

# 船大工 芳賀 亨さん

## 伊達政宗が建造した船の復元に腕を振るった生粋の船大工

400年前に建造された木造様式帆船「サン・ファン・パウティスタ号」の復元に20年前に参加。その船が3・11東日本大震災直後の暴風雨によって大きな被害を受けた後は、修復に関わっている。木造船への需要がほとんどなくなった今、その技術をいかに次代に継承していくか。大きな問題に直面しながらも芳賀さんは、今日も黙々と木槌を振るう。

### 400年ぶりによみがえった伊達政宗の夢

ガツン、ガツン、ガツン…。

鈍い槌音が反響する。船体を構成するスギ板とスギ板との間のわずか1ミリメートルほどの隙間に縄状に編んだヒノキの樹皮を充填していく「ハダ打ち」と呼ばれる作業だ。「ポンクズ」と呼ぶ木槌でノミをたたき、わずかな隙間に4本も5本も樹皮を入れ込んでゆく。そうして板の隙間から水が船体に入るのを防ぐのである。それなら隙間ができないように最初から板と板を密着させて取り付ければいいと思うかもしれない。しかし密着させすぎると板がうまく納まらないし、板が水を含んで膨張すると船体に歪みが出てしまうのだ。

芳賀亨さんは、16歳で船大工になったときからずっと、この「ハダ打ち」の作業を行ってきた。そして400年前の船づくりでも、「ハダ打ち」の作業は行われたのだった。

1613（慶長18）年、仙台藩主伊達政宗はノビスパニア（メキシコ）との交易の許可を求めて、イスパニア（スペイン）国王とローマ法王のもとに使節団を派遣することにした。「慶長遣欧使節」である。

このとき使節団を運ぶために建造された船が「サン・ファン・パウティスタ号」であった。

当時のことを記録した古文書によれば、大工800人、鍛冶600人、雑役3,000人により、約45日間で建造されたという。残念ながらノビスパニアとの交易という目的は幕府のキリスト教弾圧政策の影響などもあって果たせなかったが、「黒船」と呼ばれたサン・ファン号は日本で初めて太平洋を2往復もする偉業を成し遂げ、後世にその名を残したのだった。

### 辛いことばかりだった修業時代

それから約380年後の1990年、サン・ファン号を復元しようという気運が宮城県で盛り上がった。宮城県の歴史に輝く偉大な業績のサン・ファン号を復元することで地域の活性化を図ろうというのが目的であった。そして復元が正式に決まると、石巻に県内の船大工、大工、技術担当など約40人が集まった。その中に芳賀さんの姿もあった。

芳賀さんは10代の頃、親方のもとで厳しい修行時代を過ごした。当時は、大きな釜で湯を炊き、蒸気を板

に当てて曲げる方法がとられていた。芳賀さんはよく窯の火焚きをさせられた。夏場などは猛烈な暑さの中での作業になる。だが、そういうやり方だと、板がうまく曲がらずに折れてしまうこともよくあった。そのたびに芳賀さんは親方から頭をはたかれた。

「おもしろいことなんて、何もなかった。もうやめようかと何度思ったことか」

当時を振り返って芳賀さんは言う。それでも芳賀さんは船大工をやめなかった。親方のもとでの修業を終えた後は、全国を渡り歩くようにして各地の造船所で働いた。サン・ファン号を復元するために、船大工を募っているという話を聞いたのは、石巻の造船所に勤めているときのことだった。

「木造船が懐かしくて応募した」という芳賀さんは、当時55歳。下から2番目に若い方だった。

### 「ハダ打ち」だけで3ヵ月

木造の大型船が建造されたのは、1960年代まで。船づくりでは鉄船が中心になり、一見木造に見える船もたいていは鉄やFRPの外側に木を



**はが・とおる** 1937年、仙台出身。父親に勧められ、16歳のとき、塩竈で船大工をしていた叔父のもとに弟子入り。以来、木造船づくり一筋に歩んできた。現在は宮城県慶長使節船ミュージアムを管理運営する、公益財団法人慶長遣欧使節船協会の施設船舶課船舶業務員。



2013年11月3日の再公開にむけて、着々と修復が進む慶長使節船「サン・ファン・パウティスタ」。  
(宮城県慶長使節船ミュージアム蔵)





板と板の隙間に绳を入れていく「ハダ打ち」。隙間によって入れ方を微妙に加減する。

はったものだ。芳賀さんが木造船を懐かしいと思った背景には、そういう時代状況があった。だから今は船大工といっても、鉄船の甲板などをつくる仕事为主で、芳賀さんのように昔ながらの木造船を一からつくった経験のある職人は極めて少ない。20年前にサン・ファン号復元のために集まった船大工たちでさえ、そういう経験のある人は3分の1程度しかいなかった。だから芳賀さんは2番目の若さでありながら、3つに分けられた班の中で、右舷班の責任者に指名された。

サン・ファン号復元に際しては、400年前の姿に徹底してこだわる方針が貫かれた。キャッチフレーズは「今世紀最後で最大の木造船」。メインマストとフォアマストはベイマツ、ミズンマストはスギ、肋骨はアカマツ、キールはベイマツというように、用途や大きさなどに応じて最適と思われる種類の樹種が選ばれた。もちろん外板を取り付けた後、「ハダ打ち」の作業も行われた。復元したサ

ン・ファン号に使われた外板は厚さが約9センチメートル。船底から甲板まで、使われた外板は膨大な量におよび、「ハダ打ち」の作業だけで約3ヵ月もかかった。

「一番大変だったのは舳先にバウスプリットという柱を斜めに取りつける作業でした。2台のクレーンを使い、私がトランシーバーで指示したのですが、なかなかうまくいかず、最後はチェーンブロックにロープをつけて引っ張るようにして、何とか納まりました。クレーンなんてない400年前にいったいどうやったのか、ちょっと想像が付きませんね。でも、ハダ打ちは、私たちがの方が出来がよかったです。普通は水に浮かべると船底から浸透した水が10センチメートルくらい溜まるものですが、このときは1センチメートルくら

いでした。つくった自分たちがびっくりしたくらい、まさに会心の作でした」

そうやって、芳賀さんはちょっと自慢げな笑みを浮かべた。

## サン・ファン号を復興のシンボルに

こうして復元されたサン・ファン号は、1993年5月、進水式を行い、その年の10月から一般公開を開始。1996年にはサン・ファン号専用のドックを備えた「宮城県慶長使節船ミ



ミュージアム」(愛称：サン・ファン館)と隣接する公園施設「石巻市サン・ファン・バウティスタパーク」もオープンした。その間、地元では「サン・ファン祭り」なども開かれ、サン・ファン号は当初の目的であった地域活性化に大きく貢献。東京や仙台、気仙沼などを目指し外洋に出たの曳航も何度か行った。その間も芳賀さんは、腐食したり破損したりした外板の補修や塗装などのメンテナンスをこつこつと続けていた。

だが、復元されてから18年後の2011年3月11日、東日本大震災の巨大津波がサン・ファン号を襲った。ドックに係留中だったサン・ファン号は強い引き波にもかかわらずドックの外に流されずに、外板が破損する程度の損傷で済んだ。地震から1週間後、避難所からようやく様子を見に行くことができた芳賀さんは、ほっと一息をついた。

「あの津波で倒れることなく、ドックの外に流されなかったのは奇跡的でした」

しかしその喜びもつかの間、震災から1ヵ月半後の4月27日から28日にかけての夜間、石巻一帯は暴風雨に見舞われ、サン・ファン号はメインマスト上部トップマストとフォアマストが折損するという致命的なダメージを受けたのである。復元から20年近くが経過し、木造船としてはすでに老境の域。修復不可能であるかのようなその姿を見て、関係者の間には深い絶望感が広がった。

だが、宮城県や、サン・ファン号を管理する公益財団法人慶長遣欧使節船協会は、震災からの復興のシンボルとしてサン・ファン号の修復を決断する。

## 小さな船でもいいから 技術を残していきたい

実は400年前もこの地方ではマグニチュード8クラスの大きな地震が起きている。伊達政宗が「船をつく

って外国に使節を送る」と部下に伝えたのは、その地震からわずか2週間後のことだ。外国と通商を結ぶことにより、領内の経済を活性化して復興を促進しようと考えたものと思われる。苦難に負けず決然と前に進むとする伊達政宗の精神は400年を経た今も脈々と受け継がれているのである。

今年が慶長遣欧使節の出帆からちょうど400年にあたる。その記念の意味も込め、サン・ファン館は11月3日に再開館される。サン・ファン号は今、それに向けての修復作業を急ピッチで進めている。残念ながらサン・ファン号が今後海上を走るとは難しいだろう。けれども、その優美で雄々しい姿は、きっと多くの人々を勇気づけることだろう。

ただ、問題は木造船をつくる技術の継承だ。たとえ小さくとも、木造

の船を一からつくることのできる船大工は、20年前よりもっと少なくなっている。サン・ファン館には今、芳賀さんのもとで船大工の仕事を学んでいる職員がひとりいるが、新造船の需要はもはやほとんどないのが実情だ。

震災前、サン・ファン館では、子どもたちに船づくりを教えるワークショップを行い、芳賀さんも教えていたが、震災後は行われていない。

「大きな船の需要はもう期待できませんが、伝馬船のような小さな船でもいいから技術を残していきたいと思っています。あのときに来た子どもたちの中からひとりでも、木造船をつくれる船大工になりたいという子が出てきてくれたらいいのですが…」

それが芳賀さんの、今のささやかな夢である。

修理の傍らひとりでつくった木造船。完成までに約2ヵ月。「舟はつくるより、乗る方がいいな」(笑)

