

歴史は未来の羅針盤



『近江日野の歴史』第一巻「自然・古代編」、第二巻「中世編」、第三巻「近世編」、第四巻「近現代編」、第五巻「文化財編」、第六巻「民俗編」、第七巻「日野商人編」、第八巻「史料編」、第九巻「絵図・要覧編」の各巻は、教育委員会や各公民館において、一冊四千円で好評販売中です。ぜひ、お買い求めください。

『近江日野の歴史』第四巻「近現代編」を発売して以来、近現代の日野の姿を様々な視点から紹介しています。今回は、その中から、明治から昭和初期にかけての道路改修について取り上げます。

明治期の道路

日野町域の道路は、明治半ばまで、道幅の拡張はほとんど行われておらず、江戸時代末期の道のままでした。明治初期の記録によると、御代参街道でも広いところでは「道幅六尺」（六尺＝一間＝約一・八メートル）程度にすぎませんでした。

また、橋についても同様で、恒常的なものでなく、水の流れの部分に板を渡した程度のものでした。日野町域では、明治半ば以降、各地で大規模な道路改修工事が開始されるようになります。荷車・人力車・馬車の通行がスムーズになるよう、道幅を拡張することが

その目的でした。その一例を紹介しましょう。

明治十五（一八八二）年、中之郷と鳥居平間の大規模な道路改修が計画されました。明治十年代初頭の各村の様子を記した「滋賀県物産誌」によれば、鳥居平は道路の多くが坂道で、貨物の運搬が非常に困難であり、中之郷から鳥居平に向かう山道が険しく、車馬はもちろんのこと歩行すら容易ではなかったようです。

この道路改修は、翌年の大旱害で中断しますが、二十一年に再開され、近隣村の協力も得て、中之郷・鳥居平間に横たわる険しい山地を開削し、道幅二間（約三・六メートル）の道路が完成しました。明治期においては、この二間という道幅はかなり広いものでしたが、四十三年に行われた北畑・熊野間の長さ四五〇間（約八一〇メートル）の道路改修では、道幅が四尺（約一・二メートル）に改修される

など、拡張後の道幅は様々でした。

大正・昭和初期の道路

大正九（一九二〇）年の旧日野町内の各箇所を調査した記録によれば、この時期、町内に幅三間（約五・四メートル）以上の道はなく、幅二間以上の道は町場の村井・大窪・松尾にしかありませんでした。幅四尺以下の道は、町場に限つてみると約四六パーセント、農村の大谷・上野田・河原・小井口・寺尻・日田・木津では六九パーセントを占めていました。大正期においても二間という道幅は広がったようです。

大正十二年には、北比都佐村が県の補助を受けて三十坪にある道路を幅一間から二間にするための拡張工事が、翌年には豊田・増田間の道幅を六尺から九尺（約一・七メートル）にするための拡張工事などが行われました。

昭和期に入ると、バスや自動車

の出現により、大正期にはなかった三間幅の道路とコンクリート橋がつくられるようになりました。大正十年、近江鉄道日野駅前、バス会社である綿向自動車が発立され、当初は、日野駅～音羽の本線のみでしたが、大窪～鎌掛の鎌掛支線、大窪～川原の桜谷支線、近江鉄道桜川駅～中在寺の桜川支線を順次開業しました。支線の拡大により、道路はそれに対応するように改修工事が行われました。

このように、時代に見合った道路の改修工事が行われましたが、日本が戦争に突入すると、中断を余儀なくされたため、本格的な道路改修の再開は、戦後を待たなければなりませんでした。



▲綿向自動車の東桜谷車庫（『東桜谷志』より転載）