

# ざいちのち

まちやむら，そこに住む人びと（＝ざいち）の，  
知恵や生き方（＝ち）から学び，実践する活動です。



京都大学  
生存基盤科学研究所ユニット  
東南アジア研究所「在地と都市がつくる循環型社会再生のための実践型地域研究」・  
「ベンガル湾縁辺における自然災害との共生を目指した在地のネットワーク型国際共同研究」

滋賀県余呉町  
焼畑の火入れ

## 朽木フィールドステーション

### 3年目の焼畑

朽木 FS 増田和也

「これまで、(あなた方の) 焼畑を見てきて思うのだが……」。今年6月初旬、今シーズンの焼畑耕作について地区の方々や打ち合わせるため、滋賀県余呉の中河内集落を訪れた。今年の区長さんを伺うと、開口一番、区長さんは先のように話し始められた。区長さんの表情がいささか堅かったこともあり、これまでの我々の運営や火入れ時の防火体制に問題があり、そのことで注意を受けるのだろうか、と私は緊張した。が、話しを伺ううちに、そうではないことがわかった。昨年の我々の収穫は惨憺たる状況だったが、その原因について区長さんは自らの思うところを率直に話してくださっていたのである。

区長さんが指摘してくださったのは次のような点である。1) 昨年、我々は8月末に火入れを行ったが、中河内では盆前に火入れを行っていた(ただし、これは悪天候が重なったことが原因であり、我々にとっても意図せざる展開であった)。2) 草木を伐開してから、火を入れるまでの期間が長過ぎる。伐開するのは、火入れの10日ほど前で十分。3) 樹林帯は炭焼きのための領域であり、焼畑を拓くのはカヤの優占する山裾(現地ではカヤバシとよばれる)が主であった(写真1)。4) 中河内では、火入れ直後に播種をするようなことはしない。通常、火入れの翌日・翌々日に種を蒔いた。5) 鋤を入れてから播種するのではなく、播種してから鋤を入れる。6) 火入れを終えた後、播種の前までに燃え残ったカヤ株を鋤できれいに取り去り、除去した茅株や



写真1：中河内で主として焼畑が拓かれてきたのは、カヤが優占する山裾であった。カヤバシとよばれる(写真左側)。

火入れ時に燃え残った枝などを集めて、コウロ焼き(本ニューズレター No.38 参照)をした、等々。このように、昨年の不作は我々の耕作方法が中河内に伝わる技術と異なることによる、というわけである。

私たちが中河内で焼畑を始めて3年目。今年は、昨年の区長さんの紹介により、さらにもう1カ所、集落内で焼畑を拓くことになった。そこは焼畑に最適だと、ご自身も以前から目を付けていたところだといひ、その場所を案内していただくと、西向き斜面のカヤ原になっているところであった。このようなかたちで、今年には昨年以上に何度も中河内を訪れることになった。訪問を重ねるにつれ、集落の方々も気さくに話しかけてくださるようになり、私自身、地域との関係がますます近く感じられるようになった。

こうした実感は、たんに会話の数が増えたことだけによるのではない。今年の焼畑での作業では、中河内の方がこれまで以上に関わってくださった。今年新しく拓くことになったカヤバシでの伐開には、前区長さんが草刈り鎌を手にして一緒に作業に加わってくださり、後日の火入れの際にも現場に出てきてくださった。また、3年前から耕作を続けている場所での火入れ作業には、さらに多くの集落の方々が集まってくださった。なかでも80歳近い高齢の方も焼畑予定地の急斜面を上方まで上がってくださり、最後まで率先して火の入れ方を指示してくださった(写真2)。

一方で、火入れを終えたカヤバシの焼畑では、時間と労働力の制約から、我々は燃え残ったカヤ株を丁寧に掘り起こす作業ができず、地元の方から「ちゃんと掘り起こしはせんとあ」と言われてしまった。私たちの焼畑はまだまだの段階にある。



写真2：火入れでは、地元の方も作業の最後まで手伝ってくださった。

このように回数を重ねるごとに、地域の方々も私たちの取り組みに率直な声を寄せ、ときには作業の場にも積極的に関わってくださるようになった。こうした関係性というのは、聞き取りだけによる調査では生まれなかったにちがいない。こうした相互の関わりのなかで、新しい教えを受けたり、新しい発見に出会ったりする。実践型地域研究ならではの面白さというのは、このような過程のなかにあるのだと思う。

## 角倉ゆかりの舟運の地・富士川視察調査から ～その1

亀岡 FS 研究員 豊田知八

8月31、9月1日の両日、国際日本文化研究センター(日文研)の視察で、山梨県・静岡県富士川舟運の調査に参加した。日文研では今年度から、文化資料研究企画室主催で「角倉研究プロジェクト」の研究会が立ち上げられ、江戸初期における京都の文化力並びに技術力に関し、「角倉一族」を中心とした比較研究が推進される。角倉家舟運の継承実践者である筆者も、共同研究者という立場で同会に参加している。

### 富士川舟運の調査

富士川は山梨県と長野県境の南アルプス「鋸岳」を源流とし、山梨県西部を流下、静岡県東部を貫流して駿河湾に注ぐ総延長 128 km の一級河川で、河床の急傾斜から日本三大急流<sup>[1]</sup>のひとつに数えられている。この富士川に転機が訪れたのは慶長 12 年(1607)のこと。徳川家康の命を受け角倉了以・素庵親子が、舟運を通すために開削工事を実施、同年8月に高瀬舟による通船が開始された<sup>[2]</sup>。今回の調査では、富士川舟運の河岸として繁栄した鰍沢(山梨県富士川町)と下流の岩渕(静岡県富士市)を対象地域として、河岸集落や角倉ゆかりの遺構を巡り、さらに市・町教育委員会職員及び郷土史家などの専門家による「富士川舟運とまちの歴史の変遷」の説明を受けた。さらに2日目には100年ぶりに復活した「富士川下り」に乗船し、復活へのまちの取り組みを含め舟の構造や操船技術等の視点から、保津川下りとの比較調査も実施した。

### 富士川舟運の河岸

富士川舟運は甲州三河岸とよばれた鰍沢・黒沢・青柳河岸と下流の駿州岩渕河岸を拠点として、高瀬舟が上下していた。元和元年(1615)には清水湊の廻船問屋が富士川舟運と連結し、甲州から駿府そして江戸を結ぶ水運網が繋がった。江戸時代には常時300艘、明治時代の最盛期には800艘の高瀬舟が往来廻船した。下り舟の主な荷は「年貢米」で、下流の岩渕からは塩をはじめとする各地の諸産物が曳き舟により甲州や信州に運ばれ、人々の生活を支えた。この曳き舟で運ぶ塩は海のない甲州地域では貴重な物資として価値が高かった。物事が上昇傾向になることを「上げ潮」

ということがあるが、ここ甲州地方では「上げ塩」という言葉がそれに相当する意味をもっていたともいわれる。

### 甲州三河岸での史跡調査

一日目に視察に訪れた鰍沢河岸には、角倉了以・素庵親子の偉業を讃える石碑「富士水碑」が建てられている<sup>[3]</sup>。碑文には了以が3大難所のひとつ「天神が瀧」を開削する模様や舟運が生まれ地域が繁栄する様子が書き込まれており「地域の人々は未来永劫にわたり了以の恩恵を忘れてはいけない」と結んでいる。我々は現場で郷土史家、角倉同族会の方から「家康が富士川の舟運を欲した理由や了以が開削にかけた思惑」などについて解説を受けた。舟運が生まれ、河岸が整備されると3河岸川沿いの集落に船頭村が生まれた。船頭を勤めていた者はすべて本百姓の家長に従属していたという。年齢については30～40代が多く最年少は22歳、最年長は61歳という記録が残っている。このことから、船頭には激しい急流を下るための身体機能や、曳き舟の重労働に耐えうる体力が必要であったことがうかがえる。船頭たちは舟運という地域経済の根幹を担う技術者として憧れの的であり、村中では「肩で風を切って」歩ける花形の職業だった。地元には伝わる「富士川船頭唄」には「上り舟見りゃ愛想が尽きる、下り舟見てまた惚れる」と歌われており、下り舟のかつこよさと上り舟の苦労の様子を表現し、今に伝えている。



富士川舟運について、富士川町教育委員会での聞き取り調査

- [1] 球磨川(熊本県)、最上川(山形県)、富士川(山梨県・静岡県)の三河川
- [2] 「嵐山源姓吉田氏了以翁碑」林羅山選(嵐山千光寺)、「富士水碑」黒川好祖宗八選
- [3] 鰍沢町明神地区・甲州バイパスと旧道の分岐点に建つ。以前、運輸会社の敷地に建っていたが、バイパス道路改修工事で現地へ移設。

## 公共交通とまちづくり

NPO 法人五環生活 研究員 近藤紀章

縁あって、自転車やバスなど公共交通のまちづくりに関わっている。振り返ってみると、観光、移住や異郷など、暮らしや人生といった長い時間のなかでの移動について考えたことはあったが、自分も含まれる通勤などの交通による移動を現象としてとらえたことはこれまでなかった。環境にやさしいからという殊勝な理由ではない。どちらかという、生活の一部として「移動」を考えざるを得なくなったからである。

その最大の理由は、日常の通勤である。マイカーでの通勤は楽である。かつての勤務先では、移動にかかる費用も保証されたうえに、毎朝八時半に出勤するという朝の時間的制約が最優先事項であった。しかし、現在の職場に移り、暮らし方（特に勤務体系）が大きく変化したことで、その日その日の都合（多くは飲酒の有無）のなかで、最も安価で、最も時間が早い選択肢として、自転車、鉄道、バスなどを組み併せて生きて行かざるを得なくなった。つまり、個人の欲求や都合を支える費用が制限されたがゆえに、自主的に「移動」をマネジメントせざるを得なくなったというのが実情である。

一方で、交通は、個人の行動を総体化したものを基礎に計画されるという、科学性、客観性など論理が重視される分野である。そこで、いつも必ず不思議に思うことがある。なぜ、交通政策はヨーロッパの事例ばかりが先行事例として取り上げられるのか、ということである。もちろん、環境が整備され、便利さや快適さが向上することが望ましい。それだけでは語れないのではなからうか。

こんな逸話がある。明治時代、京都から舞鶴までの鉄道敷設が課題となっていた。京都駅・園部駅間は、京都より舞鶴までの鉄道を計画していた京都鉄道が1899年までに開通させ、園部駅・綾部駅間は日露戦争を控え、舞鶴までの建設を急いだ政府が京都鉄道に代わって建設した。その京都鉄道の社長でもあった田中源太郎が山陰本線の保津川橋梁上で起きた脱線事故に巻き込まれ、列車もろとも保津川へ転落して亡くなった。搜索すれどもなかなか遺体が発見されなかった。大富豪であり、実力者ゆえに、用地買収をめぐる暗殺説などさまざまな憶測が流れていた。そこで、祈祷師に占ってもらったところ、地鎮祭もせず発破をかけて掘ったことで、山の神様が怒ったという託宣が出る。調べたところ事故現場の山で祠がみつき、それを大山弁天として、野宮神社

に祀った。すると、嵐山観月橋付近で遺体が発見されたという話である。

この逸話は二つの点で興味深い。一つは、託宣によって山の神の怒りが明らかになり、それを鎮めることで、遺体が出てきたという点である。そして、もう一つは、後日談であるが、もともとあった祠は、現在の山陰本線の旧線を走る嵯峨野観光鉄道のトロッキ列車が走っているため、一般の人は立入できない。そのため、JR西日本の関係者によって、今でもきちんと管理されているという点である。

逸話には何一つ科学的な根拠や合理性はない。しかし、この逸話は神社の存在意義をしめしている。現在まで語り継がれることで神社が管理されている。神を媒介とした人間の生活と自然の結合様式が、近代化という環境の変化に対応し、社会に定着していく過程が垣間見えている。

交通の文脈に話をもどすと、今、アジアのなかで、資金を投入し、ヨーロッパの自転車政策を大胆に取り入れた韓国が、ソウルが、脚光を浴びている。そして、遅々として政策が進まない日本の現状と比較される。我々の暮らし、ひいては将来にとってはどちらが望ましいのだろうか。一つだけ言えることは、選択や判断を間違えて困るのは、現在の我々よりも将来の世代である、ということである。



写真：嵯峨野野宮神社

出展：保津川プロジェクト

<http://hozugawa.cocolog-nifty.com/blog/2010/02/post.html>

## 催しのご案内

■ 京大大学生存基盤科学研究ユニット・東南アジア研究所 京滋 FS 事業

第 49 回 実践型地域研究 定例研究会

1. 日時 2012 年 9 月 28 日 (金) 15:00 ~
2. 場所 嵯峨清滝・ますや
3. 今回はニューズレター「ざいちのち」でも報告されている清滝の現場でのフィールドワークと旧制三高生になじ

みの深い「ますや」さんの店主の森田さんから当時の様子をうかがうお話を聞きし、「ますや」さんにて当時を想像しながら、懇親会を実施します。

★以上の催し物への参加ご希望の方は、  
京都大学 東南アジア研究所 実践型地域研究推進室  
担当:安藤和雄 (ando@cseas.kyoto-u.ac.jp) までご連絡ください。

## ブータンでの国際ワークショップと ステディツアー報告 —GNH とブータン文明— 東南アジア研究所 安藤和雄

農村開発のアプローチを考えていくことは「文明の選択」であると私は考えている。日本では中山間地の過疎、限界集落の近年の一層の深刻化が、農業という自然に立脚した生業や集落社会システムの維持をもはや困難にしつつある。その背景には日本という国が、農村部に営々と維持されてきた「一つの文明」を本格的に自ら葬ろうとしていることがあるように私の目には映る。以下のプロデルの言葉に出会って、私の考えは確信に変わった。

「文明というのは、ある特定の経済でもなければ社会でもなく、一連の経済、一連の社会をつらぬいて生きつづけてゆき、少しずつわずかにしか方向を変えられないものなのである。それゆえ、文明にたどりつけるのは、長い時間、長期間持続においてのみであり、それも、いつまでもくりだされる糸をつかむことによってなのだ。つまり、文明とはしばしば波瀾万丈となる激動する歴史のなかで、一群の人間が最も貴重な財産として守りつづけて、世代から世代へと伝えていくものなのである (フェルナン・プロデル (1995)『文明の文法I 世界史講義』(松本雅弘訳) みすず書房:65-66)。」

農村は文化ではなく文明を伝えてきた器であったのである。こうした問題意識をもって、2012年9月3日、4日の二日間、東ブータンのタシガン (Tashigang) 県に立地する王立ブータン大学シェラブツェ (Sherubtse College) と、総合地球環境学研究所の「高所プロジェクト」(代表 奥宮清人)、京大東南アジア研究所「ベンガル湾科研」(代表 安藤和雄) が合同で「ブータンとアジア諸国における変容する環境と農村コミュニティ」のテーマで国際セミナーを開催した。バングラデシュの DUS (ハティ島でサイクロン減災活動や農村開発事業を展開している NGO) の代表理事、ラオス国立大学農学部の教員、ミャンマーの NGO である ECCDI (サイクロン被災地の復興とマングローブ植林、農村開発事業を行っている) の理事の3名と、シェラブツェ大学から6名、日本人7名が発表した。環境、ブータン研究、開発の3つのセッションを設けて発表があり、活発な意見交換が行われた。その後、9月5日から9日にかけて、高所プロジェクトのフィールドとなっているカリン・ゲオグ (Khaling Geog、ゲオグは日本の市町村に当たる地方行政の末端の単位)、棚田が広がったタシガン県の米どころとして知られるラディ・ゲオグ (Radi Geog)、タシガン県の北に隣接するタシアンチェ (Tashiantse) 県の有名な仏塔と寺で、参加者による調査を実施した。

東ブータンの人たちは西や中央とは言葉がことなる。西はブータンの標準語となっているゾンカ語を話す、東はタンラカ語を話し、東ブータンの人はシャルチョッパ (Sharchopa、東の人) と呼ばれる。タンラカ語はタシガン県の東に隣接するインドのアルナーチャルプラデシュ州のウエストカメン (West Kameng) 県のモンパ (Monpa) の間でも話されている。国境を越えてタンラカ語圏が成立している。アルナーチャルプラデシュ州は国内外を問わず州政府の入域許可が必要であり、東ブータンの中心であるタシガンの街までは、首都ティンブーから標高 3000 m を越える峠をいくつも越えて二日かかりでの、やっと2台の自動車がすれ違うことができる山道となっているので、ブータンへの観光客も敬遠することになる。タンラカ語圏は外国人にもインド、ブータン国内においても「閉ざされた地域」として知られてきた。したがって、いっきに近代的経済発展の波に呑み込まれることなく、「開発が遅れていた地域」として、これまでの伝統的な暮らし方がよく残されているとも言えるのがタンラカ語圏でもある。そこにはグローバリゼーションの名で日本をはじめ世界の国々が追いつめようとしている文明とはことなつた地域に維持されてきた「もう一つ文明」が、確かに今なお息づいている。

私はワークショップで「GNH とブータン文明」という基調講演をした。GNH はブータンの四代国王が提唱した Gross National Happiness (国民総幸福量) である。国王はまさに「もう一つの文明」に依拠した国の発展の行く先を示されたのだろう。ワークショップに参加したメンバーたちも、東ブータンに実際に身を置くことで GNH の重要さを実感できたことだろう。近年の日本の中山間地でのブータンブームが、GNH は日本の過疎や限界集落の問題に取り組む人々にも大きな光明となっていることを示している。基調講演に私はその思いを込めた。



写真: ワークショップの参加者たち