びわこの考湖学

46

丸子船

浅瀬に適応、大きさ自在

これまでに何度も話に出てきたように、琵琶湖は国内の重要な輸送路となっていました。そこで活躍したのが大型木造帆船の「丸子船」です。琵琶湖北端の塩津から南端の大津まで、1昼夜から2日で航行する船脚を持ち、あらゆる物資を輸送していました。外洋の船とは異なる琵琶湖独特の丸子船とは、どのようなものだったのでしょうか。

最大の特徴はなんといってもオモギ（重木）と呼ばれる船の側面に取り付けられた杉の巨木にあります。大きな木を半裁し丸みを残したままの材を舷側板として使っているのです。このオモギは積み荷による傾きを軽減するとか、浮力を増すとか言われますが、その効用はよくわからないのが本音です。

船の先端部の面にはバンパーの役目をはたすため大きなくぎが何本も打ちつけられています。この鉄で固められた先端を見ると、かつて湖上輸送の利権をめぐって小競り合いが何度も繰り返された歴史が思い起こされます。オモギは他船に側面から衝突されても耐えられるための構造であって、その攻撃的な一面を残したなごりなのかもしれません。

船体のカーブに沿って太いオモギを無理やり曲げて取り付けることにより、さらに強度の向上を図るのですが、板ほど曲げることはできません。このことが丸子船の特徴のもうひとつ、細長く直線的な平面形となって表れています。

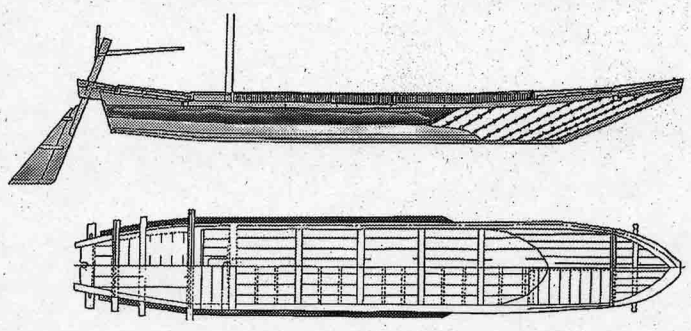
どうしても曲げなければならない船首部分は舳板を何枚も斜めに立ち上げ、桶のように継ぎ合わせて作り出します。この構造はヒラタブネと呼ばれた小型船にも見られ、これもまた琵琶湖の船の特徴です。

ただこれは、大波を縦に受けて船首が持ち上げられたり、水面に叩きつけられたりしたときの耐久力を考えると、どうしても弱点となる構造です。外洋ほどの大波とならない琵琶湖ならではの構造として受け継がれてきたのでしょう。

もうひとつ、琵琶湖で必要な構造があります。浅い水深の所を航行することができる性能です。やや丸みを持っていますが、平底に近い船底の形状が、それを表しています。

船尾に取り付けられた鳥居のような笠木は、水深の浅い時には舵を持ち上げ、帆柱を倒すときには受け台としての役割をしていたのです。

明治時代に写された彦根市の旧松原内湖の写真があります。佐和山山麓の大洞弁財天の湖畔には船着き場があり、丸子船が停泊しています。現在は干拓されていることからもわかるように内湖は琵琶湖本湖よりもさらに水深が浅く、停泊場所は膝上ほどの水深であったと考えられます。そのような浅いところにも丸子船は入っていくことができたのです。



丸子船の構造

江戸時代には1000隻を超える丸子船が就航していました。百石積みのものが最も多く、これは10トントラック1・5台分の積載量となります。大きなものでは五百石積みの大型船もありました。これは当時外洋に就航していた船に匹敵する大きさです。

一方、六石積みといった小型船もあります。丸子船は基本的に同じ構造でありながら、100倍近い大きさのバリエーションを作り出すことができたのです。

琵琶湖の船は「中世以来と思われる伝統的技術から抜け出せなかった」とか「閉鎖的な技術に終始した」と評価されたりします。なるほど丸子船の造船技術には保守的なところを数多く見いだすことができますが、半面、同じ造船技術でありながらも需要に応じた大きさの造船が可能で、琵琶湖ならではの船舶史を築いてきたのです。

現役の丸子船はすでに無くなってしまいましたが、大浦の丸子船資料館や草津市の琵琶湖博物館でその雄姿を見ることができます。丸子船は中世末には登場していたのですが、それ以前の琵琶湖の船はどうだったのでしょうか。その話は次回に。

（滋賀県文化財保護協会　横田洋三）