

道路に關することを

——淺間山噴煙の見えるあたり——

池 本 泰 兒

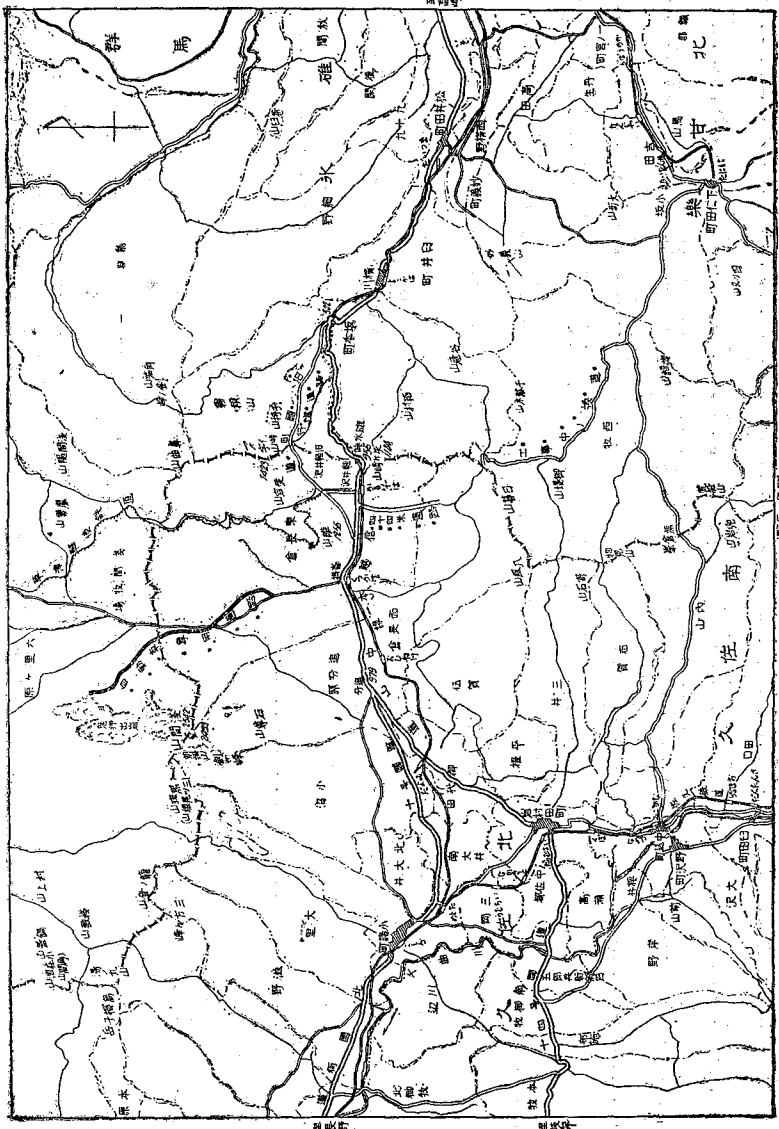
碓氷峠に就て

昭和七年度の國直轄の國道工事として碓氷峠が改修せられると云ふので、私は七月初旬之れを見に行つた。

碓氷峠に就ては、小學校の頃其の讀本で鐵道工事の困難であつたことを習つたことがある。アプト式とか云ふ登攀方法も其の時知つたことだ。今度行つて見ると、スイッチバックが一つ、隧道が二十六、勾配は十五分一で所謂アプト式である。電氣機關車三輛連結で運轉してゐる。途中道路から汽車の見える處は數ヶ所しかないし、然かも隧道を抜けて次の隧道に入るほんの短い區間なので、汽車を見て

ゐると客車を二三輛しか連結してゐないから、ちよつと電氣機關車だけの連結列車か知らと思はれる程だ。だがこの汽車に乗つて見ての氣持ちはさう悪くはない。電氣機關車だから煤煙もないし、速度だつて相當なものだし、こゝを通ると輕井澤の高原に出られると云ふ豫期もあるからである。速力と云へば、昇りの列車進行中に線路工夫が飛び降りてゐた。

道路で云ふならば、群馬縣と長野縣との境界になつてゐるが碓氷の難路は全部群馬縣側にある。中仙道の一部に屬してゐて、往時江戸と大阪京都方面とを連絡する二大幹線の一であつたのである。即ち東海道と中仙道とである。



淺間山噴煙の見えるあたりの略圖

當時の此の附近の宿場の名前を擧げて見ると、

しと雖も此處の如くなるはなし。』とある。東海道中に於て

高崎より板鼻へ 一里卅丁

板鼻より安中へ 三十丁

安中より松井田へ 二里十二丁

松井田より坂本 二里

坂本より輕井澤へ二里半十六丁

輕井澤より沓掛へ 一里五丁

沓掛より追分へ 一里三丁

追分より小田井へ 一里半

小田井より岩村田へ一里七丁

所謂碓氷峠と云はれるものは、

右のうち「坂本より輕井澤へ」と

云ふ區間であつて、當時の『諸國

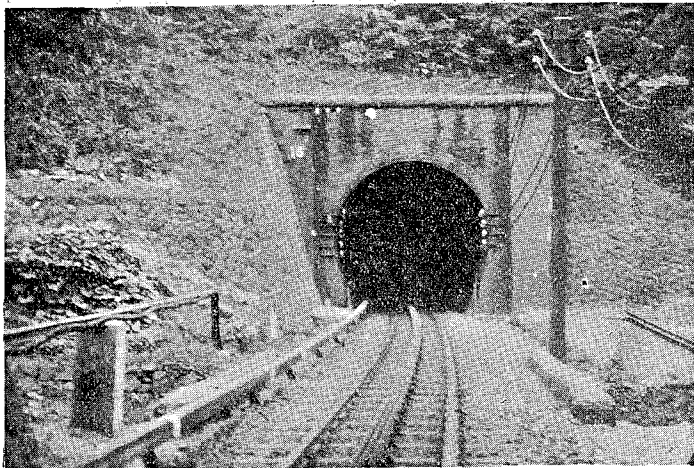
道中記』には、『江戸より是まで山

なし。此宿出口より山也。うすい

が峠なり。坂本より少し上りては

んね石（ねはん石）と云ふあり。大難所なり。箱根に坂多

しては、箱根程の重要なる關所であつたと云はれてゐる。



碓氷第六十隧道路

電氣機關車第三軌條及アブ式軌條狀見え

箱根は天下の險と云はれる程の難所であるのに、此處は夫れ以上だといふてゐるのだから、どの位の坂道であつたかは想像することも出来やう。尤も今の道は明治になつて改修せられたものである。

松井田の宿は今日でも相當の町である。此の邊の樞要地になつてゐる。之れから坂本に行く途中横川といふ處がある。此處には往時關所のあつた處だ。今も其の關趾と云はれる處がある。其處へ行つて見たが、石垣と池の様なもの、建物の基礎石と思はれるものが二つばかりあつた。此處は江戸に對

今日では鐵道が電氣機關車に入れ換へる處で汽車は急行でも停車する程の處だから停車場としては相當大きな設備がある。

横川から少し行くと坂本の宿がある。此の町は相當に繁榮した宿の様に思はれる。だが今日では、當時をしのぶだけのもので、荒廢した町並があるばかりだ。宿はずつと坂になつてゐて、道路の幅員は約四間あり、其の兩側に清い水の流れてゐる側溝がある。其の兩側各二間位の廣場があつて、人家がずつと並んでゐる。山の方を向つて左側に規則正しく二町置きに井戸がある。其の井戸の屋根なども相當風情のあるものだつた。人家の建方は總て二階建て、其の二階は一階より二尺程道路の方に出てゐる。其の

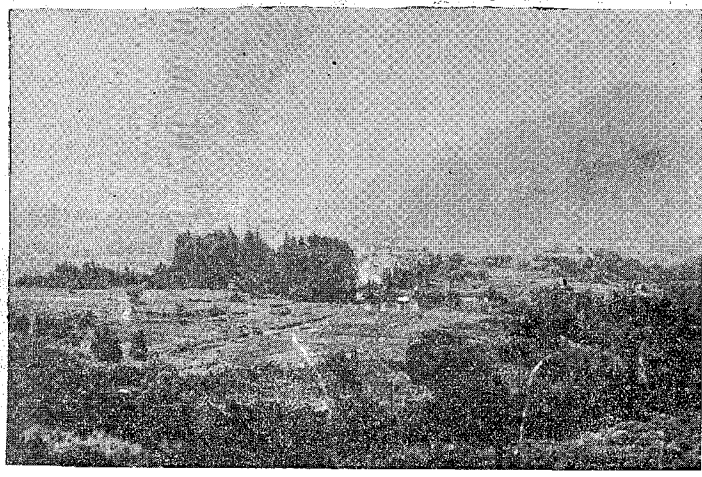


突桁になつてゐる部分が龍の形だの、花の模様だのの立派な彫刻がしてあつて然も美しく彩色した跡がある。遊女屋の様な建物の家も残つてゐた。

横川に於ける碓氷川の畔を降つて來た旅人が夕方やつとの思ひで此の明るい燈のともる宿場にたどり着いた時に、『お宿り下さいませ。お風呂もわいて居ります。お宿りなさいませ。』と呼ばれる氣持は考へただけで嬉しいものだ。草鞋を解いて、前の流れで足を洗つて、やれやれと思ふ氣持ち、夕餉に晩酌の一杯もやる氣分、汽車旅行で味はれない旅らしさがあつたらう。尤も私の行つた時は、午前八時頃でかん

1700m
1260m
1000
37
1000

室に改造せられたものを見るばかりだつた。坂本を出てからはもう直ぐ山道になる。此の邊が標高約五百二米。頂上が約九百六十米である。延長は約一萬二千六百米で平均勾配は二十七分一といはれてゐるが急な處は八分一から十分一十五分一位なのがある。屈曲の數は三百六十餘、鐵道が略真直ぐに十五分一になつてゐるのを殆んど夫れに纏ひつく様に折れ曲つてゐて二十七分一の平均勾配で昇つてゐるのだから、どの位屈折してゐるか想像されるだらう。幅員は約六米位に改築されたものであらうが、現在では、路側が抜け落ちたりして全く一車線幅にしかなつてゐない。兩側が急な山であるのと、山腹が深林であるのとで路面の日當りが悪く、



然も地質が火山灰なので、路面はひどく荒れて一車線の車轍が深く深く堀れ込んで、自動車は腹をすりすり通つてゐる程だ。夫れでも此の頃は一日百臺程の自動車は通行してゐる。私の出合つた車は殆んど貨物自動車で、其の八割は藪を積んでゐた。此の道は明治十六年から十七年の間に改修せられたものである。私は參謀本部作製の地形圖もない様な時代に、此の場所を選んで斯くも良道路を造つた技術者の力に全く敬服する。其の改修以前の道は、坂本から輕井澤、今は舊輕井澤といはれてゐる處へ出てゐたもので其の方は、今の道の北側にあつて酷い勾配の道であつたのである。其の他今の道の南の

國 道 沿 り 坂 本 町 を 望 む

谷も通つて見たが矢張り現道の地形が一番いゝ。唯沿線が

じて改修したものであるし、別に新線を開くとなると更に

深林で日當りの悪い事と、屈曲の多い事とが缺點だが明治十六年頃には屈曲よりも勾配の方が改修の重要條件だつたから、此處に路線を選んだのは、適當なものであると思ふ。最近の自動車交通には、勾配よりも、屈曲半徑を増大することが一層重要な條件になつて來てゐるから、或は他にいゝ地形の箇所がないとは云へない。然し現道を捨てると思ふことは、此の場所を見たものには到底出来ないことだと思ふ。

だが現道を現在の交通要具に適應させる様に改良するとなると、採線の根本條件が異なつてゐる地形であるために相當の困難がある。然し當時既に相當の工費を投

四間幅三間を架設せり。



碓氷嶺國道中碓氷橋附近

莫大なる費用を要することになるので、今回の改修は極力現在の交通用具に適應させる様にして、現道に依つて改修することになつてゐる。今此の現道を改修した際の記録を擧げて見る。

◎碓氷嶺新道竣工錄

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鏜平し、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、之より沼地を六百三十一坡度十一町五十九間にして矢ヶ崎川に至り又木橋長

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丁平均二十九分一坡度にて碓の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し、尙山腹を迂回すること一里三十丁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、十二丁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迂回して以て坂本驛の北端に入る。

其の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。即ち第一區は離山より國境に至る凡そ一里間にして七丁場とす。此の區は原野なるを以て工事の至易なるか如しと雖も、沼地に至ては積年湛灣して芦根繁茂し、會て人行を通することなかりしも疎水の工事を施し、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。然れとも尙縱横に溝梁を穿ち、堤を築き以て道路を造りたり。

國境より西の澤に至る凡そ三十一町間を第二區とす。此の區は巖質多く懸涯絶壁にして工事の至難なるを以て十丁場に分けたり。同所より湯の澤に至る迄凡そ三十四町間を第三區とす。此の區は輕巖土質多く工事の容易なるにより八丁場とし、同所より一の澤まで凡三十四町間を第四區とす。此の區は第二區に比すれば巖質少しと雖も中央以東堅岩多きか爲九丁場に分ちたり。同所より虚空藏山に至る凡そ二十一町間を第五區とし、是を六丁場に分つ。此の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の間を第六區とす。此の區は虚空藏山の麓を鑿下し之を五丁場に分つ。其の第二第三丁場は纔に輕巖あるも其の他は山或は圃中を通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の竣功を量るの故なればなり。

此の調査のなる新道目論見仕様書を調製し、第一期の工事即ち第一區及び第二區の請負入札を命したるは明治十六年八月十日のことにして、其の二十六日を以て創めて起業せり。第二期の工事即ち第三區より第五區に至る請負入札を命せしは同年九月二十日にして其の二十七日より十月十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之を交換するものあり、是等の支障あるが爲其の落

成の期日も亦隨て遷延し積雪の爲休業を憂しは第二區に三下場第四區に三下場第五區に二下場あり。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其の二期は同年三月二十六日成功せり。第三期即ち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の竣功に至りしは翌月二十三日のことなりし。

新路線中支川數條あるも多くは溪間の細流にして其の橋

梁を架したるものは雲場、矢ヶ崎、中尾、碓氷の四川のみ其の雲場、矢ヶ崎の二橋は、十六年九月二十二日を以て請負を命し、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し、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。故に自然其の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の沼池は疎水工を施したる後一尺五寸の敷粗梁を作し、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に筋芝及び張芝木羽口を築き、幅六尺の平坦犬走りを設け左右の溝渠は深幅平均四尺を穿ちて上信國境の堀割は左右を一割五分とし其の法面は總て張芝を、法底は高四尺の腰石垣を作り以て土砂の崩散を封止せり。

國境より坂本驛に至る間山脊を堀削したる數二十八ヶ所にして其の平均高二十一尺四寸。

斷崖に石垣を築き及び溪谷に埋立をなしたるもの百二十四ヶ所、其の高三尺より二十一尺迄總延長二百二十間七分、此の面積千五百七十二坪餘、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きたる箇所二十七ヶ所、延長四百十八間、高平均五尺、此の總面坪二百九十坪餘なりと。

粗朶棚を以て砂防したる箇所三十、延長六百十間、亦路線片敷崩落を防ぐか爲、棚道或は丸太造棚を設置したる延長三百八十間、山腹を切採し路線となしたる所は車馬の顛覆を防かん爲、片敷に保壁を築きたり。其の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。

雲場川外三川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箇或は二箇を設け、以て潤水を疎せり。其の數百七箇所にして其の位置は別表に示すか如し。

路面敷砂利は當初全山に散布ある火山灰を以て礎に代用し充分功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。然るに時の經過するに従ひ、車輛と摩擦して次第に塵埃となり、風の爲に飛散し終り皆無に歸し、嶺場を除くの外は總て泥濘となりて車輪を埋設し、其の運轉の困難殆んと名狀すへからざるに至れり。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の功なき箇所へは木材布設し、以て路面を固め、復車輪埋没の憂なからしめたり。其の木道間數千九百七十三間六分、割栗石敷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、輕巖は六分より八分、土場は一割二分とす。其の詳細なるに至つては道敷見解圖に示す。

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続
至輕井澤驛里程標

廿六町五十三間四尺

從輕井澤驛里程標
至上信國峠町

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

故に此の道の差に於ける新道は舊道より遠きこと三十町

二十五間一尺、又新舊道の度を比較せしに

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

同上より國境迄

十二・二分一

同上より坂本驛里程標迄

新道

平均零

離山初點より矢ヶ崎麓迄

三十七分一

同上より上信國界まで

三十九・七分一

同上より坂本驛里程標迄

工事費

金拾貳萬圓也

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二厘

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

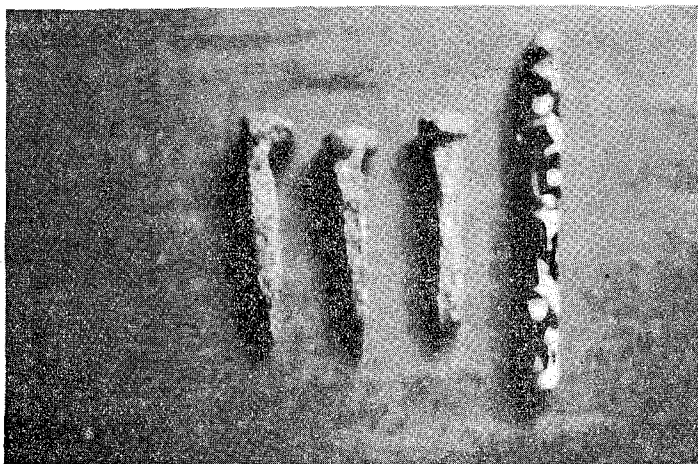
起業年月日 落成年月日 職工人員 人 夫 數 合 計

明治十六年 明治十七年 五萬 二十五萬 三十萬

八月廿六日 五月二十日 三十二人 三千六十九人 三千百一人

以上の文章のなかにある其の圖面及び表は手元にないか

ら挙げ得ない。路面が悪くて木材を以て鋪設したとあるの
で、其の遺跡でもないかと随分氣を
つけて歩いて見たが判つきりとはわ
からなかつた。唯一箇所長十米ばか
りの間、輻の底にすつと犬釘の頭が
點々と續いて出てゐる處があつたの
でこれかなと思つたのであるが、堀
り起す程の道具を持つてゐなかつた
ので心残りではあつたが其の儘通り
過ぎた。其處から一籽程離れた處に
先に見た犬釘と同じものゝ相當腐蝕
したものが三本ばかり路面にころが
つてゐた。長さは約八纏位のものだ
今萬年筆と一緒に撮つた寫眞を掲げ
る。丸太を並べたものとすれば釘の
長さが短かすぎる。板にしても尙少
し短い様な氣がする。若し此の犬釘が木材鋪設に用ひられ



たものとすればどんな工法であつたらうかもつと知りた
と思つてゐる。

尙此の道路の施工者の名前を知
り得ないことは全く残念に思ふ。

火山灰と云へば、此處は淺間山
が近いので一面に輕石様の小石が
この邊の山腹を相當厚く覆ふてゐ
る。又私の行つた時も細かい灰が
しきりと降つてゐた。擴げてゐる
地圖の上に暫くのうちに、つもる
程だつた。

私は登山用の背裏を負ふてこの
四里餘のほんとうに深山幽谷とで
も云ひさうな道を歩いたのである
が嬉しいと思つたことは、丁度い
ゝ位の距離に冷めたい清水が湧い

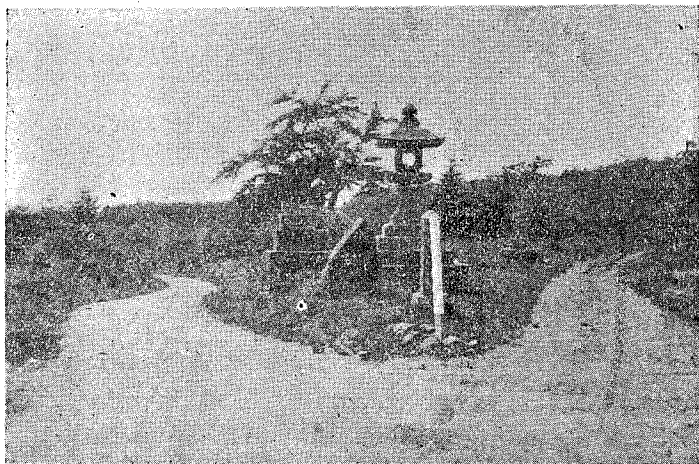
てゐたことだつた。それから、丁度木苺の時期だつたので

其の新緑の林のなかに澤山の紅玉の様な實が美しくうれてゐた。其の甘酸つばい味は、ほんとうに浮世の累ひを忘れさせて呉れた私は暫く時を忘れて其の木苺の實を摘んでは食べ摘んでは食べた。

追分

追分とは、馬を追ひ分けることで道路の二股に別かれた處を云ふと習つたことがある。私の感じから云ふと、街のなかでの道路若しくは街路の分岐點を云ふのではなしに、何か廣い野原のなかで道が二股に別れた様な處を云ふのではないかと思はれる。

夫れで町村道、耕作道の様な道路になら此の追分と云はれる様な箇所は殆んど無數にあるだ



信濃追分(道國號十)が右に北國街道(道國號十)と左に中仙道(道國號四十)

らうが、吾が國の大幹線になつてゐる街道殊に現在の國道だけに就て見れば此の追分と云ひたい様なものは、さう澤山にならう。

例へば現在の國道に於て其の數は三十六本ある。だから其の國道の分岐點、及び合致點を爲す箇所は四十箇所を越えてゐる勘定になる。だが、私の感じのものだけでも、平坦なる耕地のなかで分岐してゐると考へられるものは、長野縣北佐久郡長倉村に於ける、十號國道(北國街道)と十四號國道(中仙道)との分岐點と、三重縣三重郡日永村に於ける一號國道(伊勢街道)と二號國道(東海道)

との分岐點の二箇所だけしかない様に思はれる。岐阜縣の

關原で分岐してゐる十二號國道（北陸街道）と十四號國道

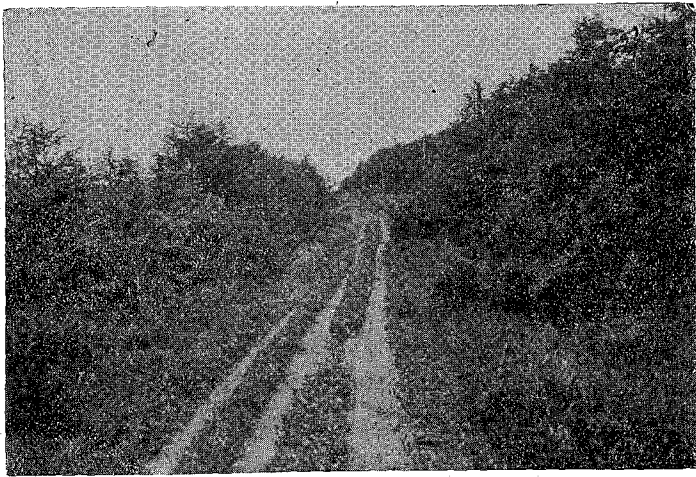
つてゐる。其の一面に「從是中仙道」反對側に「從是北國街

（中仙道）との分岐點は、私は行つたことがないから追分の感んじのする處かどうか知らない。

三重に於けるものは昭和三年頃行つて見たことはあるが長野に於けるものは、此の七月中旬に初めて行つて見た。

此の邊一帶に淺間山近くの標高一千米前後の廣い廣い高原である。然も白樺や唐松や縦が林の様にはへてゐる處だから、ちよいと日本内地の様な氣がしない。

こゝの追分の處の二つの道はひどく銳角をなしてゐる。中仙道から北國街道が分岐してゐるのだが、其の分岐點の處には相當の廣場があつて其處に先づ石の柱が建



信濃追分附近の十號國道

道」と辛じて讀める位に、風化してゐる。そのうしろに大きな石燈籠がある。常夜燈であらう。之れに寛永元稔建立と云ふ様な字がかすかに見えた。格好のいゝ松の木も一二本はへてゐて其の奥にお地頭様があつた。其のお地頭様の格好は他處で見るとと全く異つたものであつたが、私には其の方の知識が全くないので、何時頃のものか、又何を祭つてあるのか見當もつかなかつた。其の他に青年團の建てたらしい白ベンキを塗つた木柱の道しるべがあつた。

實際には役立つことであらうが右、馬瀬口を経て小諸町に通ず。左、御代田を経て岩村田

に通ずと書かれた白ベンキの木柱より、「従是北國街道従是
中仙道」と書いた石柱の方が嬉し
かつた。

處で此處へ来て全く意外であつ
たことは、中仙道の方は交通が普
通にあるのであるが、北國街道即
ち十號國道の方は全く交通がなく
なつてゐると云ふことだつた。其
の當時は立派な道であつたらうと
思はれる道幅もあり、法も立派に
あるのだが、路面は一面に草が生
へてゐて、僅かに耕作用の車が通
つてゐると思はれる程の細い道に
なつてゐた。暫く入つて見たが何
處までも同じだつた。今日國道に
は間違ひないと思ひながら此の草
道を見ては實際こゝが追分か知らと思つた。



の奥りあと「門衛右助屋油余」には板看の前 陣本協・宿分追
たつ思にとこい白面をれ之節時の今るあと「川小陣本協」には

然し之れは兩方の道の道が非常に鋭角をしてゐるので此の邊
から小諸町に行くのは中仙道の方
を通つて御代田又は岩村田から分
岐して十一號國道の方に入る様
になつてゐる爲らしい。

此の追分の部分から一二丁東京
の方に戻つた處に追分の宿があ
る。もとは本陣、協本陣、問屋、
宿屋等があつて繁榮した處だと云
はれるが今は全く荒廢してしまつ
てゐる。唯協本陣であつた家だけ
が残つてゐて當時の看板が今もか
けてあつた。其の大きな古めかし
い建物は中仙道や北國街道の盛時
をしのばせるに充分である。附近
には、屋敷跡であつたらうと思は
れる空地などあつて、古驛の面影が残つてゐる。其の協本

陣は油屋（此の邊の宿には油屋といふ名前の家が随分目についた）と云つてゐるが、その垂木の彫刻などとても立派なものだつた。

追分、杓掛、輕井澤は淺間裾野の三宿と云はれたのであるが、當時の輕井澤を現在舊輕井澤と云つてゐるが、之れが今は西洋人の避暑地になつて、新しい別荘が建ち並び其の町中を西洋人が群がる程居て、然も町の店で、本屋だの、寫真店だの、鑛詰店だの洋品店だの全く外國風だ。追分の宿と五里と離れてゐないのに、一は徳川時代の古驛其の儘で荒廢し、一は全く外國の一部であるかの如き華やかな色彩を持つた町になつてゐる其の對照には甚だ興味を覺えた。

新輕井澤と云ふのは、國道の附替へと、停車場の新設のために起つた町である。其の他に南輕井澤と云ふのがあるが、之れは停車場を挟んで舊輕井澤の反對側に出來た新しい別荘地で、國道から此の邊まで四十四米幅の道が延長四軒ばかりつくられてゐる。尤も之れは新設の競馬場に行

く道でもあるのだが、其の廣さには少し驚かされる。だが此の邊はほんとうの荒蕪地なのだからどの位廣い道でも容易に造くり得られる。

追分節と云ふのがある。あれは此の追分驛の馬子唄から出たものであると云ふ。早く文政五年稿の『浮れ草』に其の歌詞が収録されてゐると云ふ。これが街道筋を傳つて越後の海港にもち運ばれ、越後追分、佐渡追分となり、かくて開港場から日本海沿岸を通ふ船頭や旅人により次第に北海道に移入せられ、今日では追分節と云へば北海道が本場の如く考へられる様になつたのだと云ふ。

歌詞 淺間山ではわしやなけれども

胸に煙が絶えやせぬ（信濃追分）

龜も權も波に取られて身は捨て小舟

何處へ取りつく島もない（越後追分）

忍路高島及びもないが

せめて歌棄磯谷まで（松前追分）

追分が街道の分岐點であることから、遂には其の地點

の地名になつてゐる。地名と云つても、大字の程度のもの

で其處の宿場の名前になつてゐるの

である。前述の長野縣の中仙道と北

國街道との分岐點も宿名になつてゐ

るし、三重縣に於ける東海道と伊勢

街道との分岐點も字名になつてゐ

る。

其の他で今思ひ出せるものを、舉

げて見るならば、

東京市本郷區一高前追分（中仙道

と日光街道との分岐點）

東京市四谷區新宿町追分（甲州街

道と青梅街道との分岐點）

之れ等は今は全く市内の人家密集

地になつてゐる。此の名前の出來た

頃原つばだつたものか、或は分岐點

だから追分けとつけたものか私には判らない。

奈良縣生駒郡富雄村追分（暗越奈良街道と郡山町に達す

る道路との分岐點）

暗越へと云ふのは、大阪市と奈

良市とを連絡するに平面的には最

も近い道である。大變な急勾配の

山道なので往時は重要な交通路

であつたのだが今では町村道にな

つてゐる。

滋賀縣高島郡三谷村追分（若狹

街道と大津市に達する道路との分

岐點）

福井縣敦賀郡愛媛村追分（西近

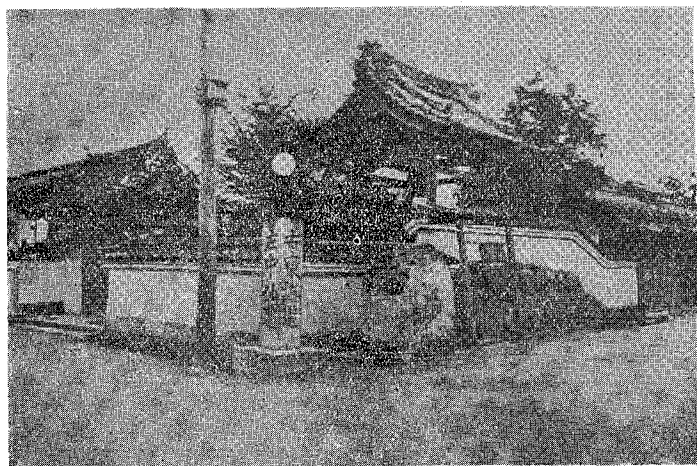
江路と深坂越との分岐點）

京都市東山區山科町追分

大津市追分町

今では京都市と大津市とは、全

く相接してゐる。東海道もだから大津市から直ぐ京都市に

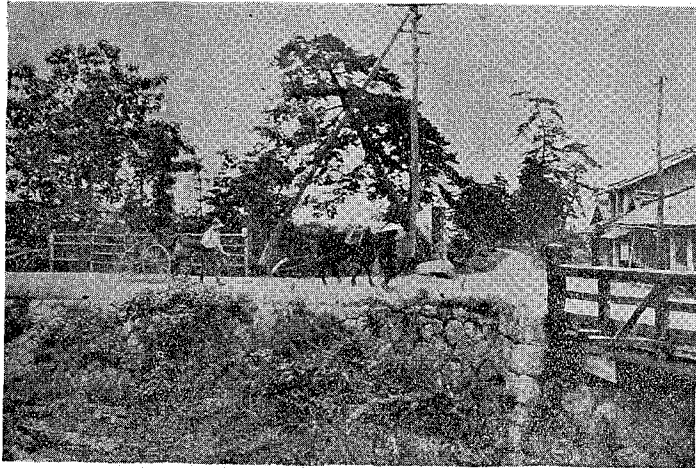


草津の追分

入るることになつて居る。又此の邊りは、道路の中心線が
 兩市の境界になつてゐる。其の様
 な部分の延長は約二、〇〇〇米も
 あらうか。

其の部分に東海道と舊奈良街道
 との分岐點がある。上記の追分は
 其の邊の地名になつてゐるのであ
 る。追分が地名になつたので、京
 都市でもさう呼ばれ、大津市でも
 さう呼ばれてゐると云ふことも面
 白いものだ。だか、今其のあたり
 を國直轄工事で路線を新にして改
 修してゐるから、其のうちに、何
 故大津市にも追分があり京都側にも
 追分けがあるのか解らなくなる
 様な時が来るかも知れない。

滋賀縣栗太郡草津町追分



これは東海道と中仙道との分岐點で餘りに有名である。

左の松並木が美濃路の牛車通つて方の中仙道
 右の垂井の岐道は橋つて正面に道標がある

だが追分と云ふ町名があるかどう
 かは私は實は判つきり知らない。
 宿名としては草津とだけである
 が、普通草津の追分と云はれてゐ
 るから、さうだらうと思つて擧げ
 て置いた。其の地點を大路井おきあひと云
 ふと最近聞ゐた。

今一つ、之れも追分けと云ふ地
 名になつてゐるかどうか判つきり
 解らないのであるが、追分として
 は有名なものがある。夫れは垂井追
 分と云はれてゐる。

岐阜縣不破郡垂井町追分

之れは中仙道と美濃街道の分岐
 點になつてゐるので、京都と江戸

との間の交通は中仙道なら中仙道東海道なら東海道と其の

名前通り一方の道ばかりを通ると云ふものでなく京都から例へば江戸に行く時に、この垂井まで中仙道を通つて來て、この垂井から美濃街道に入つて、大垣、洲股、尾越、萩原、稻葉、清洲、名古屋を経て、宮（今の熱田）にて東海道に入つて江戸に達する道筋があつたのである。

この道を通ると鈴鹿の山道と桑名宮間の船路との難所を通らないで済む。そして亦東海道が、鈴鹿を通る様になつたのは、徳川時代になつてからで、其の以前は前述の路線であつたと云はれてゐる。

次に尙他に三箇所ばかり、追分と云ふ宿場が徳川時代に出來た古い地圖には書いてある。即ち長野縣更級郡にと、岐阜縣惠那郡にと、三重縣渡會郡にとである。だが現在ではなくなつてゐる様だ。

又此の追分けと云ふ言葉遣を遣かなくなつた關係からかとも思ふのであるが、東北、中國、四國、九州の各地方に其の様な宿名がない様に思はれる。追分けと云ふものは、右へ行くか左へ行くかに依つて、全く違つた處へ行けると云

ふ場所であるために、其の分岐點に立つ時には、ちよつと變な氣持がするものだ。追分けと云ふ言葉を聞くだけで何か旅の心がそゞられる様ではないか。

輕井澤に於ける自動車専用道路

昭和五年七月に、長野縣輕井澤町沓掛から群馬縣嬭戀村鬼押出岩までの間延長十一哩半、幅員四間の自動車専用道路が特許せられてゐることを牧野雅樂之亟氏著述の『道路工學』で讀んだことがあつた。

此の七月中旬碓氷峠を改修するに就て輕井澤を通つた時に、どんな處かと其處へ行つて見た。

此の邊一帶に淺間山の裾野で松や、落葉松や白樺などの林がある。淺間山の白い噴煙の昇つてゐるのが見える。美しい處だ。氣温も東京あたりに較べれば十度或は夫れ以上も低い様だ。其の林のなかに點々と別荘が建つてゐる。沓掛から府縣道に沿ふて淺間山の方に向つて五料程行つた處にグリーンホテルと云ふ白堊の美しい建物が緑の山の上

に建つてゐる。其の邊まで行くと、自動車専用道と書いた道標るべがあつた。もう出来てゐるのかなと其の方へ行くと、どうして立派に築造されてゐた。勾配は十二三分一位であらうが、曲線は割合にいい。だがこの邊の地盤はすつかり『淺間バラス』と云はれてゐる火山の噴出に依る軽石（大きさは徑四厘前後）の厚い層をなしてゐるので夫れを片切片盛にしただけだ。片盛の方は粗朶を重ねて持たせてゐる。片切の方には側溝も何も無い。造つても切取面から、ぞろぞろ落ちるので直きになくなつてしまふのである。路面は特別に造つたものでない。其の軽石が程よくバラス代りになつてゐるのである。谷を横ぎつても暗渠を造るでなし路面には木



の切株が、ぼこぼこ頭を出してゐる様な道だ。

幅員は四間と云ふが路肩がぞろぞろ缺けるのですつと狭くなつて今は一車線にだけに用ひられてゐる。

だが沿線は美しい。なだらかな淺間山を見、白樺の林のなか、小松の原、熔岩流を横切る處などもある。終點は鬼押出と云はれる廣漠たる熔岩流のある地點である。奇岩怪石の原だ。其處に夏尙氷つてゐる泉もあると云ふ。

この道路の中期に府縣道と交叉してゐる處があつて其處にある茶屋で、通行自動車から通行料一圓を徴つてゐる。自動車は夏期の一

輕井澤自動車道

ら一年を通じてなら一日二臺平均にならうか、いやそんなになるものかと土地の人が笑つてゐた。私の行つた時には二臺出會つた。其の一臺は智恵俱大使館と書いた美しい自動車だつた。

私は其の路線の特許のあることだけは知つて居たが工事施工の認可は未だ受けてゐないと思つてゐた。夫れだのにもう一年も前あたりから通行料を徴つて此の道路を使用してゐるのだ。そんなことが出来るものかと思ふ。歸京して調べて見たら、丁度其の申請書が内務省に提出されてゐる處だつた。

尙同じ會社の特許を持つてゐる自動車路線が此の附近に未だ二本ある一は沓掛から國道を分岐して、グリーンホテルの下で前述の



輕井澤自動車道よ浅間山間を望む

ものに接続するもので延長約七哩三、令一つは、鬼押出の前述のもの終點から群馬縣の萬座溫泉、新鹿澤溫泉に至るもので延長四四哩七である。之れ等は多少共會社の土地經營の意味を持つてゐる様に思はれる。

右の自動車道の外に、この附近に今一つ自動車だけしか昇れない様な道路がある。夫れは輕井澤の停車場の近くの離山と云ふのにあるもので、此の山は浅間の裾野に獨立してゐて、見晴がともいゝ、夫れで之れに昇れる様に自動車道が開設されてゐるのである。勾配八分一位で、ヘアピンカーブの連續の道だ。之れは單に私道なのか、聞いても見なかつた。