

# 豊後土工と陸蒸気おか

中 林 幸 夫

(会員・香川県国分寺町)

太平の眠りを覚ます上喜撰じょうきせん(蒸気船)

たった四はいで夜もねられず

一八五三年(嘉永六年)ペリーがひきいる黒船四隻が浦賀沖に来船、長く続いた鎖国による泰平の夢は破られた。

長崎に入港する大型の外国船を見ていた幕府も、黒い煙をはいて走る蒸気船と大砲の音には驚いた。

外国の科学の進歩を目の前にした血気盛んな若者たちは、欧米への関心にかきたてられて渡航や留学を考えはじめた。

新しく出発した明治政府は国家建設の最重点事業として、陸蒸気を走らせる鉄道建設にとりかかった。

鉄道建設と一口に言っても何んの知識もない日本にとっては、蒸気機関車、客車は勿論のこと、レール・枕木・運転士まで輸入しなければならなかった。

そして、線路の敷設、駅舎ホームの建設、鉄橋の架橋、トンネルの掘削、営業運転の方法等知識を得るため、大量の外国人技術者を高給で雇い入れなければならなかった。その経費は莫大なものであったが、政府は国の重要政策として進めた。

明治三年、鉄道の土木師長として雇用されたエドモンド・モレルの給与は大政大臣に次ぐ高給で月額八五〇円であったという。

そのかいあって、明治五年九月には新橋―横浜間に蒸気機関車が煙を吐いて走った。鉄道建設で最も苦心したのは、山河の多い我国ではトンネルと鉄橋であった。

重機やダンプトラックなどのない時代、長いトンネルを掘ることは大変だったようである。カンテラを灯し、ツルハシで一步一步山を掘る苦労は想像以上であったという。

当時は電気がなかったため灯りは勿論のこと削岩機もダイナマイトも使えず、また、セメント(明治八年、ポルトランドセメントを初めて焼成・明治十四年セメント会社設立さる)が開発されていなかったので湧水を止めるのに苦労したようである。

亨保五年（一七二〇）禪海和尚はノミ一つを持って、青の洞門を掘った。三十年の歳月を要したという。

日本最初の鉄道トンネルは、大阪―神戸間の石屋川トンネルで、明治三年（一八七〇）十月着工、翌四年九月に完成している。長さ六一呎、巾四・六呎、高さ四・六呎であった。

大正五年十月二十五日、日豊線が佐伯まで開通したとき、佐伯・近郷町村の人たちは、佐伯駅に汽車を出迎えて感激、ちようちん行列をして祝賀のよろこびにわいたという。

	区間距離	完成年月
大分	0 km	
坂ノ市	14.5	大正 3年4月
臼杵	21.8	4年8月
佐伯	28.6	5年10月
神原 (現直川)	15.8	9年11月
重岡	10.6	11年1月

そのあと佐伯―重岡間二六呎の工事に五年三ヶ月を要している。トンネルと架橋は大変だったようである。

私達は全国の鉄道工事に豊後土工の生命と汗と根性がかかっていたことを忘れてはならない。トンネル工事現場では多くの人が生命を失っている。この人たちこそ新日本建設に尽した戦士である。

明治、大正、昭和初期における鉄道建設の中に、出稼ぎの豊後土工が各地のトンネルを掘ったことは事実であるが、どこの誰が、いつ、どこのトンネルを掘ったかを調べる記録はない。

佐伯史談一六八号「人口よりみた米水津村の歴史地理的考察」の中で矢野弥生氏も、佐伯、南海部郡の出稼ぎ者が豊後土工としてトンネル掘削や架橋建設に活躍した事実はあるが、本格的に研究調査されたものはないと述べておられる。

短期的に建設現場を転々と渡り歩いた当時の人々の様子を把握することはむづかしい。

今世紀最後の大きな青函トンネルを掘った記録が書かれている「夢と情熱の軌跡、青函トンネル」（黒沢典之）の中に、総号令として活躍した米水津村の三股清一郎さ

んの記事がある。豊後土工の一人として活躍されたことを知る地元の人が少ないのが残念である。

### 【追記】

昔のトンネル工事の状況を知りたくて、あれこれ乱読、佐伯史談一七三号の表紙解説(吉田齊次郎氏)「常盤井路の岩盤を砕く」に先人の知恵の感銘を受けました。

今年、新橋―横浜間を走った一号機関車が国の重要文化財に指定されたことは、鉄道建設が国家繁栄の重要な役割をはたしたからであろう。

### 参考

佐伯史談一六八号

海部の地理 矢野 弥生

現代日本土木史

高橋 裕

その他

無人駅 花とベンチに 蝶の客



### 表紙解説

浅海井浦広浦シロガタオの国道二七号線から山道を十五分ほど入り込んだところに鯨魚墓(塔)が二基建立されている。国内では鯨の墓碑は、北は北海道の函館市から南は宮崎県の日南市まで四九基存在し、県内には、豊後高田市一基、臼杵市五基、本町一基の合わせて八基が確認されている。こうした鯨の冥福を祈る供養塔が本町に建立されていることは、昔は近海に鯨が多く現われ、人々の食生活に極めて重要であったことを示す貴重な資料である。二基の墓(塔)にはそれぞれ下記のように記されている。

古老の話とところによると、もと

広浦越しの道沿いにあったのを浅海井地区民の手によって現在のところに移設されたという。

(左側)

南無阿弥陀佛鯨魚墓

明治四十年十二月六日

(総高一四一釐 石質 凝灰岩)

(右側)

南無阿弥陀佛鯨魚塔

明治二十二年子旧正月一六日

曾根角藏網組

(総高一三六釐 石質 凝灰岩)

日本周辺の海には、古い昔から鯨が回遊してきており、その鯨が日本人の大きな栄養源となっていた。時には、飢饉を救う救世主ともなり、まさに鯨国日本という言葉もあてはまるものであり、そうした鯨国日本の証拠ともなる墓碑である。国内で名高い鯨墓は、山口県長門市にあり、明暦三年(一六五七)浦の百姓に鯨組をつくり縄網をもって捕鯨し、藩は保護と奨励をした。元禄五年(一六九〇)これまで捕った鯨の供養碑を清月庵に建立したという。また、宮崎県日南市油津の人柱様には飢饉を救った鯨の供養碑がある。

解説 山本 正直