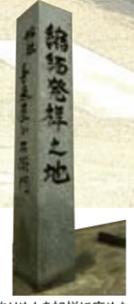


懐かしい風景に
機織りの音が響く、
丹後ちりめんのまちを
訪ねて



絹織物の産地として名高い京都・加悦谷一帯。中でも丹後ちりめんは、日本海側で最大の地場産業として、江戸時代から昭和初期にかけて、その繁栄を極めました。丹後から京都市内へと続く旧路は「ちりめん街道」と呼ばれ、賑わった街道沿いの一部にはかつてのまちの面影を偲ばせる建造物が今もなお残り、懐かしい風情を漂わせています。当時の産業と、人々の暮らしに思いを馳せながら、散策してみました。



丹後ちりめんを加悦に広めた、手米屋小右衛門の石碑

飛脚の時代

背板や天秤かごを用いて
与謝峠を越えた、ちりめん飛脚

与謝野町の「ちりめん街道」に足を踏み入ると、「縮緬発祥之地」と記された石碑があります。その側面には丹後ちりめんを加悦に広めたとされる手米屋小右衛門の名前も刻まれており、この地からちりめん産業が発展していったことがわかります。

絹織物の最高級品・丹後ちりめんと言えば、日本海側で活況を呈した地場産業ですが、その歴史は今から約430年前の天正年間(1573年～)に中国(明)から堺に伝来し、京都西陣に定着。そして、100年以上門外不出となっていた

その技法を、享保6年(1721年)、現在の京丹後市峰山町の絹屋佐平治(後の森田治郎兵衛翁)が丹後に持ち帰ったのが、丹後ちりめんの発祥とされています。その翌年の享保7年(1722年)には、与謝野町加悦の木綿屋六右衛門により西陣に修業に出されていた手米屋小右衛門(ほかにも三河内村の山本屋佐兵衛など)も、その技法を学んで帰り、ちりめん産業が栄えていきました。杉本家住宅の前の石碑は、その手米屋小右衛門の功績をたたえたものです。ちりめん飛脚と呼ばれた屈強な男たちが、ここから毎日、重さ約60キロにもなる品物を背板や天秤かごなどを用いて運び



丹後の「丹」をモチーフにしたデザインが斬新。商家、工場、駅、料理旅館、郵便局、銀行、医院、役場、酒蔵、人力車屋、床屋、うどん屋、化粧品屋、帽子屋、ランプ屋などが軒を並べていたというまちなみ。多くの飛脚や人力車が、ここから生糸やちりめんを運びました。

続けていた——あたりを散策すると、そんな情景が鮮明に浮かんでくるようでした。

「ちりめん街道」とひと口に言っても、そのルートは峰山藩、宮津藩によって異なっており、加悦谷で織られたちりめんは、出石街道を使って一旦岩滝に集められたり、野田川を船で下って岩滝経由で、あるいは石川から地藏峠を越えて宮津に運ばれたりもしたそうです。明治維新前からは、岩滝からの船便輸送も増え、物流にも変化の兆しが見られるようになり、地理的に近い与謝峠を越えるルートのみが「ちりめん街道」となり、大江山を越えるちりめん飛脚の行列が続いたと伝えられています。

今も、ちりめん工場からの機音が心地よく響く街道筋

現在、観光名所になっている「ちりめん街道」(旧街道筋)は、厳密に言えばちりめんの産地ではなく、与謝峠を介して京都・丹後間を結ぶ物流の拠点として、江戸時代後期から昭和初期にかけて、最も近代化が進んだ地域として発展しました。当時、但馬地方から遠足に来た子どもたちは、街道の賑わいぶりや近代化された建物などを見て、「ここは日本か」と驚いたという話も伝わっているそうです。

平成17年に重要伝統的建造物群保存地区となったというこの街道筋は、城下町らしく直角に曲がる「まがり」の道、丹後の丹の字をモチーフにした意匠や、地域の近代化に貢献した伝統的な建物の数々、さらには現在もちりめんを実際に織っている工場などから、当時の生活の息づかいが今に伝わってきます。大きな商家では屋敷内に数個の蔵が設けられているなど、以前の繁栄ぶりが十分に伺えました。ふだんでも、昼間はちりめんを織る機音が心地よく響いており、その中を地元の子もたちが通学している様子を眺めていると、これまでの歴史・文化を大切に育てている地域の方々の思いが感じられました。

また、この街道を散策して印象的だったのは、一般的な街道に比べ道幅が広く、ゆったりつくられてあったことです。後年、観光用に拡張したものではなく、以前からこの広さのままだったと聞いて驚きました。ちりめん産業で巨額の財をなしていた商家(大庄屋・問屋など)の有力者たちが中心となり、高級品のちりめんを潤った利益を、このような道路整備に還元していったそうです。ほかにも鉄道、ガス発電所、役場庁舎の建設という形でも、惜しみなく地元とその財力が投入されました。その結果、交通インフラや商業・生活圏としての機能が高まり、さらに街道が賑わい、産業もまちも持続的に発展するという恩恵を、その後も長い間受け続けていくことになりました。



江戸時代末期に建築された、旧尾藤家住宅(京都府指定有形文化財)。明治・大正時代に蔵や座敷、洋館などの改装が行われました。



旧加悦鉄道加悦駅舎



丹後に現存する唯一の明治時代のちりめん工場、西山工場。母屋の裏手の工場は現在も稼働中で、機織りの音が聞こえます。



老舗の織物工場跡を活用した「丹後ちりめん歴史館」(与謝野町岩屋)。現在は一貫生産型工場として運営されており、丹後独特の(八丁)燃糸機や手機、糸車、紋紙など、貴重な展示物が豊富。ちりめんの織りから染めまでの工程も見学できます。

鉄道の時代

悲願の鉄道開通で運搬力向上。人と物の交流が、さらに盛んに

加悦谷地方には、丹後ちりめんを京都へ運ぶ鉄道網がありませんでした。しかし、人々は「町の発展には鉄道が必要だ」とあきらめず、商家の有力者たちが中心になり加悦鉄道を設立。自分たちの力を結集し、大正15年に丹後山田・加悦間(5駅/5.7km)を開通させたと伝えられています。

「ちりめん街道」の近くにある旧加悦鉄道加悦駅舎(現在は与謝野町観光協会の事務所)を訪れると、多くの鉄道資料が展示してありました。関係者の方々にお話を伺ったところ、昭和に入り、ちりめん産業が一時不況に陥るも、昭和9年、加悦鉄道のちりめん輸送量は過去最高を記録。さらなる輸送力の増強のため、今度は全国から車両を譲り受け、プラットフォームの延長工事や軌道の整備も行われ、交通機関の要として活躍するようになったとのこと。効率が悪かった飛脚制度は大正末に既に廃止となり、製品や生糸の輸送はすべて鉄道が担う時代へと移行していったそうです。そして、大江山でニッケル鉱石が発見されて以降は、「大江山ニッケル鉱業」が、加悦鉄道の経営

権を取得し、その本格的生産・輸送のため、大江山線、岩滝線の工事に着手。先に開通した大江山線は貨物輸送量が、年間数万トンに急増したといえます。その後も、戦局の重大化とともに大江山鉱山は年々大增産体制になりましたが、第二次世界大戦の終局前に年間20万トンを超えたのをピークに、ニッケルの採掘が休止に。加悦鉄道は元の地方鉄道へと戻ることになりました。

旧加悦鉄道加悦駅舎から、国道176号を車で約10分移動すると「加悦SL広場」に到着しました。ここは旧鉱山駅用地に設けられた施設のため、道路の反対側にはかつての鉱山・大江山や製錬工場跡の煙突が今も確認できます。施設内には開業当時から活躍した2号機関車をはじめ、多くの鉄道車両が展示してあり、その光景は実に壮観。休日ともなれば、全国から多くの鉄道ファンが訪れるそうです。戦後はSLからガソリン車、ディーゼル機関車へと移り変わり、昭和30年代に入ると、鉄道よりも便利なトラックによる輸送が始まりました。そして昭和60年、大正15年から続いた加悦鉄道はモータリゼーションの進展により、その長い歴史に幕を降ろすことになるのですが、この「加悦SL広場」では鉄道最盛期の雰囲気を堪能することができました。



SL広場のある旧鉱山駅用地に復元された加悦駅。ここから大江山や、その麓の製錬工場跡を眺めることができます。



さまざまな種類の車両を見学できるSL広場。今では珍しい転車台などもあります。



自動車の時代

観光道路、緊急輸送路としての役割も担う

旧街道沿いの道路を各地へ向かう貨物トラックの長蛇の列。それは、高度経済成長期を迎えた日本経済の勢いを感じさせるものだったとか。現在はちりめん以外にも、帯や服地などの原料が大量輸送されています。国道は徐々に整備され、自動車専用道路やバイパスなどにつながり、利便性は一層高まっていったそうです。

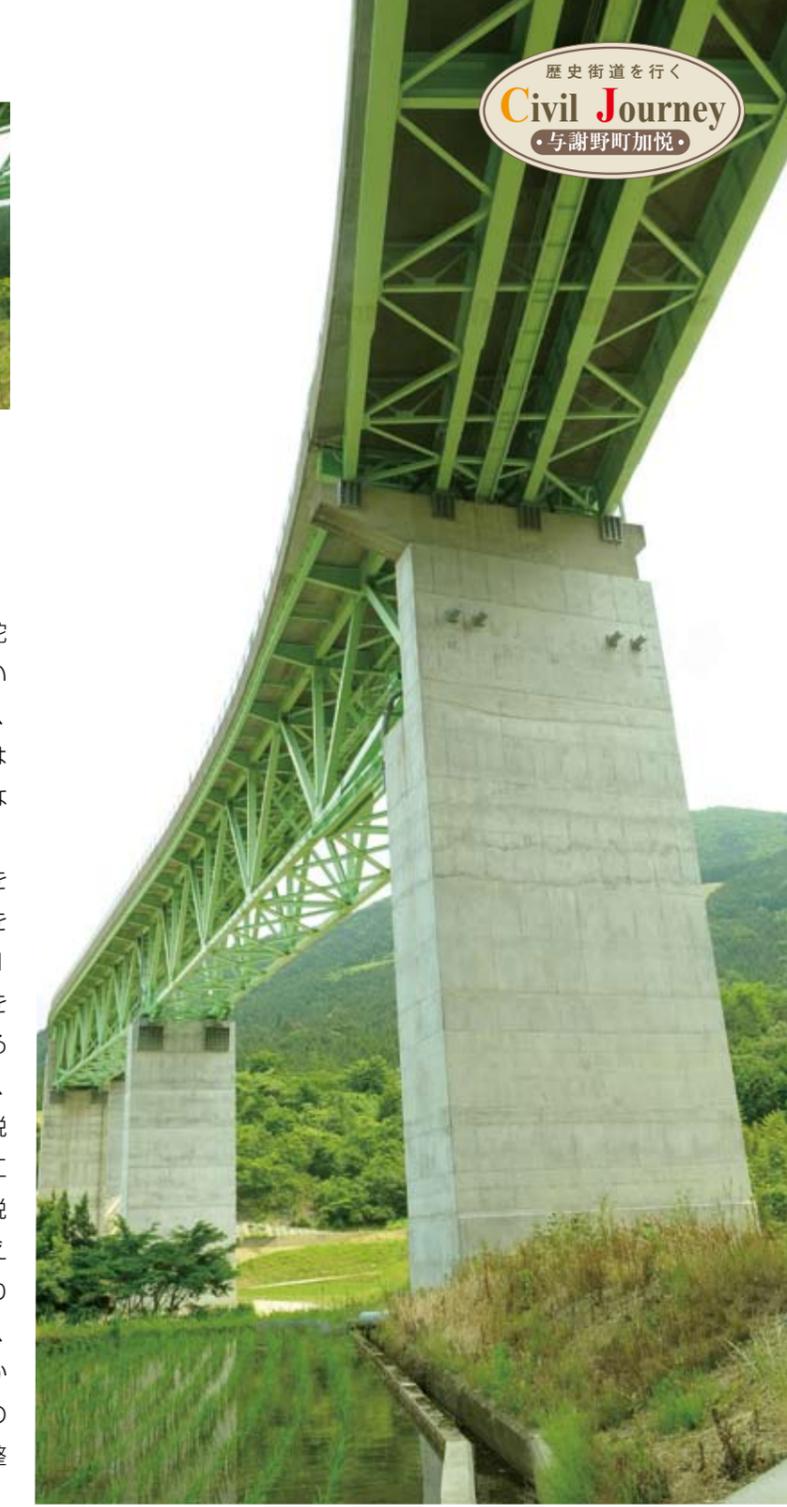
最後に私たちは、ちりめん飛脚たちが通った峠越えを体験すべく、国道176号をさらに進み、与謝峠まで車を走らせました。加悦谷に沿った形でつくられている国道176号は、宮津市を起点に与謝野町、福知山市や京阪神を結ぶ重要な道路のため、地震などの災害時も機能する「第一次緊急輸送道路」に指定されています。そのため、阪神淡路大震災後、京都府内の国道176号にある加悦大橋を含めた20橋の橋梁は、耐震強化のための補修工事が行われ、平成19年に完了しています。脇道から加悦大橋のたもとに移動してみると、柱の補強や、揺れを抑えるダンパーの設置などが行われた様子などがよくわかりました。周辺環境に調和するS字型の上路トラス構造は、周囲の景観とも調和しており、近くから見上げても、峠から見下ろしても美しい佇まいを保っていました。経済の発展とともに行われていった土木工事や交通インフラ整備の重要性を、改めて実感した旅でした。



現代の土木建築と自然が調和した加悦谷の風景
写真提供:与謝野町観光協会



丹後の最南端、加悦大橋。峠から眺めると、加悦谷、野田川が一望できます。



全長約370m、高さ約35mを誇る加悦大橋。