

海部の地理（一七）

— 交通の変遷からみた米水津村の今昔 —

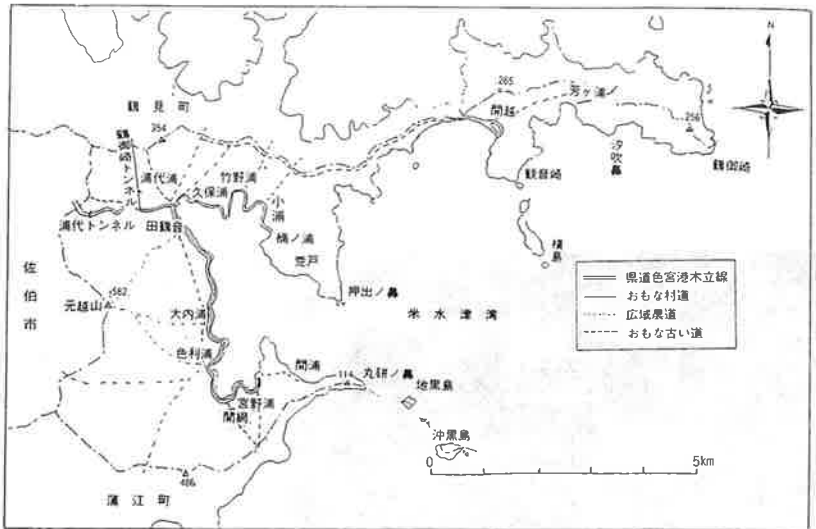
矢野 彌生

（会員・佐伯市中山区）

今回は、米水津村の近・現代を中心にした陸上交通と海上交通の変遷の概況を記述してみたい。特に、典型的なりアス式海岸で、平地に恵まれず、長い間陸の孤島であった小漁村がどのようにして浦々を結ぶ交通路を開拓していったか、また、交通様式の変遷などを紙数の許す限り取り上げて紹介しよう。

陸上交通

米水津村の主要道路を示すと、第1図のとおりである。すなわち、主要道路としては、村を南北に結び、浦代トンネルを経由して、佐伯へ通ずる県道色宮港木立線（昭和五十年、村道色宮線県道に昇格）と、村道小竹線・村道浦代松浦線・色利浦と蒲江町尾浦を結ぶ広域農道（平成六年開通）の四路線がある。



第1図 米水津村の陸上交通

る。

県道色宮港木立線は、佐伯市木立亀の甲橋から村内宮野浦に至る総延長一二、一五キロメートルで、通勤・通学・物資の運搬など生活産業道路として村の大動脈である。しかし、浦代峠は幅員が狭く、年々増大する交通量や大型貨物自動車の通行によって危険度が高くなっており、改良を進める必要が指摘されている⁽¹⁾。

〈昔の交通路〉 三方山地に囲まれた米水津村は、長い間陸の孤島として、不自由な生活を余儀なくされ、他地域とは、豊後水道の海路によるか、浦代峠をはじめ、険しい峠を越える山道しか交通路はなかったのである。

藩政期には、佐伯から米水津村への道は、ウサギ道ぐらゐの浦代峠で、記録には「佐伯城下より浦代村まで三里三拾町。牛馬の道なし。此間に溝川貳瀬あり。」とある（豊後国古城蹟并海陸路程・藩政期の旅行案内記）。しかし、この難路も、時代とともに改良されていく。

明治初期には、旧佐伯藩士の小林隆吉によって桜の若木が峠路に移植された。また、明治二十六・七年（一八九三―一九四）には、文豪、国木田独歩は鹿狩りの帰途に浦代峠を通っており、更に、ここから元越山（標高五八

一・五メートル）に登っているが、後は峠路や茶店などの様子を書いている。また、漁師が漁獲した魚は、何十人もの女たちが、浦代峠を越えて佐伯の魚市場まで運搬したという。

いま、村内の古い道の概要を『米水津村誌』⁽²⁾をもとに紹介しよう。

「浦代浦―色利浦―宮野浦への道」 浦代浦から宮野

浦へ行く道は、幅六〇センチメートルくらいの小道であった。まず、影ノ浦海岸を通り田鶴音を通り過して山道に入る。海岸は峻険な岩が露出して通行できないため、海岸線にはほぼ平行して山の中腹を通り白浦海岸に入る。再び山道に入り、大内浦の出で里道を



昭和36年ごろの村道色宮線
(和留佐付近を走る大分バス・『米水津村誌』より引用)

通過して山道へ。立岩神社近くを下ると色利浦である。

色利浦から海岸沿いの、小中学校のある関網地区を通り山道に入ると下ると魚のにおいのある宮野浦へ着く。

宮野浦から小高い山道を越えると村内第一の好漁場であった間浦に着く。今は雑草が生い茂り寂しい所だが、終戦ごろまで人家が戸あった。浦代浦からここまで約八キロメートルの道のりである。

〔色利浦―畑野浦―蒲江方面への道〕 色利浦の本谷

から南の蒲江町の畑野浦―蒲江方面に行く道は、約一・五キロメートルで尾根に達し、やや平らな道がしばらく続くと下り道になる。途中から蒲江町尾浦地区に通ずる道が分かれている。道を下ると、一時真珠養殖で聞こえた畑野浦の大きな集落を眼下に見る。はるか前方に下入津西野浦の「仙崎つつじ公園」のある山を遠望する。その向こうは高山海岸―峠を越せば本蒲江となる。

〔色利浦―木立―佐伯への道〕 広岡から山道に入り

尾根に上って坂道を登る。大内浦の上を通り、元越山（五八・一五メートル）の頂上近くに達する。米水津湾が眼下に展開し豊後水道の彼方に四国を遠望する。

木立側の道を下り、中野河内に出て角道を経由して佐

伯に行く。この道

は色利浦から佐伯に達する昔の道である。藩政時代、

色利浦に米水津組の大庄屋があった。この道は城下

と米水津間の主要

な道であった。藩

の役人が佐伯から

色利浦の大庄屋に

来て、用件をすま

せると船で小浦に

渡り、山を越えて鶴見町中浦の羽出に行っている。

〔浦代浦―竹野浦―小浦―間越への道〕 浦代浦から

小浦に行く道はすべて幅六〇センチメートルぐらいの小道である。浦代浦の小高い丘にある観音様の境内の下を通過、猿浦の段畑の横道を通り久保浦に出る。久保浦から平間鼻の尾根を越えて、竹野浦に下る。

竹野浦地区を通過して、ヤツケヨウ崎の下り松を見て



昭和20年～30年ごろの村道色宮線
（『米水津村誌』より引用）

海岸を通り小浦に着く。ここまで、約一キロメートルの道のり。小浦から楠ノ浦を経由して荒戸に行く道がある。昔は荒戸にも二軒家があった。現在も石垣や屋敷跡が残っている。少し先の居立にも二軒家があった。

間越に行くには、小浦から間越道に入る。坂道を登ると鶴見半島の尾根に達する。尾根に沿って鶴見半島の先端に向かつて歩く。途中から中越に行く道が分かれている。

小浦から間

越まで五・五

キロメートル

で、夏は雑草

が生え、冬は

寒風が吹きつ

ける。風雨の

ときは南風、

北風といずれ

から吹いても

激しい風雨で

ある。しかし、



鶴見半島の尾根を越える間越線
(猿戸～間越 1.3 km)

晴れた日は北に佐伯湾、南に間越沖から海岸沿いに日豊海岸国定公園の絶景を望む。鶴見半島・横島・黒島・仙崎など、また、かすかに四国を望む景観は、国定公園の中で随一であろう。

昔はこの道が唯一の交通路であった。間越に近くなり、高山に達すると眼下はすばらしい砂浜海岸が弧を描いている。下って行くと間越に着く。間越から山道を越えて芳ヶ浦に着く。芳ヶ浦は歴史のある地区で以前は人家が五戸あったが、現在は一戸で漁業で生活を立てている。

〔米水津村から鶴見町へ〕 米水津と中浦三村（西中浦・中浦・東中浦）は鶴見半島に沿った村で半島の尾根を境に分かれている。したがって昔から尾根に峠道があり通行が多かった。鶴見町には特に米水津三か寺の檀家が多く、仏事やお寺参り、また学校、縁故関係など、極めて密接な関係にあったため、各地区ごとに山越えの峠道が開通していた。

山越えの峠道のおもなものをあげると、松浦道（浦代浦→地松浦）・日野浦道（浦代浦→日野浦）・羽出道（竹野浦→羽出浦）・中越道（小浦→中越道）があった。

（木立→浦代間の道路完成） 明治四十年（一九〇七）

には、米水津・木立両村に土木組合が結成され、木立―浦代間の道路工事が同四十一年に着手され、同四十三年には浦代トンネルも開通し、車馬も通るようになり、陸の孤島であった村に新紀元を画した。

旧道の山桜と並んで、トンネルの開通した浦代峠路には、吉野桜が植えられ、やがてこれが浦代峠を県下の桜の名所としたのである。当時の峠の様子を、山田平之丞は、

此の峠道だが、天下の険とまではいえないが、かなりの難道で、改さくの議は村の輿論よであった。交路はしだいにひくくなるという原則にしたがい、米水津、木立両村に土木組合が設立され、明治四十



旧浦代トンネル
〔『米水津村誌』より引用〕

三年に今のトンネルができあがったのである。

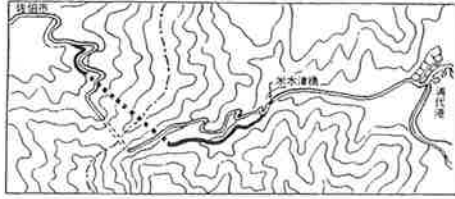
組合長は時の南海郡郡長多羅政輔、此の仁はビヤダルで今とちがって自動車の交通不便の当時町村出張の際にはすこしの山坂でも前引き後おし二人の人が必要であった。新道ができあがって郡長はじめ組合役員相談して、旧道の故智にならって大和の吉野から苗木をくだし、染井吉野を植えたのだが、すくすくと太って、花時にはいもうもおるかさくらのトンネルになる。

三月の終り頃から旧道の山桜が咲く。それが道もせに散りはじめる四月のはじめ新道の吉野が咲く。咲きものこらず散りもそめざる風情もまたなきものであるが、つゞら折りの山道、落花の雪にふみまよう情趣もまた筆紙につくされない。

と、興味深く語っている。⁽³⁾

△夢の新浦代トンネル開通▽ 昭和四十四年（一九六

九）十月二十三日、新浦代トンネルが開通した。旧道の浦代峠のトンネルより標高にして約五〇メートル下に新トンネルが建設された。この新道にも桜があり、旧道の桜も残り、春は花の峠路となった（第2図参照）。



第2図 新浦代トンネル
(黒い部分が新幹線)

新浦代トンネルの開通により、大型バスの運行も可能になり、ヘアピンカーブも減少し、自転車による佐伯市への通勤・通学も容易にできるようになった。更に、農水産物の輸送を容易にし、村の経済・生活に重要な役割を果たして今日に至っている。

新浦代トンネル開通式の感激を、『広報よのうず』(昭和

四十四年十一月十日付)は、

私たちにとつて、長い夢であった新浦代トンネルがついに開通しました。全長六〇三メートル、県道では県下一の偉容を誇るにふさわしい開通式が十月二十三日盛大にとり行われました。

木下知事、村上代議士をはじめ、村内外多数の来賓列席のもと、新トンネル木立側において神事のもと、十時二十分入口に張られたテープが切っておとされました。続いて参列者全員による通り初めを

行ったのち、

沿道をうめる旗をもった小学生、多数の一般の方々の迎えるなかを、小学生の鼓笛隊を先頭に、祝賀式場の村公民館までパレード。

この間に示

した村民の心からの歓迎に対し、木下知事をはじめ関係者の方々は、大へんよろこんでおられました。式終了後は村婦人会による踊り、浦代浦地区主催の岩戸神楽等祝賀行事が終日くりひろげられ、村民全員がこのよるこびを分かちあいました。

と、伝えている。

△県南の動脈・鶴御崎トンネル▽ 米水津村と鶴見町とは、鶴見半島の海拔三〇〇―四〇〇メートルの山地に



浦代トンネル (平成7年11月)

限られている。両町村が、行き来するには、一度佐伯市まで出てからでないと行けない不便さが長い間続いた。

しかし、昭和五十六年（一九八一）四月七日に、米水津村浦代浦と鶴見町地松浦とを結ぶ鶴御崎トンネルが開通した。トンネルは鶴見町の中心集落地松浦と米水津村の中心集落地の浦代浦間に新設された総延長一六五〇メートルで、一級市町村道浦代松浦線の改良工事として約五年の歳月をかけて完成したものである。町村道では日本一の長さで、総事業費一三億八〇〇万円である。

このトンネルの開通は、鶴見町と米水津村を結ぶ県南の動脈として生活や農漁業に与える影響は大きい。また、間越地区民にとってでは中心集落地浦代浦まで自動



鶴御崎トンネルの開通

車で一時間を要したが、約半分の時間で行けるようになり、村内の陸路では孤立した位置であったが、かなり改善されたといえる。

現在、米水津村の道路は、前述した四路線のほか、村道としておもなものは、間越芳ヶ浦線・入津線・間越線・芳ヶ浦線などがある。村内の道路も整備されてきているが、小浦地区と間越地区とを結ぶ道路が建設されて、一日も早く間越地区が「陸の孤島」から解放されることは、しゅうひ焦眉の急である。⁽⁴⁾

△米水津―蒲江間の広域農道開通▽ 米水津村色利浦と蒲江町尾浦を結ぶ県南地区広域農道（通称・豊後くろしおライン）が平成六年（一九九六）十月二十八日に開通した。これまで佐伯市経由しかルートがなかった両町村が直接結ばれたのである。

同農道は延長八キロメートル、幅七メートルの二車線道路。昭和四十九年に着工され、二十年ぶりに完成したものの。米水津村側が関網の県道色宮港木立線から分岐、両町村境の石槌山（標高四八六メートル）の尾根を越え、蒲江町側の尾浦字直浦で町道畑野尾浦線につながる。

この広域農道の完成で、物と人の新しい流れが生まれ

ており、産業振興、地域活性化に役立つている。たとえば、蒲江町の尾浦や畑野浦の人々が、この広域農道を通じて、宮野浦や色利浦の水産加工場に通勤している。また、米水津村と蒲江町との町境にある「空の地蔵公園」は、視界が三六〇度と一望でき、中でもリアス式海岸と豊後水道に浮ぶ小島の眺望がよい。そのため、村外からの観光客もあるという。



広域農道入口(関網)

自動車交通

現代における輸送機関としてもっとも幅広く活躍しているのは自動車である。自動車には道さえあれば、好きな時にどこへでも行けるという他の交通機関にはない便利さがある。現在では、

自動車は、陸上交通の中心的存在となっている。

近年における自動車の増加は、モータリゼーションの普及発達と共に著しいものがある。米水津村でも自動車の普及は著しいものがあり、自動車保有台数の推移をみると、第1表のとおりである。すなわち、昭和四十五年(一九七〇)の三五五台に対し、一〇年後の五十五年には一一〇〇台と三倍に増加していることが分かる。

また、米水津村の最近の交通量を見ると、第2表で明らかのように、県道色宮港木立線では貨物車や乗用車が急増している。この背景には、近年における米水津村の水産養殖業や水産加工業の急激な発達による村の生活、経済の活性化が与えた波及効果が大い。

第1表 自動車保有台数の推移 (単位:台)

年度	昭和41	42	43	44	45	46	51	55
二輪車	107	131	161	188	231	234	323	432
四輪車	12	22	32	36	57	88	144	165
普通車以上	—	—	—	—	67	82	294	503
計	119	153	193	224	355	404	761	1,100

(普通車以上、昭和44年まで不詳。「村のすがた」(昭和47年)・「米水津村基本構想・基本計画」(昭和56年)による)

△バス交通のあゆみ▽ 戦後長い間村民の足として、日常生活に重要な役割を果たしてきたバス交通について、そのあゆみをふりかえりながら、状況をのべてみよう。県内で最初の乗合バスは、大正二年（一九一三）で、別府―杵築間に六人乗りが走った。昭和七年（一九三二）大分市営バス運行計画が出され、これに対抗して別府大分電鉄会社が「大分駅―かんたん間」のバス運行を開始するなど、鉄軌道会社のバス兼営が盛んであった。揺らん期のほとんど一人一車制だったバスを買収整理していった先覚者たちの努力や、戦時企業統合により、終戦時にはほぼ今日のバス会

第2表 米水津村の交通情勢

(単位：人、台)

場所	年度	歩行者	自転車	動力付き 二輪車	乗用車	バス	貨物車	路線名
木立字原 佐伯市	昭和55	32	58	175	660	20	791	色宮港木立線
	60	7	130	255	1,756	34	1,801	
	平成2	5	151	228	2,226	61	2,295	

(注) 観測時間帯は、午前7時～午後7時までの12時間である。(大分県道路課提供資料による)

社のエリアが決まっていた。

戦中戦後の燃料資材事情の悪化で、木炭バス、まきバスや電気自動車が生躍したが、稼働率も低く、昭和二十二年（一九四七）八月、一六七台あった乗合自動車のうち、稼働車は一〇〇台くらいであったといわれる⁽⁵⁾。

米水津村に、初めて自動車きたのは、昭和二年で、浦代浦まで、木立まで片道四〇銭、客六人、運転手一人、助手一人、計八人乗りのシボレーであったという。

当時、佐伯地区には、第3表に示すように七業者があり、競争がはげしかったといわれる。

しかし、日中戦争の進展と長期化に伴い、政府は戦時体制強化の一環として企業整備法を制定実施し、ほ



浦代自動車合名会社のバス
昭和13年(『わたしたちの米水津村』より引用)

とんどの企業はその適用を受けた。

県下のバス事業については南北両地区と日田郡市の三ブロックに分けられた。県

南地区は昭和十四年七月二十九日までに統合を完了し、大分バスに統合された。

また、浦代浦の平岩幸雄さんは、昭和十六年に運転手として入社、佐伯（大手前）―浦代線に乘務したが、当時の思い出として、「当時は、乗合料金片道五〇銭、日給月給で六五円だった。在職中の思い出として、一番印象に残っていることは、昭和十八

第3表 佐伯地区のバス会社(昭和14年1月現在)

会社名	運行コース
佐伯自動車合資会社	西谷―葛港・佐伯―尺間
重岡運輸合資会社	佐伯―大原
川原木自動車合資会社	佐伯―糶ヶ原
宇目自動車合名会社	佐伯―南田原
坂上 実	葛港―青山
入津自動車合名会社	畑野浦―佐伯駅
浦代自動車合名会社	浦代―木立―佐伯駅

(『五十年のあゆみ』大分バス・昭和62年による)

第4表 佐伯駅を中心とした大分バスの運行状況

区分	路線名 年度	佐伯駅～浦代～ 小浦～宮野浦線		
		浦代	小浦	宮野浦
運行回数(往復)	昭和32.11.1	6	—	—
	34.4.1	7	—	—
	37.4.1	10	5	5
	40.4.1	11	5	6
	42.10.1	11	5	6
	53.12.16	11	5	6
	55.10.1	11	5	6
	61.11.1	11	5	6
	平成7.10.16	10	5	5
所要時間(分)	昭和37.4.1	40	59	65
	42.10.1	47	57	67
	53.12.16	33	43	50
	55.10.1	33	43	50
	61.11.1	32	40	44
平成7.10.16	30	38	44	

(『米水津村報』大分バスの提供資料により作成)

年(一九四三)九月二十日、どしゃぶりの雨の中を木炭バスで佐伯を発車、雨で発生炉の火が消えかかるため、ぬれた部分をかき出しながら、やつのことで目的地にたどりつきました。いま、思うとよくもあんなことが出来たなあーとゾッとします」と当時の苦勞を語っている。(6)

昭和二十八年には、佐伯―浦代間には定期バスが一日三往復運行している。今、昭和三十二年(一九五七)から現在までの佐伯―米水津間のバスの運行状況を示すと、第4表のとおりである。この表でわかることは、バ

スの運行回数は、昭和四十年から昭和六十一年（一九八六）まで増加していないことである。これは、我が国の経済が高度成長期に入り、村の労働力流出による過疎化の進行や、マイカーの普及によりバス利用者が減少したからである。また、佐伯駅からのバスの所要時間は、道路の改修や新浦代トンネルの開通などにより短縮されていることが分かる。

昭和三十六年二月には宮野浦地区まで、バスの運行がはじまった。当時の『村報』（昭和三十五年七月十日付）は「長い間村民の待ち望んでいたバス路線の延長が実現し、先月二十五日から小竹線は小浦まで、色宮線は大内浦までバスの運行をはじめました。現在、色宮線は認可の都合で宮野浦まで行っていないけれども、遠からず終点までの運行も可能と思われれます。今の所、色宮線で四往復、小竹線で三往復と回数は充分ではありませんが、何れにしてもバス運行という多年の念願が叶ったわけです、本村交通網にとっては劃期的なことです」と、伝えられている。

狭い道路に、激増する自動車のため、各地で交通事故が起こっており、大きな社会問題となっている。いま、

平成五年
（一九九三）
の佐伯市・

南海部郡の
交通事故の
状況をみる
と、第5表
のとおりで
ある。すな
わち、佐伯

市・南海部郡では、年間二四〇件の交通事故が発生しており、うち、死者四人、傷者三一人となっている。道路が改修されるにしろ、車のスピードが加速され、重大事故をおこしかねないのが現状である。

米水津村では、昭和五十六年鶴御崎トンネルの開通後は、鶴見町から新浦代トンネル経由で佐伯市へ行く自動車が激増しており、今後の交通安全対策は重要な課題となっている。更に、歩行者や通学者の自転車の安全を確保するために、車道と歩道（自転車含む）を分離することとは焦眉の急である。

第5表 交通事故の発生状況(平成5年)

市町村	発生件数	死者	傷者
佐伯市	166	1	202
上浦町	5	—	6
弥生町	25	1	38
本匠村	1	—	1
宇目町	17	—	24
直川村	10	2	16
鶴見町	5	—	8
米水津村	3	—	3
蒲江町	8	—	13
計	240	4	311

（『大分県統計年鑑』平成6年版による）

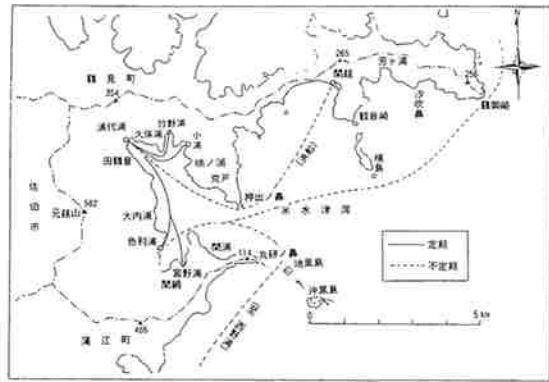
海上交通

大分県の南部海岸を占める豊後水道西岸では、のこぎり状のリアス式地形で多くの入江や半島、島が多い。これらの地域では、陸上交通に恵まれず、古くから小型船による定期航路が開かれ、物資や旅客の運搬にあたっていた。

盛んだった浦を
結ぶ海上交通
昭和二十四年（一九四九）ごろの米水津湾内の各浦を結んでいた定期船の航路を示すと、第3図のとおりである。そのころ、米水津湾内では、おもな定期船は次のようなものであったという。

浦代浦―宮野浦 共盛丸・新栄丸
色利浦―佐伯 新運丸（不定期）

また、昭和二十七年ごろの米水津村と他地域との海路をみると、佐伯市に運航する貨物船があつて、大貨物の運搬を行っており、入津（現・蒲江町）―佐伯間の定期船も色利浦に寄港している（第6表参照）。特に、色利



第3図 浦を結ぶ海上交通(昭和24年ごろ)

第6表 米水津湾の海上交通(昭和30年) (単位: km)

航行区間	経営者名	航路距離
入津・米水津・佐伯	入津海運有限公司	74.0
宮野浦―浦代浦	山路 正 富	4.6
色利浦―浦代浦	金 碓 長 平	4.6
小 浦―浦代浦	加 島 輝 男	2.7

(『大分県統計年鑑』(昭和30年)による)

(注)航路距離はカイリをkmに換算

港では、帆船時代には、上方と日向との中継港で、台風時には日和待ちする船で、港はいっぱいになったという。

しかし、発動機船の発達した現在は、その必要がなくなり、港として機能は失ったが、色宮漁港として規模も拡大されて発展している。

昭和三十六年（一九六一）二月、村内最南端の宮野浦

の集落までバスの運行が開始されるようになる、長い間米水津湾内の各浦を結んで、漁村の人々に親しまれてきた、なつかしいポンポン船も廃止された。

浦代港 浦代港は豊後水道に面した米水

津湾の湾奥部に位置しており、水深に恵まれており、三方山地に囲まれた天然の良港湾として古くから県南部の交通の要衝として栄えた。

〔藩政期の浦代港〕
藩政期の記録をみると、佐伯藩の旧記には

出入港・風待港	
下毛郡	今津(1)
宇佐郡	長洲(2)
国東郡	守江(7)、安岐(6)、熊毛(5)、竹田津(4)、高田(3)
速見郡	別府(9)、深江(8)
海部郡	浦代(10)、大島(17)、中浦(16)、鳩浦(14)、保土島(15)
	長目浦(13)、深江浦(12)、下之江(11)、佐賀関(10)

(注) 表中の()内数字は地図番号と同一で場所を示す
(『大分県の風土と沿革』)



第4図 藩政期の港の分布 (『大分県の風土と沿革』による)

藩内の港湾として、一一港湾をあげているが、そのなかに「浦代港・色利港の二港湾があり、浦代港は天保十一年(一八四〇)三月の開築」とあり、開港が古い。『太宰管内志』には「佐伯ノ城より南ノ方八里に浦代ノ湊あり、広さ三町、長さ六町あり、海深くして大船をつなぐによし」とある。

また、『豊後国志』には、「佐伯庄浦代浦に在り、佐伯城の南を距る八里、大島に至る三里あり。湊口三町広六町、海深くして大船をつなぐべし。ただし、此の間鶴御崎あり、海中に突出す。風波の時は必ず行くべからず」とあり、浦代港の立地条件のすぐれていることを指摘している。

藩政期に、物産の移出入の門戸となり、また、客船の出入港、風待港として利用された。県下のおもな港をあげると、第4図のとおりである。

〔近・現代の浦代港〕 大正五年(一九一六)の『大分県統計書』によると、浦代港は「港口東南に開け、東西三町、南北四町、満潮の水深七十五尺、干潮五十尺」とあり、良港であったことが記述されている。しかし、浦代港が近代的港湾と

して発展をとげる基礎ができたのは、昭和二十九年（一九五四）十二月、運輸省令により県の管理港（第一種港湾）となつてからである。

浦代港は昭和三十二年度より港湾改修計画に基づき、局部改良事業により外

郭施設に着手した。浦代港の改良事業について、おもなものをあげてみると、次のとおりである。

・昭和三十年浦代港湾局部改良事業はじまる。

・昭和三十一年度 延長六五メートル、幅一〇メートルの荷揚場完成・事業費三〇〇万円。

・昭和三十二年度 船溜の浚渫と、役場側から二九メ



浦代港（第一種港湾）

トルの防波堤完成。事業費四五〇万円。

・昭和三十三年度 防波堤の続き一四・七メートルが完成・事業費三〇〇万円。

・昭和四十六年～五十年年度 防波堤三〇・三メートル完成・事業費九〇〇〇万円。

・昭和五十一年～五十五年年度 浦代港物揚場（水深三・〇メートル）六〇・〇メートル、防波堤九五・七メートルが完成・事業費六六〇〇〇万円。

・昭和五十八年～六十一年年度 物揚場（水深二・〇メートル）など・事業費四億二四五〇万円。

・昭和六十一年度 東地区（農協前）物揚場六八メートルが完成。

・昭和六十三年度 突堤式物揚場五〇メートル完成。

米水津村では、唯一の第一種港湾である浦代港も、年次計画により、物揚場や防波堤などの整備が進み、近代港湾として生まれかわったが、今後も更に継続して、港施設の充実が指摘されている（第5図参照）。

いま、浦代港の取り扱い貨物を見ると、昭和六十年では、移出量四〇七五トン、移入量五六八六トンとなっている。また、平成二年（一九九〇）には貨物量も増加し、



第5図 浦代港の埋立地及び施設見取図
 (『米水津村誌』による)

第7表 浦代港のトン数階級入港船舶数

(単位：隻、トン)

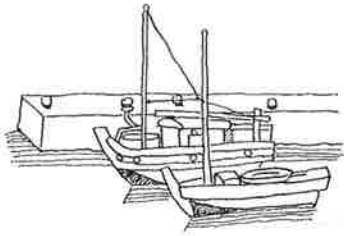
区分 年次	合 計		100トン以上500トン未満		5トン以上100トン未満	
	隻 数	総トン数	隻 数	総トン数	隻 数	総トン数
昭和 60	2865	64663	216	25648	2649	39015
61	2932	60999	100	14500	2832	46499
62	2201	22760	—	—	2201	22760
63	2307	24956	—	—	2307	24956
平成 1	2322	27017	—	—	2322	27017
2	2312	26917	—	—	2312	26917
3	3440	31315	—	—	3440	31315
4	407	13488	—	—	407	13488
5	69	20122	—	—	69	20122

(『大分県統計年鑑』による)

移出量四四七四トン、移入量一万八八一四トンとなっている。両年とも、移出量よりも移入量が多く、移入超過である。

更に、浦代港のトン数階級入港船舶数をみると、第7表のとおりである。すなわち、昭和六十年と同六十一年を除く他の年は五トン以上一〇〇トン未満の小型船だけである。浦代港へ水揚げされるもので、最も多いのは、湾内で養殖されるブリ・ハマチなどの魚類である。

また、浦代港に在籍する漁船は一〇〇隻以上に及んでいるが、係留施設など不十分であり、安全係留上の問題となっている。⁽⁷⁾



注(1) 『米水津村基本構想・基本計画』(米水津村

平成四年)

(2) 松島義雄「米水津村の陸上交通」(『米水津村誌』

米水津村 平成二年)

(3) 山田平之丞「郷土ものがたり」(米水津村 昭

和四十七年)

(4) 矢野彌生「米水津村の人文環境」(『米水津村誌』

米水津村 平成二年)

(5) 『大分百科事典』(大分放送 昭和五十五年)

(6) 『あゆみ』(大分バス創立四〇周年特集号 第

二〇巻一一号 昭和五十二年)

(7) (4)に同じ。