

尾道商業会議所記念館 第30回企画展示解説

2016年7月8日～2016年10月26日

テーマ 商都尾道 航路今昔物語

～なつかしの連絡船模型に思いをはせる～

商都尾道は、海と港に寄り添い続け、中世から近世、近代から現代へと時代を通して港を軸に発展・成長し、歴史を重ねて来た商港都市である。海運、造船とともに、この「みなと尾道」を活気づかせたものの一つとして、瀬戸内の港を繋ぐ海上交通としての「航路」の存在がある。

尾道らしい風情として親しまれる尾道水道を行き交う渡船は無論のこと、往時の「みなと尾道」には、瀬戸内海航路を長距離に結ぶ、或は周辺の島々を結ぶ、大小の定期船・巡航船が寄り合い、それらの船はしまなみの島々へ、四国へ、大阪へ、果ては朝鮮半島へと、実に広い範囲の航路を行き交った。

長距離航路でいえば「大阪商船」に「尼崎汽船」、鉄道連絡では尾道と今治を結んだ「東予丸」（東予汽船）に、尾道と松山を結んだ「相生丸」（石崎汽船）、身近な島周りの巡航船では、模型船としてここに展示された「土生丸」などがそれに該当する。

因島出身の故・村田和義さんが手作りで遺された、「土生丸」を始めとする懐かしい巡航船の模型や古写真・古地図とともに、商都尾道を行き交ったありし日の航路今昔を、ここに甦らせてみたい。



津浦尾道を見つめる船橋 (写真)
The view of Onomichi Harbour from
the O. S. K. Pier, Onomichi.

商船棧橋（中央棧橋）から出航する大阪商船の定期船
（写真中央）島周りの巡航船（写真右端）
（写真絵葉書 昭和初期 尾道学研究会蔵）

尾道発着の主な定期船航路一覧（戦前）

航路名	起点-終点	汽船名	運営会社	発着数
山陽線	大阪-門司	音戸丸 早瀬丸 三原丸	大阪商船	月12便
同	同	天正丸 波切丸	尼崎汽船部	同
尾道三津ヶ浜線	尾道-三津ヶ浜(松山)	第十五相生丸	石崎汽船	日1便
尾道長浜線	尾道-長浜(愛媛大洲)	第一相生丸	同	同
尾道今治線	尾道-今治	第十五内海丸	近海汽船	同
同	同	五月丸	尼崎汽船部	隔日1便
同	同	第七横須賀丸	木村伊勢松	同
同	同	第十東予丸 第十一東予丸 第十二東予丸 第十五東予丸 第十六東予丸 第八東予丸	瀬戸内商船	日1便 同 同 日2便 同 日1便
同	大阪-小倉	愛媛丸 大井川丸	大阪商船	月12便
同	同	大衆丸 神恵丸 船運丸	尼崎汽船部	同
広島尾道線	広島-尾道	第八横須賀丸	木村伊勢松	同
尾道広島線	広島-尾道	第五北川丸	中国汽船	日1便

航路名	起点-終点	汽船名	運営会社	発着数
多度津宮島線	多度津(香川)-宮島	第七東予丸	瀬戸内商船	隔日1便
尾道多度津線	尾道-多度津(香川)	第十一東予丸 第十二東予丸 第十五東予丸 第十六東予丸	瀬戸内商船	日2便 同 日1便 同
尾道新居浜線	尾道-新居浜(愛媛)	第一四阪丸	住友別子鉱山	日1便
尾道宇和島線	宇和島(愛媛)-尾道	天盛丸	盛運社	隔日1便
尾道忠海線	尾道-忠海(竹原)	第一南生口丸 第二南生口丸	寺尾寅之助	日1便 同
同	忠海-尾道	第三越智丸	小枝春邦	日1便
尾道瀬戸田線	尾道-瀬戸田	第五南生口丸	小江福三郎	日2便
尾道豊島線	大津-尾道	第八北川丸	中国汽船	日1便
尾道御手洗線	尾道-御手洗(大崎下島)	第三昭和丸	土居敏男	同
尾道三ノ瀬線	三ノ瀬(下浦刈)-尾道	第三大崎丸	末光政一	同
尾道大長線	大長(豊島)-尾道	第三大長丸	大長汽船	同
尾道木ノ江線	木ノ江(大崎上島)-尾道	木ノ江丸	因島汽船	同
尾道鞆線	鞆-尾道	第二安来丸	芸南合同商社	同
同	尾道-鞆	第一交通丸	馬屋原亀七	同
同	同	第二横島丸	市川春吉	同
同	同	千鳥丸	天野清助	同
尾道笠岡線	笠岡-尾道	第二安正丸	平市百松	同
因島西廻線	土生-尾道	第八土生丸 第十五土生丸	因島汽船	日2便
同	同	第六尾道丸	尾道汽船	同
因島東廻線	同	第五土生丸 第十八土生丸 第十一土生丸	因島汽船	同日3便 同
尾道中庄線	中庄(因島)-尾道	第五中庄丸	村上平介	日1便
神戸小樽線	神戸-小樽	北斗丸 喜美丸 大榮丸	近海汽船	月1便 同 同
大阪小樽樺太線	大阪-留萌(るもい・北海道)	朝鮮丸 安南丸 南京丸	北日本汽船	同 同 同
大連尾道線	大連(中国)-尾道	照国丸	原田汽船	月2便

「新修尾道市史 第二巻」(1939年・青木茂編著)より

瀬戸内の東西を繋ぐ～大阪商船と尼崎汽船～

瀬戸内海の東西(大阪～九州間)を繋ぐ航路で尾道へ寄港した二大巨頭が、大阪商船と尼崎汽船部による定期船である。

大阪商船会社は1884(明治17)年5月1日、50名を超える船主による連合組織として運行を開始、本線18ルート・支線4ルートを往来した。1890(明治23)年の夏からは、釜山(プサン)を始め中国・朝鮮への路線を就航させ、国際的な商船へと展開を見た。

大阪商船の定期船は、荒神堂棧橋(現在の中央棧橋、土堂2丁目)へ寄港。当時の古地図を見ると「商船棧橋」と記されており、大阪商船の存在感が伝わってくる。なお、棧橋の設置は大阪商船直営によるものが大正2年頃、次いで鉄筋コンクリート屋根付きの市営第二棧橋が1935(昭10)年の建造で、それまでは沖合に停船し、舢(はしけ)で間を繋いだ。

1915(大正4)年の『尾道案内』掲載の航路発着によると、「大阪商船中国航路…取扱店は豊田回漕店(電話七一番)にして、大井川丸、龍田川丸、利根川丸、天龍川丸、姫川丸を使用し、毎日午前八時尾道発、翌午前四時三十分下関発、午後一時四十分尾道発、翌午前六時大阪着」とある。

大阪商船とライバルの関係にあったのが尼崎汽船部で、こちらは1880(明治13)年に尼崎伊三郎(初代)が伊勢湾内で海運業を興したのを最初とし、1891(明治24)年6月に大阪共同組(明治38年に尼崎汽船部へと改称)を設立して、大阪商船に続いて瀬戸内海航路へ進出した。

こちら内海ルートにとどまらず、1893（明治26）年に大阪と朝鮮半島の仁川（インチョン）を結ぶ航路を開き、朝鮮からの移民輸送に重要な役割を果たした。また、1896（明治29）年には北海道航路にも進出するなど、時代を追って拡大発展を遂げ、大阪商船に次ぐ規模と勢力を築いた。

尾崎汽船部の定期船が寄った棧橋は、商船棧橋の西、土堂渡し場の一角に浮棧橋が設けられ、それ以前は大阪商船に同じく沖掛けの形を取った。写真絵葉書の上から2枚目が棧橋に停船中の尾崎汽船部の定期船を写した一枚で、煙突に見える斜め二本線が尾崎のトレードマーク（これに対して大阪商船は煙突に大の字が入る）。

向島兼吉とを結ぶ渡船（公営渡船）の発着場（尾道 - 向島兼吉間）と隣接しており、写真からも港の賑わいや活気が伝わってくる。中央手前に見える洋風の建物が尾崎の定期船を取り扱った「向栄舎小西回漕店」、海岸通りを駅に向けて進む車は乗合自動車（路線バス）になり、車体にローマ字で「SUMIYOSHI」（経営者の名）と入る。

鉄道連絡船としての東予・石崎・住友

鉄道ダイヤと連絡する定期船（ここでは広義の鉄道連絡船）では、西から東予、石崎、住友と、駅前東御所周辺に三つの棧橋が設けられ、それぞれ東予汽船（東予運輸・瀬戸内商船）、石崎汽船、中央汽船（住友別子鉱業の船舶部門）が就航した。

東予棧橋は、旧駅前海岸商マーケットがあった西側、水上警察署の傍らにあった。こちらに寄港した東予丸は、愛媛県の今治、香川県の多度津との間を繋いだ。尾道から鞆経由での多度津航路では、重井・田熊・土生の因島各港から弓削～新居浜などを経て多度津港との間を往来。今治航路では宇品経由のルートも見られた。

『尾道案内』（1915（大正4）年発行）を見ると、今治經由宇品航路で福盛丸が運航し、「毎日午後二時三十分尾道発、午後七時今治着、殿丸に接続す」とあり、多度津航路では第四、第七東予丸が使用されて、「毎日午前六時尾道発、午後七時五十分多度津着」とある。1929（昭和4）年の航路資料によれば、音戸・宇品などを経て宮島までの航路が開設されている（定期船一覧パネルの内の「宮島多度津線」がこれに該当）。

石崎棧橋は前述の海岸商東端、現在の福本渡船棧橋の位置にあり、1894（明治27）年11月に、愛媛県松山市の三津浜港・高浜港と尾道間の航路として、相生丸が就航・寄港した。運航事業者は松山を本社とする石崎汽船。

前述の『尾道案内』によれば、第三相生丸が「毎日午前五時三十分尾道発、同十一時三十分三津浜着」、第六相生丸が「午後一時三十分尾道発、同七時三十分三津浜着」とあり、糸崎（三原）、忠海（竹原）、御手洗（大崎下島）にも寄港している。

石崎汽船による松山 - 尾道航路は平成以降も駅前棧橋より就航していたが、しまなみ海道全通に伴う航路再編によって1999（平成11）年に廃航となった。

住友グループの源となった愛媛県新居浜市の別子（べっし）銅山及び同製錬所が設けられた新居浜沖の四阪島（ししかじま）と本土を繋ぐ玄関口が尾道であった。明治6年に住友家は中継基地としての尾道に分店を開設、次いで1891（明治24）年に山陽鉄道（現在の山陽本線）が延伸敷設されると、鉄道とも連絡する定期船として、新居浜と尾道間の航路を開いた。

当初は「御代島（みよしま）丸」という小型の木造船を就航させたが、1893（明治26）年に大阪商船所有の木津川丸を購入して以降、荷客の輸送力は向上した。

毎朝6時10分、毎昼1時の2便が尾道を発し、昼12時10分・夕方6時20分に新居浜着。新居浜からは3日目毎に木津川丸より御代島丸に連絡し、昼12時30分に新居浜を出発し、翌朝7時30分に大阪へ到着する行程と案内されており、尾道新居浜間航路では、因島三庄・下弓削・四阪島・今治・壬生川・西條を、新居浜大阪間航路では、三島・川ノ江・観音寺・多度津・高松・神戸をそれぞれ経由している（前述の『尾道案内』掲載より）。

写真絵葉書に見る尾道寄港の定期船



駅前棧橋に停まる四国連絡の児島丸
（明治後期・長船友則氏旧蔵・広島県立文書館蔵）



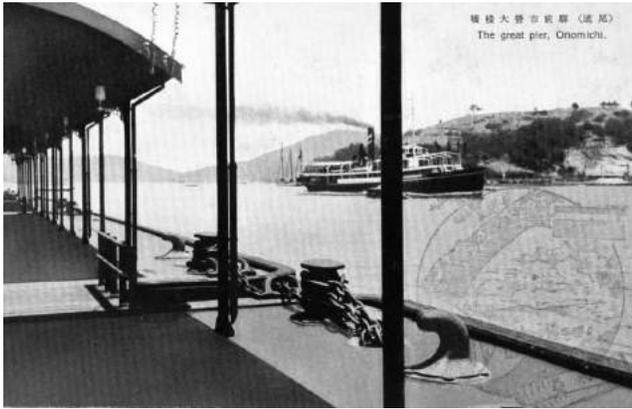
尾崎汽船部の定期船と土堂渡し場界限
（昭和5年頃・尾道学研究会蔵）



大阪商船中国定期船大井川丸
（明治後期～大正初期・尾道学研究会蔵）



駅前棧橋に停まる第十六東予丸
（昭和初期・尾道学研究会蔵）



駅前棧橋と西に向けて航行する尾崎汽船
(昭和初期・尾道学研究会蔵)



商船棧橋へ寄港中の大阪商船
(昭和初期・尾道学研究会蔵)

航路今昔年表

西暦	元号	事柄
1880	明治 13	尾崎汽船設立。明治後期～太平洋戦争期まで、中国線の中で尾道へ寄港
1884	明治 17	大阪商船会社の定期船が尾道港へ寄港開始
1897	明治 30	鉄道連絡船の尾道－今治航路が開設
1903	明治 36	山陽鉄道による尾道－多度津航路就航
1904	明治 37	機械船「生口丸」(瀬戸田) 就航
1907	明治 40	大阪商船が尾道－別府間の航路就航
1911	明治 44	尾道－高浜(愛媛県松山市) 航路開設
1915	大正 4	因島三庄村の木村浦太郎氏が発動機船を建造し、三庄小用－尾道間で海運業を始める。1日1往復、昭和初期から2往復へ
1916	大正 5	尾道－因島間を繋いだ「第五土生丸」就航
1918	大正 7	因島(長崎・重井)－三原間を結んだ「観音丸」就航(弓削汽船部)
1918 ～1919	大正7 ～8年頃	土生商船の前身となる弓削汽船設立
1920	大正 9	因島汽船株式会社設立(同11年に一時解散して同名称で新会社設立)
1921	大正 10	朝鮮郵船会社が尾道－朝鮮仁川間の航路を開設(尾道－宇品－下関－釜山－仁川、船名は平壤丸)
1922	大正 11	三菱商事船部部の朝鮮航路が尾道にも寄港(大阪－神戸－尾道－関門－釜山－仁川、船名は長浦丸、月に5～6回運航)

西暦	元号	事柄
1924	大正 13	因島東廻りで尾道との間を結んだ「第二土生丸」廃船
1925	大正 14	瀬戸田汽船株式会社設立
1932	昭和 7	因島－尾道間の航路業者の競争激化がピークに達する。同航路の最盛期は4社で1日10往復、終戦直前の時期は3社で1日6往復だった
1933	昭和 8	尾道駅前に市営第一棧橋が完成(駅前棧橋)
1935	昭和10年頃	この時期、尾道－今治間を結ぶ定期船航路が更に増加を見せる
1935	昭和 10	尾道荒神堂浜大浮棧橋(第二棧橋)が完成(後の中央棧橋)
1942	昭和 17	尾崎汽船部がライバルだった摂陽商船と合併して関西汽船と改称
1948	昭和 23	電気船「さくら丸」による尾道－瀬戸田間の航路開設。同年の暮れからは瀬戸田を起点として盛口－瀬戸崎－伯方島－南生口－岩城－田熊－尾道を往復する電気船を就航
1950	昭和 25	この年中頃の瀬戸田港の乗降客数1日平均1000人程度
1952	昭和 27	弓削汽船から土生商船へ改称 瀬戸内海汽船による竹原－瀬戸田航路開設 向島兼吉と土堂渡し場を結ぶ公営渡船就航
1953	昭和 28	芸備商船が尾道－瀬戸田航路に加えて忠海－瀬戸田航路を就航 渡船に初めて自動車の積み込みを見る(兼吉)
1954	昭和 29	因島汽船が土生－今治間の航路を開設 三原－瀬戸田間に鉄道連絡船が開設
1955	昭和 30	「第十七土生丸」が進水
1958	昭和 33	尾道駅前待合旅客所が完成
1961	昭和 36	村上海運株式会社設立(創業は昭和32年頃)
1962	昭和 37	瀬戸田－三原間のフェリー就航
1964	昭和 39	尾道－今治間に水中翼船就航
1965	昭和 40	因島汽船による瀬戸田－今治航路開設。同年7月より、三原－瀬戸田航路が7往復から9往復に増便
1967	昭和 42	因島航路に水中翼船就航
1969	昭和 44	石崎汽船による松山線就航(大浦－大長－木ノ江－御手洗－高浜－三津浜－宮浦－高浜に寄港)
1972	昭和 47	因島三庄町の家老渡と弓削を結ぶ旅客フェリーが就航(1日30往復) 三原－瀬戸田間を結ぶ高速船が就航(約20分で繋いだ)
1975	昭和 50	因島土生－三原間の高速連絡船が就航(土生商船)
1981	昭和 56	因島土生の中央棧橋完成
1984	昭和 59	向島の公営渡船が民営化
1997	平成 9	新尾道大橋開通(平成11)に伴う尾道港内の渡船航路再編(同年に尾崎と向島を結んだ玉里渡船、13年に新浜と向島西を結んだ有井渡船、20年に十四日元町と向島を結んだ岸本渡船(彦ノ上渡し)が廃航)
2012	平成 24	尾道駅前から新浜－金山－土生中央－立石(生名島)－弓削ルートが廃航
2015	平成 27	土生中央－佐島－生名－下弓削ルートが廃航

舟のエンジン

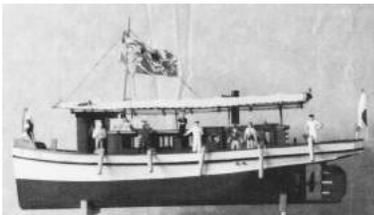
① 帆、手漕（～江戸時代）

縄文時代に船が誕生してから、江戸時代までは手漕ぎの船や帆船が主で、潮流や風等自然の力を動力としていた。そのため当時の航海は常に危険が伴っており、特に遣唐使船等長距離航海を行う船は、道中で沈没することや、風に流されて漂流することも少なくなかった。

② 焼玉エンジン（明治時代～昭和時代中期）

明治時代から大正時代にかけて船舶に用いられたエンジン。焼玉を加熱し、燃料となる重油を焼玉に噴射し、爆発を起こして動力とした。焼玉エンジンの燃料となる重油は安価で手に入れることが出来たため、渡海船や漁船などの動力として使用された。

大正時代以降、ディーゼルエンジンの普及により焼玉エンジンは衰退したが、第二次世界大戦の勃発でディーゼルエンジンは必要性の高い軍艦や大型船舶等に使われた。そのため民間の漁船や渡海船等には再び焼玉エンジンが使われ、1960年代まで利用されていた。



焼玉エンジンの第二土生丸

③ ディーゼルエンジン（大正時代～現代）

焼玉エンジンに替わる動力として昭和時代から普及された。ピストンによる圧縮で高温になった空気に燃料を噴射することで自然発火させる方法である。低速だがトルクが大きく、一度に多くの物を運ぶのに適している。また運転のコストが安価なことから、特に大型船舶や蒸気機関車ではディーゼルエンジンの独壇場となっている。



ディーゼルの第十五土生丸
船舶も大型のものが増える

渡海船の歴史

明治時代から大正時代にかけて、因島の東側は島の北部と南部を結ぶ道がなく、島内の移動でも渡海船を利用していた。明治時代前半の船は手漕ぎや潮流を利用していたため、土生から尾道へ向かうのに4時間を要した。

明治時代の末から大正時代の初期の頃になると、焼玉エンジンを利用した発動機船が就航され始めた。この頃に建造されたのが因島汽船の土生丸である。

当初は尾道と土生間を一日一往復のみであったが、船の増加と共に因島と尾道を往復する便の数も増えていった。

その後、西瀬戸自動車道をはじめとする陸路の整備により、渡海船は徐々に使用されなくなってきているが、今でも向島～尾道間をはじめ、人々の足になっている。



昭和前期の渡海船



向島と尾道を結ぶ渡海船

連絡船模型

むらた かずよし

◆ 村田 和義 (1939～2014)

尾道市因島土生町出身。手先が器用であり、模型の制作が趣味であった。

退職後、自身が育った因島で島民の足として利用された渡海船を中心とする模型製作を始めた。この時渡海船は既に現存しているものがほとんどなかったため、当時の船舶を写した写真を元に製作を行った。

この時に収集した写真も、航海する渡海船を写した貴重な資料となっている。

約12年をかけて製作された模型は、村田氏の地元で利用されていた「土生丸」を中心に約35艘にのぼり、その造りは極めて精巧なものであった。



第一かんおん丸



第十二観音丸



しらさぎ丸



第五土生丸



第十二土生丸

(おのみち歴史博物館蔵)