

雑誌『信濃』第六五巻第一・三号通巻第七五六・七五八号平成二五年所載別刷

論文

碓氷峠道の変遷(上)(下)

—尾根道からトラバース道へ—

江川良武

碓氷峠道の変遷（上）

— 尾根道からトラバース道へ —

碓氷峠とその周辺は、関東平野をめぐる山脈の中の最低所にあり、古来より変わらぬ交通の要衝である。一志は

「古代碓氷坂考」⁽¹⁾において、東山道は碓氷峠を通ったのではなく、その南五・五¹⁰の入山峠を下り、入山谷の底を東方に進んだとした。そして中世に至り、幹線道は碓氷峠越えの尾根道に移動したとする。彼はこの移動を武士政権誕生による軍事重視の結果とみた。古代において、軍事的配慮は相対的に少なかったということになる。一方、木下⁽²⁾は反対に、古代の「太道」は軍事的性格が強かったとして、例を俱利伽羅峠の北陸道をとり、挟撃を避けるために、すぐ側の通過容易な低地ではなく尾根筋を選んだとした。歴史時代においては、軍事的観点は常に重要であつたろうが、他の要因とどのように折り合いをつけたのが追求されねばならない。そこで碓氷峠において、道路の移動を近世の

中山道について追跡し、そこで得た移動要因にもとづき、中世以前の東山道の経路を検討した。

碓氷峠越えの中山道については多くの著作があるが、その経路について検討されたものはほとんど無い。大半は、現中山道すなわち街道歩きの人々によって現在歩かれていゝる経路（以下、現中山道）を、江戸時代を通じての中山道と見なしているか、あるいは、資料がないために見なすしかないとの立場と考える。長野県や群馬県の教育委員会によるそれぞれの「歴史の道調査報告書」⁽³⁾⁽⁴⁾は、これまでの歴史研究を集大成したものと思われるが、これらにおいても経路が議論されているとはいえない。萩原は著書「碓氷峠」⁽⁵⁾で、「現地をみても道形がいろいろある」とし、中山道の移動を示唆してはいる。同書に挿入されている「左藤・森田与四郎原図 旧碓氷峠実測図」に現中山道に沿う「枝

江 川 良 武

道、「脇道」があり、あるいはそのことも思われるが一切の説明が無い。そうした中であって、岡村知彦氏による一連の著作は、碓氷峠道の経路を検討したほとんど唯一のものである。氏は、行方不明となっていた軽井沢宿から碓氷峠までの長野県側の中山道を探索、経路を提示している。

また氏は軽井沢宿から坂本宿に至る中山道の縁辺に直線的な古道を見出し、古代東山道の残滓とされた。これは現中山道が、少なくとも慶長七年（一六〇二）の制定以来、移動がなく、「脇の古道は即、中・古代道」とする考え方に通じる。しかし既に四〇〇余年が経過し、しかも途中、天明三年（一七八三）に浅間山が大爆発、軽石を中心とする大量の降下火山物質が堆積した地域で、果たして移動が無かったのか疑問である。

ここで論文中に多用する「廃道」について、定義しておく。「廃道」は、廃れた街道的道路の意で用いる。柚道や近代の造林事業に伴う作業道が廃道化したものは、これに含めない。廃れた街道的道路のみが、一定の幅員を備え、また長期にわたって使用された結果、踏圧によって中央部が凹み、またそれによって流水の侵食を受け、樋状の形態をなすとする。柚道は幅員が一般に一尺以下であり、造林事業に伴う作業道は、一時の使用であるから樋状にはなりにくいと考ええる。廃道の根拠と見なす樋状地形は沢と近似

するが、沢が略最大傾斜方向を下るのに対し、むしろこれに直交方向に走り、さらに集水面積に不相応な樋状乃至V字溝地形をなすことで区別できると考える。

一 中山道

1 調査の方法

道路の時代的移動を検討しようとする場合、先ず現道の正確なマッピングが必要である。過去の道路の位置は現道との比較で明示されるからである。「現道は各種地形図に記載されているではないか」と思われるかもしれないが、実はそうでない。軽井沢宿から碓氷峠に至る長野県側の中山道は、公的に認められたものがないためである。いづれの地形図にも表示されていない。碓氷峠より東の群馬県側中山道については、一／二・五万地形図⁹や、一／二・五万¹⁰、一／一万地形図¹¹に記載されているが精度が充分でない。これら現代の地形図は全て航空写真を用いて図化されており、道路が航空写真に写っていれば問題ないが実際には多くの区間が樹木によって覆われている。樹冠と樹冠の間は垣間見える道路を頼りに、見えない区間は推定で描いているのである。戦前の一／五万地形図は踏査による平板測量によっており、こうした弱点はないが、縮尺の制約により路線のディテールが描かれていないのみならず、後に述べ

るように、一部の区間は路線そのものが表示されていない。林野庁による一ノ五千森林計画図・基本図は、これらに比べて現中山道の図化精度は相対的に良いが、現地の状況と合致しない区間も散見される。やはり航空写真による図化の弱点を伴っている。また一部の民有地を通過する区間では、図化そのものがなされていない。以上の状況より、本研究の推進には精度の高い現中山道の経路を新たに測量する必要がある。そこで筆者はハンディーGPS (Garmin社製「Tex Legend HC」) を用いて現中山道を踏査、その軌跡自動取得機能で経路を得た。GPSも衛星からの極短距離を受信する以上、樹林帯では遮蔽により精度の低下を免れない。系統誤差(本来の位置から規則的にずれる現象)が時折、約三〇%が発生するが、これは補正が可能である。軌跡を取るたびに現れる補正できない不定誤差は、概ね一〇%以内であり、後に示す一ノ一万地形図上で一ノ三〇%に相当するから、本研究には支障無いと考える。なおこのGPSで得た軌跡によって既存の地形図の中山道の経路を点検すると、いずれも場所によって二〇%の誤差がある。後に示す図一五、六では誤差の著しい区間に限ってこれを消去した。

現地踏査を行うと、後述のように多くの廃道が見いだされる。しかしその供用時代を現地踏査だけで特定するのは

一般に困難であり、古図の参照が必要である。中山道を図化した古図として北国海道絵図や中山道分間延絵図、伊能大図が挙げられる。北国海道絵図は尊経閣文庫の所蔵になるもので、享享三年から元禄元年(一六八六—一六八八)ころの作成とされているが非公開である。中山道分間延絵図(以下、単に絵図)は幕府道中奉行の寛政一二年(一八〇〇)の命によって作成され文化三年(一八〇六)に完成している。絵図は最終的には絵師によって描かれたが、基本資料はそれぞれの地元から寛政一二年、享和元年(一八〇〇—一八〇二)に収集されたとされる。縮尺は元々一ノ一・八千であるが、一般に利用できる「復刻版」は約六〇%の縮小版であるので約一ノ三千である。江戸から近江・草津まで、上野、東信濃で大きく北方に弧を描く道筋を上、下幅約一〇%の水平に拡がる折図に収めるため、屈曲はデフォルメされている。ただしこの欠陥を補うため要素々々に二支による道路の方位が記されており、現中山道、あるいは伊能図との路線の比較は一定程度可能であるが、限界のあることも確かである。このように幾何学的精度には問題があるが、路面の描画は他の図の追従を許さない。法面に おける顕著な岩盤や野道の枝分かれの状態が示され、沢部には現在消えてしまった橋を、石橋、土橋の区別までして いる。なお、剗石から堂峰番所付近までは街道幅が他の区

間の半分程度しかない。現地状況から実態を忠実に示していると思われる。

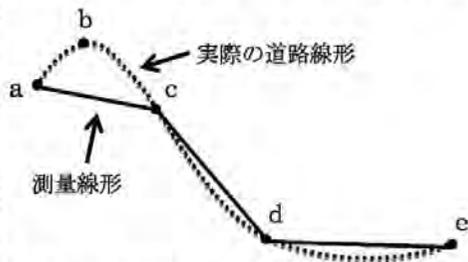
伊能大図は第七次伊能測量隊が文化六年（一八〇九）一月二十五日（新暦）に碓氷峠を通過した折に測量したものである。精度の高さで定評があるが縮尺は一／三・六万にとどまる。現代の国土地理院による一／二・五万地形図や、軽井沢町、安中市による一／二・五千、一／一万地形図よりも普通に考えれば精度的に劣るはずである。また伊能大図は原図が失われ複製図が残るに過ぎないが、複製の過程でさらに誤差が加わっている。しかしながら伊能大図には、山間道路に関する限り、それら官公庁によって作られた現代の地形図より以下に記述するように有利な面がある。現代の地形図の骨格を与えるものは三角点、水準点あるいはGPSの座標値であって、道路測量は単に一つの測量成果に過ぎない。道路の描画に誤差が生じたとしても、他に一切の影響を及ぼさないから測量作業の厳密さには自ら限界がある。伊能大図の場合は道路測量が測量全体の精度を左右する「基線測量」の性格があり、誤差はその先のあらゆる測量成果に加わってくる。したがって細心の注意を払って作業が行われ、精力の過半がそのために費やされた。しかも実測であり、樹木の遮蔽の影響を受けないから、山間道路に関する限り現代の大縮尺図に比べて遜色があるとは

必ずしもいえない。ただし伊能大図においては、曲線をなす道路も、線分の集合で描かれており、道路の線形を忠実に表しているわけではない。ただ線分の長さには限度があるから、細かな屈曲を除外すれば正しく図化されているともいえるのである。図一においてa、b、c、d、eの全てが互いに見通せるとする。

また、一回の距離測定の最大長が一〇〇m以下だったと想定する。何となれば、距離測定には一〇〇m間の鉄鎖、六〇〇m間の間縄が用いられたとされるからである。a、c間が一〇〇m以内の場合、bを飛ばして距離測量をすることができる。c、e間が一〇〇m以上の場合にはdを介在させないと測量できない。結果、曲線abcは曲線cdeに比べてカーブがきついにも係わらず直線で描画されることになる。これらの描画の「くせ」をあらかじめ知っておく必要がある。

2 二つの伊能大図複製図の比較

前述のように伊能大図そのものは現存せず、参照できる



図一 伊能図における道路描画の「くせ」

のは二種類の明治初期の複製図である。内務省によって複製された図は国会図書館に、帝国陸軍によるものは米国議会図書館に現在残っている。両者の精度の比較をするため、碓氷峠の西方（長野県側）と東方（群馬県側）の区間に分けて中山道の形状を比較した。手順は次による。①双方の複製図をスキャナーで読みとり別個にパーソナルコンピュータ（以下PC）上に表示する。②文書作成ソフト・Microsoft Wordの図形描画機能を使って線形を写し取る。③PC上に取り込んだ軽井沢町または安中市作成の1/1万地形図に、②で得た線形を縮尺を調整して重ね合わせる。

重ね合わせにあたっては縮尺の調整を伴うから、当然のことながら何れの図面も中山道の両端が同一地点でなければならぬ。軽井沢宿東方の二手橋は川と交差しており地点を特定できる。碓氷峠越え中山道が旧一八号と交差する地点も概ね判る。しかし碓氷峠の正確な地点は特定し難い。これより重ね合わせに誤差が生じた可能性があるが大方の比較は可能とみた。なお、岡村論文に掲載されている非公開の北国海道絵図の同区間も同様の方法で重ねてみた。

軽井沢宿・二手橋と碓氷峠までの「ずれ」

両図は元図が同じであるにもかかわらず最大五〇トビに及ぶずれが見られる（図一）。道路の屈曲は概ね同じ位置で凹凸を繰り返しているが、北聖沢を渡る屈曲部で米国議会



図一 米国議会図書館と国会図書館各所蔵の伊能図および北国海道絵図の比較
（長野県側、基図は軽井沢町作成1/1万地形図(19)）

図書館図は東方に七〇〜八〇度ずれている。この大きな位置誤差は、恐らく転写の際に元図と転写用紙がずれたためであろう。

碓氷峠〜横川までの「ずれ」

両図における現中山道は概ね同じ線形をなし、ずれも少なく概ね図上一（メートル）以内である（図一3）。ただし長野県側もそうであったが米国議会図書館図の方が屈曲を詳しく描画している。複製図の元図に対する誤差を、位置誤差と形状誤差に分けるとすれば、位



図一3 米国議会図書館と国会図書館各所蔵の伊能図（群馬県側）

（基図は国土地理院1/2.5万地形図）

置誤差は、碓氷峠西方の米国議会図書館図において大きく、形状誤差は国会図書館図において大きいといえそうである。以上の検討により、伊能大図を使って中山道の移動を検知するために、「位置のずれ」を頼りにすることは複製図の精度からみてリスクが大きいことがわかる。他方、道路の形状すなわち屈曲が、現中山道と明らかに異なれば、それは移動の結果と見てよいであろう。そこで本研究では形状誤差の小さい米国議会図書館図（以下、伊能図）を主に用いることにした。

北国海道絵図における線形は、二つの複製図の間で見られる転写誤差を越える偏倚がある。伊能図よりも約一三〇年先行した技術的制約を反映していると考ええる。何より非公開であり、手に入れることが出来なかったこともあって、本研究では参照していない。

3 各区間の状況

前述の古図、現地調査によって得た廃道、現中山道などを図一4、5、6に示す。図一4は道路記号の別を主に各説に当てている。一般に認定された中山道の経路が存在しないからである。図一5、6は道路記号を主に現中山道、各古図が示す中山道、廃道の別としており、図一4と表現が若干異なる。以下の記述は京都から江戸方向、すなわち軽井沢宿から坂本宿へ向かった場合の順序、方向である。



図-4 軽井沢宿・二手橋から碓氷峠までの各中山道

軽井沢宿・二手橋く北聖沢

この区間はいずれの地形図にも中山道が記入されておら

ず、岡村により提唱された経路がほとんど唯一の研究成果である。これを伊能図と比較する場合に、「北聖沢屈曲部」に存する大きな位置誤差が障害になる。そこで伊能図の問題の屈曲の頂点が北聖沢の位置になるように調整した。すなわち中山道を「二手橋く北聖沢」、「北聖沢く碓氷峠」に二分し、それぞれを先と同様の方法でP・Cに取り込み、双方が北聖沢の位置で接するように貼り付け直した。

伊能図の二手橋く北聖沢にかけての中山道は、岡村が御巡幸道（自動車道）と同一経路とした「中山道」より西北にずれ、線形もやや複雑である。この地域は大型別荘が点在、地形も大きく改変されているが、それでも伊能図が示す付近に一本の凹地が走っている様子が等高線から読みとれる（図-4）。ここは河床より約一五メートル高い段丘面である。段丘面が河原であった時代の流路としては凹地の形状が明瞭に過ぎる。むしろ後に検討する廃道や、浸食を受けた現中山道と同一の形状であって、この筋が御巡幸道開削前の中山道と考える。御巡幸道の開削にあたっては、中山道は依然として主要街道として重要な役割を果たしていたから、別経路を取ったのであろう。

北聖沢く碓氷峠

岡村は北聖沢より碓氷峠まで、御巡幸道と南聖川の間に中山道が通過していたことを示した。この内、空峠付近ま

では聖沢別荘地内の自動車道路と重なるとしている。そしてさらに御巡幸道と「中山道」との間に、中世もしくは古代の東山道と思われる断片が存在していると強調している。岡村は図面上にこの「東山道」が幅広・直線的でありまた後の中山道とは合流していないように図示しているが、筆者の現地踏査によれば、それは事実でない。岡村の「東山道」は、空峠より東区間で現れる中山道と、屈曲や幅員が類似しており、しかも中山道にスムーズに合流している。空峠手前三〇㊦の別荘内自動車道路(図4中A地点)から略北方に上がる岡村の「中山道」は、それに比べて曲率が異様に大きくかつ幅員が狭過ぎる。伊能図における中山道は空峠と思われる地点に西北より接近しており、中山道が少なくとも文化期には御巡幸道と聖沢別荘地内自動車道路との間を通過していたことを支持している。

空峠より下崩れ、丹土平、上崩れを経て唐沢に至る区間は、御巡幸道と聖沢の急勾配斜面をトラバースするものであり、経路の選択の余地がほとんどなく岡村説に同意する。

唐沢より碓氷峠・見晴台駐車場進入路まで、岡村の「中山道」は唐沢を渡って直ぐに左折し唐沢に沿って北北東に向かう。伊能図は唐沢付近で方向を変えることなく東方に向かうように見え、現地でもこれに整合する廃道を認めることができる。すなわち聖沢を渡って約一〇㊦直進、その

上で逆S字状に斜面を登り唐沢峠町の簡易水道の水源である泉に至る。幅員四㊦内外、屈曲も穏やかで岡村の「中山道」より、官道らしい風格を備えている。またこの道は、頼光四天王の一人である碓氷貞光の力石の直前を通る。少なくとも文化期にはこれが中山道であったろう。

碓氷峠と和宮道分岐

信濃・上野国境標石より神宮寺平付近までの現中山道約二五〇㊦は、霧積温泉に至る林道と重なっている。現中山道は神宮寺平付近で林道と分かれ、約八〇㊦先の「長坂」の標識のある付近で再び東南↘東北↘東南方に折れる(図5)。標識から先の路面は最大深さ二・二㊦のV字溝の底であって、幅員は細く、反対側から人が歩いて来た場合には一方が脇に避けなければならない。伊能図では中山道は「長坂」の標識付近で折れることなく東南方に緩斜面を真っ直ぐ下り、その後、屈曲しながら略北方に向かう。この真直ぐ東南方に下る付近に作業用軽トラックが通る現役の道路があり、これより〇・五㊦東側に廃道が重なったり離れたりしながら並走する。廃道は伊能図の示すあたり、神宮寺平から約二五〇㊦の地点で現役の道路と分かれ、藪の中に消える。しかし藪の下には東北方向に曲がる約四㊦の幅に削平した明確な路面が残っている(写真1)。現中山道と再び合流する地点の手前では長さ約二〇㊦にわたり路面



図-5 碓氷峠から山中茶屋東方の中山道と廃道など

(基図は安中市1/1万地形図)

が崩落している。合流点では段差が認められない。森林計画図・基本図の第一三三林班・ヘ1道と認識して小林班の輪郭線はGPSの測量結果で見ると東南方向に約一五〇メートルずれているが、形状が一致しているからこの廃道を指していると思われる。碓氷峠に居住する水沢紀代子氏が筆者が雑談中に、氏は

上記の廃道が、戦後しばらくまでは通行可能であったこと、周囲の人々は中山道と認識していたことを自分から話され驚いたことがある。筆者は廃道の記憶が人々から全く失われているかと思いき、聞き取り調査を行わなかったが、そうではなかったのである。

現中山道は伊能が測量した中山道を短絡する近道であるが、絵図上でも、この短絡する始点と終点の位置にそれぞれ「近道」、「野道」と注記し行き先不明の分岐を描いている。文化期には既に近道として存在していたのだろう。この下方の合流点より約二五メートルの区間は、幅(踏み固められ土が露出している部分)が約六〇センチと細いものの、笹の根元を掻き分ければ、幅員約三・五メートルのかつての路面が残っ



写真-1 廃道化した中山道(長坂付近)
(藪の中にかつた開けた箇所が表れる)

ている。それより先、施行所跡までV字溝となった歩みにくい底を行く。和宮が文久元年（一八六一）、江戸に下向する際、神宮寺平から子持山付近まで新たな道（以下、和宮道）が開削されたが、付け替えを決断させた難所は、このV字溝の險阻な区間において外にない。巷間ささやかれた公武合体反対派による和宮奪取があったとすれば、「最良」の場所であつたらう。挟撃が可能であり、各方面に逃走できる地点だからである。このV字溝中、施行所の手前約一五〇mでは、現中山道の路面より二・二層上方の右手に幅約四層の廢道が現れ、東方に下って再び現中山道と合流する。この下方の合流点での廢道の路面は現中山道より約三・五層高い。この状況から現中山道は、かつての中山道あるいはその前身の道路の高さ（レベル）を通っていたが、V字侵食を受け、これが歩みにくい原因であることを知る。この廢道が伊能図の文化期中山道を示すのかどうかは伊能図およびGPS測量の精度の限界から明らかにし得ない。本論文では特に明瞭な根拠がない限り中山道の移動を主張しないとの立場から現中山道を伊能測量隊が辿った道としておく。

現中山道は施行所跡付近の笹沢を飛び石伝いに渡っている。絵図には石橋が架けられており、これを裏付けるように笹沢の五層江戸側の路面は、沢底より二〜三層高かった

図-6 山中茶屋東方から18号合流点までの中山道と廢道など
(基図は安中市1/1万地形図)



であろう石橋に取り付く高さになっている。施行所跡より和宮道との合流点まで幅員四・五¹以内の勾配のゆるやかな良好な路面が続く。この勾配が緩やかなことと、侵食をほとんど受けず良好な路面を呈していることは関係がある。路面が流水を集めたとしても勾配が緩やかならば侵食は発生しないからである。なお、施行所跡から和宮道分岐までの北側に、岡村も指摘している如く、道の痕跡が複数認められるが、造林に伴う作業道の疑いもあるので本論文では廢道とは扱わない。

大正元年（一九一三）測量の一／五万地形図は、近代的測量技術を用いた当地方初めての地形図であるが、それには和宮道が描かれるのみで、本来の中山道すなわち施行所跡を通る道は表示されていない。当時は道路上を歩いている平板測量の時代であり、戦略的に重要な地域であるからしてこれが表示されていないことは不思議である。和宮道は多大な資金と民衆の動員によって造られたから、和宮通行後は「野となれ山となれ」では済まなかつたろう。正式の中山道として扱われた可能性が高い。勿論、それまでの中山道を従前通り通行する人馬は少なかつたろうが、明治一七年（一八八四）に碓氷嶺新道（旧国道一八号線）が開通し、通行量、中でも荷駄が激減、幅員幅を確保する必要性が薄れ、近道（現中山道）のみが生き残つたのである。

和宮道分岐と山中茶屋

碓氷峠から和宮道分岐までの区間は、笹沢の谷を越え、子持山をトラバースするが、これより先の区間との遷移部にあたる山中茶屋跡近辺を除くと、尾根から一〇〇¹以上（水平距離）離れたいわば中腹部を通過する。

比較的、平坦にして彫り込みが¹以下の良好な路面が維持されている。子持山の南西斜面には現中山道以外に廢道は認められない。和宮道分岐より約四〇〇¹で今は廢墟となつた「見晴台別荘地」が現れ、中山道は山中坂を左に屈曲しながら山中茶屋跡に下る。この区間の伊能図は屈曲がなく、ほとんど直線状である。実際には屈曲していた経路を直線的に測量した可能性を否定し切ることはできないが、約三〇〇¹あるこの区間を一気に直線として測量することは困難であつたろう。絵図も元々直線的であつたという見方に整合的である。そして伊能図の直線状道路の位置、別荘が数軒建っているあたりに廢道が複数本認められる。当別荘地の開発時期について、前述の水沢氏は、ご家族の出来事との関連から昭和四五年のことと明言され、合わせて中山道の移設がこの工事に伴って行われたという。中山道が、今の経路を取るようになったのはこの時であるに違いない。

現中山道は別荘地の開発に伴い移転され、U字溝や擁壁、

その他の構造物が設置された。図-7はこれらの今日の状況を示しているが、四〇余年しか経過していないにもかかわらず、道路面が約一・五メートルという極めて激しい侵食を受けたことが明らかである。

山中茶屋と列石山付近

この区間は大局的には尾根伝いであるが、詳しく見れば尾根の凸部はこ

れをトラバース気味に巻き、凹部は尾根中央を通過する。

前者の尾根を巻く場合であっても尾根からの水平距離は、座頭ころがし付近を除けば四〇メートル以内である。巻く場合にはほとんどの場合、斜面上方、すなわち尾根に近い方に廃道が現れる（写真1・2）。場所によっては錯綜を避けるため、主要なもののみ描いた。現中山道より斜面上方に廃道が認められないのは、御巡幸道分岐付近の九一〇メートルの等高線が巻くピークのみである。この間、現中山道はV字溝（最大深約四メートル）の底を通る区間とそうでない区間が交互に現れ

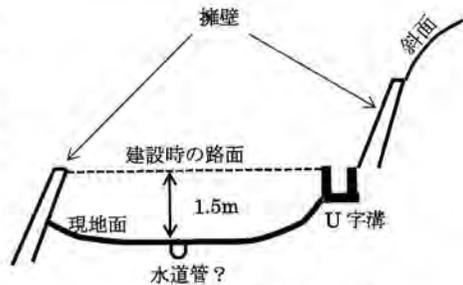


図-7 見晴台別荘地の侵食状況

る。

座頭ころがし付近の現中山道・路面状況は芳しくなく、大きく蛇行するV字溝（最大深七・八メートル）の底、次いで斜面中腹を下方から侵食を受けて幅員が七〇センチに削られた状態で通過する。太田蜀山人は享和二年（一八〇二）に京都から江戸に旅しているが、「壬戌紀行」にこの区間を「ほそき道を左にとりて」云々とあり、既に狭くなっていたことを知る。座頭ころがしの約二〇〇メートル前から北向馬頭観音の手前約二〇〇メートルまで、延長約三五〇メートルにわたって幅員、路面のいずれを取っても現中山道より優れているように見受けられる概ね直線状の顕著な廃道が出現している。現中山道はこの廃道を三・三メートル切り込みながら交差している。伊能図、絵図の双方とも明らかに現中山道を描いている。座頭ころがし付近の廃道の勾配は大きく、現中山



写真-2 山中茶屋東方の尾根付近の廃道

道は蛇行させて緩勾配化を図ったものであろう。岡村はこの廢道も古代東山道の遺物としているが、仮にそうなら、天仁および天明期の浅間山大爆發による大量の降下火山物質が堆積し、「碓氷峠と和宮道分岐」で見た長坂付近の明治まで続いたと思われる中山道とは様相が異なるはずである。ところが幅員、「樋」の深さなどそれら文化期中山道と異質さを感じない。文化期より前の中山道、あるいはせいぜい中世に遡る程度と思われる。

座頭ころがし・案内板の先、約五〇〇¹⁾の「堀切」を越えたところで、現中山道はゆるやかに左にカーブを描きながら緩い勾配を上っていく。左にカーブを切らずに直進すると、高さ約四¹⁾の急斜面にぶつかると、その上に顕著な廢道が出現する。伊能図の精度では文化期にどちらを通過していたかは判定できない。「堀切」は天正一八年、小田原北条方氏の重臣、大道寺正繁が秀吉軍の進軍をくい止めるため設けられたといわれる。この先が現中山道のようにゆったりとした上り坂ならば、堀切の機能は極めて制約されていたことだろう。堀切が設置されたころは、直進する急勾配の今日の廢道が、本街道だったと考えたい。

剗石山茶屋跡手前、約二五〇¹⁾の廢道には天明五年（一七八五）の墓石を伴う墓地がある。中山道上に墓地があったとは考えられないから、そのころには既に廢道となつて

いたことは確實である。

弘法井戸付近では現中山道が狭いV字溝をなし、道幅は五〇¹⁾以下にすぎない。同井戸手前約二〇¹⁾右手に尾根筋を通る廢道が認められるが伊能図、絵図ともに中山道はこちらの形状を示している。絵図では廢道が出現するあたりに、「呑水道」と注記した枝道が示されている。元々、井戸へは中山道から枝道を往復したところ、井戸から先に延長して近道となした結果であろう。廢道を本来の中山道と見なす。長坂付近と同様、廢道、現中山道の間に段差も認められず、碓氷嶺新道が開通、通行量が激減して以降のことと思われる。

剗石山と國道一八号との合流点

碓氷峠越え中山道の最も險阻な区間であり、大きく屈曲しながら急坂の剗石坂を下る。路面には石塊が散乱しているが、山側には高さ三・一¹⁾の石垣状の擁壁が残っており、整備の良かったころは路面も石畳であったことだろう。この道沿いに馬頭観音、名号塔などの多数の石造碑が建っている。それらの時代はいずれも文政期以降である。一方、この剗石坂の下りはじめ、すなわち「覗き」の一五¹⁾先を右折すると、尾根筋を下る廢道がある。道沿いには室町期とされる「上がり地蔵」、「下り地蔵」や文政二年の銘のある御夜燈が建っている。伊能図は明らかに現中山道の経路

を示している。絵図はデフォルメが激しく見極め難いところもあるが、長く続く道の方位として、江戸側から見て「丑の一分五り」（北より時計回りに三四・五度）とする記載が見られる。この方位は、廃道の一部区間にのみ存在し、現中山道には見あたらないから、絵図は廃道を探っているとみて良いだろう。現中山道と廃道の双方に、文政期の石造物が建っている。また現中山道は幅員が特段に狭いし、絵図が示す剝石から堂峰番所付近まで（今の廃道）も他の区間の半分程度しかない。これらより、少なくとも文政期には複線方式として双方の道が使われていたと考えるべきである。急坂は仮に幅員が狭くなくとも渋滞が発生するのが常である。むしろ複線方式を採らない方が不自然である。複線が必要でなくなったのは、碓氷嶺新道（旧国道一八号線）の開通以降と思われる。

一八号線との合流点の手前約五〇㍍で廃道が左に回り込むが現中山道はV字溝の底を直進する。現中山道の彫り込みによって約三㍍の段差が生じている。伊能図、絵図ともに、その廃道を迎っている。

4 中山道からみた道路の移動

これまでそれぞれの区間について、現中山道とそれに随伴する廃道の特徴を見てきた。ここでは区間を超えたそれぞれの特徴を整理してみる。

現中山道は、大局的には尾根筋を通過している。ただし細かくみると尾根の凸部では尾根直下をトラバース気味に通過している。この場合、子持山や御巡幸道分岐すぐ東の比較的大きな尾根の凸部を除けば、尾根あるいは尾根に近い場所に廃道が現れるのが常である。一方、廃道が現中山道の下方に現れることはない。その様子を模式化すれば図-8の如くである。こうした現中山道と廃道の空間配置より、原初の道は尾根に道があり、次第に下方に移動したことが明らかである。仮に上から下方向だけでなく、下から上方向のランダムな移動があったなら、多数ある廃道のいくつかは現中山道よりも下方にあって然るべきだからである。

原初の道路が尾根上を選んだのは何故であったろう。写真-3は一の字山の東方二五〇㍍、標高一二六〇㍍付近の尾根の状況である。廃道跡によって乱されていない場所を選んだため中山道が通る地点ではないが、この地域の尾根は、一部を除けばこのように幅が広いのが一般である。樹



図-8 廃道と現中山道の配置模式

木や藪を伐採さえすれば、それ以上の何の細工もなしに、例えば横一〇人縦列の軍団が行軍することが可能である。広い尾根である限り、そして多少のアップダウンを受容するならば、斜面を削って平にする（以下、削平）必要がない



写真-3 一の字山東方の広い尾根

ことは、為政者にとって何よりも魅力的だったに違いない。加えて、尾根上は栄養分の流出により土壌が貧しいから一般に樹木の密度が小さく、伐採も斜面道よりはるかに容易であることにも留意しなければならぬ。

岡村は古代東山道が尾根筋の碓氷峠道であったことを主張しているが、その理由として歩きやすいことともに、豪雨などによる災害が少なく安定的な交通が可能であったことを挙げている。確かに、笹沢という小沢を除けば渡渉は全くないし、集水面積の少ない尾根あるいはその近傍を通

過する故、土砂崩落、山津波などのリスクは入山峠道より圧倒的に小さかった。現実に入山峠道は碓氷バイパスが開通し、廃道となってから四〇年、各所で寸断されているが、現中山道は荒れたとはいえ今なおマウンテンバイクなら下ることが出来るほどの安定性を示している。熊原は日本橋から高崎宿に至る関東平野の中山道がどのような地形条件を通過したかを検討し、歩きやすさという容易性と自然災害に対する安全性から地形の選択を説明できるとした。すなわち双方とも満足する代表が台地、次いで自然堤防であり、人工堤防を加えて全行程の九〇・〇%を占める。残りのわずかが河川と後背湿地・旧河道など容易性、安全性とも好ましくない地形要素であることを明らかにした。山地は一般に削平を必要とし平地はそうでないなど条件は異なるが、中山道制定にあたって道路管理者が安全性にも多大の配慮をしていたことが実証的に示されたことは、山間古道の必要条件を示している。岡村や熊原が主張するように、道路の安定性は必要条件の一つではある。

時代と共に尾根から下方に道が移動している。大きくは四つの原因があると考えられる。その一は、尾根に沿って下る際に小さなピークに遭遇する場合の「登り返し」を避けること、さらには道の縦断勾配を平準化し、歩きやすくすることであったと思われる。その二は、急勾配を緩和す

るためであつて、座頭ころがしの場合がこれに当たる。その三は、急勾配になつたとしても距離を短くすることを選んだ長坂、弘法井戸の例である。これは、「勾配の平準化」と異なる動機であるが、交通量の減少という時代の変化に伴うものであつたらう。その四は、道の侵食による荒れによつてやむなく移動する場合である。ここで道路侵食につき若干の検討を加える。

道路が使い込まれると、踏圧により植込に道路中心線部分が凹む。そしてその「植」が流水の通り道となり、侵食によつて「植」がさらに深くなる。これは山間道路である限り、何処にでも発生する現象であるが、その程度には地域差がある。東海道の箱根地域や中山道の和田峠、鳥井峠などの急勾配区間には、石畳が見られる。石畳は歩きやすいとはいえないから、この工事は道路の「荒れ」を防止するためであつたらう。中山道の碓氷峠越えの地域は天明三年（一七八三）に浅間山が大爆発、軽石を中心とする大量の降下火山物質が沿道に堆積した。その厚さは碓氷峠で一二〇センチ、麓の横川で八五センチ程度であつた。小林一茶は天明三年の八年後、寛政三年（一七九一）に碓氷峠を越えているが、「浅間山の砂ふりて、人をなやめる盤石も跡かたなく埋まり、牛を隠す大木もしらじらと枯れ立てり。十とせ近くなれど、其のほとぼりさめずして、囀る鳥もす

くなく、走る獣も稀也けり」と書き記し、環境の激変ぶりを記している。それより前、天仁元年（一一〇八）の浅間山爆発は、はるかに規模が大きかったが、火山物質の降下の中心軸が東南東方向であつたから、中山道の降下物質の厚さは天明爆発よりはるかに厚いとはいえないようである。中山道沿いの天仁、天明朝の降下物質の合計を二坪としても、直後の泥流や吹き溜まりによつて場所によつてはそれ以上の厚さの堆積物に覆われたはずである。それ以前にも大量の降灰があり、座頭ころがし手前の尾根では五坪以上の火山灰が堆積している状態を見ることが出来る。東海道や中山道の他の地域より激しく侵食される環境下にあつた。それにもかかわらず、一切の石畳が敷設されなかつた（勿石坂は石畳の可能性があつたとみる）。これは厚い降下火山物質にはばまれ、石材を得にくいためであつたらう。

中山道は明治一七年に幹線道としての役割を終えて以来、本格的な維持管理は既に一三〇年なされていない。絵図が示す路面状況は、「壬戌紀行」の記述などから、作成當時ですら「あるべき」状態であつて、実態ではないと思われるが、現在の中山道とは、少なくとも一部区間については、著しく異なっている。また多くの廃道は、幅員は大きいし、路面の平坦度も高く、現中山道より立派に見える。しかし実際にそうであつたなら、道路の移動は生じにくかつたで

あるうから、廢道が立派に見えるのは現中山道が荒れた故と解釈したい。山中茶屋東方の馬頭観音、座頭ころがし東方の北向馬頭観音は基台の底部が路面よりそれぞれ二・四尺、二・八尺上方にある。これではぬかずくこともお供えすることも出来ない。元々の路面は基台の底面とほぼ同一レベルにあり、その後、侵食によって低下したのではない。先にみた見晴台別荘地では、四〇余年の間に一・五尺の侵食を受けている。中山道の制定以来四〇〇余年が経過しているから、この侵食速度を適用すると一五尺の侵食があったとしてもおかしくない。笹沢の施行所跡の手前や座頭ころがし付近の侵食量は、現地の状況により判断して最大でもその半分の八尺程度である。文化期より古い廢道と現中山道の段差は最大で約三・五尺である。この程度の侵食量をもって道路が古代に通じる「古さ」の根拠とはならない。

碓氷峠道の場合は、地質の脆弱さと石畳がなかったことから侵食が著しく進んだとみられる。「樋」が深くなると、周囲から土壌が流れ込み幅員は狭まるし、冬季には根雪の原因となったであろう。また、縦断勾配を緩くする、あるいは平準化の要請が基底にある場合に、路面が一定程度荒れた際に道路の移設が決定されたものと考えられる。

岡村は当地の廢道に古代東山道の特徴である直進性が表

れているとした。確かに廢道は大局的には現道より直線的であるが、幾何学的直線ではなく、微視的にはゆるやかに蛇行を繰り返している。廢道の直進性は尾根が直線的という自然条件の反映であり、政策の結果ではないと考える。そして廢道が供用された年代も、その中山道との同質性から、原初中山道あるいはせいぜい中世東山道と考えたい。

註1 一志茂樹、古代碓氷坂考、信濃、第一〇巻、第一〇号、一九五八

2 木下 良、古代道路研究の近年の成果、古代道路、木下良編、吉川弘文館、二〇〇六

3 歴史の道調査報告書、第一巻、一〇五号、長野県教育委員会、長野県文化財保護協会、一九八四

4 中山道―歴史の道調査報告書、第一集、群馬県歴史の道調査報告書、群馬県教育委員会、一九八二

5 萩原 進、碓氷峠、歴史と風土⑨、有峰書店、一九七三

6 岡村知彦、飛脚かがり―岡村知彦佐久史談集―、自家出版、二〇〇一

7 岡村知彦、碓氷峠に見る中山道痕跡、千曲、第二二〇号、東信史学会、二〇〇四

8 岡村知彦、東山道浅麓南路考(三)、佐久、五六号、佐久史学会、二〇〇九

9 国土地理院、一九七二年測量、一九九七年修正測量
10 安中市、一ノ二・五千地形図、正式には都市計画図と称

す、剝石山より東に限って存在、二〇〇七年測量

11 松井田町、一ノ一万地形図、測量年不明

12 陸軍参謀本部陸地測量部、一九一二年測量

13 林野庁、二〇〇七

14 本論文の廢道は、岡村の「東山道」、萩原の「挿入図」と概ね場所形状が一致しているが、異なるところもある

15 中山道分間延絵図第6巻、東京美術、一九七九

16 渡辺一郎、伊能大図総覧、日本地図センター、二〇〇六

17 西野祐馬ら、通信総合博物館蔵「五街道分間延絵図」の特徴と制作背景（建築歴史・意匠）、日本建築学会関東支部研究報告集、二〇〇五

18 渡辺一郎編、伊能忠敬測量日記（原文）DVD、イノベディア、二〇一一

19 軽井沢町、一ノ一万地形図、二〇〇二年測量

20 太田蜀山人、壬戌紀行、蜀山人全集巻一、日本図書センター、一九七九

21 岩井傳重、軽井沢町志 歴史編、一九五四

22 伊丹伸七、旧碓氷峠の石造物、ふるさとのお宝―安中市の文化財―、安中市学習の森ふるさと学習館、二〇一一

23 熊原康博、平野地域に置ける歴史的街道沿いの地形条件―関東平野の中山道を事例に―、E-Journal GEO、Vol.5 (2)、日本地理学会、二〇一〇

24 荒牧重雄、浅間火山の地質、地団研専報一四、地学団体研究会、一九六八

25 小林一茶、『帰郷日記』、一茶全集、巻五、信濃毎日新聞、一九七八

（えがわ・よしたけ 長野県北佐久郡軽井沢町長倉二六三一―四）

雑誌関係要目(四)

富山史壇 (二六六)

△論文▽

「立山開山」と園城寺

―越中地域史研究の原点⑤― ……久保 尚文

画讃で読み解く太子絵伝

―瑞泉寺本の制作者を探る― ……松山 充宏

△研究余瀟▽

ばんどり騒動と加賀藩公事場での「拷問」

△史料紹介▽

漂流奇譚「春の曙 徒然はなし」について

―長者丸漂流一件に関する新出資料―

……………坂森 幹浩

△研究発表大会▽

中世富山城について……………堀 宗夫

上杉謙信の北陸侵攻と「世直し」

……………福原 圭一

越中新川郡愛本橋の絵図を読む

浦田 正吉

……………八尾 隆夫

巷説の誕生と受容の様相 ―越中滑川の

大蛸」を事例に―……………近藤 浩二

△書評・新刊紹介▽

井本三夫著「水橋町（富山県）の米騒動」

……………コリン・スロス

△会員の皆様へ▽

「ふるさと教育 とやま賞」受賞報告

……………楠瀬 勝

碓氷峠道の変遷 (下)

— 尾根道からトラバース道へ —

二 中世の東山道

碓氷峠付近の現中山道のアスファルト道は、熊野神社（長野県側正式名は熊野皇太神社）の階段下を西南へ東北方向に通過している。この階段下すなわち現中山道沿いに狛犬が控えている。明徳年間（一三九〇～一三九三）の作といわれるが、石段は時代が下った明暦三年（一六五七）の築造であり、狛犬がはじめから現在地点に控えていたかどうかはわからない。中世の戦乱期に神官の居宅が多数並んでいたとは思えないから、東山道が現中山道の位置を確実に通過していたとはいえないであろう。一方、東山道が石段の上、神社本殿が建つ平場を通過していた可能性がある。中山道について、伊能図と一／五万地形図の双方が極力ずれないように、合わせやすい群馬県側で重ね合わせると、伊能図

江 川 良 武

中山道は熊野神社前の、前出の西南へ東北方向の現中山道より約二ミリの西にずれてしまう。道路の線形も現中山道は概略直線状をなすが、伊能図は西に弧を描く。測量あるいは複製誤差と片付けて良いか迷うところであるが、伊能図が示すとおぼしき付近を探ると古道が断続的に現れ、熊野神社の階段を上った拝殿、本宮などの立ち並ぶ人工台地上に繋がっている。そしてこの古道の脇には稻荷社などの草に埋もれた石祠が七／八基並んでおり、長期にわたって使われた痕跡がある。中山道が、江戸期には神官の居宅・茶屋が並ぶ現位置を通過していたことは階段の築造年代などより明らかであるから、この古道は中山道ではない。伊能測量隊は、山中の測量で誤差が大きく発生したことを懸念し、補正のため遠方の山嶺の方位観測を迫られていたはずである。今以上に多くの家屋が建ち並んでいた中山道は視

界が悪く、見通しの良い神社が建つ台地に登る必要があったが、作業性の観点から神社の階段を上るのを避け、この古道を通ったのではなからうか。今日の廃道は、文化期には通行可能であり、また中世以前には東山道であった可能性はある。

正平七年(一三三二)、関東から後退する新田義宗とこれを追う足利尊氏が、碓氷峠手前の陣場ヶ原で戦ったといわれる。⁽²⁾この陣場ヶ原がどの場所を指すのか必ずしも自明ではないが、「原」という限り、子持山の西北に連なる幅のある尾根、すなわち後の和宮道が通る尾根を歩いて他にない。信濃に後退しようとする新田方が、信濃に連なる道を外れて戦ったとは考えにくく、当時の東山道は尾根筋であった可能性が高い。問題は、尾根筋を真っ直ぐ登ると一ノ字山に至るが、これは碓氷峠を越えるに一三〇ばかり「登り過ぎ」になるということである。和宮道は標高一一八〇⁽³⁾付近で尾根筋を離れ、碓氷峠に向かって一ノ字山をトラバースする。このあたりには、現在霧積林道が走っているが、縦断勾配を平らにするため一〇⁽⁴⁾以上の高さの法面を築いており、和宮道そのものとは思えない。この林道より約一〇⁽⁵⁾山側に古道を利用したと思われる造林道があり、この付近に和宮道はあったのだろう。この道は地形に応じたの上り下りがあり、削平のための作業量を最小限にとど

めている。中世以前の東山道は和宮道と同様、トラバース道であったかもしれないが、一ノ字山まで尾根筋を辿った可能性もあると考える。標高一一八〇⁽⁶⁾より上方の尾根も一ヶ所の岩山部を除けば、軍団がそのまま通行できる広い尾根である(前出の写真13)。碓氷峠よりさらに一三〇⁽⁷⁾登らねばならなかったとしても、削平する必要がないという利点は大きかったのではないか。現在、この尾根に廃道の痕跡を見出すことができない。尾根の真上を通る道は集水面積が極小であり、山中茶屋東方の例を見ても「樋」の深さは一般に五〇⁽⁸⁾以下である。そこに天明の浅間山大噴火は一⁽⁹⁾を越える軽石を中心とする降灰をもたらした。天仁期までさかのぼるとさらに多い降灰があった。尾根は吹きさらしの場であるから、容易に道の痕跡を消してしまふことは充分に考えられるところである。

軽井沢宿の集落は中世のころ、東南東三五〇⁽¹⁰⁾の中村地籍にあったという伝承がある。⁽¹¹⁾この場合、中村から碓氷峠に至る東山道は現中山道を通る必要はなく、字権現林、清水頭を取り付きとする尾根道を通った可能性はある。なお尾根の上部(標高一〇七〇、一一〇〇⁽¹²⁾)の南よりに、幅二⁽¹³⁾のやや蛇行する樋状の廃道が残っているが、せいぜい江戸期のものであり、場所からみて街道的通路ではないと見られる。中世の街道があったとしても、痕跡は失われただ

ろう。

碓氷峠の熊野神社は県境に鎮座することで珍しい存在とされる。県境の尾根に祠の類が設置されることはごく普通であり、碓氷峠の場合、祠ではなく常時の管理が必要な「神社」であることこそが珍しいのである。熊野神社の勧請は上野国と信濃国の国境紛争を解消するため、あるいは旅人の交通安全を祈願するためなどの目的があったなどといわれるが、何よりも尾根に水量豊かな泉があったことが大きい。淺間山の縁辺にあたるからこそ、火山灰層が薄く第三紀層の不透水岩盤が露出し、しかし火山灰層の厚さは地下水を涵養する厚さがあるという絶妙なバランスが、これをもたらしたと考えられる。水量豊かな泉は野生動物にとっても大きな存在である。これを目指しての「けものみち」も発達していたはずであり、一の字山を経由する道路はこうしたみちに誘導されトラバース道へと転化したのではなからうか。

関東方面から碓氷峠方面に向かう場合、経路としては、坂本の段丘より愛宕山正面の尾根に取り付き、刎石山に至るのが自然と思われる。しかし中山道は愛宕山の裾を西北に回り込み、沢沿いに登る経路を取っている。これは愛宕山城の中の通行を回避するためであり、武田勢により天文一六年（一五四八）に城が構築される以前は尾根沿いに愛

宕山を登ったと考えられる。この経路は現在藪の中であるが、二十三夜塔（貞享元年、一六八四）、石壇供養塔（安永七八〇九）が残っており、⁽²⁰⁾廢城となった後に再び野道として復活したことをみても格好のルートだったことを示している。

三 古代の東山道

一志の古代東山道が入山峠を越えたとする論は、⁽¹⁾定説となつた感があり、萩原⁽⁵⁾などの一般書はほとんど全てこれに依っている。長野県教育委員会⁽³⁾などの学術書も同じ立場である。これに対し、群馬県教育委員会⁽⁴⁾や岡村⁽⁶⁾、木下⁽²⁷⁾が碓氷峠説を採っている。

入山峠説は、ここに石製模造祭器が発見されたことを大きな契機とする。同様の遺物が発掘された美濃・信濃国境の神坂峠が東山道筋、八ヶ岳山中の雨境峠、望月の爪生坂が古東山道筋だからである。しかし一志が論文を発表した約一〇年後、入山峠の本格的発掘調査がなされ、神坂峠などと異なり祭器の出現が中期古墳時代で終わってしまうことが明らかとなった。⁽²⁸⁾これは律令期の東山道の根拠とするには致命的な欠陥である。一志の入山峠説は、祭器の出現を契機としているが、大きな根拠は、碓氷峠越えが險阻で

あり、入山峠越えが通行に容易との地形の判断にあると思われる。本論文はこの地形判断を再検討するものであるが、彼が挙げたその他の傍証ともいふべき様々の事象について先に分析することにする。

一志は、道筋の小事の名称が碓氷峠筋より古びていること、人家が多いこと、入山峠に向かう軽井沢町の道筋に「鼠原」の地名など狼煙の痕跡があること、熊野神社の神領を区切る二つの鳥居（軽井沢町においては鳥居原、松井田側では新堀の鳥居坂にあつたとされる鳥居）より入山峠は見通せるが碓氷峠はそうでないなどを挙げている。しかしそれらは交通が活発化し、入山谷や軽井沢高原に集落が形成された中世以降の事象と思われ、これらは根拠となり難い。

彼は、東山道は中世に碓氷峠越えに転じたとするが、その根拠の一つを、碓氷峠に残された梵鐘の銘に求めている。すなわち「奉 施入臼井到下今熊野大鐘事、正応五年壬辰卯月八日 右志者、為松井田一結衆十一人現当悉地成就也」において、熊野神社を「今」熊野と詠んでいることから熊野神社は元々別の所にあり、正応五年（一二九二）をあまりさかのぼらないころに碓氷峠に移し祀ったとした。文脈より入山峠からの移動を主張しているのは明らかである。

「熊野神社」に「今」あるいは「新」を冠する、あるいは冠した神社は全国にあるが、いずれも「いまくまの」と読

む。由緒の明らかかなものは、例えば京都の新熊野神社が後白河法皇によって永暦元年（一一六〇）に熊野三山から勧請されたように、いずれも熊野三山から勧請した意味で「今」あるいは「新」を付し、近傍からの移動を指す神社はないように思われる。碓氷峠の鐘銘もそのように読むべきであらう。

鎌倉後期以降・南北朝以前に成立したと見られる曾我物語では、頼朝が「碓氷の峠に打上りて矢立の明神に上矢を参らす」とあり、当時の東山道は碓氷峠を越えていたが熊野神社は未だ勧請されていなかったとみられている。近藤は、碓氷峠が上野・信濃の勢力の接点であり、上野側神官である曾根氏に繋がる甲斐の武田光蓮と海野小太郎幸氏が仁治二年（一二四二）に国境を争ったので、熊野御師が両者の緩衝のため熊野神社を勧請したのではないかとする。そして勧請年代を仁治二年以降正応までの間とした。各地方に盛んに熊野権現の分霊が勧請・分祀されるようになるのは一三世紀の後半であり、その頃ですら、熊野信仰の中心は地頭層にとどまり、農民にまではあまり普及していなかったという³¹⁾。これらを総合すれば、東山道筋に熊野神社が鎮座したのは一三世紀中期より後と考えざるを得ない。最初に入山峠にあり後に碓氷峠に移転したとすると、その間は五〇年に満たず、これは考えにくい。熊野神社は最初

から碓氷峠に鎮座していたとみるべきである。

歴史上の軍勢は明らかにされている限り全て碓氷峠を踏んでゐる。頼朝の義仲、南朝軍の足利、信玄の上杉、北条、秀吉の小田原北条氏、秀忠の豊臣に対するそれぞれの攻略などがそうであった。これと反対に入山峠には一切の記録がない。東海道においても箱根越えが富士山の延暦噴火(八〇〇〜八〇二)契機に開かれ、次第に足柄峠に代わつたとされる⁽³²⁾。しかし後に富士川の戦いで平維盛に圧勝(治承四年、一一八〇)する頼朝軍や、同じく竹ノ下で新田義貞に勝利をおさめる(建武二年、一三三五)尊氏軍は古来よりの足柄峠を越えている。勿論、足柄峠の選択は戦術的な意味もあつたことであるが、入山峠筋においても同様のことがあつてよいにもかかわらず、現実には全く知られていない。武田信玄は風林火山の旗の下、棒道の建設などにも見られるように軍移動の迅速性を大事にしたことは周知である。信玄は永禄一二年に電撃的に上野に出撃、箕輪城を下ろした後、北条氏の小田原を攻撃した。既に西上野を支配し、大軍であつたから碓氷越えで挟撃される怖れはなかつたが、碓氷峠を越えている。この前後にも上野に侵攻しているが全て碓氷峠である。これらの歴史から、碓氷峠道が「整備」された後、入山峠道は相対的に使われなくなつたというよりも、最初から大軍を通過させることが出来なかつた

たことが伺える。

結局、入山峠説の根拠は、その標高が一三三五メートルに對し、碓氷峠のそれが一一九〇メートルと一五五メートル、また道筋も碓氷峠は險阻に過ぎ、入山峠筋はそうでないという一点にあると思われる。確かに標高の観点からは入山峠が有利である。しかし木下が強調するように北陸道が辿るのは標高が二六五メートルの俱利伽羅峠を越える尾根道であり、これよりも一〇〇メートル以上低い谷筋ではない。標高差は経路選択の大きな要因であるが、要因の一つにすぎない。GP Sによりそれぞれの道路の長さを測量すると、碓氷峠から碓氷関まで一〇・八^{キロ}、入山峠から碓氷関まで一〇・〇^{キロ}であり、若干入山道の方が短い。前者は文明期中山道の長さ、後者は、廢道となつている入山峠から碓氷バイパスのC—七カーブ付近までの区間と、赤坂集落裏の区間を除けば、遠入り久保く狐萱く小柏く赤浜く若宮の各集落を経由するアスファルト道路の長さである。なお本来の目的の地は、関があつたとされる関長原とすべきであるが、そうしなかつたのは経路が不明であるから便宜的に碓氷関としたまでのことである。目的地を関長原とすれば碓氷峠道、入山峠道はそれぞれ一^{キロ}以上短く、また長くなつたはずである。いずれにせよ、距離も経路選択の一つに過ぎない。一志は碓氷峠越えが險阻であることを繰り返し述べてお

り、一部を抜き書きすれば次のようである。「碓氷峠……がほとんど尾根伝いの峻難の悪路であり……また、水も少なく、相当に無理をして人為的に開通せしめた路である……のに比し、入山峠……にあつては、入山川の溪谷に沿いつつ、入里を縫うてのぼり、低い鞍部に出ている姿には、作爲的な開通のあとが多くうかがわれず、……しかも頂上の展望は、信濃側も上野側も前者の比ではなく、わけても冬季の交通において前者よりはるかに安易……」

中山道の碓氷峠筋は「近世に入つても、なお、途中には、峠町とその新田である山中村（寛文年間一三戸）とがあるほか、ほとんど家はなく、行路難を極めた」とする一方、「入山峠は、……前者（碓氷峠のこと―筆者注）に比して險阻でなく……旧碓氷峠越えの道より里程においても若干短く、道筋はいかにも自然であり、使いふるさされている」としている。

岡村は、上記の碓氷峠筋の方が入山峠筋より險阻との説に反論し、事実はむしろ反対であるとする。入山道には上流部、中流部、下流部のそれぞれに難所があった。上流部の難所とは入山峠直下の急涯である。標高差、勾配とも現中山道の剗石山直下の急崖とほとんど同一であるが、標高が高く谷状をなしているために積雪時の通過はこの方が困難とする。中流部の難所とは、遠入川と入山川の合流点左

岸にそびえる観音岩の急崖を回避するため、三度の川ごえを余儀なくされたことである。すなわち観音岩をやり過すため、遠入川と入山川の合流点の直上流で遠入川を横断、対岸の赤浜集落に渡った上で入山川を右岸に越え、再び遠入川を左岸に渡河しなければならなかった。三度の川ごえから解放されたのは、明治に観音岩に岸壁掘削道が開削されて以降のことである。下流部の難所とは、新井集落と横川との間の峡谷部の岸壁であつて、明治期の改修まではこれをへつる道が連続していた。中でも五輪岩の末端、幅約三〇以上の淺間岩の横断をする際には岸壁の崩壊、削岩道からの転落の恐怖を常に感じたという。筆者は遠入川、入山川周辺の地形分類図を作成したが（図19）、川に沿つて地滑り堆積物、段丘が発達している。これらが存在せず灰色で表現した岩盤が露出する地域は、岡村が指摘した「難所」である。「上流部」は地滑りの滑落崖である。「中流部」、「下流部」に段丘が発達しない原因は、岩盤が堅く、川の側方浸食を受け付けないためである。古代にあつてここに幅員のある道路を開削することは現実的ではなかったろう。現在は広い自動車道路が拓かれているが、鉄筋コンクリート製のロックシェードが築かれ、今もって厳しい場所であることを知る。

同じ道筋にもかかわらず、險阻である、險阻でないと評

値が一八〇度違うことは何故であらうか。一つは荒れた現中山道をもってして険阻と見なしている可能性である。事實はこれまで見てきたように元来の尾根道は広々としており、樹木を伐採さえすれば大人数の軍団でさえ易々として通行できる状態であった。二つは、入山峠道を軍団をも通す東山道とするには、急勾配の岩盤斜面を大規模



図-9 入山峠道と地形
奥道と入山峠道が重なる場合は後者のみ表示

に削平する必要があるにもかかわらず、現代土木工事でこれを成し遂げた状態に基づいて「道筋はいかにも自然であり、使いふるされて」と評価した可能性である。道路の険阻さを定量的に表すとすれば、利便性では標高差、縦断勾配、道路の長さなどであろうが、工事主体側からは開削に必要な工事量の大小ともい得るであろう。人馬交通のための山道の工事とは、削平作業そのものといって過言でない。特に軍団の通行を想定する場合には一定の幅員が必要であるから、険阻さは、道路と直交する方向の斜面勾配、すなわち横断勾配も加えて判定されるべきである。トラパス道ゆえ横断勾配が大きい入山峠筋は、大規模な削平工事が必要とし、工事が極小で済む碓氷峠筋と著しい対象をなす。山間地において尾根道だけが削平しなくて済むという経済的、時間的利点は、特に生産力が未だ乏しかった時代においては絶大であったろう。筆者も岡村の東山道が碓氷峠越えだったとする論に同調する。ただし当時の道路は後の中山道に置き代わられて、あるいは大量の火山灰に埋もれて、消失したと考える。なおいわゆる律令期より前のいわゆる古東山道⁽³³⁾については、軍用道路であるか否かなど道路の性格がはっきりしないので、ここでは論究しない。

萩原は中山道鉄道(後の信越線)の碓氷線を敷設する際、入山峠が最後まで最有力路線であり、また碓氷バイパスが

入山峠越えを経路として選んだことを根拠に、入山峠筋が交通路として優秀であつて江戸時代の中山道はこの事実を「無視した」として、東山道入山峠説の根拠の一つにしている。しかし入山峠筋は大地すべり地形をなしており、主滑動期は過ぎたと思われるものの、現在も「遠入地すべり防止区域」が法により指定され、碓氷パイパスの法面に地すべり対策工が施されていることから、現在も余動があると思われる。明治の、未だ地すべり対策技術が未熟であつた時代に碓氷線が入山峠筋を結果として選ばなかつたことは適切であつたし、軽井沢パイパスはこの技術の確立期に施工された。⁽⁴⁾その後建設された上信越自動車道はもトラバース道であり、新幹線にいたつてはトンネルの多用により、地形を超越した路線がとられてゐる。各時代の交通路を論ずるにあたっては、それぞれの時代の技術水準を考慮することが必要である。

まとめ

中山道の碓氷峠を越える区間は、山道であるから紀行文は別として文献の類が少ない。ためにその経路についての議論は等閑視されてきたように思われる。筆者は、現地調査に加えて、伊能図、絵図を参照し、「中山道」とされる経路を検討した。

長野県側の軽井沢宿から碓氷峠までは、これまで岡村より提示された経路があるが、現地調査と伊能図との対照から、約半分の区間についてこれとは異なるルートを提案した。多くは単なる位置の相違であるが、一部は、彼が東山道とする経路が実は中山道であることを突き止めた。

碓氷峠より国道一八号線との合流部の群馬県側では、現在中山道とされる経路とは別に多くの廃道があり、その一部は伊能図や絵図とも整合し、文化期にはこちらの方が中山道であつたことを見いだした。「中山道」の大きな変化は、明治期以降に発生している。重要交通路としての地位がなくなり交通量が激減した結果、幅員が狭くとも近道を選ぶようになり、幅員のある正規の街道が放棄された。また別荘地開発によって造成された新たな「別荘地内道路」が現在、「中山道」と見なされている。剋石坂の難所では複線方式が採られていたが、同時期に片方が放棄された。

廃道と現中山道の配置から原初の道は削平の必要がない尾根にあり、時代と共に下つて斜面をトラバース気味に通過するようになる。その原因はアップダウンを避け、縦断勾配を平準化し、勾配を緩傾斜化するためであつたし、当地特有の激しい侵食作用に基づく「道路の荒れ」により、別位置に道路を造り直さざるをえなかつたためと考えられる。現在見られる廃道は、侵食程度や中山道との同質性か

ら原初中山道あるいは中世期の道路であり、古代にまでさか上らせることは難しいと思われる。

中世の少なくとも初期には、中山道がトラバースしている区間を、東山道は尾根筋を通っていた可能性がある。軽井沢宿の前身、中村地籍から直ぐ尾根に取り付き、長野・群馬の県境尾根をたどり、現在の熊野神社の場所に出て、一の字山を経由して後の和宮道に向かって尾根道を下るルートである。熊野神社は国境という特異な地点に鎮座するが、尾根にありながら豊富な湧水があるという特異な地質環境による。湧水を求めての野生動物によるけものみちに誘導されて、尾根道がトラバース道へと転化した可能性がある。

一志は、石製模造祭器が発見されたことを契機に、古代東山道は碓氷峠ではなく、入山峠を通ったとした。しかし祭器の出現は中期古墳時代までであって、律令時代の東山道とするには致命的な弱点がある。彼は入山峠筋が碓氷峠筋よりも標高が低く自然な地形であることを強調している。しかし事実に入山峠筋の方が險阻である。現在の荒れた中山道をもって險阻とし、近代土木技術で容易に通行できるようになった入山筋をもって元々通行容易と誤認したものと思われる。東海道において足柄峠から箱根峠への変遷があったが、大軍の移動は後々まで双方が使われた。しかし入山峠においては一切の記録・伝承が無く、あるのは碓氷

峠筋のみである。元々、入山峠筋は、何よりも中・下流部の急勾配岸壁に阻まれ大軍の移動はほとんど不可能に近かったと思われる。入山峠筋が集落が多く鳥居との位置関係から有利とするが、それらは中世の事象と思われ傍証にはなりにくい。碓氷峠熊野神社が入山峠から移動したとする論についても、熊野信仰の伝播時期を考えれば最初から碓氷峠に勧請されたと考える方が自然である。

道路の経路は時代の生産力によって大方決められ、古代、中世の軍用道路にあっては、削平の必要がない尾根道が圧倒的に有利であった。東山道は最初から碓氷峠越えの尾根道を探り、中山道は一部をトラバース道に切り替え、現代は全ての交通路がトラバース道を進んでいる。

本研究にあたっては、伊能地図研究家・星埜由尚氏より伊能大図について様々なご教示と便宜をいただいた。記して謝意を表する次第である。

註 26 佐藤不二男、軽井沢物語―子や孫に語る―、軽井沢書房、一九七六

27 木下良、古代官道の軍用的性格―通過地形の考察から―、社会科学、47、同志社大学人文科学研究所、一九九一

28 梶山林継、入山峠―北佐久郡軽井沢町入山峠祭祀遺跡発掘調査報告書―、軽井沢町教育委員会、一九八三

29 近藤義雄、熊野信仰伝播の一考察―碓氷峠熊野神社の勸

請をめぐって、信濃、第一九卷、第一号、一九六七
30 豊島修、熊野信仰の諸相、熊野権現、和田萃編、筑摩書房、一九八八

31 福島正義、中世の交通、日本交通史、児玉幸多編、吉川弘文館、一九九二

32 中野敬次郎、箱根山の古道と中世以降の箱根の発展、箱根町誌、巻一、一九六七

(えがわ・よしただ) 長野県北佐久郡軽井沢町長倉(二六二—四)

33 大場磐雄、古東山道の考古学的考察、國學院大學大学院紀要、第一輯、一九六九
34 江川良武、リゾート地 軽井沢の風土 二、地理、第五六卷、二月号、古今書院、二〇一一

雑誌関係要目(一)

あなたと博物館(一七八) 松本市立博物館

東京湾学会誌—東京湾の水士—(一五)

東京湾学会

千葉県の里海の漁業とくらし(2) —富津市秋生の漁民のくらし— 川名 興

「イッペガサ」から考える技術伝承と地域社会 —伝えていきたい「イッペガサ」からの提言— 高橋 克

「東京湾 —人と自然のかかわりの再生—」 高橋 克

東京湾海洋環境研究委員会での『東京湾 —人と自然のかかわりの再生—』の出版 中村 俊彦

「史料紹介」

第二次大戦末期から終戦直後の自給製塩の一端 船橋市製塩塩場の顛末に関する史料 綿貫 啓一

東京湾たより

民俗文化(五七九)

先進国による科学技術の発達と普及

—人類の人生観も変えるべき時代になった—

幻の余呉川五湖沼 —滋賀県湖北地方— 菅沼晃次郎

湖北の水難伝承 6 長谷川博美

—西野水道と阿曾津千軒— 馬場杉右衛門

滋賀の石造文化財(中世)の概観について 19 福澤 邦夫

山本作兵衛の炭鉱画について 柏淵 宏昭

父が買ってくれた玩具について 柏淵 宏昭

垣兵団のレイテ玉砕 2 馬場杉右衛門

講談師 旭堂南陵(二代目)の聞き書き 菅沼晃次郎

一代記 8 西郊民俗談話会

お珊の方の信仰 西郊民俗談話会

—東京都港区芝公園善長寺— 長沢 利明

古河の弘法水 大島 建彦

滋賀民俗学会

小砂川集落の正月行事

—秋田県にかほ市小砂川— 佐藤はつき

吾妻における野兎の民俗(下) 天野 武

「アイヌ神話」の修辭パターンから心意を辿る(上) —「交差対句」を糸口として—

立命館文學(六三三) 立命館大学人文学会

構造と機能 児玉 徳美

グレアム・グリーン研究 村田三喜子

「庭の下」を掘る 村田三喜子

前衛の機械 —エストロテンティエスモとメキシコにおけるラジオ放送— 崎山 政毅

Otaku Culture and Its Discontents

—A Record of Talk Delivered at "The Colloquium in Visual and Cultural Studies"— Takahito Ueda

「翻訳」

パイディア —ギリシア文化を彩る理想の数々— G・ハイエット

村島 義彦 訳

大喜多紀明

徳美

三喜子

政毅

Ueda

ハイエット

義彦

訳