

古地形図に見る佐伯の変遷

出納 和基夫

(会員 埼玉県所沢市)

まえがき

墨田区横網の旧安田庭園は、樹木の上にビルが見えなければ、都心とは思えない静けさを保っている。隅田川に面する庭園の池は、潮の干満で水位が昇降する「潮入池」という形式である、と解説されている。そうだとすると、生家の池も「潮入池」といえるかもしれない、海岸から最短でも二五〇m離れていた池がなぜ潮入だったのか、そのわけを知りたくて佐伯の古い五万分の一地形図を年代ごとに入手した。

その数枚の古地形図を眺めていると、約百年前から現在までの故郷佐伯市の変遷が見えてきた。その変遷とそれからめた私的なミクロな話も記してみた。

鉄道ができたころ

まず、平成十四年二〇〇二年発行の最新の五万分の一地形図による佐伯市は図1のようである。そして最も古い約百年前の明治三十八年(一九〇五)発行の図2を見ると、河川と三角州の形が現在と大きくちがっていること、鉄道がまだないことに気がつく。

南と北から建設が進められていた現日豊本線は、大正六年(一九一七)の鉄道補入図として、大正十年(一九二一)に発行された図3に、初めて北から佐伯駅までの線路が描入れられた。次いで大正十二年(一九二二)発行の地図では、三つ先の神原駅(現直川駅)まで延伸している。

当時の鉄道の状況を大野郡小野市村(現南海部郡宇目町)生まれ、昭和五年(一九三〇)から佐伯町に移り住んだ「語り部」に聞いてみた。以下二重括弧の中はその思い出話である。『小三のとき(大正九年)大分で見学会があり、小野市から神原駅まで歩き、そこから汽車に乗って大分に行った』。『小五のとき(大正十一年)、島津家のお姫様長子さまが、墓参のため東京から鹿児島に帰られた。皇太子(のちの昭和天皇)とご結婚すると、なかなか

帰郷できないからという理由であった。往きは九州本線を通られたが、帰りは別府に立ち寄られるので、東回りだった。鹿児島から延岡までは汽車、開通していなかった延岡と重岡の間は宮崎県知事の車で移動し、重岡からまた汽車に乗られた。学童は小野市から三里の道を重岡駅まで歩き、日の丸を振って見送った。そのとき学習院に通っておられ、のち本願寺の大谷家に嫁がれた妹君が、汽車に遅れそうになり小走りで乗られたのを思い出す。

宗太郎峠の山地を最後に、日豊線が全通したのは大正十二年（一九二二）であった。

ところで、大正十年発行の図3で見ると、佐伯駅が市街中心から遠く、集落のないところに作られているのが不思議である。駅を利用していたころは全く気づかなかったが、もう少し中心街に寄ったところ、例えば臼坪あたりでもよかったのではないかと思える。時代はもう大正であるから、町民が駅を忌避したとは考えにくい。なお、駅名は右書きで「さへき」となっている。これについては、戦後「さえき」にするか「さいき」にするか、問題となったのを地元いたので覚えている。表記

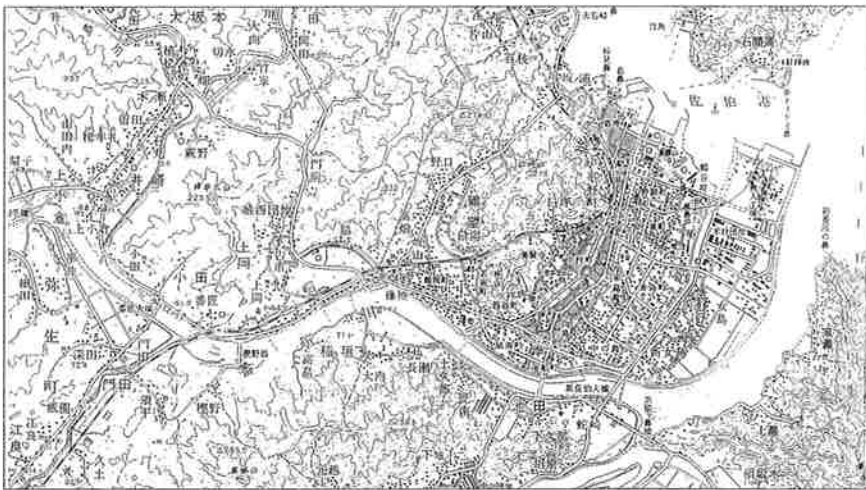


図1 平成期の佐伯 (5万分の1地形図・「佐伯」図幅による。)
平成14年9月1日発行

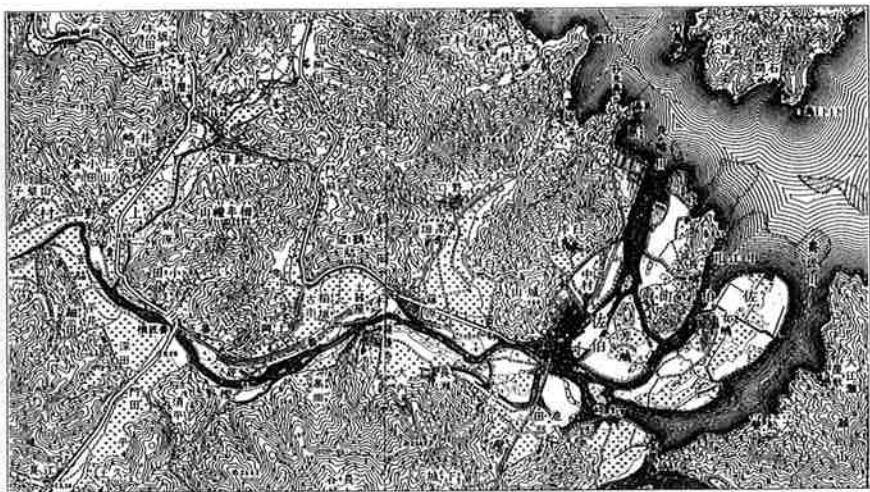


図2 明治後期の佐伯 (5万分の1地形図・「佐伯」図幅による。)
明治38年12月28日発行

を統一するということで、結局現在のように「さいき」になった。

佐伯の歴史

佐伯は、戦国時代長く佐伯氏が支配していた。佐伯が長い歴史を通じて他所より比較的平穏だった理由の一つには地形がある。北の大分側からは現10号線沿いの野津川をさかのぼり、中の谷峠を越えて、井崎川を下ってくる。南の延岡側からは、北川沿いにのぼるが、溪谷に阻まれて途中から山道に入り、宗太郎峠を越え、重岡經由番匠川を下って来るしかない。これもほぼ現在の10号線沿いである。いずれにしても大軍と輜重が越えるのは容易ではない。その北と南からの道が出会い、どちら側からの侵入も見通せる要衝に、標高二二四mの母牟礼城がある。そして城の下には番匠という地名がある。番匠とは昔京の都に交代で勤めた大工のことであり、この地名としてはそぐわない。もとは「番所」だったのが変わったのではなからうか。番匠の地は崖が川まで迫っていて、通行者をチェックする位置としては絶好である。大正の地図までは書かれている明治村の稽古屋(け

「ごや」も「警固屋」の可能性があるし、新しい地図（図

1）には、番匠川の河口に「御番所の鼻」が記してある。このように、陸海の要所には番所があったと考えたい。

戦国時代が終わって、毛利氏が入って藩主となった。

初代高政が水運も考えて下流の標高一四四mの八幡山（城山）に城を築いたことはよく知られている。

豊後と日向の交通は、もともと直線的な大分―三重―延岡であって、佐伯は東に寄りすぎているため街道の主筋からはずれていた。鉄道ができるまでは佐伯への交通は船が主である。鉄道と国道10号ができたので佐伯は幹線のようなになったが、やはり10号は遠回りになるというので、一九七〇年代に三重経由の国道三二六号の改修が計画されて、筆者もそのルートの調査にかかわったが、それによって自動車による主交通は西に戻った。現在施工中の東九州自動車道は再び佐伯経由である。つまり、陸路は時代とともに西に東に揺れている。

そのような交通の不便さや、それに見合う魅力に乏しい土地柄が、佐伯を毛利二万石の城下町として維新まで、ともかくも連綿と続いて来させたといえようか。地の利がよくて栄えた一方、攻められもした臼杵とは対照

的である。

しかし、浦でもつ佐伯は、石高は少なくとも海産物は豊かだった。五万分の一の地形図で見ると、北は佐賀関から南は延岡まで、リアス式海岸部分に約七十の浦の付く地名がある。海岸線が単調になる大分や延岡から先は、不思議に浦地名は無くなる。まさに佐伯は臼杵とともに浦々の中心地であった。

お城は維新後取り壊されて石垣しか残っていないが、江戸時代は近隣の産物を積んだ船は番匠川を遡って船頭町あたりに着けていた。しかし、番匠川は土砂を大量に排出するので有名な河川である。芳島、長島、女島などの三角州が発達したのもそのゆえである。航路を維持する浚渫には苦勞したであろう。結局、大型船は大船繋で荷を小舟に積み替えたと思われる。大船繋は明治・大正の地図では「おおふねがかり」であるが、昭和に入ってから地図にはふりがな無し、昭和五十年代の地図では「おおふねつなぎ」と変り、平成の地図（図1）では大江灘、屋敷の地名とともに消えて上灘、東灘と平凡な地名になってしまった。由緒ある地名が失われるのは実に残念である。

佐伯港

明治の終り頃(図2)には、葛地区に港を築造し始めたようだ。おそらく番匠川の前述した問題と、大型船対応や漁港として整備の必要性が生まれたからであろう。周

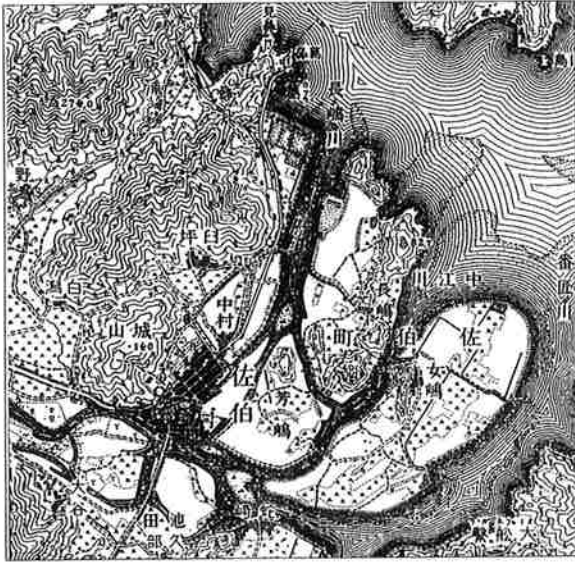


図3 大正期の佐伯(5万分の1地形図・「佐伯」図幅による。)
大正10年10月30日発行

辺の浦地区の町びとは一括りに「浦前」と呼んでいた。葛も、浦のついた地名が変化した可能性がある。地図では海岸に埋立外縁堤を築き、区画割りが見られるもの、内側はまだ海面や芦の干潟であった。『家の横の道

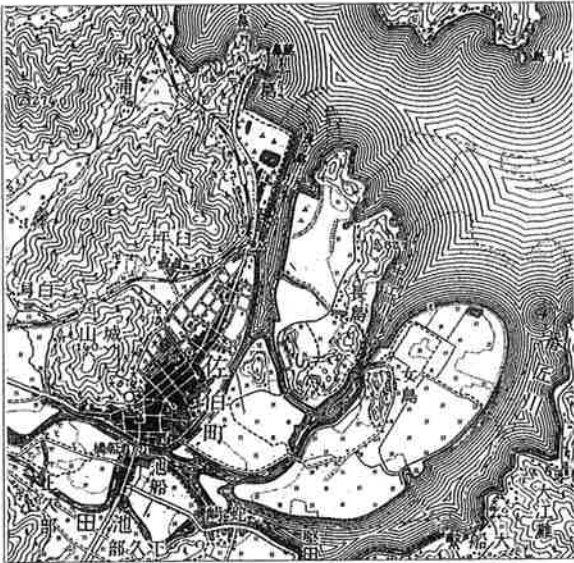


図4 昭和初期の佐伯(5万分の1地形図・「佐伯」図幅による。)
昭和5年9月25日発行

(現在の旧田ノ浦トンネルの坂下から日の出区に向かう道)は堤防道で橋がかかり、その両側は海だった。家からすぐ海に泳ぎに行けた。春日通りも、鈴虫採りのスキ原であったし、その先(現日の出区)は砂浜で、マテ貝採りをしたという。

昭和五年発行の図4では、干潟が埋め立てられてその中に池が二つ残っている。埋め立てた土砂は、近くの山側に崖記号が現れているから、このあたりから採ってトロッコで運んだのであろう。子供たちも「山崩し(やまくやし)」と呼んで土採場でよく遊んだものだ。

さて、埋め残された一五〇m×一〇〇mの四角な大きい池と、約八〇m×三〇mの細長い小さい池のうち、小さいほうの池が生家の「潮入池」であった。『昭和五年に別府から、海のそばに移住した。海は埋立てられたものの、小川の排水のため細長い池を残したが、昭和十一年にトンネルを掘ったときに、ズリで埋めたので、さらに小さくなった』。埋めたとはいえ、筆者の子供の頃の池は二〇m四方ほどもあり、春は池の縁につるバラが咲き下がり、秋には池向うの原っぱにコスモスが一面に咲き、赤とんぼが耳元でがさがさ鳴るほど飛んでいた。

池ではチヌが釣れたが、ボラやスズキなどもいた。こんな話を見ると、池に海の魚がいるわけではない、信じられないというのが大方の反応だった。しかし、池は暗渠で海と繋がっていたので潮の干満もあったし、フナムシも無数にいてアヒルがそれを餌にしていたのだから本当である。ただし、魚やアヒルはあとで祖父が放したとのことである。

昭和二十二年発行の図5では池は小さくなったのでもはや描かれていず、大きい池も埋立てられて消滅した。埋立地には材料貯蔵所の記号があるが、建物もでき岸壁や防波堤も整備されて、近隣の浦々と船が行き交う良港になった。『浅海井方面の土建屋の木村さんが埋め立てて(今の港区一帯)、木村住宅という多数の家を建てた』。

とはいえ葛港は、昔から大入島や浦前と行き来する船の船着場であって、幕府に追われた蘭学者高野長英が、嘉永二年(一八四九)に薩摩から佐伯の港を経て四国卯之町に渡ったと、出身地岩手県水沢市の高野長英資料館の地図に示されている。お尋ね者だったから正式に城下から便船に乗るのではなく、このあたりから舟を雇ってひっそりと出港したのではなからうか。資料館も詳細は

不明としながら同様の見解であった。佐伯ではほとんど知られていない史実である。

佐伯海軍航空隊

佐伯には戦時中海軍航空隊があった。全国の冠地名十九航空隊の一つである。基地となったのは、太平洋に出動する軍艦の集結地として地理的に恵まれていたからだろう。事実第二次大戦初戦の真珠湾攻撃の艦隊は、出撃直前の十一月に佐伯湾に集結している。

大正十二年発行の地図以降には、「秘」の字と「豊予予定要塞近傍十号(共十面)」と印刷されており、国土地理院関東測量部にも、書き汚された地形図しか残ってないほど極秘であった。

昭和二十二年発行の地図(図5)は実に十七年ぶりに発行されたもので、終戦後に初めて基地の実態が地図上で明らかになるのである。航空隊は記録によると昭和九年二月十五日開隊となっている。『海軍関係者ということ、昭和九年(一九三四)にできたばかりの航空隊に、赤ん坊を抱いて見学に行った』。隊司令は大分二番のプレートートのフォードに乗っていた。

当時は家族写真にまで司令部の検閲印が入っていたくらいであるから、次第に軍機密は厳しくなった。駅の裏一八〇mの尾根は、監視哨と呼ばれ、登ることは禁止されていた。豊後水道から進入する敵機を見張っていたのである。戦前から太平洋で演習する呉鎮守府所属の軍艦が湾内に多数投錨していたという。筆者の家は入出港する軍艦の探照灯が射していたし、着水する水上機を真下から見上げたり、赤とんぼの練習飛行も眺めたりしている。開戦後は空襲警報と同時に飛来した米艦載機の銃掃射に驚いて防空壕に逃げ込んだこともある。結局この基地があつたため、さらに田舎に疎開する羽目になった。

航空隊は、佐伯駅から東南東に真直ぐ延びる道路の先、女島の干潟を埋め立てて、八〇〇mと五〇〇mの滑走路を作っていた。この埋立てには海の土砂を浚渫して使ったらしいことが、浅瀬の変化から伺える。女島南側には弾薬庫らしいものもある。この地図を見ると、佐伯駅が航空隊にとって、おあつらえの位置にあることに気付く。駅がなぜ当時不便な場所に建設されたのかについては、発展する港の将来を見据えてであるとされる。航

空隊が宮崎県細島と争って佐伯に決まったのが昭和六年といわれ、一方駅は大正時代にできているので、それが事実かも知れない。

しかし、国家としては軍港としての将来構想をすでに持っていたのではなからうか。

手前の長島には海軍防備隊があつた。濃霞山の陰から毎朝勇ましい起床ラッパが「起きろよ、起きろよみな起きろ」と鳴り響き、夜には消灯ラッパが悲しげに聞こえた。「新兵さんは可哀想だねー、また寝て泣くのかよー」とそれに合わせて子供らは歌つたものである。駅から長島に渡る橋は海軍橋と呼ばれ、もちろん一般市民は渡れなかつた。終戦後にその軍の字にしんにゆうがつけられて「海運橋」と書き換えられた。

戦後の復興

「復興」という言葉はもう死語に近いが、戦後の沈んだ気分を引立てる響きを持っていた。軍がなくなつて寂れる一方の佐伯に、大分県の「誘致企業第1号」として、興国人絹工場が飛行場の跡地に建設された。あの広い土地をただ同然に提供されたといわれる。昭和二十九

年発行の図6には、工場と引込み線が見える。興国人絹工場には、叔父や家内も勤務していたし、確かに新しい雇用の場を創出して佐伯復興の軸になつた。

しかしその反面、工場からの廃液は垂れ流しで、我々が泳ぎ、伝馬船を漕ぎ回っていた佐伯湾は、日ならずして悪臭を放つ茶褐色の海に変わつてしまつた。特産のイリコなど多種の魚や貝もいた豊饒の海は、泡立ち死に絶えた海になつてしまつた。ひとこゝろ騒がれた田子の浦と同じ状態になつたのである。

引込線の中ほどの長島東端に学校印が見える。これは航空隊の司令部だったが、戦後新制中学の新校舎ができるまで、十年弱中学校として使われていた。

私もそこを卒業したが、当時日本で四階建ての中学校は他にあるまいと自慢だつた。現在は旧軍港の例にもれず、海上自衛隊の施設に戻つてしまつた。数年前、義妹が自衛隊の司令と年次が近く知り合いということで、親しく案内して貰つたが、司令室は最上階中央にあつた。そこは中学校時分図書室であり、私は図書部員として本の貸出をしていた懐かしい場所であつた。司令室には戦時中の基地のかなり詳しい立体模型が展示されていた。



図5 戦後の佐伯 (5万分の1地形図・「佐伯」図幅による。)
昭和22年7月30日発行

しかし、歩哨が立っていた中門が欠けていたので、丁重に指摘して差しあげたが、その後修正されたかどうかは定かでない。

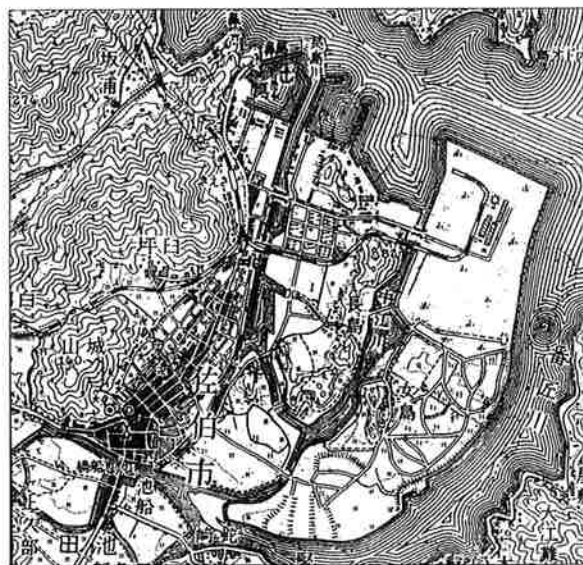


図6 戦後の佐伯 (5万分の1地形図・「佐伯」図幅による。)
昭和29年7月25日発行

陸路の整備
いま国道317号で容易に行ける坂の浦方面へは、昔は葛の妙見が鼻の険を歩いて越さねばならなかった。国木田独歩は、明治二十六年に鶴谷学館の教師として赴任

し、十ヶ月佐伯にとどまっているが、その間、城山や付近の山々に登ったりしている。彼もここを歩いて越えた。

佐伯の春は先づ城山に来たり

夏先づ城山に来たり

秋また早く城山に来たり

冬はうそ寒き風の音を先づ城山の林に聞くなり

城山寂たる時佐伯寂たり

城山鳴るとき佐伯鳴る

佐伯は城山のものなればなり

城山の頂上には独歩の「佐伯城山」の碑があるが、彼の代表作「武蔵野」にも「風死し林黙す」、「雲わき林鳴る」のような風林の描写が多い。もともと筆者が今住む武蔵野には、その面影はもうほとんどない。

横道にそれたが、昭和二十二年の地図(図5)には、昭和十一年完成の田ノ浦―坂の浦間のトンネルを介して津久見方面に向かう国道が描入れられている。ここに限らないが、トンネル工事は安く上げるために短くするのが

常で、必然的に両側が急坂になる。この坂を荷馬車が杉の大木を積んで造船所に運んだ。馬方の叱咤に、馬が大汗をかき蹄を鳴らして荷を引く姿は、今も目に鮮やかだ。終戦後はこれが焼玉エンジンを積んだトラックに変わり、ポンポンと音を立てながらゆっくり登った。バスは戦前大手町から葛まで通っていたが、当時は停留所などなく小学生の叔母は、ときにただで家の前まで乗せて貰っていたらしい。戦後の木炭バスでは女性の車掌が、ガス発生器に「炭ダツ」一杯の木炭を入れ、送風機で空気を送ったり、炭まみれになって働いていた。高度成長期には性能のいい大型トラックや大型バスが次々と登り、帰省した夜など騒音で眠れないくらいだった。

現在の姿

現在の地図(図1)では、駅から「坂の浦」へ坂のないバイパスが線路に平行に作られているのが見られる。主な交通はそちらに移ったので、実家はまた昔の静けさを取り戻した。番匠川は昭和二十年代ころまで、何度も洪水の被害を出していたが、下流に放水路が開削されたため、被害はなくなった。図2と見比べれば放水路が旧河

道を利用して作られたことが分かる。

さて、佐伯市は、平成十五年現在五万人余りでこれはこの数十年ほとんど変わっていない。軍港都市から工業都市になり、また平凡な商業都市に戻った。周辺の町村と合併を目指している市は、新しい名を募集していたが、どうやら佐伯市の名が残ると聞く。青い海や自然のように、佐伯市の名も東九州市や豊後市などに変わらないうで欲しいと、遠くに住むものと思う。

最後に語り部とは、筆者の九十二才になる母のこと（一部は叔母による）で、今も兄と地元で元気に暮らしている。ついでながら、潮入池を作った祖父は日豊線全通直後の大正十三年に、汽車による九州一周を計画し、友人と重岡から宮崎―鹿児島―熊本―長崎―博多―大分と回って、道中記を残した。おそらく大分県人としては最初の試みであろう。同年六月二十七日の大分新聞に、その記事が載っている。旅を好む筆者にはそのDNAが受け継がれているようだ。

※（この文は「地理の会」の会報のために書いた「軍港佐伯の変遷と潮入池」をもとにしたものである。御手洗一而先生のお薦めにより、佐伯史談会誌に掲載して頂くに当たって、佐伯を知らない人のために書いた説明は書かなくてもいいことなので削ったり、一方で佐伯の人にはやや細かく書き加えたりした）。

【参考文献】

- ・五万分の一地形図「佐伯」 国土地理院
- ・独立国佐伯―郷土史茶飲ばなし― 御手洗一而 佐伯史談会
- ・豊後 毛利高政 御手洗一而 新人物往來社
- ・目で見ると 佐伯・津久見・白杵の百年 郷土出版社
- ・郷土史事典 大分県 藤原正敏 昌平社
- ・大分県の百年 豊田寛三ほか 山川出版社