

研究

浦代峠の佐伯市水立側から米水津村浦代峠までの約六キロは、数年前まで桜の並み木があり、シーズンには花見客でにぎわっていました。戦前は、すばらしい盛況をみせていました。しかしこの桜も病虫害で枯れたり、折れるなどして昔の面影はありませんでした。

昨年（昭和四十四年度）、この浦代峠の全面改修（新トンネル開通）が行われましたが、村は観光開発と合せて、再び桜の名所にしようとして、三年生の吉野桜を植えました。今から楽しみとして、三年生の先日、佐伯——米水津村竹野浦、宮ノ浦間のドライブを試みましたが、県道も舗装されておき、すばらしい観光コースの一つです。

佐伯の港はどんな働きをしているか

——主として米穀の流通について——

大分県立佐伯豊南高等学校 教諭

同校郷土誌クラブ顧問

本会会員 市野瀬

仁

第二章 佐伯港

第二節 その社会的環境（つづき）

ハ、旅客船

旅客船は佐伯市、南延部郡内の離島を含む定期連絡船と、夏場に利用する湾内観光船が加わっている。即ち大島、梶寄、中浦、松浦一帯の鶴見地区。日向泊、塩内、荒網代、片津等へ大入島地区、蒲戸方面の上浦地区である。昭和四十四年度の乗降人員は十八万二千五十五人で、一日平均約五百人となつてゐる。これは国鉄の駅に例をとると、大体直川駅（五四〇人）よりやや少ない。大重要港湾の選定基準の②項目の一部に「最近三年間の乗降旅客数が、年平均十万人をこえるもの」とある点にも該当するわけである。

地域別の利用人員は、大入島が他地域の十倍を占めて、大島と共に連絡船の必要は、陸上交通の可能性のある地域とは違つて、必要かくべからざるものである。また大入島にいたつては距離も短かく、客数も多いので回数が多くなるため、セメントや木材運搬船の横断には十分の注意が必要である。この点向岸や津久見の港に比べて、船路が交又して小問題点をほらんでいこうと見られる。今更で大橋車力あつたことはい聞いていないが、同じ佐伯港の中でも葛港

(第1表)

事業状況集計表 (54.10.1)

九州海運局大分支局佐伯出張所管内

	佐伯地区	蒲江	旅客	施網	其他	計
船隻 10人以内	4	1		12	4	21
10人以上	88	19	15	1	5	130
計	92	20	15	13	9	151
乗降人員	97	25	22	29	9	184
雇用人員	44	1	98	26	23	850
非雇用人員	96	37	27	1	10	175
計	537	135	53	214	82	1,025

べて、船路が交又して小問題点をほらんでいこうと見られる。今更で大橋車力あつたことはい聞いていないが、同じ佐伯港の中でも葛港

は一級の人々の往来の多い旅客運送区域であることと念頭において港行政することは、いくら注意しても注意しすぎることはない。

(第2表) 旅客船

(1) 定期船	17隻	20人-30人
大島	30+	40人 120馬力
中浦	24+	40人 90
大島(備)	10+	20-30人 30
不定期船	備江~深島	70馬力
(2) 地域別隻数	大島	6隻
	大島見瀬江	2隻
	大島上浦	4隻
		5隻
		(艇2)
(3) 管内釣漁船	8	31-41
浦江	1	1.6t
米水	5	31-41
大島	1	21-41
羽出	3	1.6t

二、漁船

毎日私達が食べている鮮魚は、佐伯港から水揚げされるものとは限らない。早朝下関からトラツクで運ばれて来るものが一〇%ほどある。また朝の市場で取引されるものとも限らず、日中港をぶらついてくる時でも水揚げしているものに出会うことがある。主として豊後水道で獲った漁船は、海上で各市場の価格と電波でキャッチし、高値の市場に下して即売したり、冷凍用にしたりする。午前三時頃から六時頃まで集まる漁船の集結している港や市場風景、旅客船の一番が入港している島港も見えない。魚市場の牽勢の落によると、商工業の進出のため佐伯近海漁業が圧迫されているけれども、その水揚げも必要度はけつして馬鹿にならない。いずれ形は変わる

ておろうが多く、問題を残し、かたりの年月を必要とし、十よ——と。もともとリヤズ、式海岸の港は小規模の漁港と連絡船から出発し、それが本命であることも時おり考へる必要はあるまいか。佐伯港に入る旅客船、漁船は建造船も他の貨物船より小型ではあるが、積込こまけてあるものが何であるか、又荷主は船主はどんな経営者かを再認識して、新しい対策を考へなくてはならないと思ふ。なお船隻数、船員等は、上記の統計が示す通りである。

三、港内運送船

佐伯港の木枝輸入基地という特殊性のため、県下の諸港に見えない木枝港運送業者があることは上記の統計の示す通りである。外枝がインポート(輸入業者)からブローカー(仲介人)を経て、佐伯の木枝メーカーが受けとるまでの経路は、小ターマカ(主として木枝の流通)についてレムとみるで述べるとして、ここでは、興人船と関係をもつ興國物産運送船、日本ヒソント船と関係をもつ北九州運送船、村水運送船と、港内運送の主役を演じている吉田航運の三つを挙げて実情を採つてみよう。

(1) 興國物産運送船
この会社は資本金の七〇%と一般営業に、三〇%と興人船との関係で運送業をし、外航を東京に、内航を大阪に置き、佐伯に本社をもつ会社である。大分県内で大分共同海運船が完成され、大分臨海工業発展に貢献しようとする中心的役割で、常務取締役社長が金尾カ松氏である。佐伯においては六五%と外航に向け、三千ト級の船で原木と北米、ソ連、ニュージールランド、南洋から月二隻の割で運ぶ、千ツアをホルネオのサラワク、沖繩から

(第3表) 昭和41年度 港湾運送事業取扱表
(九州各港の対外的な仕入仕出表所管段)

(単位)	1月	3月	5月	7月
吉田航運	38,063	100,192	52,960	46,884
日通	14,402	10,700	12,980	13,512
興國運送	12,353	9,856	11,787	9,375
北九州運送	109,518	117,246	158,869	120,346
佐伯航運	5,729	7,530	10,020	6,985

(243 船荷)

月三隻ピストン輸送している。残りの三五%を内航に向
け、二千七〇百以下も含めて二〇パイ、九本もみま
奄美大島、屋久島、種子島、四国、細島、鹿屋等から夕
フ、稚、十ラ、六十種を運んでいる。これらの地域から
は屋久島から二パイ、大島十一パイが入港する。これ等

木村航運料の外重油五百七
級月十二パイ、硫黄月二
パイ、その他副原料が入
る。
製品の積出しは内海の
松前、徳島、西条等レ
ヨン工場へ二十パイ、副
製品のダンボール、千
紙は十五船で内海へ。そ
の他原木二パイ、機械へ
久米工業へ三パイ、木工
パイ和歌山へ送られる。
港湾運送の或航船五七水
高の一パイがあるが、荷
役は吉田航運の取扱をう
ける場合もある。

(四) 北九州運輸概況

北九州運輸は日本セメントとの関係七〇%、四三年か
ら木枝運送三〇%を、塩田木枝及二平の木枝を港湾運送
している。セメントの関係では、津久見より石灰石と毎
日第一伯栄丸第二伯栄丸二隻が運行し、プッシャー船一
隻が交替に押し、製品は一月に十二航海し、バラ積み
で六パイが横浜、名古屋、大阪に送っている。とくに、

プッシャーバージライシステムによるセメント輸送率
用船が使用されているのは、日本では嚆矢と云われてい
る。この方式は、比較的波静かな、潮之尻米四ノ五大湖
のような所では、引っぱるより押し方法が効率が高い
ので考案されたもので、それとこの会社が津久見一佐伯
間に応用したものが、主任の語ではセメント関係の仕事
と塩田木枝輸送の仕事が重なる時は、日備八十名も必要
とするので、今とこ塩田関係の仕事は吉田航運と半
半にしていると云う。

い、吉田航運概況

木枝の港湾運送の主役を演じている吉田航運は、佐伯
航運の港湾運送部を合併し、興國運送、北九州運送の荷
役に臨時の取扱に充てている。大分守後で下寸大型積
下船から、霞が浦、大入島、片神、百枝、鶴谷港、長島
川、中江川等の貯木場へと或航船に運ばれてくるものが
多く、各工場と内海地帯の一時仲継の為に陸揚げされ
るものが多くなる。吉田航運では、ラワン丸一五七で二
パイへ入を運ぶ、城山丸一パイ六十四パイの或航船があ
る。これら木枝積下しの荷役大は吉田航運だけでも八
十人が働き、興人、北九州、日通その他を含めると百五
十人から二百人と数えると云われている。

佐伯港に出入する船舶の動向をみて特色をおおくと、
第一に輸移入品目は、木枝、石灰石の第一次原料と、重

油、鋼材の第一次加工品である。

輸移出品目は、建造船（完成品）、合板、セメント、
いう点から、石油化学製品や精密機械等の高度の技術と
設備を要求する製品と縁のうすい地方的特性をもつとい
う点である。

その二は国際的、国内的取引の爲に、大型船、小型船
の航行と、地域内の旅客船と漁船及び観光船、レジャー
用釣舟が入りまじつて運航されている現状である。大雑
把な言い方をすると、大分港の都会型、別府、佐賀、
津久見港の専用型、臼杵の併用型に比較して、複合型と
している港といふことができる。その上経営形態から云
つて大企業と中小企業の関係に、公営が小企業や、地域
に影響するとなると、船舶運航面にも複雑な声が大きく
目立ち易くなるものである。

ごく最近の話では、臼杵市のセメント工業誘致や、延
岡新港計画に地域住民が、とくに生活の本拠である漁場
といつたことで、猛烈な反対をしている。佐伯市の港灣
に於いては、かなり不満の声は長く続いている。が、先
づ、旅客漁船港、商業港、工業港の専用港を整理、つ
まり消極的保護的政策から、宿毛―佐伯間のフェリー
ポート敷設や、鶴見半島スカイラインの構想、木枝野水
場への為の舟島を崩しての埋立等の声を聞くとき、豊後水
道への入にたらわれず、佐伯の特色を生かす積極的政策と
するために、日本地国全体を見なすで佐伯の地域開発と
研討する必要がある。九州と云う点から、県単位とはず
して、東海岸特有の地域と考慮して、船舶の集結上の港
と考へることである。何故なら、海上運送は陸上運送
に長所まで加わり、海上運送獲得の利点が益々、其の威力
を發揮する時代が来たからである。

（この項終り）

史跡の探訪

松平一泊公と靈山寺

賛助会員 高橋 智

去る四月五日、佐伯史談会一行十五名が大分市、靈
山に登山したことは、前号小野英治氏の報告書にその詳
況に於て述べてあるが、私が特に興味と覚えたのは一泊
公と靈山寺の關係である。

一泊公（松平忠直）は越前（今の福井県）六十七万石
の領主であつて、私行の由て年三十才の頃豊後津守に
配流され、台所料として掬扶持一万石と給され、慶安三
年（一六五〇）九月十日行年五十六才にて歿している。

この津守における公の生活についてはあまり詳しいこ
とは伝わっていないが、公の警護におたつてい女房内
城主竹中栄次止の家臣によつて、その行状を録して幕府
の執政土居大炊頭に送つた「志直卿行状記」の中の一節
によると、

「志直卿当国津守に移らせたまはるは、いささかの
荒々しきお振舞もなく安らげく暮され申し候。かぬが
お仰せられ候には、六十七万石の家國を失ひつる折は
聖夢より覚めたらんがごとく、左左清々しうこそ思ひ
候え。生々世々國主大名などには再び生れまじきぞ。
多勢の中に入り下ら孤独地獄にも陥ちたらんがごとき
苦難を受くることしばしばなりをぞ仰せられ、御改易
のことについてはいささかの御後悔左に見えさせられ
す候。」

つれづれの折には村年寄、僧侶をよさえお手近く召
し寄せられ、囲碁の御遊ばなどあり、打ち興せさせ左
きう有振殿の糾王にも勝る暴走よなど噂せられたまひ