

東北 三陸沿岸の Iron Road を訪ねる 震災後初めて 三陸沿岸を再訪 2014.6.7-6.9

3. 三陸鉄道に乗って 20数年前訪れた龍泉洞 & 普代・黒崎を訪ねる

宮古から久慈へ 大震災・津波の被災地を結ぶ三陸鉄道 北リアス線に乗って北三陸沿岸をめぐる 2014. 6.8. & 6.9.



3. 三陸鉄道に乗って 20数年前訪れた龍泉洞 & 普代・黒崎を訪ねる

- 3.1. 震災・大津波の被災地の今を三陸鉄道の車窓からしっかりと眺める
- 3.2. 20数年前訪れた岩泉町の龍泉洞 透明なブルーに出会いたくて
- 3.3. 土砂降りの雨の中 北緯40度の地球村 普代・黒崎へ
- 3.4. 普代から久慈へ
普代川の河口の砂鉄浜の今「普代浜 & 普代の街」 and 三陸鉄道の車窓
- 3.5. 【資料】 南部鉄を支えた久慈の砂鉄と製鉄 & 旧たたら館



1992年4月に訪れた久慈・三陸沿岸のCountry Walk 琥珀の町「久慈」で「アンバーロード・琥珀の道」の言葉を眼にして、久慈のある三陸沿岸は琥珀ばかりでなく、古くからの製鉄資源帯・製鉄地帯。そこには「古代からの鉄の道がある」とふと頭に浮かんだ 「アイアン ロード」の言葉。響きもいい。「和鉄の道・Iron Road」と名付け、たたら探訪のCountry Walk をライフワークに。

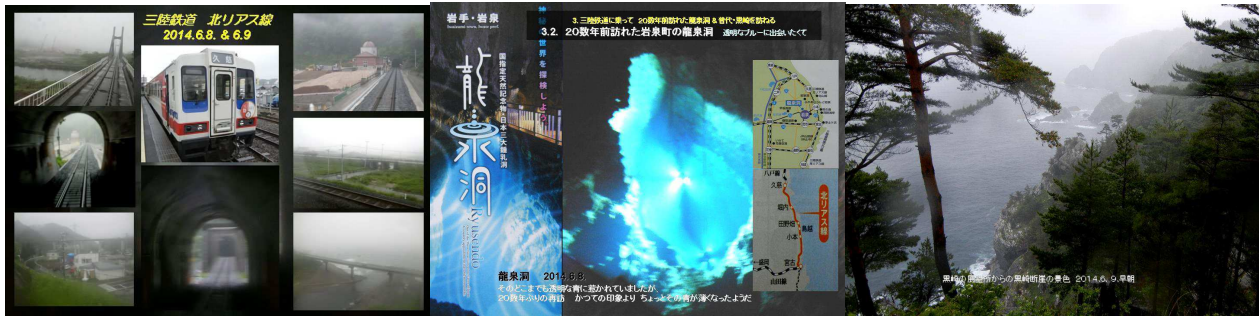
20数年ぶりに訪れた三陸沿岸は大津波に襲われた被災の地
復興はまだまだこれから。20数年前の記憶をたどりながら
この三陸沿岸の今をしっかりと眺めようと。
雨にはたたられましたが、多くの人たちに出会い、笑顔で声
をかけていただいて ほっとしながらも楽しい旅でした。
一日も早い三陸沿岸の生活復興を祈りながら 八戸へ

やっと 三陸沿岸の Iron Road を訪ねることができました。

by Mutsu Nakanishi



《三陸沿岸の Iron Road Walk 2 日目 2014.8.8.午後 三陸鉄道 宮古から普代への車窓・龍泉洞・普代村黒崎》



6 月8日 厚い雨雲に覆われ、霧雨が降ったり止んだりの一日。

午前中に山田町船越の古代の製鉄遺跡の発掘現場を見学したあと、霧雨の中 代行バスで宮古駅に 12:45 到着。

TV などの報道で薄々感じていましたが、山田町の市街地や船越の浜など まだ草ぼうぼうの広大な荒れ地に被災地の今。

今更ながら津波の強烈な破壊力と被災された人たちの辛苦に、声も出ず。しっかりと現状を眼に焼き付けました。

また、山田町船越の数多くの古代製鉄遺跡に接し、知りたかった古代三陸の製鉄の様子も おぼろげながら頭に入った午前でした。午後は今回の三陸沿岸の Iron Road Walk の目的の一つである4月全線開通の「**三陸沿岸被災地の絆の中心と聞く三陸鉄道**」に乗る。

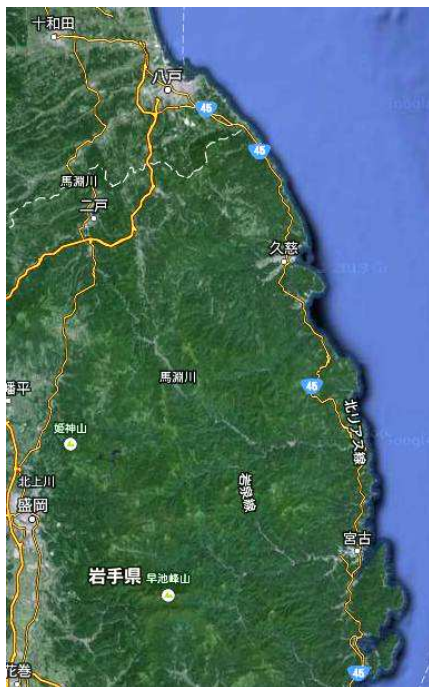
◎ 20 数年前 東北の古代からの資源帯 三陸海岸を訪ねて 岩泉・龍泉洞から三陸沿岸に出て、満員の三陸鉄道の列車に乗ってふっと思いたって降りた普代。「北緯 40 度地球村普代」の言葉が印象に。

◎ また、翌日久慈のたたら館を訪ねる中で、「Iron Road」の言葉とイメージができた懐かしい地。

天候は 午前中むにつづいて、雨が降ったり止んだり、今日はどうなるか。宿は以前に泊まったことがある普代黒崎の国民宿舎が取れている。

勝手気ままな三陸鉄道に乗っての 三陸沿岸 Iron Road の気ままな風来坊 Country Walk。

宮古から「三陸鉄道」に乗車して、足の向くまま気の向くまま三陸沿岸の様子を車窓から眺めつつ、20 数年前に訪れた岩泉・普代など北三陸沿岸の Iron Road を訪ねる。この宮古から北に続く三陸沿岸も、また津波の大被災地であり、気持ちを引き締めて歩かねばと。



宮古から久慈まで リアス式海岸を結ぶ三陸鉄道 北リアス線
リアス式海岸特有の崖から崖へトンネルと鉄橋で渡ってゆく

3.1. 三陸鉄道 宮古から龍泉洞の最寄り駅小本へ 震災・大津波の被災地の今を三陸鉄道の車窓からしっかりと眺める



宮古と久慈を結ぶ三陸鉄道北リアス線始発駅宮古駅正面 2014.6.8.

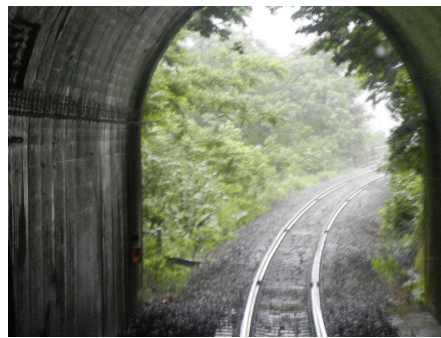
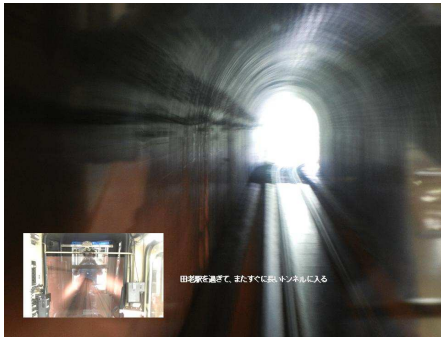
今回の目的の一つ「三陸鉄道路線 北リアス線」に乗り込んでの「車窓の旅」のスタート。13:15 発久慈行の列車に乗り込む。予定はここから約1時間ほど 普代駅下車して普代の浜に降りて 20数年前に泊まった譜代村黒崎の断崖の上に建つくろさき荘泊まりであるが、土砂降りの雨 普代浜を明日早朝にして、列車との接続は取れていないが、途中の小本駅で降りて「竜泉洞」のあの「青」を見てから、普代に行くことにする。



13:15 発久慈行の列車に乗り込み、車窓から三陸沿岸を眺めながら、龍泉洞の最寄り駅 岩泉町小本駅へ
社内には「あまちゃん」のポスターが大きく掲示。どれほどゆゆくの人たちをゆうきづけたことか……と。

この沿線は背後の北上山地や流れ出る川には鉄鉱石・砂鉄 そして浜には砂鉄が堆積する日本有数の製鉄資源帯であり、これらの川筋には、たたら製鉄が古くから営まれてきた。この北上山地・三陸沿岸の鉄は 特に江戸時代 八戸藩・盛岡藩の鉄素材(鋳物鉄)の供給基地として、数多くの鉄山・たたら製鉄が営まれ、特産 南部鉄器を支えた製鉄地帯である。でも 海岸線はリアス式海岸特有の厳しい崖が複雑に入り込み、三陸鉄道は鉄橋とトンネルでこの厳しい海岸を渡ってゆく。





トンネルを抜け、山と山の間の谷を高架橋で渡り、またトンネルへと列車が渡ってゆく 摂待駅周辺

駅も集落も高架橋周辺の山と山に挟まれた川筋の狭い平地にあり、トンネルを抜け、駅が見えるとほっとする

両側を険しい山で閉ざされたそれぞれの集落。鉄道がなければ、どこに行くにも厳しい山越 もしくは船を強いられ、孤立する。でも 眼前の海はこの沿岸が育てた豊かな海である。唯一外部とつながる安定アクセス手段が三陸鉄道なのである。地図を眺め、実際に三陸沿岸に行き、初めて理解できる地域の人たちの三陸鉄道の全線開通への思いが「三鉄」と呼ぶ言葉に込められている。

実際 コミュニティバスなど代行手段は用意されているが、それぞれ その集落地域内にとどまり、中央・中核都市とつながるには、今も一日がかり。いつでもどこでも すぐに外部や中央につながるといったわけにはゆかぬ。

いつでもどこでも すぐにアクセスできる我々が忘れていた地域アクセスの必要性。今 鉄道と共に、三陸鉄道に続く三陸沿岸を貫く三陸復興道路の早期完成が切望される理由だろう。

そんなリアス式海岸に暮らす人たちの生活に触れた三陸鉄道です。



摂待駅を出るとまたすぐに長いトンネルに入り、
13:45 トンネルの向こうには谷を渡る小本川鉄橋が待ち構え、小本駅へ入ってゆく

13:45 摂待駅をでてすぐ長いトンネルにはいり、それを抜けると 向こうには小本川を渡る鉄橋が待ち構え、高架の小本駅に入ってゆく。



宮古を出発して 40分ほど すこし定刻より遅れて 13:45 龍泉洞の最寄り駅 小本駅に到着。

予想していた通り、この列車では龍泉洞の乗り継ぎがない。駅周辺は工事中で、現在無人駅。駅の直ぐ東側下にバスの駐車場がみえたので、そこで運転手さんに親切に龍泉洞へのアドバイスを受け、タクシーを呼んでもらって龍泉洞へ。

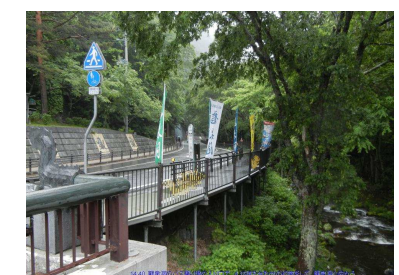
(まだ、2 時前なのだと思うのですが、龍泉洞へのバスは 3 時頃 見学を済ませて、この駅から 17:07 分の列車には乗らず、結局 18:52 発 真っ暗な中での普代行となる。列車が開通したとはいえ、接続よく機能的に交通アクセスがある状況にはまだ なっていない。)

3.2. 20数年前訪れた岩泉町の龍泉洞 透明なブルーに出会いに行く

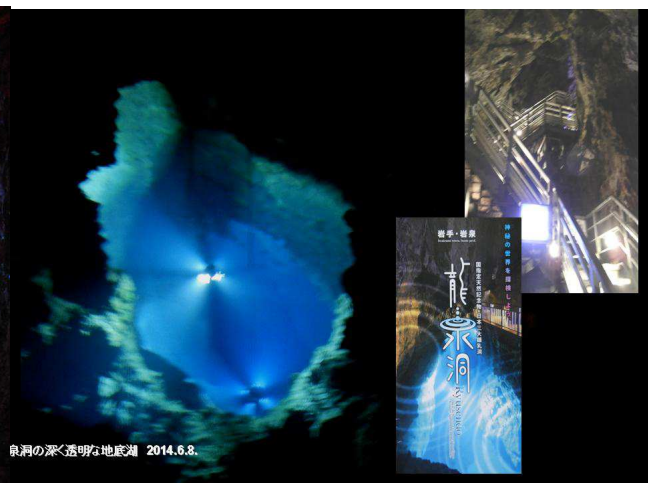
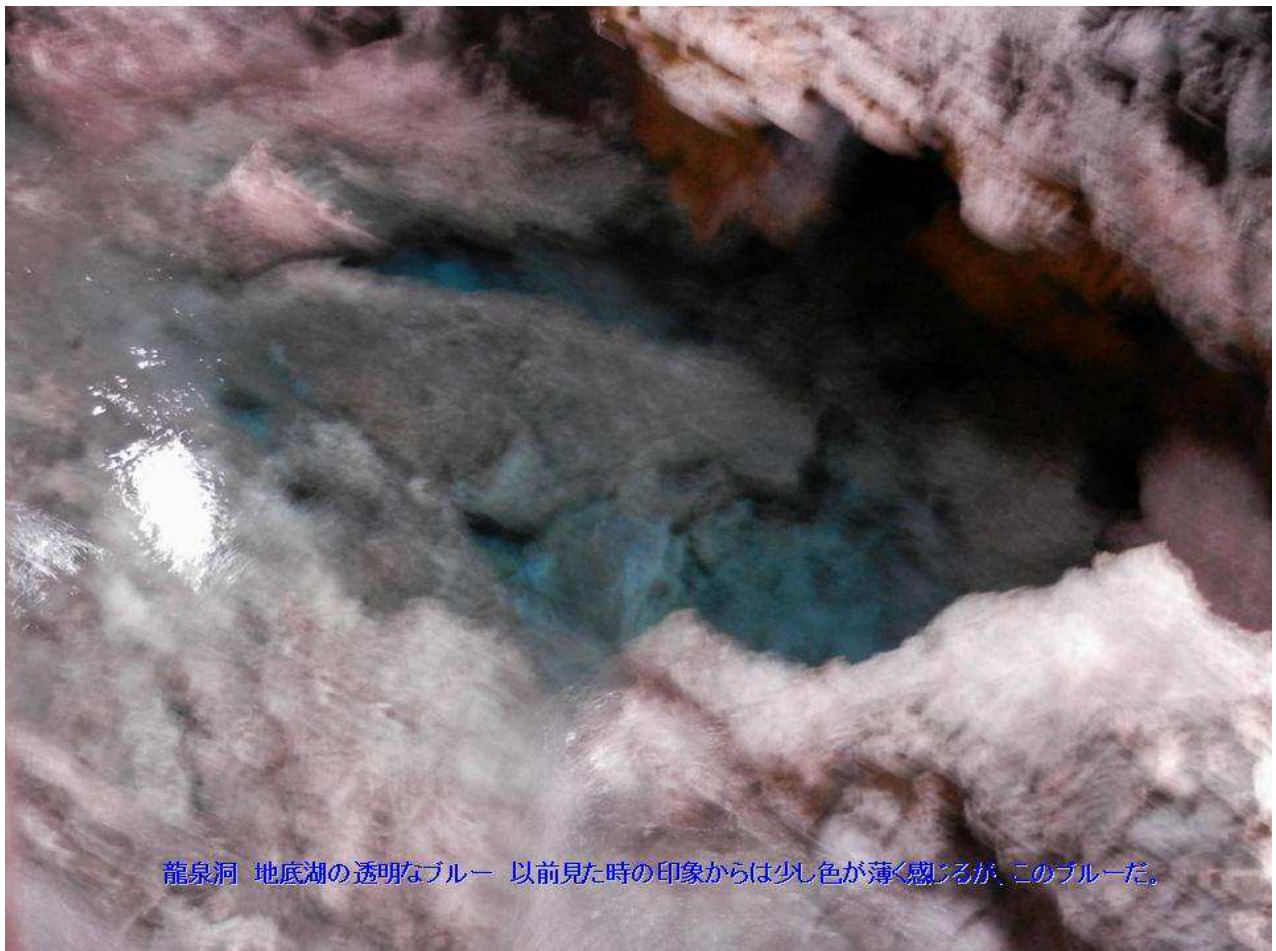
タクシーに乗って 小本川沿いを遡って、約20分ほどで岩泉の街並みを抜けたところが、龍泉洞。でも20数年前 バスに乗った記憶はあるのですが、道中の景色にはほとんど記憶なし。龍泉洞の清らかな清流とどこまでも澄み切った透明のブルーの記憶しかなし。

それはそうと「岩泉町のトリフ栽培どうなりました???」と聞くと、タクシーの運転手さんが笑い出した。「よう そんな古い話知ってるねえ もうずいぶん前に終わったよ」と。私が訪れた20数年前 岩泉線が走り、岩泉駅前にはぎわい、街はトリフ栽培で沸いていました。今は岩泉線も廃止され、また、トリフでの町興し 知る人も少ないと。でも 龍泉洞はいつも通りに基割っているとの由 うれしい限り。

小本川に沿って 山間をどんどん遡ってゆく。



岩泉の集落を眼下に見て、さらに奥へ遡ると緑に包まれた龍泉洞の前に出る 2014.8.8.



龍泉洞 地底湖のブルー ちょっと色が薄くなった印象 演出の人工照明がちょっときつい

3.3. 土砂降りの雨の中 北緯40度の地球村 普代・黒崎へ 三陸鉄道 小本-普代間の車窓より 小本・島越周辺





17:07を少し遅れて 小本駅を発車した久慈行の列車
すぐトンネルに入り、谷を渡るとすぐまたトンネル トンネルの向こうは島越駅



三陸鉄道 小本-普代間の車窓より 小本・島越周辺



田野畑駅をでて、長い長いトンネルを抜けると普代川の鉄橋 まもなく普代駅である
長いトンネルを抜けるとほっとするのは旅人もおなじ
また、雨が小雨に クルクル変わる天候も厳しいリアス式海岸が延く三陸の特徴かも・・・

普代駅 黒崎の「くるさき荘」へは「以前マイクロバスで送迎してもらったし、小本駅のバス運転手さんも
電話したら迎えに来てくれると聞いたので、電話すると、日曜日は人手不足で送迎できないという。
バスも時間切れてたため、都会と違って、日曜日はなかなかストップ、タクシーで宿舎へ
日帰りの中でしたが、金石から山田・宮古・岩手そして普代へと三陸沿岸のIron roadを北上。
宿舎の料理に舌鼓を打ちながら充実した一日と、明日は晴天であることを期待して

＜三陸沿岸の Iron Road Walk 3 日目 6.9 午前 普代の砂鉄浜「普代浜」・普代の街&三陸鉄道で久慈へ＞

6 月 9 日早朝 昨日夕刻から夜半にかけて降り続く土砂降りの雨。
朝 雨がやんで、晴天を期待しましたが、昨夜にもましてきつい雨が降ったり止んだり。今日は久慈に出て、新幹線で神戸にまで帰らねばならず、時間的余裕がなく、昨夜は地図や資料と首っ引きで今日の行程に頭をひねる。

大津波を防いだ普代の巨大堤防と水門 そして砂鉄浜 普代の浜・街も見たいし、また、久慈の駅に立つ

のも今回の目的の一つ。とにかく黒崎朝 7 時の村のスクールバスで山を下って 普代の浜に下りないと先が続かない。でも まだ 黒崎の灯台と普代の象徴北緯 40 度地球村の地球儀モニュメントも見えていない。

久慈は 20 数年前 たたら製鉄遺跡探訪の Country Walk を「Iron Road・和鉄の道」と名付けてライフワークに。きままな風来坊 Walk を楽しもうと決めた地であり、また、あまちゃん人気の久慈にも興味津々。

久慈地域は日本有数の砂鉄の宝庫で、南部鉄の鉄生産地でもあり、久慈地域の製鉄関連遺跡にも立ち寄りたい。

砂鉄を利用した近代量産の直接製鉄がはじめられた鉄の先進地でもある。(川崎製鉄久慈工場)

残念ながら 以前訪れた久慈の「たたら館」はなくなっており、また、砂鉄鉱脈が 続く久慈の三鉄地は沿岸内部で、アクセスの算段ができません。今回は泣く泣く久慈の製鉄関連遺跡を訪ねるのをあきらめ、以前の資料を含め、書き残していない久慈の製鉄関連遺跡を整理するにとどめる。

土砂降りの雨ですが、朝食前に急いでくろさき荘の直ぐ東の崖 黒崎へ行って、朝食も早々に出発しよう。

そして 普代の浜・街 を歩いた後、普代から三陸鉄道で久慈に出て、そのまま八戸線乗り継いでこの沿岸の砂鉄浜を車窓から眺めつつ、八戸へ出ることに決めた。

久慈で うまく都合がつけば、久慈からバスで北上山地を抜けて、一戸へ出ることも頭に入れておこうと思いますが、土砂降りの雨、自由度はほとんどなし。6 月 9 日早朝 土砂降りの雨の中 黒崎の宿舎からバス停へ降りる。



＜ 6 月 9 日 早朝 土砂降りの中 北山崎につながる三陸屈指の断崖 黒崎の崖に立つ＞

6.9 早朝 5:30 起床

晴天を期待したのですが、昨日にも増しての土砂降り。昨日遅くに今日のスケジュールを組み直し、朝 6 時 45 分発である。このくろさき荘にまで入るバスは三陸鉄道の乗り継ぎに連動した 8:23 発しかなく、普代浜へ降りることなど考えると間に合わない。

昨日 ドライブウェイまで歩いて登らねばならないが、朝 7:00 の村内の子供や中高生たちの巡回スクールバスに乗せてもらえることを教えてもらったので、それに乗って山を下る。6 時 30 分の朝食は 10 分でかけこんで出発である。

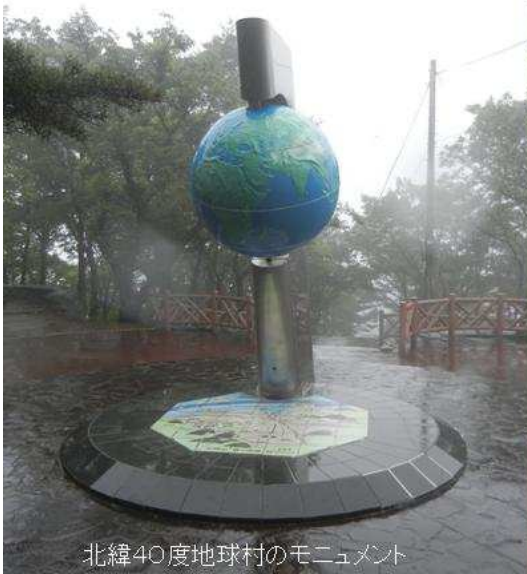
20 数年前 来た時にはカードしか持っておらず、随分世話になった。

また、その時は快晴で このくろさき荘のすぐ下の断崖でみた北山崎に続く黒崎の断崖の景色の素晴らしさ

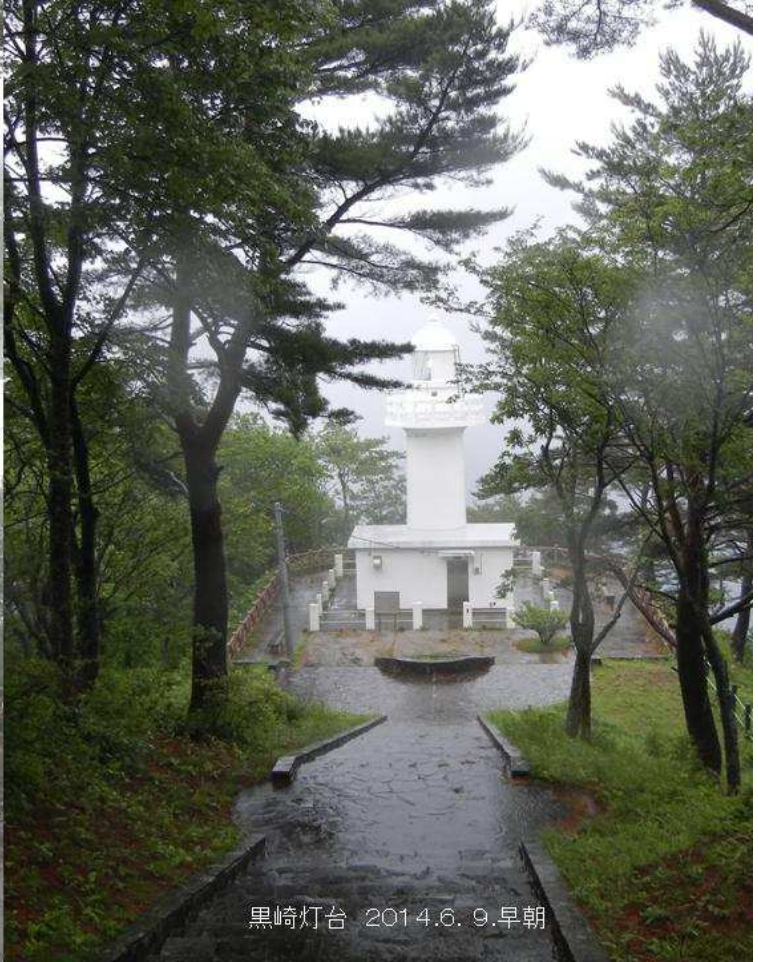
「真っ青な空に北山崎に続く黒崎の断崖に打ち寄せる白波の素晴らしい景色と北緯 40 度地球村のモニュメントそして白い灯台」

まだ、時間があるので、土砂降りですが、記憶にある灯台と地球儀のモニュメントまでは やっぱ見に行きたいと雨の中を出る。





北緯40度地球村のモニュメント



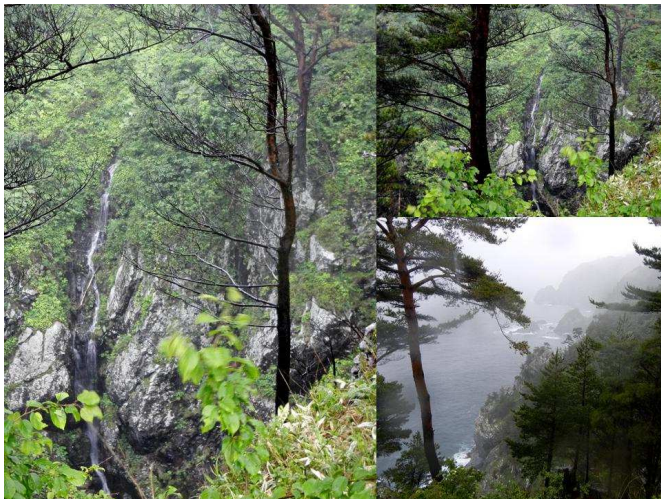
黒崎灯台 2014.6. 9.早朝



黒崎の展望所からの黒崎断崖の景色 2014.6. 9.早朝



黒崎の展望所からの黒崎断崖の景色 2014.6. 9.早朝



2014.6.9.早朝 黒崎の灯台・黒崎の断崖・地球儀モニュメント

3.4. 普代から久慈へ 普代川の河口の砂鉄浜の今「普代浜 & 普代の街」 and 三陸鉄道の車窓

◆ かつて大津波が押し寄せた 普代川の河口 砂鉄浜の普代浜の今 2014.6.9.早朝



砂鉄浜 普代川の河口 普代浜



津波で松林が全部なぎ倒された普代川河口普代浜





霧雨に煙る普代川の河口 普代浜 <<1>> うっすら堆積した砂鉄の黒い筋が見える 2014.6.9.



霧雨に煙る普代川の河口 普代浜 <<3>> うっすら堆積した砂鉄の黒い筋が見える 2014.6.9.



◆ 大津波から普代の街を救った集落と沿岸を分ける巨大な防潮堤と普代川水門 2014.6.9.



普代川の河口 普代川水門





普代の街で 元気な声の響きに喉い寄せられて
早朝のスクールバス&昆布の加工場 2014.8.9



8:20 普代川の土手より 普代の集落を眺める 中央奥が河口 右手川向うが普代の役場で 駅もこちら側にある



8:25 普代駅到着 ラッキーなことに昨夜来の雨で列車が遅れていて、8:02発久慈行に乗れるとこれだと 雨降りの中 久慈から待たずに八戸線に乗れそうなので、今日は気楽に砂鉄浜を眺めながら八戸へ向かって 種差海岸かどこかへ行って 新幹線で神戸に帰ることに切り替え。



◆ 雨に煙る三陸沿岸を 普代から久慈へ 2014.6.9.





9:01 野田玉川駅 霧の中



9:11 陸中野田駅 列車行き違い待ち10分以上 ここまで来ると久慈はもうすぐ



9:35久慈駅着

9時47分八戸行の列車に間に合うので、今回は残念ながら久慈Walkをあきらめ、そのまま八戸へ向かうことにしました。次の列車は12:53で、約2時間では旧たたら館資料の展示があると聞く民俗資料館や大野や侍浜など 霧雨の中 行くにはちょっとアクセスが面倒ない。

1992年4月に訪れた久慈

「アイアンロード」・「和鉄の道・Iron Road」の言葉が浮かんだ地に
やっとまた 立つことができました



三陸鉄道・JR久慈駅が並び立つ駅前 インターネットより採取



1992 年 4 月に三陸沿岸の鉄探訪で初めて訪れた北三陸 そして久慈

その後 大津波で未曾有の被害を受けた地による足を踏み入れられませんでした、**「アイアンロード」・「和鉄の道・Iron Road」**の言葉が浮かんだ地にやっと立てて、今回の目的が果たせた。

1992 年 4 月に訪れた久慈・三陸沿岸の Country Walk

琥珀の町「久慈」 眼にした「アンバーロード・琥珀の道」 この言葉を聞いたとき 久慈のある三陸沿岸は古くからの製鉄資源帯・製鉄地帯 そこには「古代からの鉄の道がある」とふと頭に浮かんだ「アイアン ロード」の言葉。響きもいい。 たたら探訪の Country Walk にこの言葉を使い、「和鉄の道・Iron Road」と名付け、ライフワークに。

20 数年ぶりに訪れた三陸沿岸は大津波に襲われた被災の地 復興はまだまだ これから

20 数年前の記憶をたどりながら この三陸沿岸の今をしっかりと眺めようと。

雨にはたたられましたが、多くの人たちに出会い、笑顔で声をかけていただいて ほっとしながらもうれしい旅でした。一日も早い三陸沿岸の生活復興を祈りながら 八戸へ

やっと 三陸沿岸の Iron Road を訪ねることができました。

2014.6.9. 久慈駅前で by Mutsu Nakanishi

3.5. 【資料】久慈の鉄 南部鉄器の素材を提供した久慈地方の鉄山から近代直接製鉄法による砂鉄製錬へ みちのくの砂鉄今いずこ ほかのより整理

● 南部鉄器の素材を提供した久慈地方の鉄山から近代直接製鉄法による砂鉄製錬へ

久慈地方は大量の砂鉄があり、江戸時代には山陰山陽の鉄と並び、日本の二大産鉄地として、江戸市場を制覇したことがあったといい、文政年間、南部藩営の御手山は久慈地方にあり、当時、たたら式精錬法をもって安い木炭と、低廉な労賃で3千人もの人が、そこで働いていたと 記録に残っていると聞く。

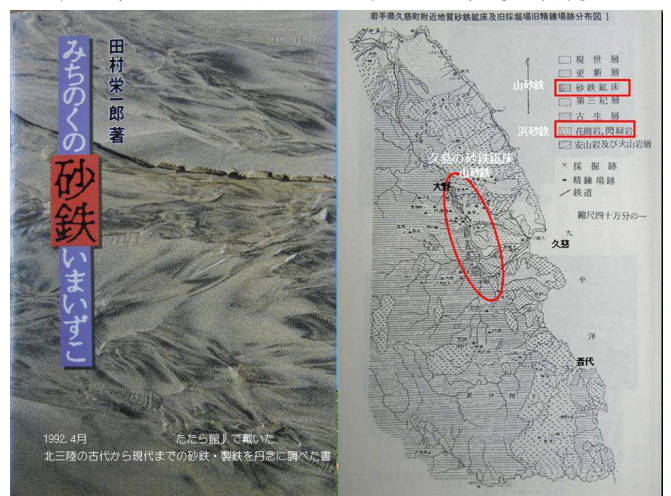
明治時代、高炉精錬法の時代を経て、昭和初期の砂鉄の大量精錬法が取り入れられました。

また、高島高任の釜石の大橋洋式高炉操業に この久慈の鉄山技術が見込まれ、久慈の鉱山師中野兄弟が参画してゆく。

● 松方五郎悲願の海綿鉄製造

大正時代の末 久慈に眠る大量の砂鉄を使った大製鉄所が建設され、直接製鉄法による不純物の少ない海綿鉄のテスト製造が始まる。

この久慈海綿鉄はスクラップと一緒に平炉や電気炉に投入して精錬する製鋼原料と期待されたが、不純物は少ないもののチタンなどスラグ成分がまだあまりにも多く製鋼原料としては未完成で、ついに実用生産されることなく昭和3年開発は中止。



● 川崎製鉄久慈工場での海綿鉄ルッペ(半溶融鉄)の製造 直接製鉄の先端技術の量産化

昭和14年 川崎造船が久慈製鉄所建設を決定するとともに、昭和製鋼などと共同でクルップ・レン直接製鉄法での砂鉄の直接製鉄法の実用量産をめざす。昭和16年久慈製鉄所完成と共に川鉄(当時川重)単独での砂鉄による直接製鉄を開始し、不純物の少ない半溶融鉄「ルッペ」の製造が開始された。

このルッペの不純物の少なさが、特殊鋼製鋼原料に最適とされ、量産が進んで、昭和30年にはこのルッペの生産が7200トンに達する。その後、低コストで大量高速生産ができる転炉製鋼法が主力となる近代鉄鋼一貫製鉄所が日本の製鉄業の主流となる中で、昭和42年 川鉄久慈工場はその役割を終え、公共用地として整理更地となり、「川崎町」の名を残すのみとなり、現在はその地に久慈市役所が建っている。

三陸沿岸の Iron Road 【参考】 北上高地の製鉄

http://www.bunka.pref.iwate.jp/rekishi/kouzan/kouzan01_02.html

◆ 製鉄の始まり

北上高地の製鉄業の歴史は古いようですが、中世までの様子はよくわかっていません。江戸時代に入ると、仙台藩の磐井郡大籠(現在の藤沢町)や折壁や津谷川ともに一関市室根町)、気仙郡の世田米(住田町)などで製鉄が始まったといわれます。言い伝えでは永禄年間(1558-1570)に土佐と対馬という2人が備中(岡山県)の千松大八郎・小六郎兄弟に弟子入りし、その技術を学んで大籠で製鉄を始めたといえます。慶長3年(1598)伊達政宗の岩出山築城に際し鉄1,600貫目、同5年(1600)の仙台築城に鉄2万貫目、さらに同7年(1602)には5万貫目を上納したという記録が残っています。大籠に隣接する馬籠(宮城県本吉町)には、佐藤十郎左衛門という人が中国地方で製鉄を学び、慶長10年(1605)にこの地で製鉄を始めたという言い伝えがあります。盛岡藩ではこのころ、田野畑村や普代村、山形村(現 久慈市山形町)や大野村(現 洋野町)などで製鉄業が成立し、九戸郡一帯は製鉄の中心地として栄えたと言われています。17世紀には近隣諸藩に鉄の移出を始め、18世紀中期に中国地方から最新技術が取り入れられて生産量が増加すると、東廻り海運を利用して仙台藩、相馬藩(福島県)、水戸藩、江戸などの遠隔地にも移出されるようになりました。18世紀後半以降になると、輸送距離が短く運賃の安い南部鉄は備中鉄との競争に打ち勝ち、東日本の太平洋岸の市場をほぼ独占するまでに成長しました。仙台藩の製鉄が主に農業との兼業であったのに対し、盛岡・八戸藩の鉄産業は地域の豪農や豪商が資本を投下して行う専業従事者による通年操業で、燃料として大量に使う木炭が豊富だったこともその一因となっています。

◆ 南部鉄の名声を高めた諸鉄山

盛岡藩では18世紀後半、岩泉の中村屋が経営にたずさわるころから製鉄業が大発展しました。寛政年間(1789-1800)に開発された割沢・室場・板沢・鈴沢・田名部の各鉄山は「野田5ヶ鉄山」と呼ばれ、秋田藩や弘前藩はもちろん、仙台藩や水戸藩にも移出され、南部鉄の名声を高めました。また、文化年間(1804-1817)には問屋も設置されています。内陸への運搬には牛方が活躍し、新しい街道も整備され、帰りの荷では米や雑穀などが運ばれ、山村経済の改善にも一役買いました。八戸藩では享和から文政年間(1801-1829)に飛騨(ひだ・岐阜県)の浜屋茂八郎が製鉄業を営み、生産量が増加しています。その後、八戸藩は鉄山を藩営とし、領内の豪商を支配人に任命して経営を行っています。これより先、藩内には「大野6ヶ鉄山」と呼ばれる鉄山が開発されています。この中の一つ・玉川鉄山(軽米町・県指定史跡)は、天保5年(1834)軽米の豪商・淵沢圓右衛門が経営を命ぜられたことが知られています。



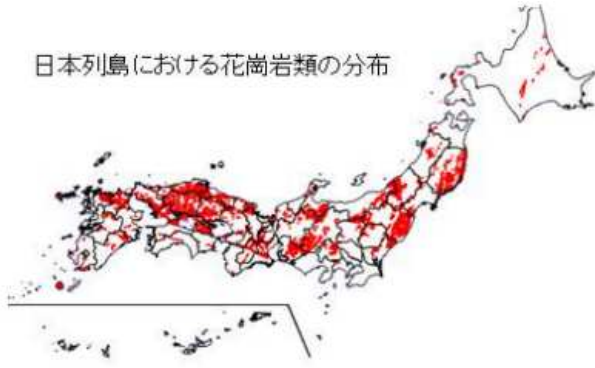
参考 北三陸沿岸のIron Road 普代・田野畑のたたら遺跡 ②

岩手県の鉄鉱床分布 と その参考図



図1-2 日本列島における花崗岩の分布。黒色部が花崗岩の分布を示す。
http://blogs.yahoo.co.jp/kawakatu_1205/56027852.html

日本列島における花崗岩類の分布



日本の鉄資源



参：日本人と鉄／新日本製鉄

参考 北三陸沿岸のIron Road

普代・田野畑のたたら遺跡 Ⅱ

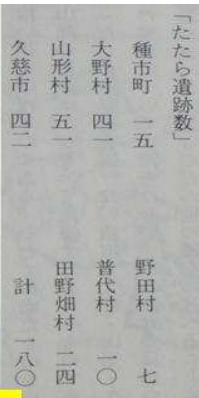


岩泉町
江川鉄山のほか十数ヶ所の製鉄関連遺跡が確認
砂鉄と製鉄に必要な木炭が豊富にあり、製鉄が盛
んな場所だったことがわかる。



参：日本人と鉄／新日本製鉄

岩泉



久慈地域の地質と江戸～明治時代に展開したたたら遺跡分布

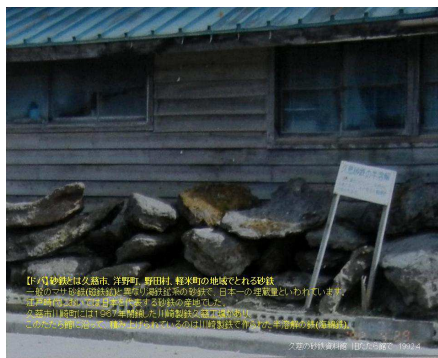
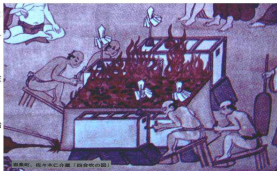


《 かつて久慈にあった川鉄の砂鉄資料館「たたら館」展示より 1992年に訪れた写真より 》



久慈 旧たたら館の入場券に使われた四合吹図

4合炊とは稲穂を4合使ったら穀物のことである
 たら穀物に対する稲の量は一面ではなく、中国全土でも見られ、出雲でも稲が1合、粟1合、糠1合と天孫様が、踏みかき、拾い、美作は稲では、踏みかき天孫様となっていました。
 一方、奥羽もでは稲1合、天孫様があまり使わず、大型の炊き、稲(4合)と呼ばれたのが主として使われ、奥羽米に水車、なみに、天孫様への移行が進んだ中国山地で水車が使われるようになるの(3明治)になってからです。
 日立金属 たたらの歴史



008 年に閉館された久慈地方の砂鉄資料館 旧たたら館

砂鉄の大産地であった久慈。江戸時代から明治時代にはこの砂鉄を使って、数多くの鉄山が営まれ、南部鉄の一大供給基地となり、また、その後明治には高炉法による製鉄を経て、さらに直接製鉄法による海綿鉄製造が昭和42年まで川崎製鉄久慈工場でつづけられる東北の大産鉄の地であった。

この久慈地方の砂鉄・たたら製鉄並びに川鉄久慈工場の歴史を示す資料などを保存展示する砂鉄資料館として、2008年まで続いた。

閉館後、これらの資料は、旧長内中学校内に移され、「たたら伝承館」として、保存展示されていると聞く。

久慈周辺は砂鉄(ドバ・濁鉄鉱)の大産地 この砂鉄を利用した近代的な海綿鉄の量産

この砂鉄を使って昭和40年代まで海綿鉄を製造した川崎製鉄久慈工場

10 川崎製鉄元山砂鉄採掘場跡

海底の隆起が作った砂鉄資源

元山砂鉄採掘場跡は川崎製鉄久慈工場が製鉄の原料となる砂鉄を採掘した場所です。この採掘場の砂鉄はドバ^(※1)という海底の隆起^(※2)により誕生した砂鉄鉱床です。また久慈工場はたたら製鉄の歴史に残る製錬技術を導入した先進的な工場でした。

(※1)茶褐色の砂鉄でバ・山砂鉄とい一般的な砂鉄(p.08)とは区別されています。
(※2)海底の隆起についてはp.12を参照



川崎製鉄久慈工場 ロータリーキルン(回転炉)



洋野町 大野運動場 砂鉄層

現在でも見られる砂鉄層

現在、元山で砂鉄層は露出していません。かわりに採掘遺跡を示す標柱が整備されています。

一方、洋野町大野運動場には現在でも砂鉄の層が見られます。かつてはこも川崎製鉄の砂鉄採掘場でした。



元山の標柱



砂鉄層の成り立ち イメージ

①海底に砂や砂鉄が堆積



元山砂鉄採掘場跡 遺構

海底の隆起が作った砂鉄鉱床

元山の砂鉄層は、標高約250mの高台にあります。この砂鉄層は、かつて海底に堆積した砂鉄が隆起により山の上に持ち上げられたものです(探検場のある場所は海岸段丘といえます)。

その埋蔵量は、国内最大規模とされています。この砂鉄鉱床は三陸海岸の隆起が生んだ大地の遺産なのです。





3. 三陸鉄道に乗って 20数年前訪れた龍泉洞 & 普代・黒崎を訪ねる

宮古から久慈へ 大震災・津波の被災地を結ぶ三陸鉄道 北リアス線に乗って 北三陸沿岸をめぐる
2014.6.8. & 2014.6.9.

【引用・転記・参考資料】

1. 田村栄一郎著「みちのくの砂鉄いまいずこ」
2. 久慈市編 ガイドブック「大地と自然の久慈」
3. 北上高地の砂鉄 http://www.bunka.pref.iwate.jp/rekishi/kouzan/kouzan01_02.html
4. インターネット検索 一部写真 北三陸沿岸のたたら解説につかわせていただきました

【和鉄の道・Iron Road by Mutsu Nakanishi】

1. 「閃光」と「肌光」 - 鉄への思い -
2. 田舎なれども南部の国は西も東も金の山 岩手県南部 蝦夷の鉄 北上山地 大鍬・釜石へ 2002.10
3. 岩手県北上川流域の製鉄地帯 一関博物館 蝦夷の蕨手刀と日本刀のルーツ 舞草刀 2001.10.