ミニ内航海運史　Ⅵ 江戸時代 その1

回船

元和２年(1616)に明国以外の船の入港を長崎・平戸に限定したことに始まる徳川幕府の鎖国令は、寛永10年(1633) に奉書船以外の渡航を禁じ、海外に5年以上居留する日本人の帰国を禁じた。以後230年間、日本の海運は沿岸航行に限定され、大型船の建造技術も大きく後退したが、一方では中央集権体制により各地の城下町、港町と江戸、京都、大坂の三都を結ぶ商品流通網が形成され、船舶による国内海上輸送、即ち内航海運が盛んになった。海運の中心、最大の供給基地が堺から大坂に移り、大消費地の江戸へ菱垣(ひがき)回船や樽回船、北前船で物資を運んだ。

回船の起源は、「海上を運送して廻る船」で、本来は『廻船』が正しい。菱垣回船は、舷側に菱形の竹垣をめぐらたことが由来だが、元和5年(1619)に堺の商人が紀州の回船を雇って大坂で木綿、油、綿、酒などを積み込んで江戸まで運んだことに始まり、以後、大坂～江戸間の定期航路が開設された。開幕間もない江戸では当時、近郊で生産される物資の品質が優れず少量だったため、上方からの物資が珍重された。大阪と江戸を中心とした諸国との回船による海上輸送は、これにより一段と活発になった。

樽回船は、将軍家光治世の正保年間(1644～1647)に、伊丹の酒を樽詰めにして江戸に送ったことから始まり、軽快で効率的な中型帆船によって菱垣廻船に対抗したとされる。その後も江戸送りの樽酒を扱う回船問屋がこれに続き、樽回船の積荷は西宮を始めとする灘酒によって占められるようになった。

大阪～江戸の菱垣廻船は最盛期に160隻を越え、樽回船は150隻余りが常時稼働していたと伝えられている。

北前船は北国船、北国回船とも呼ばれるが、北海道の松前向け航路からの命名ともいわれる。その名の通り北海道の海産物や北陸の米などを関西地方に輸送していた船で、帰り荷として塩や雑貨類を運んでいた。日本海の北国海運は古くから発達して、近世初頭には畿内への中継基地である敦賀、小浜に船持豪商が輩出し、遠隔地間の商品輸送と販売で海運を支配していた。また、秋田、青森の日本海側から津軽海峡を通って江戸に達する東回り回船も登場し、北前船、菱垣廻船、樽回船と合わせて四大回船と呼んでいた。この他、大阪を起点とした航路別の回船もあり、それぞれの地方名を冠した讃岐船、芸州船、土佐船などと呼んでいた。

また、この時代は大型船を千石船(せんごくぶね)とも呼んだ。千石船とは、米を千石(150㌧)を積める荷船の総称で、元々は北前船に用いた弁財船の呼び名だった。弁財船は、弁材船と表記されることもあるが、江戸時代は千石積みを大型の基準としたため、二千石積みに及ぶ船でも積石数に関係なく、千石船または弁財船と呼んだ。また、菱垣廻船、樽回船も大型船は千石船と呼ばれていた。構造は船底が平らで竜骨がなく、1本の帆柱に横帆1枚が一般的だった。

北前船
（写真提供 ： 船の科学館）

菱垣回船
（写真提供 ： 船の科学館）