ミニ内航海運史　Ⅲ 鎌倉・室町時代

遣明船（けんみんせん）

鎌倉時代(1190～1334)になると荘園の年貢輸送に加えて商品の国内輸送量が増加する一方、元や朝鮮との交易が広がり、海運が一層発達した。だが、当時は丸太をくりぬいて前後に部材を継いだ二百石(30㌧)程度の準構造船だった。荷物を積むのは船の前部、後部に人の乗る屋形が設けられ、船側に船枻（せがい）と呼ばれる張出し部が設けられ櫓を漕ぐ場所となっていた。１本の帆柱は停泊時、無風や風が悪く櫓送するときに倒す起倒式で、上下に帆桁（ほげた）のある１枚のムシロ製の四角帆を張り、操舵は和船伝統の船尾吊り下げの舵で制御し、碇は鍵状の木に扁平な石を取りつけていた。これらの特徴は、和船の伝統的な形式として後世まで受け継がれた。15世紀には、この船底部に数枚の棚板を重ね継ぎ補強した棚板造りの船が出現したが、木綿製帆が普及したのは17世紀中期だった。

室町時代になると、三代将軍の足利義満は、寛平６年（８９４年）に遣唐船が廃止されて以来、途切れていた中国との交易再開だったのため、遣明船を派遣した。明は建国（1368年）当初から海禁令により政府交易の朝貢（ちょうこう）貿易だけに限定し、民間の交易は禁じる鎖国政策をとっていたが、折りから台頭してきた海賊の倭寇（わこう）に悩まされ、室町幕府に倭寇の禁止を求めたのがきっかけだった。義満はこれに応えるとともに、対明貿易による莫大な利潤で窮乏していた幕府の財政を再建すべく、応永４年（1401）に僧の祖阿（そあ）と九州の商人の肥富（こいずみ）を遣明使として派遣し、明との交易を申し入れ、翌年に明からこの申し出を認める使者が来訪して対明貿易が決まった。しかし、朝貢貿易とは中国の皇帝に対して周辺国の君主が貢物を捧げ、その対価として皇帝側から明の属国の国王として認められというもので、この義満の行為は今日でも外交史上の一大汚点とされている。

このときの日明交易には、幕府の渡航証明書である勘合符（かんごうふ）が用いられたことから、遣明船は勘合船とも呼ばれ、応永11年（1404）から天文16年（1547）までの１世紀半に17次84隻が渡航した。遣明船は、船底の両角に重木（おもき）というＬ型の丈夫な部材を使ったオモキ型船（丸木船）といい、日本の大型船のはしりになった。遣明船は使節船兼貿易船のため、使節一行と乗組員の他に多数の商人を乗せて、春と秋に吹く東北の風に乗って大陸へ向い、５月過ぎの南西風に乗って帰って来る季節風利用の航海技術で、安全航行を果たした。

勘合船は足利将軍の名義だが、実際の運航者は有力守護大名や大寺院で、博多や堺の商人がこれと結びついた。輸出品は刀剣、槍、鎧、扇、屏風などの工芸品、硫黄、銅などの鉱産物で、輸入品は日本の貨幣経済に大きな影響を与えた銅銭をはじめ、絹、羅、紗などの織物、生糸、薬材、書画、工芸品などであった。また、遣明船では多くの禅僧が行き来し、宋学、医術、印刷術、陶芸、水墨画など、明の文化を受け入れるのにも大きな役割を果たした。

鎌倉時代の大型海船（写真提供／船の科学館）

遣明船（写真提供／船の科学館）