

研究

横川先生と佐伯(十)

「郷土の研究」に学ぶもの

会員 山本 保

これまで一、郷土の自然 二、郷土の災害 三、郷土の農牧業について触れましたが、今回は、郷土の交通について紹介させていただきます。

郷土の交通(その一) 横川赤吉著「郷土の研究」

宇目町の田代川・市園川・中岳川は合流して、宮崎県東臼杵郡では北川になります。

この川は、かなり深く、今でも珍しく交通に利用されていきます。細長い川舟が二、三十隻も続いて、たき木などを延岡方面に送っているのは、なかなかみごとです。

江戸時代に、延岡の藩主は、この川を利用して、東臼杵郡下赤までやって来て、ここで舟をおり、重岡村の水が谷、黒土峠の五百間余りを上下し、更に、田野、重岡、千束を経て、小野市村を通り、三國峠(六六四m)を越え、三重に出て、江戸に往來したといわれています。

薩摩の島津家久が、三重の松尾城まで来たのも、左ぶんこの道を通ったのではなかったかと思われま

つまり、昔の東九州の幹線道路とでも申しましようか。

明治の初年には、どうしてか、少し東を通るようになり変わってまいりました。つまり重岡から赤松峠、宗太郎峠を通るようになりました。高さも百mほど低くなっているました。

この道も大切なものであって、明治十年の西南の役、西郷軍が鹿兒島に引上げる道になりました。

現在の国道は、川登から中の谷峠を越え、番匠橋を渡り、重岡の桜峠を越えて、宗太郎の谷に抜けています。

中の谷峠が高さ二百六十m、桜峠が二百m余りです。から、昔の道路よりもずくと東に移って、三百mからい低くなりました。どうしてこんなには、峠道は低いに低くなるのでしょうか。考えてみましょう。

歩くか、かつつか、馬に乗るかして往來した時代は、たぶん、なるべく近い道を選んだことでしょう。

しかし、車が用いられるようになると、大きな変化が交通路に要求されました。運搬量が増す代わり、道幅は広く、傾斜はゆるくなければならなくなりました。こんなにして、道路は低いに低くなったと思います。

フランスの地理学者ブラシースは、「交通路は高い所から低い所に移る」と申しましたが、よく当たっています。

したがって、今の道路は、なるべく谷間に近い所を通ります。そして、尾根伝いの見はらしのよい峠道は、しだいに捨てられました。

中岳から木浦鉾山に行く峠道も、明治三十年ごろの地図には、りっぱにでていますが、今は全く捨てられ

ました。

因尾にもこれに似た道路があります。土木技術の進んだことは、道路の低くなることを助けました。川の峡谷などは、昔の技術では、とても道路をつけることはできないとされていましたが、現在では、トンネルを掘り、がけを切り、どんな所にも、りっぱな自動車道路が作られるようになりました。

鉄道は、国道よりも更に低くなりました。桜峠にトンネルを貫いたので、そのうえ、国道よりも、もっと海岸に近づきました。これは、豊後水道西岸の、人口の多い所に曲がつたせいでもありましよう。水が谷峠、桜峠、トンネルのそれぞれ位置を、もう一度地図ではっきり調べましよう。

さて、近ごろ、まだこのうえに、新しい変化が起りそうです。というのは、三重郡から小野市村を経て、北川の谷に沿い、宮崎県の日向長井に出る鉄道の建設が伝えられていきます。簡筆を測量も一度行なわれました。小野市の人々は、これに大そう期待しています。考への深い人々は、いくらか疑いを持っていますが、九州全体の交通からは、時間のうえで二時間ほど短縮され、更に宗太郎への水害を避けることや、勾配を減ずることなどの利益があげられています。

小野市村の人々にとって、これによって傾山の国有林の開発も盛んとなり、急に景気がよくなるわけですから、たいいていの人が期待するわけでしょう。

もちろん、いつになつたら実現されるかわかりませんが、考えてみると、昔の東九州の幹線道路の復活ではありませんか。歴史のおもしろさが、よく理解されます。

鉄道について、もう少し考えてみますと、佐伯から

延岡までの日豊本線は、人口の中心地を離れているようです。

古江、佐伯、蒲江の三ヶ所を連絡しなかつたのは、工事の容易な道を選んだからでしょう。つまり、国道に利用された山間の谷を通るのが、楽なからなのでしようか。

交通について、今のようには考えがはっきりしていない。かつて時代には、案外、鉄道の開通を喜ばなかつたようです。

重岡でも、塩見や酒利を鉄道が通れば、田をつぶされると反対したとか聞きました。今から考えると、豊のような話ではありませんか。そのために、今は苦しんでいる所は、日本中でも大へん多いようです。

とにかく、鉄道から遠い蒲江、入津方面や、因尾、小野市方面の不便さは同情に堪えません。

国道に連絡する佐伯中心の道路網は、放射状に通じて、バスやトラックの便もよく、ずいぶん利用されています。近ごろは、市を縦貫する定期自動車さえ、運転を始めました。

ただ、海岸地方に出る所では、峠を越えねばなりません。この特徴は、リアス式海岸、すなわち、海岸の所で説明しました沈降によってできた海岸の欠点であります。

経伊半島など、これに苦しむ地方は、ずいぶん多いようです。

中には、トンネルを貫いて、距離を減じている所もありますが、蒲江峠はまだ改修されず、青山側の中ほど、新道は切れています。

中浦でも、こんな道路を見ました。

佐伯市でさえも、海岸道路は、古江で巨つんと切れ

て、浪太とはなかなかつながれませぬ。

(以上)

(注)

一、延岡の藩主 内藤氏 譜代大名 二万五千石

江戸時代の奉勤交代の際、延岡藩は宇目街道を利用したものと思われます。なお、大分郡、西国東郡の一部は、延岡領になつていました。

三國峠は、佐伯藩・岡藩・臼杵藩の三つにまたがっていることから、その地名が生まれています。旧日向街道は三國峠を経由して、いまも。

佐伯藩の毛利氏(外藤大名)は、佐伯市・南海部郡・津久見市にかけて二万石、岡藩の中川氏(外藤大名)は、大野郡・竹田市・直入郡にかけて七万石、臼杵藩の稻葉氏(外藤大名)は、北海部郡・臼杵市・大野郡にかけて五万石の石高でした。

三國峠は日向へ通ずる重要な通路でした。

二、島津家久

天正十四年(一六六六)十月、豊後の國に侵入した薩州軍大将島津家久は、宇目の朝日岳を降し、三重の松尾城に本陣を置き、府内(大友氏)を目標して進撃しました。

この別働隊は、堅田合戦で、榊原礼城主佐伯惟定軍を逆襲にあり、敗退しました。この勲功によって佐伯氏は大友氏より感状を授けられました。

同年十二月十二日、大友氏救援のため、四國から出向いた長曾我部信親以下七百余名の土佐武士は、戸次川で島津氏と華々しく交戦して、沢山の戦死者を出しました。

長曾我部信親戦死の場所(国道の宇保沿いの上戸次付近)には、標識柱が建てられていて、バスの窓から一望できます。そして、当時の戦況を想起することができます。

「戸次川合戦」についての横川末吉先生の著書も紹介され

ています。

この合戦後の翌年(天正十五年)豊臣秀吉は、島津氏を征服して、天下を平定しました。

三、西郷軍

明治十年(一八七七)、鹿児島を出発して北上した西郷隆盛軍は、熊本城(熊本鎮台)を包囲しましたが、攻略できず、故郷鹿児島に敗走する際、三國峠(重岡)赤松峠(宗太)大野峠のコースを選みました。

進撃する(谷千城少将(熊本鎮台司令官)の率いる官軍は、宇目町の重岡に本陣を置き、黒土峠・梓峠・赤松峠・宗太即峠の各陣地で、西郷軍と戦火をまじえ、これを打破りませんでした。この時、戦死した官軍の将兵の霊が、佐伯市白坪の招魂所(薩軍墓地)にまつられています。

四、中の谷下

寛政七年(一七九五)、十四歳の広瀬淡窓は、佐伯藩儒者松下筑陰の教えをうけるため、日田から徒歩で来佐っています。旅の途中、夕方、中の谷に至って投宿しました。そして、次のような詩を作っています。(四月七日)

中(谷)家々人不行 陰雲堆裏宿柴荆
乳猿夜半来弄食 一徑管茅踏有聲
若き広瀬淡窓は、當時の中の谷のさびしさを、巧みに歌いあげています。四月八日の日記にも

「中の谷ヲ登シ、行フコト八里ニシテ、日暮ニ佐伯ノ城下ニ着ス。
日田ヨリ竹田マデ二十(里)、竹田ヨリ佐伯マデ十六(里)合シテ三十七(里)ナリ。」

と誌している。
四月一日、日田を出発し淡窓は、四月八日やつと佐伯

に到着しました。それは長い道のりでした。
 佐伯藩士中島子玉を始め、深山の遊学の士は中の谷を
 經由して、日田の咸宜園(廣瀬淡窓経営)に赴いたものと
 思われます。

昭和三十八年十月、難工事の中の谷隧道(熊の川・赤木兩
 隧道も含む)が開通し、昭和四十二年国道十号線の県内
 改築工事が完成しました。

現在、定期バスは、六分余りで中の谷峠を通過します。
 そのため延岡市―宇目町―直川村―休生町―佐伯市の
 交通は便利になりました。特に佐伯・大分間に大分バスが
 定期始(一日二十回)に往復し、その距離は一段とせまっ
 ています。国道十号線の果たす役割は、非常に大きなもの
 です。

中の谷隧道を先、元料金徴集所跡に、次のような記念す
 べき標識板が建てられていて、目をひきます

路線名 一級国道一〇号線

総延長 三、八九八m

隧道延長 一、〇五〇m

橋梁延長 一七四m

道路延長 二、六七四m

総幅員 八・五m

車道 六・五m

隧道の厚さ 二・〇m

道路の厚さ 二・三m

主要資材

セメント 一、二、八〇〇t

鋼 五三〇t

総事業費 七億四千五百万円

起工 昭和三十六年二月十一日

完成 昭和三十八年九月十日

熊の川、赤木、中の谷の三隧道完成には、二年半の歳月が
 費やされています。画期的な大事業だったことがわかります。

六 鉄道の建設

二十五年前、横川先生は「三重町から小野市村を経て、北川の谷に
 沿い、宮崎県の日向長井に走る鉄道が伝えられています。……考
 えてみると、昔の東九州の幹線道路の復活ではありませんか。」
 と述べていることは興味深いことです。

大分県を通過する高速交通網の計画の一部を紹介します。
 県内をほぼ南北に、日豊線に沿って走る自動車道として計
 画されているのが、東九州縦貫自動車道(北九州市―大分市
 ―宮崎市―鹿児島市)です。

しかし、この自動車道は、国土開発幹線自動車建設
 法の建設予定路線に入っていないことから、県では関係
 各県とともに、同法の建設予定路線への編入と、建設促
 進を国に働きかけています。

いっぽう、長距離輸送の花形である新幹線鉄道と
 して、東九州新幹線(福岡市―大分市―宮崎市―
 鹿児島市)が計画されています。
 歴史は繰り返すのです。

そのむかし、景行天皇が熊襲御討征の時、豊後の土地
 を平定し、日向に赴く途中、宇目の里で満開の梅が清香
 をあたりは放つのを見て、「この地を梅の里と称せん。」
 と仰せられたのが、宇目郷の名の起りりと伝えられてい
 ます。

宇目の文字も、戦国時代の頃までの文献には、木へん
 の梅が書かれています。のち「万葉」がなで「宇目」と書
 かれるようになったそうです。

宇目が梅の里だったとはおもしろいことです。

旧藩時代は岡藩に属し、藩主中川氏は宇目代官を酒利
において、宇目郷四千石を支配していました。明治二十
二年町村制の施行にともない、大野郡小野市村・重岡村
となり、更に、昭和二十五年行政区画の変更によつて、
南海郡郷に編入されました。

昭和三十年、町村合併促進法の施行により、合併して
宇目村として発足、同三十六年宇目町となりました。
宇目郷は、古来、日向・豊後の交通の要地であり、史
跡も文化財に富む土地極です。
(以上)

踏査記

畑の浦の古塔を尋ねて

―清水庵や福泉寺のあたりを歩く―

宇目町・会員 軸 丸 勇

① 畑の浦

晩春のある日、私は友人塩月君の宅へ久し振りにお伺
いした。そして古塔について聞いて見た。ところが大さつ
ぱり要領を得ない。古塔と、刀の古刀と間違われ、珍問
続出である。

はじめの計画では、富沢氏を訪問するつもりであつた
が、浦に来て見ると、皆さん自分自分のお仕事に精出し
ておられる。富沢氏を突然にお訪ねをしては、迷惑とお
かけするばかり、いい歳をして、なぜ前以て電話位して
おかなかつたのかと思つたが、後の祭り。ええままだ
ここまで来て引き返すてもないので、電話をかけるだけ

でもと思つて電話したら、幸いご在宅である。来意を告
げると、ご多忙中にもかかわらず、こころよくご案内さ
引き受けて下さつた。

② 清水庵

まず畑の浦の史談会が中心になつて復旧建築をされて
いる清水庵へ。

畑の浦峠を下りきつたあたり、橋の所から東に海岸に
向つて行つた所、小さな十字路で車を降りた。左手崖が
そび立ち森の見えるところが目指す清水庵で、復旧工事
のためトラックの通る広い路が出来ている。富沢氏
のお話によれば、工事が終わればまた元の石段道に修復す
るとのことで、路のはしに青ごけのついた石が積んで
ある。

ものの五十米も登ると、新しい墓地が道の西側に見え
る。河野水軍一族の末裔の墓であるという。その新しい
墓にまじつて、室町時代かと思われる五輪塔が散見され
る。目指す清水庵はすぐそこであつた。

③ 大岩壁

取り払われている清水庵の敷地に立つて見上げると、
頭の上は大岩壁が、なまぐさ者の私を見すえるかのよう
にせまつてゐる。高さ約三十米もあるのか。垂直に切り
立ち、おずかに山すそが手前に傾斜してそそぐ立ち、そ
の一番高いところが瀧の落ち口らしく、白糸のように水
しぶきとばしながら落下している。その下に立つと、
何か岩に押しつぶされでもするかのやうな威圧感さえう
ける。岩壁の烈しさ、水の憚らしさが、ひしひしと迫つ
て来る。

宇宙時代に生きる我々であるが、生身の人間として、