

高山善吉翁遺稿集（一）

高山善吉

（故賛助会員 佐伯市渡町）

この原稿は高山善吉氏が亡くなる直前に佐伯史談会に寄託された。氏は平成18年1月から20年4月に亡くなるまで（92歳〜94歳）佐伯市倫理法人会の顧問として経営者モーニングセミナーの例会講師を務められ、そのスピーチ集として収録されたものである。その中から抜粋して一部を紹介する。（編集子）

『佐伯の歴史と文化』

No. 1 戦後の歴史教育について

戦後わが国の歴史教育は進駐軍のマッカーサー指令で大きく変更を求められたので、現在人とはかく正しい歴史文化を学ぶことを軽視する傾向がある。私は佐伯に生まれ育った人間として92年間地域にあったが、佐伯の政

治や産業経済にかかわっている方々の「温故知新」の精神を欠くのを知り、誠に憂慮に堪えない次第である。

佐伯氏（13代）・毛利氏（12代）八〇〇年の歴史を翻ってみても、わが故里佐伯の変貌は驚くばかりで、この歴史から佐伯の足取りを知り、現在に対する認識が初めて生まれ未来の行方を計り得る訳である。

慶長六年（一六〇一）藩祖高政公が城山の築城にかかったときは山麓の（北側）松崎の岬は佐伯湾の波打ち際であり、一面芦やよしの生い茂った番匠川のデルタであった。また番匠川の本流に沿って向島・長島・女島・濃霞はいずれも島であった。四〇〇年の間に開墾されて新田（農地）になり、現在の宅地として或いは工場用地として住民の密集地となり、約数十倍の佐伯市街地を形成したものである。

したがって私は番匠川を「佐伯の街を生み、育てた母なる川」と言っている。年々歳々番匠川は一雨毎に休みなく土砂を運んで、河口はもとより沿線の川底に堆積している。何十年間には必ずこれを片付けるための埋立地を必要とする。最寄りの場所に処理していかないと番匠川沿線の住宅地は冠水の被害を受けることになるの

は「佐伯市の宿命」である。

佐伯の歴史を学べば既にこのことを理解でき、対策が講ぜられなければならない。斯くして佐伯市は新しい土地の造成ができ、工場の立地が可能となり、港湾を中心として益々発展の可能性が期待される訳で、「長期ビジョン」の下に地域住民の合意を得てこの事業を進めねばならないことは、「地域行政・産業経済」を預かる方々が片時も忘れてはならない命題である。

なお、私どもの時代は三世代同じ屋根の下に育ったので祖父母・両親との対話の影響を受けたが、現在では歴史を学ぶ機会が遠ざかった。「三代後は赤の他人」となる現在では地域連帯の意識が希薄となり誠に淋しい限りである。佐伯に生まれ育った人間は八〇〇年の昔は皆兄弟であり親子であったと思うので、皆一つ心になって地域のためお互いのため協力して明日の佐伯の発展を考えねばならないと思う。

No. 二 近鉄社長佐伯勇氏と

蘭学の祖緒方洪庵は佐伯氏の末裔

私どもが育った大正〜昭和初期までは祖父母・両親・

子供と三世代が同じ屋根の下に暮らしたので、自然に歴史や伝統を学ぶことができたが、戦後は新民法の下、親子の関係は存在しても歴史を語る人が身近にいなくなったのは淋しい限りである。

そういった中で、佐伯氏・毛利氏統治八〇〇年の歴史で、佐伯氏十三代目最後の主君惟定が文禄の役（豊太閤の朝鮮出兵）に従軍したが、主家の大友吉統が秀吉の命で明の大軍から南原城に包囲された小西行長の救援に向かった。ところが余りの敵の大軍に驚き戦わずして退却したことが発覚、太閤の逆鱗に触れお家取りつぶしになり領地を召し上げられた。

大友の配下にあつた惟定は、主君のお家断絶後は伊予宇和島の藤堂高虎に一、五〇〇石で仕えて優遇され、その後八幡浜の奥の大洲を経て、主君が今治城を築城移動するや、その近郷の小松町に移り住んだ。

かつて私は松山市から高松市の国道56号線を車で走ったことがある。今治城を左に眺めながらこの小松町に入ると沿線に「佐伯」を名乗る商家の看板や商社の名称が目につくので直ぐわかるが、ここに佐伯氏の末裔が今なお多く住んでいるようである。

大阪で有名な近鉄の社長佐伯勇氏が小松町の出身で、常々「私の先祖は豊後佐伯氏の一族である」と話していたのを、佐伯中学出身で近鉄病院勤務の長谷川等氏が聞いて昭和40年代に「佐伯史談」に寄稿されたことがある。(この長谷川氏は毛利藩政時代に西谷に住んでいた實川家の出身で、父上も医師になられ宮崎県の三川内や南郡海岸部を転々最後は大分市に在住した)

昭和50年過ぎと記憶しているが、福岡市で九州商工会議所連合会の総会があり、副会長の佐伯勇氏が出席されたので昼食後の休み時間に挨拶をした。その節に「家系を伝える系図か由緒や伝承を物語る記録書をお持ちですか」と尋ねたところ、「そんな確かなものは一切なく、先祖からの口伝えのみです」との返事だった。

「それでは丁度、佐伯市市制30年を記念して佐伯市史を出版したので、それに佐伯氏のこと詳しく記載されている。外に四国に行つて藤堂高虎に仕えた貴方の直接先祖になる方々の足跡を佐伯史談会の方々が何年もかけて現地へ赴き追跡調査をされた資料がありますので、それを差し上げましょう」と約束した。

その後しばらくして上阪の機会があり、副会頭の出納

一君と二人で本社を訪ねた。たまたま田中誠二氏(後の奈良交通社長)と田代和氏(後の近鉄社長・大分県出身五高東大卒)が同席しておられ、

「高山さんと偶然福岡でお目にかかつて、私の出身に関する記録資料を頂くよう約束されたが、私は冗談くらいに受け止めていたが、今日わざわざ重たい物をご持参いただき、我家にとつては何にも優る貴重な資料で、宝物を頂きましたのでゆつくり拝見いたし、家族全員にも読ませます。」と大変喜ばれた。

この縁で近鉄が丁度三重県の沿線で開発を計画していた「スペイン村」が我が鶴見半島とよく似ており、「スカイライン」で観光地として将来開発に値する地形であったので、「是非ご覧頂いて知恵を仰ぎたい」とアドバイスをお願いした。すると早速田代常務をわざわざ佐伯まで派遣し現地を視察して種々ご指導いただいた。当時の安部町長が観光に熱心であったのでその趣旨を活かし、鶴見半島の今日の観光開発に着手し、今日のごとき姿に仕上げたのも、この佐伯勇氏の御礼の気持ちから出来たものと感謝している。

なお佐伯勇氏との関係で私は新しい発見をした。大阪

では幕末にわが国蘭学の祖と称された緒方洪庵が適塾を開設して、明治初期の我が国維新の偉人を養成されたことである。

幕末の志士橋本左内・慶應義塾の福沢諭吉・明治兵制をつくった大村益次郎・日本赤十字社の創始者佐野常民等々を輩出した。その緒方洪庵が佐伯氏の一族であったことは誰もご存じないと思う。実に洪庵の遠祖は、伊予宇和島に行った佐伯惟定の弟惟寛で、まだ幼少だったので母と共に安芸に行き、毛利輝元を頼って備中足守（岡山県倉敷の奥）の木下家（秀吉の正妻ねねの一族）に仕え、江戸時代足守藩の大坂米蔵方の役目に就いていた。洪庵の父は九代目の惟因でその三男が洪庵だった（文化七年生・一八一〇）。

洪庵の子惟準やその一族は、概ね医師や学者を志す者が多く（一族二十数名が東大医学部の教授や軍医を志した）関西の有名病院の院長として名をなした人が多く、現在も緒方姓を名乗っている医師は大方その一族である。丁度この頃大阪の適塾が荒れ果て、修復のため奉賛会を結成して佐伯勇氏が会長となり、大阪を中心に広く関西から浄財を集めていた。「緒方洪庵は同じ佐伯氏の一員な

ので佐伯勇氏が会長として修復の任に当たるのは当然のことです」と私が説明すると、その深い因縁を初めて承知し驚嘆していた。

洪庵の義弟に緒方郁蔵という人があり、その孫に戦後大阪朝日新聞の主筆から政界に入り自民党総裁代行となり、首相を期待されたが死亡した竹虎がある。竹虎の四男四十郎は日本開発銀行副総裁、その妻貞子は第八代国連難民高等弁務官から現在は世界協力機構理事長として活躍中である。

No.三 佐伯公共埠頭整備は

わが佐伯市の歴史的課題

本日は大分県の田原振興局長が本会のために御出席、御講話いただいたが、折角の機会なので私が常に提唱している「行政の掌にある方はその土地の歴史や伝統文化を勉強され、温故知新という言葉を文字通り実践され、古い昔からその土地で行われた先人の知恵を研究調査して、現在その結果がどうなっているかを知り、また将来その土地ではどんな施策を計画して取り組んで行かねばならぬか、衆知を集めねばならぬと思うが、戦後その

最も大事なことが忘れられているような気がしてならない。

その証拠には僅か20年〜25年前に佐伯市で取り組んできた港湾整備計画が諸般の事情のため一時中断したが、その計画を今日では地域行政をはじめ地域住民が全く忘れてしまつて、今改めてその緊急性を再認識せねばならぬ事態に立ち至つており、改めて歴史認識の重大なこと、即ちこの地域で長期ビジョンを打ち立てて長い時間をかけて達成しておかねばならぬ事がすっかり忘れ去られている。

わが佐伯市は県下でも逸早く大分港・津久見港に次いで重要港湾に指定され、また大分・津久見より早く海事関係の合同庁舎（税関・検疫所・植物防疫検査所・出入国管理事務所・海上保安庁等々）も設置することに成功した。それ故に急がれたのが港湾整備で、木材専用埠頭が興人の土地提供を受け、運輸省（現国土交通省）に地域挙げての陳情活動が続けたため、割合早く予算を付けていただき、今日のごとく県営埠頭が完成して4万トンまでの船舶の接岸が可能になった。

しかし不幸なことは昭和50年まで東南アジアからの



中江川と佐伯湾

「マングローブチップ」をパルプ原料として輸入していた興人が倒産して、再建のため若干時間がかかった後、平成に入って間もなくパルプの生産を中止したので港湾を利用する必要がなくなつた。その5、6年後には二平合板が倒産してラワン材輸入が過去のごとく多量に必要とせず（葛港の本社工場は閉鎖、海崎の佐伯合板の「コンクリートパネル」のみ生産）極く少量輸入するに至つた。

また当時木材団地で外材を輸入していた2、3の業者をはじめ一頃のように九州一円を賄っていた外材の輸入基地としての性格が夥しく失われたため、公共埠頭整備計画が工事促進を必要とせず、運輸省に対する予算陳情も過去のごとく積極的でなく、50%完成後は暫く情勢を見ようという姿勢で今日に至つていた。

久しぶりに今回予算が付き工事にかかったら、地域の行政はもとより産業経済界も過去の熱意を喪失して県営埠頭だから（県の仕事だから）と、最も重要な事業として前向きに大分県に協力すべき市当局が将来の発展のために未来永劫の仕事であることを忘れてしまつて、今日のごとき混乱の原因となつた感がある。

大分県の広瀬知事が港湾整備のために出る廃土の処置

をかねてより計画した大入島の石間海岸の埋立工事に処理すべく作業を開始したら、地域住民が反対して作業を阻止妨害したため中断するの止むなきに至つた。

私が商工会議所会頭に就任した（昭和42年、58年）間は「みなと佐伯」をキャッチフレーズにしてきた。また佐伯氏・毛利氏八〇〇年の歴史も「水軍」として又「漁業を唯一の産業」として佐伯は今日ある土地柄で、「港湾」なくして佐伯は語れない歴史に鑑み、港湾とその整備を重視してきた。したがつて運輸省や大蔵省に陳情活動を活発にしたのも（市当局・会議所一体となり、市長・会頭は必ず一緒に上京した）それがためである。

また大分県知事平松守彦氏を先頭に県政をはじめ経済界を挙げて「アジアポルト構想」実現のため、前後三回地球の反対側の「ブラジル」まで勉強に行き（大分市と佐伯市が中心であった）私が二回・私の次の西田会頭が一回この計画に参加した。その構想の中心は将来東南アジア各国（アセアン参加国）特に中国・韓国・日本も参加して貿易がグローバル化、工業化すれば当然一番近い九州との交流が活発となる。

その場合東九州では大分港七号地の「サブポルト」と

して佐伯の重要性は必ず期待されるはずで、そのためにも港湾整備は東九州自動車道の整備貫通の前に完成されることが大切であると考へて、その意味で取り組んでい
たものが一時の不況、倒産騒動ですっかり忘れ去られて
しまい、今残された埠頭の完成の緊急性が地域の行政当
局からも経済産業界からも忘れ去られつつあるのは誠に
残念でならない。「先人が何を考へ何をしようとしたか」
地域の歴史と伝統を守つて将来のために何をしようとし
たかを忘れてしまつて、この始末では大きく将来に悔い
を残すことになる。

東九州自動車道は二回目の大分国体開催時までには佐
伯市まで完成すると聞かすが、そのインターの末端は佐伯
駅前に進入口を開き興人工場の入口から接岸岸壁を直ぐ
目前に控えることになる。早く整備を完了して将来は単
なる接岸岸壁だけでなく「コンテナヤードと倉庫群」を
興人数地に求めて整備する必要がある。(株)興人として
も遊休地の効率利用と分譲には反対しないはずで、県宮
であり佐伯の将来像を決する事業であれば、必ず賛成い
ただけると確信するので、県・市・業界で協議の上、佐
伯公共埠頭の完成と港湾整備の緊急性を再認識され推進

されるよう、過去関わつた人間の一人としてお願い申し
上げたい。

また大入島石間の埋土問題を単なる廃土の捨て場と考
えず「大入島全体の将来を決する発展策」として取り組
んでいただくよう構想を固め、現在の島が瓢箪型にくび
れているが白浜海岸と日向泊まで広く埋立て、工場用地
として地元の造船三社の大型化のためにも提供利用する
構想を県・市行政と大入島地域住民と産業界と協議
の場を設けるべきである。

佐伯湾周辺の振興と開発計画を立案して、番匠川に堆
積した土砂の浚せつを一気に解決できぬものかと考へて
いる。これには我が佐伯市は既に過去に於いて取り組ん
だ実績を持つているので、単なる空想であるとは決して
思わない。即ち昭和6、7年の間の佐伯海軍航空隊の設
置工事である。現在の興人工場敷地は三ヶ年で完成でき
たが、私どもの遊んだ女島沖の干潮時の干潟とほぼ同じ
程度に堆積した番匠川河口は早く浚せつしないと、公共
埠頭をはじめ海崎日本セメント(現太平洋セメント)工
場に進入する大型船舶は既に海底隆起により航行不能と
なりつつある。

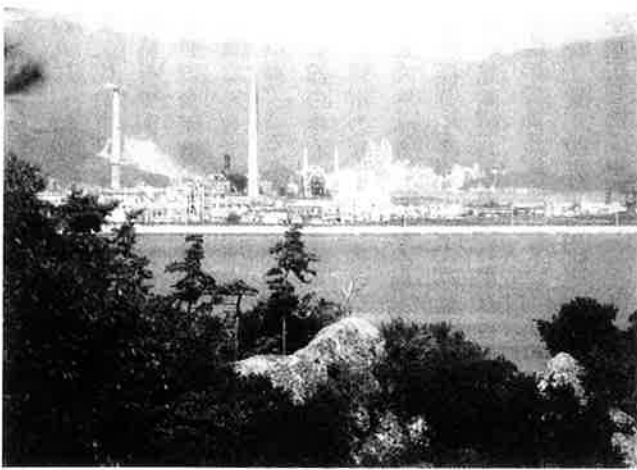
したがって港湾整備と併せて佐伯市が大入島の離島振興と架橋問題の解決のためにも更に一步を進め、同時に番匠川整備計画を河口一帯のみならず川上に向かって灘地区沖から高畑興人用水入口の堰までは、かなりのバージ（台平船）は登れるはずだから、湾口の興人沖のサンドポンプ利用分と併用して堆積した土砂を浚せつして短期に土地造成が可能と考えられる。

その理由は海軍航空隊設置工事から既に74年経過しており、少なく見積もっても興人敷地の半分以上の土地造成に必要な土砂が堆積していると思われるからである。（私の子供時代からの年数による佐伯市の地形変貌による）地球温暖化のため昔の台風の進路が変わり、最近風よりむしろ雨量が多くなり、したがって河川氾濫が多くなった。過去の実績のみでは推し量れない面が出ている。同様に海流にも変化が出ており魚類の海域が南から北へ移動したとの報告を聞く限り、常に過去の実績のみに頼り得ない面が出てきているような感じがする。

以上、港湾整備問題とこれに伴う大入島開発、懸案の架橋問題、更に番匠川河口の土砂浚せつの緊急性などについて全て関連があるので、地域がこの上とも港湾に生

き港湾によって発展するための施策について申し上げた次第である。

（平成18年1月分の講話原稿より）



臨海工業都市佐伯（昭和50年代）