



圖 3：由海洋委員會補助出版的《王船再現：臺灣傳統福船式造船圖譜》。

與王船的緣分

成大博物館展示組組長\蔡侑樺

成大博物館在2025年舉辦「船說—王船造船圖譜」特展，同日也舉辦《王船再現：臺灣傳統福船式造船圖譜》新書發表會，筆者身為展覽之策展人也是新書之共同作者，擬以此文與大家分享成大博物館這檔展示活動（圖1~圖3）。



圖 1：「船說—王船造船圖譜」特展開幕典禮當日。



圖 2：位於麗文校園書局 - 成大店的「船說—王船造船圖譜」特展現場。

一、計畫研究緣起

2023年沈孟儒校長就任之後，在校內推動一波「永續跨領域整合研究計畫」，由學校提供經費補助，鼓勵校內不同學院之副教授以下教師及研究人員組織跨領域研究團隊，向學校提出研究計畫。因為在成大博物館的工作機緣，得以認識系統及船舶機電工程學系的陳政宏老師，以及藝術研究所的吳奕芳老師，兩位老師皆曾在成大博物館服務，便集合起來討論，像我們這樣團隊，一位船舶工程領域、一位藝術史、一位建築史，可以共同做什麼題目？

我們很快就達到共識，就是「木造王船」，研究全名為「海洋工藝文化與永續社會轉型：以臺灣王船的工藝特色研究為基礎」。這樣的議題，除了個人的專業得以發揮之外，「木造王船」研究也扣合幾項永續課題，包含傳統文化傳承，以及木造船隻建造技術，能否持續留存等議題。木造船隻在今日臺灣已幾乎完全消失，唯因為王船祭典需求，而保有建造木造王船的匠師，其實也快速凋零中。三人便依各自專長分工，筆者主要負責田野調查部份，此部分又區分為兩塊，其一是利用3D掃描技術，為傳世之祭祀用福船進行幾何形狀與尺寸記錄，其二則尋訪造船司阜進行訪談。吳奕芳老師及陳政宏老師

王船再現

臺灣傳統福船式造船圖譜

陳政宏、黃貴燧 著

則分別負責藝術永續意義之思考、以及船舶性能之分析。所謂船舶性能分析，就是利用現代數值模擬方法，藉以模擬預測船隻性能。到底相關海漂而來傳世福船是否真能夠在海上航行，透過數值分析便可獲悉一二。

整個研究前後為期兩年，《王船再現：臺灣傳統福船式造船圖譜》一書是在海洋委員會2024年推動「海洋文化復振計畫」支持下付梓出版，內容以2023年的研究成果為主，並匯集陳政宏老師過去對於中式帆船、福船之研究成果，以及2024年研究計畫下對於土城正統鹿耳門聖母廟永祀王船之彩繪與木質材料檢測成果。「船說—王船造船圖譜」特展除以《王船再現：臺灣傳統福船式造船圖譜》內容為基礎之外，又加入團隊2024年前往馬來西亞、新加坡之田野調查成果，以下將依序說明兩年期計畫中相對值得介紹之部份，部份內容，可見於《王船再現：臺灣傳統福船式造船圖譜》一書，或呈現於「船說—王船造船圖譜」特展中。

二、第一年（2023 年）研究計畫

第一年的工作以田野調查為主，就匠師訪談部份，原本計畫調查記錄臺南市認定王船建造技術保存者陳金龍司阜（1945-2023），因陳司阜就近就在安平地區活動。然而在計畫提出之際，就接到陳司阜辭世消息，便轉向東港地區尋訪可接受訪談的造船司阜，在當時任職於東港東隆宮的梁芝茗小姐介紹下，得以認識並拜訪東港黃貴燧司阜（1962-），成為東港王船建造技藝之主要報導者（圖4、圖5）。據黃司阜口述，1970年代木造船隻已開始式微，逐漸被玻璃纖維強化塑膠（FRP）取代，但因1977年賽洛瑪颱風肆虐高雄港，導致很多漁船受損，一時之間造船司阜非常搶手，他因此在16歲時成為造船學徒，共為期5年學習木造船隻建造技術，應該是臺灣最後一批學習修建木造船隻之司阜。



圖 4：2023 年拜訪黃貴燧司阜。



圖 5：黃貴燧司阜示範其繪製曲線工具。

黃司阜除向我們說明船板的防水工法等內容外，也提供他自行繪製的木造船圖供研究團隊參考。黃司阜的船隻設計繪圖技藝是自學而來，圖面繪製不同於今日造船工程界普遍採用之方式，但陳政宏老師及其助理仍可理解該船圖欲表達之船隻幾何形狀與尺寸，可依圖完成3D模型繪製進而進行船隻性能分析，並使之與其他在計畫中完成3D掃描的傳世福船做比較。

除此之外，訪談得知較黃司阜早一輩的司阜在繪製船圖時，會在船首處標註「表」，船尾處標註「友」，黃司阜其實不明究理。我們很快就解決其中奧祕，「表」毫無疑問是源自日文，為前側的意思；「友」若以日文發音為「とも」，而「とも」也是「鱸」字的日文發音，且「鱸」字若念作「とも」時，指的就是船尾的意思。因此，「友」字可說是「鱸」字的別字，或與其說是別字，不如說「友」字較「鱸」字相對簡單好寫，而成為匠人間使用的簡字。依此發現，可得知黃司阜及其前輩司阜傳承之造船技術，乃包含日治時期由日本造船司阜引入臺灣之元素。

就傳世福船記錄部份，筆者因曾從事國寶級大木司阜許漢珍司阜的調查研究，原已知道許司阜承做的灣裡萬年殿留有永祀王船，此外，也知道安平妙壽宮擁有永祀王船一艘，而陳政宏老師依其印象，提供土城正統鹿耳門聖母廟也有一艘永祀王船之訊息。這三座廟留存之王船，成為團隊優先鎖定進行3D掃描之對象，並在取得廟方同意後很快完成工作，提供陳政宏老師進行船隻性能模擬分析（圖6~圖8）。基於筆者個人之研究興趣，書架上原本就有一本陳金田翻譯、片岡巖原著的《臺灣風俗誌》譯本，不經意發現《臺灣風俗誌》中原有收錄王船相關報導，居然就是土城、安平、灣裡這三艘王船，並記載三艘王船的來歷，除感到驚喜之外，也因此得引用片岡巖著書，交代三艘永祀王船相關來歷。不過在2024年之前，筆者一度以為片岡巖關於王船之介紹，第一次出現在1921年出版的《臺灣風俗誌完》中，至2024年才發現其實在片岡巖1914年出版的《臺灣風俗 第三卷》中，已收錄三艘王船記載。由於土城正統鹿耳門聖母廟那艘王船是1913年漂到臺灣，該王船在1914年那年除獲得《臺灣日日新報》報導王船漂來的消息之外，其實也已獲得片岡巖著書報導。



圖 6：灣裡萬年殿永祀王船。



圖 7：安平妙壽宮永祀王船。



圖 8：土城正統鹿耳門聖母廟永祀王船。

王船再現

臺灣傳統福船式造船圖譜
陳政宏、蔡南輝 著



圖 9：東港東隆宮永祀王船，共兩艘。



圖 10：旗津天后宮永祀王船。



圖 11：東石先天宮永祀王船。

除了上述三地的永祀王船之外，陸續獲悉東港東隆宮、旗津天后宮、東石先天宮也留存年代相對早的王船，便陸陸續續前往進行掃描記錄（圖9~圖11），也完成陳金龍司阜1970年代在安平地區打造的三艘王船之記錄。

三、第二年（2024年）研究計畫

第二年的重要績效指標（KPI）之一就是國際交流，鑒於王船祭祀相關活動在2020年以「Ong Chun/Wangchuan/ Wangkang ceremony, rituals and related practices for maintaining the sustainable connection between man and the ocean」為名被登錄為世界無形文化資產，馬來西亞馬六甲勇全殿為保存團體之一，即設計畫前往馬來西亞進行田野調查。出發前先打聽到柔佛州峇株巴轄（Batu Pahat）石文丁崇巖宮也存在相關王船祭祀文化，而檳城則有利用動力船隻送九皇爺之民俗活動，便於2024年5月前往三地，獲得一些異想不到的收穫。檳城的田野調查，必須特別感謝檳城古蹟信託會林玉裳主席的大力協助，不僅在喬治市三江廟見到一艘祭祀用福船，同時打聽到在新加坡水江廟亦有一艘祭祀福船，正巧6月底要前往新加坡參加研討會，便一併前訪新加坡水江廟進行調查（圖12、圖13）。

新馬地區田野調查最重要的心得，便是與福船有關的祭祀活動，不僅只局限於王爺信仰，有些類似王船祭祀活動的行為，其實別有內涵。最具體的案例，就是在馬來西亞看到一張出自日本長崎歷史文化博物館的〈唐蘭館繪卷、唐館圖、彩舟流圖〉畫作，被解釋為燒王船的祭祀活動，至少在清朝已遠傳至日本。經筆者查證，「彩舟流」之信俗其實與王爺信仰無關，反而比較接近佛教信仰中的「法船」。「彩舟流」依規模可分為「大流し」及「小流し」，前者係針對在長崎過世的華人所做，在世華人會定期打造一艘長約24



圖 12：檳城三江廟的祭祀用福船。



圖 13：新加坡水江廟的祭祀用福船。

尺（7.2公尺）的福船，並如同實船般在船上添載各種物品用具，最後請亡靈登船，並將福船燒卻，象徵將亡者送返故土。「小流し」的目的則在還願，船的長度大約僅有12尺（3.6公尺）。渡海華人若遭遇船難，一旦向神佛祈願並平安抵達長崎者，便可能委託製作小船並於船上添載，聘請僧人進行法事後，於海濱將船燒化掉。

筆者最初見到檳城喬治市三江廟那艘祭祀用福船時，一度將祂稱之為「永祀王船」。三江廟為主祀大普公之廟宇，新加坡水江廟同樣為主祀大普公之廟宇，透過林玉裳主席分享，兩廟的祖廟泉州金崎寧海廟亦有祭祀用之福船。而寧海廟也有舉辦送王船的祭祀活動，但根據慶應義塾大三尾裕子1996年1月的田野調查，寧海廟的送王船時間，是在正殿左側的「石聖王」前決定，而不是在正殿「大普公」前決定。依此線索判斷，寧海廟內的祭祀用福船應該不能稱為「王船」或「永祀王船」，因大普公在金崎寧海廟又有「寧海大總巡」之稱，檳城三江那艘福船的後桅桿上也懸掛著「三江廟大普公大總巡」布條，或許可將三江廟、水江廟所見之福船視為大普公的巡航船艦，其福船祭祀，就如同關帝廟內陪祀的赤兔馬一般。

除了與新馬地區交流之外，因查詢到日本富山縣冰見市立博物館廣瀨直樹研究員曾進行日、中兩地木造船建造技術之比較研究，2024年也邀請廣瀨研究員前來成大分享其研究成果，獲得觀察造船工具如何對應造船技術之啟發。

第二年的另一項成果就是針對土城正統鹿耳門聖母廟那艘永祀王船進行彩繪與木質材料檢測，藉以確認現存王船就是文獻記載1913年漂來的那艘王船。檢測結果大致認可現存王船的歷史，但那艘看似未經大幅修繕之王船，其實包括部分船舷板，以及甲板以上之神龕、桅桿等木質材料均為臺灣檜木，龍骨及多數船板則為福州杉，顯示那艘王船漂到臺灣後，應曾經過整修，筆者推測最可能發生在1921年左右，為文獻記載當地重建鹿耳門媽祖廟與五府王爺合祀（保安宮）之時間，即可能一併進行王船之整修。



圖 14：新加坡水江廟留存工具完成拍攝後，與管理人洪先生（右 1）、孫先生（右 2）合影。



四、持續進行的工作

雖然筆者參與的「永續跨領域整合研究計畫」已於2024年告一段落，但2025年仍獲得海洋委員會的經費補助，將舉辦國際交流活動。當初向海洋委員會申請補助計畫的初衷，是來自於新馬兩地進行田野調查的心得。

在馬來西亞馬六甲的勇全殿，雖然持續有舉行送王船儀式的需求，但實際上卻缺乏能夠建造實木王船的造船司阜。因此，希望透過今年的交流活動，促成臺灣的造船司阜與勇全殿負責造船的司阜進行交流，互相學習。

在新加坡的水江廟，2024年的田野調查發現，水江廟廟址原先是一片沼澤和船塢。水江廟的管理人之一孫先生，其父親孫丕順先生過去是當地的造船司阜，在廟內留存了一批造船工具，然而這些工具並未經過詳細的造冊與建檔。廟方未來雖有展示這些工具的計畫，但部分工具已難以辨識其用途。因筆者曾在2023年記錄東港黃貴燧司阜的造船工具，加上受到廣瀨直樹研究員的啟發，認為可藉由工具的類型來辨別不同地區造船技藝的傳承脈絡。因此，2025年5月已再次前往水江廟，完成了相關造船工具的影像拍攝工作，預期能協助水江廟完成工具盤點（圖14）。此外，也將藉此次對於水江廟留存造船工具的調查，能與黃貴燧司阜留存的工具做比較，進一步理解黃司阜的技術傳承淵源。