

# 埼玉県飯能市「正丸峠」の成立・変遷と 歴史的土木構造物の残存状況に関する調査

吉川 慎平<sup>1</sup>・小田 幸子<sup>2</sup>

<sup>1</sup>正会員 自由学園准教授 最高学部（大学部）（〒203-8521 東京都東久留米市学園町 1-8-15）

E-mail : syoshikawa@jiyu.ac.jp

<sup>2</sup>非会員 自由学園准教授 最高学部（大学部）（〒203-8521 東京都東久留米市学園町 1-8-15）

E-mail : oda@prf.jiyu.ac.jp

本研究の対象は、埼玉県飯能市に位置する「正丸（しょうまる）峠」周辺道路に残存する歴史的土木構造物と、これらのルートの成立・変遷である。現在の正丸峠は 1937 年に埼玉県道として開通し、東京と秩父間の最短ルートとして重要な役割を果たした。その後一般国道 299 号線に昇格したが、1982 年にバイパスとしての「正丸トンネル」が開通すると旧道となる。一方で、同道及び周辺区間には、建設当時のものとみられる歴史的土木構造物が複数残存している可能性が浮上した。そこで本研究では、これらの道路の成立・変遷について先行研究・資料を整理し記述すると同時に、可能な範囲での現地調査から、橋梁・溝橋等の横断工作物を中心に、歴史的土木構造物の残存状況を捉えることを目的とした。結果として、資料・文献調査により、秩父甲州往還以来の正丸峠の成立からその変遷について通史として取りまとめた他、現地調査から、複数の石積み橋台を有する溝橋、アーチ並びに矩形のコンクリート製溝橋が複数確認された。更に調査範囲を拡大した結果、同様の遺構が群として残存していることが確認された。更に建設年代の推定、遺構の残存理由等の考察を加えた他、今後の課題・展望について示した。

**Key Words:** Historical Civil Engineering Structures, Road Bridge, Road Culvert, Field Survey  
Shomaru Pass, Chichibu-Koshu Ohkan (highway), Musashino Railway,  
National Route 299, Hanno City, Saitama Prefecture

## 1. 研究の背景と目的

### (1) 研究対象

本研究の対象は、埼玉県飯能市の北端、横瀬町との境界付近（かつては飯能市と名栗村の境界）に位置する「正丸（しょうまる）峠（標高 636m）」を含む、飯能市坂元の一般国道 299 号線接続部から、飯能市上名栗の埼玉県道 53 号青梅秩父線接続部に至る区間並びに、同道接続の周辺道路 2 区間に残存する歴史的土木構造物と、これらのルートの成立・変遷である（図-1）。現在の正丸峠は 1937（昭和 12）年に埼玉県道として開通すると、東京と秩父を結ぶ最短ルートとして重要な役割を果たし、その後一般国道 299 号線に昇格<sup>2)</sup>したが、1982（昭和 57）年にバイパスとしての「正丸トンネル（全長 1,918m）」が開通<sup>3)</sup>以降は旧道扱いとなり、以来 40 年余が経過している。一方で、同道及び周辺区間には、建設当時のものとみられる歴史的土木構造物が複数残存している可能性が、著者らによる予備調査から浮上した。

### (2) 研究目的と方法

本研究では、これらの道路の成立・変遷について先行研究・資料を整理し記述すると同時に、可能な範囲での現地調査から、橋梁・溝橋等の横断工作物を中心に、歴史的土木構造物の残存状況の全体像を捉えることを目的とした。

## 2. 「正丸峠」の成立と歴史的変遷

### (1) 秩父甲州往還における「正丸峠」越え

「正丸峠」は、江戸から秩父大宮を経て甲州へと至る「秩父甲州往還（甲州裏街道）」のルートの一つ、「吾野通り」として成立している。なお、ここでの「正丸峠」は、本研究の対象である現在の正丸峠とは位置が異なるため、現地呼び名と同様に以下、「（旧）正丸峠」として区別する。吾野通りは、飯能から高麗川の谷沿いに渡河を繰り返しながら吾野を抜け、その先に立ち上る伊豆ヶ岳（標高：850.9m）から連なる稜線上に位置する（旧）正丸峠の険しい山道を越え、横瀬川の谷沿いに芦ヶ久保、横瀬を経て秩父大宮に至る道で、江戸、飯能と秩父大宮を結ぶ最短ルートであった。秩父甲州往還は複数のルートが存在し、近傍では「名栗通り」が飯能から入間川（名栗川）の谷沿いに原市場、名栗を抜け、名郷で分岐し一方は山伏峠を超えて正丸峠の秩父大宮方で吾野通りに合流するルート、一方は妻坂峠を越えて横瀬で吾野通りに合流するルートが存在し、吾野通りより「歩きやすかった」とされるが、距離の点で（旧）正丸峠越えの吾野通りは名栗通りより 2 里（約 8km）も短いという点で優位であり、「特に急ぐ場合に利用された」とされる<sup>3)</sup>。その後、吾野通りのルートは、一般国道 299 号線として踏襲されるが、現在も東京、飯能と秩父を結ぶ最短ルートであることに変わりがない。

## (2) 明治期以降の道路行政の確立とルート選択

明治期に入り、人・物の移動が活発化すると、車両交通に対応した道路改良が求められ、旧来の街道の改修が盛んに行われるようになった<sup>4)</sup>。埼玉県でも道路行政が次第に確立されるが、吾野通り・名栗通りとも明治後期まで江戸時代と変わらず車馬の通行は不便なままであったとされる<sup>3)</sup>。行政上は1889(明治22)年に県道の台帳が作成され、一等から三等に格付けがされる。吾野通りに相当する「(秩父)大宮郷東京道」は一等、名栗通りに相当する「(秩父)大宮郷飯能道」は三等とされた<sup>5)</sup>。その後、1895(明治28)年には、殖産興業の流れの中で、秩父地方の開発に資する道路改良の論議が本格化し、①距離は短い工事が難儀な大宮郷東京道(吾野通り)、②距離は長い工事が容易な大宮郷飯能道(名栗通り)のルート選択を巡り、利権も絡み地元、埼玉県議会で論議となったが、結果として①吾野通りが上位となった。その後、吾野通り・名栗通りとも1900年(明治33)年に一部で改修が実施されたとあるが、1909(明治42)年には再度ルート選択を巡って地元、埼玉県議会を二分する大論議となった。結果、再び①吾野通りに決着し、同時に正丸峠開削の測量費が予算化され、山伏峠に関しては削除されたとある<sup>3)</sup>。

## (3) 地形図にみる明治末期の吾野通り・名栗通り

明治末期時点での峠を含む各通りの状況に関して、近代地形図として確認できた最も古い物として、1910(明治43)年発行の1/50000地形図(秩父大宮)を見ると、吾野通りは凡例中の「県道」クラスの二重太線で描画[高麗川沿いは明治40年に幅員2間(3.6m)に改良]されているが、名栗道は「里道(達路)」と二重細線で書かれている。しかしそれぞれの峠付近に注目すると、吾野通りの旧正丸峠ルートは飯能方の坂本から秩父方の初花(追分)まで二重太線であるものの「荷車を通せざる部」で描画されていることがわかる。一方、名栗通りの山伏峠ルートは飯能方の名郷から秩父大宮方の初花(追分)まで二重細線ながらその制限は示されていない[但し、この時点での山伏峠秩父方のルートは現状と異なり、1932(昭和7)年に正丸峠の開削と一帯で付け替えられた]。妻坂峠は等級が低く、飯能方の名郷から横瀬まで里道(聯路)かつほぼ全区間が「荷車を通せざる部」となっている。妻坂峠はその後現在に至るまで改良されることなく経過したとみられる。

## (4) 秩父・飯能への鉄道・バス会社の進出

明治期に正丸峠開削の機運が高まるも、その後大正年間には進捗が確認できない<sup>2)</sup>。人・物の輸送は鉄道主体の時代となり、大正期に入り秩父・飯能に相次いで私鉄が敷設される。また里地では道路改良の進捗により、自動車輸送が盛んになっていく。鉄道では、上武鉄道[1916(大正5)年に秩父鉄道に改組]は熊谷方面から1914(大正3)年に宝登山(現長瀬)～秩父間を開業<sup>6)</sup>、続いて武蔵野鉄道[1946(昭和21)年に西武鉄道に改組]は都心方面から、1915(大正4)年に池袋～飯能間を一挙に開業させる<sup>7)</sup>。秩父鉄道は三峰神社参詣需要を見込み、1930(昭和5)年に三峰口まで延伸する<sup>8)</sup>。武蔵野鉄道は当初から秩父方面への延伸を計画するが、吾野経由か、名栗経由かルート選択の問題が再燃するも、結果として吾野の石灰石鉱山(浅野セメント)からの貨物需要を見込み、1929(昭和4)年に飯能～吾野間を部分開通させる<sup>7)</sup>。バスでは、秩父地域で秩父自動車、吾野通りでは吾野自動車<sup>9)</sup>、

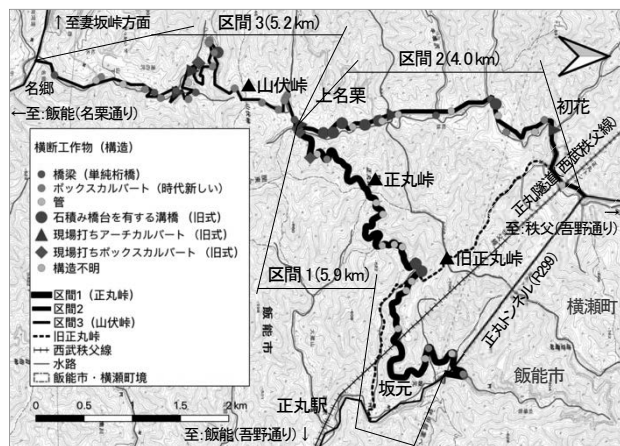


図-1 正丸峠周辺図と横断工作物の位置  
(GIS:背景データ出典:国土数値情報, 地理院地図)



図-2 武蔵野鉄道パンフレット  
昭和初期, 著者蔵



図-3 正丸峠絵葉書  
昭和初期, 著者蔵

名栗通りでは人間自動車商会(名栗バス)など<sup>9)</sup>、自動車輸送事業者が次々に成立した<sup>7)</sup>。

## (5) 時局匡救事業による正丸峠の開削とバス路線の開設

昭和に入っても(旧)正丸峠は依然として「徒歩か駕籠にやらねばならず」であったとされる<sup>9)</sup>。そうした中、昭和恐慌を受けての景気対策として、国が1932(昭和7)年～1934(昭和9)年にかけて実施した時局匡救事業による土木事業として、「東京との最短経路である正丸峠を含む県道の未整備区間を、自動車通行可能な道路に改良すること」が一挙に進められることになった。その目的は「東京秩父間交通の短縮化と秩父開発」、「秩父地方一帯の公園化」とされ、更に産業振興と県債償還のため吾野～秩父間に県営の乗合バスを運行する構想が1933(昭和8)年に報じられた<sup>8)</sup>。正丸峠の開削を見込んだ武蔵野鉄道は、吾野からの貨物輸送量が伸び悩む自社の業績改善を目指し、奥武蔵、奥秩父方面のハイキング客や三峰神社参詣客などを誘致するべく観光開発に乗り出す。1932(昭和7)年に秩父鉄道の三峰口延伸などで業績不振となっていた秩父自動車の株式の大半を取得し傘下に収めると、1933(昭和8)年吾野共同自動車組合を買収する。これにより秩父地域をはじめ、吾野から正丸峠飯能方の畑井、秩父から正丸峠秩父方の芦ヶ久保までのバス路線を獲得するなど、着々とバスルート開通に向けた足場を固める<sup>8)</sup>。

## (6) 正丸峠の開通とバス路線の開業

正丸峠の開削は、1933(昭和8)年11月に着工する。名栗通りの山伏峠は、同時期の1932(昭和7)年頃には自動車通行が可能になったとされる<sup>9)</sup>。そして4年の期間と24万円余の資金、延べ14万人(1日当たり100人程度と推定)の労働力が投じられ<sup>10)</sup>、1936(昭和11)年11月に(旧)正丸峠に代わる自動車通行が可能な正丸峠が、埼玉県道川越・秩父線の一区間として開通した<sup>10)</sup>。同時に池袋から鉄道で吾野に至り、

バスに乗り継いで正丸峠を超え、秩父、三峰神社へと至る東京からの最短ルートが開通した。文献<sup>10</sup>中に所収の資料から武蔵野鉄道社内に「正丸峠開通祝賀会事務所」が設置され、秩父自動車、芦ヶ久保村、吾野村、武蔵野鉄道の連盟で祝賀会を挙行了たとみられる。武蔵野鉄道は、その後「正丸峠ドライブウェイ」と銘打ち積極的に周辺の観光開発に乗り出した(図-2, 3)。1938(昭和 13)年には日中戦争を背景に国などが「体位向上運動」として徒歩旅行やハイキングを奨励したのに乗じ、正丸峠に「厚生道場・バンガロー」などの宿泊施設を建設し旅客輸送の増加で業績改善を飛躍的に進めた<sup>8)</sup>。正丸峠(頂上)には、1941(昭和 16)年に奥村茶屋が営業を開始し乗合バス客が休憩した。

### (7) 戦後の高度経済成長と西武秩父線の開通

このように正丸峠越えは、秩父甲州往還吾野通りとしての成立以来、東京、飯能方面と秩父を最短距離で結ぶルートとしての地位を築いたが、道路行政の確立の過程でその優位性が認められつつも、道路改良の実現には半世紀余りを要した。結果的に大正期から昭和初期の鉄道会社の進出、国・県による景気対策・秩父地方の開発といった施策の推進と重なって、第二次世界大戦直前までに一定の決着をみた。

戦後、高度経済成長の時代に突入すると、秩父地方の石灰石鉱山開発を中核としたセメント産業が活発になり、これに伴う輸送需要の増加を見込み、西武池袋線の吾野から秩父への延伸が計画され 1967(昭和 42)年に着工される。難所である正丸峠越えは、当時私鉄最長となる正丸隧道(延長: 4,811m)が建設され、1969(昭和 44)年に吾野～西武秩父間が西武秩父線として開業する。これにより東京から秩父に至る最短経路の鉄道が誕生し、旅客・貨物(セメント関係)とも圧倒的な輸送力が確保された<sup>7)</sup>。これにより、正丸峠開通以来 34年に渡る主要ルートとしてのバス路線は終焉を迎える。

### (8) 国道昇格と「正丸峠」超えの抜本的改良

西武秩父線の開通と同年、埼玉県道川越・秩父線は、一般国道 299 号線に昇格し、正丸峠は国道指定される。これにより 1975(昭和 50)年代から高麗川沿いを中心に道路改良(幅員拡幅)が本格化する<sup>2)</sup>。一方難所である正丸峠は、屈曲部の拡幅など一部道路改良が実施されたとみられるが、その現状について埼玉県の資料<sup>11)</sup>には「県内屈指の交通難所として知られる正丸峠(中略)は、冬季の積雪、路面の凍結による交通止めや、道路幅員の狭さによる接触事故の多発地帯であり(中略)、敬遠して他の道路へ迂回するケースが多く、利用者に非常に負担をかけている」とある。そこで抜本的改良として峠越えのルートを放棄し、飯能方の坂本から秩父方の初花に至るバイパスとしての「正丸トンネル(全長 1,918m)」が計画され、1977(昭和 52)年から調査・設計に着手する。1979(昭和 54)年に着工し、3年の期間を経て 1982(昭和 57)年に開通する<sup>2)</sup>。これにより、正丸峠開通以来、47年に渡る主要ルートとしての役割をトンネルに譲ることになった。

### (9) 正丸峠のその後と大動脈としての吾野通り

その後、今日まで 41年に渡り「旧道」として通り抜け可能な状態で交通解放されているが、交通量は極めて少なく、現在は飯能市管理の市道となっている(図-4)。正丸峠の奥村茶屋と、厚生道場・バンガローは正丸峠ガーデンハウスと名称



図-4 現在の正丸峠(左:頂上と奥村茶屋, 右:一般区間)



図-5 石積み橋台を有する溝橋の例(区間 2)

を変え、2022年現在も営業しており、時季にはハイキングやドライブなど行楽客などで賑わっている。

他方、1970年代以降、陸上の貨物輸送の中心は鉄道から道路輸送へと変化した。秩父からの原料・製品輸送も正丸トンネル等を利用したトラック輸送へと次第に切り替えられたことにより、西武秩父線での貨物輸送は1996(平成 8)年に終了した<sup>7)</sup>。埼玉県西部の幹線道路となった一般国道 299 号線の道路改良は進捗し、最近では狭隘部が残っていた吾野地区にバイパスとしての「吾野トンネル(延長 567m)」が 2015(平成 27)年に開通、次いで日高地区のバイパスが 2017(平成 29)年に開通し、これにより 1975(昭和 50)年代の開始以来 43年に渡る秩父～飯能(入間)間の道路改良事業は全て完了した<sup>11)</sup>。大宮郷東京道の一等指定から 129年、正丸峠の開削着工から 85年を要した。

## 3. 歴史的土木構造物に関する現地調査結果

### (1) 石積み橋台を有する溝橋と調査方法

正丸峠に位置する自由学園演習林[1950(昭和 25)年開設]付近での予備調査から、図-1並びに次節で示す区間 2に相当する道路において、次のような横断工作物が確認された。土被りは 1~2m 程度で下部工が石積み、上部工がコンクリート製桁を組み合わせた、橋長 1m 未満の溝橋または暗渠に分類されると思われる旧式の横断工作物(水路)である(図-5)。石積みの岩石はチャート系であることから現場付近で採取したものとみられ、空積みであったとも目されるが、モルタルで補修された痕跡が認められた。桁は 1 本当たりの長さが 2m 程度とみられ、断面は W=30cm, H=20cm 程度の「羊糞状」で、幅員に応じて数十本が 1 段ないし 2 段重ねで配置されている。桁は比較的新しい物にも見え後年に改修された可能性もある。詳細な分類・呼称が不明であることから、仮に「石積み橋台を有する溝橋」と呼ぶ。

これらは、2.で示した当地の歴史的背景から、昭和初期頃(道路開通時)に建設された遺構である可能性を考え、周辺道路(区間 1~3)に範囲を拡大し、可能な範囲で同様の遺構がないか現地調査を実施することとした。調査は道路及び水路から外観のみとし、構造の確認には多目的ロングロッド + 全天球カメラ(RICOH THETA V)を活用した。便宜上、区間 1~3 に分け調査結果を示す。なお「石積み」と特筆したものは、基本的にコンクリート製である。

## (2) 区間1～3における横断工作物の数量と構造

各区間における横断工作物(水路との交差箇所)の数量並びに構造別の内訳を表-1に示す。区間の概要は次の通りである(図-1)。**①区間1**は「正丸峠(正丸トンネル飯能方～正丸峠・山伏峠追分)」で、一般国道299号線の旧道に相当する5.9kmである。現在は飯能市市道となっている。**②区間2**は「正丸峠・山伏峠追分～正丸トンネル秩父方」で、一般国道299号線の旧道に相当する4.0kmである。現在は埼玉県道53号青梅秩父線となっている。**③区間3**は「山伏峠(正丸峠・山伏峠追分～名郷バス停)」で、山伏峠に相当する5.2kmである。現在は埼玉県道53号青梅秩父線となっている。区間1～2に比べ、部分的ではあるが最も道路改良が進んでいる。

## (3) 現地調査結果のまとめ

調査結果から、全体として区間1～3の15.1kmの区間に、69の水路交差箇所が確認でき、当初注目した石積み橋台を有する溝橋は9ヶ所が確認された他、建設から相当な時間が経過していると見られる現場打ちのボックス或いはアーチカルバートが複数確認された(図-6, 7)。これらは比較的中規模から大規模な谷部に設けられた土堤の最下部に設置されていた。また旧式の構造物に新式の構造物を継ぎ足したものの(幅員拡張か)、当初の床版の上に新たな路盤を盛ったものの(勾配・線形変更か)など、道路改良の過程と見受けられる痕跡も確認できた。

## 4. 横断工作物の建設年代の推定

こうした旧式の横断工作物について、現地状況と2.で示した当地の歴史的背景から、遺構が最も古い物である場合の建設時期として、文献<sup>10)</sup>中に所収の資料[1936(昭和11)年の竣工式での配布資料と推定される]の「工事概要」,「平面略図」から次のように推定される。「平面略図」には1933(昭和8)年着工の「正丸峠」の道路改良範囲と建設時期が示されており、その範囲は区間1, 2を含み、現道(国道・県道)と旧正丸峠ルート(飯能方・秩父方双方の分岐地点に重なる(飯能方は一般国道299号線接続部から旧正丸峠分岐部まで現道と重なる)。区間1は飯能方から1932(昭和7)年より4ヶ年、区間2は1933年(昭和8)年から2ヶ年で、これにより同区間の建設時期がおおよそ推定できる。一方区間3は同事業によるものではないが、文献<sup>9)</sup>の記述からはほぼ同時期の建設[1932(昭和7)年頃]と見られ、近年の道路改良の影響が顕著だが、上述の通り遺構の残存が確認された。

また「工事概要」では各種数量が示されており、その中で橋梁は「鉄筋コンクリート橋10ヶ所」とあり、これを「平面略図」に照らすと、描画された河川との交差部が10ヶ所ありこれと重なる。実際にはそれを上回る40余の交差部があるが、橋梁とそれ以外の溝橋等と位置付けるのが妥当と考えられる。いずれが資料が示す橋梁かについて、今回の現地調査と照らすと対象区間外の2ヶ所を除き8ヶ所となるが、現状も橋梁構造になっている4ヶ所と、石積み橋台を持つ溝橋2ヶ所、比較的大規模な現場打ちのボックス或いはアーチカルバート4ヶ所の合計で10ヶ所となる。一方で石積み橋台を持つ溝橋2ヶ所は「平面略図」上に示された河川の交差部の位置と対応するが、実際に橋梁とは言い難く、これを外した8ヶ所と理解するのが妥当である。

表-1 正丸峠周区間の横断工作物の数量と構造

構造(著者分類)	区間1	区間2	区間3	合計
橋梁(単純桁橋)	2	2	5	9
ボックスカルバート(時代新しい)	3	3	14	20
管	7	3	3	13
石積み橋台を有する溝橋(旧式)	2	6	1	9
現場打ちボックスカルバート(旧式)	3	0	2	5
現場打ちアーチカルバート(旧式)	0	3	2	5
構造不明	4	4	0	8
合計	21	21	27	69



図-6 旧式の横断工作物の例  
土堤・ボックスカルバート(区間1)



図-7 旧式の横断工作物の例  
土堤・アーチカルバート(区間3)

## 5. まとめと今後の課題・展望

今回、資料・文献調査により、秩父甲州往還以来の正丸峠の成立からその変遷について通史として取りまとめることができた。また現地調査により確認された旧式の横断工作物は、昭和初期の開通時のものである可能性が高く、正丸峠越えの苦労を今日に伝える貴重な歴史的土木造物かつ現役の土木遺構と考えられる。また一般にこうした横断工作物は、後年の道路改良や災害、交差する水路の改修等により、埋没・消失するケースが多いと考えられるが、正丸峠周辺にはこれらが群として残存していることが明らかになった。その残存理由として、主要ルートとしての実質的な供用は47年間に渡ったが、道路改良としてトンネルによるバイパスが選択されたことで、峠越えのルートは部分改修に留まった点が考えられる。

今後の課題・展望として、資料・文献調査では、道路台帳をはじめとした一次資料、武蔵野鉄道関係のパンフレット類などの収集、その他聞き取り等の実施が挙げられる。現地調査では、関係機関の協力を得てより詳細な調査の実施が挙げられる。以上により「正丸峠越え」を巡る土木史について取りまとめ、「土木遺産」また「郷土財」として位置付けていきたい。

## 参考文献

- 1) 埼玉県:一般国道299号正丸トンネルのあらし、埼玉県, 1983.
- 2) 埼玉県飯能県土整備事務所:歴史ライブラリー(事務所の歩み), <https://www.pref.saitama.lg.jp/b1005/hannokendo-rekisi.html> (2022/4アクセス).
- 3) 埼玉県立博物館:秩父甲州往還 歴史の道調査報告書第11集, 埼玉県教育委員会, 1990.
- 4) 土木学会土木史研究委員会:図説 近代日本土木史, 鹿島出版会, 2018.
- 5) 埼玉県:埼玉県行政史 第1巻 明治維新から明治45年まで, 1989.
- 6) 秩父鉄道:会社概要 沿革, <https://www.chichibu-railway.co.jp/corporate/milestone.html> (2022/4アクセス).
- 7) ネコ・パブリッシング:写真で見る西武鉄道100年, 2013.
- 8) 恩田睦:近代日本の地域発展と鉄道, 日本経済評論社, 2018.
- 9) 名栗村史編纂委員:名栗村史, 名栗村教育委員会, 1960.
- 10) のりあいアーカイブス:埼玉県のバス時刻表ライブラリー, のりあいアーカイブス No.16, 2018.
- 11) 埼玉県飯能県土整備事務所:道路施設担当 業務内容, <https://www.pref.saitama.lg.jp/b1005/hannokendo-dourosisetu.html> (2022/4アクセス).

(2022.4.18受付)