

研究ノート

土佐藩領の湊に関する覚書

萩 慎一郎

はじめに

近世の海辺には「浦」と称される地域があった。浦は海運業、漁業の拠点であり、また海運にともない領内外および内陸の各地を結ぶ商品流通の結節点にあって、商業が盛んな所でもあった。現代の海辺集落は漁業を中心として漁村として一括して捉えられることが多いが、近世の浦については近世固有の歴史的な性格、住民職業の多様性などから捉え直すことが求められる^(註1)。

土佐藩の「湊」については、土佐東部に17世紀半ばから後半にかけて築造された「堀湊」について論じたなかで一部触れたところであるが^(註2)、主要な課題でなかったこともあり、不十分な点が多い。本稿は、その補論を意図している。当時の浦における湊の有無、湊の分類、湊のない浦での船舶の停泊や係留の問題について検討する。停泊、係留については、小漁船の場合は、砂浜など陸上に上げることもできるが、地形的にこれが不可能な場合、また鰹船などの規模の大きな漁船、中規模あるいは大規模な商船の場合はどうであったか、具体的な問題を史料から探り、検討しなければならないであろう。

第二に、船舶の湊や浦への入津における風や潮流などの影響である。風については、当時の船舶が帆船であるので、航海にも大きな影響を与えたが、入津の場合も同様であろう。各湊において風や潮が入津にどのように規定性をもったのか、その具体相を紹介、検討する。

小稿では、土佐藩領を事例に、浦での湊の有無と当時の湊の分類、浦への入

津や停泊を規定した風・潮の影響について考察するものである。

一、土佐藩領における湊の分類、湊のなかった浦での「ふりかゝり」 (振繫)

1. 『南路志』の「東西湊」について

『南路志』(文化10<1813>年成立)には、湊に関する史料がみられる。この中で「東西湊」に関する項目において^(註3)、安芸郡では甲浦・室津・津呂・佐貴(喜)浜、香美郡では手結、吾川郡では浦戸、高岡郡では須崎、幡多郡では清水・天地・泊・福良・湊浦の12浦を掲げ、各「湊」には「口」(入り口)の幅と深さが記されている。ただし、12浦のうち4浦(室津・津呂・佐貴(喜)浜・手結)は「堀湊」であり、堀湊に関しては、来歴(佐喜浜には記載なし)、湊の口の長さとは幅、深さ、風向きや潮の干満による「大船」入津の可否なども記載されている(表1参照)。

表1 「東西湊」記載の湊の広さ、深さ

甲浦	土佐口～277間、深21尋。 京口～62間・深8尋。
佐喜浜	口～長33間、幅5間3尺、深1尋(満潮時)。 「大変以来は此辺之潮干上り、津口はけ込、今ハ大船は不入、湊之内長百十七間并五間八間或十四間、深一尋一尺」
津呂	口～長71間、幅11間、深2尋(満潮時)。 湊内～長100間・幅27間・深2尋3尺(満潮時)。 「干汐ニハ大船入かたし」
室津	口～長50間、幅7間3尺、深2尋。 湊内～長143間・幅38間・深2尋3尺。 「潮干満ニかまひ無し、難風に入かたし」
手結	口～長21間、幅8間、深2尋。 湊内～長61間・幅26間・深2尋。
浦戸	(記載なし)
須崎	口～108間、深6尋。
清水	「入海十八丁」、湊口～広61間、深14尋。 「潮之干満ニかまひなし、船出入よし」。
天地	口～200間、広(深カ)3尋。
泊	口～72間、深7尋。
福良	口～150間、深7尋。
湊浦	口～300間、深10間。

注『南路志 第1巻』(高知県立図書館刊、1990年)487～488頁所収史料より作成。

ここに記載されている情報(内容)が、いつの時期のものであるかは、検討を要する。「堀湊」に関する記載は、享保2(1717)年の幕府巡見使に対応した基礎史料^(註4)と記載内容がほぼ同じである。宝永4(1707)年の大地震と津波により、佐喜浜の堀湊の入り口が浅くなり干潮時には「大船」が入津できなくなったことを記している内容も同じである。その史料(『密書』)を採録したものであろう。

しかし、全面的にその時期に作成された史料を採録したかと問えば、必ずしもそうでないところもある。『密書』では、阿波藩境の甲浦から伊予藩境の藻津までの海路による距離を記した箇所があり、その距離を「船路」92里半として、その間に大型廻船などの「大船」が入津寄港できると思われる主要浦と各浦間の距離を記している。すなわち、甲浦～佐喜浜(5里)、佐喜浜～津呂(5里半)、津呂～室津(26丁)、室津～手結(15里)、手結～浦戸(6里)、浦戸～井ノ尻(3里)、井ノ尻～須崎(3里)、須崎～下田(22里14丁)、下田～清水(13里)、清水～小間目(7里21丁)、小間目～天地(4里)、天地～福良(4里)、福良～藻津(3里25丁)の如くである。前掲『南路志』「東西湊」にはなく、『密書』に記載されている浦(下線部)、『南路志』「東西湊」のみに記載されている浦(泊)もある。なお付言しておく、伊予国境の藻津、あるいは福良は海辺の集落であるが、「浦」ではなく、郷庄屋が置かれ郷村支配にうけた「村」であった。

『南路志』の「東西湊」には当時の日本国内の大型船舶が入津寄港、悪天候等で避難できる湊を記載したものであると思われる。湊の大きさや水深もこれと関わる情報である。ただし、下田浦が記載されていないのは不可思議である。周知のように四万十川河口の下田浦は、幡多郡屈指の大規模浦で大型廻船も多く保有する、土佐藩領のなかでも代表的な湊である。また大型廻船が寄港できる「川湊」でもあった。単に記載洩れによるものか、あるいは「東西湊」に記載された「湊」は後述する「本湊」の一部と「堀湊」のみで「川湊」は含まれていないことと関係するのか、いずれにしても判然としない。

『南路志』の「東西湊」および『密書』には、甲浦から浦戸までの航路間において、「堀湊」を除くと「湊」(ここでは大型船舶の寄港、避難、収容可能な浦)の記載がない。この点は前掲拙稿で「堀湊」について、自然史を前提に、

近世の政治，経済，社会等の固有の歴史的要請の中で建設され，近世を通じて対外関係の面でも機能し，その歴史的意義を論じたところである。ここでは前掲史料においても浦戸～甲浦間では「堀湊」を除くと「湊」の記載がないことを確認するとどめる。

2. 湊の分類と浦での振繋

前掲『南路志』では「船路」の項目で^(註5)，甲浦から藻津に至る63箇所の浦・村について，湊の有無と形状，川の有無，停泊の可否など，隣の浦との距離について記載されたものがある（表2）。

このなかで「湊数」として25箇所を掲げ，その内訳として「本湊」14箇所，「堀湊」4箇所，「川湊」7箇所を掲げている。これを整理して掲げると次のようになる。

「本湊」14ヶ所～ 甲浦，浦戸，井尻，野見，須崎，与津，清水，古間目，橘浦，泊浦，榊浦，福良，湊浦。あと1ヶ所は記載なし。

「堀湊」4ヶ所～津呂，室津（「新湊」と記載），手結，あと1ヶ所は記載なし（前浜<佐喜浜>）。

「川湊」7ヶ所～奈半利，安田，安喜，新居，下田，下茅，あと1ヶ所は記載なし。以上，25箇所

注目される第一点は，63箇所のうち，「湊」が存在するのは25箇所のみで，残り38箇所については「湊」がないと認識されていたことである。湊のない浦の割合はここでは約6割に及ぶが，厳密な数値ではない。この63箇所には，枝浦などの小規模な浦は含まれていない。また「船路」すなわち主に沖や沿岸を航行する船の寄港地や避難地を想定され，たとえばそれから外れた湾内の浦，たとえば宇佐浦や福島浦はこの63箇所に記載されていない。土佐藩領の浦数は享保2年(1717)が82浦，天保年間(1830～40年代)で89浦と推定される。おそらく，小規模浦の数が多かったことからすると，湊のない浦の割合はここでの数値以上に高く，7割前後に及ぶものと思われる。

表2 土佐藩領の湊・片灘・振繫

甲浦	湊有、舟入二ツ。京口難風には入かたし、土佐口汐満干の構なし。
野根	片灘川有、舟出入なし、狹船ハ入也。
崎浜	片灘小川二ツ有、東風・北風ニハ波荒入かたし。
椎名	片灘、ふりかゝり有、難風にはなし。
三津	同上。
津呂	堀湊有、片灘、西風・南風には浪荒。
室津	新湊有、難風出入不成。
浮津	片灘、ふりかゝり有、難風にはなし。
吉良川	片灘、小川二ツ有、難風には（ふりかゝり）なし。
羽根	片灘、小川有、難風にはふりかゝりなし。
奈半利	川湊有、難風又ハ潮違出入不成。
安田	川湊有、同上。
安喜	川湊有、荷船出入不成、無難風時ハ沖ニ而荷積也。
和食	片灘、ふり掛有、難風にはなし。
手結	堀湊有、片灘。
岸本	片灘、ふりかゝり有、難風にはなし。
赤岡	片なた、同上。
久枝	片なた、同上。
前浜	片なた、同上。
十市	片なた、同上。
浦戸	湊有、潮目違ハ大船出入不自由也。高知城下へ入ル。
新居	川湊有、難風又ハ潮違ハ出入不成、舟掛もならず。
井尻	湊有、口あさし、内に入れは深し。
野見	湊有、難風舟掛なし。
須崎	湊有、潮満干構なし、舟掛也。
久礼	片灘有、難風には舟掛なし。
上加江	片灘有、難風には狹船出入有之。
志和	片灘、ふりかゝり有、難風にはなし。
与津	湊有、潮満干之時ハ舟出入有也。
鈴浦	片灘、ふりかゝり有、難風にはなし。
佐賀	片灘、小川有、舟出入なし。
井田	片灘、ふりかゝり、難風にはなし。
上川口	(同上?)
浮津	同上
田ノ浦	同上
下田	川湊有、東風にハ舟出入なし。
布	片灘、ふりかゝり有、難風にはなし。
下茅	川湊有、難風には舟出入なし。
以布利	片灘、ふりかゝり有、難風にはなし

窪津	同上
津呂	同上
伊佐	同上
松尾	同上
大浜	同上
中浜	同上
清水	湊有、潮満干構なく舟いかほとも入也。
越浦	片灘、 <u>ふり掛有</u> 、難風にはなし。
三崎	同上。
下川口	片灘、小舟出入、難風にはなし。
椗浦	同上。
古間目	湊有、汐満干構なし、船掛なし。
柏島	片灘有、難風にはふりかゝりなし。
天地	灘(湊カ)有、難風には舟掛悪し。
橘浦	小湊有、難風にはふり掛悪し。
泊浦	湊有、難風には舟掛悪し。
榊浦	小湊有。難風には舟掛悪し。
小尽	(記載なし)
福良	湊有、難風出入悪し。
湊浦	湊有。難風出入悪し。
内ノ浦	同上。
外ノ浦	同上。
錦浦	片灘、 <u>根(振カ)掛有</u> 。難風にはなし。
藻津	同上。

注「南路志 第1巻」489頁以下所収史料より作成。

第二に、「湊」の分類は、「本湊」「堀湊」「川湊」である。ここでの「本湊」は各浦の記載では「湊有」とだけで具体的な記述はない。多くはリアス海岸など湾入した天然の良港であろう。付言するまでもなく、前述したように浦戸から甲浦までの間には「本湊」はなく、「堀湊」のみである。

第三に、「川湊」の所在する浦が記載されていることは注目される。これらの川湊は、中世から湊として機能した歴史をもつものである。問題はその所在を明記している意味である。川湊は漁船や小規模荷船などは、川湊に係留することが可能であったからであろう。たとえば、沿岸を航行する市艇なども川湊の規模によって可能であったことも考えられる。安喜浦の場合は「荷船」(廻船)の出入港はできず、「難風」でない際に沖合に停泊した「荷船」(大中の廻

船?)へ(舢など利用して)荷積みをしたと記載している。奈半利浦や安田浦については「難風又ハ潮違出入不成」とあるので、川湊の規模も大きく、風や潮の悪条件の場合を除いて、一定規模(大中の廻船)も入港できた可能性もある。川湊の規模にもよるが大規模廻船の入港も可能であった。大河川の四万十川河口に位置する下田は、大規模廻船も寄港できたが、それでも「東風」の場合は出入港しなかったと記している。多くの川湊が風(「難風」)や潮流(「潮違」)によっては出入港ができず、湊の機能の一つである「舟がかり」(係留や停泊)ができないところもあった(新居)。中小河川が多い土佐の川湊は、上記の様相をもった。

第四に、「川湊」に関連する記載事項として、恒常的に利用できる「川湊」のない浦では、小川を含めた川の記載があることが興味深い。たとえば「川有、舟出入なし、獵船ハ入也」(野根浦)の記述は、荷船は出入りできないが、漁船は風向きによる海の状況次第で出入りしているとする。漁船規模の船の場合、係留や避難に川が利用できるのである。「小川ニツ有、東風ニハ波荒ク入かたし」(佐喜浜)、なども同様の状況を記している。隆起海岸で砂浜が展開していない場合は、浜に漁船を上げることができず、川が避難、係留に果たす役割も看過できないのである。

第五に、過半の浦が「片灘」と記されていることである。片灘については、前掲拙稿^(註6)でも触れたが、入り江がなく、沖の潮流が早く、かつ海岸に船を係留することが地形上困難な地域を呼称したものであろう。それでは、「片灘」の浦では船を停泊することはできなかったのであろうか。

第六に注目されるのは、各浦での「ふりかゝり」(振繫)の有無を記している。振繫とは「岸壁や浮標へもやいづなをつながずに、碇だけをおろして船を停泊すること」(『日本国語大辞典』)の意味である。湊のないほとんどの浦では、「難風」でない限り、岸に近いところに碇を下して停泊できたことが判明する。「難風」は、碇だけの停泊によって転覆や潮に流される危険がある強風や波浪を想定しうる。確認しておきたいのは、湊がなくとも、浦への寄港や停泊が全くなかったわけではなかったのである。岸に近い海や沖で風、波浪、潮など振繫が可能な天候であれば、浦の岸近くに停泊し、陸上との間で舢を使った荷や

表3 高知一江戸間の土佐藩廻船の季節による運航の良否と風の影響

出航・月	時期	西風の名 (東風名)	出航準備 (仕立方)	帰帆・月	東風の名	
正月	上旬	松ノ下	12月末	2月中旬 ～3月?		「正月上旬ニ松ノ下と申西風吹申番ニ御座候、此日和ニ江戸へ早着 毎々之儀ニ御座候」 「右帰帆ハ去冬九月より正月初迄ニ出船、日和時節を以二月之中旬懸 ケ廻船ニ而下着毎々之義ニ御座候、然ハ九月より正月二月迄之出船 ハ永廻之義、極月より正月初方之出船は早上下数度之御事ニ御座候」
2月	×	×	×	×	松ノ下の 戻し吹	「二月日和ニ江戸廻船ハ時分悪敷御座候御事」 「二月日和ハ去冬定之西風・正月松ノ下西風吹、此戻し吹ニ東風と替 り二月中旬雨をかけて吹、其上時化番之月にも御座候得は、旁以御 船海上何も遠慮ニ御座候御事」
3月	3月下旬 } 4月上旬	沖ませ	2月中旬 }	4月中旬 } 5月上旬		「三月日和ニ江戸廻御船時分能御座候御事」 「三月日和沖ませと申番之風、下旬より卯月上旬迄ニ廻りも吹申候。 此日和ニ江戸へ早着毎々之儀ニ御座候」 「右帰帆は四月中旬より五月上旬迄ニ日割、東風と申番之風吹申を以 毎々早上下仕御事」
4月					ひはり東風	「四月日和ニ江戸廻之御船は時分悪敷御座候御事」 「四月中旬より五月上旬迄ニひはり東風と申番之風吹候得は、江戸着遅滞 ニ而永廻船ニ相成申御事」
5月						「五月日和ニ江戸廻の御船ハ時分悪敷御座候御事」 「五月之節ニ永雨と成、黒はへ白はへと申番之まぜ風雨を懸而吹申、 浦戸口昼夜吹詰申候得は、上へも下へも乗出相叶不申、永廻船ニ相 成申候御事」
6月	上旬～ 下旬?	戻吹	5月下旬	7月末～ 8月	東風吹	「六月日和ニ江戸廻之御船成程時分能御座候御事」 「五月下旬はへ終り、戻吹と申番之まぜ風ニ廻り程昼夜吹申、此日和

7月	上旬～ 中旬	送まぜ	6月中旬	8月	同上	<p>を以江戸へ早着毎々之儀ニ御座候 「尤上用へ入候而は東風と申替り之番之浪立申候間、見切肝要之御事」</p> <p>「七月日和ニ江戸廻之御船ハ時分能御座候御事」 「七月日和送まぜと申番之風中旬送ニ二廻りも吹申候、此日和を以江戸へ早着仕申候御事」 「右帰帆ハ八月入番之東風氣ニ早上下毎々之儀ニ御座候御事」</p>
8月	×	×	×	×	追まぜ風の吹戻し	<p>「八月日和ニ江戸廻之御船ハ時分悪敷御座候御事」 「八月日和ハ前五月より追まぜ風の吹申番ニ御座候へハ、此風の吹戻し東風吹と申番ニて御座候、其上此月ハ時化み番ニも御座候へハ、旁以御船海上ハ何も遠慮仕候。併年ニ寄ませ風少々吹申事も御座候へとも、其分江戸表ハ珍敷御座候而専永廻ニ成申御事」</p>
9月		初西		10月	星の入り	<p>「九月日和ニ江戸廻之御船ハ中分ニ奉存候御事」 「九月ニハ初西と申風之番ニ御座候へとも不吹時も御座候。尤番之風吹申候得は成程も江戸早着仕候御事」 「右九月日和ニ江戸着帰帆之義、十月ニ星之入と申東風ニ仕合申候へハ早上下仕候。若此日和見損し或取はづし申候へハ、十一月より明ル正月中旬迄西風之番ニ押へられ、二月三月之中帰帆大義ニ而、永廻船ニ相成申候御事」</p>
10月～ 12月				2月～ 3月初		<p>「十月末方より極月迄江戸廻之御船時分宜敷御座候御事」 「但着ハ西風時分ニ御座候を以、右三ヶ月之中は海上之遠慮無御座候御事」 「右月江戸帰帆ハ明ル二月三月之初方ニ而御座候。尤九月十月仕立之船、極月之中ニ帰帆仕儀も御座候へとも、珍敷分ニ御座候御事」</p>

注「江戸廻御船仕立之事」(「憲章簿 第2巻」178～179頁所収史料)より作成。

人の移動、さらに船相互間の魚の売買などもあったと思われる。

一方、湊がなく、しかも「片灘」の多くの浦は、船の係留もままならず、生業の面では規制をうけたであろう。湊の有無は海運業、鯉漁業の隆盛化にともなう鯉船の大型化（乗組員17人以下に規制されたが）によるこの方面の漁業など、生業における一定の規制要因となったのである。

二. 湊入津と風、潮について

近世の海運において、順風か逆風かによって、その運航は大きな差が生じた。たとえば、穏やかな瀬戸内海での大坂・丸亀間を航行した金毘羅船の所要日数は、5日、早いと3日3夜の安定した航路であった。しかし、安政6(1859)年4月、土佐国宇佐浦（現在、土佐市）の真覚寺住職であった静照が乗った金毘羅船は、丸亀での乗船から大坂の安治川口まで10日間を要した。東風による停泊がしばしばあった。帰路は、5月22日夕刻に大坂の安治川口を出帆して、24日早朝には丸亀に着いた。乗船した21日夜は西風で出帆せずに船中泊、実際の走行時間はわずか1日半、航行中は順風だったからである^(註7)。金毘羅船の乗客は、風待ちによる港停泊中でも、基本的には上陸できなかった。風待ち中は直ちの出帆に備えるためである。これは金毘羅船に限ったことではなかったであろう。

遠距離の航行では、季節風の影響が大きかったことは容易に推察できよう。表3は、土佐藩の廻船による土佐（浦戸）と江戸との間の月別（季節）による運航の良否と風の影響がわかる史料^(註8)を表示したものである。季節風の影響では、10月から12月（旧暦、以下同じ）の江戸行きは西風で良好であること、1月上旬の西風は「松の下」と称して、江戸着は「早着」であることなどを記している。2月には、それまでの西風の「戻し吹」の東風となり、中旬には雨を伴い東風が吹き、そのうえ時化が多く、江戸行きは不可とする。この間10月から1月までの江戸行きの廻船は、東風となる2月、3月まで江戸に滞留することになるのが一般的で、12月中に土佐に帰帆することもあるものの、これは珍しい事例とする。冬の西風は言うまでもなく、季節風（北西風）である。月別

だけでなく、その月の上旬・中旬・下旬のより詳しい区分が必要な場合はこれを記していることに注意しておきたい。基本的には風の影響でその運航が規定されたことを確認できるが、8月は「時化」になるので原則この月は「遠慮」、つまり江戸行きを避けるとするのは、台風や秋雨前線による海上荒天に配慮したものであろう。

さて、表3で注目されるのは、5月に「五月之節ニ永雨と成、黒はへ白はへと申番之ませ風雨を懸而吹申、浦戸口昼夜吹詰申候得は、上へも下へも乗出相叶不申、永廻船ニ相成申候御事」と記述されていることである。5月の長雨(梅雨)に「黒はえ」「白はえ」と称する風(南風?)が雨を伴って吹き、浦戸湾口(浦戸浦の口とも解釈できる)からの出船が困難で、上り(東行)下り(西行)のどちらも乗出することができない状況を記したものである。海上沖合での季節風の影響ではなく、湾の出入り口(または湊の口)の風による出入りの影響に関する記述である。浦戸湾は高知城下にいたる奥行きが深く、広い湾を形成しているが、湾口が狭かったので、船舶の出入りには風や潮目の影響をうけて困難を伴ったことが想定される。前掲表2のように、浦戸浦の湊に関しては「潮目違ハ大船出入不自由也、高知城下へ入ル」と記されている。ここでは浦戸湾全体ではなく浦戸湾に入ってすぐ南に位置する浦戸浦の湊に関する記述であるが、湾口に近い浦戸湊は潮流の如何では、大船の出入りは困難で、さらに湾内へ入るとの意味で理解しておく。

問題となるのは、浦戸は湾が深く入った天然の良港であるが、その口は風や潮の影響をうけ、その出入りも無条件で可能でなかったことである。避難港の機能をもった「本湊」である甲浦や浦戸など、また同様の機能をもった「堀湊」である津呂、室津、手結などにおいても、多くの湊でその出入りには風や潮(干満も含め)影響をうけたことが分かる。海上悪天候が予想される備えとしての湊入津と比べて、既に悪天候に直面していた際の緊急避難は、さらにその困難が想定できるのである。

次の史料は、難破船が生じた時の最寄の浦庄屋または郷庄屋が、難破船所属の浦庄屋宛に発給した「浦手形」の例示に見えるものの一部である^(註9)。

浦手形之事

- 一、三枚帆壹艘 船頭水主三人乗 紀州海部郡塩津浦 助太夫船
- 沖船頭 利右衛門
- 水主 平七
- 同 幸次

積荷物

- 一、干鰯 貳百五拾俵
- 一、船飯米 四斗也

ノ

右は紀州塩津浦助太夫船 沖船頭利右衛門并水主共三人乗、当国下ノ茅浦ニ而右荷物積立、在国塩津浦へ罷歸中心得を以、去月廿八日申刻右下ノ茅浦出船、夜中走登、同廿九日朝下田浦沖ニ而夜明、夫より段々走行土之沖迄登り申由之处、嵐浮漂流被致中、四月朔日辰刻より東風吹ニ罷成、大浪立ニ而上へ走申義難成由ニ而、浦戸湊志乗下申由之所、同日巳ノ刻頃より大西風故地山見へ不申、其上白坤風ニ吹替し候故、全浦戸へ入津相成不申、彼是仕中地方近寄申ニ付、無詮方当国十市沖ニ而綱鉤入レ掛被申由之处、弥増之大浪風最早船難凌、荷物段々ニ勿捨船中色々相働由ニ候得共、船之表鉤仕懸本木浪ニもミ離候ニ付、同日暮合十市浜ニ而破船仕候（下略）

紀伊国塩津浦（現、和歌山県海南市下津町塩津）の小廻船が土佐国十市村（現、高知県南国市十市）の沖で難破した時の浦手形の一部である。近世中後期の事例と思われるが年代は定かでない。塩津浦の船主助太夫の3反帆船（土佐での「市艇」規模の小廻船で、沖船頭<雇われ船頭>1名、水主2名の計3名のみ乗員）が、幡多郡下ノ茅浦（現、土佐清水市下ノ加江）で干鰯250表を積み込み、塩津浦へ帰る途中で難破したのである。3月28日16時前後頃に下ノ茅浦を出船した同船は翌29日夜明け頃には下田浦沖を通過、土佐沖を東行したが、嵐の様相となり航行もままならず、翌4月1日（? 3月が小の月の場合）8時前後頃から東風となり、海上も「大浪」（波浪）となり、東への航行もままならず、浦戸湊への入津を期して「乗下」しようとした。「市艇」規模の小廻船が、下ノ

茅浦を出船後は、途中は寄港せず夜間も土佐沖を航行しようとした様子、その航行の速さが窺われる。同船は既に浦戸沖合を通過していたのを引き返して、浦戸湊への避難寄港を期したのである。

史料では浦戸湊への入津が困難だった状況とその理由を記している。すなわち、4月1日は、約2時間前に東風であったのが、10時前後頃には強い西風となって、陸上の見通しも悪くなり、すなわち浦戸の方角や自らの位置も確認できず、その上「白坤風」である南西風の吹き返しもあって、浦戸(湾)へ入津できなかった、とする。前述したように、5月は浦戸湾の口は、梅雨の「白はへ」「黒はへ」と称する風が昼夜を問わず吹いていて出船が困難であった。ここでみた史料の時期はその一カ月前の4月で、格別に藩の江戸廻船では問題にされていない時期である。にもかかわらず、天候の急変や「難風」による条件次第で、湊への入津は困難で危険がともなったのである。

おわりに

土佐藩領の「浦」の多くは、「湊」がなかった。約7割を占めたと考えられる。しかし、そのような「浦」でも廻船(荷船)の寄港やその保有が全くなかったかということ、否である。本稿で明らかにしたように、海上に碇を下しただけの振繫(ふりがかり)で停泊が可能であったからである。ただし天候条件、とりわけ風によって振繫は常時可能ではなく、不安定性をともなった。天候悪化の際は近くの「湊」のある浦が避難港の役割を担った。

幕末には、船着場築港の動向もみられるようになる。幡多郡尾浦は文久3(1863)年に家数59軒、人口271人の小規模な浦でありながら、天保年間に鯉船5艘を保有する鯉漁業が盛んな浦であった。また市艇の小廻船も保有し商業・海運業に従事する住民もいた。文久3年の59軒のうち、鯉漁業に関わる「水主」51軒、商業・海運業に従事する「商人」が8軒であった^(註10)。この浦では、文久2年に比定される史料から、「船着波止」場40間(約72メートル)の築造普請願いを提出している。鯉漁船や廻船の係留のためである。このような動向は尾浦に限らなかつたであろう。

一方、「湊」のある浦では、海運業、商業の発展の基盤を有した。ただし、海運業や商業は、地域および内陸部の産業や市場関係、さらに内陸との交通を担う河川や陸上輸送、さらに領外市場や中央市場との地理的・歴史的関係など、その様相は一様ではなかった。「湊」が少ない土佐東部が幕末期でも大型廻船や小型廻船（市艇）の数で、土佐西部を上回っており、「湊」のない浦でも廻船や市艇の保有がみられるのである^(註11)。

土佐藩領の「湊」の分類は、当時「本湊」「堀湊」「川湊」が史料で確認できる。このうち「本湊」は内陸に湾入した天然の良港で、「入海湊」の呼称もみられる。「堀湊」は陸上を掘削して人工の湊を築造したもので、土佐東部の「堀湊」築造はその歴史的意義が大きい。「川湊」は河川の河口部に築造された湊である。湊は、その口の広さ、湊内の広さ、深さがその良否の基準をなした。安定して入津できるか、多数の廻船を収容できるか、また廻船の規模による入津可否が判断される深さも重要な基準をなした。深さでは潮の干満によるその変化も問題であった。

幕末に蒸気船が土佐に来航するようになると、浦戸沖に停泊して、使者などは高知城下へ舢舨で移動、本船は須崎に回送し入港停泊した。須崎が高知城下に近い最上の天然の良港であったからである。慶応3（1867）年の長崎での英国水夫殺害事件のために来航した英国公使パークスが軍艦パジリスク号で須崎港に入港し、同地で交渉が行われたのは周知のところである。浦戸湾は当時蒸気船の入港には水深が浅かったからである。

近代になると、高知県の交通網は新たな整備、展開をみる。1886年の主要港湾の船舶入港数は浦戸港が6083隻、甲浦港が593隻、須崎港が510隻、下田港が420隻であった^(註12)。近代には港湾の建設が進む一方で、海運も新たな編成が進み、近世の各浦も自ずとその変容を余儀なくされていったと考えられる。

註

- (1) 拙稿「近世後期における土佐藩領の浦—東灘と西灘の比較を中心に—」（『人文科学研究』13号、高知大学人文学部人間文化学科、2006年）、同「浦の地域社会像—近世社会と浦—」（若尾政希・菊池勇夫編『〈江戸〉の人と身分5 覚醒する地域意識』、吉川弘文館、2010年）。

- (2) 拙稿「近世日本の「堀湊」(掘り込み港湾)と土佐」(『海南史学』52号, 2014年)。
- (3) 『南路志 第1巻』(高知県立図書館刊, 1990年)487~488頁所収。
- (4) 『密書』。『海南史学』40~42号(2002~2004年)に「史料紹介「密書」(1)~(3)」として翻刻されている。42号には解題もある。
- (5) 前掲『南路志 第1巻』489頁以下所収。
- (6) 前掲拙稿「近世日本の「堀湊」(掘り込み港湾)と土佐」。
- (7) 拙稿「金毘羅船の船旅」(『地方史研究』329号, 2007年)。
- (8) 「江戸廻御船仕立之事」(『憲章簿 第2巻』<高知県立図書館刊, 1984年>178~179頁所収)。
- (9) 前掲『憲章簿 第2巻』255~256頁所収。
- (10) 拙稿「近世後期における小浦の生業・生活と浦庄屋—土佐国幡多郡尾浦を中心に—」(『人文科学研究』10号, 高知大学人文学部人間文化学科, 2003年)。
- (11) 前掲拙稿「近世後期における土佐藩領の浦—東灘と西灘の比較を中心に—」。
- (12) 田村安興「土佐と交通」(秋澤繁・荻慎一郎編『街道の日本史47 土佐と南海道』<吉川弘文館, 2006年>201頁以下)参照。

