近世における水陸両用作戦について

―― 1592 年の文禄（朝鮮）の役を例として ――

倉　谷　昌　伺

はじめに

海を隔てた遠く離れた場所に大量の兵員・物資を運搬・揚陸するためには大きな海上輸送力を必要とする。近代以前に日本が関係した、あるいは眼にした海上での輸送は、古くは白村江の戦（663 年）、文永・弘安の役（1274 年及び 1281 年）と文禄・慶長の役（1592～1598 年）ぐらいであろう。文禄の役では、兵員の数倍の食糧、武器、その他莫大な軍需資材が、繰り返し現地に輸送された。

文禄の役における輸送・後方等に関する論文として、新城は水運の諸問題[1]を取り上げているが、名護屋から朝鮮までの海上輸送に関する記述がない。三鬼は朝鮮役の水軍編成[2]について述べているが、名護屋から釜山に至るまでの水軍の活動について言及していない。中野は豊臣政権の輸送・補給政策[3]について述べているが、海上輸送を水陸両用作戦の一部としてしか捕らえていない。

本論文は文禄の役の初陣が上陸するまでの間の準備、行動等を、現代の水陸両用作戦として見てみようとするものである。そのため、文禄の役の各作業が、現代の水陸両用戦のどの段階における準備、諸活動等に相当するのかを検証し、文禄の役の「水陸両用作戦」の特徴と問題点を抽出する。

1　現代の水陸両用作戦

水陸両用戦とはあらゆる種類の艦艇、航空機及び上陸部隊による敵海岸への軍事力を実質的に統合することであり、水陸両用作戦とは海軍及び艦艇に乗艦した上陸部隊による敵海岸に対する海上からの攻撃をいい、敵海岸への上陸作戦を含むものをいう。水陸両用作戦は、割り当てられた任務を達成するため、

---

1 新城常三「朝鮮役に於ける水運の諸問題」『交通文化』第 20 号、1942 年。
2 三鬼清一郎「朝鮮役における水軍編成について」『名古屋大学文学部二十周年記念論集』名古屋大学文学部、1969 年。
3 中野等『豊臣政権の対外侵略と太閤検地』校倉書房、1996 年。

上陸部隊を海岸部にきょう導することを第一の目的とし、艦船あるいは航空機に搭載された水陸両用作戦部隊によって海上から投入する軍事作戦である[4]。米国の水陸両用作戦を実施するため編制された部隊は、水陸両用戦部隊といい、海軍部隊と上陸部隊からなり、通常各隊とも固有の航空部隊を保有している。海軍部隊は通常、輸送任務群、統制任務群、直衛任務群、近接護衛任務群、管理任務群等からなり、上陸部隊は、水陸両用強襲上陸を実施する航空と陸上の地上部隊兵力からなる。作戦を成功に導くためには、水陸両用作戦部隊は局地的な海上・航空優勢を確保するとともに、海岸部において確実な優勢を確保する必要がある。

水陸両用戦部隊の任務は、上陸部隊が地歩（海岸堡）を確保することであり、水陸両用作戦は一般的に次に示す段階として明確に区分される。

(1)　計画段階　・・・　初期命令の受領時から船積までの期間
(2)　船積段階　・・・　部隊が装備品や補給品と共に割当てられた艦船に搭載される期間
(3)　予行段階　・・・　計画の適否、作戦の細部のタイミング及び参加部隊の戦闘即応度のチェック、各部隊に対する計画の周知徹底、通信の試験を検証する期間
(4)　移動段階　・・・　水陸両用任務部隊の各部隊が船積地点から目標地点への移動期間
(5)　強襲段階　・・・　水陸両用作戦部隊の主隊が目標地域に到着した時から水陸両用任務部隊の任務を完了するまでの期間
(6)　水陸両用作戦の終結　・・・　初期命令に示された条件どおりに任務を達成した時（地歩（橋頭堡）の確立）

２　文禄の役（朝鮮半島上陸まで）の概要

(1)　豊臣秀吉の大陸進出の意図

秀吉がいつごろから大陸進出（征明計画）を企画していたのだろうか？この議論だけでも多くの紙面を要するが、本論の主体は水陸両用作戦であるため、その議論については、別の紙面にゆずるとして、まず、史書としては、寛永年間(1624～1643)に堀正意（杏庵）がまとめた『朝鮮征伐記』がある。天正５(1577)

[4] 米統合参謀本部「JP3-02　水陸両用作戦」後潟桂太郎訳、『海幹校戦略研究』第２巻第１号増刊 2012 年８月、５頁。

年、秀吉が織田信長の命を受けて、播州征伐の途に登るに際し、中国地方の征伐の後は九州を退治し、さらに進んで朝鮮を従え、明を征伐する許可を請ったといわれている[5]。

秀吉の意図を確認できるのは天正 14(1586)年 3 月 16 日、イエズス会副管区長ガスパル・コエリヨ(P. Gaspar Coelho, S. J)らが大坂城での謁見の際、次のように語っていることでも知られている。

> 「・・・国内を鎮定したうえは、これを弟の美濃殿（秀長）にゆずって、彼自身は朝鮮と中国との征服にもっぱら心をもちいるつもりであり[6]・・・」

ついで、秀吉がはじめて明確に明国出兵の意志を公表したのは、天正 19(1591)年 8 月 23 日である。この日、秀吉は造船及び大陸出兵の軍役割を諸大名に命じ、肥前名護屋城を本営とし、壱岐・対馬を第二・第三の陣屋とする計画を発表した。しかし、秀吉は関東・奥羽の平定を終えて帰京すると、朝鮮国王の国書を携えた朝鮮の使節が来朝しており、上機嫌で聚楽第に迎えて、引見した。これを朝鮮の帰服と誤解し、朝鮮の国書に答えて、海外経路の抱負を告げ、その道案内を朝鮮に命じたのである。

その後の文禄元(1592)年 4 月 12 日、ついに日本軍が釜山浦に上陸することになるが、同 5 月 16 日、小西行長の京城陥落の報を受けた秀吉は、自ら渡海しようと決意し、書簡に日本、朝鮮、中国の三国の今後の構想を述べており、明を征服し、秀次を明の関白とし、自身は寧波府に移って、インドまで征服する計画する腹積もりであった。（秀吉の戦略構想については、図 1 のとおり。）

(2)　明までの航海ルートと航法

明までのルートについて明確な検討がなされた形跡はないが、東シナ海を横断するものと朝鮮半島を経由する 2 つのルートが考えられる。前者は、東シナ海を横断するもので距離が長く、上陸後、北京に達するまで陸路を進まなければならず、安全に不安がある。

これに対し、後者は航程が短く、壱岐・対馬の両島を経由した後、最短距離の対馬東水道を横切る航路であり、朝鮮半島南岸到達後は、西海岸に沿って北上することが可能である。その後の黄海の横断は、東シナ海の横断に比較する

---

[5] 中村榮孝『岩波講座　日本の歴史　文禄・慶長の役』岩波書店、1935 年、8 頁。
[6] 佐藤和夫『日本水軍史』原書房、1985 年、352 頁。

とはるかに短距離で危険性の低い安全な航路であった。明（北京）までの両ルートは、図 2 のとおり。

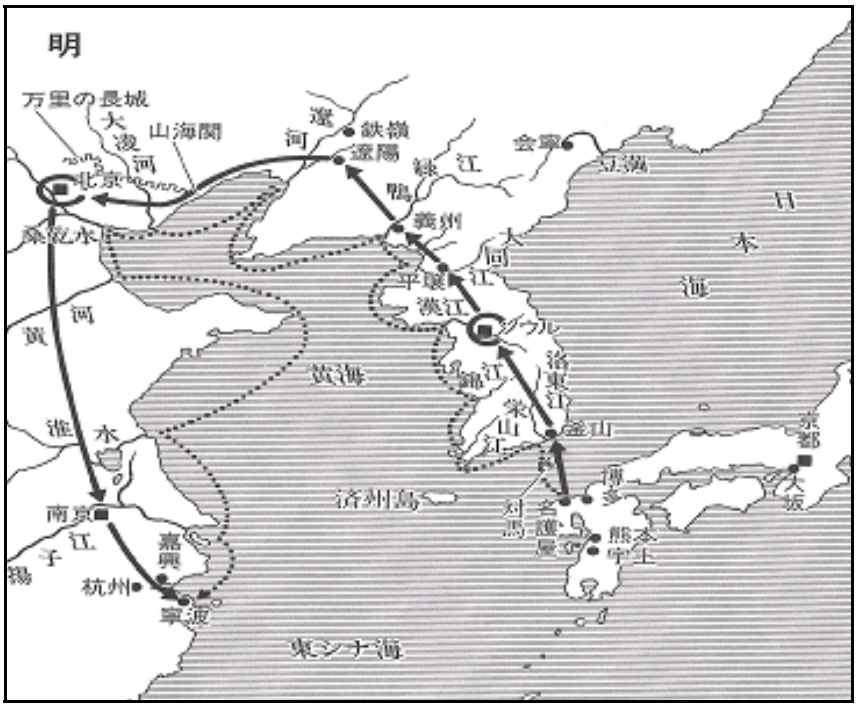


図 1　秀吉の戦略構想

（金聲翰『秀吉朝鮮の乱』上、光文社、1994 年、口絵から引用）

図 2　明（北京）までのルート（筆者が作成）

近世に入ると、朝鮮航路が北九州及び瀬戸内海の水運関係者に知られるようになり、室町幕府中期以来、対明貿易とともに対朝鮮交通も行われ、特に室町中期以降、壱岐、対馬並びに肥前の宗、松浦氏をはじめとする九州の群雄から水運関係者が朝鮮の地理的事情や朝鮮航路に関する豊富な知識を得るようにな

り、このことが文禄の役において兵員や物資を輸送する上において大きな影響を受けるようになった。

しかしながら、秀吉が兵員輸送に利用しようとした軍船のほとんどは、大洋型の船舶ではなく、内海を航行する櫓櫂と帆を併用した船であったため、長く荒れる海に堪えられなかった。ルイス・フロイスはこのことについて次のように述べている。

「通常、日本人は大海原の猛威と怒涛に堪え得るような頑丈な大型船を所有せず、建造されたものは、大軍団を輸送するには数が不足していたので、彼らはできうるかぎり短い航路で（兵員を）輸送することに決めた[7]。」

秀吉が明を攻めるに当って、大量の兵員、物資を輸送するための船舶がなかった。そこで海を渡る距離の短い朝鮮を陸路にとり、船を速やかに往復させることで目標を達成しようとしたのである[8]。従って中国に到達する最善の方法は北部九州から壱岐・対馬を経由して釜山に渡り、そこから朝鮮半島南部沿岸を西行し、西部沿岸を北上することであった。

当時の航法は西洋ではコンパスを用いた大航海時代を迎えていたが、依然として日本の航法は「地乗り航法」、すなわち、周りの風景の重なり具合を見ながらの自分の位置を知る「山あて」といわれる最も原始的な航法で、陸伝いの進む方法が一般的であった。

(3)　軍団の渡海

天正 19(1591)年８月、肥前の名護屋に侵略軍と予備軍の宿営地として設営し、同 12 月、秀吉は「唐入り」（明への出兵）の作戦指揮に専念するため、自ら関白を辞任して太閤と称し、関白の地位を甥で自分の養子に迎えた秀次に譲った[9]。ついで全国に動員をくだし、文禄元(1592)年正月、朝鮮出兵を命令し、名護屋城に集結させた。同年３月、出兵部隊の陣立（編制）を定め、３月から約１ヶ月で総勢約 160,000 人の大軍勢を延べ 40,000 隻[10]の荷船等で渡海させた。その

---

7 フロイス『秀吉と文禄の役―フロイス「日本史」より』松田毅一、川崎桃太編訳、中公新書、1974 年、66 頁。

8 上垣外憲一『文禄・慶長の役』講談社、2002 年、50 頁。

9 笠谷和比・黒田慶一『秀吉の野望と誤算―文禄・慶長の役と関ヶ原―』文英堂、2000 年、41 頁。

10 「鍋島直茂譜考補」によれば、4 万艘であったと伝えられているが、筆者としては、計

うちの 2 軍団の 21,500 人は予備軍として､それぞれ壱岐と対馬に待機させた。当初、征明軍は 21 軍団、30 万人と決められていたが、朝鮮側が日本側の「仮道入明」（道をかりて明に入る）を承知しなかったため、急遽、秀吉が再編制した。その陣立てが別表に示すとおりである。一ヵ月後の 4 月 12 日、第一軍の宗義智・小西行長らが、ついで第二軍の加藤清正らが、そして第三軍の黒田長政らが、渡海して朝鮮半島の南端、慶尚道の釜山に次々と上陸した。これに加えて 9,200 名の水軍が兵員及び軍事物資の海上輸送の海上警固にあたった[11]。

3　計画段階

(1)　船の建造

膨大な数の兵員、兵糧等を他国へ輸送するためには、大規模な船の徴発や建造が必要となる。文禄の役の場合、遠征には十数万の大軍を渡航させなければならなかったのであるから、そのため莫大な数の輸送船が必要であった。動員された諸侯たちは直ちにその準備に着手したが、彼らを最も悩ませたのは兵糧の輸送に必要な船をどうするかという問題であった。

秀吉は天正 19(1591)年 1 月 20 日、船を造らせるため「朝鮮陣為御用意大船被仰付覚」を発令した。その内容は､「諸国への造船割当」､「造船費仕拂方」（建造費の支払い方法)､「船頭・船手に対する手当」であった。文禄元(1592)年 3 月、秀吉は九州・中国・四国の諸将を朝鮮に出征させる諸法度、兵糧給与及び部署等の軍令を出し、船の建造に関しては 3 月 13 日に諸大名に対し、できるだけ船を用意し､多く用意したものを一分の手柄とする旨の命令を発令した[12]。

船の調達は、全国的に行われ、原材料としての鉄・木材をはじめ、碇なども各地で加工された。秀吉の前出の命令により、沿岸の各地はその割当に従い造船に励んだ。船の一部は、摂津、播磨、和泉の浦々に着岸させた。朝鮮派兵時に各大名が集積できた船の数は一様ではないが､黒田長政の例を見ると 536 艘､旗艦というべき 13 端帆[13]の 54 挺立[14]新造船のほかに軍船が 27 艘、18 人乗り

算上疑問が残る。

11 宇田川武久「戦国水軍の興亡」平凡社新書、2002 年、169 頁。

12 中野等「朝鮮侵略戦争における海上輸送の展開について」九州大学国史学研究室編『近世近代史論集』、吉川弘文館、1990 年、30 頁。

13 717 年の調庸制改正では長さ 4 丈 2 尺、幅 2 尺 4 寸の布を 1 端としている。（岩波「日本史辞典」より）

14 櫓の数、一挺の櫓を一人の水主で漕ぐのが標準であるが、大型船になると、櫓一挺に

の飛船が 6 艘、13 端帆から 7 端帆の規模の廻船[15]が 503 艘であった。個々の船の構造などはあきらかになってないが、軍船は少なく、その船体も決して大きなものではなかったが、沿海の国々は、割当てられた船については計画どおりに着手し、約 1 年足らずの間にことごとくみな関西地方の港に廻航することとなった。また、廻船に関しては「買船・かり船共」などと注記がみられ、一定規模の船団とするために買い集めたものや臨時に徴用したもの等がかなり含まれていた[16]。

(2) 船手（船員）の徴発

当時必要とされた船の数がいかに莫大であるかを知れば、そこに当然、船手の数はその十倍から数十倍に達すると見られる。船手も原則上はほとんど全国的に徴発されたが、地理的位置からその中心は瀬戸内海及び九州であった。

文禄の役では、16 万人を超える兵員・船手等を揚陸させるために全体で約 5 万人[17]の船手が支援したと計算できる。そのため、全国的に多数の船手が徴募された。具体的な数字をみると、浅野氏のある時期関係した船手だけでも 1,017 名を数え、特に瀬戸内海沿岸は、多くの船手が動員された[18]。1600 年当時の日本の推定人口が約 1,200 万人[19]であることを考えるとその動員の比率は 1 万分の 1 であり、莫大な数であるといえる。彼らの活躍はその技量、知識から他の地方の船手に比し、特に目覚しいものがあった。小豆島では文禄の役中、動員された船舶 50 数艘に対し、船手は 651 名、塩飽島でも 650 名に及んだ。その他丸亀は 280 名、荘内粟島・志々島（香川県）は約 150 名を出している。沿岸海域以外唯一の例外として琵琶湖の船手も徴発された[20]。

(3) 兵糧米の調達

秀吉は土地生産力を量的に把握することによって、より強力な在地支配を実現するとともに、それを通じて兵糧米を確保し、戦争を遂行するための原動力

水主が二人が掛かる櫓もある。

15 有名なものに江戸時代になって上方と江戸間の幹線航路で日用品などを積んだ菱垣廻船や灘・伊丹などの上方の酒を積み下した樽廻船といわれるものがある。

16 中野等「朝鮮侵略戦争における海上輸送の展開について」『近世近代史論集』32 頁。

17 三鬼清一郎「朝鮮役における軍役体系について」『文学雑誌第 75 号第 2 号』史学会、1966 年、19 頁の五島氏に賦課した軍役 700 人の構成割合から筆者が算出。

18 新城常三「朝鮮役に於ける水運の諸問題」『交通文化』第 20 号、1942 年、339 頁。

19 鬼頭宏『日本二千年の人口史』PHP 研究所、1983 年、13 頁表 1。

20 新城常三「朝鮮役に於ける水運の諸問題」『交通文化』第 20 号、1942 年、340 頁。

とした。朝鮮出兵に際しては、米相場を博多に設け、米の受入れを促進した。秀吉は朝鮮出兵の期日を決め、兵糧米についても、まず九州・四国の蔵米三十万石をもって兵糧にあてることを指示した。この時期、九州全体を兵站の基地としたため、ここに蔵入地[21]の増加が図られている。この時点における蔵入地は各地に散在していたが、全蔵入地の米を集めても三十万石には到底及ばなかったものと思われる。太閤蔵入地からの上納米や、かなり長期にわたるこれまでの備蓄米、それに組屋、古閑、川船、高嶋屋など初期豪商[22]とよばれるものの活躍により全国から蔵米が名護屋へ搬入された。兵糧米は大名にとって多く蓄えれば蓄えるほど手柄となった。秀吉は名護屋へ兵糧米を運ぶ船に対して、通行税を免除するとの指令を発している。

(4)　前進基地の建設

佐賀県唐津市鎮西町から呼子町の一帯は名護屋といわれ、日本全国の大名の大半を集めた陣の跡が残っている。湾口には加部島という島があり、玄界灘の荒波をさえぎり、港内は水深が深く、数百隻の船舶を停泊させることができる。陸は丘陵の起伏があるが、兵員を駐屯させるには問題なく、壱岐・対馬の 2 島を経由していけば比較的簡単に朝鮮までいくことができる。このことを聞いたフロイスは次のように書き留めている。

> 「(家臣らは)、肥前の国の（中略）異教徒の武将の領内に、名護屋という極めて良い港がある。（中略）一千余艘の船が安全に出入りでき、同所から高麗へ渡ることは容易であろう[23]。」

秀吉は「唐入り」（明への進出）の前進基地として、名護屋城の普請[24]を九州諸大名に命令した。黒田孝高が縄張り[25]を行い、息子の長政が諸将に工事を分担し、着工は天正 19(1591)年 10 月 10 日、竣工は翌年の文禄元(1592)年 2 月であったという。普請は 5 ヵ月で終了した。天守は大坂城に匹敵する 5 層 7 階の壮麗なもので、御座所も設けられた。今日では建物が存在せず、石垣だけが残

21 年貢を領主の蔵に直接納入する領地。（岩波「日本史辞典」より）
22 戦国期から近世初期にかけて、領主権力と深く結びついて大きな勢力を誇った商人で、長距離を自力で輸送できた。（岩波「日本史辞典」より）
23 フロイス『秀吉と文禄の役―フロイス「日本史」より』68 頁。
24 土木工事をいう。
25 敷地に縄を張って石垣、堀の位置など、城の平面構造を決めること。

っているが、当時、東アジアの制覇を企んでいた秀吉の野望が感じられ、その状況をフロイスは次のように語っている。

「各人は四、五万の人力を投入し、割当てられた仕事を担当した。（中略）わずか数カ月間で（老）関白殿の広大な宮殿と城の諸建築は見事に竣工した[26]。」

このようにして玄界灘に望んだ小さな漁村は大きな町に変わっていった。そこには城と陣屋のみならず、商人や職人の町も生まれた。当時の肥前名護屋城の周辺の街並みは、屏風絵に描かれている。（図 3 参照）

図 3　『肥前名護屋城図屏風』（群馬県伊勢崎市個人蔵）
（佐賀県立名護屋城博物館編『秀吉と文禄・慶長の役』佐賀県立名護屋城博物館、2007 年、34 頁から引用）

[26] フロイス『秀吉と文禄の役―フロイス「日本史」より』、69 頁。

４　船積段階

(1)　輸送組織と輸送手段

朝鮮への輸送はその性格から、陸上部隊の前線への糧食、武器、弾薬等の軍需品を輸送することであるから、いわゆる「輜重[27]」に相当する。その輸送組織と輸送手段しては、大きく荷船・廻船によるものと水軍の軍船によるものに分けられる。軍船には兵員を、荷船には兵員と船手を、廻船には船手を乗船させたと思われ、これらの輸送に関わる組織と手段は次のように分類することができると考えられる。

①　海賊衆が大名に成長したもの（主として軍船による）
②　大名の支配下の水軍が出陣したもの（主として軍船による）
③　海賊衆が単独で参加したもの（軍船による）
④　諸大名が沿岸地帯に徴発した舟、船手（荷船・廻船等による）
⑤　秀吉が直卒した豪商、舟持商人（荷船・廻船等による）

①は、九鬼嘉隆の例があり、②は毛利の支配下である村上一族や福島正則の支配下になった讃州塩飽島の海賊の例がある。③は、来島兄弟の例があり、④は、長宗我部元親の例がある。⑤は秀吉が戦国期から遠隔地間の交易に従事し、舟持商人として成長した豪商を配下の組み入れた例がある[28]。荷船・廻船等の船手以下の統率は船頭が行い、船団は、兵員・物資輸送のみに重点を置いていた[29]。各隊は各隊の荷船・廻船等を準備し、廻船はもっぱら兵員の輸送にあてようとした。

(2)　当時の積載能力

当時、各大名の部隊の戦闘部隊と輜重部隊との兵力の比は、4.5 対 5.5 であり、西洋では、3.5 対 6.5 であった。それゆえ、当時の日本軍の兵站（輜重）

---

27 「輜重」は兵器、糧食、被服の運搬、監視にあたることを任務とし、「兵站」は戦場で後方に位置し、前線の部隊のために必要物資の供給、補充、後方連絡線の確保を任務とする。谷光太郎『ロジスティクス』同文書院インターナショナル、1993 年、9 頁。
28 若狭小浜の組屋源四郎、古関与左衛門、敦賀の高島屋伝右衛門　播磨明石の石井与次兵衛などがいる。
29 中野等『秀吉の軍令と大陸侵攻』吉川弘文館、75 頁。

支援は西洋に比べ、弱かった[30]。兵員・兵糧等の輸送には主として荷船を用いるが、実際には随時民有船をチャーターする場合も多かった。戦国時代の荷船は、おおむね 300 石積くらいのものが主力であり、一石約 0.15 トン[31]として、1 隻当たり平均 45 トンを搭載できた。

一方、軍船の方は、安宅船が約 1,000 石積、関船が約 500 石積、小早が約 200 石積と推定される。何れも帆船であったが、軍船は接岸や戦闘時のために 40～80 挺の櫓を備えており、竜骨がなく、衝突に対して弱かった[32]。兵員を主として搭載するか、兵糧・物資を主として搭載するか使い分けていた[33]。軍船等の種類については、別紙に示す。

兵員 1 人の装備品と 6 ヵ月間の糧食[34]（米だけで 1 日 5 合：0.75kg[35]）とすると、総合計は軍馬も合わせて平均約 500kg くらいになると考えられ、300 石積の荷船には約 90 人が乗船可能となる。そうすると 16 万人の兵員・船手等を一度に運ぶには約 2,000 艘の荷船が必要となり、何度も釜山～対馬、壱岐～名護屋間を往復しなければならない。荷船は海戦用ではなく輸送手段としてのものであり、丈夫さよりも速さ、積載能力が重視された[36]。個々の荷船について積み込む兵員や兵糧等は厳しく規定されており、それに違反した場合は船頭が処罰されることになっていた[37]。荷船不足の場合には関船が代用を勤めたが、速力が速い代わりに積荷の能率はあまりよくなかった。例として軍馬を輸送した馬船を図 4 に示す。

---

30 松村劭『海から見た日本の防衛―対馬海峡の戦史に学ぶ―』PHP 新書、2003 年、97 頁。
31 石井謙治『図説和船史話（図説日本海事史話叢書 1)』至誠堂、1983 年、246 頁。
32 松村劭『海から見た日本の防衛―対馬海峡の戦史に学ぶ―』97 頁。
33 石井謙治『図説和船史話（図説日本海事史話叢書 1)』至誠堂、1983 年、61 頁。
34 中條健太「秀吉の朝鮮侵略における兵粮米調達について」『ヒストリア第 165』大阪歴史学会の 42 頁には 4 月 1 日から 9 月までの兵粮が秀吉から支給されることが書かれている。
35 藤木久志『戦国の村を行く』朝日選書、1997 年、109 頁。
36 佐藤和夫『水軍の日本史』下　原書房、2012 年、310 頁。
37 三鬼清一郎「朝鮮役における兵粮米調達について」『名古屋大学文学部三十周年記念論文』名古屋大学文学部、1978 年、608 頁。

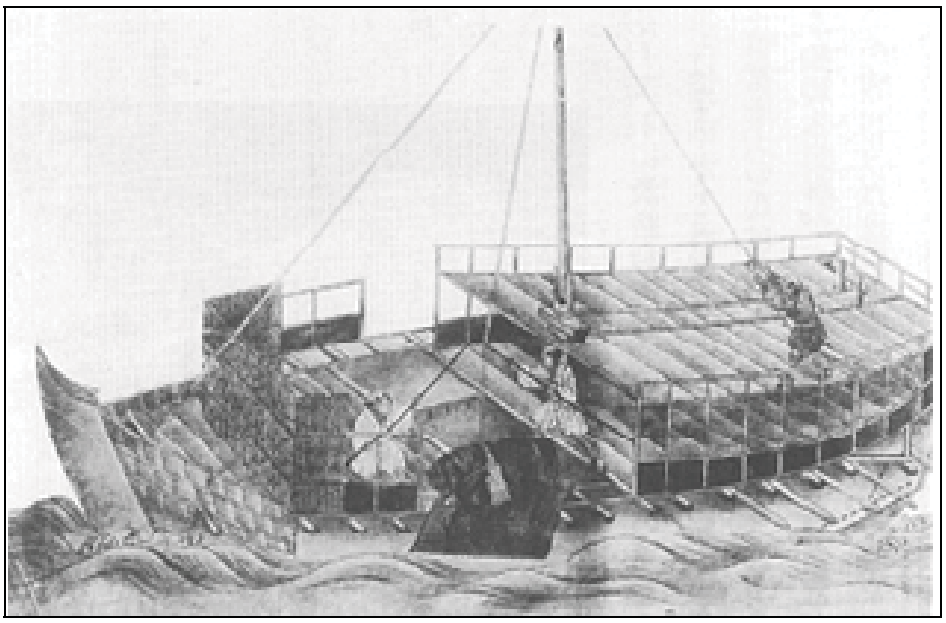


図 4　軍馬を輸送した馬船

（旧日本逓信省管船局編『日本海運図史』より）

5　移動段階

(1)　船奉行

秀吉は名護屋～朝鮮の間に、人員・物資の輸送、補給を職掌とする軍役（船奉行）を配置した。一旦、朝鮮へ渡った諸大名の大量の荷船等と大名が独自に編制した船手衆は、秀吉の船奉行支配下に組み込まれ、兵員輸送に従事し[38]、船奉行の監督の下で朝鮮への漕ぎ送りが行われていた。侵攻の当初段階において、船奉行は後続の人員を迅速円滑に輸送することを第一の任務としていたのであり、この目的のための諸大名の下に組織された船手は順次彼らの命令によって接収されていった[39]。大量の船か必要とされたのは、中国、近畿、関東、東北の諸大名までも朝鮮へ渡海させる必要性があったからである[40]。接収された船には上乗をつけることを認められていたが、廻船の船頭や船手もそのまま船奉行の指揮下に入っており、秀吉は各大名が組織した船団を丸抱えで支配下においた[41]。朝鮮の「船奉行」は相当に強圧的であり、現地はかなり混乱して

38 中野等「朝鮮侵略戦争における海上輸送の展開について－文禄の役前半期を対象として－」『近世近代史論集』九州大学国史研究室編、吉川弘文館、2000 年、45 頁。
39 中野等『豊臣政権の対外侵略と太閤検地』71 頁。
40 三鬼清一郎「朝鮮役における水軍編成について」『名古屋大学文学部二十周年記念論集』名古屋大学文学部、1968 年、281 頁。
41 中野等『豊臣政権の対外侵略と太閤検地』76 頁。

いたようである[42]。また、大名の持船が私用などで一旦帰国した場合でも帰りの積荷として兵糧米を輸送することが義務づけられていた。さらには秀吉から派遣された奉行人と、大名側の案内人とで浦々を検査して、船毎に員数を改め、積荷に余裕があるときは名護屋へ廻漕するよう指示している。大名独自で行っている輸送についても、秀吉は種々の方法で規制を加え、輸送を請負わせていた[43]。

秀吉は、開戦当初、すべての船奉行に対して朝鮮への侵攻を命ずる意図があったのか否かは定かではないが、対馬や壱岐の船奉行とされた脇坂や九鬼らには一斉に攻撃に参加するように命じている[44]。文禄元(1592)年 4 月 19 日には「警固衆」（水軍）として編制する軍令を発し、朝鮮との戦端が開かれた場合には渡海するよう命じている[45]。なお、当時の船奉行を表 1 に示す。

場　所	船奉行	場　所	船奉行
高　麗	早川長政	壱　岐	一柳直盛
	森　高政		加藤嘉明
	森　吉安		藤堂高虎
対　馬	服部一忠	名護屋	石田三成
	九鬼嘉隆		大谷吉継
	脇坂安治		岡本宗憲
			牧村政治

表 1　船奉行一覧（筆者が作成）

(2)　海上輸送の状況

各大名の下に組織された船手の基本構想は、水軍ではない一般の大名の場合、主として海上輸送船団としての機能を担った。侵攻当初は兵員の兵糧を現地で調達するという考えであったため、兵員の輸送には、もっぱら廻船が利用された。各隊は自ら編制した船手によって、兵員、輜重物資を輸送し、別紙に示す編制順により、順次朝鮮上陸を目指した。図 5 に朝鮮までのルートを示す。朝

42 中野等「朝鮮侵略戦争における海上輸送の展開について－文禄の役前半期を対象として－」『近世近代史論集』34 頁。
43 三鬼清一郎「朝鮮役における兵粮米調達について」『名古屋大学文学部三十周年記念論文』614 頁。
44 中野等『秀吉の軍令と大陸侵攻』吉川弘文館、2006 年、49 頁。
45 織田祐輔「文禄の役における「船出衆」の動向―脇坂安治を中心に―」『海南史学 47』高知海南史学会、2009 年、4 頁。

鮮に派兵予定の隊のうち先陣を切る 1～4 番隊には水軍はなく、かつ、水軍として特別に編制された秀吉の直轄部隊や独立部隊はなかった。

図 5　朝鮮までのルート

（佐藤和夫『日本水軍史』364 頁から引用し、筆者が作成）

小西行長率いる 1 番隊 13,700 人は、最初に上陸して偵察を行う任務を与えられていた。1 番隊は 3 月初旬に名護屋を出帆し、壱岐を経して 3 月 12 日に対馬に到着、府中浦（現厳原）に 1 泊して、翌日宗義智と合同した。事前に使者を朝鮮に送って、朝鮮王の明への入朝を強要しようとしたが失敗し、このあと 3 月 23 日、対馬の陸路を反対側の豊崎に向かい、軍船は対馬の東海岸に沿って大浦に回航した。4 月 12 日、壱岐・対馬で兵力を増員した 1 番隊は軍船 700 余隻に分乗して大浦を出港、午後 5 時頃には釜山沖に着いた。この日は釜山沖の絶影島に仮泊し、宗義智は部下を連れて釜山城を偵察し、再度、開城の

交渉を行ったが、朝鮮兵が城の防備を整えているのを見て、一旦船に戻り、翌13 日早朝に攻撃することをやむなく決定したと推測される。1 番隊上陸の様子は朝鮮側の史料『懲毖録[46]』に次のように記載されている。

「是日倭船自對馬島。蔽海而來。望之不見其際[47]」

2 番隊の加藤清正（8,000 人）は 3 月上旬に名護屋を出帆し、対馬に到着して、一番隊の報告を待っていた。同じく 2 番隊の鍋島直茂（12,000 人）と相良頼房（800 人）の一行は 3 月 20 日に名護屋を出帆、清正と対馬で合流、折から一番隊が釜山を攻め落としたとの知らせをうけ、清正らは 4 月 17 日に釜山に到着した。

3 番隊の黒田長政（5,000 人）は、3 月 20 日に名護屋を発った。長政は壱岐・対馬を経て 4 月 18 日に安骨浦に上陸した。

4 番隊の毛利吉成（2,000 人）及び高橋元種・秋月種長・伊東祐兵・島津忠豊（42,000 人）は 3 番隊と同様 3 月 20 日に名護屋を出帆し、4 月中旬に釜山に上陸した。

5 番隊の福島正則（4,800 人）、戸田勝隆（3,900 人）、長曾我部元親（3,000 人）、蜂須賀家政（7,200 人）、生駒親正（5,500 人）、来島通総（700 人）計 25,000 人は、4 番隊の先頭に続いて出帆、それぞれ漢城方面に前進した。

6 番隊の小早川隆景(10,000 人)、小早川秀包（1,500 人）、立花統虎（2,500 人）、高橋統増（800 人）、筑紫広門（900 人）の計 15,700 人と 7 番隊の毛利輝元とその兵 30,000 人は 3 月下旬、名護屋を出帆し、輝元・隆景らは 4 月 19 日に釜山に着き、後続部隊は 5 月上旬に洛東江に入り、東莱付近に上陸した。

8 番隊の宇喜多秀家は 10,000 人を率いて 4 月上旬に名護屋を発ち、5 月 2 日に釜山に上陸した。

9 番隊の長岡忠興（3,500 人）、羽柴秀勝（8,000 人）の計 11,500 人は 4 月 24 日秀吉の命によって壱岐まで行き、風本（壱岐）に営舎を建設し、待機していた。

一方、水軍の部隊は、港から沖に出ると、列を作って航行し、その隊列は敵

---

[46] 1592 年から 1598 年、朝鮮人民が日本の侵略に反対して戦った時期に中央政府の要職にあった柳成竜が、主としてその職務と関連して体験した事実を記録したもの。

[47] 柳成竜『懲毖録』巻之一朝鮮古書刊行会、5 頁。訳：この日（4 月 12 日）、倭の船（団）が対馬から海を渡ってやって来た。眺め渡してもその果てが見えない（ほどのおびただしい数であった。）

との距離が離れている場合は、前後に長い列を作り、敵が近接すると円形陣形に変えた。広い海域でどちらから攻撃を受けるかわからない場合には、必ず円形陣形を作り、前後左右どちらから攻撃されても対処できるようにしていた[48]。

水軍の指揮官、九鬼嘉隆、脇坂安治、藤堂高虎等は 4 月 10 日、名護屋に到着し、4 月 19 日、脇坂安治が船奉行を解かれ、新たに「警固衆」（水軍）を編制し[49]、名護屋を発し、27 日に至って釜山港に現れる[50]。しかし、移動の途中で日朝の海戦が生起したという史料はない。当時の水軍編制は、敵地に近い領地の領主から、順次先鋒以下の部署に配属されるとういう方式をとっていたので、朝鮮出兵においては、九州、四国、中国方面の諸大名が主力をなしていた。特に脇坂は、5 番隊福島正則の部隊が、船手が手薄であるため、掩護する役目を担っていた。

6　強襲段階

(1)　敵地への上陸

文禄の役における朝鮮への上陸は、当初、荷船、廻船のみによって行なわれた。敵地への上陸は、敵兵力の手薄な所へ隠密裡に上がるのが一般的であるが、1 番隊の小西行長の部隊は、釜山上陸時、さしたる抵抗もなかったが、上陸まで 4 日から 5 日間かかっている。安骨浦付近に上陸した 3 番隊の黒田長政は、浦口にて敵の抵抗にあったが、大きな被害を受けることなく上陸している[51]。当時使用した船の数については、明確な記録はないが、小西部隊が 700 艘との記録があり、他の部隊もその兵員数から大差なく、700 艘前後と推定される。しかしながら、地形が複雑で干満の差が大きく、水面変化が大きな海岸においては、上陸に数日を要したことは推察できる。

日本の各水軍は、それぞれ独自の秘伝である「水軍法」により、陸上の部隊の支援を実施した。村上水軍を例にとると、海上での戦闘になった場合、彼我の距離が約 1 キロの鉄砲の射程内に入った時、鉄砲船[52]が射撃を始め、弓船は

---

48 森本繁『村上水軍全史』新人物往来社、2008 年、261－262 頁。
49 織田祐輔「文禄の役における「船出衆」の動向―脇坂安治を中心に―」『海南史学』第 47 号、3 頁。
50 杉村勇次郎『軍事的批判　豊太閤朝鮮役』日本学術普及会、1922 年、208 頁。
51 杉村『軍事的批判　豊太閤朝鮮役』24 頁。
52 軍船の用途による区分として、本船（将船）、武者船（正船）、弓船、鉄砲船、物見船、使番船、奇船（遊撃）、兵糧船、馬船、盲船、井楼船などがある。

約 13 メートルから 9 メートに近づいたとき矢を射かける。更に接近して武者船から敵船に乗り移るときは、まず投鉤(なげかぎ)[53]を投げ、あるいは船鑓(ふねやり)[54]を敵船に引っ掛けて手繰り寄せ、投げ梯子をかけて乗り込む。敵船に乗り移ると武者たちがそれぞれ得意とする武器を持って戦う。船中では槍より刀が有効であり、刀より棍棒のほうが有利とされ、敵兵を殺傷するより、追い詰めて海中に転落させるのが上策とされていた[55]。

初期の渡海部隊である 1 番から 6 番は、総計 80,200 人であり、九州勢が占めた。これは渡海部隊の 51.7%に当たる。朝鮮へ侵攻した日本軍の多くが九州、中国、四国と西日本の武士、船手である農民及び漁民であった。

(2)　朝鮮側の対応

小西行長が上陸した日（文禄元（宣祖 25・1592）年 4 月 12 日）の朝鮮の上陸地点は朝から晴天であり、釜山地区防衛の部隊長格である僉節制使・鄭撥(ジョンバル)は、部下の士気の鼓舞と慰安を兼ね、絶影島で狩猟をしており、東方の沖合に目をやると、歳遣船[56]らしき船がやって来ていると勘違いしていた。しかしながら、船が後から後からと際限なく続いてくるのに仰天し、直ちに兵を 3 隻の軍船にまとめて、港内に逃げ込んだ。これが日本軍の朝鮮侵攻状況を最初に見た朝鮮水軍士官の対応であった。

当時、朝鮮水軍は対日本防衛のため、慶尚道（東萊、加背浦）及び全羅道（麗水、海南）の二道に左右水営を設置し、慶尚道左水節度使[57]（朴泓）、同右水節度使（元均(ウォンギュン)）、全羅道左水節度使（李舜臣）、同右水節度使（李億祺）の 4 人を任命していたが、防備体制は遅れていた。(朝鮮半島南岸の海戦生起場所については、図 6 のとおり。)

鄭撥の直属の上官である慶尚左水使朴泓(パクギュン)は日本軍上陸の情報がはいるやいなや、城を棄てて逃亡している。その後、同 17 日、ソウルに日本軍が釜山鎮を陥れたとの急報をもたらした。

---

53 手投げ用であり、縄がついており、敵船に引っ掛けて手繰り寄せる。
54 先の鑓の部分が十文字になっていて、横手に刃がなく、引っ掛けるために用いる。
55 森本繁『村上水軍全史』264 頁。
56 一定の名目・使節により日本から朝鮮に派遣された船で、年間渡航数が制限されたもの。(『岩波　日本史辞典』から)
57 水営は海軍鎮守府、節度使は鎮守府長官に相当する。

「十七日早朝、辺報始至、乃左水使朴泓状啓也[58]」

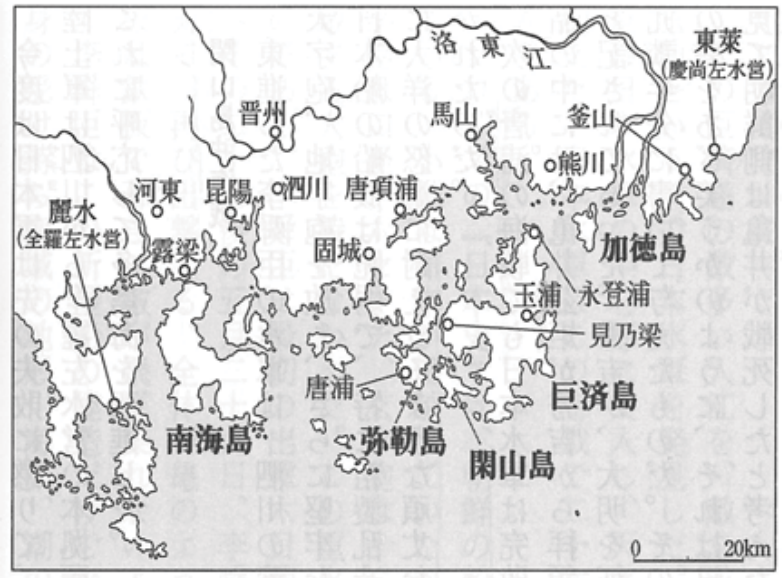


図 6　海戦が行われた場所

（土垣外憲一『文禄・慶長の役』、116 頁から引用）

ここで朝鮮の朝廷はこの時点ではじめて倭軍の襲来を知った。慶尚右水使元均は、当初から戦意を喪失し、敵に取られまいと戦船と武器を沈め、陸伝いに倭軍を避けた。以上のことは、朝鮮の海上防衛体制がまったく機能していなかったことを示している。

7　「水陸両用作戦」としての文禄の役の特徴と問題点

(1)　秀吉の指揮・統率

秀吉は文禄元(1592)年 3 月 1 日に京都から名護屋への出陣が予定されていが、眼病のため、10 日に延期することとなった。さらに 8 日、加藤清正に 20 日に延期することとしたと伝えている。結局 3 月 26 日、作戦指揮を執るため留守を関白秀次に任せ、名護屋に向け出発する。九州・四国・中国以外の軍勢は名護屋の陣所を固め、秀吉の到着を待っていたが、ついに 4 月 25 日、秀吉は名護屋城に入った。それは 1 番隊が釜山に上陸した約 2 週間後であった。

秀吉は、日本に名護屋城という前進基地を設置したが、朝鮮の上陸海岸には地歩を設けず、上陸区域もはっきりしていなかった。4 月 26 日以降、後続部隊

58 柳成竜『懲毖録』巻之一 9 頁。

の上陸が終わり、前進を始めた頃、壱岐に待機中の 9 番隊の羽柴秀勝・長岡忠興及び名護屋に駐屯していた宮部長熙・亀井真矩らの兵、約 10,800 人を朝鮮に送り、ようやく占領地の守備固めを行なった。これは当初、朝鮮国王が日本側の要求を聞き入れ、軍勢が明までの通行することを認めるであろうと考えていたからであり、もし、聞き入れない場合は、一斉に適当な海岸へ上陸する腹積もりであったからである。

戦国武将の兵は彼の私兵であり、その領国の者である。秀吉といえども彼らの部下に対して決して直接的な指揮権を行使することはできない。実際には秀吉のカリスマ的求心力、強制力、独裁力、褒美（領地）と罰等により、不満を抱く武将を各個にコントロールしていたと思われるが、現地の水陸両用作戦を実施するための海上部隊と上陸部隊の指揮官である「任務部隊指揮官」、強襲上陸を実施する陸上兵力の指揮官である「上陸部隊指揮官」に相当する者が指定されていない状況においては、直接指揮が必要であった。そのため秀吉は、部隊の渡海開始前に名護屋に入るべきであり、少なくとも地歩確保の後、朝鮮へ渡るべきであった。そうすれば、6 月 14 日の脇坂安治の抜駆けの事象[59]は生起しなかったし、秀吉監視の下、このような単独行動や身勝手な行動を諸将がとることはなかったであろう。

一方、1 番隊の小西と 2 番隊の加藤はその性情において大いに差異があるのみならず、平素から互いに反目し合っていた間柄だったことは、知られている[60]。朱印状[61]で示した編制表には指揮官を明示せず、非常に曖昧になっている点があった[62]。2 名以上の者が、何らかの意味で一連の規範、信念、価値、目的等を共有し合い、共通の目的達成に向かって相互作用をしている場合、その者たちは集団を構成しているといわれる。その構成員はあらかじめその地位、役割、権限、義務等が明確に規定され、自他ともに成員間の差異が認識されなければならない。現場ではリーダーとなるものが必要であったが、リーダーシップをとる武将がいなかった。各隊相互の間においても協力の気持ちは芽生えなかっ

---

59 九鬼嘉隆、加藤嘉明らとともに釜山浦に到着後、7 月 8 日、脇坂安治は、自分の手勢のみで出撃するという抜駆けを行い、李舜臣に壊滅的打撃を受け（閑山島海戦）、九死に一生を得ていた。

60 杉村『軍事的批判　豊太閤朝鮮役』62 頁。

61 戦国～江戸時代において、朱色の印判を捺印し発給した文書の総称。（岩波「日本史辞典」）

62 2 番隊の加藤清正と鍋島直茂は、記載の序列に従えば加藤を首位に置き、鍋島を第 2 位においているが、所領の大きさから鍋島を首位に置くべきである。2 番隊の黒田長政と大友義統についても同様のことが言える。杉村『軍事的批判　豊太閤朝鮮役』63 頁。

た。

次に秀吉の朝鮮への渡海について見てみよう。4 月 26 日の時点ですでに 1 ヵ月ほど延期されていたが、これは天候に対する危惧や船の準備に配慮したためである。さらに 6 月 2 日、秀吉とその直轄軍が一斉に渡海できるだけの船舶は確保できたようであるが、これに続く東国の軍勢を間断なく運ぶだけの輸送力は備えられていなかったため、再度渡海延期を決定した[63]。最終的には秀吉は渡海を文禄 2(1593)年春まで延期した。指揮を執るべき秀吉がなぜ現地へ行って、朝鮮への侵攻の陣頭に立たなかったのだろうか。先ほども述べたが、秀吉の目的は明帝国の征服であり、朝鮮に対しては明への出兵の先導をさせる「征明嚮導」であったからであろう。結果的には、朝鮮の抵抗により、思いがけず戦地と化した朝鮮に最高指揮官が行けば、部隊の将たちの作戦思想の統一が図られ、士気も向上したことであろう。また、全軍一段と緊張し、報告には格段の注意が払われ、名護屋にいるよりも格段の情報の速達がもたらされたと思われる。最高統帥者である秀吉は、全軍を統一指揮して共通の目的に向かって努力すべきであった。

(2)　荷船の護衛

文禄の役の荷船等は、現代の船団護衛で実施しているような航行隊形をとっていない。かつ、日本の水軍は、護衛陣形を作っていない。しかしながら、当時の史料を見ると、安宅船を中心にして関船や小早を配置し、船隊を編制するのが水軍の基本となっており、これに船頭を中心とした相当数の荷船船団が付属していたと考えられる。図 7 は、水軍書に記載されている陣形であるが、大安宅船を中心に数隻の中安宅船を加え、これを多数の小安宅船、関船、小早を配した水軍の大編制が進む様子を図示している。この大編制の水軍に付随する兵糧などを積んだ荷船等の大輸送船団を付属させたものだったと考えられるが、現代のような航行隊形や陣形を組んでの航行はなかったものと思われる。水軍が荷船船団と行動をともにしていたという史料はないが、秀吉の海上警備発令[64]後は、対馬から朝鮮半島に達するまでの間、この様な陣形で進んだのかも知れない。

---

63 中野等『秀吉の軍令と大陸侵攻』102 頁。

64 文禄元(1592)年 4 月 19 日、海上輸送を心配し、「紀伊の軍艦を藤堂高虎に、備前の軍艦を九鬼嘉隆・脇坂安治・加藤嘉明の三将に属させて、海上を護衛させよ」と命じている。旧参謀本部『朝鮮の役』徳間、1995 年、93 頁。

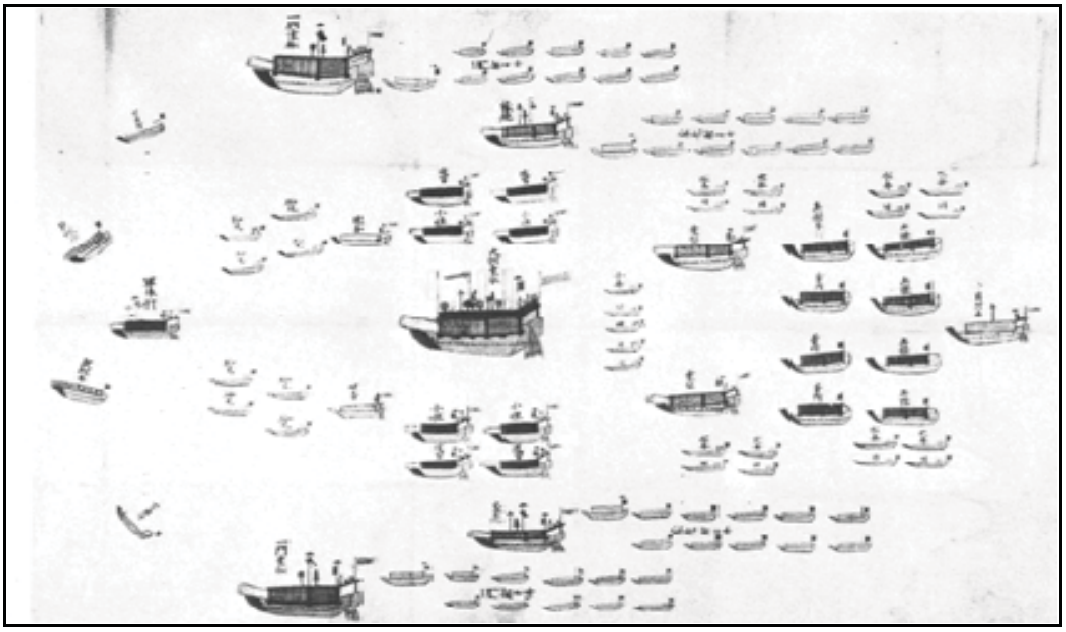


図 7　水軍書の船軍備えの図

（石井謙治『図説　和船史話』61 頁より）

(3)　後方の重要性

秀吉は織田信長が創設した兵農分離型軍団を利用すると共に、彼自身が考え出したアイデアをこの軍団に付加した。それは輜重（兵站）の問題である。秀吉は足軽の時からの経験により、この兵農分離型軍隊の長期転戦能力を存分に活かすためには、武器・弾薬と兵糧の継続的な補給システムを確立することが不可欠であると考えていた。それまでの軍隊では、兵糧はある程度持参するが、その多くは各人任せであって、敵地で兵糧が不足する場合は現地の田畑で作物を刈取り、農民の蓄えを略奪して自前の食料にすることは当たり前のことであった。秀吉はこの輜重の問題を戦略の基軸に据え、計画的に弾薬・兵糧の調達と備蓄を行い、このような任務を専門とする輜重部隊により戦地へ継続的に輸送することによって長期間の遠征、敵城の包囲作戦を可能にしてきた[65]。

作戦遂行上、上陸部隊への輜重の問題は、水陸両用作戦にとって死活問題となる。文禄の役においても兵糧の輸送は重要と考えられていた。日本軍の兵糧の輸送は海上輸送によるものであり、本国からの船による輸送によるものであ

65 笠谷和比、黒田慶一『秀吉の野望と誤算―文禄・慶長の役と関ヶ原―』文英堂、2000 年、18 頁。

ったが、各大名は船を秀吉に差し出さねばならず、その分、自分の兵糧等の輸送の妨げになることは当然のことであった。大名の手船が何度も往復して兵糧の輸送をしていたのは明らかであり、1 度目の任務を終えた荷船等が船奉行にそのまま召し上げられるのは、断腸の思いであったろうと推察される。現地調達できるという甘い考えの中､多くの兵員を送り込むことは秀吉の企図する｢征明」を達成するうえできわめて重要な課題であった。このため、兵員輸送が優先的に行われ、充分な兵糧がいきわたらないという状態が続き、そのための兵糧荷船等の絶対数が不足していたのは明らかであった。

(4)　制海権獲得の重要性

味方の支配下にない海岸・港湾に輸送する作戦においては、制海権の獲得が必要不可欠であり、最初の上陸地点及びその後の朝鮮半島南岸への掃蕩には、制海権の獲得と維持が条件であった。秀吉は、全く敵の水軍に無警戒であり、制海権の獲得について無関心であった。秀吉は、当初、陸路平壌の東西の線に進出、水軍の追及を待ち、その後は黄海道を基地として海路北京を衝く計画であった[66]。

海を越えて敵地に入り、敵と戦おうとすればなんとしても制海権を獲得しなければならない。常続的な制海権の確保には強力な海軍力が必要である。それを成し遂げたのはまさに朝鮮水軍であった。平壌からさらに北京を目指すには、朝鮮半島西海岸の制海権を確保し、さらに船団による兵員、兵糧の輸送を実施する必要があったが、朝鮮水軍により、もろくもその目論見は崩れ去った。

おわりに

近世の時代に 2,000 艘以上の船を準備し、16 万人の兵員、船手を朝鮮に送り込むといういまだかつてない現代でいう水陸両用作戦を実施した豊臣秀吉という人物に敬服した。文禄の役は、当時のわが国が有するすべての海上輸送能力を投入して、兵員、兵糧、その他軍事品の輸送を充当させてみる絶好の機会であり、その初動において見事になしとげた戦役であった。初期の水陸両用作戦がその莫大な輸送量に堪えたことは、造船、徴用船、船手の徴用に対する豊臣政権下の大名等の異常なまでの努力の賜物と言える。

---

66 金子常規『兵器と戦術の日本史』原書房．1982 年、116 頁。

一方、日本水軍は、その活動の場を瀬戸内海から不慣れな朝鮮南岸に移し、耐洋性のない軍船で戦いを強いられた。初戦において朝鮮水軍を侮り、防戦一方となり、朝鮮水軍に比し、戦略・戦術の面において極めて劣っていた。文禄の役では、9,000 人を超える水軍を派遣しながら、制海権を獲得できなかった。

当時の日本における計画段階、船積段階、渡海後の活動状況に関する史料は豊富で研究に寄与したが、移動段階、強襲段階にあたる研究史料は皆無に近く、推定の域を出なかったことは否めない。しかし、今後もこのような研究に積極的に取り組んでいくとともに、日々研鑽に勤めたい。

別　紙

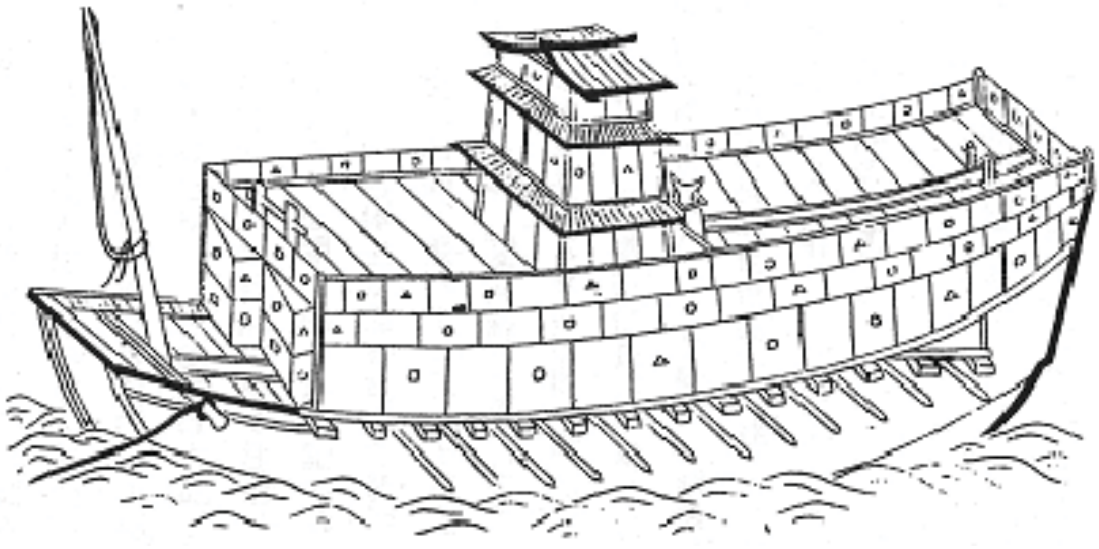
船舶種類と構造について[67]

1　軍船

(1)　安宅船

安宅は水軍の象徴であり、軍船形式の発展の頂点に立つ戦艦的存在の船である。阿武・安太家などとも書かれ、アタケと読む。通説では、紀州安宅にいた安宅（あたぎ）氏からきているといわれ、彼らの船が堅牢で雄大だったため、軍船の代表的なものが安宅といわれたという。

船の大きさは小さいもので 500 石積級、通常 1,000 石以上 2,000 石積級である。船首は箱造りで、亀甲形の装甲を施し、中に大筒（大砲）を置き、正面から砲撃できるようになっていた。船首から船尾では総矢倉とし、楯板で全面的に装甲し、楯板には弓や鉄砲を撃つための狭間（銃眼）が開けてあった。また、敵船に乗り移る際の橋渡し用とするため、一部の楯板は下側を蝶番で取付けてあり、外側に倒れるように仕掛けられている。船底は切石漆喰で堅く固め、敷板を二重にするとともに、適宜、防水区画を設けて、船体の一部が破損しても浸水が他に及ばないようにしてあった。



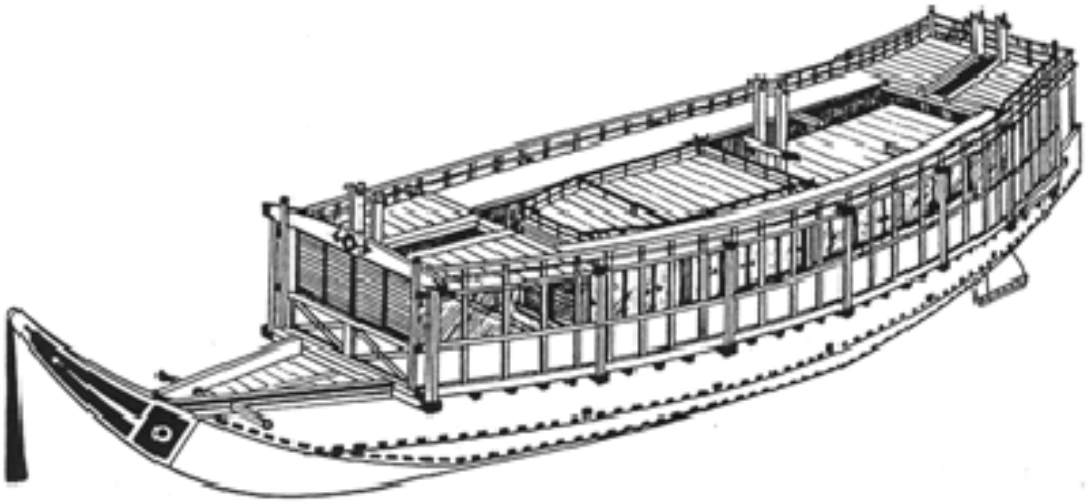
秀吉軍船の陣容『九鬼大隈守船棚之図』（大坂城天守閣蔵）

（笠谷和比、黒田慶一『秀吉の野望と誤算―文禄・慶長の役と関ヶ原―』文英堂、2000 年、100 頁から引用）

67 石井謙治『図説　和船史話　図説　日本海事史話　叢書 1』61－68 頁を引用

(2)　関船

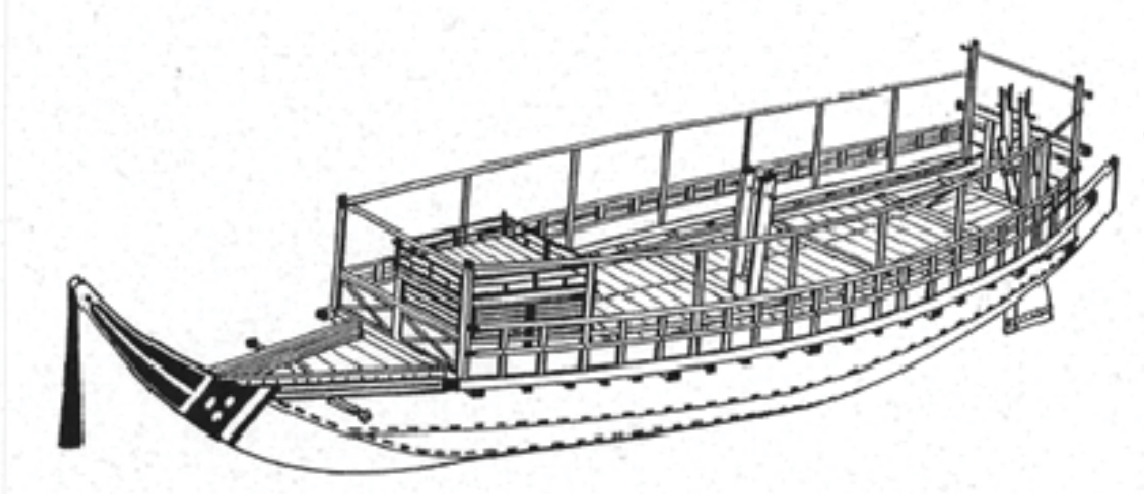
近世の水軍では安宅船に次ぐ軍船である。快速であり、そのため早船とも言われ、現代の巡洋艦に相当する。海の関所の番船として、通行税を払わずに通過する商船を追うために造られたが、これが戦国時代に快速で便利な軍船として広く使用された。速力をだすため、細長い線形で抵抗を減らすと同時に両舷で多数の櫓を使えるようにし、船首を尖らせて波に向かっても容易に漕ぎ進めるという構造をもっていた。防楯が前面付近だけのものもあり、側面は幕で代用したため「幕張船」とも呼ばれた。また、側面の防楯に竹を使ったものもあった。



石井謙治『図説　和船史話』至誠堂、1983 年、68 頁から引用

(3)　小早

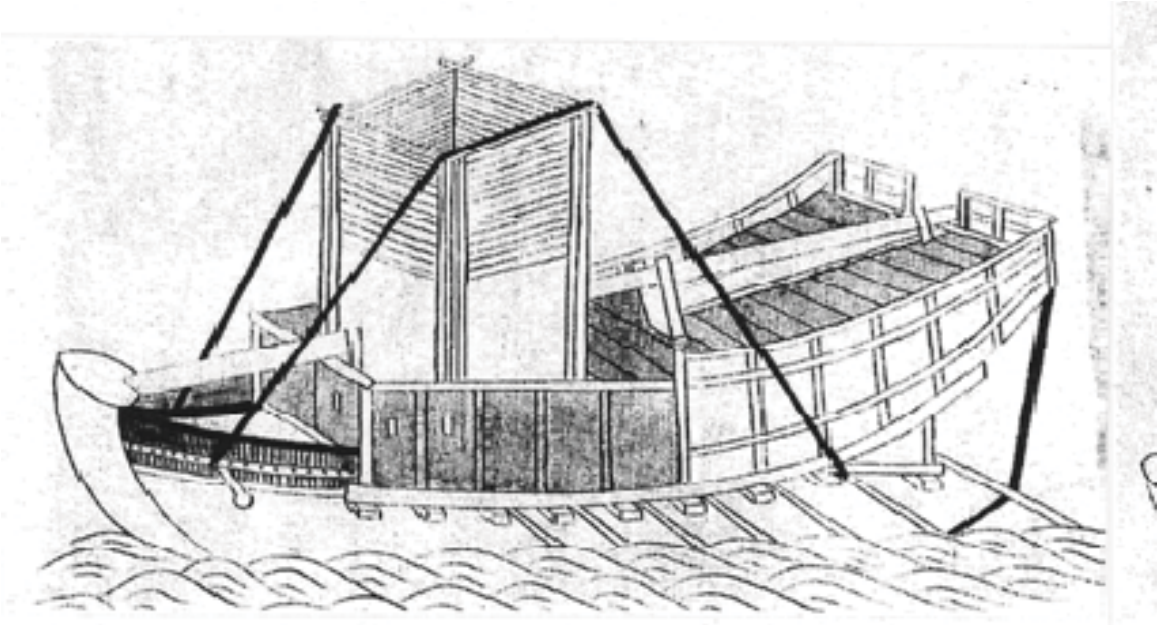
関船の小型のものが「小早」でさらに軽快に行動できるため、斥候や連絡用にも使われ、「斥候船」ともよばれた。攻撃力はあまりなかった。装甲は関船よりかなり軽装となり、矢倉の代わりに半垣といわれる低い楯を設けている。攻撃力も 8 挺内外の鉄砲を持つのみであった。



石井謙治『図説　和船史話』67 頁から引用

(4)　井楼船

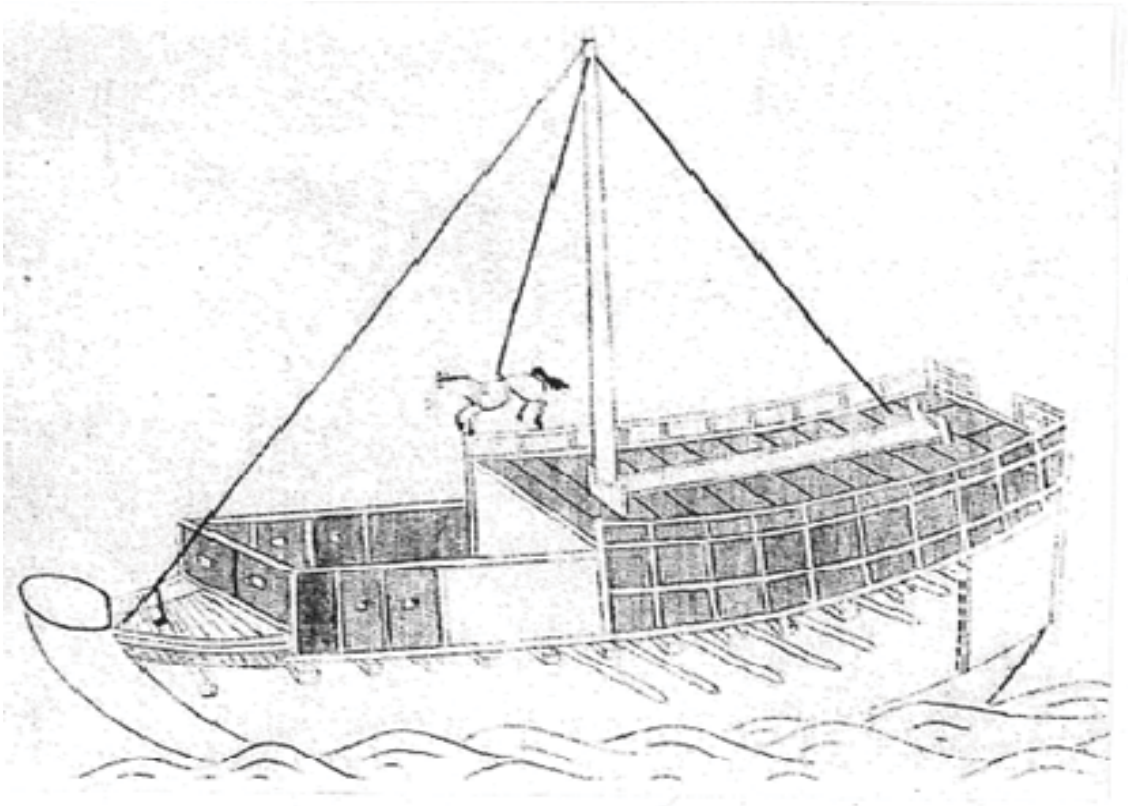
関船または、荷船の甲板上に防御力の大きい堅固な高い楼を設け、その中から敵を銃撃する船である。高い所から敵を狙い撃ちするのを身上とするため、井楼は極力高いのが望ましいが、船の復元力を損なうこともあって、関船型では板組みの軽量構造をとり、荷船型では堅固で重い校倉式にくみ上げたものを採用した。



石井謙治『図説　和船史話』68 頁から引用

2　荷船

水軍における荷船の用途は馬匹輸送のほかに兵員や兵糧を運ぶのが主であったが、弁才船[68]を使用するのを通例とした。水軍用の荷船は安宅船や関船といった軍船と行動をともにする関係から漕櫓に重点がおかれ、300 石積では 14 挺立、500 石積では 20 挺立、1000 石積では 30 挺立というように多数の櫓を備えていた。戦国時代の水軍における荷船の存在は極めて重要であった。



石井謙治『図説　和船史話』68 頁から引用

[68] 千石船とのいい、正式には「辨財」と書き、ベサイと読む。ベザイとは、瀬戸内海を中心に発達した荷船造りの船形の呼称である。石井謙治『図説　和船史話』152~153 頁。

別　表

渡海軍の構成[69]

（1 月 5 日付の出征命令）

	諸将名	城　地	人　数
一番 18,700	宗義智	対馬府中城主	5,000
	小西行長	肥後宇土城主	7,000
	松浦鎮信	肥前平戸城主	3,000
	有馬晴信	肥前有馬城主	2,000
	大村嘉前	肥前大村城主	1,000
	五島純玄	肥前福江城主	700
二番 22,800	加藤清正	肥後熊本城主	10,000
	鍋島直茂	肥前佐賀城主	12,000
	相良長毎	肥後人吉城主	800
三番 11,000	黒田長政	豊前中津城主	5,000
	大友義統	豊後府内城主	6,000
四番 14,000	毛利森吉成	豊前小倉城主	2,000
	島津義弘	大隈栗野城主	10,000
	高橋元種	日向宮崎城主	2,000
	秋月種長	日向財部城主	
	伊東祐兵	日向飫肥城主	
	島津忠豊	日向佐土原城主	
五番 25,000	福島正則	伊予今治城主	4,800
	戸田勝隆	伊予大洲城主	3,900
	長宗我部元親	土佐高知城主	3,000
	蜂須賀家政	阿波徳島城主	7,200
	生駒親正	讃岐高松城主	5,500
	来島通之・通総	伊予来島城主	700

[69] 原田種純『朝鮮の役物語』雄山閣出版、1971 年、30 頁を基に筆者が作成

六番 15,700	小早川隆景	筑前名島城主	10,000
	毛利秀包	筑後久留米城主	1,500
	立花宗茂	筑後柳川城主	2,500
	高橋直次	筑後三池城主	800
	筑紫広門	筑後福島城主	900
七番 30,000	毛利輝元	安芸広島城主	30,000
八番 10,000	浮田秀家	備前岡山城主	10,000
九番 11,500	羽柴勝家	美濃岐阜城主	8,000
	細川忠興	丹後宮津城主	3,500
		計	158,700 人

名護屋の大本営詰め[70]

	諸将名	城　地	人　数
諸 隊	中川秀政	播磨三木城主	3,000
	宮部長熙	因幡鳥取城主	2,000
	南城元清	伯耆岩倉城主	1,500
	稲葉貞通	美濃郡上城主	1,400
	亀井茲矩	因幡鹿野城主	1,000
	木下重賢	因幡若桜城主	850
	齋村広英	但馬竹田城主	800
	明石則実	播磨明石城主	800
	別所吉治	丹波園部城主	500
	垣屋恒総	因幡浦住木山城主	400
		計	12,250 人
		合　計	171,050 人

以上のほか、徳川家康、大和秀俊、前田利家、上杉景勝、織田信雄、結城秀康、蒲生氏郷、佐竹義宣、伊達政宗、最上義光、丹羽長重、京極高次ら

70 笠谷和比、黒田慶一『秀吉の野望と誤算　―文禄・慶長の役と関ヶ原―』文英堂、2000 年、43 頁を基に筆者が作成。

101,000 人が名護屋在陣として待機中であった[71]。

水軍の編成[72]

諸将名	人　数
九鬼　嘉隆	1,500
藤堂　高虎	2,000
脇坂　安治	1,500
加藤　嘉明	750
来島兄弟（通総・通之）	700
菅野　正影	250
桑山　重勝	1,000
桑山　小伝次	1,000
堀内　氏善	850
杉若　伝三郎	650
計	9,200 人

71 原田種純『朝鮮の役物語』33 頁。

72 三鬼清一郎「朝鮮役における水軍編成について」『名古屋大学文学部二十周年記念論集』名古屋大学文学部、1969 年、268 頁を参考に筆者が作成。