

Title	古代舟の研究：遣唐使船の場合・序説
Sub Title	A study of ancient sea boats : the Trans-Chinese Sea navigation of the Japanese envoys to China
Author	清水, 潤三(Shimizu, Junzo)
Publisher	三田史学会
Publication year	1977
Jtitle	史学 (The historical science). Vol.48, No.3 (1977. 10) ,p.1(227)- 6(232)
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論文
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00100104-19771000-0001

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

古代舟の研究

—遣唐使船の場合・序説—

清 水 潤 三

(一)

松本信広先生のお手伝いをしながら舟の研究に携わってから、早くも三十年という年月が流れた。その中でも考古学を取扱う先史時代の舟については幾つかの論説を公けにしたが、今回とくに遣唐使の乗船を採り上げたのにはそれなりの意味がある。現在筆者の研究における最大の盲点の一つに、いつからわが国において「構造船」が出現したのか、それはどのようなタイプのものであったかが明らかでないということと、さらには帆の利用がどこまで遡って認め得るのかという、何とも恥づかしいような欠陥が残されているからである。

(二)

これまで幾度か公表した論考の中で、わたくしは縄文時代—弥生時代—古墳時代のそれぞれの時代において、中でも縄文文化にあっては前期、後期、晩期の各時期においても、それぞれ特色のある独木舟が造られ使用されたことを明らかに

してきたのであり、弥生、古墳と時代が進むにつれて、より進んだ技術なり形態なりが生み出された事実も実証し得たと自負しているわけである。しかもなお前記の「構造船」と「帆」の二つの問題については今なお明言出来かねるのが残念であるし、単に資料の不足であるとか、現実の資料の発見が困難である事実を説くことによって大方の納得を得ることができぬことはいまでもなからう。今回は事情があつて急遽筆をとることになつたので意に満たぬところもあるが、今まで敢て触れることのなかつた構造船に関する数少い資料としての遣唐使船の記録について管見を述べてみたい。

(三)

衆知の通り遣唐使は前後十八回に亘つて計画され、そのうち数回は中止されたこともあるが、ここで採り上げたいと思うのは宝龜八年六月(七七七年)の第十四次のそれである。この際は大使の佐伯宿弥今毛人が急病のために副使小野石根が大使の職務を代行する形で入唐したのであつたが、任務を終えてようやく帰国の途につき、所謂南路をとつて九州に近づいた宝龜九年十一月八日―五日に蘇州常耽県を出発して四日目―忽ち暴風雨に襲われ、石根の乗っていた第一船は大破沈没し、彼をはじめ一行の三十八人と唐の使趙宝英等二十五人が海中に没し去つたのであつた。

ところが驚くべきことには「主神津守宿弥国麻呂。并ニ唐ノ判官等五十六人。乗ニ其鱸ニ而着甌島郡。判官大伴宿弥繼人。并前入唐大使藤原朝臣河清之女喜娘等四十一人乗ニ其舳ニ而着肥後国天草郡」と続紀の編者は宝龜九年十一月乙卯条に明記しているのである。舳鱸は云うまでもなく船首と船尾の意味であり、この船は切断されてもなお完全に沈没することなく、首尾別々に漂流して陸地に到達することができたのであつて、この事実は船の大きいことと、よほど防水区劃(バルクヘッド)の完備したものであつたことを教えるものと思われる。また次に引用する判官大伴宿弥繼人の報告書によれば、単に前後に折損したというよりは、前中後の三つに切断され、中央部は海没したとも見ることができ、一層右の

推測を深めるといえよう。なおこの遣唐使は天平勝宝4年(七五二年)に遣唐大使として赴きながら遂に帰国しなかつた藤原清河を再び日本につれ戻ることを目的として特に清河と叔母甥の關係にあつた光明皇后の意志で派遣されたものと云われ、結局清河は別の船に乗り南海に漂流して帰国できず、唐人との間に偕けた娘の喜娘のみが来朝し得たことが明らかにされているのも面白い。

早速次に九死に一生を得た大伴継人の報告を検討してみよう。

(四)

まず彼の報告を載せた続紀の同年十一月乙卯条の全文を掲げる。(但し出発前の記事を省く)

「十一月五日。得^テ信風^フ。第一第二船同発入^レ海。比^ホ及^フ海中^ニ八日初更^ニ。風急波高。打^チ破^テ左右棚根^ヲ。潮水満^レ船。蓋板^カ挙流^レ。人物随漂^レ。無遺^ニ勺撮米水^ヲ。副使小野朝臣石根等卅八人。唐使趙宝英等廿五人。同時没入^{シテ}。不^レ得^ニ相救^フ。但臣一人^{ナリ}潜行^シ着^キ舳楹角^ニ。顧^リ眄^ス前後^ヲ。生理絶^レ路。十一日五更。帆檣倒^レ於船底^ニ。断^テ為^ニ兩段^ト。舳艫各去未^レ知^レ所^ニ到^ル。卅余人累^リ居^テ方丈之舳^ニ。挙軸欲没^ス。載^レ纜枕^ヲ施^テ。得^ニ少浮上^ル。脱^キ却^リ衣裳^ヲ。裸身懸坐^ス。米水不^レ入^レ口。已^ニ經^ニ六日^ト。以^テ三十日亥時^ニ漂^ニ着^ス肥後国天草郡西仲島^ニ。臣^カ之再生^{セル}。穀造所^ニ救^{ナリ}。不^レ任^ニ歎幸之至^ニ。謹奉^テ表^ヲ以聞^ス。」

右の報告書は遭難の模様をかなり詳細に記している、他に類を見ない貴重な資料というべきである。すなわち、ここに全文を掲げたのも、遭難当時の状況を詳細に記し、われわれの研究に貴重な資料を提供しているからである。その状況を再び顧りみるならば、大波のため船の中央部が先ず大破して小野石根、趙宝英らの中枢人物が海没し、大伴継人らは舳の部分に辿りついて藤原清河の娘喜娘等と共に天草の西仲島に漂着したこと、また継人の奏言の前に記されている続紀の本文によって、舳の部分に薩摩の甌島に漂着したことも知られるので、この遭難した遣唐使の第一船は中央部が海没しながら

も、舳と艫の部分は沈没を免れた事実を示すものと考えられる。これを筆者は極めて重大な示唆を与える記録と考え、同じく海事史船舶史の研究者であり、常に厚誼を得ている石井謙治氏の示教をも得て一つの推定を下しているわけである。すなわち三つに分断された船体のうち二つの部分が海中に没することなく島々に漂着したという事実は、この船が少くとも三個の部分より成り、且つその接合部に強固な隔壁を有したことを示すものと云わざるを得ないということである。このような構造の船は石井氏の教示によっても、遙か後代に至って軍艦などにはじめて出現するもので、洋の東西を問わず八世紀というような古代としては特筆に価し、ほとんど他に類例を見ない事実だからである。さらに此の点について考えをめぐらすと—これも石井氏の示教による所が大きいのであるが—斯様な構造を持つ船としては中国の「ジャンク」を先ず考えるべきではないかといえよう。中国へ自由に航行し得るような大船が従来の研究からしてわが国で独自に発達し、容易に建造されていたという証左が得られていない今日では、右の推測もそれなりの理由を持ち得るのではないかと思われるのである。もちろん遣唐使の乗船をはじめ、かなり大形の船舶がわが国でも建造されていたことは別の機会に述べたいと思うし、決して否定はできないけれども、ここではその構造の如何が問題なのであって、われわれ史学科の一員である可児弘明氏が香港に留学されていた時の見聞を語られた中に、いわゆるジャンクと呼ばれる中国船は陸上で建造する際、幾つかの強個な四角形のブロックを別々に造り、それらを結合して完成するという教示があった。そのような構造であれば切断した時にも結合部が近代の船でいう「隔壁」の役目を果し、ブロック毎に沈没を免れる場合が生じても不思議ではなからう。筆者はこの可能性の大きいことを考えているが、まだ実証の域に達していないのを遺憾とする。

(五)

次にはなはだ穩当を欠くかもしれぬが、わが旧海軍の艦艇の中で、相似た実例があることを附記しておきたいと思う。

筆者が嘗てこの遣唐使船の記事を見て、まず古代船舶史の中でこれが極めて重要な事実であることを指摘したのも、生々しい記憶があったからである。それは「第四艦隊事件」といわれるもので、昭和十年の九月二十六日に発生したのであるが、既に大戦前夜の観があった際で、海軍は三陸沖の大演習を実施していたが、猛烈な低気圧に伴う且て経験したことのない強風と怒濤に見舞われ、駆逐艦初雪、夕霧の二艦がブリッジの前方で船体を切断されてしまった。両者ともようやく沈没は免れたのであるが、流石に軍艦で隔壁が堅固に造られていたためであろう。当時から船というものに興味を持っていた筆者にはそれらの事実が長く記憶に残っていたわけなのである。

余談はさておき、右のようなプロセスを経て筆者は遣唐使に乗せた船は今日の中国に伝統を伝えている「ジャンク」と相似た構造をもつかなり大形の船舶ではなかったかと考えている。その大きさについて、次に若干の考案を加えてみたいと思う。

(六)

すなわち幸いにも遣唐使に関する記録は比較的詳細に六国史の中に記録されているのであって、船の数と乗船した人員を明らかにし得るものが少くない。そのうちでも

- 1 養老元年三月（第八回）大使多治比具守の場合は五五七人で船四隻Ⅱ（一隻平均一四〇人弱）
- 2 天平五年四月（第九回）大使多治比広成。五九四人、船四隻Ⅱ（一隻平均一四八人強）
- 3 天平宝字三年二月（第十一回）は九九人で船一隻。
- 4 承和五年七月（第十七回）藤原常嗣以下六百余人で船四隻（一隻平均一五〇人余）

などはその乗船人員が明らかで、一隻当りの乗員は百人を超えている。さらに此の数字が船の所謂乗組員を含めたもの

か、遣唐使の一行のみの数字であるかは現在明確にしがたいが、たとえ後者であるにせよ、それら多数の乗員の食料と飲料水に加えて各種の生活用物資、往路の貢物、帰路の輸入将来品などの貨物を加えた時、よほど大きな積載量を持った船でなければならぬことは多言を要しない。それらを今ただちに―たとえば屯数などによって示すことは不可能であるにしても、遣唐使の乗船を考ふる際の基礎的な数字であることに変わりはなく、当時の船舶研究にあたっての、最低限の規範とすべきものであることは云うまでもない。

筆者の推論は現時点ではこのような貧しいものにすぎない。その多くを今後に俟たねばならないのは遺憾であるが、今回は従来一步前進を待つあまりに公にしなかった幾つかの点を述べて大方の示教を請い、将来への一段階としたいと願う次第である。