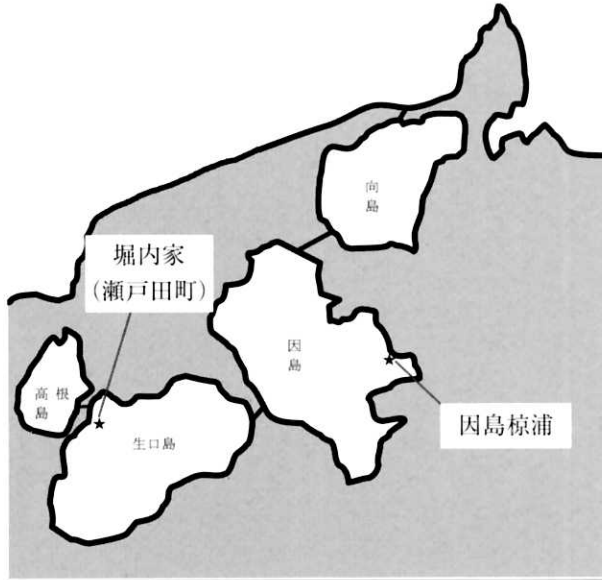


尾道商業会議所記念館〈第13回企画展示解説〉
(2010年3月5日～6月30日)

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（石灯籠）」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

