

風の変容

三河・伊勢湾の風系と「海の朱鷺—愛知県型打瀬船」

Metamorphology of the Wind
A Study on an Extinct Species of 'Utase'
in Blows of the Mikawa-Ise Bay

品川 誠 Makoto Shinagawa



図0 「風の変容」ダイヤモンドシティ・シーズンパフォーマンス（企画：品川、製作：杉山製帆所1986年）

1 章 『作業仮説—生物としての造形』

1-1 「愛知県型打瀬船との出会い」

“遅かった春の風が海辺にも吹き始めて、大潮の浜では潮干狩りを楽しむ人々や、霞んだ水面では、色とりどりの、ヨット、ウインド・サーフィンの帆影が見られるようになった。帆影といえば、少し以前の伊勢・三河湾では、変わった形の帆に風を孕ませて、のんびりと網を引いている漁船が沖合のそこそこに浮かぶ風景をご記憶の方もまだ多いと思う。帆にかかる風圧を利用して、船を横流れさせ(打たせ)ながら、水底の網を引き回すこの漁法は打瀬(うたせ)網漁と呼ばれ、古く江戸中期に瀬戸内海に出現したとされる。ことに遠浅の伊勢・三河の海域ではこの漁が盛んになり、明治中期から昭和初期にかけて「愛知県型打瀬船」といえば、その性能の良さと勇壮な操業ぶりで、遠く九州・朝鮮半島まで、その名を知られたという。この打瀬網漁も、だんだんに機船底引き網漁や、トロール漁にとって代われ、さらに当地を襲った伊勢湾台風による被害などで昭和三十四、五年ごろにはその姿を消し、今ではわずかに霞ヶ浦(関東)、不知火海(九州)、尾岱沼(北海道)などで細々と見られるだけになってしまった。ところで、私自身と打瀬船との出会いは、つい最近、知多市民俗資料館(知多市緑町)で、往時の姿そのまま、見事に修復・展示された、一隻の愛知県型「藤井丸」の前に立った時が最初で、その船型や帆装の風変わりなさまにびっくりしたことをおぼえている。その後、この船の修復・展示を指導された寺岡貞顕氏の研究により、また昔、打瀬網漁をやっておられた東海市の浅井慶之さんらの話を聞くにつけ、「愛知県型打瀬船」に込められた漁師や船匠たちの創意・工夫にますます驚くばかりであった。「伸子帆」(しんしほ)という中国ジャンク船のそれのような帆装。「三階造り」という船型。特に「ズンドミヨシ」と呼ばれた特異な船首の形は「愛知県型」を特徴づけるものであり、波風の荒い大西洋の北海で当時操業していた英国の伝統的な底引き網漁船の姿にも似通っていて、北海と同様に秋から春にかけて北西風(マニシ)の吹き渡る伊勢・三河湾の海象にいかにもふさわしい船型は、現代ヨットの設計にあたって、十分参考になると思われる。現在この地域で、ほぼ完全な形で見られる打瀬船は残念ながら、前述の知多民俗資料館所蔵のこの一隻だけだと思われる。けれど往時の漁港などの貴重な写真を収集されている同館の浅井紀子さん、それに昔

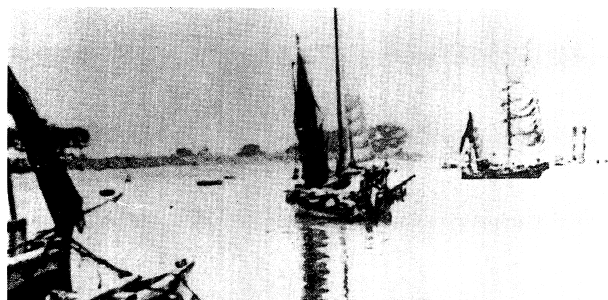


図1 尾張横須賀の打瀬船1932年(昭和7)

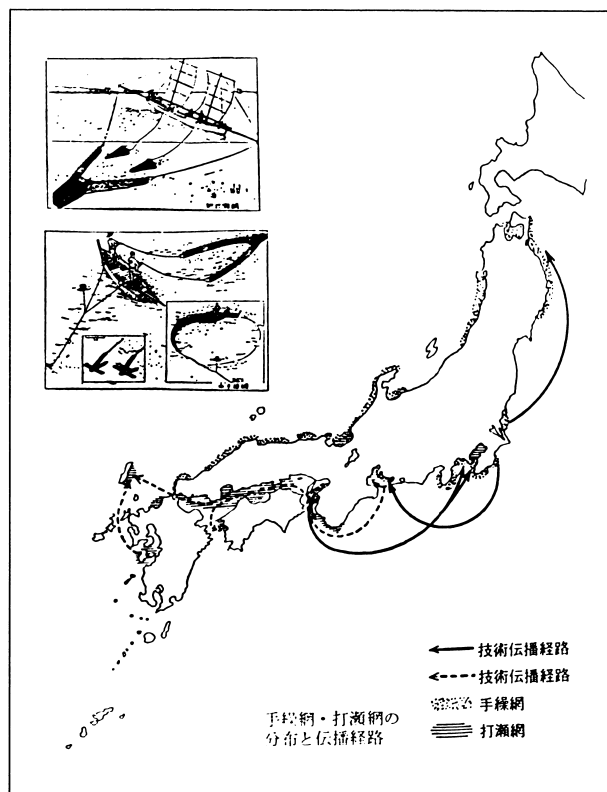


図2 打瀬網漁の分布と伝播

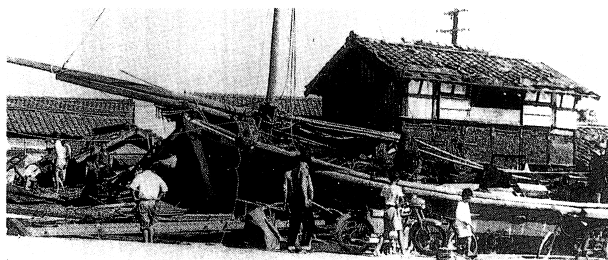


図3 伊勢湾台風による海辺の被害

打瀬船を造り、最近では精巧な復元模型を各地の文化施設に寄贈されている幡豆の岡田藤松さんや、古見の浜野政夫さんら打瀬船を後世に伝えることに情熱を注ぐ人々の存在に力づけられるとともに、伊勢・三河の海や岸辺ではぐくまれながら、つぎつぎに過去の波間に消え去ろうとしている独特な風物とその記憶が、今夏、開館予定の名古屋港海洋博物館(名古屋市港区入船町)をふくむ湾岸の文化施設等に体系的に保管され、地域の誇りとしていつまでも愛されることを願っている。”(「愛知県型打瀬船との出会い」品川、1984年(S59)5月24日「中日新聞」所載)

この文を書いた今から10年前の当時でさえ、この伊勢・三河湾の海域に辛うじて一隻だけしか生き残っていなかった打瀬船「藤井丸」と偶然出会ったあたりから、その後、大学でデザインを考えたり、地域社会でデザインを実践してゆくときの私の中に「何か」が甦ってきたことを自覚し始めた。その何かとは日常生活やデザインの現場でこれまでに造られた、あるいは新しく生み出される、明らかに「ヒト」の手による「モノ」にもそれぞれの生命が宿ったり、独自の一生を送ったりするのではないかという思いである。

1-2 「造形進化論」¹⁰

地方の小さな博物館、資料館それに郷土美術館などを訪れるとその風土と歴史の中でヒトが営々と造り育てられたその地域の農具や漁具の群れに出会う。都市の同様な施設では、展示されたモノ達はたとえそれらがエジソンやワットやピカソといった天才たちのおかげで生まれた優れた発明や有名な作品であっても、そこにすむ棲む我々の大半がそうであるように辿るべき系譜や出自を断ち切られて孤独で途方に暮れているように見える。対照的に、地域では地道ながら幸いにも丹念に収集され、最も単純な祖型からより複雑なものへと系統的に段階を踏んで発達したように忠実に並べられていることが多い。展示されているそれら無名の造形物の一群からは、日本のみならず、世界各地で発達してきた文化やテクノロジーにはそれぞれの風土に応じた成熟の仕方があって、生物の進化過程とよく似たプロセスをたどって成長し変化しており、その地に棲む鳥や蝶や草花の種形成をたどる系統樹をながめているような気になる。どんな道具にもその属と種と変種があり、全てがその棲息地の風土との関わりを生き生きと主張しているように見える。

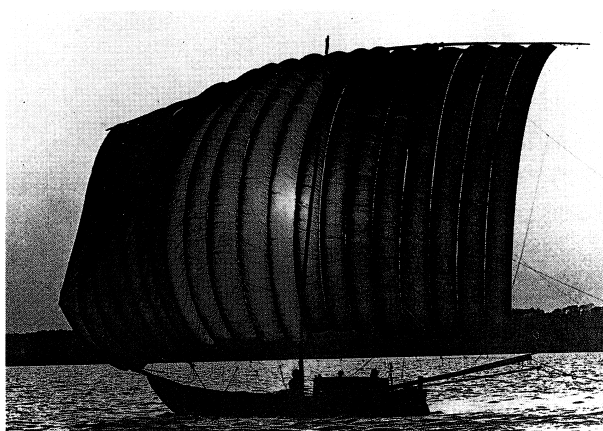


図4 霞ヶ浦の帆曳網漁

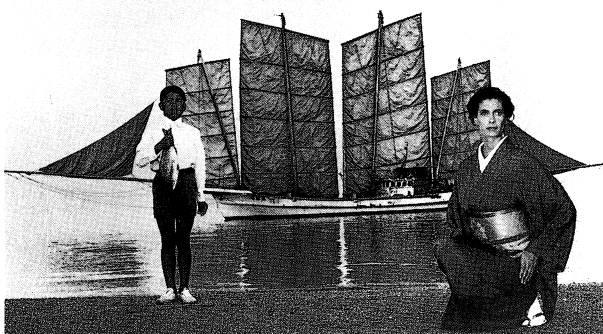


図5 不知火海での観光打瀬

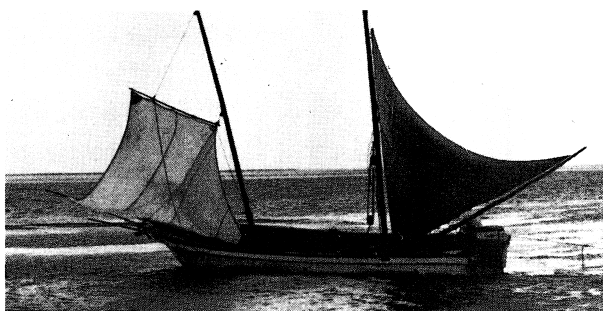


図6 尾岱沼(おだいとう)のエビ網漁

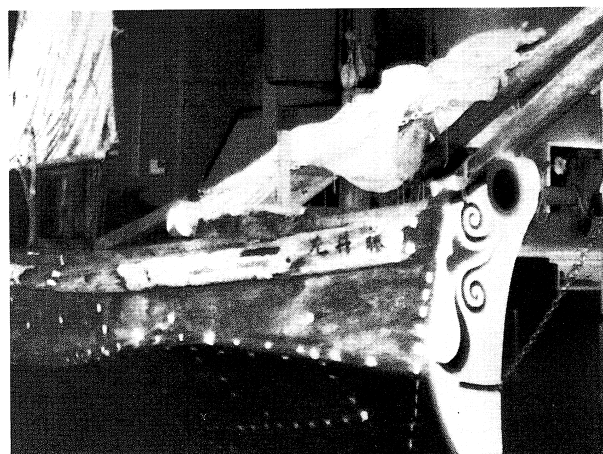


図7 唯一隻の愛知県型打瀬船「藤井丸」

1989年に名古屋で開催された世界デザイン会議に参加した¹¹ライアル・ワトソンによればこのような道具への生態学的なアプローチを試みている研究者の一人にデラウェア大学の歴史学者¹²ジョージ・バサラがいる。バサラは生物学的な用語を使ってテクノロジーの変遷史に進化論を適用し、人工物に見られる多様性と生物に見られるそれとの直接的な対比を試みている。世界には現在160万種の動植物が確認されており、熱帯林でまだ未確認のものも含めると、実数は500万種を越えるのではないかと推定されている。バサラは人工物の世界における多様性を測る目安として、発明や実用新案に与えられる特許の数をを使うことを提唱しており1790年以来、アメリカ合衆国だけですでに470万件が認められたと指摘している。一方ヨーロッパにもほぼ同数のテクノロジー種があると推測されるという。

器、織り機、車輪、舟、帆などの古い道具が世界の各地の風土の環境圧に直接反応しながらそれぞれの住民の必要に応じて平行進化を遂げてきたことは周知の事実である。実際、気の遠くなるような悠久の時系列を遡る生物の進化経路についてよりも、たかだかヒト(ホモ・ファール)が出現してからの技術や造形物のその方が、証拠ははるかに多くそろっている。たいがいの大発明の起源をたどれば、必ずより単純な道具や古いアイデアに行きつくし、鳥や鯨よりもはるかに完全な先行例の系譜や系統図が作成できるのである。たとえば飛行機の発明は1903年、米国のライト兄弟に帰せられているけれど、ルネサンス期のレオナルド・ダ・ヴィンチのスケッチに既に飛行機械として克明に描かれている。そしてさらに遠く遡ってギリシャ神話の中で墜死した若者¹⁴イカルスとその父親であるダイダロスにまで辿りつくのだ。この伝説はなによりも大空を自由にとびまわりたいという人類の普遍的な願望のメタファー(暗喩)であり、その願望がいつの時代にも社会的な環境圧となり、或る人々をして飛行機という新しい「種」の創造にその生涯を捧げさせてきたといえよう。ダイダロスが古代の発明家(モノ創り)であったところが我々にはことに暗示的である。

植物界や動物界と同様に、道具達が生物進化をこのように模倣するのは偶然ではないとする立場からみれば、“今でもヒトと並んでウォークマンなどの道具や自動車、コンピュータ、ロボットなど別の新たな生物目が誕生し、育ちつつありしかも進化している。ヒトはそれら新しいモノの種族に仕えているだけの様な気がする。”という

¹⁵日本人研究者の述懐を日本最頂のライアル・ワトソンは紹介している。

実際、生物以外のものにも生命を見るというのは現代にあっても日常的に経験することで、それほど突飛なこととは思われない。ことに、自然や身のまわりのあらゆるものに「神」を見出す¹⁶アニミズムの伝統が連綿と続いてきた日本文化の中で育てれば、〇〇供養やら船の進水式から自動車をはじめとするさまざまな事物のお祓いなど、ざっと拾い出しても枚挙に事欠かない。日本人が昔からとりわけ積極的に事物の命を認知し「別種の生命体の誕生に手を貸してきた共犯者」であったことは明らかであり、かつてはそれらを生み出した「造形生態系」ともいべき「風土」にさえ八百万の「地霊」を認め、敬ってきた民族でもある。一般の人々はもちろん、科学者など専門家筋からも“当たり前じゃないの”という通奏低音がまだ聴けそうで心強いことではある。このような生命観を排斥してきた欧米型の現代文明に対し、今一度、自らの造形物を命ある生物として見直してみたらどうだろうか。そこではじめて我々ヒトが築き上げた文明の体系を、やはり生命の器である「生態系」の一つとしてその構造やダイナミズムを解析できるであろうし、テクノロジー、アート、デザインといった極めて人為的な造形行為についても、現代が獲得した「生命科学」の方法と言葉を共有できるのではあるまいか。

本論ではそのような作業仮説のもとに、三河・伊勢湾の風系の中に生まれ、特異な進化を遂げながらも近代化という生態系の環境圧によって絶滅していった「海の朱鷺¹⁷」ともいべき「愛知県型打瀬船」の生涯を生態的ドキュメントとして遺しておきたいと思う。

2 章 『風土と生態系』

白い羽を広げた海鳥をイメージさせる打瀬船の新たな棲息地、三河・伊勢湾の風土はどのような特性をもっているのだろうか。ここでは当海域の風系に関する気象学的な記述により、打瀬船が適応進化してきた生態系のもつ地理的因子を解析してみる。

2-1 「三河・伊勢湾の風系」

¹⁹三河・伊勢湾の地形と気流：伊勢湾から若狭湾に至るこの付近は、本州で最も幅が狭く、かつ大規模な山系に挟まれた地峡帯をなしている。日本付近は冬の北西の季

節風と、夏の南東の季節風が代表的な風となっており、日本列島を横切る気流は、陸地の摩擦が最も少ない地峡帯を通りやすい。したがって、若狭湾から伊勢湾に抜ける地帯は、いわば気流の運河ともいえるジェット効果流が吹きやすい地形を形成している。また、この地帯の中には、前述したように伊吹山地、鈴鹿山脈、養老山地等南北に走る山系があり、地上風は、谷間や山脈の切れ目に収束しやすいため、複雑な気流系と強風域を作っている。

(a) 「寒候期の風系」(平均風向が北西または西北西の場合)：両方の気流とも寒候期の代表的な風系で、若狭湾から入った北西風と丹波山系の南側から琵琶湖を通った西風は、伊吹山地と鈴鹿山脈の間の地峡となっている関ヶ原地区で収束し、この地峡を抜けた気流は、伊吹山地の山越え気流と合流して、四日市・桑名地方から伊勢湾を出て同湾を南下し、さらに伊良湖水道を通して、太平洋に抜けるコースをたどる。ただし、西北西の場合は、三河湾東部ではかなり強い風となって太平洋に抜けるコースを取る。

(b) 「暖候期の風系」平均風向が南西または南東の場合：両方の気流とも暖候期の代表的な風系で、平均風向が南西の場合は、伊勢湾では一般風と著しく異なつた風向になるので、注意が必要である。平均風向が南東の場合は、伊勢湾では東から東南東の風となって若干強めとなる。

(c) 「強風」：各地における強風の季節別風向と風向別出現頻度には次の特徴がみられる。

- ・伊勢湾では、秋・冬・春の寒季には西―北西、夏には東―南東の強風頻度が高く、湾の長軸方向の風(鈴鹿市から伊良湖水道又はその反対方向の風)が多い。

- ・神島では特にこの傾向が強い。

- ・志摩半島方面では、南系の強風頻度が高い。

- ・志摩半島を除くと北東と南西の強風はほとんど吹かない。

- ・三河湾では東及び西の風が卓越する傾向があり、ここでは湾長軸方向の強風が多い。

- ・強風の月別出現状況

1日の最大風速10m/s以上及び15m/s以上の発生日数を月別に平均し、出現頻度を統計してみると、伊勢湾シーバースでは年間218の強風日数となっており、10日に6日の割合で10m/s以上の強風が出現し、特に春は10日のうち7日、強風の少ない秋でも10日に5日の割合で強風が出現している。また15m/s以上の強風日数は、年間60日

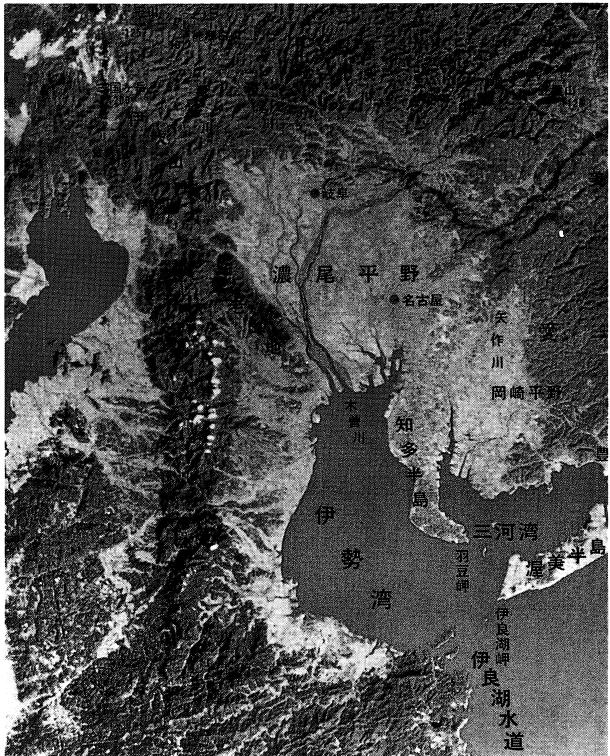


図8 ランドサットからの三河・伊勢湾の映像

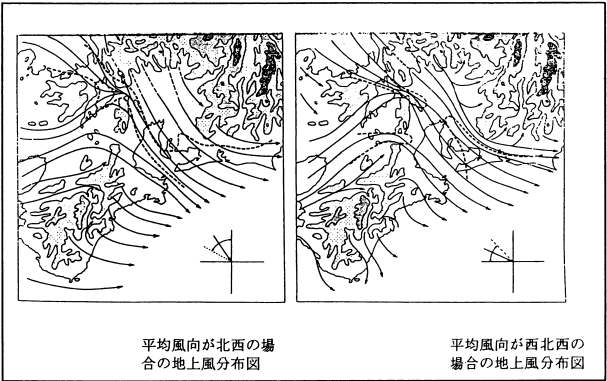


図9 (a) 寒候期の気流系

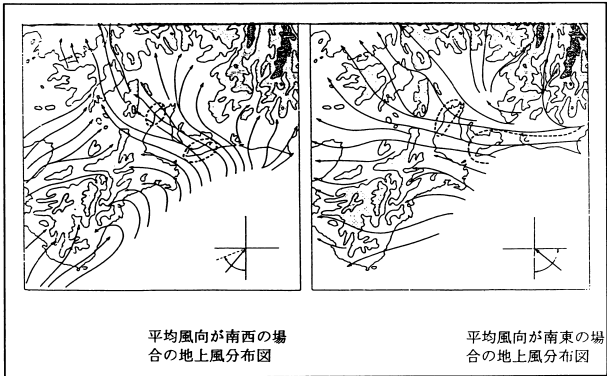


図10 (b) 暖候期の気流系

で6日に1日の割合となっている。

(d) 「突風」：ここでの突風とは、風が急に強くなり1時間以内に平均風速が10m/s以上増加した場合をいうこととし、昭和53年から同57年までの間に伊勢湾周辺で発生した突風は次のようになっている。

突風発生時の気圧配置は寒冷前線通過に伴うものが最も多く、西高東低がこれに次いでいる。この他に主なものは、上層寒気によるものが多く、高気圧後面の突風も含まれている。また、季節別の発生頻度は一日のうちでは午後の方が発生頻度が高い。

・突風の風向別出現頻度：伊勢湾のシーバース及び名古屋港における突風の風向は、北西の風の出現頻度が高い。

・季節的突風の特徴：寒候期における突風は、本州南岸沖を低気圧が通過した後、上層に強い気圧の谷、または、寒冷低気圧が通過する際に、気層が著しく不安定になって、しばしば強い雷雨を伴った突風が発生することがある。この種の突風は寒候期に関わらず雷雨が発生することが特徴であり、そして地上の低気圧は寒候期にしては、あまり発達しない特徴がある。暖候期における突風は、日本海の弱い低気圧と寒冷前線の通過による雷雨に伴って突風が発生することが多い。この種の突風は直前まで静穏な場合が多いのが特徴である。冬季における寒気突風は、発達した低気圧が東方に通過した後、季節風が吹き出す、この季節風が一旦おさまった後、しばらくして突風性の寒気の吹き出しが起こることがある。伊勢湾では特に地形効果が強く現れて、寒気突風となる特徴がある。

3 章 『適応と進化』

このような風系、ことに冬から春にかけての「鈴鹿・伊吹嵐」の中で三河・伊勢湾に移り棲んだ「打瀬船」は新しい風土に見事に適応した。そして更には欧米の海で育った別亜種ともいえる洋式帆船との交雑により「愛知県型打瀬船」として独自の進化を遂げることになる。ここでは「愛知県型打瀬船」の原典的研究ともいべき「打瀬船」(寺岡貞顯著、1980)の記述を紹介して本種の起源とその特異な進化の過程を辿ってみたい。(原文ノママ)

3-1 「打瀬網(うたせあみ)」

打瀬網漁法とは、帆に受ける風の力を利用して網を引く漁法で、その操業方法は先ず船を漁場の風上に占位し、

シーバースの風向別日最大風速を1.00としたときの各地点の日最大風速の比率表										
観測場所	風向区分	N		E		S		W		全
		NNW	NNE	NE	ENE	SSE	SSN	SW	WSW	
		NNE	ESE	ESE	SE	SSN	WNW	WNW	NW	
名古屋港		0.73		0.69		0.73		0.75		0.74
名古屋(地台)		0.51		0.46		0.51		0.53		0.51
桑名		0.43		0.34		0.46		0.44		0.42
四日市港		0.58		0.65		0.63		0.60		0.61
四日市(測)		0.51		0.54		0.55		0.59		0.57
津(地台)		0.45		0.52		0.48		0.50		0.49
小湊		0.33		0.39		0.36		0.37		0.36
鳥羽		0.44		0.46		0.47		0.44		0.45
大王崎*		0.68		0.78		0.57		0.61		0.64
伊良湖(測)		0.66		0.67		0.54		0.66		0.64
豊橋(三河湾)**		0.85		0.75		0.67		0.82		0.79
衣浦港		0.58		0.64		0.70		0.61		0.63

*：昭和55年～57年

**：昭和58年（3月～12月）

図11 (c) 各地における風向別強風

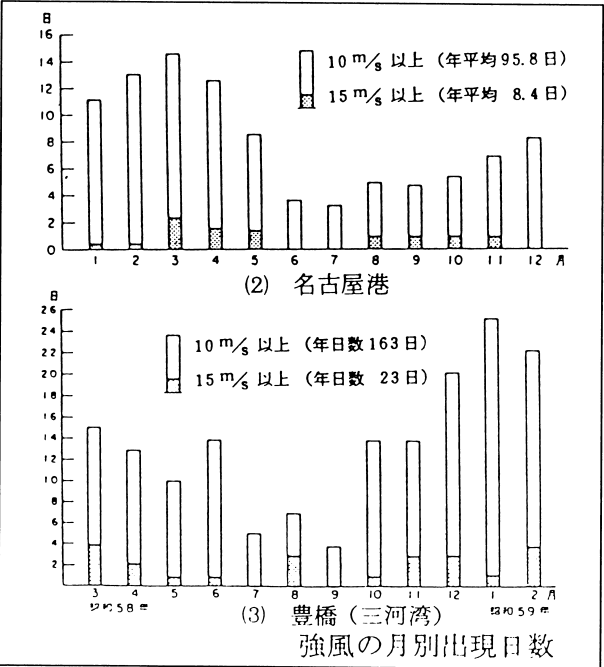


図12 (c) 強風の月別出現状況

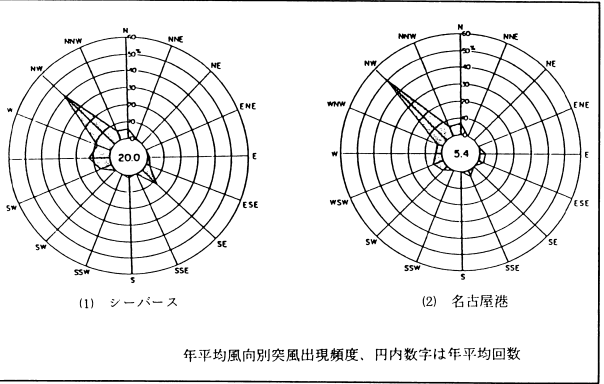


図13 (d) 風向別突風出現頻度

風に対して船体を横向きにして船縁(風上の側一取舵)から袋網を投下し、帆をまきあげ(張り)、舵を揚げて船を風下に横流して風下に打たせながら袋網で海底を引くものである。袋網の両端の引綱は夫夫、舳(へさき一船首)と鱸(とも一船尾)に取り付けられるが、さらに網の口径を大きくして効率をよくするために舳と鱸から帆柱程の長さのある遣り出シ(やりだし)を延してその先端に引綱を結ぶようになる。

3-2 「打瀬網漁法の発生と普及」

このような漁法は江戸時代中期には泉州佐野(大阪府泉佐野市)・堺(同堺市)・岸和田(同岸和田市)・尼ヶ崎(兵庫県尼ヶ崎市)の漁民によって和泉灘(大阪湾)ではすでに行われていたことが知られており、これが各地に伝えられたもので(特に佐野漁民の活躍が目覚しく)大阪湾・瀬戸内海・伊勢湾・三河湾・東京湾・有明海などが打瀬網漁場として名高い。船体を風下に横流ししながら網を引くのは日本独得の漁法で、船首尾両端からさらに遣り出シを延ばしてそこから引綱を延し口径の大きな網を引くことの出来る打瀬網漁法は、非常に効率のよい漁法であった。打瀬網漁法に使用する網具の構造は地方によって夫夫細かい違いはあるが、大きく分けると一条の大きな袋網を引くものと、小さな袋網を数条引くものとの二つがあり、前者を「²⁵一条網」と呼び、後者を「備前網」とも「漏斗網」とも呼ぶ。

3-3 「伊勢湾・三河湾の打瀬網漁業」

愛知県での打瀬網漁業の草分けは知多半島の半田、亀崎(半田市)で、江戸時代後期に江戸湾から伝えられたと言われるが、泥の深い三河湾に最適の漁法として三河湾各浦々と豊浜(須佐)を中心とする南知多地方に普及し、さらに伊勢湾内各浦にも普及し、明治に入ると愛知県の代表的な漁業となった。愛知県漁民は「一条網」を用いての打瀬網操業に非常に優れた手腕をあらわした。三重県でも愛知県と同様に打瀬網の操業は行われたが、三重県でこの漁法が盛んになるのは明治20年代から30年代に入ってからのもので、「備前網」の導入が契機になっている。備前網は当時備前地方から漁場を求めて遠征してきた打瀬漁民(日生漁民・岡山県和気郡日生町)により伝えられたもので又の名を「漏斗網」と呼ぶ。当時備前地方から伊勢湾に数隻連れだって出漁してくる漁民があり、中には伊勢湾沿岸に定住した者もある。「備前網」の伝播により、

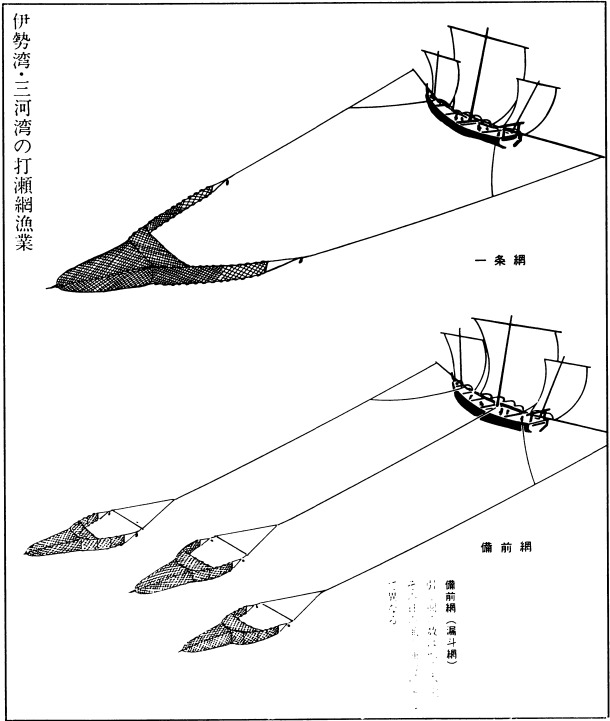


図14 一条網、備前網による操業図

伊勢湾の西岸(伊勢湾の三重県側)では北から富洲原、富田、磯津(以上四日市市)、千代崎(鈴鹿市)、白塚、伊倉津(共に津市)、矢野(香良洲町)の各地では打瀬網漁業が盛況を呈した。当時全国一般に用いられていた漁船の船型は、舳先(水押)が斜前にすなりと伸びた江戸時代以来の伝統的な型の船で、長く天を突くような形に伸びた水押の形状からこれを天頭水押と呼び、天頭水押の船と言う意味で「天頭船」と呼ばれた。²⁶

3-4 「愛知県型打瀬船の出現」

はじめ天頭船形式の漁船を使用して行われた伊勢湾・三河湾の打瀬網漁業が一段と飛躍発展するのは、船型の工夫改良により逆風帆走性能の優秀ないわゆる「愛知県型」と呼ばれる特異な船型を生み出したことによる。この船型が何年に生れたかを知る確かな資料はいまだ発見されていないが、明治二十四年農商務省水産調査所の調査により明治二十九年大日本水産会が発行した「日本漁船調査第一報」中の図面により明治二十年頃に造られたことは明らかであり、知多半島の先端の豊浜(須佐)で造り出されたものである。明治二十年から三十年代にかけては我国の海運史上旧来の和船の船型を生かし、しかも逆風帆走性能の優れた洋型船スクナーの帆装を取り入れたいわゆる「合の子型」²⁸の船型の形成期であったが、ここに出現した打瀬船(後に愛知県型打瀬船と言われる)もスクナー型帆船の長所をいち早く取り入れて、旧来の和船にうまく調和させた和製スクナーとも言うべきものである。²⁹

3-5 「愛知県型打瀬船の特徴」

明治二十年に入り初めて姿を現わしたいわゆる愛知県型打瀬船は、舳を従来の伝統的な天頭水押から直立のズンド水押にし、棚のはぎ合せ構造を三階造りにして「あおり」をもたせることにより風上に間切る時に船首が風下に流されるのを防ぎ(船首が一種のかじの働きをして横流れを防ぐ)、船上にはデッキ(水密甲板)を張りつめて逆風帆走(間切り走り)の時に船内に打ち込んだ海水(あか)が船中にたまらずに船外に流れるようにし、帆装はスクナー型にならって間切り性能のよい(上手廻しの出来る)縦帆(ジブ・スパンカー)を採用したことである。(略)その性能の良さが認められ、たちまち伊勢湾・三河湾沿岸では天頭船形式を駆逐してこの船型のみが用いられるようになった。(略)ここに現れたズンド水押の打瀬船は



図15 天頭船型打瀬船

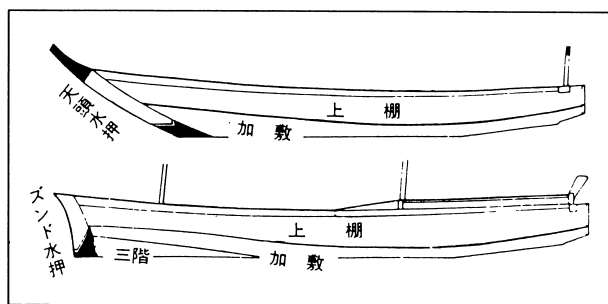


図16 「愛知県型打瀬船」と天頭船型打瀬船

和船として初めてデッキ(水密甲板)を張った船であるので、「デッキ」とか「デッキ造り」と言う異名でも呼ばれた。

3-6 「愛知県型打瀬船の形成と船体の大型化」

伊勢湾・三河湾漁民の使用する打瀬船は上記の如く明治二十年頃豊浜で生れたものであるが、明治三十年代になると豊浜のほかに三河湾の各浦(主として西浦・形原)で多く造られるようになり、明治末から大正期に入ると三重県の富田でも造られるようになった。豊浜で造られる打瀬船は外形上色を塗らない素水押と、表の遣り出しを固定するための水押頭部両側の二本の立(たつ、角)と、屋形を太鼓張りにしたところに特徴があり、ほとんど地元豊浜(須佐)漁民が使用するものであり、入念で確実な造作と乗り良さとで須佐船・豊浜造りと呼ばれ定評があった。三河(西浦・形原)で造られる船型の特徴は、白塗りの水押に赤と黒で大きな目玉と唐草を描くところがあり、三河湾一円はもとより伊勢湾側でも最も多く使用されたもので、この「三河造り」の船型がいわゆる「愛知県型打瀬船」の主流を成すものである。伊勢湾の富田で造られる船型の特徴は三河造りに似て白塗りの水押に赤と黒で目玉と唐草を描くが、外海(灘)へ出ることが少なく主として伊勢湾内で使用されるので、三河造りのように船首がうねりの中に飲み込まれる事が無いので、水押のもち(船首の高さ)が低い。風上に間切りやすいように水押を低くして風による抵抗を少なくしたものであるが、三河造りにくらべて、目玉と唐草が小さいので船首から見た勢いは劣る。富田地方は古くから揚操網漁業の盛んな土地であり、専ら揚操網の網船の建造地として知られた所であるが、明治末年伊勢湾での打瀬網漁業の盛況により三河造りの船型にならって造りはじめたもので、上記のように水押のもちの低いことのほか、弥の間(前の帆柱のあたり)がよく張り(幅が広く)、かじの利きの良いのが特徴であり、上記豊浜造りや三河造りが伊勢の朝熊材(伊勢市朝熊町産の杉・桧)を使用するのに対して木曽材・員弁材(三重県員弁郡産の杉・桧)を使用した。一口に愛知県型打瀬船と言ってもその船型は上記の三系統に分類される。

3-7 「愛知県型打瀬船の帆装の変遷」

天頭船に角帆を使用していた明治の始め頃は帆布地には江戸時代以来の「松右衛門」と言う生地が用いられ、明治中期からは松右衛門に代って機械織りの「メリケン」が

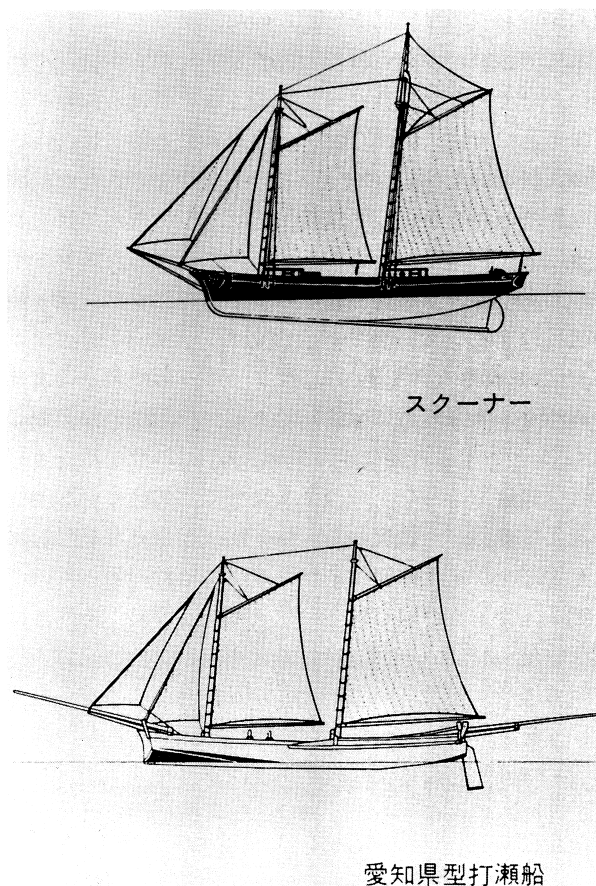


図17 スクーナー型洋船と「愛知県型打瀬船」

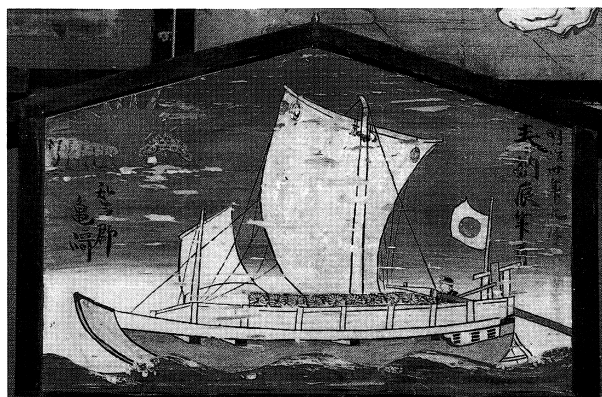


図18 合いの子船絵馬

専ら用いられるようになった。伊勢湾・三河湾の打瀬網漁業に天頭船が用いられたのは江戸時代から明治三十年代にかけてのことであり、この間、風を受ける面積を多くする為に本来の帆柱(主帆)の他に舳先と艫とに各一枚ずつ角帆を巻く(張ること)などの工夫がなされたが、間切り性能の悪さから縦帆装備のズンド型に取って替られた事は前に述べたが、明治二十年代に出現したズンド型は当初洋型船スクナーにならって船首にジブ、前・後の帆柱にスパンカー各一枚を装したいわゆる「両バランス」と言われるものであった。スクナーの帆装そのままの両バランスは帆走には便利であるが打瀬漁の操業がしにくく(ともすると縦に走り気味になる)ので明治三十年代には表柱をスパンカーのままにして、親柱に³¹「伸子帆」を装備する型が一般化した。伸子帆は巻き立て(展帆)に力を要したが帆走性能はスパンカーにそれ程劣るものでは無く、伸子竹の取り外しにより縮帆が容易であり、操業が仕易い(打たしやすしい)ので大正末には三河地方の打瀬船の場合、前後二本の帆柱に伸子帆を巻くのが一般化し、これを「両伸子」と呼んだ。後、昭和五～六年、機械船(動力船)の普及により帆走の要が無くなり、帆は打たすことのみに使用するようになると打瀬船の帆装はすべて両伸子となった。打瀬船は風が無いと網が曳けないので、荒天の時化吹きを「良い天気」と称し祝って巨大な帆柱を傾け、片舷から波をかぶり、頭上にしぶきを浴びて出漁したものと言う。現在の強風波浪・注意報や暴風雨警報の発令されるような天候下も当時はあたりまえに出漁したものと言う。打瀬漁民にとって風速13～15メートルは順風であった。

4 章 『生態系の変容と種の絶滅』

4-1 「愛知県型打瀬船の棲息域」

“「外海への進出」逆風帆走性能がよくなると打瀬網漁民の行動範囲はより広がり、伊勢湾と三河湾とは海続きであり、愛知・三重の打瀬網漁民は互に両湾入り会いで操業したが打瀬網漁業が盛況を呈するようになると、旧来の小規模な漁法で各浦の地先(沿岸)で操業する「小漁師」(蛸壺漁・浮曳漁・長縄・壺網等の沿岸漁業民・小職とも言う)や地曳網漁業者との間に争いが多くなった。大型船により風力を利用して大規模の網で海底から一切の魚介類を引きさらってゆく打瀬網漁法は、沿岸で零細な漁業を営む人達の生活を根底からおびやかしたからであ

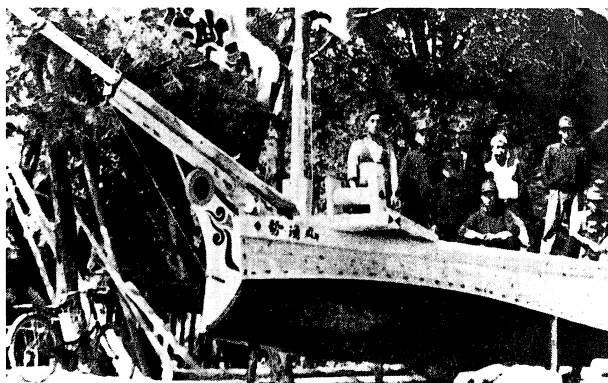


図19 三河造りの「盛漁丸」と岡田藤松船匠集団

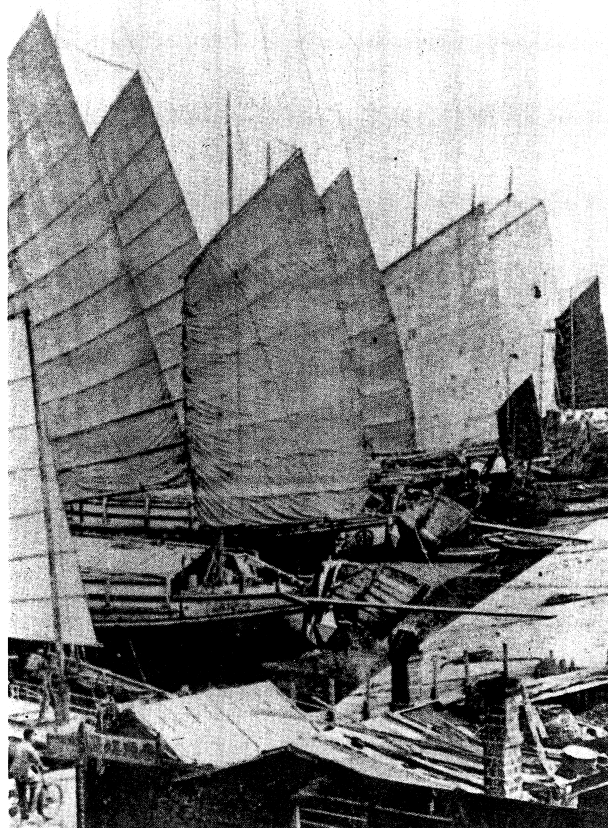


図20 伸子帆全盛期の漁港

る。争いを避けるために打瀬網漁民は地先から離れて沖合いに出、さらに外海へ進出すること(いわゆる灘行き)になった。明治三十年代の三河地方・南知多(豊浜)の打瀬網漁民は「度合」(伊良湖度合・伊良湖水道)を通りぬけて遠州灘へ出漁するのが普通になり、さらに朝鮮半島に出漁する例がつくられ、明治四十年代には愛知・三重両県から多数の打瀬網漁民が朝鮮に出漁し、さらに「北前」と言われる能登沖の日本海や関東・三陸沖に出漁した。当時朝鮮に渡るのには尋常小学校教科書の地理の地図帳と和磁石(逆針)の二つを頼りにして行ったという。当時の朝鮮半島はいわゆる「西国」(西日本各県)からの出漁船で盛況を呈したが、その中で三重・愛知両県から出漁した打瀬船は、当時の和船としては異形のズンド水押の船首形態と間切り性能の優秀さにより他県の漁民の注目の的となり、「愛知県船」、「愛知県型」と呼ばれた。愛知県・三重県共に同じ船型で朝鮮に出漁しているが、当時この船型の造船所は三河地方に多く、三重県漁民も漁船は三河地方(主として西浦・形原)で仕立てたので三重県漁民の船であっても朝鮮では愛知県船と呼ばれた。愛知県、三重県からの朝鮮への出漁のはじめは日露戦争前後のことであるが、朝鮮への打瀬網漁民の移住は明治四十年代に入ってからのもので、三重県の場合、明治四十五年鎮海に、愛知県の場合同年麗水に根拠地を設けた。麗水の根拠地は愛知県水産試験場の指導育成によるもので、大正年間には漁民のほか、船大工等多数(大正七年総員六十名)移住し開拓村愛知村をつくり上げた。(昭和二十九年刊 吉田敬市著「朝鮮水産開発史」による)」「(「打瀬船」寺岡著)

4-2 「種の絶滅」

“「打瀬船の最後」帆船の打瀬船は昭和五～六年、漁船に動力が付けられることで姿を消し、その多くは朝鮮半島や瀬戸内海で使う為に使われて行った。伊勢・三河湾の漁民の中には軍役で朝鮮に行き、かつて親しんだ船に同地で再会した人もいる。”(「打瀬船」寺岡著)

こうして日本の四季の風土に生まれ、絶滅していった「帆打瀬」の進化の過程を辿ってきた。ことに伊勢湾・三河湾の風系に適応して独特の船型を獲得し、ついには外洋にまでその巨大な伸子帆を羽搏かせた「愛知県型打瀬船」と、かつては日本全土に繁殖しながら美しい羽根を工芸に用いるため乱獲されて、今、絶滅の縁に追いやられている「朱鷺(Nipponia nippon)」との間には人工種と自



図21 韓国麗水港の愛知県型打瀬船

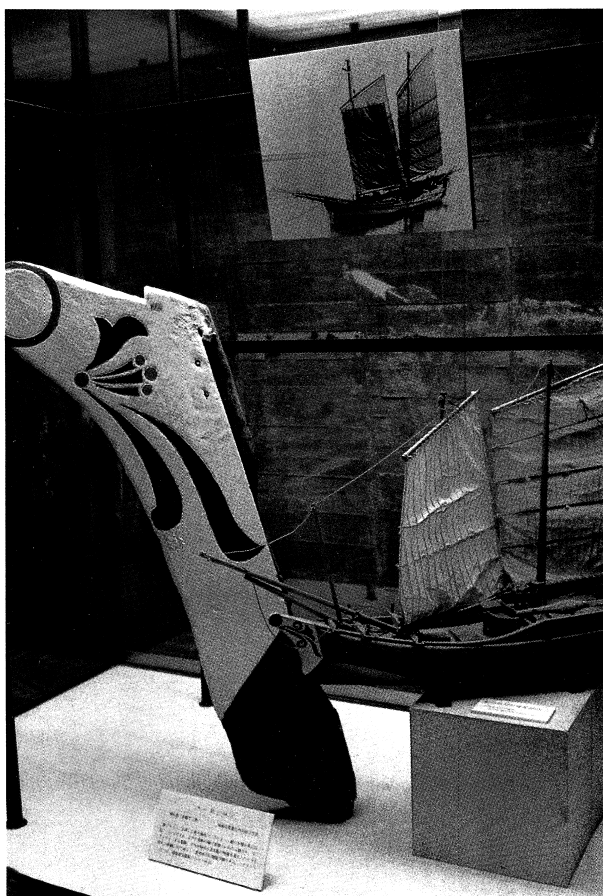


図22 瀬戸内海の愛知県型打瀬船(高松市歴史資料館所蔵)

然種という違いを超えて、双方に進化と絶滅を促した驚くほど共通した要因に気付かされる。まず、「打瀬船」の方は、この海域で突然変異のようにこの「愛知県型」が誕生した背景に、歴史的には明治期の強引ともいえる欧風化政策によるさまざまな新しい技術が海辺にももたらされたことが挙げられる。船について言えば、それまでの和船の造船技術が構造・性能上の弱点を持つとして、たびたび法的に規制され、その網をかい潜るためにも小さな漁船でさえ洋式造船術との交雑が盛んに行われ各種の「合いの子船」が生まれた。³⁶更に地政学的には常に政治・経済的な環境圧が強く、状況に敏感で実利にさとい土地気質が「時代の子」としての和洋交配種である漸新な「愛知県型打瀬船」を生み出したと言える。そして皮肉なことに本種を絶滅に追いやったのも実は棲息地のこの環境圧であった。昭和初期に「漁船の動力化」³⁷がこの地に導入され普及するのは例によって無慈悲なほど速やかでここに当海域での「愛知県型打瀬船」はその短い命運を絶たれることになったのである。こうしてみると人工種「打瀬船」も自然種「朱鷺」も主として「ヒト」が惹き起こした「生態系の変容」という不可避のダイナミズムの渦中に翻弄されてきたといえる。

「海の朱鷺－愛知県型打瀬船」というイメージが思い浮かぶ理由もここにあったと気がつくのである。

5 章 『連鎖と遺伝』

5-1 「海辺の連鎖」

“昭和30年代の中頃、伊勢・三河湾の風景から一つの特徴的な姿が消えていった。江戸期から、この遠浅の内湾で盛んに行われてきた打瀬網漁の終焉だった。海上を近代的な動力で進むようになって、網を曳く力を基本的に帆に受ける風に頼ったこの漁法を支えていたのは船上で操業する漁師とともに、岸辺で打瀬船の船体や、ことにその帆を造ることを業としていた職方の集団であったとも言える。その集団の一つに杉山氏の一族があった。「杉山正三」さんは明治19年生、吉良吉田出身の船長だったが陸に上がり、熱田区の同族「杉山商店」で製帆の修業をし直した。大正10年に「杉山製帆所」を創業、打瀬船をはじめ、チョガ・ハシケなどその頃はまだ活躍していた和船の帆を縫ったという。店の仲間だった「稲吉建松」さんは同じく、船具を商う「名港海事商会」を設立し、両者は工場とその取扱店という関係だった。この頃の船はま



図23 朱鷺（1984年韓国にて）

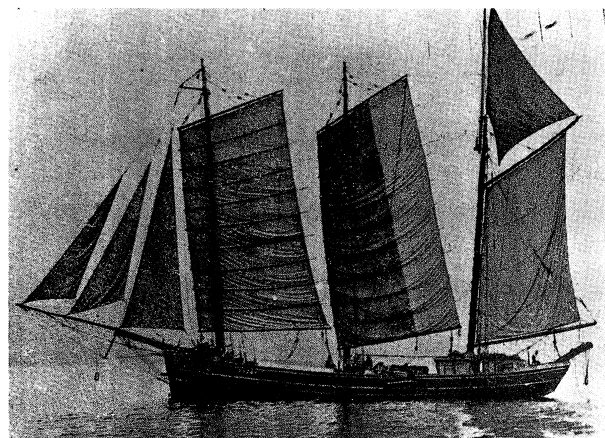


図24 昭和初期の合いの子船



図25 麗水の動力打瀬船と底曳船

だ純帆船が多かったので漁師も船頭も帆の働きには大変な関心を払っており、帆造りも、いろいろな注文を聞きながら工夫をこらすといった試行錯誤を重ねたらしい。帆布は本綿4～10号の「月星印」が多く、これを防腐剤に浸した麻糸で太い針とパーム(掌革)を使って丹念に手でかがり、一枚の帆を仕上げるのに2日から1週間ほどかかったという。第二次大戦中から終戦後の物資の無い時期にも細々と縫い続けられた帆は、直接漁師の手に或いは名港海事を通して届けられて伊勢・三河湾の風を孕んだ。この間に二代目の「杉山正義」さん(現「杉山製帆」主、大正2年生)が跡を継ぎ、現住所の港区入船1-7-3で仕事を再開している。ハシケのシートや各種のモッコも造るようになり、新たに、国体出場用のヨットなどのセイル造りの仕事が増えてきた。材料の帆布や糸もポリエステル・テロンに変わり、製法も便利になった。そういう時代になっても初代正三さんは時折注文が入る機帆船や打瀬船の帆を縫う仕事に没頭したという。正三さんも、名港海事の稻吉さんも打瀬漁の最後を見届けて亡くなった。仲間の職方が既に転廃業してしまった伊勢・三河湾の沖合では動力底曳船が轟音を立てて操業していた。昭和59年9月、韓国全羅南道「麗水港」のはづれの船溜りに並んで舫われた五隻の木造漁船が、降りしきる俄雨に濡れていた。「愛知県型打瀬船」だった。甲板で跡始末をしている屈強な漁師達に声をかけているうちに、近くで雨宿りをしていた漁師仲間が集ってきた。身振りと言葉で何とか話しながら、船を指すと、やはり「ウタシ」と発音して日本の名前だと言う。戦前、愛知の打瀬漁船団が朝鮮半島に出漁していたということは聞いていた。九州の小さな浦にそれらの船団が憩っていたということも父から聞いた。けれど目の前の木造りの頑丈そうな漁船の姿はそんなに古いものではない。不思議に思って、岸壁の粗末なさし掛小屋の古びた足踏みミシンで帆布の修繕をしていた老人に聞いてみた。麗水港の対岸の「閑山島」の造船所で今でもこの船を新造したり、修理していること、この辺では今も打瀬網漁が盛んで、日に3回出漁する、といったことを、日本語を憶い出しながら教えてくれた。そのしわだらけの手元の帆布は使い込まれて傷んではいるけれども、軽くしなやかそうなテロン生地なのだった。それらの見聞を、名古屋に戻って杉山製帆所の磨き込まれた作業場で報告したら、裁ちかけのヨットのセイル地を片付けながら、二代目正義さんは「打瀬が今でもかあ」とつぶやいて、いつとき遠くを眺める目付き



図26 製帆用具一式(杉山氏所蔵、品川撮影)

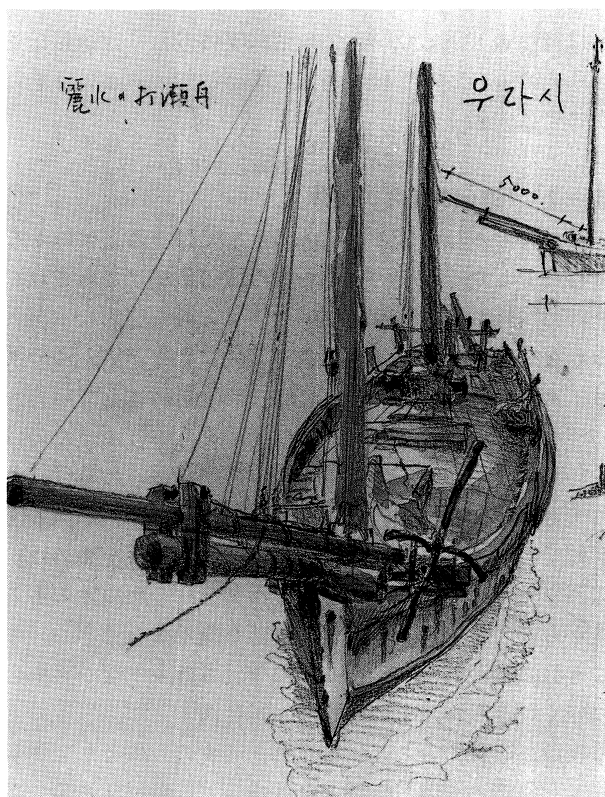


図27 麗水港の「ウタシ」(品川画、1984年9月)

をした。”(「フィールドから」26号所載、品川、1985年)

一つの種が絶滅と言うことは、自然界でも、その種をめぐって構成されていたあらゆる連鎖が断ち切られることを意味する。そしてそれはその種の生存を支えていた生態系に影響をフィードバックせずにはいられない。「打瀬船」を廻る造形生態系では木造船、製帆、漁具などの技術の廃絶と職方集団の転・廃業、四散という形で連鎖が断ち切られたのである。このようにズタズタになったかにみえる生態系の中で「打瀬船」に関する遺伝子情報とも言うべき造形・技術体系や情報はその種を創り育ててきた「ヒト」の中に蓄えられ伝達されてきた。まさにヒトは自ら造り出した「モノ」の情報媒体もしくは情報伝達因子そのものとして種の遺伝に携わっているという思いがますます強くなる。

5-2 「遺伝子情報の媒体」

けれどヒトは遺伝子情報の器としてはまことにはかない存在でしかない。「打瀬船」は二度の危機にさらされた。それは「打瀬船」という「モノ」そのものの全国的な消滅とそれを造り支えてきた船大工・製帆業者など「ヒト」の消滅であった。寺岡もその危機的な状況を詳述している。

“(略)私が愛知県型打瀬船に関心をもつに至ったのは少年時代のことで、当時すでに打瀬船(帆船)の時代は遠くすぎさり昔話となっていました。伊勢湾内屈指の漁業村であり明治・大正期に打瀬網漁業が隆盛を極めた白塚浦に生れた私は幼少の頃から祖父をはじめ周囲の古老達から昔の漁業や造船・航海の話聞く機会も多く、中でも打瀬網漁業や揚繰網漁業の勇壮さは子供ながらも心に強く焼きついたものでした。昭和四十三年、三重県立博物館に奉職することになり郷土調査の一環として伊勢湾・三河湾の漁業習俗調査を計画し、以来祖父の弟である寺岡由松の指導により往時の帆船時代の打瀬船建造技術に詳しい数少ない生存者である加藤常吉船匠の協力を得て打瀬船建造技術の本格的な調査を行なうことになったのであります。当時の調査の状況については昭和四十四年毎日新聞三重版に、又雑誌「港湾」に紹介・発表され、その記事がもとになり日本放送協会(NHK)中部本部(名古屋局)から昭和四十五年七月、東海・北陸向けテレビ番組「郷土に生きる一打瀬船」として放映され、続いて同九月、NHKラジオ放送(名古屋局)の全国放送番組「趣味の手帳」に同題で放送され、それらの放送の反響は大きくこれを機会に地元の古老達から積極的な協力を得るこ

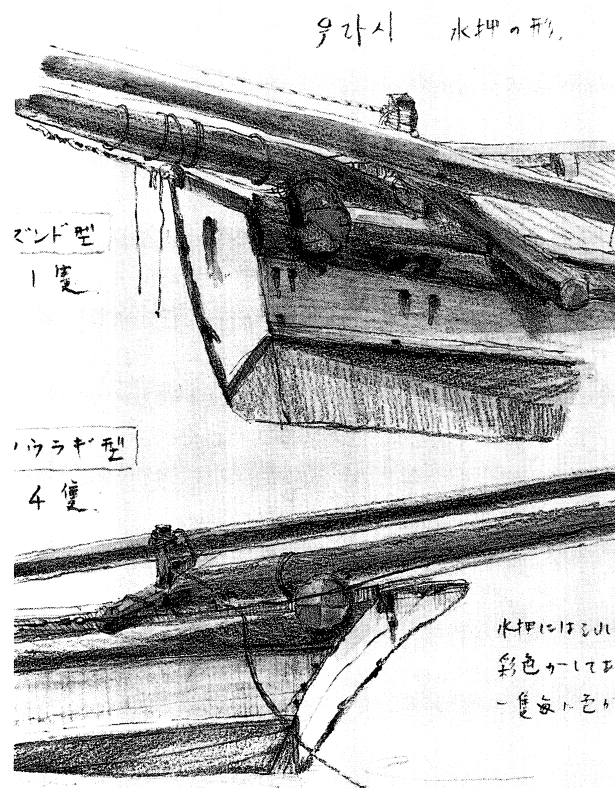


図28 愛知県型「ウタシ」

ととなり調査は進展してゆきました。伊倉津町の大田義男氏との出会いもこの頃のこと、以来同氏の絶大な協力により、又同氏と共同して愛知県型打瀬船の精密模型の作成計画を練ったのでありますが、同年九月師と頼む加藤常吉船匠が亡くなられ、ここに三重県での本格的な打瀬船の建造技術保持者はいなくなっていました。このため調査は一時挫折するかに見えたが大田義男氏の助力により加藤常吉船匠の兄弟弟子として往時の打瀬船の建造技術に明るい岡田藤松船匠(愛知県幡豆郡幡豆町西幡豆)と牧原弘氏(愛知県額田郡幸田町)の二氏の協力を得ることとなり愛知県型打瀬船(三河造り)肩幅一丈五尺型、縮尺十分の一の精密模型の作成を計画しました。(模型の作成は牧原弘氏の助言により岡田船匠が行ない、製帆は打瀬船の帆装を永年手掛けてきた老舗、伊勢市神社港製帆船具商稲葉屋商店に依頼)⁴²。模型は昭和四十五年十一月着工、同四十六年四月十八日完成し「伊倉津丸」と命名、同日大田義男氏の提唱により伊倉津地区漁業者有志により「伊倉津打瀬船保存会」が結成され同会の所有となりました。(略)この後もさらに調査は続行され、昭和四十八年、当時新設されたばかりのNHK津支局から東海・北陸向けテレビ番組「郷土に生きる－伊勢の打瀬船」で伊倉津丸を囲んで往時の船匠(岡田藤松船匠)及び乗組員達と著者の対談の形でその成果は発表されたのであります。この後著者が勤務部署の異動により県立博物館を離れ、三重県教育委員会事務局文化課に移り文化財行政を担当していた間、昭和五十一年度に文化庁文化財保護工事費補助金の交付を受けて行なつた三重県海事資料緊急調査の成果と、県立博物館に帰任後の昭和五十四年十月に開催した「打瀬船展」にあたって調査した成果をも併せたのが本書であり、このたび知多市民俗資料館の御厚意により刊行するはこびとなったものであります。(略)”(「打瀬船」あとがき)

ここで特徴的であり、「打瀬船」にとっても後続の研究者である我々にとっても大変にありがたいことには寺岡自らが船大工・漁師などからの情報の媒体として調査研究に携わり、しかもその立場を生かして、造形遺伝学の器としては最適な各地の博物館施設での遺物保存を働きかけたこと。さらに遺された写真の収集や職方の表情・会話を⁴³含む画像情報をビデオなどの新しい媒体による保存に積極的に関与されたことであろう。「ヒト」も「モノ」も生命あるものははかなく、全ゆる「種」はその遺伝子情報によって姿・形を変えながら生き続けるという、現代

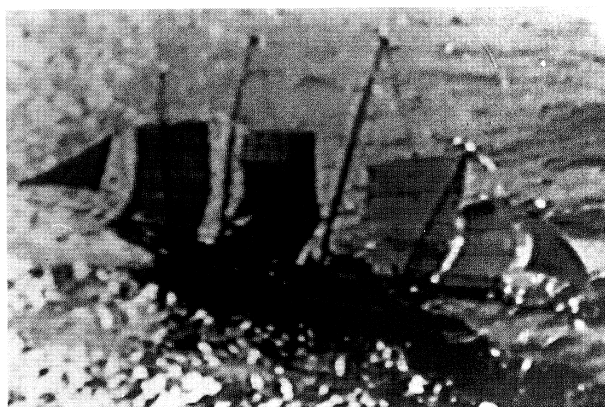


図29 不知火海打瀬船のビデオ映像 (NHK)

の生命科学が到達した認識はここでも示唆的である。

6 章 『異種交配と生態系の変容』

6-1 「異種交配と造形」

自然界にもあるように、個体が欠陥を持って生まれるだけでなく、種そのものに何らかの遺伝的因子が欠落しているのではないかということが人工物にも見られる。和船の場合がそうで、古来日本の造船技術の体系では(小舟などは特にそうだが)欧米のようにいわゆる図面を遺したり予め船の完成模型によって検討するという習慣がなかった。このことは和船、造船技術の進歩や伝播を遅らせたりした一因とも言われるが、往時の船大工がそのような表現・伝達手段を全く欠いていたということでは決してなかった。彼らは設計、建造を自らの身体尺それに船体や帆の部材(木材や布)の寸法をもってしたのである。そして技術体系・情報を伝えるのには徒弟奉公と口伝とをもってした。いわば「ヒト」そのものを「モノ」の遺伝子情報の媒体として組み込んだのである。従って和船の進化は弁財船など一部を除いて普遍性を獲得することより複雑な海辺の風土とヒトに依存して驚くほど多様な「亜種」を生み出す方向へと向かった。このことは和船の「種」が絶滅して生態系の連鎖が断ち切られた後世の我々を悩ませることになる。ただでさえ風雨に朽ちやすい木造船である上にそれを造った「ヒト」は既に亡い。遺されたのは覚え書と板切れに描かれた簡単な図面(板図)それに部材のヒナ型くらいなのだから。「愛知県型打瀬船」が突然変異のように生まれ、またたく間に従来型を駆逐しながら急速にその棲息域を広げていった要因としては、性能の良さという個体の獲得した特性もさることながら、次の点も考えられる。つまり、和洋混血の「合いの子船」として誕生した彼女の血の中には最初から設計図によって造るという、西欧型の遺伝子情報の伝達メカニズムを獲得していたからではないか。今、我々は明治20年代に描かれた「愛知県型打瀬船」の船型断面や帆装を含む詳細な三面図を見ることができ、その姿形や性能までをまざまざとイメージしたり、再現することができる。個体としての打瀬船「藤井丸」は幸い唯一隻、資料館にその老いた姿をとどめているけれども、たとえ彼女が消滅したとしてもその情報を共有する人々の脳裏に生き生きと白い羽を展げることができるのである。そしてここから我々の新しい「種の創造」という造形行為が可能になる。限ら



図30 表菱垣廻船雛形(寛政8年金比羅神社に奉納、岡本信也氏撮影、1985)

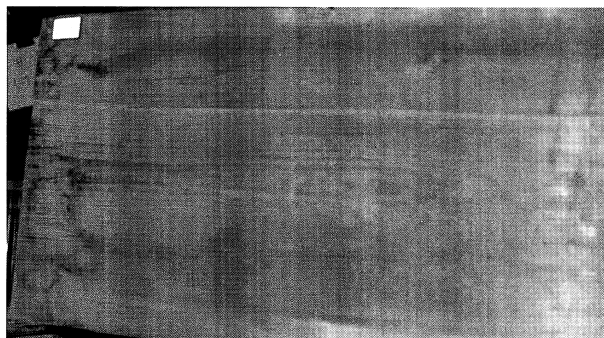


図31 瀬戸内海の「愛知県型」板図(高松市歴史資料館所蔵)

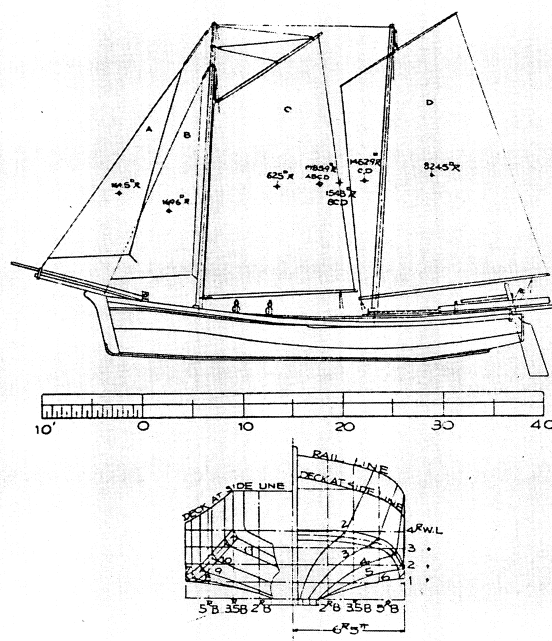


図32 「愛知県打瀬網船」

れた「ヒト」による口伝や徒弟制度という日本独特の遺伝システムに加え、さまざまな情報メディアにその「種」の⁴⁷造形遺伝子の情報を乗せることにより、さまざまな「ヒト」が「種」の遺伝に関与できるようになる。ここに紹介するのは、ヒトが種の創造に手を貸す方法を提起した典型的な例であろう。

“(略)古今東西の小型舟艇の設計を比較・再現し舟遊びに使う可能性や実績を検討する、いわば「比較ヨット学」といった分野があり、その成果の実現として多くのクラシックボートあるいはエスニックボートがある。タヒチ・ケッチ、イングリッシュ・カッター、グロスター型スクナーあるいはモーター・ボートにおけるグランドバンク・タイプなど多くの古典があり、最近売り出されているモーリー(キャット)、コルニッシュ・ヨールなどはその現代化である。ところが和船の中にはヨット化された例がほとんど無く、淋しい限りである。(略)

和船の工法や設計思想に立ったヨットが今まで無かったわけではない。ごぞんじ、大阪大学名誉教授である野本謙作氏自設計の「春一番」「春一番II世」は有名だが、この艇の生地である関西水域ではその前にも何隻かの和船型ヨットが存在した。和歌山の漁船設計家・山形秀氏の作品が多く、神戸商船大の松本哲元教授のものもある。⁴⁸さて、和船がヨットに化けない理由の一方には、舟遊びに対する市民の姿勢と業界の体質があるが、設計・構造上も決定的な問題がある。すなわち幅広の木材単板を外板として縦強度材を兼ね、横強度の一部も負わせる例の手法である。木材資源が不足してくると他の材料で代替できず、他の材料をもってくればあの特殊な船型を使う意味が無い。もう一つ、帆装と船型の組み合わせからくる帆走性能の問題がある。大和型和船(いわゆる千石船、弁財船)の切り上がり角度は洋式の横帆船に比して劣らないという説もあるが、いずれにせよヨットとして乗り廻すには足りそうにない。それでも、ヨットが遊びであり、好事を追究するものならば、和船の中からヨットとして使える船種を見つけ、それをモディファイし、元の船の雰囲気を失うことなく乗り廻してみたいものである。⁴⁹愛知県型打瀬という漁船があった。鬼崎にヨットが入った昭和30年代の後半まで、鬼崎にも、蒲池にも、尾張横須賀の港にも長大なバウスプリットを並べて打瀬の船団が舳っていた。沖にはその網を引く帆が点々と水平線を埋めていたものであった。実は、この打瀬船こそ、和船の中でトップクラスの帆走性能、切り上り性能を持つ、

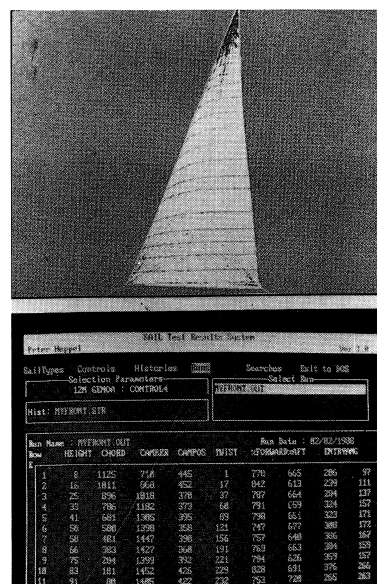


図33 セイルの応力分布解析

日本のグロスター・スクナーなのである。船首尾の張り出しから引いた袋網を、帆の風圧を用いて船を横に流して引く。よく知られた霞ヶ浦の帆曳き漁と同類であるが、風下で網を揚げると再び風上の曳き始めの位置へ帆走で戻る。風を間切る上り性能が練磨されたわけである。前にあげた「春一番」を始め「摩耶」、「暖流」それに東海でも古いヨットマンはご存じのアイ・エス・クラスなど、すべてこの愛知県型打瀬から出た船型といわれる。(略)キールも浅く、センターボードも無い打瀬船の帆走力の鍵は、効率の良いフルバテンの縦帆と、細長く波に乗れる船体と、フォアフットを鋭く突き出して直立したステムにあった。浅い船体は伊勢湾に多い干潟の港を基地とするには良いが、船体深さすなわち居住性を確保するのは大変であり、妙なキャビンを乗せたりすればゲテモノになる。ごく低いカデーを付けてデイ・クルーザーとして使うことになろう。打瀬の船型は、直立した舷側板(上棚という)、斜めの船底外板(中棚)、それに幅の広いキール(敷・しき)で構成される。つまり平底を加えたシングル・チェーンだが、船首へ行くにしたがい中棚の傾きを強め、さらに別の三角型の外板(三階・さんがい)を挟んで垂直のステム(みおし)につながる。この三階造りの細い船首の水線が最大の特質であり魅力である。構造からすべてを復元することは望めまいしあまり意味もない。ラインの特徴と、ほっそりしたスマートなムードと、あのジャンク式のバテンラグセールを生かして、わが海のエスニック・ヨットを再現してみたい。(略)”(「打瀬船(うたせぶね)」⁵⁰大橋郁夫 NORC TOKAI NEWS 1991-3所載)

6-2 「新種の創造とその生態系」

“(略)近時西洋風式ノ漸次ニ行ハルルノ端緒アルヲ見ル即チ愛知縣ニ於テ近来打瀬網ニ使用スル漁船ニ船首ヲ尖鋭トセシテ直立セシムルコト西洋形ノ如クセルモノアリ是レ其進行ニ方リ風下少ク快駛ナルモノニシテ該縣ニ於テ数年前ヨリ押送船ニ用ヒテ効アリシテ以テ漸次「カルサン」ト稱スル打瀬網船ニ使用スルニ至レリト云フ”(第4回内国勸業博覧会1895年(明治28)に出品された「愛知縣打瀬網船図解」審査報告の抜粋)

内国勸業博覧会は1873年ウィーンで開催された万国博覧会を模範とし、1877年(明治10年)東京上野を皮切りに明治期に都合5回開催され、当時の産業振興に大きく寄与したとされる。これを遡ること44年前の1851年ロンド

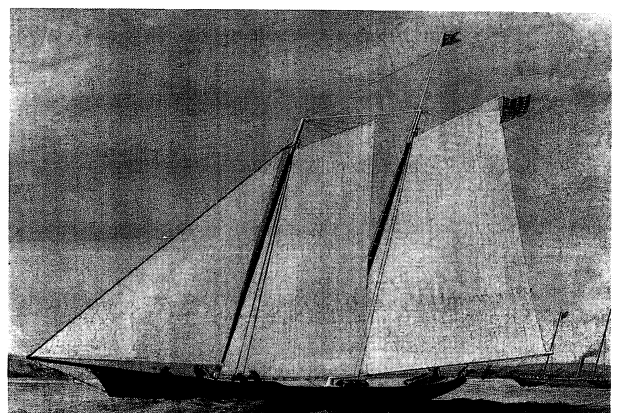


図34 ヨット「America」

ン万国博覧会に出品された米国の工業製品の中に一隻のスクナー型ヨットがあった。⁵²「アメリカ」という名のこの艇は同年夏英国南部カウズ沖でロイヤル・ヨット・スコードロンが開催した53マイルのレースに勝利して100ギニーの銀色のカップを母国へ持ち去った。これがその後現在に至るまで140年余にわたって世界各国が争奪戦を繰り返すことになる「アメリカズ・カップ・レース」の起源である。ニューヨーク・ヨットクラブ・シンジケートが設計者ジョージ・スティアードに注文した栄光のヨット「アメリカ」の原型はこの海域の漁船を改良し、当時のニューヨーク港で活躍していた無数のパイロット・スクナーであったという。⁵³それと三河國幡豆郡の漁業組合の、無名の船匠の手になる「愛知縣打瀬網船」と、双方の姿形を見ると、誰しも直感的にその相似性を認めるに違いない。そして、それぞれの出自を辿ってゆくとき今度は彼女達の近親関係に驚くことになる。「愛知県型打瀬船」とヨット「アメリカ」は異母姉妹だった！

姉ともいべき「アメリカ」も妹ともいべき「愛知県型」も共にそれぞれの海域の風土に育まれた漁船群の系譜を母方にもちながら、共通の父方の血としては英国の海洋文化の伝統を承け継いだ。すなはち一方は最も進化した純帆船の粹であるヨットとして純粹培養され、もう一方はおそらく漁業指導などによる当時の英国の帆曳漁船などの帆装や特徴ある船型の導入により「合いの子船」として育ったのである。二つの近縁種のその後の境遇はご承知のとおりである。一方は既に絶滅し、一方の末裔はその後、拡散・淘汰を続けながら、各国で育った最新の亜種が1995年、米国サンディエゴ沖にその恐ろしいほど尖鋭に進化した造形を現わして生存競争を繰り広げることになる。その中には「愛知県型打瀬船」の郷里である三河湾(蒲郡)の海で育った遠い従妹ともいえる日本挑戦艇「ニッポン・チャレンジ」の姿も見られるはずである。そのような今、この二つの種の盛衰のありようは十分我々に暗示的である。

我々「ヒト」の手になる「人工物」の生存もまたヒトを含む生物同様その生態系の影響を免れない。「打瀬船」は近代化という日本の社会・経済的な環境圧のもとに急速に繁榮し、そして葬り去られた。やはり日本の固有種である「朱鷺」に似通うその造形と薄命を惜しむ想いとは別に、無数の絶滅種と同じように生態系の変容の結果は冷厳に訪れた。他方、実利性という人為的な環境圧の軛から解き放たれたヨット「アメリカ」の系統はその個体数を増す

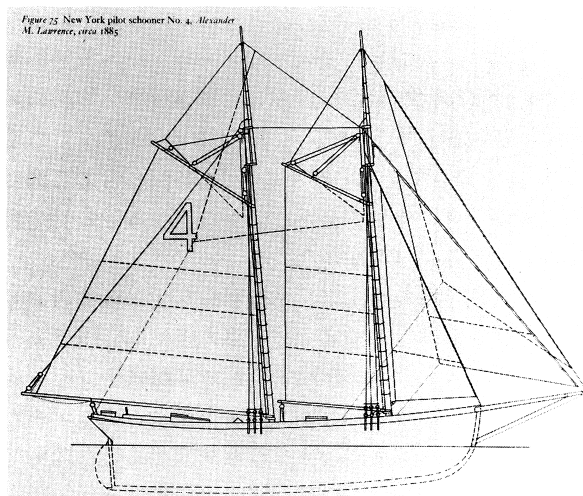


図35 N.Y.パイロット・スクナー

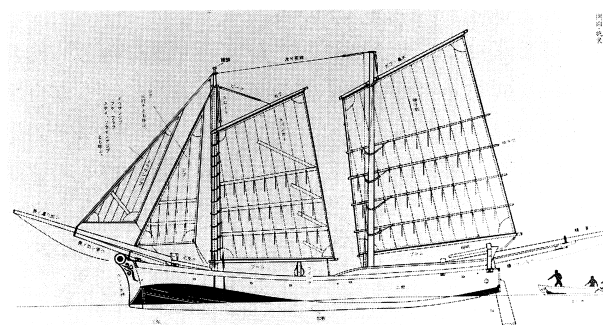


図36 「愛知縣打瀬網船」

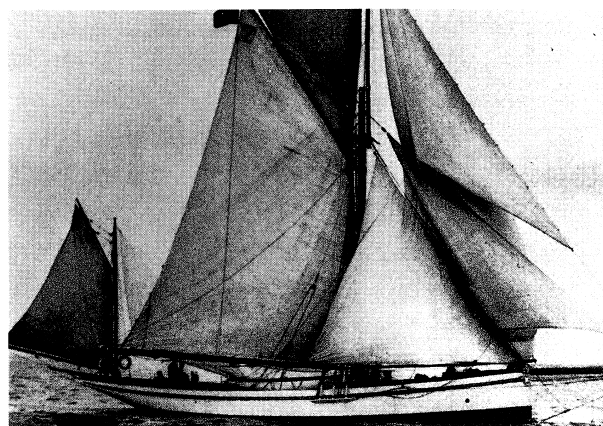


図37 英国の帆曳漁船

かわりに「文化遺伝子情報」の器ともいべき道を選んだ。実際、現代ヨットことにアメリカズ・カップ⁵⁶はその優美な姿とは裏腹に科学、経済そして軍事技術・情報の塊である。それにしても何故「ヒト」はこの「役立たずの変種」に欲得を忘れて造形の粋をこらし、各国のもてる国力や最先端のテクノロジーを惜し気もなく注ぎ込み、その進化に加担するのだろうか？

ちなみに“今回のニッポン・チャレンジは艇体の造波抵抗の研究では世界的権威である東大工学部宮田研究室が、艇体やマストの素材になるカーボン繊維や、セイルの生地、塗料の軽量化などでは、有力化学・繊維メーカーなどが世界の水準を突き抜ける画期的なものを開発してくれた。”（「木村太郎の国際通信」中日新聞夕刊、1995年（平成7）1月14日所載）と、その強力なサポーターの一人である木村太郎⁵⁸が述べている。

実はまさにこの点こそヒト及びその造形物と、他の生命体との共通点が存在するのではないか。ヒトが自らの造形物に生命を吹き込んだ瞬間から、人工物はその生態系の冷徹な変容に抗するため、逆にヒトを自らの遺伝子情報の媒体としてその遺伝メカニズムに組み込もうとし始める。あたかもヨット「アメリカ」が彼女の魅力的なイメージや曲線美や性能でヒトを虜にし、種の存続に駆り立てたかのように。自然界からみれば奇妙なこの遺伝メカニズムの総体こそがヒト及びその造形物のみが獲得した「文化」というものであろう。そしてこの文化という概念こそが、はかないヒトや不安定な政治・経済を基盤にした人為的な生態系の移ろいを超えて、造形物にとっては唯一永続性のある存在であり、造形遺伝子の究極の戦略は「文化生態系」の中に自らを組み込ませることにあるのではないかとさえ思われてくる。

考えてみるとヒト及び自らの生態系に、それに他の生物の生態系にも壊滅的なダメージを与えることなく共生できるこの選択は賢明であり、これまで彼らの誕生に無分別に手を貸してきた我々を考え込ませてしまう。そのことに気が付いた今、せめて絶滅した「海の朱鷺—愛知県型打瀬船」の白い羽を今度は彼女本来の進化の赴くままに、もう一度羽ばたかせてやりたいと思うのである。

7章 『打瀬船データ・ベース(U.B.D.B.)』

1980年代に初めて出合って以来、海上では既に見られなかった「愛知県型打瀬船」のことが常に私の心の中にあ

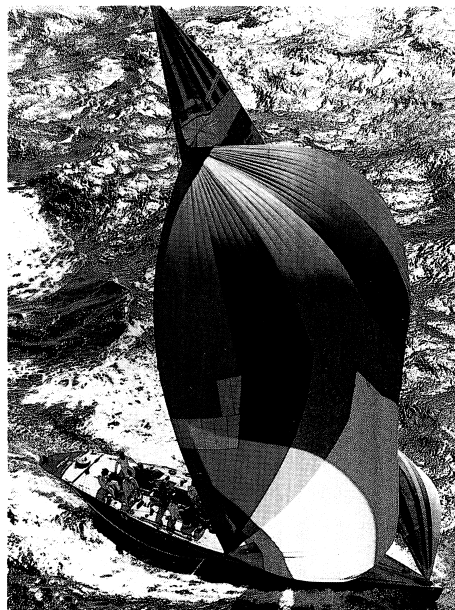


図38 South Australia (1986豪州フリーマントルにて)

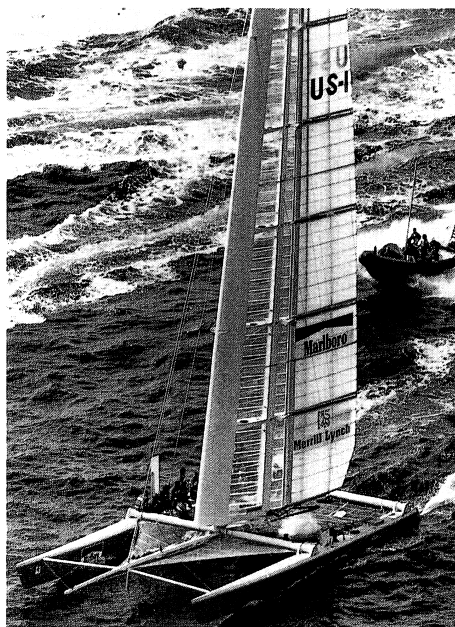


図39 Stars & Stripes (1987米国サンディエゴにて)

った。その後、韓国の麗水港で現役の同種に邂逅したり、寺岡氏の研究を始め各方面からの情報に触れるにつれて、私の中に海原でその巨大な羽を展げた「海の朱鷺」の鮮明なイメージが育ってきたのだった。

「遅れてきた研究者」としては、現代に採りうる方法でせめて「種」の遺伝子情報を形に残せないものかと考える。

そしてそれを承け継いだ新しい種の誕生に関われればと想うのである。これまでのご協力で御礼を申し上げますとともに今後とも「愛知県型打瀬船」の情報と示唆をいただきたいと願う所以であります。(1995年1月アメリカズカップ・シリーズ開幕の日に)

「U.B.D.B.-本文註」

表紙裏：図0「風の変容」ダイヤモンドシティ・シーズンパフォーマンス(企画：品川、製作：杉山製帆所)1986年(昭和61)

- * 1 帆影：資1「西知多いまむかし」名古屋郷土出版社1989年(平成1)図1 尾張横須賀の打瀬船1932年(昭和7)
- * 2 打瀬網漁法：打瀬網漁法には帆に受ける風の力を利用する「帆打瀬」、潮の流れを利用する「潮打瀬」、漕行による「漕打瀬」、機械引きによる「底引網」などの種類がある。資2「日本の海洋民」、宮本常一・川添登編、未来社、1974、図2 打瀬網漁の分布と伝播(資2より)
- * 3 伊勢湾台風：1959年(昭和34)9月26日伊勢湾岸を直撃した超大型台風。高波、浸水、家屋の流失などにより多くの損害、犠牲者を出した。、図3 伊勢湾台風による海辺の被害(資1より)
- * 4 霞ヶ浦(関東)：図4 霞ヶ浦の帆曳網漁(Habitareより、詳細不詳)
- * 5 不知火海(九州)：図5 不知火海での観光打瀬(同町観光ポスター)
- * 6 尾岱沼(北海道)：図6 尾岱沼(おだいとう)のエビ網漁(詳細不詳)
- * 7 知多市民俗資料館：名1 知多市民俗資料館、館長 伊藤昭正
〒478 知多市緑町12-2
TEL 0562-33-1571 FAX 0562-33-3424
- * 8 図7 唯一隻の打瀬船「藤井丸」
- * 9 寺岡貞顯：名2 寺岡貞顯、元三重県博物館主任学芸員

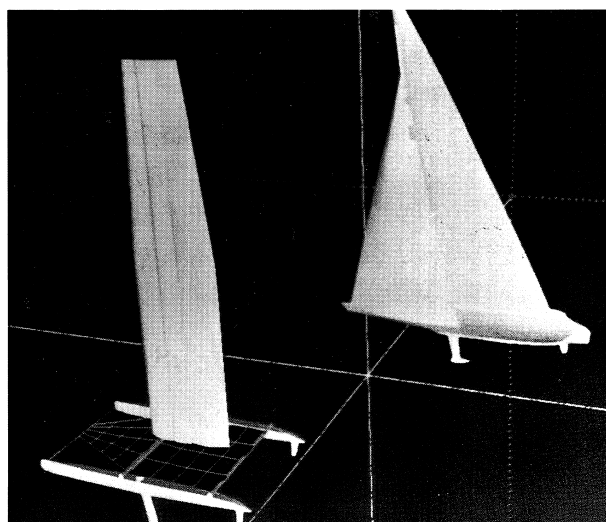


図40 レースのシミュレーション

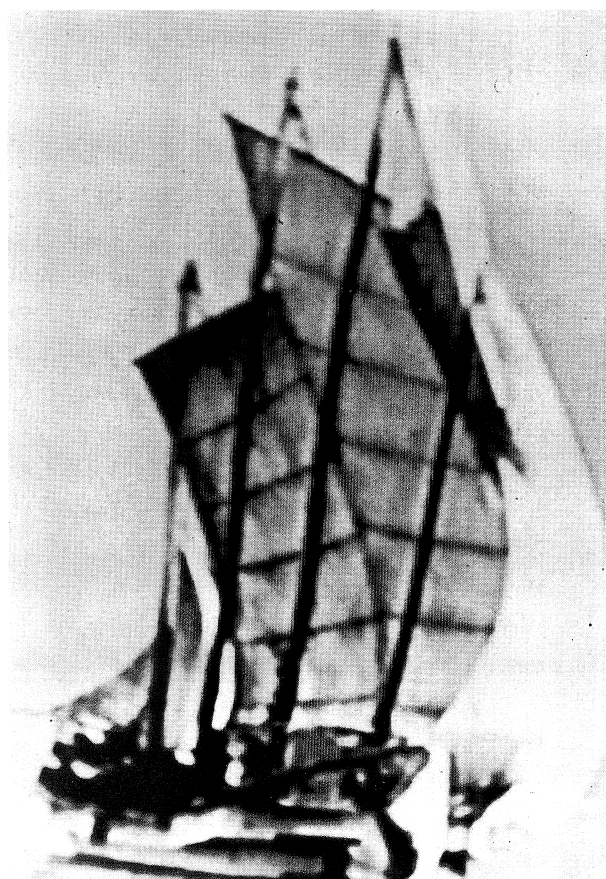


図41 風の中の打瀬船

- *10 進化論：しんか【進化】((名・ス自))生物が、単純微小な原始生命から、段階的に、複雑多様なものへと変化して来たこと。更に広く、事物が一層すぐれたものに発展すること。↔退化。一ろん【一論】<1>動植物は造物主によって現在の形のまま創造されたのではなく、単純な原始形態から次第に変化発達して来たものであるという考え方。<2>進化の原因・過程を論ずる生物学の一分野。(岩波国語辞典第4版より)
- *11 ライアル・ワトソン：名3 Lyall Watson、南アフリカ生、生物学者、「The Nature of Things, The Secret Life of Inanimate Objects」, Murray Pollinger, 1990,
- *12 ジョージ・バサラ：名4 Basalla G.,歴史学者、「The Evolution of Technology」, Cambridge Univ. Press, 1988
- *13 ライト兄弟：兄Wilber、弟Orville Wright、1903年フライヤー号で初飛行に成功。
- *14 イカルス：クレタの王ミノスに仕えた細工の名人ダイダロスの息子。ダイダロスは王のために怪獣ミノタウルスを閉じ込めた迷宮ラヴィリントスを築いた。後に息子とともに幽閉された塔から脱出するために、翼を考案した。(ギリシャ・ローマ神話、ブルフィンチ著)
- *15 佐藤 晨：芝浦工業大学教授、Time, 4 May 1987に紹介
- *16 アニミズム：Animism(物活論、精霊信仰)木石なども、生物と同じく靈魂があるとする立場
- *17 朱鷺：コウノトリ目、トキ科、トキ属
幕末にシーボルトにより欧米に紹介され、ライヘンバッハにより学名「Nipponia nippon(1853)」と命名された。往時は日本全土に繁殖していたが、工芸に羽根を使うため乱獲され、現在は佐渡に棲息していた僅か3羽(現在2羽)を新潟県トキ保護センターで飼育、交配を試みている。(天然記念物)
- *18 気象学的記述：資3 「伊勢湾・三河湾及び志摩沿岸におけるプレジャーボート安全対策に関する調査研究」社団法人伊勢湾海難防止協会 1993年(平成5)
- *19 三河・伊勢湾の地形：資4 「日本列島大地図帳」、小学館、1990、図8 ランドサットからの三河・伊勢湾の映像(資4)
- *20 風向と気流系：(資3より)図9(a) 寒候期の気流系、図10(b) 暖候期の気流系
- *21 強風の季節別頻度と出現頻度：(資3より)図11(c) 各地における風向別強風
- *22 強風の月別出現状況：(資3より)観測点は名古屋港、三河湾(豊橋)、図12(c) 強風の月別出現状況
- *23 風向別突風出現頻度：(資3より)観測点は伊勢湾シーバース、名古屋港、図13(d) 風向別突風出現頻度
- *24 「打瀬船」：資5 「打瀬船」寺岡貞顯著、知多民俗資料館発行、1980(昭和55)
- *25 一条網、備前網：(資5「打瀬船」より)図14 一条網、備前網による操業図
- *26 天頭船型打瀬船：図15 天頭船型打瀬船(詳細不詳、強力造船提供)
- *27 「愛知県型打瀬船」：(資5「打瀬船」より)図16 「愛知県型打瀬船」と天頭船型打瀬船
- *28 スクナー型洋船(資5「打瀬船」より)図17 スクナー型洋船と「愛知県型打瀬船」
- *29 合いの子船：図18 合いの子船絵馬(半田市亀崎より奉納、青峯山正福寺所蔵)
- *30 三河造り：(資5「打瀬船」より)図19 三河造りの「盛漁丸」と岡田藤松船匠集団
- *31 伸子帆：(資6「和船史話」より)詳細不明、図20 伸子帆全盛期の漁港
- *32 麗水の打瀬船：図21 麗水港の愛知県型打瀬船
- *33 瀬戸内海：図22 瀬戸内海の愛知県型打瀬船(高松市歴史資料館所蔵)
- *34 朱鷺：図23 朱鷺(1984年韓国にて)
- *35 法的規制：「商船規則」1870年(明治3)、「日本形船舶の製造禁止令」1885年(明治18)、「船舶検査法」1896年(明治29)資6 「図説和船史話」図説日本海事史話叢書1、石井謙治著、至誠堂、1983年(昭和58)
- *36 合いの子船：図24 昭和初期の合いの子船(資6「和船史話」より)
- *37 漁船の動力化：図25 韓国麗水の動力打瀬船と底曳船(品川、1984)
- *38 掌革(パーム)：製帆用具 図26 製帆用具一式(杉山氏所蔵、品川撮影)
- *39 杉山正義：名5 杉山正義、杉山製帆所、名古屋市港区入船1-7-3

- * 40 ウタシ：図27 麗水港の「ウタシ」、図28 愛知県型「ウタシ」(品川、1984)(資7「倭海往還」より)資7 「倭海往還—Field Study of South Korea」、品川、1984(昭和59)
- * 41 「フィールドから」：資8 「フィールドから」、野外活動研究会会報、代表 岡本信也、〒462名古屋市北区光音寺町1-96
- * 42 稲葉屋商店：名6 沖林一郎、製帆業、勢田川惣印水門会代表、〒516三重県伊勢市神社港59
- * 43 画像情報：図29 不知火海打瀬船のビデオ映像
- * 44 船の完成模型：図30 表菱垣廻船(寛政8年金比羅神社に奉納、岡本信也氏撮影、1985)
- * 45 板図：図31 瀬戸内海の「愛知県型」板図(高松市歴史資料館所蔵)
- * 46 三面図：資9 「日本漁船調査第一報」、農商務省水産調査所調査、1896年(明治29)図32 「愛知縣打瀬網船」(資9より)
- * 47 造形遺伝子情報：図33 セイルの応力分布解析(「舵」より)
- * 48 野本謙作：名7 野本謙作、大阪大学名誉教授、造船工学、ヨット「春一番」、同「II世」の自設計
- * 49 松木哲：名8 松木哲、元神戸商船大学教授、船舶工学
- * 50 大橋郁夫：名9 大橋郁夫、医師、名古屋大学ヨット部OB、「東海ヨット風土記」、「航跡」など
- * 51 内国勸業博覧会：資10 「明治期勸業博覧会出品漁船資料集成(稿)」、井上善博編、1992年 名10 井上善博、名古屋市博物館学芸員
- * 52 ヨット「アメリカ」：G.スティアーデ設計、1852 図34 ヨット「America」(資13より)
- * 53 パイロット・スクナー：資11 「Gaff Rig」, J. Leather, GRANDA Publishing, 1970、図35 N. Y.パイロット・スクナー(資11)
- * 54 「愛知縣打瀬網船」：図36 「愛知縣打瀬網船」(資5)
- * 55 英国の帆曳漁船：図37 英国の帆曳漁船(1900年代、詳細不明)
- * 56 アメリカズ・カップ：資12 「写真記録・アメリカズカップ」J. Rousmaniere、小学館、1989、資13「国際版アメリカズカップ公式記録集」、小学館、1992、図38 South Australia(1986豪州フリーマントルにて)(資12より)、図39 Stars & Stripes

(1987米国サンディエゴにて)(資1より)

- * 57 役立たずの変種：図40 レースのシミュレーション(「舵」より)
- * 58 「木村太郎の国際通信」：名11 木村太郎、1938年米国生、ニュース・キャスター、ボーン上田記念国際記者賞(1988)、ニッポンチャレンジ実行委員
- * 59 「海の朱鷺—愛知県型打瀬船」：図41 風の中の打瀬船(不知火海打瀬の映像(NHK))

「U.B.D.B.-資料・文献」

- 資1 「西知多いまむかし」名古屋郷土出版社、1989年(平成1)
- 資2 「日本の海洋民」、宮本常一・川添登編、未来社、1974
- 資3 「伊勢湾・三河湾及び志摩沿岸におけるプレジャーボート安全対策に関する調査研究」社団法人伊勢湾海難防止協会 1993年(平成5)
- 資4 「日本列島大地図帳」、小学館、1990
- 資5 「打瀬船」寺岡貞顯著、知多民俗資料館発行、1980(昭和55)(絶版)
- 資6 「図説和船史話」図説日本海事史話叢書1、石井謙治著、至誠堂、1983年(昭和58)
- 資7 「倭海往還—Field Study of South Korea」品川 1984(昭和59)
- 資8 「フィールドから」、野外活動研究会会報、代表 岡本信也
〒462 名古屋市北区光音寺町1-96
- 資9 「日本漁船調査第一報」、農商務省水産調査所調査、1896年(明治29)
- 資10 「明治期勸業博覧会出品漁船資料集成(稿)」、井上善博編、1992年(平成4)
- 資12 「写真記録・アメリカズカップ」J. Rousmaniere、小学館、1989
- 資13 「国際版アメリカズカップ公式記録集」、小学館、1992

「U.B.D.B.-ヒト」(敬称略)

- 名 1 知多市民俗資料館、館長 伊藤昭正
〒478 知多市緑町12-2
TEL 0562-33-1571 FAX 0562-33-3424
- 名 2 寺岡 貞顯、元三重県立博物館主任学芸員
〒514 三重県津市白塚新町中1887-1
- 名 3 Lyall Watson, 南アフリカ生、生物学者、「The Nature of Things, The Secret Life of Inanimate Objects」, Murray Pollinger, 1990
- 名 4 Basalla G., 歴史学者、「The Evolution of Technology」, Cambridge Univ.Press,1988
- 名 5 杉山正義、杉山製帆所、
〒455 名古屋市港区入船1-7-3
- 名 6 沖林一郎、製帆業、勢田川惣印水門会代表
〒516 三重県伊勢市神社港59
- 名 7 野本謙作、大阪大学名誉教授、造船工学、ヨット
「春一番、同II世」の自設計
- 名 8 松木哲、元神戸商船大学教授、船舶工学
- 名 9 大橋郁夫、医師、名古屋大学ヨット部OB、「東海ヨット風土記」、「航跡」など
- 名10 井上 善博、名古屋市博物館学芸員
〒467 名古屋市瑞穂区瑞穂通1-27-1

「U.B.D.B.-図版リスト」

- 図 0 「風の変容」ダイヤモンドシティ・シーズンパフォーマンス(企画：品川、製作：杉山製帆所 1986年)
- 図 1 尾張横須賀の打瀬船1932年(昭和7)
- 図 2 打瀬網漁の分布と伝播(資2より)
- 図 3 伊勢湾台風による海辺の被害(資1より)
- 図 4 霞ヶ浦の帆曳網漁(Habitareより、詳細不詳)
- 図 5 不知火海での観光打瀬(同町観光ポスター)
- 図 6 尾岱沼(おだいとう)のエビ網漁(詳細不詳)
- 図 7 唯一隻の愛知県型打瀬船「藤井丸」
- 図 8 ランドサットからの三河・伊勢湾の映像(資4)
- 図 9 (a)寒候期の気流系
- 図10 (b)暖候期の気流系
- 図11 (c)各地における風向別強風
- 図12 (c)強風の月別出現状況
- 図13 (d)風向別突風出現頻度
- 図14 一条網、備前網による操業図(「打瀬船」より)
- 図15 天頭船型打瀬船(詳細不詳 三重県沿岸?)、強力

造船提供

- 図16 「愛知県型打瀬船」と天頭船型打瀬船(「打瀬船」より)
- 図17 スクーター型洋船と「愛知県型打瀬船」(「打瀬船」より)
- 図18 合いの子船絵馬(半田市亀崎より奉納、青峯山正福寺所蔵)
- 図19 三河造りの「盛漁丸」と岡田藤松船匠集団(「打瀬船」より)
- 図20 伸子帆全盛期の漁港(「和船史話」より)
- 図21 韓国麗水港の愛知県型打瀬船
- 図22 瀬戸内海の愛知県型打瀬船(高松市歴史資料館所蔵)
- 図23 朱鷺(1984年韓国にて)
- 図24 昭和初期の合いの子船(資6「和船史話」より)
- 図25 麗水の動力打瀬船と底曳船
- 図26 製帆用具一式(杉山氏所蔵、品川撮影)
- 図27 麗水港の「ウタシ」(品川画、1984年9月)
- 図28 愛知県型「ウタシ」(資7「倭海往還」より)
- 図29 不知火海打瀬船のビデオ映像(NHK)
- 図30 表菱垣廻船雛形(寛政8年金比羅神社に奉納、岡本信也氏撮影、1985)
- 図31 瀬戸内海の「愛知県型」板図(高松市歴史資料館所蔵)
- 図32 「愛知縣打瀬網船」(資9より)
- 図33 セイルの応力分布解析(「舵」より)
- 図34 ヨット「America」(資13より)
- 図35 N.Y.パイロット・スクーター(資11より)
- 図36 「愛知縣打瀬網船」(資5より)
- 図37 英国の帆曳船(1900年代、詳細不明)
- 図38 South Australia(1986豪州フリーマントルにて)(資12)
- 図39 Stars & Stripes(1987米国サンディエゴにて)(資12)
- 図40 レースのシミュレーション(「舵」より)
- 図41 風の中の打瀬船(不知火海打瀬の映像(NHK))