

本誌ではこれまでも「千国街道」を幾度か取り上げてきた。二六年前に「運ぶ、味わう、生きる」暮らしの中の塩を問う。「塩」(三九号・一九九六年)、十二年前には「隣県との交流 千国街道」(九九号・二〇一一年)を特集した。だが時代の移り変わりと共に、人々の価値観は大きく変化するものである。本号では、過去の特集とは異なる角度から「千国街道」の歴史や地形を考察する。また古来の役割を終えて久しい街道を、人々が楽しみながら、未来へとつなげていく様子を見ていく。

物流の道 千国街道

胡桃沢勘司



一 信越間の輸送物資

交通環境が近代化される前の時代、糸魚川と松本を結ぶ道の主な役割は、物資輸送を担うことにあった。この道は、越後側では松本街道、信州側では糸魚川街道と、呼ばれることもあるが、今回の特集では呼称を「千国街道」に統一する。

1 上り荷

糸魚川から松本方面へ送る「上り荷」の中核は海産物だが、最重要品は塩である。戦国時代、上杉謙信が、この道を使って武田信玄に塩を送ったとの伝説は、街道の性格を端的に物語る。二人の故事に由来するのではないかと言われるのが、松本藩の北塩専売政策である。江戸時代、千国街道の信州側は松本藩に支配されており、領内への塩の移入は、北方の糸魚川から千国街道を通じて来るものに限るとの、政策が採られていた。「敵に塩を送る」話と共に、「千国街道は塩の道」を印象づける史実と言えるだろう。

信州では、日本海側から来る塩は北塩、太平洋側から来る塩は南塩と呼ばれるが、生産地は戦国時代までは確かに違っていた。ただ、江戸

時代になると、北塩と南塩の生産地は違うのかと問われれば、答えは微妙な内容になってくる。北塩・南塩共に最も量が多かったのは、瀬戸内海産だったからである。この時代、瀬戸内海各地では大規模な塩田が造成され、取れた塩は船で全国に送り出されていた。瀬戸内海は広いから、西部の竹原塩(安芸)・広島塩は日本海側へ、東部の赤穂塩(播磨)・兵庫塩は太平洋側へと向かえば、北塩と南塩の産地は違うということになる。一方で、源は瀬戸内海で共通だと言われれば、北塩・南塩の産地は同じだとなるのである。厳密には、北塩は瀬戸内海産と共に地塩と呼ばれる越後産や能登産で構成されていたが、割合が一番高いのは瀬戸内海産だった。他の産地と競合しつつ、瀬戸内海産が高



『善光寺道名所図会』 千国街道の佐野坂付近