

で用務処理のため黒沢に残留していたことが判る。山岡の秘境であつた青山地区も、五月十三日から精神的な衝撃をうけ、直接硝煙干戈の匂いと身近に体験したの故、六月中下旬から八月十九日頃におたる二か月余であつたことが、前掲の庄屋文書、後掲の用度掛渡書によつて立証できると考ふるの以独善であらうか。

以上数行の庄屋文書、ならびに明治十年太陽略曆によつて分析してみれば、資料引用等も要当でない点も多いことと思われらるゝで、先輩諸賢の御教示を仰ぎたい。

(附記) 地名は地圖参照ありたい。

人名 赤子治〇〇(沙月林業)沙月三代吉氏曾祖父、吉正郎〇〇黒沢は当主後藤勘一氏〇〇曾祖父、沙月常七〇〇 当主沙月友次氏〇〇曾祖父、

明治十年太陽略曆〇〇川井区安藤負雄氏所蔵 (おわり)

研究

佐伯の港はどんな働きをしているか

——主として水牧の流通について——

大分県立佐伯芝田南高等学校校

教諭・河枝仰上誌クラブ顧問

水会会員 市野 瀬

仁

第二章 佐伯港

第一節 佐伯港の自然的環境

はじめに

豊南高枝御上誌クラブ部員は、昨年の春、「佐伯港の働き」をテーマにして調べたため、自然環境を三班に分れて着手し始めた。これが大体まとまつたのち、港の歴史の変遷を調べようという提案に同意して、實際やってみると、私が一人でその任を負おねばならないことになつてしまつた。それといふのもクラブ員は殆んど遠距離の生徒であり、女生徒が多かつたし、聞きこみぬ調査に足を運ぶのに、同じ場所を六回、決つたように要したことを今ふりかえつてみると、無理をさせずにすんでそれによかつたのをと思つてゐる。そのかゝり生徒は、小澤一マの水牧関係を調べたり、港周辺の社会的環境の研究を続け、今日に至つてゐる。従つてこれから綴る「港の自然的環境」は、第一章の「港の歴史の変遷」と調査する前に、生徒と共に調べたものを一年半ぶりに、この佐伯史叢誌上に載せることになつた次第である。ただ残念なことは彼女達が今春殆んど卒業してしまつたので、この記録と見るのはもう忘れかけた頃になりやうなことである。

一 沿 革

寛文八年(一七三〇年前)頃は女島、長島等は完全な島にして、蛇崎より木立の河川は海になつており、従つて柏江村が船付場となつて荷役をしてゐた。一五〇年前に於ては西谷に御船載するものがあつて、この所を港として荷役の積下しをしてゐた。現在もなお長瀬に接岸荷役の米倉は原型をとどめてゐる。さらに文政年間一三〇年前から明治の初年にかけては、船頭所番五川左岸に約一〇〇七級の船が荷役をなしてゐた。後年

右岸に移つたこともあつたが、川床の上昇と共に運河に出く、大江灘に本船を着けて、上着船を利用して本橋の荷役とし、京阪警他方と商取引をしてゐた。明治十六年葛原頭を築きはじめた。但し本船は陸揚げの約上。の深沖に泊り、荷役は川岸、満潮時に川水深五米、干潮三米を有し、大阪商船三二〇七級、一日一隻出入して旅客及び貨物と夜船に運んでゐた。

明治二十五年六月、港頭山上下暴風警報の信号標を建てた。昭和九年旧海軍航空隊が設置され、飛行場の設置、更に同防備隊、軍需部等の併設に伴ひ、既設の葛原の外、隣接する河へ湖地(④)の湖池が造成されたから、施設の整備と共に、大きく改革した。戦時秘中のことと経緯は不明である。

戦後は陸面工業地帯として、各種工場の新設、増設と併せて、後背地産業の発達による市勢伸張に伴ひ、貿易港として面目を一新した。

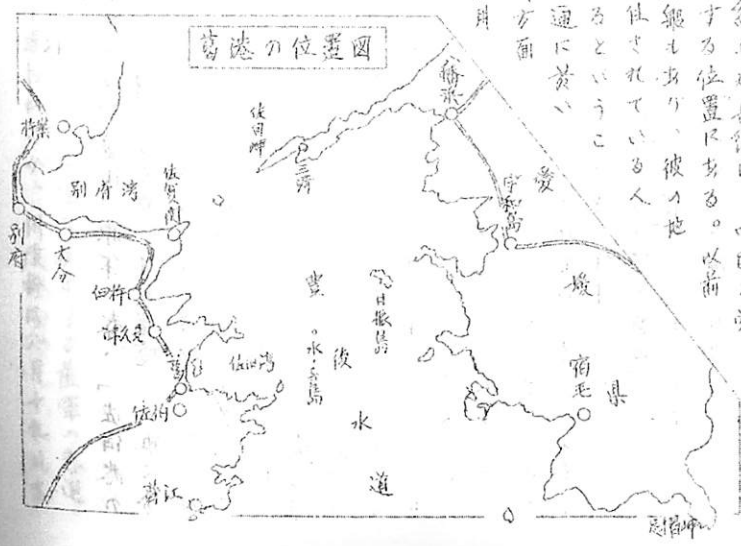
昭和二十九年七月湖港指定、四月十二月植物貿易港指定、昭和三十八年九月ヤウトポート建設等急速な港の発展を示し、これに即応する港湾施設の整備とともに、各種海事官庁の設置をみる等、総合的整備拡充が計られてゐる。本港の出入貨物は当市の特産であるセメント、パルプ、合板、鋼板、木材、推茸の移輸出、ワゴン、木材、一般貨物の移輸入を占め、年商約百二十万もの実績を示してあり、近年上昇する港勢の伸張に備へ、昭和三十四年度以降八年計画で、総工費五億四千万に及ぶ港湾整備事業を促進中であり、第一期工事として、総工費一億三千万円を投じて、一万四百平方米に及ぶ突堤式物場場の建設並に港内浚渫工事を実施し、昭和四十年三月完成した。ひき続き第二期

工事として、葛原は築市場前に工費一千万円、物揚場を、又港地正に建築面積一千二百平方米の平屋果樹上段を建設し、いす水と四十二年三月完成した。以上より、河川港湾課は出張所へ「庄内港湾調査報告」の中に本港の沿革を綴つてゐる。

二、位 置

庄内港は東経百三十一度五十九分三秒一、北緯三十二度五十八分五十九秒に位置し、県南佐伯市の玄関口である。陸に庄内山脈の東端と背にし、海には豊後水道に浮かぶ水ノ子島と徳心延長線は、四国の愛媛県宇和島と対峙する位置にある。以前から宇和島と連絡船もあり、彼ら地より佐伯市内に永住されてゐる人々もかなりおられるといふことである。海上交通に於ては、四国、阪神方面の渡舟内航路も利用出来るし、太平洋への悪潮に繋つて、土佐沖の外洋航路も十分利用する人にも偏らない位置にあることが一々の特色である。とくに木材関係の貿易では、原料輸入地の東南アジア方面、輸出

葛原の位置図



宥きのアメリカ合衆国方面に直接輸出港として好位置にあるといふことが言える。その反面太平洋の影響を直接うけるため、千り地震の場合、原木が貯木場から大入高の向こうまで流されたり、今次の日向灘地震に私達は左に不安な面が、入った経路がある。佐旧市民はそのことをしへかり承知して、おく必要があると思ふ。

三、境 界

「佐旧港は大分県佐旧市の中心部より約四折北方に位置している。この附近は葛と港とに分かれ、東北方は海に面し、海面上ニ料と距てて大入島あり。南、西とまに山脈走り、これと囲みて風波静かにして水深く、風光明媚な港として広く知られてゐる。港の東方に南海部郡と貫流する番匠川は、佐旧と二分して流入してゐる。その二分された河口は中江川と長島川になつて、女島及び長島の二つの島を形成してゐる。この島には旧防備隊と旧飛行場の敷地ありて、佐旧港は形造られてゐる。」
(某出版所土木河川課の資料による)

佐旧港を地図で示すと、北は八幡地区の浪太鼻より大入島北岸の地蔵鼻と結び、荒棚代(ワラジ)の岬から灘地区のニガキを結ぶ線と外洋にとる。また番匠川とさかみ(北)茶屋鼻と、その対岸を結び、蛇崎と女島とを結ぶ範囲内である。長島川では佐旧球場の入口附近の境界とする位置をなし、別府湾、臼杵湾、



佐旧港とし、大体類似した形で、港の北側に所下佐旧港の境界がある。

四、地 形

佐旧地方は九州山脈の一部で、豊後水道を距てた四国山脈との関連を帯び、地層の上から西南日本の中央構造線の外帯に入る。とくに佐旧市を中心として、其東の藩戸岬から東南東の鶴見半島の尖端にあたるU字型の湾を形成し海に臨んでいる。その背後は彦岳(六三八米)、只間山(六〇八・五米)、檜山(六五八米)、米茶山(六〇六米)、須利敷(七六三米)、場照山(六六六米)、元越山(五八一・五米)が大きな山、小さくは大入島の山、臼坪山、城山、難山が散り、これら佐旧港の中心とV字型にかこんでゐる。これら山々は同質の地層ではなく、砂岩帯山地にある方面は硬い岩石からなり、西山川の峡谷と小羊有道の鐘乳洞とつくり、又高砂岩千枚岩の岩層からなる元越山から場照山にかけては下入津打の段々島に利用されてゐる千枚岩と見ることが出来る。又県境の火成岩山地にある磯山は、奥蔵川の百米の絶壁の景観を眺められると云われ、(「奥蔵川」御上の地理「巻頭」、これら三つのタイプ)の地層は断層地帯として地すべりの多発地域で、狭い谷底千尋と小さく急傾斜谷川の左め洪水の心配を持つ反面、気候の好条件と相俟つて、豊富な林産資源を育て、御土の主要産業の基礎をつくつてゐる。

(二) 河 川

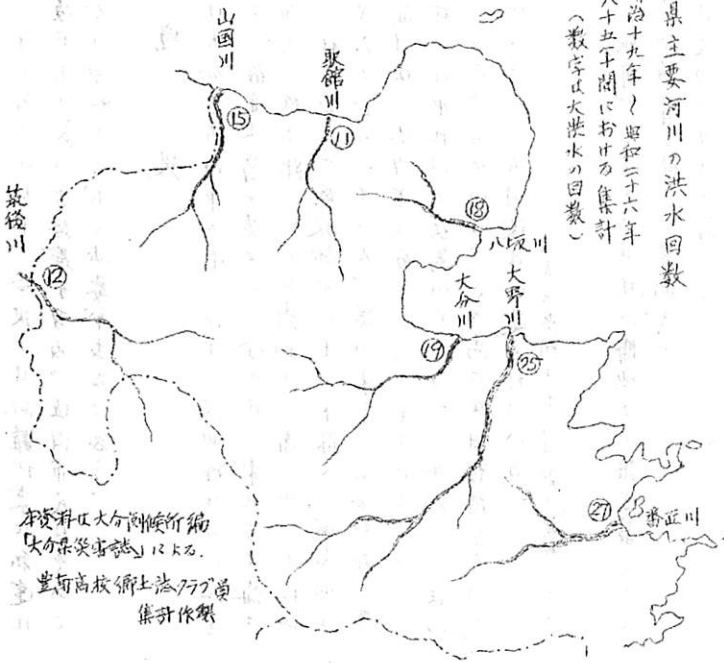
佐旧港に注ぐ番匠川は佩楯山より流れ、場照山より流れる野田川と合流して難山の山麓を通る。その間はずら谷底千尋を流れる佐旧の千尋に下るころ典型的なデルタを形成し、今市内は殆んど海辺に近く、川も電

河（内町）が低湿地を埋立て左城下町である。長島や女島は名の示す如く海中に浮かぶ島であり、塩屋村の名はよくそのことを物語っている。

さて番匠川は川中も狭く穿入蛇行をなし、その支流の井崎川は直前に左流に流れて、犂牛原の遺跡をなしているところではないかと云われる。又断層地帯で地切りが多く、洪水氾濫し、堤防破壊の災害を多くなめていることは県下第一で地圖で見るとおりである。

大分県主要河川の洪水回数

明治十九年（昭和二十六年）
六十五年間における集計
（数字は洪水の回数）



上阿蘇近では河川の伏流水をとり、興国人絹の工業用水として利用されているが、水量も多くなく、一昨

年夏は湯水期は枯渇して、興人は四ヶ所にホーリングをし、また潮止の策をとった。一方堅田川も先年の大洪水で堤防が決壊して死者も出し、田畑の被害が甚大であったため大分川の改修工事がすすめられ、本年完成し、両河川とも一級河川の面目を保つようになった。

佐伯市は、高台を控えた臼杵市や、狭い扇状地にある津久見市の形状ともちがいが、きわめて低い沖積平野の典型的なデルタ地帯に成立している。デルタを形成する番匠川は県下に洪水の多い川と云われるが、佐伯の中心部に直接影響を及ぼすのは、川が東方一筋に流れているからである。

(三) 海岸地形

佐賀関半島より宮崎県境に至る間はリヤス式海岸となし、対岸の四国海岸ともよく岬、鼻、島嶼を浮かべ、四百十川層の西方への延長地形が見られる。この海岸を目豊線の中より見れば、県立公園にふさわしく旅行者の目を惹きつけてくれる、島々の景観が映る。事実大分県内は島嶼の大多數は、ここ豊後水道に散在している。佐伯湾は緯度三十三度の線を通る大島と湾内深く抱えたまま東西入り込み、よい港を形づくり、興国人絹、ニ洋合板、佐伯造船所、本田造船所、運送業、日本セメント等の工場が操業している。私達御土誌クラブ員は、これから工業所に赴いて、佐伯の港が自然的條件として、どんな利点があり、どんな欠点があるのか尋ねてみた。ここに共通的な解答をあげてみると、次のような結果が出た。

長所 興業が盛ん。大分港は冬は北東風のため、小船は岩壁に碇泊目難で

あるのに比べて、佐伯港は湾内に大入島があるので波
浪が少く、水深もややあり、天然の良港である。

一 百枝や片津などの湾内に入江があり、貯水場には最通
である。若松港の洞海湾など、大型船舶の航行をため
波浪が激しく、木筏をつなぐカンが切れるという。

一 津久見湾は深くはないが、沿岸西米位の水添で一
五千トン級の船も大入島との間に入るこがでる。
一 本土の中央に指向しているし、瀬戸内海でも外洋でも
航行に便である。又ならず、東海アジア方面よりも
原料輸入にもよく、製品輸出のアメリカ方向にもある
がよい。

一 霧嶽は北西の風を防いでくれるし、黒潮の旋回流が通
過して、気候温暖である。

一 気象条件がよく、年間通航することは台風時を除いて
はよい。

欠点

一 水深が深く、大型船が直接岸壁につかない。

一 地盤が弱いため、各種工事に無駄な経費を必要とする。

一 佐伯湾内の汚水は七人島があり、湾外に海流が十分排
出してくれない。

一 リヤス式海岸の一般的欠点で、後背地が山がちをため
広い平地がないので、大きな発展は望めない。

一 外洋に向いたし字型の湾であるので、津波の心配があ
る。

一 海岸地形が良すぎで、軍港として利用される危険性が
ある。

一 位置が日本中央より南にいて、企業として不
利な点がある。

以上は事業の責任者から直接聞いたものを羅列したも
のだから、地理学の立場から科学的でない点もあるが、

しれないが、一面現場の事業者からで聞かれた、意味
あることも指摘されていて、おもしろいと思つた。

五 海流と水深

水深は港湾の良否にとって重要な要素の一つである。
湾内の沿岸は地盤が如く四米程度だから、一万トン級の
貨物船が荷物を積むおろす場合は、岩壁につくことは不
十分である。沖合で投錨し、小船に移すか、海中に下す
かして荷物を半分にし、岸壁に本船が着くので不経済であ
るといふ。興入の某課長さんの話によると一万トン級の
九米一十米、四千トン級の四、五米、六米の水深にせ
れば十分ではない、その上地盤がシルト層及び粘土層で
沖積層が抜かり岩盤が弱いため、工事に経費がかさむ。し
かし反面干満の差が少く、一定の水深を保つことが好餘
件でその欠点を補つて余りあると、現代の進んだ近代土
木ではさして問題にはならないうらしく、やがて必要に
応じて深い岸壁になることを樂觀視していた。

(註) 瀬戸内海沿岸の中央から西米半島別府湾まで干満差最大
四、三米に達して、豊後水道に達すると、最大干満差三、二米、これも
港の良否を分かつ重要な要素である。

十月の研修

天と地の上の謙信展「神社宝物展」の見学など

去る十月十二日大分市文化会館の展覧会を見学し、高木会
長以下会員八名(豊後期)に同行して、参加者が素外少なかった。展
覧会。宇佐神社より出陣の「神息の太刀」は大友興隆記、榊原宗
録にあり、佐伯氏に少かりの品、感銘ふかく拜見した(高木)とのこと。
午後には松原山の護国神社に参拝、明治十年の西南の役戦敗
者の墓をめぐり、有意義であった。