

津田川日

津田川口ハ更ニ市街ニ接近シ且ツ他物ノ庇護ヲ享ケテ海風累擊ノ憂較渺シ、其他適用ノ諸臭ニ至テハ別宮川口ニ劣レル甚々遠シ是レ畢竟此川口ヨリ上流ニ湘ルヘキ潮流總工タルト勝浦川ヨリ流出スル砂疊ノ甚太シキトノ不利アレハナリ。前ノ第三十五葉及ニ三十六葉ヲ參見セラレヨ  
今其沙疊ヲ浚渫センカ又タ其流利ヲ整理センカ潮水威力ナシ焉ソ一旦浚開セシ深サヲ久シク保続セシムルニ足ラン乎若シ勝浦川ノ妨害ヲ除クヲ得ハ則チ津田ニ一港ヲ設クヘントス假使ヒ然ルモ猶現今ノ川口ヲ用ウ可ラズ更ニ一地ヲ千葉山ノ北沙疊ノ右ニトスペシ。但其所ト虽凡水工設置維持ノ備ハ復タ缺ク可ラサル所ノ者ナリ

小  
松  
濬

我津田港ノ改良ヲ計リ桂川ヲ他ニ移スニ容易キノ道アリヤ否ヲ櫻窮セン為七月一日徳島ノ南ニ出シ時ニ邊マ小松湾ニ近ツケリ我ハ曾テ此港アルヲ覗カホリシナリ

津田川口は、「別宮川より」さらに市街地に近く、また他の物の陰にないので、海風を直接受けることは少ない。その他の諸点においては、別宮川口より甚だしく条件は劣る。これは、結局この川口より上流にさかのぼる潮路がないことと、勝浦川から流出する砂礫が甚だしいという不利な点があるからである。前の三五枚目と三六枚目を参照にされたい。

いまそ<sup>マヤ</sup>の沙灘を浚渫するか、その流れを整理しなければ潮流の威力はない。一旦浚えた深さを長期間にわたってどうして維持するこ<sup>ト</sup>が出来ようか。

る潮路がないことと、勝浦川から流出する砂礫が甚だしいという不利な点があるからである。前の三五枚目と三六枚目を参照にされたい。

いまその沙灘を浚渫するか、その流れを整理しなければ潮流の威力はない。一旦浚えた深さを長期間にわたってどうして維持することができるようか。

もし勝浦川の流出物を除くことができるならば、津田に一つの港を建設すべきである。もしそうしても「その港の位置は」、現在の川口を使うことはできない。その地は千葉山（芝山）の北、沙灘の右岸とすべきである。またその場所であっても港湾施設の設置・維持のために備えを欠かすことは出来ない。

小松濛

津田港の改良を計り、桂川（勝浦川）を他に移す簡単な方法があるかどうかを、調査するため、七月一日徳島の南に行つた時、たまたま小松島湾の近くに行つた。私はかつてこの港があることを聞か

※三五枚目と三六枚目  
本復命書では五六ページ

我ハ此ノ如キ住美ナル湾ヲ得テヨリ之ヲ阿波國。天附ノ良港ト信シ復タ疑ハサルナリ

該灣內二本根ト号クル  
繫

該灣内ニ本根ト号クル繫船所アリ千葉山及ヒ和田崎ノ之ヲ  
底蔭シテ巨浪ヲ拒ケアリ且其深淵ナルゴト大洋ヲ往来スル

巨舶ト虽ニ此ニ繫クニ十分ナリ。加之海濱ニ接スル地ニ至  
ル迄五六十尺ノ深キアリ

岩シ勝浦川ノ流尾ヲ出ケテ更ニ其川口ヲ七尋ノ石垣ニ至リテ  
以テ避難所トナスト云ヘリ只罕ニ有リトスル凡浪大起東南  
ヨリ臻ルノ時ノミ對岸ニ和田崎ト遡キルアモ猶木船舶安穩  
ナル能ハズ再ニ避ケテ和田崎ノ陰ニ轉泊ス是レ謝ニ罕有ノ  
事ナリト云ヘリ

シムル者トセバ則チ本根港ヲ徳島ニ連絡スル断シテ難キニ  
アラス・洲崎ノ近傍吉野川口ニ於ケルガ如ク水工造築維  
持ニ要スル巨額ノ金モ本根港ニ在テハ之ヲ要セヌ且又タ桂  
川ヲ引導シテ遙カニ湾口ニ崎嶇シ辨天山ト号クル所ノ小島  
ノ外ニ疏出セシメバ他日復タ土砂ノ為ニ湾中填塞ノ患無シ。  
況且ツ帆汽各種ノ船舶基數ヲ限ラス此ニ技描スルヲ得ヘキ

されていなかつた。  
私は、このような美しい港を見てから、この港を「阿波國天賦」の良港と信じて疑わない。

この湾内に、本根（元根井）と呼ぶ係船所がある。千葉山（芝山）と和田崎（和田鼻）がこれをひこし、風浪を防いでいる。またその深い事は大洋を往来する巨船でも、これをつなぐことは十分出来る。加えて、岸に接するまで五〇・六〇尺の深さがある。

私が、この地で聞いたところによれば、近海の和船は、ここを避難所としているという。ただわずかにあるという風浪が起ころのは、風が東南から吹く時だけである。なお、船舶の安全が不安な時には、対岸の和田崎（和田鼻）のかけに位置を変える。このようないことがあるのは誠に稀なことである。

もし勝浦川の川口を曲げて、さらにはその川口をこの湾の南に開かせるならば、本根（元根井）港を徳島に連絡させることは決して困難なことではない。洲嶼近傍の吉野川川口におけるように港湾施設建設・維持に要する巨額の費用も、本根（元根井）港では必要ではない。

なおまた、勝浦川を引き伸ばして、湾の遙か右にある険しい弁天山と呼ばれる小島の外に流せば、後日また土砂のために湾内閉塞の

ノ便アルヲヤ

唯々右ニ反シテ徳島ヨリ本根港ニ至ル凡ソニ二里アリトスレハ川口ニ至ルノ距離ニ比較シテハ少許遠キノ不便ヲ覺フル

ノミ

本根徳島間ノ通路ノ計画ニ様ヲ略図ヲ示セリ其小松島ニ沿ヘルノ一ハ（+ + + + + + + + + +）ノ如キ線ヲ用キ又之ヨリモ小許短近トスル所ノ千葉山ノ下ニ通スルノ一ハ（□ - □ - □ - □ - □ - □ - □ - □ - □ - □）ノ如キ線ヲ用ウ。右ニ根ノ如ク新設スヘキ通船路ヲ仮稱シテ小松濠トス。小松濠過半ノ部分ハ豫想スルニ今ノ桂川ノ堅即チ其時已ニ廢棄セラレタラントスル故川ノ中ヲ経過ス尙詳カニ之ヲ謂ヘバ則チトヨタガマルシ山ヨリ津田山ノ西端ニ達シ是ヨリ廣瀬ナルハ幡川ノ滾口ニ出云次ニ富田村ノ田野ヲ横截シ津田川ニ入ルナリ該濠ハ最初先ツ喫水僅ニ三四尺ノ舟櫓ヲ容ル、大サニ之ヲ堀廻スヘシ。其後鮎喰川ヨリ流出スル砂砾ノ市街ノ諸濠及ヒ津田川ニ素ルモノ全無キカ若クハ微少ト云フノ時ニ至テ便ニ津田川ヲ深クスルコト九尺乃至十尺ナラシメ或ハ尚一段深キヲ得ヘシ・八幡川ハ沙土ヲ流出スルコト小量ナリ若

基  
数。  
トヨタ  
橋

一から九までの九つの数  
ばかりをなげようす。

豊  
谷  
溝  
カニ。

横  
截  
シ。 横  
截  
の  
意  
オウサイ

溝  
に。

クダ

憂いはない。そのうえ各種の船舶がその数を限らずにこの港に入港する便宜がある。

ただ右の利点に反し、徳島より本根（元根井）港まで約二里あり、吉野川の河口に至る距離に比較して、少しばかり遠い不便さを感じるだけである。

本根（元根井）と徳島の通路の計画は略図に示した。その小松島に沿った一路は、（+ + + + + + + + + +）線で示し、これより少しばかり短い千葉山（芝山）の下を通る一路は、（□ - □ - □ - □ - □ - □ - □ - □ - □ - □）線で示した。右のように新設すべき通船路を、仮称して「小松濠」と呼ぶ。

想像するに、小松濠の過半は今の桂川（勝浦川）のすでに廢棄されようとしていた旧河道を経由する。なお詳細にこれを言えば、千代が丸山より津田山の西端に達し、そこから広瀬な八幡川（園瀬川）の合流点に出て、次に富田村（徳島市富田橋・昭和町一帯）の田野を横断し、津田川（新町川）に入る所以ある。

この濠は、最初まず喫水わずかに三・四尺の船を入れる大きさに開削すべきである。その後、鮎喰川より流出する砂礫が市街の諸濠及び津田川に流れ来るのが、全く無くなるか、または減少した時期になつて、そこで津田川を九尺ないし十尺の深さにする。あるいはもう一段深くしてもよい。八幡川（園瀬川）は土砂を流出させるこ

※1 略図 添付の地図  
※2 + + + + + + + + + +  
+ + + : 線は略図では不明

シ全ク流出ヲ絶ダバ則チ本根港ヨリ徳島ニ至ルノ全路ヲ深  
クシ右津田川ノ深サニ做ヘシ  
以上ノ工事ヲ執行スルニハ一ノ難事ナク経費ノ分外ニ大功  
ヲ奏スルマ疑ナカルヘシ故ニ我カ主張スル所ノ説ハ本根ノ  
地ヲ撰ンテ徳島市街ノ為ニ一港ヲ設ケンコト之ナリ  
桂川ヲ下リ津田ニ趣クノ舟檍下虽凡新路ヲ用ユルニ由テ來  
スヘキ不利ハ一モ有ラザルナリ

新濠ノ為ニ要スル土地ハ其タ多キニ北スト虽凡桂川ヲ導ク  
ベヤ新川ノ為ニ費エル小松野ノ末田ハ大ナリトス

之ニ反シテ大松川及ヒ桂川ノ新濠トナラサル部分其他誠川  
口近傍ハ皆轉用シ田地トナスヘシ

千八百八十四年(明治廿七年)九月二十日於東京

工師 デ・レーケ識

虽凡  
氏  
ニ  
ドモ  
大功ヲ  
奏スルマ  
做ヘシ。眞似る。

と少量である。もし全く流出がなくなれば、そこで本根（元根井）  
港より徳島に至る全線を深くして、津田川の深さに合わすべきであ  
る。

以上の工事を執行するには、難しいことは一つもなく、経費の割  
に大きな効果を上げることは疑いなかろう。私の主張する説は、本  
根（元根井）の地を選んで徳島市街のために港を設けようとするの  
である。

桂川（勝浦川）を下り、津田に行く船でも新路を使用することに  
より、不利となることは一つもない。

新濠を掘るために必要とする土地は、それほど多くはないが、桂  
川（勝浦川）を導く新川のために費やす小松島の田地はかなりの広  
さを要す。

これに反して、大松川及び桂川（勝浦川）の新濠としない土地、  
その他この川口近傍の土地は、みんな田地に転用すべきである。

一八八四年（明治十七年）九月二十日 於・東京

工師 デ・レーケ識す