

八、交通

道 路

烏帽子の松、鍋石、八国の旗掛けの松、甲坂など頼朝北上にまつわる伝説はあるが記録としては何一つないでなんともいえない、何れにしてもかなり古い時代から安房、上総を結ぶ道が笹を通っていたことは考えられるが記録にある江戸時代以降のものは次のとおりである。

一、江戸時代の道

① 中笹の道しるべ 正徳五年（一七一五年）

村人達が村の守り仏、そして旅人の安全を願って建てられた石仏で地蔵様の台石に刻まれている。夕やみでも手探りで読みとれるように大きなひらがなで刻まれている。

② 亀山郷前橋領時代の道

・長狭郡北小町に通じる長野田御番所から香木原・



西清水・奥笹・木ヶ貫・関・谷迎・三本松に出る道

・曲作（現在の松丘大山田）、鴨島、蓮見、九兵衛、関ノ台、笹に通じる道

—上総町郷土誌—

③ 嘉永元年（一八四八年）発行の、関東十九州路程便覧は、久留里から三本マツ、笹を通過して天津へ出る道が記されている。

（鴨川へ出る道がなくて天津へ出る道が書かれてるのは興味深い）

④ 富士見十三州奥地全図之内安房・上総・下総三国図には次のような道がしるされている。発行年不明

向郷—大山田—蓮見—細野

久留里—平山—外ヶ野—四町—関

平山—外ヶ野—四町—高水—川俣—菅間田

—笹—香木原—打墨

怒田沢

⑤ 久留里城構築についての交通の要路（八路線の内）として

久留里から大戸、笹を通る鴨川道がしるされている。
—久留里城誌—

二、明治以降の道（番号は道路略図の番号と一致）

① 明治十九年、笹と大中の境の山にずい道（通称ミノグチの穴—現在は切り通しとなっている）が掘られ奥笹の地藏堂までかなり広い道がつくられた。延長の予定はあったようだが、ある事情で中断され、小平ヶ台方面へは現在の相川商店のところから川へ降りる道が使われた。

② 大正九年、豊田から現在のガソリンスタンドまでつくられた。

この道がつくられる以前は四尺ぐらいの田圃道でしかも明治十九年につくられた道とはかなりの段差がありオン木（土どめの横木）が四段ぐらいあったとのことである。

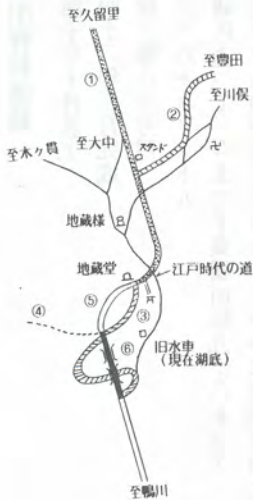
③ 大正十年、奥笹の地藏堂から神社の脇、廻田を通り小平ヶ台へ出る道ができた。

しかしこの道を通るのは荷馬車ぐらいのもので歩く人はほとんど旧道であった。

④ 昭和二十四年、林道三島線が失業対策事業として着工した。

林産物の搬出と三島への往来の便で地元民の期待も大きかったが工事なかばで中断したのは惜しかった。（約三キロメートル）

明治以降の道路略図



しかし、国有林の木材運搬には短い期間ではあったが利用され、現在は通行不能である。

⑤ 昭和四十一年、道路整備の一環として路線変更が行われた。(約二〇〇メートル)

⑥ 昭和四十九年
ダム建設関連事業として亀山一号・二号の二つの橋及びその前後の道路がつくられた。

以上笹に直接関係した道路の概略であるが昭和四十二年三月に開通した鴨川有料道路も住民にとって大きな利便を与えてくれた。

また、千葉鴨川線は主要県道として整備され交通量も年々増加しているが、名殿の分岐点から香木原までは昭和二十四年頃から失業対策事業として当時の少ない機械力で多くの人々の手によって二十年を要して改修された。

資料

一、失業対策事業

字の示すとおり失業者救済の国の施策として行われた事業で、地元の人が木更津公共職業安定所へ就業登録をして「就労手帳」の交付を受けて笹の直営で道路工事にあたった。本職の土工も少しはいたが、なにぶんにも素人が多かったため工事ははかどらなかつた。地下足袋等の配給物資受領のためリュックを背負って木更津まで行ったり、勝浦の守谷までダイナマイトを買いに行ったり役員の苦勞もたいへんだった。

二、道路愛護で表彰 (昭和四十年)

笹道路愛護会が千葉県道路協会木更津支部から表彰されたもので、昭和四十年六月二十五日発行の「広報かずさ」に次のように記されている。

主要地方道千葉鴨川線が貫通し(貫通の見とおしか)その延長八〇〇〇メートルに及び町道は藤林香木原線外三線延長四四〇〇メートルが東西に通じ広大な道路の維持補修は相当な努力を要し会員八十四名が一致協力、献身的な努力が認められた。

三、鴨川有料道路

昭和四十年十月着工

昭和四十二年三月完成

総工費三億八千万円

延長三・六キロメートル

・開通によって、今まで千葉鴨川間九十八キロメートルあったものが五十二キロメートルに短縮された。
・笹の住民も昔は上総と安房の国境の山を超え歩いて一日がかりで鴨川方面へ往復していたものが今日では十八キロメートル、車で二十五分で行けるようになった。

四、房総スカイライン有料道路

南房総の産業振興のために内房の国道一二七号と外房一二八号を結ぶ路線である。

路線名 県道南房総公園線、西粟倉から片倉まで延長一〇キロメートル、昭和四十八年二月二十六日着工、昭和五十四年三月十一日完成、工費六十七億四千万円、料金徴収期間昭和五十四年三月十二日から三十年間。

通行料金・普通車四〇〇円、軽自動車三〇〇円、自転車・バイク五〇円

五、請願書

久留里木更津間里道変換ノ義請願書

千葉県上総国望陀郡久留里木更津間概要里道沿道村民等県道線路変換ノ請願書ヲ奉呈スト聞ク 該概要里道營テ修築ヲ加ヘシ以來行旅ノ便運輸ノ利大ニ開ケ其便利ノ沢ヲ被ムルモノ豈當ニ某等数千百人ノミナランヤ 実ニ県下公衆ノ便利ト云ハサルヲ得サルナリ

夫県道ナルモノハ元ヨリ全県下ノ地方税ヲ以テ支出スルモノナレハ 全県下ノ公利公益ノ為メニ益サバル可カラス 其尽ス所トハ何ソヤ 飽迄路程ヲ短縮シ可成的地方税ヲ節減スルニ外ナカル可シ 之ヲ行フニ当テハ先ツ地理ヲ撰ザル可カラス 之レヲ撰フニ当テハ久留里木更津間概要里道ヨリ遠キコト殆ニ里弱ニシテ 從テ工費モ多額ヲ要スルト 然ラハ則未成県道ノ各称アルハカリ故其名称ノミニ拘泥シテ迂回ノ線路ヲ採リ強テ多額ノ工費ヲ支出スルハ県下ノ為メニ採ラザル所ナリ 若シ当望陀郡ニ県道線路ヲ撰ムノ当時 該里道ヲシテ今日ノ如クアラシメハ無論県道トナスヘシト信スルナリ 依之觀之該里道ヲシテ県道ニ変換スルハ実ニ至当ノ線路ト呼唱スルハ県下ノ輿輪ト存シ候間県道変換ノ義ニ賛助シ共ニ請願仕候間 御採用被成下度 恐惶頓首頓首

明治二十四年十月七日

望陀郡龜山村区長十一名 連印

全 村會議員 九名 連印

(右ハ久留里町ヨリ依頼ニ付村内議員区長協議会ニテ決ス)

駅場 (助郷)

江戸幕府は、その重要な交通政策として駅伝の制を確立し、諸街道に宿駅を特定し、これにあたらせるとともに、この補充的役割を果させるために宿駅近傍の農民を動員して人馬継立の役務を負担させた。この課役を負担させられた郷村を助郷あるいは助郷村といい、また、この課役そのものをも助郷あるいは助郷役とよんだ。

助郷村の農民は課徴に苦しみ、各所で百姓一揆が頻発した。なおこの制度は、明治維新後も若干改正のままと継続されたが、民間相対の陸運会社の設立にともない一八七二年(明治五年)の終りになくなったようであるが、助郷である筈が前記のような苦しい課役をさせられたかどうかの記録は残っていない。

陸運 駅場 御届書

望陀郡 笹村

望陀郡 笹村

鈴木八兵衛
鳥海本治

右者今般駅場御改正ニ付 御用取扱人名前奉書上候以上

右村

組頭 宮野喜三郎
名主 宮野庄作

明治五壬申三月

(宛先は紙欠損のため不明)

一、久留里町迄 三里五丁三間

一、香木原村迄 式里

一、蔵玉村迄 壱里貳拾丁

右三ヶ村組合ニ御座候

一、助郷ニ差出候村ニ右之通

今般改 七拾七
一、 錢 百八拾三文

元賃錢九拾壹文

去ル午年ニ拾貳倍増

一、 錢 壹貫百三拾貳文

壹里

引戸駕籠壹挺

今般改

百貳

一、 錢 壹貫〇拾四文

元賃錢難所ニ貳拾六文

壹里

一、 錢 三百貳拾四文

但 人 夫 壹 人
香木原村 継

今般改 貳

一、 錢 三百拾貳文

元賃錢七拾八文

去ル午年ニ拾貳位増

壹里

馬 壹 疋

一、長棒〇駕籠之儀者險路ニ而通行無御座候

但 人足八人迄者自村ニ而相勤申候

其 余 者 他 村 差 出 相 勤 申 候

旅籠屋無御座候

鉄 道

東京・千葉方面に行くのに木更津まで歩かなければいけなかったこの地方の住民も、大正元年（一九一二年）県営の軽便鉄道が木更津・久留里間に敷設されてたいへん便利になったが、出来ることならさらに延長してもらいたいという願いは亀山・松丘の住民にとって強いものがあったことと思われる。

小学校三年生の頃、遠足のコースとして久留里駅が選ばれ、汽車が見られるといつてはやくからその日の来るのを楽しみに待ったこともあり、子どもごろころにおらがほうへも汽車が来ないかなあ……とみんなで話したこともある。

昭和十一年三月待望の鉄道が亀山まで延長されたわけであるがその陰には昭和のはじめ頃から、亀山・松丘の村長、村会議員、松丘の齊藤県議員の献身的な運動の

成果だと聞いているが、たまたま、この地方を基盤として国會議員に立候補した鈴木隆に、鉄道延長をしてくれるなら選挙の応援をするとの取り引きがあったとの裏話もあるが、国會議員に当選した後の氏の力も大きなものがあつたようだ。

鉄道の延長によつて住民の生活もたいへん便利になり国有林での仕事で生活を支えていた者の多かつた笹の住民にとつて、木材・木炭の生産量・輸送量の増加は直接生活のうるおいにつながつた。

しかし、支那事変・太平洋戦争と戦争がながびくにつれ軍事物資の不足も深刻さを加え、家庭の金属製品、寺のつり鐘等も供出し、昭和十九年ついに久留里・龜山間の鉄道レール・鉄橋の桁も取りはずされた。(橋桁は鉄そのものを大砲などにつくりかえるわけではなく幹線鉄道の鉄橋が爆破された場合の予備とするためだったとの話でもある)

昭和二十年八月戦争も終わり国全体としては大きな痛手を受けたものの生活には平和が取りもどされ昭和二十二年四月再びレールは敷かれ、生活と直結した鉄道として今日に至つたことはありがたいことである。



写真の裏に次のような文が書かれてある。

昭和四年四月
二十三日 松丘
・ 龜山一致ノ歩
調ノモトニ 県
道・鉄道促進運
動ノタメ本村出
発 両国駿河屋
ニ投宿シ 全所
ヲ根拠トシテ盡

力セリ 写真ハ政友会代議士鈴木隆氏宅ヲ訪問シ該問題
ヲ依頼シ 其結果鉄道省方針ト運動ノ効果トハ将来其望
ミハ、九分通りハ良果ヲ得ヘキ報ニ接シ 該運動モ之レ
ヲ最後トモナラシカト云ハレシニ付 記念ノタメ撮影セ
シモノナリ

村會議員 野村八十八

註・野村八十八は後列右から三人目で野村憲司の父である。