

特集 国道8号の源流 明治と昭和の大動脈

春日野道

嶺北を縦断し、嶺南に繋がる国道8号——その原型は明治中期に車道として開削された武生と敦賀間の春日野道(敦賀道)である。明治から戦後まで福井の大動脈であった。提唱したのは福井商法会議所(現在の商工会議所)、リーダーは会頭伊藤真。武生、敦賀の経済界さらに県当局の支持をとりつけ明治中期の一大プロジェクトとして実現された。その車道開削のシンボルが春日野隧道と金ヶ崎隧道である。本年はこの2つの隧道の竣工から120年に当たっている。

—プロローグ—

◇春日野道開削の訴え◇

明治17年7月農商務省幹部(二等属)の豊島佳作が腹心の水野勝典を伴って地方視察のため来福した。出迎えたのは石黒務県令(知事)をはじめとした県幹部と伊藤真商法会議所会頭など地元経済界の有力者達であった。

豊島は幕臣の出で、維新の動乱時には榎本武揚に従い函館に向かうも、乗船していた美賀保丸が銚子沖で台風に遭って遭難、その後は榎本一行とは別れ、地方の人材養成などに携わった後、官吏に転進、農商務省の幹部となった(水野も旧幕臣の出である)。

農商務省はこのころ各地に幹部や技師を派遣して殖産興業に努めており、豊島もこのような政府の産業振興施策の一環として福井を訪れたと思われる。県幹部との懇談に引き続き、商法会議所幹部との懇談意見交換が持たれたが、この席上で会頭伊藤真と副会頭片山平三郎は、地域の発展のためには物流網の整備が要であること、このための新しい車道開削の必要性を強く訴え、中央政府の理解を求めた。

あわせて伊藤は創刊当時社主を務めた「福井新聞」(第一次)で、車道開削に向けた県内機運の盛り上げをはかった。片山は早速、武生商業会議所をはじめ各地の有力者と懇談し車道開削への協力、寄付、募金と精力的に活動を開始した。まず、車道の北端となる武生の商法会議所の内田甚右衛門会頭はじめ会員の同意を取り付けると、その足で車道の南端となる敦賀経済界との懇談に臨んでいる。あいにく敦賀を代表する経済人である大和田荘七と室五郎は日程が合わなかったものの有力者十数名との意見交換会で満場一致で同意を得ることに成功した。福井側からは林藤五

春日野隧道

◆伊藤真会頭のリーダーシップ◆

この間、世論喚起の先頭に立っていた伊藤真は、福井士族出身で藩政時代から物産総会所に務め、その後官吏時代も勸業掛さらに勸業課長として福井の殖産興業を担った人物である。官吏退任後は、本県「金融界の覇王」といわれ、北陸でも二番目の大型銀行となる「第九十二国立銀行」と、本県で初の日刊新聞となる「福井新聞」(第一次)を創設、また東京、大阪に商法会議所が設置されると全国で十二番目となる福井商法会議所を創立し初代会頭に就任、明治前期の経済界のリーダーであった。

従来の今庄を経由して木の芽峠越えで敦賀に至る北陸道に代わり、府中(武生)から海岸沿いに敦賀に繋がる新たな車道の開削は、福井の産業振興に不可欠な物流網整備の観点から推進された。すでに敦賀までは東海道線から分かれた鉄道が敷かれ、敦賀駅と金ヶ崎駅が開業しているものの、敦賀以北福井までの鉄道延伸の目処が立たない中、敦賀に繋がる物流道路の必要性は福井経済界の共通認識となっていたといえる。

◆臨時商法会議所大会で車道開削決議◆

豊島の農商務省幹部の来福から一ヶ月を経た8月13日、福井商法会議所は臨時大会を開催した。席上、木の芽峠越えに代わる福井と敦賀間の春日野車道を受けて会頭職の勇退を表明、商法会議所は藤井五郎兵衛を第三代会頭に副会頭には旧士族の佐野影規を選出している。そして、8月28日から五百人近い人が次々と春日野地区に投入され、ここに念願の春日野車道は着工したのである。工事は同時に敦賀からも始められ、金ヶ崎の隧道も時を同じくして工事開始となった。

◆春日野道の起点と武生地域でのルート◆

現在の国道8号の源となるこの春日野道のルートを見てみよう。起点は府中(武生)の町並みの外れとなる畷町の交差点で、ここから近世の北陸道と分離して旧妙法寺村に伸びている。旧妙法寺村までは直進の道であるが、途中で旧国道8号と合流し、塚原交差点の直前で右折し山中に入る。ややわかりにくいが塚原口のバス停が目印で、そこからは山中に入る細い道が見えてくる。ここからは山道で春日野峠までは幾重にも折れ曲がりながら南進することになる。

早速、春日野道に入っただけで、残念ながら山中に入ったところですぐに道は断絶する。池ノ上に向かう新しい道が造成され、これに伴い山が削られ

◆春日野道着工◆

このような商法会議所を中心とした運動の盛り上がり、県内外からの寄付金が約3万5,000円集まったことを受け、石黒県令は明治18年3月の通常県会に、武生より春日野峠・太良・元比田・杉津を経て敦賀にいたる春日野車道をはじめとする道路開削事業を提案し、可決する。さらに4月には、内務・大蔵両省に対して「道路開築費御補助之義二付稟申」書を提出して国庫補助を求めた。7月3日、政府はこの計画を許可した。

これを受けて早速福井商法会議所は石黒県令を招聘し、着工祝賀会を風月楼にて主催した。なお祝賀前夜は、この間車道開削運動の先頭に立っていた片山会頭は、着工が認可となったこ

とをめぐり、維新の動乱時には榎本武揚に従い函館に向かうも、乗船していた美賀保丸が銚子沖で台風に遭って遭難、その後は榎本一行とは別れ、地方の人材養成などに携わった後、官吏に転進、農商務省の幹部となった(水野も旧幕臣の出である)。

道開削を基軸にした県内主要道路の開削・改修運動を決議、あわせて車道開削委員を選出するとともに、早速武生や大野、勝山、三国、敦賀などの県内各地、さらには京阪地方や東京へも寄付金の募集依頼を開始したのである。なお、この大会にあわせて伊藤は、明治13年の創設以来四年間務めた商法会議所会頭職を片山平三郎に譲っている。伊藤自身が多忙なのに加えて、県民を挙げての運動を行い、着工に漕ぎ着けるためには他地域の商業資本との連携が欠かせず、福井の商業資本を代表する片山の方が適切と考えたためと

思われる。

まず、車道の北端となる武生の商法会議所の内田甚右衛門会頭はじめ会員の同意を取り付けると、その足で車道の南端となる敦賀経済界との懇談に臨んでいる。あいにく敦賀を代表する経済人である大和田荘七と室五郎は日程が合わなかったものの有力者十数名との意見交換会で満場一致で同意を得ることに成功した。福井側からは林藤五

また、車道の北端となる武生の商法会議所の内田甚右衛門会頭はじめ会員の同意を取り付けると、その足で車道の南端となる敦賀経済界との懇談に臨んでいる。あいにく敦賀を代表する経済人である大和田荘七と室五郎は日程が合わなかったものの有力者十数名との意見交換会で満場一致で同意を得ることに成功した。福井側からは林藤五

Table with 2 columns: Date and Event. Includes dates from 1884 to 1904 and events like '福井商法会議所委員武生商法会議所と懇談' and '春日野道着工'.

県知事より福井商法会議所へ諮問「福井県勸業月報」

Table with 2 columns: Date and Event. Includes dates from 1884 to 1904 and events like '福井商法会議所委員武生商法会議所と懇談' and '春日野道着工'.

明治17年9月～10月にかけての福井新聞記事一覽