



朝鮮王朝後期における船の文化

| | |
|----------|---|
| 著者 | 李 哲漢, 李 恩善, 篠原 啓方 |
| 雑誌名 | 周縁の文化交渉学シリーズ5 『船の文化からみた東アジア諸国の位相 近世期の琉球を中心とした地域間比較を通じて 』 |
| ページ | 89-101 |
| 発行年 | 2012-01-31 |
| その他のタイトル | The Culture of Ships in the Late Joseon Dynasty |
| URL | http://hdl.handle.net/10112/5975 |

朝鮮王朝後期における船の文化

李哲漢, 李恩善

(翻訳: 篠原啓方)

The Culture of Ships in the Late Joseon Dynasty

LEE Chul-han, LEE Eun-sun

朝鮮時代の船舶、つまり「韓船」は、伝統的かつ独特の形態を有し、航海の目的に合わせて緻密に設計され、建造された。朝鮮時代の船舶については、朝鮮側の文献史料や日本の絵図、西洋人の記録などによって知ることができる。水中発掘調査も進められているが、いまだ朝鮮時代の船舶は見つかっていない。

朝鮮時代における輸送活動の中心は、川や海を行き来して税穀を運搬する漕運船であった。後期には商業の発達にともなって民間の船舶活動がさかんになり、朝廷では海税の管理のため、船舶の保有状況の把握、船舶区分などを進め、管理体系を整えていった。

一方朝鮮時代には、周辺国の海禁政策や、海難事故・密貿易の防止を理由に、朝鮮通信使以外の国外航行が禁じられていた。そのため外洋への航海技術はさほど発達しなかったものと思われる

キーワード：朝鮮時代の船、絵図の船、漕運船、軍船、使臣船

朝鮮時代後期は、韓国の歴史のなかでも社会の変化が著しく、伝統社会と近代社会との転換点に位置し、社会全般において規格化が進んだ時代であった。産業活動が組織化して生産力が増大すると、輸送の需要も増加し、地方においても港と市を中心に商業が発達した。当時の物資の輸送は船舶に頼るところが大きく、それは航海術と造船術の発展によっても裏づけられる。

またこの時期、大同法が施行されたことにより、税穀をはじめとする漕運物量が急増した。そのため多くの船舶が往来するようになり、漕運業や民間貿易活動もさかんになった。さらに朝鮮時代は、外部からのたび重なる侵略の経験から、海岸線の警備が強化された。水軍が整備され、多くの軍用船を保有していたが、彼らは軍務に加え、兵船を改造して組織的に税穀の輸送に動員されることもあった。

軍船

朝鮮時代後期の水軍には、統制使と統禦使の2人が存在し、その組織も前期より細分化された。当時

の軍船には戦船・亀船・防船・兵船・伺候船・艀船・汲水船・挾挾船・追捕船などがあり、全部で776隻あったという。このほか慶尚道には探船2隻が、全羅道には海鷗船1隻、黄海道には小猛船と別小船が1隻ずつ配備されていた。全国の各道に配置されていたのは戦船・防船・兵船・伺候船の4種で、その数は672隻と総数の86%を占めていた。

戦船

戦船は、朝鮮時代後期の水軍の主力艦であり、壬辰倭乱（豊臣秀吉の朝鮮侵略）において大活躍した板屋船の別名である。板屋船の名は、本来船体の上部に板屋をもう一層仮設し、上粧を施したことにちなんだもので、壬辰倭乱以降、この名が定着した。

朝鮮時代後期の戦船と壬辰倭乱時の板屋船は同じものだが、時代が下るにつれ、その規模や定員、隻数には変化がみられる。後期における戦船の最大の変化は、船体の規模である。戦船には3種あり、統制使や水使（水軍節度使）の搭乗用（大船）70尺、中船55尺、小船47～50尺と、その規模も定められていた。だが戦船は次第に大形化していき、肅宗代には底板長が大船72.5尺、中船60～65尺、小船57.5～65尺となった。櫓の数も増え、左舷と右舷にそれぞれ12、全部で24の櫓を備えたものが登場するに至った。



図1 板屋船（ソウル大学校奎章閣韓国学研究院蔵）



図2 兵船（ソウル大学校奎章閣韓国学研究院蔵）

亀船

亀船は、壬辰倭乱において3隻が用いられ、英祖代の末年には40隻にまで増えた。亀船の数は、戦船の数と密接に関係しており、その総数は122～131隻で維持された。亀船は戦船と同じく主力軍船とみなされ、戦船1隻、兵船1隻、伺候船2隻を基本編制とする戦防兵船体制において、亀船は戦船の代わりに配備された。

壬辰倭乱時の亀船は、いずれも艦隊の先鋒を務める突撃船として活躍した。朝鮮総督府に赴任したこともある海軍士官、有馬成浦は著書『朝鮮役水軍史』（1942年）において「朝鮮水軍の特異性を物語るに當つては亀船を閑却することは出来ない。他の戦船と言ひ、兵船と言ひ、或は伺候船と稱するも大概ね我が安宅や關船乃至は鯨船等と大同小異の制であるが、獨り亀船に至つては全く我軍の意表に出でたものであつたことは幾多の記録によつても明らかである」としている。

亀船の底板は10枚をつなげて造られ、全長は64尺8寸、頭広は12尺、腰広14尺5寸、尾広10尺6寸で

ある。左右舷の櫓はそれぞれ10あり、左右の牌には各22の砲穴を穿ってあり、12門を設けている。船首（亀首）の上にも砲穴を穿ってその下に2門を設け、その傍らにもそれぞれ砲穴が1ある。このように亀船は、兵士全員を安全に保護するため、船体上部の全面を盖板によって覆い、また敵の侵入を防ぐため、盖板の上部には錐刀を配するという、特殊な軍船であった。

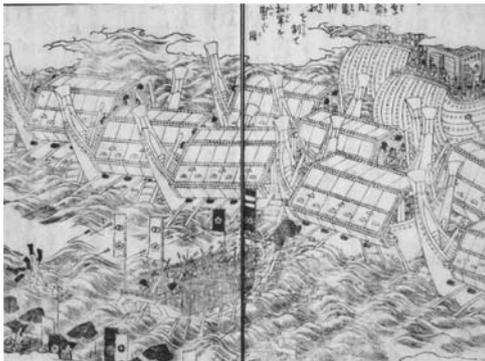


図3 海上で戦闘中の亀船

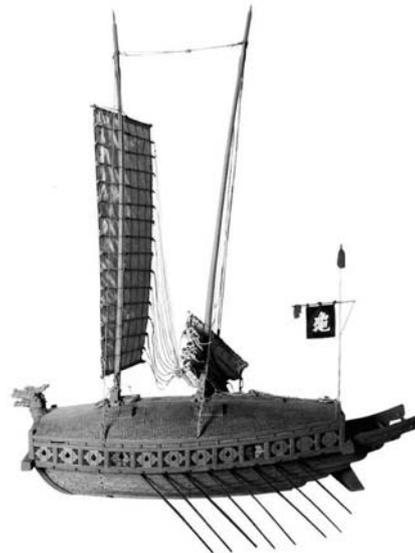


図4 亀船の模型

漕運船

漕運船は、民が租税として納める税穀を運搬した船舶である。漕運船の構造を考えるにあたって参考となるのが、1797年頃の作と推定される『各船図本』（奎章閣蔵）の図面である。

「各船図本」は、朝鮮時代後期の戦船・兵船・漕船の彩色画6枚を集めた書で、製作時期は明記されていないが1797年頃と推定されている。絵図は、上粧された戦船1枚、上粧を取り除いた戦船2枚、兵船1枚、半島南部と北部の漕船各1枚が収録されている。また船体各部の長さが、統営上船の尺度で記されている。このうち漕船と北漕船の図面から、当時の漕運船の具体的な構造がうかがえる。

漕船とは、朝鮮時代に、半島の西部と南部の沿海地域を往来しながら税穀を運んだ船舶のことで、船首が船尾より広く深くつくられ、より多くの税穀が積載できるようにしたものである。図面上部の説明文によると、漕船は本板（船底の長）57尺（173m）、中広（中央板の幅）13尺（39m）、頭広（船首幅）10尺（30m）、尾広（船尾幅）7尺5分（23m）、元高（船端中央の高）



図5 漕運船の模型

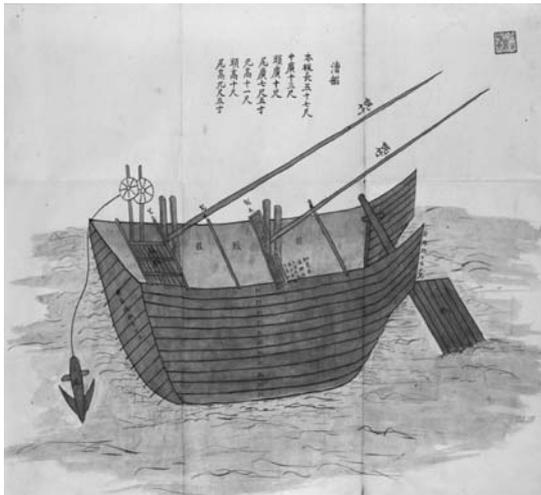


図6 漕船

(「各船図本」中。ソウル大学校奎章閣韓国学研究院蔵)

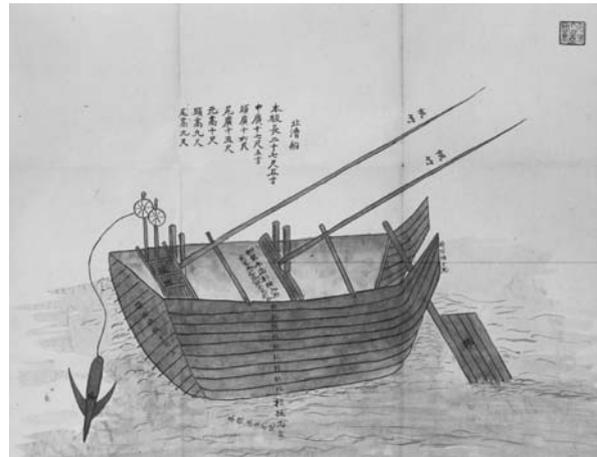


図7 北漕船

(「各船図本」中。ソウル大学校奎章閣韓国学研究院蔵)

は11尺 (33m)、頭高 (船首高) 10尺 (30m)、尾高 (船尾高) 9尺5分 (29m) とある。

柁板 (外板) は計11枚からなり、船首は横に17板、船尾10枚で構成されている。駕木は船端の上に設けられ、梁の役割を果たした。帆柱は2つあり、帆には帆竹が用いられたとあるが、図面にはみられない。船尾には舵がある。また船体内部の3か所に記された穀の字は、税穀を積み込む艙が3か所あったことを意味するものと思われる。

これらの漕船は、朝鮮時代後期に建造された通常の兵船より、はるかに大きな規模である。船底部は、多量の税穀を積んで海上を安全に運航するため、広く深く、平坦につくっている。柁板と船首・船尾には、必要な数の駕木を横に通し、クヌギ製の木釘で固定した。船体両側の柁板は、船内に加竜木を通してつなぐことで強化している。

北漕船は、主に咸鏡道地域の税穀を東海岸経由で運んだ船で、形態は漕船に似ているが、船体が短く幅が広い。

京江船

朝鮮時代後期には、米穀による現物貢納を定めた法令 (大同法) が施行され、これにより漕運の物量が大きく増加した。そのため官船のみでは対処しきれなくなり、漕運にも私船が使用されはじめた。当時における税穀輸送の代表的な私船として、京江商人らの京江船があげられる。京江とは漢江下流の広津と楊花津の一带を指す名称で、こ

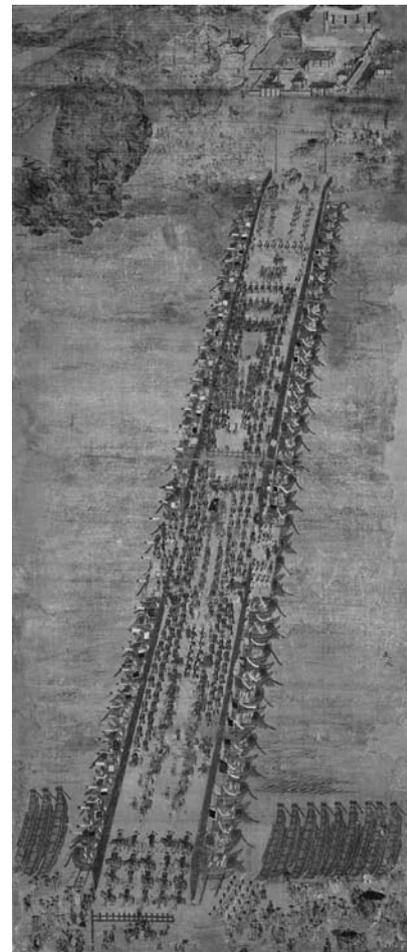


図8 漢江舟橋還御図

(「華城陵幸図屏」中。国立中央博物館蔵 [中博 201109-4964])

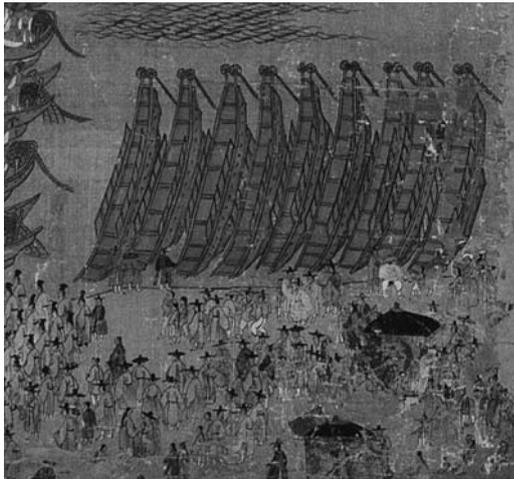


図9 漢江舟橋還御図の部分

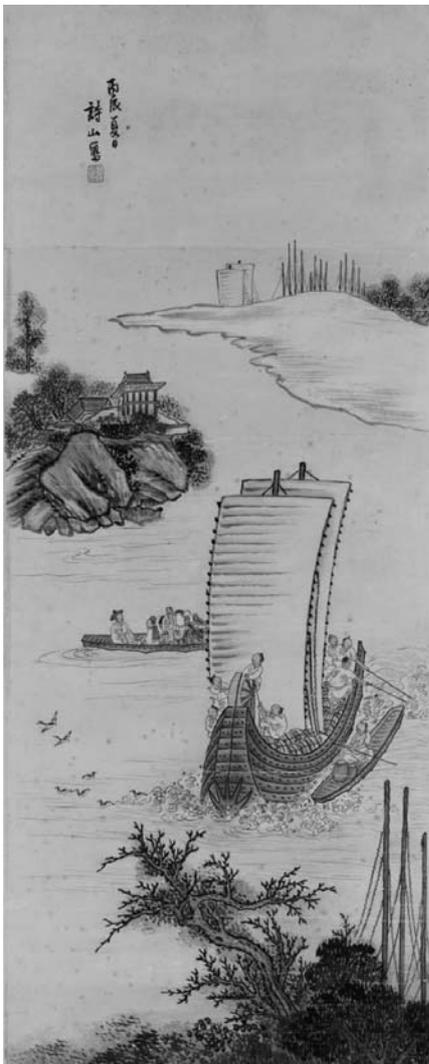


図10 税穀運搬船
(国立中央博物館蔵 [中博 201109-4964])

こは海路と内陸河川の中継地点にあたる。京江船はその京江の沿岸を拠点として成長した。18世紀以降、手工業や鉱業生産活動が発達して商業が活気をおびはじめると、朝鮮時代後期の漢陽（現ソウル）は商業都市へと変化していった。そうした商業貨物の運送を引き受けたのが、京江船であった。

京江船は、正祖代に舟橋（船を橋脚がわりにして漢江に渡した橋）の建設に参加し、これによって漕運における利権を掌握すると、その商圈をさらに拡大していった。舟橋の架設に漢江の私船が使用されたことは、正祖代に刊行された『舟橋司節目』に記されている。ここでいう漢江の私船とは、京江船を指すものと考えられる。舟橋の様子は、「華城陵幸図屏」の「漢江舟橋還御図」に表現されている。

18世紀以降、海上の商権を掌握した京江船は、漕運の利権を保持しながら、本来の川船をもとに海洋に適した船舶を改良し、漕運船に似た船を建造した。当時の京江には、1000石を積める船が少なくなかったといい、200～300石を積める船を合わせ、300隻あまりの運送船があった。



図11 税穀運搬船(拡大図)

使臣船

韓国の諸王朝は古くから国の使臣（使節）が海路を通じ中国や日本と盛んに交流してきた。なかでも朝鮮王朝は、日本と正式に修交を結ぶと、使臣船という専用船を特別に建造、使用した。朝鮮は壬辰倭乱（豊臣秀吉の朝鮮侵略）の後日本と断交状態にあったが、徳川幕府の要請を受け、光海君の元年、国交が再度結ばれた。

朝鮮王朝においては、壬辰倭乱の後、12回にわたって日本に通信使を派遣した。使節団を乗せた通信使船は、釜山を出発し、対馬島と壱岐島を經由して大坂に到達した。

朝鮮王朝では、日本に使節を派遣するたびに渡海使臣船を建造した。船舶は、大船、中船、小船が各2隻の計6隻で、そのうち3隻には正使、副使、従事官が乗船し、残りの3隻には貨物と他の人員が乗船した。これらのうち、通信使が乗った3隻は騎船といい、残りの3隻は卜船と呼ばれていた。

使臣船の建造は、大船2隻と中・小船各1隻が統営において、残りの小船1隻は慶尚左水營において行われた。これらは国の威厳を誇示するため、最高品質の船舶が建造された。船の上粧（甲板上の構造物）には板屋を設け、赤絹の帳で装飾し、外観は丹青で華やかに彩り、通信使を象徴する旗を掲げ、その威厳と華麗さを示そうとした。

「泛槎図巻」は、姜璉熙が朝鮮時代末期の訳官、金継運が1855年2月、対馬に通信使一行として赴き、その帰途に嵐にあった話を記した書で、船の沈没や、通信使一行の緊迫した様子が絵図によって示されている。

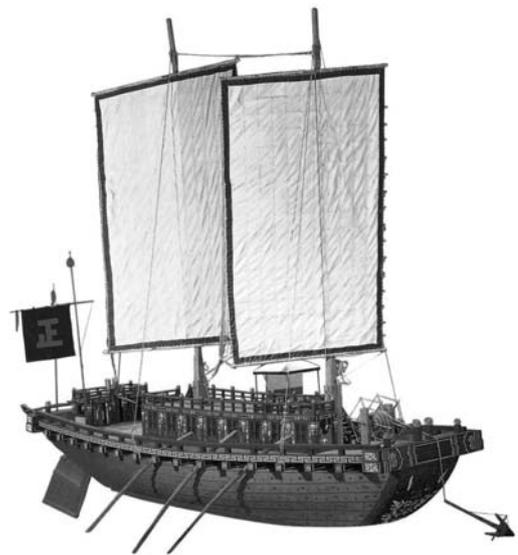


図12 朝鮮通信使船模型

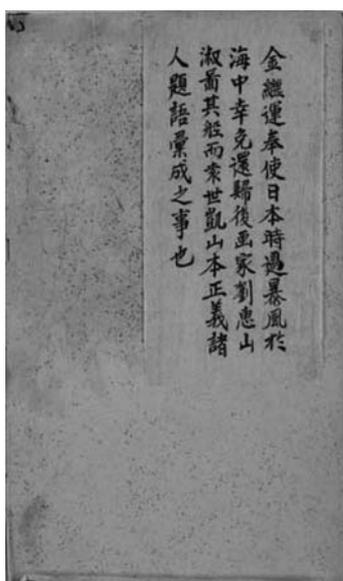


図13 「泛槎図巻」(国立中央博物館蔵)

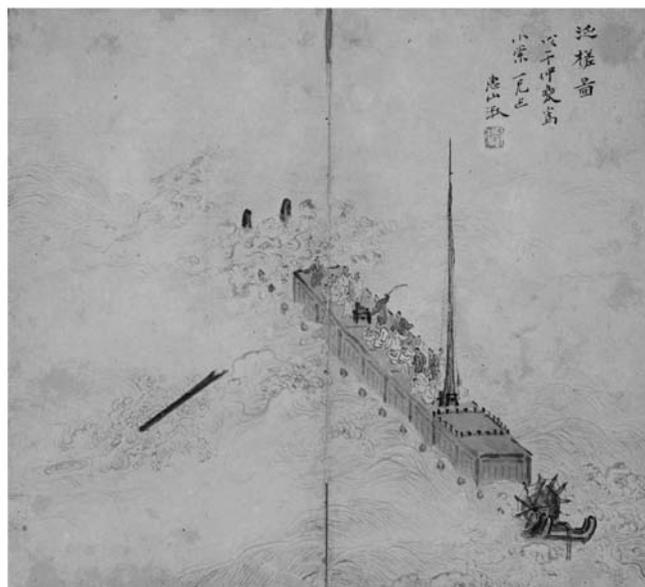


図14 泛槎図(「泛槎図巻」中。国立中央博物館蔵)

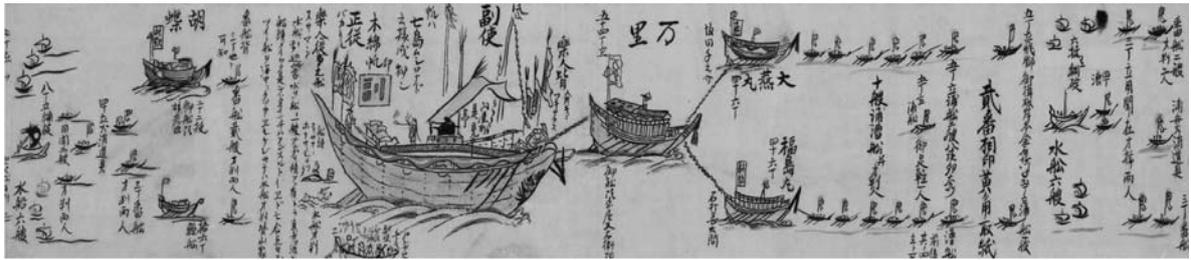


図15 「朝鮮通信使船牽備前舟船行列図」

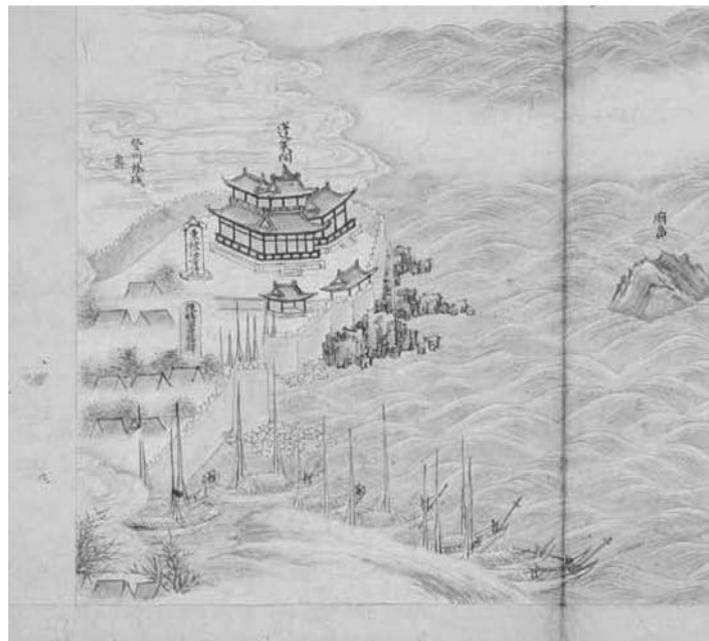


図16 「朝天図」(部分。使行団が、今の中国登州蓬萊に到着した様子) (国立中央博物館蔵)

江船と船遊文化

朝鮮時代前期において戦艦の修理と運航をつかさどっていた司水監は典監司と改称され、船舶の管理・建造を担当することになり、官船の建造や舟楫の管理をつかさどった。漕船や兵船をはじめ、河川の主な渡船場にあった渡し船などもまた、官府から調達されていた。

朝鮮時代の船舶は、江船と海船に区分される。江船はさらに、水上船と水下船とに分けられる。海船は江船以外の船舶をいい、河川を遡ることができない構造・形態を持つもので、軍船、哨馬船、小居刀船、唐道里船などがこれにあたる。水上船は、海水が流入しない河川の上流で使用され、水下船は海水が入り込む下流域で使用された。

18世紀に描かれた「平壤監司饗宴図 月夜船遊」は、平安道監司（観察使）の赴任を歓迎するため平壤城で行われた宴を描いた記録画である。絵には平壤監司が乗る船を中心に、多くの人員・船舶が登場しており、当時の華やかな宴の様子や、船遊に様々な船舶が参加していたことが分かる。船には一隻に船頭が1人乗っており、彼らはいずれも櫓をこいでいるようにみえる。

一方、後世の作と思われる「箕城図屏」は、平壤城一帯の美しい風景と平壤監司の赴任を描いた作品

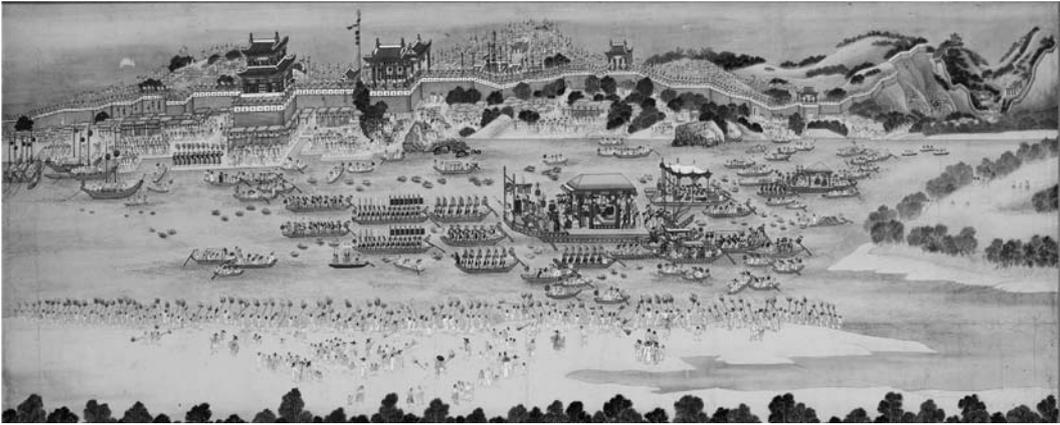


図17 「平壤監司饗宴図 月夜船遊」(国立中央博物館蔵)

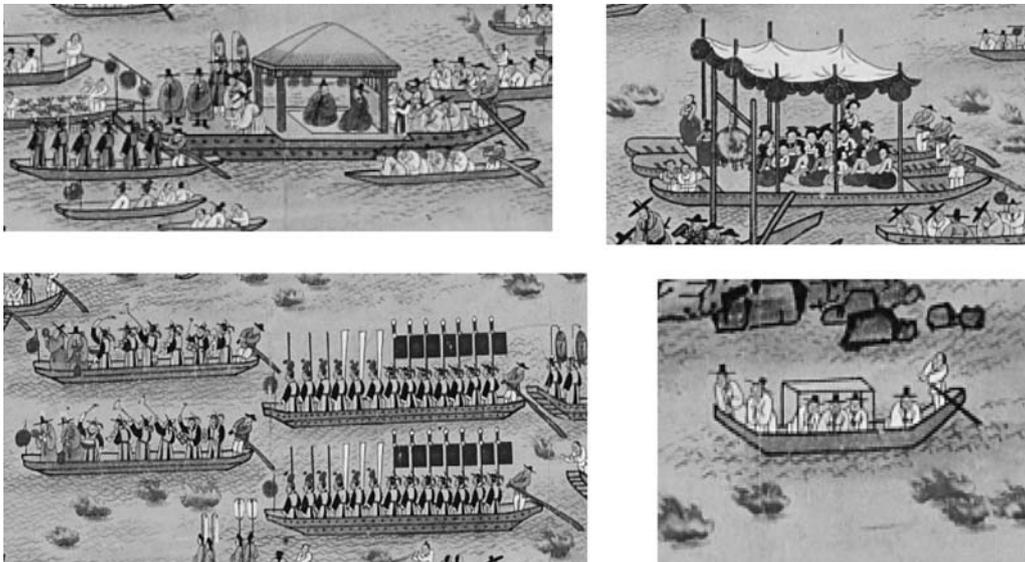


図18 平壤監司饗宴図(月夜船遊の部分)

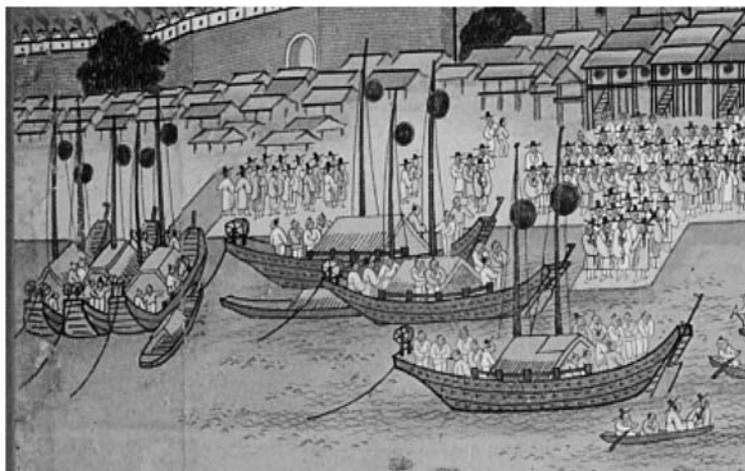


図19 平壤監司饗宴図(月夜船遊の部分)

であり、その構図も「平壤監司饗宴図 月夜船遊」に似ている。だがこの二つの絵画にみえる船の形や船頭の役割は異なっている。「箕城図屏」の船は、船首で櫓をこぐ船頭が二人おり、船尾を高くし、その上にいる船頭が、長い櫓を使って船を操っているようにみえる。こうした点から、同時代に描かれた箕山風俗図の水上船は、江船の典型を示すものといえよう。

二つの絵図の左には、入り江に碇を下ろした船舶がみられるが、これらの船は行事に参加していないものと思われる。船には2本の帆柱と碇綱を巻き上げる轆轤があり、外板が江船よりも高い。税穀を運ぶ平底船もしくは私船と思われる。



図20・図21 「箕城図屏」(部分)



図22 「箕城図屏」(ソウル歴史博物館蔵)

渡船（津船）

渡し船は、橋梁がいまだ発達していなかった当時、全国各地の渡し場を往来し、人と物を運んだ船である。渡し船は、庶民の生活に欠かせない重要な交通手段であった。大きな河川や深い河川には渡し場があり、そこには人と物を運ぶ渡し船があった。渡し場は、その規模によって津や渡と呼ばれ、船はそれぞれ津船・渡船と呼ばれていた。これらは橋梁の架設技術が微弱であった1900年初頭まで使われ、重要な役割を果たしていた。

渡し船は船底が平たく、船首と船尾が平らにつくられている。平底構造は、韓船に典型的な構造といえるものである。渡し船は喫水線が低く、沿岸や川での活動に適していた。渡し船の船材には、松材が多く用いられたが、そのほかにも、樺木・檜・楡木・楸木などを海水に浸したものが用いられた。初期には木釘が用いられたが寿命が短く、世宗（在位1418～1450）代以降、鉄釘に代えられた。船の規模は数人規模の小型船から100人あまりが収容可能な大型船など、様々である。

朝鮮時代の渡し船は、朝鮮時代後期の風俗画や、真景山水画に登場する。真景山水画の代表的な画家であった鄭壑は、漢江周辺の美しい風景を描いたが、彼の作品には「銅雀津」（個人蔵）、「松坡津」・「楊花津」（潤松美術館蔵）など、漢江の主な渡し場と渡し船が登場している。

朝鮮時代後期の代表的な風俗画家であった金弘道は、多くの作品の中で渡し船を描いている。代表作として「行旅風俗図八幅屏風」（国立中央博物館）の「津頭待渡」や「風俗画帖」（国立中央博物館）の「渡船」があげられる。



図23 「渡船」（金弘道「風俗画帖」中。国立中央博物館蔵 [中博 201109-4964]）



図24 金得臣「風俗図」



図25 李亨祿「渡船」（国立中央博物館蔵 [中博 201109-4964]）

このほか、金弘道の画風を継承した作品で陶器商などを乗せて移動する渡し船を描いた作者未詳の「渡船」（国立中央博物館）、金弘道の後輩であり弟子であった金得臣「風俗図八幅屏風」（三星美術館 Leeum）の一幅にも、金弘道の画風を継承した渡し船が描かれている。

また朝鮮時代後期の画家、李亨祿の作品とされる渡し船の絵がある。

これらは詳細な絵図ではないが、朝鮮時代の船舶資料が少ないなかで、当時の船舶の様子を把握しえる貴重な資料である。

柴船

柴船は、渡し船同様、内陸河川で使用された船舶で、主に薪を運搬したものをいう。柴船は、朝鮮時代後期の画家、金俊根の「箕山風俗画帖」に「水上船」として登場する。絵にはたくさんの薪を積んだ船の姿が描かれている。柴船は、水深が低い河川の航海に適した平底型の船舶である。

その最大の特徴は、船尾に高い構造物を設け、その上で船頭が櫓をこぐ点にある。こうした形態は「平壤図八幅屏風」（ソウル大学校博物館）や「箕城図屏」（ソウル歴史博物館）にもみられる。「箕城図屏」からは、柴船が平壤監司のための船上宴にも使用されていたことが分かる。また写真から、こうした船舶が近代まで使用されていたことが分かる。

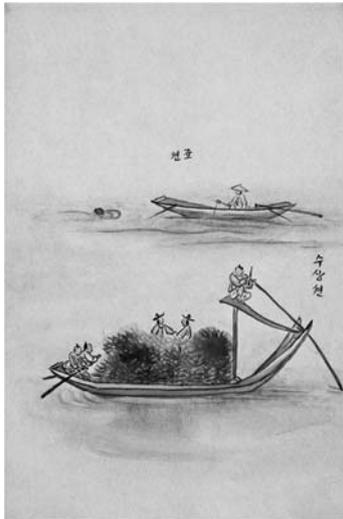


図26 水上船（「箕山風俗画帖」中。崇実大学校韓国基督教博物館蔵）



図27・28 大同江の船

漁船

朝鮮時代には官有船（軍船や漕運船など）のほかにも漁船、塩船、商船といった私有船が存在した。これらは時に穀物の運搬に動員されることもあり、様々な用途で使われた。朝鮮時代前期は民間の海事活動が盛んではなかったため、私船が発達せず、船の種類も少なかった。後期には民間の造船業が成長して私船が増え、様々な用途や形態の船が地方で造られた。こうした船は地土船、つまり地方に住む民の船と呼ばれた。地土船は、地方民が所有する私船であり、漁業や行商活動に用いられた。しかし個人が1隻の船を所有するというのは経済的に大変なことであり、船材（木材）の調達をはじめ、専門的な

造船技術や資本の確保は容易ではなかった。中でも船材の確保は非常に困難であった。朝鮮時代後期は、国が浜辺や川辺、内陸の山間地域を封鎖して厳格に管理しており、民間船の建造はおろか、官船の建造に必要な船材も調達が困難な状況にあった。

造船業の発達により、漁民や商人も建造船を購入することができるようになったが、非常に高価であった。仁祖代には、400~500石を積載できる船が1隻およそ100両、肅宗代には忠清道の永春で大船1隻が280両、小船1隻は100両だったという記録がある。図にある小さな漁船は、漁場で捕えた魚の運搬や



図29 漁船（「檀園風俗画帖」中。国立中央博物館蔵 [中博 201109-4964]）



図30 西海漁船（「箕山風俗図帖」中。崇実大学校韓国基督教博物館蔵）

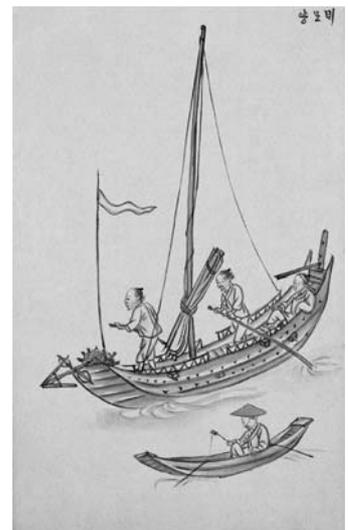


図31 船の形態（「箕山風俗図帖」中。崇実大学校韓国基督教博物館蔵）

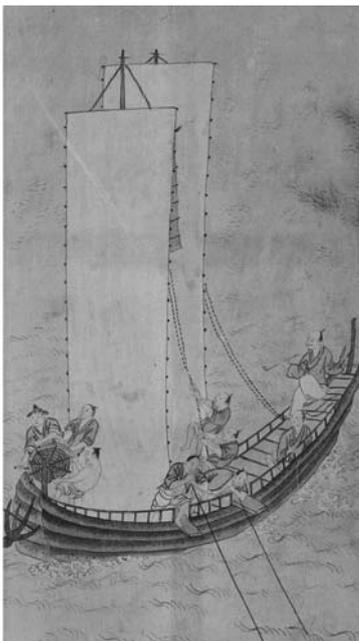


図32 漁船（「耕織図」中。国立民俗博物館蔵）



図33 漁船（「風俗図」中。国立中央博物館蔵 [中博 201109-4964]）

沿岸操業に用いられた。網を広げている「西海漁船」は、潮を利用して漁業をするもので、大きな碇を下ろして一カ所に停泊し、潮の向きに網の入口を広げて小魚やエビを捕まえるものである。この船は1992年まで西海岸で操業していたが、一カ所に停泊することを目的としているため動きが鈍く、台風などの急な自然災害に対処できないという理由から、現在は廃止されている。



図34 西海岸船（醜船罔漁船）



図35 西海岸船（側面）

外国人がみた朝鮮時代の船舶

日本は1910年、朝鮮統治のために朝鮮総督府を設置した。その総督府の水産試験場において、1920年代に『朝鮮調査報告』が刊行された。同報告の第1冊（1924年3月刊）には東海岸地域の漁船調査が、第2冊（1928年3月刊）には南海岸と西海岸地域の漁船調査、そして第3冊（1929年7月刊）には、朝鮮型漁船の改良試験の内容が、それぞれ収録されている。これらの調査報告により、朝鮮時代後期の漁船のあり方を正確に把握することができる。また西洋人によって観察された韓船の記録も残されている。アンダーウッド（H. Under wood）が1934年に発表した「朝鮮の船舶（Korean Boats and ship）」や、1965年8月に済州道に漂着したオランダ人ハーメル（Hendrik Hamel）が13年間の現地生活を記した書には、朝鮮時代の船舶に関する簡略な記録がある。

1797年10月に朝鮮の東海岸と南海岸を探查した英国人ブロートン（W. R. Broughton）は、その著書「日本船舶と朝鮮船舶に関する考察」において、両者の比較を試みている。ブロートンは次のような記録を残している。

韓船は大きく、帆は一つしかない。中国船に似ており、航海の方法が同じである。彼らは日本船にはない木製の碇を用い、南海岸でみた船には帆が二つあり、蓆（ムシロ）で作られている。中国船のように、竹で編みあげたものではなかった。

船の中央には泥で作った四角いかまどがあり、火を絶やさないようにしていた。これはタバコを吸うのに便利であるからのようであった。

彼らは中国の人々が使用する日除けのようなものではなく、干し草でつくった粗い覆いを使っていた。船はモミの木でつくられ、頂上はクヌギやトネリコ製である。朝鮮の人々は、船をととてもすばやく操った。ある船は50～60人が乗っており、非常に速かった。