

太田川・自転車遡江記

④川の名

太田川河畔で太田という地名があるのは、加計から戸河内にかけての古代の太田郷しかない。古代の記憶でなく中世・武士たちの時代からの記憶だ。この名がなぜ、川下を含めて、この 100 km の河川にかぶったのだろうか。

可部の町の川下、中島で太田川は東から流れる三篠川と八畳岩で合流する。すこし三篠川の川上に深川の集落がある。ワカと呼ばれる。芋をふかすような、ゆったりと流れる川は根の谷川と合流して、そのあと中島の先で太田川に合わさる。流れの間に陸がといあえず置いてあるといった、水の帝国がここに出現している。帝王はここからの下流のながれを一気に変更できるほどの力がある。いま人間はその力を押し込めようと、大変な努力をしている。深川からの流れは一気に帝王の命令一価強くながれだしそうだ。この三つ巴の川は三次の巴橋をおもいだすが、ここにもう一つの川が入り込む。事態はより複雑になる。四つ巴だ。その川の名は帆待川またの名を帆巻川。この河口が可部、四日市町の河戸。祇園の倉敷に志路原や壬生からの山越えの荷を送り出した場所。その倉敷に河合の地名が残っている。壬生には掘立の地名があつて、祇園の倉敷地に帆立があつた。それどころか、河口の江波に帆立山の名が残されている。掘立、帆巻、帆立と地名が下ってゆく。

話が飛んでしまうのだけど、ロシアのペテログラードにフィンランド駅がある。またここにモスク駅があつて、モスクにレングラード駅やガソ駅がある。彼等は駅に行く先の終着駅の名をつけるようだ。町にも行き止まりの路地がたくさんある町と、かならず「ぬけられます」方式の町がある。「不思議な道」もその有り様で、そこに住む人たちの違いを想像させてくれる。



広島市内に深川の三篠川と同じ三篠の地名がある。三篠神社まである。先般の平成の合併のような、町制施行が明治 22 年に実施された。太田川右岸の楠木、新庄、打越の三つの村の合併がもちあがつて、その名がもめて、広島城が鯉城と決まる前に御篠城の名も候補だったと、そして三篠となったという。ほんと？・・・

ふと、川がどんなに小さくても、その流れは糸となって河口までいっているとその川のそばの人は考えた、としたら。幾重もの糸のように、合流してくる他の川とからみあっても、その糸はそのまま河口へ途切れずにながれている。むかしは、そんなふうにしてた

のではないだろうか。だから、太田川でなくて、三篠川であり、帆巻・帆立川であるのだ。元安川は沼田から祇園へ流れる安川だ。川の色、魚の有り様、川ごとの蟹やエビの過多もちゃんと、その川の流れを見分けることができたのだろう。その後、太田川は大田郷が強い印象をもって記憶されたからだろう。どこの河畔でも、この川を太田川と呼ぶひとの声がいちばん大きかったのだ。それまでは太田川でなく、佐東川で、三篠川だったりした。市内の三篠町はきっと深川の上流の三篠川河畔の人々の記憶が集まった町だったのだろう。小さな流れが糸のようによられて、いく色もの流れが交差して、海へ。その河口にその流れすべてを束ね、海の女神に流れを託す水の女神がいるように思えてならない。それが、衣羽の神だろうか。生まれた川を知っている鮎や鱒たちは間違ふことなく、生まれた川へ遡上できる。そして成長するために、海へ下ってゆく。だから河口で水の糸をつむぐ女神にきっとあってるよね。女神がだれかを知ってるにちがいない。竜宮城へいってみなきゃ。

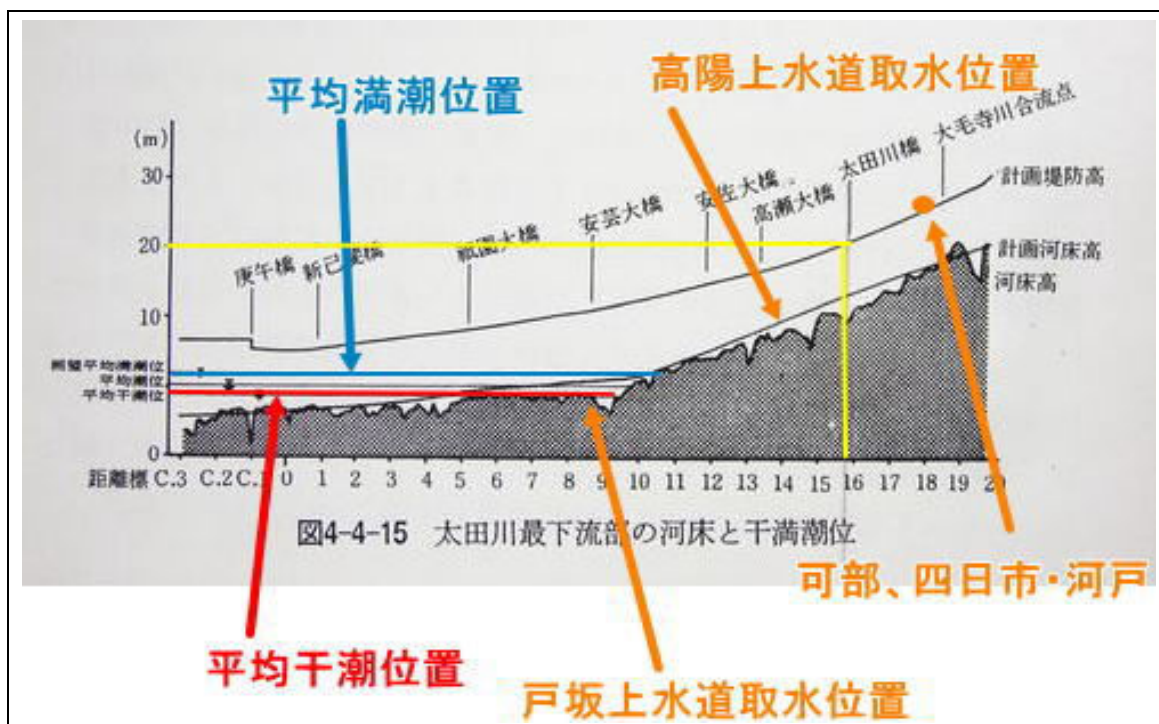


可部の町は JR の駅から旧国道と R54 には生まれ R191 別れまでは、路地がくねって絡み合って、走っている。「不思議な道」が古漬のようで、くらくらするほど、ひきつけられるのだが、路地の帝王のネコたちもすくなく、におってきそうな昼のおかずの匂いもコンビニのバックで閉じこめられてしまってる。南に向いた路地には、湿り気がない。路地には掘割がつけられているのだけど。そしてどこをまわっても JR 可部駅にでてしまう。マジカル。



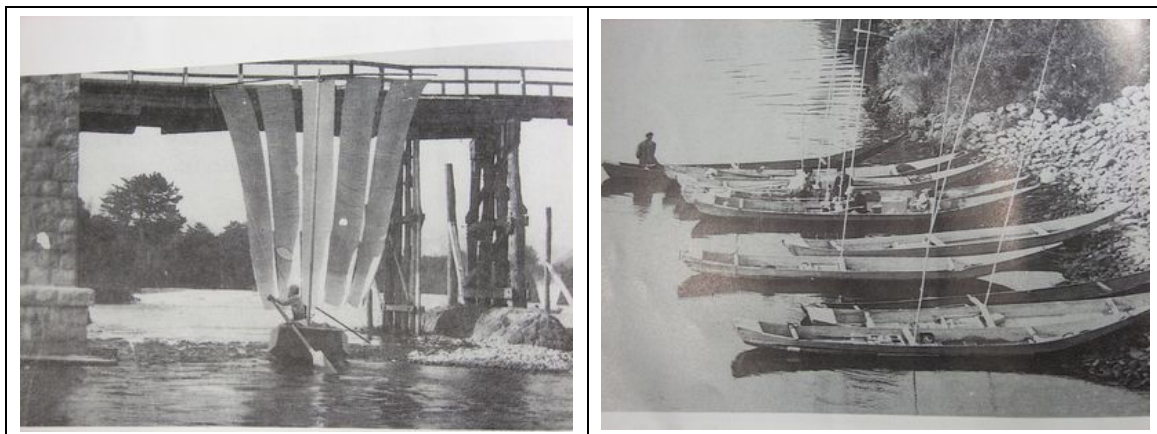
JR 駅の南に明神の神社と小さな公園がある。そこが、昔プールでここに 50 艘の川船がいた。

藩公認の川の運送会社。帆待川の河戸からここに移転されて、船溜は作業も効率よく、船の運航も定時運行に。「毎日半方広島に川下り、半方は広島より上がり・・・」と記録にある。



広島-河戸での標高差は10mほど。追い風なら遡江楽勝ですよ。

「自転車はこれなら速いよ、」なんて。出雲・石見への街道の分岐の立地で、これだけの運送手段があれば、ここはすごい町だったろう。その町は「不思議な道」をめぐらして、過去の繁栄の有り様を、自転車乗りだけに、伝えてくれるのだ。「あの路地の感じなんだよね。繁栄って。あの感じ！。忙しくなきゃああは、ならないよね、って景色なんだよね」そんな景色で一番なのは、水場だ。井戸があって、使い込まれた平たい石畳。そこに鎮座する小さな祠に生花。ここで生きてきてよかった！って、つたわってくる場所が路地にあったりする。可部の路地はもっと豪華で路地に清流が流れ込んでいる。それを生活に使う気配もない。きっと加湿器で、水音がBGMなんだろう。



川舟の造船所は明治の中期ぐらいから、40年間でいえば30軒ほどもあったろうと推定さ

れている。広島市郷土資料館に展示されている帆がついた川舟は広島青年会議所から昭和57年にあたらしく作られ、進水させたのち寄贈されたもので、可部の川口造船所復元製作だとあった。川舟造船の資料から、可部の中屋にあると出ている川口氏だろうと、さがしてみたが、わからなかった。写真は左が運搬用の大船（太田川橋通過中）、右が魚漁用のサイリ、別名チャコ。

大船は長さ10m幅1.6mほどで満載すると2.6t。水量によって通常では1.3t、渇水時期では0.3tの運搬能力という。小型トラックが5.7m×1.7mで積載2〜3t。可部から広島だとトラックの二分の一ほど。その能力で50隻が交代でうごいていたのだから、すごい。

この大船は可部の河戸から上流へ入る「太田船」あるいは「加計船」と。下流のみ動く「可部船」とがあったようで、加計船は幅太く喫水線を高くして浅瀬に対応しており、可部船は細くした船体で走行速度を上げる構造だという。この船をつくる船大工たちは、基本図面を書かなかった。となると、すべて師匠と弟子で伝わる技術だったようだ。

高瀬舟という川舟の基本形は岡山の高梁川だそうだが、（京都の高瀬川で使用したからとも）高梁川で使われた船に加計船とした記録がある。またこの太田川の坪野で造船所を開いていた久賀孝右衛門というひとは、山口の錦川で習った人という。久賀と名乗るから山口の人かもしれない。この造船所の船はそれまでの松材から杉材を沢山使って軽量の舟にして、評判だったようだ。が、「やおい」ともいわれた。このあたり、すっごく自転車のフレームづくりと似ている。



河畔に川船が置いてあった。魚漁用のサリ/チャコってヤツかもしれない。チャコにチャリコで来まして、挨拶しておいた。

材料が合板で、それに厚い塗装がしてあり、同じ大きさで同じ色だから、同じ造船所なんだろう。走りながら、探してみたけど、これも見つからなかった。川から離れた場所で製作されているのだろう。