

する際、李鴻章が掛けていたテーブルの上には、茶碗が置かれたままになっていた。その男はそれがよほど致しかつたと思えてその茶碗を失敬し、二階の窓から裏の築山のある泉水に投げこんで、何くおぬれをしていったという。

ところが、その茶碗が無くなっていくことが後で判り、大変な騒ぎとなり、警察のせんざくを受けようというところが、結局はちからずじまいに終わった。

当時日本、中国要人警備のため、警部補と長とする十数名の警察官が泊りこんでいたというところであるが、その警備補は、李鴻章愛用の茶碗一個紛失のため責任をとらされ、何寺かの処分を受けたと云われる。

(以下ハ、ページ上段下)

研究

佐伯の港はどんな働きをしているか

—— 主として水枝の流通について ——

佐伯豊南高等学校教諭

同校郷土誌クラブ顧問

学生会員

市野頭

仁

第三節 佐伯港と木材

一 佐伯港における水枝の位置

さきに、第二節「その社会的環境」の箇所を示した佐伯港の輸移出入品目及額によつて、略、港の性格がつかめる。また大分、佐賀、津久見港等と比較した図によ

つて全果的な位置も分る。四十六年の四月六日、新装なつた海軍官庁舎の税関室を訪れて、税関長と二時間程話す機会を得た。其の時にいただいた資料を見て、佐伯港に於ける水枝の位置をさうして見ることにした。

イ 輸出 佐伯港外国貿易概要

(単位 百万円)

年	輸 入		輸 出	
	数量	価額	数量	価額
昭和四十二年	二、五五	二、五五	二、五五	二、五五
昭和四十三年	二、九六	二、九六	二、九六	二、九六
昭和四十四年	二、五七	二、五七	二、五七	二、五七
昭和四十五年	三、二四	三、二四	三、二四	三、二四
合計	四、九二	四、九二	四、九二	四、九二

ロ 外国貿易船入港実績

年	日 本 船		外 国 船	
	隻数	噸数	隻数	噸数
昭和四十二年	一、五五	一、五五	一、五五	一、五五
昭和四十三年	一、九一	一、九一	一、九一	一、九一
昭和四十四年	一、二五	一、二五	一、二五	一、二五
昭和四十五年	一、八〇	一、八〇	一、八〇	一、八〇
合計	六、五二	六、五二	六、五二	六、五二

(純トシ数量単位千トン、(内日枝水枝)

ハ 主要輸出品

品 名	昭和四十二年		昭和四十三年		昭和四十四年		昭和四十五年		主 要 仕 向 國
	数量	価額	数量	価額	数量	価額	数量	価額	
水 枝	六〇八	一四							琉球
合 板	六〇四	九七	六〇八	一一〇	七四	一一二	六〇	六〇	アメリカ
セメント	七、七〇	三七	七、七〇	三七	七、七〇	三七	七、七〇	七、七〇	琉球
船 舶	一、八三	二〇	一、八三	二〇	一、八三	二〇	一、八三	一、八三	琉球
水 竹	六〇八	一四							琉球

二、主要輸入品

品名	昭和二		三		四		五		主要仕出所
	数量	価額	数量	価額	数量	価額	数量	価額	
本紙 (大)	20,233,333	3,840,000	25,000,000	5,000,000	25,000,000	5,000,000	25,000,000	5,000,000	アメリカ、カナダ
裂紙 (大)	1,000,000	100,000	1,000,000	100,000	1,000,000	100,000	1,000,000	100,000	アメリカ、カナダ
その他	2	40,000	2	40,000	2	40,000	2	40,000	アメリカ、カナダ
合計	20,233,333	3,840,000	25,000,000	5,000,000	25,000,000	5,000,000	25,000,000	5,000,000	

上記の資料を元にして、佐伯税関支署は「佐伯港貿易概要」として次のようにまとめている。

佐伯港における昭和四十五年度の輸出入貿易総額は一三〇億圓と、四十四年度を二五億圓上回る大幅な増加を見た。これを年度別に見ると、四十二年四九億(100%)、四十三年度七〇億(143%)、四十四年度一〇五億(24%)、四十五年度一三〇億(26%)と着実に進展しており、僅か三年にして約二倍半の増加を示したことは、当港の将来は益々明かると見送してある。

一方外国貿易船の入港状況について見ると、年々増加の傾向にあるが、四十五年度は四十四年度に比し一〇隻の減少を見たが、総トン数においては、上廻っており、これは貿易船が大型化されたものであり、今後其隻数の増加並びに船舶の大型化は続くものと懸念される。

輸出

当港の主要輸出品としては、日本セメントと沖繩向セメント及び白亜鉄工佐伯造船所よりの船舶の輸出である。セメントの輸出については、数年前にはないが、船舶の大型化が目立っており、これに伴い輸出貿易額も大巾な増加を果している。

輸入

当港の輸入品としては、本紙並びに手紙が主たるものであり、ともに年々着実に進展を見せておられ、四十五年度九六億圓と、四十四年度を十七億圓(25%)上廻る大巾な増加を果しており、本年度において百億圓の大台を突破することは確実となつてゐる。

(佐伯税関支署)

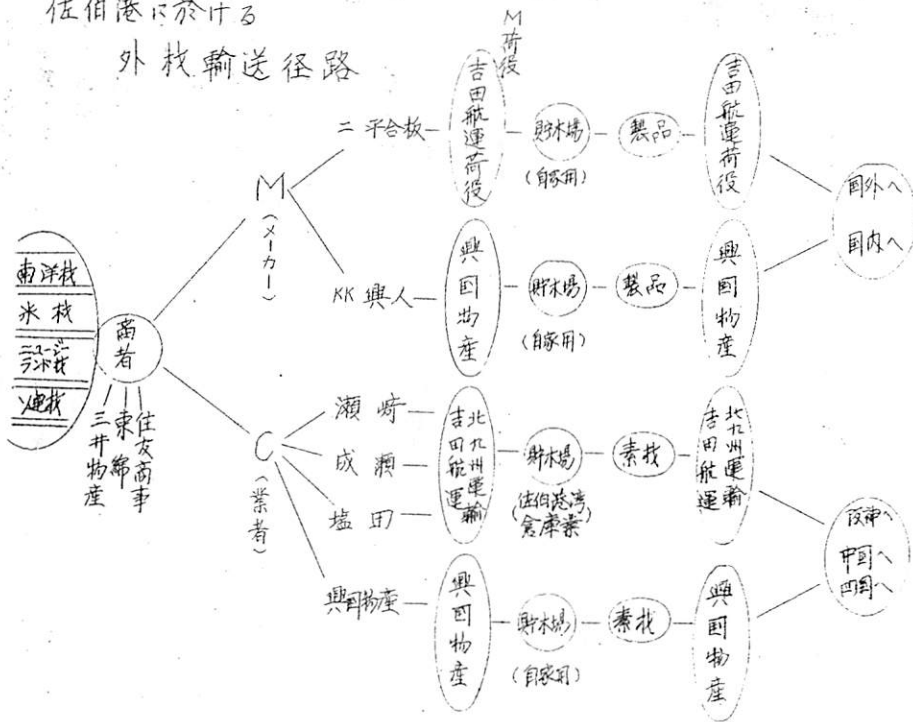
税関長さんは資料から目を凝らして、次のように話された。

佐伯の人は天然の良港を自慢しているが、今は港を造成する時代である。鹿島灘、周防灘、大分等、すべて風の吹きさらしの地域を相築造成しているのがよい例で、佐伯もこのままでは遅れてしまう。九州一の木材輸入港。九州各校木材輸出入額(昭和五年)

港名	輸 出		輸 入		輸出入合計
	額	前年比	額	前年比	
佐伯	3,256	126.6	976.2	123.7	4,232.2
阿田	254	55.9	2,833	220.0	3,087
伊万里	116	全増	642.1	161.3	758.1
平生			694.4	149.5	694.4

(必要を港だけ輸出した)

佐伯港に於ける
外枝輸送径路



してゐるものもあれば、興國物産のようには、ナラワクに
ネツプ工場をもち、会社自身の船でへ金カセリ(四〇〇〇ト)
を釣かしてゐるものもある。
ニ平合板はブイリピンのカミンダナイ島や、マレーシア

の北ボルネオから一か月を要して入港する。興人を除いた
ニ平合板や水枝業者が板；外枝は、地図上に示す大型
船停泊地点にて錨をおみす。(希冀地)下したり積込んだ
りする荷役作業は吉田航運の仕事となる。ニ平のラワン
材は主として百枝へ、米枝は主として佐伯港灣貯水場へ
乗船で運ばれる。佐伯港灣倉庫業の主なる仕事は、水枝
流出防止で植物検疫に必要な木の皮をむいたり、枝を整理
したり、売れたものを引き抜いたりする仕事で、その
海面面積九二、〇〇〇坪を占有している。

佐伯で最も手広く外枝を扱っている塩田水枝の本社は
香川県坂出市で、高知にも事業所を持つてゐるが、そ
の約七〇％は佐伯港で扱っている。この水枝の売行きは
約七〇％は、近畿、中国、四国方面で海上輸送され、残
り三〇％が博多、大川、熊本、宮崎、日田、大分等九州
方面で、海上輸送が六〇％、陸上輸送が四〇％の割合で
ある。佐伯地区の地元製材業に流れて行くのは、九州一
等に販売されてゐる量の七〇％にすぎない。せいぜい瀬崎
林業から山口、成迫、柳川製材所へ、興運から岡村製材
所へと運ばれる程度である。

以上のことから、九州一を誇る外枝輸入佐伯港は、一
時的な中継地としてのみ働きをしようといふことでは
ある。そのうち此税として一此につき県(国)に一六四、
佐伯市に二〇四の割で納めるので、大体 18598700 × $\frac{20}{100}$
年平均一千万円佐伯市に金が落ちることになる。
そこで次の発展を考へることは苦慮してゐるのだが、水
枝関係業者及び市政担当者の現状と云える。

内陸枝

佐伯港に入ってくる内陸枝は、興人の使用するパルプ
材で、移出される水枝も今は殆んどパルプ材で、一般用

枝はごく限られたものである。道路交通の整備や、需要供給の質的变化、金融取引方法、通信機関の発達等、幾多の要因がある。中でも外枝の進出が年々逐つて増加したのにおよされて減少したことが第一の理由と考へられる。とくに海上輸送するものは素材であつて製品は少ない。佐伯地区の二十数軒ある製材所の中で製品を海上輸送しているのは、主として成徳、安部、下村製材位である。細島港から積荷した関西汽船が二回に一回位、県管上屋の近くの岸壁に横づけして積込む品物は、梱包用材、野地根、箱物等の下級品が、急ぎ必要としない品のようにある。業者の話によると、どこでも価格が似ているから特別な品より外は近くの業者より買う。とくに上級品は破損されては元子もなくなるとし、早く送り届ける必要があるから、当然陸上輸送ということになる。時間が金に換算されるので運賃安の海上輸送も陸上輸送と大差なくなるという。

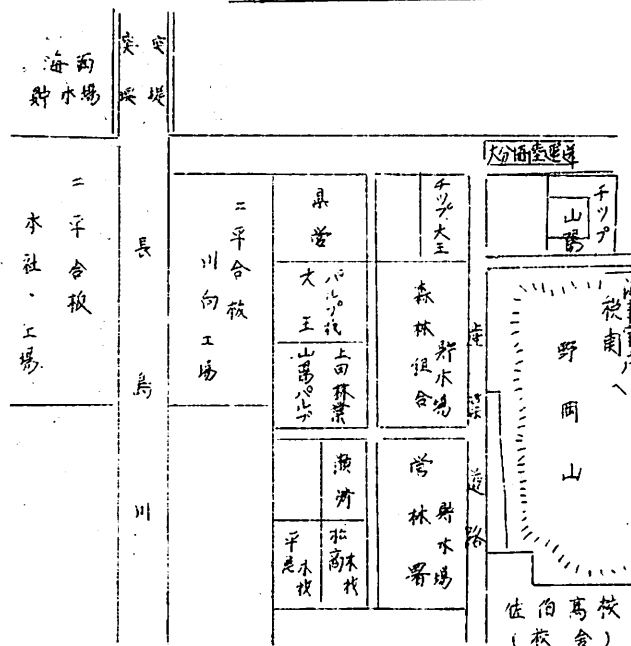
以上のようには木枝の海上輸送の本命は素材であつて、それらに及ばざる業者は、次のように分類することができる。

- 一つにはバルブ用材 — 大王製紙、丸住は四國の本社へ送り、駐在員がいる。上田林業は岩國、山陽パルプへ輸送する。
- 一つには一般材、建築材 — 共和木枝、第一木枝、松高木枝、平尾木枝が、和歌山を始め関西一円に運ぶ。

第一木枝の出張員の話では、佐伯地区の枝料は減少の一途をたどつてゐる。というのには、三重、野津方面は大分方面へ出せばよいし、北川方面は細島へ出す、南郡地区だけでは小範囲で、人件費もかさむし、採算に合わないという。大王製紙の例をとると、九州に次の九ヶ所の

駐在所がある。福岡、宇ノ島、大分、佐伯、細島、丹海、志布志、鹿児島、垂水。その中佐伯の出荷量は最低に過ぎない。丸住はすでに駐在員が佐伯から大分へ移つた例を及ぼすも分るといふ。成程、時の移りが感ぜられる。これらの素材が輸送するまでの野積場は、鶴谷港を控えた元防備隊跡で、佐伯港友だ一つの内陸積出し場所となつてゐる。野積場の位置は次の通りである。

鶴谷地区 木枝野積場(土場)配置図



三、木枝流通の推移

古き明治の時代から佐伯木炭で知られた左生産地は、今や外枝の波が押し寄せて、内陸枝を扱う木枝業者は少なかり打撃を受けてゐる。実日今年、正月から製材業者一軒

一軒と歩いてみて、その深刻さに驚き、

よく聞いた話に、佐伯地区で木材の需要にこたえるのには、三軒の製材業がそれだけ足りる。それが二十数軒の業者がひしめいている現状である。その上、外材の波、金融引締めときては、たまつたものではないという苦情である。その他若年労働者から敬遠されるし、高枚率の希望者は全くないと言つてよい等、悩みは幾多あるようだ。さてここらで佐伯の木材運送に先鞭をつけ、佐伯航運社長水原兼夫氏を始め、瀬崎林業の駐在員鶴本高明氏、それに木材の各産地和歌山県出身の松高社長松本庄平氏に登場願つて、終戦後から今日までの佐伯に於ける木材の推移を語つてもらおう。

昭和二十四年から二十六年にかけて、アメリカ軍が沖縄へ兵舎建築のため、木口三口、長さ一〇メートル、マスキシカ丸、クレイボーン丸五〇〇のトが八艘して三万石を輸出していた。また貨物列車で横浜に松を輸送したのも第八軍の仕事であつた。

昭和二十七年から三十年頃の、佐伯の幹線道路には木材が無雑作には及み出しては、誰か文句を言う者もなかつた。

その頃は関西の木材業者十社が、南四国、九州の東岸にかけて、山々を賣うことにし、のぎをけずつていた。當時は貨物の汽車送りもかなりあつた。用途は杭木が五〇％で、北九州、長崎方面へ、梱包用の板、或は車輛用材、バルブ用材を一〇〇ト級の船で、東京、大阪、名古屋、静岡等へと送つた。

昭和三十年から三十四年頃は、防備隊跡の岸壁は殆んど製材製品が山と積まれ、三十隻からなる貨物船が集結していた。それは日本近海汽船の大手の松丸、梅丸等が代表するものであつた。

これより数年前木材運送業に目をつけた水原氏は、大阪で木材製品を調査して、地元佐伯の製材業者を説いてまわつた。氏は大阪ばかりでなく、神戸や広島に販路のあることを聞き、調査してまた佐伯の業者にしらせた。このことは氏の仕事上の為でもあつたが、佐伯木材業者の目を鬧く結果となつた。佐伯の地はその供給源にことかゝなかつた。何故ならば、松、杉、檜、榿木でそれの種類は豊富で、鼻内随一であつたからだ。日田は松をけだし、若干大分がそれにこたえたのみで、佐伯は四季を通じて絶えまなく需要にこたえたので、その勢はまさに独占場となつたという。

この点は佐伯地方の特徴であるらしい。今から十年前、前、東京都で大分県の木材展示会があつた。その時東京の木材関係業者の前で、佐伯木材団地組合長加藤佐吉氏は、「私達佐伯の地杉、松、榿、榿木があつて、長枚千石十車を、そのまま港から送り出すことができ、る土地板である」とぶつた。そんな條件ならば東京と大夜間に一石五百円安くなるらしい。木材は豊富で、運びかよいということ、氏が佐伯に帰つてみると、すでに東京から注文がきていたという郷土の自慢話を聞いた。

さて昭和三十五年頃より、港の野積場は製品から素材と変つた。その理由を水原氏はこう答えている。大阪市場では、原木に比して製品が安くあつた為、製材業者は送つても引合わぬ。山は山で何人も競争してせり上げて、高くなるばかりとなつた。いわゆる景気変動に見まわられたおかげだ。吉野杉を背景にして和歌山に本社を持つていた松商さんは、これを機に佐伯に腰をすえて仕事をすることにした。全国的に石炭産業が凋落して、岸壁は空になつた所へ、外材か下すればじめたのも、この頃であつた。

佐伯では昭和四十年ニエジ松を安宅産業が買ひ、三井飯野、三光、関西汽船で門司半分、佐伯半分一往復で入港するようになつた。佐伯は海面が広く、滞船料は安いし、外航の指定港となり益々増加した。

その頃はまだフレインもない頃であつた。よく云われる話には、九州一位の木枝港になつたきつかけは、昭和四十二年の海運スト以来、滞船料の安い地方の港、佐伯に目がつけられたといふことである。しかしこれに反対する説もある。直接担当する外航の取扱者の話では、佐伯の海で真珠がだめになつたから、外航の幹木場になつたのだと。いづれにしてもこれ等が重要なポイントであることほまちがいない。

防備隊跡の野積場が、製材品から素材と成り、同じ素材でも外航と交えた現在では、流通機構ととりまく社会的諸条件が大きく変化した。道路の整備や、大型トラックがそのまゝ海を走るフェリーの開通、それに大型鉄鋼船に、コンテナ輸送等、海と陸との接点即ち港に無関係なくなりつつある動向は、経済活動と大きく伴はず結果となつた。製材所の土場で金がにぎられていた時代から、今では荷物が着いて金を出すまでに、資金の回転も昔のようには余裕はない。このような時、佐伯地区に於ても、二千枚の拡張、木材団地の整備、塩田木材の活況ぶりに対応して、フェリーポートの築着場の完成、海軍官庁倉の完成等で、重要港湾に冠じた施設が或る程度進められたが、現状はもっと早く大型化、立体化する港を要求している感がある。

さてここらで、今後の佐伯港をスムーズに運行するにどうしたらよいか。四つの条件を提案したい。

四、四つの提案

(一) 港湾を専用化し、最高度に生かせ

三月の下旬、和歌山市の木枝港を見学した。商業港、工業港と廻りの川左岸の一番端に岸壁が出来た。立派な木材専用港、水面に延々累々として巨木が積たあつていた。さらに造成進行中で拡張のためブルドーザーが、雨の下に濡れていた。佐伯港の現状では、台風時に夜もろくろく眠れない、と履帯林業の鶴本氏は語っていた。彦島の埋立、木枝基地が実現すれば、当然おきてくると思うが、浪太鼻の航路を開鑿して、最高度に活かす必要がある。今からは天分港との海上交通を増して行くことと思ふ。

(二) 陸運との連絡を円滑にせよ。

県営上屋の岸壁に銚子、外航、砂が占拠している。それを横んだトラックが、唸りとあがて港町と葛進する。歩行者は軒下に背を打ちかめて、通りすぎた車の後を及て身の安全にほつとする。興々沖のバスがでれば、この問題は解決するんであろうか。県営上屋がある、友から、おの附近から幹線道路に直結するよう工夫すべきであると思ふ。土地所有権の問題にぶつかるのである。ともかく港の道路網の、風通しをよくしたいものである。

(三) 港湾行政の一本化を以て

佐伯港は地圍の通り、

(点線で示すA、B海面) 離れの先着木の鼻から菜綱代の鼻、地藏鼻から浪太鼻と従ふ線に限られ、従て県の管轄になる。



つてこの範囲内は一括管理するべきものさへ前頁地図C、D) 図示した豫め所て、港湾部と水産部とに分れて管理されていると云上れている。それほど交通の錯綜して、ない湾を二分している。これは一体どんな理由からなるかであるか。若し地域の後進性でもなく県当局が許してあるとすれば、ここらで近代的方向に脱皮することを願う。重要港湾に指定されたことを契機に、港湾行政の一歩化をはかり、すべからず一歩制で能率を上げてもらいたい。

(四) 港湾の閉塞は大型化せよ

斜陽産業の建物や施設、或は過疎地域の公共施設に、まれば見られぬ現象ではあるが、今頃施設が大きすぎた困るといふことはあまり聞かない。ましてや交通体系の隘点となつたり、國際的機能も働かせる港湾の施設においては何れもさうのことである。ところが小さすぎて、こまざれにへぎ足している工事や施設が、なんと多いことであるか。

大分県下の林業主のブロッツキをみて、玖珠、日田は北九州や東京方面へ、中津、下毛郡は北九州へ、大分地は北九州へ、竹田、大野郡は九州へ、佐伯地は九州西へ指向していると云われる。今後わが国の人口集中地帯は、ますます東海道、山陽道にあたるらしい。佐伯地方面、佐伯木炭で知られた頃の、明治大正時代より此地等地域には、海運を通して歴史的に結ぶついている。わが国の輸入額の第二位を占めている外材は、国内の木炭需要量の半分を上廻るようになった。これが急速に減少する根拠は微候も今のところない。とすれば輸入する港施設は、可能なる限り大規模に設備することだと思ふ。鹿島灘や周防灘の閉塞が人目をひく頃になると、日向市に大分臨海工業地帯の二倍にもまさる南港計画案

が出されたりする。新全国総合開発の一環とは云いながら、私達の意表とつく構想が、次から次と出て驚かされる。

今よく言われている人向優先、福祉増進のスローガンに反対するものはない筈だ。しかしそのことは、国土開発を全面的に阻止する意味ではないと思ふ。日進月歩、人類の歩みの一歩に在る現在、公債がおきたか、と云つてすべて南港反対などナンセンスである。左を南港の替類なり方法を、弊の問題であつて、如何にすれば調和のとれた南港ができるかを発見することが、今の課題であるはずだ。

既成の工業中核地帯ならは公家すくめだから、その以上工業開発をすることは地域住民から反対の声が出るか、当然である。しかし私達のような木向港地域は、各地で下きた例と参考にして社会南港を進めねば、ますます過疎地帯化してしまふ。

それが日本全体の国力を及ぼす所以である。脳充血しているが如き日本列島の手足に、血液を十分に送り頭感足熱の状態にして若返らせねばならない。

今、彦島埋立の大規模な外材基地を作らうとする計画に對して、木材関係者が反対しているけれども、必ずや發明を判断して向題と乗切るものと思ふ。

一月以来私が接した木材業者は、殆んどが業主で、多年の経験と積んでおられる方々であつた。それ等々人の話題に二つの共通点があつた。

一つは、しきりに不景気を訴える声であつた。今一つは佐伯木炭採同組合が、突に健全で、幹部に信頼を寄せていることであつた。二三の人は、これほど充実している木炭組合は九州でも珍らしいと、自信をもつて話された。日田と共に県下の木炭産地としての歴史がそうさせ

たのであろうかと、私は強い興味と感激をおぼえたのである。

私は木材業と造船所が、佐伯南郷地区の歴史的地理的風土に根ざした主要産業であることを、三年間の調査研究で知ることができた。

御上の若昔に夢を持たせる意味からも、佐伯市の表玄関である佐伯港の調査は、思いきり大規模なものにするべく、県当局にその熱意のほどを強力に、政治化することをおもう。県南に県政の施策が手薄であるとの批難が当を得ておるとするならば、一層のこと市民のバツプアツプがなければならぬ。

豊田川の市谷、柏江港と、番匠川の土器屋港から横出されたおが佐伯木炭は、大夜港目指して出帆した。以来一世に足らずして、東九州の中ほどに位置する佐伯港は出入する木材及び木製品、鉄鋼船材、世界の海に雄飛する国産港となつたことを、おらためて自覚しなくてはならない時代が来たと思う。

(おわり)

(三ページ上段より二行目よりつづく)

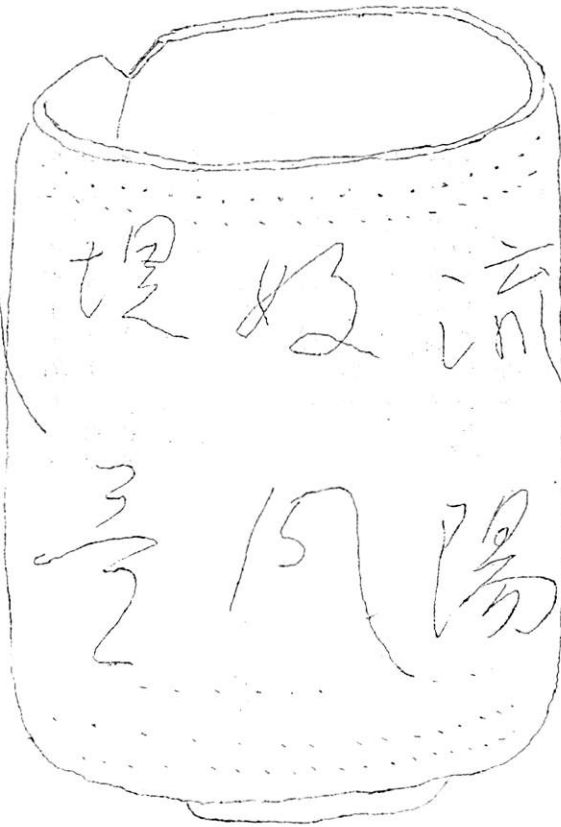
李鴻章の茶碗のつづき

その茶碗がどうして矢野義彦氏の手にはいったか、そのいきさつは潮がなかつたが、矢野氏はその茶碗を持つてゐる人がどうも気がとがめて、もう随分前に盛田新助氏(当時県議、土建業)に只であげたので、また持つてゐるかも知れないというのであつた。

私も盛田新助氏とは前から懇意の間柄であつたので、何かの用事で盛田氏を訪問した際、話のついでに李鴻章の茶碗があるなら見せて頂きたいと頼んだところ、奥さんがすぐ持つて来て見せてくれた。そしてこんな話をな

い茶碗のどこに見どころがあるかわからないが、敬しければ只であげると云うので貰つて帰り、現在秘蔵してゐる。

この茶碗は、高さ九、二センチ、口径八、三センチの筒茶碗で、内側は薄青味を帯び、灰色グスリのヒビ焼、外側はこげ茶色に小さな楕円のギザギザが一面にあり、その上に乳白くすりぞ、字が七字と落款がある。大体こんな格好である。



李鴻章

陽月