

【「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。

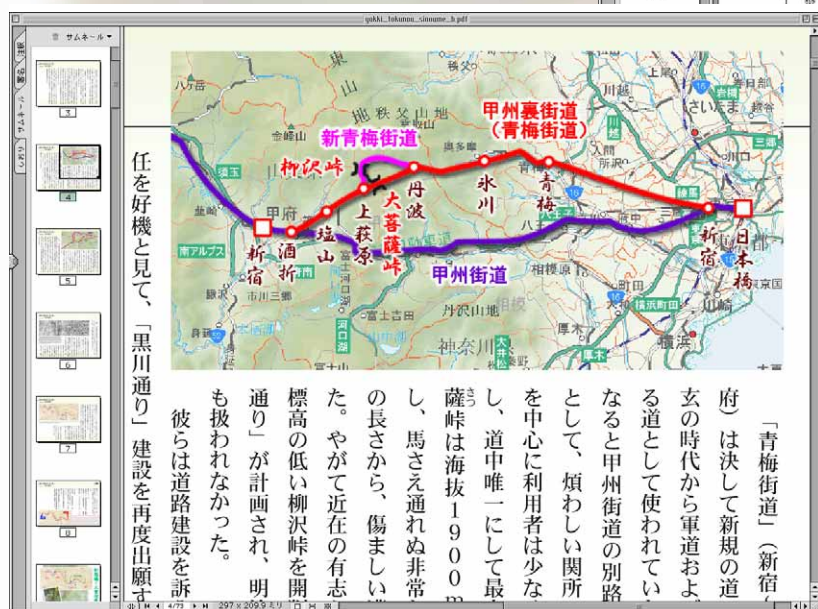


特設！ 廃道あるき 第一四回
新青梅街道「黒川通り」

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、東京・開港地横浜と甲府方面を短絡する、新物流ル！ 論見をもつていたといわれる。

「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

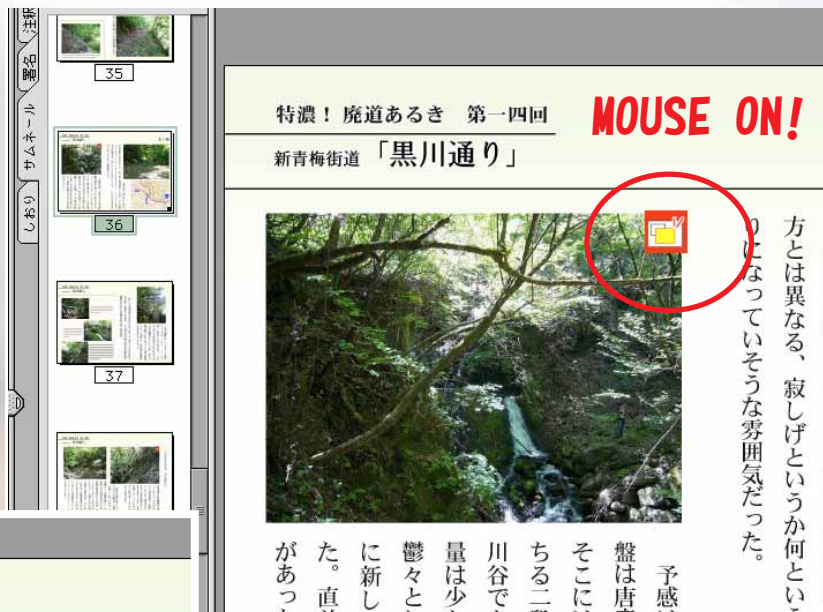
彼らは道路建設を訴

「青梅街道」（新宿・甲府）は決して新規の道玄の時代から軍道および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い、道中唯一にして最大の峠は海拔1900m、馬さえ通れぬ非常に長さから、傷ましいた。やがて近在の有志標高の低い柳沢峠を開闢「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。

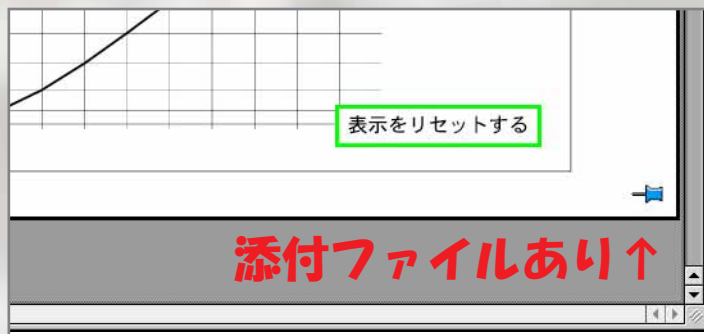
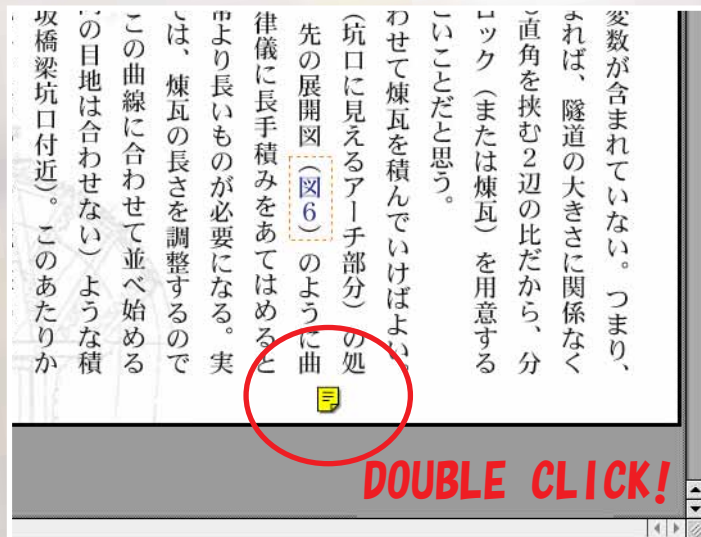
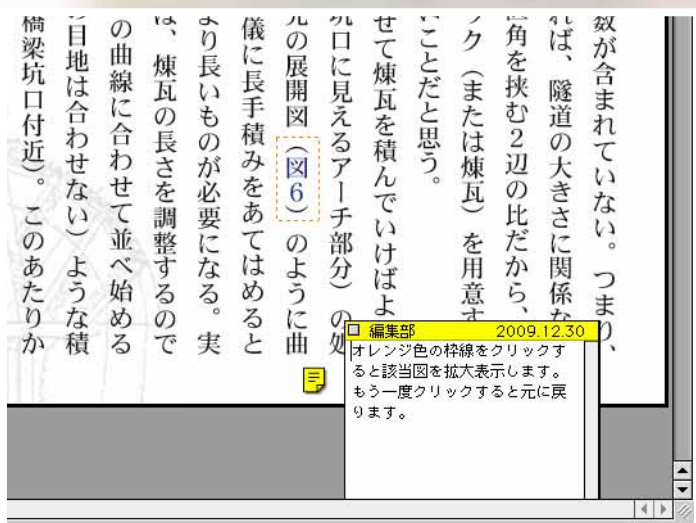
[例]

```
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

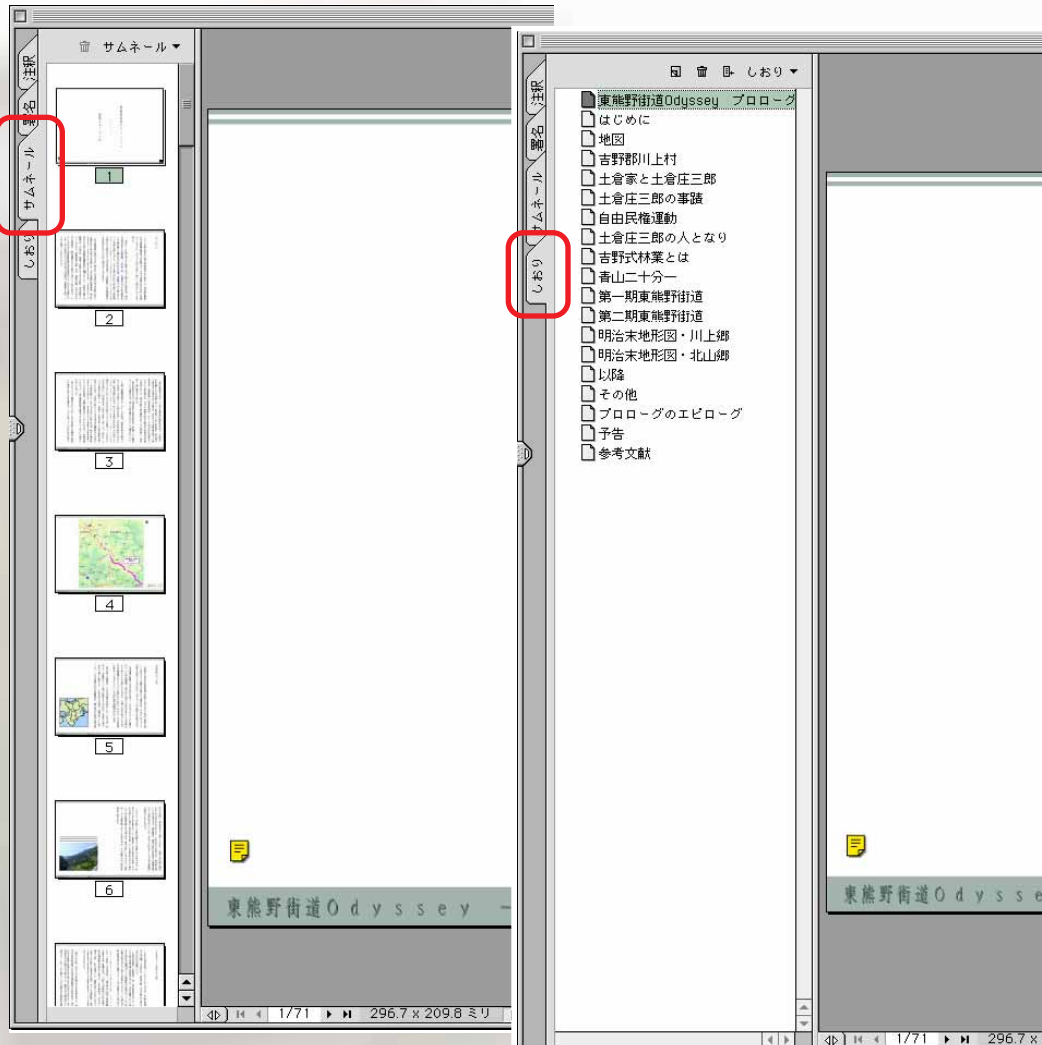
pdfの機能・「ふせん」で補足情報がついていることがあります。クリックすると展開され読むことができます。

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

城東隧道西口発掘作業・結果報告レポート

報告者 ヨッキレン (平沼義之)

東伊豆、魔の震災廃道。
「とり残された3台の車」を捜索せよ!!!



所在地

静岡県賀茂郡
東伊豆町白田



このレポートは、『山さ行がねが』に公開した「道路レポート 国道135号旧道トモロ岬」(http://yamaiga.com/road/r135_tomoro/main.html) の正統な続編となるものである。先にご一読いただければ幸いです。

太古の天城火山から流れ出した溶岩流が駿河湾に注ぎ込んで絶壁を成したトモロ岬。ここに最初の自動車道が開通したのは昭和4年であった。この道は後に国道135号となるが、昭和53年1月14日に発生した伊豆大島近海地震によって甚大な被害を受け、そのまま復旧されず廃道になっている。廃止された約1.2 kmの区間内には3本の隧道があり、このうち最も西よりの黒根隧道内には一台の廃車が、無惨に腐食した残骸を晒している。これは当地を走行中に地震に遭遇、隧道内に乗り捨てて避難せざるを得なかった車とされる。廃車が物語るのは、おそらく日本中でも他例を見ない生々しい震災廃道の姿である。

そして、3本のうちでは最長の城東隧道。そこに



2007年7月25日の城東隧道西口。ここを掘り返すことになる。

も3台の車が取りのこされているという未確認情報が存在する。

2007年にネットのある掲示板に書き込まれた情報によれば、「16年前に城東隧道を通り抜けた時に内部で3台の車を見た」というのだ。当時まだ城東隧道は辛うじて通り抜けが出来たようだが、私が「山行が」でレポートした通り、2007年夏の時点で城東隧道は東側坑口より約10mの地点が完全に落盤閉塞し、また西側坑口は坑門と扁額の一部を残して地中に没していた。ゆえに最初の探索では

3台の車の実在を確かめることは出来なかった。

私は、この埋没した西側坑口に着目し、レポートでは次のように表現した。

「坑門は、別段破壊された様子もなく、ただ山側の土砂が崩壊し堆積した結果として、開口部を残さず埋もれただけのようだ。既に小さな枝葉が坑口前の土砂にも生長しており、これが深く根を張れば、いよいよ洞内は久遠の途絶に消え去るだろう。しかし、今ならばまだ、この土砂をある程度除去。つまり掘り返せば、“隧道救出”の可能性もある。もっとも、救出しても洞内は閉塞が確定しているのだが、それでも、私はこの夢を見たい。」

レポートを読まれた何名かが「是非協力したい」とメールを下さったので、さらに「山さ行がねが」オフ会と称してメンバーを不当に増員し、彼らの無償労働を使役することによって、本坑口の再貫通を目論んだのである。これぞ三島直伝の道路普請術である。

探索日時

2008年2月2日（土）午前9時集合
参加メンバー（山さ行がねがオフ会）

※五十音順、敬称略【マウスオーバーでポップアップ】

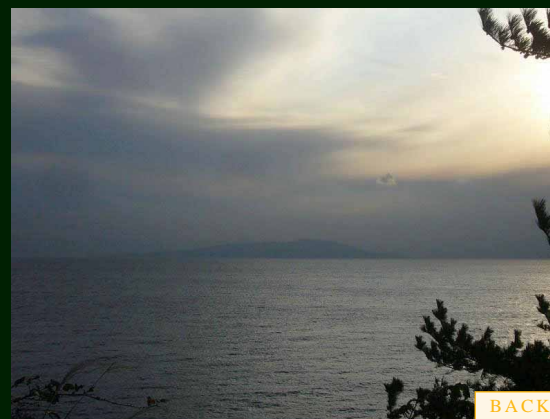


第一節 最初の遭遇者あおのり氏と、海岸線の調査

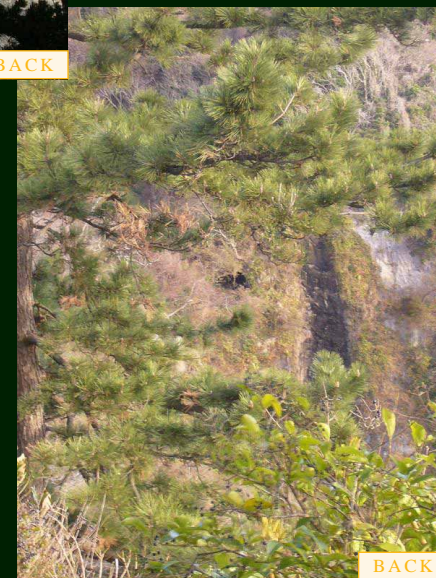
2月1日（金）に東京都日野市の某ファミレスにて始まった「山行がオフ会」、その2日目の日程として「城東隧道発掘計画」は実施された。和気藹々とした前夜の夕食オフから一部メンバーが入れ替わり、このガチンコ穴掘りに参加したのは計12名。それぞれが車や電車で朝9時の現地集合を目指したのであった。

私は夕食オフ解散後すぐに一人で現地へ車を走らせ、途中仮眠をとりながら午前7時半頃に集合場所である黒根崎駐車場 **[地図を見る]** に到着した。

すでに釣り人のものと思われる車が数台、旧道敷きを利用した駐車場には駐まっていたが、まだオフ会メンバーは誰一人辿り着いていないようだ。眠気が残っていたので、時間まで少し仮眠することも考えたが、駐車場の片隅からは半年前に私を猛烈に苦しめた激藪廃道が口を開けている。冬になってどれだけ状況が変わっているのかが気になってしまい、



駐車場からは伊豆大島が間近に見えるが、さらに沖合にもいくつかの島影を見ることが出来た。



駐車場から最大限に望遠を効かせて撮影した黒根隧道西口。目指す城東隧道はこのさらに200mほど奥にある。

寝てなどいられなかった。早速、今日の行程の下見とばかり徘徊し始めた。

案の定廃道の藪は9割方葉を落とし、状況は飛躍的に改善していた。これならば、わざわざ現国道に迂回せずとも、参加メンバー全員で旧道を歩いて城東隧道まで行くことが出来そうだ。

駐車場に戻った私は、険しい海岸の絶壁に、半年前は深い緑に覆われて遠望できなかった黒根隧道西口が、ぽっかりと黒い歪な形の口を見せていることに気付く。さらに、その坑口の手前にはコンクリート製のらしい栈橋が見え隠れしていた。

藪が消えた冬だからこそ見える景色に興奮した私が、黒根崎の突端方向へと擬木欄干の歩道を歩いていくと、一目で釣り人ではないと分かる若い男が断崖の縁に座って、クリーム色がかった朝焼けの海を見ていた。視線の向こうの淡い水平線には、私もはじめて目にする島影が幾つも浮かんでいた。幻想的な景色に見とれていると、振り向いた男と目が合った。…この人は関係者だな（笑）。

【あおのり氏 合流】

福島県相馬市から夜駆けてやって来た彼とは、同じ東北人としての共感もあってかすぐに意気投合した。そして、集合時間まではまだ1時間以上もあったので、彼を連れだって初めて海岸線へ降りてみることにした。

釣り人たちが備え付けたらしいトラロープと踏み



海岸線に降りて撮影。前回の探索では通過しているはずなのに、この栈橋の存在には全く気付かなかった。

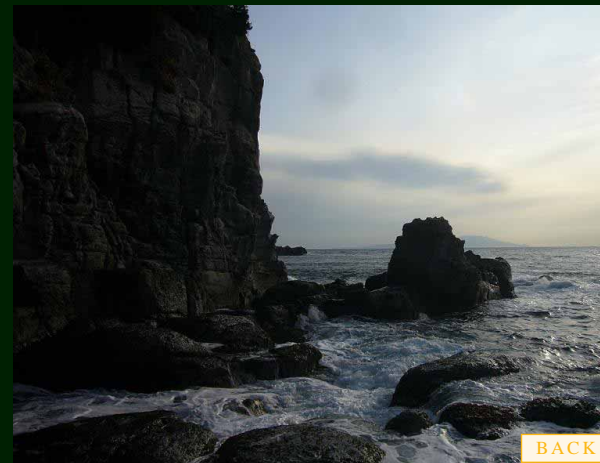
栈橋の直下に接近して撮影。今回もこの栈橋を間近に確かめることは出来なかった。おそらく斜面と一体化しているのだろう。



跡に導かれ、照葉樹の大木が茂る急斜面を旧国道から30mほど下る。浜に降りた我々は、200mほど先の崖に見える黒根隧道西口と栈橋の直下を目指し再び歩き出した。そこには戸建ての民家ほどもある

超巨大な溶岩の塊がごろごろしており、いずれも旧国道のある崖が浸食されるに従って転げ出たもののようにであった。ゴツゴツした岩塊の奇妙な模様を見ながら登って降りてくぐり抜け、アスレチカルに進んでいくと、やがてメロン・スイカ大の丸石が堆積した孤浜となった。栈橋や黒根隧道坑門の真下に近づくと、逆に斜面の雑木が邪魔をしてよく見えなかった。

そこからさらに海岸線を城東隧道の直下であるトモロ岬目指し歩き始めたが、間もなく浜が消えてしまい進めなくなった。布団叩きのような形の肉厚なサボテンが頭上の岩場に生い茂り、これがたわわに実らせたイチジク形の実は一種独特の雰囲気を出していた。東北とは余りに違う伊豆の植生を目の当たりにして、それから駐車場へ引き返した。その帰り道、おそらく黒根隧道の失われた坑門の一部と思われる石材片を見つけた。



黒根隧道の直下よりさらにトモロ岬へ接近を試みたが、ご覧のような絶壁で波浪高く、接近不可能！

海鳥の声に促されて見上げた岩壁には、イチジクそっくりの実をつけた怪しいサボテンの密生が。ちょっと気持ち悪い…。



海岸線まで墜落してきた黒根隧道坑門の一部と思われる装飾コンクリート片。辺りをくまなく探せば扁額なども埋まっているのかも。

第二節 参加者ぞくぞく集合、 震災廃道を行く

8時半頃に私とあおのり氏が駐車場に戻ると、我がボロ車の隣に見慣れた銀色のデミオが駐まっていた。そして、仁王立ちで我々を迎える髭の男こそデミオの主だった。

【謎の元自衛官氏 合流】

はるばる滋賀からこの二日間のオフ会のためにやって来た男の労をねぎらう前に、つい気安い者同士の軽口が飛び出した。

3人で語っていると、今度はデミオの隣に洒落た白のオープンカーが、矢のように飛び込んできて駐まった。二つのシートに、昨夜も見た顔が二人。

【トレールMD36氏 & みつ氏 合流】

この時点で駐車場に停まっている車の過半数が我々の関係車両となったが、午前9時の集合時間に前後してさらに車は増え続けた。

いかにも実戦向けの軽トラックで現れたのは、くわえタバコのニヒルなオヤジ（←もちろん褒め言



BACK

ぞくぞくと全国から集うマニア達。みんな一家言あるhighな奴らだ！

葉！)、伊豆廃界の首魁、穴菌伝導…。

【隊長氏 合流】

これで6人。今回の合同調査隊は、私にとって過去最多のメンバー数になりそうだ。場の雰囲気は人が増えるにつれ華やいていくが、私は緊張してきた。みんなに満足して貰えるだろうか…。そこでもう一台車が登場。

【multi氏 合流】

そろそろ入山の準備を終えたメンバーが、駐車場の隅の廃道入口に集まり始めている。まだ参加予定者が揃っていないが、集合時間の午前9時は15分ほどまわった。オフ会の常として2・3人はドタキャンもありかと思ひ始めたところで、白い乗用車がソロリと現れた。

【ryot氏 人間五十年氏 合流】

車で最後に現れたのは、漆黒のスポーツカー。それはまさに少年のころの夢！Knight2000そのものだ！

【ナイト氏 合流】

再びケータイが鳴る。電話の主はトモロ岬の激震廃道を初めて世に知らしめた男だった。思わず私は背筋を伸ばす。“彼”は独自のルートで現地入りし、間もなく“廃病院”に着くところだという。我々も出発だ！

午前9時30分、本格的な探索ルックからハイキングスタイルまで織り交ぜた一行10名は、私を先頭に旧国道を歩き始めた。半数くらいのメンバーが



装備を整えていざ半年ぶりの震災廃道へ。序盤は釣り人のつけた踏み跡が鮮明である。

スコップを持っている、見るからに怪しい“偽の山芋掘り隊”である。序盤の道途は、「山行が」が舐められてしまうのではないかと懸念を抱くほどに鮮明だった。しかし、中盤からは険しい。特に、黒根隧道直前の100mほどは道が完全に斜面に消失しており、本来の道より20m以上も高い山腹をトラバースしなければならない。眼下には切り立った林

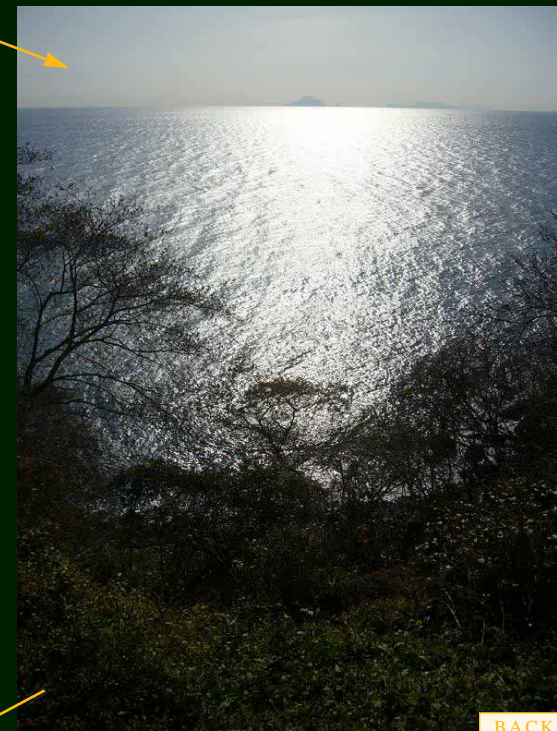
と海原が広がり、これが廃道初体験という一部メンバーにとっては、濃密なデビュー戦となった事だろう。いきなりこんな所に連れてこられて驚いたメンバーもいたかも知れない。

午前9時47分、歩き始めから約350mで黒根隧道の坑口に到着。坑口直前はそれまでのトラバースルートから一気に20mほどガレ場を真っ直ぐ下る。今回の道中で最も危険な場面である。初顔合わせのメンバーが大半を占める一行であったが、「オブ」の旗の下に早くも一致団結。互いのフォローも



BACK

しかし、200mほど進むと道は完全に斜面と一体化しており、強烈な高巻きを強いられる。ちなみに半年前の探索では、藪が深すぎてこの高巻きルートさえ見出せず、強引に斜面を突破していたようだ。



BACK

道を完全に飲み込んだ大崩壊斜面も、いまや温帯雨林の林となっている。急斜面ゆえここに行くトラバースでは大海原を直下に見ることとなり、高所に耐性の無い人には辛い。なお、はるか洋上に浮かぶのは、正面が利島（約40km彼方）、右が新島（約50km彼方）である。



BACK

このガレ場斜面は危険を伴うが、それでも激藪を迂回できるトラバースルートの効果は絶大で、一行は無事隧道へ辿り着いた。



BACK

しばらくトラバースすると、ガレ場の斜面に突き当たる。ここから真下に下っていくと、崩れかけた黒根隧道西口の上に出る。

冴えていて、ここを一人の脱落者も出さずに突破。全員で黒根隧道に到達したのであった。

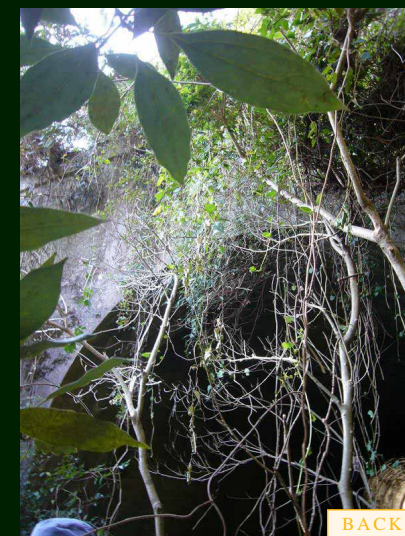
半年前と何ら変わらぬ黒根隧道、全長40m。冷たい海風が吹きさらす内部に、ひとときだけ往古の喧噪が戻る。件の廃車体も相変わらずの姿を晒していた。隧道内に一同全員が入ったときに突然地鳴りがあって、私はまさか地震の再来かと呪いの発動に戦慄したが、それは直下型地震ではなく直下型“鉄道振動”。あずさ2号氏を隣駅に降ろしたあとの伊豆急行線の列車が鳴動させたものだった。原形をよく留める東側坑口から出て、さらに廃病院下のT字路まで約100m、途切れ途切れのアスファルトロードを辿っていく。



BACK

目指す城東隧道よりも1年早い昭和3年に完成した黒根隧道。一見内部は舗装もあって無傷に見えるが、実際には坑口付近の壁に多くの亀裂があって極めて危うい状況である。隧道中程に、震災に閉じこめられたとされる廃車がある。

かなり上背のある黒根隧道東側坑門。扁額の下端からアーチの天端まで1m近くありそう。これから掘り出そうという城東隧道も扁額だけが地上に露出しているのだが…。



BACK



BACK

潮騒をBGMに歩く陽の当たる廃道。若草の下にはちゃんと舗装された路面が埋もれているのだ。



BACK

半年前には鬱そうとした森の底の印象だったが、今回は一転して明るい道に変わっていた。土に埋もれかけた30km制限の道路標識を見つけたので、建て直してみた。

第三節 “廃隧”のしろ氏と合流、 いざ城東隧道西口へ

午前10時7分、廃病院下のT字路に一行10名は無事到着。ここで、はるばる四国から空路と鉄道を乗り継いでやって来たしろ氏と合流する手筈になっている。彼を迎えに一人で廃病院まで行くと、屋根の上に10匹くらいのニホンザルたちが集まって、赤ら顔で私を見ていた。余り数が多いので身ぐるみを剥がされる恐怖を感じたが、このトモロの廃道を世に知らしめた恩人であるしろ氏と会うための試練だと勝手に納得し、堂々と近づいていった。根負けしたサルたちは屋根の上から辺りの雑木林に散り散りとなって、代わりに国道上から颯爽と降りてくるしろ氏と出会った。

【しろ氏 合流】

これで11名の大所帯となった一行は、T字路からいよいよ発掘現場である城東隧道西口へと歩き始める。この間は僅か100mほどで、崩壊箇所もあ



BACK

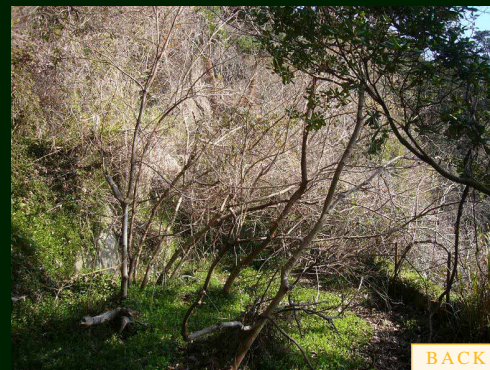
廃病院下のT字路から見るトモロ岬。どうやって辿り着くものか、岬の突端の岩棚上に釣り人の姿があった。遠方に見えるのは伊豆大島だ。

モンキーパーク化していた廃病院。心霊スポット呼ばわりされているようだが、陽が射していれば美しい廃屋である。



BACK

廃病院下から城東隧道まではすぐ。なぜか、警察の黄色い立入禁止テープが辺りに散乱していて、すこし怖い。



BACK

斜面から肩だけ出している城東隧道西口。コンクリート製だが、表面には石組みを思わせる装飾がなされている。昭和4年開通当初からこの姿だった。



BACK

るが、ここまで来た我々にとってそう難しくはなかった。

そして午前10時18分、城東隧道西口へ到着。

坑口は半年前と何ら変わらず、コンクリート製の巨大な坑門工の海側の肩と、扁額の上端部だけを地上に残し、あとは硬い土砂に埋もれた姿であった。17年前から既に埋もれかけてはいたそうだが、完全に埋没したのはいつだろうか。昨年探索は東口坑口がそっくり残っていることを教えてくれたが、そこから10mほど入った地点が落盤し、完全に閉塞してしまっていた。故に、「取り残された3台の



BACK

そして、今回発掘するのはこの扁額の下。一般的な扁額と坑口の位置関係ならば、まっすぐ1mも掘れば内部空洞に達すると想像された。



BACK

この隧道の扁額は一般的なものより大きく立派で、おそらく「城東隧道」と右から左に4文字彫られているうちの、「城」の文字の右肩だけが地上に露出している状態だった。



BACK

作業現場は急な斜面の一角で、もしバランスを崩せばそのまま海まで墜落する危険のある場所だった。

車」の真相を確かめるためには、この西口を掘り返して内部へ進入するより無い。

ここで、ある問題が発生した。崩壊斜面の一部に過ぎない坑口前にはほとんど平場が無く、11人も人間が作業できる状況ではなかった。まして、リュックサックなんかをそこらに転がしておけば、そのまま30m下の海に転落して行きかねない。そこで、スコップを手に実際に掘削を担当する実働部隊（私、自衛官氏、隊長氏、あずさ2号氏、ryot氏）が坑門前に陣取り、それ以外のメンバーには少し離れて観察してもらうことになった。

第四節 “遠逝”のあずさ2号氏出現、掘削開始！

さて、そろそろ鍬入れをしようかというところで、今回最後のメンバーが息を切らせて到着した。今回は珍しくバイクではなく電車で現地を目指してきたあずさ2号氏である。彼もまた私より早くからトモロの廃道に挑戦し、その過酷な状況を発信してきた人物だ。

【あずさ2号氏 合流】

ここに、トモロの廃道に魅せられた因縁のサイトオーナー3人と、隧道再掘削に名乗りを上げた廃界の猛者たち9名、計12名が集合。

城東隧道再開口の運命的瞬間を見届けるメンツが揃った。

後は、心おきなく掘るのみだ！！

…午前10時20分、坑口の発掘開始。



まずは、私の持参した小さな折りたたみ式スコップにて扁額部分を掘った。表面を傷つけてしまわないように慎重に土を退かしていくと、間もなく「城」の文字が完全に露わとなった。出来れば記念として扁額全体を掘り出したかったが、それは作業量的に

困難だった。山側に掘り進めようとすればするほど土被りは飛躍的に厚くなり、しかも太い木の根が張っていて、隣の「東」さえ掘り出すことは適わなかった。

隧道掘削といえ
ば、なんといっ
ても昨年の栗子隧道
再貫通の試みが鮮
明な記憶として残
っているのだが、
そのときの「ちい
氏」の活躍には目
を見張るものがあ
った。そして、今
回はちい氏と同じ
く自衛隊の経験を



持つ、謎の元自衛官氏が大活躍だった。彼に言わせれば、その手にしている得物はシャベルではなくえんぴ円匙である。巧みな扱いで素早く土砂が掻き出され、





扁額の下にはみるみる穴が出来ていった。

午前10時26分、作業開始から6分経過。早くも扁額の右下角が地中から現れた。20cmほどの深さまで掘ったことになる。そして引き続き、扁額およ

びその右側の土砂を、坑門の壁に沿って掘り進む。

今回の発掘におけるもう一人のキーパーソンは、この隊長氏。ひとり鍬を持参しての参加であったが、土山を掘ることにおいて鍬は最も有効であった。自衛官氏が坑口前を下に向かって掘り、隊長氏がその鍬でズリを掻き出し、私も余ったシャベルを借りて

(小さな折りたたみスコップは栗子隧道の狭い掘削面では大活躍したがものの、地上では物足りなかった) 自衛官氏の掘った縦穴を海側に広げていった。さらに、ryot氏とあずさ2号氏がこれをサポー

トした。土質は基本的に硬く締まっており、しかもサツマイモからカボチャ大の岩石が豊富に混ざっていた。



第五節 内部空洞の発掘！！

午前10時33分。

アッ！ と自衛官氏が指差すその先に、早くも現れた（予想以上に早い！）空洞？！

確かに穴の底に、小さな黒い空洞が見えている。

ただのエアポケットなのか、はたまた本当の内部

空洞への入口なのか。

一旦作業を中断し、カメラを手にした私の腕が、その小さな闇へと伸ばされる…。

こっ！ これは…。 はたして？！



残念ながら、エアポケット。
穴はどこにも通じてなかった。

それはさておき、意外なタイミングで小さな空洞が現れたことは、本来のトンネルアーチが地中で破壊されてしまっている事を意味していた。

…もしかしたら……。
地中でトンネルは既に圧壊していて、いくら掘っても空洞など無かったりして…。そんな不安に駆られた私をよそに、自衛官氏がまた重い一撃を食らわせた瞬間、私は見てしまった。

ぽこんッ
ふわッ

重いシャベルが穴に突き刺さるのに一瞬遅れて、「ぽこんっ」と直径10cmくらいの石が地面に吸い込まれていったのだ。そして、その石と入れ替わりで、「ふわッ」と小さな風が頬に来たのだ。冬の

外気よりも冷たい空気だった。石が吸い込まれて消えた先には、さっきとは比べものにならない大きな穴が開いていた。

見てしまった…。そして私は叫んだ。

あ、…ああ、**穴だアーーーー!**



午前10時35分。
再び腕を伸ばしてカメラを穴の底に向ける。今度こそ、完璧に空洞に達していた！

わずか15分の作業で、我々のシャベルの先端は埋もれた隧道の空洞へと達したのである。

一同歓喜。後は、この穴を人の出入り出来るサイズに拡幅して、未知の隧道内部へアクセスするだけである。

穴は順調に拡幅されつつあった。そこに風を感じたのは開口の一瞬だけであった。あれは、いままで隔絶されていた地中の空洞が外気と繋がった事で、微妙な気圧の差が巻き起こした、ただ一度きりの風だったのかも知れない。そもそも、この先の空洞に吹き抜ける風など有るはずが無い。この隧道が閉塞していることは、間違いない既成事実なのだ。



第六節 内部空洞への 先行にゃんこ進入！



午前10時50分、作業開始から30分。

ずっと掘りつづけてきたメンバーに疲労が出てきたので、一旦作業を中断。これまで遠目で見ていた参加

者も次々に穴の姿を確かめ、また撮影した。

トンネルアーチの上端部があらかじめ崩壊していたことで、結果的に早く開通する事となったのだった。

さて、だいぶ穴も広がってきたことだし、そろそろ入洞も出来そうである。そう思って私が何気なく「入ってみるかな」と言うと、そこにいた数人が

「まってました」という反応。何かを期待する視線を私はひしひしと感じた。まだどう見ても、人間一人ギリギリ入れるかどうかという段階の穴。時期尚早ではないのか。

穴の間近に行って、そのサイズを我が“ネコヒゲ感覚”で計ってみると、どうにかこれは入れそうだという判断。カメラとライトだけを手に、一番乗りでの内部進入を決意した。

山行がでお馴染みの“ニャンコ動き”（※）を、生で披露する事になった。

（※ ニャンコ動きとは、頭を前にして体の幅と同程度の細い穴に潜る動作のことで、私の造語。）



モッ もがーー！
もがーー！！

もが **モガーーー!!!**

最低です。

腹がつかえて、上半身だけ
隧道に潜った状態で、
にっちもさっちも行かなくな
りました。

ぶっちゃけ、これが一人な
ら死んでたよ。

わっはっはっはっは…。

まだ、つかえています。

情けなすぎる…。

ポシエットを腰から外さないまま勢いよくニャンコをしてしまったため、完全に腰がつかえてしまったのだ。上半身は広い空洞に辿り着いたが、下半身



BACK

はまだ地上にあった。バンザイのポーズのまま、芋虫みたいに体を蠕動ぜんどうさせることしか出来ない。もう引っかけたポシエットのバックルに手をかけることさえ不可能だ。

ゾクッとしたが、じたばたする姿を見られるのはさすがに恥ずかしい。ここは冷静に何枚か写真を撮ってみたいとした。

で、それから少し、気づかれない程度に、ジタバタしてみるのだが…

ううーん、完全に体がつまっちゃってるよ。コンクリと土砂の隙間に。

うううーん… 頭に血が上ってきた。いや、下がってきた。

いきぐるしいよう…。 ごほっ……。

……。

ちょっと、声を出してみる。

「いやー。ポシエットが引っかけちゃったー。」

…返事が無い。

「ポシエットが引っかけちゃったよー。」

…返事、無い。



**「ちょっとポシエットを、
はずして貰えるすかー？」**

誰か 「 なんか言ってるよ。ちょっと見てきてあげて。」

誰だか分からないが、気付いてくれてありがとう
〜〜!

ようやく仲間達が私の必死に気付いてくれて、そのうちの誰かがポシェットのバックルを外してくれた。

あとで聞いたら、それはあずさ2号氏だった。彼曰く、バックルが外れた瞬間、もの凄い勢いで私の姿が穴に消えたので、恐ろしかったという(笑)。



ジタバタ ジタバタ…。(ryot氏撮影)



(ryot氏撮影) [カーソル下さい]

最終節 空洞内部

少し経って、穴から顔を見せた男。
その表情はかなり死んでいる…、 下は死者の国
なのか……。



BACK

(みつ氏撮影)

午前10時56分。

どうにか空洞に潜り込むことは出来たが、もう少し仲間達が穴を拡幅してくれないと今度は出られない。「ヨッキレンを抹殺するチャンスだ」とか、そんな声が外から聞こえてくるが、いまは気にしないことにしよう…。

坑口を埋めた外部の土砂は、当然隧道内部にも大きな裾野を広げていた。その土の斜面を3mほど下ると、アスファルトの路面に辿り着く。

感動した。

この路面、いったい何年ぶりに踏まれるものか。

ついさっきまで、光も風も無縁の閉塞空間だったのだ。





まったく外部との接触は無いと思われていた洞内にも、ゲジゲジたちが棲んでいた。我々が近づいても、ピクリとも動かない。

私が洞内へ転がり落ちた後、5分ほどかけて穴は拡幅された。そこで発掘作業は打ち切られ、内部探索を希望するメンバー数名が、私の待つ洞内へと一人ずつ転がり落ちてきた。

入洞時において個人的なトラブルはあったが（オイオイ…）、とにかく我々は入洞に成功した。この

濃密な闇の向こうには、不運な3台の車たちが寄り添いあって、息を潜めているのだろうか…。

それは、どんな色の、どんな形の車だろうか…。

我々のテンションは、今が最高潮。

本当の探索は、これからである。



BACK



BACK

閉塞壁の様子。岩石や土砂の間に全く空隙が無く、果たしてこの奥に再び空洞が有るのかさえ不明。致命的な崩壊である。

が、無念！ 我々の前進はここまでだった。

せっかく潜り込んだ内部空洞は、坑口からわずかに10mほどで落盤、閉塞していたのだ。完全に出鼻をくじかれた形である。一体何のために我々は掘ったのだ… これは酷い仕打ち…。

このわずかに127mの城東隧道には、少なくとも3箇所で閉塞していたことになる。満身創痍を乗り越え、この世に存在してはならない宿命があるかのようだ。

その3箇所のうち、西口の埋没だけは何とか復旧させたが、洞内2箇所の閉塞については規模が段違いに大きい。しかも、落盤土砂は湿り気が多く不安定で、とても素人が手を出せる状況ではなかった。

結局、謎は謎のまま残されることとなった。



BACK



BACK

僅かに残っている洞内のアスファルト路面。廃道化の原因となった震災によるのか、はたまたその後の度重なる落盤によるのかは分からないが、大きな亀裂が入っている。また、直接壁が壊れていない場所にも、なぜか大量の小石が散乱している。つまり、相当激しい振動が洞内を繰り返し揺らしてきたのだと思われる。この地下には伊豆急行の鉄道トンネルがあるが、それが震動の原因なのか。



BACK

洞内で唯一発見された“人跡”。それがこの錆び付いた“おしるこ”の缶だった。現役当時の遺物だと思われる。



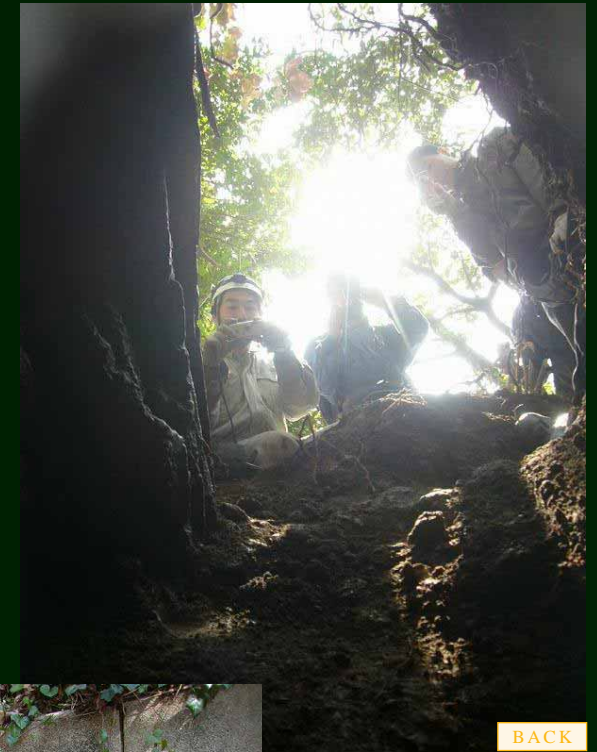
BACK

発掘作業によって我々が手に入れた隧道内部空洞の全て。閉塞壁の天井部まで登って、発掘によって僅かに外光が入るようになった西口坑口を撮影している。足元には、亀裂の横断するアスファルト路面が、5mほど存在する。

午前11時20分、最後まで洞内に残っていた私
が、外へと戻る時が来た。

城東隧道の発掘計画は無事成功。

一同は、廃道探索の楽しさと厳しさを、ほんのわ
ずかな時間で体験することとなった。このあとすぐ、
我々は撤収を開始した。



BACK



BACK

探索を終えて…

予想していたより短時間で内部空洞へのアクセスという最大の目的を成し遂げた発掘作業であったが、残念ながらその結果辿り着き得たのは、もはや素人作業では如何ともし難い致命的落盤閉塞の現場であった。

2度に及ぶ決死の探索によってなお、城東隧道の全長127mのうち明らかとなったのは両側坑口からそれぞれ10～20m程度ずつ、合わせても全体の3分の1以下に過ぎない。このわずか16、7年の間にこれらの閉塞に結びつく落盤が発生したわけで、30年前の震災がもたらした破壊の作用は、未だ被災建造物のなかに多数の不発弾を埋め込んだままなのかも知れない。

残念だが、今後大きな天変地異でも起きて隧道側面が一気に開口するような事態でもない限り、これ以上の内部探索は不可能だと考えている。おそらくは未来永劫、残された3台の車の真相は闇の中ということになるのだろう。

大人数での発掘隊を組織したこともあって、完全なる解明を達成できなかったのは悔しかったが、この場所に因縁のあるしろ氏とあずさ2号氏と共に作業を行い、内部閉塞という事実をその目で確かめ合った事をひとまず成果としたい。ちなみに、埋没した隧道を地上側から発掘して内部へ侵入する事に成功したのは、個人的に初めてであった。

本掘削計画にご参加いただいた皆様に、深く御礼申し上げます。とても楽しい探索だった。

後顧の憂い

マズッター！！ 穴を塞いでくるのを忘れたじゃん！
このままだと雨水が空洞に溜まってしまう危険があると思う。そう遠くない未来に伊豆へ再訪の折にはちゃんと埋め戻してくる予定であるが、もし今回の参加者で独自に埋め戻しを行った場合は、ご連絡いただければ助かります。

城東隧道西口発掘作業・ 結果報告レポート

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