

尾道で生産されていた酢を入れた徳利

尾道酢は、北前船で蝦夷地（北海道）をはじめ、各地に送られていた。酢を入れた徳利には、製造された店のマークが入っており、尾道の名産となっていた。この酢徳利は、北海道旭川市在住の個人から寄贈を受けたものである。（備後國尾道港野間直兵衛酢店「かくの清酢」製）



(尾道市教育委員会所蔵)

石工の町 尾道

古代、石造りの連の子孫が大和から山城、摂津、和泉の近畿地方で石工を営んでいたが、やがて瀬戸内海の要所で交通の便利さや花崗岩の石材が豊富な尾道に住み着いた。戦国時代から江戸時代には尾道に石屋町と呼ばれる地域があったほど多くの石工職人が技を競い合った尾道石造品は、北前船によって西は九州平戸、東は北陸・東北・北海道まで運ばれ、今日まで当時の石工職人の名前が刻まれている。

尾道市西久保町の亀山八幡宮（通称久保八幡神社）の境内には、高御倉神社（別名石工神社）があり、1731（享保16）年より毎年5月24日に石工の祭りが開催されている。270年以上の歴史のあるこの祭りは、京都の大歳神社に次ぐ伝統的な石工職人達の祭りである。広島城や大阪城築城の際、石垣の一部は尾道の石が使われていることは有名である。

佐渡宿根木白山神社の鳥居

佐渡の宿根木（現在の佐渡市宿根木）で大洪水があり、北前船の船主が犠牲者の弔い、災害再発防止を祈念するため尾道の石工与三郎に鳥居を造らせて寄進した。尾道の石工職人が北前船により、各地で活躍したことがうかがえる。



(写真提供；NPO法人尾道文化財研究)

浄土寺に奉納されている鱒市の絵馬

北前船で運ばれて来た日本海産の鱒が多数並んで市場が開かれていた。

港付近には、白壁の蔵が建ち並び、尾道が北前船でいかに栄えていたかがうかがえる。国宝の寺・浄土寺に奉納されている。



(浄土寺所蔵、写真提供；NPO法人尾道文化財研究所)

引札（ひきふだ）

引札とは、江戸時代から明治・大正時代にかけて広く用いられた広告用チラシである。北前船の取引は、原則的にいつも同じ問屋を利用していた。そのため、新興問屋の商人たちは引札などの広告を出し、初めて入港する北前船をいかに獲得するかがその後の商いを左右することとなっていた。この引札は尾道の商人の出した引札で、「海産物委託問屋 尾道港中濱 富安佐助本店 尾道港海岸通り 富安肥料販賣部」が出したものである。北前船によって加賀（現在の金沢市）に送られたもので、明治時代の尾道港の繁栄の様子が描かれている。左下が北前船で、右下には蒸気船が描かれており、船の時代が移っていく様子もうかがえる。



(加賀市北前船の里資料館所蔵、写真提供；NPO法人尾道文化財研究所)

尾道市土堂一丁目8番8号 TEL0848 (20) 0400 開館時間 10時～18時 木曜・年末年始休館

船筆筒（ふなだんす）

江戸時代から明治にかけて、北前船に積み込まれて使われていたもので、狭い船内で持ち運びに便利のように小型化され、荒海でも耐えられるように頑丈な木組みと鉄金具で保護されている。

船筆筒は、商取引に必要な帳面、金銭、印鑑、筆、硯などを収納していた。懸硯や帳箱のほか、羽織袴などの衣装を入れた半櫃などの種類がある。これは懸硯で、中央に帯金具が十文字に交わり、上側には持主の紋が付けてある。大きな錠前や透かし彫りの金具があり、豪華な造りである。



(尾道市教育委員会<椋の浦歴史民俗資料館>所蔵)

北前船の作り出し絵馬

明治時代の北前船を描いた、作り出しの珍しい絵馬。因島田熊町の亀甲神社に奉納されていた。



(尾道市因島史料館所蔵)

力石

北前船が尾道に寄港していた頃、船へ荷物を積み降ろしたのは沖仲仕（沖背）と呼ばれる人たちであった。彼らは年に一度、力自慢競争で力石を持ち上げた。抱え上げた力石には、抱え上げた人の名前を刻んで、栄光を称えた。その中でも特に力持ちであった和七は、55貫（200kg）以上の力石を抱え上げたことで有名である。



(尾道市教育委員会所蔵)

●●「今昔物語」「初市」●●

北前船の寄港地として知られる尾道では、約300年の伝統を守り続ける尾道浜問屋協同組合の初市（初せり）が、1月5日に住吉神社境内で行われる。いりこやちりめん、昆布などの海産物が競られるが、この時の相場がその年の日本の相場の基準になるといふ。



(写真提供；NPO法人尾道文化財研究所)

尾道商業会議所記念館〈第4回企画展示解説〉

(2007年3月～6月)

テーマ「尾道と北前船」

江戸幕府成立後、浅野氏が広島に移封され幕藩体制が強化されると、芸州藩領となった尾道では、それまでその繁栄に大きく貢献した渋谷氏（大西屋）・小川氏（笠岡屋）・葛西氏（泉屋）の「初期豪商」達が衰退していった。

寛文年間（1661～1673）、幕府の命を受け河村瑞賢によって西廻り航路が開発され、北国から日本海を通り、下関を廻って大坂（現在の大阪市）までの間を往来する北前船などの寄港が盛んになると、尾道は港町としての活気を取り戻し、これで利益を得た新興商人達が台頭してきた。

下関と大坂の中間に位置する尾道は、北前船の頻繁な入港によって広島城下を凌ぐ繁栄をみせた。

江戸期の尾道は「芸州藩の台所」と呼ばれたが、その背景には、北前船の存在が大きな影響を与えていたのである。

近世後期の主要廻船航路図

17世紀の江戸時代には、江戸と大坂（現在の大阪市）を船で結ぶ本州一周の全国航路が完成した。西廻り航路は北海道から瀬戸内海を通り大坂へ向かうコースで、尾道はその寄港地としてにぎわった。



なぜ北前船が尾道へ寄港したか

中世から港町として栄え、豊臣秀吉、徳川家康の時代には朱印船貿易を奨励し、瀬戸内の主要港であった尾道も恩恵にあずかり、活況を呈していた。しかし、江戸時代3代将軍徳川家光の鎖国政策により、一時不振に陥ったが、河村瑞賢による西廻り航路が開拓されてからは、北前船の寄港地として再び活気を取り戻すこととなる。

これは、国内が安定し海賊（水軍）が減ってきたこと、戦いに代わり商業貿易が発達したこと、金比羅詣りが盛んになったことなどの理由から、中・四国の経済的中心の場として、北前船による北日本の産物が尾道の問屋で売りさばくことが可能となったためである。また、尾道の豪商が北前船の積荷を消化できるだけの財力、実力を持っていたからである。

北前船（弁財船）

北前船（弁財船）は瀬戸内海では潮の干満の差（4m）と風を利用して航行していた。この写真は潮待ち、風待ちで停泊している北前船。



(尾道市因島史料館所蔵)

北前船（弁財船）の模型

北前船は、17世紀に開拓された西廻り航路で、蝦夷地（現在の北海道）から日本海を廻り瀬戸内海を経て大坂に入り、同じルートで帰って行く大規模な商船。本来、北前船と呼ばれる船は存在せず、船の形から「弁財船」と呼ばれていた。俗称が「千石船」である。

一枚の四角帆を使用し、帆走。千石積みの船では、帆柱の元の太さは直径75cm、長さ27mと巨大船であった。

北前船の特徴はそれぞれの寄港地で積荷を売り、新たに仕入れを行う「総合商社」的存在であった点である。船主は「一航海千両」と言われる利益があり、各地の商人も北前船の積荷を売りさばくことにより、大きな利益を上げた。



(北前千石船研究製作所 船匠 長光泰司氏製作・所蔵)

北前船の荷

尾道でおろされた主な荷物	尾道で積み込まれた主な荷物
昆布（北海道）	塩（尾道市栗原町・向島町他）
鯨ニシン（北海道）	錨（尾道市）
鮭サケ（北海道）	酢（尾道市）
鱒ブリ（北陸）	綿（尾道市山波町）
米（北陸）	綿製品（尾道市山波町）
材木（北陸）	古着（尾道市）
肥料（北陸）	畳表「備後表」（尾道市栗原町・美ノ郷町・福山市沼隈町）
	花崗岩の石（尾道市）
	石の加工品（尾道市）

北前船の錨

北前船で使われていた錨。尾道は鍛冶屋の町でもあり、北前船の錨も尾道で調達していた。



(榎福利物産所蔵、写真提供；NPO法人尾道文化財研究所)

北海道で発見された酢瓶

北海道開拓記念館研究年報第5号（昭和53年3月）に発表された、北海道における酢瓶の型式分布図。○印が尾道の酢瓶である。



(北海道開拓記念館研究年報第5号より)