

## 近代 造船のまち尾道

海事都市尾道は、言い換えれば“造船のまち尾道”である。尾道市が掲げた海事都市構想の核となる、尾道における造船産業の歴史的経過を、時系列にここで振り返ってみたい。

当地に興された造船所の最古は、明治29年（1896）11月創業になる土生船渠である。因島土生の橘富太郎氏、弓場定松氏ら地元有志の手によって設立され、同36年（1903）1月に因島船渠株式会社となった。

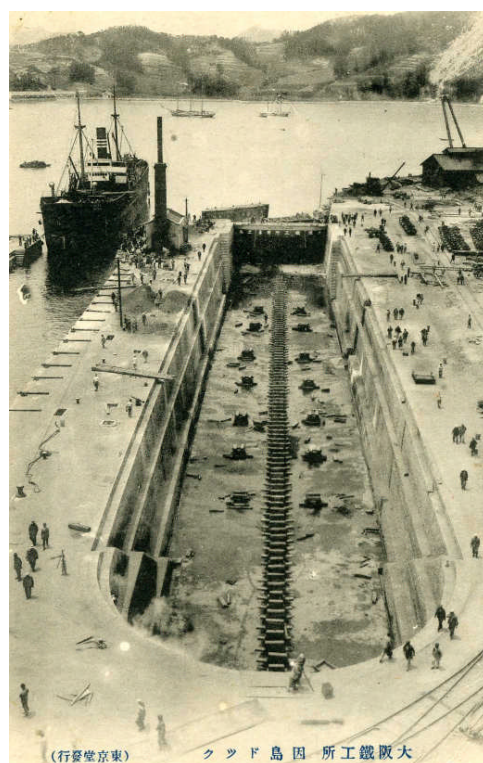
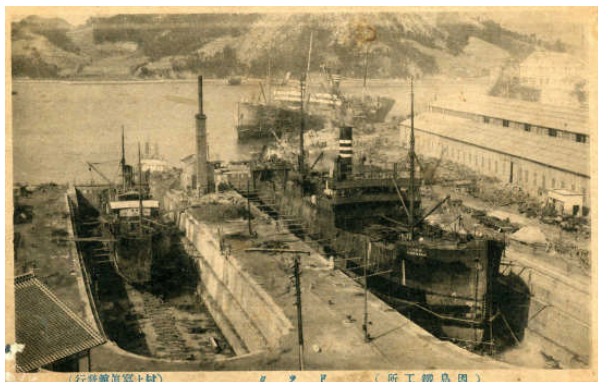
土生船渠に続いて同34年（1901）6月、同じく因島の三庄では備後船渠が設立（起工）される（竣工は同35年12月）。

因島、備後両船渠共に、明治37年（1904）に始まる日露戦争の戦争景気で、一時的な好況を呈したが、戦争終結後は一転して不況に陥り、同41年（1908）に因島船渠は工場を閉鎖する。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、その名を消す。

因島船渠閉鎖から3年後の明治44年（1911）、大資本の大阪鉄工所が造船の島・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す。

大阪鉄工所は、来日した英国人E. H. ハンターが、明治14年（1881）4月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る。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った。日立造船へと移行するのは、戦時中の昭和18年（1943）からである。

造船ブームの波が訪れた第一次大戦（大正3年開戦）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いう。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ったが、満州事変～太平洋戦争勃発で新造船を再開させた。



古絵葉書に見る大阪鉄工所因島工場

尾道学研究会-尾道絵葉書発掘プロジェクトより(谷野照男氏旧蔵)



因島ドックの景

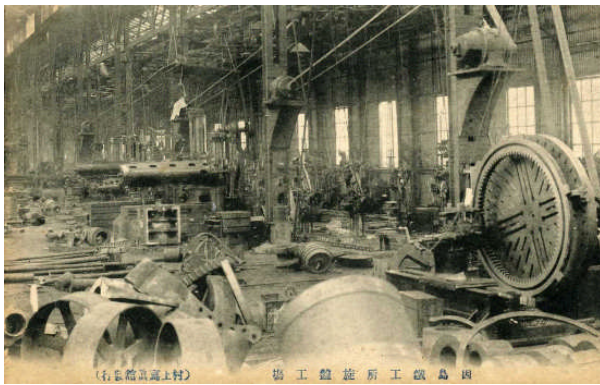


因島工場 一、二、三号(各一萬噸船台)



庶務と倶楽部(上・造船所の迎賓館・城山倶楽部。現ホテル・ナティーク城山の位置)





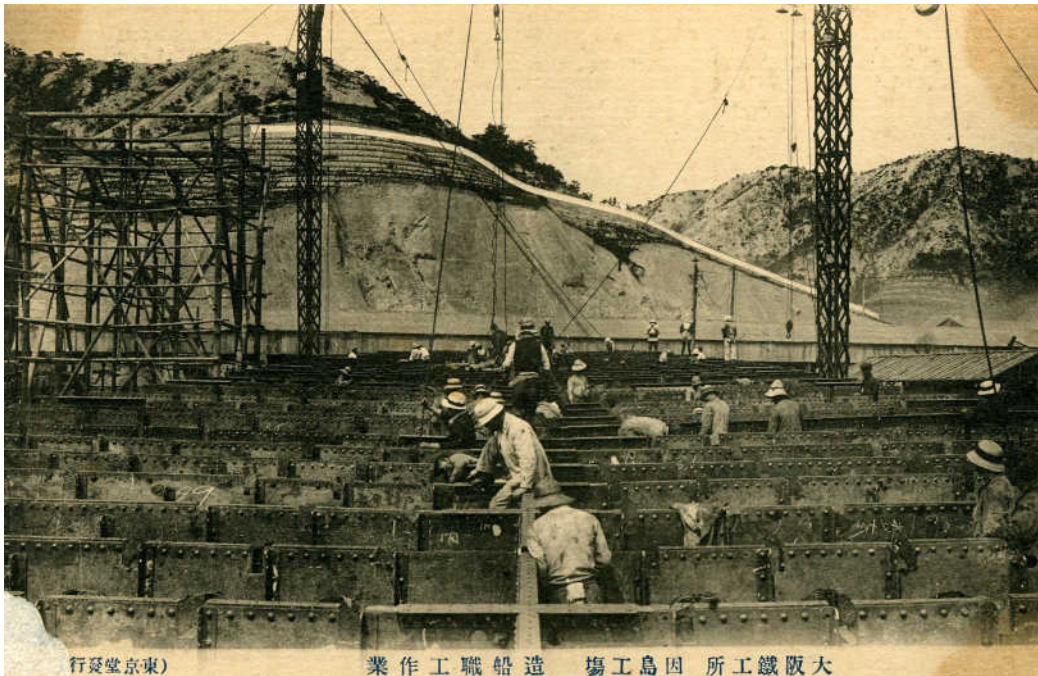
(行東館品高上料) 場工盤旋所工鐵島因

**旋盤工場**



(行東館京東) 場立組 場工島因 所工鐵阪大

**組立場**



(行東館京東)

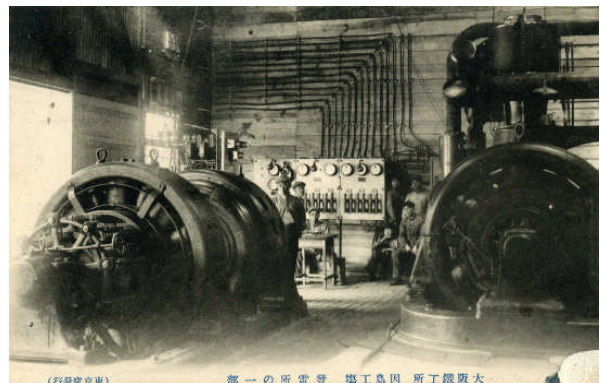
業作工職船造 場工島因 所工鐵阪大

**造船職工作業**



(行東館京東) 業作工鐵 場工島因 所工鐵阪大

**鉄工作業**



(行東館京東) 部一の所電發 場工島因 所工鐵阪大

**発電所の一部**

因島と尾道に挟まれた向島では、明治39年（1906）に船舶建造、修繕の松場船渠（松場鉄工所）が小歌島（岡島）の地に創業する。この頃の小歌島は、まだ陸続きとなっていないまさに島の状態であった。大正12年（1923）、工場拡張を図るべく、小歌島の海面埋立を願い出るが、塩田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る。

向島東（当時・向島東村）では、大正2年（1913）に修理専門の水野船渠造船所（通称、水野ドック）が設立される。水野常吉氏による個人経営であったが、大正7年（1918）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った。

同じく造船の島・因島と間近に接する瀬戸田においては、大正4年（1915）の山陽造船の創業が最初となる。

昭和に入り、太平洋戦争の前後から造船所の数は増えていった。

前述、小歌島の松場船渠跡を借り受け、昭和4年（1929）、現在の向島ドック（杉原造船）の前身となる杉原鉄工所が創業する。この当時もまだ小歌島は島の状態で、工場は島の南西側に位置した。職工30人を擁し、600トン級の船に対応出来る石造乾船渠を有していたという（『備後向嶋岩子島史』参照）。

戦時中の昭和17年（1942）12月には、戦時下の統制で誕生した日産造船所に吸収合併されるが、昭和25年（1950）7月、創業者の杉原正雄氏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いた。

昭和15年（1940）10月、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る。戦時下においては、前述の杉原鉄工と日産造船に同じく、神戸の中桐造船所、同・村上造船鉄工所と合併して瀬戸田造船所と称した。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たが、戦禍を避ける目的で瀬戸田工場に集約され、以降、瀬戸田における拠点性が確固なものとなった。

昭和40年代からは日立造船と提携し、経営危機にあたっては日立造船主導により経営再建が図られ、以降、瀬戸田造船は日立造船の傘下に属することになった。昭和47年（1972）10月、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た。因みに内海の社名は、従業員から公募したものを採用している。

尾道本土側では唯一の造船所である尾道造船は、戦時下真っ只中の昭和18年（1943）の開設になるが、その出発は明治に遡る。

弓削出身の濱根岸太郎氏が丁稚奉公を経て、塩の販売、雑穀・海産物を商う濱根商店で独立起業（明治32年、函館にて）、明治43年（1910）、「1万トンの船主」の夢に向かって海運業に進出した。第一次大戦下の造船ブームを背景に、造船所の設立を計画し、



その地を向東の水野船渠造船所に求めた。同社を買収すると向島船渠と改め、資本金100万円で大正7年（1918）6月に設立された（前述）。

昭和18年になって、向東の千年船渠（昭和11年8月設立・木造船の修造）と向島東造船所（戦時下の企業合同で10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った。

終戦後は軍需消滅により伸び悩むも、経営努力によって今日の発展成長を見ている。

## 海事人物伝・其の五 造船の島の女傑～麻生イト

尾道人物伝の内に威風堂々と登場した男装の女傑麻生イトは、まさに造船の島の女王といった風格を持つ。

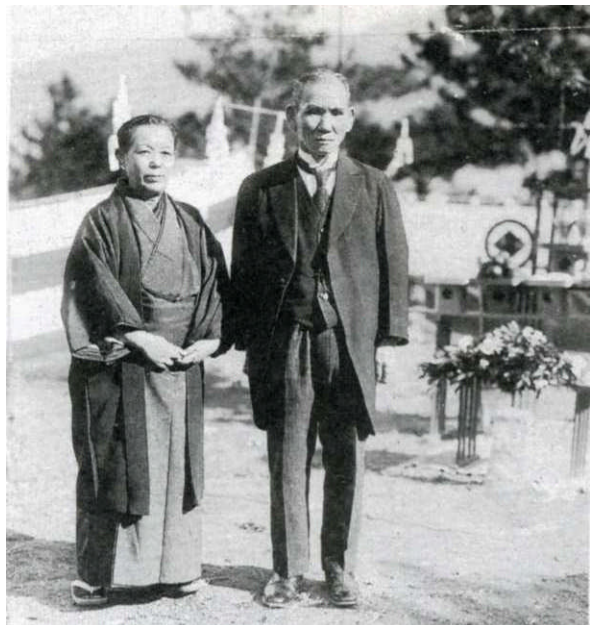
明治9年（1876）、尾道の十四日町（現在の長江）に生まれ、小学校時分に養女に出されて以降、各地を転々と流れ、明治36年（1903）頃、故郷から島一つ隔てた先の因島へ腰を据える。そこで男仕事でも大変な船の解体業を始めた。

明治44年（1911）、日立造船因島工場の前身となる大阪鉄工所が因島に進出、イトはこれに呼応して造船の下請け業を興す。麻生組の創設である。この他にも、麻生旅館や大阪鉄工所の迎賓館・城山倶楽部

（現在のホテルナティーク城山）などの経営も手掛け、まさに女性経営者のハシリでもあった。

イトの親分肌的な面倒見の良さは、広く地域社会へも注がれ、町の整備はもとより、土生幼稚園、因島高校の前身となる土生町女子実業補習学校（後、土生町立高等女学校）を設立するなど、更には土生対岸の生名島（愛媛県上島町）に観音信仰の霊場として立石山観音霊場を開くなど、教育・地域の振興にも多大なる貢献を果たした。

また、政財界や文化人との親交も深く、憲政の神様として有名な政治家・尾崎行雄（<sup>かくどう</sup>罌堂）、松山出身の俳人・河東碧梧桐などがイトのもとを訪ねている。



林芙美子の短編『小さな花』では「おりくさん」の名で、映画化もされて大ヒットした今東光の『悪名』では、因島の女親分として実名で登場するなど、物語に彩りを添える魅力的な人物である。

掲示の古写真は昭和10年頃に生名島の厳島神社の祭典で撮られた一枚。隣に立つ男性は、明治6年（1873）にこの島で生まれた濱田国太郎なる人物である。イトと親しかった彼の生涯もまた魅力的かつドラマチックなものがある。

小学校を中退して12歳（一説では13歳、16歳）の時に島を出て神戸へ行き、アメリカ汽船のボーイとなる。給仕から始まり、イギリスやノルウェーの汽船の乗組員などを経て、日本郵船の火夫長となった。

厳しく劣悪な労働条件を強いられていた船員達の待遇改善を求めて、同志を結集して組織団体を立ち上げ、横浜港において日本初の海上停船ストライキを決行。日本海員組合設立後は2代目組合長となった。

小学校中退で読み書きが不自由であったにも関わらず、ILO（国際労働機関、国連の専門機関）国際会議に日本の労働者代表として数度に亘って出席し、世界にその名を知らしめた。

晩年は僧侶となって六甲山の麓に金毘羅山雷声寺を建立し、海で亡くなった人々の菩提を弔った。山号は航海の神として名高い四国讃岐の金刀比羅宮（こんぴらさん）の事である。

一線を退いた後も組合の相談役や保護司として貢献し、故郷生名島には別荘を寄附（村役場となる）したり、小学校には図書や標本、楽器などを贈った。そんな彼を慕う組合員有志の手によって島に銅像が立てられたが、戦時中の金属供出で取られ、現在はその台座のみが残っている。その碑文には、「報海国 濱田国太郎氏寿像」と刻まれる。

イトが亡くなって2年後の昭和33年にこの世を去った。享年85歳。

※ 濱田国太郎の生涯については、村上貢著『海父・濱田国太郎－海員組合を創った男』（海文堂）に詳しく掲載されている。



土生対岸の生名島、三秀園内にあるイトの石像墓

## 造船カメラマンが見た造船の記憶

語り部…元日立造船向島工場勤務 向島町、土本寿美



### ◆ 入社の際ー戦時色に染まる造船

私が日立造船向島工場へ入社したのは、昭和15年の春の事でした。当時の社名は向島船渠株式会社で、これが後に日立造船へ引き継がれます。

時代は戦争の足音が刻々と迫って来る頃で、向島船渠も軍需の色を日増しに濃くして行きました。そのまま軍部へ繋がる向島船渠は、一方では当時の少年達の憧れとなっていました。

私が従事した木型工は、入渠中の修繕船から陸揚げされた、歯車やポンプ、ボイラーのドストルといった修理品をスケッチし、原図を書き出します。その寸法を縮尺、鋳物尺（鋳物は冷める時に縮むので、それだけ大きめに計算する）で計り、木型を作っていました。

やがて戦時下に入ると、向島船渠 KK は向島造船所軍需工場となり、昭和17年7月には、同西工場（18年に日立造船向島造船所）が呉海軍工廠の管理下に置かれました。軍需工場となった西工場では、軍艦S B艇から特殊潜水艇、次いで海防艦の建造が日々進められました。

お国の為に…のスローガンの下、男子学生の学徒、女子学生の挺身隊ていしんたいが、強制的に東西両工場の勤労につかされました（昭和19年頃…学徒1116名、挺身隊565名）。また、植民地などから強制的に動員した徴用工員もこれに加わり、工場の工員数は爆発的に膨らみました。加えて、イギリス、アメリカ、カナダなどの戦争捕虜が216名おり、彼らは資材運搬などの仕事に従事していました。

昭和20年3月19日には、備後地方初の空襲がありました。四国土佐沖方面より飛来した艦載機が、日立造船向島工場を爆撃したのです。これは私が山口県熊毛郡暁部隊へ入営する前日の出来事で、いよいよ本土決戦が目前に迫ったと、実感せずにはいられていませんでした。

終戦後は資材不足から船が造れず、一時は戦時に用いた鉄兜からフライパンを造ったりもしました。その他の日立造船の工場では、戦争の為に供出された寺の釣り鐘、或いはミシンなどを造る工場も見られました。

昭和21～22年頃には、戦時中に建造された艦船の解体が盛んに行われ、戦地より復員した人達がそこに活路を見出していました。

#### ◆ 尾道水道への大元丸進水

日立造船向島西工場のある尾道水道は約250m。対して、大元丸の全長は134m。尾道水道の半分もある長さの船を進水させた事は、業界の目を引くものでした。また、文献や資料の内にも取り上げられました。



一般的に進水は、船台という斜めになった陸上の台の上に船体を組み立て、水に滑り出すようにして進水させます。しかし、狭い尾道水道では不可能な事。そこで日立造船向島西工場では、船体が着水したところで船の向きが尾道水道に対して並行になるよう、アンカーチェーンで牽引しながら進水を行いました。緻密な計算によるこの進水方法は、多くの人の目を惹きました。

#### ◆ 捕鯨船の入港

昭和22年頃から、日本は鯨を捕る事で食糧難の時代を乗り越えて来ました。

捕鯨は、鯨を保存して輸送する冷凍貨物船と、実際に鯨を捕獲する複数のキャッチャーボートで船団を組んで行きました。そのため捕鯨には多くの船を必要とし、向島工場は、日本水産の捕鯨船「多度津丸」の改装工事で賑わいました。

更に、春になれば海に出た船団が帰って来て、船の整備や修理を行います。尾道には、長期に亘って滞在する船員達の他にも、船員の家族がやって来て、造船所や街は、基地のような役割を果たしていました。

日立造船では、提携している日水の監督、船長や機関長の為に、寝泊まり出来る施設を造り、それが現在でも観光用のホテル・民宿として一部に残っています。



東工場に停泊するキャッチャーボート

(21、22と表示される2隻、昭和39年)



### ◆ 造船カメラマンへ

木型工から始まった私の造船人生ですが、木型工から作業係を経て、庶務の広報係と  
なって以降は、共に写真を相棒にした造船人生でした。日立造船入社前から大好きだっ  
たカメラを手に、仕事であった進水式の写真撮影のみならず、多くの造船風景をカメラ  
の中の記憶に収めて来ました。最後に、私が撮影した造船風景を幾つかご紹介します。  
※土本さんの撮影された写真は、土本さん自費出版になる『ふるさと いまむかし カ  
メラと歩んだ戦後六〇年』（平成18年発行）に多く収録されています。



新日本汽船甲春丸建造（昭和32年起工）



東工場名物の時計塔と木型工場（昭和24年）



向島工場最後の進水（昭和53年6月20日）

## 近代…航路今昔

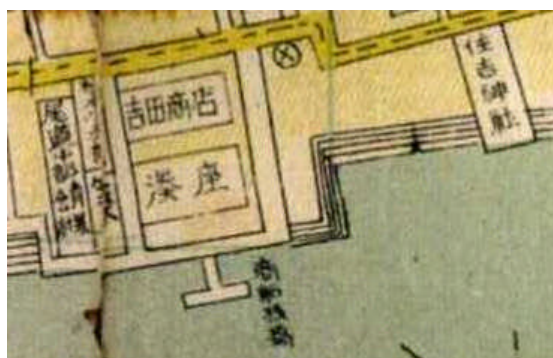
昭和14年(1939)に出された「大日本職業明細図・尾道市」なる古地図を手に、当時の尾道の港を眺め見ると、沿岸に突き出た多くの栈橋に目が留まる。その殆どが姿を消し、記憶から遠ざかってしまっているものばかりである。北前船時代に負けず劣らず、出船入船で賑わっていた往時が、ここからも静かに偲ばれて来る。



芝居小屋の湊座南に見える「商船栈橋」は、現在の中央栈橋である。

明治17年(1884)、瀬戸内の各港を結ぶ幹線的連絡船として就航したのが大阪商船であった。

尾道へ寄港する第11本線の大阪尾道線は、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最終尾道港へ入った。当初は多度津を終点とする便と二通りあったが、最終的には尾道終点で一本化された。運航は不定期ではなく毎日であった。



翌18年5月、大阪尾道線は航路が重なる第10本線・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)へ統合された。

この他、第3支線として、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)、尾道別府線なども見られたが、この内、広島尾道線は不採算路線となり、わずか7ヵ月程の短い期間で姿を消した。





**商船棧橋に停泊する大阪商船（天野安治氏蔵）**



**商船棧橋停泊中の大阪商船尾ノ道別府線使用船吉井丸（尾道学研究会蔵）**

掲載の古写真は絵葉書であり、大阪商船の絵葉書はその数多く、尾道関係も豊富に確認されている。停泊する棧橋を、棧橋周辺の荒神堂こうじんどうの地名に因み、「荒神堂大棧橋」と称している。初期段階では棧橋が未整備で、舢（はしけ）によって繋いだという。煙突に入る「大」の字が大阪商船のトレードマークであった。



この大阪商船のライバルとして後続するのが尼崎汽船部である。明治12年(1879)、尼崎伊三郎によって興された汽船会社で、大阪商船同様に瀬戸内海航路を往来した。尾道寄港路線では、大阪下関線(明治18・1885年3月就航、山陽各港経由)、宇品尾道線(同40・1907年1月就航、同年10月に廃航)があった。

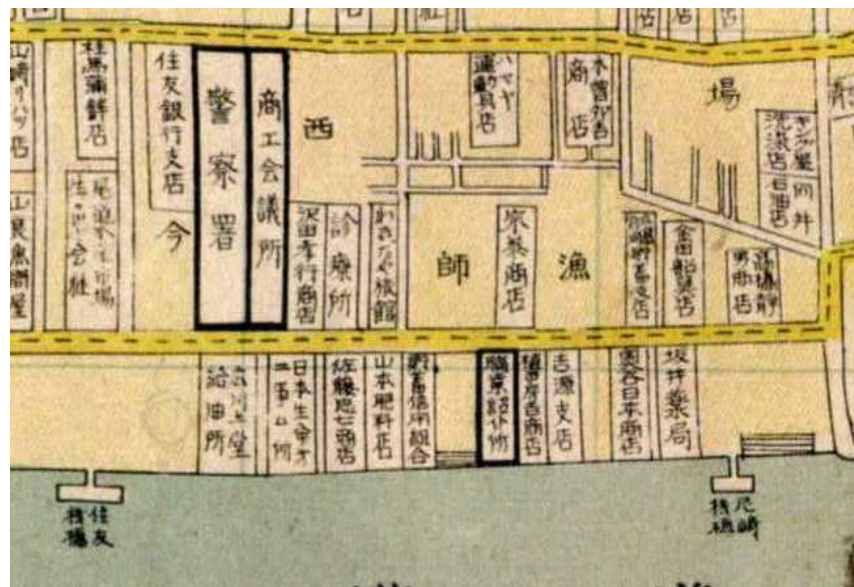


尼崎棧橋風景

写真提供：尾道学研究会デジタル・アーカイブス

尼崎棧橋は土堂渡し場の西側に位置し、掲載の古写真(絵葉書にも使われている)がその棧橋風景。ポー…ポー…という豪快な汽笛の音、忙しく飛び交う人々のざわめきが、今にも聞こえて来るような一枚である。

みなと尾道を絵葉書によって見た時、前述の大阪商船に比して、尼崎汽船はあまり見る事がない。煙突に見える斜めの二本線が尼崎のトレードマークである。



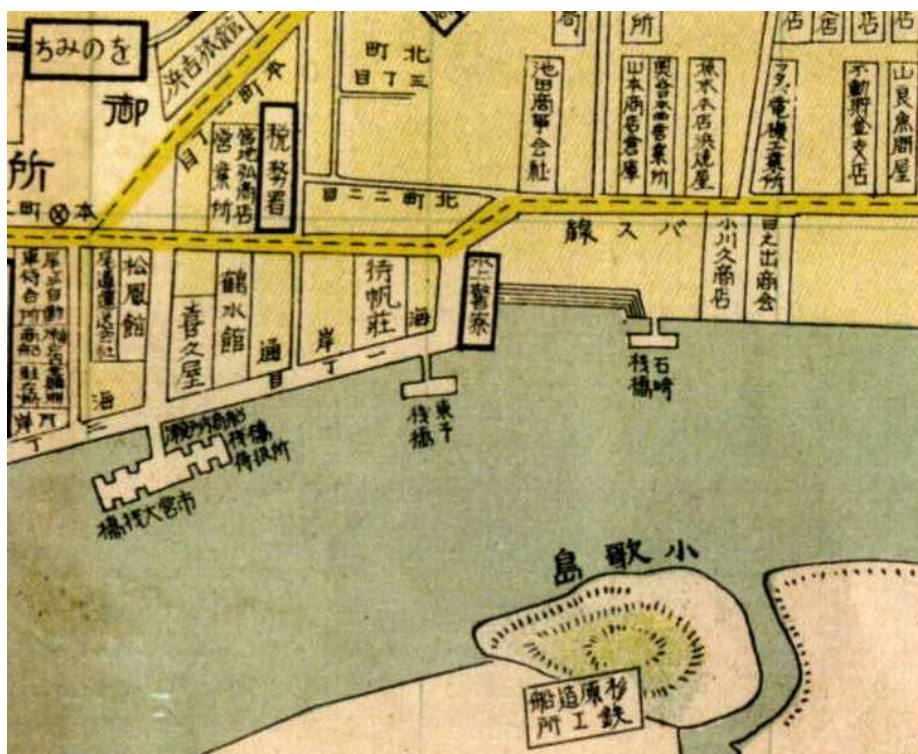
住友銀行（現、三井住友銀行）尾道支店南にある「住友棧橋」は、その名の通り住友家御用達になるもので、ここから住友経営の別子銅山のある愛媛県新居浜と、同じく住友の精錬所がある四阪島（新居浜沖合の無人島）、そして大阪を繋ぐ貨客船航路が開かれていた。併せて、明治25年（1892）2月、別子銅山関係の物品を取り扱う住友家の尾道分店が置かれ、これが住友銀行尾道支店の前身となる。

余談ながら、住友銀行の発祥はここ尾道であり、明治28年（1895）5月、住友家の重役会議が尾道で開かれ、住友の銀行業参入が決定したという歴史を持つ。

住友棧橋西側、現在の福本渡船の棧橋にあった「石崎棧橋」は、四国松山を本社とする石崎汽船の棧橋で、明治27年（1894）11月に就航した三津浜－尾道航路が寄港した。また同航路は、鉄道ダイヤと連絡する船便（鉄道連絡便）でもあった。

大正4年の『尾道案内』によると、「石崎汽船第三相生丸毎日午前五時三十分尾道発、同十一時三十分三津浜着、同第六相生丸午後一時三十分尾道発、同七時三十分三津浜着」とあり、糸崎、忠海、御手洗へも寄港している。

平成11年（1999）まで、石崎汽船による松山－尾道航路が駅前棧橋より就航していたが、しまなみ海道開通とそれに伴う航路再編で廃航された。



旧海岸商マーケット裏の雁木東側にあった「東予<sup>とうよ</sup>棧橋」は、今治の東予運輸会社（明治30・1897年7月設立）の航路で、尾道から鞆<sup>たぬ</sup>經由で多度津間、重井・田熊・土生・弓削・新居浜など各港經由での多度津間、今治經由宇品間を周航した。

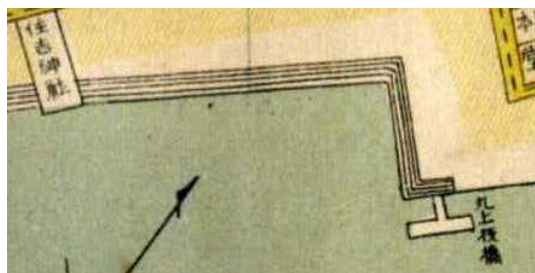
前の『尾道案内』に見ると、今治經由宇品航路は、「福盛丸は毎日午後二時三十分尾道発、午後七時今治着、殿丸に接続す」、各港經由多度津航路は「第四、第七東予丸を使用し、毎日午前六時尾道発、午後七時五十分多度津着」となっている。昭和4年（1929）の航路資料によると、音戸・宇品など各港を経て、宮島までの航路が開設されている。

市営大棧橋は駅前再開発以前の駅前棧橋で、昭和35年3月の時刻表では、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（前述）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る。



**絵葉書 尾道駅前市営棧橋の壮観**

写真提供：尾道学研究会デジタル・アーカイブス



薬師堂浜、元・岸本<sup>きしもと</sup>渡しの位置に見える「丸上<sup>まるじょう</sup>棧橋」は、⓪（まるじょう）回漕店経営の航路で、前述の昭和4年の資料に見ると、豊島、今治3路線、大越、鞆、因島西廻、藤江、竹原、笠岡の各港行きが周航している。