

近世たたら製鉄の道

田路 正幸

はじめに

ひょうご歴史研究室のたたら製鉄研究班では、文献と考古の二部門に分かれて宍粟郡を中心とする播磨北西部の鉄生産の基礎的研究に取り組んでいる。文献調査部門では、「千草屋手控帳」^{ちくさや}、「播州宍粟郡鉄山請負御用留」^{しんすいぐんてつさんせいふごようりゅう}、「鉄山一件」の翻刻^①が行われ、考古部門では一宮町安積山遺跡の発掘資料の再調査などを実施している。

これまでの一連の調査研究によって、古代から近世に至る宍粟郡の鉄生産の実態解明に厚みが増える一方で、史料の鉄山名と実際の製鉄遺跡との関係や、生産鉄の流通などの課題が浮上してきたように思われる。ここでは、主として江戸時代の宍粟郡北部のたたら製鉄によって生産された鉄が運ばれた道筋について跡付けを試みることにしたい。

一 宍粟郡の鉄生産と道

播磨北西部に位置する宍粟郡では、古代から明治時代前期に至るまで、連続と鉄生産が行われていたことが知られている。その背景には、原料の良質な砂鉄と、燃料の木炭を供給する豊富な山林資源の存在がある。また、宍粟郡は北東側を但馬国、北西側を因幡国、西側を美作国と接しており、古くより各方面との交流が盛んに行われて来た地域である。

奈良時代初頭の『播磨国風土記』^{しんすいぐんのこけ}「宍粟郡の条には、柏野里敷草村と御方里金内川の二か所です鉄を生ふ。」^あという記述がみられる。敷草村は、現在の千種町一帯、御方里は現在の一宮町北部の三方の地名を遺称とし、これらの地域では少なくとも奈良時代初頭には鉄生産が行われていたものとみられる。

宍粟郡の古代の製鉄遺跡には、奈良時代初頭の西下野製鉄遺跡、平安時代末の安積山遺跡がある。中世の製鉄遺跡では、高保木製鉄遺跡、小野段林遺跡、小茅野後山遺跡で製鉄炉跡が確認されている。古代から中世の鉄の流通ルートについては明らかでないが、この時期の製鉄遺跡の多くが主要河川に近接して立地することから、砂鉄や木炭の搬入、生産鉄の搬出に有利な河川沿いの幹道や集落に近い地点に営まれたことがうかがえる。

宍粟郡産出の鉄は、中世以降日本刀の原料として珍重され、「宍粟鉄」「千草鉄」「千草鋼」として銘柄化したことが知られている。とくに備前長船の刀工との関係については、刀剣銘や文献史料などからつとに指摘されているところである。実際に千種の鉄が長船まで運ばれたか否かについては、なお検証を要するが、千種から吉井川河口に近い備前長船に至るいくつかのルートが想定されている。⁽³⁾

まず美作方面へは、西河内から西粟倉村大茅へ越すミソギ峠、西山から美作市大原へ出る志引峠がある。いずれも美作市五名までは陸路を辿り、

そこから舟で吉野川・吉井川を下るルートが考えられる。あるいは、千種川に沿って南下し、佐用町久崎まで出て上郡まで舟で下り、上郡から陸路で山伏峠を越えて備前にいたるルートや、千種川を赤穂まで下り、瀬戸内海を西へ向かうルートもあつたとみられる。

近世以降、たたら製鉄の盛行に伴って因幡方面との通行も盛んとなり、河内から三室山の西麓を若桜町吉川へ出る大通り峠や、千草屋が新設したといわれ西河内から天児屋を経て吉川へ抜ける江浪峠などが盛んに利用されたようである。⁽⁴⁾

宍粟郡内では、千種町岩野辺と波賀町齊木を結ぶ鳥ヶ岬や高羅鉄山と鍵掛鉄山間のカンカケ越のほか、多くの峠道が山間を網の目のように巡り、たたら製鉄の物資の輸送に利用されていたとみられる。

二 山崎城下町の成立

天正八年（一五八〇）、宇野氏の長水城が落城した後、宍粟郡は神子田半左衛門が領有、天正十

二年（一五八四）から十五年（一五八七）までは黒田官兵衛が支配している。次いで宍粟郡を領有した龍野城主木下勝俊は、山崎の地に「新町申付書」（山崎八幡神社蔵）を下している。諸役を免除して近隣の商工業者の移住を促し、新町建設を企図したものである。

慶長五年（一六〇〇）、池田輝政が播磨国の領主となり、宍粟郡も領有すると、山田山崎町中に宛てて「市日の定書」（山崎八幡神社蔵）を下し、市日の設定、古い商慣行の撤廃、物資の集積、諸役の免除などを通じて、経済活動の振興を図ろうとした。

元和元年（一六一五）、池田輝政の四男である輝澄が三万八千石の宍粟藩を立藩し、先の新町建設や経済振興策によって町場として発展を遂げつつあった山崎の地に居城を構え、本格的な城下町の基礎を築くこととなった。

三 近世たたら製鉄の道々千草から出石へ

千種町千草地区は、「慶長国絵図」に千草町と

記され、近世初頭にはすでに町場を形成していたものとみられ、中世以来の生産鉄の集積や流通の拠点として発展していたものと考えられる⁵⁾。

宍粟郡の近世の鉄生産は、寛永二年（一六二五）に遡るともいわれるが、本格的な操業は慶安二年（一六四九）の千草屋源右衛門による経営からであるとされる。遅くとも一七世紀半ばには、千草屋、英賀屋などの山崎の商人の請負によるたたら製鉄が開始されていたものとみられる。時を同じくして山崎城下町が整備され、さらには後述するように出石まで高瀬舟が通うようになると、宍粟郡北部の生産鉄は一元的に山崎に集積され、揖保川河口の網干まで下げられるようになる⁶⁾。

千草町から山崎へはいくつかのルートがあるが、近世のたたら製鉄の盛行に伴い新たに塩地峠が開削されている。千種町南端の下河野から山腹の急斜面をほぼ直線的に南下し、標高四六八mの峠を越えて山崎町大沢に出る延長約二・七km、幅約一・八mのルートである。大沢からは、土万を経て菅野川沿いを東行して山崎城下に入り揖保川西岸の出石に到達する。明治二十二年（一八八九）、千

種町下河野から佐用町名目津和なめつわの間の道路が新設されてからは、塩地峠の利用も衰退することとなった。⁽⁸⁾なお、千種町岩野辺からは、岩上峠を越えて鳶沢の谷を伊沢川沿いに山崎に至るルートがある。揖保川上流の一宮町域や波賀町域からは、揖保川や引原川に沿って南下して出石に至る道筋が利用されたものと思われる。

四 山崎出石の舟着場

揖保川では、中世末には現在のたつの市新宮町香山の辺りまで高瀬舟が上がっていたといわれるが、それより上流は急流で浅瀬や多くの岩礁が舟の遡上を阻んでいた。池田輝澄による城下町の整備や経済の発展によって、山崎まで高瀬舟を通行させることは時代の必然的な要請であったといえる。

元和年間（一六一五～一二二）、山崎の商人である龍野屋孫兵衛、英賀屋弥次兵衛らによる開削工事により、ようやく山崎出石から揖保川河口の網干までの高瀬舟の通行が可能となった。⁽⁹⁾

山崎城下町の東方にある出石の東西兩岸には、舟荷の積み下ろしのための長さ三〇～四〇m、幅約四～五・五mの河原石を積み上げた舟着場が西岸に三か所、東岸に二か所築かれていた。両河岸には舟問屋や蔵、旅籠、茶屋、飯屋などが建ち並び、宍粟の商業、流通の拠点として繁栄した。西岸の上流には、山崎藩の船番所や藩主が避暑などに訪れた浜御殿などが建てられ、東岸の北方には、宍粟郡の幕府直轄領の鉄山稼や雑木座稼、揖保川の川漁、播磨と但馬の荷物往来にかかる分一銭の徴収などに当たる山方役所が置かれていた。

江戸時代の高瀬舟は、浅瀬を航行できるように平底で、全長七間（約十二・六m）、幅一間（約一・八m）、深さ二尺（約〇・六m）程度が標準であったといわれる。高瀬舟には通常三人一組で乗り組み、下りは宍粟鉄（千草鋼）や年貢米、麦、大豆、木材、薪炭などを積み込み、上りは肥料、塩、干魚、日用雑貨などが運ばれていた。積荷の量は、荷物の種類や川の状況にもよるが、米であれば十石から二十石ほどであったといわれる。

出石の高瀬舟は、幕末の最盛期には一四〇～一

五〇艘を数えたといわれるが、明治時代以降、陸上輸送の発達によって次第に衰退し、大正時代末から昭和初年にはその役割を終えることとなった。

まとめにかえて

宍粟郡の近世たたら製鉄は古代・中世以来の製鉄の伝統を基盤とし、山崎城下町の建設、揖保川の高瀬舟の運行、山崎への輸送路の整備など因果一体となって発展したものと見える。

深い山中でのたたら製鉄において、砂鉄や木炭の搬入、生産鉄の搬出はもとより、山内での生活物資や食糧などの運搬に道が果たした役割にはきわめて重要なものがある。たたら製鉄の盛時には、それらの荷駄を人が背に負い、あるいは牛馬の背中に載せて往来や峠道を行き交っていたことである。宍粟郡の鉄山や村々を結んでいた峠道も、現在ではその多くは草木に埋もれ人々の記憶からも消え去ろうとしている。

たたら製鉄の流通や信仰習俗に関する奉納品、道標などの石造物、民俗資料などの調査により、

基幹産業としての役割を担って来たたたら製鉄の顕彰と活用を図る契機としたい。

註

- (1) 『近世播磨のたたら製鉄史料集』(『ひょうご歴史研究室紀要』別冊、二〇二〇年)。
- (2) 大村拓生『千種鉄の流通と刀剣』(『ひょうご歴史研究室紀要』第四号、二〇一九年)。
- (3) 鳥羽弘毅『たたらと村―千草鉄とその周辺』(一九七年)。
- (4) 千種町総務企画課編『ちくさの蹤』(一九八〇年)。
- (5) 今井林太郎監修『兵庫県の地名』(『日本歴史地名大系』二九、平凡社、一九九九年)。
- (6) 山崎町史編集委員会編『山崎町史』(一九七七年)。
- (7) 千種町史編集委員会編『千種町史』(一九八三年)。
- (8) 『兵庫県宍粟郡千種村史』(一九二〇年)。
- (9) 宇野正磯『河川は住民の幹線動脈 播磨の高瀬船』地域史栄光と影随想・第三編、二〇〇六年)。



塩地峠の切通し



出石の舟着場

