

シリーズ「モノから見える清水港」①(全 10 回)

『割子の弁当箱と静隆社』

ペリー艦隊下田来航後の嘉永6年(1853)、徳川幕府は「大船建造禁止令」を解除して、西洋の技術を積極的に造船にも利用するようになりました。これに伴って大型化した洋式帆船と蒸気船の導入とともに、清水湊にも変革が必要となってきました。江戸時代の清水湊といえば、巴川をやや遡った西岸に築かれた川港でした。巴川は静岡市街北側の麻機沼奥の谷から流れ出し、静清平野の山裾沿いを蛇行して清水港へ流れ込む比較的緩やかな流れの川です。しかし、河川に溜まる泥の堆積はいかんともしがたく、加えて安政の地震により巴川河口部分が隆起したことから、江戸時代終わり頃には、大型船が清水湊に入る時には満潮時をねらって巴川に進入していたと伝えられます。

さて、それやこれやで維新後の清水港周辺では、清水湊を巴川岸から外海に面した場所に移すことと、横浜開港に伴う海外貿易に対応するために清水―横浜を結ぶ定期航路を確保することが求められていました。清水の廻船問屋たちは港のインフラ整備のために「波止場会社」を、船舶の積荷取扱のために「博運会社」を設立しました。新たに築造された「波止場」は現在の水上交番前の船溜まりにあたり、当時は浪漫館の辺りまで船溜まりが入り込み、ここから沖合に留めた本船まで舢艀による船積みが行われました。この近代的な波止場が完成したのは明治12年(1879)6月のことで、波止場と波止場通り(現エスパルス通り)の整備、港橋の架橋などの波止場周辺の整備も同時に行われました。

一方、清水―横浜を結ぶ定期航路は、明治9年(1876)に静岡丸の天野九右衛門や清渚丸の山本佐十郎らの回漕業者が航路を開いていました。当時の日本の輸出品目のトップは何といても「生糸」であり、それに次ぐのが「お茶」だったので、横浜と茶どころの清水を結ぶ定期航路は国家的な要求でもありました。このような状況下で明治14年に設立されたのが『株式会社静隆社』でした。この会社は横浜、静岡、清水の出資者により設立され、総数226名の株主の中に清水港の回漕業者も29名いました。なお、発足時の

静隆社に所属する船舶は静岡丸・清川丸・三保丸の3隻がありました。輸出の好調に伴い、清水港で扱う積荷量も拡大したため船荷の積み降ろしは夜間にも行われていたと伝えられています。現在まで伝わる「割子の弁当箱」は深夜まで続いた港湾作業の合間に作業員に用意された弁当箱です。「静隆社」と朱漆で書かれた漆塗り弁当箱10個が木箱に納められて保存されていました。ちなみに日本の港湾中、24時間体制で荷物の積み降ろしを行ったのは清水港が初めてだったと伝えられています。



◀ 静隆社の割子弁当箱 ▶

- ※ コラム中では江戸時代の巴川岸に築かれたものを清水湊、明治時代以降の外海に面したものを清水港としました。また、一般的な港湾を示すときは「港」と表記しました。
- ※ このシリーズは「モノから見える清水港」について寄稿によるもので、今回は連載1回目です。
榎原 靖弘(ちんばらやすひろ) フェルケール博物館 学芸部長 1962年 藤枝市生まれ

シリーズ「モノから見える清水港」②(全10回)

『茶箱と蘭字』

明治維新に伴う日本の開国以前に中国ではオランダやイギリスとの貿易が行われていました。日本のラベルには「JAPAN TEA」と英語が書かれていましたが、中国では先にオランダとの貿易がありましたので、「オランダ語」という意味の「蘭字」がそのまま日本に持ち込まれて、茶箱ラベルは「蘭字」と呼ばれるようになりました。江戸時代から静岡・清水の山間部は緑茶生産で全国的に知られていましたが、開国後に緑茶は生糸に次ぐ輸出品になっていきました。当時から足久保地域で摘まれた茶葉は安倍川を降り、現在の浅間神社の南回り（番町・茶町周辺）に集積されて製茶されました。その後清水港まで運ばれた茶葉は横浜まで回漕して海外へと送られていきました。ところが、明治22年（1889）に東海道線が開通すると、流通は陸送が主になり清水港扱いの荷は激減してしまいました。こうした事態を憂慮した人達により清水港でも直輸出が可能になるよう政府への働きかけが行われ、輸出港の指定後に明治39年から輸出が始まりました。それとともに静岡の茶町周辺には横浜から外国人商会が移ってきました。また、江戸時代の浮世絵の技法を伝承した木版画の技術による「蘭字」は静岡でも作られるようになりました。近年では、この蘭字の編年やどの蘭字が静岡で制作されたものなのか、など具体的な蘭字の歴史が判明してきました。また、昨年、東京の八重洲に所在する「株式会社エム・シー・フーズ」から、戦後に静岡で使われたオフセット印刷の蘭字が300枚以上発見されて、フェルケール博物館へ寄贈されました。実は、この会社は静岡市番町に所在した「日本紅茶株式会社」を吸収合併して設立しており、その折に印刷蘭字が東京へと運ばれていました。蘭字と呼ばれた茶箱ラベルは昭和時代に入ると現在のようなおffset印刷となり、昭和30年代まで「蘭字」と呼ばれて輸出茶箱に貼られていました。戦後の輸出先は北アメリカ大陸から中東やアフリカへと変わっていました。そのため、蘭字もエキゾチックなアラビア調のデザインに変わっていきました。不思議な話ですが、木版蘭字に比べて印刷の蘭字は現在ではあまり残ってはいません。戦後の蘭字についてはあまり注目されてきませんでしたので、使用されなくなると廃棄されてしまったものが多かった

のでしょう。

フェルケール博物館では、農研機構野菜茶業研究所より寄託を受けた明治から戦後の輸出用茶箱の実物資料とともに蘭字を紹介しています。これらの蘭字の印刷技術は昭和時代には、缶詰ラベルの印刷へと応用されていきました。日本茶の歴史だけでなく、デザイン史としても貴重な展示内容となっています。



《第2展示室の蘭字と茶箱コーナー》

※ このシリーズは「モノから見える清水港」について寄稿によるもので、今回は連載2回目です。
榎原 靖弘（ちんばらやすひろ） フェルケール博物館 学芸部長 1962年 藤枝市生まれ

シリーズ「モノから見える清水港」③(全10回)

アマダくじと手鉤

さて、今回はフェルケール博物館の常設展示室の中でも特徴のある資料を紹介します。

清水港の港湾作業で実際に使われた“アマダくじ”と呼ばれる道具があります。この道具は、数十本のロープを根本で束ね、根本付近には金属製の輪環（わっか）が付けられています。この道具は、港湾作業員が日雇いだった頃に雇用する人足を決めるために使われた、と伝えられます。当時、親方はその日に必要な人数分のロープを輪環に通し、作業員にロープを引かせて輪環内のロープを引いた者がその日の仕事に従事することができた、といいます。親方はくじを引かせる時に、ロープ群を地面に円を描くように投げて引かせていたため、放射状に放たれたロープの形状が“阿弥陀如来像”の背後に付けられた“光背”に似ていたことから“阿弥陀くじ”と呼ばれるといいます。フェルケール博物館では清水港で使われていた2点のアミダくじを収蔵しています。なお、このアマダくじは港湾の“ロープワーク”で作られたものです。ロープワークとは、ロープの取扱いと結び方のことを指します。皆さんもご存じのように港や船では色々な種類のロープが使われています。耐用年数を過ぎてしまったロープはほどかれて、様々な結び方をされて港湾独特のロープワークが創作されてきました。海上に出た後の船員は時間の余裕がある時に様々なロープを使い、様々な結び方を考案してきました。“アマダくじ”もロープワークのひとつに数えられるでしょう。

港の荷物の積み降ろしのことを荷役といいます。この荷役を人力で行う時に使う道具に手鉤（てかぎ）があります。手鉤は荷物の運搬や魚の扱いなどに使う、櫂の柄の先に鉤形の金属を付けた道具のことをいいます。手鉤には柄が30～60 cmと長く、魚や氷を運搬するのに使った“長柄（ながえ）”と呼ぶ種類と、鉤の部分が1～3本に別れ、柄の部分がだんご状になり手の平で包むように握る“独鉈（のんこ）”がありました。長柄の手鉤の中でも鉤の部分が楕円形をしたマグロ用の手鉤は現在でも港で使用されています。また、独鉈は穀物が入った麻袋を担ぐことが多かったといいます。“独鉈”は両手にひとつずつ持ち、「ハ」の字状に袋に刺してかついだといいます。「独鉈」で担ぐと、不思議なことに袋に穴は開いてもふさがるんだ」と入館者の方に教えていただいたこともありました。なお、手鉤は荷役の基本的な道具なので、フェルケール博物館でも重要な資料と考えており、数十種類を紹介しています。また、博物館入口のドアの表面装飾や取っ手部分、敷地内のライトのオブジェにもデザイン化した手鉤を



<アマダくじ>



<手鉤をデザインしたライト>

使用しています。ぜひ、搜してみてください。

※ このシリーズは「モノから見える清水港」について寄稿によるもので、今回は連載3回目です。

榎原 靖弘（ちんばらやすひろ） 1962年 藤枝市生まれ。フェルケール博物館 学芸部長

シリーズ「モノから見える清水港」④(全10回)

『蒔絵のお椀』

フェルケール博物館の常設展示室のなかでも、目を引く展示資料に金蒔絵のお椀があります。正式に名称をつければ「舟曳図金平蒔絵椀（ふなひきすきんひらまきえわん）」と呼ぶことになるでしょうか。

椀の口部分を指で挟み、底部に向けて指を滑らせると、底の部分が最も厚くなっています。ろくろを使い、木材を回転させながらノミで削って椀形にしたのがわかります。このように作られた器を挽き物と呼びます。お椀はとても軽く、櫟材ではないかと思えます。お椀には黒漆が何度も塗られ、下地としています。下地の上には金で絵が描かれています。これは、漆で文様を描き、金粉を蒔いた後に文様の部分だけに漆を施し、研磨する“平蒔絵”の技術を使用した高級品です。それでは、お椀に描かれた絵を覗いていきましょう。

笠をかぶり、蓑を付けた3人が綱を引いています。しかし、綱は蓋の右外へと延びているため、その先はわかりません。ところが、蓋を開けて裏返すと、今度は左から綱が延びて右に見える小舟の舳先に結び付けられています。全体をとおして考えると「3人の人が小舟を曳いている図」といえるでしょう。さて、これは何を描いているのでしょうか???

以前に記したように江戸時代の清水湊は巴川岸に築かれた川港でした。湊は巴川河口をやや遡った右岸にあり、現在の清水区本町付近が中心でした。その一方で、対岸は向島と呼ばれる未開発地でした。現在の港湾事務所のある日の出地区を含め、ドリームプラザやフェルケール博物館のある地域になります。未開発地といいましたが、当時、向島は砂浜となっており、わずかに設置されていたのは“甲州廻米置場”で、現在の港橋北側にあたります。さつき通りを挟み、「なすび」や「島崎タクシーの待機所」周辺の約620坪(2,060㎡)が甲州廻米置場に相当します。ちなみに、この周辺は現在でも山梨県の県有地となっています。

話は江戸時代初期に遡ります。当時、朱印船貿易や高瀬川の開削を行った京都の豪商・角倉了以は、慶長12年(1607)に徳川家康の命令により、富士川を開削して舟の通航を可能にしました。これを受けて、甲斐国の幕府領の年貢米が富士川を下り、河口部の岩渚や蒲原を経て清水の甲州廻米置場へと蔵入りされました。一方では、清水湊から塩をはじめとした生活物資が蒲原、岩渚を経て富士川を遡り、甲斐国へと運ばれて行きました。この時、岩渚からは高瀬舟で71km上流の鰍沢まで4～5日かけて、綱を引いて荷を積み込んだ舟を川上げしたと伝えられます。舟曳図金平蒔絵椀は富士川を遡る高瀬舟の舟曳図を描いているのでしょうか。この椀は江戸時代の清水湊で廻船問屋を営んでいた「三保屋」で実際に使われていたものです。当時の廻船問屋は湊に着く船の船主と荷物の買取りの交渉をしましたが、その交渉がまとまるまで船主は廻船問屋に寝泊まりしていたといえます。つまり、廻船問屋は高級旅館の役目も果たしていました。金蒔絵の高級な椀が伝わっていた理由も納得できます。また、「富士川の舟曳図」も清水湊に滞在する船主への“おもてなし”のひとつだったのでしょう。廻船問屋のお椀は展示では5客を紹介していますが、実際には10客が1セットとなり、木箱に大切に納められていました。



※ このシリーズは「モノから見える清水港」について寄稿によるもので、今回は連載4回目です。

榎原 靖弘（ちんばらやすひろ） 1962年 藤枝市生まれ。フェルケール博物館 学芸部長

シリーズ「モノから見える清水港」⑤(全10回)

『清水湊旧記』

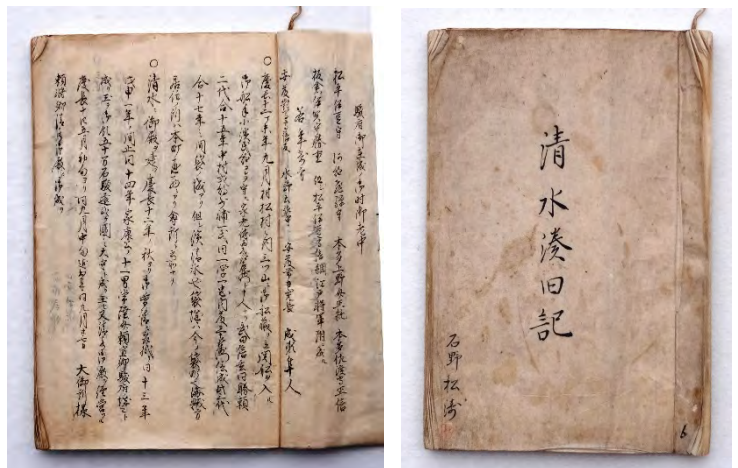
フェルケール博物館常設展示室の冒頭のガラスケース内には江戸時代の古文書がいくつか並んで紹介されています。いずれも江戸時代の清水湊を知ることができる貴重な資料ですが、昔の文字で書かれているので、なかなか一般の方に“面白い！”と感じていただけるものではありません。その中で、ぜひ注目していただきたい資料が『清水湊旧記』です。

ご存じの方もいると思いますが、江戸時代の清水湊は巴川をやや遡った右岸にありました。現在の次郎長通りは清水湊の最南端にあたり、本町や上清水が中心となっていました。『清水湊旧記』はこの頃の清水湊周辺の様子を教えてください。

「寛永八年末年、大雨大浪ニ清水町家屋敷敷浪ニとられ申候時・・・」で始まる『清水湊旧記』は本町の廻船問屋「三保屋」の子孫の石野家に伝わりました。表紙には「石野松涛（源七）」の名が記されています。フェルケール博物館で江戸時代の湊を調べる時には必ず目を通す資料になっています。それでは、内容を見ていきましょう。

本文冒頭に「駿府前将軍 右大臣 源家康公 慶長十二丁未年 六十六歳 寅御年」とあるように徳川家康と駿府城の築城の事に加え、同じ年に、村松内の三ツ山に御船蔵を建て、関船を納め、小浜民部これを守る、と記されています。実は、昨年6～8月に当館で開催した「御座船」展で、この部分を紹介しました。“関船”とは御座船とも呼び、将軍や大名が風流を楽しみ、参勤交代にも使用した船で、漆を塗り、飾り金具を付けた特別な船のことを指します。現在の清水小学校の南側で、当時「三ツ山」と呼ばれた場所に船蔵が建っていました。常設展示室に御座船模型を紹介していますが、家康は清水湊に「長永丸」「大広丸」の御座船を2艘係留していました。また、これに続けて、慶長14年に清水御殿を、同15年には貝島御殿を完成させています。清水御殿は、ドリームプラザから桜ヶ丘病院へ向かう左手の清水カトリック教会が跡地になります。貝島御殿跡は、三保半島の3つの爪状の先端部分の中でも真ん中の部分に所在したといい、現在は日本軽金属(株)の敷地内に含まれています。駿府城の築城が慶長12年から始まっているので、駿府の湊町の整備も同時に行っていたことがわかります。

清水の廻船問屋の発祥についても触れています。昨年大河ドラマ『真田丸』に描かれた大坂の陣の時(慶長19年の冬の陣)、駿府城を居城としていた家康は、城主が出陣して手薄となった駿府城を攻められることに苦慮していました。それも、清水湊を襲われて巴川を遡り、駿府城の^{ひら}搦め手(裏)を襲撃されることを警戒したのでしょうか、清水湊に水軍を配置して廻船問屋衆に人足役を仰せつけた、と載っています。その見返りとして、大坂の陣後に清水湊の廻船問屋衆は株仲間を組織し、船による安倍川と富士川間の商いを独占したといえます。この他にも、朝鮮通信使が江戸へ行く途中に御座船で三保周辺を遊覧したことなど、興味深い内容が満載で、『清水湊旧記』は歴史小説のように江戸時代の清水湊を描き出してくれます。ところが、和本は2ページ分しか開けませんので、展示するページを変えて皆様に見ていただいています。



※ このシリーズは「モノから見える清水港」について寄稿によるもので、今回は連載5回目です。
椿原 靖弘(ちんばらやすひろ) 1962年 藤枝市生まれ。フェルケール博物館 学芸部長

シリーズ「モノから見える清水港」⑥(全10回)

御座船(ござぶね)

フェルケール博物館の第3展示室には約1/10の大型和船模型が8艘も並んでいます。その中でも“御座船”は、別名で御召関船(おめしせきぶね)とも呼ばれる豪華な船です。一見してわかりますが、船体を漆で塗り、金メッキを施した金具を付け、船上には箱型になる矢倉が設けられ(写真では葵の紋幕がある部分)、その上に将軍や大名が着座する御座の間を置いた“屋形”がのっています。江戸時代には大名たちは御座船で風流を楽しみ、参勤交代にも使用したといえます。前回、引用した『清水湊旧記』には徳川家康と10男の頼宣が各々の御座船の長永丸と大広丸を清水湊に係留していたことが載っています。彼らはしばしば駿府城から清水湊まで馬を走らせ、御座船を出航させて三保の貝嶋御殿まで遊覧し、富士山の眺めを楽しんでいました。これらの御座船を納めた船蔵は現在の清水区村松の清水小学校の南側にあったと伝えられており、元和6年(1620)には、入江の片羽(現在の片羽町内)に移されたといえます。また、家康の長永丸船には、50挺の櫓が付き、黒漆塗りですべて金メッキが施された葵文の金具で飾られていた、と記されています。この長永丸は家康が亡くなると江戸へ回漕されて隅田川畔の幕府の船蔵に納められました。

戦国時代には、大型の武装艦の安宅船(あたけぶね)とやや小型の関船、そして小さくて船足が早い小早(こばや)があり、これらが集まって水軍を形成していました。御座船は御召関船とも呼ばれたように、戦国時代の水軍の“関船”を平和的に使用するために江戸時代に改装したものです。船首には鼻のように伸びた水押(みよし)があり、屋形は2階もしくは3階の櫓構造となり、上段の間は寺院に見られるような格天井や襖絵で装飾されていました。博物館の常設展示室では帆を張って展示していますが、実際は数十も付けられた櫓で進み、帆走することはなかったといえます。このように豪華な船であったため、御座船に掛かる維持費は膨大なもので次第に幕府や大名家の財政を圧迫し、江戸時代後半には船蔵に納めたまま海に浮かべることが少なくなっていきました。残念ながら現在まで遺る御座船はありませんが、肥前熊本藩の波奈之丸(なみなしまる)の御座所(正式には「細川家舟屋形」)が熊本城に移築されています。現在は国重要文化財に指定されており、見学することができます。

さて、ここまで話しをして皆さんは気がつきませんでしたでしょうか!? 今では、隅田川を始めとして各地の川に浮かぶ“屋形船”の原形は、この“御座船”にありそうです。屋形船で宴会をしながら川を下るのは大名気分を味わうことだったのです。徳川家康にちなみ、清水港にも一艘浮かべてみたら素敵でしょうね。



<御座船模型(左側が関船)>



<模型の屋形内>

※ このシリーズは「モノから見える清水港」について寄稿によるもので、今回は連載6回目です。

椿原 靖弘(ちんばらやすひろ) 1962年 藤枝市生まれ。フェルケール博物館 学芸部長

シリーズ「モノから見える清水港」⑦(全 10 回)

缶詰記念館と「最低賃金設定全国第一号記念碑」

フェルケール博物館の第2常設展示室の黒い扉を開けて屋外に出ると、羽目板造りの古風な建物が建っています。「缶詰記念館」と呼んでいますが、これは静岡の缶詰産業を紹介する施設であるとともに、“缶詰産業黎明期の社屋”という展示資料でもあります。

明治時代初期、日本に缶詰の製法が伝わると、まっ先にサケ・マス・カニなどの北洋漁業の産物が缶詰に加工されました。昭和時代にはこれらに加えて、静岡のマグロ・カツオなどの魚やみかん、台湾産パイナップル等の缶詰が国際的に販路を拡大していきました。一方、清水港の近代史を見ていくと、第一次世界大戦の収束とともに、インド・セイロン紅茶の輸出が再開されたため、第一位を占めていた緑茶の輸出量は次第に低迷していきました。これに対応するように、昭和4年(1929)に静岡県水産試験場でマグロの油漬缶詰が開発され、翌年にはアメリカに輸出されて大変な好評を得ることになりました。

マグロのツナ缶詰が開発された昭和初期は世界的な金融恐慌の中にあり、昭和6年には満州事変が勃発して、日本は昭和20年の敗戦まで長い戦争に突入していきました。缶詰産業はこのような時勢に女性が生活していくための基盤となるよう考慮されていました。

館内の展示を見ていくと、さまざまなことに気づきます。昭和5年の社屋前の集合写真の大半は女性であること、マグロを同じ間隔に包丁で切ることができるように作られた木製の台、今では珍しくなった紙製ラベルの右端には白く「のりしろ」がついています。これらは、いずれの女性でも同じように仕事ができるように配慮されていたことを伝えてくれます。また、缶詰記念館の傍らには「最低賃金第一号記念碑」が設置されています。碑の裏面には「静岡県内の缶詰業者は昭和31年(1956)に全国で初めて、初任給に最低賃金を設定する協定を業者間で結び、同時に年齢別・経験年齢別の標準賃金を制定した。加えて、労働条件の改善が企業の発展をもたらすことを確信している。」と記念碑設置の意義が刻まれています。この協定は日本の「最低賃金法」制定に3年先んじる画期的なものでした。

缶詰産業創設の経緯を考慮し、この記念碑の前面には池上舜氏による「働く女子労働者の面影」のレリーフが飾られています。



缶詰記念館



清水食品(株)社屋前の全従業員



最低賃金全国第一号記念碑

※ このシリーズは「モノから見える清水港」について寄稿によるもので、今回は連載7回目です。

椿原 靖弘(ちんばらやすひろ) 1962年 藤枝生まれ、フェルケール博物館 学芸部長

シリーズ「モノから見える清水港」⑧(全10回)

船筆笥（ふなだんす） — からくり金庫 —

当館の第3展示室の和船コーナーには約1/10の木製模型が並んでいます。その中に、和船で使われた船筆笥も紹介しています。船筆笥は江戸時代の船往來手形、印鑑、貨幣、帳面などを船内で保管する金庫で、櫂材を組み合わせ、華麗な金具で飾られていました。形や大きさには何種類もあり、懸硯（かけすずり）は手提げ金庫、帳箱（ちょうばこ）は船の備え付け金庫と言えるものでしょう。千石船による航海は暴風雨に見舞われることもある危険と隣り合わせの航海でした。船が難破する時には重要物品が入った船筆笥は海中へと投げられました。海へと投げられた船筆笥は海面を浮かび続け、海岸へ打ち上げられます。実は船筆笥は、海中投棄→回収→船主に返還されることを考慮して作られていました。

さて、それでは船筆笥の細部を見ていきましょう。まず、上部には持つことができるように取っ手がついています。外は堅い櫂で作られ、内部は柔らかで湿気を調節する桐が使われています。また、手の込んだ鉄の装飾金具で覆われていることが一番の特徴です。実は、この金具は全面に施されていますが、特に正面の前扉の部分が最も多く、豪華に作られています。これは、見栄えもありますがこの面が一番重くなるように作られています。船筆笥が海中に投げ出されると、狭間のある扉面が下になり、内部の空気は上になり浮力を保ちます。ちょうど、風呂の洗面器を反対にし、空気を入れたまま水中に押し込んだ状態です。そのため、船主は浮輪のように船筆笥につかまることができました。また、鉄の装飾金具は岩礁にぶつかっても壊れないように付けられていました。内部には“からくり”という隠し引き出しがあり、印鑑や書類を隠し入れることができました。そして、船筆笥を開けるには3～7本の鍵が必要でした。一方、当時は難破船の積荷が海岸に打ち上げられた場合には奉行所に届けなければ重罪となりました。船筆笥は奉行所を経て船主に返還される制度が整っていたのです。そのため、今でも難破船の文献記録は各地に残っています。

もう一度、船筆笥を見てみましょう。櫂の木目が美しく漆黒の鉄金具で覆われています。現代の眼で見れば贅沢な逸品です。しかし、江戸幕府のお咎めを受ける金や銀、絹、象牙などを使った贅沢品にはあたりませんでした。船筆笥は素材を吟味して、職人の技と知恵を凝縮して作られた特権的な商人だけが持つことができたとても贅沢な工芸品でした。江戸時代の粋（いき）や贅沢はちょっとみただけではわからないところにあったのでしょう。



船筆笥（懸硯）



内部のようす

※このシリーズは「モノから見える清水港」について紹介するもので、今回は連載8回目です。

榎原 靖弘（ちんばらやすひろ）1962年 藤枝市生まれ、フェルケール博物館 学芸部長

シリーズ「モノから見える清水港」⑨(全 10 回)

安宅船（あたくね）

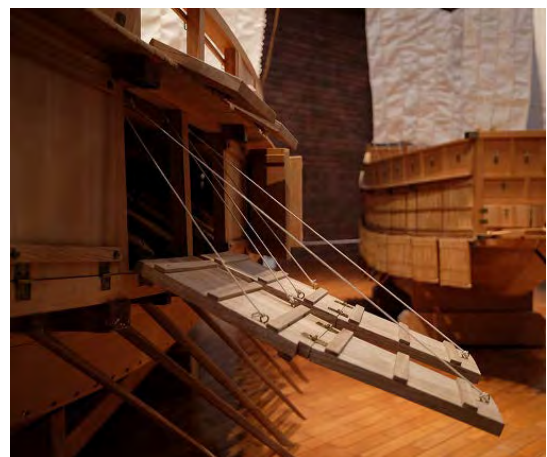
織田信長に対抗した大坂本願寺に軍需物資を搬入する瀬戸内海の家来船を描いた『村上家来船の娘』は 2014 年の本屋大賞を受賞しました。日本遺産にも登録された瀬戸内海の“ K A I Z O K U ” は別に水軍とも呼ばれた海の武士であり、商人でもあった人々でした。これらの家来船は大坂や紀伊半島東部の鳥羽や伊勢、駿河、伊豆地域などにも抜去し、戦国時代になると大名配下の水軍になっていきました。彼らが乗船した船は安宅船・関船・小早と呼ばれ、現在でいえば戦艦・巡洋艦・駆逐艦になぞらえることができるでしょう。フェルケール博物館の第 3 展示室には、このうち安宅船と関船の 2 艘の模型が並んでいます。帆印に菱が描かれていることから甲斐の武田氏の軍船とわかります。安宅船は全長が 30m ほどで、舳先には大筒が仕込まれていました。また、甲板上の楯板には鉄砲狭間が穿たれ、中段の楯板とも敵船に乗り移るために外側に倒れるように造られていました。艀は両舷で 50 挺以上が備えられていました。この安宅船と関船模型を作製する元となった雛形は東京都八王子市の信松院に保存されており、東京都の文化財に指定されています。武田氏滅亡後に信玄の 4 女の松姫は八王子にたどり着き、信松院を開いて武田氏の菩提を弔いました。武田氏の旧臣が豊臣家の家臣・小早川隆景に仕えた際に、朝鮮半島に侵攻した軍船の雛形を作製して信松院に奉納したと伝えられます。フェルケール博物館の模型はこの雛形を拡大したものです。

さて、今川義元の時代には清水湊に水軍が配置されていました。岡部・間宮氏など水軍の武将名も伝わっていますが、武田家が駿河国に侵攻するとこれらの今川水軍を自軍に取り込んでいきました。現在の江尻小学校は武田信玄が築いた江尻城の跡で、水軍も入ることができたといえます。信玄は岡部・間宮氏らに伊勢水軍の向井・小浜氏らをスカウトして加え、武田水軍を編成していきました。甲斐国には海はありませんでしたので、これが初めての武田水軍となりました。実は、伊勢水軍を配下にしたことで、武田氏は伊勢―清水の航路と商圈を手に入れることにもなりました。

武田氏が滅びた後、水軍は徳川氏へと引き継がれ、江戸時代には幕府水軍として存続しました。向井氏らの水軍屋敷は江戸城の南西側にあたり、墨田川の河口部分で海が入り込んだ場所に配置されました。現在は日本橋 1 丁目に「かいうんはし」と刻まれた石碑が建ち、目印となっています。明治時代初期に海賊橋では縁起が悪いと、海運橋と呼ばれました。



安宅船模型



開かれた楯板

※このシリーズは「モノから見える清水港」について紹介するもので、今回は連載 9 回目です。

楳原 靖弘（ちんばらやすひろ）1962 年 藤枝市生まれ、フェルケール博物館 学芸部長

シリーズ「モノから見える清水港」⑩(全 10 回)

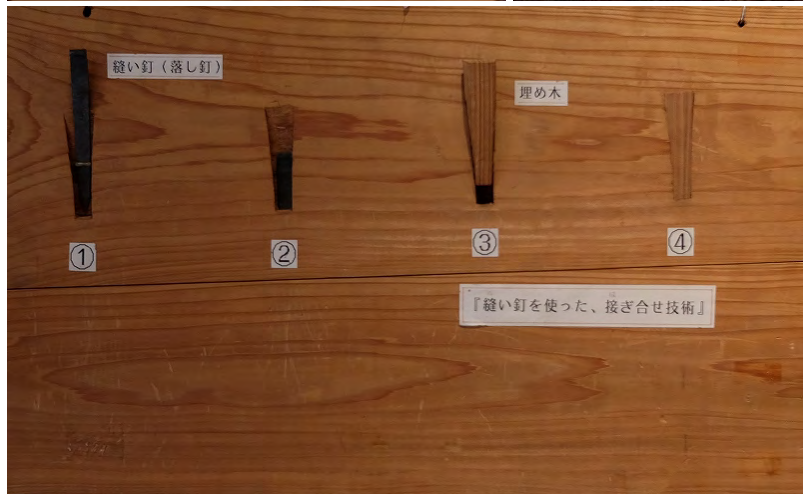
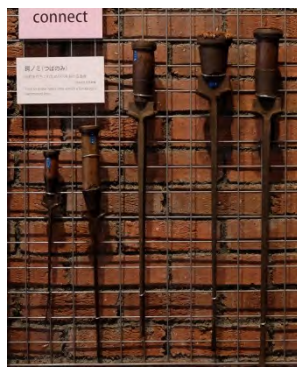
和船を造る

さて、フェルケール博物館第3展示室の1/10和船模型は焼津の近藤和船研究所で造られた国内屈指の模型群として知られています。その傍らに和船の製造を紹介したコーナーがあるのをご存じでしょうか？

和船は洋式船に設けられたキールやフレーム（人間の体では背骨と肋骨にあたる）がなく、板をつないで建造していることが大きな特徴です。その建造には西洋にはない「船釘と罫（つば）ノミ」を使います。船釘は打ちたたいて作る平たい釘で、罫ノミは文字通り刃の罫のような突起が付いたノミです。この罫ノミで2枚の板を穿つ穴を開け、船釘を打ち込んで1枚の板にします（図②）。和船はこの方法を繰り返して、板を斜めに接いだり、曲げたりして一艘の船を造ってしまいます。図④ 和船の構造を見ると板作りになっているのがわかります。また、西洋の船は甲板を固定し、太平洋の荒波を越えることができるように頑丈に造っています。一方、和船は梁で船体を補強していますが、甲板がわりの船板を取り外して荷物を山積みできるように造られていました。考えるに、西洋では大航海時代に大海原を航海するために頑丈な船を建造する必要がありましたが、日本は大航海時代にあたる16～17世紀にかけて、外国へ進出することから外国との交流を制限する政策に変わっていきました。そのため、日本では沿岸部の港を経由する航法に限定され、天候が荒れるとすぐに港へと回避するよう考えられていました。和船は脆弱な構造でしたが、船板を外して荷物を山積みすることができました。どうやら日本と西洋

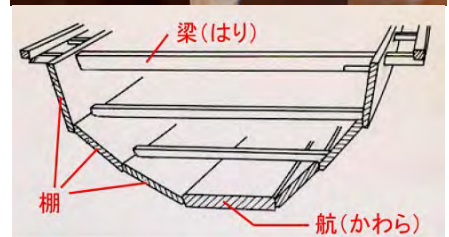
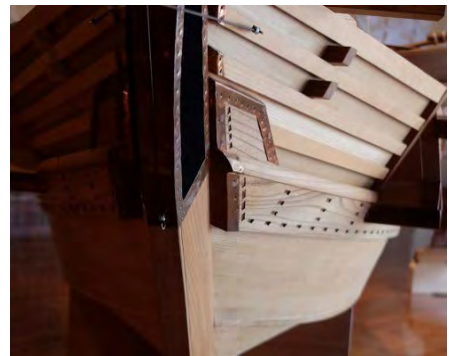
では船を建造する目的や方向性が異なっていたようです。

駿河湾周辺でも昭和30年代まで和船が漁に使われており、清水にも船大工がいました。この展示は元船大工の方に協力をお願いして作成しました。



① 船釘と罫ノミ

② 板のつなぎ方



③ 打ち込まれた船釘

④ 和船の構造

※このシリーズは「モノから見える清水港」について紹介するもので、今回は連載10回目です。

椿原 靖弘（ちんばらやすひろ）1962年 藤枝市生まれ、フェルケール博物館 学芸部長