

長さ16m、幅4m弱の神子畑（みこばた）鑄鉄橋の路面は、木張りだ。鉱石などを運ぶ荷車の重量はどれほどだったのか

KANSAI  
関西近代化遺産  
Heritage of Industrial Modernization  
紀行 [第5回]  
Junichi Shimomura

■歴史深い生野銀山をめぐる近代化への試み――

# 山奥に眠る、全鑄鉄製の橋

写真・文 下村 純一

産業道路に架かる橋だけに、欄干意匠は鑄鉄ながらも極めてシンプル



# ■ 生野銀山 (兵庫県)

兵庫県朝来市にある、千年以上前から続いてきた日本有数の銀山。平安時代初期の大同2年(807年)の開坑と伝えられるが、詳細は不明。江戸時代、第三代将軍・徳川家光の頃に最盛期を迎え、月産150貫(約562kg)の銀を産出したという。明治元(1868)年に政府直轄運営となり、先進技術を導入し近代化が進められた。明治22(1889)年から宮内省所管の皇室財産となり、明治29(1896)年に三菱合資会社に払い下げられたが、昭和48(1973)年に閉山し、現在は「史跡・生野銀山」となっている。

## 下村 純一(しもむら・じゅんいち)

写真家、早稲田大学・武蔵野美術大学講師。1952年東京生まれ。早稲田大学第一文学部で美術史を学んだ後、フリーの写真家となり、ヨーロッパの近代建築の取材、評論活動などをはじめ。主な著書は、『織りなされた壁』(グラフィック社)、『不思議な建築』(講談社現代新書)、『アール・ヌーヴォーの邸宅』(小学館)、『銭湯からガウディまで』(クレオ)、『感性のモダニズム』(学芸出版社)など。



3本の铸铁アーチが路面を支える神子畑铸铁橋は、今も現役として使われている

姫路から北へ30kmほどの山間の地に、平安時代には銀の採掘が始まっていたと伝わる「生野銀山」がある。明治元年の国有化と同時に、政府はコワニエらフランス人技師十数名を雇い、採掘から精錬まで当時の最新技術の導入をはかる。日本の鉱山近代化の草分け的存在のひとつが、生野であった。そのため周辺には、幾つもの近代化遺産が残されている。

そのひとつに、生野から10数km離れた朝来地区（あさご）に架かる神子畑铸铁橋がある。明治18年竣工だから、相当に古い代物だ。兵庫の山奥深くに、日本最古の全铸铁製の橋があることを本で知った時、どうしてそんな地に当時の最先端橋梁を苦勞して架けたのか、不思議でならなかった。実は、この神子畑には、さらに奥に位置する明延鉱山（あけのべ）の選別所が造られ、そこから生野まで16kmに及ぶ運搬路が、神子畑川を縫うようにして開かれたのである。初めは牛車、次にはトロツコが導入されたが、ともかく重い鉱石に耐えうる橋が必要となった。そこで日本初の全铸铁橋が登場したのだ。全部で4橋あったが、現存するものは神子畑と羽淵の2橋、ともに横須賀製鉄所で造られ、土木技術に長けたフランスからの技師の指導で架けられた。

訪れた日は、あいにくの雨だった。けれども铸铁橋は、濡れそぼった肌の黒光りで、かえって存在感を増していた。何よりも雨に強い铸铁だからこそ、その後の長い年月を生き延びてきたことを目の当たりにして、铸铁という素材を選択したフランス人の慧眼を思わずにはいられなかった。

雨は、鉱山という産業遺産に似つかわしいと言ったら、不謹慎だろうか。近代化によって拡張された鉱山入口に、コワニエが築いた石造りアーチがある。その幾何学的な切り石も、雨に濡れて、まるで昔からある構造体のように山に馴染んで見える。実際の操業では水は天敵なのだろう。

2連アーチで意匠にも凝った羽淵铸铁橋は移築保存されており、残念ながら渡れない





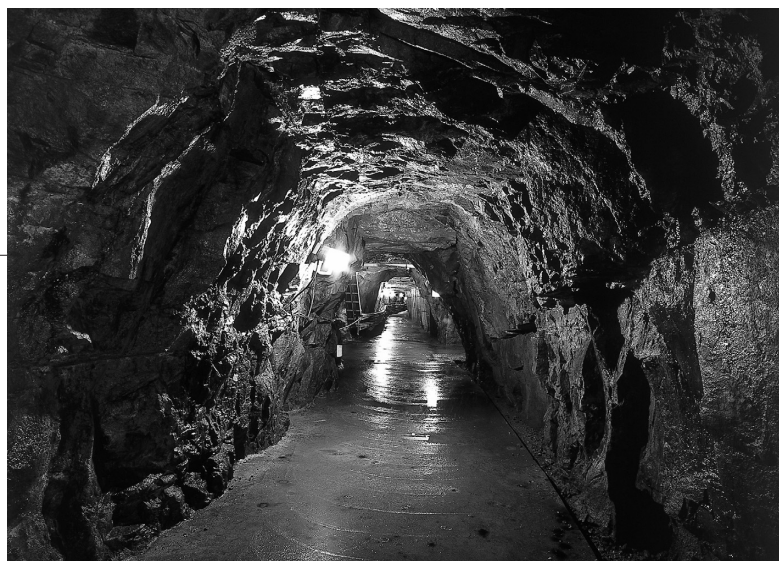
フランス人の鉱山技師コワニエが生野精錬所の正門として立てた石柱。堂々としながらも、どこか和風を感じさせる

だが閉山した今、雨に煙る山を背に、坑道アーチは、まさに一幅の絵と化している。  
 そんな感慨にふけりながら、想いを巡らせた。明治政府は様々な分野で近代化を果たすべく外国人を招聘した。地質学では、化石発見で知られたモースやナウマンがいるが、ここ生野では何故フランス人だったのか。その中心人物であるコワニエや、道路や橋を整備したシスレイなる人物たちは、その後、どんな活躍を日本でしてみせたのだろうか。近代化遺産に関しては、まだ調べるこ

コワニエが築いた石造アーチは一分のくもらもなく、構造の確かさを物語っている



保存公開されている生野銀山では、新旧2つの坑道入口が開いている



明治以降の機械化で掘られた坑道。その所々に、江戸時代の手掘りの狭い坑道が姿を見せる