

古地図に見る有馬への魚屋道

館長 大國 正 美

明治以前の古地図は、近代の地図と違って正確な測量をしたものばかりではない。ただ比較検討すると、時代の変化が見て取れる。魚屋道を軸に有馬への道の変化については、『歴史と神戸』三三六号や、昨年末出版した『古地図で楽しむ神戸』（風媒社）でも触れたが、紙幅に限界があったこともあり、絵図・地図を十分に紹介できなかった。またこのたび、六甲山の研究家、前田康男さんから六甲山の戦前の地図の提供を受けたので、改めて変化を絵図や地図でみてみよう。

近世初頭の有馬への道

図1は江戸幕府が作成を命じた慶長十年（一六〇五）の年号のある「慶長国絵図」（にしのみやデジタルアーカイブより）の灘地方から有馬にかけての部分である。図1のやや左上に「湯山」とあるのが有馬で、主要な街道は有馬の北を走り、生瀬から船坂―山口（いずれも西宮市）を通して二郎（神戸市北区）に向かっている。有馬へは船坂から細い道が描かれているだけである。図1の右下端が芦屋川、その西の楕円が地名の記載は漏れているが深江村で、魚屋道はもちろん灘地方と有馬を結ぶ道は描かれていない。

深江の北側には西国街道が描かれているが、この道の太さと山間部を通る生瀬―船坂―山口―二郎の街道がほぼ同等の太さで描かれている。加えて、生瀬、東船坂、金谷寺付近の街道に「・・」印、すなわち一里塚があることにも注目したい。慶長年間はまだ全国統一的な一里塚があるのは驚きだ。中世末から近世初頭にかけての京都から摂津北部を通して播磨に抜ける街道の重要性がうかがえる。

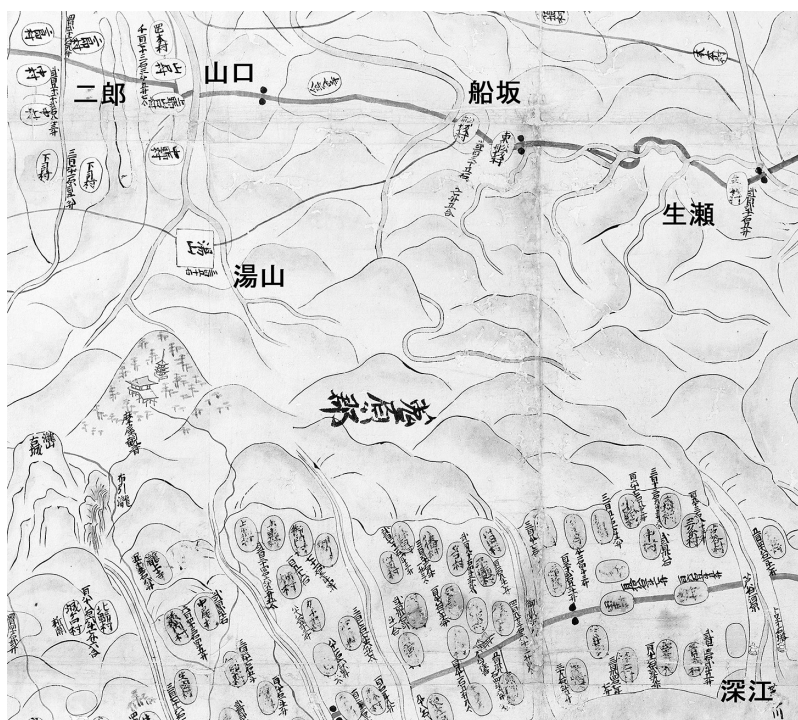


図1 「慶長国絵図」にみる六甲山（にしのみやデジタルアーカイブより）

魚屋道は禁じられた間道でなかった？

深江から六甲山を越えて有馬温泉へ向かう魚屋道などは、江戸時代、幕府や尼崎藩から違法とされたといわれてきた。魚屋道がどう絵図に描かれてきたのかを見てみよう。魚屋道が絵図で初めて確認されるのは、正保元年（一六四四）に幕府に作成を命じられた「正保国絵図」である（図2、国立公文書館蔵）。「正保国絵図」の原本は残っていない

ものの、筆写されたものが何点が残っている。このうち明治十四年（一八八一）、美濃国の元岩村藩主松平乗命が明治政府に献呈した「正保撰津国絵図」に魚屋道が描かれている。

中央上部が「湯山村」、すなわち有馬でまっすぐ南に下って森村に至っている。道はそこで止まっているが深江まで続く魚屋道であることは疑いない。



図2 松平乗命本「正保国絵図」（国立公文書館蔵）に描かれた魚屋道



図3 魚屋道には「難所、牛馬往来不成」と書かれている

魚屋道は難所だったようで、「此道三里間難所、牛馬往来不成」と牛馬の往来はできないと書いている（図3）。唐櫃から魚屋道に合流する道も描かれ、こちらは「常ニ牛馬往来難成（なりがたき）」なので、「往来ならず」より道はまじだったようだ。「国絵図」には住吉から登る住吉道などは描かれておらず、尼崎藩や江戸幕府は湯山間道の中で魚屋道を最も重要と考えていたと思われる。「国絵図」に描かれている以上、存在が否定された道だとは思えない。

たしかに寛文十二年（一六七二）には西宮・生瀬（以上西宮市）・伊丹・昆陽（以上伊丹市）・小浜駅（宝塚市）の馬借が、有馬の庄屋・年寄を相手取り「浜御影村に新問屋を設け有馬との間で新道を作って旅人と諸荷物を運ぶ者がいる」と、大坂町奉行所に訴えを起こしている。馬借たちの主張は「有馬海道は、丹波口・兵庫口・京口の海道三筋」であるとしている。また西宮の馬借は尼崎藩領だったので、尼崎藩の家老衆にも訴えたところ、浜御影村の者を呼び出し、「荷物并旅人之宿」を今後禁じる申し渡しをしたという。

しかし、尼崎藩の申し渡しが事実だったとしても、六甲越の湯山間道がこの時、全面禁止されたのではないだろう。幕藩法は「祖法墨守」であり、現状肯定主義である。前例があれば通行は認めただろう。

「国絵図」に描かれ次第に整備？

図4が「元禄撰津国絵図」で、右下端に深江村、西国街道を挟んで北側に森村があり、北に魚屋道が延びている。西に行けば住吉村。有馬道が描かれていない状況に変化しない。しかも魚屋道について「牛馬の往来ならず」という「正保国絵図」にあった注釈がなくなっている。「天保撰津国絵図」でも同様である。また元禄十四年（一七〇一）の地誌「摂陽群談」には六甲越の道を「兎原郡森村へ出る」と書いていて、当時の地誌にも堂々と登場している。近世では魚屋道が湯山間道として最も利用されたことを裏付ける。

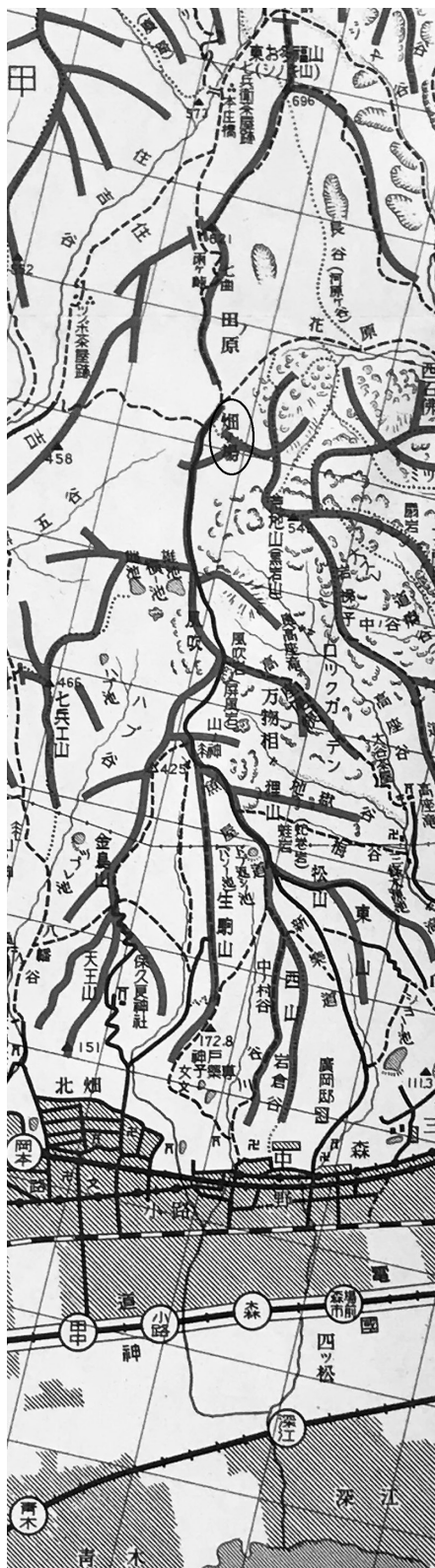


図5 「六甲―摩耶―再度山山路図」(前田康男氏蔵)に描かれた畑の場(図中央やや上の○部分)。道がここで枝分かれし山中の要衝だった



図4 「元禄国絵図」(国立公文書館蔵)には「難所」の記載はない。

天明六年(一七八六)には深江を含む本庄九カ村が道の修復に協力することや、「奥筋揚ヶ駄荷物」を運ぶために牛の数を定める申し合わせをした。申し合わされた牛の数は、深江には二〇頭、本庄九カ村では計一八九頭の牛を置くことで合意している。「正保国絵図」では牛馬

が通れない山道が、大きく様変わりしている。また本庄側には「違法」という認識がまるでない。

しかし天明八年には青木浜から湯山への往来が、宿駅側に役人に見つかり差し押さえられるトラブルが起きた。それでも本庄側は違法という認識がなく、文化二年(一八〇五)には、森・中野(以上神戸市)・三条・津知(以上芦屋市)の庄屋が尼崎藩に魚屋道の途中の畑の場に荷継ぎ場を設ける申請を出した。北畑村から有馬へ「二十年以来折々道造り」と、道の整備を続けてきたことを主張している。さらに「三田并在郷より牛馬之通路も相成」と、三田近辺からの荷物の往来を予想している。翌文化三年には小浜・伊丹・生瀬・尼崎の宿駅役人たちが道を広げることに反対して裁判を起こすが、あいまいなまま決着している。紛争は安政六年(一八五九)・文久二年(一八六二)にも再発した。魚屋道はずっと使われ続けたと考えるとよからう。その魚屋道の畑の場を描いた地図が直木重一郎編纂「六甲―摩耶―再度山山路図」



図7 「六甲—摩耶—山路図」大正14年発行、昭和2年増補、前田康男氏蔵

(図5、前田康男氏蔵)である。丸印で畑の場を示した。畑の場からは西の住吉道に向かう道、少し北には東へ向かう道もあって重要な分岐点になっていることが分かる。

しかし、明治七年(一八七四)になって住吉駅が開通すると、道の地位は大きく変化する。魚屋道はすたれ、住吉道が脚光を浴びることになる。図6は大正十一年(一九二〇)に「日本交通分県地図 兵庫県」(神戸深江生活文化史料館蔵)に掲載された六甲山。住吉道だけが描かれている。図7は大正十四年発行、昭和二年増補の「六甲—摩耶—再度山路図」(前田康男氏蔵)。深江は描かれていない。



図6 「日本交通分県地図 兵庫県」(神戸深江生活文化史料館蔵)には住吉道だけが太く描かれている