

第四章 山車の構造

第一節 山車の概要

(一) 祭礼における山車

我が国には山そのものを神とする神体山が全国各地に存在し、聖地として人の立ち入りを禁じてきた。神霊の鎮まる聖なる山への信仰は、我が国古来のものであり、ヤマ・ホコはそのような心意を背景として成立した神の依代であった。その神が依りつく神座は、時と場に対応して変化する。ヤマもホコもその一つであり、それが形態や装飾に趣向を凝らした「作り物」へ展開したのが山・鉾である。ホコは、本来は聖なる柱を意味したといわれる。ヤマは平安時代の大嘗祭における標山しめやまがその典型といわれている。このようなヤマ・ホコが山・鉾という祭りの造型として、恒常的に現れたのは鎌倉時代のこと、京都の祇園御霊会からであるといわれている。

1 山・鉾・屋台の類型

山・鉾は現在、非常に多様なあり方で全国各地に伝承されている。祭りごとに特色があり、差異を問えば限らない分類が可能である。

鉾系は縦型の作り物で、鉾型と笠鉾型の二形態に分けられる。鉾型は祇園祭の鉾が典型的に示すような柱主体の造型が特色であり、笠鉾は袴状に広がる笠や台の斜面に作り物が飾られる。

山系は横型の作り物で、いわゆる山車（だし・やま）と呼ばれる飾り山である。大形の人形一体を主体とするのが基本形であるが、小形のからくり人形を伴うものもあり工芸的な造型を特色とする。名古屋型と呼ばれる山車が一典型とされる。囃子系は踊りや歌舞伎狂言などの芸能や囃子を演じる移動舞台となる屋台である。

2 京都祇園祭の山鉾行事

京都の祇園祭は貞観十一年（八六九）に疫病や天災をもたらす祟り神を鎮め、他界へ送り出すために始まったと伝えられている。

祇園祭の山鉾は、当初は毎年趣向を凝らして作り変えたといわれているが、ほぼ現在のような形になったのは南北朝時代のことと考えられている。その後、一五世紀後半の応仁・文明の乱（一四六七～七七）により山鉾の大半は失われたが、明応九年（一五〇〇）に祭りが再興された。この中絶の後、町衆の繁栄とともに山鉾はいよいよ華麗を究め、安土桃山時代以降、中東・西アジアの絨毯、中国の綴や錦、ヨーロッパの飾毛綴等を懸装品に用いるようになり、やがて京都の刺繍・織物・鍔金具等も加わり、今日にいたっている。

豪華絢爛な山鉾巡行は京文化とともに全国に伝播し、各地で行われている祇園祭・天王祭などに大きな影響を与え、その地域ごとに創意工夫・洗練されて独自の山車文化が形成された。

(二) 山車の基本構造と部材名称

1 名古屋型山車

名古屋型と呼ばれる山車は、名古屋市中心とする尾張地方広域に分布する山車形式の一つで、元和五年（一六一九）に名古屋東照宮の祭礼のために建造されたものを基に一七世紀後半頃に完成されたと考えられている。

その特徴は、前山・胴山・台輪たいわから成る下山と四本柱上に唐破風屋根を載せた上山の二層構造（内部は三層）で、台輪の外側に四輪の車輪を付ける外輪形式とされ、車輪は格子状の車掛（車輪覆）で覆われる。

上山は上下に昇降する構造で、この上からくり人形が載る。下山は内部を上二段とし、下段に囃子方が乗り、下山前端部の前山上段は前棚まてなと呼ばれ、采振り（幣振り）人形が置かれる。下山後方の胴山上段は、からくり人形の人形方が



踊車は台輪上に屋根のない屋形を載せ、屋形内で囃子を演じ、上段の露台に作り物を置いた屋台型の飾り山車である。

なお、四台の山車は現在、伊奈波神社の山車蔵（岐阜市伊奈波通一丁目一）に収蔵されている。



写真 4-1 伊奈波神社山車蔵

岐阜まつりの山車は、形態的には二種類に大別される。四台の山車のうち、安宅車・若戎車・清影車の三台は名古屋型の山車、踊山は囃子屋台に分類される。

三台の名古屋型山車の形態・構造・意匠は概ね同様で、四輪、外輪、二層、上山には唐破風屋根が載り、からくり人形が付く。上山の昇降機構については各山車で若干の相違がみられる。細部の部材については、特定の呼称はないようであり、図4-1に一般的な名称を示した（図は若戎車を用いた）。なお、下山の土台となり、車輪が取り付けられる台座部分を「台輪」と呼ぶが、この台輪を構成する前後左右の部材も「台輪」と呼称される。さらに、柱上に載る偏平断面の横架材も「台輪」というので、混同に注意が必要である。

第二節 岐阜まつり各山車の歴史と構造・意匠

操作を行う場所として使われる。下山の四周に大幕（下段幕）、胴山の側背面に水引幕（上段幕）が掛けられる。

名古屋型の山車は下山で巡行の調子をとるお囃子とともに人形からくりの囃子も演奏され、山車本体に囃子方が同乗する囃子屋台と山鉾の一体型山車ということができる。

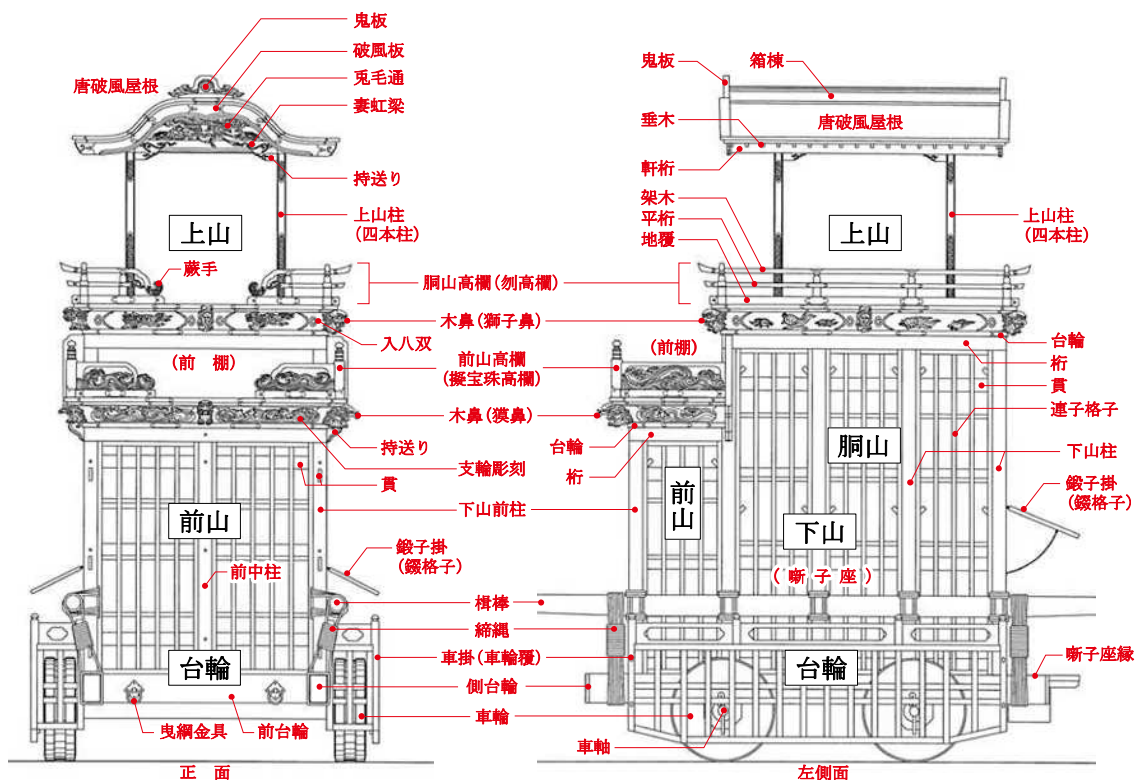


図 4-1 岐阜まつりの山車の部位と部材名称（若戎車）

(一) 安宅車(岐阜市重要有形民俗文化財 昭和三十三年十一月十三日指定)

1 歴史・由来

安宅車の由来に関しては不明な点が多く、地元では車之町(現・岐阜市本町五丁目)が所有する山車で、その装飾彫刻は嘉永年間(一八四八〜五三)に諏訪立川流の二代目棟梁・立川和四郎富昌によって製作されたと伝承されており、安政(二八五四〜五九)の大地震で大破した後、修復再建を繰り返し、明治二十一年(二八八八)の改修に際して、からくり人形が設置されたと伝えられてきた。

安宅車のからくり人形は「勸進帳」の義経・弁慶の細工人形で、安宅車の名称も勸進帳の安宅関に由来するものと考えられる。人形収納箱の墨書に明治二十一年の年記と細工人として名古屋裏門前町・荒川正兵衛造と記されており、五代目・玉屋庄兵衛の作と推定されている。

山車の建造年代に関しては、それを示す具体的な資料が無いので詳らかにし難いが、部材を留める釘に和釘が使われており、虹梁の絵様彫刻の様式が幕末から明治初期頃のものとして推定されることから、安政地震後から人形が製作された明治二十一年頃の再建とみてよいであろう。ただし、彫刻については『岐阜県の祭り屋台』(岐阜新聞社 2003年)で水野耕嗣氏(国立岐阜工業高等専門学校名誉教授)が「現在の山車では立川流彫刻は見いだせない」と述べており、立川和四郎富昌の作という伝承は誤った解釈であつたと考えられる。

明治二十四年(一八九二)十月二十八日に発生した濃尾地震で岐阜まつりの山車の多くは焼失したが、安宅車は焼け残ったといい、第二次世界大戦中の昭和二十年(一九四五)七月九日の岐阜空襲でも戦火を免れたという。その後、昭和三十四年(一九五九)頃に木製の車軸が折損したため、地元業者によって鉄製パイプに取り替える修理が行われ、昭和六十年(一九八五)には大規模な解体修理(修理記録あり)も実施され、木部の全解体、全ての金具の取り外しが行われ、屋根野地板・箱棟・前山および胴山の高欄・車掛・緞子掛などの修復が行われている。

また、平成十一・十二年(一九九九・二〇〇〇)にはからくり人形の補修と衣装の新調も行われている。

平成十一年以降は金華地区十六地区のうち二区が毎年輪番で奉曳することになり、令和元年(二〇一九)には金華安宅車支援会が発足し、曳行のサポートを行っている。

2 構造・意匠

安宅車は名古屋型と呼ばれる形式の山車であり、前山・胴山・台輪で構成される下山と四本柱上に唐破風屋根を載せた上山からなる二層構成で、車輪は台輪の外側に配される外輪式とされる。

前後の台輪は幅145mm・成270mm、左右の側台輪は幅145mm・成265mmで側台輪の断面が若干小さく、長さは前後の台輪が1349mm、側台輪が3326mmとされる。前後の台輪の間隔は2568mmで側台輪に二段の柄差(ぼさ)で固定され、側台輪の両端は前後の台輪より前方で343mm、後端で415mm跳ね出す。なお、台輪には樺材が使われている。左右の台輪を繋ぐ梁行の大引(幅85mm・成91mm)を中央に一本通し、この上に直交する桁行の根太と際根太(幅54mm・成54mm)をそれぞれ二本架け渡して下山を載せる台輪が組まれている。前台輪の正面には曳綱(ひきづな)を結わせるための鉄金具が二箇所(二箇所)に打たれているが、現在曳綱は使われていない。

車軸は下山の中心から前後均等の位置に配置され、車軸間隔は1560mmとされている。現在の車輪の芯棒は径90mmの鉄製で、側台輪の内外両側にU字型の鉄製ボルトを取り付けて芯棒を吊り、台輪上に鉄板を置いてボルトをナットで締め付けて固定している。芯棒を通す車輪の軸穴は径114mmの鉄製パイプとされており、心棒と軸穴の芯には12mm程のズレがある。車軸は当初、木製であつたが、昭和三十四年頃に改造されている。ただし、車軸の位置は変えられておらず、現在も側台輪に旧車軸を取り付けたと考えられる柄穴が残っている。



車輪は直径810mm・幅212mmの樺材で、外周に二条の鉄製輪締め(幅75mm・厚9mm)を廻らせている。側台輪に金具を打って取り付けられた格子状の車掛(車輪覆)が車輪を覆う。

下山は桁行四間(前山一間・642mm、胴山三間・1926mm、四間とも柱間寸法同一)、梁間二間(正面二間・1509mm)とされ、左右の台輪上に五本、前台輪上の中央に一本(前中柱)の合計十一本の角柱(85×85mm)を立てる。正面三本の前山柱は長さを1475mmとし、これより後方の胴山柱は長さを2082mmとしている。前山正側面の柱上には94×94mmの桁を廻らし、柱間には18×79mmの貫を二段通す。胴山柱上では94×94mmの桁を四周に廻らし、側面の柱間に貫を三段通す。さらに前山の正側面と胴山の側面各柱間には貫の外側に連子格子をはめ込む。下山の床板(厚12mm)は地盤面から613mmの高さで根太に取り付けられ、曳行時には畳を敷いて囃子座として使用される。

胴山側面前端の梁行柱間には台輪天端から1211mmの高さに中段梁(幅85mm・成106mm)が架けられ、柱の前面に際根太(幅18mm・成85mm)を打ち、前山柱にも同高に際根太(幅18mm・成175mm)を打って、前棚の床板(厚21mm)が受けられる。なお、前棚床板は取り外しが可能で、前山が胴山上段への昇降口として使用される。胴山中央二本の柱間には台輪天端から1156mmの位置に根太(56×56mm)を架け、胴山前柱と後端の柱には際根太を打って胴山上段の床板(厚30mm)を受ける。なお、現在は中央柱の根太端部を支える根太受けが柱に打ち付けられ、補強がなされている。胴山後端の柱間には台輪天端から1212mmの位置に二本溝を彫った差鴨居(幅85mm・成86mm)を渡し、後台輪との間に引違い建具(現在建具なし)を入れて囃子座への出入口としている。差鴨居上部には貫を一本通して貫の外側に連子格子をはめる。後台輪の後方には台輪天端と高さを揃えて囃子座縁(奥行497mm・厚33mm)を張り出し、縁板の下方にも棚板(奥行312mm・厚36mm)を新補して正面に建具のない棚

を造っている。また、下山の側面と背面には緞子掛(緞格子)が吊られる。

楫棒は145×144mmの八角断面で、先端では径106mmの円形に削られている。全長は5280mmとされ、前方へは柱芯から1549mm、後方へは1164mm跳ね出し、地盤面から楫棒の天端までの高さを1157mmとしている。楫棒は正背面と中央の下山柱三か所で、縄で結わい付けて緊結し、側台輪の前後両端部でも締縄を用いて楫棒と台輪が固定されている。山車曳行時には楫棒の持ち手棒は担ぎ上げられ、後方の持ち手棒には曳手がぶら下がるため、前者は楫棒の下側に後者は上側に取り付けられる。

前山の桁上には箱壇(高さ172mm)を構成する上下の框(幅127mm・成41mm)と框間の欄間(成89mm)が載る。箱壇の上には支輪(高さ91mm)と平框(幅265mm・成82mm)を重ね、その上に前山の縁板(幅155mm・成30mm)が取り付け、箱壇の格狭間には正側面とも「亀と流水」の彫刻がはめられ、支輪板の表面には「波に千鳥」の彫刻が飾られる。さらに平桁の格狭間には「桜と流水」の彫刻がはめられる。前山の縁板上には前山柱芯から205mm前方に擬宝珠高欄が置かれる。擬宝珠柱は73mmの角柱で、表面に雲の彫刻をはめ、地覆と平桁の間には「舛つなぎ」の透かし彫り彫刻が付き、正面中央では高欄の架木を蔵手に納めている。山車曳行時にはここに采振り人形が設置される。

胴山の桁上には台輪(幅128mm・成71mm)を廻らし、その上に平桁(幅173mm・成39mm)と支輪(高さ112mm)を載せ、この上に箱壇(高さ169mm)を置いて最上部に胴山の縁板(幅136mm・成30mm)を載せる。胴山の縁板上には刳高欄を廻らせ、正面中央では架木の先端を蔵手に納めて龍頭の彫刻としている。台輪の格狭間には雲の彫刻をはめ、支輪の四隅には蔵手状の隅木を配して支輪板の表面には正面に「波に鶴」、背面に「竹林の虎」、右側面に「松に猪」、左側面に「梅に水牛」の彫刻がそれぞれはめられている。箱壇は上下の框(幅

294mm・成39mm）と欄間（高さ91mm）で構成され、欄間の四隅と中央には木製の入八双を配し、八双間に龍の彫刻がはめられる。なお、支輪の隅木と入八双は黒漆塗に金蒔絵が施されている。また、刳高欄の内側、胴山柱の上部には高さ248mmの低い蹴込高欄が廻らされている。

胴山の内部には滑車と綱を用いた「鯨巻き」と呼ばれる上山の昇降機構が設置されている。胴山内の四隅に凹型断面の迫上樋（長さ2436mm）を胴山上段の床を貫いて配置し、左右の樋の溝がそれぞれ向かい合うように内側に向かって立つ。迫上樋は130mm×80mmの互平断面で、溝は幅58mm・奥行34mmで奥行が浅く、溝の中に両端部を挿し込むように幅97mm・成94mmの梁行方向の上山土台を渡す。上山土台の両端下部に滑車受けと土台受けを兼ねた束（幅130×82mm・高さ242mm）を取り付け、束の外側は凸型にして迫上樋の溝内に納まり、溝より外に出る部分の内部には滑車が付く。ただし、現在の束は当初材ではない。この束より下方の迫上樋には溝を覆う横蓋（幅130mm・厚24mm・長さ1050mm）が打ち付けられているが、これを留める釘には洋釘が使われているので、後補の可能性がある。四本の上山柱は梁行土台上に立ち、柱間寸法を梁間1040mm・桁行1298mmとし、胴山のほぼ中央に納まる。



写真 4-3 安宅車 滑車受けと上山土台受けを兼ねた束（取替材）



写真 4-2 安宅車 胴山桁上の装飾

上山土台は梁行方向のみで桁行の土台はなく、上山柱の側面外側に添って二段の根元繋ぎ（厚51mm・下段成144mm・上段成156mm）を梁行土台上に置き、梁行にも柱の外側に添わせて根元繋ぎ（厚51mm・成182mm）を桁行根元繋ぎの二段目の位置に通し、この根元繋ぎで上山柱を蒸籠状に囲って安定させている。胴山両側面の中央柱間に鯨巻きの巻芯を受ける軸受けとなる「鯨梁」（幅35mm・成191mm）を取り付け、床から1175mmの高さに巻芯を固定する。巻芯は径136mmの丸棒で、両端部に巻上綱の端部を固定し、巻芯を回転させて綱を巻き取り、上山を上昇させる。

両側面の迫上樋間には床から1175mmの高さで中段の滑車受け（幅48mm・成51mm）を桁行に架け、さらにこの上方825mmの位置（胴山頂部）には前後の蹴込欄間にいたる上段の滑車受け（幅67mm・成76mm）を架け渡す。中段の滑車受けには中心から前後386mmの位置（滑車軸間772mm）にそれぞれ滑車を取り付け、上段の滑車受けには中心から前後110mm（滑車軸間220mm）と580mm（滑車軸間1180mm）の位置にそれぞれ滑車を取り付ける。六個の滑車の直径はいずれも51mmで、滑車受けは中段・上段とも櫓材が使用されている。鯨巻きの巻芯から中段滑車受けの前後の滑車にそれぞれ巻綱を伸ばし、これを經由して綱先は上段滑車受けの内側の滑車へ登り、ここから前後の滑車に向かって滑車受けの天端に彫られ



写真 4-5 安宅車 上山土台固定棒



写真 4-4 安宅車 胴山側面 中段・上段滑車受け



た綱溝内を伝って巻綱が伸ばされ、上段前後端の滑車からは上山柱に沿って下方へ巻綱が伸び、上山土台下部に取り付けられた土台受け束の滑車で反転して再び上方へ立ち上がり、上段の滑車受けに巻綱の終端を結び留める。上山の落下を防止する装置として、引き上げた土台受け束の下方に樋溝を埋めるように凸型の土台固定棒をはめ込む。長さの異なる固定棒を使い分けることにより上山の高さが調節される。

安宅車の鯨巻きは他の二台の山車に比べて綱廻しが複雑で、胴山両側面に沿って菱形を描くように巻綱が配されている。また、使用される滑車の数も八個と多い。

上山は桁行一間（1290mm）・梁間一間（1040mm）で、柱は51×51mm・長さ1714mmの几帳面取角柱とされる。屋根は板葺の向唐破風屋根で、上部に箱棟と鬼板（鬼面）を置き、軒は二軒繁垂木とされる。柱頂には頭貫（幅20mm・成50mm）と台輪（幅59mm・成26mm）を廻らし、頭貫端に獅子の彫刻木鼻を出す。柱上に実肘木付きの出三斗を載せ、中備には正面に「梅に山鳥」、背面に「松に鶴」両側面に「蘇鉄に山鳥」の彫刻を配している。斗棋上の桁行には幅54mm・成76mmの軒桁を載せ、梁行には同寸の妻虹梁を架ける。妻飾りは虹梁上の中央に大瓶束を立て、束上に大斗を置いて棟木（幅54mm・成75mm）を受け、大瓶束の両脇には雲の彫刻が飾られる。また、唐破風の兎毛通には「雲と鶴」の彫刻を吊る。天井は四周に支輪を廻らした折上げ小組格天井とされる。

台輪・下山柱・桁・車掛は春慶塗、箱棟・上山柱・桁・蹴込高欄・前山と下山の壇箱・台輪・縁板・平桁などは黒漆塗、屋根・胴山高欄・前山高欄の欄間板は朱漆塗とされ、鬼板・破風板・兎毛通・垂木・大瓶束・天井・垂木・軒桁・妻虹梁・斗棋・台輪・頭貫・彫刻木鼻・上山柱の几帳面などは金箔押しとされている。祭礼の際には下山の四周に無地の緋羅紗大幕（下段幕）、胴山上段の側背面には無地の白羅紗幕（水引幕）が掛けられる。

3 安宅車の特徴

- ① 台輪・前山・胴山からなる下山と唐破風屋根を載せた上山の二層構成で、車輪を台輪の外に配した名古屋型の山車である。
- ② 台輪を井桁状に組み、梁行の大引一本とこれに直交する根太四本で下山の床組を構成する。
- ③ 車軸は鉄製に取り替えられており、旧状は不明であるが、車軸間隔は変わっていない。
- ④ 前山の床（前棚）は、胴山の上段床よりも若干高く、前山の床板を取り外して胴山上段への昇降口とする。
- ⑤ 下山背面の柱間には引違い建具（現在なし）を入れて囃子座への出入口とし、後方に高欄付きの囃子座縁を張り出す。
- ⑥ 迫上樋は互平で溝の奥行が浅く、迫上柱は無く土台下に滑車受けを兼ねた束を取り付ける。また、迫上樋の下半部は横蓋を打って塞がれる。
- ⑦ 上山土台は梁行方向のみで、上山柱はこの上に立ち、柱の根元を蒸籠状の横材で囲み固定する。
- ⑧ 鯨巻き機構は比較的複雑で、胴山の側面に滑車受けを二段架け、上段に四個、中段に二個の滑車を取り付けて巻綱を菱形に廻らせる。
- ⑨ 上山の高さ位置は、迫上樋の溝に凸型の横蓋を挿し込んで固定される。
- ⑩ 鯨巻きの巻芯は丸棒で、巻芯に開けられた孔に角棒を挿し込んで回転させる。
- ⑪ 前山・胴山とも柱上から縁板まで部材を重層的に積上げて装飾し、彫刻も豊富でその題材も多様である。
- ⑫ 上山の柱上には頭貫・台輪・彫刻木鼻・実肘木付き出三斗・中備彫刻を用い、天井は折上げ小組格天井とされる。
- ⑬ 漆塗・金箔押しの部材も多く、入八双や蔵手状隅木には蒔絵も使われている。

三台の山車の中で最も装飾的要素が多く、豪壮な印象がある。「鯨巻き」と呼ばれる昇降機構も複雑で発展した形を見せており、幕末から明治初期頃に建造された名古屋型山車の一形式として貴重である。

(二) 若戎車（岐阜市重要有形民俗文化財 昭和五十四年三月十九日指定）

1 歴史・由来

若戎車は「蛭子車」（えびすしや・ひるこしや）とも称される山車で、その来歴・由来については不明な点も多く、建造年代は不詳である。もとは加納天満宮（岐阜市加納天神町四丁目）の山車であったと伝承されており、唐子人形の箱書きに「三丁目」「享和二年戌年二月吉日」「唐子」の墨書があり、加納天満宮の享和二年（一八〇二）の記録にも加納本町三丁目が「恵比寿山」を所有したという記載があるので、加納町に現在の若戎車の前身となる山車が存在したことが推察される。なお、現在の唐子人形（采振り人形）は嘉永二年（一八四九）の製作、若恵比須人形は嘉永五年（一八五二）の製作であり、享和二年まで遡るものではない。

明治二十四年（一八九二）の濃尾地震で市内の多くの山車が被災したが、若戎車は焼失を免れたという。しかし、罹災後の祭礼の簡素化に伴い、山車は加納町三丁目から金屋町に譲渡されたという。その後、昭和二十年（一九四五）の岐阜空襲の際には鶯谷隧道に疎開されて、若戎車は戦火による焼失を再び免れたという。戦後は、曳行されることなく伊奈波神社境内に置かれていたが、明徳地区の有志がこれを曳き出し、現在も明郷校区と岐阜若戎車奉曳会が奉曳を続けている。

現在の若戎車は、様式的には享和二年まで遡る遺構とは考えに難く、幕末から明治初期のものと推定され、安宅車（安政年間～明治二十一年）よりも様式的には若干古い点も見受けられるので、細工人形が新調された嘉永二～五年（一八四九～五二）頃に再建されたものと推定される。なお、地元の伝承では、もとは名古屋市内（所在地不明）の祭礼で奉曳されていた山車を譲り受けたとも伝えられて

いるが真偽は定かではない。

昭和六十一年（一九八六）に大規模な修理（修理記録あり）が実施されており、木部を全解体して柱・梁・貫・格子などの破損部材を取り替え、高欄や彫刻などの補修を行い、金物も全て取り外して修復した後、メッキの塗り直しを行っている。また、平成三年（一九九二）にはからくり人形の補修と衣装の新調も行われている。さらに令和六年に右側面の側台輪にひび割れが見え、曳行の安全を確保するため応急的な補強措置を行っている。

2 構造・意匠

若戎車は名古屋型と呼ばれる形式の山車であり、前山・胴山・台輪で構成される下山と四本柱上に唐破風屋根を載せた上山からなる二層構成の山車で、車輪は台輪の外側に配される外輪式とされる。

前後の台輪は幅130mm・成206mm、左右の側台輪は幅133mm・成218mmで側台輪の断面が若干大きく、長さは前後の台輪が1504mm、側台輪が3339mmとされる。前後の台輪の間隔は2619mmで側台輪に柄差しで固定され、側台輪の両端は前後の台輪より300mm弱跳ね出す。なお、台輪には櫓材が使われている。また、前後の台輪を繋ぐ大引（幅91mm・成88mm）を一本通し、この中央に直交して大引受け（幅244mm・成76mm）を架け渡して下山を載せる台輪が組まれている。前台輪の正面には曳綱を結わえるための鉄金具が二箇所打たれており、曳行時に曳綱が取り付けられる。

車軸は下山の中心から前後均等の位置に配置され、車軸間隔は1382mmとされている。現在の車輪芯棒は径70mmの鉄製で、これを覆う車軸は径114mmの鉄製パイプとされており、車軸に溶接された二枚の鉄板で側台輪を挟み込み、ボルト留めされている。車軸は当初、木製であったと考えられるが、改造の時期は不明である。安宅車では昭和三十四年（一九五九）に車軸を木製から鉄製に取り替えているので、若戎車も昭和三十年代頃に取り替えが行われたのではないであ



ろうか。側台輪には現在の車軸よりも前後に200mm強外側の位置に旧車軸が取り付けられていたと考えられる柄穴が残っており、現在よりも車軸間隔が400mm程広がったことが分かる。

車輪は直径724mm・幅224mmの木製で、外周に二条の鉄製輪締めを廻らす。側台輪に金具を打って取り付けられた格子状の車掛（車輪覆）が車輪を覆い、車掛の上部には稚児柱の高欄が付く。

下山は桁行四間（前山一間・666mm、胴山三間・1953mm）、梁間一間（正面二間・1656mm）とされ、左右の台輪上に五本、前台輪上の中央に一本（前中柱）の合計十一本の柱（98×98mm）を立てる。正面三本の前山柱は長さを1671mmとし、これより後方の胴山柱は長さを2340mmとしている。前山正面の柱上には98×98mmの桁を廻らし、柱間には94×21mmの貫を三段通す。胴山柱上では98×100mmの桁を四周に廻らし、側面の柱間に貫を四段通す。さらに前山の正面面と胴山の側面各柱間には貫の外側に連子格子をはめ込む。下山の床は側台輪の側面に溝を彫って床板（厚24mm）をはめ込み、大引の天端両側にも欠き込みを作って床板を受けている。床板は地盤面から578mmの高さに設けられ、曳行時には畳を敷いて囃子座として使用される。

囃子座の床天端から1298mm上方で両側面の柱を繋ぐ梁行の根太（幅83mm・成100mm）を架け、根太の天端を欠き込んで前山と胴山の上段床の床板（厚24mm）を載せている。ただし、胴山後端の左側半間は床板を張らずに開放し、上段への昇降口としている。胴山背面の柱間の根太は下端に二本溝を彫った差鴨居（幅98mm・成110mm）とされ、後台輪の天端にも溝を彫って引違いの建具が納まるようにし、囃子座への出入口としている。ただし、現在建具は建て込まれていない。また、差鴨居上の中央に中柱（98×98mm・長さ1051mm）を立て、両脇の柱間に連子格子をはめている。後台輪の後方には台輪天端と高さを揃えて囃子座縁（奥行512mm・厚39mm）を張り出し、縁の下に幅1296mm・

奥行291mm・高さ228mmの下駄箱を吊っている。下山の側面と背面には緞子掛（緞格子）が吊られる。

楫棒は151×151mmの八角断面で、先端では径106mmの円形に削られている。全長は5159mmとされ、前方へは柱芯から1303mm、後方へは1237mm跳ね出し、地盤面から楫棒の天端までの高さを1196mmとしている。楫棒は側面の各柱と縄で結わい付けて緊結され、側台輪の前後両端部でも締縄を用いて楫棒と台輪が固定されている。

前山の桁上には平台輪（幅100mm・成36mm）が廻り、平台輪の上には円弧状の板に「波に千鳥」の彫刻を施した支輪（成128mm）を載せ、その上に前山の縁板（幅147mm・成53mm）が取り付く。前山の縁板上には前山柱芯から139mm前方に擬宝珠高欄が置かれる。前山の側面後端では前山の桁から胴山の桁までいたる袖板をはめ、袖板の下端には持送り状の彫刻が施される。高欄の地覆と架木の間には「立浪」の彫刻が付き、正面中央では高欄の架木を蔵手に納めるが、蔵手の先端は波の彫刻となっており、山車曳行時にはここに采振り人形が設置される。また、彫刻板支輪の正面両端には隅行方向に猿の彫刻木鼻を出し、正面中央には獅子の彫刻木鼻を出す。

胴山の桁上には平台輪（幅100mm・成36mm）を廻らし、その上に高さ129mmの欄間をはめ、欄間上に胴山の縁板（幅167mm・成54mm）を載せる。さらに胴山縁板上には刎高欄を廻らせ、正面中央では架木の先端を蔵手に納めて口から気を吐く霊獣「蜃」の彫刻としている。欄間の四隅と中央には木製の入八双を配し、隅では獅子の彫刻木鼻、中央では樹葉の籠彫り彫刻木鼻を出している。正面の八双間には麒麟の彫刻背面には鳳凰、



写真 4-6 若戎車 胴山高欄「蜃」

左側面には亀、右側面には龍の彫刻をはめている。

洞山の内部には滑車と綱を用いた「鯢巻き」と呼ばれる上山の昇降機構が設置されている。洞山内の四隅に堅板三本を凹型に組んだ迫上樋（長さ2678mm）

を洞山上段の床を貫いて配置し、左右の樋の溝がそれぞれ向かい合うように内側に向けて立て、溝の中に70×70mm・長さ1796mmの迫上柱を納める。迫上柱上に梁行方向の上山土台（厚83mm・幅は溝の内で70mm・外で83mm）を渡し、迫上柱芯から176mm内側には桁行方向の上山土台（83×83mm）を架け、土台を井桁状に固める。四本の上山柱は桁行の土台上に立ち、柱間寸法を梁間1094mm・桁行1245mmとしている。

洞山両側面の中央柱間に鯢巻きの巻芯を受ける軸受けとなる「鯢梁」（幅44mm・成146mm）を取り付け、床から1109mmの高さに巻芯を固定する。巻芯は径132mmの八角棒で、両端部に内側へ向かって先細りにした傾斜（テーパー）を二段付けている。また、巻芯の中央には径356mm・厚108mmの綱巻輪（リール）^{つなまきわ}が付き、その右側に径326mm・厚23mmの止め歯車（24歯）が添えられている。

迫上樋の外側、洞山上段床の下方で上山を引き上げる巻綱の端部を固定し、綱先を樋内へ入れて迫上柱との間を下方へ伸ばし、迫上柱の下端から158mm上の柱内部に取り付けられた滑



写真 4-7 若戎車 迫上樋と上山土台



写真 4-8 若戎車 鯢巻き 綱巻輪と止め歯車

車を経由して柱の反対側へ綱を反転し、今度は上段床のすぐ下まで綱を立ち上げて樋の枠内に取り付けられた滑車を経て、再び樋の外側に綱を出し、上段床下に沿って鯢巻き端部のテーパーに巻綱を巻き付けている。二段あるテーパーのうち、内側のテーパーでは前方の迫上柱、外側のテーパーでは後方の迫上柱を昇降する綱を巻き取るようになっている。巻芯に付けられたテーパーは巻き取った綱がもつれないように内側から順に巻き付くように工夫されたものである。また、この巻

芯中央の綱巻輪に巻かれている綱を引くことによつて巻芯を回転させ、四本の迫上綱を巻芯に巻き取つて上山が上昇する仕組みである。この時、巻芯の逆回転による上山の落下を防止する装置として止め歯車が機能する。上段床の昇降口脇の根太に取り付けられた止め爪の先端が歯車の歯に断続的に落ち込むことによつて巻芯の逆回転を防ぐ機構である。迫上樋には下端から高さ206mm・388mm・551mmの三か所に穴が開けられており、ここに鉄製ボルトを挿し込むことで上山の高さを三段階に固定できるようになっている。なお、昇降機構を構成する巻芯・綱巻輪・止め歯車・止め爪・軸受けには樺材が使用されている。

上山は桁行一間（1245mm）・梁間一間（1094mm）で、柱は61×61mm・長さ1912mmの凡帳面取角柱とされる。屋根は板葺の向唐破風屋根で、上部に箱棟と鬼板を置き、垂木は一軒疎垂木とされる。柱上の桁行には幅61mm・成71mmの軒桁を載せ、梁行には幅61mm・成91mmの妻虹梁を架け、妻虹梁の両端は持送り（幅35mm・成51mm・長さ167mm）で支えられる。妻飾りは虹梁上の中央に大瓶束を立て、束上に大斗を置いて棟木を受け、大瓶束の両脇に菊の彫刻が飾られる。また、唐破風の兎毛通には「雲と鶴」（正面は嘴を開き、背



写真 4-9 若戎車 鯢巻き 止め爪



面は閉じる)の彫刻を吊る。天井は四周に板支輪を廻らした折上げ鏡天井かがみてんじょうとされる。

上山は非常に華奢な構造であるため、柱の根元には梁行方向の繋ぎ材(45×45mm)が補強として添えられ、各柱から上山土台に向かって鉄製の筋交も入れられている。

台輪・車掛は春慶塗、桁・平台輪・縁板・刎高欄・木製八双・上山柱・軒桁・妻虹梁・破風板・箱棟・鬼板は黒漆塗、擬宝珠高欄は朱漆塗とされ、彫刻木鼻・支輪彫刻・大瓶束・天井支輪・鏡天井・垂木・軒天井・虹梁の絵様・柱の面取部・兎毛通などは金箔押しとされる。祭礼の際には下山の四周に無地の鉄色(暗い青緑)の羅紗大幕(下段幕)、胴山上段の側背面には無地の緋羅紗幕(水引幕)が掛けられる。

3 若戎車の特徴

① 台輪・前山・胴山からなる下山と唐破風屋根を載せた上山の二層構成で、車輪を台輪の外に配した名古屋型の山車である。

② 台輪を井桁状に組み、梁行に幅244mmの大引受け一本を架け、これに直交する大引も一本で下山の床組を構成する。下山の床板は側台輪に欠き込みを入れて納めている。

③ 車軸は鉄製に取り替えられており、旧状は不明であるが、車軸間隔は400mm程狭められている。

④ 前山の床(前棚)と胴山の上段床は同高に張られており、胴山後端左側に553×730mmの開口を設けて上段への昇降口としている。

⑤ 下山背面の柱間には引違い建具(現在なし)を入れて囃子座への出入口とし、後方に高欄の付かない囃子座縁を張り出す。縁の下方に下駄箱を備える。

⑥ 凹型断面の迫上樋は三材で構成され、溝内を迫上柱と上山土台が上下に移動する。

⑦ 上山土台は井桁状に組まれ、上山柱は桁行に架けられた土台上に立つ。

⑧ 鯨巻き機構の巻綱は上段の床下と迫上樋内で処理される。

⑨ 上山の高き位置は、迫上樋に開けられた三か所の孔にボルトを挿し込むことで固定される。

⑩ 鯨巻きの巻芯は八角で、両端部を丸くして内側に二段の傾斜を付けた巻綱のもつれ防止機能が付く。また、巻芯の中央にはこれを回転させる直径356mmの綱巻輪と上山の落下防止装置としての止め歯車と止め爪が付いている。

⑪ 前山・胴山とも柱上から縁板までの間を金箔押しの彫刻で飾っている。

⑫ 上山の柱上には斗拱はなく、直接妻虹梁と軒桁を受ける。天井は折上げ鏡天井で金箔押しとされる。

金箔押しの彫刻が目を引き華やかな印象の山車で、最大の特徴は綱巻輪と止め歯車を用いた鯨巻きである。上山昇降機構の発達した形式と考えられ、江戸後期の名古屋型山車の一形式を示している。この形式の山車は名古屋広井神明社(中村区名駅五丁目)の「二福神車」「唐子車」などに類例がある。

(三) 清影車(岐阜市重要有形民俗文化財 昭和五十四年三月十九日指定)

1 歴史・由来

清影車は、地元の伝承によると明治二十四年(一八九一)の濃尾震災でからくり人形を残して山車本体は焼失し、その後、大正時代に再建された山車であると伝えられてきた。また、もとは湊町・玉井町・元浜町の三町が共有する山車、或いは湊町が単独で所有する山車であったとも言われてきた。

この度の調査で山車蔵内から発見された「玉井町」と記された掛札(山車の前面に掲げる町名を記した板札)によって、現在の清影車の建造経緯が明らかとなった。明治三十七年(一九〇四)に作成された掛札の裏面には、以下のような記載

がある。「明治六年九月玉井町先輩一町独立山車ヲ新造シ伊奈波神社ノ祭儀ニノ列ス同二十四年十月大震災ニ罹リ全市殆ト焦土トナリ山車亦焼失セリ同三十六年ノ一月玉井町元濱町港町ノ三町協同更ニ山車ヲ造ランコトヲ議シ同三十七年一月ノ起工同三月竣功自今三町當番挽之永以為例ノ明治三十七年三月誌之」これによつて現在の清影車が明治三十七年に玉井町・元濱町・港町の三町によつて再建されたことが明らかに、これまでの伝承の一部が証明された。また、現在の清影車は構造が安宅車と類似しており、再建の際には安宅車を手本にしたことが推察される。



写真 4-10 清影車「掛札」裏面

以前は三町の輪番で曳行されたが、昭和四十三年（一九六八）頃から京町地区の八区の輪番制となり、現在は清影車からくり保存会も曳行に加わっている。

濃尾震災で焼失を免れたからくり人形は昭和三十四年（一九五九）の伊勢湾台風の影響で損傷し、修理のため京都まで出かけたが予想以上に費用が掛かることが分かつて修理を断念したという。その後、からくりの奉芸は行われなくなるが、平成九年度（一九九七）にからくり人形が復元新調され、翌年から奉芸が再開されている。

山車本体の修理は、昭和五十八年（一九八三）に実施されており（修理記録あり）、上山の屋根および昇降機構・前山と胴山の高欄・車掛（車輪覆）などの一部部材の取り替え、色あけ塗装などの部分修理が行われている。

2 構造・意匠

清影車は名古屋型と呼ばれる形式の山車であり、前山・胴山・台座で構成される下山と四本柱上に唐破風屋根を載せた上山からなる二層構成の山車で、車輪は台輪の外側に配される外輪式とされる。

前後の台輪は幅130mm・成264mm、左右の台輪は幅129mm・成264mmで断面はほぼ同寸とされ、長さは前後の台輪が1442mm、側台輪が3645mmとされ、材には櫟が使用されている。前後の台輪の間隔は2778mmで側



写真 4-11 清影車 下山床組

台輪に柄差しで固定され、側台輪の両端は前後の台輪より前方で368mm、後方で499mm跳ね出す。前台輪の正面には曳綱を結わえるための鉤状の鉄金具が二箇所（幅144mm・成165mm）を台輪天端から72mm下げた位置に一本通し、この中大引から左右の側台輪へほぼ等間隔で根太（幅54×54mm）を五本ずつ架け渡し、下山を載せる台輪が組まれている。根太上には厚18mmの床板が敷かれ、この上に畳が置かれて囃子座とされる。また、台座後端の跳ね出し部分は、左右の側台輪間に天端を合せて幅376mm・厚36mmの縁板をはめて囃子座縁とし、縁の正面には擬宝珠高欄を廻らせている。高欄の擬宝珠柱は八角で、地覆と架木の間に格狭間入りの羽目板をはめる。囃子座縁の下部には地袋（じふくろ）を吊り、正面に引違い板戸を入れて囃子方の下駄箱としている。

側台輪の下端と内側面に車輪の車軸を受ける鉄製金具をボルトで固定し、この金具に直径102mmの鉄製パイプを取り付けて直径74mmの芯棒を通して、車軸の間隔は1447mmで、前後の台輪の中央より107mm程前へ寄せて取り付けられている。鉄製の車軸に取り替えられた時期は不明であるが、もとは櫟の木



を使つた車軸であつたと伝えられている。また、車輪を覆う車掛の格子の横棧下端には芯棒の先端を除ける半円の穴が開けられているが、後方の穴は現在の芯棒の位置より格子二つ分(約200mm)後方にあり、一つ後方の格子間にも同様の穴がある横棧が入っている。このことから、後輪の車軸は二度位置が変更されており、徐々に車軸間隔が狭められたことが知られる。なお、現在の芯棒位置の横棧は取り除かれて心棒が納められている。

車輪は台座の外側に配される外輪式とされ、直径870mm・幅218の樺材で、外周に二条の鉄製輪締め(65×9mm)が巻かれている。また、近年の改造として、前輪の中央に山車曳行時の旋回を補助する小型車輪が取り付けられている。

下山は桁行四間(前山一間・558mm、胴山三間・1447mm、梁間一間(1571mm)で、94×94mmの角柱を側台輪上にほぼ等間隔で五本ずつ立てる。前山柱は長さを1512mm、胴山柱は2208mmとし、前山の正面柱間には台輪天端から1092mmの位置に差鴨居(94×94mm)を通して鴨居の下端と台輪の天端に二本溝を彫り、格子戸を引違いに入れて離子座への出入口としている。前山側面では差鴨居と同高に貫と際根太を通し、この上に前山の床板を敷く。床は正面の差鴨居から奥行476mmとされ、これより奥の118mmには床板を張らずに開放し、手前の床板も二枚敷きとして、奥の床板(幅218mm)を折り畳み式の可動床とし、ここを胴山上段への昇降口としている。

楯棒は幅128・成165mmの八角断面で、前後の先端部を細めて楯円形にしている。全長は5529mmで、前方へは柱芯から1562mm、後方へは1189mm跳ね出し、地盤面から楯棒の天端までの高さを1279mmとしている。楯棒は



写真 4-12 清影車 車掛格子 後輪車軸部

側面前後端の柱では、柱に取り付けられた鉄製の輪金具に通されて固定され、その他の柱ではボルトで直接柱に緊結されている。さらに側台輪の前後両端部では締縄を用いて楯棒と台輪が固定されている。なお、曳行時には楯棒後端の上部に車切(山車の前輪を持ち上げての旋回)の際に曳手がぶら下がって重りとなるための持ち手棒を綱留めして取り付けられている。

前山柱上の正側面には桁(幅94mm・成112mm)を載せ、その上に台輪(幅140mm・成68mm)を廻らし、さらにその上に欄間(成89mm・平桁(成36mm)・支輪(成100mm)を重ね、最上部に前山の縁板二段(各成36mm・上段は40mm迫出し)を載せている。台輪の表面には唐草の彫刻をはめ、欄間には隅に木製入八双を配して正面の格狭間に「獅子と飛龍」、側面の格狭間に鯉の彫刻を飾っている。さらに支輪には隅に花(鉄線か)の籠彫りを付け、正側面に唐草彫刻をはめている。前山の縁板上には柱芯から192mm外側に擬宝珠高欄を廻らし、正面中央で架木を蔵手に納め、ここに采振り人形が設置される。現在、前山内部の正面中央には采振り人形を設置する棚が新補されている。前山正面中央の差鴨居と桁の間に角束を立て、この間に貫を一本通して束の両脇に連子格子をはめて前山側面の柱間にも貫の外側に連子格子をはめている。

胴山では離子座の床天端から1348mm上で左右の柱間に上段床を受ける根太(幅82mm・成100mm)を架け、後端の柱間では根太を二本溝を彫った差鴨居とする。根太上には厚18mmの床板を敷き詰め、ここからくり人形の操作が行われる。背面の柱間には引違いの格子戸が入れられて出入口とされ、側面の各柱間には貫の外に連子格子がはめられる。胴山柱上には桁(幅92mm・成112mm)



写真 4-13 清影車 前山正面彫刻(獅子と飛龍)

が廻らされ、その上に台輪（幅144mm・成65mm・平桁（幅189mm・成36mm・支輪（成113mm）・欄間（成118mm）が重ねて置かれ、最上部に胴山の縁板二段（下段成36mm・上段成38mm・40mm迫出し）を載せている。台輪には「双龍」の彫刻をはじめ、支輪には隅に雲の籠彫り彫刻の持送りを配し、正側面に「波に千鳥」の彫刻を飾っている。さらに欄間の格狭間には牡丹の彫刻が配されている。縁板上には柱芯から230mm外側に擬宝珠高欄が廻らされ、正面中央の架木を蕨手に納めている。擬宝珠柱は73mm角の角柱で、柱の側面にも唐草の彫刻が付けられている。また、地覆と平桁の間には線型付きの幕板（まくいた）をはめている。さらに胴山の縁板の先端部には蹴込高欄が廻らされている。蹴込高欄は架木天端までの高さを265mmとする低い高欄で、四周の束間には渦巻状の円形模様の透かし彫りを施した幕板がはめられている。

胴山の内部には滑車と綱を用いた「鯨巻き」と呼ばれる上山の昇降機構が設置されている。胴山内の四隅に凹型断面に加工した一材の迫上樋（長さ2728mm）を胴山上段の床を貫いて配置し、左右両側の樋の溝をそれぞれ向かい合うように内側に向けて立て、溝の中に70×70mm・長さ1518mmの迫上柱を納める。迫上柱上に梁行方向の上山土台（幅は溝の内で70mm・外で98mm・成70mm）を渡し、迫上柱芯から163mm程内側には桁行方向の上山土台（幅91×成70mm）を架け、土台を井桁状に固める。四本の上山柱は梁行の土台上に立ち、柱間寸法を梁間1078mm・桁行1323mmとしている。さらに土台の上方179mmの位置にも根がらみとなる土台を廻らし、上山柱の根元を安定させている。根がらみ土台は上山土台より幅を若干広げ、厚みを若干減じている。さらに現在は根がらみ土台



写真 4-14 清影車 迫上樋と上山土台

の梁行に補強の繋ぎ材と背面左隅に水平筋交も後補され、上山の揺れ防止が行われている。

胴山両側面の中央柱間に鯨巻きの巻芯を受ける軸受け（幅53mm・成130mm）を取り付け、床から1305mmの高さに巻芯を固定する。なお、この軸受けには「鯨梁」の墨書があり、この材を「しゃちばり」と呼ぶことが知られる。巻芯は径106mmの丸棒で、中央付近に二か所直交する方向に角孔があげられており、この孔に角棒を挿して巻芯を回転させる。

迫上樋の外側、胴山上段床の下方で上山を引き上げる巻綱の端部を固定し、綱先を樋内へ入れて迫上柱との間を下方へ伸ばし、迫上柱の下端近くの柱内部に取り付けられた滑車を経由して柱の反対側へ綱を反転し、今度は上段床のすぐ下まで綱を立ち上げて樋の枠内に取り付けられた滑車を経て、再び樋の外側に綱を出し、上段床下に沿って巻芯の端部に巻綱を巻き付けている。前方の迫上柱からいたる綱は巻芯の下から、後方の迫上柱からいたる綱は巻芯の上から巻き取られる。上山は桁行一間（1323mm）・梁間一間（1078mm）で、柱は58×58mm・長さ1670mmの几帳面取角柱とされる。屋根は板葺の向唐破風屋根で、上部に箱棟と鬼板（獅子面）を置き、垂木は二軒繁垂木とされる。柱頂には頭貫（幅24mm・成60mm）と台輪（幅85mm・成27mm）を廻らし、頭貫の端部に獅子の彫刻木鼻を出す。柱上には実肘木付き出三斗を載せ、中備に龍の彫刻を配している。斗棋上の桁行には幅54mm・成92mmの軒桁を載せ、梁行には同寸の妻虹梁を載せる。妻飾りは虹梁上の中央に大瓶束を立て、東上に大斗を置いて棟木（幅54mm・成72mm）を受け、大瓶束の両脇には龍の彫刻が飾られる。また、唐破風の坪みには鬼毛通を吊る。天井は四周に線型付きの廻り縁と板支輪を廻らし、



写真 4-15 清影車 「鯨梁」墨書



この上に天井廻り縁を置いた折上げ鏡天井とし、天井板には黒漆塗の上に金泥塗の鳳凰が描かれている。

清影車は素木造の山車で、塗りや彩色は極めて少ない。鬼板と緞子掛に春慶塗箱棟に黒漆塗、車掛は溜塗とされる。また、彫刻は比較的豊富であるが、彩色は鬼板に極わずかに施される程度である。彫刻の意匠は独特で、中国的な趣があり、一部に唐木が使用されている。祭礼の際には下山の四周に無地の緋羅紗の大幕(下段幕)、胴山上段の側背面には無地の白羅紗幕(水引幕)が掛けられる。

なお、近年の改造として胴山内の蛍光灯の設置、宵宮時の提灯のロウソクを電灯に換えるなどが行われており、これらの電源となるバッテリーを載せる鉄製棚が下山の床下に取り付けられている。

3 清影車の特徴

- ① 台輪・前山・胴山からなる下山と唐破風屋根を載せた上山の二層構成で、車輪を台輪の外に配した名古屋型の山車である。
- ② 台輪を井桁状に組み、桁行の大引一本とこの左右に架けられた五本ずつの根太で下山の床組を構成する。
- ③ 車軸は鉄製に取り替えられており、旧状は不明であるが、車軸間隔は二度変更されており、その度に後輪が前方へ移され、車軸間隔が狭められている。
- ④ 前山の床(前棚)は、胴山の上段床よりも若干低く、前山の床板半分を折り畳んで胴山上段への昇降口としている。
- ⑤ 前山正面と下山背面の柱間には引違い建具(背面は現在建具なし)を入れて、囃子座への出入口とし、後方に高欄付きの囃子座縁を張り出す。縁の下部に下駄箱を備える。
- ⑥ 凹型断面の迫上樋は一材で造られており、溝内を迫上柱と上山土台が上下に移動する。

- ⑦ 上山土台は井桁状に二段生まれ、上山柱は梁行に架けられた土台上に立つ。
- ⑧ 鯨巻き機構の巻綱は上段の床下と迫上樋内で処理される。
- ⑨ 鯨巻きの巻芯は丸棒で、巻芯に開けられた孔に角棒を挿し込んで回転させる。

⑩ 上山の高さ位置は、巻芯に差し込まれた角棒の先端が上段床の根太に当たることによって逆回転を止めて固定される。

⑪ 前山・胴山とも柱上から縁板まで部材を重ね層的に積上げて装飾し、彫刻も豊富でその意匠は中国的な趣を見せる。

⑫ 上山の柱上には頭貫・台輪・彫刻木鼻・実肘木付き出三斗・中備彫刻を用い、天井は折上げ鏡天井とされ、金泥による鳳凰が描かれる。

⑬ 素木造の山車である。

三台の名古屋型山車の中で唯一の素木造であり、素朴な重厚感がある。「鯨巻き」と呼ばれる昇降機構は簡潔で古式な形式を残している。濃尾震災後の明治三十七年(一九〇四)に再建された山車であるが、名古屋型山車の形式を遵守した復古的な山車である。

(四) 踊車(岐阜市重要有形民俗文化財 昭和五十四年三月十九日指定)

1 歴史・由来

踊車の建造や由来に関しては資料が無く、不明である。もとは矢島町、或いは小熊町が所有する山車であったと伝えられており、屋形内(下層)に囃子方が乗り込んで囃子を演じ、露台(上段の舞台)で子供や芸妓が手踊りを舞った屋台山車であったと地元で伝承されている。昭和六十三年(一九八八)頃に伊奈波神社の神賑会からボーイスカウト岐阜第十六団が引き継ぎ、現在もボーイスカウトによって運営されているが、踊りの公演は行われていない。山車と共に引き継いだ大太鼓の箱書きに「小熊町」の墨書があったことから小熊町が所有した山車と推

定されていた。また、現在露台上には作り物である「三方と槌」が飾れているが、これも引き継いだ時点で既に載せてあったといい、当時は「福槌車」と呼ばれていた。

江戸時代後半に描かれたとされる「岐阜因幡御神事」(四二頁・資料215)には七台の踊り山が確認でき、からくり山車と共に祭礼で奉曳されていたことが知られる。また、伊奈波神社古文書(博物館蔵)には明治二十三年(一八九〇)に踊り山三台と三ヶ町の作り物、翌二十四年(一八九一)に踊り山三台と二ヶ町の作り物が曳行された記録がある。しかし、濃尾震災後の明治二十七年(一八九四)には踊り山はなし、作り物とにわか芝居は二十五町とされており、明治二十四年十月の濃尾地震で踊り山車の大半が焼失したと考えられる。さらに明治三十九年(一九〇六)発行の「岐阜稲葉神社祭礼山車引出之圖」(五一頁・資料219)には踊り山車一台と作り物山車十五台が描かれており、この図では小熊町は「具足に鬼」の作り物山車、矢島町は「鯛の上に蛭子」の作り物山車を曳行している。絵図からは両町ともこの時、踊り山を所有していなかったことが推定できる。

現在の踊車は昭和六十三年(一九八八)に行われた修理(修理記録あり)によって台輪全ての取り替え、軸部損傷部(柱・大引・貫の大半)の取り替え、高欄損傷部および床板の一部取り替え、漆および春慶塗の塗り直し、金箔押しの補修などが実施されており、主要部材の殆どがこの時に新材に取り替えられており、部材から建造年代を推定できる状態ではなくなっている。また、年代推定の基準となるような絵様彫刻なども無く、現状から建造年代を推測することは困難である。ただし、構造形式や残された部材などから判断すると、江戸時代まで遡るものではなく、濃尾震災後の明治時代後半以降に再建されたものと考えられる。明治三十九年に描かれた「岐阜稲葉神社祭礼山車引出之圖」の踊り山・作り物山と一致する姿形のものは見受けられないので、これ以後に再建されたものであろう。

2 構造・意匠

踊車は岐阜まつりの四台の山車のなかで唯一の屋台型の飾り山車で、台輪上に上下二段の屋台(本山)を組んで下段内部を囃子座とし、上段は屋根を設けない露台としている。

台輪は幅115mm・成235mmで、前後の台輪の両端に二段の平柄を刻んで側台輪に通し、鼻栓で留めて井桁状に組まれる。側台輪の前後両端は273mm程張り出して納め、先端部の下端を曲面に削って仕上げている。前台輪の正面中央に一か所、曳綱を結わえる金具が打ち付けられている。桁行の中央に幅120mm・成100mmの大引を一本通し、これに直交する梁行の根太を四本渡している。さらに側台輪にも車輪をよけて45mm角の際根太を打っている。根太上には厚12mmの梁行方向の床板が張られる。

車輪は台輪の内側に配される四輪の内輪式で、前後の車軸を山車の中心より若干後方にずらして取り付けしており、車軸間隔は1590mmとされる。側台輪の下端を削って45mm角の鉄製パイプの車軸を埋め込み、下から鉄板を添えて台輪の上から落とし込んだボルトで車軸受けを固定している。台輪の外側には三つ葉形の板を打ち付け、車軸受けの欠き込み穴が隠されている。車輪は直径530mm・幅132mmの木製で、外周に二条の鉄製輪締めを付けている。

車輪の半径よりも台輪の成が短いため、車輪の上部が台輪上に張られた床板の上へ飛び出している。そのため、飛び出した部分を囲うように床板と同材を使って箱型を造り、乗車者に危険が無いように車輪を覆っている。

屋台(本山)は桁行三間(2840mm)・梁間一間(正面二間・1930mm)で、台輪上に100mm角の柱を九本立てる。柱上に桁を直接置き、側面の桁は先



写真 4-16 踊車 側台輪側面 車軸部分



端を柱より少し前後に延ばし、肘木状に下端を曲面にして納めている。正面では中央にも柱を立てて梁間を二分し、側面と正面の各柱間には貫を三本通してその外に連子格子をはめている。背面では内法位置に溝の無い差鴨居を入れ、柱間を開放して屋台内への出入口としている。両側の桁間に幅70mm・成100mmの根太を七本渡し、前後に跳ね出した出桁間にも受梁を通し、前後の受梁までを上段の床として厚18mmの床板を張っている。上段床の後方左側に597×458mmの開口を設け、側桁に木製の梯子を掛けて上段への昇降口としている。

屋台両側面の柱の外側に長さ4910mm・太さ117×136mmの丸面取りの楫棒がボルト締めによって取り付けられている。側台輪の前後両端部には締縄を通す角穴が開けられており、これに締縄を通して楫棒を固定している。また、山車曳行時の旋回の際に、前輪を持ち上げるための重りとなる曳手がぶら下がるための持ち手棒を後端柱から346mm後方の楫棒間に渡し、縄締めによって固定している。

上段は屋根のない露台で、四周に高欄が廻らされる。高欄は根太と受梁に73mm角・長さ597mmの束柱を立てて束柱間に貫を一本通し、その下に中刳りを施した蹴込板をはめ、束柱上に架木を



写真 4-18 踊車 正面彫刻欄間（詳細）



写真 4-17 踊車 背面（祭礼時）

載せている。比較的がつしりした構造とされ、高さも十分あって落下防止の手摺的な高欄といえる。露台上の中央には幅1552×1248mm・高さ1090mmの三方とその上に全長1773mm・幅910mmの木槌の作り物が置かれている。

屋台の外周には無地の緋羅紗の大幕が桁に打たれたL型の金具によって吊られている。また、正面の桁先には波に珊瑚と鮑の彫刻欄間が飾られている。この欄間は金箔押し華やかなものであるが、桁先の形状から考えると後世に付加されたものではないかと推察される。山車に飾られる作り物が木槌であることから海中の宝を題材にした欄間を正面に掲げたのではないであろうか。台輪・柱・貫・差鴨居は弁柄春慶塗、桁・高欄には黒漆と朱漆塗が施されており、桁と高欄の架木に提灯枠の竿を挿し込む金具が打たれている。提灯枠は桁からの高さを2000mm程とされ、高欄の周囲に六本の竿を立てて三段の貫で固め、宵宮では最上段の貫から提灯が吊るされる。

3 踊車の特徴

岐阜まつりにおける踊り山の奉曳が確認できる資料として江戸時代後半に成立した「岐阜名所圖會」（四一頁・資料214）と「岐阜因幡御神事」（四一頁・資料215）がある。前者には名古屋型の山車に混じって長浜型の山車三台が描かれている。長浜型は前部を舞台とし、後部は亭（ちん）と呼ばれる重層の屋根を載せた芸能山車である。後者には二七台の山車と三基の神輿、一台の神山、仮装行列が描かれており、二七台の山車のうち三台は長浜型で、一八台が名古屋型の山車である。残る六台は露台式の山車で、露台上に六本柱を立てて前後二室に分割し、前部は正側面を開放した天井の無い舞台状の室とされている。後部は側背面を壁とし、正面には建具を入れて祭壇のようにされている。人物や作り物などは描かれておらず、どのように使われていたかは不明である。

明治三十九年（一九〇六）発行の「岐阜稲葉神社祭礼山車引出之圖」（五一頁・資料219）には三五台の山車が描かれており、このうち九台が名古屋型の山車

である。この他、露台上に作り物を載せた飾り山車が一五台と踊り山が一台描かれており、いずれも台輪の外に車輪を配した外輪式の山車である。踊り山は高欄付きの露台上に提灯枠が組まれ、和服の女性と洋装の男性が踊る様子が描かれている。

三点の絵図資料に描かれた山車の中には現在の踊車の形態と一致するものは見当たらず、「山車引出之圖」の飾り山車と踊り山を合成したような形式が踊車の原形と言えよう。

現在の踊車は、鉄製車軸に改造されているが、当初は木製車軸であったと考えられ、現状の車軸の納まりを見ると以前は台輪の外に車輪を配する外輪式であった可能性がある。その時は現在よりも車輪径が大きく、車高も高かったのではないかと推察される。車軸を取り替えた時に車輪を小さくして床を低くし、子供や芸妓が乗り降りし易いように改造したのではないだろうか。その際、運航の安全を図って車輪も外輪から内輪に変更されたものと思われる。

露台上の高欄に関しても、子供や芸妓が登段しても危険の無いよう頑丈な構造に改造されたものと察せられる。ただし露台中央には木槌の作り物が置かれたままで、公演には大変不都合であり、作り物と芸妓の踊りがどのように両立していたかは把握し難い。

踊車は他に類例のない特殊な形式の踊り山車であり、華やかな飾りは殆どなく、正面に掲げられた彫刻欄間が唯一の装飾といえる。山車本体の豪華さを競うような志向は踊車には見受けられないが、ここで行われた奉芸が祭りに花を添えたものと思われる。絵図資料には多様な形式の山車が曳行された様子が描かれており、現在の祭礼における踊車の奉曳は、その伝統が継承されている証であり、踊車の存在は意義が大きいといえよう。

第三節 岐阜まつりの山車の特徴

現在の岐阜まつりで奉曳される山車は安宅車・若戎車・清影車・踊車の四台であるが、このうち安宅車・若戎車・清影車は名古屋型の山車で、踊車は屋台型の飾り山車である。また、四台の山車のうち、建造年次が明らかなものは清影車のみであり、掛札によって明治三十七年（一九〇四）の再建であることが知られ、再建の経緯も知ることができる。他の三台に関しては建造に関する具体的な資料がなく、建造年次を詳らかにすることはできないが、江戸時代後期から明治時代後期に建造されたと推定され、安宅車と若戎車は明治二十四年（一八九二）の濃尾地震以前の建造と考えられる。

清影車は当地で再建された山車であるが、他の山車はその来歴も不明な点が多く、伝承に頼らざるを得ないが、他所で使われていた山車を譲り受けたものなのか否かも明らかにし難い。したがって、造営に係わった大工や彫物師も不明であり、これに関しては清影車も同じである。また、四台とも車軸が鉄製に取り替えられており、木製車軸であった当初の形状や納まりが不明な点も惜しまれる。

安宅車・若戎車・清影車の三台の名古屋型山

表 4-1 山車 主要寸法比較 (mm)

	下 山					上 山			車 輪			髙 棒			高 さ (G Lから)				
	桁行柱心			梁間柱心	柱寸法	桁行柱心	梁間柱心	柱寸法	軸間隔	直径	幅	全長	太 さ		台座	樹棒	前山縁板	脚山縁板	箱棟
	桁行全長	前山桁行	脚山桁行										中 央	先端					
安宅車	2,568	642	1,926	1,509	85×85	1,298	1,040	51×51	1,560	810	220	5,280	121×144	103丸	671	1,157	2,616	3,268	4,868
若戎車	2,619	666	1,953	1,656	98×98	1,245	1,094	61×61	1,382	724	224	5,159	151×151	106丸	630	1,196	2,616	3,289	4,857
清影車	2,778	682	2,096	1,571	94×94	1,323	1,078	58×58	1,447	888	218	5,529	124×165	97丸	751	1,276	2,722	3,403	5,326
踊 車	2,840			1,930	100×100				1,590	554	132	4,910	117×136	117丸	486	1,210		2,382	

	天井高		綱巻芯	柱 長		胴山桁	迫 上 柱	巻芯	迫 上 樋		滑車	屋 根	妻虹梁寸法			
	前 山	胴 山		床大か	前山柱				胴山柱	上山柱			寸法	断面	長さ	直径
安宅車	1,335	1,270	1,175	1,475	2,147	1,714	94×94	無 し	136	130×80	58×34	2,436	8	1,927×2,214	54×76×989	
若戎車	1,317	1,317	1,179	1,504	2,340	1,912	98×98	70×70	1,796	132	159×112	83×76	2,678	2	1,931×2,078	61×91×1,033
清影車	1,225	1,448	1,305	1,512	2,208	1,670	94×112	58×58	1,518	106	167×127	70×58	2,728	2	1,986×2,418	54×92×1,024
踊 車	1,866				2,216		103×148									



写真 4-19 清影車の鯨巻き機構



写真 4-20 安宅車の鯨巻き機構



写真 4-21 若戎車の鯨巻き機構

車は、各部材・各箇所寸法の差は大きく(表4-1)、最も新しい清影車が他車より若干大きく再建されたようであるが、ほぼ同じ規模といつてよいであろう。名古屋市内の広井神明社(中村区名駅五丁目)の祭礼で奉曳される「三福神車」は天保年間(一八三〇〜四四)に旧車に倣って再建されたという名古屋型の山車で、若戎車と同じ綱巻輪と止め歯車を備える鯨巻き機構をもつ山車である。この山車と規模を比較しても大きな違いはなく、岐阜まつりの山車も名古屋型山車の基本的な姿形と規模を変えることなく、踏襲していると考えられる。

三台の山車各々の特徴については既に述べたが、特に注目されるのは鯨巻き機構の違いである。三台のうち最も簡潔な機構を見せるのは清影車で、巻芯は円形断面とされ、これに開けられた孔に角棒を挿し込んで回転させる形式である。巻綱の綱廻しも単純で迫上樋と迫上柱に取り付けられた滑車を伝って、胴山上段の床下と迫上樋内で処理されている。建造年が一番新しい清影車に古式な鯨巻き機構が残されている。

安宅車の鯨巻き機構は綱廻しが複雑で、胴山の上段に二段の滑車受けを架け渡し、中段に二個、上段に四個の滑車を取り付けて胴山の側面を巻綱が菱形を描くように廻らされているが、その結果、下山の轆子座はすっきりとした空間となる。巻芯は清影車と同様の円形断面で、回転の方法も同じである。若戎車の鯨巻き機構は巻芯の回転方法に特徴があり、八角形断面の巻芯の両端へ内側に向かって径を細めた傾斜を二段付け、ここに巻綱を巻き取る形式である。巻芯の中央には綱巻輪と止め歯車を取り付けられ、綱巻輪に巻かれた綱を引いて巻芯を回転させる。止め歯車は逆回転の防止装置である。巻綱の綱廻しは清影車と同じで、滑車二個を使って上段の床下と迫上樋内で処理されている。

若戎車の鯨巻き機構は、清影車のそれより進歩した形式といえ、綱廻しに関しては安宅車が最も発展した形式といえよう。濃尾震災後に当地で再建された清影車が最も簡潔で古式な鯨巻き機構を採用したのは、手本とした安宅車と若戎車のそれぞれの複雑さが、敬遠された結果ではないかと推察される。

岐阜まつりの三台の名古屋型山車が、それぞれ形式の異なる鯨巻き機構を有することは特筆される。

(参考文献)

- 『伊奈波神社略誌』 国幣小社伊奈波神社奉賛会 1941年
- 『岐阜市史 通史編 民俗』 岐阜市 1977年
- 水野耕嗣 『岐阜県の祭り屋台』 岐阜新聞社 2003年
- 『日本の美術 No.516 山車』 独立行政法人国立文化財機構 2009年
- 『大山祭総合調査報告書』 大山市教育委員会 2005年
- 『大垣祭総合調査報告書』 大垣市教育委員会 2014年
- 近藤 豊 『古建築の細部文様』 光村推古書院 1989年
- 『広井神明社祭「三福神車山車 唐子車山車」図面集』 名古屋市教育委員会 2001年



踊車 正面



清影車 正面



若戎車 正面



安宅車 正面



踊車 正側面



清影車 正側面



若戎車 正側面



安宅車 正側面



踊車 側面



清影車 側面



若戎車 側面



安宅車 側面



踊車 宵宮



清影車 宵宮



若戎車 宵宮



安宅車 宵宮



2 安宅車 前山・胴山・上山正面



3 安宅車 下山正面



1 安宅車 正面全景



5 安宅車 下山側面 車掛



4 安宅車 下山正面（台輪）



7 安宅車 下山車輪軸受け



6 安宅車 下山台輪（床組）



9 安宅車 下山内部 上段床見上げ 鯨巻き



8 安宅車 下山内部 下段正面



11 安宅車 下山内部 上山柱下部背面



10 安宅車 下山内部側面 鯨梁・巻芯



13 安宅車 上山内部 背面



12 安宅車 下洞内部 上段滑車受け下端見上げ



15 安宅車 上山内部 天井見上げ



14 安宅車 上山内部 柱上部



17 安宅車 前棚内部



16 安宅車 前山・胴山正面隅



19 安宅車 前棚柱上正面隅



18 安宅車 前棚正面



21 安宅車 胴山柱上正面



20 安宅車 前棚正面 高欄



23 安宅車 上山 唐破風正面



22 安宅車 胴山正面 高欄



2 若戎車 洞山・上山背面



1 若戎車 正面全景



3 若戎車 下山正面



5 若戎車 下山側面 車掛



4 若戎車 下山台輪正面



7 若戎車 下山車輪軸受け



6 若戎車 下山床組見上げ



9 若戎車 下山内部 上段床見上げ 鯨巻き



8 若戎車 下山内部 下段正面



11 若戎車 下山内部 上山柱下部背面



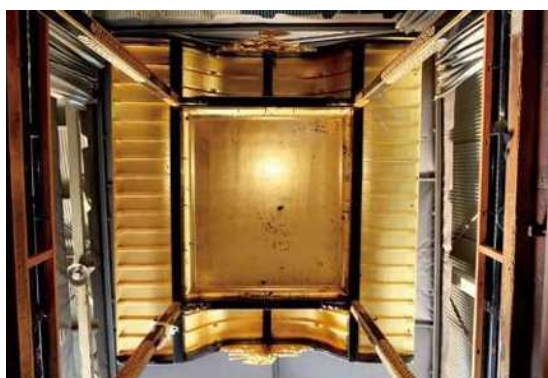
10 若戎車 下山内部側面 鯨梁・巻芯



13 若戎車 上山内部 背面



12 若戎車 洞山内部 上段側面見上げ



15 若戎車 上山内部 天井見上げ



14 若戎車 上山内部 柱上部



17 若戎車 前棚内部



16 若戎車 前山・胴山正側面



19 若戎車 胴山柱上正面隅



18 若戎車 前棚正面



21 若戎車 胴山柱上正面



20 若戎車 前棚正面 高欄



23 若戎車 上山 唐破風正面



22 若戎車 胴山正面 高欄



2 清影車 胴山・上山背面



3 清影車 下山正面



1 清影車 正面全景



5 清影車 下山台輪側面 車掛



4 清影車 下山台輪正面



7 清影車 下山車輪軸受け



6 清影車 下山台輪 床組



9 清影車 胴山内部 上段床見上げ 鯨巻き



8 清影車 下山内部 下段正面



11 清影車 胴山内部 上段背面



10 清影車 下山内部側面 鯨梁・巻芯



13 清影車 上山正面 柱上



12 清影車 胴山内部 上段 上山台輪



15 清影車 上山内部 天井見上げ



14 清影車 上山内部 柱上部



17 清影車 前棚内部



16 清影車 前山・胴山正側面



19 清影車 前棚柱上正面隅



18 清影車 前棚正面



21 清影車 胴山柱上正面



20 清影車 前棚正面 高欄



23 清影車 上山 唐破風正面



22 清影車 胴山正面 高欄



2 踊車 正面上部



1 踊車 正面全景



3 踊車 正面



5 踊車 側面



4 踊車 正側面



7 踊車 下山車輪軸受け



6 踊車 床組



9 踊車 内部上座床見上げ



8 踊車 内部側面



11 踊車 正面見付彫刻



10 踊車 内部床 車輪箱



13 踊車 上座隅 床・高欄



12 踊車 正面見付見上げ

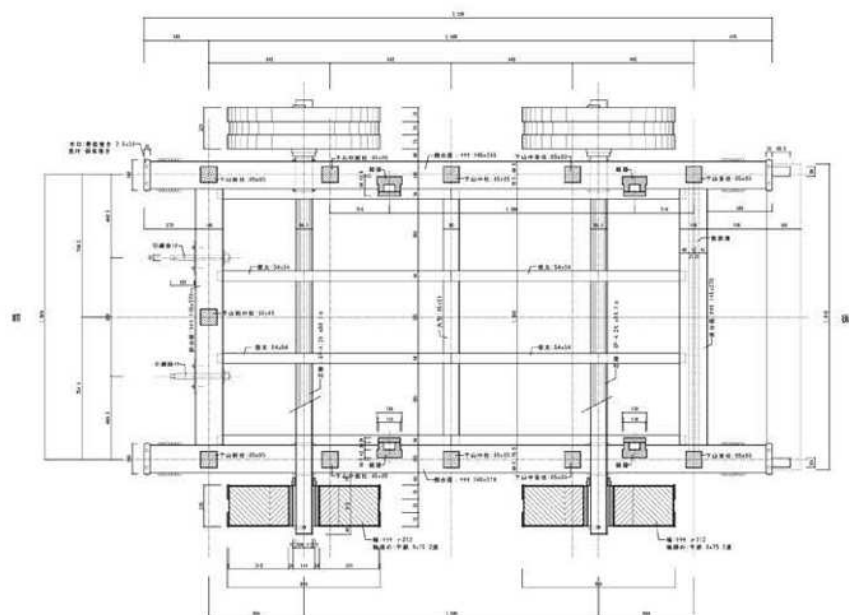


15 踊車 側面全景

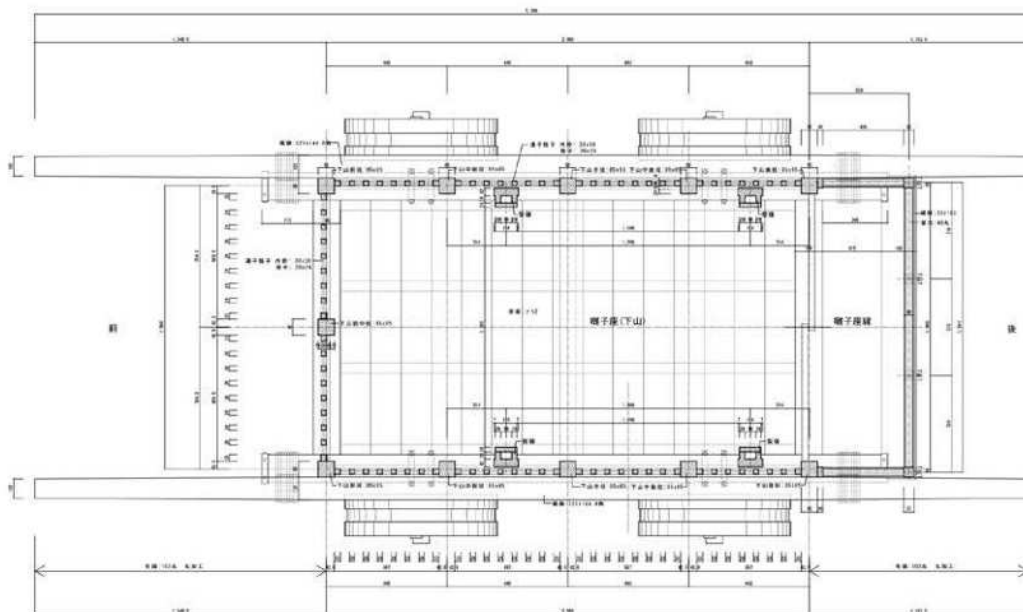


14 踊車 上座 飾り物・提灯枠

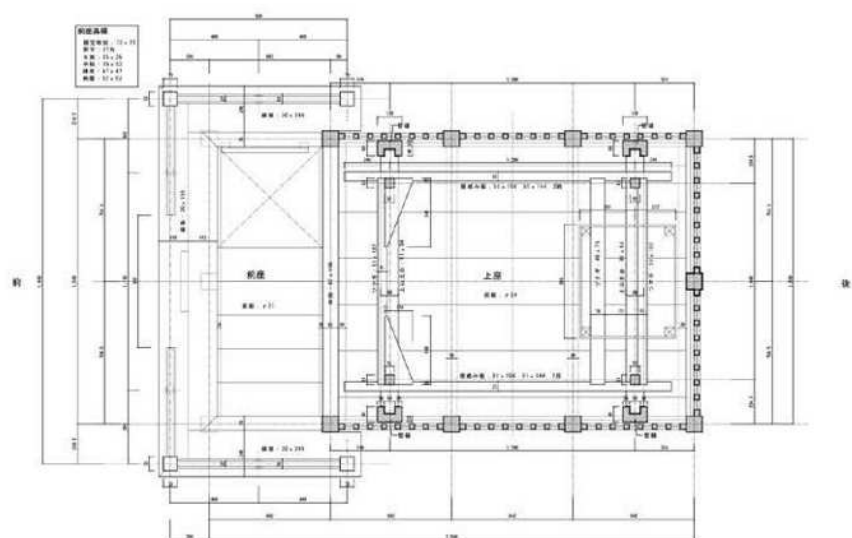
台輪部 平面図

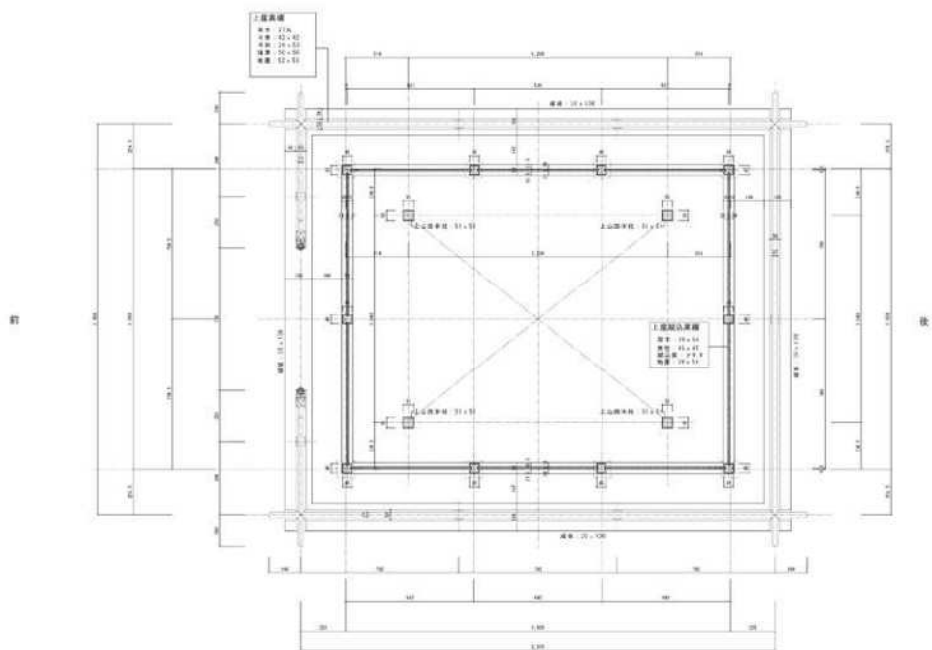


下山部 平面図



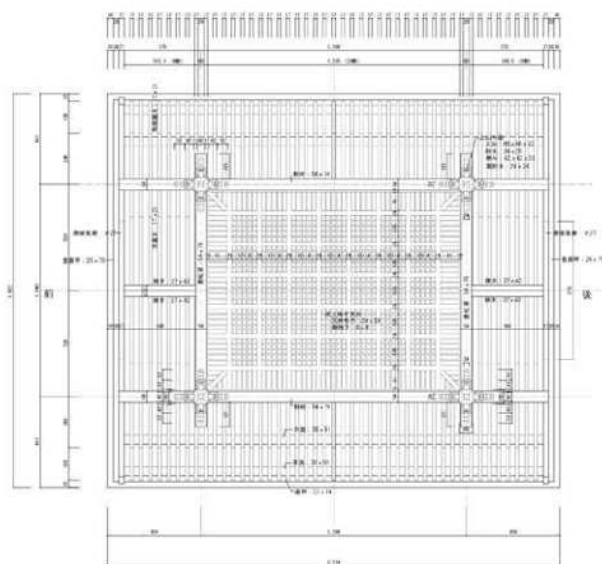
前棚・洞山・上山部 平面図



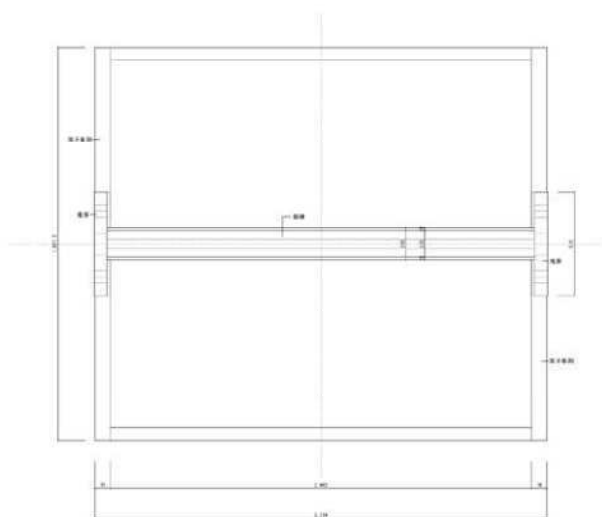


上山高欄部 平面図

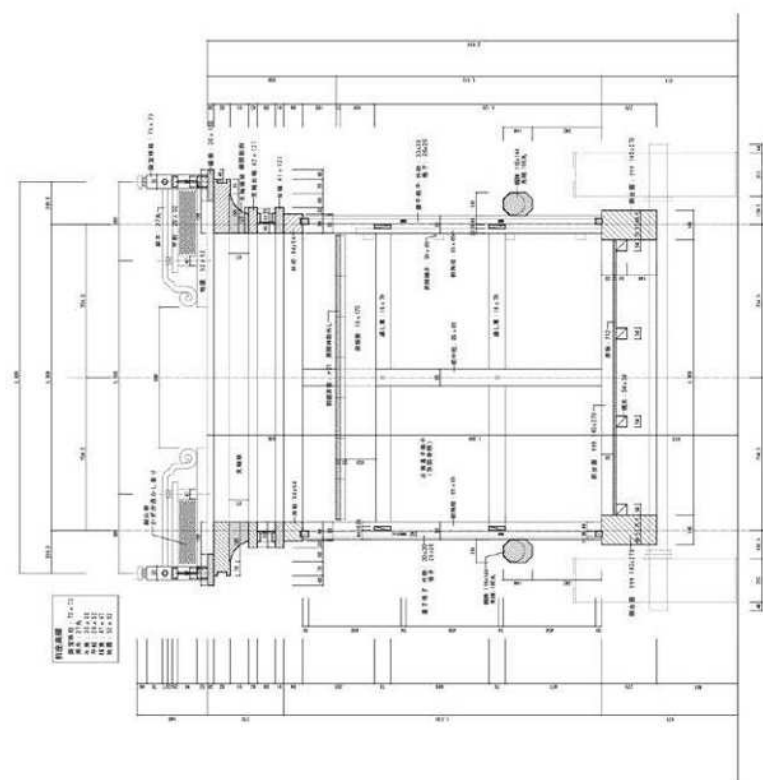
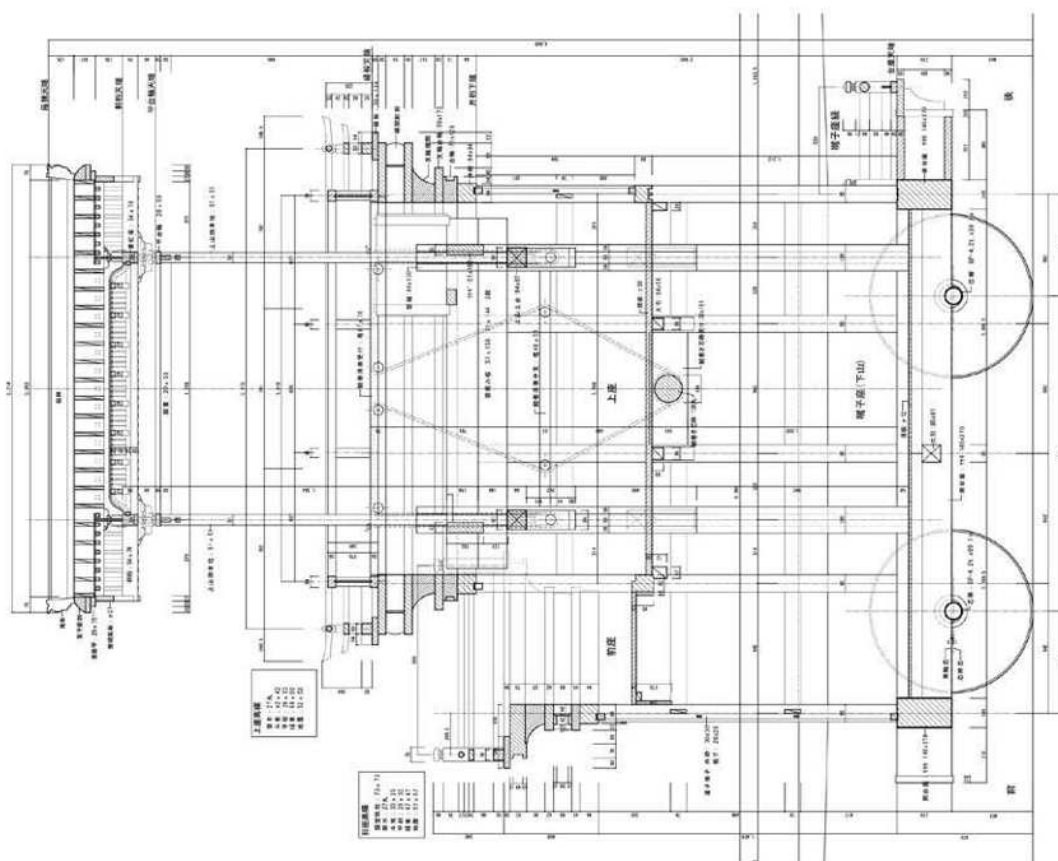
安
全
車

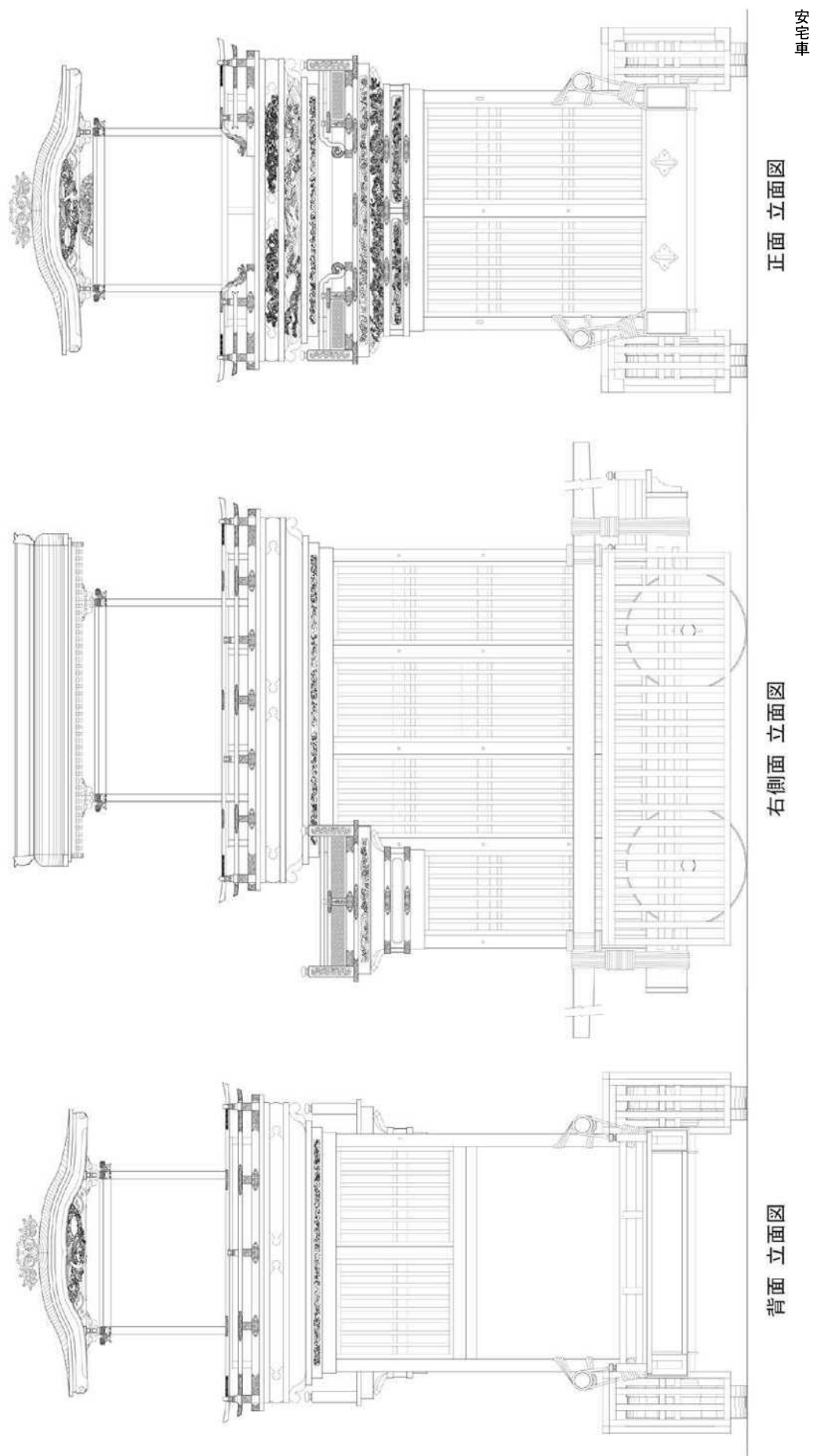


上山 天井見上げ図



上山 屋根伏せ図

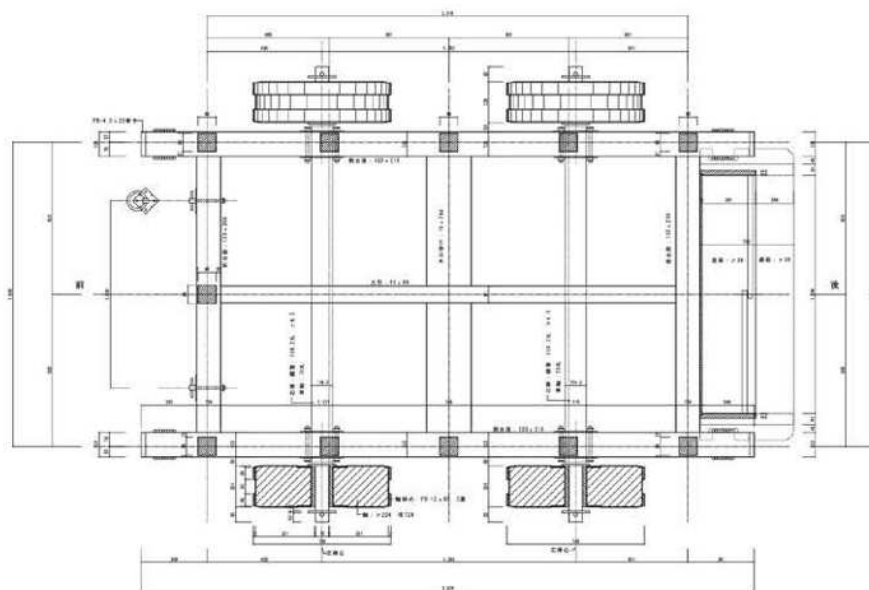




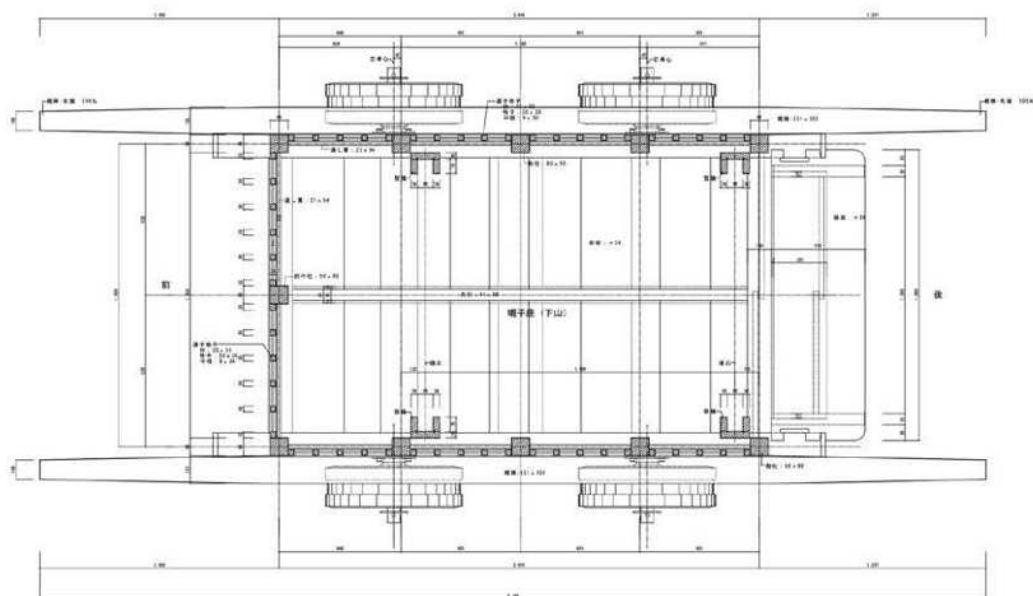
安
山
車

若戎車

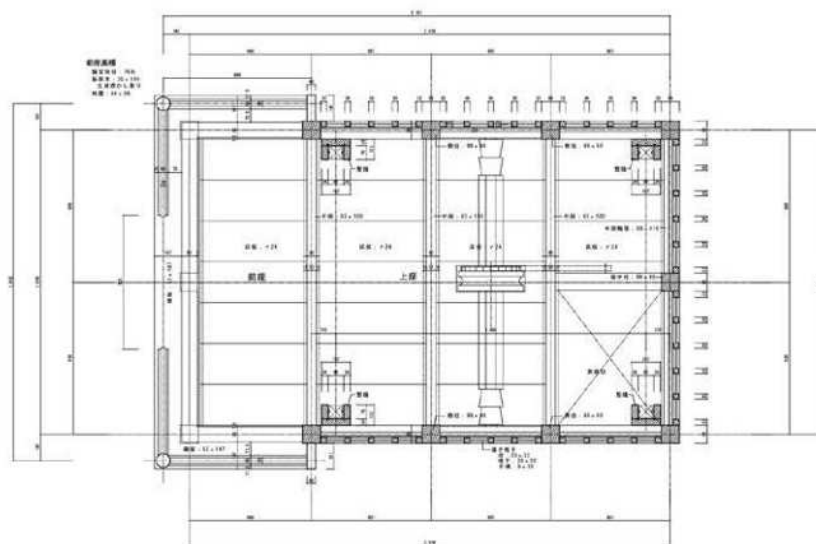
台輪部 平面図



下山部 平面図

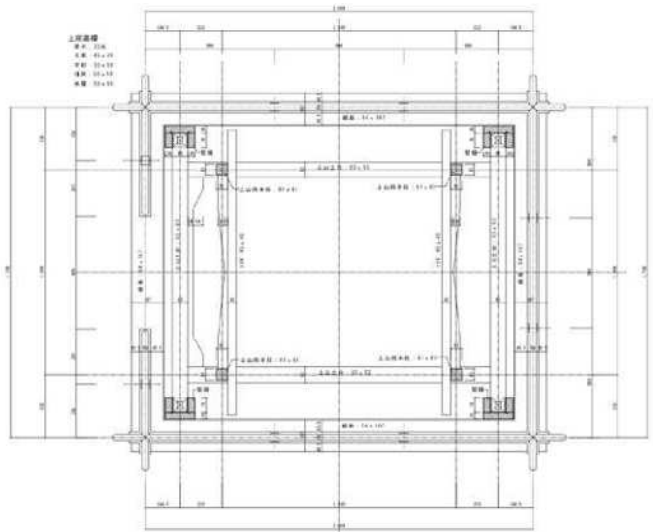


前棚・胴山部 平面図

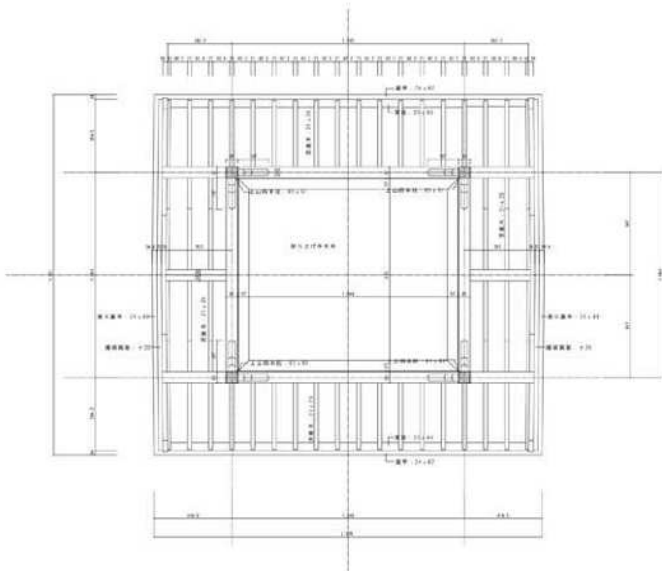




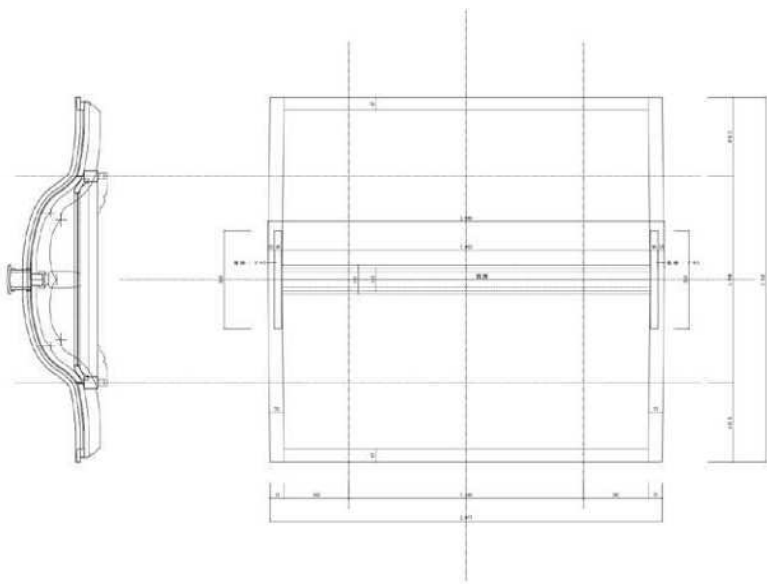
若戎車



上山部 平面図

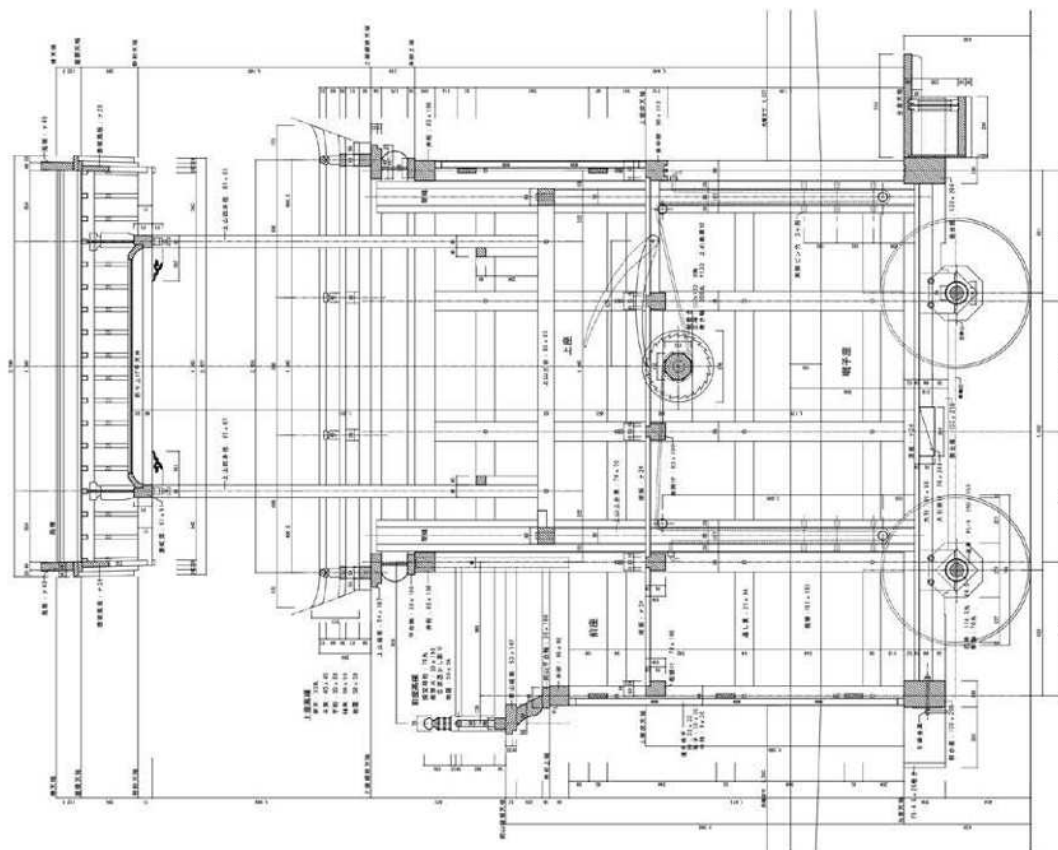


上山 天井見上げ図

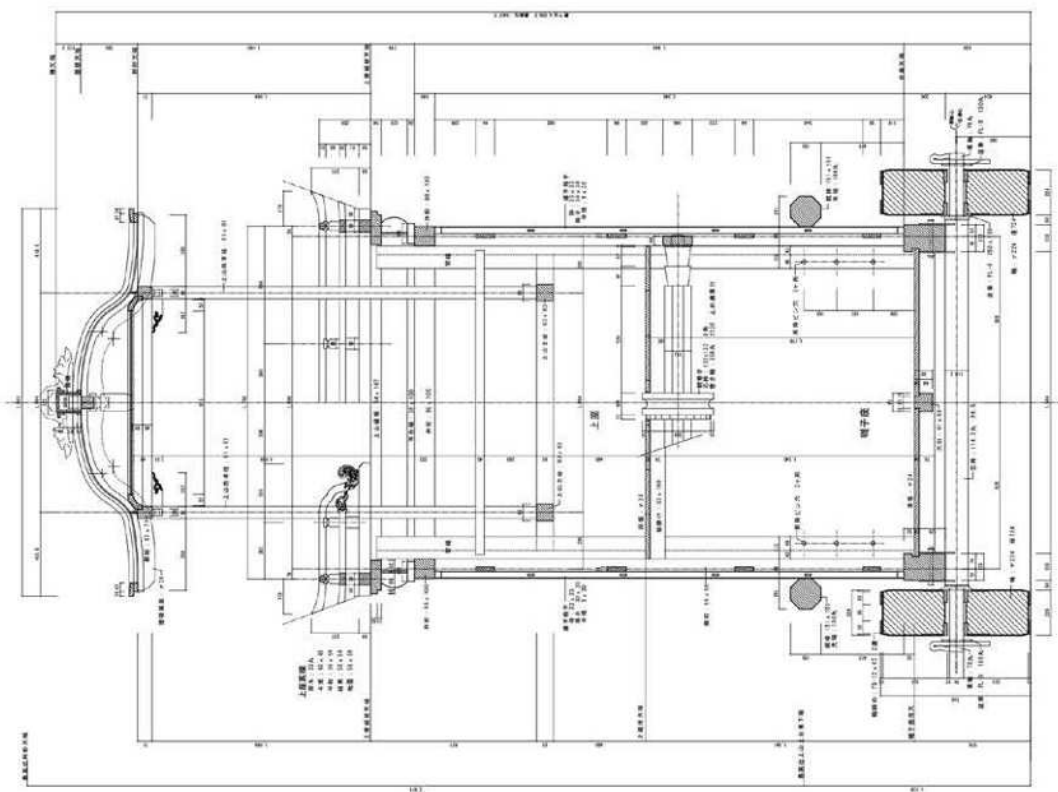


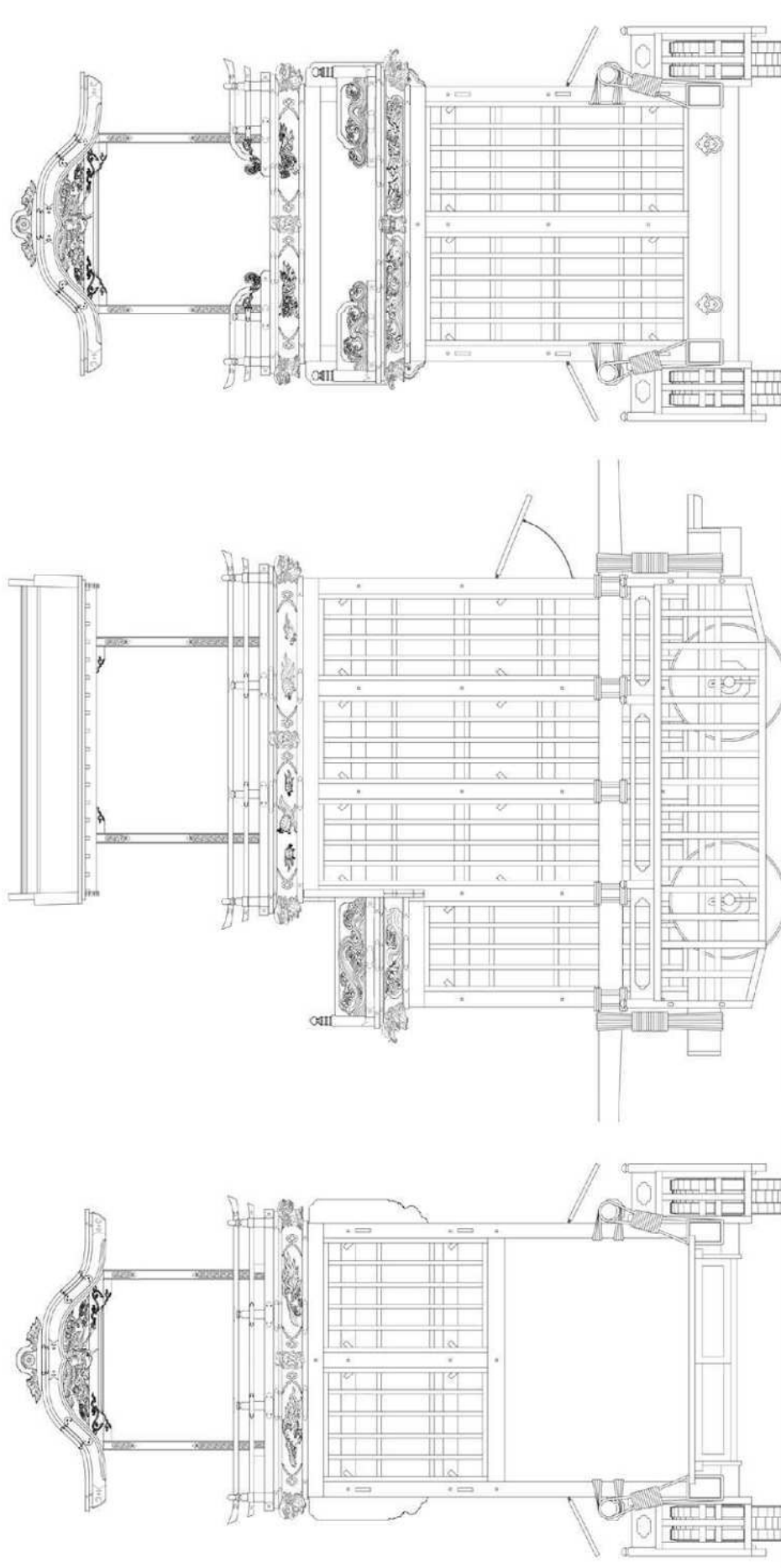
上山 屋根伏せ図

桁行 断面図



梁行 断面図





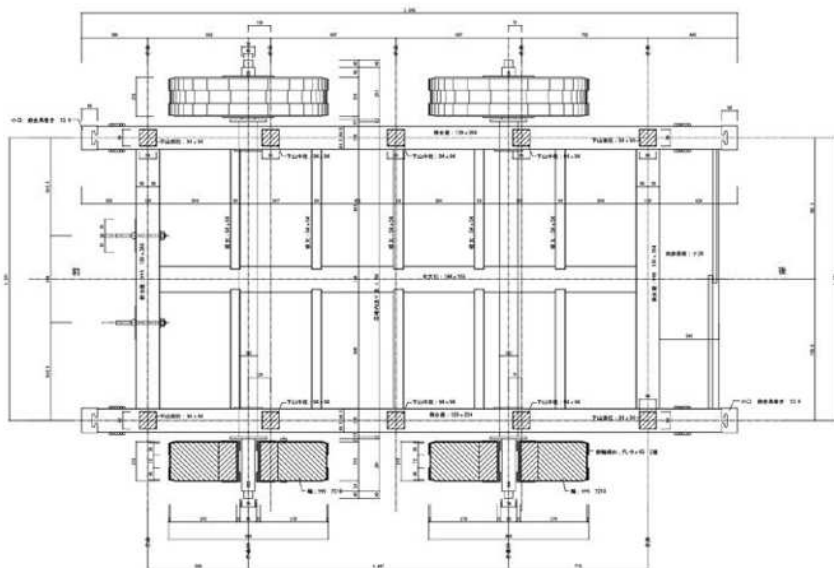
若戎車

正面 立面図

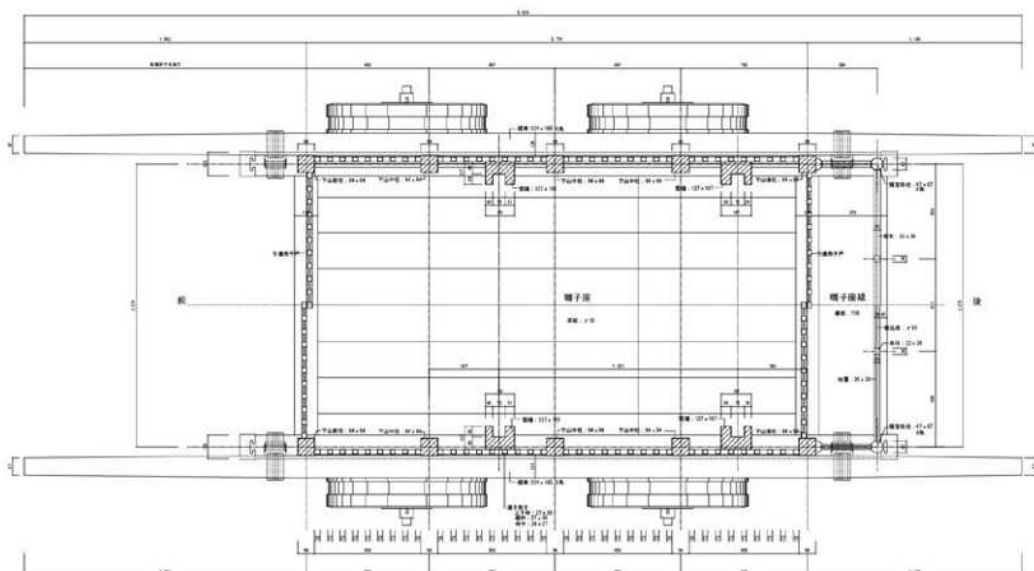
右側面 立面図

背面 立面図

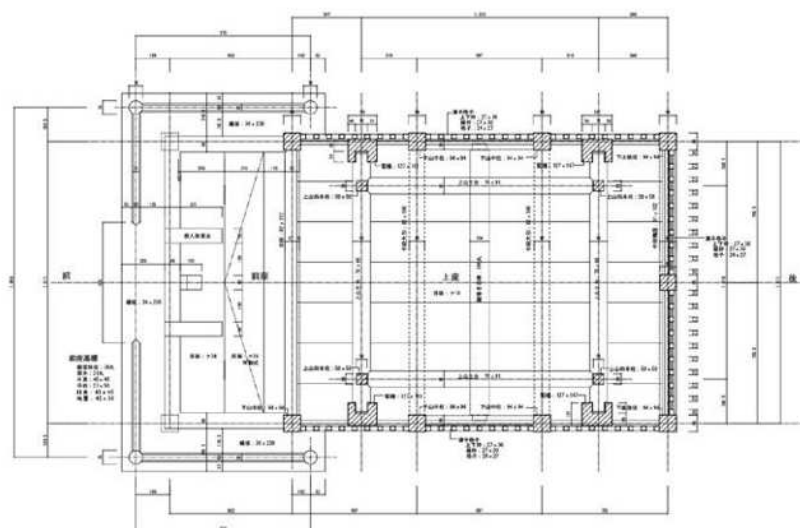
台輪部 平面図

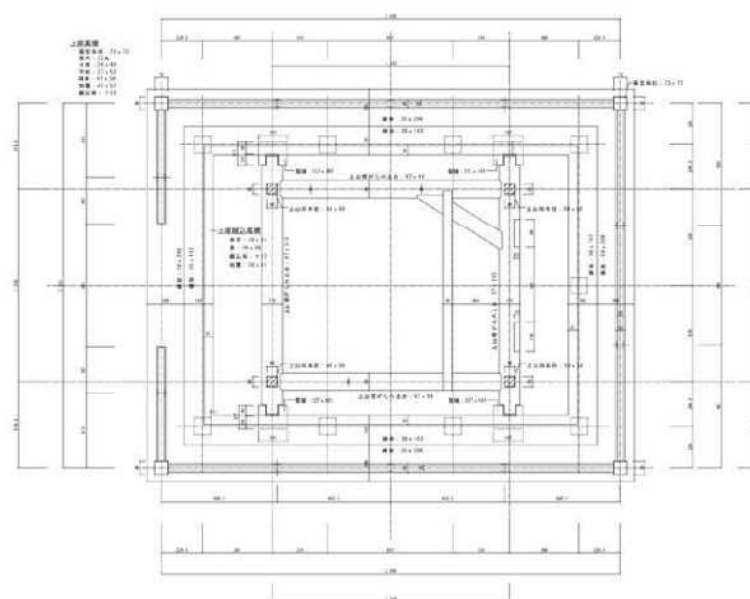


下山部 平面図

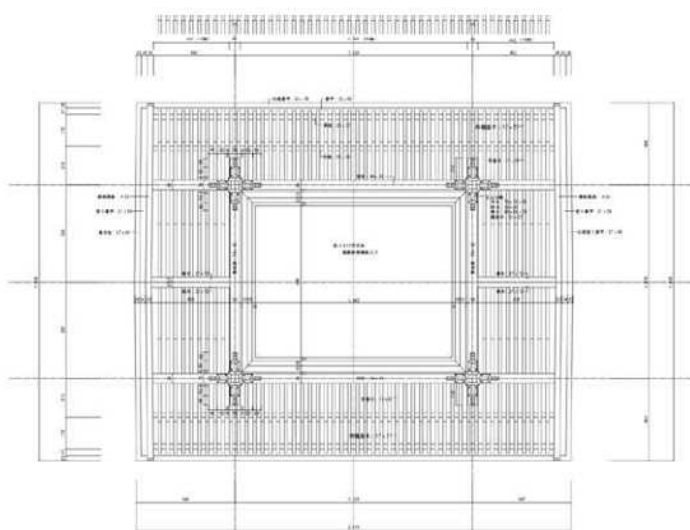


前棚・胴山・上山部 平面図

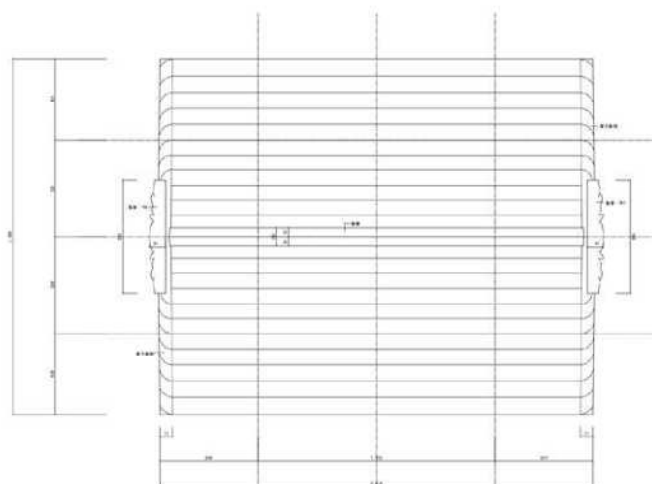




上山高欄部 平面図

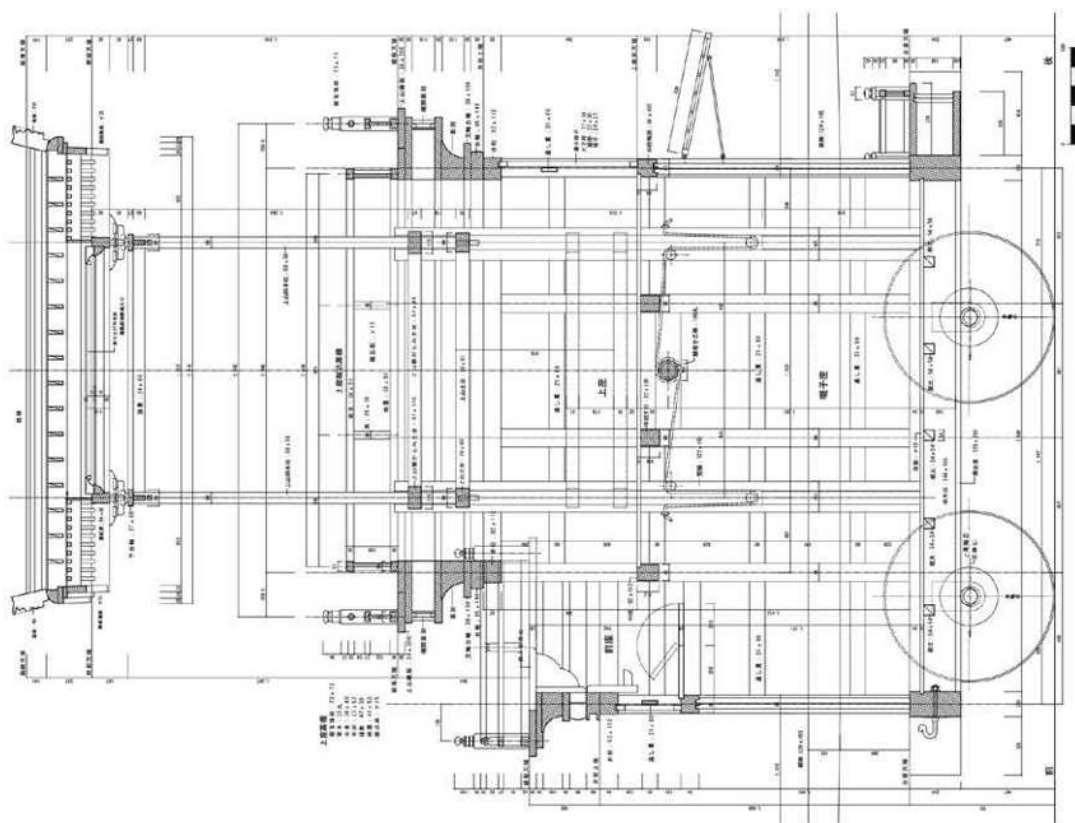


上山 天井見上げ図

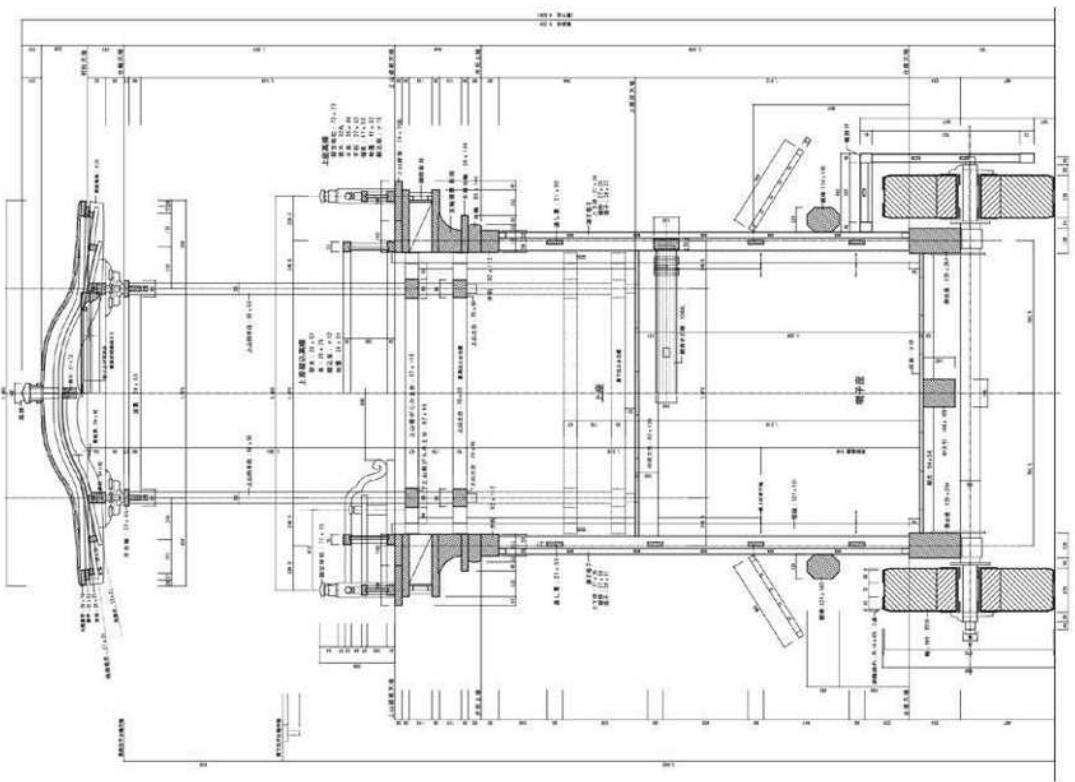


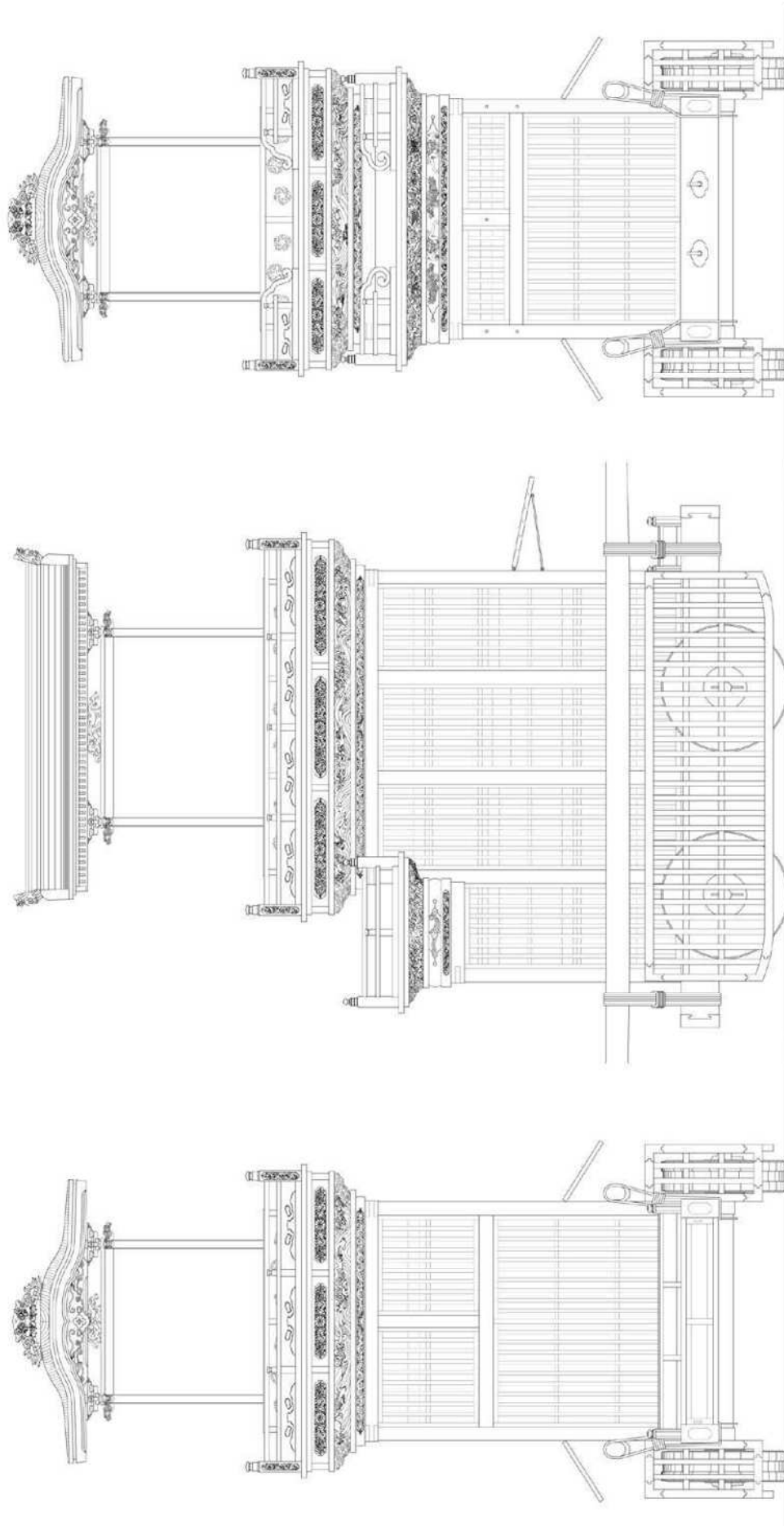
上山 屋根伏せ図

桁行 断面図



梁行 断面図





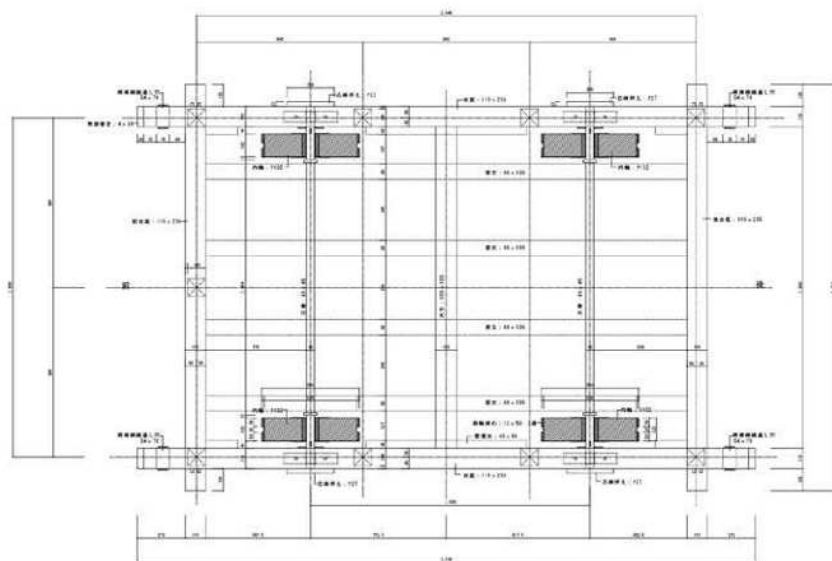
清影車

正面 立面図

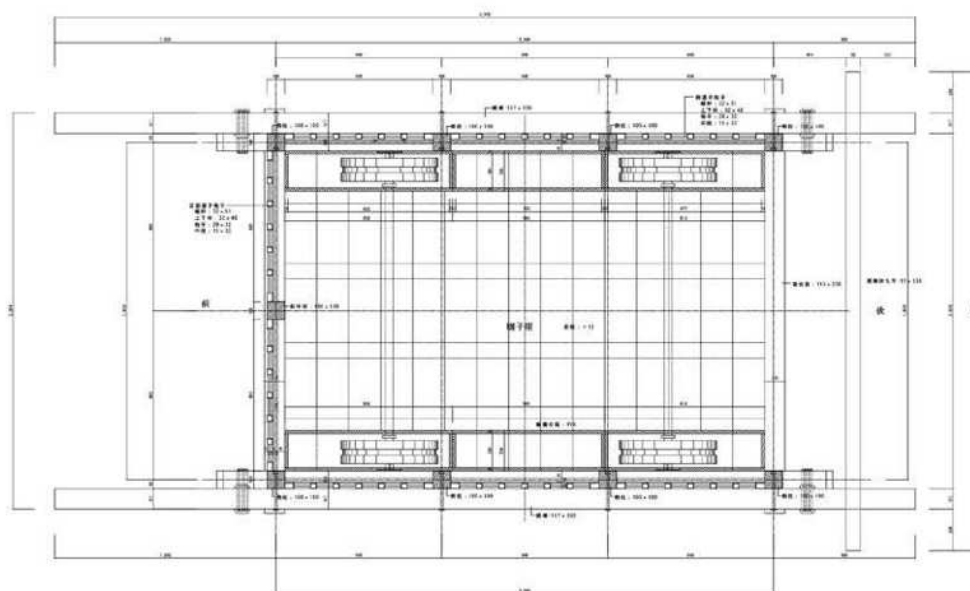
右側面 立面図

背面 立面図

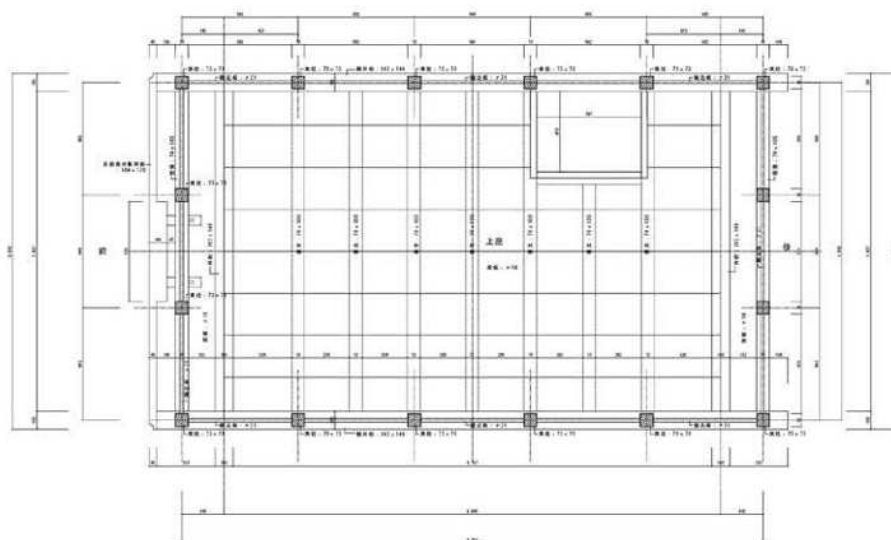
台輪部 平面図

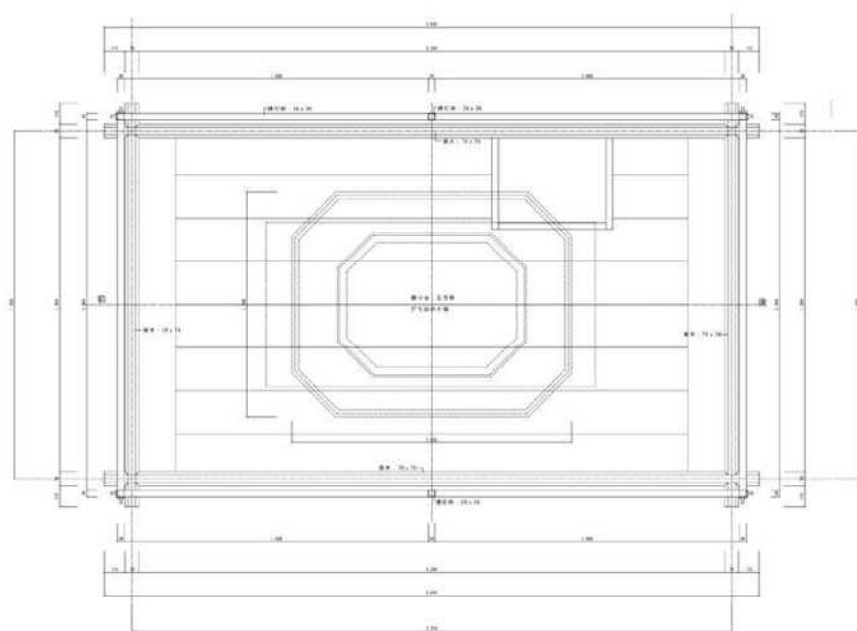


嚙子座 平面図

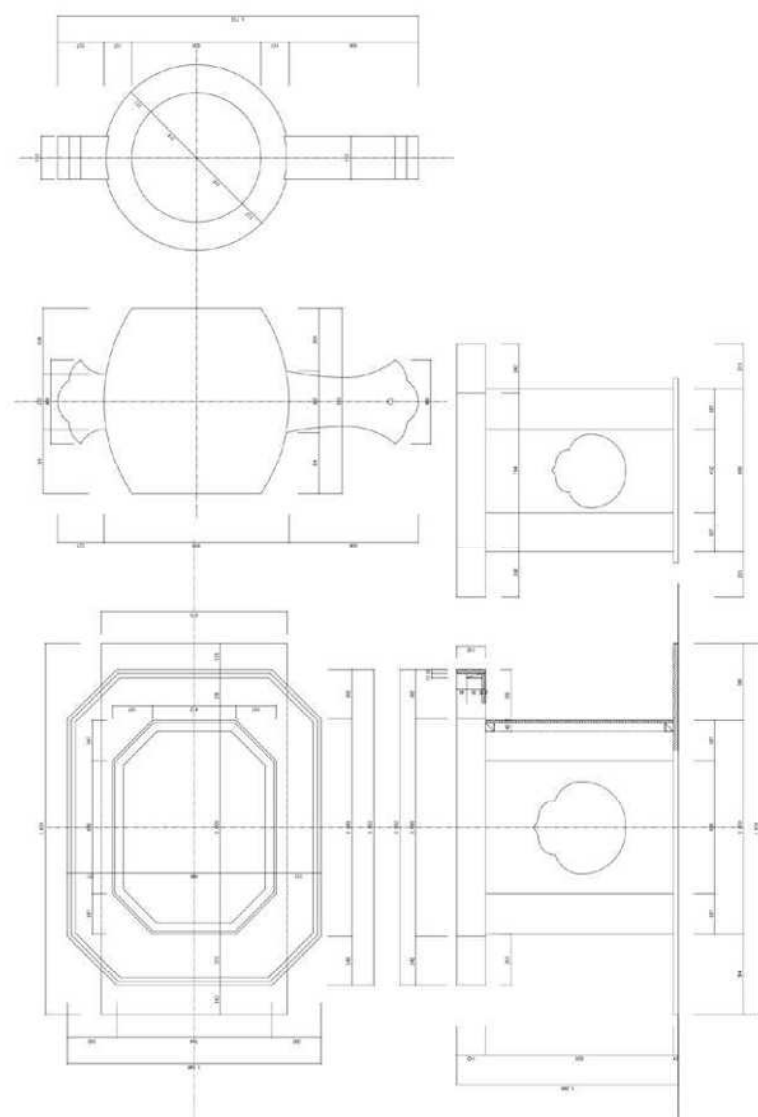


上座 平面図

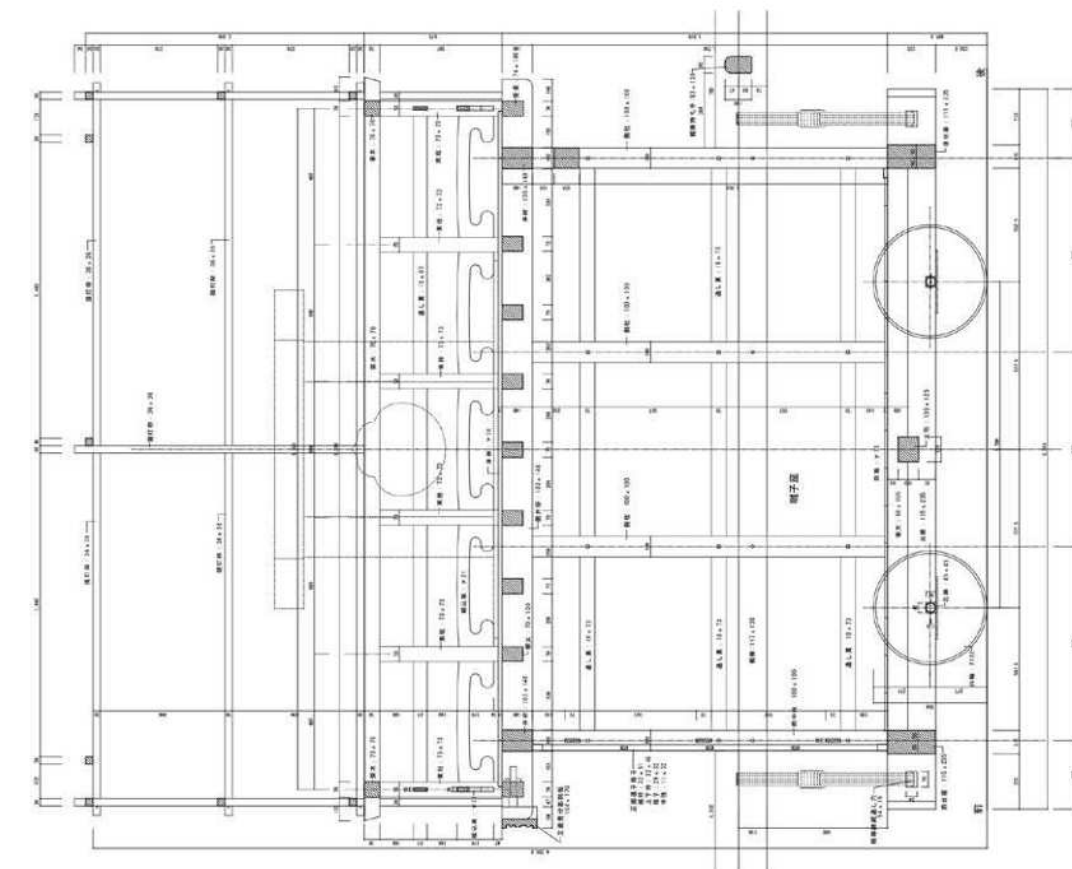




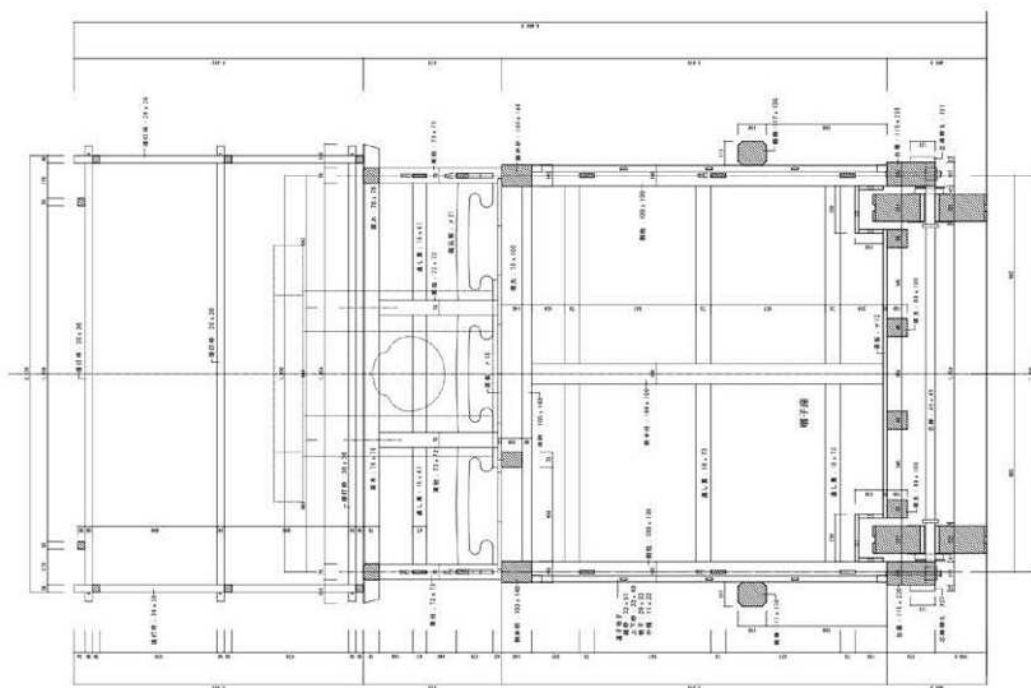
上座高欄部平面図



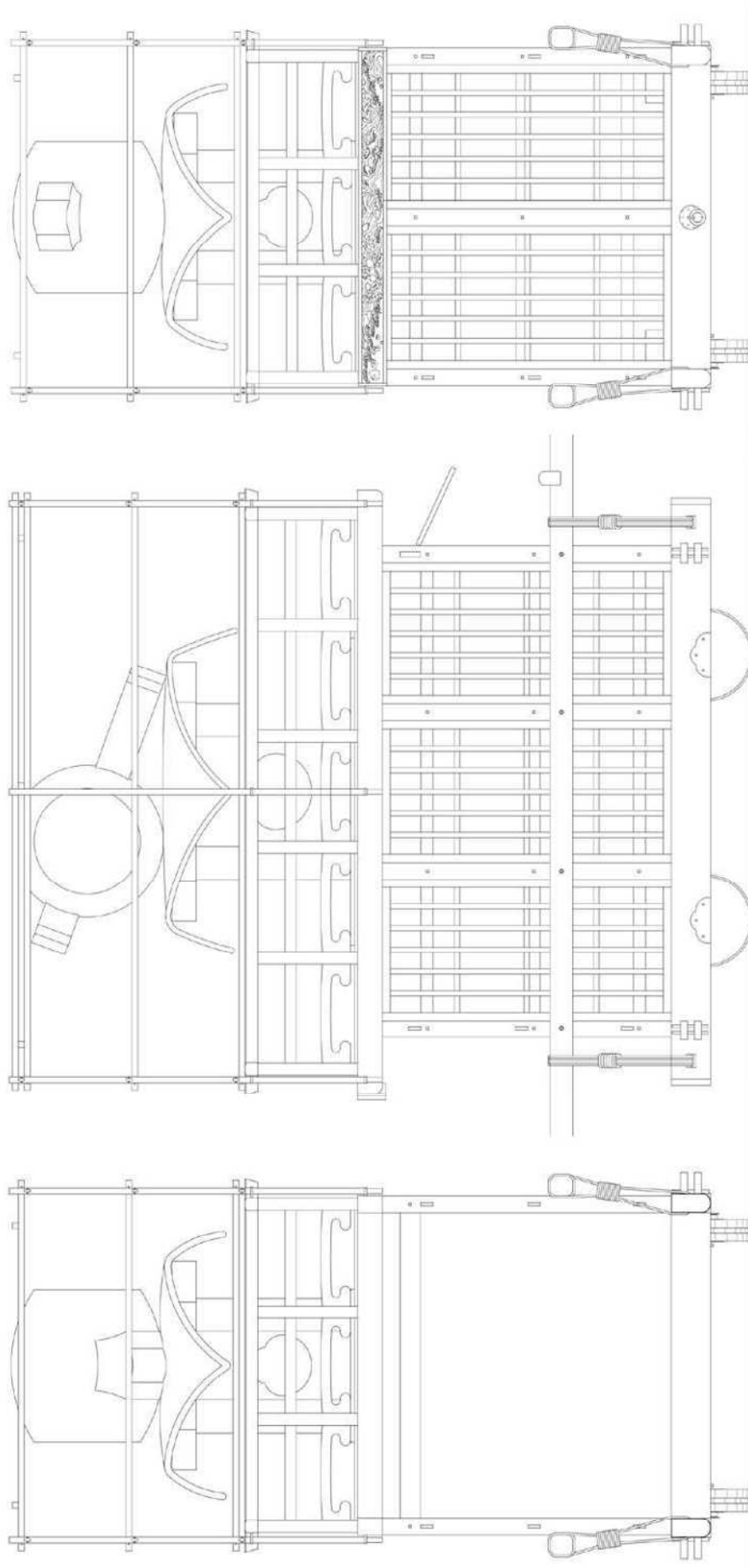
飾り物詳細図



桁行断面図



梁行断面图



踊車

正面 立面図

右側面 立面図

背面 立面図