

東北の船大工

船大工になるまで

ひとくちに船大工といっても、日本各地でその性格は異なります。ここでは東北の船大工について紹介します。

船大工の修業は、棟梁に弟子入りして五～十年を要するといわれています。修業は鉋や鋸などの基本的な技術の習得からはじまりますが、寸法や作図などは師匠から盗むものとされていました。コガタ(板図)の引き方も直接教えられることはなく、棟梁は弟子のいないところで書いていたといえます。さらに、棟梁の元での修業を終えただけでは一人前の船大工としては認められず、他の地域に出稼ぎに出て新しい技術を習得する必要がありました。

かつて東北では千石船や、五大木とよばれるカツオ船などの大型の船が造られていました。こうした大型船が建造されたのは、千石船であれば石巻・雄勝、五大木は気仙沼など、限られた地域でした。そのため、各地の職人がそこに集まって先進的な技術を学びました。特に石巻の中瀬には多くの造船所があり、「石巻の中瀬で苦しまないと一人前にならない」と言われていました。

これらの造船先進地で技術を習得したり、他の地域から来た大工からの影響を受けつつ、一人前となった船大工はそれぞれの地域で、その環境に適した船を造っていきます。船大工が一人前の仕事をできるようになってから三十～四十年の間に手掛ける船は二百艘前後といわれています。

船大工の風習

船大工は、単に技術をもった職人というだけでなく、集落においては神職や僧侶にも似た特別な存在でした。

船大工の重要な役割として、お船霊様を入れる「ゴシン(御神)入れ」の儀式があります。お船霊様は海上安全・大漁祈願の願いを込めた船の守り神で、東北では進水式の前の晩の夜中に船大工が船にお船霊様を入れます。船が使われる間お船霊様はずっと同じではなく、不漁が続いた時、事故にあったとき、水死者を乗せたとき、所有者が代わったときなどには入れ替えられます。その役目を担うのも船大工でした。ゴシン入れは秘儀とされ、その作法は後継者と見込んだ者のみに伝授されて他人には決して教えなかったといわれます。

また、浜で死人が出た時に棺を造るのも、船大工の仕事でした。棺は「ハリフネ」とよばれ、船大工は多くの棺を手掛けるほど良いことがあるとされ、船に使う杉材や作業に使う石もお墓のものが良いとされます。そして、船大工は自分が描いたコガタを残しておき、自分が死んだときにはコガタで棺を造ってもらいました。