



鳴野の千石船物語

小丸川の流れば、明治・大正時代には水量も豊富で飲料水にも使用していた。川口は深く、船の出入りには大変都合がよかった。小丸川の川口に居住している人々は、その良港を利用し、生活のために千石船・漁船を建造したり、船で輸送にあてる等して生業に励んだのである。

鳴野地区で千石船の所有者は、次の方々であった。

岩下源吉(宝国丸) 矢野忠治郎(稻荷丸)

鈴木要之助(大寿丸)

矢野文造 柄本寅吉 橋本善吉(旭丸)

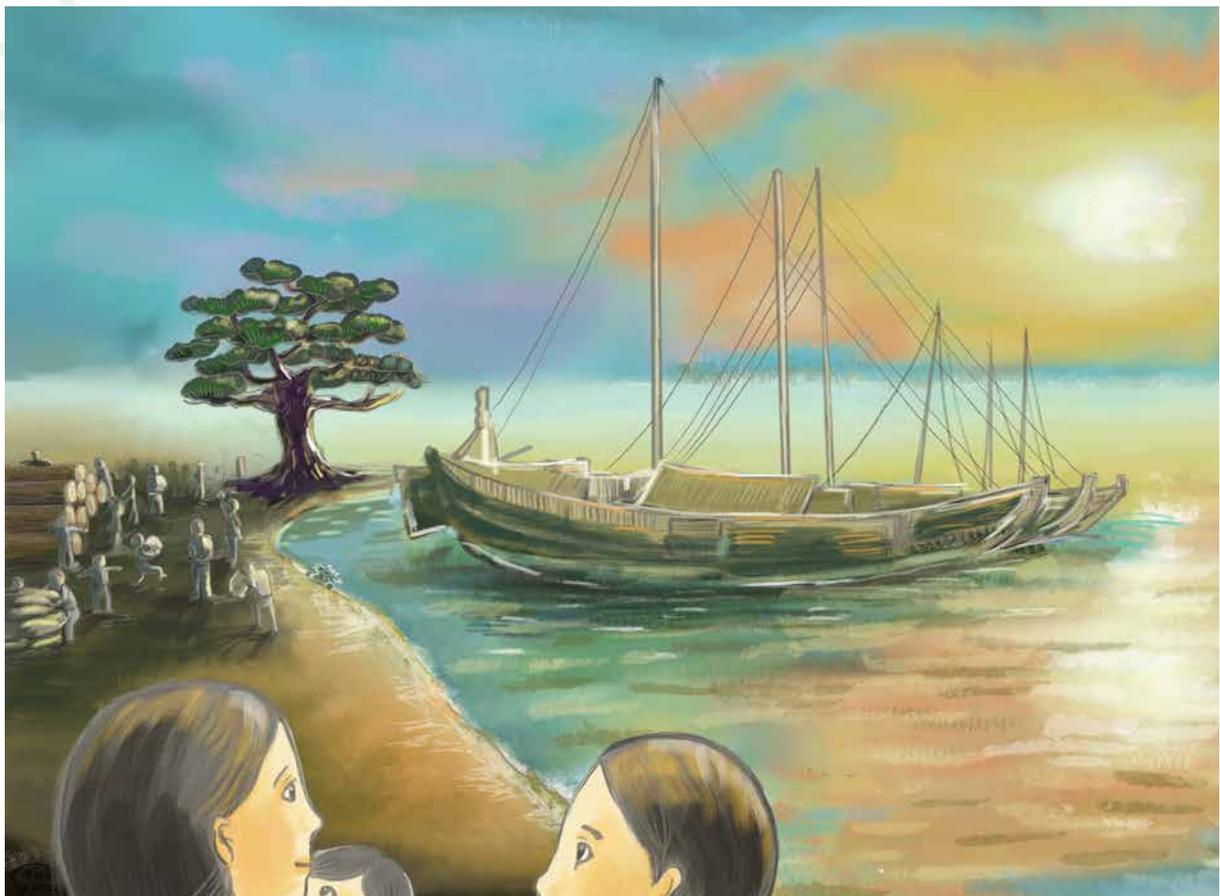
柄本末太郎 木下藤吉 森藤蔵 山本寅治

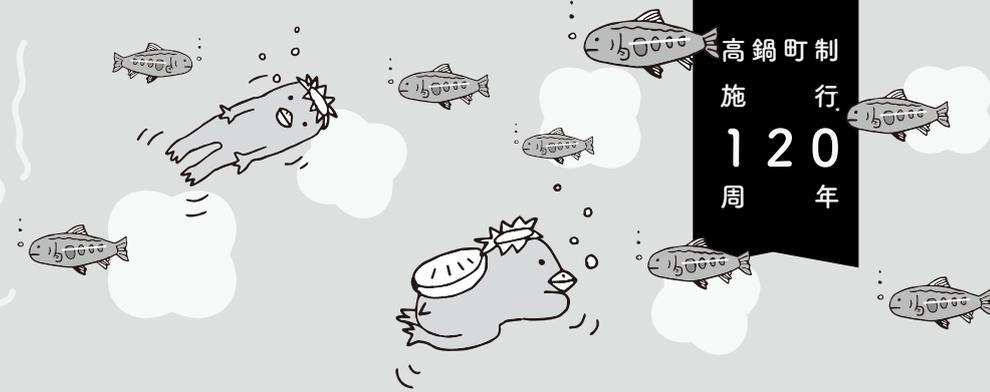
千石船は大小あったが、遠くは大阪港までそれぞれの目的港へ荷物を輸送していたのである。船には三〜四人が乗り組み、それぞれの役割をもって完全に運行していたが、大阪方面にいく船は、往復30日以上も日数がかかったのである。積荷の品物は、米・砂糖・雑穀・塩・木材・木炭・その他生活必需品で、集積場所は「カンバ」といって、川口と水神様の付近の2か所にあった。

荷おろしの品物は肥料・諸原料・石炭・ホシカ・石材・みかん・その他生活必需品であった。積荷・荷おろしの品物は、馬(くらの利用)・車力・手車・人の肩だったが、後に馬車を利用された。

木材は、小丸川の流れを利用して川上より流し、川下で引き上げて集積した。木炭は山とこで生産されたものを馬車に積み、1人で馬3頭も引いて運搬し、その賃金で生活するものもいた。鳴野は当時(明治30年頃)戸数

100





40戸位で人の数は280名余りだったが、各家々に馬を2頭か3頭飼っていたようだ。

千石船10隻、漁船7隻余りいたので運送業・漁業が主業で、農業は副業だった。水神様の神木は樹齢1000年くらい、松の大木があった。水神様の川向こうの広い陸地では千石船が建造され、船の進水式は大変にぎやかで村中の人々がお祝いをした。尚、台風のスーズンになると、水神様下の川には千石船が5隻〜7隻もつながれていた。

その後、大正10年に日豊線が開通するようになって、小丸川に鉄橋がかかり船の出入りが悪くなり、川上にのぼれなくなった。それで船の数もだんだんと減り、千石船によって生業を営んでいた者は農業へと転向していったのである。(採話：鴨野地区 矢野善四郎・森栄)



定期的に発行します
保存してね!



鯨橋のいわれ

宮田川の流れは、ずっと昔から海岸まで一直線に日向灘へ打ち出す流れと、北の方へ蚊口の街中を流れて、小丸川へ注ぐ流れがありました。

しかし、大正時代の終わり頃までは、現在の様相とは全く違っていたのです。水量が多く、深さも相対的に深く、大きな千石船が自由にいきまわっていた程です。その数も大変多く、漁船等を交えて大層賑わっていました。ですから、宮田川の川口付近は港になっていましたし、その付近のことを古湊と呼んでいましたが、現在でもその呼名が残っており、古湊と呼んでいる人がいます。

中でも公民館の下付近は「向上庵」といって、川幅も広く深さも10m近くもあり、水面は青々と不気味に光っていました。また、少し海が荒れると海水が川口からどっと流れ込み、辺り一帯は小丸川まで海水が満ちあふれ、満ち潮の時など海同様のありさまでした。

こういう状態でしたから、海の魚などが潮ののって沢山入ってきましたし、とくに尾鰭が水平になっている「三千ぼ」(いるかのこと)という、体長が2間半(約5m)程もある魚が群れをなして泳いで

いました。5、6匹から多い時は10数匹の群れが、ゆうゆうと回遊している様は本当に見事なものでした。中には大きく飛び跳ねたり、白波をけたてて暴れ回るものもありましたが、こんなことはしょっちゅう見られませんでした。

土地の人々はこの勇ましい元気のよい魚のことを「鯨」とも呼んでいたのです。それで、この川にかけられた橋を「鯨橋」と言う様になったようです。

しかし、当時の鯨橋は今はなく、寂しい思いがしますが、現在のコンクリート橋(蚊口橋)の前にかかけられていた木橋を「鯨橋」と呼んで、昔に思いを馳せていましたし、現在も、この蚊口橋を「鯨橋」と呼んでいます。

本当の「鯨橋」は、今の橋から小丸川の方へ50m程下流にかけられていました。当時は、今の駅通りの道路はなかったのです。南九州化学工場入口付近の所から南東の方向へ2、3m中の道を通じ、川端に出て蚊口橋のたもとを通って、落合英夫さん宅前から宮田川をまたぎ、後は海岸まで一直線の道が通っていました。その宮田川をまたいだ橋が、「鯨橋」だったのです。

(採話：蚊口地区 日高勝次郎)

「たかなべ伝・伝 Returns」の発行には、まいづるカード会のご協力を頂いています。

