近世　北前船（きたまえぶね）で賑わう“みなと尾道”

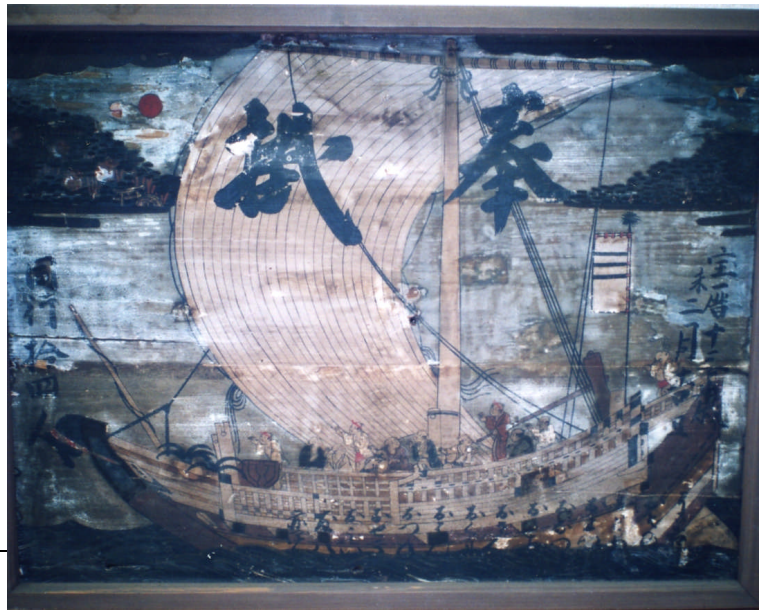
大田荘の倉敷地（年貢米積出の港）から遣明船貿易を経て、商港都市としての“みなと尾道”の最盛期を迎えるのが、近世北前船の時代である。

北前船とは、近世の瀬戸内海運を代表する船で、弁才（べざい）（財）船とも千石船（せんごくぶね）とも呼ばれる。北前船の呼称は、北国地方から瀬戸内地方にやって来た廻船（かいせん）を指して言ったものと見られる。その語源には、「北を前にする」、「北国松前（まつまえ）」や「北廻り」、「北米」が訛（なま）ったとする諸説が聞かれる。

河村瑞賢（かわむらずいけん）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、夏から秋の頃に瀬戸内の港に入った。

北国からは米、干鰯（ほしいわし）、鰊（にしん）、数の子、鮭（さけ）、昆布などが運び込まれ、帰りの便には大坂周辺や瀬戸内の産物を買い積み、当地方からは畳表（たたみおもて）、酒、酢、碇（いかり）、塩などの特産物が運び出された。

北前船の特徴は、船頭が積み荷を仕入れてそれを各港で売り捌く「買い積み」にあり（故に「買い積み船」ともいう）、この北前船ビジネスで巨富を築く船頭・船主も少なくなかった。江戸末期には北前船一隻で、およそ一千両を稼ぐとも言われた。



北前船の絵馬

浄土寺蔵、写真提供：尾道市教育委員会

北前船の入港で繁忙極めるに伴って、尾道町内ではこの頃より盛んに港の築調（ちくちょう）・埋立が行われた。猫の額の如き都市空間ゆえに、これは至極当然の成り行きであった。

以下に『尾道市史』上巻においてまとめられた「市街地の埋立」（一覧）を書き出してみる。※埋立年と埋立箇所。

元禄（げんろく）２年（１６８９）	中浜、荒神堂浜（こうじん）、薬師堂浜（船着き場拡張）
元禄３年（１６９０）	久保本町南裏・宮崎裏迄、荒神堂浜（追加）
元禄１０年（１６９７）	築出（つきだし）浜（商工会議所西側）
元禄１１年（１６９８）	久保町新開
同年代	尾崎新開
寛保（かんぽう）元年（１７４１）	住吉浜
宝暦（ほうりゃく）５年（１７５５）	米場（こめば）新地、洲寄場新地（防地川傍）
明和（めいわ）元年（１７６４）	米場新地（追加）

尾崎から土堂まで、ほぼ町内全域的に実施されており、荒神堂浜や米場新地などでは追加工事がなされ、埋立に次ぐ埋立の状況が見てとれる。この内、平山奉行の偉業として今に語り伝わる寛保元年（１７４１）の住吉浜の築調については、海事人物伝として別項で触れる。

文政４年（1821）の尾道町絵図より薬師堂浜

尾道市立中央図書館蔵、写真提供：尾道学研究会デジタル・アーカイブス

花　街　尾　道　余　話

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）の証言が『新修尾道市史』第五巻の内に採録されているので、その一部を抜粋して賑わいぶりを紹介する。

「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、てんてこ舞いで、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…」

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。

海事人物伝・其の一　港築いたお奉行さん～平山角左衛門

平山奉行像（住吉神社蔵）

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「三下り」の内にも唄われる。

平山奉行は浅野候の治める広島藩の藩士で、５代藩主・浅野吉長より尾道町奉行に任命され、元文５年（１７４０）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（１７４１）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ヵ月余りの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（奉行在任期間は約２年）、延享２年（１７４５）２月２６日に亡くなった。

名奉行としての遺徳を後世に亘って讃えようと、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・みなと祭が今に続く。

平山奉行の墓は元々広島にあったが、ゆかりある尾道にという遺族の意思により、昭和５１年（１９７６）に浄土寺境内に移葬された。みなと祭では先ず浄土寺において墓参法要が営まれ、それから祭りが幕を開ける。尾道市の名誉市民第一号でもある。

近世　　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、先ず眼前に飛び込んで来る。屋敷の主は武士にあらず、名を堀内、屋号を三原屋という商人である。堀内家は塩田と海運業を中心に富栄えた、この島きっての豪商であった。明治３０年（１８９７）の県内における多額納税者ランキングでは上位８番目に位置し、直接国税納入額では尾道町の豪商橋本に次ぐ位置にあった。傍に建つ瀬戸田町歴史民俗資料館の土蔵も、元は堀内家の塩蔵になる。

『堀内家文書』文政８年（１８２５）８月の「住江丸新造立入目銀目録」に、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名付く所有船９隻をもって、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。この内、九州においては、製塩に要する燃料としての石炭を得た。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。余談ながら、製塩の為の燃料としては、石炭よりも薪炭の時代が長く古い。

瀬戸田の塩田風景（左）と製塩で用いられた作業道具（瀬戸田町歴史民俗資料館蔵）

瀬戸田における海運の歴史を、堀内家の時代（近世後期～近代）から更に遡ってみると、中世の東大寺による、兵庫北関における関税徴収の記録をまとめた、「兵庫北関入船納帳」に至る。文安（ぶんあん）２年（１４４５）１年間だけの記録ながら、中世における瀬戸内海往来の船舶及び流通を知る為の、誠に恰好のデータベース・史料として名高い。

同記録をたぐると、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事が窺い知れるのである。

この当時の積み荷も、やはり当地方特産の塩（備後と表記）が主体であった。この年の入港記録によれば、１万６６００石もの塩を瀬戸田船が運んでいる事が知れる。瀬戸田船の入港回数は２３回で、都合６８艘。この内、備後（塩）を運んだ船は６４艘で、瀬戸田船は殆どが“塩船”であったと言えるだろう。

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『国郡志下調書出帳』には、「第一東雲陰、其外何風ニ而茂風受能、船繋方宜敷能湊ニ而売船入津」と、風受けに良く、船を繋ぐにもってこいの良港である為、商い船（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。

入港した船籍地を見ると、遠くは尾張から北国筋、山陰、摂津、四国では阿波、讃岐、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、九州から運び込まれる石炭等々。そしてこれを捌く問屋も多く並び立ったのは言うまでもない。一方、港から繰り出す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からも分かる通り、広く各地の海と港を往来した。

絵葉書より大正～昭和初期頃の瀬戸田港

写真提供：尾道学研究会デジタル・アーカイブス

近世　　因島における廻船の様相

瀬戸田の海運を堀内家を軸に概観したが、お隣の因島の海運（廻船）活動はさてどうであったか。先ずは船籍数を、江戸後期の広島藩地誌『芸藩通志』によって、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のものである。地域と船数、船の積石数＝最高積載量の順。

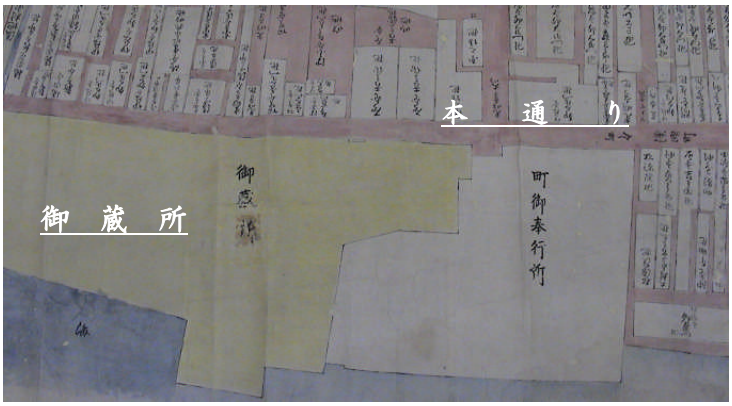
土　生	８６艘	５００石
三　庄	７６艘	１２００石
重　井	４９艘	５０石
椋　浦	３５艘	１６００石
田　熊	２２艘	２００石
大　浜	２１艘	５０石
中　庄	１８艘	１１０石
鏡　浦	９艘	５００石
外　浦	３艘	６００石

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（石数＝積載量）から見れば、「１６００石」の椋浦、次いで「１２００石」の三庄が群を抜いて大きい。

広く浅く高見から俯瞰する如き『芸藩通志』の統計資料に対し、地元に密着した詳細な海運史料としては、郡奉行の配下に属し、廻船（商船）業を統括する廻船方頭取を担った椋浦の『石井家文書』（因島史料館蔵）、断片的史料で廻船関係の分量は少ないが、同じく頭取であった三庄の割庄屋・宮地家蔵の『御用年誌帳』がある。

宮地年誌の文化３年（１８０６）５月の記録を開くと、「尾道御蔵所　大坂へ御登せ米積船…」と見え、一千俵積が三庄町の七三郎船、千七百俵積が椋浦の孫三郎船、他に椋浦の大船７艘何れも四千俵、五千俵積みとある。

御用米（幕府や藩への年貢米）の管理施設（倉庫）として、尾道町奉行所（土堂町、現在の東京海上火災辺りから桂馬商店にかけての辺りに所在。町絵図参照）に隣接した御蔵所から積み出される米を、大坂へ輸送する折の文書であるが、活躍する因島廻船の一端がここにも確認出来る。



文政４年（1821）の尾道町絵図より奉行所、御蔵所

尾道市立中央図書館蔵、写真提供：尾道学研究会デジタル・アーカイブス

ただ、御用米或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、その上に色々と口うるさい取り決めが伴っていたらしく、廻船方にとっては余り好ましいものではなかったようである。

因島廻船の繰り出す範囲は、瀬戸内海は勿論の事、西廻り航路の北前船に同じく日本海側へも進出し、北海道松前・東北・北陸方面の年貢輸送にも従事している。

芸州椋浦東屋清次郎の千石船・徳吉丸

模型　椋浦民俗資料館蔵

前の統計や文書から見てとれるように、因島廻船の内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、その力の程を窺わせる一つとして、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献された常夜燈（じょうやとう）を紹介している。

広島県内からの寄進者の内、椋浦村が人数的にも突出して多く見られるとし、加えて「石灯籠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級が七～八、Ｂ級九、Ｃ級十一となり、椋浦が主体の「芸州廻船中」はトップから六番目に位置した」と、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事を、ここに証明してみせている。

宝暦５年（1755）の椋浦船絵馬

椋浦民俗資料館蔵

椋浦港近くに立つ椋浦廻船の常夜燈（尾道石工の作）

海事人物伝・其の二　黒船に乗った日本人～サム・パッチ

泰平の眠りを覚ます蒸気船と謳われた幕末の黒船来航に、日本は大きく揺れ動いたが、遠く離れた瀬戸田（生口島）では、別の意味で大きな衝撃を受けた。海難で死んだものとばかり思っていた島民・倉次郎（地元の興福寺の過去帳には倉次郎、幕府の調書には倉蔵という名で記録される）が生存し、押し寄せた異国の黒船に船員として乗っているというのだ。島民はしこたま驚いたに違いない。

倉次郎は福田地区の農民であった。

嘉永（かえい）３年（１８５０）、水主（かこ）として乗り込んでいた永（栄）力丸が紀州沖で嵐に見舞われ、５０日ほど漂流する。そこへ通りかかったアメリカの商船に助けられ、そのままアメリカ・サンフランシスコへ渡る事になった。後にアメリカから中国へ移送され、そこでサスクェハンナ号に乗る。この船がペリー提督率いる艦隊に加わったのである。この時、他の日本人漂流者（因島や岩城島の者も居た）は処罰を恐れて船を下り、中国に止まったが、倉次郎だけは船員を離れず、水兵としての勤めを全うした。

その名には仙太郎、或いは仙八という通称もあったらしく、この内の仙八が訛ったものか、アメリカ人水兵仲間からは「サム・パッチ（Ｓａｍ　Ｐａｔｃｈ）」という名で通っていた。

その後、彼に興味を持ったペリー艦隊の海兵隊員で、後に宣教師となるジョナサン・ゴーブルから誘われて行動を共にし、万延（まんえん）元年（１８６０）、ゴーブル夫妻と横浜に上陸、やがて夫妻と別れ、静岡学問所教師エドワード・Ｗ・クラークの料理人となり、その頃には妻もあったという。

明治７年（１８７４）１０月８日、病に倒れて数奇な生涯を終えた。その墓は東京都文京区の日蓮宗本伝寺にあり、墓碑には「三八君墓」とある。

※ サム・パッチの人物伝については、村上貢著『幕末漂流伝』第二章「黒船の日本人水夫」（ＰＨＰ研究所刊）に詳しく掲載されている。

近世　　海民の語る歴史民俗伝承～尾道漁村記

海事に限らず、尾道の歴史はとかく寺社や豪商、著名な文人墨客、或いは尊氏に象徴される権力者（上層階級）を主役に語られる事が多い。歴史の表舞台に出ない下々（一般民衆）の話題よりも、確かに豪商と文人墨客との風雅な交遊などの方が華やかではある。しかし決して華やかではないかもしれないが、尾道の歴史を共に築いてきた、これら民衆の歴史世界に耳を傾ける事を忘れてはならない。

民衆の歴史民俗の一つである、露店の魚売り、通称「晩寄り」について調査した折、漁民が伝えた歴史記録が図書館にあると、御所町（土堂）の長老・魚谷弘輔さんから思わぬ情報を得るに至った。市立中央図書館の書庫にあったそれは、『尾道漁村の記』と題した一冊の書物で、原本ではなく後世（近代以降）になって書き写された写本であった。

青木茂編著『新修尾道市史』第四巻の中でも若干ながら触れられてはいるが、荒唐無稽の取るに足らぬ資料として、市史ではその中身に立ち入っていない。ここでは冒頭に述べた通り、荒唐無稽であれ何であれ、海民の伝えた歴史世界に真摯に耳を傾けてみたい。

原本が書かれた時代は江戸時代の後期と推定され、全般的には今でいう事務的な記録が多い中、海民（漁民）が語り伝えた独自の歴史をプロローグとして語り起こす。

そもそも此の浦に、住なれる海士人の言ひつたへることの葉すたれて、わつかに残れるを聞くに、往古玉の浦といひけむ時より、須加の根ながき江のおくふかく、長江の岸のそばたちし、ひむがしの傍に、艸のいほりのまバらにありしとなむ伝へ云ふ、其の頃の事にや。

足仲彦天皇気長足姫之尊をいさなはせ給ひ、天皇二年水無月のつきこもる此等の江に、御船を泊させたまひしに、あま人をめされて、是より三韓に至るまで、御船毎に水を貢よと、大御命ありしより、即従人となり奉る。天皇三韓御征罰（伐）は、天皇八年より始り同九年御帰朝と也。大君御国に帰りませし後、ふかく芽出させたまひて、この郡を水調の郡となむ云ふとぞ。

またの時に此江の海士に、船東雲近きところにいたり、新羅に御使の船を、此浦に漕いれしに、海山のけしきを見給ひて、

ぬハ玉乃　夜は明ぬらし　玉浦に
　　あさりする田鶴　なき渡るなり

延喜元年酉の年、此江に菅の神の御船をよせたまひし時、しらいとの白髪の釣する翁の、あまの湛酒(たんさけ)を献(たてまつり)しに、大によろこハせ給ひて、御衣に御象(みかた)を写したまひ、御沓とともにさづけさせ給ふとかや。

夫よりはるかに年過ぎて、元の賊徒鎮西に軍船を渡せし時、北條の将軍君乗りまいらせし御船をひきて、筑紫潟なる水城(みつき)に漕行ける。其いさおしを賞し給ひて、当国の探題宮地兵部次郎廣俊候へめいぜられ、近国海邊のよき筏を、彼らに不残あたへよとのたまひき。

また高氏の将軍きみ、湊川の戦ひにこのうらよりいくさ船を数多漕行、あつく其功を給ふよし。

また彼の四とせの将軍義持公、九州菊池討払ろふ時、和布刈の瀬戸二於テ、此浦の海人をめして、上(かみ)ツ代の命にたがはず、船のへさきに立つ事をかかふる。この時、それが妻、夫らか乙女等、海原に別の名残りを、いともいともおしみけるさまを、伊予守貞世朝臣はるかに見そわなし給ひ、

旅衣　袖もぬけれり　海士乙女
　　和布刈の瀬戸乃　浪のたよりに

詠したる。あまたの女の子等、佐与姫のおもひをなして、なきさにひれふすハなかにも、心ある乙女のよめる歌に、

夫カ
　ととか行　別れにしほる　袖たにも
吏々ヲス
　さいなかするの　なきなみたかな

其のち毛利のきみの代に至り、大相国(たいそうこく)、朝鮮(もろこし)をかたむけさせ給ひし時、舟数十余艘に六十余人、討乗軍ふねを漕渡して、御感あり。この時十七人黄泉路(よみじ)にまかりければ、十七人のやもめありけり。

皇后の御時より、此浦を守り給ふ神おわして、渡海のたゆとふふねを守り給ひて、彼の関白の御時、朝鮮いくさ船を渡時に、大なる鱶魚に尻をくわれて、俗に、しり切れ神とかや言き。但し、小金(こかね)の御毛(みひけ)の白狐にて、栗原村産神社頭の前の土橋の南田の中に御社あり。又、安土山織の傍にありとも云ふ。

歴史と伝説が交差する神功(じんぐう)皇后の時代から、太閤秀吉の朝鮮出兵までを時系列に淡々と綴(つづ)り、各時代毎に尾道海民の存在を雄弁に描き出している。

順を追って見ていくと、尾道浦に寄港した神功皇后の軍船に水を献じ、その功績により水調（水を貢ぐ）、即ち御調（郡）の呼称が生じた。

奈良期、遣新羅使が当浦の景勝を愛でた万葉の歌を紹介。

平安期、菅原道真太宰府左遷の折の寄港は、尾道の伝説において著名だが（あくまでも伝説世界で史実的には有り得ない）、ここでは通説の金屋某（近世豪商の金屋栗田氏の祖先とする）ではなく、魚釣りの翁が菅公をもてなす筋書きになっている。

鎌倉期に至り、日本史上知られた蒙古襲来こと元寇の役において、尾道の海民が軍船の漕ぎ手（水夫）として功を成し、その褒賞として近海の良い筏を残らず拝領したとする。ここで登場する宮地兵部廣俊とは、吉和鳴滝山城の３代目城主であるが、時代的に合致しないところがある。

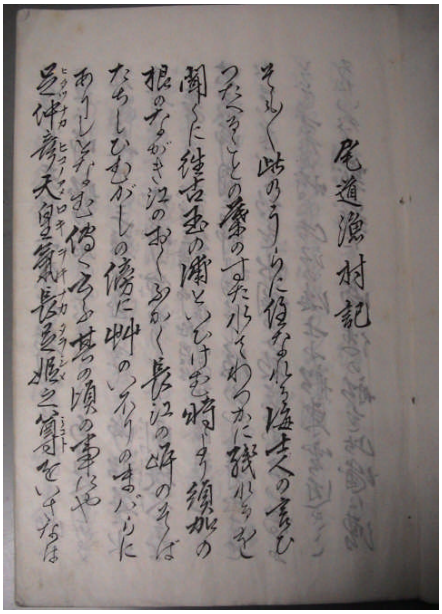
室町期、足利４代将軍義持が九州遠征の折、尾道の海民を布刈瀬戸（向島と因島の間の海峡）に招集し、尊氏の逸話同様に従軍を命じた。その際、見送る妻や恋人達が別れを惜しみ悲しみにくれた。その光景を「道ゆきぶり」の九州探題・今川貞世（了俊）が歌に詠んだものを紹介する。

続いて秀吉の朝鮮出兵の時代へ移り、ここでも水夫として従軍した事を伝え、夫が死んで１７人の“やもめ”（未亡人）が生じたと結ぶ。晩寄りの起源（縁起）として、朝鮮出兵の戦争未亡人が、秀吉のお墨付きを得て営み始めたとされるが、晩寄り起源については触れていない。

締め括りは再び伝説世界へ舞い戻り、尾道浦に鎮まる海の守護神について語り出す。その神は朝鮮出兵において大きなサメに尻を喰われ、以来「尻切れ神」と呼ばれ、姿は黄金色の白狐という。そしてこの尻切れ神は、栗原の産土神（氏神）である烏須井八幡神社の前にある土橋南の田の中の社に祀られているとする。現在においてこれに該当する社祠は確認出来ない。

以上が全体の流れであるが、史実か否かは別にして、歴史の表舞台の一端（末端）に、尾道海民が少なからず関わった事を偲ぶものとなっている。『尾道漁村記』は歴史由来の一書というより、尾道海民のアイデンティティを形成する拠り所と言えるものであろう。

※『尾道漁村記』については、本項の参考としても用いた八幡浩二氏の論考『「尾道漁村記」考−近世海民の歴史伝承−』（「尾道大学芸術文化学部紀要　第７号２００７年」所載）に詳しいので、興味を持たれた方は是非そちらをご参照頂きたい。



尾道漁村記の冒頭　尾道市立中央図書館蔵

海事人物伝・其の三　蒸気船航路の開拓～竹内隼太

隼太は、享保年間（１７１６～３６）の頃より尾道で製塩業を営んでいた竹内家の養子で、生まれは美作の国、岡山県勝山町であった。隼太の代より土堂海岸通り、現在の広島銀行尾道支店裏辺り（築出町）で海運業を営み、屋号・林屋と言った。

幕末には国学に触れて、尊皇攘夷派の立場をとって勤王の志士と深く交わり、軍費の調達のほか実戦にも参加している。

維新後の明治７年（１８７４）、蒸気船（船名・八島丸）を一隻購入して尾道－大坂間に定期航路（毎月１、３、６、８日の運航）を開いた。しかし航路経営は思うようにいかず、数年間で廃止となってしまった。この痛手により家は傾き、その後の家業を息子の要助に譲り、明治１１年（１８７８）尾道を去った。

各地を転々とする流浪の旅の果てに栃木県に奉職し、以来、日光の二荒山神社や東照宮に仕え、伊勢神宮にも勤める。

尾道で家業を継いだ要助は、一種の精神異常の病を患っていたらしく、必然的に経営は行き詰まり、没落するに至った。隼太はそれを哀れんでか、明治３６年（１９０３）９月１４日、播磨灘（兵庫県沖）に身を投じてその数奇な生涯を閉じた。享年７２歳。西久保町、愛宕祖霊殿の神道墓地に眠る。遺体が発見されなかった為に愛用していた硯が納められている。隼太以前の竹内家の古い墓所は東土堂町の信行寺（浄土宗）。

愛宕祖霊殿の墓碑

海事人物伝・其の四　福宮丸海難事件～永井重助

開国以来、諸外国の艦船が瀬戸内海上を多く往来し始め、その余波として、海難事故の多発が必然的なものとして生じた。ここで見る福宮丸の海難も、その多くの中の一例であった。

明治２年（１８６９）６月２４日（陰暦８月１日）午前７時頃、豊田郡大崎島野賀（大崎上島町）沖付近において、潮待で停泊していた薩摩藩御用の石炭１５万４０００斤を積み込んだ廻船・福宮丸に、アメリカの軍艦・アシュロット号が衝突、積み荷もろとも福宮丸を沈没させた。アシュロット号は停船せずそのまま通過、当て逃げであった。事故当時は軍艦の名が判明しなかったが、翌年の冬になって俄かに艦名が判明した為、庄屋からアメリカ政府に対し損害賠償の請求を起こし、事故発生から１７年後の明治１９年（１８８６）１０月、遂に勝訴（政府間交渉による）して賠償金を勝ち獲った…以上が『豊田郡誌』に見た福宮丸海難事故の経過であるが、この福宮丸の所有者が、瀬戸田（垂水村）の永井

重助であった。

永井の闘いは長く険しい道のりであった。広島県を経由して外務省へ嘆願書を提出するも、満足のいく対応が為されず、永井は即座に再願に打って出る。

「外国船が日本船を壊し、非道にも財を失われ、人命を落とす例は枚挙に暇がない。にも関わらず、外国船はその罰を免れ悠々としているとは…日本船が侮辱されているに等しい」と強く訴えている。

やがて外務省当局と直接交渉の末、政府間交渉の道が開けるに至ったのである。そこには本件を重視していた外務官僚（次官級）・宮本小一の存在も大きくあった。宮本は当初から国際問題として対応・処理すべきであると見ていたのである。

しかし一筋縄ではなかなか行かず、嘆願に次ぐ嘆願が繰り返された。明治７年（１８７４）１月１０日から、同２４年３月３０日の衆議院・貴族院への請願書まで、その数は実に４５件に上る（永井家文書より集約・『瀬戸田町史』通史編ｐ４７３～４７４に一覧表記載)。負けてなるものか、といった永井の不屈の精神がそこに窺い知れる。

明治１８年（１８８５）６月２５日付けで、アメリカ公使から井上馨外務卿宛に出された通告により、賠償金支払いが決した。が、「ウケトリショハトリケス」と永井はこれを拒否した。その後の捜索費や、生活する為に家屋敷や家具類を売り払った損害分がこれに含まれていなかったからである。

再び永井の闘いが始まるが、願い叶わずで、渋々当初の賠償金を受け取る事となった。しかし永井は最後の最後まで負けず屈せず、福宮丸海難事件の全経過をまとめた報告書を作成し、開設間もない帝国議会（衆議院・参議院）へ提出している（前記明治２４年３月の嘆願書)。

海事史研究者の村上貢氏は、「幕末・明治期における国際海難事件と対外交渉－瀬戸内海を中心として－」（岡山商科大学経営研究所報第１４号・１９９３）の論文において、「日本の外交史上、特筆すべき役割を果たした」人物として、郷土ゆかりの永井重助の存在に大きく光を当てている。

同様に海難絡みでの郷土における海事人物伝として、椋浦出身の水先案内人（パイロット）・北野由兵衛もいる。明治２５年（１８９２）１１月３０日未明、愛媛県松山沖で発生した帝国海軍の艦船「千島」とイギリス商船ラベンナ号との衝突事故（帝国軍艦千島沈没事件）において、彼はラベンナ号の水先案内として乗務していた。彼の操船には不備が無かったらしいが、その後の複雑な裁判及び海軍の強硬的態度に揉まれ、悲運に泣かされる運命を辿った。※永井重助については『尾道文化』第２７号（尾道市文化協会刊）に、北野由兵衛については『海事史研究』第４２号（日本海事史学会刊）及び『海事史研究』第９号（弓削商船学芸部）に、村上貢氏がそれぞれ寄稿している。