

横浜の海運と和船

-1-

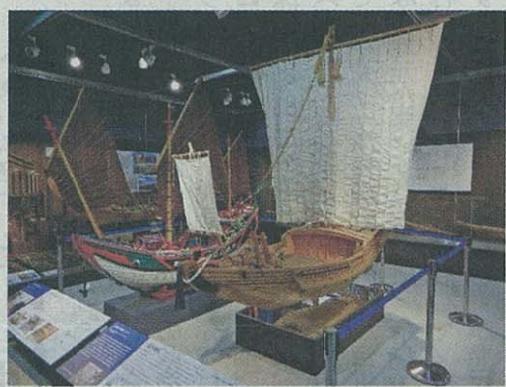
近世は物資の海上輸送が飛躍的に拡大した時代であった。天領の米を江戸に送るため東回り航路と西回り航路が整備され、それに就航する廻船には主として弁才船が使用された。弁才船は江戸時代初期に瀬戸内海戸域に出現し急速に全國に普及し、江戸時代から明治時代に至るまで日本の海上交通を支えた。

当初は250石(約38t)積み程度であったが次第に大型化し千石(150t)

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つた。弁才船が広く使用された理由は優れた経済性にあった。はじめは帆と共に艤も使われたが、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と、可動式の舵を取り付ける船尾構造の弱



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尺)模型。『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(かさだつ)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尺)模型。船首部分の「眼」の周囲を緑で塗装するのが特徴

内航に特化した構造 弁才船

して使用されるようになつた。また、船内に艤を備ない船体は荷物の積み降ろしを山のように積み上げるこ

とも可能であつた。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つていた。これは

さである。しかし、甲板のしが容易で、かさばる荷物は異なる船体構造、帆装、航

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つた。

弁才船はもともと外洋に出る必要的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つた。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」の回復を待つた。

和船は洋式船や中国船と異なる船体構造、帆装、航

海技術、造船技術を持つていた。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)。