

## 【講演要旨】

# 信州遠山郷 — 秘境の昨日今日明日 —

磯前 睦子

## I はじめに

2009年に信州木曾の妻籠で、1932（昭和7）年生まれ  
の1人の林業家に出会った。初めてお会いした時、ご両親が遠山郷から駆け落ちをして木曾に来たという話をされた。斎藤功先生がお話になっていた隔絶山村のあの遠山郷か、と強く印象に残った。

大学3年、選択科目の斎藤功先生の講義だったと思う。斎藤先生の講義は、隔絶山村、焼畑、マタギ、木地師、ソバ、ドングリの食べ方、とか霧の中の日本昔話のようだった。同じ日の次の時間は井内昇先生の講義で、シカゴとかロンドンの都市計画や再開発の話になると、その霧がパッと消えた。行ったことのないシカゴやロンドンの話はシュンシュンわかって、行ったことのある秋田や信州の話はなぜわからないのか、我ながら不思議だった。半年間、濃霧注意報の中の日本昔話、次の時間は晴れ渡ったシカゴ、この落差を印象深く覚えている。

私は何がわからないのか、何でわからないのかがわからなかった。そして、斎藤先生は隔絶山村の何がおもしろいのだろうかとも思った。わかっていたのは、斎藤先生はおもしろいのだ、ということだった。

木曾の林業家の話をその後詳しく聞くことになり、『木曾の山バカ物語』という本にまとめることができた。林業家は遠山郷について「何であんなところに住んでいるんだろう」と感心する。奥様は「下栗には仙人みたいな人もいるよねえ」とおっしゃる。仙人に会ってみたいと思った。

2010年の夏に初めて遠山郷に行き、これが、今に続く遠山郷通いの始まりとなった。筋道をたてて調査したということではなく、遊び気分でやっているうちに、斎藤先生のお話が霧が晴れるようにわかってきた。

お茶の水地理学会会報「ハーモニー」に、遠山郷連載の機会をいただき、それが本日の会のきっかけにもなった。今日は、天空の里と呼ばれる標高1,000mの下栗地区についてと、かつて多くの人々が行き来した秋葉街道を中心に、秘境と呼ばれた遠山郷の一端をお話しできればと思う。

## II 中央構造線の谷・遠山谷

3,000m級の南アルプスと2,000m級の伊那山地の間の、中央構造線が造り出した南北に伸びた深い谷、その谷の北の地蔵峠、南の青崩峠で区切られた南北25kmの谷が遠山谷であり、遠山郷と呼ばれる所である。長野県の南東の端である。

その谷に二つの村、上村と南信濃村があったが、両村共に、2005年に飯田市に編入合併された。この合併によって飯田市の面積は約2倍になった。しかし遠山郷の人口は現在約1,800人、飯田市のわずか1.7%を占めるにすぎない。

豊富な森林資源を抱えた遠山郷は、江戸時代のごく初期から江戸時代が終わるまで天領であった。田がほとんどないこの地は、樽木（くれき）と呼ばれる材木を年貢として納めた。それは江戸の町の屋根材などに使われた。

1653年、遠山郷の庄屋たちが連名で代官に提出した報告書に、遠山郷の森林は「何万年伐っても尽きることはない」と記した。しかし、100年後には枯渇し始め、樽木のサイズが小さくなったり、材木ではなく雑穀を年貢として納める事態となった。伐採、災害、飢饉と負のサイクルが続き、遠山の歴史は飢饉の歴史と言われた。

なぜ、庄屋たちはそのような報告をしたのだろうか。1700年代になれば江戸は100万都市となった。江戸の町の大きさ、建設ラッシュの木材の需要の大きさが、想像もつかなかったのではないだろうか。その点、同じ森林地帯でも、尾張藩が治めた木曾では、木曾五木が制定され、「木一本首一つ、枝一本腕一つ」と厳しい管理が徹底された。遠山郷と木曾の違いだ。

明治になると、1895（明治28）年から大正の終わりまで、村は王子製紙に共有林の伐採の権利を売り渡した。莫大な補償金と仕事場が出来て、人手不足で飛騨や木曾からも多くの人も入って来て、一時の好景気を生み出した。しかし、地域の唯一の資産を外部に売り渡し、悔やんでも悔やみきれない失政だったという意見もある。

戦後、林業の活況で1944（昭和19）年から敷かれた森林鉄道は、1968（昭和43）年に廃止されるまで最大36.5kmまで延びた。1955（昭和30）年頃が人口のピークで、



写真1 下栗の本村 展望ポイントから  
(2010年筆者撮影)



図1 下栗  
(国土地理院25,000分の1地形図に加筆した)

8,000人が住む遠山郷だった。

### Ⅲ 谷の上の暮らし—下栗

#### 1. 天空の里 下栗

尾根筋の標高1,000m前後に9の集落が横に点在している。1950年に130戸709人が住んでいた。現在は46戸98人である(図1)。

地理学者の市川健夫先生が下栗を「日本のチロル」と名付けた。その記念碑が下栗分校跡に建っている。

2008年に朝日新聞社と日本森林文化協会による「日本の里百選」に下栗が選ばれ、それをきっかけに地元の人々が下栗の集落が見える展望ポイントを2009年に作った。そのポイントまでの道800mも作り、今では下栗と言えばこの風景が紹介されるようになった(写真1)。

この集落は下栗の中心の集落で本村という。閉校になった下栗分校の跡地に、宿泊施設、土産物屋、食堂、駐車場が作られ、下栗観光の拠点となっている。

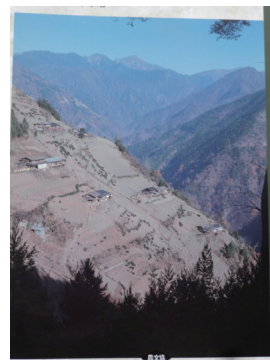


写真2 50年前の下栗本村  
(田村・宮本監修(2010)の表紙より)



写真3 約60年前の大野  
(松山(1961)の口絵より)

ここは遠山谷の筋から奥に入った6番目の集落で、この奥にさらに3つ集落がある。

下栗観光に小さな火をつけたのが、引越しのサカイのCMだった。本村の光景が最初と最後の2・3秒映されている。インパクトの大きい光景だったので。CMが放映されると、あれはどこなのだという問い合わせが引越しのサカイに多く寄せられたという。これと前後する頃から、名古屋でも「天下の絶景・下栗を見に行こう」という日帰りバスツアーが出てきたように思う。

#### 2. かつての下栗

下栗に車が通るようになったのは昭和40年代で、写真2は1967(昭和42)年の本村の様子である。写真1と同じ場所の50年前である。車の通る道がない。中学生は谷の下にある中学の寄宿舎に入った。

写真3は最奥の集落・大野の、1956(昭和31)年から1961(昭和36)年の間に撮られた写真である。この集落が下栗で最初の集落と言われている。9戸あったが、現在は1戸2人、70代のご夫婦が住む。

このような集落はしばしば平家の落人集落と考えられるが、ここはそうではない。かつては南アルプスの向こうこちらをつなぐ道があり、それを伝って来た狩猟集団が定住して、形成された集落と考えられている。静岡県側との言葉などの共通点が見られる。ここを最初として、尾根筋を遠山谷の方へ湧き水の得られる場所を選んで新しい集落が作られていったと考えられている。

1986(昭和61)年にやっと車が通れる道ができた。現在大野に住むご夫婦は、名古屋や四日市で働き、定年後に戻ってきて15年経った。週に1回、車で飯田のスーパーに買い物へ行く。市からの回覧板、新聞は郵便で来る。自分も出て行ったのに、子や孫にここに住んでくれとは言わない。車が運転できなくなったら、ここを離れる時だという。

### 3. 自給的な畑作

下栗には1枚の田もない。自給的な畑作で、家のまわりは常畑、向こう側の斜面では昭和30年代まで焼畑を行っていた。段々畑はなくてすべて斜面の畑である(写真4)。

利点としては、日照時間が長いこと、夏至の頃は朝の3時半頃に明るくなり始めて、昔は4時には畑に出て働いていたという。雪が降っても南斜面ゆえすぐに融けて、積もることはほとんどない。

下栗のソバは大変美味しいということで、都会の有名な蕎麦屋さんと契約栽培をしている。貴重な収入源であると思われるが、何といても栽培面積が小さい。それだけで家計が成り立つとは思われない。

二度イモと呼ばれるジャガイモも下栗の名物である。

1年に2回収穫できるので二度イモとよばれる。形は小さいが、味が濃くておいしい。古い種だと言われている。下栗イモとも言われる。

茶は日本で一番標高が高い所でとれたお茶として、認定を受けた。標高が高い所の茶は渋みが少ないということだ。最近下栗のお土産として売り出された。

### 4. 聞き書きから

①1930(昭和5)年生まれ 男性

戦前は病人が出たら、時代劇で見るような竹で作った籠に乗せて、皆で担いで谷の下の医者まで連れて行った。戦後はブレーキをつけてある一輪車を用意していて、それに乗せて下まで連れて行った。

今は、下の診療所に週に何回か飯田病院から医師が来る。救急車はない。いざという時はドクターヘリだ。ヘリポートは分校の跡地だ。

介護ヘルパーは病状に応じて、飯田の街中でも下栗でも平等に扱ってくれてありがたい。一方で、大変なのは医療費よりも町の病院に通う通院費だ。

②1932(昭和7)年生まれ 男性

母から下栗で35人の死者が出た1920(大正9)年の感冒のことをよく聞かされた(いわゆるスペイン風邪のことと思われる)。遠山谷の医師たち、遠山郷以外の医師も上がって来て治療にあたった。

たまたま病人の出ていない集落では、神社で祈祷をして、太陽から火を取り、その火で日頃は口にできない白米を炊いてお供えし、これはやり病を治めてくれたら2月と8月にお礼のお祭りをしますからと、神様をお願いした。白米は各戸にお下がりとして配った。花火を打ち上げ、集落に入る道に大きな藁草履を作って掲げた。その後、その神社では2月と8月にお祭りをした。



写真4 斜面の畑地

(2010年筆者撮影)

### 5. 谷の下との比較

標高差が450~500m、距離が3~10km奥という地理的な隔絶性に加え、道路がなく、車のある暮らしが昭和40年代まで、一番奥の大野は1986(昭和61)年まで、なかったという交通手段の格差があった。谷の下にはあった、たとえば田、寺はなく、お産婆さん、医師などもいなかった。遠山郷の中でもさらなる隔絶性を持っていた地域といえよう。

## IV 谷の下のくらしー秋葉街道に沿って

谷の下の深い谷底には平らな土地は少なく、日照時間は短く、天竜川の最上流部にあたる河川の氾濫が頻繁に繰り返された。夜川瀬、押出、出山、などの災害地名が残っている。もともと住むのに適しているとは言えないが、そこに人が住んだ一つの理由は、谷筋が街道であったからだ。

谷の下には秋葉街道が通っており、伊那谷の飯田から小川路峠を越えて、馬や牛の背に荷をつけて、必要な物資が運ばれる重要なルートであった。南の青崩峠を越えて遠州とつながっていた。この道が信州と遠州を結ぶ最短のルートであり、多くの旅人が行きかう道であった。遠山郷の中心集落の和田は、大正、昭和の初めには何軒もの宿屋があり宿場町となっていた(図1)。

1881(明治14)年、イギリスの外交官アーネスト・サトウがこの道を通り、日記に街道の様子を書き残している。また、青崩峠の麓にあった馬宿に残されている1892(明治25)年の宿帳が、当時の往来の様子を伝えている。

1937(昭和12)年に現在のJR飯田線が全線開通すると往来は激減し、日本百名山の著者・深田久彌が1965(昭和40)年頃「街道と名のつくところではこれほど寂れ果てた街道もまれであろう」と記すほどの状態となった。

今、この街道を巡って新しいイベントが起り、新た



な高速道路建設も進み、期待が寄せられている。  
《秋葉街道に関しては本誌掲載の論文を参照願いたい。》

## V 仙人に会えたのだろうか

さて、仙人に会ってみたいという私の最初の願いはど  
うなっただろう。

遠山郷の人たちの雰囲気は、今ほとんど都会と変わら  
ない。物も情報も日本中に行き渡って、良くも悪くも全  
国均質化しているということだろう。

しかし下栗で、仙人のような雰囲気を感じさせるお年  
寄りに何人か会った。杖を持って斜面に立っている佇ま  
い、黙って山の遠くをみる眼差し、お能のシテの動きを  
思わせるようなお年寄りが何人かいた。なぜ、下栗には  
いるのだろうか。日本の中で、最後まで歩いて暮らしてき  
た人だからではないだろうか。

日本人は古代から重要な移動手段として舟を利用して  
きた。馬を乗りこなす騎馬武者もいた。しかし、舟も行  
かない、馬も行かない日本の隅々、人一人が通れる細い  
道さえあれば、最末端まで行くのは人であった。歩く人  
によって日本という国の細部が、形作られたのではない  
だろうか。

防人として九州に行かされる東人も、碓氷峠を越え東  
山道の神坂峠を越えて行っただろう。15万人の兵が集結  
したといわれる関ヶ原の戦いも、その15万人はとことこ  
歩いて来たのだろう。参勤交代のお殿様の行列も、お伊  
勢参りの庶民も、歩いて往復した。

明治以降、人力車、馬車、汽車、自転車、オートバイ、  
車、飛行機、どんどん高速の移動手段を手にし、私たち  
の行動範囲は広がり続けた。スピードアップは疑問の余  
地なく良い事ととらえられてきた。

それに引き換え、下栗の人々は明治100年たっても、歩  
くことだけが唯一の移動手段だった。物が人の肩に乗せ  
られて運ばれ、荷を運ぶ牛や馬も、その速度は連れて歩  
く人の速度で、時速2・3kmから早い人でも5・6kmだ。  
それが時間認識の基準になり、歩く距離が空間認識の基  
準になっている、そんな感覚を最後まで持ち続けてきた  
人々が下栗にはいるのだと思う。

87歳の方は、今までの暮らしで一番の大きな変化は、  
道ができたこと、道が出来て、そしてバイクでどこへで  
も行くようになったことだと答えた。時速4kmの世界か

ら、バイクでの時速20kmとか30kmの世界を手にしたわけ  
だ。そうして、2番目の変化が電気が来たことだと言っ  
た。

今、下栗は都会以上に車無しでは暮らせない地域にな  
った。仙人がいなくなるのは時間の問題だろう。

車があっても、相変わらず人口減少は止まらない。お  
年寄りの「便利に暮らせるようにと、国や県に一生懸命  
陳情して道をつけてもらった。その便利っていうことは、  
出ていくのに便利っていうことだったんだな」という言  
葉が重く響く。だから道を作らなければよかった、とい  
うことでもないだろう。

10年後中央リニア新幹線が開通すれば、品川飯田間が  
40分で結ばれ、飯田から車で1時間の遠山郷は、東京か  
らの日帰り圏となる。三遠南信高速道が開通すれば、浜  
松から30分となりぐっと東京から近くなる。中央リニア  
を、三遠南信高速道の開通を、遠山郷の人々は一日千秋  
の思いで待っている。変わってしまう遠山郷を私は淋し  
く思うが、それはよそ者の身勝手な感傷なのだろう。

国の掲げる「国土の均衡ある発展」とは、薄められた  
東京が日本中に拡がることではないはずだ。中央リニア  
が開通しても、高速道路が開通しても、たくましい山の  
暮らしを伝えつつ、発展して欲しいと願っている。

2週間前のことだが、遠山郷通いのきっかけとなった  
木曾の林業家が84歳で亡くなった。遺族は、やり残した  
こと、思い残すことはないだろうと話し、そして参列者  
は「生ききった人だよ」と言った。苦労を豊かな実り  
に変え、充実した人生を終えるとはこういうものかと、  
清々しい思いで葬儀から帰ってきた。

最後に拙い短歌を一首詠んで終わりとしたい。

遠山の谷より見上ぐはただ青く  
二十歳の私の続きの空よ

## 文献

- 田村善次郎・宮本千晴監修 2010.『宮本常一とあるいた昭和の  
日本11 関東・甲信越1』農山漁村文化協会。  
松山義雄 1961.『山国の神と人』未来社。

---

いそまえ・むつこ (26期卒)

## Tōyama-gō, Nagano Prefecture: A Secluded Region - Its Past, Present and Future

ISOMAE Mutsuko