弥生町（工藤豊村長）は、日豊海岸国定公園に、県南最高の霊峰尺間山を含め、全国に多くの信徒をもつ尺間神社と共に大自然美をうりだそうと、昭和四十五年度事業として参道（林道四㎞中、一㎞〇〇㎞）をつくる計画だそうです。

もし、これが完成すれば、尺間登山も半分以上は自動車で登ることもできる、その上駐車場が設けられれば、マイカー族のよいコースとして、登山参拝者も激増することでしょう。

さらには、駐車場から頂上までの歩道をつくり、将来は八戸高原とを結ぶ雄大なプランを考えており、

（以下23P下段※印へ）

研究九

佐伯の港はどんな働きをしているか

——主として水産の流通について——

大分県立佐伯豊南高等学校
教諭・同校郷土研究クラブ顧問
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）

(二)　重要港湾指定の意義

昭和四十五年、佐伯港は念願の重要港湾の指定を受けた。まことに喜ばしいことである。大分県にとっても、昭和二十六年に大分、別府、津久見の諸港が指定されて以来二十年ぶりで、県勢の発展の上からもお目出たいことである。とりわけ佐伯港の指定は、日本経済の急速な発展にともなって、全国多数の候補の中から鹿児島の川内、北海道の十勝と共に三港選ばれた最右翼のものとして、時代の落し子であるといえる。指定の第一の條件は港の実績と、将来発展の可能性であると思うが、これを成功させたのには、港に利害を持つ市民の声を背景に、有力な各機関の後援が結びついた結果と思う。中でも商工会頭、市長、村上弥代議士のお骨折りがおずかって力があったと聞いている。

一国の政治家は天下国家を論じてもらわなくてはならないが、同時に郷土の為にも役立ってもらいたい。人が苦労して一つの資格をかちとることは、その人にとって大事なことであると同じように、重要港湾の資格をかちとったことは、佐伯市にとって極めて重要な事だと私は思っている。

池田市長は、昭和四十二年立候補の際公約して以来、四十三年の植物検疫所、四十四年以来の綜合庁舎建設、いまだ入国管理局佐伯出張所の設置運動等、港の建設は佐伯市政の中心課題である。と共に港は大分県知事の管理のもとに置かれていることを知らなくてはならない。

二月二十一日、港のことを聴くために市長を訪問した。市長はこの度の重要港湾指定は、一つは県の理解であり、いま一つは興人の土地提供であると話した。県は昭和四十三年、全国港湾協会の大会で佐伯港を大分県の重要問題としてとり上げたことの意義を説明した。また重要港湾にふさわしい二万〜三万㌧級の接岸バース建設の為、興人㈱が心よく承諾したことの意味であった。公害で批難される興人が、会社所有の土地に佐伯水産団地使用に理解を示し、いまだ接岸バースに承諾したことなど、いまからの企業は、社会共同体意識を持たなくては成立

しないと思った。

所有権を厳然と認めるのが近代であり、利潤を追求するのが資本主義社会である。我々はこれを認めており、そうした社会に生きている。しかし地域社会の生活に不安をもたらしたり、他産業を侵害するものにとっては抵抗し、生活の安全を保護するのがまた近代の法である。今後製造工業が発展すればますます社会共同体の意識と、共存共栄の精神的ルールの必要に迫られることが必ず多くなるものと思う。

さて重要港湾とはどんな基準で定められるものであろうか。

重要港湾の選定基準

① 外国貿易上重要な港湾

最近の三年間の外国貿易換算貨物取扱量が平均二十万トンをこえ、かつ三千総トン以上の船舶が接岸することができる岸壁を有するもの。

② 内国貿易上重要な港湾

最近三年間の内国貿易換算貨物取扱量が、年平均八十万トンをこえ、かつ二千総トン以上の船舶が接岸することができる岸壁を有するもの。

③ 旅客運送上重要な港湾

最近三年間の乗降船客数が、年平均八十万人をこえ、かつ千総トン以上の定期旅客船が寄港地でありうるもの。

④ 国土開発上重要な港湾

国土開発上及び港湾の合理的配置上重要な位置にあり、将来の開発により、第一号又は第五号に規定する港湾になり得る自然的、経済的条件を備えており、確定した開発計画を有し、かつ、その計画による港湾工事が大規模であるもの。

⑤ 主要な離島の連絡港として重要な港湾

離島の人口が二万人をこえ、離島航路を有し、その港と本土に於ける主要連絡港との最短距離が三十カイリをこえ、かつ、最近三年間の乗降船客数が年平均十万人をこえるもの。

（備考）第一号及び第二号に規定する「換算貨物取扱量」とは、石油類、石炭類、鉱物類及び木材類の貨物取扱量に二分の一を乗じて得た数値に、その他の貨物の取扱量を加えたもの。

〔参考〕

一、港湾法第二条第二項

この法律で「重要港湾」とは国の利害に重大な関係を有する港湾で政令で定めるものをいい、「地方港湾」とは重要港湾以外の港湾をいう。

1. 本県関係重要港湾

大分港　昭和二十六年一月指定

別府港　昭和二十六年六月指定

津久見港　昭和二十六年十二月指定

2. 関税法　第二条十一号

開港　大分　佐賀関　津久見　佐伯港

3. 「特定港」とは、きっ水の深い船舶が出入する港であって、政令で定めるものをいう。

大分港

以上の通りであるが、右の條件がすべて必要であるかというとそうでなく、一項だけでも将来の発展の可能性を十分尊重してのことのようである。また港に個性を認めていることは、別府のように旅客船の多い港や、津久見の如く貨物船の多い港にあてはまる如きである。

昭和四十二年度日本国港湾統計（年報）をかりて、全国の特定重要港湾及び重要港湾を見ると、甲種港湾九十七港、うち特定重要港湾(19)　重要港湾(78)　となって

いる。その中四国、九州の例をとつて見ると、徳島(2)、香川(2)、愛媛(6)、高知(2)、福岡特定(3)、重要(3)、佐賀(2)、長崎(5)、熊本(3)、大分(3)、宮崎(2)、鹿児島(3)とある。

市長の話によれば、重要港湾になると、地方港湾が国4、県4、市2の割合に対し、国が5、県が3.4、市1.6の予算となり、かなり思いきつた港湾の改修建設が可能となるそうである。現に佐伯港の鶴谷港附近は一か月も見ないと見違えるほど様子が変つている。岸壁に沿つた新しい道路の開通工事や、総合海事官庁の建設、フェリーボート発着場の設営等着々と工事は進められている。佐伯の港は、天然の良港であるが設備はゼロであるとまで云う有力な運送業者の声を先日も聞いたが、名誉を挽回する日も遠くあるまい。昨年の十一月二日と三日に白粉と津久見の港や町を歩いてみたが、いずれも同じで、あきれるほど問題が目についた。全国の地方の県はこうしたまゝかもしれない。考えてみると家一つ建てるにも素材の変遷があつた。畳、竹、木、そして鋼材と今日になつた。その原料の鉄鉱石が、日本では需要の4.2%しかなく、外国からの輸入にまたねばならない。それを加工して生れた粗鋼の生産が世界第三位となつて移輸出される訳だから、如何にわが国の港が船舶の往来で賑つているか想像がつく。しかもこのような状態を日本人が疑う位に、爆発的に発展し出し、世界の脅威になつたのは、ここ十年もおまりすぎていないほどなのだ。

佐伯の港の設備はたしかに悪いが、今までは港を市政の重要課題としてとりたてる程ど必要に迫られなかつたとも云えるのではないか。

それでは、一体港とはどんな魅力があるのであろうか。「大分県の港」（大分県秘書公聴課）には、港湾の果す役割りとして次のように述べている。

「大分県の海岸は、総延長六三五・八㎞で全国第十一位、曲折する海岸線には、いたるところにすばらしい天然の港湾があり、これに人工的に海と陸との連絡が容易になるような港湾施設の建設と改修を実施することにより、港湾機能はますます増大している。港湾とは、いうまでもなく陸路と海路の接点、連絡場所であり、港湾機能の充実による経済的、社会的効果は大きい。たとえば、貨物の種類や量、または輸送距離によつて、一概にはいえないが、大型で、大量、しかも長距離に輸送するときは、非常に安い運賃ですむ。いいかえれば、それだけ安い品物が入手できるわけである。……

観光面においても、陸上輸送でまかない切れない観光客が、船を利用することによつて、一時に大量の人員を輸送することができるし、また、カーブームによる車輌輸送にはフェリーボートが登場して、海上最短距離と結ぶようになつたことで、港湾はますます重要性を加えつつある。

都市の発展と経済の動向が、海と港湾に関係が深いということは、本県の場合、十一市のうち九市までが海に面し、八市までが港湾都市であることによつてもよくわかる。また人口から見た場合、海に面した市町村の七七万八〇〇〇人にたいし、面していない市町村人口は四〇万九〇〇〇人で、面積は山間部四、三〇九・七平方㎞に対し、海岸部は二、三〇九・七平方㎞で二分の一以下であるにもかかわらず、人口は約二倍となつていることを見ても、港湾の持つ役割りの重要さがうかがえる。

年々移り変わり行く時代の要求を的確に掌握し、水産ふ頭、工業ふ頭などの専用岸壁の築造をも配慮し、

つ港湾の設備改修をおし進め、その機能を高め、経済的、社会的に役立てて行くことが強くのぞまれている。」

以上のように、港は物資と人とが集中し、そして分散する場所であり、製造工業の最も好む地域となる。そしてその周辺に市場が形成され都市が発生するという図式を作る。

右の記事にもう少し加えるならば、大分県の人口の七十%が、工業年出荷額の九十一%が臨海地域にあること であるが、これは日本全体の縮図でもある。地方自治体がこぞって工業の誘致運動をおこすのはこのような意味があるからである。

今ここに工業集積度と一人当り県民分配所得の分布図を対比して、両者が一致している点に注目したい。日本に於ては工業の地域格差はこのようにひどい。

今各都道府県工業出荷額を、それぞれの可住地面積で除し、全国平均を一〇〇とした指数で示すと、太平洋ベルト地帯に集積度が高く、

（第一図）

工業集積度

地理のしおり '69/1号 P10より

通産省並に朝日新聞の資料による。

500
200
100
75
50
35
20

（全国平均を100とする）

東京の1200、大阪1090、神奈川775と続き、最低は鹿児島の11、ついで青森の12である。大分県は20～35の段階で、工業面においても後進県であることに気がつく。

しかし、新産業都市指定の中全国でも優等生として注目されているので、大分市の発展は、この分布図を塗りかえる日も遠くはあるまい。

従って佐伯市もその影響を受けることは必至である。

港湾建設の相当者等は、時代に即応した構想をもって、着実に整備を進めれば、必ずよい婿が迎えられるだろう。また嫁にふさわしい健康な婿を、積極的に選択することも出来ると思う。

昭和四十五年、佐伯港が最右翼で重要港湾に指定された意義は、このへんにあるような気がする。

（この項終り）

（第二図）

1人当り県民分配所得

地理のしおり '69/1号 P13より

昭和42年度
日本経済新聞の資料による

全国水準（約345,000円）以上
〃 の90%台
〃 の80%台
〃 70%台
〃 70%以下