

伏見の船大工

横出洋二(技師)

はじめに

山城地域の人々は都市との密接な交流を持ちながらくらししてきた。農村では稲作を中心としながらも多種類の商品作物を栽培して都市へ供給してきた。逆に都市からは商品作物の栽培に必要な金肥や塩・醤油といった生活物資が遠く山間の村々にも運ばれてきた。

こうした都市との深いつながりを容易にしたのは水運の果たした役割が大きい。この地域には桂川・賀茂川・宇治川・木津川といったいく筋もの河川が流れている。賀茂川は京都市伏見区下鳥羽で桂川へと流れ込み、残り3河川は八幡市八幡で合流して淀川と名を替え、大阪湾へとそそいでいる。

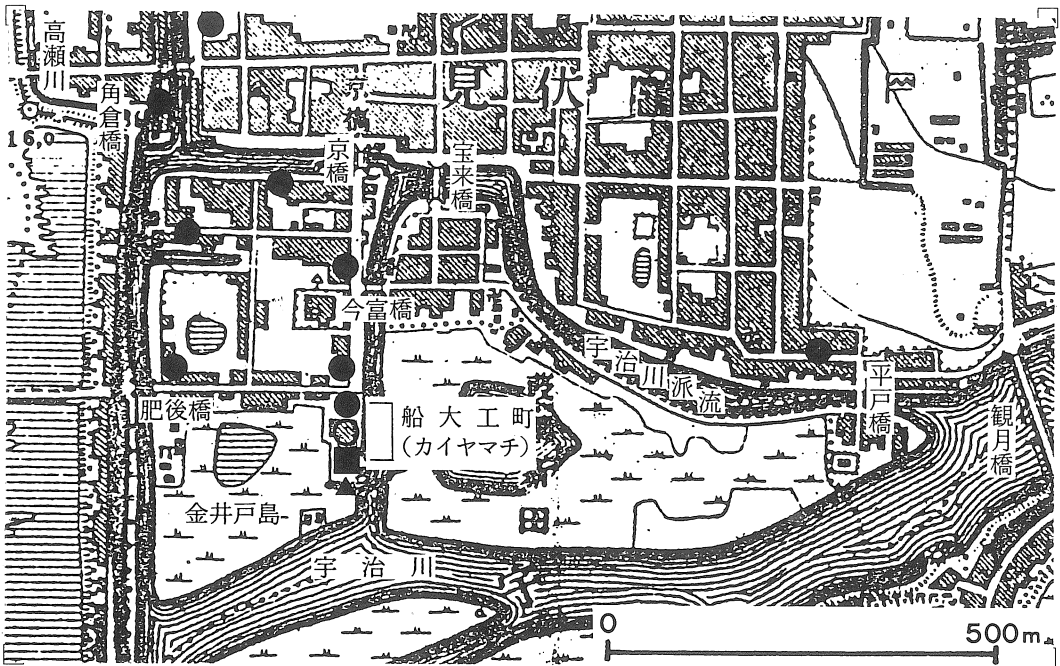
以上の諸河川には大・小いくつもの船が行

き交い、物資や人の運搬に活躍した。そしてこれら山城地域の船を作ってきたのは伏見と淀の船大工達である。しかし、水運が衰退した現在では彼らの技術も消え去ろうとしている。

今回は特別展「木津川の歴史と民俗」展の折り調査した伏見の船大工について若干の報告をしたい。伏見の船大工は現在野崎志朗氏(明治44年生)お一人だけとなり、同氏から船作りの技術をうかがった。野崎家は近世から続く船大工の家であり、野崎氏自身は17才のときから仕事を父親から習い始めたということである。

1. 山城地域の水運と漁労

琵琶湖・淀川水系における水運の歴史は古



船大工分布図(明治23年測量仮製地図)

野崎氏の聞き取りから作成した明治から昭和初期にかけての船大工の分布図である。

- 船大工
- 船釘鍛冶屋
- カイヤ
- ▲ 住吉神社

い。遠く古代において藤原京・平城京の造営に使われる木材を宇治川や木津川を利用して泉津（木津町木津）まで運んでいる^(注1)。平安時代、藤原道長が寛弘4（1007）年の大和金峯山参詣に木津川の舟運を利用するなど貴族達の社寺参詣等に水運が使われた。中世以降も物資輸送の大動脈としてますます重要性を増し、京都の外港として西国の物資が陸上げされる淀津は多くの商人による商取引きで賑わった。また、この地を拠点とする淀船は流域の水運の中心として活躍した。

近世に入ると幕府の指導・監督のもと水運の制度も整備されてくる。慶長8（1603）年、徳川家康から淀納所の河村与三右衛門と木村宗右衛門に対して川船の取締りが命じられ、過書座が組織される。過書座配下の過書船には三十石船・淀二十石船・六ヶ浜上荷船・天道船・尼天道船・青物船・手繰今井船があった。そのうち、三十石船は伏見・大阪間の淀川本流のみ航行したが、淀に根拠地をおく淀二十石船は他の河川まで入っていった。木津川筋の六ヶ浜上荷船は所属する笠置・加茂・瓶原・木津・吐師・一口の各浜からの荷しか運べず、しかも大阪への航行は禁止されていた。

以上の船以外に伏見船というものもあった。これは伏見の町の衰退を防ぐため元禄12（1899）年に200艘を以って運航を始めたもので、積載量は15石だが、軽快なため三十石船の驚異となった。

近代になってからは過書座の特権や規制もなくなり自由に運送に従事できるようになった。また、明治初年に蒸汽船が淀川を航行し、三十石船に代って旅客輸送の中心となり、水運は一時活況を呈する。しかし、明治10（1877）年に東海道線が、明治27（1894）年に奈良鉄道が開通してからは徐々に輸送の中心が鉄道に移っていき、大正時代以降水運は衰退していく。それでも木津川水運は昭和初年に姿を消したが、淀川水運のみは昭和30（1955）

年頃まで船の運航が続けられた。

その他、流域の水運としては渡し船があり木津川筋では主な渡しだけで18ヶ所あった。船は渡し場の村が所有し、村内の希望者数人が交代で船頭をつとめた。戦後もよく利用されたが、船の整備と車の普及とで現在残っているところはない。

琵琶湖・淀川水系は全国的にも魚種が豊富で、特に昭和16（1941）年に干拓されるまで豊かな水をたたえていた巨椋池沿岸の漁師は盛んに漁を営んでいた。彼らは近世には特権を有し、さまざまな漁法で巨椋池の他、淀川河口まで魚を追いかけた。魚民の生活にとって船は欠かすことのできないものであった。

2. 伏見の船大工

伏見は中世までは貴族の別業地・遊獵地でしかなかったが、豊臣秀吉の伏見築城と城下町整備で都市としての基盤を築く。また宇治川の伏見城下への迂回工事と角倉了以の高瀬川開削によって、元和9（1623）年の伏見城廃城後も京都の外港である港湾都市として発展していく。^(注2)

伏見には各種の商人・職人が住んでいたが、船大工も近世にはその存在を確認できる。初見史料としては、野崎志朗家に伝わる宝暦9（1759）年の「惣船大工中口上書写」（冊子、以下野崎家文書と称す）がある。これは船大工中が伏見奉行所に提出した宝暦9年・明和2（1765）年の口上書等の写である。明和7（1770）年の口上書の次に年未詳だが「船大工仲ヶ間」として庄之助他6人の名が記されている。野崎氏によると、明治から大正にかけて約10軒ほどの船大工がいたということである。

船大工の多くは金井戸島という宇治川と宇治川派流に囲まれた島に住んでいた。昭和4（1929）年まで島の東南隅に船大工町という町名があった^(注4)（現在、東浜南町に合併）。野崎家も以前はその町にあり、前の浜を作業場と

していた。また、同町には大正頃まで船釘専門の鍛冶屋と櫓や櫂をつくるカイヤがいて、別名カイヤマチとも呼んでいた。ちなみに、宇治川本流への出入口にあたる同町南端には住吉神社の祠が祀られていた。

金井戸島以外にも高瀬川と宇治川派流とが合流する角倉橋北の三栖半町に高瀬船専門の船大工があり、観月橋下流の宇治川本流が派流へと少し入り込んだところにある弾正町には巨椋池の漁船専門の船大工がいた。多く向島の漁師が製作を依頼したという。

船大工の組織としては、近世に「船大工仲間」を結んでいたことがわかるが、具体的な組織内容については不明である。ただ、宝暦9年と明和2年の口上書写に「年行事」「月行事」の名が記されており、当番制で仲間の代表として奉行所の折衝等の事務に当たったと思われる。

野崎家には「船大工中」と記された木製の箱が2つ残っていて、これは船を新造するとき願書を入れて奉行書に提出するのに使ったと伝えられている。近世の船の製作技法については史料がないので不明であるが、修復等については次のような史料がある。

請取一札之事

一御馬船新造壱艘

(印)

代銀六百六拾壱匁五分

但シ此内江古船壱艘代五拾五匁入込

(印)

右之通御船代銀匁ニ請取申候以上、則御船之義当未年極月ノ来ル巳年極月迄丸拾ケ年ノ間私方ノ御請負申候ニ付御船新造出来仕候ノ三ケ年相立申候ハ、始ニ御修復柁繩打ノ仕候ニ付是ノ七ケ年ノ間者年々御修復代銀式拾五匁ニ御遣シ可被下御事ニ御座候是ニ依テ右代銀請取之一札取込ニ奉書上候為後日如件

安政六未年極月

伏見

舟屋

辰右衛門(印)

柴田清蔵様

これは、木津川の藪の渡し(山城町綺田↔精華町下狛)の間屋柴田清蔵が安政6(1859)年に船を新造したときに船大工辰右衛門が出した代銀請取状(古瀬誠三家文書)である。これによると10年間は船の保証をしており、新造の3年目から毎年「御修復柁繩打ノ仕候」とある。柁繩は船の板の隙間に防水のために埋めるマキハダであろう。

淀水垂の小林佐一氏(明治41年生)は昭和30(1955)年頃まで雑貨船の船頭をしていたが、だいたい10年ほどで船を新造したという。近世においても10年が船の寿命であったことが文化9(1812)年の「渡し船新造請書」(石田神社文書)^(註5)からうかがえる。

前借并請負証文

一其御村方渡船之儀、去ル戌八月ノ来ル酉極月迄請負ニ御座候処、此度及破損、取繕候様被仰聞承知仕候、尤早速修覆可候得共、十ケ年余リニ茂相成候故、いたみも有之修覆ニ難懸、大ニ困リ入候ニ付、何卒跡請之新艘ニ此節仕越ニ被成下度段御願申上候処御承知被下、

(略)

文化九申年極月 伏見下北浜町

船屋辰右衛門(印)

同町

請人 辰五郎(印)

上津屋村

御役人衆中様

これは上津屋の渡し(城陽市上津屋↔八幡市上津屋)の船を新造するときの船大工の請書であるが、これによると10年たつと修復ができないほど破損したため船の新造を勧めている。

辰右衛門は野崎家文書の明和7年の口上書には「年行事 辰右衛門」とあり、年未詳の

「船大工仲ケ間」の中にも「辰エ門」と名を
みせており、伏見でも有力な船大工の家筋で
あると思われる。

野崎志朗氏の祖父熊次郎氏も上津屋の農通
いのための渡し船を作っており、また父親長
次郎氏と一緒にその船の修理にでかけたこと
もある。

船大工は近世に船の貸出しもおこなってい
たことが野崎家文書からわかる。

乍恐口上書

御当地舟大工共_ニ而_テ 御座候
一私共所持仕候小舟之義古来_ニ近在之堤普
請町方地上_ニ之土砂積候舟百姓之野通洪
水之節所_ニ之通舟等_ニ少_ク、賃銭_ニ而_テ 借申
渡世_ニ仕候、舟銘_ノ、五六艘ツ、所持仕都
合舟数七拾三艘舟大工共内_ニ御座候、勿
論商売之義_ニ候得共年々増減_度御座候、
(略)

宝曆九年	年行事
卯四月廿七日	武兵衛 (印)
	月行事
信濃守様御代	小兵衛 (印)
御当番様	惣船大工中

これは前年新しく伏見奉行となった豊後国
森藩主久留島信濃守光通に対し船大工所有の



船大工文書箱 (野崎家所蔵)

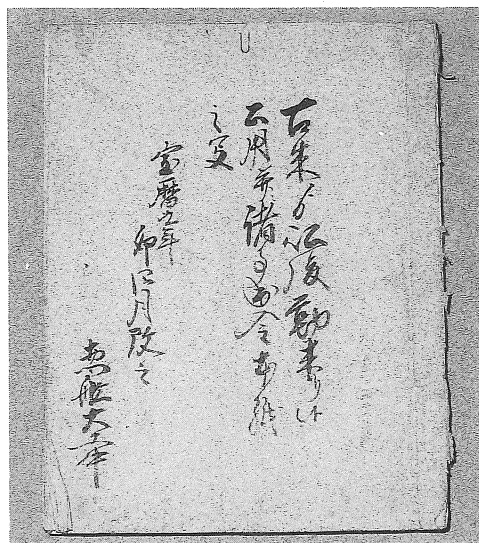
船数を述べたものである。船の製作以外の船
大工の活動がうかがえ、同時に水辺でくらす
人々の中で船が多用に活用されていて興味深
い。

近世に船大工がどれだけ船を製作したか不
明だが、『伏見町誌』に記載されている明治
8 (1895) 年の伏見の生産物調査によると、
「大小造船 150艘」となっている。当時船
大工数が10軒前後として単純に計算すると月
1艘の割で船を作っていたことになる。

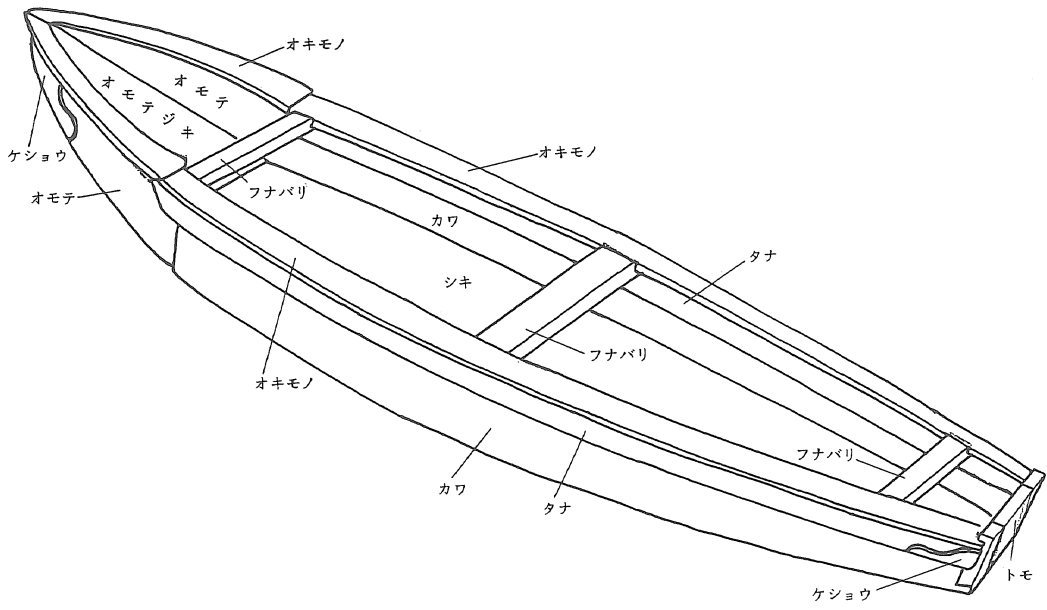
ちなみに、船釘は55,000個、船楫は615挺
となっている。

3. 伏見の船

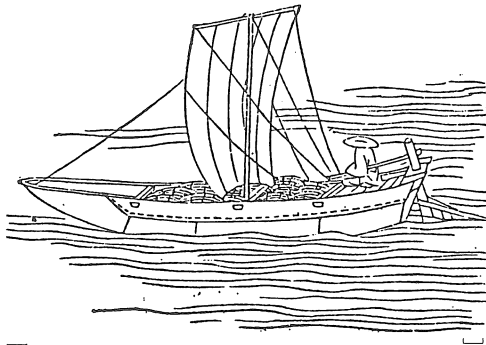
野崎家文書には「三十石客舟」「淀船」「高
瀬(船)」の略図と寸法が記されている。これ
が伏見の船大工が作った主要な船であろう。
文書には船名を記していない船の図もあるが
「三十石客舟」と寸法が同じなので三十石船
と考えられる。その他、先程の石田神社文書
から木津川の渡し船を作ったことがわかり、
史料はないが伏見船も地元伏見の船大工が作
ったと思われる。明治から大正にかけて伏見
で作られた船は石炭船・雑貨船・木津船・高
瀬船・渡し船・魚船である。



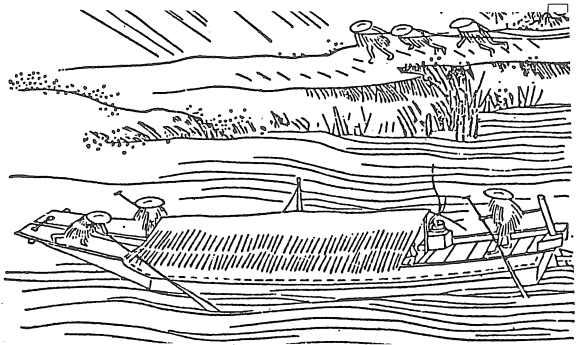
惣船大工中口上書 (野崎家所蔵)



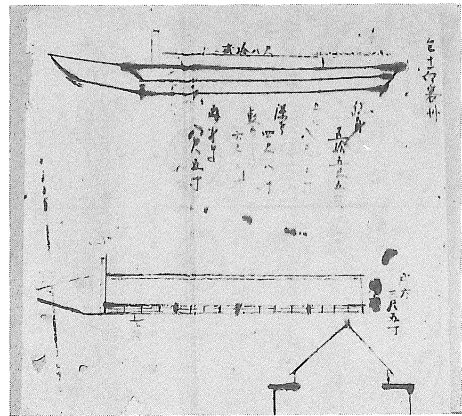
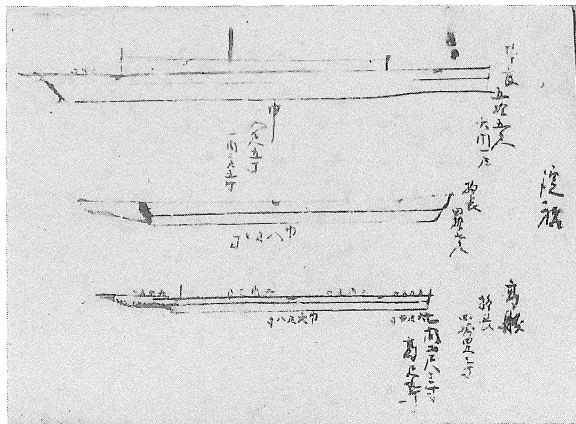
船体名称図



淀上荷船（和漢船用集）



三十石船（和漢船用集）



惣船大工口上書の船略図（野崎家蔵）

石炭船・雑貨船は主に淀水垂・納所の船頭が所有した船で、伏見から酒・山科トノコ・材木など積んで下り、大阪から石炭や雑貨(薬品・材木等)を積んで上った。船体は同じで積荷によって名称が違った。「淀船」の惣長が「四拾七尺(7間5尺)」で、水垂の元船頭小林佐一氏によると雑貨船が約7間だったということであり、石炭船・雑貨船は淀船の系譜を引くものと考えられる。ただし、『京都御役所向大概覚書』(享保2(1717)年)所収の「淀上荷船之事」では「惣長五間五尺五寸」と記されており、2間ほど短い。時代が下って大型化したとも考えられるが、現時点では疑問が残る。

木津船は笠置・伏見間を往来した船で、積荷からシバブネと称したり、所属浜の名からカサギブネともいい、近世の六ヶ浜上荷船の系譜につながるものである。長さは5間であった。^(注8)

その他、高瀬船の大きさは『京都御役所向大概覚書』の「加茂川高瀬船、但京々伏見迄之事」に「惣長七間」と記され、かなり大きいものである。渡し船については文化9(1812)年の「渡し船新造請書」の末尾に寸法が記されており、「惣長サ六間式尺五寸」とある。戦前、木津の渡し(木津町木津⇔山城町上狛)を往来していた渡し船(木津町土久里家蔵)の全長が6m55cm(約3間)なので相当大きな渡し船であった。

次に、伏見・淀の船大工が作る船の構造上の大きな特徴は水押し部分である。川船の多くが側面の板と敷板を曲げて前で組み合わせ水押しを形成している。淀・伏見の場合も基本的形は同じだが、側面・敷板を曲げるのではなく、別の材でつないで作っている。これは船の大小に関係なく雑貨船・木津船・漁船・渡し船共に同じである。加茂町河原の蛭子神社に残っている船みこしもやはり同じ水押しの構造である。水押しの3枚の板は敷の部分をおモチジキといい、2枚の側板をおモチと

称す。

製作にあたっては曲げるより楽だが、野崎氏からは特にそうした理由は聞かれない。むしろ近世からの長い伝統を受けついでいると思われる。野崎家文書の図でも「三十石客舟」「淀船」「高瀬」共に別材をつないだ構造になっている。その他、明和3(1766)年刊の「和漢船用集」^(注9)掲載の「淀上荷船」図でも同様である。しかし、野崎家文書のもう一つの三十石船の場合つないでおらず、安永9(1780)年刊の「都名所図会」^(注10)の淀で描かれた三十石船や天明7(1787)年刊の「拾遺都名所図会」^(注11)の「藪の渡し」で描かれた船も同様で、後者の場合戸板状の水押しになっている。それゆえ、かならずしも伏見の船がすべてつないだ構造であったとはかぎらない。

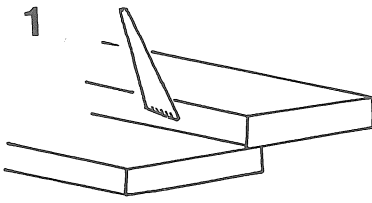
もう一つ必ずしも特徴とは言えないが、側面の板は上下2枚でできている。下をカワといい、上をタナという。タナはカワより幅がせまくなっている。巨椋池で使われていた漁船はカワだけのものが多かったが、これは比較的新しく、明治以前は2枚の側板のフタカワブネであった。ヒトカワブネは軽くて操作が楽であるので普及したということである。

4. 船の製作工程

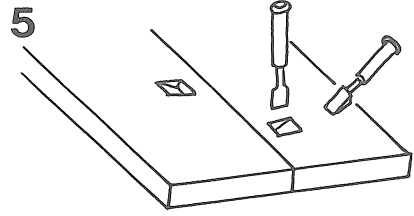
次に野崎氏からうかがった船の製作工程について述べる。

材料 船体の基本的材は杉と桧である。杉はシキ・カワ・タナといった船の主要部分に使用する。杉は軽く曲げやすいので船の船体に使われる。また、水による膨張度もよく接合部分が密着する。日向産の杉がやわらかく丈夫なのでよく使った。桧は杉に比べ固いのでフナバリ・オキモノの部材に使った。オキモノはタナの上におモチからトモにかけて取り付け、岸壁にあたってよいように固い材を使う。なお、杉材は節の多いものを使う。見た目は悪いが、われにくいということである。木材は伏見の材木屋から製材した板を買

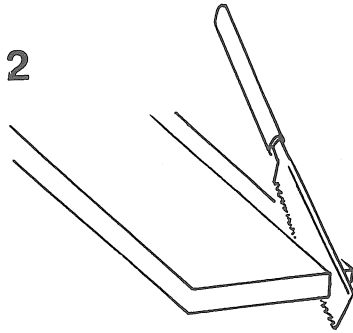
シキ工程図



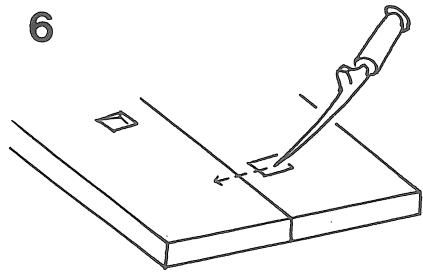
1 板を重ねてスミサシで線を引く



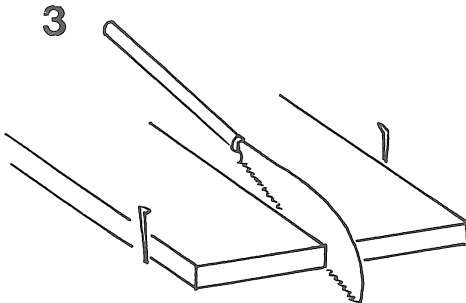
5 ノミでガケを掘る



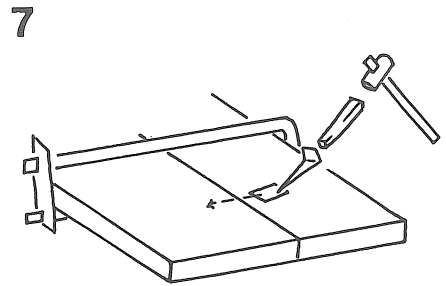
2 線にそってノコで切る。



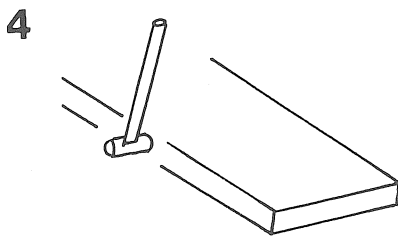
6 タメツバで釘穴をあける



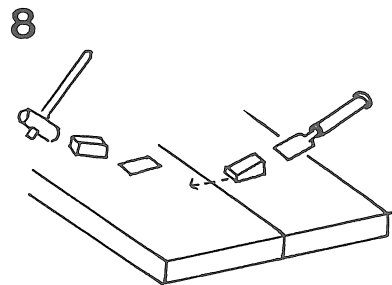
3 板を合わせスリノコでコスル



7 フナクギを打ち込む



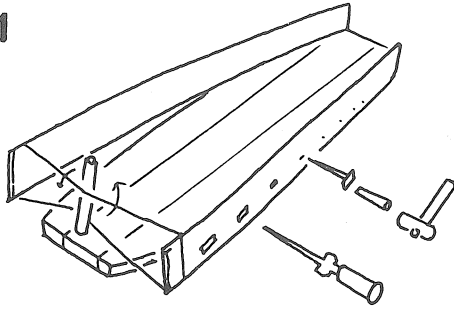
4 側面をハンマーでたたいて
クロス



8 ツメキをする。余分なところは
削り取る。

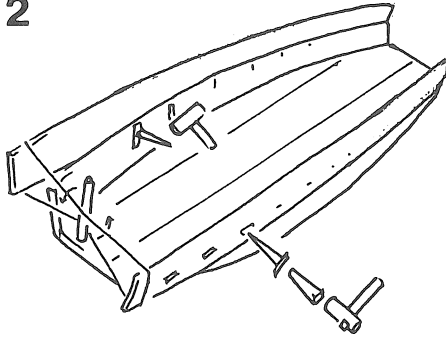
カワ・タナ工程図

1



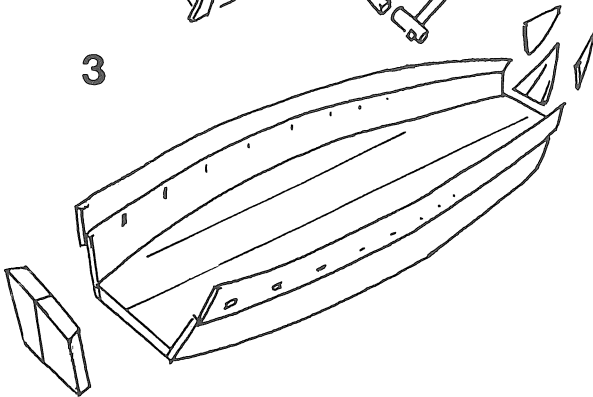
棒を回転させカワをまげる
ツバノミで釘穴を開け
フナクギを打ち込む

2



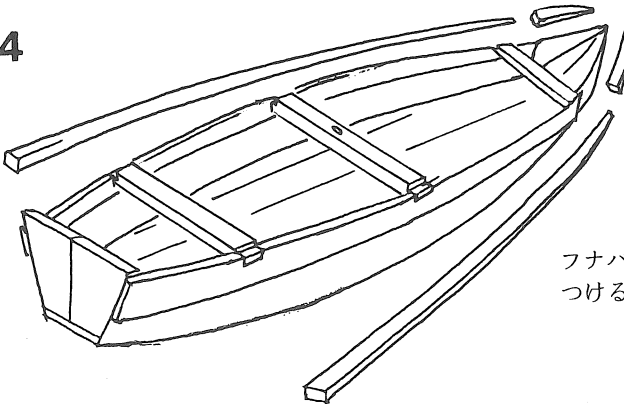
棒を回転させタナをまげる
フナクギを打ち込む。出た
釘先は折りまげる

3



オモチ・オモチジキ・トモを
とりつける

4



フナバリ・オキモノをとり
つける

ってくる。標準がニケンモン（2間）で、だいたいこの単位で買ってくる。買ってきた材は半年間は浜で乾燥させる。木に含まれるアク（水）を完全に抜かないと、組立て後にアクが抜けて木が収縮し、接合部分に透き間ができる。

フナクギは2種類あり、シキ板の接合に使う頭の幅が狭いものと、カワ・タナを接合する幅広のものがある。大小あり、長いもので30cm、短いもので5cmである。大正頃までは伏見の船釘専門の鍛冶屋で購入したが、鍛冶屋が廃業してからは大阪の船大工道具の専門店を買った。

シキの製作 船の組立ては船底のシキからおこなう。まず必要な形に加工したシキの部材を作業台の上に並べる。作業台はシキの最大幅より少し長い角材を約1m70cm間隔で並べたものである。各角材の両端と地面の間に木片を入れ高さをつける。角材と木片はカスガイで固定する。

シキの板の枚数は16mほどの船で6枚ほど並ぶが、一枚の材から全長分とれないので前後につないで一枚分とする。前後の板は斜めにつなぎ、左右の板とはつなぎ目が同じ位置にこないようにしてシキの全壊を防ぐ。

板を接合する前に左右の板の間をスリノコでコスル。コスルことで板の側面の凸凹をなくして板を密着させる。スリノコには刃の大きさにアラメ・チュウメ・シアゲとあり、各々のノコで3回はコスル作業をする。単調でえらい仕事だが、これが一番重要な仕事だということである。

コスった後、さらに板側面をカナヅチでたたいてクロス（へこませること）。これをするとう進水後板が水を含んで膨張し、完全に密着するということである。

以上の作業後、釘で接合していくが、その前にガケと釘穴とを掘っておく。ガケは釘を入れる挿入口でヒラノミとカクノミで四角く掘る。釘穴は板の側面に釘の長さの3分の1

ほどタメツバの頭をゲンノウでたたいてあげていく。

釘を打つときは、まず並んだシキの板をジャッキではさんで仮止めする。そして釘を穴に入れ、クギツメを釘頭にあて、ハンマーでたたいて打ち込んでいく。打ち損じた釘は釘頭の折れ曲った部分にクギキリをあててハンマーでたたいて抜きとる。

釘を打ち終わるとガケの部分にウメキをして防水する。ある程度ガケの大きさに加工した木片をガケに打ち込み、上部に出た余分な部分をヒラノミで削り取る。

カワ・タナの製作 カワをシキに接合するときもカワ板にガケを掘り、シキ板の側面にツバノミで釘穴を20cm間隔で掘る。

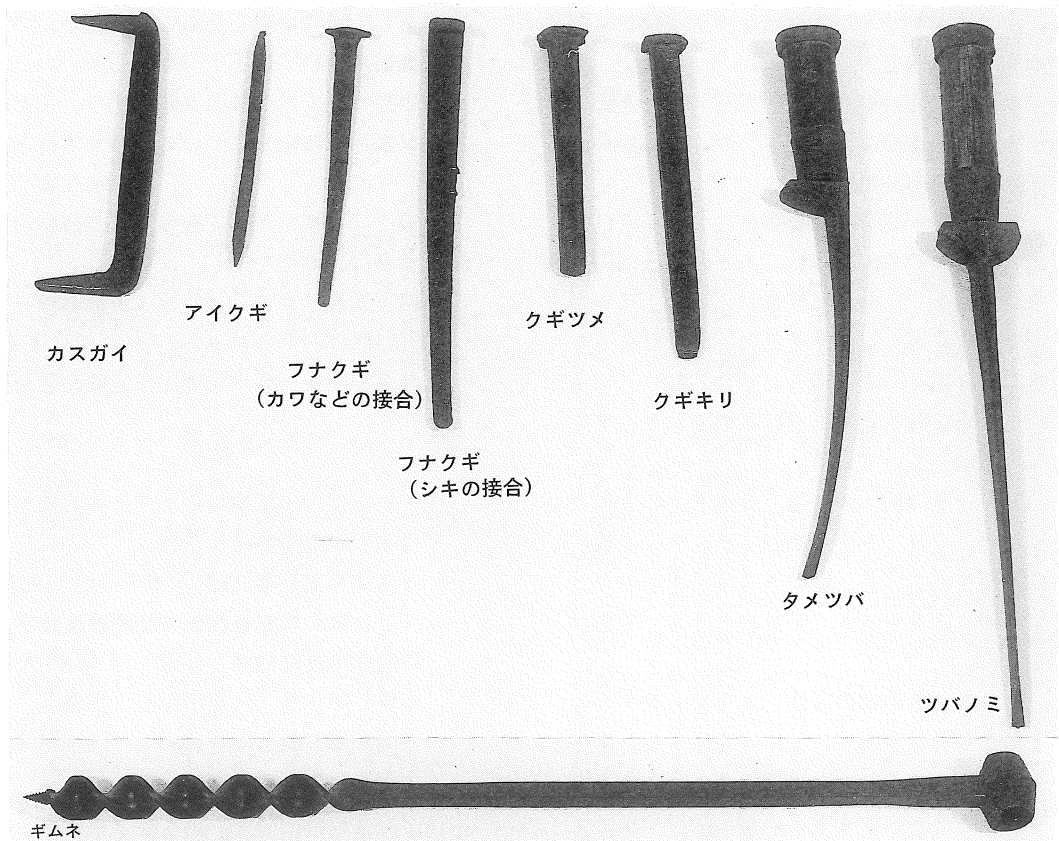
カワの接合はまず両側平行してオモテから3分の1ほど釘を打つ。次にシキの両端はカーブしているのでカワを曲げながら釘を打ち込んでいく。曲げるときはカワに熱湯をそそいでやわらかくし（湯をタメルという）、次にカワのトモ側の端にロープを2・3周巻き、ロープの間に木の棒をはさんでそれを回転させてロープをねじり、その力でカワを曲げる。

カワの側面は鋭角に削っているためカワを接合していくとシキの前後がカーブして持ち上がる。魚船など小型の船の場合、軽いのでカワをつけるときシキの中心が浮いてしまうので作業小屋の梁とシキの中心部分につかえ棒をして浮かないようにする。

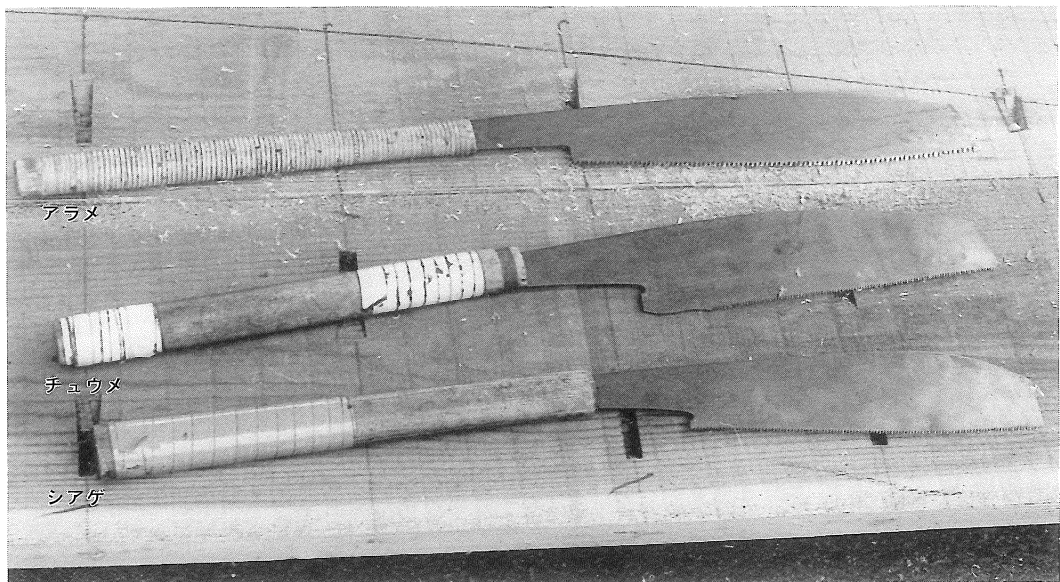
また、カワをつけるとき内側にたおれないように仮の船梁をしておく。

タナはカワの外側に少し重ねるように接合する。接合方法はカワとシキの接合方法と同じである。タナからカワ内側へ貫通してとびでた釘先はカワ内側に掘ったガケに折り曲げて入れ、ウメキをする。

オモテ・トモの製作 カワをつけ終わると数枚の板を接合して作った三角形のオモテジキを角度をつけて接合する。釘はシキの底からシキイタを貫通させ、釘先を折り曲げる。



野崎家寄贈船大工道具



スリノコ (野崎家蔵)

次にオモテジキの両側にオモテを接合して水押し部分ができる。

トモも数枚の板を接合したものをシキとカワ・タナ後部の空間にとりつけ、外側から内側へ釘を打ち込む。

シキイタ・フナバリの製作 シキイタはシキの上に乗せる船底の板である。30cm間隔で角材の棧をシキの上に接合し、その上にシキイタ数枚を置く。シキイタは、底にたまった水をかき出せるよう棧とは接合しない。シキの上に直接荷を置くと湿けるのでシキイタを置くということである。

フナバリは前・中・後と3本タナの上にとりつけ、カワ・タナを補強する。中央の梁には帆柱を通す穴を、前の梁には係留用のロープを通す穴をギムネ（手動のドリル）であけておく。

オキモノその他の製作 オキモノをタナの上にとりつけ基本的に船体は完成する。オキモノを接合するときもカワ・タナのときと同様に湯をタメ、オキモノの端にかけたロープをねじりながら曲げる。釘は上からタナの側面に打込んでいく。

船体ができたあと船の種類によってケショウをつけたり、船倉部の屋根をつくったりする。ケショウはオモテとタナのトモ側の両側に各々つけられる波形の飾りである。船大工の家によって形が若干異っており、それを見ただけでどこの船大工が作ったかがわかったという。木津船や雑貨船など輸送に数日かかる船はオモテにコマと呼ぶ寝泊りする船倉があり、中に寝具や船ダンス・七輪など煮焚きの道具が入っており、住吉神社のお札が祀られていた。

おわりに

以上、伏見の船大工について今回調査で得たことを述べた。現在、水運の主力であった雑貨船・石炭船や木津船は残っておらず、船の細かい構造については不明であり、野崎氏

も廃業して実物の船を作ることがないため工程の細部については不十分な点も多い。これらの点については今後の課題であり、また、独特な水押しの由来についても考えて行きたい。

本稿をなすにあたって次の方々の御協力・御教示を得、お礼を申し上げたい。

野崎志朗氏（京都市伏見区）・能勢藤一郎（同伏見区淀）・小林佐一氏（同伏見区淀）
近藤友一郎氏（静岡県焼津市近藤和船研究所）

（注1）以上、山城地域の水運と漁労については次の本等を参考にした。

『木津町史』本文編（木津町役場 1991）、
『けいはんな風土記』（助関西文化学術研究都市推進機構 1990）、『新修大阪市史』第3巻（大阪市役所 1990）、
『同』第5巻（同 1991）、日野照正『畿内河川交通史の研究』（1986）、

（注2）『京都の歴史』第4巻（京都市 1969）、『同』第5巻（同 1972）

（注3）『京都府伏見町誌』（伏見町役場 1929）

（注4）『京都市の地名』404頁（平凡社 1979）

（注5）『資料が語る城陽近世史』第四集・久津川地域編 第四章史料編75（城陽市教育委員会 1990）

（注6）明治29（1896）年「農通船請負契約書」（石田神社文書）

（注7）『京都御役所向大概覚書』（1973）

（注8）『山村のくらし I』（京都府立山城郷土資料館 1987）

（注9）『日本産業資料大系』11（1927）

（注10）山城郷土資料館蔵

（注11）『日本名所風俗図会』8（1981）