

日湊問屋并に魚市場  
備中笠岡湊  
菰口卯八郎



萬問屋  
備中寄島港  
林幸太郎



萬問屋 備中玉島港中買町 井上栄三郎

干鰯問屋  
徳島船場町七丁目  
松浦九兵衛



(加賀市北前船の里資料館提供)

## 北前船が運んだ祭礼文化

北前船が運んだものは、単に積荷（各地の産物商品）や情報だけにとどまらず、文化の面でも地域間の伝播をもたらしました。その一つとして祭礼文化があり、北前船寄港地、特に東北・北陸・山陰の日本海沿いの地域に、豪勢な「山車」や「屋台」が点々と分布しているのは代表的な事例となります。

それらの多くは京都祇園祭で繰り出される山鉾や山車を源流とし、京都の祭礼文化が北前船によって運ばれたものとされています。具体的には、京都の祭礼文化をキャッチした寄港地の有力商人や町人達が、それを自らの町の祭礼にも取り入れ、京都に負けず劣らずの立派で華麗な山車や屋台を建造したという経過で、これらを成し得た財力も、北前船往来がもたらした繁栄にあったことは言うまでもありません。

瀬戸内海側の寄港地の一つである尾道にも、その昔には京都さながらの山鉾・山車が祭礼に繰り出していたことが、絵図「備後国尾道町八坂神社祭典式列全図」からも確認されます。

この絵図は、勇壮な夏祭りとして知られる尾道祇園祭での祭礼行列の場景で、市政施行（1898・明治31年）以前の尾道町時代が描かれており、今に担ぎ継がれている三休神輿のお伴の内に、人形を飾った山車と共に、京都の山鉾（長刀鉾）とそっくりな山鉾が巡行しています。絵図に添えられた由来書によれば、京都祇園祭を模したものとあり、他の寄港地に見る例と同じように、北前船を通じての山鉾伝播であった可能性も考えられます。

尾道対岸の向島津部田地区に伝わる提灯船を担ぐ住吉祭は、江戸時代の初めに海運隆盛を祈って始められたといい、そこで奏でられるお囃子のチャンギリ、戻り太鼓は、青森のねぶた祭りや秋田の竿灯に似た音色で、北前船によって伝播したものと伝えられています。

祭礼以外では、民謡も北前船によって運ばれた文化の一つとして知られており、北海道の有名な「江差追分」は、信州の「追分節」（馬子唄）が源流とされ、それを伝えたのは北前船の船頭・船乗りたちでした。

このように北前船が運び、各地にもたらしたものは実に多様なものであったのです。



備後国尾道町八坂神社祭典式列全図  
明治期  
尾道市蔵

## 尾道商業会議所記念館 第35回企画展示解説

2018年11月2日～2019年2月27日  
テーマ 引き札に見る北前船の雄姿

2018（平成30）年5月、尾道市は「荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間～北前船寄港地・船主集落～」に追加認定され、3つ目となる「日本遺産」認定を受けました。

北前船とは、17世紀・江戸時代の初めに開かれた、東北や北陸（日本海側）から瀬戸内を経由して大坂に至る航路（西廻り航路）を往来した大型の商船で、「弁財船」あるいは大型のものは「千石船」とも呼ばれた船です。『北前』の意味については、北廻り、北米、北国松前など諸説ありますが定かではありません。

北前船ビジネスの特徴は、委託を受けた荷物を輸送する業態ではなく、船主自身が道中各地の寄港地でその土地の産物を買入れて船に積み込み、それを高く売れる港で売り捌くというもので、いわば海の総合商社・マーケットといえるものでした。

尾道では、古代から知られる塩を始め、錨などの鍛冶製品、備後表と称される畳表、酢、綿製品、古着、石材・石造品などが積荷となった一方で、北海道や北陸方面からは、昆布や鰯、鮭、鰯、肥料（鰯などの魚を原料とした魚肥）、米や材木などが積み込まれ、尾道や大坂へ運ばれたことから、北前船時代の尾道の港には、海産物問屋や肥料問屋が数多く軒を連ねていました。

北前船ビジネスは一航海で千両、現在の貨幣価値で約1億円の儲けを得ることができるとも言われた巨大なマーケットでしたが、反面で海難による積荷や船の損失などリスクもまた大きいものでもありました。

北前船の最盛期は江戸時代の終わり頃から明治時代まで、以降は鉄道の開通や大手商船会社の就航、肥料など商品の需要の変化、情報網の発達など複数の要因が重なり、次第に姿を消していきました。今回の展示では、明治時代の広告チラシである極彩色なる「引き札」から、ありし日の北前船の勇姿をビジュアルで辿ってみたいと思います。

## 北前船をモデルにしたと伝わる玩具「田面船」



田面船  
おのみち歴史博物館蔵

尾道に伝わる郷土玩具の代表格である「田面船」は、旧暦の8月1日（新暦では9月初め頃）＝「八朔」に見られる民俗行事（タノミ・タノモ祭り）に関連した信仰玩具で、船は尾道を往来した北前船・千石船を模したというのが通説です。

尾道地方では男の子に曳かせて氏神参りをする慣わしが、江戸時代の記録にも残っています。

## 島の海運～因島の棕浦廻船と瀬戸田船の活躍～

米俵で約2,500俵分に相当する1,000石以上の積載量を持つ千石船は、因島にも存在しました。

1806（文化3）年5月、尾道御蔵所（町奉行所に隣接した米蔵）から大坂へ運ぶ年貢米の輸送船の記録として、1,000俵積：因島三庄の七三郎船、1,700俵積：棕浦の孫三郎船、他に棕浦の大船7艘、何れも4,000俵、5,000俵積とあり、因島の船主達、とりわけ棕浦廻船の存在が際立っています。

棕浦廻船は尾道周辺一大坂間のみならず、瀬戸内海から日本海側にも繰り出しており、北海道の松前や東北・北陸方面の年貢米輸送にも従事しました。

今日では静かで落ち着いた海浜集落である棕浦ですが、廻船の最盛期には人家が300軒以上に上ったとも伝え、港近くに建つ立派な常夜灯（石灯籠・尾道石工の作）は、周辺近海では最大級の石灯籠であり、廻船基地として隆盛を誇った往時を偲ばせています。

生口島の瀬戸田もまた、海運を通じて大いに栄えた港町の一つです。

中世の海運を辿る史料として名高いものに、『兵庫北関入船納帳』があります。同書は奈良東大寺が領有した兵庫北関（神戸港付近の関所）での船舶に対する関税徴収を記録したもので、室町中期の一年間（1445・文安2年）に見られた瀬戸内海上の船の往来を知ることができます。

入港した船の船籍地を見てみると、瀬戸田船籍の「瀬戸田船（生口船）」が入港回数で6位にあり、9位の尾道船よりも瀬戸田船の活動がより活発であった経過が迎れます。

瀬戸田船が上方へ運んだものは、「備後」と表記された特産の塩が主体で、1万6,600石に上る塩が輸送されています。

近世も塩の輸送を主軸とする瀬戸田船の活躍は続きました。中でも塩田と海運業を営んだ島の豪商・堀内家（屋号・三原屋）は、「住江丸」と命名された船を9隻所有し、塩田によって得られた塩を九州から北陸と広範囲に運びました。各地からの帰り便では、北前船同様に寄港先の産物を積み込み、特に九州からは製塩の燃料として石炭が瀬戸内各地の塩田へ供給され、更なる製塩に用いられました。

## 引き札に見る北前船の雄姿①～尾道商人の発行～



錨製造處 備後尾道鍛冶屋町 阪井善兵衛  
加賀市北前船の里資料館提供

尾道の鍛冶屋町（長江口西）で、大鍛冶屋の屋号で鍛冶業を営んだ阪井善兵衛が出した引き札。阪井善兵衛は尾道商工会議所の第3代会頭も務めた。左上に描かれている錨は「四爪錨」と呼ばれる大型の錨で、当時の尾道の特産品の一つでもあった。



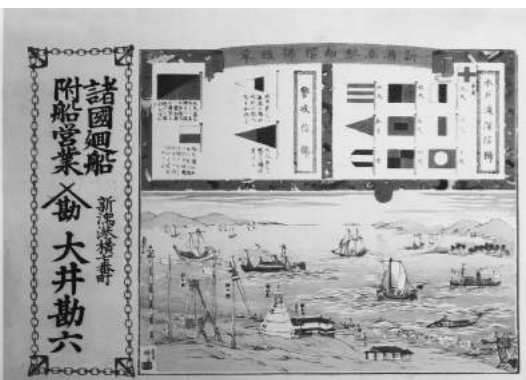
海陸物産委託問屋 尾道港中濱 富安佐助本店  
加賀市北前船の里資料館提供

尾道の中浜通りで海陸物産の問屋を営む富安佐助本店が出した引き札。商船で賑わう尾道住吉浜が描かれている。

引き札に見る北前船の雄姿② ~各地の寄港地より~



附船問屋 秋田土崎港下波止場前 本津利吉



諸国廻船附船営業 新潟港横七番町 大井勘六



廻漕店・船問屋 加賀国塩屋港 白橋與三兵衛

諸廻船問屋  
越中伏木港  
堀田善右衛門

廻船問屋・廻漕店  
越中伏木港  
麥谷十平

諸国船問屋  
加賀国金石庄町湊  
木谷久太郎

附船船荷問屋 御定宿  
越前三国町滝谷  
濱田庄七



(加賀市北前船の里資料館提供)

その後の近代海運  
~大阪商船・尾崎汽船部・鉄道連絡船~

北前船が終わりを迎える明治の中頃になると、瀬戸内海の東西を結ぶ新たな商船が船出します。その二大巨頭となったのが大阪商船と尾崎汽船部でした。

大阪商船は、50名を超える瀬戸内各地の船主による連合体として1884(明治17)年5月に発足し、その路線は本線18ルート、支線4ルートに及び、後には韓国釜山から中国・朝鮮へのルートも増設されました。

尾道もその寄港地の一つとなり、荒神堂棧橋、現在の中央棧橋が発着場となっていました。大阪一門司の山陽線では音戸丸など3隻、大阪一小倉間は2隻の貨客船が就航し、それぞれ月12便が運航されました。

大阪商船とライバルの関係にあった尾崎汽船部は、1891(明治24)年6月に設立され、大阪商船に続いて瀬戸内航路に船出。こちらも国内航路にとどまらず、朝鮮半島の仁川への航路を開き、朝鮮からの移民輸送に重要な役割を果たしました。加えて北海道航路も開くなど、大阪商船に負けじと時代を追って拡大発展を遂げました。

尾道では大阪商船の発着した荒神堂棧橋の西、土堂渡り場の尾道渡船(旧公営渡船)棧橋付近に発着し、大阪一門司間の山陽線に2隻が月12便、尾道一今治間に五月丸が隔日1便、大阪一小倉間に大衆丸など3隻が月12便運航しました。このように、北前船の時代の後も、尾道を経由する瀬戸内海の海上交通は途絶えることはありませんでした。

尾道にはこの他にも多くの荷客取扱いの定期船が寄港しており、尾道から愛媛県今治と香川県多度津までのルートを運航した東予汽船(東予運輸・瀬戸内商船)、尾道と愛媛県松山の三津浜及び高浜港とを結ぶ石崎汽船、愛媛県新居浜と尾道を結んだ住友別子鉱業の船舶部門である中央汽船などが知られました。この3航路はいずれも鉄道連絡船でもあり、尾道が四国と大阪方面を結ぶ交通の要衝でもあったことが伺えます。

この内の住友による中央汽船は、1891(明治24)年の山陽鉄道尾道延伸を受けて、別子銅山と新居浜沖の四阪島(製錬所)と大阪を繋ぐルートとして就航したもので、尾道には新居浜との連絡・中継拠点として住友家の分店が開設されており、この住友の尾道分店が後の住友銀行尾道支店の母体となりました。

尾道から加賀橋立へ送られた「尾道商報」

尾道での主要取扱品の商況と商品の相場を報じる「尾道商報」第459号(明治31年1月1日発行)。差立人は尾道の問屋・岸田和助と宮地与兵衛で、加賀国橋立村(石川県加賀市)へ宛てて送られたものである。橋立は北前船主集落として知られた地であり、受取人は北前船主であったろうことが想像される。明治の後半になると北前船が終焉を迎える頃になるが、この時期、北前船ルートが尾道とまだ繋がっていたことが分かる貴重な資料である。

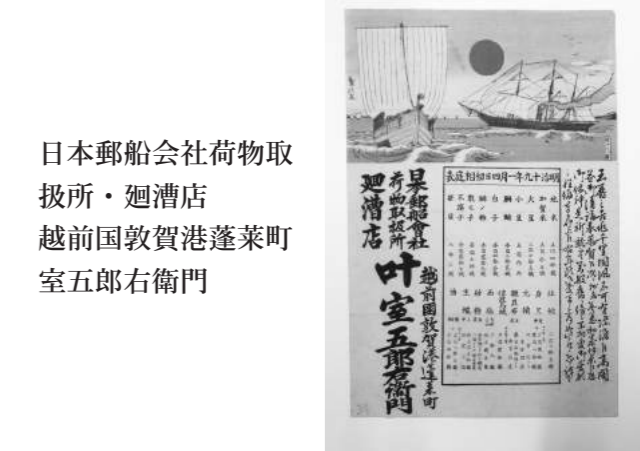


尾道商報  
1898(明治31)年  
個人蔵

引き札に見る北前船の雄姿③ ~各地の寄港地より~



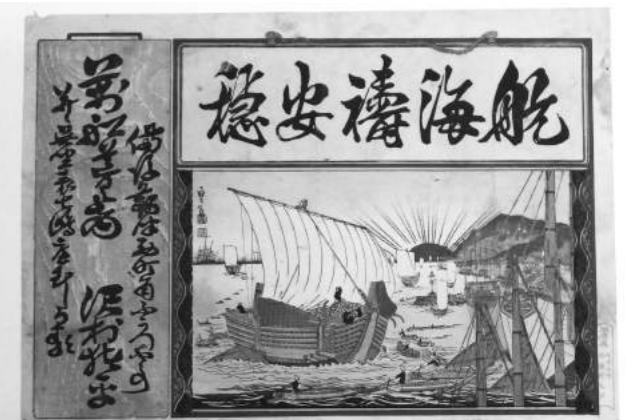
船荷問屋 敦賀港大金 角野七郎兵衛



日本郵船会社荷物取扱所・廻漕店  
越前国敦賀港蓬萊町  
室五郎右衛門



廻漕店 山口縣赤間関西南部町 和田屋喜兵衛



萬船道具商 備後鞆津西町角 沢村猪平