

日本海の要港、敦賀は古代大陸諸国に対する我が国の表玄関であり、国内においては北国から都への玄関口。越前地方は本州のほぼ中央に位置していることから、東日本と西日本の文化が常に交流をした地域でもありました。敦賀から陸路を経て湖北の塩津へ、そして琵琶湖上をわたり都へ。古代から近世へ、この道を人と物資は盛んに行き交いました。紫式部が、万葉の歌人が、また戦国の武将たちが華やかに歴史を駆け抜けた、塩津海道を辿ります。

敦賀と京を結ぶ道 塩津海道 深坂峠



北国、大陸への玄関口、敦賀と都を結ぶ塩津海道

古代の敦賀は、北国から都への玄関口であり、また半島や大陸など外国への窓でもありました。北陸諸国から徴収された贈物は、海路敦賀に運ばれ、ここから陸路を琵琶湖北の塩津へ、塩津から湖上を渡り大津へと運ばれ、都に入っていました。敦賀から塩津に至るこのルート、塩津海道は税の道でもあったのです。

神亀4年(727)、中国東北部の国、渤海(まっかいり国)から初めて使者が日本にやってきました。渤海軍は当時、降盛をきわめ、延喜20年(920)までの約200年の間に30数回渡来し、日本からも13回渡航しています。その交流の目的は主として貿易でした。渤海からは高級毛皮、人参、蜂蜜などがもたらされ、日本からは絹布、麻糸、漆器などが出ていきました。日本に着いた、渤海使節たちを接待したのが敦賀の「松原客館」でした。現在の敦賀市内の繁華街に面した気比神宮司の管理下にあったといわれますが、その跡は確認されていません。しかし、日本海の荒波を生死を賭けてやってきた大陸の使者たちは、この敦賀の地でしばしの休息をとったあと、数々の物品を携えて、塩津海道を一路都へと上っていったのでした。

湖北の山塊、深坂峠を越えて

知りぬらむゆききに
ならず塩津山
世にふる道は
からきものぞと (紫式部集)

これは、紫式部が越前守となった父藤原為時に作り、塩津山越えをした時に詠んだもの。塩津浦である男がこれから先の道の辛さをなげくのを書いて、「お前たちもわかったでしょう。いつも住き来して歩き馴れている塩津山も、世渡りの道としては辛いものだということが」と詠んでいます。

塩津海道は塩津越とも呼ばれ、敦賀から道口(みちのくち)を通り、疋田(ひきた)から追分(おいわけ)へ、追分で道を左にとり、急激な坂を上り深坂(ふかさか)峠へ。峠を越えると道は谷川に沿ってまっすぐ塩津へと下っています。敦賀と琵琶湖を最短距離で結ぶこの深坂古道の初見は、万葉集で笠朝臣金村(かさのあそみかむら)が深坂峠で詠んだ歌です。

塩津山
うち越えて行けば
我が来れる
馬ぞ爪づく
家恋ふらしも (万葉集)

深坂峠は標高300mを越す険しい街道でした。古代には北陸諸国や外州からの人や物資がぎやかに行き交いましたが、この険しさゆえに、塩津海道は近世にかけて、新道野(しんどうの)峠を通る道に移っていきました。これは疋田から曾々木(そそぎ)、麻生口(あそぐち)、新道(しんどう)、新道峠から吉掛(くつかけ)、塩津に至る街道で、現在の国道8号線とはほぼ重なり合っています。疋田の集落のほぼ中央には「左東京 右 西京」と書かれた道標がありました。



気比神宮



深坂の道標



琵琶湖(湖北)



疋田集落道標



敦賀～琵琶湖への 運河計画と深坂地蔵伝説

琵琶湖と日本海を運河で結ぼうとする計画は、古くから何回となくありました。

平安時代の末期、平清盛が琵琶湖と日本海を結ぶ運河を計画し、越前の国司であったその子平重盛に命じて、深坂峠を開削しようとしたと伝えられています。しかし、工事は巨石にはばまれ掘り進むことができず、石工の職人がこれを打ち砕こうと穴を開けたところ、突然腹痛に襲われ、不思議に思った役人が作業を中止して、この石を掘り起こしたところ、お地蔵様であったということです。それ以来、この地蔵は人々を不幸や災難から守ってくれる有難い地蔵様になったということで、このお地蔵様は、またの名を掘止めの地蔵と呼ばれ、地元の人達に今でも愛されています。

近世から江戸時代にも、幾度となく運河は計画されていますが、その度、洪水を心配した村々の反対や塩津や海津、大浦など各地の利害の対立から実現しませんでした。

しかし、ついに文化12年(1815)、実現に向けての動きがあり、翌年、敦賀から正田までの間、約8kmに、幅9尺(約2.7m)余りの舟川が完成しました。舟川には、当時、日本の海岸に出没した異国船に対し京都の糧道を守るという目的もあったのです。正田から上流は馬(馬借座)で山越えをし、琵琶湖から大津、京都、大坂へと運送されていきました。

この舟川は20年ほど利用されましたが、洪水などで水路が破壊され廃止されました。その後、安政2年(1855)にふたたび改修され、長さ3間(約5.4m)、幅7尺(約2.1m)の川船が行き交うようになります。この運河は少ない水でも舟底がよくすべるように、川底に松丸太を敷いてありました。松丸太は百数十年経った今でも腐らず、残っていました。この舟川は慶応2年(1867)の大水害でついに廃止。現在では、生活用水として利用され、また、町の景観に趣きをそえています。



舟川の舟溜跡



深坂地蔵(掘止め地蔵)
現在でも地元の人達は、このお地蔵様に
塩を漬めてもらい、使用している。



川底に松丸太が敷き込まれる舟川

上り荷、下り荷行き交う 敦賀の賑わい

北国諸国から敦賀へ、敦賀から塩津、そして上方へ運ばれた物資は、都へ上る意から上り荷と呼ばれ、その逆に上方から北国に送り出された荷を下り荷といいました。上り荷の代表は年貢米ですが、その他には大豆、加賀絹、輪島塗り、秋田の杉、松前の昆布・にしん、出雲・但馬の鉄など諸国の特産物がありました。下り荷の中心は茶です。

敦賀には北陸の国々から大量の米が毎日運ばれてきました。17世紀中頃の寛文4年(1664)には75万6000俵にのぼったといわれます。また、寛文期(1661～73)は上り荷の最盛期で、一日に2600～2700駄の荷物を近江に送ったとか。1駄が150kgですからおよそ390tということになります。また、寛文期に敦賀を経由し北国に送られた茶は5万5000本余りだったということです。人と物資が活発に行き交い、商いが繁盛した敦賀の賑わいが目に浮かぶようです。

あち 愛発の関を越えて 駆け抜けた歴史の立役者たち

北国と京を結ぶ愛発の関越えの道は、多くの歴史の立役者たちがさまざまなドラマとともに駆け抜けた道でもありました。

平維盛(たいらのこれもり)が木曾義仲を討ち取るため北国へと進軍、そしてまた都へと散走した道。源頼朝と仲違いをした義経が奔塵を連れ奥州へと落ちていった道。足利軍に追われた新田義貞の軍が北国に落ちんがため、多くの軍死者を出しつつ大雪の峠を越えた道。また織田信長と越前朝倉氏の戦場となった地であり、秀吉の軍勢が柴田勝家を攻めるために越えていった道でもありました。幕末には、水戸浪士の一隊が京を目前に、この道を越えること叶わず、敦賀で捕らえられ斬殺されています。

険しい峠は、歴史が織り成す夢や野望や挫折をただ受けとめてきたのです。

市場華やかな繁栄の時にも、血塗られた戦乱の世にも、街道とともに生きた人々の息吹きが

伝わってくるようです。

日本海と琵琶湖を結ぼうという先人たちの願いは、大陸と京を海の道で繋ごうという壮大な夢だったのかもしれませんが。そうした思いは、塩津街道沿いに残る「塩津海道」の道標の文字からもうかがえます。

この夢の海道の下を現在は北陸本線が走り、5170mの深坂トンネルを越えれば直に近江塩津駅。ここから南西に湖西線が分岐しています。

激しい歴史の物語を経て、今、湖北は情景豊かな観光スポットとして静かな人気があります。

資料提供：郷土史家
柴田良三氏・森田和夫氏

深坂地蔵跡

