

丸木舟の恩恵

三浦 福助

丸木舟は沿岸や平水域では実用になるにしても、その行動範囲は狭く静穏な日にしか出漁できないものでした。当然、航行範囲の広い実用性の高い船が欲しかっただろうと思います。

1 準構造船？

風浪を防ぎ、また、乾舷を稼ぐために舷側を高くする工夫があったとされており、舷側に板のようなものをつけたと推測されています。これが準構造船で、後の板などを組み合わせて作る構造船へと発展したのだそうです。琵琶湖近くで発掘された弥生時代の丸木舟にこのような工夫の跡があり、準構造船のはしりと云われています。



図-1 琵琶湖近くで発掘された弥生時代の丸木舟
(残存長約 37cm、最大幅約 16cm、最大高約 7.5cm)

しかし、そうでしょうか？ すでに見たように、丸木舟のメタセンター高さは空船で 17cm、人が乗って 13cm と非常に低いものです。これにどのような舷側材だか分かりませんが、少なくとも 15~20cm の材料を載せなければならないのです。当時、板などはありませんから、丸太のような木材を使うのかもしれませんが、かなり重いものであり、従って、船の重心が相当高くなるものと思います。信頼にたる根拠が無いので、推算もままならないところですが、大雑把に考えて、そのような丸木舟では人が乗った状態ではメタセンター高さは 10cm 以下になるのではないかと思います。かえって耐航性を犠牲にしていると思えません。固定の方法、水密の方法など問題が多すぎます。釘や綱などは無い時代ですから、藤つるか蔦などを使うのでしょうか、甚だ実用性に欠けます。水密性については到底望むべくも無く、このようなことを行ったとは考えられません。

琵琶湖近くで発掘された例では船首の一部分しかないの具体的などのような材料がどのように取り付けられていたのかは分かりませんが、舷側に波除のために何かを縛り付けていたとしています。単なる波除であって構造材と認めることは出来ないのではないかと思います。あるいは呪術にからむ飾りの意味もあったか、と妄想しています。丸木舟→

準構造船→構造船という流れを意識しすぎて、これに当てはめようとするには無理があるのではないかと、思考する次第です。

図-2 をご覧下さい。これはソロモン諸島マラタイ島でラウ漁撈民がローラブマと云う四手網漁をしている写真です。数隻の丸木舟が漁の最中ですが、いずれも舷側には構造材はありません。丸木舟を使った漁は他にも数多くありますが、舷側に構造材を使う例はほとんどありません。



図-2 近代の丸木船漁

結局のところ、丸木舟は、木材が使える近現代になっても基本の形は変えないで、あるいは変えることが出来ないで、当初の形のまま使っているのです。静穏水域や内水面でしか使えないとなると漁法も限られる事になり、たいしたことは出来なかったでしょう。

2 丸木舟の活躍

図-3 は、江戸時代の末、1800 年頃に菅江真澄という人が秋田のハタハタ漁を描いた絵ですが、5 隻の丸木舟が操業している様子です。同じく、蝦夷でイルカ漁をしている絵もありますが、これも丸木舟で勇壮にイルカを追っています。この時代ともなれば、江戸などでは木材を使った船(構造船)を広く利用していますが、多くの地方ではこのような状況

だったのでしょう。丸木舟は近代まで沿岸漁船の主力であり、見方を変えれば丸木舟が使える範囲が漁場の範囲であったのだらうと思います。



図-3 秋田のハタハタ漁(部分)

江戸時代になるまでは、ほとんどの漁船が丸木舟であったと考えています。実は、弥生時代から江戸時代までの1500年間、日本の漁船の記事、絵などは非常に少ないのです。

「人には告げよ あまのつりふね・・・」などといった断片はありますが、役に立ちません。

私の乏しい知識では、源頼朝が伊豆で旗揚げをして、石橋の合戦で破れ、海路、漁船(サメを獲っていたそうです)を使って房総に逃れたという話があります。御大将が乗り、家来もいたでしょうし、相模湾から房総まで航海したのですから結構大きな船だったはずで。すると、この漁船は丸木船ではなかったのでしょうか？ この時代以前でもかなり大型の木造構造船がありましたから、そのような船だったとも思えます。しかし、官船、軍船ならいざ知らず、当時この地方にそのような船があったとは思えません。頼朝が上陸したという房総には、此处こそが上陸地と主張する海岸が2,3あり、立派な石碑を建てて公園にしているところもあります。探訪したのですが、使用した船の記述はありません。話は変わりますが、神奈川県三浦市に「海南神社」という神社があります。この祭神は藤原資盈(すけみつ)夫妻で、貞観6年(864年)、中央での政争に破れ、この地に漂着したと云われています。九州から流れてきたとも云われていますが、乗っていたのは丸木船(うつろ船)だったそうです。さらにその子は房総に渡り、館山の「海南神社」の祭神となっていますが、これも丸木舟で来たといわれています。勿論、神社の縁起ですから、採るに足らぬもので、現に、藤原氏の系図には藤原資盈などという名前は無いそうです。時代にしても混乱があり、類似の事があったとしてもかなり後代のことらしいのです。ここで注目するのは、丸木船で漂着と云う点です。頼朝の海路逃亡は事実、藤原資盈の丸木舟漂着は言い伝えですが、この2つを重ねると頼朝が丸木舟を使った可能性が高いと思うのは、こじつけでしょうか。このような狭い知識しかありませんが、今後、更に目を見開いて情

報を集めていきますが、諸賢のご教示を頂ければ有難いと思います。

3 アウトリガーの利用

前出ですが、アウトリガーの利用が本当に無かったのかに触れたいと思います。水産地理学(こんな学問があるのですね！)専攻のさる大学教授の仰せられるには「アウトリガーは八丈島まで入ったが、ここを北限として本土には入らなかった」だそうです。写真まであります(図-4)。”アッまた失敗だ”と冷や汗をかき、調べてみました。八丈島の記録を一寸、調べたところ、明治時代、小笠原にハワイ人を連れた白人が移住してきたので、領有権を示したい江戸幕府が、八丈島民を小笠原に移住させ、明治時代に八丈に戻ってきたときに移入したものだろう、とのことでした。小笠原にはアウトリガーがあったということですが、ハワイ人が持ってきたと考えるのが自然で、縄文、弥生、古墳時代などの古代からあったものではないでしょう。結局のところ、これも国立博物館の二の舞だっと思っています。

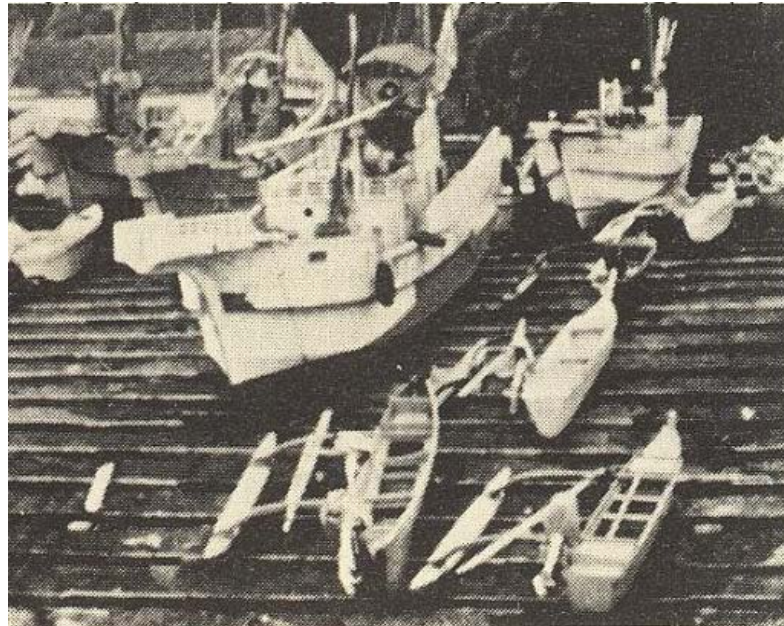


図-4 八丈島 三根漁港のアウトリガー船

4 丸木舟の姿

弥生時代には青銅器、更に後期には鉄器を利用したそうですから、木材の加工もかなり行っていたとも考えられます。しかし、用材の調達、運搬、加工には大変な苦労があったことでしょう。かなり、後代のことになりますが、日本書紀などでは船のことを浮御宝(うきみたから)と呼んでいるそうですから、この事情をうかがうことが出来ます。大きな木から掘り出そうとするから大変なので、細い木でも縛り合わせて筏にすればよいのではないか、と思います。調べてみると、そのようなものもあります。図-5はインド東海岸のマドラスの筏で、すでに廃船状態ですが、木材を組み合わせて筏と船の中間型の船体を構成しています。似たような物をインカの遺物模型でも見たことがあり、東西で似たような発想があったことがわかります。きっと他の地方でもあるに違いありません。しかし、

この構造では、縛り合わせ方法と水密の保持に問題があるのは云うまでもありません。



図-5 インド東海岸マドラスの筏

むしろ平らな筏のほうが無理が無いとも思えます。用材によりますから、使用は地方的に制限されたでしょう。しかし、平らな筏と云っても、強度と耐久性のある綱が手に入らない古代では、少し長い航海は出来なかつたはずです。トールヘイヤードールがコンチキ号と云う筏で実験航海したのは有名ですが、バルサの木を麻のロープで縛っていました。当時(1000年以上前を想定しています)、本当に麻のロープがあったのでしょうか。麻の布はあったでしょう。しかし、直径20mmを越えるような麻のロープがあったとは思えません。しかも、麻は引張強度はありますが、耐摩耗性に劣るところがあります。このような用途にはあまり向いていないのです。他にも筏を使って実験航海をして、なにやらという自説を実証しようとする例が幾つかありますが、ひどい場合は、なんと!! ナイロンロープを使ったりしています。

丸木舟でも似たような例がありました。かつて某出版社がスポンサーとなって古代に日本と朝鮮の交流を実証する(無理にすることは無いと思いますが)として、大きな丸木舟を作りボート部の学生を動員して対馬海峡を横断しようとしてしました。この船は、いわゆる船の専門家が古墳に描いてある船を参考として復元したものだそうですが、勿論、あえなく失敗してしまいました。実物は、千葉県館山市の博物館に展示してありますが、申し訳に隅の目立たないところにあります。

結局のところ、丸木舟は縄文時代の姿のまま現代まで残り、特に漁船として、我々に多くの恵みをもたらしてくれたまことに貴重な存在であるのです。

(平成20年6月20日)