



## 「知られざる穴場」の補遺編

### 「プロローグ」

いま何故補遺かと言えば、本文で伝え残した事項が大きく分けて4つほどあるので、それぞれの章立てのもとに書き留めて幕開けとしたい。

### 第一章 軽便鉄道について

本文では「その⑧」の中で、天竜川鉄橋が旧東海道と国道1号に並んで架かっているながら両方とも歩道がなく、とても263メートルは歩けたものでないので旧東海道に走っている定期バスを利用した事情を述べた。その後堤防沿いの旧道が道なりに下りて行った先に、「軽便鉄道軌道跡」という珍しい道標が建っていた、と言及した。

実はその時点では軽便鉄道について、それ以上の詳しい知識を持ち合わせてはいなかった。ただレールの幅が非常に狭いのと、おもちゃのような蒸気機関車のイメージはあった。ところが最近の読売新聞（平成23年12月14日）の記事で、観光用としてでなく時刻表に組み入れられて今でも日々走り続けている狭軌鉄道が、存在するとい

う事実を知った。三重県桑名市の西桑名駅といなべ市阿下喜を結ぶ三岐鉄道（20.4キロ）で、現行の路線幅より約30センチほど狭く、牽引するのは蒸気機関車ではないが客車は左右向き合う形の座席で、足を伸ばせば反対側の人につかえるほどだという。

そこで思い出したのは、志賀直哉の短編小説『真鶴』（大正9年）に出てくる軽便鉄道。その描写はまるでへっつい（竈）そっくりの小さなボイラーや煙突の上に丸いオープンでも乗せたような軌道機関車と、それに引っ張られている2両連結の小さい客車である。

早速図書館へ出かけて倉庫にしまっている2冊の『軽便鉄道』という題の大冊を借り受けて、リアルな写真を求めてページを繰った。そして3枚の写真をコピーさせてもらった。その内の1枚が後掲のものである。当時鉄道普及のため、全国を走っていた軽便鉄道の蒸気機関車は何れも主にドイツ・イギリス製の輸入蒸気機関車で、採用した会社によって狭軌の幅はまちまちであった由。い

ずれにしても日本の津々浦々まで鉄道を普及させた当時（主に大正時代）の面影を求めて、西桑名駅から乗車してみたいものである。幸い愛知県の

## 第二章 三条大橋にあった『駅伝発祥の地』碑に関して

後日に得た知識。『名門校ライバル物語（愛知）旭丘VS東海』（『月刊現代』2007年12月）によると、それは関東組と関西組の2チームで争われた由。時は大正6年4月27日から29日にかけて、三条大橋からゴールの東京の不忍池まで516キロ。関東組は東京高師、旧制一高、早稲田など上級学校から選り抜かれたつわもの揃い。片や関西組は愛知一中ただ1校の中学生のみ。言わば大人と子どもの対戦であった。それが何と全区間の走者（23人）をつないで走り抜き、見事その責を果たしたとのこと。イヤハヤ驚いた。旭丘に勤めていて、愛知一中の校風は熟知しているつもりだったが、この事実だけは知らなかった。

ここまでが、本文を締めくくる際に記した内容のあらかたである。ところが最近もっと詳しい内容を知り得たのでその特徴的な部分を採り上げてみたい。

いきなりわき道から入るが、癌を手術するに当たって思うところがあり、蔵書とアルバムを含む写真類の大半を始末した。その際、旭丘で買った卒業アルバムに加えて愛知一中・旭丘創立百年を記念して編まれた膨大なページ数の『鯨光百年史』も始末した。ところが

『愛知一中物語上・下』（大野一英・中日新聞本社刊）が始末し忘れたのか、残っていたことに最近気づいたのである。そこで上記、『月刊現代』の記事の元になると思われる、以下に記す驚くべ

どこに住んでいても、桑名が一番行きやすい隣県なので、読者諸氏にもいつかはお出かけいただければと思い、駄文を重ねた次第。

き事実を知り得た。駅伝という言葉も実態もなかった時代を想像して、読んでいただきたい。

まずどのパートに掲載されているかと言えば上巻の5つある目次の5つ目の「スポーツも名門校」の中の「マラソンと駅伝」の項目に収められている。読んでみると老いの我が身まで血湧き肉躍る高揚感が湧いてきて筆舌を尽くしたくなるので、ここはぐっと抑えてメンバーの特徴を書き写すにとどめることにする。関東組は19歳から27歳の、今を盛りの青年たち、関西組は愛知一中の2年生から5年生までの生徒（氏名は略）とOB1人、それに教師とその他1人、加うるに愛知一中校長を17年間勤めあげ辞任したばかりの日比野寛。日比野寛と言えば、知る人ぞ知るマラソン校長として天下に名を馳せ、暴力のまかり通っていた一中を見事再生させた中興の祖。まさに一中、旭丘の校訓「正義を重んぜよ 運動を愛せよ 徹底を期せよ」の種を蒔いた名物校長で、その銅像は今でも旭丘高校の校門に入った所で生徒たちの登下校を見守っている。時に日比野寛50歳（数え歳）。平均年齢50歳に満たぬ大正一桁時代の超お年寄り。

さて勝負は驚くなかれ第6走者までは一中が7分リードで名古屋の中継点に駆け込んだというのだ。時刻は28日AM1:37（三条大橋出発は27日）。深夜にもかかわらず、聞きつけて黒山の人だかりが出来たそう。その後浜名湖の今切の渡しと箱根の山越えの難所で悪戦苦闘の末、最終コースは金栗四三、日比野寛が走り抜きゴールに入ったのは29日の昼前後。関東組は

41 時間 44 分、一中組は 43 時間 08 分。その差 1 時間 24 分ながら途中リタイアもせず、見事完走したのであった。ちなみにこの企画は東京遷都 50 年奉祝博覧会（3 月 15 日～5 月 31 日）が上野不忍池畔で開催された際の協賛事業だ

### 第三章 東海道を自ら体験した急坂ベスト 10

箱根峠が第 1 位であることは衆目の一致するところであるが、それぞれの坂に意外な隠れ穴場があってそれを自分の脚で発見するのも、東海道旅歩きの醍醐味である。

- ①箱根峠 ②鈴鹿峠 ③宇津ノ谷峠 ④薩埵峠  
⑤小夜の中山 ⑥逢坂山越え ⑦権太坂⑧潮見坂  
⑨金谷峠 ⑩菊川坂

まず①の箱根峠に関して。いま一度、箱根馬子唄の歌詞にもある「箱根八里」を確認すると、東の小田原宿から箱根宿経由の峠までの東坂と西の三島宿までの下りの西坂（西からの旅人にとっては上りの坂）までの 32 キロ。

このうち東坂に限って記してみても、観音坂、葛原坂、女転し坂、割石坂、大澤坂、西海子坂、榎木坂、猿滑り坂、白水坂、天ヶ石坂、権現坂、向坂等の急坂が峠まで続く。その中には、7 箇所の石畳の細い上り下りの急坂も含まれている。まさに「天下の険」と呼ぶにふさわしい難所である。

鈴鹿峠は、東の箱根峠と並び称されている西の難所である。事実八丁二十七曲りと呼ばれる山道が続く険しい道であることは間違いない。しかし実際歩いてみての感想は箱根峠の比ではない。ただ別の意味での難所としては、昔から鳴らして来た峠である。それは坂上田村麻呂（平安初期の武将、征夷大將軍、758-811）の太古より山賊が頻繁に出没したのがこの峠で、彼らは鏡岩という

だったので、三条大橋を出発点とし東海道を走り抜けながら、日本橋がゴール地点にならなかったのである。

岩陰に身を潜め、そこに人影が映し出されるや獲物狩に出向くという厄介な岩が現存している、まさに旅人にとっては剣呑な峠であった。

③の宇津ノ谷峠～⑩の菊川坂については詳細な説明を省くとしてそれぞれの穴場的な見所をワンポイントずつご披露する。まず③の宇津ノ谷峠。国道 1 号の「平成の宇津ノ谷トンネル」手前（東側）のバス停「宇津谷入口」で下車。東海道を峠に向かって上って行くと途中で別れ道があり、それを辿るのが太古の「鶯の細道」。私は東海道をひた歩くのが目的だったので歩かなかったが、「穴場発見」のテーマに沿ってここでは鶯の細道の方を紹介する。かつて東下りの際、『伊勢物語』の主人公（在原業平）が通った道で「駿河なる宇津の山べのうつつにも夢にも人にあはぬなりけり」と詠んだ歌枕の地でもある。その業平の歌の碑が建っている由。次いで④の薩埵峠。ここからは東に富士、南に伊豆半島、西に三保の松原、眼下に東海道本線、国道 1 号、東名高速が富士に向かって走っているという観光スポット。観光バスで日帰りのコースであっても、隠れた穴場はない。

次いで⑤の小夜の中山。ここも有名な歌枕の地。西行の「年たけてまた越ゆべしと思ひきや命なりけり小夜の中山」の歌碑、西行を敬愛して止まなかった芭蕉の、西行のこの歌を意識してこの地で詠んだ句の碑等を見逃さないでほしい。⑥の逢坂山の旧関所（東海道制定以前の関）越えの

坂。「これやこの行くも帰るも別れては知るも知らぬもあふ坂の関」の蟬丸の歌にちなんだ歌枕の地。作者蟬丸を祀るお社が3つも存在する。すなわち東から順に蟬丸神社下社、蟬丸神社上社、村社蟬丸神社であるので、1つたりとも見逃さないように。⑦の権太坂。今では何の変哲もない坂だが、行き倒れを葬った「投げ込み塚跡」と供養塔があり、上りきった頂上には武相（武蔵・相模）

#### 第四章 道アラカルト（中味は盛り沢山）

旧東海道53次を踏破できた最大の協力者は道そのものである。中でも旧道以外に特にお世話になったのが国道1号。旧東海道と国道1号は分かれたかと思うと合流し、また分かれるという繰り返して、この穴場探しのエッセイでも最多登場の道である。

ということで国道の道路標識をしっかりと認識できると同時に県道との標識の違いも自ずから知ることになった。すなわち国道の標識は逆三角形の青地の中に白抜ききの3段の説明が入る。国道1号の場合だと上段に国道、中段に「1号」という番号名、下段に現在の所在地。なお青地の逆三角形の3つの頂点は丸みを帯びている。

一方、県道は正六角形。青地は国道と同じで、白抜ききの3段の文字や数字も国道並み。一宮市内の県道を例にとると、上段に「県道」、中段に「65号」、下段に「愛知」と記す。ここまでは歩いて知った事実。

一方、市町村道もちろんあるので、その標識にも興味をもって調べた結果、意外な事実が分かった。すなわち市町村道番号案内標識は法規などで特に定まっておらず、市町村によってデザインはばらばら。国道・県道の標識に色・書体ともそっくりなもの、色は同じだが形が異なるもの、形

国境の木跡の遺跡もある隠れた穴場。⑧の潮見坂の頂上にある「白須賀宿無料展示館」で、明応8年（1499）の浜名湖が海と繋がった地震と津波、宝永4年（1707）の旧白須賀宿を壊滅に追い込んだ地震と津波等の惨状をつぶさに学ぶことが出来る。⑨の金谷坂と⑩の菊川坂は⑤の小夜の中山へと続く急坂として、3つお揃いで体験したい穴場である。

は同じだが色や標記方法が異なるもの、市町村章をかたどったもの、単なる白い丸や四角などのものまであるとのこと。自分の住んでいる市町村道にどんな色や形の標識が使われているか、穴場発見の楽しみが増えたというもの。

かくして道そのものに、多面的多角的な興味をもった延長線上で発見したさらなる穴場は、海上にもれっきとした国道が存在するという事実である。きっかけは直江津から船で佐渡島の小木港へ渡り、佐渡を横断して両津港から新潟へ旅行した際、何れも本土の国道は350号で佐渡島横断の国道も350号であることを知ったのがそもそも。かくして350号なる海上国道の存在をも知った次第。

その後興味に任せてさらに調べてみると、日本全国で海上国道は27路線（重複を除くと24路線）あるとのこと。その中で最長の海上国道は九州本土鹿児島港から種子島、奄美大島を経て沖縄本島那覇港へ至る海上国道58号。上記説明の中で、「重複を除くと」とあるのは海上国道と、両者を繋ぐ陸上国道との号番号が異なっている場合があるからである。幸い地元でそれに当てはまる例があるので示してみよう。三重県鳥羽市と愛知県田原市を結ぶ陸上国道は42号であるが、この間の海上国道は259号である。地図で調べてみ

ると田原市を通過して豊橋市に向かう国道は42号以外に北側を通る259号があって、その259号が海上国道に採用されており、こういうのが重複の例である。

〔エピローグ〕

ここまで記してきた4つの章以外にも採り上げたい材料は幾つかある。例えば高山彦九郎（三条大橋にある銅像の主）の略歴、東海道の路傍で発

見できる芭蕉句碑の数々、夜鳴石（小夜の中山）と十団子（宇津ノ谷峠）にまつわる伝説等々。しかしその何れも、わざわざ章立てするには内容が乏し過ぎるので、この辺で幕を閉じることにする。最後までご高覧いただき感謝に堪えない。

（ 完 ）