



写真-1 姫宮橋から市川右岸のトロッキ軌道跡を撮影（2014年11月）

■ 日本の近代化を支えた生野鉱山の鉱山町・口銀谷に残るトロッキ軌道跡

写真-1 は、朝来（あさこ）市生野町口銀谷（くちがなや）にある姫宮神社への参道橋・姫宮橋から、市川とその右岸沿いを通るトロッキ軌道跡を撮影したものです。

このトロッキ軌道は大正 9（1920）年に敷設されたもので、米国製の電気機関車が太盛の生野鉱山本部（以下「本部」という。）から貨車支庫（旧生野駅）に製錬された鉱石を運んでいました。4ヶ所の石造アーチ護岸は、生野城跡（旧生野代官所）の石垣の石を転用したもので、わが国の近代化における土木構造物として評価されています。

昭和 30（1955）年に本部から飾磨港までのトラック輸送が始まるとトロッキ軌道のレールは撤去され、貨車支庫も廃止となりました。現在、トロッキ軌道跡は遊歩道として整備され、トロッキ用の 6kg レールを当時と同じ 500mm 軌間で埋め、イメージを再現しています。

■ 播但鉄道（飾磨駅～生野駅間）の開通とともに「銀の馬車道」はその役目を終える

明治 7（1874）年に大阪駅～神戸駅間の東海道本線が開業し、明治 21（1888）年には山陽鉄道が兵庫駅～姫路駅間を開通させます。このような状況のなか、当時の生野でも鉄道を望む声が高まり、明治 20（1887）年 11 月に内藤利八^{*1}や浅田貞次郎ら 8 人が「銀の馬車道」を馬車鉄道で結ぶ計画を兵庫県知事に提出します（翌年 5 月に知事認可）。

明治 26（1893）年に計画を蒸気動力に変更して播但鉄道株式会社を設立し、同年 6 月に免許を取得します。

明治 27（1894）年 7 月の姫路駅～寺前駅間の開通を経て、明治 28（1895）年 4 月飾磨駅～姫路駅～生野駅間が全通するに至り、それまで生野から姫路まで 43.6km の区間を歩いて半日以上かかっていたのが、わずか 2 時間で行けるようになりました。これにより、鉱石の輸送は馬車から鉄道に切り替わります。この時に「飾磨津」は「飾磨港」（現・姫路港）に改称されています。

そして明治 34（1901）年、播但鉄道が新井駅まで延伸されたときに生野駅は現在の位置に移転し、従来の駅は貨物専用駅（貨車支庫）として残されることになります。

※1 内藤利八：安政 3（1856）年 2 月 6 日川辺村（現・市川町）生まれ。政治家、実業家。明治 6（1873）年、18 歳にして川辺村戸長に就任。明治 14（1881）年兵庫県会議員に当選し、明治 21（1888）年同議長となる。明治 23（1890）年 7 月の第 1 回衆議院議員総選挙では兵庫県第 7 区から出馬し当選。衆議院議員を通算 5 期務めた。実業家としては、浅田貞次郎とともに播但鉄道の開通に尽力したほか、電力事業や銀行、紡績会社の設立に参画、播磨地域の経済発展に貢献した。市川町の JR 甘地駅前にはその功績を讃えた顕彰碑が建てられている。



写真-2 内藤利八
（『銀の馬車道ゆかりの人々』
から引用）



写真-3 JR 甘地駅前に立つ
「播但線創設者 内藤利八氏 顕彰碑」

■ 電気機関車を導入、本部と貨車支庫を結ぶトロッキ軌道が完成

イントロが長くなってしまいました。これから本題に入ります。

本部で製錬された鉱石は、明治 28（1895）年、生野駅から播但鉄道による輸送に切り替わります。以後、本部から貨車支庫（旧生野駅）までは、「銀の馬車道」のルートであった本町通に馬車軌道を敷設（時期は不明）して馬車鉄道で鉱石を運んでいましたが、効率が悪いのは明らかです。

大正 8（1919）年に米国製の 6t 電気機関車 1 台が導入されたことを受けて、大正 9（1920）年 6 月、本部から貨車支庫まで路線延長 1,540m のトロッキ軌道が敷設されます。中山神橋～鍛冶屋町間は市川右岸沿いに約 600m の路床を構築、この時にトロッキ軌道敷を確保するために石造アーチの護岸（写真-1 参照）が築られました。

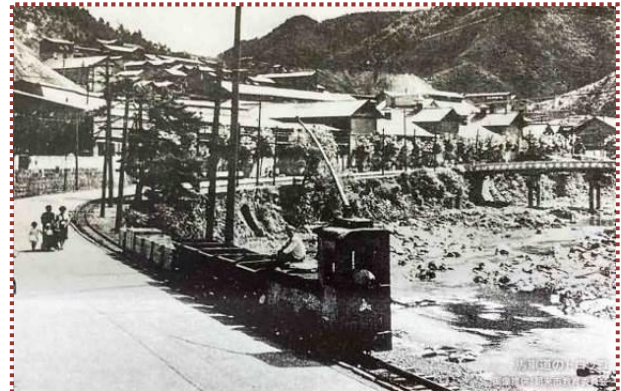


写真-4 生野鉱山本部前を走る電気機関車（朝来市教育委員会提供）



図-1 朝来市生野町口銀谷付近の地図

そして、鍛冶屋町～貨車支庫間は市街地の中に軌道を敷設して鉱石を運ぶようになります。これに伴い本町通の馬車軌道は不用となり撤去されました。

なお、飾磨港に運ばれた鉱石は船に積み込まれて、大阪製錬所^{※2}に運ばれていったそうです

※2 大阪製錬所：明治 22（1889）年、造幣局敷地の約半分が宮内省に移管され、そこに明治 24（1891）年、宮内省御料局生野支庁付属大阪製錬所が発足する。明治 29（1896）年、三菱合資会社（現・三菱マテリアル）が同施設の払下げを受ける。同社は、三菱の創始者・岩崎彌太郎が明治 6（1873）年に岡山県の吉岡鉱山を買収して始めた金属事業会社で、明治 20（1887）年に尾去沢鉱山、明治 29（1896）年に大阪製錬所とともに生野鉱山、佐渡鉱山の払い下げを受けて製錬事業を本格的に開始している。その後、紆余曲折を経て平成元（1989）年に三菱金属大阪製錬所が閉炉となり、その跡地を三菱マテリアルと三菱地所が共同で行った再開発が大阪アメニティパーク（略称 OAP）である。土壌汚染や地下水汚染について一定の対策は講じていたものの、汚染の事実を隠匿して住居を分譲していたことが後に発覚し問題となったことは記憶に新しい。

■ なぜ施工の難しい石造アーチ護岸を設けてまで市川右岸沿いにトロッキ軌道を建設したのか

播但鉄道の輸送能力を考えると、馬車鉄道に代わる電気機関車の登場は当然の成り行きですが、なぜ電気機関車を走らせるトロッキ軌道のルートとして施工条件の厳しい市川沿いを選択したのでしょうか。

住宅が密集している生野の町中にトロッキ軌道を通す場合、考えられるのは「銀の馬車道」跡の本町通（現・国道 429 号）しかありません。しかし、本町通は本部と貨車支庫を結ぶ馬車軌道に加え、明治 24（1891）年に神子畑鉱山から本部に鉱石を運ぶための鉱石運搬専用軌道が敷設されていたため、2 本の軌道を供用しながらトロッキ軌道を新たに敷設することはほぼ無理です。やむなくトロッキ軌道は、施工条件の厳しい市川沿いに建設することになり、十分なスペースが確保できない箇所は、アーチ型に石を積んで川に張り出して軌道敷を確保したものとされます。

石工の確保が難しい今の時代、4ヶ所も石造アーチ護岸を設けるのは大変で、他にルートを探せなかったのかとつい思ってしまいますが、当時は熟練の石工の確保が意外に容易だったのかもしれません。

■ 金香瀬坑～本部間にもトロッキ軌道が敷設される

明治 5（1872）年の金香瀬銅鉱の開発（当初は銅鉱を中心とした採掘計画だった）に先立って、明治 4（1871）年金香瀬～本部間に鉱石輸送路新設工事が始まります。この頃の運搬方法は、もっぱら人力（人肩ではない）だったそうです。

大正 2（1913）年金香瀬坑内光栄堅坑付近において火災が発生、これにより作業が 40 日余休止しました。この間に鉱夫を動員して、金香瀬～本部間の鉱石輸送路の延長工事が行われました。出鉱量増加に伴い、軌道を敷設して大正 8（1919）年 10 月からトロッキ輸送に切り替えています。軌道は単線で、軌道幅 500mm、延長 1,820m、電気機関車は米国製 3t 車 2 台で、木製鉱車を最大 15 輛牽引可能だったそうです。

■ モータリゼーションの進展とともに鉱石の輸送は鉄道からトラックへ

時は流れて昭和 30（1955）年、モータリゼーションの進展とともに本部から飾磨港までの運搬はトラック輸送に切り替わり、これに伴いトロッキ軌道のレールは撤去され、貨車支庫も廃止となりました。

そして、その後も稼働を続けてきた三菱鉱業生野鉱業所でしたが、鉱量の枯渇とカドミウム公害問題から昭和 48（1973）年に閉山しました。現在は、鉱山施設の観光開発を目的に株式会社シルバー生野が設立され、「史跡 生野銀山」としてよみがえっています。

■ 初代生野鉱山局長・朝倉盛明の功績を讃えて盛明橋に改称する

盛明橋（せいめいばし）は、明治 8（1875）年 8 月に「鉱山寮馬車道」の一部として市川に架けられた橋で、当初森ヶ屋橋と呼ばれていましたが、馬車道の修築に尽力した生野鉱山局長・朝倉盛明の功績を讃えて盛明橋と改称されています。

初代の盛明橋は木製で、長さ 30m、幅 5m でした。昭和 5（1930）年に近代土木技術を導入した永久橋になりましたが、平成 11（1999）年老朽化のために現在の橋（三代目）に架け替えられています。

馬車道は、盛明橋で右岸から左岸に渡ると、ここから姫路市の生野橋までは市川の左岸側を通ることになります。



写真-5 盛明橋

■ 市川に堰を築いてボート遊び

写真-6 は昭和 11 (1936) 年頃のもので、口銀谷の丸越製材所従業員らが市川に堰を築き、水面にボートを浮かべて遊んでいました。ただ、堰は洪水で流失しボート遊びができたのは 2、3 回だけ、その後堰を再築することはなかったようです。

旧河川法下でもダメですが、今の河川法下でもありえない話です。市川に堰を築くためには河川法第 24 条（土地の占用の許可）、26 条（工作物の新築等の許可）の手続きが必要ですが、私企業が申請しても許可が下りるはずもなく…。



写真-6 市川でのボート遊び（朝来市教育委員会提供）

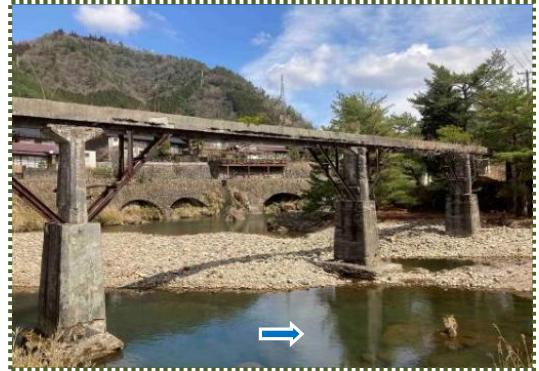


写真-7 左の写真とほぼ同じアングルで撮影

■ 近代化産業遺産に認定されるなどトロッコ軌道跡の文化的価値が評価される

トロッコ軌道跡（口銀谷地区、奥銀谷地区）は、生野鉱山関連施設群（金香瀬地区）、鉱山町の町並み、神子畑選鉱場跡などとともに経済産業省の近代化産業遺産「我が国鉱業近代化のモデルとなった生野鉱山等における鉱業の歩みを物語る近代化産業遺産群」として平成 19（2007）年に認定されています。

平成 26（2014）年 3 月 18 日には、「生野鉱山及び鉱山町の文化的景観」が文化庁により「重要文化的景観」に選定されています。選定説明文は以下のとおりです。

「鉱山開発及びそれに伴う都市発展によって形成された文化的景観であり、現役の鉱業都市として生産活動及び山神祭等の習俗を継承しつつ、トロッコ道跡やカラミ石の石積み等鉱業都市に独自の土地利用の在り方を示す」

さらに平成 29（2017）年 4 月 28 日、姫路市、福崎町、市川町、神河町、朝来市、養父市の 6 市町が申請を行った「播但貫く、銀の馬車道 鉱石の道～資源大国日本の記憶をたどる 73km の轍～」のストーリーが、文化庁により「日本遺産」に認定されました。

■ モノローグ

鉱毒問題と言えば足尾銅山鉱毒事件を思い出しますが、生野鉱山にもあったようで、江戸時代、生野鉱山などにおいて坑夫の塵肺（粉塵を吸入することによって肺に生じた繊維増殖性変化を主体とする疾病）や鉱毒水による農業被害が発生、塵肺のため坑夫の平均余命は 30 歳ときわめて短命だったそうです。

明治以降も煙害や鉱毒水による農業被害が発生していましたが、「銀の馬車道」や近代化産業遺産のホームページなどではそのようなネガティブな出来事について一切触れていません。

過去を知って歴史から学ぶことも大切ではないでしょうか。“歴史を学ばない者は、歴史を繰り返す”



写真-8 生野銀山坑口から駐車場にかけての斜面に咲くヒカゲツツジ

ヒカゲツツジ (日陰躑躅)

ツツジ科ツツジ属に分類される常緑低木。樹高は約 1～2m。山地、河岸の岩場などに生える。4～5 月にクリーム色ないしは淡黄緑色の花を付ける。和名は日陰に多く生えることに由来するが、日陰だけに生えているわけではない。別名の「サワテラシ」は河岸の岩場に生えることに由来する。史跡生野銀山で約 5ha にわたって自生する約千本のヒカゲツツジは、近畿地方最大の群落として知られ、「金香瀬のヒカゲツツジ群落」として平成 23 (2011) 年に朝来市の天然記念物に指定された。



写真-9 生野銀山駐車場近くのヒカゲツツジの大群落

【参考資料】

- 1 『銀の馬車道の歴史』 銀の馬車道ネットワーク協議会「銀の馬車道」HP
<https://www.gin-basha.jp/about/history/>
- 2 『朝来市の近代化遺産調査報告書』 朝来市教育委員会 平成 20 年 3 月
- 3 『生野銀山と銀の馬車道』 清原幹雄 平成 23 年 5 月
- 4 『銀の馬車道の歴史』 日本遺産「播但貫く、銀の馬車道 鉱石の道」HP
<https://wadachi73.jp/about/ghistory/>
- 5 『銀の馬車道 ゆかりの人々』 日本遺産「播但貫く、銀の馬車道 鉱石の道」HP
<https://wadachi73.jp/about/people/>
- 6 『銀の馬車道パンフレット』 銀の馬車道ネットワーク協議会 令和 4 年 10 月改訂
- 7 『近代朝来町の歩み～朝来町史下巻～』 朝来町史編集委員会編著 昭和 56 年 12 月
- 8 『金属・資源循環事業～沿革』 三菱マテリアル HP
<https://www.mmc.co.jp/corporate/ja/business/metals/>
- 9 『重要文化的景観 生野鉱山及び鉱山町の文化的景観ガイドブック』 朝来市教育委員会文化財課 平成 29 年 12 月
- 10 『造幣局 150 年のあゆみ』 造幣局 150 年史編集委員会 令和 4 年 11 月
<https://www.mint.go.jp/media/2023/03/ayumi150.pdf>
- 11 『旧街道に残る道標～銀の馬車道』 的形道標クラブ
<https://douhyou.jimdofree.com/銀の馬車道/>
- 12 『生野鉱山』 日本大百科全書
https://kotobank.jp/word/%E7%94%9F%E9%87%8E%E9%89%B1%E5%B1%B1-1267797#goog_rewarded
- 13 『非鉄金属鉱業の公害』 畑明郎 『まてりあ』第 45 巻 第 4 号 平成 18 年
https://www.jstage.jst.go.jp/article/materia1994/45/4/45_4_252/_pdf
- 14 『播但鉄道、内藤利八、大阪アメニティパーク、塵肺、ヒカゲツツジ』 フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』
- 15 『史蹟 生野銀山～ヒカゲツツジが見ごろを迎えました』 株式会社シルバー生野 HP 令和 5 年 3 月
<https://www.ikuno-ginzan.co.jp/news/news.php?doc=349>

※発行：令和 6 (2024) 年 5 月 『ひょうご水百景』 No.197

改訂：令和 8 (2026) 年 8 月 『ひょうご水百景』 No.197