

文献紹介

奥田淳爾著『黒部奥山と扇状地の歴史』

桂書房 2000年1月

A5版 483頁 本体6,000円

日本の屋根ともいふべき中部山岳地域の北西部を構成する飛騨山脈（日本北アルプス）は、ほぼその中心部にある鷲羽岳（2924.2m）に源をもち、北流して富山湾の東部に注ぐ黒部川（幹線流路延長85km）により、三ツ俣蓮華岳（2841.2m）、薬師岳（2926m）、立山（3015m）、剣岳（2998m）などの峻峰をおこし駒ヶ岳（2025m）にいたる立山連峰と、三ツ俣蓮華岳より野口五郎岳（2934m）や鹿島槍ヶ岳（2889.7m）、白馬岳（2933m）を経て犬ヶ岳（1593m）に至る後立山連峰の二連峰に分かれる。両連峰の間を黒部川は「上の廊下」・「下の廊下」といわれる深い峡谷を形成して流れ、下流には、河口まで13.5km、総面積100km²、扇頂角約60度、平均勾配は約100分の1の、形態的に整った形の扇状地をつくっている。黒部川流域の特質は、平野を流れる部分が著しく短く、大部分が3000m級の峰がいくつも並ぶ山岳地帯を、高い絶壁に挟まれた深い峡谷が長く続くことである。江戸初期の俳人大淀三千風が「日本第一の奇棧」と書いた愛本橋（甲斐の猿橋のような刳橋）が扇頂部の狭窄部に架っていたが、この橋より上流約5.5kmの桃原開といわれる段丘上に出来た宇奈月温泉の集落（現在の人口598人）までの間に内山（同819人）・音沢（同326人）・栗虫（同68人）などの農業集落があるだけで、それより奥は険しい峡谷部になり、集落も常住人口もない。雪のない時期には、関西電力のトロッキ電車が宇奈月・榎平間を運行し、観光客が年に約51万程度が奇勝の猿飛辺りにまで入るが、冬期にはダムや発電所の管理などで50～60人程度の職員が駐在し、それらの人々に生鮮食品などを送るために冬季歩道が稀に利用されるだけで全く無人の峡谷となる。

フォッサ・マグナ西辺の構造谷に関連する地帯構造上の一大裂罅に沿って形成されたと考えられ、中央高地の隆起に伴なって侵食をうけ、支流の多くは瀧となって本流に注ぎ、本流の侵食の復活がいかに激しかったかを示している。下の廊下の心臓部である十字峡では、剣岳との比高は2,000mにも達する。溪流は花崗岩を噛んで奔流し、渓谷

沿いの通行は極めて困難である。気候は厳しく、入口の宇奈月でも年降水量は4000mmに近く、年平均気温は12.9℃であるが、上流部は冬の豪雪は5mを超え（弥陀ヶ原）、雪崩となって峡谷底を埋め、夏でも白竜峡には巨大な雪の橋がかかっている。飛騨山脈の北端は親不知・子不知の険で、断崖で日本海にせまり、僅かの波打際は浪の荒い時には通行不能になった。北陸線は明治32年（1899）に西から富山まで、そして大正2年（1913）になって直江津まで開通し、難路は解消した。

本書は483頁のうちはじめの318頁を黒部奥山に、残りの165頁を黒部川扇状地にあてているが、黒部奥山の4章は著者の勤務する洗足学園魚津短期大学の研究紀要「魚津シンポジウム」と黒部川扇状地研究所の研究紀要「黒部川扇状地」に掲載されたもの、扇状地に関する3章は1999年になって新しく執筆されたものである。両編共に歴史家でありながら地理学に理解のある著者の関心に基づき、奥山の方はこの巨大な山脈と峡谷が越中と信濃の間の隔絶をもたらしたこと、特に加賀藩の辺境黒部奥山に対する対応を中心に、また扇状地の方は居住地であるだけに、農地の開発と「川越え」の問題に中心を置いて論じている。

後立山の陵線には古くから越中と信濃の間の境界が設定されており、越中・信濃の間の交通には高い峠や深い溪谷を越えなければならず、それには古くから開かれたザラ峠越えの途が使われた。この途は、立山山麓の芦峯寺から一旦弥陀ヶ原に上り、松尾峠から湯川縁りの立山温泉に下り、再び2348mのザラ峠に登り、刈安峠から黒部川の谷にある平の小屋に出、さらに後立山連峰の針の木峠（2541m）を越えて箆川を下り、信濃の国の野口村（大町）に出るものである。天正12年（1584）、織田信長によって越中の守護に任ぜられた佐々成政が、他の途が前田利家など多くの敵に抑えられていたため、信濃廻りのこのザラ峠の途を選び、11月下旬、腹心50余名と共に深い雪の峠（冬のザラ峠越えの否定説あり）を越え、12月朔日に諏訪に着き、12月4日浜松城で家康と対面協議し、再び同じ途を越中へ立ち帰ったことで知られている。もう一つの途は、黒部川の東で日本海に注ぐ小川の上流の小川温泉から小川の支流で

ある荒砥谷、相又谷から黒岩岳（地形図の1623.6mの無名峰）を越えて越後に出、それから信濃に抜ける「小川谷からの途」があった。この途は險阻であるが、親不知を廻るより近かった。

成政が転封になった後越中を領有した初代加賀藩主前田利家は、信濃から黒部奥山に侵入していわなの密漁や楓の盗伐をする者がいることを知り、浦山村の伝右衛門を呼んで黒部奥山の情況について種々聞いていた。これらの品を越中人の手で信濃へ運ばせたり、また幕末になると信濃・越中を結ぶ交易ルート（針の木新道）をつくろうとする動きもあった。この新道の工事は明治に入ってから行われたが、自然条件が劣悪のため忽ち欠壊して荒廃するに到った。

加賀藩は黒部奥山を御林山（藩有林）とし、郡奉行のもとに山奉行を置き、寛文3年（1663）から山廻（十村分役とよばれ、十村に準ずる階層の有力農民が任命された。特に奥山を廻る奥山廻が任命された）を任命し、嚴重に取締った。元禄9年（1696）、幕府は国絵図の作成を命じ、加賀藩ではその作成を視野に険しい奥山を調べた奥山廻から聞きとりを行い、それが絵図に反映してより正確になっていった。黒部奥山の森林は人里遠く離れ、地形が險阻であったため人工林はなく、溪流も川下げの要件に欠けていたが、内山村や音沢村の杣人によって若干行われた。殊に宝暦9年（1759）4月に金沢で大火があり、城下10,100余軒が焼失したため、黒部奥山の材木が注目された。加賀藩の伐出し事業で大がかりであったのは鷹役松崎藤右衛門の伐採で、天保7年（1836）95人の杣人を入れて川下げを行った。伐り出されたのは杉・榎・楓・楓・枌・姫小松・桂・椎・栗などであったが、伐り出しは計画性がなかったので、流域の村に莫大な余荷が残されて事業は中止になった。

加賀藩はいっぽう鉾山の開発に努めた。明治に入るとさらに活発になり、特に大黒鉾山（金・銀を含む銅鉾）や小黒部鉾山（モリブデン）が知られていた。大黒鉾山は後立山の大黒岳頂に近い標高2000mのところで作業されたが明治42年、15名が越冬中病人続出で悲惨な事故となった。小黒部鉾山も豪雪と雪崩が多発、朝鮮戦争後は廃鉾になった。

黒部奥山には古くから温泉があることが知られていたが文政元年（1818）に西鐘釣温泉が開かれた。しかし險阻な地形で黒部川に沿って遡行でき

ず、1949.2mのサンナビキ山を越えて片貝谷から入らねばならず、少時で閉湯になった。慶応4年（1868）には黒薙温泉も開湯となり、玄関口の宇奈月までの引湯管の敷設工事に成功、大正12年11月、現在の宇奈月温泉建設の土台が築かれた。その他、祖母谷温泉、名剣温泉が開かれたが、これらも電源開発が進み専用軌道が開通してから利用されるようになった。

黒部川上流域は年間4800mmの雨量があり、水力発電開発のための水利権を得ようとする動きは大正初年から活発になった。その一つの東洋アルミナムの実務者山田脩は、黒薙まで遡って電源開発のための調査を行い、桃原開に開発の基地を置いた。まず最初は1,566KWの弥太蔵発電所（現在は富山地方鉄道に所有）、大正14年から昭和4年にかけて、十字峽～平の小屋間の日電歩道（棧道、吊越し、吊橋等の併用）の開設、明治34～37年にかけて林道、大正14年から発電所工事のための専用軌道の開設、そして昭和3年には最大出力50,700KWの柳河原発電所、昭和11年には72,000KWの黒部第二（猫又）、昭和16年には81,000KWの黒三（椋平）が完成、昭和38年には関西電力の社運を賭けた黒四（黒部川第四）発電所が、有効貯水量1億5,000万³mの黒部湖と高さ186mのダムと共に完工し、258,000KWの発電を開始した。

黒部川扇状地については籠瀬良明や田林明などの労作があるが、著者は、ここでは主として農地の開発と川越えの問題を中心に論じている。

黒部川は扇状地に出ると標高40mの辺で西向きに流れを変え日本海に注ぐ。弓状に湾曲しているため、右岸が7、左岸は3の割合である。縄文時代の遺跡は河岸段丘上に数多く発見されており、遺構や遺品が出土している。弥生文化は魚津まで北上しているが、黒部川の流れと親不知の天険により北上が阻まれたようである。著者宅の海岸部には「じょうべのみま」（丈部の間）遺跡があり、古代・中世・近世にいたるさまざまな遺構や遺品が出土している。黒部川扇状地の大規模開発は治水と並行して行われた。天平21年（749）4月、東大寺の占墾使平栄が越中に下向し、多くの墾田地が占定されたが、新川郡では丈部村（87町212歩）、大藪村が占定された。F・R崖線（籠瀬良明のいわゆる古御堂・両瀬崖線）以南にも多くの新村が誕生した。幕府の「正保郷帳」に該当する「越中国四郡高付帳」に基づいて著者は表を作っ

ているが、この表によると正保（1644～）の頃に大規模な新田開発が進んだことが分る。特に新川地方（とりわけ黒部川扇状地）の新田は最も多かった。貞享2年（1685）の頃から黒部川の川筋が現在のあたりに固定し、その辺りに大きな洪水被害が出るようになり、莫大な引高が生じた。近世以降、黒部川の川筋は川除（霞堤）の築造によるものであった。

藩政時代、扇状地を流れ下る黒部四十八か瀬は親不知と共に陸上交通の難所であった。愛本橋を渡り浦山・舟見を通る道を上往来（増水期、夏街道5里13町）、海岸近く入善を通る道を下往来（減水期・積雪期、冬街道3里45町）とよぼれた。

酷しい地理的条件のために開発の進まなかった黒部奥山も、科学技術の進歩と共に開発の端緒は先ず電源開発で始まり、第二次世界大戦後は観光開発が進み、電源開発資材運搬用の専用軌道は黒部峡谷探勝のトロッコ電車に変わり、温泉利用客も増えた。昭和46年、立山黒部アルペンルートが開通し、富山・大町間はロープウェーやトロリーバスなど8種類の交通機関を利用して5時間で北アルプスを横断できるようになり、1999年には106万余の登山・観光客の入り込みをみるようになった。しかし、昭和10年頃、後立山や下の廊下を筆者自ら跋涉し、秋の空の色のような黒部本流の水の色に感動したことを想起するとともに、今は緑色に変わり、かつての色は支谷にのみその名残りを留めて居るのをみると、黒部溪谷の開拓者であり紹介者である故冠松次郎やこの書の著者と共に心から惜しまざるをえない気持ちになる。

（中田栄一）

岩崎公弥著：『近世東海綿作地域の研究』

大明堂、1997年1月

A4判 290ページ 本体3,605円

著者は長年にわたって、三河国や尾張国などを中心とした東海地域を研究対象地域とし、綿作を研究事例とした歴史地理学的視角からの研究成果を多数蓄積してきた。本書は、その研究成果の集大成の一端として、かつ1997年10月に広島大学から授与された博士（文学）論文に基づき公刊されたものである。歴史地理学における研究成果が単著として世に出されることは、歴史地理学の学界のみならず、歴史学や経済史学などの関連する学界に対しても極めて有意義であり、歴史地理学界の底上げにも大いに寄与するものである。

さて、本書は次のような内容から成る9つの章で構成されている。

第一章 序論

第二章 近世綿作研究に関する既往研究の成果と動向

第三章 本研究の意義と特色

第四章 明治初期における東海地域の農業生産と綿作の地位

第五章 東海綿作地域の自然的・人文的概観

第六章 東海地域における近世綿作の概観

第七章 三河・尾張および伊勢地域における綿作の地域的特色

I 西三河地域における近世綿作

II 尾張地域における近世綿作

III 伊勢地域における近世綿作

IV 三河・尾張および伊勢地域における近世綿作

第八章 三河および尾張地域における木綿流通の地域的展開

I 西三河地域における木綿流通の地域的展開

II 尾張地域における諸産業と木綿流通の地域的展開

III 三河および尾張地域における木綿流通の地域比較

第九章 結論

次に、各章の内容を紹介しつつ、評者の若干の寸評を加えることとする。

第一章では、本書の研究目的・研究視角・研究の枠組みに関して、明確に論述されている。

研究目的としては、江戸時代の東海地域における綿作の地域的展開や綿作関係の商品流通の地域特色を、自然環境及び地理的・社会経済的状況などから解明することとしている。また、その解明の手段として、①自然的条件及び綿作の地域的類型や農業生産力などの地域的特色、②東海地域内の個々の地域及び全国における位置づけ、③商品流通に関する地域的展開、④商品流通と政治支配や幕藩制市場構造との関連といった、4つの研究視角を提示している。そして最後に研究の枠組みとして、各章の論旨の展開を簡潔に明記している。

第二章では、研究事例とする綿作の研究上での重要性を指摘した上で、殊に1950年以降における綿作研究では、地主制研究、生産力・農業技術的側面、立地論の3つに分類し、研究動向を整理している。さらに、残された研究課題として、①畿