

第20回 江戸時代の中海・宍道湖水運の主役「渡海船」

ご存じのように、現在の国内の貨物輸送の主役は、トラック便などを中心とする自動車になっています。高速道路をはじめとする道路網の整備がすすめられ、今日の物流を支えています。一方、船舶は今でも、長距離大量輸送の手段ですが、河川舟運が物流の主要な役割を果たすことはほとんどなくなりました。江戸時代の貨物輸送は、海運航路に加えて、街道が整備されて馬荷などによる輸送が発達したものの、河川舟運が重要な役割を果たしていました。



<写真(1)>

城下町松江は、中海と宍道湖を大橋川でつなぐ水運要衝の地に建設されており、荷物を積んだ船が集散する水運物流の拠点でした。

その盛んな様子は、幕末あるいは明治初年ごろ、床几山上から松江城下と宍道湖畔を描いた「松江四季眺望図」(荒木文之助氏蔵)にみることができます。この眺望図(複製)は、『松江市史』の函・表紙に利用されていますし、松江歴史館の入口正面にあって来館者を出迎えてくれますので、市民の皆さんも目にされた方があるかと思います。

ここにはさまざまな形態の船が描かれていますが、大橋川からさらに宍道湖上を西に向かう十艘ほどの帆船の姿が目を引きまます。写真(1)はこれを拡大したものですが、二人乗りほどの荷船のようです。

実は、この船は「渡海船(とかいぶね)」とよばれる、中海・宍道湖水運で活躍した小型帆船でした。幕末の松江渡海場の船目代の記録、周藤氏寄託文書『御用留 船目代六右衛門』(島根県立図書館)には、「渡海船」の新造費の見積もりが記されていて、その明細から具体的な船の費用・形態が判明します。総建造費は計 1080 貫文で、4 文 100 円として換算すると現在の価格でおおよそ 2700 万円ほどになります。「帆」の関係で 100 貫文、「櫓式挺」50.4 貫

文、「屋根」道具関係で25貫文かかっており、「屋根や櫓を備えた帆船」という特徴のある形態であったことが分かります。また、大きさについては、同寄託文書中の断簡史料から、最大80石積(約12トン積)から最小30石積(約4.5トン積)までのものが確認できます。



<写真(2)>

明治時代になっても「渡海船」は、中海・宍道湖水運の主役でした。写真(2)(3)はいずれも、明治時代後期に宍道湖で撮影されたとみられる古写真で、原板は松江歴史館に所蔵されています。

被写体の船は、まさに「屋根や櫓を備えた帆船」という特徴を持っています。ここにみえる船と船乗りたちが、鉄道や自動車以前の地域の物流を支えていたのです。



<写真(3)>

最後に、このように絵画史料や古写真は、文献史料と照らし合わせることで、背景にある歴史像が浮かび上がってきます。具体的な歴史像を描きだすには、さまざまな資料を使ってアプローチする必要があります。言い伝えや体験談も含めて、ひきつづき市史編纂のため、市民の皆さまからの情報のご教示・ご指摘をお待ちしております。

【参考文献】

拙稿「幕末の松江渡海場—『御用留 船目代六右衛門』をよむ—」『松江歴史館研究紀要』第2号(松江歴史館・2012)

(平成 24 年 5 月 1 日 近世史部会 多久田友秀)