川西の匠 ～極・達・技～

一庫炭の匠
今西 勝さん（68）黒川

「ぱちぱち」という音が大きくなるにつれて、かまどの中は真っ赤な炎に包まれ、白い煙がゆらゆらと立ち上り、なんだかとてもノスタルジックな気分に…。今西勝さんは、半世紀以上にわたって、川西特産の一庫炭を作り続けている数少ない生産者の一人です。

―最高級の炭といわれるゆえんは

見た目の美しさでしょう。炭の切り口が菊の花の形をしていることから「菊炭」とも呼ばれています。そして、香りや燃え尽きた後に残る粉雪のような白い灰がお茶席には最上とされています。また、火付きが良く立ち消えしにくいという品質の高さも評価されています。

―美しい炭を作るのに必要なことは

黒川地区は日本一の里山といわれることがありますが、良い炭を作るためには、材料となる良いクヌギいます。実際にお茶席に出荷できるのは七割くらい。間屋にりというした手間をかけて十分な日光を浴びさせる必要があります。木を枯らさないために、成長が止まる初春にかけて焼いていきます。切った後、一カ月ほど置いておくと水分がなくなって、焼くのにちょうど良い状態になるんですよ。窯では一度に八百キロ焼きます。大体一シーズンで計二千～三千俵ほどたたくように弾くことから「たたき三味線」ともいわれる津軽三味線。白藤ひかりさんは八歳のときに、その力強く胸に響く音にひかれて三味線を始めたそうです。好きという情熱に後押しされてめきめきと実力をつけ、平成14年に津軽三味線全国大会ジュニア部門で、16年に同大会C級で優勝しました。

―三味線を始めたきっかけは

九州に住む祖母に「一度やってごらん」と言われて三味線を弾いてみたのが最初でした。とっても面白くて、毎週祖母に練習を聞いてもらいながら独学で練習していました。津軽三味線も練習するようになりましたね。

―三味線と津軽三味線の違いは

三味線に比べて津軽三味線は大きいですね。棹（さお）の部分も三味線に比べて太く、皮の部分は三味線の猫の皮を使うのに対して、強度の高い犬の皮が張られています。また、弾き方も違いますよ。三味線は正座してひざの上に置いて弾くのに対し、津軽三味線の場合は抱えるように弾きます。

―ジュニア部門優勝までの道のりは

初めて全国大会に出たのは六年前の小学五年生のときで、自分はうまい方だ」と思っていたのですが、出場してみてびっくり。同い年でも受話器越しに教えてもらいながら独学で練習していた予選も通らなかったことがとても悔しくて、翌日から練習に励みました。「全国大会まであと365日」とカウントダウンのプレートを作りて、教室でのけいこと平行してビデオ講座を受けました。また、休みを利用して本場の津軽での演奏やストリートライブを経験しました。そのころは、まさに血のにじむような練習をしましたね。今振り返ってもよく頑張ったなと思います。

―空手を始めたのは何歳から

三歳のときに、お兄ちゃんが空手をやっているのを見て「私もやりたい」と始めました。最初は「お兄ちゃんに勝ちたい」という一心でした。人に負けるのが嫌で練習を頑張ったので三連覇できたと思います。

―空手の魅力とは

形が決まったら格好いいところ。形だけで百種類もあって、すべて自の前の敵を倒すことを想定しし動きになっています。「突き」や「けり」はスピードが求められるし、正しい角度で出さないといけません。練習しなかったらすぐに忘れます。だから何回も納得するまで繰り返し練習します。

―また、全国のライバルと友達になれたことが良かったです。絶対負けたくなかったけど、今ではライバルであり、とても仲のいい友達ですね。

―練習は辛くないですか

大好きです。先生はとても厳しい人で、道場への入り方だけで何十回とやり直しさせられたりします。「突き・けり」といった基本の動作を繰り返し練習しました。なかなかできなくて何度も何度も泣きながらやりました。泣いた方が気合が入るし、さすがに、先生も最後は根負けしてしまうんです。

―家でも練習は毎日。タオルを巻いた家の柱を相手に見立てて、繰り返し突きの練習をします。試合前は八時間くらい。「勝たなくては」というプレッシャーを取り除くために必死に練習を続けます。

―試合に負けたときは悔しくて泣きますか

泣きます。でも、負けた原因を考えて、また練習を積んで、次の試合では同じ相手に絶対負けないぞ！という気持ちでしたから。

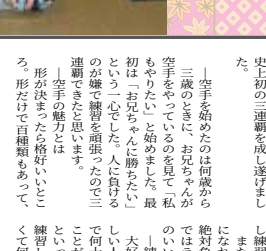
―三連覇が決まったときは、どんな気持ちでしたか

初優勝や二回目の時は泣かなかったけど、三連覇したら、うれしくて涙が出ました。今までの優勝より感動しました。それから、今までお世話になった人たちに、「ありがとう」と思いました。

―今後の目標は

空手もやりたいけど、最近はクラシックバレエにも挑戦しています。自分がやりたいことを思い切りやりたいなと思っています。

◁全国三連覇のメダルを手ににっこり



空手の匠
野中 友梨さん（10）大和西一

能面の匠
烏丸 光広さん（57）栄根1

工房である自宅の部屋へ足を踏み入れると、壁を埋め尽くす女や鬼神など、いくつもの能面がじっとこちらを見つめています。その表情は脈々と受け継がれてきた能の六百年の伝統を物語っているかのようです。烏丸光広さんは、30年にわたり能舞台で使われる能面を制作するほか、自宅で週3日教室を開いています。平成17年には、長年にわたり、地域の文化の向上に努力を重ねた人に贈られる兵庫県よりもしびの賞を受賞しました。

―能面を始めたのは

京都芸術大学在学中から彫り始めました。もともと石を彫ることが好きだったので、京都の能面師に学んでからは能面作りに打ち込み、気付いたら三十年経っていたという感じです。

―能面の魅力とは

面には、その人の性格や体質が表れます。例えばいつも怒ったように彫ると「正しい彩色」というものをふと悟る時があるその瞬間はとてもうれしいですね。そういったこの繰り返しで、能面作りにたんだん深みが増すんですよ。

―能面作りで難しいのは

形るの一番難しいんです。小筆で本一本迷わずに線を描き切らなくてはならないので鬼などの髭（ひげ）よりも難しいですよ。

―若い人に伝えたいことは

仕事も何でも、自信を持って取り組んでほしいですね。とりあえず一所懸命にやってほしいです。そのためには必ず気合がいりますよね。気合と忍耐、愛と寛容の精神で頑張ってほしいですね。

◁鬼の面を手に能面の魅力について話す烏丸さん

津軽三味線の匠
白藤 ひかりさん（16）西多田2

▷演奏する表情は真剣そのもの

シャドーボックスの匠
大橋 禾苗さん（65）水明台四

まるで魔法をかけたかのように平面の絵が三次元に生まれ変わるシャドーボックス。絵の中の人物は命が吹き込まれて今にも動き出しそう…。大橋禾苗さんは、約二十年前に日本で教室を開いたシャドーボックスのパイオニアです。

―シャドーボックスとはもともと17世紀フランス貴婦人の遊びでした。絵画レンダーやカードなどの絵も使います。大事なのは、原画に忠実に作ること。絵の中でどの部分が奥にあるかを見て、奥の部分から作っていきます。一番上に置くパーツを裏から押して盛り上がらせたりして全体的に立体感を出します。ここで、同じ作品も作り手によって技術の差や特徴が出てきますね。

―シャドーボックスとの出会いは

二十数年前、ニューヨークにに住んでいるときに出会いました。欧米では身近なもので、多くの人が楽しんでいるのですよ。教室に通って基本を学び、東京に戻ってからも作り続けました。日本ではまあまり知られていませんでしたが、東京や名古屋など各地で教室を開き、今ではほとんどの教室を生徒が引き継いでくれています。

―日本ではここ二、三年でようやく認められ芸術部門として扱われるようになりました。これは私の当初の目標でもあったので、非常にうれしいことですね。

―思い入れのある作品は

平成16年に、私のシャドーボックスの集大成ともいえる「最後の審判」が、フランスのルーヴル美術館で開催された「フランス・パリ・美の革命展 INルーブル」で優秀賞をいただきました。

シャドーボックスを始めた時からこの作品を最後の作品にしようと決めていました。パチカンで原画を入手し、約半年かけて制作しました。持てるすべてのエネルギーを注いで完成させました。

―今後は

今までの作品を老人ホームや病院などに貸し出して楽しんでもらえるようにしていきたいですね。季節に応じた作品を飾ってもらうことで、ひとときの安らぎや癒やしを感じてもらえたらと思っています。

◁受賞作品「最後の審判」

鉄道の匠　シグナス森林鉄道 能勢電鉄プロジェクトチーム

▷難所の急勾配も力強く

妙見山中腹の妙見の水広場で、「ゴトゴト」と機関車1両客車2両のかわいい鉄道が走っています。小さい中にも匠の技術が詰まったシグナス森林鉄道。能勢電鉄のプロジェクトチームが6年ほど前に手作りで作ったレールの幅15㌅（381㍉）のミニ鉄道です。当時車両の製作を担当した妹尾俊治さんと北山喜昭さんに話を聞きました。

―なぜこの鉄道を作ったのか

社内で旅客誘致の一環としてミニ鉄道を作ることになり、十五人ほどでチームを立ち上げました。シグナスとは、はくちょう座のことで、能勢妙見山が北極星を守護神とし星に縁があることなどから名付けました。レールとと車輪を除き、ほとんどが手作り。7月から本走行を始めました。延長は三百四十㍍で、始発のベガ駅からアルタイル駅を経由し、約十分で始発のベガ駅へ戻ります。

―苦労やこだわりは

初めは順調に進ましたが、通常の鉄道でもあまり見られない急勾（こう）配が壁になりました。客車にモーターを取り付けたり、ジェットコースターなど参考になるものを見に行きました。最終的に車両につけたギアと線路に設けたラックをかみ合わせながら上る方式を採用しました。ブレーキも、機関車だけでなく客車にも取り付け、運転席からワイヤーを介して制御できるように工夫しています。

メンバーは初めて作る物に熱中し、いつも明日どうするのか考えていました。会社や社員のサポートも後押してくれました。

線路は既成のものを使いましたが、枕木に使う木を一から切り出したり、ポイントや線路を曲線に加工するのに苦労しました。

こだわっているところも多く、運転席は本物そっくりに、ハンドルも手作りです。また、森林鉄道ということで客車も木造に。側面のプレートはオリジナルのお気に入りです。

駅舎の支柱には昭和56年まで、「川西能勢口」駅から当時の「川西田」駅間を結んでいた線路のレールを使っているんですよ。車両や施設の整備は毎年きちんとしています。

―運行などは

冬期は運休ですが、お正月の1日から3日までは臨時に運行します。春からは、土・日・祝日に運行の予定です。春は線路沿いの桜や、雄大な景色が最高です。退職などで、当時のメンバーは何人か減りましたが、これからもずっと多くの人に乗ってもらいたいですね。

▷本物にそっくりの運転席