

## 瀬戸内海の帆船航路と 潮流について

清 和 藤 吉

### 一 瀬戸内海の帆船航路

江戸時代も中期になると、多年の太平により、各地における生産物資も豊かになり、商都大阪を中継地として、これ等の物資の交易が盛んに行われるようになった。物資の大量輸送には、当然のなりゆきとして海上輸送が主となり、帆船の利用が盛んになった。

江戸時代から明治初期までは、殆んどが一本樫の日本型帆船であり、順風か正横風以外のおきは航海できなかつた。そこで波浪がおだやかで、速い潮流を利用できる瀬戸内海航路が発達した。

瀬戸内海航路には、二つのルートがあり、鹿児島・宮崎の船は豊予海峡から内海に入り、長崎・福岡と日本海側北国の

船は、関門海峡から周防灘を通過して内海に入った。

四六

#### 〈周防灘航路〉

周防灘は、春四月から八月末までは南よりの風が多いので豊前海に入り、夜になって陸地から海に向って吹く、豊前風を横に受けて国東半島に達し、西風であれば真直ぐに内海に入った。東風の際には、竹田津・岐部・熊毛等の港に艇船して風を待った。南風となった時は、姫島海峡の引潮（東流）を利用して間切り（帆船航海用語）、ジグザグ航海で来浦沖まで行き、そのまま南風を真横に受けて真直ぐ内海に入ったのである。

九月から翌年三月までは、北よりの風が多いので、北風を横に受けて東進できる山口県側を航海して、内海に入ったのである。

#### 〈内海航路〉

内海に入ってからには、順風は別として、逆風・向い潮の時は錨を入れて休み、追潮を待って間切って進む。帆船航海技術の巧拙は、この風と潮流をいかに利用するかにある。

#### 〈播磨灘航路〉

播磨灘に入ってからには、三月から八月末までは淡路島寄りの

に航海し、九月から翌年三月までは播磨の国寄りに航海して大阪に達したものである。

これ等の船を総て上り船と称し、大阪を發して各地に歸る船を下り船といっていた。下り船の航路は上り船と同じように、季節に應じた航路をとって航海していたのである。

明治になってから、大型船・西洋型船の造船が増加し、二本櫓・三本櫓等の船も多くなった。また航海技術も進歩したが、風と潮流に依って進航するしかない帆船であったので、依然として前記の通りの航海を続けていた。

大正二年頃から帆走の補助として小型発動機を据付ける船もでてきた。大正十年頃からは、発動機を主機関として、帆走を補助とするようになってきた。それによって従来の航法は一変し、逆風の時も目的港に向って、真直ぐに航海できるようになった。その結果、帆船による海運は自然に衰退し、また帆船の舵船によって栄えていた、多くの港町の衰運を招くようになった。

## 二 瀬戸内海の潮流

瀬戸内海の満ち潮は、豊予海峡・鳴戸瀬戸・明石海峡の三

海峡から入ってくる。豊予海峡からの満ち潮は、一方は西進して国東半島の沿岸を通過して関門海峡を通過する。また一方は山口県祝島を境として分流、東進する。この東進した潮流は安芸及び伊予沿岸を通り、来島海峡を経て、香川県箱崎岬と広島県鞆の津を結ぶ線に至って停止する。

一方、鳴戸瀬戸からの満ち潮は、讃岐沿岸に沿って西進し前記の箱崎に至って停止する。明石海峡からの満ち潮は播磨沿岸に沿って西進し、鞆の津に至って止む。引き潮は全て満ち潮と反対に流れて進む。

瀬戸内海には、大小無数の島々、岬、半島があつて、多くの瀬戸を形成している。その中で潮流の速いので有名なのは広島湾の大島瀬戸と、今治沖の来島海峡である。共に時速十四キロであり、姫島海峡は大潮の時でも僅か五キロである。潮流の時差については、豊予海峡の満潮開始時から、姫島海峡の満潮開始時は一時間遅れ、内海では三時間遅れて開始する。鳴戸・明石海峡も同様である。

## 三 余 談

江戸時代各藩の貢米を運ぶ船は別として、商船は各地の産

物を買ひ、これを運送販売して利益を得ていた。国東半島では薪炭・竹材・ハゼ実等の産物があつたが、特産の七島蘭青筴が名高かつた。

国東町東堅来の船が、東は名古屋に、北は遠く北海道にまで運んでいた。北海道で青筴を売り、帰り荷に七島蘭肥料の干ニシンや昆布、カズノコ等を買ひ求め、それを販売して大利を得ていた。それ等の船の塩の字の帆印は業界で有名であつた。

明治も中期に入り近代産業が起り、陸上輸送による交易が発達するにつれ、これ等の船も運賃稼ぎの船と変わり、やがて衰退の途をたどるようになった。

なお、参考図の瀬戸内海潮流図は永く地図作成の業務に携わつていた、長友広末幾治氏の勞によるものである。ここに記して感謝の意を表する。

(国見町文化財調査委員・XXXXXXXXXX)

〔筆者紹介〕

国見町誌編集委員、郷土史家、明治二十八年生れ、今年満九十二歳になる。明治四十年から四十五年まで、自家持船の船員として帆船に乗り、大正十二年から町内最初の機関船の船主船長として、昭和十九年まで、瀬戸内海は勿論、沖繩、北朝鮮、大連、天津など国外まで航海した。現在も元気で、町誌編集、古文書講座の講師など各方面に活躍している。

(三重野記)

瀬戸内海潮流圖

参考四

