

車 道 誕 生

～国道建設に向けた福井県人の熱い思い～

奥 山 秀 範

(産業考古学会評議員)

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～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、リーダーは伊藤真会頭であった。

初期の福井商法会議所が、産業振興の切り札として最も力を入れた事業の一つである。

春日野道開削の経緯

明治17年7月農商務省幹部（一等属）の豊島佳作（としますみさく）が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。

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いて、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。

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であった。すでに敦賀まで鉄道が敷かれ、敦賀駅と金ヶ崎駅が開業しているものの、敦賀以北の福井までの鉄道敷設の目処が立たない中、敦賀に繋げる物流道路の必要性は、福井の経済界の共通認識であった。

この頃、県内に荷車の保有台数は三千台、人力車は二千台前後で、特に荷車の増加が目立ち始めた時期に当たる。

臨時商法会議所大会と車道開削決議

明治17年8月福井商法会議所は臨時大会を開催、木の芽峠越えに代わる福井～敦賀間の春日野新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。

また県内の宗教団体などもこの事業に積極的に加わり、県民あげての事業となっていく。

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 5000 円集まったことを受け、石黒県令は 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。7 月政府はこの計画を許可した。

そして、8 月 28 日から 500 人近い人夫が次々と春日野地区に投入され着工した。工事は同時に敦賀からも始められた。

春日野道の起点と武生地域でのルート

現在の国道 8 号の源となるこの車道（春日野道）のルートは、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向かう。

旧妙法寺村までは直進の道であるが、途中でこれまでの 8 号と合流し、新国道 8 号の入口となる塚原交差点の直前で右折し山中に入る。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。

一部、池ノ上に向かう新しい道が造成され、ここで切断されているもの、他の地域は現在でも国道 8 号として利用されている部分も含め、春日野道は大体残っており、貴重な明治期の土木遺産を見ることができる。

春日野隧道

この春日野道の象徴で永く県民に親しまれた春日野隧道は、今も旧武生市と旧河野村の境（春日野峠）に残っている。

左右は長い翼壁が延びて、見事な姿を今に留めている。入口は馬蹄形の石造りで、内部には煉瓦が使用されており、個々の石材や煉瓦は不揃いであるがどことなくヨーロッパの雰囲気がある。

武生側の隧道入口の痛みがすすみ、左側の柱の一部が崩れ落ち、天井にも大きな亀裂が入っているが、河野側の入り口は傷みも少なく風格がある。今でも十分使用に耐えるように見える。隧道の「底」の部分に長く使用していないためかなりの水が溜まっている状態である。トンネル前は広場となっており、道の両脇には石積が残っている。

また隧道正面には松平春嶽による「賛化阜財」の扁額が掲げられ、竣工した明治 19 年 12 月の日時が記載されている。

往時は大変な評判で、小学生の遠足の目的地にもなっていた。

桜橋

春日野隧道から南下して現在の国道 8 号の桜橋の真下にも、明治から戦後まで使用された桜橋が残っている。

谷底の川を渡っているのが旧桜橋で、距離は短いが石造りで見応えのある橋となっている。真上を現在の桜橋が通っているのだが、眼下にもう一つの桜橋が在ることを知る人は少ない。旧桜橋のたもとには地元の教育委員会によって説明版が設置されており橋の由来を知ることができる（解説文は一部間違っている所以注意必要）。

ここから大谷までは、現在の 8 号が大幅に拡張改修されたとはいえ春日野道と同じであるが、大谷の

隧道群を過ぎたところから、戦後の敦賀有料道路になるため春日野道は国道 8 号と別れ海岸沿いに降り、元比田、大比田、横浜、杉津と集落の中を抜けることになる。

大比田～横浜間で現国道 8 号から河野海岸に繋がる道（有料道路）を横切り杉津に入る。そのまま南下して阿曽に向かうが、阿曽の手前で集落に入る旧道があり、これが春日野道である。

阿曽隧道

阿曽集落を抜け再び国道 8 号と合流して間もなくロックシェードとなる。その海岸沿いに阿曽隧道が残っている。この隧道は明治 9 年に敦賀から杉津経由で北進する海岸道路（東浦道と呼ばれた）を計画した際に削られた。春日野道とは着工時期が異なっているが、明治 16 年 7 月に崩落し、暫く放置された後、春日野道着工とともに出入口部分だけは石造り、中間部分は素堀で再度整備された（竣工時期については意見が分かれているが、現存する隧道は明治 19 年竣工）。

阿曽隧道を過ぎると春日野道は鞠山までは国道 8 号として今も現役である。万葉集にも詠まれた五幡、名勝松ヶ崎、赤崎を過ぎて鞠山へと続く。鞠山海水浴場へ分岐する道が春日野道であるは、現在は鞠山トンネルが開通しているため鞠山集落を通らず、金ヶ崎に向かう道程となる。

金ヶ崎隧道

鞠山トンネルの出口付近から山側に入る春日野道が残っており、旧金ヶ崎隧道に通じている。現金ヶ崎トンネルの真上に辺り、2 階にもう 1 本トンネルがあると考えればよい。

工事は両側から掘り始め、明治 19 年 8 月 6 日に貫通、年内に竣工した。この隧道にも松平春嶽の扁額が掲げられているが、そこには明治 19 年 11 月と記されている。

隧道を出ると舗装された道となっており、これを下ったところが鉄道の金ヶ崎駅となる。まさに物流道路にふさわしいルートである（一部に明治 17 年説があるが、根拠はなく、資料の誤植から生まれた誤り）。

明治 22 年、県は春日野道を敦賀道と改称し全額県費負担の第一条道路とした。その後国道 12 号、後さらに国道 8 号となり、物資搬送の動脈となるのである。

昭和 33 年 10 月武生有料道路が、これを追うように昭和 37 年 6 月敦賀の杉津から河野の大谷まで敦賀有料道路が開通、そして、昭和 43 年 1 月に武生有料道路が、昭和 47 年 12 月には敦賀有料道路が無料開放となり国道 8 号に組み入れられ、春日野道はその歴史的役割を終える。