

和船の登場と発達

三浦 福助

日本の船の歴史を見ると、縄文時代の丸木舟から始まり、やがて木材を組合わせた構造船(和船と呼ぶことにします)が出現します。これがいつの時代かはわかりませんが、古墳時代になるとそのような船が海に浮かんだものと思います。

1 遣唐使船とそれ以前

確かに実在したと確認できるのは遣唐使船でしょう。遣唐使といいますが、実は唐の前の隋に送った遣隋使船が皮切りで、推古8年(600年)から始まり、同26年(618年)まで5回の派遣があったそうです。でも、それ以前でも構造船はあったのではないのでしょうか。

最初に思いつくのは、3世紀末に編纂された日本の関する最古の資料の「魏志倭人伝」です。ご承知のとおり魏の使節が日本に来て(?)、その様子を記述したものです。その内容はさて措くとして、このとき日本への行程としては朝鮮半島の西岸を南下して、対馬を経て日本に着くという航路を紹介しています。当然、船が、しかも勿体ぶった使節とその家来たちが乗るのですからかなり大型の船が、あったのだらうと思います。勿論、大型の丸木舟と云う想定も出来ませんが、木板造りの構造船の可能性が高いのではないかと、思います。

更に、約100年ほど時代は下りますが、「広開土王碑」の記述があります。古代朝鮮の高句麗の広開土王の事績を讃えるために414年に建てたもので、中国吉林省集安にあります。これには百済に関する記述があり、391年には倭(日本)が百済を支配しており、その連合軍と高句麗が戦ったのだそうです。当然、高句麗がこの連合軍を打ち破ったという内容です。これも内容はさて措き、4世紀末に倭が朝鮮半島で相当な勢力を張っていたことが伺えます。当然、日本と朝鮮半島の間には頻繁な、しかも大量な交通があったはずで、それを支える船が運航していたのでしょう。どのような船だったのか、記録はありません。しかし、大型の丸木舟という想定は無理だと思えます。

この2例は妄想に近いかもしれませんが、今後、何処かから、何か出てくるのではないかと期待しております。

さて、遣唐使船(遣隋使船)ですが、関連の資料もあり、ある程度のことは分かっているようです。隋が滅び、唐の時代になり継続して派遣し、舒明2年(630年)から寛平6年(894年)までに約20回(不詳)出航したそうです。2~4隻が船団を組み大陸に向けて航海をしたそうです。これは安全のためで、遭難などが多く4隻のうち1隻でも着けばよいだろうとの目論みだったのです。実際、4隻全船が大陸に着いた例は1回しかなかったそうです。1隻には100~120人が乗り込み、7~8日の航海だそうですが、乗組員の半数以上は漕ぎ手だそうです。こんなに遭難が多いので、当時の学者にとって、遣唐使に選ばれるのは甚だ有難迷惑だったのでしょう。藤原道真は遣唐使に選ばれたのですが、これを嫌って、

遣唐使制度そのものを止めるように上申し、遂に廃止になったという話もあります。

さて、使用した船ですが、記録によりますと全長30m、幅7~8m程度と云われています。現在のトン数にすると300t前後だろうとのこと。



図-1 遣唐使船の模型

模型で見ると大変立派な整った船ですが、実際は金属の釘などはほとんど使われていなくて、木板を組み合わせたたり縛り合わせたたりした船体を作ったものと推定されています。勿論、竜骨、肋骨や水密甲板などは無く、大きな木箱を浮かべたようなものだったのでしょう。おそらく水漏れはする、波は打ち込み、水溜りになる、風浪で外板が裂けたり、外れたりしたことでしょう。幅8m、長さ30mの長方形としても、100人では1人当たり占有面積は2.4㎡、実際は長方形ではなく、食料、水、物資を積んだでしようから1㎡程度でしょう。大変、過酷な航海だったと思います。

閑話休題、和船型の船としては、これが記録のある最古のものだと思います。

2 以後の発達

その後江戸時代までに、ご朱印船、遣明船、安宅船、関船、弁財船、北前船など種々の船が現れ、発展を遂げたのです。これらについては類書が数多くあり、詳細な調査もあります。しかし、肝心の漁船はどうなのでしょう。これが残念な事に、まったくと云って良いくらいありません。上記の大型で立派な船に隠れて見えないのです。記録も少ないことから推測すら困難な状態です。いわゆる船舶の歴史、漁業の歴史と云っても、こういうことに触れていないのには驚きました。

3 木材の実用と漁船の誕生

和船は、木材（角材、板）の組み合わせですから、いつの時代から木材が利用できるようになったのか、を知る必要があります。ところが、これが甚だ心もとないのです。寺社、城郭の調査はあるのですが用材のこととなると何故か抜けているのです。最古の板はどこに？ と云う疑問にさえ答は見付かりません。類似のものを探してみました。法隆寺金堂の中に扉があるのだそうですが、一応現存する最古の扉で、高さ 3m、幅約 1m、厚さ約 10cm の桧（ひのき）の節なしの一枚板だそうです。法隆寺金堂は 7 世紀の末に再建されたものだそうですから、この板戸は特殊なものとはいえ、当時の木板製作技術を示すものだと思います。遣唐使船も同系の技術で作った木板を使ったと思います。どのようにしてこの板を作ったのでしょうか。



図-2 板の作り方(鎌倉時代)

図-2 は鎌倉時代の当麻曼荼羅縁起絵巻に出ている製材風景ですが、材木に楔を点線状に打ち込んでいって叩いて割り裂いています。さすがに木材の切断は横引きの鋸を使っています。原木材が四角なのが気になりますが、輸送の便のため、産地で 1 次加工をしたものではないでしょうか。法隆寺の時代からすると 500 年ほど後代になりますが、それでもこのような状態です。この工法だと檜のような木目の通った樹木、しかも素性の良いものでなければならぬので、豊富な材料が必要であり、大変な手間がかかったものと思います。しかし、それでもあまり薄い板を作ることは難しかったのではないかと、思います。遣唐使船は長さ 30m ですから、大量の板を必要としたでしょうが、建造は国家の事業ですから出来ることだったのです。官船、軍船などは数多く作った記録があり、物流、戦いなどに利用されていたことは事実です。しかし、板作りの漁船を造るなどと云うことは、ほとんど無かったと云っても過言ではないでしょう。

おそらく、このような状態が戦国時代末、いや江戸時代初期まで続いたものと思っています。というのは、鋸です。鋸自体は古墳時代からあり、かなりの遺物や出土があるのですが、大きくても長さ20cm程度のもので、木の枝を切断するというような横弾き用のものがほとんどでした。室町時代になると鉄の利用が一般化して、たて挽き用の大鋸(おが)が使用されるようになりました。(図-3)

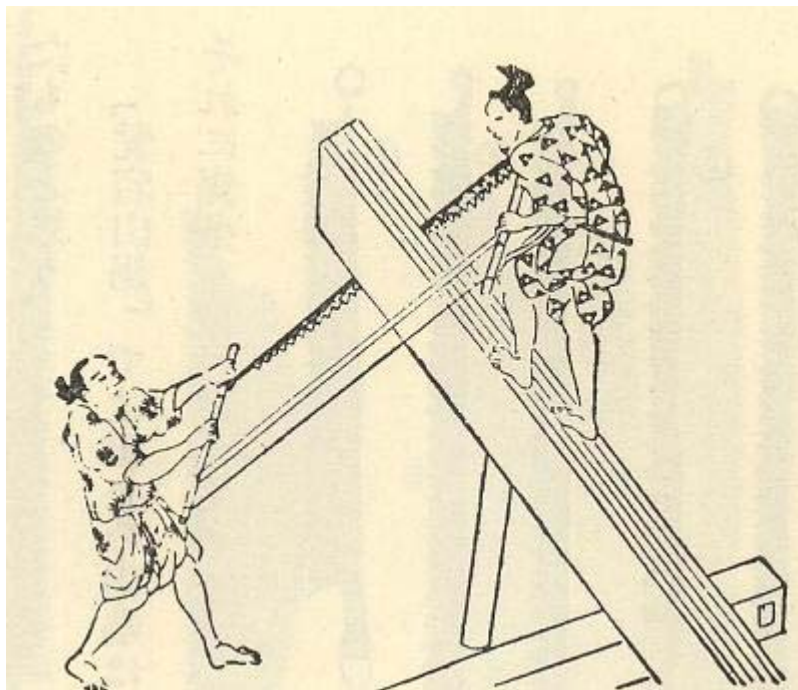


図-3 大鋸挽き (室町時代)

これで、樹種に関係なく木板を切り出すことができるようになり、大きな技術革新をもたらしました。この時期の大鋸は中国からの輸入品で、大寺院や大名が独占していました。秀吉は、大鋸職人に免税や特権を与えて保護し、戦いに際しては工兵隊として動員したという話もあります。しかし、市中では小規模ながら木材を販売していることもあったようです。(図-4)



図-4 小規模な材木売り(洛中洛外図屏風 16世紀中ごろ)

木材が一般にでも手に入るようになれば、小型の漁船の建造もできるようになったと思いますが、しかし、地域、数量も限られて高価なものであり、普及には年月がかかったことでしょう。江戸時代になり、世が安定すると木材の普及も進み、弁財船、北前船などに代表されるような商船、各大名の官船などが盛んに建造されたのです。それに伴って和船型の漁船も建造が進んだものと思います。江戸時代も中期以降は木材の量も増えて普通に使えるようになってきたようです。(図-5)

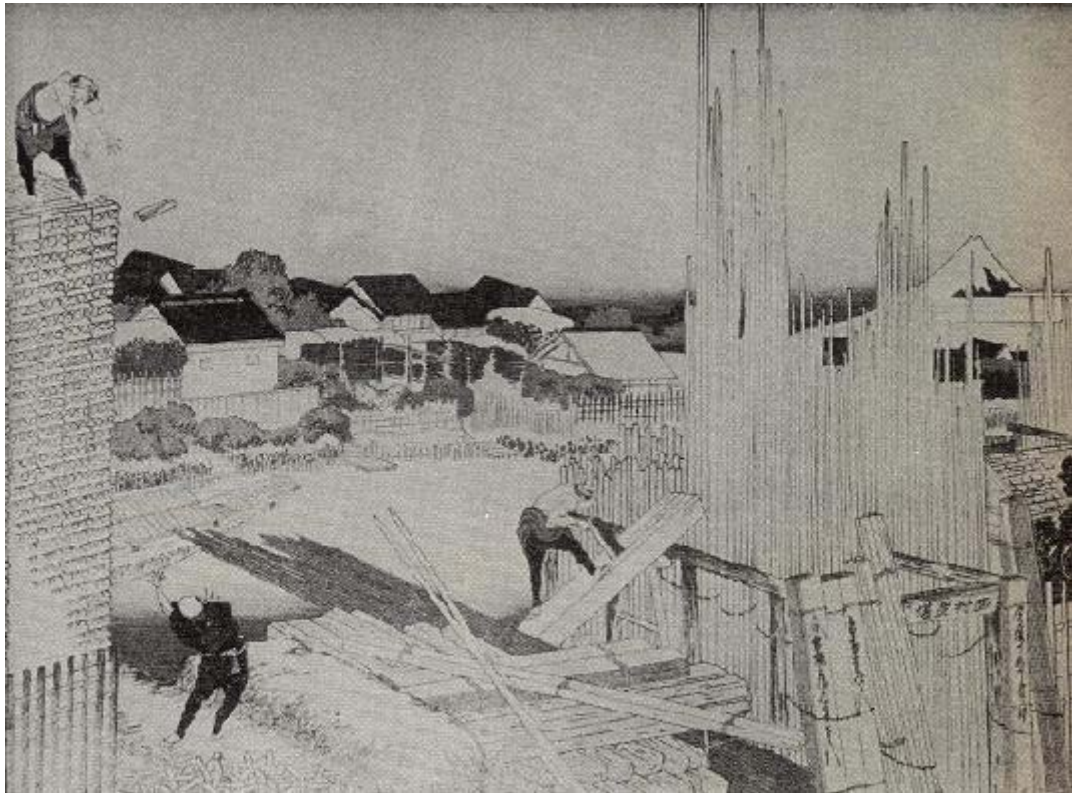


図-5 本所立川

漁村での和船型漁船がどのように広がったか、を示す全体的な記録はありません。江戸時代を通じて全国津々浦々にあり、種々の船型ができていきました。

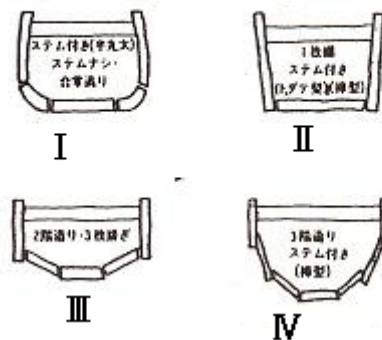


図-6 船型の例

図-6で、Iは船底材と棚板の継ぎ目に刳り材を使った丸木舟の面影が残る古式の船、IIは川船に多い船底材と棚板を船釘で止めた軽めの船、IIIは船底部を厚い板を船釘で構

成し喫水を深めた船、IVは板をづらして船釘で固定し大型化した船で、これ以外に多くの船型がありました。

漁船数については断片資料しかありませんが、次のような例があります。

表-1 相模 小坪村所有船数

船種	延享元年(1744)	文化6年(1810)	安政2年(1856)
押送船			1
海土船	5	5	8
餌活船			8
縄船	50	50	32
地曳船		2	3
小漁船			7
丸木船	25	45	64
藻草船	10	2	12
計	90	104	135

この内、海土船はかつお釣漁船で長さ約12mとの記載があり、間違いなく和船型です。縄船は長さ約6m、小漁船は長さ約4m程度の和船だと推測できます。藻草船は筏に似たものではないかと思いますが、確証はありません。所属漁船の約半数が和船型であったのです。ここ小坪村は、神奈川県逗子市にあり、相模湾が主漁場ですが、伊豆、房総にも出漁して漁場紛争を起こしたりしているのです、沖合漁業もかなり盛んな漁村だったのです。その分の偏りはあるかもしれませんが、和船の分布を知る事ができます。付けたりですが、丸木舟が時代とともに増加していることも知っておく必要があります。



図-6 江ノ島の浜で休む漁船

図-6は明治20年代(1887年)の江ノ島の写真ですが、見える限りは和船型漁船です。しかし、地域的な条件の違いがありますから、これをもって一般化することは危険だと思います。依然として丸木舟が主力の地方もあったのです。

3 和船型の発展と終焉

本格的に始まってから約200年、和船型漁船は漁業種類、地区により種々な発展を遂げたと思います。それを詳らかにする全国的な調査、資料は残念ながら見当たりません。例えば、関東近海ではテント一船と呼ぶ長さ約7m、幅約1.5mの漁船が沖合出漁の必要からヤンノー船と呼ぶ長さ約11m、幅約2.8mの漁船に発達しました。単に大型化しただけでなく、ヤンノー船は水密室を持ち、安全性が高くなっていました。おそらく、洋式船の影響だと思いますが、最終的には大正時代になって発動機の装備が広がり新しい展開が始まったのです。大型船は洋式になり、遠洋漁業の発展を支えたのですが、沿岸でも、伝馬船などとしてご存知のように、木造漁船が活躍しました。

そして、昭和45年ころからFRP船の普及が進み、500年にわたる和船型漁船の幕は閉じられたのです。技術の世界は優勝劣敗、まことに無理からぬことですが一抹の寂しさを感じるのは何故でしょうか。

(平成20年6月25日)