

三内航海運史 IV 水軍 2

(4) 軍船

①安宅船（あたけぶね）

室町時代の後期から江戸時代初期にかけて広く用いられた水軍の軍船の代表が安宅船である。安宅船は、遣明船に使われた二形船（ふたなりぶね）や伊勢地方を中心に発達した伊勢船（いせぶね）などの箱形の大型和船を軍用に艤装したもので、大きいものでは長さ50m以上、幅10m以上に及ぶ大型船で、積み高で500石から1,000石以上であった。推進には帆も用いたが、50挺から150挺以上の櫓を50人から200人くらいが漕いだ。重厚武装のため速度は遅いが、数十人から百数十人の戦闘員が乗り組んだ。

軍船には安宅船のほか、小型で快速の関船（せきぶね）と、それをさらに軽量・高速化した小早（こはや）があり、船隊は安宅船が戦艦の機能を果たし、関船と小早が巡洋艦、駆逐艦の役割を果たした。

当時の和船は、大型の安宅船でも板材を縫い釘と鋸（かすがい）で繋いでおり、西洋や中国の船のような竜骨（りゅうこつ＝船底の船首から船尾に通す構造材）を持たないため強度は弱いが、浸水に備えて隔壁を取り入れ、幅広構造のため安定性がよかった。船首下部が鋭角的な水押し造（みおしづくり）で水切りがよく、舷側と船首・船尾に前後左右の楯板を張った戦闘時には堅牢な構造だった。楯板には狭間（さま＝外をうかがい矢弾を放つための小窓）が設けられたが、敵船に斬り込む際には接舷し、楯板が前倒れとなって橋渡の役割を担った。安宅船は楯板で組まれた総矢倉の上部に、さらに二層から四層の矢倉による楼閣が設けられ、城郭施設に似ていたことから、海上の城にたとえられたが、矢倉が鉄板張りの船を黒船、そうでない白木造りの船を白船と呼んだ。

本格的な軍船の登場は室町時代中期以降で、戦国時代には諸大名の水軍組織化が進み、安宅船が次々と建造された。記録に残る最初の鉄板張りの船は、織田信長が1578年に毛利水軍の火器攻撃を防ぐため、配下の水軍部将・九鬼嘉隆（くきよしたか）に命じて伊勢で建造した横七間（幅約12.6m）、縦十二、三間（長さ約24m）とされる6艘の大安宅船で、鉄板張りの軍船は当時、世界的にも珍しく、『鉄甲船』とも呼ばれた。

豊臣秀吉の朝鮮出兵（文禄・慶長の役＝1591年）では軍需物資や兵員の輸送と制海権確保のため、大量の軍船が西国大名によって建造された。中でも九鬼嘉隆が建造した大安宅船は長さ百尺（約30m）、櫓百挺で、漕ぎ手と戦闘員をあわせて180名が乗り込む巨船であったとされている。さらに、江戸時代初期には、各地で軍事的な緊張が増し、西国諸大名達が挙って巨艦を建造したが、江戸幕府は1609年、水軍力の抑止を図り、500石積以上の一切の建造を禁じたため、安宅船の時代は終わった。また、1615年の大坂の陣後は安宅船の軍事的必要性が薄れ、速力が遅く海上の取り締まりの役に立たない安宅船に代って、諸藩の船手組（水軍）が快速の関船を大型化させ、次第に軍船の主力とした。徳川幕府所有の史上最大かつ最後の安宅船『天下丸』（通称『安宅丸』）は長さ三十尋（約55m）で3重の櫓をあげ、200挺の大櫓を水夫400人で漕ぐ巨船であったが、そのために航行が困難で、隅田川の河口に係留されたまま1682年に解体された。安宅船の消滅以降、幕府や諸藩が巡行や参勤交代に使う御座船も関船となり、関船主力の時代が幕末まで続いた。

遣明船



史上最大かつ最後の安宅船『天下丸』

写真提供：船の科学館