

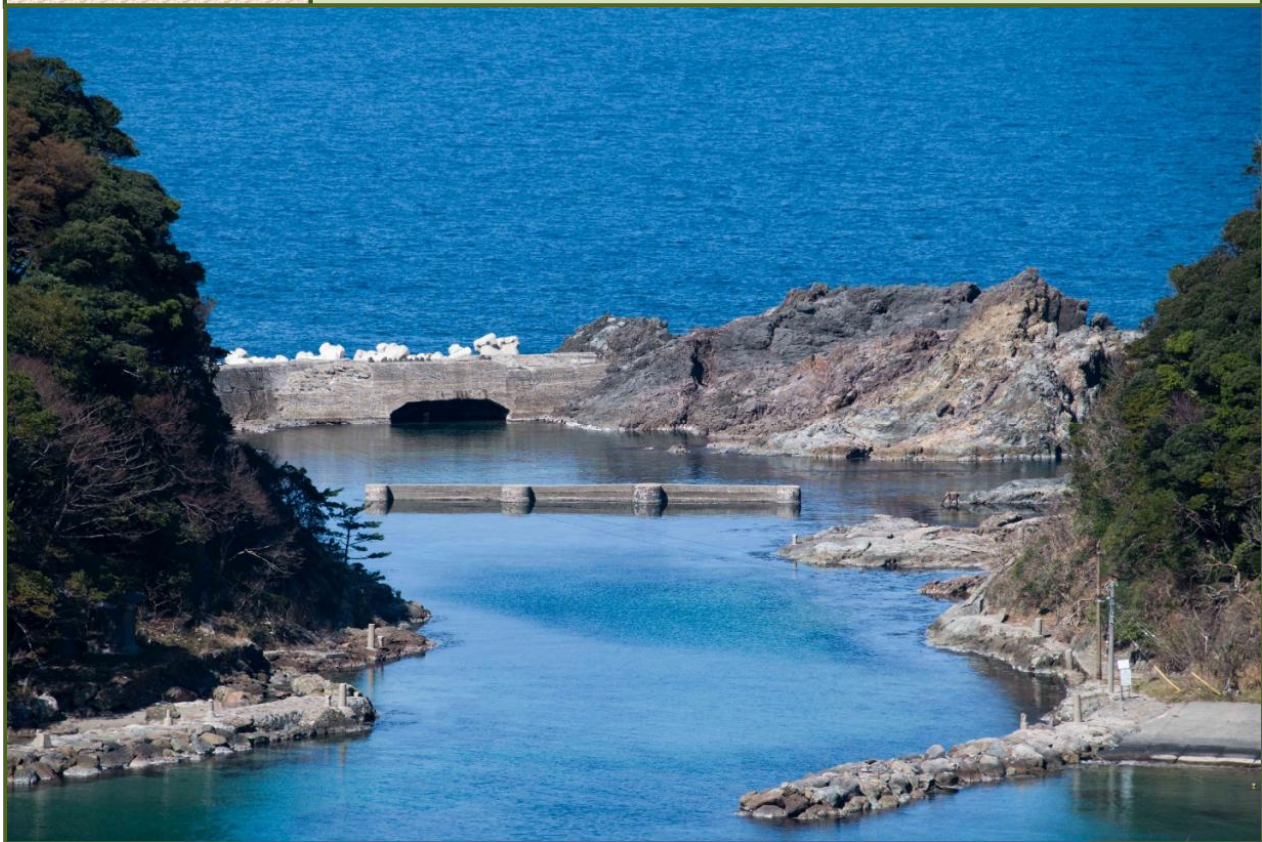


写真-1 七坂八峠展望台から居組漁港・綱掛泊地を撮影（令和5年3月撮影）

■ 盛況だった居組の漁業

写真-1 は、七坂八峠展望台から居組漁港の綱掛泊地（綱懸津）を撮ったものです。不動山と亀山の間の海面が綱掛泊地で、向こうに大島と隣接する平島の間を繋ぐコンクリート製の防波堤・波橋（なんばしL=64.5m）が見え、その手前に昭和 38（1963）年度に施工された小さな防波堤（L=31.2m）が見えます。穏やかな泊地の両岸にはコンクリート製の係留杭がたくさん設けられていますが、船の姿はなく今は使われていないようです。

鎌倉時代の弘安 8（1285）年に但馬守護の太田政頼が幕府の命により作成した但馬全土の土地台帳『但馬国太田文』によると、幕府御家人・宮井盛長が二方郡大庭荘の案主※1 と伊含浦（いくみうら：居組）の下司※2 を兼ねていたことから、伊含浦が大庭荘から朝廷へ納める貢米（こうまい）の積出港として重要な役割を持っていたと推測されています。



写真-2 亀山側の導流堤から不動山側を撮影

近世に入って元和 3（1617）年の『但馬国二方郡高帳』によると、塩浜役や干鱈舟役（ひだらふねやく：入港する船の大きさに応じて課した税と思われる）が近隣の諸寄や浜坂に比べて圧倒的に多く、約百年後の正徳 4（1714）年においても居組の海役（海に課せられた雑税）や塩役（入港税）は断然大きく、居組の漁業が長期にわたって盛況だったことが窺えます。

※1 案主（あんじゅ）：平安・鎌倉時代、諸官庁や荘園等にあつて、文書・記録などの作成・保管にあたった職員。

※2 下司（げし/げす）：中世以後、現地で荘園の事務を司った荘官の下級役人を指す。それに対し中級役人を中司、上級役人を上司といった。

■ 荒波に挑んだ回漕業

居組の回漕業※3がいつごろ始まったのか定かではありませんが、但馬国の廻船数を調べた弘化 2（1845）年の記録によると、竹野（現・豊岡市）の 56 艘に次いで居組の 24 艘が第 2 位となっていて、浜田港（島根県）に入港した浜坂地方の廻船の統計を見ても居組の廻船が大半を占めていたそうです。

回漕は回船（廻船）運漕の略ですが、廻船には、物資を運ぶ運賃で商売する「運賃積廻船」と、自ら物資を売買する商売船の「買積（かひみ）廻船」の 2 種類があり、居組の廻船はほとんどが買積廻船でした。国内の物流がまだ十分発達していない時代だったので、地域間の価格差が大きく利潤がかなりあったようで、村の元気な若者の多くは、廻船に乗り込んで日本海の荒波に挑み長らく家を留守にしたそうです。北は能登の輪島、新潟、秋田方面から蝦夷地まで、西は美保関、浜田、下関、瀬戸内から上方まで航行し、下り船（大坂から瀬戸内海を経由して日本海を北に向かって航行する船）は主として瀬戸内の塩を買い積みし、石州の瓦や出雲の鉄を仕入れて但馬へ持ち帰っています。一方、上り船（北国から日本海を西に航行して瀬戸内海を大坂へ向かう）の売り荷は、鯨（にしん）、昆布、種油、米、酒、大小豆、木材などでした。

冬期になると、廻船は大坂港に船囲い※4され、乗組員は陸路徒歩で居組に向かいます。大坂から居組まで約 190km、徒歩で約 40 時間、家族への土産を担いで行くとするとともにかかります。そして、3月下旬になったら再び船に乗るために大坂まで歩いて……とほほ。

明治 44（1911）年 11 月 10 日、山陰本線の居組駅開業により、海上輸送は陸上輸送に変わり、回漕業は次第に衰退していきました。なお、明治 45（1912）年 3 月 1 日に京都駅から出雲今市駅（現・出雲市駅）まで全通しました。

※3 回漕業：回漕問屋または運漕問屋ともいう。回（廻）漕とは江戸時代からの慣用語で、海上における貨物の運送や取扱いを行う運送業務を意味する。現在は回漕業という用語は使われず、それにあたる運送業務は港湾運送事業に含まれる。

※4 船囲い：この場合、他所の廻船を預かって名義上は大坂の船とすることをいう。地船と同様の処遇を与えるこの方策は、他所の廻船が大坂で取引することを促進させる手立てであり、廻船の側も大坂商人の信用を背景に諸国での取引を有利に運ぶことができる。

■ 居組漁港の近代化～綱掛泊地から新港建設へ

居組漁港は、北西の季節風および北東からの台風による激浪に対して、大島や平島といった天然の防波堤が波の勢いを削（そ）いでいましたが、時に越波により係留中の漁船のロープが切れて船が流される事故が発生したことから、昭和 7（1932）年度に大島と平島の間、開口部を防波堤で完全に塞ぐこととします。袋詰めコンクリートを海底から積み上げていったところ、硬化前に激浪が来て水面下のコンクリートが崩壊し、結果として写真-1 のような潮通し機能を持ったアーチ型の防波堤（波橋）となりました。

また、河口港であるため流送土砂により年々港が埋まり、加えて砂浜海岸に位置する漁港のため、海岸漂砂の移動が著しく、港内は年を追うごとに浅くなり、小型船の利用すら困難になっていきました。

図-1 は、昭和 9（1934）年頃の綱掛泊地の平面図です。発動船は、亀山と不動山を繋ぐように張られた数条のロープに、1 条に 4 隻ずつ 2 列に、船が多い時は 3 列にして、いずれも船首を北に向けて繋がれていました。北方からの潮流に流されないように、しっかり船を繋いでいますが、海が大荒れの際は流されることもあったとか。

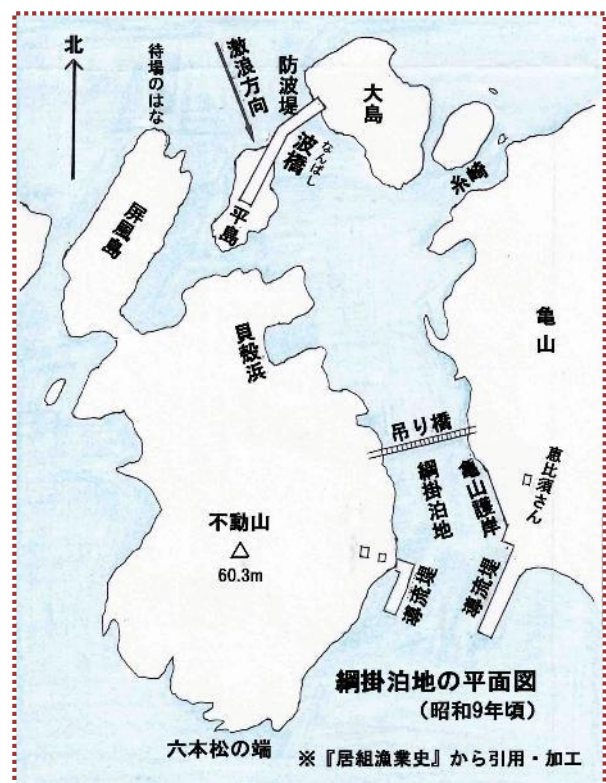


図-1 綱掛泊地の平面図

漁法の発達に伴い漁船は大型化の傾向にある中、綱掛泊地は面積が狭く水深も浅い（最深約 3m）ことから、綱掛泊地より広く、深く、漁船の出入り、係留等全般にわたって安全で便利な新港を築造することが喫緊の課題となっていました。

加えて、漁獲物の荷揚げ・運搬の不便も甚だしく、寒風降雪の中、海中に腰まで浸かっての作業や、結川（むすぶがわ）河口を渡渉する不便等の苦労が多かったそうです。

このような状況から、港への流入土砂対策とともに新港の建設が進められました。第1期漁港修築（昭和26～28年の3年計画）により現在の旧港が整備されますが、漁法の発達はめざましく漁場の遠隔地化、漁船の大型化のため、引き続き第2期漁港修築（新漁港修築）に着手し、昭和45（1970）年7月に現在の新港が完成しています。

なお、兵庫県における港湾および漁港の整備については、昭和25（1950）年5月に公布された港湾法および漁港漁場整備法に基づき、港湾課が一元的に所掌してきましたが、行政改革の一環として昭和52（1977）年4月より漁港・漁業の一元管理は漁港課（令和4年度組織改正により水産漁港課）が所掌しています。

■ 港内に注ぐ結川を港外へ付け替え

但馬地域に大きな被害をもたらした大正7（1918）年9月の大洪水では、結川流域においても出水と山崩れのため大きな被害が発生し、山陰本線下流1,200mの川は荒れ放題になってしまいました。わずかな出水で田畑の冠水や民家の浸水が生じるとともに、流送土砂が港を埋めていきます。

そのため、結川の河口部に港を整備するには、出水の度に土砂を流し込む結川を港外へ付け替える必要があります。

かくして、浜坂土木出張所（現・新温泉土木事務所）が河川改修に係る測量調査に取りかかったのが昭和23（1948）年です。同年6月に旧河川法に基づく準用河川認定（昭和40年4月二級河川に自動指定）を受け、測量・調査結果を踏まえて図-2の青色破線のように結川の港外への付け替えを主体とする改修工事が昭和24（1949）年に開始され、昭和28（1953）年頃に完成したようです。ただ、流入土砂対策として付け替えた結川は、結果的に新港に流入しています。

なお、下の左2枚の写真は、令和3、4年度河川緊急自然災害防止対策事業により施工された津波対策のバラベットの護岸です。一部にポリカーボネートの透明板が用いられていますが、右岸部は通行車両の視距確保、左岸部は日照確保のためとか。



図-2 居組漁港付近の地図



写真-3 港橋上流のバラベットの護岸（令和5年3月）



写真-4 港橋から上流を撮影（令和5年3月）



写真-5 宮前橋から結川下流を撮影（令和5年3月）

■ 土砂流出抑制のため、結川上流に砂防堰堤を築造

大正 7 (1918) 年 9 月の大洪水後、小さな出水でも流出土砂量は多く、それを防止するため、字マワン谷に小堰堤(昭和 13 年竣工の結川堰堤のことか)を築造しますがその効果は小さく、大規模な砂防堰堤の築造を要望します。要望がようやく認められて、昭和 31 (1956) 年 3 月、堤長 66m、堤高 5.6m の岩手堰堤が完成しています。

堰堤完成後の最初の出水は昭和 34 (1959) 年 9 月 26 日の伊勢湾台風で、雨量は 90mm にも達し、午前 11 時頃には警戒線を突破(原文のまま)し危険状態となりますが、幸いにも、それ以上は増水せず。河口および港内斜路に多少の被害はありましたが、出水による直接の被害はなく、岩手堰堤や結川改修の効果があったことを確認することができたそうです。

この堰堤の調査や計画には、「砂防の神様」といわれた豊岡市出身の赤木正雄氏が指導に当たられたそうです。

堰堤の完成が昭和 31 (1956) 年 3 月ということなので、この堰堤の調査・計画を赤木氏が指導されたのはその 3 年ほど前、赤木氏が 65 歳くらいの頃と思われます。

当時は参議院議員で、加えて砂防会館建設の準備で多忙だったはずですが、現地を見ずに指導することは考えられず、政界を退いた後も全国の現場を歩き回っていたことを考え合わせると、岩手堰堤の場合も間違いなく現地を歩かれています。恐らく赤木スタイルと言われる登山靴にゲートルとレインハット、そしてリュックサックにピッケルの出で立ちで。

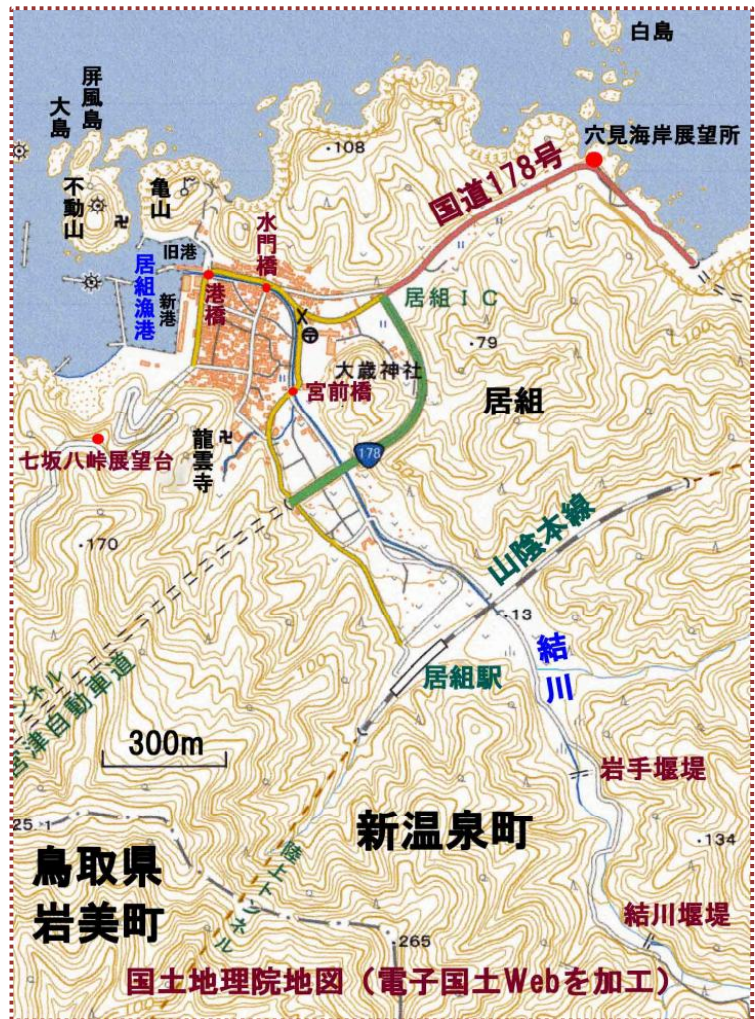


図-3 結川周辺の地図

砂防施設台帳によると、結川には写真-6・7 の 2 基の砂防堰堤があります。



写真-6 岩手堰堤 (令和 5 年 5 月撮影)



写真-7 結川堰堤 (令和 5 年 5 月撮影)

令和 5 (2023) 年 5 月、その砂防堰堤の写真を撮りに行きましたが、岩手堰堤直下の護岸天端であやうく蛇(アオダイショウ)を踏みつけそうになり、岩手堰堤と結川堰堤の中間付近ではイノシシとニアミス。

結川堰堤は、昭和 13 (1938) 年 11 月竣工、高さ 4.2m、延長 41.0m、天端幅 1.6m。堆砂数はかなり木が茂っていました。

岩手堰堤は、昭和 31 (1956) 年 3 月竣工、高さ 4.0m、延長 62.0m、天端幅 1.5m で、いずれも未満砂です。

■ 山陰海岸ジオパーク～穴見海岸

新温泉町浜坂から鳥取市に向けて国道 178 号を走っていると、居組漁港の手前で右手に穴見海岸が見えてきます。山陰海岸ジオパークエリアに位置する穴見海岸は代表的なリアス式海岸で、沖に白島、赤島、夫婦島など大小の岩礁が点在し、左前方に海金剛を望む景勝地です。

平成 29 (2017) 年頃に穴見海岸展望所ができ、車を停めてゆっくり景色を眺めることができるようになりました。写真-8 は、展望所の工事中、作業員のおじさんたちの休憩時にちょっとお邪魔して撮った写真です。展望所に立つ穴見海岸の説明板には、下記のような説明がありました。



写真-8 穴見海岸

北但層群八鹿累層に属する安山岩質の溶岩や火砕岩（約 2 千万年前）が侵食されてできた小島の点在する磯浜で、白島や夫婦島などの小島が磯に浮かんでいます。俵状の節理の発達した流紋岩の岩脈が岬や小島をつくっています。付近には離水海食洞門^{※5}のハナズル洞門があります。

※5 離水海食洞門：海食洞の深さはふつつ低潮面下 1m 内外であり、現在の海面より高い所にある離水海食洞は、過去の海面の位置を示す有力な指標として利用される。

■ モノローグ

今、「絶景」とか「映え」とかがブームになっていて、筆者も車で走っているときにきれいな景色が目に入ったら写真を撮ろうと車を停める場所を探しますが、なかなか適当な場所が見つからずに諦めてしまうことがよくあります。

その点、写真-1 を撮った七坂八峠展望台や写真-8 の穴見海岸展望所のような場所があると、落ち着いて写真の撮影に集中できるので助かります。

ジャケツイバラ（蛇結莢）

マメ科ジャケツイバラ属のつる性の落葉低木で、山地や河原などに生える有毒植物。和名「ジャケツイバラ」の由来は諸説あり、漢字表記では「蛇結莢」であり、枝がもつれ合うさまが蛇同士が絡み合っているように見えることから命名されたという説と、茎の鋭いトゲが蛇をも刺してしまうという意味だとする説がある。開花期にはハチなど多くの昆虫が集まる。結川上流域に咲いていた。



写真-9 ジャケツイバラ

【参考資料】

- 1 『居組漁業史』 居組漁業史刊行委員会 昭和 53 年 6 月
- 2 『案主』 小学館デジタル大辞泉
- 3 『下司』 フリタニカ国際大百科事典
- 4 『回漕業』 小学館日本大百科全書
- 5 『福井県史・通史編 4』 福井県 平成 8 年 3 月
- 6 『淡路島のみなどの歴史』 兵庫県港湾協会 平成 26 年 5 月
- 7 『離水海食洞』 平凡社世界大百科事典 第 2 版
- 8 『大田文、山陰本線、赤木正雄、タニウツギ』 フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』

※発行：令和 5 (2023) 年 9 月 『ひょうご水百景』 No.180

改訂：令和 8 (2026) 年 7 月 『ひょうご水百景』 No.180