

御手洗港に関する一考察

= 過疎、離島の地方港湾 =

中 本 昭 夫

(佐世保市役所)

目 次

- はじめに
- 御手洗港の変遷と特色
- 現況
- 住民の意識
- むすび

1. はじめに

わが国は、3,922の陸島と洋島によって構成され、南北約3,000kmにわたって花屏列島を形成している。国土面積は、約377,400km²で、その海岸線が、約31,400kmに達する文字どおりの海洋国である。

海洋国としてのわが国の特徴は、複雑な海岸線を利用した天然の港湾と人工的に創られた港湾が数多く存在していることで、その数は、漁港を含めて3,911港にものぼっている。

山島を主体とする日本列島は、平坦地が乏しいので、国土の有効利用面積比は約30%と狭く、必然的に港湾を通して、海洋から、また、海洋を通じて経済的な利益を得ることとなり、1市町村に1.19港、海岸線約8kmに1港の割合で港湾が存在する結果となった。

しかしながら、果してこの数多い港湾が、海洋から、また、海洋を通じて経済的な利益を得る積極的な能力を有しているであろうか、今後、そういう意味での海洋力充実のための努力が国民的な課題として提起されなければならない。

都道府県別にみると、港湾の数は、おおむね海岸線に比例し、島数とも関連がある。

長崎、熊本、鹿児島、沖縄の各県と北海道、東京都には外海離島が、広島、愛媛、香川の各県には内海離島が多い。それら離島の社会的、自然的な条件は異なつてはいるものの、それらの離島は、ほとんどが過疎に悩み、後進地域からの脱却さえ不可能な状態に陥っている。本土と離島、主島と離島、離島間、離島内の交通は、最も重要な課題として島民の関心を集め、離島の基礎条件としての港湾と航路の整備は緊急の要務とされている。

自然と人間の調和を基調とする定住構想、即ち、第三次全国総合開発計画の策定にあたって国土庁が行なった市町村長の意向調査でも、（表1）離島地域の多くの市町村長は、港湾と航路の整備に強い関心を示めしている。

表1 市町村長の意向調査（離島関係）

昭和51年3月

	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位
(1)	道路	港湾 航路	水資源 河川	水産業 漁港	上下 水道	医療	処理設 (ごみ) 等	学校 教育	街路 駐車場	農林漁業 (総合)
(2)	生活 環境	観光 レクリエーション	農林漁業 (総合)	水産業 漁港	教育 (文化) (一般)	産業 総合	港湾 航路	道路	交通 総合	農業 基盤
(3)	特定 地域 (指定)	道路	港湾 航路	過疎 (対策)	高速 道路	水資源 河川	観光 レクリエーション	財源		

国土庁発表 注 (1) 緊急に解決を迫られる課題

(2) 振興整備にあたっての基本的な考え方

(3) 計画策定にあたって国において検討すべきプロジェクトまたは施策

全国3,279市町村のうち、過疎地域で離島振興法の適用を受けている市町村は117に及び、そのうち、行政区域全域が離島である市町村は92となっている。これら離島市町村における産業、経済、交通の基盤施設としての港湾の役割は極めて大きく、その中には、重要港湾を擁する地域もあり、かつては繁栄を誇った有名港も数多い。それらの中から、瀬戸内海に点在する芸予諸島（広島、愛媛の両県）の各港の変遷をみると極めて興味深いものがあり、特に、江戸時代中期から瀬戸内海における海運経済に少からぬ影響を与えた御手洗港（地方港湾＝内海

離島、人口 5,000 人以上、対本土連絡 1 時間以上) にスポットをあてて現地調査を行なったので、その一端を報告する。

2. 御手洗港の変遷と特色

御手洗港のある広島県豊田郡豊町は、主島である大崎下島と三角島のそれぞれ $\frac{3}{4}$ の地域、それに 3 無人島から成り、面積は約 $14km^2$ である。主島の大崎下島は、瀬戸内海の中央に位置する芸予諸島の中心部にあたり、巾 500 m の御手洗水道を挟んで愛媛県の岡村島に相対する広島県最南端の県境の島である。大崎下島は、一峯寺山を主峰とする尾根が急傾斜して海に至る典型的な山島で、殆んど平坦地がない。島の東側の御手洗水道は対岸の岡村島が天然の防波堤となって、恰好の自然泊地を形成し、そこに御手洗港がある。島の西側に安芸灘、南側に豊田灘(関前灘)があり、特に南側の豊田灘は、瀬戸内海の主要航路である来島海峡に通じる東南北 3 航路の接点にあたり、内、外海の特性をもつ瀬戸内海の 2 質海域の接点にもあたる。御手洗水道を港域とする御手洗港は、その接点に港口を向け、それらの灘の急潮から僅かに離れていて、その主流に直角に水道があるため潮の移動が少なく、泊地は、水道と山裾に抱かれたような W 型堀割入江が主となり、気象、海象ともに優れた条件を有している。

港内は、大長、御手洗、久比、三角の 4 集落の前面水域である 4 港区に分れ、その中心は、大長と御手洗で、その両集落は隣接していて、歴史的に異なった性格を有しながら一体となって現在に至っている。

御手洗港のある大崎下島は、室町時代の末期まで伊予領に属し、慶長年間に安芸領となつた。その間、大長島、または御手洗島と呼ばれたが、その後大崎下島という名称が固定して現在に至つてゐる。

島の中心である御手洗と大長の両集落は、大条浦と呼ばれていたが、江戸時代に大長村となつた。しかし、その村の一部にあたる御手洗の地名は古く、神功皇后、菅原道真などが寄港して「手を洗つた」という伝説によって地名となつたと伝えられる。

御手洗港の自然条件からみて、汐待ち、風待ちのため、また地理的にも九州、中国地方南西部、四国地方北西部などから関西地方に至る接点として、古くから

利用されていたことは、現存する史蹟からみても確実である。

大長村の一部分である御手洗地区が御手洗港として特に有名になったのは、江戸時代の中期頃からで、九州、四国の諸大名の参勤交代の寄港地となり、優れた泊地が宣伝されてからである。また、当時の大長村は、桃の栽培が盛んで、開花期には花見船が来島したと言われた観光地でもあった。

御手洗地区が商業集落となってから、大長地区は農業集落として明確に区分されたが、御手洗地区は大長村庄屋の支配下に置かれていて、町年寄役を配置する町分待遇を受ける変則行政下にあった。

御手洗地区は、北前船西廻りコースの開発によって港町を形成し、さらに造船技術の発達による大型船の建造により、それまでの地乗りコース（鞆→尾道→三原→瀬戸田→忠海→広→音戸→厳島）から内海中央部にコースが移り、沖乗りコース（鞆→弓削→岩城→御手洗→鹿老渡）が盛んになるとともに来島海峡利用が進んで、大名船、交易船の寄港が増加した、各藩が指定船宿を置いて以後、港町としての基盤が確立した。

さらに御手洗港は、内海の仲継港となり、問屋商人が居を構え、内海随一の商業の町となって全国に知られた。当時の御手洗港について、江戸時代の「国々湊くらべ」では、相撲番付式の便利表に前頭格で記録している⁽¹⁾。

御手洗港は、気象、海象の厳しい季節に船舶の入港が多く、長期停泊のときは御手洗地区で商取引が行なわれ、御手洗相場が成立して大阪商人達の関心を集め、小大阪と称されたこともある。そういったことから藩主浅野侯は、一層の繁栄を期待して波止場を築き、シーボルトなどの西欧人も寄港するようになり、国際色豊かな港町となったことが町の歴史に記録されている。

御手洗地区は、こうした栄華の中でも約150年（1713～1879）にわたって、町としてではなく在として存在した。これは極めて興味をそそる。

御手洗港のかつての繁栄について、遊廓などの歓楽境を結びつけて、大崎上島の木之江港と共に「おちょろ船」⁽²⁾を主として紹介している文献も多いが、それは御手洗港の一面にすぎない。安芸藩と薩摩藩との産物交易所、船宿、オランダ人テレマン・パークが幕府禁制の密貿易を行なった場所など、現存する史蹟の主

なものからも、御手洗は重要な港として繁栄したことは明白である。

御手洗地区が大長村から分離独立して町制を施いたのは、明治12年（1879）であるが、山陽本線の開通と船舶の機械化によって、入港船舶は次第に減少の傾向をみせ、商業も衰え始めたが、それでもなお、自然条件が備わった泊地によって小型船舶、特に機帆船の避難港として利用され、大長村の半数の人口にも満たない御手洗町には、電報電話局などが置かれ、近隣諸島の文化、経済の中心地として発展した。

一方、大長村は、御手洗地区が町となって分離したため、農村として自立し、明治36年（1903）に青江早生みかん（原産、九州大分県津久見地方）の栽培に成功し、桃からみかんへの完全生産転換を図り、現在のみかん王国の基礎を築いた。堀割の完成、農船の発達、渡り作などは特筆すべきもので、耕作の限界と言われる海拔400mまでのみかんの段々畑は、村民の生産意欲を頭著に示し、現在でも「大長みかん」は各中央卸売市場では銘柄として取引されており、みかんの生産、集荷、出荷が港湾を通して行なわれ、漁港に対する農業港というユニークな姿を見ることができる。

大長村と御手洗町は、再び昭和31年（1956）に合併して、現在の豊町となり、高度経済成長の中で忘れられた御手洗地区には昔日の面影もなく、町の中心は、完全に大長地区に移り、御手洗港の中心は大長港区となっている。

注 (1) 堀江保蔵編「海事経済史研究」 p. 61参照

(2) 金指正三著「日本海事慣習史」 p. 57 「うろうろ舟」の項に「ちょろ船」というのがあり「おちょろ舟」と呼ばれたものと思われる、また「お女郎船」から訛ったとも言われている。

3. 現 態 況

地方港湾御手洗港の港域は、港則法と同様に御手洗水道と三角島から久比地区に至る細長い区域で、港内は、御手洗、大長、三角、久比の4港区に分れ、大崎下島が地墨島で山が険阻であるため、尾根が急傾斜して海に落ち込み、大長地区に狭い沖積平野をみるだけで、港内水深は一般的に深い。

港湾施設としては、泊地 44.560m²、物揚護岸 991m、上屋 1棟 (160m²)、倉

庫5棟 ($3.705m^2$) 浮桟橋3基があり、4港区にフェリー用護岸がある他、御手洗地区に貯木場 $4.500m^2$ がある。

御手洗港に定期航路（御手洗～尾道）が開設されたのは、明治43年（1910）であるが、当時はすべて沖泊りで船が活躍していた。浮桟橋が設置されたのは、昭和19年（1944）で、大長地区では、大正時代からW型の堀割護岸が築かれ、以来、農船のけい留に使用されている。

現在、町経済を支えているのは農業であり、農船は欠くことのできない存在である。町内耕地面積の99.5%にみかんが栽培され、みかん農業が町経済の基盤である。漁業は、市場性の問題があって僅かに営まれているに過ぎず、漁業の代りに渡り農作が特徴としてみられる。その比率は、町内63%，他島37%，386 haに及び、隣島大崎上島、岡村島、大三島、広島県本土、岡山県にも行動範囲が拡がっている。

御手洗港からのみかんの出荷は、年間約25,000 tで、広島県内生産の約20%に達しているが、最近のフェリーボートの普及により多少の変化がみられつつある。（表2）のとおり、御手洗港における乗降人員、取扱貨物の実績は、同条件の離島の中では、かなり利用率が高い。移出入貨物の相手港は、主に、竹原、今治、尾道であって、広島、松山は少ない。貨物の93%がフェリーボートによるもので、その殆んどが食料品、建設資材などの生活関連物資である。また入港船舶の52%がフェリーボートである。

現在、御手洗港を起点とする航路は13に及び、そのうち9航路38往復が大長地区から、4航路が御手洗地区から発着し、他に本土、四国定期航路寄港2、他島への不定期航路1がある。これは、御手洗港が芸予諸島西北部の海上の中心となっているためで、歴史的な背景に負うところが多い。

乗降客の船別利用では、55.73%がフェリーボートで最も多く、本土と四国への航路が中心であるが、大崎上島を経て竹原港に至る航路に67%が集中し、渡り農作のための利用が目立つ。また、大長地区からの定期券利用範囲が、豊島、大西、木之江、明石、沖浦（以上大崎上島）、岡村、今治（四国）、竹原、仁方（本土）となっており、高速船の普及が著しく、かつての尾道～忠海～竹原～木之江

表2 港湾利用実績（御手洗港及び周辺港）

昭和50年

港名	入港船舶隻数(隻)			総トン数(G/T)			移出入貨物量(トン)			乗降人員(人)		
	一般船	フェリー	計	一般船	フェリー	計	一般船	フェリー	計	一般船	フェリー	計
御手洗港	17,861	19,453	37,314	1,672,707	3,159,765	4,832,472	84,903	1,181,817	1,266,720	194,201	244,484	438,685
木江港	13,338	8,395	21,733	1,713,103	1,710,561	3,441,664	154,150	202,518	356,668	132,766	134,191	266,954
大西港	730	6,570	7,300	49,705	848,646	898,351	34,309	837,861	872,170	33,850	201,471	235,321
蒲刈港	34,200	13,348	47,548	2,152,237	2,477,776	4,630,013	528,456	1,678,204	2,206,660	4,676	1,392,055	1,396,731
鯖崎港	17,553	15,576	33,129	822,066	2,897,126	3,719,192	478,111	4,303,967	4,782,078	204,833	824,024	1,028,857
安芸津港	1,506	6,570	8,067	252,241	848,646	1,100,887	253,247	837,861	1,091,108	56,946	201,471	258,417

注 「広島県の港湾」広島県土木部港湾課編、地方港湾（県管理）一覧表より抜すい。

～御手洗～今治航路、広島～呉～音戸～蒲刈～豊島～御手洗～今治航路は全く姿を消している。

山陽新幹線開通後は、三原港を中心に、特急航路、急行航路、普通航路が明確に区別され、水中翼船、高速船、フェリーボート、在来船が間断なく運航されてはいるが、本土中心のダイヤで、離島にとっては、日出没前後の便が少なく不便である。このようなことから、島民の行動範囲も制約され、日用雑貨など生活物資は今治方面に、高級ショッピング、高度医療は広島方面へと分かれている。

広島方面には、水中翼船で直行する場合と仁方（呉市）経由でフェリーボート利用による車使用の場合があるが、御手洗港が呉広域圏に属しながら呉市との結びつきは殆んどない。

観光客は、昭和45年（1970）に33,000人であったのが、昭和50年（1975）には26,000人と減少している。これは、瀬戸内海観光汽船の広域観光船の寄港中止にも原因があるが、国立公園普通地域に指定されている御手洗港一帯の観光施設整備にも問題がある。港湾を中心に現況を調査した限りでは当面する課題は、港湾施設と一体をなす島内循環道路の整備拡幅である。フェリーボート利用車の殆どが2t未満のトラックと軽自動車であり、大型トラックの島内行動範囲は、大長地区の1部分に限られ、港湾施設の分散配置を余儀なくされ、島内の $\frac{1}{4}$ に当る地域が隣島の行政区域に属しているなど、今後の離島開発に当って一考を要するものと思われる。

4. 住民の意識

離島の住民にとって、港湾とのかかわり合いは生活そのものであり、港湾については自然な形で認識され、特別な意識はもっていない。御手洗港に限らず、離島の港湾では、物理的に調査をして、港湾施設や港勢から将来の方向や開発発展策を論じても意味はなく、島そのものが港湾であり、一体として考えるべきである。

御手洗港のある豊町の人口は、昭和25年（1950）をピークとして減少を続け、昭和50年（1975）には、ピーク時の59.6%，5,719人となった。このような離島の過疎化と後進性について、日本離島センターでは、(1)交通体系の変革、(2)第2

次産業の立地条件不適格, (3)第1次産業を生産主体としている, (4)資本主義経済の不均衡な成長による産業格差, (5)シーズン・オフの仕事, (6)物価の高騰, を挙げている⁽¹⁾。

昭和50年に同センターが行なった意識調査では, 昭和45年に第1位を占めた観光指向が急激に低下したことが注目される。その原因は, 観光客の一時的流入による物価高騰, 水不足, 風紀の頽廢, 観光公害であるとし, 一般的に離島では第3次産業が育たないことが解った。

人口の加速的減少の要因は, 90%が社会的減少で, 内海離島では女子の流出が激しく, さらにその意識調査では, 離島振興対策地区では, 島内バス運航より航路整備を希望する者が多く, 海上交通について困っているとする内容のうち, 「船の便数が少ない」が第1位で39.3%, 「運賃が高い」が27.6%で第2位, 以下「船が遅い」「船が小さい」の順となっている。

本土と離島の交通について, 広島県の離島では他県に比して, 困っているとするのが73.8%と圧倒的に多く, 比較的に海上交通が不便な長崎県, 鹿児島県などとの意識の差があり, 内海離島では海上交通の都市型指向がみられる。

航路問題について(表3)瀬戸内海の離島では, 「運賃が高い」という回答が多く, 高速船の普及が大きな原因で, フェリーボート料金に対して高速船は平均2.4倍, さらに高速船に対して水中翼船は平均1.2倍である。

御手洗港の大長, 御手洗地区住民の面接アンケート調査でも, 物価高, 海上運賃高, 夜間便船の増発を訴え, その他, 農政の充実, 後継者の結婚問題, 島民意識の転換など離島住民の苦悩が浮彫りにされ, 港湾についての明確な回答は得ることができなかつた。

このような結果と同様に, 豊町の多武保町長と本末議長は, 「国の農業構造改善事業の推進が全国のみかん産地増加となり, 農家の経済を苦しめている。みかん生産だけのこの島は, 名柄取引の古い歴史があるので, 島民総力を挙げてさらに良いみかんを生産し, 果実中心の素晴らしい島としたい。観光資源も多いので, 都会で働く人々の疲れをいやす健康を目的とした方向で観光開発も考えたいし, 自然環境を活した夢の島を創りたい」と述べた。

表3 海上交通についての調査 昭和50年

回 答 項 目	昭和50年調査	昭和50年調査 (内海離島)	昭和45年調査
定期便の回数が少ない	28.6 %	21.5 %	39.9 %
運賃が高い	24.5	29.3	27.6
船がおそい	18.0	7.1	25.8
発着の時間が不便	12.9	10.0	10.9
欠航が多い	10.3	3.9	19.4
船が小さい	10.2	3.2	21.7
経路が困る	7.0	5.1	10.2
待合所がない	5.5	0	8.3
フェリー便がない	5.3	3.3	12.2
船が古い	3.2	1.2	4.8
定期便がない	2.3	2.3	3.4
はしけどりが危い	1.4	0	5.7

注 日本離島センター（国土庁委託）調査結果より抜き。

昭和50年 調査人員 4 621名 内海離島 1,319人

なお、昭和52年度の広島県の離島関係要望である離島架橋の促進について（呉→蒲刈島→豊島→大崎下島→岡村島→大崎上島→大三島→本四架橋接続）の島民の関心は極めて強かったが、その実現には疑問をもつ者が大多数であった。

さらに、若い世代に港湾を含めた町、島について調査を行なった結果（表4）積極的な意見はあったものの、87%が島外で就職したいと回答し、農業を継ぐ意志がある者は僅かに4%に過ぎなかった。

注 (1) 日本離島センター編「離島住民の意識に関する調査報告書」昭和53年3月p.15

6. む す び

離島の過疎と後進性は、地理的条件が大いに左右し、内海離島においても、本土との交通の条件（時間、距離、運賃）が整っている島では、都市化の方向にあり、農漁家の兼業が増加し、若年者の本土通勤による島内定住でベットタウン化がみられ、フェリー・ボート利用を中心に年間乗降人員も100万人を越えている。

表4 御手洗港に関する意識調査（中学生の部）

昭和52年10月27日

① あなたは、港について関心をもっていますか。			
(1)関心がある 9.3%	(2)少し関心がある 61.9%	(3)関心がない 28.8%	
② なぜ、港に関心がありますか。			
(1)生活上 18.5%	(2)交通 71.1%	(3)出荷 3.0%	
③ あなたは、船について関心をもっていますか。			
(1)関心がある 13.4%	(2)少し関心がある 61.9%	(3)関心がない 24.7%	
④ なぜ、船に関心がありますか。			
(1)生活上 22.9%	(2)交通 6.9%	(3)出荷 70.2%	
⑤ 船の発着時間を知っていますか。			
(1)知っている 4.0%	(2)少し知っている 79.9%	(3)知らない 16.1%	
⑥ どんな船が好きですか。			
(1)水中翼船 47.5%	(2)高速船 25.3%	(3)フェリー 6.1%	(4)その他 21.1%
⑦ 船の料金を知っていますか。			
(1)知っている 7.1%	(2)少し知っている 75.4%	(3)知らない 17.5%	
⑧ 将来どこで仕事をしたいと思いますか。			
(1)島内 9%	(2)島外 86%	(3)不明 4%	
⑨ 将来どんな仕事に就きたいと思いますか。			
(1)船員 2%	(2)農業 4%	(3)商業 2%	(4)工業 6%
(5)公務員 8%	(6)会社員その他 76%		
⑩ 将来の仕事を選んだ理由。			
(1)家業を継ぐ 2%	(2)自分の希望 56%	(3)その他 41%	
⑪ 島の生活をどう思いますか。			
(1)満足している 16.2%	(2)まあまあ 75.7%	(3)不満 8.1%	
⑫ 郷土に誇りをもっていますか。			
(1)誇りに思う 33.3%	(2)誇りに思わない 13.2%		
⑬ 御手洗港が昔栄えたのを知っていますか。			
(1)知っている 44.4%	(2)少し知っている 43.4%	(3)知らない 12.2%	
⑭ これから町の様子が變ると思いますか。			
(1)變ると思う 78.8%	(2)變らないと思う 20.2%		
⑮ ⑭に関連 どのように變るかについては、特に橋が架る みかんが減る 老令化が進む 便利になる 船と車が多くなる などが多くかった。			

⑯ 観光開発についてどう思いますか。

(1)賛成 22.2% (2)反対 14.1% (3)どちらでもよい 63.6%

⑯ 船と自動車とどちらが好きか。

(1) 船 31.3% (2)自動車 49.5%

⑰ 将来どんなことをしてもらいたいですか。（国、県、町に）

- 橋を架けてほしい
 - 船の回数を増してほしい
 - 公告が起らないように
 - 学校を充実してほしい
 - 公園がほしい
 - 道路を広く（歩道を）
- などが回答された。

注 • この調査は21項目のうちの17項目である。

• 調査対象は町立豊中学校（1町1校）2年生全員99名（男51名 女48名）

• 調査方法 校内テレビによる同時調査。

これらの比較的有利な条件下の離島のターミナルとしての港湾は、やがて架橋によって、その性格を変えることが予想されるが、御手洗港を中心とした、遠隔離島群は物理的な阻害要因を多く有し、それが社会的、経済的に島民の精神的な孤立感を誘発し、諦観となり、無気力な生活態度へと移ることが懸念される。

御手洗港を中心とした離島群の島民は、本土や有利な条件下にある離島との地域較差に極めて敏感である。現在の阻害要因を克服するためには、港湾と航路の整備、特に離島と本土を結ぶ幹線航路、離島の中核港を起点としての島間航路などの海上交通ネットワークの抜本的な再検討が必要である。県境に位置する御手洗港は、充分に中核港としての条件が備っているので、行政区域を超えた離島群の代表ターミナルを創設して、島々の特性を活した施設を整備して連結することなども考えられるが、わが国の高度経済成長期以降からの所得、生活諸条件の低位に対する島民の慣性や諦観からの自主的な脱却がまづ必要であり、早急な政府の援助と方向づけも必要と思われる。