

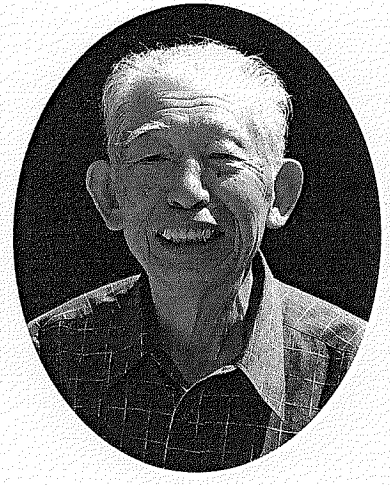


塩飽勤番所

咸臨丸の航海を支えた 塩飽の人名衆

“瀬戸内の海運王国”の人と歴史

太平洋横断の快挙を成し遂げた咸臨丸乗組員107人のうち実に35人が塩飽諸島（香川県）の出身であった。これらの人々は水主（水夫）として運航の現場第一線で活躍した。なぜ塩飽にこれだけの人材が集まりスポットがあつたのか——。塩飽・本島在住の郷土史家・入江幸一さん（塩飽勤番所顕彰保存会顧問、塩飽史談会会長）に塩飽と咸臨丸の関わりを聞いた。



入江幸一さん（90）

——咸臨丸の乗組員を数多く輩出した塩飽諸島ですが、どつち素地があつて乗船に至つたのでしょうか。

これには塩飽の歴史からお話ししなければなりません。豊臣秀吉から塩飽の船方（船乗り）650人に塩飽諸島1250石の領地を与えるという朱印状が出されています。その後、家康、秀忠からも同様の朱印状が出されて——勤番所に展示しておりますけれども——要するに塩飽諸島というところは時の権力者から自治権が与えられ、年貢が免除されるかわりに、国のために船と船乗りを供出することを課せられていた特別な地域だったのです。

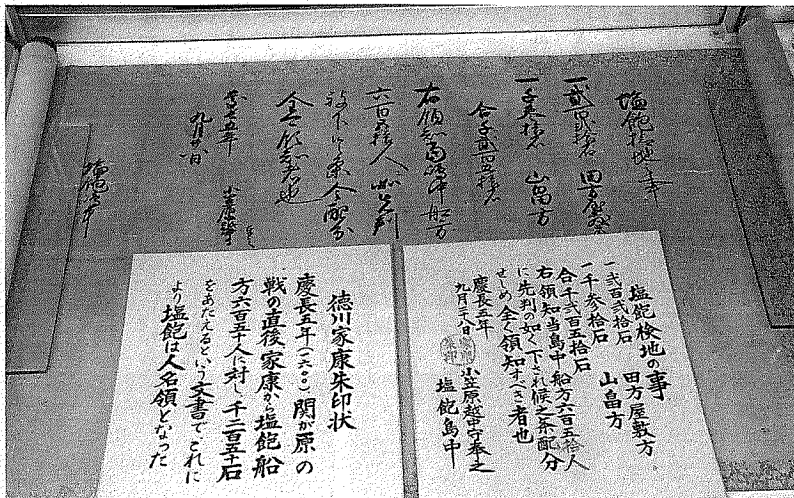
秀吉の朱印状の背景には、朝鮮出兵や小田原攻めなどの際の兵站輸送に、塩飽の船と船方が大きな貢献をした、そのことに対する恩賞と「今後とも……」との取り込みの意味がありました。関ヶ原の直後に家康からも朱印状が出されていることも、塩飽の海運力が為政者に重視されていたことを裏付けています。船方は各地を回っていますから、その情報力にも着目したんでしょうね。情報力を生かして次は誰に付いて行けば安全かという時代の流れを読み取る力にも長けていたんだと思います。大坂の陣では塩飽衆は徳川方に付く一方で、一部豊臣方にも加勢しているんですよ。どつち

海上交通の要衝の地で 海技が発達

——島と海運とのかかわりのルーツはどこにあるのでしょうか。

古くは近衛家の荘園で塩の産地だったようです。そこから中央政権とのつながりができて、塩を領主に運ぶところから海運が発達したと思われまます。「塩焼」

転んでもいいようにとの島を守るための命懸けの安全策です。



家康の朱印状 (勤番所蔵)

が塩飽に転じたという説もあります。

合戦に敗れた平家勢が落ち延びる途中に妻子を預けたという平家伝説もあり、瀬戸内の中央、そして本州と四国の最も接する海域という海上交通の要衝として歴史の節目にたびたび顔を出してきました。それから村上水軍の配下に入っ

て海賊として通航税の徴収などをしてきた時代もあったようですが、塩飽水軍というのは武装した戦闘集団ではなくて、あくまで物資と人員の輸送が主な任務でした。信長も、堺港に塩飽の船が入港したら他の船は場所を空けるようにという通達を出しています。

6500人の人名が 自治を行なう島

——塩飽には船方以外の人も住んでいたのでしょうか。

はい。1250石の領地を与えられていたのは6500人(株)の船方であつて、これを「人名」と言い、その組織を「島中」と呼びます。それ以外の人は「もうと」(間人、毛人)と呼ばれ、漁業などに従事し自治には参加できませんでした。咸臨丸に乗船したのは人名の人たちです。

例えば、江戸時代の正徳3年(1713)

には塩飽全体で2026軒の家があり1万723人が住んでおりました。そのうち人名は6500人ですが、正確には6500株であつて、1株を何人かで所有していたとか、一つの集落全体で何株というケースもありますから、人名の人数としては1千人ぐらいいたのではないかと思います。株を分割して所有するようになったのは、分家や売買などのほかに、リスク回避の意味もあったと思います。先ほども申しましたとおり、人名には領有権が与えられているかわりに賦役が課せられていますから、お上から「何々の御用のために何人の船方を出せ」と言われたら応じなければなりませんので、1株を3人で持っていたならば、3人のうちの誰か1人が出ればいわけです。人名でない人たちには課役はありませんでした。

人名の代表である年寄が政務を行なっていたところがこの勤番所です。(インタビューをしている勤番所内の)この建物は牢屋だったところです。

同じ年の記録を見ますと、塩飽の持ち船は472艘あつて、うち200石から1500石積み的大型船は112艘あつたとされています。

——それらの船は幕府の御用以外にも

使われていたのでしょうか。

そうです。江戸時代の人名の仕事についてお話しすると、島原の乱などはありました。もう戦争はないわけですが、そこでどんな仕事で課せられていたかという、幕府の御用船方として城米(天領地)でとれた年貢米の輸送に従事しておりました。東北の酒田などから運賃積で大坂・江戸へ運ぶわけですが、城米以外にも空いたスペースに独自の荷を積むことを許されておりましたので、運送業者としての営業もしました。その交易の利益で大変栄えて、本島だけで24の寺院が建立されて文化財級の遺産がいまも多く残されています。人名とそうでない人も含めて最盛期には3千人が船方として働いていたと言われています。いわば海運王国ですね。

ところが享保年間に城米輸送制度が変わり御用から外れたんです。特権がなくなつたんですね。民間の廻船問屋がそれにかかりました。それから島は疲弊していつ、幕末にはそのどん底にありました。島では廻船だけでなく、造船や修繕も自前で行なっていました。その技術力を生かして大工などに転職する船方が多かつたようです。「塩飽大工」という名前を聞いたことがある方もいると思います。幕末まで塩飽に残っていた廻船問屋は10数軒程度ではないです

ようか。今はまったくありませんし、船乗りもおりません。

運賃制だった積み方が「買い積み」に変わっていったという商法の変化にも島の船方はなじめなかったのかもしれない。人名のプライドが「武家の商法」となって時代に乗り遅れた面はあると思います。

城米輸送の特権はなくなりしましたが、1250石の対価として御用船方としての義務は残りましてね。例えば、長崎奉行が交代するときの大坂から小倉までの送迎(海上輸送)や幕府の巡検使の送迎とか、お上が船を使う御用の折々に人名は徴用されておりました。島の経済は疲弊しておりましたけれども、御用を断つて1250石が没収されては困りますので、人名衆は必死で人と費用を工面したのだと思いますよ。

咸臨丸の陰に塩飽の負担が

——幕府から労役に対する賃金は出なかったのでしょうか。

水夫の任期は原則1年で、乗船中は1日1升の扶持米と下船時に手当金が幕府から支給されました。それとは別に、水夫が島から出発するとき、「島中」から年俸5両と長崎までの旅費が支給されました。嘉永6年(1853)から安政4年(1857)までの間に4ラフ人が徴用され、その経費は銀168貫86

匁を要したとの記録が残っています。これは「張銀」という人名からの臨時徴収によって賄われました。塩飽水夫の徴用は文久3年(1863)まで続きますが、咸臨丸活躍の陰に、塩飽島民の人的・物的の大きな犠牲が払われたことは世に知られていません。

——支えたのは咸臨丸だけではなかった。そうです。幕府が洋式軍艦を導入しはじめたので、それまで幕府の御用船方を務めてきた塩飽の人名がその航海術と操船術を買われ、そこに水夫として徴用されたというわけです。ですから塩飽衆が乗船したのは咸臨丸だけではないのです。水夫を送り出すときの壮行会の献立が今でも残っていますよ。

——塩飽の方々には咸臨丸でどのような仕事をしたのでしょうか。

水夫ですからね、帆の上げ下ろしをする帆方、大砲を扱う鉄砲方や、操舵、掃除、雑用などです。

——水主と水夫、使われる字が2つあります。

これはね、意味は同じなんです。当時の記録は水主です。最近の本では水夫を使っていることも多いですね。この10月24日に本島の港に咸臨丸乗組員の顕

彰碑が建つことになっているのですが、私に碑文を書くことになりましたね、水主と水夫どちらにしようか迷ったんです(笑い)。当時の言葉は水主、しかし現代では水主だと一見して何の事かわかってもええないのではないかと思います。ありましてね。水夫だと読めば意味が通じますから。それで今回は水夫を使いました。碑の建立は本島での咸臨丸渡米150年事業(34ページ参照)の1環で、いずれ記念切手の発行も考えています。

——35人の乗組員の子孫は塩飽にいらっしゃるのですか。

残念ながら現在はほとんどいません。本人たちのお墓も島にある人とならない人があります。私の住んでいる泊という集落からは5人が咸臨丸に乗り組んでいるのですが、島にお墓があるのは2人だけです。その後島外に引っ越していったんですね。塩飽の水夫35名中、本島からは12名が乗り組んでいます。

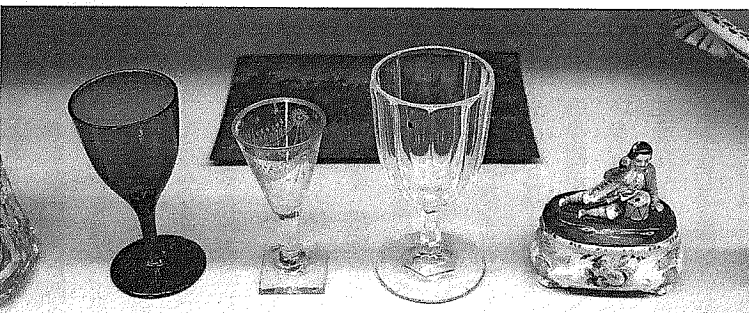
——太平洋横断後も塩飽の人は咸臨丸に乗っていたのでしょうか。

そのようですね。ただ木古内

沖で沈没したときに乗船していて犠牲になつたという記録はありません。

——明治以降、塩飽の船方たちはどうなつたのでしょうか。

そのまま海軍に行った人もいたようです。そこで新しい技術を身につけて商船や造船の分野に進んだ人も多かつたはず。私が子どものころは、周りに船長や機関長という人はたくさんいましたよ。それも遠い昔の話になってしまいました。



豊島兵吉が持ち帰ったコップ (豊島修二氏出品)

石川政太郎が持ち帰ったコップ、インクスタンド、油絵 (石川南雄氏出品)

咸臨丸乗組員のアメリカ土産 (勤番所蔵)