

尾道商業会議所記念館 第36回企画展示解説

2019年5月31日～2019年11月6日
テーマ 尾道港開港850年～黄金時代と都市の考古学～

2018(平成30)年の市制施行120周年に続き、2019(令和元)年、尾道市は尾道港開港850年の節目を迎えました。

平安時代の終わり、平清盛を筆頭に平氏が栄華を極めた時代に年貢米の積み出し港として公式に開港して以来、様々な形で海と寄り添いながら歴史を紡いで来た尾道では、時代の節目毎に、港を中心に尾道のまちがこの上なく賑わう「黄金時代」と称される繁栄期が見られました。

大田庄の倉敷地指定から中世の交易港へ、次いで近世の北前船往来と港湾機能の充実へ、近代になると鉄道と近代海運との海陸交通の結節点へと繁栄を続け、それぞれ第一期、第二期、第三期と、三期に渡る尾道の黄金時代として語り継がれます。

本展では、開港に始まる尾道黄金時代を振り返ると共に、中世から近世にかけての港町の遺跡(都市遺跡)である「尾道遺跡」と、その発掘調査の成果から見えてくる都市形成の経過についても眺めてみたいと思います。

「尾道遺跡」発掘 ～中近世の港湾都市遺跡～

「尾道遺跡」は、尾道旧市街のほぼ全域、約37.3haの地下1～4mに包蔵される、中世から近世にかけての都市遺跡です。

1974(昭和49)年、尾道本通り商店街の尾道郵便局近くの店舗建物を改築工事が行われた際、石を敷き詰めた遺構と木組みの井戸、土器皿や備前焼の壺、漆器のお椀、下駄などの生活用具が多量に出土したことから、中世に遡る遺構や遺物が旧市街の地中に眠っていることが明らかとなりました。

翌1975(昭和50)年、尾道商業会議所記念館の付近に位置する旧広島相互銀行尾道支店(現・もみじ銀行尾道支店)の改築工事に伴って、初めて学術的発掘調査が実施され、元朝景徳鎮枢府窯製の白磁碗が国内唯一の完形品(完全な形を留めた状態)で出土するなどし、今後の本格的な調査に弾みをつけるものとなりました。

1981(昭和56)年度から尾道市教育委員会の内に埋蔵文化財の発掘調査体制が整い、尾道遺跡の範囲内で土木工事を行う場合は、事前にその旨を届け出ることが義務づけられ、事前調査が実施されるようになっていきます。

1975(昭和50)年の第1次調査以来、現在までに200回近くに渡る調査が進められましたが、尾道の町家の、間口が狭く奥行きが長い、いわゆる「うなぎの寝床」のような構造から、調査面積は極めて限定的で、現時点でも尾道遺跡全体の約1%程度に留まり、今後の更なる発見が待たれます。



発掘調査現場の記録写真：検出された建物遺構

尾道市教育委員会発行「市街地発掘調査概要」より
画面下、手前側に見える穴は、柱穴(柱が立っていた跡)である。



木製下駄

尾道遺跡発掘調査研究所蔵

尾道遺跡からの出土品。子供用もあったのか、大小のサイズがある。

開港の時 ～大田庄と尾道倉敷地～

尾道港の開港は、850年前の平安時代後期、1169年(嘉応元年)11月23日付で出された、一通の文書に遡ります。

一、後白河院々序下文

院序、備後の国の在序の官人等に下す

早く国司序宣にまかせ尾道村田畠伍町を以て、大田庄の倉敷地となし、兼ねて又、斗張郷並びに尾道村無主の荒野を開発し御領に同じくせしむべき事…

(高野山文書)

この文書は、後白河法皇(第77代・後白河天皇。上皇になった後、出家して法皇になった)の政務機関である院序から、備後国(現在の広島県東部)の役人に宛てて出された通達文書で、尾道村の田畑五町(一町は現在の1ha)を大田庄の倉敷地とし、加えて斗張郷(現世羅町戸張地区)と尾道村の所有者のいない荒野を開発し、御領(皇室や幕府が領有する土地)と同様にしなさいと書かれています。

「倉敷地」とは年貢米の一時保管場所であり、大田庄は尾道の北、旧世羅郡甲山町(現世羅町)に広がった、当時の国内でも有数の規模を誇った荘園です。荘園とは当時の中央の貴族や大きな寺社がこぞって開発・所有した地方の農地であり、得られた収穫物が、年貢として所有者の貴族や寺社に送られます。

大田庄は橘氏によって開かれ、後に平氏から後白河法皇へ寄進されました。その後、大田庄に配置された役人から、大田庄には年貢米を保管する倉敷地が無いと、海路に面した尾道にその施設と機能を設けて欲しいとの要請がありました。これを所有者である後白河法皇が認める文書です。

大田庄から尾道へ運び出される年貢米は、年間1840石余(1石はお米約150kg)にもなり、他に胡麻なども運ばれました。

大田庄からの年貢米の中継基地・積み出しの港となったこの時をもって、尾道の港は歴史にその名を刻み始めることとなります。



木簡

鎌倉～室町時代
尾道遺跡発掘調査研究所蔵

文章などを書きつけた木の板で、「乃米まんところより」＝「政所からの納米」と書かれている。ここで言う政所は、荘園内の事務を管掌する現地事務所で、大田庄から運ばれた年貢米の荷札などの可能性がある。

東から西へ ～尾道の都市形成史～

「尾道遺跡」から出土する遺物は、中世から近世、近代と幅広い年代にわたります。その中でも最古層の中世に限って遺物を概観すると、時期によって出土地点に偏りが見られることが判明します。

「尾道遺跡」の出土品として最もポピュラーに見られる土師質土器のお椀について、土器の編年（製作時期によって異なる形状を時系列に配列）を見てみると、13世紀後半～14世紀末、14世紀前半～15世紀前半、14世紀後半～15世紀前半と3つの編年区分がなされる中で、最も古い13世紀後半～14世紀のお椀が集中するのは、尾道遺跡の東側、主に浄土寺山と西国寺山に挟まれた防地の谷筋付近で、逆に時代が新しいお椀は西の方へ分布が広がっています。

建物跡や道路といった遺構についても、13世紀代に遡る古い遺構は、現時点では東の防地谷筋のエリアでしか確認されていません。

この考古学的な物証から、尾道の都市形成は東を起点として、時代の経過と共に西へ広がっていったことが想像されてきます。

その視点で旧市街に点在する寺院群を見た時、13世紀かそれ以前の開基・建立になり得るお寺の大半が、東の久保周辺に集中していることも傍証する材料となりそうです（海龍寺・浄土寺・海徳寺・西国寺・常称寺の5カ寺）。

近代以降の市役所や裁判所、図書館や市民病院等の公的機関も東に集中しており、小学校も尾道第一尋常小学校と称された久保小学校が、校番一番の歴史を有しています。



れんしゆものきひらかわら
連珠文軒平瓦
鎌倉時代
尾道遺跡発掘調査研究所蔵

交易の港町 ～遣明船と海賊の登場～

室町時代になると、中国（明）や朝鮮との貿易（日明貿易・日朝貿易）が行われ、その交易船は尾道の港にも寄港しました。

1451（宝徳3）年の入港記録では、尾道で20日間も長逗留した記録が見られます。これは単に航海に適した風待ち・潮待ちだけではなく、中国山地にかけての広い地域から商品が尾道に集積され、遣明船で明国へ輸出されていたためであるようです。

これら尾道港からの輸出品としては、硫黄、銅などの鉱物から、刀剣、漆器、屏風などがあり、明からの輸入品としては生糸や絹織物、明銭（永楽通宝）などがもたらされました。

輸出品としては刀剣が突出していたようで、足利将軍から明の皇帝への献上品としても扱われました。刀鍛冶の職人街として鍛冶屋町も形成された尾道だけに、尾道刀工が鍛えた刀剣も数多く積み出されたものと想像されます。

対外貿易の港として賑わっていたこの頃の尾道には、水軍として歴史にその名を馳せる以前の、初期の「海賊」が現れています。

修交使として日本へ派遣された朝鮮の高官・老松堂こと宗希環の道中記「老松堂日本行録」には、京都からの帰路に再度寄った尾道浦で18隻もの海賊船と遭遇し、通行料の交渉もあってか、しばらく尾道に滞在することになったと記されています。

それから30年ほど後に書かれた「海東諸国記」（朝鮮の学者・申叔舟著）にも、「尾路（尾道）関」を拠点に交易活動を展開する「海賊大將軍」なる者が登場しています。

こうした海賊衆の出現と活発な動向からも、当時の尾道がいかに交通上・経済上の要地であったかを窺い知ることができます。

この他、中世から近世にかけての社寺の建立と寄進の数々も、こうした貿易を通じて培われた尾道商人の経済力によって成された業であることは言うまでもありません。



きなし どうせん
木梨遺跡出土銅銭
室町時代
尾道遺跡発掘調査研究所蔵

1964（昭和39）年に木ノ庄町木梨の山畑の崖から発見されたもので、7世紀から14世紀（古代飛鳥～中世室町）にかけての中国古銭が、実に53種7545枚も確認された。この地は足利尊氏に従った木梨杉原氏の本拠地でもあり、杉原氏や遣明船貿易に関わる可能性も指摘されている。



尾道遺跡から出土した土器・陶器
鎌倉～南北朝時代
尾道遺跡発掘調査研究所蔵

（左上）土師質土器杯、（左下）土師質土器碗、（中央）中国製青磁碗、（右2点）中国製白磁皿

土師質土器は釉薬を用いずに焼き上げる素焼きの土器で、庶民の食器などに広く用いられた。青磁碗・白磁皿は中国から輸入された当時の高級品であり、これらが流通するほどであった尾道の経済力が伺える。



土師質土器鍋
室町時代
尾道遺跡発掘調査研究所蔵

交易の港町 ～北前船の往来と港湾整備～

大田庄の倉敷地と共に対外貿易の基地として賑わった中世に続き、近世は国内交易の港として賑わう時でした。それを象徴するのが江戸時代に始まる北前船の往来です。

大坂を起点に瀬戸内海から日本海を回って蝦夷地（北海道）を結ぶ航路として就航した大型商船の北前船（弁財船とも千石船とも）は、委託による荷物輸送ではなく、船主自身が積み込む商品の荷主となるのが特徴でした。

瀬戸内海沿岸や日本海沿岸の各寄港地で産物を買入れ、それを高く売れる別の港に運んで売り捌くという業態で、海の総合商社といえるものがありました。海難のリスクも大きいものの、一回の航海で千両、現在のお金で約1億円の収益を得ることもできる巨大マーケットであり、尾道港はその舞台の1つとなりました。

尾道からの産物としては、古くから作られていた塩や鍛冶製品、石材、酢、備後特産の畳表（備後表）、古着や綿製品などが積み出され、北海道や北陸方面からは昆布や鯨、鮭、鰯、肥料（鯨など魚を原料とした魚肥）、米（秋田米が知られる）、材木などがもたらされました。

その中でも肥料の需要が大きかったようで、尾道浜問屋には海産物問屋と並び肥料問屋も多く軒を連ねました。

多くの北前船が寄港するにつれ、港湾整備の充実も求められます。元禄の頃から港の築調や埋立が進み、名奉行と今に讀えられる平山角左衛門による住吉浜の築港の他、中浜、荒神堂浜、薬師堂浜、築出浜、久保新開、米場新地と、尾道港は次々と拡張・整備されていきました。

出船入船で賑わう商港都市としての機能と存在を確立したこの時期が、尾道の第二期黄金時代であったといえます。

鉄道の到来 ～海陸交通の結節点～

海と寄り添い、海を軸にした歴史を紡いできた尾道に、次なる大きな転機が訪れたのは近代明治の時でした。

1891（明治24）年の山陽鉄道（現在の山陽本線）の尾道到達・尾道駅の開業は、それまでの海路に鉄道という新たな陸路が加わり、海陸交通の結節点がこの地に形成されることになりました。

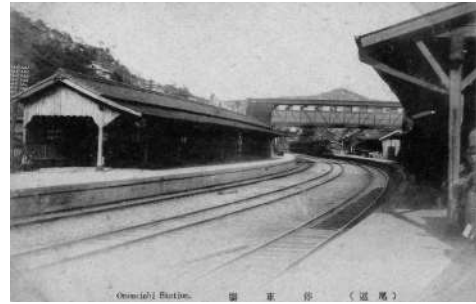
しかしながらこの鉄道敷設は、計画当初は町を揺るがす大きな問題として迎えられました。

線路敷設予定地から立ち退かなければならない家屋は4064坪（敷地としては8853坪）にも及び、線路によって南北に町が分断されることで、生活・商業面に支障を来し、更には寺社の参詣道も断ち切られる等、町の様相を激変させる一大事であったのです。

そのため、町の発展には鉄道敷設は必要とする推進派と反対派に分かれて、不安と不穏な空気に包まれた尾道でしたが、これを逃してしまうと尾道の次なる発展は無いとして、尾道町を東西に横断する形で鉄道が敷かれ、町の当時の西端に当たる現在地に尾道駅が開業して今に至ります。

近代以降の海上交通を見ると、北前船は姿を消していききましたが、それに代わって瀬戸内海航路から遠くは中国・朝鮮にまで往来した大阪商船や尾崎汽船部の定期船が寄港し、また、因島や生口島を始めとする島廻りの巡航船なども、尾道を本土側の要港としました。

商港都としてのこれまでの発展が鉄道駅の開業に繋がり、港と鉄道が近しく存在することで、港としての価値がさらに高まる一こうして尾道は海陸交通を結ぶ要衝の地として、第三期の黄金時代を迎えることになりました。



（尾道）停車場

大正期 写真絵葉書
尾道学研究会提供

大正時代の尾道駅ホームを南西角から撮影したもので、上下ホームを繋ぐ連絡歩道橋は現在の地下道ができる以前の風景。



（尾道名勝）尾道港埠頭

大正期 写真絵葉書
尾道学研究会提供

中央棧橋に停泊する大阪商船の定期船を写した一枚。近代以降の尾道にはこうした瀬戸内海航路の定期便が多く寄港し、四国航路を含めた海の玄関口として活況を呈した。

現代の尾道港 ～850年の歩みの上に～

開港800年を目前に控えた1968（昭和43）年に、本州と四国を結ぶ瀬戸内しまなみ海道（西瀬戸自動車道）への第一歩ともなる尾道大橋が開通し、港から始まった尾道と海との関係は、新たな局面を迎えました。

自動車の普及と相まって人や物の流れが大きく変わる一方で、人々の目に映る、行き交う様々な船の姿や賑やかな造船所、時代ごとに港の貿易で財を成した商人たちによって形作られてきた街並みや多様な特産物は、港を通じた850年の歩みの中で確かに培われ、その歴史を今に伝えるものたちです。

市制施行100周年でもあった1998（平成10）年前後の尾道は、街が大きく変貌を遂げゆく時期となりました。この時期の尾道を象徴したのが、尾道大橋と兄弟橋を形成する新尾道大橋の完成（1999・平成11年5月供用開始）と、しまなみ架橋の全通で、尾道大橋の時代から夢見られて来た本四架橋尾道—今治ルートは、ここに結実を見ることになりました。

新尾道大橋開通と並び、この時期の尾道を象徴したのが尾道駅から尾道港にかけての一角を整備する駅前再開発事業であり、棧橋とホテル、商業施設を複合したウォーターフロントビルの建設に代表される、今日に続く新たな尾道港の景観がここに形成されました（2000・平成12年事業完了）。しまなみ海道のサイクリングブームを受けて、新しい尾道港には多くのサイクリストも訪れ、新たな港の姿を見せています。

開港以来、3つの黄金時代を経て形作られてきた現代の尾道は、「日本遺産」の複数認定（箱庭的都市、村上海賊、北前船寄港地）にも象徴されるように、時代ごとの繁栄の物語を随所に留め、今なお国内外の多くの人々を惹きつけています。

いまこうやさん
大田庄と今高野山～尾道港開港の端緒を統べる～

かつての大田庄の中央部、世羅町（旧世羅郡甲山町）にある今高野山は、『今高野山縁起』によると平安時代の822（弘仁13）年に弘法大師空海により開かれたと伝わる古刹として知られます。尾道港開港のきっかけとなった大田庄は、その後さらに後白河法皇から紀州高野山（金剛峯寺）へ所有者が移りました。これは元の所有者であった平氏が源平争乱で滅亡したことを受け、その供養の財源として後白河法皇が高野山へ寄進したとされています。高野山へ寄進された数年後、高野山による荘園管理の現地事務所となる「政所」寺院として、ここに今高野山の形が整えられました。今高野山の「今」とは「新たな」という意味で、高野山の別格本山と位置付けられるほど重要視された寺院でした。最盛期には龍華寺・金剛寺・丹生神社など7堂12院が建ち並ぶ壮観な様を見ましたが、自然災害や戦乱（毛利と尼子の戦い）、大火（江戸時代）に罹り、最終的に総門（仁王門）・龍華寺本堂と安楽院・福智院の2院、境内寺堂（観音堂・御影堂・護摩堂・十王堂）・丹生神社・鐘楼が残り今に至ります。高野山の領有となった後も、尾道港を経由した和歌山への年貢米の輸送は続き、各所には尾道とのつながりを感じさせる痕跡が残ります。



提供：世羅町教育委員会



世羅町重要文化財 青磁観世音菩薩坐像（附 厨子）
世羅町吉祥寺蔵
世羅町大田庄歴史館保管

中国からの舶来品であり、当時の高級品が流通するほどの大田庄の財力の大きさや、流通の際には尾道の港から世羅へ運ばれたであろう事が想像される。

- ① 塔ノ岡（多宝塔跡）
空海が高野山に築いた多宝塔と同形式のものが、今高野山にも築かれた。尾道の浄土寺の多宝塔と同年代に建てられた今高野山の塔は、落雷で焼失し今に残らないが、塔のあった塔ノ岡付近からは、中世期の古瓦が多数発見されている。
- ② 丹生神社
高野山の鎮守神である丹生都比売神社を勧請したもの。尾道の浄土寺には同じ字で読みも同じ丹生神社がある。
- ③ 龍華寺
高野山による荘園管理の現地事務所も兼た政所寺院として建立された。境内には観音堂、御影堂、鐘楼等が並ぶ。
- ④ 御銀蔵
江戸時代、石見銀山から運ばれてきた銀が一時納められ、更に尾道港へ運ばれていった。
- ⑤ 庄屋尾道屋宅
門前傍らに、「尾道」の名を屋号とする庄屋の屋敷が見える。出所が尾道であったなどの何かしらの縁が偲ばれる。その前に架かる橋は、それに因んで「尾道屋橋」となっている。



のきまるがわら
軒丸瓦
鎌倉時代
今高野山塔の岡出土
世羅町大田庄歴史館蔵



軒平瓦
室町時代
今高野山塔の岡出土
世羅町大田庄歴史館蔵



きょうせき
経石
南北朝時代力
世羅町大田庄歴史館蔵