

# 海部の地理 (六)

—白杵と佐賀関—

矢野 彌生

(会員・佐伯市中山区)



下ノ江港

白杵第一の港 下ノ江は、大友時代には基地として  
だった下ノ江 稲葉氏になっては白杵藩の港兼風待や  
避難港として活気を呈し、白杵第一の  
港であった。

一四代稲葉親通(あきみち)の江戸参勤の時には、西  
ノ丸から三ノ丸大手を通って堀川河岸に、ここで小早船  
に、そして堀川から白杵川に出て、大浜沖ではじめて御  
召船に乗る。堀川までは御召船は入りにくいのもしれ  
ない。白杵城下の港は河川の流入土砂で浅い。船はここ  
から直ぐに佐賀関の関崎に行かずに、ひとまず下ノ江港  
に投錨して風待ちをし、出港まで一週間待たされたこと  
もあるという(一)。

また、『白杵小鑑』では、

下ノ江湊は白杵第一の湊なり

と述べ、『豊後国志』では、

水深く大船泊り、以って風波を避くるべし  
とある。

下ノ江には、寛政十二年(一八〇〇)に藩によって灯  
籠台が設けられ、また、旅船相手に「給仕の女」が置か  
れ、「風義よろしからざる筋も出来」といわれる場所で

あつた(2)。

この頃、遊廓も出来、港には出船入り船の帆柱が林立するようになった。下ノ江港には錨はいらぬ。三味や太鼓で船止めると、下ノ江節に歌われて、港町として繁栄した。

また、下ノ江は歴史上の著名な人も訪ねており、シーボルトの娘お稲も伊予の宇和町の父の高弟二宮敬七の所へ行くのに、長崎から熊本・竹田・三重を経て此処から八幡浜に渡っている。田能村竹田も下ノ江港から大阪に上ったこともあるという。

昭和十年(一九三五)には、野口雨情も下ノ江を訪れ、臼杵湾に浮かぶ津久見島や三ツ子島などの美しい景観に心を打たれ、

月が出ました下ノ江沖に 波にゆられて濡れ乍ら  
波はどんどと港にうてど うつは仇波音ばかり  
三つ子かあいや昔も今も 親はこぬかとまつばかり  
風に吹かれて松の葉さえも

こぼれ松ばになりや落ちる

春はおぼろに出る月さえも

浜の小舟の中のぞく

などが作られている。

今日の下ノ江にはほとんど昔日の面影はない。わずかに栄楽屋などの古い二階造りの建物(現在旅館)を残すのみである。港を見るには、国道二一七号線から入る。

入江の奥には埋め立てによる人工海岸の小平地に造船所や鉄工所など造船関連企業が集積している。また、港の東側には小さな陸繋的な砂嘴(さし)の地形(3)が見られ、そこに店や大間(おうま)の集落が発達している。

盛んだった浦を

豊後水道西岸は、のこぎり状の

結ぶ沿岸航路

リアス式地形のため、半島や入り

江・島などが多い。そのため、各地に点在する浦々を結ぶ沿岸航路が古くから開かれ、小型船による物資や旅客の運搬が盛んであった。

大正四年(一九一五)ごろの臼杵を中心とした沿岸航路を見ると、小型発動汽船が五隻就航し、臼杵川の川口魚市場の所から佐賀関航路に分かれ、それぞれ毎月二往復の定期船があった。

いま、昭和三十年ごろの臼杵湾の沿岸航路を示すと、

図16・表17のとおりである。昭和三十年ごろは、臼杵湾

南岸の浦々ではまだ道路事情が悪く、バスも運行されていない（昭和四十一年深江までバスが運行される）。そのため旅客や物資の運搬は海上交通に依存する以外に方法はなかった。昭和三十年三月二十日号の『市報うすき』には、諏訪渡船の様子を写真も載せて次のように伝えている。

水温むこの頃でも、朝夕の川風は、まだいささか肌寒いくらい。しかし彼岸ともなれば、津久見島は春霞におぼろに煙って、海波もおだやかである。渡船の客は千客万来であるが、海辺（あまべ）と旧白杵を結ぶ昔ながらの交通機関とあつては、時代遅れの櫓の音も面白く、なにかひどくのどかである。



図16 白杵港の沿岸航路（昭和30年ごろ）

白杵湾の海上交通（昭和30年）

表17

(単位：km)

航路区間	経 営 者	航路距離
泊ヶ内-白杵	平川 清治 (白杵市)	18.5
佐賀関-白杵	渡辺 吉平 (佐賀関町)	—
一尺屋-佐賀関-白杵	阿部金一郎 (佐賀関町)	29.6
長目-白杵	金沢 要吉 (津久見市)	25.9
保戸島-白杵	金沢 要吉 (津久見市)	34.2

（『大分県統計年鑑』〈昭和30年〉による。  
航路距離はカイリをkmに換算した）

諏訪渡船は市営になってから、市より補助が出されているので、昼間は僅かに一円を渡してくれる。先日はNHKテレビに撮影され全国に紹介されることになった。

長い間、人々に親しまれ、沿岸住民の脚となっていた定期船も次々と廃止された。昭和四十六年には、白杵―泊ケ内、昭和五十八年には、大浜・中津浦行きの渡海船がそれぞれ廃止され、昭和五十年代後半には、沿岸航路はすべて姿を消してしまった。しかし、釣りやキャンプ、舟遊びの観光客でにぎわう黒島や津久見島では、夏季の五月から十月末ごろまでは渡し船がある。黒島では佐志生地区の藤田と尾本から随時渡し船が出ており、津久見島では白杵港や深江から渡し船の便がある。

白杵港の 白杵は天然の良港をもち、中・近世を通じて港町として瀬戸内を経由した海上交通の拠点であった。白杵港が近代的な港として、本格的な発展を遂げるような端緒は、明治二十六年

(一八九三) に下り松に白杵港(東西五六〇メートル、南北五七〇メートル)が築造されてからである。

大分県の近代的海上交通は、明治四年(一八七二)の別府築港の竣工に始まる。同六年には大阪開商社の汽船益丸が初めて別府に入港して、府内屋日名子太郎が汽船回漕業を開始した。後、汽船による運輸営業が発展を重ね、明治十四年には、中津港三隻、白杵港に二隻、佐伯港に二隻を持つことになった。

また、大分県の海運界が急に活気づくのは、大阪商船が創立された明治十七年(一八八四)からで、この年からこの会社による大阪―細島線、大阪―宇和島線が別府・大分・佐賀関・白杵・佐伯に寄港するようになった。しかし、明治四十四年(一九一)に大分まで鉄道が開通すると、大阪―別府航路はこれに対抗するために、一〇〇〇トンの大型船を回して鉄道と競争することになった。時あたかも第一次世界大戦中の経済界の好況時であって、鉄道出現にも打撃を受けることもなく、県内の諸港は山陽・北九州・四国・南九州の諸港とも航路を通じて、大いに繁栄した。(4)。

更に、昭和十年(一九三五)ごろの白杵港について『大分県地誌』(5)は、

白杵港は白杵川の河口右岸と、町の南部下松(さがり

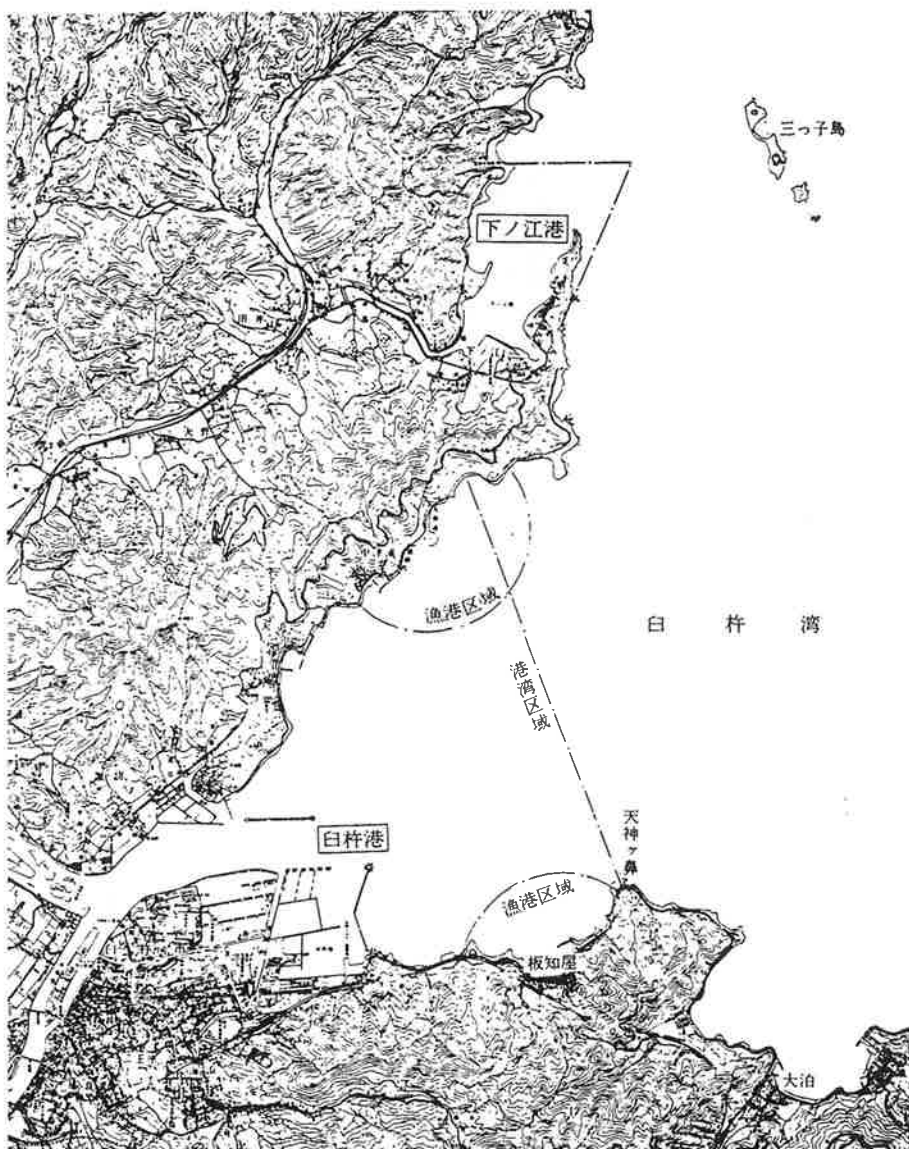
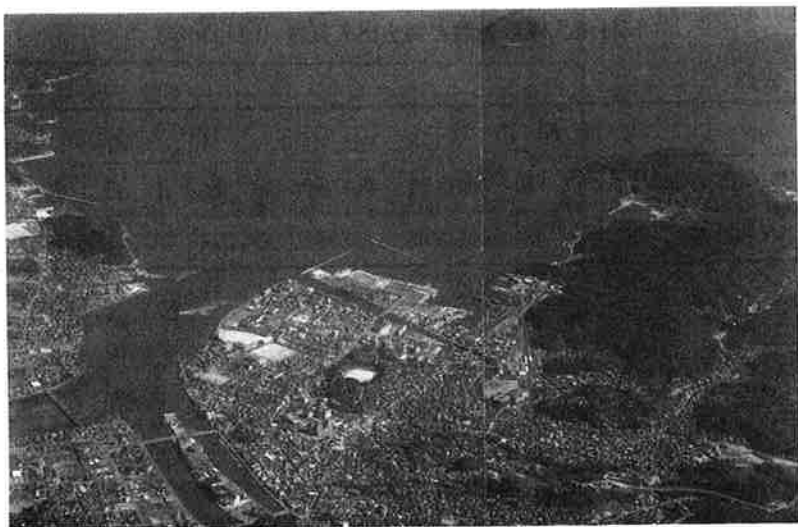


図17 港湾区域図 (『白杵市史』中巻より引用)



白杵港と市街地

まつ）との両者に分かれていて、河口を利用するのは一般の漁船や付近の発動機船である。かつては城の下迄堀川で船が入れたが、漸次埋められ、今は用をなさない。しかし、河口（右岸）は浚渫されて、干潮時でも船の出入に不便はない。南部の所謂白杵港は主として汽船に使用されているが、非常に浅く、本船と陸との間は船を用いなければならぬので、現今大々的に築港が行われつつある。

現在の定期航路

大阪鹿兒島線 隔日 下りのみ寄港

門司宿毛線 毎日 一回下りのみ寄港

大阪細島線 隔日 上りのみ寄港

豊予線（宇和島―八幡浜） 隔日 上下一回

佐賀関・保戸島・四浦へ毎日上下一回

昭和八年移出入貨物

移出 七万三〇〇〇トン、千二百二十一万九千円

味噌・醤油・木材・水産加工品等

移入 三万七〇〇〇トン、二百九十万一千円

酒類・砂糖・反物・鮮魚介・土管等

以上によって、本県においては大分・佐賀関につぐ

臼杵港入港船舶数と海土出入貨物（昭和30年）

表18

（単位：隻、トン）

入 港 船 舶 数					出 入 貨 物		
隻 数	トン数	汽 船	機帆船	帆 船	総 数	出 港	入 港
10,880	216,562	48	5,465	5,337	88,203	70,464	17,739

（『市勢要覧』〈昭和31年〉による）

移出入額を有し、重要な地位を占めている港である。

大分県における海上

交通も、昭和十七年（一九四二）に瀬戸内航路が関西汽船一本にまつまり、現在の別府港中心の航路ができあがった。臼杵港が、近代港として確立するのは、戦後の昭和二十六年（一九五二）十一月、地方港湾の指定（県の管理湾）になってからである。

臼杵港は地方港湾に指定されると同時に、臼杵港の改修が始まった。六年をかけ、港内

の浚渫と埋め立てが同時に行われた。工事は、臼杵港南側防波堤三五〇メートルの一・五メートルかさ上げと、臼杵川掛町・祇園洲付近の浚渫を行い、臼杵港南側に七〇〇〇平方メートルの埋め立て地が完成した。

昭和二十九年に近隣五か村を合併して市勢を拡充し、併せて道路の改良がなされるにつれて臼杵港を基盤とする背後地大野郡などの豊富な林産資源や石材・生活物資の流通が盛んになった（6）。

いま、昭和三十年の臼杵湾入港船舶数と海上出入貨物を示すと、表18のとおりである。即ち、当時の入港船舶数は一万八百八十隻と著しく多いが、そのほとんどが機帆船や帆船が占めており、汽船は四十八隻にすぎないことが分かる。また、出入貨物量を見ると、出港貨物が七万四千六百四十四トン、入港貨物が一万七千七百三十九トンと圧倒的に出超型の海上貨物輸送であった。

昭和三十八年（一九六三）には、堀川の代わりに臼杵港内に漁船の避難港が設置され、漁船約二百五十隻が避難できるようになった。

昭和三十九年、四国・八幡浜港と臼杵港を結ぶカーフェリーポートが就航した。新たに公共埠頭が建設され

港湾取扱貨物

表19

(単位：t)

年次	白 杵 港			下 ノ 江 港		
	計	移入	移出	計	移入	移出
昭和53年	3,958,606	2,045,726	1,912,880	6,840	4,560	2,280
54	4,061,444	2,121,113	1,940,331	4,650	4,650	—
55	4,150,944	2,151,830	1,999,114	6,460	6,460	—
56	3,861,874	2,022,528	1,839,346	2,880	2,880	—
57	3,894,996	2,083,176	1,811,820	2,304	2,304	—
58	3,763,655	2,008,080	1,755,575	420	420	—

(「港湾統計」による)

白杵港フェリー乗降客・車両の数

表20

(単位：人、台)

年	内 訳		乗 船		降 船	
	人	員	車	両	人	員
昭和43年	7,221	15,290	6,466	15,268		
45	29,350	34,224	34,761	39,891		
50	107,038	62,764	125,115	66,169		
55	92,878	59,728	106,286	63,101		
58	76,514	53,164	88,175	55,567		
平成元	99,708	68,853	116,003	72,828		

(宇和島運輸、九四フェリーボートの資料による)

ることになり、四十三年には一〇〇トン級の接岸ができる公共埠頭と一万平方米の埋め立て地の造成工事が完成した。これにより取り扱い貨物量も飛躍的に増加している。これより先の昭和三十六年から港湾整備五ヶ年計画に基づいて白杵港の改修工事が進められていた

が平成二年完成した。また、諏訪・大浜港は逐次整備されていく。(7)。更に、白杵港・下ノ江港の貨物量を見ると、表19のとおりである。即ち、白杵港では取り扱い貨物は漸減の傾向にあり、従って移入超過になっている。また、下ノ江では、取り扱い貨物は激減していることも分かる。

カーフェリー 昭和三十九年二月から九州の就航 を結ぶ海のハイウェイ計画のトップを切つて、八幡浜港と白杵港を結ぶ貨物専用のフェリーボートが就航した。二五〇トンの鋼鉄船「しこく」は、九四フェリーボート会社(本社八幡浜市)で新造された、全長三九メートル、幅九メートル、平均時速一一ノットの自動車航送船で大型トラック(八トン車)六台の積載能力を持ち、白杵―八幡浜間海上七〇キロメートルを約三時間三〇分で運航した。一日三往復のカーフェリー時代に入り、翌年の四十年十月



白杵港フェリー運航区間・便数（平成3年12月3日現在）

表21

（単位：便数）

船名	会社名	形式	運行区間	白杵→八幡浜	八幡浜→白杵
ニュー四国	(株)九四フェリーポート	2000トン型	白杵-八幡浜	3	3
ニュー九州	〃	〃	〃	3	3
さるびあ	宇和島運輸(株)	1000トン型	〃	3	3

（宇和島運輸、九四フェリーポートの資料による）

十二日からは九四高速フェリー「おれんじ」が就航している。

「おれんじ」は、白杵―八幡浜間を二時間四十分で走る。一〇〇〇

トン型大型フェリーで、全長六〇メートル幅一三メートル、最高速度一五ノット、車両搭載量大型バス十三台、またはトラック

十六台、旅客五百二十名で毎日二往復となった。

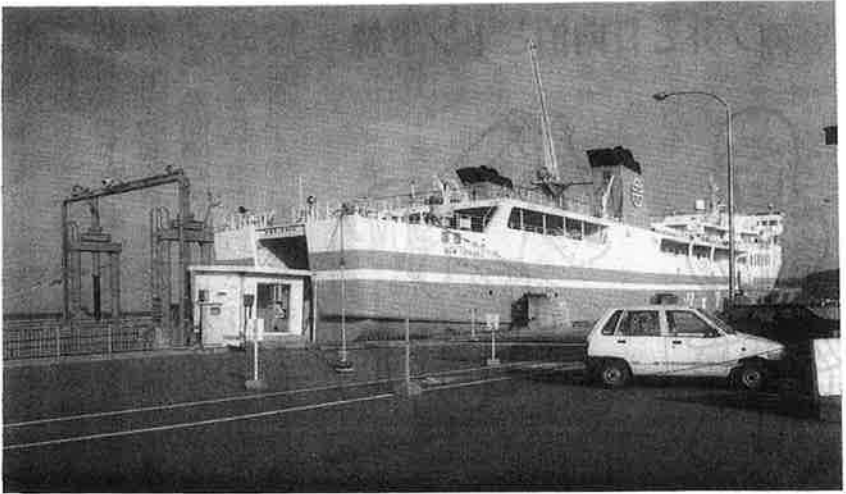
昭和四十四年二月七日から株式会社フェリーポートでは、これまでの「しこく」に加え、二〇〇〇トン型の観光フェリー「九州」を建造、白杵―八幡浜間に一日三往復、計五往復を。また、宇和島運輸株式会社の航便も運休していた「おれんじ」の代船として、二〇〇〇トン型フェリー「うわじま」を二月十三日から就航させた。両社の新造船はいずれも八幡浜―白杵間を約二時間三十分で結び、海上輸送に飛躍的な役割を果すものと期待された。これにより毎日七往復となった。

昭和六十年（一九八五）三月二十二日白杵港の改修工事の完成にあわせ「ニュー九州」二〇〇〇トンが初入港した。白杵―八幡浜港間を二時間十分で結ぶ高速フェリー時代となった。(8)。

最近における白杵港のフェリー乗降客・車両の状況を示すと表20のとおりである。即ち、乗降客数・車両とも増加してきていることが分かる。また、フェリーの便数も表21に示すように一日九往復と増加している。

注(1) 高橋長一『白杵物語』（昭和五十三年）

(2) 『白杵市史（上）』（白杵市 平成二年）



白杵～八幡浜フェリーボート

(3) 砂嘴の地形は、湾に面した海岸や岬の先端など細長く突き出るように延びている砂礫の洲をいう。近くの海食崖付近で生産された砂礫や流入河川が運搬した砂礫が、沿岸の波と流れによって運ばれて作られる。また、下ノ江付近の海岸にはミクロケスタの地形も見られる（写真下ノ江港参照）。

写真に見られるように砂岩と泥岩の互層からなる波食台。即ち、固い岩石と軟らかい岩石の互層が緩傾斜をなして露出する場合に、軟岩は早く侵食され、硬岩は取り残されて非対称的な山の背を作る。この地形を言う。下ノ江のケスタは小規模。ケスタはスペイン語起源で坂の意

(4) 兼子俊一『大分県の地理』（西日本地理集成第二巻 光文社 昭和三十七年）

(5) 鈴木公『新視角より観た大分県地誌』（昭和十一年）

(6) 『白杵市史（中）』（白杵市 平成三年）

(7) (6)と同じ

(8) (6)と同じ