

古代日本海上の船舶

藤 田 元 春

滿洲帝國が出来て羅津や雄基を基點とする新潟・伏木・敦賀・小濱及び舞鶴といふ五大航路がいよゝ活動をはじめる現代に、我國最古の航路であつた日本海航路を回顧するのは無意味ではない。

大和朝廷の文化の確立したよりもさきに出雲を中心とした大陸と我國の交通は古かつた、故に日本紀にも大八洲の生成に關し、先づ淡路州を以て胞と爲し、大日本豊秋津州を生む、次に伊豫州に筑紫州といふ風に大和中心の本州・四國・九州の生成をあげる一方に於て

次雙生億岐洲與佐渡洲次越州次大洲次子洲

といふ傳説を合せ記されてゐる。これ實は朝鮮の鬱陵島から一線東して隱岐と佐渡をへて越州につき、さらに日本海の北方に栗島や飛島のやうな大島小島がつぎに發見されるといふ日本海航路を熟知するに非ずんば爲し能はざる傳説である。自ら我國の開闢に當つて既に日本海は我等の湖海であつたのである。故に出雲に於て我國土の開拓に力をつくされた少彥名神は、白藪皮の舟にのつて出雲の五十狹狹濱に來られた神であり、功を畢へて淡島(栗島)から栗萱にのつて常世の郷に渡られたといふのである。常世は後の代には南方の常綠地をさすやうであるが、昔は日本海の彼方にあつ

たと考へられた陸地であつたから雄略天皇二十二年七月には丹波與謝郡筒川村人水江浦島子は丹波から蓬萊に渡つたと傳へられてゐる。但しこの蓬萊は仙人の國であるから必しも日本海の北といふわけではないけれども、何にしても海外渡航の發着點が最初南の方になくて北海にあつたことは事實である。崇神天皇の御世に朝鮮の意富伽羅（今の金海）の王子角我阿羅斯等がやつてきた時、最初穴門についたが伊都々比古に阻まれたから、北海を廻つて出雲に出で遂に越前の敦賀に到着したと記されてゐるのもその一證である。

二

かくて日本海上の航海は少彦名命のカミミの舟（其形蘿摩の果に似た丸太船）や栗ガラ舟、さては素戔鳴尊の召された埴土舟（これは丹土を塗つた埴土舟又は萬葉の艤會保舟に類した丸太船で、チグリスやユーフラトにある籠舟に瀝青を塗つた土舟ではなかつたであらう）などによつて開かれたから今にこの古代の丸太船が、この方面に残存してゐる。即出雲中海のソリコ舟（今日でも二十艘位はある）や八郎灣附近の漁舟がそれであつて、これらの形はアハガラ舟といふ形の幾分をつたへたといへる。但し世に丸木船といふのがある。これは丸太船でなくて、高級なマルコブネである。

和漢船用集をみるとマルコブネに注して曰く

「其形丸木を剝たるがごとし、故に又丸太舟といふ、是北國のハカセ作に類す。其舟長く細く深くして底より兩側の板丸くはぎ上て柁なし、上のはぎをおもきといふ。水押も立板に丸くはぎ、舳は横船にて大立横上あり、右楫の方に「そへ立」あり、ろくい高く鍔にて作る。棹櫓を用、帆櫓か

ね用、旅客舟の内にありて外へ見え、古津、今津、鹽津、海津共に多し、其外所々にあり、大船は五百石積餘にいたる、棹師の説に此舟は傳敎大師の沓の形なりといへり、又九州に有、肥前の丸木船其長さ三間半底ひらく兩がは丸木のごとし、是もろくい高くして片手に早緒をにぎり片手漕にする、是を丸木こきと云といへり。其外國々に有」

とかうなるともはや丸木船マルキフネといつても丸木をえぐつてつくつた原始形ではない。船の製作法として、兩側の板を丸くはき上げた丈であるが、さうした進歩した船をも猶マルコ船とよび其大なるは五百石もつめるに至つて、琵琶湖を遊弋したのである。これ實にその最初に所謂沓の形をしたソリコ舟に似た原始丸木船が湖上にあつた名残である。追々と巨大な木材がへつて、數十の木材を組み合せ削り合せてつくるに至つても、猶湖國の人は昔ながらに之をしも丸木船マルキフネといつたのであらう、さうしてこの今津や鹽津の舟が北國から入つた原始形を永くのこしたと考へて差支はないらしい。倭訓栞には丸木船マルキフネはウツボ舟といふべき獨木舟でなく、其船大木を二つに割て、それをくりよせて一艘としたものと説明してゐるけれども、右の丸木船マルコフネはそれより猶一步進んでゐる。

かうした次第でカミミの舟やオケサ舟から出發した北國の丸木船は後世永く日本海上に活躍したので、其造船術は他の何れよりも進んだ、故に仁明天皇の承和六年には太宰府に令して新羅船をつくらしめられたと報告されるが、これも北國の造船が南國よりも風浪に對して強かつたからであらう。故に後世になると北國舟又は北前舟といふ名で特別の注意がはらはれた。

北前船について春日氏の説をみると

和船の構造上航（船體の底板）の中航は、北前にては折腰の所曲りたる材を以て造り其部は少しく厚くし、前方は赤間、三ノ間の中央邊に終る。耳航は北前では折腰につき、赤間三ノ間の中邊にて合し、これより次第に他方の耳航を削り、舳に至りて一本となる。小船にては一材にてつくることあり、加敷は北前船にては必ず一材をつくる。

とある。筆者不幸にして建築のことはわからないけれども、この文字を讀むと北前の航は丸く削られてゐて一材を重要視するといふことがわかる。さうしてこれも又前述の丸木船マルコイネの傳統を保存するものとしか考へられない、船用集にも「北國船は加賀・能登・越前・津輕・南部等の船也、此を北前船又北國船をいふ、俗呼んで「ドングリ舟」といふは其形の似たるをいふなるべしとあつて、いよ／＼筆者の言ふ所を確實にしてくれる。數十年の過去のカミミの舟のそのまゝの形或は傳教大師の杓の形が脈々繼承されて徳川中期以後に於てさへドングリ舟と呼ばれたと考へると造船史上、北國は南方よりも更に重要な契機をもつといはねばならない。今船用集中、北國に限つてある舟の名と形とをのべる。

マゼ舟 加賀・越前・丹後・但馬等の國に用ふる舟也、腰より舳に臺垣立あり、帆柱おもての方より立る也。

ハカセ舟 越前船なり、ハカヒツと云ふ舳の形鳥の羽がひの如し、ウツラといふ名もあり、凡七八百石積の船也。平底を用ひ川舟のかはらの如し、水押も川舟のごとく臺垣立なし、取置の上はぎ板あり、梶カガはろくる梶なり、又曰く北國舟の千石以上なるはハカセと少し異なる制なり。

トモフト舟 丹後國よさの海にあり或はトモウチといふ又カナチとよぶ、カナチとはカナカシラのことをいふ、其船おもての

形カナガシラの魚に似たるを以ていふなるべし。

カンコ舟 因州湖山の池にあり、小船三四人乗べし。

かうした種々の川船や丸木船に類似したものは特に南國よりも北方に多い、北國に於ける造船術の進歩した理由も明だといはねばならない。そこで續日本紀和銅二年の條に

七月丁卯、令越前越中越後佐渡四國、船一百艘送于征狄所。

とか天平寶字七年八月には

壬午初遣高麗國、船名曰能登、歸朝之日風波暴急、漂蕩海中、祈日本賴船靈、平安到國、必請朝廷酬以錦冠。至是緣於宿禰、授從五位下。

といふやうな記録がのこつた。前者は依て以て蝦夷を征し、後者能登歸は無事に日本海の荒浪をのりきつたので從五位下を得た。能登といふから勿論北國船であつた。さうした時代から一千年、日本海の造船術は脈々として今日に傳はつたのである。

四

日本海に王師が出たことで有名なのは齊明天皇の朝に於ける越國守阿部比羅夫の肅慎征伐である。この時比羅夫は百八十艘の舟師を率ゐてゆくと、秋田、濠代二郡風を望んで下つた、ついで比羅夫は北海道にわたり後方羊蹄に政所を置き、其翌年幣賂辨島を攻め虜囚四十九人を奉つた。そこで翌年の遣唐使坂合部石布イハシキは奥蝦夷男女各二人を具して唐ノ天子に之を示めすといふことになつた。恰もこの時代に沙門智諭が指南車をつくつたので、この磁石による海上交通は一般の進歩を示し、最近世に入つても一葉の片舟で日本海を横斷し、北九州から、樺太の海上を飛びまわる漁夫は、すべ

て、この磁石の針一本で方向をきめてゐたのである。それは西洋の羅針盤といふやうなものでなくて、極めて原始の一本の指針たるにすぎないが、それで決して歸航又は往航をあやまらない技術を習得してゐるのである。この事は何れ他の機會に於てその運用術をのべることにする。

ついで奈良朝の神龜四年八月庚寅には渤海郡王の使者高齊德等八人が出羽に到着する時代になり、其翌年春正月には上京朝賀の式に列して、郡王の書や方物を上つた。其表文をみると將軍高仁義・果毅・德周・舍航等二十四人共に出發し、蝦夷の境で十六人の將軍共は殺され、僅に八人がこのつたといふ。渤海から直ちに出羽についたことは餘程珍らしい航路であるが、途中の難航であつたことは高齊德の報告に明である。

蓋しこの渤海國といふは右の表に、高麗の舊居を復し扶餘の遺風を有つといつてゐるやうに西紀六六八年、唐に亡された高麗族であつて、一時は今の熱河省の朝陽に徙されてゐたが、居ること十年ならずして西紀六九六、契丹の來寇にあひ、東の方高麗の舊居（即ち遼東山塊の高原で長白山の北方にある滿洲國東方山地）に歸つたのである。こゝで渤海郡王大祚榮は却て勢を得、東牟山顯德府（今の輝發河下流）により、さらに都を今の牡丹江上流鏡泊湖盆地の東京城（吉林省）に奠め、扶餘の遺族を合せて、北は黑水靺鞨即黑龍江下流から南は今の朝鮮の德源附近を領し、東日本海に面する大國になつた、國中に五京五府をたて南海府吐號浦（今の清津）から海上に船を差立てうるに至り、神龜四年以後延長八年まで何回となく我國へ通したもので、その間種々大陸文化を輸入し出雲神話時代のカミミの舟の往來した昔にかへつて、日本海は一時蠻船往來の衝になつた。つまり滿洲帝國

の發達は、恰もこの平安朝初期の日本海航路の復活といふ形になるのである。

しかし日本海は何といつても風位不定の荒海であるから、おまけにその舟は丸木船作であつたから使者一行の無事についたものは少く、多く途中で難破し一部の人しかつかれなかつた。歸るにしても舟がないので、こちらからいつも船を給して返してやつた、同時に彼の國の使のくる所は、日本海のいづこときまらない、風のまに／＼漂着した、歴史の傳ふる所によると、出羽・佐渡・加賀・城前・若狹・丹後・但馬・伯耆・出雲・隱岐・長門・對馬至る所に到着した、それといふのも清津からの哩數は、これらの各地殆ど同一であるといふやうな地形の影響もあつたであらう。

しかし就中能登に來るものは地形上、海流又は風向の關係で最も多かつたから、桓武天皇の延暦二十三年六月には能登へくる渤海船のために客院をつくらしめ給ひ、嵯峨天皇の弘仁六年には越前に命じて大船を選び蕃客に給せしめられた。越前の松原にも、客館をつくられたのである。

陽成天皇元慶六年十月廿九日には勅して能登國羽咋郡の山林伐採を禁じ、渤海の客が北陸着岸の時必ず歸船にこまる。そこでこの能登の山の木を伐つて製造して歸る例であるから、豫め材を保存せよといふやうな布令が下つてゐる。かうしたことによつて前述した北前船建造の發達した由來も愈々明になつたと考へる。

五

しかし平安朝以後になると日本海に面した大陸に有力な國が出來ず、この渤海航路もいつのまにか沙汰やみになつてしまつた。やがて弘安四年の元寇といふ一大刺激があつたので、今度は瀬戸内

から西海道へかけて無數の小島とその穏かな波に育てられた水夫は一方世上の争亂にも教えられて「海賊大將」といふ一つの職業を見つけ、東は堺から西四國は勿論、肥前・薩摩の人々いづれも舉つて八幡船にのつて支那の沿岸を荒す時代がきた。恐らく日本海岸の人々も幾分は先方へ進出したとみえ、明代に出来た廣輿圖の日本の圖をみると出雲から以西の港々の名は瀬戸内や四國九州と同じ程の精密さで記されてゐる。これはこの圖の著者崑山鄭子若が今の上海附近の崑山に居て、薩州の人々に聞いて記したと自序せるものであるが、我等はこれによつて、西日本の航運の發達の著しさを知ると同時に、北海からの進出は左程でもなかつたと想像するのである。

しかし秀吉時代でも二百石以上の大船は少かつたことは「江海風帆草」にも出てゐる位で「武備志」に、凡そ中國に寇するもの皆其島の貧人なり、向來傳ふる所の倭國の造船千百隻といふは皆虚誑のみ。其大なる者三百人を容れ、中者一、二百人、小者四、五十人或七、八十人、其形卑隘にして巨船にあへば仰攻に難し、故に廣福船皆その畏るゝ所とししてあるのであつた。廣福船とは廣東や福州の巨大な支那船であつて、倭船は僅少であるから正面の敵ではなかつたのである。所が日本人はいつ迄も吳下の阿蒙でなかつた。薩摩あたりではエツツウといふ漁舟の大にして樓船に近いもので、作くつた。エツツウは越州即ち會稽府のことで支那風の船といふことであつたらしい、慶長元和頃にもなると、角倉船のごとき、長二十間幅九間三四百人をいれる大船が出来、それには船長室があつて按針の器具もあり、二本桅又は三本檣の堂々たる大船ができた。最後に徳川幕府の安宅丸の如き百挺立のものさへ海に浮んだ。勿論御朱印船の中には伊勢の角屋にゆゑられた四百斛船があつた

位で、四百石積といへば四十挺立、小早といふ部に入る中位の船であつて、朱印船必しもすべてが大船ではなかつた。寛永十二年大船の禁があつて海外交通は禁じられ千石以上はつくられなかつたけれども、五百石までは國內航路に用ひられたのであるから、寛永大船の禁を以て直ちに航海術が退歩したとは考へられぬ。

海外遠くルソンや天川への船はゆかなかつたとしても、四百石乃至五百石ならば、日本の沿海を航行するに役立つたものであり、二百石船時代倭寇の最も猖獗であつた時代を回顧すれば、それで容易に支那や暹羅あたりまで乗り出すことは出来た筈である。故に寛永鎖國の後といへども、長崎の末次船や、降つては享保の先生金右衛門シヤンスイの多くの部下の船のごとく盛に海外に密航し得たものである。

六

表面上對外航路は禁止されても、慶長元和に航海した多くの水夫の圖南の夢は一朝一夕には醒めず、爾來三百年間に、ひそかに海外に往復したものは多かつた。自ら琉球とか種ヶ島などいふ僻地が貿易中繼港として繁榮を極めたのみでなく、日本の如き地勢で各大名が小さい山川を要害に各地に割據する國では、陸運の發達が極めて覺束ないから、水運は却つて萎縮せず、ことに天下太平にあつて都市が發生すると、その都會の消費に對する貨物の供給といふことが重大な役割をもつやうになるにつれ、江戸の發達に伴つて、西國又北國から五穀木材をはじめ、酒や木綿や、鯉節や油や紙や藥や其他多くの日用品が大量に回送されねばならぬことになり、大阪港に集中されたこれらの貨物は、大阪を足溜として江戸への問屋送りといふ形式を生み、その問屋組合の專屬としての菱垣回

船が出來た。その回船の多くは二百石、三百石の過去の倭寇の船を手本にした木造船であつて、其總數四百艘ばかりが年々安治川口から、隅田川口へ進出した。この際これらの船は紀州の崎をまがり鳥羽までくると、やがて一線遠州灘を伊豆の鼻さきへ飛ばしたものであつて、その針路は既述した古代磁石の動きに任されて誤らなかつたものである。沖のくらしいのに白帆がみゆるあれば紀の國みかん船」と唱へ「三十五反の帆をまきあげて、ゆこか仙臺石の巻」と和した水夫の意氣は、實はただこせついた沿岸航路のみに甘んじたわけではなかつた。

一代の奇傑河村瑞軒がこれらの水夫の跡を追つて、まづ奥州米の安房廻りを計劃し、ついで寛文十三年春三月、奥州酒田から最上の米數萬石を袖浦から積出し、鹽飽諸島 of 海員を激勵して、佐渡の小木・能登の福浦・加賀の柴山・石見の湯ノ津・長門の下關・攝津の大阪・紀伊の大島・伊勢の萬座・志摩の畔乘・伊豆の下田といった所に回漕船の漕務見張り役所をたて、同年七月無事に江戸へ回漕するに至つて、我日本海航路は再び有用なる活動をはじめた。

つまり北は北海津輕から、佐渡・能登をへて一線隱岐又は石見の「湯ノ津」に航し下關をへて瀬戸内を通るといふ古代航路が正に官權によつて確立したのである。爾來徳川の後半期を通じて北國船の活躍はすばらしく、日本各地沿海、ドングリ舟の影をみざる所はなく、或はその幾分かは朝鮮から支那の沿海にも出沒するに至つたのである。茲に於てか若狹の内浦宇山中のごときは、今日に至つても毎年の豊年踊に歌つて曰く、

皆一樣にお並びやれ、皆一樣にお並びやれ、若狹の濱より船にのり、越前岬につかへたり、イヨ商踊を一踊、越前岬も押し出し

て加賀の港へつかへたり、商師を一踊、加賀の港を押し出してジカンの市へつかへたり、商師を一踊り、じかんの市も押し出して夷が島へつかへたり、商師を一踊り。

夷が島では夷殿と、商元では何々と、唐の衣や唐絲や、じんやじやかうや、たかの羽や、商師を一踊り、よるつの商仕廻りていざ戻るよ我國へ、商師は是迄そろは是迄揃ふ。

とこれを見ると若狹から越前、越前から加賀、加賀から能登、能登のジカン(寺家泊の訛)それから佐渡の夷へ渡つて貿易に従事した有様が手にとるやうに明にしられる。勿論この民謡の出來た確實な年代はわからないけれども、沈や麝香や鷹の羽などいふ古代貿易品を歌つた裏面に、過去の貨物でなく、現在の密貿易を自覺して唱和した氣分が深いと見られる。佐渡を歌つて金をのべないところに慶長以前からの古代の佐渡の夷の海外貿易中繼地であつた趣を酌みとれると考へる。

七

民間の僻村にかうした時代ばなれのした貿易禮讃がうたはれるに際し、徳川末期にはこの日本海上に於て佐渡以外のいづこかに一つの島をみつめて盛んに密貿易を實行して、この歌の憧憬をそのまま現實にした英雄が日本海上に出現した。これ實に加賀の錢屋五郎兵衛である。天保十三年の幕府の布令に、

近來北國筋其外諸國の廻船方、異國船に似寄候帆の立方相見え既に先達て、異國船と見違候次第も有之候。全く三本帆の儀は難相成筋に候所、追々大洋を乗候様子以前とは相違之趣に相聞、ことにより朝鮮之地方近く、乗り通候も有之由。其外遠き沖合を乗候節、帆之立方異國船に似寄候を以て見違候義にも至り可申、此後は異國船に紛らはしき帆の立方致し並に遠き沖合を乗候儀可爲停止候、若觸面之趣相背においては、吟味の上急度答可申候。

と出てゐるが、我等はこの一布令によつて徳川末期の日本海上に快駛した三本帆即ち大船の禁を破つて之をつくり之を用ひ之を以て密貿易をする船が月に日に多くなり、ことに朝鮮の地方近く乗り通り、異國船に紛はしき帆を立て、遠見の官吏の目をくらますまでになつた船運の進歩に、目を見張らざるを得ないのである。

大船の禁は嘉永六年になつて廢止されたが、それに先つて既に日本には日本人の有する大船が澤山あつた。これ實に加賀の錢屋五郎兵衛一派の活躍で彼は嘉永六年四月、罪を得て刑をうけたが其時異國交易に同意した加賀藩士十一人まで切腹さへれた。彼は海事に従事して、加賀の手先になつて、七十年の生涯にもうけた富は、その沒收された財産目録に明である。曰く

大判金九十九枚入三十箱 二千六百六十六枚

小判金古金 三萬六千六百兩

貳分金 九千三百三十兩

貳朱金 十六萬五千三百二十兩

小玉銀 一石二斗、但二千百八十三貫目

加州銀札目方 七十貫五百三十目

百文錢(天保錢) 五千三百三十兩

四文錢 千七百六十貫文

取替銀 二十七萬五千三百兩銀

大豆 四百〇八石 小豆 五千三百石

米 三萬五千四百石 田畑 高八萬五千三百石

二千五百石積船 四艘 千五百石積船 六艘

千石積船 八艘 八百石積船 二艘

五百石積船 十二艘 合計 三十三艘

船舶藏 一ヶ所 唐物藏 二ヶ所

土藏 七十八ヶ所 諸道具數不知

とかういふ財産目録をみると、いかに五郎兵衛が貿易家として快腕をもつたかがわかる。或は享保の先生^{シヤンセイ}などとても足もとには寄れなかつたであらう。彼はシベリヤは勿論、アメリカに行つた。普通の菱垣の二倍もある八百石から二千五百石積まで約二十艘といふ一大船隊が、彼の意のまゝに動いたとすれば、我等は日本海上に少くとも二十人の優秀な船長がゐたことを思ひ合せ、其手下に數百人の海員が手足の如くに奔走した壯觀を回顧して、心奪はれ目も眩まざるを得ない。

角屋^{カドヤ}のゆるされた御朱印は四百石にすぎず、それでも、慶安年代には大船であつた。秀吉のつづつた日本丸は僅に四十六挺立であつたなど、考へると、二千五百石積が四隻もあつた錢屋は何といつてよいか、實に前代未曾有の大船持であつた。角倉船^{スミクラ}は二十間に九間で慶長元和時代の誇であるが、それは角倉に僅に二艘しかなかつたのである。然るに錢屋は二千五百石の大船を四艘もつてゐた。記録によると明治初年の千歳丸は長二十五間幅二間半、三本マストで二千石にすぎず、汽船の有功丸は、長四十間四尺幅四間五尺五寸、二本マストで五百四十一噸それが漸く二千石積であつたとあるから、錢屋の二千五百石といふは西洋形の六、七百噸の大船である。かゝる大船は、決して一朝一夕に出来るわけではないから寛永の大船の禁といつても、日本のどこかには大きな抜け穴があつたのである。

法令は表面だけのもので、實際は常に力強く進歩するものだ。かうした次第で上古カバミの舟で日本を訪問したまひし少彦名命の後裔は、決して其祖先を辱しめず、徳川氏三百年の鎖國によつても亦決してその造船術や航海術を失墜せず、日本の天地まさに西洋に向つて開かれんとするその瞬間に、日本海上には二千五百石の三本マストの可驚き巨大なカバミノフネがカガのゼニヤの「錢五」としてゐた商船旗の下に西に東に行きかひ、ときに朝鮮の地方近くを通り候程に立派に生長してゐたのであつた。快なる哉とはかうした事實をいふのである。

滿洲帝國既に成立し羅津は大連と相まちて東洋無二の一大埠頭とならんとしてゐる今日、幾萬噸からの巨艦鯨鱗が日本海航路に活躍をはじめんとするに際し、われらは日本海の船舶を回想して感慨無慮なものがある。若狭の山中の村童の唱ふ所のじんやじやかうや鷹の羽にかへて、滿蒙の金や石炭や羊の毛が更らに幾十倍の大さで、我國民の工業原料として、將にこの海上を渡らんことを念じてこの一篇の筆をおくことにする。(昭和九年八月)