

区長 木村 賢 選文 高林伝男
撰文揮毫 西元初雄 彫字 宮谷藩太郎

② 村上弘一

佐伯市港又、二平合板株式会社正門左側には、故村上弘一氏（三平合板前社長）の胸像が建てられ、台石には次の文字が刻みこまれています。（須徳碑）

（正面文字）

氏曰明治二十八年生をいり、

人となり誠実無比。長じて産業報国の大志を抱き、渡解し、後慧眼よく現地（港又）と遊び、合板の事業を起すや精励格闘、終多苦難の重圧を克服し、ついにわが国輸出界に不拔の地歩を築く。

惜しむべし。業中（年齢古稀（七十歳）に満ちずして没す。茲に氏の卓抜せる偉業を称え、之を青史に伝えて永く後人の範となさんと欲し、仰徳の碑を建つ。

昭和四十一年六月

建立發起人代表

佐伯市長 出納 菊 二郎

③ 内田治助

佐伯市塩屋、内田林業株式会社庭園内には、故内田治助翁の胸像が安置されていますが、その碑銘文は左の通りです。

翁は明治二十七年生を佐伯市池田に享く。

人となり誠実温厚、長じて雄心勃勃。

大正十三年製材の業を起す。

推されて佐伯商工会議所会頭に任じ、商工業の振興發展に力を捧げ、地方自治、厚生保護、社会福祉に關与し、歴々の要職につき、功績顕著にして賞勲を重ね、茲にその栄誉を称え、これを後昆に伝えるため、この碑を建つ。

昭和四十二年十月

佐伯商工会議所

会頭 高山 善 吉謹誌

農業政策、二百カイリ水域、資源小国等々の諸問題を抱え、安定生長下の現在、わたくしたちは、原点に還って、これから生きのびて行くという道を選択しなければならぬと思ひます。

（おわり）

記録

わがふるさと、元田誌、(九)

—— 道路と河川 ——

会員 市野 瀬 仁

道路

一 国道

(1) 国道一〇号線

国道一〇号線の敷設は、わが國の高産成長の波に乗じて、昭和三十六、七年から、全国的な道路建設の一環として行なわれた。

道路の構造は、旧国道の幅員を拓けて車道六・五メートル、全幅員八メートル、地表面のアスファルト舗装は、厚さ五センチの近代的水枝術でできあがっている。この付近では、植松と、尺間と黒土に旧国道の一部が残っているの、後世の人々の誇り草となるであろう。

道路の建設技術には、事故防止の点からもいろいろいと工夫がこらされてゐる。例へば長距離の直線にも一定の限度をしたり、適当なカーブを作ったり、傾斜を作つて運転車に刺激を与へてゐることや、能率を上げるためトンネルを抜く場合が多い。また、トンネルは峠になる場合が多く、尺間トンネルや中谷トンネルなどが、そのよい例である。

それにしては、能率性・合理性を主とする道路の建設は、なつかしいわが故郷を眼下に見下し、黙殺して疾走する車社会をつくり、一面味気ないものにする。馬車やリヤカーが通り、草や薪を背板に負うて家路に帰る人の農村風景は、今の子供達は全く知らないのだ。

国道の設計は建設省がして、それを道路公団が請負い、工事業者の入札によつてすすめる。弥生町はこの付近で、昭和三十六年から三十七年にかけて始まった。植松は梅林組、元田・尺間は谷川組・盛田組が担当した。尺間と中谷の隧道は村上組が、昭和三十九年にかけて担当した。元田の兒玉文三郎氏日中、谷隧道の川登側の工事主任であつた。

元田前の工事に直接働いた人では、市野瀬隆・見玉達夫・本田一、尺間前では市野瀬伝・同妻千代・御鱒重近等であつた。その声の日当は、女日三〇〇円、男は四〇〇円であつた。

これら国道工事建設中、中谷トンネルの隧道作業で、労働者一人の犠牲者があつた外、比較的無難に行なわれた。

中谷トンネル工事は、完成以来有料道路であつたが、予想以上の交通量があり、地元の人々の強い要望にこたへて、昭和四十八年四月に道路公園から建設省の方に移管された。普通二十年間が有料道路となるものを、わずか

十年間で有料道路解除となつたわけである。これは佐伯市の社会的・経済的発展に、つよい影響を与へた。なお現在、昭和中学校前にある道路管理事務所は、重岡から大野郡久原間の安全点検の管理事務所であつて、毎月一回は必ずパトロールしてゐる。

(2) 旧国道

旧国道はいつ頃でされたものか、また当時採るはどうかであつたのなうか、という疑問をもつ。このことについては二つの資料から、年代が明らかとなつたことはほとんどにありがたい。

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、大分県発行の第三篇に次のように明示されてゐる。

「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り同郡鶴岡村にて佐伯より都府道に分歧し、同郡明治村に於て国道第三十六号線に又大野郡野津市村に於て、竹田より臼杵港道に合し三重町に達すとあり、さうら

「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年の継続工事と爲し、其改築に着手せんとして具和寺岩崎小二郎は終るに左の案を以てした」と記録されてゐる。

また、弥生町役場にある土地台帳を調べてみると、元田の旧役前のある市野瀬順佑(善之曾祖父)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、明治二十九年一月より除租と記録されてゐる。

この二つの公文書によつて、旧国道が明治三十年に策

施されたことが一層確實となったのである。つまり日清戦争を中へはさんで計画・実施しているのである。

その上に、今現存している人で、当時の工事の様子を見てゐる年の神の今山栄さんの話を聞いて、八十年前の昔に帰ることにしよう。

「おしが七歳の時じやから明治三十一年になろう。赤べこかいだや、へし、ゆきりかおつたが、尺間で大暴れしたことを聞いてゐる。その頃の人夫は浦辺の人が多く、地元の人が働いたのはきいてゐない。おし方の隣りの久野會殿は、年の神から川中の調を請負ったが、夫役に金を払うことができず、山を売って処理した。

こんなことがあった。ある日、ハツパをかけたため飛んできた石が、おし方の家の中をつき通したんじやが、親父も何一つ文句をいじやなし、今とは違つたものじや。

しかしできた国道というでも、通る人が少のうて、馬車と馬の通つた跡がいつまでも消えんで、草は生え放題じやつた。

と話すのである。
年の神では、今山栄さん方側の川向うに道が少しつづき、川を渡つて黒土側に出た。年の神の橋はその時に架けたものであることが、役場の土地台帳に示されて、今山栄さんの話と一致するのである。

(5) 江戸時代の道

役場の土地台帳によれば、大坂本村の図面は大分県南海部郡佐伯村の石井太冲という人が製図家で、明治二十一年十二月に調製とある。尺間方面は豊後国南海部郡大坂本村の製図者、新領由蔵という人が、翌二十二年一月に調製してゐる。その図面は、おの折崖下の竹原の道が

すべにできており、いせ（水路）まで通じてゐるのには驚く。寔はこの水路は、正徳年間（一七二二—三）第六代毛利高慶公のときにつくられたといわれている。

さて、旧国道以前の道路はどこを通つてゐたのであるうか。元田前を中心にして調べてみよう。

地図で見えるように、元田の前には二本の道があった。一本は笠原菅原空の裏手の田から下つて、御鱒寛平・市野瀬隆の田を通り、岨至勝己・本田一・新鱒寛平所有の畔周辺を通つてゐた。ここからは田植時、地盤が固く、鋤が深く入らないので、人も牛もこわごと通る箇所となつてゐる。

その線上にあたる市野瀬善之所有の畔付近には、地下に根を張つた大石の頭が見える。そこから、旧後の松のある小道を横切つて、田の中に建てた大石は夫定石垣から、河野産業の畔水場につきあたる堤防の上を、道は通つてゐた。

他の一本は揚示場（高札場）から荒水川の方に行く。現在の堤防にその道である。

逆は、尺間方面へ目を転じて見よう。荒水川の川口付近から、竹藪にそつて小道がある。よく子供が頃、泳ぎに行つた道である。八十二歳の御鱒庄平氏は、昔の道中や、傾斜した竹藪の石組も、今もハツキリと残る石垣に、往時の境界を伝えてくれた。

以上のようには、明治十年の西南戦争の頃は、この自然に出来た堤防を道つてゐた。やがて、明治三十年になると、川を遠ざけて、北側の山手に近い所に国道を移した。現在の国道十号線はそれをなめ、舗装しただけで、位置は変わっていない。

なお、明治二十年以前の道路については、大坂本の植松から尺間の神までを一貫して土地台帳で見るとお

えしるい。

まず大坂本方面をみると、元田の堤防から淵脇の堤防を通り、さらに榎松の裏の堤防から旧郵便局前に出て、金馬橋につく。尺間方面では、竹原から尺間まで旧国道と変らず、岡に行く橋の元から山中商店の裏手を通り、黒土へつながる。黒土から年の神までは、今の橋の百詰手前から川におりて年の神へつながっている。

二 国道

(1) 荒木の道

荒木の道は、元田部落祭祥の地という、歴史上大切であるだけでなく、部落民の所有の山が、荒木川に沿って奥山に続いていく生計の道である。

以前は、荒木泉定の島の石垣の根を通過して曲っていた。また荒木番権定の前から谷を渡って、かなり高い所を赤崎まで通じていた。ところが大正十一年、今から五十五年前、馬車道をつくるため、赤崎まで山根へ山ぎと通る今の道にした。

部落から山に入ると、杉木立の中にボタ木が並んでいる。なお進ぶと、赤崎にある二輪の水車の、ギー・ギーときしむ音が聞こえてくる。芭蕉の生えた水車小屋を後にして、道は谷を飛石づたいに横ぎり、照葉樹の生い茂った急勾配の山道がしばらく続く。

一汗かいた頃、戸の下の瀧のしぶきを浴びながら一息入れる。やがて瀧を左に見ながら登る急勾配の道は、頭の上には岩山がおおいかぶさった難所である。

この瀧を境にして、戸の上・戸の下というのであるが、戸の上の、瀬戸の山から伐った木を運び出す駈道を必要とするため作ったのが、この難所の道である。藤野電機

屋、市野瀬利義、御嶽庄平、御嶽田治等が、笠村という請負師の下でこの難工事を行った。

瀬戸の大ダケの下に祭る山の神を右手に取って、曲りくねった杉木立の坂道を登ると、カヤの茂った草原を仰ぎ見る。それと登りつめると、山の稜線に逆じた尺間山道につく。水々の間から海崎のセメント工場の煙突を彼方に見ながら、駒一匹というまい空気を吸いこんで、涼しい風にあたる気持は、また格別である。

元田の人達は、昔から山の仕事や、尺間山登りもこの道を通ったのである。荒木の道は村人の生活の山道であり、然しみの道でもあった。それは、昭和四十七年の林道改善事業の完成するまで続いた。

昭和十八年の大洪水で、荒木泉の山崩れのため、元田部落は堤防の決壊で大被害を蒙った。その時、荒木谷に流れ出た巨岩の大きさをみると、洪水の大きさが想像できる。

この被害に懲りて、昭和二十一年、流れ出た巨岩の少し上流に堰堤を作った。それ以来、山の神も祈を移して、巨岩の上は祭っている。その後二十余年の歳月を経て、昭和四十五年の十二月から、林業構建造善開祭事業が始まり、荒木の道は一変した。

これも何かのめぐり合わせであるのか、この事業の第一期工事の設計・監督者が、弥生所役場に勤めている荒水廣樹である。彼は荒木泉の長男で（当時二十歳）、自分の村の林道改善事業に当った。彼の苦心した点は、安い事業費で延長を伸ばし、なお利用価値を大きくすることであった。例えど、橋梁には金が一番かかるが、相互利益のためにはやむを得ず多く進んでるを得なかったのか、そのよい例である。

開墾事業は、国庫補助金が七〇パーセント、受益者負担が三〇パーセントとなっており、用地・立木の買収は地元責任であった。当時の人夫費は標準価格一八三〇と記録されている。なお、こうした事業のためには、区長大石正夫、副区長市野瀬清、青龍川野矢の外九人によって構成された委員制度をつくった。とくに、受益者の負担金の割当には随分と苦渋したもようである。なかでも弥生町助役の市野瀬信義の陰の力は大きかった。

こうして、第一期、第二期と林道ができること、谷の流れがよく変わったので、上流の治山工事の必要に迫られ、昭和四十七年から昭和五十一年にかけて、戸ノ上とその工事が完成して今日に至っている。

コンクリートの林道ができて以来、昔の難所の戸ノ上まで車が通れるようになり、治山、治水には一応安心もでき、オオす便利とはなった。かわりに、赤崎の水車の音も聞かなくなりはしないし、戸ノ下のすばらしい灌漑のしぶきも浴びることはもうできない。荒木の谷にしかなかったあのメロデーと鈴は、五十歳以上の年輩の元田の人しか、思い出すことはできないであろう。

(2) 丸柵の道

丸柵は江戸時代より、わざかの人が住みついていたこととは、オオすに述べた。ここは、元田部落の下の方で、川向うの礮屋や、小浪・植松方面の人の所有の山が多く、荒水谷に比べて元田部落とや縁が薄いとこである。

上記の通り、丸柵の林道は、荒木の林道開発よりも五か月早く進められた。ここは比較的勾配がゆるやかで、工事中苦勞した箇所は、部分給ではあるが、山手の法切りを機械が使えず、人手でしたことであった。

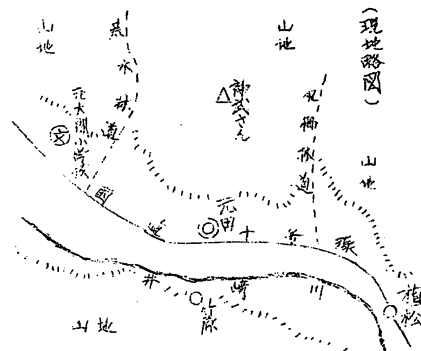
丸柵林道は請負者の関係で、人夫は切畑出身の人が多

かった。も一つの特徴である。残念なことにはまだ、セメントで覆っていないので、洪水でもあたら道はこわれてしまうのではないかと心配がある。この点、本格的な林道の完成と期待している。

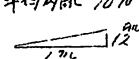
(附) 林業構造改善開墾事業の概要

丸柵の道

工期 545.7.27 ~ 545.12.20
 延長 660m
 道幅 3.6m
 平均勾配 7.7%
 橋梁 1か所、暗渠 5か所
 総事業費
 請負者 中野建設 石井機械
 設計 一瀬要一



荒木の道

第一期 545.12.5 ~ 546.3.25
 延長 660m
 道幅 3.6m 平均勾配 10%
 最急勾配 12% 
 橋梁 1か所 暗渠 5か所
 総事業費 800万円
 請負者 近藤 涉
 (下請 上浦土建)
 設計監督 荒木廣樹

第二期 546.7.10 ~ 547.3.25
 延長 905m
 道幅 3.6m
 最急勾配 16% 平均勾配 12.5%
 総事業費 1269.5万円
 請負者 近藤 涉
 設計 宮脇治実