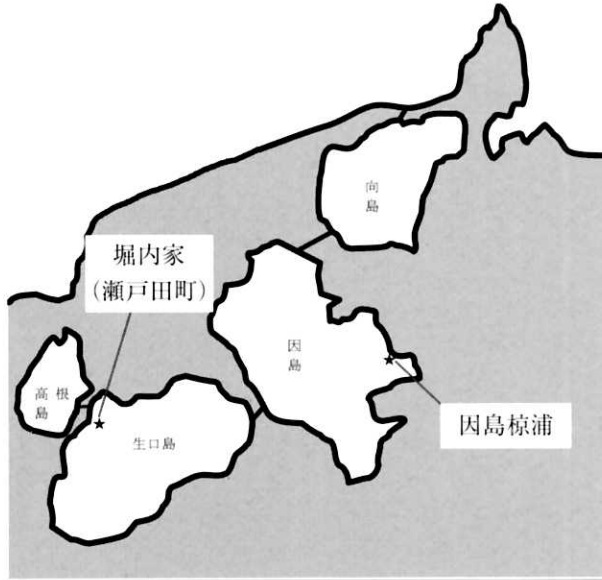


尾道商業会議所記念館〈第13回企画展示解説〉
(2010年3月5日～6月30日)

テーマ 海を駆けた商人たち
～因島椋浦廻船と生口島堀内家～

因島椋浦及び生口島堀内家 位置図



尾道市因島椋の里ゆうあいランド民俗資料館所蔵

統計資料に対し、地元椋浦に密着したきめ細かな海運史料としては、郡奉行（郡単位で支配した代官）の配下に属し、廻船業をとりまとめる廻船方頭取（廻船業務の代表責任者）を担った椋浦の「石井家文書」（尾道市因島史料館所蔵）や、同じく廻船方頭取であった三庄の割庄屋（数ヶ村にまたがって庄屋〔村落の代表者〕を支配していた村役人）・宮地家蔵の「御用年誌帳」（御用＝幕府・藩の公用事に関する年間の記録）がある。

宮地家「御用年誌帳」の1806（文化3）年5月の記録を開くと、「尾道御蔵所 大坂へ御登せ米積船…」(尾道御蔵所から大阪へ運ぶ米を積んだ船…)と見え、1,000俵積が三庄の七三郎船、1,700俵積が椋浦の孫三郎船、他に椋浦の大船7艘いずれも4,000俵、5,000俵積みとある。

御用米（幕府や藩への年貢米）の倉庫として、尾道町奉行所（土堂一丁目、現在の海岸通り沿い東京海上日動火災保険株尾道支社辺りから有桂馬商店辺りにかけて所在。下の町絵図参照）に隣接した御蔵所から積み出される米を、大阪へ輸送する際の文書であるが、ここにも活躍する因島廻船の一端が確認できる。

因島椋浦廻船の勇姿

水軍と造船の島としての歴史を背負う因島。その東端に位置する小さな港町が椋浦である。今では静寂に包まれた海里的集落であるが、江戸時代の昔には、因島を代表する廻船（海運）の基地として賑わい、最も盛んだった時期には、人家の数約300軒に上ったとの伝説を残す。（記録では180戸を確認）

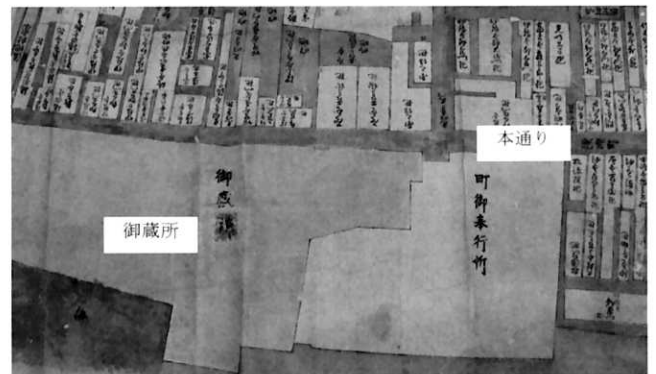
江戸後期に書かれた広島藩の地誌（地域別に土地の情報をとりまとめた記録文書）『芸藩通志』によって、因島における海運（廻船）活動を地区別に眺めて見ると以下の様になる。（集計時期は文政初年（1818年～江戸時代後期）の時点のもの。「積石数」は積載量のこと）

地区	船数	総積石数
土生(現 因島土生町)	86艘	500石
三庄(現 因島三庄町)	76艘	1,200石
重井(現 因島重井町)	49艘	50石
椋浦(現 因島椋浦町)	35艘	1,600石
田熊(現 因島田熊町)	22艘	200石
大浜(現 因島大浜町)	21艘	50石
中庄(現 因島中庄町)	18艘	110石
鏡浦(現 因島鏡浦町)	9艘	500石
外浦(現 因島外浦町)	3艘	600石

1,000石を超える船は「千石船」と呼ばれ、「米が1,000石（米俵約2,500俵分）積める船」という意味で、巨大な船であった。（米1石は米俵約2.5俵分であり重さは約150kg）

単純に船数の多少で順位付けすると土生がトップに来るが、船の規模（積石数）から見れば、「1,600石」の椋浦、次いで「1,200石」の三庄が群を抜いて大きい。

情報量は広範囲だが内容的にはあまり深くない『芸藩通志』の



1821（文政4）年の尾道町絵図より一部
町奉行所と御蔵所（尾道市立中央図書館所蔵）

ただ、御用米あるいは御城米と聞こえは良いが、民間のものより運賃（船賃）は安く、そのうえ、色々というるさい取り決めが伴っていたようであり、廻船方（廻船担当者）にとっては余り好ましい仕事ではなかったようである。

因島廻船の繰り出す範囲は、瀬戸内海はもちろんのこと、西廻り航路の北前船に同じく日本海側へも進出し、北海道の松前・東北・北陸方面の年貢輸送にも従事している。前述の統計（地区別の廻船活動）や文書（宮地家「御用年誌帳」の記録）から見てとれるように、因島における廻船の中でも突出していたのが椋浦であった。

椋浦廻船の勇姿を詳細かつ丁寧に浮かび上がらせた「千石船椋之浦」（平澤文人著 因島文化財協会）によると、『因島でB級か若しかするとA級の人家を有するほどの繁栄をもたらした（椋浦の）廻船集団は、その輸送能力や財力において、広島藩では断トツであった』と指摘し、その力の程をうかがわせる一つとして、船乗りから篤い信仰を寄せられた大阪の住吉大社（住吉神社の総本社）へ全国津々浦々から奉獻された（神社へ捧げられた）「常夜燈（石灯笼）」を紹介している。

広島県内からの寄進者（寄付者）のうち、椋浦が人数的にも突出して多く見られるとし、さらに『石灯笼の立派さを、そのデザイン、大きさ、材質、古さでA・B・C・D・Eの五階級に評価した結果、A級が7～8基、B級が9基、C級が11基となり、椋浦が主体の「芸州廻船中」（瀬戸田を含む芸州の廻船グループ）はトップから六番目に位置した」とあり、椋浦廻船の位置するところが、全国的に見ても上位にあることをここに証明してみせている。

椋浦港近くに立つ椋浦廻船の常夜燈

1805（文化2）年、椋浦の廻船業を営む者たちが金比羅大権現を祀った常夜燈であり、燈明台（灯台）である。

当時、椋浦廻船は、千石船2、30艘を有しており、人家は約300軒あったと伝わる。

この常夜燈（石燈籠）は、尾道の石工棟梁（山根屋源四郎尚政）の作で、煙穴、唐草模様、波返しが珍しく、近海では最大級のものである。



芸州椋浦東屋清次郎の千石船・徳吉丸 模型

因島汽船社長 村井修氏の寄贈による、徳吉丸をモデルに復元した十二分の一の模型。

徳吉丸は、1,350石積、27反帆の千石船である。千石船とは、米が1,000石積める巨大な船で、椋浦では1,700石積、18人乗りが主力であったようである。

椋浦の廻船は弁才船と呼ばれる千石船を多く保有し、江戸時代の18世紀中頃（享保末期）から、約1世紀（100年）の間活躍した。



船にまつわる品々

（尾道市因島椋の里ゆうあいランド民俗資料館所蔵）

北前船（千石船・弁才船）の船頭が、金銭や印鑑、筆・硯、重要文書などを船中で保管するために用いた筆筒で、仮に船が沈んでも、船筆筒だけは沈まず浮遊できるのが特徴。

貴重品を入れるものだけに、容易に引き出せないよう、種々の錠前が施されると共に、カラクリ仕掛けの構造にもなっている。錠のように重厚な形状も特徴の一つといえる。



船筆筒



掛行灯と点火用付け木

海の豪商・堀内家と瀬戸田の海運

瀬戸田港から耕三寺へ向けて延びる本町通り（しおまち商店街）へ入ると、武家屋敷かといった趣の大きな屋敷が目の前に飛び込んで来る。この屋敷は、江戸時代の豪商（大きな力を持った商人）であった堀内家（屋号は三原屋）の屋敷である。（「堀内家の屋敷及び田塩蔵」の解説を参照）

堀内家は塩田（海水から塩をつくるために作った砂田）と海運業を中心に富み栄えた、この島きっての豪商であった。1897（明治30）年の県内における多額納税者（多く税金を納めた人）ランキングでは、上位8番目に位置し、直接国税（地租・所得税）納入額では尾道町の豪商・橋本氏に次ぐ位置にあった。屋敷の傍に建つ土蔵も、元は堀内家の「塩蔵」になる。

江戸時代後期・1825（文政8）年8月の堀内家文書「住江丸新造立入目録目録」には、全長約16m、幅約6mの大きさを持つ「住江丸」の新造記録が見えるが、堀内家では「住江丸」と命名する所有船9隻をもち、塩田によって得られた塩を九州へ、果ては遠く北陸方面にまで輸送した。そして帰りの便には、その地の産物を積み込み、今度は進路を大坂方面へ進めた。このうち、九州においては、製塩に要する燃料としての石炭を得ており、この九州各地の炭田から得られる石炭は、瀬戸田の堀内家だけに限らず、広く瀬戸内海一帯で営まれる塩田に供給されていた。〔※製塩のための燃料としては石炭よりも薪炭の時代が長く古い〕

瀬戸田における海運の歴史を、堀内家の時代（江戸時代後期～明治・大正時代）から更に遡ってみると、室町時代においては、奈良の東大寺が領有した兵庫北関（関所）における関税徴収（入って来る積み荷に課せられた税金の徴収）の記録をまとめた「兵庫北関入船納帳」に至る。室町時代中期・1445（文安2）年の1年間だけの記録ながら、中世における瀬戸内海を往来した船と流通を知るための、重要な史料として名高い。

同記録を見ると、兵庫北関における入港船籍の上位6位が瀬戸田船（生口船）である。同様に海運が盛んな尾道は9位に位置しており、みなと尾道に増して、瀬戸田の船がより活発に動いていることがよく分かる。

この当時の積み荷も、やはり当地方特産の塩（備後と表記されていた）が主体であった。この年の入港記録によれば、1万6,600石もの塩を瀬戸田船が運んでいることが分かる。瀬戸田船の入港回数は23回で、都合68艘。このうち、備後（塩）を運んだ船は64艘で、瀬戸田船は殆どが「塩船」であったといえるだろう。

塩以外に目を移すと、米マメ（510石・4艘）、豆（190石・8艘）、米（85石・4艘）、小麦（60石・2艘）といった農産物もあるが、やはり塩と比べるとその輸送量は比較にならない。瀬戸田船の輸送品目の中には、「金」も見えるが、これは鉄山地帯の中国山地からの産品であり、積み出し港となった尾道船の積み荷にとりわけ多い。

瀬戸田船の活躍は同時に瀬戸田港の賑わいでもある。

江戸時代の記録「国郡志下調査出帳」には、「第一東雲陰、其外何風ニ而度風受能、船繫方宜敷能湊ニ而売船入津（第一に、東雲の陰になり、其外は、何風にても風受けが良く、従って、船の繫方は宜しく、良き湊だから、売り船が入津している）」と、風受け



View Of Setod Aki 景の土窟片浪高（田戸瀬藝安）

大正～昭和初期頃の瀬戸田水道の風景
（原本・絵葉書）尾道学研究会所蔵

に良く、船を繋ぐにもってこいの良港であるため、高い船（廻船）も盛んに入港して来る様子が記されている。尾道の港に負けず劣らず、瀬戸田の港も商港として大いに賑わった。

入港した船籍地（その船が所属する地）を見ると、遠くは尾張（愛知）から北国（福島県周辺）筋、山陰（日本海側地域）、摂津（大阪）、四国では阿波（徳島）、讃岐（香川）、更に九州方面と、広範囲である。港で飛び交った商い品としては、特産の塩、米穀、反物（布生地）や九州から運び込まれる石炭などがあり、そしてこれを捌く問屋も多く並び立っただけとは言えない。

一方、港から出港する瀬戸田発の廻船も同様にその数多く、冒頭の堀内家や兵庫北関の記述からも分かります。瀬戸内海一帯から広く各地の海と港を往来していた。

堀内家の屋敷及び旧塩蔵

写真は、生口島を代表する海の豪商・堀内家（屋号・三原屋）の屋敷と旧塩蔵である。

入母屋造りの屋敷は、1876（明治9）年の建築で、邸内には酒蔵、米蔵、味噌蔵と三つの蔵が建ち、回遊式庭園（園内を回遊して鑑賞する庭園型式で大名の庭園に多い）には風雅な茶室（一夢亭）も備わり、珍しいキリシタン灯籠も見られる。（他にも、庭園内には種々の灯籠、井戸が点在）また、玄関入ってすぐの広い土間では、その昔、大人神輿を担ぎ入れて回した…というエピソードも伝わる。

旧塩蔵は、堀内家の商いの主力であった、製塩・塩田経営が偲ばれてくる。現在では、尾道市瀬戸田歴史民俗資料館として利用・開放されている。（屋敷は非公開）



堀内家 屋敷



堀内家 旧塩蔵（現 尾道市瀬戸田歴史民俗資料館）

堀内家旧蔵の品々

（尾道市瀬戸田歴史民俗資料館所蔵）

堀内家の所蔵になる美術工芸品（いわゆる「お宝」）はその数多く、展示の品はそのうちのほんの一角に過ぎない。

ここに並ぶのは美術品というより生活に身近な品々であり、花鳥の蒔絵を施した提重（大型弁当箱。箱書に【寛政七ノ外年三月】〈寛政7年＝1795年〉とあり）、江戸時代の双六盤、お客用に用いられた煙草盆の三品。

とりわけ珍しく映るのが双六盤で、振り出しから上がりで構成される平面のスゴク（正確には絵双六）とは全く別タイプのものである。こちらのタイプの双六盤（正確には盤双六）は単なる遊興具としてだけでなく、主に富裕層においては女性の嫁入り道具の一つともなっていた。堀内家の遺品もそれに該当するものと思われる。



提重〔大型弁当箱〕



煙草盆



双六盤

平安時代

仁安3年 1168：尾道村を備後大田荘の倉敷地として申請、認可され尾道港が公認の港となる

鎌倉時代

文永7年 1270：尾道港の津料(入港料)を徴収しない事に決定
延慶3年 1310：生口水軍、沼田水軍の支配下（瀬戸田）

室町時代

応永2年 1395：足利義満、大田荘内桑原6ヶ郷地頭職及び尾道倉敷を高野山西塔に寄進

応永9年 1399：因島・能島・来島に拠点を置く村上水軍の勢力伸張

応永27年 1420：朝鮮通信使船が往復共に尾道へ寄港

応永29年 1422：生口船、河上・兵庫両関の関税免除（瀬戸田）

応永30年 1423：幕府、兵庫・津両関奉行に生口船過書の召返しを告げ、瀬戸田などの多くの商船より関税を徴収させる

永享11年 1439：尾道船籍の船が大田荘守護請年貢米を堺へ送る

嘉吉元年 1441：この頃の尾道船籍の船、土堂14隻、堂崎6隻、御所崎15隻、その他18隻、他国人船、三原、田島、備前、見島、牛窓、備中連島、摂津、兵庫等

嘉吉3年 1443：犬の島おおいとの船が大田庄の年貢米を尾道から輸送

文安2年 1445：この頃、瀬戸田・尾道などの多くの商船が兵庫港を通過

宝徳3年 1451：対明貿易船団(10艘編成)が尾道で輸出物資を積み込む、允彭等を正使とする遣外船が尾道寄港、天寧寺が遣明船の宿泊所となる

享徳2年 1453：天竜寺船団に尾道船籍の船が加わる

享徳3年 1454：天竜寺船団に尾道「住吉丸」（700石）あり、院島「熊野丸」（600石）が渡唐船団に加わる

応仁2年 1468：正使清啓等が尾道へ寄港し、中国地方4ヶ国より赤銅を積む

天文23年 1554：小早川隆景が宇賀島の海賊を攻め滅ぼす

安土桃山時代

天正18年 1590：渋谷与右衛門(大西屋)が毛利軍の軍需品を輸送

文禄元年 1592：豊臣秀吉が尾道に継ぎ船を置く、大西屋渋谷氏が毛利軍のその他の軍需品を輸送

江戸時代

延宝元年 1673頃：北前船の入港で港を中心とした商業が盛んになる

元禄5年 1692：椋浦廻船2艘、尾道廻船1艘が年貢米を大坂へ輸送

享保6年 1721：椋浦廻船中が椋浦金蔵寺観音堂を建立

享保12年 1727：尾道町人、大坂登せ米請け合い積みを廃し、蔵方より直接回船する

元文5年 1740：広島藩士・平山角左衛門尚住が尾道町奉行に任命される

寛保元年 1741：平山奉行が住吉浜の埋め立てに着手

天明7年 1787：尾道に米船入港せず食糧不足。米の港外積出を禁ず
寛政～文化期

1789～1817：この頃、兼吉渡し（後の公営渡船、尾道渡船）が開設される ※向島より尾道船渡しの触書

寛政3年 1791：向島西村船床改

文化2年 1805：椋浦廻船中が椋浦港に金毘羅大権現常夜燈を建立

文政2年 1819：林屋竹内要助（隼太）が尾道～大坂間に定期船便

を開く
文政4年 1821：椋浦廻船中が住吉大社（現 大阪市）に永代常夜燈を寄進
文政8年 1825：尾崎町浄土寺下から向島東村一本松間の渡船の許可が下りる（後のドック渡し）
文政9年 1826：椋浦、三庄村両浦廻船定書で、船持中が協約
天保6年 1835：当年寄進の椋浦良神社玉垣に27隻の船名あり
弘化2年 1845：この頃、椋浦千石船廻船が姿を消す
弘化4年 1847：問屋連中が港内をさらえる
嘉永5年 1852：向島西村船床改
嘉永7年 1854：向島東村、向島西村、岩子島村、立花村等の「御船手御役家」数を調査
文久2年 1862：向島東村船数改

明治時代

明治4年 1871：浜問屋によって港の浚渫が行われる
明治7年 1874：広島～大阪間の蒸気船の寄港が始まる、竹内隼太が尾道～大阪間に蒸気船航路を開設
明治9年 1876：松本栄七帆布製織を向島兼吉で始める
明治13年 1880：渡船営業人総代相方政助ら「渡船営業縮合御届」を戸長吉原大作に提出（向島）
明治17年 1884：大阪商船会社の寄港地となる
明治20年 1887：御調、世羅郡長の小島半七郎が尾道港の浚渫を促す激励文を尾道町民に送る
明治21年 1888：尾道港の浚渫が行われる
明治28年 1895：松本帆布工場設立（資本金50万円、兼吉）
明治30年 1897：尾道～今治航路開設
明治32年 1899：尾道港の浚渫工事終了
明治34年 1901：11年間に渡る尾道港の浚渫が再び始まる、因島三庄に備後船渠株式会社開設（翌35年工場竣工）
明治36年 1903：土生船渠合資会社が改組して因島船渠株式会社となる
明治37年 1904：岩崎乙吉尾道船渠造船所を向島西村に開設、機械船「生口丸」就航（瀬戸田）
明治41年 1908：因島船渠工場閉鎖
明治44年 1911：大阪鉄工所が因島船渠を買収して因島分工場を開設（翌45年より操業開始）

大正時代

大正2年 1913：日立造船工場の前身となる水野ドック（水野船渠造船所、東村の水野常吉）設立
大正4年 1915：10年間に渡る尾道港内の浚渫荷上げ場の整備が始まる、山陽造船所設立（瀬戸田）
大正6年 1917：大阪鉄工所因島工場が備後船渠の経営に乗り出す（8年より備後工場、11年より三庄工場となる）、尾道船渠が株式会社に改組、尾道船渠の岡島地先海面埋立計画で向島西村の村政混同が長期化（8年、計画を修正承認）
大正7年 1918：水野船渠を買収して向島船渠株式会社が向島東村に開設
大正7年～8年頃
1918～1919頃：土生商船の前身となる弓場汽船創立
大正9年 1920：因島汽船株式会社設立（11年一時解散し、同名称で新会社設立）

大正10年 1921：豊田郡帆船同盟会結成
大正11年 1922：兼吉渡船組合成立し、発動機船も登場（岡田菊松ほか25名）
大正14年 1925：松本など帆布工場が廃業、瀬戸田汽船株式会社創立
大正15年 1926：大阪鉄工所因島工場が修理専門工場となる（新造船は桜島工場へと分課）、向島船渠が時計塔を設置

昭和時代

昭和2年 1927：尾道港が第二種重要港湾となる
昭和4年 1929：尾道港が開港場となる、大阪鉄工所因島工場が向島船渠の経営にも乗り出す
昭和5年 1930：兼吉渡船場の県営化を村会で決議、発動機船および船具製造の須田鉄工所設立（向島）
昭和8年 1933：小歌島灯台設置
昭和15年 1940：向島船渠が尾道船渠敷地を買収し西工場建設、瀬戸田船渠株式会社創立
昭和17年 1942：杉原造船鉄工所が株式会社日産造船所に合併
昭和18年 1943：尾道造船所設立、大阪鉄工所因島工場が日立造船に移る（日立造船因島工場、向島船渠吸収合併）
昭和19年 1944：日立造船など15社が軍需会社第一次指定を受ける、瀬戸田造船株式会社設立
昭和21年 1946：尾道海底電線事務所設立
昭和23年 1948：尾道海上保安署設立、尾道港が国の特定港となる
昭和25年 1950：日産造船鉄工所倒産、杉原造船所として再建、尾道向島渡船組合発足、輸出タンカーブームで日立造船向島工場活況
昭和26年 1951：公営尾道向島渡船事業組合（公営渡船組合）創設
昭和27年 1952：弓場汽船から土生商船へ改称
昭和28年 1953：兼吉渡しが公営渡船となり、フェリーボートが使われ始める、杉原造船所を向島船渠株式会社に改組、造船不況で日立造船向島工場不振、向島町議会が計画造船実施を嘆願
昭和30年 1955：尾道港が農林省から木材輸入港の指定を受ける
昭和31年 1956：高根渡船町営に移管（瀬戸田）
昭和33年 1958：駅前旅客待合所完成
昭和35年 1960：公営渡船に鋼鉄船の第八公営丸登場、カーフェリー一化が進む
昭和36年 1961：瀬戸田海事工業株式会社設立
昭和37年 1962：三原行きフェリー就航（瀬戸田）
昭和38年 1963：尾道～今治間に水中翼船就航
昭和39年 1964：水中翼船就航（瀬戸田）
昭和42年 1967：瀬戸田造船、日立造船系列下に入る
昭和47年 1972：内海造船株式会社発足
昭和50年 1975：瀬戸田～三原間高速船就航
昭和51年 1976：日立造船向島工場が新造船工事を停止
昭和59年 1984：公営渡船が廃航し組合解散。尾道渡船株式会社に民営化

平成時代

平成9年 1997：新尾道大橋開通（平成11年）に伴う尾道港内渡船航路再編により、玉里渡船が廃航
平成13年 2001：上記航路再編により、有井渡船が廃航
平成20年 2008：岸本渡船（彦ノ上渡し）が廃航
平成23年 2011：桑田渡船が廃航