

# 日本遺産 銀の馬車道の歴史講話

一般社団法人馬車道ひめじ応援の会

代表 澤 木 正 幸



## 1 はじめに

福岡町文化協会の依頼で平成30年5月27日、「銀の馬車道の歴史講話」と題し講演する機会をいただきました。更に、今回このような寄稿の機会を頂き嬉しく思っています。

銀の馬車道の歴史講話も話しましたが、私は「一般社団法人馬車道ひめじ応援の会」を平成28年7月1日に設立しました。

設立目的は、民の立場で銀の馬車道を、特に姫路市内を応援したいとの思いからです。主な活動内容は、銀の馬車道に関する歴史講話・案内ガイド・歴史研究です。

## 2 銀の馬車道について

ア 銀の馬車道（商標登録）



開墾の終わった西光寺野

出典：『西光寺野普通水利組合耕地整理組合事業』1915(大正4)年

查がなされた結果、6年12月に明治政府から正式認可され、約2年半の期間をかけて9年5月に日本初の官営の高速産業道路「生野鉦山寮馬車道」が完成しました。その後、明治28年に播但鉄道（生野～飾磨間）が開通して、輸送の役割を終えましたが、国道・県道・市道・町道等になって地域の基幹道路として利用されています。当時の面影は少ないですが、沿線地域では僅かな面影と建物などの貴重な歴史遺産があります。

その時の実地調査では、地域の有志の方が5名程度3班に分かれ、馬車道沿線を丁寧に訪ね歩いての聞き取り調査やルート確認を行うとともに、明治初頭からの建設経緯などの古い資料を関係市町教育委員会が中心となってまとめられたのが最初です。その後、平成8年頃に中播磨地域の沿線1市6町（姫路市・生野町・

正式名称…生野鉦山寮馬車道  
明治維新後、明治政府は欧米にいち早く追いつくため、殖産興業と富国強兵を力強く進めようと、生野鉦山を国営化し、銀を増産して（当時は銀本位制）明治政府の財政基盤の

確立が急務でした。  
銀を採掘・精錬するために、飾磨から生野へ石炭・塩・大型機械・日用品などの物資を運ぶ、道幅が広くて、高低差が少なく馬が走りやすい馬車専用の道路が必要となりました。馬車道の総延長距離は、生野鉦山～飾磨津間の約49キロです。  
明治6年7月から生野鉦山の責任者である朝倉盛明が中心となって明治政府に幾度となく陳情を行うこと共に、実施に向けての事前協議・調

これらのことを物語として地域を繋いだのが、日本遺産となった「播但貫く銀の馬車道・鉦石の道」です。特に市川水系の沿線の各市町を繋ぐ広域観光の宝さがし事業の成果です。  
イ 中播磨の地域歴史遺産  
昭和50年代までは、「生野鉦山寮馬車道」は忘れられていました。中播磨地域は、日本の産業の近代化の先駆け地域でありました。  
世界遺産の姫路城だけでなく、「銀の馬車道・鉦石の道」は、新しい広域観光ゴールデンルートです。  
銀の馬車道のこれまでの取り組みについて説明します。  
最初は、昭和62年頃に生野町が「生野鉦山町物語」の本を発刊するため、馬車道沿線49キロの実地調査の時期に遡ります。

大河内町・神崎町・市川町・福崎町・香寺町」と中播磨県民局との企画部門の会議において、市川流域の地域活性化方策の会議がありました。

その会議時に、市川水系には明治初頭に、鉾石を運ぶ道として「生野鉾山鞍馬車道」があったことが取り上げられ、それを地域振興策とし推進するための組織を、平成10年に沿線市町で構成する「市川流域アメニティ推進協議会」が設立され、市町の財政支援により推進されました。

また、その時のメンバーが、銀を運んだ道なので「銀の馬車道」の愛称をつけての意見もあり、これを取り入れての推進が図られました。

更に拡充方策として、中播磨県民局が主体となって沿線市町及び商工会等（50団体）を再編成して「銀の馬車道ネットワーク協議会」を平成19年に設立し、各市町からの財政支援金を拡大しての予算化を図り、更に中播磨県民局の組織に銀の馬車道担当を配置して、本格的、かつ総合的な推進事業となりました。

また、愛称の「銀の馬車道」を商標登録しての活動が行われました。

それらの活動成果が広く県・市・町や関係団体、更に国に認められ、平成19年度に近代化産業遺産、24年

にプロジェクト未来遺産、29年に日本遺産となり、見事トリプル遺産の認定となりました。

これも、30数年にわたる地道な努力が、報われた結果と思います。

### ウ 播磨と南但馬の歴史

#### （江戸末期～明治維新前後）

#### 播磨（市川流域）の歴史

幕末までの姫路藩は、徳川譜代の名門酒井家（15万石）が1749年から幕末まで長く藩主を勤めました。また、北部では、鳥取池田家の流れをくむ福本藩（1万石を旧神崎町と市川町で兄弟分割）の2藩が市川水系の中播磨を治めています。

姫路藩は江戸末期の1808年には、73万両の大借金がありました。名家老の河合寸翁により、殖産興業振興（姫路木綿・船津瓦・朝鮮人参・皮革等）を図り、特に、姫路木綿は、大阪を通さず江戸への直接販売と専売権を取得して、27年後の1835年には大借金を解消して藩の財政は持ち直しました。

そのためかどうかは解りませんが、彦根藩の井伊大老（1860年・桜田門外の変）の後に、長く空席であった大老職や、将軍に信任が厚かったことにより老中職や幕府の要職を

歴任して播磨は徳川を支えました。

明治維新後は、新政府から、徳川家・会津藩・桑名藩に次ぐ、朝敵3等の藩として厳しい措置を受けます。そのためか姫路藩から姫路県になった時もありましたが、直ぐに飾磨県となり、その後、明治9年には兵庫県に合併されて現在に至っています。

#### 南但馬（生野鉾山）の歴史



昔の鉾山入口

807年（大同2年）に生野銀山が開坑し、1542年から本格的な採石（山名氏）が始まっています。

織田・豊臣から徳川時代は生野金山・銀山奉行所から生野代官所へ天領となり、時の政権の屋台骨を銀山で支えました。

生野代官は、生野銀山と周辺の但

馬・播磨・美作の地も合わせて幕府の直轄地の天領として約8万2千石の知行地を持っていました。幕末時には素掘りの採掘工法では採掘が限界となり、銀の産出は少なくなっていました。

### エ 馬車道建設の計画までの経緯

#### 新しい日本の近代化（殖産興業と富国強兵）に銀が必要

明治政府には、殖産興業と富国強兵には、欧米の力（技術と人材）が必要、そのためには生野の銀の増産による財源確保とフランスの鉾山技術による採掘・精錬が必要でした。

当時の世界貿易の交換通貨は銀本位制であったことから、明治政府は、いち早く薩摩藩士でヨーロッパ（薩摩藩英国留学生の1人）帰りの朝倉盛明とフランス人の鉾山技師コワニエを明治元年10月に二人を生野鉾山へ派遣しました。

着任後、二人は明治元年から4年夏にかけて新たな鉾脈の発見や、西洋の大型機械などを導入しての採掘を開始して成果は上がっていました。

しかしながら、4年10月に、新政府に対する地租改正の不満、米価暴騰・水害などが重なり不満となり、播但地区、170か村1万人超が集結し

ての農民一揆である播但一揆が起こっています。

この播但一揆は、福岡町辻川・市川屋形から始まりました。その激しさはというと、北は市川町屋形から生野銀山へ行き、新たに立ち上げた生野銀山の施設・機械を全て焼き壊しました。

南は福岡辻川の三木家の蔵等を燃失後、船津町の人参役所を焼き払い香寺まで進みましたが、武力に勝る生野銀山・姫路県により数日で鎮圧されました。

その後、直ちに生野銀山を再建するため明治5年から、朝倉盛明を中心に明治政府に陳情して生野・飾磨津間の馬車道建設計画が検討され天皇へ上奏を経て正式に6年12月に着工が承認されました。

当時の朝倉盛明と中央政府の間関係は凄いです。地元の名は、薩摩士族の森岡昌純飾磨県参事（後の兵庫県知事）、中央には伊藤博文工部卿や遠藤工部太夫（次官）何れも長州藩士族で、且つ、英国での長州藩留学生で、旧知の間柄でもあったことも成功の要因でした。

### 建設時の主な人物（功績者）

何ととっても、朝倉盛明とコワニ

エの2人ではないでしょうか。

朝倉盛明（鉾山長）

田中静洲（改名前）天保13年（1

842生）



朝倉盛明  
(1843~1925)

薩摩藩の下級武士の子と生まれ秀才で、15歳の時に長崎で蘭学を学び、薩摩藩校の講師を務めた後、薩摩藩英国留学生の一員に選ばれて、イギリス・フランスで語学と鉾山学を学び、パリ万博の薩摩藩の出展会場の通訳として活躍しています。

1865年3月薩摩の串木野羽島港から出航、約3か月をかけて5月末にロンドンへ到着。

研修生15名と外交使節4名計19名の若者でした。

イギリスには、先に長州藩からの5人（遠藤・伊藤等）もあり、薩摩藩と既に薩長同盟は英国で芽生えています。また、イギリスで学んだ記念碑もロンドン・ユニバステイ・カレッジに残っています。

1867年（慶応3年）9月帰国し、薩摩藩校のフランス語教師に復帰し、その後、上海までコワニエを

迎えた後、コワニエとともに、生野へ1868年（明治元年）10月に入りました。

爾来、26年間、病弱な妻を大阪に残し、単身の身で雪の但馬での生野鉾山長として大活躍しました。

1894年（明治26年）に、病氣により辞職して生野を去り、その後、大阪の土佐堀から、京都の今出川へ転居し、大正13年没（82歳）しています。

朝倉盛明の碑としては、生野には「盛明橋」の名を冠した橋と姫路市砥堀の生野橋の袂には、朝倉の思いを綴った生野橋修築碑が残っています。また、故郷の鹿児島県のJR鹿児島中央駅前には、薩摩藩英国留学生19人の銅像が有ります。また、いちき串木野市羽島の同記念館には、朝倉の展示物はかなりあります。また、京都市の百萬遍知恩寺に大きな墓があり静かに眠られています。

お雇い外国人第1号（フランス人）  
ジャン・フランソワ・コワニエ



コワニエ  
(1837~1902)

慶応・明治元〜10年1月の間、生野在住。月給800円（1835〜1902）67歳没。

当時のお雇い外国人は、生野に、常時15人程度いました。

職種は鉾山師・地質家・道路建築家・医師・製鋼師・焼鉾夫・鍛冶職・溶接師・煉瓦職人などです。

コワニエは、フランスの国立サン・テチェンヌ鉾山大学を卒業後、フランス国内やアメリカの鉾山技師として活躍していましたが、薩摩藩の強い招致により、1867年（慶応3年）五代友厚と朝倉盛明が中国・上海で出迎え薩摩へ、同年11月8日にマリイ夫人とともに来日し、生野へは、慶応4年（明治元）10月に朝倉盛明と一緒に来ています。

明治10年1月まで生野に在し、鉾山学校を明治8年8月に設立し、全国の鉾山への技術指導に関わり生野から全国の鉾山の技術者を育てました。

着任当時は、約300年の手掘りによる地表の採掘は取りつくしていたが、地下には鉾脈があることを発見、火薬の発破や地下水の排水、大型機械による採掘などの鉾山技術指導を行いました。

レオン・シスレー（フランス人）  
（コワニエの妻マリーの弟）



シスレー  
(1847~1878)

設計技師。

銀の馬車道の経路決定の図面と道路建設工事（マカダム式）の責任者として約5年間に住んでいます。

また最近では、シスレーの父親が造園家でシスレーがフランスへ送ったノイバラの種子が改良され人気となりました。東日本大震災の支援をきっかけに生まれた「薔薇の絆」は、馬車道がたぐなく日仏交流の「絆」としても沿線に植えられています。

3つの案について（舟・汽車・道路）

大型機械・日用品などの輸送手段の効率化を図るため馬車道の新道建設の3案での検討を明治5年頃から政府と折衝しています。

天候に左右されず、速く、安全に輸送できる物流ルートを具体的に調査・検討しています。

### ①市川堀割案船の利用

当時は、市川の川辺まで高瀬船が来ていた。そこで、川辺へ生野の間の浚渫での対応と考えましたが、しかしながら、渇水時に水量が少ない。川辺の上流の浚渫もしたが石が固く経費の増が大幅に見込まれるため断念しています。なお、高瀬舟（長さ11m・幅2m・6トン）です。

②鉄道築造案 鉄道の新設  
新橋〜横浜間が、明治5年10月開通（280万）  
神戸〜大阪明治7年5月、大阪〜京都明治10年2月開通。  
姫路〜生野間の検討はされましたが、経費の増と利用見込が少ないため断念しています。

③新道築 道路建設  
経費が最も少なく工期も短く、早急に輸送体制を確保したいため決定されました。  
明治6年12月 工部大臣伊藤博文に認可。  
同 8年8月 生野橋完成  
同 10月 飾磨津物揚場完成  
同 9年4月 工場・機械等完成

5月 伊藤博文工部卿の出席により開業式が行われる。  
また、伊藤工部卿は新設された馬車道を通って生野へ来ました。

道路工法 マカダム式  
（ヨーロッパの最新技術工法）  
道路を水田より60cm高くし、あら石、小石、豆砂利の順で敷き詰める舗装技術です。水はけが良く丈夫な道になり、重たい荷車も馬が引く張りやすい道です。当時の欧州での最先端の道路工法。  
マカダム式の道路経費は、8万8384円。現在の金額に換算すると4万倍（35億円）当時の国家予算は、6270万円で内訳は、  
道路建設5万2500円（建物撤去・敷地買収・波止場）  
土地買上費用2万5884円  
シスレー経費1万円。

馬車（馬と人と荷車が一体）  
江戸時代  
武士は馬に乗り、荷物は馬で引く、人は背負う形態で輸送。  
井川・関所・通行手形・橋なし。  
年間の輸送量8500トン

石炭8100トン、塩200トン、雑物200トンの輸送。  
灰吹き法↓混こん法の製法に必要な合金を作るため多くの石炭と塩が必要。  
馬車1車当り1・1トン積む  
1か月 700トン、  
1日当り 23トン、時速6キロ、  
3回程度休憩。  
一日 10時間程度  
当時の道幅は、2m程度（但馬街道・生野街道）で、人の往来での運び、荷車で運べなかつた。  
朝出発午後2時ごろ西光寺野の立場（休憩所）夜飾磨着時間は12時間  
立て場は、福崎の辻川、船津、豊富太尾の3か所にあつた。

才 建設時の困難な主な工事と逸話を紹介  
橋の整備が重要。  
木橋7・土橋15 計22橋。  
市川を生野の盛名橋で渡り、砥堀の生野橋で市川を渡る。  
姫路城下から飾磨津へ馬橋の名称の橋は神河町と船津町に2つ残っています。  
道路幅の拡張です。  
生野〜屋形間。道幅6m「3間」  
屋形〜飾磨間道幅7・57m「4

間」

一里毎（4キロ）に4人の人夫を配置し道路管理をしました。

#### ◆生野町（朝来市）

新道生野峠へ登るために真っ直ぐな道を作り、今なお新道と言われている。

最初の橋は、盛明橋です。

（市川の右岸へ）

生野峠（362m）を超える

#### ◆神河町

生野峠を緩やかに下るために、ヨデルの森へ播但自動車道の側道へ神崎北ランプまでの緩やかな道を作りました。

312号線から南下し、吉富（畑川原池）には、今も残る馬車道があり風情がある。

越知川を渡って観音橋へ、そして栗賀の町へ入る。

宿場町の福本には古い町並み馬橋も残っています。

#### ◆市川町

屋形村から飾磨県森岡知事と生野鉦山長への嘆願書提出。

明治4年10月農民一揆の拠点地で激しかったので、他の経路案で実施予定だったが、宿場町・屋形の町が寂れるので、宿場町を通るよう経路変更の陳情を行っています。

飾磨県参事には、明治6年12月、7年2月に提出。

生野鉦山長7年1月提出。

この熱意が実り、経路変更が認められて、飾磨県からの移転費用が支払われ、お礼金の証が案内板として残っています。

#### ◆福崎町

辻川の道の拡張。接道した住宅等を移転させて2間引いて道路に提供しています。

辻川は但馬道・北条街道・山崎への道の分岐点。

大庄屋三木家では、柳田国男が2階で学んで日本民俗学の祖のゆかりの地です。

西光寺野土地改良区の水路が大正3年に完成。

340ha、延べ8・8キロ。

南北8キロ、東西3キロの広大な土地で、市川と平田川に挟まれた台地のため池への疎水が必要。

ため池に沿って、馬車道が作られ一部と堤防となって残っています。

#### ◆姫路市北部

船津には大きな立て場がある。

河合寸翁（姫路藩家老）が、1819年岡庭小平太に命じ人參役所を開設し人參栽培を奨励する。

明治4年播但一揆の時に焼き討ち

にあったが、馬車道の開通時には酒造業して再生して現在も酒屋を営業されています。

船津瓦（立て場瓦）もあります。また、豊富にも立て場があり、馬橋も残っています。

#### ◆姫路市南部

生野橋を右岸へ現在は3代目。2代の欄干は生野書院に保存されている。

橋脚は22本の橋（最難関工事）

明治8年8月8日に完成。

長さ93間（167m）

幅3間5・4m

馬車道が完成した時に朝倉盛明は、最も工事が難しかった「生野橋」の近くに記念碑の修築碑が残されています。

市川堤防沿いに高木へ大日保城へ下る。

#### ◆城東小学校

姫路市京口町の外堀川を半分埋めて馬車道を造る。外堀側道には城東小学校があります。

#### ◆姫路駅周辺

姫路駅を横切る。

地場産ビルを斜めに横断して飾磨街道へすすむ。

南畝町へ  
飾磨門と飾磨街道（江戸時代から）

亀山本徳寺は（浄土真宗本願寺派）英賀御堂から1582年に移転。

池田輝政の時に、三佐衛門堀（幅25m）の土砂を飾磨区玉地の向島を埋め立てて、藩船奉行所を設置。

1632年。（城付の船奉行）

飾磨門を連絡する道が飾磨街道で、飾磨街道は、既に江戸時代にあつたので、この道を銀の馬車道として活用。



海から見た飾磨津物揚場

飾磨津物揚場（70万個の煉瓦塀）、銀の馬車道の始・終着点です。

浅田化学工業の煉瓦塀や周辺の埋立てに生野のカラミ石が使われています。工場内にある煉瓦倉庫は明治初頭の建物で貴重です。

また、敷地内には浅田貞次郎の座像も残っています。

力 銀の馬車道の開通後（明治9年）の変遷について

国道・明治政府直轄（明治9年）

県道・兵庫県管理（明治12年）

播但鉄道の開通（明治28年・生野〔飾磨〕）

馬車道の廃止（大正9年）

国道・県道（218号）・市道へ

飾磨港線の廃線（昭和51年）

生野銀山の変遷

明治政府直轄（明治9年）

宮内省御料所（明治22年・菊の門柱）

播但鉄道の開通（明治28年）

生野の浅田貞次郎や市川の内藤利八が建設に尽力

民営化で、三菱合資会社への払い

下げ（明治29年10月）

生野鉱山の閉山（昭和48年）

明延鉱山の閉山（昭和52年）

（これ以降の状況については、省略します）



史跡生野銀山坑内

キ 沿線で活躍された著名人

明治時代は、日本の中でも先駆けで発展した、銀の馬車道の沿線地域ですが、そこからは多くの著名人が生まれて活躍されています。その中で、個人的ですが、福崎町の松岡兄弟。特に日本民俗学の祖の柳田國男先生と、最近百歳で亡くなられた橋本忍さんではないでしょうか。故郷との便りなどが多く残っております。

3 今後の目標（私の夢）について

① 鉱石の道との連携

この度、日本遺産になったこと

でもあり、更に、鉱石の道と銀の馬車道との連携強化事業が必要。

② 海の道の推進

飾磨津・姫路港へ世界への海の道

飾磨津へ大阪の造幣局・香川の直島への道

③ キーワードの活用

銀・明治・フランスの三つの言葉 キーワードとして活用します。

飾磨街道は銀の馬車道との観光街道づくり。古民家も残っています。

④ 次の目標

50年後を目指して、世界遺産を狙う。

現状では、石見銀山（平成20年世界遺産）が、既に、日本で唯一の鉱山として認定されています。

佐渡金山は、暫定候補として平成26年から活動しているが、世界遺産登録は厳しい状態です。別子銅山も熱心だが、更に、厳しい。

このような中で、これらを上回る魅力が、銀の馬車道に必要です。

それには、何よりも各市町のブラッシュアップです。

特に姫路市内で残る歴史遺産を大

切に、具体的には、生野橋修築碑・浅田化学の煉瓦塀・飾磨街道だと思えます。

残された歴史遺産を上手く繋いで、銀の馬車道ファンを掴み姫路城とともに中播磨に光を当てることだと思います。

4 おわりに

何事も、継続は力なりです。

行政との連携は必要（特に資金面）。福崎町の皆様はお分かりです。

私が福崎町と関わった10年前は、銀の馬車道と言っても、もちむぎの館での展示と銀馬車ラーメンと田原小学校での銀の馬車道劇団の評判でした。

それから福崎町が力を入れられ今日のもちむぎの館周辺の施設が充実してきました。

今後とも皆様方の厚い思いを行政に強く訴えて頂ければ、必ず電報電話局の建物跡も、観光スポットとして改装となった三木家ともども脚光を浴びます。

応援を継続させてください。

参考資料・リーフレット「プロジェクト未来遺産銀の馬車道」銀の馬車道ネットワーク協議会発行