

和田嶺道路改修（峠新道の開設と全国初の請願駅大屋駅）

七道開鑿事業の進捗と共に、道路利用効果をさらに高めるため、明治21年に開催された長野県会は、七路線につながる他の幹線道路の改修工事の必要性を認め、三州街道など4路線の改修事業(図-1)が着手される。なお、後に明治22年に完成した上田橋が洪水で被害を受けたため、その修繕工事が追加される。

三州街道は、明治21年に着手されるが、和田嶺道路の改修は、遅れて明治26年から始まり、明治28年に完了する。事業費10万円余の高額の費用を費やしたが、その最大の難関は、和田峠に新たな道路を開鑿することであった。

この道路改修に対する諏訪地方の熱意は大きかった。「国道中山道中和田嶺ノ如キハ県下東南諸郡ノ産業上、最モ枢要ノ道路ニシテ・・・通行ノ人馬常ニ険悪ニ苦ミ 三冬積雪ノ候 孟夏炎暑之節 行旅人馬ノ死亡スルモノ 毎年十数ノ多キニ至リ・・・」

(明治24年下諏訪村総代、下諏訪村村長からの郡長への稟請)

また、信越鉄道は、明治21年に直江津から上田まで開通し、鉄道による輸送体系ができあがる。そして残されていた軽井沢横川間の碓氷峠も明治26年には開通し、東京と鉄道で結ばれ、輸送量は大幅に向上する。しかし、此の時点で中央線が岡谷まで開通するには10年以上を要する。このため、上田駅は特に荷物などの取扱量が急増したことから、諏訪方面に近い大屋に駅設置を請願する運動が、明治24年頃から始まった。請願には「該地ハ県下諏訪上下伊那東西筑摩書諸郡ノ地方ヨリ東方諸国・・・製糸原料ヲ輸入及製糸ヲ輸出スル等総テ此道路ニ停ラサルハナク特ニ和田嶺改修後ハ愛知県ニ於テモ・・・」(写真-16)。とあり、請願がむしろ諏訪、伊那、東筑摩などの地域はもちろん県外まで影響する理由を添えての要請であった。そして明治28年1月に全国初の請願駅として決定され、明治29年1月に駅が開業された。

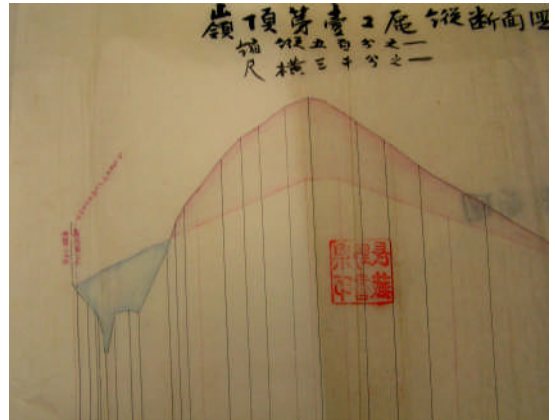


写真-12 和田嶺開鑿工事 縦断面図

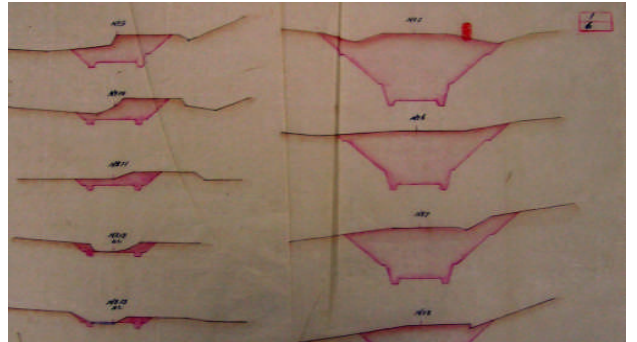


写真-13 和田嶺開鑿工事 横断面図

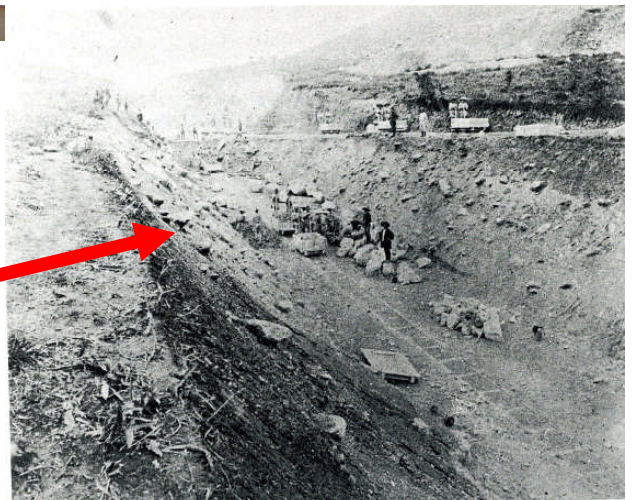
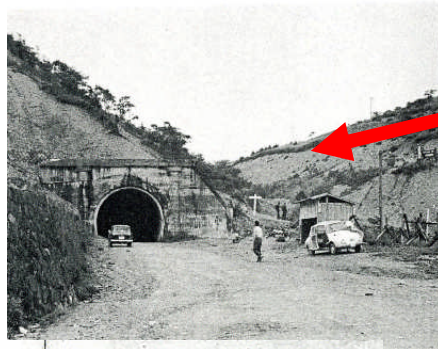


写真-14 和田嶺の開鑿工事の様子

写真-15 今もその掘削の跡が残る峠



写真-16 大屋駅設置請願書 (明治28年通信省 鉄道部建築四 314、338号)



このようにして、和田嶺道路の改修は、特に中南信地域の製糸業にとって重要な課題となり、県会の承認を得て工事に着手される。工事の最大の難関は、峠にそれ以前の街道であった峠道をさけて、馬車が通行できる新道をつくることだった。

峠は標高が高く、厳しい工事であったため、松本監獄所の囚人を動員して工事が行われ、峠の隧道の横にのこる堀割の新しい道が造られ、峠前後の西餅屋や下諏訪側の道路が改修されている。

道路が改修された後、諏訪や上伊那からは繭や生糸を運ぶ運送馬車が大量に、上田や大屋と往来し、また人々も信越鉄道にでて、東京と結びつようになっていったのである。(図-3)

このように、明治時代から始まった県内の道路改修は、蚕業、製糸業の発展とともに進められたもので、特に上田、大屋と諏訪、松本、伊那谷を結ぶ路線は「シルクロード」として開設され、鉄道が中南信にできるまでは、馬車が頻繁に行き交い、沿道の町は賑わ

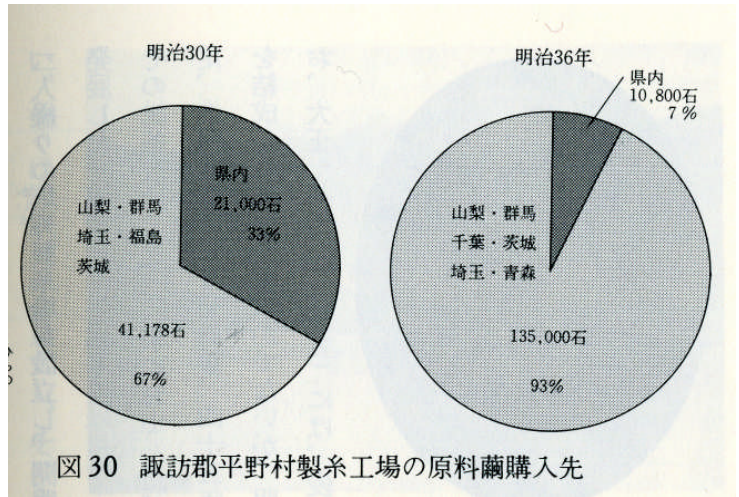
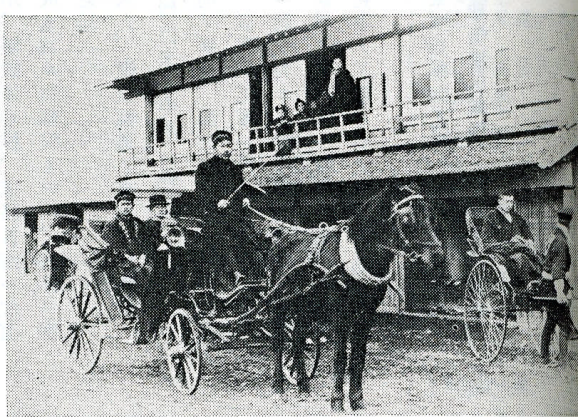


図-3 平野村(岡谷市)の繭の購入先



写真-18 岡谷駅に集める繭を積んだ運送馬車



三州街道を走る馬車

馬車も二輪(上)から四輪へと変って行く。

(上田市立歴史博物館 下田市立歴史博物館 駒ヶ根市立歴史博物館)

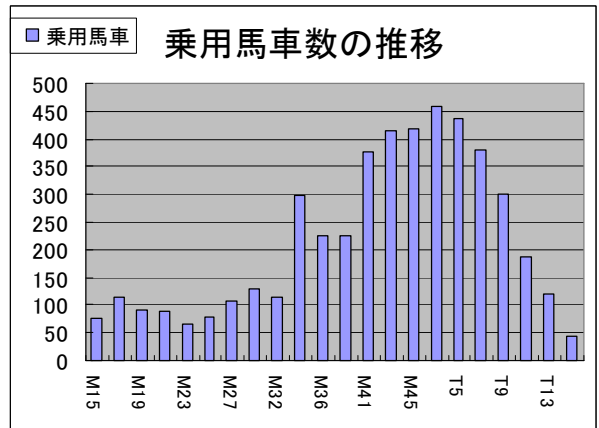
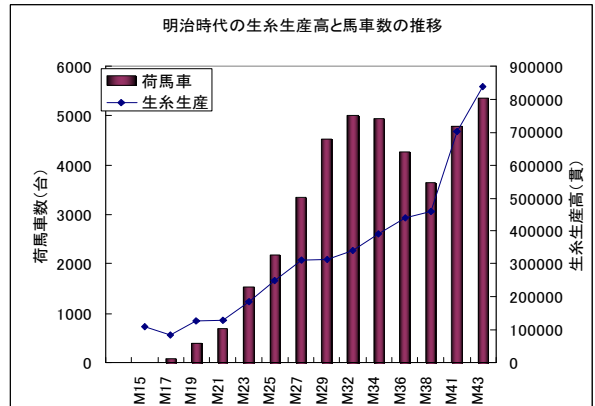
写真-19 道路が改修され、人も馬車で移動する。



腰越橋渡り初め。木橋だった頃(大正期)。

写真-20 和田-大屋間の道路にある腰越橋(大正の改修、ハウトラス形式の木鉄橋。明治時代に既に馬車が通れる橋だったとみられる。)

つて
いた。



上: 表-1 県内の生糸生産高と荷馬車数の推移

下: 表-2 県内乗用馬車数の推移

※明治後半に県内は馬車全盛期となる。