

1.3 長野県と岐阜県・富山県を結ぶ明治期の道

江戸時代から明治期の道を整理してみました。図 1.9 は長野県と岐阜県・富山県を結ぶ 4 本のルート「信越新道」、「上高地道」、「鎌倉街道」、「野麦街道」を示しています。図 1.10 は、島々～栃尾間の「上高地道」と「鎌倉街道」の拡大図で、福島・長沢（1986）服部（1994）をもとに主な地名を追記しました。



図 1.9 長野県と岐阜県・富山県を結ぶ明治期の道
（地理院地図「標準地図」「赤色立体地図」をもとに編集）

① 長野県から岐阜県へ通る 3 本の道

図 1.11 は明治 42 年 (1909) の浅間山噴火記録及焼岳踏査報告書に掲載されていた「焼岳附近絵図」で、明治末期の梓川周辺の道が示されています (白字で主な地名を追記しました)。

福島・長沢 (1986) によれば、鎌倉街道と呼ばれる古道は、松本から島々、稲核、入山を通り、奈川の角ヶ平から祠峠 (神祠峠) へ登りました。ここから峠沢を下って大野川へ至りました。また、中平、花戸、十半坂、松峠 (くろんばら) を登って、牛道、沢渡へ下り、池尻 (池の尻) を経てぼったりへ登り、ここを下って、狭馬谷から夏小屋、障子ヶ瀬、細池、小舟を通って安房峠に出るものでした。当時の安房峠は安房山 (標高 2219.6m) の南にあったとされています。

飛騨へ向かうもう一つの道は「野麦街道」と呼ばれる道で、角ヶ平から黒川渡、寄合渡、川浦を通して、野麦峠に達しました。明治時代には飛騨や越中から諏訪地区岡谷の製糸工場へ向かう工女達を通った道で、山本茂実 (1968) の『あゝ野麦峠』というノンフィクション小説で有名となり、昭和 54 年 (1979) に映画化されました。

「上高地」を通る道は島々から徳本峠を通して、上高地からは焼岳北側の中尾峠を越えて飛騨方向に向かうルートもありましたが、焼岳の噴火などによって、通行できない時期もありました。



図 1.10 島々～栃尾間の「上高地道」と「鎌倉街道」
(地理院地図「標準地図」「赤色立体地図」をもとに編集)



図 1.11 梓川上流の明治期の道 (長野県立図書館蔵)
(明治 42 年 (1909) 浅間山噴火記録及焼岳踏査報告書の焼岳附近絵図に加筆)

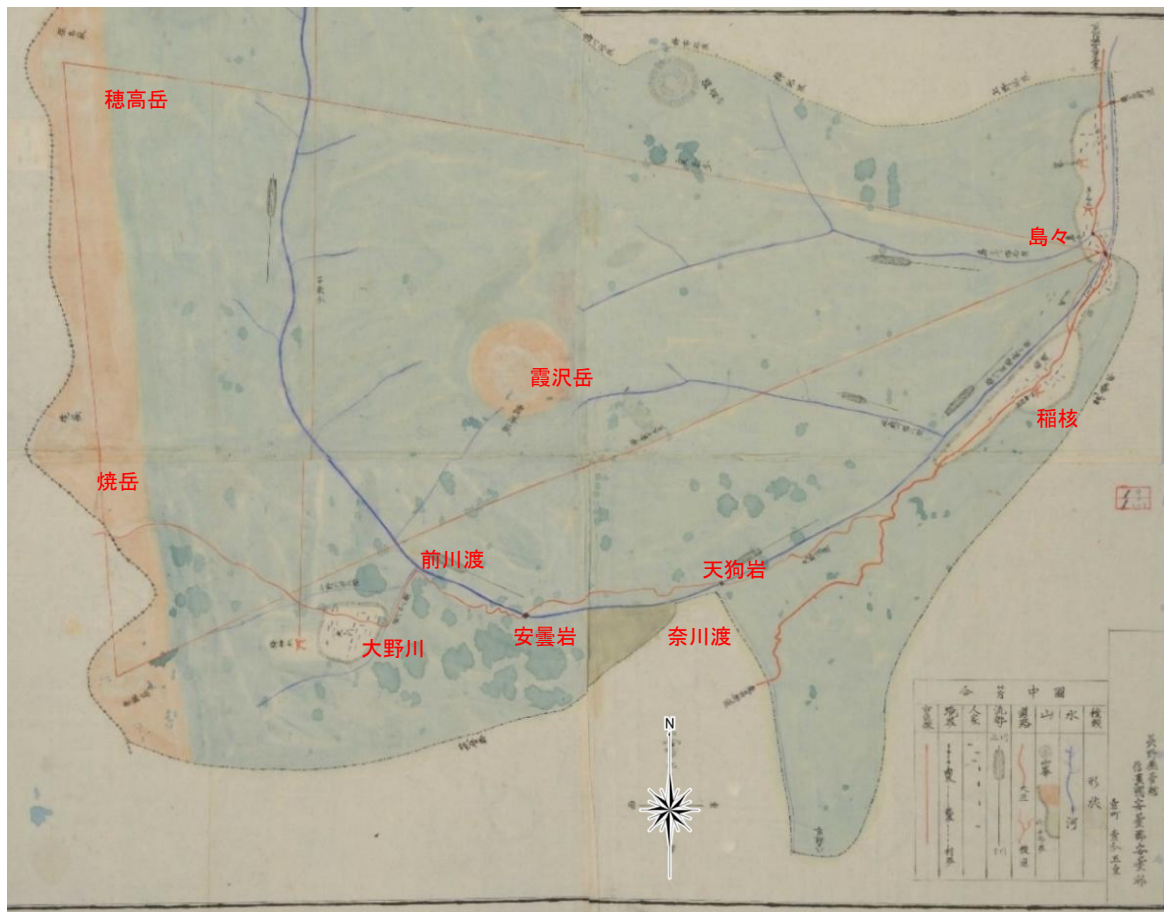


図 1.12 長野縣管轄信濃國安曇郡安曇村村絵図に加筆（長野県立歴史館蔵）赤線は明治期の道

図 1.12 は旧安曇村（現松本市）の村絵図です。明治 21 年（1888）、大野川から祠峠を通らず奈川渡へ出る道が作られました。この道は大野川から前川の橋を通り、峠の沢を渡った上の橋を渡り、峠の沢を渡った上の、お墓がある大曲がりの所から左へ分かれ、山の中腹の斜面を巻いて、シブナギの上を通り、水窪、ガンクラという大きな崩れの上を通り、梓川右岸の小日向に出ます。今の親子(滝)トンネルの所に安曇岩という大きな岩が川の中にあり、この岩に橋を架けて対岸のトバタに渡り、再び山の斜面を登ります。そして現在の奈川渡トンネルの上の辺りを通って、大白川と梓川が合流する天狗岩でまた橋を渡り、これから下は現在の車道（国道 158 号）とほぼ同じ所を下流へむかうものでした。

福島・長沢（1986）は、「明治 25 年（1892）と明治 26 年（1893）の夏、ウォルター・ウェストンは平湯から安房峠を越え、桧峠、大野川を経て島々に下りました。途中、前川溪谷に面したガンクラの悪場があるこの道を通りました。祠峠への登り下りがなく距離的には近いのですが、急な斜面をトラバースする危ない道で冬など雪崩の危険があり、通れないことがしばしばありました。また、安曇岩を渡って左岸を行く道も、明治 30 年代には廃止になり、代わって前川の川端から梓川右岸の断崖の下を通る小道が作られ、明治 35 年（1902）頃からはもっぱらこの道を拡幅して自動車が通れるようになりました。安曇岩の岩盤には、橋を架けるためにのみで彫った穴があいているのが見られました。」と記しています。

② 信越新道

「信越新道」をご存知ですか。大日方（1981）によれば、完全な開通を果たし得ずして廃絶の運命を辿った信州－越中を結ぶ道です。

明治の初めに石川県士族と信州大町の資産家たちが協力して、越中（富山）と大町の間に飛騨山脈を横断する有料道路を築こうとする動きがありました。このことは市立大町山岳博物館の常設展示で説明されており、大日方（1981）、小林（2019）、若林（2003）にも詳しく説明されています。

ここでは「信越新道」について紹介します。

この道路は、富山から飛騨山脈を横断して信州大町に至る道で、「信越新道（越信新道）」または、「信越（越信）連帯新道・針ノ木新道・立山新道・越中新道」などと呼ばれていました。信州側からは旧村役人階層の資産家たちが、越中側からは石川県（金沢）の士族がこの事業を推進しました。

この道路の始点は現大町市（旧平村）野口で、

終点は現富山市（旧大山村）原です。

図 1.13 は越信新道細見図です。立山新道の道筋、里程などが詳しく記載されています。休憩所、旅泊・問屋の位置がわかり、旅人に販売されていた案内図であると見られます。

この道路は、明治 11 年（1878）に一部開通しました。開通して間もない明治 13 年（1880）11 月には営業廃止が決まり、以後復活することはありませんでした。明治 15 年（1882）に廃道届が提出されています。

新道が開通まもなく廃道となった理由は、山岳の自然条件について安易な認識を持ったまま事業に着手したことにあります。そのためもあり、早々に資金難に逢着したこと、通行人や通過荷物が予想よりかなり少なかったなどがあげられます。

大日方（1981）、小林（2019）は「道程表」や「人費勘定帳」などの史料をもとに、工事の計画と実施に焦点を当て、開鑿工事の実情を説明しています。



図 1.13 『越信新道細見図』（富山県立図書館中島文庫 中島正文写）



図 1.14 「信越新道」の推定ルート鳥瞰図（大町市野口～富山市原）
（国土地理院基盤地図情報をもとに作成）

図 1.14 は「信越新道」の推定ルート鳥瞰図（大町市野口～富山市原）です。図 1.15 は信越連帯新道の里程と標高を示した断面図で、黒部川の峡谷を挟み、極めて高低差の大きな険しい 2 箇所の峠越えの道だったことがわかります。

この道路は野口などの山麓の集落から山奥に至るまでは、主に既存の山道を利用し、部分的に拡幅工事を行いました。標高の高い稜線部は猟師や林業従事者が利用していた道形を再利用（一部は補強工事）したものです。

山岳部の飛騨山脈を横断する道路は、かなりの部分は夏季の登山路です。登山路としては特に険しいルートではありませんが、牛馬による物資の輸送を可能とする一般道路として開設するには、あまりに障害が多過ぎたと言えます。

この道路の起点である大町市野口は標高 740 mです。標高約 2541mの針ノ木峠へと登ります。そこから黒部川の急傾斜な河谷（針ノ木谷）を下り、黒部川を橋で渡りました。

現在この付近は、黒部第四ダムの貯水池（黒部湖）となっており、平ノ渡（針ノ木谷－平ノ小屋）



图 1.15 信越連帶新道縦断図

で渡ることができます。

平ノ小屋からは黒部川の左岸側をザラ峠（標高 2348m）まで登ります。ザラ峠からは立山温泉（標高 1300m）を経て、富山市原（標高 480m）に達します。いずれにしても、このルートは地形的にも気候の面からも極めて厳しい条件下にあり、年間を通じて通行できる期間は限られていました。

明治四年三月（1871.4）、平村野口の飯島善造によって松本藩御役所に新道開鑿「御窺書」が提出されました。明治8年（1875）頃から修開工事は開始され、石工・杣・木挽・大工などの職人を含め4.4万人の工夫をつぎ込むことが見込まれました。道路修開費の見積額は1万982円（現

在額に換算すると 2 億 7000 万円程度) と巨額の工事費となりました。しかし、難工事続きで、工事着手は遅れました。明治 11 年(1878)には「御扶助金拝借願い」が出されています。

明治 12 年(1879)には全線通行できるようになり、写真 1.4 の「新道利用者通券」が発行されました。明治 12 年 7 月 1 日～8 月 7 日(38 日間)の利用者は、越中への出入人数 404 人(荷物 25 駄程)、信州への入人数 555 人(荷物 50 駄程)でした。

しかし、信越新道は道路の維持が厳しく、まもなく通行不能となりました。

明治期の有料道路は、民費で新道を建設し、計画した期間通行者などから、道銭を徴収して、建設と維持費を回収する方式でしたが、通行者が少なく、又維持費が高んでしまい、災害を受けた後、復旧できずに通行不能となり、明治 13 年(1880) 10 月に廃道届が提出されました。

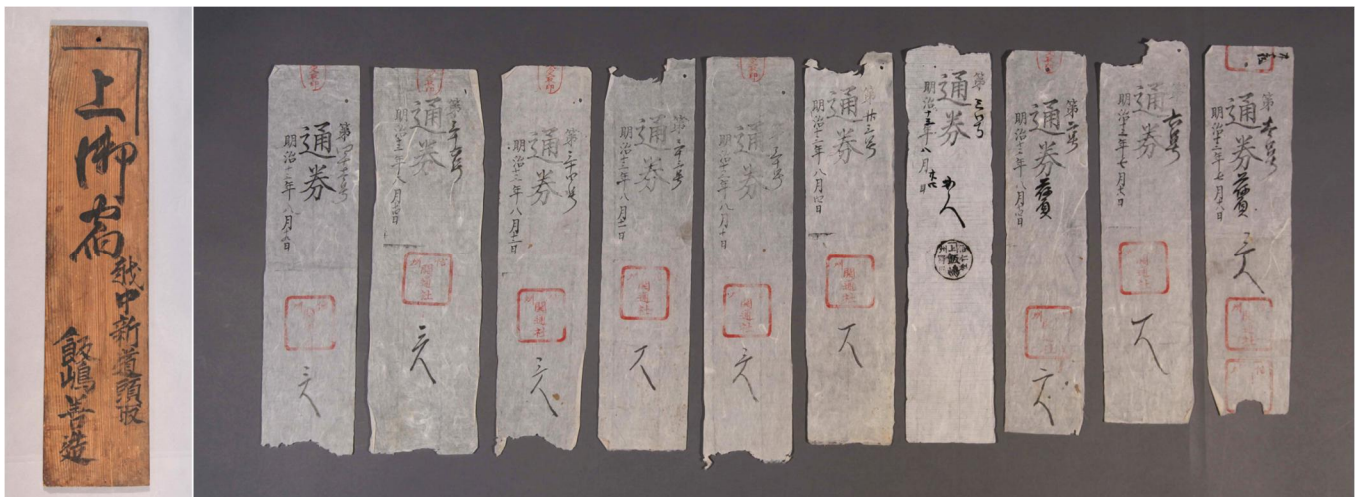


写真 1.4 宿札（左）と新道利用券（右）市立大町山岳博物館展示・個人蔵



写真 1.5 ザラ峠（標高 2348m）, 2018 年撮影

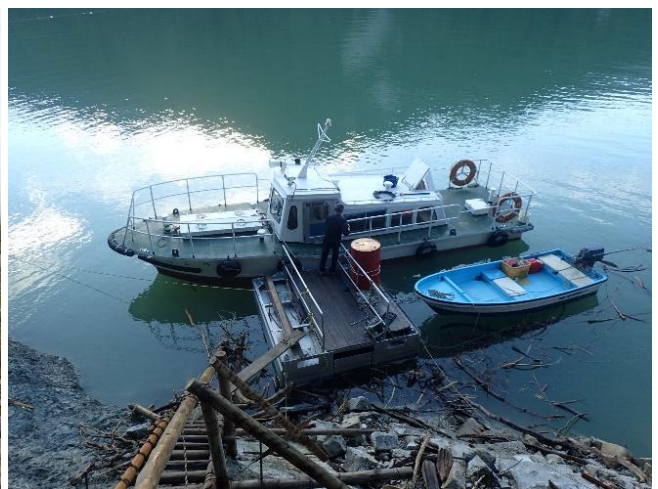


写真 1.6 黒部川・平ノ渡, 2017 年撮影