

第五編 交通史

第一章 道路と車馬

谷山は昔から南薩地方に通ずる大動脈をなし、交通の要衝になつてゐる。すなわち、鹿児島から指宿、山川に至る幹線が谷山を経由してゐるばかりでなく、伊作、川辺、知覧、大崎、伊集院に通ずる支線が谷山から分岐してゐる。これらの幹線や支線は今日いづれも国道や県道として重要な路線となつてゐる。また谷山地内には多くの里道が、いまでは市道として、すみずみまで四通八達してゐる。

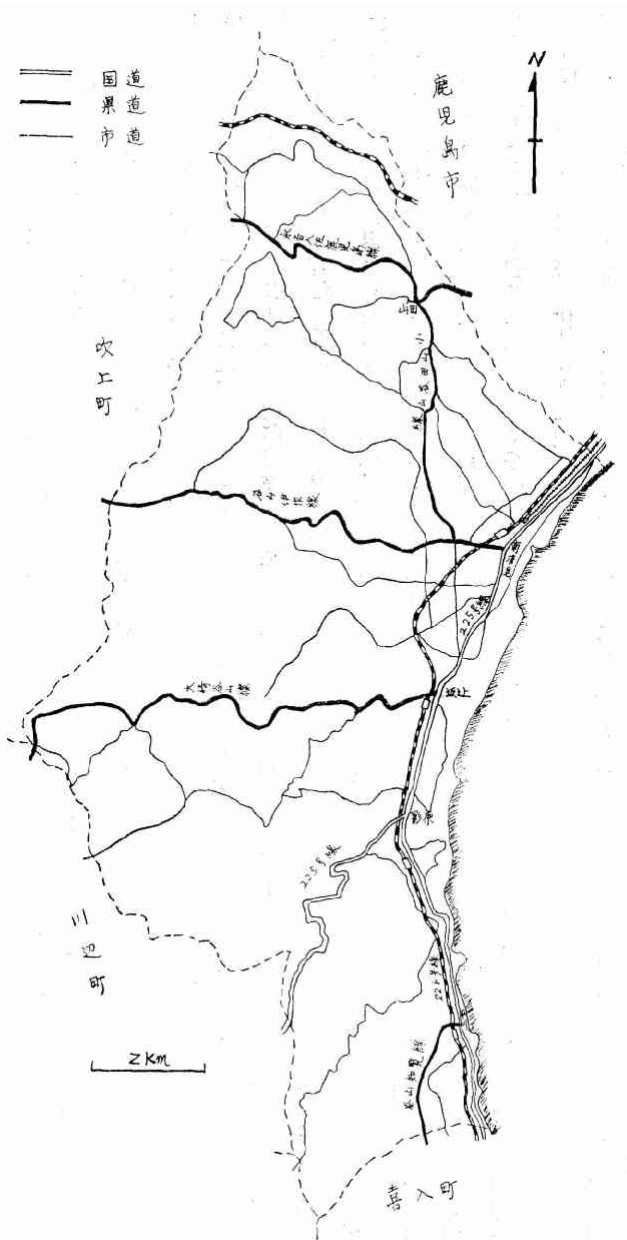
現在、谷山には二つの国、五つの県道、一四六の市道がある。鹿児島県道路課の資料によると、大正九年四月の新道路法によつて国道または県道に認定された谷山関係の道路は次のとおりである。すなわち、

一般国道二二五号線 ここは大正九年四月に、まず県道鹿児島加世田線として認定、昭和二十八年五月枕崎鹿児島線として二級国道二二五号線に編入、昭和四十年三月一般国道二二五号線と改称。**一般国道二二六号線** これは同じく大正九年四月県道鹿児島指宿線として認定、昭和二十八年五月枕崎指宿鹿児島線として二級国道二二六号線に編入、昭和四十年三月一般国道二二六号線と改称。**県道谷山伊作線**と**県道谷山知覧線**は共に昭和二十九年四月県道に認定。

県道小山谷山線は昭和十五年四月に県道認定。**県道永吉入佐鹿兒島線**はもと県道入佐鹿兒島線（大正九年四月認定）と県道入佐永吉停車場線（大正十五年一月認定）の二線が、昭和三十三年一月に合一して県道認定。**県道大崎谷山線**は昭和七年四月に県道大崎鹿兒島線となり、昭和三十三年十一月に県道大崎、山谷山線に認定。

国道二二五号線は鹿兒島から山谷の上福元、和田、下福元に至り、下福元の影原から川辺に通じ枕崎に達する路線である。そして、影原と川辺の間を従来は川辺街道と呼んでいた。国道二二六号線は影原を起点として平川を通り、喜入指宿に至るものである。明治時代は鹿兒島から山谷を通過して、喜入、指宿、山川に至る街道を山川路と呼んでいたが、現在の二二六号線は影原を起点とする山川路になっている。県道山谷伊作線は南清見から分岐して伊作、加世田に通ずる線である。従来は伊作街道と呼び、明治の初期には西目街道とも呼ばれていた。県道小山谷山線は伊作街道から分岐して中、山田に至るもので、普通には山田線と呼ばれている。県道永吉入佐鹿兒島線は鹿兒島から山田に出て、山田から五カ別府を通り上伊集院の春山に通ずる路線である。県道山谷山知覧線は平川から分岐して知覧に出る路線で、普通に知覧街道と呼ばれている。県道大崎、山谷山線は下福元の坂之上から分岐して錫山から薩摩大崎に通ずる路線であり、山谷ではこの道を錫山線と呼んでいる。左に掲げる道路地図は、現在における国道と県道を示したもので、これに市道の主なるものを書き入れた道路略図である。

ところで、右に述べた道路は大正九年の新道路法によって始めて県道となったのではなく、実はそのずっと以前から県道に指定されていたものである。いづれから県道になったのであるかについては、明らかな記録が見当たらないが、明治十五年七月に編成された「鹿児島県地誌」によれば、薩摩国谷山郡の道路としておもなものが掲げられ、その



大部分がいずれも「県道三等に属す」とあつて、すくなくとも明治十五年には県道であつたことが明記されている。よつて、県道としての指定は明治四年の廢藩置県によつて県庁ができたときに、当時の幹線道路または主要道路が県道として始めて指定されたのではなからうかと察せられる。これは今後さらに研究を要すべきことであるが、ここでは右の鹿児島県地誌によつて明治初期における谷山のおもな道路を拾つてみることにする。

「**山川路** 一に谷山街道と称し、また下瀧街道と呼ぶ。県道三等に属す。宇宿村の界より上福元村、塩屋村を経て谷山駅に至る長さ三十五町五十四間三尺六寸、谷山駅より塩屋村、和田村を経て瀬々串の界に至る二里三十四町三十七間五尺八寸、広さ一間三尺より三間、喜入駅、山川駅を経て穎娃駅に達す。**西目街道** 県道三等に属す。谷山駅より伊作駅、加世田駅を経て枕崎に達す、谷山駅より上福元村、中村を経て阿多郡与倉村の界あぐら字柳ヶ谷に至る。長さ二里十三町三十三間一尺九寸広さ二間。**川辺街道** 県道三等に属す。谷山駅より勝目駅を経て枕崎に達す、下福元村、平川村を経て堂ノ尾坂を越え川辺郡清水村の界に至る、長さ二里十二町三十八間一尺広さ一間三尺。**浜田道** 里道一等に属す。上福元村の界より村の中央を斜に西南に通じ（慈眼寺を経て玉利、木屋宇都に出で）鬼燈ヶ谷に至つて錫山道に合す、長さ一里十二町余広さ一間。**錫山街道** 里道一等に属す。山川路の坂之上より西に折れ錫山に至る、長さ一里三十五町八間余広さ三尺五寸。**松ヶ野道** 里道一等に属す。野頭川辺街道の南より西に折れ松ヶ野を経て錫山に達す、長さ一里十町余広さ三尺二寸。**伊集院往還** 里道一等に属す。伊作往還の中央はせ字朽ノ木畑より北に折れ中村、山田村、五ヶ別府村を経て伊集院駅に通ず。」

とあり、山川路（現在の国道二二五号線と二二六号線に当る）と西目街道（現在の県道伊作線）と川辺街道（現在

の国道二二五号線)がいずれも県道三等であり、浜田道と錫山街道と松ヶ野道と伊集院往還(現在の県道小山田谷山線と県道永吉入佐鹿児島線)が当時は里道(現在の言葉では市道)であつたことが明らかにされている。浜田道と松ヶ野道は、現在でも市道である。

ここで山川路に関して、二つの問題がある。その一つは山川路に出てくる谷山駅のことであり、その二は宇宿から清見橋までの現国道は明治以前から通じていたかどうかの問題である。

駅というのは、鉄道の開けた今日では汽車の発着する停車場のことをいうのであるが、昔ではウマヤあるいは宿場のこと、人馬や舟の発着地または中継地をさしたものである。したがって、駅なるものは交通の要点や町の中央にあつたのである。谷山の場合は松崎町(下町中組寺下を含む)に駅があるのが当然で、現に上松崎の浜田金物店がある一帯の地区には大正時代まで旅館が並び、馬車もここに待機していた。ところで、明治三十五年十月に旧県庁(山下町中央公園内)前に建てられた鹿児島県里程元標(今でも残っている)には各駅への里程が示され、谷山駅へは二里十八町四十七間四尺と示されている。谷山の松崎通り池田直太郎呉服店(現在谷山市商工会)の前に里程標の石柱が建っていて、それには鹿児島県庁へ二里十八町四十七間四尺と同じく刻まれていた。明治十五年に出された前記の鹿児島県地誌には「鹿児島県庁より谷山駅へ二里二十町十九間一尺」とあり、また「鹿児島県庁より南に距る二里二十六町十七間八尺元標は本村(上福元村)の中央字柵ノ木畑に在り」とある。よつて、谷山駅の所在地と谷山の里程元標所在地との間には距離にすこし相違があるが、谷山駅というのは松崎町内にあつたといふべきである。

いま一つの問題、すなわち宇宿界から清見橋に通じている現在の国道については、前記の鹿児島地誌にも全然出て

こないで、この区間の大道は明治三十年前後に県道として新たに造築されたものようである。右の県誌によれば「山川路（一名谷山街道または下潟街道）は宇宿の界から上福元村、塩屋村を経て谷山駅に至る云々」とあり、また同地誌には永田橋と柏原橋のことが示され、清見橋のことは全然書かれていない。柏原橋については「山川路に架す、塩屋村の東柏原川（永田川）の下流に架す板橋長さ五十三間広さ二間」とある。清見橋がはじめて石橋として掛けられたのが明治三十年九月であるから、清見橋宇宿間の現国道はその清見橋を架けたころから新設された県道であったと見るべきである。永田橋については「旧谷山往還に属す、上福元村の中央柏原川に架す、石造りにして長さ八間広さ二間」とある。

ここで、鹿児島から谷山を経て山川に至る「山川路」と、谷山から鹿児島に往復する「谷山往還」とは明治以前からの主要道路であった。山川路は一名下潟街道とも呼ばれる海岸線であり、谷山往還は海岸線に対して山手線になる。そこで、海岸線は宇宿から上塩屋、中塩屋、小松原を通り柏原橋を渡つて、柏原、東塩屋、下町に出て、さらに中組、寺下を通つて潮見橋に出て、潮見橋から和田塩屋、一番組、掛之下を通つて和田名に至り、ここで坂之上道路につながった。松崎本通りに出るには、主として下町の納屋なやのあたりから上つていた。納屋なやの一角すなわち現在谷山市漁業協同組合のある所に鹿児島警察の谷山分署がはじめてできた（明治十一年）のも、この海岸線がいかに主要道路であり、したがってまた人の交通が多かつたかがわかる。

山手線は、宇宿から笹貫、波之平、新入、薬師堂を経て永田橋を渡り、惣福、堂園、柿木田を通つて真方、大園、平馬場から滝下に至り、赤土坂涼松すずみを経て伊作に通じていた。この道が旧伊作街道の一部である。滝下の小滝に最近

まで茶屋があり掛橋坂をのぼりくだりする者がこの茶屋に休んだと言われている。またこの道は、馬に無塩ぶえんの魚さかなをのせて加世田、伊作方面から鹿兒島に往還する重要道路であった。一方この山手線は永田橋を渡ってから、辻之堂に出る道もこのあたりから分岐していた。辻之堂からはまた北麓と木之下に通じ、北麓からは南麓や松崎に通じているのである。今もある永田橋の石橋はずいぶん古いもので、一名を「馬継ぎ橋」とも呼んでいる。これは、鹿兒島往還に馬の乗り替えをしたことからつけられた別名であろう。永田橋のたもとに、今でも馬蹄鉄ばていてつを打っている鍛冶屋かじやがあるのは、そのなごりでもあろう。

なおここで付記したいことは、清見橋という橋名がつけられたのは、昔この付近に清見寺があつたことによるものと思われるが、北清見、南清見という地名は、昭和の初めごろに時の谷山郵便局長大脇為明のつけたものであるという。谷山の市街地は南から北に、特に南清見から北清見方面に向かつて著しい発展をとげ、近い将来には清見橋が谷山市街の中心となろう。

元来、道路なるものは人馬や車の通う道であるから、千年も二千年も前からあつたのである。里と里、里と農耕地などの間に道の設けられたのは自然であり、村から他村へ他町へ大きな道路の開けたのも当然である。それが長い年月の間に、新道ができたために従来の道が廢道となり、あるいは旧道になつたものもある。たとえば、谷山知覧線は昔は五位野を起点とし山川路との三叉路には茶店も教軒あつて馬車もここに待機していたが、今では平川が起点となつて五位野道は廢道になつている。坂之上から草野方面に通ずる光山線は昔は主要道路であつたが、今では国道線の裏線になつている。また千年も前から伊作に行く道路は、本城から大久保、大脇原を通つて勘場に出て柳ヶ谷を越えて

伊作領に入つたもので、今の谷山伊作線はずつと後にできたものである。

今日現存している道路にしても、道幅が広げられたり、急なカーブが直線化されたり、勾配がゆるめられたりして改修されたものである。さらに最近にいたつては、大型自動車の出現によつて道幅はずつと広くなり、また主要幹線はほとんど舗装道路に変わつてしまつた。こうして、幾多のうよ曲折やいろいろな変遷を経て今日に至つてるのである。

今から一千年も前の中世期頃までは、麓や松崎の中央部落は洲崎として盛り上つた所で、その周囲は遠浅の海であつた。このことは、地質学上で証明されている。そこで中世期ごろまでの政治的な中心と交通の要点は山田に始まり、それから本城に移つたようである。谷山五郎隆信が本城を拠点としたのもこれがためであり、道路にしても西北と西南の山沿いの線が本城に合し、また本城を起点として大久保から大脇原に出て伊作に通じ、あるいは本城から玉利、木屋宇都に出て錫山に通じていた。

なお歴史の上に多少のゆかりのある道としては、勘場柳ヶ谷から尾根を縫つて錫山に至る山道があり、この山道の中途には狩に出られた藩主が頭や顔を洗われたと伝えられる「鬻石」^{びん}がある。また三重野から小川に沿つて山田谷に下る山道は、三重野の刀鍛冶が海岸から砂鉄を運び、あるいは波平の刀工が山から木炭を運んだ道といわれている。

次に、**市道**のことを少し述べる。市道は昔は里道といい、村時代には村道、町時代には町道といつていた。人が住みつくると里道ができたので、里道の発祥は太古にさかのぼるといつてよい。現在谷山には一四七の市道があり、その総延長は一八二・六三六キロメートルに達し、幅員^{まくいん}三メートル以上が九三キロ余、四メートル以内が七キロ、九メー

トル以内が一・五キロとなっている。今後は市の区画整理に伴い、多くの市道が縦横に布設されることになる。

市道すなわち里道の開設年月などはもとより不明であるが、各地には道路記念碑や改修記念碑があちこちに建っている。これは比較的新しいものであるが、それを左にするす。

三重ヶ野、道路記念碑（明治四一年一月建立）。中上西、道路改修記念碑（明治四四年二月）。野頭、道路改修記念碑（大正二年七月）。新入、道路改修記念碑（大正十年六月）。錫山、道路記念碑（大正十年八月）。三重ヶ野、道路改修記念碑（大正一一年一月）。市街地計画として松原、耕地整理記念碑（大正一五年四月）。山田谷、道路改修架橋記念碑（大正一五年五月）。柿木田、大修繕記念碑（大正八年十月）。五ヶ別府福永、間道路開通記念碑（昭和一一年三月）。山田鹿倉、架橋道路改修記念碑（大正一四年二月）。笹貫、新道路改修記念碑（昭和三年五月）。山田永谷、道路開通記念碑（昭和九年三月）。五ヶ別府茂頭、改修道路記念碑（昭和六年十月）。野頭道路改修記念碑（昭和四年一月）。山田一丁田、道路改修記念碑（昭和四年三月）。一丁田、架橋改修記念碑（昭和五年三月）。古屋敷、道路改修記念碑（昭和三年二月）。玉利、農耕道路竣工記念碑（昭和二四年四月）。笹貫、新道路改修記念碑（昭和三〇年八月）。野頭、道路改修記念碑（昭和二七年四月）。高見砂走、道路改修記念碑（昭和三〇年十月）。五ヶ別府川口、道路改修記念碑（昭和一四年五月）。野頭、道路改修記念碑（昭和二七年四月）。

次は**車馬**について述べる。昔は、馬と駕籠かごが主な乗り物であるが、谷山では軍馬は別として駕籠かごはほとんど見られなかったようである。運搬用の馬としては、荷を背負かぶわせた駄馬と車を引く荷馬車が多かった。殊に荷馬車のごとき

は貨物自動車の出現までどこでも広く使われていて、近距離や特殊の港湾荷役などには今も一部残っている所がある。乗り物用としては、乗合馬車がよく用いられ、谷山に電車が開通しても谷山と鹿児島間には馬車を走らせる業者も一部にはあり、また汽車やバスの通ずるまでは川辺や喜入方面への乗り物はみな馬車であった。馬車が待機しているあるいは駐車している所は、上松崎の旅館のある付近と五位野の茶屋付近であつて、ここは駅伝として鹿児島や南薩方面の乗客も多かつた。

乗り物としては人力車もよく使われたが、これは比較的新しく明治時代に入ってからであり、自転車や自動車の時代となると人力車はほとんど姿を消した。明治三十七年には、鹿児島と谷山の間にも乗合自動車のりあいが走るようになった。これは県下におけるはじめてのものであり特筆すべきことである。もつとも当時は木炭を燃料とする木炭自動車であつたが、前にも述べた馬車と共に、重要な交通機関であつた。電車が開通したのは、あとで説くように大正元年であるから、それまでは馬車や乗合木炭車のりあいが主役であつたのである。ガソリン燃料の時代となると、乗合自動車やハイヤーや自家用車が使われるようになったが、大東亜戦争中ガソリンのないときには木炭の乗合自動車のりあいが一時復活したこともある。今日は全くガソリンの時代であり、オートバイや自動車がいちじるしくふえて、谷山の最近における一日の交通量も二万台を超えるに至っている。(この統計はあとで示す。)

最後に海上交通を記する。谷山には漁港はあるが、遠浅で汽船の出入はもちろん大型漁船でも沖につく。こんなわけで、漁士の出入はあるが、他村からの客の出入はほとんどない。

ただ、海上交通に関して一、二の故事を書きそえておきたい。それは、神武天皇と豊臣秀頼に関してである。柏原

には神武天皇を祭る柏原神社があるが、この神社境内に神武天皇御駐蹕伝説地谿山之碑が建っていて、その碑文の一部に「神武天皇高千穂宮に在り皇妃吾平津媛の生地吾田あたの地に幸し屢々此の処に駐まり繪ふ」とある。そこで、神武天皇は大隅の内海から谷山の柏原に船着きして、ここにたびたび上陸せられたものと伝えられている。次に、障子川の河口は昔は港であつて、薩摩落ちした豊臣秀頼は障子川河口に入り、ここから古屋敷に上陸して木之下に住まわれたとの一説がある。また、是枝柳右衛門が捕縛されて屋久島に流される途中、大阪からの船が谷山の前浜に一時着いたこともある。こんな次第で、海上交通には歴史的な場面もあつた。

第二章 軌道とバス

谷山に電車が開通したのは大正元年十二月一日であつて、起点は武之橋で終点は上福元四二五二番地（現在谷山電停）である。この谷山線電車は、明治四十五年十月に設立された鹿児島電気軌道株式会社が、始め経便鉄道法によつて申請布設したものである。

会社の発起人は創立委員長染川権輔ほか十七名であつて、この発起人の中には谷山から長野武熊、岩崎栄二、古川幸太郎が含まれている。創立当初の資本金は百万円、当初の社長は作地知峻で常務は久保熊彦であるが、久保常務は松方老公の甥おいに当り、また発起人には松方幸次郎もあつて、会社の創立には谷山の人々が相当に関係している。なお、鹿児島市街地に武之橋から鹿児島駅の間に電車が布設されたのは、谷山線の完成から少し後の大正三年十二月で

あり、また市内第二期線の高見馬場西鹿兒島間の竣成は大正四年十二月である。これを見ても谷山線が最初であり、如何に谷山が始めから密接な関係をもっていたかがわかる。

谷山線の乗車賃は武之橋谷山間を六区に分ち、一区間の片道運賃二銭で全線十二銭、これに通行税一銭を加えて十三銭であつた。ただし、午前七時までの運賃はこれを半減した。なおここで付記したいことは、これまで谷山鹿兒島間の唯一の交通機関であつた乗合馬車（のりあひ）は電車開通によつて非常な打撃を受けたので、いきおい電車終点に移動集合するに至り、会社は和田名、五位野、川辺峠方面に馬車連絡切符を発売して失業した馬車営業者の救援を講じたこともあつた。

軌道会社は経営十八ヶ年にして昭和三年七月鹿兒島市に売却移讓して、鹿兒島市電となり、今日市交通局の経営するところとなつている。市交通局では市内にバス路線も経営していたが、谷山電停と和田名間のバス路線は昭和二十四年から開設された。また、谷山慈眼寺公園の臨時バスは昭和三十一年以来春秋に運行されている。

谷山電停の乗降者数につき、最近の昭和四十一年四月二十一日の実態調査によれば、一一八七七人となつている。だいたい、一日平均一万一千人が乗り降りしているのが昨今の状況である。市電の各停留所中、一番乗降者の多いのは天文館、次がイヅロ、谷山電停は第三位であり、谷山線はいつも満員で重視されている。

国鉄の鉄道について述べると、西鹿兒島駅から指宿、山川への指宿線ができて、その間に谷山駅と五位野駅が設けられたのは共に昭和五年十二月七日である。それから平川駅が設けられたのが昭和九年五月二十日、坂之上駅の設けられたのは最近の昭和四十一年十月一日である。ともかく、谷山のような一つの地方都市に四つの駅があるというの

はちよつと珍しい。

谷山駅について乗降者の数を見ると、昭和四十一年十一月定期券客五二九八八人、普通切符客八〇一七人、合計六〇九六五人が一ヶ月の数である。なお谷山駅の貨物取り扱い数を見ると、この十一月が発送二一五屯、到着一三三屯となつてゐる。発送量はここ数年来減少の傾向があるが、到着量は年々増加してゐる。なお昭和三十九年度の五位野駅の一般と定期の乗客は一日平均四五〇人、平川駅は二六六人となつてゐる。

次に、**会社のバス路線**について記すると、谷山に路線を有するバス会社は現在鹿児島交通株式会社だけである。国道の指宿線はもと林田交通バスで運行していたが、南薩鉄道会社（鹿児島交通会社の前身）がその路線権利を譲り受けて昭和二年頃から経営してゐる。谷山を通過する伊作路線と川辺路線はいずれも昭和二年頃から、錫山線は昭和十年から、西駅から山田方面への路線や広木、五ヶ別府線は昭和十一年から、谷山電停から中、山田行きの中山線は昭和二十七年から、ともに南薩鉄道会社の経営である。この南薩鉄道会社は昭和三十九年に鹿児島交通株式会社と改称して、今日に及んでゐる。

ここで谷山の交通量を調べると、電車や汽車は除いて国道筋だけを拾うと次のようになってゐる。これは国道の上塩屋三又路において昭和四十年十月のある一日の交通量であつて、谷山警察署の記録による。

オートバイ単車

四五七六台

軽乗用車

六三九〃

普通乗用車

三三四七〃

第五編 交通史

のりあい
乗合バス

四四三〃

軽貨物自動車

二七二五〃

小型貨物自動車

三九三二〃

貨客自動車

一七一二〃

普通貨物自動車

一〇三五〃

特殊貨物自動車

三〇八〃

軍用自動車

二〃

自転車

二八五九〃

一日の交通量、計二二五七七台

このほかに、牛馬六八頭、歩行者一〇七四人となっており、いかに歩行者が少くて自動車や單車または自転車の交通が多いかがわかる。