

木宮泰彦著「概観日本造船史」の概要

若松大祐(編)

はじめに

木宮泰彦(1887-1969年)には「概観日本造船史(上)(下)」(1942年8月および9月)¹という論文がある。そもそも木宮の主著である『日本古印刷文化史』(1932年、約700ページ)や『日華文化交流史』(1955年、約800ページ)は、文字通りの大著である。「概観日本造船史」はわずか8ページであるとはいえ、主著に載らない事実も記載している。本稿は「概観日本造船史」の内容を把握すべく、同論文の概要を記す。なお、この概要は、2023年度の常葉大学共同研究「木宮泰彦の学問的到達点：本学歴史資料館蔵資料の整理と研究」に基づく読書会(2023年9月19日(火))で参加者(若松大祐、中野直樹)の作成したレジュメを、統合して作成した。

ちなみに、国立国会図書館が2022(令和4)年5月19日から、「個人向けデジタル化資料送信サービス」の提供を開始した。これに伴い、「概観日本造船史」が個人送信資料として、国立国会図書館デジタルコレクションで容易に閲覧できる²。

一、各節の概要

「概観日本造船史」は上下4ページずつの合計8ページからなり、9つの節を持つ。ここでは、9節の概要を記そう。原文では各節に漢数字が振られているだけで、節題はない。本稿では節の番号を漢数字からアラビア数字に変換した。

木宮は各節において、まず歴史的背景、次に造船の根拠となる資料、そして造船技術についてそれぞれ述べる。とはいえ、こうした書き方が各節で徹底されているわけではない。

(序)

半年前の1941年12月に大東亜戦争が始まり、新建設事業を推し進め、大東亜

共栄圏を充実させていかなければならない。そういった時局の下、筆者（木宮）は船舶の増強のために、過去三千年の我が国の造船史を振り返るのだという。

(1)

日本は海国である。自ずから「海洋思想」（海に関する知識）を古来より育んできた。それは、記紀（『古事記』と『日本書紀』）の登場人物からも察することができる。記紀には船の名称が様々に見えており、葦舟以外は全て一木を削った船であったという。上古の日本に新羅からの渡来人があった。彼らは猪名部と呼ばれ、摂津（武庫）で造船し、日本の造船技術に画期をもたらし、大いに発展させた。

(2)

遣隋使と遣唐使は、港に難波を使用した。難波から瀬戸内海を通して博多へ寄港し、博多から大陸へ向かうには北路と南路があった。北路は対馬から済州島あたりを通り、黄海を横断するか、朝鮮半島西岸に沿うかして、山東半島の一角に上陸するコースである。南路は屋久島辺りを通り、揚子江付近に上陸するコースである。北路は遣隋使と初期遣唐使が使用し、南路は奈良時代の遣唐使が使用した。

同じ南路でも、平安時代の遣唐使は五島から直接大陸へ向かうコースを採った。平安時代には遣唐使が長い距離を渡り、東シナ海を横断できるほど、造船技術が発達したのである。とはいえ、船体に縦通力が無いために前後で折れたり、固定した帆のために順風を待たなければならなかった。造船技術の発達については、船図が現存せず、現存する絵巻の類では証拠に位置付けにくい。しかしながら、平安時代の遣唐使は、一回につき五～六〇〇人が四艘の船で大陸を目指したという。このことから、船の大きさの大体を想像することができる。

(3)

遣唐使の廃止後、日中間は大陸からの船が往来するだけになった。平安末期から鎌倉期にかけて、武士が台頭すると再び貿易が始まる。平安末期以来の日宋貿易、続く日元貿易が盛んになり、造船技術も向上した。ただ、この時期の船の様子ははっきり分らない。造船の技術は、南中国の船、つまりジャンク船（戎克船）を模倣したようなものだったという。当時、東シナ海を渡るのに数十日もかからず、一～二週間ですんだ。これは航海術の進歩と船のサイズによる。

(4)

室町時代には商船だけでなく、海賊船も活躍した。明は海賊船に大いに迷惑し、勘合貿易を始める。遣明船は、兵庫から瀬戸内海を通過して博多に寄港し、五島經由で寧波を目指す。これを中国路と呼ぶ。応仁の乱後は、中国路とは別に、堺から四国の南側を抜けて薩摩の坊津へ寄港し、寧波を目指す。これを南海路と呼ぶ。

室町時代の日明貿易での勘合船は、(想像して書画で描かれたものよりも)実に盛大な船だった。大きな船でないと、短期間で大量の物資を運べないからである。日本で造船したようである。ただし、どのような技術的背景があったのかを、木宮は述べていない。

(5)

鎌倉時代から戦国時代にかけて、九州西北の人々が半島や大陸の沿岸をしばしば襲った。これが倭寇である。倭寇は南方進出の先駆けともいえるべきもので、南方進出を目的とした貿易船であると理解できる。桃山時代から江戸初期の朱印船も、倭寇の流れを汲む。倭寇の活動範囲は、朝鮮や江蘇・浙江あたりから福建・広東まで広がり、活動時期は多くが季節風の関係で春や秋である。ただし、倭寇がどのような船を使っていたのかは、明確には分からない。新しい日本の造船技術は、中国の造船技術と異なるようで、遣明船も倭寇の船も同じようだったという。

(6)

戦国時代の倭寇は日本による南方進出を大いに展開した。豊臣秀吉の頃、文禄元(1592)年に朱印船の制度が定められた。京都・堺・長崎の商人を選定し、渡航を許可した。これが朱印船の始まりである。朱印船は前後して、荒木船・末次船と、末吉船・角倉船とに二分できる。江戸幕府もこれにならい、踏襲した。ただし、許可を受けたものは商人に限らず、大名、在留中国人、西洋人もいた。貿易の相手は漳州・阿媽港(マカオ)・台湾・ルソン・モルッカ・トンキン・安南(アンナン)・交趾(コーチ)・占城(チャンパ)・柬埔寨(カンボジア)・暹羅(シャム)・マラッカ・ボルネオ・ジャワ等、広範囲に及ぶ。

ちなみに「六」は2ページにわたり説明が続き、本論文(全8ページ)の中で分量が最も多い。1/4を占める。

(7)

文禄（1592～1596年）のころには、朱印船（商船）と並んで兵船も建造された。毛利氏は中国地方の覇者となった。これは、毛利氏が海を掌握していた村上氏と結託していたため、有利に戦局を進められたからである。村上氏が所有する船にはスクリュー・プロペラを搭載した。実用性があったかは分からないけれども、スクリュー・プロペラの使用が、日本は欧米よりも百数十年早い。

(8)

戦国時代に商船（朱印船）や兵船が登場したころ、西洋から帆船が舶来し、日本でも帆船を建造する。慶長五年（1600年）にはオランダ船が豊後海岸に漂着した。乗組員のウィリアム・アダムズは徳川家康の信用を得て、大いに用いられて造船にも関わった。その後、前ルソン提督のドン＝ロドリゴも上総勝浦に漂着した。徳川家康は、この時期にメキシコとの貿易を開始した。慶長一五年（1610年）には日本船がアメリカ大陸へ到るのである。

(9)

キリスト教の伝播を防ぐために、江戸幕府が寛永一〇年（1633年）に鎖国を始める。五百石以上の船を破壊し、日本において造船をやめた。ペリーの来航（嘉永六年、1853年）に刺激され、幕府は大型船の建造を再び始める。併せて、諸大名も大型船を造船していく。

安政元年（1855年）、ロシアからの使節であるプチャーチンが通商条約の締結および樺太の境界問題の解決のために来日した。幕命によりプチャーチンは伊豆に逗留したところ、大地震により船が壊れる。プチャーチンは幕府の援助を受けつつ、船工を募集し西洋式で船を君沢郡戸田（heda）で建造した。日本の職人がロシア船の補修を担当し、欧式造船の君沢型が日本（伊豆）に誕生したのである。君沢型の造船に参加した人々が後に横須賀などで就業し、近代日本の造船を開いていく。

二、読後感

「概観日本造船史（上）（下）」は1942年8月と9月に『技術評論』という雑誌に掲載された論文である。前年末の1941年12月8日には真珠湾攻撃があり、日米が開戦する。木宮は海軍からの要請を受けて、1942年1月に『日本民族と海

洋思想』を出版した³。「概観日本造船史」は、『日本民族と海洋思想』のダイジェストに、造船技術の話題を加えたものであると言えよう。木宮はどこかの組織や機関から要請を受けて「概観日本造船史」を書いたのかもしれない。

木宮は「日本震災史概説」（1923年）、『日支交通史』（1926-1927年）、『日本古印刷文化史』（1932年）、『日本喫茶史』（1940年）、『日本民族と海洋思想』（1942年）、『日華文化交流史』（1955年）を著しているように、古代から近世までの日本の歩みを概括するのがとても上手い。「概観日本造船史」も他の著作と同じく、日本の歴史を造船に即して概括している。造船技術の歴史的展開を理解できるとともに、例えば日本における主要な港の遷移もたどれる。すなわち、古代以来長らく難波や瀬戸内海沿岸だったものが、江戸時代とりわけ幕末になると江戸湾になったのである。木宮が静岡県人だからなのか、上古に遠江が、幕末に伊豆がそれぞれ話題に出てくる。

とはいえ、「概観日本造船史」は歴史学者が書いたものであり、造船の専門家が書いたものではない。波動や力の伝導というような技術面についてほとんど言及がない。また、蒸気機関の出現に触れていない。『技術評論』の読者は、木宮の概説に満足できたのだろうか。ちなみに、日本船舶海洋工学会が参考文献を紹介しているものの⁴、「概観日本造船史」は挙がっていない。

注

- 1 木宮泰彦「概観日本造船史（上）」、『技術評論』19:9 =235（東京：日本技術協会、1942年8月）、p.48-51。および、木宮泰彦「概観日本造船史（下）」、『技術評論』19:10 =236（東京：日本技術協会、1942年9月）、p.44-47。
- 2 「国立国会図書館デジタルコレクション」（<https://dl.ndl.go.jp/pid/1502946>）および <https://dl.ndl.go.jp/pid/1502947>）。
- 3 木宮泰彦（著）、日本文化中央聯盟（編）『日本民族と海洋思想』東京：刀江書院、1942年1月。
- 4 「日本船舶海洋工学会デジタル造船資料館」（<https://zousen-shiryoukan.jasnaoe.or.jp/item/>）。

（わかまつ・だいすけ 常葉大学外国語学部准教授）

