

2021年度 成安造形大学附属近江学研究所 紀要 第11号

# 近江の懷をめぐる 5

美術家／成安造形大学准教授／成安造形大学附属近江学研究所研究員

石川 亮

## 近江の懷をめぐる 5

Name:

Ryo ISHIKAWA

Title:

Omi's "Futokoro" : Part Five

Summary:

Using a survey of an area in Shiga called Shukubamachi I will examine topics such as "techniques" and their "spirit" in order to answer the questions, "Why have these particular techniques been preserved and passed down?" and "What special value were they perceived to encompass?" I will also look at why these examples are so limited.

美術家／成安造形大学准教授／成安造形大学附属近江学研究所研究員 石川 亮

「近江の懷」とは、近江（滋賀県）という風土に根を下ろして未来社会へ向けてものづくりや新たなライフスタイルや伝統の継承などを実践し発信している人々と、それらを育む近江ならではの風土や地域社会のつながりの場である。「命の水の周辺にある暮らしの中に生きづく生業」そしてその「クオリティの高い手技や精神」に焦点を当て、主に近江の主要な街道沿いにある宿場町や門前町などを訪れ、その場で起こる独特の魅力を見つけ出すことを心がけている。

二〇一六年十二月よりびわ湖芸術文化財団（二〇一七年三月までは滋賀県文化振興事業団）が発行する「湖国と文化」に「近江の懷」と題して近江の街道、宿場町におけるものづくりやそこで育まれた精神性、次世代につなげる新たな価値を写真と文で紹介する機会をあたえられた。二〇二二年一月現在まで十九回の連載が継続されており、本稿では二〇二二年一月より二〇二二年十月までの第十六回から第十九回までのオリジナル文を可能な限り残し、近江学研究所紀要として再編集した。

## はじめに

五回目となる「近江の懷をめぐる」は新型コロナウイルス感染症の感染拡大を繰り返す中、外出時はマスク装着が日常となる。そこで感染対策を試みながら活動する工夫として、ロードバイクに乗りフィールドワークする可能性を広げた。二〇二〇年の暮れ、自宅から近い、冬の北国海道（西近江路）、和邇・榎の宿のライド取材から始まる。筆者がこの文書をまとめる二〇二二年一月時点で、第六波と呼ばれる感染拡大が急速な勢いで襲いかかっている。「いつまでコロナウィルスとの共生が続くのか」「おそらく当分の間は続くだろう」この自問自答を繰り返す二〇二一年であったと振り返る。特に医療従事者、介護、福祉などのソーシャルワーカーと呼ばれる人々は、一度感染拡大になれば過酷な労働状況になる。そして飲食や観光など直接的な対面での「なりわい」は、感染対策と活動継続のジレンマに悩まされる時間が続いている。そんな中、地域における暮らしを持続しつつ、日々の工夫を続けながら、コロナと共存しつつ工夫の姿勢で「なりわい」に向き合う人々に焦点を絞った。始めは、大津と白髭神社の中間地点に位置する和邇で、自宅を靴製造販売の場にしながら、平日は近隣農家の作業を手伝い、土

日をお客さんとするオリジナル靴で独自の世界観を構築するクラフトマンのライフスタイルに注目した。次に茶所で知られる甲賀朝宮にて、古くからの交通の要衝、今日ではサイクルロードの通過点に位置する場所に工房を構える、自転車フレームビルダーを訪問した。また、湖北、賤ヶ岳山麓に位置する大音の古民家カフェを営むオーナーは、移住後、農村の丁寧な暮らしを実践することで、地域の食文化を伝えている。さらに出版社を立ち上げて発信する活動を続け、地域の景観保全につなげていこうとしている。西浅井の黒山では、長浜市の地域おこし協力隊に採用されたことをきっかけに移住し、自伐型林業を馬搬<sup>ばはん</sup>という伝統的な方法で取り組む挑戦をしている。自身が望む暮らしを地域おこしや環境保全活動につなげようとする活動家に出会った。

彼らに共通するのは人里離れた長閑な風景が広がり、幹線道路から少し外れたところに、生業の場がある。変化の激しい時代を感じつつも、地に足をつけた独自の生き方、暮らし方の実践を試みている。自転車でのアプローチでなければ出会えなかった場所に拠点を構え、コロナ禍で生活スタイルを大きく見直さざるを得なくなった現在、四者の生き方を受け入れる「近江の懐」を紹介したい。

## 一、和邇の道標カバン

コロナ禍になって生活の一つとなったことがある。それは二〇一七年から少しずつ始めていたロードバイクに乗って琵琶湖周辺を走ることだ。人との接触をなるべく避けながら行動せざるを得なくなった今、体力を維持し自身の免疫力を高め、さらに体調コントロールを心がけるにはうってつけだ。毎日数分でも数キロでもロードバイクに跨がり走ることは私を解放の道へと導いてくれている。

二〇二〇年から二〇二一年にかけて全世界でコロナ第三波がやってきた。日本国内でも首都圏を中心に日増しに感染者数の記録を更新する状況である。そんな中、自身のニューノーマルを模索しつつ出来る限りの近場、足元に目を向け、重心を置き、少しずつ動き出すことにした。

北海道（西近江路）を北上し、和邇中に入ると京都へ向かう龍華道と合流する地点で榎石標を改めて確認する。そのまま直進、和邇小学校を過ぎると高城地区に入ってくる。二股に分岐する左方向へ、旧街道の面影をなんとなく感じながら進むと左手に木々に囲まれた独特の世界観を放つ、昭和の住宅が目に入ってきた。表側の古びたトタン製の倉庫が新たな風情を醸し出し、よく見るとカバンの形をしたアイコンと「BAG」と書かれた看板が掲げられていることに気づく。その向こうには煙突が見え思わず足を止めた。周りを見渡すと薪がたくさん積んで

ある。別の入り口からそっと覗くと庭仕事をしている男性と目が合った。実は事前に連絡を取っていた「カバンのキャラバン」店主の加藤厚士さんである。加藤さんとは数年前、浜大津でお会いしたことがある。京阪電車石坂線が走る道路沿いの小さなビルの二階に店を構えておられた。鉄製のガラス窓から光が差し込むショップ兼仕事場には観葉植物、多肉植物が所々に並んでいる。そこで布製オリジナルカバンを製作販売されていた。多彩な図柄、素材の布ロールと白地キャンバスとめし革でつくられた様々なパターンのカバンが並んでいたことを記憶している。

庭先で加藤さんと話しながら新たなショップ兼仕事場に案内していただくと、以前見た世界観が直ぐによりがえってきた。昭和の住宅、内装をリノベーションし白色に塗られた壁面に観葉植物が所々展示されている。その合間に手製の什器が配置されオリジナル布製カバンが並んでいる。思わず私は商品のショルダーバッグを肩にかけ鏡の前に立ってみる。店内をうろろしつつ、煙突の正体である暖炉の前に座らせてもらいお話を伺わせていただいた。

この場所を仕事場にしたのは二〇一五年からで、実はここが高校生まで住んでいた生家であるのと、高校卒業後、関西の芸大で陶芸を学ぶが、しばらくしてカバン製造に関心が向き大津で袋物販売製造の会社に就職する。そこで製造技術から営業、卸、製品管理など様々なスキルを身につけるが当時の経済効率優先のものづくり社会、その仕組みに疑問を

感じていたようだ。二〇〇〇年に独立、最初は大津中央に店を構え、自身の作りたい定番（既製品）を製作販売することから始まる。しかし近所のお客さんからの注文に、「この形で、この色でー」「もう少し小さくー」など「融通を利かせてつくるものづくり」が楽しくなってくる。二〇〇七年からは浜大津に店を移し、現在も続くセミオーダーのカバンづくりになっていったようだ。予め何種類かのカバンを作っておき、そこに好きな布地、素材、図柄を当て込み、持ち手のなめし革部分の形、色をカスタマイズしていく。そうやってお客さんと対話しながら唯一無二のカバンづくりが展開される。「お客さんがデザインしたものを僕がつくる！」と加藤さんは語る。カバンづくりがわかってくると素材の特性や機械の調整、様々な計算ができる様になり、新しく斬新なものにチャレンジしにくくなってくるが、そこで新鮮な感覚を大事に、お客さんの拘りを聞き出して唯一無二の作品をつくるのが楽しいのだ。そして更にカバンへの愛着や思いが深まるのである。次に「滋賀（近江）」でつくることの意味や拘りはあるか？ という質問を敢えてしてみた。すると一息置いて「私は滋賀というよりも日本製であることが大事かなって思っています。」と、日本には様々な伝統技術が各所で残っており、その職人たちのつながりがあればシャトル織機でつくった生地を適正な価格帯でお客さんに提供できる（加藤さんは岡山児島の職人さんと連携がある）。昨今、地域ブランドも面白い試みであるがここでは丁寧なものづく

りと国内、近場で連携し合うものづくり、そして作りのパーソナリティーが大事な様に感じた。

実際に「カバンのキャラバン」でオリジナルカバンを作るとなると形と布地選びで必ず一回はお店に行くことになる（受取りにもう一回或いは郵送？）。今日のネット販売時代では、よりたくさん画像で情報提供がなされ、購入者からの評価、レビューがついてくる。それを見て、読んで購入への判断をする。もしかすると自分で生地や図柄を見て触って選んだり拘ったりできず、自分の感覚や好みはわからない、他人の評価を気にする時代なのかもしれない。しかしここにはもう一度自分で考え、楽しむことに気づかせてくれる何かがある様に思えた。「理想はお客さんが勝手に作ることができれば本当に楽しいですね！」と。

お店は金土日に開店、平日は高島市の農家さんの手伝いなどされている。庭仕事や暖炉の薪の調達、農家さんとの連携、そして価値を共有する全国のものでぐりに携わる職人同士のつながりなど、ネット社会の情報に振り回されない職住一体の暮らしがみえた。取材後、店に入って直ぐに手にしたショルダーバッグを再度手に取った。加藤さんの選ぶ素材と色の組合せは、そうは言っても絶妙である。ショルダーバッグは自身のコレクションとなって店を後にした。「キャラバン」の名は行商、隊商のイメージから着想されており、近江商人の有り様そのものと感じた。帰り道、来た道に戻って二十メートル程のところ

が読むことはできない。後日、調べると「北国海道大津江五里 白髭江五里」と刻まれ、北国海道（西近江路）であり大津と白髭神社の中間点である、また片方には「比良山観世音」と刻まれ、天台真盛宗報恩寺がこの先の丘上に位置し、恵心僧都作とされる木造十一面観音像を安置していると『近江の道標 歴史街道の証人』（木村至宏著）では書かれている。さらにびわ湖鉄道歴史研究会の江若鉄道廃線跡地図によると旧江若鉄道と邇駅が「カバンのキャラバン」の直ぐ前あたりに位置していたことも確認できた。ちょうどこのあたりから湖の方へと北国海道（上街道）が曲がり大將軍神社を過ぎたあたりの出口の十字路で湖岸を走ってきた下街道と合流する。

後日、もう一度加藤さんにお会いして尋ねるとやはり間違いはない。以前はお店より北側は道が無く、ここから湖岸の方へ道が曲がり、家の前が駅舎であったことを伝え聞いておられた。

昭和の高度成長期に建てられた実家を受け継ぎ、新たなものづくりのあり方とライフスタイルを模索される加藤さんの姿はサステナブルで創造性に満ちている様に感じる。この場所が近江の交通インフラの変遷と潜在能力を伝えていること、それは単なる偶然とは思えない。





写真5 店主の加藤厚士さん



写真3 カバンのキャラバン「BAG」の看板が見える



写真1 左側の旧道（北国海道）へ



写真6 布地のサンプル



写真4 プロトタイプのカバンが数種類並んでいる



写真2 カバンのキャラバン玄関より

すっかり自転車に乗る生活が定着してきた。一日に一時から二時間程度、週に二、三回は通勤以外でトレーニングと気分転換を含んだライドに出かけている。自宅近くの仰木から大津方面へ山沿いを走り西教寺、日吉大社前を通過して蕎麦屋前を曲がって作り道（名前の由来は諸説あり）へ、盛安寺前を抜けて唐崎方面へ出る。湖岸沿いの北国海道（西近江路）を北上して新唐崎公園で琵琶湖を見ながら一

## 二、朝宮の自転車



写真9 北国海道を刻む石造道標



写真10 和邇高城にある道標と常夜灯



写真7 制作プロセスが案内されている



写真8 ショップ内の様子

休みし、再び街道へ、おごと温泉街を通り抜け仰木へ戻ってくるコースだ。これが私のビワイチ・プラスである。

二〇一九年十一月に国土交通省がナショナルサイクルルートに選定した琵琶湖岸を一周する約二〇〇キロメートルの道「ビワイチ」がある。また滋賀県がビワイチにプラスして県内の街道や峠道を通りその魅力を伝えるルートを設定し日々更新し続けている「ビワイチ・プラス」があることを確認しておきたい。

朝宮と聞けばすぐに茶のイメージがわく。ここにもビワイチ・プラスが存在する。ビワイチのスタート地点である瀬田の唐橋から国道四二二号線を南下、石山寺、瀬田川洗堰、大石を過ぎ山間部に入って朝宮へ、茶畑を左右に見ながら信楽へと向かうルートだ。朝宮に入ってすぐのところに枚方、京田辺とながる国道三〇七号線との三叉路がある。そこから信楽方面へ三〇〇メートル行ったらところに「macchi」と書かれたクールな建築を発見した。窓からはロードバイクが少し見えている。ここは古くから大阪、奈良へ、東へは東海道、伊勢へとつながる交通の要衝であることは言うまでもないが、ここに立ち上がった新たな場に焦点を当てたい。

この道は常々車で通る道だが、いつ開店したのか気になり早速「マッキサイクルズ」に連絡を取ると、店主の植田真貴さんは快く取材を引き受けてくださった。二〇一九年自然豊かで自転車が比較的行き

交うこの地をたまたま発見して仕事場を立ち上げたそう。それまでは生家の愛知川町近くでハンドメイドフレームビルダーをスタートされたとのこと。つまりロードバイクの伝統的な素材であるパイプ状のクロモリ（クロームとモリブデンの合金）を溶接加工して自転車のフレームをつくる職人である。自転車は、当然ホイール（車輪）、ハンドル、ブレーキ、サドルなどを組み上げ完成車に仕上げるのであるが、フレームをハンドメイドする自転車屋さんはいない。それは接合させる素材同士を熱でゆっくり温め、そこに溶棒をたらして溶接する繊細な技で経験がものを言う技術だからである。

私が中学生の頃、父親からロードバイクを買ってもらったことを思い出す。今もメーカーとお店は健在だが当時京都に安価で自転車をつくるメーカーがあった。自転車製造は、元々自転車レースが国の文化でもあるイタリア、フランスでの製造が伝統的だ。日本でも大手ブランドで生産は進んだが、やがてクロモリフレームの生産は東南アジアが中心となり溶接技術の精度の高さも彼らが中心となる。時代は進みアルミフレーム生産が主となり溶接もオートメーション化されていくと、マウンテンバイクなどの様々な展開が見られアメリカや台湾のブランドが次々にイノベーションを起こした。数年前からは軽さと剛性に優れたカーボン素材を扱うことが主流となり健康ブームもあつてか比較的需要が伸び、かつての名ブランドが次々と新モデルを出して新たなカルチャーを開いている。一方、かつての主流である

クロモリフレームは重量否めないが独特のしなりがあり、細身のフレームはポリウム感のあるカーボンフレームに比べてスマートで、何よりも細部の仕上がりが美しく未だに人気が高い。このようなフレームは以前は大量生産しないと作れなかったが今日のグローバル、ネット社会が小ロットで細部の仕上がり融通の利くものづくりを可能にしたと言えるだろう。植田さんがつくるフレームはまさにカーボンバイクの性能に劣らない今日まで技術継承されてきた日本製のフレームだ。

私もロードバイクに乗る生活を再開させてから数ヶ月経つが、スキルアップすると同時に自身の体力や調子に変化が出てくるのが乗っているとわかる。それは小さいことだがパーツの素材や性能の違い、サドルの位置など微調整しながら自転車が体の延長で一部になってくることがわかってくる。自動車やパソコン機器などには味わえない体と同調してパーツを組み替えようとする感覚は新鮮だ。

滋賀県で生まれ育った植田さんは休日に琵琶湖周辺を自転車で走ることやホビーレース（地域で開催されるイベント）に出るなどアルミやカーボン製の自転車に乗りつつ、漠然とサイクルショップの開業を思い描いていたそうだ。脱サラして三十代半ばで一念発起し、東京サイクルデザイン専門学校の開校を期に一期生として入学、在学中からフレームビルダーの元で修行を始める。卒業後、栗東の機械製造工場の一角を間借りしつつ自身の目指すフレーム製造の模索が始まった。その後、レースでも戦える「よ

く走るクロモリ」を目指し二〇一七年自宅近くのスペースから事業を立ち上げた。

様々なパターン、カラーのバリエーションが選択でき、誰でも簡単にフレームオーダーができる態勢を整えている。しかし乗り手に拘りや目的が明確でないオーダーすることの意味がわからない。フレームをオーダーするということが自身の乗り方、目的、サイクルライフが何を意味しているか、或いはどんな生活スタイル、考え方なのかまでがつながって問われている。これは大量生産のカatalogから選択する考え方と大きく違うビジネスであることが見えてくる。一人ひとりの生活、乗り方に合わせたものづくり、乗り手とのコミュニケーションがある様に思えてきた。

クロモリに軸足においてフレームのフォーク部分が振動吸収性の高いカーボン素材仕上げ、クロモリパイプとカーボンパイプを両方使い適材適所に使用するハイブリッド仕上げ、さらには乗り手の体格に合わせて大きさも変幻自在につくるなど、ハンドメイドビルダーでしかできないものづくりが展開されている。植田さんに言わせれば「新たな開発は素材の組み替え作業がしやすいクロモリバイクから始まり」とのこと、最近では滋賀県の観光や健康社会づくり推進につながる自転車を通したイベント講師を務めるなど、乗る楽しみを広げることもされている。自身のウェブサイトには「m a c c h i」として日々模索を続けていくうちにたどり着いた一つの答え。それは常に乗り手、使い手として接してきた「原



点<sup>グ</sup>を忘れない、ということ。乗り手と同じ価値観を共有し造り上げたフレームはsym<sup>シ</sup>pa<sup>パ</sup>th<sup>ス</sup>y<sup>ス</sup>にあふれ、羽となり、そして進みは始める。そんな想いからこぼれ出たmacchi<sup>マッキ</sup>のラインナップ。しかしこれは、ほんの入り口でしかありません。その先に様々なプロセスを経てsym<sup>シ</sup>pa<sup>パ</sup>th<sup>ス</sup>y<sup>ス</sup>という大輪が花開いたとき、はじめて誰かのための一台が産まれるのです。」と記されている。マッキサイクルズのフレームのヘッドにデザインされたMの文字から生える羽は「羽ばたくように走ってほしい」という想いが込められている。

大手外国ブランドがトレンドをつくり、毎年完成車を発表する自転車業界がある一方で、琵琶湖を中心とする滋賀県に新たなカルチャーとして開花しつつある自転車を介したコミュニティと新しい生き方を提案しているように感じる。

後日、少し手前の三叉路まで自転車で出直し、県境の裏白峠を目指した。『近江の峠道―その歴史と文化』（木村至宏編著）の中で八杉淳氏は、都が京都に遷つて以降伊勢への参詣路として用いられたとしている。早速現場へ向かうと国道三〇七号線脇に山間を縫うように旧道が続いている。林道を走る自転車好きには楽しすぎる道である。道の途中に茶畑を見ながら峠を堪能することができた。

日本の歴史が始まる頃より交通の要衝としてあるこの長閑な地で、自力で移動することの喜びと価値を伝える新たなステーションを近江の懐が支えている。



写真15 羽のマークの入り口から店内を覗く



写真13 長閑な風景にマッキサイクルズが見える



写真11 国道沿いの茶畑(茶摘み待つ朝宮茶)



写真16 シグに装着されたクロモリフレーム



写真14 窓から自転車のがぞく店舗



写真12 大津、信楽への三叉路(枚方方面から)



写真21 植田真貴さん制作のクロモリフレーム



写真19 店主の植田真貴さん

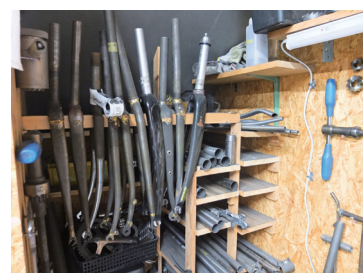


写真17 フロントフォークとクロモリパイプ



写真22 裏白峠を自転車で越える筆者



写真20 店主の植田真貴さん



写真18 ショップ内の様子

### 三、大音の茶店おおと さてん

長浜市木之本町大音は、瀬田の唐橋を起点とするビワイチにおいて、最深部と言って良いだろう。西野放水路沿いのさざなみ街道を北上して、国道三〇三号線との交差点を越えてすぐに北西方向に伸びる道がビワイチである。道に沿って目を向けると賤ヶ岳の山容が確認できる。

二〇二一年三月、ビワイチに挑戦した私は、春の強風にあおられ、手前の三〇三号を左折しそのまま新トンネルを抜け、飯浦に出してしまった。本来なら伊香具小学校を左に旋回し、ビワイチ唯一のヒルクライムと、賤ヶ岳隧道を抜けて遠望できる竹生島を不覚にも抜かしてしまった。

二〇二一年夏、もう一度その場を確認したい思いで大音へ。そして二〇一八年に偶然見つけた喫茶店のことを思い出し、賤ヶ岳リフト乗り場から数メートル歩いたところの大屋根の古民家喫茶へと向かった。日当たりの良い南側に玄関があり、麻布暖簾に「丘峰きゅうほう」と記されている。その時は「古橋焼肉」を食した。それは特製のタレにつけられた鶏肉を炒めたものに、玉ねぎの酢漬けがついてくる料理だ。「ここから少し東の古橋で、五月頃に食される伝統食です。」と説明されたことを覚えている。今回はそのビワイチ最深部の丘に位置する「丘峰喫茶店」を紹介したい。

店主である堀江昌史ほりえ ますみさんに連絡を取り、現地で取材することができた。開口一番「この風景を残した

い思いでやっています。」と、賤ヶ岳山麓から見渡す涌出山ゆるでやまから田上山たのやまあたりの山並みと木之本へ広がる平野を指して、勢い良く話された。かと思うと直ぐに「こっちに来てください。」と厨房の裏手へと案内され、「今、私は漬物作りをやっています。小鮎のへしこもありますよ。ほら、ちょうど乳酸菌の良い匂いになっています。」と、桶の中を見せていただいた。風景から漬物への展開は急過ぎて驚いたが、既に本題に入っており、店主のペースに乗った。再びテーブル席へ戻り、その特製の漬物セレクションをランチで食すことになる。「トマトの漬物は近くの野菜作り名人から、小鮎は海津の漁師さん」と次々に素材の出自と紹介が始まった。味の感想を伝える間も無く、気付くと話は再び風景の話に変わっていた。「二〇一七年に開店してから、刻一刻と風景が変化しています。この前、漸くここを店舗兼住居とすることができました。地域の方々と共に田畑で農作物をつくり、日持ちが難しい湖魚を漁師さんから直接買い取って、地域で伝わってきた食を持続していくことに努めています。」と、さらに「地域でその季節にとれる材料を使うことが、この風景を持続することにつながる。この風景が好きで、残したい思いを持つ私に何ができるのか考えた時、私たちが食卓に何を用意できるかだと考えました。」と話された。

昌史さんはギター職人である夫の森下涼平もりした りょうへいさんと一緒に、大音に移住して来た。以前は大手新聞社の政治、事件記者をされていたそうだが、昼夜を問わず記事につながる案件の現場に行き、締め切り

に追われながらも、真相を追求して記事を書く生活を日々過ごして来たそうだが。今の食生活とは真逆のコンビニ弁当を食べながら、自身の「やるべき仕事に生活（暮らし）を合わせる」スタンスであったと振り返る。これはこれで、新聞記者として社会の有様を伝えることや編集スキルをドキュメント映像作家に習うなど、充実していたとのこと。そして記者の仕事に一旦区切りをつけ、これまでの経験と関係性から続く、友人の応援などもあり、自身で出版社「能美舎」を丘峰喫茶開店前の二〇一六年に立ち上げている。代表する出版物に湖北を舞台とする井上靖の名作「星と祭」の復刊や、地域おこし協力隊から活動をはじめ観音ガールの異名を持つ對馬佳菜子の「観音ガールと廻る近江の十一面観音」などがある。いずれも地域文化に熱いコミニティ「星と祭」復刊プロジェクト発行によるものだ。昌史さんはその主要メンバーでもある。

お話を続けながらも、柚子生姜ソーダやスイカなど地域の採れた素材を使ったものがテーブルに並んだ。「今は季節や自然に暮らしを合わせる感じかな？ 野菜を付けするタイミングをはかるなど、結構忙しいんですよ！」とつぶやかれていたのが印象に残る。

さて、丘峰喫茶店の名前は、祖父と父が、東京上野で金属粉末製造業をされていた時の会社名が引き継がれているそうだが。昌史さんの実叔母の話によると、丘、峰は二つの山を意味しており、父と祖父の二人の山を示しているとのこと。賤ヶ岳山麓の丘に





写真 23 小鮎のへしこを見せてもらう



写真 24 能美舎の出版物が本棚に並ぶ

位置することから、その名前を引き継いだそうだ。少し後になって、昌史さんは親族の法事の時にお坊さんから上野の会社と琵琶湖のふしぎなつながりを聞くことになる。その仕事場は上野のお山、不忍池近くに位置していた。江戸期初め一六二五年、徳川家光が東叡山寛永寺を建立、家康のブレーンであった天台宗の僧、天海は不忍池を琵琶湖に見立てて、弁天を祀る中之島は竹生島を意味し、この世界観を江戸の地に写したとされている。まさに「丘峰」は「琵琶湖の地」から「琵琶湖」近くに蘇ったのである。豊かさとは何か、幸せとは何か、高度経済成長からグローバル化を経験し、コロナ禍において人間の活動が制限される中、その価値が変化する時代にきている。琵琶湖、ビワイチの最深处にある「大音の茶店」は旬の地元の美味しいものを食すことのみならず「自然に暮らしを合わせていく」ことを教えてくれる。賤ヶ嶽隧道をくぐり抜け、琵琶湖に浮かぶ竹生島を眺め、近江の懐を後にした。



写真 27 「丘峰」と記された麻布製暖簾



写真 25 特製漬物セレクションランチと鮎のへしこ



写真 28 賤ヶ岳山麓の「丘峰喫茶店」



写真 26 店内厨房でお話する堀江昌史さん



写真 31 煉瓦造りの賤ヶ嶽隧道



写真 29 「この風景！」の前に立つ堀江昌史さん



写真 32 隧道を抜けて目にする「湖に浮かぶ竹生島」



写真 30 賤ヶ岳山麓に伸びる自転車道（夏の大音地区）

#### 四、黒山の馬

黒山地区は古代から奥琵琶湖における交通の要衝である大浦の北西部に位置している。ビワイチ最北部のトンネル、岩隈第二トンネルを抜け下り坂を下りたあたりからJR湖西線と併走する形で永原小学校を左手に、西浅井体育館を越えて右に折れると永原駅が見える。駅前を通過すると直ぐに左に折れ、大浦川沿いを走るように案内が出るが今回は直進する。少し進むと左手に石仏が見える。ここが長浜市西浅井町黒山地区の入り口にあたる場所だ。集落の中心付近から左に折れて少し進むと田畑との境界付近に原っぱが見える。西側にはマキノ町小荒路へとつながる万字峠を眺望できる。そこに二頭の馬（ポニー）が放牧されているのを発見した。一瞬目を疑ったが、何ともこの光景に溶け込んでおり、家畜との暮らしが持続していると勝手に納得していると馬小屋らしき建物から一人の女性があらわれた。二頭の馬に様々な指示を送り、餌を与えながら手なずけている様子が見える。馬と共に暮らす隅田あいさんにお話を伺うことができた。

隅田さんは長浜市の地域おこし協力隊として令和元年より黒山地区に移住し、馬と共に暮らしながら地域協力につながるような様々な工夫をした活動に日々チャレンジしている。地域おこし協力隊とは、都市地域から移住者を迎え入れ、人口減少や高齢化が著しく進む地域において様々な地域協力活動に従事し、地域への定住を図る取り組みとしている。

開口一番「馬と一緒に暮らしたかったです。」と話された。物心ついた時には既に動物と暮らすことを考えていたとのこと、高島市出身の隅田さんは大学を卒業後、馬と暮らすために、どのような仕事をすれば馬との関係を築けるか模索が始まる。そこで岩手県や北海道など各地で馬と暮らす人たちの元へ行き、山仕事や林業体験の経験を積むことになる。そこで馬搬（Horse Logging）という仕事、概念に出会う。馬搬とは山で伐採した木材を馬に曳かせて搬出する技術のことであり、人力では動かせないような丸太を馬は木々の合間をぬって運び出し、掛け声と共に人馬一体となる作業だ。条件の良い木を見つけて曳き出し、その材（木）が売買され、使用されていく。林業が生業として巡り巡っていく仕組みを経験されたそう。この経験を経て長浜市の地域おこし協力隊にチャレンジすることになるのだが、当然、北海道での馬搬のような仕組みや暮らし、生業が滋賀県長浜市の現在にあるわけではなく、今後の明確なビジョンが見えていくわけでは無い。だからと言って諦めないのが隅田さんの面白いところである。長浜市は自伐型林業と定住を推進していることから、この地で馬搬ができる林業を目指し、「この山に価値を見出す」提案をすることで馬との暮らしのチャレンジを始めていくのである。

ここで二頭の馬の紹介をする。白馬でどっしりとした様相の「シラホシヒメ（通称…ヒメ）」とそれより馬体の小さい駿毛で、いたずら好きだが愛らしい「クレハ」がいる。どちらも牝馬であり肩までが

一四七センチ以下であることからポニーと呼ばれている。隅田さんは、長浜市北部でいくつかの集落を市職員に案内され、黒山地区が気に入って、ここでの生活が始まった。その頃より二頭との共生が始まり今日に至っている。「馬搬どころか、この子たちに信用してもらおうこと、心を通わせることで毎日が必ずです。」と隅田さんは語る。神経質で敏感な馬との生活は怪我也絶えないとのこと、聞き取りを続けていると馬小屋が目に入った。聞くところやら黒山地区の人たちが協力して建ててくださったとのこと、外壁は焼き杉板、ベンガラ等々、様々な材でパッチワークされており、廃材の利用であることが見て取れる。しかしそれがかえってお洒落に映る。このことから隅田さんと馬の生活が黒山地区の人に支えられ、受け入れられていると想像できる。地区の人々に歴史や石碑のことなどを尋ねる際に馬の話をする、どの人も微笑ましい表情をされていたのが印象的だ。

日を改め十月の休日に訪ねると「午後から公民館近くの公園でイベントなんです！」と隅田さん。年に一度の、仮装して集うイベントに子供たちが集まってくるようだ。その日は小さい方の「クレハ」のお披露目でもあり、隅田さんも会場で仮装して撮影会を開くなど、地域おこしの一端を担っておられた。その他、黒山の原っぱにて馬を眺めながら生木を使ったカトラリー作りのワークショップを開催するなど、活動は始まっている。長浜スタイルの自伐型林業のこれからは未知の領域と想像するが、馬搬





写真 35 万字峠へ向かう林道に程近い場所に位置している



写真 36 「シラホシヒメ」を手懐ける隅田さん



写真 33 地域の人々が建ててくれた馬小屋



写真 34 イベントへ行く準備をする「クレハ」と隅田さん



写真 39 集落の外れに位置する原っぱ



写真 37 二頭のポニーと隅田さん



写真 38 イベント会場の公園にて

## 追記

生活で自立を目指す一つひとつのプロセスを通して、これまでの効率化優先社会で失ってきたものを、取り戻し復活させていける可能性が、たくさんある様に思う。例えば馬が通れる程度の林道整備など…。

コロナの猛威が少しおさまりを見せ、社会は沈黙を跳ね返すが如く、動き出す予兆を感じる中、近江の懐の地は、新たな暮らしと未知の可能性を受け入れている。

本稿では、二〇一九年より続く全世界に拡大した新型コロナウイルス感染症で生活のスタイルを変えざるを得ない状況におかれながらも、各地域で自身の暮らしを中心に据えながら、持続可能なものづくりを続けるクラフトマン、地域の持続に向けて動き出すクリエイター、活動家に共通する姿勢と背景を記した。

コロナ禍の生活がいつまで続くかは、まだ的確な予測をするには困難な状況である。少なくとも、これまでの生活様式を変えていく必要があることをより実感する一年であった。また、気候変動の影響と想像できるゲリラ豪雨に見舞われる事態を何度も経験した。今夏はカラッと晴れ上がる日が何日あったであろうか、ロードバイクに乗ることが日課になりつつある中、部屋に閉じこもる日が続いたことも記憶に残っている。各地では長雨が続き、台風が一定の場所に停滞する様な線状降水帯という気象用語を



何度も耳にした。さらにはその最中に新型コロナウイルス感染症の第五波が押し寄せ、緊急事態宣言が発出された。都市圏を中心とする各地で感染症による重症、中等症患者が瞬く間に増加し、病床が逼迫する状況が続いていることを報道で知ることになる。

十月から緊急事態宣言が解かれ、フィールドワークの授業を始めることができた。その中で滋賀県の中山間地域における様々な人と出会い、連携しながら「地域を知る」「地域の素材でつくる」と題した授業を行った。感染状況を気にしながらも、気づいたことの一つに、これまで以上にお互いの立場の分け隔てや、境界が緩やかになった様に感じている。大学と行政、地域、諸団体など、連携しながらも立ち位置は明確にできた。しかし常に、非常時という状況下で、感染リスク回避を考えると交流や連携がしにくい事態である。コロナ禍を生きている中で、人と会っていくことが、尚更、対話する意味、互いを思いやる気持ち、フォローアップする心、即ち「共助の精神」が強くなった様に感じる。共助し合うことで、自身の緊張感を和らげ、結果として自分を助けることにつながるのではないか、社会では様々な形で分断や孤立が起こっている事実も聞こえてくる。近江は近江商人に受け継がれる互助組織の伝統や、地域社会でつくる様々な目的の講が今日も持続している。「近江の懐」は苦しい時こそ、助け合い、分かち合う「共助の精神」が育まれてきた場であることを教えてくれている。