

碓氷峠道路の今昔

D1

37

碓氷峠道路の今昔

(一) 碓氷峠

碓氷峠は往昔江戸より京都大阪方面に通ずる二大幹線の一たる中山道の一部に屬し、上野信濃の國境に跨る峻嶺なり。

今碓氷の稱を諸史に就て見るに

和名類聚には

碓氷

日本紀には

碓日坂

萬葉集には

碓日山、宇須比坂

野史には

竿吹又は春居

東鑑には

臼井

太平記の類には

碓氷又は笛吹

歌枕秋寢覺には

碓氷山或は碓氷坂とあり

景行天皇の御宇、日本武尊東征凱旋の時、巔に登り東望して橘姫を追慕し給ひ、吾嬬者耶と嘆ぜられしは即ち此處にして、これより東の國を吾嬬と呼ぶに至れりと日本紀に見えたり。又太平記笛吹峠合戦によれば、新田義宗は此嶺を楯として足利氏に抗し、武田晴信と上杉氏と奮戦せしも亦此地に於ての出来事なり。

今往時此附近に於ける宿場の名前を記せば(木曾路名所圖會に因る)

高崎より板鼻へ 一里三十町

板鼻より安中へ 三十町

安中より松井田へ 一里三十町

松井田より坂本へ 二里半

坂本より輕井澤へ 二里八町

輕井澤より沓掛へ 一里五町

沓掛より追分へ 一里三町

追分より小田井へ 一里十町

小田井より岩村田へ 一里七町

所謂碓氷峠は右の内「坂本より輕井澤へ」の區間を云ふ。

明治十七年新道開通迄の住還は、坂本驛より概ね峰傳ひに子持山を過ぎ、二里にして峠町熊野神社に至り、夫より降ること二十二町、舊輕井澤を経て離山沓掛に達する山路によりしものにして、路幅は現狀より推測すれば、漸く五、六尺と見らるゝも恐らく八、九尺程度なりしならん。峠の標高は約四千尺にして、坂本驛は千五百尺なれば登攀實に二千五百尺、以て如何に峻坂たりしやを察すべし。當時の諸國道中記に「江戸より是まで山なし、此宿(坂本)出口より山也、うすひが峠なり、坂本より少し上りてはんね石(剝石坂)といふあり、大難所なり、箱根には坂多しと雖も此處の如くなるはなし」とあるに見ても其如何に大難道なりしかを知るべし、然も當時は天下の國道として、皆この峠を上下し、威風邊りを拂ふ諸侯の參勤交替道中、或は馬子の聲高く唄ひ乍ら往き來せし往時の有様など想像するだに面白し。

山中に句碑あり

ひとつ脱いでうしろにおひぬころもがへ はせを

松井田の宿より坂本に至る途中、支流霧積川の手前横川宿に、關所ありて今尙其趾を存す、當時箱根と共に江戸に入る重要な關門なりき。

明治十一年夏秋の候畏くも 明治天皇陛下北陸地方民情御視察の爲め、同年八月三十日東京赤坂の皇居を御發輦遊され、九月五日松井田町に御着、翌六日松井田御發輦碓氷峠に進ませ給ひしが、道路は當時工を急ぎて補修せしばかりの處へ、降雨前日迄續き破損の個所多く生じて、御通輦頗る困難にして、

峠御通過の際は御馬車を捨てさせ給ひ扳輿に召させられしが、急坂の場所は、御徒歩にて進ませ給ひし由傳へらる。

峠の東南方は妙義の奇峯を眼近に眺め、關東の山川平野を一眸の裡に收め、又西方に淺間の噴烟を望み、脚下輕井澤の裾野、遠くは信甲の群峯を遙に望み、眺望雄大眞に天下の絶景なり、峠道には楓樹多く晩秋満山の紅葉宛も錦繡を曝せるが如くいと壯觀を極め、冬は白雪皚々玉樹瓊山相連るの美觀共に大自然の極致と稱すべし。古書に「ひと、せ中院中納言殿此紅葉を賞して詠歌あり、それより領主は毎年紅葉のさかりに人をつかはして採りて紙に挟み、箱に納めて京都の堂上東武の數寄人風雅の人々に贈りたまふ例となりていまに廢せず名産となりぬ」とあるに見ても其手折りし紅葉の一片さへかくまでに賞觀されしこと想像さるゝなり。

萬葉集十四卷に

碓氷山行きては見ぬにひろいこし

紅葉の色のさぞとしらるゝ

通 躬

又享保の末元文の初頃讀みたる名歌として知られたるものに

山の名はうすひときけといくちしほ

染めて色こき峯のもみぢは

(二) 明治十六、七年に於ける新道開鑿工事

明治十六年八月長野縣にて（碓氷峠道路は、峠以西は長野縣、以東は群馬縣に屬すれども、之を利用するものは主として長野縣民なり）國庫補助を仰ぎ、豫算十二萬圓（精算七萬九千餘圓）を以て新道の開鑿工事を起し、離山坂本宿間全線の附替をなし、翌十七年五月始めて現在の道路となれり、即ち離山に於て在來の舊道を右に岐れ、正東して上信國境に至り、山脈を掘り下ぐるること二十九尺餘、更に東北に轉じ、岩石を破碎し、或は溪流に架し、地勢に従ひて山腹を迂回曲折すること百數十回、坂本驛の西端なる虚空藏山に至り在來國道と接合し、更に山麓を掘り下ぐるること十尺餘、北方に迂回して坂本驛の北端に取附けたるものにして、其當時の工事記録を掲ぐれば次の如し。

註、今の坂本町は、坂本宿、原村、峠町、入山村、北野牧等を併合したるものにして、宿は即ち古驛の跡にして、鐵道開通以前には上下の人馬停泊の地なりしも近年全く荒涼の山村に變ぜり。

碓氷嶺新道竣工録

新道は長野縣北佐久郡長倉村地内離山に起し在來國道を右に岐れ直線正東に向て雲場の曠野を鏟平し平均三百分一の坡度十八町三十六間にして雲場川に至り木橋長六間幅三間を架設し之より沿地を六百三十分一坡度十一町五十九間にして矢ヶ崎川に至り又木橋長四間幅三間を架設せり。

矢ヶ崎橋より坡度三十七分一にて漸次遞登山腹を鑿開し六町三十四間にして中尾山なる上信の國境に至り山脈を掘下する二十九尺二寸にして道を東北に轉し地勢に従ひ山腹を委蛇し岩石を破壊する一里四町平均二十九分一坡度にて碓ノ澤に至り土橋長四間幅三間半を架せり而して更に方向を東に轉じ尙山腹を迂回すること一里三十町平均三十四分一坡度にて碓氷川に達し之に木橋長十間幅三間を架し十二町餘にして群馬縣碓氷郡坂本驛の西端なる虚空藏山に至り在來國道と接合し之を鑿下すること十尺五寸にして在來國道の北方に向ひ繋回して以て坂本驛の北端に入る。

其工事を着手するに當ては便宜を圖り之を六區に大別し更に又小別して四十五丁場とす即第一區は離山より國境に至る凡一里間に於て七丁場とす此區は原野なるを以て工業の至易なるが如しと雖も沿池に至ては積年湛灣して蘆根繁蔓し曾て人行を通することなかりしも、疏水の工事を施し矢ヶ崎川の一派を新鑿し稍々一部の燥土を見るを得たり然れども尙縦横に溝渠を穿ち堤を築き以て道路を造りたり國境より西ノ澤に至る凡三十一町間を第二區とす此區は巖質多く懸崖絶壁にして工業の至難なるを以て十丁場に分けたり同所より湯ノ澤に至る迄凡三十四町間を第三區とす此區は軟巖土質多く工事の容易なるにより八丁場とし同所より一ノ澤まで凡三十四町間を第四區とす此區は第二區に比すれば巖質少しと雖も中央以東堅石多きが爲九丁場に分ちたり同所より虚空藏山に至る凡二十一町間を第五區とし此を六丁場に分つ此區は半途碓氷川を以て巖石砂土の境界をなす夫れより坂本驛の西端在來國道の接續に至るの間凡十

四町間を第六區とす此區は虚空藏山の麓を鑿下し之を五丁場に分つ其第二第三丁場は纔に軟巖あるも其他は土山或は圃中を経過し敢て難事となさざりし斯く各區丁場の間數に長短ある所以のものは他なし期して其竣功を量るの故なればなり。

此調査のなる新道目論見仕様書を調製し第一期の工事即第一區及第二區の請負入札を命じたるは明治十六年八月十日の事にして其二十六日を以て創めて起業せり其第二期の工事即第三區より第五區に至る請負入札を命ぜしは同年九月二十日に於て其二十七日より十月五日の間に於て漸次就業したりしも現場に臨み實業に就くに及んでは數多の請負人中或は工事を等閑に附する等の故を以て再三之を交換するものあり是等の支障あるが爲め其落成の期日も亦隨て遷延し積雪の爲め休業を憂ひしは第二區に三丁場第四區に三丁場第五區に二丁場あり總て日光に背き消雪遲きの故に依る第一期の工事は十七年四月三十日を以て悉皆成功し第二期は同年三月二十六日に成功せり第三期即第六區に至ては路線の修正せざるを得ざるものあり依て十七年三月二十日に及んで始めて工事の請負入札をなさしめ同月二十四日就業し其竣功に至りしは翌月二十三日の事なりし。

新路線中支川數條あるも多くは溪間の細流にして其橋梁を架したるものは雲場矢ヶ崎中尾碓氷の四川のみ其雲場矢ヶ崎の二橋は十六年九月二十二日を以て請負を命じ雲場橋は十二月十四日成功し矢ヶ崎橋は同月十五日を以て竣功す中尾碓氷の二橋は十七年一月二十七日請負を命じ中尾橋は三月七日竣功を告

げしも碓氷橋に至ては降雨一過澗水忽ち激流するを以て専ら橋臺の堅牢を旨とせり故に自然其時日を費し延て五月六日に至り成功せり。

雲場川より矢ヶ崎に至る十一町五十九間沿池は疏水工を施したる後一尺五寸の敷粗朶を作し而して純粹火山灰を盛ること厚三尺五寸左右法は一割五分勾配とし之れに筋芝及張芝木羽口を築き法と幅六尺の平坦犬走を設け左右の溝渠は深幅平均四尺を穿ちて上信國境の掘割は左右を一割五分とし其法面は總て張芝を法匠は高四尺の腰石垣を作り以て土砂の崩散を扞止せり。

國境より坂本驛に至る間山脊を掘割りたる敷二十八ヶ所にして其平均高二十一尺四寸斷崖絶壁に石垣を築き及溪谷に埋立をなしたるもの百二十四ヶ所其高三尺より二十一尺迄總延長千二百二十間七分此面坪千五百七十二坪餘築造勾配平均三分用石は面七寸以上二尺以下裏込割栗石は二尺より六尺迄玄能積に作りたり。

山腹切採法は下に石垣を築き以て崩落を未然に防ぎたる箇所二十七ヶ所延長四百十八間高平均五尺此總面坪二百九十坪餘なりと。

粗朶柵を以て砂防したる箇所三十延長六百十間亦路面片敷崩落を防ぐが爲め柵道或は丸太造柵を設置したる延長三百八十間山腹を切採し路面となりたる所は車馬の顛覆を防がん爲片敷に堡壁を築きたり其延長二千五百五十間又丸太造りの手摺を設けたるは六十七間。

雲場川外三山の外は溪間の細流にして橋梁を架するに不及ものは口積二尺方の石造暗渠一ヶ或は二ヶを設け以て澗水を疏流せり其數百七ヶ所にして其位置は別表に示す如し。

路面敷砂利は當初全山に散布ある火山灰を以て礫に代用し充分效力あるものと認定し厚四寸乃至七寸を布き以て路面を固めたり然るに時日の經過するに従ひ車輛と磨擦して次第に塵埃となり風の爲めに飛散し終り皆無に歸し巖場を除くの外は總て泥濘となりて車輛を埋没し其運轉の困難殆ど名狀すべからざるに至れり依て路線近傍に割栗石のある箇所は之を以て路面を固め尙山陰にして日光の障斷せられ其效なき箇所へは木材布設（寫眞參照）し以て路面を固め復車輪埋没の憂なからしめたり其木道間數千九百七十三間六分割栗石敷き延長二千二百二十間なり。

山腹切採法は巖場は二分五厘より三分迄輒巖は六分より八分土場は一割二分とす尙其詳細なるに至つては道敷見解圖にす。

爰に新舊道路里程を示し以て遠近を比較せしに

舊道の長さは 三里三十町五十二間五尺

此 内 譯

三十一町

從長倉村字離山新道接續

至輕井澤驛里程標

二十六町五十三間四尺

從輕井澤里程標
至上信國境峠町

二里八町五十九間一尺 從同上
 至坂本驛新舊接續點
 新道の長さは四里二十五町十八間

此 内 譯

一里一町九間一尺 從長倉村舊道接續
 至上信國境中尾山
 三里二十四町八間五尺 從同上
 至坂本驛新舊接續點

故に此道の差に於ける新道の舊道より遠きこと三十町二十五間一尺又新舊道の坡度を比較せんに

舊 道

百九十五分一 離山初點より輕井澤驛里程標迄
 十一、七分一 同上より國界迄
 十二、二分一 同上より坂本驛里程標迄

新 道

平均 ○ 離山初點より矢ヶ崎麓迄
 三十七分一 同上より上信國界迄
 二十九、七分一 同上より坂本驛里程標迄

工 事 費

金十二萬圓

縣會決議豫算高

金八萬五千三百四十六圓九十錢

實測目論見豫算高

内

金二萬八千四百四十八圓九十六錢七厘	國 庫 金
金四萬二千六百七十三圓四十五錢	地 方 稅
金一萬四千二百二十四圓四十八錢三厘	有志者義捐金
金七萬九千四百七十四圓七十九錢八厘	實費支拂高

碓氷嶺新道開鑿人夫數及職工人員表

起業年月日	落成年月日	職工人員	人夫數	合 計
明治十六年八月二十六日	明治十七年五月二十日	五萬三十二人	二十五萬三千六十九人	三十萬三千百〇一人

因に新道開鑿工事に従事したる監督員氏名は次の如し。(皆長野縣吏員なり)

碓氷嶺開鑿輕井澤出張所長心得

監督員 山城祐之
 巡視員 佐藤萬平

路線調査に従事し其後工事掛となりたるもの

佐橋重恭
飯田信義
松井包房
坂上賢隆
中西政人
鈴木竹次郎
高橋慶次郎

明治十八年十一月信越線鐵道横川驛迄開通し、次で二十二年四月横川輕井澤間新道上に馬車鐵道を通ず、二十六年三月アプト式鐵道の開通に伴ひ馬車鐵道を廢し最近に至れり、然も近年は道路荒廢して幅員狹く屈曲急にして自動車の通行困難を極むるの狀況なりし。

四、下ヤログラム
軌條、軌高六〇厘
のドロビヒール軌
條なりし

(三) 昭和七、八年に於ける國直轄改良工事

昭和七年七月内務省直轄の下に當初豫算三十萬圓、後七萬七千九百五十圓を増額し、結局三十七萬七千九百五十圓（内群馬縣負擔十二萬六千圓、長野縣寄附三萬圓）を以て坂本宿國境間延長一萬二千七百六十四米の改良工事を起し、大體に於て明治十六、七年に開鑿せる現在の路線を利用し是れに改良を加へたり。即ち幅員六米四を標準とし、曲線部は六米八乃至七米四に擴大し、殆ど在來幅員の二倍となし、勾配は最急十五分一、平均二十六分一にして、十五分一の箇所十四ヶ所延長千五百二十米あり、又十五分一乃至二十分一の急勾配箇所總延長三千百二十米にして全線の約三割に當れり、屈曲數は半徑四米乃至六米の如き急屈曲を交へ總數三百六十餘箇所ありしを改めて、半徑十二米以上のもの二百四十五箇所としたり、其結果距離約七百米を短縮せり。

掘鑿土量は十四萬七千七百立米にして、其内岩石六萬三千六百立米なり、岩石爆破に當りては、九月上旬水戸及赤羽兩工兵隊の將兵百八十四名により、演習として施工したるを以て、工事進捗上多大の便益を得たり、盛土五萬三百立米は全部右掘鑿土砂を利用したり。

次に路面は坂本町及熊ノ平間四千九百米及熊ノ平縣界間二千米を砂利道とし、其他の區間は人家なき僻遠の地にして、且つ地盤軟弱なる爲め路面維持困難なるべきを慮り、延長五千五百五十米に互り、中

央三米に下層十五糎上層四糎のコンクリート舗装を施したり、其内十五分一乃至二十分一の急坂には、滑止めとして表面を小鋪石とせり、又冬期結水の爲め浮上る害を考慮し、地盤軟弱なる箇所二千九百三十米には、鐵網を挿入して補強せり、本邦道路中峠道に舗装を施せるは蓋し本道を以て嚆矢とす。

橋梁は九箇所にして、鋼鈹梁橋一箇所、I型梁橋二箇所、其他は何れも鐵筋コンクリート造T型梁及床版橋にして経間は三米乃至十六米あり。

其他に施設したる主なるものは、排水測溝一萬二千六百米、横斷排水管百三十七箇所、土留擁壁長四千七百七十五米、面積一萬一千八百平米、駒止柵五十四箇所、延長六百五十四米等なり。

本工事に使傭したる人夫職工は、二十一萬六百五十人（日平均四百九十人）にして、長野縣に於ては輕井澤町、群馬縣に於ては碓氷郡一圓及北甘樂郡の數村より、近きは日々通ひ來り、遠きは現場に建設したる七棟の宿舎に宿泊せしめたり。

又使用主要材料は、セメント千五百八十噸、鐵材六十噸、川砂利二千四百三十立米、洗砂三千百立米、現場採集碎石三千五百四十立米、小鋪石四十萬箇、積石八千三百七十五立米、爆藥六噸等なりとす。

改良事務所は輕井澤町に置き、現場は四工區に分ち、夫々監督員を配して督勵施工の任に當りたり。

砂利、砂、セメント等の材料輸送困難なるを以て、鐵道省に交渉して八箇所貨車途中卸の承認を得、大に便宜を受けたり。

斯くして昭和八年十月工事を竣へ、自動車の通過困難を極めたる坂路は舊態全く一新し車馬の通行安易となりたり。

國境峠の頂上風光絶佳の地點を撰び、碓氷峠明治以來の交通變遷を録せる「碓氷峠修路碑」建立せられたり、題額は内務大臣男爵山本達雄閣下の揮毫、撰文は内務省東京土木出張所長眞田秀吉氏、書は内務屬大宮森次氏なり。

碓氷峠修路碑

中山道碓氷峠ノ通路ハ往昔多少ノ變改アリタレドモ明治初年迄ハ坂本驛ヨリ概ネ峰傳ヒニ子持山ヲ過ギ峠町熊野神社ニ至リ舊輕井澤ヲ經テ離山沓掛ニ達スルモノニシテ幅員狹小勾配急峻車軌ヲ通ゼザリシガ明治十六年八月ヨリ十七年五月ノ間ニ於テ國庫補助ヲ仰ギ長野縣ニテ離山坂本宿間全線ヲ附替ヘ大ニ土工ヲ起シテ新道ヲ開鑿シ離山ヨリ正東シテ上信國境ノ山脈を鑿平シ山腹ヲ迂回曲折シテ熊野平ヲ通過スル現在ノ道路トナシタリ舊道ノ延長三里十一町新道四里二十五町平均勾配舊道ハ舊輕井澤里程標坂本標間登リ降り共十二分一ナリシヲ矢ケ崎川國境間三十七分一夫ヨリ坂本標迄三十分一最急約十分一トナン爾來車馬ノ通行安易ナルヲ得ルニ至レリ夫ヲ役スル三十萬三千人工費七萬九千圓ナリ明治十八年十一月信越線鐵道橫川驛迄開通シ次テ二十二年四月橫川輕井澤間新道上ニ馬車鐵道ヲ通ズ二十六年三月アプト式鐵道ノ開通ニ伴ヒ馬車鐵道ヲ廢ス昭和七年七月内務省直轄ニテ坂本宿國境間ニ更ニ改良ヲ加ヘ幅員ヲ六、四米ニ勾配ヲ十五分一以下ニ屈曲半徑ヲ十二米以上トナシ路面維持ノ困難ナルベキ區間ニこんくりいと舗装ヲ施シ斯

クシテ舊態一新自動車ノ走行快適ナルニ至リタリ八年十月竣工ス工役二十一萬一千人ナリ 碓氷峠明治以後ノ交通變遷右ノ如シ

今試に明治十六、七年及昭和七、八年兩度の改修工事を比較するに、總工費に於て、前回の七萬九千四百圓に對し、今回は實に三十七萬八千圓にして約五倍に相當す、前回改修當時の出役人夫三十萬三千人なるを以て、一人一日二十錢とすれば六萬六百圓となり、總工費の七、七割に當り、今回の改修に於ては平均賃金八十錢、總數二十一萬人なれば十六萬六千圓となり、總工費の四、四割に當れり、即ち昔は専ら人力に依り作業し、從て材料費少かりしも、五十年後の今日にては機械力を藉ること多く材料費も少からずして、勞力費は僅に四割餘に過ぎず。又前回は離山坂本宿間全延長の新開鑿なりしも、今回は單に國境坂本宿間のみを改良せるのみにて、距離五千七百米短さに拘らず約五倍の工費を要したることを見れば、此間に於て工法の發達と、物價の騰貴とを明に達觀せしむるものあるを想ふものなり。(完)

昭和九年三月

内務省東京土木出張所