

河市丸について

肝心な所は消したつもりですが、色々と個人情報も含まれていますので再配信にはご注意ください。

- ・通常のWeb検索にかからないようにTextの苗字は▲▼に、 字(あざ)名は□□□に置換してます (画像上はそのまま)
- ・船名はそのままにしています

2018/08/17時点のまとめ

河市丸の調査は一段落し、今後はのんびり継続して行く予定。
そろそろ模型作りに注力していきます。

Index

第1部 河市丸について

1. きっかけ
2. 船名札の河市丸
3. さらに遡ると～江戸時代
4. しかし、色々謎が
 - 1)なぜ12年間で船が2度も大きくなっているのか
 - 2)13反帆はどのくらいの大きさ(何石積み)なのか
 - 3)なぜ利七の死後(文政4年)の文政8年の浦調べに利七の名前が出てくるのか
5. 新たな事実～島根県浜田の客船帳
6. 模型作りに向けて

参1 江戸時代の□□□

参2 □□□湊の変遷

参3 年表

1. きっかけ

退職して時間的余裕が出来たので、久しぶりに模型作りでも始めようと考え、思いついたのが我が家の玄関に飾ってある河市丸でした。

以前父親を通して「我が家は江戸時代から廻船業をやっていた」という郷土史家の方の調査結果を聞いた事があるのですが、河市丸がどんな船だったのか知る人も今は居ません。

ですから、まずは調査です。ゆっくり2-3年かけてと考えていたのですが、始めてみると面白くて一気に調べることになりました。



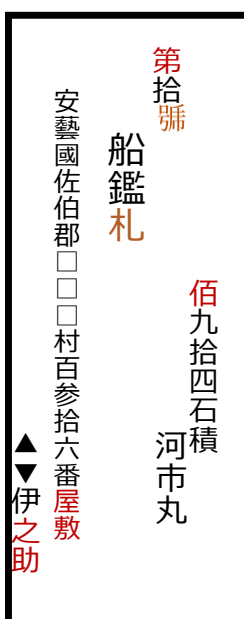
玄関に飾ってある船名札と木製滑車の写真→

2. 船名札の河市丸

まずは家の中を調査。

「何かあったよな」と神棚に上がっていた真っ黒な木箱を綺麗に拭き取ってみたら、これが船鑑札でした。

解読すると、どうも**明治20年**に**194石**の河市丸に対して大阪で発行されたものの様です。



茶色い字は判読しきれなかった文字です。

- 第は文脈からいって間違いないでしょう
- 驛は号の古字“號”の異字体です
- 札も文脈から見て問題無いでしょう
- 佰は百の大字(だいじ)です。字形から佰と読み取るのは難しいのですが、後ろに“拾”という大字があり、ここは百の単位のはずです。(大字は単純字形の漢数字の代わりに使う漢字です)
- 住所は伊之助さんの戸籍と一致しました(明治時代は土地では無く家に番号が振られていたので、番地では無く番屋敷になります)

- ハッキリ言って日付の数字は読みとれません。想像するのみです。
- 進呈も妙な気がするのですが、まあ大勢に影響は無いという事で。。



明治20年頃、194石積みの河市丸があった玄関の船名札はこの船のものでしょうか

2. 船名札の河市丸(続き)

もう一つ、屋根裏に船筆筒が置いてあったのを思い出しました。船筆筒は船頭の手提げ金庫です。引っ張り出してみると、中には沢山の書類があり、その中で圧倒的に多いのは大阪と廿日市(+串戸)の材木商関係の書類です。日付はほとんどが大正5-6年でした(書かれて無いものも多い)。これが河市丸の最晩年と思われます。

江戸時代、廿日市は広島藩の木材集積地として栄え、今も西日本有数の木材専門港を持つ木材の街です。この事から河市丸は廿日市・大阪間の木材輸送に携わっていたと考えられます。

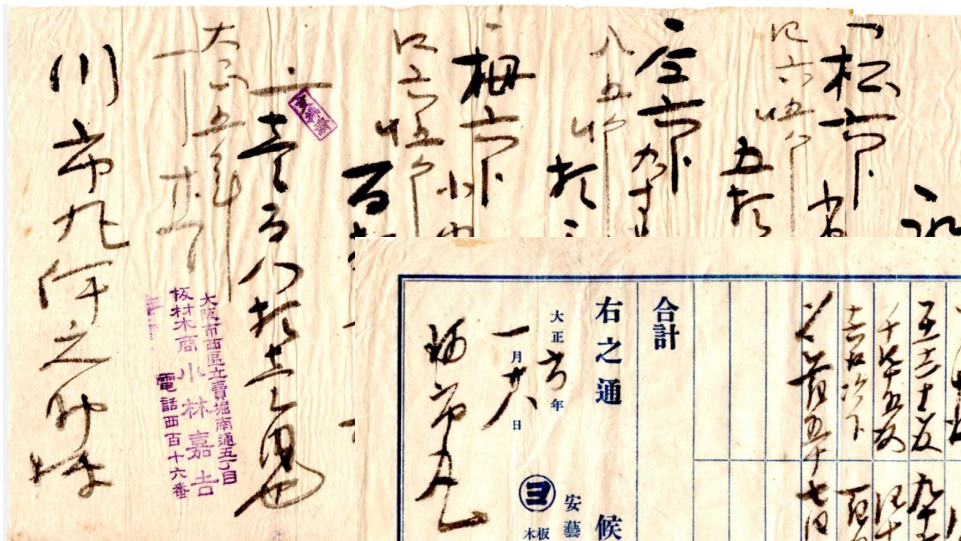
明治20年(1887年)に新造の河市丸に船鑑札が発行され、その最後が大正6年(1917年)となるとその間30年です。木造船の寿命は普通20年と言われており、ずいぶん長く運行していたことになります(30年運行された船も記録に残っています)。

この当時、山陽鉄道(現山陽本線)が明治27年(1894)に広島まで、明治30年(1897)には徳山まで開通し、物資の輸送は海運から陸運に移行して行きました。そうした世の中の動きの中で「もはや船の新造は無い。今の船を可能な限り延命し、それを限りに廻船業は止める」という考えだったのだと思います。



屋根裏にあった船筆筒(左)
扉も取れてガタガタですが、我が家の家紋の「桐」も入ったなかなか立派なものです。

船筆筒の中にあった書類(下)
発行元の多くは廿日市と大阪の材木商で、中を解読する元気がありませんが、松とか樺(つが)と言った文字が見受けられます。
どうも廿日市で木材を購入し、大阪で売るという形式(買積み廻船)であったと思われます。運送業と言うより商社に近いイメージです。



こちらは大阪の材木商↑
罫線入りの定型書式が多いのですが、中には和紙に筆字という書類も混ざっていて、時代を感じさせます。

「安芸国 廿日市」ですね→
大正6年の書類です

品目	数量	単価	摘要
松	四十八	八	五
樺	四十八	八	五
...	...	...	...
合計			

右之通 候也
大正 六年
一月 六日
安芸国廿日市町
木板卸商 吉田次郎吉本店
電話 四十四番 電報 〇三
三 徳島県徳島市 一六七七

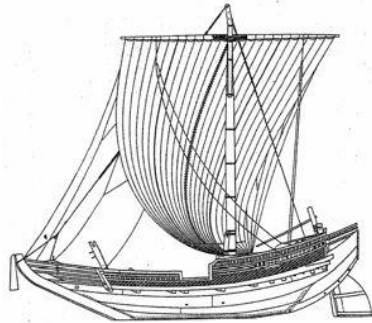
3. さらに遡ると～江戸時代

最後の河市丸が194石積みで、大正6年頃まで運行していたことは判りました。
しかし、それ以前はどうだったのかということで、廿日市町史を調べてみました。

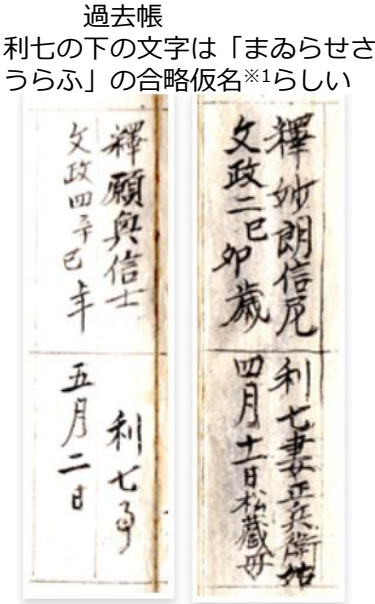
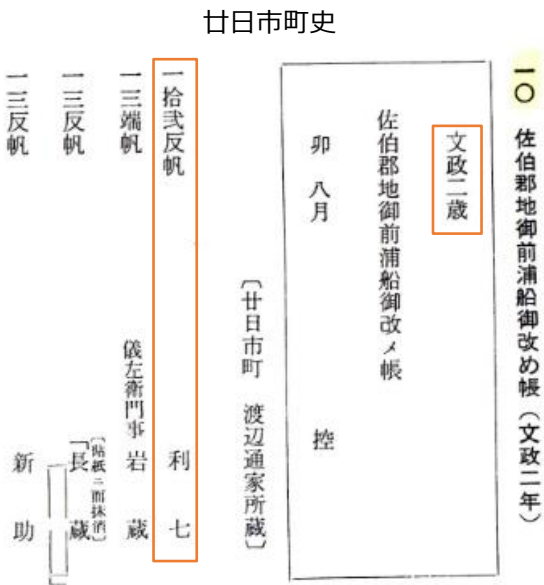
町史には浅野広島藩が行った□□□湊の「浦調べ」の記録が幾つか残っています。これを一表にまとめると、以下の様になりました。

和暦	宝永7年	正徳4年	文化7年	文化10年	文政2年	文政8年	天保2年	安政4年	慶応2年
西暦	1710	1714	1810	1813	1819	1825	1832	1859	1866
帆反数	151		114	135	120	145	143		
船数	54	52	50	61	52	62		70	80
13反帆廻船						1			
12反帆廻船					1				
10反帆廻船			1	1					
3反帆鰯網船			6	5	6	10			
2反帆鰯網手船			43	55	45	51			

ここで「反帆」と言うのは船の大きさを示します。
この時代の帆は木綿布を縦に縫い合わせて作られています。
右の絵の帆の縦線が縫い目で、10反帆とは10枚の布を縫い合わせた帆という意味です。使われる布幅は規格化されていたので、これで船の大きさを知ることができました。
広島藩では船の所有に対して「船床銀」という税金を掛けていました。海船の船床銀は帆1反につき銀一匁（諸説ありますが今のお金にして1250円程度）でした。



上の表のうち、文化10年、文政2年、8年の3回については詳しい資料が残って居す。それを見ると、蒼く塗りつぶした船の持ち主は利七という名前でした。
我が家の過去帳を調べてみると、その時代に利七という先祖がいます。これでこれらの船は河市丸であり、**文政8年には13反帆の廻船の船を持っていた**と言って良さそうです。



※1合略仮名；複数の文字を1つの文字で表現した仮名。江戸時代以前は多く使用されていたが明治になって「仮名は一字一音」という原則が決められ廃止された。
まゐらせさうらふは奉の略体と候の略体の合字

「文政8年には13反帆の廻船の船を持っていた」と書いたものの、幾つか謎があります。

- 1)なぜ12年間で船が2度も大きくなっているのか
- 2)13反帆はどのくらいの大きさ(何石積み)なのか
- 3)なぜ利七の死後(文政4年)の文政8年の浦調べに利七の名前が出てくるのか

その前に「浦調べ」について

最初は国勢調査のようなものと思っていたのですが、実はかなり厳格な調査でした。船型・年数・帆端数等を調査・記帳するとともに船には完了を示す焼印を捺し、帳外れの船・焼印のない船は没収し、船の売買に対しては、船奉行へ届け出なければならないことになっていました。つまり、この浦調べの結果は非常に信頼性が高いという事です。

- 1)なぜ12年間で船が2度も大きくなっているのか

木造和船の寿命20年から見て頻繁すぎます。

考えられる一つの理由は難破・破船です。弁才船は舵周りに強度的に欠陥があり海難事故も多かったようです。さらに町史には文政4年大風があり扇新開(広島総合病院沖の埋め立て地)が被害を受けたという記録もあります。当時の□□□湊は「埠頭；右当村には無御座候。湊；当浦は干潟永く 船繋之場悪敷に付 村内風波之節は外浦江船相廻し 勿論他国船往来 交易之義無御座候」と書かれているくらいなので、停泊時に被害を受けた可能性もあります。

もう一つは中古船です。木造和船の寿命は20年ですが12年目あたりで上部構造の作り替えを含む大規模補修(新造費用の1/2)が必要だそうです。大阪-江戸のような外海航路の船では大規模補修するよりも、新造し古い船を内海(近距離)航路に売り出す中古船販売が盛んにおこなわれていたようです。▲▼屋は広島-大阪間の内海航路中心だったでしょうから、中古船を安く買って運用していたのかもしれない。

- 2)13反帆はどのくらいの大きさ(何石積み)なのか

文政2年(1819年)の「浦調べ」には「12反帆1艘、3反帆6艘、2反帆45艘」と言う記述とは別に「250石1艘、20石6艘、10石45艘」とも書かれています。この事から12反帆は250石であると判ります。しかし多くの文献には19世紀の12反帆は150石になっています。

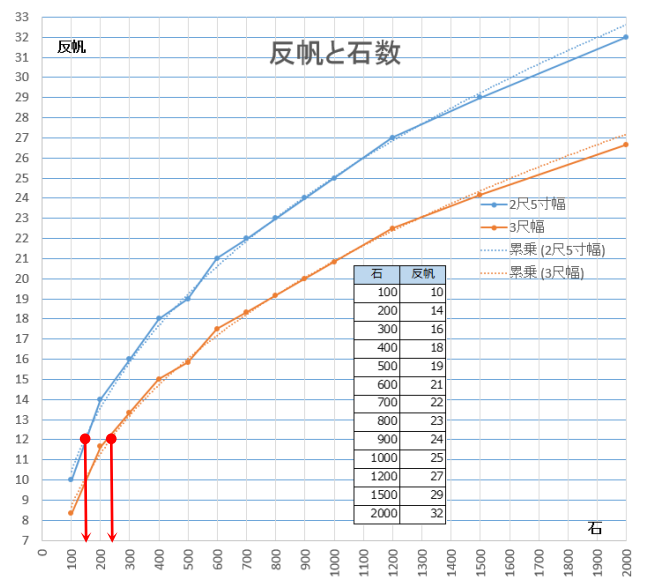
250石と150石の差については以下の様に推測しています。

帆の布幅は始め3尺(90cm)でした。しかし強度・耐久向上のため18世紀中頃から2.5尺(75cm)が主流になります。12反帆=150石はこの2.5尺布を基準にしたものです(グラフの青線)。

しかし、12反帆が3尺布基準で書かれたと仮定し、これを2.5尺布基準に計算し直すと $12 \times 3 / 2.5 = 14.4$ 反帆となり、町史の250石に近くなります(黄色の線が3尺布)。

船床銀の徴収が始まった1624年には3尺布が主流でした。ところが1750年頃から2.5尺布に変わって行きます。しかし当然混在期間があり、その時は同じ大きさの船なのに船床銀の額に差が生じたり、帆を新調ただけで船床銀が上がってしまうと言った混乱が生じたはずです。それを避けるため藩の浦調べでは3尺巾に換算して記載するという処置がとられたのではないかと想像しています。

三尺基準だった事を示す公式文書は見つかりませんでした。しかし『東野村と船』(現竹原市・馬場浩著)や『瀬戸内海地域史研究』(瀬戸内海地域史研究会編集)に、実際の反帆数(沖反帆)より登録上の反帆数(公称反帆)は小さかったという記述がありました。



3)なぜ利七の死後(文政4年)の文政8年の浦調べに利七の名前が出てくるのか

これについては答えがありません。

考えられる理由の一つは所有者が死亡したにもかかわらず登記を変えていない状態です。現在でも家屋などでは良くある事です、浦調べの厳密性とは相容れぬ気もします(登記名がどうあれ、舟床銀はちゃんと徴収できるので、そのままにした)

もう一つは世襲名です。過去帳を見ると庄兵衛と新吉が二人づつ出てきます。このことから利七と言う名も(例えば利七の子の庄兵衛が、船頭を務めている間)一時的に世襲していたという考え方です。

しかし何れも検証する方法がありません。

=====

全てについて答えが出た訳ではありません。

また、□□□湊はここまで書いた文化・文政期以後も成長を続け、江戸の終末期から明治初頭が最盛期だったのではないかと思います。そのころにはもっと大きな船を持っていたのかもしれませんが。しかし、その時代の詳しい情報は見つかりませんでした。

「文政8年に、祖先の一人利七が、13反帆・280石の船を持っていた」と言うのが最も確実な情報であると判断し、それを元に模型作りを考えることにしました。

5. 新たな事実～島根県浜田の客船帳

調べているうちに、妙な新情報に行き当たりました。

島根県浜田市外ノ浦町の廻船問屋であった清水家に所蔵の客船帳に▲▼屋が出てくるのです。

「安芸の国」のページにある地ノ御前の▲▼屋ですから間違い有りません。松蔵も過去帳にあり、文久2年(1862年)没ですから、ここに書かれている安政4年(1957年)とも合います。

と言う訳で、**安政4年**には**神力丸**という船を持っていて、北前航路・西廻りの寄港地である浜田を訪れていた事が判りました。

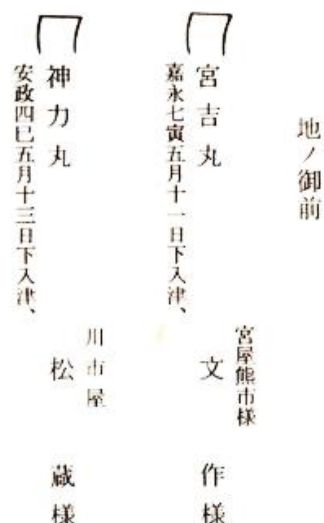
江戸時代は、その港で一度どこかの廻船問屋に泊まると、以後は他の問屋に移る事は許されていませんでした。つまり客船帳はそれを管理するための帳面で、一種の顧客リストです。

ですから安政4年は初回で、以後何度も訪れた可能性があります。いずれにせよ「神力丸」という新しい船が出てきました（もっとも河市丸という名前も明治～大正時代に所有していた船で、そのほかの船の名前は判っていないのですが）。

ただ、残念なことに客船帳には神力丸が大きさは書かれていません。また、最終目的地も不明です。まさか西廻り航路を遡り、蝦夷方面まで行ったとは思えないのですが。

これについては、さらに調査が必要だと思いますがなかなか大変です。下の表に示すように客船帳は各地に残っているのですが、多くは現地に保管されています。さらに清水家の客船帳の様に活字化されているのも少なく、筆書きのため素人では解読できないのです。

と言う訳で、一旦は文政8年の13反帆・280石の模型製作には着手しながら客船帳の調査を並行で進めようと思います



県	地名	名称	所蔵	書籍化	結果
山形	出羽酒田	宮野屋客船帳	山形大学付属図書館		
山形	出羽酒田	鈴木家資料	国立歴史民俗博物館		
金沢	能登輪島	宮野屋客船帳	輪島市教育委員会		
島根	石見温泉津	加賀屋 諸廻船御往来改記帳			
島根	石見浜田	清水家客船帳 (外ノ浦)		「諸国御客船帳」 柚木学	○
島根	石見浜田	長浜浦亀屋	浜田市浜田郷土資料館		
島根	石見浜田	出羽屋客船帳(石橋家)	浜田市中央図書館		
広島	安芸御手洗	竹原屋(多田家)	広島県立文書館 P9904	海事史料叢書だったか？	× □□□なし
広島	忠海(竹原)	浜胡屋客船帳(荒木家)	広島県立文書館 P9801		× □□□の地名は有るも▲▼は無し
広島	忠海(竹原)	江戸屋客船帳(羽白家)	広島県立文書館 P9802		× □□□の地名は有るも登録0
広島	尾道	鰯屋(勝島家)の客船帳	広島県立文書館 P8901	新修尾道市史第2巻×寛政13年1年分	□□□なし
新潟	出雲崎湊	泊屋客船帳(佐野家)	新潟大学	新潟大学古文書DB	
青森	野辺地	久星客船帳		久星客船帳 (郷土資料双書第1集)	
山口	周防上関	阿波屋客船帳			
秋田	出羽国土崎湊	附船宿長浜屋旧蔵「歳々入船帳」			
京都	伊根浦	奥屋客船帳	府立丹後郷土資料館		

6. 模型作りに向けて

大きさは判ったとして、どんな形の船だったかという答えは簡単です。江戸時代、鎖国中の日本の廻船は、瀬戸内海で発達し最終的に全国に広がった一本のマストで巨大な四角帆、反り上がった船尾と取り外し可能な大きな舵を持つ弁才船と言う船型しか無かったからです。弁才船にも多少の種類は有るのですが、平面的には頭でっかちのどんぐり型で、側面的に中央舷側が低く前後の反りが大きいという特徴を持つ北前型を除けば大きな差は有りません。河市丸は瀬戸内海航路を中心にしていたと考えられるので、基本の弁才船・上方型だと考えるのが自然です。また弁才船は「木割書」と言われる船大工に伝わる設計書を元に作られます。そして木割書は航(かわら)という船底材の長さを元に、様々な寸法が比例計算で出せるように書かれています。つまり、基本すべての弁才船は相似形なのです。

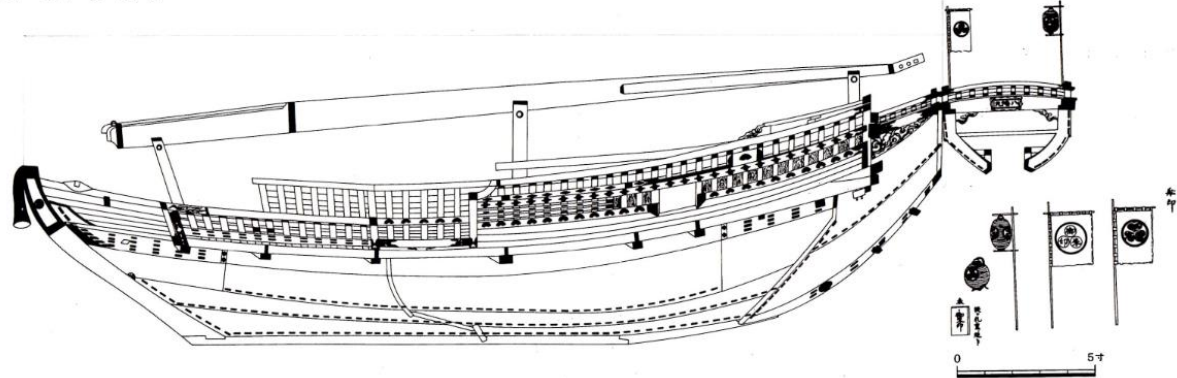
種類	運用	船形(上方型との差)
上方型 (内海船)	瀬戸内海航路を中心に活躍 主力は200~300石の小型廻船	基本の弁才船
北前型 (北前船)	主に蝦夷・東北から大阪までの西廻り 航路で活躍した船	松前藩の重い出港税を逃れるために吃水が 浅く、頭が大きいどんぐり型の船型。また、 船梁などが荒海様に強化されている。
菱垣廻船	江戸-大阪間で活躍した廻船問屋組合の 持ち船	基本的な差は無い。桧垣(手すり部)の模様 に特色があった
樽廻船	菱垣廻船に対抗して発足した廻船問屋 組合。清酒など樽物を主に扱い、荷積 みの良さから高速を売り物にした	多少深さを増して船倉を広くしていたが、 大きな差は無い
千石船	単に大きな船という意味。船形や運用には関係なく、大きな船を千石船と呼んだ。 実際には2000石の船も千石船と呼ばれた。	

実際には「木割書」にも流派があり、また弁才船も時代によって進化しており、専門家は形を見れば10年単位で作られた時代が特定できると書いています。とは言え、そこまでセンシティブになる必要も無いと考えます。

広島県立図書館所蔵の「瀬戸内の漁船・廻船と船大工調査報告」という本に板図(船大工が板に墨で描いた設計図)のトレースが数多く掲載されています。その中で、時代も大きさも近く、なにより恰好が良くて(笑)しっかりした図面がある船ということで選んだのがこの船です。実はこの船、調べた別の本にもそっくりの図面が載っていて、19世紀初期の350石船と書かれていました。

文政8年の280石積み上方型弁才舟という狙いに対しては、少し大きめですが瀬戸内海で作られた上方型で、時代もほぼ一致していますので良いでしょう。

図 487 弁 才 船



5. 模型作りに向けて(続き)

では280石積の船はどのくらいの大きさだったのでしょうか？

元々は「280石(1石=150kg)の米を積める」という意味ですが、実際に荷を積んで計るのは大変です。そこで江戸時代には大工間尺と言う寸法で計算する簡易法が採られていました。

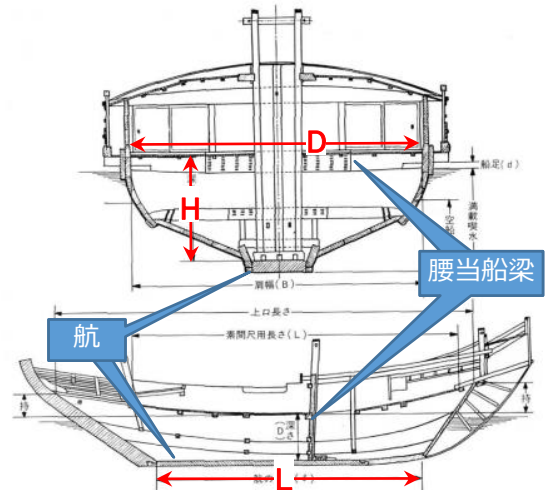
L = 航(かわら。船底材)の上面内側の長さ

D = 腰当船梁部の船側材の内壁の幅

H = 航上面から腰当船梁上面までの高さ

石 = $L \times D \times H \times 1/10$ という計算式です。

(長さの単位は尺)



ですから前ページの板図(350石)を比例計算で280石に縮尺変更すると、

全長=約19m(62.5尺) 全幅=約6m(20尺)という大きさになりました。また別の資料によれば、このクラスの乗組員の数は**4-5人**だったようです。

そこで模型の縮尺は1尺=1cm、つまり30.3分の1にすることにしました。

出来上がりサイズが62.5cmなので作るにも飾るにも良いサイズですし、計算も色々楽です。

ところで板図には側面図と腰当船梁部の断面と後ろからのViewしかありません。模型作りには少なくとももう一つ平面図が必要なのです。しかし無いものは仕方ないですね、平面は最小限の情報から想像で描くしかないようです。

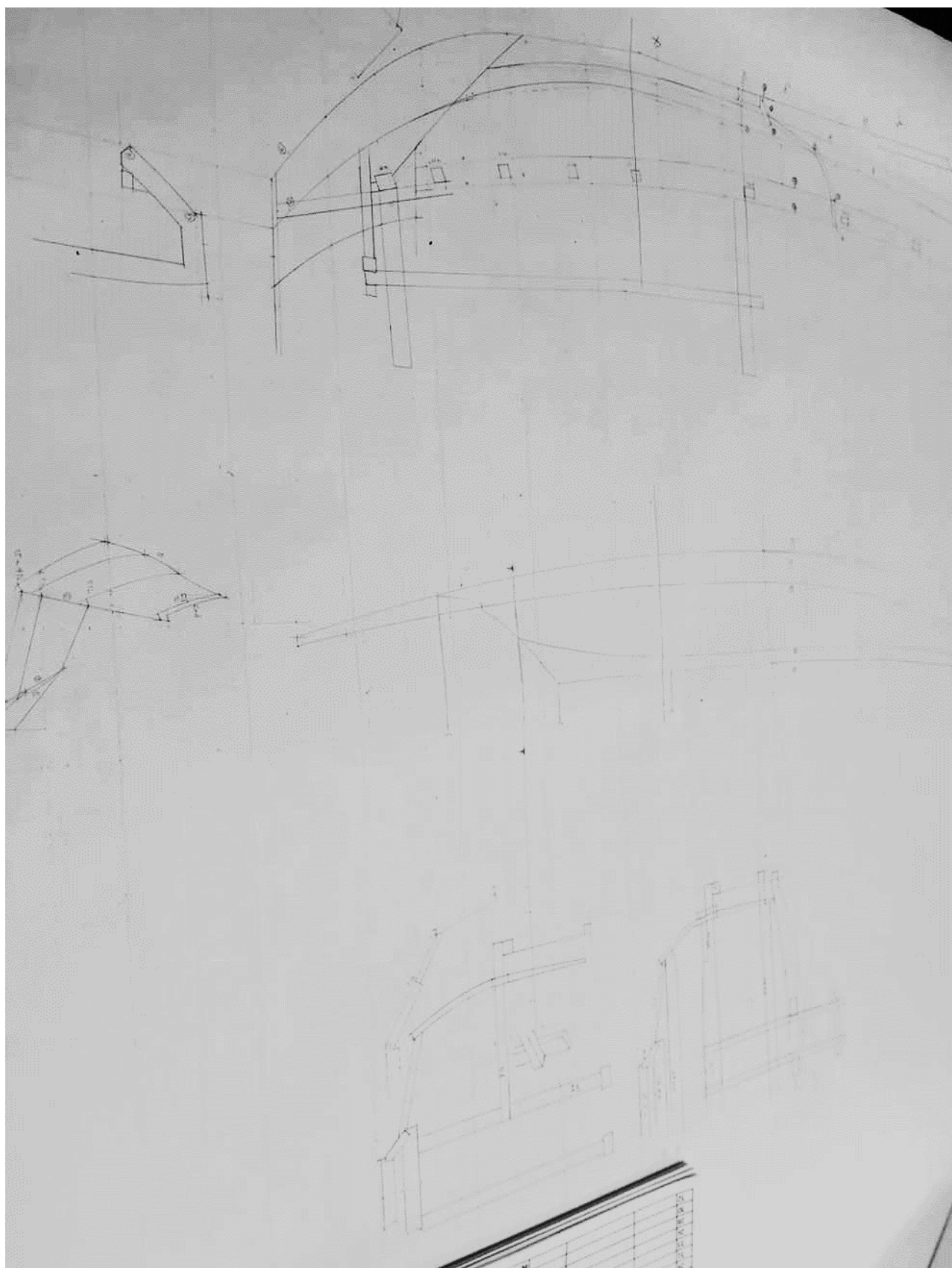
弁才船の構造は様々な本を読んで勉強しました。

その中で最も役に立つのは国立国会図書館が一般デジタル公開している「大和形船製造寸法書」明治35年 逓信省管船局出版 です。どこかの「木割書」を元に整理したものと思われるが、構造や結合方法だけでなく、様々な梁、板、柱などの素材寸法が100石毎に計算されています。いや〜、こんな資料がネットで見れるなんて、便利になったものです。

「大和形船製造寸法書」を整理して作った部品表

No	分類	部品名称	ケース	方向	単位	200石	300石	memo
35	船底部	内艫		幅	尺	0.9	1.1	うちみよし(内水押)。分割式の水押の後ろ側
36	船底部	内艫		厚	尺	0.4	0.4	
4	船底部	航		長	尺	32.0	36.0	かわら。最も底の部分
5	船底部	航		幅	尺	2.8	3.2	
6	船底部	航		厚	尺	0.7	0.8	
37	船底部	戸建		厚	尺	0.3	0.3	とだて(戸立)。船尾横板
38	船側部	加敷		厚	尺	0.4	0.4	かしき。最下部の船側板。
39	船側部	中柵大継		厚	尺	0.3	0.3	なかだな(中柵)。下から2番目の船側板
40	船側部	重板弦下		厚	尺	0.3	0.3	おもたか。上柵(下から3番目の船側板)を構成する下側の板
41	船側部	根柵遺超		厚	尺	0.3	0.3	
42	船側部	弦		幅	尺	1.2	1.5	つる。上柵を構成する上側の板
43	船側部	弦		厚	尺	0.3	0.4	
44	船側部	外肋材		幅	尺	無	無	
45	船側部	除柵		幅	尺	1.4	1.6	のけだな(除柵)。上柵外側の補強板
46	船側部	除柵		厚	尺	0.3	0.3	

現在、図面化中です。



元々、□□□は□□□神社の門前町として発展しました。

□□□神社は元々厳島神社の外宮として厳島神社と同時期に建てられました。今でも伊勢神宮は内宮と外宮があり、二つ合わせて伊勢神宮と呼びますが、おそらくそれと同様に厳島神社と□□□神社はセットで一つの神社という位置づけだったのでしょう。平安時代、宮島は全て神域で一切居住者は居らず、社家でさえ対岸の宮内(政所があったのが地名の由来)・□□□に住んでいました。一般の人は□□□神社から遥拝するのが常で、最盛期は19の神殿舎屋を持つ大社でした。しかし次第に島内に社殿が建てられ、結果的に□□□神社は縮小されて行きます。とはいえ、江戸時代にはまだまだ立派だったようで、宝暦5年(1755年)に焼失し、その後再建されたりしています。

□□□の名前の由来は「地の御前」。地はもちろん宮島・厳島神社です。

そういう特異性のせいか、土地が狭い割に人口が多く、町史には江戸時代の□□□の特徴は

1. 浮過(うきすぎ)と呼ばれる人が多くいた
浮過は土地持ち百姓以外を示し、船稼ぎ 磯稼ぎ 山稼ぎ 日雇い稼ぎなどで暮らす人々です。
2. 広島藩から水主浦に指定され、船も沢山あった。
水主浦とは水主役(かこやく；藩の命令で水夫役として人を出す)を請け負った漁村であり、地漁業の占有権を認められていました。

ことです。つまり漁民も多く暮らす、半農半漁の村だったようです。

□□□浦には(前にも表として挙げていますが)文政4年に13反帆1艘、3反帆10艘、2反帆51艘の船がありました。この内、3反帆(全長8m位?)、2反帆(5m位?)は漁船であり、集団で鰯漁などの漁業を営んでいたようです。(町史には他村との漁業権争いの記録が多数あります)しかし漁業の傍らに海運業も行っていたようです(※1)。
少し古いですが町史の寛延2年(1749年)の大竹についての記述には「小舟(2~3反帆)は年中国内(安芸)渡海、大阪辺にも時折渡海」(寛延2年1749年)と書かれており、小型船でも時には大阪まで物資を運搬をしていたようです。

漁業に見切りをつけた▲▼家の先祖の一人が、100石程の中型船を入手して廻船業に専念したというのが▲▼屋の始まりでないかと想像します。

では、何を運んでいたかですが、文政9年の記録に□□□浦の主要移出品として

山荷物	50貫	他国
大縄	24貫	他国
煎鰯	20貫	大阪

とあります。山荷物は木材や炭などでしょうね。

大縄は碇(いかり)などに使う太い縄です。江戸の初期から□□□では大縄作りが盛んでした。享保7年(1717年)に小百姓・浮過の困窮を救うため、藩が藁・太縄仕入銀を貸出したという記録があるので、藁製の縄だったのでしょう。作られた大縄は大阪から下関にわたる瀬戸内海全域に販売され、天明5年(1785年)には売価の低下を防ぐため、商人たちがそれぞれの販売デリトリリーを決めるという談合を行った記録が残っています。

煎鰯は食用のイリコです。□□□で鰯漁が盛んだったことを示しています。

町史の文政2年の記録には

「村中押概し候得者 四歩方農業、六歩方魚漁・船持(かせぎ)并商ひ・縄ない又は船之網打方々江積出等の浮儲に而相凌キ・・・」

また農間余業として「男は縄ない」とも書かれています

前にも書きましたが、町史の文政2年の□□□湊に関する記述には埠頭も無く遠浅の浜だったと書かれています。小型の漁船なら普段は海岸に引き上げて置けば良いのですが、280石なんて船はどうしていたのでしょうか？

まずは□□□湊の歴史を調べてみました。-次ページの地図参照

元々、海岸線は旧国道沿い(地図の黄色い線)にありました。

文化13年(1816年)に扇新開の埋め立て工事が完成します。この埋め立ては、最初は観音山(西向寺の向かい。今は平地になって居ますが、昭和の頃は小さな山でした。江戸時代は海岸線に突き出す小山だったようです)まで埋め立てる計画だったようです。船繋場が不便になる船持ちたちは反対し、最後には郡代官を飛び越え城下の船方役所に訴えます。その結果今の形(P12参照 現在のJAの建物の所まで)になりました。

しかし、越訴(管轄の役所・役人を越えて上級の官司に提訴した)の罪で、訴えた船持ち達18名は文化14年(1817年)に「追込み(おそらく禁固)」の刑を受けます。その中に庄兵衛という名前があるのですが、これは▲▼屋の過去帳の庄兵衛(1833没)の可能性が高いと思われます。越訴という罪に問われたものの、町史には「その後の□□□港が、常にこの時の港を移設する形で設けられたことを考えると、18名の漁業従事者による捨て身の努力は、同村の発展に大きく貢献したと言える」と好意的に記述されています。

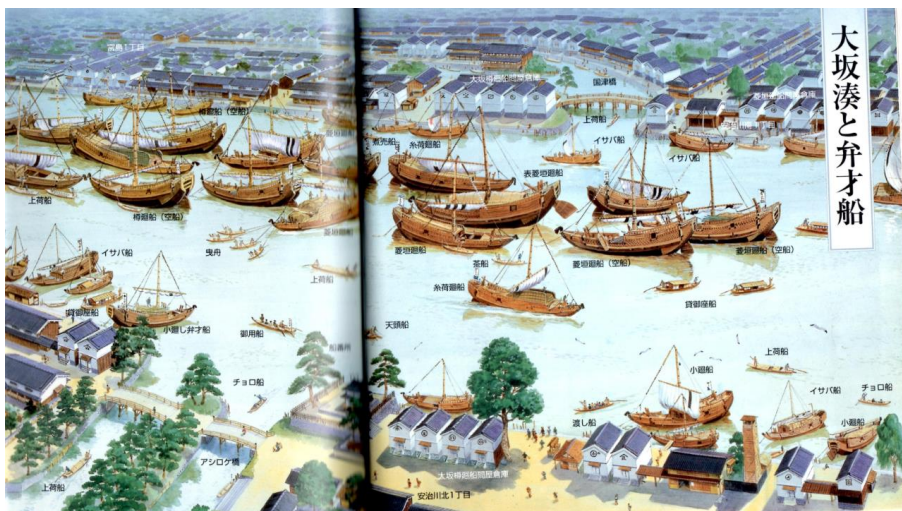
その後は一気に明治になります。

明治9年、扇新開から突き出す形の埋め立て地が出来、三方が陸に囲まれ湊らしくなります。しかしその後、山陽鉄道の通過に伴い今の線路までが埋め立てられ、さらに大正期には旧国道から国道2号線への整備工事により古い湊は潰れ、その代わり今の内港が形成されます。いずれにせよ、江戸時代は町史に書かれている様に埠頭も無く遠浅の海岸だったようです。

色々調べて行くうちに「埠頭や栈橋から(板を渡して)荷物を積み込んだはず」という私の思い込みが間違っていることが判りました。そもそも江戸時代には全国的に今の港のようなものは少なかったのです。多くの湊は天然の入り江や河口などの浅い海でした。そして、それに対応するために生まれたのが、船底を航(かわら)と言う強い構造材で作り、吃水が浅く、引き上げ式の舵を持つ弁才船だったのです。

海底を浚って港湾を維持することなく、海岸近くまで船を寄せ、そこからは小舟を使って荷物の載せ降ろしをしていたのです。だから□□□のような浜でも問題無かったのですね。

ただ、停泊地としては波止があった廿日市を使った可能性があります。▲▼屋ほか数人が寄進した廿日市の天満宮の狛犬は、廿日市との繋がりを示すものだと考えます(次ページ)。



『日本の船を復元する』にある大阪湊復元図。廻船は川中に係留しており、埠頭に接岸していない

□□□湊の変遷図



廿日市天満宮の狛犬
元治元年(1864)奉納

左端に▲▼屋彦蔵(1878
年没)の名前がある

中央あたりにある
▲▼屋浅工衛門は未だ正
体不明

▲▼屋		□□□
庄兵衛		●1762; 百姓170 浮過65
	1770	
	▲▼屋の過去帳開始(1773) ◆	●1773; 疫病大流行 □□□で53人死亡
新吉	1780	
	1790	
	1800	
利七	1810	(□□□湊の反帆船数) ■1810; 114反帆 ■1813; 135反帆
	利七の10反帆船(1813) ◆ (庄兵衛、追込刑; 1817) ◆ 利七の12反帆船(1819) ◆	●1816-17; 扇新開の埋め立て工事 ●1819; 百姓166 浮過122 ■1819; 120反帆
	1820	●1819; □□□湊は埠頭が無く遠浅であるとの記述 ●1826; □□□湊の主要移出品 山荷物 50貫、大縄 24貫、煎鰯 20貫の記述 ■1825; 145反帆 ■1832; 143反帆
庄兵衛(2)	利七の13反帆船(1825) ◆	
	1830	
	1840	
利兵衛	1850	
	1860	●浜田に宮屋熊市の宮吉丸(1854)
	松蔵	●1861; 百姓161 浮過242
彦蔵	彦蔵、天満宮に狛犬(1864) ◆	←明治 ■1870; 149反帆
	1870	
	1880	
伊之助	河市丸の鑑札(1887)	■1894; 150石以上; 4隻、150~100; 11隻、100~50; 6隻 ●1894; 山陽鉄道が広島まで開通 ●1897; □□□湊で山陽鉄道敷設・埋め立て
	1890	
	最後の河市丸 伊之助・松蔵(2)	
松蔵(2)	1900	
	1910	
	伊之助↓	←大正 1913-20; □□□湊埋め立て工事 国道変更/現在の内港の完成
船筆筈	船筆筈の書類(1917)	
	1920	