全海運所属組合の横顔

連載　第 12 回

# 四国地方海運組合連合会

## その 4　高知県海運組合

**【組合の概要】**

事　務　局　〒 781-8010
高知県高知市桟橋通 5-5-4　高知港運会館 2 階
電話 088-832-0271　FAX 088-322-02721
JR『高知』駅から「とさでん交通」で 18 分

理　事　長　岡田　俊夫　㈲岡田海運代表取締役社長

事務局員　松井　幸子　（女性 1 名）

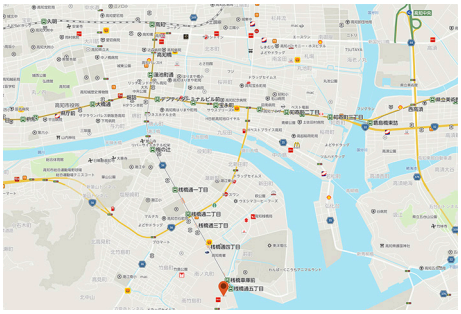
組合員数（休業除く）

| | | |
|---|---|---|
| 運送事業者 | 2 社 | |
| 貸渡事業者 | 12 社 | |
| 利用運送業者 | 10 社 | |
| 合　計 | 24 社 | |

所属船腹量

| | | |
|---|---|---|
| 貨　物　船 | 21 隻 | 45,137 重量ﾄﾝ |
| 油　送　船 | 2 隻 | 3,949 ㎥ |
| 合　計 | 23 隻 | 49,086 重量ﾄﾝ㎥ |

岡田理事長



JR 高知駅から「とさでん電鉄」で 18 分（Yahoo! map）

## 浦戸湾と高知港

**【海運の発祥】**

高知県は、背後に高い山脈が連なる四国山地があり、前面に太平洋が大きく広がっている。昭和 10 年（1935）に四国山地を越える土讃線が完通するまでは、まさに陸の孤島であった。そこで土佐の中央部に位置する高知港（浦戸港）は、歴史的に古代の国府や江戸時代の高知城下へとつながる海の玄関口として大きな役割を果していた。

事務局が入居する高知港運会館

浦戸湾は、高知県高知市にある土佐湾の支湾のひとつで、浦戸湾内に高知港があり、湾口には高知新港がある。高知市街地はこの湾によって大きく 2 分されており、かつては東西の発展度合いの差をなくそうと、浦戸湾の埋め立てによる新市街地形成の予定があったが、埋め立てによって市街地の洪水被害を増幅させるとの懸念の声があがった。実際に一部湾内の埋め立て工事が完成した時に、埋め立て前と埋め立て後の湾内の水位を計測したところ、埋め立て後の水位上昇が明らかに確認されたため、埋め立て造成の計画は頓挫した形となって現在に至っている。

大昔の浦戸湾内には湾内十島、あるいは七島といわれる島々が浮かんでいたので、現在の高知市の市街地のほとんどは海底だったと言える。七島とは、大島（五台山）、葛島、田辺島、比島、洞ヶ島、竹島、玉島だが、現在は玉島だけが湾内に浮かんでいる。そして、国府へ通じる河口に大津の舟戸、中央部に中津、西部に小津という舟の出入りを示す港の面影を

伝える地名を残している。奈良時代の中央政府が編集した『風土記』によると、海洋伝説の女王的存在であった神功皇后が土佐に立ち寄られた折、湾内の小島の磯辺で休息し、海中で光明を放ち輝いている白い石を見つけた。皇后は「これは海神の賜り物の白真珠なり」と、大いに喜んで拾い上げた。これによりこの島が玉島と名づけられたという。玉島には玉島神社があり、宗像大社の海の三女神である田心姫神（たごりひめのかみ）、湍津姫神（たぎつひめのかみ）、市杵島姫神（いつきしまひめのかみ）と、海を越えて新羅、百済、高麗をの三韓征伐を果たした神功皇后が祭神として祀られている。

事務局は松井さんがひとりで切り盛り

高知港を真上からみると港全体がタツノオトシゴのような形をしているのがよくわかる。港奥部が頭部、そこから海に向かって胴体が広がり、湾曲した尾が太平洋に接している。つまり尻尾の先が港口部になる。港の入り口が狭いことから港内の静穏度が保たれた理想的な港湾だ。

事務局入口

## 高知港を築いた先人達

**【船どころ高知】**

高知港は古くから天然の良港である。まさしく内港の汀線（ていせん）は広大な湖のように湾曲し、波も非常に穏やかで高い静穏度が保たれている。浦戸湾の名は、平安時代に紀貫之によって記された日本最古の紀行文『土佐日記』は、土佐の国司に任命されて赴任した紀貫之が承平4年（934）12月、4年間の任期を終えて帰る55日の船旅日記を女性の目でまとめたものである。この12月27日の稿には、「大津より浦戸をさして漕ぎ出づ」と、大津（現高知市）の舟戸辺りから船出している様が描かれており、現高知市立大津小学校内にそれを示す記念碑が建立されている。また、湾口近くに住んでいた海の長者の宇賀長者がたくさんの年貢米を取り立て、そのとき捨てた米糠が小山になったという場所に、宇賀神社が鎮座している。

これらの事柄をみていくと、この辺りには古代の海洋民が集住していて、そのシンボル的な海の伝承として、語り継がれて来たのではないかと思われる。

延喜5年（909）に醍醐天皇の命により、左大臣藤原忠平らが編纂した『延喜式』によると、この頃は鰹や鮎などの水産物が中央政府へかなり貢納されており、土佐地域に住む漁民がこれらの漁業に多く従事していたと考えられている。『土佐日記』にも「大津（おほつ）より浦戸をさして漕ぎいずる」とある。浦戸の港は、この頃から重要な港として機能していたのだった。土佐は背後に急峻な四国山地が広がっているため、太平洋沿岸の海路が主要な流通経路だった。当時の浦戸湾は、今の高知市街が海面下であったほど、現在よりもさらに東西に深く入り込んだ理想的な寄港地であったのだと思われる。

室町時代になると、対明の勘合貿易が盛んになり、細川氏と堺商人の貿易船は瀬戸内海方面が大内氏と九州の博多商人に制圧されたため、土佐沖を航海する南海航路を開拓して土佐の浦戸、薩摩の坊津などを寄港地として利用していた。この頃、まとめられた日本最古の海事法規である『廻船式目』に、浦戸港がわが国の南海航路の寄港地として大きな役割を果たしていたことが示されている。

また、土佐地方の繁栄を裏付けるように、室町時代前半期の埋蔵年代と推定される常滑（現愛知県常滑市）製の大瓶が昭和36年（1961）に高知市東久万西山から出土している。出土品は常滑壺の中から、渡来銭である中国銭55種類、約7万枚、重量にして70貫（262.5kg）に及んだ。この埋蔵銭の出土地は浦戸湾内最北部の中津近くにあるので、持ち主は海の豪族

であったろうと推測される。

高知県の海岸部では、この時期の常滑製の焼物がよく出土している。それらは、海の道を通じて土佐へもたらされたと考えられている。それと同じように、淡路島から土佐に移り住んで製塩業と船主業を成功させた篠原孫左衛門も、船団を引き連れて活躍した人物であったと推測出来る。浦戸、長浜地区は「土佐の鎌倉」と呼ばれ、四国八十八箇所第三十三番札所の雪蹊寺（臨済宗妙心寺派）には、鎌倉時代の力強さに満ちあふれた日本を代表する湛慶作などの 16 体の仏像（重要文化財）も収蔵されている。

戦国時代になると長宗我部元親が戦乱を征し、四国の覇者となって土佐統一を果たし、浦戸の地に居城を構えたが、これは海上交通の重要性を認識したからであろうと推測されている。浦戸湾の湾口は台風の影響などにより塞がって、船の出入りに支障を来すこともあり、元親はそれを円滑にするため。対岸の種崎地区に「元親波止」といわれる防波堤を築造している。元親はこの地区に造船所を設け、乗組員の確保をするなど海運組織づくりにも力を注いでいる。

**高知県海運組合と支部所在地**（Google map）

天正 19 年（1591）には、元親が浦戸湾内で捕獲した 9 尋（1 尋 =6 尺、約 16 m）もある児鯨を生きたままの状態で、水軍を動員して豊臣秀吉に贈り、大坂の人々を大いに驚かせたとも『土佐物語』では伝えている。

しかし、豊臣秀吉は元親の強大化を恐れて苛酷な軍役や重い税を課し、元親はその圧力に耐えるため、港の整備を初めとする領国の体制強化に奮迅している。

慶長 6 年（1601）、土佐に入国した新領主山内一豊は、すぐに浦戸城を放棄し、浦戸湾の北部にある 2 つの河川にはさまれた三角洲の地に城下町を設け、大高坂山に新城を築造した。そして、新城を高智山と名付けている。これが「高知」の始まりとされる。儒者谷真潮が「我土佐国軍役の第一は船なるもの」と端的に表現しているように、土佐にとっては海が主要街道で、船舶は最良の交通手段であり、水主（かこ）は軍役体制の基礎をなしていた。山内一豊は長宗我部元親同様、浦戸湾の種崎浦に藩の造船所を造り、水主や船大工などを集住させ、土佐藩の海軍の重要な根拠地を設けたのである。

寛永年代（1624 ～ 1643）になると、大坂市場への林産物の移出や領主的廻米の体制が整備されるに伴い、城下町に材木町が成立し、土佐藩は海産物の専売特権を城下納屋堀の問屋に与えている。これらの町づくりは、浦戸湾口から城下町にかけての物資を運送する海上輸送体制が出来上がったことを意味している。長宗我部元親の浦戸築港の遺志は、新領主

## 高知県海運組合の地区別所属事業者数と船腹量

令和2年11月12日現在　　全海運調べ

| 所在地 | 登録事業者数 | | 届出事業者数 | | 利　用 | 計 | 所属船腹量 | | 貨物船 | | 油送船 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 運送業 | 貸渡業 | 運送業 | 貸渡業 | 運送業 | | 隻数 | 重量ﾄﾝ数 | 隻数 | 重量ﾄﾝ数 | 隻数 | 重量ﾄﾝ数 |
| 高知市 | 2 | 4 | 0 | 0 | 7 | 13 | 3 | 4,832 | 3 | 4,832 | 0 | 0 |
| 宿毛市 | 0 | 4 | 0 | 0 | 1 | 5 | 8 | 25,931 | 6 | 21,982 | 2 | 3,949 |
| 四万十市 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 700 | 1 | 700 | 0 | 0 |
| 須崎市 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 8 | 14,520 | 8 | 14,520 | 0 | 0 |
| 土佐市 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 633 | 1 | 633 | 0 | 0 |
| 高岡郡 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2,470 | 2 | 2,470 | 0 | 0 |
| 安芸郡 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 計 | 2 | 12 | 0 | 0 | 10 | 24 | 23 | 49,086 | 21 | 45,137 | 2 | 3,949 |

の山内一豊から家老の野中兼山に引き継がれ、船舶の往来を円滑にするため、湾口の種崎地区の沿岸に「兼山波止」という防波堤が設けられている。

須崎港（写真提供：PIXTA）

兼山は「政治は水を治めること」という信念の下、突堤や導流堤の築造など積極的に港の整備事業を推進した。港口を２本の防波堤で絞り込み、潮が引く時の流れを活かして、多くの川から湾内に流入した土砂を外海に排出するよう計画。時を経て安政２年（1855）、安政大地震の津波で露出するまで忘れ去られたこの「野中波止」だが、その際、現れた突堤の構造が極めて適切に設計されており、長年にわたって津波の被害から町を護り続けた防波堤の重要性が改めて認められたと言われている。

浦戸湾口の龍頭岬（りゅうづざき）に大型船が夜間航海するために必要な燈明台（常夜灯）が設置されたのは、万治年間（1658～1660）のこと。板葺の家屋で、油と灯心で光明を放つ大灯籠が用意されていた。近くにある旧浦戸城の天守台跡には、船頭たちによって天気観測される日和山も設けられた。対岸の種崎浦にも日和山があった。

幕末になると、諸外国からの開国要請が激しくなり、海防問題が臨海諸藩で取り上げられるようになり、15代藩主山内容堂（豊信）は安政２年（1855）に西洋式模型蒸気船の製造を命じて湾内で試運転している。文久２年（1862）には、土佐藩の海軍修練方の製作した『浦戸湾実測図』が作成されている。地図は縦2.8 m、横1.28 m。縮尺約2,500分の１の大きなものである。桂浜の浦戸湾口から北部の潮江地区までの南北7km、東西2kmの沿岸部を描写したこの地図では、種崎地区に「御船奉行」、「御船倉」が書き込まれている。従来の和船時代から西洋式蒸気船時代へと移行する胎動期に、精度の高い浦戸湾図が製作されたのである。この地図の製作された翌年の文久３年（1863）には、土佐藩がイギリス商人ウイルオンソンから蒸気船（412総㌧）を購入し、大幅な海軍行政組織の改革を実施している。

一方では開国の動きに伴い、山内容堂によって登用された吉田東洋が安政５年（1858）、強力な藩政改革に乗り出した。紙、椎茸、樟脳などの国産品の統制強化し、長崎貿易を考えて、岩崎弥太郎らを長崎に派遣している。その遺策を継承した後藤象二郎は、慶応２年（1866）に湾内北部の九反田に開成館を建設して軍艦局を設け、洋式蒸気船の機関学や航海学、海軍砲術などの教育をしている。土佐藩が慶応２年から翌年にかけて購入した蒸気船は、『空蝉』、『胡蝶』、『夕顔』、『羽衣』、『若菜』で、帆船は『乙女』、『横留』だった。

この期間、土佐藩の年間経費は42万6,851両であったが、そのうち軍艦や商船の購入費31万7,900両余、銃砲弾薬費４万3,222両余と記されているように、軍艦や武器の購入が主たる事業であった。ちなみに、開成館内には勧業局、捕鯨局、訳局、医局などあわせて12局の大がかりな組織になっていた。

漂流者だったアメリカ帰りのジョン万次郎（中浜万次郎）は開成館で英語、航海術、測量術、西洋式鯆鯨術などを教えている。万次郎は慶応２年８月、後藤象二郎に随伴して上海に渡り、蒸気船購入について外国人商人と交渉している。開成館の動きは、幕末に海洋への発展を夢見た証しの建物だったといえる。このような経済力の支えがあったからこそ、土佐藩は蒸気船などの調達を可能にし、政治的には大政奉還を推し進める貢献が出来たともいえる。

明治維新後の開成館は明治３年（1870）、外来客を接待するだけの寅賓館（いんひんかん）と改称した。商業機能を有していた土佐商会を解散し、土佐開成商社を構想したが、すぐに九十九商会と改称した。社長に就任した岩崎弥太郎は土佐屋善兵衛を名乗り、藩船を借用して浦戸から阪神や東京方面の海運業に乗り出した。明治５年（1872）には三川商会と改称、さらに三菱商会となっている。明治初年は、浦戸から阪神方面を結ぶ土佐航路を岩崎弥太郎の三菱商

会が独占しており、当初は週1回の運航であったが、明治15年（1882）頃から回数が増加されている。明治20年（1887）には高知汽船会社の『高知丸』が周航するようになると、隔日の運航となり、25年（1892）に土佐郵船会社が出来てからは、ほぼ毎日航海するようになった。明治32年（1899）には、土佐商船会社が創設され、県内の東西沿岸航路も延長されたが、40年（1907）に大阪商船会社が阪神航路を独占し、44年（1911）に高知に支店を設け、1,300㌧級の2隻を就航させている。

五台山から望む高知港（写真提供：PIXTA）

土佐の港では当初、小舟の「艀」で湾内に停着している船まで人や荷物を農人町から運んでいたが、明治30年（1898）頃に潮江地区に土地を埋め立てて広い岸壁を造り、船を着岸させて乗り降りに、鉄で造った小さな「浮き桟橋」を利用するようになった。併せて、市民の憩いの場としての桟橋公園も造成している。

昭和初期になると高知市の発展に伴い、工業物資などの移出入貨物も年を追って多くなり、集散地として繁栄するようになって、国の手で大型船を横づけできる新しい岸壁が造られた。高知を午後4時に出発して、大阪には翌日の午前7時30分に到着した。昭和2年（1927）に浦戸湾が重要港湾に指定され、港の本格的な改修工事が始まり、18年（1943）に3,000総㌧級の船の出入りが可能になった。浦戸港を高知港と改称したのは、昭和13年（1938）だった。

## 生産財の輸送から海運発達

### 【高知県海運組合の活動】

高知県の海運業は古くから、県内産出物資を阪神方面に輸送することで成り立って来た。昭和30年代の後半までは木材、石灰、薪炭、紙などが主な輸送貨物であったが、エネルギー革命で主要貨物の薪炭類の出荷がとまり、代わって石灰石、蛇紋石、砂利、セメント、粘土など鉄鋼、セメント原料の輸送が主力を占めるに至っている。

高知県は、四国山脈によって瀬戸内と隔絶されて来たため、地元生産資材の積み出し、消費物資の搬入は海路に頼る他なかった。そのため、海上輸送が極めて活発なものとなった。特に地理的に阪神地区とは海上一昼夜の距離にあるため、阪神への経済的、文化的依存度は高かった。土讃本線が高知まで開通したのは昭和10年（1935）11月で、藩政時代から盛んだった帆船回漕では、その大宗貨物が木炭だったが、昭和27年（1952）頃の高知県内輸送状況をみると主要貨物は木材、薪炭、石灰石、次にセメントがあげられ、仕向地は阪神、名古屋、東京及び徳島、香川など。また電力、工場向け及び石炭はすべて機帆船または汽船によって輸送されていた。

当時の機帆船隻数は約300隻で、その輸送実績は月間50,000～60,000㌧に上り、木材4割、薪炭2割、石灰石1割、セメント1割、その他2割と木材が主力だったと記されている。昭和32年（1957）度末の木船船腹量は339隻（業者数337名）、18,466総㌧、27,914重量㌧、20,158馬力であったが、機帆船が鋼船に変わり、60％の比率をみせ木材、薪炭が後退。石灰石、セメントが大きく浮上した変化がうかがえるが、依然として地元資源依存型の体質から脱皮していないことがわかる。

この頃の組合所属船は499総㌧、1,000重量㌧型が主力だが、依然として木船6隻、1,780重量㌧があった。高知県は鋼船への切り換えが遅れたのは、地元資源依存型の体質からだった。現在の高知県海運組合は、四国海運組合連合会（四海連）傘下の四県海運組合の中で最も小規模である。内航2法施行直後の昭和40年（1965）には、県下の組合員数165社、船腹量150隻、19,870総㌧を数えたが、令和2年11月12日現在（全海運調べ）で、組合員数

は24社と7分の1、船腹量も隻数で7分の1の23隻（49,086重量㌧）に激減している。

高知県下の海運組合は、機帆船海運組合法時代の昭和28年（1963）頃、高知県機帆船海運組合連合会の下に、別表①のような15地区機帆船海運組合があり、これが昭和33年（1958）の小型船海運組合法で、別表②のような7地区海運組合に編制され、昭和35年（1960）2月にそれを束ねる高知県海運組合連合会（高知県連）を設立。昭和38年（1963）4月には、高知県連傘下の高知中央海運組合と高知小型船海運組合が合併して高知中央海運組合となった。その後、業者数の減少で次第に組合数も減少し高知県中央海運組合、宿毛海運組合、下田海運組合の3地区海運組合と、その上部団体としての高知県連に集約された。

別表①

**高知県機帆船組合連合会組合員**

昭和28年頃

| 組合名 | 所在地 | 隻数 |
|---|---|---|
| 藝東機帆船協同組合 | 安藝郡室戸町 | 14 |
| 中藝機帆船協同組合 | 安藝郡奈半利町 | 16 |
| 高知機帆船協同組合 | 高知市常盤町 | 38 |
| 土佐機帆船運送協同組合 | 高知市常盤町 | 19 |
| 宇佐機帆船協同組合 | 高岡郡宇佐町 | 26 |
| 須崎区帆船協同組合 | 高岡郡洲崎町 | 40 |
| 高陵地区帆船協同組合 | 高岡郡洲崎町 | 23 |
| 下田地区機帆船協同組合 | 幡多郡下田町 | 24 |
| 渭南機帆船協同組合 | 幡多郡清水町 | 20 |
| 宿毛機帆船協同組合 | 幡多郡宿毛町 | 12 |
| 幡西機帆船協同組合 | 幡多郡宿毛町 | 4 |
| 下の加江機帆船組合 | 幡多郡下の加江町 | 11 |
| 小筑紫機帆船協同組合 | 幡多郡小筑紫町 | 7 |
| 共和機帆船組合 | 高知市若松町 | 4 |
| 高知汽船株式会社 | 高知市廿代町 | 2 |
| 15組合 | | 260 |

別表②

**小型船海運組合法により設立された高知県下の海運組合**

| 海運組合 | 所在地 | 組合員 | 設立年月日 |
|---|---|---|---|
| 高知県海運組合連合会 | 高知市若松町 | | 昭和35年 2月 |
| 高知小型船海運組合 | 高知市若松町 | 35 | 昭和33年 8月 |
| 中芸小型船海運組合 | 安藝郡田野町 | 8 | 昭和33年 9月 |
| 藝東小型船海運組合 | 室戸市室津 | 16 | 昭和33年12月 |
| 高知中央海運組合 | 高知市若松町 | 57 | 昭和34年 2月 |
| 土佐中部海運組合 | 須崎市須崎 | 34 | 昭和34年 2月 |
| 渭南小型船海運組合 | 土佐清水市清水 | 12 | 昭和34年 4月 |
| 土佐市海運組合 | 土佐市宇佐町 | 16 | 昭和34年 4月 |
| 7組合 | | 178 | |

さらに、高知県連は中央と末端組合との意思疎通が図りにくいとする声が組合員に拡大したことから昭和50年（1975）、上部団体の四海連を脱退し、総本山の全海連の直接加盟になった。しかし、昭和61年（1986）3月に運輸省指導の構造改善で高知県連と高知中央海運組合、下田海運組合、宿毛海運組合の4組合が解散。高知県下の内航海運事業者が一本化した高知県海運組合を設立し、四海連傘下に復帰して下田、宿毛の支部をおいた。その後、組合員の減少から下田支部は閉鎖している。

高知県海運組合では、理事会の下に船主部会、輸送部会、総務委員会、海運振興対策委員会、船員対策委員会の常設組織がある。

高知県海運組合は小規模だが、活動は活発。理事会や各種委員会、部会の他、①組合が窓口となっての商工中金より事業資金あっ旋借入 ②船員保険事務取扱 ③船舶無線従事者及び船舶職員養成講習会開催 ④船員確保対策の推進、など幅広く活動している。

**◇宿毛支部の概要**

高知県の面積の84％は山林とされるが、宿毛地区では現在でも林業が盛んで、地場産業のひとつである。特に高級木材の幡多檜（はたひのき）は、材の芯の鮮やかな赤みと強い香りが特徴で、油脂分を多く含んでいるため、年月を経るごとに光沢が増し、耐久性も高いことで全国的に知られている。

宿毛港は元々、高知県の西の玄関として明治末期に開設された大阪商船の宮崎細島航路の寄港地として開け、その後は宇和島、八幡浜、松山とも関西汽船の定期航路で繋がり、関西圏や南予地方の文化や経済の影響を受けた。その関係から、現在でも地元には愛媛県西宇和郡の血縁者が少なくない。

地元の貨物であった木材、木炭は昭和30年代後半から急激に出荷が減少し、地元船主は用船先を求めて東京、大阪など県外に出たが、鋼船化の遅れなどもあって時流に乗り切れず、廃業が相次ぎ令和2年11月12日現在で貸渡業4社、利用運送業1社、所属船腹は8隻、25,931重量㌧㎥となっている。高知県では唯一、宿毛地区だけに油送船がある。

**宿毛港**（写真提供：Photo Library）

宿毛港と大分県佐伯港間には平成30年（2018）10月まで、地元船主の共同出資による宿毛観光汽船のフェリーが運航していたが、現在休止されている。

宿毛は高知からJR土讃線特急『あしずり』で「窪川」まで40分。第3セクターの土佐黒潮鉄道に乗り継いで1時間30分の「宿毛」駅下車。宿毛は高知県の最西端に位置し、国立自然公園にも指定されている風光明媚なところ。皇太子殿下時代の現天皇陛下が中世水運史のご研究のため訪れたこともある。

## 紀貫之の縁の地

**【海にまつわる神社】**

**鹿児神社**

紀貫之が帰任するため乗船した港の大津からすぐ近くに、鹿児崎がある。鹿児とは、船の乗組員である水主が転化したものされたものという。鹿児周辺は入り江であった頃に数多くの船乗り人が住む地域だったことから地名となったと伝えられる。紀貫之は都に戻る際に、ここで船頭たちにせがまれて、たらふく酒を飲んで乗船し、浦戸への航路を急いだと『土佐日記』では伝えている。

この地を見下ろす高台に、海の守護神を祀る鹿児神社がある。紀貫之の船が寄港した湾口にある浦戸の船泊まり辺りには、海の玄関口にふさわしい海の史跡や伝承が数多く残されている。現在では土佐電鉄後免線が敷かれており、その「鹿児駅」から線路沿いに国道195号線を西へ250ｍほど進んだところに駐車場にもなる神社の広場があり、その背後地は鹿児山へと連なる鎮守の杜で、社殿につながる急勾配の石段がある。これを上がると本殿が建ち、境内社や末社が点在している。

**鹿児神社本殿（左）と海上安全の御守護札**

鹿児神社のご祭神は航海安全の神である住吉大社の底筒男命、中筒男命、表筒男命の三神。大同元年（806）、住吉大社から勧請したと伝えられる。鹿児神社の本殿は全国でも珍しい北向きだが、建立当時に浦戸湾の船着き場が内海で北向きだったためとされている。鹿児神社では毎年、6月30日に「夏越輪抜け祭」が催されるが、奈良時代に朝廷行事として1年を2分し、この日を前半の「みそか」として、半年間の様々な罪や悪を祓い清め、新しい年の無病息災を祈願していたのが民間行事として現在に至っているものという。

**【参考文献】**日本埋立浚渫協会「開拓者たち～日本海洋偉人伝」、みなとの文化アーカイブス「高知港（浦戸）」一般財団法人みなと総合研究財団（広谷喜十郎著）、高知県海事振興会50周年記念誌、高知県ホームページ