

北國紀行(五)

丹波浪人

○ 福井市に這入つたので縣廳を訪れたいと思つたが、知事は矢張り長官會議で留守だと感附いたから素通りすることにした、併し氣残りのするのは藝者と料理屋とに接すること

が出来なかつたことである、そう言へば道樂者の旅見たいに思ふ人達もあろうが、名物を見たい好奇心に外ならぬのだ、名物、人の話に依ると體量三十餘貫大肥滿の小竹といふ藝者が生存してゐるので、彼女の横綱振りを見たかつたのと、帝都の庖丁界には福井から腕の利けものが澤山出てゐるから、郷里には天れ以上の達人が居ると思つたからだ、帝都でも麻布の茶料理興都庵も矢の倉の福井樓も吳服橋の末廣も皆福井出身として名を賣つてゐる、だから本

家格の福井で料理をたべて名物藝者を拜見することは、必ずしも道樂な行爲ではない、旅の餘興として價値がある、併し時間が夫れを許して呉れなかつたのは残念だつた。

○ 地方政黨の模様を聞こうとしても、夫れを説明して呉れる役人は居ない、居ないのではない後難を恐れて言はないのであつた。矢張り福井縣人らしい氣心を持つてゐるなど感附かれた、縣會議員定員三十に對し、民政は十五、政友十二、その他三と言つた黨勢で他の地方で見るやうに政友が横暴を極めることは出来ないが、代議士は五人に對し政友三、民政二の割合を占めてゐて政友が優勢だ、最下級の町村會議員はと見ると、現員二千二百六十四の内政友九百

十一、民政五百三、其の他八百五十を示してゐるから政友の黨勢に底力のあることが想像され、昔から植附けられた自由黨の地盤は餘り動搖してゐないことが判る。代議士にしたつて民政からは曾て此地の知事であつた齋藤直橋と、内務省地方局長を終りとして官界を去つた添田敬一郎とが選出されてゐて、官吏を謳歌してゐる氣持もするが、反之政友會からは實業界の苦勞人山本条太郎や、猪野毛利榮と言ふやうな野人や土着の人間を出してゐるから地盤の強固さを知ることが出来る、殊に三井の小僧であつた山本条太郎が政界に出てから彼の勢力は儕輩を抜いて頭角を表はしてゐるので、彼は杉田定一以上に出世すると囃され地方人士を喜ばしてゐるから、政友の地盤は齋藤や添田の爲には尠しも動搖しないであらう。

先達て貴族院議員に爲つた土木請負業の親分飛島文吉も矢張り政友色を表はしてゐて、地方では相當な貫祿を持つてゐる、或る知事の時代には彼れ飛島の意見を聞かなかければ、新しい計畫を樹てることが出来なかつたと迄に言は

れてゐる。大達茂雄が知事の職を弊履のやうに捨てたのも、政友の横暴を叩き附けむとしたのであつたが、政府が餘りにも弱腰であつた爲に彼の所望を達成せしめなかつた程に政友會が勢力を持つてゐた、此頃は岡田大將を首相に送つたので更に鼻の高い連中もあらう、併しいつまでも福井の政友が惠まれる譯ではないから、公平な立場で縣政に忠實なことが彼等一派の將來の爲に得策であらう。

縣財政は至つて貧弱なもので、一ヶ年總歳出五百四五十萬圓、まだ六百萬圓に爲つたことは無いと言はれてゐる。北國第一の貧弱縣だ、矢張り土木費は歳出中の親方で百三萬圓を占め、教育費の百二萬圓と相對抗してゐる。淺見君の話に依ると土木費中で道路費が七十四萬圓を占めてゐるのだから、道路王國ぢやと言つてはゐるが、同じ府縣道でも甲乙を附けて甲は一ヶ年三百十五萬圓、乙は二百十萬圓の維持繕費を出してゐる位で、全國平均四百圓と相去る遠きものだ。彼は河川が縣内の隨所にあるので維持用砂利の採取が容易だから、金額は尠くても維持は十分に出来ると言

ふであろうが、大川の多い新潟が國縣道に三百六十七圓を支出し、富山が國道に四百三十五圓、府縣道には三百六十七圓を投じてゐるのに比較すると、彼の議論も無條件に受入れることは出来ない、殊に修路工夫の費用に就て見ると、富山では國道四千八百圓、府縣道三千二百圓を支出し、福井は國道四千三百六十五圓、府縣道四千圓も使つてゐるのに富山の道路よりは維持が不完全であるのは、何と言つても修路工夫の制度を等閑に附して居る勢としか考へられない、昔は夫れでも良かつた併し今は自動車を通るのだから修路が肝要だ。

○
福井市にお別れして私の旅は、西へくと進むのであつた。そこには福井から西へ武生町を連絡してゐる福武電鐵が國道と並行して敷かれてゐる、近代道路交通の爲に其の經營を惱まされてゐるやうだ、併し昔は省線鐵道と競争しやうと大きな望の下に敷かれた軌道だもの、今道路交通の災難に遭ふのも亦氣の毒だが、時勢の變遷で己むを得ない

やうな氣持もする。併し世の中は旨く出來たもので、縣廳のお役人が粹をきかせたのかどうかは知らないが、道路幅員は三間位のもので昔のまゝに放任されてゐるから縣の役人が道路を改良するまでは軌道の經營は餘り心配するの必要も無からう。

○
麻生津村の淺水、延喜式の朝津驛だと傳へられてゐるが今では古驛の俤も残つてゐない、併し此處あたりの國道は修路を完全にすりや餘り金も要らないで、經濟的な交通が出來得るのに何等考へられてゐないのは頗る遺憾だ、淺見土木課長も随分澤山な地方を歩いてゐるのだから、修路制度位は立派に樹てたらどうだ、と勸むれば近く修路工夫を模範的な府縣へ見學せしめて、維持の完全を期したいと言つてゐたが、早く實現して貰いたいのは私ばかりの希望ぢや無い、恐らく縣民一般の希望であろう。

○
いつしか鯖江の町を過ぎて武生町に着いた、是から先きの國道を自動車であつては、時間が掛るので汽車に乗

れと勸められ、己むなく鐵道の厄介に爲つて敦賀驛で下車した。敦賀も港のお蔭で有名な町だ、延喜式に松原驛と言はれたのも此地である。纒か一と嶺を隔てて琵琶湖に隣してゐるので、近畿や乃至は江濃地方との水陸連絡に便な地であるから此地を今日までに發展せしめたものだ、で此地を視察する人は先づ敦賀發展の素因であるべき港灣を觀るのが當然であるが、土地の人は先づ官幣大社氣比神社にお参りせよと勸める。

氣比神社。神祇志料には伊奢沙和氣命を祭ると書いてあるが、祭神に就ては諸説紛々と言つた調子で、學者は古事記や書記を引張つて論争してゐる。假令伊奢沙和氣命を祭ると斷定しても、其の命が何人におはすやに就ても議論があつて新井白石の史論を採つても判らないやうだ、併し神威あらたかなるものがあるそうだから、觸らぬ神に祟なしの言葉に従つて唯だ奉拜するだけにしたが、同社の鳥井は由緒頗る深いと神官が念入に説明して呉れた、併し夫れは建築家の判斷に委ねて失禮する。

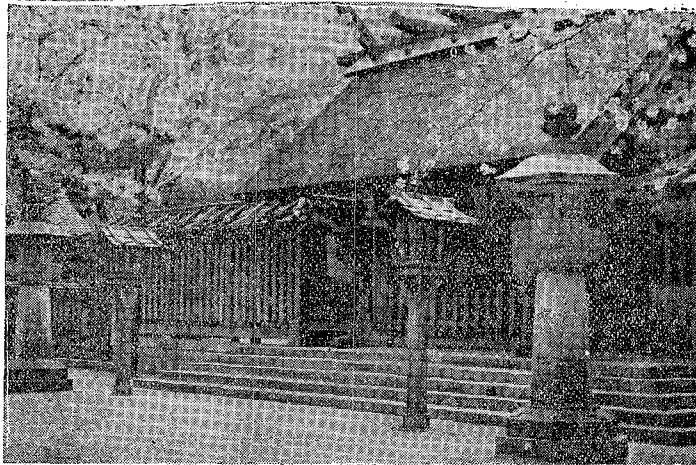
港灣を視察する先きに夫れを一望して概念を得て置くのが必要だ、夫れには金ヶ崎へ登るのに限ると、内務技師の三池鎮浪君が主張して引張るのであつた。登れば其處に官幣中社金崎宮が鎮座します。今日の旅は神様に恵まれてゐると言へば、三池君は永の北國旅行に汚れた體を清めて貰ふ計畫の下につれて來たのだと皮肉るのであつたらしいが、私に關する限り旅は心を清めるものと確信してゐるので其の皮肉は當つて居ない。

金崎宮、古戰場として襟を立たしむるやうな話を聞かされた。延元元年の昔、後醍醐帝、例の足利尊氏の降を納れられ京師に還御せらるゝや新田義貞に命し皇太子恒良親王、皇子尊良親王を奉て北陸鎮撫の任に就かせられた。新田氏は勤王の志氣比神宮の宮司氣比氏治を頼つて此處金崎城に立籠り、柚山城主爪生保の應援を得て逆賊の討滅を策するのであつたが、賊將尊氏は足利高經、高師泰を遣して金崎城を攻撃せしめた。官軍最初の程は天險を利用して奮戦し一回も賊軍をして城中の尺土を踏ましめなかつたのであつた

が、賊軍包圍すること四ヶ月餘に及んだので、兵糧は盡き

汝を股肱の臣と爲せと宣はれた、今股肱を失つて元首獨

り、或は木實草根を食して籠城してゐても、爪生の援兵は途中賊軍に遮られて來ない、飢渴は迫るばかりである、此時賊軍は總攻撃を開始し遂に落城の厄に遭つたのである。此時新田義貞の子義顯、今は是までなりと覺悟して、尊良親王に申上げて言ふやう、事茲に至つては已むを得ない、臣は武門の身であるから敵に降ることは出来ないが、殿下は金杖玉葉の御身であつて、如何に逆賊であつても御危害を加ふるやうな事はないであらうから、唯此儘に御在しませ、と言ふのであつたが、親王の申されるやうには、主上帝都還幸の節、我を元首の將となし



金 崎 宮

り存するの理はないが、自害は如何すべきものなるか、とお尋ねがあつたので、義顯感泣して自ら割腹し其の刀を捧ぐれば、親王其の刀を取らせ、血塗れの柄を御衣の袖で巻かれ遂に御最後を果させられた。一方の恒良親王は蕪木浦に御避難されたが、遂に虜へられ給つて、京師に護送され花山院に幽閉されたが、新田義貞や義助の所在を隠蔽されたので遂に毒殺の厄に遭はせられたのであつた。此處金崎宮は此悲しむべき戦争の將兩親王を祭ると聞かされ、今更足利の横暴を憤慨するのであつた。尊

氏を禮讚した例の大臣も、此處金崎宮に參拜して往時を追

懐してゐたならば、あの様な目に遭は無かつたものと彼を想ひ、旅は普教えられた歴史を喚起せしめて人心を刺戟せしむる得がある。

○

境内の鷗ヶ崎觀光臺に立つて三池君から敦賀港の施設を教えらるゝのであつた。此處金ヶ崎の下から突出してゐる防波堤は延長六百八十米あつて、此港灣が冬季に於て受くる風波を遮斷する唯一の使命を司つてゐることや、遠く西に見えるのは笹の川であるが、昔は港の中央に注いでゐて砂を吐出すので之を更に西方へ附換え、舊河川は小船の船溜に供し新川の左岸から長三百八十米の防砂堤を作つたことを教えられた。敦賀港の總水面積は一四、二七一、〇〇〇平米を算するのであるが、防波堤被覆面積は四一六、五〇〇平米を占めてゐる。埠頭設備としては崖壁五八九米、棧橋一八四米、物揚場七八五米あつて其の外浮標が四個、燈臺が二個所に設けられてゐる。夫れを一望の下に見せ附けらるゝのであつた。

此設備で港灣能力をどの程度に發揮するかを調べて見ると、繫船方面から見て、崖壁や棧橋に同時に繫船し得るものは六千噸級一隻、三千噸級四隻、二千噸級二隻であつて、浮標に繫船し得るものは六千噸級一隻、四千噸級一隻、二千噸級二隻の勘定である。陸上設備としては敦賀驛から埠頭の敦賀港驛に至る二料七の省營鐵道が敷設され、其の途中から分岐して新岸壁に達する一料一分の鐵道がある。倉庫も二百四十九棟を算し延建坪は三萬三千平米、上屋は十六棟で九千三百平米の延坪を持つてゐる。海港檢疫所や移入牛檢疫所の設備もあつて、此旅行で是まで見て來た港灣の内では一番完備してゐる港灣のやうにも見えた。

夫れも其の筈であつて、明治の當初から政府が此港灣の整備に力癪を入れたお蔭である。明治十四年に工費十萬圓を以て前に言つた金崎波止堤を築造したのを始めとし、十七年に敦賀長濱間の鐵道を敷設するやら、第一期修築事業には八十萬圓を更に第二期事業では三百六十二萬圓を投じたからである。此設備でどれ丈けの貨物が移動するか、昭

和六年では輸入三十萬八千噸、此價格二千萬圓、輸出三十萬三千噸、此價格千七百五十萬圓、七年では輸入三十二萬噸、此價格二千四百四十萬圓、輸出は前年度と同様三十萬三千噸、此價格千八百六十五萬圓、詰り一ヶ年六十一二萬噸の貨物が吞吐せらるゝ勘定と爲つてゐる。併し之を新潟港に較べて見ると、其の港勢頗る劣等である。即ち新潟は七年の統計で見ても百二十五萬噸を算し價格は六千萬圓に達してゐる、更に伏木港に較べると、伏木は九十三萬噸、價格四千三百萬圓であるのに、第一種港灣として意張つてゐる敦賀が漸く七尾港と殆と同じやうな港勢を示してゐるのは何故であらうかを疑はざるを得ない。

前内閣時代に日滿交通連絡のことが問題と爲つて、清津と連絡すべき日本海方面に於ける港灣を選択する議が起つた、當時交通審議會とやら言ふ無要な會議を設けて之を審議したと言はれてゐるが、政府が第一種港灣として敦賀港を直轄修築したことは、既に對露對滿の關係を考慮して計畫したに違ひない、夫れを忘れて騒ぎ出したのは國家に一

定の港灣政策が無いからだ、と言つて政府を責めたのであつたが、今敦賀の港勢を知るにつけて政府の考察必ずしも咎むべきでないのを知つて今更悔ゆるのである。當時某大臣が、日滿連絡港を指定することは避けたい、清津から來る船が何處の港灣に多く來るかを見定めた上で決定すると言つたのも、矢張り筆者と同じ考察を持つてゐて、折角政府が直轄して修築までしたものを港勢の現狀に依つて今更捨てることは出來ないものと判斷したのであらう、併しながら港灣政策を定むに就て大臣の言つたやうな原始的考察をしてゐては交通の統制と言ふ事は尠しも行はれないのは當然であつて、清津から來る貨物を何處の港に集中して之を配分するにどう言ふ手段を採るべきかを指導してこそ始めて交通政策の價值が表はれるのである。今敦賀港の現狀からすると新潟港や、伏木港に劣つてゐる、併しながら敦賀港の後方地帯には我國の經濟都市たる阪神の地を控えてゐるところが、彼等に優る有力なる特質であつて將來を囑望せらるゝ所以である。筆者は港灣修築の動機からしても我が敦賀

港が日滿連絡の爲に最も適任であることを強調する、併し夫れは無條件で言ふのではない。

町役場で貰つた福井縣廳出版の敦賀港調査書と言ふのに依ると、敦賀港後方地域統計表を掲げ、後方地域を福井縣全部と滋賀縣に於ける伊香外三郡に限つてゐる、夫れは



敦賀港略圖

既に對滿港として敦賀港が役立つことを物語つてゐるやうだ、尤も現況からすれば無理は無いにしても、陸上交通連絡設備を完全にして夫れに依つて後方地帯を擴張することが港勢を自然に擴張することゝ爲るのである。折角の港灣設備を持ちながら此ことを計

畫しないが爲に神戸や大阪の連中が、舞鶴港や宮津港に連絡を求めむとするのであつて、遂には相互に港灣競争に耽らなければならぬ詰らないことに爲る。港灣競争で想ひ出さずに居られないことは、交通審議會に於ける故片岡直温の言葉である、日滿連絡港の問題が審議されたとき、彼の其の政治的立場からして舞鶴と宮津何れかを採用したかつたらしい、併し兩港は何れも缺點を持つてゐるので、彼は舞鶴と宮津との中間に大きな港灣を新設せよと言つたので、他の議員連は彼に國策審議の能力がないと評價した想だ、實際今日此頃主張されてゐる一縣一港主義と言ふやうなことは詰らない政治道樂的な議論で意義を爲さない、彼片岡も亦同じやうな偏見に捉はれたのであらう。此様な調子で港灣對策を樹てるから無要な公費を投下しなければならぬことに爲る。例を横濱對東京や、名古屋對四日市に採るの必要はない、伏木と此處とに既に夫れが表はれてゐる、大阪や神戸の連中も夫れに眼醒めて敦賀港利用の方途を講ずることが必要であり、又夫れが目的を達する上に於て捷

經であらう。

此く主張すると敦賀の提灯を持つてゐるやうだが、現在の港勢に捉はれて日滿永遠のことを論議するのは短見たるを失はない後方地帯との交通連絡を完備して、大阪、神戸乃至は名古屋に達する距離をせめて大津邊にまで短縮することが必要である。夫ればかりではない、如何に港灣を改良して所謂支關口たる設備をしても陸上にホテルの設備もなければ外人向きの遊歩場もないと言ふ調子では到底來客のある筈はない、だから地元人士が持つてゐる退嬰主義を日本海の海中に投げ捨て、互に協同一致し文化的施設を計畫することを忘れてはならぬ。詰り敦賀町民の全部が、全生命を敦賀港の開發に捧げた大和田莊七にならなければ駄目である、地元民に其の確心があるかが問題であらう。

港灣對策を考へながら床に就いたのであつたが、滿洲へ出征と言ふと日露戰爭時代のやうにでもあつて大袈裟だが滿洲へ行つてゐた兵隊さんが歸つたと言ふので町内は誤駄返してゐる。お蔭で眠られない、そこで明日の旅程を變更

して此處敦賀から江州木之本までを視察する腹をきめた。

翌朝其の計畫を話すと、又豫定の變更かとS技師に笑はれるのであつたが、阪神地方又は名古屋地方と滿洲との連絡港は敦賀が適當であると言ふ斷定を得たから、同地方との連絡の爲に十二號國道を改良して、其の交通が敦賀に集中さるゝやう指導するのが、吾々の役目だと説明して同意を得た、夫れに賛成して呉れたのは三池君であつた、では視察しやうではないかと古來より有名な愛發の關所があつた方面に向ふのであつた。

愛發の關 奈良朝時代に鈴鹿不破と相並んで三關と言はれたものだ、夫れが平安朝の時代には逢阪の關が出来て夫れを三關の一つに加へたから愛發の關が餘り囁されなかつたのは當然である、併し近畿と北國とを連絡する道路にあつた關所だから相當の重要さを持つたものだ、併し夫れは私の視やうとする國道にあるのではない。敦賀の町を出て直線に造られた國道十二號、福井縣には珍らしい程の道だ、

木芽川の水を利用する爲に建設された昭和レーヨン會社は盛に建築をやつてゐる、此調子で町勢が發展すれば敦賀港を頼らないでも可い位に考へさせる。暫く行けば省線鐵道との平面交叉がある。併し今のところは双方の交通量が少いので顔に青筋を立てゝ論ずる程でもない、併し夫れから有乳山の麓に迫つて來ると、道路と鐵道とは串刺に爲つて勾配があらうが屈曲部であらうが處嫌はずに平面交叉をしてゐる、是を除却するだけでも工事費が嵩むと想ひつゝ、足田村に着いた、

道は足田村から二つに岐れて國境の七里半越を経て、滋賀縣今津町に出ると、足田から曾々木を経て鹽津に出ると、曾々木から又岐れて鐵道の隧道で名高いあの柳ヶ瀬を経て木之本町に出るのがあるが、奈良朝時代に北國へ旅するには、琵琶湖の西岸を通つて今津夫れから海津に出て七里半越を越えて敦賀に達したものだ、南北朝の義貞北國下向の節は勿論のこと、足利の中世後まで此道に依つた、今の府縣道今津敦賀線に依るのであつた。關所の所在

に就ては色々論じられてゐるが、愛發山中にあつたこと、此道路の内にあつたことは間違のないところで、愛發村の中で山中と言はれ或は追分と言はれてゐる。併し鹽津濱や永原村からも敦賀へ出ることが出来るので、抜け道が出来得るやうな箇所を置く筈はないから矢張り追分附近にあつたものと推測するのが適當であらう。足利氏の末に尾張に豪傑が現はれ、尾張と北國との交通が頻繁と爲つたので、自然に琵琶湖の東岸を通る道路が出来たのであらう。

私の旅は國道を視るのだから愛發關を探搜するだけの時間はない、曾々木で鐵道と岐れて新道を國境に出るのが國道であるが、幅は僅に九尺位なもので勾配も思つた程に急なものはない、唯交通が尠い爲に路上は草深いまゝに放任されてゐる、併し自動車を行くことは出来たが、滋賀縣側は通れないと説明されたので又候敦賀へ引き戻つてくるの外なかつた。敦賀港を中心にして名古屋やら京都、大阪へ通ずる道路を改良するとすりや、國道と府縣道とを比

較して何れか一つを改良すれば十分だ、夫等は専門家の手に任せて後日改良計畫を批判することにしやう

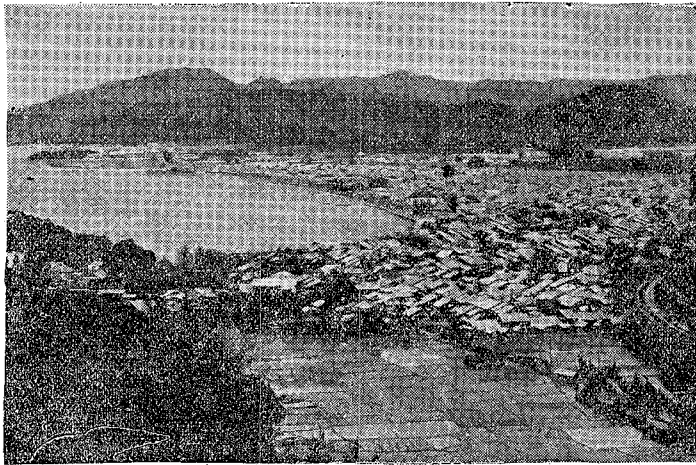
○ 敦賀に舞戻つて、西・小濱町に走るのであるが、此處から先きの國道は自動車交通が尠いのと、地質が比較的良いので餘り手入がしてゐないにも不拘、自動車を驅るには樂だ、夫れに海岸の白砂青松と言つた調子の自然美は旅する人々を喜ばしむる、三池君が熱心に説明して呉れる北川改修工事の計畫を聞かされてゐる間に小濱町に着いた。

小濱も港灣で名を得た處だと承知してゐたのに、來て見れば豫想に反して港灣らしい設備はない、土人に言はしむれば天然の良港であつたから和船時代は設備を必要としなかつたが、近時陸上交通機關が發達して港灣の利用が振はなく爲つたから其儘に放任してゐるのぢやと、之も一つの考へだ、地方に澤山な小港灣を拵えて港灣競争に耽る如きは餘り衰めた藝ではない、夫れよりは利用の要求上必要な程度に維持すれば夫れで十分なのだ、我が小濱港人は自

分で己れを知つてゐる。で本港では東川口其の他に小防波堤を拵え、南川口から舊南川敷小濱橋に至る間を漁港に充て、六七十噸の船舶の繫泊やら荷役の利便を計つてゐるだけだ、近頃になつて港灣熱が高まつて来て小濱港の西方に位する灣入地に新港灣を築造するなどと騒いでゐるやうだが、唯だ水深や利用水面積だけを見て港灣計畫を樹てむとするのは心得違ひの甚しいものだ、私が此旅行で見た小港灣の惱は何れも其の心得違から招來したもので、前車の徹を踏まないやうに呉々も注意してあげたい。

○ 京阪神地方と敦賀との經濟的交通

を策するには府縣道大津敦賀線を國道に認定して改良する



小 濱 市 街

ことが出来ないにしても、一部だけでもと言ふ野心を起して、昔の若狭街道に今の府縣道小濱大津線を今津町に出た、随分悪い箇所もあつたが兎も角自動車を通して呉れる程度に維持されてゐるが、一つ困つたことは橋梁に荷重制限をしてゐることだ、此縣の土木課長兵藤君の説明に依ると、此道路は福井の自動車だけが通つて毀すので餘り滋賀縣には利益がない、豫算も少いので實は放任に流れるのぢやと言つた、土木課長が左様な考でゐるのは酷いでは無いかと、散々に不平を言ふのであつた。

今津から北、新保までは未改良で幅員二米七、夫れから

北、海津村までは幅員五米五に改良され、海津から七里半越の麓野口までは未改良のまゝだが、夫れから國境までは改良されてゐる。今津から南、大津までは既に改良計畫も定まつてゐて、近代構造に改良されたものが頗る多い。今の調子で行けば十一年度になれば完成する見込だと聞かされ、先き程の不平も取消したいやうな氣も起らないでは無かつた。併し此縣の道路改良計畫では施工地元の出損を前提とし、併かも夫れが任意的な行爲に委ねられてゐる結

果、工事が部分的に施行されて、立派な改良道路があるかと思へば直ぐ先に未改良道路があると言つた調子で、一貫して改良されないのは改良部分の効果を抑制する憾があつて心細い、何とか考へることが必要であらう。京津國道で京都に這入つて北國旅行も終つた、終りに私の旅に勤なからず御援助を忝ふした各位に深甚の敬意を表すると同時に、厄介になりながら無遠慮な批評を加へたことを謝する。

(完)

番 太 郎

長 谷 川 久 一

昔江戸市中の目欲しい南家では、日没後は物を賣るのに、縦八寸横五寸位の戸口の小窓から、客の顔を見得るだけにして、用を聞いたもので、決して大戸を開くことはしなかつた。尙ほ嚴重な戸縮り法としては、表戸の内側へ、二寸

角位で長さは凡そ二間半程の「カン貫」を、宵の口は上の方へ横に二本わたし、愈々戸縮りを充分にする時刻になれば、之を五本もよこたへてそれに一々輪かきがねをかけて、大戸が容易にはずれない様にしたものであつた。蓋し幕末に