

北国街道のルーツを訪ねる

戦乱の世の軍道から、鉄道、そして高速自動車道へ



懐かしい雰囲気の旧道風景が続く木之本

北国街道は、本州中央部と北陸地域を結ぶ街道として知られています。時代とともに盛衰し、世相を反映しながらその役割を担ってきました。戦国期には軍道として、江戸期には中山道(五街道)から北陸の主要地域へと続く脇街道^{※1}、往還道^{※2}として重要な役割を果たしてきました。一般的に知られている北国街道は二つあり、一つは長野県(信濃)から新潟県(越後)に進み北陸道に合流する道。今回は、中山道・関ヶ原から長浜、木之本を通過し、福井県の今庄を経由で北陸道へとつながっていく東近江路のコースをたどります。

※1 現在で言えば、五街道は国道、脇街道は主要な県道にあたる。この五街道や脇街道から、さらに中小の街道が広がっていった。
※2 脇往還とも呼ばれ、主に参勤交代に使用された道。



柴田勝家と北国街道

街道の難所を拡張した柴田勝家

今回はまず、国道8号に沿って北国街道の起点となる鳥居本から米原へ進み、長浜からは東に入り「北国脇往還」と重なる国道365号を北上しました。その西側を南北に走る北陸自動車道は、かつての「小谷道」とほぼ重なっています。しばらく進むと東側に、浅井長政の小谷城のあった小谷山が見えてきました。織田信長の妹・お市も、かつて

この「北国脇往還」を通り岐阜から嫁いできたことでしょう。「北国脇往還」は木之本で他の街道(「小谷道」、木之本以南の「北国街道」と結ばれ、さらに以北の北国街道(国道365号)へとつながっていきます。この木之本以北の経路を、小道から街道に大改修したのが、戦国武将の柴田勝家です。

◆インフラ整備の重要性を早くから認識

天正6年(1578年)、浅井・朝倉氏を倒した織田信長から越前を与えられ、北ノ庄城主となった勝家は、信長のいる安土城への参勤時、毎年数メートルもの豪雪となる木ノ芽峠越えを回避する必要性を感じていました。

「毎年苦勞させられる木ノ芽峠の積雪や、大きく迂回するため距離も長くなる従来の道は不便極まりない。安土に最短距離で行ける今庄-木之本の別経路を整備しようと思う」

「勝家様、あの狭い道を拡張するのですか。しかし、木之本までには栃ノ木峠、椿坂峠を越えなくてはなりませんぞ」

「緊急時、迅速に行動するために必要になるはずだ。木ノ芽峠同様に豪雪地域を通ることになるが、距離が縮まる利点がある。現状では軍の迅速な移動もままならぬ。大仕事になるが、今後のためにも整備・拡張する」

こうして生真面目な勝家は、それまで狭く難所とされていた北国街道の木之本-板取間の小道を幅3間(約5.5m)の軍用道路に拡張。それまで通行に困難を極めていた椿坂峠、栃ノ木峠なども同様に拡張し整備しました。これらの工事により、北国街道は人馬の往来が盛んになりました。

古文書の「永禄六年北国下り遣足帳」^{ひんまぐちよう}によれば、既に永禄6年(1563年)に醍醐寺の僧侶が木之本、椿坂、今庄を通った記録などが残っており、この時期、木之本以北の北国街道は決して通行不可能な道ではなかったようです。しかし、元龜3年(1572年)、天正元年(1573年)に、信長に攻められていた浅井氏を援助すべく越前の朝倉氏が近江へ出陣した際、いずれの場合も敦賀から柳ヶ瀬へ出る刀根越えを敢行していることから、当時の北国街道は軍用道としては不十分だったようです。

◆当時の面影を残す旧街道

勝家が整備した北国街道と木之本以南の3街道の分岐点(木之本)に到着。365号から分かれた旧道に入ると、伝馬所跡や商家などが道の両端に建ち並び、かつて宿駅として栄えた風情のあるまちなみが残っていました。こうした旧道は、進行方向に沿って造られた現国道との合流・分岐を繰り返しているようです。つまり、道沿いに集落がある場合、本来の街道はその中心を通過していたことが想像できます。実際にそうしたいくつもの集落と小道が、走行中に数多く確認できました。

賤ヶ岳から南を眺める。浅井長政に嫁いだ信長の妹・お市と、娘の三姉妹(茶々・初・江)が過ごした小谷城跡方面の風景[※]





リフトを利用して賤ヶ岳合戦跡へ

合戦場となった余呉湖一帯を眺める

◆北国街道を舞台にした ◆「賤ヶ岳合戦」

木之本の西にある勝家ゆかりの地・賤ヶ岳古戦場へと足を伸ばしてみました。賤ヶ岳合戦は、天正10年(1582年)に本能寺に倒れた信長の家督相続に名を借りて行われた羽柴(豊田)秀吉と柴田勝家の主導権争いの戦いとして有名です。本能寺の変の後、明智光秀を倒した秀吉の力が増し、それまでの勝家との立場が逆転。後継者問題に端を発して周辺勢力を巻き込んだ争いに発展しました。

リフトに乗り、さらに山道を徒歩で進むと合戦場となった山頂広場に。眼前にその舞台となった余呉湖周辺を一望できます。対岸の山頂に陣を構える柴田軍、湖を囲む形で対抗した秀吉軍が、湖畔や山の中腹で死闘を繰り広げた様子が目に浮かんできました。天正11年(1583年)3月、勝家は前田利家、佐久間盛政らとともに自らが整備した北国街道で柳ヶ瀬に布陣。秀吉は木之本に布陣し、陣地や砦を構築したとされています。合戦は、こう着状態の中一時岐阜に帰還した秀吉軍の隙をつき、盛政が攻め込み優勢に。しかし、「深追いはせず、一時退却せよ」と言う勝家の命令に盛政が応じなかったことで、形勢は逆転してしまいます。

◆勝家敗北を決定づけた、 ◆「美濃の大返し」と利家離脱

岐阜で勝家に与した織田信孝を討つため大垣入りしていた秀吉は、賤ヶ岳での自軍の劣勢を聞くと即座に、後の「北国脇往還」ルートで13里(約52km)もの距離を二刻半(約5時間)という短時間で移動。油断していた柴田軍はこの素早い行動を読み切れずに敗れてしまいました。この勝家の敗北と秀吉の勝利は「美濃の大返し」として語り継がれています。秀吉は夜間の行軍を想定し、農民に沿道を松明で照らさせたり、炊き出しでおにぎりを

用意させておくなど周到な戦略を立てていました。現在の夜間の高速道路やサービスエリアの風景が目浮かぶようで、このあたりが知恵者・秀吉の面目躍如といったところでしょうか。

また、勝家にとっては、戦況を不利とみた前田利家の離脱も誤算でした。その理由については、利家は信長の部下時代からの親友だった秀吉と、主従関係だった勝家(利家は勝家の部下だが、以前信長に逆らったことがある勝家を監視する役割もあった)との板挟みに耐えられなかったという説が有力です。この利家の行動を裏切り行為とする向きもありますが、もともと勝家の家臣ではなく、信長から勝家に預けられていた同僚であり、どちらに加勢するのも自由な立場でした。勝家を「おやじ様」と親しみを込めて呼んでいた利家にとって、戦いの結果が家の存続に直結するとなれば、離脱せざるを得なかったということでしょう。秀でた武勇や戦場での突進力から「鬼柴田」「かかれ柴田」と称された勝家ですが、このような味方の寝返りを容認するなど、脇が甘い部分もあり、意外と人間味のあった武将と言えるかもしれません。



戦跡や戦没者の碑。合戦で活躍した秀吉方の七人衆の銅像もある



勝家が整備した栃ノ木峠



栃ノ木峠は淀川水系の源(高時川の最上流)でもある



樹齢五百年の栃の木(天然記念物)

◆不本意な北国街道の敗走、 ◆椿坂峠・栃ノ木峠越え

秀吉に敗れた勝家は、こうして自らが拡張した北国街道を敗走することになります。信長に忠誠を尽くしたものの、機転がきく策士・秀吉に最終的に敗れた勝家の胸中はいかばかりだったのでしょうか。

「必死で逃げ戻る際に、整備した街道の走りやすさを実感するとは…皮肉なものだ」

と、自嘲気味に独り言を呟きながらこの道を北上したのでしょうか。そんなことを考えながら、柳ヶ瀬まで北陸自動車道と併走する北国街道をさらに進み、椿坂峠(標高497m)に到着。ここまでの急坂は、北国街道の中でも難所中の難所と言われていました。勝家が行った改修工事以前は急斜面で荷車が通行できなかったため、解体して運んだり、今庄から駕籠に乗ってきても椿坂峠から柳ヶ瀬までは徒歩で進むなど、行き来は困難を極めたとされます。しかも、冬は数メートルの豪雪地域。旅人にはかなり過酷な状況だったはずですよ。

勝家に感謝しながら、さらに滋賀・福井の県境の栃ノ木峠(標高537m)へ。見晴らしがよいので越前方面が眺めることができました。群生していた栃の木が峠の名称になったそうで、樹齢500年の栃の木が残っていました。この木も、勝家が行った大工事や、北ノ庄城へ逃げ戻る勝家の姿を見ていたのかと思うと、感慨深いものがありました。

実は、この峠を越えた敗走の途中で、勝家は先に戦いを離脱した利家の越前府中の龍門寺城に立ち寄り、これまでの労をねぎらうとともに、

◆今庄界隈の風景



今庄駅



江戸時代末期から明治にかけて建築された家屋が残る板取宿

卯建のある街並み(卯建とは切妻屋根の両端を持ち上げ、袖壁と一体化させたもの(本卯建)。本来の目的は防火・防犯だが、「卯建があがらぬ」という諺の通り、装飾で家の豊かさを誇示する役割もある。)

万葉の道・山中越え

難所だった旧北陸本線跡の
県道207号

奈良時代、都から北陸に入るには敦賀から山中峠を越える経路がありました。万葉集にも歌われ「万葉の道」と呼ばれており、越前の国を通った最古の北陸道とされています。その後、明治時代になると北陸の大動脈として北陸本線(当時は国鉄)が開通しました。まず、明治17年には琵琶湖畔から敦賀に至る通称・柳ヶ瀬線(昭和32年の木之本-敦賀間開通後、昭和39年に廃線)が、そしてさらに明治29年には敦賀から杉津経由で山中峠を越え、今庄、福井に至る通称・山中越えと呼ばれる路線(昭和37年、敦賀-今庄間を貫通する北陸トンネルの完成に伴い廃線)が開通。特に山中越えは、急勾配で上り・下りを繰り返す列車運行の難所でした。現在、この旧北陸本線(廃線路)はそのまま福井県道207号に形を変えています。その道を今庄側から進むことにしました。

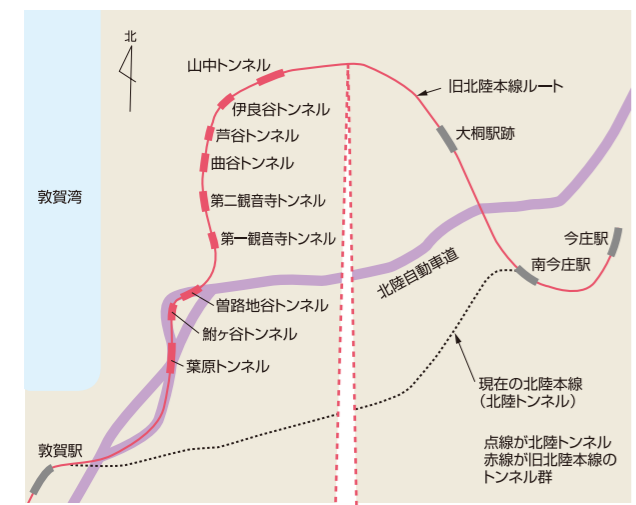
■山中信号場待避線跡地の案内看板
本線が単線のため、海拔265mの山中信号場を境に、列車の上り・下りを信号で確認。両方の坂を上ってきた蒸気機関車はこの信号場で待機し、目的地への坂を下っていった



急勾配ならではの設計の工夫

県道207号の風景は、元鉄道の雰囲気を感じ出す築堤や駅跡などが当時の様子をしのばせていました。山中峠まで次第に険しくなっていく傾斜は、車の移動では意外に実感しにくいものですが、この道が1000分の25の急勾配で列車を運行するという、当時の鉄道設計では考えられないほど過酷だったということが、山中信号場待避線跡地の案内看板に書かれたスイッチバックの説明で理解できました。スイッチバックとは列車の折り返し線と待避線を併せ持った施設のことで、山中越えがあまりにも急勾配のため、そのまま側線を設けて列車を停車させられないための苦肉の措置だったようです。さらに進むと、煉瓦造りの山中トンネル(1194.5m)の坑門に到着。トンネル横に引き込み線がありました。トンネル内を通ると心地よい冷気を肌を感じました。当時走っていたのは蒸気機関車のD51で、排煙が後続車両に影響しないよう、前方からの強制通風で煙を後部へ流すなど、独自の工夫が施されていたとわかり、感心しました。

旧北陸本線の経路



旧北陸本線の大桐駅跡。土台の一部が残っている

山中信号場のスイッチバック



上り線(今庄→敦賀)がスイッチバックで待避の場合
①本線をAから上ってきた列車は、勾配のない折り返し線Bに一旦入る。
②そのままバックで上り待避線C1に入って待機。下り線の通過を待つ。
③下り線通過後、待避線から本線に入り、一気に山中トンネルDを抜ける。

下り線(敦賀→今庄)がスイッチバックで待避の場合
④山中トンネルDを抜け出た下り列車は、勾配のない下り待避線C2に入って待機。上り線の通過を待つ。
⑤上り線の通過後、バックで渡り線Eを通過して折り返し線Bに一旦入る。
⑥前進に切り替え、折り返し線から本線に合流し今庄方面Aへ下る。



今庄側の山中隧道坑門。本線のトンネル横に折り返し線跡(トンネル形状)がある。

現代の高速道路と併走する
旧トンネル群

さらに杉津までには複数のトンネル群を通ります。次に通過した伊良谷隧道は曲線で見通しが悪いため、信号が設置されていました。芦谷隧道、曲谷隧道、第二観音寺隧道、第一観音寺隧道の通過後は、北陸自動車道の反対側へ渡り、高速道路と併走する形で曾路地谷隧道を通過。北陸自動車道の杉津トンネルと敦賀湾を眺めることができました。さらに鮎ヶ谷隧道、葉原隧道を通過して国道476号線へ入り、旧北陸本線めぐりを終えました。鹿森川に沿って、北西に大きく膨らむ曲線を描くこの旧北陸本線跡は、いくつものトンネルで尾根を南北に貫き、さらに海側から内陸側に抜けるという完成までの厳しい苦労が伺えました。敦賀-今庄間の北陸自動車道でさえ、上り・下りを分離していることから、地形に悩まされながら経路を選定し、難工事を行ってきた先人たちの努力に敬意を表さずにはいられません。

いにしへの北陸街道から鉄道、そして高速道路と、交通網は時代の要求に応え進化を続けていかなければなりません。改めて一歩先を見据えた道路・鉄道計画整備の必要性を実感した、古道の旅でした。



併走する北陸自動車道の杉津トンネル。西には敦賀湾が広がる