

## [研究ノート]

# 五大力船の残影を求めて

— 船橋市浜町の濤に沈む船 —

松 井 哲 洋

### はじめに

五大力船は、昭和初期まで東京湾（江戸湾）で使用されていた船（小廻船）であり、浮世絵や絵馬、写真などにその姿が残されている。しかし、設計図や船の部材はほとんど知られておらず、その実態はよくわかっていない。

平成26年の夏、船橋市西浦の船大工さんが造船場を閉鎖した。県内最後の和船大工の一人となろう。この船大工さんから、船橋市浜町の濤に五大力船が沈んでいるという話を聞いた。そこで現地に行って調査をし、葦や多量の泥に埋もれ十分な計測を行うことはできなかったが、部材の分布範囲や船底部の概形を把握することができた。

この船と、市原市姉崎八反歩海岸の五大力船や木更津市郷土博物館金のすず所蔵の五大力船模型と比較した。

### 1 船橋市浜町の濤に沈む船

船橋市浜町の濤の最奥部右岸に写真1の船が沈んでいて、干潮時にはその一部が姿を現す。図1はその計測図である。

部材の分布範囲は20m×8mほどである。敷（船底板）の船首部や敷マツラ（船底補強材）の右舷側の一部、艫縦板（船尾板）の下部などの部材が確認できる。更に、左舷加敷前端部、左右加敷後端部、右舷縦マツラ（舷側補強部材）、右舷棚板（舷側材）の一部なども水中に沈んでいるのが視認できる。

敷前端にある水押（船首材）との接合部の形状や、敷、加敷、マツラ、艫縦板などの遺存から和船であると推定できる。敷幅が広くて加敷の開きが大きい（船底がフラットに近い）、敷マツラが50～60cm間隔で密に入れられているという情報から、荷船である可能性がある。当水域の荷船としては、五大力船、荷足船、ダルマ船、押送船などが知られている。

板の矧ぎ合わせでは落とし釘が使用され、敷マツラにはボルトが使用されている。また、船尾にスターンチューブ（スクリュージャフトのカバー）らしきものが認められることから、大正期以降に造船されたものであると推測できる。

### 2 市原市姉崎八反歩海岸の五大力船

市原市姉崎海岸における五大力船の資料としては、①『市原市文化財要覧』に掲載されている「姉崎八反号海岸ニ放置サレタル五大力船」の実測（図2）（写真2）と②千葉県立上総博物館企画展『東京湾の船』図録中の3枚の古写真（写真3）がある。写真2と写真3の船には屋形がある。以前、地元の古老から姉崎最後の五大力船には屋形が付いていたと聞いたことがある。したがって、写真2と写真3の船はこの姉崎最後の五大力船である可能性が高い。図2の寸法から作成したものが図3の平面図である。全長約20m、幅約4mの船である。

### 3 木更津市郷土博物館金のすず所蔵の五大力船模型

木更津市郷土博物館金のすず所蔵の五大力船模型は長さ約2 m、幅約0.4 m（棹走りを入れると0.5 m）、高さ約1.5 mの大きくて精巧な造りである。全体の形状や細部の加工跡から、和船造りの技法をもとに製作されていることが確認できる。

しかし、この模型の帆装がわずかではあるが正確さを欠いているのは、製作者に角帆の帆装を実施した経験がないためであろう。

この模型を計測し、それを10倍して実船の図面を作成したものが図4である。全長約20 m、幅約4 mの船である。

### 4 船橋市浜町の漕の沈船

3艘の船を比較するためには、比較要素を統一することが必要となる。姉崎八反歩海岸の資料から作成できるのは、平面図である。そこで、3艘の船を平面図で比較することにした。

船橋市浜町の漕の沈船からは、船首尾や棚の開きなどの情報が得られない。そのため、図1の船底図は描けるが、平面図を描くことができない。そこで、以下の仮定を設定して平面図を作成することにした。

- ① 棚の開きがないものと仮定すると、敷マツラ幅に棚板と小縁の厚さを加えたものが小縁外側となる。  
つまり、図1の敷マツラに片舷10 cmずつ（棚板と小縁の厚さの推測値）加えたものを小縁外側の船幅と仮定する。
- ② 敷の前後に伸びる水押と外臚は、木更津市郷土博物館金のすず所蔵の五大力船模型で推定した実船の図4と同一とする。  
つまり、敷前端から小縁の水押付根まで2 m、更に水押が1.2 m前へ伸びる。また、敷後端から船尾端までの外臚の長さを2 mと仮定する。

これらの仮定により、船の幅は図1の船底図より20 cm広く、船の長さが5.5 m長くなり、長さ約20 m、幅約4 mの船の姿が浮かぶ。

### 5 3艘の船の平面図を比較する

これらの仮定のもとに、図1の船底図から作成した平面図が図5である。

なお、図5では船橋市浜町の漕の沈船の平面図（●）に、市原市姉崎八反歩海岸に廃棄された五大力船の平面図（○）と木更津市郷土博物館金のすず所蔵の五大力船模型の実船の平面図（×）を重ねてみた。

図5から、3艘の船の平面図がよく重なり合うことが読み取れる。

側面形状や加敷の開きなど重要な資料が欠如しているため、比較できない部分もあり、確定することはできない。しかし、船橋、市原、木更津と離れた場所にあるにもかかわらず、3艘の船の平面図がほぼ重なることから、3艘の船は同一タイプの船種で同一規模の船である可能性が高い。

今後、これらの資料の詳細な調査により、五大力船の実像を明確にすることができるものと期待したい。

### 6 謝辞

稲葉昭智、井上賢、盛田明、木更津市郷土博物館金のすず、市原市教育委員会にはお世話になり、謝意を表す。

なお、敬称を略したことを断わっておく。

### 7 参考・引用文献

- 『市原市文化財要覧』市原市教育委員会  
1969年  
『五大力船』千葉県立上総博物館  
1984年  
『東京湾の船』展示解説図録 千葉県立上総博物館  
2006年

（まつい てつひろ 当館展示協力員）

写真1 船橋市浜町の滞の沈船（五大力船と呼ばれている） 撮影2014年10月



図1 船橋市浜町の漂の沈船 (五大力船と呼ばれる船・2014年10月潮位80cm以下時に計測・部材分布範囲20m×8m)  
計測 作図 松井哲洋

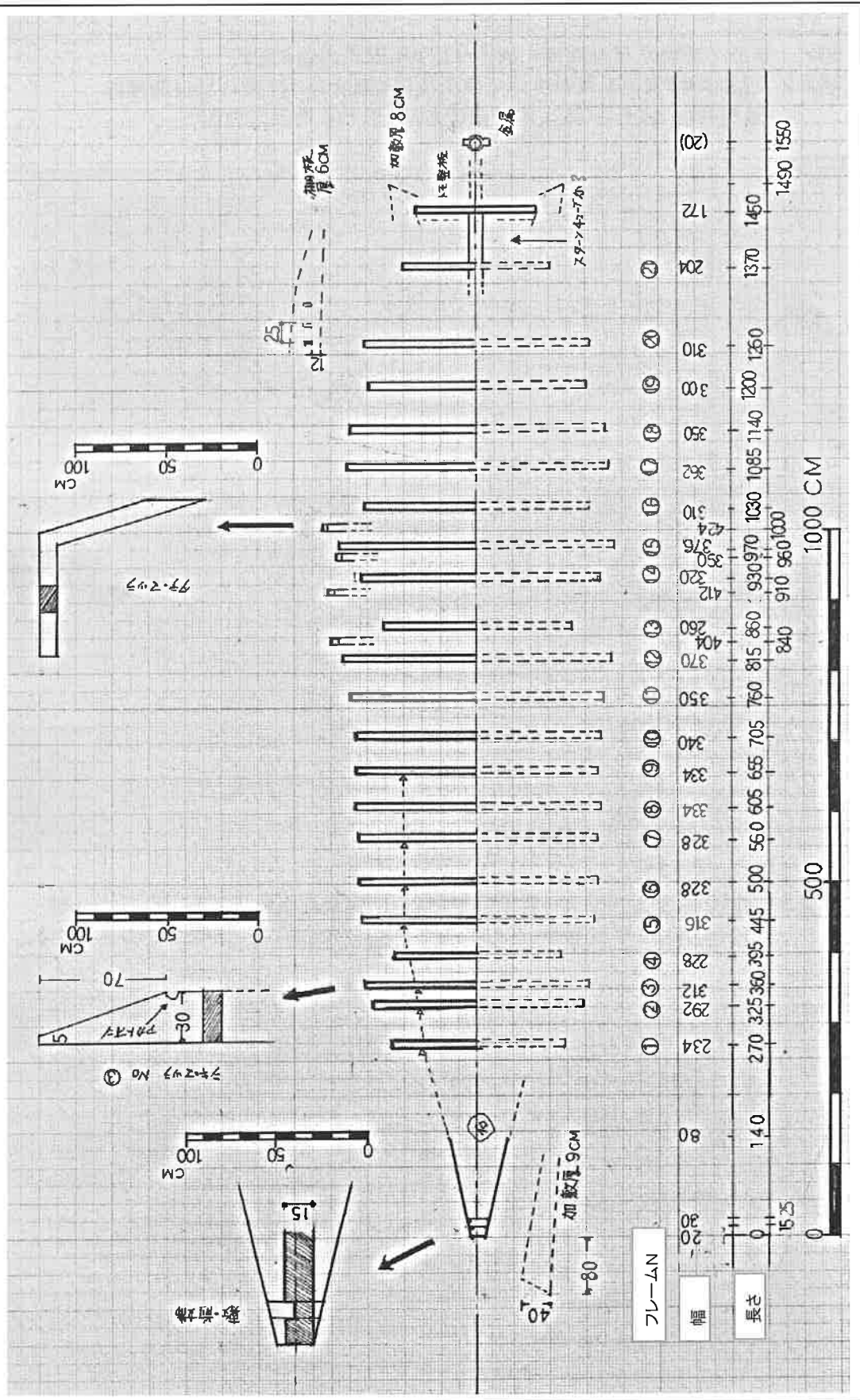


図2 市原市姉崎八反歩海岸ニ放置サレタル五大力船ノ実測

写真2 昭和36頃まで千草村今津で使用後観光船となり姉崎八反歩海岸に繋がれた おそらく東京湾最後のものと思われる五大力船

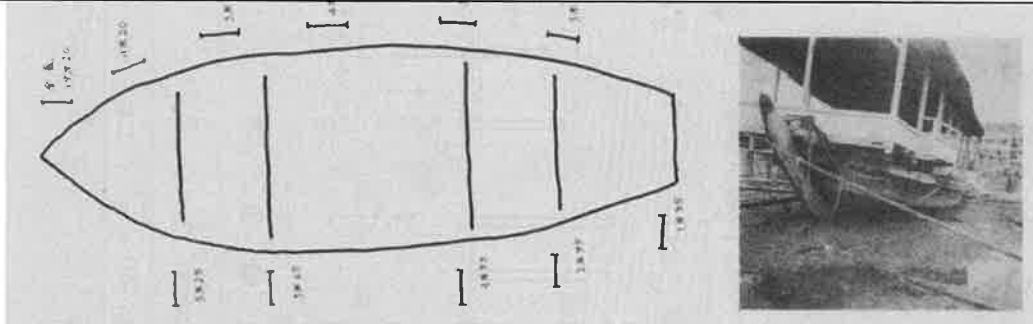


図3 図2の寸法をもとに作図

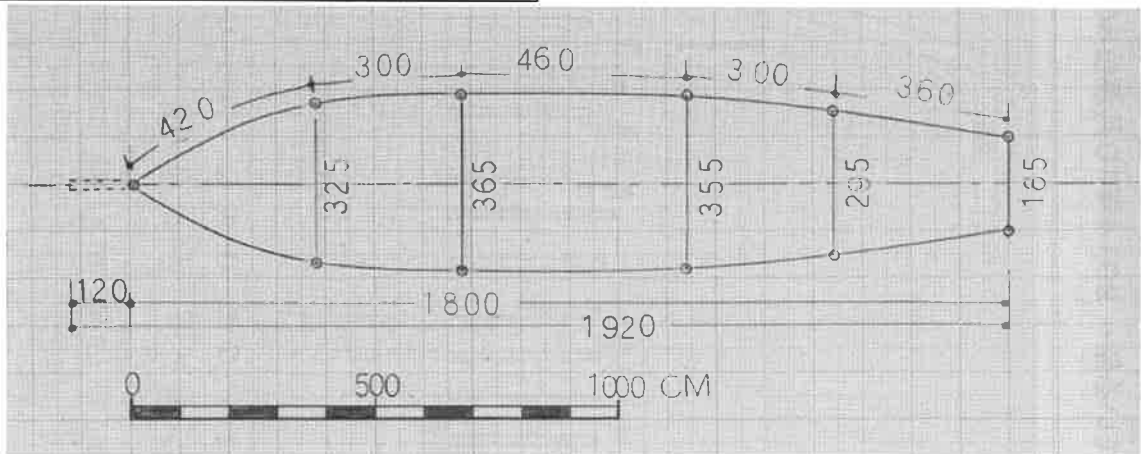
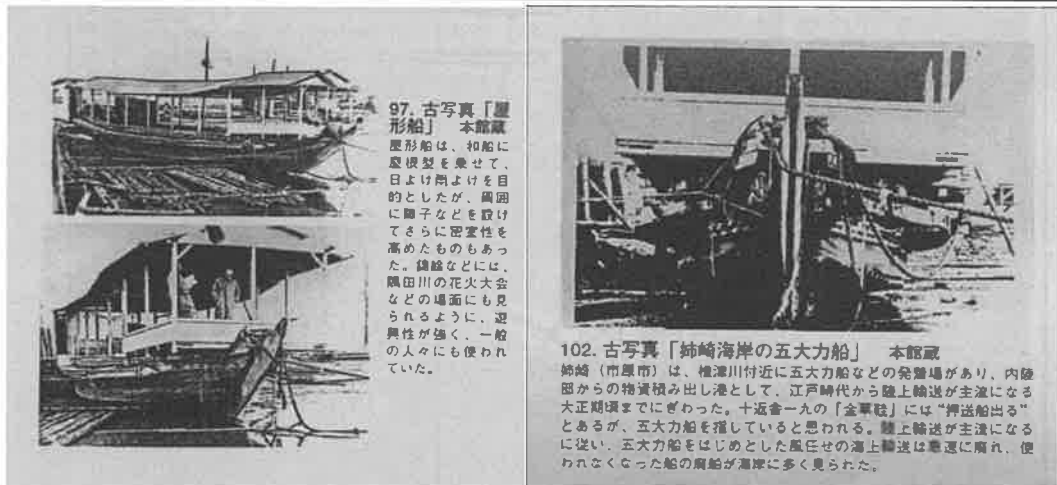


写真3 『企画展「東京湾の船」展示解説図録』千葉県立上総博物館 平成十八年 p26 NO97写古写真「屋形船」p27NO102古写真「姉崎海岸の五大力船」より



97. 古写真「屋形船」 本館蔵  
屋形船は、舟船に屋根を乗せて、日よけ雨よけを目的としたが、周囲に脚子などを立ててさらに密閉性を高めたものもあった。錦絵などには、隅田川の花火大会などの場面にも見られるように、遊興性が強く、一般の人々にも使われていた。

102. 古写真「姉崎海岸の五大力船」 本館蔵  
姉崎（市原市）は、椎津川付近に五大力船などの発着場があり、内陸部からの物資積み出し港として、江戸時代から陸上輸送が主流になる大正期頃までにごった。十返舎一九の「金草鞋」には“押送船出る”とあるが、五大力船を指していると思われる。陸上輸送が主流になるに従い、五大力船をはじめとした風任せの海上輸送は急遽に廃れ、使われなくなった船の腐船が海岸に多く見られた。

図4 木更津市郷土博物館金のすず所蔵 五大力船模型

計測 作図 松井哲洋

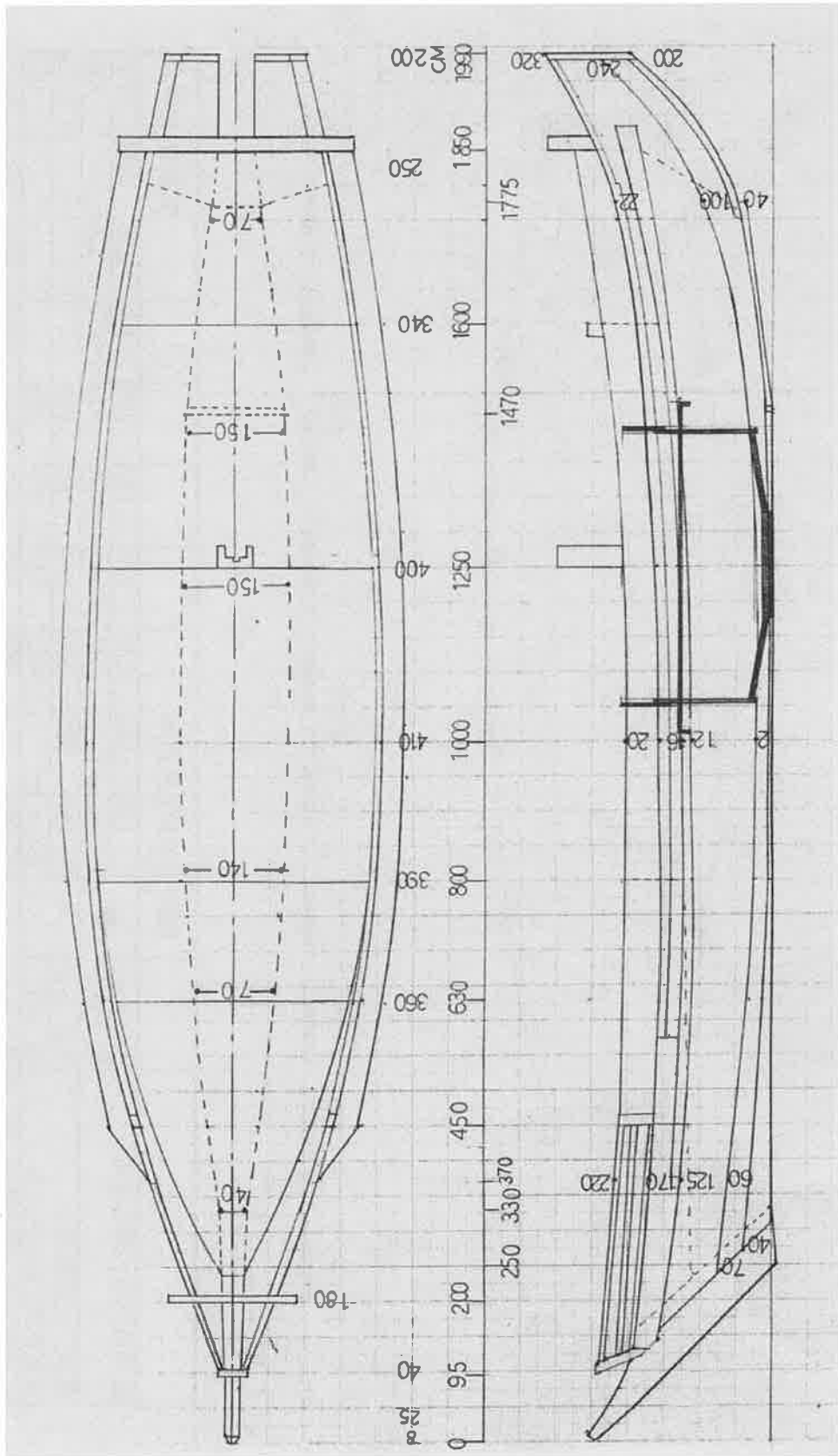


図5 船橋市浜町の滯の沈船・市原市姉崎八反歩に放置サレタル五大力船・木更津市郷土博物館金のすず所蔵五大力船模型の比較(平面図)

