

海部の地理（二二）

— 津久見市 —

矢野 彌生

（会員・佐伯市中山区）

津久見の陸上交通の変遷

今回は少し視点をかえて、近世以降の津久見地方の交通路や交通様式の変遷を中心にとめてみたい。「歴史は現在と過去との対話である」といわれる。私たちにとっては過去は過去なるが故に問題となるのではない。現在にとつて問題になり、現在は過去との関係をを通じて明らかにするのである。このような観点から津久見地方の陸上交通の変遷を取り上げ、その概要を記述する。

近世の津久見

市内の道路

現在の津久見市の地形をみてもわ

かるように、三方、急峻な山地に囲

まれており、長い間陸の孤島といわ

れ、他地域とは海路による以外は険しい峠を越える山道が唯一の陸上の交通路であった。近世には、臼杵へ至る道路は道尾から津久見峠（標高四二〇[㊦]）を越えて臼杵の海添へ出る山道があり、これは臼杵藩専用道路であった。また、佐伯へ至る道路は、中田から鏡峠（標高四五〇[㊦]）を越えて床木（現・弥生町）へ出た山道があり、佐伯藩の巡検コースであった。

△『豊後国志』の道路▽ 享和三年（一八〇三）に完成した『豊後国志』の海部郡の「路程」の項には、臼杵から佐伯へ至る道路（佐伯城路）について次のように記述されている。

佐伯城路 臼杵城南、至^ル佐伯城、七里、所^ノ経、海添・

津久見嶺・鏡嶺・牀木二里・古市・下野・至^ル佐伯城下、五里

近世においては道路とは城を中心と考えられており、城と城、城下と城下を結ぶものであった。「海部郡」では臼杵を中心に各城への路程が記されていた。したがって近世の津久見の主要な道路は佐伯城路であったわけである（第1図・第2図参照）。



第2図 佐伯城路のコース



第1図 「豊後国志」の道路
(『大分県の歴史と文化』による)

また、白杵図書館に所蔵されている数多くの「豊後国絵図」をみても、ほとんどが白杵町―津久見村稲葉―津久見村毛利―戸穴村毛利―塩屋村毛利という地名が記されているのみである。これは「国絵図」というものが何のために作られたかということを実に示している。(1)

いま、歴史の道調査報告書『白杵城路』(2)を参考に白杵から津久見―佐伯の交通路を記してみよう。まず、白杵城下から海添の口屋番所を出て、海添川を渡り、山道にはいる。津久見峠は尾根を幅四、深さ六ほど掘切っており、ここが現在の白杵・津久見の市境となっている。

津久見峠を下って最初の集落が大宇上青江の内、蔵富である。ここには、樹令八〇〇年を越えるという尾崎小ミカンの先祖木がある(国指定天然記念物)。

下青江の解脱寺は応安七年(一三七四)開基という古刹である。佐伯城路は解脱寺の門を通り、井無田へ。警固屋地区は領境であり、白杵藩の警固屋木場役所(安永七年設置(一七七八)高札場などが設けられていた。

白杵・佐伯両藩の境は、宮山であった。この両側には両藩の口屋番屋があった。白杵藩の口屋は元町の踏切り付近、佐伯領は宮本町の地藏堂付近にあったという。

佐伯領に入ると山ぞいの宮本町、赤八幡の前を通り、長泉寺の門前を通る。佐伯領津久見は、津久見村組を西郷庄屋、津久見浦組を岩崎庄屋が統轄していた。

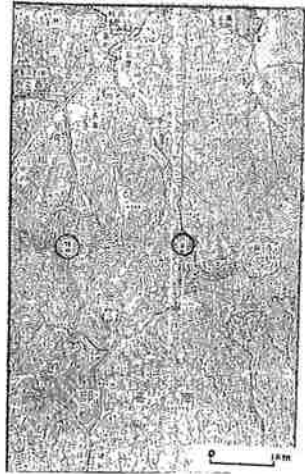
道は津久見川を渡り、津久見小学校脇を南西に進み、坊主石の交差点から鍛冶屋川の岩道橋を渡って鍛冶屋へ入る。そしてミカン畑の間を鏡峠へ。

鏡峠とは、弥生側への下り道にかけて鏡石があったことと由来している。この石はマンガン質を含んでいたため、弥生町の床木方面から見上げたとき、キラキラ輝いていたという。しかし、鏡石は、現在爆破されてしまった。鏡峠を下ったところで現在、県道佐伯―津久見線に出る。ここは茶屋場橋と呼ばれており、かつては茶屋があった。茶屋場橋より下は床木ダムが建設され、道は寸断されており、その確認は困難である。



床木ダムより徳納を望む(平成6年3月)

弥生町の床木地区は、そのほとんどが幕府領であった。ここを通る佐伯城路は、床木川を合計八回川渡りをする。その理由はほとんど



第3図 鏡峠・竹越峠周辺
(明治36年測図5万分の1地形図「白柵」図幅による)



鏡峠の登り道の下・平原・大向・下岡である。下岡からは、現在床木トンネルが通っている。トンネルの開通は明治二十七年(一八九四)である。そしてそれ以前は、山越えの道があった。しかし、これも明治になって拡幅されたもので元禄絵図など近世における路は、竹峯を回っている。金馬橋の手前で左折し、県道佐伯―弥生線を行く。山越えをして佐伯市に入り、門前の三差路を右折する。門前から古市に至り、番匠川沿いに大きく回って佐伯城下にはいった。白柵―佐伯城下の里程は七里(約二

どが地形上の制約による。上流からいうと久保・横谷・水無・出羽・岩

六キロ)であった。

△彦岳の尾根を越す鏡峠▽ 鏡峠の位置は、明治三十七年に発行された地形図「臼杵」図幅をみると、彦岳(標高六三九・三^斗)の西方三^キ余りにある(第3図参照)。「豊後国志」は、「峠路のほとりに表面がなめらかで光る石がある。一・五^斗ほどの大きさで、鏡石と呼ばれている」と説明している。

また、国志はさらに「道は屈曲し、三十余回も曲ってはじめて頂上に出る」と説明したあと、頂からの展望を美文で述べている。「大洋足下より起こり、水天一色、そのはてを知らず。伊予、土佐のまゆずみ色が雲に接する。南には日向の海がすばらしい」。

また、国志は津久見峠についても「四国のながめは全くすばらしい。北の海中に一点孤立するのは津久見島。濃い緑で、盆をふせたような形。この島を見るには峠の上からが最もよい」と絶賛している。

近・現代の津久見市内の道路

佐伯藩の専用道路であった鏡峠を越える山道は、明治以後は津久

見も佐伯も竹越峠(標高四一〇^斗・彦岳西方一・五^キ余)の方が耕作道路として手入れが十分なため、通行人が多くなり、大正五年ごろまで三軒の茶店があり、便利になったので、鏡峠を通る人はなくなったという。(3)

また、津久見湾の北岸に立地する長目地区の人々は魚介類を売りにいく場合、朝早く暗いうちに家を出て、耳岳の西側の臼杵道という細い峠道をカタゲザルを担いで越えて、風成から出る臼杵行きの一歩の押し船に乗ったという。しかし、この不便な峠越えの道は大正五年(一九一六)日豊線の開通で解消された。



第4図 明治14の県南の道路
(明治14年大分県統計表による)

日豊線が開通するまで、津久見には商店が少なく、ほとんどの物資を臼杵におおいでいた。津久見市内の交通はどうであったか。四浦半島ではリアス式海岸のために海岸添いに道を作れない所が多かった。うさぎ道のような細くて曲折した道を登り、尾根道を通って隣りの集落に行ったのである。例えば、江ノ浦から網代へは網代越え、網代から福良へは福良オバナ（尾根）、福良から日代へは日代越えなど、山越え道がいくつもあった。海では押し船が活躍したが、普段は漁に使用したので人や物資をいつでも運ぶ訳にはいかなかったという(4)。

△陸の孤島、遅れた道路の新設・改修▽ いま、津久見市の近・現代の陸上交通を概観すると、第1表のとおりである。すなわち、戦後の昭和二十三年にやっと臼津道路が開通し、同二十四年に津久見―野津市線が開通している。また、特に遅れたのは四浦半島や臼津半島の臨海集落では長い間、陸の孤島時代が続いて、道路の新設、改修が遅れていたことがわかる。

△軍用道路で改修された臼津峠▽ 津久見峠の東方に

第1表 近・現代の道路新設・改修のあゆみ

年月	道路新設・改修のあゆみ
明治10.	警固屋一口屋間の沿海新道が開削される。
10.	小網代通り（新道）竣工。
24.	千怒―日見間沿岸道路開通。
29.	日見―福良間の海岸道路全通。
40.	津組村八戸地区の道路改修。
大正 9.	道路法制定により日見―赤崎間、網代―津井峠間の里道が正式に村道となる。
13.	蔵谷線（落ノ浦―大浜道路）完成。
昭和 2.	日代―津井峠間道路の改修。
5.	四浦線（四浦―保戸島間）県道供用開始。
20.8	八戸林道の一部開通。
23.4	臼津道路全面開通。
24.4	津久見―野津市線開通。

（『津久見市誌』による）

ある臼津峠（昔は徳浦峠と呼んだ、標高二八〇尺）は、道は人一人やと通れるウサギ道だったが、第二次大戦前、軍用道路として突貫工事で改修され、トンネルも掘られた。

また、名前も臼津峠に変わり、臼杵と結ぶ唯一の幹線道路となり、交通量も多く国道二一七号線に昇格した。

昭和五十二年臼津バイパス開通後は、県道臼杵・津久見線として津久見市と臼杵湾南岸沿いの集落を結ぶ交通路となった。

△県南の難所の一つだった津井峠▽ 津久見市と上浦町との境にある津井峠（津井越ともいう・標高一二八^{メートル}）は、道幅が狭く、曲折が多い険路で、長い間県南地方の難所の一つであった。昔は、この峠が津久見、佐伯両湾を結ぶ主な交通路であった。佐伯の毛利公も参勤交代の時に、一度船で佐伯を出発、上浦の津井でおり、寒風にさらされながら峠を越し、津久見湾内の日代湾の網代か



津井峠から見た佐伯湾

ら、ふたたび別仕立ての船で豊後水道を上ったという。

明治の終りまでは峠に大きな松の木が四、五本あって目印になっていたが、切り倒され、大正五年（一九一六）鉄道が開通してからは峠はさびれ、わずかに上浦から四浦に山越えする人や、上浦から日

代の医者に通う人が通るだけとなった。

長い間、津久見は袋道にあるといわれてきた。昭和八年（一九四三）臼杵との間に臼津道路が開通して車で臼杵と結ばれるようになったが、佐伯との間には千怒崎、津井峠が横たわり、車を寄せつけなかった。佐伯からも車は上浦町の津井までで、県南一周駅伝も津久見、佐伯間は汽車に乗るありさま、県南部の発展は道路にかかっているといわれた。

県南の臼杵・津久見・佐伯の三市を結ぶ動脈として、二級国道大分―佐伯線の改良が熱望されていた。

この地元の熱意が実って、昭和二十六年（一九五二）から津久見側と上浦側の両方から工事が始められた。同二十八年五月には県道津久見―佐伯線から二級国道大分―佐伯線に昇格。上浦町側は町の単独事業として、失対事業で工事が進められ、その後工事は県に移管、昭和三十三年度に上浦町津井から峠までの二・二^{キロ}を改良した。

一方、津久見側は当初から臼杵土木事務所の手で行う。その着工計画によると、同市千怒から峠まで延長八・七^{キロ}でトンネル二〇をもち、旧道は通らず全部が開さく。

総工費は三億六〇〇万円を要し、戦後の県下の道路工事では最大のものといわれた。

△昭和三十年代前半まで利用された四浦越え▽ 津久見市と上浦町の境付近にある峠（四浦むねともいいう・標高二〇〇^{メートル}）。四浦半島南側の長田の集落と北側にある津久見の久保泊、刀自ヶ浦を結んだ古い山道である。

昭和三十年代前半ごろまではこの峠は四浦と上浦を結ぶ交通路として人々によく利用された。昔は上浦の商人が四浦産のイリコを仕入れ、「かるい」に八貫（三三〇^{キロ}）ほどかついでこの峠を往復していたという。

また、上浦郵便局員がこの峠を越えて四浦地区へ配達していた。

△戦後開通した津久見―野津市線が通る川原内越▽

川原内越（標高四〇〇^{メートル}）は津久見の奥川内と臼杵の東神野を結ぶ峠で、津久見側が特に急傾斜で曲折した山道である。昔は津久見からミカンを牛馬の背にのせてこの峠を通って東神野の集落へ行商に行ったという。(5)

峠の頂はトンネルである。だが極めて短かく、まるで

ゲートのようだ。昔は長いトンネルだったが、たびたび崩れて門のようになってしまったらしい。戦後の昭和二十四年津久見―野津市線が開通し、自動車を通れるように道路が改修されている。

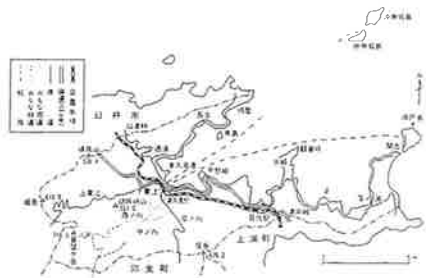
市制施行以後の津久見市の交通

津久見市の市制施行以後の道路の新設・改修の状況を概観すると第2表のとおりである。道路の新

第2表 市制施行以降の道路新設・改修状況

年月	道路の新設・改良のあゆみ
昭和35.10	長目道路中心部まで開通。
37. 2	国道217号線が上浦町津井峠まで開通。
46. 5	四津漁港関連道路完工(落ノ浦～狩床)。
46. 5	白津バイパスの起工式。
46.10	市道楠屋線が完工。
49. 8	八戸与四郎大村間道路改良工事完成。
52. 3	臼津バイパス開通。
53.10	県道「佐伯-津久見線」のバイパス起工式。
56. 4	下浦トンネル拡幅工事着工。
平成 1. 1	津井バイパス(網代-上浦町津井浦) 開通。
1. 2	市道刀ヶ浦線道路新設工事完成。
2.10	市道赤崎線道路改良工事着工。
3. 8	県道「佐伯-津久見線」の彦岳トンネル貫通。
5.11	県道「佐伯-津久見線」のバイパス開通(彦ノ内から弥生町床木間)。
6. 3	水晶山トンネルの安全祈願祭。

(『津久見市勢要覧』(平成3年)・『大分合同新聞』による)



第5図 津久見市の主要道路
 (『津久見市誌』より引用)

設・改修で交通史上画期的なものは、昭和五十二年の白津バイパスの開通や津井バイパスの開通である。これは県南地域の臼杵・津久見・佐伯の三市を直結させたからである。更に平成五年(一九九三)に開通した県道「佐伯―津久見線」バイパスは、県南の重要内陸路の一つとして、地域振興の面で大きな役割を果たすものと期待されている。

△バイパスの開通と津久見市の人口流出▽ 白津バイパスが開通した昭和五十二年以後の臼杵市との人口移動

の状況を見ると、昭和五十三年―五十五年の移動では、転入は臼杵市が七七・三割、津久見市が二二・七割となっており、津久見市は臼杵市からの転入の三・三倍が転出しており、臼杵市への転出が著しい。(6)

また、大分県の『毎月



彦岳トンネル(平成6年3月)

流動人口調査報告』(昭和六十年十月一日―同六十二年九月三十日)によって、津久見市と隣接の臼杵市との人口移動をみると、津久見市から臼杵市への転出は一四四人、臼杵市から津久見市への転入は六四人と、著しい転出超過となっている

。これは、臼杵市では住宅団地が開発され、白津バイパスの開通などにより、地価の安い臼杵市に津久見市から転居するものが多い、などの影響が大きい。(7)

更に、最近では弥生町の床木地区に津久見市の人が新築し、転居する例もみられる。これも県道「佐伯―津久見線」のバイパスの開通により、津久見・佐伯の二市を車で三〇分で結び、弥生町床木と津久見市は車で一五分ほどで結ばれる好条件や床木地区の地価が安いことなどの影響が直接の要因と考えられる。

△自動車交通▽ 近年の自動車の増加はモータリゼー

シヨンの普及発達と共に著しいものがあるが、津久見市においてもセメント町では一日一・四万台、中町でも一・一万台（津久見市公害課調査 昭和五十七年）にも達している。また、中央町においても、昭和六十年八一八台、六十三年九八三五台、平成二年には一万七〇六台と著しく交通量が増加している。

津久見市内で最大の交通のネックとなっているのが、新町の松崎交差点である。この交差点は県道津久見―野津線と市道の松崎線が交わる地点で、道幅が狭いうえに、石灰石やセメント運送などの貨物の渋滞がひどいうえ、交通事故の危険率も高いために、市は地元住民の強い要望にこたえ、昭和五十一年に交差点の拡幅計画を立案した。

更に、昭和五十八年度事業で用地の買収も終え、五十九年の三月末、計画内の民家の移転を完了、六月拡幅工事を終り、かなり交通は緩和された。

モータリゼーションの進展は、自動車に起因する大気汚染や騒音・振動による公害を発生させ、道路周辺地域の生活環境を悪化させ全国的に社会問題となっている。

津久見市においてもその例にもれない。津久見市は地形上平地が狭小なために、市内の道路網は不規則で道路の

整備もおくれている。交通量の多いところでは、排出ガスのほか騒音公害もでている。

市の公害課が昭和五十七年に市内の交通量の多いセメント町・中町会館前で騒音測定をしているが、両町とも騒音の中央値は朝・昼・夕方とも六五―六九ホの間で高い（普通の会話は四〇ホ、電話のベルは七〇ホ、自動車の警笛は九〇―一一五ホ）。

△減少するバスの利用客▽

第3表 津久見市内バスの路線別利用者状況

(単位：人)

区 域	路線	昭和62年	63	平成元年	2	3
川内	線	48,000	48,000	47,000	46,000	45,000
	内線	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
中西	ノ内線	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
	ノ内線	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
千怒	経由鳩線	46,000	45,000	45,000	45,000	45,000
	内名(堅浦)線	242,000	241,000	225,000	223,000	222,000
長佐	目伯線	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000
	佐伯線	11,000	11,000	10,000	4,000	休 止
棉良	経由白杵線	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
	原経由白杵線	23,000	22,000	22,000	21,000	21,000
柳原	坂ノ市経由大分線	19,000	19,000	19,000	18,000	12,000
	坂ノ市経由大分線	19,000	19,000	19,000	18,000	12,000
計		400,000	389,000	371,000	360,000	338,000

(注)各年1,000人未満は四捨五入。平成2年9月より佐伯線休止。(白津交通線による)

津久見市内のバスの利用状況をみると、第3表のとおりである。すなわち、昭和六十二年に利用客数四〇万人、六十三年三八九〇〇〇人、平成元年三七万一〇〇〇人、同二年三六万人、同三年三万八〇〇〇人と推移し、バス利用客が激減していることがわかる。

また、これを路線別に

みると、白杵方面や千怒經由鳩線は現状維持で利用客数の減少が少ないが、坂ノ市經由大分線や佐伯線は激減しているのが目立つ。特に佐伯線は利用客数が激減したため、平成二年九月より休止している。

津久見市における都市交通の大半を担う大分バスの津久見駅を中心とした運行状況を見ると、工業生産活動の集積している川内線や内名（堅浦）線が運行回数が多い。しかし、ほとんどの路線は減少している。

こうしたバスの利用客や運行回数の激減は、津久見市の過疎化の進行やマイカーの普及がおもな要因となっている。今後更に過疎化が進行すれば、過疎路線廃止も予測されるわけで、バス交通の公共性が損なわれるような事態も心配されており、市民や行政の一体となった真剣な対応が望まれる。

鉄道交通　大正の初めごろの津久見地方はミカン栽培の今昔　培や石灰石の採掘、保戸島の遠洋漁業のほかにみるべき産業もない半農半漁村にすぎなかった。しかし、この地域に新しい産業の胎動をもたらした。そのきっかけになったのが日豊線大分―佐伯間の

開通であった。

〔難航した津久見地方の鉄道建設〕　津久見に關係した大分―佐伯間の鉄道敷設工事は、明治四十四年から測量が始まり、大正三年（一九一四）には白杵までの工事が完成。この大分―佐伯間の工事は全工区を八工区に分け、このうち第五工区が白杵―徳浦、第六工区が徳浦―津久見間であった。



このうち、第五工区はことに山が多く、徳浦トンネル、第一、第二鳥越トンネルとトンネル工事が連続し作業は難航した。なかでも最長の徳浦トンネル一・六キロは、地質が砂岩・珪石・頁岩・粘板岩と複雑を極め、このため削岩機も使えず手掘りで工事が進められた。また、トンネルが

あまり長いため、通風が悪く困難を極めたという。

第六工区は同トンネルから津久見駅までであったが、

これに続く第七工区でも日見をはじめ第一、第二福良トンネルとトンネルが多く、これも手掘りで、大正五年（一九一六）について鉄道の開通をみた。

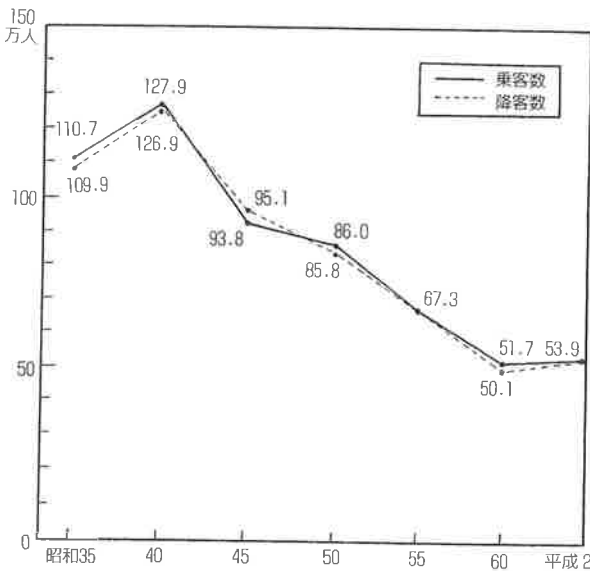
この工事にあたっては、津久見の村々から多くの人が作業員として工事に参加、鉄道敷設に貢献したばかりでなく、鉄道開通を待ち望む村人も、乏しい貯えをはたいて工事現場をしばしば慰問し関係者を感激させたと伝えられている。(8)

△減少した津久見駅の利用客▽

国鉄は昭和二十四年に公共企業体として発足以来、わが国の経済復興と高度成長に大きな役割を果たした基幹的輸送機関であるが、各種交通機関の発達や産業構造の変革などが進展し、貨物輸送の大幅な減少や旅客輸送の伸び悩みといった状況があった。しかし、昭和六十二年四月に国鉄が分割・民営化されてJR七社となつてから、競争原理の導入、定員の削減、そのほか積極的に体質改善を行った結果、かなり順調な経営状態となった。

(9)

いま、津久見市の鉄道交通の状況を利用客数と列車の



第6図 津久見駅の乗降客数の推移
 (『大分県統計年鑑』により作成)

運行状況の点から考えてみたい。津久見駅の乗降客数の推移をみると、第6図のとおりである。すなわち、乗客数は昭和四十年の一二七万人（一日平均三五〇〇人）をピークに減少してきており、これはマイカーの増加や過疎化の進行により利用客数が減少してきたことを物語る。しかし、最近では利用客の減少率が低下しており、

昭和六十年の乗客数は五一・七万人（一日平均一四一六人）、平成二年には五三・九万人（一日平均一四七六人）と増加しており注目される。これはJRの積極的な体質改善が、JR離れに歯止めがかかったことを物語っている。

また、列車の運行状況を見ると、津久見駅では昭和六十年四月一日現在毎日特急上り八本・下り八本、急行上り一本・下り一本、普通上り九本・下り九本の計三十六本が停車している（国鉄時代）が、平成六年四月一日現在では毎日特急上り一六本・下り一六本、普通上り一七本・下り一七本の計六六本が停車しており、大幅な増便がなされ、利用者への利便が図られている。

〔津久見駅は橋上駅〕 昭和五十六年十一月二十六日、津久見駅舎が落成したが、この駅は分鉄局内では初めての橋上駅で、日豊線を挟んで北側（駅正面）の中央町一帯と、南側（駅裏）の宮本町一帯を最短距離で結ぶ道路として、宮本町側から橋上駅に通じる歩道橋を新設。歩道橋は国鉄（現・JR）利用者に限らず利用できる自由な道路で、かなり便利になった。



津久見駅(橋上駅)

しかし、これは歩行者だけで、鉄道によって市街地を分断している状態は変わらず、将来は交通事情を緩和するため、駅の高架や南北の市街地を連絡する地下道を建設するなどの都市の再開発も必要であろう。(10)

注 (1) 豊田寛三「近世津久見の諸問題」(『津久見市誌』)

誌』 津久見市 昭和六十年)

(2) 『臼杵城路』(『歴史の道』調査報告書 大分

県教育委員会 昭和六十一年)

(3) 矢野彌生「津久見市の人文環境」(『津久見市誌』)

津久見市 昭和六十年)

(4) 段上達雄「交通・交易・運搬」(『津久見市誌』)

津久見市 昭和六十年)

(5) 矢野彌生「臼杵市の人文環境」(『臼杵市史上』)

臼杵市 平成二年)

- (6) (3)に同じ
 (7) (5)に同じ
 (8) 窪田勝利編『大分の鉄道』(OAK 昭和五十五年)
 (9) 『日本国勢図会』(国勢社 平成元年)
 (10) (3)に同じ



表紙解説

鏝絵は、今から百五十年程前に、伊豆の左官入江長八(伊豆の長八ともいう。)が始めたと言われ、それが全国に広まって江戸末期から明治中期にかけて盛んに作られている。

農家の母屋や土蔵、馬屋などに多く見られる家の繁栄、家族や家畜の安全、豊作を願ったものという。

左官仕事のかたわら土壁に鏝で絵を描き漆喰に紅殻べいごなど各種の顔料を混ぜて彩色しており、鏝で描いたとは思えない見事な作品も残っている。

風雨にさらされる土壁は、傷みが早く鏝絵の損潰が著しいのが惜しまれる。

写真の鏝絵は、佐伯市大越(武田仁氏宅)で写したもので家の人の話では、作者は不明であるが百年以上前のものとのことである。

写真並びに解説 吉田齊次郎