

但馬の明治県道

第一回

江野坂ごうの

by
nagajis

序

二ヶ月の休みをいただいている間、死にもものぐるいで探索を重ねた。その成果を書いていきたい。

久しぶりに、そして多分、私が最も理想としている、廃道探索の報告をお届けできるのではないかと思う。

少なくとも見積もっても半年以上続く連載になるはずである。

■もうちょっと詳しい序

昨年10月、兵庫県豊岡市の 鑄物師辰峠 という峠を歩いた。城崎と竹野を結ぶこの峠が、明治20年代に改修された道、いわゆる「明治道」であることを知って訪れたものだが、その探索のきっかけとなった記述が、これから始まる連載の引き金になっている。

経緯を説明するよりもその一文を引用したほうが早い。『兵庫県郡役所事績録』中巻、城崎郡の項、道路に関する事績の部分である。前半は鑄物師辰峠の探索報告の際にも引用したが、改めて全文引用しておこう。断るまでもないと思うが、各種強調とルビは nagajis による。

『郡役所設置当時郡内に於ける道路は、県道神戸豊岡線の一部たる豊岡より養父郡に通ずるものが稍々改修され居たる外全部未改修道路たり。当時地方民は道路改良の必要を痛感し当時の制度、県道の更正に付ては工費の半額を支出するに止まり用地、地上物件の移転及び工費の半額を地方に於て負担するの制なりしを以て地方の負担重かりしも、能く之を負担し当時の県道に在りては明治十二年度に於て豊岡、港（津居山）間の改修を了し、自豊岡達久美浜線、豊岡より丹後国境までは明治十五、二十一、二十五年度の三回に涉り改修を為し、自鳥取経湯島達豊岡線中香住町（下浜）より城崎町（湯島）の間は明治二十、二十一、二十二年度に於て改修を了し、次で二十四年度に於て同線余部村所属、二十七年度に於ては自豊岡経香住達浜坂線五荘村（江野福田間）、自神戸達豊岡線八条村（妙楽寺）国府村（上佐野）間、自出石経江原達村岡線、日高町（江原）西気村（石井）、二十八年度に於ては自村岡経香住達柴山港線、長井村（八原）香住（森）間の改修等を行えり。

当時里道に在りても改修の氣運溢り、竹野村、中竹野村、奥竹野村は当時の三十箇村連合し貫通里道の改修を企て、明治十三年中郡長の指揮を請う所あり、幹旋の結果同十五年度より三箇年に亘り延長五里の改修を為したり。当時郡役所管轄区域の内城崎郡は全部稍々平坦なるも、美含郡は竹野川、佐津川、矢田川の三流域に区分されその間各峻坂路あり交通の不便名状すべからず、明治十八年奥竹野、奥佐津、香住所管戸長の申請に依り幹旋の上、奥竹野（防岡）より奥佐津（本見塚、隼人）を經香住に至る間の改修を同二十一年竣工せるも、豊岡香住間の交通尚お甚しく不便なるを以て、美含郡各町村組合管理者たりし郡長は關係町村協議せしめ、明治二十四年度五莊奥竹野の間江野坂、二十五年度奥竹野奥佐津間の土生坂、二十六年奥佐津香住間の美濃坂を改修し、工費八千八百二十四円を費せり。当時の町村として此の如き巨額の負担を甘受し以て改良に従事せしは実に推賞に値すと云うべし。』（『兵庫県郡役所事績録』中巻、p. 54～55）

前段落では城崎郡が実施した県道改修のことが述べられている。豊岡から城崎へ、豊岡から久美浜へといった重要幹線が明治10年代から改修されていたことは、まあ自然なこととして読み流し得る。改修の障壁になるような大きな峠もない区間である。注目していただきたいのはその後ろ、明治20年以降に進められた「**自鳥取經湯島達豊岡線**」の改修だ。この県道は鳥取県境に端を發して日本海岸の町々を数珠つなぎに貫いてゆくもので、前回訪ねた鑄物師戻峠もこの路線の一部であった。しかも改修はそれだけに留まらず、香住から城崎までの間を全面的に2年がかりで改修したことになる。その後24年にも同線余部村地内の改修があった。余部村はかの余部鉄橋の建設された地域である。この時期集中的に日本海岸伝いの県道が改修されたものら

しい。

県道**自鳥取経湯島達豊岡線**は、より以前は「因幡街道」とも呼ばれていた。浜を隔てる峰々を一つ一つ丁寧に乗り越えていく道で、浜の数だけ峠があり、峠の数だけ改修が行われたことになる。そうしてその峠の多くが、トンネル建設や迂回路新設等によって廃道化し、今日に至っている。鑄物師戻峠のルポで紹介したような良質な明治道が無数に残っているわけである。

この路線についてはまた後日、この区間の探索報告を書く時に詳しく書くことにしよう。27年度に改修が行なわれた「自豊岡経香住達浜坂線」は、むしろ後半段落のほうに強く関わっているので、そちらのほうで触れ直す。

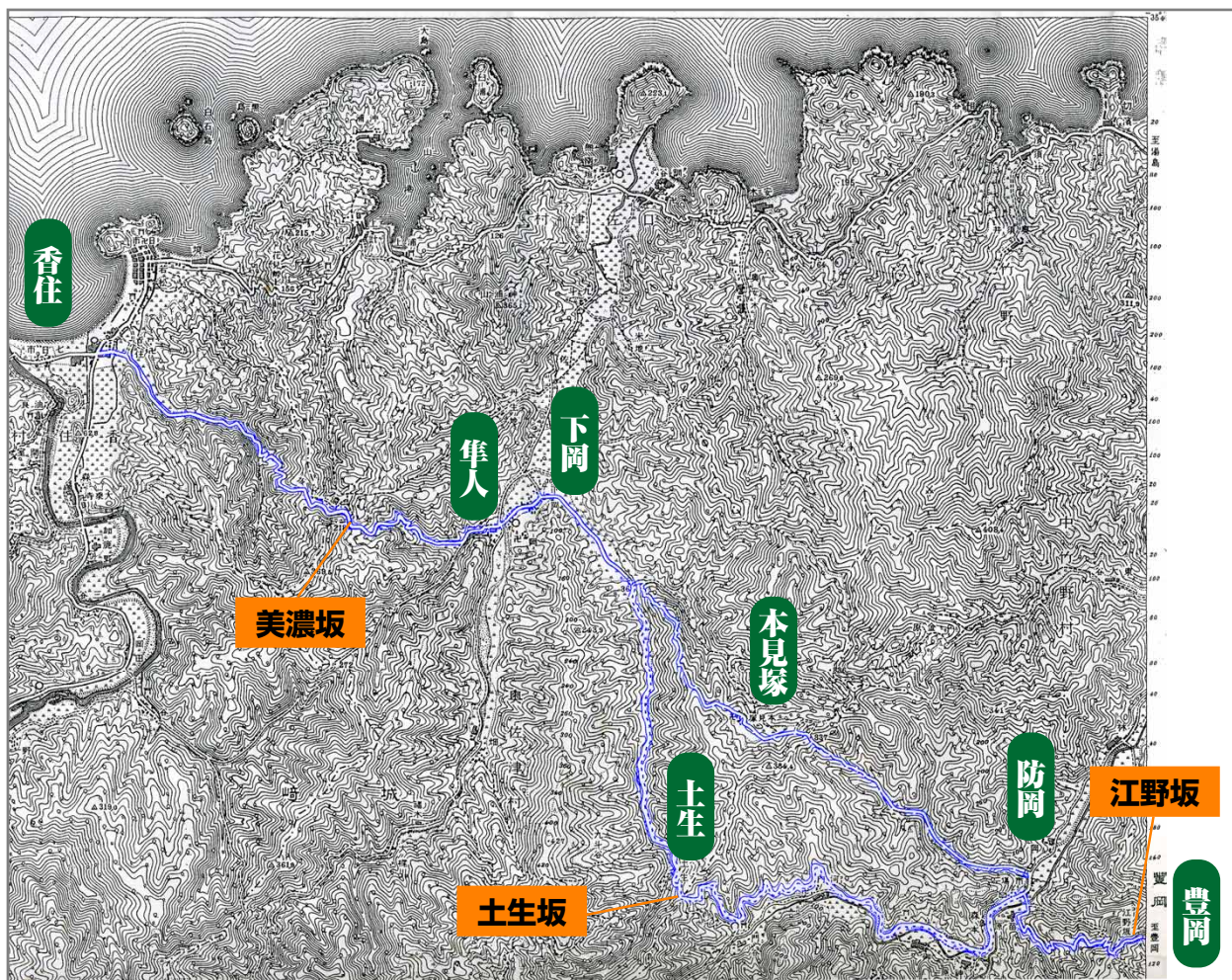


後半は里道改修について書かれている。まず、青字で示した部分。ここに記された3つの「坂」は、いずれも美含郡下の里道で、それを明治24、25、26年度に集中的に改修したことが述べられている。今この三坂は、国道178号の旧道と言ったほうが通りがよいかも知れない。江野坂は豊岡市江野と同市竹野町森本の間にある江野トンネルの旧道、土生坂は竹野町河内〜香

住区土生の間の土生トンネルの旧道だ。美濃坂は少し系統が異なるが、近年建設され国道178号として利用されている高規格道路・鳥取豊岡宮津間道路の旧道とでもいえるべき立ち位置になっている。

明治24〜26年の改修のうち、この路線は**県道「自豊岡経香住至浜坂**

明治31年測図1:50,000地形図香住(筆者追記)



港線」に昇格した。おそらく改修直後のことだったろう(前半段落でこの路線の豊岡側が改修されたことが述べられているので。江野は江野坂の豊岡側の麓、福田は豊岡市街のはずれの大字)。それが時を経て——越える峠が変わったり海側に大きく迂回したりする変化を経て国道178号になっているわけである。

百文は一見に如かず。明治31年測量の五万分一地形図『香住』を掲げよう。豊岡は右隣の図葉にあつて見えないが、図右下に江野坂があり、そこから左上の香住に向かってほぼ直線的に続く県道表記を見て取ることができる。これがこの当時の**自豊岡経香住至浜坂港線**である。ただしこの頃には土生坂だけ県道指定を外れていた。土生坂のかわりに本見塚という集落を経由するルートが県道表記になっている。

前掲書には、この本見塚越え区間も明治期に改修されたことが記されている（桃色部分。この稿では「**本見塚越**」と呼ぶことにする）。やはり最初は里道として、明治21年に改修が完了、しかしその改修が効果的なものでなかったために三坂が改修されたことになっている。確かに旧版地形図の本見塚越えは片側長破線の「荷車を通ぜず」の表記だ。

ここまで読んで、あれ、おかしいぞ？　と思った人は鋭い人である。先に本見塚越えが改修され、それを補う形で土生坂が改修されたのに、後者が県道に昇格しなかったのは何故だろうか。江野坂や美濃坂は県道になっているのに。大きな集落を通ることが県道としての必要条件だったのか？　単に最短距離が好まれただけなのだろうか（荷車の通不通りも道のりの短さが優先されたのか）？　それとも土生坂改修もまた不完全なものだったのだろうか？

さりげなく書かれた情報と、それと地図とを突き合わせて見た時に初めて浮かび上がってくる矛盾である。食指が反応しないわけがない。手近な資料にあたって経緯を調べようとしたが、『事績録』にあること以上のことを教えてくれるものはなく、こうなるともう、現地を訪れて「道に尋ねる」しか途は残されていない。

幸いなことに、江野坂には昭和28年に江野隧道が、土生坂には同36年に土生隧道が建設され、旧道はその時の姿で忘却されている（現在はさらに新しいトンネルができ2隧道も廃止されている）。美濃坂は横から割り込んで峠を重用し越えていく車道ができていますが、両の麓にそれなりの長さの旧道が残っている。江野坂・土生坂は現行地形図から抹消され、美濃坂のものは破線表記だ。加えて本見塚越えも、集落より北の区間が抹消されている。こうした廃道を歩き比べてみれば、答えは白ずから見えてくるに違いない。

そういうわけで、『事績録』の記述を抛り所としてとにかく現地に赴いたのだった。その結果、近年稀に見るアツい体験をすることになる。以来この地方の明治道に足繁く通って、また関係する情報の収集にあたった。その成果を、今後数ヶ月に渡って報告したいと考えている。

まずは、**自豊岡経香住至浜坂港線**の探訪ルポを重ねていくことにしよう。江野坂、土生坂、美濃坂の三坂と、旧版地形図で県道表記になっていた本見塚越えを紹介する。この路線の改修史はその後にまとめて書きたい。本来ならバックグラウンドの説明から入るべきなのかも知れないが、探索時はそこまで考えていなかったし——単に旧道＝明治道としか考えていなかった——もう少し追加で調べたいこともあるので、その準備が整ってからにしよう。

この県道の報告が終わったら、今度は海沿いルート＝**自鳥取経湯島達豊岡線**について書いていく。やはりルポを先行させて、現今この土地にこんな素敵なお道がある、ということをお伝えしたい。そうして改修履歴も終わりに紹介しよう。

どちらのルポでも「道の素性」を考えながら歩いた私を報告することになると思うが、そこで考えたことが正しいとは限らない（実際ずっと悩みながら探索した）ので、その点だけご留意いただきたい。この道が本当に明治期の改修の結果なのか、後年自動車が行きやすいように改修したのではないか、と訝しがりながら歩いたそのままを書く。みなさんも、写真等を参考に考えてみていただきたい。

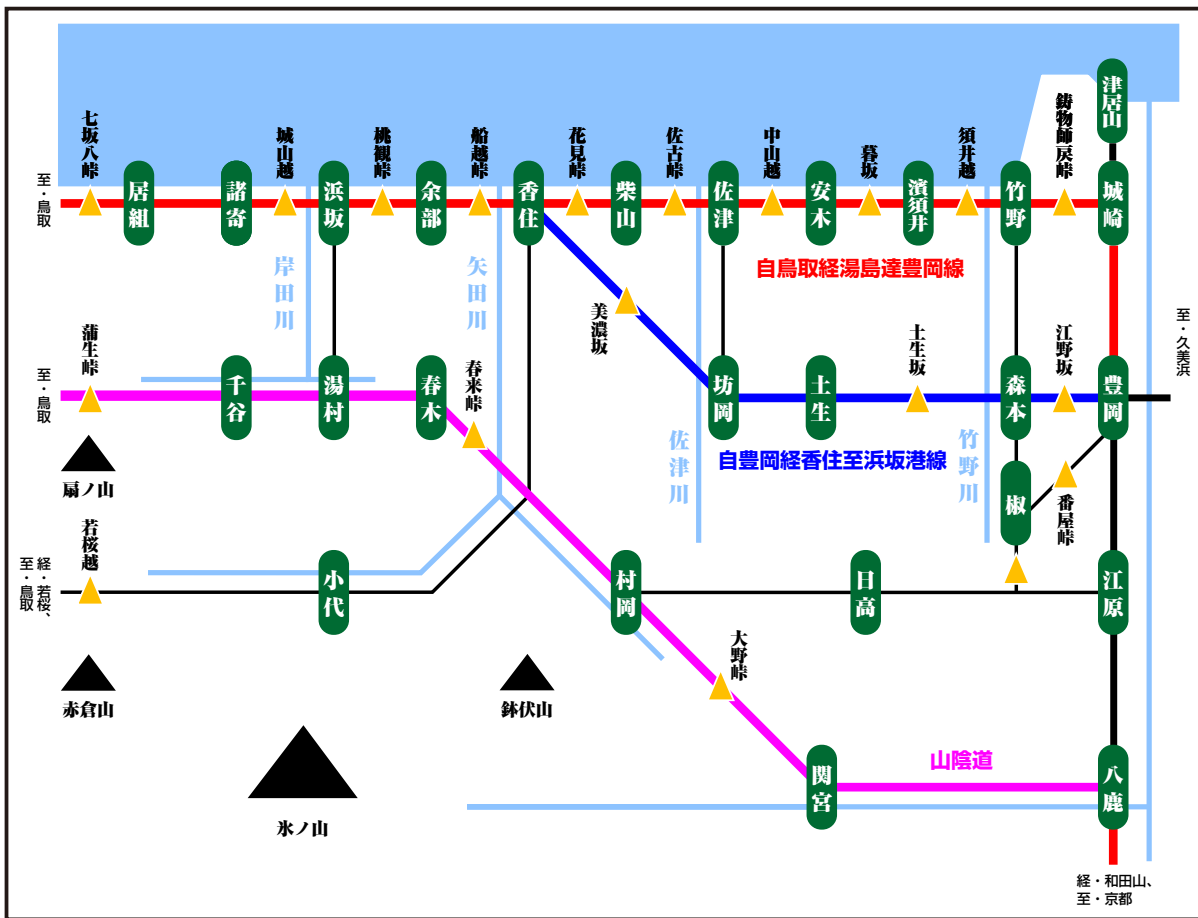
それに加えて、どこかの段階で、明治期における兵庫県の道路行政について書いてみたい。資料渉猟をする過程で興味深いことがいくつも見つかったからだ。大正9年に（旧）道路法が施行され、全国一律の道路行政がなされるようになる以前、道路（特に県道）の取り扱い方やその改良のしかたは各府県の裁量に任されていて、地域ごとに特

色があった。該当する府県のやり方を知っていないと情報を読み誤ることもある（実は前掲『事績録』のなかにもそんなナイーブな情報が含まれている。県道改修の工費の半分を補助する制度があったこと、城崎郡内の主要道の改修を町村連合会が行なっていること……この記述の意味することを正しく把握するためには当時の兵庫県の道路行政制度を理解し、郡制制定以前の郡の位置づけを理解しなければならぬ）。三重県と奈良県については以前少し掘り下げてみたことがあったが、今回その兵庫県版を書いてみたいと思うわけである。うまくものに行きわたることはできたら、より正確に、多角的に、明治荷車道のことを理解するための手引書に——ひとり兵庫県に限ったことではなく、全国各都府県にも通用するような例示に——なるのではないかと思っっている。

なお、戦前の兵庫県道は短期間で頻繁に解体・再構成が行われており、**自鳥取経湯島達豊岡線**も**自豊岡経香住至浜坂港線**も大正初期には解消されて別の県道になってしまふ。故にその路線にある峠を指し示して「県道○○線の△△峠」というような書き方がしにくい。また件の三坂と本見塚越えは里道として改修されたものが出発点となっているので、本来なら明治里道として紹介していくのが筋だろう。このあたりのことはどのように書いても正確性を欠くことになる（明治期に改修された江野坂を国道178号の旧道と言いつつしてしまうようなもので、それはある種の背徳感を伴う。確かに江野坂は国道178号江野トンネルの上に残っているけれども、国道指定された時には既に江野トンネルが完成していたので、江野坂が国道であったことはない。けれども位置関係から言えば国道旧道と言ったほうがわかりやすく、人にも伝わりやすいだろう）。いろいろと悩んだ末、『事績録』が語る改修の成果を紹介することを目的としていること、改修後ただちに県道に昇格し、長く県道であったことなどから、右の県道名がこれら路

線の通り名としてふさわしいと思い、主にその名称を使い、その路線の峠として書いていくことにした。ルポの中では県道の変遷まで深入りすることは無いと思うので、その辺りはあまり意識せず読んでいただくほうがよいだろう。

それから、この道々のことを考える時、明治44年（1911）に開通した山陰本線のことを無視するわけにはいかない。鉄道開通によってそれ以降の道路改良がおざなりにされたのは間違いなく、その意味でも触れざるを得ない。この路線には余部橋梁や無数のトンネル、竹野川橋梁や田君川橋梁のような珍しい橋もある。そうしたものも、ルポの中で取り上げていく。



今回の連載に登場する地名と道々を、概略図にしてみた。但馬地方は標高1509mの氷ノ山を中心とする山塊によってその南西角を抑えられている。ここに源を発した河川は四方へ向かって流れ、大きな谷を形成しているが、それが日本海に注ぐ頃にはほぼ南北を向く形になる。（氷ノ山に端を発しない竹野川、差津川も基

本的には南北に流れる河川である)。連載で取り上げる「**自鳥取経湯島達豊岡線**」と「**自豊岡経香住達浜坂港線**」は、そんな南北の谷を横切っていくことになり、谷を跨ぐ毎に峠越えを強いられることになる。海岸線を伝う前者はそれに加えて沈降型のリアス式海岸が織りなす巒とも戦わなければならない。

この地域で最も由緒ある幹線道は山陰道(現国道9号)である。京と因幡国・伯耆国を連絡したこの道は、氷ノ山を取り巻くようにして最短距離で抜けるため、大野峠、春來峠、蒲生峠といった難所があった。いずれも数百mの標高差がある大きな峠である。そのような難道なため需用は至って少なく、京から山陰へ向かうにはむしろ西海道で美作国まで出て、そこから**志戸坂峠**や**黒尾峠**を越えることが多かったと言われている。明治初期の等級国道時代にも山陰道は「東京より鳥取に達する別路線」とされた。

そのような道ではあったけれども、地域にとってはやはりかけがえのない幹線道だったようだ。沿岸地域では特にだが、東西交通で隣の谷と繋がるよりも先に南北の道、すなわち山陰道との連絡道が整備されている。山陰道の通過する谷の河口には必ずといっていいほど大町が形成され(例えば岸田川の河口の浜坂、矢田川河口の香住など)、またその大町が「北前船」の寄港地となることで陸海運輸の衝となった。

そうそう、この地域では北前船による海上交通も忘れてはならない。江戸時代前記に開かれたこの廻船航路のお陰で日本海沿岸の諸港は相次に繁栄した。但馬では浜坂、香住、竹野が北前船の寄港地で、他に諸寄と柴山が風待港として利用されたという(竹野は例外的に山陰道とつながる谷を持たなかったが、但馬屈指の良港として大いに賑わった。豊岡、湯島といった大町との陸路連絡が比較的連絡がよかったものもあるだろう)。明治前半期に美含郡が盛んに道路改修をすることができたのも、廻船業による財力の蓄積があったからである。

第一回目探索

零日目

豊岡にて

■第一回目の探索・アプローチ

最初の探索は、旧美含郡の村々が明治24年から26年にかけて改修した三つの坂、すなわち**江野坂**、**土生坂**、**美濃坂**を対象として計画した。豊岡を出発点として国道178号の旧道を拾いつつ香住までゆくことになるわけで、およそ40km前後の道のりだ。これを1日で踏破するのは不可能ではないと踏んでいたけれども、探索に充てられる時間をできるだけ増やすために「0日目システム」でゆくことにした。前日の夕方に豊岡まで移動して一泊し、翌朝早朝から行動を開始するという、『**豊岡・城崎散歩**』でも使った手だ。出発は5月8日である。

今回は、行きしに特急を利用して、少し早めに豊岡に着くことにした。豊岡市街地でやり残したことがあったから、0日目にそれを回収しておこうと思ったのだ——前回の豊岡行きは豊岡や城崎の近代化遺産を訪ねることと、城崎の鋳物師辰峠を歩くことが大きな目的になっていた。特に豊岡では明治40年代に当地で操業していた煉瓦工場・中江煉瓦工場のことを調べたいと思っていた。しかし中江工場は痕跡すら見当たらなくなっていたうえ、同工場の製品が使用されていることが確実な**旧河本重次郎邸**の煉瓦壁を訪ねそびれた。中江煉瓦の製品についての情報が確実に得られる、おそらく唯一の遺構であるというのに……。その壁の観察が山陰線に残る煉瓦構造物の分析にも役立つはずだった（中江工場は山陰線建設に当て込んで興されたが、予期したほどの受注を得ることができず、同時代の末にはもう廃業したという。具体的にどの程度煉瓦を供給したのか・あるいはしなかったのか、現存する建造物の煉瓦を見て判断できればと思っていたのだけれども、そもそも中江工場がどんな煉瓦を製造したか判明しなかったわけで、試みは失敗に終わっていたのだった——。



前回豊岡へ向かった時は彼岸花の朱色が印象深かったが、新緑の季節のいまは、鮮やかな緑色が景色の主役である。様々な季節の中でも新緑の季節がいちばん好きだ。「緑」という一言では言い表せない絶妙な階調の緑。杉松の濃緑もこの時期には違って見える。その緑をまばゆいライトグリーンの広葉樹の林が蚕食し、山肌を複雑なトーンに仕立て上げている。ブナの緑よりさらに明るいのにはモミジやカエデ系の木だろうか。ほのか

に赤く縁取られ、まるで生命力のオーラを発散しているような緑はケヤキだろう。水田の傍らに伐り残された森にそれが多いのは鎮守の社か何かに違いない。秋にはこの風景が赤く黄色く染め上げられて錦を織り上げたようになるのだらうと想像するのも楽しかった。

山も色とりどりだが地も同様に色とりどりだ。田植えシーズンには少しだけ早かったようで、田起こしをしたばかりの黒い区間と、枯草色と若草色の縞模様になった田が交じり合っ地を埋めている。次に来る頃には田植えもすっかり終わって一面の緑の海になっているだらう。

豊岡には17時30分を少し回った頃に到着した。さっさと自転車を組み立てて走り出す。念のため宿には19時チェックインと伝えてある。多少暗くなっても、二度めの街だ、路頭に迷うようなことはないだらう。



目指す河本邸の位置ははつきり把握しているわけではなかった。神武山の麓に広がる旧市街地・京町の東の端辺り(豊岡小学校の西側)にあつたはずだ。前回私は神武山の東手からからやってきて、旧市街地に深く入り込まないまま、豊岡小学校を一周してまた東手へ戻ってしまった。100mほど距離ですれ違いを演じていたはずだ。

だいたいあの辺だろうと見当をつけ、適当に走っていくと、東西にまっすぐ流れる川のひとつに出た。境川といつて、かつて豊岡城や豊岡陣屋の外堀の役目を果たしていた川だ。成り行きでその川に沿って進んでいくと、見覚えのある丁字路に行き当たった。前回この丁字路の横棒の通りを通り抜け、右折し、豊岡小学校のほうへ行ってしまったはずだ。河本邸はこの横棒よりも西、住宅街の真っ只中にある。

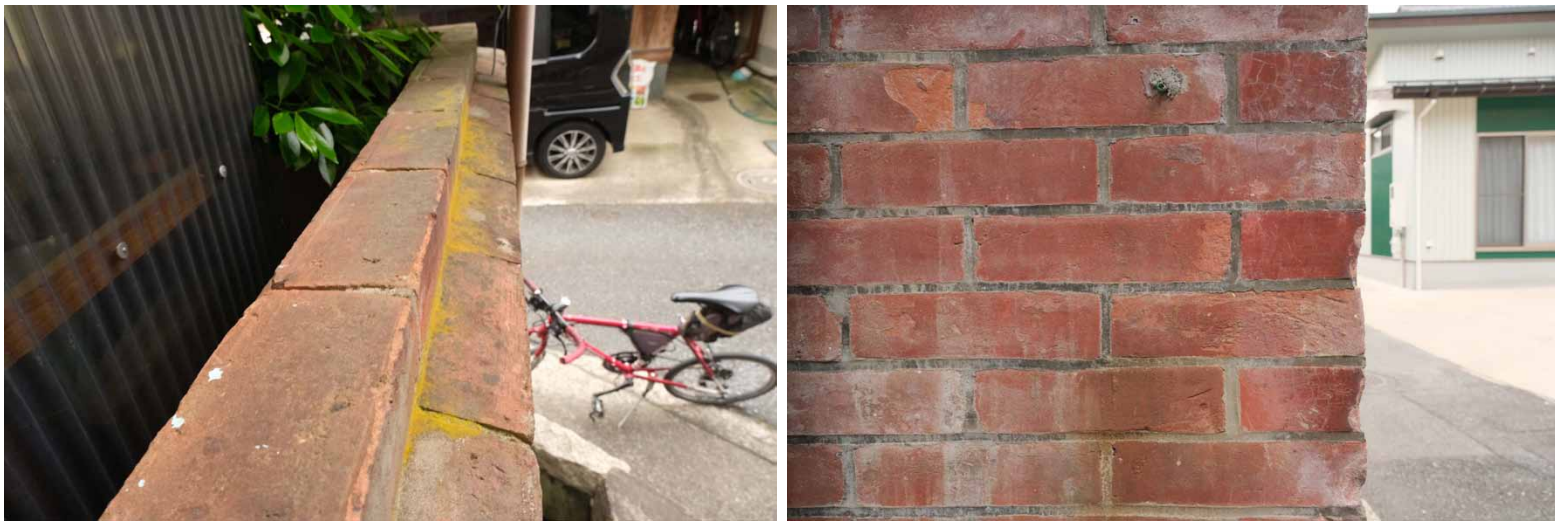
丁字路を右に折れれば「めぐみ公園」という小さな児童公園がある。ここにある長屋門も豊岡藩時代の遺物のひとつだ。

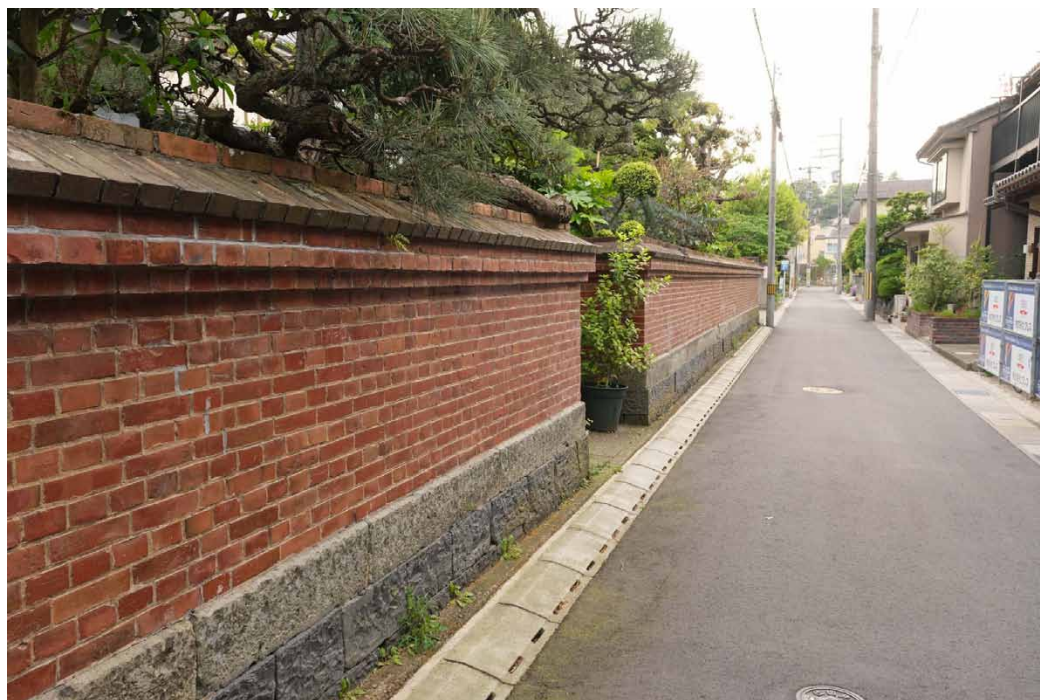
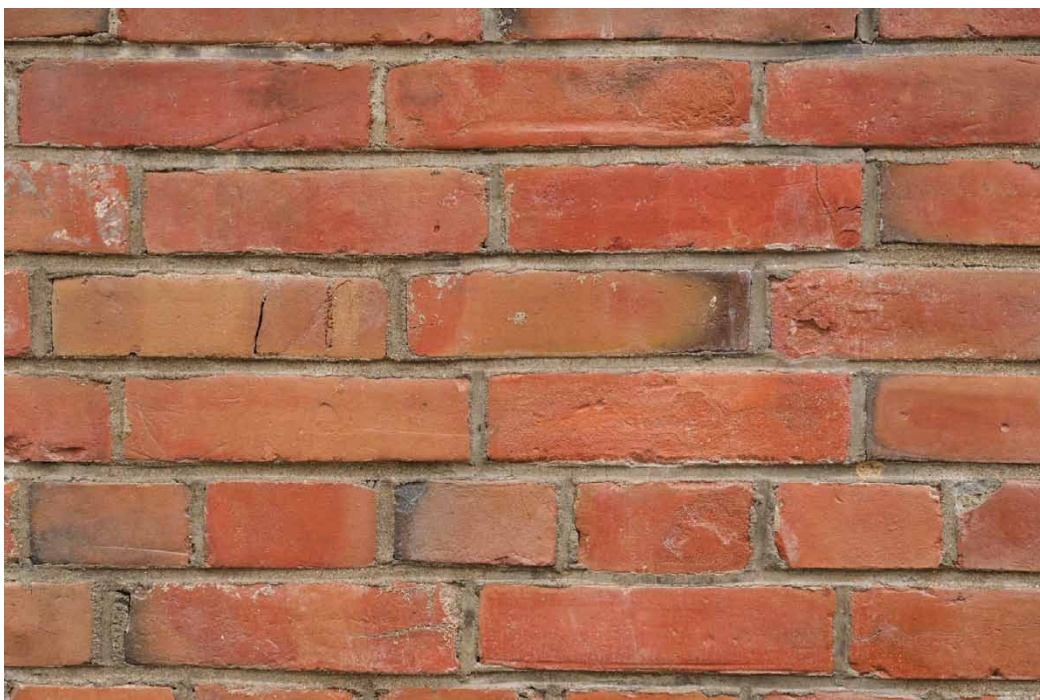
撮り忘れていたその門の写真を撮り、さらに西に向かえば、細い車道の両脇に民家が連なる通りになる。前回来た時にはその通りを横目に見ただけで通り過ぎた。比較的新しい風情の住宅地に見えたので入っていかなかったのだ。

右に左に派生する細路地を覗き込みつつ、その通りを西に向かう。すぐに煉瓦壁が見つかった。右手の細路地に、それに面して煉瓦壁がある。

路地に入り込み、傍らに自転車を停め、早速検分を開始する。比較的きれいな肌をした手成形煉瓦で、焼き色もよく揃っている。厚さは丁度60mmを測るものが多く、東京型と判断された。山陰本線の煉瓦構造物の煉瓦はどうだったっけ……もつと薄かったような気がするが。

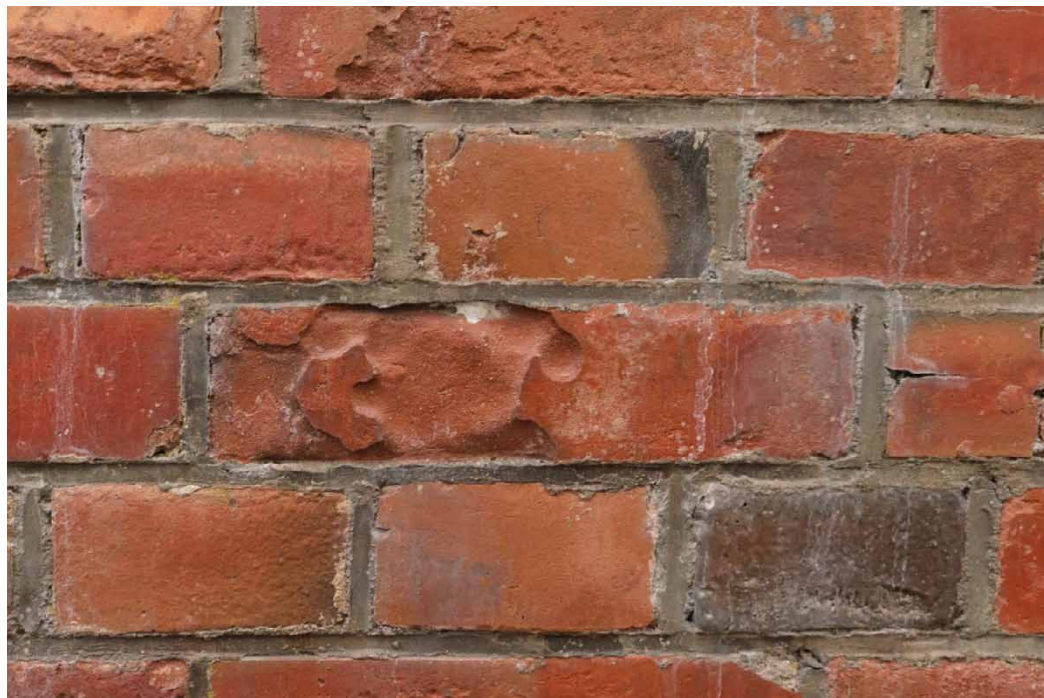
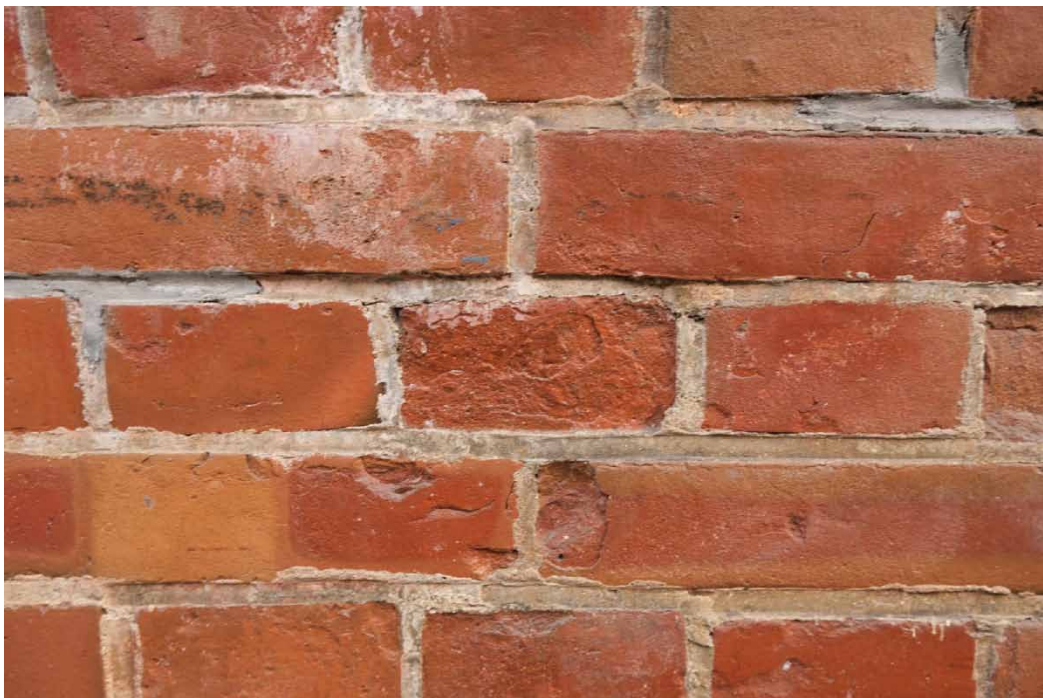
全体的によくできた、上等な煉瓦で、こんな製品を作っているながら山陰線に採用されなかったのはなぜだろうと思わずにはいられなかった。が、それは私の早とちりであった。この煉瓦壁は河本邸のそれではなかったのだ。ふと路地の先に目をやると、そこにも煉瓦壁があり、それが路地と通りの角を構成していた。写真で見た河本邸は車道に面した建物だったことを思い出した。さつきから見聞していた煉瓦壁は、同じブロックにある、別の家の壁だったようだ。





気を取り直して、改めて河本邸の煉瓦壁に対峙する。さっきの壁の煉瓦よりも明らかに質が悪い。機械成形ではあるのだけれども、目に見えて強く反っていたり、角が歪んでいたりする。何よりも違うのは焼き色だ。河本邸の煉瓦は焼きムラが目立つ。煉瓦相互の色合いが違うのはもちろん、同じひとつ煉瓦の面のうちでも、よく焼けた部分とそうでない部分とがある。比較的最近作られ、ホームセンターで売っているような煉瓦の中にもこのような焼きムラのある煉瓦があった気がするが、あれは装飾用に意図的にそのように焼いたものだ。そればかり並べれば素朴な味わいが出もしようが、きれいに焼けた赤煉瓦に焼きムラ煉瓦が混じっているものだから、かえって不調和な感じがする。

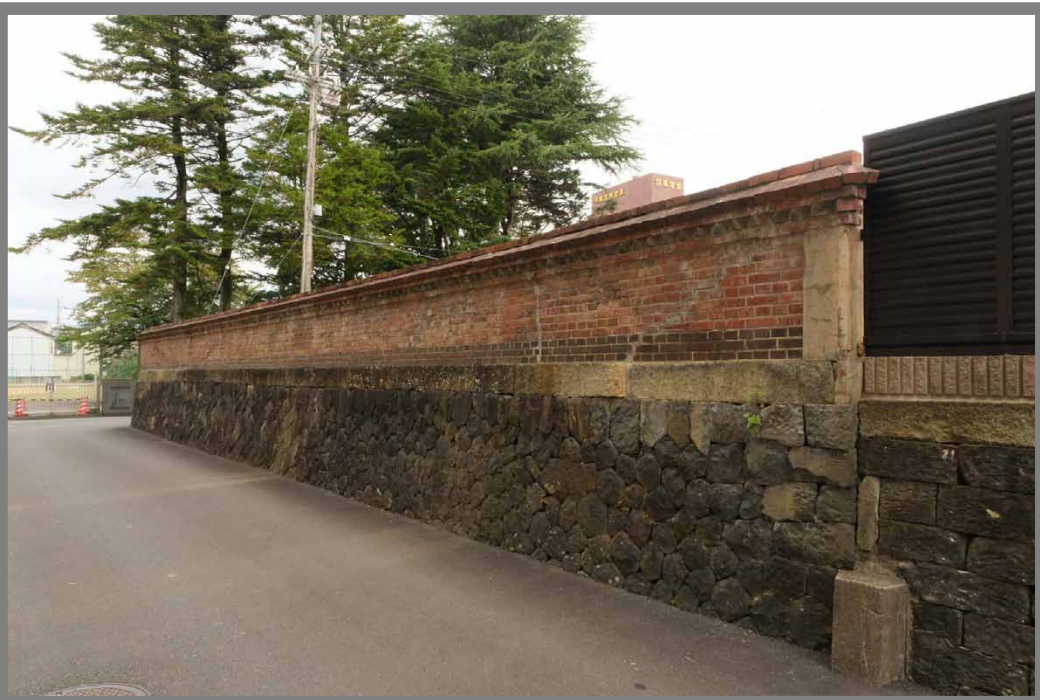
中には明らかに不良品だというような煉瓦もあった。煉瓦の表面がキクイムシに食われた木の肌のようになってしまう。圧搾機で粘土塊を絞り出す



時、隅々まで粘土が行き渡っていない状態で押し出されて切り出されたものだろう。焼く前に不良品としてハネられていてもおかしくないような失敗作だ。

そうはいうものの、きれいに焼けた煉瓦は十二分にきれいだ。強く赤く発色していて、肌もなめらかなものだから、まるで常滑焼の急須か何かを見ているようだ。京阪神地域で目にする機械成形煉瓦は、なんとというかこう……整っていて綺麗ではあるのだけれど、無個性なマスプロダクツたちという感じがして、いつまでも眺めていたくなるような特徴に乏しい。それに、小石が表面に顔を出して裂けたような傷を生じていたり、粘土層が付着した状態で焼かれたものもあって、やや雑な印象を受ける（それが美観をウリにした煉瓦なものだからなおさらアラと なって目につくのだ）。

この壁の煉瓦にはそれが全くない。多少いびつなものがあつたり、焼きムラが目立つものが混じっていても、この壁のよう



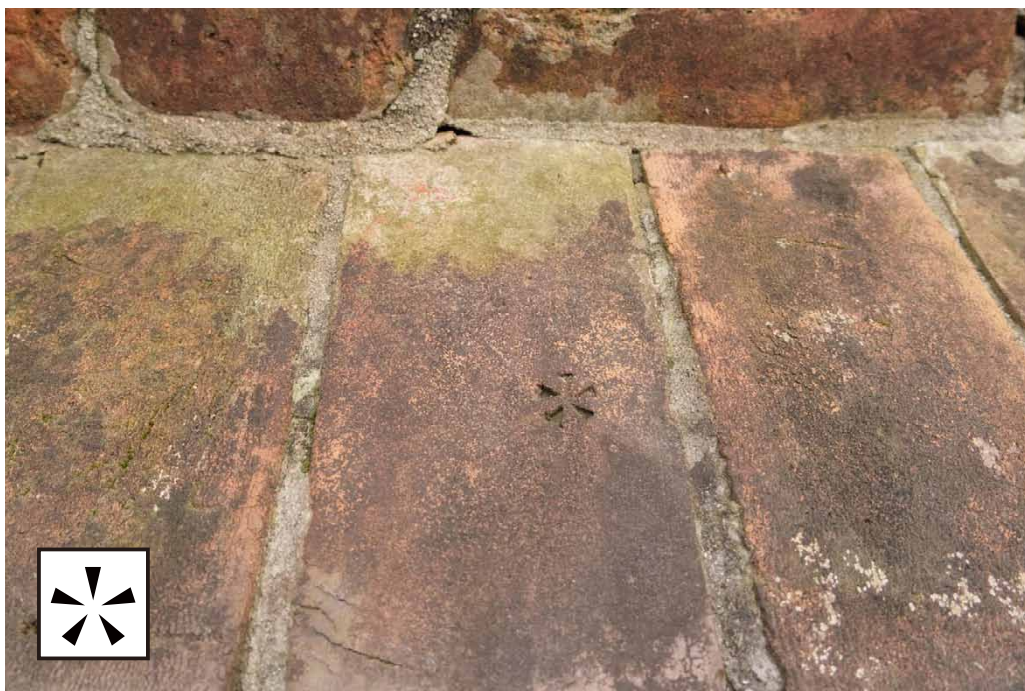
な煉瓦のほうが味わいがあった
私は好きだ。

壁の天辺は、笠石を巡らせた
上に斜めに煉瓦を敷き並べて小
さな屋根を拵えている。その屋
根の煉瓦は平敷だ。この構成は
以前**神武山の南**や**小学校の東**
隣で見た煉瓦壁(右写真)とそっ
くりである。同じ左官によつて
同じ時期に作られたものと見て
よいだろう。

壁の屋根に露出している煉瓦
の平には、ワイヤーによる切断
痕、いわゆる「ちりめんじわ」
がある(左写真)。後ほど別所で
手に入れたもので、これも中江
煉瓦工場の製品のはず)。大阪窯
業が採用していた押し切り式の
切断痕もある。そうした機械成
形の痕がありながら、関西の古
い手成形煉瓦に必ず見られる「平
の縁の筋」がついているのが興
味深かった。京阪神の機械成形
煉瓦でこの筋がついているのは
見たことがない。焼きムラと筋
は中江煉瓦工場の製品ならではの
特徴といつていい。

この傷がどうしてつくのか、

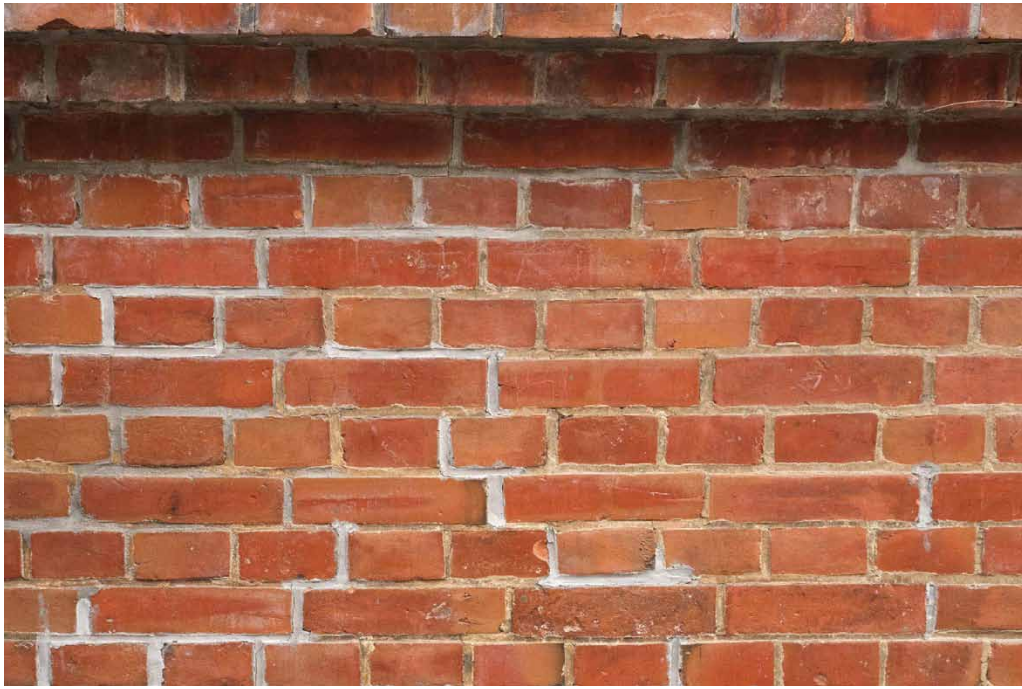
未だはつきりとした答えは得られていないが、手作業で煉瓦を作る時の作業工程のなかで必然的になってしまうものだと理解していた。しかし機械成形煉瓦にもついているということとは、両者に共通する作業動作の時につく傷だということになる。例えば煉瓦を積み上げて乾燥させる時にだとか、そのような移動の動作の時にだとか……（ひとつつ仮説を思いついたが、ちよつと煩雑になるので、ここで述べるのは止しておく。またいつか別の機会に）。



そうやって屋根の煉瓦を眺めているうち、いくつかの煉瓦に刻印らしいものがあることに気づいた。ちよつと失礼してカメラを掲げて撮影してみると……うん、確かに煉瓦刻印だ。矢尻のような三角形を、ちよつど堺煉瓦の五本線のように並べたものだ。もちろん未見の煉瓦刻印である。この発見に勢いづいて、屋根の平や笠石の裏をくまなく見て回ったが、刻印があるのは数個しか見つからなかった。中江煉瓦工場で使用されていた刻

印であることは間違いないだろうが、工場を代表するマーク（社章か何か）ではないのかも知れない。中で働いていた作業者が自分の作った煉瓦を判別するために勝手に使った印……識別印とでもいうべき印かも知れない。

煉瓦に刻印を押す理由、は一度しつかり考えてみる必要がある。社章に準じる印（例えば岸和田煉瓦の×マーク等）を押すことは、その



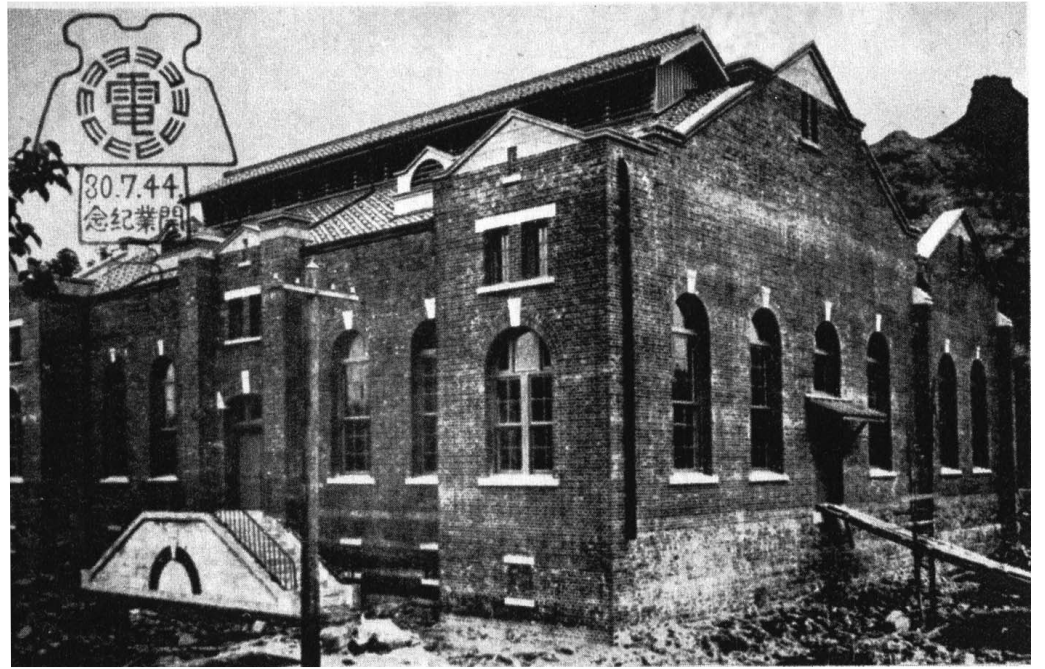
煉瓦の製造社を明示する意味があっただろうが、ではなぜ製造社を示す必要があったのか？ 示すことにどんな利点があったのだろうか？ 例えを引きざると、岸和田煉瓦のような大工場・大会社であれば、その製品だと示すことによって、その煉瓦の品質保証——いわゆるお墨付きのようなものになり得る。しかしそれほど名を知られていない工場・会社が自社製品だと示したとしても、もともと無名な会社であればお墨付きにはならないだろう。そもそも消費者がその会社のマークだとわかっていなければ意味がない。名を知ってもらおうきっかけにはなるにしても、マークを経由する分わかりにくい。直接社名を刻んだほうが早い。直接社名を刻んだら刻印など押さないほうがその分の手間を省くことができる。打刻の動作に1秒しかかからなかったとしても、100万個作れば100万秒、約300時間もそれに費やした計算になる。

関西地方の煉瓦刻印を分析してみると、複数の煉瓦工場が稼働していた地域・時代に煉瓦刻印が使用されていたことが多いように見える。明治20年代の堺地方、大正半ばから昭和初期にかけての兵庫県播州地方の工場、同和歌山県の和歌山市・海草郡の工場などがそうだ。大阪府の工場は全期間を通して刻印を採用した工場が多かったが、府下には長く「六大工場」が君臨し、各社とも煉瓦刻印を使っていたから、それと競合するために弱小他社も刻印を使ったと見ることができるとにかくこうした競合環境の下では、自社マークを打刻し、自分たちの製品であることを示すことには意味があった。けれども、中江煉瓦のように地域に一つだけしか煉瓦工場が存在しない場合はどうだろう。地域に流通する煉瓦はその工場の製品しかないわけだから、煉瓦すなわちその工場の製品だとわかるわけで、わざわざ刻印を押してアピールする必要はなさそうである。他社と商圏が被るような場合にのみ、自社マークの刻印は意味をもつだろう。

ちよつと脇道に逸れてしまった。とにかく、中江煉瓦工場の製品が使用されているとされる壁に煉瓦刻印が見つかったことは確かかなので、ひとまず同社の刻印と考えるしておくことにする。同じ刻印が他の場所で見つければ（あるいは見つからなければ）それによってまた考えを修正していこう。

■煉瓦造の倉庫

旧河本邸以外に中江煉瓦工場の製品が使われているかも知れない場所……その心当たりがもう一つあった。明治44年に創業した豊岡電気株式会社が発電所だ。明治44年といえば中江工場がまだ操業していた頃で、煉瓦工場の経営を任されていた寶林銀行支配人・相坂虎次が豊岡電気の創立にも関わっているから、その流れで中江工場の煉瓦を



使った可能性が高い。この会社の発電所建屋が煉瓦造であったことは確たる証拠があつて、開業記念に配られた絵葉書が『目で見る豊岡の明治100年史』などに掲げられている。この建屋は大正13年の北但地震にも耐え——被災して焼け出された人々のために無料で電燈を提供したことが『乙丑震災誌』にも記されている——比較的長く使われ続けたらしい。

考えていた。大正元年刊の『[豊岡案内](#)』に、震災被害を受ける前の豊岡市街の図があつて、神武山の北麓に豊岡電気会社があつたことがわかつている。河本邸からもそう遠くない場所だ。

『豊岡案内』に描かれた旧市街地の道型は今もほとんど変わっていない（図が作られた後に豊岡新市街が整備されたが、旧市街地はほとんど手付かずのまま遺されている）。路地裏を抜け、神武山麓の細道に入っていくと、住宅が立ち並ぶ中に真新しい砂利敷の広場が現れた。駐車場として利用されているらしい広場である。

その広場の道路寄りの隅に、思いがけないものが建っていた。煉瓦造の倉庫だ。



豊岡市街にこんな煉瓦倉庫が残っているとは思ひもしなかった。豊岡で近代建築といえは **新市街地の復興建築群** がまず紹介され、それに **中江種造の別荘** と **旧豊岡尋常中学校の木造洋風建築** がきて、それで終わっていることが多い。煉瓦造の建物然とした建物が残っていようとは……。

建物それ自体は瞠目に値するものではない。ただの切妻の小倉庫で



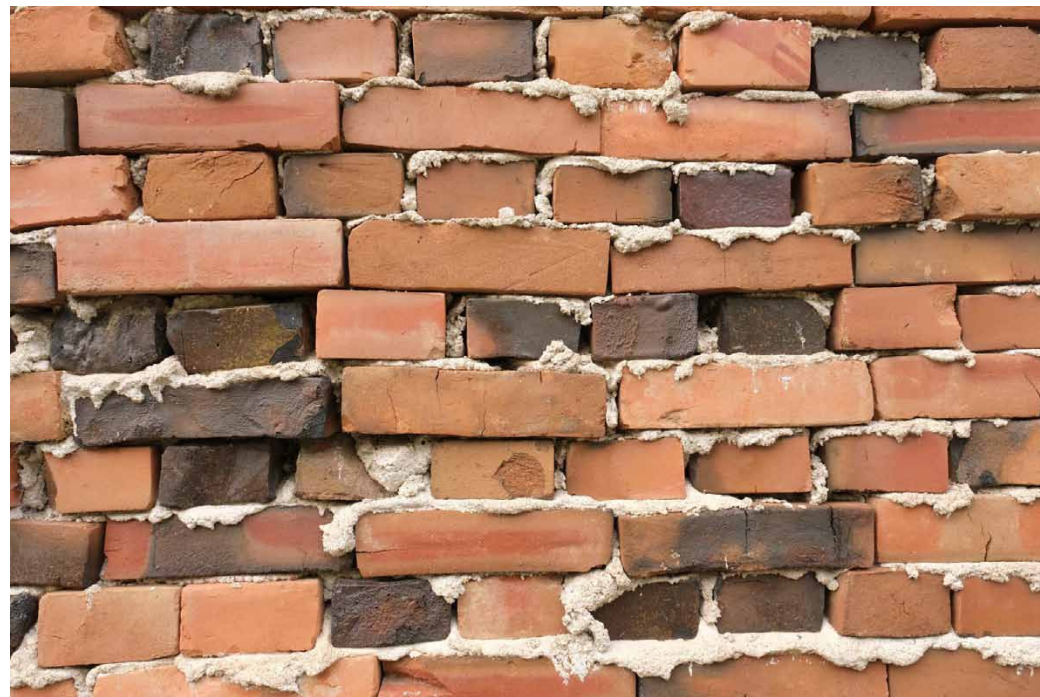
こうなっている。

これ全部、**焼損煉瓦**だ。

ある。しかし、そこに使われている煉瓦については、いくら目を見開いても開き過ぎることはない。この赤色、この艶、この焼きムラ、ついさつき河本邸の煉瓦壁を見てきた目には、あれと同じ煉瓦が使われているようにしか見えなかった。

「それはアンタの主観だろう」「御都合主義な判断だろう」という自己批判すら跳ね返す強力な証拠もあった。この建屋を裏側から見ると

……



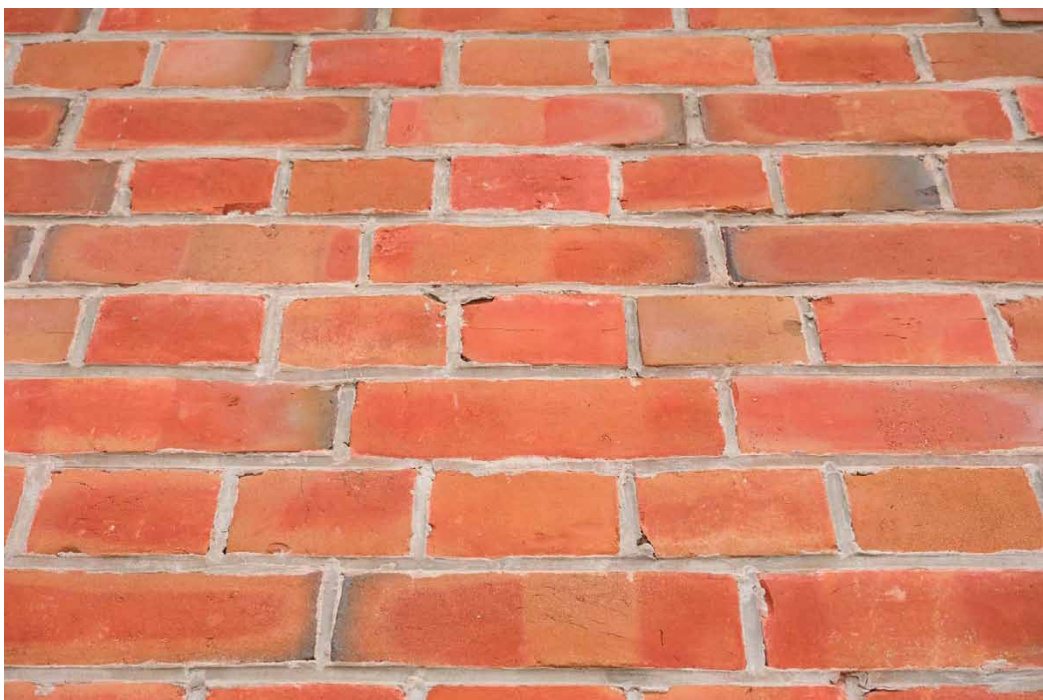
表面が泡立つほどに真っ黒に焼けた煉瓦。明らかに生焼けた薄茶色の煉瓦。あるいはひび割れ、あるいは欠けた、商品にならない煉瓦。そうしたB級煉瓦だけを使ってこの面は築かれている。通りからは見えない位置にある壁なので、見てくれを考慮する必要がなく、このような使い方をすることができたのだろう——あるいは昔はこの壁に接して別の建物が建っていたのかも知れない——。そして何より、近くに煉瓦工場があったからできたことに違いない。

江州煉瓦のあった草津市膳所、**中川煉瓦**のお膝元・近江八幡市など、大きな煉瓦工場があった街には焼損煉瓦を用いた建造物があるのが常だ。にしてもそれほど大規模に焼損煉瓦を使った例は初めて見るかも知れない。

このような焼損煉瓦は通常の流通ルートに乗ることはなかったはずだ。質の劣る煉瓦を建造物の基礎積み用に販売することはあったようだが（これを関西

では『根敷』といった)、文字通り建造物の基礎に mass として使われただけで、その量はたかが知れている。だから焼損煉瓦の存在は工場所在の証であったと見ていい。

そうして豊岡近辺には中江煉瓦工場があった。中江工場しかなかったといってもいいくらいだ。



最前河本邸で見た刻印が見られないだろうかと思いい、わずかに覗いた笠石裏を、それこそ舐め回すような勢いで調べて回った。残念ながらそれは見つからなかったが、平にワイヤー切断痕があること、端の筋があることは確認できた。また煉瓦の厚さは55mmを下回ることがなく、これも河本邸煉瓦壁に同じい傾向であった。中江煉瓦工場の製品が使われていること、即ち明治40年〜45年頃に建造された倉庫であることは間違いないだろう。

う。

(見つけた当初はこれを豊岡発電所の関連建物だと思っていたが、後でそれが間違いだとわかった。豊岡電気会社の所在地はもつと西手で、いまその辺りは大ぶりのRC造住宅の立ち並ぶ一角になっている)

思わぬ発見にホクホクしながら裏通りを出た。日没までもう少し時間がありそうだったので、さらに旧市街地をほつき歩くことに。

この一帯の幹線道路と思える大通りに出、キョロキョロしながら彷徨っていると、前から来た壮年の男性に声をかけられた。怪しい行動を咎められたか、と思いきや、さにあらず、私が乗っている自転車に興味を持たれたようだった。「いやー自転車マニアなもんでね、珍しい自転車を見かけると、つい」だそうだ。

自転車の話をしているうち、もしかしたらさつきの煉瓦倉庫のことを聞けるかも知れないと思った。おずおずと話を切り出してみると……はいはい、あれね、といった具合でかなり詳しいお答えを頂くことができたのだった。何でも定年退職後に大学院に入り直して——豊岡には大学キャンパスもあるのである——地域のことを学び直し、観光ボランティアのような仕事もされているとのことだった。何という幸運だろう、これほど得難い話し相手聞き相手はないではないか！

・さつき私が見つけた倉庫は、かつて窯業製品を作っていた工場の倉庫だったそうだ。以前はそのそばに大きな煙突のある建物があったともいう。この方が子供の頃にはあったというから、昭和30年代のことだろうか？（建物自体はもつと古くからあったに違いない）。豊岡電気株式会社はいまの関電豊岡配電営業所の辺り（字山王町）にあったと仰っていたが、それは後年ガスタービンによる発電に切り替えた時、ガスタンクを設置したところではなかったか。『豊岡案内』の表記はあくまで市街地の一角に描かれている。ただその表記が件の発電所の場所だったかは定かでない。市街地にあったのは本社であって、発電所は山王町のほうにあったかも知れぬ。その一

帯は以前来た時に通っているが、煉瓦や瓦礫とは一切無縁な整った一画であった。

・豊岡小学校の東側にある煉瓦壁の屋敷は「火薬を作っていたところ」という（それにしては工場というより屋敷然とした感じだったので、銃砲店のようなものであったのかも知れない。前回書きそびれたがこの壁に囲われた中に煉瓦造の蔵のような建物もあった）。あの壁は煉瓦壁であることよりも基礎の石積みのほうが面白い。様々な技法が用いられている。

・この付近の古い建物は地表レベルから高さ数尺の石積みの上に建てられている。円山川の氾濫に備えたもので、多くは凝灰岩製。確かに、見える範囲にある旧宅はみな切石の石垣の上に建っている。河本邸や火薬製造所の煉瓦壁も石積み基礎の上に廻らされていたっけ。



そんなこんなの話をついでに、すっかり日が暮れてしまった。惜しみつつも別れを告げ、ホテルへ向かい、チェックインを済ませる。あてがわれた部屋は前回泊まったのと全く同じ和室だった。

夕食は例によって駅前食堂へ。今日は焼魚定食にした。せっかく日本海側へ来たのだから新鮮な海の幸を食べればいいのに、と思わないうでもなかったが、その系の定食は刺身定食しかなく、なおかつやけに高かったのだ（焼魚定食の2倍近くする！）、断念した。何も成し遂げていないうちから祝い膳のような料理を食うのは信条教義に反するし、焼魚定食の一夜干しカレイはそれはそれで美味だったので何も文句はない。

第一回目探索

一 目 目

江野坂

■1日目・江野坂へ向かう

ほどよい時間に目が覚め、6時過ぎにはチェックアウトした。街の機能はまだ半分ほど眠っているような、生静かな繁華街をぼつぼつと歩いていった

——朝イチの缶コーヒーを飲みつつ、

自転車を押して歩いたのだ。本格稼働

前のアイドリングのようなものだ——。駅の南側にあった小さなア

ンダーパスを潜り、駅西を通過していく国道426号に乗る頃には缶コーヒーも尽きてしまった。住宅街と商店街がごちゃまぜに並ぶ国道筋まで出て、そこでようやく自転車に跨る。

2、3日前に確認した時には「晴れ時々曇り」という天気で、それを信じて深追いしていなかったのだけれども、いつのまにか悪い方へ傾いていたようだ。青空は確かに見えているが、それを覆い尽くすような勢いで厚ぼったい灰色の雲がぐるぐると流れてゆく。雲が流れ来る方角を見やれば、さらに暗い色をした、あの下ではもう雨が降り始めているだろうというような雲が空を覆い尽くしていた。覚悟しとかないと、いけなさそうだ。

二車線舗装の車道を進めば、市街地が尽きる辺りで四車線車道にぶつかる。これが今日の国道178号。久美浜のほうからやってきて、豊岡市街のはずれを掠めて西へ去っていく。以前はこの国道と426号が**寿ロータリー**で交わっていたはずだから、末期はさぞ混雑していたことだろう。

国道178号の沿線にはケンタッキーやマクドナルド、コメダ珈琲に餃子の王将、少し引っ込んだところにはエディオンやスシローもあるらしい。新市街にもくら寿司があるので、ちよつと寿司成分が過多



気味だ。いかにも今日びの地方中核都市、というようなラインナップで、「但馬の都会」と称される豊岡はこの沿道のことを指すようである。前回豊岡に来た時には寂れつつある新市街地や寂れ切った旧街道沿いしか目にしていない。今回もそんな都会を経験せずに過ぎていくことになる。幸か不幸か、私にとっての豊岡の印象は田舎町のままだ。



426号と178号の交差点には吉野家もある。面倒なのでここで朝飯を済ませてしまおうかとも思ったが、せっかく非日常の旅をしに来たのだし、ここでわざわざ食べ慣れたものを食う必要もあるまいと思い直してやめた。代わりに隣のコンビニで昼食分の食料ともども買い込んでいく——コンビニだって日常じゃねえか、と思わないでもないのだが、そこはよしなに……。コンビニで食料を大量に買い込むことだってめったにな

いのだ——。

あとは国道178号を西へ辿っていくだけだ。出会ったばかりの国道は3、4車線の大道だったが、すぐに2車線にシユリンクしてしまい、それに比例して沿道の賑わいも縮小していく。大きな駐車場をもつ郊外型の商業施設が減っていった、かわりに大きな倉庫を備えた工場や地域密着型の商店が増えていった。二国道の合流点から緩やかに登りだしていた178号は、丘陵を乗り越え終える頃にはもうすっかり「田舎の二車線国道」の顔になっている。

この頃から雨が降り始めたが、カッパを着るほど激しくはなく、またそれ以上酷くならなさそうでもあったので、降られるがまま進んだ。そうそう、国道合流の辺りから先、江野トンネルまでは、かつては五莊村という村だった。いましがたの峠の辺りは福田という大字になる。『事績録』には明治27年に五莊村地内の江野福田間を県道として改修したことが書かれてあるから、これから辿ろうとしている三坂（はじめ里道として改修された）もこの頃に県道に昇格したものと思われる。難所の改修が済んだのでそこへのアプローチに相当するこの区間にも手を加えたということだろう。



峠を越えて降っていけば水田の広がりが見えてくる。ここへ来て急に田園地帯になったような錯覚を覚えるが、豊岡は本来広大な耕作地帯をもつ町だ。神武山の南方や円山川の対岸一帯などは見渡すばかりの水田である。豊岡市街の北の外れであるこの辺りも水田で満ち満ちている。私が豊岡の「都会の顔」を知らなかったように、「農村の顔」を見そびれていたただけだ。

豊岡がいま盛んに推しているコウノトリも、そんな水田地帯を根城にして生息していた。一時は絶滅しかけたけれども、長年に渡って保護・繁殖活動が続けられ、2005年から屋外放鳥を始めた。今では野生のコウノトリが200羽を超えているのだそうだ。

この福田の水田地帯にもコウノトリの営巣用ポールが立っている。まるで電信柱か何かのような背の高い金属ポールがあつて、そのてっぺんに巣が作られるようだ。



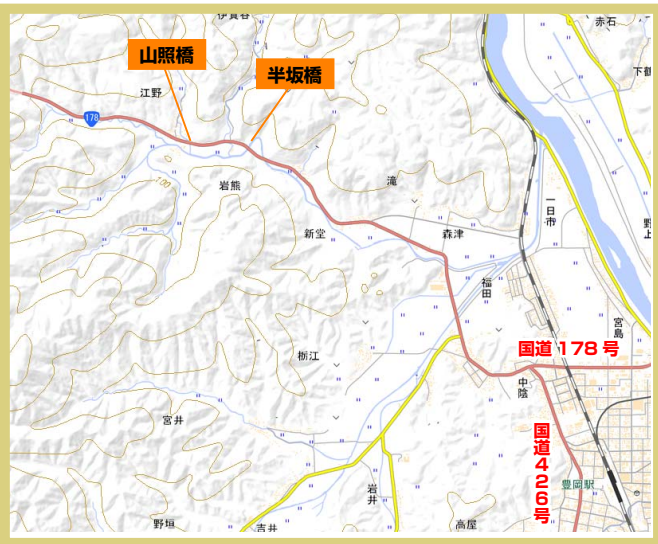
奈佐川、大浜川、と円山川の支流を渡っていき、進路を西に曲げる。あとは江野トンネルまで一つ谷である。比較的底の広いゆったりとした谷で、峠へ向かっていることを意識しないままどこまでも坦々と分け入っていく感じだ。



江野在所に達する直前、現国道が川の蛇行をショートカットしていくところで旧橋を見つけた。旧道も現道と似たような線形でショートカットしているのだが、出口がわずかに逸れていて、短いコンクリート橋が残っていた。

取り立てて述べることもないようなシンプルな桁橋。欄干が橋の中ほどで鉄管バーに変わっているが珍しいといえれば珍しい。親柱の銘板はすべて剥がされていた。現国道の橋が半坂橋だったので、旧橋も同じ名前だったのだろう。

「半坂」という名前の通り、この橋の先から登りを体感するようになった。後で知ったが以前は確かにここに小さな峠があり半坂と呼ばれていたという。改修前の半坂の写真が『五荘村誌』に載っていた。





江野の在所にも古い橋がひとつ。在所の真ん中を割って流れる小川に架かっていたもので、こちらは橋の名や建之年が親柱に直に刻まれていた。山照橋、昭和13年竣工。この橋が昭和初期に改修されているのならば、さっきの半坂橋もその頃のものかも知れない。それどころか路線自体もその頃に手が加えられている可能性がある。これは頭に入れておくべき情報だろう。

雨は降ったり止んだりを繰り返しつつ長々と続いている。路面をしっとり濡らすほどではないが、眼鏡にかかる水滴の量が増えるたびに「このまま降り続けたら嫌だな」と思う。一応カッパは持ってきているが、この蒸し暑さの中カッパを着て走ったり廃道歩きしたりするのはさすがに気が引ける。今はとりあえず、無視して進むに如くはない。



道は江野の集落のはずれから目に見えて登りになったが、自転車で進むのに苦労するような勾配ではない。3%を超えるか超えないかといったところだろう。そのような登りになる辺りに高石垣を従えた民家が二軒あり、その手前に背後の山に駆け上がっていく細道があった。一見民家の私道のようにも見えるが、奥で舗装が途絶え、地道に変わっているのが見えた。これが旧道の入り口に違いない。ただし、すぐには入っていない。

なかった。先に江野トンネルを見に行きたい。

最後の民家を過ぎ、178号を辿り続ける。どこまで行っても緩やかなままだ。道の隣には休耕田となった水田がどこまでも付き従って、水田と道とを合わせた平らな谷底が長々と続く。まこと回廊のような谷である。

少し見通しが良くなった。正面に見えているのが江野坂や江野トンネルが越える峰。谷はその手前で左に曲がっていく。谷を上り詰めた所を越えていくのではなく、谷腹が薄くなったところで峰を越える／＼貫くして越えるわけである。トンネルに有利な地形で、もっと需要の多い道だったら明治大正の頃からトンネル越えしていてもおかしくないだろうと思った。





■江野トンネル・江野隧道

江野のはずれからチンタラ走り続けること約5分。正面が緑の壁になり、トンネルが近いと悟る頃、向かって左にポケットパークのような緑地帯が現れた。手前に大きな石碑がある。

改修記念碑か何かだろうと思ったが、微妙にそうではなかった。「江野トンネル」と刻まれた石額だ。兵庫県知事・**貝原俊民**の名も刻まれていて、まるでトンネルの扁額なのだが、現トンネルには別のトンネル名額が掲げられていることを後で確認した。何なんだろう、この額。

ポケットパークの先に江野トンネル。及び旧江野隧道。旧隧道の前には配電設備か何かの小屋が建っているうえ、蔦と草木とに覆われていて、一見それと見極めにくい。真夏に来ていたら見逃していたかも知れない。

現トンネルのほうにはトンネル名を示した額が掲げられてい



た。一文字につき一枚の石版で、「江」「野」「ト」「ン」「ネ」「ル」と作った額である。個人的には戦後のトンネル扁額（へんがく）のデファクトスタンダードだと思っっているやつだ。このパターンだと書者名を入れないけれども、書者名を主張する必要もない時代のトンネルだから（昭和62年12月竣工）何の問題もあるまい。さっきのポケットパークの額のほうが時代錯誤なのだ。

（そんなことを書くために二つの額の写真を見比べていて、ポケットパークの額の文字とトンネル額の文字が似ているような気がしてきた。「野」の偏と旁のバランスとか、「ル」の一・二画目のバランスとか。ポケットパークに置かれた額がオリジナルの書を再現したもので、トンネルにはその書から文字を拾って作った額が掲げられたのかも知れない。

帰って確認してみると、貝原氏は昭和62年11月24日に第5代兵庫県知事〔民選〕に就任していた。江野トンネルの竣工とそれに寄せた書は貝原知事にとつての初仕事に近いものだったようだ。まさかその記念にオリジナル額が作られたというわけでもないだろうけど……）



では最晩期の作になるんじゃないかと思う。

波板で寸部の隙間もなく塞がれているため、中の様子を窺い知ることができない。坑口の脇にかつて隧道口に掲げられていた看板が錆び尽くして座り込んでいた。かすかに残った文字を読むと「大型車は離合注意」と書かれていたようだ。上の黒い部分はトンネルらしく、ギリギリまで右に寄ったトラックが描かれている。



そんな江野トンネルの隣に眠る旧江野隧道。昭和28年竣工。開通当初の写真が『目で見る豊岡の明治100年史』に掲げられている。ポータルはコンクリート造でアーチ環のみ石造り、スパンドレルと胸壁には陰刻線での模様が刻まれている。アーチと笠石と翼壁とで構成される輪郭線のオフセットラインを刻したもので、ちよつとだけアール・デコ味を感じる。古い隧道では時折目にする意匠だが、むしろその系譜の中



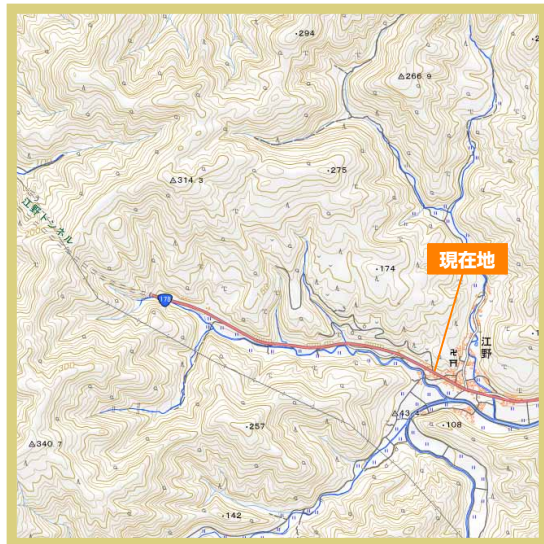
状況の描写としては間違っ
ていないだろうけれど……
注意喚起の役に立ったかど
うかは怪しいように思う。
トンネルに侵入しようとする
瞬間にこの絵を見て、潜
む危険を即座に察知するの
は難しいと思う。

初代江野隧道は有効幅5
m、限界高4.5mであった
から、確かに大型車両のす
れ違いは難しかった。大型
車どころか普通車でも厳し
い。例えできたとしてもス
ピードを落とさないと無理

だろうし、それによって歩行者や自転車がとばっちりを食らうのも容易に想像される。せつかく戦後に作られたのだから、もう少し先を見越して大きく作っていけば……と思わないでもない。特にこのトンネルは、というよりも国道178号は、豊岡から香住方面へ向かう唯一つの車道（自動車が通り得る道という意味での車道）であったはずなのだから。そのつもりで作ったのに、時代の変化が急過ぎて、たちまちのうちに追い越されてしまったのだろうか。



坑口が塞がれているためこれ以上為せることがない。旧隧道の前に座り込み、これから先の行程を確認していると、再び雨が降り始めた。そういえば止んでいたんだな、という程度の雨なので、掘げた地穴コピーがたちどころに濡れそぼるようなこともなく、だからといって濡れるに任せているわけにもいかないのです、その雨に追い立てられるようにして荷をまとめ、旧道分岐点と目していた場所まで下った。



■旧道へ

旧道分岐と見込んでいた場所。民家の裏庭に繋がっていくようなアスファルト舗装で、勾配もきつい。勾配がきついのは現国道が開削されて掘り下げられたせいでだろう。以前はもっと緩やかに登り始めていたはずである。

自転車を押し、民家の脇まで登り上げれば、そこから地道に変わる。傍らに「入山禁止」と赤書きされた看板が建っていてドキッとしたけれども、山菜類取るべからずを理由としたものだったので、無視して進むことにする。ごめんね江野区長さん。



まったく平坦な砂利敷だ。

勾配も極端に緩い。タイヤの太いMTBどころか、ママチャリであっても乗って進めそうである。戯れに少し乗ってみたけれども、やはり乗って進むことができた——いま乗っている自転車は細いタイヤを履いた小径車なので、さすがに乗り続けてはいられなかったが——。廃道なのかそうでないのかよくわからない、生死不明な道。江野坂のファーストインプレッションはそんな感じだ。

地道を押し進み、森の中に入れば……。そこには思いも寄らない道があった。よく均された砂利道に、笹の枯れ葉がうつつすら積もり、その枯れ葉の薄黄土色と路肩の雑草の緑によつて道型が露われている。大変綺麗な道だが、かといって今でも盛んに使われているようでもない。生きた道なら轍の一、二本あつても良さそうなのだが、この道にはそれが無いのだ。枯葉の下は



森の中をくるっと回って谷肌をへつり始める。道は相変わらず緩勾配、かつ平らな縦断面で続く。そうして道幅がかなりある。2mを測ってなおお釣りが返ってくるような幅だ。この間登った**鋳物師峠**も結構広いと思っていたが、ここはそれ以上だ。

杉桧の森に突入しても、枯れ枝が転がっているようなこともなく、あくまでも道の姿をして続き続けている。しかし使用感が乏しい。林道とも未舗装車道とも違う感触の、何とも不可思議な道である。

自転車を押しながら、これこそ明治車道！ 極上の廃道！ と感嘆したがっている自分がいる一方で、そう断定していいものかどうか迷っている自分もいた。明治24年（1891）に改修されたのは間違いないにしても、その後再び改修された可能性がないわけではない。旧江野隧道は昭和28年（1953）に完成しているから、その直前までこの道が生きていたことになるわけで、末期に車を（四輪の自動車）通していた時期があったかも知れない。そうだ、江野の在所には昭和13年に架設された旧橋もあった。あれなんかは自動車交通を意識した建造物だろう。美濃坂く土生坂く江野坂というルートが早くに自動車道化していたお陰で178号の指定が憑り付いた……とも考えられなくもない。そしてその仕上げが江野隧道であり土生隧道であったとしたら。地誌にはそんなこと書かれていやしなかつたけれど。

今回の訪問は、ただ単に「明治県道の廃道がある」という発見にドリブンされて始めたものだった。徒歩交通の次の時代の道、荷車が通うようになった頃の車道の姿を見たいとしか考えていなかった。けれどもよくよく考えてみれば、いま残っている道が明治道だという保証はない。明治24年改修という「始点」と、昭和28年廃止という「終点」が明らかになっているだけで、その間の消息については不分明なままなのだ。始点終点間には約80年の歳月が横たわっている。その途中で自動車が出現し、自動車が越えられるか否かが道の評価指標になっていたはずで、それに対応する改修がなかったとは言い切れない。いま足元にある道はその可能性を仄めかしている。

そんなこんなを考えながら歩いているうちに、香住と豊岡の間に初めて自動車が通ったのはいつのことだろう、という疑問が湧いた。江野隧道・土生隧道ができた時（土生隧道の竣工…昭和36年）には確実に通っただろうが、それまでの間に明治道を改修し通れるようになって



ていたりするかも知れない。あるいは昭和28年に江野隧道が完成した時、海岸伝いの道が整備されていて、香住く竹野く江野隧道という通り方をした可能性も考えられる。

少なくとも城崎回りでは行けなかつたはずだ。鑄物師戻峠の旧道は、確かに道幅が広かつたけれども、明治荷車道の範疇に収まるものでしかなかつた。四輪の車では絶対に回り切れない

だろうという鋭いつづら折れがあつたし、道幅も全般的に不足気味だ。鑄物師戻トンネルも江野隧道より後に完成している（昭和50年開通）。むしろその前に、竹野から海岸線伝いに津居山に出る **但馬海岸有料道路** が完成している。昭和40年のことだ。

この疑問を解消するのはなかなか難しい。北但馬に張り巡らされた道路網のなかで、香住と豊岡を結ぶすべてのルートの組み合わせを考えなければならぬ。残る廃道を尋ね尽くさなければならぬ。江野坂、土生坂、美濃坂は今日の探索で押さえられるとしても、海岸沿いのルート——県道自鳥取経湯島達豊岡線は大変だ。距離が長いうえに難所が多く、そこには必ずといっていいほど旧道が残っている。探索するだけでも数日仕事、当たらなければならぬ地誌の数も膨大になるだろう……。



けれども、面白そうである。首尾よく行ったなら、この地域のことをより深く、より正確に知ることが出来るだろう。道の歴史、ではなく道路網の歴史を把握することが出来るだろう。廃道探索のルポという、せいぜい、道が結んだA村B村のことまでしか注意が行き届かない。二つの点を結ぶ線、その点と線を知っただけで全てを知った気になりがちだ。それをさらに一步推し進めて、線を網にし、その網で地域を地曳いてみたら、どんなに大きな収穫があるだろうか。道路の発達が地域発展にどれほどの影響を与えたのか（あるいは与えなかったのか）、但馬という地域が道路によってどのように変わったのか（あるいは変わらなかったのか）が知れたらどんなに愉快だろう。

よく考えてみれば、そういう網的探索の対象として、但馬地域ほど手頃なフィールドはないかも知れない。都会のように道路が四通八達しているわけでなく、必要最小限の経路しかなくて、かつその改修は時代時代で集中的に行なわれた節があり、前の世代の道がほどよく残っている。大阪中の道路を調べて同じことをするよりははるかにやりやすいに違いない。

まあ、当面は、いまここで歩いている道に集中しよう。この道がどんな素性を持っていたのか、道の遺構から知れることを漏らさず知ろう。それを積み重ねていった暁にパズルを組み立て始めればいい。

山壁にぴったり張り付いて進んでいく道は、どこまでも緩く、道幅も広いままだった。カーブは多少きついかも知れないが、他にルートを取りようもないほどに地形に馴染んだ道型であり線形だ。地形が道を規定しているのでも、道が地形を凌駕して強引に登っているのでもない。元は道などなかった斜面に、荷車以上の車両を通す目的で道をつけた時、自動車の立場ではなく荷車の立場、すなわち生身の人間の立場に立ってつけければ、このような道になるはずである。天然と人工の折り合いの妥協点、そこにいささかの無理も感じられないのが明治道であると思っている。この道はその条件を満たしている。

やがて道は日の下に飛び出した。その辺りの道のありようもまた絶品であった。

一様に均された路面にうつすらと雑草が茂り、まるで芝生広場か何かのようになっていく。道の脇には細長く平場が続く。そこにウツギの仲間と思える木が花を咲かせている。道であることを無視してレジャーシートを繰り広げ、飯でも食いたくなるような、そんな場面だ。

ここまできれいな道





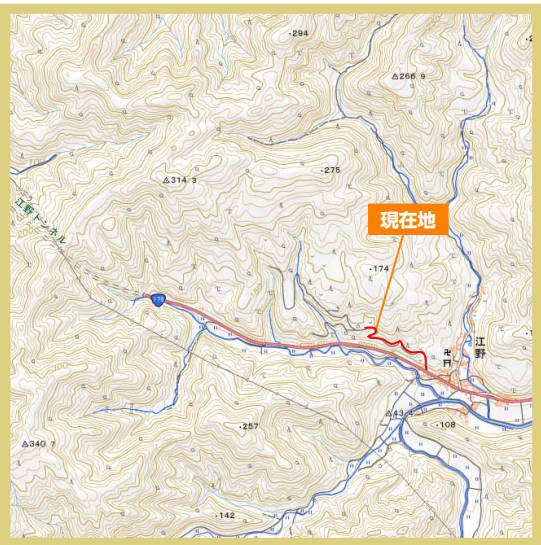
はそうそうないに違いない。まかりなりにも車道であったはずで、道幅もそれなりにあるのに、使い込まれた形跡がない。そのうえ緩い勾配で……いかにも自動車向けという気配がある。だが、轍がない。公園の芝生広場や遊歩道だって、人に踏まれて土が露わになった幾筋かがあるものだ。ここにはそれすらもない。

いったいどういう経緯でこうなったのだろうか？ 極上のコンディションの明治荷車道なのか？ それとも昭和車道の死化粧を見ているのか？

感嘆し、かつ訝しみつつ進んでいくと、道はその先でヘアピンカーブを描いて折り返していた。松葉の又のような鋭い折り返しではなく、しかと曲率半径を読み取れるようなスプーンカーブだ。

上段もまた緩やかな勾配。そこで振り返って見た光景は、いかにも自動車道という態をしていて、かなり心を動かされた。





のつづら折れと思われる線形が記されている。改修当初からあった羊腸であることは確かなのだ。

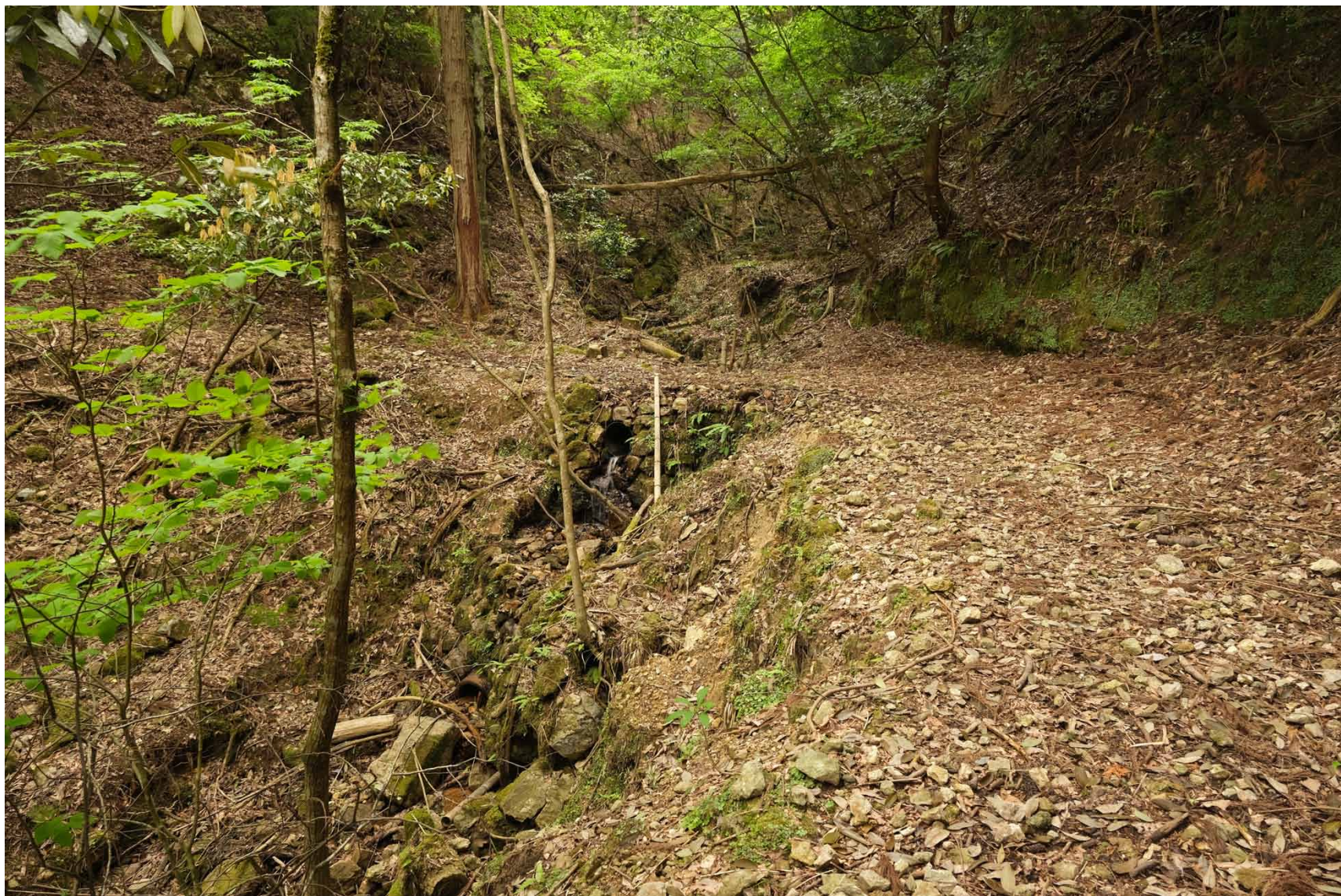
ちよつとだけ、六甲ドライブウェイの**廃道**に似ていると思った——あそこはもつと荒れていて、勾配もきつかったけれど——。この場面だけを切り取れば自動車の行き来を前提にした道だと言えそうだが、地形に余裕があるために行なえた明治改修の姿であるようにも見える。実際旧版地形図にはこ



もう一度折り返して西行し始める道。最下段からの通算獲得標高は微笑ましくなるほど少ない。何ならこのつづら折れを省略し、最下段から直に最上段へ向かっていても良かっただろうとさえ思える。標高を稼ぐためのつづら折れではなく、この先の道行きに備えた線形調整といった感が強い。

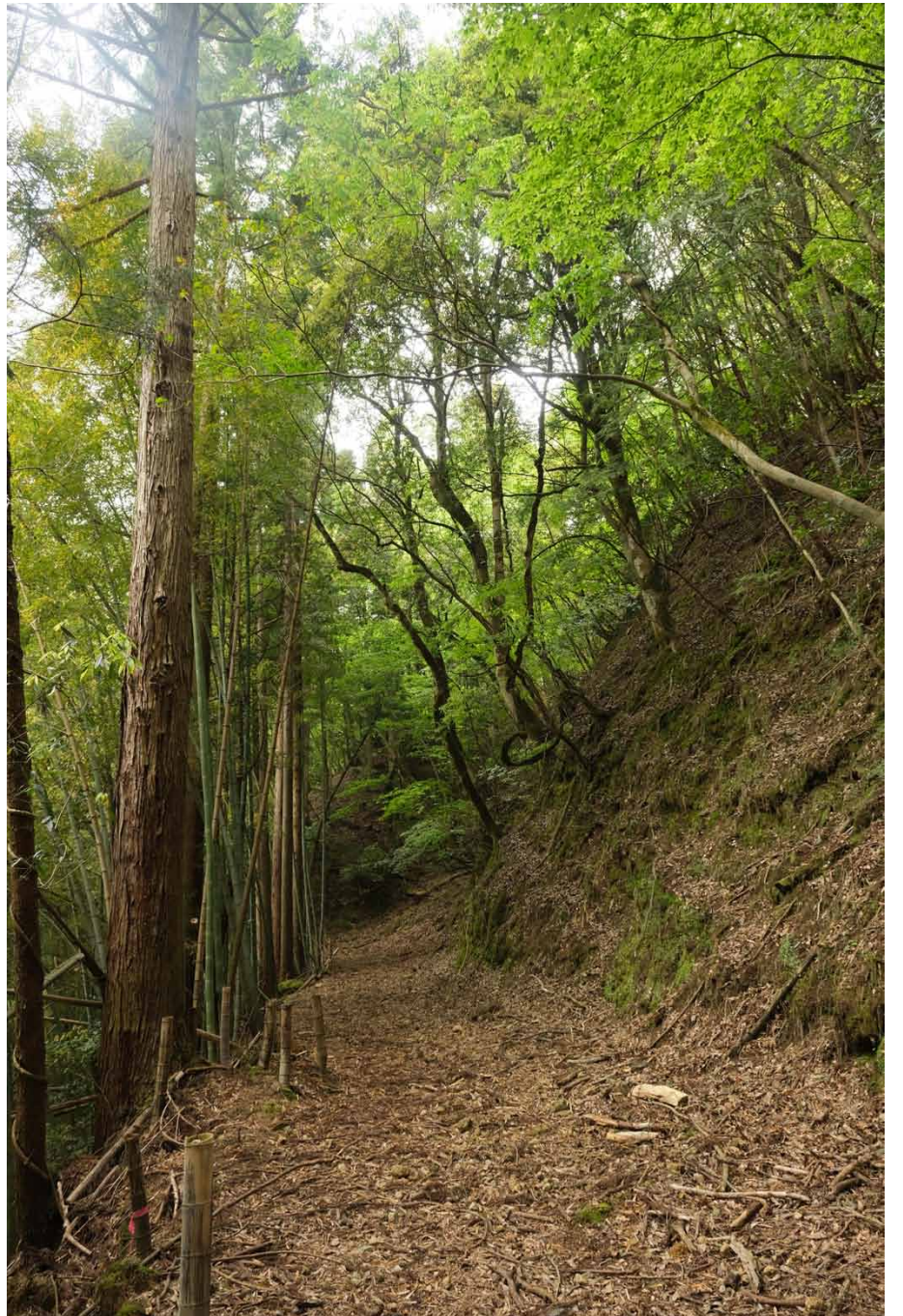
最上段で再び森の中に突入。山壁に沿ってじわじわと登っていく道が続く。この辺りもやはり自動車道を想起させる。が、山肌が屹立し始めたせいで、路肩が少し食われ気味になっている。道幅1.5mを切りそうな場所も何箇所があった。





道が初めて谷らしい谷を渡った。現行地形図に水線が描かれている谷はまだ先のはずで、ここはその手前の小谷らしい。谷をまたぐ前後はさすがに多少荒れているけれども、一気に道が無くなるようなことはなく、ほとんど気にせず進むことができる。谷の水は直径30cmほどの陶製土管で吐かされていた。





道を取り巻く天然地形は比較的安穏としている。谷側は広葉樹が疎らに育つ緩やかな傾斜の斜面。土勝ちながら下生えはほとんどなく、余裕があればどこまでも歩き回ってみたくなるような穏やかさがある。吉野の道々のように、路肩からストーンと落ち込んでいて、まるで恐怖の深淵を覗き込んでいるかのような思いをすることはほとんどない。どこまでも優しげな森が広がっている。

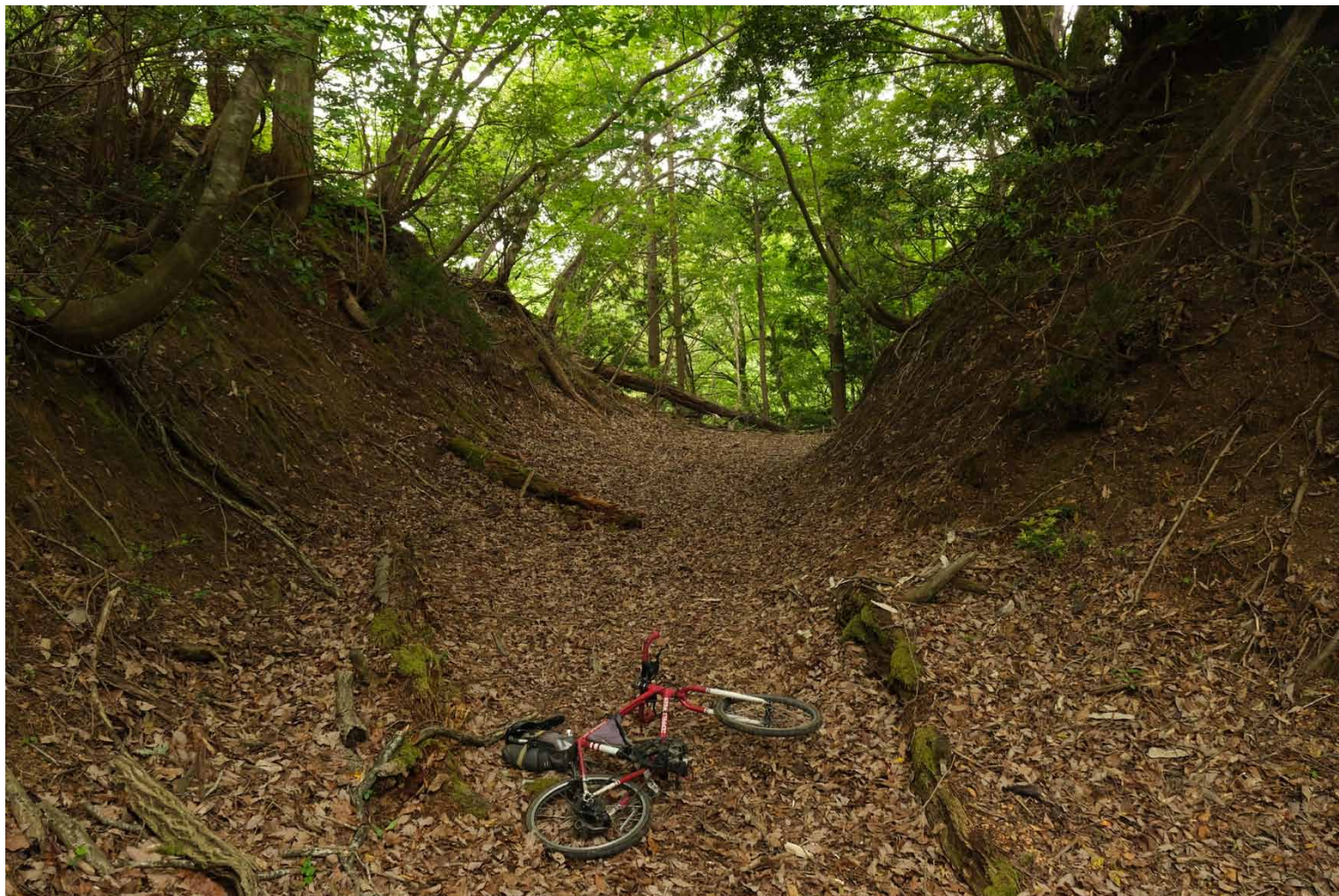
そのような場面につけられた道であるせいか、石垣路肩や岩切取りの法面を見ることはほとんどなかった。土盛りだけで作られた路肩がこんなにはつきりと残っているというのは、吉野や熊野の険しい道々に慣れた目には奇異にさえ見える。雪の多い地方ではこうなのだろうか。それとも吉野が特異なだけなのだろうか。



水線の描かれた大谷を渡る。ここには水タンクが置かれていて、簡易上水道として機能しているらしかった。ここへ来るために道が整えられていたんだと納得しそうになったが、どうもそうとは限らないらしい。だって、沢には新たに架け直されたらしい鉄骨の橋が架かっているし、その先の道も相変わらずな姿だったから……。







その次の尾根
巡り。等高線間
隔の広い尾根
で、平らな丘を
渡っていくよう
なシーンを想像
していたのだ
が、以外にも写
真のような浅切
り通しだった。
自転車も一緒に
撮ってみたので
これで道幅の広
さを推し量って
いただければと
思う。

この切り通し
も、若干鈍って
いる縁の部分
を想像で補えば、
車が楽に通れる
くらいの幅が確保されている。これを
明治の荷車道だと断定してしまうのは、
ちよつと勇気が要ることだ。逆に言え
ばこれが当時のままの幅だとしたら国
道級の良道だったということになる。
そうあつてほしい気もする。



道があまりにきれいなせいで、逆に写真に撮りづらくなってきた。撮ってもただの道にしが見えず、道の素性が伝わらないような気がして気が引けるのだ。だからここから先では、状態のよい道の姿よりも、倒木で通りにくくなっている場面や、路肩が削られたシーンの写真ばかりが手元にある。この幅で車が通れただろうか（この道を自動車が行き来したかどうか）ということばかり考えていたせいもあるかも知れない。念のために申し添えておくが、この区間ではこんな場面のほうが稀なのだ。

多少荒れて狭くなっているほうが、明治道らしくていいんだけどな。そのほうが「明治道だ！」と納得できるんだけどな……。そんな歪んだ認識で歩いたのは、考えればちよつと勿体無いことだった。



確かに道が狭窄を起こしてる箇所はあった。この写真の場面などもそうだ。2mを大きく割り込んで、上等な徒歩道といった態になってしまっている。けれどもこの場面は、当初の姿から大きく変わっている可能性が高い。向こうに見える大岩が続きの道の路肩をなしている、その頭が浅く削り取られていた。以前は大岩の頭の際きわまで道だったはずで、手前の路肩が崩落を起こしているのが明らかだ。

現行地形図の道表記が途絶えてからも同じような道行きが続き、現地の正確な把握をしないままに進んだ。というよりも、把握する必要があるほどに道は明瞭な姿で続き続けてくれた。加えてここからは比較的大きな谷の迂回が立て続く。尾根を回れば日の差さない薄暗い森があり、その木立越しに対岸を見、そこに刻まれた道の続きを見。ああ、道はまだ続いている、という安堵を心地よく味わい、そして谷の頭を経て対岸へ、の繰り返しだ。







明治荷車道の遺構としては特級品と評していいだろう。



何度目かに尾根を巡った先で大きな変化があった。ヘアピンのつづら折れだ。ここもどちらかといえばスプーンカーブ然とした肘折れで折り返していく。回転半径が5mくらいの車であれば乗り越えられそうだ。旧版地形図を取り出して確認すると、なるほど確かに、つづら折れで高度を稼いでいる場所がある。

カーブの先端から振り返ってみると……いかにも廃林道といったような風情。自分の知る明治荷車道はここまでおおらかなカーブでつづらない。直線で行って直線で帰ってくるような厳しい折り返しだ——比較的余裕を持って作られたはずの由良要塞の軍道でもこういうカーブは少なかった。ただしあちらはカーブの先端に広い旋回場が確保されていた。この道はそこまで広くはない——。もしこれが明治24年の改修の姿のままだったとしたら、





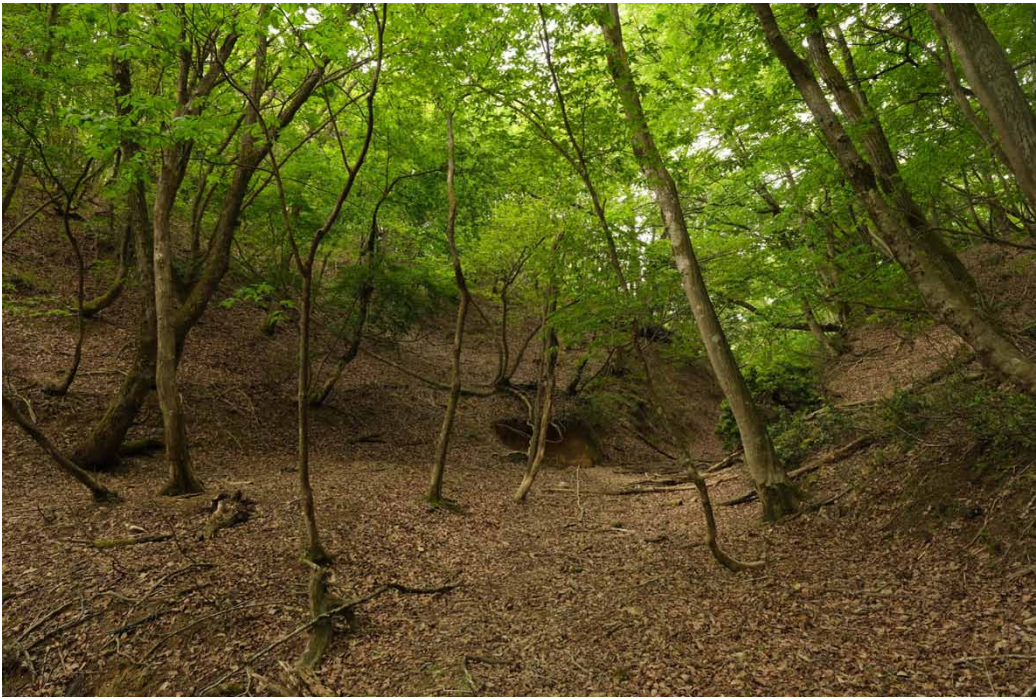
余りに安穩とした道行きで、それはそれで滅多に味わえない体験だとは思ったのだけれども、さすがに少し退屈し始めた。何度目かの大谷にさしかかる時、尾根筋から南の方を見やってみたりしたが——足元には国道が通っていて、それ越しに對面の山を見ているはずだった——、そこには遠くまで続く谷があり、最遠にある山が霞みつつあるのが見えただけだった。大浜川が流れる本谷は江野トンネルの直前で大きく曲がり、向きを南に変えてなお続いている。その南向きの谷を見通しているわけだ。これではどうも、現在地を把握しにくい。

その次の尾根から見えた光景もほとんど同じだった。この調子だと、もうすぐ峠だという自覚のないまま突然峠に着いてしまいそうだ。









南行がひとしお長く続き、荒れた場面が目立つようになってきた——といっても相変わらず道は在り、ただ路肩が崩れかかっていたり枯れ木が転がっていたりするだけなのだ——。それなりに登り、そこそこの高度に達したという感触もある。いつ峠に着いてもおかしくないと思えたけれど、左手の谷は深く遠く、右手の山は相変わらず鬱々としていて、木立越しに峰が覗いて見えるようなこともない。

そうこうしているうち……比較的大きな切り通しに至った。深さは5、6mほどだろうか？この画角で切り取って、補足情報なく提示すれば、峠と思われるに違いないと思うような貫禄がある切り通しである。とはいえ現場にいる私にはこれが峠でないことがすぐにわかった。体内コンパスはいま真南を向いているといっているし（峠は西へ尾根を乗り越さなければならぬ）、道の続きが切り通しの先



に真っ直ぐ続いているのも見えている。

現行地形図で確認すると、峠の鞍部の少し手前に比較的大きな枝尾根があり、峰近くに等高線が閉じて輪になっている箇所がある。その輪と主尾根の間を抜けていく場面なのだろう。

ということは、峠はますます近いな……。





ちよつと脇に逸れて、切り通しの上から道を撮ってみた。切り通しの先は動物たちのヌタ場になっていた。そういえばここまでの行程で何度もシカを目撃した。谷に向かって進んでいる時、道の向こうを白い尻毛が跳ねていくのを見たし、目の行き届かない山の斜面の上手から、キューともピーとも聞こえる鳴き声が聞こえてきたこともある。当然道

には鹿の糞が沢山だ。まだ湿ってぬらぬらしたものもあれば、乾き切つて土団子のようになつてしまつたものもあつた。鹿がいるということ、はマダニもいるということ、用心しなければとは思つたけれども、藪をかき分けて進んだり灌木の隙間をすり抜けたりするような場面はついで出くわさず、いつの間にかそのことを忘れていた。



切り通しを過ぎた道はますます傾斜が緩くなった。ブーツの底に弾力を感じるほど厚く落ち葉が敷き詰められていて、行く手を遮る邪魔者もない道。坂道であることを止め、廃道であることも止め、ただ一文字の「道」になったかのよう。いつまでも歩いていたくなるような心地よいプロムナード・ロードだった。(あんまり心地よすぎて写真を撮り忘れていた。右写真はその道の脇、周囲の地形を撮ったものだ)

そうこうしているうちに、峠に着いた。道の先に平場が見え、その手前を右へ曲がっていく道が見え、あれが峠への最後のカーブだろうとわかった。確かにやや唐突な到着ではあったけれども、さっき現在地を確かめた時に峠が近いことに気づいていたし、平場やその手前のカーブが前フリとして与えられたので驚くようなことはなかった。驚愕はむしろ、ここからだ。





カーブにさしかかり、右へ右へと移っていく視線の先には切り通しが……なかった。峰に向かってなおも進んでいく道があるだけ。左手に棚状の平場も従え、今までよりもさらに広く感じられる。相当に深い。あれ、あれれ……。この道は、どこへ行くんだ？

正面に見えている稜線はまだかなり高い所にあつて、この奥でつづらを折つてあそこまで達するのだろうかととっさに思った。それも想像違いだった。軽い傾斜の一本道で、ほぼこの高さのまま越えていく。写真の道を奥まで詰めれば、やや右へ傾いだ道の先に……







この堀割があった。

深さ15mは下らない、

下手すれば20mを越えているだろうかという大堀割だ。



地形図を見て、屏風のような峰に切り込みを入れて、ひよいと乗り越えるような峠だろうと想像していた。線形は確かにそうなのだが、決して「ひよいと」と評せるような代物ではない。山一つ削り取るような勢いの大土工で深々と掘り下げた切り通しだ。

切り通しの法面は土を掘り放しにしている。土の安息角 \parallel 45°で静止した法面は眼球の動きだけで追える高さを超えていて、顔を上げて仰ぎ見なければ頂きが見えない。表の通りから2階建てマンションの屋根を見上げるよりもさらに高いところに縁がある。

そんな法面の底にある道は、若干土砂に埋もれ気味だとはいえ、最前まで見てきたあの幅をよく保っている。道の幅が広ければ広いほど逆台形の天辺も長くなり、掘削しなければならぬ幅はますます広くなるわけだが、台の傾きが45°であるのだからなおさらだ。いったいどれだけ掘ったものかと——それが目の前にありながら、いや、あるがゆえにと云うべきか——呆れる思いがした。こんな代物が、世の中にあったとはね。





明治改修の当初からこの道幅であったとすれば、あまりに大規模な土工だ。やはり後年拡幅と掘り直しが行なわれたのかも知れない。切り通しの手前にはその証拠となるかも知れない痕跡もあつた。今ある路面よりも数m高い所に道の痕らしいものがある。峠に向かって登り気味になつていて、その線を延長すれば現切り通しの底よりも少し高い所に出るように見える。これが明治時代の道の痕なのではないか。当時からある程度は掘り下げられていたのだろうか、その後改修され、より低いところを越えるようになった（その道の建設によって旧道が削り取られてしまった）と見るべきなのではないか。

明治の大土工か、それ以外か……。そんな詮索を一旦はしてしまつたけれども、すぐにどうでも良くなつた。いずれにしても半世紀以上前の道の遺構である。自分が生まれる前からあつたものが、その当時の姿のままに残つていて、いま目の前にあ

る。それに出会えただけで満足だ。

今日びどこでも見ることのできる、アスファルト舗装の車道の峠も、そうなる前はこんな姿だったのかも知れないと思ったりした。法面のコンクリート擁壁も金網ない掘り放しの土がけが高々と聳え、あるいは少し崩れつつして、その法面に挟まれた底を抜けていたのだろう。国道2号船坂峠の切り通しも土工の規模はこんなであった。あの峠からコンクリート壁と金網とアスファルト舗装を取り去ればこんなになるのかも知れない（それを実物で例示してくれているところにこの峠の価値がある）。あ、あと、法面に茂る灌木雑草を刈り払わなければならぬか。



余りにインパクト大な峠であったものだから、このまま越えてしまふのが何だか惜しくなった。ちよつと休憩していくか……。

切り通しが見える場所に陣取ることができたら最高だったのだが、切り通しを通して冷たい風がびゅうびゅうと吹いていた。この風に吹き晒されるのはご勘弁願いたい。その風に押し流されるようにして居場所を探したところ、切り通し手前の平場の端が谷へ落ちていくキワにちようどいい場所を見つけた。小さな窪地になっていて、そこへ寝転べば風に吹き晒されるようなこともない。

寝転んで、菓子パンをひとつ頬張りつつ、空を見上げた。鮮やかな緑の梢。薄曇りの空から注ぐ白色光で透けて輝く葉と、密に重なり合つて濃緑のシルエットになった葉、それらを結ぶ枝々の電光型。この色彩と造形は、何度見ても美しいと思え、見とれてしまう。だからといって写真に撮ったりすればハイコントラスト過ぎて白黒斑模様にしかならない。望遠で一部を切り取るようにして撮ればいいのだろうが、そ



れではただのイメージカットにしかならないような気がする。この森の空間、空気、湿り気———そういえばいつの間にか雨は上がっていた。歩いている間は森の木々が傘になってくれていたはずだ———、全部ひっくるめたこのシチュエーションが心地良いのであって、写真にしてしまえば重要なものが全て抜け落ちてしまう。

そうそう、背後に江野坂の大いなる切り通しを背負っていて、あとはそれを抜けて向こう側へ行くだけでいいという気安さも、この時見た森を印象深くする重要な構成要素になっている。絵面を見せても、言葉を尽くしても、残念ながらそこまで伝わるとは思えない。

目の前には峠直下の谷がある。峠直下だという割に緩やかな傾斜で、谷の行き先をどこまでも目で追うことができ。車道以前の江野坂道もこの谷を通っていたはずだ。そう思いながら谷を見ていると、谷全部が道のようにも見えてきて困ったことだった。今回は、そこまでの余裕はなさそうだ。

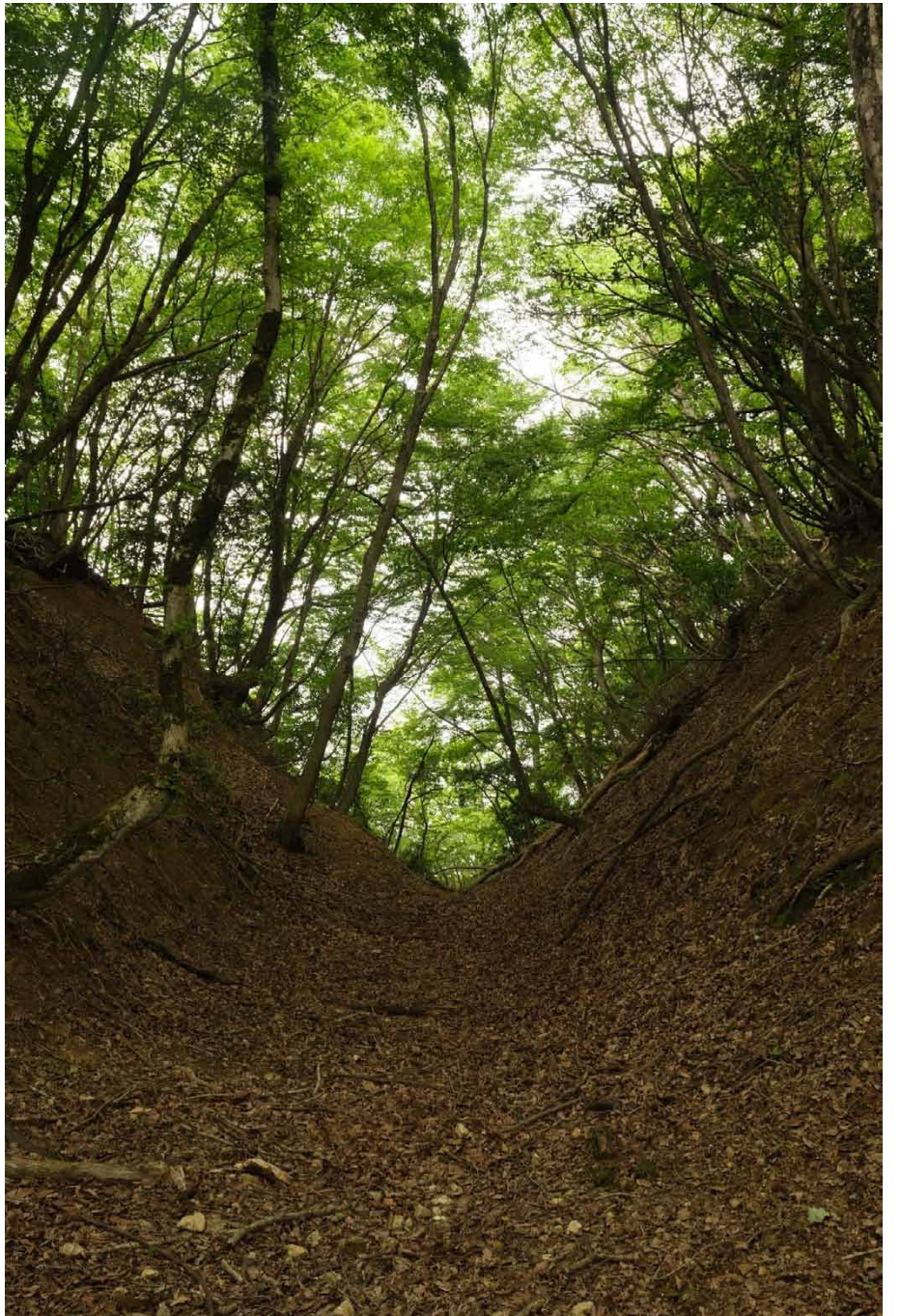


一息入れた後、付近を歩き回ってみる。峠へのプロムナードがあまりに魅力的だったのでスルーしていたが、切り通しにさしかかる手前に大きな碍子が落ちていた。高圧電線用の特殊なやつだと思う。改めて調べてみると、松葉に「風」のマークとKYOTOの文字、その他がプリントされていた。最下段の数字はもしかしたら皇紀表記だろうか？ 即ち皇紀2599年（昭和14年）10月製と。

これを書きながら昭和10年の『全国工場通覧』を調べてみたところ、京都府の松風工業（株）の製品であるらしいことがわかった。大正6年（1917）創業、製造品目は碍子・濾水器となっている。京セラ創立者の**稲盛和夫**が昭和30年に入社したのもこの会社だ。これと同じものは峠の向こう側にも転がっていた。

路肩には電信柱の跡もあった。道としての役目を終えてからもしばらくの間は送電線や電話線の架線路として活用されていたのかも知れない。

そうなんだよな。峠は交通の用に役立っただけでなく、送電線や電信線を通す役目も果たした。いわば文明の通り道であった。じっくり調べたら、道の改修と電気・電信の通不通に相関関係が見つかりそうな気がする。




切り通しを抜けにかかる。このような形のいい切り通しを見るたびに双極放物面のグラフを思い出す。下向き凸の放物線と、それに直

行する上向き凸の放物線によって形成される、 $z=ax^2-by^2$ の鞍型曲面。峰の窪みと道の登り下りとは交差する原点が峠である。

鞍部の底には何もなかった。むしろこの切り通しを抜けかかるところにモノがあった。ごくささやかなものではあるが、石積み擁壁だ。

これだけの規模の切り通しにこんな小さな石積みが。その組み合わせのミスマッチなことは合理性を蹴飛ばして禅的でさえある。





振り返り、峠の名残を惜しむの図。やっぱり、深い。見事な工作である。
一発目の峠がこんななら、次の土生坂、その次の美濃坂も……と期待せ
ずにはいられなかった。期待というよりもむしろ根拠のない確信といった
ほうが良いかも知れぬ。

■ 峠西

切り通しを抜け、右に折れた道は、10mも行かないうちに大きく崩れ落ちていた。道の半分くらいが齧り取られてしまっている。基本土勝ちで石垣路肩も有さない道なのだから、これくらいの崩落があつて当たり前だ。齧り残された道を進むことはできたので、この場面は何の苦にもならなかった。

崩落箇所を振り返った時、すぐ下に道の続きがあることに気づいた。旧版地形図でも西側は峠の真下からつづら折れが始まっている。

改めて前方を見れば、確かにすぐそこに肘折れがありそうだった。今いる段と下の段とが互いに擦り寄るようにして伸びている。あの小尾根の先で両者は一つになっているのだろう。









180度ヘアピンじゃ、よほど道際に寄ったうえでハンドルを切り尽くしても曲がり切れない気がする。

上段と下段の狭間には石垣があった。その上にブナが居座って上から下から押さえつけている。その君、このカーブで何が行われているか、教えてくれないか？（その問いは愚だな、廃道成った後に根付いた彼だろう）

最初の折り返しはこのような姿だった。上段と下段がぴっちりくつついた状態で180度折り返していくカーブである。保存状態もよく、まことに美しい道型だ。しかし……このカーブは、四輪の車じゃ無理じゃないか？ 確かに道幅は潤沢にあるけれど、行つて帰つてくるような





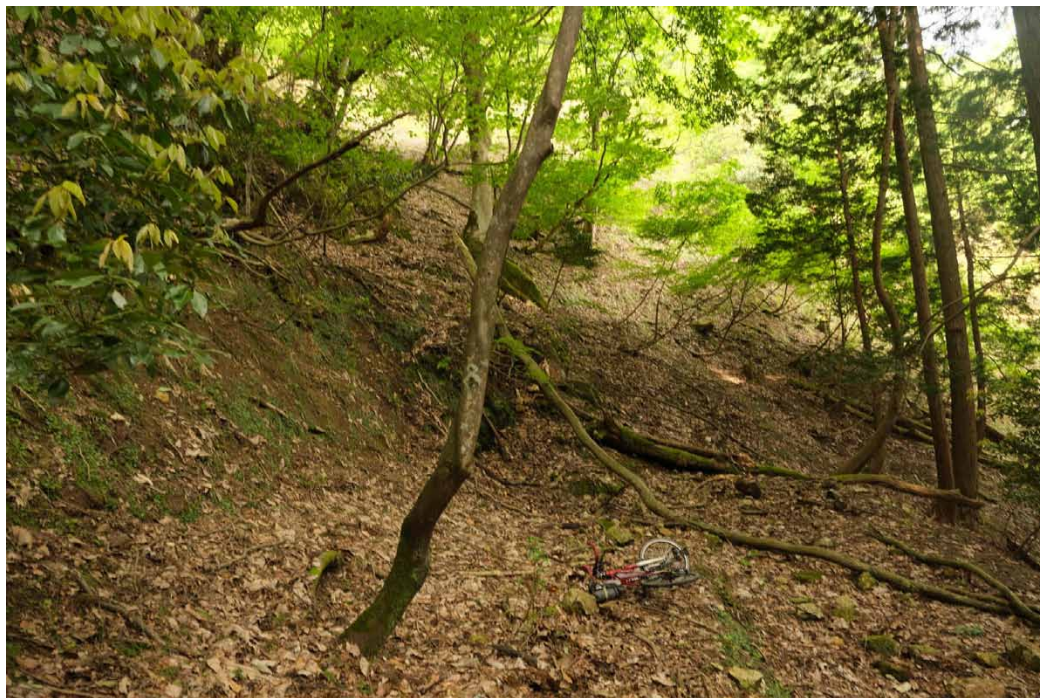
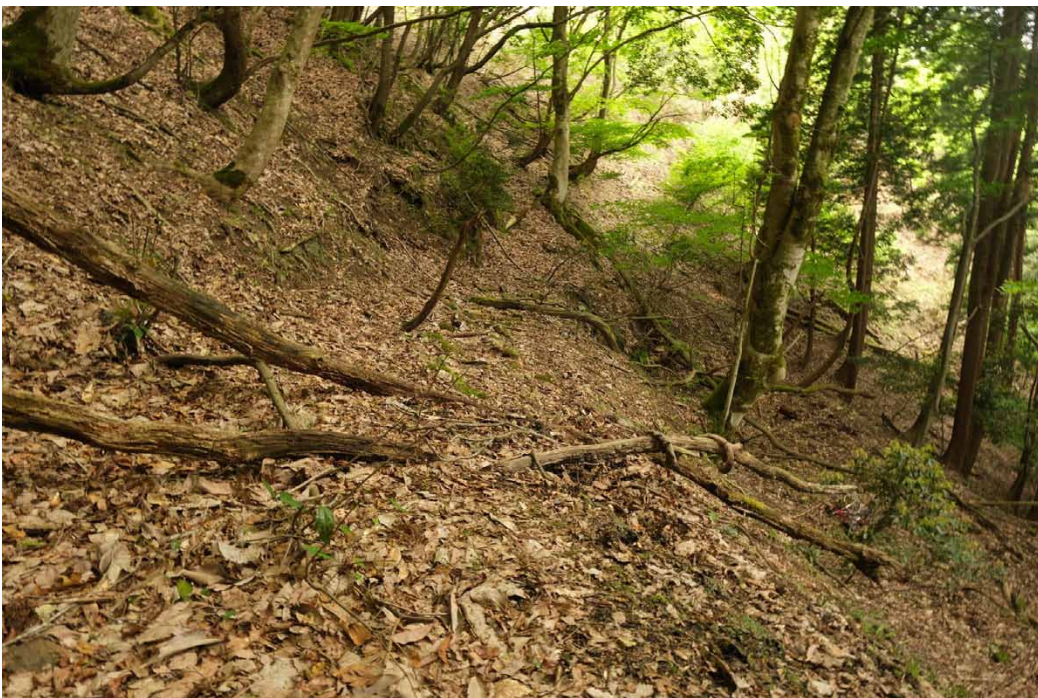
折り返して下段を進むうちにも、その下の段、さらにその下の段、と道が続いているのが見て取れた。尾根というほど明瞭ではないが、斜面の凸筋のひとつにヒタと取り付いて下っていくものらしい。而して見える範囲では、どの道も障害物のない歩きやすそうな姿をしている。脳内麻薬物質が分泌されるような光景である。

峠の巨大な切り通しに加え、このようなつづら折れまで出てくるとは……。ちよつとこの道を侮っていた。









次の折り返しはさらに見通しが良かった。右へ軽く傾いでおいて、その先で180度転換し、上段の傾ぎに寄り添いつつまた曲がって戻ってくる下段。土路肩がうつすら苔むしているお陰で、それに縁取られた道の行き来が手に取るようにわかる。

このカーブも、四輪車には向かない狭さだ。ヘアピン付近は多少土砂崩れていて不明瞭になっているが、法面と上段下段間の路肩の緑とで元の形を推測することができる。その推測のカーブは由良要差の軍道で見たような旋回スペースもなく、ことに四輪の車は拒否されるに違いないカーブだ。

このカーブから振り返って、上下段を眺めている時、上段のさらに上に道跡があるのを見つけた。現道？のカーブの少し外側にめがけて下ってくるように見える。上がってみると確かに車道の跡だった。幅は2mあるかないかで、現道？よりも狭く勾配もきつい。しかし荷車の行

き来には十分に耐えられる
だろうという幅だ。

この道跡は写真に写って
いる範囲しか残っていない
かったが、これが旧道
(旧々道)であったこ
とはまず間違いない。
いつの時代かに、主
に勾配を緩めるため
に今の道が作り直さ
れたのだろう。そう
いえばこの道の感じ
は、峠の東側にわず
かに残っていた道跡
に似ている気もした。
これがオリジナルの
—— 明治24年に改
修された道なのだ
と言われれば、何疑う
ことなく信じられる。



しかしだとすると、いま残っている現道？はいつの時代の作なのか？
ということになる。オシリは昭和28年で間違いないだろうけれど。

あるいは、旧版地形図に両破線道で記されている、車道化以前の江
野坂道なのかも知れない。この両破線道はつづら折れの下端からさら
に下方へ向かい、現江野トンネルの辺りに出ている。その道が車道の
開削で寸断された断片と取れなくもない。その場合は、近世以前から
かなり道幅が広く、それだけの需要があった道だということになるが。



この山中で密かに重ねられていた数次の改修。記録に残っていない改修の歴史を目の当たりにし、身震いする思いがした。江野トンネルの上に旧道があることを知っている人はいても、その道が数次の変遷を重ねた結果であることをまで思い至った人はいないのではないか。その変遷に気づけた幸い人に、私はなれたのではないか。

このような廃道に出会えたことが、どうしてこんなに嬉しいのだろう。かつて使われていた道の跡がある。役に立たなくなった過去の道がある。それだけなはずなのに。「廃道が好きだから」というのは答えになるまい。「じゃあ何故廃道が好き？」と問われるに決まっている。そこで答えに窮するのがオチだ。

思うに、それ（廃道）が、本質に近いところのものだからではないだろうか。コウノトリの豊岡、カニの香住、というような表層的通念的な把握ではなく、こういう道によって結ばれていた土地、こういう道を作る財力のあった土地と把握できるようになったことが嬉しいのだと思う。国道178号というのもある種のレットルだ。それを剥がした下にこの道があり、今から百年以上前、美含郡と城崎郡の連合町村会が地域の幹線道として整備した道だと、より根源に近いところで知れたことが——しかも単なる情報としてではなく、実体験として！——、嬉しい。

その嬉しいと思う気持ちは、単に心地よいというものではなく、何かというかこう……敬虔な気分が混じっている気がしている。真に素晴らしい芸術作品を目の当たりにしているような、**オイラーの式**の意味を理解した時のような、説明のしづらい、透き通った感動。すべてを差し置いて全幅の信頼を寄せてもいいと思える対象、自己の行動原理に直接語りかけ導いてくれる声に、向き合っているような思いがする。そんなだから、廃道探索ルポを書いて人に読ませようとしたりもするのだろう。廃道がないがしろにされたり茶化されたりするのに耐えられないのだろう。

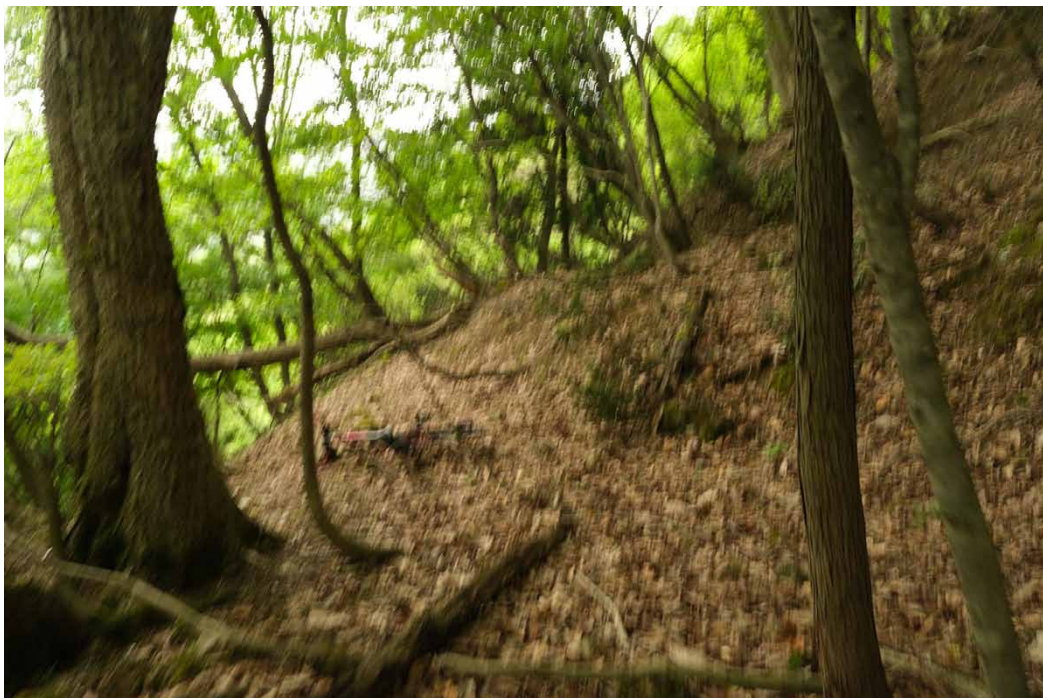
もちろん、これがこの土地のすべて、などとは思わない。深く理解するための端緒を捕まえたというばかりで、私の知らないこの土地の歴史が無数にあるだろう（その証拠にさっきの旧旧道？の素性を捉えあぐねている）。発見したことを自慢する気も更々ない。百年以上前からここにあり、無数の人々に踏まれてきたものに、今頃になってやっと遭遇した私である。



カーブの辺りで時間を食ってしまったが、現道？下段を進み始めてすぐ、石垣法面に出会った。これを書いている今——但馬の明治道を多数歩いた経験に基づいてものを言える今、この地域の明治道に石垣があるのはかなり稀なことだと言える。ここにある石垣ほど大規模なものとは他では見なかった。石材が得にくい土地では決してないので、石垣に依らない道作りが但馬の流儀であったのかも知れない。石垣に頼った力ずくの道作りではなく、道をつける場所と

道路線形の選択の妙でうまくこなしていたように見える。それが可能だったという点で但馬は恵まれた土地だと言えるが、その割に道路の近代化が遅れたのは不思議な気もする。主従関係でいえば海上交通と鉄道が主で、陸上交通は従かそれ以下だったのかも知れない。





下に崩れ落ちるタイプの小崩落、上からの小崩落を経て、通算3度めの折り返し(次ページ)。峠を登ってからまだ15分しか経過してない。まさに羊腸と評すべき多段のつづら折れ、かつ障害物が少なく歩きやすいという、奇跡のような道だ。

(左写真はとんでもなくピンぼけで申し訳ない。前回鋳物師戻峠のルポを書いた時、鋳物師戻しの大岩の先、集落へ降りていく区間のつづら折れでヘアピンの写真ばかり撮っていたものだから書く時に苦労した。その反省からできるだけ多く写真を撮ろうと思っていたのだ。けれども、道があまりに誘うものだから、カメラを出して構えて撮ってという動作がもどかしくて仕方なかった。そんな浮ついた気分が写っているとえば写っている写真である)







灌木も倒木もない、見通しのいいトラバースを経て、4回目のヘアピン。飽くことを知らないつづら折れである。

ここまでは山の腹の途中で折り返すか、凸筋を蹴って折り返すようなヘアピンが続いたが、ここにきて谷底近くを蹴って折り返した。ささいだが確実な変化の兆しだ。







5回目のキックターン。ここはカーブの先端が土砂を被って不明瞭になってしまっている。カーブの先端には岩の露頭。そういえばこの路線には岩露頭や切取工がほとんどなかった。ほぼ全面的に土が勝っている斜面なのだ（だから石垣も少ないのか。石垣を築きたくてもその素材が手に入りにくかっただろう）。

この5回目のヘアピンを最後に、道の右往左往は一段落し、以降しばらく西行きのトラバースが続く。



西行を続けているとかなり大きな伐採地に出た。一瞬、この伐採に道も巻き込まれているのではないか……と不安になったが、道を境にそれより上が伐られていて、何事もなく抜けることができた。

そう、伐採の影響は何もなかったのである。

しかし、この先……。場面は急激に転換する。天国から地獄へ、真逆さまに。



伐採地帯を過ぎ、小尾根を廻ろうとする辺りから、竹藪地帯に突入した。無秩序に倒れ道を塞いでいる真竹の群れを目の当たりにして、ここへきて急に血の気が引く思いがした。何しろ今、このシーンに立っている私は、自転車を携えている。ただでさえ歩きにくい竹藪地帯を自転車を抱えて突破しなければならぬ。

思い返せば不思議で仕方ない。江野坂越えにかかる時、自転車を伴っていくことに何のためらいも抱かなかった。道が荒れていて酷く虐められる可能性があるあることを微塵も考えていなかった。江野トンネルの出口あたりに自転車を置いておいて、峠を越えてトンネルで戻ってくることも、やろうと思えばできることだったのだ。しかし何故か、自転車込みで来てしまった。行けるといふ根拠のない確信、というよりも確信すらなかったような気がする。行けて当たり前前とはさすがに思っていなかったが、さりとして行くのが当然というわけでもなく、成り行きでいつのまにか自転車を伴っていたという感じた。鋳物師戻峠で卒なく立ち回れたことが暗黙裡の自信になっていたのかも知れない。

ここまでの行程で自転車を邪魔に思ったことはほとんどなかった。時折軽く抱え上げたりペダルが枯れ枝を拾って鬱陶しく思ったことはあったが、道の素敵さに心を奪われ、その感情に上書きされてしまっている。思い出そうにも思い出せない。

けれども、ここからは違う。

竹藪廃道の嫌らしさはどんなに書いても書き尽くすことができない。枯竹が道へ倒れ込むとその一本だけで完全に塞がってしまう。跨いで行くか下を潜るかの選択を強いられ、どちらを採っても余計な運動をさせられることになる。それを枯れ竹の数だけ繰り返さなければならぬ。しかも今回は、それを自転車付きでこなさなければならぬのだ。

ただひたすら、耐えて進むしかなかった。ものすごく時間をかけて、担いでは下ろし、担いでは下ろしを繰り返して、じわじわ進むしかない。前掲写真の場面だけでも確か5、6分はかかったと思う。さっきのつづら折れ群などはその時間で一段を渡り終えていた。

竹の幹？よりも枝のほうが厄介だ。道にべったり倒れ伏してくれればまだ邪魔にならないだろうが、枝が残っているせいでそうならない。路肩の辺りでも竹が宙に浮いていて、まともに相手にする以外に途がない。道の端から端まで遮られた上、その遮断バーの上にも下にも鼠返しの枝が張っている。力任せに突っ込んででもそれが折れるようなことはないし、かえって押し返されてよろけてしまい、路肩を踏み外しそうになったこともあった。そうでなくても憤怒と込めた力がいなされて

そんな苦労を経て、小尾根をひとつ巡り終えれば……



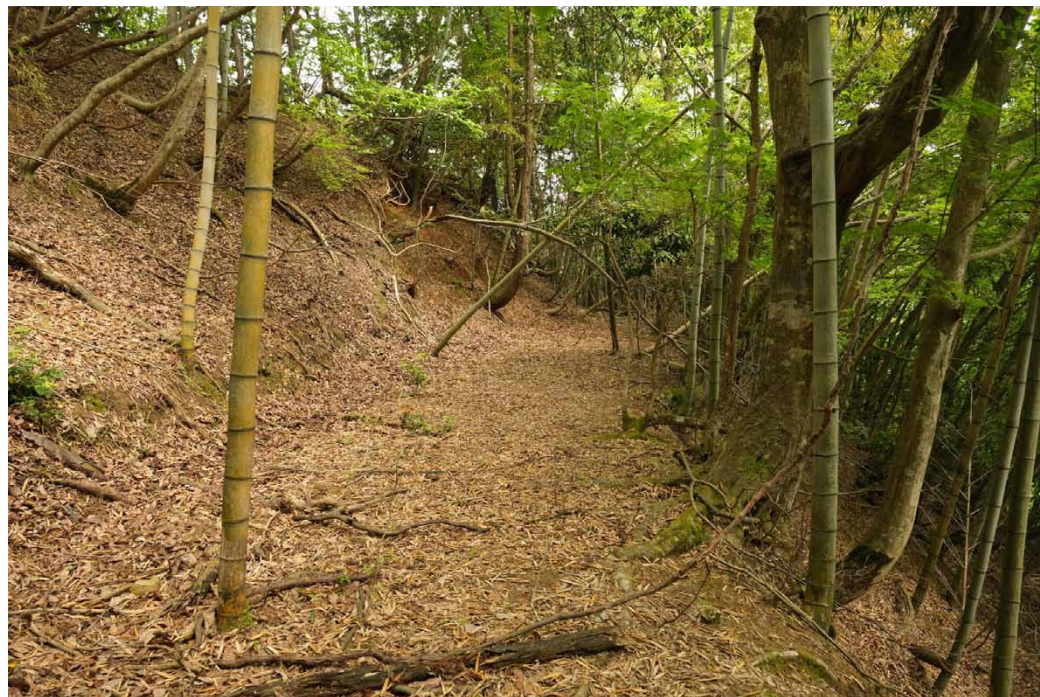
この有様だよ。

自転車を担いで竹を跨ぎ、その先の隙間に自転車を滑り込ませて、身が抜けられれば抜け、駄目なら竹を踏み折って、あるいは倒れた竹を押し分けて進む。自転車を引きずり出し、また担いで、担ごうとした自転車を竹に引っ掛け背中が攣りそうになる。憤怒の掛け声とともに自転車を振じ上げれば、今度は勢いがつきすぎてふらつく。ふらついた足元には情容赦ない竹・竹・竹。転け込みそうになるのを必死に耐えて、顔を上げれば、そこにも竹。

耐えながら、これが今日一発目の峠で良かったと思った。探索の最終盤でこんな目に遭っていたら、担ぐ気力も体力もなく、ブチ切れてどうにかなっていただろう。

そんな冷静な思いをあざ笑うように、状況はますます悪くなっていった。何十回目かに自転車を抱え上げた時、担ぎパットを兼ねた三角バッグの取り付けベルトがブチ切れてしまった。自転車のフレームの前三角、サドルの下辺りに装着して、担いだ時のショックを和らげる役割をしてくれるものである。その固定のベロクロベルトが千切れたのだ。

ブランブランするまま担いでみたが、すぐに肩から外れてしまい、あってもなくても同じ、どころか余計に邪魔だ。どうするか悩んだ末、たまたま替えのバンドナを持ってきていたことを思い出し、それで強引に縛り付けておくことにした。担いでいるうちにすぐにズレてしまいうけれども、ないよりはマシだ。ズレては縛り、ズレては縛りして、ひたすら耐えて進む。



約10分かかって何とか突破した。竹さえなければ……竹さえなければこんない道なのに……。

自転車を押していける有り難さに心底ホッとしてつつ歩き始めたものの、すぐに嫌な想像が湧いて、気が滅入った。ここでつづら折れになっていたらどうしよう？ 繰り返し繰り返し、段ごとに竹藪を突き抜けなければならなくなったらどうしよう……？

さっきの竹藪は明らかに下の方から侵食してきたものだった。ここで折れたら確実にそうなる。慄然としながら、さっき抜けてきたばかりの竹藪を振り返った。



幸い、その想像は外れた。障害物のない幅広道は長々とトラバースを続け、大きな尾根をひとつ巡った。ここまで来ればさっきの竹藪も及ぶまい。ほっとして撮ったこの一枚には、間違いなく人に伝わらないだろう安堵の気持ちが写し込まれている。



最前のヘアピンから30分後、ようやく次の折り返しが見えてきた。この折り返しの辺りはちよつと独特な地形だ。ヘアピンのかなり先に一筋の大尾根が見えるが、彼我の間に谷がひとつ挟まっっていて、その谷の底がやけに平たい。水田跡かと思うような浅い窪地になっている。その窪地に沿うようにして折り返し、下段が続いているせいで、まるで廃村に降り着いたかのような錯覚に囚われる。

窪の底はどこまでも歩いて行けそうな雰囲気であつて、難い地形だが、そういえば大台ヶ原の**開拓**の辺りもこんなだった（規模はよほど違うけれど）。栗田峠の**コツトイ谷**の例もある。稀にある地形なのかも知れないし、遠い昔に人の手が加えられた結果の地形なのかも知れない。知れないばかりの不思議な場面である。



下段はこの窪地に沿うようにして伸びているが、やがて道と窪の底が同レベルになってしまい、進むべき方向が一瞬わからなくなってしまう。

ここは、窪を無視するのが正解だった。山肌に沿って進んでいけば窪地の端を乗り越えるような格好で道が続いている。写真右端に見える明るいところがそうだ。



崩落して狭くなった個所を過ぎ、再び元の道型が復活したが、かわりにまた嫌なものが……。真竹が侵食をし始めている。ぽつりぽつりと飛び離れて育つ真竹に、それ以上陣地を拡げないでくれと願いつつ進んだ。

あと2、3年もすれば、この辺りもすっきり竹に覆われてしまふのだろうか。あの美しいヘアピンも竹の海に沈んでしまうのだろうか。そうなる前に竹の花が咲いてくれないものだろうか……。



次に現れたのは、灌木藪と倒木の組み合わせ。クリアしやすい分、このほうがまだ有り難い。かの灌木が道を埋め尽くしてしまふのと、竹藪に侵食され尽くしてしまうのとどっちが早いだろうか。できれば前者に勝つてほしい。樹木は成長すればするほど疎になっていくけれども、竹林が密になり過ぎて枯れていくようなことはない。

そんな灌木藪に埋もれるようにして、道が折り返した。嫌な予感がした。ここで折り返してしまうという事は、さっきの竹藪侵出前線の真下を、通過することになりはしないか。

はい正解。
さあ、苦しんでもらいましょうか。





竹藪突破の苦しさをいちいち書いているとキリがないし、聞かされるほうも嫌だろうから、以降そのへんは省略する。3段目への折り返しとなるこのヘアピンなどは完全に倒竹に埋もれてしまっていた。私はこの写真を涙無しでは見ることができない。



絶望的な思いで辺りを見回し、さらに絶望した。足元には2段3段と道が折り重なっている。そのすべてが枯れ竹に埋もれている……。この竹藪の中をつづらで降りていたのだ。こうなってしまうともう道を忠実にトレースすることは諦めざるを得ない。できる限りショートカットして先を急ぐことにした（急ぎたくても急げないのだが）。





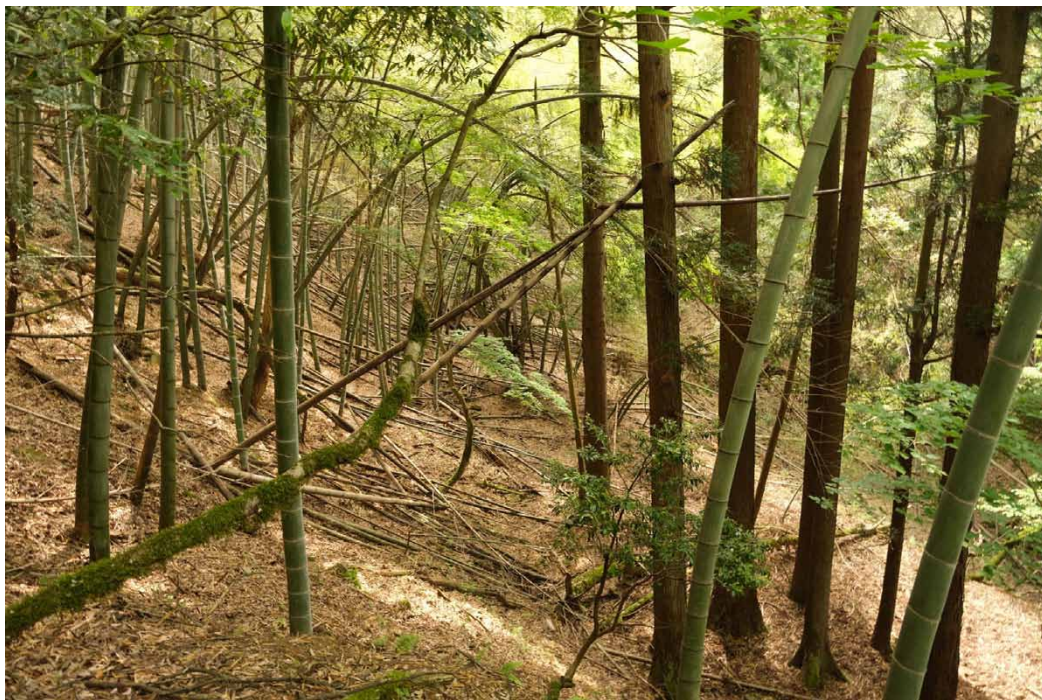
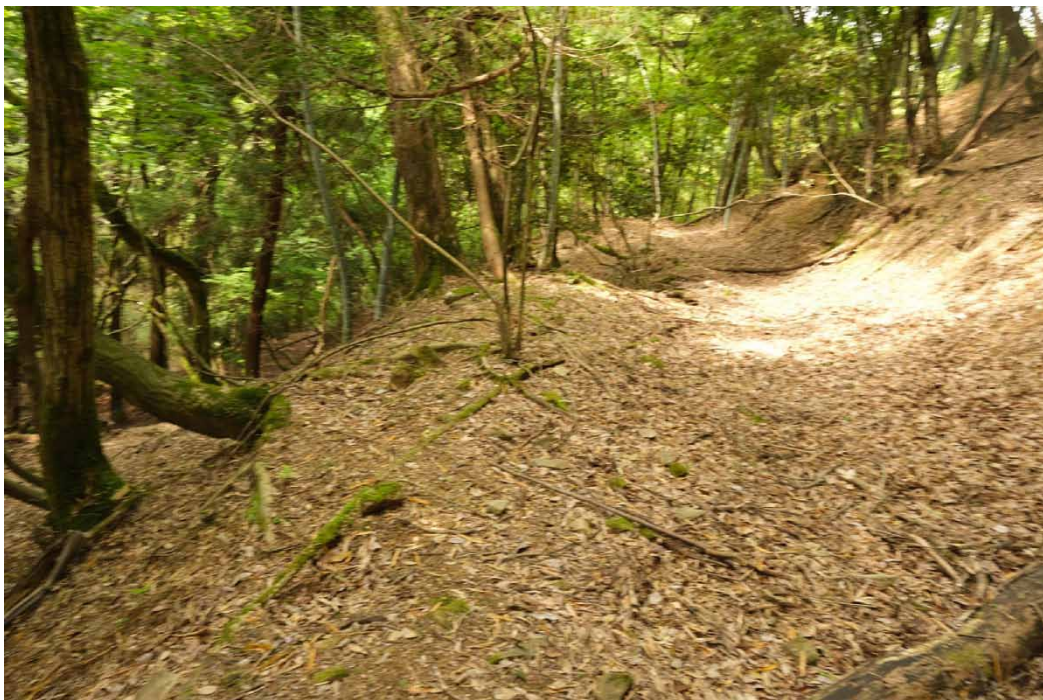


一度竹藪を抜けて4段目への折り返し。どれだけホツとしたかわからないが、それと同じくらいに、この先に待ち構えているはずの竹藪に辟易した。前を通れば必ず吠えられる猛犬が通学路の途中にいるようなものだ。

この折り返しも石垣で補強されていた。道幅はずっと広いままである。

(だんだんと描写が粗雑になっていくのを許されたい。竹藪との格闘に疲れ意識が散漫になっていたから、どうせこの程度のことしか考えていなかったはずだ)





竹の海に溺れた5段目折り返し。その先に谷が見えている。谷の対面もまた一様な竹藪で、あつちに突っ込んでいかないのがせめてもの救いだと、疲れた頭で思った。何のことはない、すでに似たような竹藪斜面に私はいるだろう。

下段から下を見れば、まだ幾段もつづらが続いているのが見える。竹さえなければ小躍りして喜んでいただろうが……道の作りや線形に思いを馳せる余裕はすでない。

5段目は灌木藪の中。6段目は竹藪。スパンの半分が竹に覆われていてはどうしようもない。自然斜面の傾斜が緩いのをいいことに、段を串刺しにするようにしてショートカットしていった。そうでもしなければ命が一つ減る。



6段目のトラバース部にエス
ケープしたところ。6段目折り
返しのほうを見ている。所々に
こういう空間があるのがまこと
に嫌らしい。助かった！と思っ
てもまた竹藪になるに決まっ
ているのだ。

この段の辺りから、道の脇に
谷が寄り添うようになる。以降
はこの谷の傾斜に拘束されなが
ら下っていくことになるのだろ
う。ひよつとしたら……：終わり
が近いのかも知れないな、谷底
まで降りてきたってことだから。

6段目トラバースの大半と7
段目折り返しは竹が侵食してい
なかつたので楽ができた。7段
目は非常に短く、すぐそこに8
段目折り返しがあり下に8段目
が通っている（次ページ写真）。
考えてみれば8段ものつづらを
折っているというのは凄まじい。
竹に侵食されていることがつく
づく悔やまれる。。。





8 段目折り返しから7 段目8 段目を振り返る。

このカーブなども、四輪車を拒絶する鋭さである。

……現場ではそんなことを考える余裕などなかったけれど。



8段目トラバースを進んでいる最中、その下に車道林道が通っているのを発見した。**ようやく見えた一筋の光明!** 今すぐにでもあそこへ降りて苦行を終わらせたかったが、傾斜がきつすぎるし、標高差もかなりある。道の続きが気にならないわけでもない。

……ええい。毒を食らわば皿までよ。そう覚悟を決めて、道を辿り続けることにした。



びん。。



がはつ。



「右の頬を打たれたら左の頬を差し出さない」。主がそう云われたのでその通りにしたら、左頬もぶん殴られた。そんな展開である。

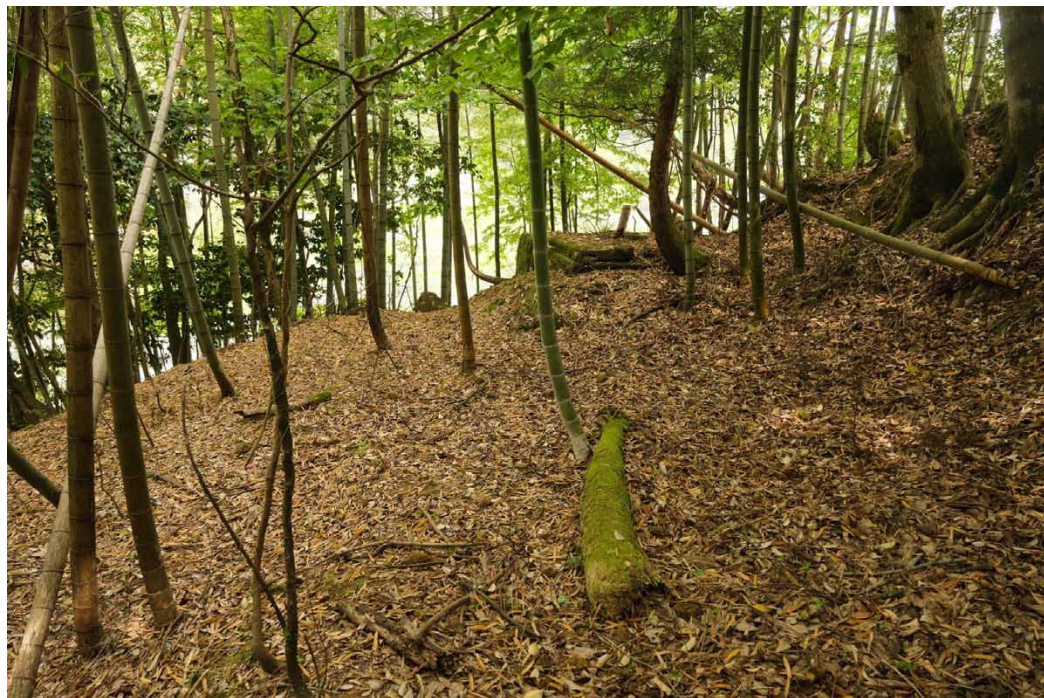
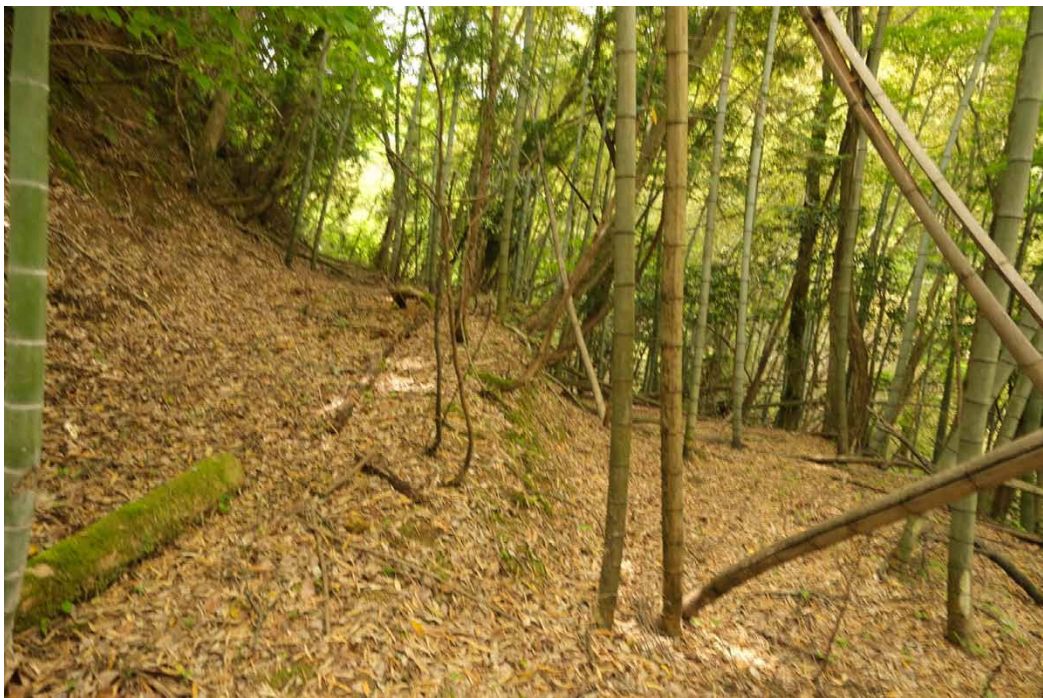
足掻きに足掻いて突破すると、こんな谷に出た。傾斜の緩い播鉢状の谷。そう遠くない所に車道林道が見える。考えた末、ここに自転車を置いてゆくことにした。空身になって道の続きを辿り、車道に降りてから、この谷で自転車を回収しよう。谷の中ほどまで自転車を担ぎ下ろし、放り出しておいてから、また道へ戻る。

道はまだしばらく続いていた（竹藪つきで）。車道林道と付かず離れずの距離をトラバースし続ける。いつになったら降り着くのだろうかやきもきしたものの、自転車という荷物から開放された今の私は無敵である。

道幅は相も変わらず広いままだ。ここのような条件の良い場所であれば全幅3mに達するかという勢いがある。







自転車を離脱させてから約10分。ようやくのことで折り返しに至った。カーブの向こうはもう現国道で、車の行き交う音がけたたましく聞こえる。その向こうには田畑や集落も見える。そんなカーブにこのような基壇が残っていたのが意味深だった。以前は塞ノ神か山の神でも祀られていたのだろう。完全に苔むしていて古そうに見えたが、素材はコンクリートであるようだった。

この折り返しの上下段を見通した構図。やっぱり、すつきりしない。道幅自体は車向きなのだけれども、カーブのRはないに等しく、四輪車両では転回できそうにない。旋回半径3m強というオート三輪なら曲がれるかも知れないが、まさかそれを基準にして改修するようなことがあったとは思えない。かといって荷車用にはオーバースペックな気もするのだ……。



下段は相変わらず竹藪続きだが、最後まで付き合ったご褒美だろうか、枯れて倒れているものは少なかった。最後の最後、車道林道と合流するところで多少苦しめられた程度だ。



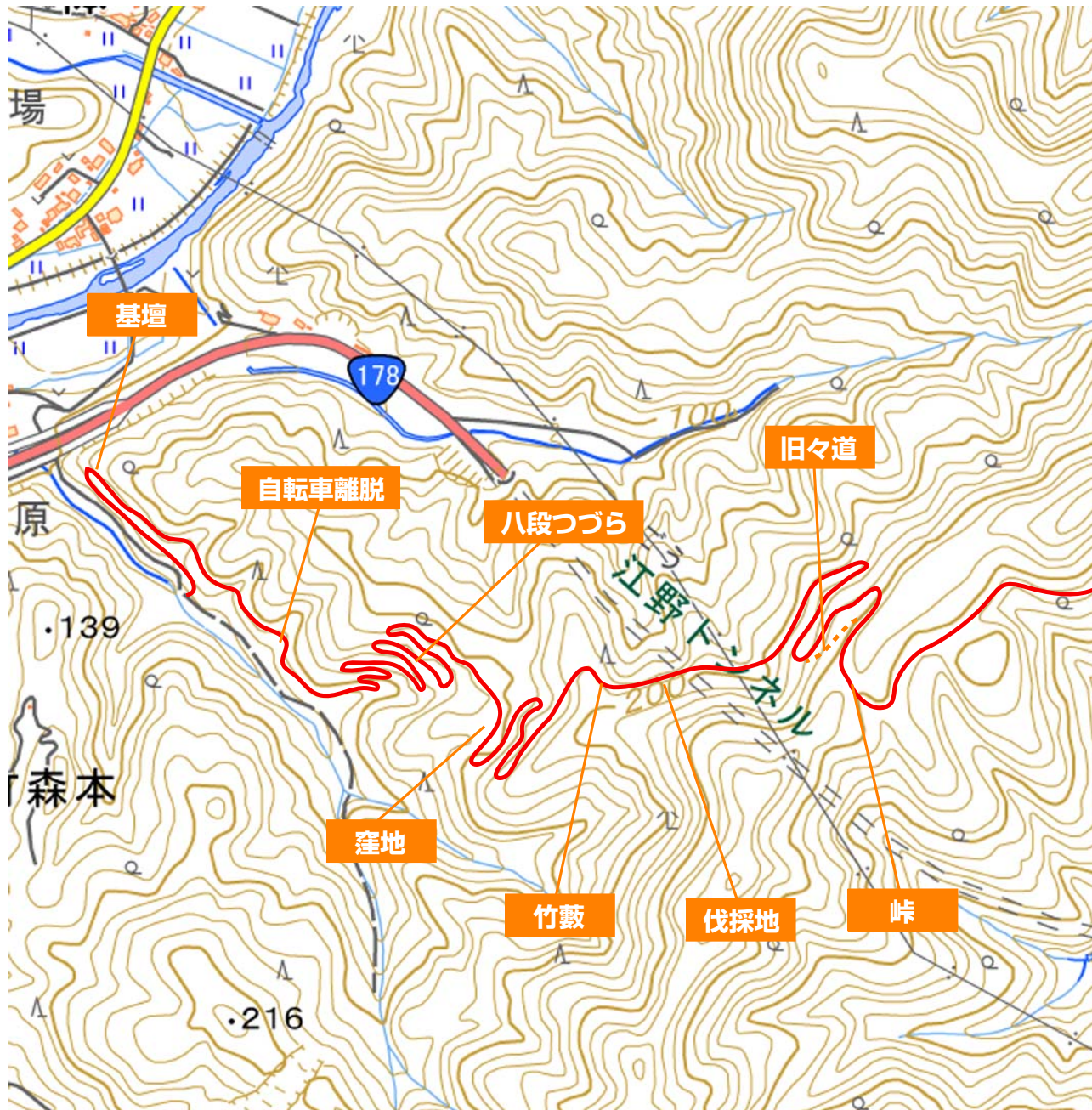


そんな最後の苦行の場、江野坂旧道の終点。林道との接続は（枯れ竹に塞がれている以外は）とてもさりげなく、林道の道幅も旧道と違和感なく繋がっていくように見えた。やはり、道幅は車道的なのだ。なのに——しつこいようだが、カーブが狭すぎる。四輪車の通行を受け入れるカーブであるようにはどうしても思えない。かといって荷車向けにしては立派に過ぎる……。

少なくとも、今日車道を作る感覚とは違う感覚で作られていることは確かなのだが、その感覚がいつの時代のものなのか——明治20年代の改修の時は、はたまた大正昭和の自動車が普及し始めた時のものなのか、が読み切れないまま、このトレースを終えなければならぬのが悔やまれた。

自動車を運転できない私があればこれ考えてみたところで、永久に答えが出ないことかも知れない。自動車を扱い慣れた誰かにこの道を歩いてもらい、その感覚で判断してもらおうしかないのかも知れない……。

探索中は道に振り回されて線形を把握することができなかつた。記憶と写真を頼りに西側の道を再現するとこのようになる。GPSは持たなかつたので正確ではないかも知れないが、航空写真で竹藪の位置を確認しつつプロットしたので、それなりに合っているものと思う。峠直下のつづら折れ、窪地形の辺りのつづら折れ、そして最後の8段つづら折れ、と3群のつづらで標高差を稼ぎつつ下る。改めてみると何ともすさまじい、執念の滲むような道である。



9時35分、林道に降り立った。峠を登ったのは7時55分だったもので、一時間半以上も道と格闘していたことになる。全くご苦労様なことである。ちなみに東側は一時間で峠に着いていた。本来ならその程度の峠なのだ。

何かにけつまづくことなく歩けることの有り難さを噛み締めながら林道を登り、自転車を回収。ずりずりと引き下ろした自転車は数時間前とは打って変わって哀れな姿になっていた。ディレーラーも心なしか曲がっているような気がする（事実これ以降最大ローギアに入らなくなった）。私に買われたのが不運だと思って諦めてもらおうしかない。

林道傍で少し休憩してから出立した。林道を抜け出したところは何やら高速道路めいた高規格道路の脇だった。あれ、ここはどこだ？ 疲れていたせいもあり、現在地をすっかり確認しないまま、惰性で道を下ってしまった。降り着いたところには大きな橋があり、対岸に渡ってすぐ丁字路になる。正面のガレージに掲げられていた案内看板は、右竹野海岸、左鳥取を教えてくださいました。



……しまった、森本に降りてしまった。江野隧道の西口を見ておくつもりだったのに……。

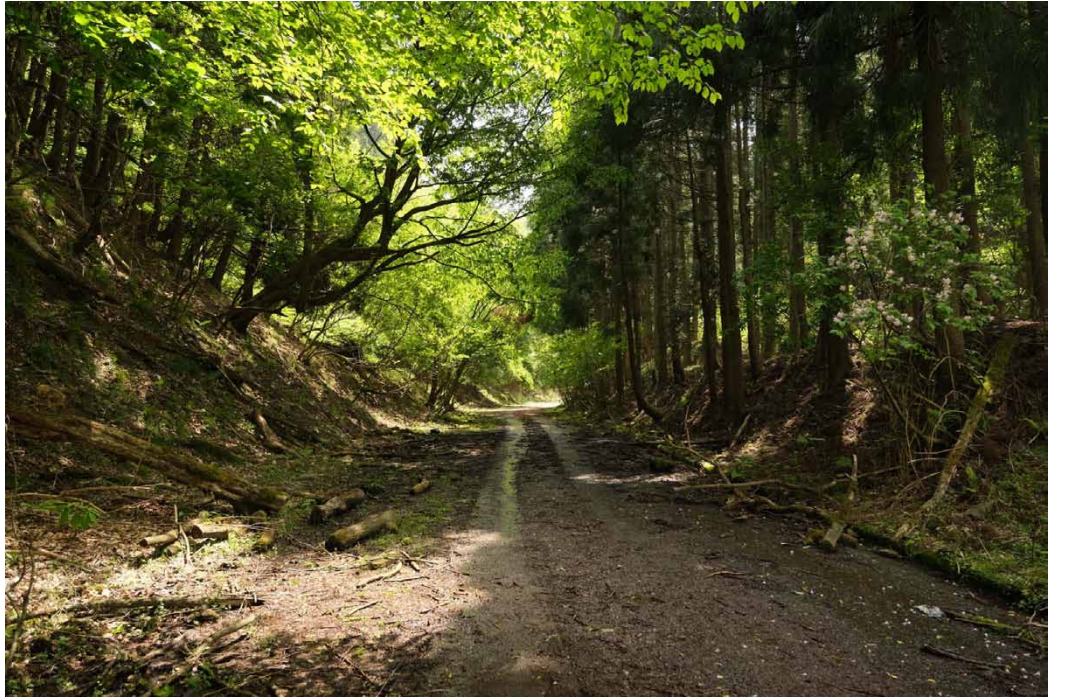
■江野隧道西口

竹藪に虐められて時間を食ってしまったため、一刻も早く先に進まないといけないと思っていた。引き返して江野隧道西口を見てくるか。それとも東口だけで満足し先に進むか。少し逡巡したけれども、行かずに後悔するよりは行って後悔したほうがいいと判断を下し、今しがた心地よく下ってきた側道を登り直した。

上を通っている「高規格道路」は現国道178号だ。江野トンネルを抜けたこの道は大きな高架橋で森本の頭上を越え、正面の山に穿たれた森本トンネルに突っ込んでいく。近年作られた新しいバイパス道路なため高規格道路に見えたのだろう。

勾配はさほどきつくないのでちんたら漕いでいてもそれなりに進む。沿道には海産物を売るドライブインがあり、なかなか賑わっているようだった。さらに登れば右へ大きく曲がって行って、反対車線の向こうにポケットパークが見えてくる。しかし旧隧道への分岐はこちら車線の側にある。以前の取付き道路を直線でぶち抜いたのが現国道なのだろう。





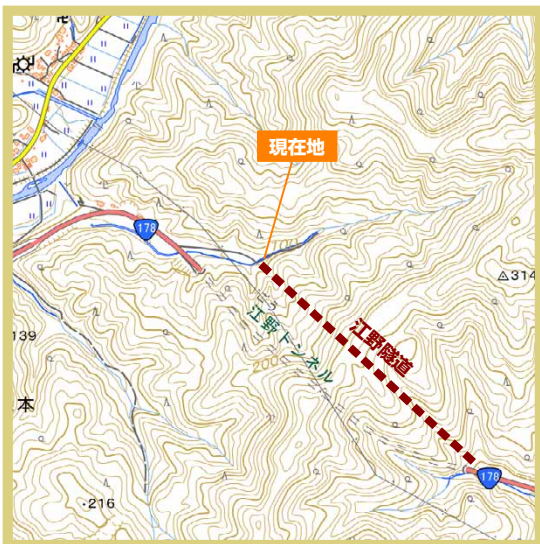
旧道。いまの国道178号が作られたばかりでピカピカ輝いているのに対し、旧道は骨の髄までうらぶれている。一応二車線あったらしいアスファルト道路は、ひび割れ、土を被り、倒木に塗れている。まことに哀れである。

旧隧道は分岐からさほど遠くない場所にあった。隧道に至る直前、坑口の目の前を川が横切っていて、それを小さなコンクリート橋で渡って取り付いていくのがちょっと面白かった。以前はこの橋のところの高さ制限バーが建っていたようで、まるで親柱というような立ち位置に、コンクリートの基礎と断ち切られたH鋼の根っこが残っていた。



西口坑口は山の麓にぽこんと飛び出した格好で佇んでいる。谷の奥にはなく尾根筋の先に坑口をつけてあって、そのせいで飛び出ているわけである。おかげで草木に覆いかぶさられることもなく、アール・デコ風の壁面装飾もこちらの坑口のほうが見やすい。

尾根先に坑口が切り付けられているのは、実はそのほうが理に叶っている。昔はトンネルを短くすることに意を払って谷筋に坑口をつけることが多かったが、その谷が断層になっていたり、谷の水が伏流水となって噴出したりしがちで、難工事になることが多かった。尾根に沿って掘り抜くほうが地層が安定しているのだ。





横から見るとまるで普通の壁のように見えてしまうポータル……いや、この「壁状態」は、谷筋にあってもやはり壁のように作られているはずで、単にそれを見る機会がないだけだろう。尾根筋の向かって左手に薄く削ぎ込むように坑口がつけられていて、そのせいでポータルは左右非対称になっている。左手の翼が垂直に切られ、それがますます「壁」つぽさを演出している。



そんなポータルには看板がいくつか掲げられていた。ひとつは東口でも見たやつで、「大型車は離合注意」で合っていたようである。その隣には車間距離を守れという看板。へえ。こういうのは公安委員会が設置するものなのか。

残りのひとつは初めて見るものだった。

「この信号は除雪車通過の時使用するもので、その他使用を禁止する」とある。

文字は読めるし単語もわかるが、文章の示す状況がよくわからなくてちよつと戸惑った。しばし考えてやつと理解した。除雪車がトンネルに入る時に赤信号を灯し、それが通り抜けるまで他の車を入洞させない仕組みだったのだろう。当時の除雪車がどんなものだったかは知らないが、通常の車よりもかさばるものであったことは想像に難くない。大型車二台で閉塞するような狭い隧道にそれが入れば対向車が自家用車であっても離合できないかも知れない。（まかり間違っても、反対車線に雪を放るからではないだろう。トンネル内に雪が積もるわ

けがないだろうか（nagajis）

この看板を目にして、また不意に、北但馬が豪雪地帯であったことを思い出した。昨年の暮れにも大雪になって山陰線が一時不通になっていた。この時豊岡市街では20cmの積雪を観測し、山間部では1m近く積もったところもあったそうだ。

私は九州の生まれだから、雪に降り込められて身動きできなくなるような経験をしたことがほとんどない。山間部だったので多少は雪に慣れているけれども、学校が休みになるような大雪は10年に一度あるかないかという頻度だった。除雪車の活動に遭遇したことなどももちろんない。今は初夏だからいくらでも山へ入っていけるが、冬になれば一歩たりとも立ち入れない（車さえ通じない）銀世界になってしまうのかも知れない。廃道もそんな雪の下で数ヶ月を過ごすのだろう。江野坂が新鮮な状態で残っていたのも、あるいはそんな雪のお陰なのだろうか。

一度、雪の但馬も訪れてみたいものだな。きつと一度で辟易してしまおうだろうか。

そんなことを思いながら見上げた空は、いつのまにか青々としていて、登り初めの頃に雨に降られていたのが嘘のようだった。天気予報は朝方曇り、それ以降は晴れだと言っていた。これ以降雨の心配をする必要はないのだろうか。

日差しを浴び、ムツとする空気を立ち上らせているアスファルト舗装の廃道を蹴って、次の目標である土生坂へ向かった。

〈つづく〉



この記事の感想をお聞かせください。

公式サイトアンケートのほか、下記フォームからお送りいただくこともできます。みなさまのご意見、お待ちしております！

1. この記事はいかがでしたか？

←つまらない・役に立たない ふつう おもしろい・役に立つ→

1

2

3

4

5

2. コメントをどうぞ！

(空欄でも結構です。内容は「日本の廃道」公式サイトや本誌で公開する場合があります。公開を希望されない場合は「公開不可」にチェックを。)

公開しない

次号発行まで保留