

【「日本の廃道」ノ歩き方】

～初めての方はご一読ください～

【日本の廃道とは】

「日本の廃道」とは.....を説明するのが面倒なので **ORJ BEST!** を公開しています。どうかご一読ください。というか **公式ページ** 見てね。

【特徴】

pdf形式の同人誌。pdfの機能を（無駄に）活用した作りになっています。なのでプリントアウトには向きません。

毎月1回、15日に発行しています。有料です。気に入ったらぜひ **読者登録** してご購読ください。

あ、この「歩き方」はいつもはつきません。ORJ BEST! 収録記事だけについています。



● 画像の拡大

画像をクリックすれば拡大表示し、もう一度クリックすると元に戻ります。

第17号（2007年10月発行号）以前の記事では、写真クリックで拡大「BACK」あるいは「戻る」などのボタンで縮小を行なうものがあります。



特設！ 廃道あるき 第一四回

新青梅街道「黒川通り」

任を好機と見て、「黒川通り」建設を再度出願する。県令もまた、従来の甲州街道（東京までの間に笹子・小仏など峠が多いこと）から改良の限界を感じており、東京までの距離が二里（約8km）ばかり近い青梅街道の改良に賛成した。約3万3千円という当時としては巨額な工事費の負担を地元が%とたうえて、翌明治8年からの着工を許可。彼はこの前年に「道路開通告示」なる県治方針を発し、県民に対して道路整備の意義を訴えていた。県令はこの「黒川通り」を新たな青梅街道として整

「青梅街道」（新宿・青梅・坂山）甲府は決して新規の道ではない。武田信玄の時代から軍道および黒川金山に連なる道として使われていたし、江戸時代になると甲州街道の別路線「甲州裏街道」を中心と利用者は少なくなかった。しかし、道中唯一にして最大の峠である大菩薩峠は海拔1900m近い高所に位置し、馬さえ通れぬ非常な峻険と無人地帯の長さから、傷ましい遭難が多発していた。やがて近在の有志らによつて、より標高の高い柳沢峠を開闢する新道「黒川通り」が計画され、明治初年に開闢するも成りなかつた。

任を好機と見て、「黒川通り」建設を再度出願す

彼らは道路建設を訴

「青梅街道」（新宿

府）は決して新規の道

玄の時代から軍道およ

る道として使われてい

なると甲州街道の別路

として、煩わしい関所

を中心と利用者は少な

し、道中唯一にして最

大菩薩峠は海拔1900m

し、馬さえ通れぬ非常

の長さから、傷ましい




た。やがて近在の有志

標高の高い柳沢峠を開

通り」が計画され、明

も扱われなかつた。

●ポップアップ・補助線表示

画像に「」や「」のアイコンがついたものは、マウスをあわせると別画像がポップアップします。「」は補足情報が吹き出されます。吹き出されるって何だ。クリックでポップアップするものもあります。



●リンク

本文中の破線囲みはリンクです。色によってリンクの種類が違います。

青：pdf内部の移動リンク **水色**：webサイトへのリンク

ピンク：「日本の廃道」バックナンバーへのリンク

赤：web上のpdfへのリンク **緑**：その他（画像ポップアップなど）

すでに該当号をお持ちであることと、ファイルが次のような位置関係に置かれていることを前提としています。BEST！版は“ORJ_0001”というフォルダを作って他と同じ階層に置いて下さい。

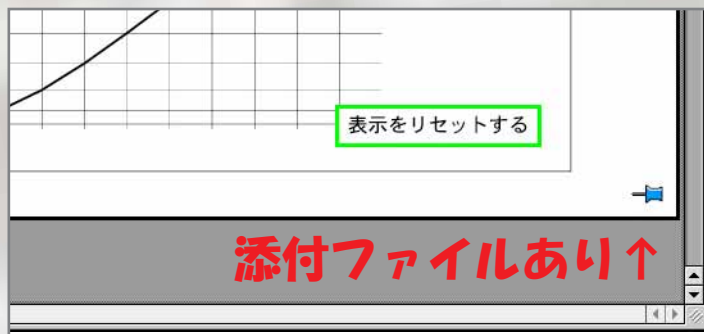
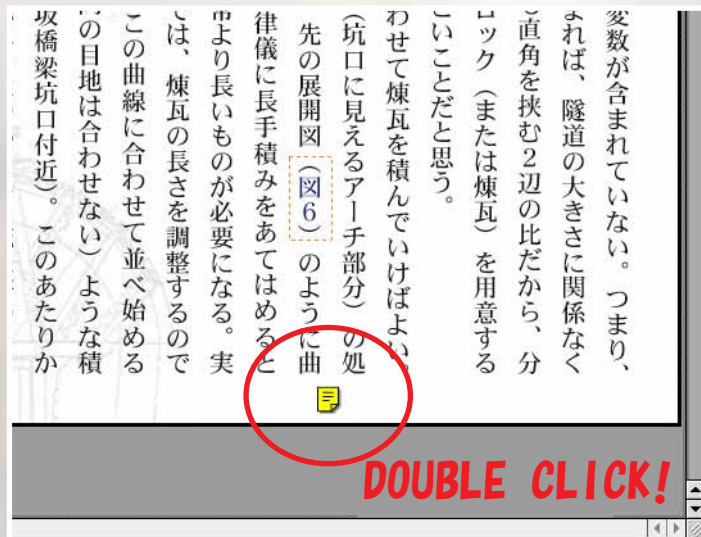
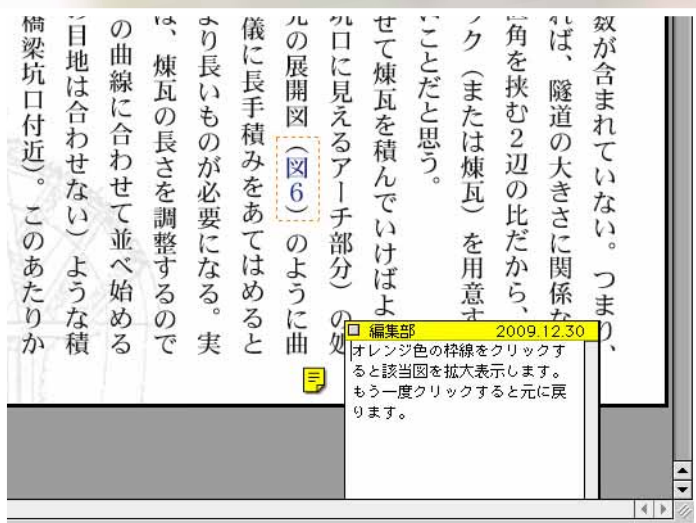
[例]

```
ORJ_0001 .....フォルダ（自分で作る必要があります）
├─yokki_tokunou_sinoume_b.pdf
├─tuka_oushuu_b.pdf
├─higasikumano_01_b.pdf
└─
ORJ_0801 .....フォルダ（自分で作る必要があります）
├─ORJ_0801.pdf
├─top_0801.pdf
├─whatsnew_0801.pdf
└─
ORJ_0802 .....フォルダ（自分で作る必要があります）
├─ORJ_0802.pdf
├─top_0802.pdf
├─whatsnew_0802.pdf
└─
```


●ふせん、添付ファイル

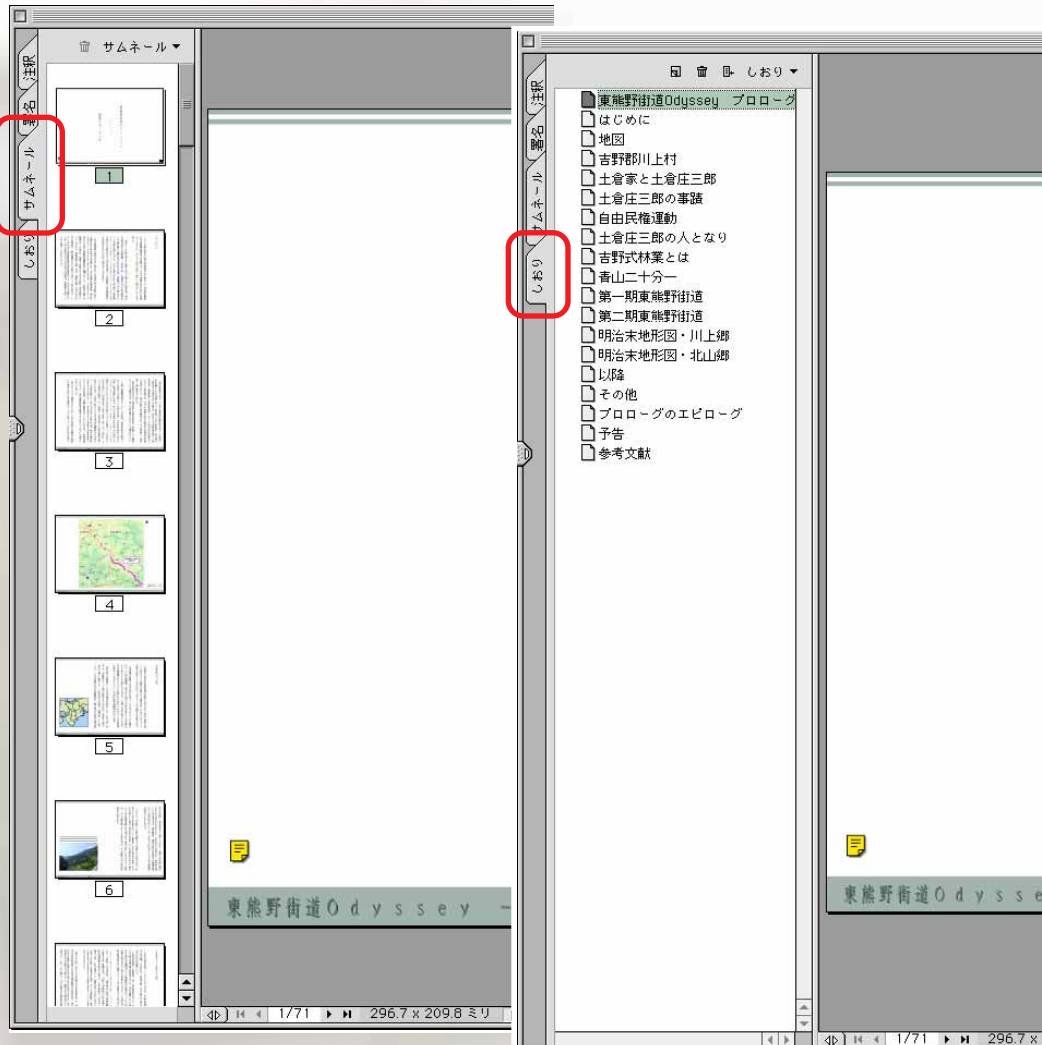
pdfの機能・「ふせん」で補足情報がついていることがあります。クリックすると展開され読むことができます。

ピンの形をしたふせんアイコンはファイルが添付されています。ダブルクリックで対応アプリケーションが開き、内容を表示します（右クリックで保存することもできます。添付内容に不安のある方は別名保存してご確認ください。大したものはないかもしれませんが）。



●しおりとサムネール

デフォルトでは画面の左端に「サムネール」が表示されます。クリックすればそのページが表示されます。「しおり」に切り替えればテキスト(見出し)で表示させたいページを選ぶことができます。



他にどんな記事があるの？

公式ページに一覧があります。BEST！版に興味をお持ち下さったはぜひご覧下さい。そうでない方は無駄なpdfファイルをダウンロードしてしまったことを嘆いてください。

「日本の廃道」誌の歩み

<http://www.the-orj.org/history/history.html>

各号の収録記事一覧と簡単な解説あり。

都道府県別記事一覧

http://www.the-orj.org/history/history_p.php

県別に記事を表示します。エリアでお探しの方はこちら。

「カテゴリー一覧」

http://www.the-orj.org/resist/kiji_order_1st.php

ネタ別で記事をお探しいただけます。ここからCD-R購入することもできます。

【制作コンセプト】

15インチサイズのディスプレイ（1024×768ドット）で読むことを前提とし、本文は拡大・縮小せずに読める大きさを製作しています。ディスプレイが小さくてお困りの方は買い替え「全画面表示」をお試し下さい。

画像は拡大して隅々まで見られるような大きさを貼っつけてます。またフォントは基本的に埋め込みです。なので一般的なpdfに比べて非常に大きなものとなっています。ご了承ください。

【pdfビューアについて】

動作確認はAdobe社のAcrobat（Acrobat Reader）にて行なっています。その他のビューアでは予期しない動作をする場合があります。編集部までご連絡いただければ、できる限り対応をします。

Acrobatのバージョンは4.0以上（PDF 1.3準拠以上のビューア）でご覧いただけます。Acrobat Readerの古いバージョンは以下で入手できます。

<http://www.adobe.co.jp/products/acrobat/alternate.html>

【「日本の廃道」ノ買い方】

～初めての方はご一読ください～

3種類の購入方法があります

歴史的な経緯から（何、3種類の購入方法があります。まずは「**お試し購入**」か「**CD-R購入**」で有料号をお求めいただき、気に入ったら「**アカウント方式**」で継続購読されるとよいでしょう。

購読料のお支払いには次の手段が使えます

- ・クレジットカード払い（手数料3.4%+ ）
- ・ゆうちょ銀行口座（手数料無料～）
- ・ゆうちょ振替口座（手数料90円～）
- ・eバンク口座（手数料無料～）（2010年2月より有料になります！）

それ以外も受け付けます

ご希望の号と代金（あるいは代金に相当する何か）を編集部に送りつけてください。何とかします。

アカウント方式

「日本の廃道」読者登録をして、前金で購読料を入金していただく方式です。まとめてご送金いただくことで振込み手数料を節約することができます。また、修正情報をメールで取得したり購読記録を残したり、購読料から差引してアイテムを購入することも。

詳細は下記「読者登録をする」をクリック！

読者登録する



購読料を入金する／連絡する



連絡をまつ



ダウンロード

CD-R購入方式

読者登録が面倒な方、前金入金が不安な方はCD-R購入をお試ください。ご希望号をCD-Rに焼いてお送りします（送料実費）。

「CD-R購入」ページで記事を選ぶ



CD-Rが届くのを待つ



代金を支払う

お試し購入方式

とりあえず試しに1部購入してみようという方向け。クレジットカードによる決済でその場でダウンロードできます。そのかわり毎回手数料が掛かり、割高になります。(例：400円の号を購入 455円のお支払い)

お試し購入はダウンロードページの「」アイコンをクリック。

ダウンロードページの「」をクリック



PayPalで必要事項を入力



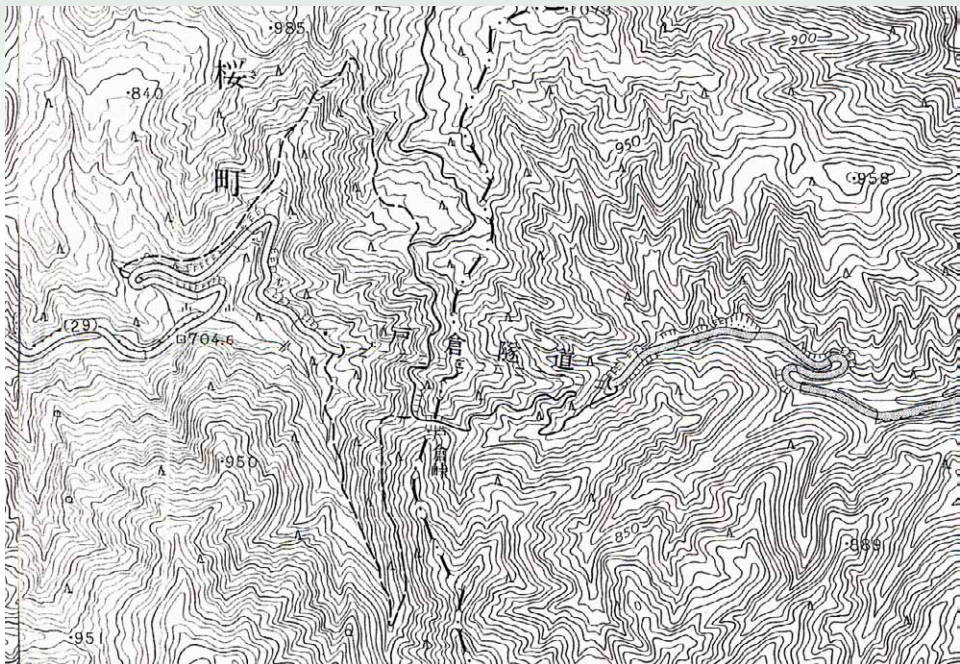
ダウンロード



2008. G. W. OFF 報告

戸倉峠

by nagajis



引用：国土地理院1：25,000地形図 戸倉峠（S57修正測量）



兵庫県と鳥取県の境に戸倉峠という峠がある。国道29号線の最高所。今から10年前、友人と2人で自転車で越えたことがある。大平洋と日本海とを分ける中央分水嶺の峠であり、かつ幹線道路の峠という魅力があつてのことなのだが、それよりも、旧道があるということに惹かれてのことだった。

戸倉峠の峠道は何度も変遷を重ねている。今日の国道は新戸倉トンネル（長1730m、平成7年竣工）で通過する。そのトンネルの前後から分岐して、数次のヘアピンカーブを折り、到着するのが一世代前の国道、戸倉隧道（長700m、昭和32年竣工…以下旧隧道）。その旧隧道のさらに上に、峰越えの峠がある。

山陰・山陽の境は比較的なだらかな山陽側と急斜面で落ち込んで行く山陰側とが背中合わせになっているような地形が多く見られる。この戸倉峠もまた然りで、兵庫側は狭

い谷を比較的少ない数のカーブで登り、比較的素直に旧隧道に至ることができ、鳥取側は峠直下に鋭いヘアピン群が控えている。水平距離にすれば500mも離れていない旧隧道めがけて行ったり来たりを繰り返さなければならぬような、そんな峠道だ。

峰越えの戸倉峠へ行こうものなら、さらに難儀させられる。兵庫側は旧隧道の入口付近から分岐してさらに数度のヘアピンを折り、最終的には正しく東西方向を向いて、鳥取側の大きな谷へと出る。明らかに車道とわかる道筋道幅で、峠もそれに相応しい大切り通しだ。旧隧道が完成する昭和32年2月までは車も越えていただろう切り通しである。

問題はここから。鳥取側の峠道が見当たらない。峠で分れて南北に向かう道はあるのだが、そのいずれを辿っても、麓へ降りることはできない。途中から分岐している破線道もあるにはあるが、それは等高線を垂直に切ったり谷底を辿ったりしなければならず、車道の続きであるようには見えない。事実、10年前にこの峠へ登り、西側の峠道を探そうとした私たちは、そこに真夏の森を見い出したただけだった。

戸倉峠旧道の鳥取側はどこを通っていたのか。その長年の疑問を解くべく、今回のG.W.O.F.F.で探索した。

戸倉峠史

今でこそ鳥取と姫路（京阪神）を結ぶ最短ルートとして頻繁に利用されている戸倉峠だが、近世以前はさほど主要な位置付けの道ではなかったように見受けられる。戦国時代に織田信長の因幡攻め（天正8年（1580））で信長の命を受けた羽柴秀吉らがこの付近を通ったとされるが、これも厳密な行軍ルートは定かではなく、氷ノ山から大通峠、江浪峠にかけての柚道を分散利用したという説が濃厚だ。鳥取藩の参勤交代も、鳥取と姫路の最短距離となるこの峠ではなく、駒返坂（志戸坂峠）が利用されていた。鳥取側の登りの途中に折落という集落があるが、かつては全戸「平家」姓を名乗っていて、いわゆる平家の落ち武者伝説が伝わっている。そんな深山幽谷の地が戸倉峠であった。

今のように幹線道の扱いを受けるようになったのは明治に入ってからのこと。戸倉峠の生い立ちを理解するためにはこの明治の改修を詳しく述べておくほうがいい。



新政府の誕生と廃藩置県の大改革で日本中が混乱していた明治初期。鳥取県と島根県とは1つの県であった時期がある。それを再び分割し、鳥取県を再配置することになったのが明治14（1881）年のことで、このとき参議の一人・山県有朋が現状把握と視察を兼ねて両県を訪れている。

山県はその視察報告のなかで次のように述べている。

「山陰一道ノ如キハ、之ヲ東海・東山・山陽等ノ諸道ニ比スレハ、人文ノ開進固ヨリ一等ヲ降り、加フルニ道路険悪、交通不便ヲ極ムルヲ以テ、制産貨殖ノ道亦極メテ難シ…（略）」

そして近年但馬に車道が開かれたことに触れ、それまで6、7円を要していた運賃が1円50銭にまで下がったことを挙げる。このような道路を山陰く山陽間に作らなければ「焉ソ能ク其開進ヲ望マンヤ」と。ここまででは誰でも言いそうなことだ。しかし、ここで具体的な路線まで提案しているところに、参議として、そして後の内務卿としての山県の面目躍起があった。

「第一鳥取ヨリ姫路ニ達スル路線ニ着手シ、車道ヲ開築シ、直ニ因幡ノ物産ヲ興スノ基礎ヲナシ、其人民ヲ作新鼓舞シ、且其土族ヲ募リテ工夫ニ充テハ、以テ一時ノ急ヲ救フニ足ルベシ」

当時但馬には生野銀山があり、政府にとって大きな財政源となっていた（山県のいう但馬の車道とはこの生野銀を運び出すために開かれた生野街道のことである）。その搬出港として栄え、一大商業地となっていた姫路。とりあえずここへ結び付けたい。その新道を作る工事に士族（旧藩士）を当たらせれば、彼らの不満——明治9（1876）年の秩禄処分で収入を失い、困窮にあえいでいた士族が当時は多かった——も収まるだろう。というわけである。

そうして視察の翌月に鳥取県が再置され、初代県令として山田信道が就く。当時の県令はみなそうであったように、県治方針の第一として道路の改修とそれによる殖産興業をあげた。特に彼の場合は、山県の視察

に同行し、その時から彼の新道案に賛同していたとされる。「ほとんどそれが目的で」赴任したようなものであった。

彼はまず県内の道路19路線について調査をし、県議会に計って早急に改修すべき路線を9つに絞り込んだ。そして5万1040円余の国庫補助を仰ぐことを約束し、それを呼び水として、地方税負担3万3000円協議費負担23万140円余を取り付ける（地方税、協議費はいずれも県民に直接課されるものである。「上からの補助を貰うから君たちも出せよ」ということ）。改修費総額は31万4181円余り。国庫補助は若桜街道とともに最重要路線と目されていた米子街道（米子〜鳥取間、島根県との連絡を眼中に置いたもの）に振り分ける計画であった。

「管下因伯二州ノ地勢タル、実ニ山陰ノ中部ニ僻在シ、峯巒^{らん}屏立
三面ヲ画絶シテ、蜿蜒綿互唯タ一面ノ北海ニ瀕スルアルモ、狂瀾
常ニ船楫ヲ鎖シテ海運ニ便ナラス、道路八四塞不通ニシテ陸送ニ
利ナラス、宛モ天涯隔離ヲ為シ、古来殆ト別乾坤ノ如キ有様ナリ
シ、故ニ本官就任以来主トシテ運輸交通ノ開発ニ注意シ、且沿海
ノ険悪ナル未タ遙力ニ之ニ良港湾ヲ開クヲ得サレハ、必ス先ツ陸
路ヲ改築スルヲ以テ焦眉ノ急務ト認メ、自ラ山川ヲ跋涉シテ以テ
其線路ヲ参査シ、或ハ主務省ヲ派シテ以テ其実地ヲ検索セシメタ
リシニ、其尤モ便益ナルモノ九線路ヲ選択セリ」

（国庫補助申請にあたっての趣意書より）

内務卿・大蔵卿あてに出された右稟議は、ほぼそのまままで裁可された

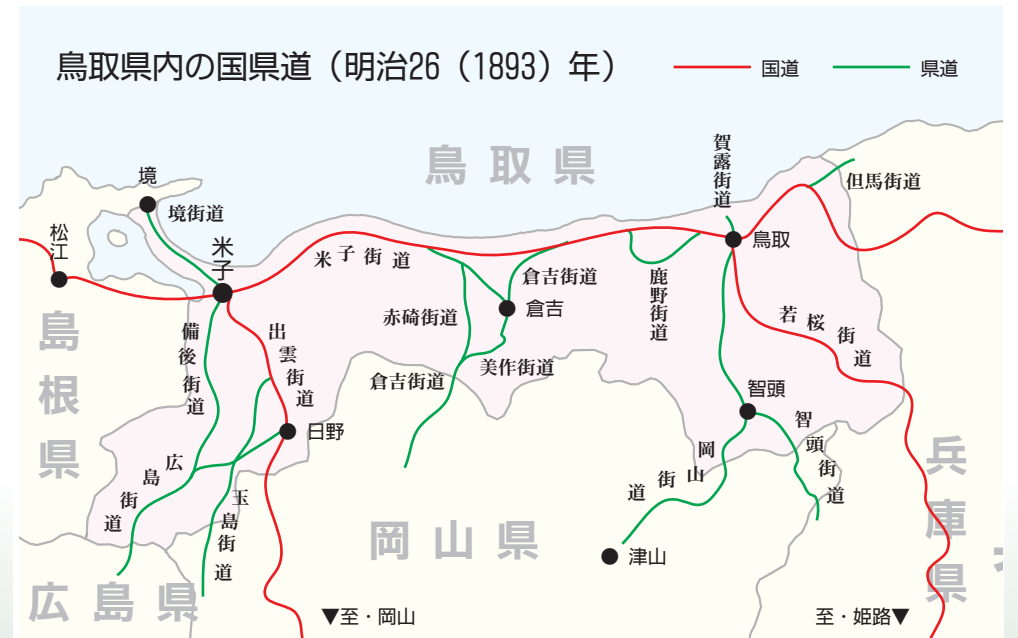
（明治15（1882）年8月）。

ここからがちよつと面白い。若桜街道・米子街道改修のための費用として要求した国庫補助だったが、同年11月に行なわれた道路改修に関する臨時県会では若桜街道の改修（岩谷堂〜戸倉峠）が否決されてしまうのだ。

鳥取から姫路へ向かうルートとしては江戸時代の参勤交代道でもあった駒返坂（志戸坂峠）経由の智頭街道があり、そちらのほうがはるかに頻繁に利用されていた。県議会でもその道を先に改修する

べきではないかという声が強かったのだ。もちろん山田県令は「智頭街道八道路険悪ニシテ容易ニ開築スヘカラス若狭街道戸倉越へ八道路平易ニシテ改築費途モ亦從テ二三割ヲ減スル」といって譲らなかつたし、また米子・若桜の2街道の改修費として得た補助であるから、他の路線へ再配分することはできないとした。けれども結局、その声に屈する形で、第一期の工事では岩谷堂以東（峠区間）の改修が後回しにされている。ここで山田が強権発動していれば、この地に第二の三島が生まれていたかも知れないが、現実には民意と多勢に従う一知事を残したただけであった。

無論、戸倉峠の改修そのものが取り止めになったわけではない。正確な時期は不明だが明治18年に改修記念式典が行なわれたという記録がある（『因伯昔ばなし第十四集』）から、米子街道の改修の直後には掛かられていたのだろう。山田が他県へ転出する際の引き継ぎ書にも「三十五里余ノ難路ヲ変シテ、実二三十里ノ捷路ト為セリ」と、完成した若桜街



道のことが誇らしげに書かれている。

しかし、これもまたよくありがちなことであるが、若桜街道の改修は十分な効果を上げられなかった。〃九道改修〃がなされてから約20年後の1910年、県によってまとめられた輸出入の統計書を見ると、若桜街道（戸倉峠経由の道に加え、岩屋堂から吉川を経て千種に出る江浪峠道を合わせたもの）を通しての物流は、駒帰坂経由因幡街道の半分にもなっていない。そもそも鳥取には境港という良港があり、物流の大部分は海運に依存していて、そういう〃航海時代〃が長く続いたのだった。三代目の鳥取県知事・西村亮吉などは「若桜街道ヲ現在ノ仮国道線ニ据置クハ、名実相反スルノ嫌アルノミナラス、実ニ無用ノ事タルヲ以テ、：（略）右智頭街道ヲ国道ニ、若桜街道ヲ県道ニ変換方、兵庫岡山両県知事へ協議ノ積ナリシ」とまでこき下ろしている。



その後若桜街道戸倉峠は、国道という肩書きこそ守り続けたものの、歴史の表舞台からは姿を消してしまふ。かわりに志戸坂峠越えの智頭街道は繁昌し、例えば昭和9（1834）年には長500mを超える長大隧道・志戸坂隧道（ORJ第16号隧道レッドデータブック13）も作られて準幹線道と化していく。ただ府県庁間を最短距離で結ぶという優位性は最後まで戸倉峠にあつて（智頭街道は志戸坂峠のほかにくつかの峠越えをしなければならなかった。戸倉峠であれば千代川水系く揖保川水系という2水系間の連絡で済む）、明治18年に22号線、大正9年道路法で20号線、昭和27年からは29号と若い国道番号を確保し続けて、今日に至っている。



旧戸倉峠・兵庫側

旧戸倉峠（明治開鑿の峠道）の兵庫側の道筋は、旧国道のそれとほぼ一致している。現国道から旧隧道までは2車線センターラインありの舗装路で、隧道の直前にはそれ以上の侵入を防ぐ砂利山が築かれていた。10年前に自転車でこのルートを登ってきた時は砂利山はなく、隧道前まで乗って行けた記憶がある。

旧隧道の向かって左側から登って行くのが旧峠へ向かう道。峠の向こうには行き止まり林道があるだけなのだが、かなり頻繁に車やバイクが入っていくらしく、廃道というには程遠い、しっかり締まった地道となっている。勾配も現国道から旧隧道までのヘアピンの延長という感じだ。ただし道幅は広く見積もっても1.5車線、退避所を利用しなければ離合もできないような狭路であること（あったこと）には変わらない。以前訪れた時には入り口にゲートがあって、その下を潜っていったように記憶するのだが、無惨に折られ、道端で朽ち果てていた。




戸倉峠



峠は大変大きな切り通しとなっている。特に頂上付近は高さ30m以上はあろうかというような垂直の岩崖。馬車道化されたのが明治中期だということ考えると、すべてを切り崩したとは到底思えず、それ以前からあった自然の崖を利用して、この位置に峠が開かれたのだろうと想像される。後に地質に詳しいつく氏に教えを乞うたが、戸倉峠一带は安山岩質の火砕

岩帯であって、こういう自然地形を成すことはあるそうだ（もちろん「現地を見なければはつきりとは言えないが…」という注釈つきで）。以前に来た時もこの崖の迫力に圧倒され、写真を撮っているのだが、撮った写真がそれだけだったせいもあり、この岩崖こそが戸倉峠、というイメージが強くある。

明治の改修後もほとんど手を加えられなかったのではないだろうか。改修されていけば石垣や何かがあっておかしくない（この崖はともかく反対側は土崖になっている）が、今の旧峠にはそうした人工物は一切見られない。

A wide-angle landscape photograph showing a mountain valley. In the foreground, there are green trees and a concrete barrier. The middle ground features a winding asphalt road that curves through a valley. A large, light-colored landslide area is visible on a hillside in the background. The sky is clear and blue.

峠を越えると急に展望が開ける。眼前に広がるのはマツシブな重なりを見せる大山塊。視界の中央に2車線幅のアスファルトがうねっているが、これは戸倉隧道を抜けた旧国道だ。左下方の谷底近くには新国道の真新しい藍色の一筋が伸びる、はずなのだがここから見ることはできない。

明治道へ

10年前の私は若さと勘を頼りにして旧道を探した。そうして失敗した。経験を積み、老獪になった我々はいま旧版地形図という武器を手にして旧道を追う。

以前の道は峠を抜けて北へ向かい、最初の小尾根にさしかかったところで下り始めていた。写真の中央付近に見えるのがその小尾根だ。足下の法面工はつい最近なされた真新しいものだが、おそらくそれ以前、何十年も前から斜面は崩壊していたのだろう。でなければ10年前の私が見つけているはずだ。

ここは法面工の段々に従ってトラバースしていけばよい。通れる場所は一カ所しかなく、また旧峠道もその先に、比較的わかりやすい姿で残っている。






明治道へ足を踏み込んだ辺りは、崩壊が激しく、道幅も露わではない。しかし足下は高さ5m近い石垣で支えられており、よほど大規模かつ重要な道であったことを教えてくれる。「名実相反スルノ嫌アル」と非難された割には立派じゃないかと思ひ、明治以降の新しい改修によるものだろうかとも思ったが、そんな改修の記録は見つけられないままだ。同じ頃に改修されたという志戸坂峠の峠道とその石垣群もこれくらいの立派さだった。後に見ることになる道幅も志戸坂峠駒返坂のそれとほぼ同じい。あるいは明治の当時からこの幅であったのかも知れない。当時の道路構造令に従うなら、本来はこれ位なければならぬのだが。

昭和32年に旧戸倉隧道が作られるまではこの道を車が行走来していた。少なくとも隧道工事の際は両坑口間を結ぶ作業道として利用されていた

はずである。戦前にはひどく荒れて「樵きこりも通らない」とまで評された道だったというが、かといってその隧道工事のためにここまで整備し上げたようにも思えない。ちよつと謎の多い道である。



峠から見えていた小尾根を回り込む辺りにはカーブミラーが落ちていた。木と枯れ葉と石しかない、限りなく自然に近いこの世界のなかにあつて、わずかに人工物臭を放つカーブミラーがかえつて場違いな存在だ。そもそもこのカーブミラーは何を支柱にしていたのだろうか。まさか木ではあるまいと思うが、支柱らしきものは見当たらなかった。

A photograph of a forest path. The path is covered in dry leaves and fallen branches. There are several trees, some with green foliage and some with bare branches. The background shows a steep, wooded hillside.

歩いて難儀したのは、倒木や立木よりも、むしろ足下の枯れ葉に埋もれた岩くずにどう対処するか、だった。一見するとのっぺりとしていて歩きやすそうに見えるが、不安定な小岩がごろごろとしていて、足下に気を遣う。埋もれていた岩につまづいたり、こぶし大の石を蹴飛ばしたりしてしまいがちだ。



この小尾根を回る辺りから当時の道幅がはつきりとし出す。山側からの崩落で水平でなくなっているとはいえ、東側と同様、1.5車線前後の幅の道路を見い出せる。訪れた季節が良かったのか、それともこの小砂利のせいで根付かないのか、雑草がほとんどないのが有難かった。真夏でも羊歯の海になる程度なのかも知れない。


路肩を支える石垣はかなり頻繁に現れる。いずれも山石を野積みしただけの質素なものだが、車を通した時期があるだけあって、規模はかなり大きい。地図から抹消してしまうには惜しい、見事な道だ。

次の大尾根でヘアピンカーブを一つ描く。この辺りは特に雑草も倒木も少なく、舐めたように綺麗な道がすると折り返してゆく。このヘアピンがまた、絶品だ。




何と言い表わしたら良いのだろう、この美しさは。滑らかな3次元曲線を描いて嘗め下つていくその姿からは、廃道にありがちな『憂鬱』や『哀愁』といったイメージは微塵も感じられない。むしろあかるく、たのしい、例えていえば音楽のしらべのようなものを帯びているようにさえ思える。写真では切り取ることができなかつたが——いやむしろ切り取れるようなものが美であるはずはないのだが——、正面右手に落ち込んでゆく道はちょうどあの路面高さで左にカーブを描き、正面の小山の裏へひねり込んでいる。そのまま視線を左下へ移していけば、角度通りの場所にひよつこりと現れ、足下を通過してゆく。その動線の動きはまるで道自身が楽しんでるかのような軽やかさ。この時小山はあつて無きに等しく、その向こうの空間がどうなっているのかが手に取るようにわかるのも、見る者を愉快にさせる。


いつまでも眺め続けていたくなる、しかし決して自らのものにはできない、美しいもの。人間が作ったものを、40年の歳月がわずかずつ削り、埋め立てて作り上げた美の光景。それが眼前にあるという真実。これに善が加われれば、まさしく神ではあるまいか。苦勞してやって来た者だけがその福音を受けられる廃道の神。未だ見たことはないけれども、天女の羽衣などはこのようなウェーブを描いているに違いない、などとも思った。

A photograph of a forest path. The path is covered in a thick layer of fallen, dry, brown leaves. The path leads into a dense forest of tall, thin trees. The trees have green foliage, and the sunlight filters through the canopy, creating dappled light on the ground. The path appears to be a natural, unpaved trail.


美しい道が続く。もう少し倒木またぎをしたように思ったのだが、写す場所を選び過ぎたせいか、どれも“廃道”という感じがしない。前後の接続が断たれ打ち捨てられた道とも思えない。たしかに5割方はこのような道ではあったのだが、写真でそれ以外を伝えるのは無理だろう。かといって言葉で表現するのも難しいが。

A photograph of a forest path. In the foreground, a large, light-colored tree trunk curves across the frame from the left. The path is covered in dry leaves and branches, leading up a slight slope. To the right, there is a rocky outcrop covered in moss. The background is filled with dense green foliage and trees.

同じ尾根でもう一度ヘアピン
ターン。さらに道幅は広がって、
下段は写真のようになる。この光
景もひどく印象深い。山側の小さ
な石垣は必要充分な働きをしてい
るし、木の根に取り込まれつつも
その働きを失なっていない谷側野
積みもまた健気だ。このような廃
道を、いや、森の散策路を、好き
なだけ自由に歩いていいというの
は無上の幸せだ。これほどの幸福
感は滅多に味わえるものではな
い。写真でそのお裾分けができ
ば良いのだが。



2つ目のヘアピンを折り、再び西へ向かい出すところ、道の様相が少しだけ変わる。山手の斜面が岩がちとなり、写真のような大きな切取工も現れるようになる。この大岩は、例えば箕面の唐人戻しや音水上部軌道のオーバーハングのような威圧感はなく、むしろ路面を護ってくれる心強い味方だ。何より安心感が違う。




地形図でもよく目につく鋭い谷にさしかかり、進路を北へ向け始める頃には、山手は完全な岩崖続きとなる。道に従い雪の重みに従いながらも生き続ける木がたくましく、また、こんな姿になってまでも道空間を邪魔しないでくれていることに感謝を覚える。もうしばらくは、ここも自然のテリトリーにはならないだろう。



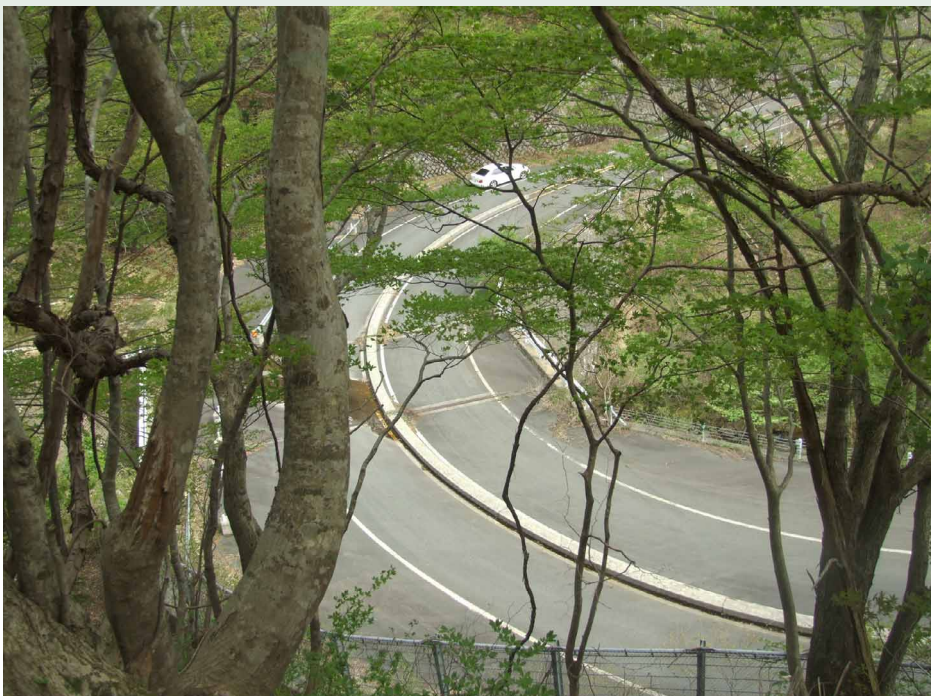
その先で、道がこれだけ美しく保たれている秘密を知ることになる。小さな溝川が道路を横断している箇所があつて、その洗掘で路面の下に埋められていたものが顔を覗かせていた。木栈だ。

ただ単純に土を盛り石垣を築いただけではなく、このような骨組みがあるからこそ、道は道としての形を保ち続けているのだらう。別の場所を掘り返しても同じものが出てくるに違いない。ふだんは決して見ることでできない、日の目を見ない立役者である。

そういえば、これと似たものを鐘ヶ坂隧道の西口の道路で見たことがある。道はどちらも明治時代に作られたものだから、その頃一般的な工法であつたのかも知れない。いや、明治の改修は中途半端であつたというから、それ以降の時代の一般工法であるかも知れぬ（鐘ヶ坂だって戦前に改修を受けている）。

A photograph of a stone wall in a forest. The wall is built from large, rounded, moss-covered stones and runs across the middle ground. In the background, there is a dense forest of tall, thin trees. The ground is covered with fallen leaves and some debris. The lighting is natural, suggesting a daytime scene.

その奥の谷には大きな橋が架かっていたらしく、沢を挟んで1対の石垣が向き合っていた。沢に散乱している丸太材はかつての木橋の成れの果てだろうか。しかし丸太と例えるにはややためらわれる、むしろ流木とでも評したほうがいような痩せ細り方をしている。



美しい廃道との蜜月も、ここまで。これより先は旧国道路線との葛藤が始まる。橋脚跡を離れて3分ほど歩くと、行く手がすっぱり切れ落ちて、宙になってしまう。旧国道が道を削り取ってしまったているのだ。

旧国道の切取工はかなり大規模なものであったらしく、切れ落ちた端から下を見下ろせば、20〜30mはあろうかという高さ。旧道道路脇で秘密の休憩をしている車が木立の向こうに微妙な距離感で見えている。



この場所から水平にトラバースしていくのはちよつと難しい。むしろ切り面の縁に沿って登り越えたほうが楽だ。反対側にも真つ当な姿のまままで続いている。少し倒木が増えるものの、さきほどと変わらない幅の道だ。

その次の切取寸断は比較的簡単。切取工の上に設けられた段々を道代わりに歩いていけば向こう側へ出られる。ここから面白いものが見えるので、先にこれを紹介しておこう。



旧国道が描くヘアピンカーブの真ん中に、トマソン無益に架かる橋一つ。拡大写真も確認していただきたい。

後ほど麓に降りて見てみると、この橋の名前は『清滝橋』となっていて、昭和29年に架設されたものだった。旧国道が越える橋は昭和52年竣工となっていたから、戸倉隧道開通時に作られ、その20年後の改良工事で取り残

されたものだということがわかった。Rの小さなカーブに置き換えられたように曲っていたところを、大半径のカーブに置き換えられたよう





さて、明治戸倉道の続き。2つ目の切取工をクリアしたところで、旧道路面の高さや護岸の金網の高さが一緒になってしまふ。ここからはもうこの金網に沿って下るだけだ。草にまみれながら進めば、南西から流れてくる沢とそれに沿う林道によって、バツサリと分断される。ここは迂回のしようもないので、大人しく旧国道へ降りよう。真直ぐ進めば丸太橋よろしく何本もの杉丸太が川に渡してある。すぐそばで伐採作業が進行中であつたから、切り出した木を置いておくためのスペースか何かかなのだろう。ありがたく使わせていただいた。



旧国道から振り返った、明治道末端。ここからの眺めではあのような道が残っているなど微塵も想像できない。

明治の地形図や現地高低差からすると、道はもう少し続いて、旧国道カーブの西端の辺りで合流するような形だったように見受けられる。つまり先ほどの沢を跨いでもう少し伸びていたらしいのだ。しかし現地はひどい藪で、辿る気力が一気に失せてしまう。トレースはここまで。

一つだけ気になったのは、ここからさらに下へ続く道筋があることだった。そのまま斜面を辿り続けて、落折川本流の斜面に出ていくような塩梅。末端は送電鉄塔？電波塔？のある小尾根の辺りで切れていたし、地形図でもこの先国道は旧国道と同じ筋を辿っているはずだったのだが……。もしこの道が伸びていたとすれば、下流の支流2つを渡らずに済むことになるから、合理的といえば合理的だ。これは今後の課題としておこう。

さて、前置きが長くなった。本題に入る。

戸倉峠のひどく離散的な改修史のなかで、この明治道と昭和32年竣工の戸倉隧道との間にもう一つの道が計画されていたことは、あまり知られていない。

百年前、山田信道県知事が固執し、何とか完成させた戸倉峠。その成果を自画自賛しながらも、抜本的なものでないことは薄々承知であったようである。転出時の声明文でも「隧道ヲ開鑿スルニアラサレハ」まった「完きものにはならないだろう」と述べている。

その戸倉の隧道は、太平洋戦争の戦局が悪化の一步を辿っていた昭和17年、初めて着工された。

そうして、未完成のまま放棄された。

いわゆる「未成隧道」が、戸倉峠には存在する。

戸倉峠に未成隧道があるという情報は、かつてこの場でお世話になったあきら氏がもたらしてくれた。何の時だったか、webでそんな話をチラ見したという話をしてくれた。今はコウモリのスクツになっている云々、しかしずいぶん昔のことだから、どこで書かれていたものか思いつけない。試しに自分も検索してみたが、そのものずばりという情報は見つけれなかった。そもそも旧戸倉隧道のことであつたかも知れないともいう。ともかくその場はそれで終わり、情報は引き出しの中にしまわれた。そうしてどんどんスタックしていく情報のなかへ紛れてしまった。もう2年も前の話になる。

戸倉未成隧道の案件が再浮上するのは、ORJ第19号の『地方通信ヲ讀ム』を作成している時である。

『道路の改良』23巻第8号（昭和16年8月号）、地方通信欄に次の一報がある。

「馬も通れぬ国道も

産業道路として更生

樵夫しか通らぬ国道として改修を要望されてゐた姫路―鳥取間国道二十號線因幡街道に内務省大阪土木出張所が大手術を加へ、時局下国防産業の幹線として更生することになった。中國山脈中の高峰氷ノ山（標高八百九十一米）の山腹を羊腸として上り下りする兩県境、戸倉峠道路千六百米は千丈の斷崖を見下して最大八分一勾配の上に屈曲多く降雨ごとに崖崩れがあり、国道でありながら車馬の通行殆ど不可能、平常は樵夫道としてしか利用しているなかつたが山陰、山陽兩道をつなぐ幹線として最近とみに重要性を加へ來つたので、山頂

羊腸部千六百米をトンネルで打抜く計畫を樹て、関係府県當局の協力で実地測量を行つてゐたところ、最難関部に四百三十五米のトンネルをうがちトラックの通行を自由にし得る確証を得たので、愈よ明十七年度予算に六十萬円を要求するようになつたもので、トンネル完成の暁は中國交通に盡すところ大なるものがある。」

（強調筆者）

入力しながら、私はあきら氏の言葉を思い出していた。確かに戦前、計画があつたのだ。しかし旧戸倉隧道の竣工は32年、時局の悪化で工事が中断し、戦後再開されて出来たものであるとすれば。あり得ない時間関係ではない。

そういえば『道路の改良』で戸倉隧道着工の式辞を読んだ記憶もある。確かめてみた。

「戸倉峠開鑿工事起工式祝辭 内務省大阪土木出張所に於いて二十號戸倉國道改良工事起工式を五月二十日舉行せられたが本會々長は左の祝辭を贈られた。

祝辭

二十號國道戸倉峠改良工事實施ノ準備成リ本日ヲトシ起工式ヲ舉行セラル洵ニ欣幸ノ至リニ堪ヘス
抑モ本國道八兵庫縣宍粟郡奥谷村ヨリ鳥取縣八頭郡池田村ニ至ル阪神地方ト山陰地方トヲ聯絡スル捷路ニシテ交通上産業上八勿論軍事上最モ緊要ナル幹線道路ナリ然ルニ嶮難峻岨ナル戸倉峠ノ横ハルアリテ行路ヲ阻ミ其ノ不便利甚シク之カ改良ヲ待望スルコト久シキモアリ當局茲ニ鑑ミル所アリ之カ開鑿工事ヲ施シテ難路ヲ克服シ以ツテ其ノ不便利ヲ除去セ

ムトス

念フニ本工事完成スルノ曉ニ至テ八沿線地方ノ開發ヲ招來ス
ルト共ニ交通上産業上將又國防上ニ貢獻スル所蓋鮮少ナラサ
ルヘシ

關係官民協力一致克ク不斷ノ精進努力ヲ盡シ速ニ所期ノ目的
ヲ達成セラレンコトヲ切望シテ已マサル所ナリ

一言所懷ヲ述ヘテ祝辭トス

昭和十八年五月二十日

道路改良會々長正三位勳一等法學博士 水野鍊太郎

『道路の改良』 25巻6号（昭和18（1943）年）

間違いない。工事は確かに始まっていたのだ。しかも道路改良会会長の水野鍊太郎の祝辞つきで。

はつと気づいた。延長は、『道路の改良』には長435mとある。旧戸倉隧道は、もっと長かったのではないか。隧道データベースを開く。「戸倉」入力。リターン。

戸倉隧道。昭和32年竣工。長700m。

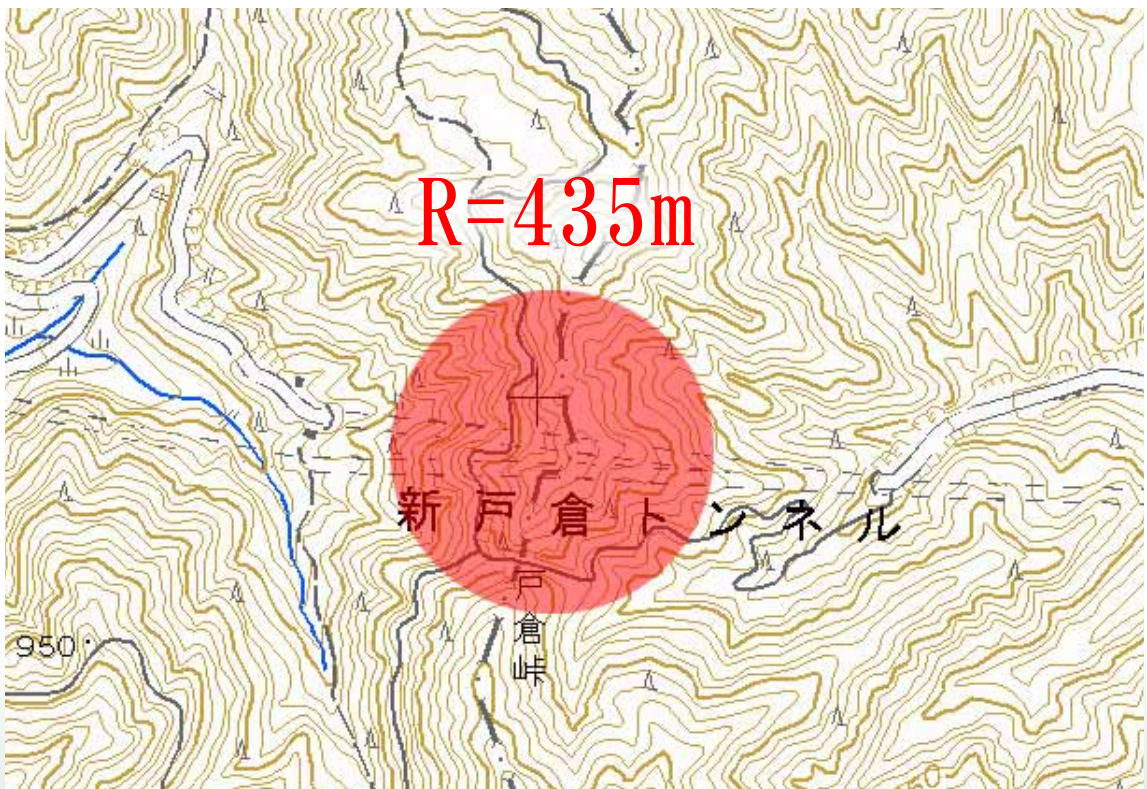
慌てて今度はウオツツち
ずを開く。2万5千図戸倉
峠を開き、画面をキャプチ
ャして、直径435m相当
の円を描いてみた。確かに
短い。しかし、隧道口はど
こに……？

未成隧道が水平に穿たれ
ていたと仮定して、峠の左
右で同じ高さの計曲線に円
が接するよう描いてみる。
西口は旧隧道の真上から、
東口は隧道口南側付近に至
る辺りで円を描ける。当然、
道などない谷だ。

それ以上のテキストを入力を続けることはできなかった。地形図と●を
前にして、しばし茫然とした。

あきらみに伝えたあと、戸倉へ向かう算段を立て続けてきた。年末、
戸倉に雪が降る前に……という計画も実はあったのだが、例の大雪で断
念せざるを得なかった。

そうして待った。春の訪れを。戸倉峠のライブカメラを何度恨めしく
眺めたことだろう。そうして春が来た。決行は5月、
G. W. ゴールデンウィーク



戸倉隧道西口

事前調査で未成隧道は鳥取側の口を開けていることを確認していた。厳密な場所はわからないが、旧国道隧道口から15分もかからない場所にあるはずだった。

昭和31年竣工の旧隧道の西口坑口は谷の左岸側面から谷に沿って突き出すようなかたちで作られている。よって隧道前に立てば右手がすっきり塞がっているかわり、左手に大きな空間が開けている。登っていくとすれば、こしかないだらう。ためらうことなく入っていく。

道ではないが歩きやすい空隙斜面が伸びている。草がちなその場を登っていけば、砂防ダムが一つ、行く手を遮っている。このダムを作るために付けられた作業道なのだろう。砂防ダムの左側を回り込むようにして登り越えていく。堰堤には『昭和55年竣工』という銘版が見える。



ダムの上に登ったところで、異質な光景に出会う。奥が無い。普通、砂防堰堤を築くからには砂利を供給するような荒れ沢か何かはその奥に伸びているものだ。しかし堰堤上は小さな広場になっているだけである。四方閉塞の小さな広場でしかない。

さらに、左手上方を見上げると、奇妙なアーチトンネルが口を開けている。

未成隧道キター！



というのはもちろん冗談だ。後で説明する。ここは正面の斜面を登っていった。

植生が薄く、見通しの利く斜面で、好きな場所を好きなように登っていきそうに、最初は思えた。しかし実際はそんな生易しいものではなかった。見える斜面すべてが安息角の砂利の山なのだ。

m.. 「これ……ズリやね」

n.. 「このために砂防ダムが作られ

たのか……」



足を掛ければグズグズと崩れる。踏ん張ればそのまま沈み込み、乾いた音をたてて小石が転がり落ちる。体重をかければその2/3が流動に奪われる。そんなズリ山だ。未成に終わった隧道のズリが、完成を遂げた道を脅かし、そうして今その未成隧道に挑まんとする我々をも阻む。


来るな、ということか。




何度も足を滑らせながら斜面を登り切った。道がある。山の斜面が大きな棚のようになっていて、まるで水田の跡かと思うような広場になっている。その脇に未成隧道はあった。

遭遇はあつけなくても構わない。戸倉未成隧道西口。当初はトラックをも通す計画であつたから、その断面は必要充分に大きい。幅は6m近くあるだろう。ポータルを築く間もなかつたようで、ヴォールトだけが日に晒されて白いアーチを描いている。そこだけが強い人工臭を放っている。


周囲の探索もそこそこに、弾む息と、装備を整え、侵入。ポータル前の砂利山に立った時、坑道の底に枕木が並んでいるのが見えた。




黴臭さのようなものはあまり感じられない。沈滞した空気、という表現も相応しくない。断面が大きいせいで空気が淀まないのだろう。今の段階では空気の流れを感じることはできず、閉塞しているか、そうでないのかを知ることは不可能だ。



坑道中央に敷かれた枕木は、レールは元よりその枕木自体がすぐに無くなってしまったが、レールを留めていた犬釘が二本、並んで残っているものがあった。間隔は至って狭く、手押しの小軌道であったことを図らずも教えてくれる。そんな犬釘に手をかけることなど当然できない。

A dark, rocky landscape with a concrete wall on the right and a stream on the left. The ground is covered in dark rocks and some green moss. The lighting is dim, creating a somber atmosphere.

坑口付近の日の当たる場所には
うっすらと苔が生えている。日の
元で生きる生き物が立ち入れるの
はここまでだ。境界線より以降
は、闇に向かって、黒く変色した
砂利が続く。



道として機能することも、あまつさえ
工を完くすることもなく放棄されたコン
クリートアーチ。この巨大な坑道が、ど
の道にもつながらず、山中にただこれだ
けがあるということが——ついさつき
この目で確認したというのに——すぐ
には信じられない。空恐ろしいまでの違
和感でそこにある。

ここに来る前、若桜町に対して未成隧道に関する資料がないか問い合わせていた。その結果として得られたのは『国道二十九号のおいたち』と題された一枚のワープロ原稿。未成隧道建設に関わった方のご子息であり、自らも旧隧道の建設に携わったという、落折在住の方がまとめられたものだ。それによれば未成隧道は、昭和17年5月、内務省によって戸倉工事事務所が設置され、同7月から掘削が始まったという。国道29号線は国防路線——戦局が極まった時に阪神方面から裏日本へ退却するための路線と目されていた。そのための改修工事であり隧道だった。単なる戦前の旧隧道ではなく、戦争遺跡、しかもナマのそれであるのだ。この隧道は。奇しくもこの年の6月、日本はミッドウエー海戦で航空母艦4隻・重巡洋艦1隻ほかを失うという大敗を喫し、それを実質的な峠として、3年後の敗戦へと転がり落ちていくことになる。

そのことを知っていたから、ここから先へ進むことが、なおさらためらわれた。隧道口でうろろうろしていたのもそのせいだ。ここより先はただの廃道探索では済まされないという、居ずまいを正されるような、重苦しい空気を独り感じていた。かといって、ここで引き返せるはずもない。

さあ、そろそろ我々は、対峙しなければならぬ。戦争という、愚かで、かなしい、盛大なエネルギーの濫費の跡と。




坑口から50 mほど進めば、コンクリート巻立ての最中だった個所に行き当たる。左右の未掘削部分は戸倉峠周辺の地層を形成する火砕岩。中生代白亜紀後期、この辺りがまだ海の底だった頃に噴火し、周囲の礫を巻き込んで堆積した溶岩だ※。いかにも脆そうで、事実この後、段の上にかかるのに苦勞をした。足をかけただけでモロモロと崩れてしまう。

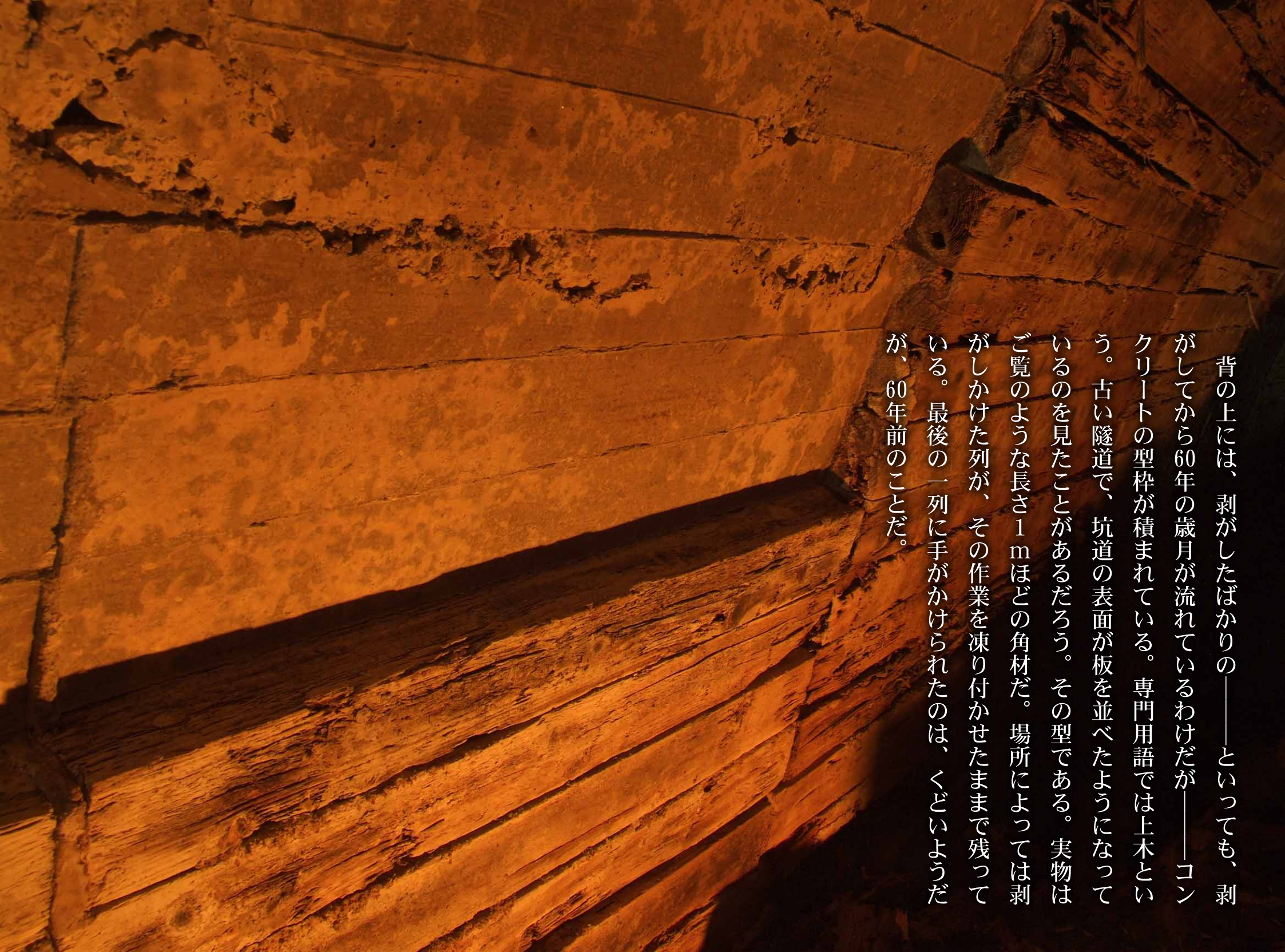
コンクリート巻立てはこの火砕岩の上に構築されている。隧道マニアでない皆さんは見過ごしてしまうかも知れないが、これは『逆巻き』という特殊な工法の跡であり、逆巻きになっているという事実がまた、マニアの私を怯えさせる。

逆巻きは地質が悪く崩壊しやすい場所に用いられる。坑道を所定の形に掘り抜げていく時、地質が安定していれば、すべてを切り抜げてしまつてからコンクリートを巻くことができる。しかし崩壊しやすい地質であると切り抜げがまずままならない。そのため先にアーチを築いて、天井を作り、その下の空間を確保したうえで掘り抜げていく、それが逆巻工法である。難工事の代名詞といつていい。

もしこの隧道工事が続けられた未来があつたとしたら。左右の段——これを『背』という——を数m間隔で切り崩し、側壁の一部を作る。そうしておいて残りを削り、櫛の歯形になった側壁を埋めて、ようやく完成する。しかしアーチの重みを所定の半分の側壁で受けねばならない時間が生じるわけで、アーチが沈み込んだり、下手をすれば全面崩壊したりする。逆巻とはそういう工法である。



資材やズリを運ぶために残された中央の坑道。組んだ支保工がそのまま残っている。いや、そのままの形で朽ち、崩れている。崩落から坑夫を守ったその杉丸太はいま、闖入者の安易な侵入から“聖域”を守る存在であるかのようだ。我々も、彼らを無下に踏みしだいてゆくつもりはない。いや、触れられない。背の上を歩いていくことにする。



背の上には、剥がしたばかりの——といっても、剥がしてから60年の歳月が流れているわけだが——コンクリートの型枠が積まれている。専門用語では上木という。古い隧道で、坑道の表面が板を並べたようになっているのを見たことがあるだろう。その型である。実物はご覧のような長さ1mほどの角材だ。場所によっては剥がしかけた列が、その作業を凍り付かせたままに残っている。最後の一行に手がかけられたのは、くどいようだが、60年前のことだ。

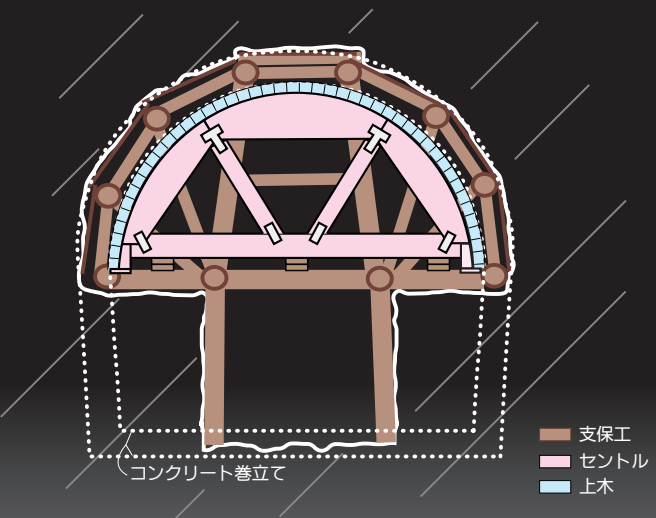
先の背や支保工、そして上木の積み上げにも怯えたが、その奥に広がる光景こそが最もおぞましいものであった。



セントルの墓場。

まさか、これまで残っているとは思わなかった。

セントルとはコンクリートを巻く時のアーチの型になるものである。オレンジの房のような形をしていて、その上に先ほどの上木を並べてアーチを形作る。そうして隙間へコンクリートを流し込むのだ。そのセントルが、将棋倒しになって、朽ちている。



これまで何度も「工事は途中で放棄された」と書いてきた。それは私が情報として得た言葉であって、単に完成しなかったという意味だと思って使ってきた。しかし、そうではない。工事の最中に、携わった人々が忽然と姿を消した、のだ。

これほどまでに最中で放棄された理由はわからない。先述の資料では「物資不足ではかどらず」、終戦を迎える前からストップしていたらしく書かれているが、それ以上の詳しいことは伝わっていないようだった。



未成隧道建設に関するわずかな資料のなかで、ただ一つだけ、政府側のそれを見つけられた。戦後間もなく、衆議院議員・堀川恭平（兵庫二区選出）によってこの隧道の工事継続を望む請願が出されている。数度の請願を経て、昭和22年12月8日の国土計画委員会において、要旨説明が行なわれた。

堀川恭平君 本請願の要旨を申し上げます。 姫路、若櫻間

國道は、日本海沿岸と瀬戸内海沿岸とを直結し、沿線に農林

産物の大生産地帯にして、いわゆる中國の實庫地帯を横斷する運輸、交通上最も重要な路線でありますが、道路の現況は巾員狭少にして屈曲多く、勾配また急にしてあまつさへ戸倉峠の隧道は未だ實用できない現況にありまして、交通不能の状態でありますから、急速にこれが改修をせられたいというのであります。

これに対し、内務技官の金子樞が答弁している。

金子説明員 本區間は國道二十號路線で、この改修の必要性は、政府におきましてもつとに認め、本路線中最惡箇所であります戸倉峠の改良に着手、昭和十七年度において單年度事業として二十萬圓を投じさらに十八年度より二箇年繼續事業として百三十一萬八千圓をもつて實施いたしました。その後情勢の變化に伴い、一時中止しましたが、本路線の改修は政府の緊急要請であります農林産物の搬出、あるいは一般交通におきましてもこれが寄與することは甚大であると思料せらるるので、政府財政の許す限り、急速完成いたしたいと思ひます。

『國道二十九号のおいたち』によれば昭和17（1942）年5月に工事に着手、翌年からコンクリート巻き立てに取り掛かつたとある。18年度から2ヶ年繼續事業とはこのコンクリート巻き立てを指していると思われ、その工期に入ったと同時に工事はストップしてしまつたらしい。昭和9年に因幡街道駒返坂に竣工した志戸坂隧道は、導坑貫通に6カ月、巻き立てに5カ月しかかかつていない（県営工事であつたが500m超の長大隧道だつた）。技術的にはこの年限で完成させることは可能だつた

はずであり、その2倍の年月をしても完成しなかったところに、当時の渾沌さが伺い知れる。

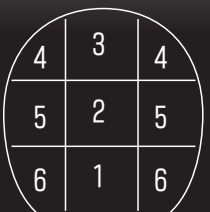
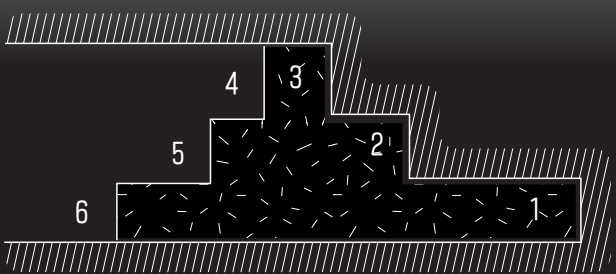
加えて昭和18年という年は、鳥取県民にとって悪夢のような年だった。3月に賀露港沖でM5.7〜6.2の地震が発生、これは局地的な被害に留まったが、この地震を引き金にするかのようにして9月、鳥取市付近でM7.2の直下型地震が発生している。鳥取市は壊滅的な打撃を受け、死傷者は1000人以上、建物の倒壊は80%とも90%とも言われる。未成隧道が直接的な被害を被ったかどうかは定かでないが、鳥取市の災害復旧に人手や物資が流れたであろうことは想像していいだろう。

なお、『国道二十九号のおいたち』には恐ろしいことがさりげなく書かれている。

「導坑は兵庫まで貫通していました。」




巻立て工事の最先端。そこから先は天井の地山が露出している。中央に縦に裂けて見えるのが坑道の続きであり、『上部開削式』による掘削であったことを物語っている。



蛇足になるがこの上部開削式について解説しておきたい。この掘削方式は完成型の路床の高さに導坑を穿つところから始まる（1）。そのポジションから特に底設導坑ともいう。切羽が進行したところで坑道の天井を上掘り崩していく（2）（3）。頂上まで切り上げたところで、今度は左右（丸背（4）、中背（5））の切り上げにかかる。導坑は下部で、切り上げは上部で進行するわけである。上部で切取った岩は、導坑の位置に置いたトロッコへ落とし込めばよく、その点では作業効率がよくて、この時期の長大隧道建設ではよく採用された掘削方法だった。地質が悪ければ逆巻へ移ることもできる。

問題は、切羽が閉塞の危険に晒されることだ。切り広げで何かの事故が起これば、それより奥にいる者は容易たやすく閉じ込められる。それでなくても作業用のトロッコが坑道を塞ぎ、そこへの落とし込みも続けられるわけで、切羽の作業は恐ろしく息詰まるものであったろうと想像される。

ただ、幸いなことに戸倉は「導坑は貫通していた」という証言がある。切羽作業と切り上げとが同時進行していた時期は、例えあったとしてもごくわずかであったはずだ。逆にいえば急がなければならなかった工事であるはずなのに、導坑貫通と切り上げとが別進行であったというのは、いささか疑問を挟まないではられない。



余計なことを喋り過ぎた。ここからが正念場である。上部開削式、加背切り崩しの岩石回廊。60年の歳月が本来通るべき高さの導坑を埋め尽くしてしまっている。我々はその上を歩かなければならない。

切り残した丸形が高さ3 m超の壁になって連なっていた。その壁から大に小に剥がれ落ちた岩錐は、尖ったエッジを上に向けて積み重なり、地を這う我々を激しく脅かした。所によつては深いV字を形成し、一歩間違えばその隙間に落ち込んで、抜けられなくなるとも限らない。いまこうして歩いているところに剥がれた岩盤が落ちて来ようものなら、恐らく断末魔を上げる暇も与えられないだろう。

コウモリがしきりに飛び回る。彼らの糞が白く黒く積もっている。場合によつては何十年分かの堆積であるかも知れなかったが、そんなことを構っていられる場面ではなかった。右に左にそれを見て、時にはそれかも知れないものを踏み、掴んで、進まなければならなかった。守らなければならぬもののために捨てなければならぬものは、幾つだけであるのだ。

振り返って見た回廊。その杉丸太、実質的な役目を果たしてはくれないだろうが、そこで突っかい棒をしてしてくれることに感謝の念が湧く。しかし写真をよく見てみれば、右端は岩盤にめり込むようにして曲がり、左端も弾けるのを押さえるためと思われる楔が打ち込まれている。弛んだ地山の圧力のなんとすさまじいことか。根拠のない安心感とはこのようなものをいうのだろう。



糞塗れの岩を掴み越えながら、上部開削式の切り拡げ、ということを考え、危惧を抱いた。導坑はすでに足下の岩錐の高さだ。このまま崩れ続けていて、水平にしか進めなかったとしたら、やがては壁にぶつかってしまおう。

いくら廃道あるきの経験があるといっても、未成隧道の崩壊した切り拡げの隙間を歩いているという、初めての場面である。この先がどうなっているのか、微塵も予測することができなかった。どうかこの崩壊、続かないでくれ。心の中で念じた。

やがて目前に、壁が立ちはだかる。切り上げの最先端だった場所。あの下に導坑がある。あつてほしい。あつていてくれ！

あつたアアアアアアアアアアツ!

あとで聞くと、masaさんは全く逆のことを考えていたそうだ。塞がって
いてくれ、塞がっていれば引き返せる、と。普通はそうだと思う。

導坑に降り立っ
た。ちようどその場
所は、床に穴が開い
ていて、水が溜って
しまう場所だったら
しい。半ば砂利に埋
もれた木棧が水を被
って浮いていた。

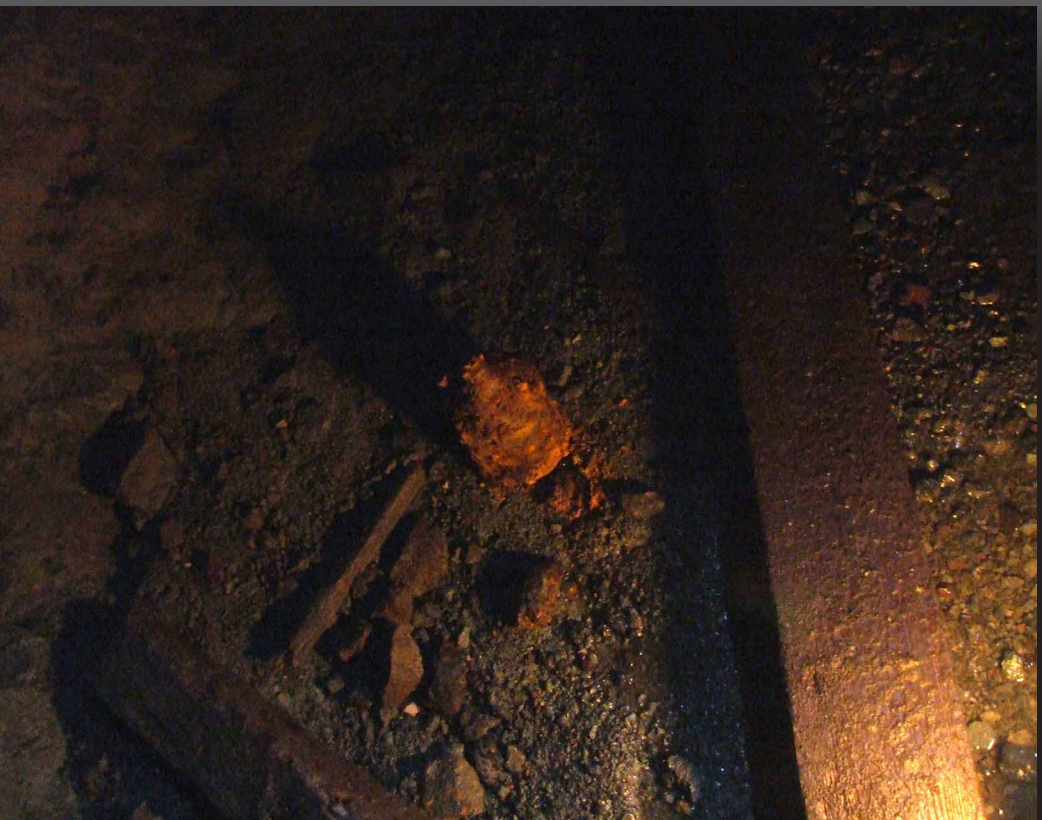
先ほどの崩壊回廊
とは全く別種の様相
を見せる壁面。2 m
四方の端正な正方形
をした導坑。火砕岩
の岩相——地層の
見え方——も、こ

めばさすがに安定するのだろう。支保工のようなものも、この付近には
見られなかった。



n: 「じゃあ、行きましようか」





降り立った付近には木箱が朽ちて転がっていた。半壊していて何の箱だったかも判別できない。その先にはカンテラが転がっていた。現場では思い至らなかつたが、典型的なアセチレンカンテラだ。カルシウムカーバイド (CaC_2) に水 ($\text{2H}_2\text{O}$) を垂らして発生するアセチレン (C_2H_2) を燃やす。明るくて長持ちするが、発生する CO が空気を汚し

た。肩や支保工にかけられるよう丸く大きく曲った持ち手や、燃烧部分の傘などは、朽ちてしまっている。

導坑の壁には無数の掘削痕が残っている。スイカにストローを突き刺したような、といういつもの例えを思い出しながら、

n: 「ここにドリルの痕があります…」

masaちゃんに向かってそう言った。 masaちゃんの返しがいい。

m: 「それどころか」

天井に掘削機のロッドが突き刺さったままだった。



もう一つ、masaさんがクリティカルなものを発見するが、これは最後に紹介したい。坑道は所々に弱いところがあつたようで、ごく断片的に支保工があてがわれていた。その多くは60年の歳月によって崩れ去っている。

どの場面も、写真に収めておきたかつた。しかしどれもが、あまりに生々し過ぎた。そのうえに未成に終つたという事実を思い出してしまつたりしようものならなおさら、成就せず、行き場を失つた「想ひ」があちこちに滞留しているようで、カメラを構えられない。自分は幽霊や靈魂といった類いのものを信じないが、それゆえに強く人の『想ひ』を感じてしまう。かつてあつたであろう必死の労苦を、数十年後の第三者たる自分がのほほんとして撮ることへの、ちいさな罪悪感。

もともと自分はあまり写真を撮るほうではなかつた。目の前の光景を写真で切り取るという行為に、もつたいなさと罪の意識とがないまぜになつたような感情を覚えた。拙い写真で事実以下のものを得るくらいなら、記憶のなかに留めて、いつまでも鮮明なままにしておきたかつた。ただそれが、だんだんと、記憶の薄れていくスピードに勝てなくなつて。思い出せないカーブが増え、再訪して「こんなところあつたっけ？」というシチュエーションが増え、そんなこんなが重なるようになって、カメラを買つた。そんな自分だ。内部をくまなくお伝えできないこと、お詫びしておく。



四角い導坑の中を歩く。こういう時よく「無限の時間」云々という表現がなされるけれども、こうしてこれを書いている今、そのような印象を抱いたようには思われぬ。確かに、書き分けることもできないような、似たような光景——壁と、支保工と、黴臭の連続——だったけれども、しかしそれを「無限の時間」で片付けてしまうこともできない、いや、そうするには余りに惜しい時間と、光景とがここにはあった。一つも見逃すまいとして歩くよりはむしろ、体感ですべてを知ろうとするかのように、その場の空気と同化するかのように、無心になって、一步をいとおしみながら歩いたような印象がある。

支保工とその崩落、舐めたようにつるつるの路面が交互に続いたあと、ふいに大きな水たまりが出現した。その水たまりは10mほど向こうで崩壊の岸につながっている。やはり……。当然の成り行きだろう。

水たまりの向こうの大きな崩壊は、天井全体が崩れ落ちていて、その上に空間があるのかどうか微妙にわかりづらい。上を越えられそうな、越えられなさそうな、微妙な暗さの黒い口を開けて見せている。確認するためにはこの水たまりを涉らなければならぬ。

深さはそれほどでもなさそうだ。しかし、ちよつとためらった。我々はこの後戸倉の旧道や、兵庫側の坑口を探さなければならぬ。言い損ねたが戸倉明治道はこの未成隧道の探索を終えてから向かったものだ。だから、今この場面で登山靴を濡らすことがためらわれたのだ。

もちろん、このまま引き返してしまつつもりもない。

n・「……偵察に行つてきますわ」

裸足になって水へ入る。身を切るような冷たさ！ 思わず「！」をつけてしまうほど冷たい。しかも底には鋭く尖った岩くずが積もっていて、物理的にも身が切れそうだ。一步一步慎重に、恐る恐る、進む。

奥のほうは案外深く、ふくらはぎまで水に浸かった。ややあって、砂利山に着岸。上陸。水の中よりも、格段に、痛い。何しろ崩れた岩錐のエッジがナマで露出している。所によっては拳大のそれを裸足で踏まねばならない。

上陸地点から、崩壊で生じたドームを見上げる。一人が立てそうなほどの高さだった。あそこまでは行けるだろう。しかし、その先は。

岩屑の山に足を掛ける。いま自分は地中深くで裸足になり、その足の裏に地面を掴んでいる。これを大地とっていいものか、少し悩んだ。子供の頃はよく裸足になって、野に遊び、川




に遊んだ。その頃の感触とは似ても似つかぬものなのは、原始の喜びを忘れてしまったせいなのか、このシチュエーションがおかしいせいなのか。


ああ……。



開いていた。



辛うじて開口していた。滑り込めば降りていけた。しかしその開口部の向こうには、また、嫌な光景が広がっていた。さらに深くなった水溜り。導坑の底に満々とたたえられている。そのなかに浮かぶ、無数の丸太。淀んでいる。



ほとりまで降り、向こうを見渡す。ヘッドランプのLED光に照らし出されたのは、丸太の海が20 mばかり続く光景と、その奥にある、砂利山。まるで天井から砂利を流し込んだかのように細かなザラザラであることが、ここからでも見て取れる。

しかもまた、嫌らしい角度で、天井が見えない……。続きがあるのか、ないのか、ここからでは確認することができない。

とりあえずこの光景を撮影し、masaさんの元へ戻って、偵察報告をする。(masaさんには迷惑な話だが) じいじで一服して、thinking timeをいただいた。例えそれが健康に悪影響を及ぼそうとも、何かニンゲンの行為をしなければ場が持たない。

あの朽ちた丸太の海を涉って、奥を見てくるのか。それとも引き返すのか。

立ち上る煙草の煙が、かすかに傾いている。空気は奥へ流れているよ
うな気配がする。ごくごくかすかな傾きだが、それが私を後押しした。

n.. 「すみません、masaさん、時間をください」

m.. 「死なんといってくださいよ……」

n.. 「もし何かあったら、置いて逃げてくださいね」

冗談っぽく言っただけで誤魔化したけど、nagajisがじいじ言った時は本心である。
覚えておいていただけると助かる。

靴下は犠牲にしよう。でないと足が持たない。インナーがわりの普通の靴下＋ロングソックスだから、少しはマシだろう。

再び冷たい海を涉り、岩屑山を登り越え、丸太海のほとりに立つ。ここから一步を踏み込むことには、かなりの勇気を必要とした。何年間も、下手すれば何十年間もこうして水漬けになって朽ちてきた杉丸太と、その成分が、満々とたたえられている。心理的にも生理的にも心地よいものではない。特にいまは布切れ2枚の足下だ。古釘でも残っていて、踏み抜いたりしようものなら。いやいや、支保工には釘を使ったりしない、かすがいにさえ気をつければ、などと曖昧な知識でもって自身の背中を押す。

意外なことに、水はぬるかった。温かいというわけではないが、さっきの身を切るような冷たさはない。それはまるで、木材腐朽の化学反応、あるいは微生物の分解作用が、なにかしらの発熱反応で進行しているかのような、そんなほのぬるさだ。

できるだけ端を選び、木材を踏まないようにして歩いた。足裏には土のような泥のような感触がある。その成分が何であるかは今は考えないほうがいい。時おり踏み場がなくなつて、足先で木材をまさぐるようにして、自らを支えるべき場所を作り出す。柔らかくなつた木材の隙間へ、足首、脛、ふくらはぎ、そして膝を差し込んでいった。その感触をうまく表現する言葉は今も見つからない。終いには全く足場が無くなつた。すまぬ、水漬く屍になつた君よ、その上を、歩ませてくれ。そう念じながら載せた左足は、その位置その形のまままで5cm食い込んだ。

対岸へ到着した。目の前に砂利山がある。かすかに青っぽく、また蒼緑っぽくも見える細かな砂利だ。後に地学に詳しいつく氏に、この砂利のことについて伺ったが、これも入口で見たのと同じ火砕岩で、岩相が違うだけであろうということだった。湧水で風化作用を受ければこのようになることがあるという。

左上に開いているスペースはキクガシラコウモリたちの団欒の場であった。近づくにつれ、ぶるぶると震え、そしてわっと逃げ出す彼ら。生氣のある彼らが今この場面ではいつも以上に懐かしく、また親しいものに思えてくる。邪魔して申し訳ない、しかしその奥を覗かせてくれまいか。乱舞が落ち着くのを待って、砂利山から半身になって奥を覗いた。



A photograph of a dark, narrow tunnel. The walls and floor are made of dark, layered rock. The surface is wet and glistening, with some greenish mold or algae visible. The lighting is dim, creating a somber and claustrophobic atmosphere. The text is overlaid in the center of the image.

戸倉未成隧道、
完全閉塞。

これで良かった。隙間が覗いていたとしても、例えば中音水の金象印シヤベルがあつたとしても、ここで引き返すべきだろう。鳥取側坑口から推定距離250m地点で、閉塞。以上。

手の届く限りの奥の石を一握り握って、ポケットにしまった。あとはもう、大人しく引き下がるだけだ。

その一つは待って下さっているmasaさんのお土産にした。



兵庫側

閉塞が明らかになったことで、我々の探索計画における「東口坑口探索」に重要なウエイトが置かれることになった。未成隧道を脱し、峠を越えて東側に出なければならぬ。

事前資料によれば未成隧道と旧隧道はほとんど平行に掘削されていたらしい。それからすると東口坑口もまた旧隧道東口の北側に出ていたことになる。峠への道が登っていく谷の北隣の谷である。



外界へ出る。燦々と輝く太陽が眩しく、熱い。周囲を詳しく調べる前に隧道へ突入したので、辺りの様子がよくわからない。少し歩き回って状況を把握した。

まず、隧道口の右手には小山。それを巻くように広がる平場があるが、それはズリ捨て場のようで、平場の先端からさっきの砂防堰堤が見おろせる。

向かって左は谷を埋め立てて作った平場。場所的に見て作業工場や宿舍飯場があったものと思える。その縁を形作る格好で軽車道幅の小道（下写真）が一本伸びている。

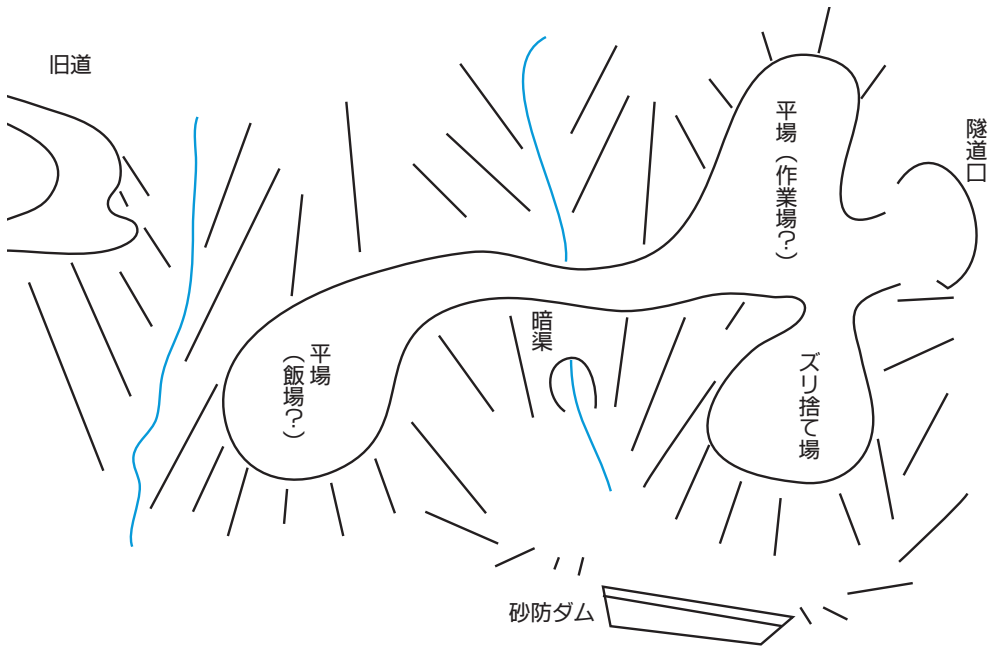
この小道を隧道とは反対方向へ進めば、小さな築堤を渡る。この築堤



こそが、砂防ダムから見えていたミニトンネルの正体だ。作業道として、また完成の暁にはトンネルを抜けてきた道が越えることになっていたはずの築堤である。

しかし、その先がちよつと不可解だ。築堤を越えると再び平地となるが、ここも半ばズリ捨て場のような感じで、山の斜面に不自然に飛び出している広場に過ぎない（下写真。隧道方向を振り返って撮影）。それより先は鋭い谷でスッパリと切れ落ちていく。道は続かない。

後ほどこの谷をトラバースして、さらに10〜20m登ったところで道跡を発見し、それが明治道の2つ目のヘアピンにつながっていることを確認したが、両者が直接つながっていたとは考えにくかった。高低差があり過ぎるのだ。作業現場に向かうにも、完成後の道路を作るにも便が悪い。西口周辺の概略図を掲げて諸兄諸嬢の理解を促す。



ここで二つの史実と、一つの可能性を書いておかなければならない。史実の一つは太平洋戦争の最中に工事が進められたこと、もう一つは朝鮮人労働者が多くこの工事に投入されたことである。工事には地元住民ばかりでなく、朝鮮人労働者百人余りが狩り出され、特に後者は「危険な作業に当たられた」という証言がある（これはかなり信憑性が高い）。彼らが強制労働であったかは定かではない。しかし当時の風潮から察して、よい待遇で働かされたとはとうてい思えない。そこで一可能性として、わざと不便な場所に工事場所を置き、敵の目から隠すと同時に、彼らをそこへ「缶詰め」にして働かせた、ということが考えられるのだ。

これはあくまでも可能性であって、事実ではない。朝鮮人労働者即強制連行とも思わないし、遠い過去をわが身のことと思つて憂えるほどの思いやりの心もない。ただそういう史実あり、導かれる推論がある、ということとは伝えておく必要がある。



肝心の東口についてだが、先に結果を述べておくと、発見できなかつた。旧隧道北の谷は地形的に険しく、それでも全面的に歩き回つてみたのだが、隧道坑口を見つけることも、道跡を見つけることもできなかつた。西口で見たようなズリが見つかれば、と思つていたのだが、足下

を流れる沢にさえ、それらしいものは見つからなかつた。念のため、戸倉峠道が通る谷についても調べてみたが、やはり痕跡を見い出すことはできなかつた。

「導坑は貫通していた」という情報があり、急がれた工事で、巻立てまで行なわれている最中だったことを考えると、東口も同時進行であつたと見るのが妥当だろう。ということは東口にも大規模な遺構が残つていて然るべきなのだが、それが見つけれなかつた。単に探し方が悪かつただけなのか、埋もれ切つてしまつているのか、それとも鳥取側から押し出し工法のような形で進められていたのか。



一つだけ、坑口かも知れない場所は見つかった。戸倉峠道に隣接する場所で、山側に向かって短い道跡があり、その先に「閉塞坑口特有の陥没」のような場所がある。西口を離れる時、コンパスと巻立て途中だったコンクリート壁を利用して隧道が抜ける予定の方角を調べておいた。

磁石の西偏約7度を考慮して図示すると左図のようになる。もし隧道が真直ぐ設計されていて、入口付近のコンクリートも正確に巻き立てられていたとするなら、隧道口は北の谷よりもむしろこの峠道の谷に出てきていたはずである。その推定線ともおおよそ一致する。この辺りのこともまた、今後の課題である。



そしてプレイバック。坑道内での出来事に戻る。

切り上げ工の岩石回廊を突破し、坑道に降り立ち、歩き始めて間もない頃のことだ。

その時masaさんは軽く「あっ」と声を上げたような気がする。立ち止まったmasaさんに気づいて、少し引き返した。

m：「何か、書いてある」

masaさんのLEDランプが指す方向にランランをかざした。それは黒いスプレーで書かれていた。



血の気が引いた。まさかここに、坑道の壁に何かが書かれていようとは。木箱やカーバイト灯、ドリルのロッドも生々しい出会いではあったが、それらはまだ、無口で、意味するところをこちらが推し量らなければならぬ。ところがそれは、まさしくここを通る者に投げかけたメッセージだ。しかも、60年前の。

所々がかすれ、土ぼこりに塗れて、とっさには読めなかったことが、かえって幸いだった。解読する時間とその間に取り戻した心の落ち着きとがなければどうにかなっていただろう。

n .. 「……トンネル……土……いや土だ………戦士………」

m .. 「これは、道、ですかね」

n .. 「いや、下に寸がある。導坑、だ」

数分かかった。書かれてあったのは、こうだ。

トンネル戦士

諸君よ



導坑の



通

何

日

ぞ

は

「諸」は「識」であるかも知れないが、前後から類推しても「諸」でなければならぬ。□は剥離していて最後まではつきりしなかつた。先導坑か、とも思うが定かではない。

いずれにしても、導坑貫通を急かす、檄文。

トンネル戦士という酒精分のつよい言葉に、時を感じずにはいられない。今から60年前、このトンネルを掘る者は毎日この檄文を横目にしながら行き来しなければならなかつた。無視したり、「ケツ」と心中唾しながら通つた者もあれば、違つて母国語のその文字に、意味を解することもなく通つた者もあつただらう。その文字をいま、読み解いてしまつた瞬間、さまざまな思いがワツと押し寄せてきて、また、叫びたくなつた。

切り広げが進み、隧道が完成していれば、この檄文も消え失せるはずだった。それ以前に「隧道は貫通していた」という証言がある。その通りであれば当時すでに役目を終えていたことになる。その後60数年間、無明の闇に向かって叫び続けてきた檄文。誰に対して。何に対して。

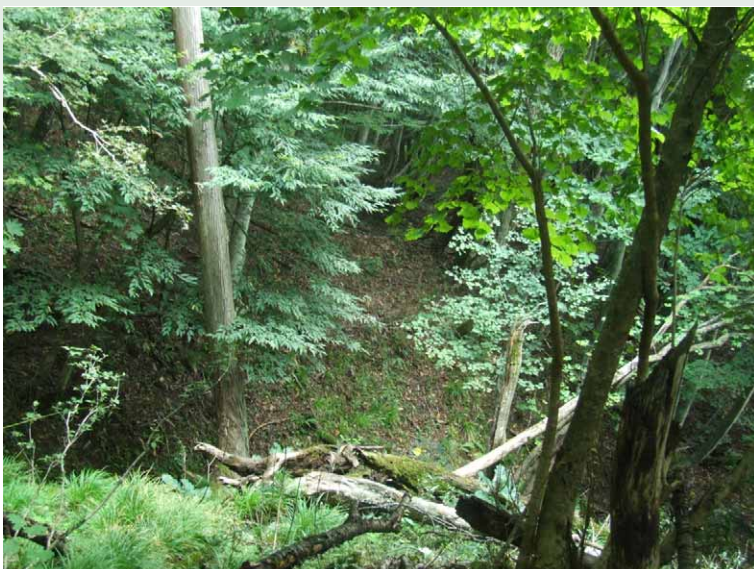
その言葉を胸に、奥地の水たまりと砂利山を乗り越えた。彼らが檄文を背にしながら、命がけで掘ったはずの導坑が、どうなっってしまったているのかを見届けるためだ。それは自分にできる唯一の供養であるようにさえ思えた。

そうして導坑は潰えていた。兵庫側の坑口も埋もれ、約半分がすでに私たちの預かり知らない世界となっている。間もなくこの檄文のある空間も、元の大地に戻るだろう。それでいいと思う。トンネル戦士たちの哀しみも、愚かな戦争のつまらぬとばっちりも、時と自然の浄化に委ねよう。その時が来るのを、静かに待ったほうがいい。

2009. 12. 追記

その後、「国道29号のおいたち」の著者に電話でお話を伺う機会を得た。その話の中で「導坑は貫通して、いなかつた」という話題になった。資料には確かに貫通していたとあるのだが、書いた本人は違うという……。他に資料がない現状、どちらとも判断がつかかねる。新たな情報を得た方はぜひお教えいただきたい。探索時は貫通しているものと信じて探索したので、本文には手を加えずそのままにしておく。

2009年の夏には現地を再訪することができた（協力・Kate氏）。隧道西口と旧車道がどのように接続していたかを確認し直すと、旧車道のカーブの先端にある道跡は確かにつながって、隧道口につながる道を見下ろすことになる（左上）が、この道跡の谷側に幅2m弱の別の道跡があり、これが繋がっていたようだ（左下）。想像していたような「缶詰め」ではなかったかも知れない。とはいえ道跡は相当勾配がきつく、工事作業道と呼べるようなものではない。いずれにしても完成後どう車道に繋げようとしたのか訝しくなる高低差であった。



旧車道（旧国道）カーブ先端の道跡から隧道前の車道を見下ろす。これだけの段差がある



隧道前の車道から旧車道側を見る。崩れてしまっているが道跡が見出せる（補助線参照）

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。)