

富山県の出土船について

廣瀬 直樹（氷見市教育委員会）

はじめに

日本の船は、丸太を刳って造る単材丸木舟から複数の刳材を前後や左右に継いだ複材丸木舟へ、さらに刳材に板を接ぎ合わせた準構造船、板材で造る構造船へと変化してきた。単材丸木舟では、材料となる丸太の大きさによって船の大きさも制限されてしまうが、船の使用目的である運搬や人の移動、あるいは漁撈のためには、より大型化して積載量を増やしてやる必要があった。そのため単材丸木舟から、大型化、構造船化の方向で変化する、というのが大きな流れである。古くから漁業が盛んであり、オモキ造りなど在地の造船技術が発達した富山県においても、同様の発達過程が想定されるが、船の出土例は少ない。ただ、平成 15 年度に氷見市鞍川 D 遺跡で 12 世紀代の丸木舟が出土して以降、能越自動車道や北陸新幹線の整備に伴う発掘調査で縄文時代の丸木舟の出土が相次いだ（第 1 図）。

縄文時代

縄文海進期の湾奥部に形成された縄文時代早期から後期の貝塚、氷見市上久津呂中屋遺跡でスギ製の丸木舟断片が出土しており、放射性炭素年代で縄文時代中期後葉のものという。箱型の横断面は近代の川舟や潟舟にも通じ、遺跡の立地から潟湖化した元の入り江で使用されたものと推測される。

富山市小竹貝塚では、丸木舟の先端部分約 2.6m が出土している。縄文時代前期中葉の低湿地板敷遺構に転用されたもので、端部左右両側に施された蕨手形の加工が特徴的である。詳細については報告書の刊行を待たなければならないが、後に放生津潟となる入り江の奥部で使用されたものだろうか。

弥生時代から古墳時代

丸木舟の複材化、大型化が進む弥生時代であるが、富山県内では船に関する情報はほとんどない。現時点では、富山市豊田大塚・中吉原遺跡で、弥生時代後期から終末期の沼跡より伏せた状態の舟が出土したと報告されているのが唯一の例である。

古墳時代も船の出土はないが、一方で日本海を介した交易の一端がうかがえる遺跡がある。氷見市の国指定史跡、柳田布尾山古墳（全長 107.5 m）は、日本海に面する地域に築造された前方後方墳としては最大の規模を持つ。富山湾を望む丘陵上に立地し、海岸線と平行に築造されていること、築造当時の古墳直下には潟湖があり、天然の港として活用されていたと推測されることから、富山湾を基盤に海上交通を掌握した広域首長連合の長という被葬者像が想像される。同じく氷見市の朝日長山古墳では、朝鮮半島の伽耶地域の系譜を引く冠帽や馬具の剣菱形杏葉が出土している。被葬者は富山湾に君臨する国際派の地域首長連合の一員であり、その勢力基盤が富山湾のみならずコシの海域を対象とした海人の交易活動にあった、とされる。こうした古墳時代の首長たちの動向には、積載性に有利な準構造船形式の船を利用した海上交易が想定されるが、その物的な証拠となるものはない。

古代

『万葉集』の編者、大伴家持が越中国守として赴任していた天平 18 年（746）から天平勝宝 3 年（751）の 5 年間、家持は氷見に所在した潟湖、布勢水海に舟を浮かべて遊覧し、舟や舟人、海人を歌に詠んでいるが、舟自体への具体的な言及はない。一方、『万葉集』には 8 世紀前半頃に詠まれた三首の歌に「棚無し小舟」という語がある。「棚」とは棚板、つまり舷側板で、それが無い単材の丸木舟を指す。この「棚無し小舟」という言葉から、小舟ではない大型の船は棚板が設けられた準構造船形式の船だったことが読み取れ、また奈良時代には丸木舟と準構造船が並存していたと推測できる（第 2 図）。

県内では、高岡市東木津遺跡で溝の護岸に用いられた板材が、切り欠きや等間隔に並ぶ穴の加工が

ら準構造船の棚板を転用した可能性が指摘されている。溝から8世紀前半～9世紀代の遺物が出土しているため、板材は8世紀前半以前のものであろう。溝跡出土の8世紀代の須恵器には、「船木」の墨書が残るものがあり、造船に関連すると推測される能登国の氏族、船木氏との関連が想定される。

平安時代末～中世

平安時代末から中世の資料として、井戸側に転用された丸木舟の出土が氷見市で2例ある。

鞍川D遺跡は、氷見市の中央を流れる上庄川の下流南岸に位置する。丸木舟は輪切りの2部材を組み合わせて井戸側に転用してあった(第3・4図)。スギ製で、丸木舟製作時の工具痕や、埋木・カスガイ等の補修痕、井戸側転用時の鋸痕、フナクイムシやキクイムシによる食害痕が残る。食害痕は底面のみで舷側外面にはないが、これは舟の喫水が非常に浅かった証拠となる。また、フナクイムシなどの食害痕の存在は、海水域から汽水域、すなわち海から河口部にかけて使用・繫留されていたことを示す。放射性炭素年代測定では11～12世紀代、井戸の構築が13世紀前半であることから、丸木舟の建造は12世紀代以前と推測される。船首側の(a)舷側上部には「コ」の字形の切り欠きと方形孔があり、船梁や波除板が設けられていたものと推測される。また底内面の不整形の埋木は、フナクイムシなどによる食害で開いた穴をふさいだものであろう。船尾側の(b)は、井戸側転用前にすでに割れが生じていたようで、それをカスガイで接合してあった。舷側上部には方形孔が複数あり、一部には縄をかけたために生じた磨耗痕が残る。これは櫓をかける早緒の跡と、舷側上部に構造物を固定するための縄の跡が混在しているものとみられる。(a)と(b)は断面形状が大きく異なっており、丸底で深い(a)と平底気味で浅い(b)をつなぐには、中間部分に最低でも4m程度必要となる。船首・船尾部分も含めると、丸木舟の全長は10m程度と推測され、これは単材丸木舟としては大型の部類となる。第5図は、日本海側の古代から中世の出土丸木舟をサンプルとした幅と深さの分布図だが、全体に幅と深さの比が2:1に集中するのに対し、鞍川D遺跡例は(a)(b)ともに1.4:1となり、幅に対して深いという特徴がある。船体の深さや船底の厚さは、海での操船や波切りの面で有利であり、もうひとつの特徴である喫水線の浅さによって大量の積荷が可能だったと推測される。

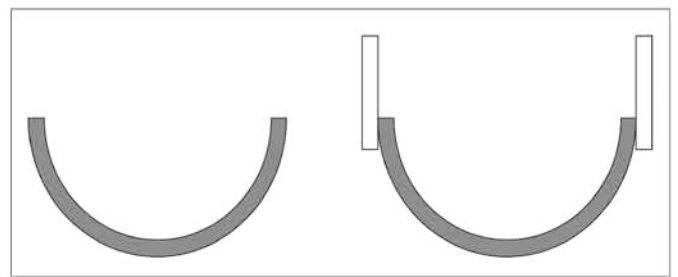
鞍川D遺跡の南西約1.7km、同じく上庄川南側平野部に立地する中尾新保谷内遺跡で井戸側に転用された丸木舟もスギ製で、幅と深さの比は1.8:1と鞍川D遺跡例と比べてやや平底気味の形状を持つ。井戸は12世紀後半～13世紀前半、丸木舟の放射性炭素年代は8～10世紀を示す。外面にフナクイムシないしキクイムシによる食害痕があり、鞍川D遺跡例と同様、海で使用されたと考えられる。

近世以降の動向

14世紀には縦挽きの製材用鋸が出現し、本格的な構造船の時代が到来する。日本海沿岸ではオモキ造りと総称される船体構造とその建造技術が発達し、近世にはその存在が確認される。オモキ造りは準構造船に分類されるもので、船底部左右両端にオモキと称する刳材を用いた平底の船形、接合に木製カスガイのチキリや木栓のタタラ、接着剤としてウルシを用いるという共通点がある。近世前半期の日本海海運を担った北国船や羽賀瀬船もオモキ造りだったが、櫓による操船に多数の水主が必要のため、帆走性能に優れた弁才船の普及により18世紀には衰退した。だが、定置網や地曳網などの沿岸漁業ではオモキ造りの船が存続し、富山湾から能登半島内浦では、定置網漁の網船にオモキ造りの大型船ドブネが使用された(第6図)。昭和30年代まで活躍したドブネだが、より操船しやすく動力化も可能だった板合わせの構造船テントに取って代われ、そのテントもFRPなど新素材の船の普及により昭和40年代には姿を消した。日本列島全体では、男鹿半島などで単材丸木舟が存続し、津軽海峡にムダマハギ、日本海沿岸にオモキ造りといった準構造船があったように、木造船が終焉を迎える近年まで丸木舟、準構造船、構造船が並存していたということは強調しておく必要があるだろう。

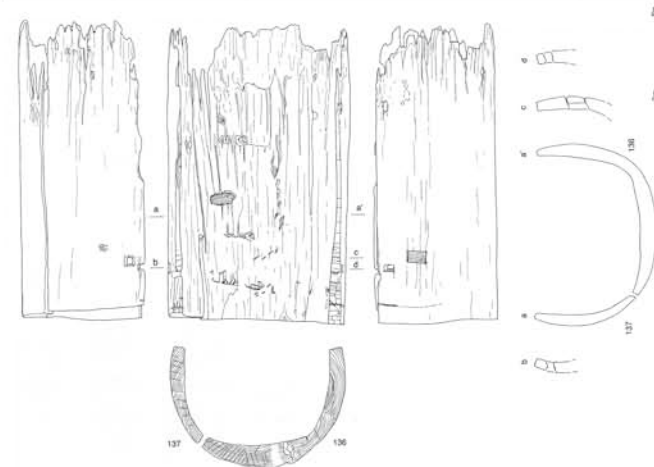
【引用・参考文献】

- 公益財団法人富山県文化振興財団埋蔵文化財調査事務所 2013 『上久津呂中屋遺跡発掘調査報告 一能越自動車道建設に伴う埋蔵文化財発掘報告Ⅹー』
- 財団法人富山県文化振興財団埋蔵文化財調査事務所 2009 『中尾茅戸遺跡 中尾新保谷内遺跡 神明北遺跡 大野江淵遺跡 発掘調査報告 一能越自動車道建設に伴う埋蔵文化財発掘報告Ⅶー』
- 高岡市教育委員会 2001 『石塚遺跡・東木津遺跡調査報告』
- 富山県埋蔵文化財センター 2011 『特別展図録 とやまの貝塚 一貝塚からみえてくる縄文人の姿と生活ー』
- 富山県教育委員会 1998 『富山市豊田大塚遺跡発掘調査概要』
- 氷見市 2002 『氷見市史』 資料編5 考古
- 氷見市教育委員会 2006 『鞍川D遺跡 鞍川バイパス遺跡群発掘調査報告Ⅱ』
- 廣瀬直樹 2005 「鞍川D遺跡出土の丸木舟 ー出土丸木舟に残る加工痕・使用痕への試論ー」『船をつくる、つたえる 和船建造技術を後世に伝える会調査報告書』
- 藤田富士夫 2002 「朝日長山古墳出土の金銅製品とその意義」『氷見市史』資料編5 考古 氷見市

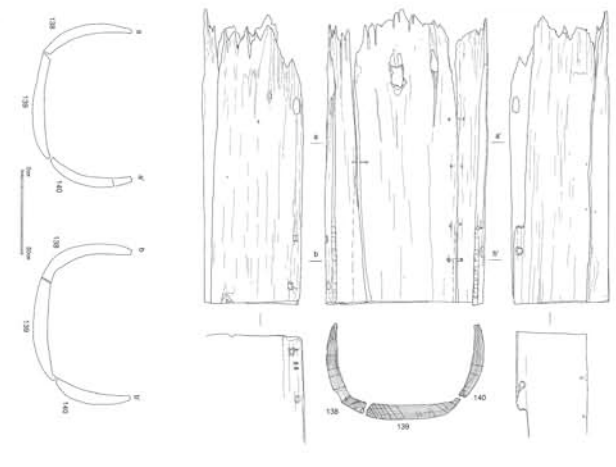


第2図 棚無し小舟（左）と準構造船

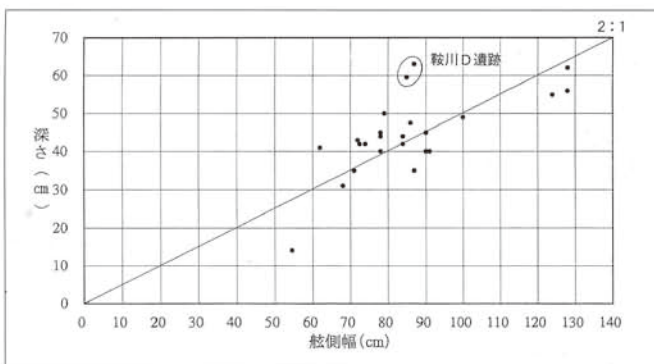
第1図 関連遺跡位置図



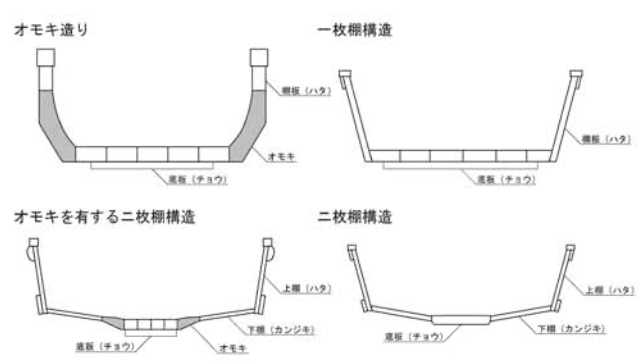
第3図 鞍川D遺跡出土丸木舟（a）実測図



第4図 鞍川D遺跡出土丸木舟（b）実測図



第5図 日本海沿岸地域出土丸木舟の深さと幅



第6図 富山湾周辺地域の和船断面模式図