

尾道商業会議所記念館 第7回企画展示解説

(記念館;2008年2月29日～7月9日、文化館;2008年2月29日～3月16日)

テーマ 造船のまち 尾道

近代までの造船

因島、瀬戸田などでは回漕業が盛んに行われており、近代までのいわゆる造船といえば、廻漕業の発達に起因した和船の建造であろう。

芸藩通史によれば、船の所有が、三庄村(因島)で1,200石以下の船が76隻、瀬戸田町で600石以下の船が124隻、土生村(因島)で500石以下の船が86隻とあり他より抜きん出ている。

また、1821(文政4)年の尾道町割り図によれば築出浜の浮御堂あたりに「船作事場」が印されており、船の建造や修繕に使われたのであろう。

造船の技術には、室町時代以降の刀鍛冶から派生した鍛冶の技術が用いられ、锚や鉄釘など船に必要な鉄製品が製造されている。帆布も帆船に欠かせないものとして多く製造されていた。

近代造船の発達



向島にあった明治時代末～大正時代の造船所。尾道船渠という文字がみえる。

明治以降、船は、木造船から鉄造船に移行していった。造船技術の飛躍的な進展により、多くの鉄造船が造られるようになった。因島では、1896(明治29)年に土生船渠合資会社が、2000トン石造乾船渠を造り操業を始めている。1911(明治44)年に因島船渠を買収した大阪鉄工所が因島工場として操業を開始し、本格的な造船時代の到来といえる。向島では、1906(明治39)年に船舶建造、修繕の松場鉄工所が操業を開始している。瀬戸田では、1914(大正4)年に山陽造船が設立された。各地で造船業が起こり産業として確立されていく。戦後(太平洋戦争後)も、造船技術は綿々と受け継がれ、昭和30年代からの高度経済成長期の到来により、大量消費、エネルギーの革新など大輸送時代を船舶輸送が支えてきた。

造船業は、古くは日露戦争、第一次世界大戦、太平洋戦争、朝鮮戦争と戦争による特需活況と終戦による不況を繰り返してきた。戦後は、オイルショックなどの影響を受け幾度かの造船不況を迎えた。造船や製鉄などの産業は、重厚長大産業とよばれる不況産業となり、構造不況に入ってしまった。電子機器など好況な産業があると思えば、造船など構造的な不況から抜け出せない産業もあった。

造船業とその関連産業が多くあった旧因島市では、不況により島が沈むとまで言われた。

再び造船のまちへ

バブルの傷が癒えたここ10年余りは、海外の好景気に支えられて造船の受注量が増加している。特に、中国の高度成長が、造船の活況を支えている。また、船腹の更新から新造船のほかにも修繕船でも数年の受注を抱えている。

しかし、不況時の造船所の陸機への転換などで、造船技術の継承も厳しい状況となった。IT技術の導入などで、省力化が進む反面、熟練した技術者も現場を離れて行き、造船技術の継承が大きな課題となっている。因島では、1999(平成11)年に「因島技術センター」が開設され同センターが造船技術の伝承を担っている。

尾道の造船年表

西暦	年号	事柄
1896	明治29	土生船渠合資会社設立。2000トン石造乾船渠つくる。翌年3500トン石造乾船渠完成。
1898	明治31	尾道市誕生
1902	明治35	備後船渠株式会社竣工
1903	明治36	土生船渠合資会社、因島船渠株式会社に改組。
1904	明治37	日露戦争勃発
1905	明治38	ボーツマス講和条約締結。海運不況始まる。
1906	明治39	船舶建造、修繕業の松場鉄工所創業。
1908	明治41	因島船渠株式会社工場閉鎖
1911	明治44	大阪鉄工所、因島船渠株式会社買収。因島工場として操業開始。 不況脱出
1913	大正2	船舶修理業の水野船渠造船所創業。
1914	大正3	大阪鉄工所を改組して、株式会社大阪鉄工所因島工場となる。 第一次世界大戦勃発、造船ブーム到来。
1915	大正4	山陽造船所設立
1917	大正6	株式会社大阪鉄工所、備後船渠の経営に乗り出す。 船舶建造、修繕業の尾道船渠造船所、株式会社に改組。 船舶建造、修繕業の株式会社向島造船所創業。
1918	大正7	第一次世界大戦終結 水野船渠造船所、向島船渠株式会社に改組。 備後船渠、株式会社大阪鉄工所備後工場となる。
1920	大正9	株式会社大阪鉄工所、備後工場を因島工場に合併。 戦後不況
1922	大正11	株式会社大阪鉄工所備後工場、株式会社大阪鉄工所三庄工場となる。
1926	大正15	株式会社大阪鉄工所因島工場、修繕船工場となる。
1929	昭和4	船舶建造、修理、汽缶製造業の杉原鉄工所創業。 大阪鉄工所、向島船渠株式会社の経営に参画。
1930	昭和5	発動機、船具製造業の須田鉄工所創業。 世界大恐慌
1934	昭和6	鉄工業の立花鉄工所創業
1939	昭和14	第二次世界大戦勃発
1940	昭和15	杉原鉄工所、株式会社杉原鉄工所に改組。 瀬戸田船渠株式会社創立
1941	昭和16	太平洋戦争突入
1942	昭和17	「重要産業団体令」に基づき「造船統制会」設置 戦時統制により株式会社杉原鉄工所、株式会社日産造船所に合併。 大阪鉄工所、日立造船株式会社に社名変更。向島工場操業開始。
1943	昭和18	尾道造船株式会社創設
1944	昭和19	瀬戸田造船株式会社設立 因島大空襲で工場設備焼失損壊。
1945	昭和20	第二次世界大戦終結 日立造船株式会社向島工場、損傷船の修理と建造中の戦時標準船の建造許可。
1946	昭和21	日立造船株式会社向島工場、民需転換承認。 尾道造船株式会社、新造船に進出。
1950	昭和25	朝鮮戦争勃発。特需により好況。輸出タンカーブーム到来。 株式会社日産造船所倒産 杉原造船所再建 向島町誕生
1952	昭和27	因島市誕生
1953	昭和28	朝鮮戦争終結。不況到来。 杉原造船所、向島船渠株式会社に改組。 政府が実施した輸出助成により第一次輸出船ブーム迎える。
1954	昭和29	山陽造船創業 高度経済成長期始まる
1955	昭和30	瀬戸田町誕生
1957	昭和32	スエズ動乱勃発、第一次輸出船ブーム終了。造船不況始まる。
1962	昭和37	第二次輸出船ブーム到来
1964	昭和39	第二次輸出船ブーム終結 山陽造船、株式会社山陽造船に改組。
1965	昭和40	第三次輸出船ブーム到来
1967	昭和42	瀬戸田造船、日立造船系下列に入る 日立造船株式会社因島工場、新水量500万トン突破、記念祝賀会挙行。
1970	昭和45	第三次輸出船ブーム終結
1972	昭和47	瀬戸田造船株式会社と田熊造船株式会社が合併し、内海造船株式会社発足。
1973	昭和48	石油危機、造船不況到来。 立花鉄工所、工場閉鎖。
1983	昭和58	因島大橋開通
1991	平成3	生口橋開通
1992	平成4	向島船渠株式会社、向島ドック株式会社に改称。
1999	平成11	因島市内の事業者、事業組合、関係団体で「因島技術センター」設立。 瀬戸内しまなみ海道開通
2002	平成14	ユニバーサル造船株式会社創立、日本鋼管株式会社、日立造船株式会社から船舶部門の営業譲渡を受け、操業開始。
2005	平成17	尾道市、御調町・向島町と合併。
2006	平成18	尾道市、因島市・瀬戸田町と合併。

進水式



《写真提供；尾道造船㈱》

船体が完成して、船を進水させる。進水式は、船が初めて海へ浮かぶときの儀式である。船をつなぐロープ(支綱)を切り、同時にシャンパンを割る。尾道造船㈱では、昔から日本酒で行う。ロープはへその緒、酒瓶を割るのは破水を意味し、ドックを滑り海へ入水する姿はまさに赤ちゃんの誕生あらわしているという説もある。進水には、ドック進水と船台進水がある。最近ではドック進水が珍しくなっている。

鍛冶屋町



尾道市十四日元町にあった鍛冶屋町。大きな錨が完成し記念写真を撮ったものであろうか。和洋錨製造の看板文字がみえる。

《個人所蔵》

尾道市内の造船所の位置図



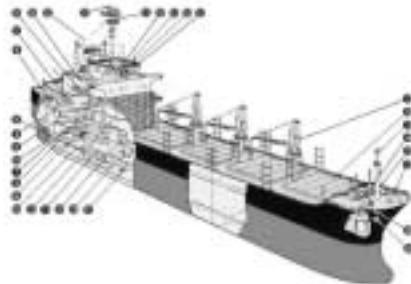
造船を支える工業

造船業は、船を組み立てる造船所と、それをとりまく工業によって成り立っている。船舶は、船体のほかに、エンジン・プロペラ(スクリュー)などの推進用機器、クレーンなどの荷役機械、レーダーなどの航海用機器、救命ボートなどの救命機器など、大小200種類以上の機器から構成されている。これらの機器を製造する産業が船用工業である。

造船所のドックでは、船を組み立てるが、進水した後も、船内の工事が待っている。各種装備を施してやっと船がでかがるのである。

わが国の船用工業は、世界のシェアの約半分を占めており、高い技術に裏づけされた高品質の製品を安定的に供給するなど造船業を支えている。

- ① 主機関
- ② ボイラ
- ③ 空調機
- ④ 汚水処理装置
- ⑤ 発電機
- ⑥ 空気溜め
- ⑦ 消火ポンプ
- ⑧ 操舵機
- ⑨ 舵
- ⑩ 操舵スタンド
- ⑪ バラストポンプ
- ⑫ ボラード
- ⑬ ムアリングパイプ
- ⑭ ウィンドラス
- ⑮ ローラフェアリーダ
- ⑯ ハッチカバー
- ⑰ デッキクレーン
- ⑱ 中間軸
- ⑲ プロペラ
- ⑳ コンパス
- ㉑ レーダー
- ㉒ ロラン
- ㉓ アンテナ
- ㉔ アンカー
- ㉕ 自動制御装置
- ㉖ 救命艇
- ㉗ 救命いかだ
- ㉘ 舷窓
- ㉙ 油水分離器
- ㉚ 進水装置
- ㉛ 停泊灯・航海灯



造船に沸いた町



大正期、仕事を終えて因島土生の商店街を帰る職工たち

《写真提供；谷野照男氏所蔵》

1943(昭和18)年、日立造船向島西工場が操業を開始してからは、日立造船向島工場は、修繕船の受入を行った。その中には、日本水産の捕鯨船の修繕も数多く行われており、南氷洋で約5月の航海を終えたキャッチャーボートや捕鯨母船が、まさに日本水産捕鯨船団の母港であった。

修繕船の場合、約40日から50日の短期間で行われるため乗組員が、造船所近くへ滞在した。日立造船では、乗組員が宿泊できる寮を備えていたが、家族の訪問に備えて、向東町を中心に民宿ができた。乗組員たちが持ち帰った冷凍の鯨肉が土産として知り合いに配られたそうである。

商業捕鯨も鯨の減少にともない1982(昭和57)年の国際捕鯨委員会による商業捕鯨停止により、1986(昭和61)年には南氷洋、1988(昭和63)年には北太平洋の母船式捕鯨が終わりをつげた。

販った歓楽街

尾道市の新漕といえ、古くから歓楽街として知る人ぞ知る。地元の顧客はもとより、修繕で入港する船の乗組員も大切な顧客であった。船が入るたびに夜も暮れないほどで、逆に、修繕を終えて造船所を出る頃には、飲食店の女性たちも見送る姿が数多くあったそうだ。これも、造船のまちならではの話しであろう。



《写真提供；土本壽美氏》

羅針盤

磁石が方位を示し船の航海に使われていたのは、4世紀頃の晋(中国)の船で使われていたとも言われている。日本で最初に磁石が登場したのは、続日本書紀にある713(和銅6)年近江の国から献上されたものということである。その後、鎌倉時代に入って宋(中国)との交流から船磁石が到来したといわれている。西洋のものは、羅牌を回転させる方式で北東南西の間を8等分し32点で表示していた。和磁石は、十二支であらわし北(子)、東(卯)、南(午)、西(酉)とし、地球の南北線をあらわす経度線を子午線というのはここからきている。



羅針盤

(国立弓削商船高等専門学校所蔵)

高速船のスクリュー

高速船に使用されていたスクリュー。プロペラともいう。正式にはスクリュー・プロペラ(Screw propeller)という。船の動力推進機構に蒸気機関が取り入れられ、19世紀中ごろ、イギリス海軍が採用したことから広まった。スクリューは、高速・高効率を求められる商用船にあっては、高い精度を求められる曲面加工で作られているため高度な研磨技術を必要とする。



高速船のスクリュー
(尾道市棕の浦歴史民俗資料館所蔵)

キャッチャーボート

日立造船向島工場
で造られた日本水産
のキャッチャーボート。この形のものは、
27号が最後であった。頑丈で馬力があ
った。



キャッチャーボート模型(出崎伊勢夫氏所蔵)

瀬戸内海往来船

古代から近代に至る歴史の中で、瀬戸内海を往来した主な
船をここにたどってみる。

遣唐使船

飛鳥時代の630年(舒明天皇2年)から、平安時代894(寛平
6年)、藤原道真の建議によって廃止されるまで、200年以上
16回(計画は20回)にわたって唐(中国)へ派遣された使節が乗
船した木造の帆船。

当初は1~2隻編成であったが、奈良時代より4隻編成と
なり、1隻におよそ150人程度が乗り込んでいた。奈良時代の
政治家・学者である吉備真備、名僧の最澄、空海などはそ
の乗船(入唐)者として知られる。

造船・航海技術がまだ未熟であったためにその渡航は至難
を極め、奈良時代の派遣で
4隻全てが無事に到着・帰
還出来たのはわずか1隻だ
ったといわれ、まさに命懸
けの航海であった。それ故
に任命を拒む者もみられた。

遣唐使船は安芸国で建造
され、倉橋島(呉市倉橋町長
門)がその建造地として有力
視されている。



(写真提供; 呉市入船山記念館)

遣明船・勘合船

室町時代の1404(応永11)年~1547(天文16)年の約150年間
で19回にわたって行なわれた明国(中国)との交易(日明貿易、
勘合貿易)で用いられた木造帆船。

前代の遣唐使船と異なり、外交使節派遣に貿易も兼ねてい
たため、多くの商人達が乗船した。また、船も新造ではなく
既存の大型船を一部改造したものであった。

交易では日本から刀剣に硫黄、銅などの鉱物、漆器や屏風
などが輸出され、明から生糸、絹織物、明銭(永楽通宝)など
が輸入された。

1468(応仁2)年の「入明諸要例」には、牛窓、鞆、田島、
尾道、因島、柳井、上関、富田(山口)、門司の港に500石か
ら2500石の船が遣明船用に配備されていたとある。



(写真提供; 広島県立歴史博物館)

大安宅(阿武)船

戦国時代から江戸時代初期まで見られた軍船で、遣明船で
用いられた大型船を軍用化した。巨大さと重厚さが特徴であ
り、村上水軍と織田信長率いる九鬼水軍のそれが歴史的に著
名であり、両船はひととき巨大であった事から大安宅(阿武)
船と呼ばれる。

当時の軍船は安宅船を母
艦として小型の関船、更に
小さく小回りのきく小帆船
で編成されるのが常であ
った。

1609(慶長14)年、江戸幕
府によって500石以上の船の
建造が禁止されて安宅の軍
船は姿を消すことになる。



菱垣廻船

北前船(千石船、弁才船)と同種となる近世の木造帆船で、
日用品を大坂(大阪市)から江戸へ輸送する航路に用いられた。
菱垣は「垣立」とよばれる船体側面に見られる菱形の格子か
ら来ている。

北前船

近世の瀬戸内海運を代表する船で、弁財(財)船とも千石船
とも呼ばれる。北前船の呼称は、北国地方から瀬戸内地方に
やって来た廻船を指して言ったものであろう。その語源には、
「北を前にする」「北国松前」や「北廻り」「北米」が訛った
とする諸説がある。

河村瑞賢によって開拓された西廻り航路に就航し、北海道
松前を振り出しに奥羽、北陸、山陰を廻って夏から秋の頃に
瀬戸内の港へ入った。北国からは米、干鰯、鱈、数の子、鮭、
昆布などが運び込まれ、帰りの便には大坂(大阪)周辺や瀬戸
内の産物を買ひ積み、当地方からは畳表や酒、酢、碇、塩な
どの特産物が運び出された。

北前船の特徴は、船頭が積荷を仕入れてそれを各港で売り
さばく「買ひ積み」にあり(故に「買ひ積み船」とも称す)。
この北前船ビジネスで巨富を築く船頭・船主も少なくなく、
江戸末期には北前船一隻でおよそ一千両稼ぐとも言われた。

江戸後期をピークに隆盛を誇った北前船も、明治以降の近
代化の大波によって次第に衰退し、大正期にその歴史と存在
にピリオドを打った。



北前船模型

(船匠 故長光泰司氏製作)

巡航船「第15土生丸」模型



航路
土生 大三島 今治
土生 尾道
(東廻り航路)

(平田 弘氏所蔵)

巡航船「生口丸」



航路

尾道 重井 須ノ上
名荷 林 向田
高根 瀬戸田

(船匠 故長光泰司氏製作)

港築いたお奉行さん 平山角左衛門尚住

住吉浜埋め立て、築港の恩人として知られるのが第13代尾道町奉行・平山角左衛門で、その偉業は今に「尾道三下り」の中にも唄われる。

平山奉行は浅野侯の治める広島藩の藩士で、藩主浅野吉長より尾道町奉行に任命され、1740(元文5)年2月16日、足軽26人を引き連れて尾道へ赴任した。

着任早々、港に入って来る船舶増加に伴っての港拡張の要請を受け入れ、翌年3月6日より藩の事業として中浜沖の埋め立て工事に着手。工事中は現場監督として自ら陣頭指揮にあたり、作業に従事する人夫にも適正な賃金を支給した事から、頼みもしないのに多くの人が集まった。その結果、大工事にも関わらず2ヵ月ちょっとの50日間という短い工期で住吉浜は完成するに至った。

事業の終わった11月に広島へ帰還し(在任期間は約2年)、1745(延享2)年2月26日に亡くなった。

名奉行としての遺徳を後世にわたって讃えようと、町民は平山奉行を祀る平山霊神社を創祀し(住吉神社に合祀)、町を挙げての祭り・みなと祭りが今に続く。

平山奉行の墓は元々広島にあったが、ゆかりある尾道にという遺族の意思により、1976(昭和51)年に浄土寺境内に移葬された。みなと祭りでは先ず浄土寺での墓参法要が営まれ、それから祭りが幕を開ける。

黒船に乗った日本人 倉次郎(通称、仙八、サム・パッチ)

泰山の眠りを覚ます蒸気船と謳われた幕末の黒船来航に、日本は大きく揺れ動いたが、遠く離れた当地瀬戸田(生口島)では、別の意味で大きな衝撃を受けた。海難で死んだものとはばかり思っていた島民・倉次郎(地元の興福寺の過去帳には倉次郎、幕府の調書には倉蔵という名で記録される)が生存し、押し寄せた異国の黒船に船員として乗っているというのだ。島民はしこたま驚いたに違いない。

倉次郎は福田地区の農民であった。

1850(嘉永3)年、水主として乗り込んでいた永(栄)力丸が紀州沖で嵐に見舞われ、50日ほど漂流する。そこへ通りかかったアメリカの商船に助けられ、そのままアメリカ・サンフランシスコへ渡る事になった。後にアメリカから中国へ移送され、そこでサスケハンナ号に乗る。この船がペリー提督率いる艦隊に加わったのである。この時他の日本人漂流者(因島や岩城島の者も居た)は処罰を恐れて船を下り中国に留まったが、倉次郎だけは船を離れず、水兵としての勤めを全うした。



サム・パッチ

(横浜美術館所蔵)

その名には仙太郎、或いは仙八という通称もあったらしく、この内の仙八が訛ったものが、アメリカ人水兵仲間からは「サム・パッチ(Sam Patch)」という名で通っていた。(名前は、船々によって付けられていたらしい。遭難した船では仙八と称していたようだ)

その後、彼に興味を持ったペリー艦隊の海兵隊員で、後に宣教師となるジョナサン・ゴープルから誘われて行動を共にし、1860(万延元)年、ゴープル夫妻と横浜に上陸、やがて夫妻と別れ、静岡学問所教師エドワード・W・クラークの料理人となり、その頃には妻もあったという。

1874(明治7)年10月8日、病に倒れて波瀾の生涯を終えた。その墓は東京都文京区の日蓮宗本伝寺にあり、墓碑には「三八君墓」とある。

尾道 - 大坂間に蒸気船航路を開く 竹内隼太

美作の国(岡山県勝山町)の生まれで、享保年間(1716~36)の頃より尾道で製塩業を営んでいた竹内家の養子となる。

隼太の代より土堂海岸通り、現在の広島銀行尾道支店裏辺り(築出町)で海運業を営み、屋号林屋といった。

幕末には国学に触れて、尊皇攘夷派の立場をとって勤王の志士と深く交わり、軍費の調達のほか実戦にも参加している。維新後の1874(明治7)年、蒸気船(船名・八島丸)を一隻購入して尾道 - 大坂(大阪)間に定期航路(毎月1、3、6、8日の運航)を開いた。しかし航路経営は思う様にゆかず、数年間で廃止となってしまった。この痛手により家は傾き、その後の家業を息子の要助に譲り、1878(明治11)年尾道を去った。

各地を転々とする流浪の旅の果てに栃木県に奉職し、以来、日光の神社や東照宮に仕え、伊勢神宮にも勤める。

尾道で家業を継いだ要助は、経営が行き詰まり没落するに至った。隼太はそれを哀れんが、1903(明治36)年9月14日、播磨灘(兵庫県沖)に身を投じてその数奇な生涯を閉じた。享年72歳。西久保町、愛宕祖霊殿の神道墓地に眠る(遺体が発見されなかった為に愛用していた硯が納められている)。

島の女傑麻生イトと海の紳士 濱田国太郎

尾道人物伝の内に威風堂々と登場した男装の女傑麻生イトは、まさに造船の島の女王といった風格を持つ。

1876(明治9)年、尾道の十四日町(現在の長江)に生まれ、小学校時分に養女に出されて以降、各地を転々と流れ、1903(明治36)年頃、故郷から島一つ隔てた先の因島へ腰を据える。そこで男仕事でも大変な船の解体業を始めた。

1911(明治44)年、日立造船因島工場の前身となる大阪鉄工所が因島に進出、イトはこれに呼応して造船の下請け業を興す。麻生組の創設である。この他にも、麻生旅館や大阪鉄工所の迎賓館・城山倶楽部(現在のホテルナティーク城山)などの経営も手掛け、まさに女性経営者の草分けでもあった。

イトの親分肌的な面倒見の良さは、広く地域社会へも注がれ、町の整備はもとより、土生幼稚園、因島高校の前身となる土生町女子実業補習学校(後、土生町立高等女学校)を設立するなど、更には土生対岸の生名島(愛媛県上島町)に観音信仰の霊場として「三秀園」の庭園を開くなど、教育・地域の振興にも多大なる貢献を果たした。

また、政財界や文化人との親交も深く、憲政の神様として有名な政治家・尾崎行雄(響堂)、松山出身の俳人・河東碧梧桐などがイトのもとを訪ねている。



麻生イトと濱田国太郎