

日本の廃道

The **Obsolete** Road in Japan

第 **44** 号

第一部

特濃！廃道あるき 第二五回

● 碓氷峠 御巡幸道路（後編）

(by ヨッキレン)

旧橋紀行外伝

● 十綱橋・再び

(by TUKA)

第二部へ





使われなくなった道を取えて使い、
通れなくなった道を取えて通る。
そんな道とのつきあい方に魅力を感じる人々
“オブローダー”のための情報誌。
それが「日本の廃道」である。

同時に、
道としての役目を終えた廃道に、
なにがしかの価値を見いだそうとする試みでもある。

時とともに失われた物は取り戻せないが、
失う前に、出来ることがある。
この日本を陰から支えてきた老兵たちに、光を当てたい。
そこに息づく想いを、伝えたい。

「日本の廃道」編集部

じょうぎ
定義森林鉄道 大倉川橋梁



FUJIFILM FinePixS8100fd F2.8 S1/220 ISO100

現存するものとしては東日本最大級の林鉄用木橋。

仙台市より上流30km、船形山山中、青葉区定義の大倉川に架かる。

青森営林局仙台営林署の手によって1938年から1960年の間に架設。

2009年11月1日現在の姿は、遠目には初めて見た5年前とさして変わらず、健在のように見えた。しかし近付いてよく見ると、その傷みの進行具合は想像を超えていた。

桁全体が、川下方向へ傾きはじめています。

予言するよ、保ってあと3年。[ヨッキレン]

特濃！ 廃道あるき 第二五回

碓氷峠 御巡幸道路 (後編)

碓氷、聖蹟刻まれし“幻の国道”。

by 平沼義之（ヨッキレン）

位置

長野県佐久郡軽井沢町

～群馬県安中市

探索日

2009年10月21日

碓氷峠 御巡幸道路（後編）

前説：

天皇が歩くことを「玉歩^{ぎよくほ}」というが、この「御巡幸道路」は、明治天皇の玉歩の記録が明確に残る、極めて珍しい道である。

今回は、わが国を近代化へと導いた若き指導者の、失われた「聖蹟」をレポートする。



碓氷峠の概略

（前編前説の抜粋です。より詳しくは前号を御覧下さい）

碓氷峠は長野県軽井沢町と群馬県安中市（旧松井田町）を隔てる中央分水界の峠であり、奈良時代に記された『日本書紀』にも現れる歴史深い峠である。



現在よく知られている「碓氷峠路」には3本のルートがある。北から順に中山道、旧国道18号、国道18号（碓氷バイパス）で、この順に新しくなる。次にそれぞれのプロフィールを簡単に述べる。

まず中山道だが、これは近世から明治初頭にかけての道であり、著名な江戸五街道のひとつ。上野と信濃の国境を海拔1190mの旧碓氷峠（峠町）で越えていた。峠の信濃側には軽井沢宿が、上野



碓氷峠 御巡幸道路（後編）

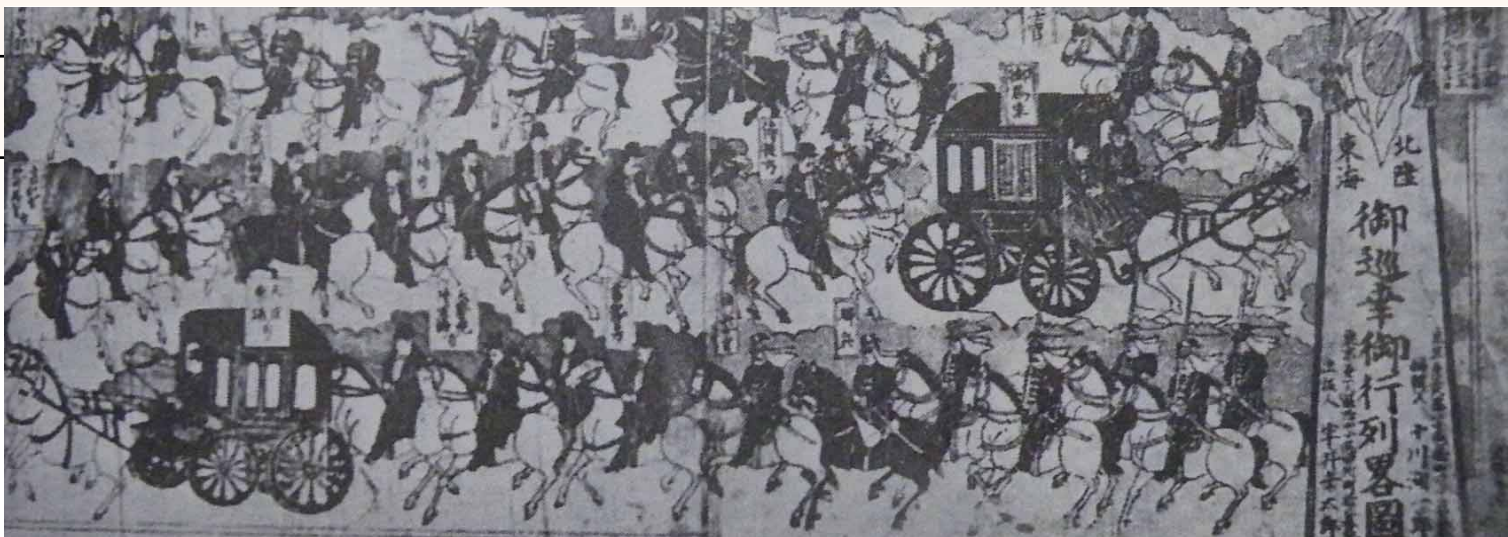
側には坂本宿が置かれ、坂本には碓氷関所があつて厳しく通行人を検めた。

次いで旧国道18号のルートだが、これは明治15～17年に長野県が主体となって建設を進めた「碓氷嶺新道」という馬車道に起源する。碓氷峠も中尾川源流の最も低い956mの鞍部に移り、これが碓氷を越えた最初の車道となった。開通以来現在まで国道の地位にあり、今の国道18号となったのは昭和27年である。昭和46年に後述する碓氷バイパスが開通したことで旧道となった。

碓氷バイパスは、明治以来の屈曲の多い国道を抜本的に改良するため、昭和41～46年にかけて日本道路公団が建設した国道18号の有料バイパス道路で、碓氷峠より3kmほど南の入山峠（新碓氷峠）を越えている。平成13年に無料化され、碓氷を越える車輛のほとんどはこの道を通行するようになった。

これら3世代の道路に加え、碓氷峠の交通路として忘れてはならないのが、本邦初のアプト式鉄道として知られた信越本線がある。こちらは明治26年に旧国道に沿って開通したが、昭和38年にアプト式を止めた新線へと付け替えられた。さらに平成9年の長野新幹線開業によつて廃止されて現在に至るものである。

今回のターゲットである「御巡幸道路」は、これらに較べればマイナーな存在だが、その開通の経緯は明確かつ興味深い。



「明治天皇北陸御巡幸行列畧図」（『碓氷峠の歴史物語』より転載）ここに描かれているのは馬車を中心とした行列だが、千人規模の隊列が一挙に山道を通行するのだから、道路改良は必須であった。

◇ 明治天皇巡幸にあわせて中山道を改良（前編前説の再掲です）

天皇が宮から外出することを行幸といい、複数の目的地を巡るものを巡幸という。明治天皇は、明治9年および14年の東北・北海道巡幸をはじめ、明治5～18年の間に、地方人心の掌握や民情視察を目的とした6回の大規模な行巡幸を行っている。

こういった行巡幸の足は主に馬車ที่ใช้られ、稀に開通したばかりの鉄道を利用するなど、国家の近代化を対外的にアピールする意図もあったのだが、目的地の多くが地方であることから馬車の通れない道も山間部では避けがたく、そのような道では「鳳駕^{ほうが}」と呼ばれる御輿状の駕籠を利用し、橋のない川では板輿に担がれることもあった。

しかし、馬車は当然としても、鳳駕を通すにしてもそれなりの道幅や安定した路面が必要であるから、部分的な道路改良を行って巡幸を迎えるということが全国的に行われた。明治11年の北陸・東海巡幸の通路となった碓氷峠もそうだった。

明治年間における碓氷峠に関わる出来事を簡単な年表にしてみた。

碓氷峠 御巡幸道路（後編）

明治2年 碓氷関所が廃止される。

6年 中山道が一等道路になる。

9年6月 国道一等に指定される。

11年 新道（御巡幸道路）を建設竣工。

11年9月6日 明治天皇の北陸・東海巡幸の一行が新道を含む碓氷峠を通行。

15年12月 長野県会が「七道開鑿」を決議し、碓氷峠を含むルートは「第一路線」に指定される。

16年2月 碓氷嶺新道（道幅4間、平均勾配34分の1）着工。

17年5月 碓氷嶺新道開通。

18年2月 国道5号（東京ヨリ新潟港二達スル路線）に指定される。

19年4月20日 碓氷嶺新道が完全に竣工し、馬車の通行が可能となる。

21年8月9日 碓氷馬車鉄道が、碓氷嶺新道上の併用軌道を運転開始する。

26年4月1日 信越線の横川〜軽井沢間が本邦初のアプト式鉄道として開通。馬車鉄道間もなく廃止となる。

当時「御巡幸道路」と一般に呼ばれていた新道は、明治11年夏頃に完成してから、同17年に碓氷嶺新道の通行が可能になるまでの約6年間で短い間だが、国道一等として一般の通行にも供されていたのである。

碓氷峠 御巡幸道路（後編）



御巡幸道路の記録

私がこの御巡幸道路の存在を知ったのは『碓氷峠の歴史物語』（以下『歴史物語』）による。同書には御巡幸道路について次のように書いてある。

明治天皇の御巡幸のために、急峻な^{はねいし}剋石山の北斜面を頂上へ一気に登る道を避けて、南斜面をゆるやかに登る新しい道が県官の尽力によって開さくされた。地元の人々はこれを「御巡幸道路」と呼んでいたが、長い碓氷峠の歴史の中で峠頂上から東へくだる「^{かずのみや}和宮路」とともに、二度目の大改修であった。折悪しく巡幸前に大雨が降って道が破損し、掛りの官吏と人民の勉力で一日前までに修復したという苦労もあった。碓氷峠の西もこの時新道がつけられた。

このなかで「和宮路」というのが出てくるが、これは幕末の文久元年（1861）に行われた「和宮降嫁^{こうか}」【※】の際に新設された新道である。やはり開通後は一般に開放され、明治天皇の巡幸路にも使われた。



『歴史物語』から更に巡幸の様子を拾ってみよう。碓氷峠に掛かる前日からだ。

九月五日、松井田に入った御巡幸の一行は右大臣岩倉具視、大蔵卿大隈重信、陸軍省少輔大山巖、工部省井上馨など新政府の重鎮以下七九一人。そのほか地元警察官、人夫等を合わせた一〇〇〇人余り、馬一〇〇頭余りによる大通行であった。(中略)

九月六日、一行は国旗と提灯で彩られた松井田を午前七時に馬車で出発し、七時三〇分に五料茶屋本陣の中島金平宅で小休された。ここからは急坂が多いため、板輿に乗られて出発し、旧坂本宿本陣で小休されて碓氷峠に向った。

いよいよ碓氷峠の登りにさしかかる部分は、『信濃御巡幸録』によって見ていこう。

屏風岩とて切り立ちたる巖いわおのそびえ立ちたる辺りにて、聖上は御輿より下り立たせ玉たまひて御歩行あらせらるゝに、殊の外お早く御座しましたければ、供奉の人々も後れ奉らじと汗みづくになりて随ひ奉られたり。此辺は処々に断崖より飛瀑の迸ひたたり落つる処多かりければ、人々立ちよりて手に手に結び上げ玉ふ。夫それより又御板輿にて羊腸なる坂を登り玉ひ、栗ヶ原と言ふ所にて（旧中山道と合流する）（以下略）

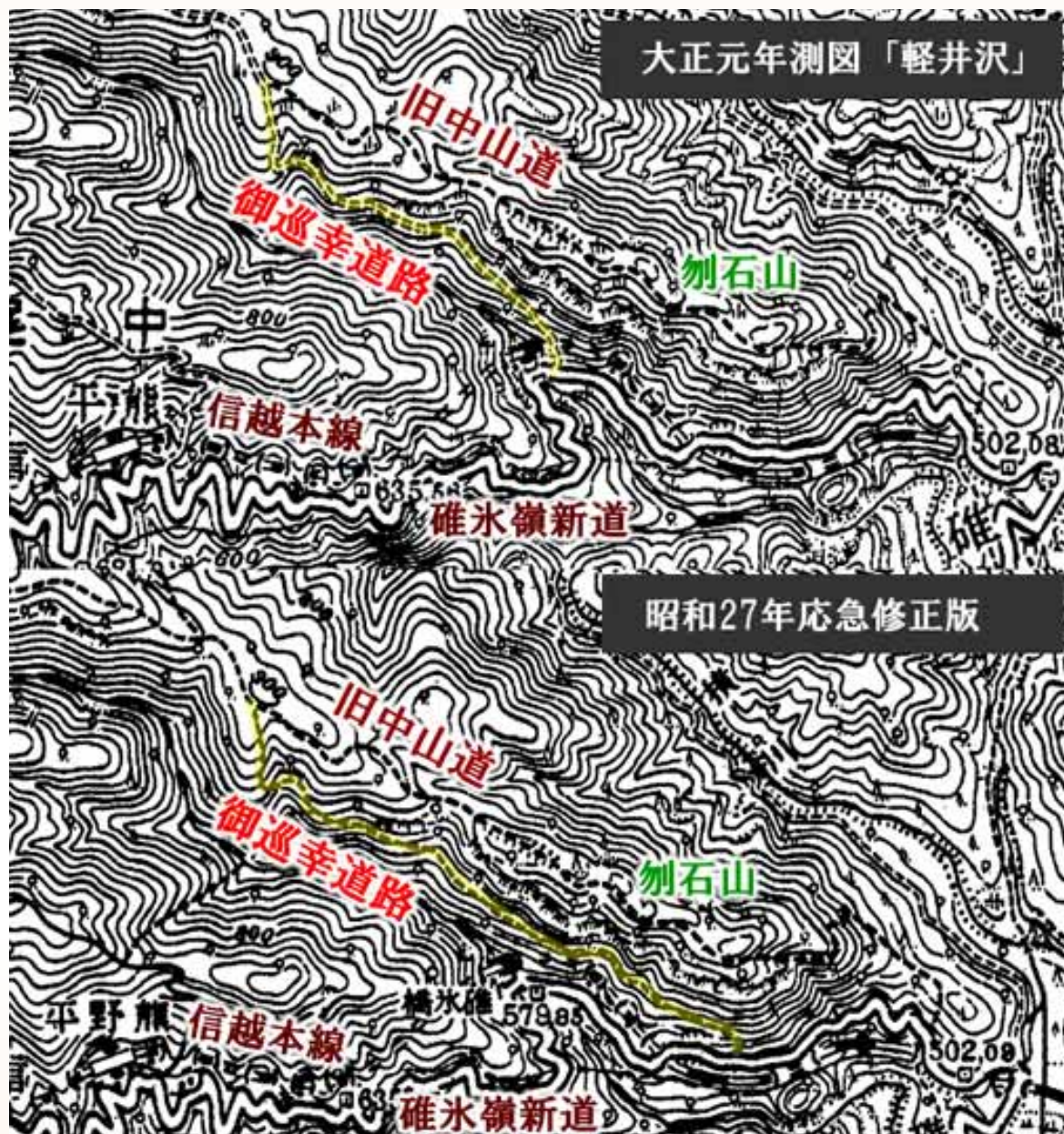
前記はちようど「御巡幸新道」を通行した場面である。屏風岩、断崖、飛瀑、羊腸なる坂と、文の端々から地形の険しいことが伝わってくるが、何よりも驚いたのは、当時27才の若い明治天皇が輿を降りて直に歩いたという記述である。椿事という言葉は当てはまらないだろうが、当時としては相当珍しい事件である。

碓氷峠 御巡幸道路 (後編)

◇ 御巡幸道路の詳細ルート

旧中山道の剋石山附近にあった急坂を避けるために南側の山腹に付けられたという新道を、新旧の地形図から探ってみよう。

まずは旧地形図であるが、大正元年版、昭和27年版ともに、尾根上の中山道から剋石山の南へ下る道が描かれている。ただ、両者が旧国道（碓氷嶺新道）に合流する地点は違っている。そして今回の現地踏査の結果、一方が正解だと判明した。





最新の地形図にも、この御巡幸道路の西側半分ほどは徒歩道として描かれているが、下り着く地点は前掲の何れとも異なっている。707mの独立標高点の辺りがキーポイントになりそうである。

碓氷峠 御巡幸道路 (後編)

◇ 前回(前編)のあらすじ

り、早々と攻略を完了。名物の力餅を売る店が軒を連ねる「峠町」を越えて群馬県側へ。途中幾つかの発見をしつつ、旧中山道をひた下り、午前11時を少し回って第二区間の入口である「栗ヶ原」に到達した。



御巡幸道路は旧中山道の部分的な付け替えであり、旧軽井沢から坂本までの旧碓氷峠路約3里(12km)の中で、2区間が付け替えられた。一箇所目は峠の軽井沢側の約2kmで、残るもう一箇所が勿石山の尾根を南に迂回する2〜3kmである。

この2区間を探索する目的を持って、私は2009年10月21日午前9時に旧軽井沢を自転車で出発した。一区間は県道になってお

参考資料…碓氷峠の歴史物語／歴史と風土 碓氷峠

／軽井沢町誌／松井田町誌

第三章 [非車道の非常識] (栗ヶ原～707独標)



◇ この区間の概要

海拔890m地点の栗ヶ原で旧中山道と分かれた御巡幸道路は、勿石山の南側斜面を急峻に下りながら、海拔707mの独立標高点が描かれた九十九折りの上部へ到達する。地形図から得られる情報はこの程度だが、途中に「屏風岩」の陰峻の存在が記録されている。

区間延長：1.4km 高低差：-200m

碓氷峠 御巡幸道路 (後編)

なお、私がチャリを連れてここへ入るのには、多少の覚悟が要った。基本的にチャリ同伴で谷筋の廃道へ入るといふのは、前進不能となったときのリカバリが難しいリスクーな行為だ。

つたが、御巡幸道路については、この写真の通り入口が塞がれている。



2009/10/21 11:09 栗ヶ原 御巡幸道路分岐

かつて「見回り屯所」(今でいう交番)が置かれていた栗ヶ原は、明治11年の「御巡幸道路」の開通以降「旧中山道」との合流地点にあたり、人馬の往来が特に多かった。しかし明治17年に碓氷新道が開通し、さらに同26年に信越本線の横川く軽井沢間が開通すると、旧中山道も御巡幸道路も殆ど往来が途絶え、廃道同然となった。旧中山道はその後、観光地としての軽井沢の繁栄に牽引され、遊歩道として再び日の目を見るようになって、この写真の通り入口が塞がれて



これは前編の最後にも紹介したが、御巡幸道路の入口に立っていた先代の通行止標識。昭和40年代までの旧デザインだ。かなり古くから通行止めだったことが分かる。

A photograph of a forest path. The path is covered in fallen leaves and is flanked by dense green foliage and trees. Sunlight filters through the canopy, creating a dappled light effect on the ground. A large, dark log lies horizontally across the path in the lower right foreground. The trees in the background have green leaves, suggesting a late summer or early autumn setting.

(^o^)

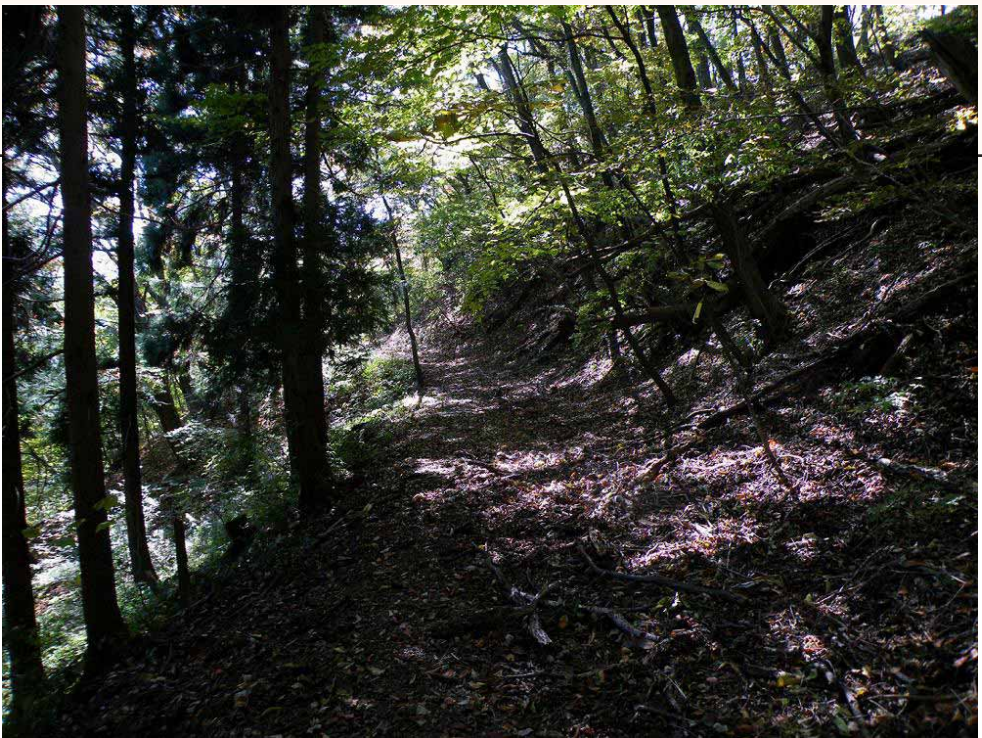
これはイイカンジ！

碓氷峠 御巡幸道路（後編）



塞がれた入口から分け入った御巡幸道路は、とても好ましい感じだった。路上には膝丈くらいまで草が育っているが、それは見通しを邪魔するほどではなく、靴底の感触も程よく堅い。風が抜ける森の雰囲気も格別。まさしくここは、私の愛して止まぬ明治道に相応しい舞台。そう感じられる始まりだった。

幅広で緩やかなゆったりとした土道は、明治馬車道を彷彿とさせるものだ。だが、歴史的にそれは無い。この道が馬車の通れる道であつたならば、わざわざ碓氷嶺新道を別に設ける必要は無かつたはずだ。今は緩やかでも、いずれは破綻…。そんな予感、地形的にも支持されるものだった。つまり、尾根上で始まった道は、いまその縁へ突き進んでいる。



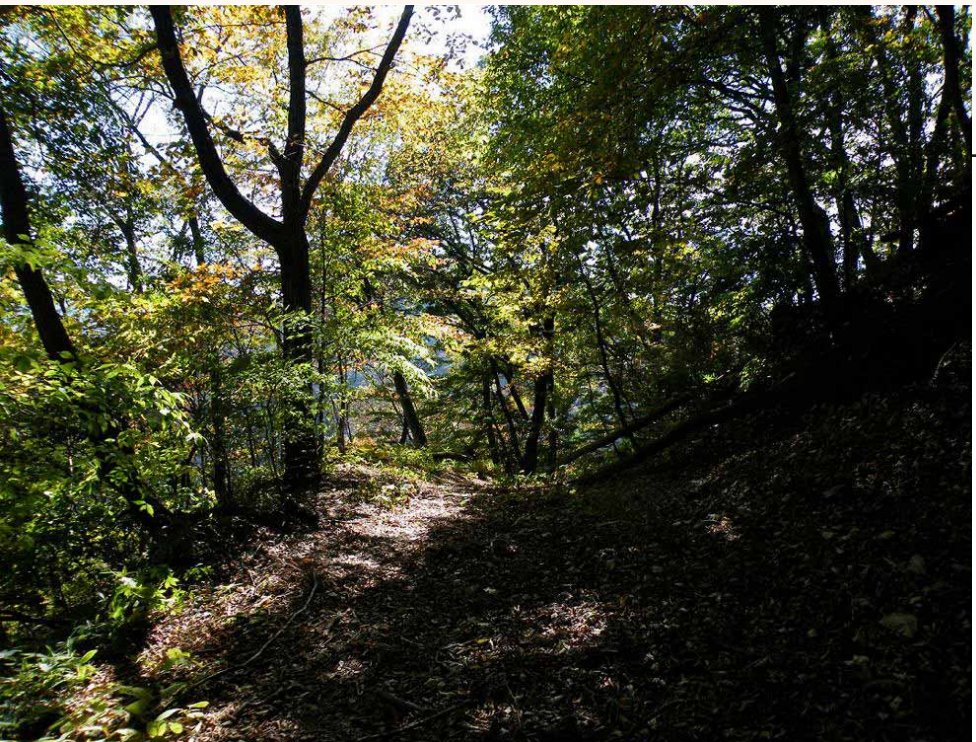
左の谷は、底が見えない。崖ではないが、それに匹敵するくらい急だった。そしてこの道は、やがてその底より低いところへと下っていくはずなのだった。

ほらほらほら…

来たぞ。

葉陰に空と山が見える。それは碓氷川の谷を挟んだ向かいの山並みと思われた。早くもこの尾根の縁へ来たのだ。

ここから先どんな展開があるのか。そこには峠を越えるときと同質の興奮があった。



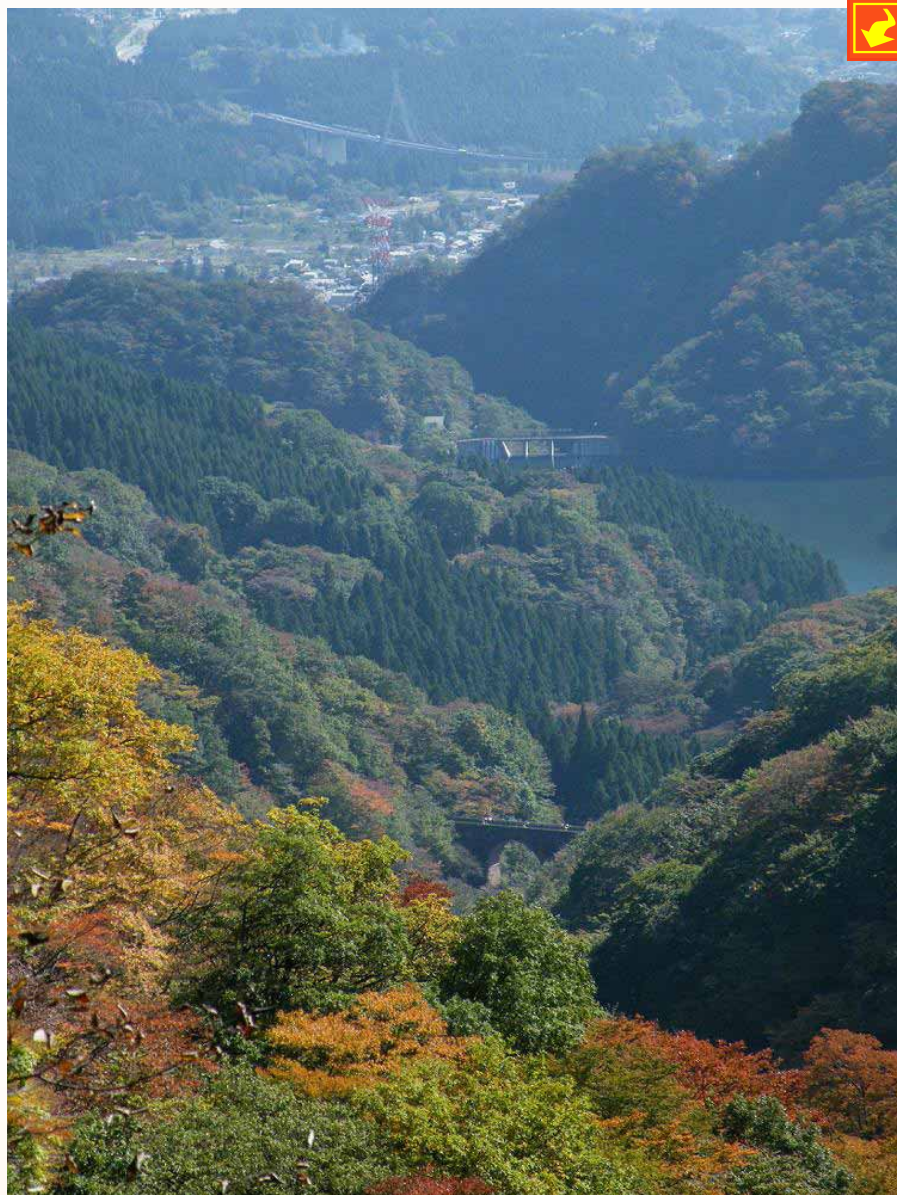
A photograph of a mountain valley during autumn. The foreground is dominated by dark, silhouetted tree branches. The middle ground shows a valley filled with trees displaying vibrant autumn colors, including shades of green, yellow, orange, and red. In the background, rolling hills and mountains are visible under a clear blue sky, with some distant peaks appearing hazy. The overall atmosphere is serene and scenic.

眼下に展開した上州の山々は、霞むほど
に広い関東平野の前に、ほとんど為す術な
く低まり果てていた。それは、山の国であ
る信濃の果てに相応しい景色と見えた。

碓氷峠 御巡幸道路（後編）

11:17 見晴らしの良いカーブ

【現在地】



入口から約400m地点にあるこのカーブの外側には、これから進むべき道をどこかに秘めた碓氷川の谷間を、その終わりで見晴らすことが出来た。

記録は残っていないが、或いは明治天皇も御野立ちして、自らの治める広大な関東平野を実感したかも知れない。

ここから見通せる主要なポイントを、手前から順に紹介すると…

■めがね橋..

言わずと知れた…といっても私は初めて見る、「鉄道記念物」の橋。信越本線の旧「碓氷第三橋梁」が正式名称で、坂本からあそこまでは、廃線跡が遊歩道化されているらしい。

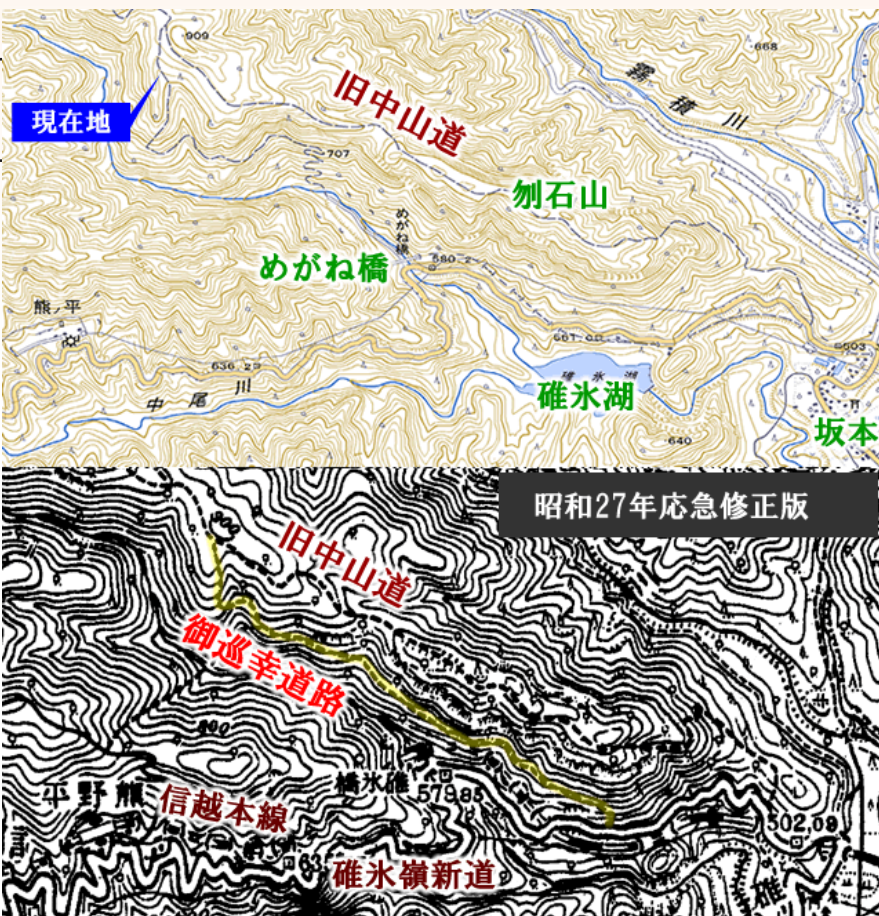
■坂本ダム..

昭和32年に碓氷川を堰き止める砂防ダムとして建設された。平成6年には大規模な改築がされ、周辺も公園として整備された。湖は碓氷湖と名付けられている。国道18号旧道が湖畔左岸を通る。

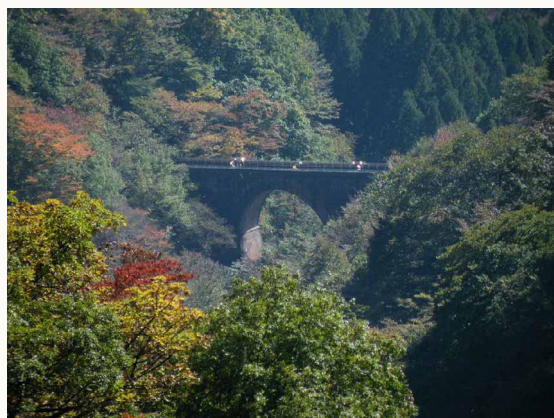
■坂本宿..

かつての坂本宿で、現在は安中市松井田町坂本と同町原地区。近世までは碓氷関所が置かれていた旧中山道の要衝。この探索における最終目的地でもある。

私はここで、持参した2枚の地図と実際の風景とを対照してみ



ることにした。この先があるくまで一本道なら、このようなことをしても余り意味はないかも知れないが、新旧地形図に描かれたルートには違い（「新」ではめがね橋の下で国道とぶつかるが、「旧」では現在の碓氷湖畔まで山腹をトラバースしている）があり、そこに分岐の存在を疑う必要があったからだ。



この距離から見ても、一目でただ者ではないと分かってしまう巨大アーチに嫉妬。今の俺は道路に夢中なんだ！邪魔しないでくれよ。

とはいえ、やはりここから眺めただけでは、道が分かっているかどうかは分からなかった。新旧どちらが正解であるにしても、相当の高低差があると知ったまでである。

道へ注意を戻す。前進再開だ。

幸いにして、そこから先は絶壁だったというようなこともなく、ちゃんと幅広の道が続いていた。

だが変異は明らかで、目に余るような急勾配が始まったのだ。この写真だと分かりづらいが、馬車道ではあり得ない下り坂が、さしあたって数十メートルは続いているのが見渡せた。

少し下った所で振り返って撮影。この写真の方が勾配が伝わりやすいだろう。それにしても、ここまで意外だったのは路面状況の良さだ。藪が浅いだけでなく、チャリで通行する事に支障を感じないくらい堅い。数年前まで現役だったと言われても信じられるくらいで、封鎖されていても一部のハイカーは通い続けているのかもしれないと思った。





見たまえ！

この道幅で、この急坂！

こんな組み合わせ、初めて見る!!!



私が何より驚いたのは、**この道幅と急勾配の不釣り合いな事**である。だいたいこんな急坂で、馬車が交差できるくらいの道幅を持っているというのは異常だ。何度も言うように、この道は馬車道ではあり得なかった。

切り返して、今度はここへ下っていく！今のエンジン付きの自動車だって、未舗装では多分登り切れない勾配だ。



予想外と言っても良い光景に、度肝を抜かれた。

その下りの凄まじさたるや、チャリの全力ブレーキでも制動が困難なほどで、ヘアピンカーブが現れて勾配が一旦緩まるところまでは、あれよあれよと下ってしまったのだった。

で、そこで振り返ってまたびつくりだよ！ 切り返した先も、また同じくらいの急坂が見えていたのだから。

荷車さえまともに通っていたかは怪しい。だからもし「歩道」にこれほどの道幅が物理的に必要だったとすれば、それは一挙に大勢が通行するような利用風景しか想像できない。

御巡幸では警護の必要などから、少なくとも1000人と馬100頭の隊列が組まれたというから、まさしくこの広幅員こそ「御巡幸道路」として新設された道の特色ではなかったろうか。私はさっそく、この道の眼目たる光景に遭遇していいのではないか。



この写真も急坂ぶりを象徴している1枚。最初のヘアピンを過ぎて反対方向に下ると、30mくらいでまたすぐ次のヘアピンが現れたのだが、その入り口に新しい倒木が横たわっていた。倒木を潜るためチャリを斜めに倒したところ、ハンドルやペダルが地面に着いてしまった場面がこれである。転倒同然の情けない姿を自嘲したが、これも技術不足と言うよりは地面傾斜が原因だった。



2回目の切り返し。地形図にはこれらの小刻みな曲がりには描かれていないので、予想外の光景と言って良い。九十九折りを描きつつもこの急勾配というのには、無理矢理感が滲んでいた。巡幸の予告を受け、相当慌てて工事したのだろうか。それとも、地形的にやむを得なかったのか。

ただし、肝心の設計者や工事者がだれであつたのかは、記録がないので分からない。



柵もなにもない路肩から下を覗くと、さらにもう1段の道が鮮明に見えた！ ワクワクするよー！

碓氷峠 御巡幸道路（後編）

多分これが最後の切り返した。

見てくれよ！ このえぐるような勾配と道幅！

こういうのは、近世の道には恐らく見られない、中央集権国家の偉力のなせる技ではなからうか。

考えすぎ？



碓氷峠 御巡幸道路（後編）

11:22 最後のヘアピンカーブ

【現在地】



3段折れの道で電光の如く下り、890mから始まった標高も今や790mへ。この先は恐らく、今の地形図にあるルートに再び重なっている。

そして、この場所には意外なものも存在した。「至軽井沢」「至国道18号」と

書かれた木製の道しるべである。そのデザインは遊歩道的であり、明治以来の廃道かと思っていた道が、実は数年前まで一般の歩道であったことを示唆していた。（入口にあった旧標識の「通行止」と矛盾するから、遊歩道化は一時だけだったのかも）

正直言つて、オブローダー的には興の醒める発見だったが、今まで見てきた特異な道幅や道形には手が加わっていないと思われるゆえ、その落胆はさほど大きくなかった。それ以上に、次に現れる景色が楽しみだったとも言える。

碓氷峠 御巡幸道路（後編）



ということ、一時は遊歩道だったらしい御巡幸道路を再出発。写真左の部分などは既に雑木林のようであるが、カーブの内側を削り取った平場跡だ。恐らくそこを人が踏んだのは、御巡幸のただ一度だけであつたろう。

『信濃御巡幸録』におけるこの部分の記録を引用してみよう。

夫より又御板輿にてそれ羊腸ようちようなる坂を登り玉ひ、栗ヶ原と言ふ所にて（旧中山道と合流する）

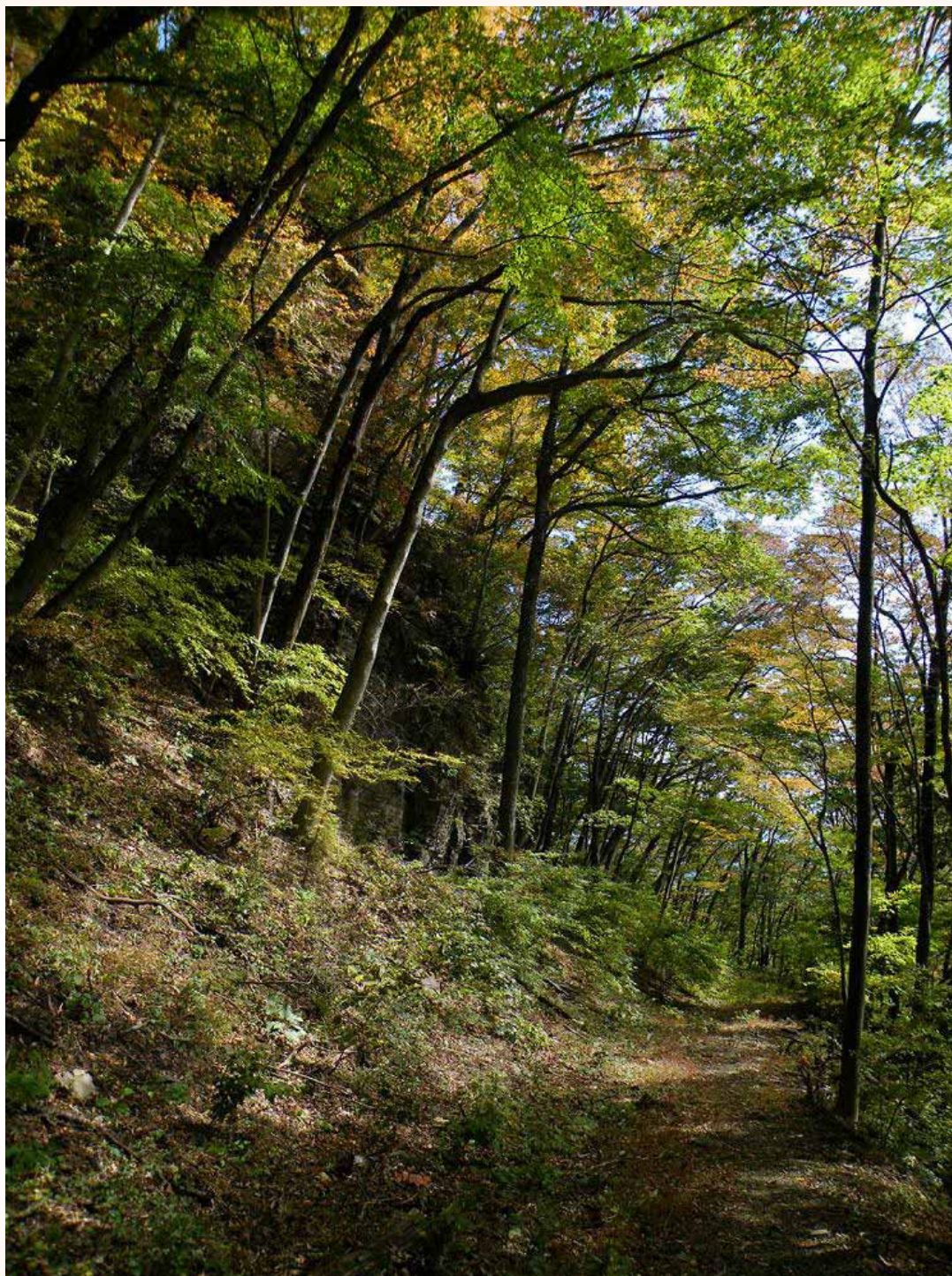
この一連の急坂を、天皇は板輿に揺られて登つたらしい。板輿というものが想像しにくい、[【こんなもの（google画像検索「板輿」結果表示）】](#)だったようだ。乗り心地の良さそうなものには見えないが、担ぐ人の身体がサスペンション代わりになったのだろう。

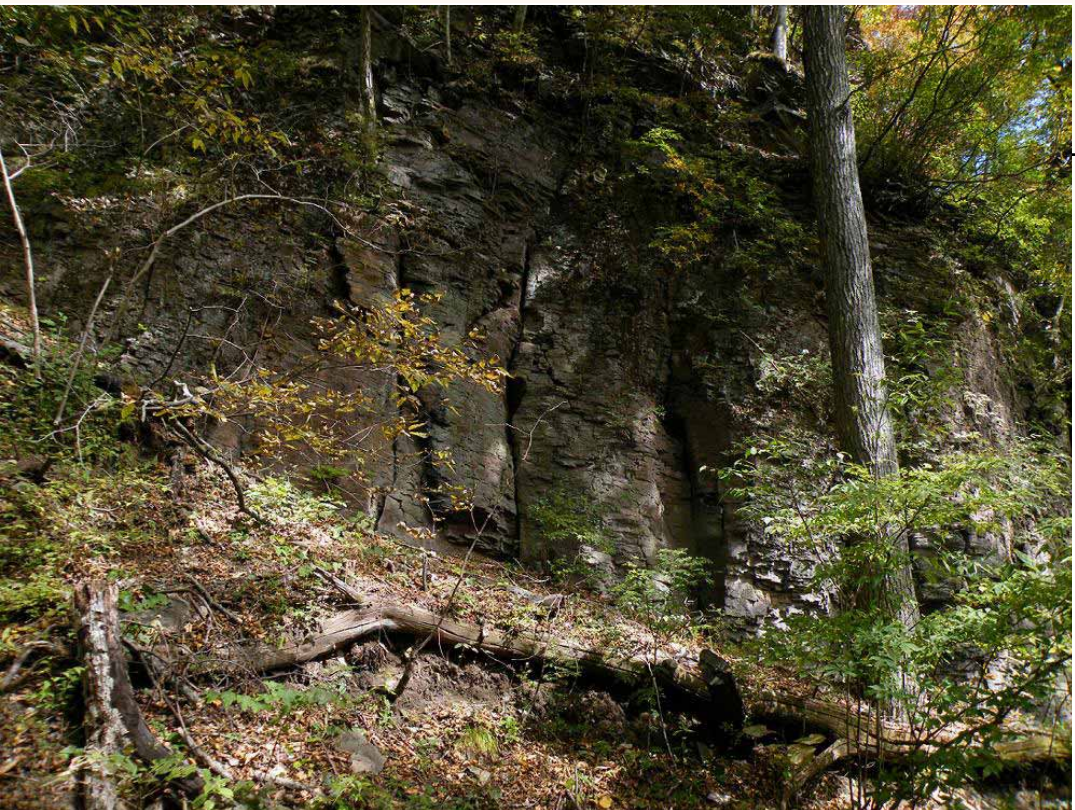
A photograph of a forest path during autumn. The path is covered in fallen leaves and leads into a dense forest of tall trees with green and yellowing foliage. The scene is captured from a low angle, looking down the path.

明治万歳！
明治道万歳！

碓氷峠 御巡幸道路（後編）

今度は一転して勾配のほとんど無いトラバースとなった。勾配がころころ変わるようなこの道の作りは如何にも車道らしくないのだが、相変わらず道幅だけは国道級。確かに明治17年に付け替えられるまでは、ここが「一等国道」の格付けを与えられた「中水道」だったのだ。〃幻の国道〃などというくすぐったい言葉がちらつく。





こいつは、すごい。

背の高い雑木林に隠されているせいで、道からははじめ気付かなかったのだが、実は山手の絶壁が凄い事になっていた。

それに気付いてからもう一度全景を見ると、木々の裏に潜む岩盤の高さと大きさに圧倒された。



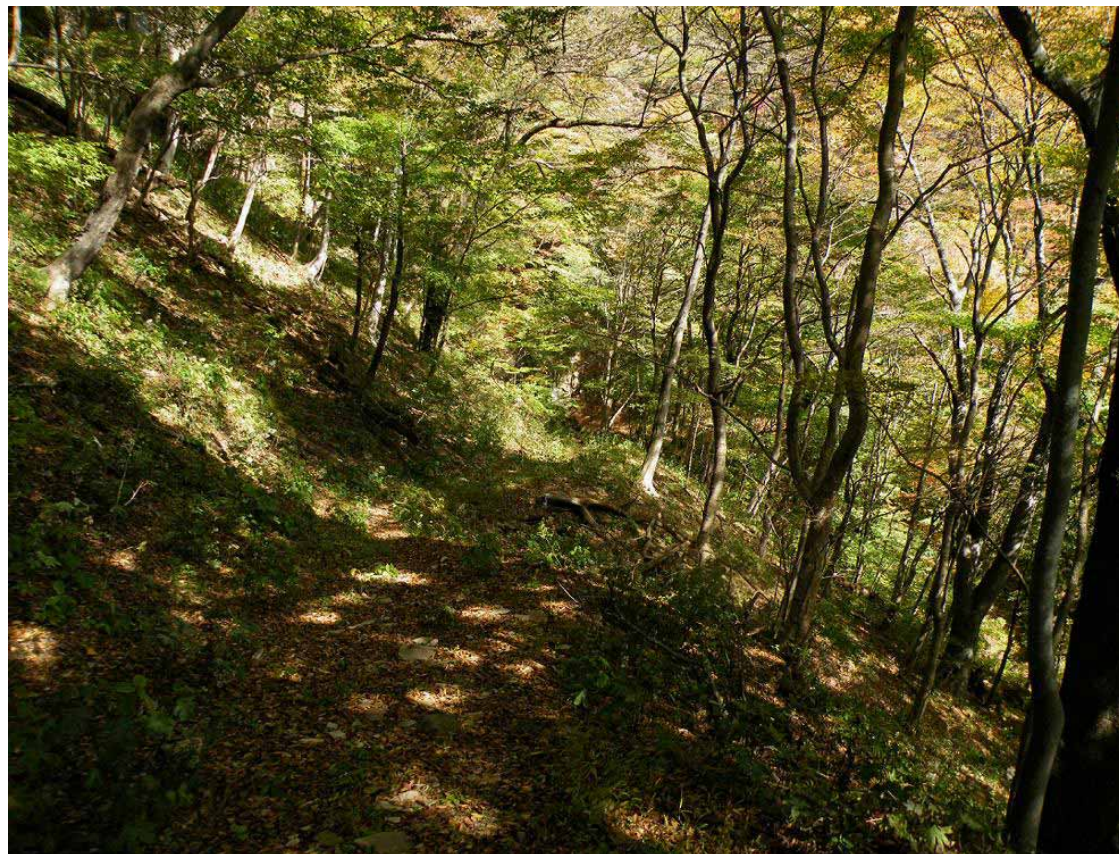
屏風岩

けがあるのに対し、こちらは「屏風岩」の他に地名らしいものが残っていないのだ。

御巡幸道路沿いの地名としては唯一記録に残っている「屏風岩」とは、この岩山のことでは無いだろうか。表舞台にあった期間の短さゆえか、旧中山道には小さな坂道や鞍部に至るまでいちいち名付

碓氷峠 御巡幸道路（後編）

少し進むと、屏風岩の露頭は少し山手に離れて見えなくなった。
その代わり、前方に大きく山形の凹んだ所が見えてきた。枝谷が
近いようだ。





11:27 プチ華厳滝

【現在地】

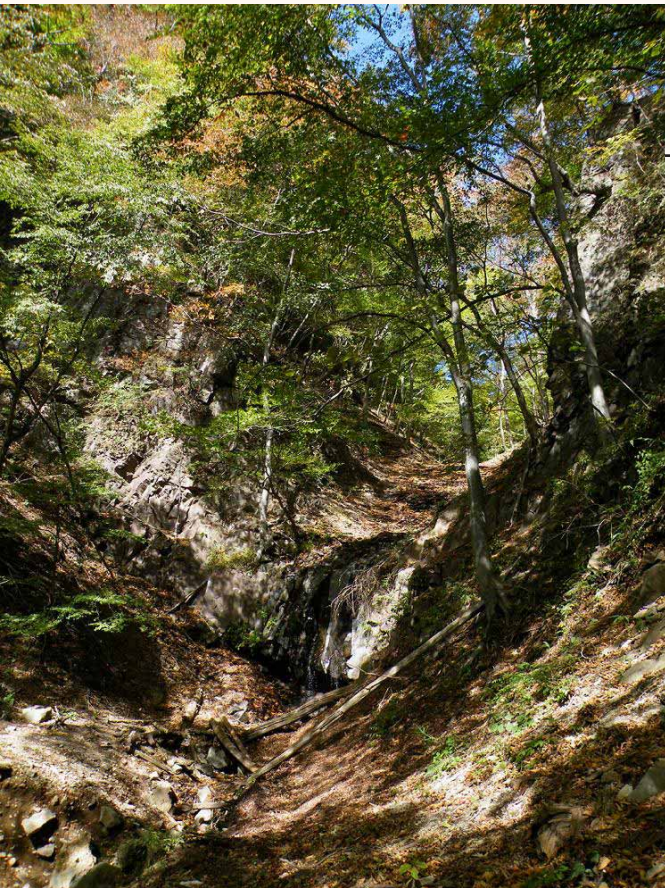
九十九折りの最後のカーブから200mほど水平に移動すると、山腹がV字に切れ込んでいた。道はそこを横断しているのだが、遠目に見ても橋は存在しない。股間に緊張が走る。このチャリが足手まといになる、その最初の地点となりそうだ。



谷は思いのほか浅くて助かった。この位ならば問題無い。
さっそく、お椀状にえぐれた谷底へチャリを導き入れ、僅か2歩ばかり飛び石伝いに徒渉してから、落ち葉の斜面を担いで上がった。



渡り終えて振り返ると、徒渉地点のすぐ上にかかる滝の個性的な姿が目にとまった。それはまるでボブスレーコースのようなU字谷から流れ落ちる滝で、断面は堅い溶岩らしかった。長い年月の間に今ほど深く浸食が進む前は、有名な「華厳の滝」と同じような外見をしていたようにも想像される。



なお、このような滝の路傍にかかっていたことは、現役当時から旅人の目をそれなりに楽しませていたらしく、『信濃御巡幸録』にも「此辺は処々に断崖より飛瀑の迸り落つる処多かりければ、人々立ちよりて手に手に結び上げ玉ふ」と風光を愛でた様子が記録されている。御巡幸は大雨の翌

日だったので、きっと水量も多く迸ほとほしっていただろう。

碓氷峠 御巡幸道路（後編）

プチ華厳の谷を越えても、依然として道は幅広で平坦で、廃道とは思えぬ明瞭さを持って続いていた。途中、路肩から錆びた排水管の出ているのを発見。歩道時代に整備したのだろうか。

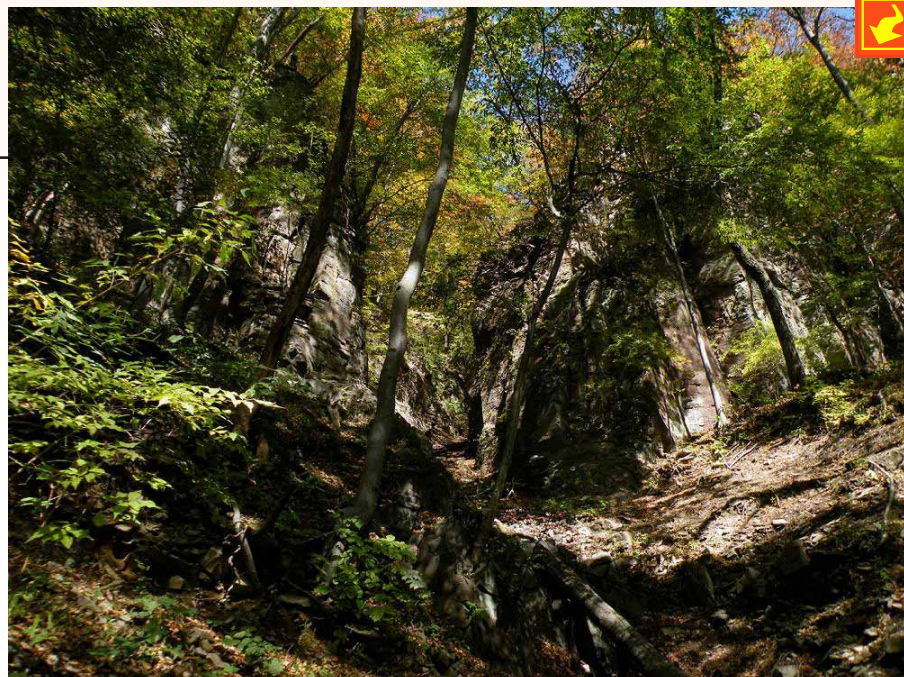




碓氷峠 御巡幸道路（後編）



山や妙義山を代表とするように、テーブルマウンテンのような形をしたものが多い。麓と山上は緩やかでも、中腹に岩盤の露出した絶壁があるのが定番となっている。以前探索した「切ヶ久保峠」の恐ろしい北壁の印象は今も色褪せないが、あれも群馬の山だった。



突然の大きな画像に驚いたかも知れないが、これもまた屏風岩である。この写真中央のクレバスのようにえぐれた部分を望遠で覗いたのが、前のページの写真だ。

前編ではずっと穏やかな尾根の上にしたので感じる事がなかったが、こうして尾根からはみ出してみて、初めて「上州の山」というのを痛感した。

恐らく成因としての地質的共通点があるのだろうが、この地域の山は荒船山や妙義山を代表とするように、テーブルマウンテンのような形をしたものが多い。麓と山上は緩やかでも、中腹に岩盤の露出した絶壁があるのが定番となっている。以前探索した「切ヶ久保峠」の恐ろしい北壁の印象は今も色褪せないが、あれも群馬の山だった。

この図中に茶色く塗ったのが、等高線が特に密であったり、崖記号が書かれた部分である。剝石山を中心に、尾根を取り囲むようにして連なっている様子がよく分かる。

この地形のため、旧中山道は坂本を出てすぐに「剝石坂」と呼ばれた最大の難所を通行せねばならなかった。そこは「痩せ馬の背骨のような岩場」と形容されるほどで、御巡幸の通路としては危険

すぎると判断されたのだろう。

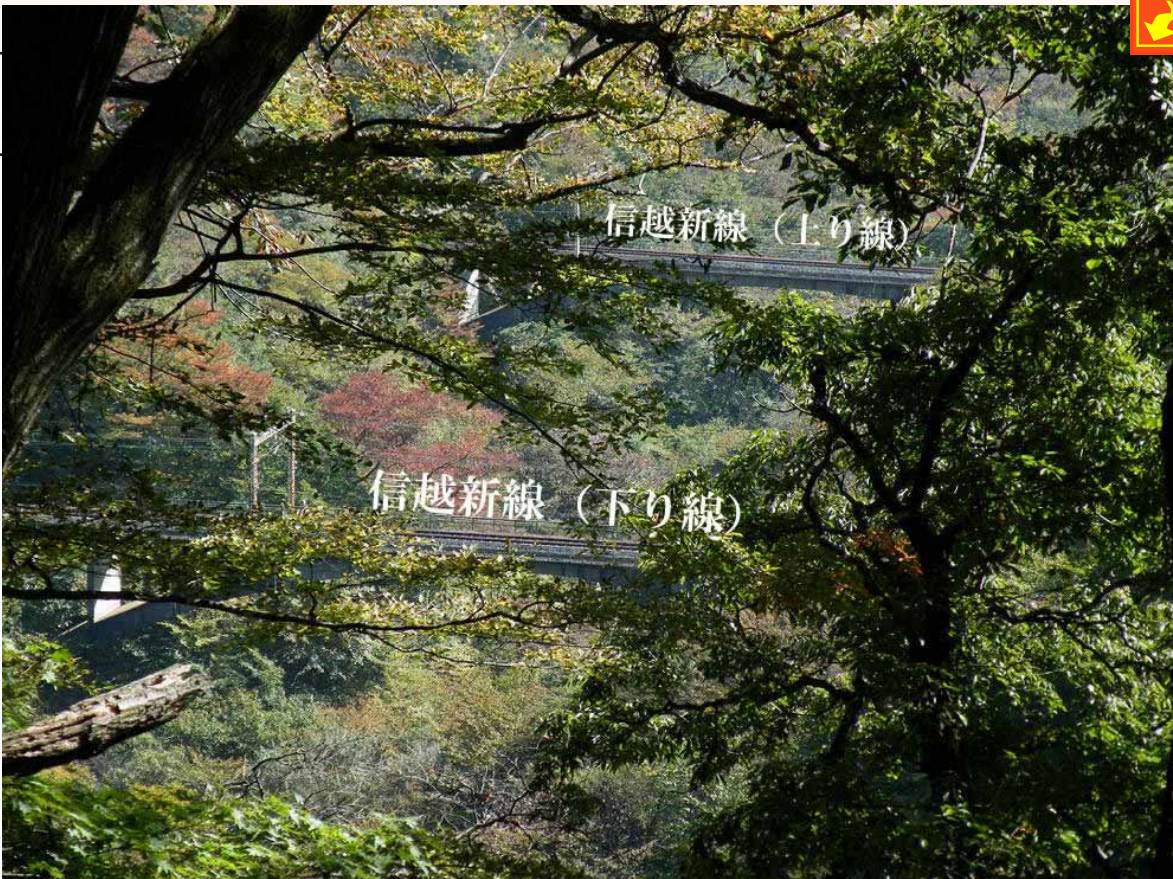
剗石山を取り囲む〃絶壁の袋小路に入らぬよう、その袋の口で尾根を下ってしまうエスケープルートが「御巡幸道路」の正体だった。そして見上げる絶壁を「屏風岩」と命名したのである。

そして険しいのは尾根側だけではなく、路肩から碓氷川の谷へと落ち込む斜面も負けてはいなかった。それゆえ道は、この長い水平のトラバースを強いられているのだ。

そのような地形であるゆえに、谷を見晴らす場面は幾度もあった。写真は木隙に見えた「信越新線」の廃橋梁である。上下線が分離して碓氷川を跨ぐ所に架かっているのは、明治の「めがね橋」

に対比されるべきスマートなコンクリートアーチだ。廃線とはいえ、終えてまだ12年と日が浅く、しかも再開の可能性を残しつつの最低限の保全がされていると、外見は現役同然である。

恐らくこの御巡幸道路を行けば、かなり傍まで接近できると思うが、そこにオブローディングの対象としての魅力が醸されてくるのは、まだだいぶ先だろう。



碓氷峠 御巡幸道路（後編）



「前橋営林署」の文字だけが読み取れる壊れた看板と、ヘアピンの所にあつたのと同じ道しるべが、すぐ近くに立っていた。遊歩道だった名残を随所に留めつつも、路上には全くと云つていいほど空き缶などのゴミを見ない。歩行者のマナーが良かったと思いたいが、余り人気のあるルートではなかったのかも知れない。…私にとっては、これ以上ないほどに気持ち良い道なんだが…。

碓氷峠 御巡幸道路（後編）

11:37 迷いの谷

【現在地】



最後のヘアピンから6〜700mほど歩いた所で突如道幅が狭まり、しかも二手に分かれた。上に向かう道も正面の道も同じくらい細く、どちらが進むべき道なのか判断しがたい。

周りの地形などから冷静に現在地を計算すると、地形図にある海拔707mの独立標高点までは、まだ達していないと思われる。前述したとおり、新旧地形図が示すルートは異なっており、おそらくは旧版地形図のルートがより正確に御巡幸道路を示していると思われるのだが、両者を分かつ地図にない分岐がどこかにあって、どちらか正しい方を選ぶ必要があるはずなのだ。その事が頭の中にあるだけに、この分岐の出現は緊張を強いた。



訳が分からな
いよ。

と言ったのは、
この写真の左に
写っている道は、
前の写真の分岐
ではないからだ。
前の分岐は結局、
それまでトラバ
ースの最中だっ
たことを重視し
てそのまま直進
したのだが、そ
れから30mほど
でまた同じよう
な「上へ向かう
道」が左に分か

ったのである。

ここも前と同じ考えから直進することにしたが、不自然な分岐
の連続と、見る影もなく狭まった道幅には、何か明治の道とは別
のベクトルの関与を感じさせた。

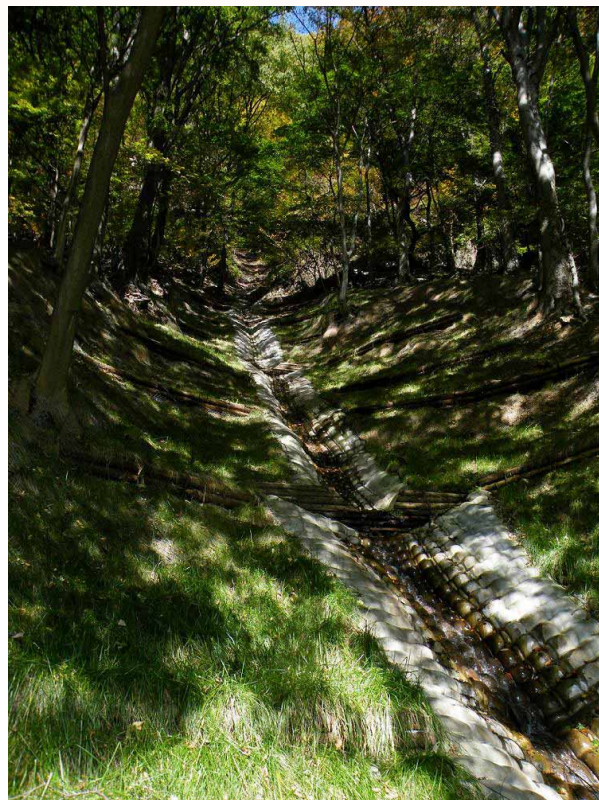
そして、その元凶は意外とすぐ現れた。



コレハナンダ？

碓氷峠 御巡幸道路 (後編)

は、それぞれこの現場の上部へ向かっていたのである。つまり、全く新しい作業道路だったわけだ。危うく騙されるところだった。



洗い越し地点から
上手を見る。そこ
は、やや遠くなっ
た。屏風岩の下
端まで、生々
しい治山工事
の施工斜面が
続いていた。

ピンと来た。直
前にあった2
本の分岐

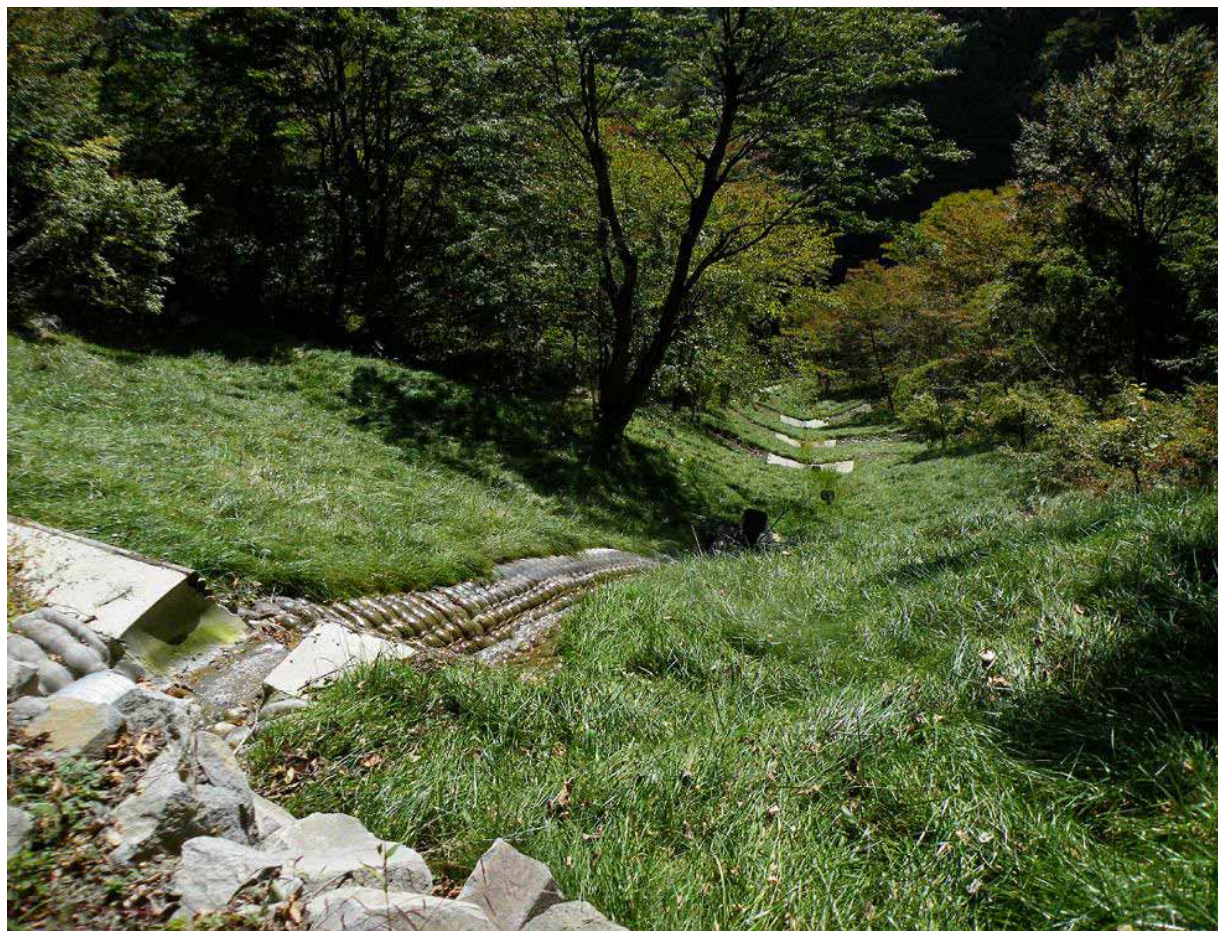


明治道に突如現れた、真っ白い
コンクリートの構造物。それがな
んであるかは言うまでもなく、一
種の「洗い越し」、すなわち川と
道の平面交差である。

そして、どう見てもこれはごく
新しい。なぜここだけが、最近に
なって補修されたのか。その答え
は、周囲を見て容易に了解された。

碓氷峠 御巡幸道路 (後編)

緩い部分) が横断しているのが見える。



むしろ先に
こちらの画像
を紹介した方
が、現状が分
かり易かった
かも知れない。
洗い越しから
見下ろした斜
面の果ては、
高度約100
mも下った碓
氷川の谷底で
ある。ずっと
下の方には、
幾段もの「犬
走り」(傾斜の

結論から言うと、これは道路改修というよりは治山工事現場であって、たまたま御巡幸道路が施工区域を通行していたため、将来も利用可能な通路として残したのだろう。もしかしたら、また遊歩道として使う可能性もあるかも知れない。(ここまで、復旧困難な崩壊は一箇所も無かったし)

碓氷峠 御巡幸道路（後編）

…ということで、直前の分岐については一件落着いたのであるが、問題はもう少し複雑であった。というか、ここではパズルに近いような、かなりややこしい道路探しを強いられたのだった。

異状に気付いたのは、洗い越しから真下ではなく、右下の方の山腹を観察していたときだった。



そこには、今私が歩いてきた平場の他に、もう2段の平場が見えた。それぞれは20mと30mくらい下で、いずれも新設の犬走りではなく、古い道形が治山斜面にかき消されてしまった、その名残りのように見えた。

つまり、下にもう2本も道があるってこと？

碓氷峠 御巡幸道路（後編）

手許の地形図と見較べたところ、どうも今見えている下の2つの平場というのは、この道自身の九十九折りの断片では無いかと思われた。

……用済みって事か……

……ひでえ。



碓氷峠 御巡幸道路 (後編)

11:46 707独標 (A地点)

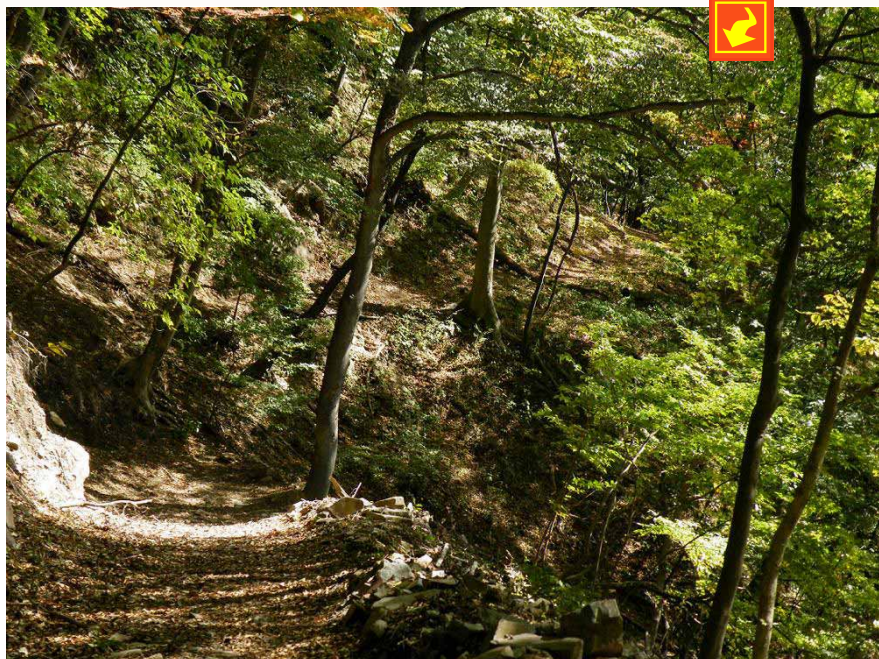


九十九折りのひ
とつめのカーブ。
ここが最新地形図
に海拔707mの
独立標高点が打た
れた地点だが、こ
の標高点は実際の
測量によるもので
はないし、標柱を
設けていないので
目印にはなり得な
い。

ら道を辿っていきこう。最新地形図に描かれている道も、治山工事
によって一部消滅しているようであるし、さつそくにしてい、**地図**
にない道が手前方向へ（九十九折りに入らず）分かれている
のを見つけてしまった。

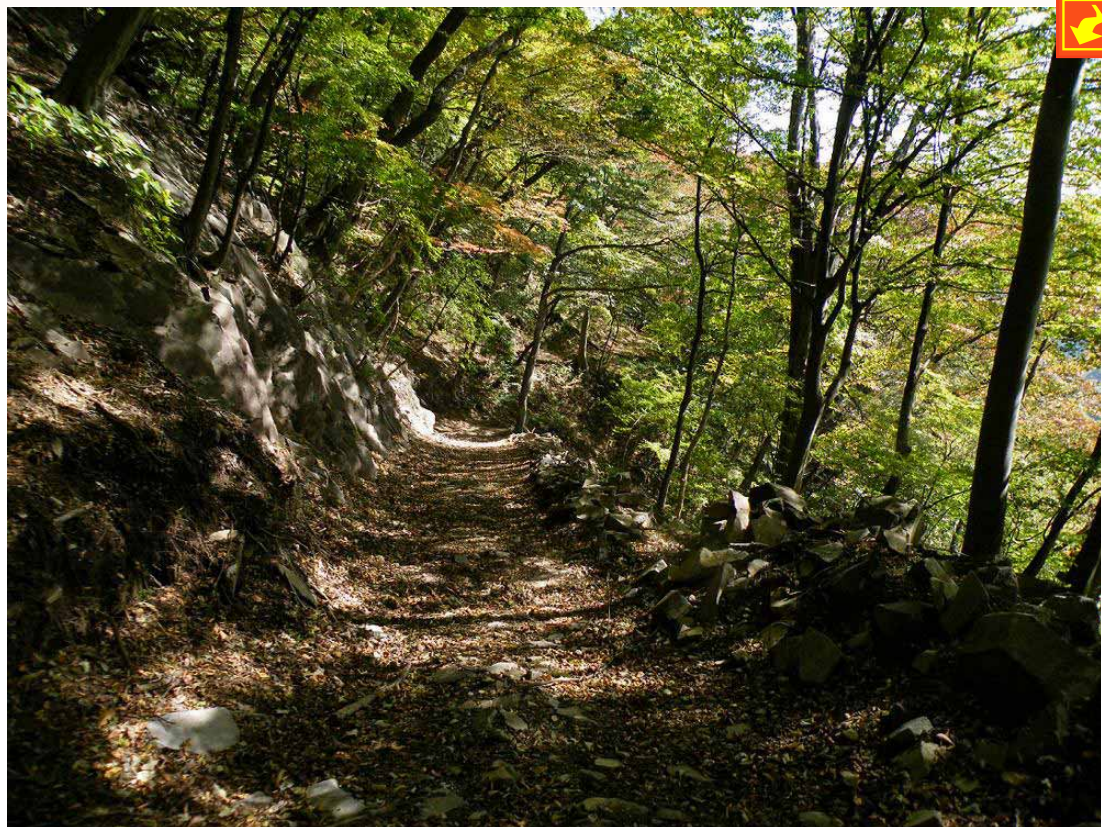
私も地図無しでは、この複雑な線形を上手く説明できる気がし
ない。こういうお願いは場違いかも知れないが、皆さんも脳内に
立体的な地形を想像しながら読み進めて欲しい。最終的に一本道
となるまでは。

碓氷峠 御巡幸道路（後編）

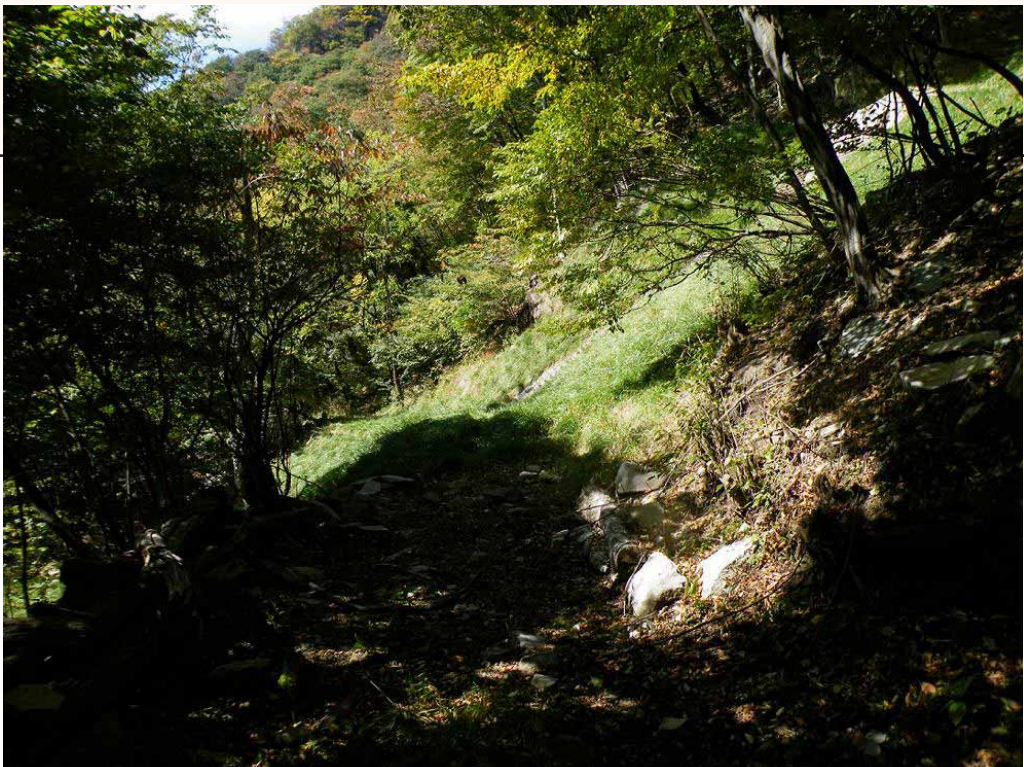


「A地点」から「B地点」を望遠で撮影。何となく、B地点のすぐ上にもうつすら平場があるように見えた。

もしあれが御巡幸道路だったとしたら…、そこには本物の廃道が残っているに違いないが……。



「A地点」にて「地図にない道」の方向を臨む。この道もまた50mほど先で切り返しているように見えたが、そこを「B地点」と呼ぶことにする。AとBもこれまでと同じような道に見えるが、この場所の法面はまだ切り崩されて間もない白々しさがあつた。



しかし、軽率に動くわけにはいかなかった。ルートミスは時間のロスになるというのはもちろんだが、今回はチャリ同伴である。そう軽々と廃道へ踏み込んで、全く考え違いだったとしたら救われない。

ということで、周囲をもう少し調べてみることにした。まずは「A地点」で切り返す道だ。

分かっていたことだが、道は途切れている。

治山工事によって、切り返した直後の本来は2段目だった道は、次の切り返しまでの中間部分で綺麗に切れている。だが、ここはチャリを小脇に抱えて、無理矢理越えた。





現在地

現在地は、ココ！

道は、もの凄い九十九折り!!!

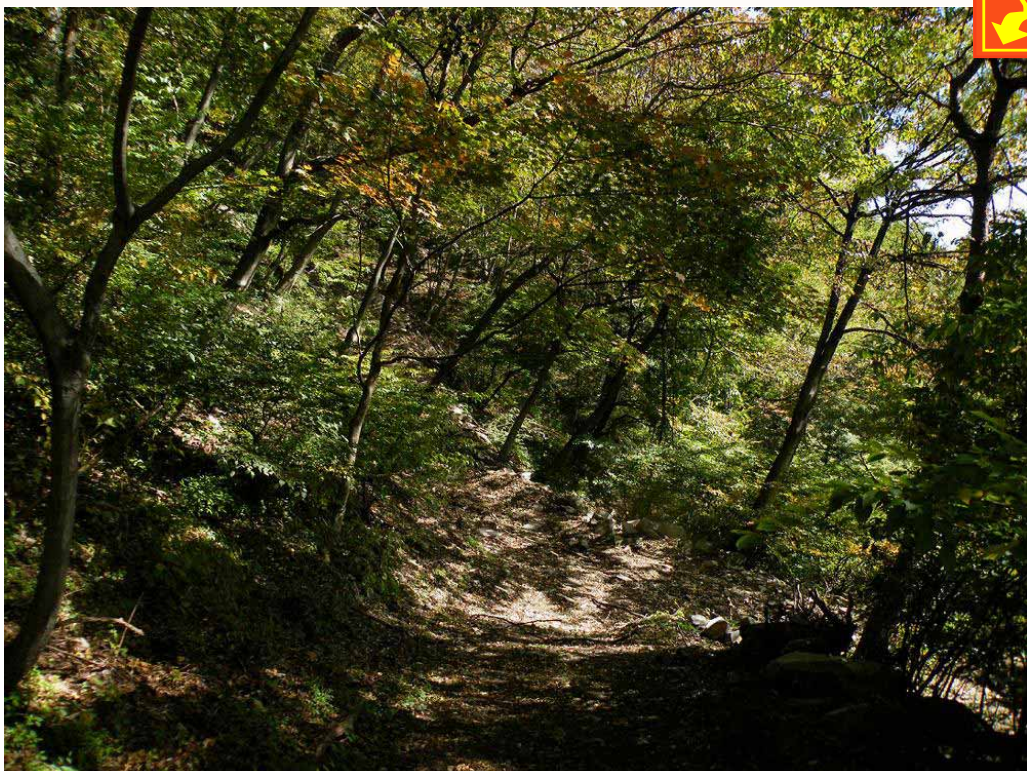
碓氷峠 御巡幸道路（後編）



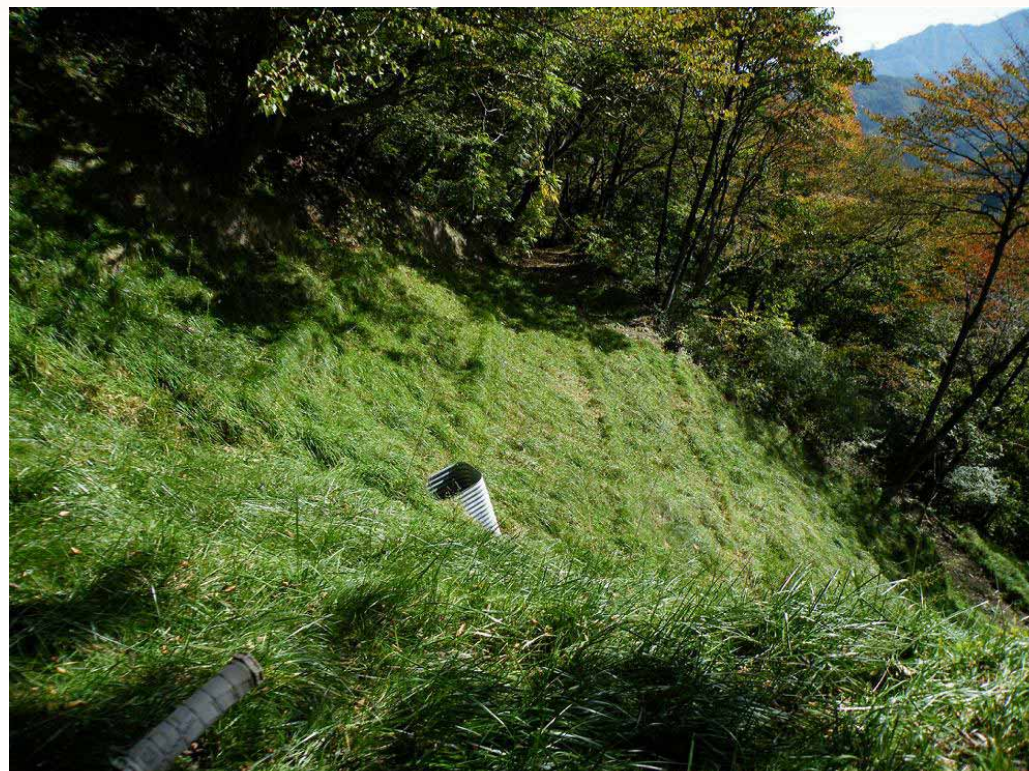
さっきは犬走だと思
っていた部分だが、実
はこの道の、この九十
九折りの、4、5、
6、7段目だった。
そして、この線形は現
在の地形図にある道に
間違いない。つまり旧
版地形図の道ではない。
これは、**御巡幸道路**
ではない。

これが御巡幸道路では
ないことに気付いたが、
敢えて来た道には戻ら
ず、失われた3段目も確
かめることにした。廃道
は、みすみす放っておけ
ない質なのである。

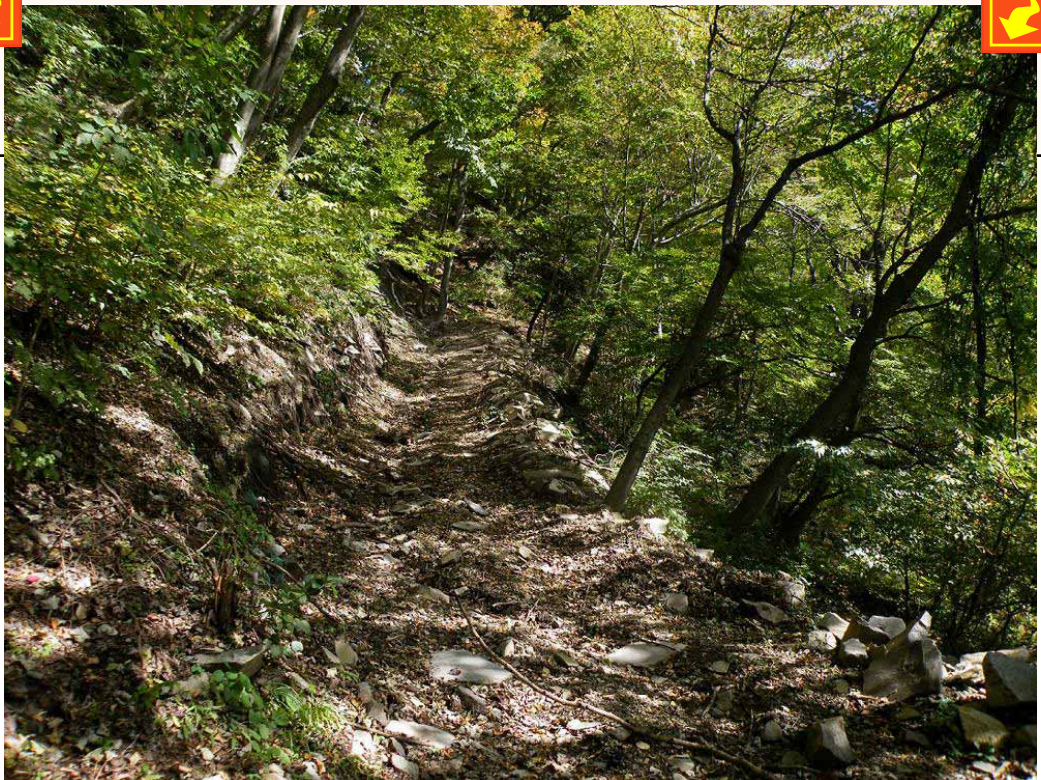
碓氷峠 御巡幸道路（後編）



「C地点」に到着。案の定、切り返しの先端には新しい道が取り付けられていた。この新しい道がどこへ続いているかは、全く予想通りであった。



ということ、これが3段目の喪失部分。ここもチャリを抱えて無理矢理越えた。治山工事が済んだ斜面は、植生を根づかせるための小さな凹凸が沢山作られていて、横断することが出来たのである。



あらゆる一般交通を無視したような、ただ闇雲に山腹をえぐり取った猛烈な急坂は、まさにブルドーザーの道であった。その上部は切り返しになっていたが、そこが「B地点」であった。先ほどは上から遠見した「B地点」である。

「B地点」に到着し、円環が成立。

結局、10分ほどのこの一帯を彷徨したことになるが、成果として治山工事がどのように道を破壊し、結果どのような道が生じたのかが明らかとなった。そして私は、ほとんど確信に近いものをもって、次の一手を選ぶことが出来た。



Topographic map showing the area around Mt. Aomori (707m). The map includes contour lines, a river, and various landmarks. Key features include:

- 707**: Elevation of Mt. Aomori.
- 御巡幸道路?**: Proposed Imperial Itinerary Road, shown in red.
- 待け替え道**: Waiting Change Road, shown in blue.
- 白峠町**: Shiratsubo Town, marked with a red 'X'.
- 治山工事**: Slope Stabilization Work, indicated by a green shaded area.
- 至 坂本?**: Direction to Sakamoto?
- 至 めがね橋**: Direction to Megane Bridge.

では、この九十九折りの道の正体はなんだろう。近年になって「めがね橋」と「旧中山道」という観光資源を結ぶ近道として作られたのだろうか。だが、九十九折り線形がある以上、歩行者だけの道ではなかったのかも知れない。この点についてはなお机上の調査が必要だと感じている。しかし、ともかくも今回のターゲットである明治由来の御巡幸道路については、もう…

碓氷峠 御巡幸道路（後編）



ここしかない。

最初A地点からB地点を見たとき、そのすぐ上に見えた幽^{かす}かな平場。元はA地点付近でちゃんと接続（分岐）していたはずだが、治山工事の付け替え道（作業道路）によって無為に掘り下



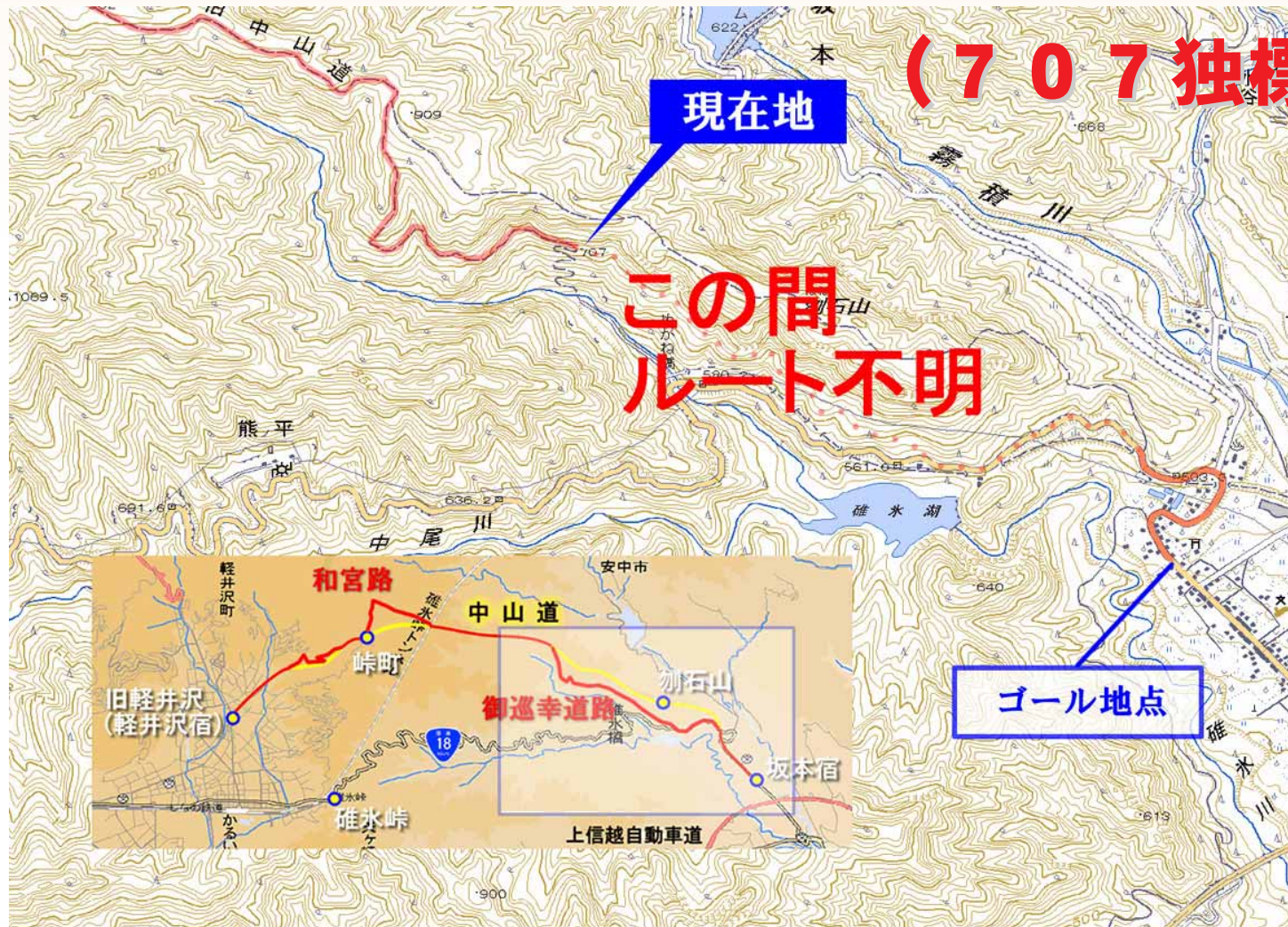
げられ、結果分断されてしまった。誰しもが気付く訳ではないだろう、オブローダーのための密やかな分岐。嬉しい気づき。

B地点から問題の平場までは、およそ5mほどの斜面の隔たりがあったが、ここもチャリを担いで横断した。

本当の意味での明治廃道が始まる予感に、私は震えていた。

最終章 [聖蹟-廃道]

(707独標～終点)



◇ この区間の概要

屏風岩とて切り立ちたる巖のそびえ立ちたる辺りにて、聖上は御輿より下り立たせ玉^{たま}ひて御歩行あらせらるゝに、殊の外お早く御座しましければ、供奉の人々も後れ奉らじと汗みづくになりて随ひ奉られたり。(『信濃御巡幸録』より)

いよいよ御聖蹟区間。そして廃道！

区間延長：事前にては不明 高低差：-230m

碓氷峠 御巡幸道路（後編）

戻ってきた…ように見えた。治山工事によって荒らされてしま
う前までの、私の好きだった明治道の風景が。



◇明治天皇への思い入れ

私が明治天皇を聖人のように奉ることは、或いはそれが世の慣例であるとはいえ、自身との関わりにおいて根拠が無ければ怪しい事と思う。だが、実は根拠の無いわけではない。

明治の道を探るオブローダーなり古道愛好者なりにとって、明治天皇はある種「象徴的」な存在だと思っている。日本中に「明治天皇御聖蹟」とされる場所がある。例えばかつて栄えた宿場の中心地に立つ「行在所」^{あんざいしよ}の碑、街道路傍の見晴らしの良い高台にある「御野立所」^{おのたち}の碑等々。これらの大半は、明治天皇が行巡幸した折に休泊し、眺望を得た旧跡であって、それを見つける度に我々は「明治道」を確認することが出来る（他のあらゆる種類の碑に較べて、天皇旧蹟に関する碑は廃転が極めて少ないように思う）。その旧蹟と呼ばれる場所の多いことは、弘法大師と松尾芭蕉に次ぐのではないか。

かの有名な福島と山形の境にある「万世大路」^{ばんせいだいろ}。これは開通式に臨席した明治天皇の賜名^{ちようめい}とされる。これはやや特別な例だが、行巡幸が行われる度に、大なり小なりその通路となった街道は改良された。それは今のように国の主導で道路整備を行うようになる以前において、間接的ではあるが、国から地方へと発せられた唯一の道路整備に関する働きかけといえるものであったと思う。

その改良工事の多くは、附近住民の自主的な奉仕という名目で五月雨式に進められたため、公式な記録の残っていないものが多いが、間違いなく明治天皇は、わが国の道路網の整備に大きな推進力となって各地を巡っていたのである。

碓氷峠 御巡幸道路（後編）

そして、

今日一番のハイライトシーンは、

どんな予告もなく、

突然に現れた。



碓氷峠 御巡幸道路（後編）

まず気付いたのは、この先の道が小さな谷によって蛇行しているということ。谷の向こう側の道が、まるで正面を横切るように見えたのだ。

前にも小さな谷を渡る場面は二度あったが、今回はさらに険しいだろうことが、緑で覆い隠せない岩場の多さに見て取れた。正解の道を見つけられた安堵は、すぐさま緊張へ取って代わられた。



石垣発見!!



碓氷峠 御巡幸道路（後編）



たかが石垣くらいで大騒ぎもするよ。

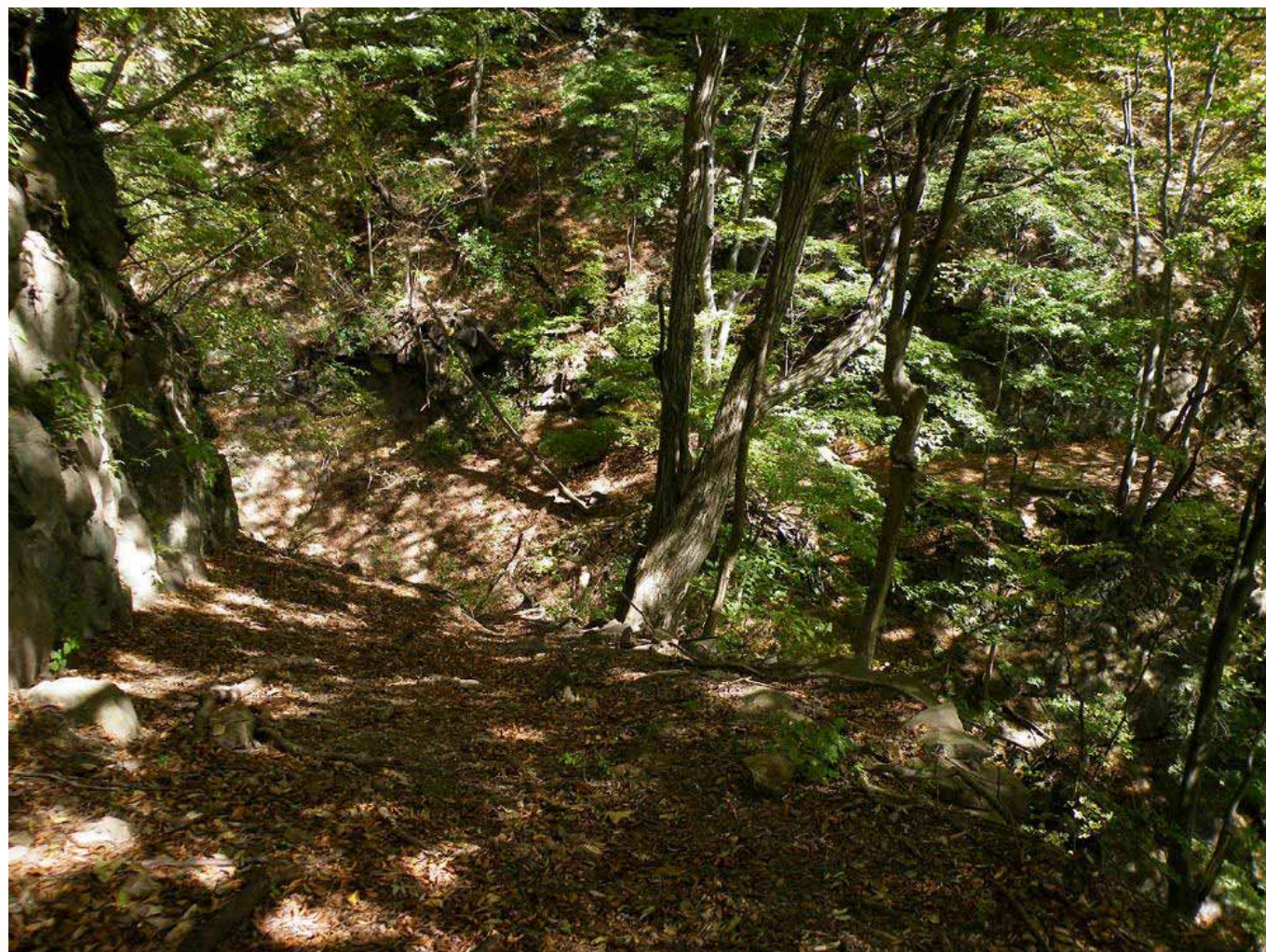
だって、これは今まで私が見た石垣の中でも有数の古さだ。明治11年といえはまだ万世大路の工事が進められている最中で、清水国道などは影も形もなかった。万世大路に石垣は沢山残っているが、多くは昭和以降の改築によるもので、明治のものとは特定できる石垣は余り多くない。この御巡幸道路は明治11年に完成するも、17年には早くも旧道となっている。これほど作られた年代を限定できる石垣は多くない！ 萌ゆる！

（水を差す話だが、江戸時代の街道にも稀に石垣が築かれていた。だが、そこには余り興味をそそられない。何か論理的な違いがあるのかと問われると答えに詰まる。明治以降の道への個人的傾倒と言わねばなるまい。）

碓氷峠 御巡幸道路（後編）

対岸の石垣の連なりを目で追わんとすれば、自ずと足は谷へと向く。そして対面する、二度目の断絶。

これは、今まで以上にヤバイかも知れない。



まだ終わっていないかった、
頭上の大岩盤。
連なる絶壁、

屏風岩。

碓氷峠 御巡幸道路（後編）

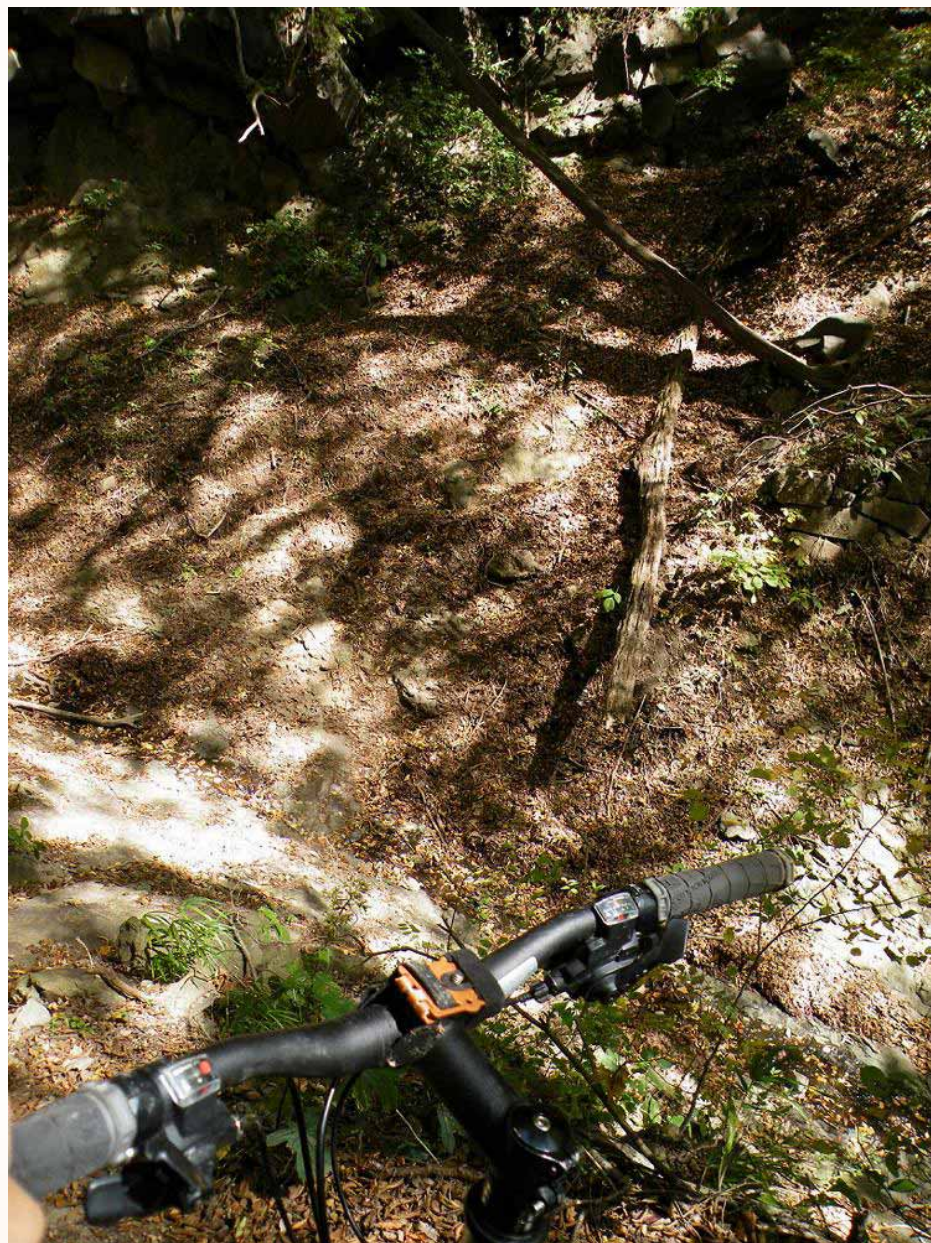
当然のように、橋などない！

木橋が落ちたか、それとも暗渠だったか。橋台が残っていない事が暗渠説を支持するとは言えない。この急峻な地形で百数十年も放置されていたならば、石積橋脚の如し角の多い構造物は、完全消失も不思議ではない。

「さて、渡れるかな」。

そう口に出して、傍らの相棒を詰^{なじ}つてみたりしたが、虚しい。

一番の問題は此岸だ。谷底との比高は兩岸とも3〜5mほどであるが、此岸の方がよほど険しい。下れば、対岸は恐らく上れるものと思う。



碓氷峠 御巡幸道路（後編）

限発揮させながら、時間をかけて慎重に下降。チャリも落とさず下りきる事が出来た。（ロープがあったらより安全にチャリを下ろせただろう。リュックにロープを潜ませていたのを忘れていた）



此岸の険しさから、一旦下ってしまいう覚悟もしなければならなかったが、引き返すという選択肢は無かった。

深呼吸の後、滑らかな崖に身体を密着させるようにして、数少ない凹凸との摩擦力を最大



谷に水がほとんど流れていなかったのは幸運だった。ここは滑らかなスラブ状の谷で、水流があれば渡れない可能性が高かった。（しかも、徒渉地点の10mほど下は、スッパリ切れ落ちている…たぶん滝）

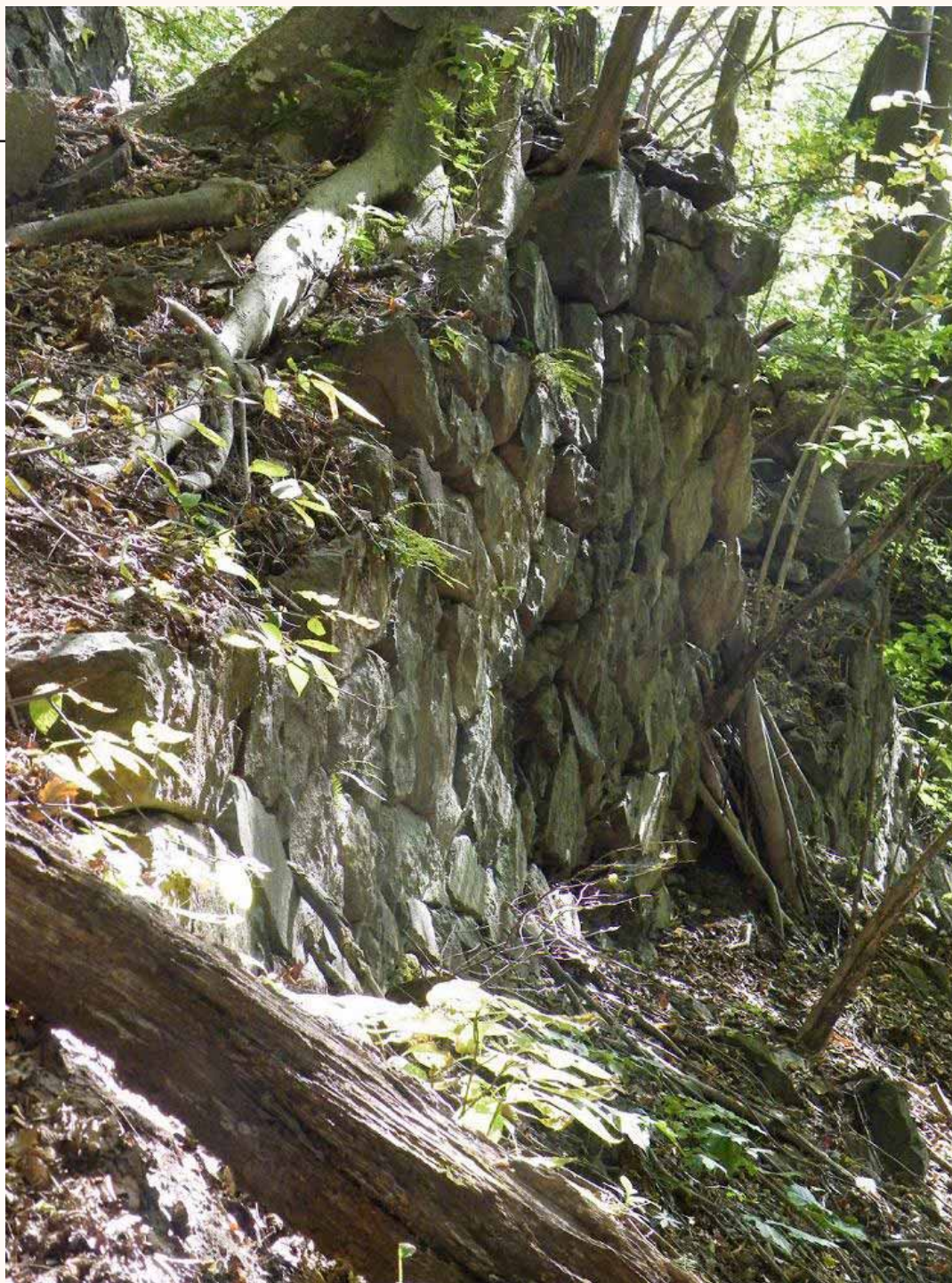
碓氷峠 御巡幸道路（後編）

そして上り返し。これまた幸いなことに、対岸の岩盤には適度に腐葉土が堆積しており、さほど労せずチャリを担ぎ上げることが出来た。同じ「土」でも粘土質だったらアウトだった場面。雑木林君ありがとう！



碓氷峠 御巡幸道路 (後編)

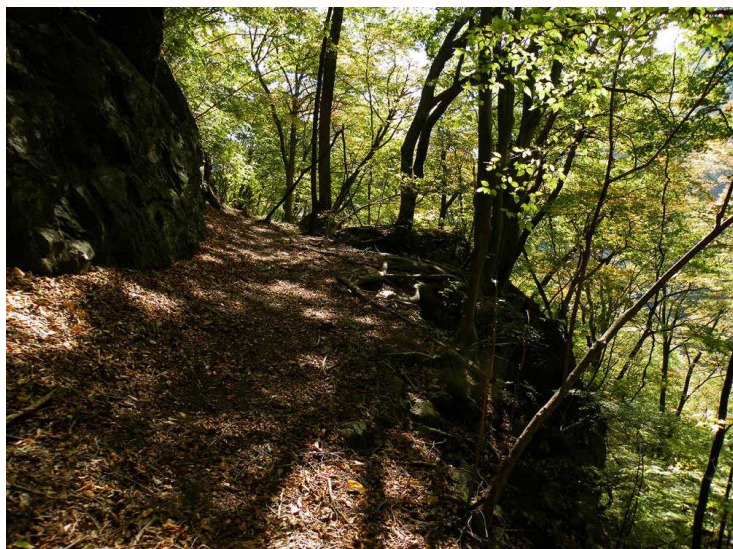
自然石を大体同寸法に割砕いた石材を、空積みで組成した石垣。後世の補修跡は確認できず、上に育った木の太さからも、世紀を経た明治の石垣と断定できる。その太い根が石垣の上部を崩してしまっているのも、またやむなし。



わーー!
わーー!

わーー!!!

碓氷峠 御巡幸道路（後編）



谷を一つ越え、前進を再開。
まだまだ予断を許さぬ状況。



11:58 石垣の谷

【現在地】

実は、最初に居た右岸の方が、よほど凄い石垣の上にあったのだ。全然気付かず歩いてしたが、これは凄い…！

この石垣の上を、今から
131年前の9月6日、27
才の明治天皇がスタスタと
歩いたのである。千人を越
える供奉の人々とともに。
私は今その逆方向に歩いて
いる。

明治万歳！
明治道万々歳！



ぞぞぞぞ...



流石に路面状況は良くない。至るところで路肩の石垣が崩落し、道幅の大半まで欠損している所が数箇所あった。足を踏み外せば一巻の終わりという場面が続く。チャリのハンドルを握る手に汗。もちろんここで乗車するほど馬鹿じゃない。



また小さな谷筋が前方に現れた。路肩には断続的に石垣が続く。そうしなければ、これほどの道幅を確保できなかったのだろう。実際に計ってみたわけではないが、おそらく3間(5.4m)を目安にしていると思う。車道ではないのに…。

碓氷峠 御巡幸道路（後編）

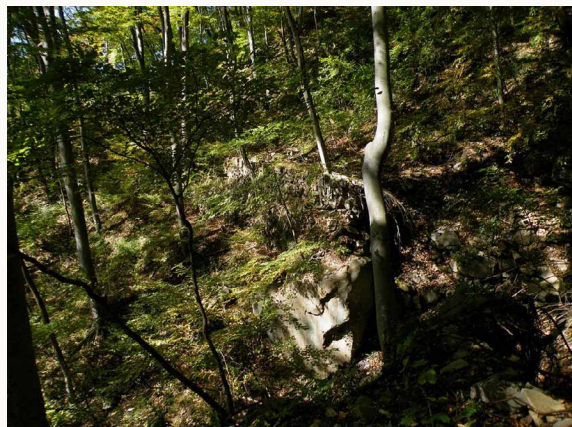
谷筋を渡る部分は、またしても大規模に欠損していた。こういう沢地の崩壊さえなければ、藪は相変わらず浅いので、快適な道なのだが…。

また一仕事だ…。



碓氷峠 御巡幸道路（後編）

振り返って直前の石垣を見る。少し離れると道はよく見えないうが、石垣がその所在を明らかにする。



“ひと路”を区別する目安はふたつあって、踏み跡に支障する古い倒木や笹藪、灌木帯などに刃物で付けられた刈り払いの痕がなければ前者、あれば後者。また、地上40cmより低い倒木を潜るように踏み跡があれば前者、跨いでいるようなら前者と判断する。（あくまで個人的目安）



ここでも腐葉土の斜面に助けられる。それに、私が歩く前から細い踏み跡が斜面に撫で付けられていた。だが、かなりの確率でそれは人によるものではない。山中にある廃道の一番の利用者は、四つ足のものの達である。



これが何だか分かるだろうか。

明治道の探索ではお馴染みの構造物。炭焼きの窯の跡だ。通常の通行の妨げになるこんな位置には、廃道でなければ絶対に作らない。山中で炭焼きを生業とする職人が残っていたのは、全国的に昭和40年代の初め頃までだから、こういう窯跡がある道は、それよりも前に廃止されていたことが伺える。また、周囲に

今生えている木は窯より若いか、或いは炭材に不適だった可能性が高い。逆に言えば炭材として重用されたブナやナラの現在の太さから、炭焼きの中止時期を推定できたりもする。

しかし、残念なことに私は木を見る力がまだ不足しており、この「最近思いついた理論」を十分に活かせていない。理論自体が誤りだということはこの際考えない。というか、こんな事をつい考え出すほどに、私の好きな廃道で炭焼き窯の跡を見る機会が多いのである。



真っ直ぐ続くのは素晴らしき御
巡幸道路。右へ急に下っていく細
道は…、いったいどこへ行くのだ
ろう。

地形図を見る限り、恐らくこの
真下の辺りを複線の信越新線廃線
跡が通っている。それを確かめる
日は来るだろうか。

まるで、転落防止の防護柵代わ
りに太い木が生えている。それが
根づいているのは長々と連なる石
垣だ。

707独標を出てからそろそろ
500mになるが、概ね南東方向
へトラバースしながら緩やかに下
り続けている。この間の乗車率は
7割程度もあって、廃道にしては
順調（上りだと半減する）。

思えば、栗ヶ原を出て序盤にあ
った九十九折りの急坂以外は、馬
車道と言っても通るような広幅
員・緩勾配である。よく考えられ
た線形のように感じられる。



碓氷峠 御巡幸道路（後編）

12:08 水流のある谷 【現在地】



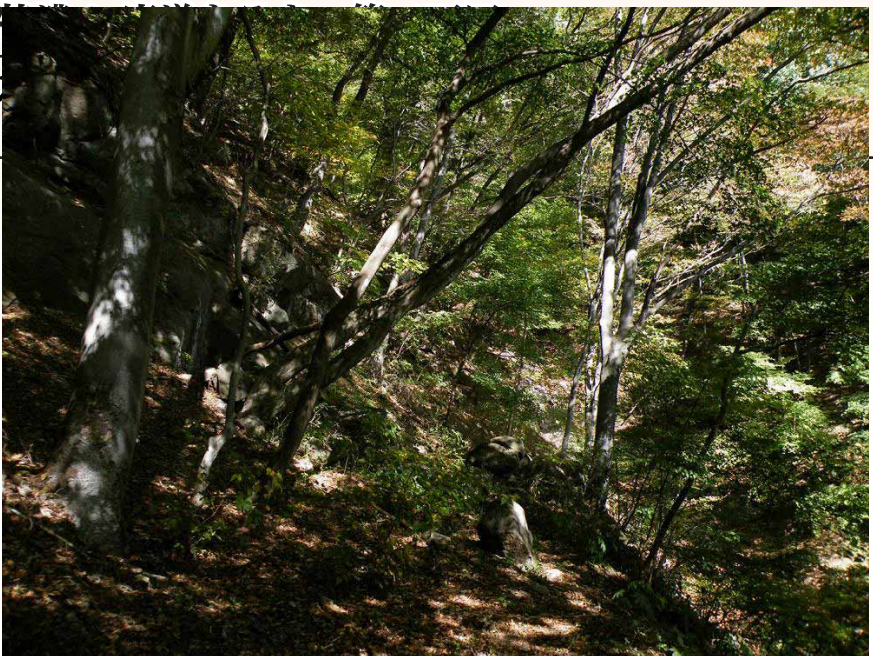
次第に地形が緩やかになってきているのが分かる。3番目に現れた今度の谷は、同じように橋は失われていたが、崖ではない。チャリを担いで徒渉を試みる。沢底にも落ち葉が沢山堆積しており、その落ち葉と瓦礫の合間にチヨロチヨロ流れる水を見た。今回は飲料水をまだだいぶ残しているので、補給はしなかった。

碓氷峠 御巡幸道路（後編）

数分前からときおり自動車の走行音が聞こえるようになっていた。今さらにその音が鮮明になったことを感じ、眼下の緑を注意深く見透かしたところ、舗装された路面を見る事が出来た。まだ高低差にして50～100mは隔たっていると思うが、旧国道18号との遭遇である。



石垣を見つける度に写真を撮ってしまふこの私をどうかしてください。



緊張の糸の解けるのを感じた。万が一この後で前進が出来なくなるような事があっても、ここまで戻ってくれば無理矢理国道へ下って脱出出来そうだな。あとは、どこまで行って合流するのかという問題だけだ。

またしばらく進むと、道のご真ん中に一本の金属製の電柱が立っていた。いきなり現代に呼び戻された心持ちだが、藪はむしろ深い。電柱を立てるために周りを伐採して、林床に日光が注ぐようになった結果だろう。

電柱は信越線に関係あるものだったようだが、看板にある「借受期間」は昭和57年で期限切れしており、廃施設のようだ。大きな碍子が収穫されず冬を迎えた柿の実のように地面に散乱していた。

うおつ。まだ全てが終わった訳でもないようだ。再び雑木林と岩場に囲まれた明るい廃道が始まった。

そして、

クリア目前にして…

とっても嫌らしい、

ヌルヌル難関が…。



ヌルヌル
滑るよ！



碓氷峠 御巡幸道路（後編）

12:20 ヌルヌルする谷

【現在地】



畜生！ 油断してた！

これ、嫌だなあ。道はまたしても斜面を横切る小さな谷に、為す術なく分断されていた。例によって強引に乗り越えるより無いわけだが、この谷は今までで一番スラブが発達していて、両岸ともにツルツルの岩盤が露出している。まあ路盤と谷底の高低差は3mくらいなので上り下りは出来るだろうが、意外に広い谷底を横断するのが…。濡れた岩盤が枯葉の下でてらてらと光っている。しかも、少し黄色っぽいのはミズゴケだ。ざぶざぶ水が流れていないだけマシなのだが、相当滑りやすそうな状況。

碓氷峠 御巡幸道路（後編）

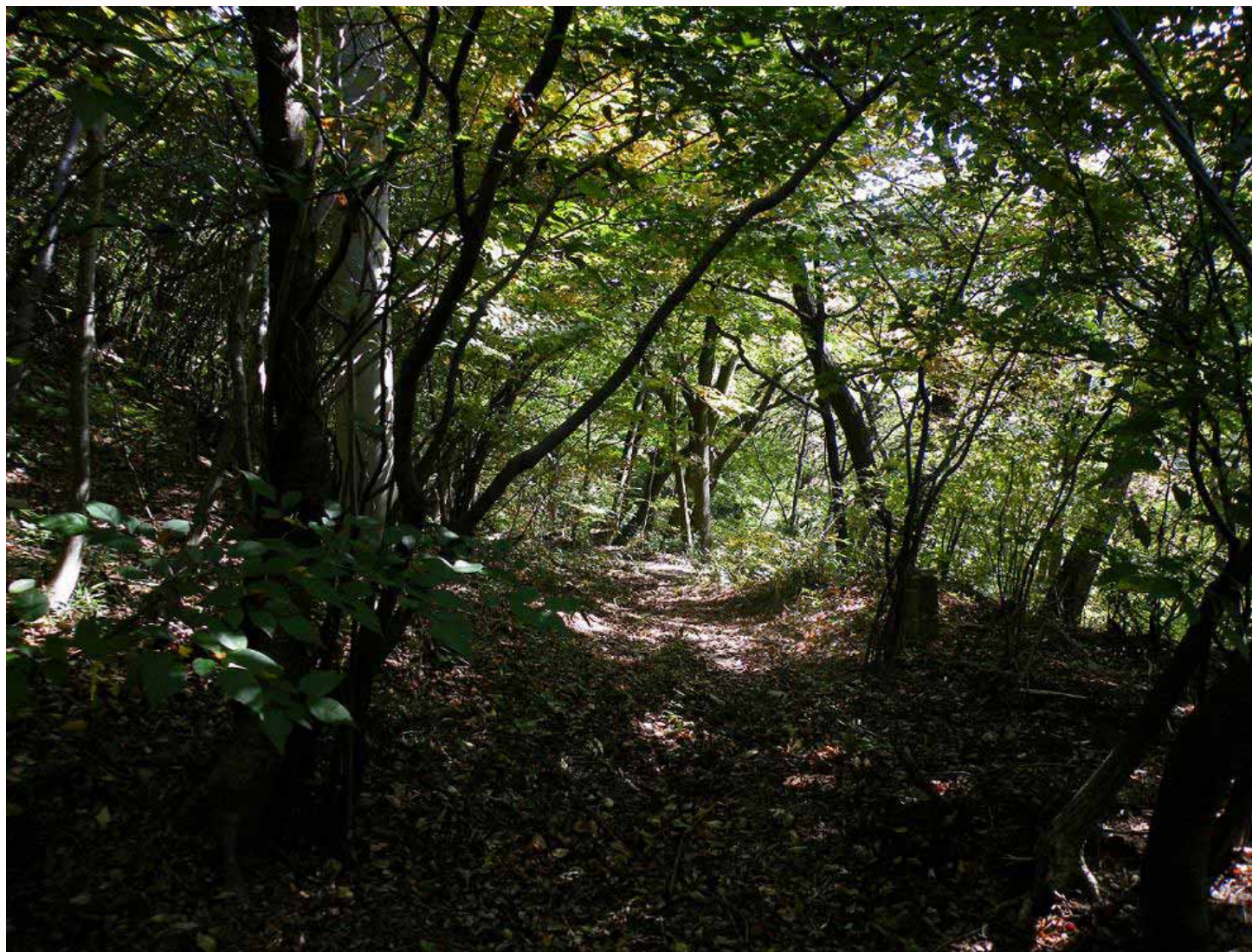
一步一步確かめながら慎重に歩を進め、濡れ場をなんとか突破。予想通りとてもぬめっていた。ただ転んで汚れるくらいなら甘んじて良いが、このスラブで転んで勢いでも付こうものなら、死ぬまで止まらなそうだった。

実はここ、最初の谷よりも怖かったかも（増水時ならばリタイアしたと思う）。



碓氷峠 御巡幸道路（後編）

国道を走る車の音は相変わらず近い。だが、恐らく同じくらい
の勾配で坂本へ下っているのだろう。なかなか合流する気配のな
いまま、淡々と森の廃道が続いていた。淡々でも退屈ではなく、
充実していた。土の廃道をチャリに乗ったまま走れるというのは、
とても爽快だ。路盤がしっかり搗き固めてあるおかげだと思う。



特濃！ 廃道あるき 第二五回

碓氷峠 御巡幸道路 (後編)

12:25 車道出現

【現在地】

栗ヶ原を出て約70分。推定2.5km（707独標から1.2km）を経て、遂に車道が現れた。



碓氷峠 御巡幸道路 (後編)



ここまで全線が下り坂だったことと、路盤状況が想像より良好だったために、予想外の短時間で突破出来た。もっと続いても良いと思っただけは、廃道としては稀な感想である。

ただし、これは予想外だったのだが、まだ国道には出ない。御巡幸道路の一部は、地図に載らないまま林道になっていて、今はその端へと辿り着いたのだ。

車回しのスペースとなった終点の広場を過ぎると、ちゃんと轍のある杉林の林道になった。余り通行量は無いようだが。

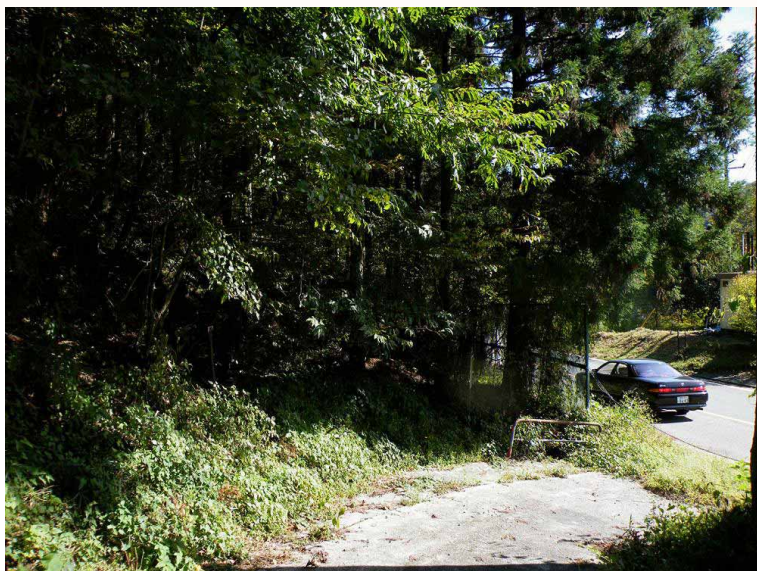
あとこれだけになった、国道との距離。いつ合流してもおかしくない感じになってきた。

国道の奥に見える水面は碓氷湖で、湖畔を横切る狭い舗装路は、信越本線の遊歩道となった廃線跡だ。前後に沢山の山道の隧道がある。

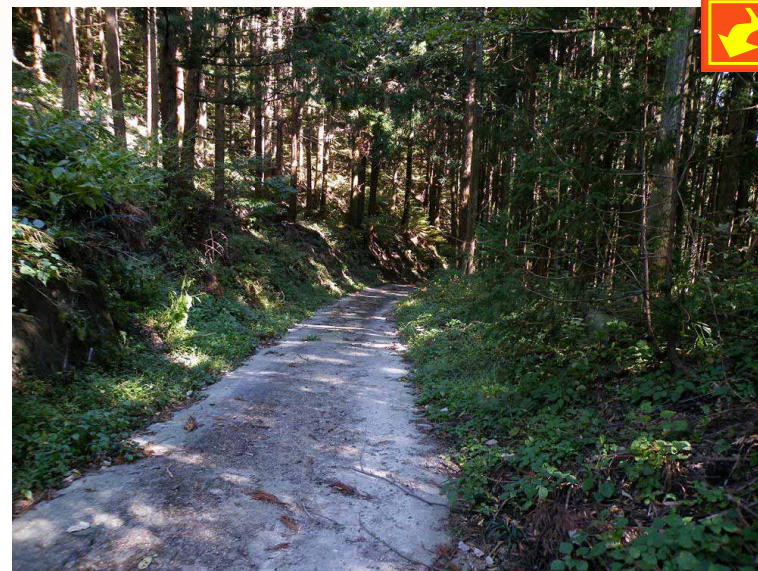
碓氷峠 御巡幸道路（後編）

道にズブリ。

頼りないチェーンロープを一本だけ乗り越えて、歩道もない国



一段上の平場もろとも、国道に
ぴしやりとシャットアウトされて
しまった。これより坂本側ではい
かなる御巡幸道路の影を見出すこ
とも出来ず、ここを事実上の旧国
道合流点と認めねばならなかつ
た。恐らくこの先は、御巡幸道路
を改修して碓氷嶺新道に仕立てた
のだろう。



林道化して500mほど進んだ
ところで、急に下りがきつくなる。
この道が何をせんとしているのか
は明らかだ。

そして、それを「イヤイヤ」す
るように下らない平場が並行する
（矢印のライン）。間違いなく向こ
うが本来の御巡幸道路だ。そう気
付いて、面倒でも登ってみようと
思った矢先…。



碓氷峠 御巡幸道路 (後編)



12:30 旧国道へ合流

写真は合流地点を坂本側から振り返って撮影したもの。どこに御巡幸道路の入口が有るか分かりにくいが、写真右のフェンスが一箇所だけ切れているところがそれだ。

ただ、ここには別に大きな「目印」があるので、実は分かり易かったりする。

注) グロ画像ではありません。
目印です。

ちょうど分岐の向かいに立っている自動車整備工場の屋根に、この謎のオブジェは存在する。これを目印にして曲がれば、御巡幸道路を見逃すことは無い。ちなみにここが群馬側では一番果ての人家だと思う。

碓氷峠 御巡幸道路（後編）



残りは坂本までの凱旋
ランだ。引き続き下り一
辺倒なのでラク楽ちん。
写真は坂本ダムサイト
附近にて、遊歩道となつ
た廃線跡を跨ぐ場面。



これが今回の探索によって判明した御巡幸道路の地図だ。こうして見ると、旧中山道との分岐地点である栗ヶ原から、坂本近くの現在地までの約3kmの道のりは、距離的にはなかなか無駄の少ない理想的なルーティングだったことが分かる。勾配についても序盤の九十九折りだけが急坂の例外であり、総じて良く計算されていたように思う。まあ、急な山腹を長距離トラバースする道の宿命として、各谷場の状況は全滅に近かったが、1年に満たない短期間でよくぞこのルートを作り上げたものだと思う。

A wide-angle landscape photograph taken from an elevated position. In the foreground, there is a dense forest of green trees. In the middle ground, a small town with many buildings and grey roofs is nestled in a valley. Behind the town, a large concrete dam with a tall, white, A-frame pylon is visible. To the right of the dam, a long bridge with multiple white pillars spans a river. The background consists of rolling green hills and mountains under a clear sky. Several power lines with insulators stretch across the upper portion of the image.

ダムを過ぎると坂本の宿場はもう間近。
路傍からの見晴らしがよい。

碓氷峠 御巡幸道路（後編）



御巡幸道路に遅れる
こと800mほどで、
今度は旧中山道が国道
に呑み込まれる。その
登り口をちよつと覗い
てみたが、いきなり岩
ごつごつの山道だっ
た。これでは天皇陛下
は通せない。



街並みの中央を一文
字に通っているのが旧
中山道であり、この国
道でもある。道に対し
て直角に短冊を並べた
ような地割りが、屋根
に現れている。これは
典型的な宿場集落の特
徴である。碓氷バイパ
ス以外の「碓氷峠」は
全て坂本を登り口にし
ていた。

碓氷峠 御巡幸道路（後編）

だった。

坂本は、あか抜けた軽井沢とは何もかも違う、心休まる街並み

海拔470m、碓氷峠越えの終点に到着。



12:35

坂本へ到着

【現在地】

碓氷峠 御巡幸道路 (後編)



坂本より振り返って
仰ぎ見る剗石山の異様
な山容。この山は長い
あいだ碓氷峠の関門だ
ったが、御巡幸道路の
開通によって最も険し
い痩せ尾根部分が回避
され、続く碓氷嶺新道
の開通が通路としての
役割を完全に奪った。
それでも町を見下ろす
立ち姿は誇らしげで、
卑屈さなど微塵も感じ
させない。

私の探索は当初の成果を上げて完遂された。だがくつろぐのに
はまだ早い。次の探索へ向け、すぐさま峠へ引き返した。

【完結】

碓氷峠 御巡幸道路 (後編)

この記事の感想をお聞かせください。

公式サイトアンケートのほか、下記フォームからお送りいただくこともできます。みなさまのご意見、お待ちしております！

1. この記事はいかがでしたか？

←つまらない・役に立たない ふつう おもしろい・役に立つ→



2. コメントをどうぞ！

(空欄でも結構です。内容は「日本の廃道」公式サイトや本誌で公開する場合があります。公開を希望されない場合は「公開不可」にチェックを。)

☐

公開不可

☐

次号発行まで保留

送信する



この記事の表紙へ



目次へ戻る

今月の煉瓦
旧東川橋梁

築造年：明治13（1880）年

東海道線大谷～大津間が開業した当時の旧線に残るねじりまんぼ橋梁。

左75度、正径間2.74m。1921年に新線が作られ廃止。



旧橋紀行外伝

湯の町を繫いだ、悲願の橋」

坂坂町は福島県福島市の北に位置
来より温泉地として知られた所
。町の中央をすりかへ摺上川が縦断し、
深い溪谷が東西の往来を遮断して
た。そのためか行政区域も異なり、
つては川を境に西が信夫郡飯坂町、
が伊達郡湯野村であった。しかし
向者は声を出せば届くような距離にあ
り、また福島と米沢を結ぶ要路の通過
点ということもあつて、摺上川への架
橋は住民にとつて悲願であつた。

十綱橋・再び（福島市飯坂町）

by TUKA

旧橋紀行外伝

十綱橋・再び (福島市飯坂町)



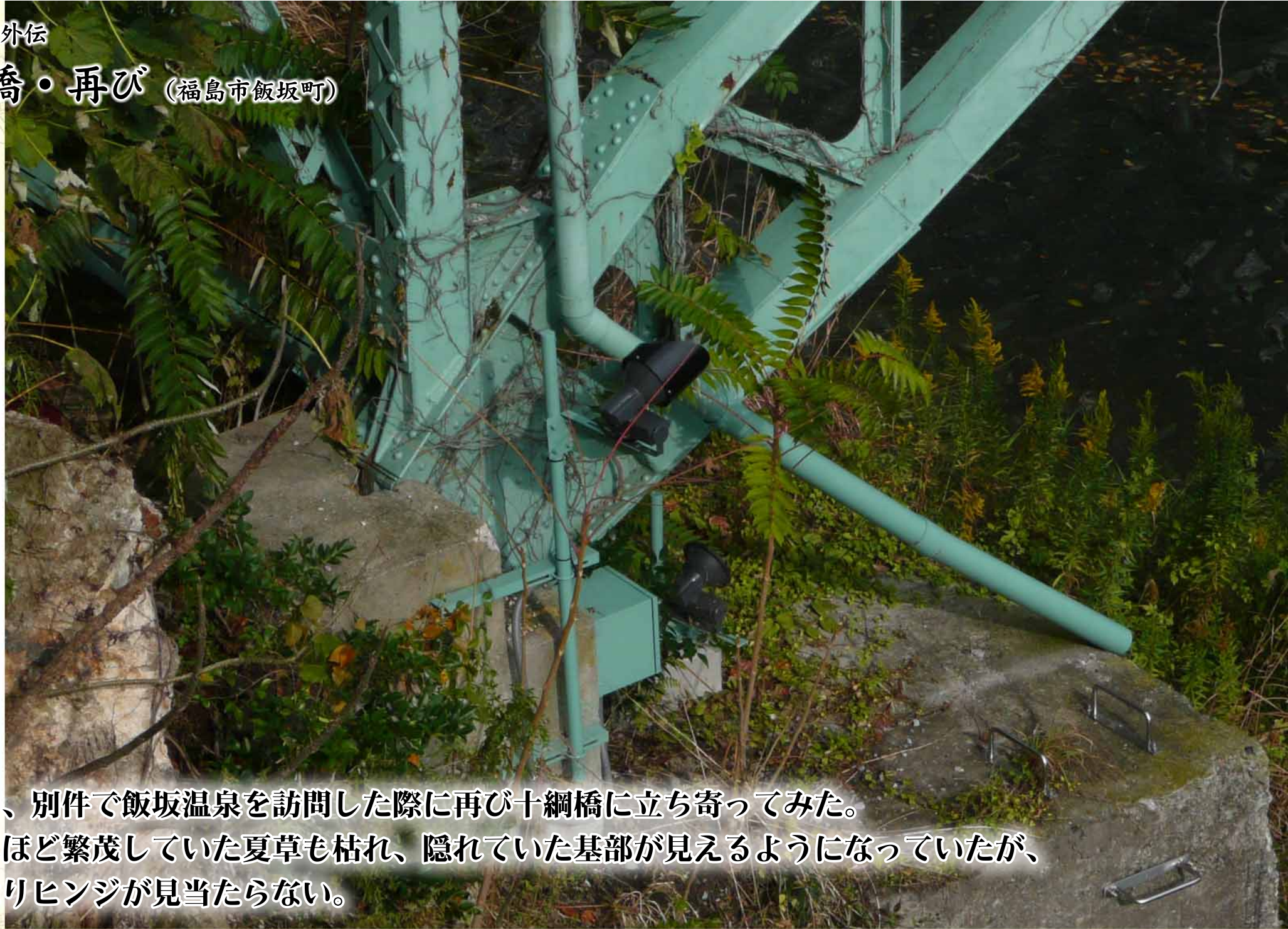
前号 で取り上げた十綱橋は

“2 ヒンジブーレストリブアーチ” という珍しい形式の鉄橋であった。
しかし基部が両岸とも草木に覆われており、肝心のヒンジが全く見えなかった。
う〜ん、残念・・・。



旧橋紀行外伝

十綱橋・再び (福島市飯坂町)



後日、別件で飯坂温泉を訪問した際に再び十綱橋に立ち寄ってみた。
あれほど繁茂していた夏草も枯れ、隠れていた基部が見えるようになっていたが、
やはりヒンジが見当たらない。

いや、もしかして「**見えない**」んじゃないくて、「**ない**」んじゃないのか？

十綱橋・再び (福島市飯坂町)

帰宅後、さっそく nagajis さんに写真を見てもらう。

つ「なんか見えないんだけど・・・」

な「んー、ないはずはないと思うけどなあ。

コンクリ潰けになってるのでは？ **こんなふうに**」

つ「いや、**古写真**を見るとヒンジは縦材の真下辺りにあるから、
中心のピンはともかく、少なくとも軸受けは見えるんじゃないかな？」

な「なるほど。拡大してよくよく見ると、
何か **別の部材が張ってある** ようにも見えますね。
やっぱヒンジあるんじゃないすか？」

——— なに？ ヒンジがあるかも知れないだど？

これは気になる。 気になって仕方がない。

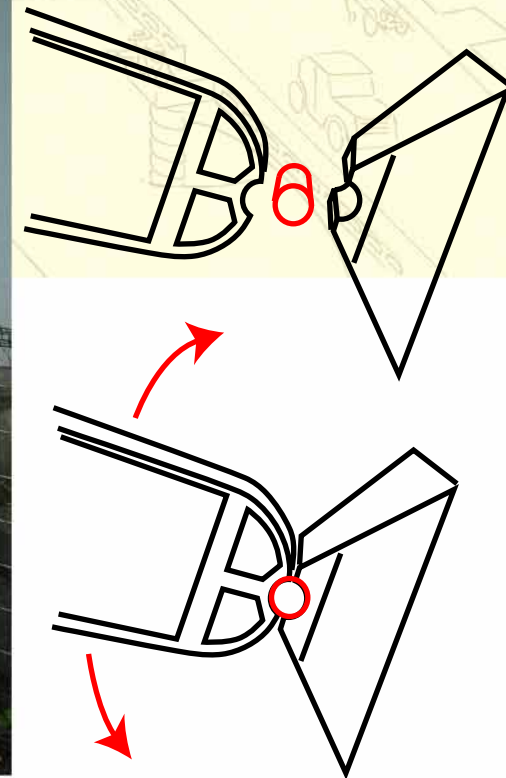


十綱橋・再び (福島市飯坂町)

【突如挿入】ジスオ / 独白【無視シテオk】

テツハ オントニヨッテ / ビチヂミスルカラ
ドコカニ 可動パーツヲ イレトク / ガ フツ
ナシタ"ヨネ. トクニ 十綱橋 / ヨウナ 鋼
アーチ デハ. **コハシ** ニ ジツレイ ガ アルヨ.
ミギ / シャシンハ オーサカ / 天神橋. コレ
デモ カッテクライニ ナランデハ ヒンジガ
モエ デ"ス ウフフ.

チナミニ マーチ / 両端ニ ヒンジガ
アル / デ 2 ヒンジ ッテ イウヨ!



カクイハン
ダッダヨ
エッハン

※ エラソウナ ジスオ

旧橋紀行外伝

十綱橋・再び (福島市飯坂町)

そしてもうひとつ。

ヒンジを探して橋の上から覗き込んだ時に見つけたレンガの正体も確認したい、というのもある。

この二点を解決するためにはどうしても河原に下りる必要があるのだが、土地勘のない野次馬にはなかなか難問である。





十綱橋・再び (福島市飯坂町)

自分でも呆れる三度目の十綱橋。

下り口を探して橋の周辺をうろうろした結果、
右岸下流からなら“穩便に”接近できそうなのがわかった。
一時は左に見える駅の待合室の窓から抜け出すことも考えたからね（笑）

駅舎と川の間の狭い空間を進む。

旧橋紀行外伝

十綱橋・再び (福島市飯坂町)

体中に種をつけたり、クモの巣に頭から突っ込んだりしながら遂に到達。

十綱橋の橋台はレンガ製だった！

これは大正4年(1915)完成当時のものであろう。
レンガ橋台で現役の車道橋というのは非常に珍しい。
管理者や工事関係者の間では周知のことだろうし、特に関心もないのだろうが、
私にとってこれは新発見であった。



十綱橋・再び (福島市飯坂町)

それにしてもカオスな雰囲気漂う橋台だ。

下部は勾配が付いた錐形である。

レンガの壁から生えた鉄筋コンクリートの柱はなんだろうか？

風化が進行してボロボロである。

上部は縁が切り石で補強されており、美しい造形を見せている。

その上半分がコンクリート製なのは、橋桁の下に水道管などのパイプを通す工事をした際に撤去・新造されたからと思われる。



十綱橋・再び (福島市飯坂町)

コンクリート護岸の急傾斜を慎重に下り、鉄梯子を上ると目の前にこれ。

ヒンジあったよ、nagajisさんっ！

コンクリートに埋められることもなく、鉄板で覆われることもなく、ちゃんとありました。

古写真では丸く見えたけど、実際には六角形だったのね。



十綱橋・再び (福島市飯坂町)



デカイ・・・。

この一点に橋本体や、コンクリの路面や、通行する観光バスやらの重さの4分の1がずしりと乗っかっている。

そして万が一の時には回転して橋の破損を防ぐ仕掛けなわけだ。

う～ん、萌えますな。

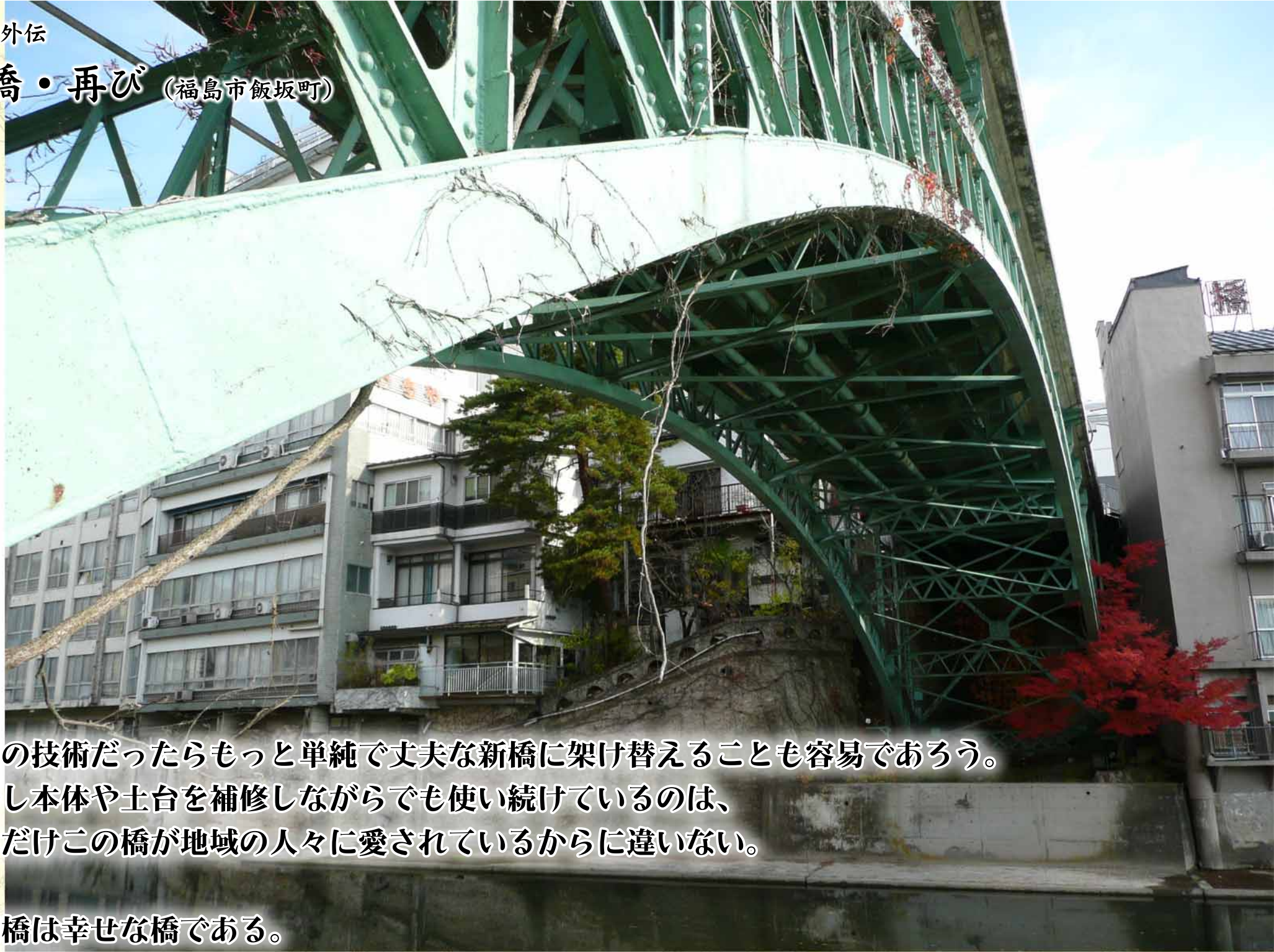
旧橋紀行外伝

十綱橋・再び (福島市飯坂町)

内側にもちゃんとあります。



十綱橋・再び (福島市飯坂町)



現在の技術だったらもっと単純で丈夫な新橋に架け替えることも容易であろう。
しかし本体や土台を補修しながらでも使い続けているのは、
それだけこの橋が地域の人々に愛されているからに違いない。

十綱橋は幸せな橋である。
(おわり)

旧橋紀行外伝 十綱橋・再び

この記事の感想をお聞かせください。

公式サイトアンケートのほか、下記フォームからお送りいただくこともできます。みなさまのご意見、お待ちしております！

1. この記事はいかがでしたか？

←つまらない・役に立たない ふつう おもしろい・役に立つ→

1	2	3	4	5
☐	☐	☐	☐	☐

2. コメントをどうぞ！

（空欄でも結構です。内容は「日本の廃道」公式サイトや本誌で公開する場合があります。公開を希望されない場合は「公開不可」にチェックを。）

☐

公開不可

☐

次号発行まで保留

送信する



この記事の表紙へ



目次へ戻る