

粟崎八幡神社の船絵馬

正会員 小嶋 良一*

Votive Picture Tablets of Japanese Traditional Wooden Vessels Dedicated to Awagasaki Shrine

by Ryoichi Kojima, Member

Key Words: Votive Picture Tablet, Huna-ema, Japanese Traditional Wooden Vessel, Bezaisen

1. 緒言

江戸から明治にかけて、船主や船頭は、彼らが運行する船を描いた絵馬を制作し寺社に奉納して、航海の安全を祈った。これらは船絵馬と呼ばれ、現在でも各地に数多く伝わっている。

浮世絵師が描いた和船もあるが、それらに比べ、船絵馬に描かれた和船は一般的に構造や艀装に関する描写が正確で、海事技術史研究上貴重なものが少なくない。

本論文では、その中でも最も充実した文化～天保期（19世紀前半）の傑作を多く伝える粟崎八幡神社の船絵馬について、その特徴と、そこから伺える和船、特に弁才船の構造、艀装および操船方法などについて述べる。

2. 船絵馬の変遷

石井によれば、船絵馬の発展段階はその様式上、五期に分けられるという。以下、本章は石井に従って簡単にその経緯をたどってみよう。

2.1 第1期：延享～安永期

18世紀中期の段階で、船舶画としての写実性が認められる初期の船絵馬である。さらに古い船絵馬としては万治4(1661)年に、奈良県吉野の金峯山寺に奉納された絵馬²⁾などがあるが、風俗画的な傾向が強く、造船技術史的な意味からすると18世紀中期の船絵馬がその濫觴と言える。

一例として Fig.1 に延享2(1745)年に土佐神社へ奉納された絵馬を示す³⁾。帆の反数や垣立の表現など実船を反映して描こうとしている様子が認められるが、船体の寸法やバランスなどは写実性に欠ける点がある（弁才船の船体各部名称については付録を参照されたい）。

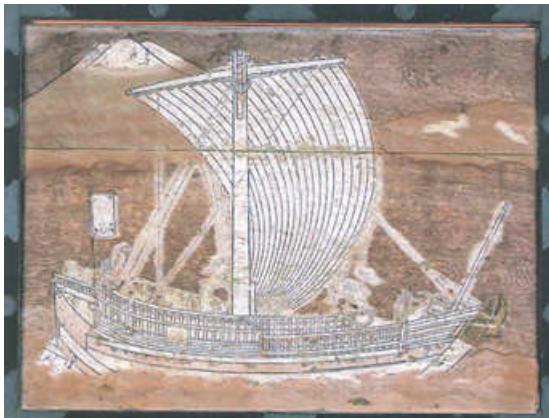


Fig.1 Votive picture tablet dedicated to Tosa shrine

2.2 第2期：天明～享和期

18世紀後半の段階である。船舶画としての船絵馬の発達期で写実性が増す。

一例として、天明5(1785)年に尻海の若宮八幡宮へ奉納された絵馬を Fig.2 に示す⁴⁾。



Fig.2 Votive picture tablet dedicated to Wakamiya Hachiman shrine

2.3 第3期（文化～天保期）

19世紀前半の段階である。船舶画としての船絵馬の完成期ともいわれ、写実性が増し、描写も精巧で、絵画として見ても優れた作品が登場する。詳細は、粟崎八幡神社の絵馬(Fig.7,8,9 など)に基づいて後に詳述する。

2.4 第4期（弘化～慶応期）及び第5期（明治以降）

19世紀中期を第4期とする。船絵馬の量産化、版画化が進められた時期である。明治に入ってから、一部には大阪の絵馬藤など、写実性に富み、絵画的にも優れた船絵馬師も登場したが、一般的には類型的な絵馬が多くなっていく。

Fig.3は嘉永2(1849)年に新潟県中条町荒川神社に奉納された船体に版画を使用した船絵馬である⁵⁾。



Fig.3 Votive picture tablet dedicated to Arakawa Hachiman shrine

* 関西設計株式会社

原稿受付 平成30年3月23日

春季講演会において講演 平成30年5月21, 22日

©日本船舶海洋工学会

3. 粟崎八幡神社と木谷家

粟崎八幡神社の主祭神は誉田別尊（応神天皇）で、明徳2(1391)年に小濱神社より移転造営された。この神社に多くの船絵馬を奉納したのが木谷家である。その屋号は木屋で、二代目を除き藤右衛門を名乗っている。

享保2(1717)年に海運業に進出し、東北各藩と木材、藩米などの取引を行った。天明6(1786)年には400から1650石積みの大坂廻り廻船23隻を有していた。天保元(1830)年の全国長者番付によると木屋藤右衛門は西の横綱に挙げられている。藩への献金、神社への奉納なども数多く行っていたようである。

4. 粟崎八幡神社の船絵馬から読めるもの

以下に、粟崎八幡神社の代表的な船絵馬のいくつかについて、そこから読み取れるものを探ってみよう。

4.1 万徳丸

Fig.4は文化8(1811)年に、木谷孫三郎によって奉納された万徳丸の絵馬である。同神社に奉納された絵馬の中で最も古いものである。右端に書かれているのが制作者で、大坂の著名な船絵馬師、吉本善京である。船絵馬にこのような落款が入るのはこの絵馬をもって嚆矢とされる。絵馬の内寸法は縦73.0cm、横102.5cmである。



Fig.4 Votive picture tablet of Mantoku-maru

まず、帆の反数である。この時代の和船の帆は幅2尺5寸（約76cm）の細長い木綿布を横に繋いで一枚の帆にしていた。図の帆に線が見えるのがその継ぎ目である。この一枚を1反と呼びこの反数と船の大きさ（積石数）には密接な関係があった。石井がまとめた結果⁶⁾をグラフ化したものがFig.5である。

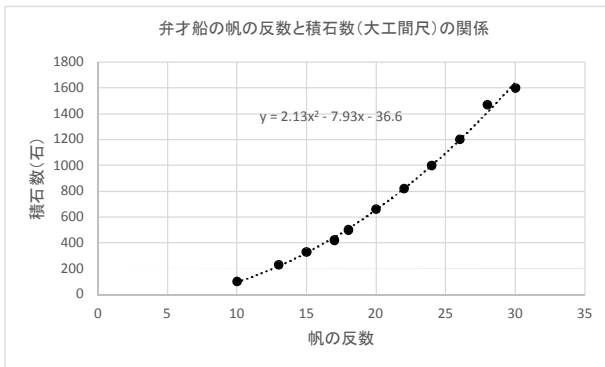


Fig.5 Relationship between the number of sail components (tan) and deadweight (kokusuu) of Bezaisen

2次曲線で近似できる傾向をしめしており、図中にその回帰式を示した。万徳丸の帆の反数は29反であるから、同式で計算すると、1525石積となり、木屋が所有した最大級の弁才船であることをうかがわせる。因みに、大工間尺とは和船の積石数の計算方法で、

$$\text{積石数} = \text{航長(尺)} \times \text{肩幅(尺)} \times \text{肩深さ(尺)} / 10$$

で求められる。極めて簡単な算式であるが、実際の使用上大きな問題にはならなかったようである⁷⁾。積石数はいわゆる載貨重量で、1石が約150kgに相当する。

積石数と船の全長の関係はどうであろうか。「雛形からみた弁才船」⁸⁾には、計測された弁才船の雛形の寸法一覧表が掲載されている。そこから、積石数と船の全長の関係をグラフ化し回帰直線をもとめた結果をFig.6に示す。

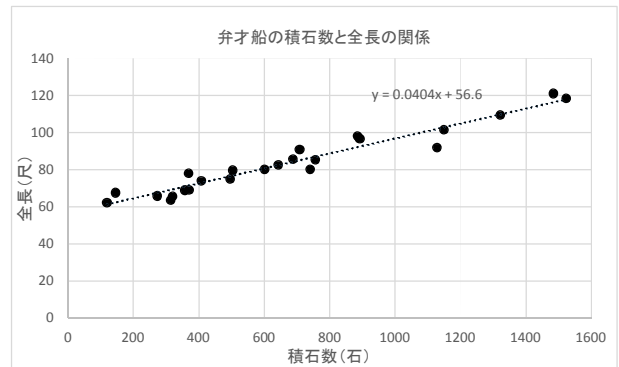


Fig.6 Relationship between deadweight (kokusuu) and length over all of Bezaisen

図中の回帰式に積石数1,525石を代入すると、全長は118尺(35.8m)となる。絵馬の万徳丸の全長は、約93cmであるから、35.8/0.93=38.5、即ち40分の1程度の縮尺で描かれた可能性が高い。

次に、本船の載貨状態である。一般的に弁才船の満載吃水は腰当船梁下端レベルとされており、本船は満載状態であると見られる。因みに、吃水が厳しく管理された菱垣廻船では、腰当船梁下4寸(12cm)ないし6寸(18cm)とされた例があるし⁹⁾、北前船等では吃水線が台を上回る例もあった。また、伝馬船が船首部に置かれていることでも満載状態と知れる(空船状態では伝馬込に置かれる)。垣立の高さ以上まで、貨物を搭載してはいないので、比較的比重の重い物品を輸送しているものと考えられる。

画面には乗組員14人が描かれている。船尾で扇子をかざしているのが船頭である。このクラスの船の一般的な乗組員数と考えられ、船絵馬師は全ての船員を描こうとしたものと思われる。

碇は船首部に3挺ほどしか見えないが、右舷側にも同様に配置されているはずで、一般に千石積級の弁才船では7挺の碇(四爪碇)が装備されている。

水押、寄掛、除棚の前後端部には木目の美しい、樫と見られる板材を使用している。弁才船の意匠の特徴の一つである。

次に、操帆について見てみよう。帆桁の左舷を船尾より引いた状態を描いており、相対風向が船首右舷からの風で帆走しているものと見られる。右舷の両方網は船首の根括に結ばれ帆の孕みを保っている。その下の脇取網は先端が結ばれ宙に浮いている。一般に和船は追い風でしか航走できなかったと言われることがあるが、これは誤りである。左舷側の手縄は強く張られて帆桁の向きを

保持し、同じく両方綱や脇取綱は弛緩した状態である。右舷の帆足はのぼして胴の間の腰当船梁上に、左舷のそれは矢倉上にとっているものと思われる。

次に背景である。絵馬の左上には神社が描かれている。鳥居、反り橋、第一本宮から第四本宮まで描かれており、他の多くの絵馬がそうであるように、航海の守護神である大坂の住吉大社であることがわかる。また右上の燈籠は住吉の高燈籠である。

以上のように精緻で写実的な絵馬であるが、不合理な点も指摘しておこう。

- (1) 相対風向が右舷前方の風と考えられるが、船尾の船名旗は追い風状態のように見える。こうしないと図上船名が明確に読めないと言うのが理由と思われる。このように理屈に合わない絵馬の例は少なくない。
- (2) 伝馬船は斜めに置かれているように見えるが、実際は船幅方向に搭載されているはずである。このように描くことによって、船側から伝馬船が突出していることを表現している。船首前方の下貫木についても同じことが言える。

4.2 寶福丸

Fig. 7 に示す次の例は、吉本善京と肩を並べる大坂の船絵馬師、杉本勢舟の絵馬である。天保2(1831)年に、辻屋栄次郎によって奉納された。絵馬の内寸法は縦 71.0cm、横 102.0cm で万徳丸のそれとほとんど同じである。



Fig. 7 Votive picture tablet of Houhuku-maru

まず目に付くのが、帆印である。他の絵馬を見てもわかるように木屋の帆印は、帆の左舷側に縦の黒筋を描いたものであるが、本船は左端部に縦の黒筋、中央に横の黒筋を配している。この絵馬の船の所有者は木屋ではないことが、このことから読み取ることができる。

帆は 28 反で、Fig. 5 および Fig. 6 から計算すると、積石数は 1411 石、全長は 114 尺 (34.4m) となる。絵馬の寶福丸の全長は約 85cm であるから、 $34.4 / 0.85 = 40.5$ 、即ちこれも 40 分の 1 程度の縮尺で描かれたと思われる。前出の万徳丸から下ること 20 年の作品であるが、同じく精緻な表現であり、帆走状態、背景などはよく似ている。異なる点は以下のとおりである。

- (1) 船体中央には苫が表現され、比較的比重の軽い貨物を搭載している。
- (2) 風上側の両方綱、脇取綱を水主が引いて帆のはらみを調整している。

- (3) 伝馬船は船幅方向に置かれた表現となっている。
- (4) 北前船は時代が下るにつれて、船首、船尾が反りあがった形状となるが、本絵馬もその傾向を示している。

4.3 辰吉丸

Fig. 8 は吉本善京作の辰吉丸である。製作年代は不明であるが、1830 年前後の文政末から天保にかけての作と見られている¹⁰⁾。奉納者は木谷氏とだけ記されている。



Fig. 8 Votive picture tablet of Tatsuyoshi-maru

この絵馬では右舷側の両方綱及び脇取綱が船尾側に取られており、順風帆走であることを示している。

帆は 22 反で、平均的な弁才船では約 820 石積み、全長約 90 尺 (27.2m) である。絵馬の辰吉丸の全長は約 59cm であるから、 $27.2 / 0.59 = 46.1$ となるが、27.2m という値が平均的なものであると考えるとこれも 40 分の 1 で描かれている可能性が高い。これらの精緻な船絵馬は、実船の図面からトレースして作成されたのではないかと考えられる。なお、船名旗に描かれているのは木谷家一門の家紋である。また水押の甲金には木屋の持船であることを示す「木」の文字が見える。

4.4 八幡丸と慶永丸

Fig. 9 は 2 隻の弁才船を描いた、縦 98.8cm、横 171.2cm の大絵馬である。



Fig. 9 Votive picture tablet of Hachiman-maru and Keiei-maru

作者は吉本善京で、木谷吉次が文久2(1862)年に奉納した。両船とも 24 反帆で、平均的な弁才船では 1,000 石積み、全長 97 尺 (29.4m) である。絵馬の両船の全長はほぼ

等しく、77.1 cmであるから、縮尺 38 分の 1 となるので、この絵馬も 40 分の 1 で描かれたものと思われる。

この絵馬の特徴は、空船状態の弁才船が描かれていることである。左の八幡丸がそれで、天馬込に置かれた伝馬、外された船首部の五尺、上船梁よりかなり下方の吃水線によってバラスト状態で航走していることがわかる。

帆は両船とも開き走り状態で、絵馬の奥から手前に吹く横風で帆走しているとみれば矛盾がない。

満載の慶永丸には堆積された貨物を守るための波よけ用の蛇腹垣が装備されている。蛇腹垣は、足洗と呼ばれる垣立の外側に設けられた細長い部材に取り付けられている。石井によれば、蛇腹垣の濫觴は天保 8(1837)年ころとされているので¹¹⁾、これまでに取り上げた絵馬にはなかったことが納得できる。八幡丸は空船状態なので蛇腹垣は付いていないが、足洗は取り付けられており、正確な表現になっているものと思われる。

4.5 白山丸と永福丸

Fig. 10 も 2 隻の弁才船を描いた、縦 61.0cm、横 116.0cm の大絵馬である。

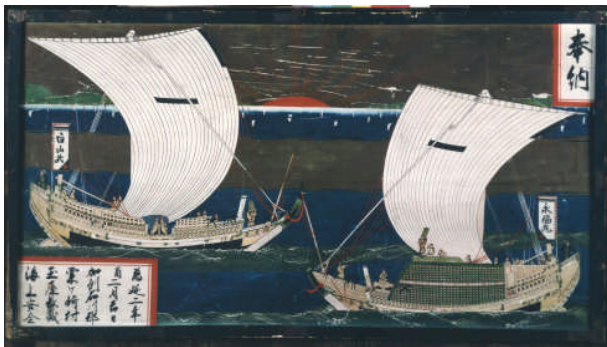


Fig.10 Votive picture tablet of Hakusan-maru and Eihuku-maru

作者は不明であるが、左下に万延 2(1861)年に栗崎村の玉屋長蔵が海上安全を祈願して奉納したことが示されている。帆印は Fig. 7 の帆と似ており、左舷端部の黒い縦筋一本と中央の黒の横筋一本である。しかし、水押上部の甲金に付けられた印は異なっており、船の所有者は異なると見たほうがよさそうである。

白山丸は 26 反帆、永福丸は 25 反帆で、一般的な弁才船でいえば、それぞれ積石数は 1197 石、1096 石、全長は 105 尺(31.8m)、101 尺(30.6m)である。こちらの作者は明らかでないが Fig. 9 と構図が似ており、制作年も近いことから、吉本善京の可能性が高いと思われる。ただし、絵馬のサイズが Fig. 9 の 2/3 程度になっており、1/60 程度の縮尺で描かれているのではないかと推測される。上記の実船全長と絵馬の全長を比較すると、白山丸は 1/57、永福丸は 1/56 となっていて、ほぼそれに近い。

ところで、これまで船長に対して実船との整合性を検討してきたが、船の深さ方向についてはどうであろうか。Fig. 11 に 18 世紀末から、19 世紀前半にかけて製作された弁才船雛形の積石数(大工間尺)と舳および艫の垣立の高さ(それぞれ黒丸と黒三角で表示)の関係⁸⁾を回帰直線とともに示してある。加えて、同グラフ上にこれまでに述べた絵馬の弁才船の舳(白丸)および艫(白三角)の垣立高さ(尺)と積石数の関係を重ねて示した。

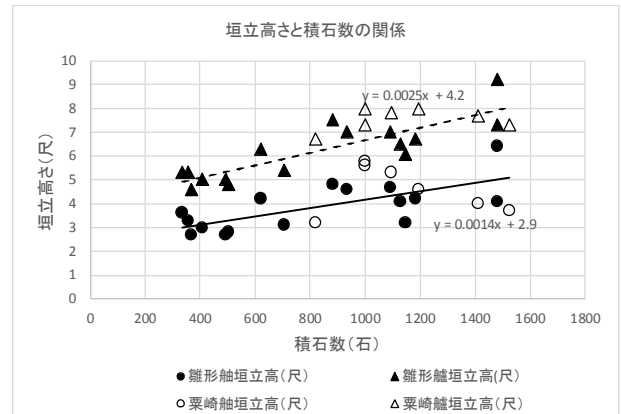


Fig.11 Relationship between deadweight (Kokusuu) and height of bulwark (Kakitatsu)

絵馬の弁才船の垣立高さは、ばらつきはあるものの、雛形のそれと同様の傾向にあることが言えよう。

4.6 虎福丸と福神丸

Fig. 12 は文化 14(1817)年に木谷藤太郎が奉納したもので、2 隻の弁才船とともに、地元栗崎の海岸で漁業に従事する人々や陸上の人馬を生き生きと描いた縦 85.0cm、横 178.0cm の大絵馬である。

左の虎福丸は 23 反帆で、推定積石数 908 石、全長 93 尺(28.3m)、右の福神丸は 22 反帆で、同じく 820 石、90 尺である。いずれも木屋の帆印を描いている。

前者は空船状態で、帆を掲げ、帆桁を若干下げて、栗崎から出港する模様を描いている。

後者は満載入港状態で、身縄を緩めて帆を下ろし、船首ではまさに碇を下ろそうとしている様子が描かれている。

描かれている船のほとんどは漁業に従事しているものであるが、右上に、櫓と櫂を使って接近してくる小舟がある。おそらく満載入港した福神丸への通船か瀬取船であろう。

満載航行状態を描く船絵馬がほとんどであるが、入港、出港状態の 2 隻の弁才船を満載、空載状態でしかも海上や陸上で活動する人々とともに描いた例は、管見では本絵馬を描いて例がない。

4.7 国福丸、国栄丸と国徳丸

Fig. 13 は 3 隻の弁才船が大阪湾を航行する様子を描いた縦 110cm、横 173.5cm の大絵馬である。いずれも木屋の帆印を描き、水押には「木」の文字が見える。木谷忠太郎が天保 2(1831)年に奉納したものだが、制作者は不明である。

画面右の国徳丸は 26 反帆、推定積石数 1197 石、全長 105 尺(31.8m)である。「船つなぐべからず 拾番」と書かれた滞標が立っていることから、大坂の木津川を出航しようとしている空船状態を描いていることがわかる。

画面の右下には大坂の住吉大社、上には、右から尼崎、西宮、兵庫、和田などの地名が記入されている。

左の 2 隻は満載入港状態である。いずれも蛇腹垣を取り付けているが、Fig. 9 の慶永丸や Fig. 10 の永福丸等と異なり、足洗がない時代の様式を伝えている。国福丸は帆を一杯に上げているが、国栄丸は帆を幾分下ろした状態で入港している。

大阪湾の弁才船の航行の様子をジオラマ的に、しかも精緻に描いたユニークな絵馬であると言えよう。



Fig.12 Votive picture tablet of Torahuku-maru and Fukujin-maru sailing off Awagasaki



Fig.13 Votive picture tablet of Kunihuku-maru, Kuniei-maru and Kunitoku-maru, sailing in Osaka bay

5. 結 言

以上、粟崎八幡神社が保有する 11 面の船絵馬の内、8 面を紹介したが、それらの特徴をまとめると次のようになる。

- (1) 弁才船の艀装や構造を極めて写實的に表現しており、また弁才船の操船方法をよく伝えている。
- (2) 絵馬上の船体の側面寸法比は一般の弁才船の例からみて、矛盾が少なく、実船の図面（例えば板図など）を一定の縮尺でスケールダウンして描いたものと推察される。
- (3) 伝馬船を船体中央の伝馬込に搭載する空船状態を描いた 4 枚の絵馬は貴重で、他にはほとんど類例がない。

(4) 特に、文化 14 (1817) 年及び天保 2 (1831) 年の大型絵馬は背景に当時の人々の暮らしぶりや、風俗、風景を描いており、単なる絵馬以上に船舶画としての価値も高い作品である。

(5) 文化 8 年 (1811) 年の万徳丸の絵馬は、船絵馬師（吉本善京）の落款が登場する初めてのケースで、それ以後船絵馬には絵師の落款を記すことが多くなった。言い換えれば船舶画として認識するようになったとも考えられる。

謝 辞

本論文作成に当たり、絵馬の画像データ、関連情報など

をいただきました栗崎八幡神社の責任役員加納修会長および同北川正司氏に厚く御礼申し上げます。

参考文献

- 1) 石井謙治, 安達裕之: 船絵馬入門, 船の科学館叢書 4, pp.5-36, 船の科学館, 2004.
- 2) 同, pp.9.
- 3) 同, pp.9.
- 4) 同, pp.13.
- 5) 同, pp.21.
- 6) 石井謙治: 図説和船史話, 至誠堂, PP,103, 1983.
- 7) 小嶋良一: 舟才船の積載能力について, 海事史研究第 59 号, pp.52-63.
- 8) 安達裕之: 雛形からみた舟才船 下, 船の科学館叢書 6, pp.166-167, 船の科学館, 2011.
- 9) 石井謙治: 和船 I, ものと人間の文化史 76-1, pp.222-225, 法政大学出版局, 1995.
- 10) 石井謙治, 安達裕之: 船絵馬入門, 船の科学館叢書 4, pp.2-4, 船の科学館, 2004.
- 11) 石井謙治: 図説和船史話, 至誠堂, PP,203, 1983.
- 12) 「菱垣廻船/樽廻船」, 船の科学館 資料ガイド 10, pp.18-19, 平成 22 年.

付録：舟才船の船体各部名称¹²⁾

