

若越郷土研究

28の6

塩津街道と

荒地中山関

小泉 義博

(一)

中世以前の敦賀―京都間の交通路を考えてみると、徒歩のみで行く場合には琵琶湖西岸の街道を進むのであるが、途中で湖上舟運を利用する場合には、北岸の海津・大浦・塩津などから南岸の大津までを船に乗るようになる。とくに米や材木等の重量物の運搬にあたっては、陸路部分をできるだけ短縮したほうが経費の節減につながるので、湖上舟運は頻りに利用されたに違いない。

物資輸送に関する中世史料は極めて乏しい

小泉 塩津街道と荒地中山関

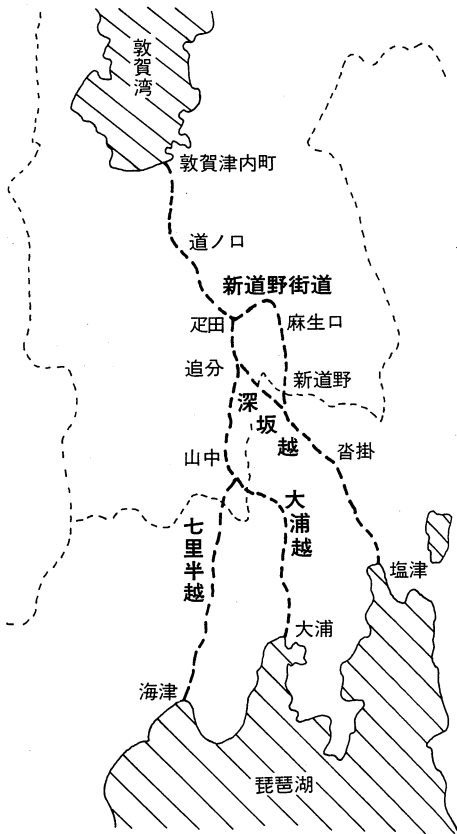
が、そのなかで塩津街道（敦賀―塩津）の牛馬の駄賃を示した史料が得られたのでここに紹介し、またその途中に設置されていた荒地中山関についても、史料を掲げて若干の検討を加えてみたいと思う。

(二)

まず、敦賀から琵琶湖北岸に至る経路を円で示しておく。近世初期に編集された『越前地理便覧』⁽¹⁾を参考にすると次のようになる。

経路Iとしては、敦賀津内町―疋田―追分―山中―海津と辿る、いわゆる七里半越がある。この呼称はその間の道法が七里半あるとこに拠るもので、徒歩旅行者の大部分はここを通ったと思われる。

経路IIとしては、七里半越の途中の山中まで至り、ここで左折して国境を越え、大浦に至るものがある。いわゆる大浦越と称される経路である。この経路が利用されていたことを示す史料として、慶長十八年（一六一三）



七月五日付、山中村宛ての板倉勝重掟書写の一節を掲げておこう。

一 当所より江州上下往還之儀、海津・大浦(山也)いつかた成共、荷物其者望次第、可罷通事。(2)

この掟書は『敦賀志』と題する近世後期の地誌書(石塚資元筆)に記載されているものであるが、それによると山中から大浦に至るいわゆる大浦越も、かなり頻繁に利用されていたように見受けられる。

経路Ⅲとしては、疋田―追分―深坂越―沓掛―塩津と辿る、いわゆる深坂越があげられる。敦賀から湖岸に至る最短の経路がこれであるが、しかし深坂越は標高約三七〇メートルあるので、重量物運送には無理が多いであろう。

最後に経路Ⅳとして、疋田―麻生口―新道野―沓掛―塩津と辿るものがある。この経路を『敦賀志』では新道野街道と呼んでいるので、本稿でもこの呼称を用いることにしたい。この経路の道法は約七里で、深坂越よりは一里程長くなるが、標高は約二六〇メートル程度と、四つの経路のうちでは最も低い。その

ために重量物運搬に際しては、この新道野街道が最もよく利用されたものと推測される。

この経路に関して『敦賀志』の著者石塚資元は次のように記している。

此村ハ、深坂より追分へ出し官道やミテ、(新道野村)今の新道野街道やや開け初けん頃、奥麻生より出たる成へし。(3)

すなわち、古くは深坂越が「官道」として用いられており、後になって新道野街道が発展してきたというのである。この見解が何に基づくものかは不明であるが、まさに正鵠を射た理解と思われる。

なお、深坂越と新道野街道は、ともに塩津に向かう経路であり、史料解釈の上でこの二つを区別して扱うことができない場合も少なくないので、以下では便宜上この二つを総称して塩津街道と呼ぶことにしたい。

さてそこで次に、この塩津街道の利用を示す中世史料を探してみよう。今のところ次の一点が得られている。

氣比之御材木…(中略)…殊今度江州より出候御材木の儀も、塩津浦より疋壇まで、敦賀郡人まもりて引候。其証文為御

披見進候。委細笠松宗左衛門尉可申候。

恐々謹言。

(永正十二年之)

六月九日

青木隼人殿(佐脱カノ廉忠)

教景(花押)

印牧新右衛門尉殿(御宿所)

(4)

この史料は、永正三年(一五〇六)に火災で焼失した氣比社を再建するにあたり、その用材を近江国葛川で調達して、これを敦賀にまで輸送した際のものである。葛川から安曇川を流下して琵琶湖に入った材木は、北岸の塩津に集積され、ここから疋田に向けて「敦賀郡人まもりて引候」として、敦賀郡内で徴発された人夫により引いて運ばれているのである。その経路は、先に述べたように深坂越よりも新道野街道の方が、道法はやや長くても標高差ではかなり楽であったと思われるので、新道野街道を行った可能性が最も高い。また疋田に着いた材木は、ここから先は筥ノ川の河流を利用して流下させたことであろう。かくして調達された用材により、氣比社はようやく永正十二年(一五一五)九月に立柱上棟にこぎつけていたのである。(5)

注1 『越前地理便覧』(杉原丈夫・松原信之氏編)

- 『越前若狭地誌叢書』上巻。
- 2 『敦賀志』(『敦賀市史』史料編第五巻)。
- 3 同右書。
- 4 「中山家文書」(山本元氏編『敦賀郡古文書』)。

- 5 拙稿「戦国期の気比社造営」(福井県立武生高等学校『武高評論』第一四号)。

(三)

塩津街道の駄賃を示す史料として最も著名なのが、十世紀前期に編集された『延喜式』巻第二六の主税の条項であって、そこには次のように記されている。

自敦賀津運塩津、駄賃米一斗六升。自塩津漕大津、船賃石別米二升、屋賃石別一升、挾抄六斗、水手四斗。自大津運京、^(石版カ)駄賃別米八升。自余雑物斤兩、准米。⁽¹⁾

この規定から知られることは、平安初期の物資輸送の公式経路が塩津街道であったことと、その駄賃が米一石あたり米一斗六升、つまり比率で一六%であったこと、である。続いて塩津より先は琵琶湖の舟運を用い、船賃が石別二升、屋賃(倉庫保管料か)が石別一

升、また船を操る挾抄に六斗、水手に四斗が必要とされている。挾抄と水手に支払う手間は船一艘分が単位となっているようなので、これを石別に換算しておく。同じ条項の若狭国に関する規定が参考になる。

自勝野津至大津、船賃米石別一升、挾抄四斗、水手三斗。但挾抄一人、水手四人、漕米五十石。⁽²⁾

すなわち若狭国からの米は、九里半街道を通過して勝野津(所在未詳、今津またはその近隣か)に運ばれ、ここから船で大津に渡るというのであるが、注目すべきはその船が、挾抄一人・水手四人で米五〇石積みと記されている点である。塩津を発する越前国の物資も、当然ながら同規模の船に乗せられるであろうから、前述の手間賃は米五〇石を基準としていたと考えられる。そこでこの数値を用いて計算すれば、塩津→大津間の挾抄は石別一升二合、水手は石別八合、合計して石別二升ということになる。かくして塩津→大津間の湖上運搬の経費は、船賃・屋賃、および挾抄と水手の手間賃をすべて合わせて、石別五升(比率で五%)であったことが判明する。

ついで大津に上陸した荷物は、京都へ牛馬で運ばれるのであるが、その駄賃は石別八升(比率で八%)と記されている。以上の規定を表にまとめたのが第一表である。

【第1表】米1石別の運賃

	延喜式(10世紀前期)	気比社所当米等注進目録(13世紀前期)
敦賀～塩津	駄賃1斗6升(16%)	駄賃 2斗(20%)
塩津～大津	船賃など計5升(5%)	船賃4升8合(4.8%)
大津～京都	駄賃 8升(8%)	車力賃1斗(10%)

さて、このような輸送経費を知ることのできる史料が実はもう一つある。それは建暦二年(一一二二)にまとめられた気比社所当米等注進目録の、次のような箇所である。

本家御分三百九十八石三升四合四夕三才

正米二百八十七石一斗三升二夕巳京定

雑用米百十石三斗四合三夕四才

大津車力二十八石七斗三合三夕

水海船賃十五石一斗九升二合三夕三才

才 石別四升八合

山越駄賃六十石三斗三升九合石別二斗

大宮司御分百七十二石六升六合三夕三才

正米百二十四石三斗八升六合巳京定

雑用米四十七石八升三合三夕三才

大津車力十二石四斗三升八合三夕石別

水海船賃六石五斗六升七合四夕石別

山越駄賃二十八石六斗七升七合六夕

三才 石別二斗

この史料は、氣比社より京都の本家や大宮司に納入すべき所当米等を列記した目録であるが、本家分三九八石余のうち実際に京都まで送り届けられるのは二八七石余（京定と注記されている）で、残りの一一〇石余は雑用米つまり運送経費として支出されてしまうと見え、その内訳が大津車力・水海船賃・山越駄賃の三項目なのである。大宮司分一七二石余についても同様の雑用米が支出されている。

大津車力とは、大津から京都まで車を用いて荷物を運送する人夫（のちにいう車借）であらう。先に引用した『延喜式』にも、「自与等津運京、車賃石別米五升」と見えたので、十世紀に淀々京都間で活躍していた車力が、十三世紀段階では大津々京都間でも用いられるようになったのである。ついで水海船賃とは、湖上を塩津から大津まで渡るのに必要な船賃であり、また山越駄賃が塩津街道を行くためのものであることは明らかであらう。そしてこれら運送経費の比率が、大津車力石別一斗（一〇％）、水海船賃石別四升八合（四八％）、山越駄賃石別二斗（二〇％）と注記されている点が重要なのである。この数値を先に示した第一表に、合わせて記入してみよう。なお、この三項目の雑用米の算出方法を認めるために第二表を見ておきたい。当然のことではあるが、大津車力賃は正米に一〇％を乗じた数値、水海船賃は（正米十大津車力）に四・八％を乗じた数値、山越駄賃は（正米十大津車力十水海船賃）に二〇％を乗じた数値、となっている。そしてこの三項目の合計が雑用米一一〇石余というわけである。

【第2表】 雑用米の算出方法（本家分について）

大津車力	28石7033	= 287石1302 × 0.1 (正米) (石別1斗)
水海船賃	15石19233	= 315石8335 × 0.048 (正米+大津車力) (石別4升8合)
山越駄賃	60石339 (66カ)	= 331石02583 × 0.2 (正米+大津車力+水海船賃) (石別2斗)
雑用米	110石30434	

そこで第一表に立ち戻る。『延喜式』が示す十世紀の運送経費と、氣比社所当米等注進目録に記される十三世紀の運送経費とを対比してみると、駄賃はともに一・二五部に増加しているのに対し、船賃は〇・九六倍と減少していることが注目されよう（駄賃と車力賃は輸送方法が異なるだけで内容は同じであるから、区別するには及ぶまい）このような変動は何が原因となっているのであろうか。変動の前提には、物資流通量の増加現象が

小泉 塩津街道と荒地中山関

3 氣比神宮編『氣比宮社記』

2 同右書。

卷)。

注1 『延喜式』卷第二六(『国史大系』第一三

いかに思われるのである。
おのずと種々の制約が生じて、急速な能力の向上は望めないであろう。かくして次第に馬借に対しては過剰需要の状況が生じ、それが駄賃の増額という結果になっているのではないかと思われるのである。

あるであろう。そしてこの増加に対し、湖上舟運業者の輸送能力はよく対応して増大したが、馬借業者の方は充分に対応できず、その能力を越えた需要(つまり物資流通量の増加)が生じていたためなのではあるまいか。考えてみるに、湖上舟運の場合は、塩津や大津以外の業者が船をまわして荷物を輸送することも容易であるし、また新たに船を建造すれば、一艘で米五〇石を積むことができて、その能力は一気に高まる。これに対して馬借の場合、馬の背に載る荷物量は決して多くはないから、若干の業者数がふえても、その能力が急激に高まるということはない。加えて、他地域の馬借が臨時的に荷物を運ぶにしても、

(四)

敦賀から琵琶湖北岸に至る中間に荒地山(有乳山・愛発山などとも)がある。古来より和歌などに詠まれて著名な山で、石塚資元著『敦賀志』には次のように解説されている。

あち山ハ諸書に見ゆる所、今の山中村の前後の高嶺をいひて、南ハ海洋の此方より、北ハ道口辺迄、五里許の間の惣名也。

この地域はまた荒地の中山とも称されている。例えば『参考源平盛衰記』卷二八には、平氏勢が燧城に向かうにあたって、

西路ニハ、大津・三井寺・片田浦・比良・高島・木津ノ宿・今津・海洋ヲ打過テ、荒乳ノ中山ニ懸テ、天熊・国境・匹壇・三口行越テ、敦賀津ニ著ニケリ。

と語られていることである。

黒田日出男氏の研究によると、中山とは地域と地域との中間にある境界の山、とりわけ交通路の境界となっている山のことを言つたとされており、しかもその境界部において、交通路がいくつかに分岐する場合のあること

が指摘されている。荒地中山はいうまでもなく越前国と近江国の境界であり、その区域の交通路が少なくとも二つ(七里半越方面と塩津街道方面、細かく見れば四つ)に分岐していることは、前掲の地図に見える通りである。

この荒地中山はまた、古来より関所が設置されていることでも著名である。北陸道を抑する地点として極めて重要視されていたことの現われであつて、例えば『令義解』軍防令には次のように見えている。

凡置関、応守固者：(中略)：並置配兵士、分番上下。其三関者破、謂伊勢鈴鹿・美濃不設鼓吹軍器、国司分当守固。

すなわち、鈴鹿関・不破関・愛発関を三関と称して、その軍事上の重要性が強調されているのである。

この関所はその後においても引き続き設置されていたようである。以下に関係史料を引用しておこう。

越前国凶徒蜂起之由、有其間。熊谷小四郎直経早相從運秀催促、可令警固荒地山者、(建武三年) 天气如此。悉之。

十二月十四日 左中将(花押)

佐々木出羽四郎兵衛尉(朽木)頼氏軍忠事。

右、属御手：(中略)：同四月晦日、打破荒地中山関、同日押寄疋田、追落但馬房以下凶徒、燈(燒)弘城郭。同四日、致金崎合戦之間、騎馬射畢：(中略)：如此拙忠節上者、早賜御判、為備後証龜鏡、恐々言上如件。

建武五年閏七月 日

(京極傳卷) 5
「承了(花押)」

建武三年(一一三三六)十月に新田義貞らが越前国へ入部して以降、南北両党の争いが敦賀、府中において展開されることになる。右に引用したうちの前者は後醍醐天皇綸旨で、熊谷直経に対して「荒地山」の警固を命じたものである。この「荒地山」が国境地域の山そのものを意味するものでないことは明らかであって、近江国から越前国へ抜ける街道に警備の施設を置いて、凶徒をここで討つようと命じているのである。この史料から、荒地山の街道に関所が設けられていたことを推測してまず誤りあるまい。年未詳であるが、南党が越前国へ入部してまもなくの建武三年

十二月のものと考えるのが自然であろう。

ついで後者は、建武四年(一一三三七)三月に金崎城を追われた南党が、翌建武五年(一一三三八)に、一方では府中から足羽郡へと展開し、他方では敦賀での失地を回復しつつあった事態に対して、北党朽木頼氏が近江国から入部して南党に攻撃を加えた際の軍忠状である。注目すべきは、朽木頼氏が四月晦日にまず荒地中山関を打ち破り、続いて同日に疋田城を制圧して但馬房以下の南党を追い落とし、たと記されているところである。荒地中山関が争奪の対象となつているのはその性格から当然として、留意すべきは、荒地中山関が疋田城とは明らかに別個の施設であることが知られる点と、そして荒地中山関が疋田城にごく近接して立地していたと思われる点である。しかも、この敦賀入部以前の四月上旬に、朽木頼氏は近江国甲賀郡の「相賀城」を攻撃しているのであるから、四月晦日の敦賀進攻は、塩津街道または七里半越を通つて南方から北方に向けて行なわれたものと思われる。とすれば、最初に攻撃された荒地中山関は、疋田城よりも南方に位置していると解するのが自

然であろう。疋田よりも南に位置し、しかも塩津街道・七里半越のいずれをも扼することのできる地点といえは、追分しかない。すなわちこの史料に見える荒地中山関は、追分に設置されていたと考えられるのである。なお、南北両党の戦闘はその後、建武五年閏七月に新田義貞が戦死し、一進一退の状況を暦応四年(一一三四一)までくり返して、ついに南党の全面的退散となつて終結するのであるが、ここではこれ以上は触れないでおく。

荒地中山関に関する史料はもう一点が得られている。

申置条々事。

一 師跡相承勤仕長日薬師供事。

：(中略)：

一 坊領粟田正法寺・氣比神宮寺等別当職

并荒地中山升米事。

：(中略)：

一代々烈相追善事。

右条々、委旨見先師隆秀。僧正記。仍所申置大納言法

印隆俊御房也。公武御所禱可被致精誠、

殊師跡可被專興行。所労長々相侵之間、

所申置也。仍譲与之状如件。

応仁式年九月廿七日

権僧正隆増(花押)

この史料は、知恩院権僧正隆増が応仁二年(一四六八)に、長日薬師供や代々列祖追善などの祈禱勤行と、その経費に充たされる諸職得分を列記して、これを大納言法印隆俊に譲与した置文である。注目されるのは、この諸職得分のうちの一項目として、「荒地中山升米」が記されている点である。升米とは、

米一石につき一升の割合で徴収する関料の一種であるから、明らかに荒地中山に関所が設置されていると考えてよく、ここで徴収された升米は知恩院院主の得分となっていたのである。

以上が、今までに得られた荒地中山関に関する史料のすべてであるが、最後に『敦賀志』に見える石塚資元の見解を検討しておきたいと思う。

愛発関ハ今の道の口番所其跡成へし。源平盛衰記に、あちの北三ノ口と云所あり、よしつねをとらへん為に関をおき、井上左衛門に守らしむ、といひ、又、あちの関所三ノ口にて関守に見咎られ、

小泉 塩津街道と荒地中山関

武蔵坊さま／＼申、漸爰を難なく通り(中略)：是らの文を見れば、あちの関ハ今の道口に在けん事しるへし。もとより北国よりのほり、東西へ不分前二可在ことわり也。

すなわち石塚資元は「源平盛衰記」の一節に依拠して、荒地中山関が三ノ口(道ノ口)に所在したと推定しているのである。先に検討した朽木頼氏軍忠状では、荒地中山関は道ノ口の所在と推定され、右の『敦賀志』ではどう解すればよいのであろうか。

筆者はこの二つの所在地を、時代の隔りによる相異であり、共に所在地として正しいと考えている。つまり、朽木頼氏軍忠状の語る南北朝期の荒地中山関は追分に所在し、『敦賀志』引用の「源平盛衰記」が示す荒地中山関は道ノ口に所在していたのであって、この道ノ口に関所が所在したのは、南北朝期よりずっと後世の室町・戦国期、もしかすると江戸期になってのことではないかと思われる。「源平盛衰記」の語る道ノ口の関所を、鎌倉初期ではなくして室町期以降(もしかすると江戸期)のものと考え、次の二点である。まず第一に、石塚資元が参考にした「源平盛衰記」は、かなり新しい時点で編集されたものである可能性がある。というのは、筆者の手許にある『参考源平盛衰記』を見て、右のごとき箇所が見い出せないからである。また地名等が詳細なのは、地元の地理に明るい者の介在を窺わせるのであるが、『新訂越前国名蹟考』を見てみると、道ノ口村の項に、

番所 道口に若州小浜より番所を立、海上より上る諸荷物の駄引米を取事あり。壹俵に付壹升五合の積り也。陸を行荷物には取事なし。

と記されていて、この江戸期の道ノ口番所の存在が「源平盛衰記」に投影されているのかもしれない。

第二の理由としては、各経路の利用頻度に変動が生じたことが推測され、道ノ口に関所を立地させる必要が生じたのは、かなり後世になってからのことではないかと思われる。この区域の経路のうちで最も古くより利用されているのは、一つは七里半越、もう一つは

深坂越で、荷物運送に際しては深坂越が官道であった。この二つの経路は追分で分岐し、そして南北朝期の荒地中山関は追分に所在していたと推測されたのであるから、古代、南北朝期は追分に関所を置いて、二経路を扼したと考えられる。しかるにその後、物資流通量が増大し、材木のごとき巨大な重量物まで頻繁に運送されるようになると、深坂越よりも標高の低い新道野街道の方が、より頻繁に利用されるようになったものと思われる。こうなると追分に関所を立地させておいたのでは、全経路を扼することができなくなつて、別の地点を選ばなければならなくなる。かくして、室町、戦国期以降（もしかすると江戸期）には、荒地中山関なる関所は、道ノ口に設置されるようになったものと考えられるのである。

以上のごとき理由によつて、古代、南北朝期の荒地中山関は追分に所在し、室町、戦国期以降（もしかすると江戸期）の関所は道ノ口に所在したのではないかと推測するものがある。

注1 『参考源平盛衰記』巻第二八。

2 黒田日出男氏「中山―中世の交通と境界地

名」（『月刊百科』第二四四号）。

3 『令義解』軍防令（『国史大系』第一二巻）。

4 『熊谷家文書』第五九号（『大日本古文書』家わけ一四）。

5 『朽木文書』第四三二号（『史料纂集』古文書編）。

6 『九条家文書』第二〇七九号（『図書寮叢刊』）。

7 『敦賀志』。

8 杉原丈夫氏編『新訂越前国名蹟考』。

(五)

史料不足によつて粗雑な検討しか加えることができなかったが、明らかにできた点について一応のまとめを行なつておこう。

敦賀より琵琶湖北岸に至る経路として、最も古くより用いられたのは、七里半越と深坂越であった。とくに荷物運送の官道としては深坂越が一般に用いられていた。その後次第に物資流通量が増大するにつれて、大浦越や新道野街道も利用されるようになる。永正年間の氣比社造管用材の運搬は、恐らくは新道野街道を通つたものと思われ、さらに疋田か

ら以北は笹ノ川の河流を利用したものであったであろう。

塩津街道（深坂越と新道野街道を総称して）の駄賃については、十世紀段階で荷物の一六%、十三世紀段階で二〇%であったことが判明した。駄賃の増額傾向は、物資流通量の増加という事態を想定してこそ理解できるものであろう。なお、これと合わせて、湖上舟運の船賃も判明したが、こちらは必ずしも増加傾向を見せていない。舟運の場合には、輸送能力の向上が比較的容易であつたための現象と思われる。

敦賀、琵琶湖間の街道を扼するために設置されていたのが、荒地中山関である。その存在を示す若干の史料から、古代、南北朝期の荒地中山関は追分に立地していたのではないかと推測された。しかるに時代が降つて物資流通量が増大すると、利用経路も複雑となるので、その経路すべてを扼するために、関所は道ノ口に設置されるようになったものと考えられる。それは室町、戦国期（もしかするとそれ以降）のことであつたであらう。