

## 土佐の山林と海運—龍馬や弥太郎が見ていた風景（試論）

22年9月3日（金） 現代龍馬学会 発表者：根木勢介

### プロローグ：土佐の森林資源

バス車中での観光ガイドの中で、高知の山のこと・材木や薪の搬出方法、上方へ運ぶための海運のこと、龍馬や弥太郎の「海運」への発想が、どこから生まれて来たのか？それをわかってもらいたくて、ガイドの話題にしています。

長宗我部時代、江戸期、そして、現在も「高知の山は、宝の山」です。江戸初期の野中兼山時代から、「土佐の十宝山」と名付けて、山林資源の保護に努めてきました。いわゆる「お留山」・「輪伐制」の考えですが、これは、先駆的な山林保護の思想です。

この当時、土佐藩の重役であった「小倉少助」は、幹周り8尺（約2.4メートル）の樹が、何本あるか、数えています。

9カ月、かかって、調査した結果、250万本、あるとわかりました。当時は、山林資源は、このように豊富にあった時期でしたが、この時にこの山林保護の思想を考えたのですから、すごいことです。

江戸期には、土佐から上方に出した木材や薪は、上方（大阪市場）で高い評価を受けています。最盛期には、市場の6割を占めたそうです。

その、もっとも盛んに上方市場に搬出したのが、高知県の東部地域でした。安芸市の浜や中芸地区の田野の浜、などから、大量の木材や薪が、搬出されたのです。田野町に今も残る「岡御殿」が、その森林産業の「栄華」を物語ってくれています。

### 1. 発表の動機：土佐の海運業の視点が、忘れられていないか。

それは、週刊現代に出ていた特別対談の記事を目にしたのが、キッカケでした。

「土佐の血」とは何か；黒金ヒロシ×工藤美代子で次のことが、述べられています。

工藤：三菱財閥の創始者・岩崎弥太郎にも「土佐の血」は、感じますか？

黒金：海運業については、言ってみれば、龍馬のアイデアをパクったわけですね。

汚職やインサイダー取引まがいのことも平気でやって富を築いた。・・・。

海運業についての弥太郎の発想の原点が、龍馬にある、と言う捉え方なのですね。いわゆる「龍馬本」にも、共通して見られる捉え方ですが、これが、正しいのか、を検証してみたい。

また、龍馬も、現在の高知県安芸郡安田町の長姉千鶴さんの家に行ったときは、

ただ、海を眺めていた、とは、思えません。途中にある「安芸の浜」、目の前の「安田の浜」から、また、少し、足をのばせば、田野の浜や奈半利の浜から、盛んに木材や、薪が、船積みされる「海運の現場」を見ていたことでしょう。

現在の安芸市生まれの弥太郎にとっては、龍馬よりも、もっとありふれた「日常風景」だったことでしょう。

龍馬の海への関心が、古くは、ヨーロッパと呼ばれた川島猪三郎、河田小龍（ひいでん、ジョン万次郎）、などに触発された、との見方が、多い。

だが、長宗我部時代、江戸期、ともに土佐では、第一目的である林産物の輸送のために海上交通は、盛んであった事実に注目したい。森林資源（林産物）輸出と密接に結びついた海運業の隆盛が、龍馬や弥太郎に与えた影響を探ってみたい、と考えました。

今回の私の発表は、研究途上の試論に過ぎません。

網野善彦氏は、「列島各地の歴史、生活を海からの視点でとらえ直した」網野史論で有名な人です。龍馬研究に網野史論・「海の視点」を導入し、新たな土佐の歴史、龍馬研究の一層の深化が、進むことを願っております。

この場合の海の視点の具体的な展開方法は、「海上交通」面から、近世土佐史を、龍馬や弥太郎の発想に迫る試みです。

ただ、この場合、注意が必要なのは、「幕藩体制化の商人は、土農工商の最下位に位置する身分だった。」ことでしょう。下級武士に属するとは、いえ、龍馬や弥太郎のように「海上交通」に着目し、商人活動を公然と行う人は、当時の人たちから見れば、「非常識」に映ったことでしょう。このことを頭に入れて、龍馬たちの海運業の発想を検証しよう、と思います。

(参考) 武士道・新渡戸稲造著一岬龍一郎現代語訳より PHP文庫

< P.77 > なぜ武士は銭勘定を嫌ったか

……。人の世におけるすべての立派な職業のなかで商業ほど武士とかけ離れたものはなかった。日本では商業は土農工商の職業分類上でもっとも下の地位に置かれていた。武士はその所得を土地から得ていたしその気になれば素人農業に従事することもできた。だが、銭の勘定ごとと算盤は徹底的に嫌っていた。

2. 「龍馬のすべて」(平尾道雄著)に見られる「海運」記述について、以下：参考本(例)

「龍馬のすべて」では、海運業について、どのように触れられているか、「参考本」として、注意して、読んでみました。以下、「海運」に関する部分を抜粋。

●抜粋：全文が、「龍馬のすべて」よりの転記です。

<P.107~109>

絵師河田小龍に「藤陰略語」と題する書があり、そのなかに龍馬との接触のことが書かれてあって、その記事が後日、龍馬の海援隊組織に宿命的なヒントをあたえたものと見られ、歴史家たちにとりあげられた。

・・・。故に私に一の商業を興し、利不利は格別、精々金融を自在ならしめ如何ともして一艘の外船を買求め、同志の者を募り之に付乗せしめ、東西往来の旅客、官私の荷物等を運搬し、以て通便を要するを商用として船中の人費を賄い、海上に練習すれば航海の一端も心得べき小口も立つべきや。これら盗を捕え縄を造るの類なれども今日より初めざれば、後れ後れして前段を助くるの道も随て晚れとなるべし。此れのみわが所念の所なり。

・・・。小龍言へるには、従来棒祿に飽きたる人は志なし。下等人民秀才の人にして志あれども業に就くべき資力なく、手を拱し(こまねし)慨嘆せるもの少なからず。それらを用いなば多少の人員もなきにあらざるべしと言え、坂本も承諾し、如何にも同意せり。其人を作ることは君これを任じたまへ。吾はこれより船を得るを専らにしてかたはら其人も同じく謀るべし。君には人を得るを専任として傍ら船を得て謀りたまへ。最早かくの如く約せし上は対面は数度に及ぶまじ。君は内に居て人をつくり、僕は、外に在って船を得べしとて相別れぬ。

・・・。河田小龍はこんな人物を養成して龍馬との約束をはたしたわけだが、小龍にこのようなあたらしい見識をあたえたのは、アメリカ帰りの漂流漁夫、中浜万次郎であった。小龍は万次郎に接近して異国物語を記録し「漂異紀略」と題した。

<P.113~114>

間崎滄浪は、勤王党にあって平井隈山(収二郎)と並び称せられた智謀の人、武市瑞山の羽翼として国事に周旋した人である。しかも、かつては吉田東洋に師事して開進的な思想をもち、特に土佐藩の海事改革論に熱意をよせ、蒸気船購入論を藩当局に進言していた。龍馬と滄浪との接近は、かれの河田小龍からうけた航海思想に共鳴するもの、あるいはプラスするものがあつたと考えても不自然であるまい。

・・・。麟太郎の実名は義邦、のち安芳、軍艦奉行に昇進し、安房守にも任ぜられる

が、雅号の海舟でもっともよく知られている。

(途中 省略)

龍馬が勝との会見によって、世界事情を悟ったことは周知されているが、前期のように絵師河田小龍との接触によって航海の夢をもっていた龍馬には、会見に先立って勝への期待、またはあこがれに似たものを胸にいただいていたのではなかったのか。

< P.128 勝海舟の神戸海軍操練所設立目的の部分 >

・・・故に先ず神戸の地に海軍局を設け、此の輩を集合し、船舶の实地運転に従事せしめ、遠く上海、天津、朝鮮地方に航し、その地理を目撃し、人情を洞察せしめんとす。幸いに土州の人坂本龍馬氏わが塾に入りこの拳を可とし、激徒を鼓舞す。まあ邦内の有志輩大いに賛成するもの多し。

以上が、「龍馬のすべて」に見られる海運関係の部分である。  
土佐の海運の歴史、龍馬の海に関する発想源が、土佐の風土に根差したもの、あるいは、その影響を受けたものであるかの、記述は、ない。