山陰道―春来(はるき)峠を越えて

人々は古の昔から営々と道を通い、峠を越えてきました。
集落から集落へと、国から国へと、人々は日常の世界を道によって広げてきたのです。
軍事、政治、経済、文化の交流はすべて道を仲立ちにして行われ、
その営みは歴史そのものともいえます。
とりわけ周囲を険しい山々に囲まれた峠では、
歴史に隠されたさまざまな苦難や喜びの物語があったにちがいありません。
歴史の静かな観察者である「峠」を訪ねて、
先人の足跡に想いを馳せてみましょう。
今回は、厳しい自然と細く険しい峠越えで知られた山陰道の春来峠を越えて、
西但馬の往時を旅します。

山陰道一の「天下の嶮」に挟まれた但馬の国

山陰道―現在の国道９号線の原形は、今より1200年の昔、奈良時代に始まりました。律令制における山陰道は八ヶ国。すなわち丹波・丹後・但馬・因幡（いなば）・伯耆（ほうき）・出雲・石見・隠岐（おき）の八国より成り、都と一番西にあった石見の国までを貫通する官道として作られました。

とりわけ、現在の兵庫県北部に位置する但馬の国は山陰道のなかでも特別な地理的条件のところでした。南に、今でも国道９号の最初の難所といわれる八井谷(やいだに)峠（関宮町）、西には蒲生(がもう)峠（温泉町）、そしてこのふたつの難所の間に位置するのが名にし負う難所中の難所、標高400mの春来峠。実に山陰道一、二を争う「天下の嶮」が行く手に大きく立ちはだかっていたのでした。

山峡に花開いた学問 ～峠越えの入り口、八鹿町「青谿書院」

いかに厳しい峠に阻まれていようとも、そこでは都と地方の文化の出会いと交流が確実に花開いていました。山陰道が但馬を北上する豊岡道（国道312号）と峠越えの本道に分かれるところ、そこが八鹿町です。この地から、幕末から明治にかけて「但馬聖人」と敬われた池田草庵が出ています。

円山川沿いの宿南集落の北、青山の小川のほとりの小高い場所に草庵が開いた漢学塾「青谿（せいけい）書院」があります。青谿書院には幕末から明治初期という日本の夜明けとも言うべき激動の時代に、但馬だけではなく、遠くは長崎、長州、安芸などから、草庵の人徳を慕って700人もの門弟が集まったといいます。その中からは後に文部大臣に就任した久保田譲や浜尾新など多くの教育者、但馬・生野に倒幕の兵を挙げた生野義挙の指導者で後の京都府知事の北垣国道など政治家、実業家が輩出しました。

1813年、宿南村庄屋の家に生まれた草庵は、学問への志から京に出て、勉学に励み、京で開塾。後に請われて郷里で私塾を開くに至ります。時代の激しさにも関わらず、草庵自身は四書五経の講義を基本とし、弟子たちと寝食や農耕をともにする、厳しくも淡々と自己を律する教育者であったようです。但馬の風土に育まれた人格だったのかもしれません。

青谿書院

春来峠

宿駅の賑わいを今に伝える葛畑の農村歌舞伎舞台

八鹿から山陰道に入る前に、ちょっと道草をして名草神社に立ち寄ってみました。名草神社は標高1,139mの妙見山の中腹にあって、明治の神仏分離令で麓に移った日光院とともに、かつては山陰一の規模を持った妙見信仰の大霊場でした。樹齢1500年ともいわれる「夫婦杉」（国天然記念物）をはじめとする杉木立のなかに、三重塔（国重要文化財）と神社本殿がひっそりと建っていました。山陰道の歴史の重みを感じさせる一コマです。

山陰道は関宮町・村岡町間の八井谷峠にさしかかると、見上げるばかりの急坂になっていきます。いよいよ山陰道最大の難所の始まりです。八井谷峠を避け、大きく西に迂回して、なだらかな大野峠に至る街道には、かつて宿駅であった葛畑（かずらはた）の集落があります。今は国道から離れた静かな村ですが、ここには農村歌舞伎舞台が残っています。独楽回し式の舞台や奈落から舞台へのせり上がり、花道、遠見など江戸時代の舞台設備をよく残した本格的なもの。また、葛畑は土人形の葛畑人形でも知られました。今では作り手も少なくなってしまったとのことですが、往時には、山あいの村に農村歌舞伎の幕が賑やかに開かれ、人々は都へのみやげとして素朴な土人形を手に、厳しい山越えのひとときの休息を楽しんだことでしょう。そんな様子がしのばれます。

名草神社

名草神社三重の塔（国重要文化財）

春来小学校

武家時代の面影を残す 山名氏の城下町・村岡

かつての難所、八井谷峠。現在は国道9号の但馬トンネルを抜け、村岡町村岡に入ると、一転厚い土塀や武家屋敷が残る城下町のたたずまいが現われます。ここは、村岡藩主、山名氏の本拠地。山陰道の宿場町としても大いに盛えました。町内には、家老屋敷や山名家の手厚い保護を受け栄えた黒野神社、また代々の墓所が残り、菩提寺である法雲寺には数々の山名氏の遺品が収められています。今は図書館や体育館のある御殿山、すなわち山名氏の陣家跡に立つと、時空を越えて、歴史の息吹がまるで今ここに甦るようです。

春まだ遠い、春来の峠越えに 歴史をしのぶ

村岡町と温泉町の境界。いよいよ山陰道最大の難所と知られた春来峠越えです。

春来峠は、杉木立の中を数十のカーブと400mの標高を持つ峠。しかも近畿地方有数の豪雪地帯。今では春来トンネルの開通によりのどかな山の峠となっていますが、ここは厳しい自然状況にもかかわらず、かなり古くから駅伝の発達にともなって開けた峠でした。

温泉町史によると、春来は駅伝の面治（めんじ）（今の温泉町八日市のあたり）と射添（いそう）（今の村岡町和田）の中央にあって両駅には駅馬八頭宛置いて交通運輸に利したというから、その往来にたいそうな賑わいであったと想像されます。さらに、京への街道、宿場として発展し、鉄道が開通するまでは人力車と大八車をあわせて50台余。これらにより生活する家や宿屋、休息所など経済的にも文化的にもかなり進んだ土地であったようです。今でも村内には当時をしのばせる茶町、茶屋住、馬場などの地名、また、お金七屋、かじやなどの屋号が数多く残っています。

かつてこの里に、平家人が匿われた頃には、村の戸数はたった数軒ほど。村には椿の木が多くあり一面椿原だったとか。いつしか椿村と呼ばれるようになったこの村の人口も増え、開拓が進むとやがて椿の字を分解して春木村とよばれるようになったといいます。春木の里の冬は深い雪に閉ざされます。その気候に春を待ちこがれる思いが強く、「春よ来い、春よ来い」と人々の気持ちを反映してか、いつしか「春木」は「春来」となったのだそうです。

但馬の人々に愛唱されている春来峠の歌があります。

雪の但馬へ　ようきんさった
春まだ遠い　春来の峠
いろり囲んで　別れた夜の
雪焼け顔が　心にしみる

（岡本夢村作詞）

春来峠の険しさを伝えるエピソードに次のようなものがあります。明治時代、春来峠は「辞職峠」という異名をもっていたというのです。これは赴任してきた郡役人が峠越えのあまりの苦しさに驚いて辞職して神戸に帰ってしまったという逸話にもとづいています。村人からは愛でるように歌われる春来峠は軟弱な都会人を頑固に拒んだのかもしれません。

夢千代の舞台、湯村温泉から 蒲生峠へ

山陰道とたがいちがいになりながら春来峠を下った春来川は、やがて湯村温泉へ。慈覚大師が発見したと伝えられるこの温泉場は、吉永小百合が演じたNHKドラマ「夢千代日記」の舞台として有名になりました。山間に白く湯煙を上げる素朴で人情豊かな温泉場は薄幸の美しいヒロインにはうってつけの舞台装置です。

おもしろいことに、山陰道には温泉の近くに置かれた駅がいくつかあります。湯村温泉も面治のそば。駅間の距離の不均衡に関わらず、温泉の近くに駅があるのは、駅の位置の決定に温泉が関与していたのではないか、と温泉町史は書いています。苦労して峠越えを成し遂げた官吏がほっと一汗流したのでしょう。

さて、温泉町の西の端っこにあるのが但馬・山陰道最後の難所、蒲生峠。この峠を越えれば、そこはもう但馬ではなく因幡の国です。

雪降る冬は魔の峠に 一生命をかけた峠越え

古くは駅馬に乗った官吏や駅子たちが行き交い、また庸調に徴集された何百という庶民の群れが一歩一歩進む。

春来峠がたとえ激しい風雪の時とはいえ、庸調の納入には容赦がありません。『続日本紀』には故郷に帰る役民が飢えと寒さに力尽き、道端の溝に落ちて死ぬ者が多かったと記されています。蒲生峠もまた雪が降り積もる冬には魔の峠と呼ばれていました。

そこが道であるかぎり、いかに厳しい風雪の季節であっても人々は生命をかけてさえ峠を越えて行ったのでした。山の向こうの人と物との新しい交流をめざして、難しい自然をなだめ、愛し、知恵をしぼって共存しながら。人と峠はそうして幾時代も生きてきました。とりわけ険しい山陰道を辿ると、歴史のエネルギーというものを感じずにはいられません。

春来峠トンネル

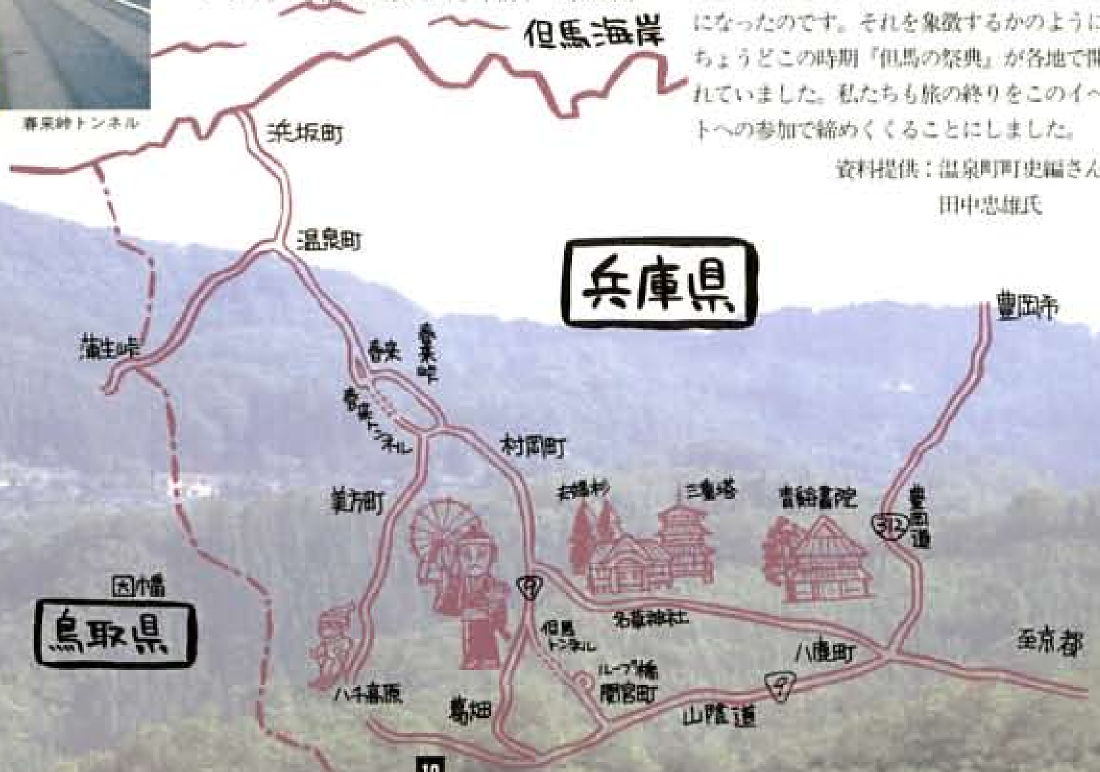
八井谷峠ループ

近代とともに 山陰の大動脈に

温泉町には近代山陰道史の研究家である田中忠雄さんがいらっしゃいます。せっかくの機会ですから道を取って返し、温泉町の町史編さん室に田中さんを訪ねました。以下は、田中さんのお話です。

明治になると、古来から山陰道最大の難所であった春来・蒲生峠の改修にも手がつけられました。明治12年に大小区制が廃止され、七美（しつみ）（今の村岡町）・二方（ふたかた）（今の温泉町）両郡の郡役所が村岡に置かれ、政治的連絡がにわかに増加したためです。両郡一体化のためには改修を急がねばなりませんでした。自由民権運動の壮士小室信介は明治15年5月16日の日記にこう書いています。「天晴れ日暖かなり。午前十一時人力車に乗りて村岡を発す…春来嶺を越ゆ。…山は峻しけれども此程道の修繕能く調ひて車をも通わする事とはなりけり。」また「此度の政談演説にて村岡なれ湯村なれ、人力車頻りに往来し、宿屋むきの繁昌など珍しき程にて…」ともあります。蒲生峠の改修は明治19年8月18日竣工。その式典で当時の兵庫県知事の代理人は、この度の工事費は並々ならぬものであったが、国道昇格のおかげで半額の国庫助成を受けることができたという主旨のことを祝辞しています。それぞれの立場で峠の近代化を喜ぶ様が見えます。

●

さて、こうした改修・近代化ののちに山陰道は現在の国道9号線となり、産業の動脈となったのでした。おかげで私たちは難無く峠を越え、山陰の自然と海の幸、山の幸を満喫できるようになったのです。それを象徴するかのように、ちょうどこの時期『但馬の祭典』が各地で開かれていました。私たちも旅の終りをこのイベントへの参加で締めくくることにしました。

資料提供：温泉町町史編さん室
田中忠雄氏