

海の変容

ケース・スタディ「伊勢湾の風土と舟造り」

Metamorphology of the Sea

Case study on Shipbuilding in the Ise Bay

品川 誠

Makoto Shinagawa



「海の変容」(壁画「Street Gallery」原画)  
1988年 名古屋市都市景観賞

## 「変容の造形——Metamorphology」

学生時代に私が専攻した流体力学（制御・振動論）の分野でも、「風と波」というのはとりわけ厄介な代物だとされていたことを覚えている。

古来、風や波に見られる「流れの現象」は、例えば嵐や洪水のように予測し難い挙動やとらえどころのない特性によって、いつの世にも人々を悩ませてきた。

そして、その偉大な父母が今も昔も我々をとりまく「大気と海」である。

解析的に言えば膨大な外乱因子と無数の高次非線形関数が複雑に組み合わさったこの巨大な「開放系」は互いに干渉し合いながら、あたかも生き物のようにならなり、脈うち、呼吸しているかのように感じられる。

まさに透明な「カオス（渾沌）」であり、その渦巻く渾沌がほおをなでるそよ風や、陽光にきらめくさざ波を生み育てるのだった。

その後、学生や地域社会とともに造形の分野に係わるようになって、今度は別の厄介なカオスのただ中に身を置くことになってしまった。

「創造の渾沌」—私はここでレオナルド・ダ・ヴィンチが自身を描いたとされる、「水辺の老人」というスケッチを思い浮かべる。

水の変容に終生、関心を持ち続けて描かれた大量の「水の習作」中の一枚で、流れを見つめるダ・ヴィンチの脳裏にはどのような渾沌が渦巻いていたのだろうか。

もう一つ学んだことに「フラクタル（断片）理論」というのがあった。雪のひとひらに雲や空の、木の葉の一枚に森全体の造形原理が潜んでいるというのである。

これはわれわれモノ造りにも、盆栽や庭に世界を観てきた東洋のことに日本人にはしっくりくるものがある。

実際、情報が地球規模で飛び交う現代になると、時間や場所を隔てて一見無関係に思えた事象同志が実は密接な因果関係を持つているということが、今さらながら実感できるようになった。海辺のそよ風やさざ波を見ながら、やがて襲いかかる嵐や確実に訪れる季節の移ろいを予感することがあるように。

これを「カオス理論」にならえば、北京の一匹の蝶のはばたきがニュートンの庭のリングを落としたのかもしれない、日本の朝のアクセルの一吹かしがベネツィアやアムステルダムの海没をもたらすということになる。実証

はできないけれど、言われてみると今では誰もが直観的には認識できる世界観になりつつある。

同時に昔からの経験的・直観的な言い伝えや予言が、今となってはやはり正しかったという例も増えている。例えばカオス（渾沌）は世界中の「創世神話」から最新の「宇宙生成論」に再生を遂げているし、日常の風景や傍らの人々の何げないしぐさにも、その片りんをチラリとのぞかせる瞬間を感じる。

「直観」—ヒトがその人生の渾沌のもたらす情報のパルスを瞬時に組み合わせ、演算し、総合し、出力することをそう呼ぶならば、創造の世界では「直観」という言葉も、そのメカニズムももっと見直されて良い。

ダ・ヴィンチのようなアーティスト達は昔から、鋭い直観によって一瞬のうちに世界のありようを開示した。

そこには近代の科学やデザインが計量不能として迂回し切り捨ててきた、カオスへの直接的で全人格的なアプローチの仕方が遺されているように思われる。

私はといえば、ときおりポツカリとイメージの雲が浮かぶ意識の海に漂いながら、やはり直観的にモノを創っているようだ。つまり私の創作は大気や海が育むそよ風やさざ波と同じく、風土と日常の渾沌から一瞬間めき生まれる「断片（フラグメント）」にすぎないと言える。けれど私にとってはその断片こそが私の人生の航跡であり、私の時代の風雲を反映した造形にほかならないとするしかあるまい。

とすれば、ますます変動を増す「時代・環境」の渾沌と、それにつれて揺らぎ移ろう「造形概念」や「形態の意味」の渾沌をいっそ直観的にとらえ直してみよう。そこに感じ取る「関係のダイナミクス（動力学）」を「変容の造形（Metamorphology）」として私の創作の作業仮説にしてやれと考える。

世界と、過去・未来と今の私を直接にしかもリアル・タイムに結び付けてくれる「直観」や「五感」。

私としては内なる創造のメディアとしての直観やセンサーとしての五感を、いつも他の生き物のように研ぎ澄ましておきたい。

そのためにも絶え間なくうねり流動する渾沌のフィールドのただ中に—すなわち身近な「伊勢湾」の海辺に、これからも常に身を置いておきたいと思う。

## 「伊勢湾の風土——地勢」

伊勢湾の北東部には「木曾山脈」の南縁に連なるなだらかな山岳地帯が巡っている。伊勢湾に面する大部分の平地は、これらの山岳地帯を集水域とする「木曾川」・「揖斐川」・「長良川」および「庄内川」・「矢作川」などで形成された広大な「濃尾平野」からなる。

また湾岸の北西部は、南北に連なる伊吹山地・養老山地・鈴鹿山脈と、これらの山地を集水域とする日光川・鈴鹿川・雲出川・宮川などが形成した「伊勢平野」からなっている。

太平洋に突出した「渥美半島」の西半部は起伏に富みながら対岸の「志摩半島」とともに伊勢湾口を閉鎖し、伊勢湾と三河湾を隔てる「知多半島」の中央部にもなだらかな丘陵が連なる。

濃尾平野の中心域である名吉屋市南部・西部から津島市に至る線以南の、いわゆる「木曾川デルタ地帯」は海拔0 m前後の低地で、とくに1600年代（慶長年間）から造成されてきた干拓地（現国道1号線以南）では、海面下1～2 mの沈降地がかなり広範囲に及んでいる。

このように伊勢湾岸の主要河川は平野部を縫って走る大小の用水とともに、氾濫と「治水・干拓」の歴史を重ねて湾岸の産業・文化に与えてきた影響は少なくない。

## 「伊勢湾の風土——気候」

渥美半島と知多半島の南部では、熊野灘・遠州灘を流れる「黒潮」の影響を受け、四季を通じ温和な気候である。黒潮の一部は伊勢湾口から湾内を知多半島沿いに北上するが、木曾・揖斐川の河口から大量に流出される低温の「淡水」に圧されて海面より中層以下に潜入し、伊勢湾西岸に沿い南下して再び湾口に向かう。

このため伊勢湾の奥では黒潮の直接の影響をほとんど受けず外洋性をあまり持たない。つまり「閉鎖海」である伊勢湾内岸では海洋性気候というより、むしろ「内陸性気候」の特性を感じさせることが多い。例えば同緯度の他地域と比べ秋から春にかけての気温は低めで、とくに冬の明け方の「冷え込み」は最も厳しい。逆に真夏の最高気温は大阪湾などよりも低めなのに他地域では観測されないような「異常高温」がしばしば記録される。

夏季の湿度もかなり高く、体感での「蒸し暑さ」は大阪湾と同程度か、それをしのぐものと考えられる。

冬季の湿度も東京湾よりもかなり高めである。

伊勢湾の空は「太平洋型気候」を表わして、全国的に見ても雲量が少なく明るい印象を与えている。東京湾に比べて冬の12・1月を除くと全般に晴れの日がはるかに多く、また大阪湾や博多湾と比べた場合は晩秋から春先にかけて好天が圧倒的に多い。

伊勢湾の気候は稲・麦をはじめ主要農作物の栽培に適し、暴風・大雨などの異常気象以外では収穫に大きい影響を与えることはない。知多・渥美地方では地形的に水利の便が悪くしばしば「干害」をうけてきたが、「愛知用水」・「豊川用水」によつて大幅に改善された。

一方渥美地方で盛んな温床育苗・ハウスメロン栽培・花の電照温室栽培や、知多半島の丘陵地でのミカン栽培などは、冬季の平均気温が5～6℃という温暖で霜害の危険性が少ない気候をうまく利用している。

伊勢湾岸の全海域では、昔から「ノリ」の養殖が盛んであった。これは海岸が遠浅で、木曾三川をはじめ多くの河川が養分を含む淡水を注ぎ込む地理的好条件とともに収穫・加工期にあたる冬季に空気が乾燥し日照が多いという恵まれた気候条件も幸いしていると思われる。

## 「伊勢湾の風土——森」

伊勢湾口に近い西南岸では「宮川」・「五十鈴川」・「勢田川」の三流によるデルタが形成され、伊勢湾に面して水利の便が良い。また、これらの河川の上流域には雨量に恵まれて「大台ヶ原」・「大杉谷」等の大原始林が育ち、桧・杉・ケヤキ等の造船用材に富んでいる。

宮川の流れによってこれら木材を河口に出すことが容易であるため、古来下流域、特に「大湊」には造船術が発達し多くの船舶を建造してきた。

また当地の「伊勢神宮」の式年遷宮は二十年ごとに内宮・外宮の両正宮をはじめ十四の別宮の社殿を建て替えるという行事であり、千三百年の伝統を持つとされる。造営に要する桧材は、最初期には上流域の「大杉谷・江馬」あたりから調達したとされるが、近世以降は湾奥の木曾川上流の長野県「御杉山」で伐り出されてきた。伊勢湾の北から南まではるばる運ばれてきた、この用材を伊勢市・度会郡二見町・御薊村の旧神領民が五十鈴川をさか上り（川曳き）、陸路で（陸曳き）神域まで運び入れる「お木曳き」は「国無形民俗文化財」として現代に至るまで継承されている。





ランドサットより見た伊勢湾と湾岸地域



伊勢神宮貯木場



伊勢神宮式年遷宮「お木曳き」



## 「伊勢湾の舟——大湊の舟造り」

『百船度会国云々』と『倭姫命世記』にあるように、古代から伊勢には多数の船舶が存在したことがうかがわれる。伊勢の「大湊」はまず諸国にある神宮領荘園の神税米輸送のための「神役船」の入港地として発達した。そして附近の御園からの製塩の、あるいはまた参宮者の需要を満たす魚類の集散地としても盛んな港町であったと思われる。

鎌倉時代には源頼朝の命により大湊で軍船が盛んに造られた。以後、大湊は全国の回船を支配し、1223年（貞応二）に「回船法令37ヶ条」が当地に布かれた。

後醍醐天皇の南朝時代、北畠親房は大湊を東海航路の要港とみなして熊野の海賊と連合し、艦船20余隻を建造して水軍を編成した。その子顕信は大船52隻を大湊で調達し海路陸奥に向かって出帆した。東進した船団は遠州灘で台風に遭遇し、親王及び北畠親房らは伊勢吹上町附近に吹き戻されてしまったと『太平記』にみえる。

天正年間、大阪石山寺本願寺の攻略の際、瀬戸内の水軍に大敗した織田信長は鳥羽城主九鬼嘉隆に海軍の再編成を命じた。大湊で6隻、紀伊長島で造った1隻を加え7隻の最新型装甲艦隊が堺に回航された時の光景は、京都に来ていたイエズス会宣教師オルガンチノが同じ宣教師ルイス・フロイスに宛てた書翰に詳述されている。

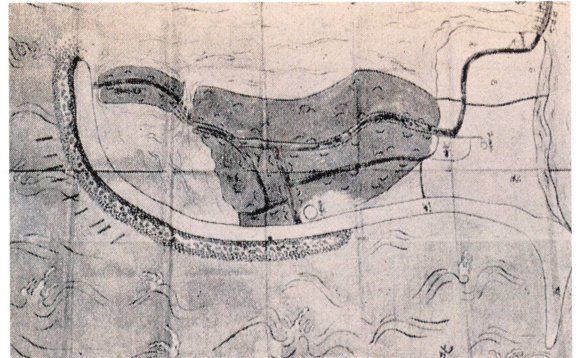
1582年（天正10）明智光秀による本能寺の変の際、徳川家康は白子若松浦で住民一揆に襲われた。

この時、命を救った角屋七郎次郎はその功により船往来諸役金免除の朱印状を受け、以後大湊の「角屋船」として海外の安南や国内の諸地方に航海した。

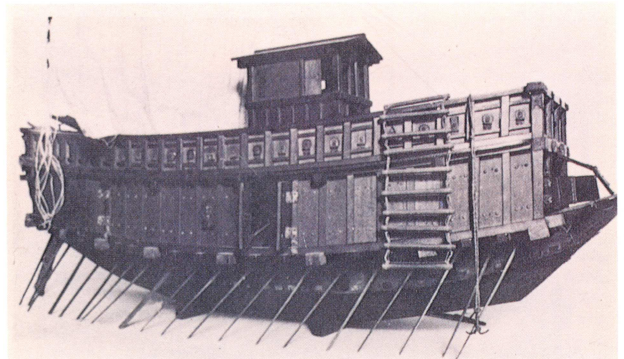
当時、大湊の松本某も当地で建造した商船で安南（ベトナム）に何度も航海した。

1590年（天正18）豊臣秀吉は北条氏の小田原城を攻撃するにあたり、大湊の小浜与八郎に命じて大船三百隻を建造、小田原に回航させた。

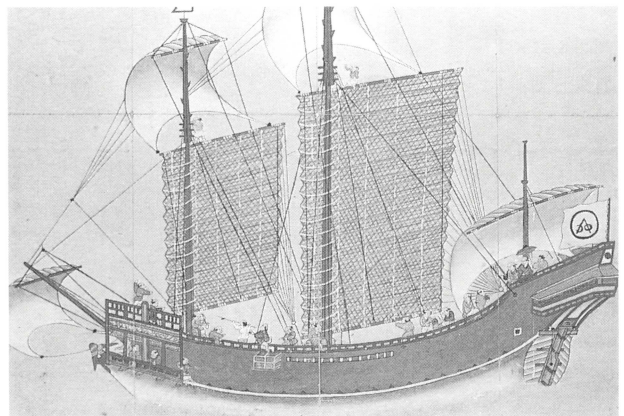
1592年（文禄元年）秀吉はまた朝鮮出役に際して九鬼嘉隆に命じて大湊で三百数十隻の兵船を建造させた。そして「鬼宿」と呼ぶ大安宅（軍船）を造ってこれを旗艦とし、大船団を率いて渡海させた。船内で能を舞った秀吉は後にこれを「日本丸」と改名させた。この船は鳥羽に永く繋留されていたが、改造され「大竜丸」と船号も改めた後、安政2年に解体されたと伝えられる。



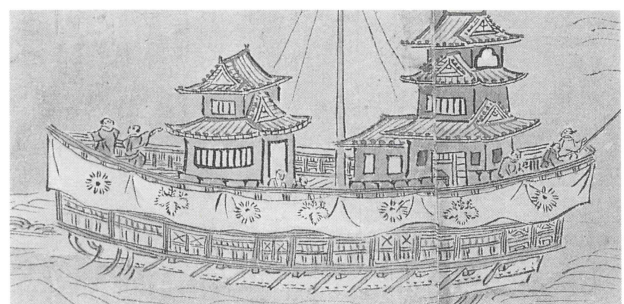
大湊の絵図（年代不詳）



安宅船（軍船）模型



御朱印船「荒木船」（「角屋船」と同時期）



朝鮮戦役の大安宅船（肥前名護屋城図屏風）



1600年（慶長5）関ヶ原の合戦では徳川氏船奉行小浜与惣次郎が大湊に来て大船13隻を建造、尾張国蟹江に回航した。

1615年（元和元年）大阪夏の陣では、同じ船奉行向井将監小浜与惣次郎の命により大湊で大船13隻を建造し、和泉堺に回航した。

1630年（寛永7）徳川家光は伊豆の国伊東で大船「安宅丸」を建造した。棟梁である大湊出身の内田三郎右衛門とともに多数の船大工が伊豆へ出向いたといわれる。その後安宅丸が破船した際も大湊で修理をした。

1636年（寛永13）徳川家光は海外渡航を禁じ、大船を造ることも禁じた。大湊もまたその影響を受けて千石以上の大船の建造を中止した。しかし諸藩・諸国商人の注文により建造した内地沿岸航海用の船舶は、幕末にかけて莫大な数に上った。当時大湊で建造していた船舶は江戸中期までは有名な「伊勢船型」の、後には「弁財船型」の「千石船（親船）」・「イサバ船」・「伝馬船」等、大小の「大和型船」であった。

1800年（寛政12）伊能忠敬は北海道・北陸道の測量のため大湊で測量船を建造した。

1854年（安政元年）日米和親条約締結後、幕府は禁を解いて再び船舶建造を奨励し始めた。そのため大湊の造船業も2千石内外の親船を進水させるなど再び往年の活況を呈した。

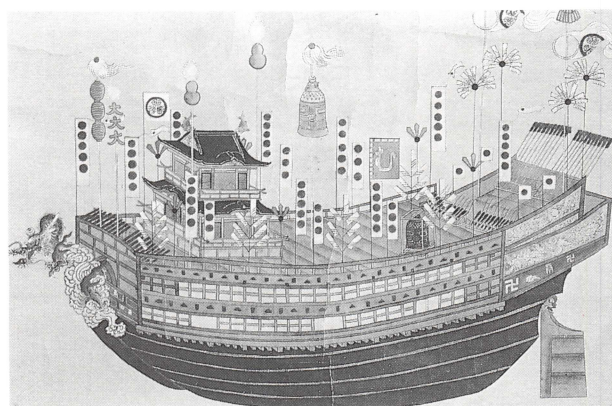
1877年（明治10）大湊では「西洋型船舶」の建造を開始。「市川造船所」で初めての西洋型帆船「松阪丸」を建造した。

1888年（明治21）大湊造船所で亀田末通指導の下、「宇賀浦丸」「錦旗丸」「四日市丸」等の汽船十数隻を進水させた。

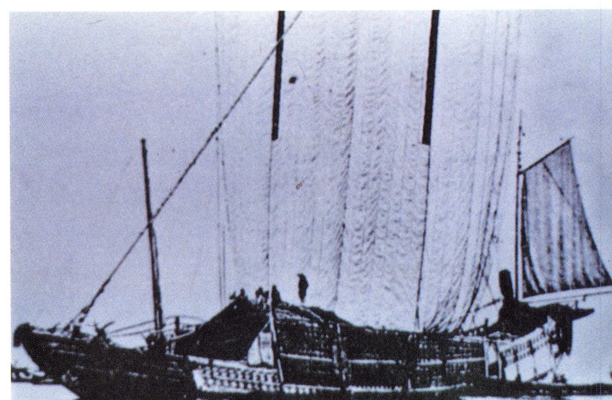
1910年（明治43）「市川造船所」で白瀬中尉の南極探検船「開南丸」を建造。

1918年（大正7）「強力造船所」が創業。その他「松崎造船所」「吉川造船所」「内田造船所」「西川造船所」等いずれも年々はその規模を拡張し、小型汽船及び帆船の建造が盛んに行われた。

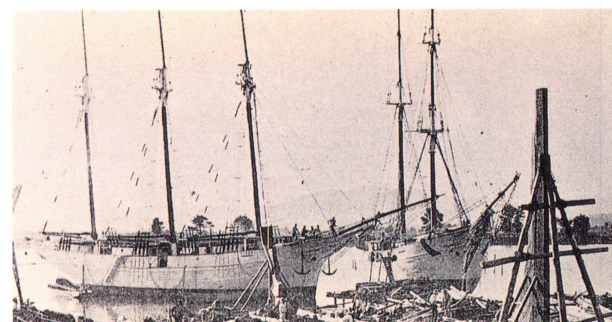
こうして古代からの造船の町「大湊」に、近代となっても日本国内はもとより朝鮮半島等から注文が殺到し、進水した船舶は近海航路に、南洋貿易に、あるいは近年まで遠洋漁業等に従事していた。



「安宅丸」（日光東照宮所蔵）



幕末の「弁財型親船」（千石船）



洋式帆船の建造現場（市川造船所）



捕鯨船「長保丸」（松崎造船所）



## 「伊勢湾の匠——大湊造船徒弟学校」

わが国の造船教育は組織的には幕末安政の時代に長崎の「海軍伝習所」、ついで築地の「軍艦教授所」で始められたとされる。維新後、明治政府の海軍省・工部省は当時世界的な造船先進国であった英国で、優秀な造船技術者を養成していたグラスゴー大学にならって次の各校で造船学教育を開始した。

- 1870年（明治3）横須賀学舎
- 1880年（ 〃 13）工部大学
- 1881年（ 〃 14）東京高等工業学校
- 1886年（ 〃 19）東京帝国大学工科大学造船学科
- 1889年（ 〃 22）東京工手学校

伊勢湾では1895年（明治28）に加納治五郎等が大湊を視察し、造船職工教育の必要を説いたこともあり地元の熱意は高まり、急速に設立の準備が進められた。

1896年（明治29）「大湊工業補習学校」設立を出願し、文部大臣西園寺公望が認可した。

1899年（ 〃 32）「大湊造船徒弟学校」と改称。大湊造船徒弟学校一覧には次のように明記されている。

「入学志願者心得」（傍線筆者）

本校ハ（略）造船鉄工ニ関スル学科ヲ教授スルト同時ニ是等実地ノ作業ヲモ教授シテ其職ニ関シ枢要ナル智識ヲ有シ且ツ実地ノ技術ニ熟達セル善良ナル職工ヲ養成スル所ニシテ古来我国ニテ職工養成ノ方法トシテ行ヒ来リシ年季徒弟法ヲ改良シ学校トシテ大仕掛ニ多人数ニ対シ同時ニ職業ヲ授ケ其ノ職業ニ必要ナル学芸ヲ教授スルニアリ（略）

本校囑託ノ実習工場ニハ年季徒弟ノ契約法ヲ設ケタレハ一般入学者ハ右囑託工場ノ年季徒弟トナリテ学習スルヲ便ナリトス其ノ年季ハ凡六ケ年ニシテ其間食費其他修学費一切ヲ其ノ工場ヨリ支給セラルルモノナリ（略）

「学則」（傍線筆者）

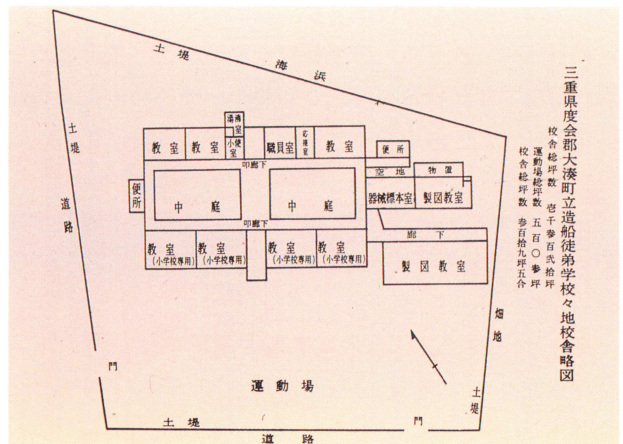
- 第1条 本校ハ造船ニ関スル職工タルニ必要ナル教科ヲ授クル所トス
- 第3条 実習ハ本校指定ノ工場ニ於テ木工若クハ金工ノ一ニツキ専修セシム
- 第4条 修業年限ハ3個年トス
- 第13条 本校ニ入学ヲ許可スル者ハ男子ニシテ次ノ各項ニ該当スルモノタルヘシ
  - 2. 造船ニ関スル職工トナルヘキ志望確實ナル者



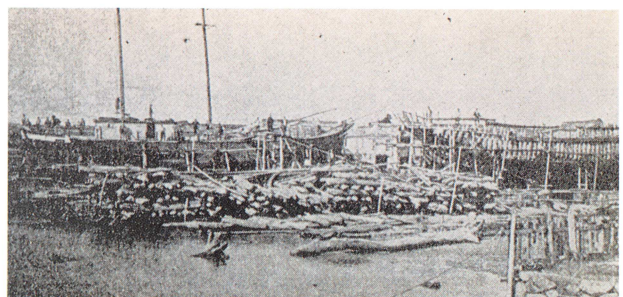
大湊造船徒弟学校開学時のスタッフ



大湊造船徒弟学校校舎（明治38年頃）



大湊造船徒弟学校敷地図



実習工場「市川造船所」



3. 年齢12年以上ニシテ尋常小学校卒業以上 (中略)  
ト認メタル者

第27条 本校ニ商議員若干名ヲ置キ (中略) 本町在宅ノ造船業者、鍛冶業者其ノ他ノ有志者ヲ以ッテ組織ス

商議員ノ職業次ノ如シ

(明治37年度) 専務医、鉄工業、造船業、船大工、木材商、商業、土木請負業

第28条 本校ハ授業料ヲ徴収セズ

これを見ると当時の大湊が町を挙げて地元子弟の近代洋式造船術の習得を援助したことがわかる。

1918年(大正7)この徒弟学校と地元の密接な関係を示す例が「模型日本丸の概要と文献(市川造船所発行)」に記されている。

秀吉が当地で建造させた大安宅(巨艦)「日本丸」のことは舟造りの町大湊の誇りとして半ば史実、半ば幻として後世に伝えられていた。

その日本丸の模型を徒弟学校と共に、千石船建造時代に棟梁の経験を持ち、当時まだ健在だった舟大工の古老「市川豊次郎」はじめ鍛冶・塗工・鋼工・染工・経師・画師等、地元の職方が総出で復元したのである。

復元の原資料として九鬼家で発見された古文書「志州鳥羽船寸法(日本丸之覚、長州様三国丸之覚)」・「文禄二癸子巳年六月、於釜山海九鬼大隅守船柵之図」や天井板・高欄など日本丸の遺物が参考にされたという。

こうして「大湊造船徒弟学校」は地元造船業界に多くの人材を輩出しながら、

1928年(昭和3)大湊町立工業学校、

1943年(同18)宇治山田市立大湊工業学校、

1948年(同23)宇治山田実業高等学校、

1949年(同24)宇治山田高等学校河崎校舎、

1950年(同25)宇治山田商工高等学校、

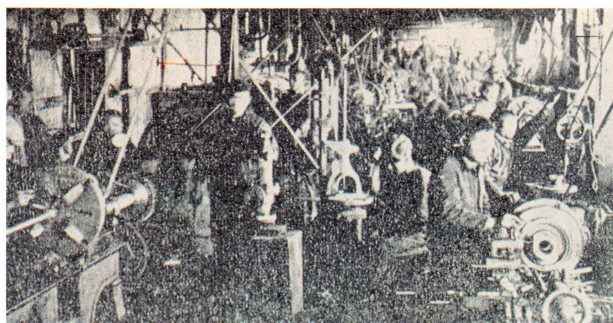
1958年(同33)三重県立伊勢工業高等学校造船科

と、時代の変遷につれて、めまぐるしくその名と所を変えながら地元を支えられて存続してきた。まさに地場産業の要請によって誕生し、その盛衰とともに育ってきた「運命共同体」ともいべき教育システムであった。

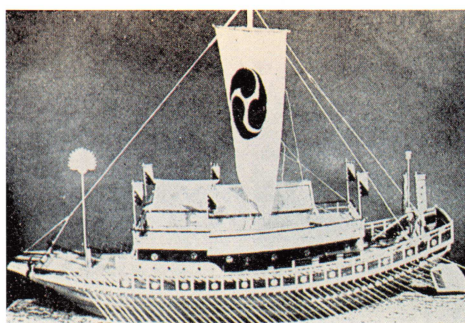
そして大湊の工場やドックには、いまだに「徒弟学校出身」として周囲の尊敬を受けながら、舟を造り続ける老船大工の姿が見られる。



造船科実習作業(市川造船所)



実習工場菊川鉄工所



日本丸の模型



水力学の授業風景(昭和5年)



## 「舟と匠の変容——強力造船所」

1892年（明治25）鳥羽に生まれた「強力善次」は大湊へ出て船大工松崎重三郎のもとに弟子入り、同時に「大湊造船徒弟学校」に入学した。卒業後は大湊造船所、大橋造船所、鳥羽中央鉄工所で修業を重ね、ついには自設計の300t木造船「菊丸」を進水させた。

1918年（大正7）大工・木挽ら13人と「強力造船所」を創設し、木造船・貨物運搬船、その他各種の中・小型木造船を建造してきた。その中には大正天皇行幸時の観閲艇、アラフラ海での蝶貝採取船（パールダイバーボート）等も含まれる。

戦時中は海軍管理工場として、哨戒艇、作業艇、乙海防艦などの木造船艇建造を建造させられた。

戦後は息子「強力辰夫」（大正8年生）が跡を継ぎ、「株式会社強力造船所」として、木造船から鋼船建造に転換し、遠洋漁船、特に南方マグロ漁船・北洋サケ・マス・底曳網漁船等、また厚生省・水産庁・保安庁・警察庁・県庁・水産学校等の各種官庁船、あるいは米国・旧ソ連をはじめ海外向け各種輸出船を多数建造し、伊勢の「鋼船」を国内外に広めたとされる。

辰夫はまた「大湊工業学校造船科」講師としても地元の後進の育成に力を注いだ。

辰夫の息子のうち、「強力修」は父のもとで造船部門の経営に参加している。

1984年（昭和59）アルミ船事業部を開設。

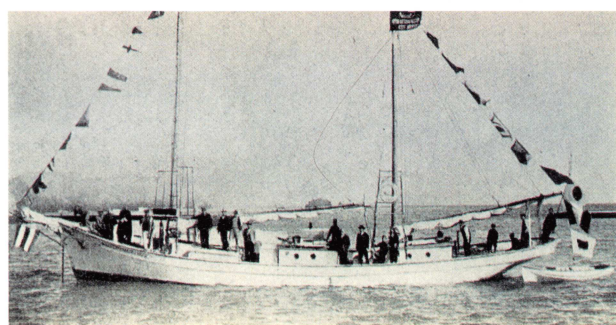
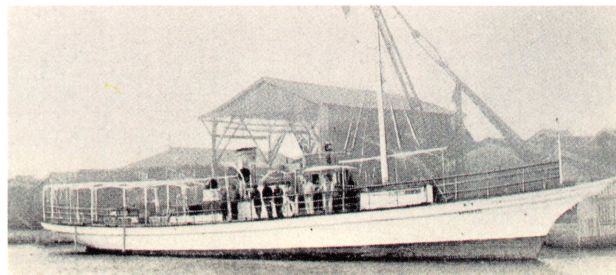
1986年（ 〃 61）アルミ船工場建設。

1991年（ 〃 3）アルミ高速艇専用工場を新設するなど米国、オーストラリア各地の造船所の調査・提携を通じてアルミ船体材、溶接技術及びCAD・CAMによる船型・外板設計の改良に取り組んだ。

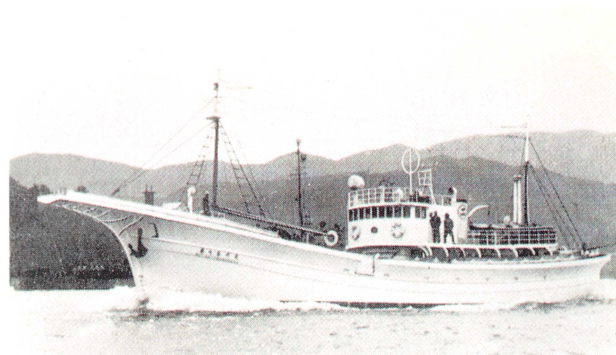
この間、アルミ製パトロールボート「リッキー5」、また沖縄の離島間を結ぶアルミ合金製高速旅客船「第25ひらた丸」・同「クイーンさまみ」・同「にいぬふあぶし」を進水させて現代の海を走る新しい舟造りを進めている。

一方、「強力淳」も故郷大湊に戻り、家業を継ぐことになる。善次の孫として、淳は大湊に受け継がれた木造船の技術体系を現代に活かすことを模索し続けてきた。

1983年（昭和58）強力造船所内に「G.WOOD」事業部を設立。地域の作家やデザイナーたちの協力を得て所



観閲艇・パールダイバーボート



鯉・マグロ漁船



アルミ高速艇専用工場



アルミ高速旅客船「にいぬふあぶし」



内の舟大工達と共に家具・木工製品作りを始めた。

1986年（昭和61）楸ゴロキを創立。

1990年（平成2）G.Island事業部として、地元と各都市のネットワークを生かし、本社のアルミ船造船部門と連携した事業計画・C.I.計画を策定した。

その間、各地から依頼を受けて歴史的な木造船の復元に取り組んだ。高度の職人技を要する伝統的な木造船技術の復活には当地域の舟大工集団の協力の成果が大きい。

1986年（昭和61）往古より伊勢湾岸各地からのお伊勢参り（舟参宮）に用いられた「参宮船」のレプリカ「どんどこ丸」を再現。

1988年（〃63）屋形船「さくら丸」を建造し、建国二百年の豪州ブリスベン国際レジャー博に出展。

1989年（〃64）身曾岐神社（山梨）に奉納する「伝馬船」建造。

1991年（平成3）四日市磯津町の秋祭りのための「鯨舟山車」建造。

同年、「津市ふるさと創生事業」の一環として全国最長の唐様和船山車「安濃津丸」建造。

他方折りからの自然回帰・アウトドアライフ志向に応じて、木の特性を生かしつつ新しいハイテク接着技術を駆使した木造小舟艇の試作・開発、およびユーザーに対する製作・操縦講習の「スクール事業」に着手した。

1984年（昭和59）カナディアン・カヌーの試作

1986年（〃61）伊勢大湊カヌー・クラブ設立。

1987年（〃62）木製カヌー製作教室開設。

1990年（平成2）シー・カヤック・操縦スクール製作教室を開設。

1991年（〃3）「洋式帆船」の伝統技術であるクリンカー張り・ニス塗りの手こぎボート・ディンギーを製作し、東京ボート・ショーに出展した。

また、製作した舟艇、家具、ぎ装品、文献資料を展示公開する「ギャラリー」を開設。

このような事業展開を通して、強力造船所の構内にはこれまで考えられなかった、さまざまな分野の人々の姿が見られるようになる。



G.Island C.I.計画によるトレードマーク



参宮船「どんどこ丸」



カナディアン・カヌー



セイリング・ディンギー



G.Island ギャラリー



## 「水辺の変容」

1959年（昭和34）百年に一度の規模とコースと言われた「伊勢湾台風」が湾岸一帯を襲った。台風一過の伊勢湾岸はいづこも大きな被害を受け、中には壊滅的な打撃を受けたものもあった。その一つが各地の漁港や漁場で活躍してきた機帆船・打瀬舟・伝馬船など大小さまざまな「木造船団」であり、以後伊勢湾の舟は急速に「F.R.P船」に変わってゆく。

また、災害復旧対策によって延々と築造された高潮防潮堤・護岸・漁港の港湾近代化事業により伊勢湾岸の風景は大きく変貌した。これに拍車をかけたのが昭和40年代の高度成長期を通しての海岸の埋め立てと、石油・電力・製鉄等重工業の内陸からの進出であり、これによって伊勢湾の「自然海岸」は殆んど喪われた。

その後鉄鋼・造船等のいわゆる重厚長大業種はNIES諸国の追い上げもあり、長期の構造不況に低迷した。大湊も例外ではなく、市川造船所をはじめとして閉鎖・倒産する会社が相次いだ。造船所の上屋やクレーンは錆つき、ドックは虚しく空のままの状態が続いた。

そんな状況の下、大湊の人々も生活も移ろってゆく。

1984年（昭和59）強力造船G.WOOD事業部で細々とカナディアン・カヌーを試作して以来、地元の舟大工とともにレジャー用の小舟や歴史的な遺産としての木造レプリカ船等の建造を試みてきた。

これらの小舟はこれまで日本の造船業界では殆んど顧みられることがなかったのに、これまた従来この業界に縁の無かったマス・メディア、ジャーナリズムが注目し始めて照会や取材が引きもきらないのであった。

1990年（平成2）G.Island事業部では「強力ネットワーク」として、地元に残る舟大工集団・郷土史研究団をはじめ、船具商・商船大教授・元豪州大使館員・工芸指導所職員・経営・海洋コンサルタント・建築家・デザイナー・カメラマン等に結集を呼びかけた。

集まった人々の想いは皆等しく大湊や伊勢湾に育まれた「舟造りの伝統（Craftsmanship of the Ise Bay）」を絶やさず継承してゆきたいというのだった。その想いの中には、当地にあって社会・産業の構造的な移ろいに耐えきれず閉鎖している1702年（元禄15）創業の最古の「市川造船所」に眠る貴重な舟板図、設計図書等の地域の文化資産としての公開。また解雇・転職により四散を

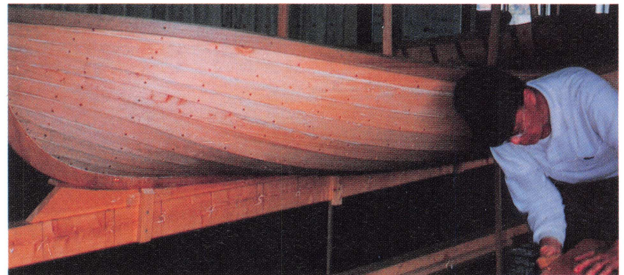
時化の伊勢湾岸



大湊港全景（昭和50年代）



「さくら丸」・「安濃津丸」



木造船建造中の老舟大工「木村九一氏」



「強力ネットワーク」のメンバー



余儀なくされた老若の舟大工集団の技術を現代に共有したいという願いもこめられている。

1993年（平成5）伊勢神宮では61回目の式年遷宮が古式どおりに行われ、全国から「お伊勢参り」の老若男女が訪れている。木の香も新しい新殿と、二十年の風雪に苔むし、栖された旧殿のたたずまいの間には、移ろい行く歳月の中、繰り返しよみがえり続ける「造形の意志」をいやがうえにも感じ取ってしまう。

その伊勢の海辺「大湊」の工房では造船徒弟学校ゆかりの老大工に指導を受けながら、馴れない手つきで木製カヌーやボート造りに励む若い男女や外国人技術者が見られる。なじみ深い木材と、新旧の技術や道具によって新しい造形を試みる老若の人々。

そして傍らの造船所の広大な上屋では、なんと建築家の設計によるアルミ製のモニュメント「幻の船」が老練の工場長や職人達の手で、その奇っ怪な形を現わそうとしていた。

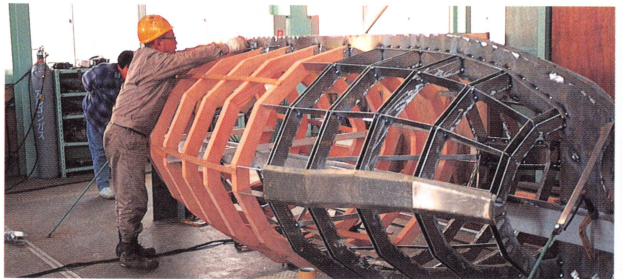
大湊の街の新旧のたたずまい、そこに集うさまざまな人々、創り出される大小の舟の姿からは、ここでも古くから営まれてきた「舟造りの体系」が盛衰の果てにそれを乗り越えて、単なる地場産業から地域「固有の文化」に変容を遂げようとしているのを感じる。

そして、そこには伊勢神宮に見られる唯一神明造の、神さびた不変の「意志の造形」とは異なったあり方で、風土の移ろいととも姿形を変えながら生き続ける、水の流れにも似た「変容の造形」のシステムを見ることができよう。

おりしも初冬の晴れ渡った伊勢湾洋上を中部国際空港建設のアセスメントのために、アルミ合金製・ハニカム構造の巨大なジェット旅客機が繰り返し高く低く翔ぶ。時代と世界が共有せざるを得ない「普遍の造形」の象徴である銀色の翼に、20世紀末の伊勢湾の緩やかな、けれども仮借ない移ろいのうねりを反映させながら。



カナディアン・カヌー製作教室



モニュメント「幻の船」制作現場



二見興玉神社カヌー詣



伊勢湾上空を翔ぶジャンボジェット

## 「伊勢湾の情報——ISE BAY DATA BASE」

1968年（昭和43）に私が初めて伊勢湾の海辺にたたずんで以来、四半世紀の歳月が流れて行った。

その間、海を介してさまざまな人々に出会い、またいろんな海の知恵を得ることができた。ここに、そのヒトと事柄の一端を「ISE BAY DATA BASE(I.B.D.B.)」として掲げ、お世話になった方々にこれまでの謝意を表わすとともに、今後とも伊勢湾を通しての交流と情報交換をお願いします。（1993年12月 海へ向かう電車内で）

## 「I.B.D.B.——ヒト」(敬称略)

伊藤 春恵（海の博物館、学芸員）  
池田 六太郎（経営コンサルタント）  
乾 淳子（「伊勢志摩」編集人）  
井上 善博（名古屋市博物館、和船研究会）  
石原 義剛（海の博物館館長）  
大橋 郁夫（医師、鬼崎文庫）  
沖林 一郎（製帆業、勢田川惣印水門会）  
尾関 利勝（地域計画・建築）  
柿内 賢治（名古屋港管理組合、名古屋港を考える会）  
木村 九一（元強力造船所技師 舟大工）  
黒田 賢次（名古屋港管理組合、和船研究会）  
鯉江 正雄（サーファー、常滑地域活動）  
強力 淳（鬩ゴロキ社長、伊勢地域活動）  
強力 修（鬩強力造船所社長、アルミ船建造）  
強力 辰夫（鬩強力造船所会長）  
小林 義彦（医師、(株)日本外洋帆走協会東海支部長）  
近藤 友一郎（近藤和船研究所）  
斎藤 善之（日本福祉大知多半島研究所）  
杉山 正義（杉山製帆所、製帆業）  
高田 健司（カメラマン、伊勢地域取材）  
高橋 徹（建築設計、伊勢地域計画）  
竹川 時彦（竹川書店、名古屋港地域活動）  
中田 実（名古屋大学、名古屋港を考える会会長）  
丹生 隆生（鬩丹生商店、船具商）  
二宮 隆雄（海の作家・ヨットマン）  
西沢 信正（ジャーナリスト、海外地域研究）  
野村 史隆（海の博物館、和船研究会）  
PEETY PHILIP(元豪州大使館員、国際コンサルタント)  
真島 俊一（TEM研究所 民俗・和船研究）

松木 哲（元神戸商船大教授、船舶工学）  
村上 廣（海洋土木・測量コンサルタント）  
山口 保次（元河合造船大工、ボート製造）  
遊免 清則（伊勢市工芸指導所）  
弓場 通義（元さくら丸船長）

## 「I.B.D.B.——文献・資料」

「港湾気象海象シリーズ3・港湾気象海象要覧：伊勢湾・三河湾」 財団法人気象協会（S50）  
「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」 伊勢湾海難防止協会 中部小型船安全協会（1993）  
「三重県史」 三重県（S39）  
「日本近世造船史」 造船協会（明44）  
「七十年史（大湊造船徒弟学校）」 三重県立伊勢工業高等学校（S43）  
「とこなめフェニックスプラン」 常滑商工会議所新空港協議会（1993）  
「濱七郷」 沖林一郎他 勢田川惣印水門会（H5）  
「愛知県の気象」 名古屋地方気象台・気象協会名古屋支部（S37）  
「よみがえれ、伊勢湾（公開シムポジウム資料集）」 石原 義剛他 中部の環境を考える会（1993）  
「和船研究会資料」 和船研究会（1993）  
「図説和船史話」 石井謙次 至誠堂（S58）  
「伊勢湾をめぐる船の文化」 名古屋市博物館（H1）  
「東海ヨット風土記」 大橋 郁夫 天然社（S56）  
「九鬼水軍物語」 岸 宏子 六法出版社（S50）  
「海の長崎学」 松竹 秀雄 くさの書店（H2）  
「海と人間（海の博物館年報）」 海の博物館（S55）  
「気候の歴史(MUSEUM KYUSYU 35)」 小川 肇他 博物館等建設推進九州会議（1990）  
「海・その幸と形象」 三重県立美術館（1984）  
「伊勢湾と三河湾の夜明け」 河原 康子（平1）  
「カオスの自然学」 THEODOR SCHWENK 工作舎 1986  
「生命潮流」 LYALL WATSON 工作舎 1981  
「地中海I 環境の役割」 F. BRAUDEL 藤原書店 1991  
「THE MERCHANT SCHOONERS」 B.GREENHILL 1988  
「WOODEN BOATBUILDING IN BRITAIN」 LOUGTRED 1986  
「LAGOON OF VENICE」 ENRICO RICCIARDI 1989