

独歩兄弟を送った船頭と

『おろし』のこと

林 寅 喜

(会員 佐伯市中の島町)

お断り

この作品は平成九年十月発行の私著「ふるさと歴史談議」(公民館だよりに連載)の中から選んで添削し、追記してまとめたものです。

最近の朝夕ラッシュ時には、木立から通勤する車だけでも相当数になる。その上各地から集まる車の流れで大橋(この時、新大橋は未開通)の付近では大都市並みの交通渋滞が続いていた。

ところが、明治から大正・昭和の初期にかけての木立は、陸の孤島と呼ぶに相応しく不便ではあるが、反面長閑な村でもあった。当時は町に出るにしても凡そ一日掛か

り、早朝自宅から歩いて角道か土井まで出ると、「おろし」(註一)と呼んでいた舟便を利用して船頭町の上がり場(今の池船橋交差点付近)で舟を降り、買い物物を済ませて再びおろしに乗って帰るといふ行程であった。当時は今の住吉交差点から池船橋までの間は舟の乗り降りに便利ないように、護岸の下に大潮時には波を被る程度の高さで幅九尺位(二、七メートル)のエプロン敷きがあつて、松浦や吹浦の人達まで此処を利用していたので、客船の溜り場としても賑わっていた。

一方、おろしを利用しない人達は歩いて茶屋が鼻から渡し舟に乗って蛇崎側上がり、右折して番匠川の土手伝いに歩き昭和に入つて架橋された蛇崎橋の在つた所から、再度渡し舟で対岸が上がつて池船を通り、池船橋(明治十六年完成)を渡るといった、誠に不便な村であつた。したがつて、大半の人達は前記舟便を利用し徒歩の人は稀であつた。

やがて大正時代に入り焼き玉エンジンの開発と共に機械船が次々に進水し、最盛期には五隻も就航していたが、昭和五年になつて茶屋が鼻の架橋と共に道路整備が進められ、自転車か村人の足として登場し始めた頃から乗り

合いバスも走るようになり、おろしの利用者は日増しに減少していった。

そうした苦境の中にありながらも、何隻かは戦後まで運行していたが、昭和二十七、八年頃になって遂にその姿を消した。

一方、おろしがなくなる頃までただ一人で手漕ぎ舟を押して町との間を往復していた人に、大下トキという女船頭がいたが、三十二年の秋七十五歳で死亡している。このトキに八歳年上で鳥蔵という兄がいた。若い頃船大工をしていたというが定かではない。後年父親の跡を継いで船頭となり、息子の代には機械船を運行していたという。昭和七年頃(五十七歳)まで健在であったということを確認している。多分トキもこの前後から押し舟を始めたのではないか。

話は変わるが今から百二十四年前の明治二十三年、現在の信用金庫新屋敷支店の所に鶴谷学館という私立学校が開校し、同二十六年教師として招かれたのが、後に明治の文豪として知られた国木田独歩であった。

その学館も二十一年後の四十四年に閉校となり、同年郡立佐伯中学校が開校して大正五年県立に移管、戦後鶴

城高校として今日に至っている。

独歩は山際の坂本家(現独歩館)に下宿すると、朝な夕な城山に登り葛方面を散策するなどして、佐伯の風情を満喫していた。とりわけ下宿の窓から毎日眺めていた元越山(標高五八一、五^五五^五)にもその年十一月五日弟収二と共に登り、山頂からの景色の見事さを日記「欺かざるの記」に、余すことなく書き留めている。

それによると、二人は朝八時過ぎに下宿を出て、船頭町からおろしに乗って土井に上がっている。乗り合い客は全部で九人と書いてあるから、手漕ぎ舟としては大きい方であつたろう。これを船頭が一人で漕いだという。二人は土井から先ず浦代峠へ向かい、峠からは尾根伝いに茨の道を掻き分けながら山頂を目指した。山頂では眺望の素晴らしさに見惚れて感激し絶賛している。(参考「史談一六八号・元越山に登った独歩の帰り道」「史談一七〇号・独歩と元越山と文書順達路」)

帰路には土井から臨時便を利用しているが、この時舟を出した船頭との会話は日記中にこと細かに書き留めている。中でも船頭が「若い頃長崎で黒船を造ったことがあり」と話したとあるが、それは現在の三菱造船所(註二)

で働いていたということであろうか、時期は船頭の年齢から考えると、幕末の文久から慶應にかけての頃と思ふ。独歩もこの話に少なからず興味を持ったことが文面からも読み取れる。

ところが、肝心な船頭の名前については一言も触れていない。船頭は二人のために臨時便を出したのであるから、名前位は聞いたかも知れないが、何故か文面も憶測の域を超えない心配りの跡が見られる。

私は、この時独歩兄弟を送った船頭の名前を知りたくて調べて見たが、当時のことを知る人は誰もいない。そこで先に書いたトキのことを調べているうち、土井に住んでいる知人から、昔船頭をしていたという人を何人か教えて貰ったので、調べてみたが年齢がよく合わない。

日記に言う『等しく老人なり』とはせめて五十歳以上の初老でないと、辻褄が合わないからである。

ところが、以外なことにトキの兄鳥蔵が若い頃船大工をしていたという話を聞き、ひよつとしてこの時の船頭は鳥蔵兄妹の父親ではなかったか、理由は親子共々造船に関係し、鳥蔵自身も船頭をしていたということ等から詳しく調べたところ、日記にいう初老であったことが分

かった。その名を大下九平といい、天保十三年生まれでこの時五十一歳である。

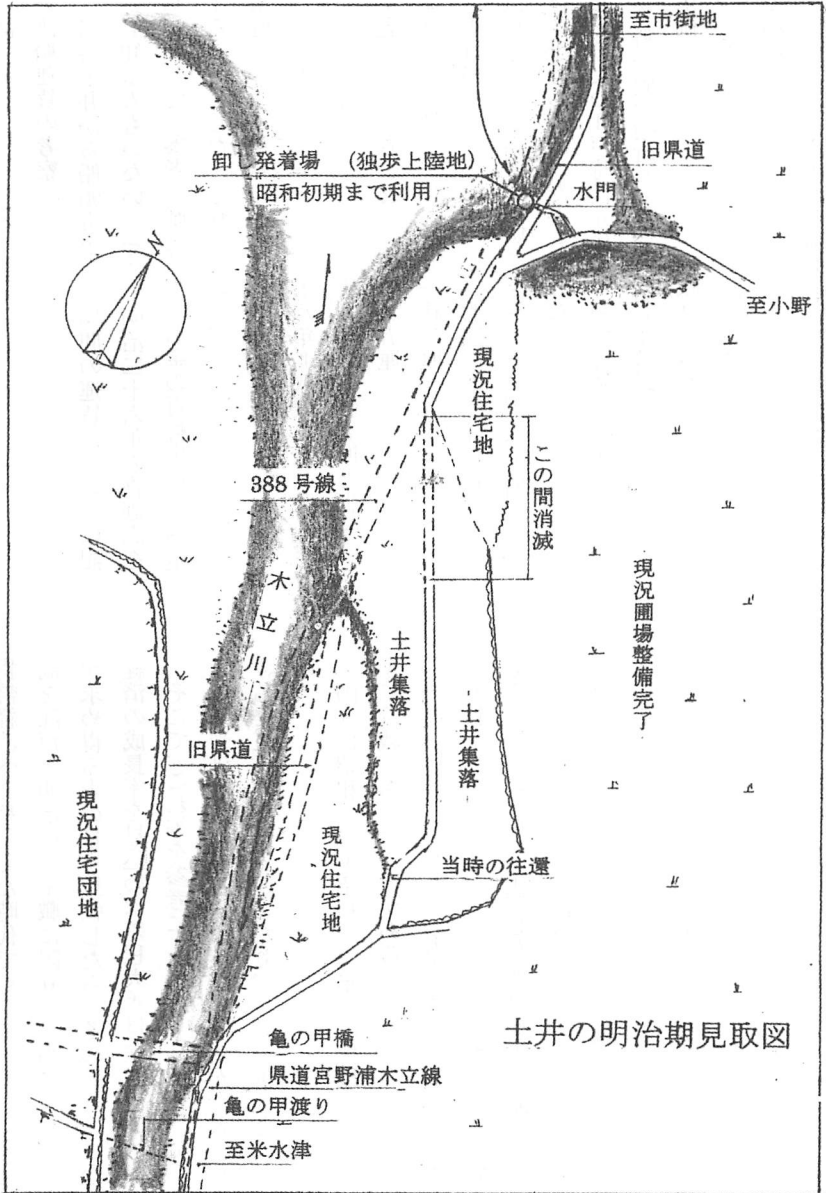
以上から私は独歩兄弟を送った船頭、それは大下九平以外にないと信じているのだが……………

註一『おろし』の語源については私も良く分からない。

この様な呼び方は独歩も初めて聞いたのか、彼が書いた小説『源おじ』の中では、大人島へ渡す渡し舟におろしと仮名を打っている。

そこでおろしという言葉から単純に考えて見ると、高い所から吹き降ろす風おろしと、高いなどに使われる言葉の卸しと同音になる。また、昔は小作のことを卸おろしと呼んでいたなどから考え合わせると、風の様にごく自然に、また、人為的に苦もなく目的地に到達するという意味合いから、おろしという名称が付けられたのではなからうか。

註二 安政五年（一八五七）七月長崎製鉄所として幕府が設置、明治二十年（一八八七）三菱財閥に払い下げ、長崎造船所として発足今日に至っている。したがって九平が働いたとする二〇―二五歳頃は幕府の管理下であったことになる。



追記

一、渡船運賃の考察

当時土井から船頭町上がり場間の運賃については記録も知る人もいない。そこで明治二十六年の物価高を基準にして(参考 歴史読本「お金の百科事典」) 推定することとした。それによると、

米価一升(一、五kg) 二十二年〓六銭

〓 二十八年〓八銭九厘

(平均値) 二十六年〓七銭五厘と仮定

牛乳一合(一八〇cc) 〓三銭五厘

盛りそば一杯 〓一銭二厘

大工日当 〓二七銭 米三升六合代

但し、これは全国平均値と考えられるから、佐伯地方では若干低めであったかも知れない。

参考のため江戸時代元禄以降の平均値を記すと、

(資料一両の値打ちと佐伯藩の財政事情)

米価一升 〓銀九分四厘

大工手当 〓同二匁九分 米三升一合代

である。

明治は江戸時代の米価を中心とした物流経済から、

貨幣経済へと移行した時代でもある。そこで前記物価高を江戸と明治の大工職に限り、日当によりそれぞれが求め得る米の量を比較したら、その差五合となるが経済の成長率を見込めば差程大差はない。

そこで、これ等を参考にして運賃を推定したが、それは凡そ米価五合位が目安ではなかったかと考えた。すると三銭〓三銭五厘となり、牛乳一本代と同じである。

因みに昭和一〇〓昭和二〇年頃の機械船運賃は一五〓二〇銭であった記憶がある。

当時(昭和十五年)米一升が四四銭、石鹼一個が一四〓五銭、黒砂糖一斤(六〇〇g)が一七銭だった時代であるが、米価一升と比較した運賃比率は、明治の〇、四七%に対し昭和は〇、四五%と大差のないことも分かった。したがって、前記の三銭〓三銭五厘は当時の運賃として適正であったといえる。

ではこれを五銭と設定すると比率は〇、六七%となり、昭和の運賃と比べて高すぎたように思う。

二、独歩兄弟が支払った臨時便料

右に準ずれば、通常の場合二人で片道六銭か七銭であるが、臨時便のため倍額以上の一五銭は支払ったと思う。後述の独歩給料から考察すれば、もう五銭くらい奮発したかも知れない。

日記には『夕日巳に斜に秋の晴天を照すに当り、船ゆるやかに河流を渡る』と書いてあるが、この季節木立川では西風が吹き、帰路（上がり場行き）は往路と違って向かい風のため、波静かと雖も船頭は骨折りであった筈である。

三、独歩の給料

独歩の月額給料二〇円とその頃の公務員給与との比較については、史談二〇一号P三八『資料紹介』欄に詳しく書いてあるので省略するが、これを読むと当時弱冠二二歳の独歩が佐伯町では高額所得者であったことが分かる。

四、運行と発着時間他について

漕ぎ舟の場合、土井から上がり場間は潮時にもよる

が、概ね一時間程度であった。これに対し機械船は半分位しかかからなかった。一方、発着の時刻に決まりはなく、乗客が揃うまで待つて舟を出すといった至極のんびりした運行でもあった。

したがって、漕ぎ船は精々一日二回程度が限度であるのに対し、機械船は三度も四度も往復していた。乗客は角道からは主として棧敷の人達が、土井は大野や中野河内それに浦代からも結構あった。

