

6 坂本のおいたち

坂本地域の地形は南に急峻な根の上山系があり、そこから裾野と大地が緩やかに広がり、地域の北側では木曾川が扇状大地を深く侵食して峡谷レキ奇岩からなる恵那峡の景観を作っています。

中央部にはJR中央線、中央自動車道、国道19号が東西に横切っており、この利便性の高い交通網が、中核工業団地を始めとする商工業地帯の形成に寄与しています。一方、北部の大地には農地が広がり、南部の商工業地帯とは対照的な景観を見せています。

日本書紀や古事記に大和武尊の音坂越えの逸話が記載され、大和時代から東山道が通る地域、つまり要衝神坂峠の麓の坂本郷として記録が残っています。(実際は中津川一帯?)

鎌倉時代には坂本地域では窯業が盛んで釜跡が二十数か所発見されていますが、その後一旦廃れてしまった後、江戸から明治時代に再度茄子川焼として発展した時期があります。安土桃山時代には、「茄子川村」「せんだ村」などと記載された文書があり、この頃に坂本村の原型が出来、江戸時代に中山道が五街道の一つとして整備されました。中山道は姫街道とも呼ばれ、人の往来や物流が盛んになり宿場が賑わいました。この道を皇女和宮、

水戸天狗党、官軍等が往来し、幕末の歴史の転換期の出来事の影響を受けましたが、この地域の各藩が朝廷への帰順を示したので戦乱に巻き込まれる

ことなく明治の時代を迎えることができました。

明治の新政府により体制の確立と近代化を目指し、廃藩置県、戸籍法、町村合併、議会制度、教育制度、徴兵制度等、実に様々な政策が打出され坂本地域にも小学校、郵便局、電信電話局、鉄道などが次々に作られました。明治三十年には茄子川村と千旦林村が合併し坂本村となり、大正時代に入ると美乃坂本駅の建設、大井発電所の建設、乗り合いバスの運行開始など近代的な歩みを始めました。明治三十二年から始まった北部地域の開拓事業は大正末期にはほぼ終わり、人口が八百二十人余り増加し、開墾された田畑は百九十町歩余に上り後の発展の基礎となりました。

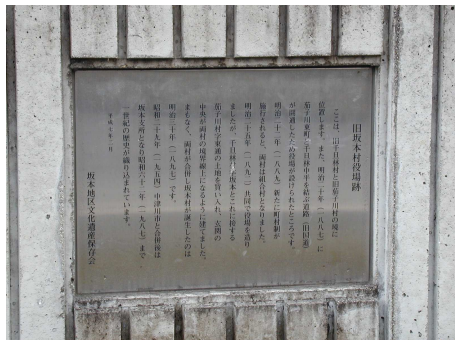
昭和の時代は世界恐慌などに見舞われ、特に農村の経済を直撃し、この地方も例外ではありませんでした。その後太平洋戦争の敗戦を受け、新たな国作りが始まりました。



根の上より坂本を鳥瞰する



音坂表示看板



旧坂本村役場跡地の看板(郵便局西敷地内)

戦後まもなく坂本村では、村民が総出で「サツマイモ」を寄付するなどして中学校の建設に取り組み昭和二十四年に完成しました。その校舎は「いも校舎」と呼ばれることもありました。坂本の教育に掛ける熱意はこの頃から今も変わらず坂本住民に引き継がれております。

昭和二十九年には中津川市と合併し、その後の高度経済成長期を経て19号、ハイパス中央自動車道、中央線の複線電化、中核工業団地等の事業が進められ、平成の時代になって運動公園、東美濃ふれあいセンター、消防坂本分署、公共下水道の建設等々が坂本の地に実現しております。平成十七年には山口村との越県合併を含む恵北六町村との合併を経て中津川市も大きくくなりましたが、坂本の果たすべき役割はさらに大きくなってきました。

坂本の人口は江戸時代の中頃は二二〇戸、一、二八〇人で、明治十一年に三五五戸、一八三二人でしたが明治の終わり頃から増加傾向となり昭和五年には九二八戸、四、八〇〇人、戦後の高度成長期を経て昭和五五年に二、五二一戸、九、九八七人と増え続けました。その後増加傾向が鈍り横ばい状態となり平成二二年四月現在で四、三九四世帯、一、二、八三〇人の人々が暮らしております。

人口減少により高齢化が進んでいる市内の他地域と比べれば、人口が増加し繁栄している地域といえますが、若者の都市への流出による三〇代以下の人口が少なく、今後他地域と同様に高齢化が進むと思われます。

幸い交通の集中や比較的平坦な土地柄から、農業、工業の用地確保が出来、商業施設や製造工場の進出により、工業団地には二二〇〇人余りの従業員が勤務しており雇用の確保に貢献しております。リニア新幹線のこの地方の通過が予定されておりこの地域の活気も出てくる事が期待され、一層の発展と住みやすくなります。



いも校舎



五百羅漢



美乃坂本駅と蒸気機関車