

# 北前船と近世近代の航路・航路標識

## －瀬戸内芸予諸島を中心に－

Kitamae-bune ships and early modern and modern sea routes and navigational markers - Focusing on the Geiyo Islands in the Seto Inland Sea

西井 亨\*

\*Toru NISHII

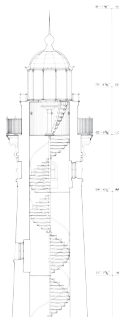
\*：尾道市企画財政部

\*：Cultural Promotion Division, Planning and Finance Department, Onomichi City

キーワード  
Keywords

北前船・航路標識・玉垣  
Kitamae-bune, navigational markers, Tamagaki

### Abstract



In the early modern and modern eras when Kitamae-bune ships were active, their routes and navigational markers were often inferred from historical documents. In this paper, we use the Setouchi Geiyo Islands as an example to summarize the changes in routes and navigational markers in the early modern and modern eras based on the results of surveys of stone structures and other artifacts.

## 1 まえがき

広島県尾道市因島大浜町に所在する旧大浜崎通航潮流信号所施設が、令和6年8月に重要文化財に指定された。これは、明治27(1894)年設置の大浜崎灯台があるだけでなく、明治43(1910)年設置の通航信号塔、昼間潮流信号機、検潮器浪除塔、旗竿、石垣等の通航潮流信号所施設がセットで現存している日本唯一の場所であることが大きな理由といえる。さらに明治27年に芸予諸島布刈～三原瀬戸に同時期に設置点灯した8灯台1灯礁の一つであることも重要である。

そしてそこには、なぜこの場所に灯台が設置されたのか、なぜ通航潮流信号所施設が設置されたのかという、航路標識設置に関わる重要なストーリーが秘められている。そうしたストーリーを紐解くことは、航路標識の魅力を伝えること、そして航路標識を含む海洋文化のつながりをもって、

地域資源としての活用の道を探ることでもある。

なぜ明治27年に芸予諸島布刈～三原瀬戸の8灯台1灯礁が同時に設置されたのかについては、既研究により、当時の日本の国際情勢やボンベイ等国際航路整備の状況に原因があることが指摘されている<sup>1)</sup>。ただ、それ以外にも北前船等、近世近代を通じた海上交通と航路や港湾の状況なども灯台整備に影響した可能性もあり、こうした近世近代を通しての航路や航路標識整備について整理することは重要と考える<sup>注1)</sup>。

そこで、大浜崎灯台を含む芸予諸島布刈～三原瀬戸の明治期8灯台1灯礁設置の背景を探り、かつその前段階である江戸時代の航路と常夜灯・高燈籠等の整備を石造物や歴史資料をもとに検討することで、近世近代の移りかわりの中で、北前船等の航路と航路標識の変遷を分析する。

## 2 近世における北前船の航路

北前船とは、江戸～明治時代に、北海道や東北地方等の日本海側の港町から米や昆布、ニシン等を積み込み、日本海側を進んで関門海峡をぬけ、瀬戸内海を通過して大坂へと向かい、また同ルートを通り、瀬戸内海等で塩や畳表、古手（古着）、石細工等を買って積んで往復した船のことである。

この船は、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していた。中世から瀬戸内海でも有数の港町だった尾道は、北前船やその他の船がたくさん立ち寄る港町として、近世近代を通じて発展している。

北前船には、船頭の他に船主がいて、有力な船主は多くの船を所有して、大量の商品を運び、取引をして利益を得ていた。この船主にとって重要だったことは、商品を大量にかつ迅速に、そして安全に運ぶことである。大量の荷物を運ぶことができる千石船などは、江戸～明治時代を通じて風と潮流により進んでいた。そのため、北前船の運用にとって、安全かつ迅速に進める航路確保が重要だった。

こうした航路を確保するため、江戸時代には港町に常夜灯や高燈籠が整備され、航路上の危険地域（岩礁や浅瀬など）には、暗礁標識が設置された。特に瀬戸内海は、海上交通の要衝でありながら、こうした危険地域も数多くあり、中世には村上海賊等の海賊衆が海上交通を管理し、上乘りなどの方法で船舶を安全な航路に導いていた。特に瀬戸内海中央の芸予諸島は、潮流が速い難所である来島海峡や、湾曲した航路である布刈～三原瀬戸、狭隘な瀬戸を抜ける鼻栗瀬戸など、北前船等の船舶にとって必ず通らなければならないが、難所といえる地域であった。

瀬戸内海でも有数の港町だった尾道は、近世近代を通じて発展しているが、常に繁栄していた訳ではなく、広島藩の財政政策、天候不順による飢饉、商人同士の経済争論、そして、船舶の構造変化や操船技術の向上による航路の変化により、衰退と上昇を繰り返している<sup>2),3)</sup>。特に江戸中期以

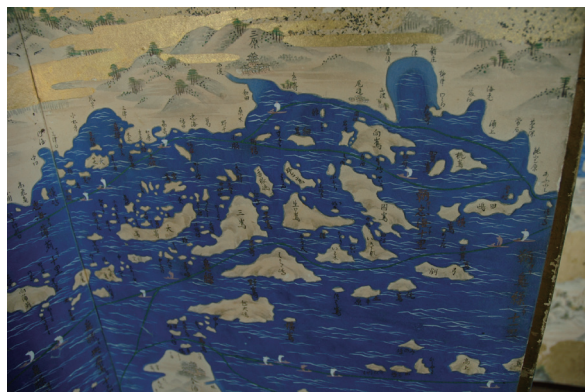


図1：瀬戸内海航路図屏風(一部)尾道市蔵

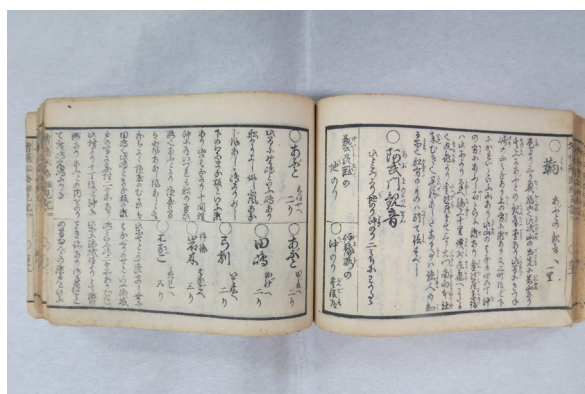


図2：増新大日本船路細見記(広島県立文書館蔵)

降、御手洗などの新たな港町や航路変化により、衰退が著しく、より多くの船舶を寄港させるための方策が必要であった。

その方策の一つが港湾施設整備と航路標識の設置である。寛保元年に尾道町奉行平山角左衛門が主導した尾道住吉浜の築調、寛政年間以降の常夜灯の設置、山路機谷による岩礁への暗礁標識などがあげられる。

こうして、重要な航路を含む芸予諸島には、江戸時代から明治時代にかけて常夜灯や高燈籠、そして明治期の石造灯台などが設置され、安全な航路を確保された。

江戸時代の瀬戸内海には、いくつかの代表的な航路が設定されている。これは、様々な絵図、絵屏風で表わされているが、代表的なものとして瀬戸内海航路図屏風がある。図1は、江戸時代に製作された瀬戸内海航路図屏風で、大坂から北九州までの瀬戸内海とその沿岸、島しょ部の港町、城下町、そしていくつかの航路が描かれている。芸予諸島周辺では、安芸地乗り、伊予沖乗り、伊予地乗りの3本の航路が確認できる。

この3本の航路のうち、天保13(1842)年の『改

表1：芸予諸島周辺の港町の神社玉垣

神社名	製作年代	玉垣に記載のある地名
尾道御袖天満宮	寛政4(1792)	京都, 江戸, 大坂, 尾張, 南都, 豊後, 越後, 松前, 対馬, 肥前
尾道御袖天満宮	文化5(1808)	豊後, 広島, 筑前, 日向, 勢州, 壱岐, 武州, 播州, 京都
尾道金比羅社	天保5(1834)	京都, 南都, 江州, 播州, 大坂
尾道和霊神社	天保7(1836)	豊後, 阿州
尾道御袖天満宮	慶應2(1866)	武州, 播州, 摂州, 江州, 防州, 大坂, 紀州, 筑前
尾道住吉神社	明治10(1877)	越後, 雲州, 肥前, 但州, 佐渡, 尾張, 和歌山, 豊後, 壱州, 因州, 大坂, 石州
越智郡上島町岩城八幡神社	嘉永6(1853)	芸州三津, 摂州, 備後尾道, 大坂, 江州, 播州
三原市糸崎松浜住吉神社	明治14(1881)	松前江差, 尾道, 越前, 加州, 能登, 越中, 越後, 石見, 佐伯
三原市糸崎神社	明治初期	加賀, 能登, 尾道
御手洗住吉神社	文政13(1830)	尾道
鞆沼名前神社	寛政8(1796)	大坂, 阿州, 京都, 肥前, 豫洲, 備中
鞆沼名前神社	文化9(1812)	尾道, 摂州, 大坂, 防州, 播州
鞆沼名前神社	文化11(1814)	大坂, 豊後, 備前, 江州, 対馬

表2：松浜石工製石造物一覧

場所	神社名	種類	年代	銘文(石工名)
富山県射水市海老江	加茂神社	燈籠	1876	備後松濱石工 森宇右衛門作
福井県敦賀市曙町	気比神宮	燈籠	1878	備後松濱湊 石工 森虎吉作
愛媛県今治市	龍神社	標柱	1879	備後糸崎 森音吉作
富山県射水市庄西町1丁目	日枝神社	燈籠	1879	備後松濱港石工 森寅吉作
新潟県新潟市	白山神社	手水鉢	1880	備後松濱石工 □虎吉作
富山県射水市庄西町1丁目	日枝神社	燈籠	1880	備後松濱石工 森寅吉作
富山県射水市庄西町1丁目	日枝神社	燈籠	1880	備後松濱石工 森寅吉作
富山県射水市庄西町1丁目	日枝神社	燈籠	1882	備後松濱石工 森彦吉作
富山県射水市庄西町1丁目	日枝神社	燈籠	1884	備後松濱石工 森寅吉作
富山県射水市庄西町1丁目	日枝神社	燈籠	1884	備後糸崎 森猪兵エ作
富山県射水市庄西町1丁目	日枝神社	燈籠	1884	備後松濱石工 森寅吉作

『正日本船路細見記』には、「芸州灘の地乗り」,「伊予路の沖乗り」が記載されており,芸州灘の地乗りはあぶと(阿伏兎)―いんの嶋(因島)―山伏せと―めかり(布刈)―のうち(能地)―ただの海(忠海)―高崎―上碓―たうせん(唐船島)―下碓―横島―蒲刈―亀の首(倉橋島)―津和地島とされている。伊予路の沖乗りは,阿伏兎―田島―弓削―岩木(岩城島)はなご(鼻線)―御手洗―いつき(斎島)―津和地という航路となっている。他に来島瀬戸(海峡)を通り,姫島へ向かう航路も記載があり,伊予地乗りが確認できる。

天保9年の「備後国絵図」にも航路が描かれてお

り,尾道水道を通り港町尾道を経由する地乗り航路と布刈瀬戸をぬけ,鞆の浦沖を進む沖乗り航路である。同じく同年「伊予国絵図」には,津和地島から鼻栗瀬戸を抜け,岩城島と弓削島を通り鞆の浦方面に進む沖乗り航路が確認できる。来島海峡を抜ける航路は描かれておらず,今治港へ寄港する航路のみである。江戸中期の元禄伊予国絵図でも同様に鼻栗瀬戸を抜ける沖乗り航路と来島海峡から今治港へ寄港するルートが描かれている<sup>注2</sup>。

こうした江戸時代の航路で,特に朝鮮通信使のような公的な一団を安全に航行させるために,広島藩等は公的な航路を定め,その整備を進めた<sup>4)</sup>。

表3：芸予諸島周辺の航路標識

地名	場所等	構造	年代	銘文等（製作者、寄進者）
尾道	漁町常夜灯	石常夜灯	1820	當所石大工隅田丈助作 山根源四郎作 漁町氏子中 村吟味 利七 甚助 小役 助次郎 弥八 世話人 孫兵衛 清八 栄蔵 忠右衛門 五三郎 源蔵 喜兵衛 保兵衛
尾道	住吉神社	石常夜灯	1797	石工川崎清三郎藤原貞之作 願主 富吉屋喜助小林宣雄
尾道	浄土寺	石常夜灯	1816	石工川崎清三郎作 世話人 儀兵衛 ■十良 儀八 弥左衛門 村組 新八 十三郎 八郎兵衛 尾崎村中
棕浦	海岸	石常夜灯	1805	石工尾道住山根屋源四郎尚政作
瀬戸田	住吉神社	石常夜灯	1814	尾道住石工友八 同所十三郎
忠海	海岸	石常夜灯	1816	石工尾道塚脇和助 當町綿屋清兵衛門 胡屋茂兵衛
沼田川	河口	石常夜灯	1816	石工尾道塚脇和助作
松濱	糸崎神社	石常夜灯	江戸	石工尾道住島居勘十郎作
御手洗	海岸	石高燈籠	1832	金子忠左衛門善庸 同十郎右衛門善之 敬立
鞆	海岸	石高燈籠	1859	寄進西町中
岡村島	観音崎	石常夜灯	元文	跡地
弓削島	高浜神社	石常夜灯	江戸	當御城下住 石工 曾我部喜代治
今治	波止浜	石高燈籠	1849	今治城下石工 木村忠右衛門作

広島藩内の蒲刈三之瀬には、海の番所が設けられ、高燈籠も設置された。福山藩内は鞆の浦が公的な海の駅であり、地乗り、沖乗りともに寄港できる有力な港町だった。

これは、近世に瀬戸内海を航行した菱屋平七、笹井秀山等の紀行文にも見ることができる。尾張商人の菱屋平七は、享和2（1802）年に鞆－あぶと－田島－桃島（百島）－尾道－山伏瀬戸－めかり－瀬戸田－忠海－大柴－蒲刈と進んでいる。佐渡商人で北前船船主の笹井秀山は、丸亀－めかり－尾道－高崎－大芝島と進んでおり、安芸の地乗り、伊予の沖乗り航路両方を航路としている<sup>5)</sup>。

こうした航路は、絵図や船路細見記のようないわゆる海上交通のマニュアルでは確認できるが、実際にはどうだったのだろうか。各港での仕切状、客船帳などの文献史料を丹念に整理し、どこからの船がどこにどの航路で進んでいたか、確認することもできるが、史料も膨大であり、大変な作業である。

そこで文献史料とは別に各港に現在も残っている、寄港した船の出発地が分かるものとして、各港の神社等にある石造物特に玉垣を提示したい。玉垣には、製作時期、世話人、寄進者（地名と船

舶名、商人名）などが彫られており、ある程度の傾向を捉えることができる。ここでは尾道市石造物悉皆調査成果をもとに、データを提示する<sup>6)</sup>。

表1は、芸予諸島周辺において、玉垣等に寄港船舶の地名が記録されている事例を取り上げた。他の神社玉垣も調査しているので、尾道が突出して多いのは、遠隔地からの船が数多く寄港していたことの証明ともいえる。岩城島の岩城八幡神社にも、遠隔地の地名が見えるのは、沖乗り航路沿いの寄港地として、発展したことがうかがえる。

この中で、糸崎松浜の住吉神社玉垣からは、松浜港に寄港した遠隔地の船舶の多彩さがうかがえる。松浜港は、近世末、文久3（1864）年に三原藩により整備された港で、以降、尾道港とともに北前船等の遠隔地からの寄港も多く、後背地からの塩等の物資集積、中継地として発展した。明治32（1899）年には、尾道に先駆けて特別貿易港となり、昭和2（1927）年に尾道港とともに重要港湾に指定されている。

松浜港は、特に明治時代初期から北前船等の有力な寄港地として地位を確保しており、それは遠隔地に残る石造物に痕跡を確認できる。表2は松浜石工により製作され、松浜から北前船により遠

隔地に運ばれた石造物である。

また、松浜港の東隣である尾道港からも近世近代を通じて、数多くの石造物が北前船や尾州廻船等により、遠隔地に運ばれている。

このように、安芸灘の地乗り航路を使用すれば、尾道港、松浜港、忠海港等、後背地に様々な資源を持つ港湾<sup>注3</sup>に寄港することができる。安芸灘の地乗り航路が近世近代を通じて北前船等により重要視されていたことがうかがえる。

### 3 近世における 芸予諸島周辺の航路標識

近世における航路標識としては、石造常夜灯、石造高燈籠、木造と石造を組み合わせた燈明台（燈明堂）などがあるが、いずれも港町に整備されているものが多い。近代の灯台のように航路上の沿岸部や島々の岬等設置されている事例は少なく、危険な岩礁等に石造標識が設置された事例は確認できる。また、これらの航路標識は、各港の商人等によって寄進されたものが多く、民間の力によって、航路の安全が保たれていたことがうかがえる。

芸予諸島周辺の各港町に近世に整備された常夜灯等は表3のとおりである。

この他に、幕末に福山藩沼隈郡藤江村の山路熊太郎（機谷）による岩礁への暗礁標識設置<sup>7)</sup>が行われている。『沼隈郡誌』に「近海の暗礁にコップを伏たる如き石塁を築き、以て航海者の為に使せるが築造年号の明瞭なるもの左の如し」と記載がある。

嘉永元（1848）年	沼隈郡千年村字常石沖
嘉永元（1848）年	沼隈郡千年村阿伏兎沖
嘉永2（1849）年	佐伯郡宮島沖
嘉永2（1849）年	御調郡向島大磯沖歌浦
嘉永3（1850）年	沼隈郡百島村沖細
嘉永4（1851）年	豊田郡瀬戸田エンブ
嘉永5（1852）年	御調郡向島西村 岩子島向粒田
嘉永6（1853）年	豊田郡向田
嘉永6（1853）年	田島沖

以上、芸予諸島周辺における石製常夜灯と暗礁



図3：尾道住吉神社常夜灯



図4：椋浦の常夜灯



図5：瀬戸田の常夜灯

標識の概要である。尾道港や鞆港、御手洗港などの拠点となる中継港の常夜灯や航路沿いの常夜灯が確認できる。日本海沿岸や太平洋沿岸では、方角や天候を確認する日和山が整備され、方角石などが現存している場所もあるが、瀬戸内海では航路上の目印となる島や沿岸の常夜灯、浅瀬を示す標識が重要であった。それは「増補日本汐路之記」「日本船路細見記」などに洲や瀬、岩礁の場所や風の向き、潮流などの情報が細かく記載されていることから推測できる。

近世瀬戸内海の航路を安全にすすむためには、

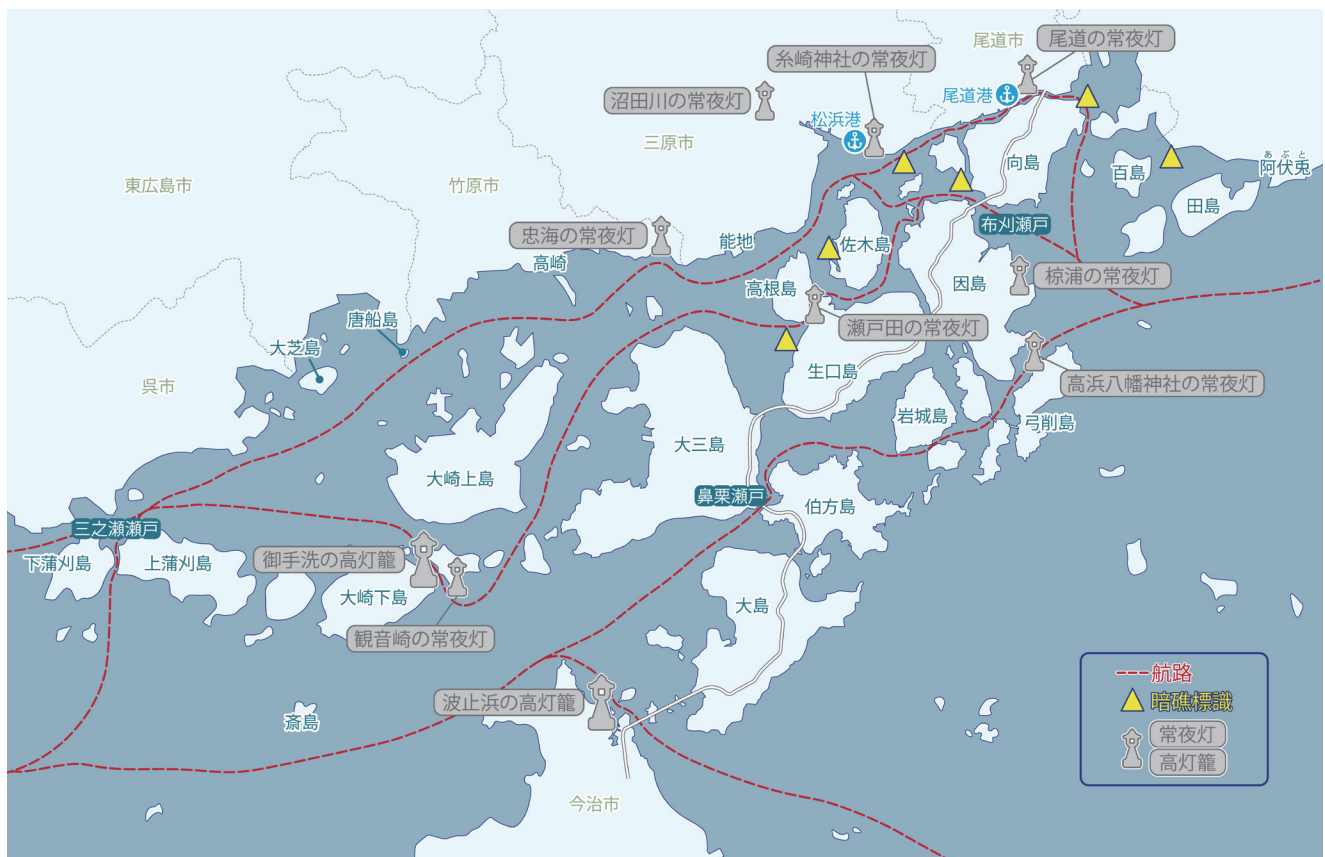


図6：近世における芸予諸島周辺の航路と航路標識

こうした様々な情報と常夜灯などの航路標識が必要だった。それは、廻船商人だけでなく、参勤交代や朝鮮通信使などの公的な船舶が安全に航海するためにも重要であり、広島藩は浦刈三之瀬、福山藩は鞆の浦、松山藩は津和地を港として整備し、安芸灘の地乗り、伊予の沖乗りともに公的な航路となっていたと考えられる。

こうした航路に沿った場所での常夜灯などの航路標識の整備の他に、近世後半になると幕府や藩命による海防施設整備が進んでいる。文化年間から外国船の到来が頻繁になり、フェートン号事件等が起きると、幕府は文政8（1825）年に異国船打払令をだし、外国船を見つけ次第砲撃し、追い払うよう定めた。こうした中、広島藩により作成され、文化12（1815）年完成の「幕末広島藩海防絵図」（図7）には、火山（狼煙）、遠見番所、大筒、台場（砲台）などが書き込まれている。この火山と遠見番所の位置は、因島棕浦、向島観音崎（余崎）、因島大濱、小細島、小佐木島、高根島となっており、明治27（1894）年設置の芸予諸島の灯台の位置とシンクロしていて、非常に興味深い。また、火山の位置は、中世に活躍した村上

海賊の海城の位置とも符号している。因島棕浦の一ノ城跡、向島観音崎の余崎城跡、因島大濱の幸崎城跡、細島城跡等、火山の位置と符号もしくは隣接地に位置している。

近世の海防設備がそのまま近代の灯台に取って変わられた訳ではないが、明治27年の灯台設置の際にも、航路が視認できる位置を確保することが重要だったはずであり、中世から近世そして近代という時代変化の中でも、芸予諸島の安芸灘の地乗り航路が重要視されていたことがうかがえる。

#### 4 近代における 芸予諸島の航路標識と港湾

芸予諸島において、最初に航路標識が設置されたのは、実は明治13（1880）年に設置された長太夫礁標である。明治13年の工部省布達には、「長太夫礁標」を「花崗岩をもって組成しその形円錐にして、頂を半球に作り大満潮の時水面より高さ17尺、その色は赤黒の横線なり」とされている。これは、この後に改造される灯標ではなく、近世末に設置された石燈籠の延長ともいえる石造標識



図7：幕末広島藩海防絵図(広島県立文書館所蔵)<sup>注4</sup>

である。芸予諸島において、この長太夫礁標が最初に設置されたということは、布刈瀬戸を多くの船舶が通過していて、重要視されていたということであろう。

そして、明治27年5月15日に、芸予諸島の布刈～三原～大下瀬戸に石造の灯台8基と長太夫礁標が灯標に改造され、同日点灯している。その詳細は、明治27年4月27日付け通信省告示「愛媛廣島両県下に渉る布刈外二箇所に百貫島外七燈台建設及び布刈瀬戸長太夫立標を改造す」に記載されている<sup>注5</sup>。これらの航路標識が設置された理由として、明治37年(1904)刊行の『燈臺要覧』<sup>注6</sup>の大浜崎灯台の項に下記のとおり記載されている。「布刈瀬戸は播防両洋における航路にして、その間群島暗礁散在し且急潮奔騰するを以て暗夜に際しては航海者方針を定るに苦しみ空々天明を待つて進航し、船舶の常に不便を感じたる所のみならず、一朝有事に際し我軍艦の機を失する處なんとせざれば、誠に灯標設備の必要性を認たる所なり。明治廿六年其計画漸く成り布刈瀬戸航路標識として、百貫島、大濱崎、小佐木島、高根島、大久野島、鮎崎、中ノ鼻、大下島及び長

太夫の九箇所に灯標を設備することとなり。而して百貫島、大久野島及び大下島の三灯台のみ官舎を設備し、看守を配置し、自余はこの三灯台に分属す。これら灯標の設備成りて彼此前後灯光英照し為に前日の如き不便を除脚したるのみならず、現に廿七八年の役の如き我軍艦のこの航路を經由するものに向いて大いに便益を与えたり。」まさに布刈～三原瀬戸航路に航路標識を設置することが望まれており、設置後は日清戦争などの軍役にも役立っていたことが分かる。

その後、明治33(1900)年に中渡島灯台が来島海峡に設置されている。中渡島灯台は、明治42(1909)年に中渡島潮流信号所に改変され、腕木式昼間信号機が設置された。明治35(1902)年には、大浜灯台とコノ瀬灯標が設置されたが、当時の同じ位置には残っていない。同じく布刈～三原瀬戸には、明治43(1910)年に大濱崎通航潮流信号所、高根島通航潮流信号所が設置され、これらのうち大濱崎通航潮流信号所のみ、現在も通航信号塔、昼間潮流信号機、夜間潮流信号塔、検潮器浪除塔がセットで残っている。

また、芸予諸島には、明治時代に航路標識の他



図8：大浜埼灯台

図9：重要文化財 旧大浜埼通航潮流信号所施設  
(撮影 村上宏治)

に、敵船の侵入を防ぐため、明治30(1897)年から明治35年にかけて、大久野島と小島に芸予要塞が整備された。芸予要塞には、砲台や弾薬庫、発電所などがある。つまり、芸予諸島には、安全に航路を進むための灯台と船の侵入を防ぐための要塞の両方が同時期に整備されたのである。

このように、明治20年代から40年代にかけて、芸予諸島には、布刈～三原瀬戸航路と来島海峡航路に航路標識が順次設置され、かつ国際情勢により、海上防衛施設である芸予要塞が設置されることとなった。これは、瀬戸内海の海上交通、特に船舶の機能向上の前段階である明治時代には、湾曲し距離がかかる布刈～三原瀬戸航路を優先して

整備し、船舶の交通量に対応することとしたものと考えられる。

## 5 結語

以上、近世近代を通じた芸予諸島周辺の航路と航路標識の変遷を整理したが、ここから明治27年に布刈～三原瀬戸に8灯台1灯標が同時に設置された理由が見えてくるのではないだろうか。

近世においては、安芸灘の地乗り、伊予の沖乗り航路の2つが代表的な航路であり、北前船等の廻船も、尾道や鞆の浦、忠海などの本州側の寄港地に寄港できた。特に安芸灘の地乗り航路は、幕末に整備された松浜港の飛躍もあり、明治時代初期から20年代にかけて主要な航路となっていた。特に尾道港は、近代初期から様々な方面からの多くの船舶が寄港する、あるいは定期航路の中継港として、重要な拠点でもあった<sup>8), 9)</sup>。それは、明治13年に長太夫礁立標が芸予諸島で最初の航路標識であることや、明治15年刊行の『西南諸港報告書』からもうかがうことができる。そして、明治20年代の山陽鉄道延線や軍事的緊張の高まり、瀬戸内海を利用する国際航路等の増加など、様々な要因とともに、元々重要な航路だった布刈～三原瀬戸航路に新たな航路標識を設置することが求められたと考えられる。

こうした近世近代を通じた航路標識が現存し、かつ当時の船舶が航行していた島々の景観も良好に残る芸予諸島周辺では、北前船等の廻船が往来していた当時の姿を如実に残している。点在する港町と海洋文化を結びつけるには、こうした航路標識を活用し、様々な体験コンテンツやツアーの造成等を検討する必要がある。今後、航路標識と海洋文化に関わるストーリーを磨き上げることにより、北前船と航路標識、そしてそこに関係する海洋文化を一体的に発信し、活用していくことが求められている。

### 脚注

注1 北前船等に関する航路については、下記文献で整理されている。ただ、近世と近代を分けて論じられる場合が多い。北前船のよう



図10:近代における芸予諸島周辺の航路と航路標識

な廻船は近世近代を通じて活動していること、瀬戸内特に芸予諸島のように航路が複数想定されることを考慮すると、近世近代を通じた整理が必要と考えられる。

柚木 学：海上の道－九州・四国の海路と海運，太陽コレクション「地図」3,1977

柚木 学：近世海運史の研究，法政大学出版局,1979

牧野隆信：北前船の研究，法政大学出版局,1989

片山広子：近代瀬戸内海航路の観光地に及ぼす影響－大阪を起点とする旅客汽船航路を通して－，史泉 86,1997

山口徹編：街道の日本史 瀬戸内諸島と海の道，吉川弘文館,2001

佐竹 昭：近世瀬戸内の航路と交易，北前船から見た地域史像Ⅱ,2007

鴨頭俊宏：近世瀬戸内海路をめぐる情報ネットワークの形成－山陽～四国間における交換・共有のあり方を中心に，歴史に見る四国－その内と外と,2008

佐竹 昭：近世瀬戸内の環境史，吉川弘文館,2012

注2 国立公文書館デジタルアーカイブ「備後国絵図」「伊予国絵図」

注3 国立国会図書館デジタルコレクション『西南諸港報告書』，開拓使,1882

注4 広島県立文書館蔵 木村恒旧蔵文書「幕末広島藩海防絵図」文化12年

注5 通信省告示第105号(1894)に「愛媛広島両県下に渉る布刈外二箇所に百貫島外七燈台建設及び布刈瀬戸長太夫立標を改造す」が告示されている。

注6 国立国会図書館デジタルコレクション『燈臺要覧』，航路標識管理,1904

### 文献

- 1) Todaikenkyusei:Meiji Lighthouse Story 57 Oogeshima lighthouse,Toukou64-5,2019(in Japanese) 灯台研究生：明治の灯台の話 57 大下島灯台，燈光 64-5,pp.23-35,2019
- 2) Kousuke Nishimukai:Business activities and documents of wealthy merchants in Onomichi in the early modern and

- modern periods, Hiroshima Prefectural Archives Bulletin 5, 1999 (in Japanese)
- 西向宏介：近世近代における尾道豪商の経営活動と文書, 広島県立文書館紀要 5, 1999
- 3) Michio Katsuya: The economic structure of Onomichi during the Tokugawa period: focusing on the development of wholesale trading companies, Onomichi University Regional Center Series 2, 2008 (in Japanese) 勝矢倫生：徳川期尾道の経済構造～問屋商事の展開を中心に, 尾道市立大学地域総合センター叢書 2, 2008
- 4) Akira Satake: Environmental History of the Seto Inland Sea in the Early Modern Period, Yoshikawa Kobunkan, 2012 (in Japanese) 佐竹 昭：近世瀬戸内の環境史, 吉川弘文館, 2012
- 5) 菱屋平七：筑紫紀行, 日本庶民生活史料集成 20, 三一書房, 1972 (原文は 1802)
- 佐藤利夫：海陸道順日記, 法政大学出版局, pp455-467, 1991
- 6) Onomichi City Historical and Cultural Urban Development Promotion Council: Onomichi Stoneworks and Masons, 2016  
福山市鞆の浦歴史民俗資料館友の会：沼名前神社の石造物, 2005
- 7) Numakuma County Office: Numakuma County Chronicle, 1923 (in Japanese) 沼隈郡役所：沼隈郡誌,
- 8) Yoshihiro Sakane: Onomichi's Economy and the Onomichi Chamber of Commerce 2, Shudo Syogaku 62-2, 2022 (in Japanese) 坂根嘉弘：尾道の経済と尾道商業会議所 (II), 修道商学 62-2, 2022
- 9) 山崎善啓：瀬戸内近代海運草創史, 創風社出版, 2006