

参宮街道 鞍掛峠

近江と伊勢を東西に
分かつかのように
立ちはだかる鈴鹿山脈。

両者を結ぶルートは
決して楽とはいえない道ながらも、
昔から人々は悪路をものともせず
さまざまな目的のために峠を
往復してきました。
俗に胸突き八丁といわれる
鞍掛峠もそのひとつ。
多賀大社と伊勢神宮を結ぶ
参宮街道一番の難所です。
往時は行き交う人も多く
数々の歴史的なエピソードの残る
ロマンあふれる峠でもありました。
今も昔も変わらない急峻な山道は
素朴な感情の発露する場所であった
ということなのでしょう。



お伊勢七度、熊野へ三度 お多賀さまへは月参り

近江鉄道多賀線の終点「多賀大社前」駅を降りると、そこは多賀大社で有名な犬上郡多賀町。関西や中部地方一円にいても有名なこの神社は、伊邪那岐命（イザナギノミコト）、伊邪那美命（イザナミノミコト）の二神を祀り、古くは『古事記』にも「伊邪那岐大神は、淡海（近江）の多賀に坐すなり」という記述で登場する名刹です。いつしか延命長寿の神として信仰を集めるようになった神社は、鎌倉時代には犬上郡の総鎮守とされたとともに、神主は「御家人」として幕府の保護を受けていたと伝えられます。

さらに時代が下って室町時代の頃には、「お伊勢参らばお多賀へ参れ、お伊勢お多賀の子でござる」、「お伊勢七度（ななたび）、熊野へ三度、お多賀さまへは月参り」といわれるほどの衆庶の信仰を集めたのでした。また庶民同様、戦国武将の多くも競って寄進をし、豊臣秀吉は生母の病氣平癒祈願の礼として米1万石を奉納、徳川幕府も朱印領350石を寄進、彦根藩主井伊氏も147石余の黒印領を寄せました。

社殿は1638年（寛永15年）幕府の命により造営されましたが、安永、天明の2度の火災にあい、現在の社殿は1932年に再建されたもの。しかし、奥書院や庭園等は江戸期の風情を当時のまま伝える貴重な文化財として残っています。毎年4月22日に行われる例祭は、「馬頭人の祭礼」とも呼ばれ、鎌倉時代を再現しての豪華なもの。往時の活気をしのぶには充分な勢いのある祭りです。



美津城



多賀大社

篤い信仰心が 踏み固めた参宮街道

この多賀大社から鈴鹿山脈に向かって南東に伸びているのが、国道306号線。かつての参宮街道のひとつとして、「お多賀さん」と「お伊勢さん」を結んだ信仰の道です。道中には両宮橋（左目）や参宮橋（大君ヶ畑）という橋名が残し、当時の往来がしのべられます。今では人通りもまばらなこの道が…といささか不思議な気がしなくもありませんが、片や日本人のレジャーのルーツともいわれる「お伊勢参り」と、そのお伊勢さんの「親」と謳われた多賀大社への参詣…。信仰心の篤かった日本人なれば、当然と言うべきなのかもしれません。その様子を昭和初期の多賀の歌人・宮戸未鳴は「山越（やまごし）の伊勢人もあり多賀祭り」と詠み残しています。意外にもその往来は現在も、正月や4月の春の大祭を中心に多くの崇拝者が行き来しています。

学びの理想郷へと 通じる修学の道

道は犬上川に沿って蛇行を続けながら、山に向かって高度を上げていきます。梨ノ木峠、桜峠と小さな峠を越え、佐目のトンネルへ。その先には、セメント原料の石灰岩を採掘している鉾山。これこそ、このあたりが太古の昔には海の底だったことを示すものです。資料によれば、この地はかつて琵琶湖の湖底であり、その琵琶湖は湖になる前は海であったとのこと——。目の前に広がる殺風景な風景から、



妙玄寺漢学塾跡

間断ない地球の歴史に思いを馳せるのも旅ならではの情趣です。

大君ヶ畑（おじがはた）の小集落。かつて、この地は妙玄寺の住職・寺谷覚誠（1856年～1943年）の開いた漢学塾があり、徳を慕う好学の子弟が峠を越え、谷川を渡って集まったという場所です。遠くは北陸、東海や伊勢から集まった約300人におよぶ若者が「君は仙流を汲め、我は薪を拾はん」と修学し、帰郷後はそれぞれのふるさとで先覚者として後輩の指導に当たったとか。かくも山深き谷間、桃源郷の塾に学問を求める熱い魂が集まったとは。都会のマンモス校とは対極の「理想の学問郷」があったことは想像に難くありません。

悲運の歴史を見守る 鞍掛峠

その後、旧街道は急な坂道を経て標高791mの鞍掛峠に到達します。峠の名前は、864年（貞観6年）、藤原良房らの迫害の手を逃れて隠遁の旅にでた惟喬（これたか）親王がこの峠で馬の鞍をはずして休息を取られたという故事にちなみます。

惟喬親王は、第55代文徳天皇の第1皇子で、皇位を継承する皇子でありました。しかし藤原冬嗣の始めた摂関政治を引き継いだ良房は、娘・明子を第55代文徳天皇に

入内させ、その子惟仁親王（生後僅か9ヶ月）を皇太子に就かせ、藤原良房は人臣として初めて太政大臣に就任したのです。さらに、天皇急逝後は第4皇子であった当時9歳の孫、惟仁親王を天安2年（858年）清和天皇として擁立。自身も幼帝の摂政として、政治に関与するようになります。しかし、第1皇子である惟喬親王等の三兄を差し置いて孫を即位させたことには批判も多く、良房は惟喬親王を迫害することで自身の安泰を図ろうとしたのです。近江からさらに伊勢へと下る惟喬親王の一行が急峻な山道に苦勞しながらも、峠でようやく安堵の休息をとった——。追われる身にとっては、「陰しいゆえにこの山道が自分たちを守ってくれる筈足りうる」と思うがゆえの鞍掛けであったに違いあ



鞍掛地蔵



鞍掛トンネル

りません。

翻って現在、国道は峠へと上るのではなく、全長745mの鞍掛トンネルへと進みます。かつての難所を避け、地中を掘り進むことで滋賀・三重の両県が結ばれたのは昭和47年（1972年）6月7日のことでした。三重県側から掘り進んで来たトンネルが、最後の爆破で多賀町側に通じたときの感動を、当時の多賀町長・林清一郎氏は、昨日のこのように話してくれました。「10時30分、最後の爆破でついに両側から掘り進んだトンネルが貫通し、ぽっかりと穴が開いているのが見えました。待ち構えていた私は2mばかり開いた開口部に地酒を振りまいて駆け上り、三重県の人々としっかりと握手を交わしました。それから、何度も万歳と叫んで一緒に開通を祝い合いました」。まだ、最後の爆薬の匂いが残る中での感激の場面であったといえます。明治45年（1912年）、最初に計画されて以来、実に60年目のことであったそうです。

鞍掛峠を越えると、眼下には伊勢・藤原町。古くはその名の示すように藤原氏ゆかりの土地として繁栄したところです。町内には平安初期、薬子（くすし）の変（810年）で失脚した藤原仲成が近江からこの地へ入り、住まいとしたと伝えられる地所も字西野尻に残っています。

トンネルの通過により峠を行く人影は激減したものの、北は琵琶湖を経て日本海とつながり、南は太平洋へとつながるという地理的な強みには変わりはありません。旧街道同様、新しい国道306号にも新時代にふさわしい役割と歴史が積み重ねられていくことでしょう。



鞍掛峠