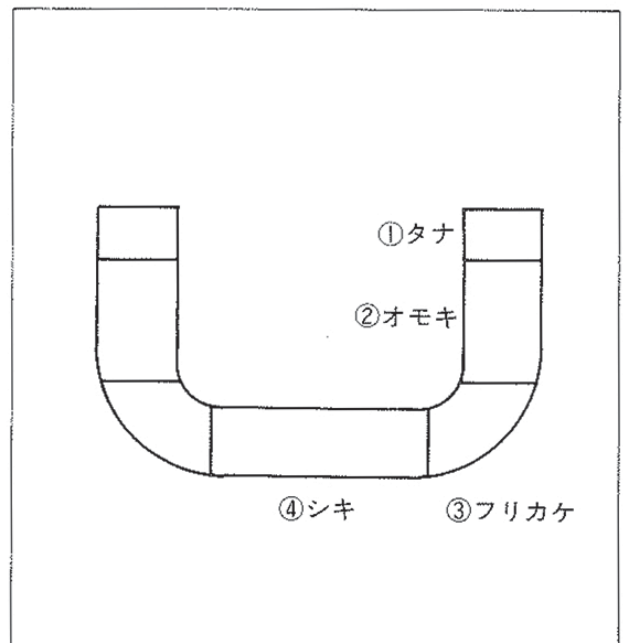
マルコブネに大丸子・小丸子の区別のあることは前にもふれた通りです。しかし、その基準ははっきりしたものはないようです。これも島野氏の話です。近江八幡の辺りでは、積荷の単位を駄^だとって、1駄は重さにして米2俵に相当したそうです。ところが塩津浜辺りでは、24俵を1枚積^{まいづみ}という単位があり、したがって5枚積は120俵に相当したのです。当時の塩津浜では200俵(80石)積が、まず並のマルコブネでした。しかし、島野氏の覚えている限りでは、維新後琵琶湖で最も大きかったのは、彦根の福寿丸という大丸子で800俵(320石)積であったということです。そして、これらの船の用材は、ほとんど横^{よこ}の木が主でした。船大工は船主^{せんしゅ}からの注文で、それらの用材を買い調べ、船造りにとりかかるの

が常でした。

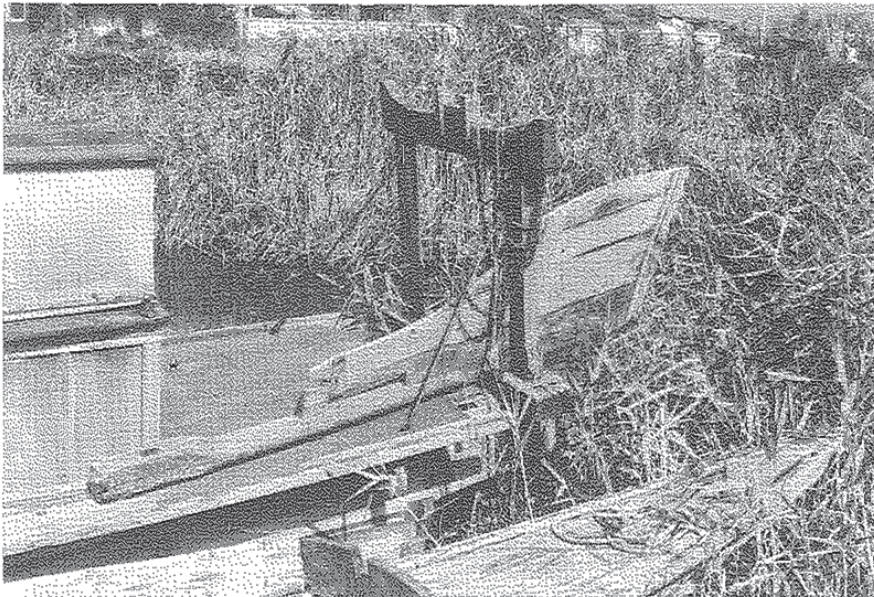
つぎはその船造りの工程です。これには「木取」と、「仕上」の2段階がありました。まず第1段階の木取とは「寸法書」という船大工の造船用のメモにしたがって、構造の各部分を成形することです。メモは帳面になったものもありますが、たいていはあり合わせの板切れに書くのが普通でありました。主要部分は、断面図で図示すると、①タナ、②オモキ、③フリカケ、④シキの4つです。他には⑤シンギ、⑥ヘイタ、⑦トモイタ、⑧カジトコ、⑨イクラ、⑩ホクソなどがあり、付属



板に記した「寸法書」(今堅田・桑野喜兵衛家所有)



丸子船の断面と構造主要部分の名称



廃棄されたマルキブネの艦に残るカジトコ・カジ・カサギ（塩津浜）



むかしの船大工小屋の船卸場（今堅田）

部品として⑪ホバシラ、⑫カサギ、⑬カジなどがあるわけです。

ところで、シンは舳にとり付ける縦材です。イクラは船べりの間を支える横材で、これには舳と艦の別がありました。艦のイクラにはホバシラを立てました。船底を固定する横材がホクソです。艦のトモイタは一名カガミイタともいい、この上にカジトコを置いてカジを付けました。ヘイタはシンギと舳のイクラの側面にはった縦板で、ここが水を切る船首です。堅田船は、ここにダテカスガイという銅板を飾りに打ちました。また、この上はへ

イタバシといひ、艦のイクラとカジイタの上へ天井をはり、その下を船住みの寝泊りの場としたのです。したがって、前後のイクラの間が荷積み、客積みの空間になりました。カサギはカジトコの上に建てられた鳥居風のものですが、ホバシラを倒したときの支えでもあったのです。船の長さが7間（約13m）あれば、ホバシラもそのくらいでありました。以上がマルコブネの構造のあらましです。そして、こうしたものの組み立てが第2段階の仕上です。それが終わると船主・船大工が打ち揃い船卸（進水）のあと、船卸の祝いをしたのです。

おわりに

最近船の材質もF.R.Pといった合成樹脂で作ったものになったので、もう木の香ゆかしい木造船はほとんど見ることがなくなりました。造船技術も新しい設計図をもとに機械化された造船場で進められるようになり、船大工小

屋の懐しい昔の面影はありません。しかし、今ならまだ各地の船大工の家筋に残存する、マルコブネ関連資料を有形・無形の民俗文化財として、収集することはおそまきながらも可能でしょう。絵画・彫刻など天才の個の創造による表層文化が大切であることはいまでもありません。しかし、マルコブネのような庶民生活資料の無名の群の伝承した基層文化を忘れては、とくに私たちの湖国の歴史はついに過去との断絶を悔いる日があるに違いありません。そうしたものにもっと心くばりをしてほしいものと思います。（橋本鉄男氏提供）