



衣川 史朗

## 『馬車道修築の碑』

馬車道建設で特に難関だったのが、大小あわせて20を超える橋の架設でした。最も難工事を極めたという生野橋のたもとに建てられた「馬車道修築」の碑には、当時の日本では未曾有の事業であったことが記されています。

技師 仏蘭西國人	シスロイ
鑛山寮十三等出仕技術心得	浅田 英吉
	高島 得三
主計 鑛山大属	斎藤 善孝
鑛山権中属	津田 壽昇

但馬国生野の諸山は大体が鉾山で昔から有名であった。しかしながら採掘の方法を知らずに小さな利を貪って次第に衰退してきた。

明治新政府の朝廷会議によって官営鉾山になり、明治元年十月、朝倉盛明が任命されて監督するようになって以降、但馬や播磨の暴民の災いや地元の人たちのもめごとや外国人を狙撃するなど多くの困難があった。ここを担当して辛苦を刻むこと六年、朝倉盛明は最後まで挫折せず、前もってフランスから大型機械を調達して順次経営し昔からの悪い習慣を、ことごとく除くことができた。それに加えて生野への通路出入りの運搬は大変困難であったので、自ら山川の形勢を実検してその解決方法を立案した。

天皇への奏上を経て明治六年七月、朝倉達に任せて馬車道を築造させる新しい事業を起こし、播州飾磨津物揚場に達する延長十二里十五丁（約四十九キロメートル）を石で舗装し砂を敷いて高低差をなくし、川や沢には橋を架け、工事は続けられ三年目には完成をみた。多くの方は、我が国で未だかつてなかったことだと言った。今では官物を運搬する費用は三年前に比べて十分の六から七を省くことができた。加えて地元の人たちや旅商への最大の利便をもたらす鉾山寮への行き来もまた整ったというべきである。その後事業は順調に進み、ついに全国でも抜きん出る大きな利益をあげたことは大変快いことである。よって関係者数名を記していささかでもその労苦をなぐさめたいと思う。ときを思うに明治九年四月、朝倉盛明が任命されてから九年である。

鑛山助正六位 朝倉盛明 誌す (口語訳は姫路市教育委員会提供)

むかし、市川には橋は一つもありませんでした。それは戦略や舟運の便宜のためだったと思われます。

「むかし、わたしのこーまいとき（小さいとき）はじめて砥堀と藪田新田との間に生野橋がついた。神崎橋（福崎町）や大礼（たいれい）橋、中津橋はずっとあとのことや。姫路でも山陽鉄道の橋だけやった思うがな」「そや、そや、渡し舟だけやったな。船津では宮脇と溝口、下垣内と岩部、

そのほか姫路の一本松のところと飾磨の阿成の渡しな」

「市川の水が減ったときなんか裾まくって渡りよったもんな」「むかし、生野橋ができたところは、家なんか一軒もない、そら淋しいとこやった。いまやったら人の多い町と町の間という風に利用の度合を考えるやろに。『また、なん

であるなとこに』といまでも不思議や」「その当時にしてみたら、生野と飾磨の間を鉾石が運べたらええ、という考えが強かったんやろな。そやさかい民家のない山や林のあたりばっかり通してますな」「昭和の今は、あんまり利用価値がないみたいや」

出典 ひめじ明治のかたりべ集（下巻）より

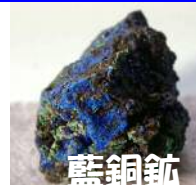
## 『馬車道修築の碑』



『鉄のふしぎ博物館』

来て！見て！ふれて！ ふしぎ体感

鉄を見る目がかわりますよ。  
ぜひお越しください。



藍銅鉾