研究

佐伯と国木田独歩 (八)

『源叔父』より

会員　山本　保

国木田独歩の処女作「源叔父」を久しぶりに読みました。

独歩は、明治二十二年（十九才）のころから、短い評論などを書いて雑誌に投稿していました。

明治二十七年（二十四才）に、日清戦争従軍記者として千代田艦に乗り込み、徳富蘇峰編集「国民新聞」に戦事通信を発表して新聞記者生活に入りました。

また「抒情詩」という雑誌に「独歩吟」を発表し、詩人として世間に知られるようになりました。

明治三十年（二十六才）、友人の作家田山花袋と一緒に日光を訪れ、照蓮院に寄寓して、はじめて小説を書きました。そして、文芸倶楽部に発表した作品が「源叔父」です。森鴎外などの作家に、そのすぐれた詩情性が認められて、出世作となりました。

この作品は、独歩が、佐伯滞在中（明治二十八年九月三十日より明治二十七年八月一日までの間）知り合った葛港の老船頭高原嘉治郎（作品の中では池田源太郎ー通称源叔父）と、少年紀州（宅食）をモデルにして描いています。

登場人物

① （主人公）桂港渡し守源叔父 ―――― のちに縊死する。

② 妻　百合（大入島出身） ―――― 出産後若死。

③ 長男　幸助 ―――― 十二才で溺死。

④ 紀州（宅食少年） ―――― 白痴、和歌山県生まれ。

⑤ その他　宿の主人・紀州の母など。

「源叔父」の作品に描写されている、当時の佐伯町の状況を重点的に掲げます。但し見出しは、わたしの方で適当につけました。

葛港

此港は佐伯町に恰好かるべし。見給ふ如く家という家幾千ありや、人数は二十にも足らざるべく、淋しさは何時も今宵の如し。

されど源叔父が家一軒、ただ此磯に立ちし其以前の寂しさを想い給へ。渠（源叔父）が家の横なる松、今は幅広き道路の傍に立ちて、夏は涼しき蔭を旅人に借ど、十餘年の昔は沖より波寄せて節々其根方を洗ひぬ。

城下（佐伯町）より来りて、源叔父の舟頼まんものは、海に突出し巌に腰を掛けし事しばしばなり。今は火薬（工事）の力もて危き崖も裂かれなれど。……

斯くて二年過ぎぬ。

此港の工事半ば成りし頃、吾等夫婦（鎌田旅館兼蒸汽船問屋）島（大入島）より此處に移りて此家を建て、今の業をはじめぬ。

山（葛の山）の端削りて道路開かれ、源叔父が家の前には今の車道できて、朝夕二度の流船（関西汽船）の笛鳴りつ、昔は網だに干さぬ荒磯は忽ち今の様と変りぬ。

されど、源叔父が渡船の業は昔のままなり。浦人島人乗せて、城下に往来すること前と変らず、港開けて車道できて、人通り繁くなりて、昔に比ぶれば、此處も浮世の仲間入りせしを、渠（源叔父）はうれしとも悲た

悲しとも思はぬ様なりし。

註 ① 明治中期の萬港が、文語体で、パノラマのように描かれています。現在の佐伯港と比較した時、今昔の感ひとしおです。昭和二十七年頃まで、海水のまれいだった佐伯湾も、翌年興国人絹パルプ佐伯工場が操業を開始してから、どす黒い海に変貌して、現在は海水浴もできなくなりました。昭和四十五年七月三十日、経済企画庁の林、大野両技官が中畑県公害室係職員の案内で来伯し、佐伯市公害対策審議会委員と話し合ったあと、現地を視察調査しました。九月には、佐伯湾の水質基準がきめられるそうです。佐伯市の市民相談室は、離区の飯島金属弗素工業所から弗素が佐伯湾に流出していないかどうかを調べるため、八月十九日魚介類を採取して、其分析を県衛生研究所に依頼しました。その結果は十月頃判明するそうです。また市では、粉じん公害のひどい市内三か所（海崎地区、日本セメント、三平合板両工場の近く二か所と、三平合板本社のある日の出区内一か所）に、デポジッドゲージ（粉じん測定器、一個価格二万五千円）を設置して、県公害課と連絡し、対策に乗り出すことになりました。

② 興国人絹、木材団地、海上自衛隊分遣地、四国鉄工佐伯造船所、佐伯港湾合同庁舎、三平合板工場、県営倉庫、佐伯魚市場、県漁連製氷所、本田造船所などの建物が林立し、港内を埋める輸入外材（ラワン材）の海面貯木場は、その特色の一つと云ってよいでしょう。

大入島・代後

雪の夜より七日餘り経ちぬ。

夕日影あざやかに照り、四国地（四国連山）遠く波の上に浮びて見ゆ。鶴見埼（半島）の辺、真帆片帆白し。川口（中江川長島川）の洲に千鳥飛べり。

源叔父は五人の客乗せて、纜解かんとす。二人の若者駆け来りて乗りこめば、舟には人満ちたり。

島（大入島）にかへる娘二人は、姉妹らしく頭に手拭かぶり、手には小さな包持ちぬ。残り五人は浦人なり。後れて乗りこみし若者二人の外の三人は老夫婦と連の小児なり。

人々は町の事ゝ話りあへり。

芝居の事を若者の一人語りいでし時、この度ゝは衣裳も格別に美しき由、島には未だ見物せしもの少けれど、噂のみは、いと高しと姉なる娘いふ。否さまでならず、ただ去年のものには少く優れりと、打消やうにいう婦なり。

能優の中に、久米五郎とて稀なる美男まじれりてふ噂、島ゝ娘等が間に高しときき及ぶ、いかにと若者、姉妹に向て言へば二人（姉妹）は顔を赤らめ、老婦は大声に笑ひぬ。

源叔父は櫓こぎつつ、眼を遠き方にのみ注ぎて、此処にも浮世の笑声高きを空耳に聞き、一言も発へず。

……。

浦に着きし頃は、日落ちて夕靄、村をこめ浦を包みつ。帰舟は客なかりき。

暝靄（日八幡村代後）の入江の口を出る時、彦岳（六三九m）嵐、身に滲み、顧れば太白（金星）の光連に砕け、此方には、大入島の火影早きらめきそめぬ。……。

波止場（萬港）に入りし時、翁（源叔父）は夢見る如きまなざしして、問屋の燈火影長く水にゆらぐを見たり。舟繋ぎ了れば、臥座巻きて脇に抱え、櫓を肩にして岸に上りぬ。

日暮れて間もなきに、問屋三軒皆な戸ざして、人影絶え人聲なし。……

朝まだき、東の空漸く白んし頃、人々皆起きいでて合羽を着、灯燈つけ紙燈携へなどして波止場に集りぬ。

波止場は事なかりき。

風落ちたれど波尚ほ高く、沖は雷の轟くやうなる音し、磯打波砕けて飛沫(シブキ)雨の如し。人々荒跡を見廻るうち、小舟一艘岩の上に打上げられて、半ば砕けしまま残れるを見出しぬ。…………。

注、明治二十七年五月十四日の富永徳磨(鶴谷学館生徒)の日記より、「国木田が桟敷を買ひて、尾間(明)、飯沼(源治)、長田、田中、山口行く、国木田収二と八人芝居小屋に劇を見る。始めは朝顔日記、終りの二幕は石井常右衛門吉原にての段なりき。」

船頭町

或日、源叔父は所用ありて、昼前より城下(船頭町)に出でたり。大空曇りて雪降らんとす、雪は此地に稀なり、其日の寒さ推して知らる。

山村水郷(スイカウ)の民、河より海より小舟泛(ウカ)べて城下に用を便ずるが、佐伯近在の習慣(ナライ)なれば、番匠川の河岸(カシ)には、何時も激船繋ひて乗るもの下るもの、浦人は歌ひ山人(ヤマビト)はののしり、最と賑々(ニギニギシ)敷けれど、今日は淋(サ)びしく河面(カワヅラ)には漣(サザナミ)たち、灰色の雲の影落ちたり。

大通(オオドオリ)何れもさび、軒端暗く往来絶え、石多き横町の道は氷れり。城山の麓にて撞く鐘、雲に響きて、屋根瓦の苔(コケ)白き此町の終(ハテ)より終(ハテ)へと、物哀(カナ)しげなる音の漂ふ様は、魚住ぬ湖水の真中に石一個投げ入れたる如し。

夜は更(フ)けたり。雪は霙(ミゾレ)と変り、霙は雪となり降りつ止みつす。灘山の端(ハ)を月はなれて、雲の海に光を包めば、古城市(佐伯町)は、さながら乾ける墓原の如し。

山々の麓には村あり。村々の奥には墓あり、墓は此時覚(サ)め人は此時眠り、夢の世界にて故人相まみえ泣きつ笑ひつす。影の如き人(乞食紀州の姿をさす)今しも廣辻を横(ヨコギ)りて小橋の上をゆけり。橋の袂(タモト)に眠りし犬、頭をあげて其後影を見たれど吠えず。

元佐伯中学校(現佐伯鶴城高校)教諭横川末吉氏、昭和二十四年四月発行、「郷土の研究」より抜すいした一部を左に掲げます。

佐伯の船頭町のかつての船着場のありさまを諸君は知らないだろう。

池舟橋の上手(カミテ)下手(シモテ)、ぎっしりと河岸に並んだ小型発動船や、浜丁の裏通りの安飲屋めいた店の活気あふれた営業ぶりも、昔語りとなった。

廣小路に近い諸木橋、太平橋は、すっかり跡方なく道路となり、船着場だった土井町は、ほとんど住宅地となって、前と後の道に向ってどちらを正面にしたらよいかと困っている。これらの船着場では、うどんや佐伯名物色紙まんじゅうの店が多かった。どうして、こんな変化が起ったのであろうか。すべては川が浅くなったからだと思う。

天保年間、領内の漁民救済を主たる目的として起し、明治、大正と栄えた住吉浜の魚市場も葛に移り、かたがた、番匠川に舟がはいらなくなった。

今では、船はほとんどみな葛港に出入するようになった。それで葛港の岸壁のにぎわいには驚く。昔淋しかった葛は、数回のしゅんせつ、埋立て、樹村町の建設、鉄工所の移転等矢つぎばやの発展に加えて、更に軍事施設の取扱い後は、新しい都市計画によって着々と面目を改めている。田舎町に縮少してしまうのではないかと、佐伯市の将来を心配する人が、この葛方面に期待するのも尤もと思うのである。

昔、阪神と九州との中継港であった葛港は、戦争前後を通じて汽船が着かなくなった。……。

然し戦後工業都市となるに及び、貿易港として大きくクローズアップされつつある現状である。

フェリー就航（大分合同新聞記事参照）

昭和四十五年二月二日から、九四高速フェリー（別府、八幡浜間）と、長距離ダイヤモンドフェリー（大分ー松山ー神戸）が就航しました。

県下にはすでに、九四フェリー（四杵、八幡浜間）、周防灘フェリー（四杵、八幡浜間）、九四高速フェリー（四杵、徳山間）、九州四国フェリー（佐賀関、三崎間）の四つのフェリーがありますが、長距離ダイヤモンドフェリーは、これらとはスケールが異なる大規模なものです。

このあとに、さらに大掛かりな大分――高知――名古屋を結ぶ外洋走フェリーの計画もあるといわれています。大分県はこれで新しい"フェリー時代"を迎えました。

フェリーとは渡しということです。陸路を回ると大きな遠回をせねばならぬところを、フェリーでは近道（最短距離）を行くことができます。

トラックの運航コスト（燃料、修理、人件費、通行運航料など）が安く、走行中のドライバーの疲労も少なくなります。このように、フェリーは新しい輸送手段としてクローズアップされてきたわけです。

佐伯市でも、四国にある海運会社（高知県宿毛市、宿毛観光汽船）からの要請によって、県営フェリーボート基地を鶴谷区に建設中です。佐伯土木事務所がその工事の監督に当たっています。

これが完成すれば、佐伯、高知県宿毛（スクモ）間八十キロメートルを一日三往復、旅客四百五十人と四十台の自動車を運ぶフェリーボート（九百九十九トン）が就行します。十一月一日開通の予定であったが、実際の就航は来年に持越しの見通しだという。

佐伯商工会議所高山善吉会頭の話

佐伯市と佐伯商工会議所から村上国代議士を通じて運輸省に働きかけていたフェリー就航の努力がやっと報いられた。

東九州の玄関口として発展を約束されている佐伯市にとって、明るいニュースだ。

さっそく津久見、四杵両市のほか、宮崎県日向、延岡の市当局、商工会議所などにも呼びかけて、七月上旬にも高知県に調査団を派遣、同県の産業事情を調べたうえ、大分県側の受入態勢を整えたい。

そのためには大分、高知両県にもバックアップをお願いするつもりだ。

今後は高知県の海産物や早期栽培の野菜類を移入するかわりに、大分県から金物、みそ、しょうゆをはじめとした特産物を移出したい。また両県の観光開発、産業部の関係に役立つものと期待している。

朝日新聞八月二十一日付記事 参照

佐伯港が重要港湾に指定されたため、県佐伯土木事務所は「新佐伯港」建設の準備をはじめた。

既和四十六年から五年計画で、佐伯市女島区の興人佐伯工場沖の大入島側に、二百メートル、幅百メートルの岸壁をつくり、周囲十一万千坪メートルを平均水深十メートルまでしゅんせつする。総工費十五億五千万円、二万トン級の

船三隻が同時に接岸できるようにする。また新佐伯港の東側に幅二十メートルの港湾道路を敷き、市が事業計画をたてている中江川河川埋立て道路と結ぶ。（つづく）

研究

佐伯の港はどんな働きをしているか

——主として木材の流通について——

大分県立佐伯豊南高等学校教諭
同　校郷土誌クラブ顧問
本会会員　市野瀬　仁

第二章　佐伯港

四、佐伯港における臨海工業の動向（つづき）

ロ、工業立地の地域的特色

○海上輸送便利

ここに「工業立地要因」を元にして、各種企業が必要とする諸条件を一つの物指で、佐伯の工場に当てはめてみよう。

興人が「用水豊富」に問題があったり、造船所が「用地の広い」に難点があっても、それは決定的に行きずまった程ではない。セメントの「原材料の豊富であること」や、興人の「用地の広い」は勿論のこと、二平合板においても広さの点は満足される。「陸上輸送便利」の点では興人の利用度が大きく、九州地区を担当する八代工場と共に、佐伯工場としてはけっして悪くはない。とくに「海上輸送の便利」は「陸上輸送の便利」さを補って、コンテナ輸送、大型輸送、スピード輸送、フェリー輸送、高度のスイステム、等のように価値を高くしている。しかしこのような近代的機能ぶりは、まだ地方の港湾には十分に発揮されてはいない。

まとめて見ると、佐伯の四工場に共通的な要因として「海上輸送の便利」さが第一に上げられる。このことは港の生命であって、佐伯港の最高の特色であると共に、海洋国日本、貿易立国の日本の港としての最重要条件であるところに、郷土発展の可能性があることを認めたい。また工場との関係だけでなく、外材の中継地として商業活動が行われ、地場産業である木材製造業とも結びついて、良港の名をほしいままにしているところに特色をもつといえよう。

○「消費地に近い」条件は、経済発展の原則とし重要な条件である。京浜、中京、阪神の巨大な工業地帯を中心に、太平洋岸の工業ベルト地帯が形成されたのはそのよい例である。しかし多くの矛盾がおきたので、工業の分散という社会政策を取らざるを得なくなった。

「消費地に遠い」所は効率の悪いにきまっている。それでも、最近のように輸送機関の進歩と運送スイステムの合理化により、中央より離れた工業都市でも株算が合う地域もできた。その代表的なのが新産都の優等生と云われる大分鶴崎臨海工業地帯である。

佐伯は大分市の発展によりかなりの影響もあるだろうが、佐伯の業種はさほど「消費地に近い」という條件はあまり問題にならない。むしろ港湾施設が整備されれば地方であるが故に、経済価値を持つという要素がかなりある。