

横浜の海運と和船

— 1 —

近世は物資の海上輸送が飛躍的に拡大した時代であった。

天領の米を江戸に送るため東回り航路と西回り航路が整備され、それに就航する廻船には主として弁才船が使用された。弁才船は江戸時代初期に、瀬戸内海海域に出現し急速に全国に普及し、江戸時代から明治時代に至るまで日本の海上交通を支えた。

当初は250石(約38ト)積み程度であったが次第に大型化し千石(150ト)

積みの規模が普通となり、「千石船」は大型廻船の代名詞となった。弁才船が広く使用された理由は優れた経済性であった。はじめは帆と共に櫓も使われたが、木綿帆の普及により帆走性能が向上し、帆走専用船と

えることによつて、帆や伝馬船、碇や重量のある荷物の上げ下ろしが容易となり、それまでの廻船に比べると大幅に乗組員を少なくすることができた。

一方、弁才船をはじめ和船は洋式船と比較し、船体構造が脆弱とする見方がある。和船の弱点として挙げられるのは甲板が張られていないこと、可動式の舵を取り付ける船尾構造の弱

内航に特化した構造

弁才船

して使用されるようになった。また、船内に轆轤を備

さである。しかし、甲板のない船体は荷物の積み降ろ

しが容易で、かさばる荷物を山のように積み上げるこ



江戸時代に上方の物資を江戸に輸送した菱垣(ひがき)廻船の10分の1(3寸)模型(左)。「菱垣」の由来は、菱垣廻船問屋所属の象徴として舷側に装着したひし形の垣立(かきだつ)から来ている。中国船は福建省から浙江省で用いられた「緑眉毛船」の10分の1(2.7寸)模型(右)。船首部分の「眼」の周囲を緑で塗装するのが特徴

とも可能であった。また、和船の舵は洋式船とは比較にならないほど大型で、船尾に固定せず容易に取り外しができるよう可動式となっていた。これは当時の湊の多くが水深の浅い河港のため、必要な機

能であった。しかし荒れた海を航行する際には、大波で舵が外れたり破損するなど、遭難に結びつくことも少なくなかった。弁才船はもとも外洋に出る必要のない内航専用船である。各地の湊には天気を予測するための日和山があり、そこで風向きや天候を十分に見定めて、一斉に出帆するのが決まりであった。航路上には風待ち湊が多く存在し、荒天が予想されるときには、そこで「日和」の回復を待った。和船は洋式船や中国船とは異なる船体構造、帆装、航海技術、造船技術を持っていた。神奈川大学会場では、中国船・洋式船と対比しな

がら、和船の構造と技術面を中心に紹介し、横浜市歴史博物館会場では、江戸時代の横浜を巡る海運と和船について紹介している。(神奈川大学大学院特任教授・昆政明)

横浜市歴史博物館・神奈川大学日本常民文化研究所主催展覧会「和船と海運」
■横浜市歴史博物館会場「津々浦々百千舟—江戸時代横浜の海運」3月20日まで(3月20日を除く月曜休み)
■神奈川大学日本常民文化研究所会場「順風満帆 千石船—和船の構造と技術」3月17日まで(2月6~8日、土日祝日休み)。