

# びわこの考湖学

琵琶湖の船の歴史は縄文時代の丸木舟から始まります。彦根市の松原内湖遺跡や米原市の入江内湖遺跡からそれぞれ10隻を超える数が出土しています。丸太を削り出して作る丸木舟ですから、その大きさには限界があります。

そこで弥生時代に登場してくるのが「準構造船」です。丸木舟を土台に、舷側板を継ぎ足して大型化を可能とした船です。

栗東市の新開古墳(5世紀中ごろ)から、準構造船を模した埴輪が出土しています。船べりにオール支点となるピボットが何本も並んでおり、この船が大型船だということがわかります。琵琶湖の輸送の利権を握った豪族の存在を示す資料です。

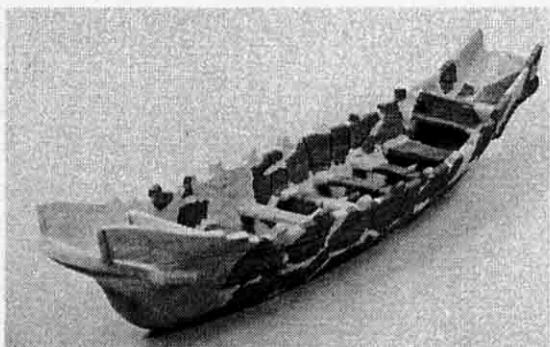
船底には丸木舟が使われています。舷側版は2段重ねに

して広く高く組み上げられ、当時の舟としては最先端の大型船と評価すべき構造です。天平4(732)年、朝廷は遣唐使船の建造をいくつかの国に命じています。瀬戸内の国々などに交じって近江の国も含まれていました。海をもたない近江国は資金だけ提供したのではないかという考えもあります。琵琶湖で準構造船を建造していた近江はその技術を買われ、遣唐使船の建造を命じられたと考えるのが自然と思われれます。

遣唐使船については、100人乗りごんだといった記載はありますが、根本的な構造がよくわかっていません。今、復元されて目にすることができるといわれています。以降に描かれた絵をもとに作られているからです。一番の問題は、伝統的な「準構造

船」なのか、中国で見られる完全構造船で板を組み上げて作った「ジャンク船」なのかという点です。朝廷は難破することの多い遣唐使船をなんとかするため、各国に競わせて優秀な船を建造させたと考えてみてはどうでしょう。瀬戸内の国は見よう見まねでジャンク船

## 丸木舟から準構造船へ



栗東市の新開古墳から出土した準構造船を模した船形埴輪  
— 栗東歴史民俗博物館提供

を、近江は伝統的な技術で準構造船を建造。結果として、このときの遣唐使船団はさまざまな形態の船で構成されていたと考えられます。やがて、遣唐使船の建造は安芸国(現在の広島県)に集約されるようになるのですが、ジャンク船での造船技術を完成させていったのでしよう。

準構造船の歴史は意外に長く、遺跡から出土する船の部材や絵図船から、中世になっても主流だったことがわかります。この間、船釘が登場して部材の結合の自由度が高まり、帆が登場して、推進力の向上と大きな舵の必要性が生じるなど大きな変化を遂げていくのですが、丸木舟を抱えた構造を捨てないあたりには

造船技術がもつ保守的なところを見ることのできるのでしょう。船大工の棟梁が「うちの船は船底に大きな丸木舟を使っているから丈夫さが違うんだ」と叫んでいる姿が目につかびます。

かつては遣唐使船も建造したであろう近江の造船技術は準構造船の特徴を継承しながら、近世に活躍する丸子船に引き継がれます。舷側に取り付けられる大きな半裁丸太にみられる巨木信仰、細長い船型、蒲鉾をひっくり返したような丸い断面形状など、丸子船には準構造船時代の面影をみることができるといえます。

ところが幕末、琵琶湖の船は大変革します。蒸気船の登場です。近代化のなかで琵琶湖の船がどうなったかは、次回で。

(滋賀県文化財保護協会 横田洋三)

# 近江の技術 遣唐使も採用か