

弥生町の「都市化」に関する

若干の考察

矢野 彌生

(会員・佐伯市中山区)

はじめに

弥生町は農・山村地域にありながら、古くから地域内に都市的要素をもった小集落が、「街村」の形態をとり成立していた。とくに、旧明治村の「植松」地区はその代表的な集落である。

本稿では、植松地区を中心にした明治・大正・昭和初期の都市化の状況と、第二次大戦後の町内の都市化の状況、さらに、最近の弥生町の著しい都市化現象の要因、その特徴などを地理学の視点から若干の考察を試みたい。なお、本稿は、平成八年七月十四日の佐伯史談会の研究発表会(於…佐伯図書館視聴覚センター)で発表した内容を骨子とし、その後の補充資料に基づいたものである。

一 都市化とは

地域を研究対象とする地理学では、「都市化」とは、農村的な地域から都市的な地域へ変化する過程^①を意味している。

現代は都市化の時代だといわれている。事実、それほど地域の変容は著しく、地域社会は刻々と都市的体制へ組みかえられている。都市化についての概念は複雑多様で、追求する学問によって千差万別である。ここでは一応次のように考えておきたい。「都市化」とは広義に集落または地域において都市的な要素が漸次増加する過程である。換言すれば、工場・住宅・商店・公共施設など建築物が増加する「市街地化」のことである。

二 弥生町の都市化のはじまり

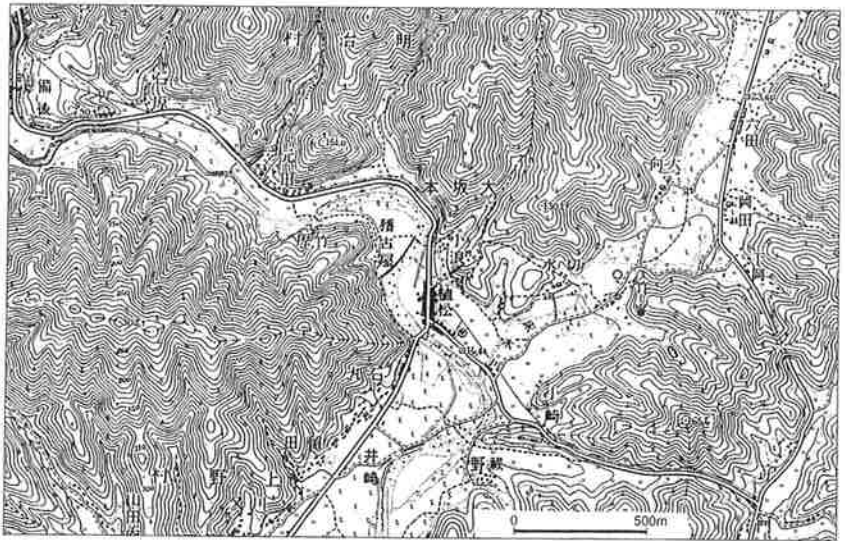
〈明治末期から大正期の植松〉 旧明治村の植松地区は早くから街村^②が成立した集落として知られ、都市的要素をもった小集落であった。

植松地区の街村が成立したのは国道三六号線(現・国道一〇号)が建設されてからである。この国道三六号線が弥生町内に建設された当時の状況について、『元田の

『歴史』は詳細に述べているので、その一部を紹介しよう。旧国道はいつ頃できたものなのか、また当時の様子はどうかであったのだろうか。このことについて二つの資料から年代が明らかになったことはほんとうにありがたい。大分県立図書館蔵の『大分県会史』(明治四十二年六月二十五日・大分県発行)に次のように明示されている。

「明治十四年より県費支辨に加う」として、南海部郡佐伯町に起て同郡鶴岡村にて佐伯より都府道に分岐し、同郡明治村に於て国道三十六号線に又大野郡野津市村に於て、竹田より白杵港道に合し三重町に達す」とあり、さらに「国道第三十六号線路改築工事」として、本工事は明治二十四年七月第二十二回臨時会に於て総工金、三十三万五千六百四十円を以て明治二十六年度より同三十年に至る五ヶ年の継続工事と為し、其改築に着手せんとして県知事岩崎小二郎は諮るに左の案を以てした」と記録されている。

また、弥生町役場にある土地台帳を開いてみると、元田の旧庄屋にある市野瀬順佑の田地を潰地として、明治三十年五月十四日官有道路成許可、明治二十九年



第1図 植松とその周辺地域(昭和23年)
(昭和2年測図同23年資料修正2万5千分の1地形図「植松」図幅)

一月より除租と記録されている。

以上によって明らかかなように、弥生町内の旧国道は、日清戦争を中にはさんで、計画・実施されていることがわかる。また、古老の語るところによると、明治三十一年（一八九八）ごろ、町内（尺間から大坂本）の国道工事で働いていた人々は、浦辺の人が多く、地元の人が働いていた人はいなかったという（これは「豊後土工」の明治期の活躍の姿といえる）。

いま、町内を国道三六号線が通るようになった経緯をみると、かつての日向往還、のちに改称された国道三六号線を、梓越えの険を避けるために路線を変更することになり、明治三十五年、国道三六号線は、犬飼―大寒―市場―小野市―重岡路線から、犬飼―川登―垣河内―宇藤木―植松―江良―大原路線へと変わったのである。以来、この路線が床木―津久見線（鏡峠経由）にかわって盛んに利用されることになった。

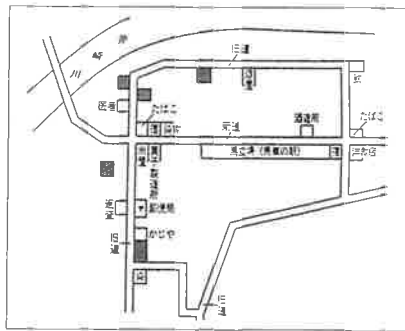
植松地区では、国道三六号線が開通してから、道路の沿線に漸次家屋が建って、新しい街村が形成されていったのである。当時の状況を、古老からの聞き取り調査をもとに作成したのが第2図である。第2図で明らかかなよ

うに、明治末期

には植松を通った国道沿線に小集落が街村の形態で形成された。

植松は明治村という農・山村地域にあって、周辺の農・山村の集落に対するサービス機能（商工業）を発揮する集落であったことがわかる。

植松では、飲食店・たばこ・米屋・染物・宿屋・酒造所・洋裁店・かじやなどの商工業を営む人々が集落の中核をなしていた。また、宿屋が二軒あるが、馬車宿を兼ねており、宿屋を最も多く利用した人々は行商人であったという。さらに、郵便局・駐在所・客馬車の駅・医院など公共機関もあった。郵便局は明治郵便局といわれ、明治三十二年に開局しており、客馬車の駅が設置されたのは明治末期（明治四十年ごろか）と考えられる。



第2図 明治期の植松
〔「研究のあゆみ」弥生村小中学校社会科クラブ
〈昭和33年〉による〕



客馬車を往復した佐伯一木床
(明治45年・河野東氏提供)

また、大正十五年(一九二六)六月には佐伯―植松間の自動車定期往復が許可され、初めて一日三往復している。このように植松は交通の要衝をなしており、町内でも早くから交通機関が発達していた。

古老の話では、植松の市

街地の形成に大きな役割を果たしてきた人々がいる。それは、明治三十五年初めて国道三六号線が開通してからの沿線に、周辺の農・山村や四国(高知)・広島(三次)・白杵・安心院・横川・本匠など県内外から開拓者精神に富んだ商工業従事者が移住してきて、これらの人々によって漸次新しい市街地が形成されたのである。おそらく、大正初期には植松



明治32年開局の明治郵便局
(昭和35年まで存続した取りこわし前の写真)

の街村の原型が完成したのではないかと考えられる。
(植松地区の都市化の要因) 明治末期から、なぜ植松地区に都市化が始まったのか、その要因を少し考えてみたい。

植松地区の都市化の要因をあげると、①国道三六号線が開通したことにより、交通の要地としての重要性が増幅されたこと、②交通機関の発達があったこと(客馬車の駅・大正十五年には佐伯―植松間バス運行など)、③尺間神社の登山口が近くにあること、門前町的な要素が若干あったのではないか、④植松の集落があった明治村は町の人口の四割を占めていたこと、⑤明治末から大正期には我が国の資本主義が発達し、地方へ波及し、都市化を促進したという歴史的背景があったこと、⑥最後に、植松地区に移住してきた商工業者の開拓者精神、その努力、などがあげられる。

(明治・大正期の畑木・江良) 町内では、植松のほかにも商工業者が明治・大正期にいた地区がある。上野村の畑木の小集落は旧道時代にはほとんど商店はなく、新道(国道三六号線)が開通し、学校が立地してからの地区の中心となり、商店が増加したという。しかし、旧道

時代の切畑村の江良では、すでに宿屋(二軒)や旅具を売る店・とうふ屋・造り酒店などがあつた。それは、江良地区には客馬車の発着駅(昭和の初めまであつたといふ)があつたからである。

また大正十二年(一九二三)の切畑村の状況をみると、農業四六五戸・工業一〇戸・商業二五戸・庶業一四戸と計五一戸となつている。同年の上野村では工業税納付者七三人・商業税納付者三三人、雑種税中飲食店税四人・同埋髪人税二人となつている。

明治・大正期の県南の国道三二六号沿線では、とくに、野津市・植松・道越・久留須などは都市化が進み、街村が成立している。その中で、直川村の久留須の都市化は、大正九年日豊本線の神原駅(現・直川駅)が開業してからである。

〈昭和初期から二十年ごろまでの町内の都市化〉 いま、昭和初期から昭和二十年(一九四五)までの町内の地区別職業別戸数を見ると第1表のとおりである。すなわち、昭和八年(一九三三)の地区別の商業を営んでいる戸数で、比較的多いものは、植松四五戸・床木一四戸・上小倉一七戸・山梨子一〇戸・門田一二戸・江良一二戸などとな

第1表 昭和前半の地区別職業別戸数

昭和	農	商	工	賃公	その他	計	昭和	農	商	工	賃公	その他	計
大坂本	8 118	45 (43)	2 5	1 171	小	8 39	8				3	50	
植松	14 92	51 (47)	6	7 156	田	14 37	8					9 54	
尺間	20 147	147 (4)	2	6 150	細田	20 45	3				1	4 53	
井輪	8 187	7	2 3	7 203	平井	8 81	8				3	84	
上小倉	14 226	1	3	2 232	門田	14 79				1	5	87	
山梨子	20 226	1	3	2 232	江良	20 85	2	5	1			91	
大坂本	8 241	14 1	3 3	8 267	江良	8 35						35	
植松	14 169	16	3 3	15 203	江良	14 32	1				3	36	
尺間	20 210		3 3	11 224	江良	20 38					2	40	
井輪	8 113	3 5	2 2	8 124	江良	8 92	12				5	7 116	
上小倉	14 111	5	2 2	7 125	江良	14 85	13	2	12	10	122	122	
山梨子	20 126		3 3	7 129	江良	20 101	8	2	4	10	125	125	
大坂本	8 68	17 2	4 9	9 96	江良	8 102	12	5	2	23	144	144	
植松	14 69	17 4	5 95	5 95	江良	14 94	15	6	8	21	144	144	
尺間	20 83	5 3	3 94	3 94	江良	20 132	8	4	6	150	150	150	
井輪	8 98	10 1	1 109	1 109	江良	8 91	1		3	6 101	101	101	
上小倉	14 95	12 4	1 111	4 111	江良	14 91	1		3	6 101	101	101	
山梨子	20 98	12 1	1 100	1 100	江良	20 103			1	104	104	104	

(単位:戸)

(明治郵便局「地況調査」による)

つており、植松地区が圧倒的に商業機に商業機が卓越し、商業地区を形成していることがわかる。

当時の植松地区の総戸数は四八戸で、そのほとんどは商業関係者で占められていた。

また、第1表で注目されるのは、昭和二十年は各地区とも商店が激減していることである。これは、太平洋戦争の影響で、物資不足が深刻になり、消費物資はすべて配給制となった。昭和十七年以後は小売商も業種ごとに指定されて整理され、商業活動は大きく制限されたからである。戦後は漸次経済復興に伴い、商業活動も活発になり、都市化が進行した。

三 昭和三十年代の弥生町の都市化

〔植松地区と町内各地の状況〕 我が国の経済の高度成長が始まる前の弥生町内における都市化が進行している集落をみると、第2表のとおりである。すなわち、昭和三十三年（一九五八）ごろの町内には該当する市街地が四地区あることがわかる。



昭和35年ごろの植松
(伊藤文弥氏提供)

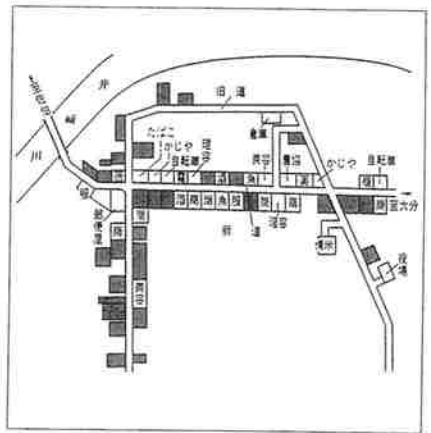
第2表 市街地の人口(昭和33年)

(単位 世帯、人、km²)

区分	世帯数	人口	事業別人口		面積
			商工業	その他	
大字大坂本字植松	46	202	187	15	0.002
大字上小倉字畑木	25	151	141	10	0.002
大字門田字門田	17	88	69	19	0.002
大字江良字江良	10	55	55	0	0.001

(「弥生村郷土新建築設計画書」(基礎調査編) 昭和33年による)

植松・畑木・門田・江良の四地区とも総人口に占める
商工業人口の割合が高く、植松九二・六パーセント、畑木九三・四パーセント、門田七八・四パーセント、江良一〇〇パーセントとなっている。次に、昭和三十年代初期の植松市街地の状況を見ると、第3図のとおりである。第3図で明らかのように、植松地



第3図 昭和33年ごろの植松市街図

(「研究のあゆみ」弥生村小中学校社会科クラブ(昭和33年)による)

あり、次のような機能をもつ集落であった。すなわち、
①商業従事者が多いこと、②かじや・精米などの工業従事者がいること、③政治(役場)・金融・通信(郵便局)・医療(医院)などの機能を有し、周辺の農・山村地域の中心的地位を占めていた(しかし、経済の高度成長期に入ると、労働力の流出が始まり、漸次植松の商業機能は衰退し、平成時代の現代では、旧国道一〇号線沿いには散髪屋三軒・衣料品店・農協支所などがあるのみ。国道一〇号線沿いにはオートバイの販売・修理店・植松郵便

区は国道一〇号線を中心として、小規模であるが、街村が成立している。植松は都市的要素をもつ集落で



現在の植松（平成8年11月）

局・自動車店・酒店・商店・元宮霊峰尺間大社など。また、植松の近くに明治小学校へ昭和五〇年に開校、森林組合が立地している。

植松の行政上の経過をみると、明治二十二年（二八八九）

属し、昭和三十一年（一九五〇）明治・上野・切畑の合併で昭和村に編入され、同三十二年弥生村、同四十一年弥生町に編入される。

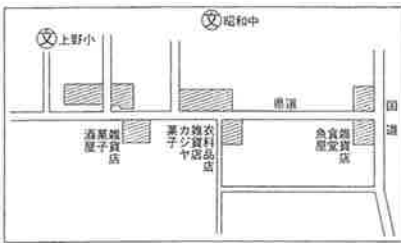
次に、昭和三十三年ごろの町内各地の都市化の状況を



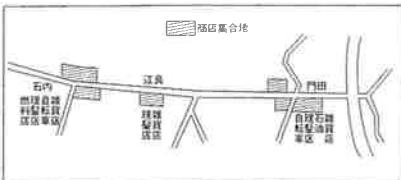
町中心部の国道10号
（昭和37年）



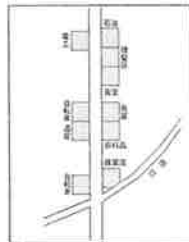
昭和中学校付近
（昭和31年2月8日・高度190mより撮影）



第5図 昭和33年ごろの畑木
（『研究のあゆみ』弥生村小中学校社会科クラブ〈昭和33年〉による）



第6図 昭和33年ごろの切畑地区
（『研究のあゆみ』弥生村小中学校社会科クラブ〈昭和33年〉による）



第4図 昭和33年ごろの石丸
（『研究のあゆみ』弥生村小中学校社会科クラブ〈昭和33年〉による）

に沿って石油・散髪・食堂・魚屋・衣料品店・雑貨・酒店・自転車・電工などを中心の一〇軒が商工業を営んでいるのがわかる。町中心部の畑木地区でも、雑貨・飲食店・魚屋・衣料・かじや・菓子・酒屋などの商店があった。

規模であるが、国道一〇号線中に立地する石丸地区では小規模であるが、国道一〇号線

さらに、第6図に示すように、切畑地区でも、門田・江良・石内の各地区でも商店集合地があったことがわかる。

四 昭和四十年以降の弥生町の都市化

〔第一波の都市化〕 昭和四十八年（一九七三）ごろの弥生町の都市化の進行状況について、『広報やよい』（昭和四十八年二月二〇日号）では次のように伝えている。

弥生町では、住宅や工場がつきつきにふえて、農地の中に工場や住宅が建ち、あちこちで一枚一枚と田がうめ立てられています。このため農業施設の整備や、耕地の集約的利用計画にも支障をきたしています（中略）。

そこで、町内の土地を区分して農地は集中的に再開発をすすめようと農業振興計画促進委員会を設けて農地の振興整備計画をまとめていましたが、近く正式決定のはこびと



農地がつぶれる 楯牟礼付近
(昭和47年ごろ)

なりました。この計画は、いままで明確にされていなかった農地と宅地や工業用地までの境界をきめて区分し、農地区域は転用を規制し、それ以外の区域の農地は、宅地や商工業用地などに転用することを積極的に認めようとするものです（以下省略）。

以上のことから推測できるように、町では昭和四十五年以降、急速に都市化が進行を始めており、農地が虫食い状態になるスプロール現象とよばれる状態がおきており、農業にも支障がでてきたのである。昭和四十六年、七年前の町内では新築ブームがおこり、昭和四十六年の一年間に新築家屋が一二〇戸に達している。

これは、隣接の本匠村や佐伯市、南海部郡の町村からの転入が要因で、弥生町が佐伯市に近いことや土地が比較的安いことなどが影響している。また、弥生町は大都市まで車で一時間強・佐伯市まで一〇分余の通勤圏に入る。

弥生町内には国道一〇号線のほか、県南の主要道（国道二一七号線・県道三重弥生線・県道佐伯弥生線・県道床木海崎線など）が通過する交通の要衝であることから、昭和四十年代から企業立地が始まっている（第7図弥生



第7図 弥生町の交通路

町の交通路を参照)。

〈第二波の都市化—急激に進行する国道沿線の都市化〉

弥生町では都市化の波が昭和四十年代後半の時期に次いで二回目の波がおこっている¹¹⁾。すなわち、かつて田畑だった中心部の井崎地区や榎牟礼地区では分譲住宅や町営住宅が増加している。

いま、弥生町の都市化に大きな影響を及ぼしている人口の社会的動態について述べてみよう。弥生町は県下でも数少ない過疎でない町で、周辺町村に比べて転入者が多い。最近の動きをみると、昭和六十年(一九八五)から



農地が住宅地に変容した榎牟礼付近 (平成8年)

平成六年(一九九四)までの一〇年間で昭和六十一年と平成三、四年を除くすべての年が転入超過型の都市型の移動であることは注目される。また、平成六年では転入数三五二人に対し、転出数二六一人と、九一人も転入者が多い。

次に、弥生町と県内の市町村との移動で注目されるのは、佐伯市との移動¹²⁾(平成元年一〇月一日〜同二年九月三〇日)で、転入九六人、転出七〇人と転入超過型の移動をみせている。これは弥生町が近年佐伯市のベッドタウン化していることを示すものである。また、本匠村・直川村・上蒲町・宇目町・鶴見町・蒲江町などの町村との移動でも転入超過型で、勤労者の転入が多い。そのため、弥生町は従来¹³⁾の農・山村型の地域コミュニティが崩れつつある。

さらに、都市化の指標となる住宅の新築状況を見ると、第3表のとおりである。すなわち、第3表で明らかかなよ

第3表 住宅新築状況 (単位 戸)

区分	年度										
	昭和57	58	59	60	61	62	63	平成元	2	3	
木造	専用住宅	59	50	67	59	54	33	41	71	40	49
	併用住宅	11	19	19	8	5	3	1	8	2	0
非木造	9	4	13	4	12	10	8	7	5	8	
計	79	73	99	71	71	46	50	86	47	57	

(『弥生町基本構想・基本計画』(弥生町(平成5年)による))

のではないかと考えられる。

町では、中心部の上小倉や井崎地区を中心に、国道一〇号線沿いには、企業の事業所や多くの商店などが立地している。その主なものをあげると、タクシー営業所・時計店・自転車店・銀行・レスト



町中心部の国道10号(平成7年)

うに昭和五十年代後半ごろより住宅の新築が増加している。最近では毎年五〇棟内外で推移しているが、その内容は農山村の生活様式の多様化、都市化傾向から高級住宅が増加している。今後は一層の核家族化傾向が予測され、弥生町の恵まれた地理的条件から佐伯市のベッドタウン化傾向が強まり、住宅需要も増加する



昔は宿屋や客馬車の駅があった江良(平成8年11月)



門田の中心部(平成8年9月)

ラン・郵便局・散髪屋・建設省佐伯維持出張所・ビジネス旅館・パチンコ店・クリーニング店・工場・瓦販売店・プロパン・石油店・書店・雑貨店・ヘアサロン・仕出し屋・居酒屋・酒店・しいたけ販売店・製材所・鮮魚店・医院(歯科)などがあり、急速に都市化が進行している状況がわかる。

五 むすび

これまで、弥生町内の都市化の進行状況や、その要因を歴史地理的な視点から若干の考察を行ってきた。これらの分析結果から次のように要約できよう。すなわち、①町の都市化は国道の開通、改良とともに始まったこと、

②都市化の進行を促進した要因は町が交通の要衝であることや、都市化を可能にする比較的広い沖積平野に恵まれていること、③弥生町における今後の都市化の進行は佐伯市が県南の地方都市として発展していくかどうかにかかわっている、などが考えられる。

〔付記〕 本稿の作成にあたり調査に全面的に協力していただいた弥生町教育委員会の方々や、貴重な資料を提供していただいた大坂本の夏田厚子さんにお礼申し上げます。

〔注〕

(1) 高野史男「都市化の類型と概念規定」(『地理学評論』32巻12号 昭和三十四年)

(2) 街道に沿って家屋敷が密集して細長く続き、かつその生活が道路の機能と結びついている村。平地における街村の土地割りは一般に街道に対して直角方向に細長い。道路沿いに細長く並ぶ集落でも、住宅がまばらで、道路に対する生業の依存度が低い場合は列状村・連村などといって街村と区別する。

(3) 『元田の歴史』(元田の歴史編さん委員会 昭

(4) 末広利人「大分県の道路交通―明治大正期」

『大分県地方史』九六・九七合輯号)

(5) (4)に同じ

(6) 『大分新聞』(大正十五年六月十七日号)

(7) 『研究のあゆみ』(弥生村小中学校社会科学クラブ

昭和三十三年)

(8) 『優良町村調査ノ件回答』(『模範町村一件』所

収 県立公文書館蔵)

(9) 『上野村々会一件』(弥生町役場蔵)

(10) 矢野彌生「野津市の市街地―その変容」(『野津

町誌(上)』野津町 平成五年)

(11) 矢野彌生「弥生町の都市化―その変容」(『弥生

町誌』弥生町 平成八年)

(12) 『毎月流動人口調査報告』(大分県 平成二年)

(13) (11)に同じ