

中世日朝通交貿易における 船と航海

Ships and Voyages for Trade between Medieval Japan and Korea

荒木和憲

ARAKI Kazunori

はじめに

- ①「使船」の規模
- ②「飛船」の規模
- ③乗員と積載重量
- ④航海の実際
- ⑤造船・修理・船具

おわりに

【論文要旨】

本稿は、中世日朝交流を支えたインフラとしての海上交通の実態を明らかにしようとするものである。日本側の最大の窓口であった対馬にフィールドを設定し、対馬―朝鮮間を往来する船とその航海の実態について、①「使船」（通交貿易船）の規模、②「飛船」（飛脚船）の規模、③乗員と積載重量、④航海の実際、⑤造船・修理・船具の観点から考察を進めた。

とりわけ①と②については、以下の結論を得た。朝鮮側の法制によって、日本側は4～5反帆（推定：全長9.24m以下、積載重量9.3t以下）程度の小型船を「使船」として使用することが義務づけられていた。その型式としては、荷船と小早が存在した。基本的には荷船が使用されたが、対馬宗氏が朝鮮に使節を急派するときには小早が使用され、飛脚船という意味で「飛船」と称された。いずれも帆走と櫓漕ぎを併用するものであったが、荷船が帆走をメインとするのに対し、小早（飛船）は櫓漕ぎをメインとした。

こうした動力源の違いは、航海のあり方を規定するだけでなく、経済・社会のあり方をも規定するものであった。通交貿易を担う対馬の商人は、村落の地侍層であり、彼らが使用した小型の荷船は帆走をメインとしたもので、船員を最小限に抑え、より多くの貨物を積載するという経済的な合理性を追求する航海を行った。それゆえ、対馬から朝鮮への渡航は、晴天・順風・潮流などの好条件がそろそろ春季（旧暦3月）に集中するという傾向がみられる。荷船の航海には季節性があり、春季の朝鮮渡航を起点とする1年の経営サイクルが存在したことを示唆する。

小早（飛船）は、小型船であっても30人程度の船員（水手）の動員を必要とした。船員には操船のための力量（経験・知識と技術・体力）が要求されるため、宗氏はその夫役を対馬北端の「渡口」（出港地）である鰐浦と周辺村落にのみ課していた。こうした櫓漕ぎをメインとする小早であれば、天候や海況の制約を乗り越え、対馬海峡を快速で縦断することができたのである。

【キーワード】 対馬海峡、貿易船、飛脚船、航海、造船

はじめに

中世日本の対外交流史研究ないし海域アジア史研究は、1980年代以降に飛躍的な進展をとげ、研究テーマも多様化している〔桃木2008〕。対外交流（海域交流）の根幹をなす人・モノ・カネ・情報の移動や、それをめぐる政治・経済・社会・文化・宗教のあり方などが主要なテーマとされてきたが、前者を支えるインフラとしての海上交通、すなわち船と航海というテーマは副次的な位置に甘んじてきた感が強い。その最たる理由は、文献史料とモノ資料の不足であり、歴史学のテーマとするには困難がともなうために敬遠されてきたのではないか。しかし、海域交流の様相を規定する要因として、海上交通の実態を無視することはできない。

船舶史研究において、船舶の歴史は、丸木船から準構造船、そして構造船への船体の大型化という発展図式で叙述されることが多く、遣明船に使用された大型船が中世船舶の代表例として挙げられる〔石井1983〕〔安達1998〕。ただし、『兵庫北関入船納帳』（1444～45年に東大寺領兵庫北関に入港した船隻に関する記録簿）にみられるように、中世日本には1,000石積以上の大型船だけでなく、数百石積の中型船も、100石積未満の小型船も存在した。さまざまな規模・型式の船舶がそれぞれの性能に応じて運航することで、海上交通の機能を分化させていたとみるべきである。それゆえ、船舶と航海を歴史学の問題とするのであれば、その規模・型式にもとづく機能の分化と、それらが結節して織りなすネットワークの様相を解き明かす必要があるのである。

とはいえ、中世日本対外交流史の全般にわたって、こうした課題を設定して研究するのは、資料的制約から困難である。しかし、中世日朝交流史に関しては、交流の最大の窓口であった対馬の中世史料が豊富であるし、『朝鮮王朝実録』（歴代国王の治世に関する編年体の歴史書）をはじめとする朝鮮史料も豊富である。いわゆる「海事史料」に恵まれたフィールドなのであるが、従来の船舶史研究において、日朝間を往来した船舶に関しては、『海東諸国紀』（1471年成立、朝鮮の申叔舟が編纂した対日本・琉球外交のマニュアル）に依拠してごく簡単に言及される程度で、その実態解明は困難とされてきたのである〔石井1983〕。

ここで、対馬にフィールドを設定することで、日朝間の海上交通の実態に迫れるのか否かについて述べよう。中世日朝通交の前提を確認しておく、朝鮮使節（日本国通信使・日本国回礼使・対馬島敬差官など）の来日する頻度はきわめて低く、基本的には日本を起点とする船の往来によって成り立っていた。日本中世社会の分権性を反映し、「日本国王」（将軍・室町殿）から「倭寇」・商人に至るまで、さまざまな階層・地域に属する人びとが自律的に朝鮮と通交（外交）していた。中世日朝通交は、後述するように、通交（外交）と貿易が一体化した形態をとることを特徴とするが（近世日朝通交では両者が分離する）、通交の動機は概ね経済的利潤の獲得であったため、これを「通交貿易」と呼ぶこととする。

通交貿易を行う人びとが多様であるというのは、15世紀前半までの様相であり、15世紀半ばを過ぎてからは、対馬宗氏が主導する「偽使」（第三者名義を騙るニセモノの通交使節）が増加の一途をたどり〔長2002A・B〕〔荒木2007〕、16世紀になると、事実上、通交権は対馬に一局集中したのである〔田中1959〕。したがって、対馬にフィールドを設定し、対馬一朝鮮間を往来する船とその航海の

実態を〈定点観測〉することで、日朝通交のインフラとしての海上交通のかなりの部分が浮かびあがるはずなのである。

中世日朝通交は「文禄・慶長の役」(壬辰・丁酉倭乱)によって幕を閉じたが、終戦後まもなく、近世日朝通交が中世の様相を色濃く残したかたちで開始したため、近世初期にまで視野を広げれば、「海事史料」と具体的事例はより豊富となる。さらには近世中期の対馬藩の船大工資料(記録類・図面類)も伝存するため[柴田1979][有田ほか1983・1985・1986・1989][日本海事史学会1986][大石1987][荒木2018]、さまざまな資料を駆使することが可能なのである。

こうした問題関心と方法にもとづき、本稿では、対馬—朝鮮間を往来した船とその航海の実態について、①「使船」(通交貿易船)の規模、②「飛船」(飛脚船)の規模、③乗員と積載重量、④航海の実際、⑤造船・修理・船具という観点から考察することにする。

①……………「使船」の規模

(1) 大船・中船・小船

中世日朝通交は、基本的に日本を起点として人と船が朝鮮との間を往復するという形態をとった。これは朝鮮が南北の「国境」管理を行い、臣民の越境を制限していたためである[荒木2013]。さらに朝鮮は日本・琉球からの通交(外交)と貿易を一体のものとして扱った。このため朝鮮政府の許可を受けて貿易(公貿易・私貿易)を行うためには、公式の通交使節を派遣し、外交文書を授受し、所定の外交儀礼を遂行する必要があった。このため、日本人が貿易を主たる目的として朝鮮に渡航したとしても、彼らは通交使節(「使人」「使送人」「客人」)なのであり、彼らが乗りこんだ船は「使船」(「使送船」)として扱われたのである。

1430年代後半、対馬宗氏が発行する文引(パスポート)によって使船の朝鮮渡航を管理するという制度が確立したわけであるが[長1987][荒木2007]、1439年に朝鮮は宗貞盛に遣使して、使船の管理をめぐる11か条の方針を提示している。その第1条に「使送船、分大中小及小小船。大船則格人四十名、中船則三十名、小船則二十名、小小船則十名、定為常数」(使送船は、大中小及び小小船を分かち。大船は則ち格人四十名、中船は則ち三十名、小船は則ち二十名、小小船は則ち十名もて、定めて常数と為す)とある。⁽²⁾朝鮮は日本から来航する「使送船」の等級を定め、「格人」(船員)の人数は大船40人・中船30人・小船20人・小小船10人を「常数」(定数)とすることを通達したのである。その後、日本から来航した船の「尺量」(サイズチェック)と「客人」の人数確認が行われるようになった。⁽³⁾

こうした制度が試行錯誤を経て、申叔舟著『海東諸国紀』(1471年12月序)に収録された規定に結実することとなる。以下に引用しよう。

【史料1】『海東諸国紀』朝聘応接紀・使船大小船夫定額条⁽⁴⁾

船有三等。二十五尺以下為小船、二十六尺・七尺為中船、二十八尺・九尺・三十尺為大船。舳夫大舳四十・中舳三十・小舳二十以為定額。客使來、則三浦節制使・万戸与差使員尺量舳体、又点舳夫名数。舳夫雖多、不得過定額。若不足、則以点数給料。因是三浦恒居人等冒名受点而分其料。姦偽日滋。今受 教、只量船体、以三等定額給料、不復点人。○国王使、不量船・

点人。只以所見定数⁽⁵⁾以報，並給料。

(船に三等有り。二十五尺以下は小船と為し、二十六尺・七尺は中船と為し、二十八尺・九尺・三十尺は大船と為す。舳夫は大舳四十・中舳三十・小舳二十を以て定額と為す。客使来らば、則ち三浦の節制使・万戸は差使員と舳体を尺量し、又た舳夫の名数を^{あらた}点む。舳夫多しと雖も、定額を過ぐるを得ず。若し足らざれば、則ち点めたる数を以て給料す。是に因り三浦恒居人等は名を冒し点を受けて其の料を分つ。姦偽日に滋し。今 教を受けて、^た只だ舳体を量るのみとし、三等の定額を以て給料し、復た点人せず。○国王使は、量船・点人せず。只だ見る所を以て数を定めるのみとして以て報せば、並びに給料す。)

朝鮮に来航する日本の使船のサイズを、「小船^{しょうせん}」は25尺以下、「中船^{ちゅうせん}」は26～27尺、「大船^{だいせん}」は28～30尺と規定している。従来の小小船の等級はなくなり、小船の枠内に吸収されている。30尺を越える船は許容しなかったようである。そして、来航した使船の尺量を行い、大船・中船・小船の等級に応じて、「舳夫」(船員)への「給料」(滞在費)を40人分・30人分・20人分とすることにしたのである。

使船の「尺」が船の全長(または船底長)を指すのか、幅(全幅)を指すのかは詳らかではない。そこで、朝鮮国内の船舶に関する法制をさぐると、基本法典である『経国大典』(1469年序、1471年完全施行)⁽⁶⁾の工典・舟車条に「水運・諸渡船、五年修理、十年改造」(水運・諸渡の船は、五年もて修理し、十年もて改造す)とあり、その割注において、国内の水運に使用する「海船」の規格を、「大船」は長さ42尺×広さ18尺9寸以上、「中船」は長さ33尺6寸×広さ13尺6寸以上、「小船」は長さ18尺9寸×広さ6尺3寸以上と規定している。こうした朝鮮の「海船」の長さとの関係に鑑みれば、日本の使船の「尺」は長さを規定したものとみられる。また、尺量に使用する尺(尺度)については、「並用营造尺。魚舟尺数同」(並びに营造尺を用う。魚舟の尺数も同じ)とあり、「海船」「江船」「魚舟」の種別に関わりなく、「营造尺」を使用することを規定しているので、日本の使船の尺量にも营造尺を適用したものと考えられる。

朝鮮前期の度制において、营造尺は30.8cmであるから[李2001]、この数値をもとに日本の「使船」の長さを試算すると、「小船^{しょうせん}」は25尺以下=7.70m以下、「中船^{ちゅうせん}」は26～27尺=8.01～8.32m、「大船^{だいせん}」は28～30尺=8.62～9.24mとなる。1尺未満の処理方法に関しては、「小船」は「二十五尺以下」としている⁽⁷⁾ので、25尺を越えるものは切り上げて26尺とみなしたのであろう。そうすると、日本の使船の長さについては、「小船」7.70m以下、「中船」7.71～8.32m、「大船」8.33～9.24mという数値を導くことができる。

この長さが全長なのか、船底長なのかを明示する史料を欠くが、後者であるならば、すべての使船が陸揚げされることが「尺量」実施の前提となる。もちろん、数か月におよぶ滞在中に船を陸揚げして乾燥させることもあったかとは想像されるが、「尺量」は船員に対する給料(滞在費)の支給に関わる手続きであるから、来航後まもなくに実施されるべき性質のものである(第5章参照)。それゆえ、港湾に停泊した状態の船の全長を計測したとみるのが穏当である。

さて、1560年代における使船の「尺量」に関する外交交渉は、その規模を考えるうえで示唆に富む。

【史料2】『明宗実録』22年(1567)5月庚午条

上、命六曹・東西班二品以上、会中枢府、議日本国所請五条事当従与否。李浚慶・沈通源・李

莫，議啓曰，「(中略) 且尺量請用布帛尺。此尺非自今新造，乃 世宗朝所造，今在後王不可追改。且對馬島歲遣三十船，請不定大中小。或以為可許。或以為立法已久，絶不可撓改。(中略)」。答曰，「議啓之辭，皆當。(中略)」。(後略)

(上 [明宗]，六曹・東西班二品以上に命じ，中樞府に会して，日本国請う所の五条の事の當に従うべき与否を議せしむ。李浚慶・沈通源・李莫，議啓して曰く，「(中略) 且つ尺量は布帛尺を用いんことを請う。此の尺は自今の新造に非ず，乃ち 世宗朝に造る所なれば，今後王に在りて追改すべからず。且つ對馬島歲遣三十船は，大中小を定めざらんことを請う。或いは以為うに許すべし。或いは以為うに法を立つること已に久しく，絶えて撓改すべからず。(中略)」と。[明宗] 答えて曰く，「議啓の辭，皆な当たり。(中略)」と。(後略))

「日本国」からの5か条の要求をうけての朝鮮政府内の議論の場面である。このとき朝鮮を訪れた日本国王使は，對馬の宗義調よししげが仕立てた偽使であるから [米谷 1997]，実態としては對馬側の要求ということになる。5か条の要求のうち1か条は，使船の「尺量」に「布帛尺」を使用してほしいというものである。これに対して，李浚慶らは「此尺非自今新造，乃世宗朝所造，今在後王不可追改」というように，世宗が制定した「此の尺」(船を尺量するための尺，すなわち營造尺)を後代の王が改定してはならないとの意見を国王明宗に具申したのである。

この意見が採用されることになり，隆慶元年(1567)6月日付の明宗国書(日本国王宛返書)には，「量船之尺，既刻正統年号，用之又過百年。貴国之人，無不目見而詳知，則安得謂之新造也」(量船の尺は，既に正統年号を刻し，之これを用うること又た百年を過ぎたり。貴国の人，目見して詳しく知らざる無ければ，則ち安んぞ之を新造と謂うを得んや)とあり，後段にも「一時之情款雖至，而先王定制不可以増損，旧尺之用，安敢改乎」(一時之情款至れりと雖も，而るに先王の定制は以て増損すべからず。旧尺の用うること，安んぞ敢て改めんや)とある。すなわち，「量船の尺」(營造尺)⁽⁸⁾には正統年号(1436～50年，世宗代)が刻まれていること，これは100年以上にわたり使用してきたものであって「新造」ではないこと，それゆえ「旧尺」(營造尺)を布帛尺に改めることはできないこと，を回答したのである。

布帛尺は，本来的には布帛の齒数(幅)を計測するための定規であるが⁽¹⁰⁾，実際には建造物の計測などにも使用されていたようである。それを對馬側が使船の尺量に適用することを要望したのは，營造尺との長さの差異に着目したためである。すなわち，營造尺が1尺=30.8cmであるのに対し，布帛尺は1尺=46.66cmであるから [李 2001]，約1.5倍の開きがあるのである。つまり，對馬側は營造尺による尺量を不利とみて，布帛尺への変更を要求したのである。

この数値をもとに試算すると，使船の全長は，「小船」25尺以下=11.65m以下，「中船」26～27尺=12.12～12.58m，「大船」28～30尺=13.05～13.98mとなる。1尺未満を切り上げれば，「小船」11.65m以下，「中船」11.66～12.58m，「大船」12.59～13.98mとなる。對馬島主歲遣船30隻の「大中小」，すなわち大船・中船・小船の区別を廃してほしいとも要求していること ([史料 2])，およびこの制限が撤廃されれば30尺以上の船も利用できるようになることに鑑みると，全長11～14m級の船はもちろんのこと，それ以上の規模の船も使船に利用したいというのが對馬側の真意なのである。

このように，1470年代に使船の全長を7.70～9.24m程度に抑えることが明文化されたこと，および1560年代に對馬側がその規定を嫌って11～14m級以上の船を利用しようと画策していたことが浮かび上がってきた。

(2) 尺量の停止と復活

1557年、朝鮮は宗氏との間で丁巳約条を締結し、対馬島主歳遣船の年間25船から30船への回復を認めた。その内訳は大船11船・中船10船・小船9船となり〔長正統1968〕、諸管使船（概ね年間1船）は隔年で大船・中船・小船を使用することとなっていた。1567年の偽日本国王使が派遣された時点では、この規定が適用されていたわけである。

ところが、1569年に朝鮮は釜山浦における島主歳遣船（30船）の尺量を停止し、対馬側に船の大中小を申告させることとした〔長正統1968〕。これは同年の偽日本国王使の交渉によるもので、月日未詳の宣祖国書（日本国王宛返書）には、

船尺非造於庚午之後、乃造於大明正統十三年、字様刻在尺面、非可誣也。先王所制之尺、今不可裁損。第念船大妨於利涉。貴国之懇、亦不可每違。故自今勿用尺量、只令対馬島主、任其騎坐之大中小。明録於文引給付出来、則当考其文引而待之。

（船尺は庚午の後に造るに非ず、乃ち大明正統十三年に造り、字様は刻して尺面に在れば、誣うべきに非ざるなり。先王制する所の尺は、今裁損すべからず。第^ただ船の大きければ利涉に妨げあらんことを念^{おも}うのみ。貴国の懇ろなれば、亦^{つね}毎には違ふべからず。故に自今は尺量を用いること勿^なく、只^ただ対馬島主をして、其の騎坐の大中小を任さしむるのみ。文引に明録して給付し出来せば、則ち当に其の文引を考^{これ}えて之を待すべし。）

⁽¹³⁾とある。すなわち、現行の「船尺」（营造尺）は「庚午」（1510年）以降に造られたのではなく、正統13年（1448）製であることが尺面に刻記されていること、「先王」（世宗）が制定した尺（营造尺）を改変すべきではないが、「貴国」（日本国王）の懇望を謝絶してばかりもいられないので、今後は尺量を停止すること、対馬島主が自らの歳遣船の大中小の決定を任意におこない、その等級を文引に明記するならば、記載事項を確認したうえで応接すること、を回答したのである。营造尺を布帛尺に変更することには応じられないというのが朝鮮側の一貫した立場であるが、「日本」との交隣関係に配慮し、尺量の手続きを停止するという妥協策を講じたのである。尺量の手続きを省略するというのは、従来、日本国王使に限定された優遇措置であったが（【史料1】）、島主歳遣船にも拡大されたわけである。

こうして申告制が導入されたが、文引に記載された等級とは異なる使船が釜山浦に入港したことが問題化したため、1572年（元龜3）閏2月、宗義調は尺繩を制定して「尺より長き船」の出航を禁止し、豊崎郡鰐浦（対馬最北端の風待港）で臨検を実施するよう、被官の大浦康勝と比田勝康次に指示した〔長正統1968〕〔佐伯1985〕。同年3月以降、大浦・比田勝両名は鰐浦で尺量を実施し、その記録として「^{いんかん}印冠之跡付」〔田中⁽¹⁴⁾1982〕を作成したが、翌1573年（天正元）3月に鰐浦での尺量は停止となり、釜山浦での尺量が復活した〔長正統1968〕。このときの朝鮮側の措置をめぐる対馬側の反応を示すものとして、次の史料が注目される。

【史料3】「大浦一泰家文書」（天正元年）7月28日宗義調自筆書状⁽¹⁵⁾

（端裏切封）

このたてなかつ一^{（親）}そ^{（渡）}もわたり候てハ、いつれもの^{（煩）}わつらいたるへく候間、かたく可被申候、幸便之条、染筆候、仍第一船之返書に、船々尺之事、此前之様にと申渡候、是も商人なかつをのり渡故に候、手本に某か船を見かしめ候へとも、無其儀故、如此候、無是非候、然者当時又

大船をのりわたるへきよし披露候へとも、ゆるしなく候、もし伊奈・峯之郡間より、なかつのりわたり候ハ、と、めおき、注進あるへく候、兩人としてとめられ候ハ、わたくしの様に可存候間、きつと注進かんよふ存候、委曲立石与三兵衛に物語あるへく候、此方無事候、可安心候、恐々謹言、

七月廿八日 ^(宗)義調 (花押)

(礼紙墨引)

^(康勝)大浦左近助殿

^(康次)比田勝弾正忠殿 義調

(この「たてなかつ」一般も渡り候ては、いずれもの煩いたるべく候間、^{あいだ}堅く申さるべく候。／幸便の条、染筆候。仍て第一船の返書に、船の船尺の事、この前の様にと申し渡し候。これも商人「なかつ」を乗り渡る故に候。手本に某が船を見かしめ候へども、その儀無き故、かくのごとくに候。是非無く候。^{しか}然れば当時〔今〕又大船を乗り渡るべきよし披露候えども、許しなく候。もし伊奈・峯の郡の間より、「なかつ」乗り渡り候わば、留め置き、注進あるべく候。兩人として留められ候わば、私の様に存ずべく候間、急度注進肝要に存じ候。委曲立石与三兵衛に物語あるべく候。この方無事に候。安心すべく候。恐々謹言。)

これは宗義調が鰐浦の臨検を担当する大浦・比田勝兩名にあてた書状である。「第一船之返書に、船々尺之事、此前之様にと申渡候」とあるのは、1573（天正元）年度の島主歳遣船の第1船に対する「返書」（礼曹参議書契）によって、「船々尺」は以前のとおりとする、すなわち釜山浦での尺量を復活させるとの通達があった旨を伝えたものである。こうした朝鮮側の措置については、「是も商人なかつをのり渡故に候、手本に某か船を見かしめ候へとも、無其儀故、如此候」とあり、義調が「手本」として用意した船を実見させたにもかかわらず、商人たちがそれを遵守せず、勝手に「なかつ」に乗って渡航したためであるとの認識を示している。そして、再び商人たちが「大船」で渡航しようとしているため、伊奈郡と三根（峯）郡から鰐浦に入港した場合は、出航を禁止するように指示している。このことから、「なかつ」とは「手本」の船（朝鮮側が許容する規模の船）を超える「大船」であったことがわかる。

宗氏側としても歳遣船の規模を無制限に拡大するつもりはなかったわけであり、義調が用意した「手本」の船とは、布帛尺ベースで計算した船、すなわち11～14m級の船であると考えられる。一方、商人たちが使用したのは、それ以上の規模の船であり、「なかつ」または「たてなかつ」と称されている。その語義は明瞭でないが、荷船の船倉内の底面（船底）に敷く「簀板」⁽¹⁶⁾に由来するとすれば、それを縦方向に長く敷き詰めた船を指すのであろうか。

ともあれ、釜山浦での营造尺による尺量が復活したことで、対馬側は再び营造尺ベースで計算した全長9.24m以下の船しか利用できなくなったものと考えられる。1580年（天正8）に宗義調が仕立てた偽日本国王使が渡航し、尺量をめぐる交渉を行ったようであるが、万暦9年（1581）5月日付の宣祖国書（日本国王宛返書）には、

量船有尺。肇自正統，標在尺面，人所共見。准尺引繩，量其大小，実取其便。非有他意。今日新尺，起於庚午。繩索准於新尺，深恐未得其实也。弊邦所守，只是旧規。盛諭云云。乃反致疑，甚非兩國相好情義交孚之道也。

(量船に尺有り。正統より肇め、標して尺面に在るは、人の共に見る所なり。尺に准じて繩を引き、其の大小を

量るは、実に其の便を取ればなり。他意有るに非ず。今日の新尺は、庚午より起これり。繩索の新尺に准ずるは、深く未だ其の実を得ざるを恐るればなり。弊邦の守る所は、只だ是れ旧規のみ。盛諭云云。乃ち反りて疑を致すは、甚だ兩國相好・情義交孚の道に非ざるなり。

⁽¹⁷⁾とある。正統13年(1448)製の原器としての尺(定規)をもとに、尺量用の繩索が作製されてきたこと、現行の「新尺」(原器)は「庚午」年(1510)製であること、「新尺」をもとに繩索を作製しても計測の正確性が担保できないこと、それゆえ「旧規」に準拠すること(正統13年製の原器を使用すること)、を回答したのである。1569年の宣祖国書では、現行の尺は「庚午」年製でないと明言していたが、ここでは説明が一転している。対馬側としては、「庚午」年製の营造尺が通用している実態を把握し、正統13年製の营造尺は改定できないとする朝鮮側の説明に反論することで、布帛尺への変更を再び要求したのであろう。これに対して、朝鮮側は「庚午」年製の营造尺は不正確であると弁明し、正統13年製の营造尺を使用すると回答したのである。

結局、釜山浦での营造尺による尺量は堅持された。「文禄・慶長の役」(壬辰・丁酉倭乱)をはさみ、1609年に締結された己酉約条においても、島主歳遣船に対する大船・中船・小船の規定が盛り込まれたため、⁽¹⁸⁾1611年の景轍玄蘇書契に「是以訴不量船尺而為大船者也」(是を以て船の尺を量らずして大船と為さんことを訴うる者なり)とあるように、⁽¹⁹⁾対馬側は尺量停止の要求を続けていた。

『通文館志』(1720年刊、通訳官が所属する司訳院に関する各種規定を整理した書物)巻5・交隣条は、1636年以來の対日外交マニュアルを集成したものであるが、「接待対馬島人新定事例」項には、冒頭に「万曆己酉新定約条」(1609年)を掲げたのち、1635年の「兼帯の制」[田代1981]により始まった「年例送使」に関する細目が記載されている。これによると、特送使と歳遣第1～4船は格倭40人、歳遣第5～10船は格倭30人、歳遣第11～17船は格倭20人となっているが、歳遣第5～17船は実際には渡航しないもの(第1～4船によって「兼帯」されるもの)である。大船・中船・小船という等級が除かれていることからみても、「兼帯の制」の導入にともない、中世以來の尺量は廃止され、格倭(船員)に対する給料支出規定のみが残ったものと考えられる。

(3) 「使船」と近世荷船との比較

中世日朝通交貿易は、日本側を起点とする船と人・モノの往来によって成り立っており、一方向的な性格を帯びていた。しかも15世紀半ば以降、対馬宗氏による偽使の運用が常態化した[長節子2002A・B][荒木2007]。表面上は多地域の多様な人びとが朝鮮に通交しているようにみえても、実態としては、宗氏による偽使であることが多かった。先述の日本国王使もその一例である。もちろん、対馬以外の地域の人びとの朝鮮通交が完全に途絶えるわけではないが、対馬一朝鮮間を往来したのは基本的に対馬船であったと考えられるのである。それゆえ、中世日朝通交貿易を支える主要な交通インフラとなったのは対馬船なのであり、近世の対馬船と比較検討することで、その実態をより明瞭に浮かびあがらせることができよう。

中世日朝通交貿易において、「使船」として利用された対馬船の規模は、全長7.70～9.24m程度と推定されるわけであるが、近世対馬藩の和船の規模との比較を試みたい。船大工の資料としては、「中村家船関係資料」(長崎県対馬歴史研究センター蔵)、および「黒岩家文書」(長崎歴史文化博物館蔵)が知られており、前者は和船の規格を網羅した『諸船長サ・方・深サ書附』(以下『書附』)

という記録を含んでいる。⁽²⁰⁾ 筆者は前稿[荒木 2018]において、①『書附』のオリジナルの部分に 1693 年（元禄 6）に成立したこと、② 1720 年（享保 5）の勘定方主導による荷船の規格化（「荷船丈尺一件」）をうけてデータの訂正・追記が続けられたこと、③ 荷船の規格化によって、従来の低反数型（積石数に比して反数が少ない）から高反数型（積石数に比して反数が多い）に移行して帆走性能が向上したこと、などを指摘した。③について敷衍すると、積石数（船の規模）が同一ならば、1720 年時点の船のほうが、1693 年時点の船よりも帆の反数が多くなる。逆にいえば、帆の反数が同一であれば、1720 年時点の船のほうが、1693 年時点の船よりも規模が小さくなり、それは最大幅（肩・方）の縮小として表れる。たとえば、18 反帆船の場合、1693 年には幅 2 丈 2 尺余であったが、1720 年には 1 丈 9 尺 4 寸に縮小している。係数は 0.86 である。12 反帆の場合の係数は 0.92 であるから、小型船に近づくにつれて、係数は 1.0 に近づく傾向にある。すなわち、荷船の規格化の影響を大きく受けたのは大型船なのであり、中型船、そして小型船へと小さくなるにつれて、その影響も小さかったと考えられるのである。

したがって、11 反帆以下の中・小型船については、係数は捨象してよいぐらいの数値であった（かぎりなく 1.0 に近かった）、すなわち 17～18 世紀をとおして全幅はほとんど変化しなかったことを示唆する。さらにいえば、11 反帆以下の中・小型船に関しては、1720 年時点の規格を 1693 年以前に遡及させても大過ないことになる。もちろん近世中期の規格を中世後期にまで遡及させることには慎重を要するものの、極端な変化は想定しがたいので、1720 年時点の規格は、近世前期、さらには中世後期の船の規模を推定するうえで参考となるものである。

それでは、1720 年時点における荷船の規格について検討していこう。『書附』にもとづき、5～13 反帆の荷船の規格を抽出・一覧化したのが【表 1】である。

中世対馬の使船の規模の推定値（全長 7.70～9.24m 程度）と比較するにあたり、『書附』のいう「長サ」が全長と船底長（航^{かわら}の長さ）のどちらを意味するのかが問題となる。造船の規格等をまとめた記録であるから、船底長かとも思われるが、「方」（肩・幅）を丈・尺という互換性のある単位で示すのに対し、「長サ」は尋・尺という異なる単位を組み合わせで示していることに着目したい。尋は「両手を左右に広げたときの長さに由来し、縄などの長さや水深を表す」のに使用される単位である。⁽²¹⁾ 1 尋 = 約 150cm とすれば、⁽²²⁾ 1 尋 = 約 5 尺と換算することはできるが、船の設計において、部材ごとに丈・尺（10 進法）と尋・尺（5 進法）を使いわけるとは考えにくい。実際、1762 年（宝暦 12）の「船形図」（黒岩家文書）[大石 1987]には「舳航長サ壹丈四尺八寸」とあり、船底材の長さは丈・尺で設計されているのである。したがって、尋・尺で表される長さとは、船底（船底材）の

表 1 『諸船長サ・方・深サ書附』にみる享保 5 年（1720）段階の荷船の規格

	5 反帆	6 反帆	7 反帆	8 反帆	9 反帆	10 反帆	11 反帆	12 反帆	13 反帆
方	—	9 尺 [2.7m]	1 丈 [3.0m]	1 丈 1 尺 [3.3m]	1 丈 2 尺 [3.6m]	1 丈 3 尺 [3.9m]	1 丈 3 尺 8 寸 [4.2m]	1 丈 4 尺 6 寸 [4.4m]	1 丈 5 尺 4 寸 [4.6m]
長サ	—	6 尋 4 尺 [10.2m]	7 尋 [10.5m]	7 尋 3 尺 [11.4m]	8 尋 [12.0m]	8 尋 2 尺 5 寸 [12.8m]	9 尋 [13.5m]	9 尋 3 尺 [14.5m]	10 尋 2 尺 [15.6m]
石積	62 石積 [9.3t]	70 石積 [10.5t]	90 石積 [13.5t]	100 石積 [15.0t]	130 石積 [19.5t]	160 石積 [24.0t]	180 石積 [27.0t]	200 石積 [30.0t]	290 石積 [43.5t]

* [] 内は試算値。1 尋 = 150cm, 1 尺 = 30.3cm（曲尺）で試算。石積は概算の積載重量, 1 石 = 約 150kg で試算 [石井 1995]

長さではなく、上部構造（舳から艫まで）を縄索で計測したときの長さであると考えられる。

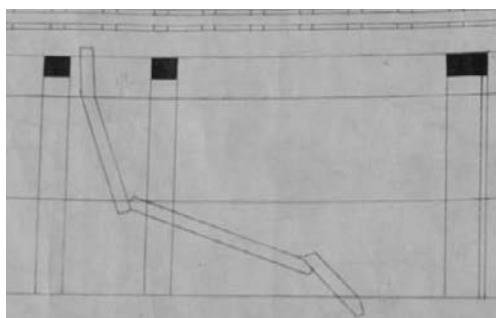
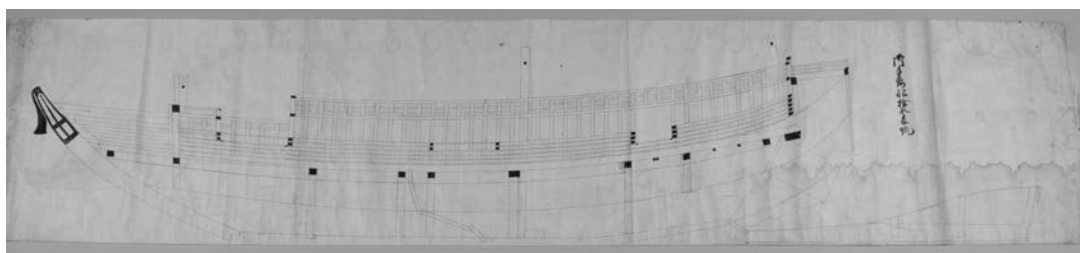
このように、『書附』のいう「長サ」が全長であるとすれば、『海東諸国紀』から導き出された中世使船の全長との比較が可能となる。中世使船の全長は7.70～9.24m程度（推定）であるから、近世6反帆船（全長10.2m）よりも短いことがわかる。全長が短くなれば、それに比例して幅も狭くなるので、中世使船の幅は、近世の6反帆船の幅（2.7m）よりも狭かったことになる。したがって、中世使船の規模は、幅2.7m未満×全長7.70～9.24m程度であったと考えられるのである。

『書附』は荷船の「深サ」に関する具体的な数値を記録していないわけであるが、その形状を示唆する記事が『朝鮮王朝実録』に収録されている。1473年、領議政申叔舟が国王成宗に対して、

世祖朝、遣柳子光于三浦，令倭船匠造船，亦未究而罷。臣觀倭船，板甚薄，多用鉄釘。本狭而腹闊，兩端尖銳。故輕快便於往來。

（世祖朝，柳子光を三浦に遣わし，倭船匠をして造船せしむるも，亦た未だ究めずして罷む。臣倭船を觀るに，板は甚だ薄く，多く鉄釘を用う。本は狭けれども腹は闊く，兩端は尖銳なり。故に輕快にして往來に便なり。）

との所見を具申している⁽²³⁾。申叔舟は和船の特徴として、①板材が非常に薄く、鉄釘を多用すること、②船体は「本」が狭く、「腹」が広く、「兩端」(舳と艫)が先鋭であること、③このため船足が「輕快」で往來に便利であること、を述べているのである。朝鮮船の船底が角材を横方向に連結させた⁽²⁴⁾広く扁平な形状をとることに鑑みれば、和船の船底の幅が狭いことを指して、「本」が狭いと表現したのであろう。近世対馬藩の「御手荷船拾參端帆」図（【写真1】）は構造船（船底材が板材）としての荷船の設計図であるが、部材の接合の角度をみると、船底（航）と根棚の角度は約60°と急であるが、根棚と中棚の角度は約33°と緩やかになり、中棚と上棚の角度は約80°と再び急になる。このように接合することで船体は膨らみを帯びるのである。中世の和船が構造船であるのか準構造船（船底材が丸木の刳材）であるのかは未詳であるが、「腹」が広いというからには、船体の形状は近世荷船の形状に近いものであったと推測される。



（上図）全体図

（下図）部分拡大：側面中央部に正面からみた根棚（下）・中棚（中）・上棚（上）の接合の仕方が示される（出口晶子氏のご教示による）。

写真1 「御手荷船拾參端帆」(春日丸) 図面 (享保14年⁽²⁵⁾〈1729〉)

ところで、1510年の「三浦の乱」以前には、公式の通交貿易船である「使船」以外にも、「興利倭船」と称される廻船が三浦（齋浦・釜山浦・塩浦）に入港することが認められていた。このうち齋浦に停泊する船に関する史料を以下に引用しよう。

【史料4】「梅野喜一郎氏所蔵文書」文正元年（1466）10月21日宗盛直書状写⁽²⁷⁾

こもかいの浦中のふねの事、五まいほ・六たんほ、その外大船の事ハ申にをよハす、皆同此方へわたし申へきよし、堅固におほせ出され候、いつれのほうこうにんのふねにても候へ、けんもんかうけなく、のりわたし申候へく候、地下のこらす奔走申、ふねの事、のりわたし候へと御意にて候、おとことなり候する者、このとき無沙汰申へき輩ハ、三浦において向後をかれました候、委細者梅野三郎方申つけへく候、恐々謹言、

十月廿一日 盛直（花押影）

こもかい地下

同心之中

（齋浦の浦中の船の事、五枚帆・六反帆、その外大船の事は申すに及ばず、皆同じくこの方〔対馬〕へ渡し申すべき由、〔宗成職が〕堅固に仰せ出され候。いずれの奉公人の船にても候え、権門高家なく、乗り渡し申し候べく候。地下残らず奔走申し、船の事、乗り渡し候えと〔成職の〕御意にて候。男〔成人〕となり候ざる者、このとき無沙汰申すべき輩は、三浦において向後置かれまじく候。委細は〔使者の〕梅野三郎方申付けべく候。恐々謹言。）

対馬守護代宗盛直が齋浦の居留民（「地下同心之中」）に宛てた書状であり、齋浦の「浦中」が所有する船のうち、5～6反帆船とそれ以上の「大船」を対馬に回送するよう命じたものである。これは北部九州への軍事的進出をもくろむ守護宗成職の命令を伝達したもので、兵船を確保するための措置であったと考えられる〔荒木2017〕。このことから、齋浦に停泊する廻船（荷船）の標準的な規模は5～6反帆であること、そして7反帆以上は「大船」と認識されていたことがわかる。

中世対馬史料には「大小船」⁽²⁸⁾、「大船・小船」⁽²⁹⁾（大舟・小舟）という表現がみえるので、大別すると、6反帆以下は「小船」、7反帆以上は「大船」と認識されていたことになる。ただし、「中ごろの船なく候ハ、四まいほ五そうほどのそみのよし申候」（中ごろの船なく候わば、四枚帆五艘ほど望みの由申し候）との文言もみえることから、4反帆以下を「小船」、5～6反帆を「中ごろの船」と区別することもあったと考えられる。

朝鮮側は興利倭船（廻船）に対する規定を設けていないので、「小船」「中ごろの船」「大船」のどれでも随意に利用できたとみられる。一方、使船（通交貿易船）は規定が適用されるため、対馬では「中ごろの船」（5～6反帆、全長9～10m程度）であっても、朝鮮からは「大船」⁽³⁰⁾（8.33～9.24m）ないしは規定超過の船（9.24m以上）として扱われてしまう。さらにいえば、対馬でいうところの「小船」（4反帆以下）は、朝鮮からは「中船」⁽³⁰⁾（7.71～8.32m）ないし「小船」⁽³⁰⁾（7.70m以下）として扱われたのである。

こうした使船の取り扱いをめぐる日朝間のギャップ、使船と興利倭船との併存、そして1510年以降の三浦の居留地消滅（興利倭船の消滅）が、16世紀半ば～17世紀前半における尺量方法の変更要求の背景をなしていたと考えられるわけであるが、この問題については第3章で検討することにした。

②……………「飛船」の規模

(1) 近世初期対馬の「飛船」

「文禄・慶長の役」直後の講和交渉において、対馬―朝鮮間を往復した外交文書（書契）のなかに「飛船」という呼称が頻出する。⁽³¹⁾近世対馬藩では朝鮮へ急派される早船を「飛船」、または「御用飛船」「御関所御用飛船」などと称し、朝鮮向けの出港地である鰐浦（のちに佐須奈浦）の関所が公用船として豊崎郡（郷）の村々に課したものである〔長郷 1987〕。

万暦37年（1609）2月10日付の東萊府使・釜山僉使宛て柳川智永（景直）書契案に「^(智永)僕、奉副使之命、随正使^(景直)玄蘇東堂、蜡月念壹日発程。依風不順、泊佐須奈浦、待東風者久矣。先差飛船、稟無怠慢之旨」（僕副使之命を奉じ、正使玄蘇東堂に随い、蜡月念壹日〔十二月二十一日〕に発程せり。風順ならざるに依り、佐須奈浦に泊し、東風を待つこと久し。先ず飛船を差わし、怠慢無きの旨を稟す）とあることが注目される。⁽³²⁾日本国王使（正使景直玄蘇・副使柳川智永）は前年12月21日に出発したものの、風が「不順」のため佐須奈浦で「東風」を待ち続けているので、まず「飛船」を派遣して国王使の遅れが「怠慢」によるものではないことを報じる、というのである。玄蘇が実際に府中を出発したのは2月2日であるから、前年12月に出発したというのは事実を枉げて伝えたものである。しかし、大船・中船・小船あわせて13艘編成の国王使船は、2月下旬から3月中旬にかけて順次釜山浦に到着しているので〔荒木 2019〕、2月10日頃に佐須奈浦で風待ちをしていたことまで疑う必要はなからう。つまり、国王使船が風待ちを余儀なくされるなかで、「飛船」は朝鮮に渡航することができたのである。

近世の御用飛船の動力は主として人力であるが、帆も使用していることから、全航程を人力に依存する押船^{おしふね}ではないこと、御関所村（鰐浦村・佐須奈村・豊村）の百姓が船頭・水夫として飛船を漕いだが、危険な重労働であるため、「公役」（夫役）ではなく、「相応之宛行」（飯米）が支給される性質のものであったことが指摘されている〔長郷 1987〕。

「中村家船関係資料」の図面類には、「飛船小早」と称する船の図面が含まれている。「小早」は櫓40挺未満の軍船であり、櫓40挺以上の「関船」（「早船」）と対置される〔大石 1987〕。『書附』には「飛船小隼」と「飛船小隼伝間」の規模に関する記載がある。荷船のような規格化はなされていないが、【表2】のように整理すれば、おおよその傾向がみえる。

「飛船小隼」は6～8反帆級だったようである。荷船と比較すると、幅はほぼ同じであるが、長さが1.4～2.5mほど伸びている。また、荷船に記載のなかった「深サ」と「挺立」（櫓数）のデータがあり、30人程度の水手を必要としたことがわかる。「飛船小早参拾式挺立積七端帆」図（【写真2】）によると、櫓漕ぎをメインとした船ではあるが、帆柱も搭載している。一方、「飛船小隼伝間」8反帆は「飛船小隼」8反帆の5分の2ほどのサイズであり、「飛船小隼」に積載する小型船とみられる。⁽³⁵⁾

このように、「飛船」は船の型式としては「小早」に相当するもので、帆を使用するだけでなく、多数の水手を動員して櫓を漕ぐことで、逆風等の海況に関わりなく、目的地まで急行することがで

表2 『諸船長サ・方・深サ書附』にみる「飛船小隼」「飛船小隼伝間」の規模

	飛船小隼			飛船小隼伝間
	6反帆	7反帆	8反帆	8反帆
幅	9尺3寸〔2.8m〕	1丈〔3.0m〕	1丈1尺〔3.3m〕	3尺4-5寸〔1.0m〕
長サ	7尋3尺5寸〔11.6m〕	7尋3尺5寸〔12.8m〕	9尋余〔13.5m〕	3尋1尺〔4.8m〕
深サ	3尺3寸〔1.0m〕	3尺6寸〔1.0m〕	4尺余〔1.2m〕	1尺3-4寸〔0.4m〕
挺立	30挺立	—	34挺立	—

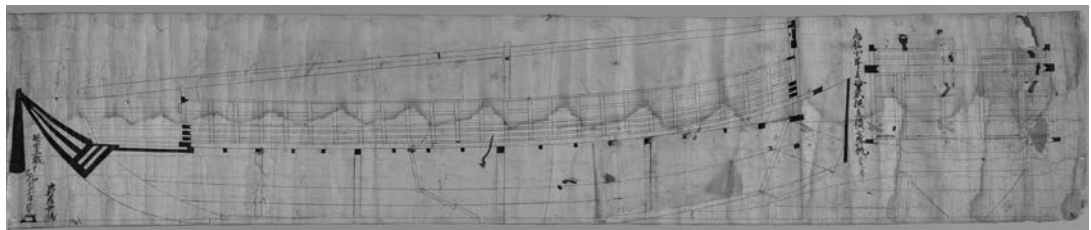


写真2 「飛船小早参拾式挺立積七端帆」図面 (延宝5年⁽³⁴⁾〈1677〉)

きたのである。「飛船」という呼称に関しては、和漢の船舶に関する事典である『和漢船用集』（金沢兼光著、1761年成立）の巻四・舟名数海舶之部・「飛脚船」項に「此舟、小船にして、表に小き屋形あり。日和にかまはすして行者、飛脚小早と云。又、中略して飛船と呼」とあるように、航行の目的に由来するものである⁽³⁶⁾。

近世初期の史料からは、「おしふね」という呼称も見出される。

【史料5】「大浦隆典家文書」年末詳8月10日対府奉行中書状⁽³⁷⁾

已上
 (高麗) かうらいよりの御意のまゝ申遣候、御急用(急用)の御事につき、おしふねヲこしらへ、かこあまた用意候て、わにの浦ニかけおかるへく候、ふねもよく候するしんさうをこしらへらるへく候、ふな衆ようい候ても、野山へまいりかへ候へハ、不入事候間、さやうなる事を(油断)もゆたんなくととのへおかるへく候、すこしもゆたんあるましく候、恐々謹言、

八月十日 対府奉行中(花押)
 (智久) 大浦源右衛門殿
 河村左馬允殿まいる

(已上。／高麗よりの御意のまま申し遣わし候。御急用の御事につき、押船を拵え、水手数多用意候て、鰐の浦に掛け置かるべく候。船もよく候ずる新造を拵えらるべく候。船衆用意候ても、野山へまいりかえ候えば、入らざる事に候間、左様なる事も油断なく調え置かるべく候。少しも油断あるまじく候。恐々謹言。)

これは1594年(文禄3)から1607年(慶長12)までの間に、府中の奉行衆が豊崎郡の大浦智久と川村左馬允に宛てた書状である⁽³⁸⁾。朝鮮側の「御意」(意向)により、「御急用(急用)の御事」(宗義智の急用)が生じ、船を派遣することになったので、「おしふね」を造り、「かこ」を多数用意し、鰐浦に待機させるよう指示したものである。「おしふね」は、『日葡辞書』補遺編(日本イエズス会刊、

1604年)に“Voxifune”とあり、「櫓によって進む舟」と解説されている⁽³⁹⁾。「押船」というのは、その動力を多分に水手の人力に依存する船であるという操船方法にもとづく呼称であり、船の型式としては「小早」に属するものと推測される。また、朝鮮に急使を派遣するための公用船であるという航行目的に照らせば、「飛船」とみなすことができる。

(2) 中世対馬における櫓漕ぎの公用船と飛船

中世に宗氏は在地社会に対して、水上輸送の夫役である「京上地上の水手」と「おくりこいて」を課していた。前者は13世紀にまで遡るもので、京都・九州への公用物輸送のための水手(夫役)を意味したが、15世紀には形骸化し、もっぱら代銭納されていた。一方、後者は15～16世紀の宗氏領国下で新たに出現したもので、「おくりこいて」(送漕手)、「おくりてつかい」(送手仕)、「おくりさうし」(送雑仕)などと称される、年1回程度の「公方物」(公用物資)の輸送をおこなう夫役である[荒木2011]。つまり、公用船の運航に必要な水手を在地社会に供出させるということは日常的に行われていたわけであり、「こいて」(漕手)⁽⁴⁰⁾という呼称からすると、期日に間にあうよう櫓漕ぎで急行する場合が多かったものと推測される。

近世初期以降に日朝間を往来した「飛船」は、こうした中世以来の櫓漕ぎの公用船の系譜をひくものといえるわけであるが、中世後期にも「飛船」の用例を1例のみ検出することができる。すなわち、『中宗実録』39年(1544)正月己未条に、

且昨者小二殿使送書契言、「大明漂流之民、来泊其境。我国漂民、亦泊琉球国。大明之人、則欲送于我国、而転解于中朝。我国之人、則欲以飛船載来」云。

(且つ昨者小二殿使送の書契に言わく、「大明漂流の民は、其の境〔琉球国〕に来泊す。我が国〔朝鮮国〕の漂民も、亦た琉球国に泊す。大明の人は、則ち我が国〔朝鮮国〕に送らんと欲すれども、中朝に転解す。我が国〔朝鮮国〕の人は、則ち飛船を以て載せ来らんと欲す」と云う。)

とある。これは対馬宗氏が仕立てた偽少式殿使の書契(外交文書)の文面を引用したものである。「朝鮮国」あるいは「貴国」とあるべきところが「我国」に置き換えられるなど、実録編纂時の改変がみられるが、この当時に宗氏が「飛船」という呼称を使用していたことがうかがえる。「飛船」という呼称は、中世対馬史料からは見出せないものの、少なくとも16世紀半ばまでは遡りうるものであり、近世初期に突如として出現したわけではないのである。

そこで、「飛船」という呼称が使用されていないが、それに相当するとみられる事例を検討することにしたい。

【史料6】「大浦一泰家文書」年末詳8月7日宗一鷗(義調)書状

(端裏切封)

船之事ハ渡口の船ならてハ、い□□^(、カ)かいあるましく候間、大浦・^(西津屋)にしのつや・^(鰯)わにの浦、此三村船可然存候、朝鮮之事干要候間、申事候、
熊人を下候、朝鮮へ船をわたし候するために、府内にて江島助さへもん船をしたて、十日以前より可下覚悟候へ共、風あらく候て、船を^(下)くたし候事ならず候間、態彼者下候、四五まいほの船を一^(艘)そう、きつとしたてられ候て、ほうこう^(奉公)あるへく候、渡海候て、いつも辛勞船事候へ共、無余儀事候間申候、船子之事、委彼者可申候、可然之様、其方分別候て、郡中可被申付候、

委申度候へ共、色々取乱候間、^(大方)おふかた申候、委主税助可申候、乍次申候、(中略)、恐々謹言、
 八月七日 一鷗(花押)
 (礼紙墨引)
 「大浦伯耆守殿 宮谷より

一鷗」

(船の事は渡口の船ならではの、い□□かいあるまじく候間、大浦・西津屋・鰐浦、この三村の船然るべく存じ候。朝鮮の事肝要に候間、申す事に候。／^{わざ}態と人を下し候。朝鮮へ船を渡し候ずるために、府内にて江島助左衛門船を仕立て、十日以前より下るべき覚悟に候えども、風荒く候て、船を下し候事ならず候間、態とかの者下し候。四五枚帆の船を一艘、急度仕立てられ候て、奉公あるべく候。渡海候て、いずれも辛勞の船の事に候えども、余儀無き事に候間申し候。船子の事、^{くわ}委しくはかの者申すべく候。然るべきの様、その方〔大浦伯耆守〕分別候て、郡中に申し付けらるべく候。^{くわ}委しく申たく候えども、色々取り乱し候間、大方申し候。委しくは主税助申すべく候。次いでながら申し候。(中略)。恐々謹言。)

これは1586年(天正14)に宗義調(一鷗)が豊崎郡大浦の大浦伯耆守にあてた書状である⁽⁴¹⁾。①府中の御用商人江嶋助左衛門〔荒木2007〕を朝鮮に派遣するため、府中で船を準備し、8月10日以前に「渡口」(豊崎郡鰐浦)に向けて出航するつもりであったが、風が荒いために断念したこと、②助左衛門が朝鮮に使用するにあたり、「渡口の船」でなければ渡航できないので、「四五まいほの船」(4～5反帆船)を大浦・西津屋・鰐浦の3か村のうちから1艘供出すべきこと、③「辛勞船」ではあるが、やむを得ない事情であるため、「船子」(水手)を「郡中」から供出すべきこと、を指示したものである。

1672年(寛文12)以前に「御関所」が設置されたのは鰐浦であるが、「御関所村」として鰐浦・大浦・西津屋・豊・河内の5か村が指定され、飛船を供出していたことなどにもとづき、【史料6】にみえる「渡口の船」こそが「御関所御用飛船」の先行形態であるとの指摘がある〔長郷1987〕。宗義調が江嶋助左衛門の派遣を急いでいること、および「船子」を動員した「辛勞船」であることに鑑みれば、櫓漕ぎで急行する船、すなわち飛船に相当する船といえることができる。このように、飛船は水手の集団が権力的に編成されることで運航が可能となるのであり、逆にいえば、朝鮮貿易を営む在地の商人たちの航海とは異質なものであったといえる(第3章参照)。

船の型式が小早であるのか否かは判然としないが、その規模は4～5反帆と指定されている。近世中期における6反帆の飛船小早の全長は11.6mであるから(【表2】)、それよりも規模の小さな船であったことはうかがえる。また、第1章で論じたように、朝鮮は船の型式に関わりなく、来航する使船の全長を7.70～9.24m程度と規定していたわけであるから、「飛船」であってもその規定を遵守することが求められる。それゆえ、中世後期～近世前期の「飛船」(小早)の全長は最大9m程度であったと考えられるのである。

③…………乗員と積載重量

(1) 船員と乗客

公式の通交貿易船（使船）にどれくらいの船員と乗客が乗り込んでいたのかを、『海東諸国紀』日本国紀・朝聘応接紀を手がかりに検討することにする。優遇措置がとられる日本国王使・巨酋使などは除外し、もっとも派遣回数が多く、かつ標準的な待遇をうける諸酋使と対馬島主歳遣船を対象とする。

まず、乗客の人数であるが、1ユニットの使節は、日本国王使・巨酋使・対馬島主特送使の場合、上官人（正使）1人、副官人（副使）1人、正官（都船主・押物・侍奉）3人、および伴従人から構成される（「三浦熟供」条）。漢城（ソウル）への上京が許される人数の上限は、国王使が25人、巨酋使が15人、特送使が6人である（「上京人数」条）。こうした優遇措置のある使節とは異なり、諸酋使と対馬島主歳遣船の場合、上京できる人数は1人（上官人）だけであり、荷物の量に応じ、諸酋使は2人、島主歳遣船は1人を追加することができた（「上京人数」条）。このため、諸酋使と対馬島主歳遣船の使節の最少人数は2～3人（上・副官人のみ、もしくは上・副官人と都船主）となる。もちろんこれは上京を許される人数であるから、実際には多少の伴従人も乗船していたと考えられる。つづいて船夫（船員）の人数であるが、大船・中船・小船にはそれぞれ船夫40人分・30人分・20人分の給料を支給することになっていた（「使船大小船夫定額」条、【史料1】）。これらを一覧化すると、【表3】のようになる。

表3 『海東諸国紀』の規定にみる「使船」の使節・船夫数

	小船	中船	大船
船の全長	～7.70m	7.71～8.32m	8.33～9.24m
使節（最少）	2～3人	2～3人	2～3人
船夫（定額）	20人	30人	40人
合計	22～23人	32～33人	42～43人

ここで疑問を抱くのは、大船・中船・小船の規模に決定的な差異がないにもかかわらず、船夫数が10人単位で異なるのは機械的にすぎないか、そして船の規模に対して船夫数が多すぎるのではないかということである。航海に必要な船員数がどれほどであったのか、「文禄の役」の兵船に関する史料をもとに検討してみよう。

【史料7】「宗家文書」文禄元年（1592）4月26日豊臣秀吉朱印状⁽⁴²⁾

（追而書省略）

急度被仰出候、自対馬高麗之間為渡海、其方手前之船内、六端帆のつもりの船式十艘、毛利民部・毛利兵衛・宮木長次・早川主馬、此四人ニ可相渡、壱岐・対馬之間をも其〰ニ被仰付候、名護屋・壱岐間ハ、上様御手船並名護屋在陣衆以手船、渡海之儀被仰付候間、成其意、手前之

儀堅可申付候、船頭飯米、六たんほニ拾人宛分被下候、中飯ハ為舟主可下行候也、

卯月廿六日（朱印）

羽柴対馬守とのへ

（急度仰せ出され候。対馬より高麗の間渡海のため、その方〔宗義智〕手前の船の内、六端帆の図り〔積り〕の船式十艘、毛利民部・毛利兵橋・宮木長次・早川主馬、この四人に相渡すべし。壹岐・対馬の間をもそれぞれに仰せ付けられ候。名護屋・壹岐の間は、上様〔豊臣秀吉〕の御手船並びに名護屋在陣衆の手船を以て、渡海の儀仰せ付けられ候間、その意を成し、手前の儀堅く申し付くべく候。船頭の飯米、六反帆に拾人宛の分下され候。中飯は舟主として下行すべく候なり。）

豊臣秀吉が宗義智に対し、6反帆船20艘を供出すべきことなどを命じたものである。同日付で毛利輝元に90艘、加藤清正に60艘、鍋島直茂に60艘の供出を命じているが、いずれも6反帆船である⁽⁴³⁾。その請取を行う毛利高政・毛利重政・宮木豊盛・早川長政は朝鮮担当の舟奉行である〔中野2006〕。また、対馬担当の舟奉行である脇坂安治・九鬼嘉隆と壹岐担当の舟奉行である加藤嘉明に対する同日付の秀吉朱印状⁽⁴⁴⁾では、壹岐から対馬に渡航する兵船515艘は、「六端帆之図ニ仕可請取事」（六端帆の図りに仕り請け取るべき事）とされている。豊臣政権は開戦当初の兵船の標準的な規模を6反帆と定め、それを基準として人員・物資・軍馬の積載量を算定していたのである〔中野2006〕。

脇坂・九鬼・加藤宛の朱印状には、「帆一端ニ付、人四人・米五石宛之図ニのせ可申事」（帆一端に付き、人四人・米五石宛の図りに載せ申すべき事）、「六端帆一艘ニ水夫十人宛可乗之、則一艘二十人宛飯米可被下候、中食ハ舟主より可申付事」（六端帆一艘に水夫十人宛乗すべし。則ち一艘に十人宛飯米下さるべく候。中食は舟主より申し付くべき事）とあるので、6反帆船の場合、「人」（兵士）24人・「水夫」10人・「米」（兵糧）30石を積載することが標準として定められたことがわかる。船の型式と規模については、第2章で論じた近世対馬藩の6反帆船を参考とすると、荷船であれば、幅2.7m×全長10.2mの70石積（10.5t）、飛船小早であれば、幅2.8m×全長11.6m×深さ1.0mの30挺立である。飛船小早の場合、兵士数と水夫数を単純に足せば、櫓漕ぎに必要な人数は確保できる計算となるが、「渡口の船」でなければ飛船の航海は困難とされていることから（【史料6】）、鰐浦などの水手たちの経験・知識と技術・体力がなければ、櫓漕ぎで対馬暖流を縦断するのは困難であったと考えられる。また、5月29日付の秀吉朱印状に「高麗へ渡海之人数出船事、船頭ににわをよく〜見届させ、順風次第可罷渡候、もしにわあしきに出船仕候ハ、其ものゝくせ事たるへき事」（高麗へ渡海之人数〔兵士〕出船の事、船頭に日和をよくよく見届けさせ、順風次第に罷り渡るべく候。もし日和悪しきに出船仕候わば、その者の曲事たるべき事）とあることが参考となる。このとき朝鮮に渡航した兵船は、「にわ」と「順風」を見計らって航海することが厳命されているのであり、海況にかかわらず急行できる飛船小早の航海とは異なるのである（第2章参照）。

したがって、豊臣政権が供出を命じた船は、荷船と「馬船」⁽⁴⁶⁾だったと考えられる。前出の『諸船長サ方深サ書附』は、10反帆未満の荷船の挺数に関する記載が乏しいが、5反帆・10挺立の船（5尋2尺5寸＝8.26m）に関する散発的な記述がある。また、中村家の図面には、荷船ではないが、6反帆・8挺立の天道船の図面が含まれる。これらの事例にもとづくと、5～6反帆級の荷船は、帆走をメインとし、櫓漕ぎのための水夫は8～10人程度で足りたことになる。このことは、豊臣政権が6反帆船の水夫数を10人と定めたことと矛盾はしない。

【史料7】に戻ると、6反帆の荷船20艘は、義智の「手前之船」から供出するものとされている。「手前之船」とは、秀吉の「御手船」、および名護屋在陣衆の「手船」と同様に領主直営の船のことであろう。「船頭飯米」は1艘あたり10人分を配分するが、「中飯」は「舟主」（この場合は宗義智）が負担するものとしている。「船頭飯米」の意味がややわかりにくい、脇坂・九鬼・加藤宛の朱印状に「六端帆舟一艘ニ水夫十人宛可乗之、則一艘二十人宛飯米可被下候、中食ハ舟主より可申付事」（前掲）とあるので、船頭の責任で水夫に配分される飯米のこととわかる。それゆえ、船頭は水夫10人のうちには含まれないことになる。

以上は豊臣政権が示した船団編成の標準モデルとみるべきものであり、諸大名ごとに実情は異なっていたと考えられる。先鋒である宗氏の船団編成に関しては、「船組之人数一艘分、船中十五人、船頭壱人、楫取壱人、船数六拾参艘、大小共に炊壱人、水夫十二人」とする史料がある⁽⁴⁸⁾。全63艘は「大小」に関係なく、「船頭」1人・「楫取」1人・「炊」1人・「水夫」12人、および「船中」（兵士）15人が乗り組むこととなっている。つまり、船員は「上乘衆」3人と水夫12人、乗客は15人であり、合わせて30人が乗り組んだことになる。宗義智本人は「楼船」（屋形船）の「宮丸」に乗っていたが、それ以外の62艘は小早ではなく荷船であったと考えられる。義智は4月2日に鰐浦に到着しているが、釜山浦に向けて出航したのは4月12日のことであり、10日間の停泊を余儀なくされている⁽⁵¹⁾。戦時の海上移動でありながら、緩慢な動きであるのは、宗・小西陣営の足並みの乱れもあるが、荷船を利用して兵士と兵糧を同時に輸送する必要上、好天と順風を待っていたためである⁽⁵²⁾。

こうした「文禄の役」における船団編成を参考にすると、帆走をメインとする6反帆の荷船に必要な船員数は10～15人程度（上乘衆を含む）であり、その他に乗客15人程度と貨物4.5t程度を積載することができたとみられる。中世日朝通交貿易において、朝鮮が許容した使船は、「大船」でも全長8.33～9.24mにすぎず、近世の5反帆（全長9m程度）に相当すること、「中船」⁽⁴⁹⁾（7.71～8.32m）と「小船」⁽⁵⁰⁾（7.70m以下）は4反帆以下に相当することは、第1章で論じたとおりである。4～5反帆程度の荷船を使船に使用するのであれば、必要な船員数はもっと少なく済むであろう。そうすると、『海東諸国紀』に記載される「舩夫」20～40人という数字は、あまりにも現実から乖離したものとなる。もちろん、飛船小早の槽漕ぎには30人程度の水手が必要となるわけであるが、これは使船のなかでは特殊なものであるから、それを前提として朝鮮側が給料規定を設けたとは考えがたいのである。

1471年以前、朝鮮側は船夫の実数に応じて給料を支給していたため、規定の人数を下回るときには、「三浦恒居倭」（三浦の居留民）が船夫に偽装して給料を満額受給することが常態化していた。このため、1471年に成宗の命令が下り、今後は船夫の実数にかかわらず、船の大・中・小に応じて、給料を定額支給することになったわけである（【史料1】⁽⁵³⁾）。このように、船夫に対する給料規定は、航海の現実に即していないのであり、成宗代における定額支給化の措置は、倭人懐柔策としての性格を多分に帯びたものであったといえよう。

(2) 石積と貨物の輸送・保管

中世の「使船」に使用された船は、近世中期における6反帆以下の荷船とほぼ同規模であったと考えられるわけであるが、その場合、石積（積載重量）は70石積（10.5t）以下となる。これを中

世の他地域の船舶と比較するには、「兵庫北関入船納帳」を参照するのが有効であろう。

「納帳」によると、1445年正月～46年正月の約1年間に東大寺領兵庫北関へ入港した船舶の内訳は、100石積未満が931艘、100～200石積が480艘、200～400石積が227艘、400～1,000石積が45艘、1,000石積以上が4艘である〔武藤1981〕。遣明船に使用される船は、600～2,500石積の船が候補として挙げられたが、実際には1,000石積以上の船が選ばれており、1,200石積の船は20反帆に相当した〔安達2015〕。試みに400石積以上を大型船、100～400石積を中型船、100石積未満を小型船と分類するならば、全体に占める比率は、大型船は2.9%、中型船は42.9%、小型船は55.1%となる。中世日朝貿易において「使船」として利用された荷船が70石積以下であるとすれば、いずれも小型船の部類に属することになる。日明貿易に利用された大型船のイメージをあてはめることはできないのである。

さて、中世の「使船」に使用されたのが5～6反帆（9.3～10.5t）以下の荷船であったとすれば、乗員と貨物をどのくらい積載することができるのであろうか。乗員（使節・船員）の人数は一定しないわけであるが、20～30人程度、平均体重を50kgと仮定すると、乗員による重量は1～1.5t程度が見込まれる。

貨物の重量に関しては、重量品目のうち輸出入量が突出した事例をとりあげてみよう。たとえば、1423年に早田左衛門太郎が国王世宗に進上した品目は、丹木1,000斤と硫黄9,000斤であり、合計重量は10,000斤となる。朝鮮前期の衡制における1斤は642gであるから〔李2001〕、10,000斤は6.4tに相当する。乗員の重量1～1.5tを加算すると、少なくとも7.4～7.9tの乗員・貨物を積載していたことになる。この程度であれば、重量面では輸送可能といえるが、乗員と貨物の容積を考慮すれば、もっと規模の大きな荷船が必要だったのではなかろうか。

このシミュレーションは、乗員と貨物を1艘の船で1度に輸送したと仮定してのものである。しかし、1510年の「三浦の乱」以前には、齊浦・釜山浦・塩浦に総人口3,000人程度の日本人居留地が形成されており、最大の港湾都市である齊浦には5～6反帆の「興利倭船」が出入りしていた（第1章）。朝鮮側の規定に縛られることなく往来できる廻船が存在したわけであり、かつ三浦には「家」と称される間（倉庫業者）も存在した〔橋本2005〕。こうした廻船や間の活動を前提として、使船が往来していたとすれば、1艘の使船に全ての乗員と貨物を積載しなければならない必然性は乏しいのである。

そもそも中世対馬の朝鮮貿易は、権益所持者（その多くは宗氏一門・直臣）が村落の地侍（商人）たちに個別に貿易実務を委託する形態をとっていた〔荒木2007〕。言い換えれば、地侍たちは「使船」に乗り組む「使人」（客人）という形式をとって貿易に従事していたわけであるが、その傍らで朝鮮との間を往来する廻船（「興利倭船」）も経営していた。前出の早田氏はその代表的な存在である〔佐伯2004〕。

つまり、廻船が対馬から輸送してきた輸出品目を三浦の「家」（間）に保管しておき、後日来航した使節がそれを回収して貿易取引を行う、あるいは使節が朝鮮での貿易で得た輸出品目を「家」に保管しておき、後日、廻船が対馬へ輸送する、というような貨物の動きが想定されるのである。極論すれば、1510年以前においては、使節と貨物の動きが同時である必然性はなかったのである。

(3) 「使船」の運航方法の変化

1510年に「三浦の乱」が発生し、1512年に壬申約条が締結されたことで、三浦に形成された港湾都市は消滅してしまった。16世紀における開港地は基本的に釜山浦に限定されるわけであるが[李・長2006]、『海東諸国紀』所収の「熊川薺浦之図」「東萊富山浦之図」「蔚山塩浦之図」に描かれるような、「倭館」（迎賓施設）の外部にある居留地が再生したことを示す史料は確認できない。近世においては、土堀（のちに石垣）で囲まれた居留地を「倭館」と称するわけであるが[田代2011]、16世紀後半には既に「館中」の商人が存在し、浦所には輸出用の銅・錫などを蓄積する機能があったようである[米谷1998]。「三浦の乱」以前のように、迎賓施設としての倭館と居留地とが分離し、後者において廻船（興利倭船）や問が随意に営業する状況は想定しがたいので、近世倭館の先蹤形態となる居留地としての倭館が既に存在したと考えられる。

そして、従来のような貨物の輸送・保管方法をとれないなかで、1ユニットの使節が1艘の使船で1度に貨物を輸送する、あるいは使節の滞在期間内に1艘の使船が複数回にわたって釜山―対馬間を往来するという運航形態が生じたのではなかろうか。前者の場合、乗員と貨物を同時に輸送しようとするれば、重量以上に容積の問題が深刻となろう。しかし、朝鮮側が使船の大・中・小の等級規定を設けている以上は、全長7.70～9.24m程度の荷船（5～6反帆以下）を利用せざるをえない。一方、後者は近世初期以降にみえる「中戻り」と称するものであり、16世紀にまで遡る可能性がある⁽⁵⁵⁾。1579年の偽右武衛殿使（偽渋川殿使）の場合、使僧天荊が漢城に上京してから釜山に戻ってきたところ、輸出品の銅と錫がまだ浦所に到着していないという事態が生じている[米谷1998]。1回目の運航では使節と最低限必要となる品目（漢城での進上品など）を輸送し、2回目以降の運航（「中戻り」）で追加の品目（公貿易・私貿易の輸出品など）を輸送するという方法がとられていたものと推測されるのである。

こうした動向と併行して使船の規模を拡大すべく、1557年に宗義調は偽日本国王使を朝鮮に派遣し、尺量に使用する尺を营造尺（1尺＝30.8cm）から布帛尺（1尺＝46.66cm）に変更することを要求したと考えられる（第1章）。布帛尺ベースで計算すれば、全長11.65～13.98m程度の荷船となり、これは近世中期の8～11反帆（100～180石積＝積載重量15.0～27.0t）に相当する。また、義調は大・中・小の等級区分を廃止することも要求しているので、それ以上の荷船を利用することも視野に入れていたのであろう。

ただし、釜山浦での尺量が停止され、対馬側がある程度任意の規模の荷船を利用できたのは、1569～73年のごく短期間のことである（第1章）。そうすると、「中戻り」をおこなう以外には、乗員・貨物の積載方法を合理化することで凌ぐほかはなかったのではないか。ここで貨物の積載方法の合理化について、特徴的な輸出事例をもとにシミュレーションしてみたい。

1542年、偽日本国王使は銀80,000両を輸出している⁽⁵⁶⁾。朝鮮前期の量制における1両は40.1gであるから[李2001]、銀80,000両は3.2tに相当する。その容積は、銀密度を10.49g/cm³とすると（銀の純度は捨象）、計算上の体積は305,052cm³となる。約67cm四方の立方体をイメージするとよい。もちろん、これは計算上のことであって、実際には丁銀の形態をとり、それが大量に梱包された想定されるので、容積は数倍にはなろう。とはいえ、輸出時に荷船の容積を大きく占めることにはな

るまい。

逆に輸入時の状況を考えてみよう。1542年当時に銀を公貿易した場合の交換比率は、銀3両＝綿布2匹である。⁽⁵⁷⁾実際に銀80,000両を取引できたわけではないが、その全てを交換できていれば、朝鮮側が対価として支払う綿布は53,333匹となる。綿布は軽量であるとはいえ、大量に輸送するのは容積面での問題が生じかねない。ただし、国王使船の本船は尺量の適用対象外で、かつ副船3艘の帯同を認められており（『海東諸国紀』朝聘応接紀）、さらに壬申約条（1512年）の締結後は、薪水運搬を名目として「柴水船」「水木船」と称する船を帯同することも容認されていた。⁽⁵⁸⁾先述した1609年の偽国王使（正使景輒玄蘇）の船団は、大船・中船・小船あわせて13艘編成のものである。その内訳は本船1艘、副船3艘、水木船9艘となろう。つまり、大規模な貿易を企図する国王使船の場合は、副船や水木船を巧妙に利用することで船団を編成し、輸出入品の円滑な輸送を行うことができたのである。

ただし、朝鮮への銀輸出は1540年代前半がピークであり、その後は再び銅の輸出が主体となっていたようである。使僧天荆の使行日記である「朝鮮国往還日記」によると、偽巨酋使（偽右武衛殿使）が1579年に銅5,000～6,000斤を輸出している[米谷1998]。朝鮮前期の1斤は642gであるから[李2001]、銅5,000斤は3.2tとなる。銅密度を8.94g/cm³とすると（銅の純度は捨象）、銅5,000斤の計算上の体積は359,060cm³となる。約71cm四方の立方体をイメージするとよい。銅5,000斤は銀80,000両と重量・容積では同程度であるから、輸出時の問題はなからう。一方、1502年に改訂されたさいの公貿易の交換比率は銅5斤＝綿布1匹であるから、⁽⁵⁹⁾その対価は綿布1,000匹となり、銀80,000両の対価のわずか53分の1にすぎない。16世紀における銅価格の高騰を考慮しても、銀の商品価値とは比較にならない。銀の輸出ブームが過ぎた16世紀半ば以降は、輸入時の輸送にもさほど問題はなかったのではなからうか。

15世紀前半に丹木1,000斤・硫黄9,000斤（総重量6.4t）を輸出し、その対価として正布（麻布）1,220匹が支払われていることに鑑みれば、⁽⁶¹⁾銀80,000両（3.2t）を綿布53,333匹と交換する、あるいは銅5,000斤（3.2t）を綿布1,000匹と交換するほうが、はるかに経済的合理性が高い。逆にいえば、蘇木・硫黄は、重量と容積が嵩むうえに、商品価値が相対的に低かったのである。もちろん、15世紀前半と16世紀半ばにおける商品の生産・流通状況の違いを考慮する必要があるけれども、輸送方法に制約がある状況のなかでは、蘇木・硫黄などよりも、銀・銅のような金属類を輸出するほうが合理的だったわけである。

以上でとりあげたのは、国王使船・巨酋使船という優遇措置のある使船の事例である。しかし、使船の大多数は、副船・水木船の帯同を認められていない対馬島主歳遣船と諸酋使船である。それらの使船がどのように合理化を図ったのかを考えてみたい。

先述のとおり、中世日朝通交貿易において、歳遣船・諸酋使船の権益所持者（その多くは宗氏一門・直臣）が村落の地侍（商人）たちに個別に貿易実務を委託する形態をとっていた。そのため、使船の渡航のタイミングは任意となるわけであるが、島主歳遣船の実態を「印冠之跡付」（1572～75年）[田中1982]に探ると、鰐浦で複数の船が同日に臨検される事例は計41例を数え、このうち渡航者の有意なパターン性を読みとれる事例がある。

第一は渡航者の同族結合である。計5例のうち、江島氏が3例、薦田氏が1例、小田氏が1例と

なる。第二は渡航者の氏族間結合である。計8例のうち、蔵田氏・桜本氏が2例、平山氏・松尾氏が2例、小田氏・棧敷原氏・松井氏が2例、熊本氏・小田氏が1例、小田氏・棧敷原氏が1例となる。第三は渡航者の地域的結合とみられる事例が22例ある。つまり、地侍（商人）たちは個別に貿易実務を受託しても、実際の渡航にあたっては、同族内の結合、特定の氏族同士の結合、もしくは地域的な結合にもとづき、船団を編成していたことを示唆する。このように、2～3ユニットの使節が2～3艘の船団を編成し、貨物の積載を融通しあいながら、輸送の合理化を図っていたと考えられるのである。⁽⁶²⁾

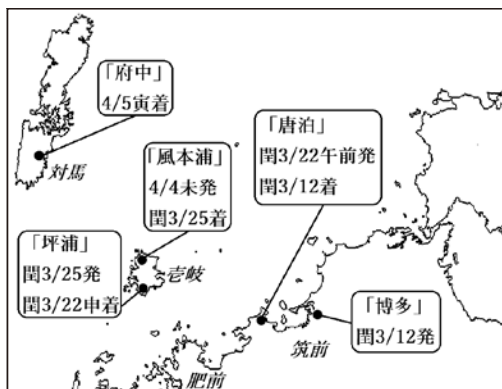
4……………航海の実際

(1) 博多—対馬間の航海

玄界灘と対馬海峡における中世の航海記録としては、臨濟僧景輦玄蘇^{けいてつげん そ}の遺文集である『仙巢稿』^{せんそうこう}に収録される、玄蘇の朝鮮使行に関する詩文が重要である。⁽⁶³⁾1580年、宗義調の招きで博多を発ち、対馬に移住し、まもなく朝鮮に使用した玄蘇は、博多—対馬間、対馬島内、そして対馬—釜山間の航海の記録を詩文のなかに書き留めている。これにもとづき、まず博多—対馬間の航海についてみていきたい。

玄蘇の航海ルートは、博多—唐泊（糸島）—坪浦（郷ノ浦）—風本浦（勝本）—府中（厳原）である。『海東諸国紀』所収の「日本国西海道九州之図」「日本国一岐島之図」「日本国対馬島之図」には、博多—風本浦（勝本）—船越（小船越）ルート、および博多—上松浦（唐津）—本居浦（郷ノ浦）—船越（小船越）ルートが図示されているが、このとき玄蘇が利用したのは博多から直接壱岐に向かう航路であった。

その具体的な足どりをみていこう。閏3月12日（グレゴリオ暦5月5日）、博多を発し、同日中に唐泊に寄航した。博多湾内の移動で1日の航海を終えたのである。翌日から「風逆波高」という海況がつづき、唐泊を出航できたのは22日である。風待ちに10日を要したわけである。同日の「齋



（本図は、カシミール3Dのスーパー地図で作成した白地図に加筆して作成した。）

図1 景輦玄蘇の玄界灘航行

後」(朝食後)に唐泊を出航し、申刻(15～17時)に壱岐の坪浦に寄航した。23～24日は「和風宿雨」という海況、すなわち風は穏やかながらも雨が降りつづけたため、坪浦に停泊している。雨天による視界不良を嫌ったわけである。⁽⁶⁴⁾25日に坪浦を出航し、同日中に風本浦に到着した。壱岐島内だけの航海で1日を終えたのである。26～30日は「阻風」(逆風)と「連雨」がつづき、停泊を余儀なくされた。4月1日、ようやく晴天となったが、あいかわらず「阻風」であった。このため玄蘇は「阻風」と題して「順風常少逆風多、久泊孤舟不奈何、故国干戈抛意外、和来漁父扣舷歌」(順風常に

少く逆風多し、久泊せる孤舟は奈何ともせず、故国の干戈は意外に抛ち、和来せる漁夫は舷歌を叩くと詠じ、逆風で停泊しつづけていることに恨み言を吐いている。そして、聖母宮に参詣して「順風」を祈り、「対州之山」を遠望したのち、再び「順風」を祈った。しかし、2日と3日も停泊をつづけ、ようやく4日に風本浦を出航した。停泊は8日間におよんだのである。4日の未刻（13～15時）に出航し、夜間航行をつづけ、5日の寅刻（3～5時）に対馬の府中に到着した。夏至（5月2日、グレゴリオ暦6月23日）に近づく時期であるから、早朝に出航できていれば、辛うじて日没頃には対馬に到着できていたかもしれないが、おそらく風向きの都合上、午後の出航となったため、島影などのランドマークを視認できない夜間航行の時間が長くなってしまったのである⁽⁶⁶⁾。

このように、玄蘇は博多から対馬に移動するのに23日を要したわけであるが、実際に航海したのは3日間だけである。逆風・高波だけでなく、雨天による視界不良も航海を妨げた。それゆえ、夜間の航海も基本的には避けるべきものであったといえるが、風本浦からは久しぶりの順風を逃さないよう、午後に出航して夜間航行を執行し、深夜～早朝に府中に到着したのである。移動速度は、正確な距離と所要時間を知りえないものの、3.0～5.3ノット（5.6～9.8km/h）程度と試算される（【表4】）。

こうした玄蘇の航海は、ひたすら順風を待つという性格のものであるから、帆走を主軸としたもので、櫓漕ぎで急行することを想定したものではなかった。博多―対馬間を往来する廻船（荷船）に便乗したものと推測される。

(2) 対馬島内の航海

対馬府中に移住した玄蘇は、宗義調が仕立てた偽日本国王使として朝鮮に渡航することになった。『仙巢稿』所載の詩文では、停泊港は「泊○○」、経由地は「過○○」、ランドマークは「望○○」と区別して記載しており、玄蘇の航海をあとづけることができる。15世紀以降の対馬島内の海上交通路は東海岸ルートが西海岸・浅茅湾ルートに卓越しており〔荒木2007・2017B〕、玄蘇の航海も同様に府中を起点として東海岸ルートを北上するものであった。

9月5日、玄蘇は酉刻（17～19時）に府中を出航し、戌刻（19～21時）に北隣の南室に寄航し、6日は停泊した。7日巳刻（9～11時）に南室を出航し、小浦・「桂知浦」（鶏知）付近を経由して北上した。「桂知浦」付近から大船越付近まで向かう途中、玄蘇は「賀志岳」を遠望している。現在、「加志岳」と称されるのは浅茅湾の南岸に位置する標高250mの山であるが、その東側には白岳（518m）・遠見岳（379m）・城山（272m）がならぶ。玄蘇が対馬東部沖から遠望したのは、もっと

表4 玄蘇の航海（博多～壱岐）

出港地	寄港地	所要時間	所要日数	直線距離	海路距離 (仮定値)	速度	夜間航行
筑前唐泊	壱岐坪浦	7～9時間	1日	52km	78km	5.3ノット	なし
壱岐坪浦	壱岐風本浦	?	1日	14km	21km	?	なし
壱岐風本浦	対馬府中	12～16時間	1日	52km	78km	3.0ノット	あり（深夜）

*海路距離は直線距離の1.5倍と仮定したものである。この海路距離と所要時間の中間値をもとに速度を試算した。

表5 玄蘇の航海（対馬島内）

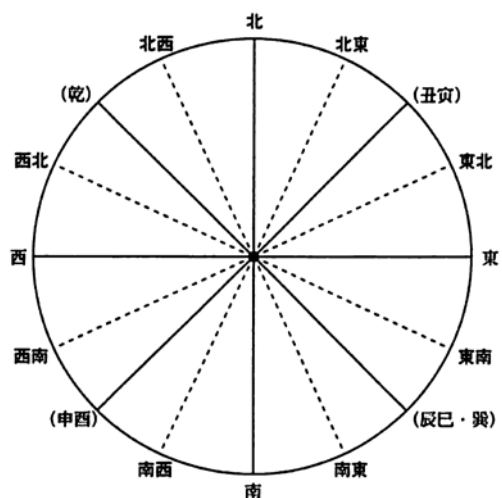
出港地	寄港地	所要時間	所要日数	直線距離	海路距離 (仮定値)	速度	夜間航行
府中	南室浦	0 - 4 時間	1 日	2.5km	3.8km	1.5 ノット	あり (夕刻)
南室浦	住吉瀬	6 - 10 時間		14km	21km	1.5 ノット	なし
鴨居瀬	佐賀浦	6 - 10 時間	1 日	14km	21km	1.5 ノット	なし
佐賀浦	鰐浦	8 - 12 時間	1 日	27km	41km	2.2 ノット	なし

*海路距離は直線距離の1.5倍と仮定したものである。この海路距離と所要時間の中間値をもとに速度を試算した。

風である「東風」が吹くことを祈っている。25日も停泊したが、26日に「風已東」（東南風）が吹いたため、玄蘇一行は鰐浦を出航した。ところが、2～3里（8～12km）先の沖合で「北風」に変化したため、鰐浦に引き返すこととなった。玄蘇は「昨日逆風今逆風，客身添恨両昏空，宿来茆屋三間漏，借与舟師欲掩篷」（昨日逆風今逆風，客身恨みを添うる両昏空，宿し来たる茆屋は三間漏る，舟師に借りて篷を掩わんと欲す）と詠じ、2日連続で逆風が吹き、雨も降りはじめたことに恨めしい思いを吐露している。結局、27～29日も停泊をつづけ、10月の「初」（1～3日）の「日午」（12時）に鰐浦を出航した。玄蘇はこのときの風について、「風自東北隅来」と記している。鰐浦から釜山に渡航するには、東北風が順風だったようである。玄蘇一行が釜山浦に入港したのは、深夜の丑刻（1～3時）であった。鰐浦の出航時間が正午となったため、釜山浦に日没頃までに到着することができず、結果的に夜間航行の時間が長くなったのである。しかも、秋分を過ぎて冬至に向かう季節であるから、日照時間は短くなる一方である。冬季の航海は北西風だけでなく、日照時間の面でも不利であったと考えられる。

もちろん、夜間航行が全く不可能なわけではない。1603年に肥前唐津から朝鮮へ自力で帰還した被虜人たちは、「各率妻兒，同船装載，或櫓或帆，自唐津三昼夜出来，任其所之，幸全性命」（各々の妻兒を率い、船を同にして装載し、或いは櫓もて、或いは帆もて、唐津より三昼夜にて出来し、其の^ゆく所に任せ、幸い性命を全うす）⁽⁷⁰⁾という。唐津から朝鮮まで3昼夜にわたり、櫓漕ぎと帆走を併用して移動できたわけであるが、なりゆきまかせの航海であり、幸運にも生命を保てたというのである。つまり、航海目的に応じ、安全性と危険性を斟酌したうえで、航海方法が選択されていたのであり、昼間のみの航海は、安全性を重要視したものであったといえる。そうした安全性をめぐる船員の慎重な判断が乗客にとってもどかしいものであったことは、玄蘇の漢詩に表れている。

このように、鰐浦から釜山浦までの航行時間は半日にすぎないものであるが、鰐浦での停泊



[長崎県立対馬歴史民俗資料館 2004] より転載。

図3 近世対馬の風向認識

は20日程度にも及んだのである。玄蘇が逆風としたのは「北風」であり、「東北」風、「東風」、「巴東」(東南)風は順風としている。現代の方位とは若干の差異がある恐れもあるが、おおむね東寄りの風は順風、北寄りの風は逆風であったことが浮かび上がる。釜山浦は鰐浦の北西にあたるので、単純に考えれば、東南風ないし南東風が最も適しているだろう。しかし、それを得て釜山浦に直進しようとしても、対馬暖流に流されて東寄りの地域に到達してしまう恐れがある。それゆえ、東風・東北風を得て西寄りに航路をとったうえで、対馬暖流を越えたほうが、結果的には釜山浦に最短距離で到達することができたのではなかろうか。なお、両地点間をむすぶ海路は不明であるが、直線距離を60km、海路距離を75km、航行時間を13時間と仮定すると、速度は3.1ノット(5.8km/h)程度と試算される。

このように玄蘇一行の鰐浦から釜山浦への渡航は、帆走を主軸とする航海であったわけであるが、風待ちのための停泊日数があまりにも多すぎるという印象を抱く。玄蘇の航海は天正8年9月5日から10月初旬(1～3日)までであるから、グレゴリオ暦に換算すると、1580年10月23日から11月中旬(17～19日)にあたる。この時期の対馬の風向きの傾向を、過去と現代のデータと照らし合わせてみよう。

近世対馬藩では膨大な藩政史料が生成・保存され、なかでも各部署で作成された業務日誌としての「毎日記」が充実している。このうち1710年(宝永7)の『御郡奉行毎日記』に記された天候・風向の情報に関する整理・分析結果がある〔長崎県立対馬歴史民俗資料館2004〕。毎日記の情報は、1日のなかでもっとも卓越していた天候・風向をその日の天候・風向として記録したものと考えられるわけであるが、その日数を月別に再整理したのが【表6】である。グレゴリオ暦の10月23日から11月中旬(17～19日)は北寄り・西寄りの風が卓越し、東寄りの風をとらえるのがきわめて難しいことがわかる。

一方、現代の対馬における年間の風向きの傾向を確認しておく(【表7】)、年間を通じて北北西風が吹くわけであるが、その割合は、4～8月が16～22%であるのに対し、9～3月は30～38%であり、11月にピークを迎える。北北西風は海上を荒らすことから、現代の漁師たちも「あなじ」「あなぜ」と称して嫌うといい、近世においては「穴風」「押穴」などと称されたという〔長崎県立対馬歴史民俗資料館2004〕。つまり、北北西風が卓越する時期は、単純に逆風が吹くだけでなく、高波も発生しやすいのである。

玄蘇一行は偽国王使という特別な事例(派遣頻度は数年に1回)であるから、自然の摂理にかかわりなく出航したものと考えられるわけであるが、もっとも標準的な「使船」(通交貿易船)がどのような季節に航海していたのかを考えてみたい。その手がかりとなるのが、「印冠之跡付」〔田中1982〕である。これは元龜3年(1572)3月～天正3年(1575)3月における対馬島主歳遣船(年間30船)などの鰐浦での尺量の記録である(第1章参照)。歳遣船は毎年定例の使船であり、「印冠之跡付」の記載からは、3月を始期、翌年2月を終期とする、いわば「年度」別の運用がなされていたことがわかる。歳遣船は尺量(臨検)を受けてからまもなく朝鮮に出航したと考えられるので、尺量実施回数を月別に整理することで、出航時期の傾向を知ることができよう。

元龜3年度(1572年度、【表8-1】)は旧暦6月にピーク(27.0%)に達し、5月がこれに次ぎ(15.9%)、3月・4月・7月・9月も10%前後である。これに対して、天正元年度(1573年度、【表

表6 1710年(宝永7)の対馬の年間天候・風向

旧暦	グレゴリオ暦	天候			風向				
		晴	曇	荒	東	南	西	北	他
正月	1/30～2/27	22	1	6	0	1	15	12	1
2月	2/28～3/29	23	2	5	1	7	6	16	0
3月	3/30～4/28	18	6	6	4	3	11	11	1
4月	4/29～5/27	24	4	1	12	1	7	9	0
5月	5/28～6/26	7	8	15	0	13	8	9	0
6月	6/27～7/25	19	7	3	0	10	8	9	2
7月	7/26～8/24	26	1	3	2	20	4	4	0
8月	8/25～9/22	19	1	9	1	9	2	16	1
閏8月	9/23～10/21	15	3	11	5	2	4	18	0
9月	10/22～11/20	24	1	5	0	1	12	17	0
10月	11/21～12/19	19	3	7	0	2	4	23	0
11月	12/20～1/18	26	1	3	1	4	19	5	0
12月	1/19～2/16	20	4	5	10	3	13	3	0

*〔長崎県立対馬歴史民俗資料館 2004〕の付表をもとに作成した。

*天候欄の「晴」は晴天・半天の日数、「曇」は曇天・陰天の日数、「荒」は雨天・大風・降雪の日数を示した。

*風向欄の「東」は東北風・東風・東南風、「南」は南東風・南風・南西風、「西」は西南風・西風・西北風、「北」は北西風・北東風、「他」は大風・風向不明を示した。

*太字ゴシックは各月の最大値であることを示す。

表7 対馬における年間の風向の傾向

月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	通年
最多風向	NNW	NNW	NNW	NNW	NNW	NNW	NNW	NNW	NNW	NNW	NNW	NNW	NNW
頻度 (%)	36	32	30	22	18	21	16	19	35	34	38	36	28

※『つしま百科』(2011年版, 対馬市観光物産協会刊) 所載の表による。1991～2000年の気象データ(気象庁公表)をもとに作成されたものである。

8-2])と天正2年度(1574年度,【表8-3】)は旧暦3月にピーク(37.2%, 47.3%)に達し,6月がこれに次ぎ(16.7%, 14.9%),7月・10月も10%前後である。元亀3年度は鰐浦での尺量が厳格化された年度であるため,新しい基準を遵守した規模の荷船を用意しなければならないなど,島内での混乱が生じたことが想定される。それに対して,天正元年度には鰐浦での尺量が停止され,従来どおりの釜山浦での尺量が行われている(第1章)。このため,天正元年度と天正2年度のデータのほうが,16世紀における歳遣船の航海の標準的なありかたを示すものと判断される。

そうすると,歳遣船の朝鮮渡航のピークは旧暦3月(グレゴリオ暦4月上旬～5月上旬)であったことになる。この時期は徐々に晴天の日数が増え,東寄りの風が卓越するようになる,季節の変わり目である(【表7】)。「使船」の場合は,輸出する貨物を積載し,帆走をメインとする荷船であるため,北・西寄りの風の割合が小さくなる旧暦3月を待って出航したのであろう。このように,旧暦3月は北・西寄りの風の割合が小さくなる季節であり,梅雨入り前の時期でもあったため,歳遣船の朝鮮渡航にとっては最適な時期であったと考えられるのである。なお,「文禄・慶長の役」時の朝鮮被虜人が脱走して帰国する状況がつづくなかで,1601年4月,朝鮮の備辺司は国王宣祖に対する具申において,「二三両月,例有順風逃還之人,而春汛已過,絶無形影」(二・三両月は,順風もて

表8-1 鰐浦における尺量の実施時期（元龜3年度）

月（旧暦）	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月
グレゴリオ暦	72/4/23	5/22	6/21	7/20	8/19	9/18	10/17	11/16	12/15	1/14	73/2/13	3/14
	5/21	6/20	7/19	8/18	9/17	10/16	11/15	12/14	1/13	2/12	3/13	4/11
臨検船数	6	6	10	17	8	1	8	2	2	0	0	3
割合（%）	9.5	9.5	15.9	27.0	12.7	1.6	12.7	3.2	3.2	0	0	4.8

表8-2 鰐浦における尺量の実施時期（元龜4年=天正元年度）

月（旧暦）	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月
グレゴリオ暦	73/4/12	5/12	6/10	7/19	8/8	9/7	10/6	11/5	12/5	1/3	74/2/2	3/4
	5/11	6/9	7/18	8/7	9/6	10/5	11/4	12/4	74/1/2	2/1	3/3	4/1
臨検船数	29	2	3	13	13	4	2	7	3	0	1	1
割合（%）	37.2	2.6	3.8	16.7	16.7	5.1	2.6	9.0	3.8	0	1.3	1.3

表8-3 鰐浦における尺量の実施時期（天正2年度）

月（旧暦）	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	閏11月	12月	1月	2月
グレゴリオ暦	74/4/2	5/1	5/31	6/29	7/28	8/27	9/25	10/25	11/24	12/24	1/22	2/21	3/23
	4/30	5/30	6/28	7/27	8/26	9/24	10/24	11/23	12/23	75/1/21	2/20	3/22	4/20
臨検船数	35	2	2	11	7	0	2	8	1	1	1	4	0
割合（%）	47.3	2.7	2.7	14.9	9.5	0	2.7	10.8	1.4	1.4	1.4	5.4	0

逃還するの人有るを例とすれども、春汛は已に過ぎたれば、絶えて形影無し⁽⁷²⁾と述べている。被虜人は「春汛」の季節である旧暦2～3月を待って帰国を試みたようであるが、旧暦2月はまだ逆風が吹き荒れる季節であるから、彼らの逃避行は帆走ではなく櫓漕ぎで決行されたのであろう⁽⁷³⁾。

歳遣船の渡航は、旧暦6月（6月下旬～8月上旬）、7月（7月下旬～9月上旬）にも集中する。梅雨があげて晴天が多くなり、かつ南寄りの風が卓越する時期であり（【表7】）、対馬近海の波の高さは0.5～1.0mとなる⁽⁷⁴⁾。逆に旧暦5月（5月下旬～7月上旬）は、南風が卓越するものの、梅雨の時期であるため、渡航数が急激に落ち込むのである。

したがって、旧暦3月・6月・7月が朝鮮渡航（往路）の好適期とみられるわけであるが、対馬への帰還（復路）に関するデータは見いだせない。釜山—漢城（ソウル）間の往復、および釜山・漢城での滞在には、少なくとも2～3か月は要するので、3月に渡航し、6月頃に帰還しようとする、この時期に卓越する南寄りの風は逆風になりかねない。その意味では、6～7月に渡航し、北寄りの風が卓越する9～10月に帰還するほうが効率的であるとも考えられる。なお、朝鮮渡航が10月（10月下旬～12月上旬）にも集中する点については、自然条件では説明できそうにない。「年度」末が差し迫るなかでの駆けこみでの渡航であろうか。

このように、往復の航海をトータルに把握しなければならぬし、自然条件だけで全てを説明できるわけでもないのであるが、少なくとも歳遣船という標準的な使船（通交貿易船）の動きには一定の季節性を読み取ることができるのである。貨物を積載する「使船」（荷船）にとっては、海難の

リスクや風待ちによる時間的ロスを低減することが求められたためであろう。

逆に、宗氏の政治的必要性に端を発する「使船」（偽国王使船など）や「飛船」（第2章）の派遣は、必ずしも航海に適した時期に行われるわけではない。それゆえ、秋～冬季の航海を強いられた偽国王使（玄蘇）の場合は時間的ロスが嵩んだわけであるが、「飛船」であれば鰐浦近辺の水手を多数動員して漕漕ぎさせることで、帆走困難な海況を克服できたのである。

通常の「使船」の実務を担うのは、主として村落の地侍（商人）であるから、彼らが水手を多数動員するには限界がある。たとえ動員できたとしても賃料の負担が大きくなるし、荷船の重量・容積を圧迫することにもなる。1510年の「三浦の乱」以降、使船の運航方法に根本的な変化が生じたとすれば（第3章）、なおさら貨物の積載に支障をきたすことになる。したがって、通常の「使船」は航海の安全性と経済的合理性を両立させながら運用されており、それに適した季節が選択されたと考えられる。もし「中戻り」（1艘の使船が2往復以上）が行われていたとすれば、初回は3月に渡航し、2回目は6月に渡航するというような運航方式もとられていたのではないかと。ともあれ、航海の季節性を前提とした年間の経営サイクルが個々に成立していたことが想定されるのである。

(4) 他国船の朝鮮渡航

15世紀半ば以降、対馬宗氏が組織的に偽使を運用するようになると、他国船が対馬を経由して朝鮮に渡航するケースは減少していったと考えられる。そうした状況のなかにあつて、大内氏の朝鮮通交は持続しており（偽使も混在するが）、1539年（天文8）に大内義隆の使僧として朝鮮に渡航した安芸大願寺僧尊海による「尊海渡海日記」が注目される。尊海は対馬府中に到着してからの動静について、「十日之未明（仁）対馬着府中、爰有去事而舡頭不定、同九月二日定兩舡頭、一人者対州之仁（宗孫三郎長幸）、一人者防州山口之仁（渡辺右衛門尉、彼兩人也）」（十日の未明に対馬の府中に着く。爰こゝに去る事有りて舡頭定まらず、同九月二日兩舡頭を定む。一人は対州の仁（宗孫三郎長幸）、一人は防州山口の仁（渡辺右衛門尉、彼の兩人なり）と記録している⁽⁷⁵⁾。7月10日に府中に到着したが、「去事」（何らかの事情）のため船頭が決まらず、ようやく9月2日に2名の船頭が決まった。1名は対馬の宗長幸、もう1名は周防山口の渡辺右衛門尉であった。

16世紀半ば頃、宗氏は他国船の出入港地を府中に限定していた⁽⁷⁶⁾。朝鮮渡航船であれば、宗氏が発行する文引（パスポート）を受給することが必須であるため、府中への入港は必要不可欠である。尊海の府中滞在中に「去事」があり、結果的に周防の船頭1人と対馬の船頭1人が決まったという。大内氏が派遣する「大内殿使」に対して、朝鮮側は巨管使として待遇したため、本船1艘と副船1艘の入港を認めていた⁽⁷⁷⁾。このため、「兩舡頭」というのは、一般的な意味での上級船員ではなく、通交使節の「正官」の一人である「都船主」を指し、本船と副船に1人ずつが配されたものと考えられる。大内氏が派遣した使船が当初から2艘だったのか否かは不明であるが、少なくとも対馬を出発する時点では2艘となり、本船・副船のいずれかの「舡頭」（都船主）に宗氏被官の宗長幸が任じられたのである。したがって、「去事」とは大内殿使の派遣に便乗し、宗氏側が事実上1艘の使船を仕立てようとしたことを指すものと考えられる。16世紀においては、宗氏が介在しない使船はほとんど皆無に近い状態だったということができるのである。

⑤……………造船・修理・船具

(1) 造船

中世対馬の造船に使用された材木について検討していきたい。まず、造船用材木の呼称については、「船木」⁽⁷⁸⁾「船材木」⁽⁷⁹⁾のほか、「ふなくそく」(船具足)がみえる。後者の初見となる史料には、「城山四方の事、^(木庭)こはおきり、^(伐)ふなくそく・^(船具足)たき、^(番)おとる事、^(取)□□□へさる事也」(城山四方の事、木庭を伐り、船具足・薪を取る事、心得えざる事なり)とある。これは城山(金田城址)の樹木を伐採して船具足と薪を取り、伐採後に木庭(焼畑)を開発することを宗氏が禁じたものである。船具足は一般に船具(船の器具)と同義と説明されるが⁽⁸¹⁾、ここでいう船具足は船体もしくは帆柱・櫓などの造船用材木を指すものと考えられる。一方、「船具」に関しては、「船具等と、のへ可被罷上候」(船具等調え罷り上らるべく候)⁽⁸²⁾とあるように、船の装備品としての意味で使用されている。中世対馬では船具足と船具が異なる意味で使用されていたのである。

材木の取得方法として、まず直接の伐採が挙げられる。1348年(貞和4)に宗盛国は代官宗宗香に対し、「洲藻の大官司、船を造られ候はんために、用の木を取られ候はんするにハ、いつれの郡にても候へ、取らせらるへく候」(洲藻の大官司、船を造られ候わんために、用の木を取られ候わんずるには、いづれの郡にても候え、取らせらるべく候)と指示しており⁽⁸³⁾、洲藻大官司には島内全域で随意に材木を伐採・調達することが認められていたことがわかる。これは例外的措置であり、村落単位での材木の伐採に関しては、前出の事例に照らせば、木庭の開発を考慮しながら行われていたのであろう。塩屋百姓が領主大山小田氏に船木を押領されたとして訴訟に及んだ事例もあるが⁽⁸⁴⁾、村落の生業複合の中核をなす塩屋に「切子」(山林業従事者)が属していたことからすると[荒木2011]、村落内では伐採と造船、開発(生産)と流通が一連の営みとして行われていたと考えられる。なお、「引船木」(船木を引く)という表現がみられるが⁽⁸⁵⁾、これは山林内で伐採・一次加工した材木を造船場へ移動させることを指すのであろう。

一方、材木の売買の事例もみられる。「ふねをつくり申へきために、よそよりふなくそく^(買)おかい申て」(船を造り申すべきために、他所より船具足^(買)を買い申して)とあるように、材木は商品として流通していた。対馬は山林資源が豊富であるとはいえ、材木または船が商品として流通すれば、山林資源の枯渇問題が避けられなくなる。1560年(永禄3)、守護代佐須盛円が壱岐の日高氏にあてた書状に、「当嶋之者、至他国船売買之儀、従前々法度之事、非別儀候、遠嶋之事候間、且者船を専と存、且者材木等於後々可為不如意候故、如此候」(当嶋の者、他国に至り船売買の儀、前々より法度の事、別儀に非ず候。遠嶋の事に候間、^{かつう}且は船を専らと存じ、且は材木等後々に於いて不如意たるべく候故、かくのごとく候)とあることが注目される⁽⁸⁷⁾。対馬島民が「他国」(他地域)と船の売買を行うことを「法度」(禁止)としているのは、遠島である対馬にとって船の確保が重要であり、材木の確保が後々「不如意」とならないようにするためであること、を述べているのである。

宗氏をはじめとする領主層が材木の伐採を個別に禁止していた事例もある。1569年(永禄12)、宗義調が豊崎郡津屋の阿比留土佐守にあてた書下⁽⁸⁸⁾によると、津屋崎の「用木」に関しては、宗晴康

の代に「船材木禁制」の「^{はんきよう}判形」(文書)が出されていたことがわかる。ただし、「公用」を命じられたときには、「存知」すべきことが命じられていることから、「公用」以外の伐採が禁止されていたことになる。⁽⁸⁹⁾近世初期の事例であるが、1620年(元和6)、重臣柳川調興は寺田喜兵衛と小船越年老中に対し、「山之儀者、御公用之板材木以下者、不及案内、取可申候、其外私之船材木・屋板材木之儀者、古川右馬助殿案内を申、取可申事」(山の儀は、御公用の板材木以下は、案内に及ばず、取り申すべく候。その外、私の船材木・屋板材木の儀は、古川右馬助殿に案内を申し、取り申すべき事)とあることが参考になる。⁽⁹⁰⁾与良郡小船越の山林から「御公用之板材木」を伐採することは「案内」(伺い)を申し立てることなく行うことができるが、「私之船材木・屋板材木」の伐採は古川右馬助に「案内」を申し立ててから行わなければならないというのである。

1611年(慶長16)に宗義智が朝鮮の礼曹参議にあてた書契には「亦陳、陋島嬰干余殃、而船材抔地尽矣。今也容易不得造大船。是故、自今以往、船尺不可及旧時」(亦た陳ぶるに、陋島余殃に嬰り、而して船材は地を払いて尽きたり。今や容易に大船を造るを得ず。是の故、自今以往、船の尺は旧時に及ぶべからず)とあり、⁽⁹¹⁾景徹玄蘇が東萊府使・釜山僉使にあてた書契には「仍訴使船不量船尺而為大船、則誠 兩大人鴻慈也。乱後、州中船材掃地尽故、何人使船亦異昔所遣之船乎」(仍りて使船は船の尺を量らずして大船と為さんことを訴うるは、則ち誠に兩大人の鴻慈なり。乱後、州中の船材は地を掃きて尽きたる故、何れの人(92)の使船も亦た昔遣す所の船と異なるか)とある。「使船」の尺量を忌避し、全てを「大船」として待遇してほしいという文脈のなかでの言辞であることには注意を要するが、今後は従来のような規模の「大船」(8.33～9.24m)を造れないとも明言しているので、「中船」(7.71～8.32m)と「小船」(7.70m以下)を「大船」とみなして待遇してほしいという要望であろう。「大船」とはいつても、5～6反帆程度の船であり、中世日本において小型船の部類に属することは第1章で論じたとおりである。そうした小型船ですら満足に造船できないという状況は、中世以来の造船用材木の枯渴の延長線上に位置づけられるとともに、やはり「文禄・慶長の役」時の各種材木の需要が拍車をかけたものと考えられる。

材木需要の拡大にともなう山林資源の枯渴問題は、15世紀前半には既に生じつつあったとみられる。造船用材木の場合、その伐採が対馬島内だけでなく、朝鮮の領域内の島々でも行われていた。⁽⁹³⁾もちろん島内の山林資源をめぐる権利関係を回避しただけの可能性もあるが、島内の樹木を伐採するだけでは需要を満たせないという状況もあったのではないか。そして、15世紀後半には宗氏が山林伐採の禁令(制限令)を発しており、給人(被官)には山林の維持管理を義務づけるとともに、木庭の開発者に夫役を賦課することで、際限のない伐採を防いでいた[荒木2011]。山林資源の枯渴問題がどの時点から顕在化するかは詳らかでないが、15世紀後半以降、宗氏をはじめとする領主層は公用以外の伐採を制限しており、こうした資源保護の流れのなかで、造船用材木の伐採にも制限が加えられたものと考えられる。

それでは具体的に造船用材木の樹種は何であったのかを検討したい。近世の弁財船の場合、部材に応じて多様な樹種が使用され、九州地域では杉・松・楠・櫟・桧・樅が使用されたが、杉が最も多くの部材に使用された[石井1995]。中世対馬で造船に使用された材木の樹種を示す史料は確認できないが、近世初期の1603年(慶長8)に全島を対象とした材木売買の禁止令(「八郡御法度之木数」)が発せられていることが注目される。⁽⁹⁴⁾「^(五葉)こようの木」「^(桑)くわの木」「^(杉)すきの木」「^(櫟・樅)げやき」「^(楠・樟)くすの

木」^(樅)「もミの木」^(萱)「かやの木」^(竹)の8種類について、一切の売買が禁止されたわけであるが、このうち杉・櫟・楠と樅は造船用材木としても使用される樹種である⁽⁹⁵⁾。先述のように、17世紀初期の対馬では、「文禄・慶長の役」時の材木需要にともなう資源枯渇に直面しており、造船用材木も不足していた。そうした背景のなかで公用の材木確保のために発せられたのが、この禁止令であるといえよう。18世紀前半の対馬藩船大工資料に含まれる「木挽引口定」によると、造船用材木として、松・草楨・杉・楠・槻（櫟）・桐・樅・桧・柏・檜が挙げられているが、「御国杉板」「御国桐板」「御国樅板」とあるように、対馬産の材木は杉・桐・樅に限られたようである。

中世～近世初期における過度な森林伐採と植生の変化、近世中期における他地域からの材木流入の状況、あるいは船の型式の差異、造船技術の時期的・地域的差異など、考慮すべき要素が多く、中世対馬における造船用材木の樹種を厳密に特定することは困難であるが、杉を中心として、櫟・楠・樅なども使用されていたとみることはできよう。

さて、宗氏の直営船（公用船）の造船に関しては、『海東諸国紀』日本国紀・対馬島条の記載が手がかりとなる。与良郡の「仇多浦〈三十余戸〉」の項につき、「造船五浦〈十余戸〉」の項が立てられているが、前者は久田浦^{くたうら}、後者は尾浦を指しており、いずれも府中の南隣にあたる。「五浦」に冠される「造船」の語は竄入によるもので、本来は「仇多浦〈三十余戸、造船〉」となるべきであったことが指摘されている〔田中1991〕。久田浦は近世対馬藩の公用船の造船場である「お船江」^{ふなや}が造成されたところで、現在も遺構が状態よく保存されている。1470年代に府中は守護所の所在地となり、そのまま近世城下町へと展開していくわけであるが、府中の港湾は寛文年間（1661～72）に矢来（防波堤）が造成されるまでは、波が荒く、船の停泊には適さなかった〔尾道2013〕。それゆえ、府中の港湾が造船に適しているとは考えがたく、久田浦での公用船（直営船）の造船が15世紀後半にまで遡る可能性を指摘しておきたい。

肝心の船大工に関する史料は乏しいが、次の事例が見いだされる。1577年（天正5）、宗義調は梅野惣左衛門と梅野孫八郎にあてた書下のなかで、「晴康船大工之故、豊崎ニ被堪忍候、以其首尾、今度於府内大船調之刻、為大工数日令勤仕候」（晴康の船大工の故、豊崎に堪忍せられ候。その首尾を以て、今度府内に於いて大船調えの刻、^{きざみ}大工として数日勤仕せしめ候）と述べており⁽⁹⁷⁾、彼らが宗晴康の代から奉仕する「船大工」であったこと、普段は豊崎郡で「堪忍」（奉公）していたが、今度の「府内」（府中）での「大船」の造船にさいし、数日間にわたり勤仕したことがわかる。宗氏は「内者」と称される直属の職能民を抱えていたので〔荒木2011〕、梅野氏も「内者」の身分を付与されて、公用船（直営船）の造船に従事していたと考えられる。

(2) 「陸物諸縁具」

1470年、宗貞国は朝鮮に遣使し、「此使船旧船也。被賜板釘・鉅末釘・陸物諸縁具等者、多幸多幸」（此の使船は旧船なり。板釘・鉅末釘・陸物諸縁具等を賜わらば、多幸多幸⁽⁹⁸⁾）と求請しているのは、使船が「旧船」（老朽化した船）であり、「板釘」「鉅末釘」と「陸物諸縁具」などの支給を受けてメンテナンスを行うためであろう。「板釘」「鉅末釘」については、後述することとする。

「陸物諸縁具」の「陸物」とは、陸上での生産物のことである。「諸縁具」の正確な語義は未詳であるが、『朝鮮王朝実録』における用例としては、「漕運船陸物諸縁」「船具陸物諸縁等」などがある⁽⁹⁹⁾

⁽¹⁰⁰⁾ので、この場合の「諸縁具」は、船に積載される船具類を総称したものと考えられる。『経国大典』（1469年序・1471年完全施行）に「陸物諸縁具」に関する規定はないが、『海東諸国紀』朝聘応接紀・修船給粧条は、水軍節度使が国王の命令をうけて「板・釘・諸縁」を支給するとしている。これに関しては、『経国大典』制定後に発せられた重要法令を集成した『続大典』（1492年序）の卷三・礼典・待夷条に、

依例接待深遠処倭客人到浦、節制使・万戸・同差使員、尺量船隻時、并点検船隻破毀与否・陸物諸縁有無、報水軍節度使。水軍節度使、検覈其所無諸縁、量宜題給。船隻破毀処、令留浦船主等、上京客人未還浦前、預先修補。毎三朔、具給物之数以啓。

（例に依りて接待する深遠処倭の客人浦に到らば、節制使・万戸・同差使員は、船隻を尺量する時、並びに船隻の破毀の与否、陸物諸縁の有無を点検し、水軍節度使に報ず。水軍節度使は、其の諸縁無き所を検覈し、宜を量りて題給す。船隻の破毀せる処は、留浦船主等をして、上京客人の未だ浦に還らざる前に、預め先ず修補せしむ。三朔毎に、給物の数を具して以て啓す。）

との詳しい規定が収録されている。「深遠処倭」（対馬以外の地域の通交者）の「客人」（使節）が浦所に到着した場合は、①慶尚左右道水軍節制使（従三品、釜山浦・塩浦は左道、薺浦は右道に属する）と万戸（従四品）は差使員とともに船の尺量を行い、かつ船の破損箇所と「陸物諸縁」（船具類）の有無を点検し、慶尚左右道水軍節度使（正三品）に報告する、②水軍節度使は「諸縁」の欠失に関する報告内容を点検し、適宜支給する、③船の破損箇所は「上京客人」（漢城に上京した使節）が浦所に戻ってくるまでに、「留浦船主」（浦所で待機する都船主または上級船員）らに修理をさせる、④水軍節度使は3か月ごとに「給物」の数量を書面にまとめて国王に報告する、という手続きを規定したものである。

したがって、遠距離の航海を経てきた使船に対する優遇措置を定めた法令なのであり、近距離である対馬からの使船を対象としたものではない。それゆえ、対馬船が修理部材・船具類を入手しようとするれば、別途「求請」という手続きを経て、特例として支給を受けなければならなかったのである。⁽¹⁰¹⁾ただし、これは建前上のことである。15世紀半ば以降、対馬宗氏は「深遠処倭」（深遠倭）の名義をかたる偽使の運用を拡大していたため〔長節子2002A・B〕〔荒木2007〕、「深遠処倭」の使船とはいっても、実態としては、ほとんどが対馬船なのであった。

さて、対馬側が求請した「陸物諸縁具」の具体的な品目・数量に関しては、規伯玄方編『家康公命和陸朝鮮送使約条相定次第并対馬私記』〔田代・李2002〕の「特送船接待^(料)科目録」条に「陸物」の項があり、「一、風竹〈二本〉一、大板〈三枚〉一、草苧〈廿一番〉一、山麻注乙〈二縮〉一、葛注乙〈二縮〉一、三甲前^(所)〈二縮〉一、風席〈廿四令〉一、釘〈大小六十介〉一、巨末釘〈四十介〉一、熟麻注乙〈一縮〉」とある。これは対馬島主特送船の応接に際して支給される資材のリストである。また、「第一使船接待料目録」条の「陸物」項には「一、帆竹〈一介〉一、大板〈二片〉一、草苧〈九番〉一、山麻注乙〈一縮〉一、葛注乙〈一縮〉一、三甲前^(所)〈一縮〉一、風席〈五令〉一、釘〈二十介〉一、巨末釘〈十五介〉」とある。これは対馬島主歳遣船の第一船の応接に際して支給される資材のリストである。なお、朝鮮後期の対日通交（近世日朝通交）の事績を分類・編年した『辺例集要』の卷八・公貿易・己酉（1609年）によると、歳遣船第一船の求請品目のなかに「草苧五十番・山麻注乙十五張・葛注乙五張・熟麻三甲所五十條・帆草席五同・釘一百五十

個・鉅勿釘⁽¹⁰²⁾一百三十個」がみえる。

一方、1609年の偽日本国王使（正使景轍玄蘇）が求請した資材のリストには、「^(新)一、^(陸)六物記 一、真麻注乙拾葉〈但五十尋宛〉一、山麻注乙貳拾葉〈同〉一、葛注乙参拾葉〈同〉一、参甲所条乙所合〈三拾葉〉一、草苧〈参百張〉一、帆草席〈貳百令〉一、釘〈大中小〉一、^(巨木駟カ)釘〈大中小〉」⁽¹⁰³⁾とある。

これらの資材を整理すると、【表9】のようになる。以下、個別に用途・性能などを検討していきたい。

表9 陸物諸縁具の品目・数量

資材名称	国王使船	特送船	歳遣船（第一船）
釘	大中小	大小60介	20介
巨末釘	大中小	40介	15介
風席（帆草席）	200令	24令	5令
風竹（帆竹）	—	2本	1介
山麻注乙	20葉	2縮	1縮
熟麻注乙	—	1縮	—
葛注乙	30葉	2縮	1縮
三甲所（熟麻三甲所／参甲所条乙所合）	30葉	2縮	1縮
大板	—	3枚	2片
草苧	300張	21番	9番

鉄釘 和船の建造には鉄釘が使用されており、朝鮮側は実地の観察にもとづき、その長所を理解していた〔関2015〕。前出の記事であるが、1473年、領議政申叔舟は国王成宗に対する進言のなかで、「世祖朝、遣柳子光于三浦、令倭船匠造船、亦未究而罷。臣觀倭船、板甚薄、多用鉄釘、本狹而腹闊、兩端尖銳。故輕快便於往來。然動搖、則釘穴浸闊而水漏、易致腐敗。本国兵船、體雖重大、然木釘濕而益固。故堅緻牢實、可用十年」〔世祖朝、柳子光を三浦に遣わし、倭船匠をして造船せしむるも、亦た未だ究めずして罷む。臣〔申叔舟〕倭船を觀るに、板は甚だ薄く、多く鉄釘を用い、本は狭くして腹は闊く、兩端は尖銳なり。故に輕快にして往來に便なり。然るに動搖せば、則ち釘穴は浸闊して水漏し、腐敗を致し易し。本国の兵船は、體は重大なりと雖も、然るに木釘は濕りて益^{ます}固し。故に堅緻牢實にして、用うべきこと十年なり〕と述べている⁽¹⁰⁴⁾。和船は薄い板材を使用し、鉄釘を多用して建造することがわかる。また、海上で船が揺れると、釘穴が広がって「水漏」（浸水）が起こるため、鉄釘が「腐敗」（腐食）しやすいという欠点も指摘している。それとの対比で、朝鮮の兵船は木釘を使用すること、木釘が水に濡れて膨張すると、釘穴部分の水密が増して堅牢になるので、兵船は10年にわたって耐用できると指摘している。鉄釘の短所と木釘の長所を述べたものとして注目される⁽¹⁰⁵⁾。

近世対馬藩では釘頭などに漆喰を充填して浸水・腐食を防止するという工法が採られていたが〔出口2018〕、15世紀段階ではそのような技術が存在せず、鉄釘の腐食によって船の耐用年数が短くなる傾向にあったことがうかがえる。

1470年の宗貞国による「板釘」「鉅末釘」の求請が直接の契機となったのか否かは定かでないが、申叔舟『海東諸国紀』（1471年）には鉄釘の支給に関する規定が収録されている。

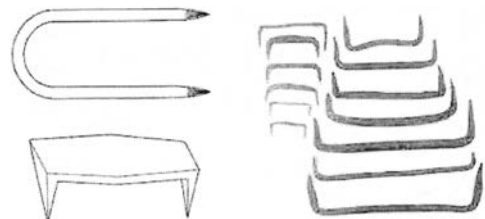
【史料 8】『海東諸国紀』日本国紀・朝聘応接紀・日本船鉄釘体制条

大船。大釘，長八寸，重二斤。中釘，長六寸，重一斤十四兩。小釘，長五寸，重十一兩。鉅末釘，長六寸，重二斤七兩。○中船。大釘，長七寸七分，重一斤十四兩。中釘，長五寸七分，重一斤七兩五錢。小釘，長四寸七分，重九兩。鉅末釘，長五寸七分，重二斤五兩。○小船。大釘，長六寸五分，重一斤十兩。中釘，長五寸，重一斤三兩。小釘，長四寸，重七兩。鉅末釘，長五寸，重二斤。

これは日本船に支給する鉄釘の「体制」（規格）を定めたものである。「大釘」「中釘」「小釘」と「鉅末釘」の4種類があり、「大船」「中船」「小船」の区別に応じ、異なる規格のものが支給されたことがわかる。宗貞国が「板釘」と「鉅末釘」を求請したことに鑑みると、「板釘」の規格は「大釘」「中釘」「小釘」の3つに区分されていたと考えられる。「板釘」は丸釘ではなく、扁平な形状をした釘を指すのであろう。一方、「鉅末釘」（巨勿釘）とは鋸のことである（⁽¹⁰⁶⁾【図 4】）。

何を基準にして鉄釘の尺を計測したのかを示す史料を知りていないが、船の尺量に营造尺を使用していることから、造船用の鉄釘にも营造尺が適用されたものと考えられる。营造尺は1尺 = 30.8cmであるから、1寸 = 3.08cmとなる。また、重量は1斤（16兩） = 642g、1兩 = 40.1gである [李 2001]。これらの数値にもとづき、鉄釘の寸法と重量を試算すると、【表 10】のように整理することができる。重量はいずれも鉄釘1枚の重量にしては大きすぎるので、規定の寸法にもとづき製造された鉄釘を一定のまとまりで支給する場合の総重量を示すものであろう。

朝鮮国内において、鉄物の売買は禁止されており、違反が発覚すれば絞首刑に処せられる重大事案となるので、⁽¹⁰⁷⁾三浦での私貿易において、朝鮮商人らが日本使節と公然と取引できる品目ではな



『華城城役儀軌建築用語集』（韓国・京畿文化財団刊、2007年）より転載。

図 4 鉅末釘（巨勿釘）

表 10 日本の使船に支給された鉄釘の寸法と重量

	大釘		中釘		小釘		鉅末釘	
	寸法	重量	寸法	重量	寸法	重量	寸法	重量
大船	8寸 [24.6cm]	2斤 [1284.0g]	6寸 [18.5cm]	1斤14兩 [1203.0g]	5寸 [15.4cm]	11兩 [441.1g]	6寸 [18.5cm]	2斤7兩 [1563.9g]
中船	7寸7分 [23.7cm]	1斤14兩 [1203.0g]	5寸7分 [17.6cm]	1斤7兩5錢 [942.4g]	4寸7分 [14.5cm]	9兩 [360.9g]	5寸7分 [17.6cm]	2斤5兩 [1483.7g]
小船	6寸5分 [20.0cm]	1斤10兩 [1042.6g]	5寸 [15.4cm]	1斤3兩 [761.9g]	4寸 [12.3cm]	7兩 [280.7g]	5寸 [15.4cm]	2斤 [1283.2g]

い。それゆえ、売買禁令との整合性に鑑み、日本の使船への鉄製品の支給を特例措置として位置づけるため、「陸物諸縁具」のうち鉄釘だけが規格化され、かつその支給規定が明文化されたものと考えられる。そして、慶尚左右道水軍節度使の責任のもとに支給され、その品目・数量は定期的に国王に報告すべきことが義務づけられたのである。

ただし、朝鮮の建造物等に使用される既製品の釘・鏝がそのまま和船に転用できるとは考えがたいので、日本側の要望に応じ、和船に適合する形状の鉄釘が特別に製造されたのではなかろうか。全羅道の事例であるが、1408年、全羅道水軍都節制使は国王太宗に対し、「造船鏝物、観察使或時停滞出納、以致廢事。其海島鏝物、元係水軍吹練。乞令節制使收貯支費」(造船の鏝物は、観察使或いは時に出納を停滞し、以て廢事を致せり。其れ海島の鏝物は、⁽¹⁰⁸⁾元と水軍の吹練に係る。乞うらくは節制使をして收貯支費せしめんことを)と上書し、裁可を得ている。この事例から類推すれば、慶尚左右道水軍節度使の監督下で、水軍節制使が鉄釘の製造・備蓄を行っていたのではなかろうか。また、『経国大典』巻六・工典・外工匠条は、左道・右道の水軍節制使に「冶匠」が1人ずつ属するものと規定している。それゆえ、「冶匠」が日本側の細かい要望を理解して、工人(職人)を監督し、和船に適合する鉄釘を製造させたのではなかろうか。

風席と風竹 「風席」(帆草席)と「風竹」(帆竹)は、帆に使用する筵、および帆の骨格に使用する竹のことであろう。これによって、近世初期以前に日朝間を往来した「使船」が筵帆を使用していたことが確かめられる。⁽¹⁰⁹⁾1446年に朝鮮の上護軍尹仁甫は上書し、「且唐・倭船、皆織蒿草為帆、柔韌完久、而風浪不泄。本国之船、則専用茅草、易以破毀」(且つ唐・倭の船は、⁽¹¹⁰⁾皆な蒿草を織りて帆を為れば、柔韌完久にして、風浪は泄れず。本国の船は、則ち専ら茅草を用い、以て破毀し易し)と述べている。明と日本の船の帆は藁草で編むため、柔軟かつ強固で耐久性があり、風・波を透さないが、朝鮮の船の帆は茅草で編むため、損傷しやすいというのである。

ところで、前出の『仙巢稿』によると、1580年に朝鮮に使用した景轍玄蘇は、往路で製した漢詩の一節において、「路経单浦布帆飛」(路は单浦〔一重浦〕を経て布帆飛す)であるとか、「風及中流自北来、布帆又向渡頭開」(風は中流に及びて北より来たる、布帆は又た渡頭に向かいて開す)などと表現している。また、「文禄の役」における毛利輝元の従軍僧である宿蘆俊岳も、その航海記録を『宿蘆稿』に留めているが、漢詩の一節において、「我亦布帆無恙風」(我も亦た布帆に恙風無し)と表現している。これらの「布帆」表現からは、あたかも布製の帆が利用されていたかのように見えるが、中国の古典において「布帆無恙」(布飄無恙)が成語として類用されていることに鑑みれば、⁽¹¹²⁾彼ら禅僧たちが文学的修辭として「布帆」の語を使用したまでであろう。⁽¹¹³⁾

注乙・三甲所・大板 「注乙」は綱のことであり〔幣原 1913〕⁽¹¹⁴⁾、「山麻注乙」「熟麻注乙」「葛注乙」の呼称から、綱の素材には山麻・熟麻・葛があったことがわかる。一方、「三甲所」については、朝鮮後期の中央官衙(六曹)における行政法規と事例を集成した『六典條例』(1866年成立)の巻十・工典・索色条に「掌三甲所條所・大中小束注乙・熟麻生麻別三甲所・細繩・柁繩之用」(三甲所條所・大中小束注乙・熟麻生麻別三甲所・細繩・柁繩の用を掌る)とあり、⁽¹¹⁵⁾やはり繩を意味する。

『和漢船用集』巻十一・用具之部からは、舵に使用する柁卷綱・頭繩・水越綱・小水越綱・尻掛綱・前掛繩・後掛繩、檣に使用する折込綱・天絨繩・管緒・根縊、帆に使用する水繩・帆綱・手繩・両方綱・脇取綱・弥帆根からみ綱、碇に使用する碇綱(「とものいかりつな」)、舳・艫に使用する

纜・艦綱・船綱もぐいというように、多種多様な綱・繩の用途が知られる。また、同書・綱類之部は、綱・繩を素材ごとに分類したものであるが、麻苧綱に関しては、「麻苧にて打綱。漢にも挽綱に用こと見へたり」とあり、麻製の綱の用途を考えるうえで参考となろう。

一方、「大板」の用途は詳らかでないが、船体の修理・艤装用であろう。なお、同書・用具之部にあゆみ艦板がみえる。「舟岸に泊に岸を去ること丈ばかり、長板を船の首に置いて岸と接して往来を通すと見へたり」とあり、乗降時のブリッジとして利用されていた。

中世対馬史料においては、航海に先立ち綱・繩・板を調達する事例が検出される。守護代宗盛廉が三根郡の白水大炊助にあてた書状に、「小船を思立候間、就板之儀、三右衛門遣候処、別而馳走之由候、殊つな被借候哉、彼繩きれ候よし申、無是非候、必自此方あたらしく候するつな可遣候」(小船を思い立ち候間、板の儀に就き、三右衛門遣わし候処、別して馳走の由に候。殊に綱借られ候や。かの繩切れ候由申し、是非無く候。必ずこなた此方より新しく候ずる綱遣わすべく候)⁽¹¹⁶⁾とある。ここでいう「小船」とは朝鮮に派遣する「使船」のこととみられる。その出航にあたり、盛廉は板を調達するため、三右衛門を遣わしたところ、大炊助が「馳走」(調達)したようである。これを受けて盛廉はさらに大炊助に対し、綱を借用したのか否かを尋ねるとともに、繩が尽きているとの知らせなので、新しい綱を自分の手元から遣わすと伝えている。繩の代用として綱を遣わすということであろうか。

このように、航海にあたっては多種多様な綱・繩や板が必要であり、諸方面から調達しなければならないという様子が浮かび上がる。対馬の「使船」が朝鮮に対して綱・繩・大板を求請したのは、浦所での停泊時、および対馬への出航時に備えた資材調達のためなのである。詳細は未詳であるが、山麻・熟麻・葛製の綱、および熟麻製の「三甲所」は、それぞれの素材の特性を活かし、各種船具の支持具などに使用されたのであろう。

草苧 1609年の偽日本国王使の都船主である杉村智広(平智広)は、東萊府使・釜山僉使にあてた書契のなかで、「欲焚船無苧。請命之送入、則惟幸。漸近霖雨。故云爾」(船を焚おわんと欲するも苧無し。請うらくはこれ之に命じて送入せしめば、則ちこ惟れ幸いなり。漸く霖雨に近し。故に爾しかい云う)と述べている⁽¹¹⁷⁾。すなわち、船を覆うための「苧」がなく、「霖雨」(梅雨)が近づいているので、これを支給されたいと要望しているのである。「草苧」は船の防水用具であり、日本の苫に相当するものであろう。

天正14年(1586)に比定される5月6日付宗義調書状は、豊崎郡の被官大浦賢治・大浦康勝に宛てたもので、「兵糧(浮船)うきふねの事、昨日委申下候間、定而ゆたんあるましく候、きつと水夫四人と、のへ、のほせあるへく候、上(乗)のりの衆ハ申におよはず候、殊昨日申おくれ候間、伊奈へ申下候間、便書進し候、此舟々(舟苦)ふきとまも可入候、又豊崎舟二(限)かきらす、とまこと(悉)く(損)そんし候て、留中しけに候間、かん(干々)の様体なりかたきよし聞及候間、浦々に申しつけられ、と(調)のへおき候するとま二百(帖)てう(帖)のほせあるへく候」(兵糧浮船の事、昨日委しく申し下し候間、定めて油断あるまじく候。急度水夫四人調べ、上せあるべく候。上乘の衆は申すに及ばず候。殊に昨日申し後れ候間、伊奈へ申し下し候間、便書進じ候。この舟々茸苦も入る〔要る〕べく候。又豊崎舟に限らず、苦悉く損じ候て、留中時化に候間、かんの様体なり難き由聞き及び候間、浦々に申し付けられ、調え置き候ずる苦二百帖上せあるべく候)とある。府中の港湾に停泊中の「兵糧うきふね」⁽¹¹⁹⁾の出航にあたり、上乘衆(船頭など)と水夫(水手)を供出するよう命じるとともに、「ふきとま」が必要であるが、すべて損傷してしまったこと、「時化」が続いているので「かんの様体」(兵糧の乾燥状態を保つことか)⁽¹¹⁸⁾が難しいことを伝え、浦々に備蓄されている「とま」200帖を

府中に輸送するよう命じている。

天正14年5月6日は、グレゴリオ暦の1586年6月22日にあたるので、対馬は梅雨の最中であつたとみられる。「ふきとま」の語に関して、『日本国語大辞典』は「とまぶき（苦葺）」の項目をもうけ、「苦で屋根を葺くこと。また、その葺いた屋根」とし、また「とまぶね（苦船）」の項目では「苦で船の上部または屋根を覆った船。近世では停泊中の船が帆柱・番木・水棹^{つがいぎ みざお}などで仮の屋根組みをし、その上に苦をかける場合が多い」とする⁽¹²⁰⁾。梅雨の最中であるため、九州方面への兵糧輸送船は府中での停泊を余儀なくされ、かつ降雨による兵糧の水損を防ぐために大量の苦を必要としていた様子が浮かび上がるのである。

その翌日の5月7日付で宗義調が豊崎両郡（豊崎郡は狭義の「豊崎郡」と「唐郡」を区別して「豊唐二郡」と称される場合がある）にあてた書状には、「ことにとま^(苦)式百^(船)てうの事、浦々あつめ候て、^(急度)きつとのほせ可申候、^(近郡)ちかくんのとまも^(買)かい候て、^(高麗)かうらい舟にも^(乗遣)ものせつかわし候間、とまなくてハ出船なりかたく候間、心得申へく候」（殊に苦式百帖の事、浦々集め候て、急度〔府中へ〕上せ申すべく候。近郡の苦も買候て、高麗舟にも乗せ遣わし候間、苦無くては出船なり難く候間、心得え申すべく候⁽¹²¹⁾）とある。苦200帖を近隣の郡から買い集めて調達するよう命じるとともに、前出の兵糧輸送船（浮船）だけでなく、「かうらい舟」（朝鮮渡航船）にも利用するつもりであること、苦がなければ出航が難しいことを伝えている。つまり、停泊中だけでなく、航行中の海水や雨水による水損を防ぐためにも苦が必要不可欠だったのである。

このように、「草苳」は苦と同義であり、航行中または停泊中に船内および貨物の防水用具として利用されていた。日朝間を往来する使船（通交貿易船）にとって、貨物の商品価値を保てるか否かは死活問題である。それゆえ、「草苳」（苦）は絶えず諸方面から調達しなければならない資材だったのである。

おわりに

中世日朝通交貿易においては、公的な「使船」（通交貿易船）と私的な「興利倭船」（商船・廻船）が往来していたわけであるが、最後に「使船」に関する型式・規模・性能・目的について整理しておきたい。

朝鮮側の法制によって、4～5反帆（推定：全長9.24m以下、積載重量9.3t以下）程度の小型船を「使船」として使用することが義務づけられていた。その型式としては、荷船と小早が存在した。基本的には荷船が使用されたが、対馬宗氏が朝鮮に使節を急派するときには小早が使用され、飛脚船という意味で「飛船」と称された。いずれも帆走と櫓漕ぎを併用するものであったが、荷船が帆走をメインとするのに対し、小早（飛船）は櫓漕ぎをメインとした。

こうした動力源の違いは、航海のあり方を規定するだけでなく、経済・社会のあり方をも規定するものでもあった。通交貿易を担う対馬の商人は、村落の地侍層であり、彼らが使用した小型の荷船は帆走をメインとしたもので、船員を最小限に抑え、より多くの貨物を積載するという経済的な合理性を追求する航海を行った。しかし、天候と海況の影響を強く受けるため、基本的には1日単位の航海を繰り返し、降雨・逆風・高波などによって、数日から数週間におよぶ停泊を余儀なくさ

れることもあった。それゆえ、対馬から朝鮮への渡航は、晴天・順風などの好条件がそろう春季（旧暦3月）に集中するという傾向がみられる。つまり、荷船の航海には季節性があったのであり、このことは春季の朝鮮渡航を起点とする1年の経営サイクルの存在を示唆する。

これに対して、小早（飛船）は小型船であっても30人程度の船員（水手）の動員を必要とする。船員には操船のための力量（経験・知識と技術・体力）が要求されるため、宗氏はその夫役を対馬北端の「渡口」である鰐浦と周辺村落にのみ課していた。宗氏も「辛勞船」と認識し、夫役を過当に課すことは自制していたようである。こうした樽漕ぎをメインとする小早であれば、天候や海況の制約を乗り越え、対馬海峡を快速で縦断することができたのである。

このように、船の型式・規模・性能の違いと航海の目的・方法の違いを追求することで、船の動き、人・モノの動き、さらには港湾都市の形成と都市間ネットワークの形成など、さまざまな問題に対し、従来とは異なるアプローチが可能となるだろう。

註

(1)——1423年、日本の使船（通交貿易船）の入港地は齋浦・釜山の二港に限定され、1426年に塩浦が追加されたことで「三浦」が成立し[長2002B]、宗氏による文引（パスポート）発給とも相俟って、対馬東海岸と朝鮮半島南東部を結ぶ航路が確立した[荒木2007B]。両国の使船の往来は、この航路を利用するのが基本としたが、朝鮮半島南西沖に位置する孤草島（巨文島）にむかう日本漁船は、巨済島を経由地とすることを認められていた[長2002B]。また、軍事行動にともなう船舶の移動も使船の航路に制約されるものではない。「己亥東征」（応永の外寇、1419年）では、朝鮮の軍船が齋浦の北西にある馬山から出航し、対馬の西海岸側に湾口をひらく浅茅湾の尾崎浦を急襲しており、「蛇梁倭変」（1544年）では、対馬の軍船が尾崎浦から出港し、巨済島の東方にうかぶ蛇梁島を急襲している[荒木2007B]。

(2)——『世宗実録』21年（1439）4月甲辰条。以下、『朝鮮王朝実録』は韓国・国史編纂委員会編刊の影印本による。

(3)——『世祖実録』3年（1457）正月辛巳条。

(4)——[田中1991]所収の影印による。

(5)——「只以所見定数以報、並給料」の部分は、三浦節制使・万戸と差使員が厳密な人数確認（「点人」）を経ず、簡易な目視により40人・30人・20人と見定めて報告すれば、たとえ40人・30人・20人未満であっても、滞在費を全額支給する（「並給料」）という意味に解釈する。国王使の場合は報告（「報」）の手続きがあるが、それ以外の場合には定められていない。国王使の場合、「量船」「点人」も実施されないため、「給料」にあたって節

制使らの恣意が介在する恐れがあり、それを防止するために報告の手続きが定められたものと考えられる。第5章で詳しく述べるが、水軍節制使（従3品）と万戸（従4品）は、水軍節度使（正3品）の指揮下で業務を行っている。そして、来航船の「量船」と同時に「諸縁」（船具）の破損状態の確認を行い、鉄釘を支給する必要があると判断された場合には、節度使に報告を行い、節度使の裁量のもとに支給が決定されている。したがって、国王使に対する滞在費支給に関しても、節制使による報告と、節度使による決定という手続きが定められていたと考えられる。

(6)——朝鮮総督府中枢院編刊『校訂経国大典』（1934年、復刻版：保景文化社、1995年）。

(7)——朝鮮後期の史料であるが、『万機要覧』財用篇三・海稅条の「量舡尺準营造尺之半、十尺為把」（量舡尺は营造尺の半に準じ、十尺もて把と為す）には「八尺以上、雖未滿十尺亦準一把、以下勿計。五尺為半把。雖未滿五尺、三尺以上亦準半把、以下勿計」（八尺以上は、未だ十尺に満たずと雖も亦た一把に準じ、〔八尺〕以下は計うる勿れ。五尺は半把と為す。未だ五尺に満たずと雖も、三尺以上も亦た半把に準じ、〔三尺〕以下は計うる勿れ）との割注がある。8尺以上は10尺（1把）に切り上げ、5尺以上・8尺未滿は切り捨て（0.5把扱い）、3尺以上・5尺未滿は5尺（0.5把扱い）に切り上げ、3尺未滿は切り捨てたのである。こうした慣行が朝鮮前期まで遡るのかは不明であるため、ここでは一律に端数を切り上げて試算した。なお、朝鮮総督府中枢院編刊『万機要覧』（1937年、復刻版：景仁文化社、1969年）に拠る。

(8)——『朝鮮通交大紀』卷二所収。田中健夫・田代和生校訂『朝鮮通交大紀』(名著出版, 1978年)に拠る。

(9)——『万機要覧』財用篇三・海稅条(戸曹編, 1808年成立)に「量缸尺, 準營造尺之半, 十尺為把」(量缸尺は, 營造尺の半に準じ, 十尺もて把と為す)とあり, 朝鮮後期には船を計測するための「量缸尺」が存在し, 營造尺の半分, すなわち1尺=約15.4cmであることがわかる。また、『日槎集略』人卷・散録・尺度比較条(1881年成立)では, 朝鮮と日本との「船尺」が比較されており, 「船尺一把四尺九寸八分七釐五毛。船尺用但尋云」(船尺一把は四尺九寸八分七釐五毛なり。船尺は但だ尋のみを用うと云う)とある。朝鮮の船尺1把は, 日本では4.9875尺に相当し, これを1尋と称しているというのである。『万機要覧』によると, 船尺の1把は10尺であるから, 約150cmとなる。近代日本は1875年(明治8)に1尺(曲尺・折衷尺) = 30.305cmに統一しているため, 4.9875尺×30.305cm = 約151.1cmとなり, ほぼ一致する。翻って朝鮮前期において, 「量缸尺」は『経国大典』に規定がなく, 『続大典』(1492年), 『大典後統録』(1543年)にもみえない。「量缸尺」が制定されたとする記録も見出せないため, ここでいう「量船之尺」とは營造尺のことと解される。なお, 『海行摠載』(韓国古典総合DB, <https://db.itkc.or.kr/>) 所収『日槎集略』に拠る。

(10)——『韓国古法典用語集』5(社団法人世宗大王記念事業会, 2001年)の「포척척(布帛尺)」項。

(11)——『世宗実録』16年(1434)2月壬戌条, 20年(1438)正月庚子条など。

(12)——使者のランクは国王使・巨管使・諸管使・対馬島主使(歳遣船)に分類される。当該期にはいずれも対馬宗氏が管理・運用する使節であるが(国王使・巨管使・諸管使の名義を利用した偽使を運用していた), このうち島主歳遣船に限って尺量制度の適用除外を要求したことになる(国王使はそもそも尺量の対象外である)。島主歳遣船の権益は主として宗氏直臣(重臣・吏僚)に知行として分与されているため[荒木2007], 彼らに対する優遇措置とみられる。

(13)——『朝鮮通交大紀』卷二所収。

(14)——写真版は東京大学史料編纂所架蔵台紙付写真「朝鮮送使国次之書契覚 一」(請求記号: 台紙付写真-776-12394)を参照。「天正之時分朝鮮送使国次之書契覚帳面」として, 年代・性格を異にする3種の史料が一括されているため, 本稿では「印冠之跡付」(元龜3年~天正3年)と「朝鮮送使国次之書契覚」(天正8~14年, 各年度分の表題は「国次印官之引付」「国次之目録」「国

次之跡付」「国次印冠之跡付」「国次目録」)を区別して扱う。

(15)——「大浦一泰家文書」104号(『上対馬町誌』史料編)。写真版は東京大学史料編纂所架蔵写真版「対馬古文書」84・85(請求番号6171.93-5-84・85)を参照。以下, 対馬史料(家文書)の初出時には写真版または所蔵先の情報を併記する。

(16)——『和漢船用集』卷十一・船具之部の「簀板」の項に「海舟荷鋪の上に敷板。(中略)荷舟は海舟・河船ともに竹簀を用」とある。「荷鋪」については, 同・卷十・船処之部の「加鋪」の項に「航に付の舟側也。航を鋪と云, 鋪に加ゆるの心や。又荷鋪と書, 根柢とも云」とある。なお, 住田正一編『日本科学古典全書』12・産業技術篇・海上交通(巖松堂書店, 1944年)に拠る。

(17)——『朝鮮通交大紀』卷二所収。

(18)——「送使約条」写(『善隣通書』十一, 韓国・国史編纂委員会「対馬島宗家文書」, 国史編纂委員会編刊『対馬島宗家文書記録類目録集』(1990年)4786号。以下「国編目録4786号」のように示す)。

(19)——(1611年)月日未詳景轍玄蘇書契写(『善隣通書』十五, 国編目録4764号)・同案(『仙槎稿(別本)』, 国編目録6568号)。

(20)——「中村家和船関係史料」記録類5号。史料番号は長崎県教育委員会編『対馬宗家文庫史料絵図類等目録』(長崎県文化財調査報告書209, 2012年, 以下『宗家文庫絵図類目録』)に拠る。

(21)——『大百科事典』12(平凡社, 1985年)の「ひろ(尋)」の項(三宅史執筆)。

(22)——前掲注(9)参照。

(23)——『成宗実録』4年(1473)12月壬午条。

(24)——[金1984][国立海洋文化財研究所2016]などを参照。

(25)——「中村家和船関係資料」2号(『宗家文庫絵図類目録』)。

(26)——朝鮮側が「興利倭船」と称する商船が三浦に常時往来していた。この商船を生命維持のための零細経営によるものとみる説に対し[長2002B], より大規模で広域的な廻船活動とみる説[佐伯2004][荒木2011]がある。三浦に5反帆級以上の非公式船が入港していたとすれば, その経営規模を零細と断じることはできなくなる。

(27)——東京大学史料編纂所架蔵影写本(請求記号3071.93-17)。

(28)——「峯郡」佐賀村塩津留津右衛門所持・文明6年

(1474) 8月9日宗貞国書下写(延宝2年書上, 長崎県立対馬歴史民俗資料館蔵, 宗家文庫調査委員会編『宗家文庫史料目録』記録類2〈厳原町教育委員会, 1985年〉・御判物-A-20。以下, 「宗家文庫・記録類・御判物-A-20」のように示す), 「仁位郡御判物帳」嵯峨村給人佐伯津右衛門所持・年未詳10月23日宗貞国書状写(貞享4年書上, 国編目録3994号), 「御馬廻御判物控」吉川八郎右衛門所持・天文7年(1538)6月23日宗将盛書状写(『反故廻裏見』巻之十六, 長崎県対馬歴史研究センター蔵), 同・天正14年(1586)3月14日宗義調・宗義智連署書下写, 同・慶長12年(1607)2月14日宗義智書下写。

(29)——「津江家文書」享徳4年(1455)8月23日宗成職書下(東京大学史料編纂所架蔵写真帳「対馬古文書」64, 請求記号: 6171.93-5-64), 「諸家引着」6号・(永禄3年・1560)2月28日佐須盛円書状案[西村1984], 「大浦一泰家文書」86号・年未詳7月23日宗晴康書状(『上対馬町誌』史料編), 「平間雅哲家文書」5号・永禄10年(1567)12月11日宗調昌書下(同左)。

(30)——「大浦隆典家文書」48号・年未詳3月4日宗義調書状(『上対馬町誌』史料編, 写真版は東京大学史料編纂所架蔵写真帳「対馬古文書」83, 請求記号: 6171.93-5-83)。

(31)——万暦29年(1601)12月1日礼曹参議鄭擘書契写(『善隣通書』三〈国編目録4750号〉, 『朝鮮通交大紀』, 『朝鮮講和書契』, 『家康公初命和睦次第并信使来朝事』)など。規伯玄方編『朝鮮講和書契』(自雲記録)は国立公文書館内閣文庫蔵(請求番号: 178-0673), 玄方編『家康公初命和睦次第并信使来朝事』(国編目録外)は[田代・李2000]所収。

(32)——『仙巢稿(別本)』所収。

(33)——『仙巢稿』上・酬答贈別紀行(国立国会図書館蔵, 慶安3年刊本)。

(34)——「中村家和船関係資料」33号(『宗家文庫絵図類目録』)。

(35)——伝馬船・端船に関しては, 日朝間を往来する船ではないが, 豊崎郡と府中との間で「はしふね」が往来したことがわかる事例がある(「比田廣義家文書」41号・年未詳11月6日宗晴康書状, 『上対馬町誌』史料編, 写真版は東京大学史料編纂所架蔵写真帳「対馬古文書」86, 請求記号: 6171.93-5-86)。

(36)——近世初期土佐の関船(軍船)の事例であるが, 『土佐国蠹簡集』(慶長5年・1600)10月5日池藤次郎・吉村九兵衛連署書状写(『高知県史』古代中世史料編,

1977年, 740号)に「其元両所之間にて関船一艘分之水主卅人ニ上乘船頭五人分, 早々のりくミ, 夜を日ニ付こしらへ置, 何時も御用次第乗出候様ニ可被申付候」(そこ元両所の間にて関船一艘分の水主三十人に上乘船頭五人分, 早々乗り組み, 夜を日に付け拵え置き, 何時も御用次第に乗り出し候様に申し付けらるべく候)とあり, 関船1艘に水主(水手)30人と上乘船頭5人が乗り組み, 昼夜となく準備を整えておき, 長宗我部氏の指令が下り次第に出航できる態勢がとられていたことがわかる。軍船・飛脚船としての関船・小早には, 当然ながら, 臨機応変かつ機敏に行動することが要求されたのである。

(37)——「大浦隆典家文書」83号(『上対馬町誌』史料編)。

(38)——本書状の発給年代の絞り込みに関しては, 宛所である大浦源右衛門尉智久の名乗りが手がかりとなる。「大浦隆典家文書」59号・閏9月22日付宗吉智(義智)官途状(後欠文書, 『上対馬町誌』史料編)によると, 大浦某が官途名「源右衛門尉」を拝領している。義智の家督在位期間(1580～1615)において閏9月が存在するのは文禄2年(1593)のみであるから, 本書状は同年に比定され, 【史料5】の年次の上限は文禄3年となる。なお, 対馬宗氏が天正11年(万暦11・1583)に明暦を使用した事例があるとの指摘があり[佐伯1997], かつ万暦32年(1604)に閏9月が存在するが, 徳川政権に帰趨後の義智が豊臣秀吉の一字を冠して「吉智」と名乗ったとは考えがたく, 慶長9年(1604)である可能性は否定できる。一方, 大浦源右衛門尉は, 「大浦隆典家文書」71号・慶長13年(1608)正月14日付宗義智官途并実名宛行状により, 官途名「源右衛門尉」を受領名「加賀守」に変更していることから, 【史料5】の年次の下限は慶長12年となる。

(39)——『時代別国語大辞典』室町時代編1(三省堂, 1985年)の「おしふね」の項。

(40)——対馬の小船越に「西漕手」(にしのこいで)という小地名が残ることから, 「こいて」は漕手が訛化したものと考えられる。

(41)——本文書の中略とした部分に, 宗昭景が「義智」と改名したことにかかわる「郡中義字ひらき」の件が記載されているため, 1586年(天正14)のものであることがわかる[荒木2017A]。

(42)——名古屋市博物館編『豊臣秀吉文書集』5(吉川弘文館, 2019年)4030号。写真版は韓国・国史編纂委員会ガラス乾板写真を参照。

(43)——「阿部氏家蔵豊太閣朱印写」「鍋島文書」「毛利

文書」(『豊臣秀吉文書集』5・4027～4029号)。

(44)——「九鬼家文書」(『豊臣秀吉文書集』5・4031号)。

(45)——「妙国寺文書」天正20年5月29日豊臣秀吉朱印状(『豊臣秀吉文書集』5・4112号)。

(46)——「島津家文書」文禄5年(1596)12月5日唐入軍役人数船数等島津家分覚書(『大日本古文書』島津家文書2・964号)によると、人員を輸送するための「船配」と、軍馬を輸送するための「馬船之配」が記載されている。また、1612年には対馬から「馬立船」が釜山に出航し、朝鮮で購求した駿馬の輸送を行っている[荒木2019]。

(47)——『成宗実録』20年(1489)12月癸巳条に「倭船作賊、風順則懸帆、無風則揺櫓。全是舟楫軽快、利於行用故也」(倭船作賊するに、風順なれば則ち帆を懸け、風無くんば則ち櫓を揺する。全く是れ舟楫軽快にして、行用に利する故なり)とあり、和船が順風であれば帆走し、無風であれば櫓漕ぎして軽快に航行するとの認識が朝鮮側にあったことがわかる。「作賊」をおこなう和船の型式は不明であるが、荷船も小早も帆走と櫓漕ぎを併用しているので(メインの動力の違いはあるが)、和船一般にあてはまる航行方法といえよう。

(48)——「寺田家文書」義智公御出陣之覚(東京大学史料編纂所架蔵写真帳「対馬古文書」31、請求記号:6171.93-5-31)

(49)——船員の区分としては、「船頭・水夫」(『大浦一泰家文書』134号・年未詳5月13日宗一鷗(義調)自筆書状)、「上^(※)のりの衆」「水夫」(『大浦隆典家文書』50号・(天正14年)5月6日宗義調書状、年次比定は後掲注(118)参照)、「船上乗・船子」(『大浦一泰家文書』149号・年未詳6月28日宗一鷗(義調)書状)のように、上級船員(上乘衆・船頭・楫取)と下級船員(水夫・船子)が区別されている。なお、船夫の呼称に関しては、「水手」は鎌倉～江戸初期を通じてみえるが、「水夫」は戦国期～織豊期にみえる。

(50)——「西征日記」天正20年3月29日条(松本愛重編『西征日記』成歎社、1894年)。

(51)——「西征日記」天正20年4月2日条・12日条。

(52)——兵士を迅速に移動させるだけであれば、小早(関船)を利用し、天候・風向きに関係なく、櫓漕ぎで急行すればよいはずである(第2章参照)。しかし、本論で述べたように、帆1反あたり人4人・米5石を積載すること、船頭に日和・順風を十分に見極めさせることが命じられているため、小早ではなく、荷船が利用されたものと考えられる。「西征日記」によると、4月2日以降

の天候は、2日晴(宗・小西陣営で乱闘事件、同日中に「和親」)、3日晴、4日雨、5日「半陰半晴」、6日晴、7日晴のち雨、8日雨のち晴、9～12日晴である。天候だけならば、3日・9日・10日も出航の可能性があったが、11日条に「晴、風自東北来、太守兵船欲解纜」(晴る。風東北より来たり、太守(宗義智)の兵船解纜せんと欲す)とあるように、宗陣営は好天と順風が重なるタイミングを待ちつづけていたことがわかる。第4章で論じるように、旧暦4月上旬はまだ逆風である西寄りの風と北寄りの風が卓越する時期であるから、晴天と東寄りの風が重なる確率は低かったのである。ただし、小西陣営が出航に難色を示したため、「是故、雖順風不張帆」(この故、順風と雖も帆を張らず)ということになり、翌12日に出航が延びている。

(53)——『成宗実録』2年(1471)4月己酉条によると、定額支給方式は礼曹の建議によるもので、成宗の裁可を得ている。『海東諸国紀』(同年12月序)朝聘応接紀・使船大小船夫定額条(【史料1】)にみえる「今受教」とは、このときの成宗の裁可を指すものである。礼曹判書を兼務する申叔舟が同書を編纂するにあたり、最新の法令を集成したことを示す好例といえる。

(54)——『世宗実録』5年(1423)2月丙辰条。

(55)——近世の「中戻り」は「再渡」ともいい、渡航した使船が使者の滞在中に対馬へ1往復し、実質的な渡航数を増加させるものと説明される[田代1981]。ただし、「文禄・慶長の役」による中断を経て、日朝貿易が本格的に再開した1611年、「中戻り」と称して使船が2往復する事例が見出される[荒木2019]。己酉約条(1609年)の締結により通交権益が大幅に削減されたことをうけての対応策である可能性もあるが、16世紀から既に行われていた慣行である可能性も否定できない。

(56)——『中宗実録』37年(1542)4月庚午条。

(57)——『中宗実録』37年(1542)6月己丑条。

(58)——『国史大辞典』8(吉川弘文館、1987年)の「すいばくせん(水木船)」の項(長正統執筆)。

(59)——『中宗実録』3年(1508)8月丙子条。

(60)——『中宗実録』20年(1525)5月己卯条。

(61)——前掲『世宗実録』5年(1423)2月丙辰条。

(62)——15世紀においても、特定の名義人の使節同士が何度も行動を共にしているとみられるケースがある。こうした族縁・地縁にもとづく協力関係は15世紀に遡る可能性があるわけであるが、16世紀にはそうした傾向がより強まったといえるのではなかろうか。

(63)——『仙巢稿』上・題詠感懐。

(64)——停泊中・航行中のいずれにもあてはることであるが、降雨による貨物の水損は大きな問題である。遣明船に使用されたような大型船には甲板が存在したが、『一遍聖絵』（歎喜光院本）に描かれる推定100石積級の海船〔石井1983〕には甲板がなく、米俵が剥き出しの状態に積載されている。第5章で論じるように、対馬の小型・中型船は、停泊・航行中の水損防止のため、大量の苫を調達していることから、甲板が存在しなかった可能性がある。港湾内で停泊中の降雨であれば、濡れた苫を乾燥した苫と頻繁に取り替えることも可能であろう。それに対して、容積の都合上、予備の苫を大量に積載して航行するわけにはいかないので、降雨下の航行は貨物水損のリスクが高まる。こうした貨物の保全という観点も考慮しておくべきであろう。

(65)——湯浅吉美編『増補日本暦日便覧』下（汲古書院、1993年）。

(66)——夜間航行であっても、天体を目視することで、およその方向を把握することはできたかもしれない。ただし、曇天・雨天であれば天体の目視は不可能であるから、夜間に晴天がつづくという予測が立たなければ、出航は困難だったのではなかろうか。

(67)——住吉到着から鴨居瀬出発までの事情を子細に追うと、7日酉刻に「住吉瀬」に停泊し、玄蘇は住吉社の社壇で焼香を行っている。その後、陸路で至近距離にある鴨居瀬の西光寺に移動して宿泊した。8日午前潮音寺を訪ねたのち、未刻（13～15時）には有田調満からの招待により、住吉社での酒宴に参加したが、「晡時」（申刻、15～17時）に鴨居瀬に戻って潮音寺で沐浴した。9日未刻、今度は棧敷原与三右衛門尉の招待により、副官人以下の人びとが再び住吉社での酒宴に参加したが、玄蘇は体調不良のため鴨居瀬に留まった。10日の動静は不明である。そして、「十一日辰刻離鴨居瀬」とある。住吉瀬での停泊と鴨居瀬での宿泊は、天候・海況の都合というよりは、寺社や在地の人びととの社交、陸上での宿泊・沐浴を目的としたものようである。そして、11日辰刻に鴨居瀬から陸路で住吉瀬に移動して、乗船したものと考えられる。

(68)——南室は府中のすぐ北隣に位置する。沿岸伝いで移動ならば、夜間航行であっても安全性は担保されたものと考えられる。

(69)——「天正八年庚辰国次印官之引付」（『朝鮮送使国次之書契覚』）〔田中1982〕。前掲注（14）参照。

(70)——『宣祖実録』36年（1603）8月庚子条。

(71)——古代の朝鮮半島への漕船の航海に関してである

が、石井謙治氏は「つぎは対馬海流の問題である。一～二ノットといわれるこの海流の速さは二～三ノット程度で横断する船にとってはかなり厄介な存在である。しかし目標を見ての航海では、あらかじめ流されることを考慮して船首方位をずらすのが常識であるから、対馬海流に流されるからといって漕船による横断は不可能ということはない。（中略）したがって、海峡横断の最大の敵は視界を奪う霧や雨であって、対馬海流ではないことを知るべきであろう」と述べる〔石井1983〕。

(72)——『宣祖実録』34年（1601）4月庚辰条。

(73)——『宣祖実録』と『光海君日記』によると、「春汎」に乗じて「倭」が襲来するという警戒感を朝鮮政府が抱いていたことを示す記事が散見される。もっとも象徴的なのは、「且虜必合水、倭必春汎。二月之前、倭賊必不敢動」（且つ虜〔女真〕は合水を必し、倭は春汎を必す。二月の前、倭賊は必ず敢えて動かず）との記述であり（『宣祖実録』28年10月丙午条）、南北の防衛を固める季節的なタイミングとして、「合水」と「春汎」が対比的に認識されていたのである。「汎」の語義は「河川の定期的な漲水」であり、「春汎」の語義は「春季の桃花が満開になるときに発生する河水の膨張」のことであるから（『漢語大辞典』縮印本〈漢語大辞典出版社、1986年〉の「汎」の項）、春季に氷雪が溶けることにともなう河川の増水を指すものと考えられる。語義および「合水」との対比関係に照らせば、「春汎」は海洋の現象を指すものではなく、春季の到来を意味する比喩的な意味で使用されている可能性がある。その一方で、「年間の定期的な大潮」を意味する「潮汎」という語彙も存在するので（『漢語大辞典』「潮汎」項）、春季特有の潮位・潮流を指す可能性もある。朝鮮半島においては、地勢や河川の流れなどが潮流に及ぼす影響がきわめて強く、沿岸域の流れは海流よりも潮流の影響のほうが大きいとされるので〔海上保安庁2014〕、春季の河川増水によって河口部（港湾周辺）の潮位・潮流に変化が生じ、何らかの航海・入港に有利な状況が生じた可能性は留保しておくべきであろう。

(74)——石井謙治氏は、対馬近海の波の高さが5～7月に0.5～1mとなることを指摘したうえで、特に7月が波が最も静穏であり、かつ南風・南西風が多いことから、朝鮮半島への航海の最適期とみる〔石井1983〕。

(75)——「大願寺文書」補遺2号（『広島県史』古代中世資料編3）。引用に際して返点・訓点は省略した。

(76)——「諸家引着」28号・（永禄3年・1560）7月26日佐須盛廉書状案写に「一、従前々諸国之船出入、一浦

被定置処（仁）、貴嶋之船、任雅意従浦々帰国之事」（一つ、前々より諸国の船の出入り、一浦に定め置かる処に、貴嶋〔壱岐〕の船、雅意に任せて浦々より帰国の事）とあるように、宗氏は他国船の出入港地を一か所に限定していたが、壱岐船はこれに従わず、それ以外の浦々から任意に出港していた。この事案を含む全6か条について、守護代佐須盛廉は壱岐日高氏に抗議をするとともに、「此通浦人（仁）堅被仰届於致納得者、如前々田舎往還不可有子細之由候」（この通り浦人に堅く仰せ届けられ納得を致すにおいては、前々のごとく田舎往還子細有るべからざるの由に候）とも告げている。すなわち、日高氏が壱岐の浦人に対して厳重注意を行い、浦人が承服するならば、以前のように「田舎」に往来することを認めるといのである。「田舎」とは、宗氏の本拠地である府中に対置される語である〔荒木2007〕。つまり、宗氏は他国船の出入港地を府中のみに制限し、府中を起点として「田舎」との間を往来すべきことを定めていたが、壱岐船がこれに違反し、「田舎」（「浦々」）から任意に出港するといった状況が生じたため、1560年頃には府中―「田舎」間の往来が禁止されていたのである。

(77)——大内氏滅亡後、大内殿使は完全に宗氏が運用する偽使と化すが、「天正十三年乙酉二月吉国次目録」（朝鮮送使国次之書契覚）〔田中1982〕によると、1585年（天正13）には計3艘編成で朝鮮に渡航しており、「一（を船）かうせん」「二かうせん」「三かうせん」と呼称されている。

(78)——「峯郡御判物写帳」元応2年（1320）4月14日宗盛国書下写（貞享4年書上、国編目録3974号）、「大山小田文書」康永4年（1345）2月1日西郷顕景・輔惠連署書下〔佐伯・有川2002〕。

(79)——「豊崎郡」津屋村郡之者中所持・永禄12年（1569）3月23日宗義調書下写（延宝2年書上、『長崎県史』史料編1、宗家文庫・記録類・御判物-A-14）、「寺田文書」元和6年（1620）9月13日柳川調興奉書（東京大学史料編纂所架蔵写真帳「対馬古文書」31）。

(80)——「対馬島庁所蔵文書」享徳2年8月6日宗成職書下写（東京大学史料編纂所架蔵影写本、請求記号：3071.93-18）。同・文明8年12月21日宗貞国書下写は、ほぼ同じ内容である。

(81)——『日本国語大辞典』11（第2版、小学館、2001年）の「ふなぐ（船具）」の項は、「船に用いる器具。船体を除く舵・帆柱・帆桁・碇・綱・伝馬船など。船道具。船具足」とする。

(82)——「大浦隆典家文書」44号・年未詳6月7日宗

義調書状（『上対馬町誌』史料編）。

(83)——「嶋雄成一氏所蔵文書」貞和4年（1348）2月29日宗妙意（盛国）書状（東京大学史料編纂所架蔵影写本、請求記号：3071.93-18）。

(84)——前掲「大山小田文書」康永4年（1345）2月1日西郷顕景・輔惠連署書下。

(85)——前掲「峯郡御判物写帳」元応2年（1320）4月14日宗盛国書下写。

(86)——「永留家文書」年未詳7月23日惣官司某書状（東京大学史料編纂所架蔵写真帳「対馬古文書」65、請求記号：6171.93-5-31）。

(87)——前掲「諸家引着」28号・（永禄3年）7月26日佐須盛山書状案。

(88)——前掲「豊崎郡」津屋村郡之者中所持・永禄12年（1569）3月23日宗義調書下写。

(89)——宗晴康の出自は豊崎郡主であり、かつ本宗家当主を退いたのちは、豊崎郡を隠居領として支配していたので〔荒木2017〕、これは守護として対馬八郡に均しく発出した法令ではなく、個別的に発出した法令であると考えられる。

(90)——前掲「寺田文書」元和6年（1620）9月13日柳川調興奉書。

(91)——（慶長16年・1611）月日未詳宗義智書契写（『善隣通書』5〈国編目録4753号〉、『善隣通書』5・6〈国編目録4754号〉所収、案文は『仙巢稿（別本）』にあり）。

(92)——（慶長16年・1611）景徹玄蘇書契写（『善隣通書』15〈国編目録4764号〉所収、案文は『仙巢稿（別本）』にあり）。

(93)——たとえば、『世宗実録』3年（1421）8月甲寅条には、李順蒙（己亥東征時の総指揮官）の発言として、「臣、昔征対馬島後、追倭船、巡歴全羅海島、松木茂盛、而去陸地遼邈。故島倭每因造船而来、不足慮也。臣見、対馬島無造船之材、必於全羅海島造船以帰。臣之浅見以謂、尽刊海辺松木、以絶倭船之来可也」（臣〔李順蒙〕、昔対馬島を征して後、倭船を追い、全羅の海島を巡歴するに、松木は茂盛なれども、陸地〔本土〕を去ること遼邈なり。故に島倭毎に造船に因りて来るも、慮するに足らざるなり。臣見るに、対馬島に造船の材無く、必ず全羅の海島に於いて造船して以て帰る。臣の浅見以謂らく、尽く海辺の松木を刊り、以て倭船の来るを絶つが可なり）とある。和船の船材を松とみる誤解はあるものの、対馬島民がわざわざ全羅道の海島（多島海）で材木を取得して造船していた様子がうかがえる。これは15世紀前半の事例であるが、15世紀後半以降の朝鮮貿易の量的拡大〔荒

木 2007] という経済動向のなかで、造船需要がますます高まり、材木の枯渇が進行したものと推測される。

(94)——豊崎郡・佐護郡宛の禁制が確認される。豊崎郡宛は、「大浦隆典家文書」65号・慶長8年(1603)6月6日宗義智禁制(『上対馬町誌』史料編)、『洲河文書』(『対馬古文書纂』第1冊、東京大学史料編纂所架蔵謄写本、請求番号:4171.93-4-1)同禁制写(年次は慶長7年とする)。佐護郡宛は、「豊田文書」同禁制(長崎歴史文化博物館架蔵写真帳)。

(95)——樺も山陰地方では航(船底材)に使用されるといい[石井1995]、後述のとおり、近世対馬でも使用されている。

(96)——「中村家和船関係史料」記録類16号(『宗家文庫絵図類目録』)。本史料の作成年代は未詳であるが、本文中の注記に「癸巳閏五月十八日、御作事方尋承、書載仕ル」とあることから、1713年(正徳3・癸巳)閏5月以降の作成になることがわかる。

(97)——「給人寺社足軽百姓御判物帳豊崎郷」泉村足軽梅野惣左衛門所持・天正5年(1577)閏7月17日宗義調書下写(享保8年書上、『長崎県史』史料編1所収、九州大学九州文化史資料部門蔵)。

(98)——『成宗実録』元年(1470)9月丙戌条。

(99)——『韓国古典用語辞典』4の「육물(陸物)」の項。

(100)——『太宗実録』17年(1417)5月癸未条、『中宗実録』5年(1510)4月壬寅条。

(101)——後述するように、対馬船のなかでも、対馬島主特送船と対馬島主歳遣船の第一船は、深处倭船に準じた優遇措置が講じられていたものと考えられる。

(102)——『辺例集要』上(韓国史料叢書16、大韓民国教育部国史編纂委員会、再版、1984年)。

(103)——『仙巢稿(別本)』(1609年)月日未詳目録案。

(104)——『成宗実録』4年(1473)12月壬午条。

(105)——逆に鉄釘の長所と木釘の短所を述べた記事としては、『成宗実録』10年(1479)7月丁卯条に「且国家兵船、則不用鉄釘、給倭人鉄釘、使装其船。是以、倭船極其牢固。顧我兵船、皆用木釘、常不行水、泊在浅岸、易成罅隙。此今辺事之巨弊也」(且つ国家の兵船は、則ち鉄釘を用いざれば、倭人に鉄釘を給し、其の船を装せしむ。是を以て、倭船は極めて其れ牢固なり。我が兵船を顧みるに、皆な木釘を用うれば、常に行水せず、泊して浅岸に在り、罅隙を成し易し。此れ今辺事の巨弊なり)とある。

(106)——藤田元春氏は「鉅末釘」を「鉅末釘」と表記し、

「コミクギ」と読んで「錯(くぎ)と解釈し、かつ『和漢三才図会』に「両頭尖、以板二枚縫為一枚釘也(両頭は尖り、板二枚を以て縫いて一枚釘と為すなり)とあるのと同じと推測している[藤田1938]。

(107)——『経国大典』卷五・刑典・禁制条。

(108)——『太宗実録』8年(1408)12月丁酉条。

(109)——木綿帆の出現は近世のことであり、中世には箆帆を使用していたという[石井1995]。

(110)——『世宗実録』28年(1446)9月甲戌条。

(111)——『統群書類従』13下(統群書類従完成会、1933年)。

(112)——『漢語大詞典』上の「布帆無恙」「布飄無恙」の項。

(113)——中世対馬は15世紀前半以降、いわば朝鮮産木綿の輸入センターとしての機能を帯びており[荒木2014]、他地域よりも木綿を大量かつ安価に入手できたわけであるが、木綿の入手が容易であることと、木綿帆を使用する造船・航海技術とは切り離して考えたほうがよさそうである。

(114)——「注乙」は、朝鮮語で綱を意味する「^{チュウル}주을」(釜)に漢字を充てたものである。

(115)——早稲田大学蔵本に拠る(『古典総合データベース』<https://www.wul.waseda.ac.jp/kotenseki/index.html>)。

(116)——「三根郷給人寺社足軽百姓御代々御判物写」佐賀村足軽白水格兵衛所持・年未詳3月16日宗(佐須)盛廉書状写(享保8年書上、『長崎県史』史料編1、九州大学九州文化史資料部門蔵)。

(117)——『仙巢稿(別本)』(1609年)月日未詳都船主平智広書契案。

(118)——前掲「大浦隆典家文書」50号・5月6日宗一鷗(義調)書状。宗義調は1578年8月頃から雅号「一鷗」を称し、1588年8月に没したわけであるが、この期間に兵糧の輸送が必要となる事態は、1586年3月～7月の壱岐・平戸攻め以外には見出せない[荒木2017]。

(119)——『日本国語大辞典』2(第2版)の「うきふね(浮船・浮舟)」の項によると、「水上に浮かんでいる船。水面にただよっている小船」のほか、「停泊中の大船と船着場とを連絡する小船。はしけ。はしぶね」などの意味があるとされる。この場合は前者の意味であろう。

(120)——『日本国語大辞典』9(第2版)。

(121)——「大浦隆典家文書」45号・年未詳5月7日宗閑斎(義調)書状。

引用文献

- 安達裕之 1988『日本の船』和船編（船の科学館）
- 安達裕之 2015「船としての遣明船」（村井章介編集代表『日明関係史研究入門』勉誠出版）
- 荒木和憲 2007『中世対馬宗氏領国と朝鮮』（山川出版社）
- 荒木和憲 2011「中世対馬の塩業と流通」（川岡勉・古賀信幸編『西国の生産と流通』清文堂出版）
- 荒木和憲 2013「中世日朝通交貿易の基本構造をめぐって」（『朝鮮史研究会論文集』51）
- 荒木和憲 2014「中世対馬における朝鮮綿布の流通と利用」（佐伯弘次編『中世の対馬』勉誠出版）
- 荒木和憲 2017A『対馬宗氏の中世史』（吉川弘文館）
- 荒木和憲 2017B「中世対馬の地形と海上交通路」（『本郷』129）
- 荒木和憲 2018「長崎県立対馬歴史民俗資料館蔵「諸船長サ方深サ書附」（『国立歴史民俗博物館研究報告』209）
- 荒木和憲 2019「己酉約条の締結・施行過程と対馬の「藩営」貿易」（孫承喆編『壬辰倭乱から朝鮮通信使の道へ』韓国・景仁文化社）
- 有田満男・伴卓士・石田毅・原田大道 1983「対馬藩近世和船建造技術について（序章）」（『長崎総合科学大学紀要』24 - 1）
- 有田満男・伴卓士・石田毅・原田大道 1985「対馬藩近世和船建造技術について（第二報—中村家船図面）」（『長崎総合科学大学紀要』26 - 1）
- 有田満男・伴卓士・石田毅・原田大道 1986「対馬藩近世和船建造技術について（第三報—黒岩家船図面）」（『長崎総合科学大学紀要』24 - 1）
- 有田満男・伴卓士・石田毅・原田大道 1989「対馬藩近世和船建造技術について（第四報）」（『長崎総合科学大学紀要』24 - 1）
- 石井謙治 1995『和船』I（法政大学出版会）
- 石井謙治 1983『図説和船史話』（至誠堂）
- 大石一久 1987「近世和船船図面」（日韓友好親善の船編刊 1987）
- 長節子 1987『中世日朝関係と対馬』（吉川弘文館）
- 長節子 2002A「朝鮮前期朝日関係の虚像と実像」（『年報朝鮮学』8）
- 長節子 2002B『中世 国境海域の倭と朝鮮』（吉川弘文館）
- 長節子 2007「壬申・丁未約条接待停止深処倭に関する考察」（『年報朝鮮学』10）
- 長正統 1968「『朝鮮送使国次之書契覚』の史料的性格」（『朝鮮学報』33）
- 尾道博 2013『近世日朝流通史の研究』（五紵舎）
- 海上保安庁海洋情報部編 2014『朝鮮半島沿岸水路誌』（海上保安庁）
- 金在瑾 1984『韓国船舶史研究』（ソウル大学校出版部）
- 佐伯弘次 1984「中世博多と海上交通路」（『県史だより』（福岡県）19）
- 佐伯弘次 1985「中世後期における大浦宗氏の朝鮮通交」（『歴史評論』417）
- 佐伯弘次 1997「対馬宗氏の明暦使用」（『沖縄の歴史情報』7）
- 佐伯弘次・有川宜博 2002「大山小田文書」（『九州史学』132）
- 佐伯弘次 2004「国内外流通の拠点としての対馬」（大庭康時・佐伯弘次・服部英雄・宮武正登編『港湾都市と対外交易』新人物往来社）
- 幣原坦 1913『日韓関係よりの対州研究』（広島高等師範学校地理歴史学会）
- 柴田恵司 1979「対馬藩造船関係文書について」（『海事史研究』32, [日韓友好親善の船 1987] 採録）
- 関周一 2015『中世の唐物と伝来技術』（吉川弘文館）
- 田代和生 1981『近世日朝通交貿易史の研究』（創文社）
- 田代和生・李薫監修『朝鮮通信使記録』別冊・下（対馬宗信使来朝朝家文書第I期, ゆまに書房, 2000年）
- 田代和生 2011『新・倭館』（ゆまに書房）
- 田中健夫 1959『中世海外交渉史の研究』（東京大学出版会）
- 田中健夫 1982『対外関係と文化交流』（思文閣出版）
- 田中健夫訳注 1991『海東諸国紀』（岩波書店）
- 出口晶子 2018「中村家造船文書「諸船長サ方深サ書附」の漆喰拵えについて」（『国立歴史民俗博物館研究報告』209）

-
- 長郷嘉壽 1987「朝鮮渡口御関所と御関所御用飛船をめぐって」(日韓友好親善の船編刊 1987)
- 中野等 2006『秀吉の軍令と大陸侵攻』(吉川弘文館)
- 永原慶二 2004『苧麻・絹・木綿の文化史』(吉川弘文館)
- 西村圭子 1984「対馬宗氏の『諸家引着』覚書」(日本女子大学文学部『紀要』34)
- 橋本雄 2005『中世日本の国際関係』(吉川弘文館)
- 藤田元春 1938『日支交通の研究』(富山房)
- 武藤直 1981「中世の兵庫津と瀬戸内海水運」(林屋辰三郎編『兵庫北関入船納帳』中央公論美術出版)
- 桃木至朗編 2008『海域アジア史研究入門』(岩波書店)
- 米谷均 1997「一六世紀日朝関係における偽使派遣の構造と実態」(『歴史学研究』697)
- 米谷均 1998「中世後期, 日本人朝鮮渡海僧の記録類について」(『青丘学術論集』12)
- 李宗峯 2001『韓国中世度量衡制研究』(韓国・ヘアン)
- 李泰勳・長節子 2006「朝鮮前期の浦所に関する考察」(『九州産業大学国際文化学部紀要』34)
- 国立海洋文化財研究所編刊 2016『韓国の宝物船』
- 長崎県立対馬歴史民俗資料館 2004「江戸時代の対馬のくらしを探る—宗家文庫史料による天気調査を通して—」(『対馬歴史民俗資料館報』27)
- 日韓友好親善の船編刊 1987『絶海を渡る』
- 日本海事史学会編 1986『続海事史料叢書』10 (成山堂書店)

(国立歴史民俗博物館研究部)

(2020年1月27日受付, 2020年7月9日審査終了)

Ships and Voyages for Trade between Medieval Japan and Korea

ARAKI Kazunori

This paper aims to elucidate the actual role of maritime transport as a fundamental enabler for exchange between Medieval Japan and Korea. This study focuses on Tsushima, Japan's biggest gateway, and examines ships and their voyages between Tsushima and Korea from the following five perspectives: (1) the size of standard trade ships; (2) the size of ships carrying express messengers; (3) crew members and payload; (4) actual voyages; and (5) shipbuilding, repair, and fittings.

Among them, the examination from the perspectives (1) and (2) reached the following conclusions. Japanese traders were required by Korean regulations to use a small vessel up to 9.24 meters in estimated length with a payload capacity of up to 9.3 tons. Meanwhile, the lord of Tsushima had a small boat, which was of the same size as the above-mentioned trade ships, to send express messengers. The trade ships were mainly powered by sails, while the express messenger boat was mainly powered by oars.

This difference in power source between the trade ships and messenger boat affected not only their navigation styles but also their economic and social implications. Most of the traders in Tsushima were small business merchants living in villages. Although they were only allowed to use small sailing ships, they pursued greater economy in operations by minimizing the number of crew members and carrying as much cargo as possible. For the same reason, they usually chose to embark from Tsushima for Korea in Spring (in the third lunar month), the season when the weather, wind, and tides were ideal for sailing. This implies that there were businesses whose annual business cycle started in spring.

On the other hand, the express messenger boat was small but required some 30 seamen with certain experience, knowledge, skills, and power to navigate the boat. Therefore, the lord of Tsushima recruited seamen from villagers in the surrounding areas. Mainly powered by oars, the express messenger boat was able to travel through the Tsushima strait at a great speed regardless of the weather and sea conditions.

Key words: Tsushima strait, trade ship, express passenger boat, voyage, shipbuilding
