

別冊

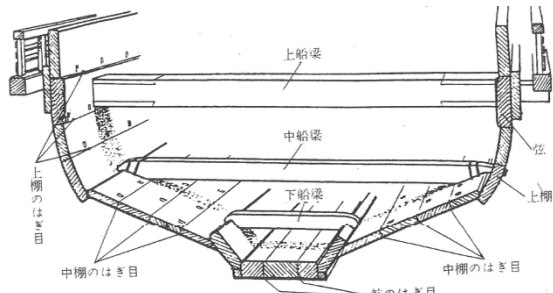
おいしいものがたり

クロスカルチャープラザ「桂桜会館」展示室は大工・左官・舟大工の諸道具を一堂に会し「職人の町・大石田」を紹介するという趣旨で常設展示を行ってきました。このたび展示室を一部リニューアルしましたが、もともとのコンセプトを受け継ぎつつ、資料の配置を整理し解説を付けることで、より深く大石田の職人の技術の高さを紹介できるようになりました。このリニューアルに合わせて、「和船—最上川舟運を支えた川舟とその構造」というパネル展も開催しています。そこで今回は日本の船「和船」を取り上げてみます。

和船とは日本で独自に発達した木造船のことで、伝馬船などの小型のものから二千石積の弁才船まで、船体の大きさによらずほぼ同じ構造でできています。この和船と西洋船との大きな違いは「竜骨」を持たないという点にあります。「竜骨」とは、船底の中心を船首から船尾まで貫く主要部材で、船の背骨ともいわれます。この竜骨と、そこから脇に伸びた何本もの梁材（背骨に接続する肋骨のイメージ）が強固なフレームとなり、圧力を支えるのが西洋船です。一方和船の船底には、航（かわら）と呼ばれる厚めの板が敷かれます。この航に「棚」と呼ばれる板をはぎ合わせて舷側（げんそく）（船側面）としているのが和船の構造です。特徴的な舷側材「棚板」を用いることから、和船を指して「棚板構造」や「棚板造り」などと呼ぶこともあります。フレームではなく外殻（航と棚板）全体で強度を保持する棚板構造は、自動車や航空機、住宅建築で主流になっている「モノコック構造」に通じるものがあります。

この構造では衝撃や圧力を受け止めるためにボディが一体化している、つまり部材が隙間なく接合されている必要があります。またこのことは船としての水密性を確保する上でも重要でしょう。さらに江戸期の船の積載重量をみると、最上川で使われた漣（ひらた）船で約16～22トン、海運で使われた弁才船（千石船）では150トンにも及び、船体には大きな負荷がかかっていました。これらのことから、部材どうしは隙間なく精密に接合されると同時に、高い接合強度が求められたこととなります。

「桂桜会館」展示室にある「通し鋸（とおしのこ）」や「縫い釘」「桶用（おけよう）鉋（かんな）」といった道具類は、このような船特有の要件を満たすために生み出された道具なのです。パネル展では造船の工程や道具の使い方だけでなく、実物の棚板（はぎ合わせ前）も紹介しています。舟大工の高い技術の一端でも感じていただければと思います。



（町立歴史民俗資料館 大谷 俊継）



大石田町公式アカウント開設

LINEはじめました

防災情報や各種行政情報を
受け取ることができます。

友だち登録を
お願いします！

登録方法

右の二次元コードを読み
取って友だちに追加して
ください。



大石田町公式LINE

防災放送の内容を 電話で確認できます

防災放送が聞き取りにくい、放送内容
を確認したい等のご意見をいただき、町
では防災放送確認ダイヤルサービスを開
始しました。

このダイヤルは定時（夕方6時のメロ
ディ等）放送を含め、直近の放送から8時
間以内の内容を順次聞くことができます。

確認ダイヤル：0237-48-8444

■総務課総務グループ TEL35-2111（内線218）

町の人口 令和7年11月1日現在

世帯数	2,191戸	(－4)
総人口	5,764人	(－19)
男	2,876人	(－10)
女	2,888人	(－9)
(10月中の異動)		
出生	0人	転入 9人
死亡	13人	転出 15人

※この人数は外国人も含めたものです。