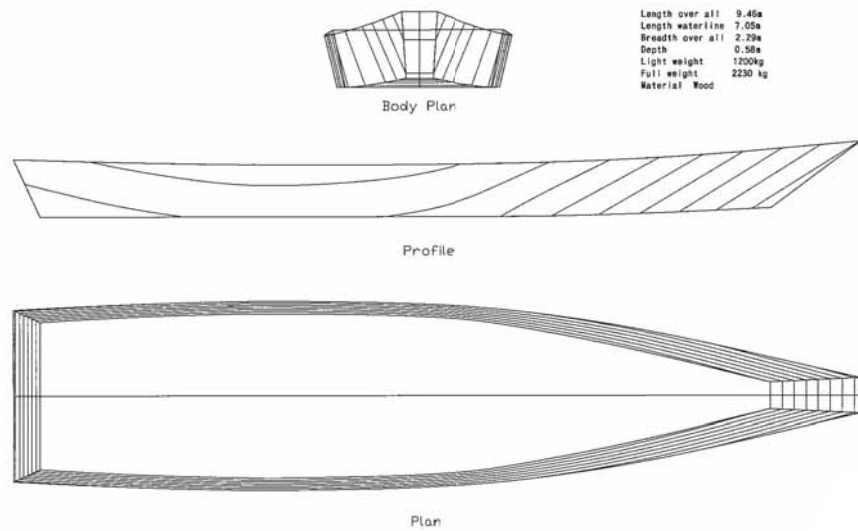


姫路城のお堀の船(高瀬舟)ラインズ



船の基本寸法を設定しました。

- 長さ9.45m幅2.29m
 深さ(吃水)軽荷状態0.12m
 満載状態0.20m
 重量軽荷状態1250kg
 満載状態2230kg
 水面からの最大高さ船体0.8m
 屋根(取り外し)最大1.6m
- 乗員・乗客計14名
- 推進手段 櫂、電動プロペラ、竿
- 材料(木造船体)杉、檜、樺、櫻など

『姫路城史』(橋本政次著)には「内濠には屋形船を浮かべ、本城、武蔵野などから西屋敷へ往来するには、この屋形船を用いた。」と、姫路城内堀においても船が使用されていたことが記されています。どんな種類の船が使われたかについての記録は現在のところ見つかっていません。遊覧、城への出仕の渡し、船場川を通して、生活用品の搬入などに使われましたが、その種類が目的によって違ったことは推測できます。その一つに、この地域の川船があったことは間違いないと考えられます。西播磨地方の川船の研究は、発見されている古文書も少なく、十分とはいえませんが、加古川、市川、揖保川、千種川の船運史についての諸先輩の研究の中から、川船、主に高瀬舟についての資料を集め、当時の工法、道具を用いて実船の復元を試みました。

実際の設計に当たっては、皆さんに乗船して水面から天守閣を見ていただくいたり、折々の催しに使うといった実用的側面から、強度や安全性を配慮して変更せざるをえない点もありましたが、

できるだけ外見上損なわれないように、また当時の方法に基づいて建造するよう心がけました。

1. 船の種類

姫路城の堀に浮かべる船として西播磨地方の高瀬舟と決めました。

2. 船体の材料

姫路では川船も現在の木造船も日向杉を用いるのが普通で、長尺の板が容易に手に入らないこともあって、造船所で長年寝かせていた杉を使うことになりました。残念ながら節が多く良い木とはいえませんが、昔も必ずしも最高の材料で建造するというのでは無かったです。

3. 推進手段

お堀なので、環境保全の制約も生じる可能性があるのですが、櫂、竿、または電動モーターを単独もしくは組み合わせて使うことを考えました。

4. 安全性に関しては小型船舶の基準を満たすようにします。

5. 乗員は二人で、船尾で船頭が操船を行い、船首のガイドが着岸、離岸、回頭時などに船頭の助っ人となります。

6. 屋形は船の使用目的によって替えたり、取り外すことができるように工夫します。外せば、堀の橋の下をくぐれます。

(実施主体)

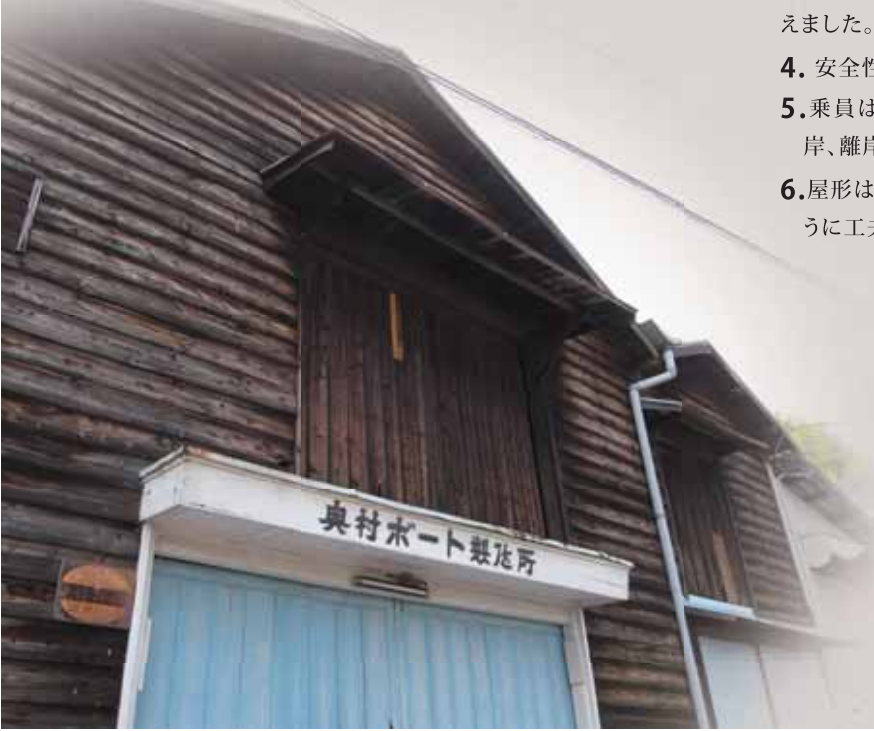
姫路藩和船建造委員会

委員長 中元孝迪
 〒671-0111 兵庫県姫路市の形町形 2013
 TEL.0792-54-5630 FAX.0792-54-3270

(技術指導)

姫路藩和船建造技術委員会

委員長 松木 哲



事業概要

◆概要

失われようとしている和船建造技術を後世に伝えるため、姫路城の堀で使用されていたであろう和船を建造し、その建造過程を記録すると共に、この機会に若い船大工を養成することにより和船建造技術を維持し、祭礼用の船など今後も少数ながら建造されると思われる木造船の建造・修理の拠点とすることも目指します。

建造した和船は、世界遺産に指定されている姫路城を堀の水面から眺める新しい視点からの文化財学習、観光あるいは城の石垣を背景にした和船による行事などに活用し、姫路城の観光振興や地域振興に役立てます。

◆事業内容

1 姫路藩和船調査事業

●姫路藩をはじめ姫路藩ゆかりの地に残されている資料等を調査し、姫路藩で利用されていたであろう和船の姿を調査します。

2 和船建造記録事業

●和船を実際に建造し、建造の過程を写真・ビデオで記録するとともに、詳細な図面を制作します。

3 後継者の育成

●和船を実際に建造し、和船建造の後継者育成を行います。
 ●和船建造工程見学会を実施します。

4 継承のために用いる用具の新調

●和船建造に使われた大工道具の調査・収集を行います。集めた大工道具については可能なものは実際の建造にも用います。

5 普及啓発事業

●市と連携して和船建造工程見学会や乗船体験会等を行います。



1【建造】杉材搬入

まず、船の航(かわら:底板のこと)の日向(弁甲:べんこ)杉の材を用意しました。厚さは60~75mmです。この材料は粘りがあるため曲げに強く、釘効きも良いとされています。もちろん地元の杉も建造に用いられたようですが、このたびは、長年造船所の片隅に置いていて、大変良く乾いていた日向杉を使うことにしました。周辺部の白木の部分を切り落とし、中心に近い赤味の部分を使います。



3【建造】矧ぎ合わせ

航は最大幅が2mばかりあり、よほどの大木でない限り「一枚の板で」、というわけには行けません。数枚の板を横に並べて接合し航とします。接合部から水が漏れないように接合面がぴったりと合わせられるように、薄いのこぎりで二枚の板を合わせて間を鋸で挽きます。『矧(は)ぎ合わせ』という作業です。矧(は)ぎ合わせには専用の薄い鋸が使われます。



棟梁と技術継承に挑戦する若者の矧ぎ合わせの作業の様子です。



矧ぎ合わせ面には、水漏れしないように横肌(まきはだ:杉や檜の内皮を細かく砕き繊維状にしたもの)で水を含むことで膨張し板の間に水止めになります。



板同士の接合には縫い釘という船釘を使います。板の表面から斜めに溝と釘よりも小さな穴を鑿(のみ)で掘りそこへ釘を打ち込みます。接合する両方の板から打ち込みます。間隔はこのサイズの船では20~24cmです。そして最後に木栓をします。

2【造船儀礼】新(手斧)始式(ちょうなはじめしき)

造船儀礼は一般に、新始め、航祝祝、筒立祝、船卸し祝と船の建造段階に応じて行われます。川船のような小型の船の場合には、すべての儀式が行われることは無かったようですが、私たちは船の建造を委員会全員で見届ける機会として各段階でその儀礼を再現することにしました。

新始式は、一番始めに行われるもので、船主、船頭、棟梁が出席して、建造に際しての祈りを行います。



棟梁が航に新を入れる、儀式のハイライトです

日時 平成24年8月2日午前11時より
場所 オクムラポート(奥村造船作業場)
姫路市の形町の形0903

式次第	
開式	新始めの儀
修祓の儀	玉串奉奠
降神の儀	撒餅の儀
献餅の儀	昇神の儀
祝詞奏上	閉式
清め祓いの儀	

4【建造】船首部分の焼き曲げと柿渋の塗布

航は船首部で少しそっているの、木をおもりで無理に曲げ、さらに水をかけながら焼きます。そうするとおもりを取り除いても曲げは残ります。木を曲げるには蒸し曲げがよく使われますが、蒸し曲げには少しばかり道具など手間暇がかかりますので、曲げがそれほどでもない今回はこれでいけます。



次に、船底に柿渋をたっぷり塗ります。柿渋とは青柿が原料で、昔から木・布・紙等の染料・補強剤・防腐剤・防水剤として、また医薬品として使われてきました。主成分は高分子のタンニンで、木への水の浸入を阻害し腐食を防止します。

5【建造】水押し、戸立て

作業場を屋内に移し、図面に従って航の形を整えます。

水押しとは文字通り、水を押す船首の部材を言います。ある程度スピードを出したい船や波浪中を走る船には先のとんがった水押しの方が良いのですが、川船には製作の簡単さや積載量を多くできることから板状の水押しが使われます。厚さは78mmの弁甲杉で、さらに前面(外側)に見栄えを良くするために櫂の厚さ56mmの化粧板を貼ります。普通は、水押しは二本の通し釘(夫婦釘といわれます)で航に固定されます。



戸立て(船尾の板:これを戸立てと呼ぶのが正しいかどうか、難しいところですがとりあえずそう呼びます。)を取り付けたところです。戸立て(厚さ70mmの弁甲杉)は船釘で固定します。

6【建造】側板

船の側板ですが、このサイズの船なら入手可能であれば、一枚、無理であれば、今回のように二枚の板を矧ぎ合わせて造ります。そして側板は大きく曲げたりねじったりして船側に貼り付けます。船が大きいと一枚を船側に付けて、さらにもう一枚を足す方法もあります。側板は昔ながらの縫い釘を使って接合しますのでたくさんの穴を側板の内側に鑿で前もって開けておきます。写真は下側の釘の通り道を開けているところです。



さあ、今から二枚の板を釘で縫ぎ合わせます。



側板の厚さは40mm位ですが、長さは12mの材を使いました。最近ではこのような長尺物は需要がないため、入手が難しいです。

7【造船儀礼】航据の儀(かわらすえのぎ)

8月2日の新始式以来、順調に作業が進み、船底部に船首材(水押)と船尾材(戸立)を取り付ける段階にきています。航据の儀はこの段階で行う儀式で、作業の無事と完成を祈るため以下の通り行います。式次第は新始式と同じですが今回は地元の湊神社の宮司さんにおこし頂きました。「昔はこのような儀礼によく来ましたが、今はヨットやモーターボートなどのレジャーボートのためたまに来るぐらいです」とのこと。現代社会は快適で安全ですが、ロマンスや畏れがなくなってしまいました。ほんの100年前まではしっかりと社会に根付いて当然のことだったのですね。



玉串奉奠



修祓の儀(しゅばつ)儀式を執り行う場所を清めるため航の前後左右に白紙を細かく切った切り紙と塩を撒いて回る

日時
平成24年10月29日午前11時より
場所
オクムラポート(奥村造船作業場)

8【建造】側板(棚板)の完成

予め用意した展開図を考慮し2枚の板を矧ぎ合わせ、おとし釘で合わせ1枚としました。

次に、表船梁(前部)、胴船梁(中央部)、鱧船梁(後部)の3本の梁を用意します。梁は大きさは前後が90mm、中央が90x150mmの角材です。

そして側板に曲げや捻りを加えながら航、水押、戸立に合わせとおり釘で留めますが、船の底から50cmの高さあたりで、側板を3本の梁で突っ張り、船の形状を整えます。これで船の原型ができあがります。側板(棚板)の補強のためそれぞれの船梁の両側にあばらという部材を付けます。

9【建造】艀装

舷側の上端部外側に鉢巻きのように補強のため櫂または櫂のこべりと雨よけをかえおり釘で付けます。また水押しも補強と見栄えをよくするため厚めの櫂板を張ります。戸立には櫂を使うことを考えて櫂か櫂の角材で櫂ベソを受ける櫂板を付けます。

一方、前、後部は少し高い位置に床を、中央部は低めの位置に根太を置いて床を敷きます。

そして、いよいよ、船の見栄えを決める屋形を取り付けます。屋形については比較的簡素で、取り外しができればと考えています。屋根は布も良いかとも考えています。船の上からお城の景色を楽しもうというのなら、屋根は邪魔なぐらいですが、夏の強い日照りや雨の日のことを考えれば必要でしょう。

10【建造】船卸しの儀

これで船おろし(進水)の儀式にかかることができます。

大きな船では、船体の基本構造ができた段階で筒立祝という儀式が行われます。ほとんど船が完成していますので、船卸し祝までの日数は短く、両方の祝いをほぼ同時にする事もあったようです。

筒立祝は船魂信仰に根ざし船体に『船魂を入れる』式で、造船儀礼の中でもっとも大切にされてきました。帆柱の支柱となる筒の下部に左右二つの穴を開け、船魂納物(御神体)を入れ埋木をします。私たちは胴船梁を支える中央の束(鳥居)という部材に納めます。流儀によって多少違いますが、夫婦雛、かもじ、賽子二個、銅銭十二文などを納物とします。

船卸しはいわゆる進水式で、他の儀礼とおなじように決まった手順で行われます。式の終了後には見物に集まった人々には撒餅、撒餅の振舞いや船の建造に携わった人々を労う宴などが催されます。