

# 第I章

## 海・港と共に歩んだ尾道

### ●中世 開港みなと尾道～大田荘の倉敷地として

港町尾道は、平安時代末期の1169年(嘉応元年)に後白河院領大田荘(世羅町)の年貢米を運ぶための公認の積出港となったのを契機として、港湾都市としての発展の歴史をたどることとなりました。

大田荘は、後に後白河院から和歌山の高野山の手に移りましたが、尾道へ運び込まれる年貢米は、年間1,840石あまり(4,600俵ほど)でした。年貢は輸送の際に中継地として一時保管する場所である尾道倉敷に集められ、出航により気候を見計らって海路紀州へと積み出されました。船は紀伊湊(和歌山市)に着岸し、そこには高野山の総倉敷、政所が設置されていました。

海上輸送は専門の海運業者が担いました。彼らは元々荘園領主や荘官のもとで、輸送管理の任に当っていましたが、港の発展によってある者は海運業者として、またある者は貨物の仲買人として、次第に港の商人へと独立し、その中には大きな富を蓄える者も出てきました。そしてここに商港都としての基盤が整い始め、みなと尾道の始まりとなったのです。

寺院の建立が始まったのもこの時代以降です。それらの寺院を含む中世の街並みは尾道遺跡として、現在の本通りを中心とする旧市街地一帯の地下に埋まっています。



時宗本堂としては最古の西郷寺本堂（重要文化財）

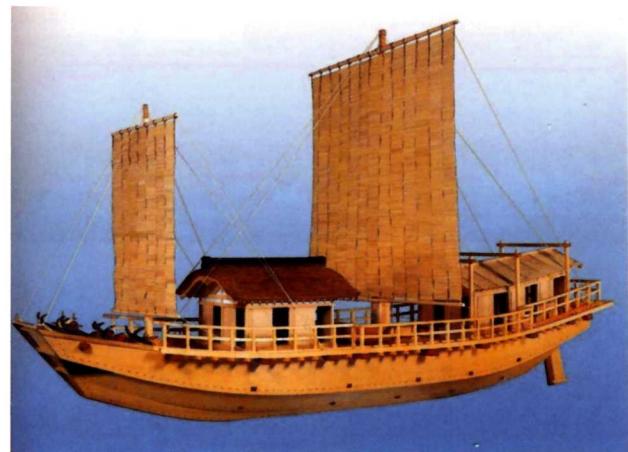
### ●中世 遣明船と尾道港

室町時代の1404年(応永11年)～1547年(天文16年)の約150年間、日本と中国の明との間で19回にわたって行われた勘合貿易で活躍した木造帆船の遣

明船は尾道にも寄港しています。

交易では日本から刀剣や硫黄、銅などの鉱物、漆器や屏風などの工芸品が輸出され、明からは生糸、絹織物、明錢(永楽通宝)などが輸入されました。

このころ山陽地方を統括した守護大名の山名宗全は、尾道の大寺である西國寺を庇護していました。遣明船の船団の船主は社寺等で、その中には現尾道市域に船籍を有するものが見られます。山名氏はこれら船団に深く関わっていました。



遣明船模型  
(広島県立歴史博物館蔵、写真提供：広島県立歴史博物館)

### ●中世 海に生き海に闘った海人～村上水軍

村上水軍は愛媛の能島(今治市宮窪町)、来島(今治市波方町)、そして因島の三島の村上氏によって構成される瀬戸内の海の武人でした。彼らは海賊というイメージで語られますが、一方で瀬戸内海を往来する船を守り、航路を先導する水先案内人で、船の安全な往来を保障する代価として、警固料と呼ばれる通行税を徴収していました。

因島村上氏は、少なくとも15世紀中頃には活動を始めており、因島も徐々に村上氏の支配下となりました。

2代村上吉資は、伊予の河野氏に忠誠を示す一方で、本州側にあっては備後守護の山名氏とも通じて遣明船の警備も担い、恩賞として土地を与えられました。

6代村上吉充の時代が因島村上氏の全盛期でした。吉充は小早川氏や毛利氏と結び、1555年(天文24年)の嚴島合戦では、村上水軍が抜きんでた功績を挙げ、陶晴賢の水軍を圧倒しています。

この戦功により、吉充は小早川隆景から新蔵人の官職に推挙されるとともに、向島を所領として支配することを許され、向島の南東部、立花の觀音崎に余崎城を築き、因島重井町の青木城に移るまで、ここを本拠としました。



村上新蔵人吉充画像（因島水軍城蔵）

また、1576年（天正4年）には織田信長軍と対した摂津木津川口の戦などで毛利陣営として戦功を挙げています。

その後、本拠を青木城から、因島の中央に位置する青陰城に移し、中ノ庄を中心とした因島全域を支配するようになった因島村上氏は、毛利氏と最後まで行動を共にし、関ヶ原に敗北した毛利氏に従い、周防・長門（山口県）へ退き、毛利藩の御船手組として、新たな活躍の場を見出したのでした。

### ●近世 北前船でにぎわう「みなと尾道」

商港都市としての「みなと尾道」の最盛期を迎えるのが北前船の寄港した時代です。

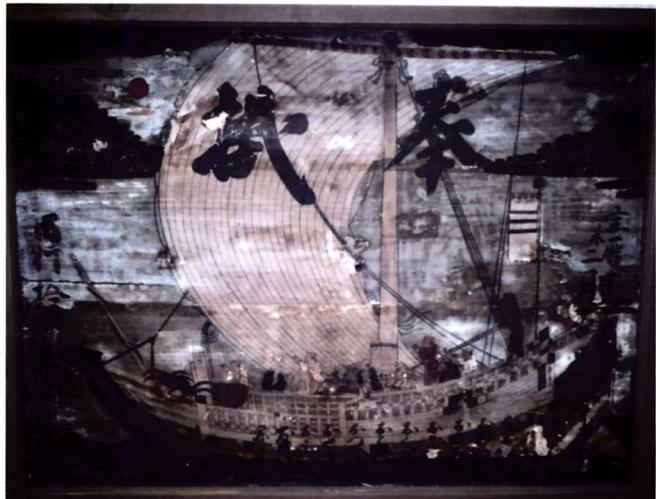
北前船とは東北・北陸地方に船籍を置く船の総称で千石船とも呼ばれ、近世の瀬戸内海運を代表的に担っていました。河村瑞賢によって開拓された西廻り航路に就航し、北海道松前（松前郡松前町）を振り出しに奥羽、北陸、山陰を廻って、夏から秋のころに瀬戸内の港に入りました。

北国からは米、干しいわし、にしん、数の子、鮭、昆布などが運び込まれ、尾道からは綿製品、畳表、酒、酢、碇、塩などの特産物が運び出されました。

北前船の特徴は港々で船頭が積み荷を仕入れてそれを各港で売りさばく「買い積み」で、この北前船ビジネスで巨富を築く船頭や船主も少なくありませんでした。江戸末期には北前船一隻で、ひと夏におよそ一千両を稼ぐとも言われました。

北前船の入港で繁忙極めるに伴って、狭い尾道町内ではこのころより盛んに港の整備、埋立が行われました。尾崎から土堂まではほぼ町内全域的に実施され

ています。



北前船の絵馬（浄土寺蔵）

### ●明治以降 瀬戸内海の航路の拠点として

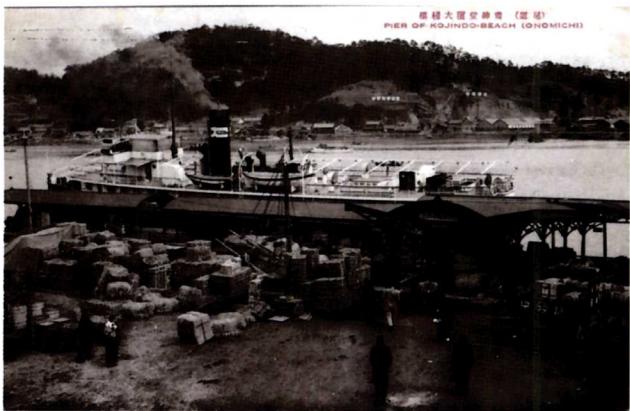
1884年（明17）、大阪商船により瀬戸内の各港を結ぶ幹線航路が開設されました。尾道へ寄港する大阪尾道線は、大阪港から神戸、岡山、小豆島と周り、四国へ渡って高松、丸亀、多度津、そこから鞆を経由して尾道港へ入る定期便でした。翌年同線は航路が重なる大阪広島線（大阪-神戸-高松-丸亀-多度津-鞆-尾道-竹原-音戸-広島、後に大阪岡山線に改称）へ統合されました。

このほか広島-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）、尾道別府線などもありました。

尼崎汽船部も瀬戸内海航路を往来しました。尾道寄港路線では、1885年（明18）就航の大坂下関線、1907年（明40）就航の宇品尾道線がありました。



駅前桟橋（尾道学研究会データ蔵）



大阪商船が使用した当時の桟橋風景（天野安治氏蔵）

1894年（明27）には三津浜－尾道航路が就航し、鉄道ダイヤと連絡する船便（鉄道連絡便）となりました。

このほかにも今治の東予運輸会社は、尾道から重井、田熊、土生、弓削、新居浜など各港経由での多度津間、今治経由宇品間に周航しました。

その後も昭和にかけて瀬戸内海汽船、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ます。



尼崎汽船部が使用した当時の桟橋風景（谷野照男氏蔵）

## ●明治以降 造船業の発展

### ◆明治 因島に最初の近代的造船所が立地

尾道に興された最古の鋼船造船所は、1896年（明29）創業の土生船渠です。当時九州の石炭を京阪神に運搬する船の航路だった因島周辺には木造船の製造所が立地していました。こうしたなかで土生船渠は因島の船大工の棟梁が中心となり、有力者の出資を得て設立され、1903年（明36）に因島船渠株式会社となりました。

土生船渠に続いて1901年（明34）、因島の三庄では備後船渠が設立されます。

両船渠共に、1904年（明37）に始まる日露戦争の戦争景気で、一時的な好況を呈しましたが、戦争終結後は一転して不況に陥り、1908年（明41）に因島船渠は工場を閉鎖します。備後船渠も地元経営から神戸の経営者に移り、最終的には後述する大阪鉄工所に吸収されて、その名を消します。

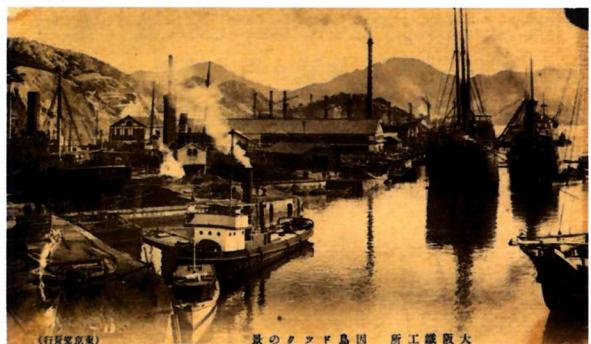
因島船渠閉鎖から3年後の1911年（明44）、大資本の大坂鉄工所が因島に進出し、閉鎖中の因島船渠工場を買収、ここに大阪鉄工所因島工場が姿を現わします。

大阪鉄工所は、英国人E.H.ハンターが、1881年（明14）に大阪で創業したもので、これが後の日立造船の前身となります。大正期には尾道にも寄港した大阪商船が経営に参画した時期もありました。日立造船へと移行するのは、戦時中の1943年（昭18）からのことです。

### ◆大正 造船ブーム

造船ブームの波が訪れた第一次世界大戦の時期には、大阪鉄工所因島工場の造船量が全国一位であったと言われています。その後、本社主導による工場の整理縮小で、新造船部門が大阪の桜島工場に一本化され、因島工場は修繕のみの取扱いとなりましたが、満州事変～太平洋戦争勃発で新造船を再開させました。

向島では1906年（明39）に船舶建造、修繕の松場船渠（松場鉄工所）がまだ陸続きとなっていない小歌島（岡島）に創業されます。1923年（大12）、工場拡張を図るべく、小歌島の海面埋立を願い出ますが、塩田の経営と船舶の往来に支障をきたすとして、向島西村議会はこれを否決しています。



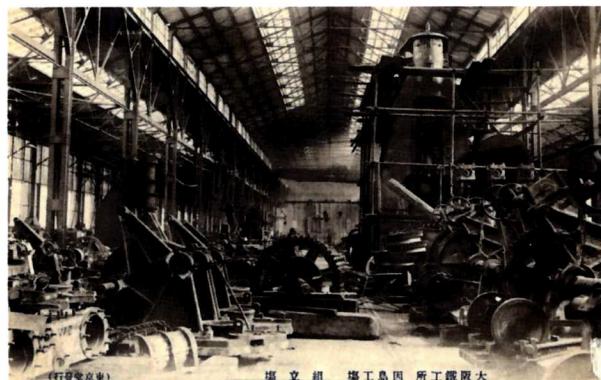
大阪鉄工所因島工場の風景

向島東(当時向島東村)では、1913年(大2)に修理専門の水野船渠造船所(通称、水野ドック)が設立されます。水野常吉による個人経営でしたが、1918年(大7)に同工場及び隣接地が向島船渠株式会社(尾道造船の前身)に買収され、以降、大阪鉄工所傘下を経て日立造船向島東工場となりました。

瀬戸田においては、1915年(大4)の山陽造船の創業が最初となります。



大阪鉄工所因島工場一、二、三号（各一萬噸船台）



大阪鉄工所因島工場組立場



大阪鉄工所因島工場鉄工作業



庶務と俱楽部（左上は造船所の迎賓館「城山俱楽部」  
現在のホテル・ナティーク城山）



大阪鉄工所因島工場の職工退出風景

### ◆昭和前半 数を増す造船所

昭和に入り第二次世界大戦の前後から造船所の数は増えていきました。

小歌島の松場船渠跡を借り受け、1929年(昭4)、現在の向島ドックの前身となる杉原鉄工所が創業します。職工30人を擁し、600トン級の船に対応できる石造乾船渠を有していました。

戦時中の1942年(昭17)には、戦時下の統制で誕生した日産造船所に吸収合併されますが、1950年(昭25)、創業者の杉原正雄は倒産した日産造船所を買い戻し、以降個人経営として現在の向島ドックへ続く礎を築きました。

1940年(昭15)、瀬戸田を代表する内海造船の前身となる瀬戸田船渠株式会社が設立されます。戦時下においては、前述の杉原鉄工所と日産造船所に同じく統制により、神戸の中桐造船所、村上造船鉄工所と合併して瀬戸田造船所と称しました。当時は本社のあった神戸と瀬戸田に工場がまたがっていましたが、戦禍を避けて瀬戸田に集約され、以降、瀬戸田における拠点性が確固なものとなりました。

尾道本土側では少し遅れて造船所設立が始まりました。その中で尾道造船は戦時下の1943年(昭18)

の開設ですが、その出発は明治に遡ります。

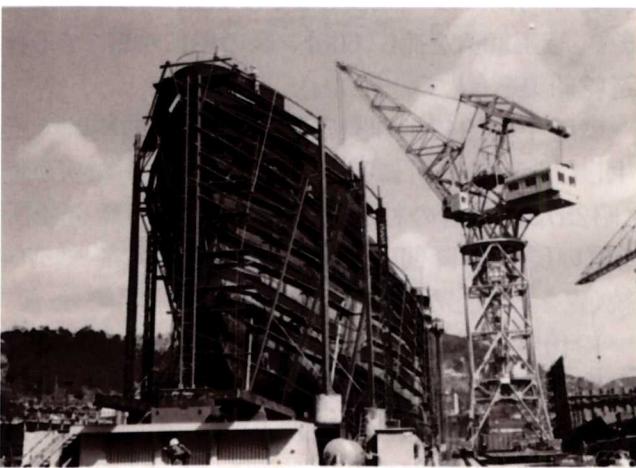
1899年(明32)、弓削出身の濱根岸太郎が、函館で塩の販売、雑穀・海産物を商う濱根商店を起業し、1910年(明43)、「1万トンの船主」の夢に向かって海運業に進出しました。第一次大戦下の造船ブームを背景に、1918年(大7)に向東の水野船渠造船所を買収して向島船渠と改め、資本金100万円で造船所を設立しました。

1943年(昭18)になって、向東の千年船渠(1936年(昭11)設立、木造船修造)と向島東造船所(戦時下の企業合同で十数の小規模造船所が合併したもの)を買収して、ここに新たに尾道造船株式会社が設立されるに至りました。

#### ◆戦後 主力造船会社の事業展開

戦後尾道における代表的な新造船会社である内海造船、尾道造船、日立造船の3社の推移をみると、その移り変わりの中に、現在の産業基盤を強固にしてきた努力の跡がうかがえます。

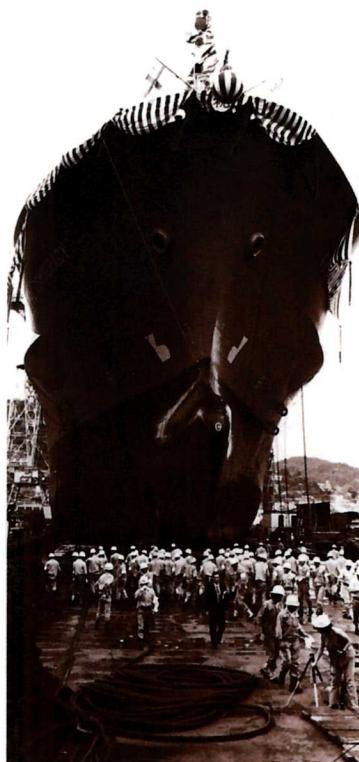
瀬戸田造船は1960年代後半から日立造船と提携し、経営危機に当たっては日立造船主導により経営再建が図られ、以降日立造船の傘下に属すことになりました。1972年(昭47)、因島田熊町の田熊造船との合併により、現社名の内海造船株式会社に改めました。その後2005年(平17)には日立造船関係会社のニチゾウIMCと合併し、その工場を因島工場としました。



建造中の貨物船（土本寿美撮影）

1943年(昭18)に設立された尾道造船は1940年代後半以降、船台やドックを新設、拡張しながら尾道地域での造船能力を拡大していきましたが、1990年(平2)には大分の佐伯重工業の経営に乗り出し、1992年(平4)にはスリランカのColombo Dockyardを子会社化するなど、地域外での造船能力も合わせ持ち、世

界的視野で事業展開を行っています。



日立造船での進水式（土本寿美撮影）

#### 《日立造船の撤退と新たな展開》

1970年代後半のオイルショック不況で大きなダメージを負った日本の造船業界は1985年(昭60)には、円高不況によりさらなる不況の波を被りました。尾道市の造船業界も例外ではなく、当地域の基幹工場であった日立造船因島工場は、新造船部門からの撤退という大きな決断を行いました。経営計画の見直しは2度にわたり行われ、日立造船因島工場では、艦船修繕工場、FRP事業、バイオ事業の3部門に集約するとともに、雇用確保と新規事業の推進のため、子会社を11社設立する等の措置がとされました。この結果、1985年(昭60)9月末で約3,300人いた従業員は、その4年後の1989年(平元)8月時点では、因島工場135名の陣容となり、新会社11社に516名、既存関係会社に530名が配属されました。

バイオ事業部は杜仲茶事業に特化し、その後製薬会社に事業を売却しました。ボイラーやエンジン部門も複数の子会社に移されました。1990年(平2)には合併して株式会社アイマックスを設立しました。2002年(平14)には日立造船と旧日本鋼管の造船部門が統合し、ユニバーサル造船株式会社が誕生しました。また、新会社である株式会社ニチゾウ因島に受け継がれていた新造船部門も、2005年(平17)には内海造船に吸収合併されました。

1985年(昭60)の円高不況を契機に分社化された日立造船因島工場では、その後造船を取り巻く環境が比較的落ち着きをみせた20年間を経る中で、工場敷地をエンジン・ボイラーなどの基幹的な動力部品を製造するアイメックス、中大型新造船を担う内海造船因島工場、艦船や大型外航船の修繕に特化したユニバーサル造船因島事業所へと、分割利用される形となりました。



### 尾道地域の造船所の沿革

西暦	元号	日立造船系列	尾道造船系列	内海造船系列
1896	明治29	土生船渠創業		
1901	34	因島三庄に備後船渠株式会社開設		
1903	36	土生船渠合資会社が改組して因島船渠株式会社となる		
1908	41	因島船渠工場閉鎖		
1911	44	大阪鉄工所が因島船渠を買収して因島分工場を開設		
1913	大正2		水野ドック（水野船渠造船所）設立	
1917	6	大阪鉄工所因島工場が備後船渠の經營に乗り出す		
1918	7		水野船渠を買収して向島東村に向島船渠株式会社開設	
1926	15	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譲）		
1929	昭和4	大阪鉄工所因島工場が向島船渠の經營にも乗り出す		
1936	11		向東に千年船渠設立	
1940	15		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
1943	18	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）	向島船渠経営者が千年船渠と向島東造船所を買収し尾道造船所設立	
1944	19	日立造船など15社が軍需会社第一次指定を受ける		瀬戸田船渠が神戸の中桐造船所、村上造船鉄工所と合併し瀬戸田造船株式会社設立
1950	25	輸出タンカーブームで日立造船向島工場活況		
1953	28	造船不況で日立造船向島工場不振		
1967	42			瀬戸田造船、日立造船系列下に入る
1972	47			瀬戸田造船が田熊造船との合併により内海造船株式会社発足
1976	51	日立造船向島工場が新造船工事を停止		
1985	60	日立造船の「中期計画」で因島工場の新造船部門の廃止と、従業員の削減計画を発表（10月）		
1986	61	「中期計画」を見直し「構造改善計画」を発表（本体は艦船、バイオ、FRPの3部門で従業員200名、他は新会社等へ移管）		
2002	平成14	日立造船の船舶部門がユニバーサル造船に譲渡		
2005	17			ニチゾウIMCを吸収合併し因島工場とする
2008	20		向島工場新設	

(資料) 尾道市「歴史海事都市・尾道 海をめぐる歴史と文化」