



八幡浜港 (愛媛県)

八幡浜港は、愛媛県の西端に突き出た佐田岬半島の基部に位置している。背後に段々畑の山並みをのぞむ穏やかな港だ。豊予海峡をはさんだ対岸は大分県で、九州との海上交通の要衝であり、四国有数の漁業基地でもある。



九州へ向かうオレンジフェリー（手前）と入港を待つ宇和島運輸のフェリー。所要は臼杵まで約2時間15分、別府まで約2時間40分。

■人の集まる港を目指して

宇和海に面した八幡浜港は、九州とを結ぶ四国の西玄関口。大分県の臼杵（うすき）と別府まで1日20便のフェリーが往来し、年間約48万人の乗降客が利用している。九州へは2社が運航しており、港の西南12kmにある大島との間にも1日2便の連絡船が発着している。

同港は魚の宝庫といわれる豊後水道にも近く、トロール船（底引き網漁船）の中間基地として栄えてきた。水産魚市場における平成18年度の水揚げ量は11,723トン。最も多いタチウオのほか、アジ、サバ、イカ、タイなど豊富な魚種が水揚げされている。

しかし、フェリーの乗降客は多いものの、大半は観光や温泉目的で九州に向かう人たち。素通りされがちな足をつなぎ止めようと、現在、平成14年に策定された「八幡浜港（港湾・漁港）振興ビジョン」による港づくりが進められて

いる。港湾と漁業という2つの機能を活用し、地域再生を目指していく計画で、観光拠点となるフェリーターミナル改修と観光魚市場の整備、公共ふ頭関連施設などの整備が行われている。

人の集まる港をつく



るもう一つの取り組みが、「みなとオアシス」だ。港や海岸にある施設やスペースを地域住民や観光客の憩いの場として利用するもので、全国各地の港で展開されている。八幡浜港もこの「みなとオアシス」に登録されており、「どーや市場」と「やわたはま海鮮朝市」という2つのイベントを定期的に開催している。

毎週土曜日を除き、朝8時半から11時ごろまで開かれている「どーや市場」に足を運んでみた。その日水揚げされた鮮魚を中心に、切り身や加工品などが売られており、何組かの買い物客が訪れていた。毎月第2日曜日に行われる「やわたはま海鮮朝市」では、鮮魚や柑橘類を販売するほか、ミニせり、魚のさばき方教室、ちびっこ釣堀大会などを開催。市外近郊や県外からも人々が訪れるようになり、毎回5,000人を集める一大イベントとして定着している。

■埋め立ての名残、明治の町並み

八幡浜市は三方を山々に囲まれた、人口約4万人の港町。温州みかんや宮内伊予柑など国内有数のみかん産地であり、





迫りくるような山の斜面に囲まれた八幡浜港は、河口のデルタ地帯に発展した港湾。手前は水産魚市場のある内港地区、奥に見えるフェリーターミナル周辺では拡張工事が進められている。

海に面した山肌の至る所に石を積み重ねた段々畑が形成されている。平地の少ないこの町は、埋め立てを繰り返しながら発展してきた歴史があり、港湾も市内を流れる千丈川河口のデルタ地帯を土台にして、天正年間（1573～92年）には埋め立て工事が始まったと伝えられている。



水産魚市場のそばにある「どーや市場」では、ほぼ毎日新鮮な魚を手に入れることができる。

その埋め立ての歴史をしのばせるのが、市内の新町商店街近くにある「舟つなぎ石」だ。距離にして港から800mほどの場所だが、昭和28（1953）年ごろはこの辺りも海岸だったという。幕末から明治にかけて、海運業で財をなす商人が多かった八幡浜は「伊予の大阪」と呼ばれる商都だった。現在も、江戸時代に海運業や製紙工場などを営んでいた菊池邸、明治初期に建てられた商家・神応邸など、昔ながらの木造建築が所々で見かけられる。

古い町並みは、港から車で10分ほどの保内町でも見ることができる。平成17年の合併により八幡浜市となった地区で、明治時代には政府の殖産興業政策を受け、鉱業、海運業、紡績業などの商工業が発達した。

保内町には、明治20（1887）年に創業した東洋紡績の赤レンガ倉庫跡、19世紀に建てられた旧白石和太郎洋館、明治34（1901）年築の旧宇都宮壮十郎邸など貴重な建造物が保存されている。明治17（1884）年に日進館として創業された愛媛蚕種（さんしゅ）では、明治後期から大正時代にかけて建てられた木造建築の社屋がいまも現役を続けている。



斜張橋と展望台が整備された「シーロード八幡浜」。橋の下にある釣り施設「おさかな牧場」では、いけすに放流されているタイ、アジ、ハマチなどを釣ることができる。

■ 水産加工業の盛んな町

魚の水揚げが豊富とあって、市内には水産加工業を営む企業も少なくない。名物のじゃこ天をはじめ、蒲鉾、ちくわなどは地元の特産品である。

創業100年という谷本蒲鉾店の河野誠さんに話を伺った。そもそもじゃこ天とは「雑魚の天ぷら」に由来しており、底引き網で大量に水揚げされた小魚を骨ごとすりつぶし、加工品として活用することから始まった。じゃこ天の主原料は、宇和海沿岸の深海に生息する通称ハランボと呼ばれるホタルジャコ。現在は値段が上がって雑魚といえるものではなく、ヒメジという魚とともに原料に使われている。蒲鉾には、エソやイシモチ（グチ）などが使用されているという。

同社では、5年ほど前に製造体験工房を開設した。すり身から成型、魚から加工成型のいずれかを体験してもらうもので、おもに地元の小・中学生の課外授業で利用されている。「魚ばなれが進み、その姿を見たこともないという子供たちもいる

時代です。どういう過程を経て魚が加工品になるのか。製造体験を通して、地場の主幹産業を知ってほしいという思いで始めました」と河野さん。

旅行会社が主催するツアーの立ち寄り先にもなっており、観光客が見学を訪れることもあるそうだ。

農業と漁業を柱とする第一次産業の町、八幡浜。温暖な気候や豊かな海の恵みもさることながら、陸のアクセスが限られたこの地では、町の産業発展に港が果たしてきた役割は大きいものだったに違いない。

（取材・文／小野寺明子 写真／坂本政十賜）

船からのロープをつないでいた「舟つなぎ石」。かつてここが海岸だったことを物語る。



明治時代に建てられた旧白石和太郎邸洋館。白石氏は、紡績業や鉱業で財をなした人物だ。

木造3階建ての愛媛蚕種の建物は、国登録有形文化財に指定。現在も蚕の幼虫を育成販売している。



日本貨物検数協会検数人

塚原英智さん

検数人という仕事をご存知だろうか。貿易貨物の積み込みや陸揚げの際、荷物の個数、損傷の有無などを確認する仕事（検数）を行う人のことだ。かつては港湾運送事業法に定めがあり、検数人研修を受講し、認定総合試験に合格したうえ、国土交通省地方運輸局が備える検数人登録簿に登録される必要があった。規制緩和の一環として登録制度が廃止されたのは、平成17年の法改正によるものだ。

一口に荷物の個数を数えるといっても簡単ではない。輸出入される船積貨物のすべてが対象となるため、なにしろ膨大な数だ。主流を占めるコンテナ船だけを見ても、元旦以外の364日、24時間出入りしている。現在、この業務を一手に引き受ける大手2社のうちの1社、社団法人日本貨物検数協会の東京支部にお願いして、現場を見せていただいた。

訪れたのは東京湾の大井埠頭。見渡す限り続くコンテナベースに向かい合うように、船会社や荷役会社の倉庫が連なる。同社の課長補佐である塚原英智さんは、巨大な倉庫の一つで検数作業の最中だった。

「私たちが行っているのは、船会社、荷主、倉庫業者ほか各位からの依頼を受け



て、どんな貨物をどれだけ、どのような状態で受け渡したかを正確に確認する仕事です。確認した内容は、書類に記録して提出し、依頼主はそれを受け渡しの証明や荷役の進行状況の記録として使います。「検数」のほかに、荷物の重量や容積を計測して記録する「検量」、荷物が定められた規格に適合しているかな

どを調べる「検査」も塚原さんたちの仕事だ。この現場はコンテナに特化しているが、それ以外の検数業務では、鋼材輸出船と自動車輸出船の業務が大きなウエイトを占めるという。

社団法人日本貨物検数協会は、全国に10の支部と大小の貿易港に50余りの事務所を置く。約1,500人の職員が港湾物流の最前線で日本の貿易を正確にチェックしている。

「数を数えるだけではなく、正しい届け先に送り出すのも業務のうちです。間違うとお客様の大切な荷物が別の国に行ってしまうので気が抜けません」と塚原さん。関税は、検数人が証明した数でかかる。一文字書き間違えただけでも違う荷物になる、など神経を使う毎日だ。地道な仕事だけに頭が下がる思いがした。

(取材・文／東田 勉 写真／横山正次)

今号のテーマ：「私の青函連絡船」

●東京都八王子市 恩田孝夫さん

40年ほど前の青春時代、東北一周ひとり旅の折、宿代が無かったので青森駅の青函連絡船待合室で夜を明かしました。周囲から聞こえるおじいさんやおばあさんの会話は、本生の東北弁で半分も意味が分からず、でもおにぎりを分けてくれたりして、沿線の魅力的な風土とともに強烈な思い出となりました。その5年後、北海道の新婚旅行には迷わず、飛行機ではなく上野発の夜行列車で青函連絡船に乗り継ぐルートを選びました。鉄路の響き、連絡船の銅鑼、舞うカモメたち…。たっぷりと時間が流れる鉄道や連絡船の旅を、妻はとても喜んでくれました。さらにその後、仕事で北海道に出かけた時でも、帰京にはわざわざ連絡船と特急寝台を選ぶことが何度かあったものです。いま下手なカラオケで石川さゆりさんの「津軽海峡冬景色」を口ずさむ時、人生の折節ごとに海峡を越えた私の青函連絡船が蘇ってきます。ありがとう、青函連絡船。

