



石川 寛介

『銀の馬車道 1』

11月25日、姫路ユネスコ協会の日帰り研修会が開催されました。目的は生野鉱山と、そこから飾磨港まで伸びる明治の産業道路『銀の馬車道』の見学です。昨年は多田銀銅山を訪問して以来、銅のことを書いてきましたが、今年『銀の馬車道』をテーマに銀や銅の金属だけでなく、沿線の人々の生活変化も記載してゆきたいと考えています。

姫路駅南のバスターミナルを定刻8:40に、総勢33名で出発しました。あいにくの大雨でしたが、欠席者は一人もありません。『足元の悪い中、日帰り研修会に参加頂きまして大変ありがとうございます。日頃精進の良い人ばかりなので、辻川地区散策のころには雨も上がることでしょう。どうぞ今日一日、十分に研修してください。』こんな桑原会長の挨拶で、生野銀山行きがスタートしました。

私はバスの車中で『鉄のふしぎ博物館』について話をしてください。と山下事務局長から依頼されていましたので、せっかく鉱山を見学するのだから、手持ちの綺麗な銅鉱石を持ってゆくことにしました。『皆さん、石コロは磁石につきますか?』10人あまりが手を上げられました。手を上げなかった人に、石コロと磁石を渡して確かめて頂きました。『あれ!!石コロが磁石について』順次後ろの人に、磁石と石コロがリレーされて行きます。大きな驚きの声を上げる人もいます。次に『今、新日鐵住金の八幡工場で使っているオーストラリア産の鉄鉱石は磁石につきますか?』今度は大勢の人が手を上げられましたが、実は磁石につかないのです。次に自然銅(赤色)・藍銅鉱(紫色)・孔雀石(緑色)・黄銅鉱(金色)を順番に手に持って頂きました。どの色の鉱石も銅鉱石なのです。『こんなに美しい色なんですね。』『この美しい緑色の孔雀石は、細かい粉にされ、クレオパトラのアイシャドーになったのです』など説明しました。小休止の後、生野町に向かい20分ほどで駐車場に到着。見学内容は来月号に記載予定です。ちなみに、私は姫路ユネスコ協会創立以来、広報を担当し、会報の編集作成をしています。



孔雀石



藍銅鉱



生野鉱山の正門

「銀の馬車道とは」

明治元年、新政府は生野銀山を国営化し、外国人技術者と最新設備を導入して近代化を図ることで、銀の増産をめざします。そのためには、産業用の高速道路が必要だったのです。明治初期、生野銀山と飾磨津(現姫路港)の間、約49kmを南北に結ぶ馬車専用道路としてつくられた道で、当時は「生野銀山道」「生野鉱山寮馬車道」と呼ばれました。

1873年(明治6年)7月、生野鉱山長だった朝倉盛明とフランス人鉱山師フランソワ・コワニェが選んだレオン・シスレーを技師長として、馬車道の工事が始まりました。道路を水田より60cm高くし、あら石、小石、玉砂利の順に敷きつめるヨーロッパの土木技術「マカダム式」を導入して、馬車がスムーズに走行できるように、雨などの天候に左右されない排水性の高い堅固な道につくりかえる工事が3年がかりで行われ、1876年(明治9年)「銀の馬車道」が完成しました。

「鉄のふしぎ博物館」

来て!見て!ふれて! ふしぎ体感

鉄を見る目が変わりますよ。
ぜひお越しください。



ホームページと電子メールをご利用ください。

URL <http://www2.memenet.or.jp/kinugawa/>
<http://www.kanamonoya.co.jp/catena/ryou@memenet.or.jp>

むらの鍛冶屋

