

尾道商業会議所記念館 第10回企画展示

期間 / 平成21年2月27日(金)~7月1日(水)

テーマ / 港町尾道

港町尾道

尾道の発展は港とともにあった。開港は、今をさかのぼること840年前、平安時代の1169(嘉応元)年に当時漁村であった尾道浦が、後白河法皇の所領地である備後国大田庄(現在の世羅町)からの年貢積出の公認港となったことから始まる。港の歴史はまぎれもなく尾道の歴史でもある。

尾道の繁栄は、大きく3期に分けられる。第1期は備後国大田庄の年貢米積み出し港となり畿内との物流がはじまった頃、第2期は近世に入って西廻り航路の開設により北前船が寄港以降、第3期は、明治時代以降近代造船業が盛んになった頃である。

特に、尾道を飛躍的に発展させたのが北前船の寄港であった。西廻り航路は、蝦夷(現在の北海道)や日本海沿岸を寄港しながら下関を経て瀬戸内海に入り、大坂(大阪)を結ぶ航路である。その寄港地のひとつが尾道であった。

北前船は、いわゆる千石船によって航海をし、各地に寄港していた。寄港地では積荷を販売し、逆に各地の産物を仕入れて帰り荷として日本海沿岸で販売していた。いわば今で言う総合社社の働きをしていた。尾道の港には、内陸部や瀬戸内海の諸島などから塩や畳表などの産物が集積し中継港として発展した。それはまた、尾道の商人が隆盛を極めることとなり豪商と呼ばれる有力な商人が生まれていった。

しゅんせつ 浚渫と埋立て

尾道は城下町でもなく門前町でもない港町であり、近世の浅野藩も藩の台所として援助を続けてきた。埋立てにつぐ埋立てを許し、藩営の埋立ては商人への払い下げにより利ざやまで稼いでいる。

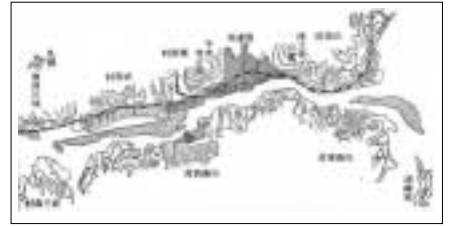
港の歴史は、浚渫と埋立ての歴史でもあった。尾道水道は、対岸の向島との間に形成されており、栗原川からの土砂が流れ込んで堆積し、更にその土砂が山波沖にも流れて行き、通称「山波の洲」と呼ばれる巨大な洲ができ、港を東西から埋める形になっていった。

1887(明治20)年の御調世羅郡長小島範一郎名による陳情書には、「...1814(文化11)年の調査によれば、彼の西口栗原湾と小歌島との距離は、121間なりしも、1842(天保13)年には70間となり、爾来漸々埋堆して、1878(明治11)年には僅かに38間となり、1884(明治17)年の実測に拠れば、愈々束狭して30間の狭小海峡となれり。また東口山波の洲と松ヶ崎との間、1853(嘉永6)年には幅50間に、深さ8間になりしも、1884(明治17)年の実測に拠れば、僅々幅20間、深さ2尺の浅且つ狭小なる

1小航路を存するのみ...」とあり、年々港が埋まっていくようすがわかる。

尾道港の生命線である浚渫が各時代で行われ、1887(明治20)年から大規模な浚渫工事が始まった。

浚渫工事には、多くの人夫と費用を必要とした。それらは多くの商人から徴収された。浚渫された土砂は、埋立てにも使用され、港を維持することが港の整備につながったといえる。



港築いたお奉行さん 平山角左衛門

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・みなど祭りが今に続く。

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。みなど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。

がんぎ 福本渡し西側の雁木

港には船着場として雁木とよばれる階段状の構造物が点在していた。雁木は、潮の満ち引きによる水面の上下にかかわらず船の接岸や荷役が出来る港湾施設で、近世において行われた港湾整備でつくられた。明治時代以降では浮桟橋が設置され、「商船桟橋」や「尼崎桟橋」「住友桟橋」などがつくられた。



住吉神社所蔵

大阪への定期航路開設

1819(文政2)年5月付で林屋要助(竹内要助)が、町年寄龜山元助外2名、組頭与三郎外2名あてに願書を出している。その計画内容は、大阪船町の天満屋吉右衛門と組んで、これまで尾道になかった大阪・尾道間の早船を仕立てたいこと。毎月1と6の日を出船と決め上り下りの運航をしたい。自分の他に早船を計画するものがあるようなら差し止めてもらいたい旨を記している。同年7月付をもって許可を得ている。この大阪・尾道間の定期航路は幕末から明治初年まで続けられていたようである。また、林屋要助(竹内要助)は、明治維新後に蒸気船を運航させており先見の明があった。

港に関する年表

西暦	元号	月日	事柄
1169	嘉応元		尾道浦が備後国大田庄の年貢積出の公認港となる。尾道の誕生
1451	元禄3		遣明船が尾道に寄港(6隻1,200人)
1665	寛文5		富島浄友が向島富浜塩田をつくる。これ以後、栗原、浦崎、向東、山波、吉和に塩田がつくられる。
1672	寛文12		河村瑞賢により西廻航路が開かれる。 北前船の尾道寄港が始まる。
1689	元禄2	9月	薬師堂浜の西部海岸を船着場の拡張のため、埋立てた。商人請負新田。町年寄は五郎右衛門。
1690	元禄3		久保町南裏から宮崎裏まで、海徳寺沖八幡築出しまで、長さ75間、横幅35間の築調。願主は松本千之助。町人請負新田。元禄11年3月下旬完成。
1690	元禄3	3月	薬師堂浜築調地のさらに西荒神浜を荷揚場の拡張のため、埋立てた。商人請負新田。町奉行は今枝六之助。町年寄は孫右衛門。
1697	元禄10	正月	荒神堂浜新築調の西隣りから東土堂浜へかけて、南海中に7間、西土堂浜海中へ5間の築調。町奉行は、平山、米田、山崎の3人。
1698	元禄11	3月	薬師堂浜の東、防地川すその砂寄り場と思われる宮崎裏、海徳寺から八幡築出しまで、長さ75間、横35間を築調。松本千之助発起願主による町人請負新田。
1712	正徳3		正徳2年着工。土堂町西端。宝永、正徳のころ蔬菜畑を築出し。規模小さい。
1740	元文5	正月	平山角左衛門、瀧主浅野吉長から尾道町奉行に命ぜられる。
		2月	平山角左衛門、尾道町奉行に着任 平山角左衛門、港築調により今以上の繁栄、奥地および島嶼部の開発に有益と瀧主に上申。許可を受け、1年2カ月をかけて港築調の設計、工事材料の集積を行う。
1741	寛保元	3月6日	平山角左衛門、今の土堂2丁目中浜通りの南側延166m沖に向かって14mの港築調工事とりかかる。いわゆる住吉浜の築造。瀧主。
		5月12日	50日余りで完成させる。約630坪の埋立地ができあがった。費用は、28貫814匁、売払代金84貫994匁、差引56貫180匁の利益をあげた。(旧尾道市史より)
		11月1日	住吉神社、3月26日幕府からの許可を受け8月18日普請開始、11月1日浄土寺境内から運宮。もと薬師堂浜と称していたものが住吉浜と称するようになる。
		11月26日	平山角左衛門、港築調の功績を讃えられ瀧主より御召小袖を賜る。11月26日に尾道奉行の職を解かれて広島に帰任。1年10カ月の在職期間であった。
1819	文政2		林屋(竹内)要助、5月付けで6月に尾道町奉行小島半蔵にあてて願書を出し、7月付けをもって許可をもらい尾道大阪間の定期航路開設。
1871	明治4	11月25日	港の大規模な浚渫が竣工。区域は、栗原川すそから東部砂寄場新地の間、土捨舟の総計13,059隻、所要人夫5,300人を要する。
1874	明治7		広島・大阪間の汽船の寄港始まる。
1877	明治10	ころ以降	尾崎新開堤防沖、海徳寺境内沖、水尾小路港湾、向新地より薬師堂浜に至る沿岸、旧奉行所及び旧米蔵沖などの埋立てを行う。
1884	明治17		大阪商船会社の寄港地となる。
1887	明治20		大規模な港築調工事開始。当初4年計画が長期に及ぶ。
1898	明治31	3月	山波の洲(83,744坪)及び御所沖の土砂採掘、東西御所を埋立てる。他に、土堂、十四日、久保、尾崎の海面埋立て、総延長1,284間、最大幅員180間、最小幅員6間、総坪数50,825坪の新市街地を造成。(尾道町長から広島県知事あての工事成績申報書より)建造許可。
1915	大正4		港の浚渫及び荷揚場整備
1921	大正10		朝鮮仁川(インチョン)~尾道間航路開設
1922	大正11		尾道・今治直行便(鉄道連絡船)就航
1927	昭和2	11月4日	尾道系崎港として、第2種重要港湾の指定を受ける。
		12月	開港場の指定を受ける。
1930	昭和5	5月27日	尾道港修築起工式御所町で行う。昭和4年度から昭和11年度まで事業を行う。
1935	昭和10	4月	第1回みなと祭開催
1957	昭和32		新浜地区に修築工事開始
1966	昭和41	12月	尾道市、事業費2,700万円で1,343㎡を埋立てる。翌年5月30日完成。
1968	昭和43		尾道大橋開通
1971	昭和46		内貿易埠頭整備完了
1983	昭和58		因島大橋開通
1987	昭和62		尾道系崎がボトルネック21調査地区の指定を受ける。尾道水道のウォーターフロントとして、旅客ターミナル施設、港湾業務施設を中心とした尾道地区の再開発構想策定。
1997	平成9		ウォーターフロントビルが完成
1999	平成11		瀬戸内しまなみ海道全橋開通
2004	平成16	1月30日	みなとオアシス瀬戸田が登録される。
2006	平成18	10月20日	みなとオアシス尾道が仮登録される。

ひきふだ 引札

引札とは、商人が店の宣伝のために配ったもので、現在のチラシ(広告)にあたる。引札の登場は17世紀後半(天文年間)まで遡るといわれているが、文化・文政の頃から広告メディアとしての位置を確立した。

北前船が寄航した尾道の引札は遠く北陸地方にも残っている。



【尾道市椋の浦ゆうあいランド民俗資料館所蔵】

山陽日日新聞記事にみる尾道港からの発着

1935(昭和10)年4月8日の山陽日日新聞に掲載された航路時刻表である。尾道港から瀬戸内海沿岸はもとより、樺太や中国大陸、朝鮮半島へ向けた航路が確立されており、さながら、国際港であった。



【尾道学研究会所蔵】

尾道みなと祭

尾道港の整備に大きく貢献した第13代尾道町奉行平山角左衛門を称えて1934(昭和9)年に尾道商工会議所議員総会において「平山角左衛門を祭神とする例祭として年中行事となす。」という決議ののち、1935(昭和10)年を第1回とする「尾道みなと祭」がはじまった。

1938(昭和13)年から9年間は戦時による中断をはさんだが、1947(昭和22)年に復活して今年で66回を数える。今では尾道を代表する祭として定着している。



第1回尾道みなと祭

尾道商業会議所記念館 第10回企画展示 第2展示

期間 / 平成21年5月15日(金)~5月31日(水)
港まち尾道~渡船のある風景~

渡船のある風景

尾道水道を南北に行き交う渡船のある風景は、尾道風情を醸す尾道らしい風景・情景である。往時は12もの渡し(渡船航路)が尾道と向島東西を繋いでいたが、今日では4航路が健在するのみとなった。

「渡し(船)」を歴史的な目線で見ると、最古の渡しとなるのが、土堂渡し場と向島の兼吉を繋ぐ、通称・「兼吉渡し」(本渡しともいった。旧・公営渡船、現・尾道渡船)である。正確な開設時期は不明ながら、文献史料(横山吉原家文書・文化四年「覚」など)によると、寛政(1789~1817)頃かんせいに開かれたという、江戸後期に遡る古い渡船である。

島の割庄屋・高田恒次郎が、「手漕船一艘に船頭を附して、無賃で渡海往来せしめた」(「備後向嶋岩子島史」)のが初期段階であったようだ。

有料化後は綿や麦といった農産物を代価とする時期も見られ、賃料一文銭いちもんせんの時代には、「一文渡し」の通称で親しまれた。

手漕ぎ船から発動機船への移行は、1917(大正11)年からである。

1825(文政8)年4月開設と、兼吉同様に江戸時代まで遡るものとして、浄土寺下と向東の西谷間を往く渡船、通称・「浄土寺渡し」(ドック渡しとも称した。玉里渡船)があったが、しまなみ全通の1999(平成11)年4月、新尾道大橋開通に伴う尾道港内の渡船航路再編により、その長い歴史にピリオドを打った。同年には、向島町有井と新浜間を往来した「有井渡船」も姿を消した。

近代以降の開設で時代的に早いものは、山波と向東を結ぶ「桑田渡し」で、1880(明治13)年8月に営業許可が出されている。

現存はしないが、明治の中頃に開設された「鳥崎渡し」は、西御所から西富浜の「海物園」(塩田を営んだ天満屋富島家の茶園)跡付近への渡しであった。鳥崎は海物園周辺の字名(地名)に因る。利用客が少なく、昭和初期に廃航されるに至った。

鳥崎渡しを開いた福本光蔵によって開設されたのが、「福本渡船」である。土堂町、元・石崎棧橋(石崎汽船発着の棧橋)と東富浜白石間で、古くは白石南の小漕(四軒島北)へ通じていた為、「小浦渡し」とも、また「明神渡し」とも称された。

市役所西の薬師堂浜と向東の彦ノ上間の「岸本渡し」(彦ノ上渡し、後にしまなみフェリー。廃航)は、大正の中頃に始まった渡船で、向島における発動機船の最初であったという。



昭和28年頃の公営渡船風景(兼吉渡し、後の尾道渡船)

棧橋今昔

商船棧橋

芝居小屋の湊座南に見える「商船棧橋」は、現在の中央棧橋である。

1884(明治17)年、瀬戸内の各港を結ぶ幹線的連絡船として就航したのが大阪商船であった。

尾道へ寄港する第11本線の大阪尾道線は、大阪港から神戸・岡山・小豆島と周り、四国へ渡って高松・丸亀・多度津、そこから鞆を経由して最終尾道港へ入った。当初は多度津を終点とする便と二通りあったが、最終的には尾道終点で一本化された。運航は不定期ではなく毎日であった。

翌18年5月、大阪尾道線は航路が重なる第10本線・大阪広島線(大阪・神戸・高松・丸亀・多度津・鞆・尾道・竹原・音戸・広島、後に大阪岡山線に改称)へ統合された。

この他、第3支線として、広島・宮島・新湊(山口)・三津浜(松山)・堀江(松山)・今治・尾道・広島を航行する広島尾道線、尾道門司線(後に徳山門司線と改称)、尾道別府線なども見られたが、この内、広島尾道線は不採算路線となり、わずか7ヵ月程の短い期間で姿を消した。

大阪商船の荷客(運送する荷物・旅客)取扱いは、大阪尾道線を土堂町西濱(住吉浜)の豊田回漕店、尾道別府線を同町の西濱回漕店がそれぞれ担った。



尾道棧橋繋留の大阪商船会社定期船 大正期 谷野照男氏蔵

尾道 向島(東西)間渡船一覧(東から順に)

- 歌渡し.....向東町歌 - 戸崎 廃航
- 桑田渡し.....山波町桑田 - 向東町肥浜
- 小肥浜渡し...向東町肥浜 - 尾崎(山波との境) 廃航
- 東渡し(ドック渡し、玉里渡船)..尾崎浄土寺下 - 向東町西谷 廃航
- 岸本渡し(彦ノ上渡し)..薬師堂浜(丸上棧橋) - 向東町彦ノ上 廃航
- 兼吉渡し(一文渡し、公営渡船、尾道渡船)..土堂渡し場 - 向島町兼吉
- 小浦渡し(明神渡し、福本渡船)..土堂 - 向島町白石
- 駅前渡船(向島運航)..尾道駅前 - 向島町富浜 休航中
- からす鳥ざき崎渡し(廿五番渡し)..向島町西富浜 - 西御所 廃航
- 有井渡し.....向島町有井 - 西御所 廃航
- 津部田尾道間航路...津部田 - 岩子島 - 吉和 - 尾道(岩崎棧橋) 廃航
- 立花尾道間航路...立花 - 干汐 - 大町 - 尾道(向栄舎棧橋) 廃航

尼崎棧橋

大阪商船のライバルとして後続するのが尼崎汽船部である。1879(明治12)年、尼崎伊三郎によって興された汽船会社で、大阪商船同様に瀬戸内海航路を往来した。尾道寄港路線では、大阪下関線(1885(明治18)年3月就航、山陽各港経由)、宇品尾道線(1907(同40)年1月就航、同年10月に廃航)があった。

尼崎棧橋は土堂渡し場の西側に位置し、掲示の古写真(絵葉書にも使われている)がその棧橋風景。ポー...ポー...という豪快な汽笛の音、忙しく飛び交う人々のざわめきが、今にも聞こえて来る様な一枚である。

みなと尾道を絵葉書によって見た時、前述の大阪商船に比して、尼崎汽船はあまり見る事が無い。煙突に見える斜めの二本線が尼崎のトレードマークである。

大正4年の『尾道案内』によると、「尼崎汽船中国航路 取扱店は、土堂町築出し向栄舎小西回漕店（電話一二七番）にして、船運丸、菊水丸、神恵丸、日海丸、電信丸を使用し、毎日午前七時三十分尾道発、翌午前六時下関着、午後一時尾道発、翌午前六時大阪着」とある。



尼崎汽船棧橋風景 大正～昭和初期 谷野照男氏蔵

住友棧橋

住友銀行(現、三井住友銀行)尾道支店南にある「住友棧橋」は、その名の通り住友家御用達になるもので、ここから住友経営の別子銅山のある愛媛県新居浜と、同じく住友の精錬所がある四阪島(新居浜沖合の無人島)、そして大阪を繋ぐ貨客船航路が開かれていた。併せて、1892(明治25年)2月、別子銅山関係の物品を取り扱う住友家の尾道分店が置かれ、これが住友銀行尾道支店の前身となる。



土本寿美氏蔵(明治後半～大正期の絵葉書から部分拡大)現在の三井住友銀行尾道支店の位置に住友倉庫蔵が二棟並び建つ。

余談ながら、住友銀行の発祥はここ尾道であり、1895(明治28)年5月、住友家の重役会議が尾道で開かれ、住友の銀行業参入が決定したという歴史を持つ。

尾道新居浜經由大阪航路の取扱店は、土堂町海岸の岩崎回漕店であった。

石崎棧橋

住友棧橋西側、現在の福本渡船の棧橋にあった「石崎棧橋」は、四国松山を本社とする石崎汽船の棧橋で1894(明治27)年11月に就航した三津浜-尾道航路が寄港した。また同航路は、鉄道ダイヤと連絡する船便(鉄道連絡便)でもあった。大正4年の『尾道案内』によると、「石崎汽船第三相生丸毎日午前五時三十分尾道発、同十一時三十分三津浜着、同第六相生丸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、忠海、御手洗へも寄港している。取扱い回漕店は、福本渡船に隣接する小川久回漕店。

1999(平成11年)まで、石崎汽船による松山-尾道航路が駅前棧橋より就航していたが、しまなみ海道開通とそれに伴う航路再編で廃航された。



雨の土堂海岸通り。小川久回漕店の建物に【松山 道後 ゆき】の文字が見える 平橋資正氏旧蔵、尾道学研究会データ蔵

東予棧橋

旧海岸商マーケット裏の雁木東側にあった「東予棧橋」は、東予運輸会社の航路で、尾道から鞆經由で多度津間、重井・田熊・土生・弓削・新居浜など各港經由での多度津間、今治經由宇品間を周航した。取扱いは東予運輸会社尾道支店と小川久回漕店。

『尾道案内』を見ると、今治經由宇品航路は、「福盛丸は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」、各港經由多度津航路は「第四、第七東予丸を使い、毎日午前六時尾道発、午後七時五十分多度津着」となっている。

1929(昭和4)年の航路資料によると、音戸・宇品など各港を経て、宮島までの航路が開設されている。



賑わう東予棧橋 高富哲夫氏提供 尾道学研究会データ蔵

市営大棧橋

市営大棧橋は駅前再開発以前の駅前棧橋で、昭和35年3月の時刻表では、瀬戸内海汽船、因島汽船、備後汽船、愛媛汽船、生口汽船、石崎汽船(前述)の各船(島回りの巡航船)が発着し、因島、生口島などの島嶼部から四国方面にかけて、広範囲に人と物を運んでいる。



尾道駅前棧橋 戦後 多田憲郎氏撮影 尾道学研究会データ蔵

丸上棧橋

薬師堂浜、元岸本渡しの辺りに見える「丸上棧橋」は、回漕店経営の航路で、前述昭和4年の資料に見ると、豊島、今治3路線、大越、鞆、因島西廻、藤江、竹原、笠岡の各港行きが周航



昭和4年 尾道市産業要覧(尾道市勸業課)より 尾道学研究会蔵

花街尾道

出船入船の港の賑わいは、夜を彩る花街にも必然的に及んだ。尾道の花街・新地新開では、北前船の荷主・船頭らを丁重にもてなすべく、問屋連中による接待(歓待)が夜毎繰り返された。

問屋の一つであった大鍛冶屋・坂井善兵衛氏(尾道商議所議員も歴任)の証言するところによると、「尾道の新地も、北前船が沢山来たときは、どんちゃん騒ぎで賑わい、芸者衆も、てんでこ舞いで、芸者が出つくして、呼ぼうにも呼べないことが、しばしばあった...」という(『新修尾道市史』第五巻より抜粋)。

同様に近世の港繁盛と花街の歴史を伝えるものには、公認茶屋が建ち並んだ大崎下島の御手洗(豊町)が有名である。