

# 近世における航路標識としての灯明の維持管理 —但馬国諸寄浦を事例に—

## Maintenance and Management of Navigation Beacons as Maritime Route Markers in Early Modern Japan: A Case Study of Moroyose Port in Tajima Province

稲穂将士\*

\*Masashi INAHO

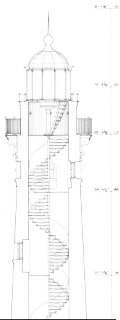
\* : 京都府教育庁指導部文化財保護課

\* : Kyoto Prefectural Board of Education

キーワード  
Keywords

灯明・灯台・諸寄浦・風待港・潮待港  
Navigation beacon, lighthouse, Moroyose, Port wind-waiting port, tide-waiting port

### Abstract



This article examines the establishment and maintenance of a navigation beacon (tōmyō) at Moroyose Port in Tajima Province during the early modern period. Established in 1712 by a village headman, the tōmyō functioned as a navigational aid for coastal shipping but was essentially operated as a private enterprise. Its maintenance relied on fees collected from arriving crews, making it vulnerable to environmental changes and fluctuations in maritime traffic. Recurrent floods and harbor silting reduced vessel arrivals, undermining financial stability. This case demonstrates that early modern Japanese navigational aids were locally grounded, economically contingent, and distinct from modern public lighthouse systems.

### はじめに

明治以降の日本では、外国船舶の往来が多い海域や港を中心に灯台の設置が進められた。日本の灯台整備は西洋諸国に比して遅れており、幕末維新期に諸外国からの圧力を受けてようやく整備が進んだと一般に理解されてきた。

紀伊半島南端の檜野埼灯台・潮岬灯台の設置過程を明らかにした平井聡弘は、日本の灯台事業に関する研究は時系列的な概説にとどまっていると指摘する<sup>1)</sup>。平井は、①幕末期には洋式灯台整備の方針が幕府内で確立していたこと、②明治初年の灯台事業担当官僚の間で、灯台事業を西洋列強の影響から自立させるべきだとの認識が形成されていたことを明らかにし、江戸幕府・明治政府の主体性を評価している<sup>2)</sup>。このように灯台史をめぐる通説には再検討の余地があり、更なる分析が求められる。

明治16(1883)年の工部省調査によれば、

近世日本には100基余りの航路標識としての灯明が存在しており、北海道江差から豊後国深江湊に至るまで全国各地に分布していた<sup>3)</sup>。かかる状況であったにも関わらず、日本では灯台の発達が遅れたとされている。その理由として『日本燈台史』では、鎖国による技術停滞や、藩による分割統治が広域的公共事業の発達を妨げた点を挙げている<sup>4)</sup>。

しかしながら、金指正三が指摘するように、近世日本には幕府・諸藩をはじめ、多様な領主が存在しつつも、海難救助制度は幕府法や藩法、村法など複数の法体系と慣習によって全国的に機能していた<sup>5)</sup>。この点を踏まえると、航路標識が発達しなかった理由を国土の分割統治のみに求めることには疑問が残る。そこで本稿では、正徳2(1712)年に設置された但馬国諸寄浦(現兵庫県美方郡新温泉町)の灯明を事例に、その設置過程と維持管理のあり方を分析し、近世における航路標識としての灯明の有様を明らかにしたい。



図1：諸寄浦周辺図(伊根浦～美保関) 国土地理院地図(<https://maps.gsi.go.jp/>, 一部加筆)

## 但馬国諸寄浦の概要

諸寄浦は但馬国北西部に位置し、北側は日本海に面した湊である。湾口が北北西向きに大きく開き、奥行きもあることから天然の良港として知られ、風待・潮待港として多くの廻船が入津した(図1, 2)。湊が所在する諸寄村は寛永20(1643)年から幕府領、寛文8年(1668)豊岡藩領となるも、享保11(1726)年に再び幕府領に復し、そのまま幕末に至る<sup>6)</sup>。

村の石高は時期によって変動はあるものの、天明8(1788)年段階で265.92石である。村内の状況は、元禄17(1704)年段階には家数259軒、人口1,296人で、船68艘を有し、うち21艘は渡海船、65艘が漁船であった<sup>7)</sup>。また、安政3(1856)年の「人別帳控」によると、諸寄村全体で434軒の家があり、そのうち「農業相成者」が110軒、「渡海商売候もの」が60軒、「漁業営候もの」が130軒、「売買家業仕もの」が124軒であったという<sup>8)</sup>。

安政3年段階では、諸寄村のうち25%は農業、30%は漁業を生業としていた。漁業に次いで多い「売買家業」はいわゆる商家であり、「渡海商売」は廻船業に従事する者である。したがって、農業以外の生業に従事する者が多い村であった。時期は異なるが諸寄村の東に位置する浜坂村が、宝暦10(1760)年段階で石高526石、人口1,783人<sup>9)</sup>であることをふまえると、同じように海に面した近隣村と比較しても、諸寄村は石高に比して人口が多く農業以外の生業の比重が高かったといえよう。



図2：諸寄浦拡大図

国土地理院地図(<https://maps.gsi.go.jp/>, 一部加筆)

## 灯明の建立

正徳元(1711)年諸寄村庄屋七右衛門から豊岡藩に対し、諸寄浦間口の絹巻島への灯明建設が願ひ出られる。以下はその願書である。

【史料1】<sup>10)</sup> ※丸数字は筆者による。

乍恐奉願口上之書

(2ヶ条省略)

①一、諸寄村と丹後国伊根浦迄式拾五里之渡海ニ而御座候、勿論但州之内丹生と申湊御座候、

表1：天保国絵図の海岸情報

国立公文書デジタルアーカイブ(<https://www.digital.archives.go.jp>)を利用

国名	湊名・地名	注記
丹後国	伊根湊	岸深潮時不構船繫吉
	小泊湊	岸深潮時無構船繫吉、但北風悪狭湊船数不入
	浦入湊	岸深岩多潮時無構船繫悪、東北風船入不成
	(経御崎)	此沖秋冬至廻船渡海難成儀度々有之
	大間湊	岸深岩多潮時無構船繫悪、西北風船入不成狭湊船数不入
	間人湊	岸深岩多潮時無構船繫悪、西風船入不成狭湊船数不入
	夕日湊	岸深岩多潮時無構船繫悪、西北風船入不成狭湊船数不入
	久美湊	遠浅船繫吉、但湊口浅故廻船不繫
	(小天橋)	此湊口広壺町、内外不断砂打寄浅歩渡、荷船出入不入罷成
朝日湊	岸深岩多潮時不構北風船繫悪、狭湊船数不入	
但馬国	津居山村	此湊船繫よし、北風にハ船繫悪、深サ三間
	竹野村	荒磯船繫なし
	切浜村	荒磯船繫なし
	浜安木村	荒磯船繫なし
	丹生湊	岸深にて、何れの風にも、船繫吉
	香住村	荒磯船繫なし
	余部村	荒磯船繫なし
	浜坂村	荒磯船繫なし
	諸寄湊	(東側) 船繫なし、(西側) 船繫吉、(間口) 口三町汐時なし、此湊奥江拾町横江八町
居組村	荒磯船繫なし	
因幡国	賀露村	荒磯
	芦崎村	片浜荷船不入、夏ハ川口に船繫有り、但当座之船着風荒之時ハ船繫無し
伯耆国	泊村	船二・三艘繫而西南之風に船繫悪し
	湊村	片浜荷船不入、但夏ハ川口に船繫有
	大塚村	荒磯片瀬岸深く冬船不繫、但当座之船着風荒き時ハ船繫無し
	赤崎村	荒磯冬船不入、但当座之船着風荒き時ハ船繫無し
	御厨村	荒磯片瀬冬船不繫、但当座之船着風荒き時ハ船繫無し
	(弓ヶ浜半島)	汗入郡壺亀山より嶋洲崎迄荒磯船繫無し
出雲国	美保関	此湊船繫吉、但南風にハ悪

尤能囀ニ而御座候得共、按難風之時分者入湊難成諸廻迷惑仕候御事

②一、諸寄村と雲州三穂之関迄三拾五里之渡海ニ而御座候、右諸寄村と三穂之関迄之間ニ因伯之両国御座候得共、大船之繋キ申湊無御座候、依之毎年難風之時分夜ニ入往来廻船方角取失難儀迷惑仕候、其上諸寄村囀口絹巻嶋凡隔五六拾間斗海底ニ千貫くりと申岩御座候、夜中ニハ方角弥以見不申候ニ付彼ノ岩ニ懸ケ申候へハ諸廻船難儀仕候、夜燈を立申候得者方角わかち申、諸船無難ニ入湊可仕と奉存候、尤廻船あら増之船頭ニ此灯明之儀尋下候処、可然旨申候御事

③一、御城米船之儀者不及申上ル、国々御大名様方御米船并諸廻船共ニ夜中ニハ入□□方角曾テ知不申候、此以灯明囀口を見付心易入湊可仕と奉存候、縦難風ニテ及破損ニ申仕合之節も灯明を見付囀口ニ寄申候得ハ、助船数多出し破損不仕候様ニ成可申と奉存候事

(4ヶ条省略)

④一、灯明之儀往来廻船通済申迄之御儀ニ御座候得者、二月中旬と十月中旬迄灯明立申度奉存候、然者灯明代ニ何人乗ニ而も壹人ニ付錢貳拾貳文つゝ出し申様ニ被為仰付被為下候ハ、此為冥加錢と壹年ニ銀四百五拾目宛可奉差上候御事

⑤一、御城米船二者灯明錢取申間敷候御事  
乍憚私儀近年□□代銀大分かさミ、従先祖持来り候田畑ニも離申候様ニ罷成迷惑仕候、御救ニ右願之通被為仰付被為下候ハ、乍恐何とそ渡世仕度奉存候、御慈悲ニ被為仰付被為下候者難有可奉存候、已上

①と②の前半では諸寄浦の立地について述べ、当地が湊としていかに重要かを示している。丹後国伊根浦（現京都府与謝郡伊根町）と出雲国三穂之関（美保関、現島根県松江市）の間に諸寄が位置する（図1参照）。伊根と諸寄の間には丹生湊（現兵庫県美方郡香美町）があるが、丹生湊は良い湊であるものの、難風の時には入津が困難で諸廻船が迷惑している。諸寄と美保関の間には大きな船を繋ぐことのできる湊がなく、これも諸廻船が迷惑しているという。伊根浦と美保関の間に良

港がないことは、天保6（1835）年から同9年の間に作成された天保国絵図の海岸注記情報（表1）を見ても明らかで、「船繋吉」とある湊は非常に少ない。

②の後半と③は諸寄浦の状況について示す。諸寄浦の間口にある絹巻島の5・60間ばかり離れた海底に「千貫くり」と呼ばれる岩礁があり、夜中に方角が分からないときにここで座礁してしまう可能性があるため灯明を建てたい。灯明を建てれば御城米船（幕領の年貢米船）だけでなく、諸藩の廻米船ほか諸廻船も灯明で間口を見つかることができ心易く入津できる。もし難風に遭い破船しそうな場合でも、灯明を見つけて間口に近づくことができれば、村から助船を出して破船しないようにすることができるという。

③と④の間の省略箇所は、能登国福浦（現石川県七尾市）、同国あぶや浦（現石川県羽咋郡志賀町）、佐渡之浦（現新潟県佐渡市）、津軽深浦（現青森県西津軽郡深浦町）などでは灯明を建てて役銭を取っている事を示した上、④でこの願書の要点を示す。これによれば、2月中旬から10月中旬の間に灯明を立て、入津してくる廻船の乗員1人につき錢22文ずつ灯明代を徴収し、その代わりに冥加銀として豊岡藩に毎年銀450目を納める、といったものであった。

この願書は聞き届けられ、翌年に絹巻島に灯明が立てられることとなる。但しここで注意しておきたいのは灯明建立の出願に至った経緯である。省略した1ヶ条目などから、近年不作が続き難渋していたため、灯明を新たな「渡世」としたいがために出されたことがわかる。願書の中では近代の灯台にも連なるような公益性の観点も盛り込まれているものの、あくまでも七右衛門の渡世であったことは注意したい。

## 灯明の維持

このような経緯で建立された諸寄浦の灯明であったが、その維持は容易ではなかったようである。以下に示す史料は明和4（1767）年に久美浜代官所に提出された、灯明冥加銀及び「分一運上」の減免を願い出るものである。分一運上とは、

表2：文政9～13年の灯明入用と灯明銭  
「御様内燈明諸入用并取立銭指引帳」(旧西村役場文書)より作成

年	燈明諸入用高 (匁)	諸廻船取立船 (匁)	差引 (匁)
文政9年 (1826)	186.56	64	-122.56
文政10年 (1827)	194.2	76.8	-117.40
文政11年 (1828)	187.86	60.4	-127.46
文政12年 (1829)	163.65	47.8	-115.85
文政13年 (1830)	174.25	81.32	-92.93
1年平均	181.304	66.064	-115.24
合計	906.52	330.32	-576.20

諸寄村が豊岡藩領であった宝永4 (1707) 年よりはじまった運上で、「他所もの当浦ニ而売物仕候代銀ニ者百目ニ付壹匁御上納，八分請負人取，壹匁貳分問屋取」，「他所もの買物仕候代銀ニハ百目ニ付壹匁御上納，五分請負人取，壹匁問屋取」というものであった。すなわち，諸寄浦で商品を売買する際にかかる関税のようなものであった。

【史料2】<sup>11)</sup> ※波線は筆者による。

乍恐奉願口上書

(3ヶ条省略)

一、諸寄村湊風請悪敷荒磯ニ御座候へ共、  
(筆者註・分一運上)  
右御運上始り候節と拾五六年之間ハ入津之船数も多ク諸商も有之、御運上相納候而も少々宛之徳用も御座候得共、正徳四午年之大洪水と湊浅ク罷成、四拾九年已前午年ニ八艘、翌未年ニ越前之国林兵右衛門様御支配之御城米船壹艘、三十一年已前巳年丹後国海上弥兵衛様御支配之御城米船壹艘、貳十九年已前未年ニ九艘、貳拾三年已前丑年ニ壹艘、拾六年已前申年ニ壹艘、拾貳年已前子年丹後国佐々新重郎様御支配之御城米船壹艘・商船壹艘如此湊之内ニ而度々破船仕、并六年已前午年之大洪水其外洪水之度々年々湊浅ク罷成、右体之難所諸方ニ聞およひ候故カ、年々入船相減、燈明銭取立候義ハ勿論自諸商無之、取立候分一者相減、請負仕候ものも

無御座ニ付、右御運上銀之内村中と三百匁助合、去戌年迄御上納漸々相勤申上候得共、困窮之村方必至ニ難義奉候間、乍恐是分之諸高半減ニ被仰付、燈明御運上銀当亥年と辰年迄六年季ニ請負被仰付被為下候様ニ偏奉願上候

(後略)

このような願書は享保5 (1720) 年以降度々出されていた。いずれも趣旨は同様のもので、灯明を建てて数年は入津する船も多く、冥加銀の上納も滞りなく行えていたが、近年は入船する船が少なく、灯明代を徴収しても灯明に維持する費用すらまかなえないというものである。少し時代が降るが、文政9年 (1826) から同13年の5年間の収支を記録した史料によると年平均銀115匁の損を出していたようである (表2)。

入船が減少した理由として、度重なる洪水が挙げられている。波線部から、正徳4 (1714) 年に発生した大洪水により湊が浅くなってしまい、湊内部で破船が度々発生するようになった。さらに宝暦12 (1762) 年の大洪水はじめ、以降も度々洪水が発生したため、更に湊が浅くなり、これらことが諸方に知れ渡ってしまったためか、入船数が減っているとのことである。

このような租税減免の願書については、出願者が置かれた状況がいかに厳しいのかを語る物であるため、内容を鵜呑みにすることはできないものの、たしかに洪水は頻発していたようである。

表3:文政9～天保6年の諸寄浦入津数

「御様内燈明諸入用并取立錢指引帳」, 文政11～天保6年分「諸廻船往来改帳」(いずれも旧西村役場文書)より作成

年	入船数 (艘)	乗組数 (人)	乗組数 / 1 艘
文政9年 (1826)	80	320	4.00
文政10年 (1827)	101	384	3.80
文政11年 (1828)	59	302	5.12
文政12年 (1829)	58	239	4.12
文政13年 (1830)	105	414	3.94
天保2年 (1831)	63	367	5.83
天保3年 (1832)	108	406	3.76
天保4年 (1833)	113	367	3.25
天保5年 (1834)	78	291	3.73
天保6年 (1835)	105	303	2.89
1年平均	87.00	339.30	4.04
合計	870	3393	

文化13(1816)年8月4日に洪水が発生, 諸寄村の谷中の作物が泥水に押し流されてしまったため, この時難船により諸寄に寄港していた大坂和泉屋源兵衛船の積荷(越後国長岡藩の年貢米)購入を願い出ている<sup>12)</sup>。

また入津する船数も一定しなかったようである。史料から文政9年から天保6(1835)年までの10年間分の入船数を知ることができる(表3)が, 最も少ない年で58艘, 多い年で113艘と一定しない。このような状況にあっては, 灯明による収益は安定せず, 渡世として安定したものではなかった。

## おわりに

以上, 但馬国諸寄浦の灯明の建立から維持管理について概観してきた。正徳2年の庄屋七右衛門が諸国廻船のための灯明の建立を願い出たが, これはあくまでも七右衛門の渡世であった。すなわち, 稼ぎのために建てられたのであって, 近

代の灯台にみられるような公益的な観点だけに基づいて建てられたわけではなかった。このため, 船が入津する可能性がある場所にしか灯明は建てられず, 灯明により何かしらの利益がないと維持が困難であった。

諸寄村は農業生産以外の生業比率が高いが, 文化13年8月発生洪水のように, 災害が発生した際には, 入津してくる廻船からもたらされる物資は生活の維持のためにも必要であった。ここに灯明を維持し続ける理由が求められよう。

## 脚注

- 1) 平井聡弘(2020) 紀州沖の灯火をもとめて—幕末維新期の灯台をめぐる内外動向—。和歌山県立文書館紀要, 22, pp2
- 2) 平井(2006)
- 3) 海上保安庁灯台部編(1969), 4, pp599-601
- 4) 海上保安庁灯台部編(1969)「日本燈台史」。燈光会, pp7

- 5) 金指正三 (1968)「近世海難救助制度の研究」. 吉川弘文館, pp530-536. ただし, 金指が指摘するように, 幕府法には施行細則的内容はなく, 各藩法が施行細則的規定なものであった. したがって, 近世の海難救助制度は近代以降の法令と比べると若干の地域差はある
- 6) 平凡社編 (1999)「日本歴史地名大系 29-1 兵庫県の地名 1」. pp997,1003
- 7) 平凡社編 (1999) , pp1003
- 8) 浜坂町史編纂委員会編 (1967)「浜坂町史」. 浜坂町, pp395-396
- 9) 平凡社編 (1999) , pp996
- 10)「灯明願書一卷初発より之扣」(旧西浜村役場文書 (諸寄基幹集落センター蔵)).
- 11)「灯明願書一卷初発より之扣」(「旧西浜村役場文書」)
- 12)「大坂和泉や源兵衛船万宝丸難破船ニ付初終之趣意書」(旧西村役場文書)