

群馬県無形文化財緊急調査報告書
群馬県教育委員会編

舟大工と川舟

序

日本人は、米食民族とも、魚食民族とも表現されるように、古来、米と海産物と深くかかわってきました。歴史学・人類学界で繰返し話題になる「日本人起源」論でも、私達の先祖がコメをもって海を越えてきたことを証明する資料がよく示されます。

四界を海に囲まれたわが国の文化には海洋の影響が極めて強いのですが、「海なし県・群馬」には、海岸も、港湾も、漁村といえるものもありません。しかし、各地の支流を収めて悠々たる容相を呈して流れる利根川と豊かな伏流水を集めた沼沢地に囲まれた館林邑楽地方は、水郷ともいふべき土地柄でした。海とは異にするとはいえ、この土地に生活する人々と周囲に広がる水面とは切っても切れない深い関係をもってきました。昭和四十八年度に実施した東毛地方文化財総合調査においても、様々な工夫された漁撈用具、各種の使途に応じた舟、湿田用の農耕具等ほかではみられぬ用具のほかに、水との闘いから生まれた独特の風俗習慣など、この地方の人々の知恵が生み出した生活文化が報告されています。

この水郷地帯も、近時の治山治水事業や耕地整理の進捗により、また、交通機関や農業技術の発達、生活様式の変化などにより、急速な変貌をとげてきました。この地方の人々にとって生活必需品であった各種の船も必要がなくなり、打ち捨てられるような状態にあります。そこで、伝統的工法を伝えてきた船大工も、その仕事がなくなり、転職や廃業に追い込まれてしまいました。レジャー用ボート（小型ではあるが、洋式の工法で製作され、主として合成樹脂を材料とする）などに活路を見出したり、農作業の合い間に注文を受けるなどして、伝統的木造船の工法を伝える人が数人存在しているにすぎないという現状になっております。今次の調査では、この失われつつある船大工の技術を対象とし、記録保存につとめました。

県教育委員会では無形文化財の保護のため調査し資料を得たわけですが、みなさまの御理解と研修の一助になればと考え、この報告書を公刊いたします。

未筆ではありますが、本書が広く利用されることを念願しつつ、調査にあたり御尽力・御協力をいただきました多くの方々に対し、心から感謝申し上げます。

昭和五十三年十二月

目次

序	
目次	
無形文化財緊急調査実施要綱	1頁
はじめに	2頁
一、海と川の船	
二、川と川舟と舟頭	
三、舟大工	
四、調査協力者	
利根水系の船大工	14頁
図版目次・原図一覧	
一、川船の概要	24頁
(一) 船の構造区分	
(二) 古代の造船技術	
(三) 川船の種類と特徴	
二、川船の造船技術	38頁
(一) 古文書にみる造船仕様	
(二) 新造高瀬船の値段	
(三) 部賀船新造仕様と値段	
(四) 利根川渡船に関する古文書	
(五) 渡良瀬川渡船新規値段	
三、現在の利根水系に残る船大工	58頁
(一) 船大工の系譜	
(二) 各種和船の実測図	
四、洪水常習圏の舟と生活	76頁
(一) 水害地住民の生活と知恵	
(二) 水塚と揚舟の分布図	
(三) 水塚と揚舟のある邑楽・館林地方	
五、利根川中流河岸の変遷	82頁
資料写真	87頁

無形文化財緊急調査実施要綱

1. 趣 旨

本県には多種多様の無形文化財が存在しているが、社会生活の変化等により急速に消滅しようとしている。

そこで、特に重要なもので、緊急に保存対策を講じなければならぬ無形の文化財について、調査のうえ記録を作成し保存対策の基礎資料を得る。

2. 調査対象

「利根水系の川舟と舟大工」（邑楽郡）

舟大工は海辺の港町や漁村にあつては、そこに生活する人々にとって生命・財産・生産を左右する舟船を作製する技術者として極めて重要な存在であつた。

海岸線をもたない本県でも、近代に至るまで重要な輸送機関であつた水運の大動脈ともいふべき利根川流域や広大な水面を有する邑楽地方では、舟船も舟大工も欠くことのできない重要なものであつた。

しかし、最近の交通手段の発達、農耕や農業機器の変化、橋梁建設技術の進歩等の影響で舟船の需要度は極度にへり、それに伴つて伝統的工法を伝える舟大工もほとんどその姿を消してしまつた。

昭和五十二年度の調査対象としては、漁撈用、輸送用、田

作業用などの使用目的によつて多様な発達をとげた邑楽地方の「川舟」の形態を把握し、現在も川舟製作に従事している舟大工の技術調査をおこなう。

3. 調査主体者

群馬県教育委員会

4. 調査協力機関

板倉町教育委員会

明和村教育委員会

板倉町史編さん室

5. 調査員

宮田 茂 板倉町史編さん室長

阪本英一 県立博物館学芸課長

6. 調査内容

(1) 舟大工の技術等の調査

(2) 川舟の形態と使用方法

(3) 舟船作成に係る用材・工具等の調査

(4) その他川舟に関する資料等の調査

7. まとめ

(1) 調査資料・図面・写真等の保存

(2) 調査報告書「舟大工と川舟」作成

はじめに

一、海と川の舟

人間や荷物などをのせて水上を移動する船舟として最も原始的なものは、大木を刳りぬいて作った、「くりぬき一木造りの舟」(まるきぶね・丸木舟・独木舟。以下くり舟という)である。くり舟は、材料として巨木を使用しなければならぬ点をのぞくと製法が最も簡易なので、縄文時代につくられて以来延々現代にまで及んでいる(注1)。現在国から指定を受けている重要有形民俗文化財の中にも八件のくり舟が含まれている。

1. アイヌのまるきぶね 一隻

北海道大学農学部附属博物館保管

昭和32・6・3指定

北海道大学農学部附属博物館に保管されているアイヌの河沼用まるきぶね(チップ)は、ヤチダモの一木をくりぬいたもので河沼用の漁および交通運搬に使用される。

2. 泊とまりのまるきぶね 一隻

青森県立郷土館保管

昭和38・5・15指定

青森県の泊は太平洋岸に位置する漁撈村落で、主として磯もの(アワビ・ワカメ等)を採取するため自家製の小形丸木舟を使用してきた。

3. 大船渡のまるた 一隻

岩手県大船渡市

昭和33・4・18指定

大船渡のまるたは古来から大船渡湾内の漁撈(アワビ・ワカメ・ノリ)に用いられたまるきぶねのことである。志田兼右衛門所有のまるたは、推定七〇八十年を経過している使用に堪える唯一のものである。

4. 沢内のまるきぶね 一隻

岩手県和賀郡沢内村

昭和39・5・29指定

このまるきぶねは、杉の一木をくったもので、和賀川の護岸工事の際には石を運ぶために使用されたという。古くは同じ型のまるきぶねを同地方で渡舟として使っていたという伝承がある。

5. 田沢湖のまるきぶね 一隻

秋田県仙北郡田沢湖町

昭和39・5・29指定

このまるきぶねは、杉の一木をくったもので、田沢湖における鱒漁に主として使用され、また同湖上の交通にも使用された。

6. 大沼の箱形くりぶね 一隻
(きつつ)

秋田市秋田経済大学保管

昭和39・5・29指定

このくりぶねは、杉の一木をくったもので、秋田県仙北郡田沢湖町にある大沼(灌漑の沼)におけるやす漁に使用された扁平角形の小舟である。秋田地方では一般に長方形の槽または箱をきつつと呼んでいるが、この小舟の「きつつ」という名称もこれに由来する。

7. 男鹿のまるきぶね 一隻

秋田県男鹿市

昭和40・6・9指定

男鹿半島沿岸部落では、磯ものを採取するため丸木舟を使用してきた。これは一木づくり二人乗り式である。

8. 江崎のまるきぶね 一隻

山口県防府市立海洋民俗資料収蔵庫保管

昭和32・6・3指定

このまるきぶねは阿武郡田万川町江崎の海岸に埋没していたもので、もみの一木をくりぬき、外海において用いられた。

このくり舟と平行して、弥生時代から「くりぬきおもき造り舟（複材くり舟）」の遺物が発掘されている。弥生中期頃から鉄器の使用を証する遺物が出てくるが、オノ・チョウナ・ヤリガンナ等の鉄製工具の登場は、それまでの石器よりも工作技術を飛躍的に発展させることになる。

複材くり舟は、二個以上の材料を接合させる方法でくり舟を製作する。従来のような大木を使用しなくとも製作が可能になり、船体の増大や航行能力もくり舟よりもすぐれたものができる。

この弥生時代に出現した複材くり舟は、古代、中世を通じて多様な発展をとげ、くり舟と同様現代まで伝えられている。国指定重要有形民俗文化財に指定された複材くり舟は次の四点である。

1. どぶね（はなきり） 一隻

新潟県直江津市立水族博物館保管

昭和30・4・22指定

どぶねは一名はなきりとよばれ、新潟県中頸城、西頸城地方の海岸で地曳網用として使用されてきた和船である。浮力があり、舟足も軽く、耐用年数は七〇年にもおよぶという。付近の山からきりだした杉の原木を現地で木割りをして乾燥したうえで組立てる。舟底のわん曲部は厚木を刳ったものを使うが、これをオモキと呼ぶ。反りをつける場合には焼き曲げをして、接合にも釘を使わず、チキリという楔とウルシを用いる。

2. トモド 一隻

島根県隠岐郡西ノ島町焼火神社保管

昭和30・2・3指定

トモドは、くりぬきおもき造り系統に属する和船で、隠岐島前に二隻残存するだけであった。そのうち一隻が標本化され焼火神社に保管されている。

3. 諸手船 二隻

島根県八束郡美保関町美保神社保管

昭和30・2・3指定

諸手船は美保神社の神事用船として保管されてきたが、典型的なくりぬきおもき造り系に属する和船である。

4. そりこ 一隻

島根県八束郡美保関町美保神社保管

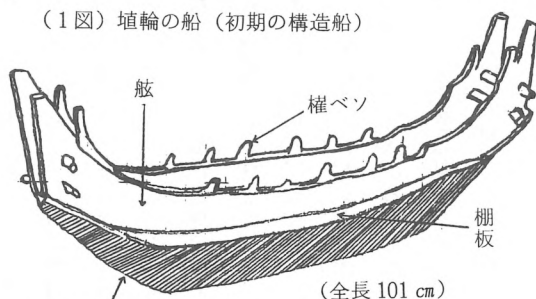
昭和38・5・15指定

そりこは島根県の中ノ海で赤貝をとるために古くから使われていた複材くり舟で、一本の原木から巧みに二本の船材を割り出して接合したものであり、船体の接合にあたっては別に補助材を用いていないところにも特色がある。

五世紀頃築造されたと推定される宮崎県西都原一〇号古墳から出土した船の埴輪(図1)は、複材くり舟の構造を造船の基本としていたことを証する好例である。このような船は準構造船または半構造船といわれ、和船としては室町時代に至るまで造船の基本構造であった。中世の絵巻物などに描かれている舟船も、よく調べてみるとほとんどがこのような型体をしている(注2)。大型船、例えば、古代の遣唐使船、中世のバハン(八幡)船・遣明船などには中国・朝鮮の造船技術の影響がみられ、戦国〜江戸初期の御朱印船には洋船やジャンクの影響がみられる。しかし、江戸時代の沿岸航路用の船が大和型船と称されるように、菱垣廻船、樽廻船、北前船などもくり舟から発達した日本独特の造船技術の伝統上に位置することは注目すべき点であろう。

表1・2を対照すると、くり舟は海湾・河沼どちらでも使用されているが、複材くり舟は海湾だけ残存してきたことがわかる。波浪の影響力、水深、環境、

(1図) 埴輪の船 (初期の構造船)



■部は複材くり舟

新潟県の「どぶね」は、10mの長さがあるが4人こぎである。この船は12人でこげるので当時としてはかなりの大船だったろう。又、波浪を防ぐための棚板や船腹の増大のための骨も明白で、相当な耐航性があったと推定される。

(西都原 110 号古墳出土、東京国立博物館蔵)

(表1) 一木造りの「くり舟」の例

名 称	所在地	材 質	長 さ	最大幅	備 考
チ ッ プ	北海道	ヤチダモ	605 ^{cm}	49 ^{cm}	河 沼 用
ま る き ぶ ね	青森県	ブ ナ	451	78	海 湾 用
ま る た	岩手県	ス ギ	600	69	〃
ま る き ぶ ね	〃	〃	548	70	河 川 用
〃	秋田県	〃	576	42	湖 沼 用
き っ つ	〃	〃	251	68	や す 漁
ま る き ぶ ね	〃	〃	655	85	海 湾 用
〃	山口県	モ ミ	706	83	外 海 用

(表2) 「くりぬきおもき造り」和船の例

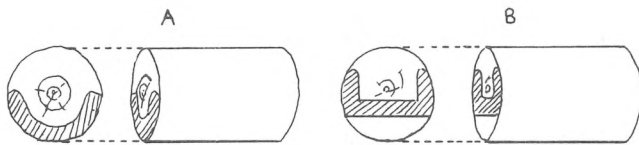
名 称	所在地	材 質	長 さ	最大幅	備 考
どぶね(はなきり)	新潟県	ス ギ	1,000 ^{cm}	150 ^{cm}	地 曳 網 用
ト モ ド	鳥根県	〃	621	91	海 湾 用
も ろ た ぶ ね	〃	モ ミ	664	112	〃
そ り こ	〃	〃	618	105	〃

航行距離、用途等の諸条件が海面と内水面でかなりの相違があるため、単純なくり舟では対応能力に限界がある。複材くり舟から構造船へと発展してゆく過程での技術革新は海の船の製作に必要性が高かったのである。

また、くり舟の製作過程では最初に木取りをするが、その方法に二種類ある(図2)。これは木材の性質によるという説があるが、むしろ、その舟を使用する諸条件から規定されると考えるべきではないか。水に浮かべた場合、(A)と(B)を比べると(B)の方が浮き出る形であるがそれだけ、安定性は低くなる。つまり(A)の方が吃水(舟足)が深くなる。(B)のように吃水の浅い型は、流水をすべって、浅瀬をわたってゆくのには都合が良く、(A)のように吃水の深い

型は波の衝撃に強く復元力が大きい。(A)は、船首を鋭角的にし、舷側を付加することで、海水面をきりさいて進行するのに便である。(B)は、平面的な広い舟底と水との摩擦を排除したフラットな船首で、浅瀬の多い河沼の上をすべらせてゆくのに便である。

湖沼・河川などに適合した船(以後・川舟と総称す)は、海の船とは異なった水質・環境に合わせて工夫がこらされ、伝統的工法を伝えてきた。川舟は人馬や荷駄の連搬を主目的として河川を往来するものと漁撈を主目的として使用される湖沼のものとで工法に違いが生じるだけでなく、水質や水流に応じて微妙な差異をもっている。今回の調査地域であった邑楽地方でも、本文に紹介したように、利根川と渡良瀬川、板倉沼・城沼・多々良沼そして近藤沼とそれぞれに個性をもっているゆえんである。



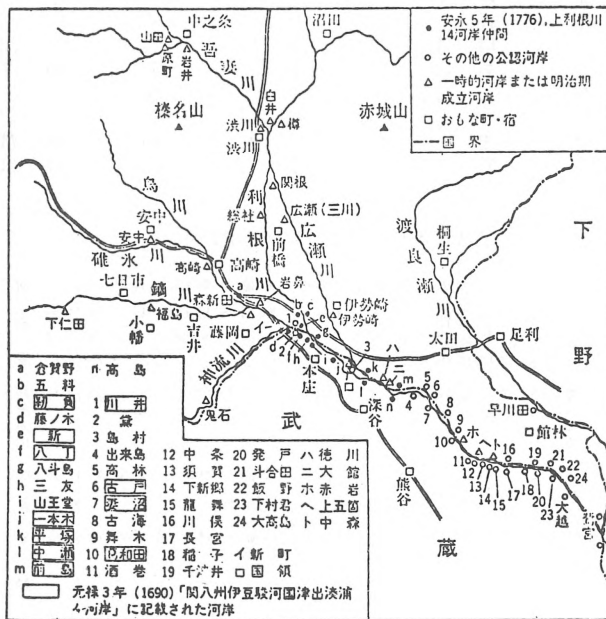
二、川舟と人々の暮らし

古来、湖沼や河川は人間の生活に欠くことができなかった。「母なる大地」という言葉があるが、「水」があつてはじめて土地は生き生きと鼓動を打つ。淡水は飲料水、農業用水、生活用水、工業用水等々として、人間の生命を支える確固たる基盤である。満々たる海水にかこまれた瀬戸内海の島々から「渴水」「水飢饉」のニュースを聞くことは多く、「水争い」の歴史をもつ日本の国自身が四周を大海でふちどられていることと思ひ合わせ考えさせられる。日本は世界的にみれば降水量に恵まれた部類に属し、また、その水質も良好であった。外国旅行へ行く人に「生ま水は飲むな」というアドヴァイスは良く耳にする。「水のうまさ」を知った日本人の食生活で水は欠かすことができない。油処理を基本とする外国の調理に対し、日本料理は水処理の調理といえよう。

良質の水は清潔な土地と豊かな森林がなくては確保されない。しかるに、開発という名目で山をくずし、森林を消滅させ、大量の化学製品や薬品で農産物を生産し、湖沼河川に汚水を流入させる現代文明はここでも己れの手で己れの首をしめるという愚を演じている。「良質な水は、もはや文化財だ。」という笑えない事態にまでおちこんでいるのが、かつての「ミスホの国」日本の現実である。

生命の根源は水は、また、交通・運搬の動脈でもあった。

モータリゼーション以前の湖沼河川は、最も重要な輸送路の役割をにない、人々の生活や文化の伝播にはかり知れない貢献をしてきた。そこを移動する各種の川舟は、トラックであり、バスや乗用車であった。本県でも、利根水系は交通の大動脈であり、特に、徳川幕府の置かれた江戸が政治・経済・文化の中心として成長した江戸時代の利根の水運は、おおいに活況を呈していた(図3)。河岸は舟着場であるだけでなく、問屋や宿屋が置かれ、舟頭や舟客を相手とする様々な商



(山田武磨著「群馬県の歴史」より)

売の成り立つ繁盛の場であった。明治十三年の状況として報告されている河岸と舟数は(表3)のとおりで、当時の盛んな様子が想起される。島村の古老の河岸についての想い出話を書きとめたものが、次のように報告されている。(注3)

○(略)わしの家は友吉舟頭といわれて、親ぢの友吉が明治〇年（略）に亡くなるまで船問屋をやっておった。

親船一隻を「一丁株」といってそのとき二隻つまり二丁株をもっていたが、もう鉄道がひかれて舟の利用がなくなつたので問屋はやめ舟を手ばなした。早く舟を手ばなしたものはいい値で売ったが、わしらがやめるころには親舟の値はなかつた。おそらく、わたしらが親舟では最後だつたでしょう。

日露戦争の前、左様、明治三十五年頃に島村の親舟はなくなつてしまいました。

○むかし、江戸荷はほとんどこの親舟で運ばれ、ずっと上流八斗から五料あたりまでいったそうだが、だんだん川敷が變つて、わしらが知つては、妻沼までくると、すぐ知らせが村へくる。村から荷物を受け取るはしけが何隻も妻沼まで行つたわけだ。当時、島村の親舟は五、六ばいだつた。

○船荷は雑貨が多かつたわけで、むかしの様に御用米というのはほとんどない。渋沢栄一がやっておつた日煉(注5)から煉瓦をずいぶんと運んだ。ちょうど、日本銀行や裁判所(注4)の工事がはじまつたときで、三年ぐらい煉瓦運びをやりましたよ。帰りは日本橋の小網町に山木、丸星などという河岸問屋があつて、ここで荷がでけるとそれを持って帰りました。帰りにワタ樽をずいぶんと運んだもので、畑の肥料につかいました。ワタ樽というのは魚の腹ワタで、何といつても臭い。それで船頭がみんなきらつたもんですよ。また、村を一廻りして醤油の注文をとつて荷をあげたもので、舟一ぱいぐらいはたちまち売れた。これは、船頭と蚕で村の内証が非常によかつたので、みんな一年つかう分を十本二十本という風に買い込んだものでした。

○船板の下に三畳から四畳半くらい「セイジ」という座敷があつて、ここには立派は神棚があつた。たいがい大神宮さまとか水天宮をまつたもので、船頭は割合信心深いものだ。

(表3) 河岸と船数 (明治13年)

河岸名	利用河川	所在地	船数
高崎河岸	川	高野	三七九
倉賀野河岸	同	倉賀野	九、八〇四
岩鼻河岸	同	新岩鼻	一、三八五
新町河岸	同	新町	二、〇四九
八斗河岸	利根川	戸谷	三三三
国領河岸	同	島領	二八九
嶋村河岸	同	嶋村	六七
平塚河岸	同	平塚	三〇八
徳川河岸	同	徳川	二二七
大館河岸	同	大館	九二七
二ツ小屋河岸	同	二ツ小屋	四二六
堀口河岸	同	堀口	六一
高林河岸	同	高林	一四八
古戸河岸	同	古戸	七五
古海河岸	同	古海	七五〇
舞木河岸	同	舞木	四五〇
赤岩河岸	同	赤岩	四三
上五箇河岸	同	上五箇	一九二
下中森河岸	同	下中森	一一
川俣河岸	同	川俣	七三六
千津井河岸	同	千津井	二二九
斗合田河岸	同	斗合田	二七
飯野河岸	同	飯野	二八九
下早川田河岸	渡良瀬川	下早川田	六四二
計			一九、六三五

(萩原進著「群馬県史・明治時代」より)

なにしろ、船板一枚下が三途の川だから神信心は強かった。村ではお杉さま（注5）のお祭りなんか盛んでしたね。

○船頭は一年中、紺の腹掛けに紺のすっぽう、それにさらしの六尺、白足袋に麻うら草履ときまっています。いずれも本綿だが、すっぽうの裏には更紗をつかいました。このすっぽうはかたはしよりをしますから、きそって立派にしたわけで、紺の表より裏、これが船頭の自慢でしたよ。

○親舟につかう竿は四間から四間半、力一ばいに棹さすとこれが見事にしなつた。島村の船頭の、この竿さばきはきれいだったな。この竿竹は中島村竹屋敷があつて、この辺の船頭につかう竿はここから切り出されたと聞いたが、それは余程むかしの話だったでしょう。中島の竹屋敷はとくに絶えてない。

○親舟に乗ると盆も正月もない。

一年中乗りっぱなし、水の上で暮すわけです。荷のあるうちは村へ帰ってくることはないわけで、つきからつきへ河岸をわたりあります。そうして、この荷のないときが正月で、親舟が村へ帰ってくると船元ではみんな出迎えてお祝いをします。一年に一度か二度だから赤飯を炊く、餅をつく、それは正月以上のさわぎでしたな。

しかし、血気さかなな手合が、女気なしの舟暮しだから、家へよりつかないでまっすぐに木崎宿あたりへ。なにしろ、百姓をやっているよりも五倍も余計に給金をとるし、船頭は宵越しの金をもたないから気前がいい。みんな人力車でのし込んだものだ。木崎じゃあなんといっても船頭だな。これが一番もてた。

それから、舟んなかは刃物はもたない。勝負事は禁物だった。

○こうして、明治十七年に高崎線が開通すると、島村の通船業も全く途絶した。時には、河川工事用の真石などを運んだこともあつたが、それもわずかの間で仕事がなくなった。したがって舟の数も次第に減ってゆき、その情況は次のようであつた。

明治三七年・七七隻

〃 四〇年・七五〃

大正元年・六一〃

〃 六年・三六〃

〃 一三年・一一〃

(栗原虎延談)

この談話に出てくる親舟は、五〇〇〜一〇〇〇俵積の高瀬舟であり、子舟は二〇俵積程度のはしけである。栗原翁の話の中からは、粹で威勢のよい船頭唄まで聞こえてくるようである。

前は利根川 うしろは広瀬

なぜか私は 川の中

行こか深谷へ 帰ろか境

ここが思案の 中瀬橋

舟はちんころでも すみまき積みぬ

積んだ荷物は みな米にさけ

沖でかもめの なく声きけば

舟乗り稼業が やめらりよか

(島村船頭唄より)

明治以来の鉄道の発達、昭和に入ってから自動車の普及などで、利根の河岸と通船業は完全に消滅していった。

耕地整理や排水工事などで整備された水田には田舟の必要はなく、機械化農業には牛馬の必要性もないので馬舟もいらぬ。上流に大規模なダムを建造された利根川には水量がめっきり減り、姿を消した渡舟にかわって多くの鉄橋が目立つ。(表4、表5)

あれほど繁盛を誇った利根の河岸もほとんど家並みが変わり、舟着場などは痕跡をとどめぬほど完全に消え去っている。

三、舟 大 工

家を造る職人をヤダイクというのに対し、船を造る職人をフナダイクという。船の歴史に関する研究は最近活発であるが、その主たる研究対象は海の船である。丸木舟に近い規模で、素朴な造船方法を伝える川舟については、日本全体でも体系的な研究は手つかずの状況にある。

現在、湖沼河川で需要のある舟は、観光船や各種のレジャー用ボート、釣り舟などである。それらは、どんなに小型のものでも、和船の伝統的工法とは根本的に違う洋式の構造をもつ洋船がほとんどで、材料も合成樹脂系が中心になっている。和船に対する需要がほとんど絶えた現在では、利根川沿岸で生計を立て、いた多くの舟大工も廃業に追いこまれていった。明治の頃までは、河岸の付近には

(表4) 明和村の舟保有状況

(52.7.1 現在)

地 区	総戸数	保有戸数	舟 の 種 類			計
			川舟	揚舟	田舟	
斗合田	82 ^戸	7 ^戸	隻	3 ^隻	6 ^隻	9 ^隻
上江黒	123	4		4	4	8
江 口	141	18		1	17	18
田 島	125	7		5	2	7
南大島	285	21		7	16	23
新 里	220	4	2	1	3	6
矢 島	155	3		1	3	4
(合計)	1,131	64	2	22	51	75

(下江黒、千津井、中谷、梅原、川俣、大佐貫の1,090戸については含まれていない)

(表5) 失われた舟の種類と失われた時代

渡 舟	川 舟	漁 舟	揚 舟	田 舟	計
3	4	1	21	7	36 ^隻

昭和 20年代	30年代	40年代	50年代	不 明	計
2	4	16	3	11	36 ^隻

必ず舟大工のいたことが伝承されている。前出「島村小史」を再度引用させてもらうと、次のような談話として残っている。

○舟をつくるには杉の地木をつかいます。よく神社にある杉をひいたもので、ほかの木は絶体に使いません。

舟大工は島村に三軒あって、亀大工、三五大工、鳴り三平。今でもいう千馬大工はこの三五郎の倅です。

利根川筋では、舟大工は五料、芝が一番多かった。それから、高島、ニッ小屋には、いい大工がいましたよ。

○舟につかう釘、これは普通のものもちがって「山谷おとし」とか「かしら釘」というものをつかいます。高崎、古河、松戸あたりでつくったもので、なま釘です。釘がなまでないとは、はり合わせた底板などが川敷の石に乗り上げてずると割れてしまうが、

なま釘ではり合わせたものは「ひずめ」がでない。なま釘だから、ほかの大工がつかうと、それと違って真っすぐに打ち込めません。したがって、「トンカントンカン」とやらないで、舟大工は「トンカントンカン」と叩き込むわけです。

○舟頭の使う漕ぎ竿は新町勝場のものがよいとされました。これは山がこんでいないと節のとおい低いものが出ない。島村の舟頭はみんなこの勝場の竹をつかいました。

それから、竿の先についている金具、これを「竿根」といいます。これは五料あたりに専門の竿根鍛冶がいましたし、川筋の鍛冶屋がたいがいやっています。

(田島政五郎談)

今回の調査で、二人の和舟を製作している舟大工が邑楽郡内に健在だったのは幸運である。

明和村の砂賀造船所の砂賀孝三さん一家。砂賀さんのところは先代(政吉)から川舟を製作してきたが、現当主、孝三さんが戦時中に横須賀海軍工廠で造船に従事した経験を持ち、戦後帰郷したあとも父や兄弟と共に、揚舟、田舟、釣舟などを製造している。その後和船の需要が激減した中で、戦時中の経験と独自の研究により洋式造船を体得し、同業者がつぎつぎと転廃業してゆく中でも造船業を継続してきた。現在、企業としては、レジャー用ボートを中心に製造販売し、明和村斗台田と茨城県古河市に造船所を所有している。和船の工法もきちんと伝え、時折ある注文に応じている。今回の調査時点でも、たまたま長滞で使用するライン下り用の観光用和船の注文があり、その製作過程をつぶさに調査することができた。

板倉町の根岸造船の根岸徳次郎さんは、砂賀孝三さんの実弟である。孝三さんが海軍工廠に徴用されたあとも、名人、政吉さんのそばで仕事を仕込まれ、戦後も親兄弟と共に川舟を製造してきた。兄の孝三さんが洋船の製作を取り入れ、企業として拡大させていった

のに対し、徳次郎さんは一貫して和船の製作に従事し、その製作技術は高い評判をとっている。今回も、古くなった川舟の補改修の注文を受けており、その工法を詳しく調べることができた。

(注1) 関東における古代の舟の発見例としては、

茨城県の大宝沼、小貝川。千葉県の畑町、加茂、於幾、高谷川、ゴープケ沼、残シ沼、大境、七間堀、長割、寺崎、保品光町。埼玉県の膝子、中老袋、長左衛門新田。等の発掘事例が発表されている。

群馬県ではまだ発見されていない。

(注2) 国宝「紙本著色・法然上人絵伝(48巻)」(知恩院蔵)等の中世に描かれた絵巻物に見られる。

(注3) 金子緯一郎著「島村小史」(昭和34年刊)

(注4) 重要文化財・日本銀行本店は明治二九年完成。裁判所も明治二九年に完成しているが昭和四九年に取壊された。

(注5) 利根水系の各地には、船頭や漁撈者の信仰を集める大杉神社が分祀され、群馬県内でも邑楽地方には祭りをもっている地区がある。

大杉神社の本校は、茨城県稲敷郡桜川村阿波にある。

四、調査協力者

砂賀造船所(明和村) 砂賀孝三他

根岸造船(板倉町) 根岸徳次郎

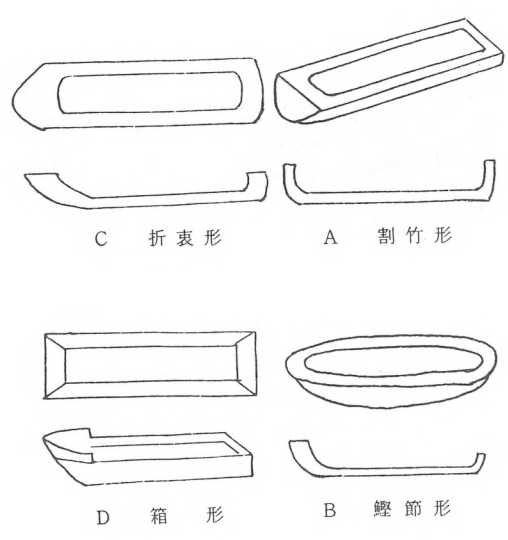
板倉町史編さん室(荒井英世他)

利根川水系の舟大工

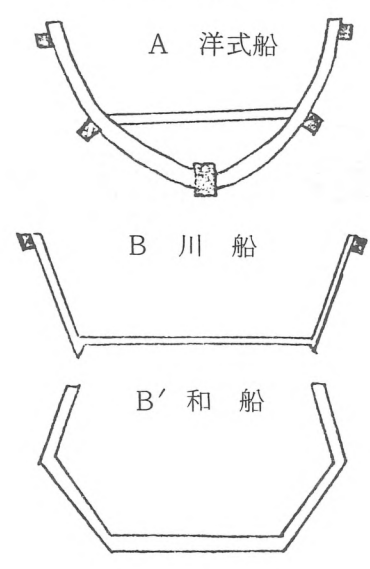
○図 版 目 次

- | | | | |
|-------|-----------|-------|---------------------|
| 原図 1 | 洋船と和船の違い | 原図 16 | 砂利採取船 |
| 原図 2 | 丸木舟の木割法 | 原図 17 | 揚舟(馬用) |
| 原図 3 | 舟の形式分類 | 原図 18 | 揚舟(一船用) |
| 原図 4 | 縫合船模式図 | 原図 19 | 田舟(牛馬用・人力用) |
| 原図 5 | 高瀬舟 | 原図 20 | 屋形船・観光船 |
| 原図 6 | 房丁高瀬舟 | 原図 21 | 田舟の工法 |
| 原図 7 | 房丁 | 原図 22 | 原木の木取り |
| 原図 8 | 部賀船 | 原図 23 | 舟底の型どり |
| 原図 9 | 罽船(ひらたぶね) | 原図 24 | 川下り観光船見取図 |
| 原図 10 | 似罽船 | 原図 25 | 舟大工道具の種類 |
| 原図 11 | 小鵜飼船 | 原図 26 | 川舟の種別特徴 |
| 原図 12 | 小伝馬船 | 原図 27 | 板張りの工法 |
| 原図 13 | 歩行者用渡船 | 原図 28 | 除川の渡舟見取図 |
| 原図 14 | 馬用渡船 | 原図 29 | 沼舟の見取図(日向舟・三林舟) |
| 原図 15 | 漁舟 | 原図 30 | 水害用揚舟見取図(普通揚舟・馬用揚舟) |

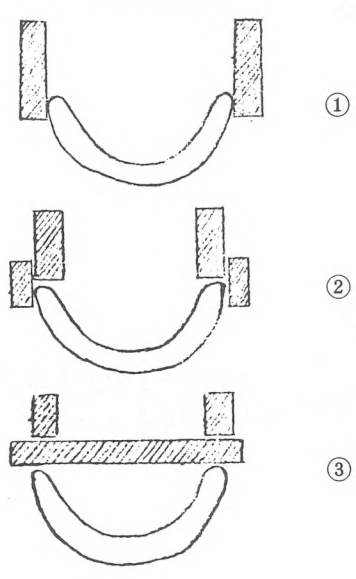
原 図 3
舟の形式分類



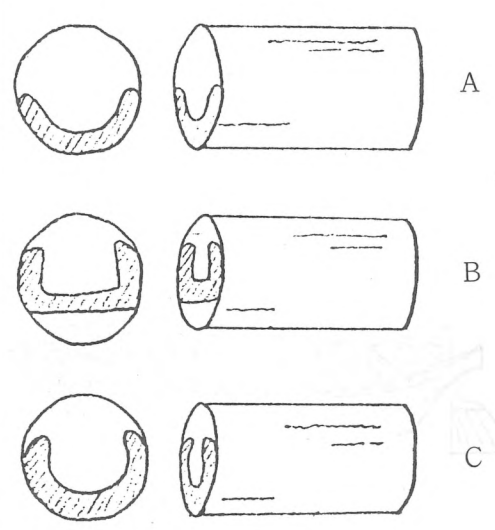
原 図 1
洋船と和船の違い



原 図 4
縫合船模式図

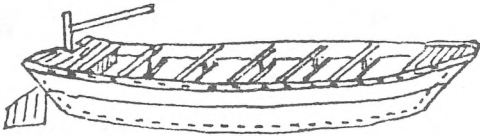


原 図 2
木割り法



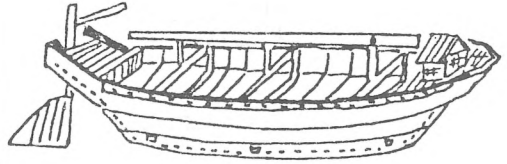
原 図 8

部 賀 船



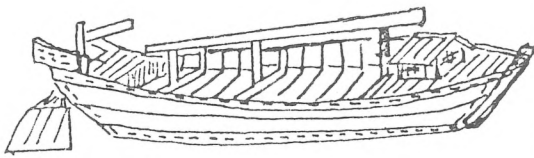
原 図 5

高 瀬 船



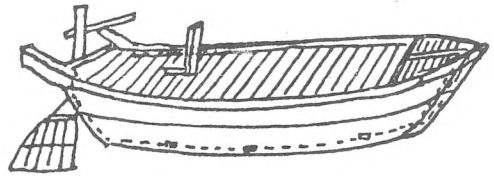
原 図 9

罽 船



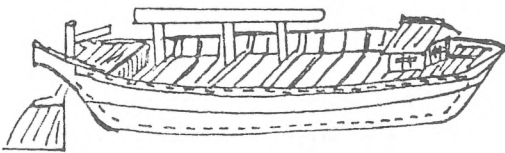
原 図 6

房 丁 高 瀬 船



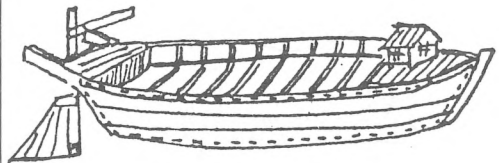
原 図 10

似 罽 船



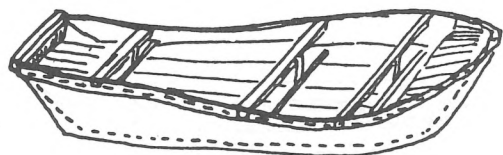
原 図 7

房 丁



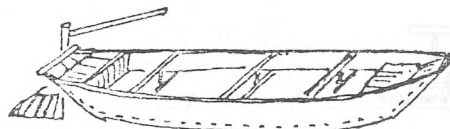
原 図 14

馬用渡舟



原 図 11

小鵜飼船



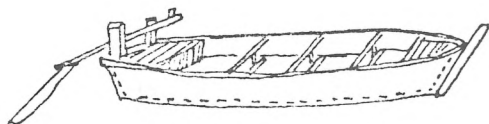
原 図 15

漁 舟



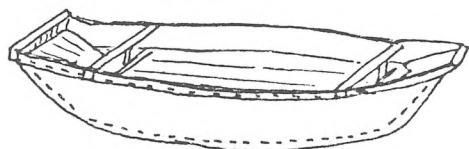
原 図 12

小伝馬船



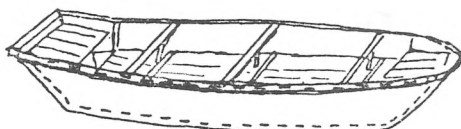
原 図 16

砂利採取舟
(作業舟)

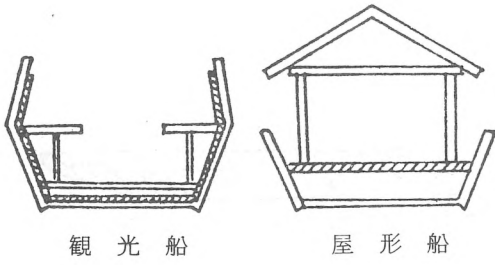


原 図 13

歩行者用渡舟



原 図 20

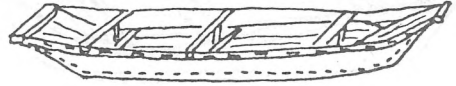


観 光 船

屋 形 船

原 図 17

揚舟(馬舟)

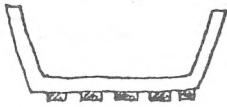


原 図 21

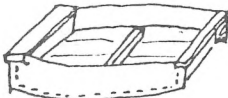
田舟の工法



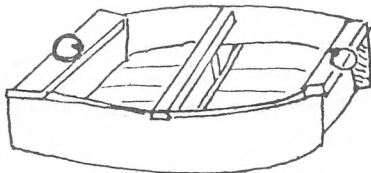
舟大工の工法



大工の工法



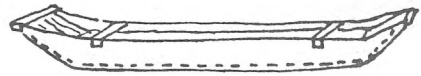
人 用 田 舟



馬 用 田 舟

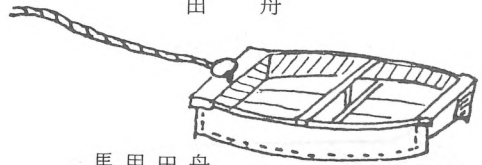
原 図 18

揚舟(一般用)

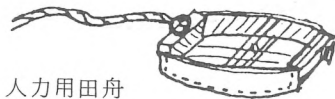


原 図 19

田 舟

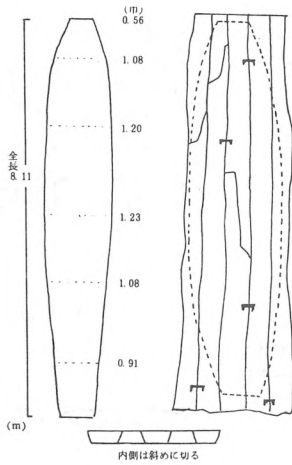


馬 用 田 舟

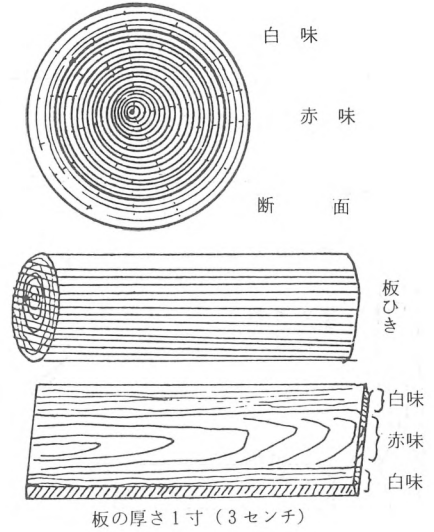


人 力 用 田 舟

原図 23
舟底の型どり

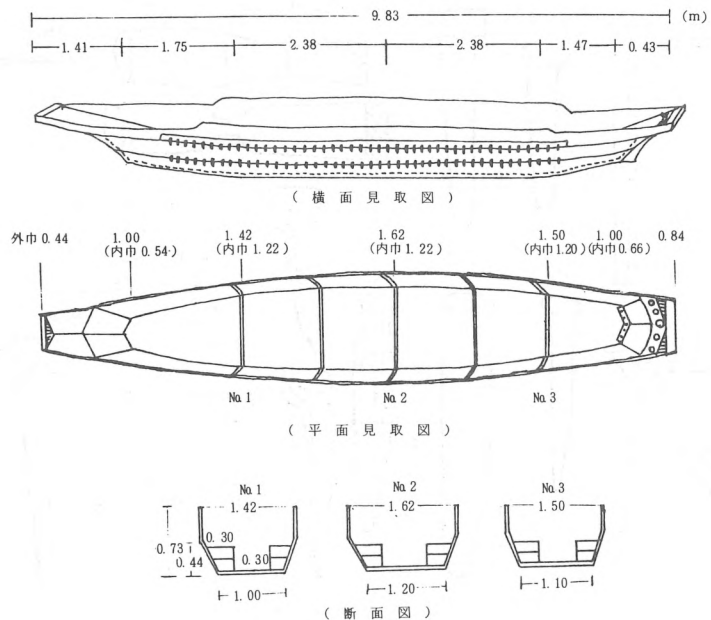


原図 22
原木の木取り (杉)



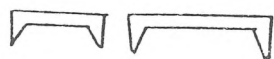
原図 24

川下り観光船見取図 $\frac{1}{100}$

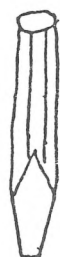


原 図 25
舟大工道具の種類

鋸 (カスガイ)
舟の底板をとる時
に2つの原木をつ
ぎ合せの時に使う

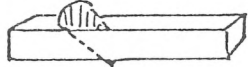


鑽 (タガネ)



船釘を打つ
時に使う。

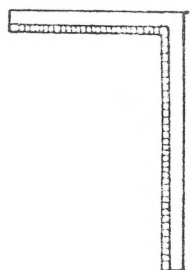
カ ン ナ



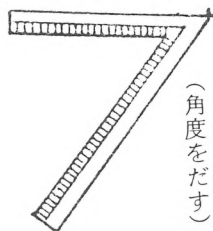
油 つ ぼ



指 し 金



傾角指し金



(角度をだす)

舟釘しめ



小さい釘

太い釘

普通釘しめ

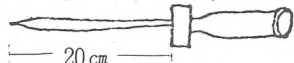
普
通

鋸 (ツバ) ノミ

① サンヤツバノミ



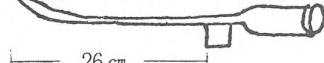
② サツバノミ



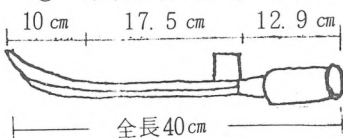
③ オトシツバノミ



④ オトシツバノミ

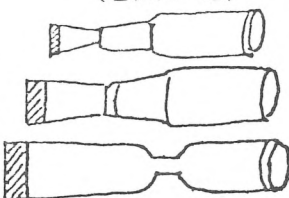


⑤ オトシツバノミ

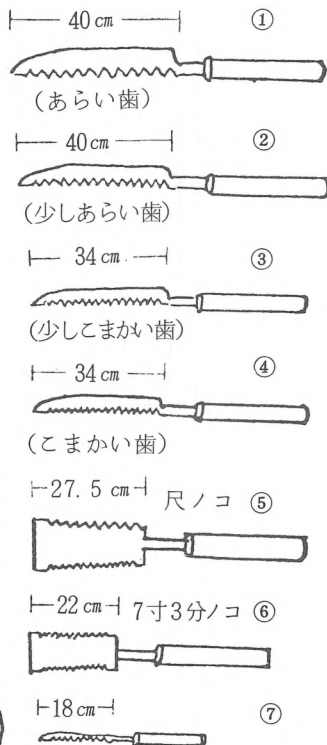


全長40cm

ヤ ッ ト コ
(巻はだつめ)



鋸の種類



① 摺り合せ鋸
② 普通鋸
③ 当て摺り鋸
④ 摺り合せ鋸
⑤ 普通鋸
⑥ 普通鋸
⑦ 当て摺り鋸

① サンヤクギ
細かいところに
使用する。

長さ 8.5 cm
巾 0.6~0.8 cm

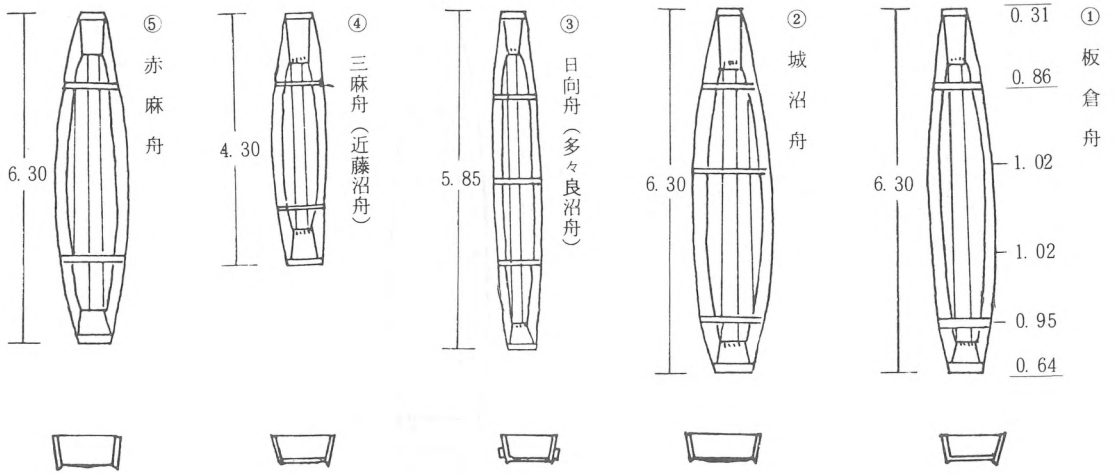
② オトシクギ
横板の縫い目
をつなぐ

長さ 11 cm
巾 0.8~1.0 cm

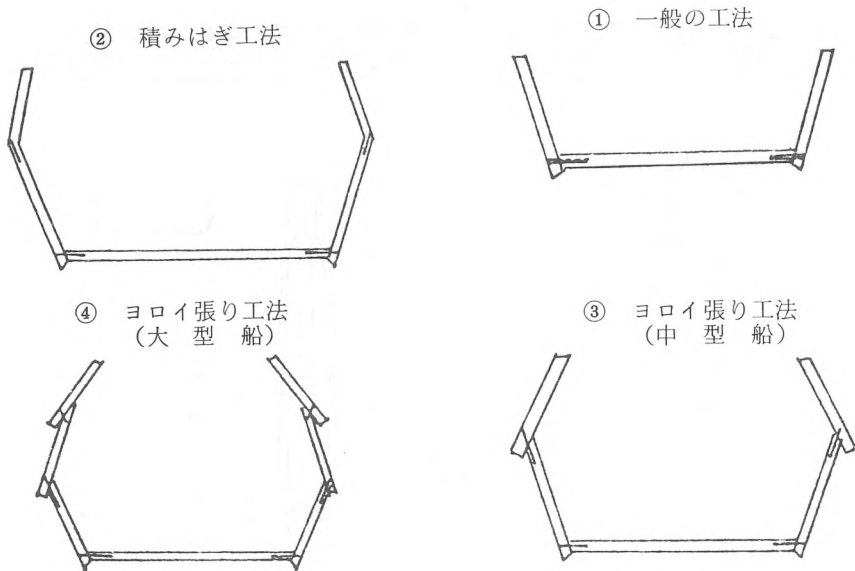
③ サツバクギ
舟底と横板を
つぎ合わせる

長さ 10 cm
巾 1~1.2 cm

原 図 26
川舟の種別特徴



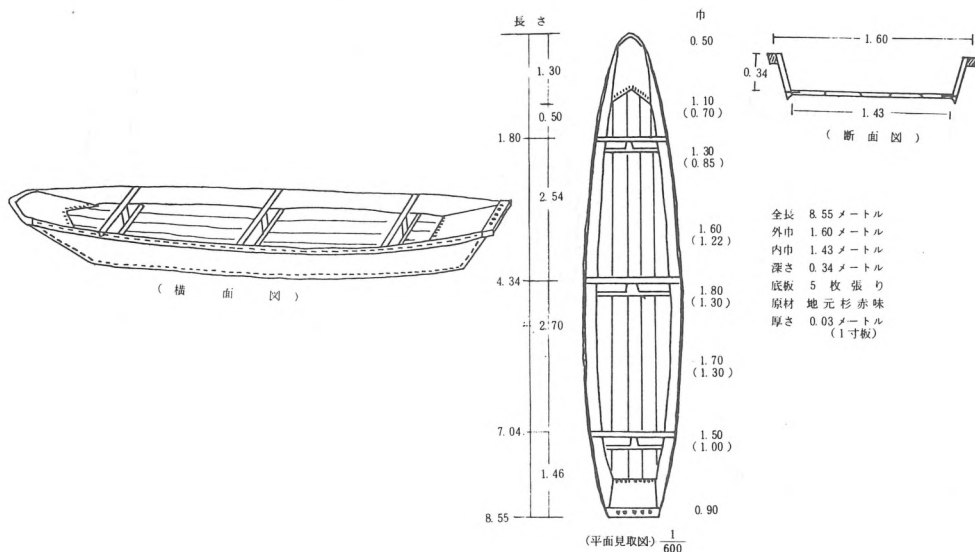
原 図 27
板張りの工法



原 図 28

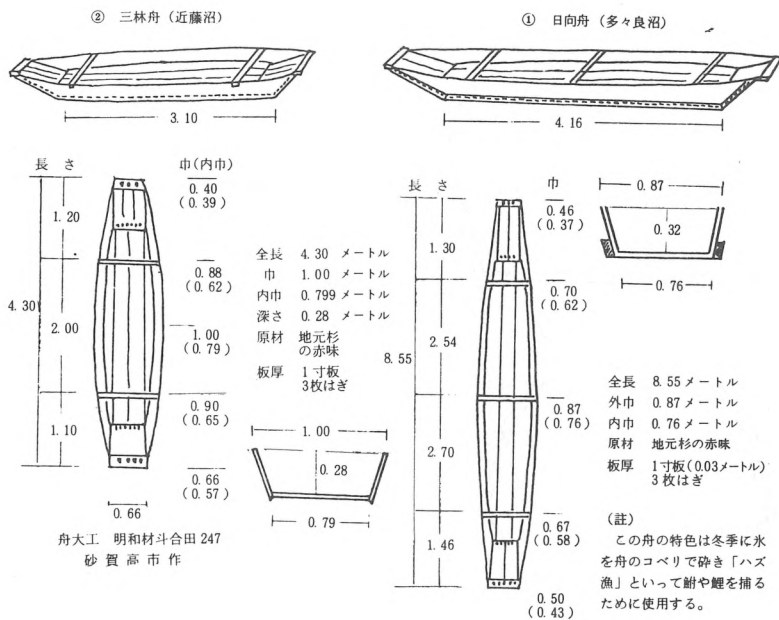
ヨケガワ

除川の渡舟見取図 (板倉町除川、花蔵院蔵)

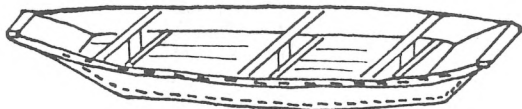
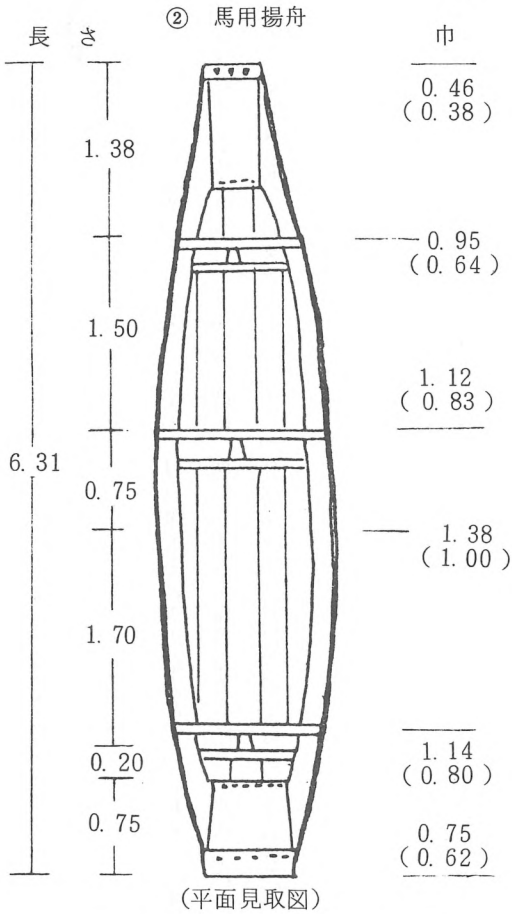


原 図 29

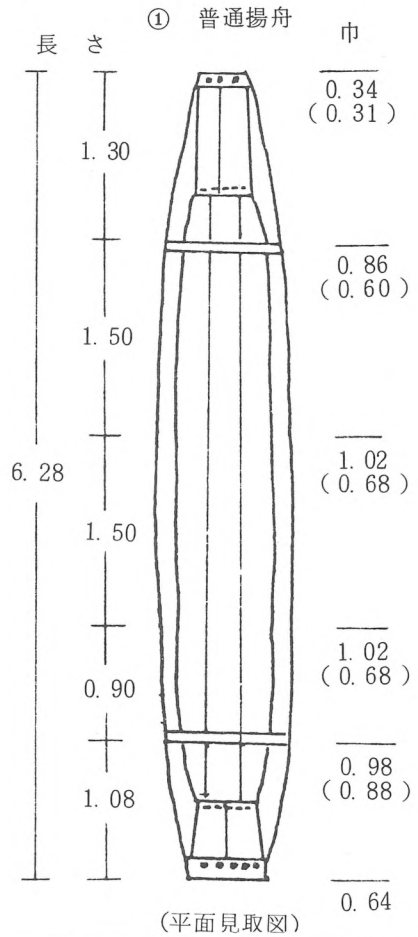
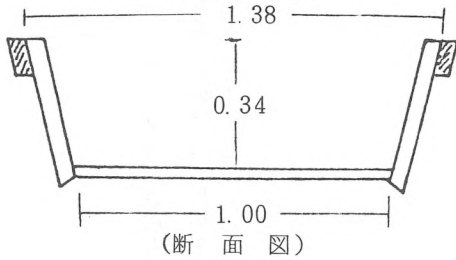
沼舟の見取図



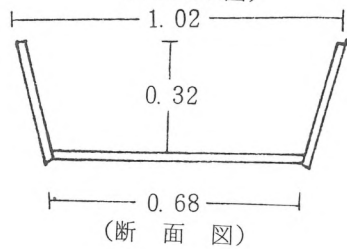
原 図 30
水 害 用 揚 舟 見 取 図



(横 面 見 取 図)



(横 面 見 取 図)



一、川船の概要

河川交通の発展の歴史を展望してみると、わが国では京畿とその周辺地方がもっとも古い時代から発達し、特に京都、奈良、大阪をひかえた淀川、木津川の舟運が盛んであった。次に、関東の水運も鎌倉幕府の開府以来次第に開拓され、家康が江戸開府以降利根川を中心とする河川交通が全盛期を迎えたとも言える。川船の文献に初見は管見では三代実録卷四十六が初見であろう。

元慶八年甲辰九月條に

「十六日癸酉 近江丹波兩國各高瀬舟三艘ヲ造ムラシ。其ノ二艘長三丈一尺 広サ五尺。二艘長二丈一尺。広サ五尺。二艘長二丈。廣三尺。神泉苑ニ送ル。」

和名類聚抄卷十一

「釋名云ク 艇小ニシテ深キ者たかせ艇ト日フ。渠容反字亦柳ヲ作ル。今案和名太加世俗ニ高瀬舟ヲ用フ。」

和漢三才図絵卷三十四

「たかせ艇俗ニ高瀬字ニ用フ。今舟形稍異ル。按京河原ヲ流伏見ニ至ル。呼高瀬川ト日ク其船長二丈余。」

ここでいう高瀬舟の呼称は必ずしも一定の船形を指しているとはいえない。ただ川の瀬を荷物を高く積んで運ぶ船の総称として使われているようである。古代から中世、近代にかけて船運による軍事、歴史、文化、社会に対する貢献は大きい。特に秀吉、家康その他

の武将が大型の軍船を持ち、豪商が大型商船を持ち競争で建造をした時代もあった。

徳川三代将軍家光の時代、元和十六年（一六三九）鎖国令と共に五百石以上の大型船の建造は禁止され最高七百石までは黙許されていたようである。この時代以降は大型の軍船と商船はなくなっていき、僅か日本海岸を廻る西廻船と大平洋岸を廻る東廻り船「通称五百石船」をもって大型船としている。

(一) 船の構造区分

船を構造面からみると大森太良編「船」の分類によると次のように区分できる。

第一段階 浮き

動物の内蔵をくりぬき空気を入れた皮袋・丸太・クライイ舟

第二段階 筏

木材・竹材を多数並べて束ねたもの

第三段階 割船（独木船・丸木船）

一本の木材をくりぬき空洞にしたもの。①割竹形 ②鯉節形 ③折衷形 ④箱形舟の原始的形態とも言える。

第四段階 皮船

木や動物の皮で造った舟

第五段階 縫合船

幾つかの材を縄などで結び合せて造った縫合船

第六段階 構造船

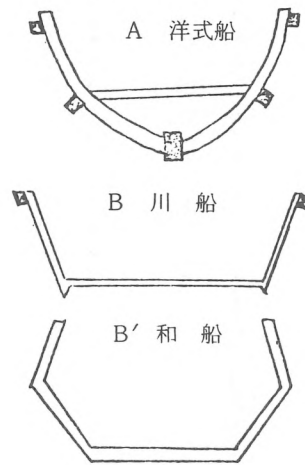
釘づけにして作ったのが構造船

このほかに洋船と和船の構造上の基礎の相違点は次のとおりである。

A、洋船は波に対するローリングからの復原力の回復と推進力に注意が払うため底が尖っている。

B、和船は川瀬等で重い荷を運ぶための浮力と急流に対する水の抵抗を考え平底である。

原 図 1
洋船と和船の違い



(二) 古代の造船技術

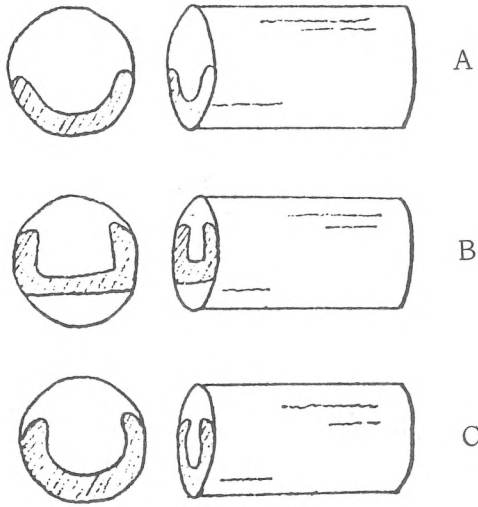
1. 木割法

古代の舟独木船の原材料は数少ない出土例から分類すると、大林太良編「船」によってもわかるように縄文時代カヤ・イヌガヤが多く、弥生時代クス・スギが多く、古墳時代にクス・マツとなっている。

クスについては関西の方が自生に適しているため関東では類例が少ない。その代り杉が圧倒的に多くなっている。

原 図 2

木割り法



そこで造船上最も注意を払われるのは原料の耐用年数（寿命）の問題であるため、木の中心部分の赤味（杉の場合）を多く使うように配慮され、白味の部分は腐蝕しやすいので嫌われる。
 木の寿命はその木の年輪数だけのもつといわれ、百年の原木で造った船は百年は耐えられると言われている。木割は現在でも造船には赤味板を使用するため原木をB型にさき、白味を除き赤味を一寸〜一寸五分に割いて使用するのが常識となっている。そこで木割の具体的法は次のとおりである。

原木を中央から従割りにして原材の表皮をそのまま船底にし、割った面を上から割り船体をつくる半円形、三ヶ月形。（A）

原木の上下の白味（シタラ）部を切り落し、一面を舟底とし反対面を割り船体とする。凹字形で舟底は平らである。岩手県大船戸市大船戸町マルタ舟、秋田県男鹿市戸賀湾丸木舟。大阪市北区天神橋北岸出土丸木舟。（B）

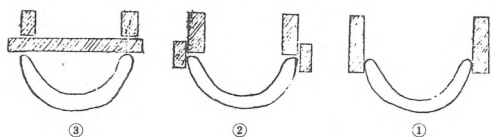
原材の上の白味三分の一を切り落し船主と船尾の立ち上りのところに原木の芯が残る。千葉県ゴープケ沼出土独木舟、埼玉郡和土村国出土独木舟、茨城県真壁郡大宝村大宝沼出土丸木舟。（C）

2. 船の形式

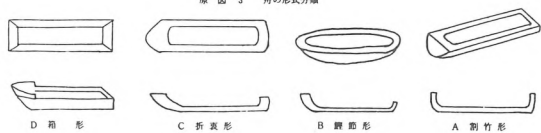
独木舟の形態には次のように分類できよう。

A 割 竹 形 原木を半分に割き前後端を切り取り底部はおおむ

原 図 4 縫合船模式図



原 図 3 舟の形式分類



(半円形)

ね原木のまま上部の面から刳りぬいて船体をつくる。

B 鯉節形
(半円形)

原木を割いて前後端を削って細く尖らせ水の抵抗を少なくして波切りができるように配慮されその形が鯉節に似ているところから名付けられ、千葉県畑町出土(PL2) 埼玉県入間郡芳野村中老出土(PL11)

C 折衷形
(角形)

船首が尖って鯉節形である。この形が独木舟に最も多い例である。出土例埼玉県南埼玉郡和土村村国(PL4)

D 箱形

船首・船尾が尖らず平面形が長方形の箱形をしている。出土例埼玉県大宮市膝子出土(PL10a) 千葉県山武郡横芝町於幾栗山川左岸(PL10a)

縫合船
模式図

古墳時代になると優れた鉄製工具が発達し造船技術と革新してきて、独木舟の舷側に更に板を継ぎ足すことが可能になり、更に板の形は原木に制約されずに心ずしも一枚板である必要はなくなり船首や船尾の反りをだすことも容易になってきたようである。

三 川船の種類と特徴

わが国の川船の歴史を考える場合、その川のもつ風土や上流、中流、下流、川の水量、川中、流れの速さ、その他種々の条件により船の種類や名称、積載量もそれぞれ違ってくる。

例えば高瀬船の場合、京都の高瀬川を通運する高瀬船「拾遺都名所図―高瀬川を曳き上る高瀬船―」と、葛飾北斎「富嶽三十六景―利根川水域の大型高瀬船―」① 赤松宗旦著「利根川図志・巻六、息州明神船

中より正面を見る図―高瀬船―②では和名類聚抄に高瀬舟③船形が違うのである。

注 ①須藤利一編 船 法政大学出版局、一九七四・七・三〇 P 314～315

②赤松宗旦 柳田国男校訂 利根川図志・昭和四七年四月二〇日 岩波書店 P 352～353

③江戸時代舟と航路の歴史 横倉辰次著 雄山閣 昭和四六年六月一〇日 P 111

本項では全国の河川、池沼の和船の種類を論究することは論外であるため特に利根川の川船と池沼の船、水害に備えての揚舟、患水田地帯の田舟を中心に論究したい。

まず、舟の種類と特徴について記すると次のとおりである。

①高瀬舟（別名上州高瀬）

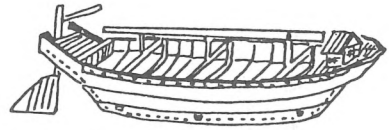
利根川上流平塚河岸から中流一帯、江戸川関宿から両国・荒川中流川越から両国までの上りは米・麦・雑穀・生糸・綿・薪・炭・木材等運び、下りには塩・魚・肥桶・肥料・日用品・その他を運搬する。最も大型の船で船首と船尾が高く平底のため米八〇〇俵から九〇〇俵、舟子六人も乗る大型のものも銚子港から利根川を関宿まで上り、そこから江戸川を下って江戸へ出たのである。

舟の長さ三丈一・二尺～八丈九尺（九・六〇～二六・七〇メートル）
巾七・八尺～一丈七尺（二・一〇～四・八〇メートル）

東京市史 港湾篇 第三 一九二五年

原 図 5

高瀬船



高瀬舟の超大型 長サ八丈九尺(二六・七〇メートル) 巾一丈七尺(五・一〇メートル)

高瀬舟の中型 長サ六丈(一八・〇〇メートル) 巾九・五尺(二・八五メートル)

(一八〇石積―四五〇俵)

注 江戸時代舟と航路の歴史 横倉辰二 P111 長サ十間五尋(八丈五尺―二五・五メートル) 巾一丈二

・三尺(三・六―三・九〇メートル)

② 房丁高瀬舟

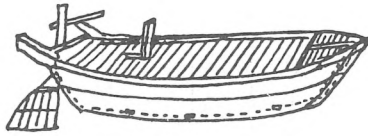
利根川中下流一帯と鬼怒川、思川、渡良瀬川下流で主として薪・粗朶・岩舟石・葛生石・篠竹・葦等を江戸へ運搬する舟

東京市史稿―市街篇「高瀬房丁―是ハ高瀬舟同造の小振ほうてう船(注・房丁高瀬船)としてゐる。

舟の長さ 四丈三・四尺(一二・九〇メートル) 巾八・九尺(二・四〇―二・七三メートル)

東京市史 港湾篇 第三 一九二九年

③ 房丁(ボウチョウ)



原 図 6
房丁高瀬

主として下利根川・江戸川一帯で運航され、船の大型なものに房丁と舳にセイジがあり、三畳から四畳の船頭の起居する部屋があり中央に囲炉裏がある。

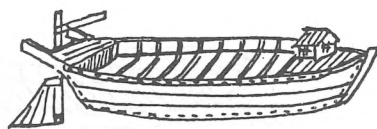
米は八〇俵―一〇〇俵を積むことができる。下流の房丁は舳が尖っている。

『利根川図志』には「百俵積以下をボウテフと言う。急事の備なり舟子一人を以てす。」

船の長さ、四丈二尺〜四丈八尺（一一・四〜一四・五四メートル） 巾八尺〜九尺（二・四〇〜二・七三メートル） 深さ四尺（一一・二メートル）

原 図 7

房 丁



④ 部賀船（上川船）

主として巴波川^{うずま}・思川・渡良瀬川の中小河川を栃木まで上った。部屋から上流は浅瀬が多く曳船によって運び、荷物を積んで乙女河岸、部屋河岸または古河河岸まで運び、房丁船や高瀬船に荷を積みかえる。米は約五〇俵を積むやや小型の船であるが、大型のものは江戸まで行くものもあったようである。船の名称は栃木県下都賀郡部屋のと都賀の賀をとってこの地方の小中河川を利用した。この地方の特産の護岸用石材・粗朶・葦麦・雑穀類を江戸へ運ぶ船でセイジや天井板は張っていないのが特色である。舳が丸く鼻面が平らである。利根川中流ではセイジを附した房丁のことをベカ（部賀）といっている例もある。（千代田村誌）

江戸行上り船の荷は米麦・材木・かいろ灰・麻・菅笠・鹿沼の建具等。

江戸よりの帰り船の荷は肥料・塩・砂糖・食物・瀬戸物・乾物・反物類。

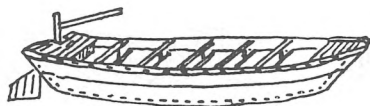
船の長さ 八尋四尺五寸（一三・三五メートル） 一尋は五尺（一・五一メートル）

巾八尺六寸（二・二八メートル） 深サ二尺四寸（〇・七二メートル）

明治四二年九月二日 坂巻万吉より平柳波五郎宛請取証（千代田村誌二・河川交通P 827）

原 図 8

部 賀 船

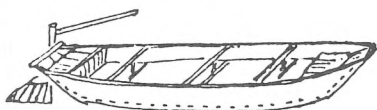


ル)

船の長さ 四丈一尺二二尺 (一一・三〇 ~ 一二・六〇メートル) 巾七尺八尺 (二・一〇 ~ 二・四〇メートル)

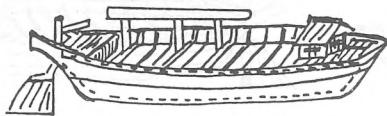
原 図 11

小鷓飼船



原 図 10

似 締 船



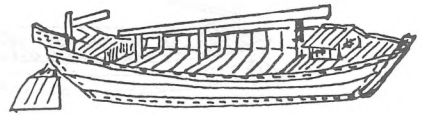
⑦ 小鷓飼船

ル)

主として利根川上流の荷を積んで五料河岸まで運ぶ小型の船で、船足が早く急流にも堪えられる。巾の狭い細身で長い形をしたもの。
船の長さ 三丈二四丈五尺 (九・一六・二メートル) 巾八尺一丈一尺 (二・四〇 ~ 三・三〇メートル)

原 図 9

締 船



⑤ 締船 (上州締)

主として上利根川の荷物を五料河岸か平塚河岸まで運び、大型の高瀬船に荷を積み替える。積荷は二〇石 (米五〇〇俵)
舟の長さ 五丈一・二尺八丈 (一五・三〇メートル ~ 二四・〇メートル) 巾一丈三尺四尺 (三・九〇 ~ 四・二〇メートル)

⑥ 似締船

⑧ 茶船 (十石船)

元船が遡航する利根川中下流・荒川・江戸川等で集荷したものを元船に運んだり、元船からの荷を河岸まで運ぶ船で一般的には十石船として親しまれている。

船の長さ 二丈五・六尺〜四丈二尺 (七・五〇〜一二・六〇メートル) 巾七尺〜一丈 (二・一〇〜三・〇〇メートル)

⑨ 房丁茶船

利根川下流の銚子〜佐原辺で大型元船 (東廻り船一五〇〇石舟・千石舟) へ荷を運んだり元船からの荷を河岸まで運ぶ。
船の長さ 三丈一尺〜三丈六尺 (九・三〇〜一〇・八〇メートル) 巾六尺〜七尺 (一・八〇〜二・一〇メートル)

⑩ 不動舟 (役人舟)

⑪ 御同勢動舟

⑫ 御屋形舟



舟の長さ
〃 巾

不詳

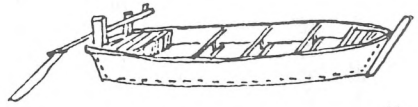
塩谷正邦氏蔵「川俣関所本陣文書」による。

御屋形舟

船の長さ 五間半〜六間 (一〇・五〇〜一〇・八〇メートル) 巾五尺五寸〜六寸 (一・六五〜一・六八) 深さ一尺五寸 (〇・四五メートル) 注 根岸徳次郎氏談 (板倉町板倉 舟大工)

原 図 12

小伝馬船



⑬ 荷 船

八石積

一二石積

一三石積

六〇石積

(二〇俵)

(三〇俵)

(三二・五俵)

(一五〇俵)

一〇〇石積

一二〇石積

(二五〇)

(三〇〇俵)

羽生市史 上巻

三節河川交通

六七〇頁

⑭ 小伝馬船

舟の長さ 巾は不詳

羽生市史

上巻

三節河川交通

七七〇頁

⑮ 歩行渡船

利根川、渡良瀬川等で人を乗せて対岸まで運ぶ舟で一般的に渡船という。

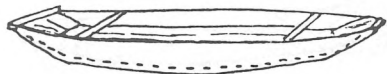
船の長さ 二丈二尺 (六・六〇メートル)

巾 三尺七寸 (一・一一メートル)

文政八年九月 千代田村誌・築比地家文書

原 図 15

漁 舟

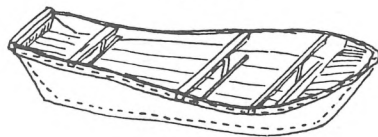


小型 長さ二間半 巾三尺

利根川の漁舟の方が幾分細身でハヤの形をしてつくる。先端が尖っているものと先平のものがある。
船の長さ 三間半 (二丈一尺) 六・三〇メートル 巾四尺 (一・二〇メートル)

原 図 14

馬 渡 船



①7 漁 船

四疋立 長さ巾不詳 天保十一年三月海老瀬村 市沢家文書
鯀なまの頭形をしたように造る。

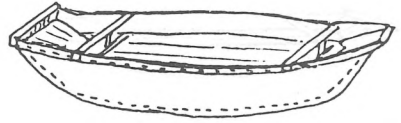
三疋立 長さ二丈七尺八寸 (三・三四メートル) 巾七尺二寸 (二・一六メートル)
文政八年九月 千代田村誌 築比地家文書

①6 馬渡船

渡船 (渡良瀬川除川北原河岸)
全身 八・五五メートル 外巾一・六〇メートル 内巾一・四三メートル 深さ〇・三四メートル (宮田茂実測)

原 図 16

砂利採取舟
(作業舟)



⑱ 砂利採取船

長さ七間(四丈二尺) 一二・六〇メートル 巾一丈(三・〇〇メートル) 深さ一尺六寸(〇・四八メートル)

⑲ 沼舟 (板倉舟・城沼舟・日向舟・三林舟)

主として邑楽館林地方の沼沢地で漁労したり藻取りに使用する船。
池沼や川の性質により微妙なところで造船上の工法を異にしていることに注目すべきであろう。

長さ三間半(六・三〇メートル) 巾三尺〇四尺 深さ一尺二寸〇三寸(〇・三二メートル)

⑳ 揚舟 (水害時用) 板倉町浮戸 川田栄蔵

馬舟 (水害の時牛馬と穀物を安全な場所、水塚・高台等に移す時に利用する)

長さ六・三一メートル 巾一・三二メートル 板の厚さ〇・〇九メートル、深さ

〇・三五メートル

原 図 17

揚舟(馬舟)



原 図 18

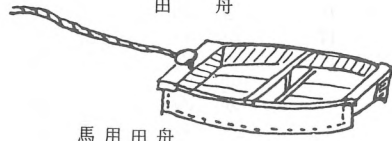
揚舟(一般用)



揚舟 (水害時の人命救助・連絡・舟刈り等に使用する。平時には藻取りをする場合もある)

原 図 19

田 舟



馬用田舟



人力用田舟

長さ六・二八メートル 巾一・〇二メートル 深さ〇・三二メートル 板厚さ
〇・〇九メートル

② 田 舟

三尺 (〇・九〇メートル)

三尺五寸 (一・〇五メートル)

四尺 (一・二〇メートル)

四尺五寸 (一・三五メートル)

田刈り、稲束を稲架へ架ける時と
稲架から乾いたのを取る時に使用する。

五尺 (一・五〇メートル)
六尺 (一・八〇メートル)

湿用の稲架の稲束を馬や牛に二隻を引か
せて運ぶ時に使用する。

深さ (〇・一六〇・二五メートル)

巾 (〇・六〇〇・八〇メートル)

二、川船の造船技術

(一) 古文書にみる造船仕様

1. 高瀬船

文政元年寅 越名村
「御船新造御注文書并御触之留」 佐野市史資料篇2
名主 与惣

覚

一、老冊 高瀬舟并三通ひ小船共新造仕様注文書

一、式通 入札認様下書

右は来卯年右三艘通ひ小船共新造被仰付候、古船御払ニ相成候間其旨相心得、新たニ望者有之候ハ、入札相認メ、来月九日四ツ半時迄無遅刻、御役所江持参遣し可申旨町在共ニ不洩様相触可申事

一、御他領ものニ而も 御領分者ニ而も慥成請人有之上は少も不苦候間 心当りえものも有之候ハ、其向々ら通達有之、入札為致候相計らひ相心得 前々之通り相触 尤入札望人有無之儀来月九日可申出之候

寅十一月廿日

御役所

堀米町

尤伏町

大栗村

富士村

斐川村

越名村

右町在名主江

右は早々順達之上 留村より須藤久三郎方法指戻し可申候 以上

挽おろし壱寸五分

新造注文書

一、高瀬船三艘并二通ひ小船壹艘 地杉造り

鋪長 拾壹尋式尺五寸

但し 壹尋五尺ツゝ 壹ノ間かり

船梁下ニ而

一、同巾 九尺六寸 但し とうの中墨ニ而九尺壹寸余

同巾 九尺式寸 表三ッけんより壹大船面ニ而候

三ッけん 巾四尺九寸 船面高 壹尺式寸 但 何れも見合

同巾 七尺壹寸 友三ッけんより壹丈目水面ニ而

三ッけん 巾三尺八寸 水面高式尺 但何れも見合

惣丈ケ長 拾四尋式尺五寸 老尋五尺ツヽ

立間 四丈七尺 但 せいし表船梁外面より友あま船梁外面迄

一、同老丈老尺五寸 但 せいし表船梁外面より白楽三ッけん迄 但 見合

同老丈四尺 但 友まわり船梁外面よりもき迄 但 見合

上口広老丈四尺 但 老ノ間かり船梁ニ而小べり外のり

同老丈老尺 せいし表船梁外面ニ而見合

同九尺八寸 友あま船梁外面ニ而但見合

棚高サ 三尺五寸位 但 とうの中墨ニ而小べり渡面迄

小べり巾渡面 老尺

表立 長老丈老尺五寸

友立 長五尺五寸余

出来目老丈五寸

出来目五尺

せいし 老丈老尺余 船梁迄の外のり

右は老艘前寸法 但し 五枚かきあおり作り

通ひ小船

惣丈 白染より友風返し迄 式丈九尺六寸

表の立 四尺三寸 友の立 式尺引 敷とうニ而式尺三寸

上口広とうニ而 四尺 小へり外のり立 深サとうニ而壹尺式寸余

棚板拾四丈 巾七八寸

但し 根棚板巾八寸式枚目より五枚目迄 巾七寸 厚壹寸五分

敷板拾四尺 巾七寸 厚 壹寸五分

表立 巾八九寸挽おろし厚式寸

友立 巾八九寸 但し 包板なしニ而 挽おろし厚式寸

波除板 巾九寸挽おろし厚壹寸八分

一、外へり出来目 なけし見付 巾九寸 上ば六寸 下ば四寸

但し沓本木ニ而沓継ニ而も 式継ニ而も木目に可寄

一、同小へり出来目 なけし見合 六寸五分 上は五寸 下は沓寸五分
但し三ッ四ッ継ニ而も

一、内うてかさね木 七寸角

一、外うて小へり 沓本木ニ而 はがす

一、せいし内なけし 巾内小へりニ可順ス

厚 沓寸七分

但し 張出し迄打

一、とう船梁沓尺角 但せり木長三尺 巾沓尺 厚三寸五分

一、船梁瀬六寸角 かり船梁艘ニ式挺ツ、有之細也
但しせいし船沓艘ニ式挺ツ、七寸角

一、友表小船 四寸五分角 五寸五分角

一、地そうこう 四寸角 但少も丸みなし

但 常式之外間々地そうほう沓艘ニ沓挺ツ、あり

一、友表板子 巾七寸 厚壹寸貳分

一、せん板 三ヶ月戸留ふた 巾七八寸 厚壹寸三分

一、とうのあま八寸角 貳ツ割 長サ一丈

一、床寄船梁ふん懸けならしなけ入 三寸角

一、せいし同あま長 壹丈

但三寸六寸すかひ 四寸五分角

一、友あま 六寸角

一、表あま 五寸角 貳ツ割

一、はさみ長 壹大七尺 巾九寸 厚口元方ニ而 五寸角 末方ニ而 三寸五分
但し 少之丸ミ付ハ用ゆへし

一、梶下さん 六寸角 貳ツ割 ^(棧)さん八七寸角

一、羽板 巾六寸 七寸 厚壹寸

一、せいし家根裏板なかし 板巾六八寸 厚壹寸
但 少シ之白夕付は可用

一、同中板子 巾六七寸 厚七分

一、押入かこひ 中しきり 巾七八寸 厚八分

但し けむ出し箱 ふち板押入 家根ハ式枚ふき 外ニ長三尺 巾八寸 内そき合 ふき板入戸 三分半
板棧壹寸式分ニ式分ト八分ニ式寸 上棧式寸ニ壹寸六分敷井(居) 巾四寸 厚式寸 此外八九寸ニ板疊寄せ敷居あり

一、上棟巾四寸五分ニ式寸 下棟巾六寸ニ四寸

一、せいし之内ねた巾四寸ニ式寸五分

一、張出しとうのなけ入長五尺 巾三寸五分ニ式寸式分

一、張出しせいし口なけ入 巾五寸五分ニ式寸五分

一、張出し式ヶ所立柄長 六尺五寸 巾三寸式分ニ壹寸六分

一、張出し式ヶ所之ふち并ニさな留壹寸式分角

一、張出し板 式ヶ所共ニ長 式尺四寸 巾六七寸ニ 厚八分

一、あばら巾三寸 厚式寸四分 壱枚ニ五拾式挺ツ、

一、龜甲 巾五寸 厚三寸 大長三尺六寸 巾二寸 長壱尺 小長九寸 せいし口中六寸

一、板子持 拾八本 四寸角 少し丸ミ付

一、半戸板巾 七八寸 下ふき五分板 上ふき八分板 さん(棧) 壱寸式分 壱寸八分

但 長三尺 白ふき合ふき板入

一、上下かこひ戸 巾八寸 厚三分半 板さん壱寸式分 壱寸六分 ないらさん八分ニ壱寸六分

一、筒だき 長八尺五寸 巾八寸 厚頭七寸下式寸

一、とう道板 但上前方 杉板

板巾三寸以上 厚壱分半より式分程 長六寸板三分一 長七八寸 板三分一 長九寸板三分一ニ而致スヘシ

軒口は式通ふき 内壱通長三寸五分 厚四分板ニ而ふくへし 板足八九分 頭三寸 鉄釘シメ 三年竹釘打交 釘間五分位 但し

表ノあまきわ 白そき合 ぶき板下ふきニ入

一、軒ふち 壱寸六分ニ壱寸八寸

一、へつすい板 壱寸三分 巾六七八寸

外のり長式尺三寸 横巾内のり壱尺四寸五分 高さ壱尺五寸

一、あか取 三ツ

一、小船板 拾四尺 壹寸貳分板

但し上棚ト 小べり長三間貳尺 地そうこう巾三寸 厚貳寸 船梁巾五寸 厚貳寸五分 三挺ツ、

右杉木之分

但し 棚板友表立板せん板波除半戸すかいとろ道 同板留蓋のあませいし前後あまる。船梁式挺ツ、敷ニ而式分上り板軒ふち三ヶ
月戸 右之分白夕(杉の白味)なし 赤身作り余木之分ハ少し之かすり白夕有之候而も用捨致ス。

一、白染出木目 巾六寸 厚三寸五分 但中継キ

一、筒長八尺五寸 巾壹尺 厚四寸 大地そうこう 巾壹尺貳分 厚五寸

一、身木頭八寸角 下内壹尺余 下厚三寸五分

一、やり車 四寸角物ニ而

右之分槻木

一、友表すり木元口ニ而 壹寸貳分角

但し梶羽板向并ニせいし廻りこもすり打べし

一、柱屋取車類 廻り 壱尺三寸と壱尺壱寸位

右之分櫪之木

一、せいし口戸引地そうこう 六寸角 四寸角

一、同所 内地そうこう

一、梶柄長壱丈四尺 廻り壱尺五六寸

右之分栗

一、松床木長五尺貳寸 巾壱尺 厚九寸

但 白松ニ而

右之林木之外 ねこ木 せん杯之類 小もの品々入用可有

一、上荷釘 揚さし釘 亀甲釘 あばら釘 外打釘とも壱本三四匁 揚さしハ板壱板三拾本ツゝ 根棚は式板目 板ハ式通り二打 あくら壱挺ニ外打式本ツゝ 立板落釘梶さん半釘は壱本ニ而拾匁 同釘間六寸位 但シ敷棚 厚壱寸五分 板釘間五寸五分位 壱枚 廿五本打積り

一、かま釘 小落釘壱本五六匁 但シ一かまニ式本ツゝ打

一、根付壺本拾四匁 根棚壺枚ニ式拾五本打釘間五寸五分

但シ 波除留ふた上棟床寄せふんかけあま友表登せん板 伝馬船梁其外品々可入白棗小つなき等壺本拾五六匁

一、小平釘・小根付釘壺本八匁・根棚かまく二打・小船釘同断・いかえ頭は壺本拾匁

一、さつは釘三四匁 小船の分は少しかるく

一、小へり釘壺本 六七拾匁 釘間壺尺式寸 筒たきせり綱くり船梁あまニ内外小へり其外所々 可用から之小へり下タは釘壺本廿五匁

一、船梁揚さし釘・身木附釘・壺本六拾匁 とうの分七拾匁

一、打抜かすかひ壺本 百式拾匁ツゝ とうの分八同六拾匁

但し 船梁壺挺式本打 とうの分四本ツゝ打

一、すり釘 四匁

一、筒針壺本百匁 いなつま釘 壺本 式百匁

一、根付釘・落釘・壺本七八匁 小船之分

一、銅板壺枚九拾匁 但シ船張口もき表立廻りは壺枚百目ツゝ

但シ有合中壱寸八分 船梁ノ登リ立板之方江張出シ 下九寸位 中七寸位 上壱尺二寸位 棚板之方ハ釘之入頭ノ間 三分程明ケ 友ノ登 友表けはくろ表ハ五寸二 壱寸式分 友四寸ニ壱寸式分位 友立通り釘頭可張せいし通り箱ふち等不残 半肩板ハ中壱寸式分半戸裾通り江も張べし 同軒ふち江も銅壱板式ツ切ニテ張 せいし内あばらかけ壱艘ニ四丁ツゝ 水遣ひ巾三尺 下り三尺 其外前後の釘頭江三四丁ツゝ張下ル水遣ひ 下根棚と式枚目板釘頭張御極印一明せいし表 あま両眠家根板上ニ銅板壱板半通り

張り下ケハ せいし家根裏板銅板棟迄張ル。

上棟ヲ両方こけしの方江三寸程ツゝ張下ケル とう船梁せり合目有金張ルヘシ

友表立同はくろ可張 表ハ立 板之方四寸五分程張上り立 わき通り船梁下迄三寸五分張上ル 友ハ立板之方江式寸五分程張上ル 立わき通り 船梁下迄三寸五分張上ル 此外四ヶ所之あま頭可張銅板巾壱寸ハ切りあて亀甲之通り棚板江張掛リベシ 其外船出来方ニ而張所可有之小船印形表立廻りはくち可張へつすい上ふち通り可張

一、鋳釘 大八分 但 鋳間壱寸二分

但シ 船梁同友之もき表廻り道金ハ壱寸鋳打 せいし廻り同板ハけし鋳打

一、中五寸釘足三寸釘 押入せいしの棚

但シ 半戸壱本ニ中五寸釘百本打 下ふきハ三寸釘 かこひ戸ハ式寸釘

一、五拾式 大小くわん 大差渡し三寸拾式小船之分共 小差渡し式寸

此外床乗打釘六挺五分角 長四寸五分 廻り壱寸三分

一、式拾七 坪付 式寸之 わかさ鉄

一、九ツ 錠なみさほ

一、六挺 筒掛り打釘 長六寸 巾式寸三分ニ六ケ分

一、上之槓はた其外 (塔) たふ木

一、棚板敷板友表立板内外小へり木船梁之打替重立木品三艘分 越名河岸江持出し大見分相濟候上ニ而 大工川船方御役所ニ訴候様致し 右訴之節并ニ御極印請候節共請届人出府致し諸事埒合致可申候事

件之外手間扶持小遣ひ茶入用共ニ

右注文書と見合いたし前格之通諸事廉抹無之様ニ相心得 石船之通り念入造立可致候 書面之趣万一落候事有之候とも 船付候儀は入札金高之内ニ而可致候

売船ニは色々仕方ゆるかせも有之候得とも左様成事一功無之 隋分細工ニ念入差図次第第二可致候

板其外木品悪敷分并ニ鉄物目軽きけ取替可申候 材木かな物共ニ細工所江持寄せ見分を受候上万事遣ひ可申候 請負申付候ハつ材木早速相調 板類は挽立テからし可申候 重様棚遣ひ不申渡ニも悪敷分は遣ひ申間敷候 勿論敷干上りを赤身之中板計用ひ可申候 落札候得は慥成請人入候 差入注文ニ不聞江所に有之候ハつ 幾度も申出能々承り可申候

板材木大見分之以後けつりしらけ候上 申分出来候は木類ニ不限打付候共 取はなし取替事ニ候間其旨相心得諸品致吟味相調指出し可申候事

文政元寅十一月 (一八一八年)

(一) 新造高瀬船の値段 (羽生市史上卷第三節河川交通六八〇頁)

新造高瀬船金子之事

一、新造高瀬船 壹艘

此代金 七拾四兩也

内金五兩 当四月中

内金五兩 当六月十四日

内金五兩 当六月廿日

内金五兩 当八月五日

金式拾兩也相渡ス

内金三拾五兩也新造出来引替相渡ス

内金五兩也 右新造御極印奉頂載 我川岸江着船之砌急度相渡儀定

引金拾兩也

右者前書之通 新造高瀬船出来仕 世話人中慥ニ請取申処実正也 但シ残金拾兩之儀者世話人引請 来ル卯三月晦日限り 急度返済可ト仕候 万一其御節金子出来兼候ハハ世話人共持来候船之内 貴殿御望之船壹艘相渡可ト申候 其節少茂相違仕間敷 依レ之加印一札入置申候所 仍而如レ件

文政元年寅十一月 武州播羅郡葛和田村

(一八一八年)

船主 藤七

上州邑楽郡川又村

世話人 七五郎

同州同郡同村

世話人 林平

同州同郡同村

世話人 音五郎

武州埼玉郡菟蔵河岸世話人喜右衛門殿

上州邑楽郡川又村船大工仁次郎殿

武州埼玉郡上羽丹生村元ノ源兵衛殿

(三) 部賀船新造仕様と値段 (千代田村誌 二河川交通八二六頁)

部賀一叟仕用証

記

一、敷長及幅 但シ 八尋四尺五寸 深二尺四寸 幅八尺六寸 内赤アツ 耳板一寸四分通シ

一、立板 但シ 厚二寸 赤味

一、梶木板 但シ 厚一寸五分通シ

欠損不明

一、内子部利 但シ下り四寸 渡面内ズレ入幅一尺

一、中船梁 但シ（欠損不明）

一、友船梁 但シ（欠損不明）

一、清地口船梁 但シ厚四寸五分角 幅五寸

一、仮り船梁 但シ四五分角

一、大神宮梁 但シ四寸 四寸五分角

一、津々 但シ厚五寸 幅二尺

一、地低 但シ厚四寸五分 幅九寸

一、立者 但シ四五分角

一、中ハサミ 但シ厚三寸 幅八寸五分

一、利根木 但シ三十丁 四寸角

一、亀アバラ 但シ厚一寸八分

一、友表張切 但シ厚一寸四分 赤味

一、小ツナギ 但シ四五分角

一、清地 但シ三枚根戸羽 家根三枚ブキ 戸廻り付キ

一、内ズレ 但シ厚一寸五分 幅四寸 サナ板付キ 地木惣赤身之事

銅板張所

一、内通り内羽黒 亀廻りアバラ下惣コウシ

一、清地及役アバラ総コウシ外カマカルタ友表

一、羽黒 スレ下根戸羽ち里 屋根はり（以下欠損不明）
せじ浪よけ廻り

舟張間口内（以下欠損不明）

釘之部

一、落シ釘一本ニ付キ一二匁 根付釘一本ニ付（欠損不明）

一、十四匁サツバサンヤ通常品上ザシ長七寸賀ぢ（梶）赤味

惣計金四百円也

但シ 下船金百六拾参円也

右之通り見積候也

但シ 進水式金拾円ニテ水上渡シ之事

明治四十式年九月二日

（一九〇九年）

坂 卷 万 吉

（船大工 栗橋町の人）

収入印紙
三 銭

平 柳 波五郎殿

九月四日 内金五拾円也 正ニ請取候也

拾貳月廿七日 残金参百七拾七円也

合計金四百式拾七円也 正ニ請取候也

収入印紙
三 銭

四 利根川渡船に関する古文書 (千代田村築比地義一家文書)

渡船御尋ニ付奉書上候

当村渡船之儀者中山道鴻巣宿より行田町通り上州邑楽郡同新田郡江 往来の人馬前々ち赤岩村葛和田村両村より日々一人ツツ船頭式人差出シ渡船仕来り申候。御武家様方御出家方ハ無銭ニ而相渡シ、百姓商人より船賃壹人ニ付拾六文ツツ、馬一疋ニ付廿四文ツツ取之、近村ノ者トモハ扱敷少々ツツ請取之渡船仕候。

右船御役永御運上等差上候義無之候、然ル処、文化五辰年十一月川船御役人様方御出役之節、右渡船書出シ候処鑑札式板被下置候年々川船御役所ニ而御書替被仰付候右始末。今般御尋ニ付奉書上候処少モ相違無御座候。

一、右馬渡船 壹艘 長式丈七尺八寸(八・三四メートル) 横七尺二寸(二・一六メートル) 但シ馬三疋立

一、歩行者渡船壹艘 長式丈式寸(六・〇六メートル) 横三尺七寸(一・一一メートル)

右船丈尺寸之儀奉書上候処相違無御座候

一、右船新規造建仕候節ハ村方一統ニ而造建仕候 渡守給金之儀ハ壹ヶ年ニ金五両ツツ壹人江差出申候ニ而 渡船仕来申候。尤右渡船場ノ儀ハ当村赤岩村両村持ニ而 船之儀モ赤岩ニモ当村通り鑑札式枚有之候、從而渡船取斗方之儀ハ両村同様ニ御座候 右者御尋ニ付書面之通奉書上候処相違無御座候 以上

武州播羅郡葛和田村

文政八酉年九月
(一八二五年)

名主 仙右衛門

組頭 甚兵衛

百姓代 惣右衛門

清水御出役

加藤孫兵衛様

(五) 渡良瀬川渡船新規(馬渡船) 値段(海老瀬 市沢勲家文書)

天保十一庚子年

当子春本郷渡船新規打立割合取立張

三月廿三日

海老瀬村世話人 与惣次

左伝

新蔵

彦兵衛

天保十一子年十一月割合

(一八四〇年)

新規馬船 壹艘 但シ四疋立

此金三両壹分貳朱

内壹朱利足 六左衛門

壹分利足 頼母子邑

式分

金四両三朱也

惣軒数貳百五拾九軒

一軒ニ付

永五拾四文七分七厘

此錢 三百七拾八文ツツ

三、現在の利根水系に残る船大工

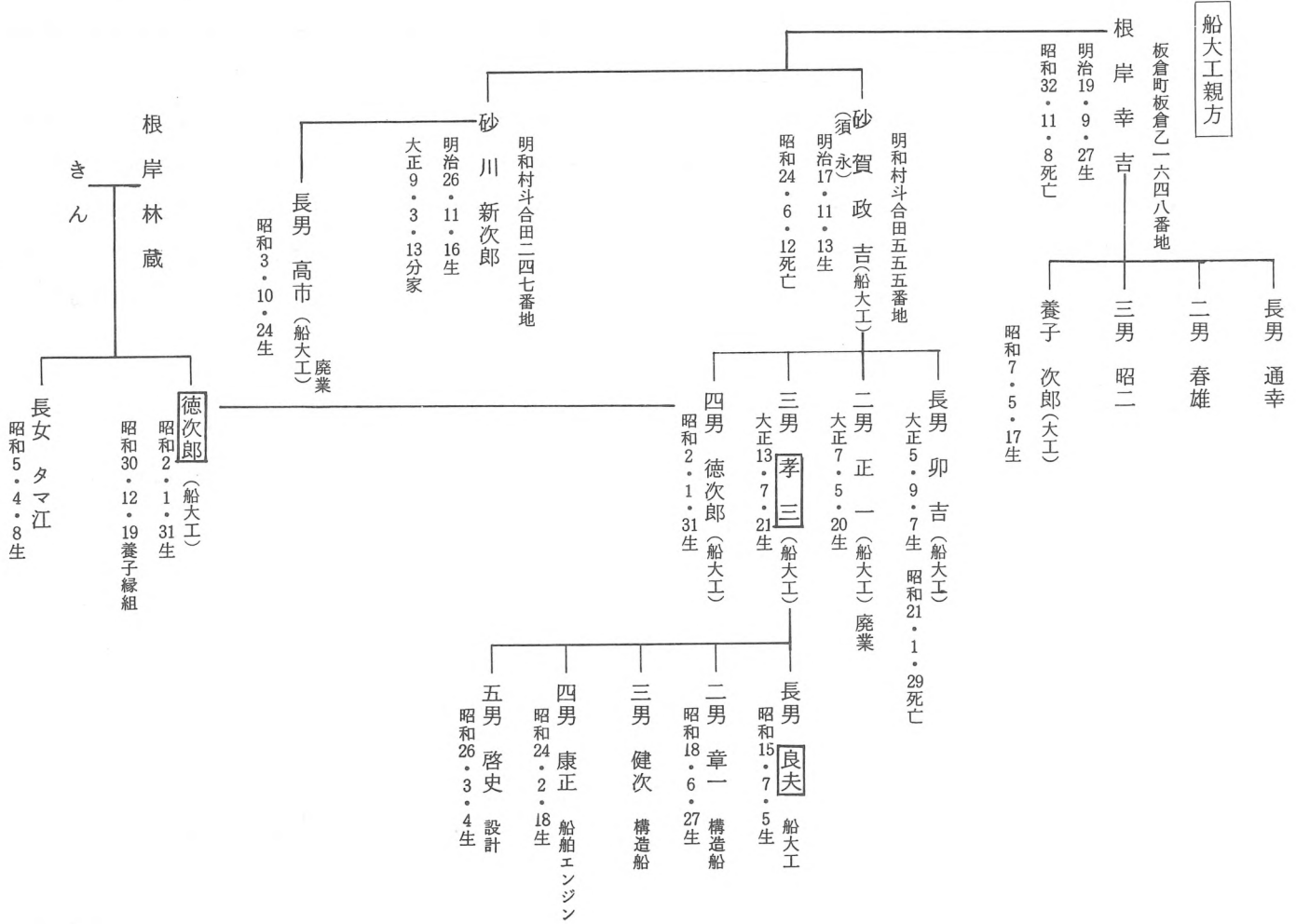
(一) 船大工の系譜

現在利根川水系で和船を造る船大工はほとんど絶無に近い状況であったが、今回の調査で明和村斗合田五五五番地 砂賀孝三 長男の良夫氏と孝三氏の弟で板倉町板倉六九二番地 根岸徳次郎氏の三人が健在で現在でも造船をしていることが発見できた。

この船大工の系譜は板倉町板倉字稲荷木一六四八番地 根岸豊吉の三男幸吉が邑築、館林地方の船大工棟梁（親方）と言われ名人の誉が高かった。そこへ、明和村斗合田砂賀政吉、同弟新次郎が弟子入りをし船大工として後に独立し、砂賀兄弟でこの地方の造船はほとんど一手に引受けていた。

終戦後は政吉の子供達により引継がれ現在まで船大工をやっているのは三男の孝三氏とその子良夫氏の二人である。

弟の新次郎は分家したが船大工の仕事は本家政吉と共同で行っていた。長男の高市氏も船大工として継いだが、昭和四十年代のプラスチックの普及により和船の注文が少なくなり現在は休業している。



砂賀造船所

現住所 邑楽郡明和村大字斗合田五五五番地

船大工 須永孝三

大正十三年七月二十一日生(五十四才)

現職 株式会社砂賀造船所 代表取締役社長

現住所 右と同じ

船大工 須永良夫(孝三長男)

昭和十五年七月五日生(三十八才)

現職 株式会社砂賀造船所専務

技術習得に関する職歴

孝三氏は船大工須永政吉、妻てつの中に三男として生まれ、二人の兄と一人の弟とも名人と言われた父政吉より小学校を卒業した昭和十五年春より指導を受け和船造りに入った。この年は館林市城沼の屋形舟とボートの修理と新造船で翌昭和十六年三月末まで従事。四月二日に徴用があり五月二十二日、横須賀海軍工廠に入り身分は海軍軍属二等工員として配属され船大工・穿孔・鉦打・填隙・水圧試験・特殊潜航艇・魚雷艇を造っている。ここで海洋用船舶の技法を修得している。

昭和十九年徴用角除され同年九月二十五日久里浜海軍工作学校へ入校し八ヶ月間は駆逐艦に乗り南太平洋で戦斗に参加、昭和二十年八月末帰還した。長男卯吉・二男正一も戦地より帰還し父政吉と兄弟四人で和船造りを始めた。この頃は敗戦後のヤミ景気農家が新造船を作り利根川からヤミ米を積んで東京まで運び、帰りは肥料を持ってくるため需用が多くて造りまにあわなかった。

昭和二十一年一月二十九日長男卯吉が子供四人を残して死亡し、続いて昭和二十四年六月十二日大黒柱の父政吉が脳出血で死亡した

ため一家が路頭に迷う結果となってしまった。

昭和二十二年九月十五日の大洪水で邑楽郡東部・埼玉県北川辺町等は水害による被害甚大となり船の新造が昭和二十五年頃まで続いた。

しかしお客は父政吉の船大工の腕を見込んで船の注文をしに来たが、父の死後は二十四・五才の若者に船を造らせてくれる人は少なかった。注文する側も自分や家族の生命や財産を洪水時には舟一艘に託すわけであるから、若僧には安心して頼めないというところが本音であったかも知れない。

昭和二十八年手漕ぎボート造りを本格的にし中禅寺湖と榛名湖へ納入し、昭和二十九〜三十四年頃までトウハツのモーターボート付が通船用としてよく売れ、二十艘（全長十メートル）を建造し東京湾で使用された。

昭和四十八年、白鳥一号、白鳥二号を竣工 昭和四十年「榛名亭」観光船を竣工 昭和四十二年湖畔亭、榛名湖のボートを全部引受けて修理・新造。

昭和四十年代、造船する場合に免許が必要となり、この段階で多くの船大工は造船を断念しざるをえなくなり、他方プラスチック船（合成樹脂船）の普及により耐用年数の短い木造船より、プラスチック製の船が多くレジャー等に使用されてきたことも見逃せない変革の一つであつたろう。

昭和五十年には須永造船所を設立し株式会社にして関東海運局より

小型造船業登録証

関東海運局長

昭和五十年四月一日

関 木造一七号 昭和五十年四月一日

許可

許可を受け木造船部門の他にプラスチック合板船部門と船舶用エンジン部門を加えて発足し、現在はプラスチック合板船部門が経営の主流を占めている。年に投網船（利根川等）五〜六艘、長漕の観光船四〜五艘程度しか作っていない。

建造費用

屋形船 長さ一〇メートル 定員三〇名 一五〇万円工程（舟三五〜三六人手間、小屋三人手間）

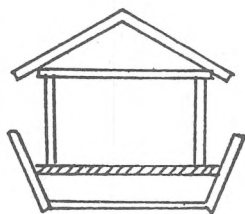
観光船 長さ八・一一メートル 巾一・二三メートル 一〇五万円 工程六〇人手間

揚 船 一船用 七人手間 七〇万円

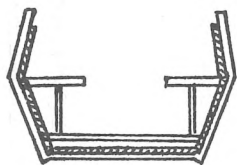
馬船用 九人手間 九〇万円

渡 船 一二〇万円〜一三〇万円也 工程三五人〜四十人手間

飯野河岸・斗合田河岸・大久保河岸・飯積河岸・千津井河岸・赤岩河岸の渡船は須永造船所で作ったもの、昔は千津井、江口、梅原河岸の渡船は埼玉県中条の船大工が作ったものである。



屋形船



観光船

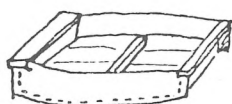
田船 八千円〜二万円也 工程 一人〜八人手間

船板は八分（二・四cm）船釘を使用する。種類は六種類

人用……三尺、三尺五寸 四尺、四尺五寸船板は五分板が多い。

馬用……五尺、六尺、船板は八分板

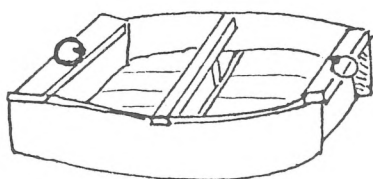
原 図 21 田 舟 の 工 法



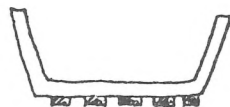
人用田舟



舟大工の工法



馬用田舟



大工の工法

昭和三十年代は湿田が多く耕地整理作業が進まなかったため田船の需用が多く一年に七〇隻は売れた。

田船（六尺×三尺五寸）が一人で一隻あげられないと一人前の船大工とは言われない。

沼地の舟の造舟心得

日向舟（多々良沼）

箱船の形をし冬水を割ってハズ漁をするように横底側に帯がつけられている。今は栃木県下都賀郡新波の舟大工が作っている。

城沼舟

巾を広目に作る。城沼は水が死んでいて、水が重いので舟の進みがおそい。主として魚具（ウケ・シバ等）やノロを取って畑の肥料として入れる。深いので棹は使わないでカイを使う。

三林舟（近藤沼）

城沼と板倉舟の中間で特徴は薄い。

板倉舟

先端と後尾がやや反りあがっているように造る。板倉地方は真菰や藻類が多いところで魚を取ったり、肥料にする藻を取ったりするときに滑りがよいように前後へ進め易く造ってある。

利根川の漁舟は魚のように細身にスマートに丈夫に作る。渡良瀬川の漁舟は揚舟よりやや細身に、丈夫に作る。

造船の具体的事例

荒川、長瀬の観光和船新造

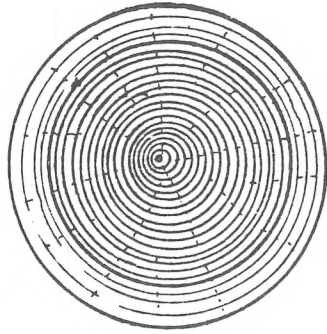
一、船の原材料の選定一

地元の杉（神社か屋敷森の杉の大木）で樹令二〇〇年と三〇〇年の目通り六尺（一・八〇メートル）と八尺（二・四〇メートル）くらいのを直接自分が確かめて買って製材にし、芯の部分の赤味の堅い部分を使い外輪部の白味のある柔い部分は腐触し易いので使わない。

現在は神社森や屋敷森も少なくなったので地元の板倉町大高島字高島山口木材店や、栃木方面から入手し一年と二年は原材料はねせておいて枯らしてから使用する。そうしないと船がくるってしまつて造作しにくい。板の厚みは一寸（三センチ）、巾一尺三寸と一尺五寸（三九と四五センチ）。

二、底部の組み合せと船形とり

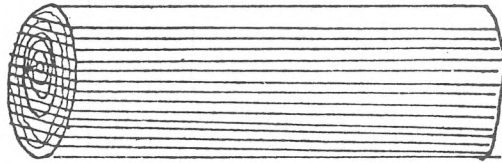
原 図 22 原木の木取り (杉)



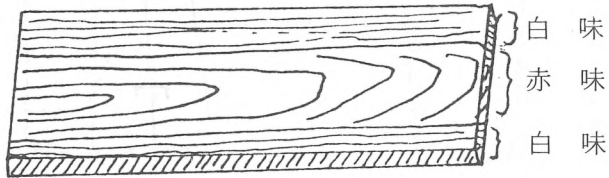
白 味

赤 味

断 面



板 ひ き



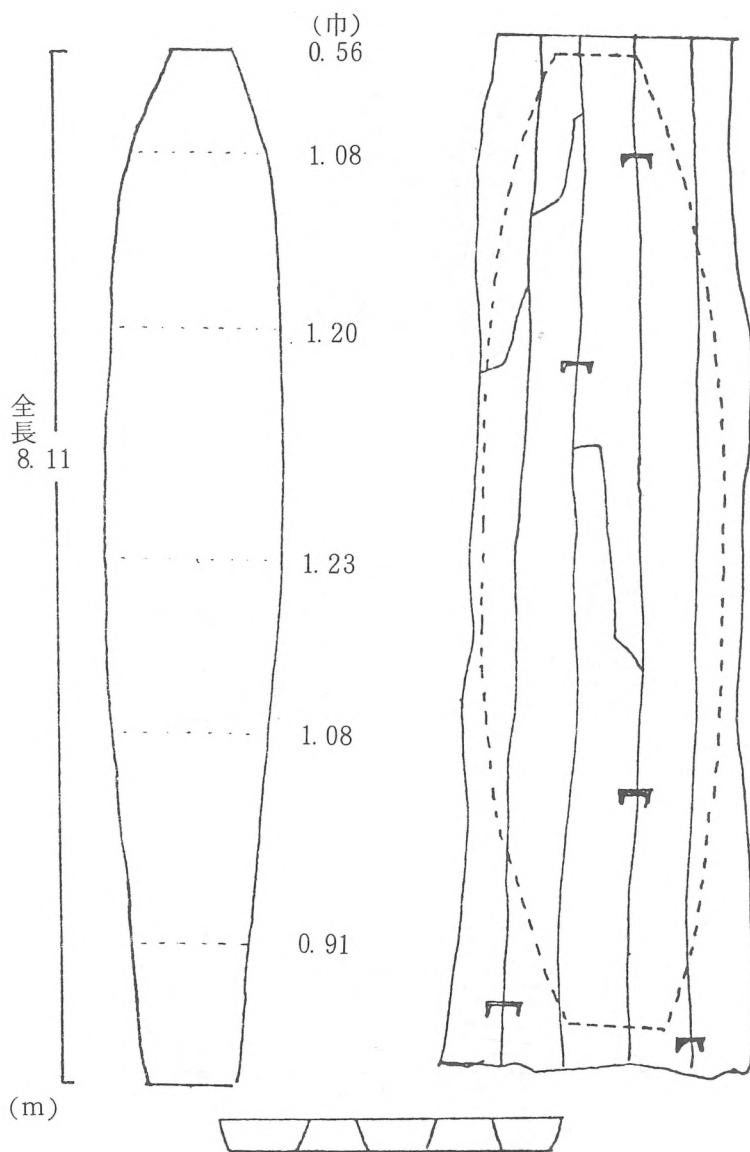
白 味

赤 味

白 味

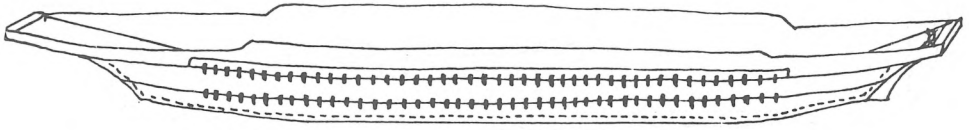
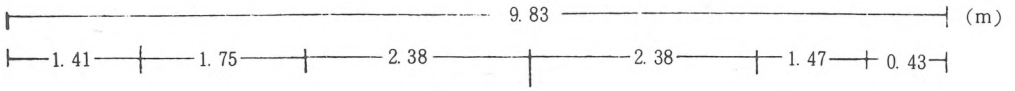
板の厚さ1寸(3センチ)

三、舟底の型どり

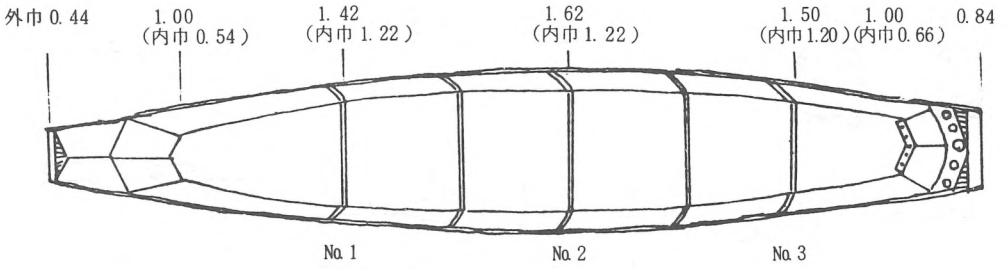


内側は斜めに切る

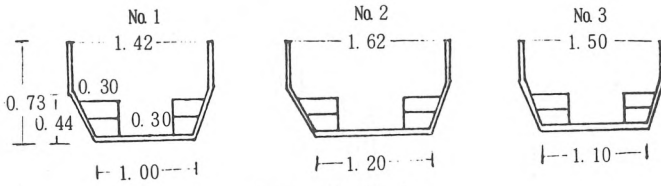
四、川下り観光船見取図



(横 面 見 取 図)



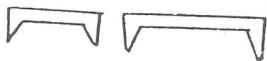
(平 面 見 取 図)



(断 面 図)

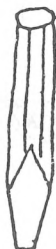
鋸 (カスガイ)

舟の底板をとる時に2つの原木をつぎ合せの時に使う

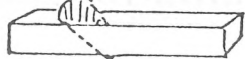


鑽 (タガネ)

船釘を打つ時に使う。



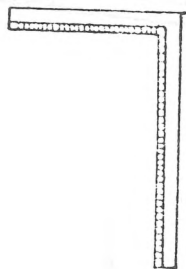
カンナ



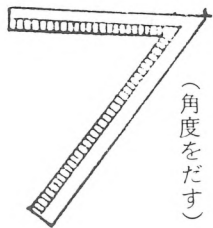
油つぼ



指し金

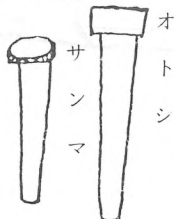


傾角指し金

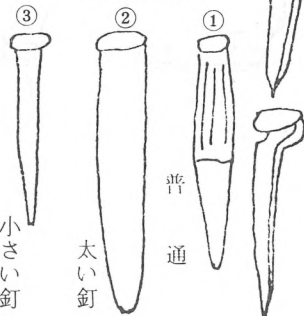


(角度をだす)

舟釘しめ



普通釘しめ



小さい釘

太い釘

普通

舟大工道具の種類

鋸 (ツバ) ノミ

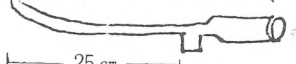
① サンヤツバノミ



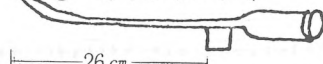
② サツパノミ



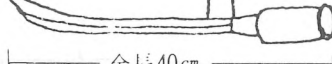
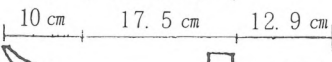
③ オトシツバノミ



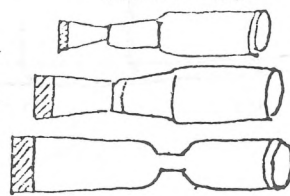
④ オトシツバノミ



⑤ オトシツバノミ

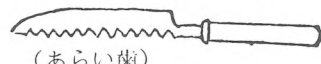


ヤットコ (巻はだつめ)



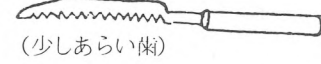
鋸の種類

40 cm ①



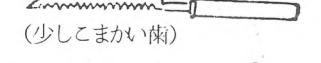
(あらい歯)

40 cm ②



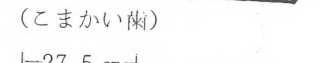
(少しあらい歯)

34 cm ③



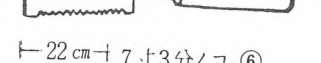
(少しこまかい歯)

34 cm ④

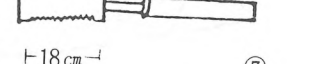


(こまかい歯)

27.5 cm 尺ノコ ⑤



22 cm 7寸3分ノコ ⑥



18 cm ⑦



⑤ ①

⑥ ④

⑦ ⑦

⑦ ⑦

⑦ ⑦

⑦ ⑦

⑦ ⑦

⑦ ⑦

⑦ ⑦

⑦ ⑦

⑦ ⑦

⑦ ⑦

⑦ ⑦

⑦ ⑦

⑦ ⑦

⑦ ⑦

⑦ ⑦

⑦ ⑦

⑦ ⑦

⑦ ⑦

⑦ ⑦

⑦ ⑦

① サンヤクギ
細かいところに使用する。

長さ 8.5 cm
巾 0.6~0.8 cm

② オトシクギ
横板の縫い目をつなぐ

長さ 11 cm
巾 0.8~1.0 cm

③ サツパクギ
舟底と横板をつぎ合わせる

長さ 10 cm
巾 1~1.2 cm

根岸造船

現住所 板倉町大字板倉字川入南六九二番地

船大工 根岸徳次郎

昭和二年一月三十一日生

現職 農業兼業 舟大工

一、技術習得に関する職歴

徳次郎氏は邑楽郡明和村大字斗合田五五五番地、父船大工須永政吉、妻てつの四男として出生し、小学校卒業後父と共に船大工の仕事を手伝った。兄三人が兵隊や徴用でとられたため、昭和二十四年父の死があり、その後兄の孝三と力を合せてずっと船造りを行った。そして昭和三十年十二月十九日根岸林蔵、さんの養子縁組をし長女タマ江と結婚して、現住所で船大工をやっている。

造船経歴については兄の須永孝三と大体同じであるため省略をする。ただ言えることは船大工として名人と言われる父須永政吉から兄弟の中で、一番長期間仕事を習ったため造船技術を忠実に伝承しているようである。

二、造船の心得

板倉船 魚捕り舟専用で棹で漕ぎ舟は軽くできている。舟の形はハヤに似せて造る。長さ三間半（六・三〇メートル）巾二尺五寸〜六寸（〇・七五〜〇・七八メートル）深さ八寸（〇・二四メートル）

城沼舟 魚捕りをしながら沼の泥を吸み取り畑へ持って行って肥料にした。舟の形は鯉のように頭を大きく胴太に作る。長さ三間半（六・三〇メートル）巾二尺六寸〜八寸（〇・七八〜〇・八四メートル）深さ九寸〜一尺（〇・二七〜〇・三〇メ

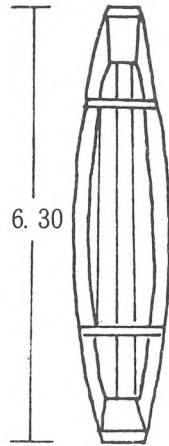
ートル)

日向舟 魚捕りをする舟で反りがなく底部へ帯板を張り氷を割ってハズさしをするに便に造る。長さ三間半〜三間(六・三〇〜五・四〇メートル)巾二寸五寸(〇・七五メートル)深さ九寸(〇・二七メートル)

近藤舟 日向舟と同じ舟形のため省略(記憶違いのようである。)

⑤ 赤麻舟

赤麻沼舟 真菰や葦野のところを漕ぐため丸みをつけ舟首と舟尾を少し高くして造る。長さ三間半(六・三〇メートル)巾三尺八寸〜九寸(〇・八四〜〇・八七メートル)深さ一尺二寸〜三寸(〇・三六〜〇・三九メートル)

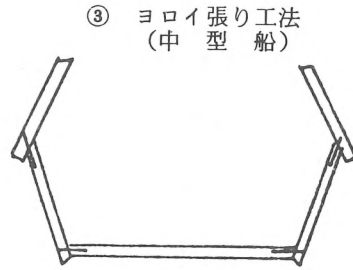
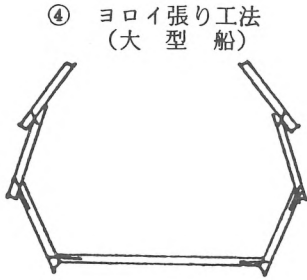
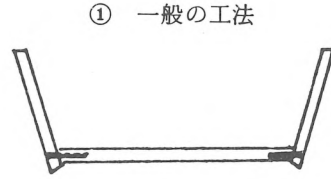
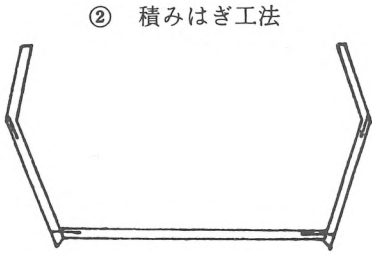


揚舟 長さ三間半(六・三〇メートル)巾三尺〜三尺三寸(〇・

九〇〜〇・九九メートル)馬舟三尺五寸(一・二メートル)深さ一尺一寸〜三寸(〇・三三〜〇・三九メートル)一尺三寸(〇・三九メートル)

利根川舟 長さ五間半〜六間(九・九〇〜一〇・八〇メートル)巾五尺〜五尺五寸(一・五〇〜一・六五メートル)深さ一尺五寸(〇・四五メートル)

屋形船 長さ五間半〜六間(九・九〇〜一〇・八〇メートル)巾五尺五寸〜六尺(一・六五〜一・八〇メートル)深さ一尺五寸(〇・四五メートル)

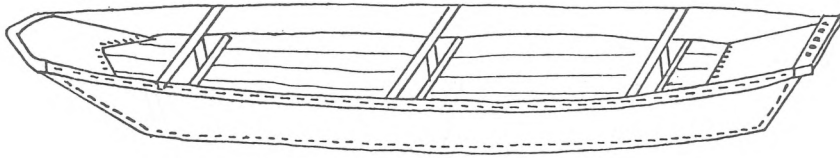


備 考

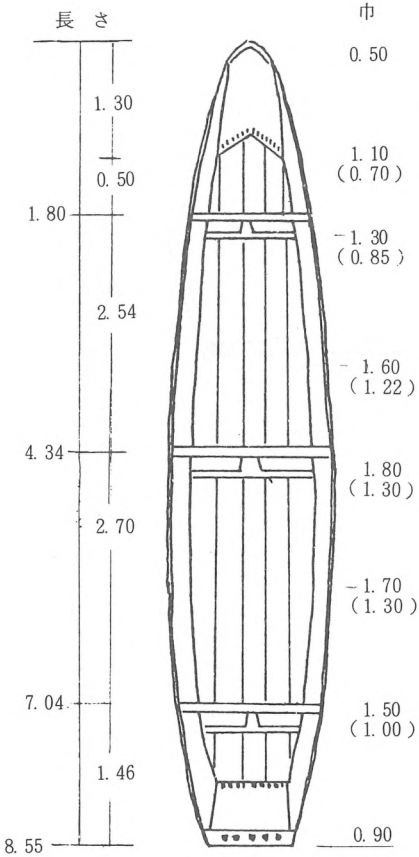
- ① 揚舟、川舟等ごく一般的な舟の造船工法である。
- ② 屋形船、観光船等のやや大きな船の造船工法である。
- ③ 高瀬舟、房丁、部賀舟等の大型船の造船工法である。

(二) 各種和船の実測図

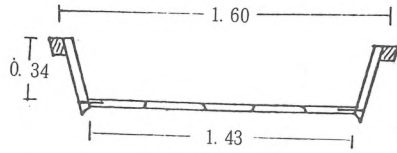
① 渡良瀬川渡舟 (板倉町大字西川北原河岸)



(横 面 図)



(平面見取図) $\frac{1}{600}$

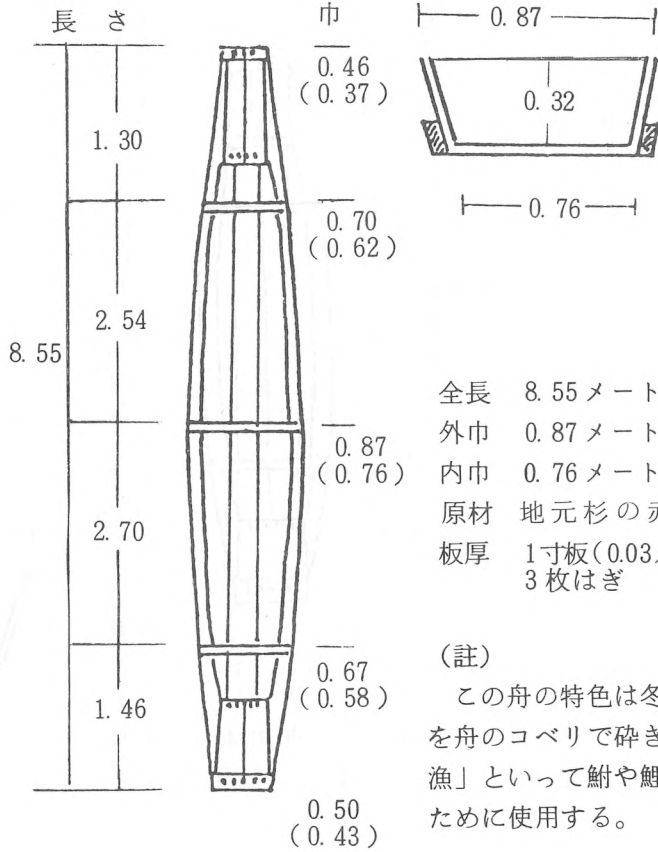
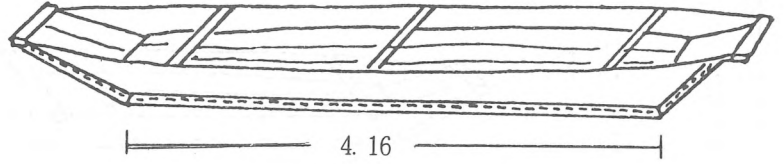


(断面図)

- 全長 8.55メートル
- 外巾 1.60メートル
- 内巾 1.43メートル
- 深さ 0.34メートル
- 底板 5枚張り
- 原材 地元杉赤味
- 厚さ 0.03メートル (1寸板)

② 沼舟

① 日向舟 (多々良沼)



全長 8.55メートル
 外巾 0.87メートル
 内巾 0.76メートル
 原材 地元杉の赤味
 板厚 1寸板(0.03メートル)
 3枚はぎ

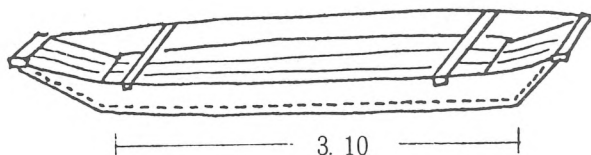
(註) この舟の特色は冬季に氷を舟のコベリで砕き「ハズ漁」といって鮎や鯉を捕るために使用する。

日向舟 (多々良沼)

全長	八・五五メートル	先巾	〇・四六メートル
外巾	〇・八二メートル	後巾	〇・五〇メートル
内巾	〇・七六メートル	深さ	〇・三二メートル

注 主として冬季のスズ漁の時に沼一面に張った薄氷を砕くための特種な舟の造りである。

② 三林舟 (近藤沼)



近藤舟 (三林舟)

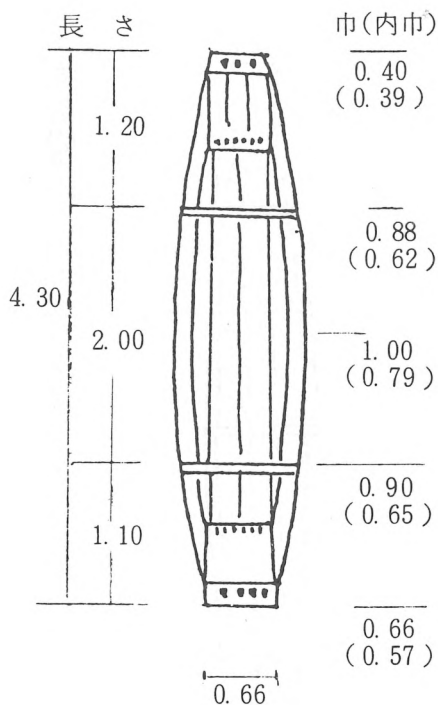
全長 四・三〇メートル
巾 一・〇〇メートル

三枚底板継ぎ

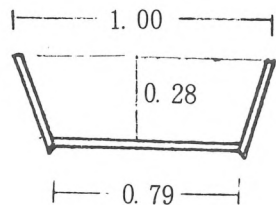
船大工 明和村斗合田二四七番地

砂賀新次郎・高市の作

内巾 〇・七九メートル
深さ 〇・二八メートル



全長 4.30 メートル
巾 1.00 メートル
内巾 0.799 メートル
深さ 0.28 メートル
原材 地元杉の赤味
板厚 1寸板
3枚はぎ



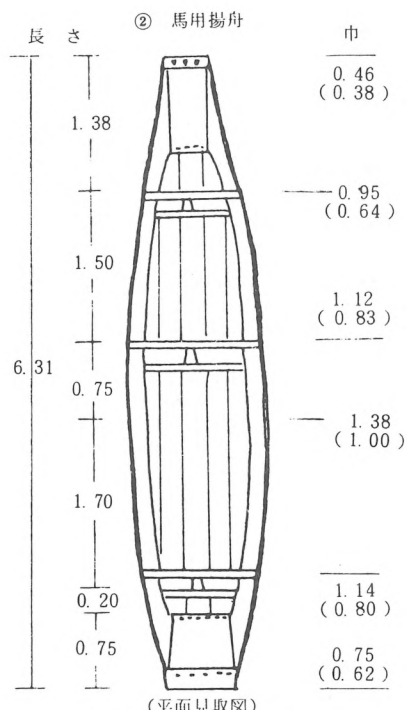
舟大工 明和材斗合田 247
砂賀 高市 作

③ 水害用揚舟

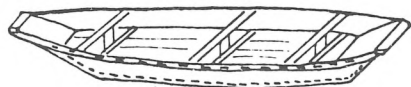
全長 六・二八メートル
 巾 一・〇二メートル
 深さ 〇・三二メートル
 底板三枚継ぎ

馬舟

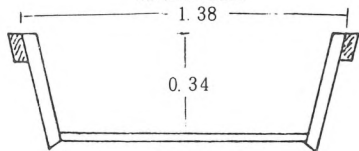
全長 六・三一メートル
 巾 一・三四メートル
 内巾 一・〇〇メートル
 深さ 〇・三四メートル
 底板四枚〜五枚継ぎ



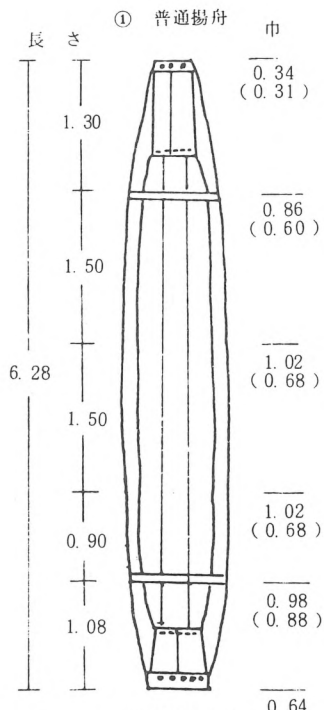
(平面見取図)



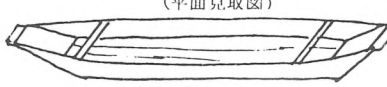
(横面見取図)



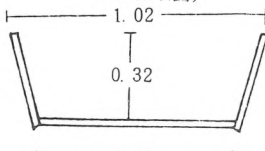
(断面図)



(平面見取図)



(横面見取図)



(断面図)

四、洪水常習圏の舟と生活

水害地住民の生活の知恵

昭和二十二年までは三年に一度は洪水があり、水害に悩まされた邑楽郡地方、とりわけ板倉町周辺では水との長い闘いの歴史の中で生命や財産を守るために種々の工夫をしている。「水塚・揚舟」もその一例である。

水塚 ……水害から人命・家畜・財産・食糧等を守るために、家敷の庭より三〜五メートルの土盛りをした上に納屋または土蔵を作る。母屋の二階の床の高さと、水塚の天場の高さは同じであり、谷田川堤防の高さと同じであることに注目しなければならない。水害時に堤防の高さと水塚の土盛の高さを水盛りしておき、これを壁へ印をしておいて水が引いた時にその高さまで土盛りをするのが一般的である。

水塚は普通一階には麦を下段に積み、水が来ない高さまで積むと米俵をその上に積む。このことは麦は一旦水中に浸っても水が引いてから乾燥させて搗くと普通に食べられる。これと反対に米は一旦水に浸ると後で乾すと胸割れ米となり、悪臭をはなして食べられないからである。

味噌、醤油は遊び縄で樽の首の部分で柱に縛りつけておくと、洪水になると浮力で浮くが他所に流れて行かない。水が退く時に縄を引くと元の位置に戻るので子供でも容易にできる。

二階の部分は家族や近所の水塚のない人々が避難する。衣類や炊事道具、大切な家具等である。

水塚の天場には家畜の牛馬を繫ぐ、牛馬は水中に一日入っていると爪がふやけてしまい重い体重を支えることができずに倒れるので必ず生木へ縛りつけて水の退くのをまつ。

水塚の現存数は板倉町の場合は四二九ヶ所（全体の一三％）

旧西谷田一二四 旧海老瀬八三
旧大箇野一四七 旧伊奈良七五

揚舟の現存数九一二戸 一〇一二艘（全体の三一・四％）

旧西谷田二四五艘 旧海老瀬一九六艘

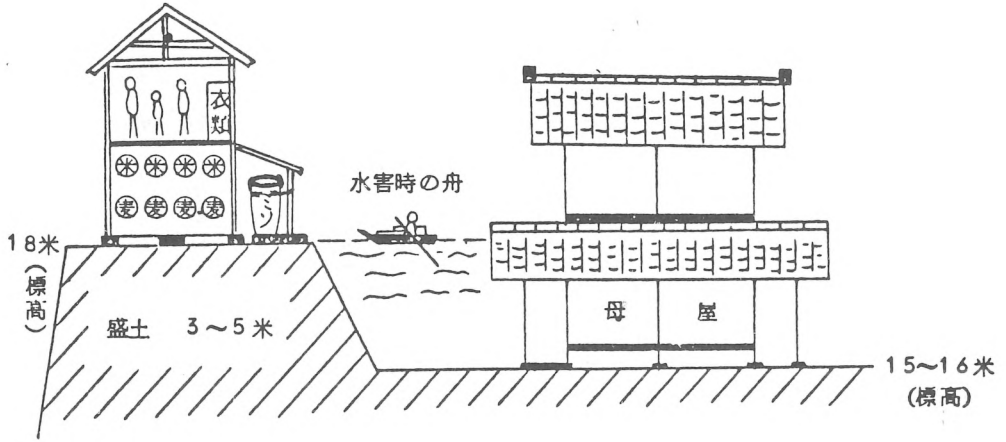
旧大箇野二二六艘 旧伊奈良三四五艘

注

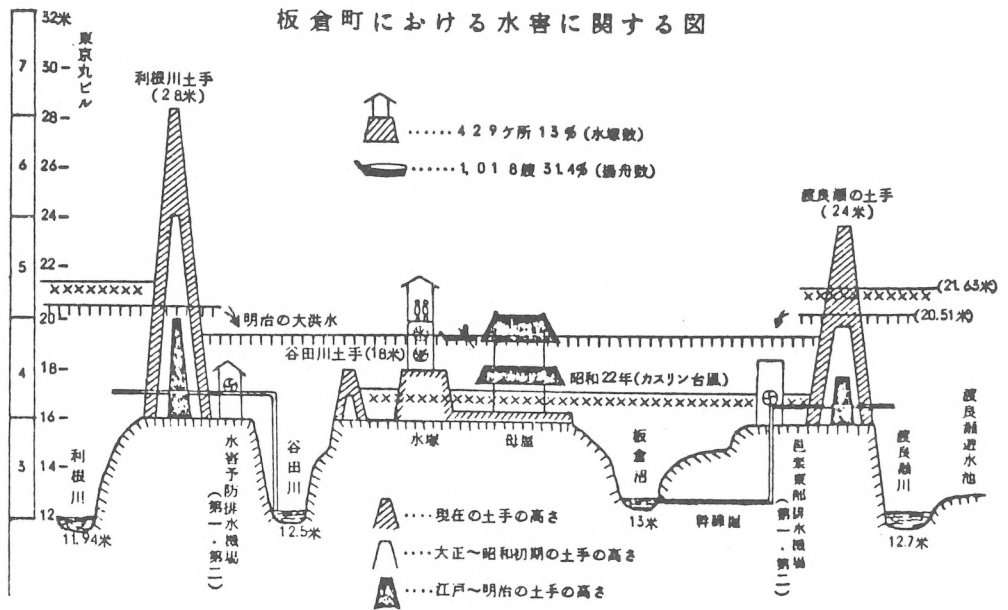
一般的な農家の習俗としては一年分の米を備蓄し水害時に備えている。現在のように上流にダムができ水害の心配もなくなっても古老のいる家では年越しの米を食べている。

揚舟

水害時に人命や家畜、穀物等を避難小屋である水塚へ運んだり、高台へ運んだり、親戚へ水見舞に行ったり、水中の稲を船刈りにしたりする。揚舟には大別すると二種類あり、小型なものは避難や人命救助、連絡等に、大型のものは馬船とも呼び牛馬や穀類を水塚や高台へ運ぶのが一般的である。舟の形は前項で記したので省略する。



堤防の高さの変遷と水位



(宮田原 図作成)

河川改修と農民の努力

文祿四年 榊原康政より利根川堤（大川村仙石〜大箇野村下五ヶまで六里三二丁五〇間、高さ二間〜四間）渡良瀬川堤（渡良瀬村傍

示塚〜海老瀬村間、四里九丁余、高さ二間〜三間）

（註）この時従来の渡良瀬川（大曲、大荷場、離）の流路を西岡、除川、離、海老瀬を経て流れるように変更した。

元和七年 河川改修のため利根川を島地先より栗橋まで新川を掘り利根川の流路を変える。

寛保三年 幕府利根川の根本的改修工事を開始

大正十年 内務省が工費七五〇万円を費して、除川地先より藤岡町まで新川を掘り直接赤沼を経て古河に流路を変更する。

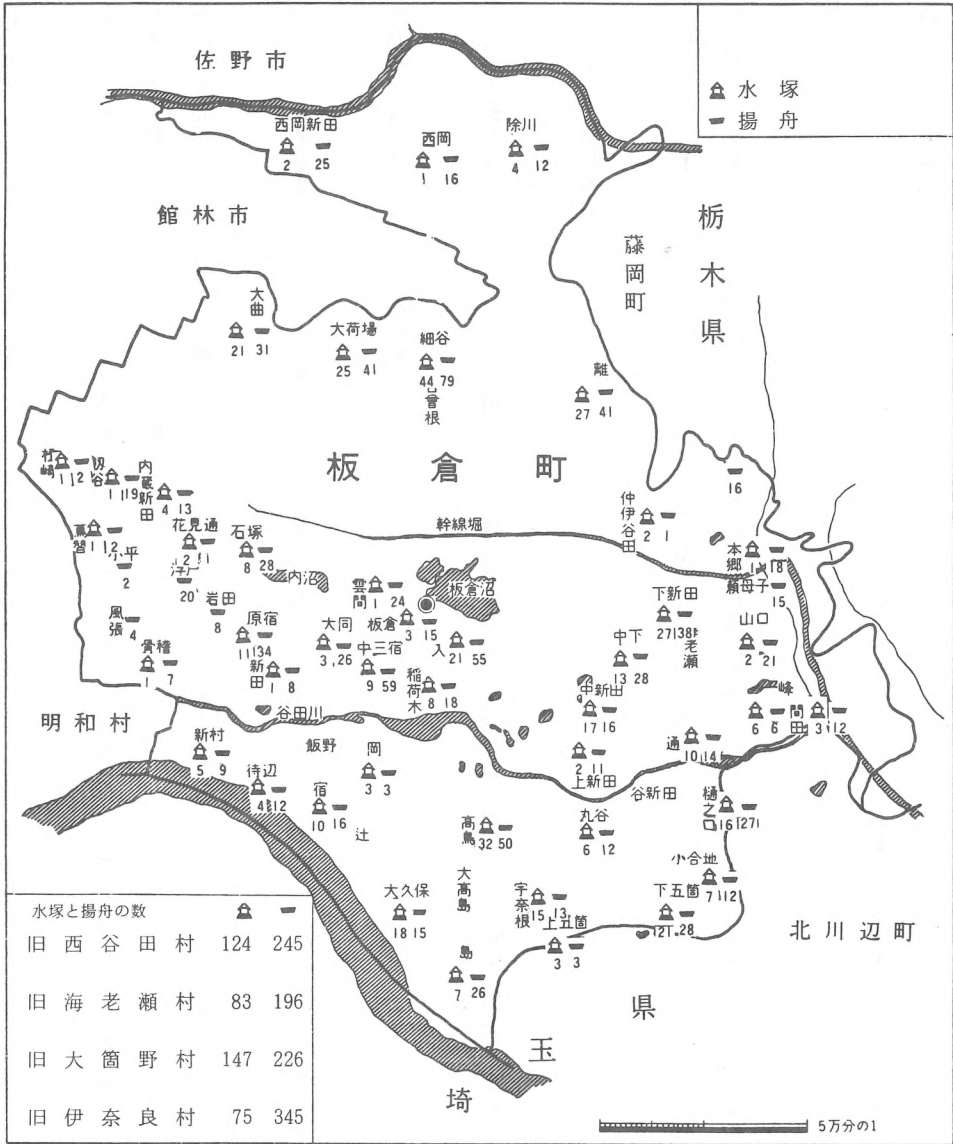
関東大風水害カスリン台風時の被害

昭和二十二年九月十三日〜十五日まで豪雨により、利根、渡良瀬の両河川増水のため氾濫し、十五日午後十一時三〇分、海老瀬字北道祖神地先堤より越水し八十メートル決潰、同日午後十一時五〇分同村本郷地先堤より二〇〇メートル決潰し、泥水は館林市まで達し約四〇日間濁水停滞し農作物皆無。

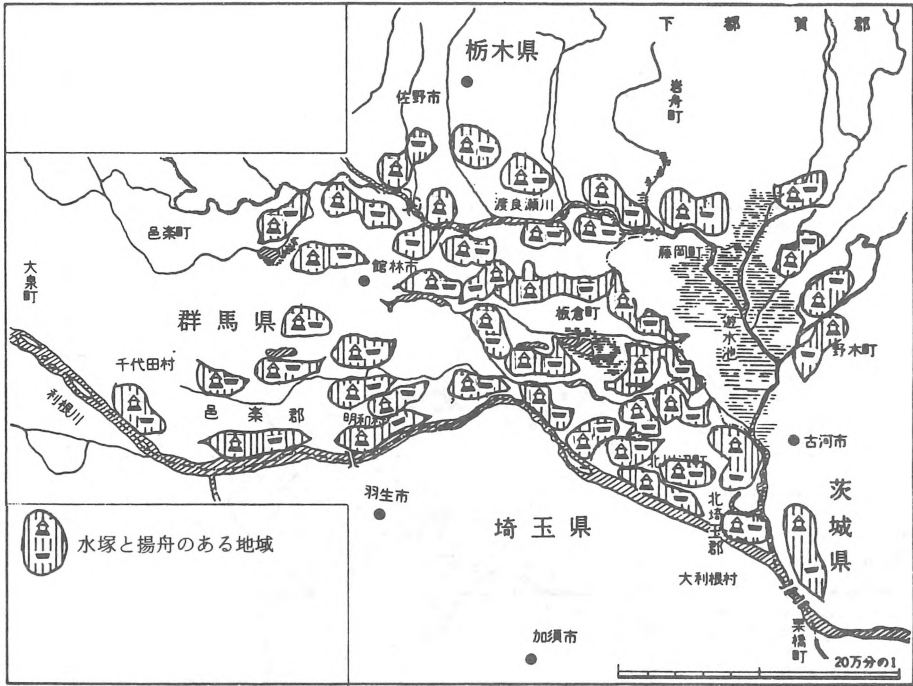
流失家屋二十五戸、住宅以外の家屋十八棟、全潰家屋三十四棟、半潰家屋十六棟、冠水反別、稲一一二町歩、荒廢田畑三十町歩（土砂の堆積又は流失）、床上浸水五四三戸、床下浸水二六六戸、死亡男一人、女三人計四名、重軽傷者五十余名、東武日光線流される（堤防より約四〇メートルのところであった）。

注 水害時には水のでない部落では、水害のあった部落の親戚縁者に水を一斗樽に入れて水見舞を舟で持っていくのが習慣である。

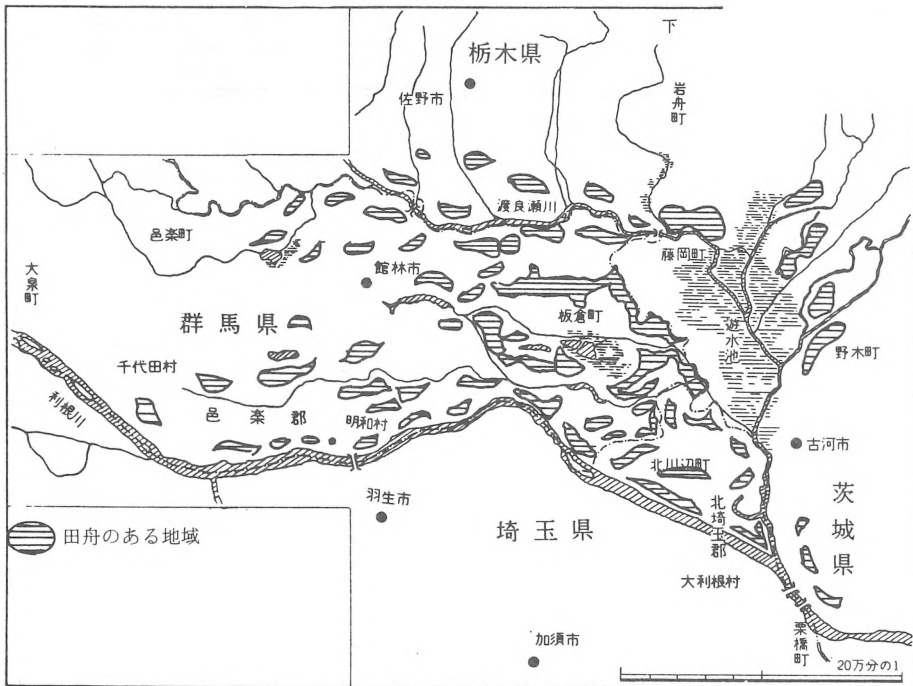
(二)水塚と揚舟の分布図 板倉町の事例



(三)水塚と揚舟のある邑楽・館林地方

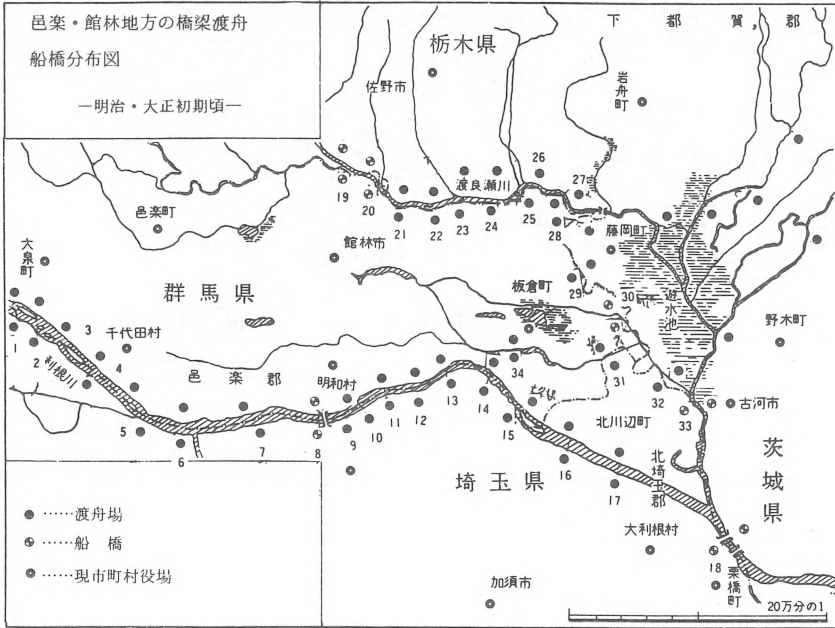


(四)田舟のある板倉と邑楽・館林地方



五、利根川中流河岸の変遷

(一) 邑楽・館林地方の橋梁・渡舟場・河岸一覽図——(明治・大正初期)



利根川水系

- 1 仙石の渡し (大川村仙石―善ヶ島村善ヶ島)
- 2 古海の渡し (大川村古河―大野村)
- 3 舞木の渡し (永楽村舞木―葛和田村葛和田)
- 4 赤岩の渡し (永楽村赤岩―葛和田村葛和田)
- 5 瀬戸井の渡し (富永村瀬戸井―酒巻村酒巻)
- 6 上五箇の渡し (富永村上五箇―下中条村)
- 7 中森の渡し (富永村上中森、下中森―須賀村須賀)
- 8 川俣の船橋 (佐貫村川俣―上新郷村別所)
- 9 梅原上の渡し (梅島村梅原―上川俣村)
- 10 梅原下の渡し (梅島村梅原―本川俣村)
- 11 江口の渡し (千江田村江口―川俣村稲子)
- 12 千津井上の渡し (千江田村千津井―井泉村発戸)
- 13 千津井下の渡し (千江田村千津井―村君村上村君)
- 14 斗合田の渡し (千江田村斗合田―村君村堤)
- 15 飯野の渡し (大箇野村飯野―名村)
- 16 大久保の渡し (大箇野村大久保―大越村前田)
- 17 飯積の渡し (埼玉県北埼玉郡利島村飯積―大越村大越)
- 18 佐波の渡し (利島村細間―佐波村佐波)
- 19 栗橋の舟橋 (茨城県猿島郡新郷村中田―埼玉県北葛飾郡栗橋町)

渡良瀬川水系

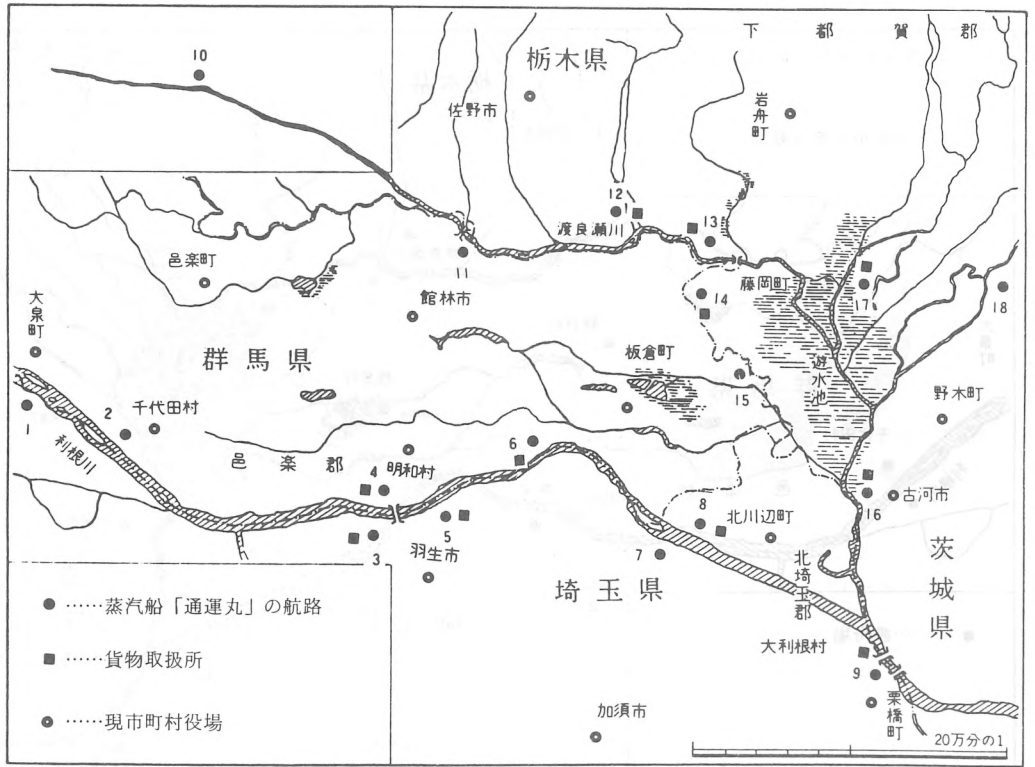
- 19 上早川田舟橋（渡瀬村上早川田―栃木県高橋村）
- 20 下早川田舟橋（渡瀬村下早川田―栃木県船津川村）
- 21 仲ノ渡し（大島村正儀内―栃木県船津川村）
- 22 杉の渡し（大島村北大島―栃木県船津川村下船津川）
- 23 一文渡し（大島村岡里―栃木県界村馬門）
- 24 一文渡し（西谷田村西岡新田―栃木県界村馬門）
- 25 西岡の渡し（西谷田村西岡―栃木県界村高山）
- 26 地原の渡し（西谷田村西岡北原―栃木県三鴨村川沼）
- 27 北尾の渡し（西谷田村除川字北尾―栃木県三鴨村字高取）
- 28 大巻の渡し（西谷田村除川字尾崎―栃木県底谷村）
- 29 離の渡し（西谷田村離―栃木県藤岡町高間）
- 30 海老瀬の船橋（海老瀬村本郷―同村北海老瀬）
- 31 間ノ川の渡し（海老瀬村通り―埼玉県川辺村柳生）
- 32 柏戸の渡し（埼玉県川辺村柏戸―栃木県谷中村下宮）
- 33 古河の船橋（埼玉県川辺村向古河―茨城県古河町）

谷田川水系

- 34 藤ノ木の渡し（伊奈良村板倉字稻荷木―大箇野村飯野字岡）

(二) 国内通運株式会社 蒸汽船「通運丸」の航路と船着場

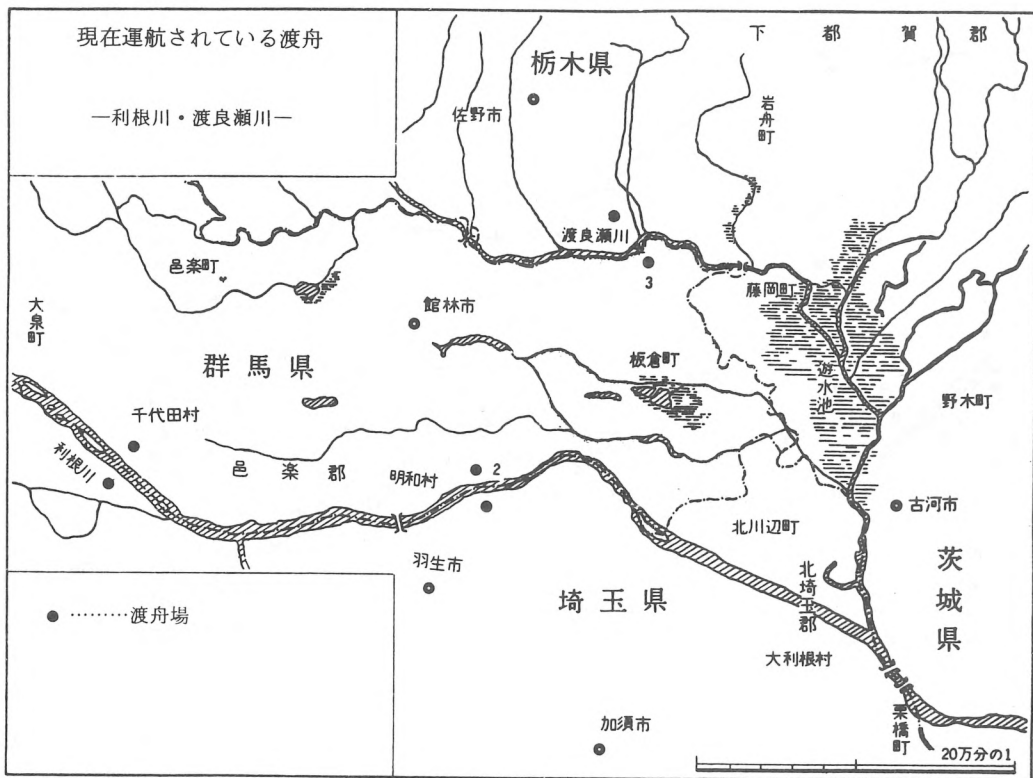
- 1 妻沼 埼玉県薮羅郡妻沼村妻沼
- 2 赤岩 群馬県邑楽郡永楽村赤岩
- 3 別所 埼玉県北埼玉郡上新郷村別所
- 4 川俣 群馬県邑楽郡佐貫村川俣宿
- 5 長宮 埼玉県北埼玉郡川俣村長宮
- 6 斗合田 群馬県邑楽郡千江田村斗合田
- 7 大越 埼玉県北埼玉郡大越村大越
- 8 飯積 埼玉県北埼玉郡利島村飯積
- 9 栗橋 埼玉県北葛飾郡栗橋町
- 10 北猿田 埼玉県足利郡北猿田村
- 11 早川田 群馬県邑楽郡渡瀬村下早川田
- 12 笹良橋 栃木県下都賀郡三鴨村都賀
- 13 高取 栃木県下都賀郡三鴨村甲
- 14 藤岡 栃木県下都賀郡藤岡町底谷
- 15 海老瀬 群馬県邑楽郡海老瀬村本郷
- 16 古河 茨城県猿島郡古河町
- 17 新波 栃木県下都賀郡部屋村新波
- 18 乙女 栃木県下都賀郡間々田町乙女



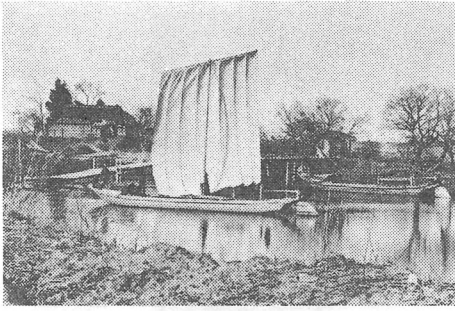
(三) 現存する渡舟場

- 1 赤岩渡し (群馬県邑楽郡千代田村赤岩―埼玉県妻沼町葛和田) 県営
- 2 千津井渡し (群馬県邑楽郡明和村千津井―埼玉県羽生市発戸) 県営
- 3 西岡渡し (群馬県邑楽郡板倉町西岡―栃木県佐野市高山)

△宮田 茂△

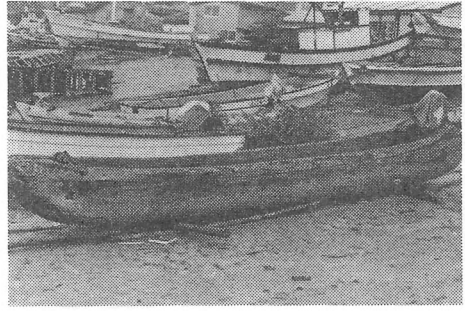


(3)



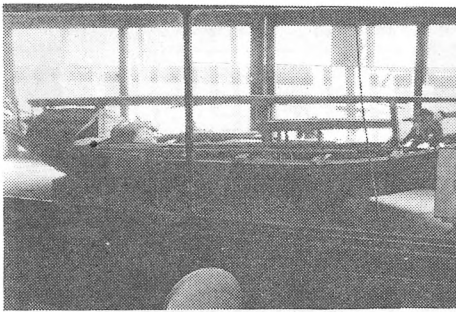
高瀬船の風景

(1)



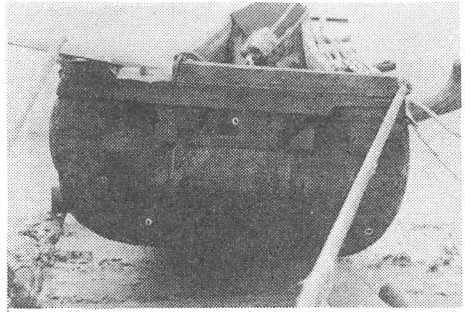
独木舟 秋田県男鹿市戸賀湾

(4)



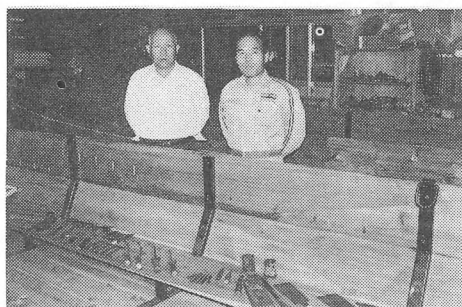
高瀬舟の模型 栃木県藤岡町高取
小曾根氏蔵

(2)



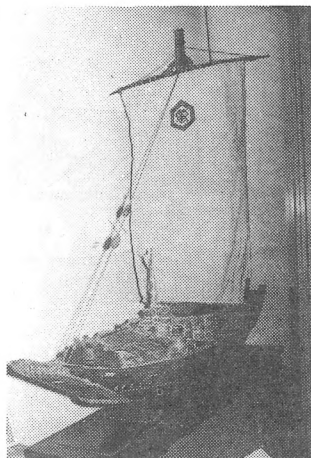
独木舟 後尾の木取り凹字形

(7)



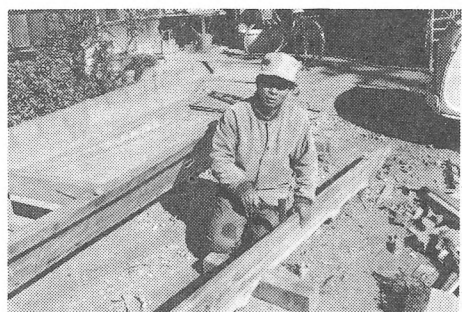
砂賀造船所 砂賀孝三氏 (左)
 ” 良夫氏 (右)

(5)



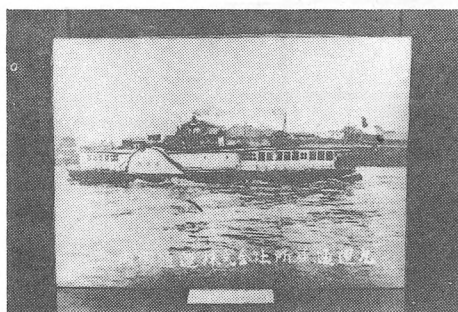
高瀬舟の模型
 野田市
 野田醤油記念館

(8)



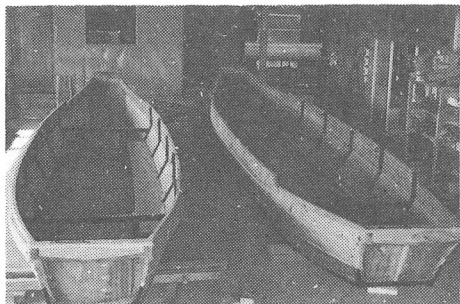
根岸造舟 根岸徳次郎氏

(6)



内国通運株式会社
 蒸汽船 通運丸

(11)



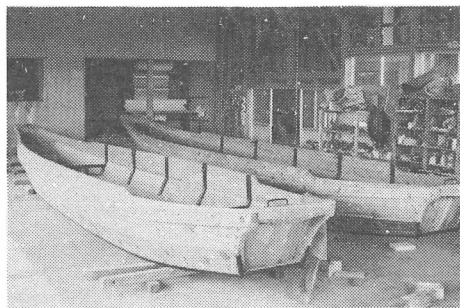
観光船—荒川の川下り船—
(砂賀造船)

(9)



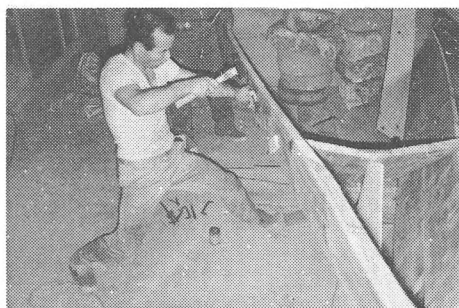
舟の横板の摺り合せ (砂賀造船所)

(12)



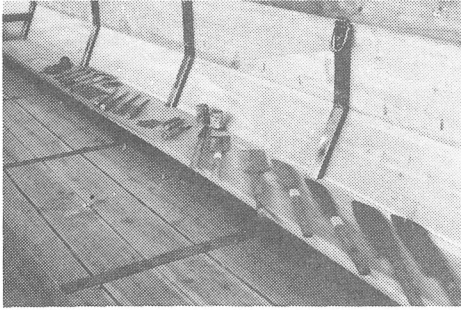
同 上

(10)



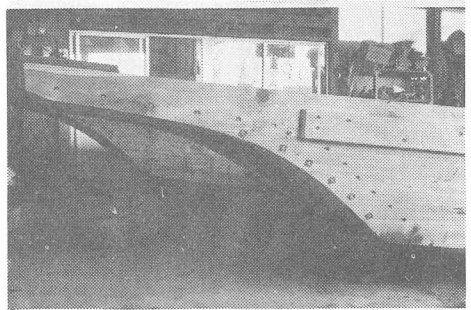
オトシ船釘締め (砂賀造船所)

(15)



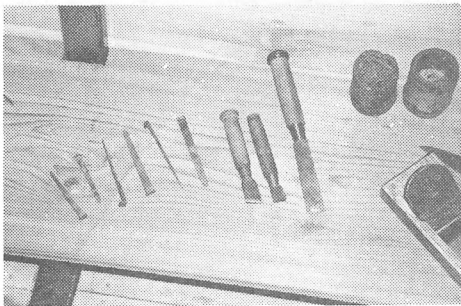
船大工の工具 (砂賀造船所)

(13)



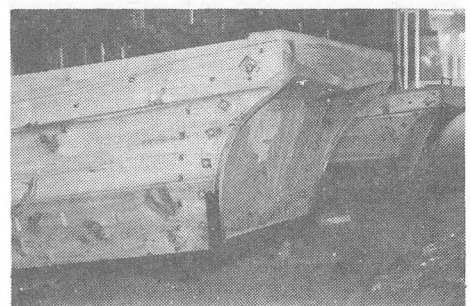
観光船の頭部 (砂賀造船所)

(16)



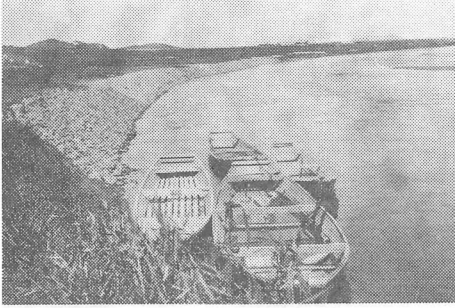
船大工の工具 (砂賀造船所)

(14)



観光船の後部 (砂賀造船所)

(19)



前方の大舟 馬用渡舟

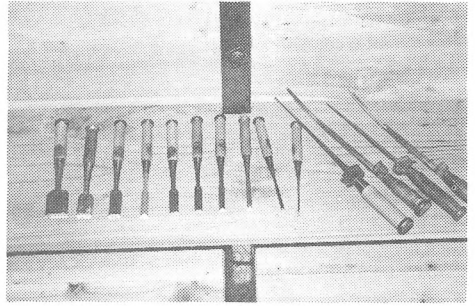
左の中舟

人用渡舟

後部の二隻

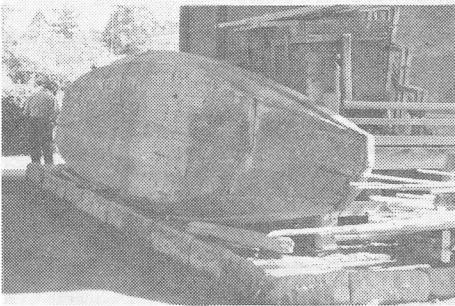
砂利取舟

(17)



船大工の工具 (砂賀造船所)

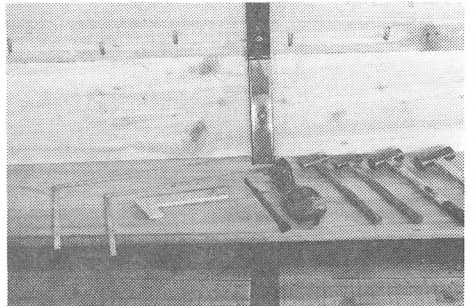
(20)



渡良瀬川の渡舟

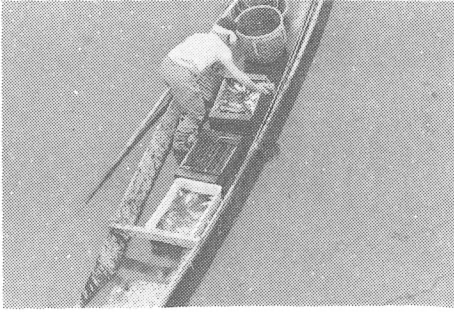
板倉町除川 花蔵院

(18)



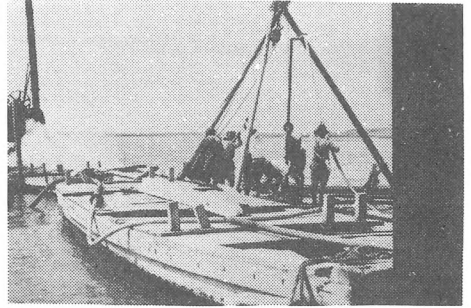
船大工の工具 (砂賀造船所)

(23)



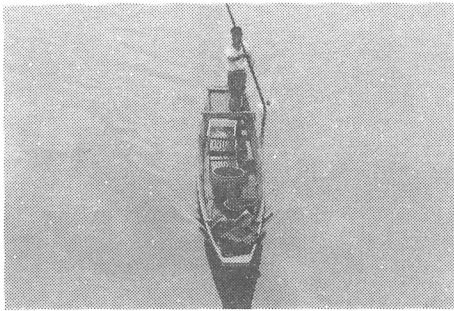
谷田川の漁舟 (ハヤの形)
板倉町板倉藤之木地内

(21)



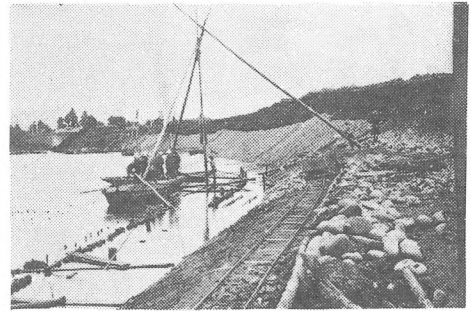
護岸工事をする作業船 (利根川)

(24)



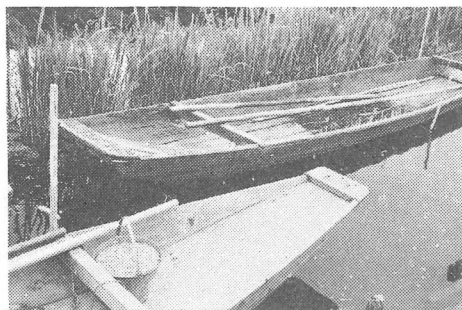
板倉沼の舟は竹桿で漕ぐ

(22)



護岸工事をする作業船 (利根川)

(27)



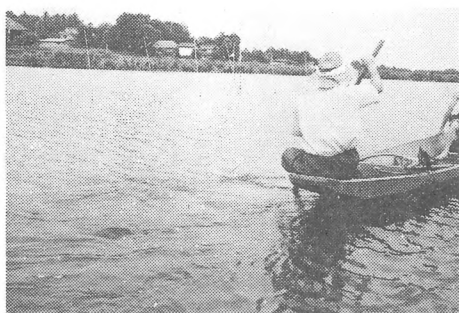
城沼の漁舟

(25)



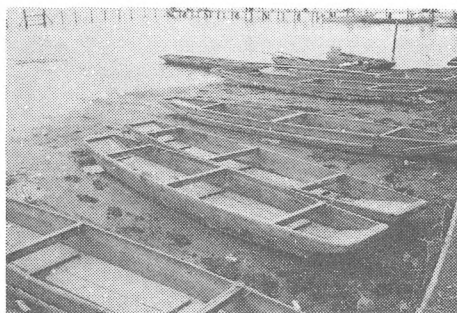
多々良沼舟 (日向舟、箱舟)

(28)



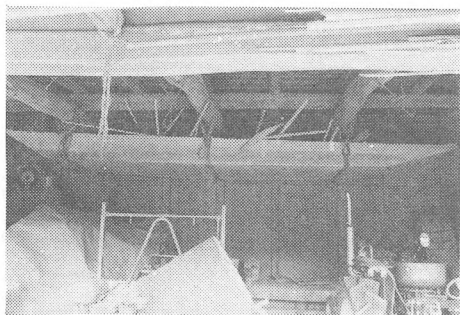
城沼の舟はカヒで漕ぐ

(26)



多々良沼舟 (同上)
竹桿で漕ぐ

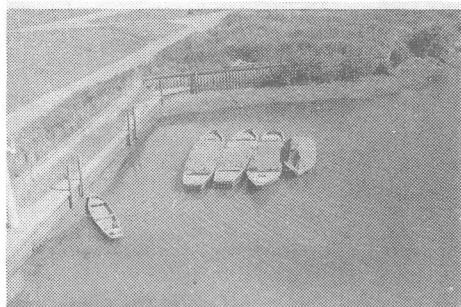
(31)



水害用の揚舟

板倉町初谷字浮戸 川田栄宅

(29)



渡良瀬川の房丁船

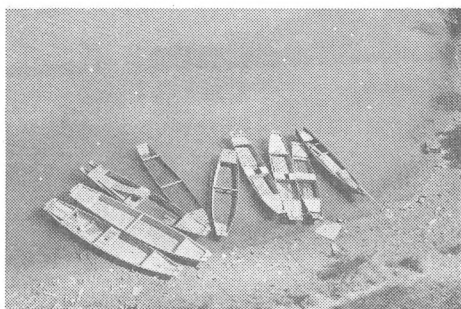
茨城県古河市 三国橋下にて

(32)



水塚風景 板倉町板倉字稲荷木

(30)



渡良瀬川の漁舟 三国橋下

(35)



洪水時に救助活動をする揚舟
(昭和22年の大洪水時)

(33)



湿田の稲束の稲架かけ
板倉町除川地区

(36)



洪水の時は釜で湯を沸し揚舟の内側に
柄杓で湯をかけると漏水止となる。
主婦の役割である。

(34)



湿田で田舟を利用したの稲刈り風景
板倉町除川地区

舟 大 工 と 川 舟

昭和54年1月20日 印刷

昭和54年2月20日 発行

編集 群馬県教育委員会文化財保護課
発行 群馬県教育委員会
〒371 前橋市大手町一丁目1の1
TEL 0272 - 23 -1111 (代表)

印刷 前橋市大手町三丁目18-7
株式会社 開文社印刷所
