

# 繭と生糸を運ぶために改修された 二線路（七道開鑿第二路線）、和田嶺道路

## 七道開鑿第二路線

明治15年3月の通常県会において県令大野誠は「本県ノ地形タル四隣山嶽ヲナシ、管内亦山路峻阪多ク 運輸の不便困難ナル勿論交通疎潤ノ弊アルカ為メニ・・・道路開削ヨリ急且要ナルハナシ」と述べ、緊急を要する「六道開鑿」事業に県債60万円を發行する提案を県会へ諮った。しかし、当時道路にかかる維持費や橋梁の建設、復旧などに町村や住民の負担が大きく、根強い反対意見があたため、全体事業費63万円のうち、21万円を国の補助、地方税負担を7カ年4万5千円ずつで31.5万円、残り10.5万円を寄付金による案に修正し、従来提案の「六道」に甲州街道を加え、「七道開鑿事業」として県会の承認をえて工事は開始された。（図-1）

松本市と上田市を結ぶ七道開鑿第二路線には、東側の起点、通過する峠、通過地域などでいくつかの路線案（図-2）があり、地域を巻き込んだ論争となった。当初県は、既存路線を活用できる篠ノ井起点一本松峠を通過する善光寺西街道沿いルートを経線とし、青木峠ルートを支線とする提案をしたが、県会では青木峠ルートで一本化するよう修正可決された。

第二路線は明治21年9月着工23年3月完成したが、延長が50数kmに及び、七道開鑿事業全体の半分を占める大規模工事であった。その名残は現地や当時の設計図などの資料にみることができる。

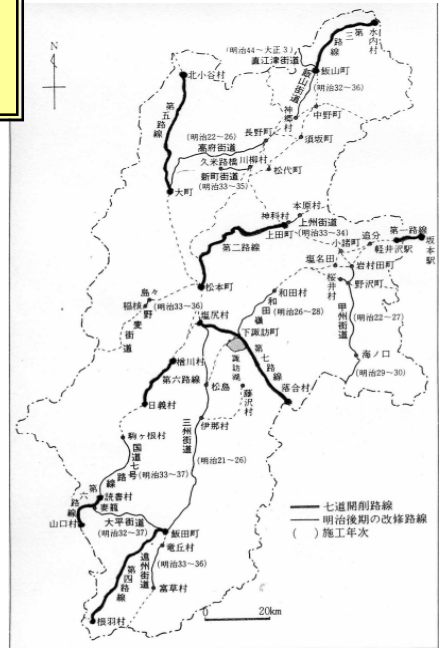


図-1 七道開鑿 路線図

## 今も残る遺産（道路・隧道・水準点）



写真-1 第二路線当時の状況がのこる四賀刈谷原付近



←施工時のトンネル断面図

写真-2 現在国道となっている区間で現存する最古の隧道（明通トンネル）（撮影：山浦直人）

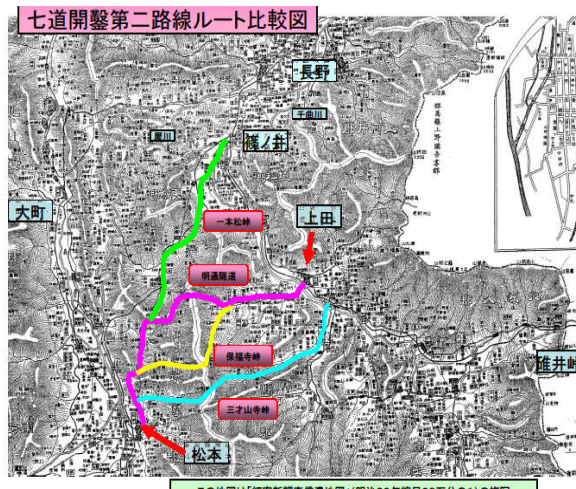


図-2 第二路線 ルート比較図（作成：山浦直人）



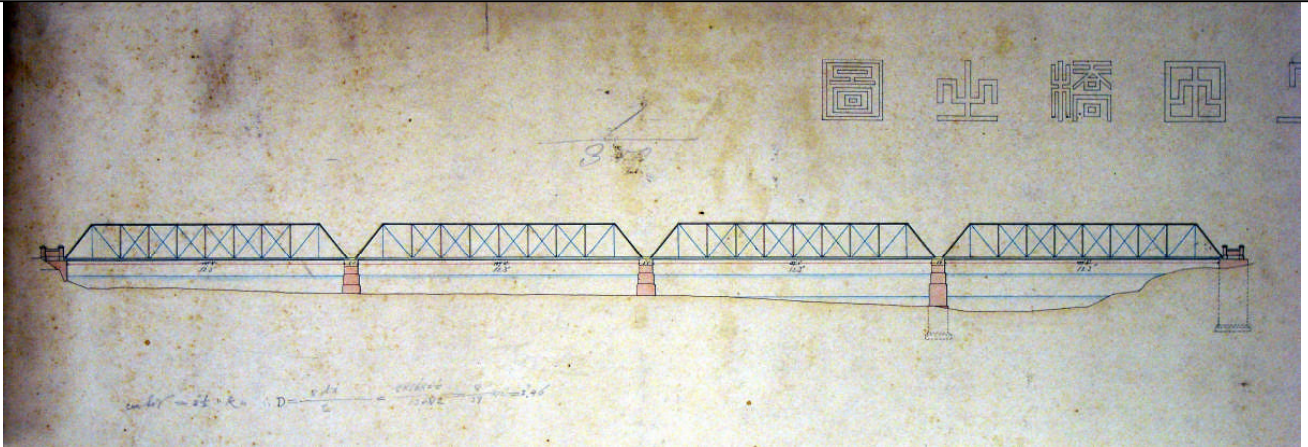
写真-3 第二路線には当時の水準点が多数残る（旧本城村）



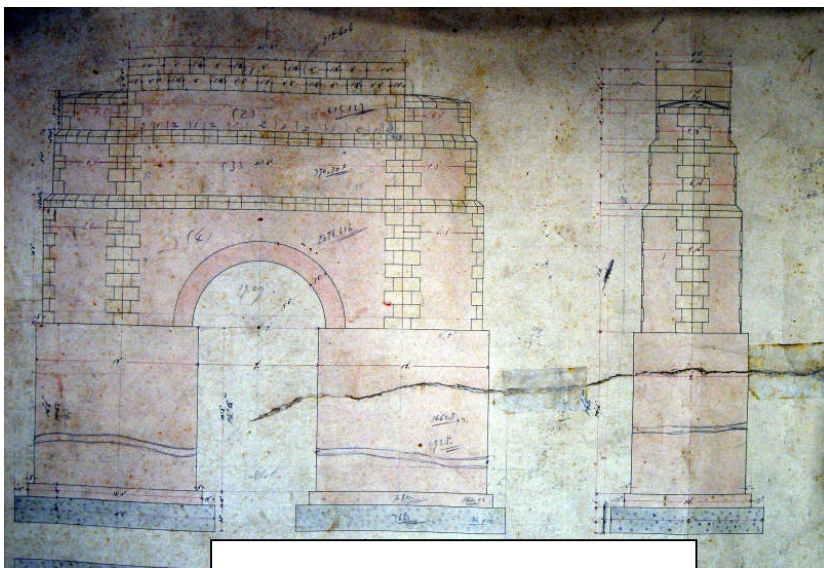
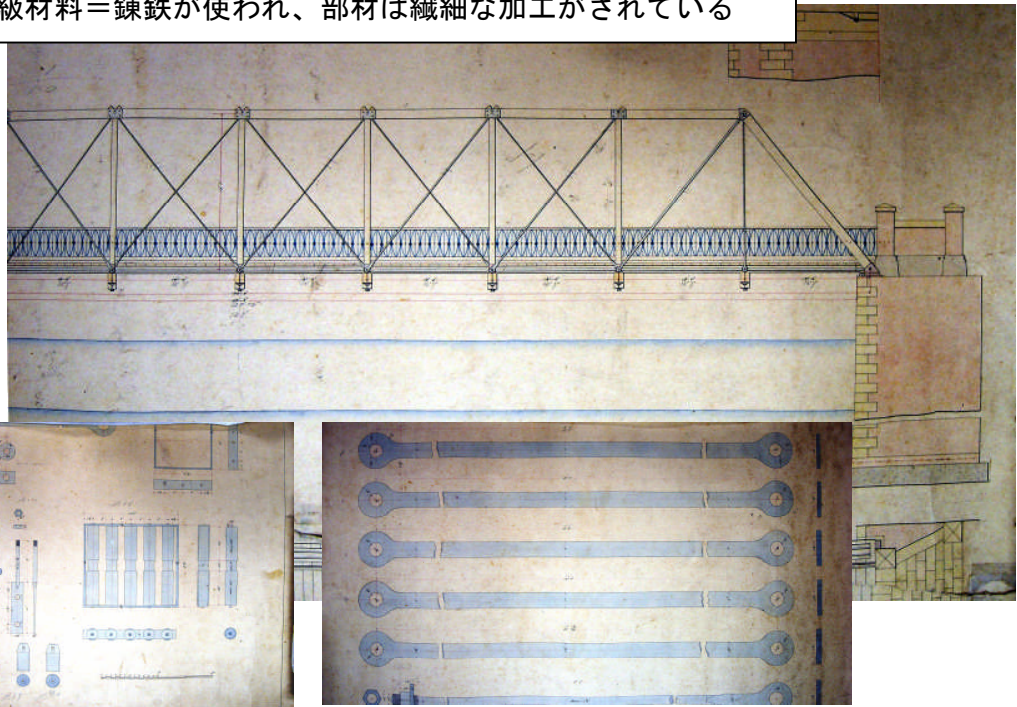




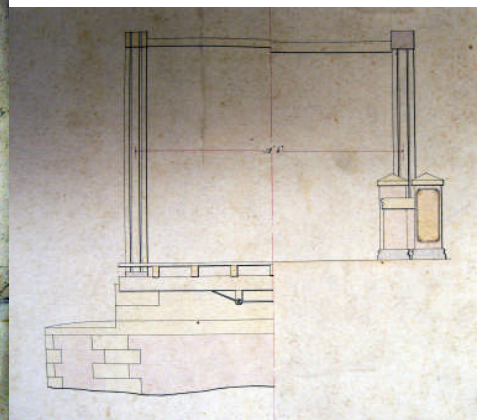
長野県の近代橋梁工事の先駆け 上田橋（4径間木鉄混交プラットラス 明治23年完成）



当時的高级材料=錬鉄が使われ、部材は繊細な加工がされている



橋脚は、煉瓦でつくられている



幅員は3間（約5.4m）

写真-11 第二路上田橋設計図（4径間木鉄混交プラットラス） 明治27~33年の間作成と推定（撮影：山浦直人）