

南海部の港の発達は

中林 幸夫

(会員 香川県綾歌町)

昔、小さな木造船しかなかった時代は、浜辺のどこにでも船首を乗り上げて船を着けた。

船が少しづつ大きくなって他の地域との交通や、荷物の運搬に使用するようになってくると、船を安全に着岸させたり停泊させる場所が必要となつて、適地が選ばれ人や船が集まるようになり、地名にも湊(港)・津・浦・江・浜・海岸・渡し場等が付けられるようになった。

広辞苑で調べてみると、

港(湊) 〓 河・海などの水の出入口。湾や川口を利用し、防波堤を築いて船が安全に停泊できるようにした所。

津 〓 船舶の碇泊する所。ふなつなぎ。渡し場。

浦 〓 海や湖の湾曲して陸地に入りこんだ所。海

辺。水ぎわ。

六、終わりに

これまで述べて来た通り、本匠村上津川猿谷の石風呂は県下に残されている多くの石風呂の中でも、数少ない浴槽タイプの石風呂で、地区の人達の努力により大切に保存されて来た遺跡であるが、場所の関係もあつてか他の人達の関心と呼ぶこともなく、長い間見過ごされて来た。

ここ数年来、いくたびかこの遺跡を訪れる機会があり、回を重ねるごとに、祖先の残した生活の知恵と、その努力の偉大さに思いを寄せ、一日も早くこれを顕彰し、広く人々の理解と協力のもとに、これを長く、大切に保存して行きたいものと思い、あえて駄文を起草した次第である。

(終わり)

江 Ⅵ海や湖の一部分が入りこんだ所。入江。

浜 Ⅵ浜辺。海や湖に沿った水ぎわの平地。

海岸^{カシ} Ⅵ河川の岸の船から人または荷物の揚げおろ

しする所。

となつている。

これらの呼び方が地名に付くようになったのは、海水運の発達がはじまつた一一―一二世紀(平安時代末期)ではないかといわれている。

南海部郡についてみると

津 Ⅵ米水津・入津・波当津

浦 Ⅵ地松浦・浦代浦・畑野浦・等

江 Ⅵ蒲江・柏江

などがある。

米水津は古くから碇泊場所として知られており、今でも日本水路誌に避難港として掲載されている。

船が大きくなって大量の物資を運搬するようになってくると、砂浜等に着けた船や、陸岸から離れて錨泊している船への荷物の積み降しは大変で、船を岸壁に横付けして作業ができる場所、即ち港が必要になった。

南海部で港らしいものが出現したのはいつ頃だったの

かと調べてみると、佐伯誌などの記録では、

天保 元年(一八三〇)石間港開築

一一年(一八四〇)浦代浦港開築

一二年(一八四一)津久見港開築

一三年(一八四二)色利浦港開築

明治 八年(一八七五)畑野浦港開築

一六年(一八八三)佐伯葛港開築

一六年(一八八三)地松浦港開築

一八年(一八八五)丸市尾港開築

となつている。

ではなぜ、天保年間から港の開築を始めたのだろうか
と推測しながら、関係するようなことを探してみると、
天保六年に佐伯向島六本松に魚市場が開設され、領内の
水産物集荷を始めている。

多分、これらが近郊浦々で港の開築を始めた引金だと
考えられる。

大分県についてみると

明治 四年(一八七二)別府港竣工

大正 四年(一九一五)大分港竣工

となつており、明治四年の別府港開築は画期的なもの

で、蒸気船と海運に夢をかけた発案者、建設関係者等の
意気込みが感じられる。

一寒村の温泉の村、別府の海岸に近代的な波止場をそ
なえた別府港を建設しようとの話を進めたのは、初代日
田県知事となった松方正義で、彼は当時の新円で八〇〇
〇両を借入れ、築港技術で知られていた佐伯の柴田惣左
衛門に設計書を作らせて、明治三年二月、工事に着手し
た。

ところが、同年九月の台風にあつて、半年かかつて仕
上げた八〇メートルほどの堤防は崩れてしまい、再び六
〇〇〇両の借金をして、突貫工事で東西二〇〇間（一八
〇メートル）南北八〇間（一四五メートル）の近代的な防
波堤を完成させた。

明治四年五月、別府港は長崎・博多につぐ九州の自慢
の港として発足した。

当時は現在ある各地の多くの港は誕生していなかった
のである。

明治一七年頃には、別府に大阪商船（のち関西汽船）の
代理店、明治二〇年に尼ヶ崎汽船の代理店が進出、大阪
―別府間には三光丸（二七〇トン）が就航、大分・佐賀

関・白杵・佐伯・細島・宇和島・八幡浜に寄港していた
ようである。

明治四四年、門司―大分間に鉄道が開通したことに對
抗して、大阪―別府航路に一〇〇〇トン級の客船が就航
した。

大正時代には、佐伯―白杵―佐賀関―大分―別府―日
出―守江―長浜―三津浜―今治―多度津―高松―神戸―
大阪と寄港するコースは、所要時間三日で三円であつ
た。

蒸気船即ち蒸気機関を利用したものは最初は船体の横
に水車をつけて走る外輪船であったが、スクリュエーの発
明により、外輪船は姿を消した。同じ機関を使用して水
車とスクリュエーとどちらが効率的かという論議になり、
一八四五年（弘化二年）英海軍が同型機関の船で綱引き実
験の結果、スクリュエー船が勝ち、水車船は姿を消したと
いう。明治時代、スクリュエー船を水掻捻付船みずかきねじつふねと呼んでい
たとか。

昔の船は、櫓・櫂・帆にうける風にたよって航海して
いたが、時代の進歩と共に蒸気機関・内燃機関（焼玉・
ガソリン・ディーゼル）の発達により、港は大量の物資

や人を運ぶ運送機関としての役割をはたすため、利便性を考えて建設しなければならなかった。

文明開化がはじまった明治三年に別府港造成を考えた松方正義や、柴田惣左衛門の先見の明には頭が下がる。

明治五年、土木専門の外国人技師、ファン・ドールンをオランダから招き、当時の内務卿、大久保利通が宮城県鳴瀬町野蒜のびるに築港をつくり対米貿易の基地としようとして、明治一一年、建設工事に着手したが、明治一七年秋の台風により徹底的な打撃をうけて大部分が決壊し、政府は翌一八年、工事中止の命令をだした。台風による波濤等に打ち勝つことのむつかしさがあり、野蒜港は現代もできていない。

明治初期は、鉄道・トンネル・橋・建築物を建設するにあたり、外国人技術者の力を借りていたが、別府港建設には柴田惣左衛門が設計、日本人だけで築造したもので、関係者はどのような技術と経験を有していたのだろうか、佐伯出身の柴田惣左衛門について知りたいものがある。

江戸時代に発達していた堅田かしばの柏江港かしわえは、海岸かしの江えから柏江かしわえになったと考えることはできないだろうか。

丸市尾港の開築には、地元、御手洗太郎吉が私財を投じたといわれているが、他の港の普請はどのような方法で行われたのだろうか。機械力の無い時代、堤防一つ作るのも、想像以上の苦労がしのばれる。

春の海 あけ行くほどに ねむけさす。

幸夫

