

研究

佐伯の港はどんな傷きをしてゐるか

——主として水抜の流通について——

大分県立佐伯豊南高等学校校

教諭・岡枝綱士 誌クワラノ瀬川

水会会員 市野 順

仁

(承前)

地理上から見た灘

灘という語を人文地理学辞典(三野与志監修東京堂版)で引いてみると次のように記されている。

高が少なく海が広く、巨波の荒い海を灘という。瀬戸内海は島の少ない灘と島の多い瀬戸とに分かれる。ベント軟後には北の離式海岸の名をつけ古、周防灘、伊豫灘、安芸灘、越前、備後灘、水島灘、橋慶灘などがある。瀬戸内海外では玄海灘、天草灘、日向灘、熊野灘、相模灘、鹿島灘などが知られている。

以上のように灘とはすべて海に面したところをさしている。従つて厳密に云うと川に面した所を灘と呼ぶのはおかしいようである。けれども、濃霞山や長島、女島の山がポツカリ海中に浮んでいた時代を想定すると何も不思議はない。私はこの度北九州地方の佐伯市の航空写真を手に入れることが出来たが、それを見ると、臼坪から城山の麓と大江灘がとりまく大きな湾状に、佐伯市や街や、女島、長島が田舎が広がっていることがよく分る。

西風が吹きすさぶ灘は大浪をかぶることも皆からあつた。地形といい、風といい、地理学上でも灘という地名はなにもおかしくなく、むしろ自然の変化を教めてく

る古い地名とさえ云えようである。

○仲継ぎ貿易地

灘が仲継ぎ貿易地となつた主要な理由の一つは、香丘川の堆積作用によることであらう。香丘川上流の土畚屋、お作事、船頭町河岸、住吉から、堅田川の市谷相江と共に、みな灘を仲継ぎ地として航行したものである。河が浅くなり使用出来なくなつてしまつた。かりに香丘川も堅田川も水深深く堆積作用が少い川であつたとしたら、大船が直接川の上流に上り、灘をよそ目にそのまま阪神方面へ行つたかも知れない。灘の川もそんなに深くはなかつたが、海に近いので満潮の場合には最もその利益を受けれた。灘はその特徴を利用して、仲継ぎ貿易としての役割を演じたわけである。ともかく浅い河川とわつと利用して、灘まで木炭を運ぶ、二がきに碇泊する帆船船に移すまで、灘の谷所に建てられた木炭倉庫に収納されたことは前掲の地図に見られる通りである。(東灘の中鶴八百蔵氏はいろいろ案内して説明して下さつた)

大体二百トン級の本船は直接灘の岩壁に接岸し、二千俵ほどの木炭を積込むと二がきの沖に下り、残り二千俵を四半船が運んでくるのを待ち、満載して阪神方面へ出帆した。しかし問屋は運賃が莫大なものとなるので、できるだけ灘で満載する工夫をした。この頃阪神方面に運送する本船の数は、東灘に五艘、上灘に八艘あつた。香丘川と堅田川岸壁の木炭積込みに行く四半船の数は約八十パーセントとなり、全軒挙げての木炭運送業座であつた。明治以来単純労働者社会で安い労働力は云々なる、現金収入のある灘の人々は他地域では見られぬ経済生活をしてゐたのではなかつたかと思ふ。四半船に満載して下つて

帰る上荷降に、

雨が降るうど佐伯の町が

あさぎのれんがそよそよと

と唄う声にも案外景気の悪い響きがあったかもしれない。大阪方面の運送は順調にいつて年十回内外の往復であった。大伴一船海に二十日かかるが、むそくなると一分月も要した。先陣を仕事なうて家で待の客旅の人々も、帰つて来るまで口気が気ではなかつた。こんなとき歌おれもの、

抱いて寝もせにやいとまもくれん

つきぎ船と日わしかこと

会うてうれしや別れかつら

会うて別れがなけりやよい

鳥越の榎舟用次郎氏は帆船當時の新記録に十七回往復したことがある。夜の航海中は三十分を越して睡眠をとつたことのないという貞けん気の人だ。運も好かつたからできたことであらう。めつたにできることではなからしい。

積荷の品は木炭が主で、外に枝木、竹を積込む。帆船の出発のまでは、冬、風があるうでその時期がよく、夏ノマジロよいが「やまじかよい」西こわいしの如く返しが恐ろしい。風向如何によつての航海だから、氣象現象を確実を知るため、船長は昼夜、雲、風、月、星を常に注意し、星が点滅すると悪天候を兆すと判断する。豈後水道を進行中では西風がやつて来たり、向風が来るとくくくの如く千ドリがケ或はマギルといつた方法で舵を取る。まず西風の場合は大分果の沿岸をいのか港に決りようは立寄りながら進行する。

津久見——下の江——佐賀間——守江——波部——熊毛——

山ノ鼻上ノ間——安下庄——小泊——津和——高島相島——

御手洗——木ノ江——糸——只濃海——糸崎——因島——嶺——

来島海峡——西今治——新居浜——多度津——高松——

岡山——牛窓——大分舟——赤松サコシ(慈)——飾磨——砥石——

兵庫——神戸——西宮——大阪——

榎舟さんには五、六十年前の昔を想出して話もはずれ、熱帯帯、立寄つた港々を次ぎと太い指でさす多た、佐伯の船がこんなところにもと、測りてゐる私にもその光景がせまつてくるのである。経験とは強いのである。白炭という良質の佐伯木炭を満載して、京都大阪の商人に引渡せば、かくせぬ安堵感がおさええきれず、相手も意心伝心、代金以外に千両箱を目の前に置き、肩をたたくて握らせたこともあつたと云う。

佐伯木炭は昔濃霞木炭と云われたこともあつた。濃霞木炭はどれ位山があるのか、不安に思つた阪神の商人がわざわざ佐伯にやつて来た。案内者が堅田の橋登官山を案内したので、安心して取引したという話を目吉氏から聞いた。こうして取引では長年の相互信頼により、金も貸借に証文一つ書かなくつたといふことである。その頃運のついた者は巨萬の富を得たものらしい。誰の木炭の息子が佐伯で一奮勉めに自転車に乗つたといふ話も、景気の良かつた一面であらう。当時誰に於ける船主は、

加徳丸——樋口嘉次郎 空吉丸——佐藤源次郎

太宝丸——田吹大藏 初力丸——榎舟 要藏

のく々がいた。榎舟氏の話によると、こうしてもうけた

巨萬の富日、今はすべて無以等しく、戦産も一代限りで結構を遂げている。

大阪から帰りの船も用を足した。肥料、塩、雜貨、砂糖、鐵詰、メリケン粉等を積み込み、離に着き、因平船に積み分け、瀬頭所河岸に陸揚げした。

また灘の運送業は御上の産物を阪神方面へ送るだけでなく、宮崎県の木材を阪神へ運送するため他県の運送業者とも競争した。古江、土々呂、細島、美々津、宮崎、内海、油津等に寄港し、県内南から飯沼村を運んだ。他県業者は、今治を主力に紀州、橋州、高松、徳島、中島(伊豫)の船団であつた。そして、此等の船も機帆船かできるまでは外洋をさけて豊後水道を通るのが普通であつた。また宮崎県では他県船のみが運送しただけでなく、大山背が船主でもあり、大きな資本で一貫一を商売をしていざとるに特徴があつた。ただここで見落してはかぬことは、灘に寄港する船日ハ幡地区の代後や宮内ノ船が十数艘もあつたことである。又機帆船の大船二百五十トン級の大和丸(長野良太郎)は大連へ、太室丸も青島や朝鮮へ、神幸丸は種子島へと、いづれも阪神方面の貨物を海外へ運送していたように、すでに灘の岸壁では、航行範囲からして用を足さなくなつてきたことである。

またこの頃、葛では春洋丸といつて、高知県出身の久保富弥太氏の東京船路があり、その事柄所が今々港に上り、村上勇定にあつたことから、佐伯港周辺に機帆船の大規模建造され、動き始めたことである。

幕藩体制下にあつた封鎖経済が開放されて、急激に伸びた資本主義経済界の中に、林産資源の需要もまた龐大なものとなつた。こうして大正末期の運送業に、他県の船と伍して灘や佐伯地方の船が活躍して来たというわけ

である。

造船所としての灘

その特異現象

瀬戸内周辺の船団と競争した灘に、造船所が出来て不思議ではない。とくに堆積作用の著しい川を利用して築造した運送業だけに、特異な現象がいくつか教えられる。

第一に因平船(上荷船)の構造である。河月田治氏(佐伯高松造船科講師)は六十才を過ぎた方だが、瀬戸内海の木ノ江(広島県)の造船学校に若い時学んだ。その頃大分県下では一人しかいなかった。氏は全副的に各種の船を見聞したが、灘の因平船と同じ構造と見れば船を見ただことがわからぬと云う。浅い川と上下する船底が浅く、底の中を長い船体に設計されたもので、船の人々が本鴻章と下駄十する東勇作氏の父が、明治初年頃立案設計したものと云われている。

第二は、八十艘に及ぶ因平船の数である。全戸数の半分を占める運送船が動いていた地域は、全副にも珍らしいものであつたか。それは上流に林産物が豊富であつたこと、川が深く、雨が多く水量に変化が多い川であること、市街地に対峙し、伸縮地としての位置に適していること、土地が極めて狭く、生活一切が船の足で支えられ、孤立した地理的環境にあること等が挙げられる。第三、東九州に位置することである。阪神方面に向かう位置にあつておりに瀬戸内海に近いので、歴史的にも交流の幾代かを経て、とくに機帆船のときまで、豊後水道は、九州各県の最も交通量の多い航路で、灘に寄港する船もあつたし、各種の関係を持つた。

以上のようになことから造船所として必要にして十分な

條件がそのついでいた。広島県ノ井筒志助という造船界の指導者がきて、室吉丸（帆船）という西洋式のスマートな船を建造して薩摩川に浮かべたこともあり、東九州随一の造船地として名に恥じなかつたこと云うことである。

離、船大工の棟梁は二、三名いたが、金内は最も規模が大きく、現存の胡田、井田、臼杵造船の支那格で歴史も古かつた。大分県下でも、臼杵、下ノ江に名の副こえた船作り場があつたのみで、造船所という名に只心ほそい程度のものであつた。

今病床中へ金内正己氏（六十四歳位、偏著者四宅敬助）及び代目におたり、徳五郎、嘉七、岩井、穂一、正己と家系はなつてゐる。家人の話によると三十字徳前に二百年祭があり、そのさいどん女人が招かれ方々が、ハツキリホカらないが、二幅の掛軸が残されてゐる。

不知火の筑紫の船に豊の國

なをの匠がつくりそめけん

ももとせと二つ重返し昔より

敷へつくせぬ 船造りけ型

無保後公羽

V字型の鋭い入江は三九郎谷と云つて、毛利藩時代御船入りの場所であつたことは前に述べた通りである。金内造船所はその端を埋立てて拡張した。正己氏の全盛時代は戦時中で、徴用メかれぬためふくれ上り、工賃は五十人、六十人と増し、寮までできただ程であつた。その中には魚井人もお人ほといたということである。便利が悪い難のこと、製鉄所としての機械がすえつけられたの日はおそく、木挽さんも二十人ほど働いてゐたといふ左

から、整工業ならすとまことに前近代の手工工業の有様であつた。木挽も造船の海岸部に生きた細い枝、杉葉の活用し、シラタ（不乾の白）救済の部への少い枝は赤味を帯びたものも使はれた。それを実用にも好かつたが、第一費用が少くて済んだ。然し注文が多量と大型船の要求が二百と山間部で直接交渉し出かけたが、値の高い坂井工場の本拠も買つておこなうてはならなかつた。また船具の重要箇所も取付も奇類は、船の船で尾道から購入したり、さきの日吉の鍛冶所とも交渉しなくて足ならなかつた。時には需要に応じきれず、約束の日限で完成出来ず、日延すること度々あつた。近くは県内の津久見から、遠くは朝鮮から五六艘の注文があり、進水させんこともあつたほどである。とくは戦時中は、政府の船を命ずるままに一日、百トン級のを一隻ずつ造船したらしい。なんといつても金内造船所で一番のトピックスは、正己氏の父穂一氏ノとオの神幸丸という機帆船の誕生であつた。建造地は今も小宮校前の川口で、一時胡六マイル半のスピードを持つ小型エンジンではあつたが、当時としては正に画期的なできごとであつた。当時の唄に、

船が一パイくりや 甚悪気かと思つて

難のお瀬やんがなりあるく

このように帆船から機帆船に移る前後の、昭和初年頃にはかなりの難破船、遭難船があつたので、船員は最も信頼のある船でなければ乗ることを拒否した。「船底一枚はげは地獄」と云われたように、船員が極度の安全性を要求したことは当然である。その際、帆をつなぐ千ヨウウツガイに当るバンドイ堅固なことを、まさに命の綱であつた。

その頃、佐伯周史は僅か三隻しかあつた二百五十ト

ン彼の機帆船太室は播摩藩で、大和丸は山口県瀬戸内
沖で、神幸丸が種子島でそれれ沈没したところと見
ると、その受け手打撃はか有り深刻であつたようだ。

大正年間から昭和の初めにかけての船の製作過程、造
船の規模、航海の事情など聞いて見るとまことにおもしろ
い。それにして三十年以前から日本産業界の驚異
的躍進不りに眩惑されて、善きにつけ悪しきにつけ過去
を見おぼえぬようにしなくてはならぬ。佐伯周也
の造船所は灘を以てはなく、代後、宮ノ坂で「阪神通」
の運送船は現地で作つたものであつた。また坂ノ浦の本
田造船所社長本田喜太郎氏（七十五）が、五十一年の造船界
にスタートした位置は、國本田独歩が好んで登つていた
妙見塚の右下に見下される所で、佐伯の位置を占めてい
る。佐伯の町に用を足すのに、船と左がムとする孤島に
ちかひ離では、機帆船時代になるとますます競争におく
れてしまふ。その上水深の浅い灘には大型船は寄港しな
いようになる。こうしたことから灘の造船所は港として
の運命もそう長く続くはずがなかつた。

現在の灘では百九十九トン級（四八乗）の船主は八軒で
すべて大会社の手ヤマトとして灘に住んではいない。
せいぜい百トン級の船が二、三艘か隼人、Kの運送船とな
り阪神方面へ。佐伯湾近くでは砂利採船（五一トンの級）
の二人乗りが五艘ほど働き、外の小舟はあすがは西条等に
使用されている程度である。古く佐伯船運社長木原義夫
氏が佐伯港の一角を舞台に、外貨の運送を手広く進めて
いるのが、灘の全盛のころと彷彿とさせてくれる現代版
である。木原氏は灘の御出身である。

（この項、終り）

探訪記

佐伯湾を船で巡る

水の子灯台と鶴見半島突岩部の漁村
に吉跡をたずねて

記録 羽 宗 弘
俳句 吉 田 雅 雄

五月の第四日曜はあいにくの荒天、思ひきつて中止し
て延ばしたのが六月一日、空はすおやかに晴れおちつて
船でゆくに絶好の日和である。

午前八時半駒はすむ思いの一行四十名余を乗せて、借
切の守後丸は葛蔭を出た。羽田浦で四人の女性をかえ終
勢四十六名となる。なか／＼の盛況である。ぼるぼると
立川先生、竹田から後藤嘉壽美氏の御参加があり強し
い。会員十六名、その家族四名、豊南高橋生十名、一級
（若くは主）十四名、小学生二名といつたこねまでにお
い願ふれである。

船はまず最初の目的地底浦につき、池田五長氏の御案内
で急斜面の林の中を登り、海拔百米ほどの崖根を越えて
切支丹寺址を訪ねる。その位置は、ゆるやかな傾斜の小
径を十数米下つたところ、広葉樹の密林で僅かに再履の
方にむかつている方をちかな窪である。今越して来た崖
根の下は、石垣でも築いたような断崖が樹林の中につづ
き、巾が二十米から三十米程の窪地があり、十二、三年生
の樹林が東北から西南に向つて、凡そ五反歩ばかりの広
さ。東南海に面し九方はちよつと小高い丘がつづいてい
るので沖合からよく見えない由。なるほど隠れキリシ
タンは伝承を生れそうなき、奇妙なところである。地元で
はこゝを「切支丹窪」と呼ぶ、外に伝承は何もないといふ。