

建造禁止に踏み切りました。が、現実には和船に洋式帆船の技術を取り入れた折衷式の合の子船が広く使われ、これが昭和初期の機帆船時代へと移行していきます。

小型船は制約外のため、近年まで沿岸漁船として全国的に使用されてきましたが、現在の主流は合成樹脂使用のFRP船となり、和船の数はわずかとなってきています。

和船の特徴

和船を代表する弁財船や関船の特徴には以下のものがあります。

●洋式船や中国式船などのように船殻（船体の外殻）の構成に肋骨（この骨組みを竜骨という）を用いないで、厚板と横に通した梁で形成する板船構造。

●主要部の甲板は揚げ板方式。水密性は低

いが、荷物の積み降ろしには便利。

●船首の壮大な「みよし」、船尾の大きく反り上がった「外艦」。

●帆は一枚の四角帆で、帆柱はその中央に一本あり、立てたり倒したりすることが可能。

●航海計器としてコンパスは持っていたが天測器は使用が禁止されていたため、航行は陸地や島の姿を確認しながらの地方航法（じかたこうぼう）によった。

※地方航法（陸よりの海を航行する方法）

和船の大きさ

江戸時代以降の商船（荷船）は積石数または帆の反数で、軍船と漁船は櫓の挺数または帆の反数でその大きさを表しました。

とされてきました。

駿河湾の和船

●古代からの造船技術

静岡県では、登呂遺跡や山木遺跡で弥生時代の丸木船が発見され、神明原遺跡からは弥生時代中期の丸木船と櫓が出土しています。

歴史に登場する駿河湾で最古の船は、『日本書紀』の中のもので、『日本書紀』には古代における静岡県の伊豆、駿河、遠江の三つの国の「船造場」とそこを代表する有名な船が記されています。

伊豆には応神天皇が造らせたという「枯野（からぬ）」という大船があり、大変速く

千石船という呼称は本来は米一千石（約百五十トン）を積むことができる船というところからきたもの。明治十七年、十立方尺（一尺は約三十センチ）が一石と定められ、ここで初めて石数が容積を表す単位として使われるようになります。洋式船は百立方尺を一トンとしたので、和船の十石は一トンという計算になります。

近世以降の和船の絵図には、帆に必ず縦線が描かれています。これは、幅二尺五寸または三尺（年代によって異なります。十八世紀初期以降は狭くなるのが一般的）の木綿布を横に継ぎ合わせている継ぎ目です。この木綿布を何反継ぎ合わせているか、その数が帆の反数となります。長さは関係ありません。ちなみに千石積み弁財船では、二十五反が普通でした。

櫓の挺数は、左右両舷を合わせた数です。初期の関船の場合、櫓四挺が帆一反と等価