

港湾

7

月号



特集

港湾・空港行政を支える研究開発

特別寄稿

港湾・空港行政を支える

港湾空港技術研究所への期待

高知工科大学学長

磯部雅彦

令和時代における

港湾空港技術研究所の役割

前国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所
港湾空港技術研究所長

稲田雅裕



公益社団法人日本港湾協会

The Ports and Harbours Association of Japan

開港850年港町尾道と北前船

港町尾道の歴史

港町尾道は、平成31年（2019）に開港850年を迎えました。そもそも港としての役割を担うようになったのは、平安時代末の嘉応元年（1169）に大田庄（現・広島県世羅郡世羅町）の倉敷地（年貢米積出港）に指定されたことがきっかけでした。当時は、大田庄で徴収された年貢を船で積み出す場所がありませんでした。そこで、大田庄に近く、地形が入り組み自然に湾を形成しており船を泊めやすかったため、年貢積み出し港としての機能を果たすようになったのが尾道です。その後は、年貢だけでなく様々な商品も輸送するようになり、ますます港町尾道は発展することとなりました。

南北朝時代の著名な武将であり歌人の今川了俊が書いた紀行文『道ゆきぶり』には、中世の尾道の様子を最も美しく表した文章が記載されています。背後の山と尾道水道に囲まれた港町に網を干すほどの庭も少ないほど、家々が密集しており、尾道水道は潮の流れも速く、風の吹くまま行き交う船の帆影も面白く、遠く東北や九州への船も寄港しているなど、当時から既に自然の良港として、瀬戸内随一の港町の発展の様子がうかがえます。この光景こそが、日本遺産「尾道水道が紡いだ中世からの箱庭的都市」の原点でもあります。また、既に北前船以前から、東北方面との行き来があったことが分かります。

室町時代以降、港町尾道の対岸の向島や因島、生口島などの芸予諸島には、瀬戸内海の海上交通を支配した海賊衆が現れます。それが、「日本最大の海賊」である村上海賊です。村上海賊は、略奪者ではなく、通行料を払えば水先案内や警固を行うなど海上交通の管理者でもありました。村上海賊は、その後海賊

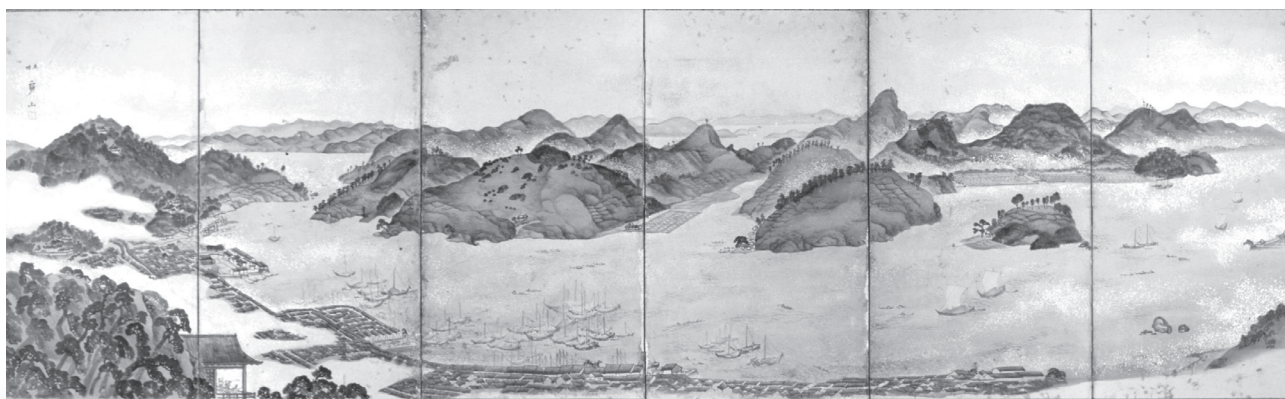


尾道水道と尾道の町並

禁止令により、他の地域に移り住みますが、村上海賊が使用した関船は、その後瀬戸内海で「弁才船」に進化し、海賊衆の操船技術や船の文化が、瀬戸内海海運に引き継がれていきます。

江戸時代には、尾道は港町としてさらに重要視されるようになります。その要因は「北前船」にあります。北前船は、東北や蝦夷（現北海道）の米や昆布等の名産品を積み込み、帰りには、瀬戸内海の名産品である塩、畳表、渋や生活用品の古着、さらには船のバラストにしたともいわれる花崗岩製の石造物などを積んでいました。北前船は、港に寄る度に現地の商人や、同じように船でやってきた商人たちと、積んでいる商品の取り引きをしたり、新たにその土地の品物を積んで商売をしながら航海をする「買い積み」方式の商いでした。これにより、日本の沿岸部の各地に、人や物が集まり新たな港町がたくさん出現し、北前船が寄港するようになりました。

江戸時代中期、多くの船が寄港するようになると、それまでの港町では手狭となり、新たな港の整備が必要となりました。商人は、元禄2年（1689）から



尾道浦絵屏風（日本遺産構成文化財）



住吉神社（日本遺産構成文化財）

自分たちで費用を出して、港町尾道の2つの河口周辺の埋立工事を行い、護岸を整備しました。現在でも尾道の町並みの各所に、昔の護岸の痕跡をたどることができます。

寛保元年（1741）には、尾道町奉行 平山角左衛門によって、住吉浜の築調工が進められ、住吉神社も浄土寺から移し、平山奉行の功績を讃えました。現在でも毎年開催される「尾道みなと祭」では、住吉神社を中心として祭が開催され、平山奉行を顕彰しています。

北前船寄港地の交流

尾道市内の神社玉垣や古文書には、港町尾道と取引のあった寄港地と商人や船名が記されています。

明治10年（1877）の住吉神社玉垣には、越後糸魚川、越後荒井浜、佐渡、越後今町（上越市）、但馬豊岡、兵庫、越中立野（高岡市）、大坂などの北前船寄港地と商人名が記されています。また、寛政13年（1801）の尾道商人鯛屋客船帳（取引先）には、越後（新潟・今町・能生・鬼舞・糸魚川）、越中（高岡・伏木）、能登（七尾）などの寄港地と船名が記されています。

このように様々な寄港地から、北前船が訪れると、多くの名産品が尾道に集まってきます。北前船で尾道へ運ばれてきた各地の名産品は、羽鰯（はにしん）、鰯粕、鰯鱈（かずのこ）、鰯白子、笹目鰯、昆布、米、干鰯（ほしか）などです。特に米は、新潟や秋田から運ばれ、秋田米は尾道酢の原料ともなっていました。鰯や干鰯は、綿花栽培等の肥料として重宝していました。綿布から帆布が作られ、製帆業が発展しています。また、日本海側の昆布や海産物（鰯、鰯など）をもとに、尾道で海産物加工業が発展しました。

このように、各地の名産品が集まり、また各地へと運ばれていき、あるいは、尾道でさらに加工され

て販売されたため、尾道は「中継交易地」であるとともに、尾道の名産品の発信地でもありました。また、日々大勢の人々が出入りをしているとそれだけ様々な情報も入ってきます。各地からやって来た商人たちはここで互いに情報交換をして、各地の商品相場を知るなどしていました。

3つの日本遺産と港町尾道

尾道市は、これまでご紹介した港町尾道の歴史と文化を基にしたストーリーとして、「箱庭の都市」「村上海賊」「北前船」の3つの日本遺産に認定されています。これらの日本遺産は、全て港町尾道に関係しており、尾道と海、港との長い歴史を示すものです。

本市は、これらの歴史資源を活かすべく、瀬戸内海や港湾に関わる様々な取り組みを進めてきました。港町尾道は、近代的な港湾として、昭和2年（1927）に第2種重要港湾に指定され、同年開港場となりました。平成9年（1997）からは、JR尾道駅前再開発事業により、棧橋、ホテル、商業施設を複合したウォーターフロントビル建設や港湾緑地帯整備が進み、また平成11年（1999）には本州と四国とを結ぶしまなみ海道が開通し、市の中心部へ訪れる市民、観光客、サイクリストが行き交う地域となっています。

平成22年（2010）には「サイクリングポートみなとオアシス尾道」としてみなとオアシスに登録されました。ここには、既存の港湾上屋を再生した全国初のサイクリスト向け複合施設「ONOMICHI U2」があり、新たな賑わい創出の拠点になっています。みなとオアシス主催のイベントも定期的に行い、市民と来訪者が憩い集う活気ある港町整備に取り組んでいます。

今後も、日本遺産等の歴史資源と海と陸の交通の要衝である立地環境を活かし、魅力ある港町のまちづくりを進めてまいります。



尾道港（2013年撮影）