

木曾路

千葉宣朗

『夜明け前』覚え書



三一書房

木曾路

『夜明け前』覚え書

千葉宣朗

三一書房

千葉 宣 朗
ちば のぶ ろう

1942年 北海道登別町に生まれる

専修大学法学部卒業

現 在 『千葉日報』社記者

現住所 千葉市千城台東町市営第二団地 1 ～202

木曾路「夜明け前」覚え書

定価 780 円

1970年 3 月 31 日 第1版第1刷発行

著 者 © 千葉 宣 朗
1970年

発 行 者 竹 村 一

印 刷 所 誠和印刷株式会社

製 本 所 山 本 製 本 所

発行所 株式会社 三 一 書 房

東京都千代田区神田駿河台2の9

電 話 東 京 (291) 3 1 3 1 ~ 5 番

振 替 東 京 8 4 1 6 0 番

郵便番号 1 0 1

落丁・乱丁本はおとりかえいたします。

0091-702011-2726

目次

木曾路		五
馬籠	(一)	二七
馬籠	(二)	四九
馬籠	(三)	七二
馬籠	(四)	九二
師弟——林勝重について		一〇九
高瀬家——植松葛助のこと		一二七
静の岩屋——王滝		一四〇
落ちた偶像——本学神社		一五五
斎の道——飛騨一の宮		一六七
あとがき		二〇九

木曾路『夜明け前』覚え書

木曾路

塩尻で急行から乗り継いだ名古屋行の普通列車が、日出塩^{ひでしお}の駅を過ぎる頃から、車窓の景色は徐々に変化を見せ、いかにも木曾谷へ入ったという感じがする。汽車の右側に沿って奈良井川が流れ、アスファルト舗装の国道が、まるで縄目のように中央西線ともつれ、からみあいながら、木曾の谷底を貫いている。

奈良井川が複雑に蛇行し、くびれて中洲になったところが水田になっていて、そこで働く人の檜木笠が、波打つ穂かげに見え隠れする。線路の下の叢には月見草が一面に咲き乱れ、その中に山百合があちらに一本、こちらに二本と、鮮かな朱色の花を散りばめている。その先に、白く乾いた中仙道がどこまでも伸び、そこを走る自動車の、まれにしか姿を見せないことが、いかにものどかな山村の真夏を思わせる。

それら車窓の風景に見とれているうちに、汽車は小村落を通り越す。桜沢だ。村のはずれに奈良井

川を跨いで桜沢橋が架り、その橋の脇の路傍に、

『是より南 木曾路』

と刻された石碑が建っている。

ずっと南下して、美濃の中津川から十曲峠を登って来て、ほんと一息つく馬籠^{まごめ}、新茶屋の小高い丘に建つ石碑が、南よりする木曾路の入口を示す「みちしるべ」ならば、奈良井川を背にして建つ桜沢のこの碑は、北からの入口を示すものである。

即ちこの桜沢の碑から新茶屋にある碑までの約八十キロの区間を、江戸日本橋から京都三条大橋まで、その間六十九の宿場を継いで走る中仙道の中でも特に「木曾路」あるいは「木曾街道」と呼ぶのである。

木曾路に入って最初の宿場が贄川^{にえかわ}だ。数度の大火に見舞われ、いまは昔をしのぶすがもない。贄川を過ぎると、それまで汽車と並行して右側を走っていた木曾街道も、左に折れ、右に折れしてレールにからまってくる。しかし、奈良井川は平沢と奈良井のほぼ中間で、わずかの流域だけ線路の左へ抜ける以外は、水源である権兵衛峠の麓へ入る大きな曲りの先まで、ずっと右に見ることができる。

日出塩、贄川、平沢、奈良井の各村は、いずれも川沿いのわずかな谷底の平坦地に、へばりつくようにかたまっている。山々は村を挟み打ちにするかのように、両側から鋭く滑り込み、中央西線はその一方の山の肩に沿って走る。ちょうど村の家々の屋根の高さの位置になるわけで、一握りのこれらの村落は、車窓からも一目で見渡すことができる。

これらの村ばかりではない。この先、木曾川の流れに沿って連なる蔽原^{やふはら}、宮の越、原野、木曾福島^{みどの}、三留野^{みどりの}、田立、坂下など、かつての宿場、あるいは村なども、深い木曾谷の底に、木曾川に抱かれてひっそりと沈んでいる。

山と川と村と——それらがしっくりと溶け込んでいるのである。木曾路はどこを歩いて、深い山のさざめきと、川の瀬音に満ちている。

木曾路は桜沢から馬籠まで、途中十一の宿場を挟んで、それを木曾十一宿という。十一宿はさらに三つに分けられ、馬籠^{ついで}、妻籠^{ついで}、三留野^{のしや}、野尻^{のしや}を下四宿といい、須原^{すはら}、上松^{あげまつ}、福島^{ふくしま}を中三宿、宮の越、蔽原^{やふはら}、奈良井、贄川^{えいせん}を上四宿という。

そのうちいまでは、馬籠と妻籠の二宿だけが、昔ながらの旧木曾街道沿いにあり、他は国鉄中央西線に沿って連なり、汽車の停車駅にもなっている。だから贄川から三留野まで、昔は二泊三日かって歩いたみちのりを、いまでは汽車に乗ったまま、二時間余りで通ることができる。しかし、木曾路はやっぱり歩いてみなければ、その本当の味はわからない。『夜明け前』の世界に入ろうとするなら、なおさらのことである。

しかも、汽車で木曾路を旅行しても、新旧いずれの木曾街道に沿って旅をつづけられるのは、せいぜい三留野までである。よほど注意をしていないとつい見落してしまうが、汽車が名古屋へ向って三留野駅を発車して間もなく、小さな陸橋を渡る。この陸橋の下を抜けているのが中仙道で、ここから

また神戸、戦沢の部落を通り、妻籠宿内の恋野の坂へ出る旧木曾街道も、三留野の裏手の山へ入り込み、いつか深い山の中にその姿を没してしまふ。

これから新旧ふたつの木曾街道は右に折れて、ぐんぐん中央西線と離れ、やがて妻籠、馬籠を経ながら、美濃へ入って落合、中津川へとつづく。車中、三留野を発車してから中津川へ着くまでの間に、木曾川と樹々の梢の間に見え隠れする白い一筋道は、国道十九号線で新しく造られたものである。木曾街道ではない。

奈良井と藪原の境界にあるのが鳥居峠である。線路の下を抜けて左の山あいへ入って行く奈良井川を渡り終える頃から、左右の山はぐんぐん迫り、より深い山の中へと汽車の入って行くことがわかる。往時は木曾路を歩くには、どうしてもこの峠を越えねばならなかった。鳥居峠の峠越えは、諏訪に入つての和田峠と共に、木曾路でも難所のひとつであった。ここを越えた往昔の旅人の胸裡を過ぎるのは、どのようなものであったか。『夜明け前』には次のように描かれている。

『鳥居峠はこの（木曾福島の）関所から宮の越、藪原二宿を越したところにある。風は冷たくても、日はかんかん照りつけた。前途の遠さは曲りくねった坂道に行き悩んだ時よりも、反つてその高い峠の上に御嶽遙拝所などを見つけた時にあった。そこは木曾川の上流とも別れて行くところだ。

「寿平次さん、江戸から横須賀まで何里と言ひましたね。」

「十六里さ。わたしは道中記でそれを調べておいた。」

「江戸までの里数を入れると、九十九里ですか。」

「まあ、ざっと百里というものでせう。」

供の佐吉も、この主人等の話を引き取って、

「まだこれから先に木曾二宿もあるし。江戸は遠いなし。」

こんな言葉をかはしながら、三人とも日暮れ前の途を急いで、やがてその峠を降りた。』（第一部第三章（二））

『夜明け前』の主人公、青山半蔵等の一行が、相州三浦横須賀在公卿村に住む、彼等青山家の祖先、山上七郎左衛門を尋ねて江戸への旅に上ったのは、安政三年旧十月上旬のことである。藪原から登って奈良井へ下る。鳥居峠を下って来た三人は、やがて奈良井の宿はずれ、鎮神社の裏に出たはずだ。そしてその夜は奈良井泊りである。

旅人は多くこの頂に立って、人それぞれの感慨にひたったことだろう。ある者は峠より藪原の宿場の明りを見て、長い旅の終着に近いことを知ったろうし、ある者は、はるけき東方の空を見て、改めて前途の旅の険しさに身を震い、しばし別離の哀愁に身を濡らしたことに違いない。町人、百姓から武士、大名、奥女中に至るまで、抱く思いに大差はないはずだ。

しかし、いまは峠の真下を国道十九号線が貫き、さらにその一段下のあたりを、国鉄中央西線が通っている。佐吉の感慨を思い浮べる暇もなく、車内に入る煙にむせているうちに、あっという間に汽

車は鳥居峠を「潜り抜け」てしまう。トンネルを出て、あわてて窓から顔を出し、越えたばかりの鳥居峠を仰ぎ見るのだが、峠の濃い緑がすぐ眼前に迫り、その頂はとも望むことができない。

そうしているうちに、やがて私たちはあることに気づく。峠を越える前までは、奈良井川は塩尻の方へ向って流れていた。つまり私たちは奈良井川の流れに逆らって木曾路をやって来たのだが、鳥居峠を越えてしまうと、流れはいつか反対になっている。よく見ると汽車は川の流れに並行して走っているのだ。そして、それまであまり大きくない、谷川だとばかり思っていた溪流が、あっとい間にふくれあがり、折りからの梅雨明けの雨で水量を増し、濁流の大河と変わっているのである。その一瞬の変貌は、あまりにも鮮かである。

地図や案内書を開いたり、土地の人に尋ねるまでもない。木曾路に来て、その川の流れを一目見ただけで、およその見当はつく。これが木曾川なのだ。

海拔千四百十五米の鳥居峠は、太平洋と日本海との分水嶺になっている。太平洋側の権兵衛峠から発した奈良井川が鳥居峠の麓で木曾街道と交わり、日出塩を出て間もなく、北流して犀川となり、千曲川と合流してやがて信濃川となる。

一方、日本海側になる上高地の麓から流れ出た笹川が、小木曾で味曾川と合流し、南下しながら蘆原へ入って木曾川となるのである。

それぞれ日本海と太平洋側の山麓から流れを発したふたつの異なった川は、鳥居峠を越えられず、一方は南から出て北へ、他方は北から南へと下るのだが、このふたつの川を繋ぐように中央西線が走る。

しかも、南北へ分れる分水嶺では、山の下真ん中を汽車に乗ったまま潜り抜けてしまうため、あたかも初めから同一の一本の川の流れに沿って走っているものと思ひ込んでしまうのだ。それがトンネルを抜けると同時に、川の流れがまるで反対になったことに気づいて、妙な錯覚に陥るのである。

鳥居峠を潜り抜けて、最初の駅が藪原である。

藪原——やぶはら、と読む。しかし、土地の人はこれを、やばら、と言う。例えば奈良井宿、「ちご屋」の主人永井喜平さんなどは、やぶはらと言ったためしがない。やばら、である。

「昔は、やばらなどは、合の宿としては大きな宿場でしたよ」と言つた調子である。

われわれが東京へ帰つて来て藪原を「やばら」などと言うと、なにかキザに聞こえるが、土地の人が言う分には、ちつともおかしくない。むしろ昔風の粋なものを感じさせる。不思議なものである。

永井さんのことばにもある通り、藪原はその昔には「合の宿」として栄えた宿場である。合の宿というのは、大きな宿場と宿場との間にある中間的な宿場のことである。つまり左右に木曾福島、奈良井という要所を控え、その中ほどに宮の越、藪原などという宿場があつて、旅人や荷物の継立をするのだ。だから合の宿は旅人の宿泊そのものに供するよりも、むしろ小休憩の場として利用される。馬籠の宿なども、当時はどちらかというと、合の宿的性格が強かつたのではないかと思われる。

街道が最盛期の頃には、藪原には五十頭からの馬が用意されていたということである。記録で見る

限り、最も街道の往来のはげしかったのは、やはり明治維新前後である。荷物の継立について、馬籠の場合についてみると、馬籠から奥の木曾路は二十五疋、二十五人の伝馬役で、落合までは五十疋、五十人。馬籠から本山（木曾の北端）まで駄賃送りの「本山通し」というのもあったが、それでも荷がたまるため、「会所が破れる」ことがよくあった。まして藪原は、険しい鳥居峠の麓に位置するわけだから、往復一度は必ずここに集荷されたことだろう。

藪原で思い出されるのは「お六櫛」のことである。ツゲの木で作られた古風な梳き櫛である。馬籠と妻籠の境をなす馬籠峠の近くに一石枡と呼ばれる所がある。白木の番所があったところで、いまはたった一軒の農家があるだけだが、ここの何代か昔の主人の娘が初めてお六櫛を作った人だ、ということを峠の茶屋で聞いたことがある。そのせいか、お六櫛の発祥の地を妻籠だ、とする人が多い。だが現在なおそれを製造しているのは、木曾谷の中ではこの藪原だけである。

しかし藪原のお六櫛も、プラスチックなどの合成化学製品が幅をきかせる昨今の時勢に、逆らって勝てるわけがない。古い伝統の面影を残す郷土工芸品と化し、お六櫛に代わって最近では木曾の良材を利用して、バイオリン、ギターなどの楽器類が量産されつつあるということだ。

一度、私は藪原で汽車を降り、街の中を歩いたことがある。たった一軒だけ、黒木半蔵さんという人のところでお六櫛を作っていた。街道に面した玄関のところに、

『大萬木櫛問屋、大半商店、黒木半蔵』

と書かれた大きな看板が掛かっている。一見下町風の民家としか思えない格子戸を開けて中へ入る

と、そこがたたきになっていて、薄暗い通路を通じて奥へ進むと、小さな木工場があって、そこでは数人の主婦が働いていた。

ツゲの原木をおよその形に削るもの、それへ糸鋸で細工を施すもの、櫛の形に出来上った粗製品へヤスリをかけるもの、仮漆を塗って磨きあげ、最後の仕上げを施すもの——それらが小規模ながら、流れ作業で行なわれている。作業中にヤスリや鋸で傷をつけるのか、いずれの主婦の親指にも包帯が巻かれ、その上を絆創膏で止めてある。みんな内職で働きに來ている人たちだ。

黒木商店もお六櫛の元祖とは言いながら、そればかりを作っているわけではない。櫛のほかに絵画用の絵の具ベラや粘土ベラなども作っている。そしていまではむしろ櫛よりも、それらの木工品の方が生産量ははるかに多い。

「みんな輸出品ですよ。あまり儲かりませんけど……」

案内してくれた黒木さんの奥さんは、笑いながら製品の中から適当なのを選び、それを袋に入れてくれた。それには、はっきりとメイド・イン・ジャパンと英文で刻印がなされていた。

時勢の急変に遇って、斜陽産業の誇りもは免れないが、けれども「お六櫛」があつてこそ藪原の街なのだ。そして街を歩けば、どことなくぶんと檜の香りが漂うような感じが、木曾の趣致でもあるのだ。平沢などは町のいたるところに土蔵の高い屋根が突き出て見える。土蔵の中は漆器工場である。漆は湿気を嫌う。よく乾燥された土蔵の中であればいい。この中で木曾漆のお盆や割籠わかしこなどが作られているのである。木曾川の流れと共に育ち、母なる美林に育くまれて、木曾は生きて來たのである。

「血と心とことばにつながるふるさと」への郷愁が、いまなお木曾に住む人びとの心の裡に、深く、強く生きているからこそ、彼らは細々とこれらの伝統を守りつづけて来ることができたのである。

木曾の森林を切り離して、木曾谷に住む人びとの生活を考えることはできない。「耕地も少なく、農業も難渋」な彼らの生活では、豊かな森林の恩恵に頼るより、彼らの生きる道はない。

「檜木笠、めんば（木製割籠）、お六櫛、諸種の塗物——村民がこの森林に仰いでいる生活の資本もかなり多い」「山や林なしに生きられる地方ではない」（第一部第三章（二））のである。

が、このような木曾谷の人びとに、果して木曾の森林はどのくらい豊かな恩恵を与え得たろうか。むしろ綿々として来た木曾の歴史にあって、それは山林と住民と、そして時にはそれに封建的権力の介入した、残酷な闘争の歴史であったかも知れない。

いまから約三百五十年ほど昔の元和四年に、尾州家が鷹の営巣する木曾山に伐採禁止区域の巢山（すやま）制を布いたのを禁伐林の始めとして、寛文四年（一六六四年）には濫伐を取締るための留山（とめやま）制が、また貞享四年（一六八七年）には巢山、留山の周囲に幅三丁ないし五丁の保護区域を設ける鞘山（さやま）制が実施され、宝永五年（一七〇八年）にはついに、ひのき、さわら、こうやまき、あすなろ、ねずこ、の五木に対し伐採停止令が出され、ここに木一本伐れば首が飛ぶと怖れられた、民情を無視した苛酷な林制となったのである。そればかりではない。享保元年（一七一六年）には笹の実の採集が禁止され、同七年（一七三三年）には栗の伐採と赤松を薪炭用に伐ることが禁止され、十三年（一七二九年）に檜の剥皮禁止、元文三年（一七三八年）桂、榎の伐採禁止、嘉永二年（一八四九年）