

北國記行 (三)

丹波浪人

吾等を佐渡へ送る船は百七十噸位な小船だから新潟港の岸壁から出航する。港口の近くでは少し揺ぎ出した、船に弱いN君は既に寝仕度にかゝる。私は唯た一人佐渡を想像して無言でゐると、縣會議員A氏と地方の商人らしい人と會談し始める、ドーも此頃の遊覽客は佐渡を小さく見るから困る、何と言つても一國だのに兩津に上陸して國仲盆地の名所舊蹟を尋ねて相川に行き、又候兩津に引き返して歸つて終ふ、夫れで佐渡一國を見たやうなことを言ふのだから、斯様な遊覽コースを變更して佐渡で一晩位泊るやうにしなければ、土地に金が落ちない、もつと相川から先の道路を良くして自然の風景を紹介するやうにしなければ駄目だと、

佐渡開發の名論を闘はしてゐる、居眠つてゐたN君が起き上つて、新潟と佐渡との間に國道が無いと言ふのは不都合だ、是非國道を認定して貰つて海上の連絡を國家で經營して貰ふやうにと合槌をうつ、イヤ夫れまでに助けて貰はなくと、連絡船を鐵道省が經營して呉れて兩津相川間に省營自動車を運轉して呉れ、ば夫れで充分だ、と遠慮勝ち否な勝手な要求を聞かされ、今の連絡船設備は縣と民間との合同經營であると聞かされてゐる間に兩津港に着いた。

兩津港、昔は佐州夷港と言はれたもの、大佐渡の山脈を背景にしてゐるから外海からの風は自然に遮ぎられ、避難港たるの地位を占めてゐる、明治の初年貿易港新潟の補助港として目を附けられ英國大使パークスなどが港勢を調査し

たことがある位に重要視されたこともあつたが、今は唯だ佐渡の玄關港として役立つてゐるに過ぎない、併し縣は自然的避難港に拍車をかける積りで防波堤と岸壁とを築造することにして二年前から港湾の改良に力めてゐる、

何でも普通の土木事業として執行する筈であつたが例の時局匡救土木事業が起興されたので、夫れに肩替りして起工するやうに爲つた、まだ昭和十年度に十萬圓を支出せなければ其の全部を完成することが出来ない、時局匡救土木事業打切りの惱として唱へらるゝ事例の模範的なものであらう。

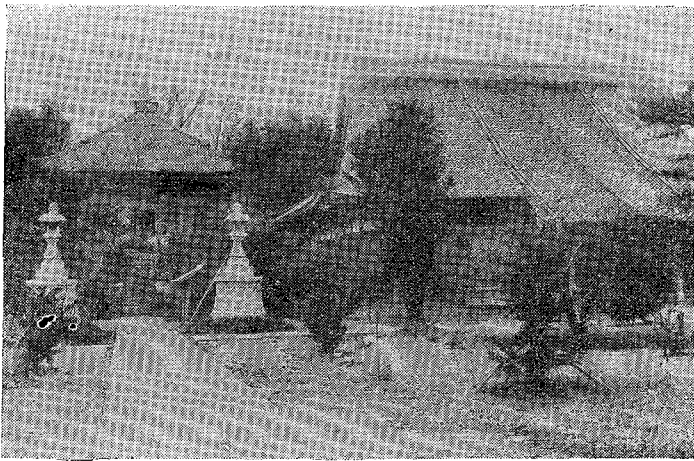
大佐渡小佐渡の接するところに加茂湖がある、金北山の秀峰と相對して佐渡風景を一層畫題化してゐる、先づ佐渡に着いたものが直感するのは此自然美であらう、海水淡水の兩性湖であるだけに色々な魚貝類が住んでゐるが、土地の人から魚貝類にも自然淘汰があることを聞かされた、文蛤、蛤蜊や牡蠣が同時に住むのではなく、何れか一つが多くなると他の種族が自然消滅して何年間かの間生育するが、

夫れが又いつの間にか消えて他の種族が繁殖して行く、夫れを人力で養成しやうとしても到底駄目であつた、捨て、置くといつの間にか他の種族が繁生してゐると、天與の恵を讃えてゐる。此自然美に恵まれた佐渡も、初旅の吾々には斷腸の國、涙の國としか想へない、夫れは聖武天皇の神龜元年に此國を遠流の地と定められ、幾多の志士仁人が泣かされたからだ、人をして悲憤慷慨せしむる順徳上皇の御遷幸の如き或は日蓮上人の配流の如き悲しむべき歴史が残されてゐるからだ。

兩津から西へは加茂湖の南北に二つの府縣道が配せられ國仲盆地の中央を通つて東西海岸地方の交通を可つてゐるが、自動車の爲に砂煙濛々として遊覽客を惱ましてゐる、國仲盆地では佐渡にもこんな盆地があるのかと疑はしめたが、佐渡と馬鹿にするものではない、米の産額は二十萬石に達する人口十二萬人で之を食ふことは出来ないから輸出すると聞かされ、吾が佐渡觀を更正せしむる、日蓮上人の靈場根本寺に着いた、何でも上人は文永八年九月例の龍ノ

口に於ける難を許され、其の歳十月二十八日松ヶ崎に上陸し二十九日小倉に一泊して此處塚原に着いて三味堂に放置されたと言ふことである、境内の一木一石はその當時を知悉するものゝ如く想はれ、上人の意氣と信念力とに魅せらるゝ感があった。

幅の狭い府縣道を辿つて金澤村にある黒木御所跡を尋ねる、北條氏の暴逆は順徳上皇を此處に遷幸せしめた、上皇は承久三年七月京都を後にして北陸道を経て越後寺泊から佐渡に渡らせ給ひ國分寺を行在所と定められたが、此處金澤村に行宮を建てさせられたのが黒木の御所なのである、何ても黒木と言ふのは皮附のまゝ、削らない丸太のことで、天皇の行在



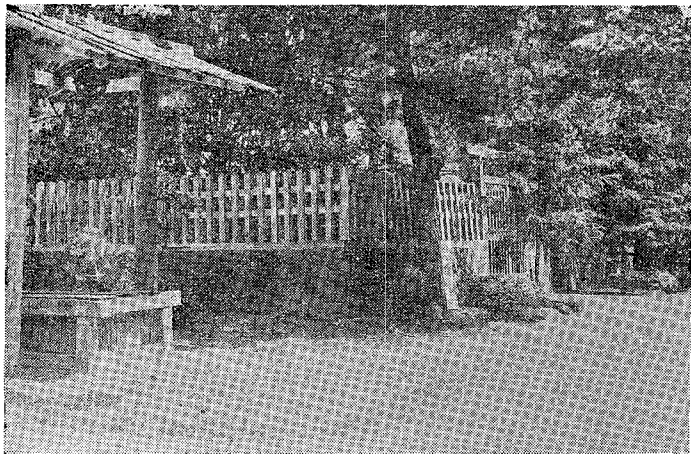
根 本 寺

所は總て黒木で作る古實であるから此所を黒木の御所と言ふと聞かされた、上皇御遷幸後は遙か京都のことに心を遣はせ給ひ後鳥羽上皇の御身の上を按ぜられ、聞くもの見るもの涙の種と爲らざるものはないに嘆かせられた、併し幕府の執權は泰時から經時の時代と漸次代つてはゐるが鎌倉からは御遷幸の沙汰もないので御絶望の餘り玉體漸次弱らせ給ひ仁治三年九月崩御遊ばされたのである、御在島二十二年の永きに及んだのであるから全島至るところに御遺蹟を拜するのである。

吾等は此處を辭して相川に向ふのであつた、夫れは徳川幕府の臺所を賑はせた我國唯一の金山を見るため

である、慶長六年からの金山も一盛一衰の變遷を経て今は

三菱の會社で經營され、相川は三菱王國の觀を呈してゐる、濁川の附近の海岸には多くの砂金があると言はれ散歩でもして砂でも拾ふものなら御目玉を頂戴する何でも鑛山の全盛時代には金の含有量の少ない鑛石は海へ捨て、しまつたが、夫れが海浪のために海邊に打あげられ濱の砂子と爲つてゐる、夫れが金の高い今日此頃では相當の價值があると言ふので三菱の管理下にあると言はれてゐるが、自然に構成した官有海濱地の砂が三菱王國の管理下にあるとは如何にしても解されないのであるが左様な理屈でも言ふものなら昔の遼流の地とは反對に佐渡を追い出されるので唯も口にするものが無い。三菱横暴の感に打



黒木御所

たれて相川を退く氣に爲つたが、町有志らしい人の説明を聞くと尖角灣の景は佐渡唯一のものであるから之を名勝地にして天下に宣傳したいと言つてゐたが、此連中の中にも矢張り三菱の御蔭が廻つてゐるやうに見えて餘り聞きたくも無かつた、まだ承久の昔を忍ぶが爲にはまだ見なければならぬものがあるので、此處相川を去つて新町に出て左折して阿佛防や國分寺夫れから眞野御陵とかけ廻つた、順徳上皇が火葬申しあげたところが眞野御火葬塚と呼ばれてゐる。上皇神さりました翌寛元元年に、御隨身の藤原右衛門大夫康光が御遺骨を捧げて京に歸り山城國大原村に納め奉つたので此處御陵は御火葬塚と公稱されてゐる、阿佛房や國分寺何れも

上皇を中心としての舊蹟である。

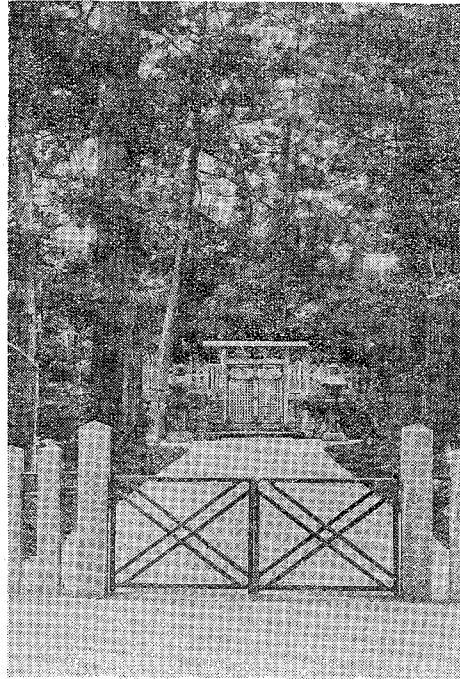
いざさらば磯打つ浪にこと問はん

沖のかたには何事かある

今眞野灣豊田の海岸戀が

浦に上皇の御製を刻した記念碑が建てられてある、何でも上皇が此處海岸から隱岐に遷幸された御父帝御鳥羽上皇を按ぜられての御製である此邊一帯の海は穩かに夕日をあびて越の松原、越の長濱の自然美を吾等に満喫せしむるのであつた、道路の手入は矢張り充分で

はないが交通量が尠いのと地質が自然的に可いので新潟縣には珍しい程の路面に維持してゐる、土木派遣所の所長に言はしむると、時局匡救事業では、あの通りに砂利が澤山



眞野御陵

に撒かれてゐるが肝心の府縣道には尠しも砂利がない、砂利のある道路があれば匡救事業としてやつた町村道と思つて貰へば間違はないと聞かされた、佐渡には有らうとも思はれなかつた峠を越えるのであつたが、明治文學に於ける大家彼の紅葉山人と藝者おいとが此處峠で別れたときの話を聞かされ、山人の與へた名句を教えられたが忘れてしまつた。

紅葉山人の昔を思出して峠を越えると小木の町だ、佐渡おけさ節は此處が元祖と聞かされたが地方民謡に餘り趣味を持たない吾々は、宿屋の食膳を捨て、まで夫れを聞きに行くだけの元氣は無かつたが、マゝ一度聞いておくのも何か話の種になると言ふので引張られた、其筋の名人と人からも許

され自惚れてゐるN君も餘りにも六ヶ敷で習つて見る氣にもなれないらしい、で小木町の夜景を見る事にしたが、町當局が仰つてゐるやうに實に淋しい町だ、夫れでも昔は、「小木は湖で持つ相川鑛山で、夷港は漁で持つ」と囃はれたものだ、當時は佐渡第一の船着場として賑つたもので藝者でも三百人以上も居たが、西洋型帆船が汽船に變るやうに爲つてからは漸次衰弱の傾向を辿つて、今では藝者九人を算するが夫れでもお茶ばかりを引いてゐると聞かされた。

併し靜かな小木町の朝景色は大佐渡の北海岸とは違つて海も山も穏かな南國の情緒を漂はせてゐる、城山の小島に依つて自然に分れた港灣は、外の湖と内の湖とを區別され、内の湖は徳川時代から小木港としての役目を勤め、相川の金山に通ずる唯一の港であつたが、今は外の湖の方が港灣の役目を勤めてゐる、内の湖を捲するところに矢島、經島がある、經島は、日蓮上人の高足、日期が岩蔭に一夜を明かして讀經したと言はれてゐる物語を持つ島である、其の附近には山本悌二郎が建設した別荘があつて、自然木

を其のまゝに蒐集して建てた家だが、今は小木の一名物として此處に足ひく者が見落してはならぬ箇所となつてゐるが、其のお許しがなか／＼に六ヶ敷らしい。

此地一帯の海岸は水深く段丘が發達してゐて海蝕の跡を岩石に彫刻されてゐることは蓋し佐渡隨一と言つても可いので之を名勝地に指定して貰つて天下に紹介せむものと客の吸引策に耽つてゐる、外の湖には時局匡救土木事業のお蔭で半永久的の棧橋が拵えられてゐる、之は可い仕事を選擇したものだと思感したが、本州通ひの二百噸内外の船が其の棧橋を利用しないで橋の四五町手前に碇泊してゐるので其の譯を聞いて見ると、二百噸内外の汽船が横づけに爲るやうに棧橋を造つたのだが、船底が浅いと言ふので船長が棧橋の手前で船を留めるのであると聞かされ、下駄のやうに毎日使はれる本州通ひの汽船が棧橋を使用しない位なら築造したて物の役にも立たないぢやないかと言へば、いま汽船會社と交渉中だから何とか解決するだらう。と矢張り小木らしい悠長味を見せてゐる。

一日を佐渡の視察に費した、舢舨で汽船に移された身は、効果の薄い棧橋計畫を笑つて佐渡に敬意を表する。佐渡が遠流の地と定められたことが、悲話の種を多く藏するにしても夫れに動機して色々な文化が發達したことは見逃す譯には行かない。

○ 小さな汽船ではあるが、海上波靜かで疊の上を滑るやうであつて船に弱いN君も、今日は元氣に語るのであつた、佐渡もあれだけの地域と人口とを持つて相當の生産物があるのであるから、本州との連絡をもつと容易にし交通時間を短縮すれば有名な史蹟を紹介することも出来れば、自然美觀賞の地として發達するであらう、交通機關の整備こそが目下の緊要事であると強調するのであつた、足の早い汽船を使用すること、道路を改良して省營自動車でも運轉せしむることが最も機宜に適したことであらうが、陸路海路の施設が相俟つて改良され始めて交通の効果を擧げ得るのに本州に屬する新潟縣の道路が昔のまゝに放任され夫れの

改良を後廻しにして佐渡の道路を改良することは困難であらう、と談笑に耽つてゐる間に寺泊に着いた。

寺泊、流島の變目に遭つた人々が本土との別れ場所、昔からの船着き場所だから港灣らしい施設があるだらうと豫想されたが、漁港とか言ふ名目で一字形の防波堤があるだけ、舢舨荷役で港灣らしい施設は何もない、共樂館に待つて貰れたら技師やK事務官と合流して佐渡觀を物語るのであつたが、先きの旅程が急がるので信濃川分水路へと足を向けるのである、寺泊の町は一本筋、幅員漸く一臺の自動車を通すだけで、昔の國道から落されてしまつたのも道理であると感附かれる、夫れを可いことにして縣も放任してゐる有様だ、信濃川の分水路、今頃に嘩し立てるのも可笑しいが、土木事務官のK君が餘り其の功績を讃えるので知らない人の爲には其の全貌を紹介するのも強ち無益ではあるまい。

信濃川は群馬、長野、新潟の三縣に跨つてゐるとは誰でも知つてゐること、其の流域面積は一萬二千二百五十平方軒

で、流路の延長幹支川を通じ約三千八百五十軒に達してゐて日本海に注いでゐる、昔から此川は水害が多い、殊に下流部沿川の平野は低濕地であつて洪水が氾濫した場合の慘害は言語に絶するものがある、夫ればかりではなく土砂の流出が多いので河口に位する新潟港は遊淺されて已まない、夫れで洪水の害を防止すると同時に新潟港の水深を維持するが爲に信濃川の左岸は與板町右岸は中之島村から寺泊海岸に達する延長十軒の間に分水路を開鑿した、明治四十年度から昭和二年度までの歳月と二千三百五十四萬圓の工費を使つたと言はれてゐる、詰り信濃川の水を調節する爲に分水路の口には延長七百二十七米の堰堤を造り本川を横斷して延長百四十五米の洗堰と長さ九十米幅十米の閘門を設けて舟運に便せしめ、堰堤は平水を遮斷して灌漑と舟運とのために必要な水量を洗堰を通じて本川下流に流下せしむると同時に、洪水時には一部を開放して計畫全洪水量を放水路に流下せしむるのである、之が爲にベヤトラツプ式自在堰を設けて信濃川改良の目的を完成したのであつて、

今でもさうだが當時に於ては北陸地方には見ることも出来ない大土木事業として此地方を旅する人の話題と爲つたばかりか、内務省の治水事業の功績が世間一般から讃えられたのであつた、夫れはつかの間のことで昭和二年六月下旬突如として自在堰六號と八號のピーヤが傾斜して陥没し始めた夫れから次から次へと沈下し遂に水位の調節を失つた、其の結果信濃川の全水量は分水路に流入して洗堰下流は全く通水杜絶の厄に遭つて、灌漑は勿論のこと舟運を不可能ならしむるに至つた、夫れで應急工事を執行し、更に破壊した自在堰及之に關連する構造物の復舊を計畫し昭和六年度迄に工費費五百二十三萬圓を投じた。と言はれてゐる。完成した放水路施設を見てみると、北陸地方には勿體ない構造のやうに感ずるが、其の効果の程を聞かされて見ると必ずしもそうではない、今では誰れ言ふとなく新潟名所の一つと爲つてゐるので堤防には、櫻の木でも植へ附けて、新式土木技術を習ひに来る連中を歓迎してゐるやうにも思はれた。寔に結構な施設ぢやが、再び顛覆して後世の笑を

受け無いやうに祈つて其處を去る。

分水路失敗の歴史と現状を見るだけが能ではない、彌彦神社に詣で、信濃川分水路が永久に地方民の福祉を増進するやうにと祈つたが、前にも言つたやうに新潟港の水深を維持する爲には今の施設だけに満足して、流れて来る土砂を養の河原の石弄り式に浚渫するのが可いか、夫れとも永遠のことを稽へて流砂の害を人爲的に征服することが可いかは、蓋し研究を要することであらう。

新水路の堤裏に老松が保存されてゐる、和歌で有名な例の良寛和尚が「ゆふ暮れの丘の松の木人ならば、昔のことを問はましものを」と歌んだ松の木だ、直線式に採られた河川敷に此老松の敷地だけが凸出してゐる、土木屋式に言はしむれば之を削除するのが原則ぢや想だが、昔から有名な松の木を伐採するのは、餘りにも無風流だと言ふので之だけを保存したと、土木事務官が鼻を高うして自慢するのであつた、成る程川幅の廣いところに此敷地位が凸出し

てゐても治水上餘り差支ないことは常識感だ、治水事業の爲には何事も犠牲に供すると言つた考察が漸次薄らぎて居ることを無上に喜ばしむるのであつた。

信濃川改修の効果は是れ此通りと低濕地が良田に變更されたことを聞かされ、新潟と三條町間との國道を走つたが、現國道は中ノ口川堤防を利用してゐるので屈曲頗る多い、之を稱して河川道と言ひたい程だ、併し之を改良する場合には經濟的築造を按出せなければならぬと考へさせられた、夫れは信濃川改良のお蔭が此處にも表はれてゐるからだ、夫れは信濃川の改良に因つて、中ノ口川の水位が低下し今のやうな頑丈な堤防が要らないことと爲るから、其の堤防を切り下げて國道を造れば線形も良くなり幅員も充分とれるからだ、して見ると信濃川改良の反映的效果も大きいものだと思ふ。

三條から南、今町間の國道も、其の線形に於て聊や良いところもあるが、大體に於て舊時の道路に外ならない、今町から西へ長岡までは政府の手で改良することに爲つて、

七年度では三千米 八年度では延長四千八百米を幅員九米に改良し、いまは今町に残つた仕事を繼續してやつてゐるが、盛土箇所が粘土であるのに地下水が混合して浮き上つてゐる、之をいくら轉壓しても硬質のものに爲らない、技術官を悩ましてゐるが完成後の御手並を拜見して批評することにしやう、何でも此處の工事は當初の計畫では町裏を通ることに爲つてゐたのに、町當局の希望に依つて町内の現道を擴張することにしたから、そこに事業費の不足が起つて家屋の移轉料などに悩まされ、工事が遅延する原因が與へられて居る、地方民の陳情を聽いて民衆の利便を圖るのは勿論のことであるが、餘り夫れに捉はれると豫定通りに事業を執行することが出来ない、現場吏員が餘程考へなければならぬ肝要事である。

政府起點の改良は長岡都市計畫區域線に求めたが、夫れ以南長岡市までの國道は、未改良ではあるが線形も餘り悪くはない、幅も四間位を維持してゐるので現時の交通から推せば長岡都市計畫實現の曉まで待つてゐても交通上差支

はあるまい、唯だ長岡の都市計畫がいつ實現するか問題だ、長岡市内を歩いて異様に感ずることは、國道や府縣道が舗装されてゐないで市道が舗装されてゐることだ、詰り重要道路が舗装されないで、下級道路が舗装されてゐる、聞けば市費の負擔に屬するものは市長が日本石油會社に交渉して舗装を普及せしめたと言ふことである、日石會社にして見ても言はゞ會社の御厄介になる都で舗装位をする情實もある、で市長が熱心に交渉した爲に出來たと聞かされた、市長が言へば聞き縣廳の申出は聽かないと言ふ譯でもあるまいに、國道府縣道が舗装されないのは縣廳が餘りにも道路に熱を持たないことが現實に表はれて居る。

問題と爲つた長生橋も、今は下部工事に着手してゐる之が完成すれば長岡西部の交通が安全に爲ることは請合だ、豫算問題で黨派心を起さないやうに豫定通り完成せむことを祈つて、長岡から柏崎まで汽車の御厄介になつた、東京を旅出して今日まで汽車の厄介にならなかつたが、雪の爲に道路交通が不能だと聞かされて已むなく車上の人と爲つ

た譯だ、柏崎で下車して日石の西山油田を見物する、石油の自然湧出、此事業こそは濡手に粟仕事ぢやと、直感してぼろい儲けがあると禮讚したが、湧出箇所一つを堀るのに二十萬圓かゝる、夫れが旨く當れば可いが、あたらないと損失に歸すると聞かされ、世の中には旨く儲かる仕事がないものと一同顔見合せて苦笑する。

柏崎から信越本線の厄介となる、××驛の前で、此處西九旅館は、内務省災害査定官の定宿で査定官の×話を聞かされたが、私の旅には關係のないこと聞き度くもない、唯だ去年の出水狀況を説明して貰つてゐる内に早や直江津に着いた、此處で北陸本線に乘換へる、此處から先きの海岸道路は國道だが、明治の初年鐵道北陸本線敷設の爲に道路は無殘な状態に荒された、で線形の悪いことは言ふ迄もない、鐵道は勝手に道路を踏切つて知らぬ顔だ、當時地方が鐵道の敷設を歓迎したのだから此状態なのも或は已むを得なかつたにしても餘りにも慘目である、幅員は一問半、二問——三問であつて統一されてゐない、夫れは災害を受け

て復舊する場合に思ひ／＼に擴張した勢である、汽車の中では色々な話が交換されたが、工事務官の話は面白い、此頃政府は雪害地方に關する對策を研究されてゐるが、吾々雪害地に勤務する官吏に就ても考へて貰はねばならぬ、降雪地方に居ると東京附近に居住するのとは違つて、冬籠りをする、其の勢で焚物は多く要るし、酒代も餘計に要る、夫ればかりではない子供が澤山に出来るから教育費にも困る、是等に對しては政府は特別の手當を支出すべきものである、勝手な氣焰だが一部の理屈はあると一同賛成もし反對もする裡に青梅驛に着いた。青梅驛で下車して夫れから天下の難路親不知國道を踏破するのである。

親不知の難所。昔から八ヶ間敷難し立てられてゐる、古書をかつて説明するところだ、越後に入り市振いちぶり、外波トウサキ、青味アヲまで濱邊四里の間、天下無双の難所にて、親知らず子知らず、駒かへり犬もどりなど、すべて此處にあり、右の方は嶮山幾重にも聳え連り、彼佛岳立山に續き、岩石は屏風を立たるが如く、人力を以て道を開くこと能はず、僅に波

打際の危き道を往還す、波浪間なく打よせて、見るもの氣を失ひ魂を消す、此間絶壁の岩根に大きな穴ありて、或は五七間又は八九間にして、おなじさまなる穴いくつもあり、是を往來の旅人波大浪の引を見合せ、急に走りて其の穴へ驅込めば、はや跡より打よする巨濤、巖壁へ打かくるに、沙烟いともすさまじく立のぼり、走りおくれたるものは、浪にふれて忽大洋の藻屑とならん、此故に親も子を見かへるいとまもなく、子も親を尋ねるに隙なきとて、爰を親不知子不知と名付けたり。と言つてゐる。

明治時代になつてからは、石川縣より東京府に達する假定國道三等線路として待遇された、古書は人力を以て道を開く能はずと言つたが、明治の政府は之が改修を計畫するに至つて、明治十五年から十八年にかけて四萬二千圓の工事を以て幅員九尺の道路を山腹に築造するに至つた、其の工事の苦心や施工方法に就ては我が土木史上特筆すべき多くのものが残されてゐる、佐渡金山から支柱技術家を借用したり、火藥使用に經驗ある職工の融通を受けたりしたこ

とは勿論だが、更に事業費の一部を東本願寺から寄附せしめたなど、面白い話題が残されてゐるが、夫れは後日の物語りとして發表するであらう。

いま政府の直轄施行してゐる部分は八年度事業としては青梅驛の西、鐵道跨線橋を築造して、夫れから二千米間を幅員六米に改築し、九年度からも夫れに引き續いて歌外波村の歌附近までを改良するのである、八年度工事は繰越されて施工されてゐるが、唯だ纔に跨線橋を大半架設したゞけて山腹工事が餘り進捗してゐないには驚かされた、唯だ現場を見ると遅延した不足を言へないが、明治時代の改修が今の夫れよりも困難であつたことに想倒して完成を急いで貰ひたいものだ。

前夜の行動からすりや精進の悪い連中が居ない筈なのに、青梅驛を下車すると天候漸次悪くなつた、親不知四里の間を踏破する氣も聊か碎けざるを得ない、前後道路が餘り良くないのに立派な跨線橋が架けられてゐるのは少々勿體ない感が起らないでもないが、此處道路の改良に依つて、

高田市と富山市との連絡が完全になり其の中間に於ける直江津町、名立町、能生町さては糸魚川町富山に這入つては泊町三日市町其の他多數の樞要地の連絡が滑かになることを想ふときは當然な施設であることは言ふ迄もない小雨のお蔭で現場を見ることが出来たが、新線設定の爲に削られた山腹を通るので歩行の困難を感ずると共に此事業に従事する人々の難苦に深甚の敬意を表せずには居られない、前夜視察の難を物語つたR事務官は、落し穴があるので一歩間違へば數丈の海中に轉ぶと言つてゐたが、夫れは現場の人から聞かされた脅し言葉であつた、併しR技師は登山杖を用意する、N君はべそをかと言つた調子で歩行遅々、漸く親不知驛に辿つた、是から國境にある境川まで歩きたかつたのであるが、明治時代に改良された道路は誰も通行するものもない會々通るものは昔の海邊を通る状態なので殆ど潰滅に近いまでに放任され、橋は腐敗してゐるから之を通るには危険を冒さなければならぬと聞かされ、遂に中止するの已むを得なかつたのは頗る遺憾である。

汽車の厄介になる爲に驛からそれ程遠からざる茶店に憩つた、恰度其の前に農林省が助成した漁港の潰れたのが横はつてゐる、夫は事業費一萬八千圓を投じて自然に存する岩と岩とを綴つて防波壁を設け、之を漁港にせむとしたのであつたが、風浪の關係を調査せずに設計したとかで、去年九月六日の大風で一夜の間に洗ひ壞されてしまつた、農林省の時局匡救事業には此種のものが多いのに餘り八ヶ間敷も言はれない、夫に内務省關係で此様な事態を起したら手嚴しい制裁を受けると、一行の某君は逃懐したのであつた。宇奈月温泉に一夜を明かすべく、今新潟縣を去るのである。三日間の行程色々な厄介になつた、此視察に依つて想ひ出すと新潟縣には國庫補助の下で架橋した萬代橋と、政府直轄の下に改良された國道以外には近代道路を見ることが出来なかつた、夫れも其の筈である。縣下は永年出水に惱まされる勢で、土木事業と言へば何を措いても河川事業と心得へて居る、だから自動車が発達して道路の改良を要求してゐても夫れに無關心であるからだ。