北国街道

道が人を動かし、道が文化を伝える

江戸時代、参勤交代のルートとして全国に整備されていった往還道。今、富山の道をひもとけば、北国街道が浮かび上がってくる。殿様だけでなく、旅人も行き交ったこの道を思う時、いつもの景色が色鮮やかに見えてくる。

北国街道は、関ヶ原を出発点とし、越前、金沢、富山、糸魚川、越後と北陸を横断して、津軽半島にまで及ぶ街道のこと。また、途中の高田で分かれ、善光寺を通り追分（軽井沢）まで続く山道も北国街道である。高田では、混乱を防ぐため、新潟方面の道を奥州街道、善光寺方面の道を善光寺街道、富山・金沢方面の道を加賀街道と呼んで区別した。

北国街道とは

街道と聞いてまず思い出すのは、庶民の旅路を描いた、野次さん喜多さんの「東海道中膝栗毛」だが、江戸時代はこの江戸と京都・大阪を結ぶ政治の要「東海道」をはじめとする五街道が主要な街道だった。江戸品川から大阪守口までの「東海道」、江戸板橋から滋賀守山までの「中山道」、江戸千住から鉢石までの「日光道中」、白沢から白川までの「奥州道中」、江戸上高井戸から上諏訪までの「甲州街道」（左上図参照）。お江戸日本橋を中心に広がるように整備されていったこれらの街道に加え、さらに日本各地の主要地域を押さえるように伸びるのが脇街道だ。

脇街道は、京都から下関に通じた「中国路」、江戸と佐渡を結ぶ「佐渡路」、この他「松前道」、「長崎路」など北から南まで全国各地に及ぶ。富山県内を通る脇街道としては、北国街道があり、倶利伽羅峠を越え、高岡、小杉、富山（東岩瀬）、魚津、泊を通っていた。これは加賀藩や富山藩が参勤交代の際に利用した道で（富山藩は富山から江戸に向かう東側のみ）、このように参勤交代に使われた道を往還道という。また、これらの街道は何も殿様ばかりが通ったわけではなく、江戸時代の庶民は、善光寺参りや伊勢詣でなどであれば旅に出ることが許されたのである。

道と政治

江戸幕府を象徴する制度であり、妻子を江戸に残し藩主が江戸と国とを一年毎に行き来する「参勤交代」は、各藩に服従を促した。宿から宿へ、大名の荷物をつつが

なく運ぶことを強要された街道沿いの住民は疲れ果て、人や荷物を国から江戸まで移動させるための莫大な費用は諸藩の財政を逼迫（ひっぱく）した。しかし一方では、参勤交代により全国規模の道路整備が進んでいったのである。

管理の面でいうと、五街道は幕府の道中奉行の管轄下にあったが、脇街道は勘定奉行の管轄下にあり、各藩は街道の管理や運営、変更を、勘定奉行の許可を得てからでなければ行うことはできなかった。また幕府は宿の人馬賃金を天領、譜代、外様、などによって格差をつけていた。定められた人馬賃金が少なければ、その藩に入ってくる収入も少なくなる、というやり方で、藩の収支に大きな影響を与えていたのだ。

けれどそのうち江戸後期に入ると街道の交通量が増し、道中奉行の手におえなくなってくる。嘉永年間（1848～54）には、街道沿いの宿に「自力でのトラブル解決と運営を」というお触れ書きが出され、代わって宿組合という自治組織が編成された。これでおそらく全国の街道の把握をしきれなくなったのであろう江戸幕府は、実にこの13年後に崩壊している。道と政治は密接に関わったおり、道を制することができなければ指揮権を握ることもできなくなる、ということだろうか。

参勤交代の道筋

当時、小林一茶も句にしたためたほど、最も華やかといわれた加賀藩の行列は最大で5代藩主綱紀の頃の約4000人、以降も2000人は下らなかった。使われた街道は、金沢を出て越中～越後～信濃～江戸と行くルートと、福井を通り下諏訪から甲州街道を使うルート、福井方面から名古屋城下を抜け東海道を通るルートがあったが、主に使われたのは越中経由の街道だ。ちなみに、富山方面から行く街道は北国下街道、福井経由の街道は北国上街道と呼ばれていた。

一方、富山藩の参勤交代はどのようなものだったのか。富山市郷土博物館の「博物館だより」によると、富山城下を出発した一行は、四里（一里＝約3・9キロメートル）離れた滑川で中休憩をとり、その後はさらに二里進んだ魚津で一晩の宿をとった。そうして泊、糸魚川、高田、と北国街道を行き、軽井沢（追分）からは中山道に乗り継いで熊谷、蕨（わらび）と歩を進め、13泊14日で江戸に入ったという記録が、江東区教育委員会所蔵の近藤家文書の中に残っているという。

古代の道 北陸道

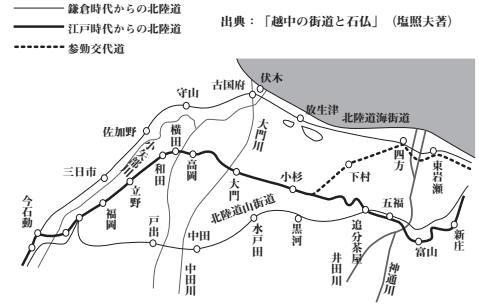
さて、江戸時代以前はどのような道が通っていたのか。古代、富山を通る街道は北陸道と呼ばれていた。富山は山と海が迫っている地形から、道筋のとれる場所が自ずと決まってくるため、いつの時代も道筋はほぼ重なっており、実はそんなには違わない。そのため、北陸道が現国道であったりもするのだ。このように現在まで続いていると言っても過言ではない、街道の歴史の原点となるのが、かつて飛鳥時代に畿内の中央政府を中心に全国へ広がっていった七道駅路である。

古代の道、というとどうしても獣道のような野趣溢れる風景を思い浮かべてしまうが、実際はそうでもなかったらしい。小矢部市の桜町遺跡では、古代の北陸道と思われる遺構が発掘されている。この道路状の遺構は幅6メートルで、ほぼ直線。両側に60～70センチ幅の側溝を備えており、路床には「浪板状の凹凸面」が見受けられるという。作られた時代は推定7世紀後半というから驚きだ。

全国的に見ると、大化の改新が成された翌年の646年、公文書の伝達に使われる駅馬（はゆま）と、公務の旅行者が用いる伝馬（つたわりうま）を各地に置くように、と「駅伝制度」が定められ、大和、山城、摂津、河内、和泉の五カ国からなる畿内、五畿の中央政府から、七道（東海、東山、北陸、山陽、山陰、南海、西海）に伸びる広くしっかりとした海道が作られていった。海道とは官道の

古代の五畿七道図

「探訪日本の歴史街道」より



北陸道

北陸道と言っても、鎌倉時代からの北陸道（海街道、山街道）と、江戸時代からの北陸道がある。現在の道と比べてみるとおもしろい。

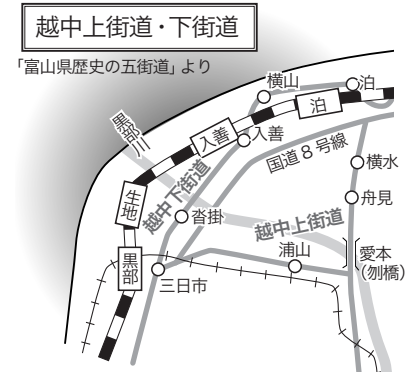
サクラパックス(株)

ことで、山中を通っていても海道と呼ばれ、街道と同じ意味を表す。そしてこの海道は、行政区分である国のことをも表した。そして北陸道は若狭から越後、または佐渡までを指していた。

この駅伝制度が全国に根付いたのは、大宝律令（701年）の頃と言われ、ほぼ完成したのが800年前後と伝えられている。こうして100年以上の年月をかけてこの壮大な道は作られていき、そこから日本の道の歴史が大きく動き始めたのだ。

奇橋・愛本刎（はね）橋

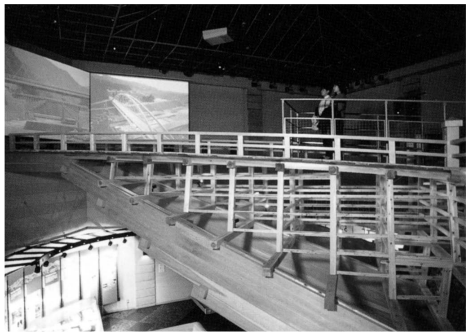
明治時代の大雨で流失するまで、かつて黒部川の上流、宇奈月の愛本には、山口県岩国市・甲州街道の錦帯橋、山梨県大月市・山陽道の猿橋に並ぶ日本三奇橋「愛本刎（はね）橋」が架かっていた。そしてこの橋も、北国街道の一部だったのである。



北国街道を通る人々は、黒部川を渡る三日市～沓掛～横山の海岸沿いを通る「越中下街道」と、山に向かって黒部川上流、三日市～浦山～愛本刎橋～舟見を通り泊まで抜ける「越中上街道」を、季節や天候によって使い分けていた。明治時代に来富したオランダ人土木技師ヨハネス・デ・レーケが「これは川ではない、滝だ！」と驚いた暴れ川・黒部川は、いく瀬にも分かれ四十八ケ瀬と呼ばれた荒れ川の難所。大水の時には激流で何日も旅人たちを足止めさせた。そこで一里半（約6キロ）の遠回りにはなるが、雨のひどい時には越中上街道が使われたのである。一方、冬場の山路は大変雪深かったため越中下街道が使われることが多く、下街道は別名、冬街道とも呼ばれた。

ちなみに奥の細道の道中、芭蕉に随行していた曾良の日記によると、芭蕉も黒部川を徒渡りしたと記されている。徒渡りとは人の頭ほどの大きな石を重しにし、川の中をよちよちと渡ること。水量のそんなに多くない時にはこれも有効だったようだ。また、竹竿に旅人をつかまらせ、川越人足が先頭で誘導し、流れを斜めに渡っていく竹越えという方法もあった。

愛本刎橋は寛文二年（1662）加賀藩五代藩主・前田綱紀によって架けられた。激流で河原に橋くいを打つ事ができなかったため、両岸の岩壁から橋桁となる大木をはね出し、真ん中で組み合わせたはしごのような刎橋。飛橋として


▲うなづき友学館にある「愛本刎橋」の復元模型。両岸からこのようなが木組みがはね出していた。

浜黒崎の往還松

は日本最長だった。

「双竜吐気結成虹　百丈飛橋迴桐架空　一任奔流雷霆急　征驂穏御半天風」。この詩は、嘉永元年（1848）、儒学者・頼三陽の子供、頼三樹三郎が京都へ帰る途中にこの橋を渡り、その美しさをしたためたもの。奥深い幻想の峡谷にある驚異の橋、龍の吐く息が虹のように結ばれている壮大な風景は、旅人の心に一陣の風を運んだに違いない。

何気なく見ていた道路脇の松が、実は昔の街道の名残りだと聞かされることがある。このアスファルトの道が街道？にわかには想像がつかないが、そう言われると、どこか枝振りが風流に見えてくるから不思議だ。この松の横に昔の人々が歩いていた「街道」が走っていたとは…「街道」というと、随分古い、自分とはかけ離れた昔話のような響きだが、今も街道の松は残っている。

白浜青松、海の向こうには銀嶺立山を望む富山市浜黒崎の浜街道は、昔から風光明媚な場所として知られており、浜黒崎の松並木は県の天然記念物にも指定されている。道路脇で堂々とした姿を見せている約20本の松。慶長6年（1601）、加賀二代藩主・前田利長は江戸参勤の折りに街道の美観と雪よけのために往還松を植樹した。昔はもっと多く植えられていたのだが、根っこから燃料油を採取するため、戦時中に何本もの松が切り出されてしまったのだという。

またキャンプ場入り口にある一際大きな黒松は「親鸞聖人腰かけの松」として親しまれており、承

▲「古志の松原」は、古くから白砂青松の海岸地帯だった。昭和７年にこの地を訪れた帝国美術院長の正木直彦氏がその美しさを讃え命名。

元元年（１２０７）、鎌倉幕府の怒りに触れ佐渡へ流された浄土真宗の開祖・親鸞聖人が北陸路を行く途中、この松の幹に腰かけて旅の疲れを癒したと伝えられている。

古くから松原の広がっていた富山市浜黒崎の浜街道は、古来多くの人々が行き来していた。寛永16年（１６３９）に富山藩が分藩してからは、加賀藩は参勤交代での道筋に富山城下を避け海沿いの東岩瀬、浜黒崎を抜けるルートを選ぶようになり、周囲が賑わうようになったそうだ。

歴史国道 倶利伽羅峠

歴史的・文化的価値の高い道を、国の財産として未来に守り継ぐため、平成７年から８年にかけて、建設省（現国土交通省）は全国24カ所の道路を「歴史国道」と選定した。小矢部市から石川県津幡町にかかる倶利伽羅峠は、そのうちの一つ。

角に松明を付けた火牛を突進させ、その後の源平の明暗を分けた歴史的戦い、倶利伽羅合戦の跡地。この峠は古くから、戦略上、街道の確保が重要視されてきた。江戸時代には、越中と加賀の国境にあたる倶利伽羅の村は、税を一部免除されるなどの優遇を受けていた時期もあった。

また、峠でありながらも地下水が湧き出すため、数軒の茶屋があり、旅人の休憩地点として親しまれていた。天正13年（１５８５）８月、秀吉と箕浦高良の会見で「倶利伽羅峠茶屋」が利用されたと残っている。秀吉が関白になったのは同年の７月とされているため、その翌月ということになる。

『東海道中膝栗毛』の作者・十返舎一九も倶利伽羅峠の茶屋を訪れたようで、著書『金の草蛙』に「此ところとうげのちゃ屋いづれもひろく、きれいにて、とうかいどう（東海道）のちゃ屋のごとく、このかいどうにはめずらしく、よきちゃ屋にて、さとうのもちめいぶつなり」と記している。そしてこの餅を歌ったのであろう蜀山人の狂歌が、倶利伽藍不動寺の隣にある手向神社に歌碑として残っている。

「くりからの　餅に大小　不同あり
客がこむから　亭主せいたか」

不同は不動、こんから・せいたかは不動尊の両脇に立つ矜羯羅（こんから）童子・制多迦（せいたか）童子を詠み込んでいる。

歴史国道は若宮古墳横からふるさと歩道として整備されている。長坂の駐車場に車を停め、そこからは自然豊かなハイキングコースとしてもお薦めだ。中たるみの茶屋跡、たるみの茶屋跡、峠茶屋跡（天池茶屋）らの面影を味わいながら木陰の道を歩けば、江戸時代にタイムスリップしたようで、街道の歴史も身近に感じられる。

今では車や電車、飛行機を使い短時間でどこへでも行けてしまうが、昔の人々はこの道を何日もかけて歩いて旅をした。目的地に辿り着いた時の感動は、今とは比べ物にならなかったであろう。そう思うと感慨もひとしおだ。GL

【参考文献】「富山県歴史の五街道」（塩照夫）、「越中・能登と北陸街道」（深井甚三　吉川弘文館）、「完全踏査　古代の道」（木下良監修　武部健一著　吉川弘文館）、「北陸道（北国街道）」（石川県教育委員会）、「富山県の歴史　越中の街道と石仏」（塩照夫著　北国出版社）、「参勤交代道中記ー加賀藩史料を読むー」（忠田敏男著　平凡社）、「探訪　日本の歴史街道」（楠戸義昭著　三修社）、「週刊　日本の街道51　北国街道　越中路」（清水満郎　講談社）

▲倶利伽羅の歴史国道を埴生口から進み、医王院、若宮古墳を右手に見ながら長坂を過ぎた辺りで竹の生い茂る歩道が始まる。

倶利伽羅源平の郷　埴生口
～楽しく学べる案内休憩施設～

歴史国道「倶利伽羅峠」の富山県側の入口にある施設。床一面に描かれた街道地図や、映像紹介、そして籠に乗る体験もできる。また歴史に詳しい案内の方もいらっしゃるので、街道の歴史を十分堪能して欲しい。　［所在地］小矢部市埴生字谷内