

【「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。

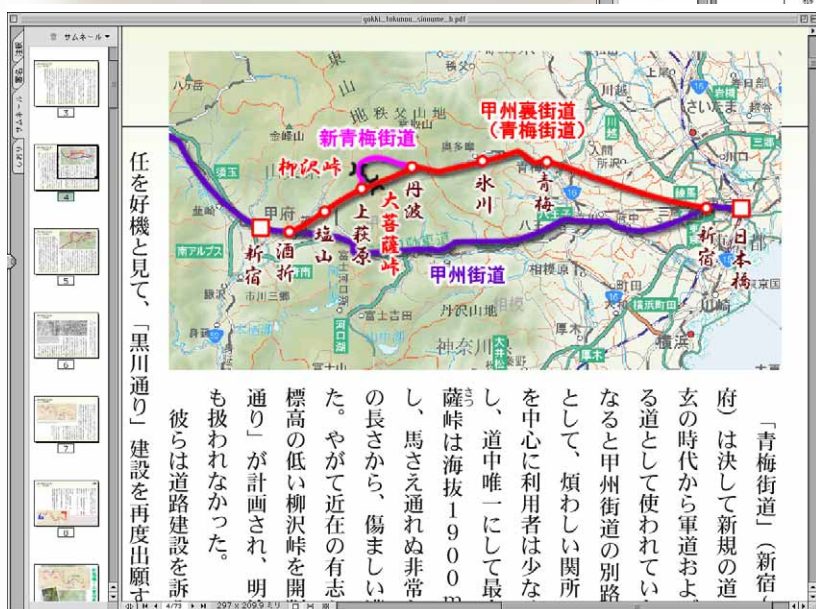
あ、この「歩き方」はいつもはつきません。ORJ BEST! 収録記事だけについています。






● 画像の拡大

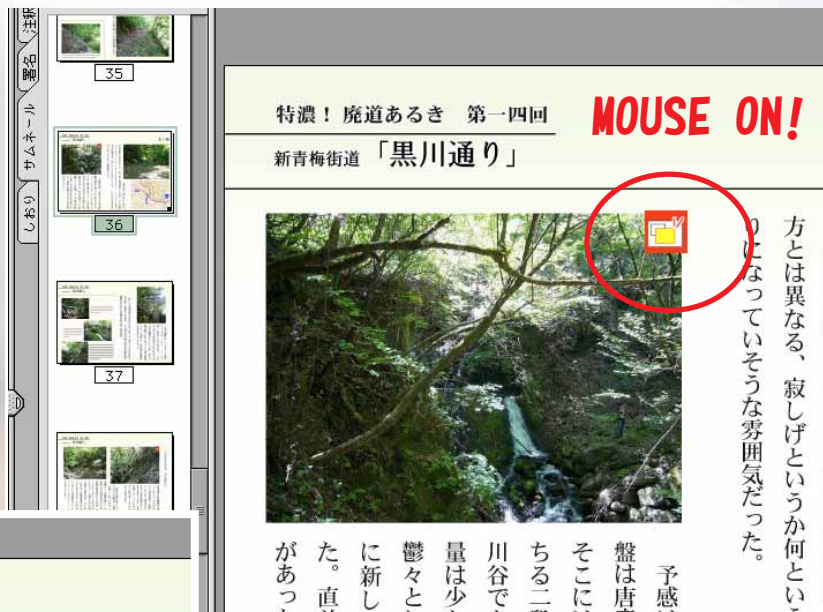
画像をクリックすれば拡大表示し、もう一度クリックすると元に戻ります。

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。



●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。

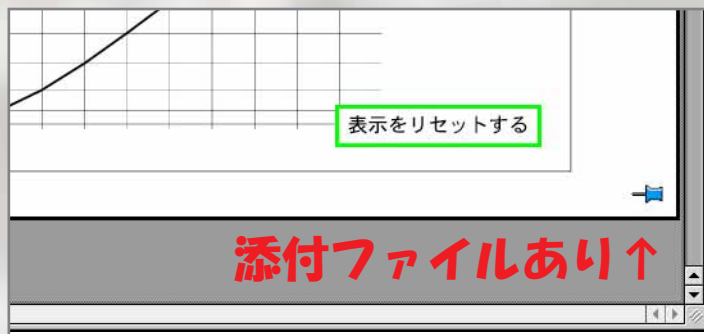
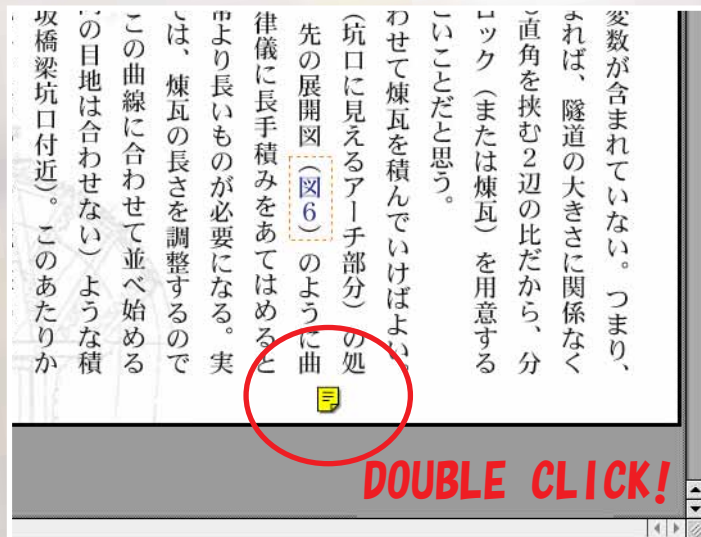
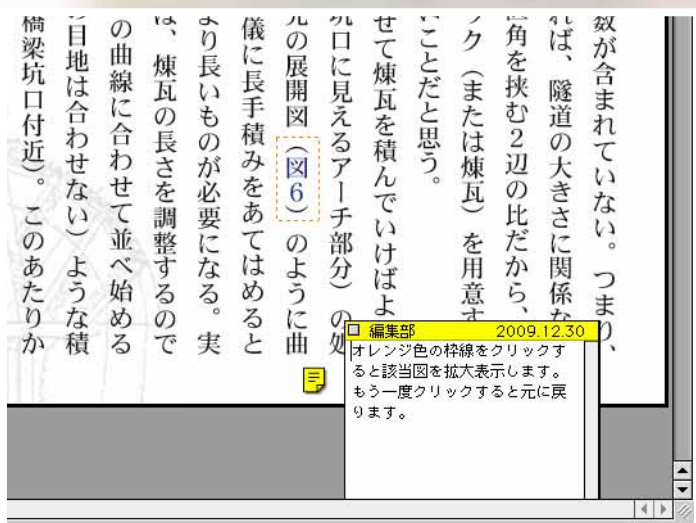
[例]

```
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

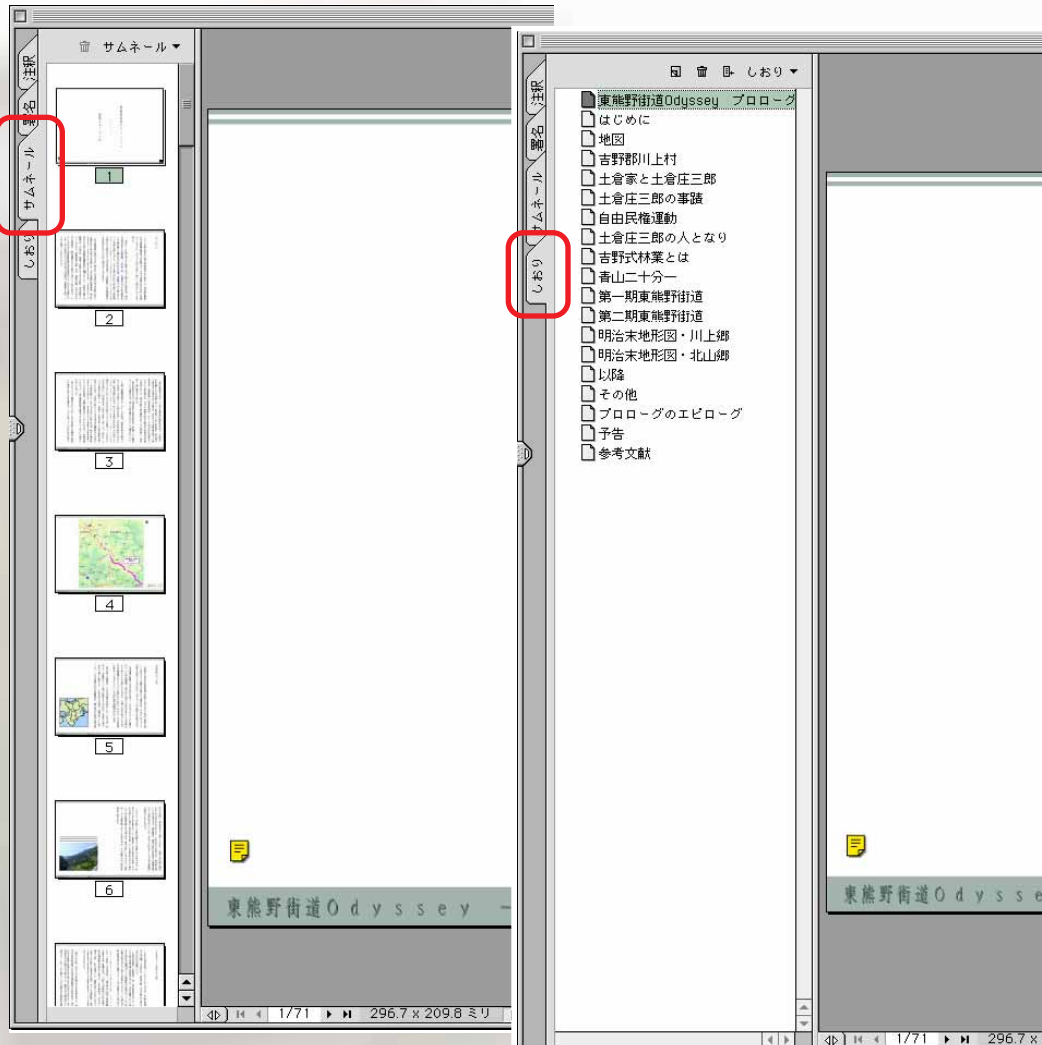
pdfの機能・「ふせん」で補足情報がついていることがあります。クリックすると展開され読むことができます。

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

新青梅街道 「黒川通り」



若き “道路県令” が夢見た
首都連絡産業道路

幕末の九州に生を受け、明治6年に権県令に抜擢、翌年から正式に県令となった。着任早々県治の方針として殖産興業を掲げ、山深い県土の発展には道路整備こそ第一と訴える。その若き実行力は、長い間不便を強いられてきた県民の道路に対する渴望を下支えとして、各地に馬車が通れる新道を生みだした。やがてこの県の道路は「平坦なること砥石の如し」と賞されるまでに至り、彼は「道路県令」と呼ばれた。しかし、道路整備に要した莫大な費用を県民の寄附や賦役に頼り続けた結果、当初は協力的であった県民からも疎まれるようになった。

彼は誰だ？

彼の名前は、藤村紫朗（ふじむらしろう 1845—1906）。



① 藤村紫朗(山梨県立図書館蔵)

第五代山梨県令として、弱冠29歳であった明治7年から20年までの長期にわたり、交通不便だった県の近代化に力を振るった人物である（この後は愛媛県令となった）。彼の業績の第一は今日に繋がる山梨の主要な道路網を整備したこ

とであるが、山梨県勧業製糸場や日野原養蚕飼育場を設立して製糸業の近代化を図ったことや、特産品の甲州葡萄酒から国産のワインを作る研究、甲府市街に「藤村式建築」と呼ばれる擬洋風建築を普及させたことなども知られている。

彼が馬車道として整備した道路の主なものをあげれば、近世以来当県第一の幹線である「甲州街道」（国道20号）に始まり、甲府から静岡へ至る「駿州往還」（国道52号他）や韮崎と鰍沢を結ぶ「駿信往還」（国道52号）など、いずれも現在なお第一線で活躍する道路たちである。

「道路県令」といえば、初代山形県令・三島通庸（みしまみちつね 1835—1888）の専売特許のように思われているかも知れないが、藤村もまた同じ時期に辣腕を振るい、道路整備に特段の情熱を払った県令であった。

彼の道路造りは、その長期県政の間でも前半である明治6年から12年までの間に集中している。後期に大規模な道路建設が影を潜めた原因としては、松方デフレによる県財政の悪化や、過剰ともいえる土木事業への投資に県民からの批判が相次いだことが挙げられ、もともと建設資金の大半を県民からの寄金や賦役に頼っていたため、新たな起工が難しくなった。県政の後半には自由民権運動との対立や、道祖神信仰および一部の伝統行事に対する弾圧などが伝えられ、政府に対する資金援助要請にもたびたび失敗するなど、精彩を欠いている。

そんな彼の命運を分かったと思われる一本の道がある。甲州街道に替わり東京・横浜への新物流ルートとして計画・着工された「新青梅街道」である。明治11年に開通したこの新道は、山梨を関東に列する工業県として発展させるべく、若き県令が夢を懸けた首都連絡産業道路であった。

新青梅街道 「黒川通り」



「青梅街道」（新宿～青梅～塩山～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達す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」として、煩わしい関所の少なさから商人を中心に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、より標高の低い柳沢峠を開削する新道「黒川通り」が計画され、明治初年に出願するも扱われなかった。

彼らは道路建設を訴える藤村県令の着任を好機と見て、「黒川通り」建設を再度出願する。県令もまた、従来の甲州街道には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、東京までの距離が一里（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75%としたうえで、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る。

県令はこの「黒川通り」を新たな青梅街道として整備し、首都東京・開港地横浜と甲府方面を短絡する、新物流ルートを作る目論見をもっていたといわれる。

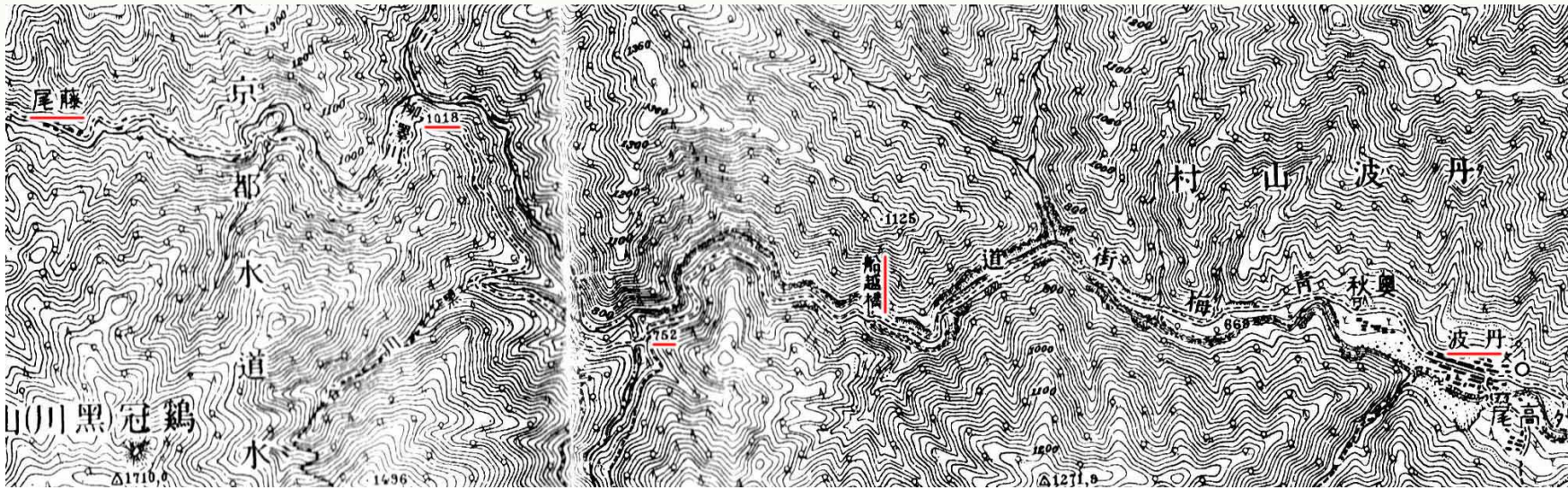
新青梅街道 「黒川通り」

しかし、この新青梅街道が藤村の夢見た産業道路として本領を發揮する日は、彼が寂しく県を去るまでついぞ訪れなかった。青梅街道最大の難所であった大菩薩峠は克服されても、丹波から青梅までの間にはなお10里近い峡谷の道が続いていたのである。立派な馬車道も丹波で行き止まりの状態だった。神奈川も東京も、山梨へ通じる青梅街道の改良へは冷やかな態度であった。これが藤村県令の誤算であり、彼の政府とのパイプの貧弱さが露呈した一事であった。この新青梅街道の失敗は、県内での藤村批判を加速させる一因となり、彼の道路行政は停滞を余儀なくされることとなったのだ。



開削の記録には「多摩川の源流に添い深く重鎮大叡の断崖絶壁の間ありて、人跡絶無の地ならば、工事頗る至難（略）」などとあり、幽寂の谷あいには幾つもの橋を架け、岩を削る工事は非常に困難であったことが分かる。工事には4年の歳月を要し、塩山（甲州市）と丹波（丹波山村）と神奈川県境（当時の奥多摩一帯は神奈川県所属）の全線が開通したのは、明治11年5月であった。県令を迎えて盛大な開通式の行われた記録がある。こうして生まれた柳沢峠の海拔は1472mで、大菩薩峠より400mも低く、塩山と丹波の間にはじめて馬が通るようになった。これにより丹波の山里一帯も、養蚕地帯として発展する礎を得たのであった。

新青梅街道 「黒川通り」

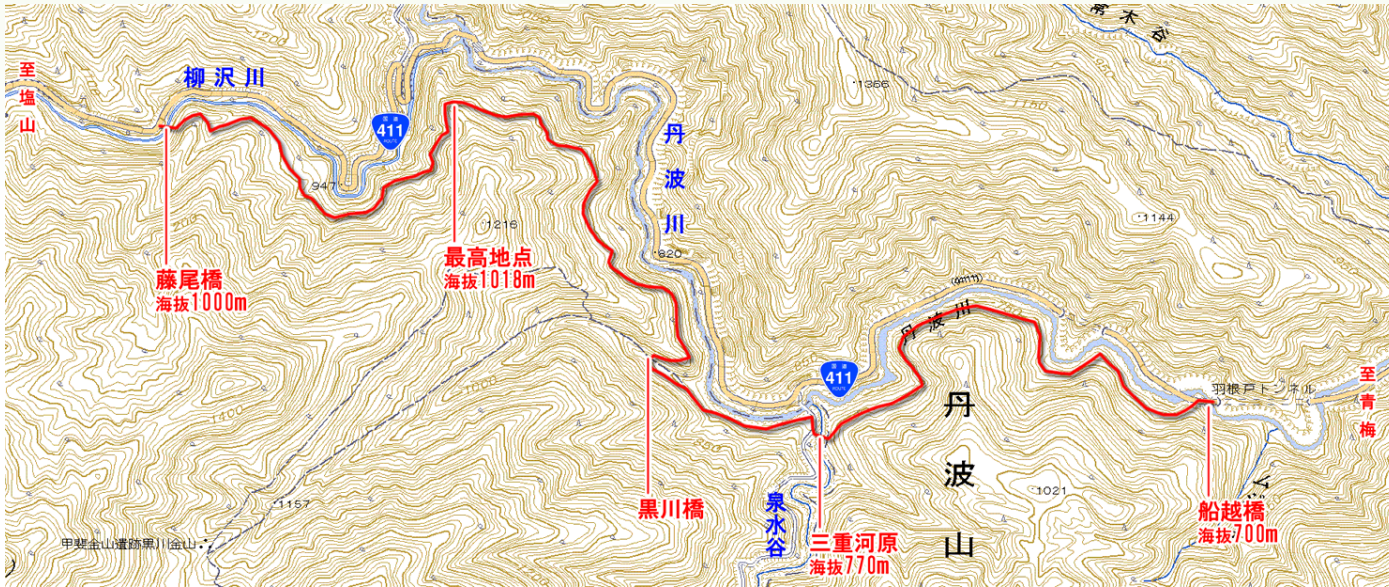


国土地理院発行5万分の1地形図「丹波」昭和33年資料修正版から見る「黒川通り」。この年には既に、三重河原（図中752mの標高点のある地点）より東側には、現在の国道である「新道」が開通しているはずだが、地図には反映されていない。描かれた道が「荷車の通ぜざる区間」になっていることに注目。当初は馬車道という高規格で作られた筈だが、この頃にはかなり荒廃していたのだろう。

結局、この時期の新青梅街道は、甲府盆地と丹波を結ぶ未完の
大路に終わった。大正9年には道路法施行とともに県道へ昇格し
ているが、なお自動車を通れる状況にはほど遠かった。

この青梅街道筋が再び東京と甲府
を結ぶ副路線として着目されるの
は、昭和10年代に入り、東京府によ
って多摩川を堰き止めて小河内ダム
を作る計画が進展したことによる。
ダムの付け替え道路を上流に延伸す
る形で、柳沢峠までの自動車道化が
決定されたのである。工事は東京府
の補償事業として進められ、昭和20
年までに氷川（奥多摩町）から船越
橋（丹波山村）の間が開通。戦後一
時中断するが、同23
年からダム工事と共
に再開されて、同30
年には三重河原まで
2kmが延伸開通。同
34年に至って藤尾
（甲州市）までの残
り5kmが開通したこ
とで、既に開通して
いた藤尾〜柳沢峠間
と合わせて、念願の

新青梅街道 「黒川通り」



「電子国土ポータル」より2万5000分の1地形図で見る現在の「黒川通り」。新車道は船越橋～藤尾橋の間で、凍結の危険が大きい右岸から、左岸ヘルトを変更した。

全線自動車化となった。さらに改良工事は進められ、同53年に全線2車線舗装完了。同57年には、一般国道411号へ昇格している。今日では、再び甲州街道（国道20号）の裏道として、また豊かな自然に触れる観光ルートとしても人気があり、休日を中心に渋滞が見られるほどの重交通路となっている。

戦後に開通した新たな自動車道の大部分は、明治の黒川通りを拡幅改良した道であったが、船越橋から三重河原を経て藤尾橋までの旧道は廃止された。この区間の旧道は丹波川および柳沢川の形成するV字谷を高巻く形で、かなり高い山腹を通過していた。しかし車道化することにあたっては積雪や凍結の影響が大きい北向き高地斜面は好ましくなく、対岸の谷沿いに移されたのだった。

馬車道としての本分を全うすることなく役目を終えた旧道は約6km。これが今回のターゲットだ。

踏査メンバー… らん丸氏、ヨツキれん（私）
踏査対象名… 新青梅街道「黒川通り」（本文中では、現国道に対する「旧道」という表現で統一する）

踏査ルート… 図

出発地点 〓 山梨県北都留郡丹波山村 船越橋

目標地点 〓 山梨県甲州市塩山 藤尾橋

踏破延長 〓 約5900m

踏査日時… 2007年5月20日（日） 11時～25時

天候… 晴れ

参考資料… 「多摩川遊歩橋景色」 竹村

幸司／著けやき出版1992」

「奥多摩 奥多摩山岳会／編 山と溪谷社1955」

「丹波山村誌 丹波山村誌編纂委員会／編1981」

「関東の道 関東建設弘済会 2005」

「歴史資料集・甲州街道 建設省関東地方建設局甲府工事事務所 1993」



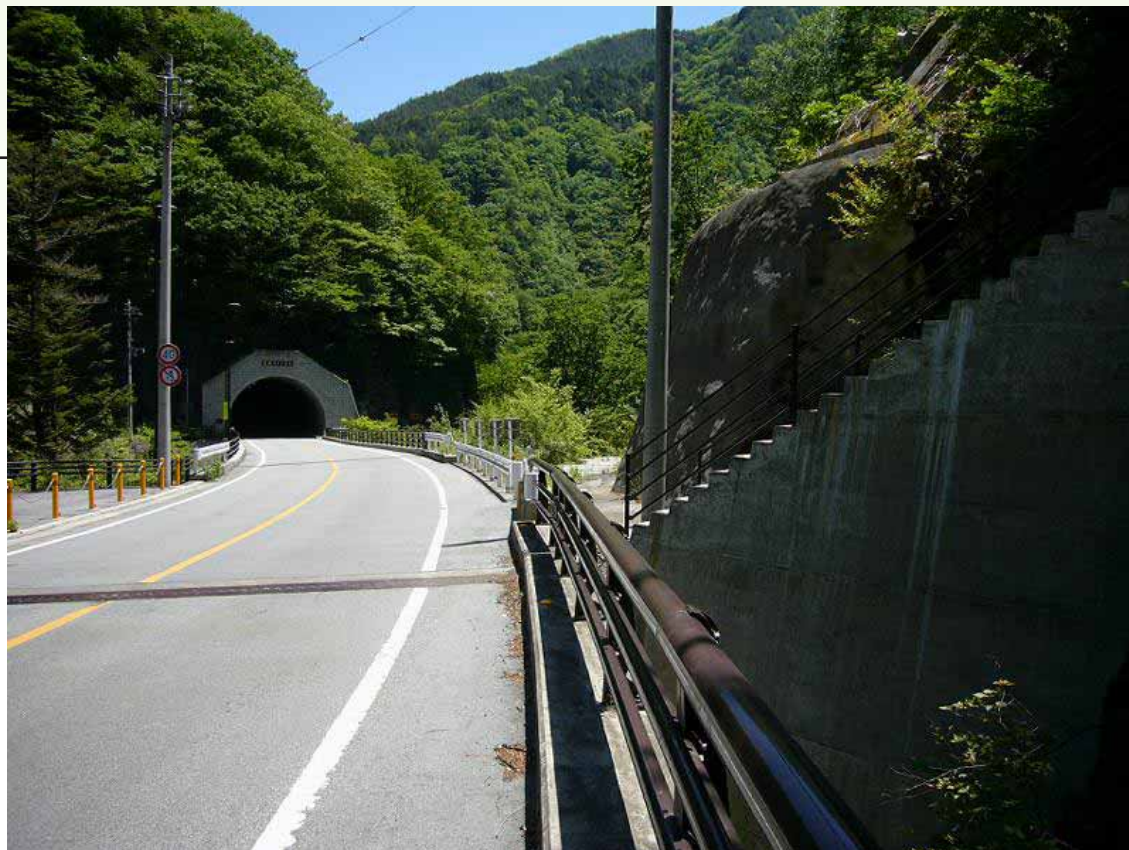
らん丸氏（関東在住のライダー&オブローダー、サイト『Vent d'ouest blanche ~White-Zephyr~ (<http://yzetxvzb23.hp.infoseek.co.jp/>)』の管理人）は、かなり前からこの新青梅街道の全容解明を単独にて挑戦していたが、今回は未踏区間を含む全区間を歩き通すべく、助っ人として私を招待してくれたのだった。

船越橋〜三重河原間



ここが旧道の東口となる船越橋である。奥に見えるのが国道411号の「船越橋」だが、見ての通り新しい橋だ。ここに最初の船越橋が架けられたのは明治11年で、橋上からの紅葉の眺めは特に素晴らしく「見返りのモミジ・錦織」と評される景勝の地であった。大正9年には当時の丹波川で最長の吊橋（全長31m）に架け替えられたが、昭和30年に新たな車道は北岸をそのまま進むようになったので廃止された。さらに国道が平成14年にバイパス化された際、船越橋跡地付近に同名の現橋が開通した。

2007年5月20日 11:25



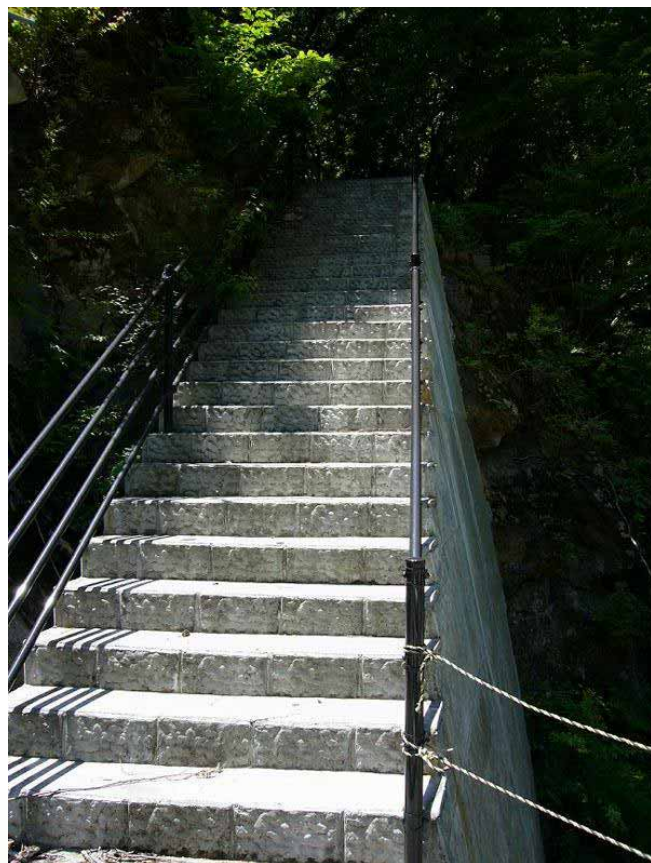
赤実線＝踏査対象の新青梅街道。赤破線＝旧国道。

旧道へは船越橋たもとの階段から入る事が出来る。真新しい階段は30段ほどもあつて、現在の車道がかなり切り下げられていることが分かる。「立入禁止」などの表示はないので、気兼ねなく探索できる。

それでは、いざ入山！！

道路県令・藤村紫朗のお手並み拝見と行こう。

果たして、三島県令の道で肥えた私の眼鏡に敵うだろうか。





すぐに現れた、大きな炭焼き窯の跡。昭和30年までは現役の道であったことを考えれば、さほど古いものではないのかも知れない。外見的にはかなり遺跡然としているが。

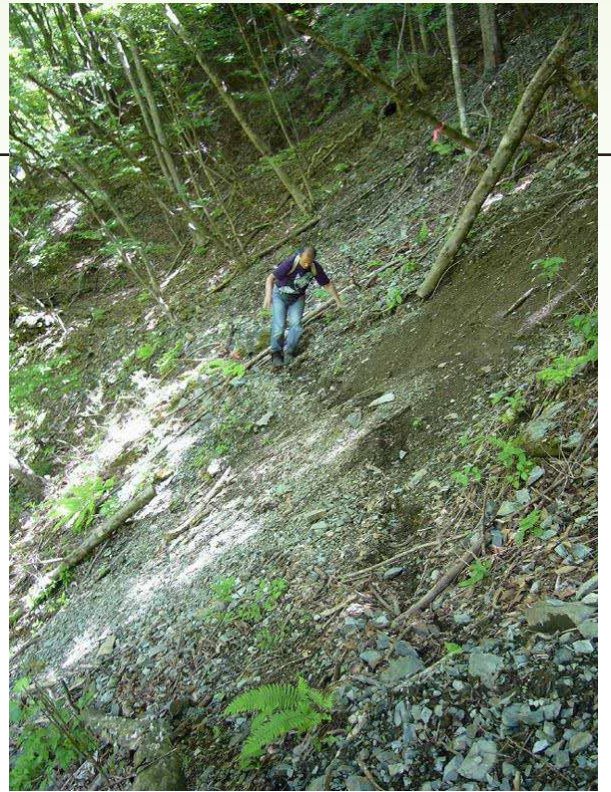


階段を上りきると、
おお
つと！

これはこれは… なかなかいい
雰囲気。

そこには見るからに廃道と分かる、瓦礫と倒木の道が始まっていた。想像していたよりもかなりゆつたり目の路幅。早くも「明治新道」が志向した、馬車道の片鱗を見た気がする。

こいつは期待が出来そうだぞ。



比較的良好な状態で始まった
廃道だが、100mほど進むと、
早くも第一の難関となる崩壊斜
面が現れた。道は完全に斜面と
一体化しており、先へ進むため
には、土混じりの瓦礫斜面を慎
重かつ速やかに横断しなければ
ならない。恐れて立ち止まると、

ずるずると足元が崩れていくほどに柔らかい。重心を山側の脚に
あずけ、踵を深く土の埋めるつもりで踏み込んで歩くのが、安全
突破のコツである。



踏み跡無き崩壊斜面を越えると、再
び鮮明な道形が現れた。しかも嬉しい
ことに、早速の石垣遭遇だ！ 路肩の
石垣はかなり高く積まれている。本道
の不運な歴史を考えれば、石垣も広い
路幅も、いずれも明治道そのままの風
景なのだと思う。凄いぞ！

三島の明治道の場合は、ほとんどが
後に車道転用となり、現在は廃道であ
っても明治道とは言えないものが多いのだ。

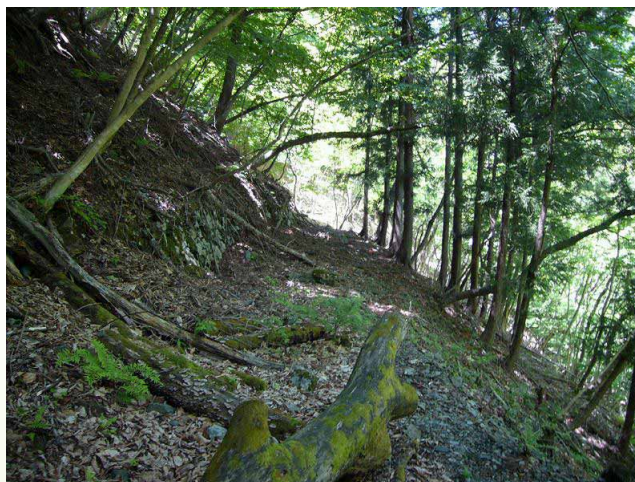
期待のはるか上を行く道の立派さに、私のボルテージは早くも
沸騰。らん丸氏を巻き込んで、いきなりの廃テンション状態に！

だがこの道…、こんなもんじゃあ なかった！

旧道で使われている石垣は、自然石をパズルのように積み上げ、目地にはモルタルなどの充填材を用いない「空積み」で、本邦に古来より伝わる職人的組成法である。それにしても、使われている岩の大小比がもの凄く大きくて面白い。

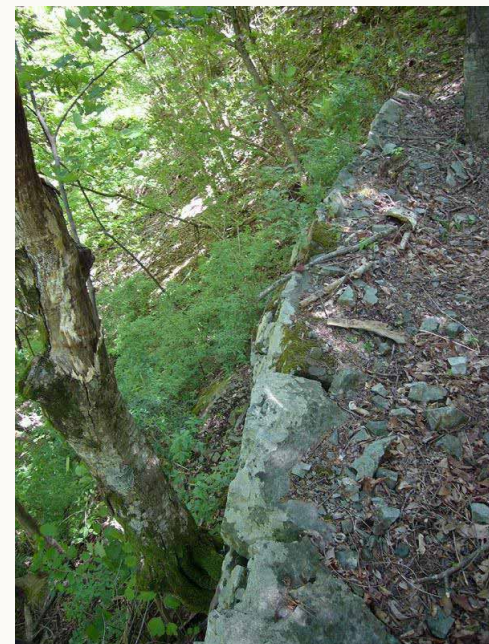


現在地はその前半戦の中盤に入るあたりで、山の傾斜はやや穏やかになっているが、それでも広幅員を確保すべく法面の低い石垣はずっと続いている。ときおり赤テープの指導標が現れるが、これと言った踏み跡は見えない。



来る場所が「三重河原」（泉水谷）という地点で、そこまでの2 kmほどが前半戦といえる。

今回の踏査目標となる旧道区間は全部で約6 kmと、廃道探索のターゲットとしては短くない。このなかで、途中一箇所だけ対岸の国道と連絡出



路肩にガードレールや欄干のような安全装置は無く、ほとんど垂直に積み上げられた石垣が、丹波川の谷底へ連なる急斜面へ落ちている。

藤村キターー！！！！



三島もうかうかしてられないほどのハードパンチが繰り出された。

この時点でもう、私の脳みそは完全に廃パンチドラッカー状態（OPD状態）。

……特に注目したいのが、左下に見える部分で……。

スゲーー石垣！

こんなに高く垂直に近い石垣が、手入れもなく百年以上保っていたことに驚き。そもそも、この高さを石垣でどうにかしようという計画自体が、高い構造物はコンクリートや鉄に任せている現代人にとっては、既にクレイジー。単に「職人芸」というコトバだけで納得して良いものか。

こんな破天荒な石垣を築いたのは誰かと言うことだが、名のあたる職人集団を雇ったというわけではなかったようである。工事にあたってしたのは地元の村人たちが大半だったらしい。思うに、もとより平坦な土地が極めて少ない丹波の人々にとって、生活や生産の場を得るために石垣を築くことは日常の一部であったから、代々体に染み付いた技があったのだろう。下流の奥多摩や一山挟





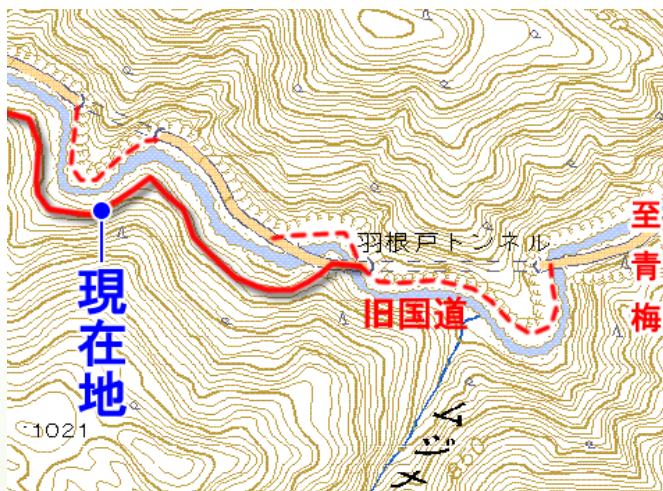
んだ秋川、秩父などでも、人里近くに石垣はふんだんに使われている印象がある。

驚くべきは路幅の広さであり、目測であるが3間（約5.4m）を目安にしていると思われる。路面さえしっかりしていれば、自動車も通ることが出来ただろう。（実際にそうならなかったのは、途中に何箇所かある橋が自動車に耐えられなかったからかも知れない）

先ほどは、思わず口をついて「藤村キター！」と叫んだが、この道の計画立案は県令によるものではない（この辺は、腹心にルートを調査させ、自らルートを決めていった三島とは異なるのかもしれない）。

県令着任翌年という早い段階での新青梅街道開削という大事業が決定された裏には、やはり地域住民たちの道路に対する渴望が凄まじく、その情熱が県令の心を動かした…悪く言えば絆^{ほど}されたという可能性も否定できない。

いずれにしても、この新道の正否が県令の命運に関わった事は前述の通りであった。



石垣が崩れていない秘密の一端は、V字の谷に対して楔型の石垣を築いた知恵によるものだろう。足場を作るのも命懸けだったと思うが…。

危険で、ある程度崩しながらテンポ良く歩いてしまえば良い。むしろん、勢い余って転倒するような愚だけは、絶対に犯してはならない。



しかし、過度に恐れる必要はない。先ほどの斜面と同じように、慎重かつ速やかに横断すれば大丈夫。極めて崩れやすい瓦礫土混じりの斜面では立ち止まろうとすることがむしろ

けで、路肩より下は草一本生えない絶壁である。まさに等身大のアリジゴク斜面だった。



歓喜の先に、また危険な崩壊斜面が待ち受けていた。しかも、先ほどよりも遙かに規模は大きく、リスクは段違いである。瓦礫の斜面があるのは、かつての路面の上となる部分だ

最も安パイなルートは、路肩から最も遠いこの部分。もちろん、崩壊地一つ一つ性格は違うから、どこを選んで突破するかは現地でのファイリング次第だが。実戦系オブローダーにとって、このスリルこそが醍醐味の一つである。

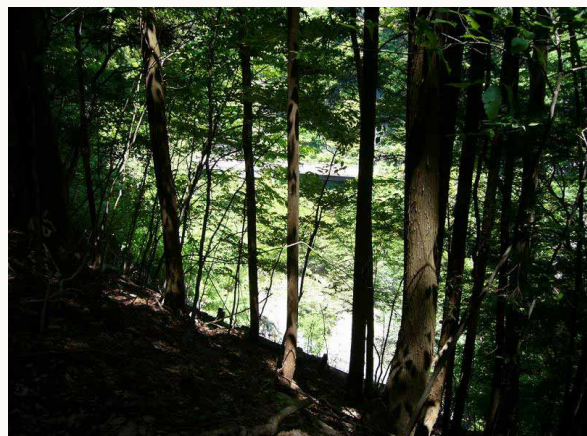


よって画された崖道が始まるのに時間は掛からなかった。そして、第3番目の崩壊斜面が行く手を遮る。遠目にはさほど派手に崩れていなくても、実際に踏み込んでみないと突破の難しさは計れないが、ここはさほどの困難を感じることなく突破出来た。

あった。植林されたものだと思うが、あまり手入れされていない様子は無い。やや上り坂となった道は、陰と日なたを紡ぎながら続いていく。



入山から約30分が経過。我々は鬱蒼とした杉林の中に



対岸の国道とは、既にかかなりの高低差が付いている。日陰な旧道から見ると、国道の通る対岸はいつも眩い新緑の色だった。

杉林の有る場所は比較的穏やかな斜面であったが、再度石垣に

美しき廃道を歩く、
しあわせ。





この丹波山村の一带は多摩川の源流にあたり、東京都心から素直に川を遡れば辿り着ける場所だ。戦前までは大菩薩峠や柳沢峠を通じて山梨側との結びつきの方が深かったため、分水嶺を越えて山梨県域となつていたのである。

東京都心からは国道を走り継いで90 kmほどである。

私が何を言いたいかと言えば、

東京の近くにも、こんな素晴らしい明治道があった！

という全く素直な驚きである。

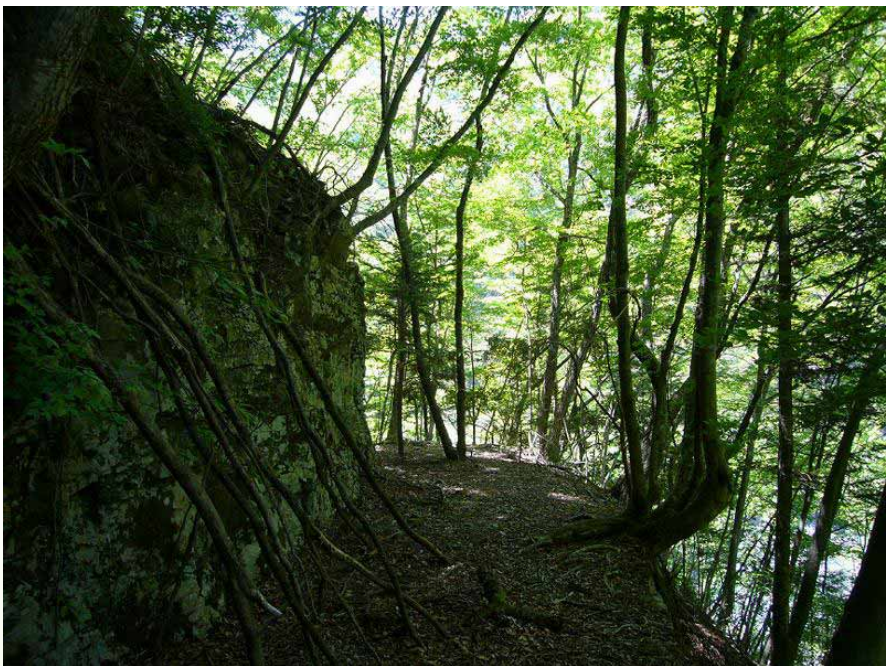
グリーンフィルターを通したような淡い光の下、白い石垣に導かれるように百年前の道が続いている。険しい岩場に渡された綱渡りのような石垣道であるはずなのに、その眺めは安定感に満たされている。道を形づくる全てが、もともとこの場所にあった自然のものだからかも知れない。

この風景がカーブの先に見えてきたときの感動は筆舌に尽くしがたく、「俺が死んだらここに埋めて」と頓狂なお願いをらん丸さんにしたほどだった。

東京近郊に隠れていた、美廃道。

自分たちだけの秘密の場所としてとっておきたいという気持ちが芽生えたが、今回のORJではじめて公開する。

私が、廃道を人にオススメしたいと思ったのは、おそらくこれをはじめた。



先にはもっと凄い景色が待っているかも知れないと、放心状態から復帰して再び歩き出すが、夢心地である。

そんな我々を現実の世界へ引き戻したのは、またしても現れた険しい崩壊の場面だった。写真のらん丸氏がそうしているように、かなりの高巻きをしてこれを突破した。



トの擁壁へ置き換えられたに違いない。明治の道路遺跡として最も名の知れた「万世大路」にさえほとんど残っていない明治馬車道の真景が、惜しげもなく続く。

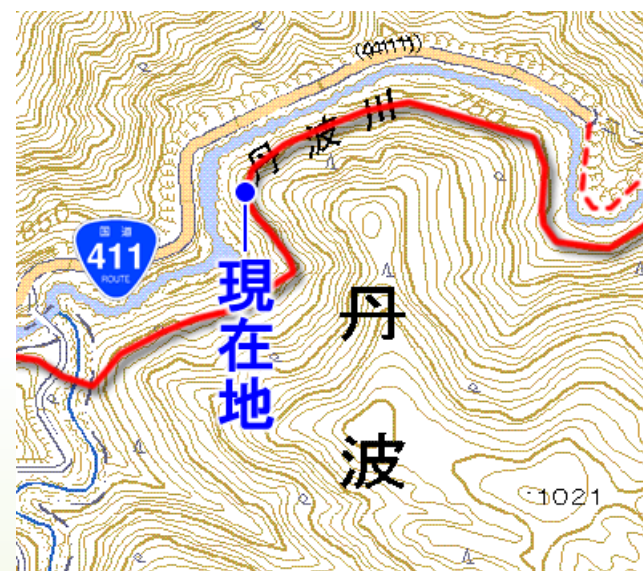


随所に眼をみはるような高い石垣が残されている。もしこの道が藤村県令の思惑通りに利用されていたら、昭和の早い段階で車道化したであろうし、自動車の重さを支える路肩の石垣も真っ先にコンクリ

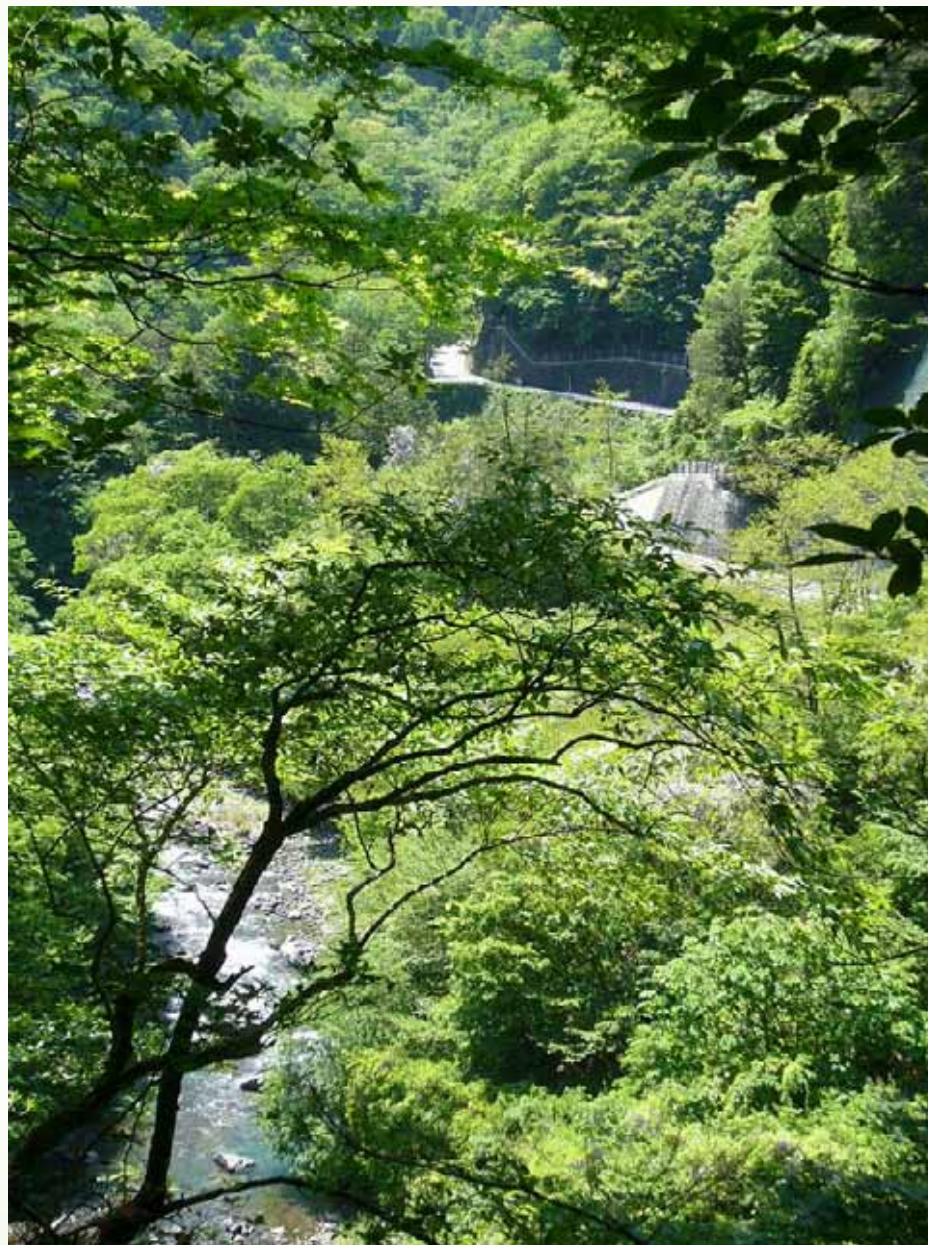
間地点であり最高地点。河床からの高度は50mにも達する。この小さな堀割で左にカーブし、今度は三重河原へ向けての緩やかな下りとなる。



石垣道の先に浅い堀割が見えてきた。ここが前半戦の中

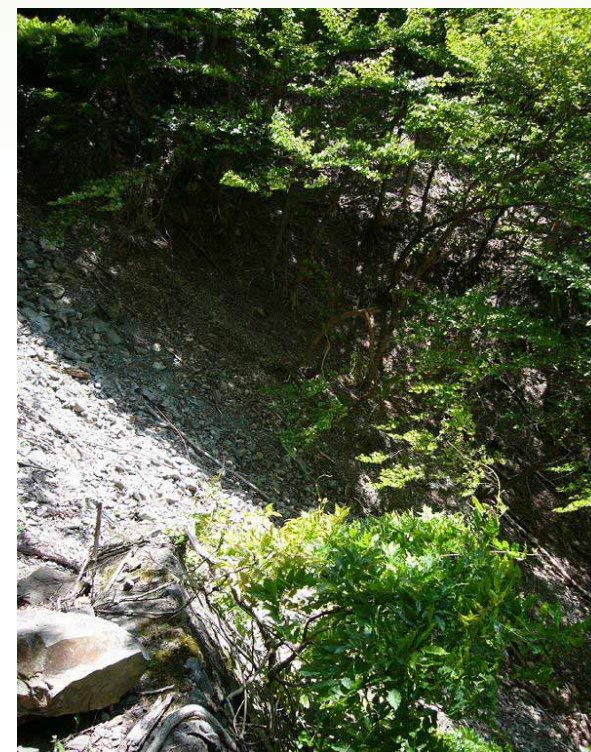
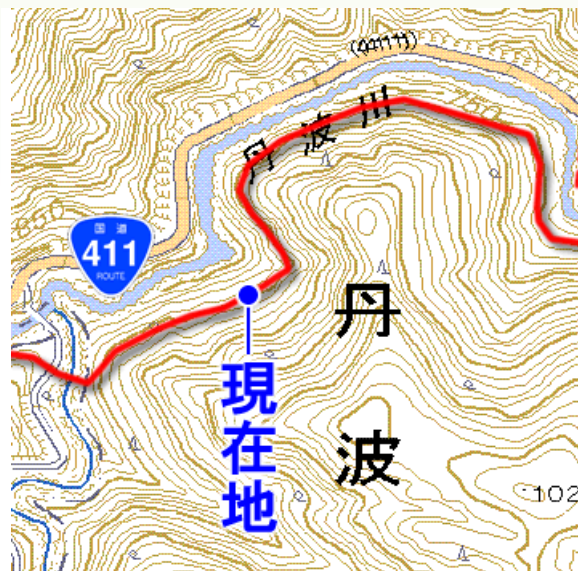


ときおり、木々の隙間から丹波川の清流と国道が見通せた。この辺りの河原は思いのほか広々としており、国道の通う斜面の険しさと好対照を成す。実際、国道が通る北岸は南岸よりも険しい斜面であって、明治道がわざわざ橋を二度も架けてまで南岸に進路をとったのも頷ける。





上にも下にも終わりの見えない岩の河。自ら墜落しなくとも、頭上からいつ弾丸が降り注がないとも限らない。



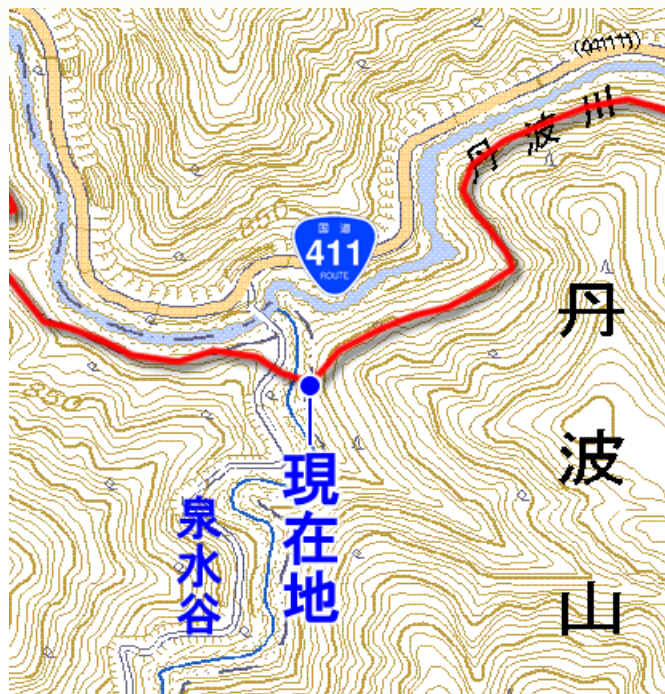
これまでで最も急峻な崩壊斜面によって、道は再び分断された。ここまでの崩壊地はみな土混じりの柔らかい斜面だったが、今度は白く堅い岩礫の崖である。もしこの崩壊地を高いところから見下ろしたなら、緑の森に天から突き刺さった槍のように見えるだろう。

転び石につまずかぬよう細心の注意を払いつつ、ここを横断。スリリングうー！！

きもちいい！

…くっしょい！

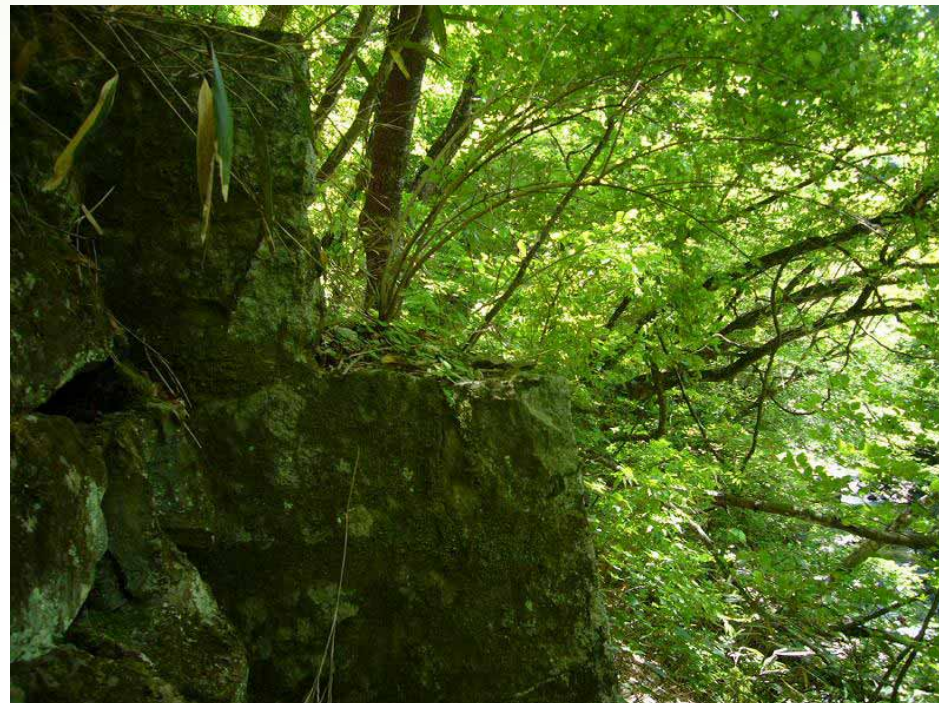
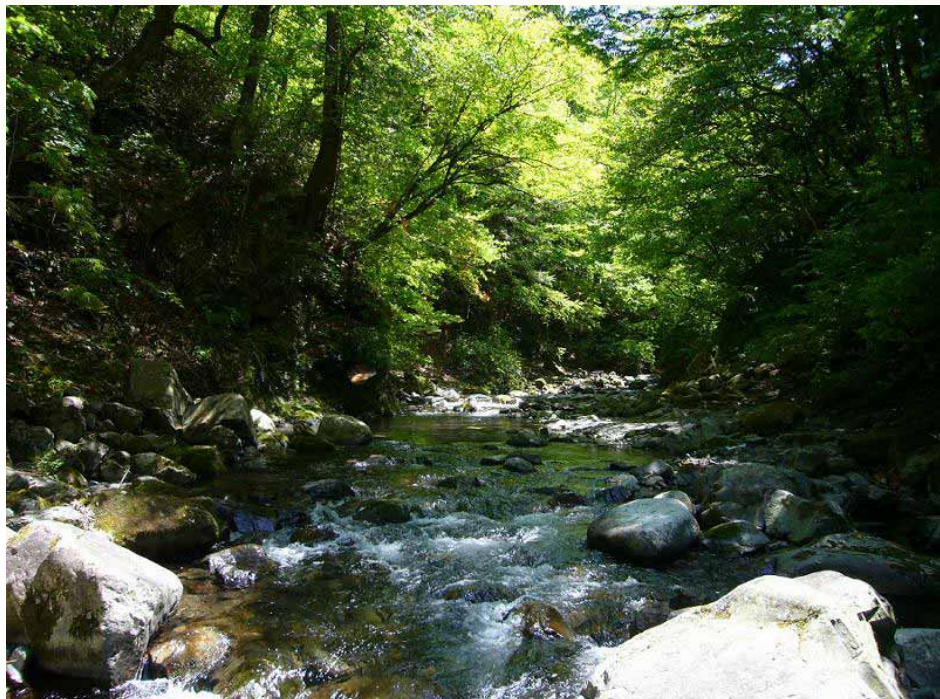
山村と甲州市（旧塩山市）との行政界にあたる。対岸は甲州市だ。



東京都水道局が設置した水道水源林の金属標柱が現れると、間もなく三条橋にさしかかる。今回踏破を目指す明治新道の区間には、起点の船越橋と、終点である藤尾橋を含めて、6本の橋が架かっていたという。その2番目の橋が、ここ泉水谷に架かる三条橋だった（橋名を「小室橋」とする資料もある）。

残念ながら三条橋は現存しない。上の写真で丸氏がそのままさ下ろうとしている場所に橋台跡があった。道は橋へ向かわずそのまま真っ直ぐ続いているように見えるが、この先は泉水谷林道の旧道である。

なお、この泉水谷が丹波



山中で古い橋が架けられていた場所というのは、往々にして険しい。出来るだけ橋を短くするため、峡谷の特に狭まる場所を敢えて選んだためだろう。この三条橋もご多分に漏れず、引きの画を撮りにくい絶壁にある。写真は苔生した石組みの橋台跡。

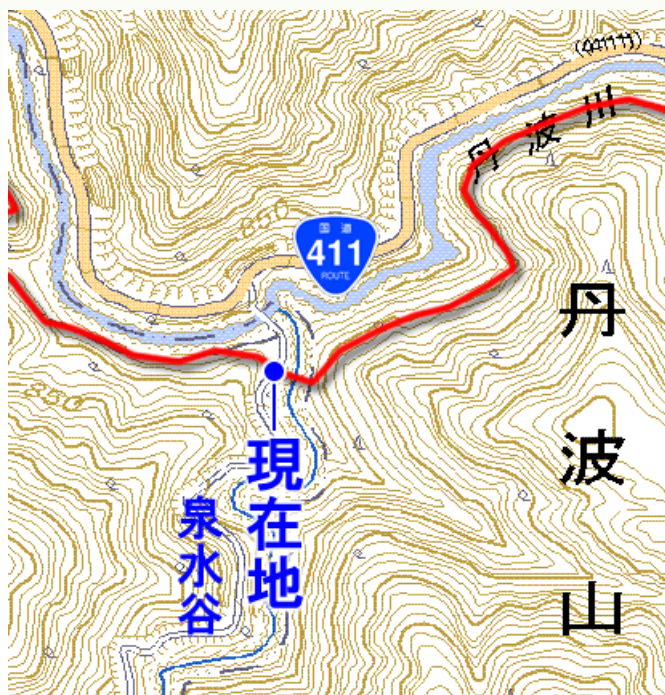
泉水谷へ下り徒渉する。別に迂回ルートがあったのかも知れないが、我々は橋の場所を無理矢理に横断したので、かなり苦労した。橋台の位置と谷の地形を見る限り、往時の三条橋は水面上15mほどに架かる、長さ20〜30mのかなり巨大な木橋であったと想像される。その勇姿が見たかった！

泉水谷徒渉地点から下流を見ると、すぐ近くに丹波川との合流地点と、さらに対岸の国道が見通せる。フジの花が滝のように降り注ぐとても奇麗なところだが、この三重河原を多摩川の源流と考えた人物がいた。天保14年（1843）に源流探検家・山田早苗は多摩川の源流を求めてこの地へ辿り着き、「幽谷の細流にして、凄まじき処なり」と記録している。実態は意外に穏やかなところだが、道らしき道もない谷を遡りようやく辿り着いた風景は、また別の趣をもって探検家の眼に映ったのだろうか。



泉水谷左岸には橋脚が一本残されていた。さすがに空積みではなく、モルタルで固められた丁寧な布積みの石垣である。これも船越橋同様、大正頃に改築されたのだろうか。





1.8 kmに約100分をかけ、のんびり歩いた前半戦。そこには心に残る美廃道があった。残るは約4 km。



橋脚の傍を強引に登っていくと舗装道路に出た。これが現在の泉水谷林道で、舗装されたのは最近だが、開設は昭和29〜38年と新しい林道だ。林道を右に進めば三条橋（同名）で丹波川を渡って国道に出ることが出来る。そして、直進が旧道の続きである。もちろん我々は直進する。



三重河原



1018 独標



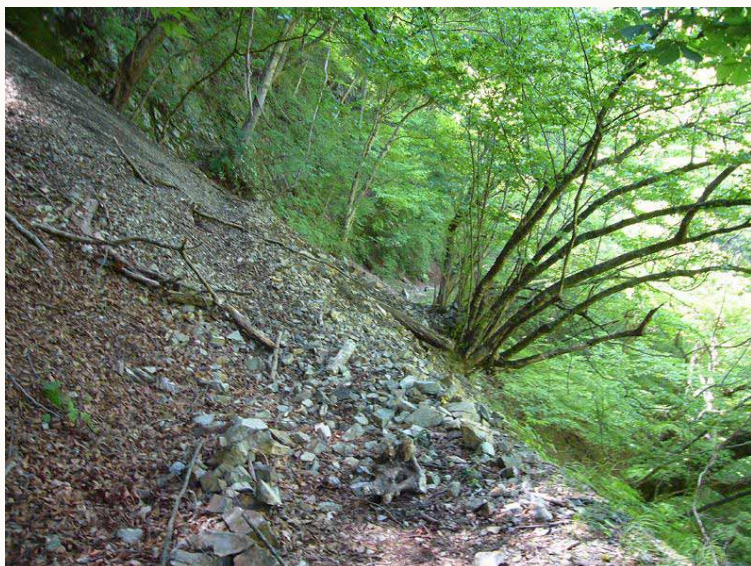
小休止の後、舗装路を横切り再び石と土の道へ。この先へは車も入った形跡があるが、らん丸氏曰く、この轍はさほど長く続かないという。私もそう願う。

少し歩くと、道を挟んで左右両側の斜面に、奇麗に均された空き地が現れた。大きな木が生えていないところを見るに、最近まで建物があつたらしい。

この空き地との関連性は不明だが、辺りにはかつて「幽霊の出るスポット」として知られた、「大久保小屋」なる廃屋があつたそうなる。某民放が泊まり込んで幽霊探しをしたことなど、今では遠い日の語り種になっている。奥多摩山岳会が昭和40年代に刊行した『奥多摩』なる登山指南書には確かに、

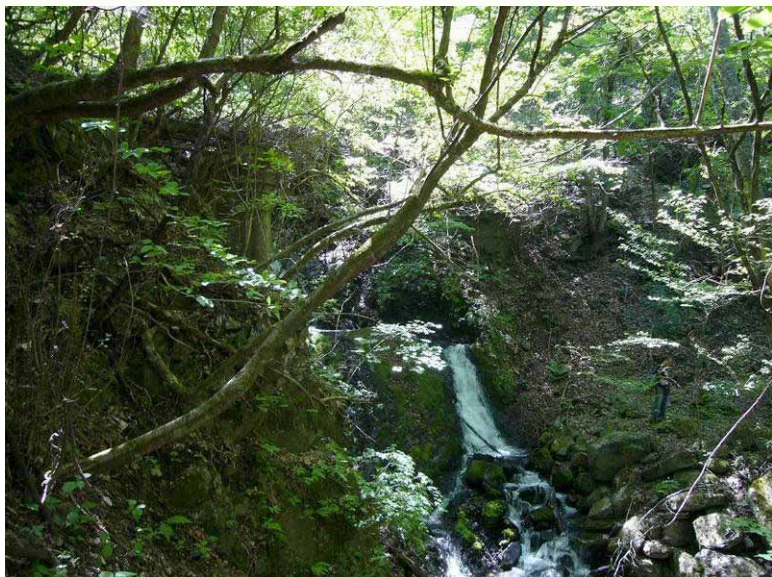
「大久保小屋を見下ろし、対岸の新道工事を見ながら進むと、川は径から遠ざかってやがて黒川橋を渡る」とある。

川は道を遠ざかりはじめた。思い出したように急な登りが始まる。気がつけば崖下の流れは丹波川ではなくなっている。一気に周囲の地形も険しさを増し、山峡の小さな安息地・三重河原の平穩は終わった。らん丸氏の予言通り、車の轍も絶え絶えに。いまは豪気なバイク野郎のタイヤ痕が続くのみ。廃道再開である。



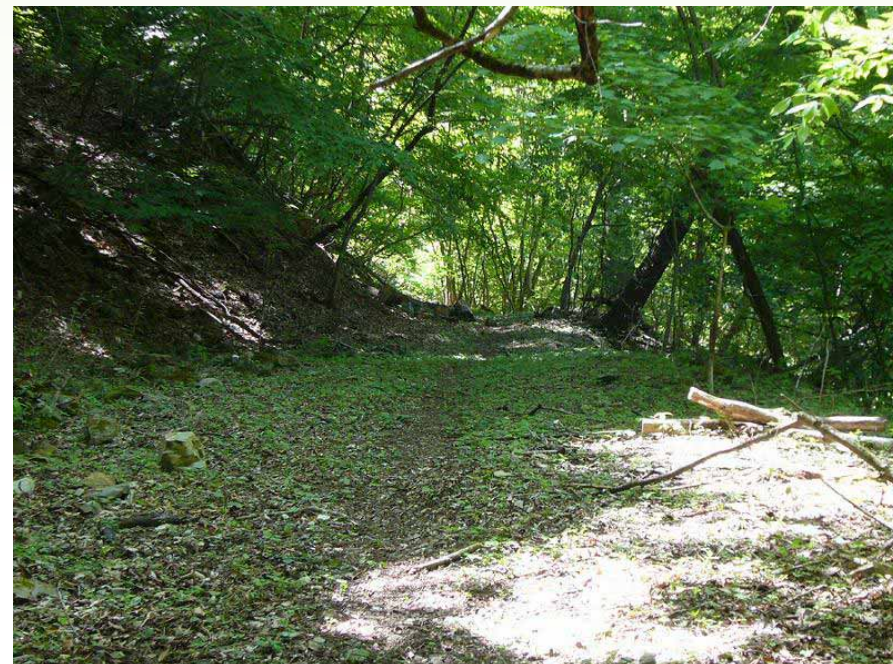
規模の大きな崩壊地も途中にあるが、登山ルートにも重なっているために、ちゃんと踏み跡があって安心できる。



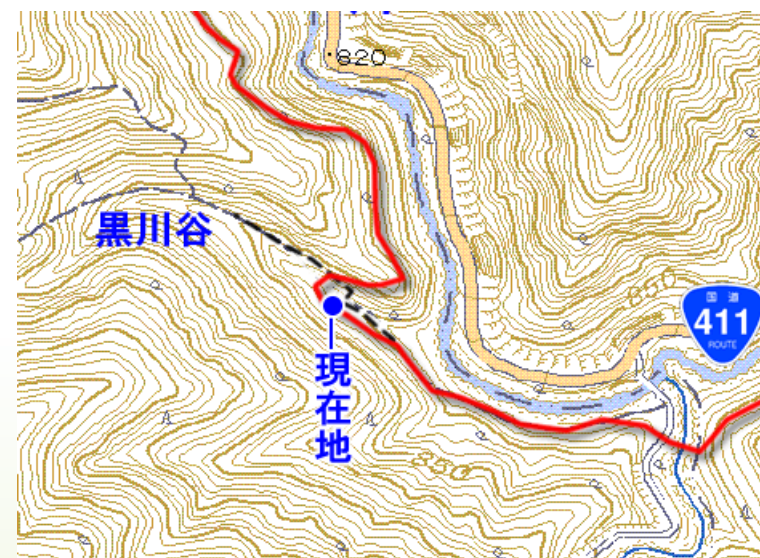


予感は的中。広場のすぐ先で路盤は唐突に終わった。見下ろすと、そこには黒く苔生した岩を滑り落ちる二段の滝があった。これが黒川谷である。泉水谷より遙かに水量は少ないが、昼なお暗くどこか鬱々とした印象。すぐ下流の谷底に新しい木橋があるのを見つけた。直前の広場から分け入る小径があったらしい。

さな広場に行き当たった。真っ直ぐ道は続いているが、そこは明らかに荒れている。ここまでの岩がゴロゴロしているような荒れ方とは異なる、寂しげというか何というか： いかにも行き止まりになっていそうな雰囲気だった。



泉水谷から約600mで小



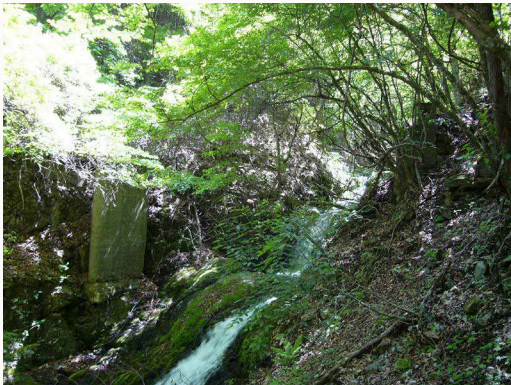


黒川廃橋の15mほど下流に架かる現在の黒川橋は徒歩専用で、旧橋より遙かにスペック&スケールダウンしている。

あまり存在感のない左岸の橋台。橋台はあるが、その先に道がないという状況で、ここからしばらく苦労することに。



左岸側からの黒川橋廃景。二段滝の合間を跨ぐように架かっていたようだ。この谷の上流には、武田信玄にまつわる甲斐金山の一つ「黒川金山」の跡があるらしい。昭和に入ってから個人の経営で採金が試みられたそうだが、幽霊以外が「出た」という話は聞かない。



新しい木橋を渡り黒川谷の左岸へ着くと、道は二手に分かれる。右が我々の進むべき旧道で、左は黒川谷を遡り黒川金山跡を経て鶏鳴山および大菩薩峠方面へ続く登山道だ。

黒川橋跡には、コンクリート製の華奢な橋脚1本を発見した。上部が珍しい形をしており目を引く。これが4本の木造主桁をそれぞれ支えるための構造であったことが、朽ちて痩せ細りながらも辛うじて残る部材によって判明した。黒川橋は単純な木造桁橋であったようだ。





…であるはずなのだが、右に道はない。

旧黒川橋の左岸側橋台は残っているのに、その先にあるべき道は斜面と一体化してしまい全く見出せない。それでも私は道路のあった場所を想像しながら、無理矢理トラバースしてみた。そして振り返って写したのが上の写真である。

結局黒川橋左岸から100mほどの区間は、山肌ごと流れてしまったのか、不思議なくらい痕跡が無い。この

区間には迂回路も見当たらず、突破の処方箋はないのだが、強いて言うならばらん丸氏がそうしたように、木橋から50mほど下流まで谷底を歩き、そこから一気にガレた崩壊斜面を30mほどよじ登るのがルートなのか。（トラバースは危険なうえ、本当に何も道の痕跡はなかったの
でオススメしない）

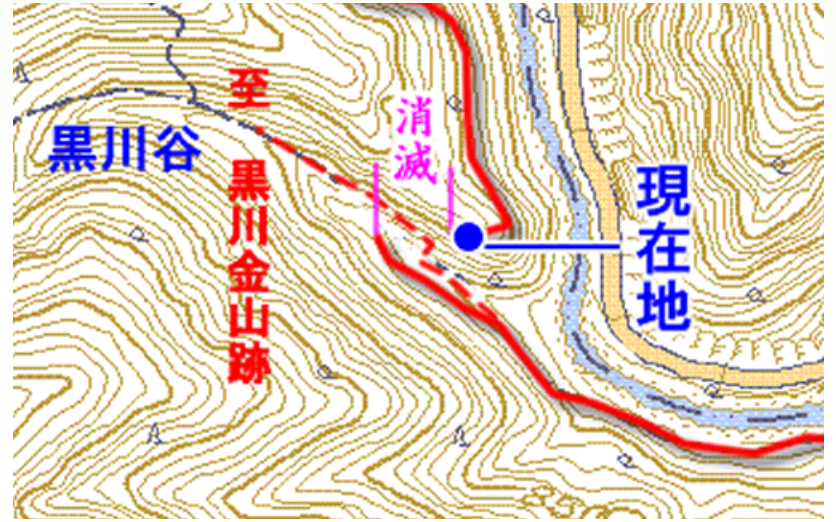


0 m 近く登って行かねばならない。
古い記録には、黒川通りに「犬戻し」なる急坂の難所があったと伝えられるが、それはこの辺りなのかも知れない。激しい勾配ゆえ、路肩の石垣だけを見ると「万里の長城」のようである。

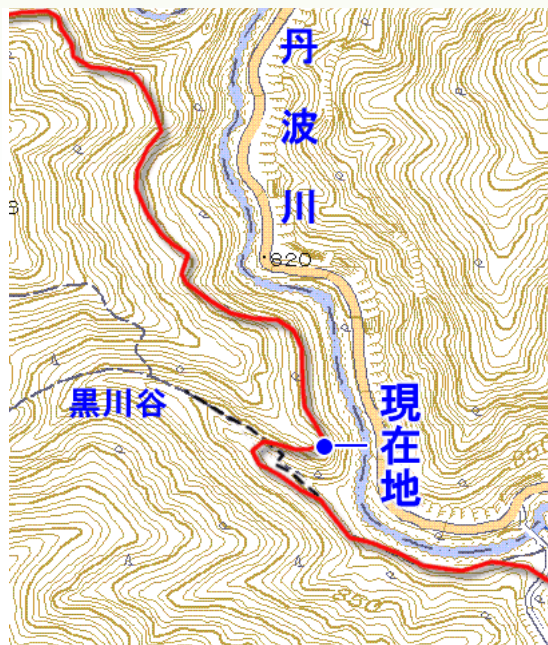


今度は黒川谷を右
遙か下に見下ろしつ
つ、これまでに無か
った急な登りで青空
を指す。今回歩く
区間内で最高地点と
なる無名の峠は標高
1018 m という高
所にあり、まだ20

思いのほか苦勞したが、再び現れた道の続きを目にした瞬間、
疲れも汗も、全てが甘美な時間に呑み込まれていった。




路上に転がる巨大な岩石。ギリギリのところ黒川谷への墜落を免れている。何かしか心のありそうな情景。

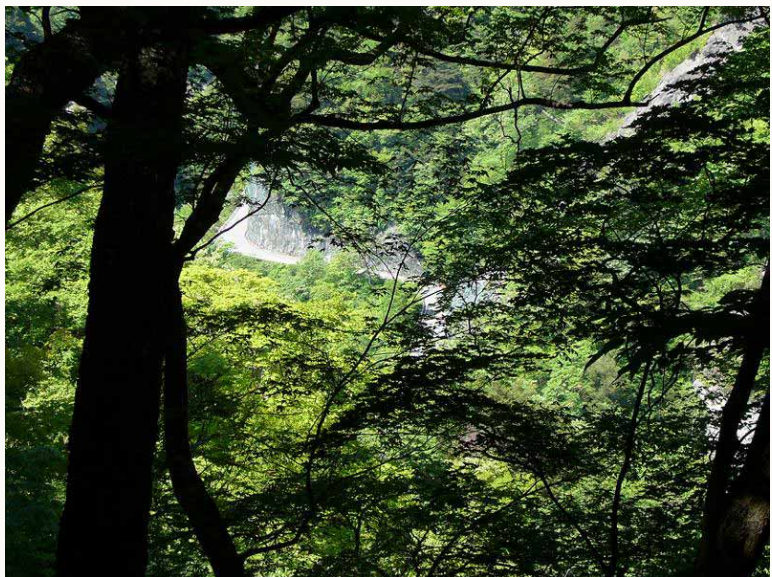


植物知識の乏しさは悩みであり課題だが、そのくせ巨木は大好きで、馴染みもある。廃道沿いには人知れずにすくすく育った巨木が多いせいだ。

やがて広場のよ
うな左カーブで、
ヒバの巨木が列を
成す尾根を乗り越
す。尾根上にヒバ
が多いのは、西関
東の山に共通する
特徴のようだ。こ
の先の道は再び丹
波川に沿う形とな
り、西へ進路を戻
す。一時厳しかつ
た勾配も緩やかに
なって、身のとろ
けるような甘い甘
いエリアが始まる。

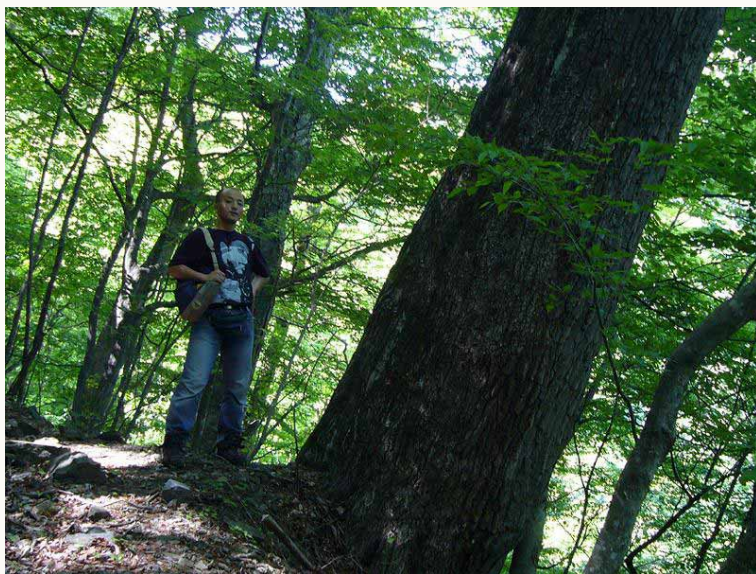
A photograph of a forest path. The path is covered in a thick layer of brown, fallen leaves. A large, dark tree trunk leans over the path from the left side. The background is filled with green foliage and trees, suggesting a dense forest. The lighting is bright, indicating a sunny day.

ほうあー……。



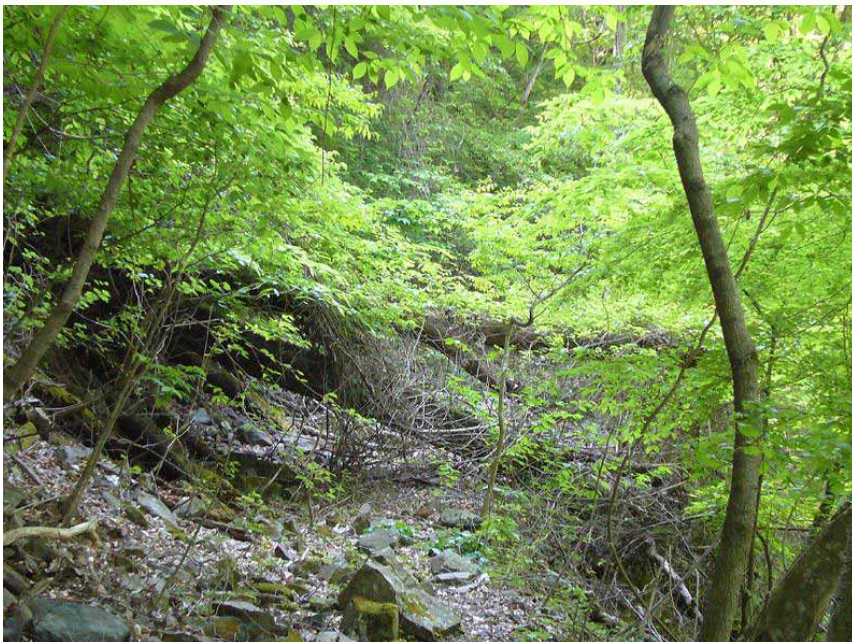
国道はこんなにも低く見える。ときおり走り去る車も無音だ。此彼を隔てる丹波川は深淵の連続をなしていて、瑠璃色の水面は空を映さない。

ズドーン！



船越橋から三重河原までの「前半戦」は、地形の険しさと、そこに挑む道の、特に石垣の素晴らしさを全面に押し出した、廃道バトルフィールドであった。

一方、三重河原から最高地点（1018独標）までの「中盤戦」（当区間）は、静寂境、霊験境とでもいうべき風景が非常に印象的である。滅多に訪れる人はないようで、ゴミの一つも見当たらない歩行者天国（オブ的な）だ。



巨大な倒木を潜っては跨ぎ、跨いでは乗り越えて、ますます森の深く、山の高いところへ進んでいく。その足元にあるのは廃道。人間界での役割を失った道は、命に満ちた自然の中で変貌を遂げる。降り注ぐ落ち葉や枯木を受け止めて、そこに土を醸成する。道であった場所はいまや、険しい山腹に耕された、新たな命の苗床であった。

倒木の森を抜けると、再び路傍の岩肌が目立って迫り上がっていく。頻発する落石に、ロックガーデンのようになった場所を通り過ぎると、またしても、絶句地が……！！

豊かな森のあるところ、もちろん私の大好きなキノコの姿もあった。これは旨そうなキノコだ。ORJの私のレポで、キノコ写真が出てこないことの方が稀だというツツコミは、やめてくれ。

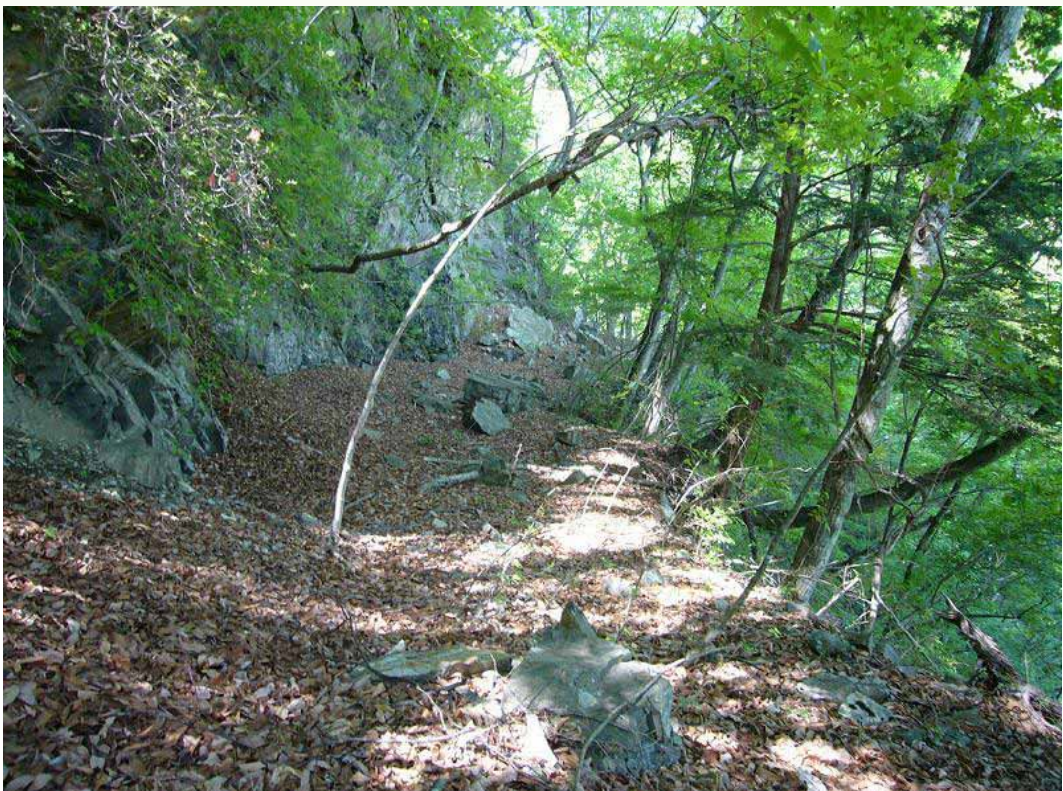


高い斜面を横断するプチ難所は頻繁にあるが、黒川谷以来、それほど難しい場面は無い。



新青梅街道 「黒川通り」

前半戦で見たものに勝るとも劣らない、石垣と絶壁のシンフォニー再演。もう「凄い」というより他にない。隧道こそ無いものの、道路風景そのもののインパクトは**三島を超えた**。(↑まさかそこまで言うとは思わなかったでしょ?)



この道、ただ険しいところにあるから凄いというものではない。まず、明治8〜11年という建設時期の古さが特筆に値する。文明開化と共に外国から導入された馬車が、本邦で陸上交通の王として君臨した期間は、明治前〜中期までとさほど長くない(地域によって時期の差異はあるが、おおむね鉄道に取

って替わられた)。よって、絶対数のかなり限られた明治馬車道遺跡のなかにあつて、この新青梅街道はかなり古い部類に入る(万世大路は明治13年開通、清水国道は明治18年開通など)。これは、開明的な藤村県令の力もあつたらうし、文明開花の中心地、東京や横浜の隣県であつた山梨という土地柄(≡県民性)も影響しているのだろう。

そして何よりその保存状態の素晴らしさだ。明治道の多くが自

動車道として転用される際に大規模な改良を受けてしまったのに対して、この道にはそのような改変の機会が無かった。（山梨県的には不幸にも）

この道の自動車道と見紛うばかりの広い幅は、普通の馬車（車体幅は1間ほどが多かった）同士が離合できる幅員3間を目安にして定められたものだと思われる。険しい場面でも路幅を妥協している部分は見当たらず、大変なこだわりようだ。わが国では明治9年にはじめて「国道」が制度化され、あるべき路幅などが定められるのだが、それに先立って藤村県令は国道級の道を作っていた事になる。（実際に青梅街道が国道に昇格するのは、最初の「国道」が定められてから106年もたった昭和57年であった。）





嬉しい発見だった。
これは、思わず道の〃肩を撫でてあげたくなるような、とても愛されていた証である。

令の期待した首都連絡道路としては機能し得なかった本道だが、はじめにこの道を欲した人々には（「丹波村」は現在の丹波山村の一部、「山村」は現在の甲州市勝沼山の旧地名である）、ちゃんと

櫛比する、いかにも落石の多そうな危険地帯だ。



それに、ここは路上に岩盤の可能性が高いかも知れない。この場所で、死馬でもあったのだろうか。それとも、往來の安全を願って立てられたものか。寄進者が個人名ではないところを見ると、後者の可能性が高いかも知れない。それに、ここは路上に岩盤の



…出ちゃった。

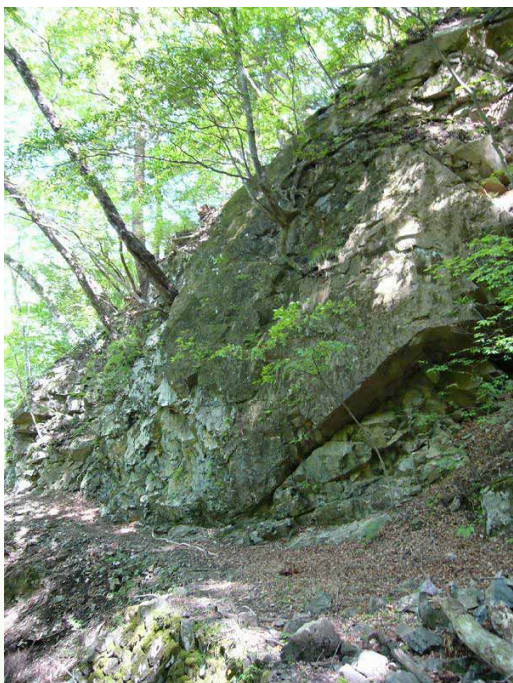
馬頭観音碑、出ちゃった。

小ぶりながら舟後光型に整形された典型的な馬頭観音碑である。欠けもなく状態はすこぶる良い。「馬頭観世音」の文字を挟んで、両脇に「大正四年十月」「丹波村山村馬持中」と刻まれている。



登り続けている。我々も順調に距離を重ねていく。こんなに充実した廃道だったら一日中でも歩きたいと思った。

ながらく北向きの日陰斜面を歩いてきたので、行く手に光の差し込む場所を見たときに、そこが峠であるとすぐに分かった。三重河原から約2.4kmの地点である。険しくも甘美な廃道。これで残すところ、あと3分の1弱となってしまった。



馬頭観音碑が佇む岩場を過ぎると、道は再び穏やかさを取り戻した。開放感のある疎林の森に、落ち葉をたっぷり蓄えた広い道形が見渡す限りに続いている。あたりに人工的な音はまるでなく、ときおり響く野鳥のさえずりと、風が葉を揺らす音が、無音以上の静寂を演出していた。

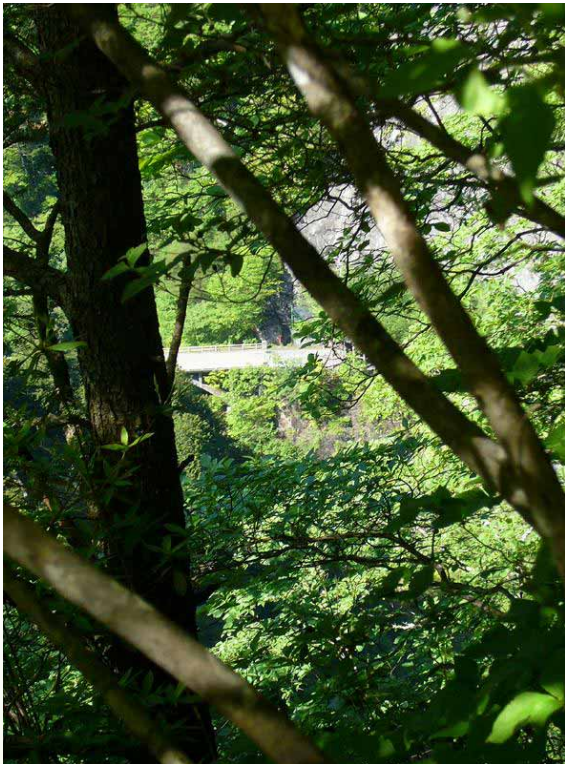
険しい岩場と優しい森が交互に現れるなか、道はほぼ一定した勾配で



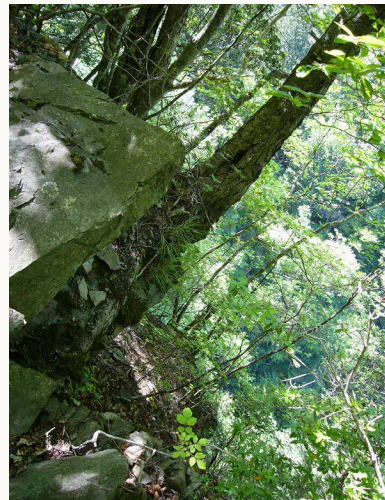
藤尾橋

1018独標

から下流が丹波川で、一ノ瀬川が多摩川の源流河川とされている。国道と旧道はこれ以降、支流である柳沢川に沿って廻り、同名の峠を目指すことになる。



峠付近から、眼下に見える柳沢川と一ノ瀬川の合流地点を望遠で撮影。谷が余りに深く水面は見通せないが、この辺りが怪談の舞台として知られる「おいらん淵」である。ここ



峠の下は、気が遠くなるほどに高い絶壁である。ここに驚のクチバシのように迫り出した大岩があり、写真はその先端から見下ろして撮影したもの。

図にはここに独立標高点（海拔1018m）が描かれているので、ちよつと格好をつけて「独標1018」と呼んでみる。



今回の行程の最高地点。泉水谷林道からは約2.4km、高低差200mあまりを1時間半ほどかけて登ってきたことになる。黒川谷付近を除いて路盤の状況は比較的良好で、歩きやすかった。道が登りから下りに切り替わるという意味で「峠」ではあるのだが、尾根の肩を越えるような場所であるせいか、特に峠の名前は無いようだ。古い地形

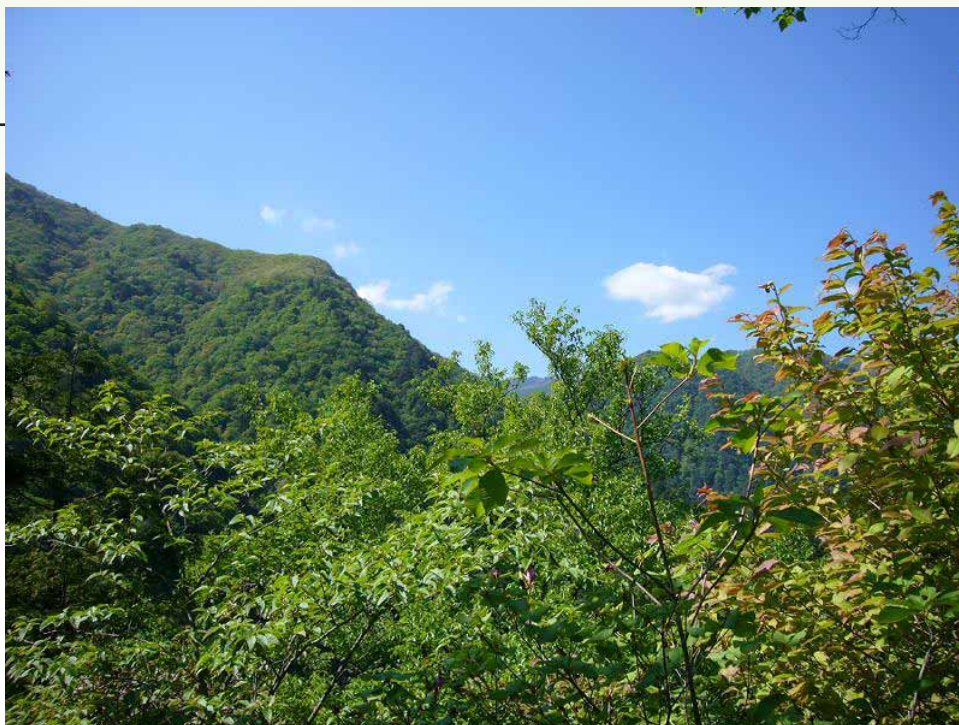
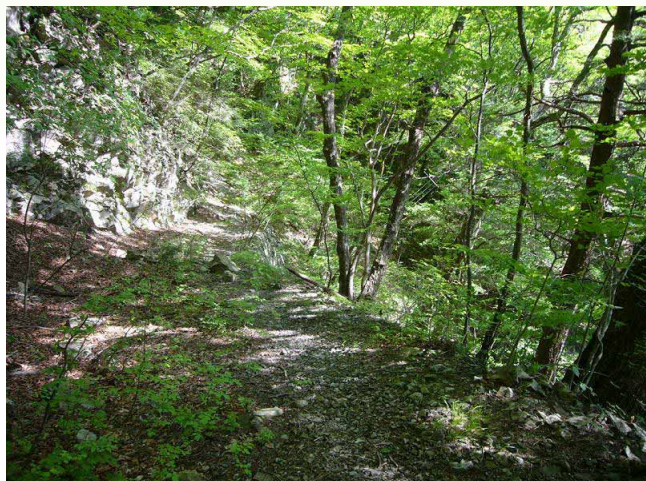


峠の一角には「東京都水道水源林」
「昭和四十七年十一月」とペンキで描かれた大きな木柱が建っていた。明治26年に「東京の水源は多摩川にあり」との議論から、それまで神奈川県に属していた三多摩地方を東京府

に編入した事を皮切りに、さらにその源流である山梨県内の広大な原生林を買収、東京都水道水源林として保安すると同時に、計画的な林業経営を行って資金源にしようとした。林業経営には紆余曲折あつて、完全には成功しなかったが、現在でも水源涵養を第一として約216平方キロメートルという広大な山林が保護されている。今回歩いてきた山の風致が特に優れているのも、無秩序な開発から守られてきた事による。

東京から遠く離れた山国では、かなり奥地に至るまでコピペしたような杉林が広がってしまった現在、東京は首都だからって特別に綺麗な森が残せて、狡いなあ。…なんて、秋田育ちの私は思ってしまった。

ちなみに、前出の登山指南書『奥多摩』によれば、ここから花魁淵へと尾根伝いに下る山道があるとのことだが、確かにそれらしい小径が標柱の裏手に続いている。しかし、おそらく今は谷底まで下ることは難しいと思う…。



先ほどは谷底を覗き込んだ写真だったが、西側には眺望がひらけている。古地形図からだど「川沿いの旧道」というイメージを受けるが、実情は水面から遠く離れた山腹の道が大半であった。これだけ高巻きしなければ上流へ進めないほど、谷は険しかったのである。

川を遡るために尾根まで高巻きするというダイナミックな明治道は、我々でなくとも印象深いものであったらしく、明治11年に多摩川の源流を探訪した山城裕之なる人物は、開通したばかりのこの道を、「山腹を掘開し、巖岩を穿ち、石垣を築し、路線高く、樹木で水流見えず」と表現している。私
が長々とレポートしてきた内容は、この短い文章に集約される。

小休止の後、再び歩き始める。道は峠で90度折れて、日当たりの少し良くなった西向き斜面を南下する形となった。この先終点である藤尾橋までは約1.6km。序盤は下り、中盤以降はまた河川勾配に合わせて登っていく形となる。

峠は越えたが、残りも消化試合などでないことが、この1分後に判明！



なんだあれ？

これだっ！

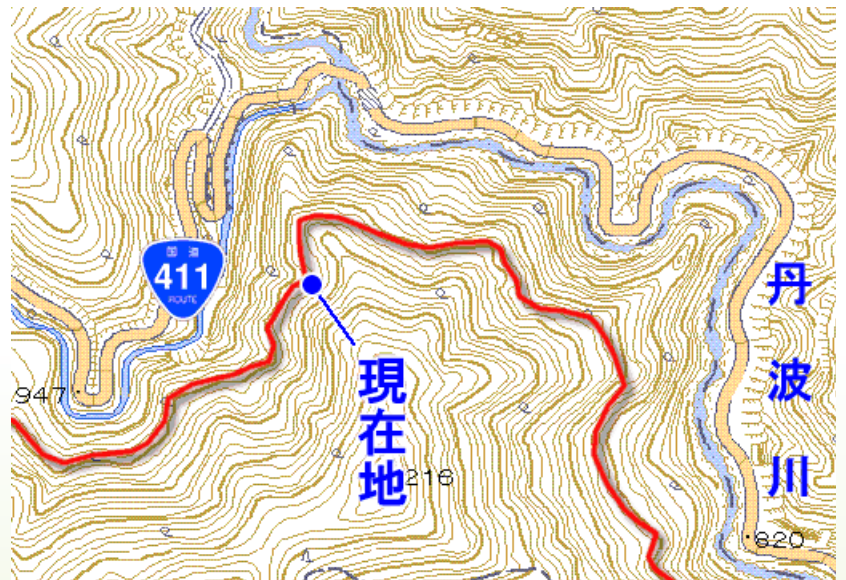
さつき見えた手すりは、この階段： いや、梯子か??

ともかく、この見るからに危うい通路のものだったのだ。



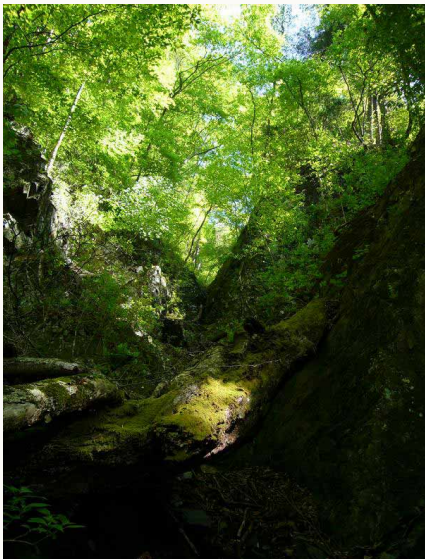
けの簡単な柵が、いきなり荒廃の度を深くした道の案内役となっている。

何か金属製の手すりらしきものが、もの凄い急角度で崖に架けられている姿が遠目に見えたのだが、さらに近づくとその姿は見えなくなつた。その代わり、鉄棒にトラロープを掛けただ

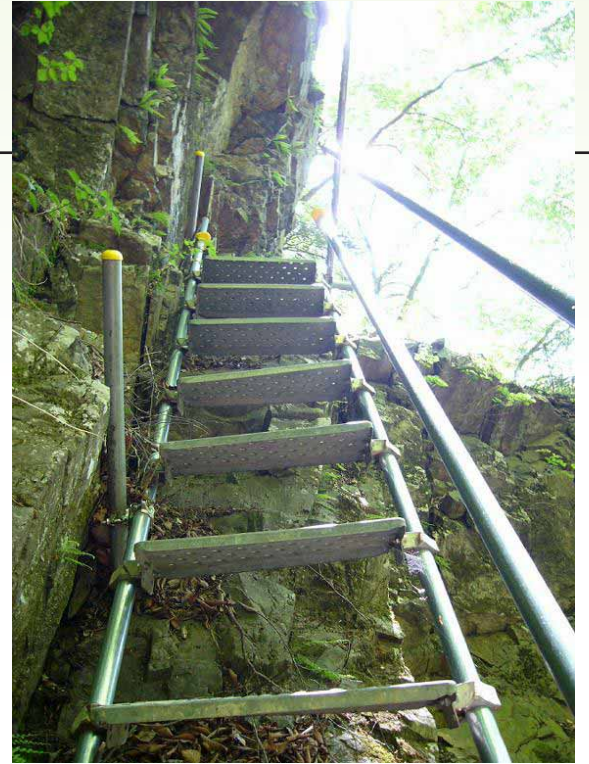


現地では、決壊のために道が失われてこのような姿になったの
だろうと思っただが、ここにも橋が架かっていたというのが真相の
ようだ。先の黒川橋と終点の藤尾橋の間に、橋は2本架けられた
記録がある。響岩橋と大東橋であるが、響岩橋はこの場所にあっ
たのではないだろうか。

響岩というのがどこを指すのかも資料が乏しく判然としないの
だが、見上げた岩谷の重畳
たる巖壁に、私の叫び声
が
伝こたしたのまは紛れもない事実
である。わざわざ名付けら
れるほどの岩場であれば、
自然と旅人の印象に残る景
色であったはず。そういう
観点からも、ここが響岩だ
と思う。



おそらくこれが響岩。恐るべき偉容を誇る
割れ目の如き岩合だ。確かに声が少し反響
する。



預けなければならぬ場面は、気が気でなかったりする。幸い我々二人の通行で階段はどうにもならなかったが、かなり揺れたので、いつまで保つかは不明…。

難所を越えると、下りとも登りとも付かないなだらかな道。峠以前に比べると、いくらか踏み跡らしきものが付いている。わざわざ先ほどのような歩行者用通路が出来ているくらいだから、水源林の巡視路にでもあたっているのだろうか。

凄まじい岩谷に圧倒されるも、脱出を図らねばならない。しかし、この階段は下手な梯子よりも怖い。そもそも、既設である人工的な足場を過信してはならないのが廃道歩きの掟であるから、このように人工的な足場に全体重を



大蛇出現?! というのは真つ赤な嘘で、落ち葉と比較してもお分かりの通り、体長10cmにも満たないような極小ニョロちゃんだ。おそらくジムグリの幼蛇。



再び路盤が消滅し、代わりに細い歩行者用通路が、栈橋となつて岩壁にへばり付いている。さつきも言ったが、このような怪しげな橋に身を任せると、万が一のときになんら抵抗できず谷に叩き落とされる危険を孕んでいる。

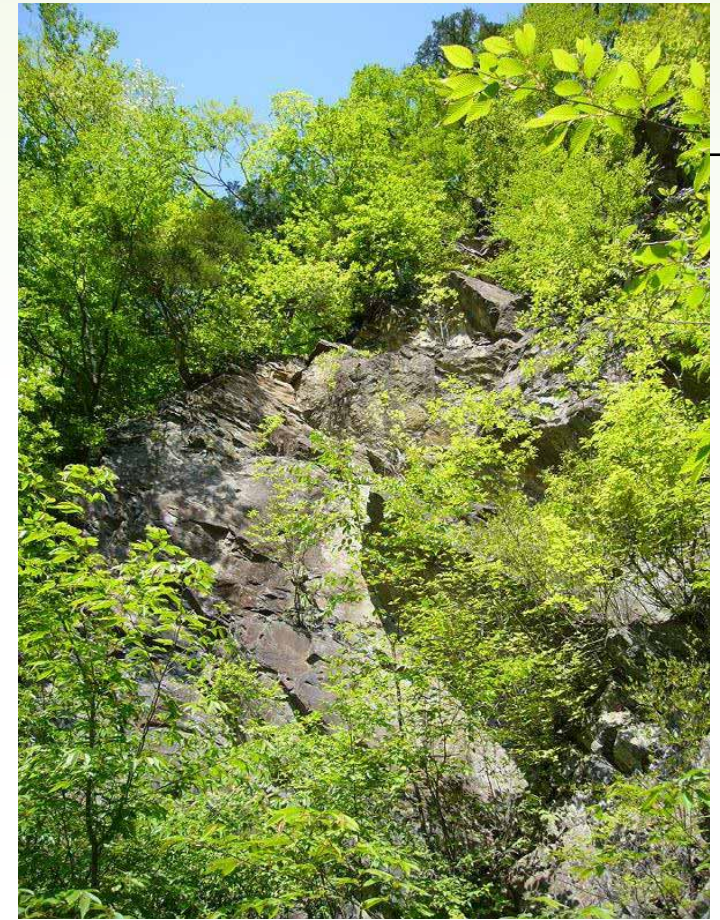
とはいえ、この通路を使わない手もないのだが…。



板きれ一枚
の下は俎板の
ような絶壁。
確かにこの栈
橋無くしては全く横断不可能であった
可能性が高く、変に疑ってゴメンなさ
いと、心の中で橋に謝りながら無事通
過。



下っていくと、またしても歩行者用の栈橋が現れた。ここでも本来の路盤は跡形もなく落ちている。栈橋も崩土に埋もれつつあって、まさに廃道の連鎖。積木崩しの様相を呈する。



「響岩」の第2候補地が、栈橋の真上に迫り出すようなこの岩崖。確かにこの場所も橋無くしては越えられない地形だが、現在露出している乾ききった岩肌は、表土が全てこそげ落ちるような土砂崩れの結果のようにも見える。が、一応「響岩橋」の第2候補地とする。

栈橋を渡りきると本来の道が復活。そして本格的に下りが始まる。写真は振り返って撮影。

峠を発って歩くこと20分。旧道最後のハイライトシーンと言ふべきものが、目前に迫っていた。

この道を象徴する光景といえば、やっぱり石垣。

最後まで、石垣が魅せた！！



エメラルドの石垣 現る!!

緑の色階の全てがここにここに集められているかのような、微妙な色彩を見せる苔生した石垣。特に鮮やかに見える部分は、シダの新芽である。この瑞々しき石垣は、本当に水の通り道にもなっていた。本来ならば暗渠を設けて逃がすような沢水は路面に吸収され、そのまま石垣を浸透、その下端から再び湧き出しているのであった。空積みの石垣に秘められた、現代の道路が容易になし得ない高度な機能性を目にしたのである。そして、そのことを私に教えてくれたのは、美しく着生した苔であった。

これは、廃道が辿り着いた究極の美しさ…。





そしてこれが、石垣上の路面に吸い込まれていく沢の様子。空積み石垣の驚くべき機能。水の流れに逆らわず、自然に抗わず、1000年を過ごしてきた。舗装路面とコンクリート擁壁の現代道路では、望むべくもない光景だ。



エメラルドの石垣を歩くらん丸氏。自然の崖と見分けが付きづらいほど緑色だが、この中に石垣が含まれている！



石垣上から見下ろす谷底。石垣の下部から湧き水が出ていることが分かるだろう。時間に余裕があれば、下に降りて見上げてみたかった。(下降ルート探しは困難そうだが)



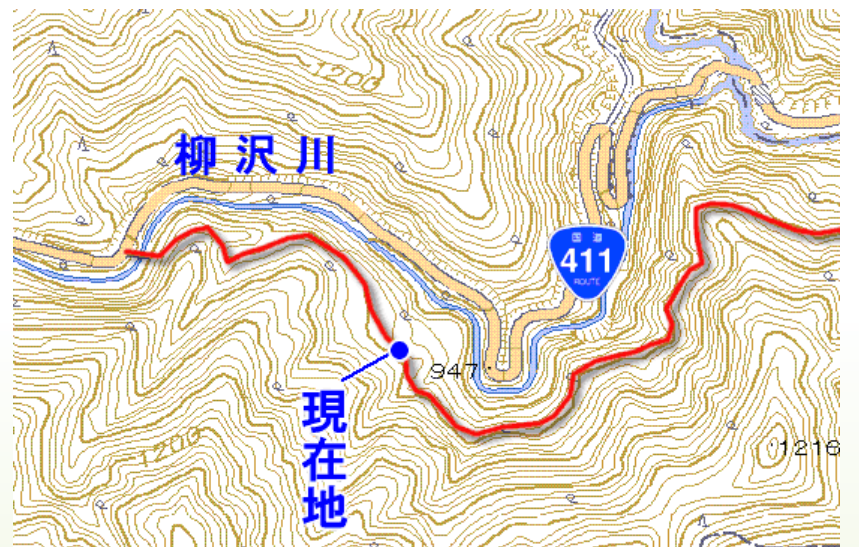
崩壊地は随所にあるが、いずれも手すり付きの歩行者用通路が設けられている。それでもハイカーの残っていたようなゴミは見られず、興醒めするところもない。

影。もちろん左が明治の道だ。
がする。写真は、合流地点を振り返って撮



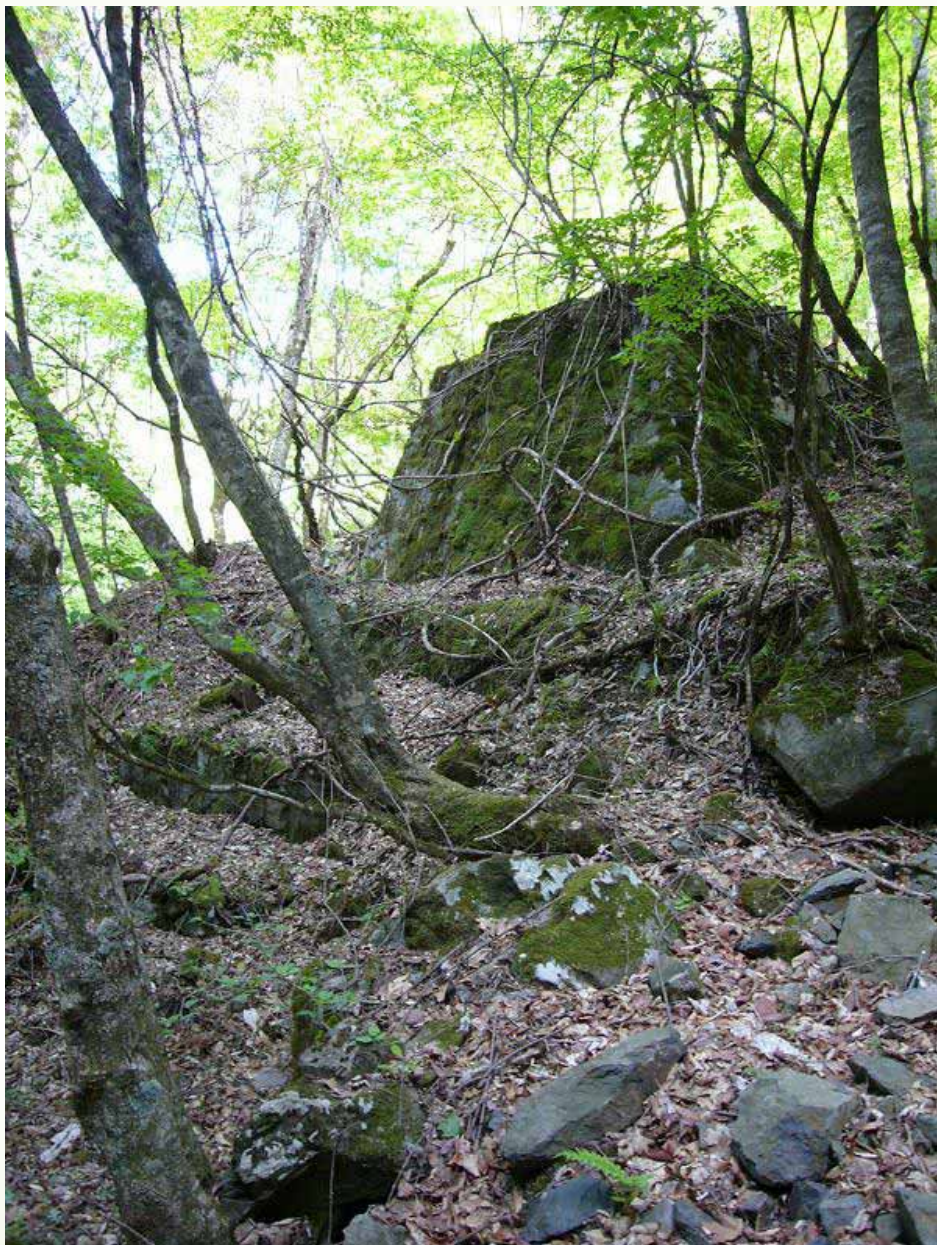
しばらくまど
ろみを感じるよ
うな森の道を辿
っていくと、山
側から作業道ら
しき小径が合わ
さってきた。い
よいよ人気の近
づいてきた予感

さほど下った印象はないが、底を打って平坦な道となる。周り
はどこまででも歩いて行けそうな疎林で、そよぐ風が心地よい。
これまでで最も穏やかさを感じる場所だ。



珍しいコンクリート製の焼
窯の跡が、道の真ん中にあ
った。やや小ぶりであるが、
形は石積のものと同じであ
る。わざわざコンクリート
を持ち込んでまで作られた
窯だが、風化が激しくいつ
頃まで使われていたのか見
当も付かない。





小さな木橋が谷底に渡されている。

峠から1.3 kmほど歩くと、
広く凹んだような地形に突
き当たり、築堤らしき高み
に道は終わっている。その
突端には、例によって石積
の矩体があった。見下ろす
凹地の中央には、森から沁
みだしてきたような細く澄
んだ流れが一条。

ここに、大東橋はあった。
そして、失われた橋の代わ
りに、歩行者だけが通れる

橋台の真下に、崩壊した橋桁の一部が辛うじて残っていた。写真の物体がそれで、金属製のタイププレート2枚が据え付けられた木材片だ。もしタイププレートの向きが往時のままであると仮定するならば、橋は方杖橋の形式であったことを連想させる。同じ形の金属片がいくつかが散乱していた。



対岸から振り返った大東橋の橋台。現在の水流と橋台の位置が離れすぎており不自然なので（対岸の築堤は延長しても良かったはずだ）、おそらく当初の位置より水流がだいぶ手前に移動したのではないだろうか。その推測を支持するように、此方岸の橋台は影も形もない。

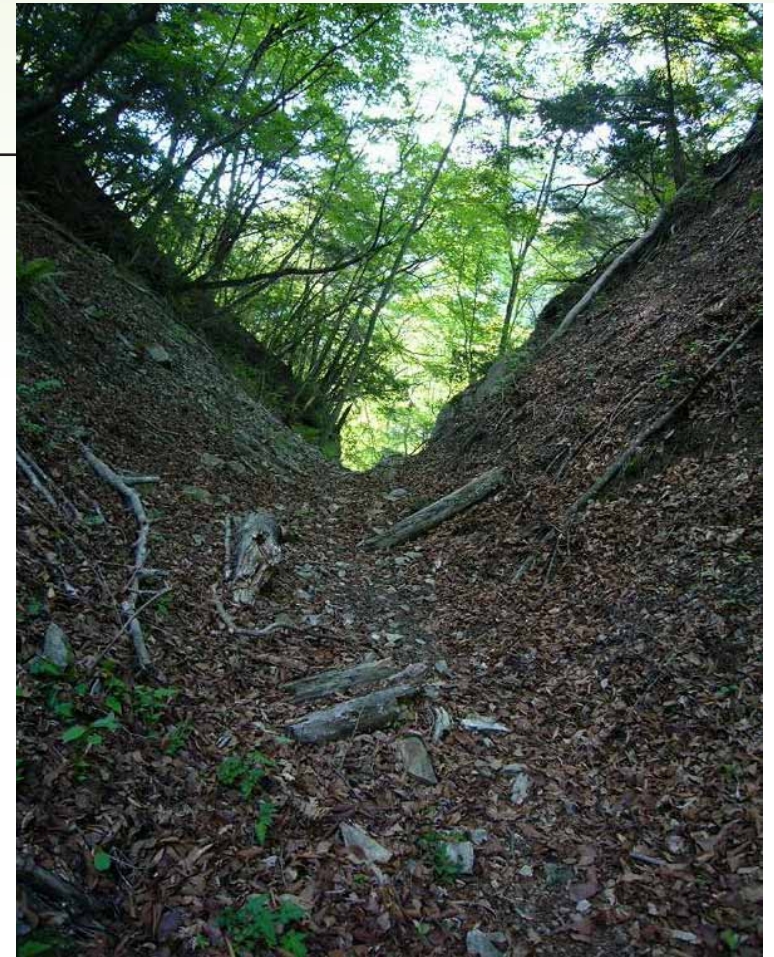


堀割からは目と鼻の先。すなわち大東橋からもわずかな距離で、今回の踏査の終点「藤尾橋」の姿が見えてきた。

6本の橋の中で、今現在唯一渡ることが出来る橋だという事前情報であったが…。



これを通り抜けると、いよいよ残すは最後の場面。藤尾橋のみとなる。



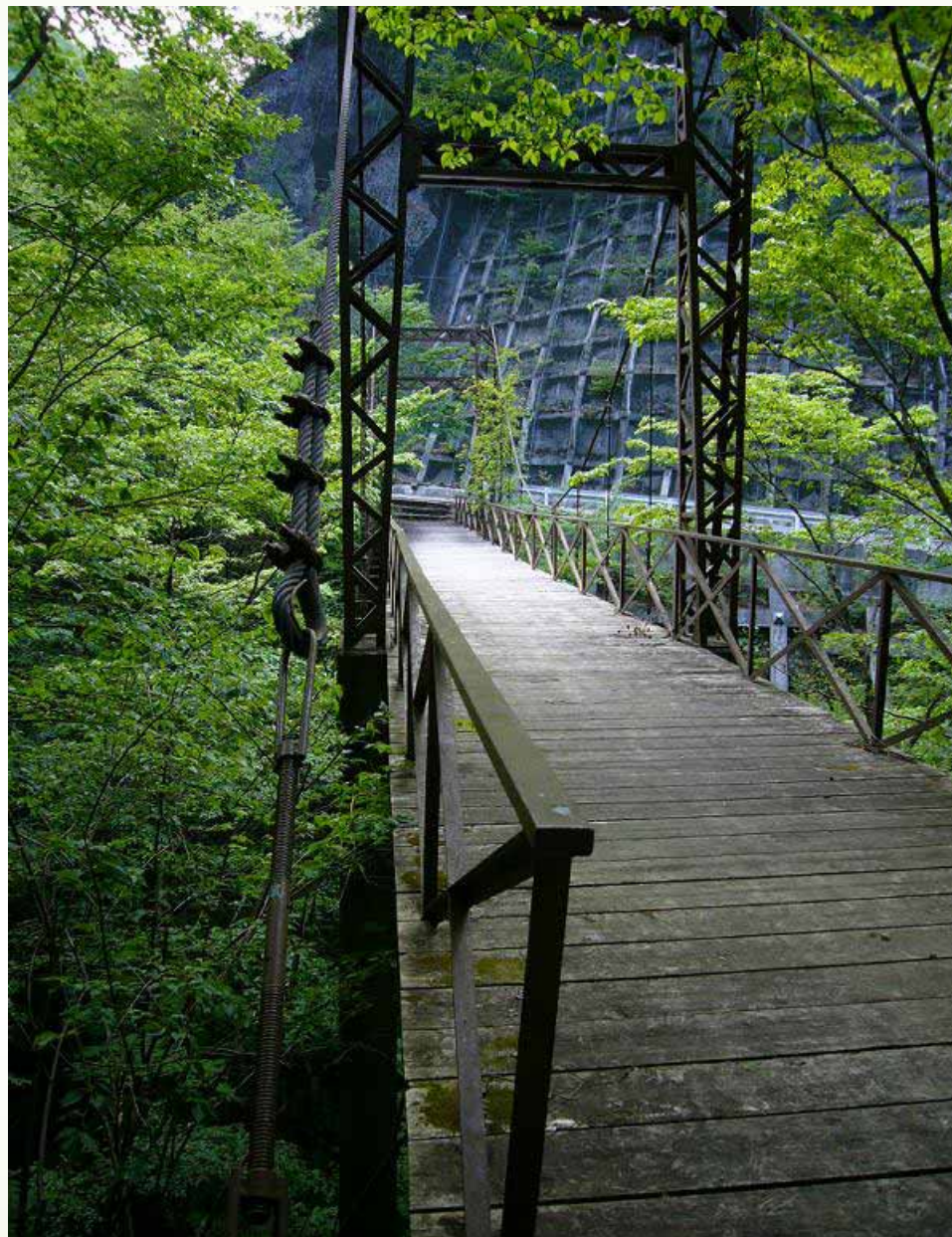
大東橋を越えた先に、これまでで最大の堀割が口を開けていた。大東沢（？）と柳沢川とを隔てるごく小さな尾根を、隧道寸前の堀割で貫通する。もう少し深ければ間違いなく隧道が掘削されたであろう立地だけに、惜しい（笑）。

ンポーブリッジなどと同じ…近代的吊橋の形式であり、小さいながら美しく見応えがある。ただ、残念ながらさほど古い橋ではなかった。現在の国道が対岸に開通してから林地作業のために旧藤尾橋を壊して架け替えたものらしい。親柱には昭和41年竣工との銘板が取り付けられていた。人道専用には立派すぎるくらい



藤尾橋は確かに健在であった。そして、橋の対岸は有無を言わずそのまま国道411号の現道にぶつかっている。数時間ぶりに動く車を間近に見て現代への帰還を実感する。

橋は二本の橋脚が主塔を兼ね左右をバランスよく吊る…レイ



があるが、かといって薄っぺらな木の床板は自動車に耐えられるか不安な感じもある。いずれにしても、現在は国道側にロープが張っており、通行止めの扱い。

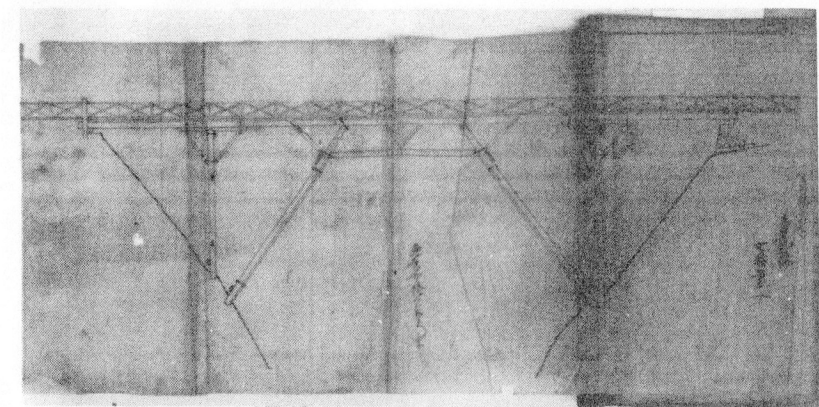
橋のもとに立てられた通行禁止の看板。藤尾橋側からは立入禁止になっていたわけだが、我々が入った黒川側にそのような表示はなく、もはや旧道が一繋がり道と捉えられていない証拠といえる。



国道側のもとには、簡易なロープがバリケードの役割を果たしている。階段があるので車は最初から入れない。



橋下の柳沢川は折り重なるような枝葉に隠されほとんど見通せない。しかし、水量は少ないのか、かなり豪快な音が聞こえている。



図VI-4 旧藤尾橋の当時の設計図
拾一橋材木仕様簿（明治11年）久嶋 好一郎氏蔵

欄干の形に注目。現橋に受け継がれている？！

最後の最後に見つけた旧藤尾橋の橋台跡。現橋の5mほど下流側、右岸の道下にあった。そして、図は『丹波山村誌』に掲載されていた初代藤尾橋の設計図である。文字は読み取れないが、木造方杖橋であったようだ。

今回見つけた旧橋の橋台と設計図の橋は別かも知れないが、100年前に架けられていた壮大な方杖橋は、未完に終わった大路の悲哀を最後まで背負った存在であったはずだ。



藤尾橋全景。トラス模様の欄干がお洒落である。

橋を渡り、全行程が終了。期待の遙か上に行く印象深い道だったがだけに終わりが惜しかったが、踏破のよろこびはもちろんそれ以上だった。今回の探索の立役者であるらん丸氏も、長年の懸案だった踏破を成し遂げ、満足げであった。

——若き道路県令、藤村紫朗。

我がオブローダー人生のなかで、忘れられそうにもない名前がまた一つ増えてしまった。

おわり。



一ノ瀬橋から藤尾橋までの国道には、一気に高度を50m近く詰める九十九折りがある。一年中いつ通っても、何かしら災害の復旧工事をやっているところだ。



現国道も決して楽な道ではない。所々に新しいトンネルや橋でバイパスが作られつつあるが、丹波路は今も昔も難所であるのだ。

旧道の峠からおいらん淵へ下る尾根の先端部分は、ご覧のように大変なことになっている。いまは復旧治山工事の真っ最中で、これから一面コンクリートの型枠で埋め立てられるのだと思う。旧道はこの岩壁のさらに上を通っているのだから、その高さに分かると思う。



オマケ 現国道の様子とは？

これから紹介する3枚の写真は、いずれも旧道の対岸にある現国道で撮影したもの。藤村県令の夢を叶えた現道の様子と、そこから望まれる旧道の通る山の眺めをご覧ください。

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