

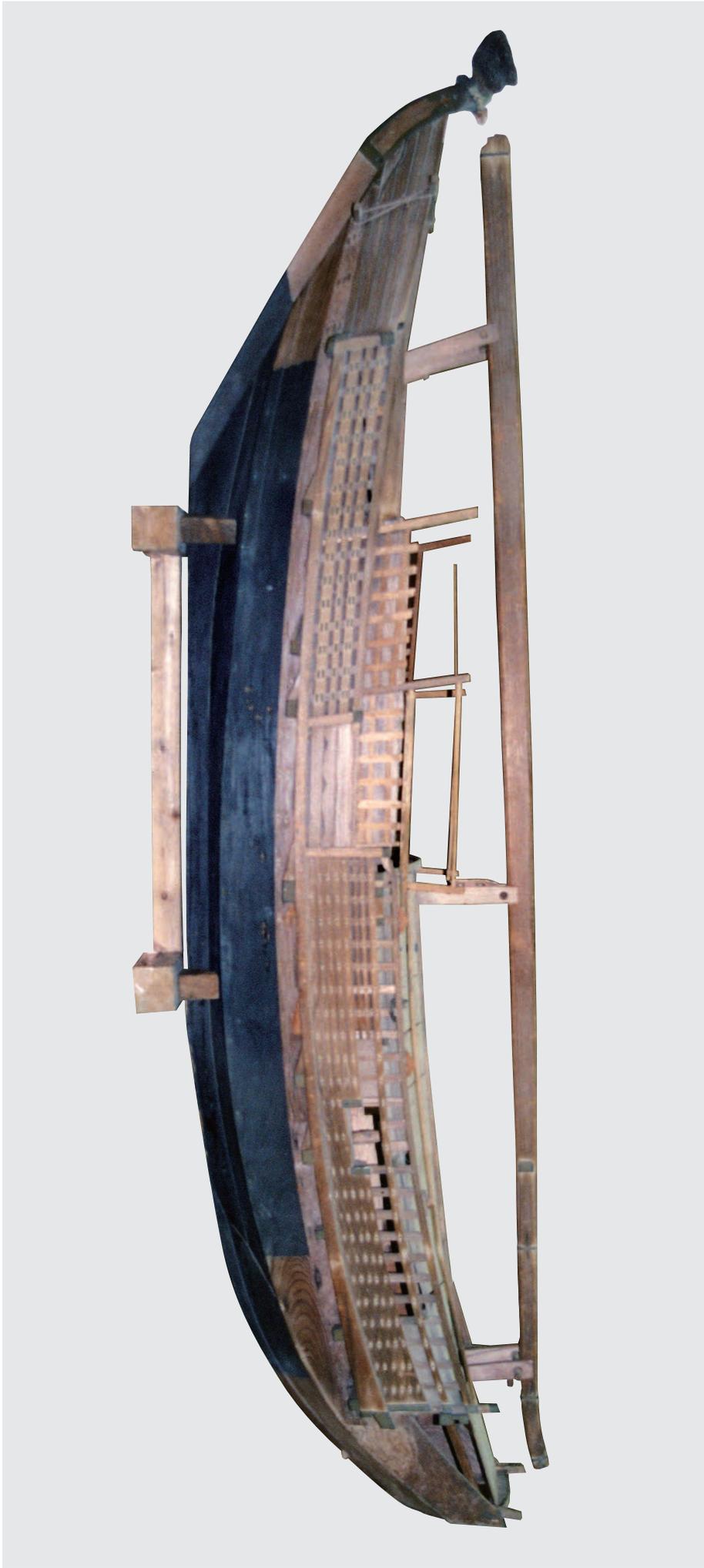
西神崎湊十二社大弊丸雛形

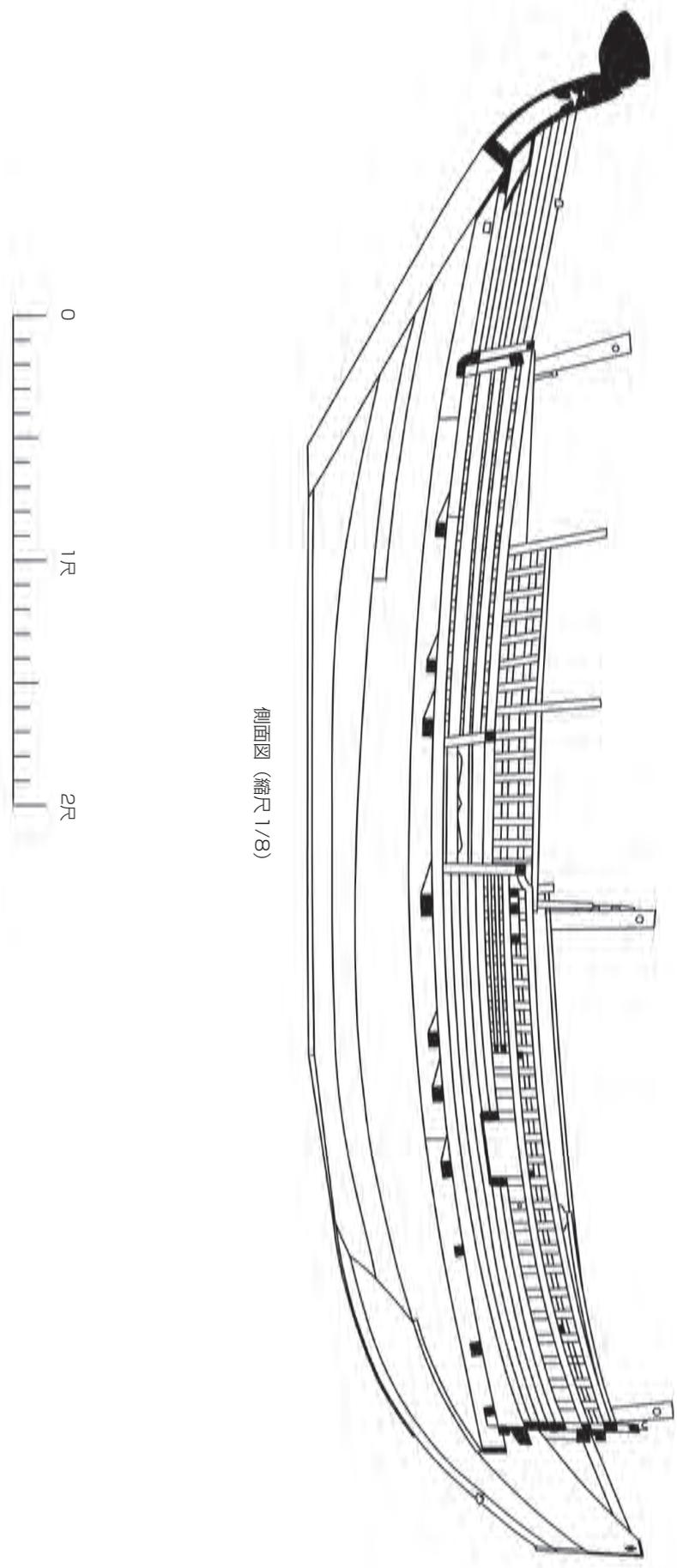
本雛形は、湊十二社（舞鶴市神崎）に奉納されたものである。縮尺は二分の一。船名は大弊丸で、結にはなく、伝馬船の權に記されている。奉納年・奉納者はともに不明である。

実船に換算して、航長さ五九・二尺、肩二七・九尺、深さ九・〇尺で、大工間尺石数は一四八四石である。航長さは肩の倍以下という当時の木割からすれば、肩に対して航が長いが、同様の例はまみられるので、特に異とするには及ばない。なお、本雛形は航と根柵を一本で作り、根柵を削り出していないため、実測できない深さは、『廻船寸法割方控』により航厚さを一・一尺として求めた。

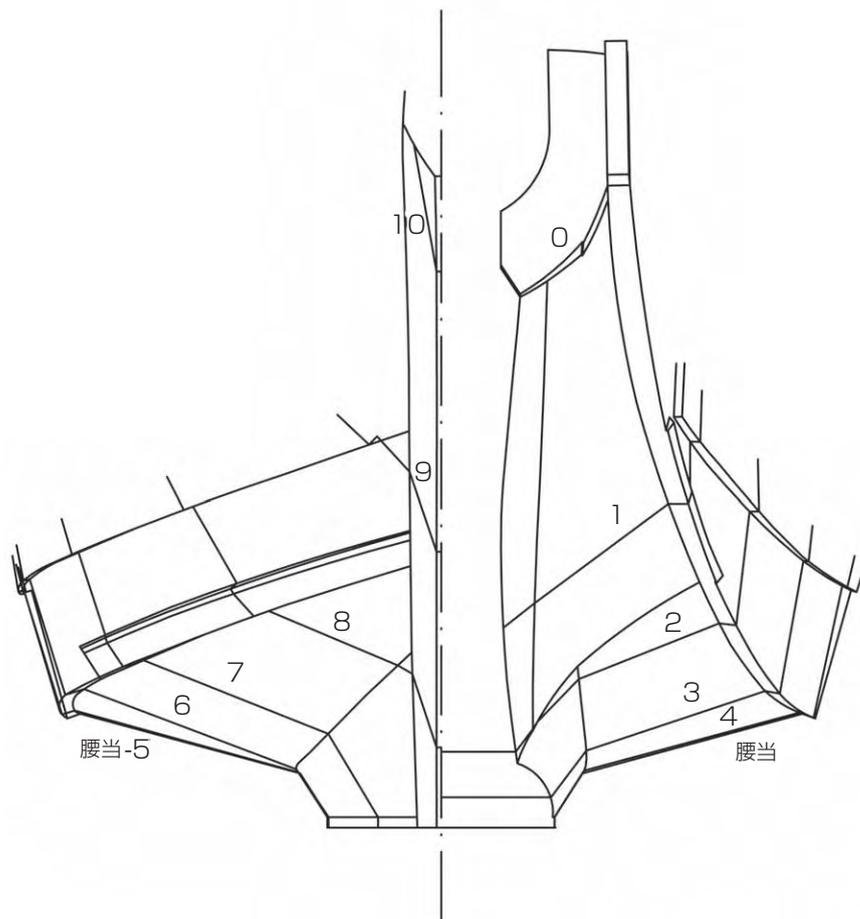
北前船の特徴としては、中船梁・下船梁の代わりに入れる中船梁兼用の湾曲した下船梁と北前形式の雨押がある。北前形式の雨押とは、船首の反りにあわせて舳の垣立の雨押の反りを大きくすると、荷物を積んだ時に伝馬船を置くのに不都合を生じるため、雨押の上面に材を継ぎ足して反りを緩和した雨押のことで、厚さが一様な他の弁才船の雨押とは一目で区別がつく。これら二つの北前船の特徴を兼ね備える雛形は本雛形をもって嚆矢とする。北前船の研究史上、本雛形が重要な理由はここにある。舳の垣立は上筋二枚・大筋一枚で、遅くも天保八年（一八三七）に出現して、急速に普及する足洗がないところから、本雛形は天保期初年の製作とみてよからう。従来、中船梁兼用の下船梁の初出は天保八年の丹後溝谷神社雛形とされてきたが、本雛形により出現の時期は、若干、上がる。ちなみに、本雛形は伝馬込の置台を二重にしており、腰当船梁下面より深く船足を入れていたことはいままでもない。



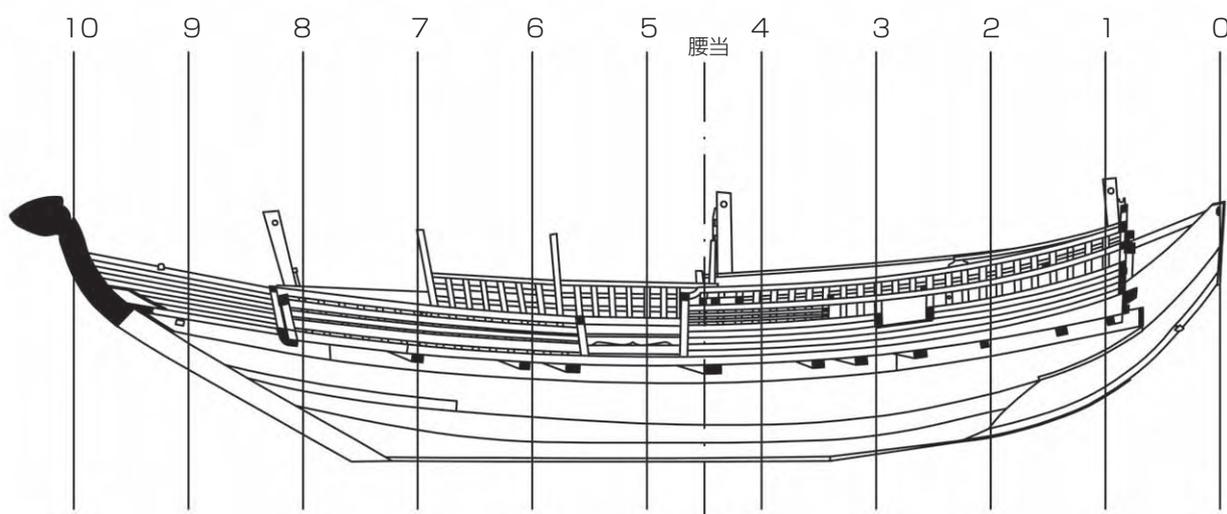




側面圖 (縮尺 1/8)



断面图 (縮尺1/4)



(縮尺1/12)



丹後溝谷神社雛形

本雛形は、奉納札によると天保八年（一八三七）八月一七日に間人村の船大工松本友四郎と松本六左衛門等によって溝谷神社（京丹後市弥栄町）の祭神である新羅大明神に奉納されたもので、現在、京都府立丹後郷土資料館に寄託されている。船名はない。縮尺は一〇分の一。

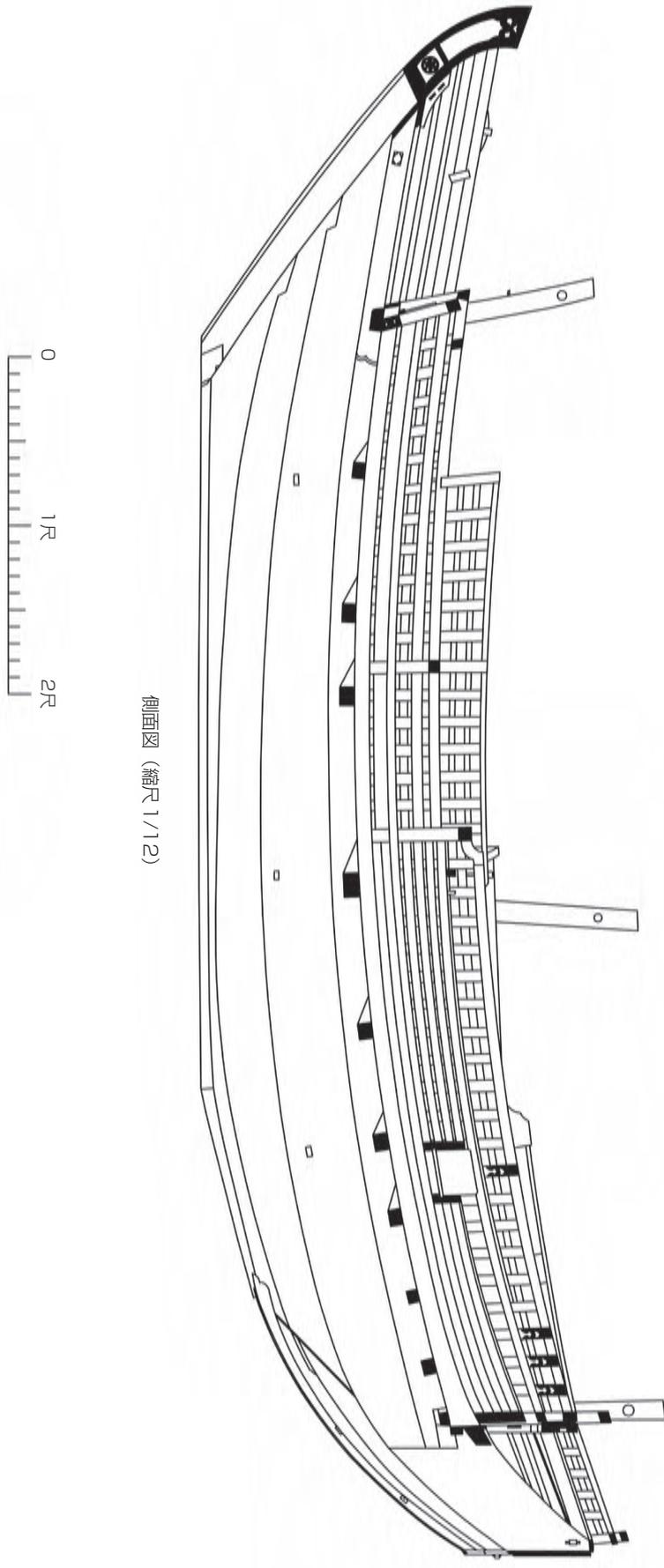
実船に換算して、航長さ五三・五尺、肩二五・〇尺、深さ八・四五尺で、大工間尺石数は一一二八石である。航長さは肩の倍以下という当時の木割からすれば、肩に対して航が長いが、こうした例はまみられる。

胴の間の矧付と舳の垣立の立の本数の省略を除けば、概して本雛形の出来はよい。しかし、下五尺笹板を欠く五尺、塗間船梁と切船梁の下ではなく、三の間船梁と雇船梁の下に入れた中船梁兼用の下船梁、五枚筋の上の二枚に代えて伝馬込艫一番立から開口舳一番立まで取り付けた掛筋は珍しい。

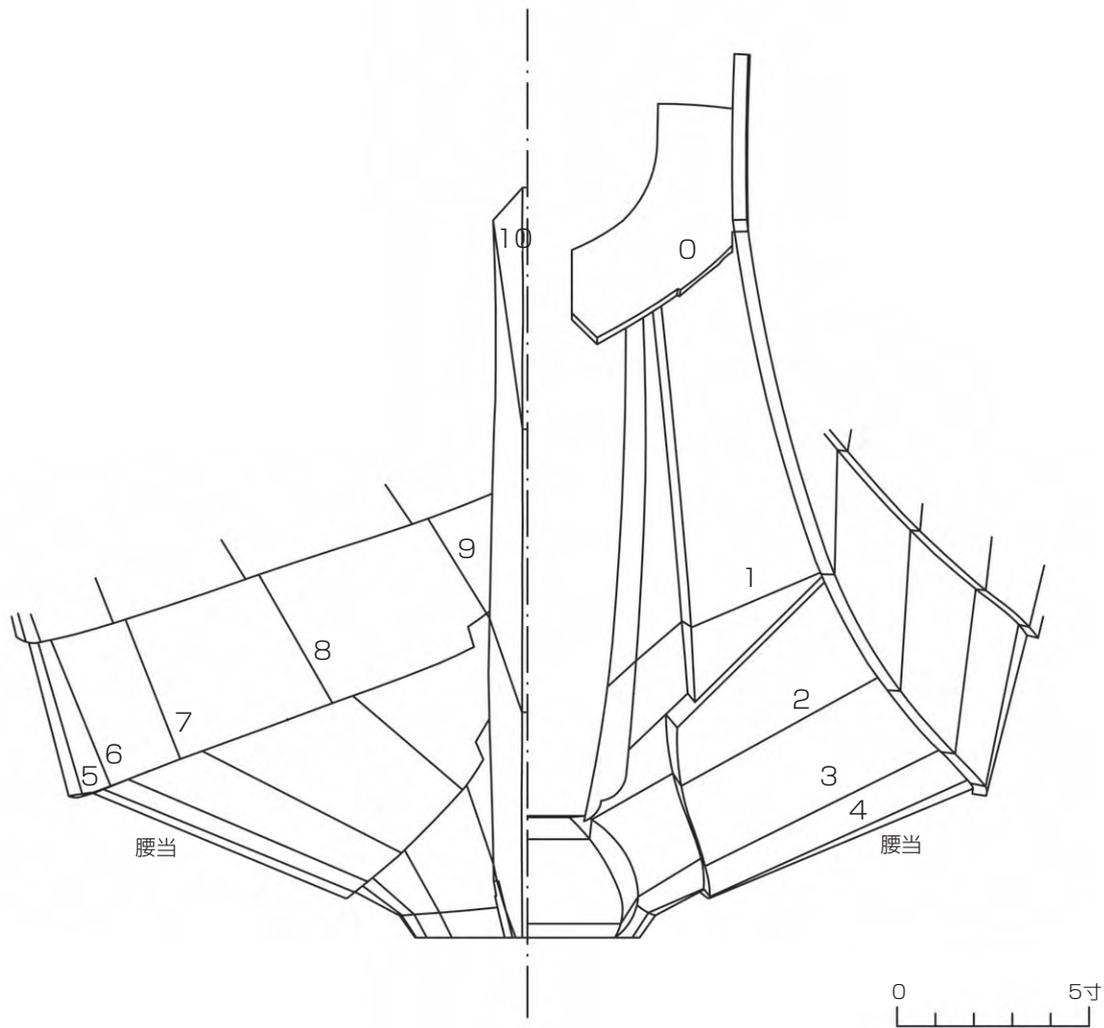
弁才船の様式編年上で本雛形が重要な位置を占めるのは、足洗と北前船の特徴の一つである中船梁兼用の湾曲した下船梁の出現が本雛形をもって嚆矢とするからである。石井謙治氏はこう指摘する。足洗の初出は、雛形が天保八年、船絵馬が天保九年、図面が天保一四年なので、足洗が天保八年頃に出現したことは確実である。船絵馬をみると、足洗は天保三年から八年までの三二点にはなく、天保九年の一〇点中の三点、天保一〇年の八点中の三点、天保一一年以降の大半についているところから、足洗の急速な普及は明らかである、と。一方、雛形以外には存在を確認する術のない中船梁兼用の下船梁は、天保期の製作と推定される西神崎湊十二社大弊丸雛形と小浜若狭彦神社雛形にも入っているから、天保期の普及はまず間違いない。



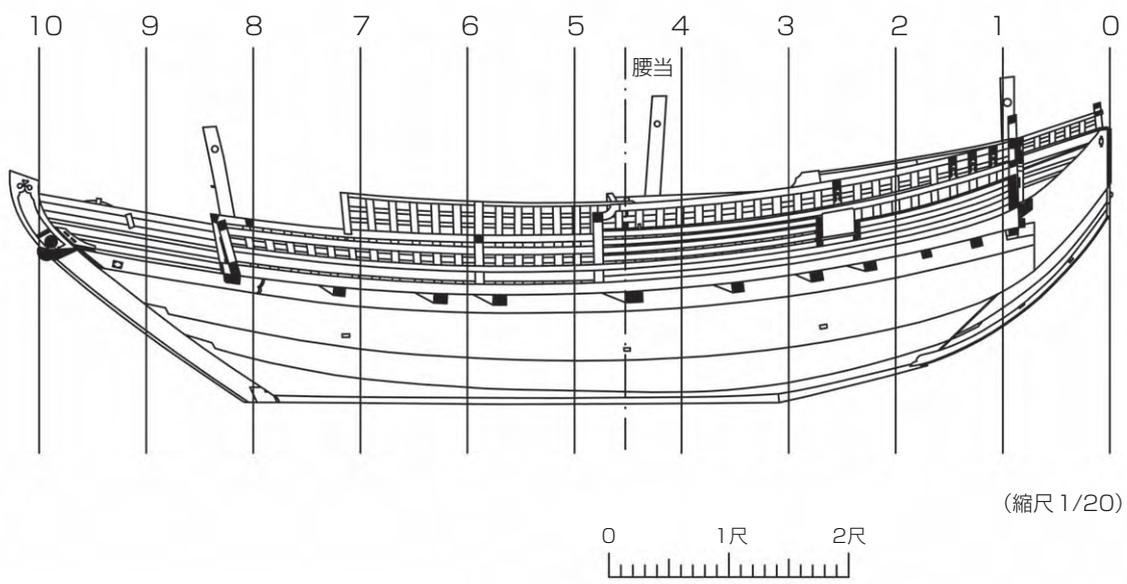




側面図 (縮尺 1/12)



断面图 (縮尺 1/6)



(縮尺 1/20)

西神崎湊十二社雛形

本雛形は、嘉永五年（二八五二）に湊十二社（舞鶴市神崎）に奉納されたものである。縮尺二〇分の一の北前船。船名はなく、航と右舷中棚に次のような墨書銘がある。

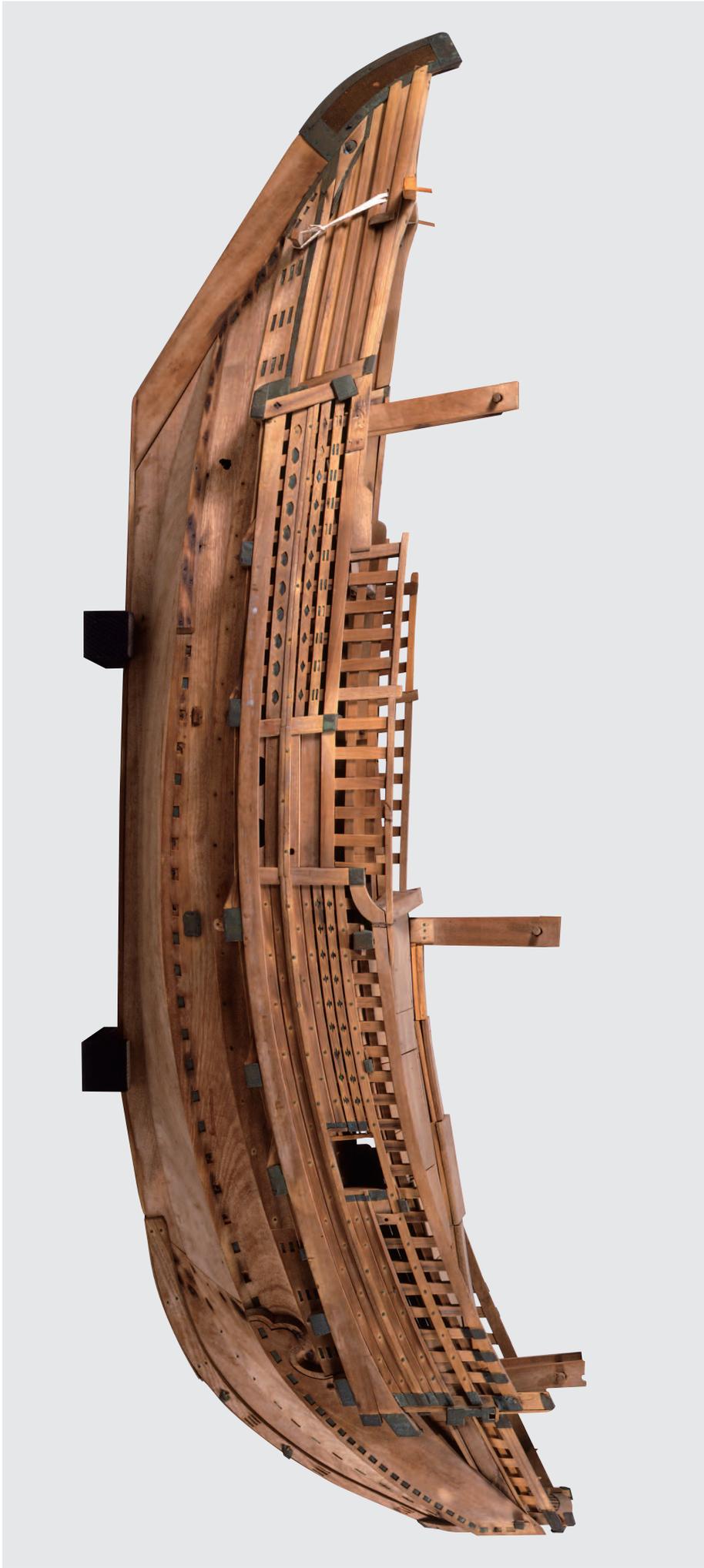
奉献 家内安全 願主 申ノ歳
海上無難 子ノ歳

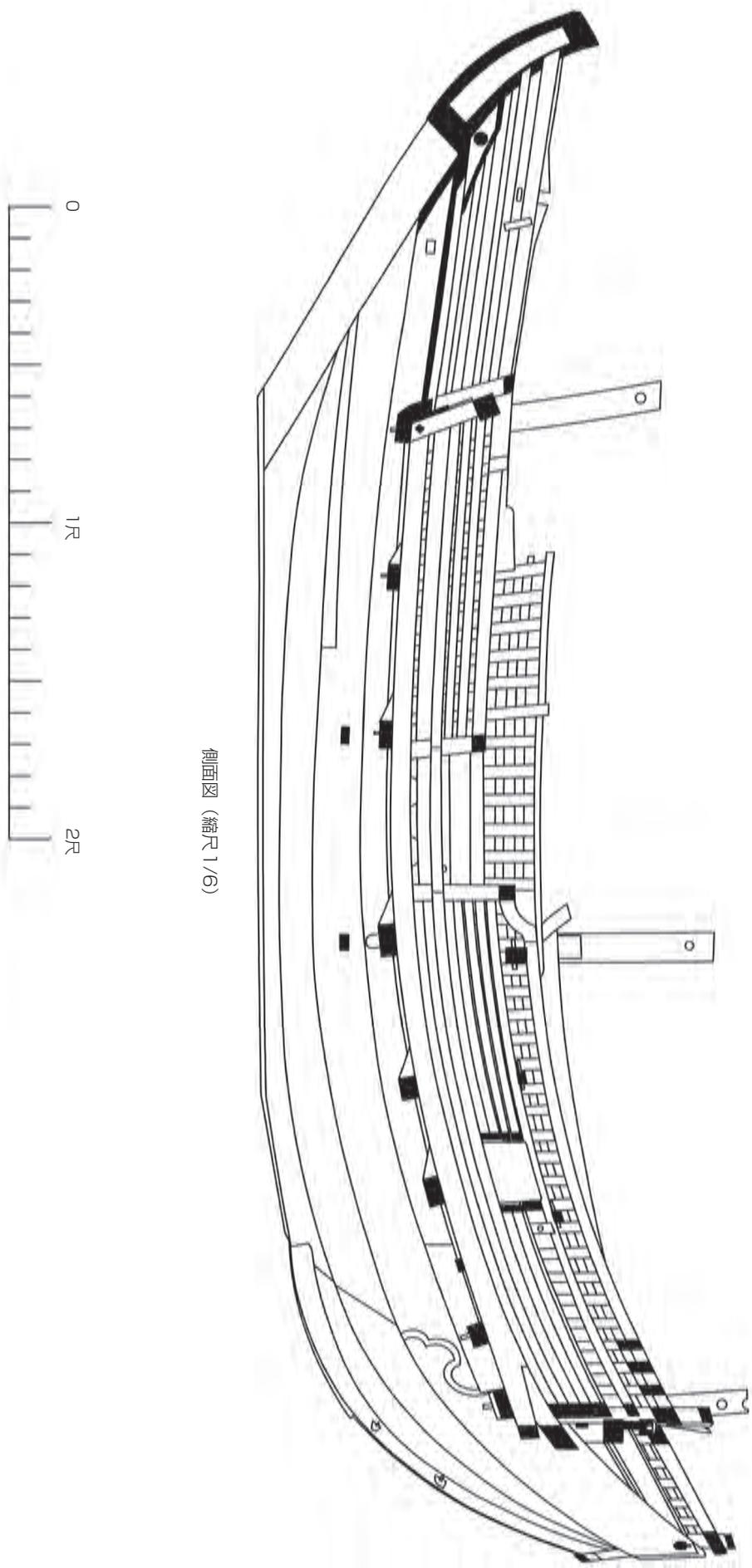
嘉永五歳子七月吉日

実船に換算して、航長さ四八・二尺、肩二五・〇尺、深さ七・三六尺、大工間尺石数八八五石である。本雛形は中棚より下の船体を一木で作って、航と根棚の内面を削り出していないため、実測できない深さは、『船大工心得能本』『帆船製造寸法書』に従って「肩二四五掛」を航厚さとして求めた。

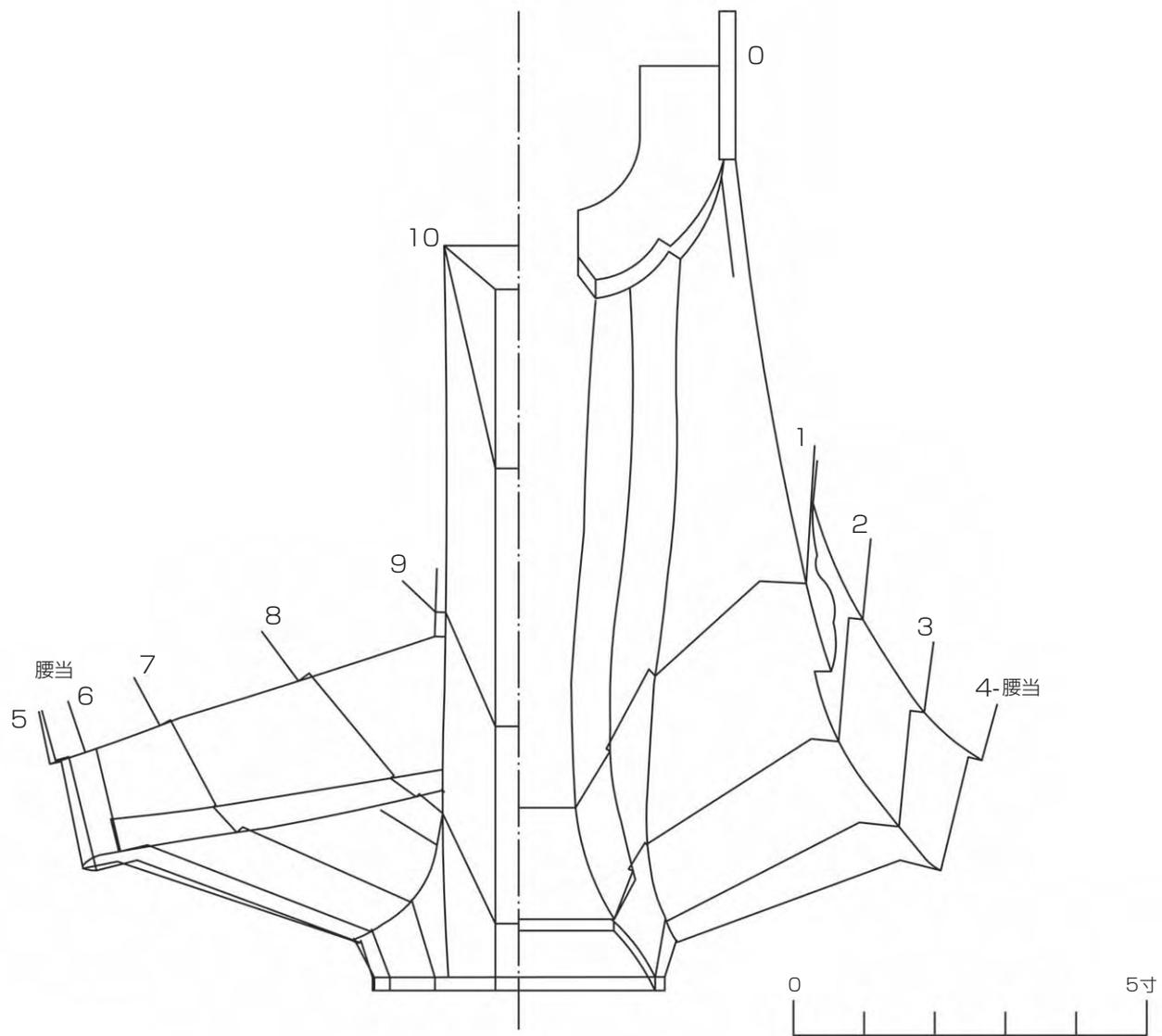
本雛形の出来はまずまずで、舳の垣立の立の本数が少なく、中船梁兼用の下船梁の代わりに中船梁を入れるなど省略が目立つ反面、艫矢倉は念入りに作られている。弁才船の様式編年に本雛形は必ずしも不可欠ではない。本雛形のような上廻りは、すでに天保期初年に登場しているからである。本雛形で重要なのは、寄掛左舷の水走と右舷の水箱（水櫃とも書く）、知里のあいだに渡した尻棚貫抜の存在を雛形として初めて確認できることである。弁才船が漕櫓を止めて、台間をふさぐとともに開口より後ろの矧付を高くして挟間の台所を蹴上船梁の前に移した結果、寄掛の後部に水走と水箱を設け、転落防止のために尻棚貫抜を取り付けたに相違なく、水走と水箱と尻棚貫抜の出現が一八世紀前期にさかのぼることは確実である。なお、本雛形の尻棚貫抜は失われてなく、知里に受けのみが残っている。



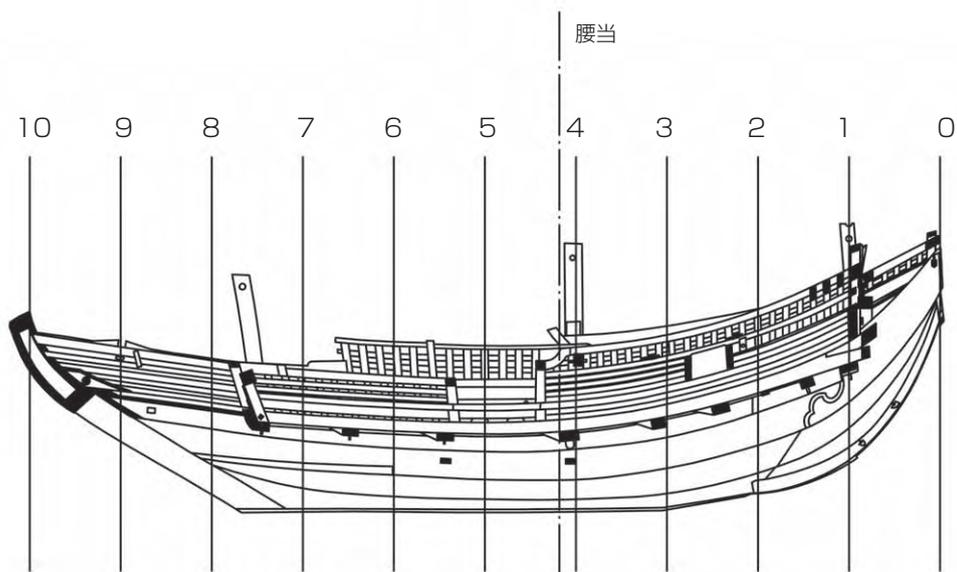




側面圖 (縮尺 1/6)



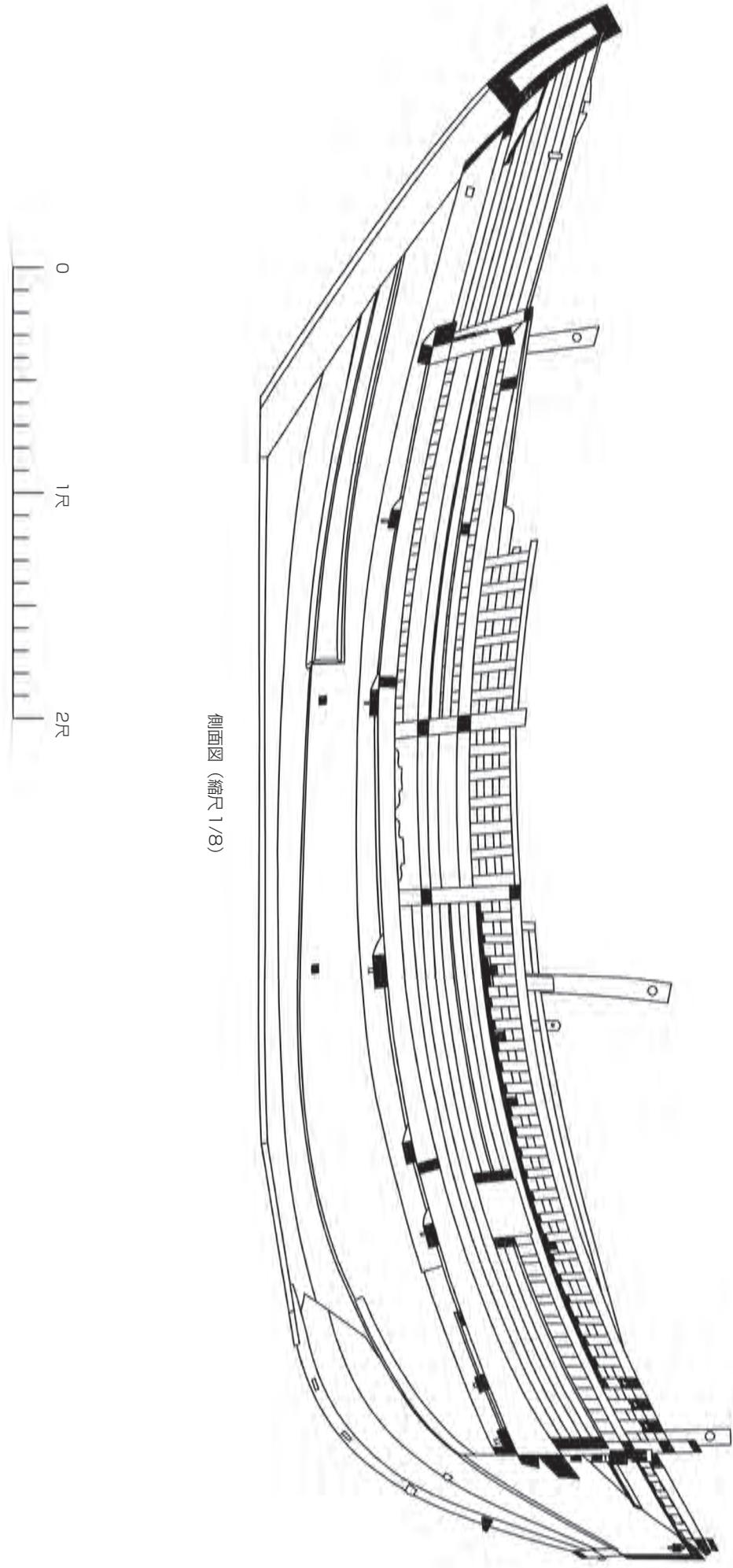
断面图 (縮尺 1/3)



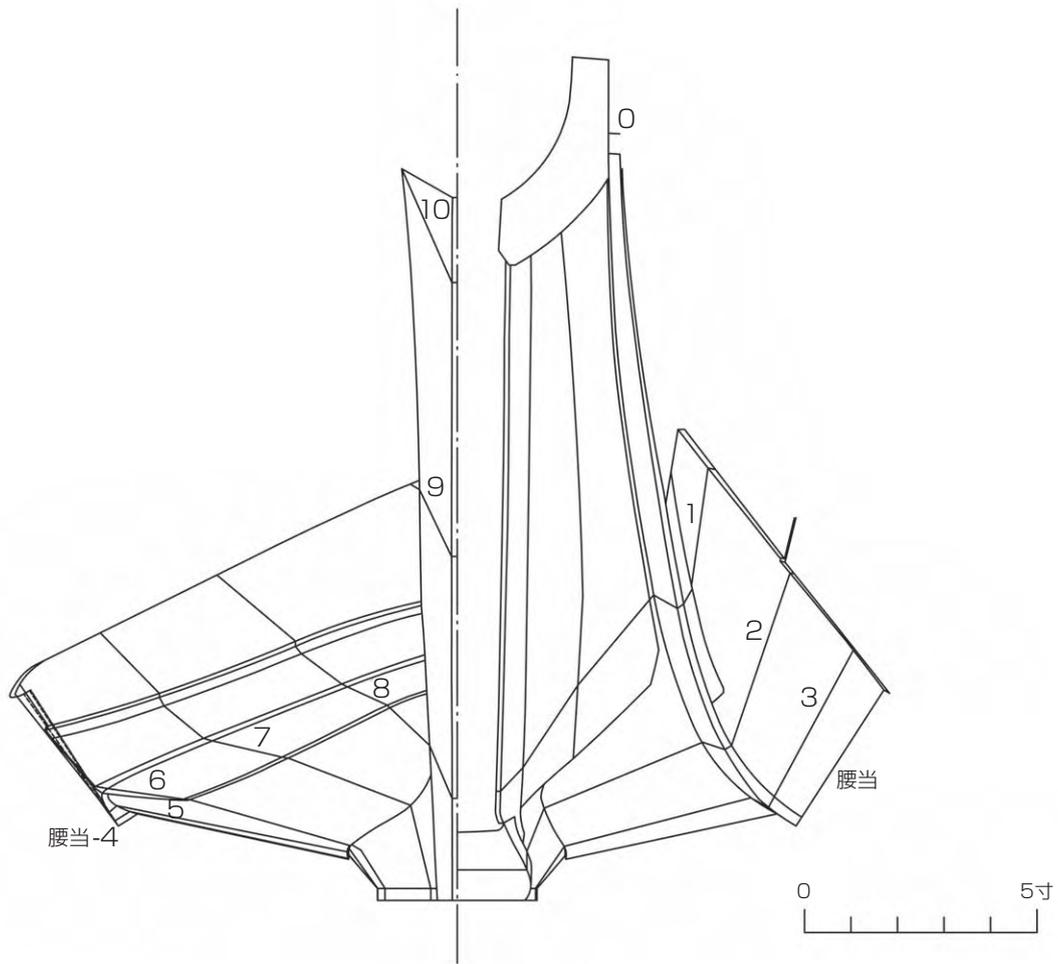
(縮尺 1/12)



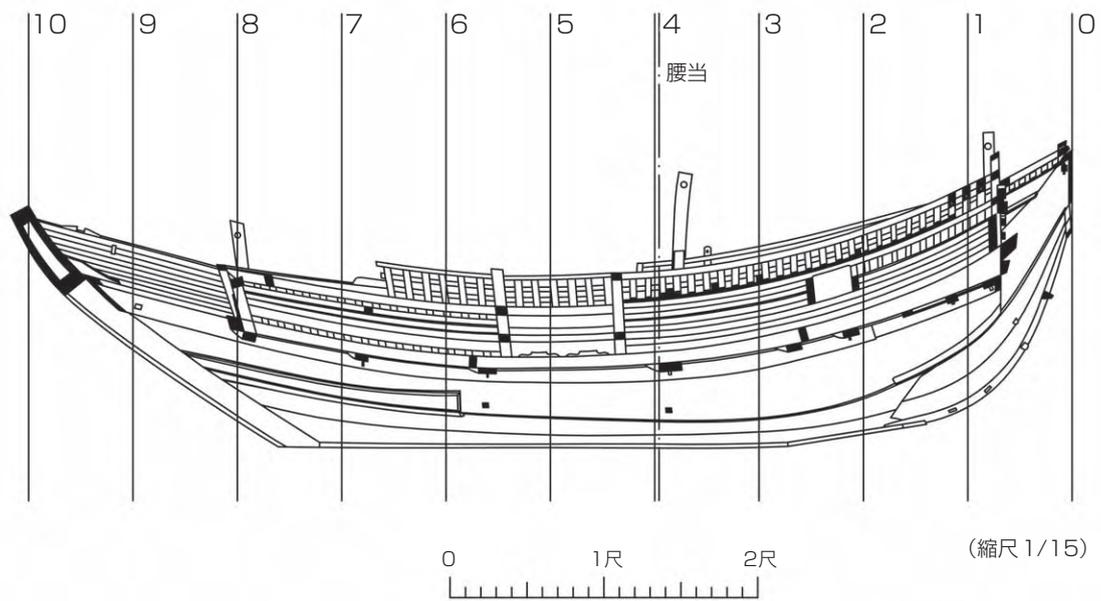




側面図 (縮尺 1/8)



断面図 (縮尺 1/5)

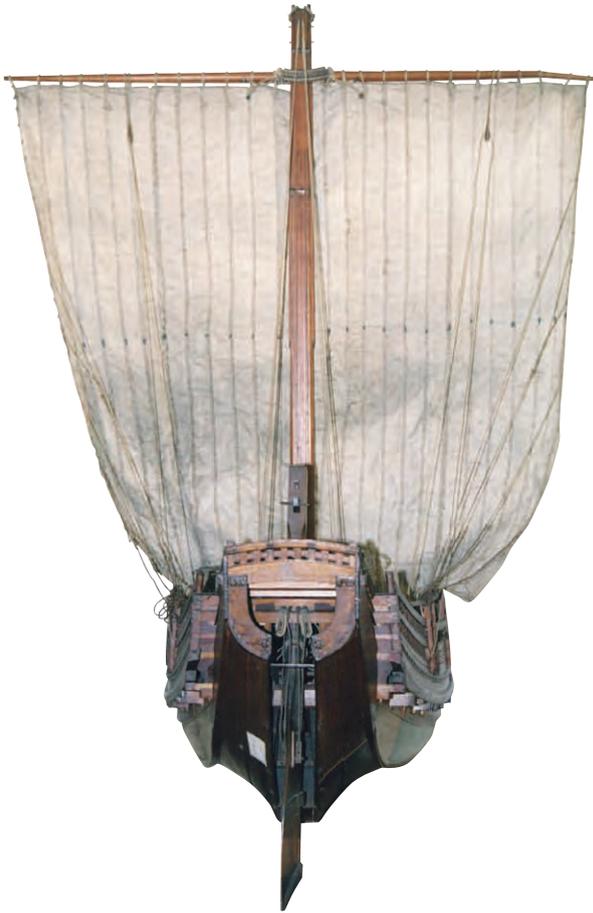


東京国立博物館薩摩形雛形

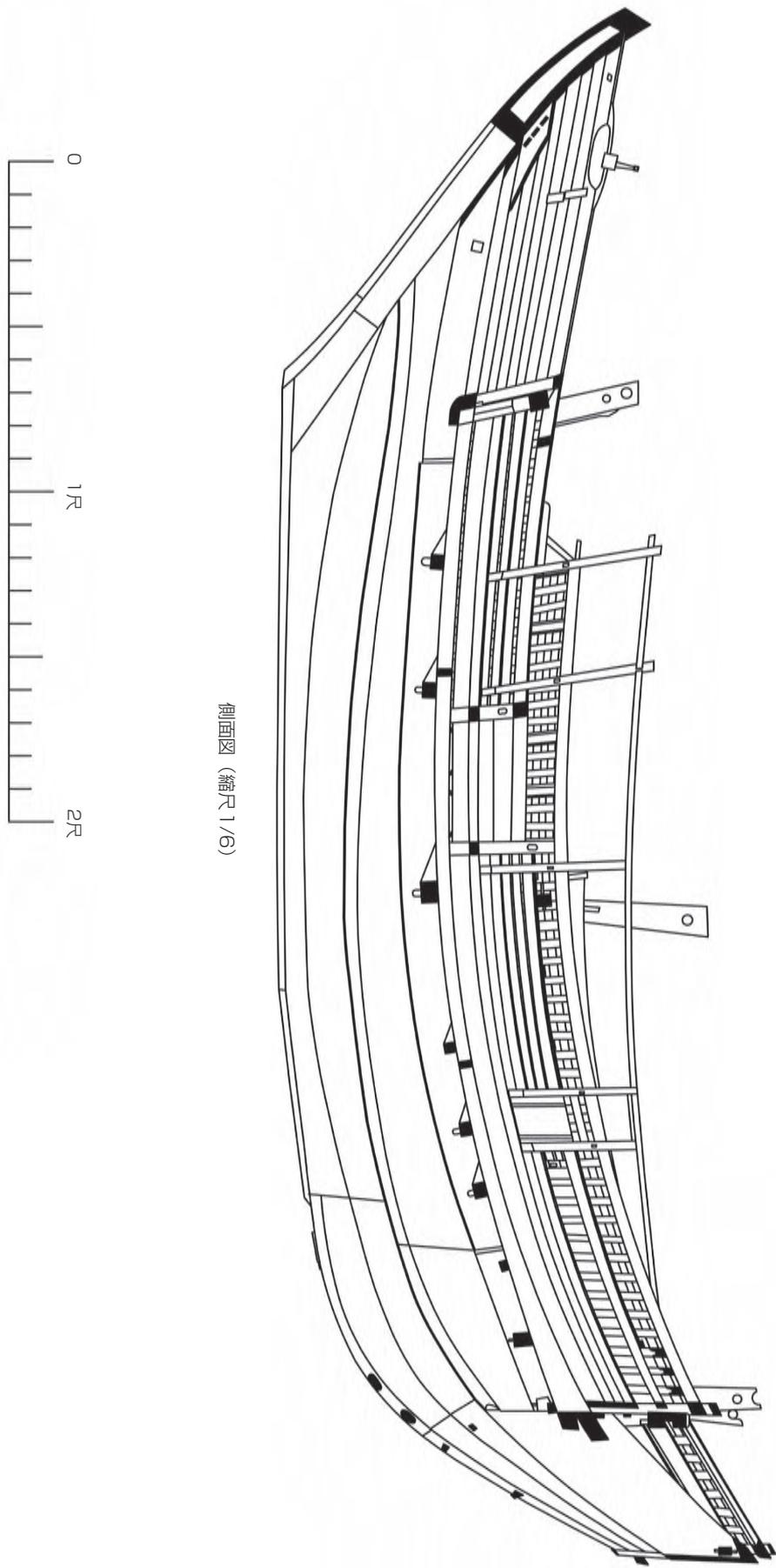
本雛形は東京国立博物館の所蔵で、現在は船の科学館に寄託されている。明治一八年（一八八五）七月に明治二〇年一月以降の五〇〇石以上の日本形船の建造禁止令が制定されたため、日本形船の記録保存を目的として明治一九年に博物館が東京の緒明造船所に製作させたのが本雛形である。禁止令の実効性は本雛形の製作によって裏付けられているかのように思えようが、そうではない。布告は罰則の欠如、新造と修繕の区別の曖昧さ、正確な積量測度の難しさがあいまってザル法と化し、五〇〇石以上の日本形船の建造が続くからである。

縮尺は二〇分の一。実船に換算して、航長さ四五・〇尺、肩二四・六尺、深さ八・四五尺、大工間尺石数九三四石で、帆の反数は二五反である。なお、本雛形が薩摩形と称される理由はわからない。

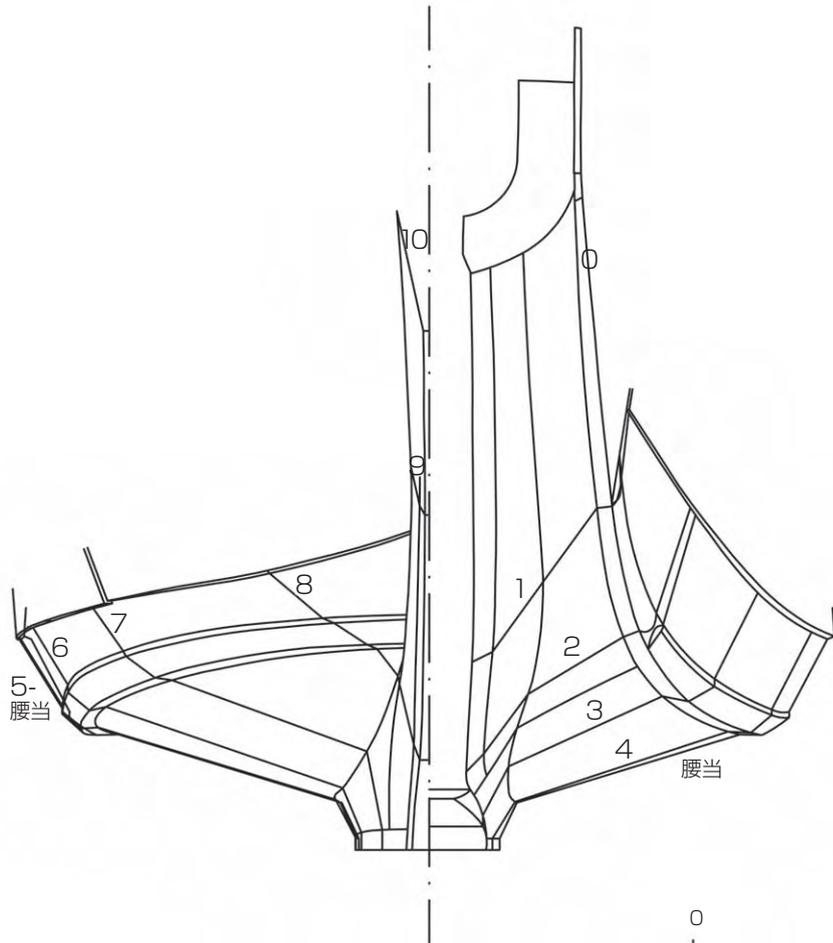
記録保存を目的とするだけに、本雛形は細部まで実によく出来ている。弁才船の雛形では柵板に入頭を入れるのが常であるが、これは装飾にすぎず、実船では船喰い虫対策として航と柵板には包板を打つため、釘頭を埋木しても、入頭を入れることはない。本雛形の場合、右舷の船体には実船のように包板を打つのに対し、航と根柵、根柵と中柵、四通りと中柵の結合法や上柵の大継の埋木の方法、根柵・中柵と外艫の取付け法などがわかるように左舷の船体には包板を打っていない。構造を巧みにみせる点では本雛形と鉄道博物館雛形は甲乙をつけがたく、本雛形が鉄道博物館雛形を参照しながら、『大和形船製造寸法書』を読めば、明治一〇年代終わりの弁才船の構造がよく理解できるだろう。本雛形は艫装も完全に施されていたはずであるが、残念なことに、今日では相当失われている。



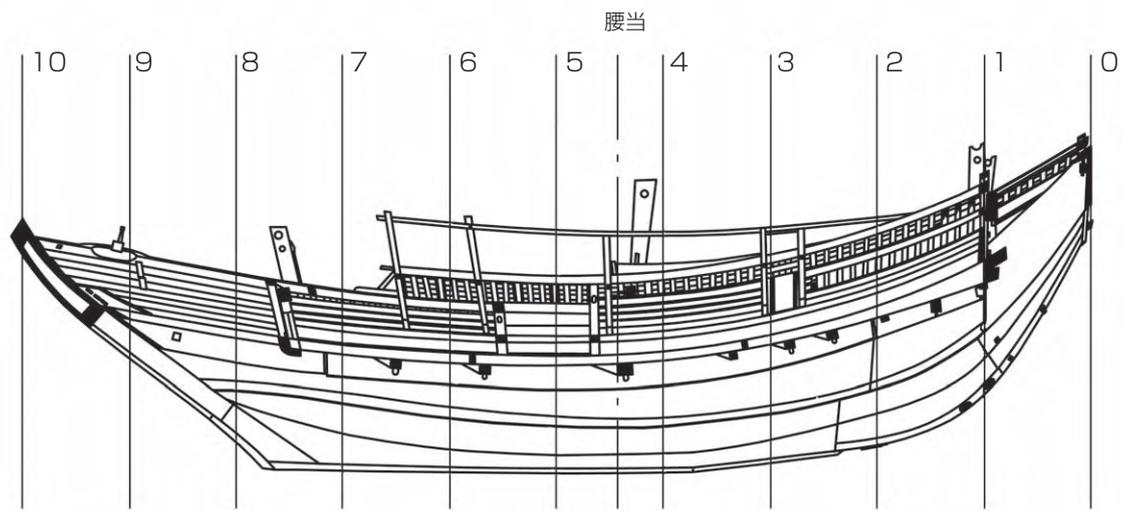




側面図 (縮尺 1/6)



断面図 (縮尺 1/4)



(縮尺 1/10)

佐賀大堂神社雛形

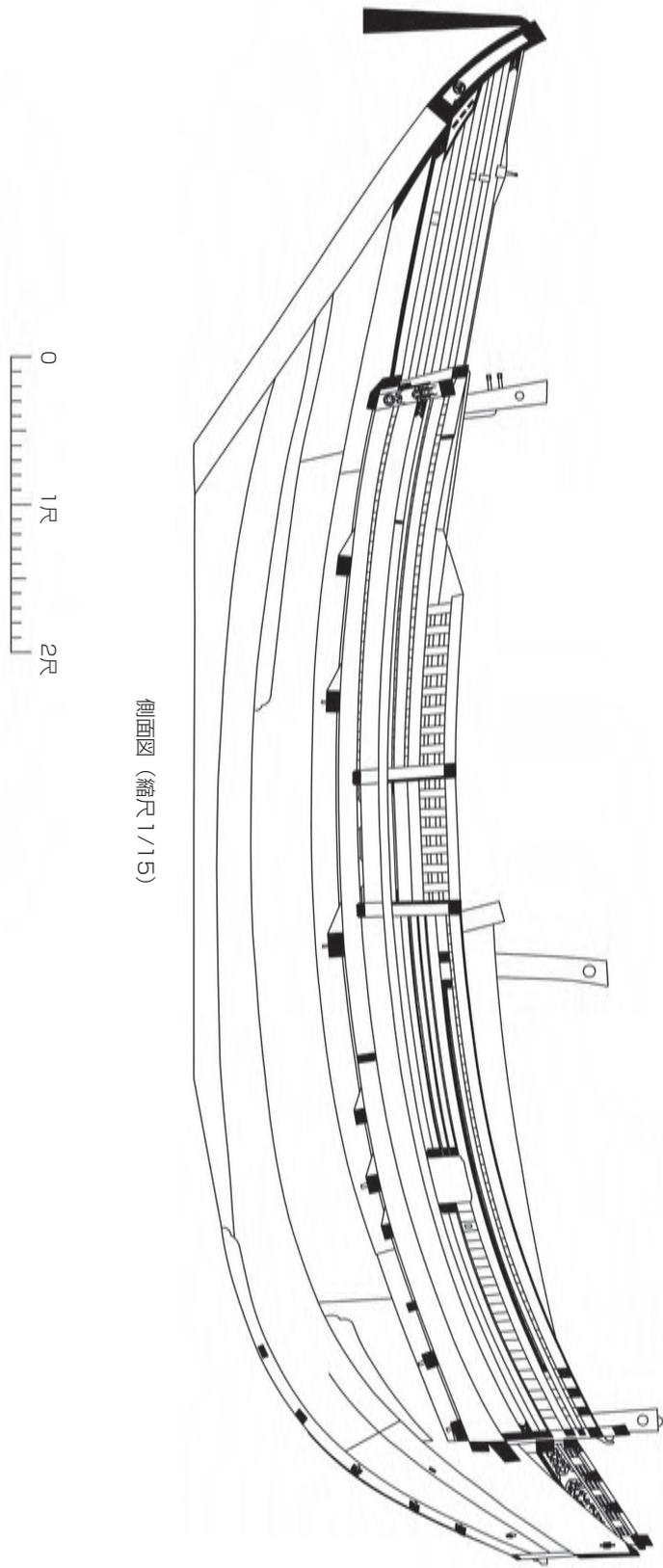
本雛形は明治一九年（二八八六）に大堂神社（佐賀市諸富町）に奉納されたもので、昭和六三年（一九八八）に佐賀県立博物館・美術館に寄贈された。縮尺一〇分の一の北前船。船名は日本丸で、航の墨書銘は読めないが、本多美穂氏のご教示によれば、寄贈を受けた頃のメモによると「明治十九年再建」と記されているそうである。

実船に換算して、航長さ四八・八尺、肩二八・一尺、深さ八・六五尺で、大工間尺石数は一一八六石である。上面を閉ざした根柵は一木からの刳出しのため、実測できない深さは、『船大工心得能本』『帆船製造寸法書』に従って「肩二四五掛」を航厚さとして、腰当船梁の上面から航の下面までの距離から引いて求めた。本雛形のように船体を一木から刳り出した雛形では主要寸法の関係が不都合なことが珍しくない。本雛形もその例に漏れず、肩に対して深さが浅く、九・四尺くらいは必要である。

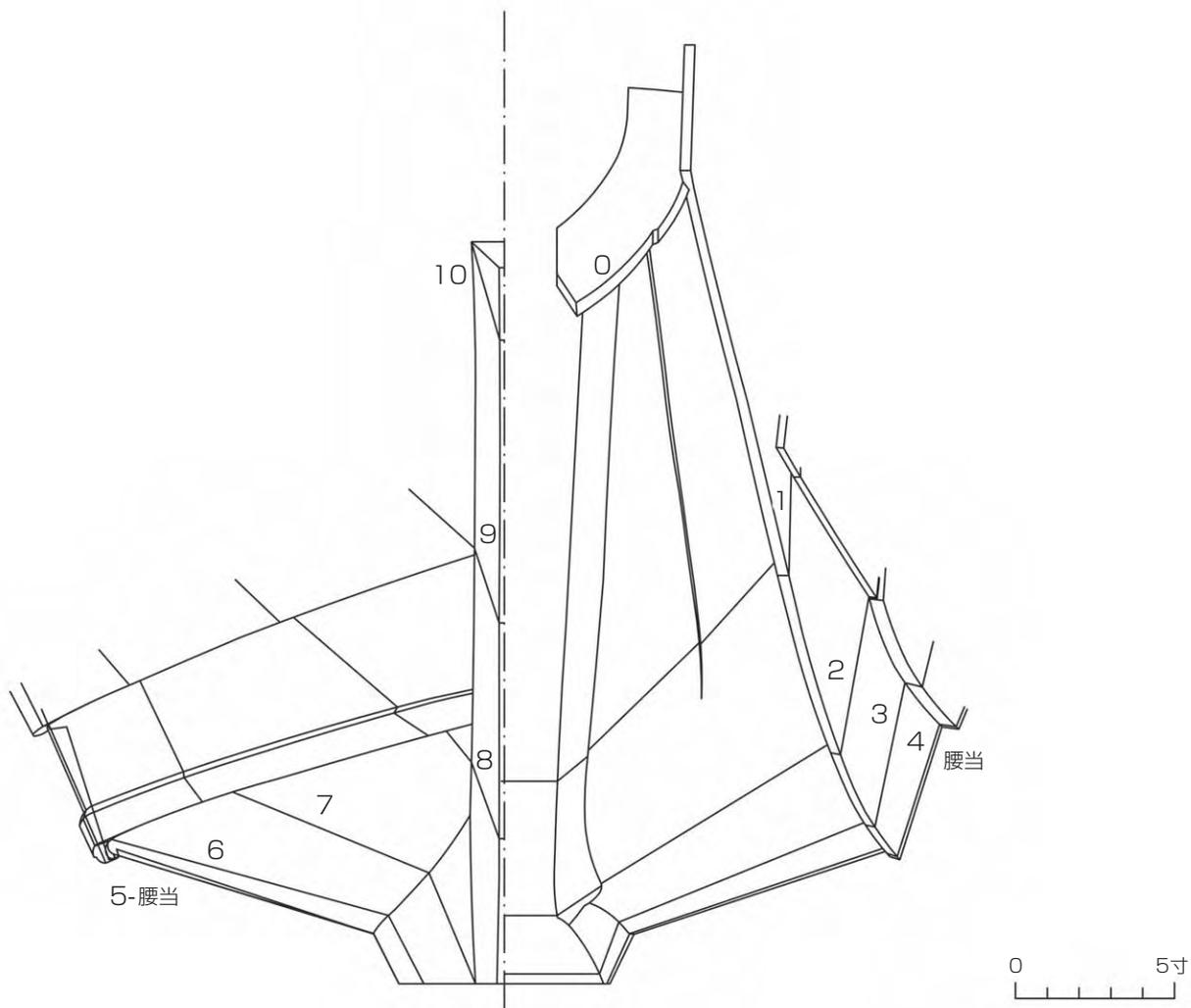
伝馬込の矧付は高く、舳の垣立の雨押の上端と面一なので、もはや伝馬込に伝馬船を搭載できず、本雛形は積荷の有無にかかわらず伝馬船を合羽の上に常置していたはずである。となると常苦と蛇腹垣を常設しても不思議はないが、本雛形はそうではない。帆柱をみると、艫矢倉上に二本の綱が張られている。前が帆足を取る大渡、後ろが横風帆走時に風下側の帆足を取る脇廻である。荷物を積んで常苦を葺くと、常苦が線帆の妨げになるため、大渡を脇廻の後ろに移すから、帆柱の前に張った大渡は空船時には常苦を葺かなかつたことを意味する。なお、帆柱の前に大渡を張るのは古いやり方で、当時は腰当船梁上に張るのが普通である。







側面圖 (縮尺 1/15)



断面図 (縮尺 1/7)

