

ような構造の船を造るのは、日本の臣民に
 国外へ 第2章 幕府の造船制限策 幕府の意
 図によるものであることは、容易に解さ

I. 問題の所在

鎖国にあたって幕府は、日本人の海外渡航
 を禁止するための船舶にどのような制限を加え
 たのであろうか。

管見の限りでは、最初にこの問題に着目し
 たのは、元禄3（1690）年から同5年にか
 けて長崎に滞在したエンゲルベルト・ケン
 ペルである。後に志筑忠雄が訳出して「鎖
 国論」と題することになるかの『日本
 読』の巻末の一章には、こう記されている。

鎖国のために造船制限を行ったと述べて
 日本人は船を娯楽用に持ったり、実用に
 持ったりするが、その船の構造には独特の
 特徴があり、人目につく。すなわち、どの
 船も櫓の部分に覆ってない。これでは外海に
 出れば、忽ち海水が船へ入ってくる。この

造るような構造の船を造るのは、日本の臣民に
 国外へ脱出する途を断とうとする幕府の意
 の図によるものであることは、容易に解るで
 ぬ¹⁾あう。凱旋制艦説、二重禁艦説の所説
 は、彼はりかなる根拠を持っていたのだう
 うか。幕府の公布した禁令か、それとも伝聞
 か、或は日本の対外的な体制を鎖国にとらえ
 る彼の眼には、西欧船に比して和船の有する
 欠陥か、あたかも幕府の強制によるかのよう
 に映じただけのことなのか。思いつくまきに
 可能性を挙げてみたが、いずれにせよ、彼が
 規制の対象を船尾構造としたことは注目し
 しよう。その後来日した外国人は、幕府が鎖
 国のために造船制限を行ったと繰返し述べて
 いる。

ケンパルの所説の当否はともかくとして、
 この問題はとりわけ鎖国政策や鎖国下に於け
 る造船技術の評価に深い関連を有するだけに、
 対外関係史・海運史・造船史・水軍史といっ

た分野に係る著作家・研究者の関心を惹き、これを直接の研究主題とする論者は少ないものの、明治以来様々に論じられてきた。航海船禁止説、帆柱制限説、竜骨禁止説など所説は多岐にわたり、正に百家争鳴の感が深く、また現在までのところ十全の解明がなされたとも言いきれない。それは、鎖国と称される体制が時代の³⁾変遷に伴ってその内容を变化させたように、この問題も時代に依じて変わることを従来看過されてきたからである。本章では、この点に留意しつつ、幕府の造船制限策の実態を解明してゆきたい。そうすれば、鎖国が我が国の造船技術を衰退させたとする通念か、何時頃生じて定着していったのかも同時に明らかになるだろう。

A-I 説 寛永12年鎖国の後の、500石以上の

の船を破壊し、日本以上の船も電費を

II. 造船制限説の検討 貞原・小笠原長生説

A-II 説 寛永12年鎖国の後の、500石以上の

寛永12(1635)年6月幕府は武家諸法度を

改訂して、才17条項に「五百石以上之船停止
え事」⁴⁾と定めた。これが、後に改正され、文
言を修正して、俗に大船建造禁止令と称され
たことは改めて断るまでもあるまい。

では初めに、管見の範囲で、この禁令以外
にも幕府の造船制限策が存在したか否かに関
する諸先学の見解を整理し、検討を加えてみ
よう。議論が煩雑になるのを避けるため、所
見に変更が認められる場合には、新説のみを
取上げて、旧説は註で駁れるに留め、また慶
長14(1609)年の西国大名の大船没収という
先駆的な制限策と、寛永15(1638)年の500
石以上の商船に対する制限の撤廃という緩和
措置は問わないことにして、諸説を大別する
と次のようになる⁵⁾。

A-I 説 寛永13年鎖国のための、500石以上
の船を破壊し、2本以上の樁と竜骨を
禁止した⁶⁾(菅沼貞風・小笠原長生説)。

A-II 説 寛永13年鎖国のための、500石以上
の船を破壊し、その建造及び2本以上

C-I の櫓と竜骨を禁止した(野口雅夫⁸⁾説)。

A-III 説 寛永12年鎖国のため、500石以上

の船を没収・破壊し、その建造及び2本以上の櫓と竜骨を禁止した(谷信次⁹⁾説)。

A-IV 説 寛永12年鎖国のため、500石以上の船の建造及び2本以上の櫓と竜骨を禁止した(奥村正二¹⁰⁾説)。

A-V 説 寛永12年キリスト教禁遏のため500石以上の船の建造及び2本以上の櫓と竜骨を禁止した。翌年鎖国令で公布(住田正一・畝川鎮夫¹¹⁾説)。

A-VI 説 寛永12年大名の武力抑制のため500石以上の船の建造及び2本以上の櫓と竜骨を禁止した(山屋太郎・寺谷武明¹²⁾説)。

B 説 寛永12年大名の武力抑制のため、500石以上の船の建造を禁止。翌13年の鎖国令によって唐船造り3本櫓を禁止した(金指正三¹³⁾説)。

C-I 説 鎖国令公布時に2本以上の櫓を禁
じた(加地照義説)。⁴⁶⁾

C-II 説 鎖国の際に中国式・西洋式のよう
な航洋船の3本櫓¹⁷⁾の帆装が禁止された
とする(石井謙治説)。¹⁷⁾

D 説 寛永12年大名の武力を抑制するた
め、500石以上の船の建造を禁止した。
これ以外に造船制限はない(松本哲説)。¹⁸⁾

以上の諸説のうち、寛永12年或は13年に大船
を破壊・没収したとするA-I~III説と寛永13年
に大船の建造を禁じたとするA-II説は、いす
れも一見して史実に合わないことは明白なの
で論ずるまでもないだろう。そこで寛永12年に
大船の建造を禁止したとする説(A-III~VI・
B・D説)の検討は後に譲り、その他の造船
制限策の存在を主張するA~C説の根拠を先
に問うことにしたい。¹⁹⁾ 以上を述べると、
内ます、A説の2本以上の櫓と竜骨の禁止説
では、必ずしも論拠が示されているとは限ら
ず、I説の菅沼氏が天保9(1838)年の古貨

伺庵『海防臆測』、Ⅴ説の住田氏が文政9(1826)年の佐藤中陵『中陵漫録』、Ⅵ説の山屋氏が寛永12年の武家諸法度に拠るのに対して、Ⅳ説の奥村氏は幕府が行政指導を行ったとする。なるほど伺庵と中陵は、橋が1本に制限されたとは述べるものの、その典拠を示さず、竜骨の禁止に触れるところもない(次節を参照)。では、2本以上の橋と竜骨を禁じる法令や条項があるかと言えば、武家諸法度はおろか『御触書集成』・『徳川禁令考』・『日本財政経済史料』等の幕府法の法令集にも見出せない。もっとも法令集編纂の際に漏れた可能性が考えられなくもないが、管見の限りでは、該当する高札や触が藩法集や地方文書等に収められていないところを見ると、まずないと言ってよいだろう。さらに幕府の行政指導という今日的な説明も、その存在と内容を実証するに足る史料に裏付けられてのことなのか。もしそうとすれば、ことさら行政指導なる言辞を用いるにば及ぶまい。従っ

て2本以上の樫と竜骨の禁止説は、史実による何らの実証をも伴っていないと断言して差支えをいし、それは、後に述べるように、この説の成立の由来からも十分に説明のつくことである。

次に、B説の航洋船禁止説では、金指氏が寛永13年の鎖国令と天保13(1842)年10月令を論拠に挙げている。もしより、航洋船の禁止は鎖国令に謳われていないから、日本人の海外渡航禁止を拡大解釈したものとしてよいだろう。ところが、寛永8(1631)年に幕府が奉書船制度を創設して貿易の統制を強めて以来、海外貿易に従事したのは幕吏的性格の濃い少数の豪商に過ぎなかつた。¹⁹⁾ しかも、元和5(1619)年に250石積の廻船を借り受けて始まった菱垣廻船が1800石積級の廻船を主用していた幕末の国内海運に洋式船を導入する際、²⁰⁾ まず経済性が問題になったことを考えれば、当時の国内海運に朱印船のような航洋船を用いたところで、同様の問題を生じたこ

とは想像に難くない。それ故、特に航洋船を禁ずる必要があつたとは思えないし、また天保13年令は後述する如く根拠足り得ないので、航洋船禁止説も臆測の域を出るものではない。

最後に、C説の帆装制限説では、加地氏が「達明船さえ二櫓の帆をもち、朱印船は三櫓の帆をもっていた」のに「鎖国期間ほとんど単帆で終始したこと、すなわち帆装技術が退歩したことは、たとえ禁令がなかったにしても、幕府のなんらかの形の制限があつた」ためとして、天保13年10月令を原拠に挙げ、また石井氏も同じ法令に拠っている。また加地氏の場合、まず問題になるのが和船の帆装の評価である。和船は俗に単帆と称されるが、実際には弥帆と本帆をあける中世以来の伝統を受継ぎ、基本的には国内の大型廻船を転用した達明船の帆装形式とも異なるところはないし、遅くとも天保期には弥帆・中帆・本帆²¹⁾をもつ船も出現していたので、鎖国で帆装が単帆に「退歩」したと極付けざるにはいかな

加地氏は「幕府の何らかの形の制限」を想定す
 る。それには鳥貝船や押送船のような三樫の船
 も存在する。²²⁾

い。それに鳥貝船や押送船のような三樫の船
 も存在する。²²⁾

ともあれ、加地氏は和船の欠陥として帆装・
 脆弱な船体構造・水密甲板の欠陥・舵・船尾
 構造を列挙した上で、技術的に工夫・改良の
 容易なはずの帆装が「単帆で終止したこと」
 を重く見て、帆装に制限があったと考える。
 ところがケンパルは、同様に和船を単帆とし
 らえていながら、規制の対象を船尾構造に求
 めているのである。²³⁾ とすれば、確実な史料の
 裏付けがない限り、規制の対象は論者の評価
 次第で変わり得ることになり、先の和船の欠
 陥の中から適当に選ぶことも、総てを挙げる
 ことも可能であると言って差支えあるまい。

それでは、帆装制限を実証するに足る史料
 は存在するのだろうか。幕府が帆装の規制を
 全国に公布するには、高札或は触によってと
 考えるのが常識的である。しかし、それに該
 当するものが今に伝えられていないため、加
 地氏は「幕府の何らかの形の制限」を想定す

るのである。氏の言う「制限」が寛永期に全国に課せられたことをうかがわせる史料としては、寛永鎖国から2世紀後に発布された天保13年10月令以外にはない。これは、天保13年10月に水野政権が異国船に紛らわしい帆を立て遠沖を渡るのを禁じた法令²⁶⁾のことで、同年7月に文政の無二念打払令を緩和して薪水給与令に改めたのに伴う措置の一つと見てよからう。この法令を加地・石井両氏が共に論拠に挙げるのは、法文中に「全く三本帆え儀者難相成筋二條」という注目すべき一節があった。これが帆装の制限に関する何らかの法源の存在を思わせるからである。もとより、このような想定は、先行する帆装制限令が『御触書集成』等の幕府法の法令集に全く見当たらないことに矛盾する（両氏とも、この矛盾について触れるところはない）。しかも、文化6（1809）年から嘉永2（1849）年にかけて編纂された『徳川実紀』も、それに当る法令を収録していないし、嘉永3年に編纂が始

西国大名等、近年大船を措置、是自然の時、
 催大軍可上欽之由云々、依之此舟ともを自
 駿府可有破却由日、先淡路国江可被寄と也²⁸⁾

ジャク系航洋船（第2-2）とは、船型を模して

と見え、状勢の急迫さうかがわせるに足るものがある。また安宅船が没収されたことは、同年11月の蜂須賀阿波守の大宅船の請取目録が今に伝えられているところから、疑問を挟む余地はない。

ところで、中田易直・岩生成一両氏³⁰⁾は、慶長15年或は同17年以降西国大名の朱印船派遣がほとんど見られない事実に着目して、その原因を大船没収に求めている。当時、朱印貿易にはジャンク系航洋船を用いていたから、両氏の説に従えば、当然航洋船が没収されたことになるが、根拠としては、岩生成が先の『当代記』の記事を引用して、「表面は明らかに軍事的目的に出た措置であるが、遠洋航海に堪える大船の保有を禁ぜられたとすれば、もはや西国大名としては、自然、その朱印船

たとえられなくもないが、その可能性も
 少ないと言ってよいだろう。それというのも、
 慶長14年冬に亀井茲矩は暹羅在住日本人の搦
 手純弘に80万斤のジャンクと覺レシ大船を
 注文して、翌年に別船を購入している³⁵⁾し、同
 15・16年には都合3人の大名（亀井茲矩・松
 浦鎮信・細川忠興）が朱印状を得て、船を派
 遣しているからである。³⁶⁾このように、慶長14
 年に没収されたのは、航洋船ではなく、軍船
 の安宅船である以上、両氏の説には従えない
 し、またこの大船没収で鎖国政策の一環とし
 うえる佐田正一説の成立に難いことも論をそ
 たない。³⁷⁾

それでは、最後に寛永12年に500石以上の
 船の更迭を禁じたとする説についてみること
 にしよう。この説は、次のように禁令の立法
 趣旨と適用範囲に関して二通りに解釈されて
 いる。³⁸⁾

第一は、慶長14年の大船没収と同じく、
 大名の軍勢力を規制するための内政的措置

として、大名の大船建造を禁じたとする説（A-V・B・D説）。根拠は、同年の武家諸法度の大船建造禁止条項である。

第二は、これを鎖国政策或はキリスト教禁遏策の一環とらえ、大名・百姓・町人に禁止したとする説（A-III～V説）。根拠は、示されていない。

この大船の建造禁止は、大名の遵守すべき武家諸法度の一条項に止り、高札や触によって全国に公布された形跡は認められないし、寛永15年には幕府は500石以上の商船の建造を大名に許しているから、軍船に主眼を置いた禁令と考えてまず間違いない。恐らく第二説は、大船禁止条項を拡大解釈したのであろう。従って、第一説が妥当ということになる。ここでも禁令に抵触する軍船は、安宅船とみて差支えあるまい。当時はまだ洋式軍艦が全く問題となっていなかったことは、江戸防衛と謀反防止を目的として建造されと言われる安宅丸が、船体に特異な和洋折衷構造を採用

しなから、上廻りは総伏倉の胴壁造りや二層の天守など従来の火器と戦闘方式に見合った伝統的な形式で踏襲していた点に端的に示されている。

以上検討してきたところから、寛永12年に大名の軍争力抑制のために、大船建造禁止令を制定したことを除いて造船制限はないとするD説が、穏当な解釈であると思われる。とすれば、あとには鎖国下で廻船が「古典的帆装」に終始したのは何故かという大きな疑問が生ずることになるが、それは今後の課題としたい。

これか、寛永期の幕府の造船制限問題に対する一応の結論である。しかしながら、これで問題の総てが解決したわけでは決してない。もとより、幕府が大船問題に腐心したのは、慶長～寛永期と幕末である。問題の性格上、従来の研究が前者の時期に焦点を合わせてきたのも無理からぬところではあるが、視点を变えて、後者の時期にこの問題が如何に意識

されていたかに注目すれば、後の議論の展開は相当違っていたと言っても言い過ぎではない。その意識は慶長〜寛永期の為政者の想像もしなかつたようなものであり、それが今日までの造船制限説の祖角と梓紐を規矩してやつからである。では次節で、この幕末の意識について考察を加えてみることにしよう。

三、大船建造禁止令の変容と帆装制限令

鎖国令が発せられておよそ1世紀半後の18世紀後期にラックスマン等のロシア使節が来訪し、通商を求めて以来、鎖国を祖法とみる觀念が為政者・有識者の間に次第に浸透してゆくとともに、それと相前後して、当面の国際情勢から海防の急務を説く、いわゆる海防論が流行するようになる。これらの著作は、一般に戦術論から国内改革論まで多岐にわたる問題を様々な立場からとりあけていゝが、

開港の前途は、
 西洋の船に
 対しては、
 大船主義と
 小船主義と
 二派に分
 れる。前者
 は、大船を
 主とし、後
 者は、小船
 を主とする。

今、大船主義と小船主義とを比較する。

大船主義は、
 大船を主とし、
 小船を輔とす。
 小船主義は、
 小船を主とし、
 大船を輔とす。
 大船主義は、
 大船を主とし、
 小船を輔とす。
 小船主義は、
 小船を主とし、
 大船を輔とす。

「異国の城の如き大船」に対すべき艦船の類に着目すれば、「西洋之製に倣ひ堅固の大船を作」という大船主義と「水戦宜小舟」といふ小船主義の二派に大別できる。管見では、前者は寛政9（1797）年の大原左金吾『北地危言』を嚆矢とし、古賀精里・会沢正志斎・古賀侗庵・徳川斉昭・佐久間象山・豊田天功等に受継かれ、後者は天明6（1786）年の『海国兵談』で「我が小船を以て異国の大船を悩スヘキ術」を論じた林子平に始まり、頼山陽・大槻聖溪・羽倉下記・山鹿素水等をその後継者とする。

さて、この両派のうち大船主義者は、洋式軍艦の建造を主張するだけに、幕府の造船制限策に言及することが多いので、彼らの著作を手掛りにして、当時この政策が有識者の眼にどう映じたかを考察することにしたい。なお、幕府の態度については次章に譲り、ここでは小論を進めるのに最少限必要な範囲に留めておく。

まず、一例として古賀精里・桐庵父子の海防論をとりあけてみよう。文化6(1809)年、フエートン号事件の翌年、幕府の儒者古賀精里は『極論時事封事』の一節で大船の必須なる所以を説いて、幕府の造船制限策について次のように記している。

寛永中、耶蘇賊起於天草、已平、猷廟因命
逐獲妖教者、且下令狹小舟船、使其不勝渡
絶海、蓋慮其或伺間、而往西洋習邪教也、
今之舟船、皆其遺制⁴²⁾

この注目を以て説によれば、キリスト教防遏のために家光は大船建造禁止令を公布し、海外に渡航し得る船を禁じたことになる。さらに精里の没後、その跡を襲って儒者に転じた古賀桐庵は、モリソン号事件の翌天保9(1838)年に著した『海防臆測』において、
寛永而前、本邦賈船往天竺安南台湾等國互

市、陝軼風濤數百十里而無患、兩時船艦製造之堅牢可想、嗣後官病不良之民棄斯船、輕往泰西所扼海島、以學妖教也、嚴設之禁、破壞大船令小、帆槽不得過一竿、使之不堪陝巨海、以遏絕病源、於焉、不惟大艦遭打壞、造船之制、亦佚而不伝⁴³⁾

と父の見解を敷衍して、鎖国のための造船制限は当該禁令に止らず、大船を破壊し、帆装にまで及んだと主張する。因に帆装制限説の初見は、管見の限りでは、文政9年成稿の『中陸漫録』である。

彼等の造船制限説は、學說史上ではA説の系譜に連なるといえば事足りるが、幕末にはどのような位置づけですればよいのだろうか。まず彼等の所説のうち、大船建造禁止令で航海船の禁止ととらえる見方は、当時の通念と考えて差支えあるまい。それは、同様の説が⁴⁴⁾他の海防論でも繰返されていることにかかえるし、とりわけ、天保10年に内憂外患論を

一方、残る倭艦の大船破壊説と帆船制限説はどうかという点、前者は明治にならまで注目されることはなく、当面マレたる問題ではないのに対して、後者は後々まで計り知れない程の影響力を及ぼすことになる。もとより、この説に史実の裏付けのあううはすはなく、天保13年の幕府の外交政策転換に関する建議案のなかで「此度舟の三本帆船御制禁の御違有之候処、御制禁の段は日本バサテ置、外国ニても存居程の事」と言い切つた斎昭にしてみ

大舟造作ハ禁、一本帆ニ相成候尋ハ、永祿
・天正の頃此方漁民唐へ行つて乱暴せし故、
唐ニてもてあまひして此国ハ頼有クレ故、禁
らふと覺へし⁴⁷⁾

と述べる程度の思い込みによる説に過ぎない。それでも和船を見慣れた人々には、眼前に明証があるだけに強い説得力をもっている上、天保13年10月には異国船に紛わしい三本帆を

明の議論の珍しくない海防論とは異なり、史料を渉獵した官撰の外交文書集成だけに、その解説は注目されてよい。この問題について同書は附録巻之21で「五百石積以上安宅船禁制」と「三本樁船禁制」の二小目を立て、前者で慶長14年の大船没収から寛永15年の商船に対する制限撤廃までを一括して扱い、後者では「寛永十二乙亥年五月廿八日本邦より異國に渡海の事を禁し給ふ、これより三本樁の船停止となる（割注略）」として帆装制限令の存在を挙げ、夫々関連史料を網羅している。⁴⁷⁾

ところが、何故か肝心の武家諸侯度の大船建造禁止条項には、全く言及がないのである。もとより、原拠を「令條等に此停止の事所見なし、始く中陵漫録に拠る」と記した後者には入れる余地なく、寛永15年の緩和措置の解説からみても、前者に含めて然るべきであるのに、そうはなっていない。帆装制限令をとりあげているくらいであるから、当時あれほどまでに議論の喧しかった禁令の存在を、編

禁令の発令は、海防論者によるものであり、幕府の政策を反映している。この禁令は、海防の強化と、通商の制限を目的として発令された。幕府は、鎖国政策の一環として、外国船の出入りを厳しく制限し、国内の貿易を保護しようとした。この禁令は、海防論者の主張に基づいて制定されたものであり、幕府の政策を反映している。この禁令は、海防の強化と、通商の制限を目的として発令された。幕府は、鎖国政策の一環として、外国船の出入りを厳しく制限し、国内の貿易を保護しようとした。

幕府が見落したとも思えない。となると、禁令を宅船禁制と解すれば、航洋船の禁止とみる当時の通念と大きく食違ふため、解釈を保留したのであろうか。他にも可能性は考えられるが、いすれにせよ、この重大な脱漏の生じた説は解けそうになく、禁令の解釈も不明とせざるを得ない。

ともあれ、明証を欠くにもかかわらず、文政9年の『中陰淺録』に拠ってまで、彼等が「三本櫓船禁制」を立論した点は注目には値する。これは、鎖国のために船舶に制限を課さなかつたはずはなむとする先入観がいかに強かつたかをよく物語っているだけでなく、ここに天保13年10月令の影響を読みとることもできよう。海防論者に比べて、格段に豊富な文献を参照し得たはずの『通航一覽』の編纂者にして、こうである。

かくの如く、鎖国にあたり、幕府は大船建造禁止令を公布して航洋船を禁じ、帆装にも制限を設けて一櫓に限ったとする観念が、幕

末には（これまで検討してきたところでは19世紀以降）通念と化していたとみてまず間違いないまい。では、こうした観念が成立するには、どのような背景があったのか、これに關していさまかなりとも考察を加えてみよう。

まず、大船建造禁止令変容の主要因は、武家諸法度の当該条項自体に内包していたと考えられる。武家諸法度については、八代將軍吉原が天和令を踏襲して以来、これが慣例となって、嘉永令による当該条項の解除まで、天和令を襲用したと言えは事足りよう。ここで寛永12年の制定から、寛永15年の法改正をへて、享保令に至る該条文の変遷を一瞥しておく。次のようになる。

寛永令 五百石以上之船停止之事

寛文令 五百石以上之船停止之、但荷船者

天和令 荷船之外、大船は如先規停止之事

宝永令 荷船之外、五百⁵⁰石以上の大船を造るへからざる事

房相二総豆州は小給所多く、城なじいふものも少なく海よりのり入れは永代橋のほとりまでは外国之船とても入り来るべし。まればこのときに至りては、咽喉を不經してたゞに腹中に入るともいふべし。しかるに三崎走水をんじに遠國奉行さしをかかれしを、宝永の比被廢、下田え奉行を享保之比浦賀へうつされたり⁵²⁾

と江戸内海の無防備に等しい状態を憂慮して

このように寛永15年の法改正以降、その改

慮に係るような内政問題は生じず、軍船不受の時代が久しく続いたため、禁令は何時しか死文と化し、18世紀末には対外的な危機意識から軍船問題を再燃することになる。その頃には、既に本来の立法趣旨は忘れ去られていたとみて大過ないだろう。それは、前述の禁令の解釈からしても明らかであるし、例えば、古賀精里が

今卒然創更造之説、人將謂臣主張臆見、不顧先公之命、殊不知政貴隨時制宜、猷廟狹陋船制、所以絕邪教之萌、用慮至深遠也、
 今妖教剪莖無遺、而僅々執守成法、不亦拘於乎、且猷廟而有知、臣不知其喜墨守成法、以取笑於外夷乎、將壹修毋嬖習水戰、以威定制海内乎⁵²⁾。は洋式船の謂であり、安政元年に幕府が「大船製造ニ科布着、異國船ニ不^レと」極論時封事』で力説する如く、大船主義者の必須とする洋式軍艦が、航洋船故に禁令に抵触するとされている点に明確にうかがえ

大船の観は、寛政9年の『北地危言』に
 じめて見出せるが、「長大如鯨之巨艦」とか「
 一大海城」の如く、「大船」は和船に比して巨
 大と形容するに相応しい西欧船をいう時には
 決まって用いられる語でもあつたから、これか
 ら転じたとも考えられよう。いすれにせよ、
 こうした用法は、18世紀末の西欧諸国の日本
 接近と無関係であつたとは思えない。

そこで次に問題となるのが、当時の和船観
 と大船観＝洋式船等の航洋船観である。和船
 と大船は、大洋を渡航し得るか否かによつて
 一線を画されるとともに、脆弱な和船対堅
 固な大船という明確な図式で裁断されるのが
 常といつてよい。例えば、徳川有昭が『戊戌
 封事』で

当時の船にてあう海を乗候ハ、つまつき候
 馬にて險阻の山を乗候よりも危き事に御座
 候、海上にて年々難船破船有之候義、日本
 国中にてハ莫大の事に可有御座候、大船を

御免被起、堅固に致樂作候へば、破船と申
 儀ハ無之、阿蘭陀人等ハ数万里の海上を
 来来り、年々期月をたかへず長崎へ入津い
 たり候、然る處日本人ハ海國に生れながら、
 十里二十里の海上を日数を定め衆候事ハ
 出来不申⁵⁶⁾(以下略)

し主張するように、大船を建造して、平時に
 商船として用いられ、海難の憂もなかり、とす
 る大船主義者の常套句がそれを直截に示して
 いる。取りかかるといふ書に記すにも相違
 なく、帆船についても同じことがあてはさ
 る。本草家として著名な佐藤中陵が、長崎の
 清水寺に奉納された三播の米印船の絵馬を見
 て、往時を偲む、といふおかしな事、金銀米穀

其後、天草の乱起て以来、異國へ船を出可
 事を禁ず、此時、帆柱を一本として二本立
 る事を禁ず、三本にあらざれば大津は来か
 たりと云、三本立てれば又異國にわたらん

さとも関連づけられていたのである。これに
対して、三櫓は航洋船の帆桅であるばかりで
なく、西欧諸国の船や洋式船のイメージとも
結びつき、大船とは密接不可分の関係にあっ
たと言ってよいだろう。一例をあげれば、吉
田松陰の賦した「君不聞西虜從來壯船體 三
櫓掠遍五大洲⁵⁹⁾」という詩の一節の「三櫓」は
西欧船を指してゐるし、大槻盤溪が「倣彼造
大體」ことにより「三帆櫓奧國家之大禁、此
禁一開、神州元々⁶⁰⁾之民再汚異教、而滔天之禍
將復見於今日矣」と懸念するのは、洋式船を
「三帆櫓」とみてゐるためである。

以上のことから、大船主義者や海事に関心
を有する論者は、彼等の船に次のような対蹠
的な評価を下していたと考えて大過なかうう。

和船—単櫓—脆弱—沿岸航海

大船—三櫓—堅固—大洋航海

上の評価を念頭において、今一度彼等の造船
制限説を読めば、「今之舟船、皆其遺制」とい
う精里の言葉を俟つまでもなく、彼等が大船

限説は真実味を増していったに違いない。このように幕末の大船観・和船観は、航洋船と内航船の対比に基くが故に、必然的に和船の低い評価を伴わざるを得ず、見方を変れば、明治以降の鎖国得失論の先駆であり、鎖国によって造船技術が衰退したとする常識の淵源と言つて差支えあるまい。

かくて、祖法たる鎖国体制を維持するために、幕府は航洋船を禁じ、帆装に制限を加えたという観念が、有識者の間に次第に定着していったと考えられるのであるが、前述の如く、帆装制限説は文政9年の『中陵漫録』を嚆矢とするので暫く措き、こうした造船制限観が何時頃生み出されたのか、これを最後に検討して、本節を閉じることにした。

元禄3年からおよそ2年間に日本に滞在したケンペルに「鎖国論」があり、その中で彼が造船制限の存在に言及していることは、初めに述べたところである。これは、その頃既に同様の観念が、日本人の通念と化していたこ

とを物語るものとも見做せよう。ところが、彼の唱える船尾閉鎖禁止説は、ソンバルク⁶⁶⁾など外国人に踏襲されこそすれ、日本人の間には痕跡すら見出せないし、また日本人に馴染のない説であったことは、享和元(1801)年に志筑忠雄が翻訳した次の一節に余すところなく示されている(先に引用したドーム校訂独語本による今井訳と対照されたい)。

但し其船の製を見るに、甚殊なる處あり、形状の異様々なる中に、国法の嚴なるに因て、上面を開きたるにぞ有ける。番船は上を密しく閉て、穴ありて底に通す、其下にも蓋あり。第廿一の図を見よ、是は日本の浦を遠離せしめざらむか爲なり、如何とならば、敢て遂に大洋に出んとせば、船に水入て必没溺せざること能はじ⁶⁶⁾の模範と

説を著す⁶⁷⁾和船立船尾閉鎖禁止説にもよりの如く、ケンバルの説が水密甲板禁止説に変わったのは、蘭訳本の船尾に該当する語に誤植があって、文意が通じなかったことに起

図するのではないかと推測される。⁶⁷⁾ そのため志筑は、弁財船の側面と船尾を描いた第廿一回（図2-3）と文脈から判断して、「上面」と訳したのではあるまいか。彼には「第廿一回を見よ」の意味が分らなかったのである。

ともあれ、彼も流石に「蕃船」と和船を熟知していたとみえて、ケンパル同様、和船の欠陥を鋭く衝いているのは注目されてよい。けれども、志筑訳の「鎖国論」は転写され公刊されて、少なからぬ有識者の眼に触れたはずなのに、幕末の造船制限説に影響を及ぼした形跡は認められない。こうしたことから、ケンパル説は、彼の創見と考えられるので、当時の日本人の通念を反映したものとは見做し難い。恐らく、日本の対外的な体制を鎖国ととらえる彼の眼には、ほぼ同一の構造と装束を有する和船の船尾構造が規制によるかのように見えただではなからうか。

では、元禄以降、造船制限に関する觀念の存在を確認し得るのは何時頃かといえは、そ

詭解力を考慮すれば、彼独自の解釈というよりは、当時既に該禁令は鎖国と関連づけられていたとみるべきであらう。

ここで見逃せないのは、従来の航洋性に乏しい和船に替えて洋式船などの航洋船を導入することにより、幕府が直轄する海運の改善を試みた点である。1783年に、大坂から長崎への廻船に海難が多いため、長崎奉行久世丹後守は洋式船技術の導入をティチンクに諮ったと同書は語⁷⁰⁾っている。また天明6年には、独占集荷体制を再編成した俵物の廻送に和洋中折衷の三国丸を就航⁷¹⁾させているのである。このような幕府の企図の背後に、先に指摘した大船観・和船観を読みしめるのはそれほど難しいことではなく、鎖国が和船を脆弱にしたという認識が幕府にあったのではあるまいか。ことによるとティチンクの情報源は、彼と親交を結んでいた久世丹後守かもしれない。いずれにせよ、大船建造禁止令の変容は、鎖国の諸施策を修正し緩和する意図を有したと

とは、既にみた通りである。ではA説の内、
残る竜骨禁止説の存在は、何時頃確認できる
のだろうか。それは、管見の範囲では、兼松
氏の『旗紫の摘草』中の「大船の説」が、栗
本鋤雲の手で「出題目草子」に紹介された明
治11(1878)年である。彼は、この幕末の汽
船と洋式帆船に関する回想記をこう始めてい
る(もとより、「破浪版」は竜骨の謂である)。

寛永中異京門御禁の事に付、海外の通商を
とめられし時、兼て荷船の外大船造る事
をも禁せられ、船舶の制をあらためて、檣
は一本にすくゐを得ず、且船底に破浪版を
附る事能はず、永く国家の法令となりしが
(下略)

ところで、「予か友兼松氏」とは誰のことなの
か。鋤雲は、「氏は淳を好み、謙にして能く士
に下る温然たる君子人なり、今現に土野教育
院の事務を管せり」と述べるに留るが、『旗紫

の摘草に所載の「海運朱韋船図記」には「文
 久三年癸亥春二月 武城深水某識」⁷⁶⁾と見え、
 また往時を回顧して木村芥舟は「於崎縣(中
 略)復建工場、以供製鉄修船之事、友人兼松
 深水時為吏属、冥司其事」⁷⁶⁾と語っているから、
 兼松氏は、小人目付として海軍伝習に参加の
 後、安政5(1858)年に長崎奉行支配調役下
 役に転じ、製鉄所掛を命じられた兼松亀次郎
 にさす間違ひあるまい。

勿論、竜骨禁止説に史実の裏付けのあうう
 はすばない。彼は海軍伝習に参加し、洋式船
 に精しいだけに、彼等の船の船体構造の差異
 を竜骨の有無に求めたのだろう。文化5(18
 08)年の『單艦図解』で本木正采も、「キール」
 に「本邦の舟には設けざるもの、洋船に在て
 は專用の具なり、俗呼まづりかわらと云」⁷⁷⁾
 と註を付している。それ故、「大船」を禁じた以
 上は、竜骨も禁止されたと考えたのではある
 まいか。もっとも、この説には他国船を見れ
 ば直ぐに竜骨がないという西欧人の口吻が感

橋となし、其船底の縦骨を廢し、以て脆弱の小船となせり。是に於て其船少しく風浪に逢へば動搖甚く、動もすれば覆没²⁾を免れざるを以て、皆地廻船となるに至る

と幕府の造船制限策を説得力ある筆致で述べている。この幕末の海防論の系譜をひく菅沼説の論議が、和船の低い評価と相俟って、以後の造船制限説の原型となり、後述の著作の殆んどは、多かれ少かれ、菅沼の設定した視角と枠組の中で議論を展開してきたといつてよいだろう。しかも、菅沼とは異なる視角をとる著作にしても、幕末の造船制限説の存在を見逃し、無批判に天保13年令に拠ったかために、図らずも結果としてはその例外たり得なかったのである。よかり、前後に二か三層の天倉を上げるとも珍しくなり(図3-2)。一方、和船とも呼ばれる蘭船は、安宅船に比してずっと小さい約10-20寸立位の船で、積込を最大化するだけに船長は船型を重視し、上船要