

「長良川鵜飼と岐阜のまちづくり」*

Ukai(Cormorant fishing) at Nagara-gawa River and Designing Town Space in Gifu, Japan

星城大学 山田正人**

By Masahito YAMADA

1. 長良川鵜飼の1300年の歴史と御料鵜飼

鵜飼とは、漁猟である。古くは、日本書紀・古事記にも記述が見られ、おそらく大陸から伝来したものと推測されている。

鵜飼漁においては人間にしか扱えないとされていた“火”と“鵜”という動物を使い、漁を行う。

日本において現存するとされるものは、観光と結びついているが、これ以外にも、これ以外の地域でも広く漁として行われていたことが知られている。

長良川の鵜飼については701年の記録があり、日本での記録の最古のひとつである。律令時代には宮廷直属の官吏として、またその後大名(信長や秀吉といった武将を含む)や徳川家の保護の下行われてきた記録がある。

(<http://www.kunaicho.go.jp/12/d12-07.html>)

長良川の鵜匠は明治23年宮内庁式部職を拝領し、御料場と称する一般禁猟区が設けられ、年8回の御料鵜飼が催され献上用の鮎が捕獲される。

長良川の鵜飼がなぜ日本を代表する鵜飼とされ、観光客を呼び、またこれがまちづくりにいかにかわりを持つのかに関して考察を行う。また、究極の目標はこの鵜飼漁があと1300年続けられる方策について考察することである。

2. 観光鵜飼について

a. 全国の鵜飼観光と長良川鵜飼

現在、鵜飼が行われているところは、12箇所である。ウミウの捕獲・供給地である茨城県日立市との計13箇所を持ち回りで鵜飼サミットなる催しを毎年行っている。漁猟としての鵜飼はこれ以外にも数箇所で行われているようである。また、鵜飼が行われたとの故事から、鵜飼を復活させようとする箇所もあるようである。

* キーワーズ：鵜飼 産業観光 まちづくり 漁業 スローライフ 長良川 岐阜

** 正員：工修、星城大学経営学部
(愛知県東海市富貴ノ台 2-172、
052-601-6000、fax052-601-6010
yamda-m@seijoh-u.ac.jp)

表1 全国の鵜飼(鵜飼サミット参加都市)

	最古記録	現在の体制
茨城県日立市		
山梨県笛吹市	笛吹川	
岐阜県関市	長良川	701年
同岐阜市	長良川	明治31年(遊船事業)、明治23年宮内庁指定
愛知県犬山市	木曾川	340余年前に犬山城3代目城主“成瀬正親公”
京都府宇治市	宇治川	“蜻蛉日記”には天禄2年(972年)7月
同京都市	大蔵川	平安時代
和歌山県有田市	有田川	
広島県三次市	江の川	約430年
愛媛県大洲市	筋川	大正時代
福岡県杷木町	筑後川	昭和32年
大分県日田市	三隅川	380年ほど前
山口県岩国市	錦川	約400年前
		昭和41年3月、大分県的重要無形文化財
		昭和21年

笛吹川・有田川は徒歩鵜飼。他に鳥根県益田市に放し鵜飼などがある。

鵜飼の形態は、船上からの鵜飼漁とは限らず、徒鵜(カチ)と呼ばれるものなどがある。ウミウを使用するところと木曾川のようにカワウを使うところがある。基本的に鮎漁であり、解禁の5月中旬から10月中旬の間で行われる。

鵜匠以外にも鵜舟操船の船頭、観覧船にしても操船等に技能者を必要とし、季節労働となる。船、装束、松明など漁具以外にも伝統に根ざした最適と目される道具が存在し、製作に当たる技能者が必要となる。シーズンオフにも鵜の飼育が必要であることも当然であるが、かつては、餌飼いと呼ばれる習俗もあったが、現在では、餌を買い与えることで供給している。

ウミウは渡り鳥で、日本国内で営巣しているところを捕獲されるが、自然の営巣地が減っており、供給が危機に瀕している。カワウは、稚鮎の放流事業等の影響もあってか、ところによって大発生し、問題を生じているところもあると聞く。鵜飼漁には、体が大きく強いとされる雄鵜が多く使われ、基本的に繁殖は行われていない。

b. 岐阜鵜飼と関鵜飼の差

鵜飼の行われる地理的背景が、独特の雰囲気をかもし出す。山の迫った瀬が魚場となり、鮎の餌となる藻が繁茂する浅瀬があることが条件である。

このような地形はまた人の生活に伴う火明かりから漁場を保護することになり、松明をかざすことにより、鮎が寄る、鵜が水中の魚影を見やすい等の条件が重なり、漁が成立する。

岐阜の鵜飼は街に近い温泉場との組み合わせもあり、大量集客形で信長が居城とした岐阜城のある金華山を背景としており、都市型といえる。対して、同じ長良川の関の鵜飼は、10数キロ上流で営まれる。郊外ないし田舎

形といえる。

宮廷貴族に保護された鶺鴒は基本的に都市習俗と目されるが、信長、秀吉が愛でた、その家臣が地方に持ち帰った鶺鴒観覧の習俗は、もはや都市習俗とは言いがたいものであったとも考えられる。しかし、現在の鶺鴒漁が観光とも相俟って復活してきたのが明治後期から大正時代であることを鑑みると、都市的観光としての鶺鴒漁が脚光をあびたと考えられる。

c. 高度成長期の集客と近年の傾向

高度成長期の昭和 48 年長良川岐阜の鶺鴒観覧船乗船者は 33 万人を数えピークを迎える。10 年前の平成 8 年度に 15 万 8 千人を数えた鶺鴒観覧船乗船者数も、平成 16 年度には 10 万人をやっと超えるまでの人数となる。

平成 8 年度に 4 万人であった県内客が平成 15 年度には 6 万人と地元客で埋めていることがわかる。

表 2 長良川（岐阜）鶺鴒観覧船乗船客数

年度・月別	出船数	乗船人員	乗船者地区別内訳						
			県内	東海	関西	関東	北陸	その他	外国人
昭和30年		10万人を超える							
昭和48年		33万人							
平成 8年度	7,229	158,438	40,433	29,325	15,820	39,810	14,511	15,088	3,451
平成 9年度	6,150	132,403	35,128	24,725	14,614	32,031	11,740	11,196	2,969
平成10年度	5,400	117,554	32,396	20,731	13,608	27,717	9,721	10,413	2,968
平成11年度	4,750	107,241	40,718	18,348	9,480	24,208	4,695	8,234	1,558
平成12年度	4,751	107,515	41,715	20,531	8,697	22,031	5,528	7,477	1,536
平成13年度	4,491	106,762	44,817	16,444	9,202	23,561	2,371	7,707	2,660
平成14年度	4,851	115,174	51,635	17,594	8,459	23,211	2,509	8,966	2,800
平成15年度	4,506	106,527	61,578	14,080	3,562	18,858	2,718	2,852	2,879
平成16年度		100,243							
平成17年度		127,118							

昭和：歴史資料より、平成 8-15 年度：岐阜市統計書、平成 16-17 年度：岐阜県観光動向統計

高度成長期に名古屋の奥座敷として、在名企業本支店の、また岐阜のアパレル産業の客の「もてなしの場」として、岐阜市内の柳瀬等の繁華・歓楽街とともに繁忙を極めたことになる。当時は、社員旅行の先としての団体宿泊客受け入れの利用もあり、大都市近傍の一大行楽地と化していた。また、昭和 48 年にはドラマ「国取り物語」が放映され、戦国時代に脚光があつた。テレビ等マスコミの影響が功を奏した象徴的な事例として語り継がれている。

d. 観光鶺鴒まとめ

物見遊山型の観光鶺鴒が、伝統習俗としての鶺鴒漁を席捲したなかで、大衆的な鶺鴒観覧船・宴会・温泉型の観光地が、テレビ等のマスコミの影響もあり形成された。この間、英国皇太子やチャップリン等の来訪もあったが、シーズンオフの餌釣りなどの習俗も昭和 37 年を持って実質的になくなり、長良川鶺鴒は観光用の見せ鶺鴒として残っている。

一方で宮内庁の指定もあり、年 8 回のみは純粹の「鶺鴒漁」が営まれ、皇族や外交官のみが招待される古典絵巻が展開されている。

3. 古典鶺鴒再生論の提案と展開

a. 鶺鴒の文化面

7 世紀ごろ「隋書和国伝」に鶺鴒記述があり、「古事記」・「日本書紀」に神武天皇の伝承として、また、「万葉集」には柿本人麻呂、大友家持の歌が収録されている。

源氏物語、平治物語に記述が見られるほか、世阿弥の謡曲「鶺鴒」や“おもしろうてやがてかなしき鶺鴒舟かな”と歌った芭蕉など、各時代の文学に、また数多くの絵画に、芸術作品に取り上げられている。

古来、幽玄の中に繰り広げられる鶺鴒漁は伝統の美として認識されていたといえる。それ故、時の為政者にも心酔され保護を受けた。

漆黒の闇と松明の炎、水面の静と鶺鴒、鮎の動、そして生と死との対比が、自然を背景に人間の生きるさまを浮かび上がらせる。

「風土」を著した和辻哲郎が「古寺巡礼」で示したとされる、美や理想の根源・系譜、西欧流の知識を持ってそれを辿る旅としての観光が展開され、現代推奨されている「産業観光」の究極とも言える側面が垣間見える。

b. 長良川の世界自然遺産登録へ向けて

筆者は、平成 12 年岩砂和雄氏の提案による古典鶺鴒再生の会に合流することになった。同会では、自然環境を守り、伝統文化を後世に伝えることを目的とした提案を行っている。運動の対象を鶺鴒に限定せず長良川水系（白鳥・郡上・関・岐阜・海津）を中心とした環境と自然保護、町並み保存、食文化、古典芸能、民謡の継承を謳っている。

現岐阜市のスローライフの政策提言にも通じ、またその先の長良川水系の世界自然遺産登録を目論む欲張った提案である。



図 1 古典鶺鴒再生論提言

当時建設中であつた岐阜環状線鶺鴒大橋の沿川に及ぼす影響を、沿川からの景観・環境のみならず、空中・川

面からも配慮して検証し、いくつかの構造物の整備に関して提言を行っている。

堤防上を走る自動車のヘッドライトを排除し、むき出しのコンクリート護岸に対する配慮を求め、沿川の開発保留を謳っている。また近年整備がなされた金華菰と称される竹藪の手入れなども言及している。

漁の対象となる鮎が減ったこと等と考え合わせ、沿川環境の利用（例えば竹）がわれわれの生活の中で激減したこと、芦原がなくなったことなどから川がやせてきたこと、人為由来の化学物質の流入等の恐れに配慮する一方かつて人間や生物由来の有機物が川に流入し養分となっていたものが少なくなったことが思い当たられる。

大規模環境災害に関して対処するための構造物の造営も必要となるが、今後環境生態によりいっそう配慮しての施策が肝心となることが、質の高い自然を遺産とすることに必要となりそうであることが思い当たられた。

c. 漁業としての鵜飼

かつて長良川（岐阜市）の鵜飼漁は、現在の見せ鵜飼の上流、藍川橋から一般禁猟区（御味場）付近までの上鵜飼、下流（長良橋より）鏡島大橋付近までの下鵜飼と併せて行われていた。漁として意味のある漁獲が得られたためでもある。

シーズンオフの餌飼いはさらに海津方面までのキャンプ生活が強いられる。

単なる技能継承者として出なく、漁師、船頭をはじめ、川を中心とする生活者を世代継承するための仕組みが早急に必要とされている。

また、川でのレジャー活動とのバッティングなど解決と仕分けを必要とすると考えられる。河川漁業（生活）権に対する特典などが手厚くないままには、伝統保護の意味も継承されないかもしれない。

d. 市民参加の観光提案まちづくり

長良川の事例は鵜飼漁が自然を遺産として残すべきとする意思決定に際し“象徴”として機能する要素が多々ある。

例えば筆者はスローライフによる都市づくりには都市の本来有すべき経済原理に対峙し胡散臭さすら感じるが、長い時間の中において地産地消など外部不経済に対する合理性等などとは言わずとも振り向く価値を見出す。観光の意味にしても単なる消費的な物見遊山など、推奨されるべきではないとも思いつつ、量を満足させないと受け入れる側でも意味を見出すことが難しいのも事実。

計画・経営の理念がどこにスタンスを獲られるか、市民のみならず計画者の立場からバランスを提案することができるが、どこに変曲点あるいは閾値を見出すかが課題であろうと考える。

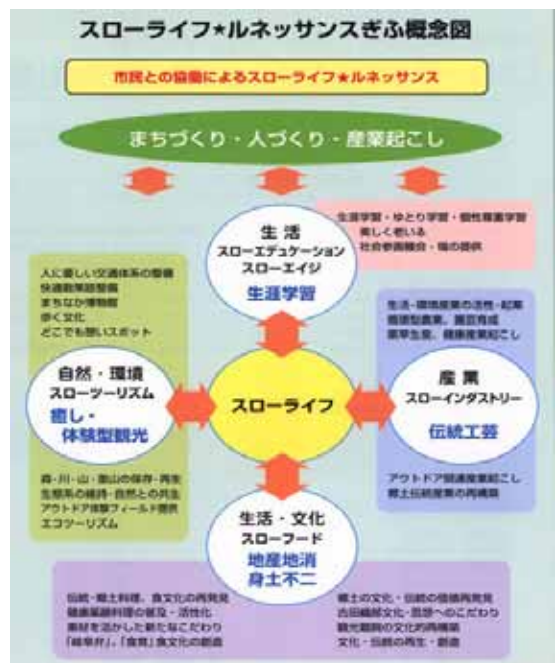
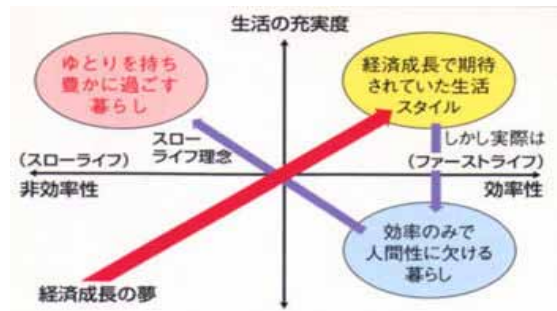


図 2 スローライフ（岐阜市 HP より）

長良川には環境レンジャーと称するマナー啓発・清掃活動など河川での活動を NPO 団体などある。

環境団体、鵜匠なども含め、河川の現況をもっとも身近に生活する人々にヒアリングを行うこと、文化・芸術に関する真摯な目を持つこと、しかし一貫した理念を有することが肝心であろう。

NPO 活動の経営にも PDCA サイクルの内蔵された合理的な運営と発展の構図、現実的な対応と、実現可能で飽きない継続性が必要とされる。

4. 交通と空間の環境の変化と鵜飼

a. 路面電車

長良橋通りには、昭和 63 年まで路面電車が走っていた。市街地の急曲線をクランク状にすり抜ける線形のため、大型車が導入できず、また北終点の長良北町より数キロ先に造成され始めた大規模団地へのアクセス、大型化され路面電車に比べ路線の柔軟性があつたバス交通に代替された。郊外化する都市は、また自動車交通の普及を促進し、空間の密度的質的变化を促すことになった。

公共交通による町並みに対し、自動車による町並みの密度は、路面電車大型車2台分がバス3台分、乗用車の6台分程度の長さであるから、定員から考えて、同じ広さに対し200人、150人、30人程度の密度となる。すなわち、同じ輸送人員に対して、バス交通比で5倍、路面電車比で7倍の面積を要することになったこととなる。

かねてより、モノレールや新交通システムなどの提案がなされては消えているようであるが、建設費を運賃で償還できるような計画は量的にあまり現実味がないのと、長良橋付近の景観上の観点からの配慮がひつようとなる。

長良橋付近に集まっている観光施設群へのアクセスが大きく制約を受けることになった。当時中部未来博を長良(現メモリアルセンター)地区で開催407万人を集めた。1日あたり5.6万人程度になる。長良地区には約5万人、以北の地域にさらに5万人程度の居住者がいる。岐阜都心むけにはこれを忠節橋、金華橋、長良橋の3橋でほとんど分担していた。西側には鏡島大橋と平成4年に大縄場大橋が開通したが、東側は藍川橋まで長良川を渡ることができなかった。

長良川での水上バイクの運転や河岸への自動車の乗り入れとでのバーベキューなど河川との付き合い方も変化を見せる。

河岸では、大規模なイベントが数多く催される。入れ込み数が多いのは、7月末と8月初の土曜日に行われる2つの花火大会がある。各3万発が打ち上げられ、両方併せて約50万人の人数が見込まれている。

8月第2日曜には手力の火祭りが、また8月初旬に薪能が開かれる。また有名ミュージシャンのコンサートも毎年開かれており、それぞれ1~3万人程度の入れ込みがあるとされている。

闇に光の演出で、他にも岐阜公園のあかりフェスタ、岐阜城のライトアップなど集客の努力がなされている。

b. 岐阜環状線鵜飼大橋の開通

長良橋の東側、現在の見せ鵜飼エリアの上流端付近に平成15年開通した。形状において鵜飼の手綱を意識した斜張橋としたデザインである。高欄から通行する自動車のヘッドライトが漏れないよう背が高い目に作ってある。一方鵜飼漁の時間帯を除いてはライトアップされる仕掛けになっている。

この道路の開通により、長良方面から名古屋方面への最短経路が形成されたことになった。

さて岐阜市の観光地としての評価であるが、近年あまり高いとは言われていない。著名な観光地等がテレビ等で放映されるようになり、いわゆる“観光地”としての整備が魅力を媒介しない。時代の要請で最も“よい”ものを作ると、他より少し“よい”かもしれないが、延長

線上にあり、いわゆる“よい”という判断しかえられない。

鵜飼観覧のような夜の観光ではかつて宿泊が絶対条件であったが、東京まで1時間半程度であれば、鵜飼観覧を終えてから日帰りが可能となり、宿泊型観光が減った。

また、昼間の観光にしても、バスツアーで組み合わせる観光地が近隣にないため、立ち寄りがしづらいつわられていた。

c. 長良川プロムナード

河岸道路からのヘッドライト遮蔽などの要請も相俟って、都市計画道路長良古津橋線が河岸に面した温泉街の裏に整備され、河岸は歩行者の通行を主体とするプロムナードへと整備された。沿川町内会の協力と治水と親水を考慮した護岸整備などイベントにも対応した居心地よい空間として整備された。

鵜飼を観覧船からのみならず沿岸から見るという提案も含まれ、都市民の生活の中に河岸港とそこで見られる鵜飼漁をハレ-ケのケとして位置づけることにより、日本国内のみならず世界にも稀な習俗を、天然の造形の中に幽玄の光が作り出す、ハレの空間として観光を位置づけるものである。

5. まちづくり資源としての長良川鵜飼

長良川鵜飼漁の歴史・文化、風土、自然などへの象徴性をテーマとして、まちづくりのみならず、サステナブルな風土づくりのためのコンセプトを形成することができる。

イベントとして捕らえるのではなく、生活の手段としての漁獵、1300年以上続いてきた人間の営みの象徴であるから、保護をして復元することにも意義を見出せると考える。

謝辞

インタビューにお付き合いいただいた山下純司鵜匠、古典鵜飼再生論の岩砂和雄先生に特に記して御礼申し上げます。また、古典鵜飼再生の会事務局長を務めていただいた故川村久夫氏にご冥福と御礼を申し上げます。

参考HP

http://www.mlit.go.jp/chosahokoku/h17giken/program/kadai/pdf/ippa_n/kib2-03.pdf

http://www.ukai-iwakuni.com/content/y_06_summit.html

<http://www.city.gifu.gifu.jp/promu/index.htm>

<http://www.city.gifu.gifu.jp/>

<http://www.pref.gifu.lg.jp/>