

# 十和田観光道路概要

榊 井 照 藏

近年國立公園の設置と、外客誘致問題が、漸く着眼せられ、次第に實現せんとしつゝある事は、夙に世界第一の景勝國として、自他共に許せる我國としては、稍々遅れたりと雖も、誠に結構な事である。

十和田湖は、兼て一部の人々には、其の風景の凡ならざる事が知られて居つたけれども、東北に位する爲め、末た廣く其の眞價が、認められなかつたのであるが、國立公園問題起ると共に、俄然有名となり、有力なる候補地として、調査を進められ、近く正式に、國立公園に指定せられむとして居る。

何が十和田を、有力なる國立公園候補地たらしめたかと云ふ事を、説明せんには、餘りに長々を要し、然も其風光

の美は、到底筆紙に盡し能はざるも、以下述べんとする道路と相關するを以て、不完全乍ら、簡単に説明しよう。

十和田國立公園の豫定區域は、平面圖に示せる通りであつて、風光の美は、湖水其のものは勿論であるけれども、尙之に隣接せる、區域の内外には、優るとも劣らぬ種々の要素を具へて居るのである。

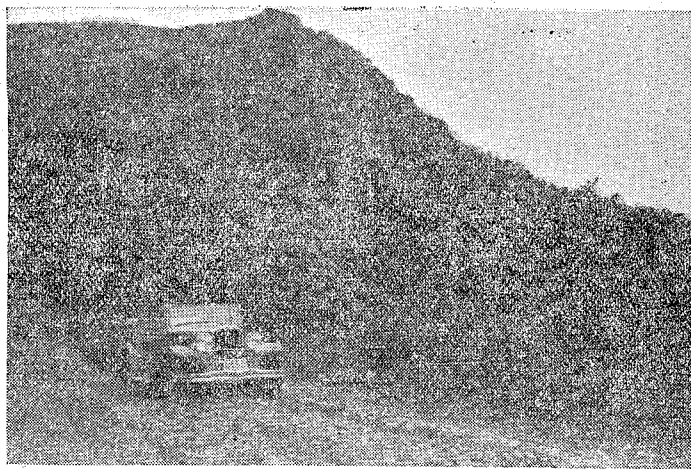
即ち山岳としては、雪中行軍を以て有名なる、八甲田連峯あり、其の最高峯大岳は、海拔千五百八十五米なるも、其中腹千米に位する酸湯温泉迄は、今回の改修道路を経て、自動車にて達する事が出来るので、女小供にも、丁度良い登山で、頂上からは、右に太平洋、前には青森市を眼下に見、遠く津輕海峽を隔て、北海道を望み、左は津輕平野に

聳ゆる、所謂津輕富士なる岩木山及び日本海を眺め得て壯觀を極め、又八甲田山は其の高さ割合に低きも、高山植物に富み、現に酸湯には、東北帝國大學の高山植物研究所がある。

温泉は、公園區域内には、酸湯、猿倉、谷地、蕨あり。酸湯は療病により、蕨湯は文豪大町桂月により、共に有名であり、又區域外には、大鰐淺蟲等の大温泉がある。

大町桂月は一度此十和田湖附近の景色に接するや、愛賞措く能はず、遂に永眠の地となつたのを見ても、如何に勝れて居るか分る。

湖沼には、十和田湖の外に、蕨沼、睡蓮沼其他數々あり、十和田湖の水は、海拔四百一米で、水深又之に相當すると稱せられ、



近附岳倉石一の峯連田甲八線屋休森青

世界に稀な二重噴火口で、内輪山の一部が缺けて、二つの半島を形成せるもので、最も景色の良いのは、此半島及び其間の所謂中湖の沿岸で、大觀すれば雄大接近せば優雅で、黄金色の十和田獨特の、苔に蔽はれたる奇岩怪石上には、松、櫻、楓等繁茂し、春の嫩葉、夏の深緑、共に良きも、特に美事なのは、秋の紅葉であつて、一度之に接すれば、恐らく嘆賞去る能はざるであらう。

蕨沼其の他は、或は深林中にあり、或は山岳の影を宿し、幽邃靜寂、宇宙の大自然に抱かる感じを生ぜしむるのである。

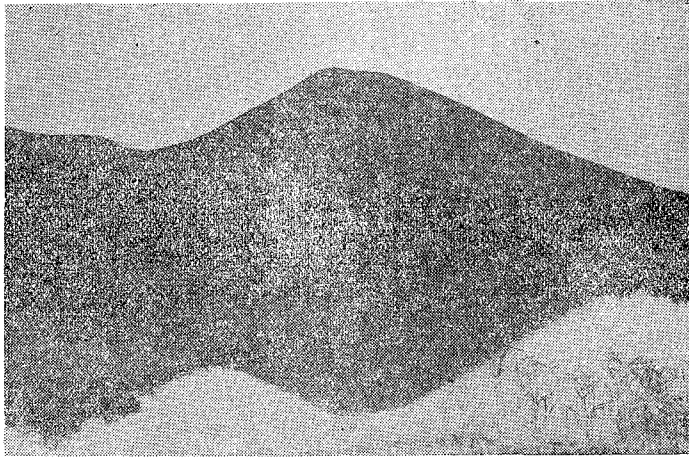
溪流としても數々あり、其の代表的なるものは、十和田湖に源を發し、太平洋に流入する奥

入瀬川の上流、湖口より三里半の間で、緩流、奔流相交錯し、其の間の本流及び其の兩岸には、無数の瀑布あり、河中の石は苔むして樹木を戴き、兩岸の深林と相俟つて他に見られざる景色である。

十和田国立公園區域には、以上の如き、勝れたる要素を含む外、尙千古未だ斧鐵の入らざる原始林を以て掩はれて居るから、至る所自然の公園となつて居るのである。

斯くの如き景勝地であるけれども、従來は、交通誠に不便であつて、自動車を通し得る道路は、僅かに東北本線古間木驛からの縣道三本木休屋線のみで、然も之とともに、途中の湖畔宇樽部に止まり、折角の勝景も、

寶の持腐りの感があつたので、縣では先づ道路の開鑿を計



青森休屋線側路に於て居る睡蓮沼に八甲田連峰の一高田大岳

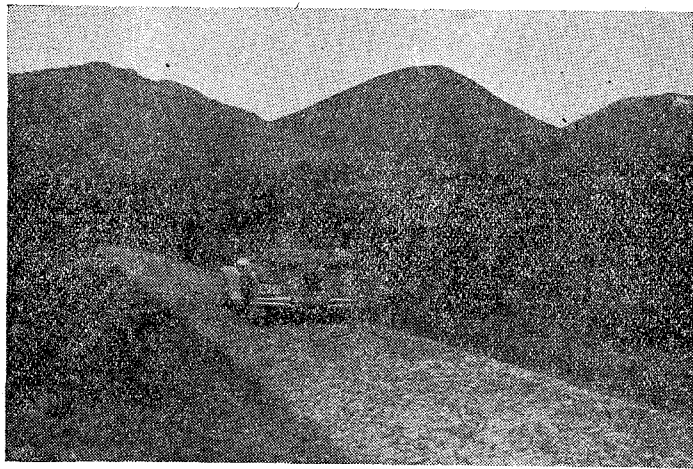
り、して青森より八甲田を越して、十和田湖に達する青森休屋線と、前記三本木休屋線の宇樽部より終點休屋迄及び津輕方面より十和田湖に達する黒石三本木線を、昭和六年度に於て、豫算參拾參萬圓を以て、改修せんとせし處、偶々本省に於て、失業救済の爲め、國府縣道の改良を計劃せられたので、本道路も之により施行し、補助を仰いで着手する事に決定したのである。

由來本縣は、暖國と異なり、降雪多く、従つて工事を執行し得るのは僅かに半年に過ぎないから、年度内に完成せしむるは、容易の業で無いので、逸早く本省に實施設計を提出し、六月の雪消へを待つて、早速着手する積り

であつた。處が、内務省の方はどん／＼手續を進めて貰つたけれども、大藏省の起債關係で、荏苒一ヶ月餘も遅くらされ、漸く七月の中旬に至り、始めて工事に着手する事を得たのである。

只さへ短かい工事期間を、然も其の最も能率を擧げ得る時機に於て、切り捨てられたので、到底全部を直營で施行する事は不可能なので、土工を請負に附し、路面工丈けを直營施行する事とし、直ちに入札に附し、一面人夫は弘前、青森、八戸三市の職業紹介所に依頼し、登録供給せしめ、數區に分ちて監督員を配置した。

斯くして着手の後は、監督員も、請負人も眞に一生懸命となり、鋭意工事の進捗を計りたる



青森休屋線八甲峠右端を雪頂はく八甲田連最高峯大岳

結果は、驚く程の成績を擧げ、着手後僅か百日目で、青森から休屋迄は開通し、最も難工事である、黒右三本木線も土工の大部分を終るに至つた。

青森休屋線中には、數ヶ所の鐵筋混凝土橋あり、之に要するセメント、鐵筋等は、辛ふじて馬背に依り、運搬した如き狀況にも拘らず、斯くの如き進捗振りを示した事は、全く本縣初めての事で、縣民齊しく驚嘆して居る。

道路の構造としては、特殊のもの無く、平凡なる砂利道で、縣の經濟上、一時に理想的のものとする事不可能な爲めで止むを得ないが、國立公園道路としてはどう

しても、舗装の必要を認めるので、將來是非とも實行し度

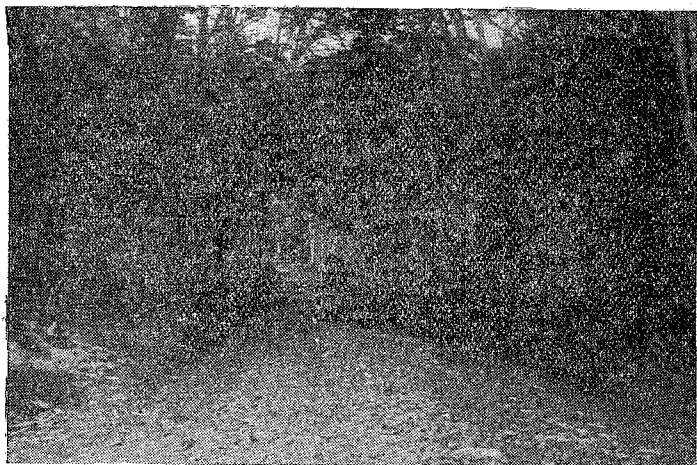
いと考へて居る。

然し乍ら本道路の觀光價値は、實に大したもので、之をドライブする丈けでも國立公園の價値あり、極言すれば國立公園として、他の施設は、何等必要なしと、云つても良い位である。殊に湖岸の山嶺を走る、黒石三本木線の如きは、觀光道路としては、世界一と稱するも、敢て過言でないと思ふ。以下各路線毎に、工事の概要と、價値を述べて見よう。

### 青森 休屋線

本線は青森市を發し、八甲田山腹を越へて、十和田村焼山に於て三本木休屋線に合し、以下重用して、湖畔休屋に達し、此延長十九里弱である。

紹介



此内青森より酸湯温泉に至る六里二十六町の間は、從來

辛ふじて自動車一臺丈けを通じて居たので、來年度は經費の都合上其内でも最も狭き横内酸湯間、五里七丁の間に約二丁毎に、長十五間、幅二間の待避所を設け、全線に砂利を撒布するに止め、工費參萬六千六百圓を投じたに過ぎないので、兎も角、自動車を通し得るとは云ふものゝ、到底自動車道路としての資格なく、又路面も砂利敷のみにては、林間の濕地にては満足なる路面とする事は、困難であるから、來年度は更に、改良する積りである。

れ共、大體本區間は、八甲田山の裾であるから、頗る緩勾

配で、只だ僅かの局部に八分の一位の處があるだけで、自動車交通に對しては、將來共に改める必要は無い。

青森から横内に至る一里十九町の間は、田圃で平坦であるが、之より道は次第に爪先登りとなり、雲谷峠に至り、海拔三百米に達し、眼界頓に開け、足下に青森市、陸奥灣を望み、淺蟲溫泉附近より、灣内に凸出せる夏泊半島は、恰かも廣重の繪に見る如く、灣内に浮び、更に進んで酸湯溫泉の手前に達すれば、海拔九百米となり、今迄見るを得なかつた津輕平野は、津輕半島の背を越し忽ち眼前に展開し、富士に良く似た岩木山は、招くが如く聳へて居るのを見つて酸湯溫泉の玄關に達するのである。



酸湯溫泉から、十和田村(舊稱法奥澤村)焼山に至る五

青 森 休 屋 線 仙 人 橋

里三十町の間は、從來路線はあつても、僅かに徒歩し得る山道しか無かつたので、之を幅三間に改修し、總て道路構造令に準據して施行し、路面も全線の約三分の二の地盤軟弱なる箇所は、基礎に徑三、四寸の栗石を入れ、砂利を撒布し、五噸ローラーを以て、輾壓せるを以て、直ちに自動車を通じ得、之に投じたる總工事は十三萬六千二百圓である。

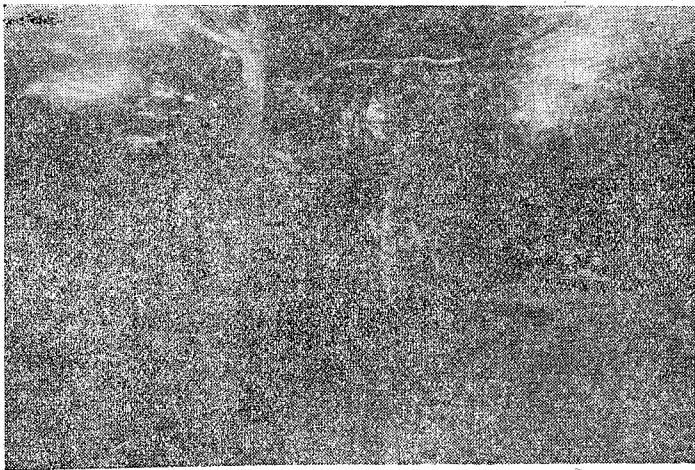
酸湯溫泉を出で、直ちに東北帝國大學高山植物研究所の前を過ぎ、噴煙沸く地獄沼を経て、登る事約半里にして、東津輕、上北の兩郡界なる、分水嶺に達するのである。

此附近一帯は、廣大なる八甲田山の高原で、此附近特有の青森トド松の樹海を隔てて、八甲田連峯の温泉に接する風景、えも云はれぬものがある。

青松トド松は高山なるが爲め、樹齡數百年に達するものと雖も、其高さ僅々數尺に充たず、風雅にして、丁度盆栽の形をなして居り、又樹間には睡蓮の花咲く沼が点在し、八甲田連峯の影を靜かに寫して、自然の箱庭となつて居る。

道は之より奥入瀬川の支流、鳶川に沿ひたる緩勾配を下り、猿倉谷地の兩温泉を過ぎ、大森林の中をくゞり、仙人橋にて鳶川を渡り、稍々急勾配を足下に靜寂其ものなる鳶沼を見つつ下り少時にして、右に鳶温泉の浴舎を樹間に隠見し、

着手せんとして居る。



青森休屋線鳶温泉附近の急勾配箇所

左は大町桂月の墓を拜しつゝ、十和田村焼山に出で、三本木休屋線に合するのである。

### 三本木休屋線

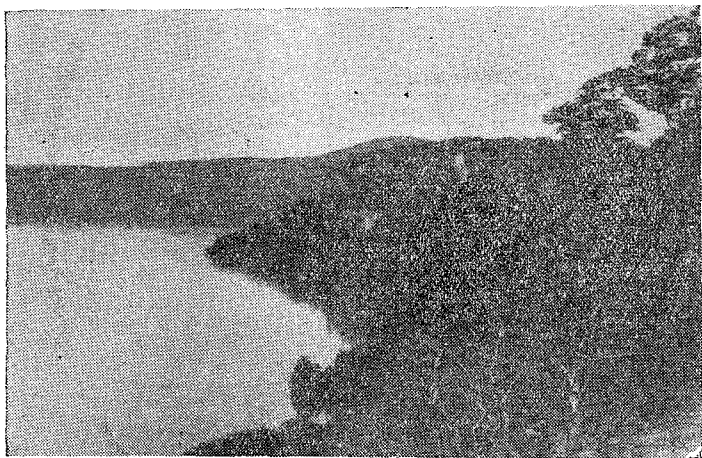
焼山より湖畔子の口に至る三里十八町の、有名なる奥入瀬の溪流に沿ふては、從來平均幅員一間位の道路あり、自動車一車丈けを辛ふじて通し得、不便極りなきも、さればとて此處に野暮な道路を造る事は、風致を害する恐れがあるので、なるべく樹木を伐採せずして造り得る、七拾數ヶ所の自動車を交換し得る、待避所を設くる事とし、之は縣費限りの失業救濟事業とし、豫算壹萬圓を以て、近く

子の口より宇樽部に至る一里の湖畔道路は、昭和三年度

の道路改良事業として決議せられたるものを繰越し、昭和五年に改修せる幅員三間の平坦なる道路である。

宇樽部より休屋に至る一里三十二町の區間は、今回の失業救済事業として施行し、幅員三間の構造令に準據せるもので、工費は四萬二千圓である。

宇樽部を發して暫くの間は、道は平坦で湖畔の密林中を走り、やがて御倉半島の根部に達し、外湖を樹間に隠見しつゝ、約二百米を上りて、御倉、中山兩半島の中央部の所謂金屏風なる絶壁の直上に出で、十和田湖隨一の絶景たる中湖の眺望を縦ならしめるのである。



三本木休屋の金屏風風よりの十和田湖展望

中湖は、十和田湖中、最も深き部分で、其底は海面以下

にありと云はれ、物凄き迄の紺碧の美しき色と靜寂さを以て、千古の秘密を湛へて居り、目下の如き紅葉時にありては、五彩水に反映し、全く造化美の極致である。

此處を離れて、道は次第に下り勾配となり、中山半島の根元を過ぎ、休屋の平地に出で、湖畔より數丁の處にて、秋田縣よりの縣道に合し、右折して、數百年を経たる、十和田神社參道の杉並木に副い、終點十和田神社前の廣場に出で、湖上遊覽船と、棧橋に依り連絡するのである。

### 黒石三本木線

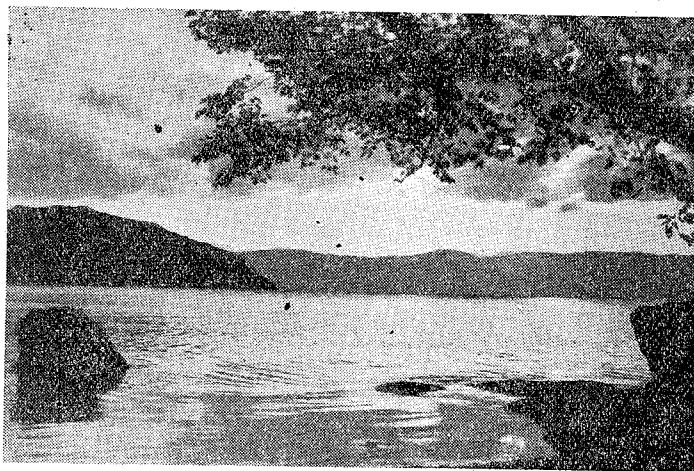


前記三本木休屋線と、湖畔子ノ口に於て分岐し、南津輕

郡竹館村地内の瀧ノ澤峠に於て、縣道黒石發荷線に合する延長五里十一町の新認定路線で、矢張り失業救済事業とし、幅員三間の構造令に準據せる自動車道路で、之に要する工費十一萬五千二百圓である。

子ノ口より約千間は、湖畔の大自然林中を通する平坦なる道路で、此附近湖岸には、一帯に平地より疊石と稱する、よくある千疊敷の如く、平坦なる岩床が、湖水ヒタヒタに連なり奇觀である。

之より道は約三百米を登り、分水嶺に達するのであるが、此區間は十和田道路中の最難工事で、青撫山腹を二回の大屈折をなし頂上に達するのである。



之より先は、分水嶺に沿ひるのであるが、此分水嶺は

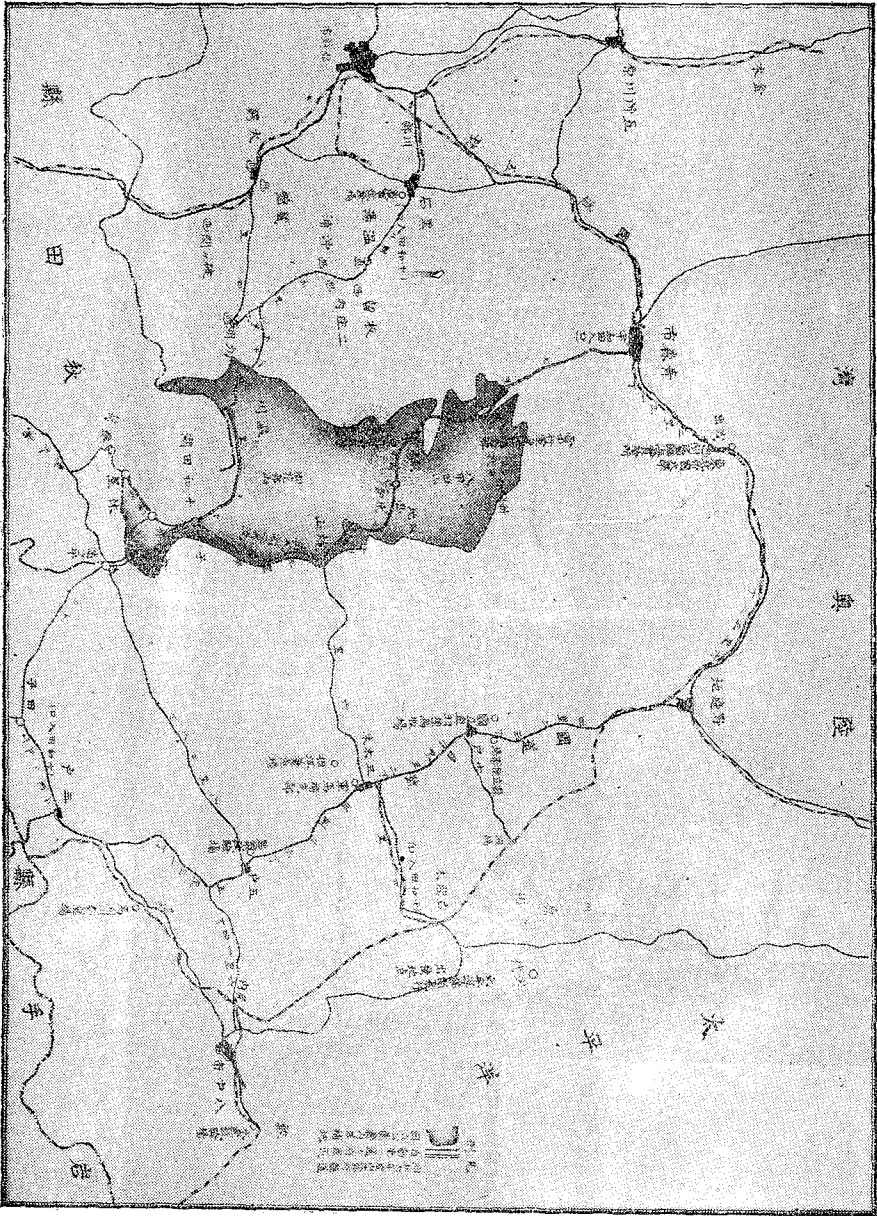
勾配頗る緩なるテーブル、ランドの形をなして居り、知らず／＼の内に、其の最高所、御花部山に達するのである。

御花部山は、海拔千一百一十米で、湖面より高き事、更に六百十米で、此頂上及び分水嶺の所々の眺望こそは、實に雄大なるものであつて、斯かる眺望を有する自動車道は、他には決して見られず、敢てヤンキーを眞似る譯ではないが世界一の展望道路である。

即ち北方には、數十萬町歩の、原始林の大樹海を隔て、八甲田連峰の聳ゆるに對し、南方には、

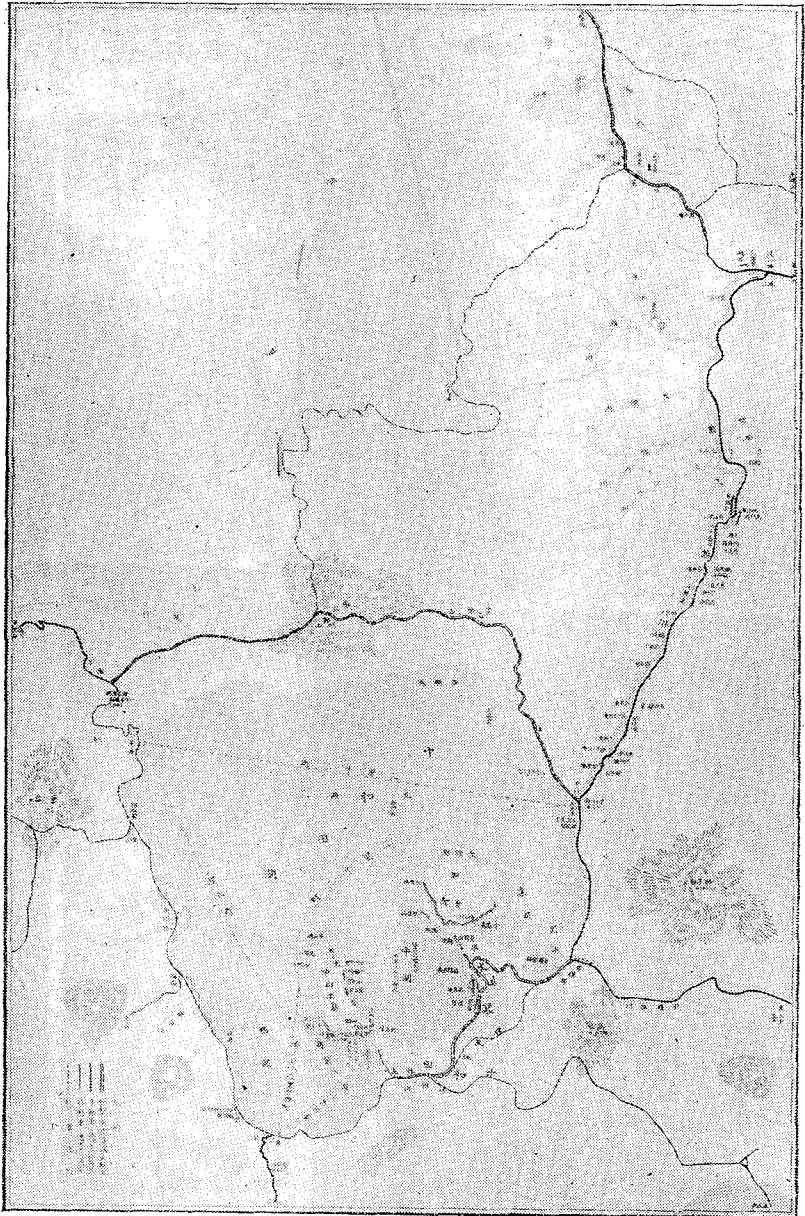
十和田湖の全部を、恰かも盆景の如く眺め、一度御花部山

黒石三本木の湖畔道路の一景



十和田八甲田交通圖

十和田湖之畔圖



紹介

頂に立てば心神恍惚として去る能はさるのである。

之より道は、緩き下り坂となり、海拔七百米の瀧ノ澤峠に達し、此處にて黒石三本木線と合し、津輕方面と南部方面とを、自動車により連絡せしむるのである。

以上は本年度施行の失業救済事業の内、十和田關係道路の概要で、主として観光價值より説明したけれ共、無論産業上より見たる價值も亦頗る大なるものあり、從來國道四號、五號の兩線を迂廻して、漸く達し得たる南部方面と津輕、秋田方面とを直接に連絡するのであるから、其の價值は明かである。

尙ほ此外十和田の幹線道路としては、東京方面との連絡に便なる三戸より田子を経て、宇樽部に達する線、湖畔一週の殘部線及び大鰐温泉に達する線等あり、之等は何れも來年度に於て施行したいものと考へて居る。

終りに本觀光道路の青森縣に齎らす利益を述べ、一般に如何に道路の改修が必要なるかの一例として、よくよくに玩味あらむ事を希望する次第である。

前述の如き優れたる景色を有する十和田湖は、時代と共に、次第に其價值を認められ、殊に近年國立公園問題起るとともに、著しく觀光客を増加し、數年前迄は、一年間の總數六、七萬に過ぎなかつたものが、最近は廿萬人近くになり、尙ほ増加の傾向を示して居るから、若し之が國立公園となつたとすれば、一躍増加する事は明かである。

其數は確實に豫想する事は出来ないけれども、少くも五十萬人位にはなるであらう。或は未だく増すかとも考へられるが、假に此五十萬人が入り込むものとし、其の費用を一人二十圓平均とすれば、其の總額は一千萬圓となる。

この旅客の落す金は、青森縣の主要物産たる米、或は林檎の産額に相當するのである。

三十萬圓の資本を投じて、年々一千萬圓の利益を擧ぐる如き事業が外にあるであらうが。

フランスが力を外客誘致に注ぎ、之により世を擧げて不況を啣つ中に、平然として涼しい顔をして居る理由も御分りであらう。