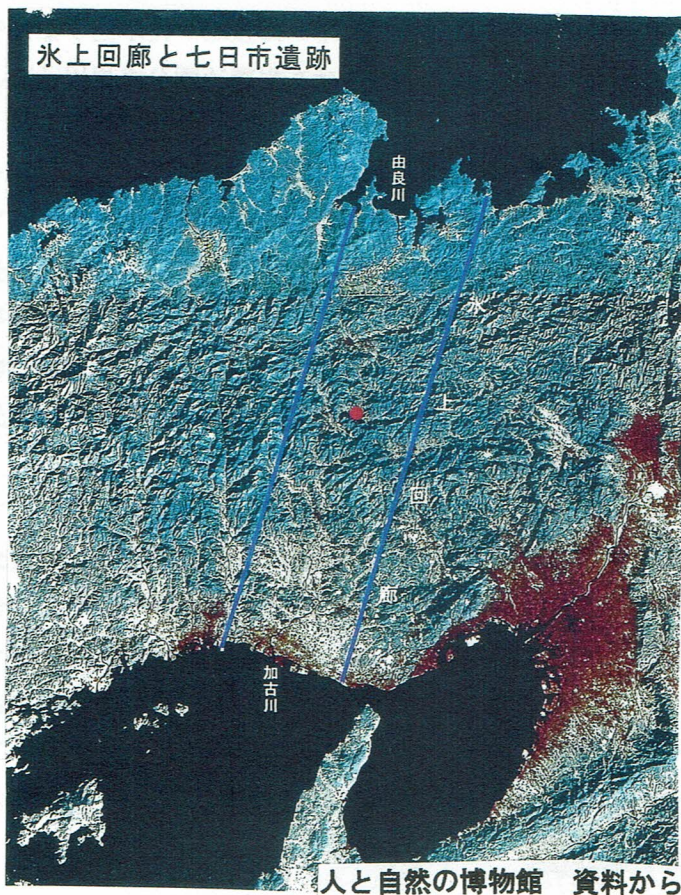


氷上回廊

— 氷上回廊域 名前に惹かれて見て聞いたままの記録 —

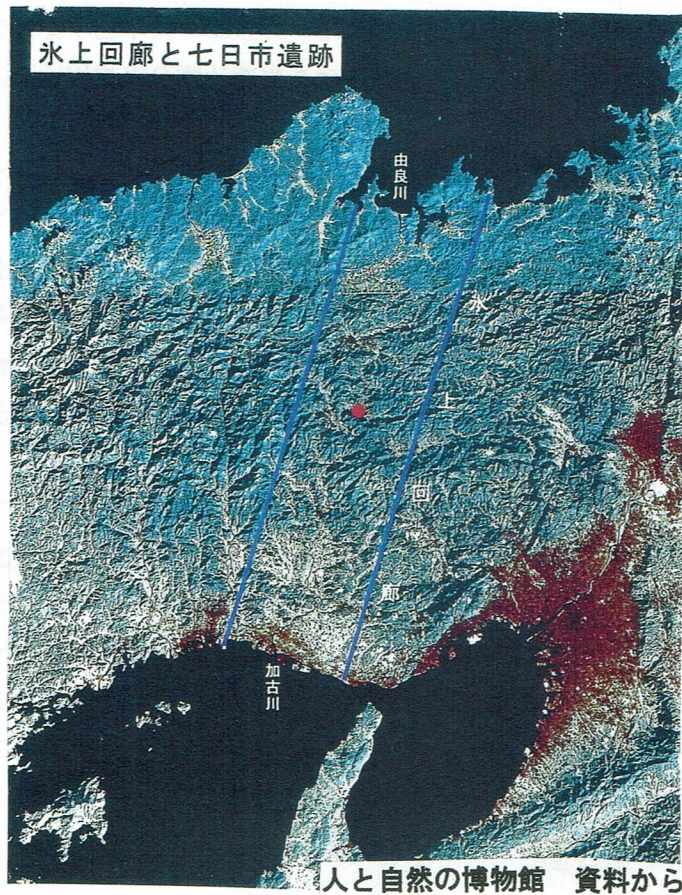


平成 24 年 SGS 5 期生

山田 良雄

氷上回廊

— 氷上回廊域 名前に惹かれて見て聞いたままの記録 —



平成 24 年 SGS 5 期生

山田 良雄

氷上回廊

“氷上回廊”というロマンチックな呼び名に魅せられ見たり聞いたりした記録

動機など。

思えば子供達が小学生の頃に、家族の夏休みのイベントは城崎への海水浴旅行だった。当時は大阪発の直通臨時列車が便利だった、ある時期に途中駅の“石生”で突然に「この辺に分水嶺がある、学校で習った」と言い出して驚いたのが今回のテーマを含む“水分れ”を知った始めだった。

その後は特に関心を持つこともなく過ごしていて、マイカーで行く時代になってからは海水浴だけではなく四季折々に近隣の旧跡などに立ち寄る中で、時々“水分れ”へも立ち寄って、だんだん川岸や公園が整備されてゆくのを見知っていた。

さて、時機を得てKSCへ入学を許されて、校内のカリキュラムやら仲間の話やら、他のあちこちのグループで見聞きする内に徐々に“氷上回廊”に惹かれていった。

ところが、後に知ったことだが“氷上回廊”とは古くから言われてきた名前ではないために、文献が見つからない。

図書館や博物館を訪ねて教えを請うと、異口同音に {“七日市遺跡と[氷上回廊]” 春日町歴史民族資料館編 1998} を推薦された。

ここに著わす “見て聞いて” の一編はこの記録を種元にした記録である。

当初は壮大な人々の交流が分かるに違いないと期待したのだが、先ずは自分の能力が足りなくて十分に全体像が理解出来なかったままであること、資料が限られていて、教えを請うた方々についても一方では慎重、他方では頑強で自説のお話になってしまう、などなどで、結局は良く纏まらないままで終わった。

でも、このことは今後も楽しみながら折に触れて知識を増やしていこうと思っている。

訂正 補足

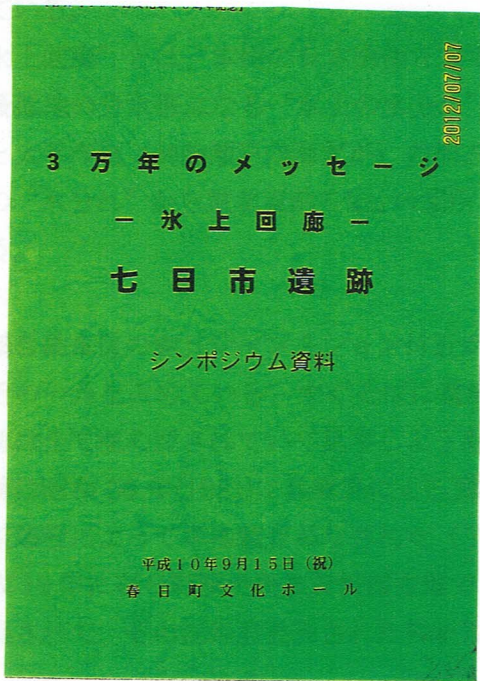
P3 21行目

「余談だが 1950年代」を1980年代と訂正して続けて補足
「1983 藤田和夫著 “日本の山地形成論 地質学と地形学入門”によって」

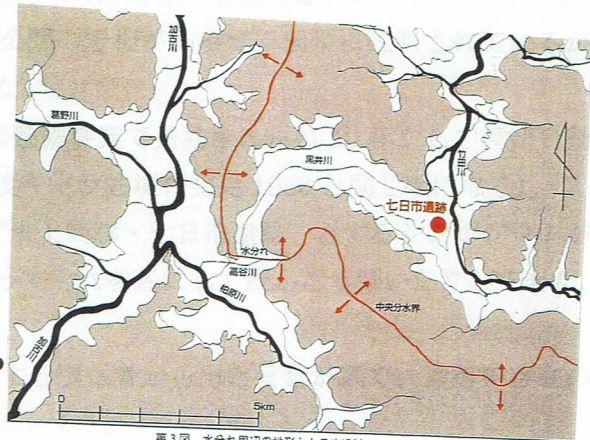
P5 5行目

「青垣のグリーンパーク」を次のように
「丹波市青垣いきものふれあいの里」

第一話 氷上回廊・七日市遺跡



春日町歴史民族資料館 資料から



第3図 水分け周辺の地形と七日市遺跡



写真2 水分け周辺の航空写真 (南から、1998年撮影)

第一話 氷上回廊・七日市遺跡

どの辺りをいうのか。

兵庫県丹波市石生に古くから“水分れ”と言われてきた低地谷中分水界がある。

近頃は、付近は“水分れ公園”として整備されていて、“丹波市立水分れ資料館”も設置されている。

“氷上回廊”とは、本州の日本海側と太平洋側は中央分水界で別れているが、中央分水界の最低地の分水帯になる“氷上の水分れ”を中心として、日本海側の若狭湾から由良川流域と太平洋側（勿論瀬戸内海だが）の加古川流域を結ぶ南北一帯の地域の呼び方である。その“水分れ”から東北東約5 kmの場所、丹波市七日市町一帯の遺跡を“七日市遺跡”という。

舞鶴自動車道の春日ジャンクション付近がそうでR175沿いの道の駅“おばあちゃんの里”もその一角を占めている、すぐそばに遺跡公園の看板があつて、簡単に説明されているが遺跡は全て埋め戻されていて見学しようもない。

遺跡は昭和56年(1981)に兵庫県による圃場整備事業で発見され昭和59年からの舞鶴自動車道建設によって本格調査がなされた（丁度キトラ古墳の発見1983と同じ頃になる）。

平成10年に春日町歴史民族資料館主催で“氷上回廊・七日市遺跡”とするシンポジウムが開催されて、その記録が発刊されたのを知ってそれを基にして読んだり聞いたりしてきた。

“氷上回廊”は七日市遺跡の発掘を発端とする関係者から出た言葉が基で、遺跡の存在の伝播につれて一般に呼称されるようになったとある。

余談だが1950年代に七日市遺跡の発掘に携わった工学博士藤田和夫氏が“氷上回廊”と命名されたそうだ。

博士は山陽新幹線新神戸駅の建設に携わられた。当初鉄建公団は布引に駅を設置するのは地形から地質からも困難とされたのを営業側の強い要望で設置が再検討されて、構造上画期的な工法で同駅をオリエンタルホテル側で布引の断崖へワイヤーで引き寄せることで解決されたとJR工事記録にある。正確には「変形タイプのPCアンカーで対応した」とあった。

氷上回廊。

氷上回廊は本州の中でも特に特異な地形をしているので、古来から植物や動物がこの中央分水界を通り抜けて南北間で様々に往来していたと解説されている。

人の往来もその通りだろう、と期待して取り掛かったのだが違った、判らなかつた。

生物の動き。

日本列島を縦断する脊梁山脈は日本海側の多雪地帯と太平洋側の寡雪地帯を分断して生物分布層も分断している。ここで言う脊梁山脈は北海道から九州までを貫く一連のものを指すのだそうだ。

氷上回廊では由良川系と加古川系が低地帯で結ばれて両地帯の生物の移動通路として重要な役割を果たしてきたと“人と自然の博物館”の資料にある。

・動物 いわゆるけもの類

調べた範囲では動物の記録はない。

七日市遺跡の項でナウマンゾウやオオツノジカの狩りをしたのではないかと触れられているが遺跡に動物の骨のことは述べられていない。おそらく骨は見つからなかつたのだろう。

“人博”でも見当たらなかつた、近年には由良川域のヌートリアの加古川域への進出とかアライグマが出てくる程度しか知ることが出来なかつた。

ツキノワグマの人的被害の話から“人博”の横山研究員の講演で、ツキノワグマは“河”を隔ててテリトリーを構えると聞いた。

例えば 2 万年前にツキノワグマが生息したかどうか調べていないが、もしいたとしたら、回廊沿いに何かあってもおかしくないのだが、手がかりは掴んでいない。

・植物

引用するが、植物では 2 万年前は日本列島が最終氷河期の最寒冷期にあたり、当時は照葉樹林は紀伊半島沿岸の太平洋側に後退していたのが約 1 万年前以降気候変動による温暖化によって一斉に北上し始めた。兵庫県では瀬戸内河川の猪名川、武庫川、加古川などに沿って、更に低地帯の氷上回廊を経て由良川流域、若狭湾へ達した。事例としてヤブツバキ、サカキ、ヒサカキなどが挙げられている。

寒冷期に南下した事例としては、ユキグニミツバツツジ、カタクリ、などが示されていて、六甲山の頂上域に残るブナなども当時の生き残りだとか解説されている。

温暖な気候を好むヤマモモが若狭湾沿岸にあって、氷上回廊周辺にないのは温暖な時期（6 千年前頃）に氷上回廊を経て分布したのがその後の気温低下で後退したのではないかという。私見だがこの時期に七日市遺跡の人達もいずれかへ立ち去ったので遺跡が残っていないのではないかと前述と併せて考える。

・魚類

魚類は別の理由が考えられて、由良川系の竹田川上流と加古川支流の上流の平坦に近い分水帯で、細い水の流れや湿地で繋がったとある。具体的には“水分れ”を指し、由良川側へは分水帯の湿地から黒井川、竹田川、土師川、由良川、加古川側は湿地から高谷川、柏原川、加古川にという事になる。KSC 生環コースで見学した青垣のグリーンパークで研究者に話を聞き、標本水槽で観察したことでもうなづける。

魚の名前もほとんど知識がないが、北の由良川系には南方系のオヤニラミ、イトモロコなどが、南の加古川系には北方系のホトケドジョウ、アブラハヤなどがそれぞれ共存している珍しい水域だそうだ。

・ヒト

人と自然の博物館の資料は、“ヒト”においても植物の場合と同じのように解説しているがこれは私見で異論がある。

他の博物館（複数）の学芸員達にはいずれも「昔の事は記録に問え、記録がなければ遺跡に問え、」が鉄則と教えていただいた。その伝でいけば、氷上回廊内の七日市遺跡はヒトが暮らししたことは証明するが何処から来て何処へ去ったかは判っていないと思う。

又別の研究員は「当時のヒトは必ずしも平坦な通りやすいところだけを通ったとはいえない、ヒスイや石器の移動の考証を考え合わせると険しい峠越えをして交流した事例もある、通りやすい所は危険も大きかったかも知れない」と解説されたのを信じる。

ただ基本としたシンポジウムの解説者の中には「通りやすい“回廊”を通過して移動するナウマンゾウやオオツノジカを狙って待ち伏せして力を合わせて狩りをする、いわばキャンプ場のような場所だったろう」という解説もあった。それにしても、調べたい資料にも“動物の骨”についての発掘記述がない。中途半端な気持ちだ。

{ 学者の世界は何と自由な世界なんだと思った、実社会ではずっと 整理！右へ
ならへ！前へ！で生活してきた者にとってはうらやましい世界だ }

この項はもっと具体的に、“何時時代にか何処からかヒトが来て暮らし、何時の時代にか何処かへ行った、その後にはこんな交流が考えられる。”という推測が出来ないかを期待して取り掛かったが解決できなかった。

亀岡市亀岡文化資料館蔵書で“由良川と丹波の国・漂う大河と回廊の大国”を見つけた。

「丹波高原は山の尾根の高さの揃った地形で、由良川、桂川、佐治川が流れているが、数十万年前には由良川は福知山から竹田川へ逆流、石生を通過して加古川へ出ていた、福知山長田野台地の堆積物の並び方と竹田側段丘の礫の並び方が同じ」とあってニヤリ、時代が違うが七日市旧石器人はこのようなルートを経ていたかも知れない。更に深く知りたい内容であった、著者名を記録していなくて手ばかりだった。

七日市遺跡

- 何代にも渡った複合遺跡で、最古の時代は旧石器時代の3万年前から2.5万年前。遺跡発掘は出土品を見つけて時代を判別するが、重要なのが出土した地層で、地層の中でよく使われる鍵の地層が“始良丹沢火山灰”だ、約2.5万年前に現在の鹿児島湾を火口とした大噴火によるもの。その2.5万年前の地層の下から5千点以上の石器が出土した。

地元産チャート材を用いたのが主流だが一部には二上山のサヌカイトや隠岐の黒曜石もあって、広範囲な流通が偲ばれるのだそうだ。

(チャート、サヌカイトなどは石器の石材の名前)

2.5万年前の大噴火の頃から後は“七日市石器人”の足跡が途絶えてしまう。

一説では七日市遺跡の立地は氷上回廊の中心部にあって、川の氾濫跡の砂堆の少し高台にあったことから長期居住には不安定な場所だった、それゆえ本来の安定した住居のための遺跡ではなく石器の生産や動物解体などの一時的な作業場の痕跡が重なった結果大きな遺跡になったという。

—これは前述の生物の項に関連する—

- その後、約1万年前の縄文時代草創期の石器が1点だけ発見された。東へ3kmの国領遺跡でも同様のものが発見されたものの少数で足跡とは言い難いとある。
- 約3千年前の弥生時代前半期のころにムラが定着してムラの規模や活動のピークが認められたがそれから約2百年後の古墳時代前期頃に再度途絶えてしまう。

途絶えた原因の1つは、遺跡の中心にあった小川が砂礫で埋没していることからこの頃の異変による大規模洪水のために住めなくなったのではないか。

2つ目は鉄素材が大陸から多く流入し始めており地域完結型から広域流通型へと流通網が変化した、

氷上回廊から瀬戸内へのルートが衰微してきた。

即ち、近畿地方への鉄素材の流入量が増えてきて、流通経路がだんだんと大陸に近い丹後半島からその付け根に当たる由良川筋へ移って、大陸—丹後半島—由良川—福知山盆地—保津川—京都盆地が主要ルートになってきた。

“福知山市史”によっても綾部市赤国神社遺跡は弥生式文化の丹波の最奥地の遺跡と解説されていたり、由良川筋には朝鮮系の地名と思われるものが多いと列挙されている。

有路、在田、荒河、荒倉、有岡 などだが何処が朝鮮系の名前の由来なのか解説されていないので判らない。

- 古墳時代には周辺に山南町井原の丸山古墳、氷上町北野の親王塚古墳などが列挙されてくるが破壊行為で詳細は調査されていない。

古墳時代後期の5~7世紀からのものは具体的な調査記録がされている。

これらについて、時系列と河川流域別に分布状況を調べて地図上に記すと七日市の人々の動きが推測されるかも知れない良いものが出るのだろうが、本稿では能力不

足で出来なかった。

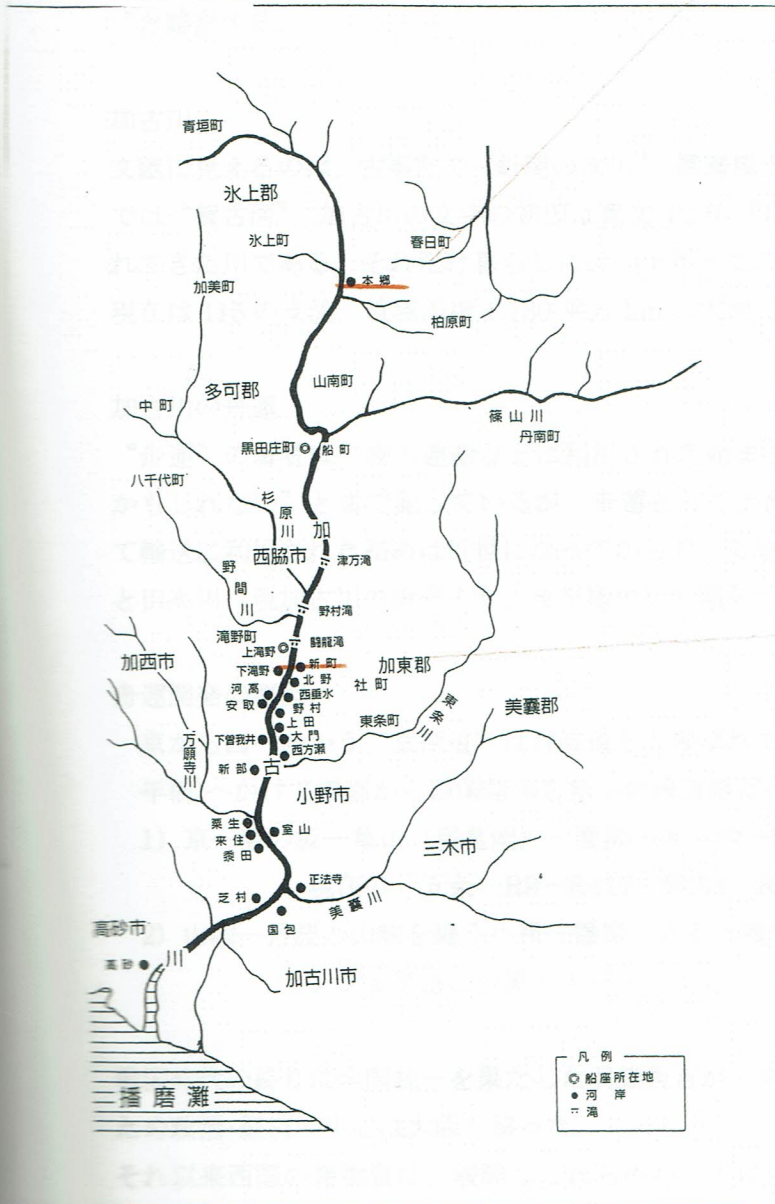
- ・ 文書には日本書紀では“氷上郡”とか古事記では“針間の氷河”がある、この頃から律令国家が態を為し、七日市遺跡群は古代役所が置かれた地域になる。

本編の略年表

年代	地質など	七日市遺跡	氷上回廊
2.5 万年以前 3 万年前頃		旧石器時代の 石器多数出土	
2.5 万年前	始良丹沢火山灰層		
2 万年前	最終氷河期寒冷期 寒暖を交互に繰返 した		照葉樹林帯は紀南方面 まで後退した
1 万年前		縄文草創期 ムラが消えた	
8 千年前	間氷期、温暖化期 ピーク		照葉樹林帯北上開始
3 千年前		弥生前期 ムラ最盛期	
2.8 千年前		ムラはなくなる	

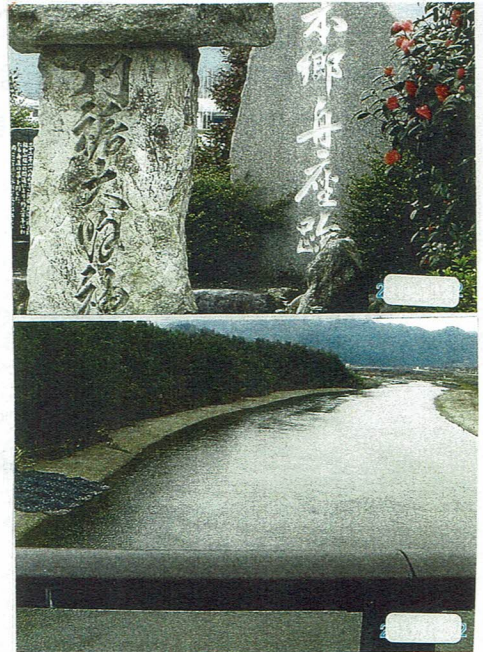
第二話 川沿いの往来、加古川の水運

“舟運の研究”から



加古川水系図と河岸の所在

本郷舟座跡



新町河岸跡



第二話 川沿いの往来、加古川の水運

前項で、“低地、川沿いに生物は移動していたという、人の営みだって同じ様に動いたであろう”と学び始めたらどうも違っていた。だが思案の中で“川沿いの人や物の往来”が自分の目的だった、と思うに至り、氷上回廊の瀬戸内側を形成する身近な“加古川”に着目した。

平成6年に、加古川流域にある滝野町が滝野町40周年記念行事として“加古川舟運の研究”を発刊したのを知って、本書を基ネタにして調べを進めた。以降本書の引用は“舟運”と略記する。

加古川

文献に見えるのは、古事記で“針間の氷川”、播磨風土記の“印南川”、鶴林寺文書(1487)では“賀古河”、加古川の文字の初出は寛文12年(1672)などで、古くから呼び習わされてきた川である。それだけ暮らしに近い川だったのだろう

現在は115の支流、流域面積1,730平方kmの大河で一級河川である。

加古川の舟運

“舟運”の著者は“物の運搬などに利用された始まりは、記録にはないが有史以前からかもしれない”とまで記しているが、舟運として上流から河口までを一貫する組織として輸送に利用された初めは近世になってからで、文禄3年(1594)からの滝野川(加古川)と田高川(現加古川の滝野より上流を指す)の開発からとされる。

舟運開発の要因

京から西へ向かう“京街道”は丹波道とも呼ばれて、古代後期から中世(2千年~1.5千年前)へかけての都から西国諸国を結ぶ幹線道路だった。

1) 京—老の坂—亀山(現亀岡)—園部—天引峠—篠山—古市—今田

現在の 五条—R9—R477—県54—R372(デカンショ街道)ルート

2) 山城—丹波の山峽を縫う小径—播磨へ入ると鴨川—馬瀬—三草—社—社からはデカンショ街道に合流のルート

戦国時代の終りに全国統一を果たした羽柴秀吉が、天正11年(1583)大阪城を築き、そのため政治・経済の中心は大阪へ移った。

それ以来西国の諸物資は、峻険なこれらのルートに代わり船舶と内海沿いの道路によって大阪へ集積されるようになった。

丹波道に代わって播磨、丹波の物資輸送には加古川ルートが着目されるようになって加古川舟運の始まりとなった。

・要因は3点

- 1)上記の通り経済の中心が京都から大阪へ移って丹波路が廃れたこと
- 2)戦国期に弱小の豪族割拠の播磨では難所の多い加古川を上下通じての開発が出来なかったが天正8年(1580)播磨国が羽柴領に統一されて領米の大阪搬出のために開発が促進されたこと。
- 3)池田氏の姫路入城(1600)以降湾内が狭い室津に代わって高砂港が整備されたこと。

・発展

舟運の発展を阻害するのは通舟の妨げになる加古川の浅瀬と岩石だった。そのために文禄3年(1594)地頭生駒玄蕃が滝野在の有力豪農の阿江与助らに川浚えをさせたと記録にある。

・水路の整備

第一期は阿江与助らによる川普請で、舟座を任せられ通行税徴収を命ぜられている。

二期目は滝野より上流の浚渫と川河岸の設置、高砂湊の整備だった。

阿江与助らの功績はあちこちの加古川の舟運の記述に出てくる。私見では阿江家らは当初は命じられて行ったのであろうが、完成後には種々の利権が発生したのをうまく取得して、彼等一族は更に隆盛したことであろうとする。直系かどうかは知らないが“滝野の阿江さん”は現存される。

当初は領米の搬出であった舟運は、下りは流域の米の出荷に、帰路には流域の生活物資の運搬にと広く活躍した。その後盛大発展したが大正2年(1913)播州鉄道開通で終わった。

舟運の運行

舟運は加古川に限ったものではなく同じような運行は本邦のあちこちの川筋にあった、川底が浅い川は高瀬舟が用いられていて加古川も高瀬舟だった。

—高瀬舟は浅瀬を通り易くするために船底は平たく、船首と船尾は高くした軽快な木造船をいう—

加古川も浅瀬や邪魔な岩石があちこちにあって、上流からの一貫した舟の運行が出来なかったので川の浚渫や各所で積荷の積み替えが必要であったのが、円滑な運用が可能になると、上流の杉原川からの材木、柏原川、葛野川からの利用が増えた。

丹後からも福知山から山越えで陸路加古川水系まで運んだ。

“舟運”の著者はこれだけを著している所以他を少し調べた

- 1) 舞鶴図書館発行“丹後の伝説”によると「江戸時代、北前船が由良港から大回りで輸送していた回米や諸荷物を由良川を利用して遡上し、途中峠を陸送して川へ出る計画記録がある」一説には「享保5年(1720)頃加賀米を宮津票田港—福知山—峠道—氷上芦田—ルートで運ばれた」とある。(票田港は記録によって票田、栗田、粟田などがあって詳細は不詳)

このルートでは福知山荒川から一榎原一穴裏峠一氷上の芦田、榎原一榎峠一佐治などが考えられるがいずれも峻険且つ細道だったことが想像できる。

- 2) 亀岡文化資料館蔵“川船。大堰川の舟運と船大工”では「福知山藩では夜久郷、豊富郷の年貢米を穴裏峠または市島、竹田、石生を経て 本郷 まで運んだ」とある。
 - 3) 他に、福知山の荒川を経て、峠越えで氷上の芦田（佐治川）へ陸路でつなげることまで計画したことが記録に触れられている、これは“官”から許可されず実現していないとか。この様な事例は他にも記録がある
- 1),と 2),は本当に実現して、3),は許可されなかったと両説があるが、要するに丹後からは峠を越えてでも加古川筋へ出るのが便利だと考えたものであろう。

堰

川は川筋の農業用灌漑にも重要なのだが、堰を構築すれば通舟に差し支える、双方の折り合いについての記述も多くある。西脇市と篠山市の境目になる現在の R175 井原橋付近、三村堰の争いは大事件だったようだ。

そんな事情からも高瀬舟の運行期間は9月彼岸から八十八夜までだった。

前述、種々の利権と記したが、運行には多くの仕事があつて、組織立って運用するにはそれなりの仕組みが必要になってきて、専門業者が出てくるやら、許認可がどうの、などと今日と似たような事が発生したが順次整理されて円滑な運用がなされるようになった。

船座

川床の整備によって舟の往来が増えてくるに連れて領主に代わって高瀬舟を取締って、積荷の点検や通行税（五分一銀といった）徴収を任された支配機構として設けられたのが始まり。その後中身の変遷を経て、上流からの荷物の積替業務、保管蔵敷料徴収、人足差配、などを取仕切る仲間株（一種の自治組織へ）と変ったり、舟座を入札請負で運用されるようになったり、と近代的な組織になっていった。

川河岸

川に沿って荷物の積み下ろしのために出来た川舟の港。

当初は自然発生的に出来たのだが、舟運を中心に人が集まってきたり荷物の集散に便利だったりして、後背地の規模によっては意図的に設置されてきた。

船座は河岸を造った。

加古川本流にはいわゆる“鬮龍灘”の難所があつて舟は通れなかった、ここを境に全ての舟は舟荷を積み替えなければならなかった。杉原川などの材木も筏を一旦解体して組みなおす必要があつた。ここの舟座、新町河岸は最大級の河岸だった。

この難所は明治6年(1873)に生野銀山の技師セームによって開鑿されるまで続いた。

船問屋

川の沿岸の河岸問屋は高瀬舟を所有し、仲買人から委託を受けて米、薪炭などを高砂湊まで運ぶ運送業者だったが後には周辺業務を含めての活動になった。

高砂の問屋は川舟から海を往く大型船へ積替を担当した。品物の検品、検数、倉庫貸しや仲買、金融まで行った。

"舟運"の著者は船問屋と船座や高瀬舟の親方達の駆け引きを詳述していて大変興味深く逐一紹介したいところだがくどいので省略する。

実証。見聞

数年にかけて、加古川について折りに触れて見聞してきた。

- ・川下から見ていくと、高砂湊は“堀川”とよぶ加古川から河岸を設置するための運河が掘られその一部が残されている由。記録では見るし自分も訪問したはずだが記憶にない。
- ・川河岸では加古川市の北端に国包河岸があった、上りの舟は1日目早朝に一気に高砂まで下って、上りの荷を積み込んで船を曳て遡上、国包で1泊して翌日一日中かけて帰ったのだそうだ。乗組員用や仲買人の宿が並で賑やかだったとある。現在ほとんど車は通らないが高砂一三木間の旧街道の軒に、それらしきものがあったが近隣で聞き込むことはしなかった。
- ・旧社町の大門河岸はいかにもそれらしい岸边があるが実物かどうかは確認出来なかった。”舟運“でも触れていない。
- ・滝野新町河岸跡は町が観光施設として案内看板を掲げ駐車場も備えていた。
- ・氷上町母坪は柏原川と加古川の合流地点で船座と役所があったが今は何もない。
- ・本郷河岸は加古川舟運最北端の河岸で成松方面からの葛野川との合流点、小さな公園に不釣り合いな大きな記念碑があった。近くの川岸にそれらしき河岸跡もあった。ご近所の説明を乞うた方はそうだと断定されたのだが記録にはない。
- ・さらに上流の佐治、芦田の集落までは“足”が届かなくて心残りの1つである。

水路をなぞった鉄道

“水路の整備”の項で、加古川の舟運は播州鉄道の開通で終わった、と記したがもう少し述べてみたい。

明治維新の後、国内は諸事につけ急速に近代化が進められた。兵庫県下でも明治中期以降多くの鉄道新設の計画がなされた、よく見ると全て“川浴い”の計画であることが判る。

- ・明治初期の頃に先ず瀬戸内から舞鶴を目指す計画が種々あったが、軌道施設まではゆかぬ間に合併を繰り返してやがて統合されていった。

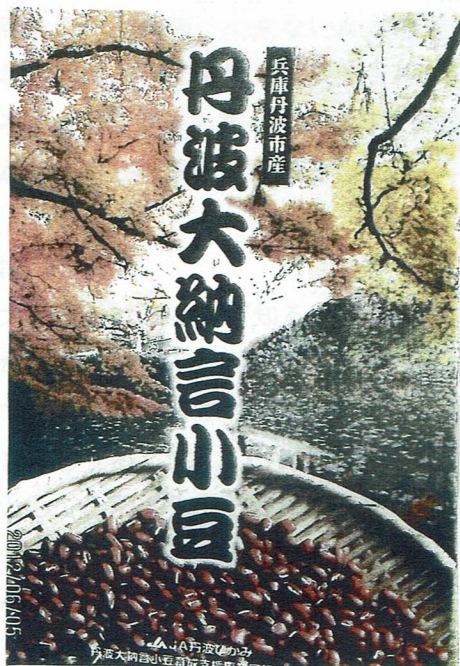
- 播丹鉄道 - 2社が申請したが実現しなかった。
- 京鶴鉄道 - 神崎(尼崎)―福知山―舞鶴
- 京都鉄道 - 京都―綾部―舞鶴
- 舞鶴鉄道 - 大阪―園田―舞鶴
- 南北鉄道 - 加古川―氷上―舞鶴 などがある
- ・ 阪鶴鉄道 - 現福知山線の前身として有名
 - 明治 26 年(1893) 大阪―神崎―福知山―舞鶴を申請
 - 初期には摂津鉄道の尼崎港―川西間開通したのを買収している。
 - 明治 37 年(1904) 福知山まで開通させて官営鉄道に乗り入れ舞鶴直通を実現した。
- ・ 播州鉄道 - 現加古川線
 - 大正 2 年(1913)に運行開始した。
 - 加古川舟運の代替が目的だったから各駅は川河岸を拠点にしたために、集落から離れた場所に設置されたのが多く、現在では奇異な感じのする路線である。
- ・ 播但鉄道 - 現播但線
 - 明治 21 年(1888) - 生野飾磨間馬車鉄道として開業。生野銀山の鉱石運搬に従事した。
 - 実際の運行状況は知らないが現在生野町では観光資源として模擬鉄道を敷いて見学させている。
 - 明治 39 年 - 曲折を経て蒸気機関車運転による全線開通
- ・ 赤穂軽便鉄道 - 大正 10 年開業、昭和 26 年廃止。
 - 赤穂特産品の塩を山陽線まで出荷する目的で設立された。
 - 有年～播州赤穂間にあったが軌道跡は今ではよくは判らない、記録による駅名を辿ると千種川沿いであったのはよく判る。

加古川の水運を学んでみた期間である 16 世紀終末から 20 世紀初頭までだけでも、川を中心にして日常生活、行政、産業、経済、と多くの物事が動いていたのを知った。ここまでは遺跡などの“残っているもの”を中心に調べてきた。本当はもっともっと、水運でどの位に流域の生活が変わったか、豊かになったか、人口は増えたか、どんな産業が振興したか、などと欲は深かったのに果せなかった。今後も構えず、気負わず、折に触れて調べたいと思っている。

加古川の舟運

- | | |
|--------|--------------------------|
| — 1580 | 秀吉 播州統一 加古川舟運開発促進を図る |
| — 1583 | 秀吉 大阪城築城 物流ルートは瀬戸内へ |
| — 1594 | 阿江与助 加古川川浚え 舟運一貫に貢献 |
| — 1705 | (大納言小豆を将軍一殿上へ献上) |
| — 1720 | 加賀領米を 由良川一峠越え一加古川 へ運んだとか |
| — 1873 | 生野鉷山技師 鬮竜灘を開鑿 |
| — 1913 | 播州鉄道 開通 |

第三話 春日大納言小豆



第三話 春日大納言小豆

第三話は突然主題が変わる、実は SGS へ入学を許されたものの何をすべきか迷いながらも、氷上回廊をテーマに何か出来ないかと思案して、保田教授に教えを請うと「どんなテーマでも構わん、やれ、でも氷上に興味を持つなら特産品の“春日大納言”がある、そこからやってみてはどうか」とあった。春日大納言については平成 22 年 5 月に教室で一旦発表したのだが今回少し補筆して記録としたい。

手始めは。

春日大納言とは知る人ぞ知る小豆の種類で丹波市春日地方の特産品、和菓子の餡として需要が高く、ほとんどが和菓子業界へ流れていて一般には馴染みは薄い。

まるで、パンフレットのコピーみたいな書き出しだが、そんなことも何の予備知識もないままにとりあえず、“JA 丹波ひかみ” を飛び込み訪問して教えを請うたのを取っ掛かりとして、関係先や記録などを訪ねていった。

大納言小豆とは。

小難しく理屈から言うと 小豆＝マメ科－ササゲ属－アズキ種－大納言 と行き着く。

ちなみに 大豆＝マメ科－ダイズ属－ダイズ種

小豆は古くから栽培されていて、古事記や日本書紀にも記述があるという。

3～8 世紀の間に中国から伝わった赤粒木が語源とも、平安時代の阿加阿岐（アガアキ）、江戸時代の阿豆岐（アズキ）とか、貝原益軒の説ではアは赤色を指しツキ、ズキなどは溶けることを指す、要するに赤くて他の豆より早く柔らかくなることからアズキ。などがある。

かつて日本、朝鮮、中国では小豆は食物より前にその美しい赤色に呪術的意味をもって古くから魔よけ、汚れ払いなどに用いられた。また水田や畑の周囲に小豆を植えて作物の病気や野獣の侵入を防ぐマジナイにしたとも言われている。

そう言われれば幼少の頃、祖母が近所へ食べ物のおすそ分けをするお盆の隅に小豆を数粒添えていたのを思い出した。

大納言は元来は律令時代に発する官職の 1 つの位であって、大納言は殿上で過ちを犯しても切腹はまぬかれたのにちなんで、大納言小豆は煮ても皮が破れにくく美しく煮あがる、ハラが切れない、からの連想とされる。

余談だが江戸時代の大納言の官位は正三位で、最上職の関白から数えて 5 位 7 番目の官職。

ちなみに忠臣蔵の内匠頭も官職の呼び名で 246 番目、上野介は 297 番目と意外に下っ端同士の揉め事だった。

少し文献など。

氷上郡誌には「宝永 2 年(1705)亀山藩主青山下野守が国領村東中で採れる小豆が優れていることから、庄屋から納められたものから厳選して幕府に献納したところ幕府はさらに厳選したものを御所に献上した云々」とある。

文献によっては寛永 2 年(1625) だったり宝歴 2 年 (1752) だったり柏原藩主青山下野守だったりして、たった 3 百年前のことが いろいろ異なって伝えられている。

歴史研究は面白くて且つ読み込めば深そうと興味をそそられた。

最も青山下野守の前任地は亀山 (後に亀岡)、後年に柏原へ移封されている。

春日町誌 (昭和 33 年 (1958) の大合併当時のもの) によると、地域特産品として 1 位がマツタケで、やっと 5 位に大納言小豆の記録があって特産品としての順位は低かった。

「生産量は極めて少量ながら全国的に知られた名物に国領東中の大納言小豆がある、しかしできるのは同地区でも 2 反歩ほどに限られ、ほかの土地で作っても退化して満足に出来ないのが有名」とあり上記氷上郡誌に紹介した事例などが続く。ネタ元は同じなのかも知れない。

現代になると、明治 28 年 (1895) に大納言小豆共同販売組合が設立され、明治 29 年には合資会社となったが明治 31 年に解散している。当時小豆は綿花の間作として栽培されていたため綿花栽培の衰退と共に小豆栽培も衰退した。春日町誌編纂時にはまだそのままの状態だったことが伺える。

現在。

従来の大納言小豆は極一部地域でしか栽培できないため量産が出来ない、そのために

“黒さや”を基に量産を目的とした品種に改良され現在の盛況になった。

平成 12 年読売 TV の「どっちの料理ショー」で取り上げられて一躍脚光を浴びたとされる。

JA での聞き取りでは

特徴 表皮が薄い、大粒で煮崩れしない、光沢が美しい、糖分を含み味がいい
弱点は収穫量が少ない

品種名 丹波大納言、品種名は種々あるのだが正式名は “黒さや兵系 2 号”
後述するが品種名なので 産地 は問わない。(これは黒大豆でも同じ)

登録商標登録 “丹波大納言小豆”

大納言のうち 特に発祥の地の東中集落で採種した特選種を守るために登録して生産管理している。

栽培農家 1,200 戸 生産量 250t

しかし商標登録種は“丹波大納言小豆”だけではなかった。

丹波黒さや大納言小豆。

調査を進めると JA とは別に、地元篤農家の柳田隆雄氏が取得された商標登録である“丹波黒さや大納言小豆”があった。

「ひょうごの在来種保存会通信第 3 号」によると、丹波市春日町東中で古くから細々と作られてきた“黒さや”が TV 番組で脚光を浴びたのを機に、柳田氏が原種の復活、栽培普及の中心となって“黒さや会”を結成、活躍されているとあった。

美方大納言小豆。

春日大納言について苦戦中に SGS 研修旅行に参加した。但馬、美方地方の研修時に講師役の 1 人で 兵庫県但馬県民局農業改良普及センター藤澤課長に面識を得て、話題にした“美方大納言”についてご教示を頂いた。

美方大納言は古来から当地方で栽培されていたが自家採種を重ねる内に品質にバラツキがひどくなっていった、1980 年代(昭和 55 年)に品質統一をはかって 1985 年“美方白さや大納言”としたがまたもや少しづつ生産が衰退していった。

2000 年に再評価して現在ブランド化を目指している。

特徴 白さや 春日大納言よりやや小粒 収穫期が早い

煮崩れしにくい 風味良好で和菓子業者で重宝されている

生産規模 平成 21 年の参加農家 94 戸 収穫量 約 20t 栽培面積 23ha

村岡、小代、温泉、浜坂地区で“美方大納言小豆生産組合”結成発展中

その他。

正確な調べはつかないが、聞き及ぶだけで各地に多数の自称“なんとか大納言”は多い。私見だが丹波大納言にあやかって、大粒 煮崩れしない 味がいい を共通項に命名して生産されているように思われた。

兵庫県でも“白雪大納言”が種苗登録されたとある。

白雪大納言の場合は丹波但馬地方で古くから地元産の自慢の小豆が栽培されていたが、極く限られた地域での栽培だったので自家採取を重ねての劣化とか、異品種の自然交配などで品質安定や量産が出来ずにいたのが、最近の特産品生産や地元振興の機運の成果として固定化したのかと考える。

丹波篠山黒大豆。

“大納言小豆”でここまで調べたのだから、同じく丹波の特産品の黒大豆はどうかと着目した。

丹波黒大豆の名は平安時代の“わみょうるいしゅうしょう”にあつて、江戸時代以降は文献も多くあり確かにこの頃からは“丹波黒大豆”はあったという。

春日大納言と同じ発想で、“JA ささやま”へ飛び込んだ聞き込みと前述藤澤課長教示の資料とでまとめてみた。

1941（昭和 16 年） 兵庫県農業試験場が在来種から選抜した一つの系統を“丹波黒”と命名して奨励品種にした。その後丹波地域の黒豆一般を指すようになったが遺伝的にバラツキがでてきた。

1983（昭和 58 年）頃“兵系 3 号”を標準系統に決めて育成した。一般名は“丹波黒大豆”。品種名だから産地は問われない。

ただ“丹波篠山黒大豆”は JA 篠山の“地域団体商標登録”で登録されている。

現在 JA ささやまの栽培加入者 約 1,000 戸、 生産高 300~350t

後日、篠山市農都創造課で説明を聞く機会を得た。それによると

「黒大豆は兵庫県試験場で“川北黒”“波部黒”“兵系黒 3 号”を選抜して、米の生産調整の対応作物として積極的に作付けに取り組んだ」とあった。

俗に“丹波黒豆なら川北”と言われるそうで、西紀“黒豆の館”のあるあたりから篠山川の北側に川北新田とか川北などの地名がある。

R176 と R372 の交差点 波賀野を亀岡方面、東北東へ R372 沿いに行くとシーズンには見事な黒豆畑が広がって特に枝豆のシーズンに賑わうのは知られた通りの地域である。

この項の最後に。

何も知らず、興味も持たなかった者がヒントを頂いて取り組んでみたのがやっここまでだった。関心を持って、機会を捉え、人づてを求めてやってみると興味がわいてきた。始めの目的作業にもハズミのついたテーマだった。

ただ、生産面だけを見てきた。本音は農家の収入だったのだが売上高の統計を知り得ず、JA など当事者への聞き込みも叶わなかった。

市場消費者価格から推計して試算してみたが仮定のことでは調査報告の体をなさないと判じて記録しなかった。

農業生産者と都市労働者の収入額でみた基準の違いを痛感した

文中で出てきた数値を別表にまとめてみた。 一別表

別表.1 生産高統計

	地域別	作付面積 ha	10a当り収穫kg	収穫量 t	参加農家数
小豆	全 国	30,600	196	60,000	
	北 海 道	23,800	227	54,000	
	内、アカネダイナゴン	1,184			
	内、ほくと大納言	305			
	内、とよみ大納言	677			
	兵 庫 県	692	77	533	
	内、丹波大納言JA分	320	78	250	1,200
	内、美方大納言	23	87	20	94
大豆	全 国	136,700	161	219,900	
	兵 庫 県	2,690	99	2,660	
	内、丹波黒JA分	300	100	300	1,000

・平成22年度農林統計を主に、5年以内の別途数値を含む

おわりに

以上拙文でここまでたどり着いた。文体はさも知ったかの様に“一人称”で表してきたが、浅学菲才が知るはずもない。全て聞き取りや引用によるものばかりである。

お許しいただきたい。

テーマは 3 点、夫々に取り組むことが出来て面白かった。取り組む作業が面白かった。先ず最初のテーマをご指導頂いた保田教授にお礼申し上げる。

5 期のクラスメートもよくご理解頂いて、クラスの活動“道の駅とお米”の活動中に横道へそれでも寛容頂いた。

素人的の外れだったかも知れない質問によくお教え頂いた訪問先の諸施設ご関係者にも厚くお礼申し上げる。

お世話になった先々の機関名、著書名などを列記させていただいてお礼とする。

記

- ・ 身近な方々。 保田教授、SGS5 期のクラスメート、SGS 同窓の皆さん、
- ・ 兵庫県但馬県民局 藤澤課長、兵庫県農政部 小坂係長、
- ・ 神戸中央図書館、加古川図書館、福知山市中央図書館、亀岡文化資料館、舞鶴図書館
兵庫県立人と自然の博物館、考古博物館、加古川流域歴史民族資料館、
春日町歴史民族資料館、丹波市立水分け資料館、の学芸員、司書の皆さん
- ・ JA 丹波ひかみ、JA ささやまの担当者の皆さん
- ・ 参考図書名
JR 西日本山陽新幹線工事報告書、氷上郡史、春日町誌、黒田庄町史、市島町史、
青垣町史、福知山市史
七日市遺跡と氷上回廊 - 春日町歴史民族資料館主宰シンポジウム記録
加古川の舟運の研究 - 郷土史家 吉田省三
兵庫の自然誌[氷上回廊]-人と自然の博物館
丹後の伝説第 18 集 - 舞鶴図書館
由良川と丹波の国 漂う大河と回廊の大国 - 亀岡文化資料館
由良川、加古川連絡通運計画について - 福知山中央図書館
ひょうごの在来種保存会通信第 3 号 (抜粋) - 同会著述
インターネット資料

完