

以上の様に、この峠は古来多くつねもの足跡を成
した所であるが、黙して語らず岡谷の士の訪れを待つま
への標であつた。

駈句二三。

つねもの 足跡空し 峠路
霧雨に 馬場の尾々松 影おほろ
峠にて 大氷を想い 感無量

(おわり)

合流した。
(21ページよりのつづき)

(完)

(附記) これは天田柳雲先生の「木蘭記」より採得した
もので、よくしらべつめて書いてあると思つた。
本文は軍評定ノ場と番頭測に使者を斬る場と主
とし、その前後は畧した。
この文中、切畑ノ茶屋とはどこ附近にあつた
のであるう。又番頭ノ測とはどこであるうか。
おそらく根野附近ではあるまいか。詳しい方が
何かの機会に教えてもらいたいものである。

(以上)

研究

佐伯の港はどんな働きをしてゐるか

——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・岡本徹士 志ツラガ 彌朝

学生会員 市野 瀧

仁

(女) 葛 港

はじめに——葛の地名

一世紀も二世紀も三世紀も昔から河川に發生した港は、
せんじ海に下りてきた。それは日本の狭い山がちな地形
からくる必然的な運命であつて、ひとり佐伯地方だけの
現象ではない。また河川に港があるとすれば、余程の特
殊な条件がそつた所で、あつてもその経済的な力の程
は論ずるまでもないであらう。最上川、利根川、木曾川、
淀川にできた港等、すべてその例外ではない。こうして
日本の河川に比して、ヨーロッパの河川は全く對照的で、
内陸部の輸送に利用されてゐる点では、昔と変らない。
それにもかゝらう、河川交通のない日本が近代化に不
み切つて一世紀たつた今日、國民総生産が自由諸國中、
世界第二位に上つたことは驚くべきことだと、内外
の注目を浴びてゐる。一体原因は何んであるうか。外因
の知識人もいろいろの角度から焦点をあててゐるが、そ
の中の一に、日本の港は、すべて海に直接面してゐるか
らだと指摘した学者がゐる。この単純、素朴な意見が大
胆な見解を知つて、私は世界地図をひらいて見、新に日
本の地図をたしかめて見た。

狭い一地方でも原理は同じである。葛港が直接豊後水
道に面した港であることは、時代を忘れて、貨物の搬送
を変化しつつ、以前よりまして佐伯地方の発展に寄與し
てゐることは事實である。

さて葛の地名に關しては、佐藤藏太郎氏の「佐伯港発
達史」は「此辺の荒磯は元崎と呼ぶを左るを、何時しか
口音と抜きてカヅラとは呼ぶに似すに至りたるなり。因つ
てカヅラには何の意義もなく、川面は鼻面林と同標、地

先にて海に面ふと云うが、明らかなり。川面に岸頭と築きたるより川面即ち葛港と名づけたる、いゝ、いと記されたる。

一、葛港の特色

地理的環境

番直川と葛港の間は、女島、長島の間を縫って、中江川と長島川が流れている。いづれも三角洲と作つた川で小さく、堆積作用も葛港に影響を及ぼすほどのことなく、比較的深海に積る魚が見られたい。それに葛港は西北の風を防ぎ、大島は北北東の風を防ぎ、浪も遮ぎって、オロシや遊船所としての位。



今一つは葛港築港により、海陸交通の束ととなり、道路の建設を促進させる結果

と存つたこと、即ち明治廿五年から十六年にかけて佐伯町から葛港に至る道路が通じ、番直より上関に至る線は改築されたが、岸頭まで既成の道を経て、明治三十一年度府政で、葛港道改築請願書が佐伯町長山正邦氏により県知事に提出され、現在の国道十号線(当時国道第36号線)に接続したのが明治三十六年であった。

歴史的環境

此面から変化したと言われる地名の葛は、市谷、柏江、札場、お作事のように歴史的な語感はなく、蔵元の、辺境の匂いすら感ぜられる。事実、葛は城下外の地であった。

六代目防府高嶺公の時、享保九年四月二十八日、命令書に左の如く載せられている。

「城下と申すは東は湖谷寺、大日寺辺の堀限り、南は船頭所札場限り、西は角石の水戸を限り、北は形善寺前水戸を限り、右の通りは内才(許)ルにて、右東西南北の水戸より外に遠近の株無之限開左様可心得候。」

当時における佐伯城の衣表は東西僅か七、八町、南北三四町に過ぎざりしなり。「佐伯港発達」とある。毛利藩の港は札場方面であつて、葛は一海唇に過ぎず、明治の近代化にもなつて誕生した港と言へる。

次ぎに葛港は、御共の一先渡者の手によつて築港されたことである。江天時代、毛利藩下の小林丸左衛門や赤井時、副将事業に比すべく、日本赤吉翁の名前は佐伯の港に絶対忘れられることのできなないものである。

「赤吉翁は文政四年辛巳九月二十九日と以て、海部郡登州御塩月村に生る。……翁は居常国土の利益衆人の為といふ事心に用ひ、思らく、今や天

朝の代となり、國々の調所も皆取り除きて靡さぬ御代となりたれば、是迄と違ひ諸國より旅人の出入りも頻繁なるべく、亦此方より他國に往來するもの多かるべし。佐伯の城下は海に近く、船路の便利は極めて都合宜しき地なるに、是迄汽船と和船も寄り付場なく、岸を一里も離れたる沖に出て乗り下りするは誠に不便利なるばかりでなく佐伯地方も大不利益なり。今に是非港を作らざれば佐伯は只衰微する一方にして、衆人の生計は益々困難に陥るの外無し。築港は大業にて私人の力にて企劃し得べき事ならぬに、人間は精神一到何事か成らざるんや云々事有り。佐伯の爲り萬人の爲り卒光南港の必須を鳴らさんや、自ら地理を相して萬阜頭と荒涼なる荒磯を標し、初めて緩と張りたるは明治十五年の九月なり。……此時佐伯の南海部部長齋藤利明氏は頗る事業家なりしが、……日本赤吉翁は齋藤部長に會し、佐伯港開港の必要と自己が满腔の抱負を述べ、以て機助を乞ふや、齋藤氏聽いて大いに称賛し出来得る限り助力すべき旨を約す。

是に於て赤吉翁は日夜苦慮万端廢食を忘れし程の勞ありしとて大いに悦び益々奮奮て業を進め、翌十六年の九月に至り芽出度佐伯港開港の大祝典を挙行するに至りたり。

佐伯港は明治十六年の開港にして、實に月本氏の卒業企劃に因りて成れるものなり。九州極東の一角に初めて優良の港灣を創き、故は海隅僻遠の御土として、四國、中國、上國との往來を自由ならしめ、外は諸洲船舶の碇泊に使し、貨物も輸送、旅客も交通に多大の利便を与へたるは、功績莫に偉なりと謂はざるべからず。

(佐伯港築港史)

と。

先日佐伯市鶴谷五五長上屋睦治氏を訪問して、赤吉翁の写真を見せてもらつたが、古武士のような風貌で、その眉宇、口元、顔の輪郭は鶴嶺の志士毛利空桑と思わせるもので、偉丈夫の印象と人に与えてはなやない。佐藤蔵太郎氏も「人と為り誠実、剛膽、魁偉長大にして膂力衆に優れ……」と記しているが、少しの誇張もない。井上種次郎氏によると、睦に赤吉翁の銅像を建てようといふ話を持ち上つたのを、孫に當る小策氏が強く反対したので取り止めになつたといふことである。

この外赤吉翁が明治初年宮城安上のさいに寄附したリ、毛利藩下に於ては文久三年女島新地沖に砲台を築くとき、船百二十艘を献じ土木監督の任に當つたことや、藩に貢献した事蹟は枚挙にいとまがない。

(参考)

「赤吉」孫赤一 著
 小策一 赤吉(小策) 著
 (赤家) 著

赤家 著
 睦治 著

二、葛港の成立過程

葛の港は現在佐伯港に含まれてゐるが、それに至るまでの港の成立過程と年代表にしてみると左記の通りとなる。佐伯市教育委員会編「明治百年記念佐伯昔と今」の資料をもとにして南進事項を加えたもの。

- 明治一三 汽船佐伯丸進水式を行う(久野羽木良基)
- 一五 佐伯所より葛港に至るまで道路通ず。
- 二五 日本回漕店 理立、警戒信号標建設(六月)

- 明治二七 八月國本用独歩佐伯と去る。
- 二八 佐伯回漕合資会社を設く。
- 三一 葛藤道ノ改築請願書を知事に出す。
- 三六 葛藤道リ改築工事竣成。
- 大正 五 日豊線幸崎佐伯間開通、佐伯実業会を組織す。
- 六 南海部郡漁業組合設立す。
- 九 佐伯土地株式会社設立、港区ノ埋立着手。
- 一〇 佐伯製氷株式会社設立、九州アルム工業株式会
社設立。
- 一一 日豊線重岡まで開通す。
- 一二 魚市場設置。
- 昭和 元 日本セメント佐伯工場操業
- 三 漁港及埋立樹材組と契約
- 八 幹線道路埋立
- 九 佐伯海軍航空隊開隊、黒木幸太郎所長就任。
防波堤ノ着工
- 一一 鶴岡村、上堅田村を合併して新佐伯町となる。
- 一六 大入島、八幡、並上浦三村を合併して市制と
施行、佐伯市となる。
- 一七 丹賀砲台爆破、佐藤鶴吾致す(ハ十七才)
- 二〇 終戦。

右の年代表から次のように大別することゝがてきよう。

- 明治時代 — 築港にともなる葛藤道の建設と、月本
回漕店
- 大正時代 — 港ノ本格的埋立と鐵道の開通。
- 昭和時代 — 防波堤ノ建設、葛ノ埋立及び海軍航空
隊の開隊

(その二) 明治時代

葛藤と賑わしたものに、大阪商船の汽船と、月本回漕
店の設置に足がつく。しかしそれ以前に、佐伯の一市民
が設立した汽船会社があつたことを見落してはならぬ。

「久部村羽本良某が資金と募集し、汽船を購入し、明
治十三年八月十五日進水式を田大寺前に於て挙行せ
し時、汽船佐伯丸の投錨所日石間沖をりしなり。」

と「佐伯港發達史」にある。しかしその後の佐伯丸の事
情が奮として分らず、葛藤港の主月本弥吉氏との関係や
月本回漕店との経緯も不明で疑問を持ちつづけてい
ころ、先日七月二十七日(日曜)佐伯史談会主催の藤河
内溪谷、北川村史蹟見学を終えての帰途、井上種次郎氏
を介して、月本与一氏と訪問した際、この間の一部が解
けたのである。

月本氏は、縦五〇程、横三五程の古く黒ずんを薄板
と見せて下さつた。その表にはカツチリした書体で次の
ように書かれている。

(表) 大平鉢 壹枚
春慶塗 四百縁高
廣 益 初代 月本弥吉

(裏) 明治十二年九月中旬汽船会社ノ委託ヲ受ケ汽船
佐伯丸需用之物品及ヒ該船ニ属スル支店設置ノ
タメ自ラ阪府ニ到ル 市街遊覽ノ途発見スルニ
依テ購求ノ念ヲ生ス 其履歷ヲ茲ニ開陳ス

初代 月本 弥 吉 記

羽本良某氏の進水式は翌年の八月となつてゐるが、汽
船会社建設の左め羽本良氏より名の知れたい月本弥吉氏に
委託され上阪したもののようである。しかしその後佐伯

これがどんな経過を経たものか、回漕店と汽船会社が組んで設立したもののやらその間の事情は分らない。三代目直る月本回漕店で、戦後北統いたと云われているけれど、初代の弥吉氏は上阪した六年後の明治十八年に死亡されているので、本格的な経営は次男の小策氏によるものであろう。「佐伯港發達史」にも

「佐伯港發達の最大要点に在る月本回漕店は、弥吉翁の遺言で月本小策氏が明治廿五年、官の許可を得て水深發達の海面を私費にて埋立て、先づ八〇〇坪の土地を造りて石垣と築き家屋を建築せるものなるが、其後海面漸次埋立られ、現状にまで發展せられたるなり。」

とある。月本回漕店は移出入の物資を運送する手数料と汽船の切符も板手手数料と旅館による利益で成立していた。大阪商船はその後大正時代にかけて、大分丸、別府丸、宮崎丸（網島まで）を葛港に三日に一回位のりあり、いで寄港せしめたようである。今ここに二つの資料を掲げて当時の移出入貿易の概要を明らかにしてみよう。

資料 ①

出				入			
蒸	汽	和船50石以上	蒸	汽	和船50石以上	蒸	汽
船数	トノ数	船数	石数	船数	石数	船数	石数
15	147	14,149	90	11,300	130	9,850	
16	123	11,070	21	2,566	114	13,900	

此の表は佐伯より戻されるものと、其の蒸気船で運ばれたもの、大分丸、15年中に回漕されたものを知るべし。——以下略

資料 ②

年度	輸出物価額	輸入物価額
明治 24	16,640	82,230
25	1,121,550	122,821
26	284,390	203,205
27	70,980	181,675
28	326,230	344,475
29	62,500	412,870
30	148,000	364,470
31	162,490	319,312
32	377,750	505,551
33	258,598	285,285
34	519,670	604,850
35	523,817	779,996
36	671,171	759,575
37	129,515	50,160
38	682,085	1,382,350
39	1,002,374	1,557,319
40	1,467,629	1,662,399
41	1,949,550	1,728,952
42	3,029,178	2,907,104
43	3,943,764	4,166,601
44	3,410,816	1,433,205
45	2,296,519	1,638,609
46	3,206,945	1,913,329

右の統計資料から見られることは、明治十五、十六年の葛港に寄港する汽船は、二日から三日に一回の割合をいふことが分る。また移出入の年次別の変化では、日露戦争で少し影響しており、大正五年の鉄道の敷設は四年目より大正九年より移入額が減少影響している点がある。明治三十年の移出額、大正元年の移出入額の減少の原因は分らない。全体的に明治三十年代と大正の七、八年頃を較べると、概して十倍まで伸び、發達開通がこの移出入額では、移入超過の傾向を示している。

移出品として、米、砂糖、油、酒、汽船より二艘の回漕船には、雑貨、呉服、酒、砂糖等、汽船より二艘の回漕船には、積みこまれ、長島川を上り清水橋の下をくぐって、今の成松家具店が回漕店を陸揚げされた。市井の商店には大入車で運ばれた。葛港より乗船する人々も、大分に行く学生や兵士も上阪する商人、一般人であつたようだ。

明治二十六年下船し二人は日本用独歩兄弟がいたといふことにならう。

さうして日清戦争中佐伯回清合資会社を設ける運びとなり、又小栗氏を命により、大阪商船社長中橋徳五郎へ後文部大臣、政友会代議士の許に、三代目弥吉へ後小栗藪名が遊学に行つたのは大正五年頃であつた。

前述した通り、初代弥吉氏が藤原の縁を張つた十一年から十六年にかけて、佐伯町と葛の道は逆じた。明治三十一年葛原道と命名されたものは、国道三十六号線（現在の国道十号線）の前身から上岡までであつたのを、上岡より阜頭まで接合し落成し左のは明治三十六年であつた。この間さまの明治二十五年八月平岡港に先立つて、同年の警報傳号機、建設となり、大分陸羽築に先立つてと約三十年前にして測候し、その後二十年を経て葛原と起点として国道と結ぶ道路の幹線は成つたのである。

（大分港は明治四十二年二月一日大分藩憲意見書と知事に出し、四十二年二月藩港の許可を内務大臣に受け、四十五年三月十日藩港の企業式を挙げられたるなり）（佐伯城築建史）

（つづく）

細行 藤河内から北川へ

文 羽 柴 弘
俳句 吉 田 雅 雄

七月二十七日 日曜 快晴

一昨年承の念願を胸に高水会長以下二十人の会員を乗せたマイク口バスは、路を見明峠にとつて字目に入る。

塔敷基大はなればの下の古り（月明）長良子

塩見園から重岡に出て、女性キリシタン「るいざ」の

墓を訪う。比類ない立派なものである。

草の露るいざと読める耶蘇の墓 同

重岡から田原に出て北川ダムのはもとを車は走る。こへをたどり、すべて山文山。谷間には水田が闊びている。

山源き藤原らうさ田も昔田 同

藤ノ原より北川を歩けり、藤川内ハ溪谷に入る。

岩置走る清水を掴みもして 同

岩に咬く小草に清水 飛沫して 同

清らかな谷の底には汗を洗い、楽しい昼食をする。茶寮昔平川会員（夫人）の谷がかないのかさひい。午後一時半一行は車に乗り北川の流北にそって、一気に熊田まで出、国道を下って俵野に至り、西南後西御薩盛藩陣の家に数々の遺品など見、程近い裏山の墳々件尊中陵伝説の古墳を訪ぬる。

南洲に二夜宿せし夏産敷 同

それから引返し、熊田に戻り川向うの古禅寺にまいる。ここにも南洲は一晚とまつている。南洲が用いたという古風な茶碗など鮮見する。

この日最後の探訪先は市棚敷から川を隔てて、程近い瀬口の「かとうさま」。長高知の峯で最期をとげた佐伯惟治の頭を葬つたと伝承の地。小さなお堂に惟治の戒名など記した墓石二基があり、堂の後に宝篋印塔が一基。

花塔とまとい首塚朽ち欠けし 同

蚊の藪や塚守り継ぎし琵琶法師 同

なにしろ日照りつつきの盛夏、字目から北川の道のほこりと暑さにいささか疲れる。然しほんとはよい探訪の旅で、六時前に佐伯に帰着した。（おわり）