

研究

横川先生と佐伯 (十一)

「郷土の研究」に学ぶもの

会員 山本 保

前回に引き続き、郷土の交通について紹介いたします。

郷土の交通 (その二) 横川末吉著「郷土の研究」より

しかし大島(鶴見所)の道路は、まだひどいと思います。冬は、北西の風が強いで、村(当時且東中浦村)の部落を連ねる道が、とてもよくくずれやすいのです。

子供が小さいけがをたびたびすると聞きましたが、原因は道路の悪いのによるのでしようか。

今に、大島には道がなくなるだろうと、心配している人もありました。

丹賀や梶寄も(いずれも今鶴見所)事情が似ています。では、どうして、こんな道が悪いのでしようか。

それは、農村のように「出合い」とか「役目」とかいって、道の修理をすることは聞きませんが、わざわざ道をいためるはずはありません。私は、これは村の人たちが舟に頼るので、しぜん、道路についてはあまり注意をしないようになるのではないでしようか。なるべくなら、

細さつづいてまでも道路は、たかたかなくないほどに、土地のせまいのも原因の一つでしよう。

皆さん(中学生)が大きくなったなら、どうしますか。学力や能力とよく調和するように、舟と道路をうまく配合したいものです。島の浦(宮崎県)や保戸島には、コンクリートブリッジな道があるそうです。

(巻) 横川先生の「郷土の研究」は中学生を相手に書かれた本ですから、こんな呼びかけがあり、文章表現も平易であるおかげです。

山間部では、小野市と因尾とで少し事情が違います。

木浦鉱山や傾山の国有林のため、西山の山岳地帯には、リッパな道路が設けられています。西山川の礫石の大絶壁にリッパな林道が開通しているのは、全く驚きました。これは国家的な仕事で、進んだ技術とたくさんな人の協力によってできる大きな事業です。

西山の生徒たちは、この道を元気に学校へ通っています。

単に林産物が積出されるだけでなく、道路によって文化が、用水路に通じる灌漑水のように、流れこむのです。昭和十八年の洪水後の惨状と比べてみますと、小野市の道路がしっかりしていたことは、全く幸いでした。

因尾の片内や櫻峯の人たちは困りきって、他の町村に合併されることを望んでいます。小野市の西山では、五十万坪かかって、電燈をつけたいと張りきっています。

悉所内と松島屋では、小さな発電所を設けて、リッパに点燈しています。

文化とか生活というものが、どんなに交通と関係が深いかをゆくり考えましよう。

昔語りにある鶴岡の土蔵屋(星宮区)や柏江(佐伯市下

堅固の繁榮はどうだったでしょう。

今日は、当時の石垣や船の名を屋号に持つ家に、わずかに名残りさしのぶのみです。近年のことですが、佐伯の船頭所のかつての船着きのありさまも、皆さんはあまり知らないうちかもしれません。

あの当時のぎつしりと河岸に並んだ小型発動船や、浜丁の裏通りの安飯屋めいた家の活気があった営業ぶり、やはり、昔語りかもしれません。

玄小路の船着き場は、すっかり道路となり、土井町はたいてい住宅地になり、前と後の道路に向かつて、どちらも正面にしようかと困っているようなありさまです。

ちよつとつけ加えますが、この土井町では、おいしい色紙まんじゅうを売っていました。

では、どうして、こんな変化が起こったのでしょうか。みな、川が狭くなったためだと思えます。

今では、船はほとんどみな、葛港に出入りするようになりました。葛港の岸壁のにぎわいは、全く驚きます。

昔の淋しかった葛が、今はどうでしょう。

数回埋め立て、樹村町、鉄工所の移転等、矢つき早の発展に加えて、更に軍事施設（佐伯航空隊、防備隊）の取扱い後、新しい都市計画によって、着々と面目を改めていきます。

いなか所に縮小してしまふのではなにかと、佐伯市の将来を心配する人が、この葛方面に期待するものも、もっともだと思えます。

ここに集まる海岸地方からの発動船は唯一の交通機関として、海岸の人にとっては、私たちが想像以上に大切なものです。この船に乗って夕方、海岸の村に着くと、そこここの路次から、人々が次から次へと出て来て、見る間に、波止場は人の山をつくりまします。

朝日まど暗いうちから、ちようちんの火におくられて、にぎやかに出祭します。夏の台風と冬の西風の目を除くと、海上の交通は、山間部よりは、もっと便利だと考えられます。

およそ沈降海岸には、どこでも沿岸航路が発達します。汽船の航路について研究してみました。

高知県と蒲江との間の汽船は、昭和十年頃から中止された道でした。天理教が高知から佐伯に流入したのも、この道によったのでした。

佐伯と宇和島の連絡も、やはり絶えました。今では宇和島から佐伯へ移住してきた人々の家も、たいてい、その人の子が孫の代となっていて、います。

更に、その前に大分・佐伯間の汽船連絡も止まりました。彦岳越えの佐伯・大分間十七里、二日の徒歩の旅に比べて、ずいぶん楽な汽船も、汽船の便には及ばなかつたのでしよう。発動船の交通を除けば、海上交通は、全体として衰えたようです。

高知県から蒲江を経て、宮崎県へ行く航路があったことを申しましたが、この汽船は、猪串（いんぐし 蒲江町）に寄添したこともあるそうです。

私は、蒲江と猪串と森崎と丸市庵とを比べてみて、いつも不思議に思っています。

地図を見れば見るほどよく似た地形であるのに、蒲江だけがどうして発展したのでしょうか。ことに、蒲江と猪串とはよく似ているようです。

蒲江が背平山（三ノ岳）で風を防ぎ、砂嘴によって囲まれた小さな入江を中心が発達したようには、猪串も弁天島で囲まれた静かな入江があります。

こんなによく似ているのに、こんなに差ができたのは、

地形や気候では説明できないことを人間がするものでしょうか。
(本号以上)

昭和二十四年頃、西上浦古江でぼつんと切れて、上浦所浪太とはなかなかなかならなかつた海岸道路がやっと開通し、現在国道二一七号線に昇格して完全舗装され、近代的女道路に变身しました。

大分バス佐伯営業所の定期バスは、蒲戸まで一日五回余り往復し、浪太では一日三十一回ほど通過・往復をしていますが。さらに、津久見まで、バス路線は延びています。

佐伯・振寄(鶴見町)間の海岸道路(県道)工事は、猿戸まで完成して、定期バスが運行しはじめました。間もなく幻の県道が、丹賀・振寄まで開通することでしょう。

横川先生が「昭和二十四年頃、蒲江峠はまだ改修されず、青山側の中ほどで新道は切れています」と指摘された、佐伯・三軒屋・蒲江間の県道も、轟トネルの開通、道路の改修、舗装などで、昔の面影を一新して、快適なものとなり、北九州方面からの磯釣りマニアの車が往來しています。

九市尾まで一日六回、蒲江まで一日八回、そして蒲江經由西野浦線トネル開通で一日二回余り、それぞれ定期バスが通っています。

佐伯・畑野浦線由一蒲江線は、一日四回の定期バスがあり、新畑野浦トネルが完成すれば、ぐっと距離が近づまることでしょう。

浦代方面(米水津村)も、新しい浦代トネルが貫通し、道路もよくなり、乗車時間も短縮されて、佐伯から宮の浦まで一日七回余り、小浦まで一日五回、浦代まで十一回余り、定期バスが折り返しています。

定期バスは、以前はすべて大手前発でしたが、現在はいずれも始発は、佐伯駅前になっています。
以上のように、交通事情は飛躍的に改善され、便利になりました。

佐伯地区定期バス開通年表

年度	西暦	開通路線(經由町村等)
昭和一三年	一九三八	大分バス佐伯営業所開設
〃	一九三九	大手前—青山、山口線(上堅甲、下堅田経由)
〃	一九四〇	大手前—浦代線(木立経由)
〃	一九四一	大手前—板屋虫月線(上野、中野経由)
〃	一九四二	大手前—小野市線(切畑、直見、京水、重明、各村経由)
〃	一九四三	大手前—大中尾、蒲江線(桐原、南谷田)
〃	一九四五	大手前—木浦線(小野市より延長)
〃	一九五二	大手前—上浦線(長田まで)
〃	一九五三	大手前—横川線(直川村)
〃	一九五六	大手前—床水線
〃	一九五八	大手前—丸市尾線(青山經由、蒲江町)
〃	一九六〇	大手前—宇藤水線(珠生町)
〃	一九七一	佐伯駅前—中越線(舟場から延長)
〃	一九七二	大手前—蒲江線(上浦町長田から延長)

右のように、大分バスの路線は次々に開通延伸のなか、地域によつては佐伯港へ定期船は減少しました。現在あずかに松浦方面に第五吹丸が、大島方面へ豊島丸が、振寄方面へ第十五水ノ子丸が就航しています。

尚大入島には、フェリー「ボート」就航までは、石間へは石間丸が、片神方面へは常栄丸、守後丸が、塩内竹が谷方面へ常栄丸が、荒網代方面へ荒吉丸が、そして日向泊方面へ日向泊丸が往來して、それぞれ貨客を運んでいます。

一部の都市周辺部を除き、過疎化により人口は減少する反面、大分県の乗用車数は、昭和四十二年三月末に比べて、昭和四十八年三月末は約六・三倍に激増し、そのためバス利用者も減少傾向にあります。

このため、七〇%以上が赤字路線に転落しつつあります。その近代化、省力化、合理化を図るために、ワンマンバスが運行を始めました。

ともあれ、乗合バス全盛の時代は過ぎて、自家用車万能の方向に進みつつあります。

時代の変遷はめまぐるしいものがあります。

横川先生が「高知と蒲江との間の汽船は、昭和十年頃から中止されました」と述べているのは、興味深いことです。

そのかわりのように、佐伯市と高知県宿毛市を結ぶカーフェリーが、昭和四十六年九月に就航を開始しました。が、その利用者は年々増加の傾向にあります。

当初は、千トン型の「あしずり」「第二豊予丸」の二隻が、一日六往復していました。

しかし、長距離輸送のトラックをはじめ、利用する車が年々ふえるため、千五百トン型高速旅客フェリー「さいぎ」を、昭和四十九年四月一日から就航させています。

宿毛観光汽船佐伯営業所では「利用者も四国と東九州関係に限られていたのが、最近では四国・九州全体の人が利用するようになり、その交流が拡大されてきた」と語っています。

わたくしも、昨年未、自家用車に便乗し、カーフェリー「あしずり」を利用して、一泊二日の予定で足摺岬、高知に遊びました。それは快適な旅行でした。思い出に残る楽しいドライブ、コースでした。

一方、昭和四十八年十月五日、愛媛県宇和島市の田中助役、茜菜屋市議会議長が、佐伯市役所を訪ね、佐伯市と高知の九州・四国連絡フェリー航路開設に協力してほしいと申し入れを行いました。

宇和島市の人口は約六万。足摺・宇和海国立公園の指定、同市と周辺地域が、南予レクリエーション都市の指定地域となり、観光地として発展途上にあります。フェリーが就航すれば、片道二時間半で、佐伯市と高知が直結されます。

さらに昭和四十八年十月十二日、愛媛県八幡浜市の清水市長、山本市議会議長も佐伯市を訪れ、両市の経済・文化交流を申し入れてきました。

これは、九四フェリー会社（本社松山市）が、八幡浜・佐伯間の九州・四国連絡フェリーの構想を明らかにしたため、両市の協力体制を固めるのが目的のようです。

現在、八幡浜市から別府・臼杵両市にフェリーが就航して、北九州との交流を深めています。本州・四国架橋や四国横断道路の建設が完成すれば、八幡浜市が阪神方面と九州の中継点となることから、南九州と積極的に経済・文化交流を促進したい考えのようです。

わが佐伯市の中心部と、大入島を結ぶフェリーポートは、いよいよ就航しました。

葛坪海地と、大入島イオノ地区が、それぞれの基地です。就航した船は二隻で、いずれも八十トン、定員百人乗りです。大型トラック三台をのせることができます。当初一日十往復。

大入島は、東部の日向泊、高松地区海岸は、日豊海岸国立公園に指定されています。フェリー就航により、観光地として脚光を浴びることでしょう。

(おわり)