

房総の道

片山 正和*

これは、房総の交通史というより、道にまつわる肩のこらない話をルポ風にまとめてみた。利根川の船の道、道がコミュニケーションの場所となり、300余年の伝統を持つ日々市、僻地に残る馬鹿話、峠の道、人車軌道……最後は自然を守るため、がんに橋を架けることを拒否している島主の話で終わっている。この読物を通じて、身近な道を考えてみるきっかけになれば、と思うのである。

A Topographical Essay on Traffic in Boso

Masakazu KATAYAMA*

This is an easy reading reportage on road, rather than a traffic history of Boso. The reportage starts with a story on boat transportation on the Tone River, and then tells about 300 years of history of "Nichinichi-ichi" where roads played an important role as a center of communication, stories about mountain passes, and man-drawn tramway, humorous short stories found in isolated villages, and finishes with a story of an island lord who persistently rejected to build a bridge between the island and mainland in order to protect natural environment. The author hopes that this reportage will help awakening readers' interests in roads in their community.

日本第4位の銚子大橋

私はくるまを運転、銚子大橋を渡っていた。助手席に乗っていた次男（小学1年）が突然すつとんきょうな声をあげた。「人間が歩いている。歩いてはいけないのに」前を中年の男が欄干に身をすり寄せるようにして歩いている。この大橋は利根川河口にあり、銚子市と対岸の茨城県波崎町を結んでいる。延長1203m、日本で第4位の道路橋である。37年に日本道路公団が架けたものだ。8億5千万円を投じた。

次男が大声をあげたのには理由がある。橋の幅は7mしかない。車道と歩道の分離はされていない。このため、前の男が大型車とすれ違うたびにいまにもはねられるのではないか、という気がするのだ。実際、この大橋で年に数件の事故が起こっている。

人間が歩いている。私はこの言葉が気になった。この橋は人間が歩くことを禁止されていると思っているらしい。橋や道路は本来人間が足で歩くことができるものだ、と試してみたとこで、現実にはそれを実行すれば、大変危険なのである。銚子署では事故防止のため、橋に通じる取り付け道路(246m)の部分は歩行禁止にしている。ところが、肝心の橋梁の部分は茨城県との話し合いもあるし、生活道路なのでそのままになっている。このため、歩行者は取

り付け道路を避け、橋梁の端にある階段を登って大橋を渡っている。人間軽視と道路行政のずさんさが浮き彫りにされている。

下流には渡し船

この大橋のちょっと下流に渡船場がある。いまも渡し船が1日に銚子一波崎間を27往復している。波崎町営である。大橋を渡る“冒険”を避けた人たちにぎわっている。平日で500~600人、土、日曜は1,000人を越える。自転車ごと乗っている人も20~30人いる。大人50円、小人25円、自転車30円である。渡し船は、町渡船事業特別会計で行なっている。しかし、毎年、赤字続きで一般会計から1500万円の持ち出しとなっている。町は文字通り大変な巨額の“足代”を支払わされているのである。

県内には、明治の中ごろまで120の渡船場があった。このうち、約80は印旛沼、手賀沼を含めた利根川水系にあった。現在、利根川に渡し船があるのは、銚子一波崎間だけである。川上に立派な大橋ができているのに渡し船が残っているのは、皮肉である。しかし、一方、数百年の間、生き延びてきた渡し船を見ていると、知らず知らずのうちに利根川の今昔に思いを馳せるのだ。

*朝日新聞記者
Writer, Asahi Shimbun
原稿受理 昭和52年6月28日

江戸への船の道

利根川は全長322km。日本第3の大河である。群

馬場北部に源を発し、関東平野を縦断、銚子河口より大平洋に注いでいる。岸边にはヨシ、マコモが茂っている。そのなかを細い道が大河に向かって伸びているところがある。その道をたどると、河岸の跡に出る。いまは、川辺に朽ちた数本の杭が残っているだけだ。川面にはシジミとりの船が浮んでいる。「船頭小唄」にうたわれたようなもの悲しい風景である。しかし、かつて、銚子市内には高田、野尻などに河岸があり、4、50隻の高瀬船がひしめき合い、大変なぎわいだった。利根川は江戸に通じる“船の道”であった。

利根川が船の道になるのは4代将軍家綱の時である。それまでの利根川はいまと流路が全く異なっていた。当時は中流の烏川の合流点から東南に下り、隅田川となって江戸湾に注いでいたのである。その利根川の水路を東に変えることを思いついたのは家康である。当時、江戸の下町は大雨が降るたびに川が氾濫、一面水びたしになっていた。このため、幕府は、利根川の治水事業に着手したのである。つまり、上利根川を渡良瀬川と合流させて、赤堀川の新水路に導き、本流を銚子を経て太平洋に注ぐ現在の流れにしたのである。

銚子市の清水小学校裏の台地に「吉田東伍終焉碑」が建っている。吉田は「大日本地名辞典」などの著者として知られる地理学者。大正7年1月、投宿中急死した。吉田の「利根治水論考」は、利根川の流れの変遷について次のように説明している。

「利根川の水が大いに東に傾いて来たのは、江戸4代将軍の時代承応中である。元和中に佐伯堀を掘ったが、水が常陸川へ乗らずに止んだ。寛永12年(一説に18年)に庄内筋の新利根を掘割直して江戸川が出来たが、江戸近郊の水害を除く為には稍勾配が高くとも常陸川へ水を押すを得策とするという点からして、上利根を元栗橋から烏川の川跡まで掘割り、権現堂を経て関宿城下まで逆流(権現堂川)させ、無理に一方は細き江戸川へ水を引き、一方は高き逆川へ押させて頗る異常なる人工的制水を施した。是は運漕の便宜にもなり、武州の古利根、江戸川筋の百姓には喜ばれたであろうが、上利根の停滞になる。そこで承応中に赤堀川を造り、上利根の停滞を救います」

かくして、船の道が開けたのである。銚子の河口から水路をのぼり、関宿までゆけば江戸川に出られ、これを下れば江戸に出られるようになったのだ。

日本3大難所、川口でんでんしのぎ

江戸の台所は、東北産の米に大きく依存していた。その輸送には、外洋を房州に回って江戸湾にはいったのである。これを外海回りといった。それが利根水路の開通で川を上り下りする高瀬船で活気に満ちてきた。千石船で運ばれて来た米は、銚子で高瀬船に積み替えられ、江戸に運ばれるようになった。この航路を内川回りといった。天明年間には187,000俵が銚子経由で江戸に送られている。

利根川河口は大変な難所であった。船頭仲間では「阿波の鳴門か銚子の川口、伊良湖渡合が恐ろしや」といわれ、日本3大難所のひとつであった。下総地方にいまも残っている俚言に「銚子の川口テンデンしのぎ」というのがある。この意味は利根河口にさしかかると、自分の船をあやつるのが精いっぱい。このことから人のことなどかまっておれない、という場合に使う。

このため、船の事故も相次いだ。「銚子口おれが米でもうまるはず」という川柳がある。延宝2年(1674)8月、銚子沖で難波した仙台船は40数隻にものぼった。米俵をいっぱい積んでいたため、このような川柳ができたのだろう。難所を乗り切る船頭の苦労はあったが、銚子河岸には各藩の米倉が軒を並べた。仙台藩2棟、米沢藩1棟、笠間藩1棟、磐城藩3棟があった。

高瀬船には、米が500俵から800俵積めた。12反帆をあげ、舟子6人で操った。しかし、冬の渇水期には川底が浅くなり、通行が困難になった。このような時には、はしけ舟に積み替えて通行可能などころまで運んだ。このため、川岸にははしけ宿が多くあった。大水が出た時には、舟子だけの力ではどうにもならなかった。この時には、地元の人を臨時に雇い協力してもらった。こういう仕事をするものを引付宿といった。各地に分散していた。

江戸まで何日かかったのだろう。銚子から関宿を経て江戸までの行程は約200km、10日から15日かかった。しかし、渇水期には、はしけ舟に荷を移したり、空になった高瀬船を引き綱でひっぱりたりする作業に手間どり1ヵ月近くもかかったという。そこで、急ぎの旅人は木下河岸で降り、馬などで行徳に出で、ここから船で江戸に向かった。

鮮魚を運ぶ船を「なま船」といった。猪牙舟に腕つぶしの強い船頭が3人乗り、夕方、銚子を出発、夜通しこぎ続け、約80kmの川上にある布佐河岸に着いた。東の空がしらじらと明けるころであった。ここで陸揚げされた魚は、冬は馬で松戸に出て江戸に

送った。夏は活舟で関宿に出て江戸川を下って日本橋に送った。貞享4年(1687)8月の夕暮れどき、芭蕉は布佐にたどりつく。そして、その時の印象を「鹿島詣」のなかで、「宵のほど其漁家に入りて休らふ、夜の宿なまぐさし」と記している。魚のにおいのなかに、当時の布佐河岸のにぎわいがしのばれる。

高瀬船で追い越し、けんか沙汰も

船の道は、このように往来船でにぎやかになったが、時々、けんかぎたも起こった。高崎市史によると、「水戸ノ水夫ハ水家ノ狐威ヲ籍リ其前後ヲ争ヒ我監吏水夫ヲ凌辱ス、而カモ我穏忍シテ争ハズ、事訖ッテ之レヲ藩主ニ訴フ、藩主憤リ當中ニ於テ水戸ノ老臣中山備前ヲ諮ル、備前陳謝シ其水夫等ヲ罰シ事僅カニ寝ミタリ」宝暦13年(1763)のことである。高崎藩の廻米を積んだ高瀬船が、後からのぼって来た水戸藩の廻米船に追い抜かれ、恥をかかされたこと怒ったのである。

利根川というと、「天保水滸伝」を思い浮べる人が多いかもしれない。天保15年(1844)8月6日未明、笹川の繁蔵と飯岡の助五郎が利根の河原で大乱闘をやる。この出入で無宿浪人平手造酒(平田深喜)が命を落とす。平手は神田お玉ヶ池に道場を開いていた、北辰一刀流の創始者千葉周作の高弟だったという。酒のため、身をくずし、破門され、流れ流れて繁蔵の客人となっていたのである。

ところで、下利根川筋には遊民、博徒、浪人などが多く集まった。ヤクザの親分では、佐原の喜三郎、笹川の繁蔵、銚子の五郎蔵、万才の勢力富五郎、飯岡の助五郎など。一方、「勘当の俸銚子の月を見る」「不孝の罪で鰯引く天の綱」という川柳があるように、親から勘当された放蕩息子も江戸から流れてきた。銚子市犬若に「天神真揚流石黒派」という武術が伝わっている。石黒関齋という人物が、漁民を相手に縄術、居合、柔術を教えていたらしい。しかし、石黒の素姓は不明である。あるいは、平手と同じ無宿浪人であったのかもしれない。

これらの遊民発生の原因は何か。利根水運の発達に伴い、沿岸の寒村が、物質の集散地として、急速にふくれ上がり、小都市を形成した。他国からの往来も盛んになった。いろいろの人間が入ってくる。しかも、利根川はたびたび氾濫、土地、家を失った人々が日銭を稼ぎにやってきた。このため、勢い遊俠、博徒の温床になっていったようだ。

明治7年、船の道に交通革命が起こる。川蒸気が

出現したのだ。しかも、同23年3月に利根運河が開通した。同運河は柏市船戸から流山市深井新田に至る約8kmに水路を開き、利根川と江戸川を結んだのである。このため、東京に出るにも関宿を回らなくてすむようになり、銚子-東京間は18時間で行けるようになった。しかし、同30年6月、総武鉄道、昭和8年3月に成田線が全通するにおよび、300余年にわたって繁栄をきわめた利根川の水運も急速におとろえるのである。

現在の利根川は、6年前に東庄町と波崎町の間に水資源開発公団の利根川河口堰ができ、船の道は完全に閉ざされた。利根の水はいま、東京都民の飲料水に利用されているのである。

トンネルのまち

船の道から歩く道に話をかえよう。勝浦市大沢の国道128号に長いトンネルが4つ続いている。トンネルの名前は「おせんころがし」とある。第1のトンネル入口わきの細い道をたどると、外房の海がのぞめる断崖絶壁に出る。この一角に、「孝女お仙」の墓がある。交通事故にあった人の墓ではない。

トンネルのなかった昔、近くに住む親孝行な娘、お仙が絶壁づたいの道から足をすべらせて落ち、死んだのだという。この墓は明治の頃、通りかかった出家が、お仙の供養のため建てたものだ。いまもやっと人が通れるほどの旧道の跡が残っている。下をみると波が岩にくだけており、目がくらむ。交通の難所であったことがよくわかる。

ところで、勝浦市はトンネルのまちである。山あい集落が点在しているからだ。トンネルの数を調べてみると、国道128号に20本、県道に6本、市道に29本、それに国鉄外房線に22本もある。このほか、私道に10数本ある。トンネルが市民生活のカギを握っていることがわかる。

国道には、歩行者専用のトンネルが3本ある。これは、数年前、トンネルを通るのが怖いという小学生の訴えから実現したものだ。しかし、多くのトンネルは、歩道と車道が分離していない。歩行者は、車にはねられないため、壁にからだをすりつけるようにしてくぐっている。

これらのトンネルの多くは、明治の頃、地元の人たちがつるはしで掘ったものだ。この素掘りの小さなトンネルを拡幅、コンクリートで巻き立て工事をして、いまのトンネルになったのだ。トンネルの掘り方を指導したのは、地元の石屋である。左右の入

口から掘り進んだトンネルのなかには、真ん中あたりで1mほど食い違っているものもある。このため、長いトンネルは、中心点に縦穴を掘り、そこから左右の出入口に向けて掘っている。

一番長いトンネルは、488m、短いのは19mである。幾つものトンネルを抜けて勝浦市に入った。

300余年、道にたつ市 日々市

同市の中心街、仲町通りは毎日午前中完全に車の通行が不可能になる。朝市がたつのである。この市は、365日開く日々市（にちにちいち）である。300余年の伝統があり、房総に残る唯一のものだ。

通りは市道で幅4m、市はこの両側に約300mにわたってできる。少ない日は70~80、多い日には200もの露店が出る。店を開くのは近郷近在の農家の主婦や老母。朝7時ごろから道ばたに新聞紙を敷き、その上に自家生産物の大根、人参、果物やモチ、ぞうりなどが並ぶ。店は誰でも場銭（清掃料）50円を納めさえすれば出せる。近くに漁港があるが、水揚げを手伝うと、金の代りに魚をくれる。その魚を道に並べて売っている人もいる。

仲町通りは商店街である。このため、午前中は、店の前に露店という二重の商店街が出現する。八百屋、家具、食堂の前に市が立ち店先はふさがれている。しかし、トラブルがない。ほのぼのとした人間関係さえ生まれている。道ばたに腰を下している年寄りに、入口をふさがれている店の主人がお茶をすすめたりしている。

ここで、同市の日々市の歴史についてちょっとふれてみる。勝浦は城下町である。慶応年間（1596-1614）に城主となった植村土佐守泰忠が、市を開いたという。町方八人衆にあてた市開設の定書が残っている。それは次のようなものだ。

「村酒のうりかい、ねこや（城下町の意）ばかりにてうりかい仕可く候。余のところにて作、うりかい候はば取り申すべく候也。このいちの日は、まつべ（松部）、くしは間（串浜）、川津しん宮（新宮）、よしう（吉尾）此所にていちの日はうりかいやめ、ねこやのいちへたちうりかい仕り、いちの五ヶ所にてうりかい申し候はば曲事たるべし候、人をつけ売物はり申し可く候也」

この定書は、市の保護発展のために、市の場所はねこやと定め、各地区でのうりかいを禁止、もし、違反すれば、人をつけて売り物を没収するとしている。酒のうりかいについても同じである。定書の正

確な年代はわからないが、慶長8年（1608）頃とみられている。以後、市は綿綿と続いてきたわけだ。

しかし、くるま社会の今日、市が道路上に立つことは交通の大きな障害になる。数年前までは、市は10日切り換えて、上町、仲町、下町と順巡りに行なわれていた。それがいま、上町、下町は廃止となり、仲町だけで毎日やるようになった。それにしても、数百年もの長い間、市を存続せしめてきた理由は何だろう。同市に最近、スーパーマーケットができたが、あまりはやらないという。道ばたに並べられた品物は、スーパーと比較して決して安くはない。考えられる大きな理由は道にある。道が市民のコミュニケーションの場所になっていることだ。買物客は肩と肩をふれあいながら露店と露店の間を歩き、欲しい品物をさがす。見つけると、年寄りの前に腰をかかめて話し込む。顔なじみだから話ははずむ。値切るだけではない。作物のできがどうの、隣近所の話まででる。道が一種の憩いの場所になっているのだ。

しかし、コミュニケーションの場所になるには、道幅があまり広すぎたはいけないようだ。仲町通りが2、3年前、道路工事で使えなくなったことがある。このため、市を一時期広い通り、道幅約7mに移してやったことがある。ところが市民から不評を買った。人波をかきわける雰囲気がないのでもの足らないというのだ。海水浴シーズンになると、日々市は、東京などからやって来た客で大にぎわいになる。彼らはゴミゴミした狭い道路を歩きながら、地元の人と方言まじりの会話を交している。いつの間にか、どこかに忘れてしまっていた“ふるさと”を思い出しているのかもしれない。なお、上総地方には、いまでも、苧谷、椎木、大原、長者、大多喜の旧五村による組市場が開かれている。この市は毎月6回ずつ開く六齋市（ろくさいいち）である。

馬が死ぬと“病死手形”

旭市太田は、旧銚子街道に抜ける馬継の宿場町として栄えていた。延宝4年（1676）の頃には、すでに毎月17の六齋市が開かれていた。正徳元年（1711）の宿場の様子を明細帳でみると、戸数385軒、人数1762人、名主3人、定使2人、市子1人、鍛冶3人、紺屋2人、大工15人、畳屋1人など、いろいろの職業の人がいた。もちろん、旅籠、飯屋などもあり、活気に満ちていた。肝心の馬はというと、192頭いた。馬は今日のくるまと同じように活躍していたのだが、ここに面白い古文書がある。

この古文書は、同じく旧銚子街道の馬継ぎの宿場町として栄えていた網戸村(旭市網戸)に残っていたもので、“馬病死手形”である。

「網戸村新右衛門ト申者持馬、毛色栗毛年八歳之男馬、昨15日丁子(銚子)江駄賃付参候戻り其村ニ而俄ニ相煩申ニ付、馬医者モ付私シ様々養育仕候得共、不相叶今16日昼時分相果申候、依之我等共名主方迄御立合吟味仕候所、病死馬ニ紛無御座候ニ付、其村地内前々方死馬捨来候場所へ、右馬捨置申候、為後日馬主并ニ名主5人組馬医者迄連判手形仍而如件、元禄7年戌2月16日(略)」

この馬は銚子まで駄賃付に行つての帰り、病気になるに死んだ。当時、馬が一頭死ぬと大変なさわぎになったことがよくわかる。網戸は銚子に向う道と、利根川の河岸である野尻、小舟木に向う道の分岐点にあった。両河岸に向う道を小舟木街道、野尻街道といった。この道をたどると、坂道によく馬頭観音の石仏をみかける。河岸に干鰯(ほしか)などを運ぶ途中、馬が倒れて死に、その供養のために馬主が建てたものだ。また、死んだ馬を埋める場所は決まっておらず、この場所を馬捨て場といった。

乞食の身分証明書

ところで、行き倒れは馬に限ったことではない。旅人は村を出る時、身分証明書、すなわち往来手形をフトコロに入れて万一の場合に備えた。網戸村(旭市網戸)に悲しい手形が残っている。元禄14年(1701)のものだが、この年は未曾有の干害、風害で五穀もみのらず、百姓は飲まず食わずの生活をしいられていた。公然と間引きも行なわれていた。その時、百姓の吉郎兵衛は、口べらしのため「夫食勸進」(ぶじきかんじん)、つまり、乞食となって銚子街道をとぼとぼとあてのない旅に出る。フトコロに名主発行の“乞食の身分証明”を持って。それは「覚」と題する文書である。

「當巳年日損風損故、此吉郎兵衛と申もの夫食勸進ニ罷出申候、即網戸村重左衛門と申者之世倅ニ而慥成ものニ御座候間、及暮候ハ、無御氣遣一宿御借可被下候奏願候、(略)」

乞食をしているのも、村がききんのためで、身分はしっかりしている。日暮れになったら宿を貸してやってくれとある。この男、幸いなことに野たれ死にすることなく、村に帰ってきたため、この手形があるのだろう。こうした遊民は、前にも書いたが利根川の河岸に仕事を求めて集まったのだ。

僻地ゆえに生まれた馬鹿話

三芳村増田は房州の中央にある。上滝田でバスから降りると、増田川に沿って約40分ほど歩く。人家は山の中腹にへばりついて点在する。52戸の小集落だ。この地区はかつて誠に有難くない呼び名が付いていた。増間は馬鹿の代名詞だったのだ。馬鹿といえば増間であり、増間といえば馬鹿のことだった。このため、増間の人たちをからかった馬鹿話が数多く残っている。

なぜ、増間の人がこのように馬鹿呼ばわりされたのだろうか。交通と大きな関係があるのである。明治以前は増田に通じる道がなかったのである。このため、牛馬は川を通り、徒歩の人は川岸や田の畔を通って里に降りてきた。大雨が降ると川の水かさが増え、交通は途絶、陸の孤島になった。字(あざ)、小字に川登、長沢、大峰、日影根などがあり、この地名から推しても人里離れたところであったことがわかる。

「昔より増間の馬鹿と申し伝ふる事あり、さのみ癡鈍にても有るまじけれ共、常に他村の人と交るべきにもあらず。正直質朴にして世に所謂る馬鹿の様なるべし、鱈売一人も来らず、線香壺把求むるにも壹里半二里も行かざれば得ず。芝居狂言を見たる人もなし」(房総志)

増間に通じる道ができたのは、明治30年ごろ。それでも、那古、館山に出かけるのには1日がかかりだった。ではここで、この辺地の村に伝わる愉快な馬鹿話を1、2紹介しておこう。

昔、増間の人々が那古でワカメを買った。食べ方がわからないので尋ねたところ「ワカメのみちをひいて食べなさい」と教えられた。みちをひくとは、ワカメの固いすじを取ることを指すが、女の人はワカメをひもでしばり、道路をひきずりながら帰っていた。

昔、増間の百姓がマキを馬につけて那古に売りに行った。途中、馬が汗をびっしょりかき、苦しそうな息づかいをした。まちでマキを売り、石うすを買った。帰りに百姓は馬をいたわるため、自分で石うすを背負った。そして馬にまたがった。

現在、村道は舗装されて立派になり、那古にも車なら20分ほどで行けるようになった。馬鹿話を語ることのできる人も少なくなった。

名勝の峠にブルドーザー

増間からの帰り、大原町の発坂(ほっさか)峠に

登った。発坂峠は「房総治乱記」「関八州古戦録」などの軍記に伝えられる戦国末期の古戦場である。天正17年(1589)6月、房州の里見義康が万喜城(夷隅町)を攻めた。城主の土岐頼春は、峠のうえに陣をしき、里見方と対した。この合戦で人馬がかけめぐった峠の道は、江戸時代から明治末にかけて大多喜-大原を結ぶ主要な往還であった。いまは峠のふもとにトンネルが掘られ、立派な県道が開通している。

この峠の道は約4km、登り口には観音堂があった。道幅は3、4m、人が通らなくなって久しいのに、はっきりと道筋が残っている。落石や倒木が行く手をふさいでいるところもある。切り通しも数カ所あり、落ち葉で埋っている。苔むした馬頭観音、庚申塔などの石仏がひっそりと立っている。峠のうえに30分ほどでたどりついた。眺望はすばらしい。大平洋が眼下に見渡せる。

しかし、峠のうえでブルドーザーがうなっているのには驚いた。作業員に尋ねると、峠にある部落の浅間神社を建て替えるので、この機会に車の登れる道にするのだという。下り坂をみると、すでにブルドーザーで新しい道ができています。峠の茶店の跡もつぶされ、駐車場になっていた。この場所は、土岐氏が旗を立て里見方を待ったので、旗立山と呼ばれているところだ。いわばこの峠のカオにあたるところだ。

この峠は実は町の文化財(名勝)に指定されている。町教委に峠のカオが台無しになっていることを話すと、同教委もびっくりした表情。調べてみると、建設課で工事の許可をしていることがわかった。町の文化財行政のずさんさが浮き彫りになった。それにしても考えさせられるのは、現代人の“足の退化”である。問題の浅間神社には、毎年、富士山の山開きの7月1日、7歳児を持つ家の親子が参詣するのが習わしだ。年1回のお参りに、なぜ、車で登ろうとするのだろうか。車のなかでは、メジロ、ウグイスの声を聞き、旧道に思いを寄せることはできないのだ。それに第1、信仰の有難さも薄らぐのではないか。くるまに毒されると、自然、歴史への興味を失い、便利さのみを追求するのかもしれない。

野々宮きくは、文学少女だった樋口一葉を半井桃水に紹介、小説の手ほどきを頼んだことで知られる。明治43年1月、野々宮は故郷の大多喜から、発坂峠を越えた。その時、歌を詠んだ。

君が住む浜辺近くになりけり
磯打つ波の音にきこえる

野々宮の夫は当時、大原の浜辺近くにある病院に入院していた。安否を気づかひながら峠の道を急いだのだろうか。

のどかだった人車鉄道

発坂峠のふもとに新しい県道ができ、峠の道がさびれるころ、もうひとつ新しい交通が誕生した。人車軌道である。人車というのは、レールのうえに、マッチ箱のような車両を乗せ、人間がヤッコラヤッコラ押して走る乗り物である。大原-大多喜間16kmが大正元年に開通した。県営であった。

人車に乗った思い出をもつ人も少なくなった。小さい箱にひざをつき合せて乗っている。時々、ガタンと脱線する。乗客のびっくりした顔、少々けがをしても怒る人もいない、実にのどかな乗り物であった。定員8人乗りは2人、4人乗りなら1人の後押し屋、つまり人車夫がついた。大原-大多喜間、約2時間半もかかった。運賃は30銭、一般の人は高く乗れなかった。

人車夫の日当は40銭、足、腰に自信があればいい稼ぎになった。坂も下りはラクチンで、人車夫も箱に飛び乗った。しかし、上りは息づかいも荒くなり、降りて押す乗客もいたという。駅は大原、苧谷、大多喜にあり、その間に無人駅が数カ所あった。大正6年には乗客は1日平均158人、貨物6トンで、当然赤字経営で、県は同9年に民間に3万円で払い下げた。

人車軌道は、このほかに、茂原-庁南間11kmにもあった。

歴代の島主が橋を拒否

取り留めのないことばかり書いてきたようだ。ぼつぼつ筆を置かなくては。話の始まりが銚子大橋だったので、終わりも橋の話でしめくくりにしよう。明治13年の千葉県統計表によると、県内に220余の橋があった。最も長い橋は養老川にかかっていた養老橋で108mあった。橋賃をとっていた。人は3厘、牛、馬は6厘だった。そのころの橋は、渡り賃をとるところが多かった。しかし、橋賃は橋の長さ按比例するのでなく、10mの橋でも人は2厘、牛、馬は4厘もとっているところもあった。

鴨川市の仁右衛門島は、大海海岸からわずか50m離れた海上にある。観光の名所である。この島は、38代島主平野仁右衛門さんの個人所有である。源頼朝が石橋山の戦いに敗れ、逃れて来た時、平野さん

の先祖がかくまってやったので、島を賜ったのだという。ところで、この島に渡るには、船頭2人が櫓で操る伝馬船に乗るのである。橋をかければもっと観光客が、と思うかもしれない。実際、地元観光業者からもそういう声があるのだ。しかし、歴代の島主は橋をかけることを拒否してきた。理由は島の自然を守るためだ。島にはキングスナスビなどの珍しい植物が自生している。島から“陸地”をみると、ホテル、旅館、フラワーセンターなど観光開発が急ピッチに進んでいる。小さな浮き島は、狭い“外堀”に守られ、かろうじて、開発の攻勢を食い止め、頼朝伝説を守り続けている。

参考文献

- 1) 千葉県史、昭42.
- 2) 銚子市史、昭31.
- 3) 旭市史、昭48.
- 4) 勝浦市郷土史料集、昭38.
- 5) 市原允、わがふるさと城下町、角川書店、昭48.
- 6) 銚子醤油社史、昭47.
- 7) 赤松宗旦、利根川図志、崙書房、昭48.
- 8) 川村優、小笠原長和、千葉県の歴史、山川出版社、昭46.
- 9) 伊藤実、実説飯岡助五郎、昭37.