

対馬藩中村家造船文書「諸船長サ方深サ書附」の漆喰拵えについて

Plastering in the Document on Shipbuilding, "Notes on Boat Length, Beam and Draft," of the Nakanura Family of Tsushima Domain
DEGUCHI Akiko

出口晶子

対馬藩中村家造船文書（長崎県立対馬歴史民俗資料館蔵）は、和船史研究の先駆者・石井謙治や柴田恵司らによってその一部は翻刻ならびに図面紹介がすでになされている。基幹研究「中世日本の東アジア交流における海上交通に関する研究」（平成二八―三〇年度研究代表者荒木和憲）では、この文書群を他の造船文書とも比較照合しながら、まずは歴史学・古文書学的に、さらに民俗学的見地から包括的に検証し、近世船大工家の技術継承のあり方やその成立・変容過程について共同調査研究することをひとつの柱にすえている。本号掲載の荒木和憲氏による解題と再翻刻は、その端緒となる基礎研究である。のちの修正加筆等の時系列に留意した翻刻や書体の変化への着眼によって、文書の成立や性格が浮かびあがるなど重要な成果がみられる（「荒木二〇―一八」）。

筆者の役割は、これまで列島に現存してきた木造船の実船や建造現場での観察・計測記録、船大工からの直接の聞き書き、近現代に採集された先学の民俗調査記録等、民俗学的知見にもとづき研究してきた立場から、近世期の木造船技術の移転や受容の実態、船大工の継承性等を比定

し、考察していくことにある。むろん民俗事例を一足飛びに近世にあてはめることはできないとしても、文書の解釈には有効であり、時代をこえて通底する共通性や、時代や場所による分断・分節化の姿を見出すことは可能である。

中村家文書は、覚書や寸法書とともに、数多くの図面がある。そのなかには大坂で修業し、その技術系譜を引き継ぐべく伝授された図面のほか、建造されたがうまく浮かばず、失敗作だった船図面、瀬戸内海の造船拠点であった倉橋島で取得した図面なども含まれている。秘伝の技法を正しく継承しようとする厳格性、新たな技術を貪欲に仕入れる進取性、図面を嚙呑みにしないための警告情報、到達しえた創意工夫の覚書など、職人の技にたいする複層した意識が透けて見えるという点で、中村家文書は、民俗学的見地から見てもとても興味深い内容をもつ。近世中期から後期は、和船文化の黄金時代でもある。藩政期の船大工がいかに移動し、技術を移転・定着させたのか、そして新たにどんな創意工夫を重ねたか、これらの点は追々明らかにしていきたいと考える。

まず、教ある文書や図面を概観するなかで筆者が最初に関心を抱いたのは、「諸船長サ方深サ書附」（以下書附）である。本書附は、柴田恵司の先行論文で（柴田一九七九）、中村家文書約八〇点から氏が八つあげたなかに含まれる。また石井謙治が日本海事史学会編『続海事史料叢書』十卷（一九八六）に掲載した対馬文書七点のうちにも含まれ、翻刻と来歴等の解説がなされている。期せずして同じものをとりあげることになったのは、漆喰拵えの記述の存在によるところが大きい。造船文書のなかで漆喰の製法を詳述したものは、とても珍しく貴重だからである。この点は両氏による簡単な解説や紹介にとどまらず、腰をすえて吟味するにふさわしい内容と判断する。そこで本稿では書附の漆喰拵えに絞り、その製法や用途、地域性について民俗事例をふまえながら比定考察していくことにしたい。

一 「諸船長サ方深サ書附」について

書附は、構成される内容からおよそ二つに分けられる。

第一段は、元禄六年（一六九三）の定めをベースに享保一〇年（一七二五）ころまでの追記内容で構成されるもので、荷船・早船・鯨船・大船に曳航される引き伝馬・朝鮮半島と往来する枝船・天道船等の帆の反数や船幅、船体の長さ・幅・深さに関する記述である。文面にはところどころ変更点等、三〇年あまりの出来等が追記されている。その年代の示し方は、リアルタイムなその時点の記録というより少し時間のたった過去をふりかえって記録するというスタイルである。元禄の定めもまた、後年改めて清書しなおされた可能性も捨てきれない。

第二段は、中盤の空白頁をはさんだ目次以降で、主に享保五年（一七二〇）以降、元文四年（一七三九）の今舛寸法までを構成する。

目次では、筆跡の異なる後段のすべての内容を網羅し、かつその目次項目の文字は、後段本文の書体と一致する部分を認めることから、内容を

追記した段階で目次を増やしたものと思われる。内容は後世に伝えるべき享保五年（一七二〇）の定め、ならびに備忘となる覚えである。基本は順番どおりであるが、「隼船諸釘重目之事」に続く五十六丁立船天間の積荷である錫・荒銅・水牛角の記述は、目次になく、かつ続く「諸船石積之事」より年代が延享元年（一七四四）以降と新しい。頁が足りなくなつて途中空白頁を利用して続きを書いたとみなされる変則箇所である。目次以降は、荷船の帆反と石積み、隼船（関船）と荷船の帆の長さ、シツクイのこと、小早船の垣立の高さ、早船（関船）に関する帆棚や屋根の高さ、箱水樽の大きさ、釘の目方、諸船石積み、舟の大きさなどが列記されている。

第一段と第二段の間には、前後数頁にわたる墨付けなしの白紙頁が存在するが、その一部を使って第二段の続きとみられる記載がある。享保一〇年（一七二五）から元文三年（一七三八）までの覚えであり、書きたりなかったところを空白頁に割り込ませる形で書かれたものと推測する。

本史料に登場する年代は、元禄六年（一六九三）から宝永、正徳、享保、元文、延享元年（一七四四）にわたり、最後が「元文四年（一七三九）の注文控えからこの形を用いること」とする小使船の鉄風呂寸法に関する記載で終わっている。主に一七〇〇年代前半の動向がうかがえる史料となっている。

このように本書附は、およそ五〇年の年代の幅をもった内容を特徴とするが、書附の作成にかかわった人物として重要なのが、荒木氏が指摘するように「荒木二〇一八」、中村庄右衛門である。中村庄右衛門なる人物が享保元年（一七一六）に存在したことは、享保元年五月の覚（板木註文二付）の文書の存在からも明らかである（長崎県立対馬歴史資料館・史料目録）。

書附には筆名も年代も表題にはないが、中村庄右衛門の名による享保元年（一七一六）の「諸船寸尺覚我記」と対をなす史料であることを荒

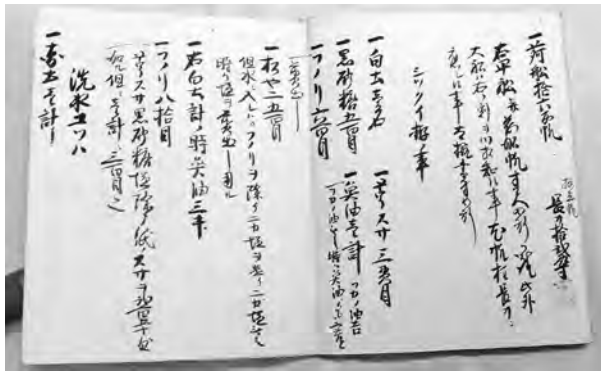


写真1 書附の「漆喰拵え」



写真2 書附の「漆喰拵え」

木氏はその記載内容から解明している。また、覚我記の表題にある年号月日は書附の見返りと同じ筆跡であり、同一人物による記述である。上記に照らすと、本稿で扱う書附にみる漆喰拵えも中村庄右衛門の代に本人、もしくはその指示監督のもと作成されたとみてさしつかえなさそうである。以上の点から、漆喰拵えの内容年代は、享保五年（一七二〇）をさかのぼることはなく、およそ一七二〇～四〇年代頃の記述事項と推測できるのである。

二 書附の「シツクイ拵え」について

書附にみる漆喰拵えの調査には用途にあわせ、いくつもの方法があった（写真1・2）。民俗学的知見をまじえ内容を検討すると、以下のよ

- ① 白土一石、苧スサ三貫目、黒砂糖五百目、魚油一斗。鱧油がよいが、なければ魚油でもよい。これにフノリ六〇〇目を煎り出し、松脂五〇〇目を配合する。
- ② ただし、水にはいればフノリを除いて、苦塩（にがり）を使う。苦塩がなければ塩を煎り出して用いる。
- ③ 右白土のときは魚油三升、フノリ八〇目とし、苧スサや黒砂糖や塩は入れずに、紙のスサを二五〇匁加える（ただし一斗に三〇〇目）。
- ④ 洗水ユツハでは、赤土二斗、塩一升、白土一斗を入れ、手で餅の粘さにたたきつける。
- ⑤ 水桶用いるときは白土を除き、塩と赤土を使う。
- ⑥ 船釘の頭に塗るのは錆止めである。これには、白土一升、松脂一升、鱧油もしくは魚油四合、白砂糖一斤、黒砂糖一斤、さらに鉄の金の粉三合を調合し、温かいうちに用いる。

この六種類の調合を用途別に表にすると、表一のようになる。

表一 漆喰拵えの調合

	白土	赤土	苧スサ	紙スサ	塩	にがり	黒砂糖	白砂糖	魚油*	フノリ	松脂	鉄粉
① 基本	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
② 水にはいる部分	○	○	○	○	○	○*	○	○	○	○	○	○
③ 白土の時	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
④ 洗水ユツハ	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
⑤ 水桶用いる時	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
⑥ 釘頭に塗る	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

* 塩煎り出しで代用 ** 鱧油が上等

①・②・③・⑥に使われる鱧油とは、鱧の肝臓を集め、煮出して抽出した油で、この時代鱧油はすでに他の魚油より上等とする評価があった。

②の水にはいる部分にはフノリをのぞき、^{にがり}苦汁が加わる。苦汁は塩を製造するさいに出る塩化マグネシウムを主成分とするもので、豆腐を作るときの凝固剤として使われるものだ。③の白土のときは黒砂糖や松脂などを含まず、白土+魚油+フノリ+紙スサだけの配合である。

建築用の土間に使われる漆喰では土に石灰やスサ、フノリや苦汁を混ぜ、水で練り合わせて塗り固め、油は通常用いられない。耐水性を要する船だからこそ、油の割合は欠かせなかったのだろう。後述する中国のジャンク船などには石灰と桐油、麻縄などの繊維質を混ぜたパテ（漆喰・油灰）が使われるように、油は船の水密を保つ充填材には必須の材料であつたと推測する。

また、船体の釘頭に塗る⑥、船体以外と思われる④⑤を含め、水と直接ふれる②④⑤⑥には、フノリは用いられていない。

④の洗水ユツハにみる「赤土・塩・白土」の割合は「一〇・一・一〇」である。

⑤の水桶を用いるときには塩と赤土のみのたたくである。いずれも、これには魚油は使われておらず、海水につかる船体そのものの漆喰ではないようだ。

では洗水ユツハとは何を意味するのか。『日本国語辞典』によれば、ユツは西日本、とくに島根県や山口県の方言で泉や池をさす。対馬藩黒岩家の図面には「御泉水船形小伝間」図がある。「泉水船」に関しては、「書附」にも「樋口孫左衛門殿泉水浮有之」として「壺人乗船 / 平駄成り船也」とある。底の平な箱形のヒラタ船タイプで、寸尺は長さ九尺〓二・七メートル、幅二尺六寸（七九センチ） 舳口幅五五センチ 艫口幅六七センチ）深さ八寸（二四センチ）といたって小型の船体である。以上の点から、洗水ユツハは、泉水場すなわち庭園等の池や水桶を使う洗い場であり、そのたたきに用いる場合の漆喰ではなかったかと推測する。船大工は池に浮かべるヒラタ船の建造を受けるとき、船とセットに池そ

のものを築造することもあつたろう。「書附」には桶水樽や箱水樽の寸法記載があるとおり、水車や風呂桶など水に関連する木工仕事を引き受け、自ら作ることや手配することは、近現代の船大工においてもごく普通に行われてきたことだったからである。

このようにとらえると、漆喰拵えのうち、①②③⑥は直接船体とかかわり、うち①と③は直接水につからない部位において板どうしの隙間を埋め、水密を確保する充填材として使われた可能性が考えられる。金の粉を混ぜた⑥は釘頭専用に使われたもので、他の配合例とは異なり、その基準分量は白土一舛と少なく、白土にたいする松脂の割合が一・一、魚油も〇・四と油分の高いものとなっている。

とくに⑥では、温かいうちに用い、冷たくなって固まると使えないことが注記されている。石灰と水は合わせると化学反応により熱を発するが、建築などでフノリを混ぜる場合には水と混ぜ温めて煮とかし、糊状にしたものを使う。海水と直接接する⑥では配合のおりフノリは使われない。よって水ではなく、温めた油に煮とかした松脂を混ぜ調合されたと推測できる。釘頭に塗るには、あえて鉄粉を混ぜることで錆び止め効果があるとし、その作業は温かいうちに手早く進めること、いいかえると広範囲に使われるものではなく、かつ調合する場合も一度に量多く調合せず、作業の都度、小まめに調合し、作業する手順が求められたようだ。この点は日本海にみる漆接合の漆の扱いと共通するところがある。

興味深いのは、黒砂糖①②⑥や白砂糖⑥が配合されている点である。主に南西諸島で生産される黒砂糖の製造には凝固剤として石灰が使われる。絞り出された液状の黒砂糖は酸性であり、そのままでは固まらない。そこにアルカリ性の石灰を加えることで化学反応がおき凝固する。『奄美生活誌』によれば、石灰は枝珊瑚を焼いて作り、石灰の分量は、砂糖の出来不出来を大きく左右し、誤って砂糖をだめにしてしまうこともあつたという（恵原一九七三・一九八）。石灰を入れすぎると苦みが出て味が

悪くなる。少なすぎても固まらないというようにその加減が難しかった。

書附にみる漆喰拵えの砂糖の役割は、砂糖を固めるために石灰を入れるのとちょうど逆である。アルカリ性の石灰に、酸性の砂糖を混ぜることで中和させ、早く固まらないよう適度な柔らかさをえる効果をねらったものと考えられる。つまり魚油や松脂は耐水と粘性をえる素材であり、塩や砂糖が硬さの調節にかかわる素材であったとみる。どれほどの科学的根拠があり、どの程度末長く技として継承しえたか、但書きの配合の解釈等を含めまだ不明な部分も多い。しかし、こうした配合加減こそ不測の試行の結果、記憶しておくべき技であり、書附けて伝授すべきものだったのだ。

三 近世文書にみる船の漆喰使い

では近世期の日本列島で、木造船建造にみる漆喰使いはどの程度広まっていたのであろうか。冒頭で造船文書では珍しい記述と述べたとおり、近世弁才船の建造技術でも漆喰使いは広く普及していたとは考えにくい。

宝暦十一年（一七六一）成立の大坂の船匠金沢兼光が著した和船の百科全書である『和漢船用集』には造船道具に関する詳細な記述がある。各種船釘や斧・ノミ・口引きその他の専門的な道具群と水密を保つための充填材として槓縄は登場するが、和船に関する漆喰の記載はない。また日本海沿岸に特徴的だった接着剤としての漆も登場しない。近世大坂における木造船技術では充填・接着に漆喰や漆を常用することはなく、もっぱら槓縄が中心だったのだろう。

また文化十年（一八一三）の浦賀同心組頭今西幸蔵による「今西氏家船繩墨私記坤」にも弁才船では、「木撓め・摺り合に念を入」、新造後六、七年目で「惣鑿打」、関連材料には「槓縄 壹籠」と登場する。続く押送船、テントウなどの漁船の記述でも、「刷地は刷口を能く干、金槌に

て打。是を職人言に木ころしと言」とある。そして「釘頭に板銅を入るを入頭と言」とする（今西一八一三・六四九、六五〇、六五七）。

「今西氏家船繩墨私記坤」に登場する摺り合わせとは、釘うちの前にスリノコで板のハギ目を繰り返しすり合わせ、接合面の密着度を高めて水密をはかる作業である。和船建造ではノコ目の種類を替え、この作業を丁寧に行うことで塗のもらない船体を完成させる造船工程として総じて大変重視されてきた。「木殺し」もまた、スリアワセのあとに水密をはかる作業のひとつである。これは接合面を金槌でたたき収縮させておく作業であり、進水後、船板が水分を含んで膨張すると、接合面の密着度は増し、一層防水効果をあげることができた。「スリアワセ」「木殺し」は、現代の木造船建造でも通用する船大工言葉であり、作業である。これらの作業道具としてスリアワセにはスリノコ、木殺しには金槌、釘うち後のハギ目にマキヤヒノキの内皮を縄状したマキナワ（マキハダ・ヒワダ）をうち入れる槓縄うちにはノミが使われた。釘頭には、板銅を入れるのを入頭と呼び、銅板を貼ることで腐食止めとした。銅板は水に塗られても板や釘を腐らせることがない。銅板をはぐと美しい木目がそのまま表れるほど腐食止めの効果が高いことは、民俗事例でもしばしば実見している。

ところで今西は越前三国にはハカイソウと呼ぶ異形の船があり、船体や装備に違いはあるが、委細は知らないと述べる（今西一八一三・六四九）。すなわち地域によって違う形が存在することを理解はしていたが、浦賀や大坂の造船拠点で建造される弁才船では槓縄（槓肌）うち木殺しやスリアワセが加わって、書附にあるような漆喰や日本海側の漆接合とは異なる技法が実践されていたことがわかる。

では、漆喰は対馬に限定された技法だったのだろうか？

興味深いことに、九州には、対馬の中村家文書の書附以外にも船に漆喰を使ったとみられる史料が存在する。東シナ海に面する薩摩藩の直轄

軍港が設けられていた川内川河口の久見崎で、代々船大工を務めた棟梁家に伝承されてきた樗木文書である。現在、鹿児島県薩摩川内市の川内歴史資料館が所蔵しており、文書・差図・道具類など五七五点が一九九五年国の重要文化財の指定をうけている。樗木文書は明暦三年（一六五七）から享和二年（一八〇二）までの一四五年間の造船文書で、明和四年（一七六七）を上限とする惣船大工・樗木七郎右衛門の史料を主体とし、それ以前は七郎右衛門の師であった長崎家の史料群となっている（文化庁・国指定文化財等データベース）。対馬の書附は享保五年（一七二〇）以降の享保年間あたりとみられるので、樗木文書でいえば年代的には長崎家段階ということになる。

まず天和二年（一六八二）御座住吉丸萬入目綱帳留では、「四拾三匁 ぶか油六拾七匁半代 但壺盃二付七分ツ、……（略）…… 拾壺匁 榎肌五拾把代 但十わ二付式匁式分直成……（略）…… 百式拾匁 漆 壺貫八百匁代 但銀壺匁二付漆十五匁直成 三匁五分しやうふ五什代 但壺升二付七分直成」（川内市歴史博物館一九九一・九九一〇〇）のようにぶか油や榎肌、漆やしよぶが登場する。

漆喰とみられる記述は、元禄十三年（一七〇〇）の御座住吉丸萬入目綱帳にあり、建造に必要となった品目や人数等の記載のなかで、釘に続き、「一鯉之油 八拾壺盃、一地榎肌 十五わ、一醬麩 壺斗三升、一白灰 壺斛、一こし漆 五百五拾五匁」（川内市歴史博物館一九九一・一二二）とあらわれる。醬麩とは、正麩（漿麩）のことで、小麦粉からとりだしたグルテンを粘糊剤として使ったとみられる。漆の使用は本州日本海沿岸でオモキ造りに長く継承されてきたように（出口・出口二〇〇四）、接合面の接着剤としての役割なのか、それとも船体や屋形の塗料として利用されたかは、にわかには判明しがたい。漆の粘りの調整には小麦粉が使われるので、正麩は漆とあわせて使われた可能性もある。

また延享五年（一七四七）の御座住吉丸萬留帳并釘賦では「一榎肌四

束式拾房、一魚油八拾七匁」（川内市歴史博物館一九九一・一五四）、樗木七郎右衛門の代に綴られた明和六年（一七六九）御添御座青龍丸出来二召仕候釘留帳では、「一白灰 壺石五斗、一ぶか之油六拾式盃、一榎肌 百六拾把」（川内市歴史博物館一九九一・一八二）とある。

また天明六年（一七八六）の小早七反帆同六反帆鯨船新出来釘賦大工木引賦帳には、各種釘に続き、「一ぶか油 拾五盃、一白灰 三斗、一榎肌 四拾房」（川内市歴史博物館一九九一・一〇五七）とある。

マキハダをノミで、釘接合したあとの板どうしの隙間に詰めていく作業は、油でノミのすべりをよくして入れ込む方法が民俗事例ではみられる。そのため、マキハダうちにも若干の油は必要とされたはずであるが、榎肌とともに白灰、フカ油の記述は樗木文書にその後も繰り返し登場する。しかもその記述が対馬の書附より古い年代からみられる点も注目し値する。さらに樗木文書では、榎肌とともに白灰と魚油による漆喰に加え、ときに漆の使用、また正麩や硫磺が前後して加わる記載もある。

たとえば、寛政元年（一七八九）関拾参反帆御造立諸入具賦留帳（川内市歴史博物館一九九一・四八三）には「一榎肌三束 一ぶか油三拾盃 一白灰五斗六升 一硫磺八斤」とある。享保十三（一七二八）御座青龍丸御造替諸入目綱帳では、「一しやうふ 八升、一魚之油 百六拾壺盃、一白灰 式百壺斗、一杉包板 五枚、一中小蠟 式拾五丁、一漆 四貫 百五拾目、一棕相皮 百枚、一小麦之粉 五升五合、……（略）…… 一榎肌 百五把」（川内市歴史博物館一九九一・一四四七）とある。

とくに白灰と硫磺の混合は、防虫・防腐効果を高める意図があったのではなからうか。本論では樗木文書すべての事例をあげることはできないが、対馬と川内という二つの造船拠点にみる近い時代の記録から、近世中期の九州東シナ海沿岸では、石灰質の白灰や白土とフカ油（もしくは魚油）を基本とする漆喰が造船時の充填材料として定着していたと推察できるのだ。そこに砂糖（対馬文書）や硫磺（樗木文書）など様々

な材料の調査が試されもし、造船技法として知恵が絞られていく段階にあったことが考えられる。

もともと樗木文書では、漆喰の基本となる材料は白灰とし、対馬文書では白土と表現が異なる。白灰は嘉永七年（一八五四）熊本に造られた水路橋・通潤橋の漆喰にも使われており、近世中後期の九州南部では広く用語として定着していたようである。白土や白灰の成分や製法、またフカ油の計量に使われる盃の大きさ、材料の配合内容等、その詳細は、今後の検討に譲らねばならないが、船造りにみる漆喰は、次に述べる民俗事例に照らしてみると、東シナ海沿岸に顕著な文化であるという推察が一層確信へと近づいていく。

四 漆喰使いの民俗事例

木造船建造にみる漆喰使いの民俗事例は、列島を俯瞰するとそれほど数は多くない。しかしそれらを拾いあげてみると、先の二つの近世文書を補完するかのようになわだつた地域的傾向があることに気づく。すなわち、漆喰使いは列島のなかでも東シナ海沿岸に偏った分布を示すからだ。

早速例示することにしよう。

志賀島西部の福岡県福岡市東区弘は、船大工の歴史が古く、江戸時代には黒田藩の御用船を建造してきたところである。そこで唯一残った昭和一六年（一九四一）生まれの船大工・今泉募氏は、和船や西洋型船の建造を手がけてきた。板と板のはぎめをスリノコですり合わせ、船釘で止めたあと、マキハダをうって水密をはかる。そのあと釘穴を塞ぐためにはパテを用いた。パテは石灰と亜麻仁油を混ぜ合わせた白い柔らかな塊であった（福岡県教育委員会一九九〇・四八）。亜麻の種子から搾った亜麻仁油は木製品の仕上げに使われるように、木になじみやすく船の漆喰の原料にも使われたのだ。

漁村民俗学者・桜田勝徳の「肥後めぐり」には以下のような内容記述がある。

九州・熊本南部の日奈久（八代市）あたりでは、ゴロリやモマブネなど木造船の船タデのあとに、釘穴に漆喰を塗った。船釘の頭は打った場所に三分から四分の窪みができる。その窪んだ穴に漆喰を塗った。漆喰はイシ灰（またはシラ灰）にエイの魚油か鱈の油、それに麻の苧の刻んだものを混ぜて造った。船タデの材料は松かスギの葉で、船タデは一月に二度行う必要があった（桜田一九三四・一四五）。

ここに樗木文書の漆喰の材料としての白灰と鱈油が登場する。船タデとは、フナクイムシに食害されないよう、またフジツボなどの貝殻が船底に付着し、船が傷まないよう、浜でカワラ（船底）をいぶり、養生する作業で、外側にFRP（強化プラスチック）や腐食塗料を塗ることのなかった高度経済成長期ころまでの木造船時代にはとくに必要とされた補修方法であった。漆喰も新造時のみならず、養生の方法として定着していたことがわかる。

今日、熊本の港をあるいても木造船の姿を発見することは難しくなったが、幸い熊本県天草市牛深の道の駅・うしぶか海彩館では釘頭に漆喰をつめている現物漁船を間近に観察できる（写真3）。鰹船や薩摩型の釣船など牛深で使われてきた代表的な木造船が資料館の室内に一艘、屋根つき野外に十二艘計十三艘展示されており、平成



写真3 熊本県天草市牛深の木造船にみる釘頭の漆喰

六年（一九九四）ころ、当時の牛深市長の肝いりで五千万円を投じ展示用に新造されたという。一般的な観光資源にはなりにくいことや施設の雨漏りなどもあって、現在この漁船民俗資料は、廃校になった学校への移転も検討されているという。漆喰は近世と同じ製法ではないかもしれないが、すべての木造船に漆喰は施されている。使用場所は、上棚とカジキ接合部の釘頭、上部甲板の丸釘や材のひびわれ、水漏れしやすい死に節、舳材と棚板（舷側板）の合わせ目などであり、本州日本海側にみる漆同様、塗り止め役割をもって使われてきたことが観察できる。

新造時に船釘の頭に漆喰を塗る方法は、このほか鹿児島県トカラ列島口之島のマルキブネにもその報告がある。マルキブネはだいたい白木であるが、カワラ（船底材）に鱈の油を塗り、船釘の穴には鱈油と石灰と麻屑を混ぜた漆喰を塗ったという〔桜田一九三四・三五四〕。

トカラのマルキブネは左右二本の削りぬき部材を基本に船底に板を入れ、舷側上部に板を継ぎ足したずんぐりした独特の形状の木造船である。建造されたのはトカラ列島のなかでも中之島と口之島であり、他の悪石島や臥蛇島（現在無人島）など、船大工のいない島では中之島か口之島に注文し、調達してきた。

トカラ列島平島でも同様に漆喰が使われ、材をはぎ合わせた船釘の頭に塗るシツキイをシツキリと呼んだ〔桜田一九三四・三七一〕。

建造時の漆喰は、上記のような釘頭だけでなく、材と材の接合面に用いた。鳥越皓之・樋口健二は、最後のマルキブネの建造記録で次のように示す。中之島では部材どうしを接合するさい、まず接合面が密になるようノコですり合わせ、船釘で止める。そして海水が入らないよう、接合面にマキハダ（杉の内皮を縄状にしたもの）を詰める。さらに焼いたサンゴと植物の繊維を用意し、その中に油を入れて臼で碎き、パテ状にしたものを接合部に塗った。仕上げには鱈の油を船底に塗った。鱈の油のかわりにエンジンオイルの廃油を使うこともあった〔鳥越・樋口

一九八一・三三〕。

船に使われる漆喰は、九〇年以上前、民俗学者・柳田国男も沖縄で実見していた。『海南小記』によれば、沖縄では刳舟の縁に他の材を綴じつけて形を造り、その隙間を白い漆喰でとめており、よってトジブネ（綴舟）の名があったとする〔柳田一九二五・三五二〕。また奄美諸島の喜界島では、同島生まれの拵嘉一郎が『喜界島風土記』のなかで大正・昭和のはじめの板付け舟の漆喰にふれる。船釘でとめた板の合わせ目には植物の繊維と油と一種の漆喰で練ったパテ状のものを埋め込んで浸水を防ぐ方法がとられていたが、昭和七、八年ころになってコールドールを船底や側面の合わせ目に流し込む方法も併用されるようになったという〔拵一九九〇・五〇〕。

奄美市立資料館に現存するスブネ（刳舟）では、筆者自身、針金による綴じ付けや縄状の植物繊維の詰め物とあわせ、白い漆喰による補修箇所を実見している（写真4）。

また鱈油を木造の船体に塗布し、もちをよくする方法は、民俗事例では、沖縄にその報告が多く、奄美でも見られた。船をもたせるには魚油のなかでも「鱈油がよい」。この評価は、奄美では沖縄糸満の海人から



写真4 奄美大島のスブネにみる
舷側ハギ目の漆喰



写真5 沖縄県久高島のサバニにみる釘頭、ハギ目の漆喰

教えられたという。サバニのアイノコ舟の建造時に塗るようになった。油分を含む松や桧は鱈油を飲まないが、杉材は鱈油をよく「飲んだ」という〔中村二〇〇五：一三九〕。

沖縄本島・糸満のサバニは、江戸時代後期、宮崎産の飴肥杉などを用いてハギ船化していくが、杉材と鱈油は相性のよい関係であり、その親和性と入手しやすい産物であることから漆喰にも鱈油が使われたと考えられる。沖縄平安座（うるま市）の若手船大工・越來勇喜氏によれば、沖縄では板と板の接ぎ目に水密を保つパテ状の充填材をモチ（ムチ）と呼び、かつて用いていたことは古参の船大工から話に聞いているという。沖縄では岩石ではなく、貝やサンゴを焼き、砕いて粉にしたものを主原料に、ワラを混ぜて練り合わせた。混ぜ合わせる油については十分確認できなかったが、植物の繊維を砕いたものをワラと呼び、ホーコンなどの繊維状のものが使われたという。沖縄の古いサバニを観察すると、

継ぎ目や釘頭に白く石灰質が固まった漆喰使いがみられ、モチが使われていたことが実見できる（写真5）。

また、船体への鱈油の塗布は船の防腐効果をあげる技術として、沖縄のサバニでは長く継承されてきた。『糸満の民俗』によれば、一九七〇年代でもサバニには鱈油を船体に塗り、戦前には一月に一回塗る人もいたという。必ず鱈油とは限らず、天ぷら油を塗ることもあり、竹やワラの火で船底をあぶり、油を塗

ると効果的だった（沖縄県教育委員会一九七四：二九）。

沖縄県宮古諸島・池間島の船大工によれば、サバニに鱈油を染み込ませることをやはり「油を飲ませる」と表現している（安本二〇〇三：一四七）。浸透性の高い鱈油は飲み干すようにぐいぐい木目に吸い込まれた。乾燥したサバニには布で何度も鱈油を塗った。池間島には鱈油を販売する人はおらず、漁師が自分で拵えた。一方、石垣島では鱈油を商売にする人がいた。とれたての肝臓を木にぶらさげ、水分をぬき、鍋で煮て、残る水分を煮こぼす。純度の高い鱈油は、透明に輝いていた（安本二〇〇三：一四八）。また鍋に残るかすはパテの代わりになり、板どうしの合わせ目に埋めていたという。揚げ油を代用することもあるが、魚や肉のエキスを吸った油ほど船体の補強には向いているとされ（安本二〇〇三：一四九）、鱈油を上等とする価値は根強く継承されてきた。

木造船時代の船タテには様々な禁忌があり、鱈油の使用にも呪術的要素が認められたのではなかったかと『分類漁村語彙』では指摘するが（柳田・倉田一九三八：六三）、鱈油をよしとする評価には以上のような合理性があった。

対馬では近現代、船グロー競漕などに使われる船に油を塗るさいには、椿油や鯨油、コールドールが使用されたという。また船体を軽くするため、木炭を炊いて乾かし、椿油を塗ったり、イカの内臓を炊いてその油を塗ったりしたという（安富二〇〇四：八五―八六、九三）。すなわち、その後の対馬では、文書にみられた鱈油をよしとする評価と実践はすでにくずれていたようである。しかし、油の塗布は、船体についた貝殻などを除去し、フナクイムシの食害を防ぐ船たでの作業と合わせられ、船をもたせるためと船体のすべりをよくして船足を早める役目をもって続けられていた。

以上のように、鱈油を含む民俗事例における船の漆喰使いは、トカラ・奄美・沖縄島嶼部を含めた九州地方東シナ海沿いに顕著である。よって

近世の書附にみえる漆喰拵えは、九州・東シナ海沿岸の地域的特徴を反映していたと判断される。

対馬文書の漆喰拵えが享保五年以降、一七二〇年～一七四〇年代ころとすると、九州・東シナ海沿岸に醸成された船の漆喰使いが、江戸時代中期には対馬にまで到達していたことが推測されよう。

なお、漆喰への砂糖の調合は、管見する限り、対馬の書附以外目にしてはいない。白土もしくは白灰に鱈油という基本の調合は、東シナ海沿岸の広範な民俗事例に引き継がれながら、砂糖の調合は薩摩や沖縄などとの交易を通して実践され、比較的短期間、一部の地域で試行された技法であった可能性が考えられる。

対馬では近代以降、他所からの出漁者が増加し、造船においても広島などからの船大工の移入が増えた〔宮本一九八七・二五九〕。書附にみる漆喰拵えが、その後対馬でどれほど長く続いたかは不明である。書附のなかのわずかな記述でありながら、漆喰拵えは、時代の選択のなかで実践されていく実験の精神を垣間見せているように思われる。

五 おわりに―中国のジャンクほか海外の諸事例より

古来、板をはぎ合わせた構造船の技術では、釘等の接合法とあわせ、接合面の水密を保つためにさまざまな工夫がこらされてきた。アラブでは、魚油が上部舷側や船体の内側に塗られる一方、喫水下の船体には水密の充填材として石灰とオイル、粘着性を高める樹脂を混ぜ合わせたものが使われてきた。石灰と油を組み合わせた漆喰は、さらに中国やインドなどでも見られるものだ〔McGrath 1987: 30〕。ベトナムのトンキン湾などインドシナ沿岸の籠船では、牛糞とココナツオイルを混ぜたものを塗って船体の水密を確保してきた〔Nishimura 1928: 39〕。またかつては籠船の充填材に中国漆をおがくずや竹の繊維、もしくは乾かした牛糞などと混ぜ合わせることもあったが、現在は漆が高価すぎることや、漆に

かぶれて顔が腫れるなどの症状が出るため、使われていないという。また網目の目止めには石灰が使われたが、現在はほとんどアスファルトを塗って目止めされているという〔Burningham 1994: 234〕。

他方、中国では、ジャンクやサンパンなど伝統的木造船の建造に、充填材として石灰と桐油、麻縄などの繊維を混ぜた漆喰（舷料・油灰）が古くから使われてきた。

黄海に面した山東省の蓬萊で出土した元・明代の船では麻の繊維、桐油、白灰（石灰）を混ぜた漆喰が板と板の間に充填されているほか、釘孔には麻の繊維を加えずに桐油と白灰を混ぜたもので閉じている〔山東省文物考古研究所・烟台市博物館・蓬萊市文物局二〇〇六・四五、九九〕。ちなみに中国における白灰とは石灰のことであり、両方の表記が使われる。近世期の日葡辞書によれば、九州地方でも白灰は石灰をさす。また沖縄方言でも白灰は石灰を意味する。つまり樗木文書にみる白灰は中国由来の表現がそのまま使われていたとみなしうる。

白灰、桐油による油灰が、釘の頭などに使われている例は、隋・唐代とみられる上海浦東郊区出土の川船で報告されている〔上海博物館・王一九八三・五二〕。上海嘉定県封浜出土の宋船には桐油、石灰、麻屑を混ぜたものが板の隙間に充填されており、これら出土事例にみる油灰は、基本的に近代の当地の造船技法と材料や方法が同じであることが明らかとなっている〔上海博物館・倪一九七九・三四〕。また天津静海出土の宋船においては釘頭すべてに油灰をつめ、半球状の凸状をなしているのが確認されている〔天津市文物管理处一九八三・五七〕。

桐油と石灰を基本とする漆喰（油灰）は、現代の中国の木造船所でも舟山や福建、杭州等各地で実見しており、中国船の伝統技法として広く長くかつ強固に継承されてきたことがわかる。書附の漆喰拵えに登場した白土は、石灰と解釈してよいものか、白土と石灰は、時代によってあらわれ方が異なることも指摘されている〔角田二〇一一、二〇一二〕。この

あたりはなお検討課題として残るものの、書附にみる漆喰は、東シナ海をはさんだ以上のような中国文化の影響をうけ展開した可能性は高い。

違いは、中国では伝統的に植物性の桐油であり、桐の木の育成をはかりつつその生産が続けられてきたのたいし、書附等の漆喰は桐油ではなく動物性の魚油などを使用していることだ。しかも鱈油をよしとしながら代用が認められ、時代とともに変動した。つまり中国の漆喰技法をそのままに継承する道ではなく、代替をもって九州沖縄の東シナ海沿岸に定着したとみられる。造船における漆喰使用は、近世の大坂や浦賀からみればローカルな技法であつたろうが、中国を含めた東シナ海沿岸に目をむけると、中国の影響をうけ、さらにアレンジを加えて、造船時の水密技法として広く受容・開発されてきたものという見通しになりつつ。以上のように書附の漆喰拵えは、いささか短い文面ながら、東シナ海の広範な交易圏のなかで考察すべき船の文化であることをダイナミックに示唆している点で異彩を放っているのである。

文献

- 荒木和憲 二〇一八「資料紹介：長崎県立対馬歴史民俗資料館蔵『諸船長サ方深サ書附』」『国立歴史民俗博物館研究報告』二〇一九、一八九—二一七頁
- 石井謙治 一九八六「統海事史料叢書第十巻解題」日本海事史学会編『統海事史料叢書』一〇巻 成山堂書店
- 今西幸蔵 一八二三「今西氏家船墨私記坤」(石井謙治解題、所収 谷川健一宮本常一・原口虎雄編一九七〇『日本庶民生活資料集成』一〇巻、三一書房、六四七—六七一頁)
- 恵原義盛 一九七三『奄美生活誌』木耳社
- 沖縄教育委員会 一九七四『糸満の民俗 糸満漁業民俗資料緊急調査』拵嘉一郎 一九九〇『喜界島風土記』(神奈川大学日本常民文化叢書) 平凡社
- 桜田勝徳 一九三四「肥後めぐり」(再録 一九八二『桜田勝徳著作集』七巻、一二六—一六一頁)
- 一九三四「十島巡遊 奄美大島」(再録 一九八二『桜田勝徳著作集』七巻、三四—一三九頁)

柴田恵司 一九七九 a 「対馬藩造船関係文書について」『海軍史研究』三三号 五三—七二頁 (再録 日韓友好親善の船編 一九八七『絶海を渡る』)

柴田恵司 一九七九 b 「長崎県の海人舟」長崎県教育委員会『長崎県の海女(海士) 海女(海士) 民俗文化財特定調査』(長崎県文化財調査報告書42)、二七—五二頁

二八三頁

川内市歴史資料館編 一九九二『樗木文書』川内市

角田清美 二〇一〇「古代から中世前期における石灰と漆喰の利用」『専修人文論集』八八、四九—七六頁

二〇一二「中世から近世における石灰の利用」『専修人文論集』九〇、二四九—一八七頁

出口晶子文 出口正登写真 二〇〇四『石川県邑知渴のチヂブネー中島町瀬風での建造記録』船の科学館叢書(二)

鳥越皓之文 樋口健二写真 一九八一「最後の丸木舟—海の文化史」御茶の水書房

中村喬次 二〇〇五『唄う舟大工—奄美 坪山豊伝』南日本新聞社

福岡県教育委員会 一九九〇『福岡県の諸職』

宮本常一 一九八七『対馬漁業史』(宮本常一集二六巻) 未来社

安富俊雄 二〇〇四『対馬のくらしと舟競漕』船の科学館叢書(三)

安本千夏 二〇〇三『潮を開く舟サバニ—舟大工・新城康弘の世界』南山舎

柳田国男 一九二五『海南小記』(再録 一九八九『柳田国男全集』一 筑摩書房、二九七—五二三頁)

柳田国男・倉田一郎 一九三八『分類漁村語彙』(復刻一九七五、国書刊行会)

山東省文物考古研究所・烟台博物館・蓬萊市文物局編 二〇〇六『蓬萊古船』文物出版社

上海博物館・王正書 一九八三『川揚河古船発掘簡報』『文物』第七期、五〇—五三、九五—九五頁

上海博物館・倪文俊 一九七九『嘉定封浜宋船発掘簡報』『文物』第二期、三三—三六頁

天津市文物管理处 一九八三『天津静海元蒙口宋船の発掘』『文物』第七期、五四—五八、六七頁

Burningham, N. 1994 Notes on the Watercraft of Thanh Hoa Province, Northern Vietnam. *The International Journal of Nautical Archaeology* 23 (3) : 229-238.

McGrail, S. 1987 *Ancient Boats in N.W. Europe: the archaeology of water transport to AD1500*. Longman.

Nishimura, S. 1928 *Manashikarana or Meshless Basket*. the Society of Naval Architects (甲南大学文学部)