

自転車で行く 自転車で行けないところ



9/10 函館にて



はじめに	4
導入.....	4
行程.....	6
第一部 北海道上陸	7
9/1 黒井～舞鶴 FT	8
9/2 舞鶴 FT～小樽 FT	11
第二部 雷電国道旧道.....	14
はじめに.....	15
9/3 小樽～神威岬	16
行程	16
オタモイ遊園地.....	18
滝の淵トンネル	28
豊浜トンネル	32
念仏トンネル	49
あとがき & 次回予告.....	57
9/4 神威岬～岩内	60
行程	61
神威岬 ～積丹の絶景ブルー～	64
窓岩トンネル旧道 ～人知を超えた日本海の荒波～	79
キナウシトンネル ～穴だらけ～	89
大森大橋 ～投げ飛ばされた 3,600t～	100
5 つの雄大な橋梁、その陰に旧道.....	122
兜岬の旧旧道 ～つなぐ～.....	134
あとがき	149
トンネルずかん	151
次回予告.....	157
9/5 岩内～島牧.....	158

行程	159
旧国鉄岩内線	164
雷電トンネル	174
ピンノ岬トンネル東口まで	176
ピンノ岬迂回	183
樺榎内覆道	193
海蝕洞を通る旧旧道	220
完全踏破へ	231
刀掛トンネル旧道(東区間)	248
雷電温泉郷	249
滝の上の旧道	252
島牧の宿まで 59km	260
あとがき	272
トンネルずかん 2	273
次回予告	277

2021年9月 道南(“道”の”南”的方)自転車旅の記録

○導入

2021年の9/1(水)～9/10(金)に、自転車に乗って単独で北海道を旅行してきました。行き先は道南であり、西海岸を小樽から函館までトレイスしてきました。

(注)本旅行にはキラキラした要素は殆ど存在しません。北海道に行ったのにも拘わらずグルメ要素も僅かしかありません。轍2019の私の記事を読んだ方が楽しいと思います。それでも良ければ読み進めて下さい。また、細部まで記述するので長編となることはご了承下さい。綺麗な景色が見たい方→9/9,10 ヘジャンプ！

【お詫び】書く量があまりにも多く、9/3までしか書けませんでした。

北海道を4区分するなら留萌や宗谷を含む道北、網走・十勝・帯広・根室を含む道東、札幌・小樽・空知・日高を含む道央、最後に渡島・檜山を含む道南のように分けられると思います。普通、道外の人が北海道を旅行するなら移動手段(車やバイク・自転車・鉄道など)を問わず旭川や札幌・道東なんかに行くでしょう。道南にある自治体を答えてと言われても函館しか答えられない人が殆どです。鉄道に詳しい人なら木古内・長万部・森・七飯・北斗などは分かるでしょうか。しかし道南の西海岸にある自治体はこの中にはありません。松前・福島・江差・上ノ国・厚沢部・乙部・奥尻・今金・せたな・八雲などが挙げられます。島牧・寿都・岩内・神恵内・積丹は道央ですが、南の方ということで一緒に扱います。これらの地域は今や鉄道も廃止され、普通の人の旅行先としてはまず候補にすらあがらないでしょう。今回私は先程書いた通り、小樽から西へ、積丹半島を一周して西海岸を南下、函館まで自転車で走ってきました。この道程に何があるのか。有名所としては積丹半島の神威岬と函館ぐらいでしょう。一体何を見に行ったのでしょうか。

主目的は「[国道229号](#)」を走り切ることです。小樽に上陸したのは9/2(木)の夜遅くです。9/3(金)～9/7(火)の5日間で国道229号を走り切り、9/8(水)は移動日で函館まで走り、9/9(木)と9/10(金)の午前で函館周辺を走るという構成でした。

【一般国道229号】

・データ

起点：小樽駅前 終点：江差町 総延長：306.3km(R5重用区間を含む)

愛称：日本海追分ソーランライン、セタカムイライン、カブトライイン、[雷電国道](#) etc...

全線開通：1996年11月

・特徴

小樽から江差まで日本海沿いを走る道です。多くの場所で高さ数十メートルの断崖が続き、この非常に険しい地形を多くのトンネルで貫きます。日本の国道459本のうち、最も現役トンネルが多くその数は76本にのぼります。片側には海、もう片側には断崖がそび

え、その地形の厳しさから令和の時代になってもなお自然との闘いが続いている。ちょうど 2021 年 6 月にも乙部町館の岬で 2,900 立方メートルもの土砂が崩壊し、10 月現在も復旧はされておらず道道 1061 号を迂回路とした仮復旧がなされています。

現在の国道 229 号ですが、現道が出来る前はどのような道だったのでしょうか。道というのは大抵一世代前の道(大体は舗装されている)や二世代前の道(舗装だったり古い徒歩道だったり)が存在します。これらを現道に対して旧道・旧旧道と呼びます。旧道には一世代前のトンネルがある場合もあり、これを旧トンネル(または旧隧道)と呼びます。峠道は大体旧道で、現道はトンネルで山を貫き標高差を克服する場合が多いです(笛子峠の笛子隧道 - R20 笛子トンネルなど)。新しい道が出来るとそれまで使われていた道路は旧道落ちし、迂回路としてそのまま残されることもあればフェンス等で封鎖されてしまうこともあります。

話を北海道へ戻します。しつこいですが国道 229 号は非常に険しい地形を 76 本ものトンネルで貫いています。それは数十年前に遡っても変わらず、多くの旧トンネルを用いて地形を克服していました。今となっては通行ができなくなった旧道ですが、舗装もしていましたしその痕跡が高々数十年で消えるはずもありません。今回、私はこの旧国道 229 号の現状を見るために道南へ行くことに決めました。また、時間・体力を考えて行くなら今でないと難しいという理由もあります。

これは避けては通れない話題ですが、つい数か月前にも斜面崩壊があったように国道 229 号(以下、R229 と表記)では自然の力による事故も少なくありません。中には全国の道路の防災基準の見直しにつながったような大事故もありました。R229 の開発は 1950 年頃に始まりました。詳細は割愛しますが、1962 年には豊浜山津波(乙部町)、1996 年 2 月には 20 名もの命を奪った豊浜トンネル岩盤崩落事故、同年 11 月に R229 が全線開通し、1997 年に第二白糸トンネル崩落事故、2004 年に台風に伴う高波による大森大橋の落橋、既に旧道となっていましたが数年前にはオコツナイトンネルの崩落などが起こっています。余談ですが数か月前の斜面崩壊については、崩壊地を調査して再び崩壊する可能性があることから現ルートでの復旧を断念したそうです。新しくトンネルを掘るのでしょうか。これらの事故の中で特に大きな影響を与えたのが豊浜トンネルでの事故です。これをきっかけに当時の R229 のトンネルは一斉に点検が入り、危険なトンネルが浮かび上がり少なくとも 20 本が廃止されました。こういった廃止されたトンネルは今でも口を塞がれて残っています。数えてみた所、R229 には現・旧・旧旧トンネルを含めて今でも 250 本近くが存在しているようです。

これらの前提の元にこれから旅行記を書いていきます。景色は全般的に素晴らしいですが、9/3~9/5 は旧道というよりトンネルの話の割合が高いので神威岬以外は是非飛ばして下さい。新型コロナウィルスには十分気を付けて旅行しています。また、ワクチンはこの時点で二回接種済みです。まあ、小樽から西に行けば殆ど人は居ませんが。

【行程】

北海道パートではこのような道を走りました。Google Maps で作成しました。寄り道や逆走が多いので、まっすぐ行けば距離はもっと短くなります(なぜか 286.7km が 500km 超に)。この辺りを訪れた事のある方はみなさまの中にはおられますか。



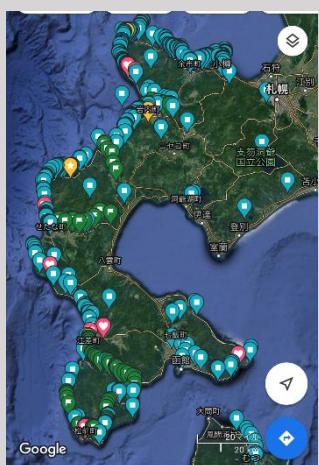
※R229 の起点について、小樽～余市の R5 重用区間は除いて余市駅前を起点としました。

第一部

北海道上陸



○ 9/1 以前～旅行の準備段階



思い返せば3月頃には夏に道南に行こう、と考えていました。Google Mapsにはピンを打って保存することが出来ますが、出発直前には左のようになっていました。やりたい事が非常に多いので本旅行の下調べは出来る限り行いました。各日のTo doリストも作っておきました。

旅行のルートを組む際に気を付けることはいくつかあります、道中で食べ物が調達出来るか(=コンビニがあるか)という点は重要です。本旅行では特に行程の前半はコンビニすら数が少なく、食料管理を意識しました。

それでは初日から見て行きましょう。

○ 9/1(水) 黒井(綾部市)～豊岡～舞鶴 FT {走行距離：79.8km, 天気：くもり→雨}

9/1の走行ルートは右図のようでした。国道標識の写真を撮るのがマイブームなので、実家から黒井駅まで輪行して国道標識を映しながら豊岡まで走ることにしました。元は豊岡まで輪行して舞鶴まで自転車に乗るつもりでしたが、午後から雨予報だったので計画を変更しました。

12:33 出走！@黒井駅



豊岡までは78kmです。豊岡駅発の列車が16:21, 18:33にあって、標識も撮るし18:33になるだろうなと思って最初はダラダラ25km/hほどで乗っていました。輪行と9枚の標識撮影を含めて75kmを3.8時間であり、グロス22km/hが求められるので難しいだろうなと。ですが15kmほど進んで、豊岡で二時間待ちは暇だし頑張ってみるかと考えギアを上げました。道が走りやすく全体的に下り基調だったので31km/hぐらいは出ていました。雨に降られるのも嫌だったので更に脚を回しました。

途中で峠をはさんでグロスを落とします。この時点で残り 47km と、要求グロスが 23.5km/h に上がりましたがここからは下るのではギリギリ間に合うか間に合わないかです。更にギアを上げます。何十キロも休憩なしで走れるようになって成長を感じます。行程も残り 10km となったあたりでだんだん周りの景色が緑から市街地へと変わってきます。が、ここで信号峠に苦しみ一旦は電車を諦めてしまったのですが、何とか持ち直しひたすら回しました。ここで更に問題がありました。標識です。ここまで集めた標識は 9 枚中 7 枚であり残り 2 枚は豊岡駅を 3km 弱行き過ぎて殆ど同じ場所に設置されているのです。確かに豊岡なんてそう来ませんが、1 枚ではなく 2 枚設置されているというのが絶妙です。超葛藤しました。因みに、標識の撮影はスマホでパシャではなくカバンから一眼を出して望遠で撮るので少し時間がかかります。頑張った甲斐があって豊岡駅に 15:54 に着きました。列車は 16:18 発です(21 分の所を勘違いしていました)。間に合わない可能性も十分にありますが、標識に向かうことにしました。標識如きに旅行が支配されていて滑稽ですが、私にとっては重要な問題です。標識は無事写真の時間に撮影できましたが、輪行を含めて間に合わせるのは無理だろうともう一度諦めましたがもう一度立て直し、16:12 豊岡駅再到着。勝ちが見えてきました。輪行を難に 4 分台で終わらせ、走ります。発車は 21 分でした。3 分はデカい。列車に乗ったのは良いものの、中高生の帰宅と被ってしましました。ところでローカル線、山陰本線で通学というのは少し憧れます。数分に一本電車が来る世界に生きているので新鮮です。豊岡から山陰本線で福知山へ、乗り換えて舞鶴線で西舞鶴駅(18:18 着)へ。

この後は舞鶴 FT からフェリーに乗りますが出航は 0 時近いので余裕があります。晩ご飯には初めてのチーズ牛丼を食べました。普通の牛丼でいいです。元々決めていたことですがいくつか寄り道をしました。まずは国道 177 号です。

舞鶴港に繋がる港国道で、全長 700m と日本で 4 番目に短い国道です。標識も頂きました。次の寄り道は中舞鶴線跡です。私には廃線趣味もあり、外せません(というよりこの時間に他に見るものがない)。説明は Wiki に譲り写真だけ載せます。

14:10 遠坂峠(360m)



16:01 R178 標識



16:02 R426 標識



16:17 豊岡駅構内 19:01 チーズ牛丼



18:49 R177



18:45 舞鶴港



最後も中舞鶴線に関連する寄り道です。 19:41 C58113

19:49 東門駅・駅名標

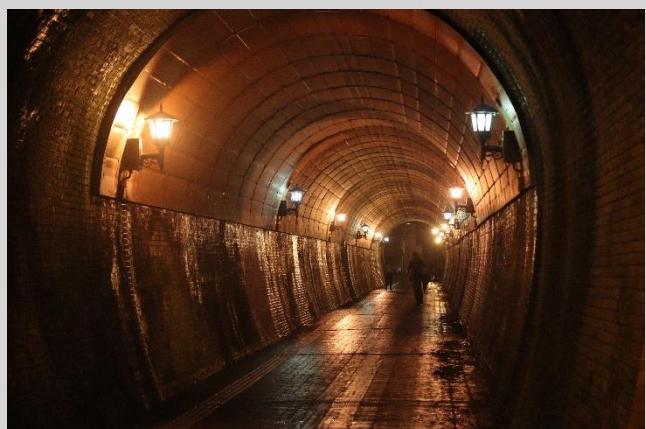
中舞鶴線には隧道が残っており、廃線敷と共に遊歩道として整備されています。名を北吸隧道と言います。中々霧氹気が良く、写真撮影が捲りました。三脚があれば良かったのですが。ここを訪れるなら夜に限るでしょう。撮影に夢中になる余り、遂に雨が降ってきました。すぐにFTへ向かいましたが、濡れてしまいました。



20:25 舞鶴 FT(雨)

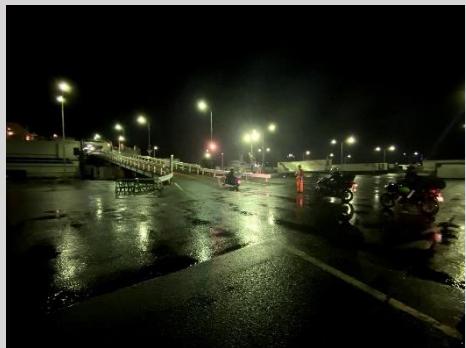


20:00 北吸隧道



ここからは舞鶴一小樽のフェリーに乘ります。フェリーは学割が使えて少し安くなりました。フェリーに自転車を積むのですが、輪行状態で載せる or そのまま乗り込むのうち後者を選択しました。FTには何もないでただただ暇です。撮った写真眺めていました。

23:18 自転車と共に乗船

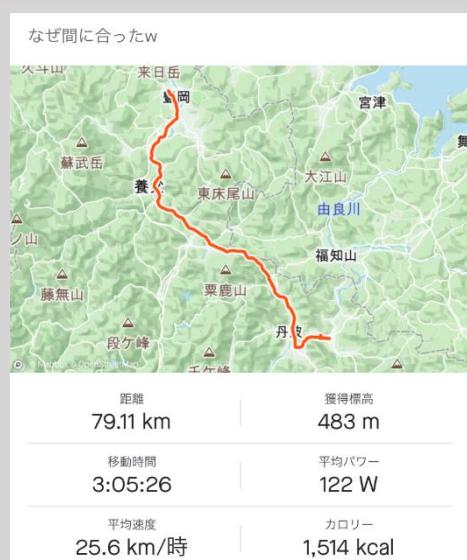


乗る際はFT前で待っていると係員さんが呼びに来てくれました。バイクの後ろに並び、スロープは歩いて登ります。23:50

出航。浴場が1時までやっているのでさっさと入っておやすみなさい(1:53)。

ログ→

←成果



○ 9/2(木) 舞鶴 FT→小樽 FT {走行距離：1048.3km, 天気：晴れ}

AM7:46 おはようございます。AM9:53 おはようございます。AM11:15 おはようございます。PM0:01 おはようございます。4度寝しました。この日はずっと船に乗っています。前日 23:50 に出た船はこの日の 20:45 に小樽 FT へ到着します。船は日本海を走るので、数日後に自転車で走る道を船から予習出来ます。青森を過ぎたら景色から目が離せません。船では買っておいたカップラーメンを食べました。船内では上陸してからの計画をさらに詰めます。あれこれしているとあっという間に北海道が見えてきました。

13:32 津軽海峡付近・北の方角

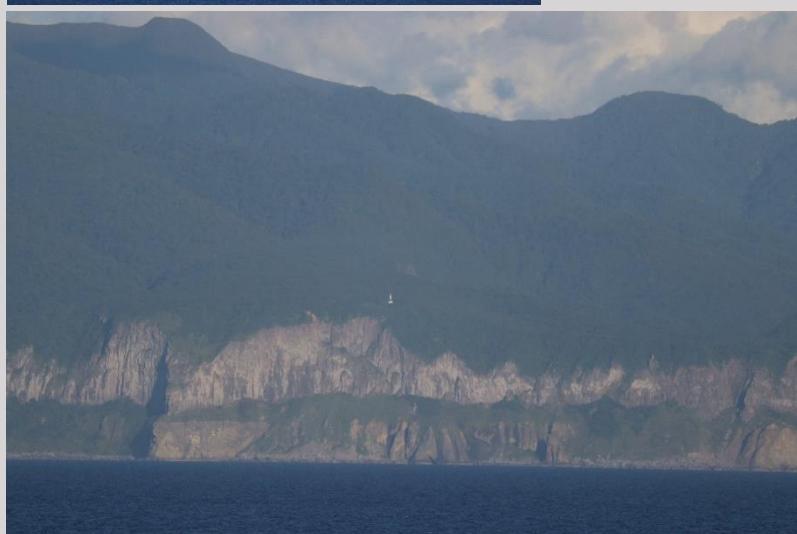


この辺りから北海道の方向を眺めると、島が見えてきます。奥尻島、と言いたい所ですが最初に見えるのは渡島大島です。マニアぐら
いしか知らないと思います。渡島大島は離島を含めた北海道の最西端ですが、一般人の上陸には申請や船が必要で実質的に不可能となっています。ですので、北海道の離島最西端は奥尻島の北追岬とされます。



14:42 渡島大島

これでも最高標高は 732m あるそうです。次に見えてくるのが奥尻島で、その裏に北海道本島が見えてきます。ここまで来ると、本州では中々見ることができない険しい海岸線・断崖が目に入ります。



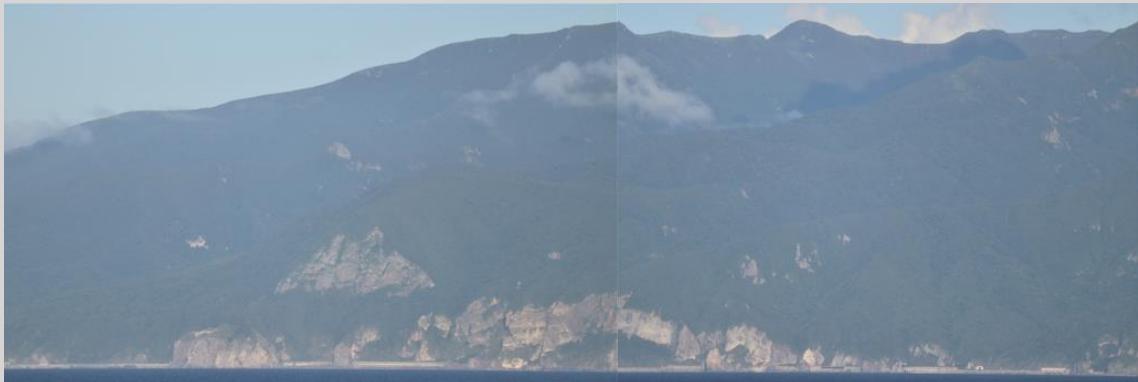
【茂津多岬灯台】

左の写真をご覧下さい。
灯台が見えますか？

中央下寄りに白いものが見えます。これこそ日本一高い所——282m にある灯台です。真下は垂直断崖・上の山は 7~800m でしょうか。何という立地でしょう！！

そし て · · ·

これが国道 229 号。



下の写真は上の写真の左下を拡大したものです。何やら規則的な模様が見えますが、これは覆道(ロックシェード)であり、R229 の旧道区間に当たります。現在は到達することは出来ません。船からの望遠ゆえ見づらいですが、上の写真には現道と旧道のトンネルやロックシェードが見えます。導入で書いた、地形の恐ろしさが伝わるかと思います。もちろんこれは R229 のほんの一部にすぎません。今から期待が高まります。

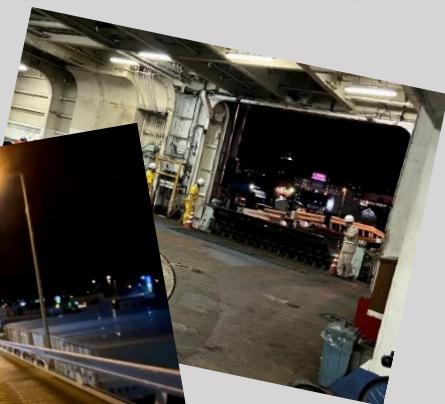
船旅での楽しみの一つが夕日です。晴れていたので綺麗に撮れました。これからの行程

18:10 日の入り

では函館までずっと海沿いなので毎日水平線に沈む夕日を見るチャンスがあります。



20:45、船が小樽に着きました。いよいよ北海道一
旅が始まります。



これから 9/3～9/6 とかけて R229 を走り切れます。最初に、R229 を走り切ることが主目的と書きましたが、正確にはその旧道を見ることが主目的です。そのコンテンツ数はとても 4 日では処理出来ないほど多いです。9/3 と 9/4 の To do リストにはそれぞれ 108 個のやる事が記載されていました。長々と、何が言いたいのかというとこれから 4 日間は度を越した忙しさであり、常に移動や撮影をしているということです。そんなイメージを持って読んでいただければと思います。

さて、早速明日から時間が足りないので今日中に小樽で出来ること(観光)は出来る限り済ませておきます。具体的には、小樽運河・手宮線の南半分を見ることです。軽く観光をして数時間だけお世話になる宿へ向かいました。明日の食べ物を買ったり、荷物詰めをしたりしていると日付は変わり 1 時近くになってしまいました。結局眠りにつけたのは AM1:30 頃でした。明日は 4 時出走をしたいのですが。

21:28 小樽運河



○余ってしまったので。

皆さん補給は何を買いますか？私は半年ぐらいセブンイレブンの羊羹を 6 個単位で買っています。一本 80 円くらいで 150kcal あり、ポケットに装備でき信号停車中に食べられる所が気に入っています。スーパーで買うとさらに安く同じカロリーを 50 円で手に入れることが可能ですが。

第二部

雷電国道旧道

9/5 ウエンドマリにて

○はじめに

話の途中ですが、「はじめに」と題うって第二部に関する前提を書こうと思います。ここまで長々と小樽に着くまでの話を書き、ようやく北海道に上陸をしました。この第二部こそが本編なのですが、旅行の様相・旅行記の書き方が大きく変わるので説明をします。第二部では小樽から江差まで、R229のはじまりからおわりまでをカバーします。

第二部での目的は、優先度が高い順に（R229 の旧道・旧トンネル > その他トンネル > R229 の現道 > 絶景 > グルメ）です。トンネルが好きなもので、トンネル高順位についています。旅行中に通ったトンネルは全て、わざわざ数百回の一時停止をして坑口の写真を撮り、更にトンネルを通過する動画を撮りました。第二部ではこのうち坑口の写真を全て載せていきます。

9/3~9/7 のどの日も、山場や難所とも言える重い箇所があります。例えば海に浸かって歩かねばたどり着けない場所や、数十分かけて岩場を突破せねばならない場所、泳がなければならぬ場所などです。重い箇所は大体、30 分から長くて 4 時間かけて攻略していきます。一日の行程はこのような「重い箇所」と「軽い箇所」と「移動」に分けられます。軽い箇所はちょっとした奇岩を見る、普通の旧トンネルの写真を撮る、などです。これから先の記事では、長々と書く重い箇所とコンテンツとしては小さな軽い箇所の集合体が交互に訪れます。適当に読み飛ばして頂けたらと思います。また、自己満足で書いているので、読みやすさを考えたデザインにはなっていません。

R229 の旧道とはどのような場所なんだ、なぜ岩場を歩くんだと思われるかもしれませんのが読んでいればすぐに分かるでしょう。R229 は基本的に海辺を、その旧道はさらに海辺——海の際を走ります。そして R229 旧道の入り口には大抵旧トンネルがありますがこれは漏れなくコンクリートで塞がれているので、旧道へのアプローチとしては陸と海の境を歩いたり岬の縁を歩いて迂回したりするのが基本です。ここで重要なのが「潮位」です(進んで濡れようとはしませんでしたが)。潮位によってはたどり着けない場所もあるのでしっかり下調べして行きました。下調べと言えば、最近この辺りの空撮動画がアップロードされており大いに参考になりました(この動画を見て行く方向に傾いた気がします)。

- ・何と言わゆるこれは自転車旅です（笑）
- ・トンネルの延長等、裏を取っていない情報も多いので誤っている可能性があります。
- ・散々この地の魅力を語りますが、この記事を見て万が一「旧道」に行きたいと思ったとしても危険ですし絶対に推奨しません。むしろ行くなと言っておきます。私は一切の責任を取りません。普通に走るだけでも他では見られない圧倒的な大地・大自然を感じられますし景観はもちろん食べ物も素晴らしい所です。

9/3 小樽～神威岬



神岬にて

○ 9/3(金) 小樽～神威岬

【走行距離】: 113.05km (内徒歩 15km)

【気象】晴れ / 日の出 : 5:02 / 日の入り : 18:08

【潮位】小樽観測所 : 満潮 4:52(33), 干潮 19:51(13) (括弧内は潮位)

【山場】①オタモイ海岸 ②滝の瀬トンネル ③豊浜トンネル ④念仏トンネル



AM3:39、起きました。旅行中は起床力とタフさがカストします。2時間しか寝れておらずこの過酷な行程に耐えられるのか少し不安でした。まあ神威岬までは寄り道しなければ然程距離はないので、最悪直行すれば良いでしょう。怪我の元ですので皆さんはしっかり寝てしっかりと食べてライドをしましょう。また、旅行に行く前はずっと雨の予報だったのですが当日は雲一つない快晴となりました。積丹半島は積丹ブルーと言われる綺麗な海が見られますが、曇りだと微妙だと思うのでツイっていました。予定通り4:00に出走し、基本R229で神威岬を目指します。

まずは小樽市内で、昨日積み残した手宮線の北半分を見学します。寿司屋通りから小樽市総合博物館まで続く旧国鉄手宮線は北海道最初の鉄道「官営幌内鉄道」の一部です。三笠市から石炭を小樽港まで運んでいました。開通したのは1880年代ですが、鉄道国有化により現南小樽一手宮間は手宮線と名前を変え、1985年に廃止されました(小樽観光協会

HP,2021/10/20閲覧より)。当時のレールは保存され、廃線敷は遊歩道として整備されています。冬には雪で作った像なんかも並んでいます。

4:07 [手宮線跡地 from 1880 to 1985]



線路沿いに整備された道を1kmほど進んで行きます。この道は線路を渡る箇所もあるので気を付けねばなりません。

→4:13 落車(笑)

斜めに線路を渡る際に溝にタイヤが取られて落車しました。北海道part開始13分です。早く目を覚まそう。

この鉄路は小樽市総合博物館まで続いているのですが、時間が早すぎて開いていません。

航空写真で見る限り楽しそうな場所なのでまた機会があれば行ってみたいと思います。R5(R229共通区間)に乗って西へ向かいます。

4:17 小樽市総合博物館(今度行ってみたい)



【TC1】砂留T

L=460m

1989,H1

装飾が凝ってる!

4:25



【TC2】長橋T

L=1,000m(下り)

1994,H6

長杉メタグロス
色もヤバい

4:31



【オタモイ遊園地】

TC1ですが、Tunnel Counter 1の略です。年は竣工年度。コメントを付けてしまったので以降も出来るだけ付けて行きます。次は山場①オタモイ海岸(小樽市)へ向かいます。オタモイというのは地名です(於多萌)。ニセコ積丹小樽海岸国定公園に含まれており、奇岩怪石が織りなす海岸が見られます。正直そんな物はこの先いくらでも見られ、本当の目的はオタモイ遊園地跡です。遊園地と言っても今風のジェットコースターなどがあるような遊園地ではありません。昭和初期に存在した、高級料亭龍宮閣を中心としたリゾート施設で、普通では考えられないような場所に作られていました。しかし、オタモイ遊園地は

1952年に閉園してしまいました。閉園から70年経った今では当然建物は残っていませんが、料亭のあった場所とそこへ向かう有り得ないような遊歩道の残骸が残っています。在りし日の龍宮閣の写真を検索すれば出てきます。オタモイ遊園地の資料もまた小樽市総合博物館にあるそうです。そんなオタモイ遊園地ですが、最近になって再開発しようという話が出てきて少し話題になっています。



等高線から何となく崖なんだなと分かると思います。R5からはいつたん外れて、海沿いへ自転車を走らせます。箱根並みの七曲り(910m, 12.7%)があり、帰りのことを考えると憂鬱です。

注：七曲りの先は命の保証はないので行くべきではありません。

北海道特有の脅威と言えば鼈(ヒグマ)ですが、出会ったらまずいでの熊鈴と笛を持っていました。どの程度効果があるのかは知りませんがよりはマシです。北海道特有ではありませんがマムシもいます。気付かずにふんづけて噛まれると一発で旅行から退場なので注意を払います。ダニも厄介です。危険が多い。

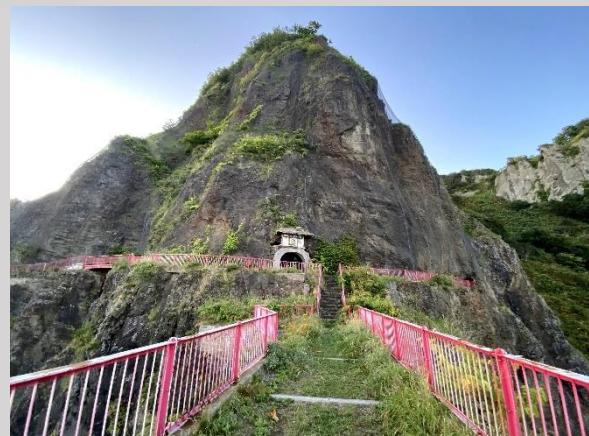


七曲りを降りてきました。中央部を拡大してみましょう。



水平線の左にパターンの境目が見えます。これがその遊歩道であり、オタモイ遊園地へ行く人はここを通りました。下は高さ約 40m の崖で、どうやってこの先に建物を作ったのか不思議です。

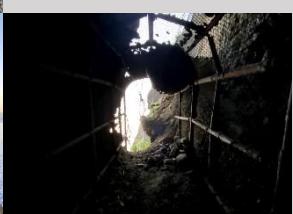
【龍宮閣跡】 とんでもない立地 4:59 5:21



もう日も昇り、空が明るいです。ここで食べるご飯は美味しかっただろうな。



- ・匍匐します
- ・致命的な崩壊も近い
- ・信用できない橋



オタモイ遊園地はこれで終わりです。記事を書いています今ですが、北海道における人・サービスの都市部への集中が頭によぎりました。北海道の郊外は本当に厳しい。鉄道に関しては毎年のように郊外の鉄道駅・路線自体が廃止されています。最近では函館本線の海線にある駅や日高本線、昔ではこれから訪れる岩内線・瀬棚線・江差線・松前線などが消えています。観光施設では R39 沿い上川の熊牧場は観光客激減のため今月末で閉鎖、岩内の雷電温泉郷は 2019 年に最後の温泉宿が廃業して温泉郷ごと消滅、留辺蘂の温根湯温泉でもホテルの廃業、夕張は有名でしょう。北海道開発庁が設置されたのは 1950 年(2001 年廃止)であり、それから 50 年すると 2000 年です。何となく 2000 年がピークなのかなと感じます。2000 年から 50 年過ぎて 2050 年。一体北海道はどのような姿をしているのでしょうか。29 年後なら自分の目で確かめられます。

さて、R5 に復帰してさらに西へ進みます。ここからはひたすらトンネルを消化して行きます。やる事が多いので急ぎます。

【塩谷のトンネル】

小樽市塩谷(R5)にはたくさんの穴があります。

現トンネル：塩谷トンネル(2021 年 3 月)

旧トンネル：塩谷トンネル, 笠岩トンネル

旧旧トンネル：桃内 1 号, 桃内 2 号, 桃内 3 号, 桃内 4 号, 桃内 5 号, 桃内 6 号, 桃内 7 号

下の地図を見れば分かりやすいです。左が S10 年(1935 年)の地形図で、右は最新です。



旧トンネル二つから現塩谷トンネルへの切り替えは 2021 年 3 月 20 日と最近のことですが、地形図からは既に消されています。旧塩谷トンネルは途中で曲がっており、さらに幅が狭かったので切り替えによって防災と交通の流動化が成されました。R229 のテーマの一つですが、切り替えによって綺麗な景色がコンクリ壁の向こうへ行ってしまう一方、安全が得られます。やはり安全には代えられないでしょうね。

6:06 新旧トンネル



【TC3】塩谷 T L=1,063m 2021,R3

流石に新品で綺麗なトンネルだった。坑口が富士山型は初見。



6:33

【TC4】旧塩谷 T L=541m 1960,S35

・曲がって光が見えない 6:10



【TC5】笠岩 T L=370m 1966,S41

・まっすぐなので向こうが見える



役目を終え明かりが取り外されたトンネルです。恐らくですが、いつかは分かりませんがこれらの坑口はコンクリートで塞がれトンネルの間の明かり区間へは行けなくなるでしょう。先程の地形図を見れば分かるように、塩谷トンネルと笠岩トンネルの間には明かり区間があり、ここから桃岩5号,桃岩6号トンネルにアプローチできます。

パノラマ画像 左から桃内5号T・塩谷T・笠岩Tです。桃内6号Tは埋没しています。



【TC6】桃内 5 号 T L=63.5m 1932,S7

これまでとは打って変わってワイルドなトンネル。2 世代前となるとこういうものなのかな。



【TC7】桃内 4 号 T L=56.5m 1932,S7

頑張ったんやな…。覚えておきます。



桃内 5 号トンネル 小樽→余市方向 6:14

地名の由来「笠岩」通常視認不可



積丹半島には笠岩のような奇岩怪石がたくさん見られ、名前が付いているものも多く今後登場予定です。塩谷 T と笠岩 T が塞がれてしまうとこの景色は見られなくなります。

古い橋 6:22

【TC8】桃内 7 号 T L=180m 1932,S7

低すぎない？



塩谷を抜けます。

三つのトンネルが映るアングル(左から桃内7号,笠岩,塩谷)



塩谷の最後で結構萎える事がありました。飛び出していた針金に足を引っかけてしまいスパツツが切り裂かれてしまいました。結構辛かったです。以後この旅行でスパツツを使うことはありませんでした(今は普通に使っています)。



6:33

神威岬までは 63km であり、2 時間半で 5km しか減っていません。ここからは細々したトンネルを処理しつつ滝の瀧トンネルと豊浜トンネルの攻略に早くかかりたい所です。

【TC9】忍路 T L=1,742m 2018,H30

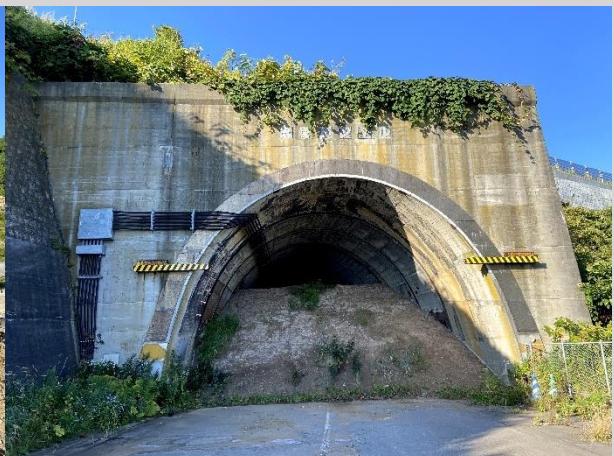
切り替えが最近で驚きました

【TC10】桃内 T L=370m 1960,S35

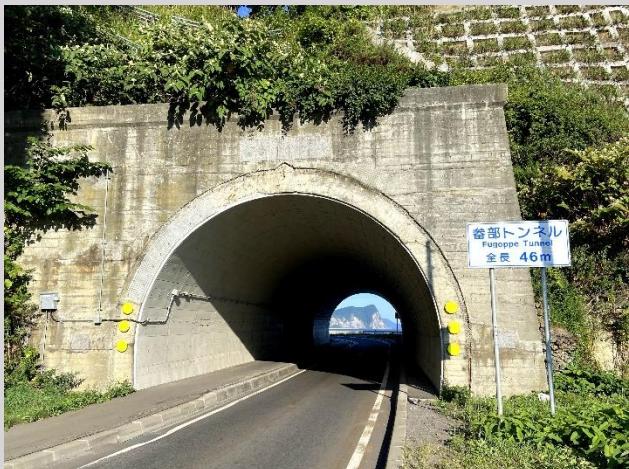
TC8 の奥に見えます

【TC11】(旧)忍路 T L=505m 1961,S36

「おしょろ」と読みます。3 年前まで車が走っていた道です。



見えにくいのですが、現忍路トンネルの旧道です。覆道(ロックシェード)がそのまま残されています。景色は抜群なのですが…。



【TC12】畚部 T L=46m 1952,S27
「ふごっぺ」、46m という小ささ。名前も大きさも可愛いですね。上りのトンネルは増築されました。



7:03

ここまで小樽市

ここから余市町

一日に詰め込み過ぎて執筆がすごくしんどいです(2021/10/21 AM3:51)。このような変な記事で何十ページも占めてしまうのは申し訳なく思います。

ここまで小樽市のトンネルを見てきましたが、散々強調した険しい地形と思えるようなものには出会えていませんね。まあ R5 ですので。R229 の始まりはもうすぐです。



←道道 1092 号

道道はなんと 4 枝まであります。



そして。

ようやくタイトル回収が出来ます。



R229 開始

天気は最高！300km の旅のはじまり！



まずは余市町から古平町へ向かいます。余市町はウイスキーで知られていますね。走っていると左手に余市川温泉が見えてきます。建物の上にミニ宇宙船が付いているのですが、毛利衛さんの実家なのだそうです。

7:32 宇宙船



7:37 余市のセブンで朝食



余市からは出足平峠(146m)に登り、トンネルを抜けて下っていくと海沿いに出ます。ここから積丹半島の海岸線が始まります。

【TC13】梅川 T L=372m 2012,H24

出足平峠の頂上です。このトンネルを抜け
ると…。

【TC14】(旧)梅川 T L=295m 1958,S33

梅川トンネルの奥にひっそりと。車で通つて
も気付かないでしょう。

8:06

8:08



北海道に限らず旧道というのは現トンネルの脇から伸びていることが多いです。「トンネル見たら脇を見る」というのは鉄則です。トンネルを見つけたらその脇を見て旧道を探してみましょう。

【TC15】ワッカケ T L=910m 2010,H22

貫く大地の様子が変わってきた？ 8:29

8:17



鉄則通り脇の道を行ってみましょう。

【TC16】(旧)ワッカケ T L=498m 1956,S31

やはりありました。山肌と見間違えてしまいそうです。



センターラインは山を貫こうと一直線に突っ込んでいきますが、灰色の壁に跳ね返されてしまう——何とも奇妙な光景です。背景には早速海に向かって急激に落ち込む断崖が姿を見せています。その高さはトンネル直上で60~70mです。奥多摩ではとても考えられない高さです。また二層にくっきり分かれた地層が見えます。白色は石灰岩でしょうか？地学屋さんに解説して欲しい所です。

【奇岩】えびす岩 / 大黒岩

後ろの崖もすごい。大黒岩の上には鳥居が。



この辺りで既に積丹ブルーの片鱗が見えており神威岬で見る海への期待が高まります。

【滝の澗トンネル】

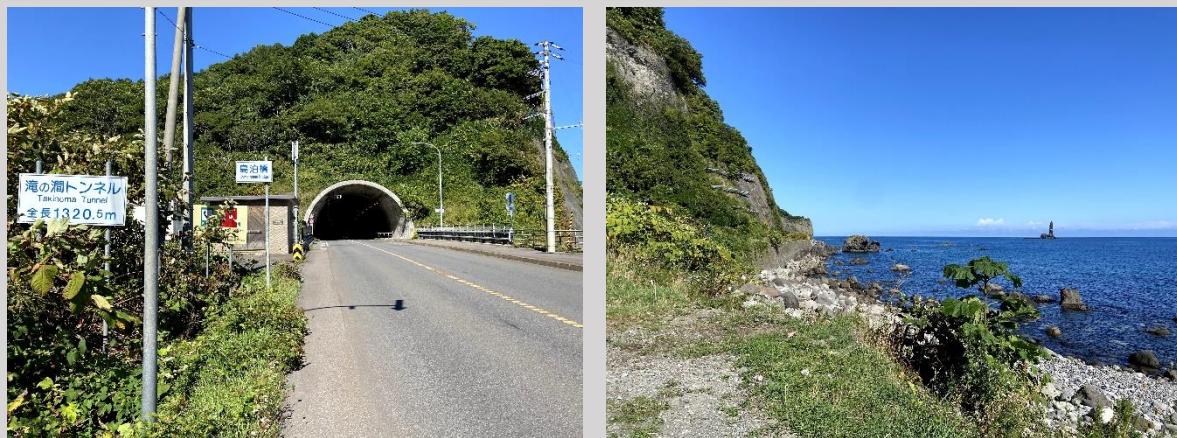
次は山場②滝の澗トンネルへ向かいます。「たきのま」と読みますが、「澗」が変換に出てこず「さんずい 間」で何回も調べています。ここに何があるのかというとこれまで通り旧トンネルがあるだけなのですが、そこに至るまでの旧道がある程度の長さがあるので歩こうと思いました。

【TC17】滝の瀬 T L=1320.5m 2000,H12

山肌が三次関数になっています。

9:18 鉄則通りに。

8:40



右の写真について、中央左には旧道の路盤が見えます。中央右には海上に背の高い岩が見え
ますがこれは奇岩「ローソク岩」です。

いざ、旧道へ！

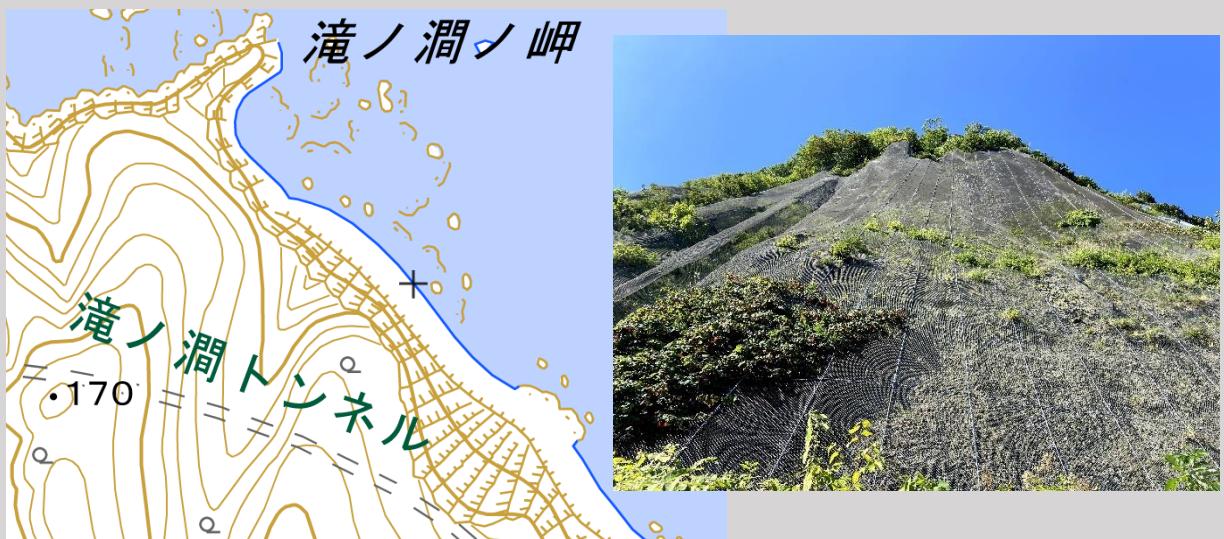


なんだこれは。道路は存在しているのですが、草に覆われています。でもほら、向こうは路面が顔を出しています。草を踏み分け進んで行きます。いないと思うけれど熊に注意。

切り替えによってこの素晴らしい景色が失われました。
しかし、このくらいの落石でも人間に当たれば致命的です。



地形図を示します(旧道は書かれていません)。信じがたいのですが、この崖は最低でも 70m, 高い所で 120m に達するようです。写真では高さが伝わりにくく、地形図を見て今知りました。海から一本目の等高線が 50m ってどういうことですか？
壁面にはこの地形を手なづけようとした証である落石防止ネットがかかっています。



例えば真鶴半島ではこのような地形が見られますが、崖の高さは 30m 程です。レベルが違います。



藪が酷いので縁を歩きます。草の反力で落っことされないように。

【奇岩】ローソク岩



これが廃道になって 20 年の道です。



遂に！

【TC18】(旧)滝の澗 T L=414m 1954,S29

70 年前のトンネルであり流石に古いですね。これでも 20 年前までは現役でした。現トンネルは 1,320.5m と長いですが昔はこのような長いトンネルを掘る技術はなく、崖の足元に

道を作りどうしても無理な場所だけトンネルを使っていたのでしょう。崖(50m)のスケールが大きすぎてとても両側一車線ずつあるように見えません。



旧道でもしばしば鉄則は通じます。トンネルの脇に道がないか確かめようとします。草でカモフラージュされた水の溜まった溝に気付かず足を突っ込んでしまいました(萎え)。道の痕跡はありませんでした。

8:57 片道 15 分

快適な現滝の潤トンネルを快走し抜けるとすぐに次のトンネルが見えます。即座に山場③豊浜トンネルが始まります。ここは特に時間のかかった場所で再出発するまで2時間40分かかりました。その為このパートはこれまで以上に長くなります。



【豊浜トンネル】

・豊浜トンネルの成り立ち

現行豊浜トンネルは2,228mという長大トンネルですが、やはりここにも旧道は存在します。旧道だけでなく旧旧道も存在し、洞内分岐もあり、中々ややこしい成り立ちをしています。厳密な年度は省き、どこにどのトンネルが存在しどんな順序で切り替わったのかを簡単に書きたいと思います。ただし、トンネルの切り替えが三か所で同時に起こっているので年代等不正確な部分もあります(あくまでも順序です)。

はじめの道です。



竜仙洞・湯内・蛸穴・見晴の4トンネルが結合されて豊浜トンネル(1964~)になります。



より内陸へ。



事故が起こってしまいます。この際今まで言う旧道が一時的に蘇りました。



こうして現豊浜トンネルが生まれました。2か所の洞内分岐があります。



・移動ログ



○余市側の散策

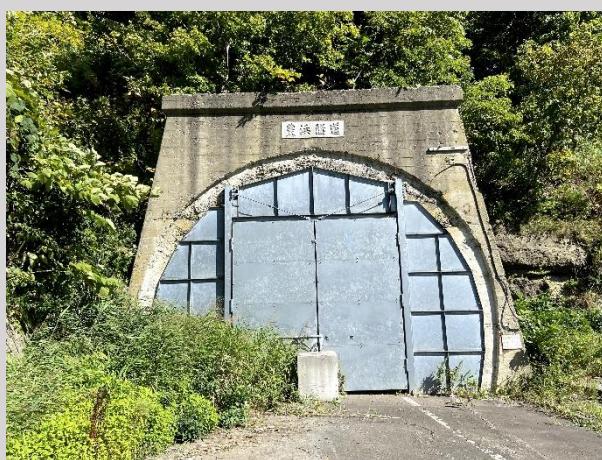
【TC19】豊浜 T L=2,228m 2000,H12
R229 で最も存在感のあるトンネルです。
コンクリ壁の向こうには岬と岬に挟まれ、
20年前から人々の目に映ることが無くな
った歴史が今も確かに存在しています。
25年前の事故の・海岸道路開発の歴史を
垣間見ます。

トンネルを通る前に、脇の散策を済ませ
ます。右に曲がりましょう。

9:23

【TC20】豊浜 T(竜仙洞 T) L=746m 1957,S32

初代豊浜 Tです。コンクリではなく扉で
固めているのはここだけです。現場はこ
のトンネルを抜けた先ではありません。



竜仙洞一湯内の接続部



この先は…ちょっと無理そうです



ソーラン節発祥の地



豊浜 T を通り抜けました



自転車と靴には待っていてもらいます。装備を
ビーチサンダルに変えました。



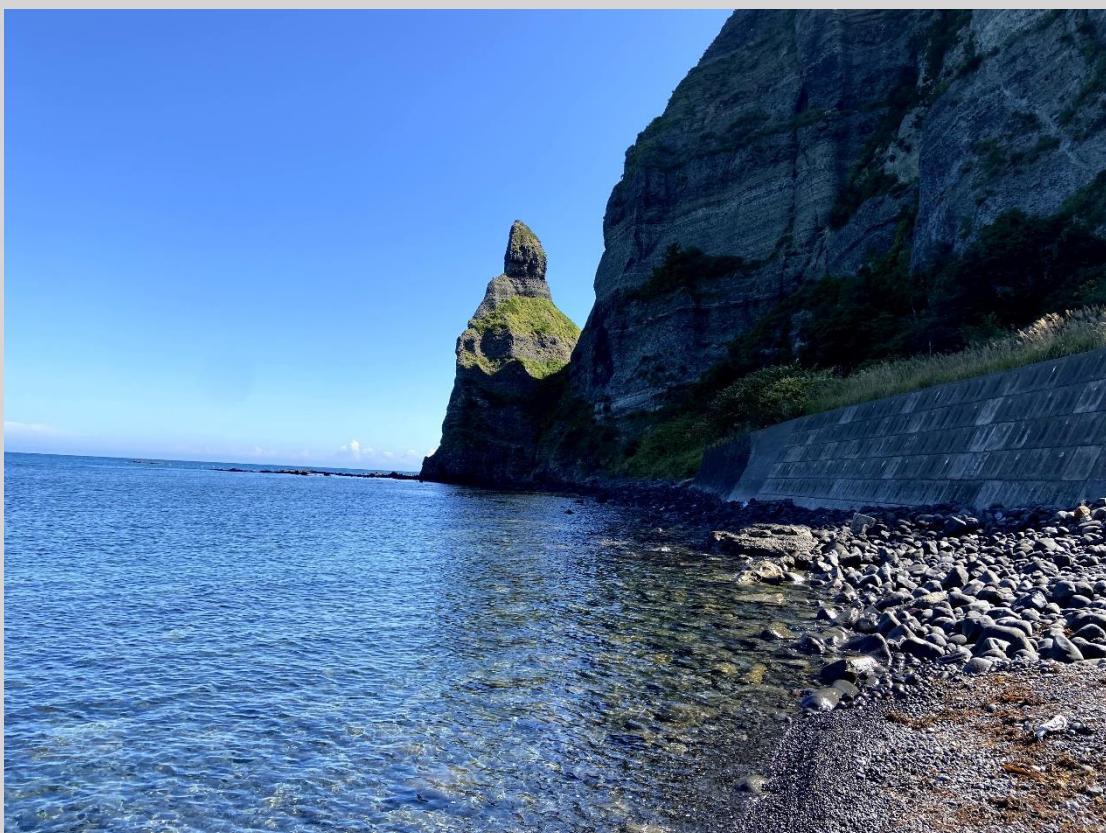
それでは行ってきます。

9:44



ここで最低でも足は海に浸かることになるだろうと分かっていたのでビーチサンダルを持って来ていました。ただ、航空写真とドローンの空撮では限界があり、実際どのような足場・深い海なのかは行ってみなければ分かりません。潮は引いている最中なので安心です。これまで草が這っていたとしても舗装路で快適に歩けたのですが、ここからはゴロゴロした岩～石ころの上を歩いていきます。足場が動きうるので足首を痛めてしまわないよう注意が必要です。悲しいことに、9/3～9/6は毎日藪漕ぎと長い岩場歩きを強いられます。

目指すは「セタカムイ岩」の向こう。隠された景色へ。



壁沿いをつたって海の中を進みます。

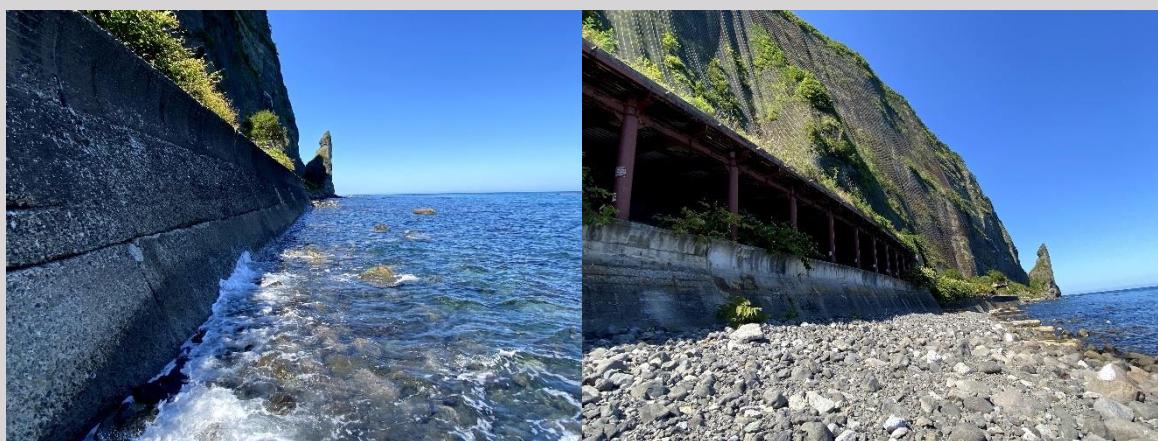


波は穏やかですが、たまに深い所もあるので壁に張り付いてボルダリングの要領で越えて行きます。セタカムイ岩を越えて少し進むと視界が開け、色々見えてきました。手前の灰色の構造物(二代目セタカムイトンネル)・さらに奥の茶色い構造物(三代目セタカムイトンネルに接続する覆道)・もっと向こうに海岸に沿った道路の痕跡(チャラセナイトンネルへ通じるこの海岸最古の道)。

10:08(出発から 24分)



この区間は強制濡れポイント。波が打ち付け、かつ足場が石ころなので波が引く時に次の足場へ移ります。



【TC21】豊浜トンネル 延長 1,086m 竣工 1984(S59)



目を閉じた。

10:29

私はその頃には居なかったとはいえる。

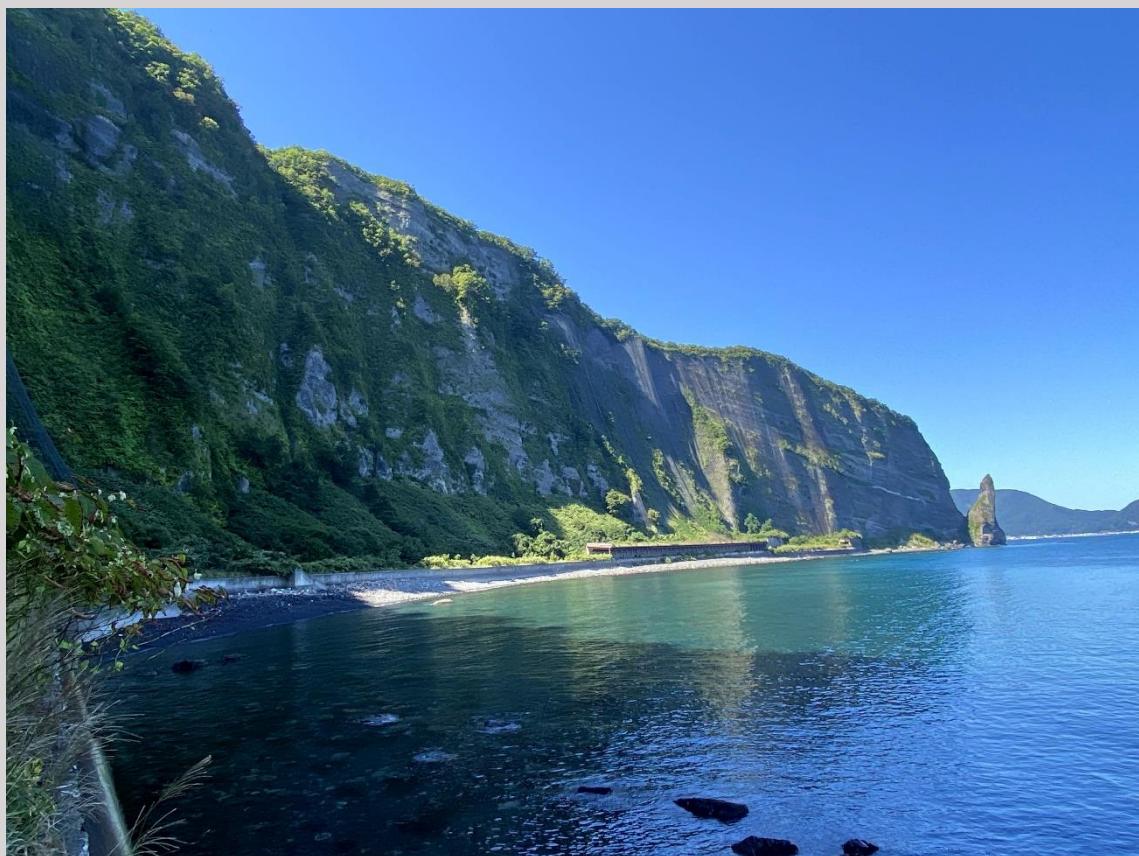
さて、ここで地形図の等高線を見てみましょう——飛びぬけて険しい場所だと即座に分か



ります。コラコラ等高線で遊ぶんじゃないよ。50mの等高線が三本束ねられたり、4本目が出てきたり。崖で最も高い場所は240m、最低でも100mはあります。先程の滝の淵トンネルが可愛らしく思えて来ます。

写真で伝わる範疇を超えていますが次の写真をどうぞ。

新たなトンネルによって景観が失わ
れるのを嘆く声がありますが、



まだ同じことを言えるでしょうか。

チャラセナイトンネル方面へアプローチをかけますがあまりの藪で撤退しました。どう考
えてても季節が悪いです。見上げれば垂直な山肌。



今度は反対方向のセタカムイトンネルへ。



【TC22】三代目セタカムイ T

L=585m 1993,H5

現豊浜 T に繋がっているトンネルです。
棄てられて 30 年弱、路面が傾いていますが
どうやったら傾くのでしょうか。覆道がありますが天井の向こうの景色を知ってしまっ
ている以上心許ないものです。



【TC23】二代目セタカムイ T

L=385m 1956,S31

見づらいですが写真中央です。三代目セタカ
ムイ T からさらに 35 年前、65 年前のトンネ
ルです。想像の付かない時間ですが、よくそ
のまま残っているものです。

そろそろ戻りましょう。

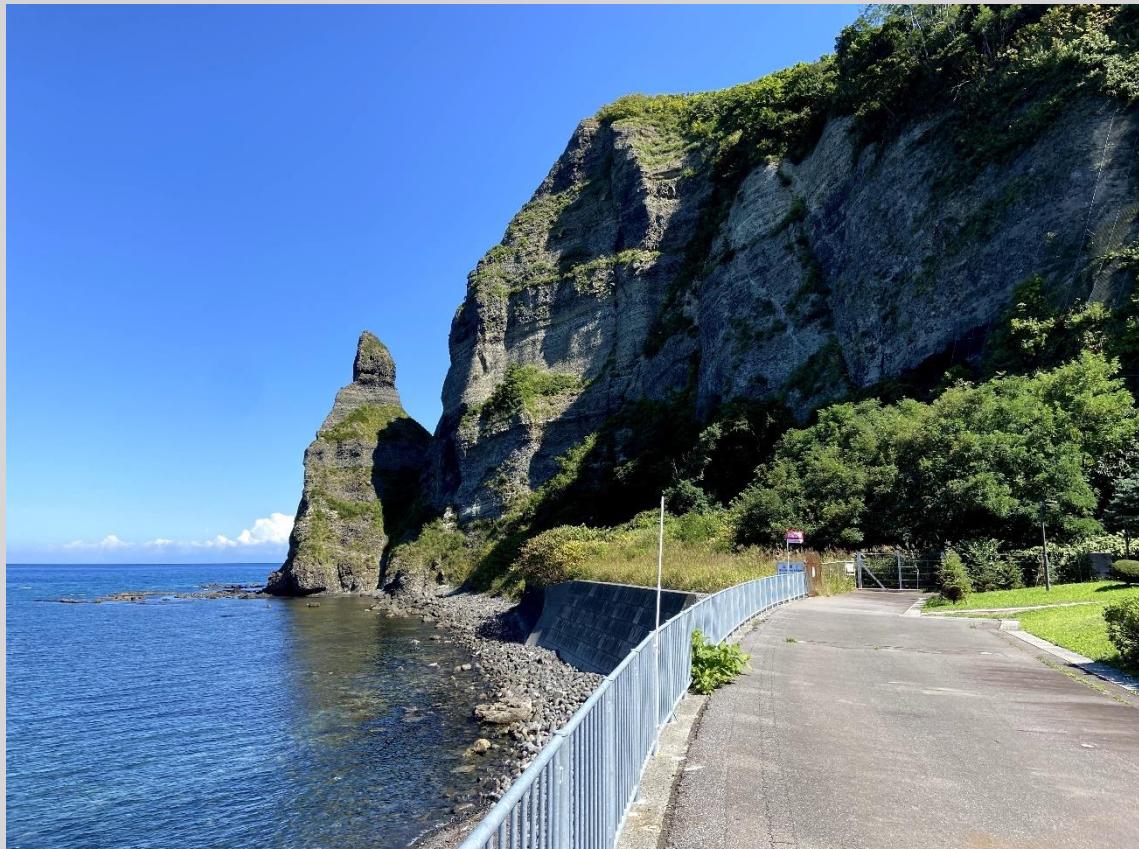


無事、2時間15分ぶりに自転車へ戻ってきました。

車道外側線の跡から分かる通りここは旧国道229号です。

この道の先には目の前の大岩を貫く2つのトンネルがあるものの、予備知識なしでこれを見抜くのは困難でしょう。存在すらあまり知られていないトンネルですが、せめて私は忘れないようにします。

11:56



ここはセタカムイ道路防災祈念広場です。慰靈碑があるので手を合わせました。

(豊浜トンネル 完)

ここまで余市町

ここから古平町

豊浜トンネルに時間を使い過ぎて計画が狂ったのですが良いものを見たのでOKです。さっさと神威岬(37km to go)まで距離をつめて行きたいですが、早速トンネルです。



【TC24】沖歌 T 2,050.5m 2003,H15

豈浜 T に続いて 2,000m 超の長大トンネルです。旧トンネルがありますが住宅裏のためス
旧道もそれ以上の長さがあるのですが、このルートをします。
旧道は覆道中心であり、なんと 1,250m 程が覆
道となっています。時間が足りません。



12:27

古平トンネルを抜けると古平の町に出ます。丁度お昼時で海鮮でも何でも食べたいのですが、急ぐ身ですので通り過ぎます。岩場を歩くなどは平気なのですが、エネルギーを使ってお腹が空いているところに食べ物の広告(旗や看板など)で何回も誘惑されるものの、急ぐ身ゆえ全てを無視しなければいけないのが一番辛かったです。

【TC26】丸山 T L=575m 2008,H20

【TC27】(旧)丸山 T L=410m 1962,S37



【TC28】厚苦 T L=373m 2007,H19

【TC29】(旧)厚苦 T L=125m 1964,S39



ここまで古平町

ここから積丹町

朝から見どころが多かったですが、ようやく一息付けた場所にたどり着きました。



13:02

セコマ美国店

神威岬はもう射程圏内なので、この先どこを訪れてどこを切り捨てるのかを満足度が最大になるように考えます。

この旅行中では緊急事態宣言が出ており、旅行者も少なかったようです。函館まで走ってもツーリングのバイクすら殆ど見かけませんでした。旅先で地元の人や同じ旅行者と話すのが楽しいのですが。コンビニで休憩していると同じく自転車に乗った旅のおじいさんに話しかけられ、しばらく話しました。道内在住で昔日本一周をした・毎年仲間と積丹半島を走っているが最近は仲間も居なくなったり身体を悪くしたりして出てこられないなど。この先の道や R229 についても少し話して頂きました。

トンネルばかりでもつまらないですし、この辺りの観光スポットについても書いておきます(私は殆ど行けませんでしたが)。

- ・小樽運河
- ・ニッカウヰスキー余市蒸留所
- ・余市町「菊鮓」

寿司屋さんです。行ったことはなく詳しくないのですが、美味しいという声を聞いており気になっています。

- ・黄金岬(積丹町)
- 景観は特上というほどではありませんが、手軽に積丹ブルーが見られます。

- ・積丹水中展望船ニューしゃこたん号

透き通った積丹ブルーが目の前に見えます。海中ではウニがそこら中に見られるそうです。おまけにウミネコも着いてきます。レビューの写真を見てかなり行きたいと思っていました。

- ・当丸岬
- 古平から神恵内へ抜けるルートにある岬です。バイクの人は結構行っている印象です。
- ・岬の湯しゃこたん

2022 年 1 月に閉館します。

・入舸町「うに膳屋」

高級な店ですが、本物が食べられます。営業期間は6~8月です。いや、行ったことはありませんが。

・島武威海岸

展望スポットです。遊歩道が整備されていて広範囲を歩けます。時間切れで行けませんでした。

・神威岬

この日のタイムリミットは17:30であり、コンビニで食べながら絶景を取るかトンネルを取るかという難しい問題を考えていました。具体的には黄金岬と島武威海岸に行くかという問題です。結局、旅行の目的を優先してトンネルを取ることにしました。ただし、絶景が0では後悔するなと思ったので比較的軽い黄金岬にダッシュすることにしました。

【TC30】茶津 T L=105m 1977,S52



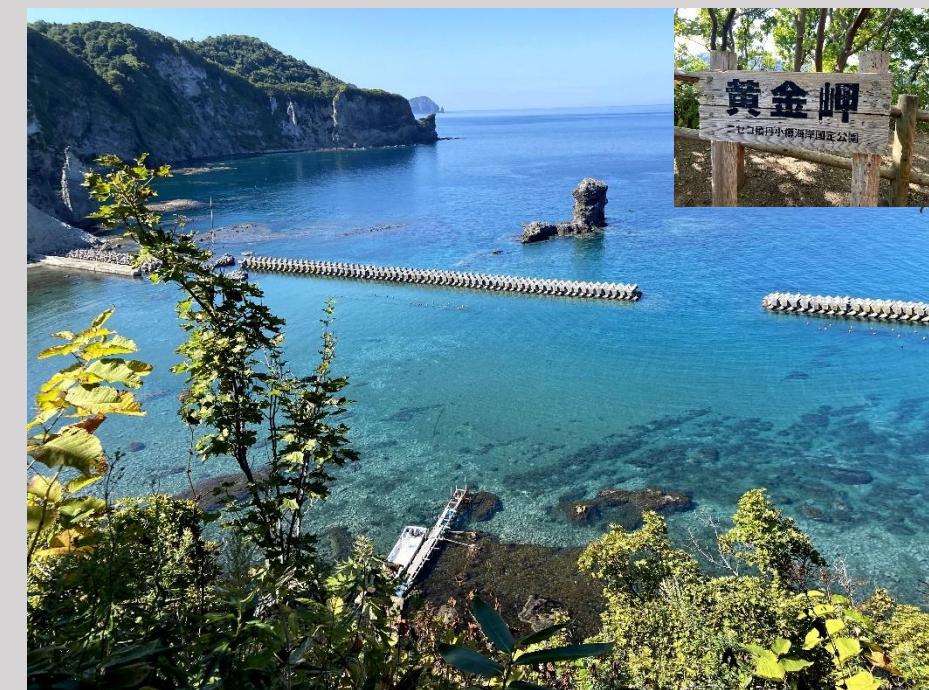
茶津トンネルの左に見える
階段が馬の背、黄金岬への
入り口です。急いでら 5分
切れました。

13:25

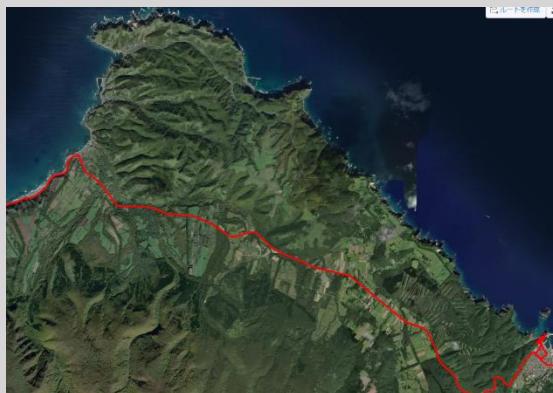
【TC31】(旧)茶津 T 1929,S4



13:26



13:38



積丹町の先も似たような海岸線が続くのですが、海岸道路は無く R229 は標高を上げて内陸部を進んで行きます。これまでとは打って変わって平らな土地が続きます。

航空写真左上が入舸町(いりか)です。島武威海岸があり、この辺りに食事処が密集しています。

13:53

平和な区間

14:24



14:28 強そうな漢字が並びます ISO25600 で撮ってしまいました



右折したい所ですが、左折して神威岬を目指します！

神威岬までは残り 12km。ラスト区間なので岬が近づくにつれて気分が上がっていきます。曲がってから最初の数キロはトンネルがないので前も後ろも景色が開けており弓なりの海岸線が見られます。もちろん右は蒼く広がる海です。

それにしても晴れていて本当に良かったです。

前 後ろ



神威岬の直前には小さな岬と古いトンネルが山のように押し寄せます。あまり奥のものは時間の都合上見ることは出来ませんでした。



【TC32】西河 T L=177m 2005,H17

【TC33】旧西河 T L=126m 1967,S42



旧道を求めてトンネルの脇へ。



藪に突撃します。
慣れて抵抗が消えました。



ありました！

【TC34】幌内府 1号 T L=40m 1921,T10(大正 10年！)



反対側は埋没しているようです。これまでで最古のトンネルです。



前しか見て
おらず写真
を見て気付
いたのです
が、頭上に
スズメバチの巣が。刺されたら即退場。

14:54

【TC35】武威 T L=700m 2002,H14



15:02

【TC36】山西河 T L=41m 1966,S41



15:04

【TC37】旧武威 T L=207m 1965,S40



15:13

←Q.この中にトンネルはいくつあるでしょう？

トンネルのあまりの多さに負けてコメントが付けられなくなってしまった。一つ一つの旧道を手がかりがないかじっくり観察して、道を読み解こうとするのが理想ですが、今回は写真さえ撮れればいいかなと思います。時間がありませんし(N回目)。

A. 3つです

ここまでで武威岬のトンネルを見てきましたが、一度にまとめて見てみましょう。



穴だらけです（笑）

【TC38】旧旧武威 T L=69m 1921,T10

【TC39】名称不明 T L=? m ?

【TC40】来岸 T L=167m 2004,H16

【TC41】旧来岸 T L=96m 1970,S45

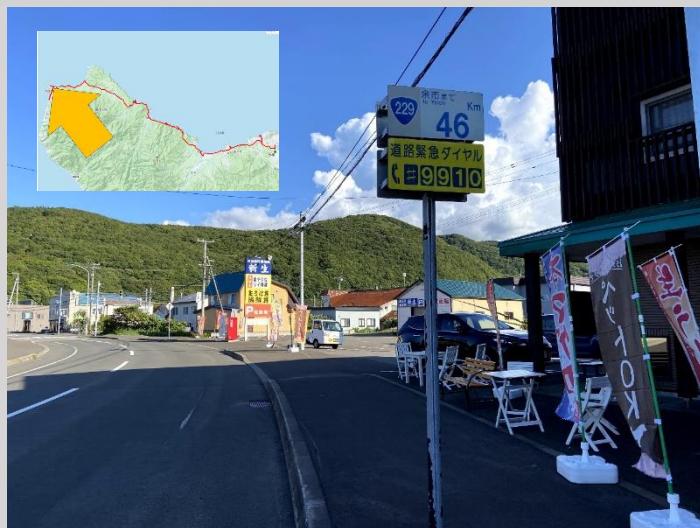
【TC42】来岸 1号 T L=28m 1922,T11

【TC43】来岸 2号 T L=4m 1922,T11



小樽を出発して 12 時間弱、ようやく神威岬に到着しました！！

そしてその時間で進んだ距離は 68km です。グロス 5.8km/h。



15:38

まだ終わりません。久しぶりの山場、山場④念佛トンネルが残っています。この時点で残っている、訪れたい場所は念佛トンネルと有名な神威岬です。神威岬の閉門は 17 時ですし、2 か所でまだ 1 時間 52 分残っています。計算して時間を残しました。まずは念佛トンネルへ、ラストに神威岬へ行くことにしました。

【念佛トンネル】



まさか地理院地図に載っているとは思いませんでした。旧道とはいえ観光地化しているので載っているのでしょう。しかし、そこに至る道が描かれているのは解せません。

神威岬の先端にある神威岬灯台が点灯したのは明治 21 年 8 月 25 日、1888 年のことでした。その頃の神威岬灯台へのアクセスルートは、現在いる場所(赤マーク)から伸び、海沿いを通る道——現在の地図上では点線の道でした。当時どの程度整備された道だったのかは

分かりませんが、灯台守とその家族はこの海岸ルートを用いていました。大正元年(1912年)10月29日午前8時30分頃のことです。灯台守の婦人方とその二男(当時3歳)は天皇誕生日を祝う為の買い物で余別まで行くところ、ワリシリ岬で流され溺死してしまいました。天皇誕生日とは今で言う文化の日、ワリシリ岬は小樽方面へ少し行った所の岬です。人々は二度とこのような事故が起らぬよう、トンネルを掘ることにしました。地図上ではまっすぐに描かれているトンネルですが、実際はそうではありません。大正3年に計画し、両側から掘り進めて行きました。しかし、技術が未熟だったのか両側で食い違いが発生してしまいます。そこで念仏を唱えながら鐘を打ち鳴らしたところ、掘る方向が分かったのだと。この海岸道路は1992年までは岬に行く唯一の道として用いられていました。

念仏トンネルへの道ですが、波が高い時や満潮では海に沈むので通行できません。また、これは伏線ですが当然クマも出ます。後は落石に注意。若者たちが海辺で遊んでいますが、その後ろで岩から岩へと飛び移る者が一人。足を痛めないように、歩きにくい海岸を進みます。



階段が落ちていました。この辺りは他には道の痕跡はほとんどありません。



(右下)海の際に道があったのが分かります。時間によっては沈みますが。

(左下)水が溜まっており、満潮時に水没するのは明らかです。



ラスダンの入り口ですね



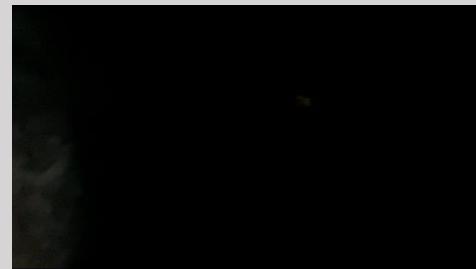
【TC44】念仏 T L=60m 1918,T7 いざ、入洞！



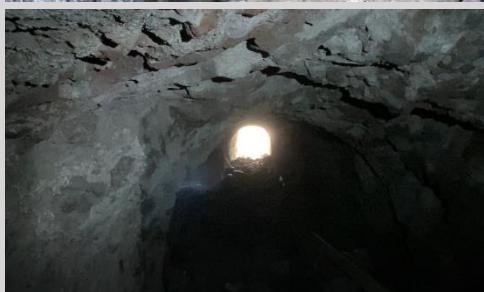
ユニークな写真が撮れました。



まずは 20m 前進します。後ろから日がさしているので明るいです。



突き当たって右を向いたら微かに向こうからの光が見えます(中央右上)。
木材やタイヤが散乱している暗闇を右へ 20m 前進します。



再び突き当たって左を向くと光が！写真はフラッシュをたいでいるので実際手前は真っ暗です。最初右折地点までノーライトで行ったのですが暗すぎて怖くなり一度撤退。ライトがカバンの奥底だったのでカメラのフラッシュで代用。

最後にもう 20m 進むと出口です。いくら何でもずれすぎなトンネルでした。形としてはアルファベットの「N」の両端を持って上下方向に引張したようなトンネルです。

神威岬と水無しの立岩



16:08

残り 1 時間 22 分。帰りましょう。トンネルの天井は案外高く、2m 弱はありました。

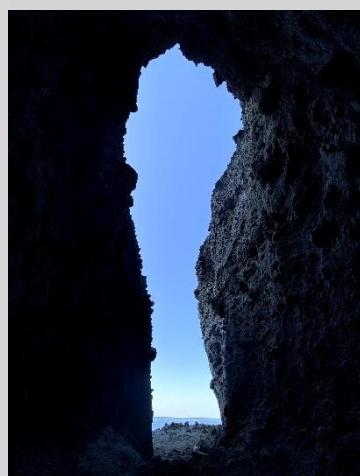


オメガ

帰り道では行きに見逃していた奇岩を回収します。
今更ですが、ここに限らず基本的に行きは動画・帰り
は静止画を撮っています。

オメガ(中)

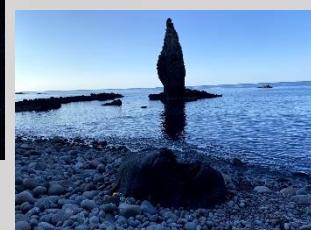
潜水艦



何だろう



名前が付いていても良さそ
うな岩たち



16:32 舗装道路に復帰しました。残り 58 分、急げば丁度良い時間です。今日の終点・神威岬へ Let's Go !

ん？？？？？？？？？？？？？？？？？？？？

え？

何？

16:38



4 時半終了だとは。567、緊急事態宣言、お前。

残念です。しかし冷静でした。間に合わなかった場合に明日行くというプランも考えていました。まあその分明日の負担が増えるのですが。

時間があるので神威岬を過ぎて明日のやる事を少しでも減らしに行きます。神威岬が終わっていると知って 2 分以内に次のトンネルの写真を撮っています。判断が速い。

【TC45】余別 T L=360m 2012,H24

【TC46】旧余別 T L=158m 1973,S48



【TC47】神威岬 T L=703.5m 2004,H16

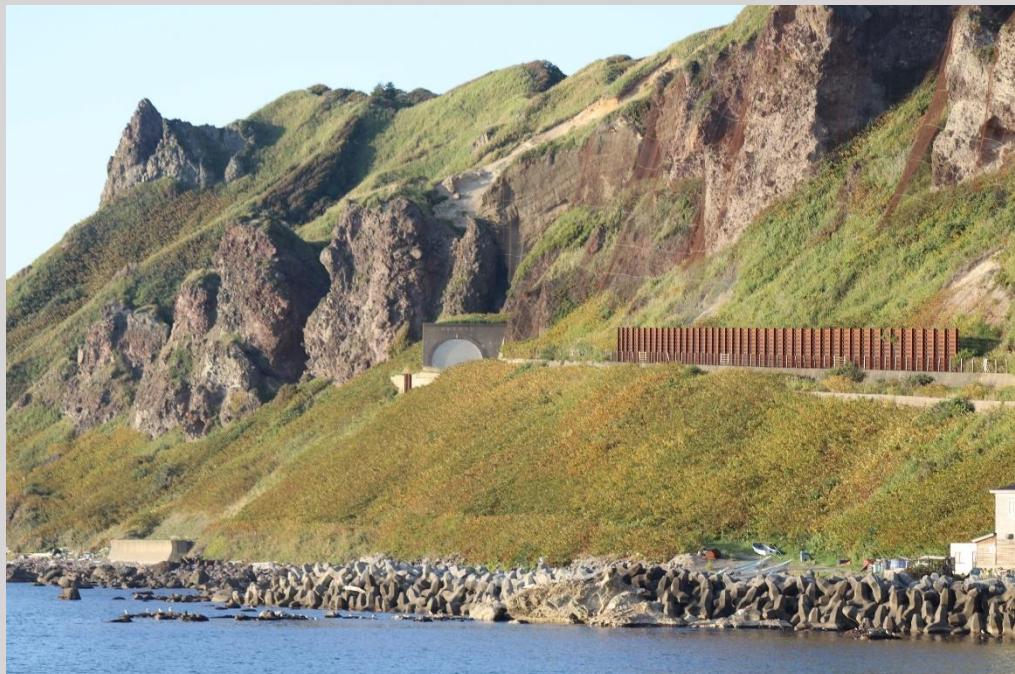
神威岬を貫くトンネル



旧道にあたる余別 1号,2号トンネルもありますが視認できなかったのでカウントしていません。

【TC48】草内 T L=301m 1968,S43

かつて神威岬を克服したトンネル



この写真はカメラを使いました。実はこの写真まで ISO25600 に気付きませんでした。

【TC49】神岬 T L=1162.5m 2004,H16

旧道の景色は「上」(じょう)





実際走っているとあっという間なの
だが、紙面では長かった。
本当に長かった。

R229のトンネル

	現道	旧道	旧旧道	旧旧旧道
撮影	19	18	8	3
理論値	19	19	17	7



17:30 9/3 End.

○あとがき

長々と書いても読みづらいので簡単にあとがきを書きます。

始めに言いたいのが、「こんなに書くつもりはなかった！！」。いつも通り漏らさず書くというスタイルで書きましたが、まさかここまで長くなるとは考えていませんでした。40 ページくらいで 10 日間を書けるかなと思っていた所、3 日で 50 ページとはどういうことですか（笑）。2019 年轍に寄稿した同じ北海道でもここまで内容はありません。それだけ 1 日の密度が高かったのです。執筆には 5 日ほどかかりました。TC を始めたのも途中で後悔していました（読みにくくなるからです）。ポイントが分かりやすいように考えていない訳ではないものの、読みにくい構成かつ文章には変わりありません。例えば 20 年後とかに読み返して、「こんなことあったな～」と言いたいので記録の意味として書いており（その為写真に時刻を記載しています）、自分以外への可読性は分かっていながら軽視しています。以上、読みにくさの言い訳です。もう少し文章で上手いこと伝えたかったのですが、トンネルが多すぎて文章を考える体力がありません。もし読んでいただいた方がいらっしゃれば本当にありがとうございます。

2021/10/22 PM 8:09

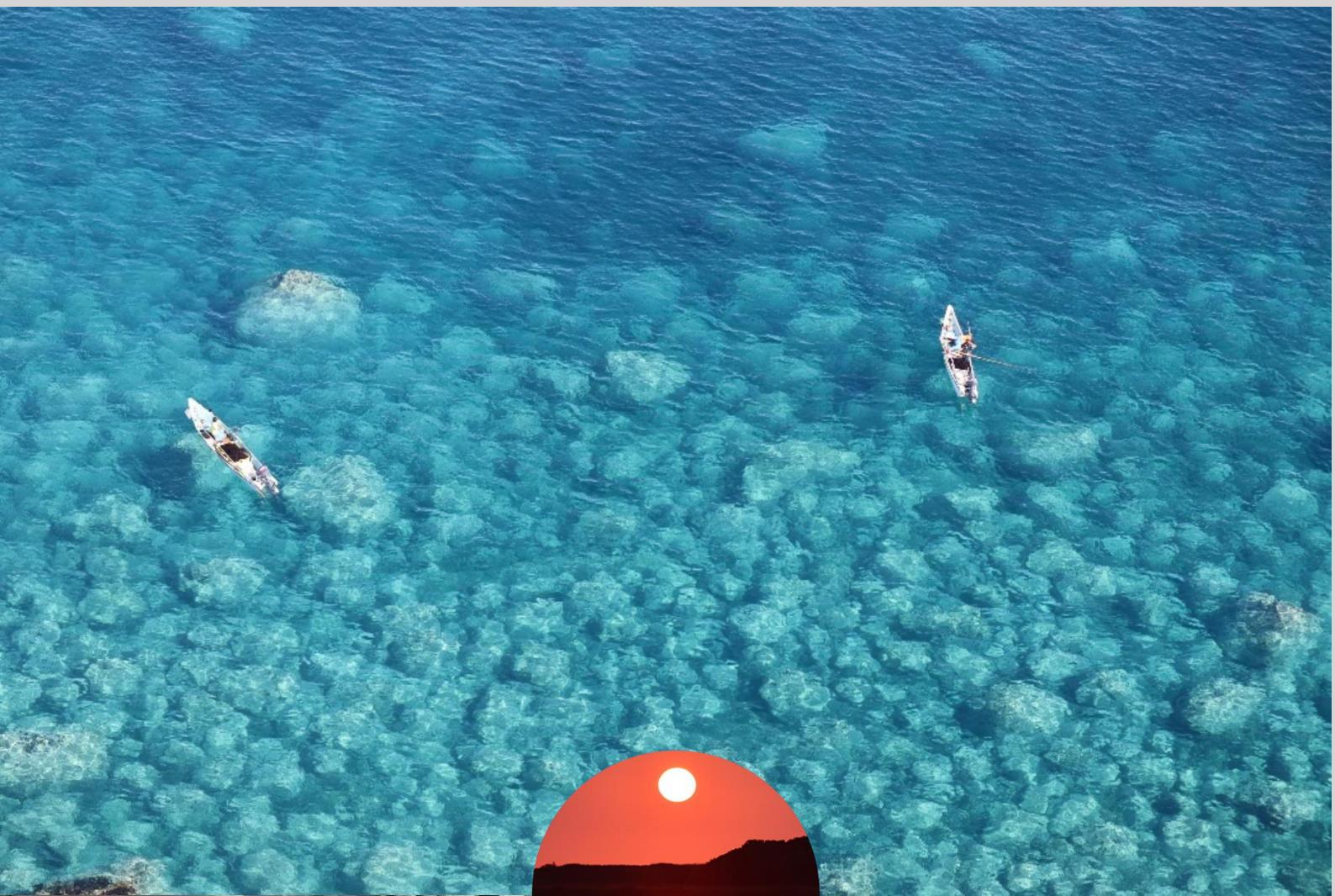
○今後の記事

今回書いたのは 9/1～9/3 です。恐ろしいことにまだ 9/4～9/10 が残っています。数えてみると 9/3 に費やした枚数が Word で 41 枚でした。今後も同じ密度で 1 日を過ごしているので、ざっくり追加で 200 枚くらいは必要になりそうです。因みに面倒くさいのが写真の選定です。旅行全体で撮った枚数はまだ明かしませんが 9/3 で 900 枚撮っています。これを選定して.heic から.jpg に変換して…。学校も忙しいですし、そうすぐに書けるものではないということです。書く意欲は今の所あるので、時間がかかるとだけ。正直、いるのか分からぬマニア向けの記事ですしなかなか面白いとは思われなさそうですが。普段からこのような旅行をしているわけではないということはよろしくお願いします。普通に美味しいものは食べたいですし絶景も見たいです。最後に。二回目ですが、危ないのでマネしないで下さい(流石に無いとは思いますが)。

年内は厳しそうですが、次回予告です。

次回「神威岬～岩内」

R229 残り 221km



2004年 台風18号により落橋した、国道229号「大森大橋」

9/4 神威岬～岩内



○ 9/4(土) 神威岬～岩内

【走行距離】 80.02km (内徒歩 12km)

【気象】 晴れ / 日の出：5:05 / 日の入り：18:08

【潮位】 岩内観測所：満潮 4:37(33), 干潮 7:37(33) (括弧内は潮位)

満潮 12:30(36), 干潮 20:42(16)

【山場】 ①神威岬 ②窓岩 T ③キナウシ T ④大森大橋
⑤五連橋 ⑥兜岬

【撮った写真】 945 枚 (内訳：一眼 294 枚、iPhone651 枚)



2022/01/02 15:23

年が変わってしまいました。

明けましておめでとうございます。今年も宜しくお願ひ致します

この記事は 2021 年度轍「自転車で行く　自転車で行けないところ」の続きです。今回は北海道二日目(全体では四日目)である 9/4 の旅行記を書いていきます。

北海道パートは 9/10 まで続きますが、十日間の中で最も盛り上がる日は 9/5、次点で 9/4 です。この二日間、特に 9/5 はインターネット上に殆ど情報・写真がない区間をお届け出来るかと思います。一切写真が見当たらない箇所もありますが、これは次回「9/5 岩内～島牧」にて記載します。

高画質のものはこちら(かなり違います,53.7MB) <https://ilias-ange.github.io/Dounan.pdf>

前回は 9/3 の 17:30 まで書いたのでそこから始めます。

閉鎖時間が早まっていたせいで神威岬を翌日に積み残して一日を終えました。そして余別の宿に向かいました。宿ではゆっくりお風呂に浸かってリフレッシュ、その後は翌日の行程を練ったりして床に就いたのは 21:38。

6:14 起床。外はすっかり明るくなつており、雲一つない空に喜びました。宿では 8 時からの朝食がついていたので起床即出発とは行かず、出発の支度を済ませておきます。

今日は昨日(小樽～神威岬)以上に忙しい。早朝出発ができないくせしてフォーカスするべき場所が 6 つもあるからです。昨日は大して重要でもない細かな旧道など全ての要素を拾い上げようとして時間が足りなくなつたので、今日は山場に集中してその他はさらっと流そうと思いました。ちなみに、今日の To do リストには昨日と同様に 108 個のやることが記載されていました。

書き忘れる所でした。今日の行程の特徴——旧道旧トンネルは盛りだくさんなのですが、

“”” コンビニがない ! ”””

どういう事かと言うと、コンビニが今日のゴール地点である岩内(56km 先)にしかないのです。スタート地点である神威岬には売店が一応ありますが時間が時間で開いていません。ここは積丹です、個人商店に期待してはいけません。まあ、途中の神恵内に海鮮など

が食べられる飲食店はありますが(開いているとは言っていない)、私には関係のない話です。「道の駅はないのか?」「あります、“道の駅オスコイかもえない”があります。」ただ、ピンポイントに緊急事態宣言と旅行期間がぶつかって道の駅が開いていない(#ﾟДﾟ)。道の駅では食事は勿論、現地の特産品が置いてありますしその地域の地理や歴史を知ることができるとても入りたかったのですがどうしようもありません。

という訳で今日は特にエネルギー切れ・お腹の管理に注意して旅しようという事です。現道から断絶された旧道で倒れてしまっては熊の餌食になってしまいます。実際、この辺りの地域では然程人が通らないにも関わらずヒグマが目撃されています。旧道に行く人は普通いないので目撃報告は上がっていませんが、居てもおかしくないでしょう。

8:23 Strava スタート

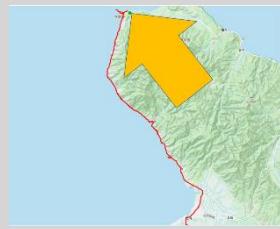


構成にメリハリをつけるためにそれぞれの山場の前に横写真を挿入してみました。

神威岬 ～積丹の絶景ブルー～



予想外に閉店時間が早く、昨日行きそびれてしまった神威岬へ向かいいます。今回の行程中で二番目に有名であろう観光地です(一番は函館)。とは言っても、何人かに聞いてみるとそこまで知名度は高くなさそうです。抜群の景色とどこまでも蒼い積丹ブルーが見所ですが、以下のような伝説があります。



ここ！

【神威岩・神威岬の伝説】

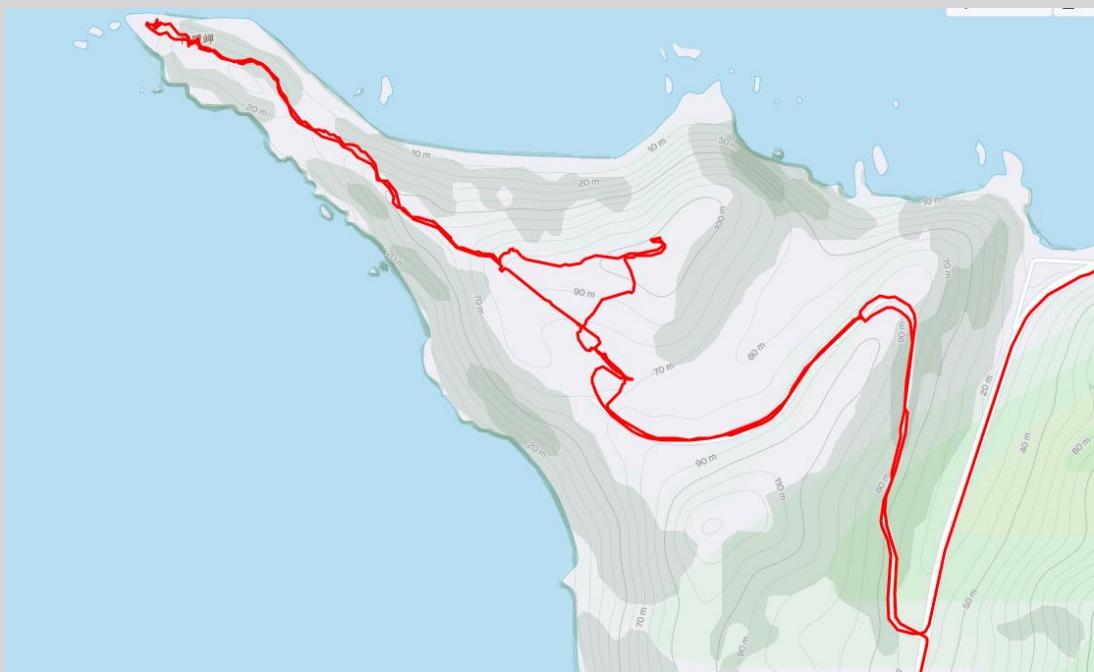
文治五年(一一八九)平泉の戦にやぶれた源義経は兄頼朝に追われ、蝦夷地の日高平取の首長宅にたどり着いた。首長の娘「チャレンカ」は義経を強く恋慕っていたが、義経は時を空しく過ごすのに忍びなく、行方を告げずに首長宅を出て北へ進み、神威岬へたどり着く。それを知ったチャレンカは義経を追い、やっと神威岬へたどり着いたが、時遅く義経はすでに船出した後だった。・・・・・・(中略)・・・・・・悲しみにうちひしがれたチャレンカはついに気が狂い、神威岬から海へと身を投じた。そして間もなく、チャレンカは神威岩に化身したと伝えられている。

「和人の船、婦女を乗せて、ここを過ぐれば転覆せしむ」

これはチャレンカが最期に残した呪いの言葉といわれている。以来、神威岬と神威岩は「オカムイ」と称され、女人禁制の場所になったと伝えられる。

現地の石碑より引用(2021/09/04閲覧)。なお、「首」は旧字体から直しています。

国道229号から50mほど自転車で登って駐車場へ向かい、そこから先端までは徒歩で遊歩道を進みます。遊歩道は結構アップダウンがあり、かつ長いので片道30分は見ておくべきでしょう。しんどそうに歩いている人を見かけ、心の中で応援していました。



8:36 駐車場に自転車をデボ



9:26 観光地でも普通に熊が出ます



熊が出た場合は遊歩道が閉鎖され、晴れて先端への到達は不可能となります。また地形上強い風が吹くので、特に風が強い時も遊歩道が閉鎖されます。運が悪ければ神威岬は堪能出来ません。行きは動画、帰りは静止画を撮影しているので写真の時間表記が逆転しています。

9:33 ソフトクリーム食べたかった……



9:33 売店はまだ営業時間ではありません



9:26

「チャレンカの小道」

営業時間は今度こそ OK !



これが女人禁制の門です。女人禁制が解かれたのは 1855 年のこと、勿論今では男女問わず立ち入りが可能です。また、チャレンカの話が無くとも神威岬は西蝦夷三険岬と言われるような海路の難所として恐れられていました。この事がチャレンカの悲劇をより強く印象付けてきたのでしょう。ちなみに、西蝦夷三険岬のうち残り二つは「雄冬岬」と「茂津多岬」です。前者は留萌の南、国道 231 号沿いに位置しており、後者は国道 229 号沿いであります。日後 9/6 に訪れます。

9:15

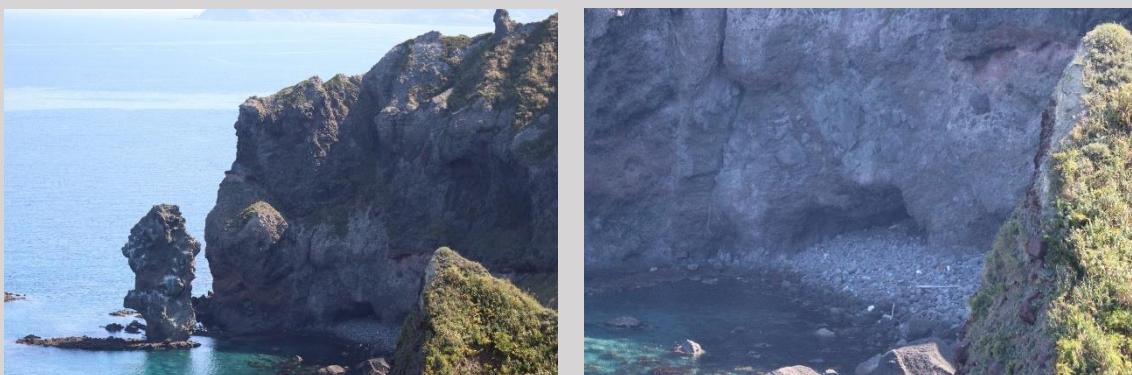


にしても昨日神威岬へ行きそびれたのは正解でしたね。空を見ると昨日の夕方に比べて雲が殆ど無く、海の美しさを一層際立たせています。

遊歩道の途中から後方下に目を凝らしてみると昨日訪れた「念仏トンネル」が見つかります。

9:13 水無しの立岩と念仏トンネル

9:13 拡大写真



と言いたい所ですが執筆している今気が付きました。この写真に念仏トンネルは映っていません。撮影ポイントが悪く岩の向こうに隠れてしまっています。これはよくある間違いで、左の窪みは念仏トンネルではありません。



また、上の写真において左の海沿いを注視すると明らかに人工的な平場、つまり旧道があることに気付きます(これもまた今気が付きました)。念仏トンネルを踏破した達成感から「トンネルを見たら脇を見る」という鉄則を忘れていました。失態です。

9:08 道中の景色①



9:09 道中の景色②



9:08 すれ違いのしにくい狭い道が続きます。



9:05 女人禁制の門は遙か向こう

9:06 神威岬を超えた先の地形をチラ見せ



9:00 神威岬灯台まで来ればほぼゴール

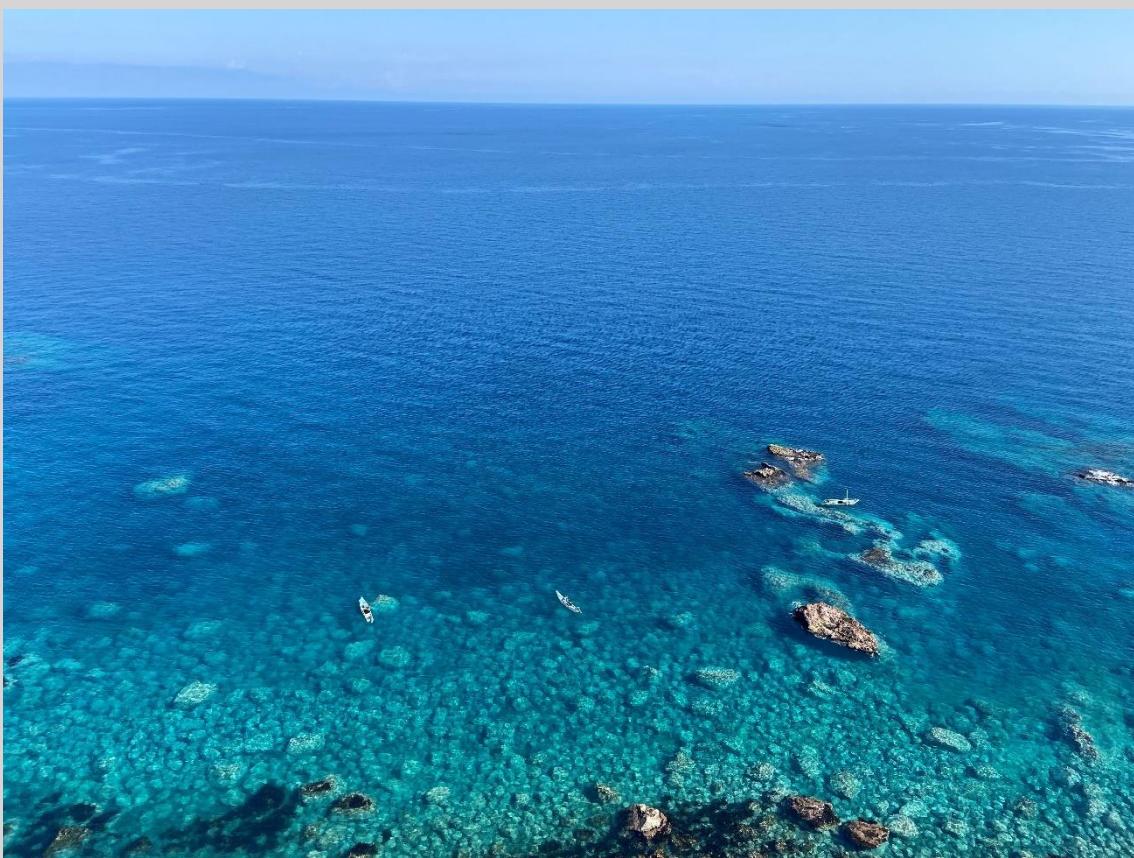
8:57 先端に到着！ここから見える景色は。



西蝦夷三険岬「神威岬」、そして「神威岩」(8:55)



これこそが「積丹ブルー」(8:59)



小舟がまるで宙に浮いているかのよう



チャレンカとされる岩



雲が出て陽がさしていなければここまで鮮やかな碧色には見えないでしょう。自転車をデポしてから先端までは 19 分かかりました。駐車場付近に展望台があったので駆け足で向かいます。

9:22 馬の背を這う遊歩道



9:22 人はまばら



緊急事態宣言が出ていなければ、人一人通るのがやっとである遊歩道に多くの人が詰め込まれていたでしょう。それを考えると随分快適に歩けました。

9:18 電磁台(遺構)



電探。神威岬沖合にロシア艦が現れることがあり、太平洋戦争最中の昭和 17 年、ロシア軍が北海道に上陸する情報をキャッチするために設置されました。

以上、神威岬にかかった時間は 1 時間でした。

神威岬終わり

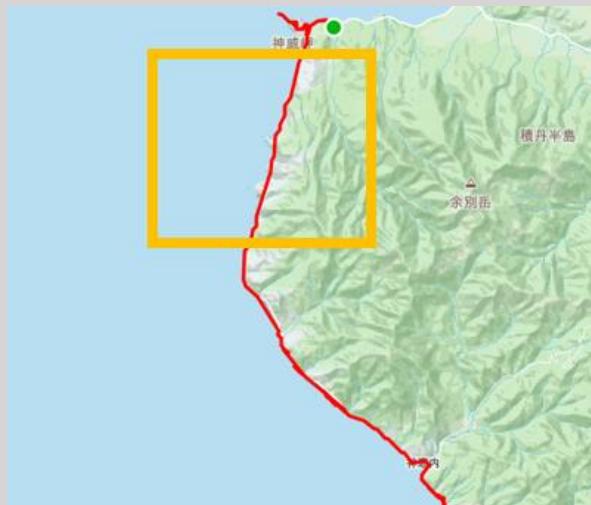
神威岬に寄り道しましたが、ここからは旧道旅に戻りましょう。今日の終わりまで濃密な旧道と向き合うことになります。積丹半島の後半戦の幕開けです。

9:29 神威岬駐車場にて



飲料も大事です。
自販機に期待して
はいけません。

神威岬から国道 229 号に復帰し、昨日予習しておいた神威岬トンネルと神岬トンネルを順に通ります。



黄色のボックス内、ここからは三つのトンネルを順に通ります。その内最初のトンネル内で積丹町を抜け神恵内村に入ります。この区間にはこれまで見てきたような旧道は存在しません。この区間、具体的には積丹町沼前地区～神恵内村川白地区(L=6.7km)は国道 229 号の中で最後まで不通区間として残り道路工学を拒み続けていました。遂にこの区間をこじ開けることに成功し、国道 229 号が全通したのは 1996 年(H8)11 月 1 日の事でした。積丹半島の東西地域が一本の道路によって接続された瞬間でした。

積丹町ラストの沼前地区です。人家(作業小屋かもしれない)は数軒あるのみで、簡易な船着き場と沼前駐車場があるのみです。

沼前駐車場にて 石碑「ソーラン節のふる里 積丹」 9:47



この沼前地区では広範囲に渡って地すべりが起こっていたそうです。その幅約 1km、高さ 200m、奥行き 1.5km であり、下図の赤丸辺りがまとめて動いていたそうです。昭和初期に地すべりが起こっていることが知られ、1970 年には集落が全戸移転、最新のすべり面の位置は末端では国道の下にまで及んでいました。対策工事の進展に伴い 1999 年には移動が停止しました。図中の尾根内川は本来北へ流れて草内地区へ向かっていた所、地すべりにより流れが変化して日本海へと注ぎ込むようになったそうです。

出典：https://www.jstage.jst.go.jp/article/jls/47/2/47_2_91/_pdf/-char/ja

(2022 年 1 月 7 日閲覧)



9:47 沼前にて、積丹→神恵内方向



あまり良い写真が無かったのですが、この辺り一帯が全て動いていたそうです。

この写真、軽トラと共に何か奇妙な、茶色いものが映っているような……？まさか見られるとは思っていなかった。

路上昆布



昆布干してる ww

草しか生えない、海藻だけに 炎炎 ←草、又昆布の意

駐車場とはいえ、ここ歩道 炎炎炎

無駄に立派に作ってしまった駐車場の有効活用です。利尻島とかで道に昆布が二三落ちていたというのはまあありますが、歩道を侵食しているのは面白過ぎる。期待薄でしたが今回の旅行で見たかった三つのうち一つ目を見る事ができました。しかも干している最中、今日はなんてツイているのだろう。数年前にこの辺りで歩道昆布を見たという記事を読んで自分も見られたら良いなと思っていました。

それではトンネルを通って次の神恵内村へと足を踏み入れましょう。

「熊出没のため 西の河原駐車場 閉鎖中」 9:49



笑った。

行くしかない。

【TC50】積丹 T L=765m H8,1996 神恵内村に入りました

9:54



ここまで積丹町

ここから神恵内村 R229 残り 213.5km



神恵内村に入りましたが人家が現れるのはまだ先。ここは果ての地、秘境の地、積丹半島海岸線の最深部。積丹半島の東西を接続した、ただ一本の道路。航空写真を見れば分かるがここからいくら内陸に行っても道路は存在しない。



大天狗覆道

9:56 【TC51】大天狗 T L=639m H8,1996



大天狗 T の反対坑口。旧道はありません。



【TC52】西の河原 T L=1,834m H8,1996



西の河原駐車場

10:01



最果ての地からトンネルを使って脱出すると今度は冥土の手前へやってきました。熊が出没しているとの西の河原駐車場ですが、どうやら4/2,6/2に目撃されて以来閉鎖されているようです。西(さい)の河原はというと、トンネルの壁の向こうです。かつて西の河原までの遊歩道が整備されたそうですが現在は放棄されて廃道化しているそうです。時間があれば行きたかったのですが。

西の河原 T の岩内側坑口



レストハウス西の河原バス停

10:10



果ての地に道路を挟んで二人で佇むバス停が印象的だった。半年間だけの一日二便、11時と13時のバス。レストハウス西の河原はもう営業していない——それどころか更地になっているのだと知っているのだろうか。潮風に晒されて、今日も来ない乗客を待ち続けるのだ。





国道 229 号を開通させた喜びは最後の不通区間であるこの場所に刻まれています。

10:12

平成 8 年

一般国道 229 号開通記念碑

起点 小樽市

終点 江差町

全長 287.6km 神恵内村

10:14 振り返れば西の河原が目に入ってきます。小屋が見えます。



圧倒的な巨岩の下を潜る 2km の西の河原トンネル。現代のトンネル技術に敬意を持った。



R229 を全線開通させた 3 本のトンネルを抜けると次はノット地区に入ります。面白い名前ですね、ノット？NOT？ノットとは何か、アイヌ語で「岬」を意味する言葉です。
のっとばし



NOT river



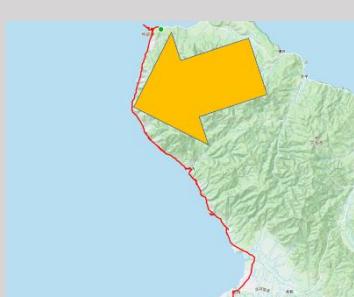
NOT bridge



NOT bus stop



山場として扱うかどうかは悩みましたが、30 分ほどの冒険が始まります。



久々の自転車

10:27



窓岩トンネル旧道 ～人知を超えた日本海の荒波～



海を見ると、奇岩「窓岩」

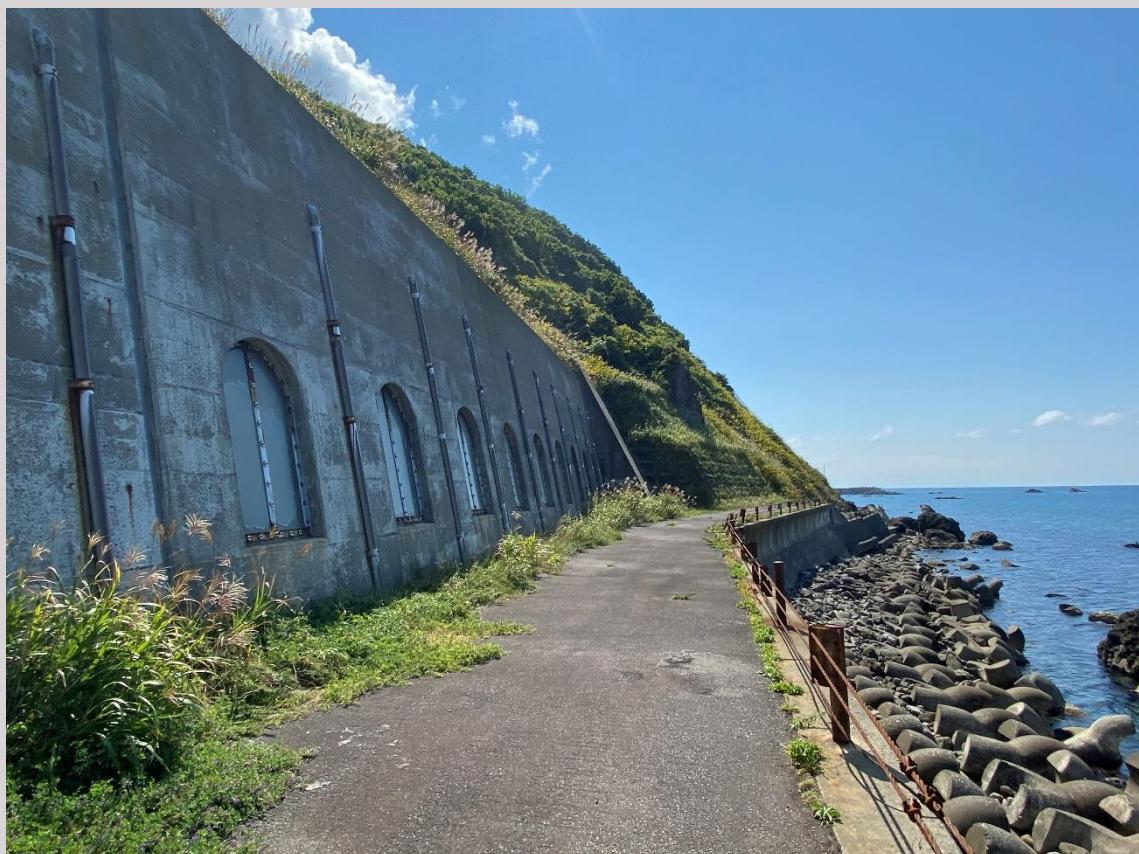
10:24 【TC53】窓岩 T L=565m H4,1992



当然行くべきは窓岩トンネルの脇であり、昨日に続き旧道探索が始まります。盗られる訳はないだろうと思いましたが、自転車の鍵は一応かけておきます。窓岩トンネル旧道ですが、よくある旧道風景ではありません。どのような点で他の旧道と違うのかというと、かつて車が走った道が非常に激しく破壊されているという点です。航空写真で見て、これは歩くのに苦労するだろうなと思いました。

10:29 窓岩トンネルを横目に旧道を進みます。まだ普通の旧道風景ですね。

ここでは消波ブロックがある事を覚えておきましょう。

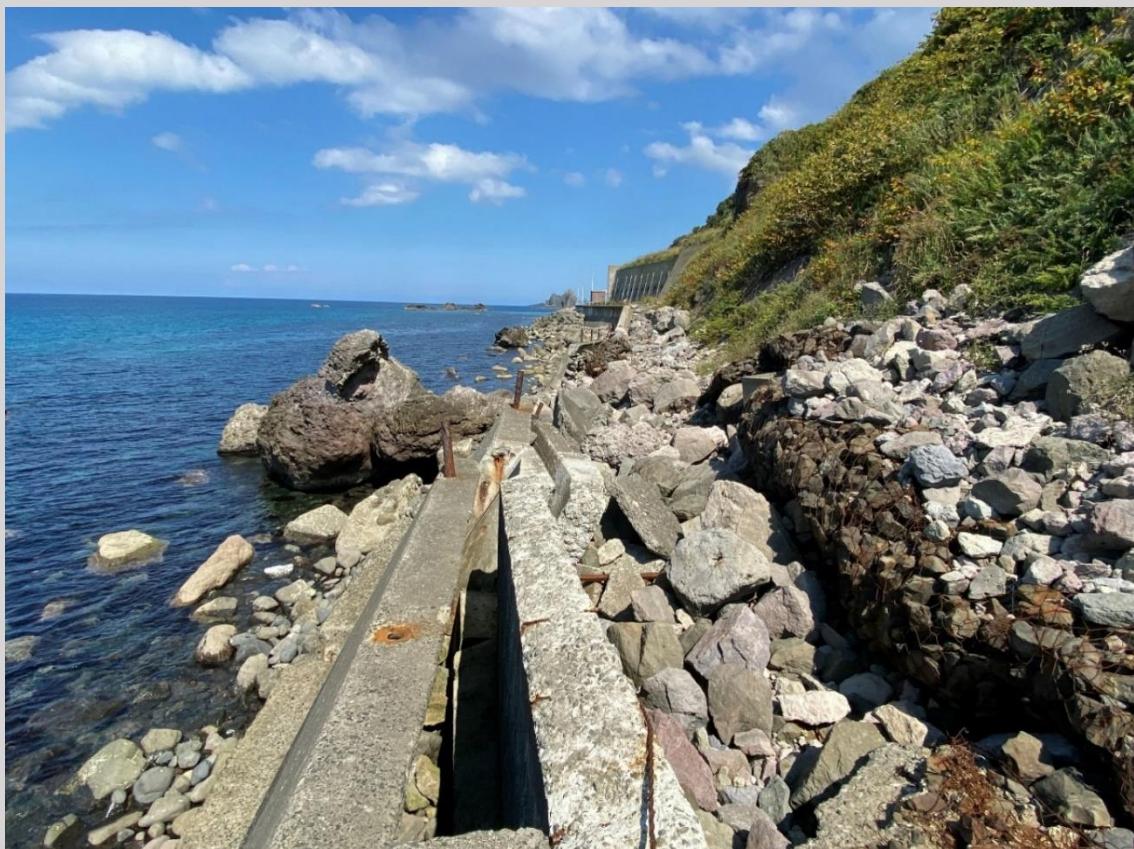


ああ……



消波ブロックが無ければこうなる。

海と崖に挟まれて棄てられた道路の末路である。鉄筋を入れていた擁壁が接合部から分解し、真二つになってしまっているのが分かる。山側を見ると落石が限界を超えて詰め込まれたネットが見られる。元々、消波ブロックのおかげで残っている向こうの道路と同じ高さに路盤・舗装があったのだが、完全に抉りとられている。窓岩トンネルの開通は 1992 年。長く見積もっても 30 年でここまで崩壊をもたらしてしまうのだ。



上手いこと歩けるようになっている

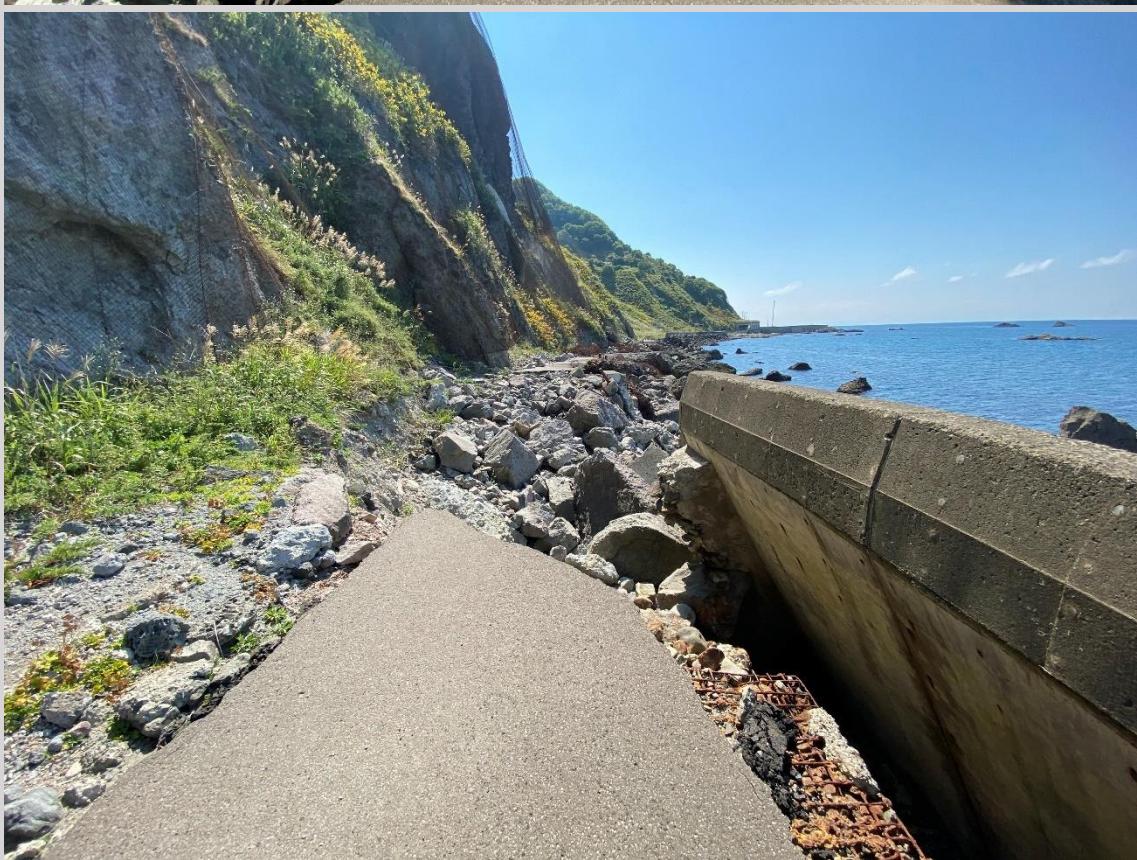


昆布。採ったら多分密漁になります。



ここまで激しく崩壊していると、道路が通っていたという事がちょっと実感できません。しかし、ちぎれたガードロープと支柱を見て道路だったのだなと思わされます。

消波ブロックの効能はインターネットで調べれば沢山出でますが、もし消波ブロックがなかったらどうなるのか？中々見られないものを見ています。（これに関しては数時間後の大森大橋で嫌と言うほど見ることになりますが。）



微妙に傾いた擁壁に腰かけて、足を宙に投げ出しほんやり海を眺めていました。日差しはポカポカと暖かく風も心地よい。聞こえるのは穏やかな波とそよ風が草を揺らす音のみ。視界一杯に広がる積丹ブルー。そして壊れた道路と風化し傾いている擁壁の演出する終末感。当然自分以外に人など来るはずもなく、この世の人間の存在を忘れさせる。あるのはただ、私と、心地よい”廃”の空間のみ。と情景描写をしてみる。

一時間でも二時間でも居たいと思わせる空間でしたが、私を待っている道路トンネル橋がまだまだ控えているので行かねばなりません。

10:55 窓岩トンネルを通過。30分間の小さな冒険でした。

(窓岩トンネル終わり)

全然話が進まない……。何もかもが冗長ではあるというのを自覚しているのだが、ここまで書いてしまったので今後も同じスタンスで書きます。そもそも道中全てが観光であるので内容が多くなるのは仕方がないが……。神威岬も窓岩トンネルも同じレベルに認識しています。

(終わり) ①神威岬, ②窓岩トンネル

(これから) ③キナウシトンネル ④大森大橋 ⑤五連橋 ⑥兜岬

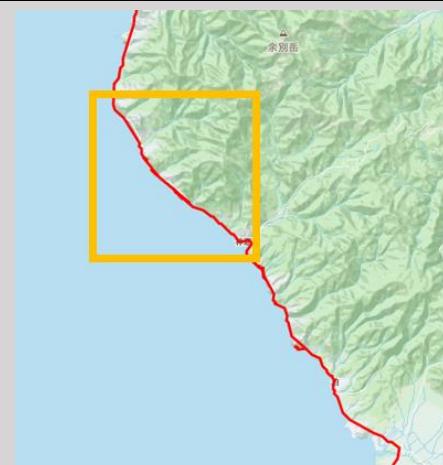
後半の内容はそれぞれが①,②よりずっと濃いのでどうなることやら。

因みに三日後に期末試験。 2022/01/08 AM3:16

濃厚な”廃”に彩られた二つの山場を処理しながら神恵内村の中心部まで向かいます。



窓岩トンネルを抜け
ると川白(かわしら)
地区に入り、ようやく
集落が姿を現します。



川白覆道 10:56

神恵内村オネナイ(尾根内)10:59



次なるトンネルは延長 2,000m 超の川白トンネルです。それ以上の長さの旧道が更に海側に存在しており、二つの旧トンネルがあります。この二つの旧トンネルの間へのアクセスはかなり困難なようです。今回は現トンネルを通るに留めました。



11:00 二股に分かれる現道と旧道



【TC54】川白 T L=2,106m H14,2002



【TC55】旧川白 T L=56m S47,1972



川白 T 岩内側坑口より旧道を望む 11:08



【TC56】能蘭 T L=50m S45,1970



飲食店はありませんが珊瑚内(さんない)地区で一休み。自販機があったので飲料を補給して連続する山場に備えます。これからマッカトンネルーキナウシトンネルー大森トンネルと三つのトンネルが短い明かり区間と共に連続でやって来ます。



11:14 錫びた自販機



11:15 神恵内村珊瑚内にて

【TC57】マッカ T L=359.5m H8,1996 マッカ T 岩内側坑口

11:19



短いですがマッカトンネルにも旧道が、そして旧トンネルが一つ存在します。旧マッカトンネルまで歩いてみました。

巨大な落石が鎮座している

11:27 【TC58】旧マッカ T L=84m S44,1969



マッカトンネルとは言ってもちっとも真っ赤ではありません。





旧道から海へ目を向けると何か人為的な「囲い」が目に入ります。等間隔で穴が開いており明らかな人工物です。これは「袋澗(ふくろま)」です。捕まえてきたニシンを一時的に保管するための施設です。

これまで道路構造物にばかり目を向けて来ましたがこの辺りで積丹を支えた一大産業について言及する事にしましょう。

【ニシン漁について】

ニシンの水揚げ量について、北海道の国内シェアは 99.9% であり 14,802 トンに上ります(2019 年)。多いように見えますが、19 世紀末から 20 世紀初頭には年間約 400,000 トン、最盛期には 970,000 トンが水揚げされ(1897 年)、20 世紀中ごろから減衰しています。かつてニシン漁は北海道の経済を支えていたのです。国道 229 号の愛称は「日本海追分ソーランライン」、また「にしん街道」。豊浜トンネル前にあった「ソーラン節発祥の地」の碑。ソーラン節はニシン漁の歌ですね。小平(留萌)や小樽、泊には鯨御殿があり見学できるようになっています。

春告魚と呼ばれるニシンの漁期は 3 ~ 4 月。この時期は日本海側の季節風による波浪でニシンの水揚げは困難を兜めました。そこで、明治の網元たちはニシンを水揚げしやすいようにそれが小さな港とも言えるような施設を作りました。これが「袋澗」でありニシンを安全に水揚げする事が出来るようになりました。また、100 万トンも獲れてしまっては水揚げが追い付かないでしょう。最盛期である明治後期には 100m 間隔で作られるほどでした。袋澗があったという事はそこには人の生活、そして道があったという事を意味します。しかし、ニシンの漁獲量も減って袋澗はもはや不要。改築されて漁港へ組み込まれるものがいれば、風化するに任せるものもあります。現在では積丹半島や利尻・礼文島・道南地域に、その一部が現存するのみです。

中でも今居る神恵内村～泊村にかけては特に多くの袋澗が存在しており現在もそのうち一部が残っています。小樽から神威岬の区間にも袋澗は存在しますが綺麗に現存しているものは少ないです。積丹半島にニシンの群来(くき)が無ければ国道 229 号は存在していなかったのではないかでしょうか。



旧道に落ちていました。誰の骨なのでしょうか。熊に襲われたりしたのか？



25 年前の片側一車線道路です。擁壁に近い所が陥没しており、無数の落石に打たれ、逞しく生きる雑草に食い破られています。この道の後の姿が窓岩トンネル旧道。あの道も崩壊初期はこのような景色だったのでしょう。(実は下の写真内に袋潤が一つあるそうです。)

さて、マッカトンネルを抜けると次のトンネルが見えていますね。第三の山場が始まります。



キナウシトンネル ~穴だらけ~



今回の旅行で見たかった三つのものは①路上昆布②キナウシの3世代トンネル③雷電トンネル旧道の樺木内覆道です。この内の二つ目。Twitterでこの写真を見かけた時は衝撃でした(真似して行った人の写真が偶に流れてきますよね)。こんなとんでもない景色があるのか、ぜひとも現地に行って自分の目で見てみたい。

【TC59】キナウシT L=1,008m H14,2002



キナウシT 岩内側坑口



【TC60】旧キナウシT L=201m S60,1985



【TC61】旧旧キナウシT L=158m S36,1961



三本の道の位置関係は左のようになっています。緑色の旧旧道は他二本よりも高い位置を通っていました。

北海道において、使われなくなったトンネルはその口を塞がれがちですが、この旧旧キナウシトンネルは開口しています。それでは旧道を見るために旧旧道に入っていきましょう。

移動ログ



旧道は現道から山側に逸れ、Ωカーブを描きながら標高を上げて旧トンネルへと至っていました。しかし、キナウシ川に砂防ダムが建設されたため橋が撤去されており旧道の路盤へは草ぼうぼうの斜面を這い上る必要がありました。

13:08(帰路)

13:05 橋が無くなっている



この旧道、旧キナウシトンネル方面とより山の中へと至る道へ分岐しているのですが、この話は次の大森トンネルに回します。

旧道より、大森トンネルを眺める。トンネル上部の法面がしっかり固められています。大森トンネルの神恵内側はとても迂回できそうには見えないので反対側に頼むしかなさそうです。そもそも堤防が越えられない、人間は非力。



別世界へ吸い込まれてしまいそうなトンネル

天井にクラック

横から土砂ドバー



舗装はないけれど、1985年まで車が走っていた道なのです……、そんなキナウシ岬最古のトンネルでした。



12:58

この岬にトンネルを見出した者に敬意を表しながら、さあ

トンネルを抜けば、
そこは潮風が心地よい
一面若草色の草原……

じゃないなあ。おっかないなあ～

坑口の真上、何ちゅうオーバーハングやねん



よく見てみるとオーバーハングしている岩塊にネットのようなものと楔のようなものが打ち込まれています。この地に道路を夢見、そして維持管理をした方に拍手。

あまり関係ないけれど、ボルダリングジムにもオーバーハングがあるじゃないですか、この岩塊を見るとあまりにちっぽけで変な笑いが出ます(貶す意図はありません)。

私の関心は旧旧道ではなく旧道にあります。航空写真でこの辺りを見ると直ちに分かるのですが、旧道がまたとんでもない壊れ方をしているようです。旧道だと思ってトンネルを抜け十数分直進しました。意味が分からなかったのが、一面の草地となっている旧旧道に踏み跡、なんてものじゃない——砂の地面が露出した一連の”道”が見られたのです。そんなに人が通るわけでもなかろうに。



12:52 旧道の天井にて



左上の高くなっている所が旧旧道の路盤です。進路を修正してより海沿いに進みます。旧道に出てきたというのは正確ではありません。旧道は私の足の 5m 下を覆道として走っているので、正確には旧道の覆道の天井裏を歩いているのです。

眼下には満身創痍の消波ブロック 12:54



なんか地面が傾いている

12:50



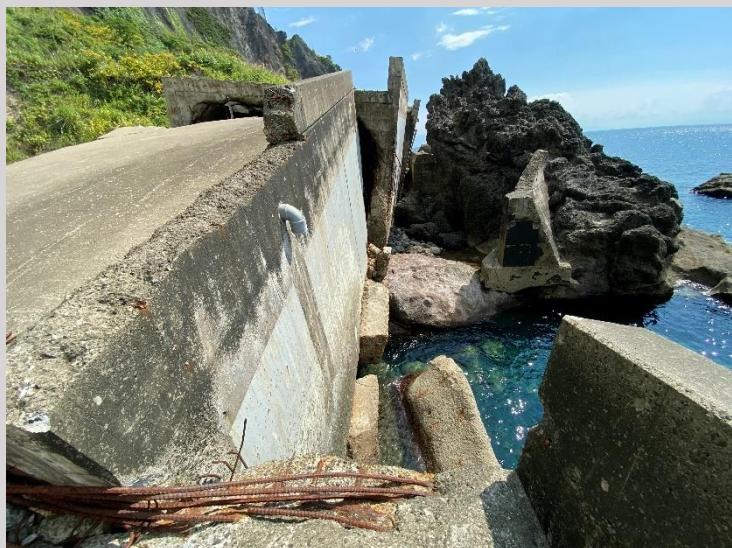
12:44

Google Maps
の航空写真で
見た通りだっ
た……

人知を超えた荒波の威力をご覧あれ



これまでいくつも通り抜けてきたあの重厚な覆道が……接合部から分解してバラバラになっている。ここまで破壊を如何にして為すのか、想像も付かない。正直、北海道に来るまで所詮水、と考えていた。窓岩トンネル旧道もそう、ここまで破壊力を持つとは知らなかった。普段は温厚でも時に見せる恐ろしい一面、自然の持つパワーを実感しました。因みに、写真左中央には旧旧道による草の微妙な段差が確認できます。破壊部分をもう少しよく観察してみましょう。



観察①

海水は覆道の横幅を通り越しています。おそらく路盤は海を埋め立てて作っており、消波ブロックが見当たらない(流された?)のでまず覆道の土台が侵食されて削られて行った。そして台風の時に覆道の下に侵入した海水により持ち上げられて一気に分離したとかでしょうか？想像ですが。

観察②

積丹ブルーが綺麗だなあ。

12:45

12:29



向こうの方(神恵内方面)はきちんと消波ブロックが積まれておりパツと見たら旧道に被害は及んでいません。この短い区間だけ消波ブロックを置かなかったのでしょうか?まあ想像で語るのはこの辺にしておきましょう。資料が全然見当たらないのです。

覆道のユニット間には深さ 5m の溝があるので万が一にも端の脆いと思われる部分を踏み抜かないように慎重に飛び移ります。次は覆道の内部を天井の隙間から覗いてみましょう。

狙撃の体勢でカメラを隙間から構えています。

12:37





12:36

まさか天井がたわんでいるのかと言いたくなりますが、多分広角で歪んでいるだけ。もしくは元々そういう形。

目的は達したので戻りましょう。

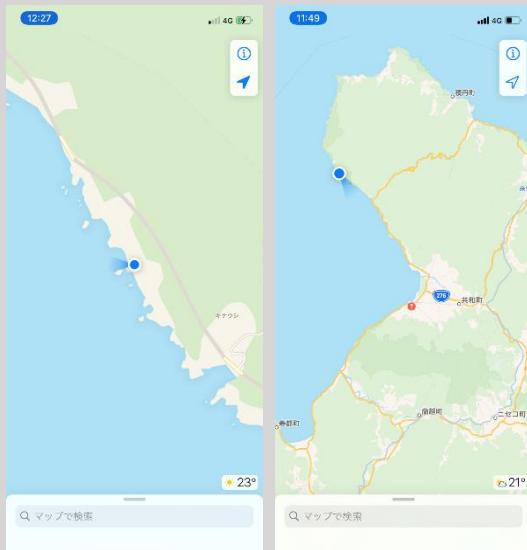
道か？道なのか？？？何もかもが道に見えててしまう。

11:45



キナウシトンネルを一步引いて撮ると大森トンネルを含めて 1 フレームに4つのトンネルが映ります。こんな場所は中々ないのでは？(9/3 に一か所、武威岬の 4 世代トンネルなど)

全然進んでない～。そして気温 23°Cらしい。



無事、現道に復帰しました。

13:09

かかった時間は 1 時間半でした。残る山場は三つ、急げ急げ。

キナウシトンネルについて思うのはやはり、「どうやって作ったのだ」という疑問でしょう。

2000年～2002年に撮影された、三つとも開口している写真です。



画像引用元：kawamoto-c.jp/works/キナウシトンネル（2022/01/09閲覧）

元々旧旧トンネル(1961年完成)がある中、旧トンネル(1985年完成)を掘っていた際の工事に関する論文がありました。曰く、二つのトンネルが接近し過ぎており、トンネルを掘る際の発破の振動が古いほうのトンネルを壊してしまうのではないかという懼れがあったそうです。このような工事を強いられる事例は当時としては珍しかったのだと思います。旧トンネル側でボーリング坑に爆薬を詰めて旧旧トンネル側に設置した地震計で振動調査を行ったそうです。

図の引用元：

<https://thesis.ceri.go.jp/db/files/GR0002100301.pdf>

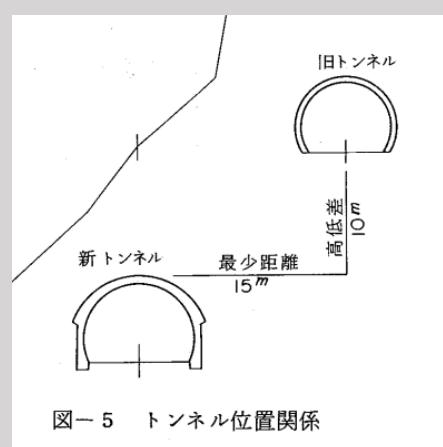


図-5 トンネル位置関係

(キナウシトンネル終わり)

2022/01/09 AM0:53

私自身は旅行を思い出しながら楽しく記事を書いています。この日も朝からトンネルや廃道美の話ばかりですので面白くはないでしょう。もっと普通の観光地を紹介しろ、と言われるかもしれません。実際のところ、人受けしそうな観光地はないのですよね。あつら記述しています。

レポート上では非常に多くのページを割いていますが、実際の距離としては神威岬からこの先の神恵内村中心部までが 26km。神威岬から岩内町までは 51km。速い人なら岩内までは 2 時間で行けるような距離です。1 日で小樽から神威岬を見て岩内に向かうことも十分可能でしょう。小樽や余市なんていつか行く機会はあるでしょう。そこで、足を滑らせて積丹や神恵内へ来てみる、また泊まってみるのはいかがでしょうか。何かを発見するかもしれないし、何も思わないかもしれません。

ここまで書かなかったのですが、「神恵内村」は何と読むのでしょうか？

別にひねっている訳ではなく、「かもえないむら」と読みます。

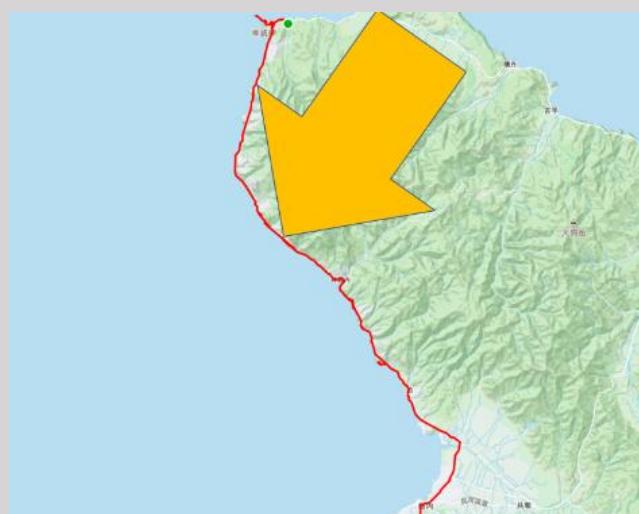
北海道で人口が 1,000 人を割っているところは 2021 年末で 2 か所——音威子府村(682 人)、神恵内村(797 人)。かつて鮓漁で栄えた現在の神恵内村も人口減少が続き、2012 年に 1,000 人を割りました。因みに西興部村(1,034 人)、赤井川村(1,115 人)と続きます。いずれも 2021 年 12 月の数値です。

<https://www.vill.kamoenai.hokkaido.jp/>

<https://www.vill.otoineppu.hokkaido.jp/>

<https://www.vill.nishiokoppe.lg.jp/section/jumin/feeuub00000bxpa7.html>

<https://www akaigawa.com/>



大森大橋 ~投げ飛ばされた 3,600t~



本日の最大の山場でした。かかった時間は本日最長の 2 時間。キナウシトンネルを攻略した悦びに浸る間もなく、次のトンネルが待ち構えています。

大森トンネル旧道も豊浜トンネルと同様、少々ややこしい成り立ちをしているので地図を用いて説明したいと思います。

【大森—キナウシ間の道路の変遷】

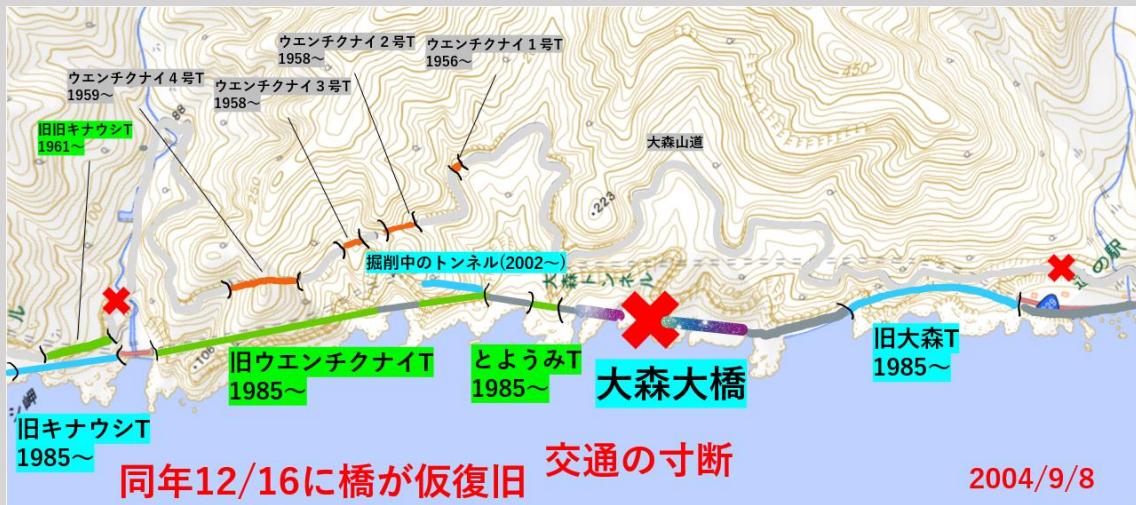
初代の自動車道路、大森山道です。大森山道はその名の通り海沿いを避けたルートであり、大森から標高を 180m まで上げて、4 本のトンネルを用いてキナウシ川の谷へと降りるルートです。キナウシ川からは初代キナウシトンネルを通って海岸線へと至りました。今回の旅行では大森山道は探索対象外としました。流石に一人で行くものじゃない。



1985 年、海沿いを通る新国道の開通です。大森大橋($L=429m$)という橋梁、そして 3 つのトンネルを用いて南北を結びました。



2004年9月の台風により大森大橋が落橋。ちょうどその頃1996年の豊浜トンネルでの事故の影響で、より安全な道路を求めて新たなトンネルを掘っている最中でした。



3か月で大森大橋が仮復旧、2005年には掘削中であった二代目ウエンチクナイトンネルが完成しますが、このトンネルは3年間しか使われずに廃道となってしまった可哀想な奴です。現行大森トンネルが既存のトンネルに接続する形で2007年に完成し、現在に至ります。



【2004年、大森大橋の落橋について】

大森大橋の落橋はその後の橋の世界に間違いなく一石を投じた事例であり、落橋メカニズムから何から何まで研究されつくしており私が纏める意味はないのですが……。

2004(平成16)年8月28日に発生した台風18号は九州を通過し日本海を北東に進み暴風域を保ったまま積丹半島沖から宗谷海峡へと進みました。札幌では観測史上最大となる最大瞬間風速 50.2m/s を記録、大森大橋の落橋、すぐ近くの道の駅オスコイ！かもえないも被害を受け約6年間閉鎖されました(2010年4月24日再開)。

被害を受けた大森大橋



画像の出典：<http://www.jiti.co.jp/graph/toku/0412typhoon/0412typhoon.htm> 2022/01/11

神威岬から岩内の区間は国道229号が今でも唯一の道路であり、一か所交通が分断されると東西の地域で行き来が出来なくなってしまいます。大森大橋が通れなくなることで左図

のような大回りをする必要があります。同じ神恵内村内でも西地区(川白、珊瑚内)と東地区(赤石、神恵内)を行き来するのに被災前は20分かかったものが100分に。休職せざるを得ない人もいれば、学校を変えざるを得ない人もいました。通勤・通学・医療・買い物と生活に多大な影響を与えたのです。



画像の出典：<https://thesis.ceri.go.jp/db/files/GR0002100446.pdf> 2021/01/11

2021年6月に起こった乙部町館浦での斜面崩壊に伴う交通の分断では、20分余計にかかる迂回路が設けられました。今もなお国道229号は復旧していませんが、通勤通学、他には鮮度が命である海産物の輸送などにおいて影響が出ているそうです。

//引用(<https://thesis.ceri.go.jp/db/files/0005707050.pdf>), 2022/01/11

大森大橋は一般国道229号の神恵内村に架かる橋長429mのコンクリート橋である。その上部工形式は3径間PCラーメン箱桁+2径間連続PC合成I桁×2連+3径間連続PC合成I桁で構成された全10径間の橋梁である。本橋は昭和54年の設計で、昭和55年から60年にかけて施工された。

//引用終わり

PC橋(Prestressed Concrete Bridge)とは、コンクリートの中に予め引張しておいた鋼材を拘束することで圧縮方向の残留応力を生じさせたコンクリート材(Prestressed Concrete)を用いた橋梁です。強度を高める、コンクリートのひび割れを防ぐ、などの目的があります。

この時の台風では全長429mのうち、4径間159mが落下しました。9月8日、台風18号は渡島半島西岸沖の海上を移動していました。①気圧の著しい低下による海面の吸い上げ、②陸に対して直角に吹き付ける30m/sの風による海面の上昇、③湾状の崖及びリーフ状の地形による海水の滞留、異常な海面の上昇、④進行波と崖での反射波の重複、以上全てが重なって3,600tもの橋を持ち上げるに至ったとのことです。④に関しては三角波というやつです。私が現地に行って目視で高さを測った所、地面から橋の下部までは約7m50cmでした。

/*

参考資料

<https://thesis.ceri.go.jp/db/files/0005707050.pdf>

<https://thesis.ceri.go.jp/db/files/0005707020.pdf>

<http://rmec.or.jp/wp-content/uploads/2016/03/vol21-32-33.pdf>

<https://thesis.ceri.go.jp/db/files/GR0002100446.pdf>

*/

それでは実際に見に行きましょう。

※長いです。撮った写真は223枚。

【移動ログ】



今回は行きませんでしたが、大森山道が映っているのが分かりますでしょうか。

←落橋部分

今回、北(キナウシトンネル側)からのアプローチは非常に困難と判断して南側からの到達の可能性に託すことにしました。一つメモしておきたいのが、大体の山場は核心部まで到達出来るかどうかは行ってみなければ分からないという事です。

【TC62】大森 T L=2,509m H19,2007



この大森トンネル、入洞してすぐの銘板は

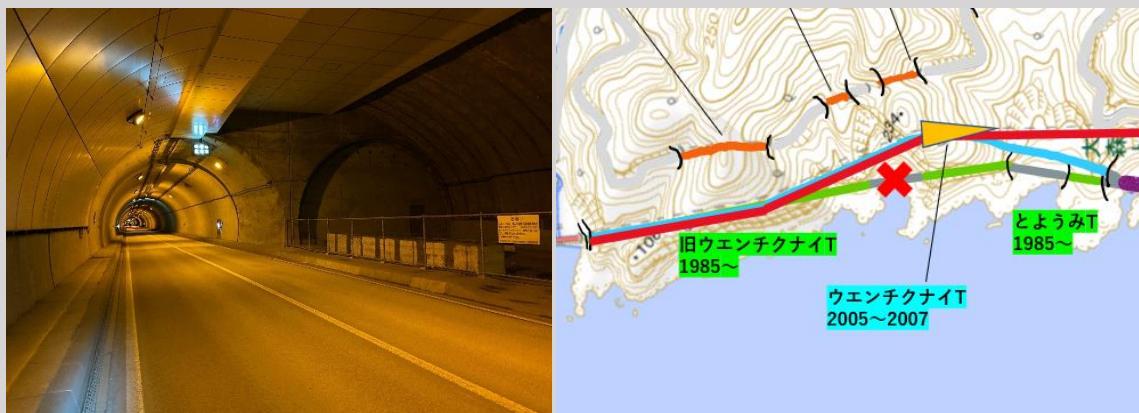
【TC63】旧ウエンチクナイ T L=1,011.4m

S60,1985



「ウエンチクナイトンネル」を主張しています。そう、これは直進してかつては海岸へ口を開けていた初代ウエンチクナイトンネルの数少ない証拠なのです。

13:16 中々お目にかかる坑内分岐です。二代目ウエンチクナイトンネルの証。
大森トンネルには二つの坑内分岐がありますが、一つ目は綺麗に塗り固められていてとても分岐しているとは想像できません。

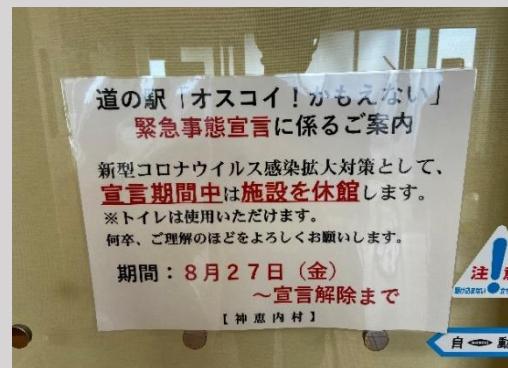


トンネルを抜けると道の駅「オスコイ！かもえない」です。オスコイとは、ニシン漁に使っていた船を漕ぐ櫂の動きを合わせるための掛け声らしいです。そして、緊急事態宣言定期。この道の駅はまた機会があったら入ってみたいです。この「にしん街道」の柱は今後もちょくちょく出て来ます。看板によると神恵内村には53の袋淵があったらしいです。

13:20



13:21 知っていたけれど悲しい。



【TC64】旧大森T L=470m S60,1985



左が旧大森トンネルであり、坑口はコンクリートで塞がれています。現行大森トンネルに比べて随分低く見えるのは、旧トンネル下部がアスファルトの下に埋まっているからです。この辺りは先の台風後、3~4mの道路の嵩上げを行いました。18年前まではこのトンネルを抜けて大森大橋を渡っていました。自転車をデポして出発(13:23)。

13:24 路上昆布二回目！また歩道に……。



早速見えている……たどり着けるかどうか。



12時半に満潮を迎えて今は潮が引いている最中なので何とか到達したい。

13:28 これでもかと積まれた消波ブロック 13:31 とても歩きにくい



海水に浸かっていないだけマシですが消波ブロックの上を歩く時は注意を払わねばなりません。まあ、海水に浸かっていないとはいえ結構な深さがあるので危険なのには変わりありません。昨日から一日の多くをゴツゴツした岩場や不安定な場所で過ごしているので足の裏と足首を壊さないように注意します。

13:38 柱状節理を掴みながらアスレチック 13:41 さあ見えてきた



うわあ……(見なかったことにして帰りに回します。)



だから、どうやったら堤防がそんなはさみで切ったような形になるのだ。くどいが、全く想像が及ばないので。見た所堤防に穴が開いているわけではないのだが覆道は支えを失って地に伏している。——いや、堤防の下が削られていた。また後で。





13:48 どうやら濡れなければいけないらしい。サンダルを持ってきて良かった、大活躍です。



再び消波ブロック地帯が現れ、擁壁へ這い上るとそこに見えてきたのは。

14:17 大森大橋(小樽→岩内方向)



ただただ美しい景色である。向こうから(旧)大森トンネル——暗闇を通り抜けて大森覆道を脱した瞬間、視界一杯に広がる空・海・大地。コーナーを曲がって立ち上がり、私の後ろの大森大橋を、宙を軽快に駆けて行くドライバーたちを幻視した。後ろを振り返れば——



断絶——そこに、道はなかった



14:10

突っ込むポイントが多い写真ですが、ここらでいったん休憩を。遅めのお昼ご飯とします。主食は羊羹4本、おかずは目の前の景色ということで。

13:57

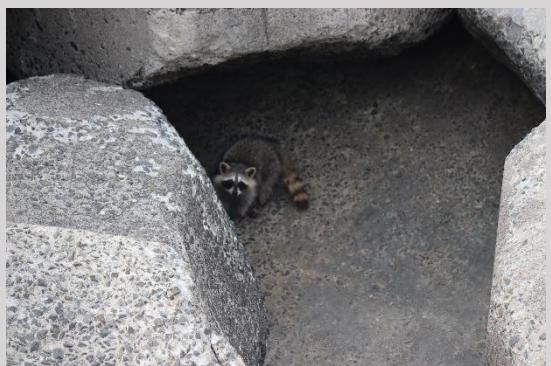


キナウシトンネルも神威岬も素晴らしい空間だったのですが、この宙に突き出した橋は一段違いました。スケールが大きすぎる、余りにも非日常が過ぎたのでしょう。この地に立っていることへの満足感・達成感がじんわりと湧き上がってきたのを覚えています。シャッターを押す手が止まらない。写真が多いですがこれでも沢山の中から選び抜いた結果だから許してほしいです。感動の度合いと写真の枚数は連動するので。

橋の切断面を見ることが出来ました。と言っても何かを読み取れるわけでもなく。(14:13)



タヌキ？そんな所に居て大丈夫か？(14:15)



自転車があれば気持ちよく走れるだろうに



破壊された消波ブロックを見たことがありますか？

一つ 20t もある消波ブロックの首が散らばっている。これ程の数の消波ブロックが無惨にも破壊されているのを見られる場所は他に思い当たらない。また角が丸まって風化の最中にある。これからも洗われ続けいつの日か海へ引きずり込まれる運命にあるのだろう。



望遠レンズで思い切り圧縮してみたくなるものです。対岸には面白いものが。



橋脚から橋脚へ、159m を跳躍して対岸へ渡って来ました。橋脚はこのぐらいのスケール感です。(14:36)



眼下には簡易的な道のようなものが見られました。工事用道路かな。



振り返れば思わず笑ってしまうような光景が広がります。



【TC65】とようみ T L=132m S60,1985

【TC66】ウエンチクナイ T L=1,268m

H19,2007



トンネルの並列つなぎとは上手く言ったものです。左へ行けば 1985 年道、右へ行けば 2005 年道。右のウエンチクナイトンネルは勿体ないことに僅か 3 年間しか使われずに廃道化してしまいました。いや、しかし先程目撃した覆道の落下・散らされた満身創痍の消波ブロック・落下した橋から考えるに、この海岸沿いに道を維持する事なんて無理なのです。結局、落橋から僅か 3 年で現行ルートである大森トンネルルートが開通しましたが、海岸道路を捨てて地中のトンネルを選択したのは英断だったと言えるでしょう。



最後は大森大橋を下から想像して帰路につきましょう。



それじゃあね。悪い意味ではないけれど、人間が自然に敵わなかった証。もう来ることはない……と言いたいところだけど、失態を犯してしまいました。直線距離で僅か 100m 先のとようみ T の反対坑口と初代ウェンチクナイ T の坑口を見損ねてしまいました。

橋梁名	大森大橋	
塗装年月	平成 12 年 10 月	
プライマー	エボキシ樹脂プライマー KCエボプライマー	0.10 kg/m ²
バテ	エボキシ樹脂系バテ KCエボバテ	0.30 kg/m ²
中塗 (3回塗)	柔軟性エボキシ樹脂塗料中塗 KCエボエラスト中塗	0.26 kg/m ² (3回)
上塗	柔軟性ポリウレタン樹脂塗料上塗 KCレタンエラスト	0.12 kg/m ²
塗装面積	A1~P3 2,727m ² P5~P7 1,942m ²	
塗料製造者	関西ペイント株式会社	
	会社星塗工部	

まあ、もしかしたら再び訪れるかもしれません。とりあえず、あと10~20年は同じような姿で残っているのではないでしょうか。



海は鮮やかなブルーをしていますが、積丹ブルーと呼んで良いのか悩ましい所です。これから更に南下するので、どこまでが積丹ブルーなのかを見極めたい所です。

この写真ではまるで舟が付けるように、何かしら地面に人の手が加わっているように見えますが、考えすぎでしょうか。19世紀、松浦武四郎(1818-1888)という探検家が居ました。彼は整備された道のない当時の蝦夷地を探検し、現地のアイヌ民族の協力を

得て多くの地名や伝承を書き取りました。その調査範囲は樺太そして択捉島・国後島にまで及びました。その記録の一つが「東西蝦夷取調地図」、1859(安政6)年に製作された最も有名な蝦夷図です。時代は明治に移り、彼は明治新政府から蝦夷地に代わる名称を考えるように依頼されました。彼が出した六つの候補の一つが「北加伊道」、加伊は「海」に修正され、現在の北海道という名称が生まれました。彼の生まれである伊勢國には松浦武四郎記念館があるので今度行ってみたいです。東西蝦夷取調地図は複写されてインターネットに上がっているものもありますが、国立国会図書館で読むのが確実でしょう。因みに伊能忠敬の測量は1800年から1816年の17年間で行われ、大日本沿海輿地全図が出されました。



←松浦武四郎とは2年前に出会っていました。
2019年9月9日 11:15、道の駅おびら鯨番屋
(留萌郡小平町)にてライダーさんと撮影



トンネルの名前にもある通りこの辺りは「ウエンチクナイ」という場所です。東西蝦夷山川地理取調図によると、「ウエンチユフ」と記載されています。アイヌ語では「悪い断崖の入り口」。アイヌ語の地名によく出てくる単語として、ウエン=「悪い」、ナイ=「谷間の川」、トマリ=「舟が泊まれる入り江」、ウシ=「～が群生する所」、モイ=「入り江」、ヒリカ=「良い」などがあります。オタ-モイ=「浜の入り江」、キナ-ウシ=「蒲の群生するところ」です。明日の山場は「ウエントマリ」、苦労しそうな名前ですね。地名がその地域の特徴を表してい

て面白いです。この大森海岸にも「ニキトマリ」、古くから舟が入っていたのでしょうか。実はこれまで歩いた大森トンネル沿いの海岸に袋溜が二つあります。私は発見できませんでしたが(というより大森大橋のインパクトが大きすぎて他の物に目が行かなかった)。※幕末頃、積丹の海岸にはアイヌの集落は少なく和人の集落が大部分を占めていたそうです。

参考リンク：

<https://www.bojan.net/search/label/%E3%82%A2%E3%82%A4%E3%83%8C%E8%AA%9E%E3%81%AE%E6%A3%AE>

<https://www.shiripa.org/wiki/kamuy/?%E5%8F%A4%E5%AE%87%E3%82%A2%E3%82%A4%E3%83%8C%E8%AA%9E%E5%9C%B0%E5%90%8D>

<https://takeshiro.net/about>

https://www.jstage.jst.go.jp/article/proce1989/53/0/53_0_871/_pdf

歩みを進めましょう。来た道を引き返して最後は放置していたあの覆道へ。

大森覆道



食べたのは誰？人間ではない。



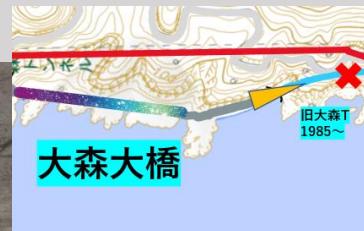
大森覆道も台風で被害を受けました。大森覆道には被災前、35枚の窓(防波板)がありましたがその内15枚が覆道内に倒壊、9枚が破損しました。岩礁の上に傾斜壁、その手前には消波ブロックが置かれていましたが、消波ブロックが波浪により沖に散乱したため越波が顕著となりました。窓を覆道に固定していたアンカーの耐力は約500kN、実際には3倍の1,500kNの波力が働いたそうです。覆道内を歩いて数えてみたら現在残っている窓は8枚(多分)でした。

15:02 本来、空は見えなかった。(↑)

“あの”区間へ。



もうこういうのは見慣れたが……



$$\begin{bmatrix} \cos(-30^\circ) & -\sin(-30^\circ) \\ \sin(-30^\circ) & \cos(-30^\circ) \end{bmatrix} [\text{顔}]$$

↓ ? ? ? ? ? ↓



大森覆道の台風による被害があったのは 2004 年です。この覆道の倒壊は 2013 年(この場所の探訪レポートがあったため)から 2020 年の間。今も崩壊は続いているという事です。

15:06



覆道の土台が洗われ、消波ブロックに続いて海に流出しています。



15:09 上を歩いてみました。傾斜は約 30°。



帰路につきます。潮は行きより引いているので確実に帰る事が出来ます。



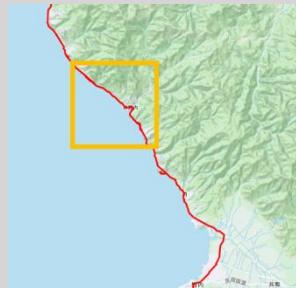
15:07 岬を挟んだ向こうの世界に、人知れず眠る旧国道 229 号。自然に身を委ねる。

大森大橋 (完)

15:25 大森海岸の景観と引き換えに安全を得る。それは悪いことではないのだろう。



大森大橋は凄かったなあ、そのスケール感に圧倒されてしまいました。さて、現在 15 時半でありいくら遅くとも 18 時には宿に着かなければなりません。ここから神恵内村・泊村・岩内町を通って宿までは残り 33km、残す山場は 2 つ。山場にかける時間が足らないので、一つ目の山場は手を抜いて二つ目は最悪捨てることにしました。

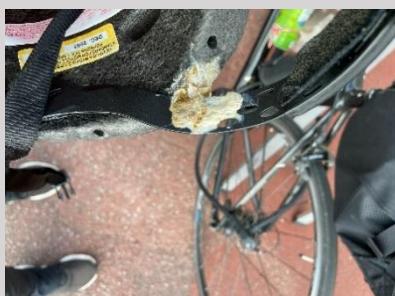


流木で作ったそう、with マスク / かつての袋潤は漁港に / なぜ竜なのだろう(村の伝説)



よし、出発するぞと意気込んで二時間待機していた自転車へ戻ると……。

15:30



天からの贈り物です。
当然右の写真に写っているのは中指。でも滑らかな面への爆撃でまだ良かったかも。幸いにもトイレの水で簡単に落とせました。ついでに水分補給。

今度こそ岩内へ向けて出発します。まずは神恵内村の中心部まで 5km。(15:36)

この 5km には袋潤が 15 個前後あり現在でも一部が残存しています。数十メートル間隔であったような場所もあり、鯨漁のさかんだったかつての姿の痕跡です。しかしきちんと保全はされていないようで、今後消えて行くのではないかと思います。大森トンネルを抜けるとようやく人家が現れるようになり、神恵内村の残り二つの集落である赤石と神恵内を通過します。国道 229 号について語ることとすれば、神恵内まで 4 つのトンネルがありましたが大正時代のもので、今では 4 つ全てが開削されて現存していません。



←15:43

【奇岩】キス熊岩

下半分が太いのが熊っぽい。簡単には目に止まらないけれどこの辺は袋潤多発地帯。(15:44)



5つの雄大な橋梁、その陰に旧道

尾根内大橋

魚谷大橋

弁財洞大橋

祈石大橋

神泊大橋



神恵内を抜けたらすぐに 5 つの橋からなる壮大な景色が楽しめます。しかし、昔はこれ程の橋を作る技術はなかったわけで……？大森大橋と並ぶほどコンテンツ豊富な場所ですが、残念ながら時間がないのでポイントを絞って歩いてきました。

神恵内村役場(15:48)



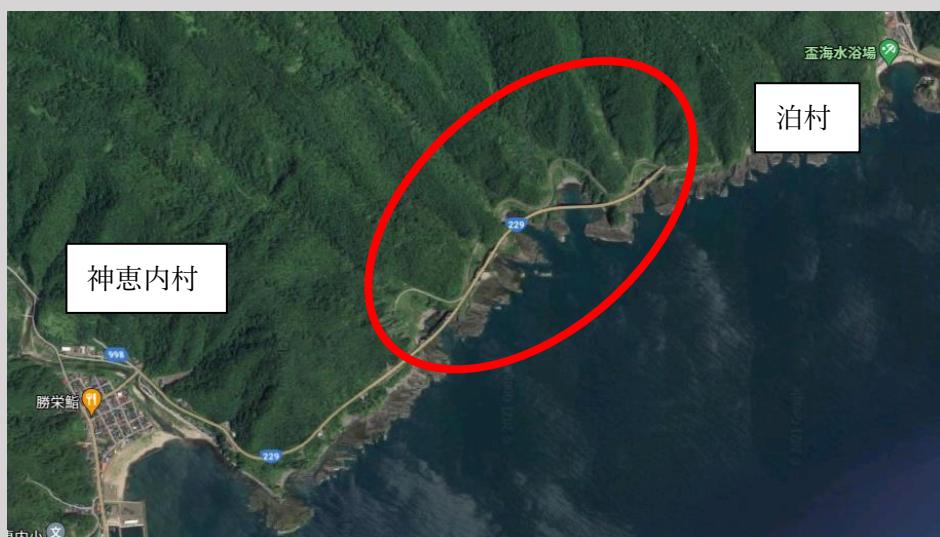
国道にあるまじきクランク(15:49)



左へ曲がれば当丸峠経由で古平へ(15:50)



本当は人口 1,000 人に満たないこの小さな村を端から端まで眺めて、飲食店(ありますよ)の一つでも入りたい所ですが、時間が足りません。村役場の写真だけ撮って止まることなく次の山場、五連橋へ向かったのです。この五連橋と言うのは私の安直な命名です。もう次の泊村は目と鼻の先ですが、神恵内を出てすぐ、泊村へ入る直前に 5 つの橋があります。



空から見てみ
ましょう。も
う言葉は要り
ませんね。露
骨に主張する
旧道が五本の
橋それぞれに
あります。

1974～1978年撮影の航空写真に2016年撮影のものを透明度50%で合成した写真です。



黒線は旧道、灰色線は旧旧道単独区間を表しています。地形の凹凸が多すぎる。



【移動ログ】



海に突き出した尾根があり入り江がありまた尾根があり——数多くの凹凸を備えたこの地形はまるで道を拒んでいるかのようです。しかし、これ以上内陸に活路は見出せず、神恵内村と泊村を接続するにはこの地形を克服するしかないのです。その昔は山肌に沿って愚直に道を見出し、やがて近代的なトンネルを掘ることが出来るようになりました。そしてこの五連橋が全て開通したのは2010年。終に道路は地面を離れ、空に羽ばたいたのです。因みにこの辺りも袋沢がたくさん。

この短い区間を克服するために各時代の土木技術がこれでもかとつぎ込まれた——その苦労の跡を見に行きます。

まずは平成・令和のルート。

16:03



シンプルながら作りが統一された5本のラーメン橋は見ていて気持ちが良いものです。最大径間85m(祈石大橋)、これだけの構造物は現代土木技術の結晶と言えるでしょう。工事の際は海水をせき止めて排水した上で橋脚が建設されました。

尾根内大橋の建設風景(下記リンク)

尾根内大橋

https://www.dps.co.jp/?page_id=506

祈石大橋の設計

<https://thesis.ceri.go.jp/db/files/GR0000300041.pdf>



この辺を西積丹アクアラインと言うらしい。いい名前、聞いただけで走りたくなります。こういう道路の愛称って良いですよね。コメ・米ロード、竜泊ライン、フルーツライン、萌える天北オロロンルート、日本海追分ソーランライン、オホーツクホタテロード(やけに北が多いですね)、どれも走りたくなる。大菩薩ラインだけは丁重にお断りさせて頂きますが。

尾根内大橋(2010)



魚谷大橋(2007)



弁財澗大橋(2007)



祈石大橋(2007)



神泊大橋(2001)



【TC67】尾根内 T L=218m S46,1971



(左上)隠れていますが確かにこれが旧トンネルです。藪をかき分ければ閉塞した坑口が出て来ます。(16:06)

(右上)景色を真横に走っている線、これが古い道の痕跡です。矢印下が尾根内Tの反



対側。旧トンネル境に右が 10 年前の旧道、左が 50 年前の旧旧道。旧旧道が取りついている斜面が道の上下で連続しているように見えます、何て所を通っているのだ。旧旧道は旧道と交差して現存している尾根内橋(1935)を通って旧道に復帰します。(16:07)

引き算をしたら分かる通り、尾根内橋は85年前に作られたもの、しかも立派な欄干の付いたコンクリート製です！もういつ落ちてもおかしくないのではないか。本当は猛烈に行きたかったのですが、行くとなると轟漕ぎを強いられ長期戦が予想されるので手持ちの時間が少ないので断念しました。ところで、個人的な思いですが有名撮影地というのではありません。映える写真を狙って同じような写真が量産され、時には過剰にレタッチされてSNSで反応を貰うあの流れはちょっと。奈●井宿とか岐●城、あと白鳥にはもうござりごりです。人気のタウシュベツ川橋梁は自分の目で見た事はありませんが、私の目には尾根内橋の方がずっと魅力的に映ります。勿論、どちらも構造物としては価値あるものです。

16:10 魚谷大橋旧道→魚谷大橋

【TC68】弁財T L=140m S44,1969(2007廃)



掠れたセンターラインが味を出している



ここは旧道・旧旧道の重複区間であり、今は存在しない弁財澗1号トンネルがありました。旧旧道は上の写真からトンネルの脇へ、山肌に取りついて旧トンネルの向こうへ行きますが、途中の区間が魚谷大橋に潰されています。

この次、弁財トンネルの反対側脇に残っている旧旧道が五連橋最大の見せ場です。

なにか、すごいものがある。



16:15



笑っちゃうよね。へっ……へへ……。



岩壁を削って片洞門として橋をかけています。橋の名を、右：弁財橋、左：弁財桟橋。
真下は海。キナウシトンネル以上に「どうやって作ったのだ？」と言いたいです。
弁財澗 1,2 号トンネルが開通したのは 1921 年です。もはや曲芸の域、大正時代に作られた道です(頭おかしい)。

有名な話があります。弁財トンネルが開通したのは 1969(昭和 44)年、泊村一神恵内村に
バスが通じたのは 1949(昭和 24)年。そう、こんなに危なっかしい場所をバスが通ったの
です。

人が通らねば、道は腐る(16:16)



真っ白な橋脚の角と旧道の対比が印象的



トンネルの口を閉じたコンクリートだけが新しいのだ。38年間のギャップがある。



トンネルを見たら以下略

藪が結構厳しい



足元には本当に気を付けて。いつの間にか崖っぷちに居るかもしれない。



弁財橋(16:23)



片洞門状の道、直上は垂直断崖(16:25)



橋の上からでは気付きませんが、今私はとんでもない場所に立っています(最初の写真参照)。これを欄干と言っていいのでしょうか、あまりにも弱弱しい。今気付きましたが、弁財澗 1,2 号トンネルが開通したのは 1921 年なので、弁財橋・弁財桟橋が同年に開通したものだとすれば 2021 年で竣工 100 周年記念となります。この旧道を開拓した 100 年前の人々の苦労は相当なものだったでしょう。そんな 100 年前の構造物が今でも私の足をしっかりと支えている事に感動を覚えます。そして現道、こちらの橋とあちらの橋では 86 年の時間差があるのです。



銘板は確認できず……残念。

弁財棧橋と弁財澗 2 号トンネル。

【TC69】弁財澗 2 号 T L=5m T10,1921



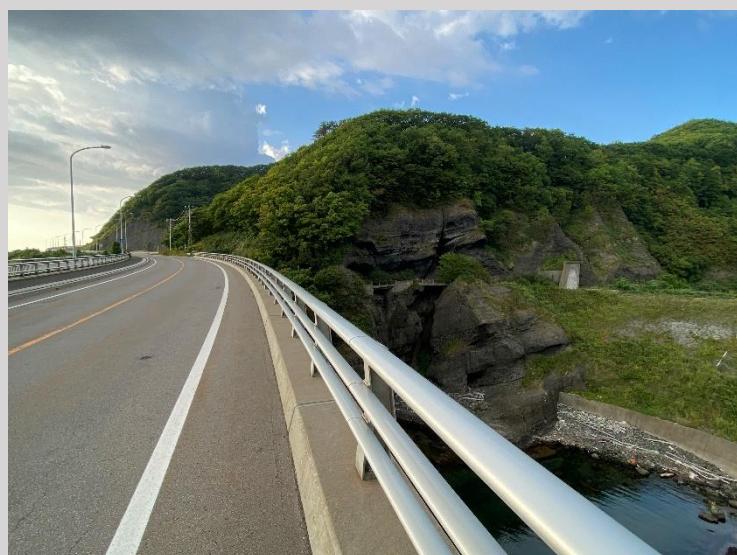
片洞門は隧道へ変わります



(左)旧道は廃止から 52 年。岩壁を削っているから木が育つような場所ではないはず。これも 50 年という時の為せる業。

(右)旧道のトンネル奥は植物の支配下にあります。どうせ魚谷大橋にぶつかるのだし、私は行きません。

16:29 旧道に復帰。現道・旧道・旧旧道を一枚に収めて次の場所へ。



16:32 祈石大橋から旧道を眺める



16:33 ラストの神泊大橋とその旧道



見逃したのですが、この辺にいくつか石碑があります。工事を完了した記念、そして工事で無くなってしまった方への慰靈碑、二つの側面があります。

旧道は神泊大橋の下を潜りぬけて山肌を縫うように進んで行くのですが、まだあります、トンネルが。1,142m の茂岩トンネルの旧道ですから単独で山場になる分量。そして事前調査によるとかなり踏破は困難に思えました。また特異な景色が見られるようですが、バスします。

トンネルの名前を列举：祈石 T、祈石 1号 T、松風 T、祈石 B、茂岩 T、ポン茂岩 1号 T、ポン茂岩 2号 T、(旧)茂岩 T

ポン茂岩 T に至っては 1913(大正 2)年竣工です。昔から道がある所は強敵になりがち。

【TC70】 茂岩 T L=1,142m H13,2001



このトンネルが神恵内村と泊村の境界。
長かった神恵内村(距離としては短いけれど)
にお別れを。

五連橋 (完)

16:35 「これより泊村」(ブレた)



16:37 泊村にIN！！



そう言えば、トンネルの内部を映した写真は殆ど載せていませんね。

ここまで神恵内村

ここから泊村

神威岬からは 31km 来ました。そしてここ(茂岩)から宿までは 24km、1 時間半かかると見れば丁度 18 時に着きます。しかし、兜トンネルを捨てるのが惜しく(どうしても見たい景色がありました)宿への到着 18 時半目標として、少し恵んでもらった時間で全力を尽くして兜トンネルを攻略することにしました。ここからは時間との闘いです。気合を入れた所でお腹が鳴ります。朝から食べたものと言えば羊羹 4 本のみ……こうなるのも仕方がありません。まだ倒れるほどではないので空腹を無視して(勝算はあり)兜トンネルへとペダルを回します。茂岩トンネルを抜けるとすぐ見えるのが弁天島です。一刻も余裕はないので先へ。

16:37 弁天島(ここ行きたかった……)



【TC71】興志内 T L=210m S43,1968



【TC72】茂岩 2 号 T L=20m T2,1913

興志内 T は作られて現在で 53 年と積丹の現役トンネルでは最古級です。旧道にはトンネルが二つ——大正時代の茂岩 1 号, 2 号トンネル(左写真真ん中上)あります。

兜岬の旧旧道 ~つなぐ~



興志内トンネルを抜けると盃(さかずき)地区です。ここには天然の盃温泉と温泉旅館(潮香荘)があり、私も計画の段階で宿泊を検討していました。温泉に浸かってのんびりしたい所ですが、トンネルの方が大事です。しかし、この辺の温泉宿はいつ無くなてもおかしくありません。温泉に限らず、次来た時にあると思うなよ、です。予告をすると明日はあの温泉郷丸ごと消滅した場所を訪れます。泊村の人口は1,528人(神恵内村の倍)であり減少傾向にあります。まあ泊村も神恵内村も内陸の方は全て険しい山でとても人が住めるような場所ではなく沿岸にしか人は居ないので沿岸の人口密度はそこそこあります。



【兜トンネル】

旧道は9つもの隧道を用いて南北の地域を結びました。私が見たかった景色は兜7号Tと兜8号Tの間にありました。計算すると探索に許される時間は30分だったので、現兜Tの岩内側から攻めて兜7号Tまで行って帰ってくるというプランを立てました。



2022/01/13/AM8:46

昨日の午後8時から続けて書いており眠いので話の流れが雑になるかもしれません。

兜トンネルで撮った写真は謎に多く93枚。20秒に一枚ペースです。

【TC73】兜T L=1,076m H18,2006

三つ、見えますね

16:47



「マムシ注意 泊村」→

【TC74】盃T L=61m S50,1975

【TC75】兜1号T L=20m T2,1913, 現存せず

【TC76】兜岬T 不明

【TC77】兜2号T L=54.3m T3,1914, 現存せず



また違ったパターンの景色で驚かせてくれますね。手前の盃トンネル横の道路は元々無かったのでしょうか、道路の拡幅が必要になって海を埋め立てたのだと思います。そして何より特徴的なのは盃トンネルを覆う(もはや覆っていない)岩盤の薄さです。トンネルの癖に殆ど地上に姿を現しており、そこはトンネルである必要がないだろうと言いたくなります。神恵内側からのアタックは困難であると判明したので岩内側に回ります。

16:55 現兜T 岩内側



16:56 薄明光線が射し橙に染まる空、終わりは近い



【TC78】(旧)兜T L=648m S36,1961



16:56



この道路は2006年まで使われていた比較的新しい道路です。坑口左脇に旧道の痕跡と兜9号トンネルの坑口がありますが、後者は埋没しているようです。私が行くべきは更に海岸へ、目の前の尾根の迂回を試みます。ところで、こんな旧道の袋小路にやけに車が多いなと思われるでしょう。実はこの兜岬、特に「兜千畳敷」は釣りで有名なスポットであり干潮時は釣り人で賑わっています。

令和三年七月十三日夜十時頃カブト駐車場にて
「熊出没」
再度出没の恐れあり
注意してください。
泊村・岩内警察署



夜に目撃されることに驚きました。北海道にも慣れてきたので、そんな紙一枚で躊躇する事はしません。視野を広く、周りに注意しておけば良いです。
これが兜千畳敷、先端の方に釣り人が4,5人居ます。(16:58)



兜7,8号トンネルへ行くにあたって懸念が一つあります。右写真の赤丸部分の入り江を突破出来るかどうかです。航空写真で見える入り江というのは軽くジャンプしたら届くほど小さく見えても、実際に行けばかなりスケールが違っているものです。ここまで大きい入り江を断崖伝いに迂回出来るのかどうか。

釣り人たちの後ろでゴツゴツした岩場を必死な顔をして走る人間が一人。奇異の目で見られますがそんなこと気にしていません。

穴・穴・穴。後から気付いたのが、それぞれが目と目と口を、顔を形成しているのは奇跡。



あな(穴)、幸せ。(17:02)

【TC79】兜 9 号 T L=113.5m 不明(1910 年代)



ナニコレ。(17:04)



上の写真(TC79)に見える不気味な穴が兜 9 号 T ですが、正確には坑口ではありません。左の写真に見えるコンクリ壁が旧兜 T であり、旧旧道である兜 8,9 号 T の一部は旧兜 T の建設に巻き込まれました。つまり、左の写真における太い溝は兜 8 号 T、旧旧道はクラシック状に折れ曲がり兜 9 号 T へ接続したのです。

絶賛迂回中



上手いこと足場が出来ています。これ満潮時は不可能だな。地学屋さんには岩の名前を教えて欲しいです。私、岩はさっぱり。(17:08)

迂回も後半戦へ突入(17:07)



迂回に成功、後は旧道敷まで登れば……



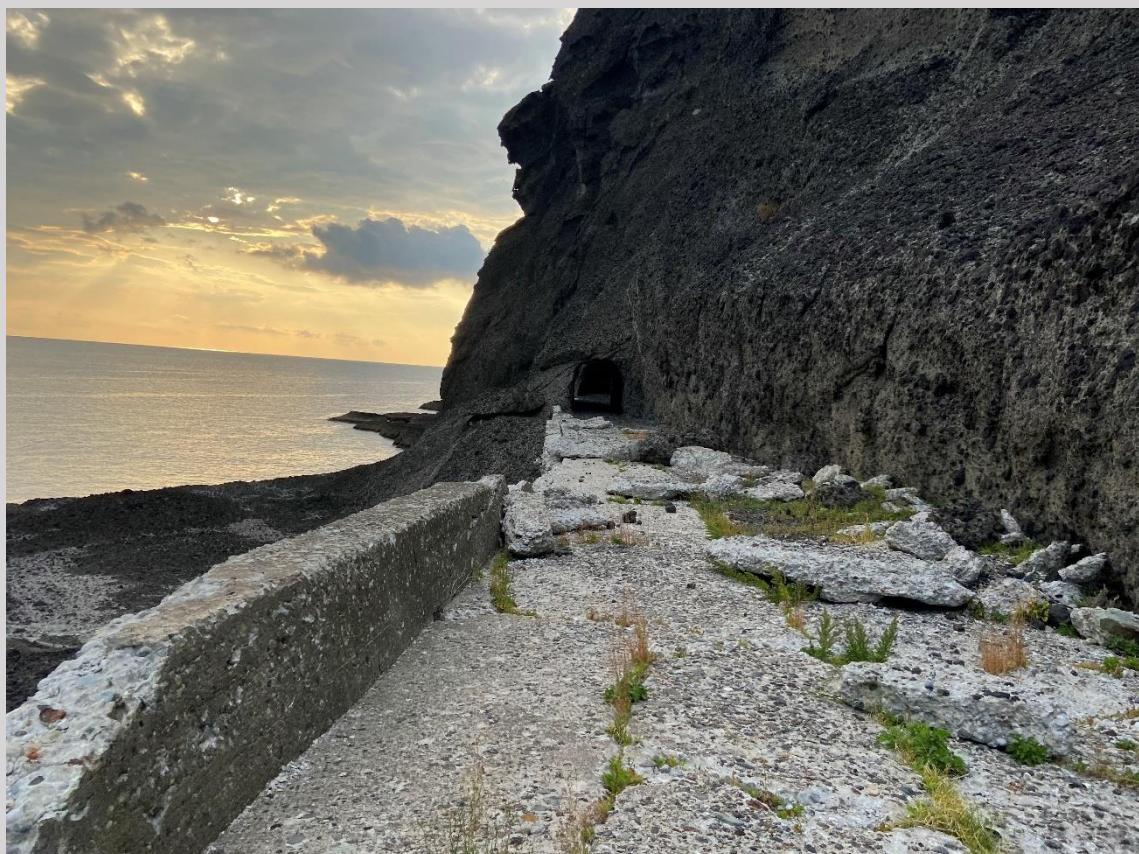
この景色が見たかった！

上手く撮れなかったけれど兜7号から兜8号の間のカーブが美しい。



後ろを向いて、兜7号T方面へ歩いてみましょう。

105年前のコンクリートを歩く
道というのは都市と都市を、集落と集落をつなぐもの
ニシンが山ほど獲れた賑やかな時代
この場所を歩いた人、走った車、想像できませんか
兜岬に道を通した喜び
一車線と少しのこぢんまりとしたものだけど、立派なものじゃないですか



【TC80】兜7号T L=139.5m T5,1916

いちばん奥までが兜7号Tですが途中の巻き立てが崩壊して空が見えています。



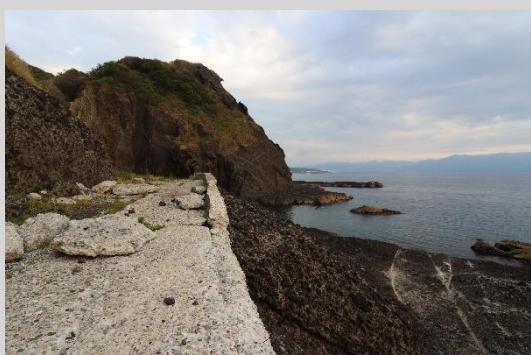
(左)この奥にはまだ見ぬ隧道が4,5つ、だが時間が許さない。(17:12)

(右)パッと見て「東京都だ」と思いました。(17:13)



くどくてごめんなさい。ここは好きなのです✓。(17:15)

この先兜8号T、兜9号Tを抜けて道路は泊・岩内へとつながります。



【TC81】兜8号T L=56.5m T1,1912



隧道が切り取る風景はみんな違ってみんな美しい。



17:16 旧兜Tと兜8号Tの衝突部分



右の写真では地面に大きな岩がいくつ
か転がっています。2013年の探訪レポ
ートを読むと、この岩は天井と繋がっ
て柱を形成していたようです。それが
この8年間で折れました。

出発して18分、戻りましょう。



17:20

7分で行けるが、千畳敷の釣り人たちは知らない。

兜トンネル (完)

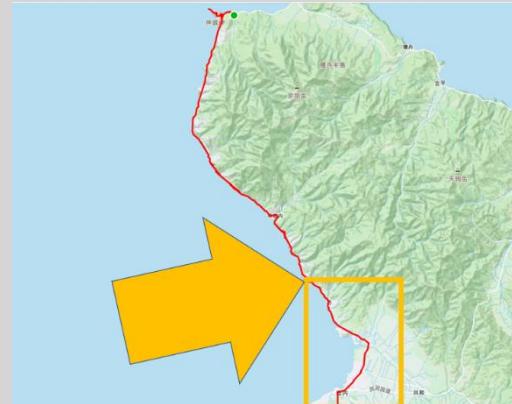
17:27



17:28、丁度 30 分で戻ってきました。旅行中のみ時間管理が得意な私です。

国道 229 号の愛称の一つにカブトラインというのがあります。そう、兜岬の兜です。
宿までは 20km、一刻の余裕もありません。

ここから 4km は海沿いに民家が立ち並び、泊村中心部へと向かいます。「鯨御殿とまり」があるのですが、残念行けません。



【TC84】茶津 T L=? ??(右下の写真)

【TC82】茶津 T L=107.5m H4,1992 【TC83】茶津 2 号 T L=9m T6,1917



右の写真において茶津 2 号トンネルは映っておらず、もう少し右の方に素掘りの隧道があります。急いでいたのできちんと写真を撮る暇がありませんでした。この茶津 2 号トンネルに行くことは「できません」。あの山の向こうにある施設が問題であり……。



「泊原子力発電所」です。泊村と聞いて最初にこれを思い浮かべる方もいらっしゃるでしょう。

1974~1978 年撮影の航空写真に 2016 年撮影のものを透明度 58% で合成しました。

【TC85】ほりかっぷ T L=1,443m S59,1984

17:51



泊原発の脇を 1,000m 超のほりかっぷトンネルで過ぎます。トンネルを通るので普通に走っていたら(知らなければ)原発の存在には気付きません。トンネルを抜けると少しの間共和町を走ります。原発があれば大体ある見学館、時間があれば「とまりん館」にも行きたかったのですが(以下略)。

ここまで泊村

ここから共和町

共和町はこれまでとは打って変わって北海道らしく平らな平野部です。今までの積丹沿岸では延々と連なる断崖を見てきた通り田畠を開拓する場所はなく漁業で発達してきました。ここからはガラッと景色が変わり農業、しばらく田畠が目立ちます。夕日に後ろから照らされながら、田畠の中を走る国道 229 号を駆けます。



北海道らしい景色！！

17:53

視界一杯に広がる黄色い稲と夕日 17:54



急ぐ身ゆえ、自転車を降りてカメラは構えなくても良いと思いました。夕日ぐらいまだまだ見られる(ずっと西海岸を走るから)。しかしこれを見て自転車は自然に止まりました。

陽が落ち 私の旅が終わる

2021/09/04 17:58 堀株川に揺らぐ夕日

旅の終わりを情熱的に演出してくれました(無加工です)。宿までは残り 10km。すぐ、と言いたい所ですが 6つの山場を羊羹 4 本しか食べずに攻略してきた私のお腹はもう限界。本日の宿は海拔 125m にあるのでちょっと一気に行くのは厳しい。という事で岩内町まで 5,6km 乗って本日初の「コンビニ！」で休憩を取ることにしました。



岩内町は大きい、人口も 1 万 1 千人を超えておりかつては鉄道駅もありました。まあこの話はまた次回に。令和に生きる私はコンビニエンスストアを利用できるのです、ニシンは食べません。

18:19

18:24



選ばれたのはローソンでした。メニューはスパイス香るビーフカレーパン・紀州南高梅・熟成辛子明太子。区別もつかず貪ります、美味しい。5 分で食べて再び乗ります。

普段なら停まることは多いのですが、全然坂が登れませんでした。そんなに疲労は感じていないけれどやっぱり足を使い過ぎた？

18:44 暗い！！



のんびりします

18:47 そんなこんなで無事到着



19:49 雷電メロン



21:32 いわない温泉



雷電メロンってめっちゃかっこいいですね。雷電は明日散々お世話になる場所ですのでお楽しみに。

あまりにも濃密な一日でした。明日の準備をするべきですが、宿では自分の撮った写真を眺めてにやけていました。

Day4 神威岬～岩内

-1853

辛い...コンセプト変えようかな... (2043追記 復活。明日も頑張る。)
写真あげる気力がない

岩内まで来た→



9/4のR229のトンネル	現道	旧道	旧旧道	旧旧旧道
撮影	13	13	8	0
理論値(現存のみ)	13	18	16	4
割合(%)	100	72.2	50	0
理論値(消滅含む)	13	22	23	6



←リザルト



AM1:29 就寝←？？

9/4 神威岬～岩内 (完)

○あとがき

いやあ書き終わりましたね。この一日で 90 ページ、用いた写真は 300 枚でした。一人でも通しで読んでいただいた方がいらっしゃれば書いた側としても嬉しいです。記事の量は大体撮った写真の枚数に比例します。9/3 と 9/4 では 950 枚ずつ、明日は $295+519=814$ 枚、あれそんなんに撮ってたっけ……。まあ山場は二つなので今回ほどは長くならないはず……。でも次回はいちばん盛り上がるはずなのでお楽しみに。また今回は横向きの大きい写真を数か所に挿入して章立てが分かりやすいように、そして話のイメージを持てるようにな現在地の表示を実装してみました。少しは読みやすくなったのではないかと思います。

さて、これで積丹半島を一周したことになります。驚くような光景をいくつも見て来ましたが、生まれながらにして果てしない自然との闘いを宿命づけられた積丹の道路、その開発の歴史を垣間見られたのではないかと思います。また、道路と鮫漁の関係についても知ることが出来ました。以上。

2022/01/13 PM10:46

次回は 3 月か 4 月頃にまた。

○他に参考にしたサイト

<https://morigen.net/blog/?p=6260> / <https://morigen.net/blog/?p=6262>
<https://morigen.net/blog/?p=6264> / <https://morigen.net/blog/?p=6266>
<https://morigen.net/blog/?p=6268> / <https://morigen.net/blog/?p=6270>
<https://morigen.net/blog/?p=6272> / <https://morigen.net/blog/?p=6274>
<https://morigen.net/blog/?p=7377> / <https://morigen.net/blog/?p=7378>
<https://morigen.net/blog/?p=7379>
<http://web.archive.org/web/20111016202224/http://hokkaido-douro.net/tunnel/R229/index.html>
<https://s-panda.hateblo.jp/entry/2019/07/26/002713>
https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/kn/dou_kei/ud49g70000002evg-att/ud49g70000002mwj.pdf
<http://hikyoutaki.blog.fc2.com/blog-entry-939.html>
<http://jm-hokkaido.sakura.ne.jp/is-nisinroad2-3.html>
<https://www.hkd.mlit.go.jp/ot/koumu/vu2tjq00000004as.html>

「東西蝦夷取調地図」におけるアイヌ語地名の一考察（2022/01/11）

○感想について

もし何か感想があれば下の Google Form よりお願い致します。

<https://forms.gle/fsedM6qFKnoXyDH37>

○宣伝

旧道など、こういったお話を興味がある方、私が歩いている場所を空撮動画で見ませんか。私が1年前に道南へ行きたいと思ったきっかけの動画です。私の行かなかったトンネルも含めて、素晴らしいクオリティですので是非ご覧下さい。因みに私は全部10周以上見ています。

ワッカケー豊浜ー沖歌 https://www.youtube.com/watch?v=RhR_pm51oFQ&t=443s

古平ー武威 <https://www.youtube.com/watch?v=BuV5lueIAv0>

来岸ー神威岬ー西の河原 <https://www.youtube.com/watch?v=qfNPTKRAxPk>

窓岩ー神恵内 <https://www.youtube.com/watch?v=V5zBf6O9qfE>

五連橋ー弁天島 <https://www.youtube.com/watch?v=8GlgNIM5lTg>

弁天島ー兜岬 <https://www.youtube.com/watch?v=m01ezolvls>

○トンネルずかん

ばんごう	なまえ	くぶん	ながさ[m]	竣工年度	和暦	訪問	状態
No.001	砂留トンネル	1	460	1989	H1	TC1	
No.002	長橋トンネル	1	1000	1994	H6	TC2	
No.003	塩谷トンネル	1	1063	2021	R3	TC3	
No.004	塩谷トンネル	2	541	1960	S35	TC4	
No.005	笠岩トンネル	2	370	1966	S41	TC5	
No.006	桃内 1号トンネル	3	75	????	???		
No.007	桃内 2号トンネル	3	40	????	???		
No.008	桃内 3号トンネル	3	16	????	???		
No.009	桃内 4号トンネル	3	56.5	1932	S7	TC7	
No.010	桃内 5号トンネル	3	63.5	1932	S7	TC6	
No.011	桃内 6号トンネル	3	77.5	1932	S7		A 埋没
No.012	桃内 7号トンネル	3	180	1932	S7	TC8	
No.013	忍路トンネル	1	1742	2018	H30	TC9	
No.014	桃内トンネル	2	370	1960	S35	TC10	
No.015	忍路トンネル	2	505	1961	S36	TC11	
No.016	畚部トンネル	1	46	1952	S27	TC12	
No.017	梅川トンネル	1	372	2012	H24	TC13	
No.018	梅川トンネル	2	295	1958	S33	TC14	
No.019	ワッカケトンネル	1	910	2010	H22	TC15	
No.020	ワッカケトンネル	2	498	1956	S31	TC16	
No.021	滝の瀬トンネル	1	1320.5	2000	H12	TC17	
No.022	滝の瀬トンネル	2	414	1954	S29	TC18	
No.023	豊浜トンネル	1	2228	2000	H12	TC19	
No.024	豊浜トンネル	2	1086	1984	S59	TC21	
No.025	豊浜トンネル	3	746	1964	S39	TC20	
No.026	竜仙洞トンネル	4	65	1950	S25	TC20	
No.027	湯内トンネル	4	365	1950	S25		

No.028	蛸穴トンネル	4	108	1950	S25		
No.029	見晴トンネル	4	28	1950	S25		
No.030	チャラセナイトンネル	3	128	1950	S25		
No.031	セタカムイトンネル	2	585	1993	H5	TC22	
No.032	セタカムイトンネル	3	385	1956	S31	TC23	
No.033	セタカムイトンネル	4	???	????	???		AB 埋没
No.034	沖歌トンネル	1	2051	2003	H15	TC24	
No.035	古平トンネル	1	168.2	1988	S63	TC25	
No.036	古平トンネル	2	156	1958	S33		現存せず
No.037	歌棄トンネル	3	???	????	???		
No.038	丸山トンネル	1	575	2008	H20	TC26	
No.039	丸山トンネル	2	410	1962	S37	TC27	
No.040	厚苦トンネル	1	373	2007	H19	TC28	
No.041	厚苦トンネル	2	125	1964	S39	TC29	
No.042	西河トンネル	1	177	2005	H17	TC32	
No.043	西河トンネル	2	126	1967	S42	TC33	
No.044	幌内府 1 号トンネル	3	40	1921	T10	TC34	
No.045	武威トンネル	1	700	2002	H14	TC35	
No.046	山西河トンネル	2	41	1966	S41	TC36	
No.047	幌内府 2 号トンネル	3	6	1921	T10		
No.048	幌内府トンネル	2	187	1966	S41		
No.049	幌内府 3 号トンネル	3	70	1921	T10		
No.050	武威トンネル	2	207	1965	S40	TC37	
No.051	武威トンネル	3	69	1921	T10	TC38	
No.052	???	4	???	1889	M22		
No.053	???	4	???	1889	M22	TC39	
No.054	来岸トンネル	1	167	2004	H16	TC40	
No.055	来岸トンネル	2	96	1970	S45	TC41	
No.056	来岸 1 号トンネル	3	28	1922	T11	TC42	
No.057	来岸 2 号トンネル	3	4	1922	T11	TC43	

No.058	余別トンネル	1	360	2012	H24	TC45	
No.059	余別トンネル	2	158	1973	S48	TC46	
No.060	余別 1号トンネル	3	14	1923	T12		
No.061	余別 2号トンネル	3	65	1923	T12		
No.062	神威岬トンネル	1	704	2004	H16	TC47	
No.063	草内トンネル	2	301	1968	S43	TC48	
No.064	神岬トンネル	1	1163	2004	H16	TC49	
No.065	積丹トンネル	1	765	1996	H8	TC50	
No.066	大天狗トンネル	1	639	1996	H8	TC51	
No.067	西の河原トンネル	1	1834	1996	H8	TC52	
No.068	窓岩トンネル	1	565	1992	H4	TC53	
No.069	川白トンネル	1	2106	2002	H14	TC54	
No.070	川白トンネル	2	56	1972	S47	TC55	
No.071	能蘭トンネル	2	50	1970	S45	TC56	
No.072	マッカトンネル	1	359.5	1996	H8	TC57	
No.073	マッカトンネル	2	84	1969	S44	TC58	
No.074	キナウシトンネル	1	1008	2002	H14	TC59	
No.075	キナウシトンネル	2	251	1985	S60	TC60	
No.076	キナウシトンネル	3	158	1961	S36	TC61	
No.077	大森トンネル	1	2509	2007	H19	TC62	
No.078	ウエンチクナイトンネル	2	1268	2005	H17	TC66	
No.079	ウエンチクナイトンネル	3	1011	1985	S60	TC63	
No.080	とようみトンネル	3	132	1985	S60	TC65	
No.081	大森トンネル	2	470	1985	S60	TC64	
No.082	大森トンネル	3	21	1921	T10		現存せず
No.083	ウエンチクナイ 4号トンネル	4	165	1959	S34		
No.084	ウエンチクナイ 3号トンネル	4	37	1958	S33		
No.085	ウエンチクナイ 2号トンネル	4	123	1958	S33		
No.086	ウエンチクナイ 1号トンネル	4	19	1956	S31		
No.087	赤石トンネル	4	6.5	1923	T12		現存せず

No.088	神恵内トンネル	4	3	1921	T10		現存せず
No.089	尾根内トンネル	2	218	1971	S46	TC67	
No.090	弁財トンネル	2	140	1969	S44	TC68	
No.091	弁財澗 1号トンネル	3	12	1921	T10		現存せず
No.092	弁財澗 2号トンネル	3	5	1921	T10	TC69	
No.093	茂岩トンネル	1	1142	2001	H13	TC70	
No.094	祈石トンネル	2	83	1964	S39		
No.095	祈石 1号トンネル	3	33	1922	T11		
No.096	祈石 2号トンネル	3	58	1922	T11		現存せず
No.097	松風トンネル	2	64	1962	S37		
No.098	茂岩トンネル	2	437	1961	S36		
No.099	ポン茂岩 1号トンネル	3	34.5	1913	T2		
No.100	ポン茂岩 2号トンネル	3	18	1921	T10		
No.101	興志内トンネル	1	210	1968	S43	TC71	
No.102	茂岩 1号トンネル	2	122	1955	S30		
No.103	茂岩 2号トンネル	2	20	1913	T2	TC72	
No.104	兜トンネル	1	1076	2006	H18	TC73	
No.105	盃トンネル	2	61	1975	S50	TC74	
No.106	兜岬トンネル	2	???	????	???	TC76	
No.107	兜トンネル	2	648	1961	S36	TC78	
No.108	兜 1号トンネル	3	20	1913	T2		現存せず
No.109	兜 2号トンネル	3	54.3	1914	T3		現存せず
No.110	兜 3号トンネル	3	43	1914	T3		
No.111	兜 4号トンネル	3	35	1915	T4		
No.112	兜 5号トンネル	3	10	1915	T4		
No.113	兜 6号トンネル	3	6	1915	T4		
No.114	兜 7号トンネル	3	139.5	1916	T5	TC80	
No.115	兜 8号トンネル	3	56.5	1912	T1	TC81	
No.116	兜 9号トンネル	3	113.5	1912	T1	TC79	B 埋没
No.117	渋井トンネル	2	???	????	???		

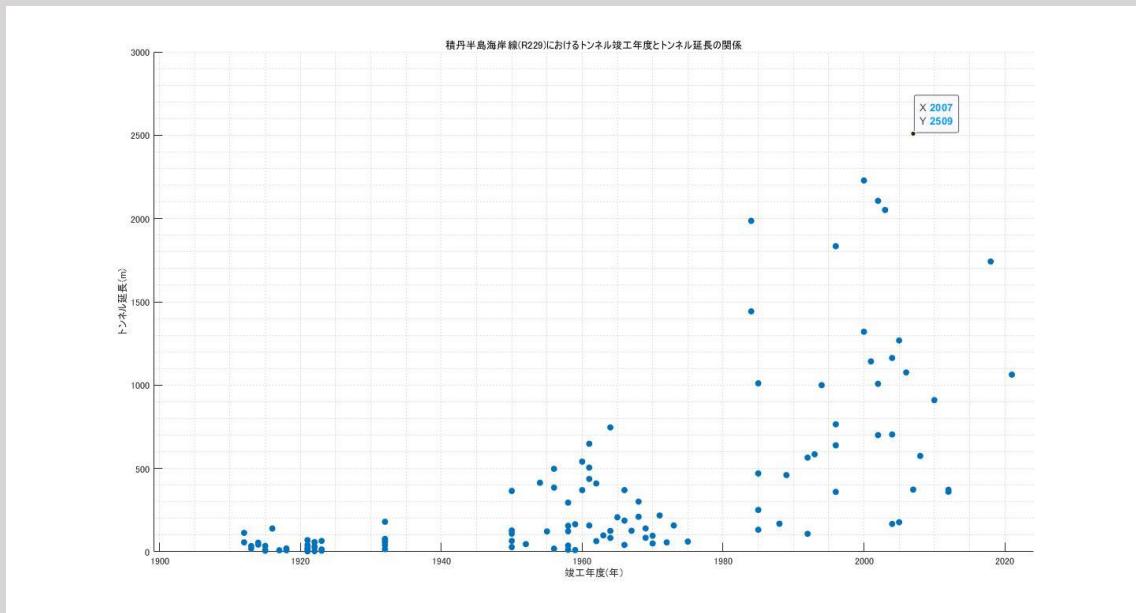
No.118	渋井 1号トンネル	3	14	????	???		現存せず
No.119	渋井 2号トンネル	3	1	????	???		現存せず
No.120	茶津トンネル	1	107.5	1992	H4	TC82	
No.121	茶津 1号トンネル	2	98	1963	S38		現存せず
No.122	茶津トンネル	2	???	?????	???	TC84	
No.123	茶津 2号トンネル	3	9	1917	T6	TC83	
No.124	茶津 3号トンネル	3	12	1958	S33		現存せず
No.125	ほりかっぷトンネル	1	1443	1984	S59	TC85	
No.126	堀株 1号トンネル	2	10	1959	S34		現存せず
No.127	堀株 2号トンネル	2	20	1918	T7		現存せず
No.128	堀株 3号トンネル	2	9	1918	T7		現存せず
No.129	???	?	???	?????	???		
No.130	???	?	???	?????	???		
No.131	???	?	???	?????	???		
No.132	???	?	3570	?????	???		
No.133	???	?	???	?????	???		
No.134	???	?	???	?????	???		
No.135	???	?	???	?????	???		
No.136	???	?	1048	?????	???		
No.137	???	?	???	?????	???		
No.138	???	?	2754	?????	???		
No.139	???	?	???	?????	???		

ここまでトンネル回収状況

R229のトンネル	現道	旧道	旧旧道	旧旧旧道
撮影	32	30	17	2
理論値(現存のみ)	32	36	35	11
割合(%)	100	83.3	48.6	18.2
理論値(消滅含む)	32	41	42	13

なんとなくグラフにしてみた。

サンプルは小樽から岩内までに存在した R229 のトンネルの内、竣工年度と延長が両方分かるものであり N=119 です。横軸は年度で縦軸は延長。まず言いたいのが、こんなにサンプルが取れる場所は R229 しかないわ。データ加工がアホ面倒だった。
何が(か)分かるのですかね。長大化していくのはそりやそう、トンネル交換の周期が現れているのか？対応するトンネル同士を線で結べば chaos になるからやってない。



○観光地

私の調べたこの辺りの観光地をここに纏めておきます。

(積丹町)神威岬

(神恵内村)日本郷土玩具館童心館 道の駅オスコイ！かもえない 神恵内村郷土資料館

神恵内の街並み 五連橋

(泊村)弁天島 茂岩温泉 盆温泉 兜千畳敷 鯉御殿とまり 泊原発 とまりん館
あとは、地域の「雰囲気」を感じること。

簡単ではないけれど、海に目を向けて袋湯を探してみましょう。

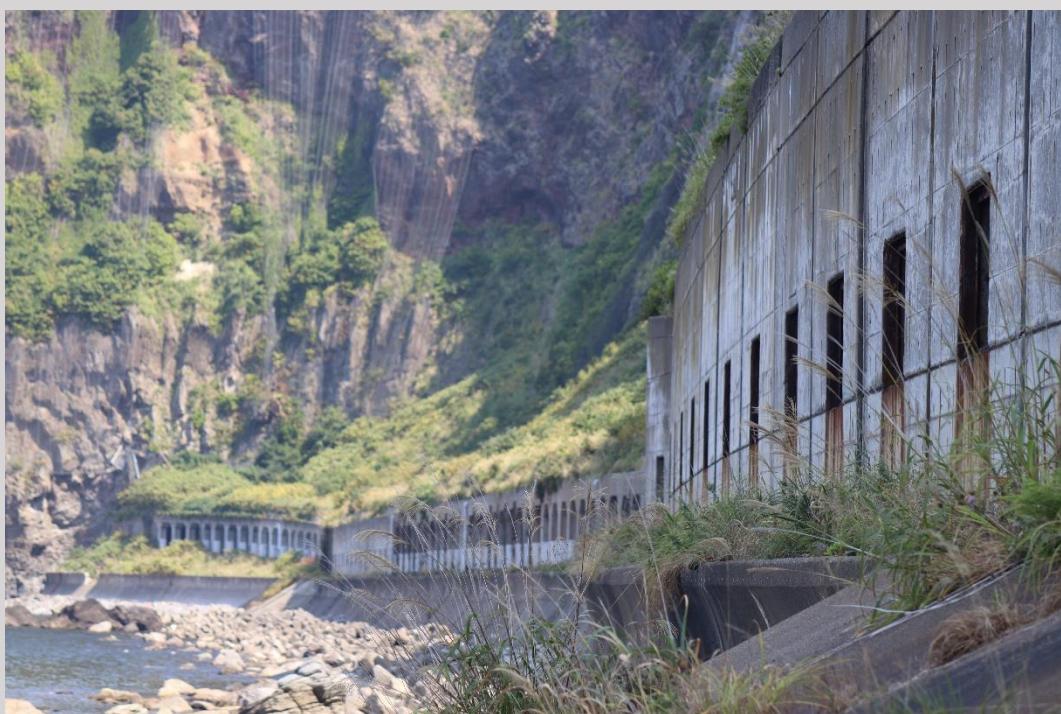
小樽から神威岬経由で岩内までバスが出ているのでそれでも良いです。

次回 岩内～島牧～雷電海岸へ～

遂に「[泳](#)ぎます」



国道 229 号 残り 171km



9/5 岩内～島牧



旧雷電国道の最深部へ

○ 9/5(日) 岩内～島牧

【走行距離】 113.38km (内徒歩 14km)

【気象】 晴れ / 日の出：5:06 / 日の入り：18:08

【潮位】 岩内観測所：満潮 4:29(33), 干潮 8:06(31) (括弧内は潮位)

満潮 13:32(37), 干潮 21:22(15)

【山場】 ①旧国鉄岩内線 ②雷電トンネル ③弁慶一雷電隧道

行けず→④イセバチ覆道・新イセバチ覆道・刀掛大橋

→⑤永豊 15 号隧道

【撮った写真】 814 枚 (内訳：一眼 295 枚, iPhone519 枚)

★この日のメインは「雷電トンネル」

雷電トンネルで撮った写真は一眼 269 枚, iPhone287 枚(計 556 枚)



2022/02/06 18:00

試験とレポートが大体片付いたのでボチボチ書くか。そろそろ研究室配属があって更に忙しくなるので気分転換に少しづつ書こうかな。

最近の私の自転車事情はと言うと、去年の11月に大月辺りで乗り回したのが最後で今年はまだ乗れておらずマシンは室内で埃を被っている。そう言えばあの時後輪のブレーキが全く効いていなかったから調節しなければ。寒い冬とはいえ乗りたい気持ちはあるのだが、本郷からだとどこへ行こうにも片道100km弱ととても遠いのだ。西——お気に入りの奥多摩湖まで75km、大月駅まで90km。南——小田原まで85km、鎌倉は60km弱だが道がかなりややこしいのであまり行きたくない。東——鎌倉とか霞ヶ浦？遠い。北は関東平野が広がりあまり目に留まるものはない。日光まで160km一人寂しく自走したこともあるが虚無だった。まあ荒サイ？は結構近いのだが見慣れた風景には魅力を感じない。半日以内で楽しめる場所があればなと思うが、なかなか思い当たらない。そういうや沖縄行ったのがもうそろそろ二年前になるということに気が付いて戦慄した。コロナからの自衛もあってパッシブな生活を続けていたら、気が付けばもう大学四年生になろうという所である。例えば自転車、社会人になって自転車を乗り回す暇が出来るか、更に言うと自転車に乗るか分からないしこの一年ぜひ友人と共に色々出かけたいと思う所である。

ランのお誘いはお待ちしておりますし、出来れば企画もしたいです。

この記事は2021年度轍記事「自転車で行く　自転車で行けないところ」及び同年度1月会報の記事「第四日　神威岬～岩内」に続く記事です。今回は第五日、私がいちばん書きたかった日であり岩内を出発して寿都を通って島牧村まで走ります。国道229号の旅も折り返しとなりましたが、私の中ではいちばんの盛り上がりを見せるでしょう。私が見たかった四つ(前回三つと書きましたが、それは誤り)のうちの三、四つ目を見に行きます。三つめは「樺内覆道」、四つ目は弁慶隧道・雷電隧道間が魅せる芸術的廃道です。しかし、どちらも陸路での到達は非常に難しくほぼ不可能だと思っていました(まあ、行ってみなければ分からないよね)。実際樺内(かばそまない)覆道は空撮動画や地形図・ネット上の踏破レポート等で出来る限りの下調べをした上で、まあこれは無理だよねと殆ど諦めていました。

そう、到達できるとは思っていなかった。

樺内覆道よ、一目でいいからその姿を見せておくれ。

それ以上は求めないから。

まあ、行けちゃったのですよね。ここでは(運良く)怪我もしていません。
それでははじまりはじまり。

<この記事は 60 分で読みます。>

まずは前々回、9/3 の記事で張っておいた伏線を回収します。

お知らせ 2019.09.05

積丹岬遊歩道通行止めについて

9月4日（水）、積丹岬周辺にて熊の目撃情報が寄せられたことを受け、お客様の安全確保のため、当面の間、積丹岬遊歩道は通行止めとなりますのでお知らせいたします。詳細は図面をご覧ください。また、熊を引き寄せる原因にもなりますので、路上や草むらなどにゴミをポイ捨てしたり放置していかないようお願いいたします。

お知らせ 2021.09.05

神威岬熊出没によりゲート閉鎖！中央バス神威岬行き運行について。

本日9月5日（日）神威岬入口付近に熊の目撃情報があり、9月5日（日）は国道からのゲートを終日閉門いたします。駐車場にも入れませんのでご注意ください。

なお、北海道中央バスの神威岬行きは、積丹余別で折り返し運行となり、神威岬までは行きませんのでご注意ください。

間一髪！一日ずれていたら悲劇でした。こんな遠くまで来て神威岬に行けないのは結構心に来ます。念佛トンネルへ歩いた時に熊に出会っていてもおかしくはなかったということを実感します。

6:45頃

知らない天井。昨日は遅くまで撮った写真を眺めていたので五時間ぐらいしか寝られなかつたな。今日は重い箇所があるから気合を入れないと！



【左上】(6:56) 雷電どら焼き、雷電だんご
別に痺れたりはしませんよ、美味しかったです。でもそのうち……。だから載せた。

【左下】(6:58) 道南の地名が主な天気予報を見て旅行しているのだと実感します。

【右下】(7:07) 宿の朝食です。うまい。



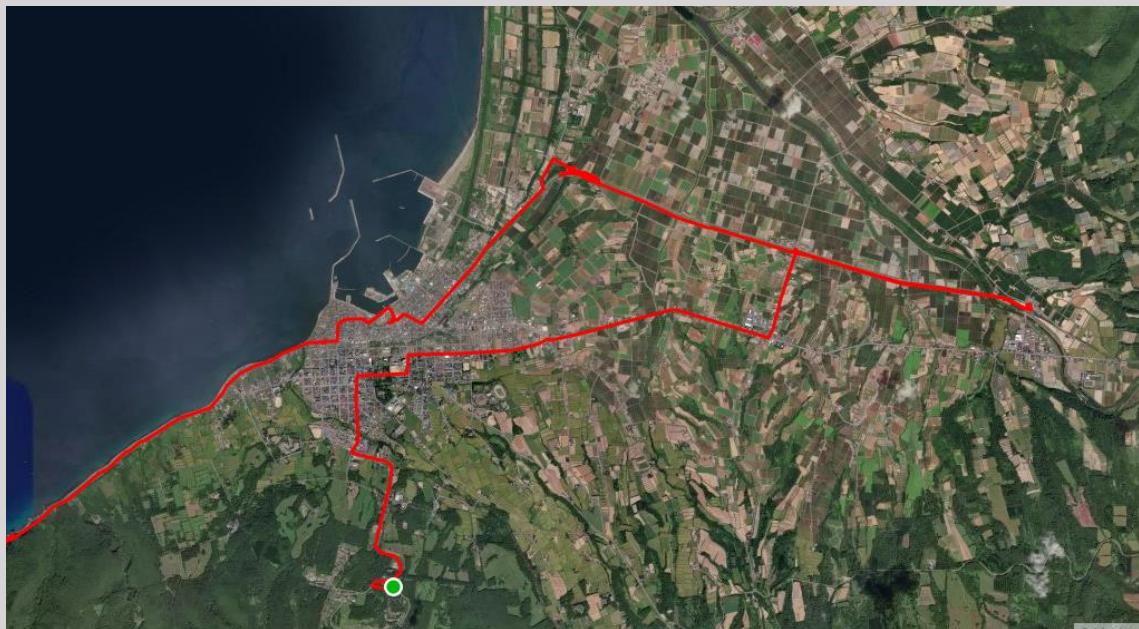
7:27 出走！



7:29 岩内の町を見下ろす



旧道に踏み入れる前に、まずは岩内市街でやることがあります。航空写真で見るとこれまでの道程とは正反対の平らな岩内平野が見てとれますね。中央左が岩内市街でありかつては現在の函館本線から分岐する形で岩内まで鉄道が通っていました。時間も経ちその痕跡は大分薄れてきていますが、この旧国鉄岩内線の痕跡を探しに行きます。これは後にもう少し詳しく書きます。



その前に回収したい小ネタが三つほど。①アスパラガスの話、②K1174、③R276。

日本におけるアスパラガス栽培は岩内発祥であるそうです。ある博士について、少し歴史の話をしましょう。1895(明治 28)年に岩内町に産まれた下田喜久三博士は東京薬学校を卒業後地元岩内で農家の化学肥料指導を行っていました。ところがある時多くの農家が冷害の被害を受けてしまいます。冷害に強い作物とは何か？博士は考え、その答えがアスパラガ

スでした。博士は寒冷な風土に耐え、缶詰原料として使える新品種の育成に心血を注ぎました。これは大正 12 年頃、前回一部を訪れた兜の 9 連隧道が使われていた時代のお話です。1924(大正 13)年にはホワイトアスパラガスを生産する「日本アスパラガス株式会社」を立ち上げ、アスパラガス缶詰の企業化生産に成功しました。ちなみに現在の国内生産量では長野県がトップ、次いで北海道だそうです。余談。私は好き嫌いが少なくワサビ以外なら基本何でも食べられるし苦手も殆どないのですがアスパラガスだけはどうしても苦手です。でも歴史を知ってその地を訪れたのなら食べてみようかなと思います。

日本アスパラガス株式会社はアスパラガス生産から始まった会社ですが、現在ではアスパラガスはやっておらず、清涼飲料水を作っています(アスパラガスなのに)。コーヒー飲料とか、スポーツドリンクとか。岩内に本社と工場、千歳にも工場があります。ただ、岩内工場は 2022 年 10 月末で閉鎖して千歳に集約されるようです(2022/02/01 発表)。

飲料を買ったらメーカーを見て下さい。私はまだ日本アスパラガス株式会社の文字列を見つけていません。

7:35 日本アスパラガス株式会社



昨日横を通ったはずですが暗くて分かりませんでした。

7:40 石碑とか。最初にアスパラガスが植え付けられた土地らしいです。



旧国鉄岩内線(1985.7.1 廃止)



分かりますか？

【6つの鉄路】

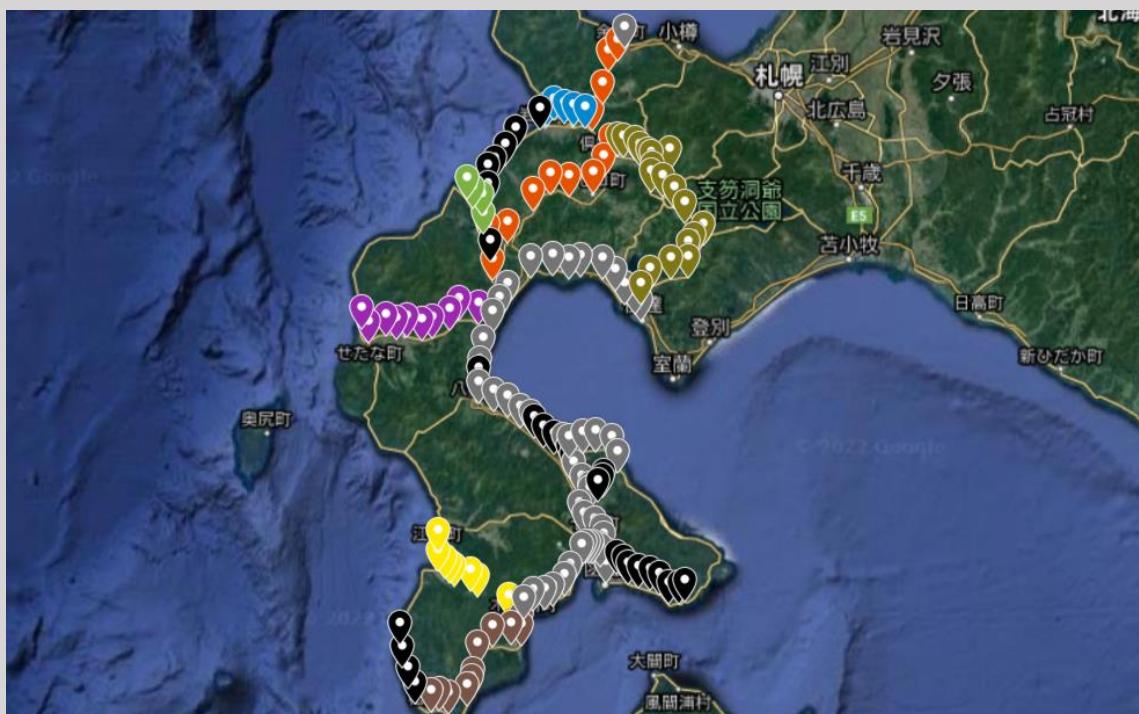
これまで廃道ばかりでしたが、この旅行中では時間の許す限り6つの廃線・未成線にも焦点を当てて行きます。①岩内線、②寿都鉄道、③瀬棚線、④江差線、⑤松前線、⑥戸井線の6つです。まずは最初の①岩内線を見て行きましょう。北海道の廃線と言えば天北線や名寄本線、広尾線、土幌線などがよく言及されるような気がします。道南にあるこれらの廃線の話はあまり聞きません。ああそう言えば数日前に函館本線余市一長万部間の廃線が決まってしまいましたね……。

下図に頑張って駅をプロットしました。なんと灰色と橙色以外は全て存在しない駅です。しかし北海道新幹線が札幌まで延伸すれば橙色の区間はまとめて廃止されバス転換することが数日前に決定しました。

橙色：函館本線廃止予定区間 灰色：現役駅(函館本線と道南いさりび鉄道)

青色：岩内線 黄緑色：寿都鉄道 紫色：瀬棚線 黄色：江差線 黄土色：胆振線

茶色：松前線 黒色：廃止駅・未成線の駅予定地



この辺りで路線が無くなり始めたのは大体1980年代後半(国鉄分割民営化は1987年4月1日)で、鉄道だけ見ても現在進行形の地域の衰退がよく分かります。これらの路線はよっぽどの物好きしか知らないし地元の人も忘れているでしょう、と全く無関係・外部の私は嘆きます。別に道南に限った話ではなく最近でも日高本線が無くなったり、根室本線が部分廃止された、宗谷本線は次々と駅が消えるし留萌本線も危ないでしょう。留萌の先にあった増毛への路線、北へ走る羽幌線などもう誰も知りません。路線について私が新しく記せる事実などありませんが国道229号と同じ、記録として少し取り上げてみます。

【岩内線】

起点：小沢駅 / 終点：岩内駅

駅数：6 駅

開業：1912 年 1 月 1 日

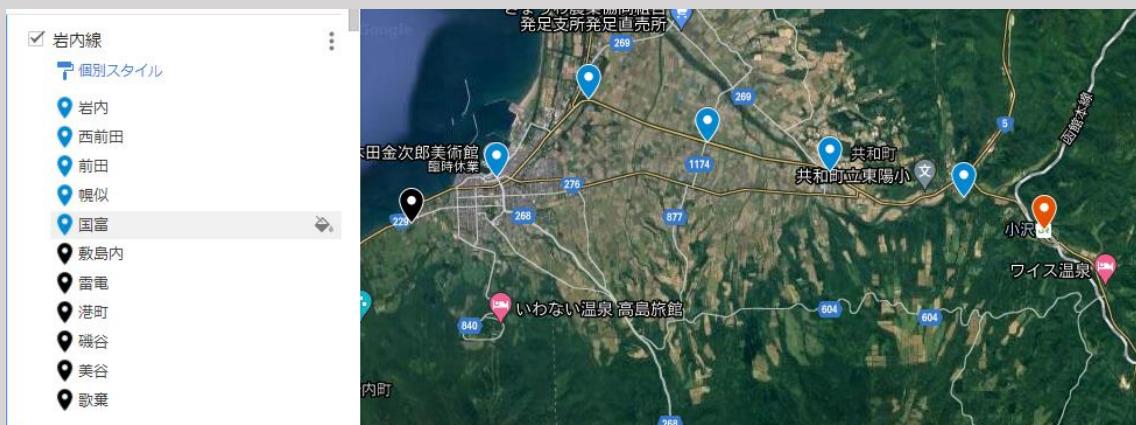
廃止：1985 年 7 月 1 日

路線距離：14.9km

駅：小沢(0.0)→国富(2.5)→幌似(6.0)→前田(9.0)→西前田(12.1)→岩内(14.9)

その他：全線非電化 / タブレット閉塞式

岩内もまたかつてニシンで栄えた町であり、海産物や鉱石の輸送から発達した路線でした。岩内線から札幌方面へ直通する急行「らいでん」なども。また、岩内から更に沿岸を進み寿都方面へ抜ける路線も計画されていました(無茶でしょう)。



航空写真をよく見てみると岩内線の痕跡が一部では見られますが、大部分は道路に転用されるなどして痕跡を消しています。それでは実地調査。なお時間が足りないので幌似駅までしか行きました。

ここまで共和町

ここから岩内町(書き忘れ)

まずは標識ネタを 2 つ回収しに行きます。



←7:47

R276 標識

7:57→
左へ。



7:57 道道 1174 号



数がデカいってだけなんだけどね。「北海道道 1174 号発足前田線」総延長 4.779km 実延長 2.559km の短い道道です。Wiki で道道を調べたら分かるけど最近できたものは○○インター線みたいに極端に短いものが多くヘキサ(=マニアの中での都道府県道標識の呼称)がない場合が多いのです。2022/02/07 現在で制定されている最大番号は道道 1181 号新八雲停車場線(仮称)です。そう、恐らくこの

道道 1174 号が現在北海道に存在するヘキサで最大番号であるはずです。3583 とか 4061 とか 5849 とかは除外しています(4061 は R229 の迂回路になったせいで消えて、そもそも 5849 も無くなるかも……)。そして今年開通予定の道道 1178 号泊共和線にヘキサが設置されれば最大ヘキサは更新されることになります。

8:03 (前田一幌似間)道路の左を通って橋が架かっていたはずだけど痕跡が非常に薄い



西前田から幌似は大部分が国道 276 号に転用されています。なぜ幌似まで行くかと言うと、駅とその周辺が「幌似鉄道記念公園」として残っているからです。

8:08 さっきの答え合わせ。左の低い所ではなく現国道が岩内線。分かるわけがない。





8:10 これは悲しいなあ。

「道道 269 号 蕨岱国富停車場線」

幌似駅裏にて撮影しました。停車場線つまり鉄道駅を端点に持つ道路だということ。だけどね、岩内線国富駅はもうないんだ。もっと言うと函館本線蕨岱駅も、もうない。わらびたい駅、JR の駅名を五十音順に並べると最後に来る駅だったんだよ。1904 年の開業から 110 年余りの営業でした。

旧国鉄岩内線国富駅 1985 年 7 月 1 日廃止 / JR 函館本線蕨岱駅 2017 年 3 月 4 日廃止

新しい JR 五十音順最後の駅は埼玉県の「蕨駅」。蕨駅は忘れ去られて行きます。

8:17 幌似鉄道公園こと幌似駅



駅舎に色々展示されているようなので入ってみましょう。



あのなあ……。窓の一枚ぐらい開いていいかなと確かめたけれど駄目でした。少しだけ辛かったです。右は反射を抑えて中を撮ろうとしている写真。

(左)パンフレットを置くのはいいけれど本州を一纏めにするのはすごいな！？

(右)半分近く現存しない駅で興奮を禁じ得ません。岩内 170 円がいいね。



今は空の下に晒されているけれど 30 年前まで人の暖かみで満たされ活躍していた冷たい鋼鉄の車体。今や走るべき道も寸断されており二度と動くことはない。そこに鉄道が通っていたのだと今でも教えてくれる数少ない場所。



駅舎と同様に施錠されているので窓から覗き込みます。蜘蛛の巣がいっぱい。



以上、滞在時間 9 分でした。

ワフ 29587 / スハフ 42 507

8:28 今まで通ってきた村と、これから町



岩内線前田駅跡



R276 のどストレートな道、こういった景色こそ北海道に来たと感じさせてくれます。そして、前田駅跡と思われる場所に来ましたが何も残っていませんでした。

続いて西前田駅を探します。事前調査によるとホームが残っているようですが、見つからな。絶対に近くにあるはずなんだけど。鉄道が通っていたのにここまで分からなくなるものなのだなあ。蜘蛛は嫌いなので諦めました。(8:45)



岩内線は岩内駅以外共和町にあるので、共和町から岩内町に戻ってきました。(8:53)



8:57 道の駅いわない



8:59 岩内線岩内駅跡



岩内の中心部まで来ました。道の駅いわないはこの辺りでは比較的規模の大きい町の道の駅ということで行きたかったのですが、コロナで9/12まで臨時休業です。まあ旅行に出る前から知っていたけれど。町の名前をそのまま名前に貢っている岩内線終着駅、岩内駅へ到着しましたが、鉄道を示唆するものは何もありません。小さな説明看板が一つ立っているぐらいでした。

旧国鉄岩内線（完）

岩内港、その向こうに泊原発(9:04)



ほりかっぷトンネルにより昨日は見ることが出来なかった泊原発が顔を見せています。

岩内の町はきちんと見ることが出来なかつたので感想を書くことが出来ません。岩内の町について事実を語るとすれば「岩内大火」の話が出てくるでしょう。1954(昭和 29)年の洞爺丸台風襲来時、風速 37 メートルの中出火し、市街の 8 割 3,298 戸が焼けるという大規模な火災が起きました。焼くものがなくなつて火の方から止まつたそうです。だから割と新しい街なみであり、あまり表情がないと言つた所でしようか。

岩内町郷土館(9:10)



休館ですよーだ(+o+)



岩内線の資料や岩内大火、ニシンなど今回の旅行に関わる知識を得られる場所なのでこれまた行きたかったな。これで何敗目だ？(勿論知っていたけれど)

野生ホップ発見の地

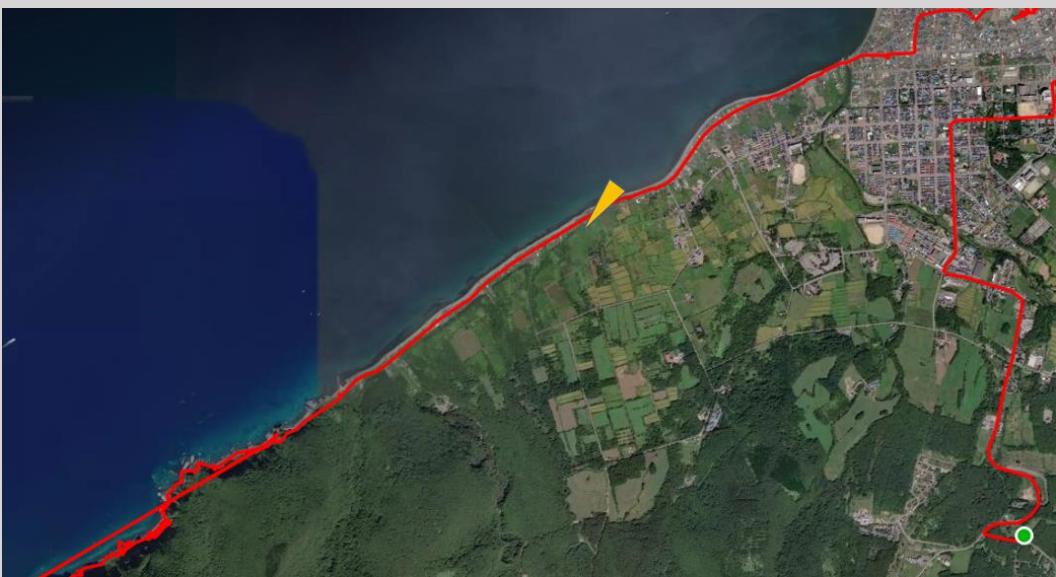


にしん街道の柱 2 本目



(雷電温泉はもう……)これはまた後で。





さて、岩内市街でやる事は終わったので国道 229 号に戻ろうか。
この先に数キロ、一年前からずっと見ることを切望していた雷電トンネルがあるので。
その旧道に対して、果たして自分はどこまで通用するのだろうか。
まあ完全踏破は絶対無理、あの長大な蛇かのような樺木内覆道を目で良いから見たい。

16 時間ぶりに再び旧道への挑戦が始まる。

それも別格とでもいるべき旧道だから緊張が高まる。

雷電トンネルまであと 4.5km。

9:13



雷電トンネル
Raiden Tunnel
全長 3,570m

50

トンネル内中央線
凸凹有り 走行注意



非常電話



・非常通報装置。

- ・トンネルの異常等を発見した時は、非常電話通報して下さい。
- ・事故発生の時は、押しボタン式通報装置を押してから、非常電話で状況をお知らせ下さい

雷電トンネル (L=3,570m)



樺舟山内覆道 (L=1,201m)

視認できない絶対領域に眠る、極めて無機的な蛇

罷すらいないんじやないか

200m の絶壁、 90m の車滝

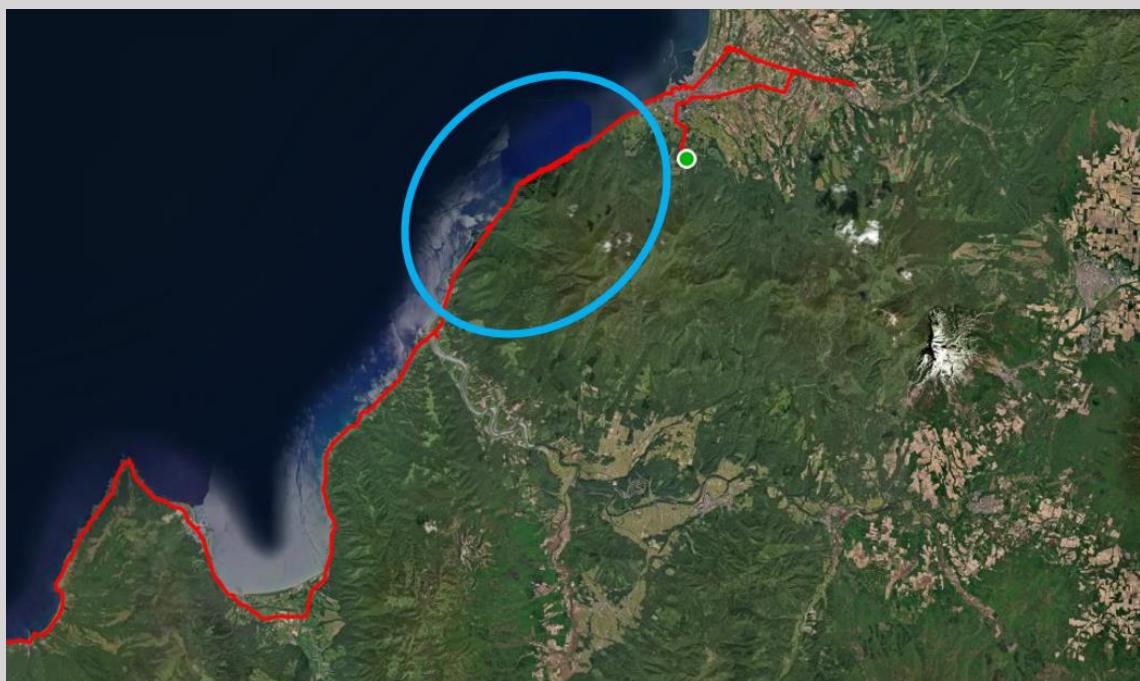
いつ掘ったのか分からない素掘り隧道・奇跡の海蝕洞隧道

忘れ去られた袋澗

正気を疑う、絶対に足を踏み入れたくない旧旧道

写真も 600 枚弱ありますしそこそこ長編になると思います。同じような写真を何枚も載せることになるかもしれません。

岩内を出て数キロ行くと図の丸で囲んだ場所に入ります。真っ平な岩内市街から景色は一変、断崖地帯が続きます。この区間はわずか 10km ですが、現道はそのうち 9,069m つまり 90% が地中のトンネルだという特徴があります。惜しげもなく 1,000m、2,000m、3,000m のトンネルが掘られており地形の厳しさが際立った区間となっています。ここに岩内線を延伸することなど絶対に無理だろうと言いたくなります。



(左)よくある海岸線の穏やかな景色。まだ微塵も地形の厳しさを感じられませんが、景色はここから急激に変化を遂げます。

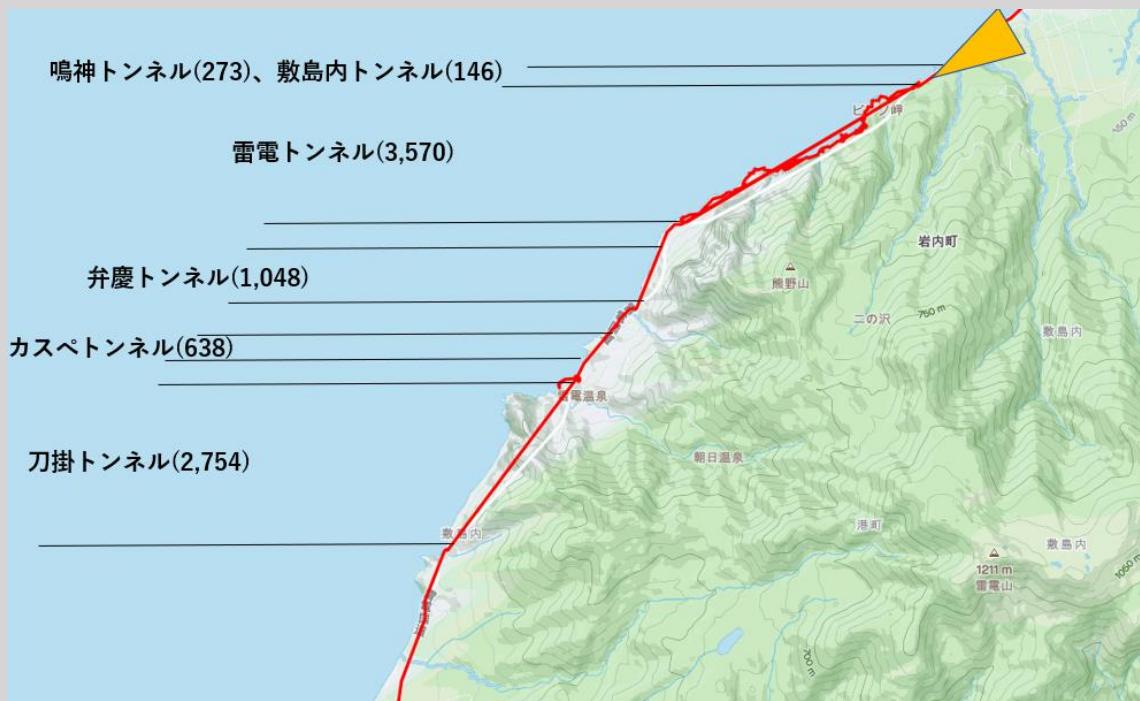
(右)三日目にして余市から 100km 来ました。国道 229 号は残り 187km です。そして道の先に見えてきたのは深緑の塊、かつても今も道路はある巨体に挑みます。

9:15 穏やかな海岸沿いの道路



9:17 不穏になってきた





【TC86】鳴神 T L=273m 1983,S58

9:26



9:28 三連続トンネル



鳴神トンネルの旧道は坂道が削られたことで一見分からないようにになっていますが、きちんとアスファルトが敷かれています。こんなに短いトンネルにも切り替わりの歴史が確かに存在しているのです。しかし、目ぼしいものもないでの今回はパス。向こうに見える次のトンネルを抜けければすぐに雷電トンネルが現れます。

【TC87】敷島内 T L=146m 2002,H14



【TC88】雷電 T L=3,570m 2002,H14



敷島内 T の更に海側に旧道が見当たらないのは、旧敷島内 T と同じ場所にこの敷島内 T を作ったからです。そして雷電トンネル。写真では何回も見たあのトンネルが目の前に佇んでおり、テンションが上がります。このトンネルの横には殆どの人は気づかないけれど確かに道があるらしいのです。

【雷電トンネル】

私がこのトンネルについて知ったのは某有名廃道探索サイトのレポートによるものです。多分記事を読まれている方も何人かは知っておられるはず。非常に詳細に調べ上げかつ実地調査を伴ったレポートですので興味があれば2,3時間犠牲にして是非読んでみて下さい。雷電トンネルと調べれば出てくるはずです。あの衝撃的なレポートを読んで私もこの景色を見てみたい！と強く思ったのが1年と少し前のことでしょうか。ただ机で記事を読んで感じたのは、その景色を見るには非常に険しく危険な道のりを経る必要がありとても無理そうだということです。机で他人のレポートを読むのと実地で自ら感じる感覚は随分違うものではありますが、私が雷電トンネルの入り口に立った時は「まあ無理だろうな」と本気で思っていました。

もう一度。

一目で良いし、垣間見る程度でも良いから樺杣内覆道が見たい。

雷電トンネルは名前が格好良すぎる。そして3,570mという圧倒的な数値、数字だけで威圧されます。これまでの行程で通ったトンネルでは大森トンネルのL=2,509mが最長だったけれど遂に3,000m台にまで乗りました。国道229号では頭一つ抜けて最長のトンネルでありボス臭が半端じゃないし雷電国道の最深部なんて言いたくなります。

次ページでは地形図で解説をしましょう。

【地形図による解説】



まず右上がり岩内側・左下が寿都方面であり、黒線が現在の雷電トンネル(3,570m)です。長大トンネルで無理やりねじ伏せている感がすごいですね、3km弱の一直線。その海側を通っているのが旧国道229号、更に海側を通っている細い茶色のラインが徒歩道である旧旧道です。緑色の旧道トンネルは全て閉塞しているので通行は不可能であり、消えかかっている旧旧道を見出せるかどうかが樺桟内覆道視認への鍵になってきます。

どのようにアプローチをしたのか。①下調べの情報源は先程言及した某有名廃道探索サイトのもの、②YouTubeにある空撮動画、③とあるブログです。この旧道・旧旧道は非常に険しいようで廃道好き・滝好き・崖好きの人が時にはアタックしますが断念する人が殆どでしょう。2018年探訪の①では親子別側からアタックして旧旧道のようなものを辿りながら樺桟内覆道へ到達しピノ岬トンネル西側坑口まで到達していました。しかし残された区間はピノ岬側からアタックしてピノ岬トンネル東側坑口に行くのみでした。②の空撮動画では樺桟内覆道以西の区間は全然情報が得られなかったものの、覆道以東の状況不明区間に様子を大雑把に知ることができました。③ではピノ岬側からアタックして岩肌を少し登り雷電川を越えた所で命の危険があると引き返していました。しかし遠くからではあるものの樺桟内覆道を視認出来っていました。予習の感想ですが、①の西側ルートは岩肌を登って斜面を降りてと非常な大冒険をしており「これは無理だな」と。岩肌を登るのに懸念がありましたが、③の雷電川を越えた所からの視認なら可能ではないかと思いました。

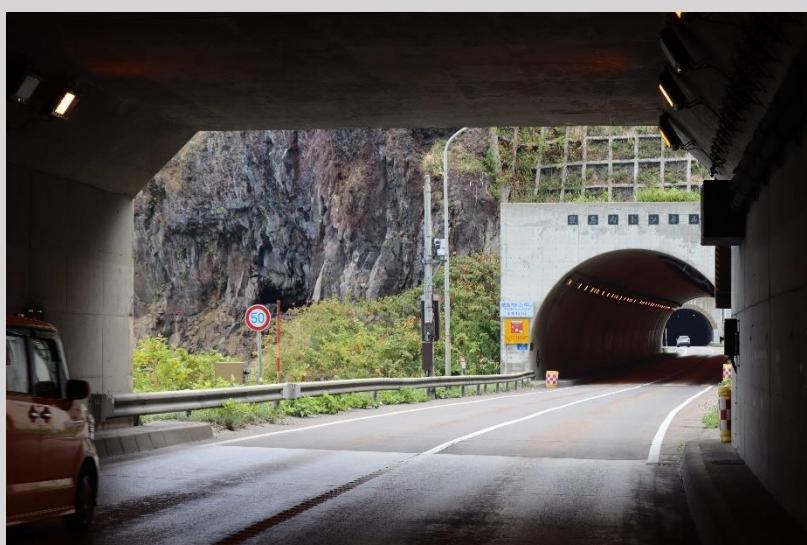
よって、立てた計画は東口からアタックして岩肌を登り雷電川を越えて望遠レンズで樺
仙内覆道を写真に収めるというものでした。西口についてはアタックの余地はないでしょ
う。マニアにとっては涎ものであるが堅く到達を拒む雷電海岸。道があるかなんて行って
みなければ分からぬのです。



※最初の方は撮影した動画から切り出した写真が結構あります。

9:35

雷電トンネルの中から 3連続トンネル。四角形の重厚感ある坑門。



9:38 自転車は置いていきます。



普通に通っても現道からは坑門によって旧道が完璧に隠されているのでその存在に気が付くことはありません。長いトンネルだなあと思うだけ。そんな認知されない空間へ、今足を踏み入れます。雷電トンネルの脇を覗いてみると草むら、その先には確かに旧道が。



穏やかな波とシンプルな風景。嵐の前の静けさという言葉がよく似合います。



ここは雷電トンネルの壁の向こう側であり、既に生命を感じさせない無機的な世界。一歩また一歩と歩みを進めるたびに人間界から遠ざかっていくような気がする。再び人間界に戻ってこられますように。

これまで見てきた旧道と比べると、野晒しの旧道にしては奇妙な路面の綺麗さです。そして見えてきたのは口を開けた覆道。



ああ、落書きがあるということはまだギリギリ人間の世界なのだな。



【TC89】ビンノ岬 T L=470m 1962,S37 2003廃止

ビンノ岬トンネルの完全閉塞を確認しました。楽が出来ませんね。



9:42



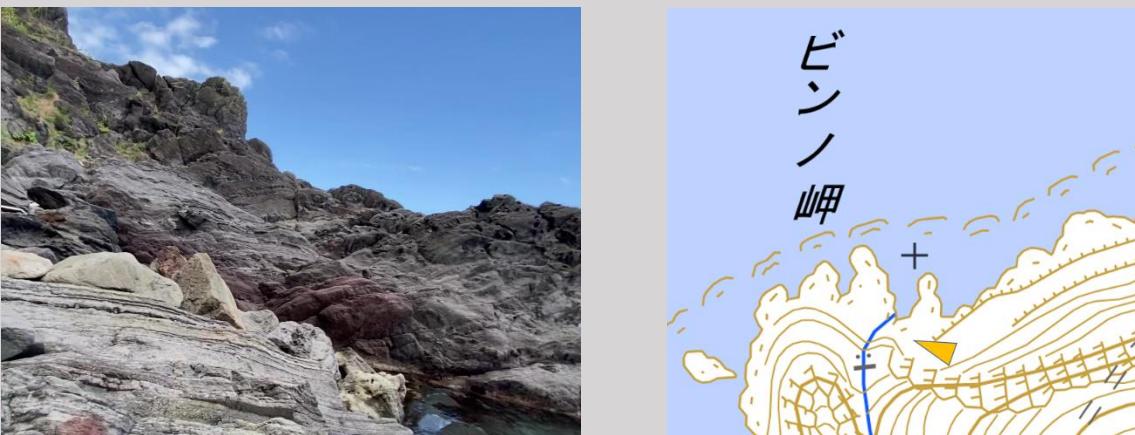
【ビンノ岬攻略】

これからやる事は旧道の脇に入って旧旧道の痕跡を探しつつ可能な限り進むことです。比較的大きめの石ころがゴロゴロして歩きにくいもののこの程度全然障害にはなりません。昔の人が歩いたという旧旧道は確かにここを通っていたのでしょうか、道を見出すことはできません。(9:43) 40 ページ先を書いている時に知りましたが袋澗があります。



袋澗は殆ど水面下に沈んでいます。

アスレチック要素が増えてきました。尾根の間に海水が軽く入り込んでいるものの、この程度は序の口です。向こうの尾根に手足を引っかけて登って行きましょう。もしかしたら旧旧道は少し陸側、草木が茂っているところにあったのかもしれません。



大したことはないのだけど昔の人がここを歩いたようには見えない。やはり更に陸側、もう少し高い所に道があったのではないかと思う。ビンノ岬トンネルの覆道部分に道の始点が潰される形で。

穏やかな波の音しか聞こえずすごく静か。この尾根の頂上に立つと……。

ザ————。水の音。尾根一つ越えた瞬間に聞こえてきて、岩の防音性を感じました。てっきり雷電川と言うのだから川が穩やかに海に注ぎ込んでいるものと思い込んでいました。地形図には幅 20m 未満の滝として地図記号が書かれていたものの、見落とし。その場では気が付かなかったのですが、上の写真に注目すると手前にはシートのようなもの、対岸を見ると”同じ高さ”に鎧と何かの土台？橋が架かっていた可能性が？



抉られた地形に実は滝だった雷電川河口。これ、どうするよ。

9:49



9:50 無名だけどかなり好きな滝です。右の細い流れが水路のようになっていて Good。

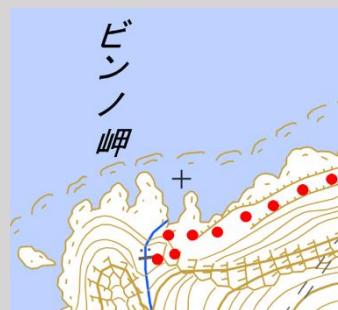
9:52 目の前の海は深いので橋ルートは現実的ではなく、雷電川を渡渉したという先駆者に従って、標高を上げて滝の上を通過する事を試みます。



あまり覚えていませんが、見た目ほど険しくはありませんでした。難しい区間は写真が少なくなりがちです。

9:53 踏み跡！？

そして、向こうも草に段差が付いている気がする。



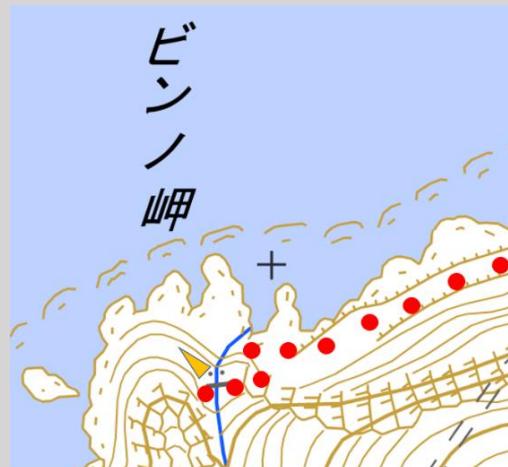
しっかりと踏み固められた道ですよ、古地図でもこの辺りを道が通っていたので旧道ではないか？道は滝の上部、雷電川へとさしかかります。



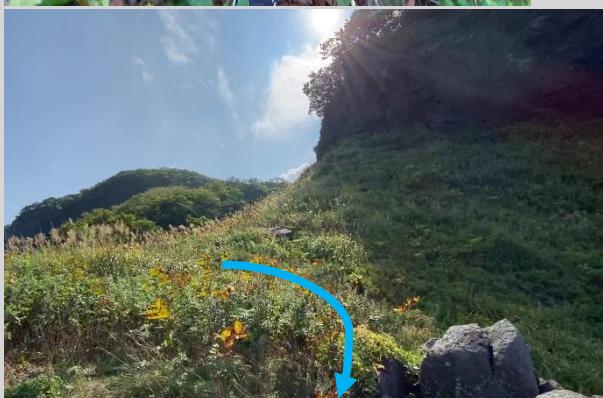
雷電川を遡行していくと海拔 470m 付近でまだ知られていない滝か崖かに衝突するようです。そして Chrome と Twitter で雷電川の検索をかけてもろくにヒットしません。沢登りが好きな人たちは殆どか全く訪れていないのではないかと思います(一方、湯内川は人気)。ようはこの踏み跡はやはり旧道のものではないかということです。

効果があるのか逆効果なのは知りませんが、精神的安定のため熊鈴は鳴らしています。雷電川を越えても続いている踏み跡。標高は推定 25m であり、道は下り基調になります。

9:56 (出発から 21 分)



これまで通ってきた岩内・泊・神恵内を一望できる秘密のスポット。理論上大森大橋が見えるけれど、iPhone を片手に動画を撮っているので望遠する余裕はありません。



..... ! ! ! ? 10:00



ビンノ岬側からの先駆者の方が到達されていた地点です。まずは、樺木内覆道の一部が遠くに見えるということ！！垣間見て感じ。

(実際はしておらず惰性で体を動かし続けていたのですが)脳内作戦会議。

人間は欲深いもので、ここまで来たら覆道の全景を見たい。もう少し行けるのではないか？標高を保つか、どうにかして下に降りるか。旧道はどちらが正解なのか？

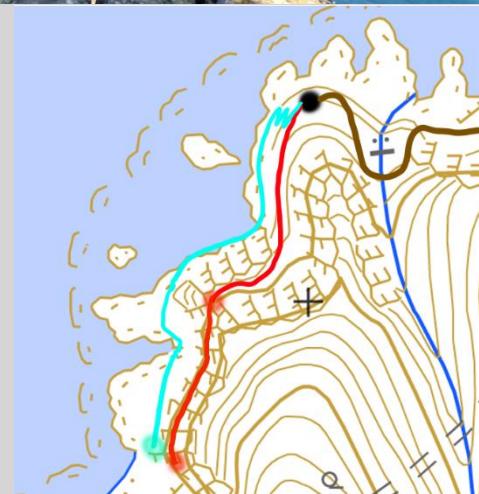
【上の道について】先程と同様に草の段差が見られる。あれが旧道だったとして、なんて頼りない道なのだ。そして雷電の人はどんな心持ちをしてそこを通ったのだ……。あの先がどうなっているかは分からないし、あの斜面に無事で帰らせてもらえる自信がない。海拔約20mだから落ちたらただじゃ済まない。



空撮から分かることは上の道を行けば少なくとも覆道直上の辺りまで行かないと下に降りることが不可能な断崖が続いているということ、この先は上の道の先は一応覆道直下まで草が生い茂った斜面があるということ。右の地形図において赤のラインのイメージだが、50m等高線が2本現れていて怖い。

先述の廃道探索サイトによるレポートのリンクを貼ります。書籍や史料からこの旧道の歴史を紐解いており、素晴らしいレポートです。

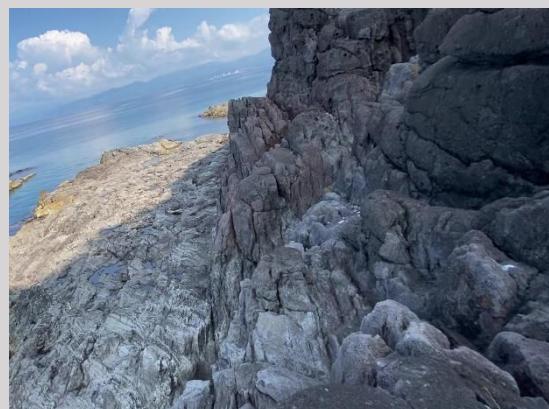
<https://yamaiga.com/road/raiden1/main8.html>



このレポートに引用されている「雷電のはなし」という本(休館していた岩内町郷土館にあり国会図書館にはない本)によると、旧道のこの辺りの区間は”眩暈のするような難所「赤ハゲ”と記述されており、現在の雷電トンネル 3,570m を迂回する旧道である海岸道路については「海岸道路は幾度も犠牲者をだした危険な道でしたが、一番近道であったことから、部落の人々がよく利用した道でした。」と書かれています。また、レポートに寄せられたコメントに赤ハゲの難所は 30 年ほど前までは雷電川を越えて山側に向かって道が続いていたというものがありました。総合的に考えて「上ルート」が正解なのではないかと思います。とは言っても数十分後にはその推測に自信を無くすのですが。

現地では気が付かなかったのか、身体との現実性を考えたのか、直視しがたい現実から目を背けたのか分かりませんが、道が途切れたと思い込んで下ルートを試みることにしました。

15m ほど降りて海拔 0m へ。足元には細心の注意を払いますが意外と何とかなります。



勿論、不可逆な移動はしないように意識しています。

現地では旧道かなとぼんやり思っていたけれど多分違うただの岩場が始まります。

10:05

うおっ、格好良い！水が溜まっていますが 13:32 が満潮で、あと 3cm ぐらい上がるはず。



どこまでいけるかな？完全に惰性で足を動かしています。

10:07



10:11

(右)おお怖い、あの岩普通に落ちてきそう。現地以外では「上に気をつけるぞ」と意気込むのですが、実際に行ってみると上など殆どみておらず前を見るので精一杯。そんなに集中力がもちません。結構な低確率を引かないようにお祈りするのみです。

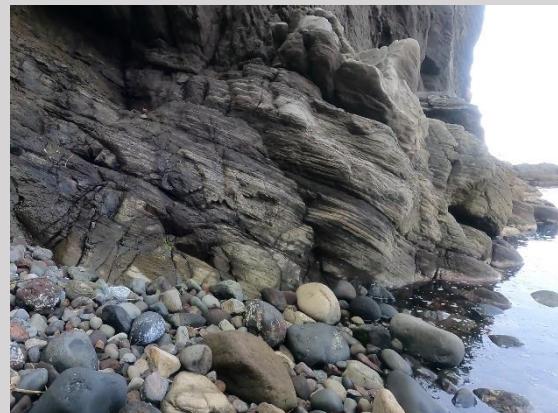


(左)雷電は積丹というのもあるけれど、積丹ブルーと言えるほど鮮やかな色ではないので積丹ブルーは終わりを迎えていたようです。あと岩の模様が面白いです。

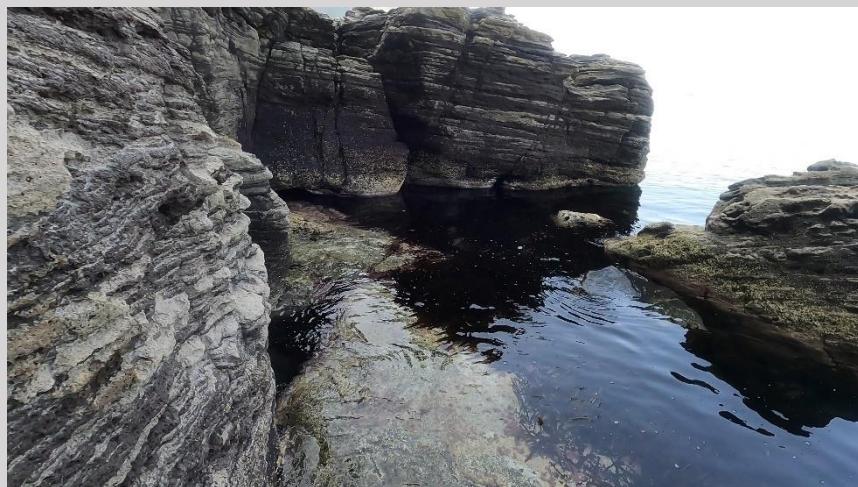
(右)あの崖は 20m であり草むらの中に旧道が通っているはずです。思ったより急ではなく普通に歩けそうな傾斜に見えますね。



写真を見返しているとここどうやって行ったのだという箇所がいくつかあります。
ここどうやって行ったのだ？



うーんこれは。



こうして(靴を脱いで)、こう(わずかな突起に手足を引っかけて正面突破)。



10:22

上から降ってきたのか、
不規則に巨大な岩が積
みあがっています。
そして一番向こうの崖
に震いがします。赤の
地点で海拔 200m、見え
ませんが海から水平に
1.5km で最大 750m まで
上がる地形です。日本の
グランドキャニオン。

10:26 そろそろ自分にもくどいので飛ばします。散々岩石地帯を歩くと……。





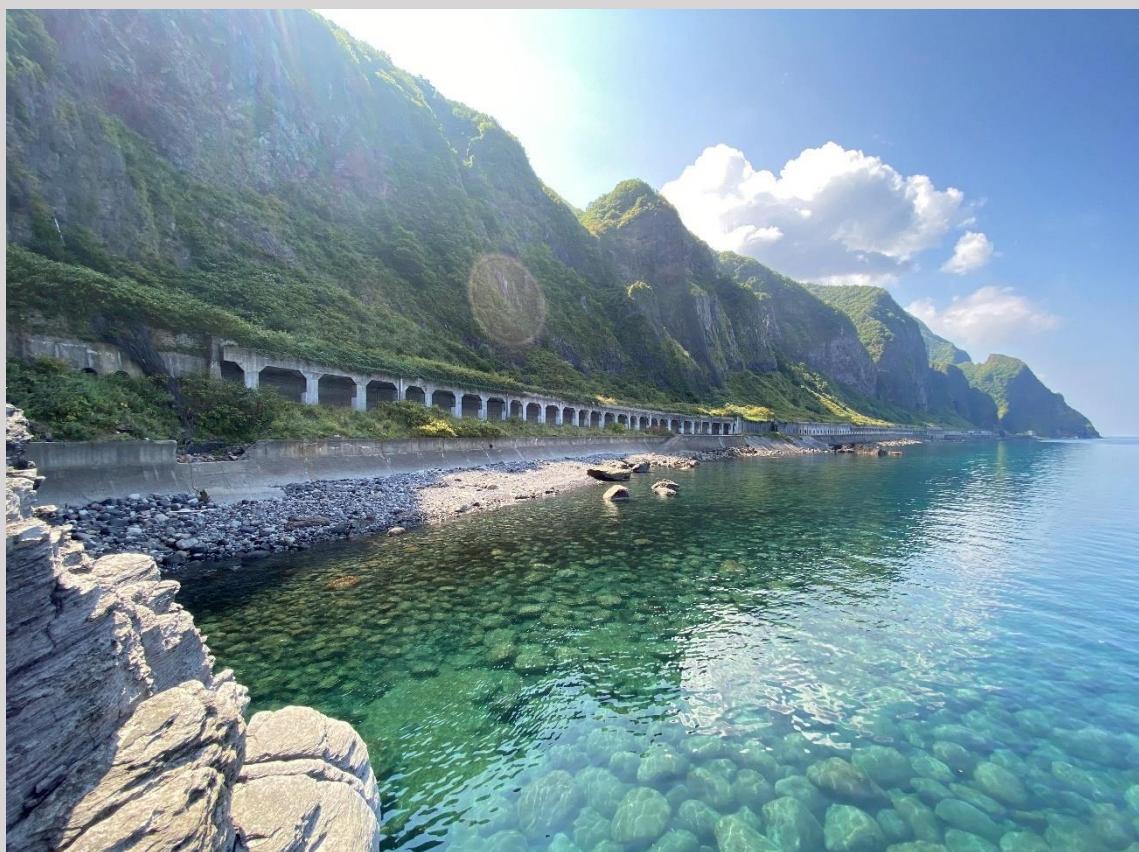
10:32 ビンノ岬トンネル—樺榎内覆道—樺榎内トンネル—鵜の岩トンネル

凄まじい達成感から1分ぐらい立ち尽くしていたと思います。2003年以降は不可視となつた、二つの岬によって隠された1,500mもの区間。左からビンノ岬トンネルを抜けるとそのまま無数の窓を持った樺木内覆道に入り、樺木内トンネルを通って左手には梯子滝、すぐに鶴の岩トンネルに入ります。これまでとは段違いのスケール感、統一されておらず造りがチグハグな覆道。道路開通当初は覆道がなく、次第に増設されて行ったのでしょう。造りをパッと見れば8パートに分割できそうです。覆道の上部には落差90mの車滝があります。覆道が無かった最初期のみ見ることが出来た幻の滝です。ビンノ岬トンネルが開通したのは1969年のことですから、今から52年も前の話です。

この景色を知っているのは自分だけかもしれない。世界で一枚の写真。
自転車もそう。身体を使い頑張って乗った先の景色にこそ価値があるし、車で行くのは面白くないなと思います(まあその辺は柔軟に考えられるとだけ一応)。

興奮しすぎて結構滞在したし、写真はここだけで60枚以上撮りました。最高！

10:37 変に圧縮とかせず見たままをiPhoneで写すとこんな感じ。



全然波が無くて怖いぐらい静かでした。吸い込まれそうな海の色、どっしりと構えた大海原。



これの一体どこに旧旧道があるのだろう。
確かにあるはずなのだけど……(苦笑)

10:44

まるで海上の要塞だなあ。お城の壁に穴が開いているやつ。



ここまで来られて良かった！！大満足！！気分がいいので海に飛び込もうかなとか思った。
しかし人間は欲深い——目の前の覆道を歩きたい！
でも、事前調査ではここから先にいくことは出来ない……。僅か 10m の区間のせいで。

10:52 肇えたつ壁は、高さ 100m





行きたいよー。左下に荷物とヘルメットが置いてあります。

あくまで冷静に行けるか行けないかの判断をしましょう。(でも絶対に冷静ではなかったしアドレナリンドバドバの興奮状態にあったと思います。)

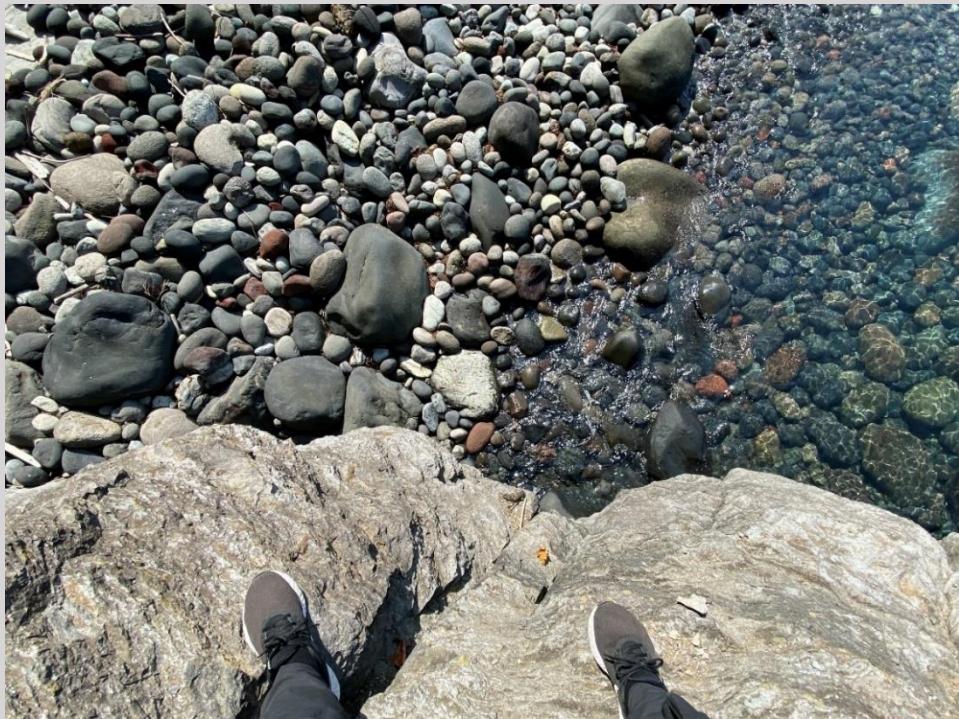
絶対に可逆な道を辿ることが条件。正直海にドボンしても引き返せるとは思ったけれどこんな朝早くから濡れるのは勘弁。上陸できたとしてもレポートで読んだとはいえるこの先の道が通れるか不安でした。

見た目より行けるぞ。

この辺りは第四紀の火山である標高 1211.3m の雷電山が急激に海へと落ち込んでいます。多分丈夫な安山岩でしょうか。足の半分ほどの幅しかない足場、指でつまむホールドに必死で張り付いて慎重に進みます。常に 3 点で支持することを意識していました。



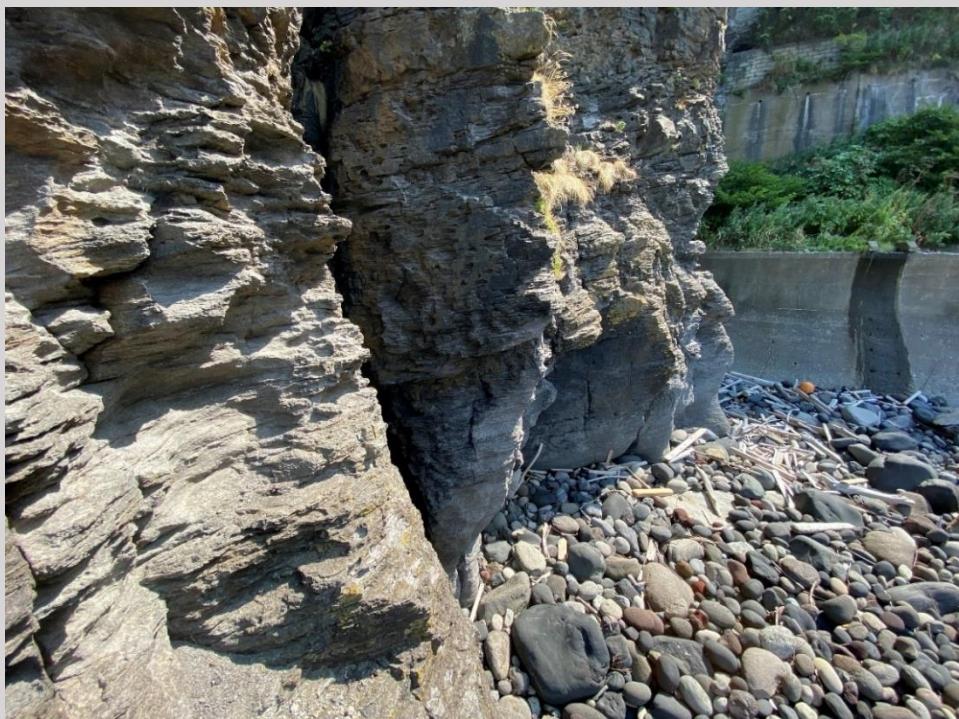
10:56



海上区間を抜けるところまで来られました。しかしここまだ高さ 2~3m はあるので全く安心できません。

最後の最後がビンノ岬で一番難しい……。ここに可逆な経路を見出せるのか？真ん中の凹

んでいるところから何とか昇降できるか……？ 10:58





11:00(出発から 85 分)

雷電海岸上陸に成功。

まだ無事は保証されていないけれど、本っ当に気分が高まった。長々書いたけれどこの 5 分ぐらいの記憶はありません。多分極度の集中状態にあったのでしょう。あと、冷静ならこの綱渡りをしようとは思わないでしょう。もう走りだしたい気分、大きめの石ころで足を捻るからやらないけれど。

↓マジでどうやってあの崖を通ったの？ やってから驚く。



あそこから入れそうですね。スロープとはバリアフリーで良いデザインです。



2022/02/09 22:38 偶に書くつもりが一気に書き過ぎた。一気に終わらせてしまおうか。
このファイルの総編集時間は 273 時間らしい。写真残り 597/810 枚……。

④,⑤の区間から始まった覆道は時と共に延伸し、最終的にドライバーは覆道天井の向こうの恐ろしい存在から意図せず目を背けるようになったのです。覆道の窓の数を数えてみたら合計 170 枚ありました。



実際に歩く前に少し論文を読んで覆道について調べてみましょう。

舞台は旧旧道から旧道へ。

覆道工事について 一落石に対する計画と設計ー (S46~S47 年のもの), 2022/02/10

<https://thesis.ceri.go.jp/db/files/GR0002600128.pdf>

岩内と蘭越を結ぶ 16km の道路は 1951(昭和 26)年 10 月に着手、12 年間で 8.32 億円を費やし 1963(昭和 38)年 10 月に開通しました。このうち敷島内からイセバチ(雷電トンネルから刀掛トンネルの区間)の 10km は実際に見た通り 100m 以上の崖が続き落石の絶えない区間でした。車滝周辺でも 3,000 m³の土砂が崩壊したそうです。そして岩体に大きな割れ目があることが発覚、覆道工事(1971~1972 年)をすることになりました。崩落を回避するトンネル工法と橋梁工法も検討されましたが、コストや工期・安全性を考慮して崩落に耐える工法

——覆道工法が選択されました。断崖のお膝元である覆道の上部には全体的に緩やかな斜面が形成されていますが、これは盛り土をして落石を海へ転がそうという意図によるものです。論文によると樺木内覆道の元となった最初の区間は真ん中の 200m、1971(昭和 46)年に最も危険な 70m の区間が開通しました。

$(200/1201) \times 170 \approx 28.31$ [枚]、 $(70/1201) \times 170 \approx 9.91$ [枚]

現地で数えると④と⑤を合わせた窓の枚数は 29 枚、④の窓枚数は 9 枚ですから④+⑤が最初の覆道、④が最も危険な区間だと考えて良いでしょう。④は落差 100m 近い車滝の直下に位置しているので最も危険だという記述にも頷けます。納得してからの後付けですが窓間の間隔を均等と仮定しても良いと思います。



1976(昭和 51)年の航空写真です。よく見ると矢印以東はコンクリートではなく空を仰いでいることが分かります。距離から考えると①の区間に当たり、ここが最後に完成したと思われます。そして図のように二点間の直線距離を調べると 1.17km であることから①～⑨の全てを樺木内覆道 1,201m になるという結論を出しました。樺木内覆道の完成は 1978(昭和 53)年であるので①がこの年に完成したということです。



年表

- 1953,S28 国道 229 号指定
1962,S37 ピンノ岬トンネル、鶴の岩トンネル竣工
1963,S38 岩内一蘭越間開通
1971,S46 原初の樺木内覆道(L=200m)完成
1978,S53 樺木内覆道(L=1,201m)完成
1983,S58 樺木内トンネル竣工
1996, H8 豊浜トンネル岩盤崩落事故
1997, H9 第二白糸トンネル崩落事故
1998, H10 雷電トンネル着工
2002, H14 雷電トンネル竣工
2003, H15 国道切り替えに伴う旧道の廃止
2022, R4 現在に至る

(いらすとや)



一般国道 229 号岩盤斜面の防災工事について 2022/02/10

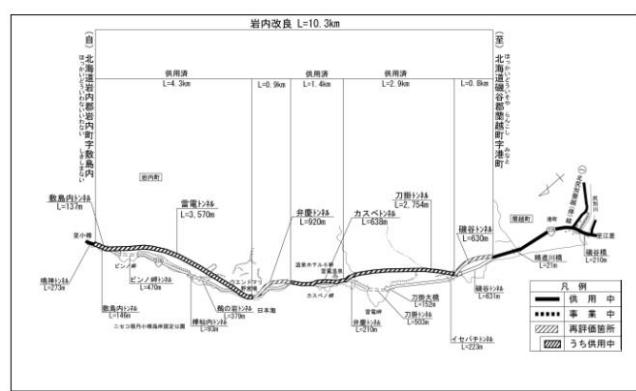
<https://thesis.ceri.go.jp/db/files/GR0000200045.pdf>

覆道に気を取られがちですが、あの大断崖に登って少しづつ不安定部分を落とす大工事を行ったという記述があります。まじかよ。

一般国道 229 号 岩内改良 (平成 16 年度) 2022/02/10

https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-hyouka/16sai/2_h16_009b.pdf

■事業概要図



岩内改良とは敷島内から蘭越 L=10.3km の防災事業であり、この事業によって数々のトンネルが廃止され雷電トンネルなどの長大トンネルへと移り変わっていきました。小樽から岩内でも数多くの旧道を目にしましたが、これらは積丹防災という事業によるもので、①滝の瀬工区・②丸山厚苦工区・③余別工区・④珊瑚内工区・⑤祈石工区がありました。

岩内改良より

■道路防災総点検要対策箇所（平成8年度末）



図を見ると 10km に渡って断崖が貫くこの区間の中でも雷電トンネル旧道区間が突出して危険だという事が分かります。大森トンネル旧道も大概だけれど海と山から激しい挾撃を受ける雷電トンネル旧道。一本しかない海岸道路なので簡単に東西が分断される、お金がかからっても長大トンネルで解決するしかない箇所。

それでは覆道内を歩いてみましょう。

(気に入っている写真が多いので同じような構図の写真が続くかもしれません。)

【区間①】

区間①とは区間①以西のビンノ岬トンネル西側坑口付近の外から見えない区間のことです。



11:08

東口

あのコンクリート壁の向こう側へ、85 分で到達。

ビンノ岬トンネル西口の閉塞を確認しました。銘板！？





金の文字で書かれた銘板が光輝いて見えます。竣工年は 1962 年、延長 470m と結構前に書いており不一致が発生しています。これは、1962 年に 435m として出来たものが 1969 年に 20m 延伸して 455m に、1971 年に 15m 延伸して 470m に、1973 年に東口の覆道 53m が増設されたからだそうです。

【区間①】最後に完成した区間(200m 弱)



印象的な一枚 「暗闇へ」



50 キロ制限の道を時速 7 キロで歩きます。

歩いていてすら天井裏の景色はすっかり忘れていました。車なら言うまでもなく。

11:11

まるで芸術作品のかのような三枚の絵画



岩内→寿都方向

波によって 3m の高さがある覆道内部にまで漂着物が上がって いますが思ったより綺麗。



高波が逆流してマンホールを吹き飛ばしてしまったようです。



区間①はコンクリ閉塞と共に終わります(なんで！？)。徹底した封鎖が行われています。
下の赤線のように外側からの迂回を試みます。



【区間②】足に染みる水&監獄みたいな窓



②は原初の④,⑤と同じ外見をしているので2番目に作られたのではないかと思います。



11:15(100分)

本当にどうやってあそこを突破したの
……？あそこが旧道とは思えないの
だけど、だったらどこなの？高さ50mの
木が生えている所は意外と歩けるかも
しれない……？

行けそうに見えるのだけど、チョロチョロと水が流れる音がする。壁伝いに垂れていて嫌な予感。草の束を踏み台にして足を濡らさないようにしようもないルートファインディングをします。下に降りることも考えたけれど濡れた斜面を上がる気がしなかったのでパス。

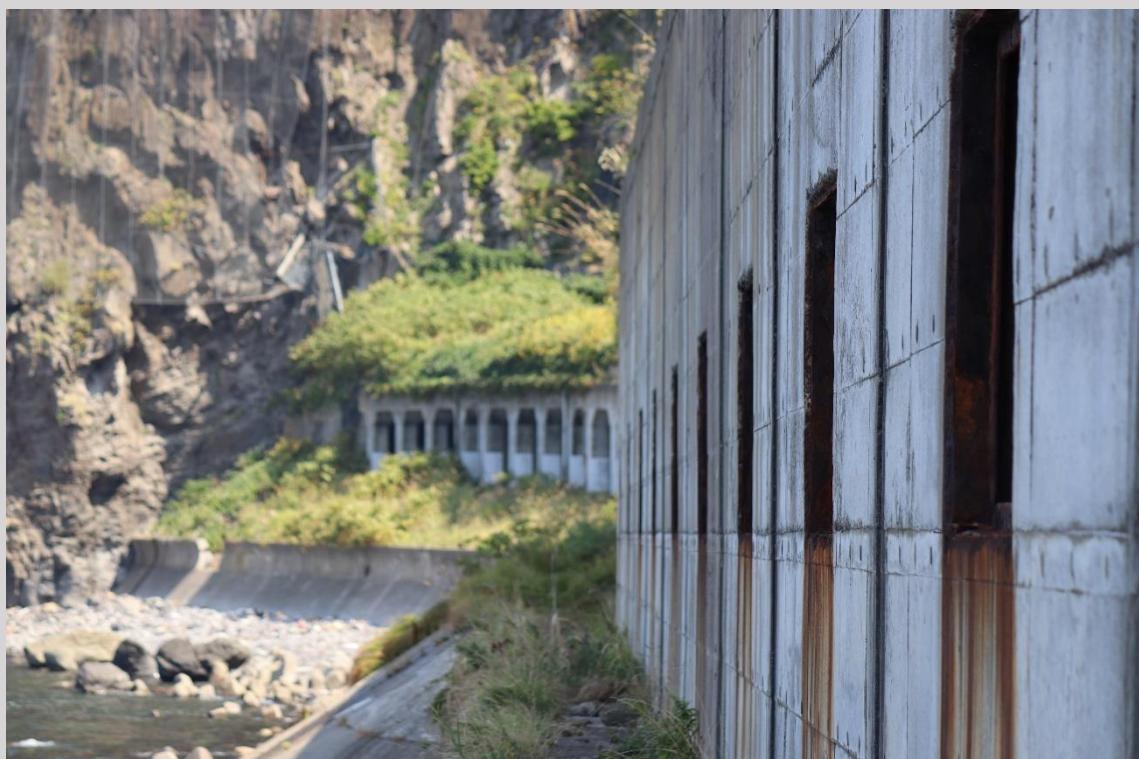


旧道が本当に分からない。どこ？

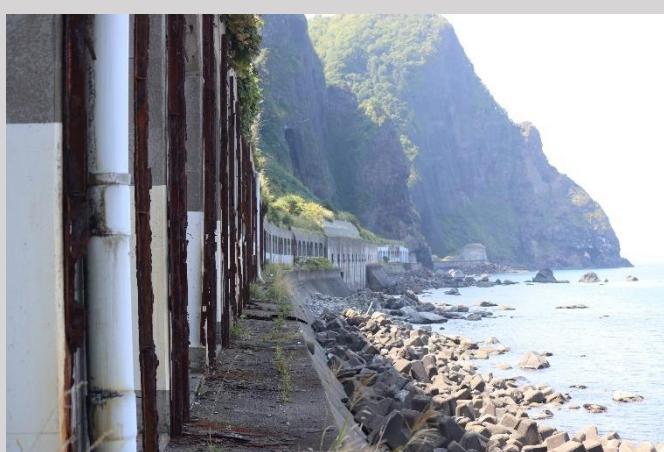




はい濡れました、もう少しだったのに。二日前に朝一滝の潤トンネルの側溝に足を突っ込んで濡れたのが懐かしいです。こうして区間②と区間③の境にやってきました。



一連の窓枠から染み出した錆がまるで涙のよう



11:25

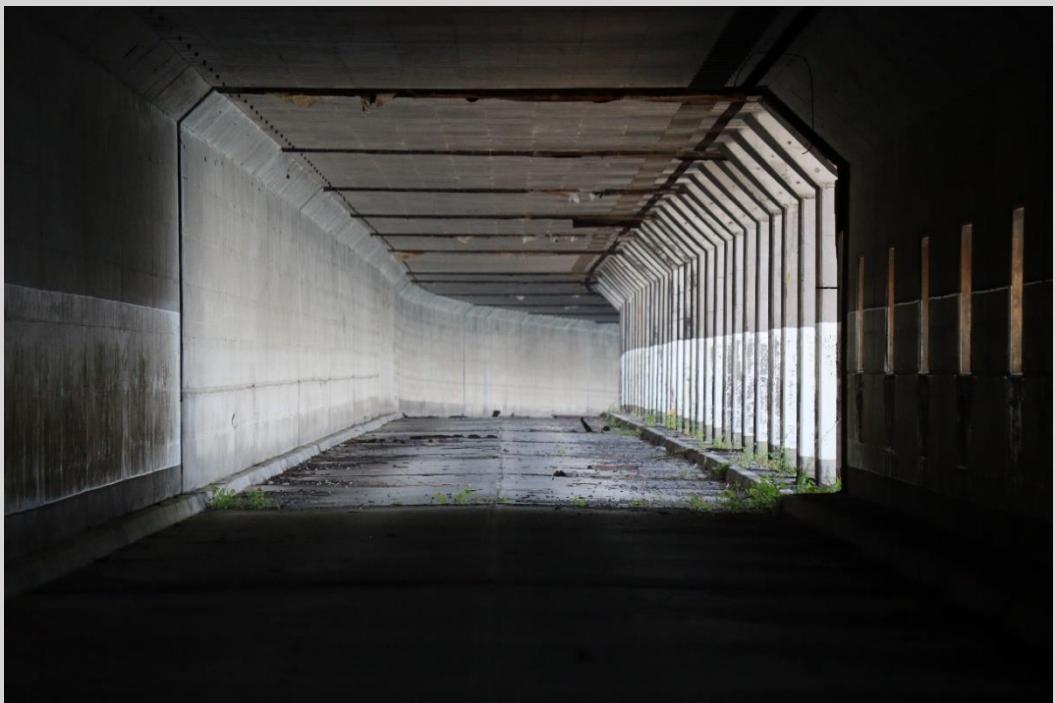
区間③の方も外側は完全に錆びています。海水は真水より電気を通しやすいので金属は錆びやすい。海沿いの構造物とは本当にタフさを要求されるものであります。



区間②の内部、すごく好き。変に彩られておらず 5 面とも真っすぐな線のみで構成された眺めは生命の気配を感じさせない人造のもの。5 面ともそれぞれ違った汚れや窓から射す光のような模様で主張をしている。2,30 年前にタイムスリップしたかのように感じた。

ここでしばらく時間を溶かしたのですが、閉塞壁に向かって一定間隔で「アー」と言ったり手を叩いたりしながら移動して遊んでいました。

圧縮しろと言われているような構図だから仕方がない





何を撮っても絵になるので全く先へ進めません。



【秘密の美術館】写真を見返していてパソコンの画面かなと思いました。当然区間②に特徴的な小窓から外を覗いています。車の往来があった時はこんな所で立ち止まって外など眺められないでトンネルが塞がれた今こそ輝く景色。言うなれば壁に絵画が連なる美術館であり、どの絵画も同じ絵ではないしどの瞬間の絵画を取っても同じものは存在しません。

【区間③】350mに渡って連なる50枚の窓

この区間はあまり言つことはないので、拙作をご覧下さい。





圧縮＆非圧縮



塗装はされていたものの 20 年という時間が経って鉄筋の錆がにじんでいます。

11:46



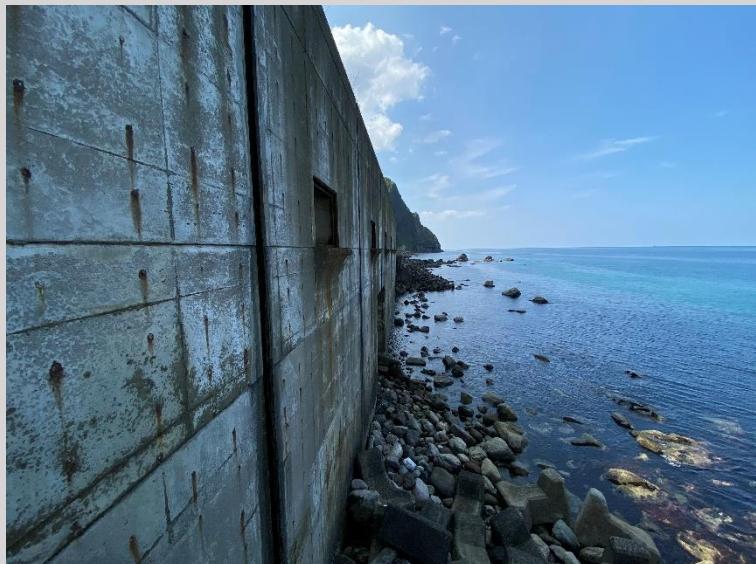
柱にはいたるところに鉄筋の錆びが斑点みたく現れています。

特に目ぼしいものはなかったので次の区間へ。

【区間④,⑤,⑥】最古の樺榎内覆道と車滝 窓残り 79/170 枚



(この短い区間④,⑤では 10 秒に 1 枚ほど、60 枚撮りました。)



11:49(134 分)

まずは外から、区間④の東端から区間④のみを収めた写真です。よく見ると区間②とは窓の外の構造が若干違っています。見にくいですが車滝の水は区間④の下部、写真内の暗渠を通って海へと注ぎ込んでいます。

本当なら暗渠を潜って車滝を見に行くところだけですが、実は少し精神的に疲れています。既に 2 時間の長丁場になっていますし、何よりお腹はまだ空いていないけれどお昼ご飯の時間だから。数十分で引き返すつもりだったのにここまで行けてしまい食料と水を持ってきていなかったのは失態です。

泊原発



9/5 の表紙写真を撮った場所です。岩の上にウミネコが止まっています。



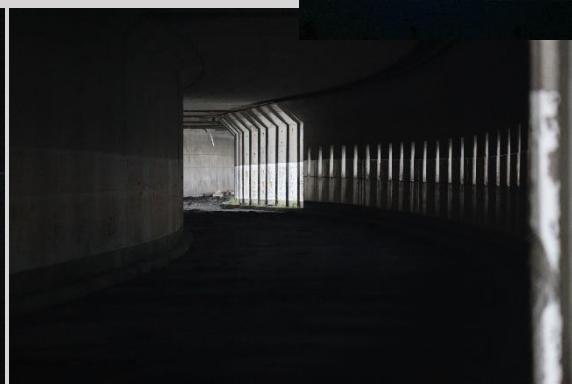
【ウミネコとカモメの違い】

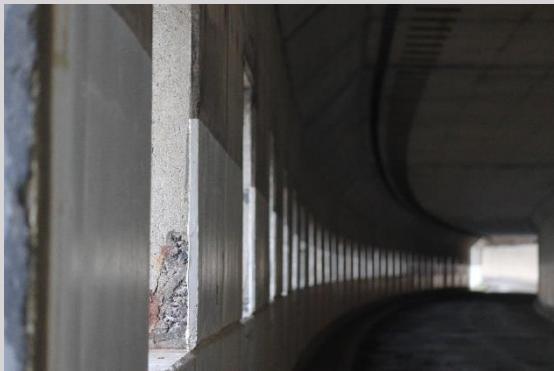
ウミネコは通年日本に生息する留鳥である一方、カモメは冬に越冬で日本を訪れ春夏は日本を離れる渡り鳥です。外見的特徴としてはウミネコの嘴の先端には黒帯と赤斑があり、カモメの嘴は黄色一色であること。目・足・羽・鳴き声もポイントらしい。よってこの個体はウミネコです。

2003年開館樺内美術館へようこそ。9と20枚の絵画をお楽しみ下さい。



このカーブ！この明暗！美しい！！





窓が小さいのにも関わらず路面が荒れてきました。謎の小石や黒い塊が散乱しています。

※望遠レンズによる圧縮を多用しているので見た目ほど道路は急に曲がっていません。右下の写真が実際の見た目に近いかと。



⑤の区間を通り抜けて再び覆道の外に出てみました。歩いてきた方向を見れば120枚の窓、道のりにして約850mを写すことが出来ました。こうして外に出てみてようやく外界の地形の恐ろしさを思い出すことが出来ます。前方の崖はビンノ岬トンネル直上で約150mですが、よく見るとその頂上から落石防止ネットが150m弱垂れ下がっているのに気が付きます。この成果物はビンノ岬を介して、現代人の目にはまず映らない場所に佇んでいます。



区間⑥は12枚の窓を持ち特に塗装もされていない区間です。



11:57



特筆すべきことはありません。路面が少し荒
れていますというくらいです。

いよいよ樺木内覆道も残り300mを切りました。

【区間⑦,⑧,⑨】さあラストだ、窓の133~170枚目(約270m)



もう終わるかと思いきや少し考えることがあります。Let's GO!!

これまでにない特徴と言えば区間⑦と区間⑨は塗装が施されているということです。コンクリートに塗装をするのは調べてみると保護は勿論、防水のためだそうです。どうして短い区間⑧の塗装は行わなかったのでしょうか……。謎ですが経緯は分かりませんでした。

この区間は区間⑨西端まで動画を撮影してから区間⑦の方へ戻りましたが、記事では⑦→⑨と見て行きます。撮った写真は70枚ほど。

区間⑥→区間④,⑤方向



区間⑦→区間⑧,⑨方向



区間⑦に入ってから路面に砂利や土を被りだし、区間⑧では道路構造物が様々散らばり始めました。

覆道名	樺杣内覆道		
塗装年月日	1997年10月		
素地調整	256m ²		
塗装材料 (使用量)	プライマー	1回	25.6kg エポキシ樹脂
	バテ	1回	128.0kg エポキシ樹脂
	中塗	3回	268.8kg 超柔軟性エポキシ樹脂
	上塗	1回	30.7kg ポリウレタン樹脂
塗装材料製造者(会社)	ショーボンド化学(株)		
施工者(塗装会社)	札幌ペック株式会社		

11:58

区間⑦の最初の柱に見つけたのがこの記述です。
この覆道は「樺杣内覆道」と言うのだ!!!!
銘板は期待できませんでしたがこのような形で
名前が刻まれているとは。

区間⑧から区間⑨へ。波の仕業なのでしょう、縁石が散らばっています。



覆道名	樺杣内覆道		
塗装年月	1995年10月		
素地調整	302m ²		
塗装材料 (使用量)	プライマー	1回	30.2kg エポキシ樹脂
	バテ	1回	151.0kg エポキシ樹脂
	中塗	3回	317.1kg 超柔軟型エポキシ樹脂
	上塗	1回	36.2kg ポリウレタン樹脂
塗装材料製造者(会社)	ショーボンド化学株式会社		
施工者(塗装会社)	株式会社伊藤塗工部		

区間⑨一本目の柱にはこの記述がありました。先程の区間⑦の塗装年度と違うのがポイントですが、一旦区間⑨を踏破しましょう。

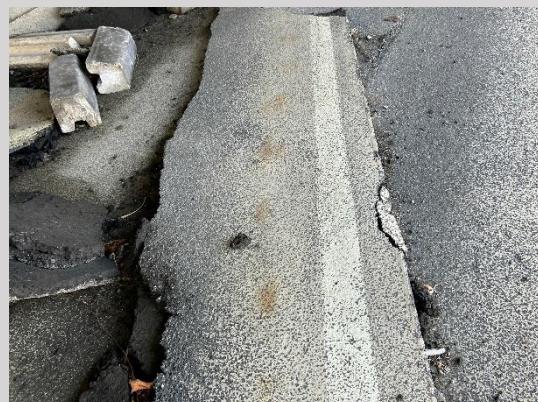
12:00(2時間25分)

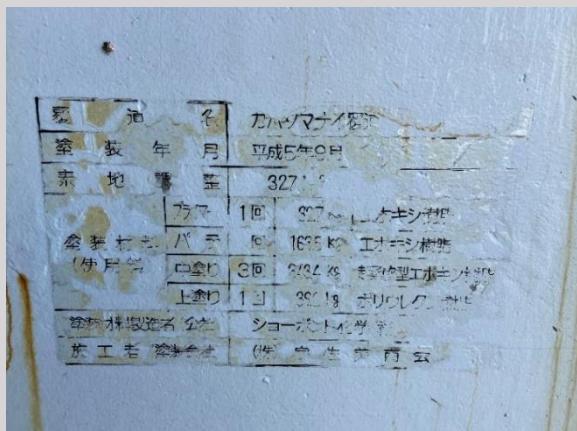
お昼ご飯——なし——

左は区間⑨から後ろを振り返った写真。覆道がまるで蛇のよう右へ左へ動いています。
右は区間⑦,⑥,⑤,④,③が一枚に収まっているのがポイント。

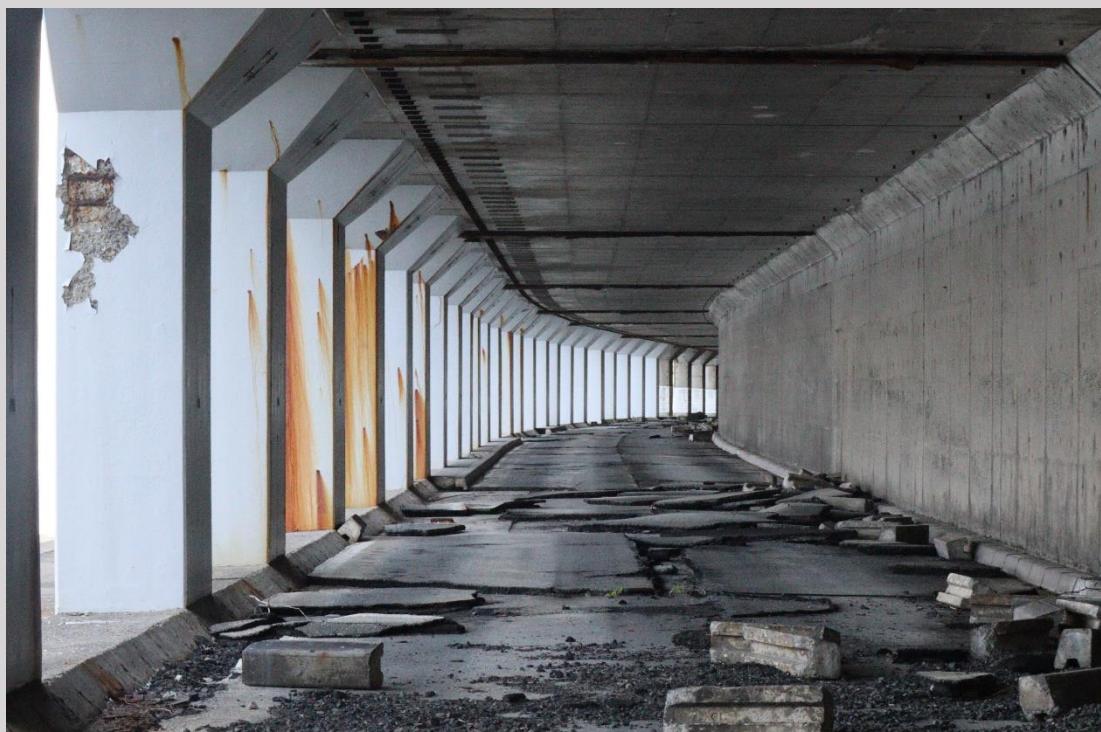


よし、終点が見えてきたぞ。





3枚目がありました。存在位置は区間⑨において樺桟内トンネル側から8枚面の窓の同トンネル側の柱。カバソマナイという読み方を再確認出来て嬉しいです。年月については平成5年つまり1993年でまた違った年月となっています。結構かすれていますがまだ何とか読めそうです。



樺桟内覆道 1,201m 完歩

突き当たったのは閉塞壁。これが「樺桟内トンネル」東口です(TCは後に)。

でももう無感情、疲れた。



【三か所の塗装について】



赤：1997年10月 青：1995年10月 緑：1993年9月

塗料の製造者は同じであるものの、施工業者はどれも違いました(三つめのみ読み取れず)。
うーん、何も分からぬ。

これで樺木内覆道は踏破したので先に進みましょう。と言っても先に進める保証は未だにないので……。快適に歩くことができた覆道の外へ、再び旧道を探して地形との戦いが始まります。

降りられない！！(覆道西端にて)



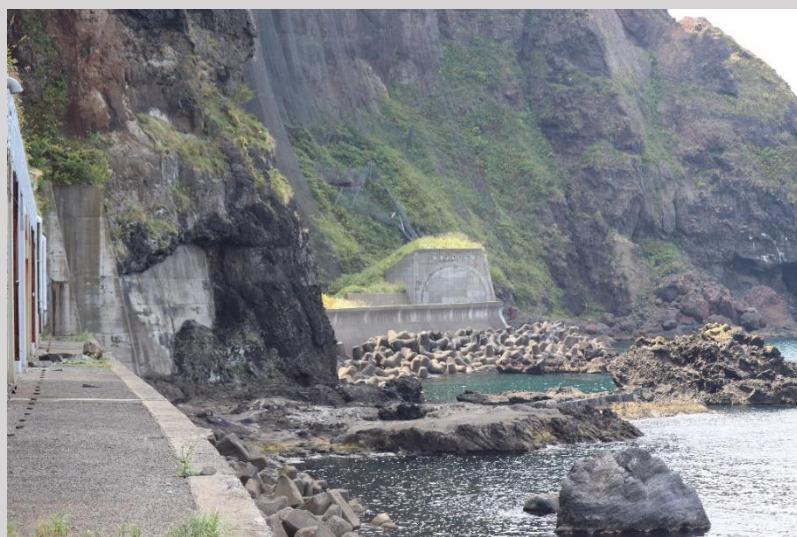
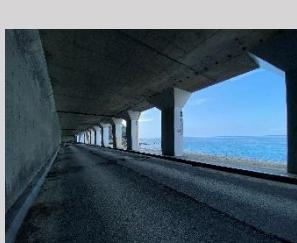
結局区間⑥まで戻って海岸に降り、消波ブロック地帯を突破する事になりました。

こう見えてとてもジャンプで降りられる高さではありません、3mはありそう。後ろを向いてどこか降りられる場所はないか探します——ありました。周りを見回していると3m下に凄いものを見つけた、行ってみよう。



12:09

覆道内部も見納め。流石に次はないと思う。



向こうに見えるのが鵜の岩トンネルです。そな
なことよりトンネルの向こ
うへ歩いて行けるかが大
事。この道のりを戻るの
はかなりやりたくない。

本当に行けるの……？

12:19 樋榎内覆道の完歩、そして脱出



ま　だ　半　分　(マジ?)



ここからは虚無の心を持ってペースを上げて行きます。写真もそんなに撮らない。鶴の岩トンネルの区間に旧旧道を見出せるかが鍵となります。一応踏破した先駆者がいるので少しは気が楽です。



堤防が高くて区間⑨では海岸に降りられず、区間⑥まで戻ってきました。足場が平たかかったので次々と軽快に飛び移って行けました。

ギリギリだけど通れます。消波ブロックを置いてくれてありがとう。



2022/02/11 AM1:48 語彙が完売しました。



12:28

覆道区間⑨まで消波ブロックの上を歩いて来ました。すぐそこに見える樺木内トンネルが凄い……岩に食い込んでいるのがよく分かります！
そしてここにあったのは……。

袋澗



何度も話には出しつつもきちんとしたものを見るのは初めてです。そもそも石垣を持った袋澗は少ないので、石垣が綺麗に残っていて感動します！ただでさえきちんと現存している袋澗が少ない中、ここまでしっかり残っているものが今や人が容易には入れない雷電海岸に現存しているとは。言うまでもないですが袋澗とはニシンを一時的に置いておくための施設、明治後期から昭和初期の遺産です。凄い！！（ビンノ岬東口にも袋澗があったので38ページ前に追記をしてきました。）

岩内一帯のニシン漁は江戸時代後期から大正時代にかけて栄えたそう。

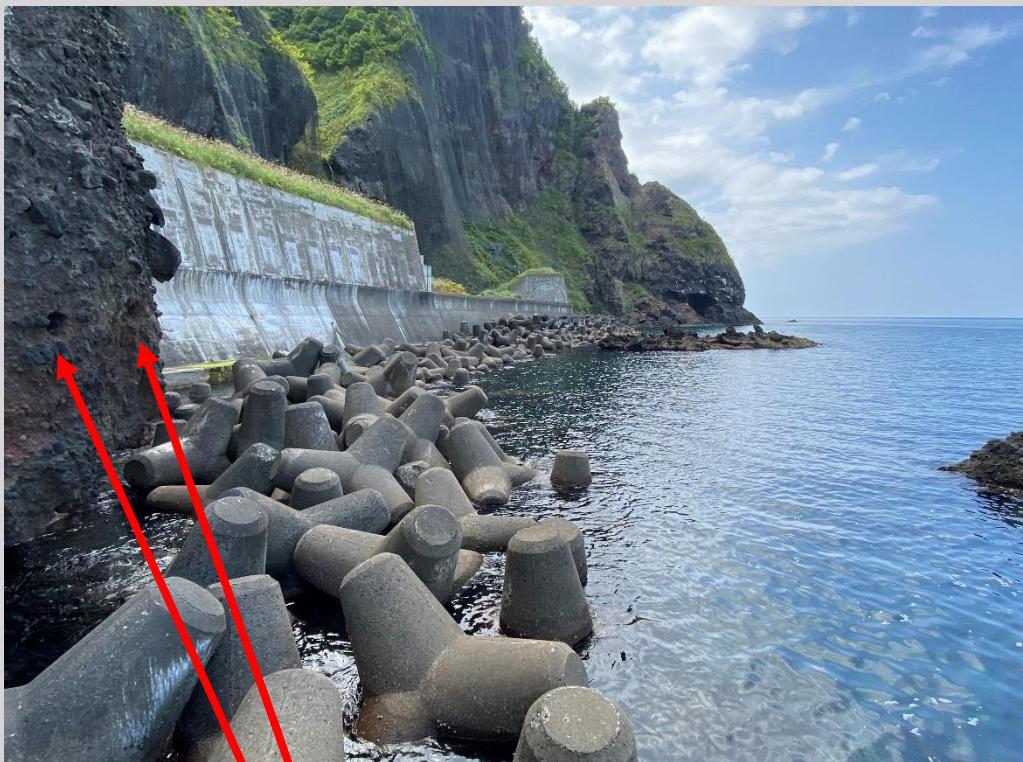
今でこそ要塞のような樺榎内覆道が居座る雷電海岸には生命の気配を感じられない。

でもこの地にも 100 年程前まではニシンを獲ってくる舟がついて、

勿論人も居て会話もあって……。

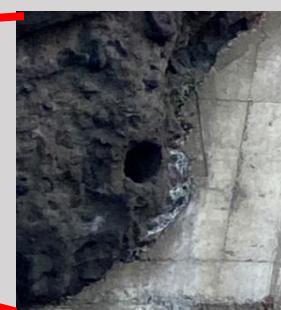
こんな寂しい世界の中、昔々人の手で丁寧に並べられた石垣にどこか暖かみを感じた。

これは””道””！余裕で歩ける！(大分感覚がおかしくなっている人)



またまた岩に食い込んでいる樺榎内トンネルの反対側を見上げます。足元は丸い消波ブロックで一步間違えれば海にドボンです。

疲れて観察力も落ちていて現地では気が付かなかつたのですが……。



偶然動画を撮っていました。

何だろう！？



木の棒を挿し込んで桟橋にしていた旧道だったら面白いのですが、あれこれ想像する事しかできません。気付いていれば手ぐらい突っ込んだかもしれません。



消波ブロックの効あってか旧道の擁壁は未だ致命的崩壊には至っていません。役目を終えてから 18 年、未だに道路は人知れず守られています。

樺の内トンネル—鶴の岩トンネル間の明かり区間では三段になっているという落差 30m の梯子滝が見られます。

12:34(179 分)



【梯子滝】昔は車が停められたとか。



久しぶりにトンネルカウンターを増やします。

【TC90】樺榎内 T L=93m 1983,S58



【TC91】鵜の岩 T L=379m 1962,S37



(左下)梯子滝の暗渠。ほんの少しだし入れば良かったのに(感情を無くしていました&空腹)。

あとは鵜の岩トンネル区間の迂回が出来るのか。いや、迂回”しないと”流石にしんどい。



これ無理だろ。どこを通るの……？赤線に行くのかな？元々行くつもりは無かったので踏破レポはきちんと読んでいなかった。海蝕洞と隧道と斜面があるのは知っている。これまでの経験から意外と行ってみたら歩けるというはあるのだけど。まあ考えるだけ無駄だし脳死で足を動かすだけ。



樺仙内覆道と 2 トンネルの俯瞰。2 トンネル間の、海から(消波ブロック)と山から(落石防止ネット)守られている感じが良いですね。よく見てみると覆道上部にもネットが張ってあって仰天。

2022/02/11 AM5:41

お腹が空いてロクな感想が書けない。

今日の東京は雪が積もっているらしい。昨日一日書き続けて外に出ていないので積もっているかは知らない。

謎のネット



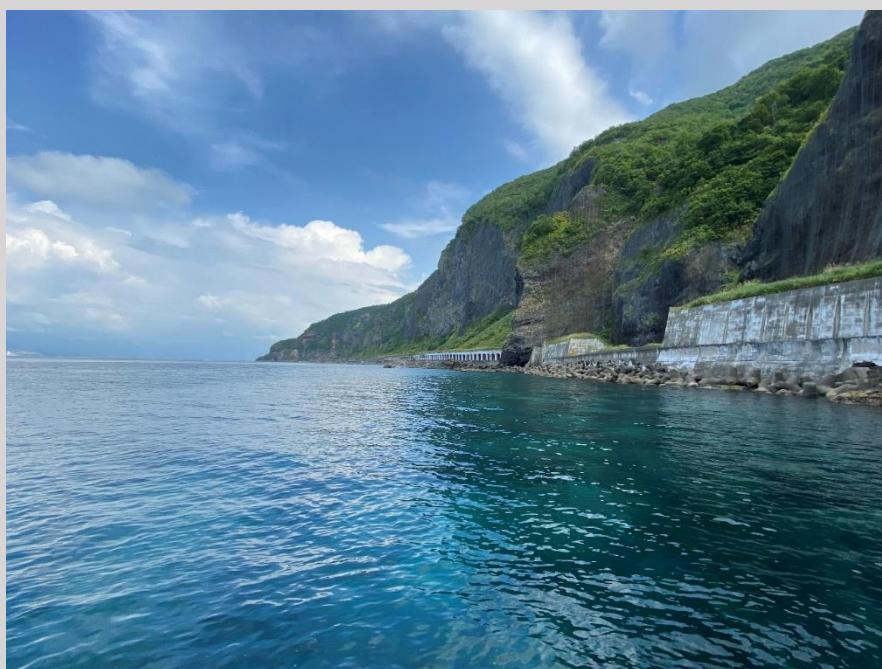
これこそ頭上注意



ここからはあまり覚えていないけれど、ルートファインディングが少し難しかった。自分の身体よりもずっと大きな岩石にしがみついたりした覚えがある。

【ラストの樺桟内覆道】

海岸を西側から俯瞰できる位置に来ました。そして樺桟内覆道を見られるのもこれが最後。



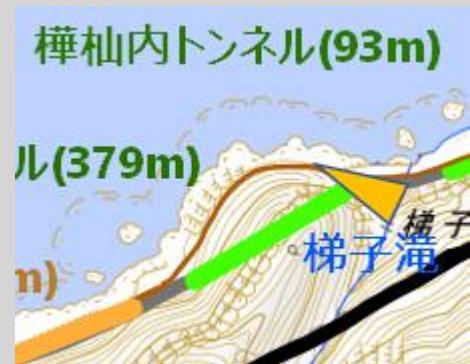
向こうの岬のさら
に向こうから来た
なんて (笑)



西側からの全体俯瞰



もう二度来ないだろうな。さあ、覆道に背を向けて生還へと道をつなごう。



心を無にして惰性で歩いていると……

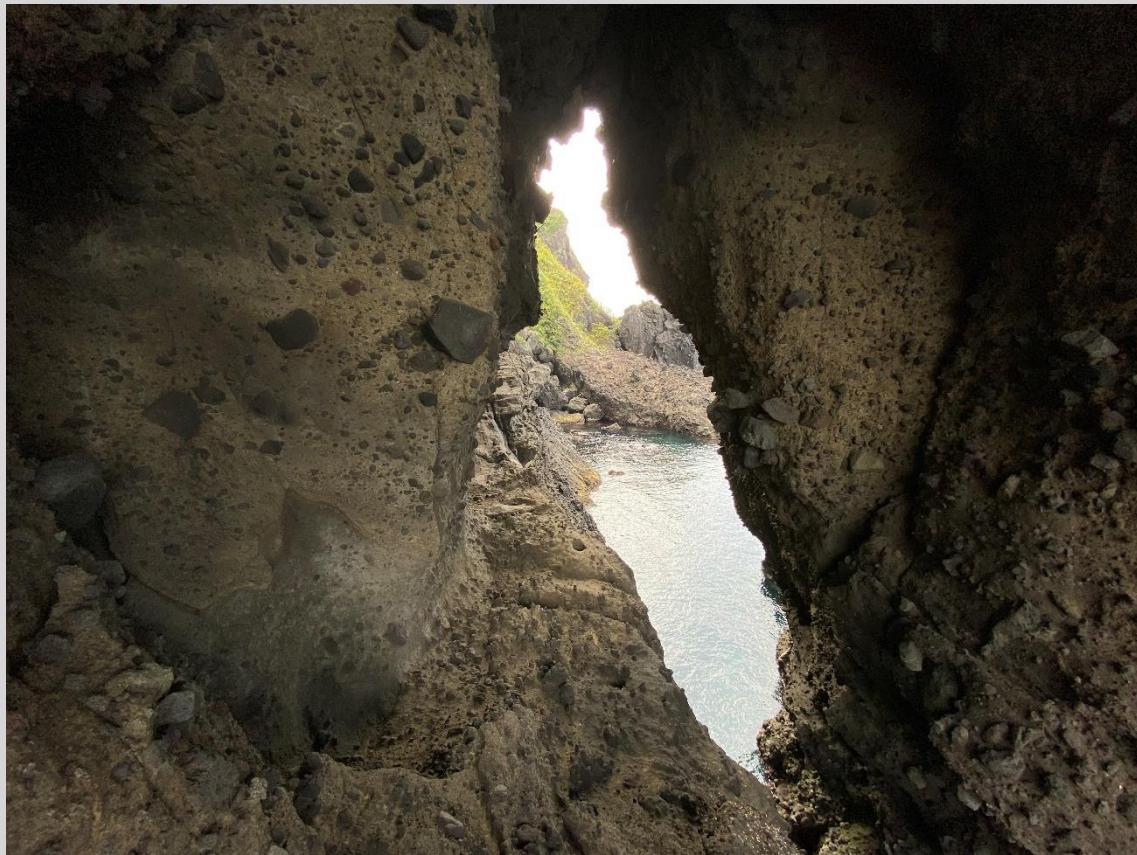
あ、察した。

なるほどなあ(にんまり)

海蝕洞ってこれのことか！



海蝕洞を潜る旧道(12:50)



小学生の感想だけど、「うわっ！」「すっごい……！」「やばい……！」

これはどう見ても人為的なもの、天然の海蝕洞の中を通過する旧道が崖に取りついています。聞こえるのはただ水の音のみ——数メートル下では波が打ち付け海蝕洞内で反響した音が鈍い音を奏でています。約 1.5km の絶対領域と外界とを隔てる門、旧道を訪れるにはここを必ず通ることになります。更に進むと……。

下を見下ろして

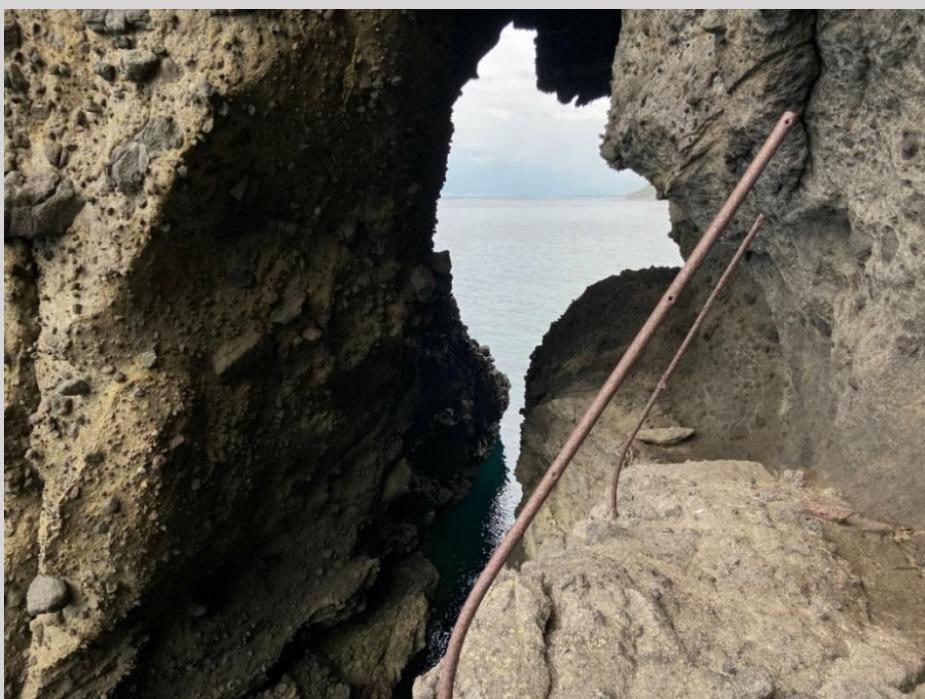
富山県かインド





↑ミャンマーでしょ。

これが旧旧道であることの証明。きっとロープなんかを張っていたのでしょう(意味ある?)。細い鉄棒をよく見てみると等間隔で穴が開いており、あるものには針金が通して巻き付けられています。最近の鉄杭には溝加工がされているものが多いですが、この鉄棒は最もシンプルな円柱形。敷島内とウエントマリを結んだ旧旧道、本当にこの道が生命線として活躍した時代があったのですね。そんなただ一本の海岸道路。とすると袋澗のあった場所にも人の定住があったのかもしれません。





(左)ほんの一瞬ですが快適に歩ける旧旧道を発見して迂回成功の兆しが見えてきました。

(俯瞰写真)私は日本で他にこのような場所を知りません。海蝕洞に通る古道などそういうそうない。雷電のはなしによると旧旧道には吊り橋がかかっていたらしい、丁度茶色の位置かな。



にしても海と山から挟撃を受ける海の際に、100 年前の道がよくここまで残っているな……。この前後は完全に道の痕跡が消えていたし地層も礫砂泥で構成されて頑丈ではないのに。細い細い奇跡の道。旧旧道は巨人が足を下したかのような岩体の下を潜り、世界を隔てる門であるあの小さな穴へと吸い込まれて行く。



三重県でしょ流石に。

絶対領域も本当の本当にこれで見納めです。世界を隔てる門から人の目に触れるとは無くなった樺木内覆道を垣間見ます。

13:03(208分)

素晴らしい！！！！

【いざ、完全踏破へ】

旧道は姿を消しましたが、とりあえず目の前の斜面を登るしかありません(見た目より高いし斜度がキツい)。地層が変わってビンノ岬の火成岩と違い礫砂泥の堆積岩ですので結構怖い。頂上付近の信用ならない小石を掴むのがビンノ岬最終区間に次いで二番目に怖かったです。



等高線を見てみるとこの辺りも当たり前のように 150m, 200m あります。見上げても 50m ぐらいしか見えないけれど見えなくて大丈夫ですので……。

お腹はまだ大丈夫。

斜面を登りきると草を踏み分け歩き、平場は消滅。



ボーっと歩いていると ↓



13:10

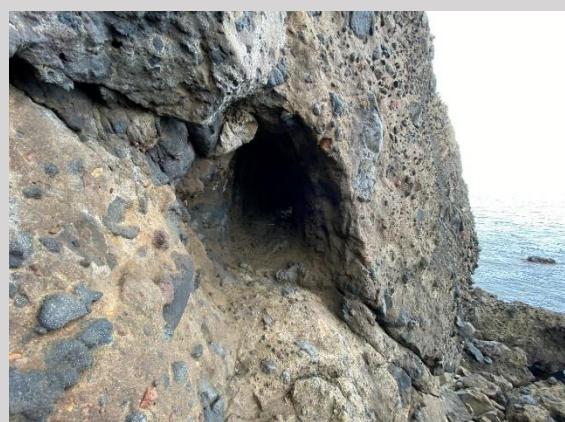
【TC92】名称不明隧道 ?年
高さ約 2m 長さ約 5m

旧旧道を見失ったこと思い
きや再び痕跡が現れました。
長丁場の疲労から「ああ、こ
れね」ってぐらいの素っ気な
い感想。

しかし隧道の手前は崩れているので一旦下へ降りて再び隧道の高さまで上がる必要がありました。

隧道東坑口から後ろを向くと何となく道が見えるような気もします。

それじゃあ入洞～。



この泥臭い感じが好きだなあ。今でこそコンクリートで均一に固められているトンネルも元々がこういうものだったのだから。これがトンネルの原型なのです。どうしても無理な箇所にはトンネルを使う、いつ作られたものかは分からぬけれど今も昔もそれは変わらないのです。このトンネルにも往来があって活躍した時代があるのだと考えたら胸が熱くなありませんか。



興奮してトンネルから飛び出してはいけませんよ、路盤がなくなっていて海へ墜落するので。外に晒された路盤は跡形もなくなっても土圧に守られたトンネルは案外残るものなのですね。



隧道を抜けると所々決壊しているものの明確な平場が続きます。

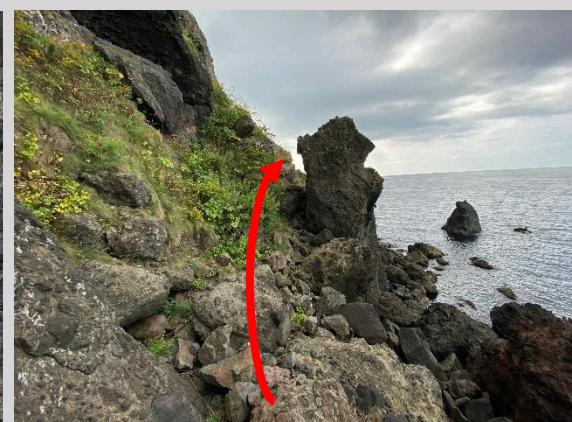


やっと旧道が見えてきたよ(疲)

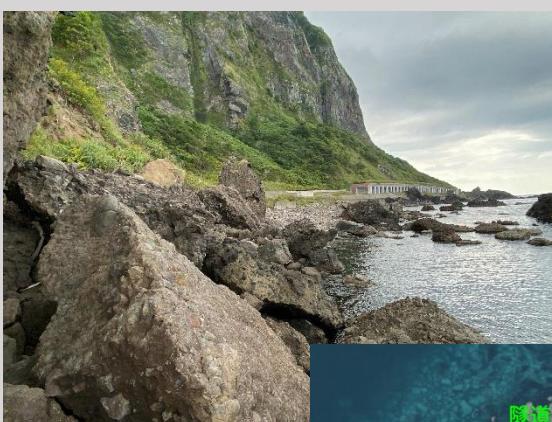
思ったより長いな……一つ一つ崩壊を越えると……



↑鉄杭 結構高さがある



旧道の親子別覆道が見え、何とか生還出来そうです



13:20

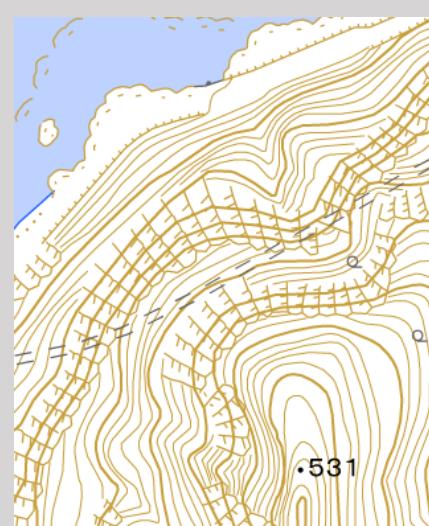
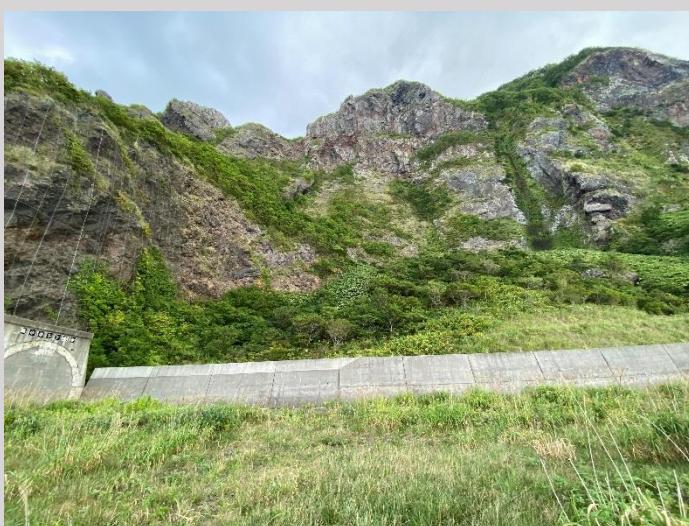
旧道から旧道を眺めますがとても道があるようには思えません。知っていて踏み込まなければ道を見抜くことはできないでしょう。私はこの先の景色を知っているのです。



鶴の岩トンネル西側坑口 この均一な壁の僅か 400m 向こうに絶対領域があるのだ……。



道路から見える崖は 50m 程ですがここは僅か水平距離 600m で海拔 531m まで上昇する超急崖地帯であり、北陸の難所親不知にも引けをとりません。道路点検でも落石・岩石崩壊の危険が大きいとされ、人間が手なづけるにはあまりにも巨大でした。



磯場を走る荒々しい旧道から断崖の足元の歩きやすい旧道へ、時代の移り変わりを噛みしめながらこの冒険を終わらせに行きましょう。



旧道脇には何か遺構のようなものがありました。この道が生きていた時代は「雷電国道開通記念碑」というモニュメントがあったのですが、現在はこの先の旧道入り口に移設されています。疲れていて現在のモニュメントは撮り損ねてしまいました……。

以下に碑文の内容を引用します。

ここは昔海岸に道路なく、山越えをした処である。旧山道は安政3年幕府の命によって当時の運上屋がこれを改修し、昭和6年、池田北海道庁長官が親しくこれを視察されたのを機に海岸道路開削の議が起き、その後、昭和26年6月起工、昭和38年10月完工、工費8億4千万円をもって40年間に亘る地方住民多年の願を達したものである。昭和41年9月



鶴の岩トンネルを抜けるとすぐにレンガのテクスチャが特徴的な親子別覆道、延長217.5mに入ります。親不知ではなく親子別とは何となく不吉な名前ですが、扁額を見てみると「別」と「覆」が落下しており「覆」は見つかりました。現地で気が付かなかつたのが本当に悔やまれます(そりゃあ持ちたかったよ……)。「別」は少なくとも3年前には落下しています。



あとちょっと

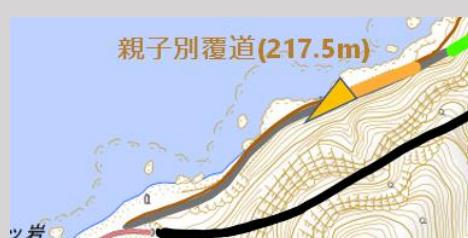
鮮やかなセンターラインに導かれて



今にも消え去ってしまいそうなセンターラインが弱弱しく横たわる、これを見て「ああ、ここはもう役目を終えた道路なのだな」という事実が心に染み込んでいます。



13:29(出発から 234 分)





鶴の岩トンネルから旧道入り口まで最も印象的な区間です。周りの岩体から切り離されて路肩から一人で生えている巨岩には度肝を抜かれました。全面にネットが張られており道路へは倒させまいという意思を感じます。名前が付いていても良さそうな岩ですが調べても特には引っ掛かりませんでした。通ったら倒れてくるトラップを思わせます。



13:31



良すぎる……。切れていますが下段右には大きな落石が鎮座しています。



この辺りは標高 1,211.3m の雷電山が海へ落ち込む急崖となっています。雷電山ははまなす国体(第 44 回国民体育大会)の登山競技コースとなった山だそう。今回は自転車ですが機会があれば登って雲間の滝やコックリ湖にも行ってみたいです。



もう国道 229 号はすぐ近く、車の音も聞こえて来そうです。しかしコンクリートブロックの封鎖があるとの事前情報を得ていたので油断は出来ません。まずはコンクリートブロックでの封鎖、その高さは 7m を越え脇に僅かでも隙間があれば通れるのですが完全に道幅ピッタリに置かれていました。よく見てみるとロープが掛けられていたので利用させてもらいます。

釣り人の掛けたであろうロープ



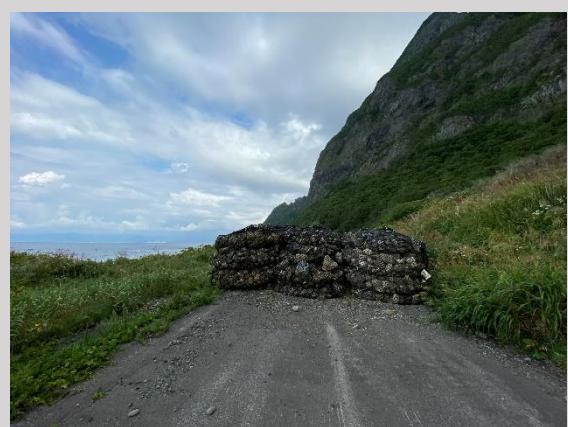
CB 上からの景色



緑が繁茂していますが、間違いなくここが旧国道 229 号



随分と人の手が目立つようになってきました。金網と石積みの 3 重の封鎖を越えて。





最後のコンクリートブロックによる第四の封鎖を越えました。

.....。

CBで目隠しされていますが、これが19年前まで往来があった国道229号です。事情を知らない人がこの地に立っても、CBの向こうに眠っているあの広い世界はとても想像の及ばないものでしょう。この先には道路が続いている、親子別覆道が、鵜の岩トンネルが、100年前の旧旧道が、原初のトンネルが、衝撃的な海蝕洞隧道が、梯子滝が、樺内トンネルが、長大な樺内覆道が、車滝が、思わず見上げてしまうような大断崖が、袋滝が、ビンノ岬トンネルが、道路工事に注目して、断崖にネットを張った業績が、覆道工事をした作業員の汗が、時代を遡って、まだ国道がなかった原初の雷電海岸の風景が、古い道を往来した人の影が、暮らした人の会話が、ニシンをたんまり運んできた舟の影が、樺内にあった作業小屋が、抽象度を上げて道路切り替えの歴史が、技術の発展が、自然との闘いの跡が、景観と安全の選択が、昔と今の漁業の対比が.....。その全てが意志の強そうなコンクリートブロックによって見えないようになっていて、その中身は風化の最中にあり簡単に流れ去ってしまう感じがする。この先はウミネコのみぞ知る。



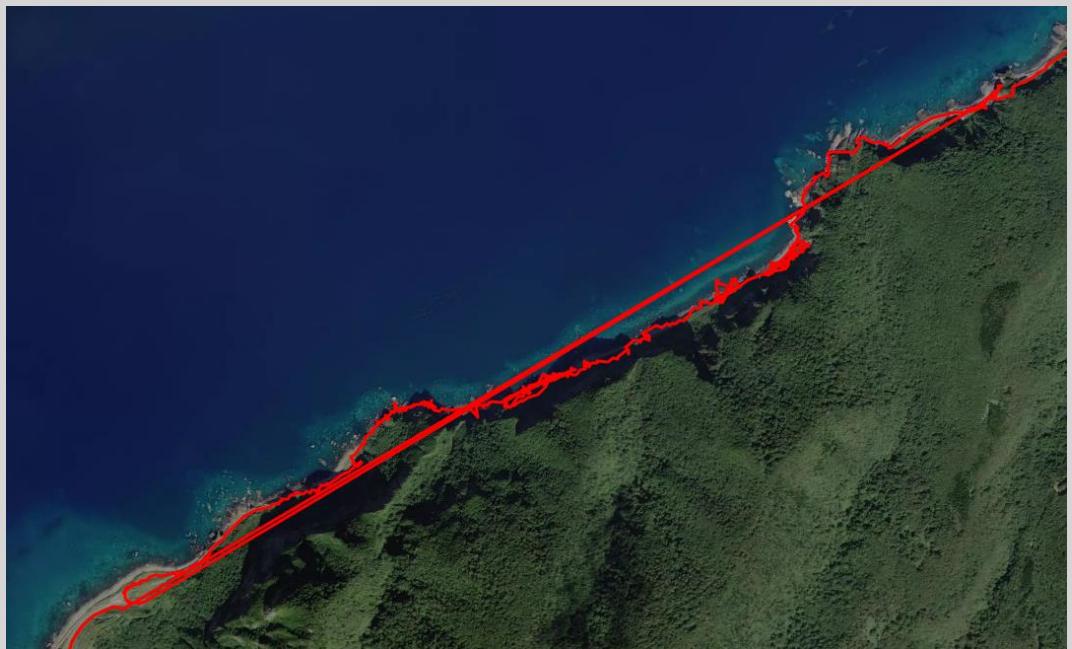
(右)移された雷電国道開通記念碑(文字は側面に)

さあ、終わらせよう。

雷電トンネル旧道 完全踏破

13:43 出発から 4 時間 08 分





まだ、終わっていない。



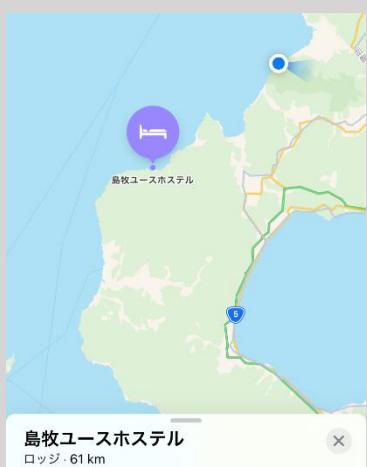
入洞！トンネルのありがたみを感じて

3,570m を歩こう！ 13:46



13:51

蘭越(西)側から入洞するとやがてカーブが始まり 3km 弱の直線区間に入ります。あっという間に親子別覆道があった場所の真横へ。



トンネル内では暇なので考え事をします。まさか完全踏破出来るとは思っておらず計画を大幅に変更する必要があります。まあ凄い体験が出来たので後悔はしていません。今日泊まる宿は岩内から脱出して寿都を通り抜け島牧に入り更に進んだところ。距離を調べてみると雷電トンネル東口から””65km””。自転車の元へ行くのに 30 分、そこから頑張ってグロス 20 で行き 3 時間だとして到着がいくら早くても 17:16 か。道の駅(17 時閉鎖)などにも寄りたいし一か所増やすと時間がねえ、日も 18:08 に落ちるし。一旦保留。そろそろ樺桟内覆道に差し掛かります。



←13:56

遠すぎるで
しょ。こんなに長い避
難距離は見
たことが無
いぞ。

13:58→



14:03 残り 1,285m



長い……あと樺桟内覆道一本分だ。歩道は暗くて前が見えない区間もあるので車道も歩いたり、時短のために走ってみたり。雷電トンネルは 1998 年から 3 年半をかけて開通にこぎつけ、総工費は 95 億 9 千万円、ジェットファンも 6 機設置しています。工事費はかさむけれど、あの断崖を見てしまうとこの線形しかないよね。

残り 75m



いつか見た景色



↑追記してみた。



13:46～14:14 通過



ただいま、自転車。



←出発から 7 時間弱で 10km 行ってないって進んでなさすぎるだろ。
さてこれからどうしようか、乗りながら考えるとしてとりあえずもう一度雷電トンネルへ。14:17：即座に今度は自転車で再入洞します。



歩道が狭くライトもあまりありません。「照明けちるな！」と思いながら走っていましたが、車を主な対象にした設計ですから仕方がありません。

14:25 目の前の岩山は 200m、その後ろには 531m の山が控えています。

写真では絶対に伝わらないので是非行ってみて下さい。



- ① 100 年前の人と同じ怖れを抱いた旧道と旧旧道：9.0km 9:35～13:43 4 時間 08 分
 - ② 技術が進歩して昔の人と同じ徒歩で現道を行く：3.57km 13:46～14:14 28 分
 - ③ マシンが進化して効率的な乗り物で地中を駆ける：3.57km 14:17～14:25 7 分 14 秒
- 旧道・旧旧道：2.18km/h 現道徒歩：7.65km/h 現道自転車：29.61km/h

雷電トンネル (完)

宿まであと 61km らしい。どこか一か所寄るとすれば日が落ちることを考えてこの近くの山場しかなくて、そうなると一か所——刀掛トンネルしかない。行くかどうか悩むなあ。

雷電トンネルは岩内を過ぎた 10km の急崖地帯の始まりに過ぎず、まだまだトンネルが続きます。雷電トンネルを抜けるとすぐに 1000m 超の弁慶トンネル。もうお腹いっぱいです(お腹は空いています)。

【TC93】弁慶 T L=1048m H19,2007



トンネルのさらに海沿いに 1km 以上の旧道がありますが割愛します。傘岩という奇岩がありますが道路切り替えによって今では行けなくなっています。

弁慶トンネルから間髪入れずにカスペトンネル。(14:30)

【TC94】カスペ T L=638m H11,1999



もう 14 時半で残る 60km を考えると正直時間に余裕は全然ない(日が落ちると 18 時と連絡していたため)。でも札幌じゃないのだから、こんな場所そう簡単には来られない。トンネルの中で考えた結果寄り道を決めました。「泳ぎます」の伏線回収をしましょう。

刀掛トンネル旧道(東区間)

～そして何も残らない～



(左)カスペトンネルの旧道は陥没が進み道路に大穴がいくつも開いています。

(右)「雷電湯元朝日温泉」、「三浦温泉旅館」という看板があります。



今度は一体何を見ようと思っているのか。カスペトンネルを抜けた先にそれはあります。私が今回の旅行で行きたかった4つのうち最後の4番目、滝の上を通過する廃道です。一年前にYouTubeの空撮動画で見て一瞬で魅了された景色がそこにあります。ここまで来たら見に行かないという選択肢はありません。

それだけではなくもう一つテーマがあります。「雷電温泉郷」をご存じでしょうか。その名の通り温泉郷ですが自分も含めて若い人はまず知らないと思います。もしかしたら20,30年前に泊まったという方がおられるかもしれません。雷電の名を冠する温泉は国道229号開通後の1963年に開湯し、以来温泉宿が立ち並びました。旧国鉄岩内線の急行らいでんは雷電温泉から取られたものであり、"かつての"賑わいを想像させます。最近になって道路が整備されニセコなどに観光客は流れることで次第に衰退、旅館の廃業が相次ぎます。長大トンネルの整備によってトンネル間の僅かな明かり区間に立地した雷電温泉郷、交通も流動化・高速化して温泉があるのには気付きにくくなつたでしょう。10軒ほど温泉宿が立ち並んだ時代もありましたが、雷電温泉郷最大のホテルであったホテル雷電は2007年に廃業、観光かとう旅館は2012年に廃業。終には最後まで残った三浦屋旅館も2019(令和元)年9月20日に廃業し、賑やかな雷電温泉郷から全ての温泉宿が消滅——"温泉郷が"消滅したのです。近頃ではコロナの影響もあってこういった動きは更に加速しているでしょう。2021年にはホテル雷電の解体が開始——雷電温泉郷は根絶しようとしています。先程見た看板、岩内で見た雷電温泉郷の看板、それらはかつての温泉郷を投影しています。

これが国道229号またの名を「雷電国道」における雷電の現在です。昨日口にした雷電メロンは岩内平野で作られているし、今朝の雷電だんごを見てもどこか懐かしい思いを抱かせる。昭和からもう元号は二回変わって今は令和の時代であります。

カスペトンネルを通って現地へ行きましょう。

1999年からはトンネルに挟まれた立地になりました。(14:33)



まだ一日6本のバスがありますが、バス停の名前はもはやその意味を為していません。



国道から外れて温泉宿の方へ登っていくと駐車場とトイレがあり、登山や釣り目的か何台か車が停まっていました。

14:36



とりあえず一瞬休憩させて欲しい。朝の9時半から飲み食いをしていないので……。これはトイレで水を汲んで2杯(1L)は飲んで500mlはお持ち帰りですよと言う意味で三本指。自動販売機すらありません。



日本海沿いの温泉郷の現在は……。



14:38 まず写真内に映っている建物は廃墟(旧温泉宿)であり、目の前には高くそびえるホテル雷電の廃墟が 2021 年 3 月にはありました。ホテル雷電は 9 月時点で完全に解体されてしまいました。温泉宿が二度消える——無念にも営業を終え、そのうち解体されて痕跡を完全に絶ってしまうのです。確かにここには温泉があり、確かに賑やかな時代がありました。雷電温泉郷(1963~2019)の当時の姿を想像するのは難しくなっています。



再び国道229号に目を向けましょう。カスペトンネルを抜けると雷電温泉郷と日本海を横目に刀掛トンネルに入ります。刀掛トンネルは延長2,754mと雷電トンネルに次ぐ長さを持っています。注目するのは旧道であり、全区間では3kmの旧道・4本の旧トンネル・2つの覆道・2つの橋が残っています。当然トンネルは両側が封鎖されているので雷電トンネル旧道のような孤立区間が更に多く発生しており到達は困難を極めるでしょう。今回注目るのは旧道東側のほんの一部の区間であり長さは250mにも達しませんが、かなり中身の詰まった旧道です。



【TC95】刀掛 T L=2,754m H14,2002

【TC96】弁慶 T L=210m S36,1961

旧道西側区間にはイセバチ覆道・新イセバチ覆道・刀掛大橋という非常に印象的な区間があるのですが、雷電トンネルに時間を割いたので今回は諦めます。

海へ降りて迂回を試みましょう。

14:39 自転車は再び留守番



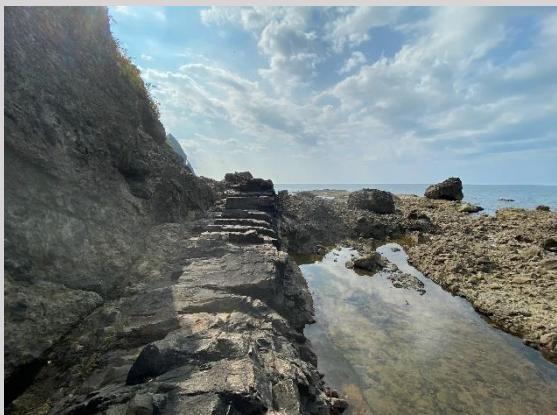
14:40 階段、こんなに親切に



最初は歩きやすかったものの満潮近いのもあり海水が網目のように入り込んでおりルートファインディングが難しかったです。朝からの長丁場に集中力も切れて海に滑り落ちかけるヒヤリハットもありました。

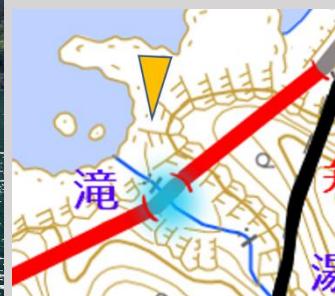
14:42

貝たちが群生する海の際の際、ここも落ちそうだった 14:52

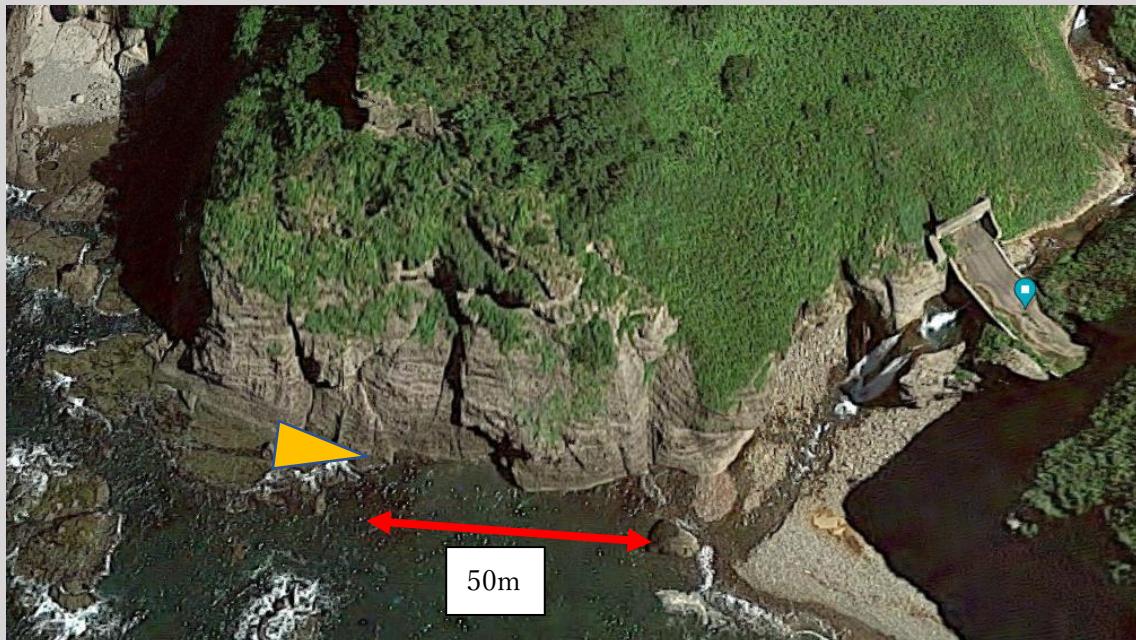


14:54

正念場だ



事前調査でもこの斜面が突破できるのかはよく分からず、その場で判断しようと思っていました。僅か 50m が非常に高い壁として阻んできます。



最初だけは緩やかだったものの、進むにつれ斜度が増していき $40\sim45^\circ$ の斜度へ。こぶし大の礫がパラパラ埋まった地層であり安定性がなく結構怖い。あまり高く行きたくないけれど下から行けるように見えなかったので高巻きします。でもそうすると砂の地層に変わり安定性を更に失ってもっと怖くなりました。落ちても海があるけれどリュックを背負っているので落ちるわけには行きません。砂の地層を突破すると粒子は更に細かくなり草も生えています。

14:57

15:01



海面からの高さは約 10m、今居る崖の高さは 50m あります。大きい礫地帯は 3 点支持を意識するけれどあまり体重をかけると簡単に脱落してしまいそうなので礫のご機嫌を取りながら控えめに進んで行きます。砂地帯はとにかく滑る、靴も良くない。



15:05 もう少しなのに！滝の音、雷電隧道の閉じた坑口と滝の上に架かる橋の一端、滝から流れ出した湯内川の水は見えているというのに。もう少し行けば垣間見られるかもしれないけれど、ちょっと目の前が物騒すぎて落ちる気しかしない。行ける気がしなくはないがここで「えいやっ」とやるほど無計画ではない。赤いルートは無理だと判断して、その先が無理だろうけれど青いルートの偵察へ。青いルートを進み黄色の円内にある礫を頭の上に手を伸ばして掴んでジッとしていると……「ゴン’……、ボ’チ’ヤ’」。頭の上で掴んでいた礫が脱落し、頭(ヘルメットなし)に衝突(幸い落下距離は小さかった)して海面へ突っ込んでいった。全身が強張って心拍数も上がり、とりあえず岩の脱落を記録するために壁面の写真を撮った(??)。このまま行ったらいつか転落するなと思ったので引き返して少しでも安全な所へ向かいいます。頭を打たれて帰る時は行きより大分怖かった……。

15:05 上の方は急すぎる

15:07 ホールド脱落時



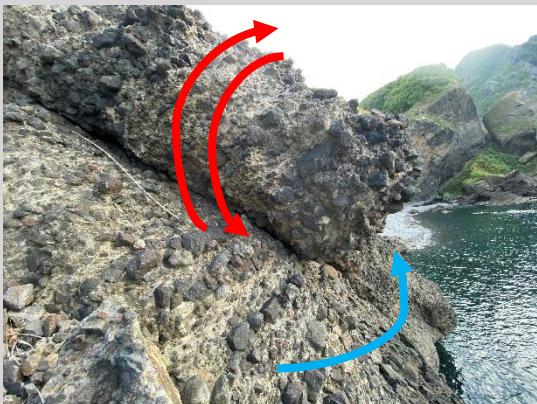
15:10 引



き返し開始。ビンノ岬最終地点にも匹敵する集中力を持って動きました。

この上下動は足がギリギリ届かないから行きも帰りも怖かったな。

15:13 青のルートはどうだろうか



15:14 無理そうだしそのうち落ちそう



15:17 振り出しに戻る



15:18 そこでふと海を見る



あああ悔しいよ、(50+10)m 先に目的の一部が見えているというのに。地層は凄いけどね、見たいのは滝なのです。ふと下を向きました。そこそこ透明な海。

閉いた☆彡

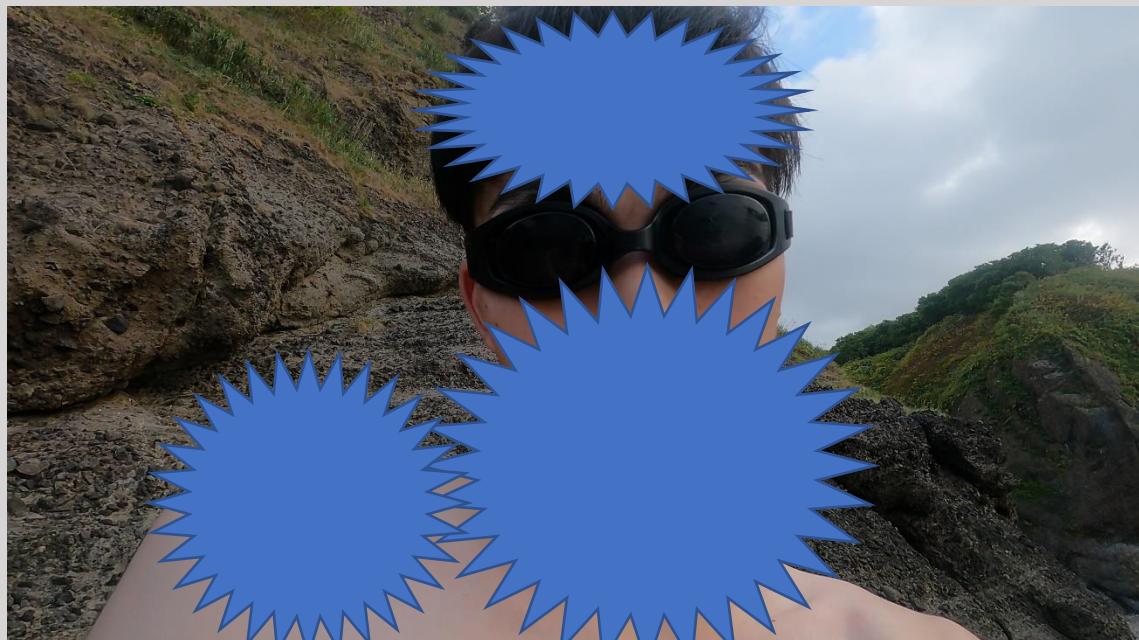
15:23

その間僅か 5 分。



正直事前に想定もしていないことも無かったけれど、流石にやらないと思っていました。さっさと決断してさっさとパンツ一丁になりました。今考えれば行動が早すぎて軽く引きます(アドレナリンが出ていたのでしょうね)。湯内川の遡上記録から足がつかないという情報を持っていたので iPhone も含めて荷物は岩場の窪みに置いていきます。流石にこんな所にこんな時間に人は来ないだろうと思って一瞬躊躇して大自然の中で脱ぎます。

ここからは防水の GoPro で撮った 4K 動画からの切り抜きでお送りします。



このような事態を想定してゴーグルも持ってきていました。ついでに言うと海パンも持ってきていたけれど自転車のバッグに置いてきてしまいました。まあ誤差。

15:25 入水(にゅうすい) 寒いのは最初だけ、海はまあ綺麗(後付け、現地では余裕なし)





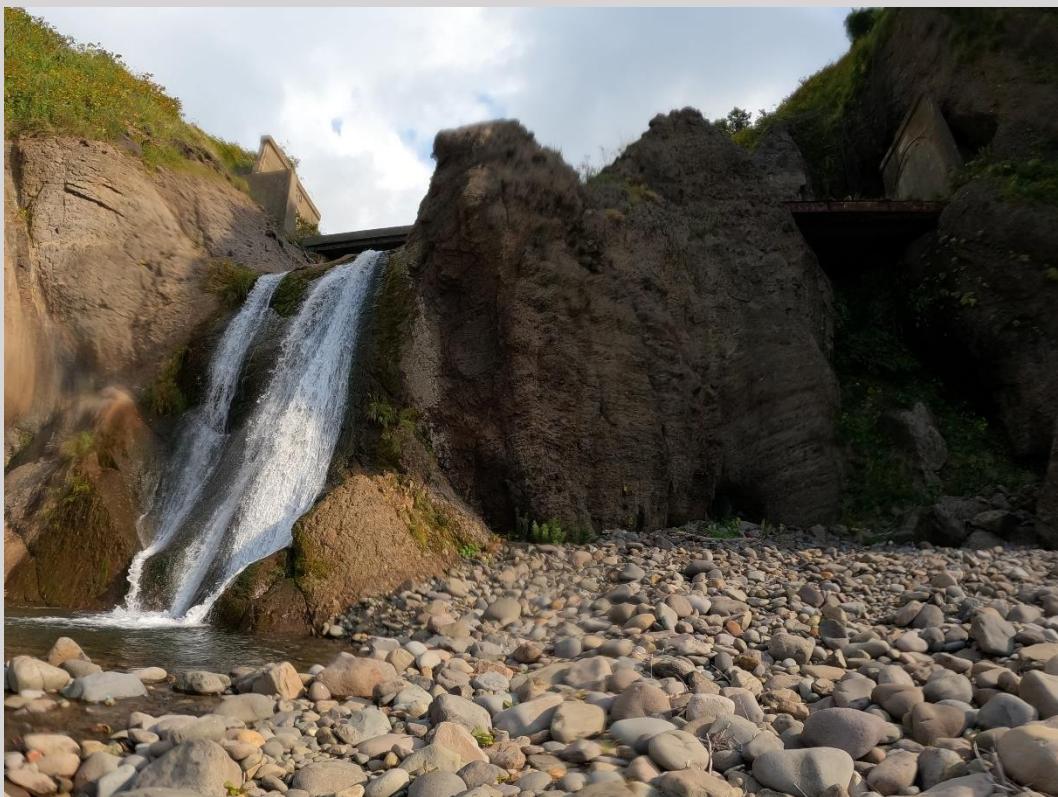
カメラ映りなど気にしていられない



機材があるので懐かしのボービングと片手かきで進みます。そんなに波は高くないのですが、海水浴場との違いを感じました。岩壁の真横ということで反射波の影響もあると思いますが、自然の海の波には抗えないなと思いました。

上陸！観察するには疲れていたので GoPro に任せました。弁慶 T(左)と雷電 T(右)の間に架かる橋の下を落ちる湯内川の滝は美しいとしか言いようのない構図です。

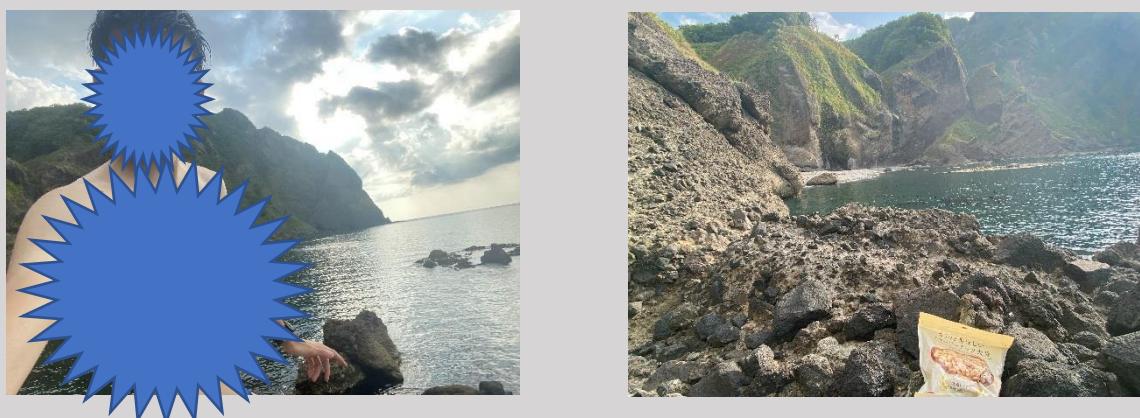
【TC97】雷電 T L=193m S36,1961 15:30



逆向きに泳いで帰路につきます。辿り着いた達成感もあって青空が清々しい。



15:37 雷電岬をバックに自撮り



すぐに服を着て靴を履くことは出来ないので岩場に座り込んで”昼飯を食べます”。バッグに入っていたピーナッツ 1,000kcal の一部を頬張りながら乾くのを待ちます(パン一)。検索すると刀掛トンネルから島牧の宿までは 59km と全然減っていませんでした。日が落ちるのは確定、そして一つ重要なのは宿近辺に食べ物屋がないこと。手前のコンビニで買ってから宿に行くことを絶対に忘れてはいけません。

乾ききってはいませんが支度をしてさっさと出発しましょう、マジで時間がありません。



弁慶の刀掛岩(カスペトンネル東より)



あとはもう出来るだけ止まらずにペダルを回し続けるだけです。太陽を追いかけて。

16:01 刀掛トンネルから出発 宿まで 59km

今日は殆どを岩場で過ごしていました。この時自転車に久しぶりに乗って思ったのが、自転車に乗っているのが一番楽なのだなあ、と。今日は歩いて泳いでかなりハードでした。

16:08 刀掛トンネルの反対側へ

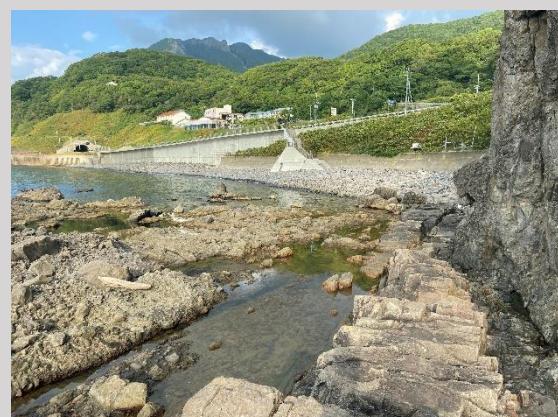
この先に行きたかったなあ……(はあ)。

【TC98】イセバチ T L=223m S37,1962



15:52 一番向こうの巨大な岩体が雷電岬でありその向こうに R229 の奇岩でも有名な、奇岩「弁慶の刀掛岩」があります。名前は義経伝説に基づいており雷電岬で休息を取った際に腰の刀が邪魔になった弁慶は自慢の力で岬の岩をひねって刀を立て掛けた、というものです。国道 229 号のルート切り替えが行われたためこの奇岩を間近に見られるスポットは無くなりました。

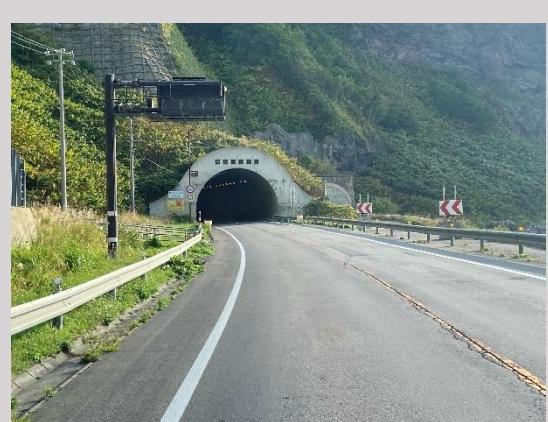
15:56 ああ雷電温泉、あれは全部廃墟だ



刀掛トンネル (完)

【TC99】磯谷 T L=640m H18,2006

【TC100】磯谷 T L=573m S36,1961



ここまで岩内町

ここから蘭越町

刀掛トンネルを抜けると一瞬だけ蘭越町に入ります。かつての不通区間、長大トンネルがいくつも掘られた約 10km 続く絶壁は終わりを迎え、ここから寿都を通って島牧までは交通の難所というものは無く地形は穏やかになります。住宅や畠も少しづつ現れて隣の町に来たのだと実感、先程の 10km の道路が苦労の末に岩内と蘭越を結んだのだと意識させられます。約 70 年前からの国道 229 号の歴史を感じました。

道の駅があります

16:12 精進川橋(小ネタ)



北海道に上陸して初めての開いている道の駅、「道の駅シェルプラザ・港」があります。時間はないけれど開いているのだから行きます(5 分)。(余市と神恵内と岩内で 3 敗済み)

16:15



16:19

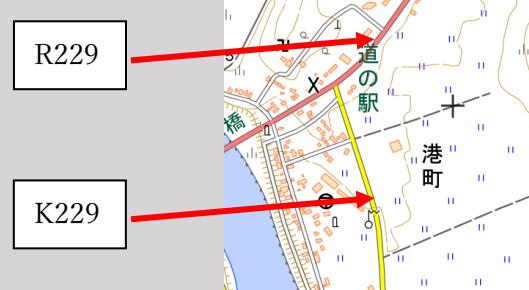


道の駅の隣には蘭越町貝の館という博物館があり、世界中からの非常に沢山の種類の貝が展示されています(入館料大人 350 円)。道の駅では特産品やパンフレットを眺めます。食欲をそそる漬物を見て何かお土産を買いたい気持ちもありますが、自転車旅行では積載量の関係でお土産が全然買えませんよね。私はリアバッグ一つとリュックで大分コンパクトに纏めているのでお土産に入る余地はありません。

結局道の駅では補給を含めて何も買いませんでした。

【小ネタ～同一番号の国道と道道～】

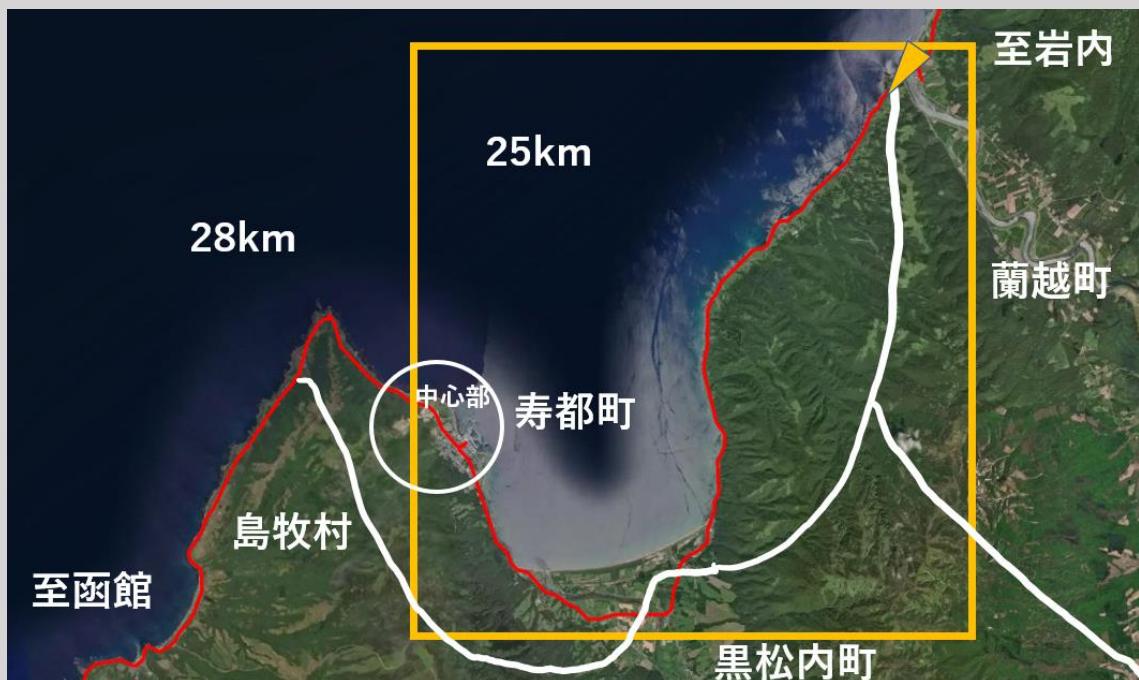
北海道では国道と道道が同番号の交差点が 4 か所あります。札幌の R453×K453、留寿都の R230×K230、石狩月形の R275×K275(表示なし)、最後が蘭越の R229×K229 です。K229 の方は道道と小さく書いてあります。 16:23 風車！



道道 229 号北尻別蘭越停車場線 JR 函館本線蘭越駅は数年後に無くなります……。



16:23 島牧の宿まで残り 53km 撮った写真も残り 30 枚ほど



ここまで蘭越町

ここから寿都町 国道 229 号 残り 173km

【TC101】能津登 T L=481m H6,1994



この能津登トンネルは 3 代目であり同一にあった 2 代目を拡幅して現在の姿になりました。初代能津登トンネルは 1910(明治 43)年竣工、海沿いにあります。2 代目の拡幅工事の際は再開通したそうですが今はその口を閉じています。容易に行けましたが流石に時間を使い過ぎたのでスルーしました。

16:25



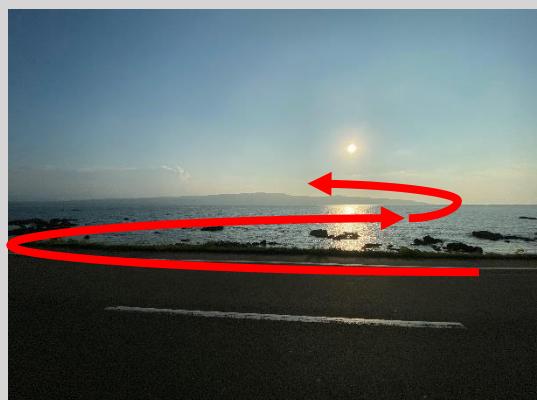
次の町へ、通り過ぎるだけになりますが寿都町(すっつちょう)に入りました。人口は令和 3 年 3 月末で 2,830 人。もしかしたら核のごみ問題で名前を聞いたことがある方もいらっしゃるかもしれません。東日本大震災・福島第一原子力発電所の事故から 10 年半が経ちました。原発から出る高レベル放射性廃棄物の最終処分場をどこにするか。そもそも高レベル放射性廃棄物とは使用済み燃料の再処理に

伴い発生する廃液を高温のガラスと溶かし合わせて固体化したものです(資源エネルギー庁)。処分は地層処分という手法であり地表から300m以上深い地層に処分することが特定放射性廃棄物の最終処分に関する法律(最終処分法)で定められています。処分地の選定調査は文献調査→概要調査→精密調査のプロセスを経て選定され、文献調査は机上の調査、概要調査ではボーリング調査、精密調査では地下施設での調査・試験が行われます。2020年には寿都町・神恵内村で文献調査が始まっています。

16:47 寿都湾の弧状の海岸が美しい 湾奥に立ち並ぶ風車がポイント



16:47 向こうまで行くらしい



16:49

【TC102】種前 T L=125m S62,1987

【TC103】種前 T L=40m S38,1963



身体に力が入らない……ハンガーノックの兆候が見られたので種前トンネル前で停まって秘蔵のピーナッツを全部開けてしまいます。重さと体積と価格の割にカロリーがえげつないのでピーナッツは非常食としておすすめします。普通に考えて朝食以降何も食べず水だけ1.5L飲んで雷電トンネルの長丁場と刀掛トンネルを越えてきたのだから動ける方がおかしい。 7分休んで16:56再出発。

17:20 この辺りには寿都鉄道が通っていましたが自転車からは何も発見できず



島牧の宿まで残り 32.3km

16:01 から 1 時間 19 分のうち 12 分休憩と写真を撮って 27.8km、グロス 21.1km と頑張りが分かります。

17:30 寿都町の中心部へ到着しました。国道のすぐ近くに道の駅があるので寄ります。

道の駅みなとま～れ寿都 これまでと違って結構立派な建物ですね。

小女子(こなご)のふる里寿都 いかなごの稚魚がこ(う)なごだそう。



もしかして開いてる？→8/27～9/12 臨時休業でした(4敗目)



最後の食料を食べて自販機で補給し、ラストスパートへ。

やっぱり鯉なのですね、説明文があったので一部引用します。

・歴史の街並み

寿都は鯉(ニシン)漁で栄えた町です。鯉が群来(くき)で浜に寄せると白子で海が真白になります。——1903年(明治36年)の11万6,672石(87万5,040トン)をピークに漁獲高は次第に減ってゆき、昭和20年代で鯉は姿を現さなくなってしまいました。——

・港の変遷

寿都港が築港されたのは昭和3年のことです。——

・鯉漁の港～袋澗～

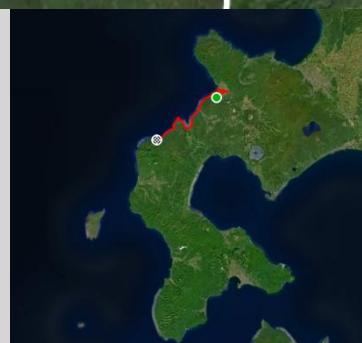
——鯉漁の網元の番屋の前浜で鯉を袋網に入れ、一時的な保管場所としたほか、船溜り・避難港・船着き場として使用されたいわば鯉漁の港ともいえましょうか。最盛期の寿都には約50もの袋澗があったようです。寿都町沿岸では今もその名残を見つけることができます。

鯉街道の碑はどうやら道の駅の裏にあったらしい。

17:41 道の駅を出発 残り 29.5km



この先の観光ポイントは弁慶岬ぐらいです。小ネタのところまではどこまでも続くかのような北海道らしい道を、夕焼けを横目に快走します。ただアップダウンが激しいので注意。宿は島牧村の役場を5kmほど行き過ぎたところに位置しているので、今回初でセコマのセコマ島牧店で晩飯等を仕入れていきます。18:08に陽が落ちる！



17:56 弁慶岬に到着。雲がかかり夕日は拝めないけれど。淡い空に旅の終わりを感じます。



780年余も前 義経は常陸坊念西から多数の食糧と軍船を得て寿都に回漕させた。弁慶は毎日岬に出てその到着を待った。以来、この地を弁慶岬という。 北海道伝説集

だそう。義経と弁慶ホントどこにでもいるな w

地元の方かな、親子で自転車に乗ってきたようで間もなく日が落ちようとしている弁慶岬で休んでおりなんかほっこりしました。 17:59 弁慶岬出発。

18:00 日が落ちる



18:06 アップダウンがきつい



ここまで寿都町

ここから島牧村

何もないのあまり語ることがありません。残り 21.9km

狙っていた小ネタ——「ワッカナイ橋」 下を流れるのはワッカナイ川ですが、ここは稚内ではなく島牧です(思ったけれど稚内って難読だな)。 残り 16.5km 日が落ちて 18:19



↓畜部 T のように上下分離されている

【TC104】厚瀬 T(下) L=330m S40,1965 【TC105】新厚瀬 T(上) L=330m H8,1996
種前トンネル以来 30km ぶりのトンネル。それが普通なのだけど R229 は特殊すぎます。



通ったのは古い厚瀬トンネルで、新厚瀬トンネルは分離された隣の車線です。久しぶりのトンネルですがやはり旧道はあります——厚瀬1号、厚瀬2号、厚瀬3号トンネル。まだ何とか空は明るいけれど急速に暗くなっています。

あ、厚瀬は「あっちゃせ」と読みます。

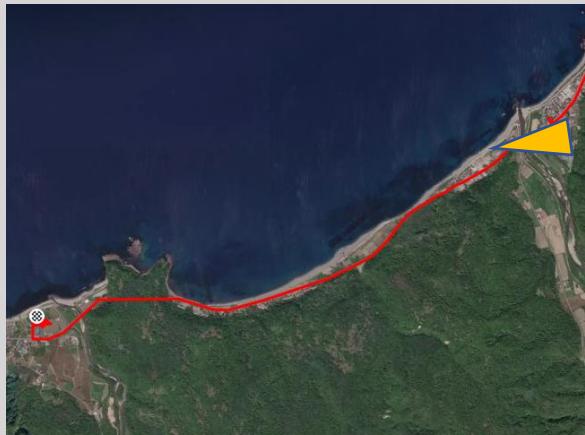
18:41 これよりもう少し暗かった

【TC106】大平T L=1,100m H1,1989



この旧道は密度が高すぎます。何が特徴的かと言うと 1,100m 以上の区間に 20 を超える隧道が存在したのです。本来なら山場として足を踏み入れていたのですが時間切れで通り過ぎるのみです。ところで島牧村は熊が頻繁に見られるそうで、最近でも大平海岸や大平トンネル付近にも出没したことがあるとか。熊が市街地にまで降りてきているのです。

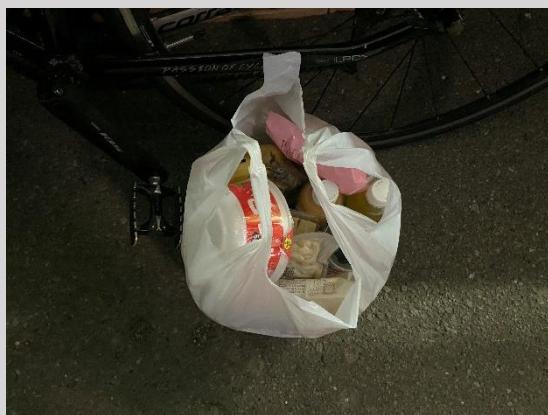
次があるならばこここの旧道に行きたいです、気になる方は空撮をご覧下さい。



18:48 島牧村の中心部へ、村唯一のコンビニであるセコマ島牧店に到着！もう辺りは真っ暗です。岩内の刀掛トンネルから寿都・島牧と来て 54.2km を 2 時間 47 分ですからグロス 19.47km/h、まあ休憩したのでそこそこの速さかな。セコマでは今日の夕食、明日の朝食と補給を購入します。種前トンネルでのピーナッツ効果も切れてもうお腹ペコペコです。

お茶にジュースにパンにピーナッツにバナナにカップラーメンに増毛町産洋なしぜり（これ何回も買った）に、頭が働かないし食欲に任せて買いまくります(2,147円)。

18:57 買ったもの(リュックにも)



19:00 村唯一のコンビニ

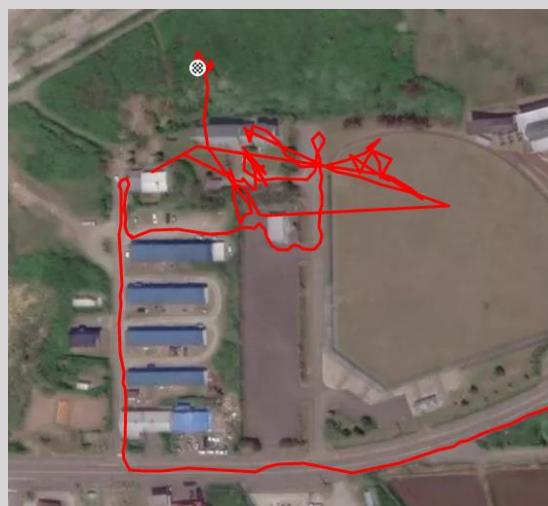


買ってから気付いたけれどリュックに入らない……。少なくとも液体が 1.5L 入った重いビニール袋を手に提げて片手運転をします。宿までは 4.8km であり街灯が殆どないので走るのが怖かったです。VOLT200 では弱すぎたけれど車が少ないだけマシ、重さのバランスを上手く取りながら道路の真ん中寄りを走っていました。

【TC107】江の島 T L=477m S46,1971 19:10



今日最後のトンネルです(旧道あり)。これを抜ければ宿はすぐそこ。今日泊まる宿は島牧 YH(ユースホステル)で 4,300 円でした。トンネルを抜けて宿を探しますが向かい方が分からぬ。真っ暗な中を数分彷徨ってようやく見つけました。実は 18 時到着と連絡していたのですが到着が遅れるということを連絡し忘れていたのですが、ご厚意で泊めて頂きました。遅れるなら絶対に電話を入れましょう。



19:20 頃 移動終了

YH では初対面の旅の方とお話をするイメージですが、どうやら今日の宿泊客は私一人のようです。料金を払ったら 4 人部屋に案内され、お風呂を入れて頂きます。カップ麺を食べるためやかんでお湯を沸かして頂きました。

19:48 食べて飲んで

風呂入って



そばとサンドウィッチもあったのか w

20:54 食べる



サークルの合宿なら毎日皆で洗濯をしますが、こんな限界旅行ではする余裕がありません。まあ出来るのならしたいですが、重力がひたすらかかってする気力が起きません。食事をするのと明日の計画がぼんやり考えていました。まあ海に浸かったし一部は風呂にこっそり持ち込んで洗いました。服は窓を開けて干しておきます。

21:27 私一人です



流石に疲れたかも？

22:27 少し荷物を纏める



最速チェックアウトが6時と伺ったので明日はそれに間に合うように起きよう。



22:28 就寝

9/5 岩内～島牧 (完)

○あとがき 総執筆時間：333 時間 19 分

60 ページぐらいを想定したものが想定の 2 倍のページ数になってしまい震えています。初回の記事に比べて写真のサイズと文字のサイズがインフレしているのが一因でしょう。この 5 日ほどは一日中書いており学業に手を回すことができず、今ようやく解放されました。今回追記した分の文字数は約 31,000 字、写真は約 400 枚です。どこに手間がかかるかというと撮った写真を一枚一枚載せるかどうか吟味、他の写真と比較して決定しているので非常に時間がかかります。iPhone 独自の規格である heic ファイルで撮影しており毎回オンラインツールで jpg に変換をかけてリネームしているのも大きいでしょう。流石に次からは自動化します。さて、これまで処理した写真は約 2,850 枚ですが 9/6 からの残りの写真が 2,950 枚あると知って絶望しています。単純計算でこれまでの全記事でまだ半分に到達していないということですから。次回は 651 枚なので 75 ページと予想しておきます。まあ誰も読んでないでしうけれど、自己満足で書き続けます。

この日の行程の目玉はやはり雷電トンネル旧道です。生きている世界から隔離され「取り残された」という言葉が似あう旧世代の凄まじい道路構造物と昔の人間の痕跡が非常に印象的でした。後者は物理的・精神的に薄れ、前者は記憶からは無くなるもののこの先 50 年 100 年きっと取り残され続けていくのでしょう。しかしそれは地形に敗北した無様な姿ではなく、——断崖にピッタリと張り付いたあの落石防止ネットを思い出して——人類の輝かしい業績だと個人的には思います。

そして雷電温泉郷にも足を運びました。かつての賑やかだった頃を思わせるようなカケラは見当たらず、根絶へ向けて更に動くでしょう。鉄道すら無くなる——旧国鉄岩内線を知っている者はもはや少なくあらゆる意味で風化しており、今度は数年後の函館本線の番。北海道の郊外はどうなるのだろうか。

この記事は 2021 年時点での、これらの記録であります。

2022/02/14 AM0:58,11:03

○今後の予定(残り 4 回？)

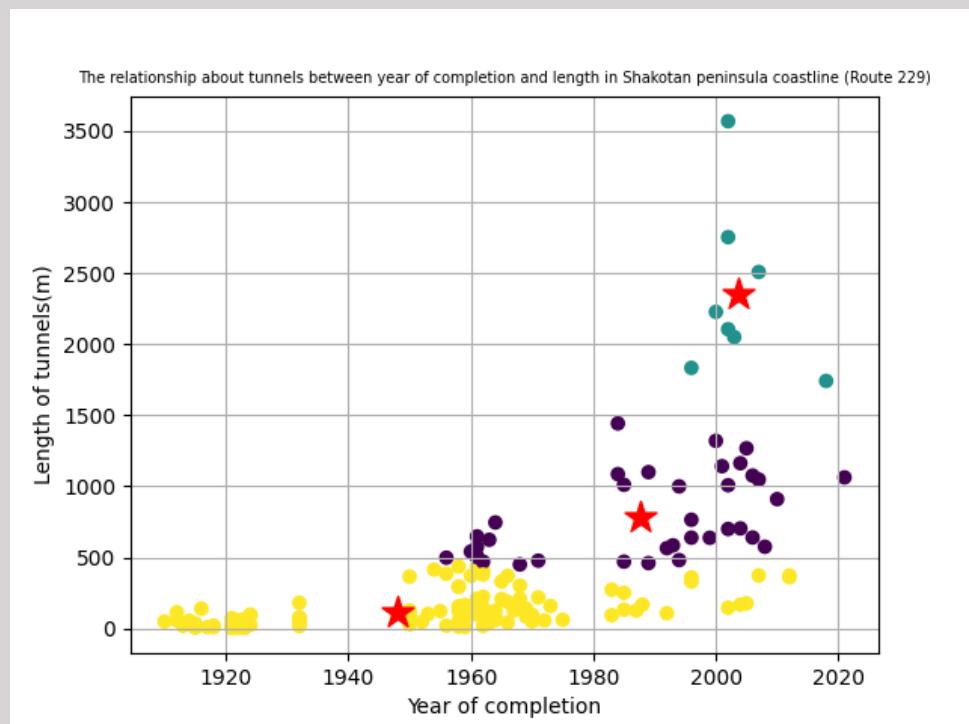
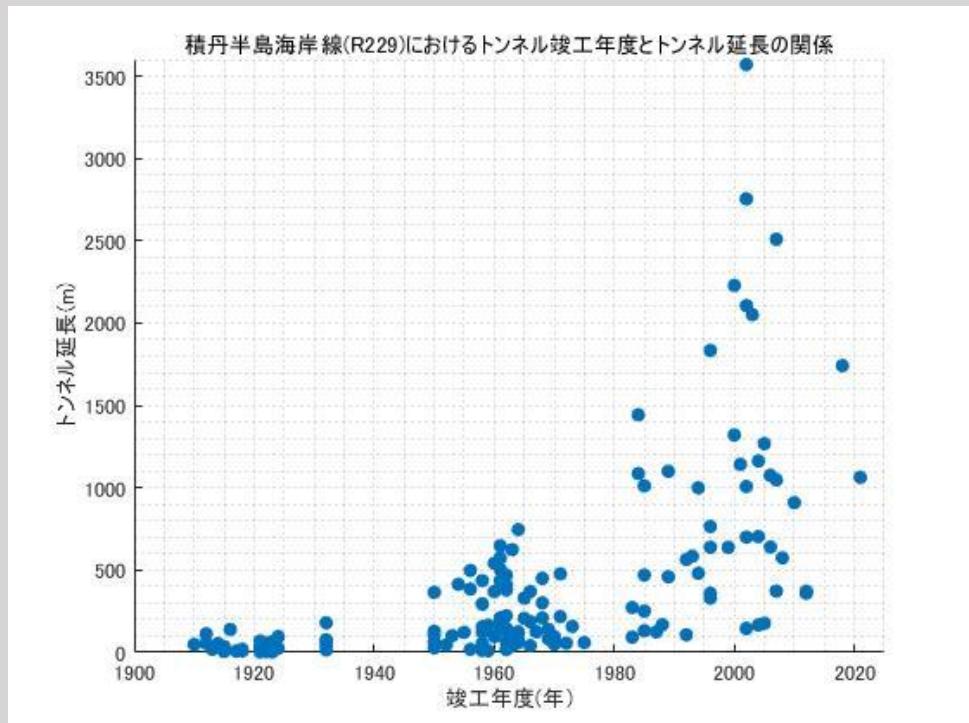
- ① 9/6 島牧～せたな←4 連長大トンネルや神社など 次第に人権を獲得していきます
- ② 9/7 せたな～江差←R229 完走
- ③ 9/8 江差～函館←長距離移動 + 道中に色々
- ④ 9/9,9/10 函館←最高の日

○トンネルずかん2(○○トンネルに統一)

ばんごう	なまえ	くぶん	ながさ[m]	竣工年度	和暦	訪問	状態
No.129	鳴神トンネル	1	273	1983	S58	TC86	
No.130	敷島内トンネル	1	146	2002	H14	TC87	
No.131	敷島内トンネル	2	146	1962	S37		現存せず
No.132	雷電トンネル	1	3570	2002	H14	TC88	
No.133	ビンノ岬トンネル	2	470	1962	S37	TC89	
No.134	樺桙内トンネル	2	93	1983	S58	TC90	
No.135	鶴の岩トンネル	2	379	1962	S37	TC91	
No.136	???	3	5	????	???	TC92	
No.137	弁慶トンネル	1	1048	2007	H19	TC93	
No.138	カスペトンネル	1	638	1999	H11	TC94	
No.139	刀掛トンネル	1	2754	2002	H14	TC95	
No.140	弁慶トンネル	2	210	1961	S36	TC96	
No.141	雷電トンネル	2	193	1961	S36	TC97	
No.142	雷電1号トンネル	3	102	1953	S28		現存せず
No.143	雷電2号トンネル	3	436	1958	S33		現存せず
No.144	雷電3号トンネル	3	53	1958	S33		現存せず
No.145	雷電4号トンネル	3	293	1958	S33		現存せず
No.146	刀掛トンネル	2	503	1961	S36		
No.147	イセバチトンネル	2	223	1962	S37	TC98	
No.148	磯谷トンネル	1	640	2006	H18	TC99	
No.149	磯谷トンネル	2	573	1961	S36	TC100	
No.150	能津登トンネル	1	481	1994	H6	TC101	
No.151	能津登トンネル	2	450	1968	S43		現存せず
No.152	能津登トンネル	3	49	1910	M43		
No.153	種前トンネル	1	125	1987	S62	TC102	
No.154	種前トンネル	2	40	1963	S38	TC103	
No.155	有戸トンネル	3	40	????	???		現存せず
No.156	建岩1号トンネル	3	23.5	????	???		現存せず
No.157	建岩2号トンネル	3	9	????	???		現存せず
No.158	新厚瀬トンネル	1	330	1996	H8	TC105	
No.159	厚瀬トンネル	1	330	1965	S40	TC104	

No.160	厚瀬 1号トンネル	3	23.5	????	???		
No.161	厚瀬 2号トンネル	3	9	????	???		
No.162	厚瀬 3号トンネル	3	8	????	???		
No.163	大平トンネル	1	1100	1989	H1	TC106	
No.164	大平トンネル	2	96	1960	S35		
No.165	汐見トンネル	2	40	1963	S38		
No.166	わすりトンネル	2	75	1963	S38		
No.167	鷹の巣トンネル	2	624	1963	S38		
No.168	見晴トンネル	3	60	1964	S39		現存せず
No.169	島小牧トンネル	3	126	1962	S37		現存せず
No.170	床丹トンネル	3	18	1962	S37		現存せず
No.171	永豊 1号トンネル	3	56.5	1923	T12		
No.172	永豊 2号トンネル	3	21	1923	T12		
No.173	永豊 3号トンネル	3	5.5	1923	T12		
No.174	永豊 4号トンネル	3	28	1923	T12		
No.175	永豊 5号トンネル	3	14	1923	T12		
No.176	永豊 6号トンネル	3	19	1923	T12		
No.177	永豊 7号トンネル	3	31	1923	T12		
No.178	永豊 8号トンネル	3	38.5	1923	T12		
No.179	永豊 9号トンネル	3	5.5	1923	T12		
No.180	永豊 10号トンネル	3	18	1923	T12		
No.181	永豊 11号トンネル	3	20	1923	T12		
No.182	永豊 12号トンネル	3	14	1923	T12		
No.183	永豊 13号トンネル	3	9	1923	T12		
No.184	永豊 14号トンネル	3	13	1923	T12		
No.185	永豊 15号トンネル	3	3	1923	T12		
No.186	江の島トンネル	1	477	1971	S46	TC107	
No.187	北国澗 1号トンネル	2	94	1924	T13		
No.188	北国澗 2号トンネル	2	25	1924	T13		
No.189	北国澗 3号トンネル	2	97	1924	T13		
No.198	???	1	1806	?????	???		
No.201	???	1	1370.5	?????	???		
No.204	???	1	1648	?????	???		
No.209	???	1	1974	?????	???		

グラフを更新します。データは増えて 173 点になりました。(旧豊浜 T 及び祈石 2 号 T のデータを修正しました。)



上は Matlab ですが下は Python で作りました。kmeans に関しては適用する事にあまり意味がないし望む結果も出ていませんがせっかくやったので供養しておきます。

トンネル回収状況

9/3のR229のトンネル	現道	旧道	旧旧道	旧旧旧道	Total
撮影	19	17	9	2	47
理論値(現存のみ)	19	18	19	7	63
割合(%)	100.0	94.4	47.4	28.6	74.6
理論値(消滅含む)	19	19	19	7	64

9/4のR229のトンネル	現道	旧道	旧旧道	旧旧旧道	Total
撮影	13	13	8	0	34
理論値(現存のみ)	13	18	15	4	50
割合(%)	100.0	72.2	53.3	0.0	68.0
理論値(消滅含む)	13	22	23	6	64

9/5のR229のトンネル	現道	旧道	旧旧道	旧旧旧道	Total
撮影	13	8	1	0	22
理論値(現存のみ)	13	16	20	0	49
割合(%)	100.0	50.0	5.0	0.0	44.9
理論値(消滅含む)	13	18	30	0	61

R229のトンネル	現道	旧道	旧旧道	旧旧旧道	Total
撮影	45	38	18	2	103
理論値(現存のみ)	45	52	54	11	162
割合(%)	100.0	73.1	33.3	18.2	63.6
理論値(消滅含む)	45	59	72	13	189

☆通ったトンネルの総延長 : 41255.7m 全ての掘られたトンネル総延長 : 63597m so far

○気になる観光地

岩内町 IWANAI RESORT(海が見えるスキー場) マルヤマヒーリングファーム

岩内町郷土館 道の駅いわない 雷電山周辺の各景勝地 雷電温泉郷

蘭越町 昆布温泉 貝の館 温泉が結構あります

寿都町 弁慶岬 風車に近寄りたかった

島牧村 歌島高原 千走川温泉 宮内温泉 賀老の滝

○その他

感想はこちらから <https://forms.gle/fsedM6qFKnoXyDH37>

もし数少ないのであろう記事を読んだ方でいらっしゃれば、何でも送って下さい(「長いわ」、以外)。頼む。

空撮：岩内～弁慶 T <https://www.youtube.com/watch?v=KQ3fm4XxtOo&t=1s>

雷電温泉郷～磯谷 T <https://www.youtube.com/watch?v=KQ3fm4XxtOo&t=1s>

能津登～江の島 T <https://www.youtube.com/watch?v=yQyP5CWY3Tg>

次回 島牧～せたな ～北海道の秘境の地～

闇に潜って、山に登って、端を極めて

岩場と戯れるのはこれが最後



国道 229 号 残り 118km

