

# 海部の地理(七)

—白杵と佐賀関—

矢野 彌生

(会員・佐伯市中山区)



図1 佐賀関町の市街地(平成2年国調)

古くからの交通の要地・佐賀関港。佐賀関は、別府湾と白杵湾を分かつ佐賀関半島の先端部にある町で、豊予海峡(速吸瀬戸ともいう)を隔てて、四国の佐田岬半島と相對しており、瀬戸内海の南西入口にある。佐賀関の歴史を見ると、こうした地理的な位置の重要性が常に関与している。

佐賀関には奈良時代の靈龜二年(七一六)のころ、「戊(じゆ)」と称する「関」が置かれ、ここを往来する船と積荷を制限しており、また、「烽(とぶひ)」が佐賀関半島先端部の山上に置かれていたという。『肥後国志』によれば、平安時代の藤原純友の反乱の折、佐賀関の沖合を航行する全ての船舶を臨検したことから「関」の名が起こったと伝えている。

中世には、大友水軍の基地となり、また、明(みん)・ポルトガルなどの南蛮船も寄港した歴史をもつ。江戸時代には、肥後領藩主は、参勤交代の船を鶴崎からここに回して、風と潮を待った。更に肥後七十七関のうちでも最大級の関として佐賀関番所を置いている。また、肥後藩のほか、他藩の年貢港及び参勤交代の海陸の要路でもあった。早吸日女(はやすいひめ)神社・椎根彦津神社の

表1 佐賀関港の出入船舶(明治34年)

(単位：隻、トン、石)

船種 出入		蒸気船	西洋型船	日本型船
		出	1,963	983
隻数	入	1,963	983	4,225
	出	367,081	72,930	233,375
トン数・石数	入	367,081	72,930	233,375

(注)日本型船は石数。

(『大分県案内』(明治35)による)

参拝客が一夜泊まりした港でもあった。明治初期には阪神・四国や若松、佐伯・宮崎・鹿児島などに向かう船が、佐賀関で風待ち、潮待ちのため停泊した。港内は季節を問わず幾百隻の帆船で混雑し、港の近くには旅館・妓楼が軒を並べていた。『共武政表』による人口も五千百九十六人で、別府の三千八百人を上回っていた。また、明治三十五年(一九〇二)発行の『大分県案内』には、港湾の良好なるものとして豊後水道西岸では佐賀関(上浦・下浦の二港)・臼杵・佐伯の三港を挙げしており、出入船舶も多かった(表1)。

しかし、明治末期になると、瀬戸内海の多くの港がそうであるように、近代的な大型船は入港出来ず、すっきり町はさびれてしまっ

た。わずかに大阪商船の阪神と宮崎県の細島とを結ぶ三十トン級の船が寄港するほかは、近くの臼杵通いの定期便があるくらいであった。だが、大正の初期に久原鉱業(現日本鉱業)が佐賀関に進出してから、古い港町も、新たに製錬所の町として蘇生することになった。

大正六年(一九一七)以降、半島地峡部にある北側の上浦は、大部分が工場用地として埋め立てられて、工業港の性格を、南側の下浦は、漁港の性格を強めてきた。その後、第二次世界大戦により原鉱石の主要移入先であった台湾等を失い、取扱量は一時激減した。しかし、昭和三十三年(一九五八)に地方港湾に指定された。更に昭和三十四年に開港場に指定され、現在では一万五千トン岸壁、二千トン岸壁四バースがあり、平成元年(一九八九)には取扱貨物量は銅鉱石・ニッケル鉱石・化学薬品等が主で、四六・九%は外国貿易が占めており、大分県の港湾取扱量の三・八%にあたっている。

佐賀関は、大分市—高知市を結ぶ国道二一七号線が通り、大分とJR九州の日豊本線幸崎駅からバスで結ばれる。また、海を渡る国道として九四国道フェリーが、昭和四十四年に佐賀関上浦港と愛媛県三崎の間に開通して

おり、現在最短航路(三二キロ)を七十分で結んでいる  
(平成四年四月現在一日六便)。

産業の中核  
日鉱製錬所

佐賀関の工業は、日本鉱業佐賀関製錬  
所に代表され、多くの下請け・関連・協



佐賀関の市街地と製錬所

力会社が並存し  
ており、単一工  
業都市的性格が  
強い。佐賀関の  
著しい発展は、  
大正五年(一九  
一六)の製錬所  
大正十二年の豊  
予要塞の設置以  
後である。  
佐賀関製錬所  
は発足当初は、  
久原鉱業株式会  
社佐賀関鉱山附  
属製錬所と称し

たが、当時佐賀関に工場が立地した条件を挙げると、次  
のとおりである。すなわち、1 創立当初から臨時買鉱  
製錬所を企図したので、海運に恵まれ、鉱石・資材、特  
に外国鉱石の輸入受け入れに便利なこと。2 石炭・  
コークスの産地である北九州と、溶剤としての石灰石の  
産地である大分県南部の両方に近いこと。3 他の製錬  
所が東部瀬戸内海に密集しているの、九州・四国西部  
からの原鉱集めに有利なこと。4 電力が比較的豊富で  
海水の使用が便利であること。5 岬の突端にあり、排  
煙を海上に拡散する上で最適の風向きであり、煙が少な  
いことなどの利点が挙げられた。

標高一三二メートルの丘陵上に一六七・七メートルの  
大煙突(当時東洋一)が建設されたのも、工場誘致にとも  
なう賛否両論や公害反対の猛烈な運動が展開された事情  
を物語っている。

また、製錬所は、大正四年から七年にかけて約四万七  
千坪の海面の埋め立てを行い、その一部を現在工場の敷  
地になっている土地に住んでいた人々の移住地にしてい  
る。製錬所は、第二次世界大戦前は、主として銅・金・  
銀・フェロニッケル・フェロタンクステン。終戦直前に

は純鉄などを生産した。

しかし、戦後は漸次工場を拡張して多角的生産に乗り出し、銅・鉛・硫酸・フェロニッケルなどを生産しており、世界最大級の自熔炉二基をもつ製錬所は、主要製品の粗銅が月産二万五千トン。そして作られた粗銅の四割は日立工場へ運び、残り六割は佐賀関でそれぞれ純度九・九九%以上の電気銅に加工(註1)されている。原料の鉱石はアメリカ・カナダ・パプアニューギニア・チリ・フィリピンと世界各地から輸入されている。

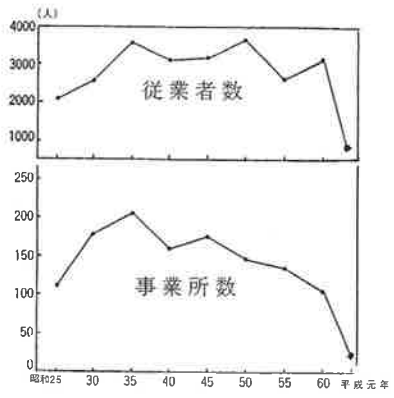


図2 佐賀関町の事業所数・従業者数の推移

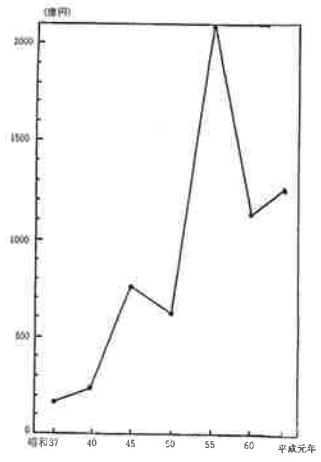


図3 佐賀関町の製造品出荷額の推移 (『大分県の工業』により作成)

平成元年における佐賀関町の工業は、事業所数二十一従業員数八百八十三人、製造品出荷額千二百三十六億円と県内では大分市・中津市につぐ第三位の工業生産をあげている。

また、図2・図3で明らかのように、佐賀関町の事業所数および従業員数は、昭和三十七年(一九六二)以降減少を続けており、製造品出荷額は増加してきているが昭和五十五年の二千九十七億六千万円をピークに減少の傾向が見える。

佐賀関のように、人口一万五千七百七十五人(平成二年)の町にとつて、日鉱佐賀関製錬所の存在は余りにも大きい。

一方、最近では労働者の減少や、地区内に適当な住宅地がないため、隣接する大分市で持ち家し、社宅がゴ-

スタタウン化するなど、製錬所従業員の動向が地域に与える影響には大きいものがある(註2)。

また、生産効率の上昇に伴う合理化が、農業不振と合わせて佐賀関町の人口減少に影響を与えていると考えられる。町の人口は、昭和三十年(一九五五)の二万六千九十三人をピークに減少を続けて、平成二年には一万五千七百七十五人と、過去三十五年間に一万三千十八人減少していることが分かる(総人口の三九・五%減)。最近では一年間に約三百人ずつ減少している。

#### 佐賀関町の 地場産業

佐賀関町の地場産業としては、上浦や下浦を中心にした水産加工が挙げられる。ウニ・クロメ(食用の海藻)の瓶詰めなど、大分県が奨励している「一村一品」の運動の中では業績を伸ばしている。更に、下浦には、現在も八潮工業などの釣針製造業者が残っている。

水産関係以外の地場産業では、神崎地区の瓦の製造がある。神崎地区の瓦製造の歴史は古く、明治末年までは二十戸の業者があり、銀色の「神崎瓦」を他県にも出荷していたが、大正時代以降、原料の粘土の産出が減少し

たために工場数は減少した。現在も操業を続けている業者は、隣接する大分市東部の坂ノ市丹生から粘土を仕入れている。「神崎瓦」の特色は、1年を経てもアカが付着しない。2耐寒性が強く、凍っても割れない。3きれいな銀色である、などといわれる(註3)。

また、古宮には、県内三位の規模を持つ乳製品製造工場(古山乳業)もあり、大志生木には約十七ヘクタールの牧場も開かれている。

豊後水道沿岸は代表的なりア式海一本釣り漁業 岸である。その突き出た岬端部の沿岸

では潮流も速く、魚類繁殖に適する無数の天然礁があり、古くから一本釣り漁業が盛んに行われていた。元禄年間(一六八八—一七〇三)に起源をもつといわれる佐賀関地方に伝わる「関の鯛釣り唄」は、潮流の激しい荒海の速吸瀬戸での豪快な釣り漁業を歌ったものである。

また、明治十年(一八七七)には佐賀関町の仲谷太郎吉によって開拓された朝鮮近海での操業は、わが国漁船が朝鮮近海に出漁した最初であるという(註4)。したがっ

て佐賀関は一本釣りだけでなく、遠洋漁業における県下の先進地でもあった。

佐賀関の漁業の状況を見ると、漁船数五百七十四隻のうち、一一三トンが三百七十六隻(六五・五%)、三一一トン百六十八隻(二九・三%)で、五トン以下の小型漁船が全体の九四・八%を占めて圧倒的に多いことが分かる。

総漁獲量二千二百九十九トン(平成二年)のうち、一本釣り漁業が千八百三十六トンで、全体の七九・九%を占める。

魚種別の漁獲量では、タチウオ七百トン(三〇・四%)、ブリ百九十二トン(八・四%)、マアジ百八十二トン(七・九%)、サバ百四十四トン(六・二%)、マダイ六十トン(二・六%)などが主なものである。昔から佐賀関で水揚げされた「関アジ」は鮮度が高く、姿も味も格別で、大分県を代表する魚の一つに数えられており、評価も高い。また、海を守るユニークな公害運動もよく知られている。

一本釣りの主要な漁場は、佐賀関の関崎・高島間を中心とした速吸瀬戸(潮流は最大流速五・五ノット)や無垢島周辺などである。

また、ブリ・タイ・アジ・フグなど高級魚に加え、アワビ・サザエなどは京阪神・東京方面へも「関もの」として出荷される。

佐賀関の一本釣り漁業にとつての悩みは、近年の遊漁船の増加でレジャーとして釣りを楽しむのはよいが、漁場に高級なまきえを大量にまくため、魚がぜいたくになって取れにくくなり、魚の匂いまで変えてしまっているという。また、漁業者の平均年齢も五十歳を越え、漁業後継者づくりが課題となっている(註5)。



佐賀関の漁業基地・下浦港

「関サバ」の  
うまさの秘密

急流の速吸瀬戸で釣り上げた魚は、  
下浦漁港から約五百メートル沖に設け  
られたいけすに入れられる。浮き棧橋

を利用した約

五メートル四

方のいけすが

凡そ百五十用

意されている

。一つに三

百キロの魚が

入るが、満た

ない場合でも

次の日に取れ

た魚は同じい

けすには入れ

ないという。

それは、いけ

すに慣れた魚

と、荒い泳ぎ

をする取れた

### 高級魚が多い魚市場

ての魚が接触し、互いの体が傷つくからだ。このように  
一本釣りで取れた魚は大事にされる。また、佐賀関では、  
魚市場は午後二時に始まる。昼市は全国でも佐賀関が唯  
一だという。

「朝つばらからセツたんじゃ夕食までに味が落ちる」

と、昼市が始まった。

町内の魚屋では商売に本腰を入れるのは、毎日午後三  
時ごろからで、さつきまで泳いでいた魚が店頭に並ぶの  
で、最高に鮮度が良い訳である。一本釣りの伝統が「関  
もの」を生んでいると言えよう。

更に、関のアジ(学名マアジ)は頭が小さくて胴が太い。  
五ノット(毎時九・三キロ)もある潮の流れに逆らって泳  
いでいるから身が締まっており、うまいという。このよ  
うに一本釣りの良き伝統に加え、魚の住環境も恵まれて  
いる。また、一本釣り漁業は網漁業に比べて、乱獲防止  
につながることも忘れてはなるまい。

「関もの」のうまさは定評があるが、「関サバ」のう  
まさの秘密を解明した研究が新聞報道(註6)で次のよう  
に紹介されている。

刺身で食べられる大分県名物「関サバ」のうまさに



ついて、大分大学教育学部の望月聡(三三)氏が成分を分析、他のサバより腐敗しにくく、脂の量が四季を通じて一定していることが分かった。関サバの味を数値で解明しようと試み、四月に東京である日本水産学界で報告される。

大分県佐賀関と、愛媛県佐田岬を結ぶ速吸(はやすい)の瀬戸で取れるサバ・アジは身が締まり、味が良いことから「関サバ」「関アジ」と呼ばれ、人気が高い。いまでは東京築地などへ航空便で出荷され、五百グラム前後のアジ・サバが六、七千円の値がつくことも珍しくない。

望月講師は、そのおいしさの秘密を探ろうと、県工業試験場と共同で二・五・八・十一月の年四回、大分市内の卸売市場で仕入れた関サバと日本海などでとれたマサバの成分を分析、脂の含有量、腐り具合を比較した。その結果、脂の含有量には、最も脂の多い血合い肉の場合、百グラム当たりマサバが二月十七グラム、五月七グラム、八月十三グラム、十一月二十八グラムと変動が大きかったのに比べ、関サバは二月十四グラム、五月と八月十一グラム、十一月十七グラムと変動が少なかった。

腐り具合は、魚の鮮度を表す、核酸の分解度合いであ

るK値が二〇%を超すと刺身が食べられないとされるが、マサバは市場で買った日に二〇%近かったのに比べ、関サバは二〇%超えるのに四日かかった。さらに、トリメチルアミンの測定値で腐敗度を調べたところ、マサバは二十一日間で腐敗したが、関サバは三十五日間もった。

望月講師は

「関サバは脂の乗り具合が多くも少なくもなく、ほぼ一定なうえ、いつまでも新鮮さを保つという性質があまりあって、独特のおいしさになっているようだ」と話している。

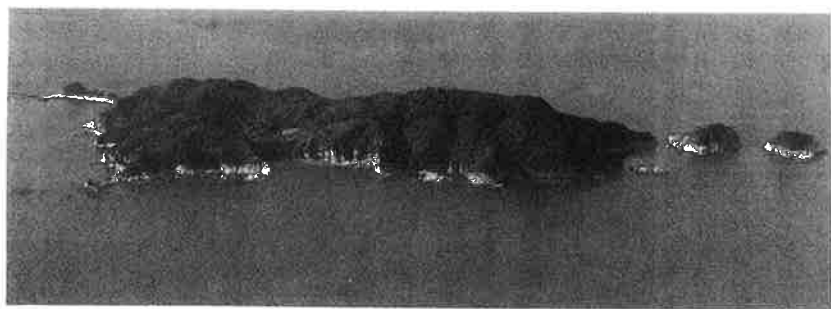
以上のように、関サバのうまさの秘密を興味深く伝えられている。

白杵―八代構造線の北側にある佐賀関の自然 賀関半島は、主として蛇紋岩を伴う

三波川結晶片岩から出来ている。

地形図の上からは半島部が陸けい島のように見えるが半島頸部(けいぶ)の地質も変成岩類からなる起伏に富んだ地形で中央構造線に沿う断層地形で、平地は少ない標高三百―四百メートルの地壘(ちるい)山地である。先端





### 瀬戸内海国立公園・高島

に近い南岸の白ヶ浜（しろがはま）と黒ヶ浜（くろがはま）の礫海岸はそれぞれ絹雲母片麻岩（中に石英を含む）と蛇紋岩の基石様礫がつくった名勝地である。

〈高島〉 佐賀関半島の関崎の沖合三・五キロ、速吸瀬戸に浮かぶ無人島。面積〇・九四平方キロ、周囲五・五キロ、最高点百四十八メートル。島の大部分は結晶片岩の石灰岩層からなっている。激浪による海食洞と浴食による鐘乳洞が多数あって奇観を呈している。周囲は二十一―四十メー

トルの海食崖で囲まれている。

大正十三年（一九二四）以来、豊予要塞の一部として砲台が設けられ、戦後は一時高島共和園として戦災孤児が収容されたことがある。春から夏にかけてウミネコが営巣のため飛来する。ウミネコの生息は島の東北部の岬と岩礁で多く見られ、三千羽以上の見事なコロニーを作っている。このウミネコは、営巣地が大分県指定天然記念物となっている。他の鳥類の生息も多く、五十四種が確認されている（註7）。

また、高島にはタイワンリス約六十頭が生息している。このリスは、昭和二十七年（一九五二）県観光協会及び佐賀関町観光協会が共同で伊豆半島から移入したもので、二対のリスが島の環境に適応して繁殖したものである。

島の南岸の山麓に数本のピロウが生育し、自生地の北限と考えられている。島は北西一キロ余りの牛島（うしじま）と共に瀬戸内海国立公園に編入されている。

〈蔦島〉 幸の浦の南東約一キロに浮かぶ丘陵性の島で無人島。面積〇・〇四平方キロ、最高点六十四メートル。蔦洲（つたしま）とも書く。前の島とも呼ばれており、島には至る所に蔦が繁茂していたのでこの名がある。

島は、リアス式海岸地帯には少ない海岸段丘が発達しており、南側に僅かの砂丘を持つが、二十一メートルの海食崖が発達した景観が見られる。日豊海岸国定公園に属する。

（豊予海峡） 佐賀関半島の関崎と、四国の佐田岬半島との間にある幅十三キロの海峡。速吸瀬戸・速吸之門ともいう。瀬戸内海南西入口に当たり、豊後水道の最北部に位置している。

この海峡には、関崎の近くに高島と岩礁の牛島があり佐田岬の近くに黄金岩（おうごんばえ）という岩礁がある。瀬戸内海と豊後水道を上下する潮流は狭い所を通るため急流をなし、最大流速は五・五ノットに達し、海底の浸食が進み、北に海深四百十八メートル、南に三百二十メートルの海盆を形成。関崎の近くに平瀬と呼ぶ暗礁があるため、海上交通の難所とされた。関崎には明治三十四年（一九〇二）に建設された関崎灯台があり、海峡一帯の展望は雄大である。

註

- 1 河野俊一「佐賀関の歴史と産業」(『地理』34の3号 古今書院 平成元年)
- 2 中野雅博「豊後水道西域における工業立地とその性格―佐伯・津久見・臼杵・佐賀関4地区―」(『豊後水道域―自然・社会・教育』大分大学教育学部 昭和五十五年)
- 3 『佐賀関町史』(佐賀関町 昭和四十五年)
- 4 『大分県の産業先覚者』(大分県 昭和四十五年)
- 5 矢野彌生「臼杵と佐賀関」(『大分県史』地誌篇 大分県 平成元年)
- 6 『朝日新聞』(平成三年三月六日号)
- 7 『日豊海岸国定公園学術調査報告書』(大分県 昭和六十年)