



記・紀に記された「船」

溝下, 和裕

(Citation)

海事博物館研究年報, 51:34-40

(Issue Date)

2024-03-31

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCD0I)

<https://doi.org/10.24546/0100490223>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/0100490223>



記・紀に記された「船」

神戸大学海事博物館 特別専門員 溝 下 和 裕

1. 序文

神戸大学海事博物館の2023年の企画展は「近代日本船のあゆみ」と題して、戦後の日本商船の発展を紹介しています。では近代の船に至る、過去の、それも古代の船とはどういう船だったのでしょうか。

日本の古代船に関する資料は極めて乏しく、丸木舟（刳船）は各地で多数発掘されているのですが所謂準構造船、構造船においては部分的なものしか発見されておらず、船全体の発掘例は中国や韓国において数例のみとなっています。国内では古墳の副葬品としての船形埴輪や、時代を経て絵巻物などで推定するしかありません。^{7), 8), 9)}

列島の日本海側は大陸から見て、まさに日本の表玄関であり、頻繁に海上を行き来していたことは想像に難くありません。これまでも様々な研究者が古代の船の解明を試みられていますが、現物が見つからない以上どのような船であったかを確実視する事は困難です。けれども、「古事記」「日本書紀」や各地の風土記には、かなりの数で「船・舶」等の記述が出てきます。中には乗船人数や運搬した物件等、単なる丸木舟では到底不可能と思われる搭載量の記述もあり、少なくとも準構造船以上の船であった事が推定されます。

そこで今回は少ない資料の中から「古事記」「日本書紀」に注目し、そこに登場する「船」について記述された箇所を拾い出して、若干の整理・考察をいたしました。^{1), 2)}

2. 日本での古代船出土と復元方法^{6), 11)}

今のところ、丸木舟の出土例は、約7,500年前の物を初め全国で数百例あり、実例の多さもあって研究書も数多く出版されています。中には燃焼痕が残るものもありその製作方法を推定する手がかりになっています。

準構造船は一部（竪板）の発見例はありますが、全体の出土例は残念ながら見つかりません。有名な宮崎西都原古墳出土の船形埴輪などで全体像を見るにとどまっています。船形埴輪は各地の古墳から発見さ

れていて、当時の船を推定するのに貴重な資料となっています。時代的に近く韓国で出土した全体の残る実物例で「平底船」がありますが、構造的には全く異なり、埴輪の船に認められる準構造船は日本独自の構造です。

日本では丸木舟の出土例がかなり多いのに何故、準構造船の出土例がないのでしょうか？弥生時代に鉄器が大陸から伝来し、丸木を板材に加工する技術が発達した結果、埋没しても腐敗が進みやすくなった事と、船に使われた板材が転用材として他のものに使用されたためかと推測されます。なお、平安時代になると遣唐使船を初めかなりの書誌や絵巻物があり、そこに記述され描かれたものから船体の大きさや構造を推定することが概略可能になります。近代でも排水路の側壁、井戸の囲い板、家屋の板塀などに転用された例が多々見受けられます。昭和初期まで現役で稼働していた千石積みクラスの弁才船ですら1隻も残っていないのが実情です。^{4), 5), 6)}

2023年秋、橿原考古学研究所附属博物館で「太安万侶展」が開催されました。現存する（写本）日本最古の歴史書「古事記」の編纂者として著名な人物ですが、1979年に偶然奈良の茶畑から農家の方が火葬墓を発見し、同研究所が調査したところ銅製の墓誌が見つかり、太安万侶の名前が刻まれていてその実在が明らかになりました。

同じく最古の公的天皇家系譜を記す「日本書紀」とともに古代を知る貴重な歴史書です。これらは「帝記」と「旧辞」という以前にあったとされる記・紀の基本資料を天武天皇の命により撰修・編纂された書として今に伝わるものです。

ここでは以下、記・紀における「船」の記述を検討していきます。

3. 古事記の船

i) 国譲りの神話 タケミカズチの派遣

故爾遣天鳥船神、微来八重事代主神而、問賜之時、

語其父大神言、恐之。此国者、立奉天神之御子。
即踏傾其船而、天逆手矣、於青柴垣打成而隱也。

天上界よりタケミカズチが「天の鳥船」に乗って降りてきて大国主の子、事代主の神（えびす神）に国譲りを迫る場面で、事代主は了承し青柴垣に隠れるくだり。現在も島根県美保神社に伝わる青柴垣神事の所以です。

ii) 天皇記 神武記 イワレビコの東征

故從其国上幸之時、乗亀甲為釣乍、打羽拳来人、遇于速吸門。爾喚婦、問之汝者誰也、答曰僕者国神。又問汝者知海道乎、答曰能知。

又問從而仕奉乎、答曰仕奉。故爾指渡槁機、引入其御船、即賜名号槁根津日子。（此者倭国造等之祖。）

故、從其国上行之時、經浪速之渡而、泊青雲之白肩津。此時、登美能那賀須泥毘古、興軍待向以戰。爾取所入御船之楯而下立。故、号其地謂楯津。於今者云日下之蓼津也。

カムヤマトイワレビコ（神武天皇）が九州から船で東征に向かう途中、亀の甲羅に乗った神（槁根津日子）が現れ、船（御船）に招き海路の水先案内を依頼する。

iii) 日向三代 海幸彦・山幸彦

爾塩椎神、云我為汝命、作善議、即造無間勝間之小船、載其船以教曰、我押流其船者、差暫往。将有味御路。

天孫降臨で地上に降りた瓊瓊杵尊が大山祇神の娘、木花之佐久夜姫を見初め、生まれた兄弟である海幸彦・山幸彦の物語です。

ここでは兄の海幸彦の釣り針をなくした山幸彦が、どうして釣り針を探そうかと思案しているところに塩椎神が現れ、竹を編んで無間勝間の小船を造り、その船に乗って探せばよいと教える。無間勝間の小船とは隙間なく編んだ竹船と推察されています。

iv) 神功皇后 朝鮮出兵

今寔思求其国者、於天神地祇、亦山神及河海之諸神、悉奉幣帛、我之御魂、坐于船上而、真木灰納瓠、亦箸及比羅伝多作、皆皆散浮大海以可度。故、備如教覚、整軍双船、度幸之時、海原之魚、

不問大小、悉負御船而渡。爾順風大起、御船從浪。故、其御船之波瀾、押騰新羅之國而、既到半国、於是其国王畏惶奉言、自今以後、隨天皇命而、為御馬甘、毎年双船、不乾船腹、不乾楫、供与天地、無退仕奉。

よく絵画にされた有名な場面です。神功皇后が九州から朝鮮に向かい出帆した船を海の大小の魚たちが担ぎ上げ、折からの順風に乗って一気に半島半ばまで運んだ場面で、双船と記されているのはたくさんの船が並び進む様子、又は現代でいうカタマラン（双胴船）を表すとも言われ、諸説あります。

v) 仁徳天皇 メドリとハヤブサワケ

此之御世、免寸河之西、有一高樹。其樹之影、当旦日者、逮淡道島、当夕日者、越高安山。故、切是樹以作船、甚捷行之船也。時号其船謂枯野。故、以是船旦夕酌淡道島之寒泉、献大御水也。茲船破壊以焼塩、取其焼遺木作琴、其音響七里。爾歌曰、

官船「枯野」に関する記述です。免寸河（場所不明）のほとりに高い木があり朝日が昇ればその影は淡路島まで届き、夕日には高安山（奈良県？）まで届く巨木でした。この木を切り倒し船を造ったところ大変速く、その船を枯野（軽野）と名づけた。その船が古くなったので塩を作るための薪にし燃やし、燃え残った木で琴を作ったところ大変美しい音を奏でました。

この枯野（軽野）について、語源は南方系の古代ポリネシア語の「カノー」（カヌー）ではないか、という説もあります。³⁾

4. 本書紀の船

i) 神代上巻

次生月神。一書云「月弓尊、月夜見尊、月讀尊。」其光彩亞日、可以配日而治。故、亦送之于天。次生蛭兒。雖已三歳、脚猶不立、故載之於天磐櫟樟船而順風放棄。次生素戔鳴尊。

次生鳥磐櫟樟船、輒以此船載蛭兒、順流放棄。次生火神軻遇突智、時伊弉冉尊、為軻遇突智、所焦而終矣。

次々に神が誕生する記述ですが、文中に蛭兒（不具兒）が生まれ、天磐櫟樟船、鳥磐櫟樟船に乗せて風

のままに流したとあります。樟船とあるので楠木から作られた割り船の可能性が指摘できます。古代の丸木舟を棺に使用した発掘例もあるので興味深い記述です。

初、大己貴神之平國也、行到出雲國五十狹々小汀、而且當飲食。是時、海上忽有人聲。乃驚而求之、都無所見、頃時、有一箇小男、以白藪皮爲舟、以鷦鷯羽爲衣、隨潮水以浮到。

大己貴神が国を平定し出雲の五十狹々小汀（稲佐の浜）で食事をしようとしたとき、藪皮爲舟（獣の皮）で作った船に乗った小男（少名毘古名神？）がやってきました。この藪皮爲舟は現在でも未開地で使用されている獣の皮を浮袋にして束ねた「チュチャウ」のような船（浮器）かも知れません。

ii) 神代下巻

故、以熊野諸手船亦名天鵠船載使者稻背脛、遣之、而致高皇產靈尊勅於事代主神、且問將報之辭。時、事代主神、謂使者曰「今天神有此借問之勅、我父宜當奉避。吾亦不可違。」因於海中造八重蒼柴柴、此云府璽籬、蹈船柅船柅、此云浮那能倍而避之。使者既還報命。

古事記にも書かれた大国主の息子、事代主神が国譲りに纏わる場面で、今も美保神社に伝わる諸手船神事、青柴垣神事の起源となる話です。諸手船がどういう船かは諸説ありますが、おそらく何人かの漕ぎ手が乗るやや大きめの割り船か、準構造船に近い船だったかもしれせん。

須臾有鹽土老翁來、乃作無目堅間小船、載火火出見尊、推放於海中。則自然沈去、忽有可怜御路、故尋路而往、自至海神之宮。

海幸彦、山幸彦の兄弟喧嘩の話で、ほぼ古事記の記載と同じ内容です。火火出見尊は海幸彦のことです。

iii) 神武天皇（神日本磐余彦天皇）

其年冬十月丁巳朔辛酉、天皇親帥諸皇子舟師東征。至速吸之門、

神武東征の出発の場面で、一族が船出する場面です。

その年冬十月五日に天皇は自ら諸皇子と船軍を率いて東征に向われた。速吸之門は海峡を言います。

乙卯年春三月甲寅朔己未、徙入吉備國、起行館宮以居之、是曰高嶋宮。積三年間、脩舟楫、蓄兵食、將欲以一舉而平天下也。

神武天皇等は瀬戸内海を東に迎い、乙卯春三月六日に吉備国に移られ、行館（高嶋宮）を造ってお入りになった。ここで3年の間に船を整え武器・食料を蓄え浪速に上陸、畿内を平定しようと考えられた。

戊午年春二月丁酉朔丁未、皇師遂東、舳舻相接。方到難波之碕、會有奔潮太急。因以名爲浪速國、亦曰浪花、今謂難波訛也。

戊午の年、春二月十一日に天皇の軍は東に向った。各船の舳舻が接するくらい一団となり、まさに難波碕に至らんとするとき、追い潮に乗り大変速く着いた。よって名づけて浪速国とした。また浪花ともいう。

おそらく明石海峡が連れ潮であったと思われます。

遂越狹野而到熊野神邑、且登天磐盾、仍引軍漸進。海中卒遇暴風、皇舟漂蕩、時稻飯命乃歎曰「嗟乎、吾祖則天神、母則海神。如何厄我於陸、復厄我於海乎。」

神武天皇は浪速に上陸、陸路畿内へ兵を進めたが、長髓彦の反撃に会い退却を余儀なくされ、再び海路紀伊半島をまわり熊野から攻めあがることにした。その時暴風雨に会い難儀する状況を述べています。

復、大己貴大神目之曰「玉牆内國。」及至饒速日命乘天磐船而翔行太虚也、睨是郷而降之、故因目之曰「虚空見日本國矣。」

大己貴大神（大国主）はその治めた国を「玉牆内國」と言われ、饒速日命は天磐船（空飛ぶ船？）に乗って空から眺め、この国に降り「虚空見日本國矣」と呼びました。ここに日本という国名が現れます。

iv) 神功皇后

既而、神有誨曰「和魂服王身而守壽命、荒魂爲先鋒而導師船」

神功皇后の朝鮮出兵の出発にて皇后は、「和魂は王の身の命を守り、荒魂は先鋒として軍船を導くだろう」と言われました。

既而則擣荒魂、爲軍先鋒、請和魂、爲王船鎮。
時、飛廉起風、陽侯舉浪、海中大魚、悉浮扶船。
則大風順吹、帆船隨波、不勞櫓楫、便到新羅。

荒魂を招き軍の先鋒とし、和魂を請じて船のお守りとされた。そのとき風が起こり、波が船を押し、海中のすべての大魚は浮かんで船を浮き支えた。強い順風が吹き、帆船は波に押され舵や櫂を使わないで新羅に着いた。

ここで注目すべきは、大風順、帆船という表記です。これは明らかに帆走できる船を意味しています。当時の船が帆を使用していたことが判ります。どのような帆であったかまでは判りませんが、すでに衣服はあり高価ではありますが布は日常に使用されていたはずで、動物の皮か、筵帆か、または竹を編んだ網代帆かはともかく帆の存在は間違いなくあったと言えます。

時、隨船潮浪遠遶國中、即知、天神地祇悉助歟。
爰新羅王波沙寐錦、即以微叱已知波珍干岐爲質、
仍齎金銀彩色及綾・羅・縑絹、載于八十艘船、令從官軍。
皇后之船、直指難波。于時、皇后之船廻於海中、
以不能進、更還務古水門而卜之、於是天照大神誨之曰「我之荒魂、不可近皇居。」

神功皇后は凱旋し、新羅の王を助命人質とし沢山の船に金銀財宝をのせ従わせた。皇后の船は難波を目指したが潮流の加減かうまく進めず務古水門（武庫の湊）に引き返した。

古代では八は「多くの」という意味を表し、有名な法隆寺東院の夢殿は八角形の堂ですが、これは円形を意味するのだそうです。古事記にある素戔鳴の歌「八雲立つ 出雲八重垣 妻籠みに 八重垣作るその八重垣を」は日本最初の短歌とされていますがこの「八」も沢山のという意味です。

亦表筒男・中筒男・底筒男三神誨之曰「吾和魂、宜居大津渟中倉之長峽。便因看往來船。」於是、隨神教以鎮坐焉。則平得度海

ここに住吉大社男三神が登場します。今も海に纏わる神として多くの信仰を集めていますが、住吉大社には4棟の社が建っています。3棟は男千木ですが1棟は女千木です。これは神功皇后をお祭りする社です。

v) 応神天皇

冬十月、科伊豆國、令造船、長十丈。船既成之、試浮于海、便輕泛疾行如馳、故名其船曰枯野。由船輕疾名枯野、是義違焉。若謂輕野、後人訛歟。

古事記にも記された高速船「枯野」です。ここでは建造地が伊豆國（伊豆半島）と明記され、長さも十丈（約30m）と具体的に書かれています。よほどの大木を使用したのでしょう。軽くてとても速く走るので「輕野」と後に呼ばれたと書かれています。¹²⁾

天皇悅之、即喚令從御船。是以、時人號其著岸之處曰鹿子水門也。凡水手曰鹿子、蓋始起于是時也。

江戸時代の弁才船の乗組員の構成は、船頭（船長）、知工（事務長）、表（航海士）、親父（甲板長）、水手（甲板員）、炊（司厨員）が標準でした。この水手（かこ）の謂れが書かれています。天皇の御船が着いたところが鹿子水門なので以降船員を水手（かこ）と呼ぶようになった。

夏四月、兄媛自大津發船而往之。天皇居高臺、望兄媛之船以歌曰、

夏四月、兄媛は難波の大津から船出した。天皇は高殿にいて兄媛の船を見送り歌を詠まれました。

卅一年秋八月、詔群卿曰官船名枯野者、伊豆國所貢之船也、是朽之不堪用。然久爲官用、功不可忘、何其船名勿絶而得傳後葉焉。群卿便被詔、以令有司取其船材爲薪而燒鹽、於是得五百籠鹽、則施之周賜諸國、因令造船。是以、諸國一時貢上五百船、悉集於武庫水門。

例の官船「枯野」が古くなり燃やして塩を作った時の逸話です。簡単な意味は、以下の通りです。

三十一年秋八月、群の長に詔して「官船の枯野は、伊豆の国から奉ったものであるが、現在は朽ちて使用に堪えない。しかし、長らく官用を勤め、その功績は

忘れられない。この船の名を絶やさず、後に伝えるには何か良い方法はないか」と言われた。群の長は役人に命じてその船の材を取り、薪として塩を焼かせた。五百籠の塩が得られた。天皇はそれらをあまねく諸国に施された。そして船を造ることになり、諸国から五百隻の船が献上さ武庫の港に集まった。

vi) 仁徳天皇

爰天皇、不知皇后忿不著岸、親幸大津待皇后之船而歌曰、

天皇は皇后が怒って泊られなかったことを知らず、親しく難波の大津にお出でになり、皇后の船をお待ちになった。そして歌を詠まれた。

vii) 継体天皇

於是、磐井、掩據火豐二國、勿使修職、外邀海路、誘致高麗・百濟・新羅・任那等國年貢戰船、內遮遣任那毛野臣軍、亂語揚言曰「今爲使者、昔爲吾伴、摩肩觸肘、共器同食。安得率爾爲使、俾余自伏爾前。

謎の大王で突如越の国（福井県）から応神天皇の5世孫という事で皇位継承した継体天皇で、九州で起こった磐井の乱を平定するために軍を起しました。磐井は海路を抑え高麗・百濟・新羅・任那等の貢物を運ぶ船を奪い朝廷軍の来襲に備えた。任那に派遣された毛野臣の軍と「もとは同じ釜の飯を食った仲間だが従属は出来ない」と言って交戦した。

viii) 推古天皇

夏四月壬申朔、更以來目皇子之兄當麻皇子、爲征新羅將軍。秋七月辛丑朔癸卯、當麻皇子、自難波發船。丙午、當麻皇子到播磨。時、從妻、舍人姫王薨於赤石、仍葬于赤石檜笠岡上。

夏四月一日、さらに来目皇子の兄、当摩皇子を新羅を討つ將軍とした。秋七月三日、当摩皇子は難波から船出した。六日、播磨に着いた。そのとき従っていた妻の舍人姫王が明石で薨じ、明石の桧笠岡の上に葬った。

十六年夏四月、小野臣妹子至自大唐。唐國號妹子臣曰蘇因高。即大唐使人裴世清・下客十二人、從

妹子臣至於筑紫。遣難波吉士雄成、召大唐客裴世清等。爲唐客更造新館於難波高麗館之上。六月壬寅朔丙辰、客等泊于難波津、是日以飾船卅艘迎客等于江口、安置新館。於是、以中臣宮地連烏磨呂・大河内直糠手・船史王平、爲掌客。

四月に聖徳太子が派遣した遣隋使、小野妹子が隋の使者 裴世清以下12人の随行員を伴い筑紫に帰国した。迎えに難波吉士雄成を派遣し、使者らのために難波に高麗館を造った。六月に一行は難波津に到着し飾船三十艘で迎え新館に案内した。

飾船とは、おそらく色とりどりの幕や飾りを施した船で最高の歓迎儀礼で迎えたと思われます。接待係り3名に船史王平の名もあり、船の専門役所があった事が伺えます。

時、磐金等共會於津將發船、以候風波。於是、船師滿海多至。兩國使人、望瞻之、愕然、乃還留焉。更代堪遲大舍爲任那調使而貢上。於是、磐金等相謂之曰「是軍起之、既違前期。是以、任那之事今亦不成矣。」則發船而度之。

磐金等は湊に集まり風待ちをしていたところ、多くの軍船が集結したので使者らは咄然とした。磐金等はこれを見て、これでは前の約束と違い任那の救援はうまくいかないと言った。

この憂慮は結果的に白村江の戦いに突き進んでしまう事になってしまいます。

是年、遣河邊臣闕名於安藝國令造船。至山覓舶材、便得好材、以將伐。時有人曰「霹靂木也、不可伐。」河邊臣曰「其雖雷神、豈逆皇命耶。」多祭幣帛、遣人夫令伐。則大雨雷電之。爰、河邊臣案劍曰「雷神無犯人夫、當傷我身」而仰待之、雖十餘霹靂不得犯河邊臣。即化少魚、以挾樹枝。即取魚焚之。遂脩理其舶。

この年、天皇は河辺臣を安芸国に遣わして船を造らせた。山で良材を見つけ切り倒そうとしたところ、「この木は雷神が宿る木なり、切るべからず」と言う者がいた。河辺臣は「天皇の命なるぞ」と言って多くの御幣を作り祀り切り倒した。たちまち大雨となり落雷した。云々と書かれていますが、ここで重要なのは安芸国で船を造ったと建造地が記されている事です。

応神天皇の所で官船「枯野」は伊豆の国で造られたとありましたが、具体的な建造地が書かれているのは注目に値します。安芸国（広島県）呉市倉橋島では今も地元では遣唐使船を数隻建造した所と伝承され、1989年に開催された「海と島の博覧会」で、これに因んで復元遣唐使船が実物大（推定）で建造され今も「長門の造船資料館」に保存展示されています。倉橋島には木造船の継承船大工が今日まで現役でおられ、厳島神社の管弦船を代々造ってきましたが、これからの継承は厳しい状況です。

ix) 天智天皇

戊戌、賊將至於州柔、繞其王城。大唐軍將率戰船一百七十艘、陣烈於白村江。戊申、日本船師初至者與大唐船師合戰、日本不利而退、大唐堅陣而守。己酉、日本諸將與百濟王不觀氣象而相謂之曰、我等爭先彼應自退。更率日本亂伍中軍之卒、進打大唐堅陣之軍、大唐便自左右夾船繞戰。須臾之際官軍敗績、赴水溺死者衆、艫舳不得廻旋。朴市田來津、仰天而誓・切齒而嘆、殺數十人、於焉戰死。是時、百濟王豐璋、與數人乘船逃去高麗。

有名な白村江の戦いの状況が記されています。この戦いについては多くの書籍で取り上げられ、ここでは内容は省略しますが結果的には倭国軍の大敗に終わりました。倭国は在日していた百濟王豐璋をかつぎ、筑紫から多くの船で渡海し百済に向かいましたが惨敗し、百濟王豐璋は逃亡しました。

秋九月壬午朔癸巳、新羅、遣沙喙級浪金東嚴等進調。丁未、中臣内臣、使沙門法辨・秦筆、賜新羅上臣大角干庾信船一隻、付東嚴等。庚戌、使布勢臣耳麻呂、賜新羅王輪御調船一隻、付東嚴等

ここに中臣内臣（中臣鎌足 藤原氏の祖）が登場します。戦後処理の役を担当したようで、新羅上級役人大角干庾信から船一艘を与えられ、僧の法弁と秦筆を遣わしました。また後日、布勢臣耳麻呂を遣わして、新羅王に調物を運ぶ船を一艘贈り、敗戦を認めました。

十一月甲午朔癸卯、對馬國司、遣使於筑紫大宰府、言「月生二日、沙門道久・筑紫君薩野馬・韓嶋勝婆娑・布師首磐四人、從唐來曰『唐國使人郭務悰等六百人・送使沙宅孫登等一千四百人、總合二千

人乗船卅七隻、俱泊於比智嶋、相謂之曰、今吾輩人船數衆、忽然到彼、恐彼防人驚駭射戰。乃遣道久等預稍披陳來朝之意。

対馬の国司の使いが太宰府に大勢の唐（から）の使者らが来ることを伝える内容で、具体的な人数と船の数があり、興味ある内容です。

これを見ると、合計2,000人が47隻の船で来るとあり、1隻当たり40～50人の乗船人数になります。勿論大小の船があると思いますが、平均して1隻の乗船者を50人とし1人あたり荷物を含め70kgとすると、重量が3,500kg（3.5トン）になります。この搭載重量を賄う船の大きさは船の重さを加え、凡そ長さ10m、幅2m、喫水0.3mとして排水量6トン程度の船になると推定できます。

まさに各地の古墳から出土した準構造船型の船形埴輪の実際の大きさに近いものと言えます。¹⁰⁾

5. 結言

記・紀に記された「船」を原文／訳文対比の形で拾い出してみました。勿論取り上げた箇所以外にも「船」の記述は多くありますが、紙面の関係もあり代表的な場面に的を絞りました。記・紀以外にも各地の「風土記」、「万葉集」、「続日本紀」等々にも多く「船」に関する記載が見受けられます。

表 記紀に登場する主な船舶

	船 (天皇・神)	船 (一般)	船群	小舟等
古事記	4	0	1	1
日本書紀	11	9	6	2

3章、4章に抽出した「船」を表に集計しました。なおこの表では、明らかに同じ船と考えられる場合は数えていません。表に示したうち、船（神・天皇）は、神や天皇・皇族が乗船しているもので、「天鳥船」「御船」「船」「舟」「船謂枯野」「天磐櫟樟船」「鳥磐櫟樟船」「天磐船」「皇后之船」があります。対して船（一般）は、神・天皇以外が乗ると見られる船です。

天皇が乗船するなど、言わば公的に船が移動する場合、船は複数で船団を組むことが多かったようです。船群はそのような多数の船を表現する記述として、「双船」があります。「八十艘」の八十は多いことを意味すると思われますが、五百、卅（三十）、一百七十、總合二千人乗船卅七隻のように、より具体的な数字を

挙げている例も少なくありません。

小舟等は、より小型の船の可能性があるので「無間勝間之小船／目堅間小船」「藪皮爲舟」などが該当します。

これらは船の使用者や大きさに着目して分けたものですが、記述のなかには船の構造や材質などが推測可能な例も複数確認できます。

先の小舟とも推定できる2例では「無間勝間之小船／目堅間小船」が隙間なく編んだ竹船、「藪皮爲舟」が獣の皮を浮袋にして束ねた船と考えられます。

より一般的な船では、「総合二千人乗船卅七隻」と表現された唐の使節団の船が、先述したように6トンの船と推計できます。飛鳥時代、隋の使節を迎えた「飾船卅艘」や新羅に調物を送った「御調船」も同様の船と思われます。さらに言えば、神功皇后の記事にある「大風順吹、帆船」は明らかに帆を有する船を表していて、古墳時代から飛鳥時代の段階において、帆走可能な5トン規模からの船が実際に使われていたと考えられるでしょう。古代までの船舶で全形が残って発掘調査された例はありませんから、船形埴輪から船の規模を復元する上でも参考になります。

また神代の事代主神の記事に出てくる「諸手船」は、何人もの漕ぎ手が漕ぐ船を指していると考えられます。古墳時代の埴輪では櫓を両側に並べて漕いだと考えられる、準構造船の船形埴輪がしばしば出土しています。従って「諸手船」は準構造船の可能性が高いと言えるでしょう。同様に「樟船」はクスノキを材料にした船ですので、刳り舟あるいは刳り舟を船底に使用した準構造船であろうと思われます。これらも埴輪でしか窺えない当時の船の構造を推測し、裏付ける表現だと言えます。

古事記は音読漢字、日本書紀は漢文体で書かれていますので同じものでも表記が異なるものや、内容に違いが見受けられる箇所もあります。非現実的な話も多く史実とは言えない内容もありますが、極めてありそうな話も多く出てきます。

登場する「船」に関しては小さなものから多数の人馬を乗せた大型船まで、推察の域を出ませんが様々な船が活用されていた事は間違いのない事実と言えます。

歴史書としての信憑性はともかく、壮大なる物語としては非常に面白い内容です。古代の日本海側は、日本から半島から大陸からも多数の「船」が行き来し、ある書に掛かれていた「海は隔てるものではなく、繋

ぐものである」という実感がわいてきます。近年でも南太平洋の住民がアウトリガー付きカヌーで太平洋を縦横に行き来していた事実も納得できる次第です。現代ではAISによって世界中を航行中の船舶が見られますが、日々実に多くの船舶が我々の日常を支えるため活躍しています。全ての船が止まれば、たちどころに我々の日常は立ち行かなくなります。これからも地球のハイウェイ「海」が安全に活用される事を祈るばかりです。

参考文献

- 1) 日本書紀 山田英雄著 (株)教育社
- 2) 現代語古事記 竹田恒泰著 (株)学研マーケティング
- 3) 古代日本の航海術 茂在寅男著 小学館
- 4) 海の世界 特集 日本の船と人間の歴史
- 5) ものとなりの文化史「船」須藤利一編 法政大学
- 6) 日本に現存する刳り船 横山直材／松木哲共著 神戸大学海事資料館 研究年報 No.7
- 7) 高麗王朝時代の朝鮮半島在来船研究と日本伝統船舶の発展論 木村 淳(東海大学) 2012年 考古学研究, 59巻 2号
- 8) 中国における古代船舶の三つの新例 北野耕平 神戸大学海事資料館 研究年報 No.3
- 9) 韓国新安沖の陶磁器貿易船(上下) 北野耕平 神戸大学海事資料館 研究年報 No.5、6
- 10) 西都原出土舟形埴輪の復元的考察 清水昇 神戸大学海事資料館 研究年報 No.8
- 11) 丸木舟を訪ねて 松井哲洋著 関城博物館 研究ノート 第16号
- 12) その他ネット情報
 - *「枯野」伝説について 加藤良平著 古事記・日本書紀・万葉集を読む(論文集)
 - *昔の日本の船事情 岩本才次著 日本航海学会誌 164巻(2004)
 - *その他記・紀に関する原文、現代文訳 多数ヒット 参照しました。

謝辞

本稿の記述・構成にあたり、神戸大学人文学研究科の菊地真准教授に多大なるご助言を頂きました。ここに心より御礼申し上げます。