

鉱山から掘り出された鉱物は
馬車にひかれて運ばれた時代を経て
一円電車として愛され、今も繁栄の面影を残す

鉱山の道



鉱山の道 ● KOUZAN



生野銀山の坑道の中は見学ができ、当時の様子が再現されています。ひんやりとした空気が新鮮。鉱物資料館などもあるのでぜひ見学を。



生野の町ではカラミをつかった石垣がたくさん見られます。



生野銀山入口の門には菊の御紋がしっかりと刻まれています。



史跡 生野銀山の入口も風情があります。

但馬ではさまざまな鉱物が産出され、繁栄を極めました。掘り出された鉱物は鉱山から選鉱所を経て製錬所へ。金、銀、銅、錫などに変わっていったのです。そこには大きなお金が動き、人々が集まりました。

銀といえは、生野銀山が有名ですね。生野銀山は大同2年(807)に発見され、江戸時代には「御所務山」という鉱山に対する最高位の名称が与えられ栄えました。銀山旧記によると「寛永13年(1636)に幕府のおさめる銀、千二百貫余(45トン以上)を江戸の蔵に運びました。12月29日江戸に到着。運ぶのに使用した馬66頭。一行は葵の紋の入った幟を前後に立て、宿舎となる本陣には、たかなり提灯を許されるといふ豪勢さでありました」と記録が残っています。

町人文学の第一人者、井原西鶴の「好色二代男」の主人公、但馬世之介は生野の出身で遊びのためのお金は、鉱山師の父夢助から贈られたとされています。小説の中とはいえ、無尽蔵に消費する財力は当時の生野の人々の生活を反映したものでしょうか。

このように生野銀山は幕府の直轄地として、銀を産出する宝の山として重要な地でした。生野町には格子戸など江戸時代からの古い町並みが残り、技師たちの住居跡や、銅の成分を取り出した後の廃棄物を鑄型で固めてつくった「カラミ」と呼ばれるブロックを使った石垣があちらこちらに残っています。

昭和48年に閉山され、その歴史を閉じましたが、1000年以上の間、掘り続けた銀の量はたいへんなものだったのでしょうか。

明治元年、フランス人コロンエは日本政府の鉱山技師として、生野銀山庁に赴任しました。以後10年間にわたり、生野銀山の近代的建設を指導し、近隣鉱区の探鉱に尽力しました。その結果、明治11年11月(1879)朝来町神子畑の加盛山で金・銀を含む大石英脈が発見されました。

神子畑鉱山で掘られた多量の鉱石は、製錬するために生野に運搬しなければなりません。当時の道は狭い曲がりくねり、河川が多く重い鉱石を運ぶのは大変なこと。そこで、神子畑・生野間に鉱石運搬馬車道を新しく建設し、明治18年3月に完成しました。神子畑・生野間の馬車道の長さは約16km、道幅は約3.6m。鉱石運搬専用の道路だったので、一般では使用できず、制服姿の巡視員がいつも巡回していたとか。

この馬車道工事で、5つの鑄鉄橋がつくられましたが、今でも残っているのは神子畑鑄鉄橋と羽瀨鑄鉄橋。鑄鉄橋とは鑄物でつくられた橋で、神子畑鑄



洋館ムーゼイ旧居は、現在老朽化が激しく立入禁止になっています。



旧坑道の中も事前に予約をすれば見学ができます。あけのべ自然学校へ電話を。



明延鉱山学習館の前に展示してある「しろがね号」「あかがね号」と電気機関車。同館の見学を希望する場合は事前にあけのべ自然学校へ電話を。TEL0796-68-0258



広大な神子畑選鉱所はガランとして、荒涼としていました。立入禁止です。



朝来町神子畑へ行く途中にかかっていた橋の欄干。



日本最古の神子畑踏鉄橋。静かな山あいの川にかかっています。当時はここを重い鉱石を積んだ馬車が、ひっきりなしに通っていたのでしょうか。

選鉱されたそれぞれの精鉱は、三菱金属(株)の製錬所(直島銅、秋田垂鉛、生野錫)へ送られ地金に製錬されました。神子畑選鉱場は昭和62年に閉鎖され、現在はまったく人の気配がなく、ガランとした廃屋が目の前に広がっています。すぐそばにある古い洋館は、フランス人技師ムーセが生野町で使った住宅ですが、これを神子畑に移し鉱山事務所にしたものです。神子畑選鉱場へ運ばれていたのは、

その後、神子畑鉱山は衰退し大正3年に閉山しましたが、大正8年に神子畑選鉱場ができました。山の斜面に幅110m、斜距離170m(垂直高75m)の規模は当時、東洋一と伝えられ、特に錫比選テーブルは一時300台も並んでいたといわれています。

鉄橋は全鑄鉄製の橋の中では日本最古で国指定文化財となっています。また、朝来町羽瀨にはステーションと呼ばれた鉱石積替所がありました。馬車1台に約750kgの鉱石を積むのですが、神子畑から羽瀨までは下り坂で運搬も容易でしたが、羽瀨から生野までは逆に上り坂になるので、馬車の積載量を減らさなければならなかったのと、神子畑・生野間は遠距離になるので馬を交代させる必要もあったとか。当時は重い鉱石を運ぶ馬の姿が見られたのでしょうか。



明延鉱山と神子畑を往復していました。

朝来町の特産岩津ねぎ。冬には一面ねぎ畑になります。

昭和4年に明延―神子畑間のトンネルができ、鉱山電車(通称「明神電車」)が、途中から銀を採掘し鉱山は大繁栄しました。家の数も1000軒を超えたといえます。その後、衰退した時もありましたが、神子畑鉱山の閉山により、明延鉱山に力が注がれ、明治42年には錫鉱を発見しました。かつては、国内の錫の90%以上を産出していたというから驚きですね。

大屋町明延鉱山で採掘した鉱石です。この鉱山の歴史は古く、生野代官所の古文書によると、採掘が始まったのは大同年間(806〜810)より300年も前だとの記述があります。奈良の大仏を建立するのに、明延の銅を使ったという言い伝えもあり、大変古くから鉱石を掘り出していたことには違いありません。807年平安時代)には町ができ、明延町と言ったようです。初めは銅を掘り出していました。が、途中から銀を採掘し鉱山は大繁栄しました。家の数も1000軒を超えたといえます。その後、衰退した時もありましたが、神子畑鉱山の閉山により、明延鉱山に力が注がれ、明治42年には錫鉱を発見しました。かつては、国内の錫の90%以上を産出していたというから驚きですね。

から集まったたくさんの方々の坑夫たちの冬の場の栄養源としてねぎが栽培されたとか。そして、その味の良さが彼らによって全国に広まったそうです。鉱山関係の史跡や遺跡が、但馬にはたくさん残っています。それは、栄華と衰退を際立たせ、少し悲しくなるのですが、「一円電車」のように身近な人々に愛されたかわいい電車がたったことを忘れたくありませんね。

日本三天ねぎとして有名な岩津ねぎは、鉱山が活気に満ちていた頃、各地から集まったたくさんの方々の坑夫たちの冬の場の栄養源としてねぎが栽培されたとか。そして、その味の良さが彼らによって全国に広まったそうです。鉱山関係の史跡や遺跡が、但馬にはたくさん残っています。それは、栄華と衰退を際立たせ、少し悲しくなるのですが、「一円電車」のように身近な人々に愛されたかわいい電車がたったことを忘れたくありませんね。

で運びました。昭和20年からは鉱石だけでなく人も乗れるようになり、昭和27年に料金が1円になったことから「一円電車」の愛称で昭和60年まで親しまれてきました。約40年間に一度の事故も値上げもなく、6kmの道のりを30分かけて走りました。一円の運賃は日本一安い電車と評判でした。化粧直しを終えた「一円電車」は、現在でも明延振興館、グリーンオアシス朝来、生野銀山の3カ所に展示してあります。くろがね号、しろがね号、あかがね号とそれぞれの名前にも歴史を感じますね。明延鉱山の歴史は昭和62年に幕を引くまで、1200有余年。掘削した坑道総延長は550kmにもおよぶといえます。坑道のすぐ脇にある鉱山学習館で、同鉱山の歴史をもっと詳しく知ることが出来ます。