

川船

徳川幕府体制が固まると年貢米や各種物資を安く、大量に運送するために河川を利用した運送が発達した。主要河川に就航していた川船は船底の平たい『高瀬船』と『ひらた舟』で、ともに大量の荷物を積んで帆走した。最大級の高瀬船は全長約26m強で、積載量が米1,200俵の記録もある。ひらた舟の場合は、全長約24.4m、積載量が米500俵ほどだった。

徳川家康は天正18年(1590)、江戸入城の際に利根川、荒川などの関東の河川を改修し、江戸と関東、東北、上信越地方とを結ぶ河川交通網を整備した。関西では運上金の上納などに淀川を積極的に利用したし、古くから大阪市内を縦横に走っていた水路では20石積みの上荷船(うわにぶね)が貨物輸送に従事し、10石積みの茶船(ちゃぶね)が通行する30石の客船に漕ぎ寄せて、乗客に食べ物や酒を売っていた。

もうひとつの川船である屋形船の『屋形』とは、元来「苦(とま)」が発達したもので、日光や雨風を凌ぐためのものだったが、柱のないものを「苦」、あるものを「屋形」と区別した。平安時代以降は貴族の遊船、年貢輸送船、官船、商船、と様々な船に屋形を取り付けるようになった。江戸時代の屋形船は大名武家の持ち船となり、御座船、楼船と呼ばれ、江戸中期には大名や裕福な町人達が豪華を競って金、銀、漆、絵画などで屋形を飾りつけ、中には巨大な屋形船も誕生し江戸の隅田川、京都の桂川や鴨川、大阪の淀川、岐阜の長良川など各地にみられた。しかし、幕府が装飾や大きさに制限を加えたため、幕末にはその数も減り、小船に簡単な屋形を付けた小規模なものとなっていく。

幕末の海軍

江戸時代、幕府や各藩は海軍組織を持っていたが、運航していたのは関船、小早船などで構成される沿岸輸送用で、大名行列の海路を受け持つ御座船集団の色彩が強かった。また、菱垣回船、樽回船、北前船などは当時として大きな帆船ながら和船であり、鎖国による航洋船や大型船の建造禁止で航海術、造船技術ともに衰退していた。

幕末になってペリー提督の黒船に影響を受けた幕府は、これ以上内外の情勢から鎖国政策を継続することが難しいとみて、嘉永6年(1853)に大船建造の禁令を解除、安政元年(1854)に日米和親条約締結、安政5年(1858)にアメリカ、イギリス、フランス、ロシア、オランダの各国と通商条約を締結、安政6年(1859)には神奈川、長崎、函館を開港し、文久2年(1862)には海外渡航の禁止解除を発し、ここに220余年にわたる鎖国政策に終止符を打っている。

しかし、開国直後の日本ではまだ大型船、蒸気機関を造るのは難しく、幕府は軍艦や船舶を外国から買い求めた。そして、人材を育成し技術を吸収して幕府海軍を創設した。創世期の幕府海軍は国内で最大の戦力を備え、諸藩は明治維新までそれを凌ぐことが出来なかった。

安政元年(1854)から大政奉還の慶応3年(1867)までに日本国内で建造または外国から購入された洋式船舶は、汽船と帆船を合わせて実に138隻、約17,000総トンのぼったが、いずれも軍艦あるいは軍用船である。この頃、土佐の坂本龍馬は亀山社中を創設して、諸藩の汽船を借りし長崎で海運業を営み、その利益を倒幕資金にあてようとしたといわれるが、これは特殊なケースである。



幕府の洋式帆船
(写真提供：船の科学館)