

宮崎県

街道 1

九州は一里塚がほとんど残っていない地域である。その中で、塚の形が完全に残っているのが漆野原一里塚（小林市、宝永 3（1706）、県史跡）**C**、オリジナルの塚木が残っているのが鹿児島県の厚地の一里塚（南九州市）である。漆野原一里塚は、薩摩藩が鹿児島・下町札辻を起点として綾に至る街道に一里塚を設けた時のもので、1基だけだが直径約 6m、高さ約 2mのきれいなお椀状を保っている。ただ、昭和 5 の土地開発で街道は消滅し、水田の真ん中に残っている。

撮影:馬場俊介 (2009.2.7)



街道 2

石敢當は、T字路や三叉路などの突き当たりや村の入口などに魔除けとし建てられたもので、沖縄・鹿児島・宮崎に多いが、江戸期の建立と判明しているものは意外と少ない。宮崎 17、鹿児島 12、沖縄・青森 3、埼玉・長野・和歌山 2、山形・静岡・滋賀・京都・山口・徳島・佐賀 1 と全国で 48 基確認されている。宮崎は 35%、鹿児島と合わせると 60%に達する。他の府県にある石敢當は近代に入っても増えることはなかったが、宮崎と鹿児島は近代のものの方が圧倒的に多い。沖縄は石敢當の普及率は全国一だが、紀年銘はほとんど入っていない。

全国一古い石敢當は、WEB 上

の百科事典によれば臼杵市の豊屋町の石敢當だが、この石敢當は 16 世紀の建立当時は木製、江戸期に石造になるものの西南戦争で破壊、明治 20 年代に再刻されたものである。宮崎の石敢當で一番古



撮影:馬場俊介
(2009.2.7)

い原田の梵字石敢當（えびの市、元禄 2（1689）、市有形）**A** は、大法師盛意という人物により建立されたもので、本調査を実施するまでは日本で一番古い石敢當とされてきた（現時点での日本最古は、鹿児島県の松山町泰野の石敢當の元和 2（1616））。

舟運 1

観音瀬水路（都城市、寛政 6（1794）、県史跡）**A** は、兵庫の加古川開削（1594）、山形の最上川開削（1694）と並ぶ近世河川開削の代表例である（偶然百年間隔になっている）。大淀川の凝灰岩の河床を開削した長さ約 90m、幅約 1.8mの水路で、これにより都城竹之下から赤江港までの 72 キロの河川が航行可能となった。薩摩藩の直轄工事で、工事責任者は藤崎五百治、施工には肥後の石工が携わった。明治 23 に左岸寄りに平行して水路が開削されたため、現在では 2 本の水路が見られる（写真手前の方）。



提供:都城市教育委員会

舟運 2

東海町の常夜灯（延岡市、江戸後期、市有形）**A**は、航海安全祈願や港の位置を示すために建てられたもので、凝灰岩製、高さ約 5.6m で、台石には建設時の関係者（地元の有力問屋や、摂州・芸州・備前など遠方の関係者）が刻字されている。

撮影：馬場俊介（2009.2.8）



堀川運河の重要な関連施設が、運河に流入する水量を調整する目的で広渡川西岸に築かれた導流堤・広渡川石堰堤（日南市、江戸中期、国有形登録）**B**である。元の長さは 37 間とあるので、往時の半分ほどの長さに縮小されてはいるが、江戸期の空積が見事である。



撮影：馬場俊介（2009.2.7）

舟運 3

宮崎を代表する土木遺産は堀川運河（日南市、貞享 3（1686））**A** である。第五代飢肥藩主・伊東祐実の命により開削された広渡川・酒谷川河口と油津港を結ぶ運河で、飢肥山中から伐り出された木材（松、楠、植林された杉）を南に突き出た岬を廻り込まずに直接油津港に輸送するためのもの（距離だけの問題ではなく、航行の危険や木材の流失を回避するため）。藩士・中村與右衛門と田原権右衛門が堀川奉行に任じられ（人事異動で、中村與右衛門は平部俊英に途中交代）、岩盤区間の開削を伴う難工事を 3 年で完成させた。長さ約 1.5 キロ、幅 22-36m。良好な景観を構成している堀川橋と石護岸（ともに、国の有形登録文化財）は残念ながら近代の構造物なので、江戸期のものは水面しか残っていない。

撮影：馬場俊介（2009.2.7）



林業 1

日南市の山側に隣接した三股町には、堀川運河の成立に関わる重要な遺産が存在する。それは、牛之峠論所跡の石柱（三股町、延宝 3（1674）以降）**B**で、3面に「従是東 飢肥領」と深く彫り込まれた境界石である。現在、日南市と三股町の境界となっている分水嶺を、“飢肥と薩摩の藩境とするか、しないか”という、分水嶺南東斜面の森林資源を



提供：三股町教育委員会

巡る争いを象徴する遺構でもある。日向国にも所領のある 70 万石の大藩と 5 万石の小藩との争いは、48 年にわたる紆余曲折を経て、幕府裁定により小藩・飢肥の全面勝訴となった。牛之峠南東斜面の木材を自由に伐採可能となったことが、12 年後の堀川運河掘削の直接的な要因である。

農業 1

宮城県の最南端にある南前用水路（都城市、貞享2（1685））**A**は、貞享2年（1685）に都城島津氏の第十八代当主（薩摩藩士）・島津久理の命で、家老・川上久隆が采配し、関之尾の滝の上流 300m 右岸の岩山を掘り抜く難工事の末に完成させたものである。長さ 7.2 キロで、取水口付近には、岩を割って開削された様子が、今でもよく残っている。



農業 2

宮崎県の石橋の総数は、九州 7 県の中では一番少なく、特に、江戸期の石橋は極端に数が少ない。しかし、全国的に見ると石アーチ橋は貴重なので、ここでは最も代表的と思われる東方大丸太鼓橋（小林市、弘化 4（1847）、県有形）**B**を紹介する。東方大丸太鼓橋は県下に 2 橋ある近世の水路用アーチで、猿ノ宮溝の水を浜の瀬川を越えて引水するため、薩摩加治木の豪商・森山新蔵が私財を投じて建設したものである。江戸後期ではあるが、現存する県内最古の石造アーチ橋でもある。因みに、享保水路太鼓橋（えびの市）は、1850 年頃の架設と書かれていることが多いが、実際には明治 3 に造られている。



農業 3

旧藩都農牧駒追込場跡（都農町、慶長 14（1609）、県史跡）**B**と呼ばれているものは、高鍋藩が日向灘に面した原野に開いた都農牧の追込場である。全国最大の牧の集積地・千葉県で触れたように、飼馬施設は野馬土手と野馬捕込に二分される。「追込場」は、後者の別名である。都農の飼馬の起源は、『延喜式』兵部省に見える官牧「都濃野馬牧」とされているが、現存するものは慶長年間（1597-1615）、高鍋藩主によって再興され、軍馬を飼育していた際の遺構である。他県の野馬捕込と比べてかなり小規模だが、ほぼ当時の姿を保っているとされる。



産業 1

全国的に見ても珍しい産業遺産が、山之口町の島津寒天工場・跡（都城市、天保 9～嘉永元（1838-49）の間?、市史跡）**A**である。薩摩藩家老・調所笑左衛門が行った藩の抜本的な財政改革の際、将来藩の筆頭御用商人となる八代目・浜崎太平次に命じて始めた事業。原料のテングサを薩摩西海岸から運び、寒天は薩摩の福山港に運び、大坂・長崎そして清やロシア等にも密輸されたとされる。

