

浚疏ノ拳アルモ尚巨如斯其浚キヲ極ム、第二ニ廣島村ノ下
 モニシテ吉野川末流ニ交ヌル所ハ變轉常ナキ沙灘ノ為ニ
 甚タ渡航ノ利ヲ害ス、第三ニ撫養川ナリ此川ノ逐日浚キヲ
 極ムルモ畢竟衰頽甚シキ吉野川末流ニ接スルノ近キヲ以テ
 ナリ加之ノミナラス梅橋ト号クル一橋アリ其架柱三十三個
 ハ花崗石ヲ用井其他ハ木柱ナレ氏大ニ水行ヲ妨クルカ為ニ
 今僅ニ存スル潮水ノ勢モ益々衰微トナリ土砂ヲ掃盪スルノ
 方モ愈々減スベシ

海陸通船ノ便

撫養港ノコト

「ムヤノセトレト稱フル佳美ナル一海峡ハ長サ一里余アリ、
 阿波海ト内海トノ間ニ来往スル迅疾ノ潮流アリ故ニ此海峡
 ハ頗ル注彫、現ニ吉野川ノ土砂陸續流シテ其中ニハルトハ
 巽斯ニ潮流ノ掃ヒ去ルアリ嘗テ海峡ノ治塞ヲ歟ヘズ、六月
 二十九日我ハ突視シ得タリ撫養川口ノ外ニ川ヨリ流出セル
 渾濁土砂甚タシキ瀑水ハ海峡ニ深淵ナル清水ノ中ニ投スル

ヒツキョウ
 畢竟ノ結局

氏リども

治塞ニたまり不さぐ
 突視シリ突視シの事
 渾濁ニにごる

場所の川浚いを行っているが、それでもなお最も浅い所である。第
 二は広島村（松茂町広島）の下流で、吉野川の末流（旧吉野川）に
 交差する場所は、変転極まりない沙灘の変化のために航行の便利は
 損なわれている。

第三には撫養川で、この川は日々に浅くなっている。それは結局
 衰退すること甚だしい吉野川末流（旧吉野川）に接しているため
 ある。これに加え「梅橋」と称する橋があり、その橋脚に三三個の
 花崗岩を使用し、その他は木の橋脚であるが、これらが非常に水流
 を妨げている。このため今わずかに存在する潮水の勢いもますます
 衰微し、土砂を流す力がいよいよ減っている。

海陸通船の便

撫養港のこと

「撫養の瀬戸（小鳴門海峡）」と呼ばれる景勝の海峡は、長さ一里あ
 まりである。阿波海（紀伊水道）と瀬戸内海との間に往来する急潮が
 ある。このため、この海峡はすこぶる広くて深い。現に吉野川（旧吉
 野川）の土砂が次つぎと流入しても、潮流がこれを流し去り、海峡に
 溜まり塞ぐことはない。六月二十九日撫養川の川口から濁り切った泥
 土が澄んだ海峡の深い淵に流入するところを、私は現実に見た。

アルゴトラ

海峡中最淺キ所ハ鍋島ト号クル一島ノ近傍之ナリ猶ホ其深
サハ二丈五尺モアルナリ。撫養口ト稱フル海峡ノ入口阿波
國ノ陸ニ近キ所ニ至レハ潮流漸ク緩ナルカ故ニ復タ鍋島近
傍ノ如ク低水下二丈五尺ノ深サヲ保タズ即「オ、イソハナ」
ト稱フル海角ヨリ連亘シ来テ海峡ノ入口ヲ横截スル所ノ沙
灘アリ是レ海濱ニ漂流セル吉野川ノ土砂ヨリ成レル者ナリ
該沙灘ノ上ト虽尺橋低水下一丈七尺ノ深キヲ存ス故ニ和船
ノ大ナルモノ、通行ニハ妨害ヲ興ヘズ

夫ヨリ撫養ノ地ニ入ラントスル海口ニハ暗礁アリ凡ノ方向
悪シキ時入港諸船ノ為ニ甚タ危儉トセリ

又タ海峡ノ北端、堂ノ浦ヨリ内海ニ出デントスル海口ニ至
ル迄水路狭隘且ツ其水底ト濱岸ト共ニ宏大堅実ナル岩ニ成
リ水モ亦至深ナリ。此所ニ在リ潮水進退ノ速カハ異々大ナ
リ

其東岸小島田村ノ辺ハ水路彎曲暗礁ヲ潜ム故ニ南西向ヨリ
至ルノ強風皆以テ此所ヲ過クル航海和船ノ妨害ヲナス

撫養港ニ改良ヲ加フレバ将来ハ大洋ニ駛ケルヘキ大氣船モ

濃水ノ水のにこり

海角ノみさき

該ノ夫

和船ノ日本製ノ舟、蒸氣船でない舟

至深ナリ。深い事

駛ケル、駛ノ誤字で、はやくはし
るの意

海峡中の最も浅いところは鍋島と呼ばれる島の周辺で、それでも
なお深さは二丈五尺もある。撫養口と称する海峡の入口は、阿波本
土の陸地に近いところで、潮流もだんだん緩くなる。このため鍋島
と同じように低水下二丈五尺の深さを保つことはできない。すなわ
ち大磯鼻と称する岬から連なってきた海峡の入口を横切る場所に沙
灘がある。これは海濱に流れた吉野川（旧吉野川）の土砂でできた
沙灘である。この沙灘の上でも、なお低水下一丈七尺の深さを保つ
ている。このため、和船であれば大きくても通航に差し障りはない。

それより撫養の地に入らんとする海口に暗礁があり、風の方向の
悪い時は入港する諸船舶に甚だ危険である。
また海峡の北の端、堂の浦より瀬戸内海に出ようとすると、海口
に至るまでの水路は狭隘で、その上に水底と海岸とは大きい堅い岩
でできており、水深が大である。この潮流の動きは甚だ速い。
その東海岸の小島田村（鳴門市小島田）の辺りは、水路が湾曲し
て暗礁もある。このため、南西から吹く強風は、ここを通航する和
船の妨げとなる。

撫養港を改良すれば、将来は大洋に航行すべき大汽船も停泊する

※1 鍋島
小鳴門橋の橋脚になっている
島

※2 大磯鼻
鳴門市里浦町いわし山の東端

之ニ繫泊セシムルニ適スベシ。然リト虽之カ為ニ此地製塩所ニ得ル所ノ益少許ハアレ氏其他撫養港全地ノ貿易微タル市ニ得ル所ノ小利ヲ以テ豈巨額ノ改修工費ヲ償フニ足ラン乎

諸派川口ノゴト

吉野川口ヲ修メテ港口トサントスルニハ甚タ不適當ナリトス。是レ流沙日ニ甚シク為ニ益々悪状ヲ發スレハナリ川口ハ六ヶ所アリ就中別宮川ヲ最上トス徳島ニ未リ又タ之ヲ去ル所ノ船舶ハ和船ニシテハ蝦夷ヨリ干魚肥料ヲ載セテ至ルモノ氣船ニシテハ大坂府ニ往復ヲナスモノニ過キサレナリ。別宮川ノ外ニ廣瀬ナル砂灘アリ今其上ニ通セル濤線路ハ濤瀬ノ時ト虽淺キ所僅ニ八尺ニモ足ラズ而シテ貨物漸載ノ和船皆出入ニ苦シム故所ノ砂灘ヲ過キテ別宮川ニ入レハ水再ヒ深シ故ニ若シ砂灘ヲ崩ラバ十分船舶ノ出入ニ便ス。

港ロノ港の門口
流沙ノ砂洲
就中ノとりわけ
蝦夷ノ北海道蝦夷地方
和船ノ蒸気船でない船
廣瀬ノ八ト砂灘ノ濤所
濤線路ノ航路
茶澤ノ舟路の架ハこと
復使ヒレ依リに

に適するだろう。しかしながらこの地の製塩所が得ている利益は少しあるが、その他の撫養港全体の貿易による利益はわずかである。このためどうして巨額の改修工事を償うことができようか。

諸派川口のこと

吉野川（旧吉野川）の川口を改修して港口とするのは甚だ不適當である。それは日々に流沙が激しく流れ、ますます状況が悪化するからである。川口は六ヶ所あり、中でも別宮川が最上である。徳島に來たり、またここを去る船舶は、和船では蝦夷（北海道・奥羽地方）より肥料用の干魚を積載して來るが、汽船では大阪との往復をなすだけである。

別宮川の外に広々とした砂灘があり、今その中に通じている濬筋（水路）は、満潮時でも浅いところはわずか八尺にも足りない、このため貨物満載の和船は、出入りに苦勞している。この砂灘を過ぎて、別宮川に入れば、水路は再び深くなる。このため、砂灘を開いて深い水路を掘れば、十分に船舶の出入りに使用できる。例え、そうした後でも困難なこととして残るのは、洪水の時に水