

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	5
導入.....	5
行程.....	7
第一部 北海道上陸	8
9/1 黒井～舞鶴 FT	9
9/2 舞鶴 FT～小樽 FT	12
第二部 雷電国道旧道.....	15
はじめに.....	16
9/3 小樽～神威岬	17
行程	17
オタモイ遊園地.....	19
滝の潤トンネル	29
豊浜トンネル	33
念仏トンネル	50
あとがき & 次回予告.....	58
9/4 神威岬～岩内	61
行程	62
神威岬 ～積丹の絶景ブルー～	65
窓岩トンネル旧道 ～人知を超えた日本海の荒波～	80
キナウシトンネル ～穴だらけ～	90
大森大橋 ～投げ飛ばされた 3,600t～	101
5 つの雄大な橋梁、その陰に旧道.....	123
兜岬の旧旧道 ～つなぐ～	135
あとがき	150
トンネルずかん	152
次回予告.....	158
9/5 岩内～島牧.....	159

行程	160
旧国鉄岩内線	165
雷電トンネル	175
ピンノ岬トンネル東口まで	177
ピンノ岬迂回	184
樺木内覆道	194
海蝕洞を通る旧旧道	221
完全踏破へ	232
刀掛トンネル旧道(東区間)	249
雷電温泉郷	250
滝の上の旧道	253
島牧の宿まで 59km	261
あとがき	273
トンネルずかん 2	274
次回予告	278
9/6 島牧～せたな	279
行程	280
島牧防災区間(木巻岬)	285
4 トンネル～白糸・兜岩・狩場・茂津多～	291
白糸トンネル	292
兜岩トンネル	298
狩場トンネル	309
茂津多トンネル	318
茂津多岬灯台	325
せたな町三本杉岩まで	334
北海道道 740 号 北檜山大成線	348
太田山神社 日本一危険な神社	359
太田トンネル(3,395m)	373
最果ての地 尾花岬	390
あとがき・今後の予定	404

トンネルずかん 3	405
次回予告	408

2021年9月 道南(“道”の”南”的方)自転車旅の記録

文責：おぞ

○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。

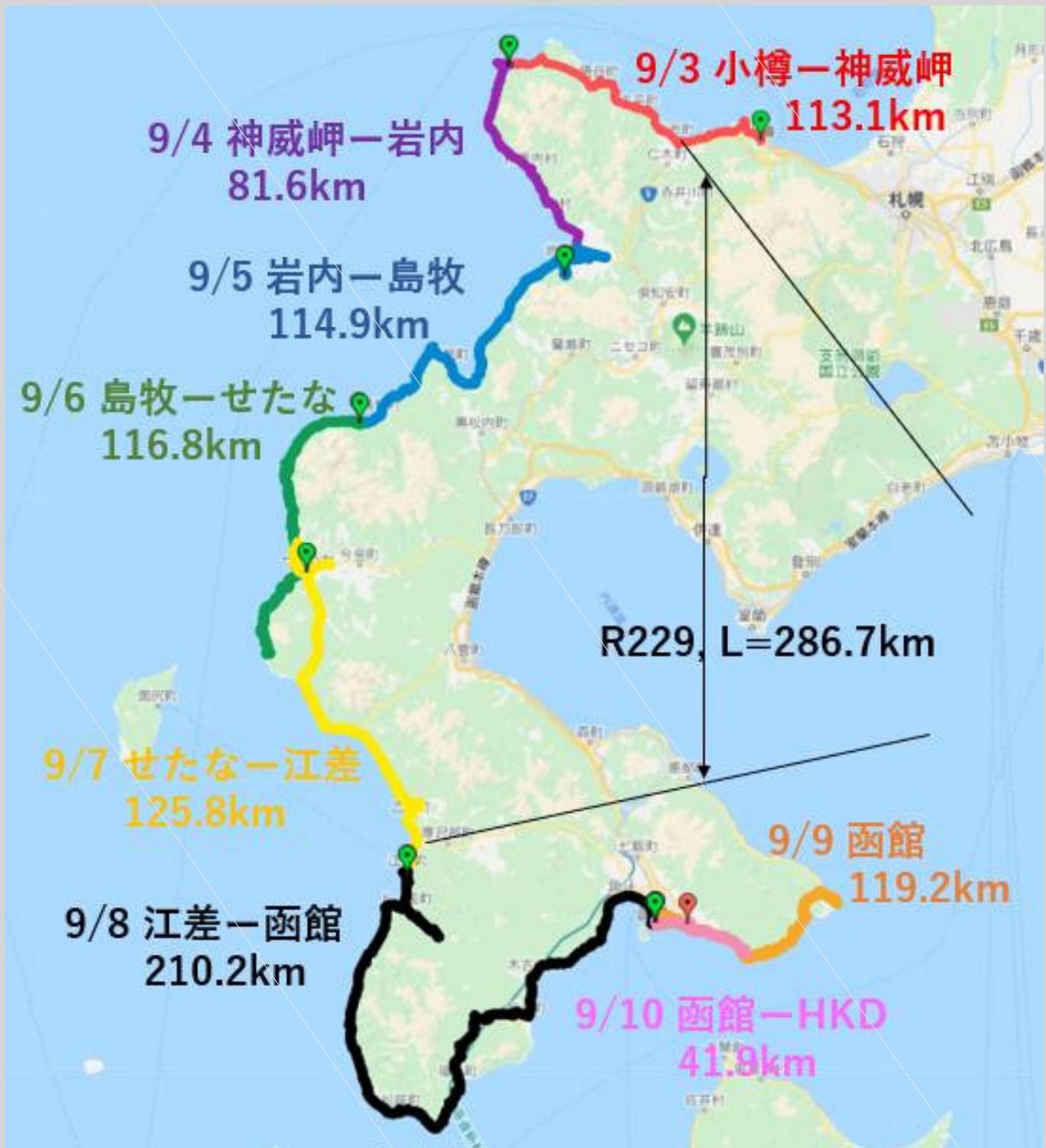
話を北海道へ戻します。しつこいですが国道 229 号は非常に険しい地形を 76 本ものトンネルで貫いています。それは数十年前に遡っても変わらず、多くの旧トンネルを用いて地形を克服していました。今となっては通行ができなくなった旧道ですが、舗装もしていましたしその痕跡が高々数十年で消えるはずもありません。今回、私はこの旧国道 229 号の現状を見るために道南へ行くことに決めました。また、時間・体力を考えて行くなら今でないと難しいという理由もあります。

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。

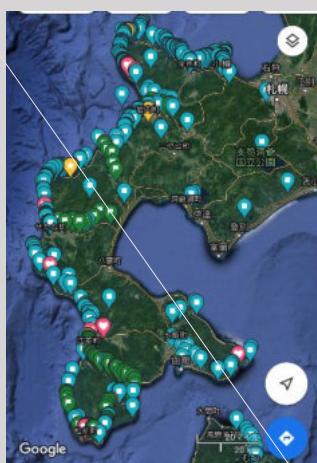


第一部

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。

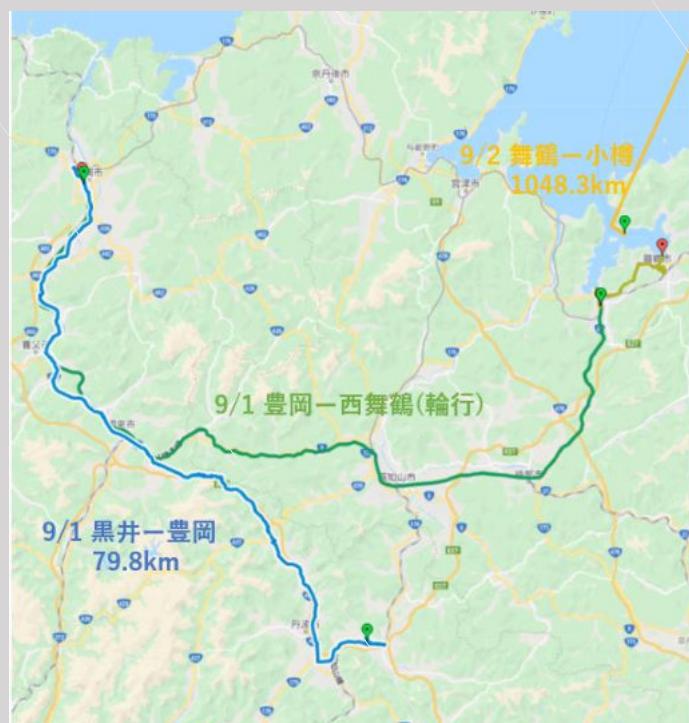
旅行のルートを組む際に気を付けることはいくつかあります、道中で食べ物が調達出来るか(=コンビニがあるか)という点は重要です。本旅行では特に行程の前半はコンビニすら数が少なく、食料管理を意識しました。

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と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いました。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。晚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

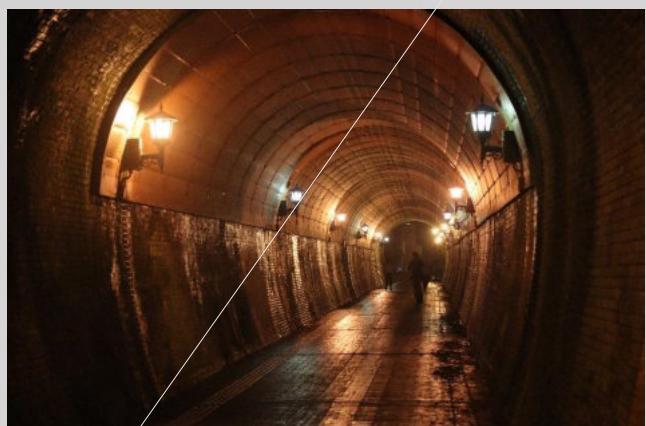
19:49 東門駅・駅名標

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。中々雰囲気が良く、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)

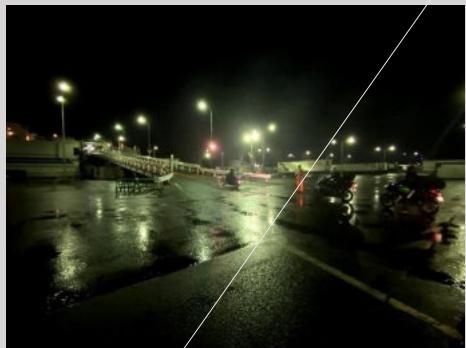


20:00 北吸隧道



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。撮った写真を眺めていました。

23:18 自転車と共に乗船



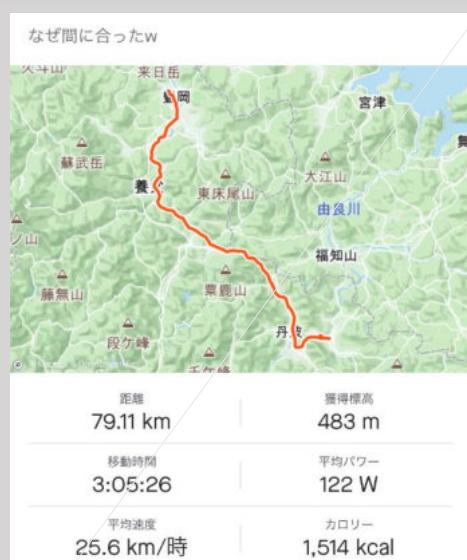
乗る際はFT前で待っていると係員さんが呼びに来てくれました。バイクの後ろに並び、スロープは歩いて登ります。23:50

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

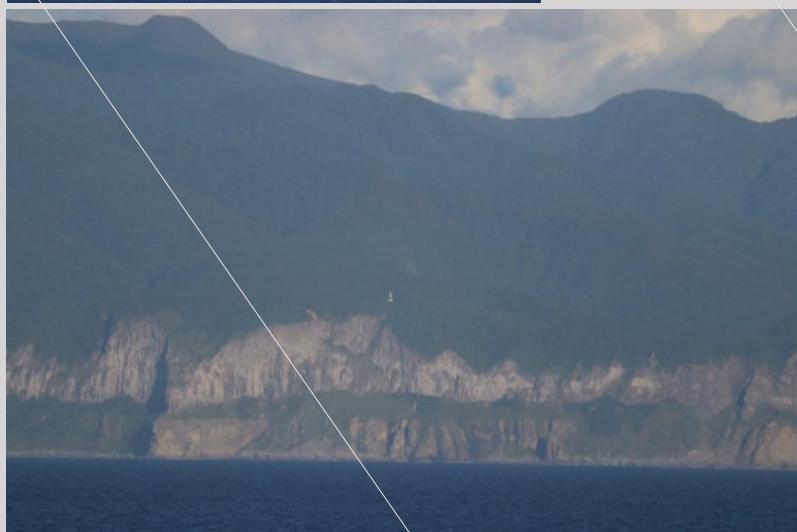


この辺りから北海道の方向を眺めると、島が見えてきます。奥尻島、と言いたい所ですが最初に見えるのは渡島大島です。マニアぐら
いしか知らないと思います。渡島大島は離島を含めた北海道の最西端ですが、一般人の上陸には申請や船が必要で実質的に不可能となっています。ですので、北海道の離島最西端は奥尻島の北追岬とされます。



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。

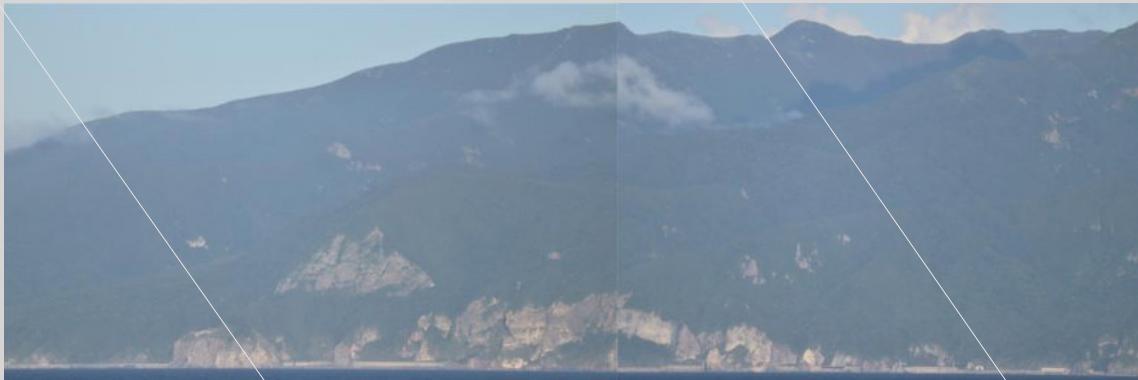


【茂津多岬灯台】

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 を走り切ります。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けています。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、數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)。

- ・何と言われようと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

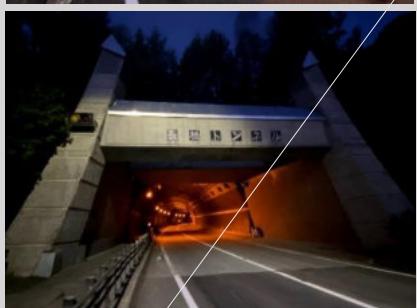
【TC2】長橋 T

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。

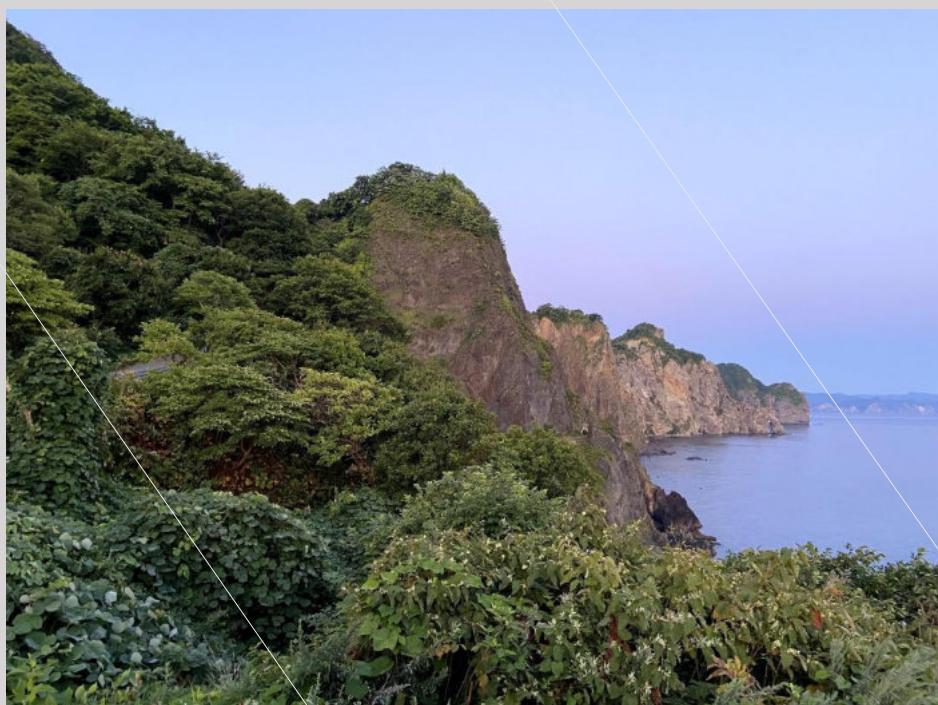


等高線から何となく崖なんだなと分かると思います。R5からはいつたん外れて、海沿いへ自転車を走らせます。箱根並みの七曲り(910m, 12.7%)があり、帰りのことを考えると憂鬱です。

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、出会ったらまずいので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。

4:55



七曲りを降りてきました。中央部を拡大してみましょう。

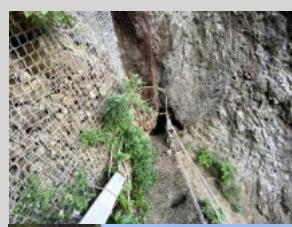


水平線の左にパターンの境目が見えます。これがその遊歩道であり、オタモイ遊園地へ行く人はここを通りました。下は高さ約 40m の崖で、どうやってこの先に建物を作ったのか不思議です。

【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】

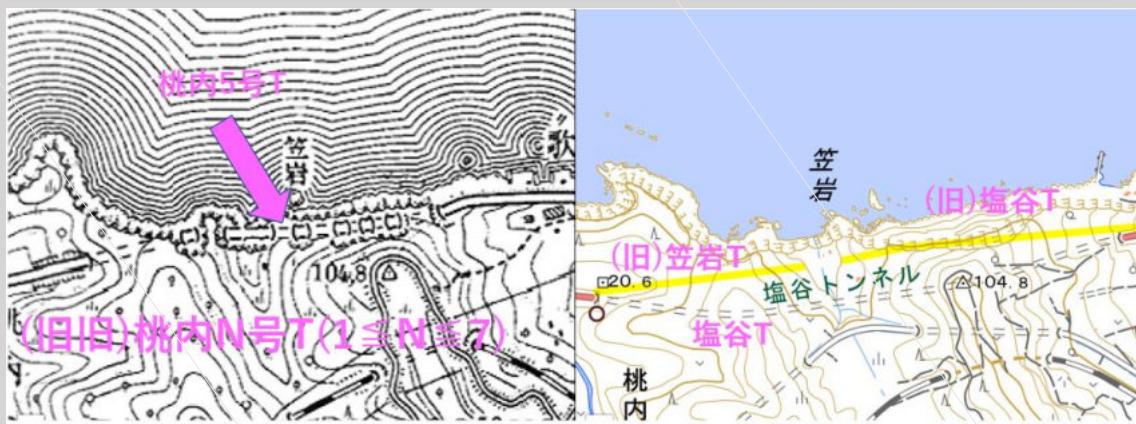
小樽市塩谷(R5)にはたくさんの穴があります。

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。



23

撮影画像の無断転載を禁止します

【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。



【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



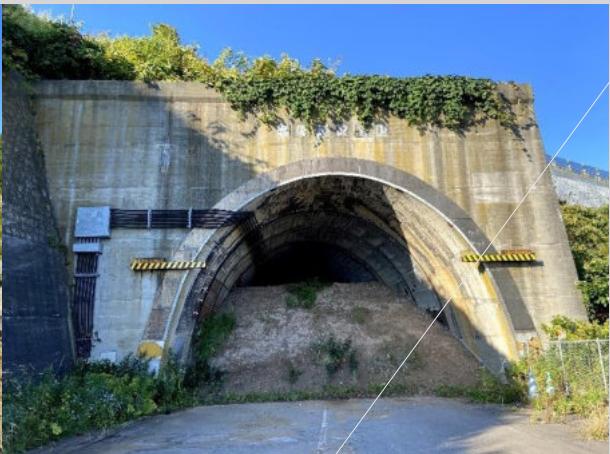
神威岬までは 63km であり、2 時間半で 5km しか減っていません。ここからは細々したトンネルを処理しつつ滝の潤トンネルと豊浜トンネルの攻略に早くかかりたい所です。

【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



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。



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

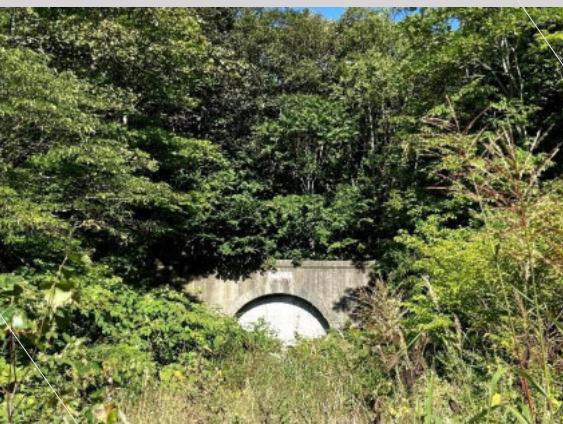
出足平峠の頂上です。このトンネルを抜け
ると…。

【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】

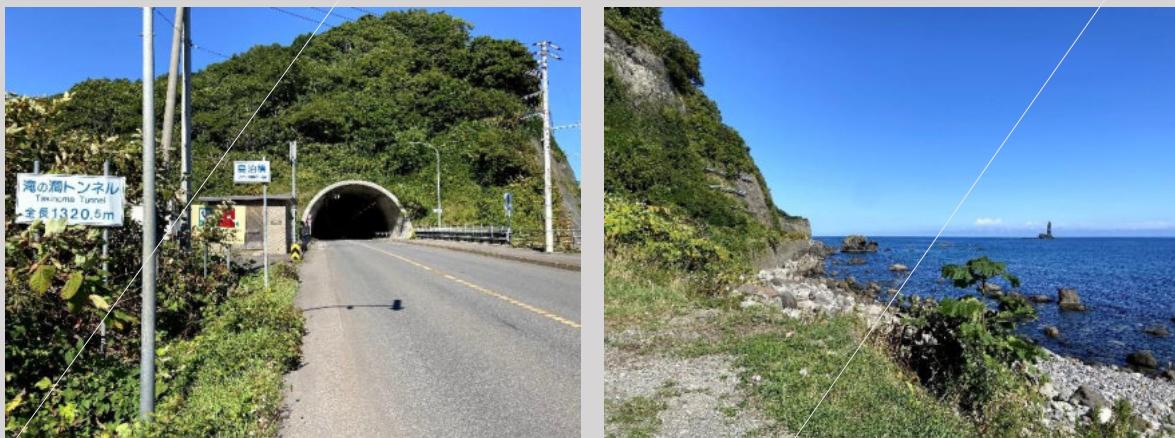
次は山場②滝の澗トンネルへ向かいます。「たきのま」と読みますが、「澗」が変換に出てこず「さんずい 間」で何回も調べています。ここに何があるのかというとこれまで通り旧トンネルがあるだけなのですが、そこに至るまでの旧道がある程度の長さがあるので歩こうと思いました。

【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



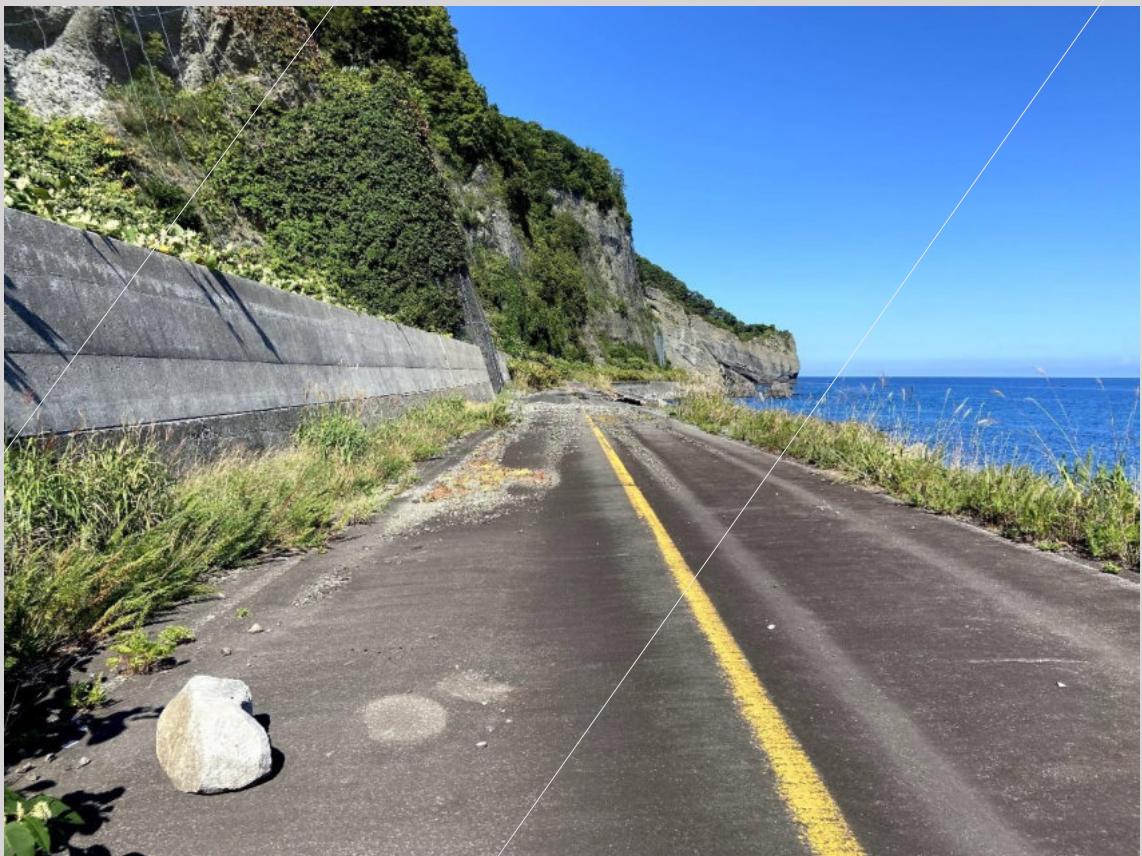
右の写真について、中央左には旧道の路盤が見えます。中央右には海上に背の高い岩が見えますがこれは奇岩「ローソク岩」です。

いざ、旧道へ！

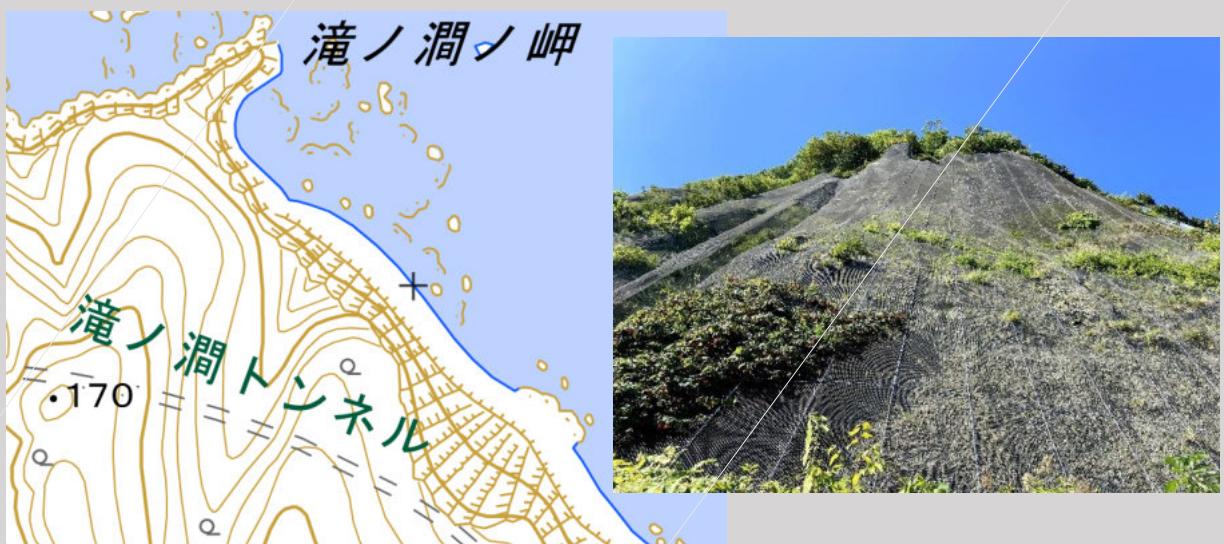


なんだこれは。道路は存在しているのですが、草に覆われています。でもほら、向こうは路面が顔を出しています。草を踏み分け進んで行きます。いないと思うけれど熊に注意。

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)。

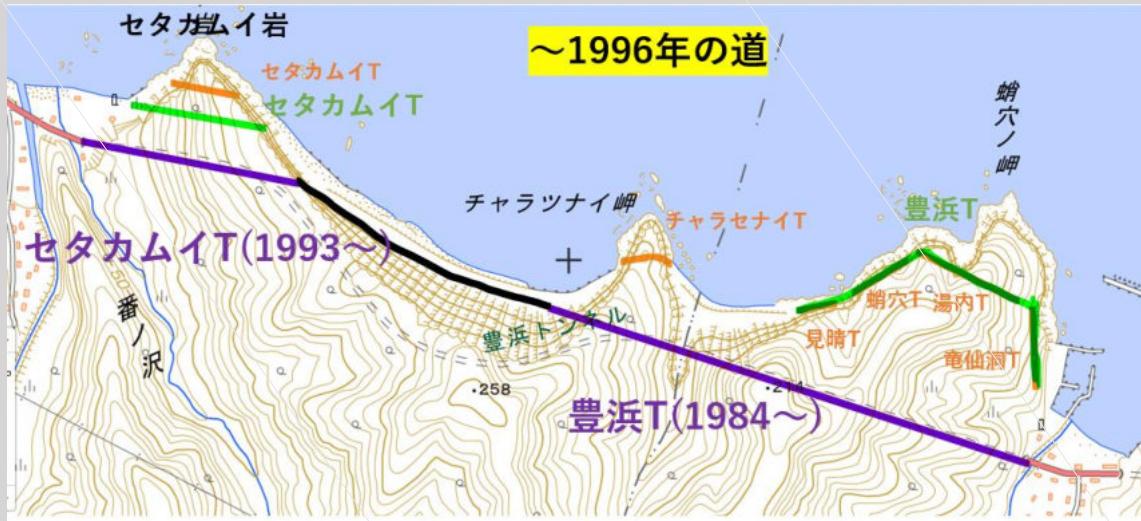
はじめの道です。



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

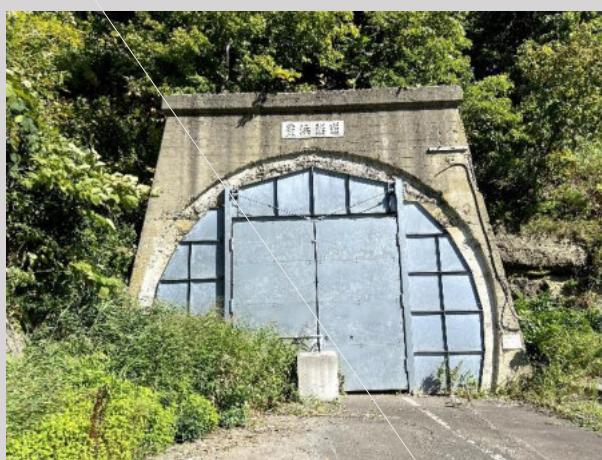
【TC19】豊浜 T L=2,228m 2000,H12
R229 で最も存在感のあるトンネルです。
コンクリ壁の向こうには岬と岬に挟まれ、
20年前から人々の目に映ることが無くな
った歴史が今も確かに存在しています。
25年前の事故の・海岸道路開発の歴史を
垣間見ます。

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



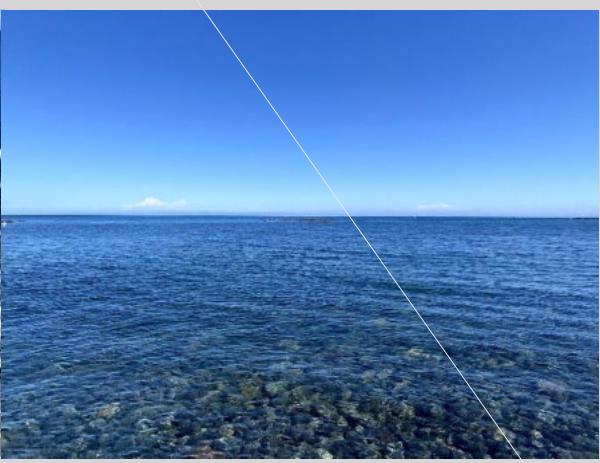
豊浜 T を通り抜けました



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。

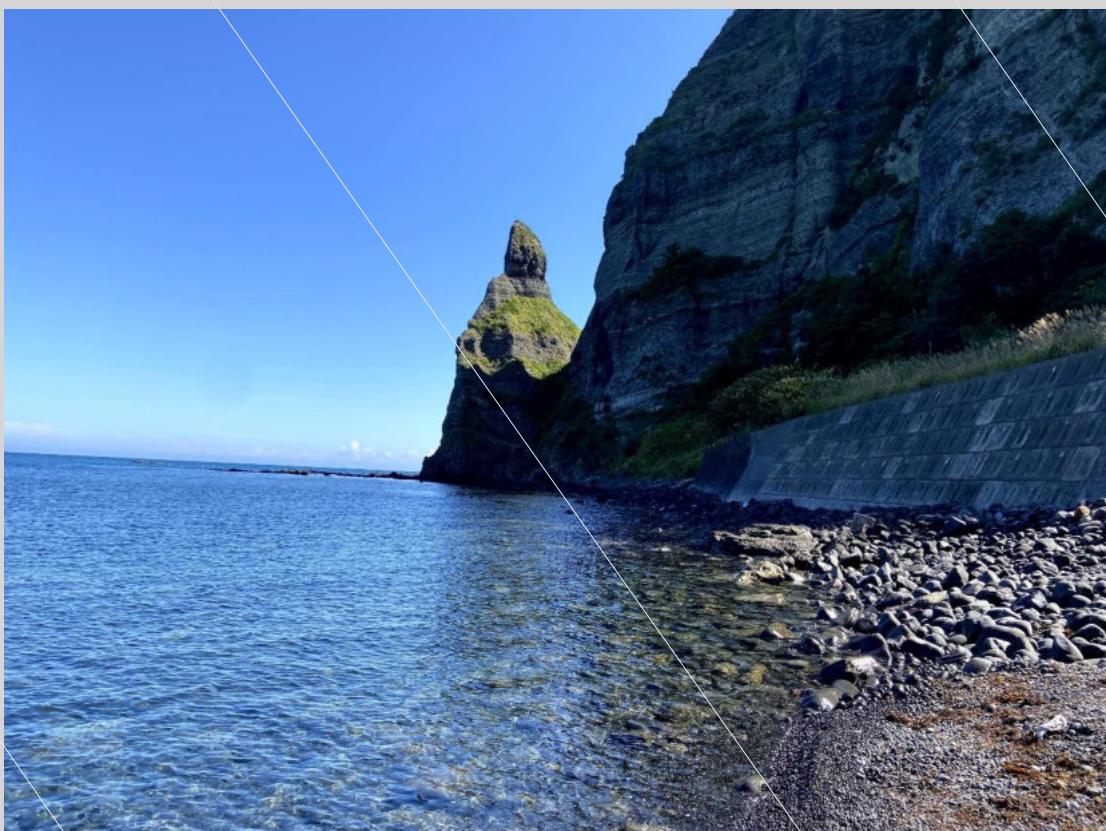
それでは行ってきます。

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。

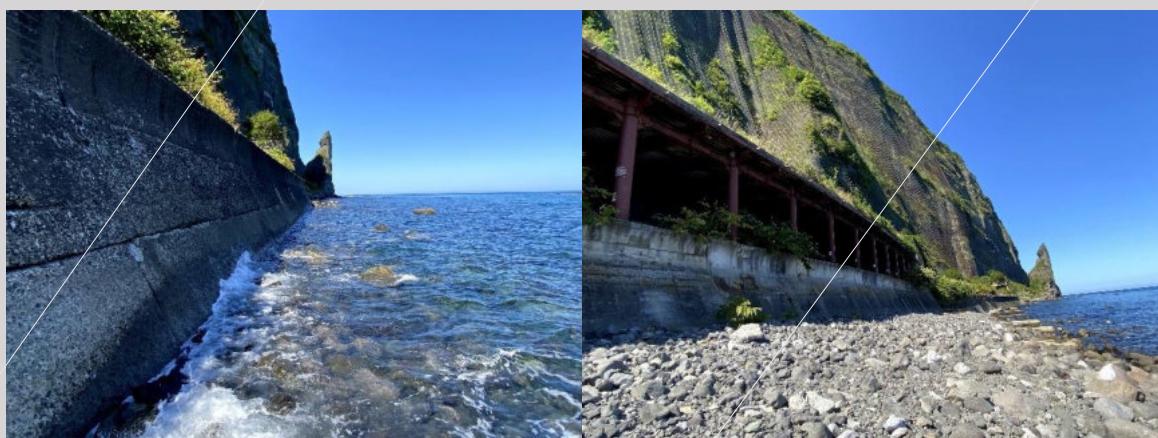


波は穏やかですが、たまに深い所もあるので壁に張り付いてボルダリングの要領で越えて行きます。セタカムイ岩を越えて少し進むと視界が開け、色々見えてきました。手前の灰色の構造物(二代目セタカムイトンネル)・さらに奥の茶色い構造物(三代目セタカムイトンネルに接続する覆道)・もっと向こうに海岸に沿った道路の痕跡(チャラセナイトンネルへ通じるこの海岸最古の道)。

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。

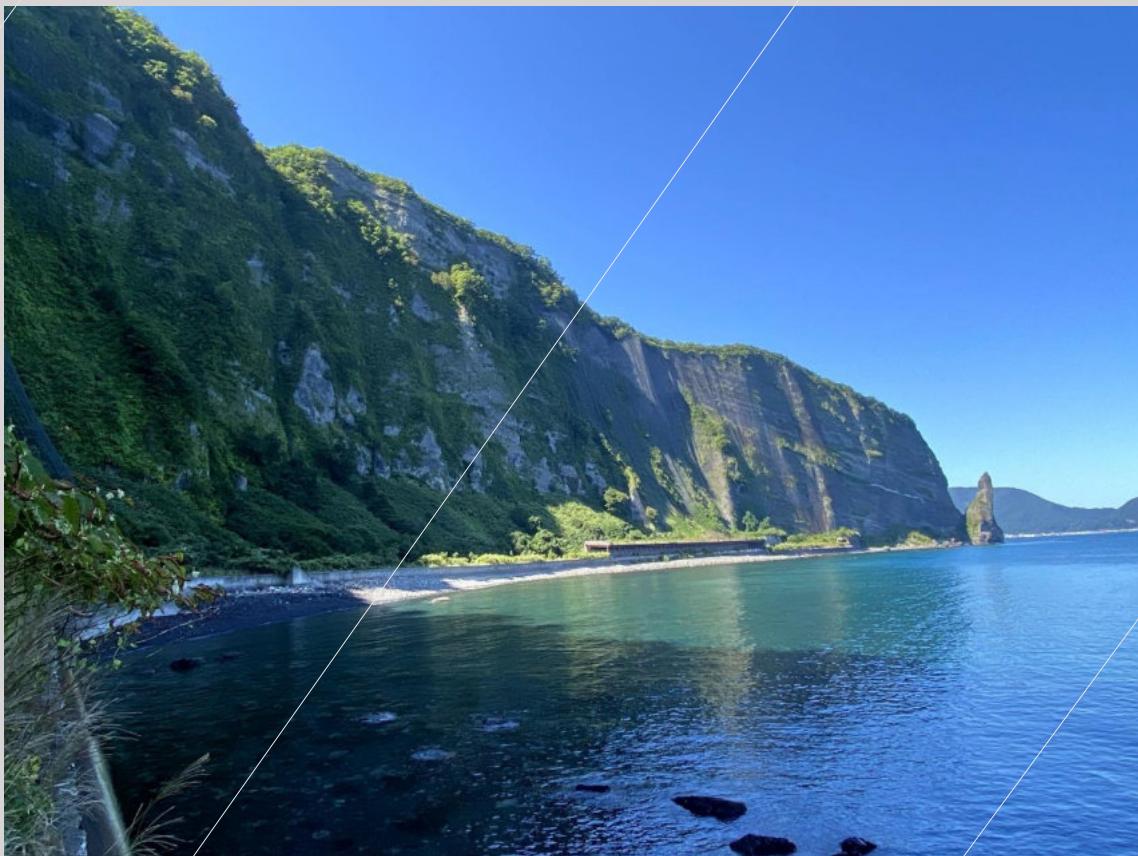
さて、ここで地形図の等高線を見てみましょう——飛びぬけて険しい場所だと即座に分か



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。



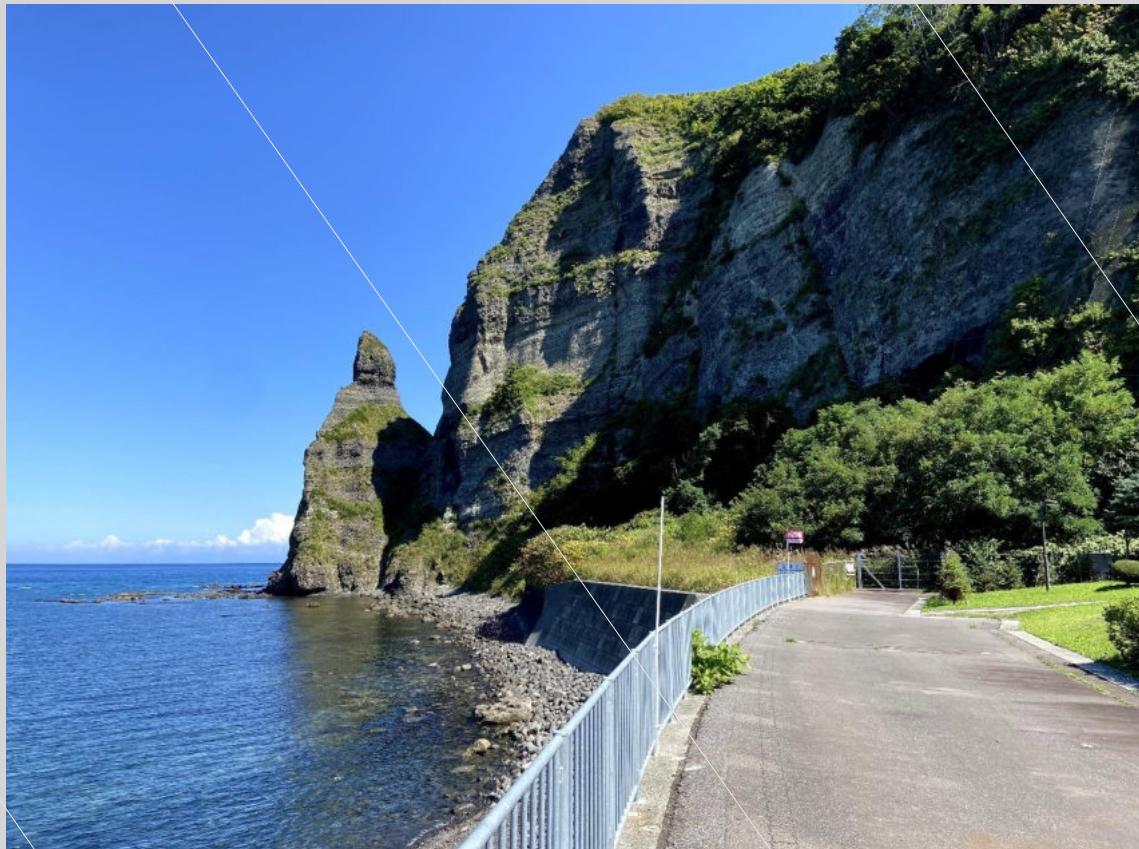
そろそろ戻りましょう。

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。



42

撮影画像の無断転載を禁止します

【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。



【TC25】古平 T 168.2m 1988,S63

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、このルートします。



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。

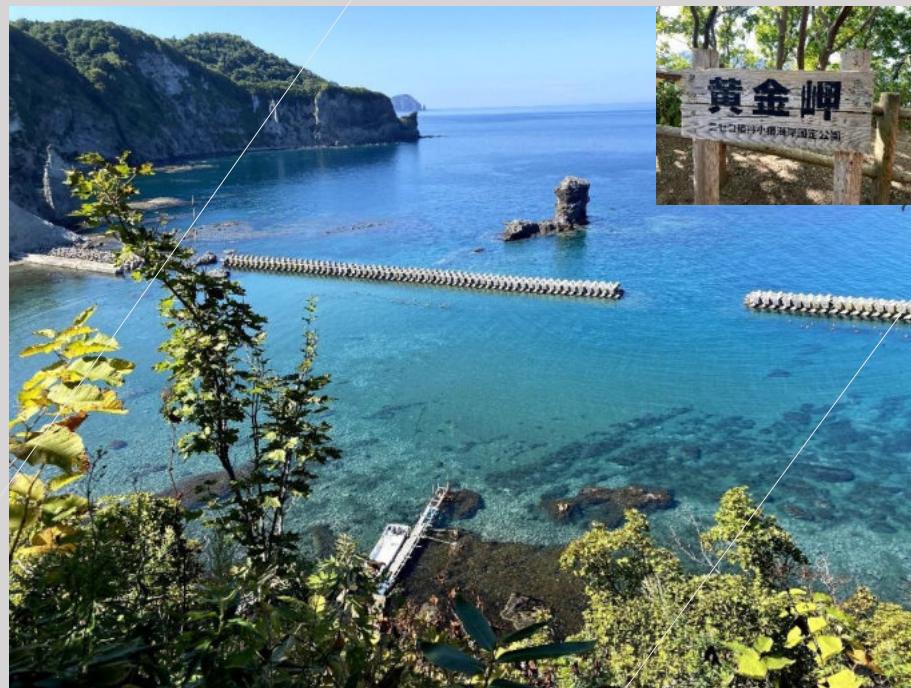
13:25

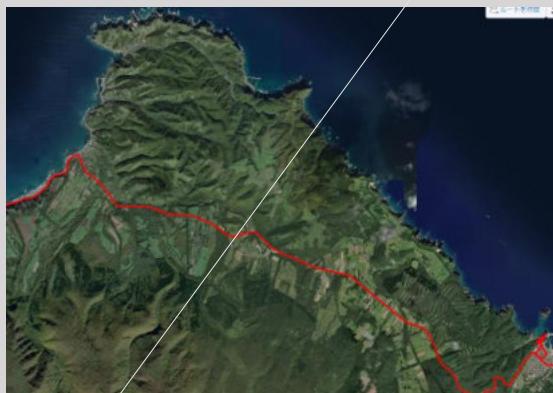
【TC31】(旧)茶津 T 1929,S4



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。



ありました！

藪に突撃します。
慣れて抵抗が消えました。



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



14:54

【TC35】武威 T L=700m 2002,H14



15:02

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。

スズメバチの巣が。刺されたら即退場。

【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。

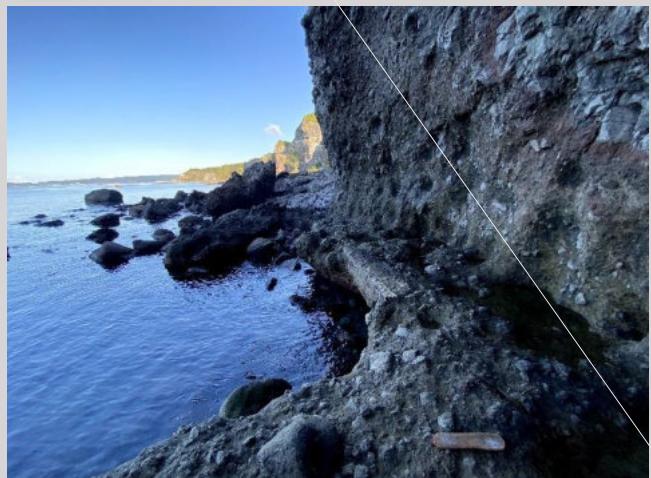
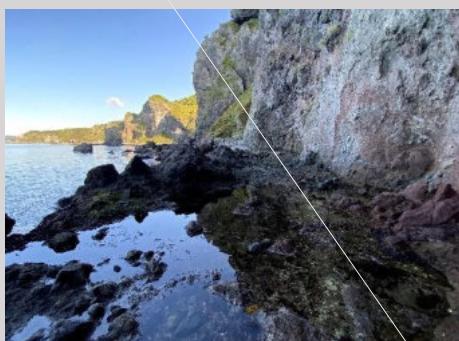


階段が落ちていました。この辺りは他には道の痕跡はほとんどありません。



(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。



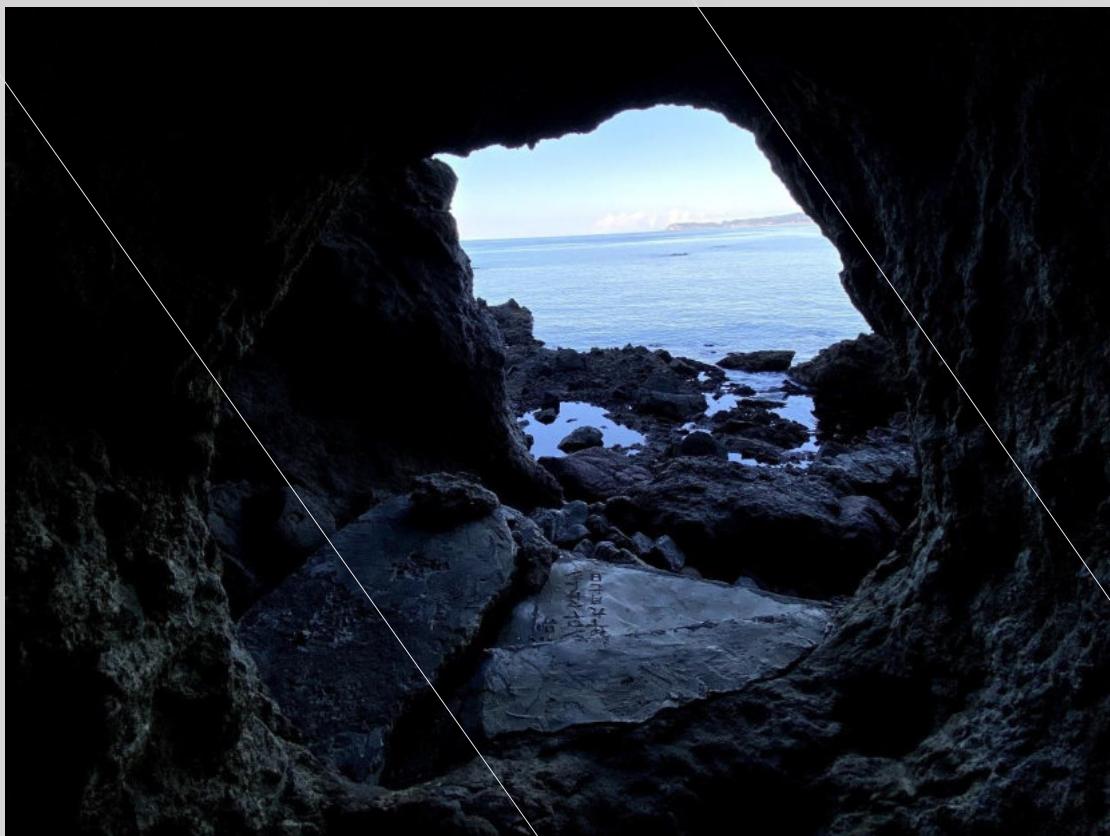
ラスダンの入り口ですね



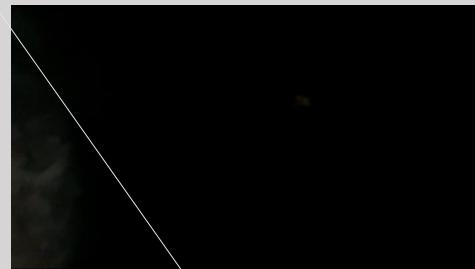
【TC44】念仏 T L=60m 1918,T7 いざ、入洞！



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。



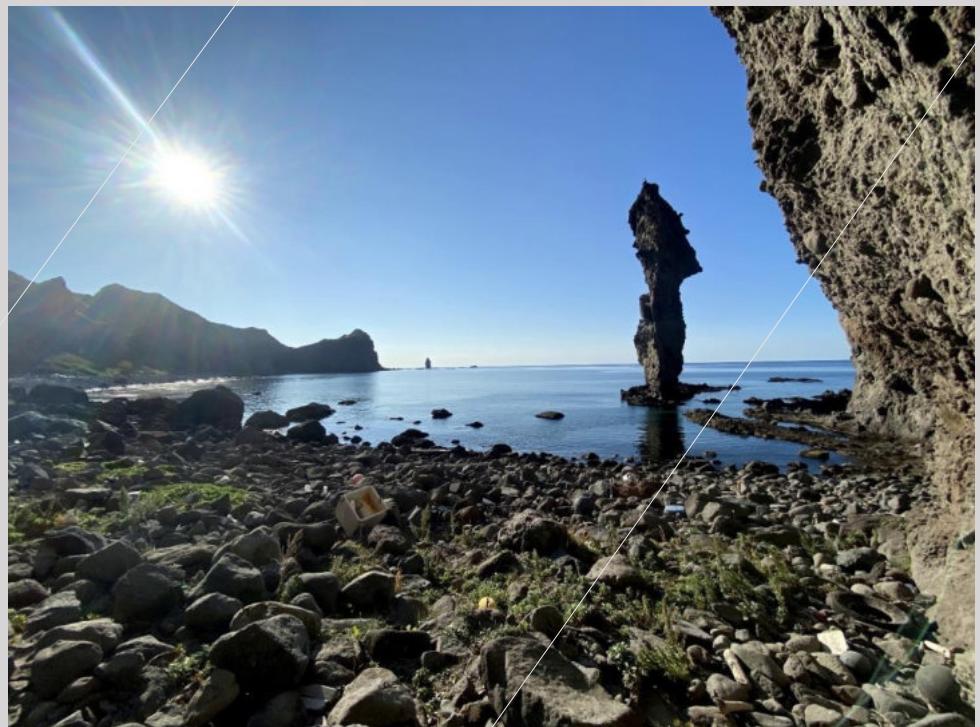
突き当たって右を向いたら微かに向こうからの光が見えます(中央右上)。
木材やタイヤが散乱している暗闇を右へ 20m 前進します。



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。

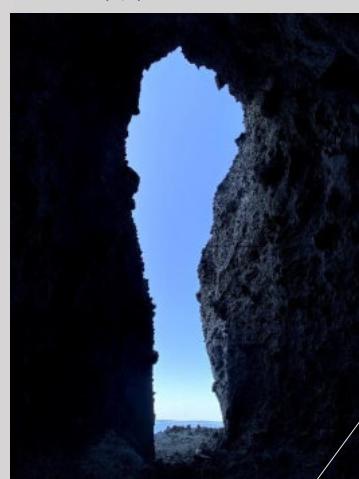


オメガ

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



名前が付いていても良さそ
うな岩たち



何だろう



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

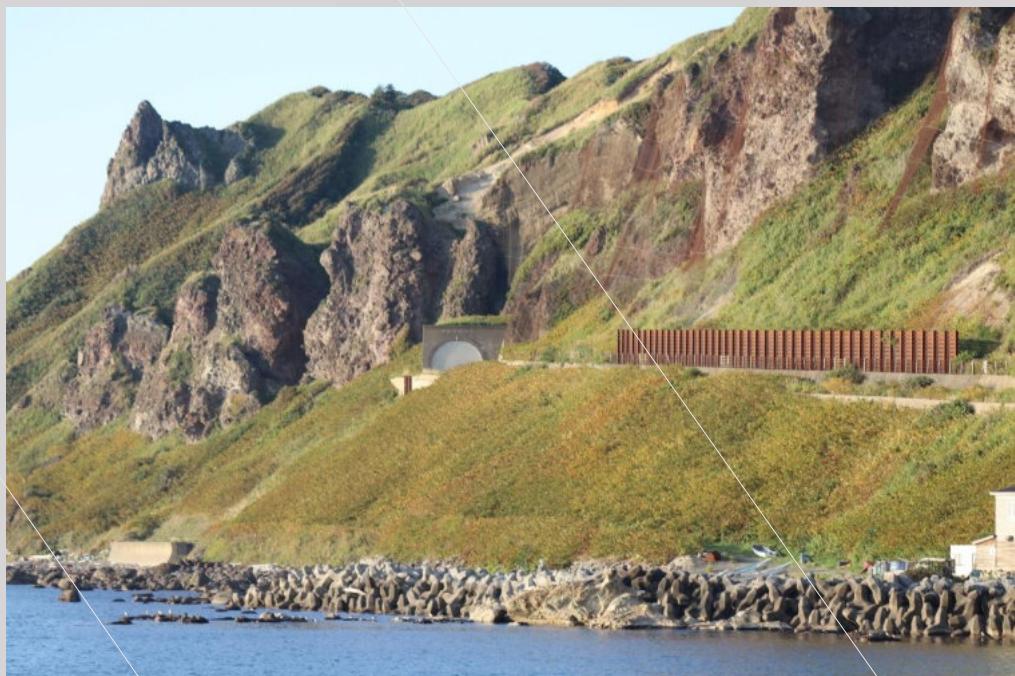
神威岬を貫くトンネル



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

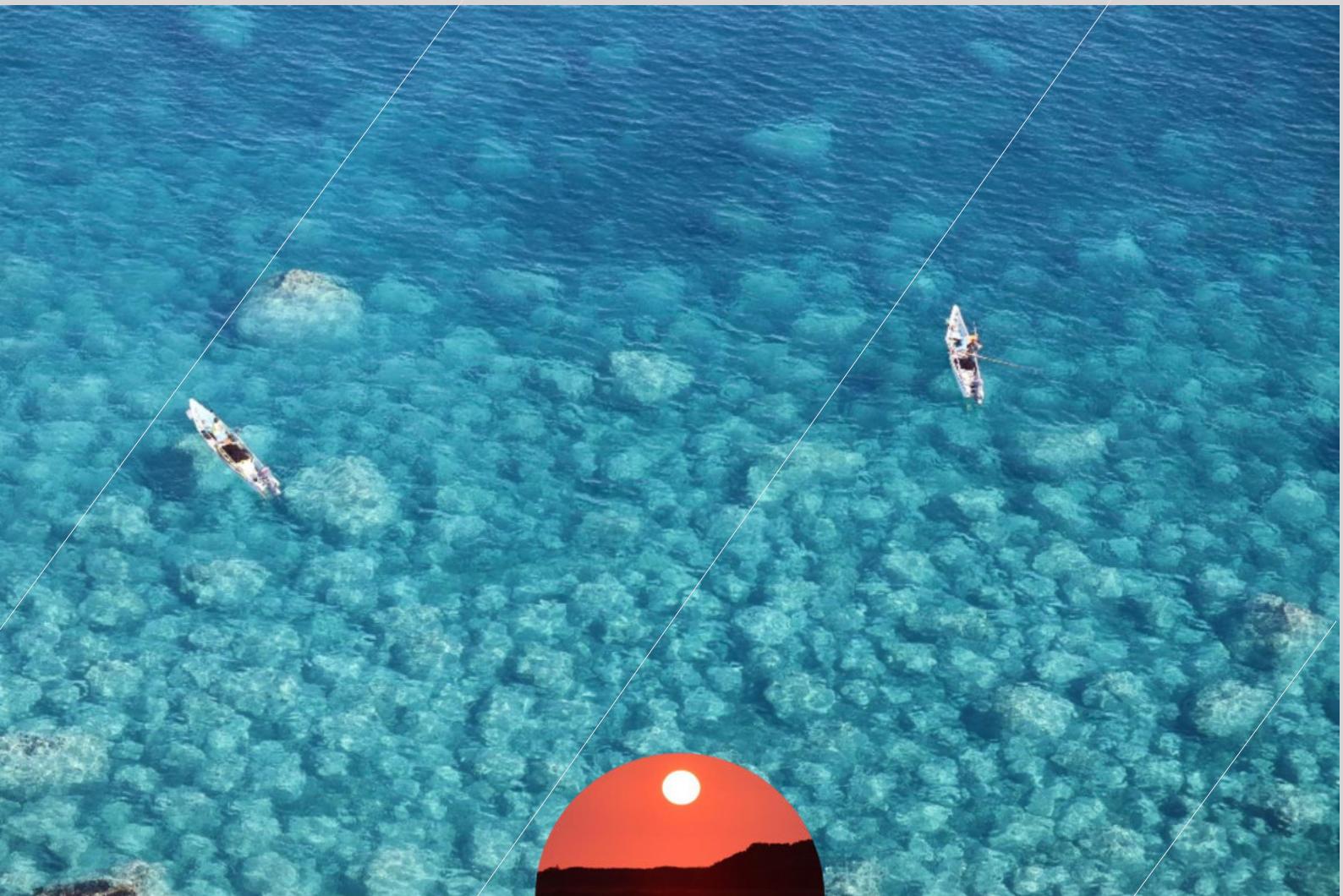
○今後の記事

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た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。

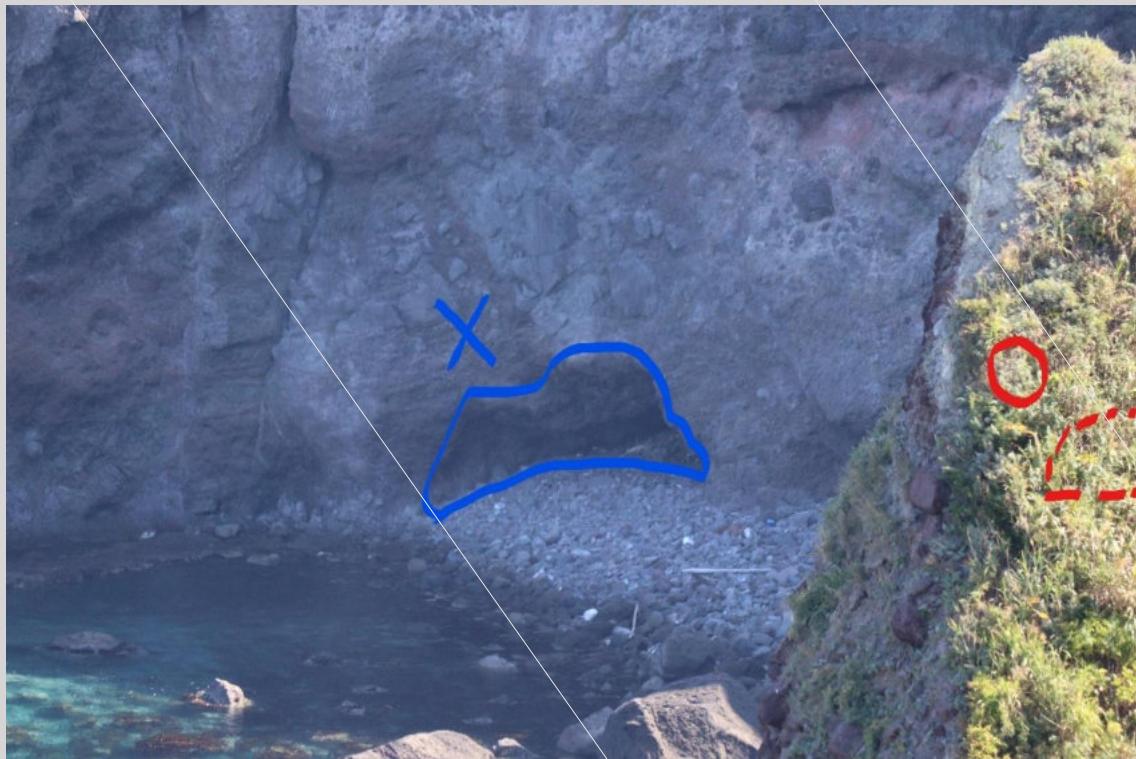
遊歩道の途中から後方下に目を凝らしてみると昨日訪れた「念仏トンネル」が見つかります。

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。

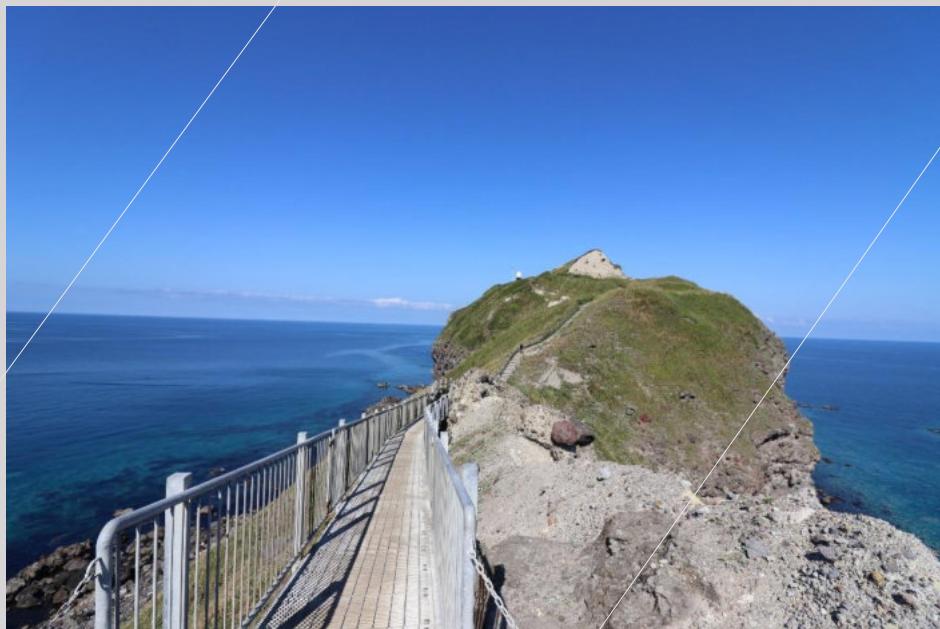
9:08 道中の景色①



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

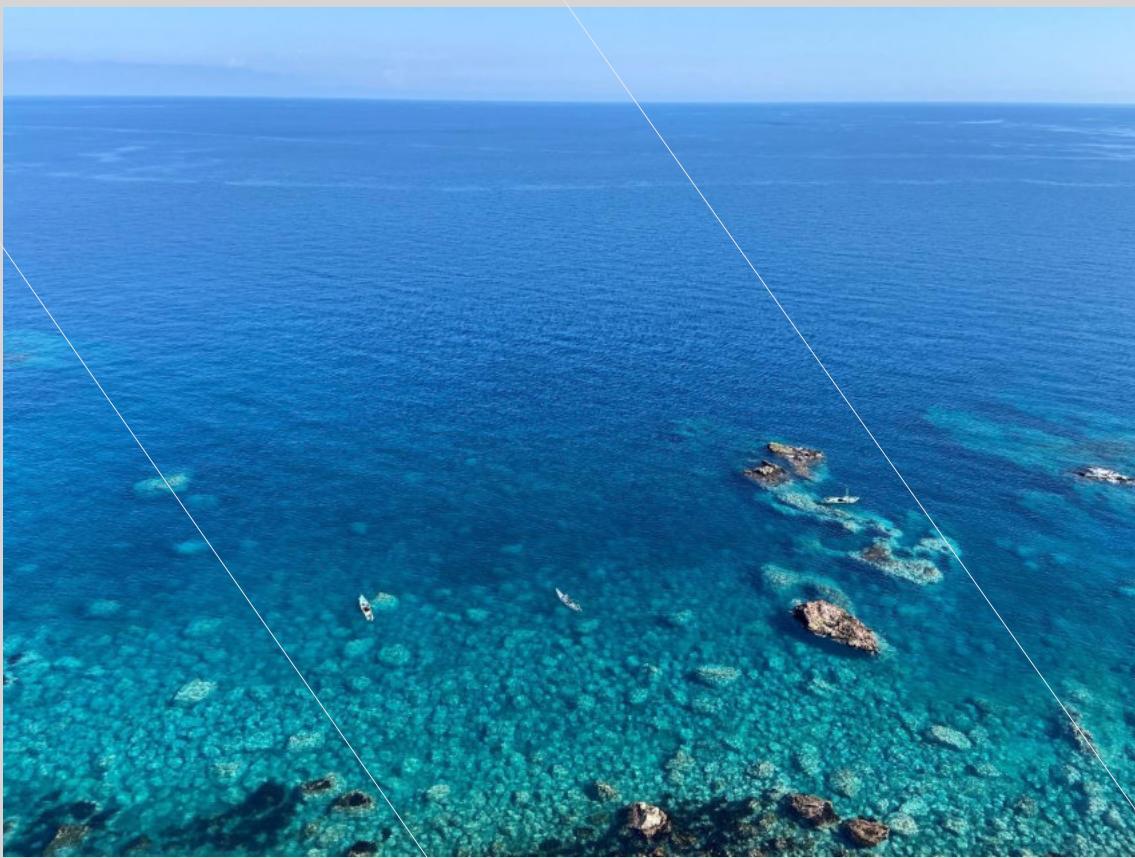
8:57 先端に到着！ここから見える景色は。



西蝦夷三陰岬「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。

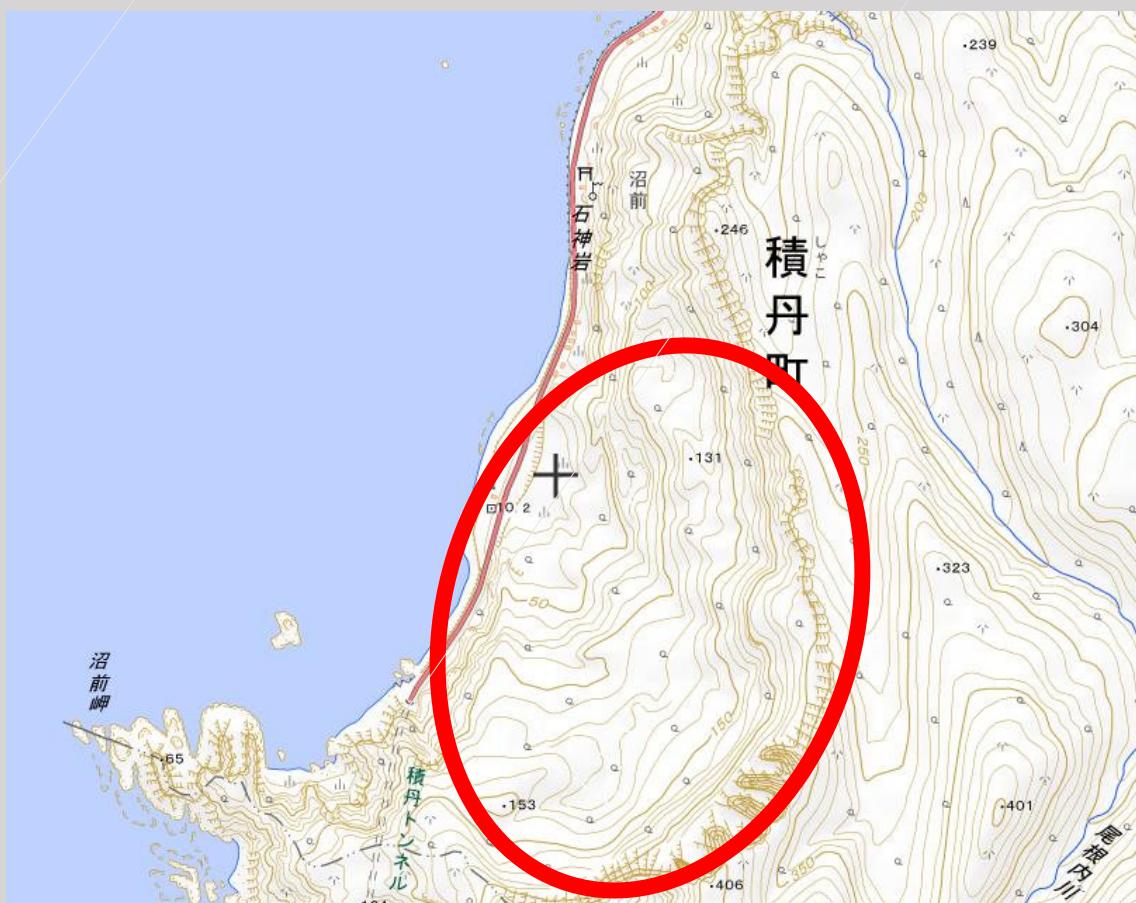
沼前駐車場にて 石碑「ソーラン節のふる里 積丹」 9:47



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



昆布干してゐる WW

草しか生えない、海藻だけに ←草、又昆布の意

駐車場とはいえ、ここ歩道

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



76

撮影画像の無断転載を禁止します

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ります。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

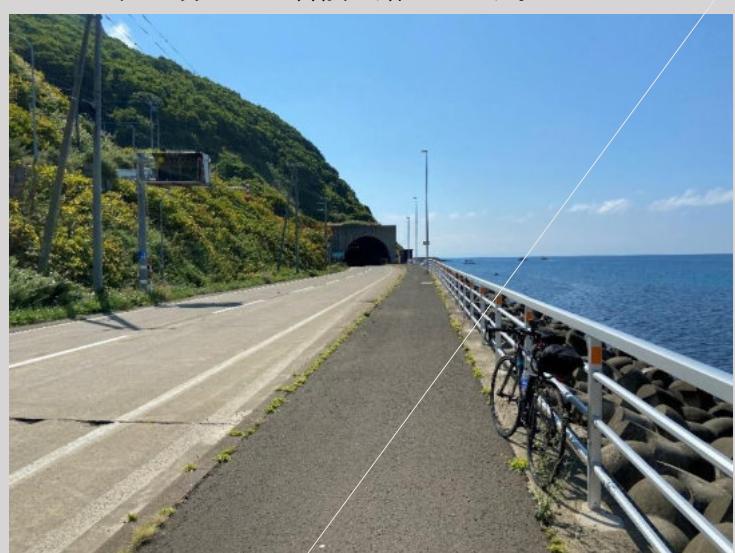


山場として扱うかどうかは悩みましたが、30 分ほどの冒険が始まります。



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」

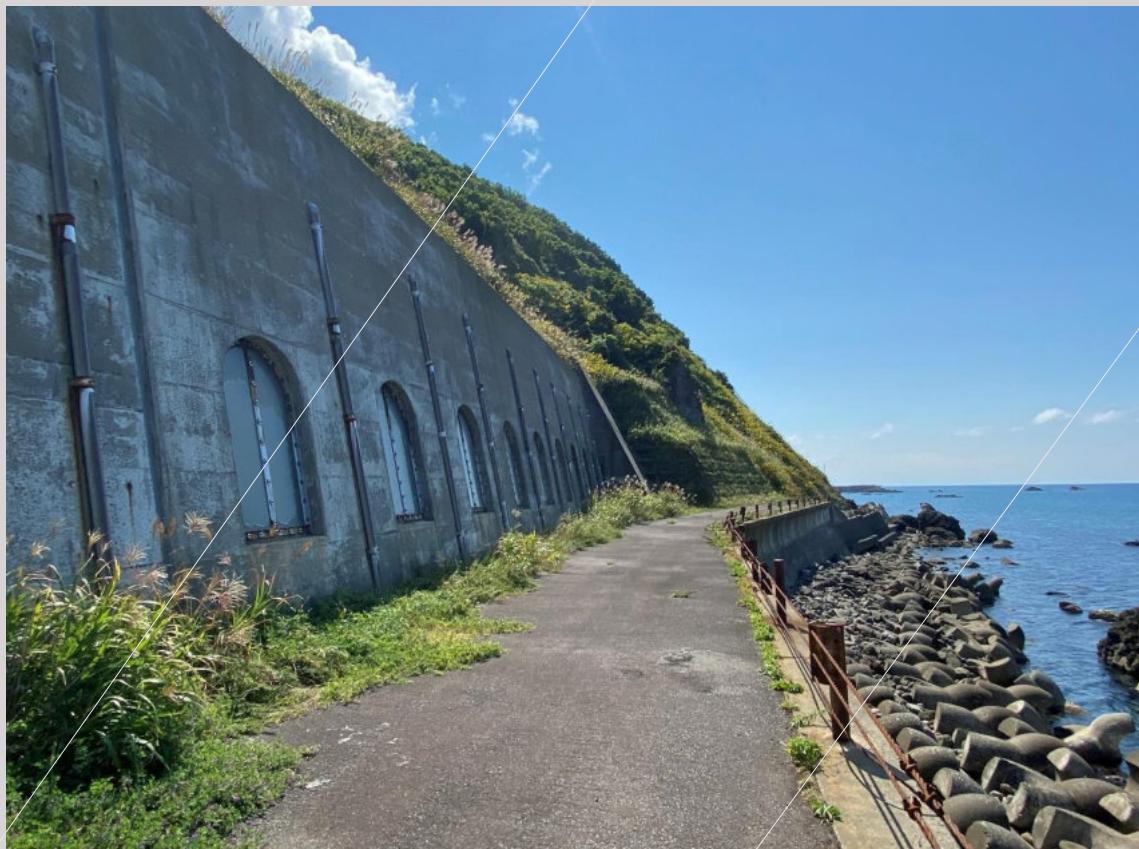
10:24 【TC53】窓岩 T L=565m H4,1992



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。

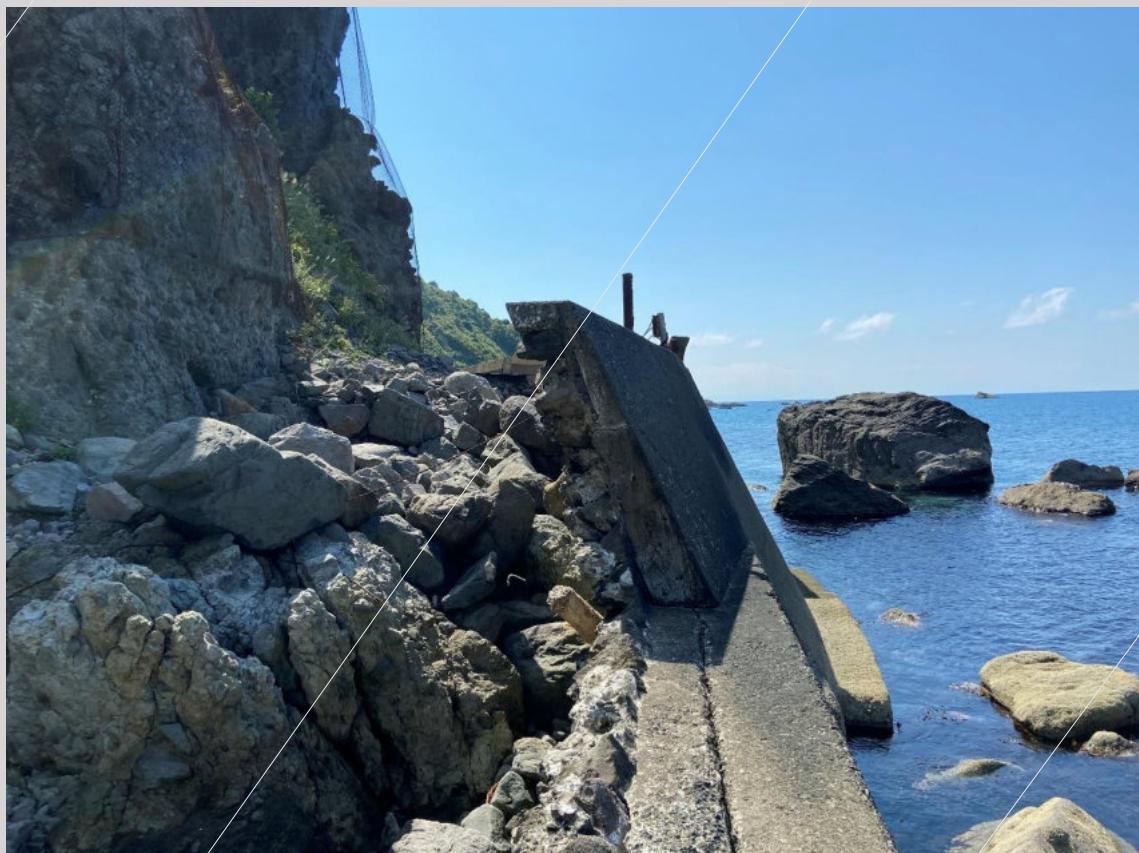
海と崖に挟まれて棄てられた道路の末路である。鉄筋を入れていた擁壁が接合部から分解し、真二つになってしまっているのが分かる。山側を見ると落石が限界を超えて詰め込まれたネットが見られる。元々、消波ブロックのおかげで残っている向こうの道路と同じ高さに路盤・舗装があったのだが、完全に抉りとられている。窓岩トンネルの開通は 1992 年。長く見積もっても 30 年でここまで崩壊をもたらしてしまうのだ。



上手いこと歩けるようになっている

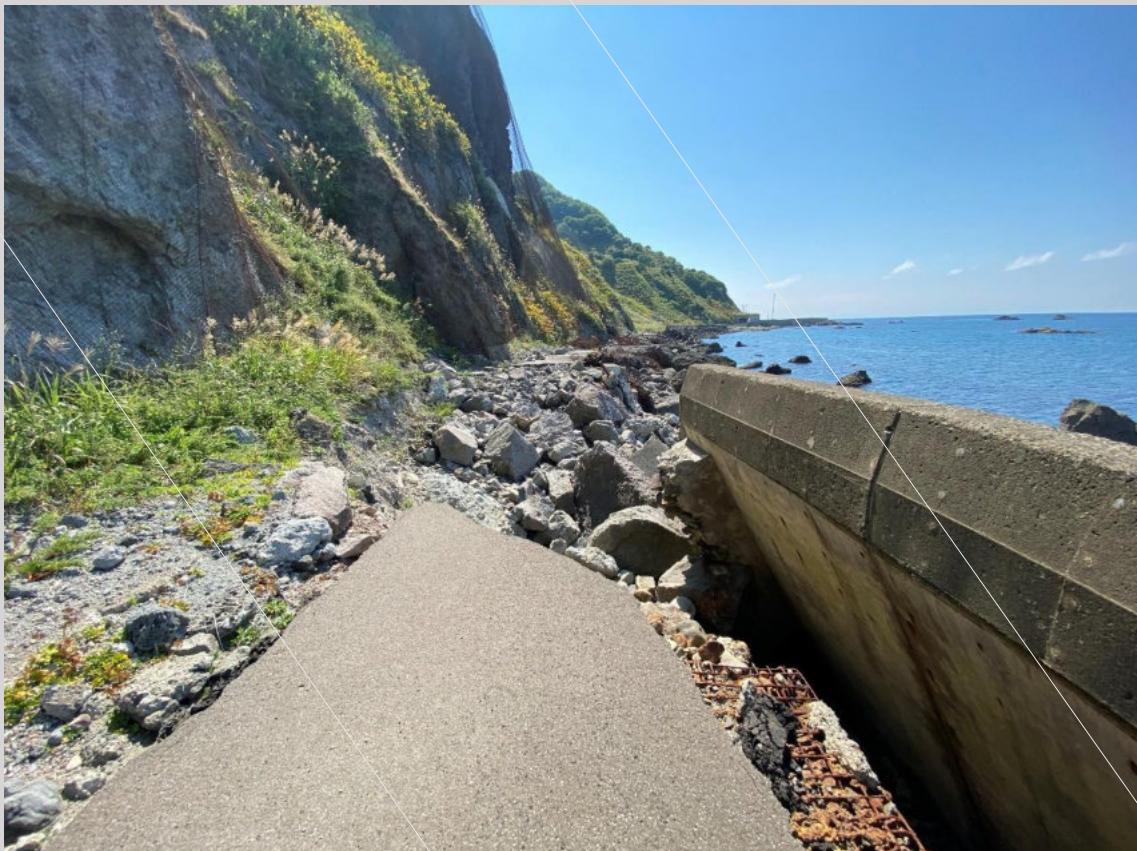


昆布。採ったら多分密漁になります。



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てきますが、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は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。

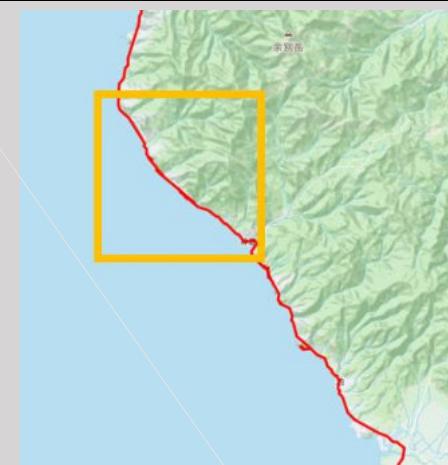
因みに三日後に期末試験。 2022/01/08 AM3:16

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。



87

撮影画像の無断転載を禁止します



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。

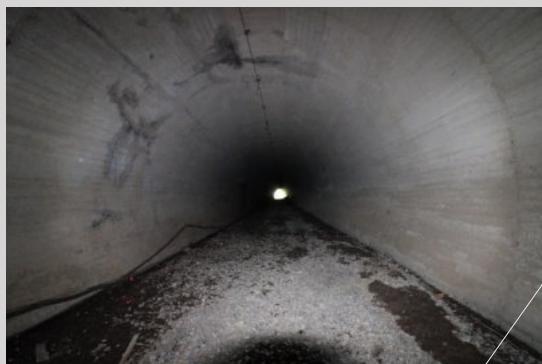
旧道より、大森トンネルを眺める。トンネル上部の法面がしっかりと固められています。大森トンネルの神恵内側はとても迂回できそうには見えないので反対側に頼むしかなさそうです。そもそも堤防が越えられない、人間は非力。



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。



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。

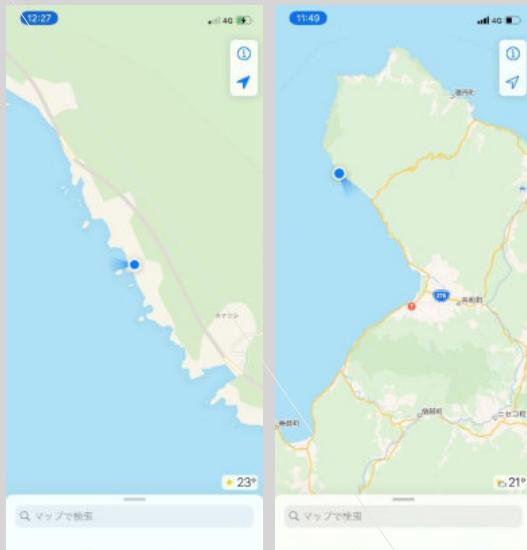
道か？道なのか？？？何もかもが道に見えててしまう。

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。

98

撮影画像の無断転載を禁止します

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>

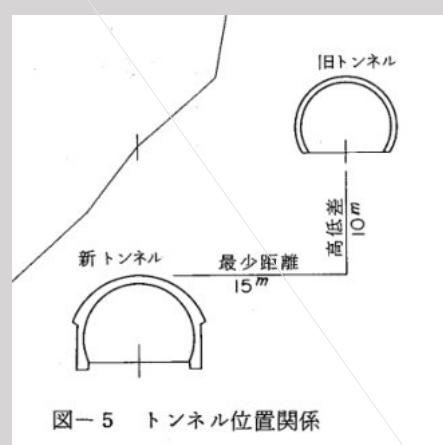


図-5 トンネル位置関係

(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。あったら記述しています。

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。

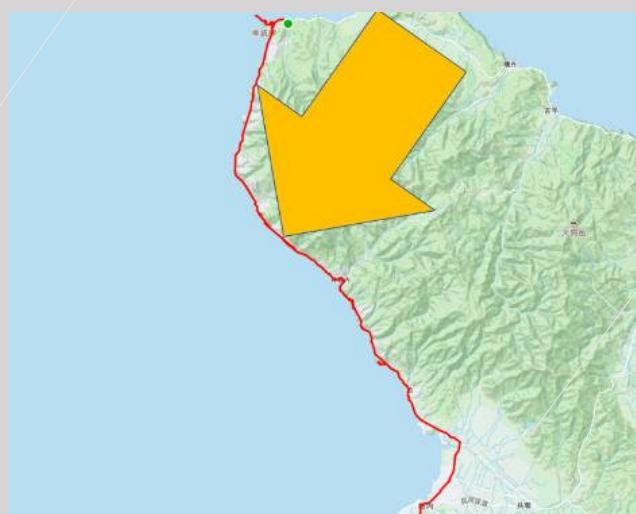
北海道で人口が 1,000 人を割っているところは 2021 年末で 2 か所——音威子府村(682 人)、神恵内村(797 人)。かつて鮓漁で栄えた現在の神恵内村も人口減少が続き、2012 年に 1,000 人を割りました。因みに西興部村(1,034 人)、赤井川村(1,115 人)と続きます。いずれも 2021 年 12 月の数値です。

<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】

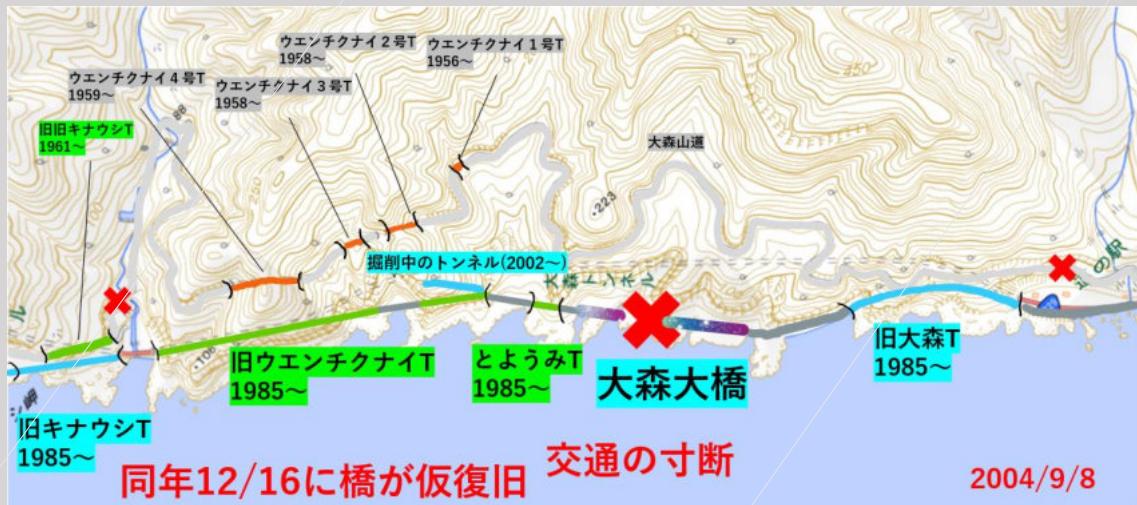
初代の自動車道路、大森山道です。大森山道はその名の通り海沿いを避けたルートであり、大森から標高を 180m まで上げて、4 本のトンネルを用いてキナウシ川の谷へと降りるルートです。キナウシ川からは初代キナウシトンネルを通って海岸線へと至りました。今回の旅行では大森山道は探索対象外としました。流石に一人で行くものじゃない。



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。一つメモしておくたいのが、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。

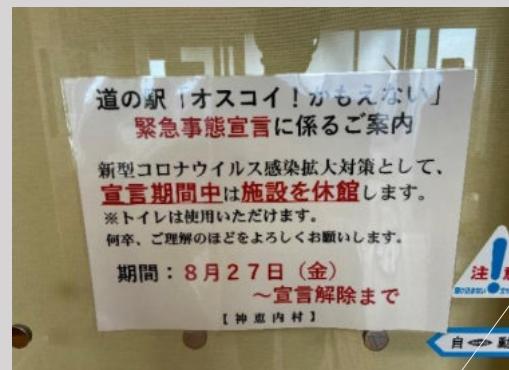


トンネルを抜けると道の駅「オスコイ！かもえない」です。オスコイとは、ニシン漁に使っていた船を漕ぐ櫂の動きを合わせるための掛け声らしいです。そして、緊急事態宣言定期。この道の駅はまた機会があったら入ってみたいです。この「にしん街道」の柱は今後もちょくちょく出て来ます。看板によると神恵内村には 53 の袋淵があつたらしいです。

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。



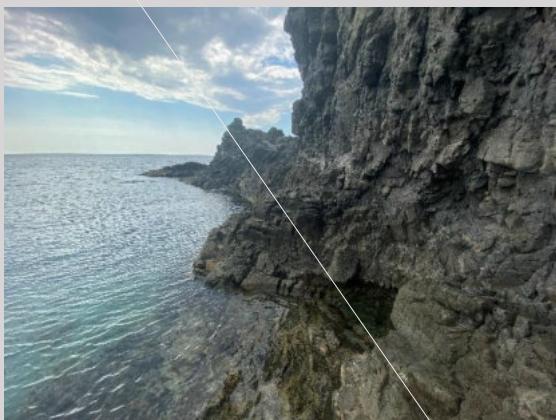
12時半に満潮を迎えて今は潮が引いている最中なので何とか到達したい。

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

111

撮影画像の無断転載を禁止します

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

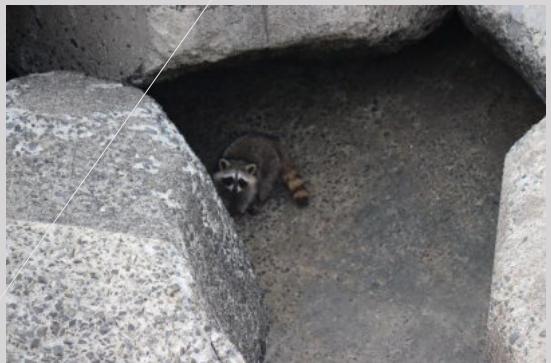


キナウシトンネルも神威岬も素晴らしい空間だったのですが、この宙に突き出した橋は一段違いました。スケールが大きすぎる、余りにも非日常が過ぎたのでしょう。この地に立っていることへの満足感・達成感がじんわりと湧き上がってきたのを覚えています。シャッターを押す手が止まらない。写真が多いですがこれでも沢山の中から選び抜いた結果だから許してほしいです。感動の度合いと写真の枚数は連動するので。

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？

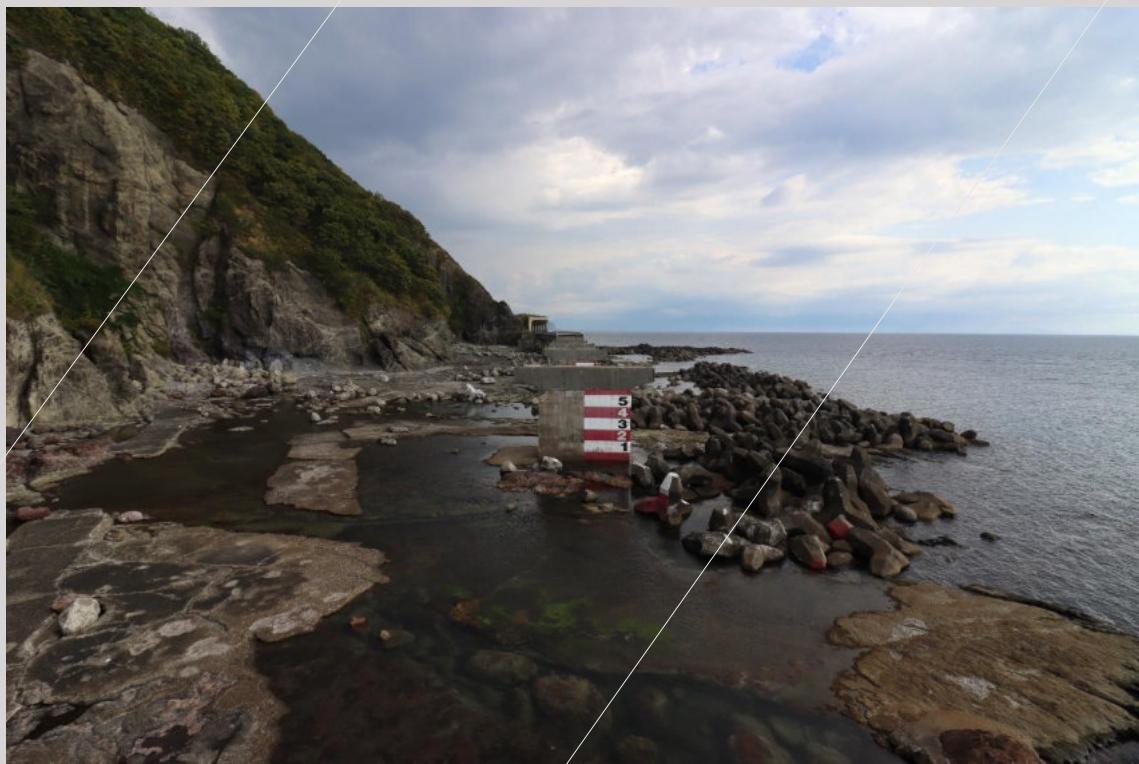
一つ 20t もある消波ブロックの首が散らばっている。これ程の数の消波ブロックが無惨にも破壊されているのを見られる場所は他に思い当たらない。また角が丸まって風化の最中にある。これからも洗われ続けいつの日か海へ引きずり込まれる運命にあるのだろう。



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。



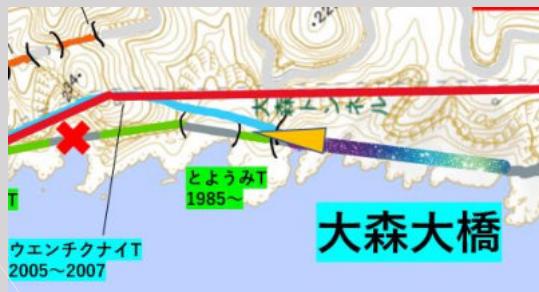
【TC65】とようみ T L=132m S60,1985

【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。



名
も
な
き
滝

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	エポキシ樹脂プライマー KCエポプライマー	0.10 kg/m ²
バテ	エポキシ樹脂系バテ KCエポバテ	0.30 kg/m ²
中塗 (3回塗)	柔軟性エポキシ樹脂塗料中塗 KCエポエラスト中塗	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 P5~P7 1,942m	
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。



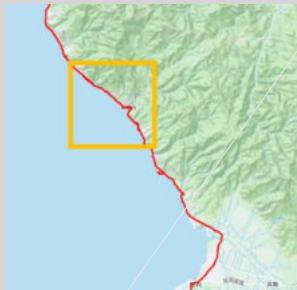
15:07 岬を挟んだ向こうの世界に、人知れず眠る旧国道 229 号。自然に身を委ねる。

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。

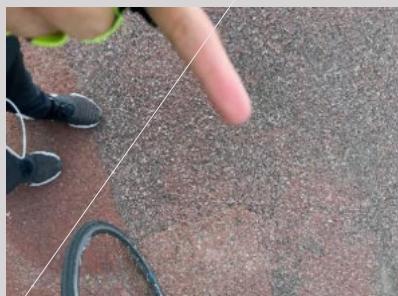
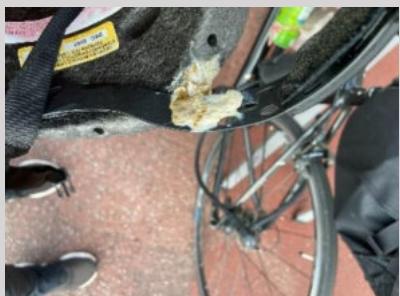


流木で作ったそう、with マスク / かつての袋潤は漁港に / なぜ竜なのだろう(村の伝説)



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)



122

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、あと白鳥にはもうこれであります。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



128

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



137

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……



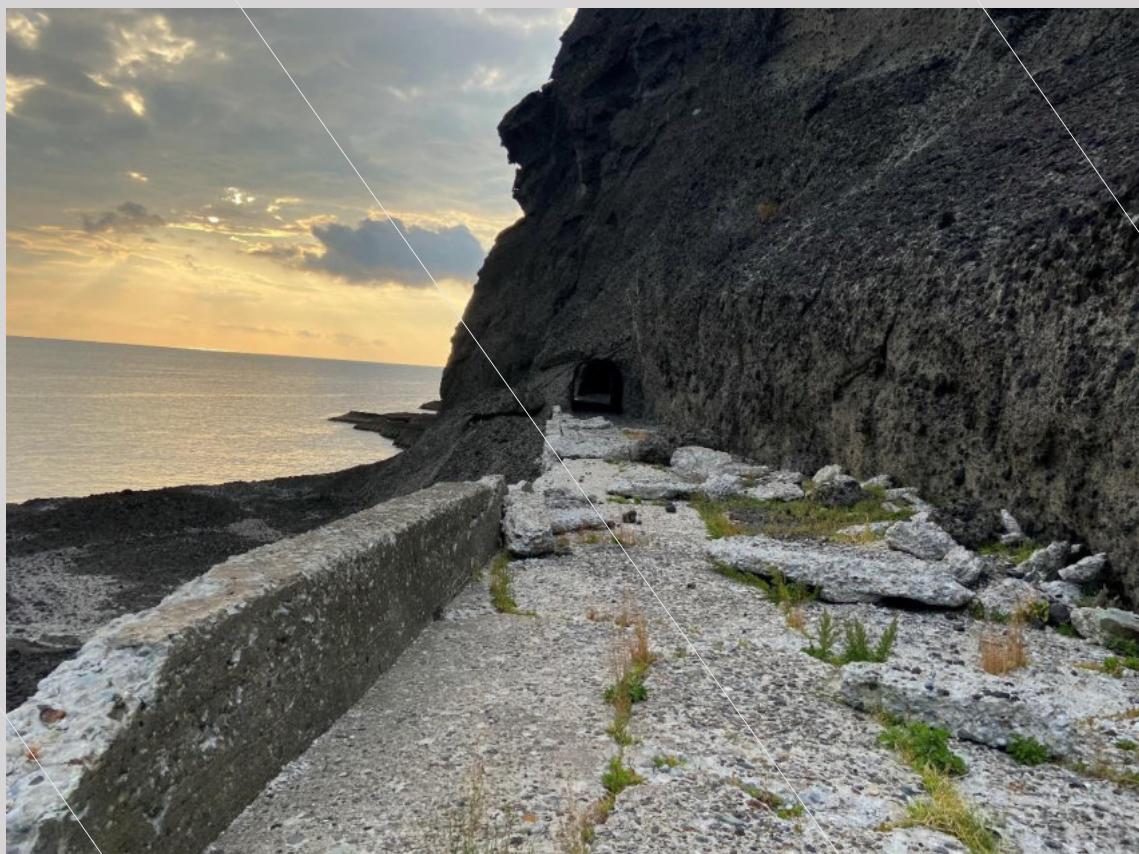
この景色が見たかった！

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。



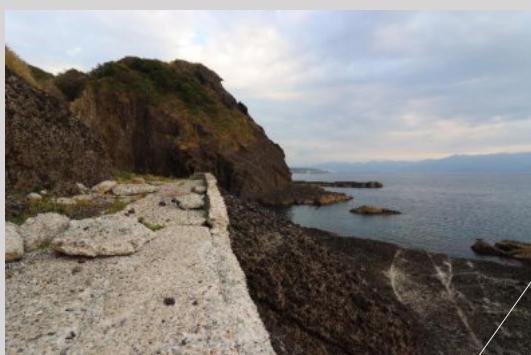
(左)この奥にはまだ見ぬ隧道が4,5つ、だが時間が許さない。(17:12)

(右)パッと見て「東京都だ」と思いました。(17:13)

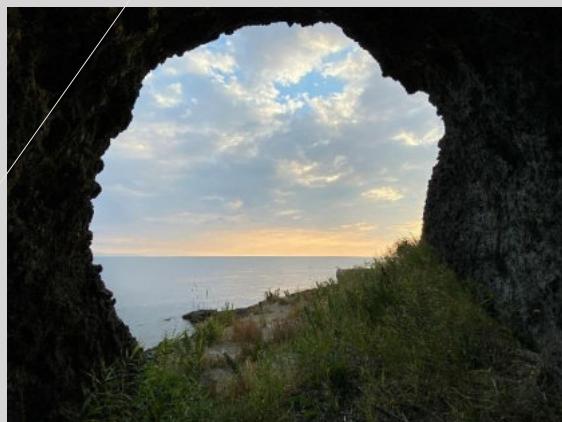


くどくてごめんなさい。ここは好きなのです✓。(17:15)

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。

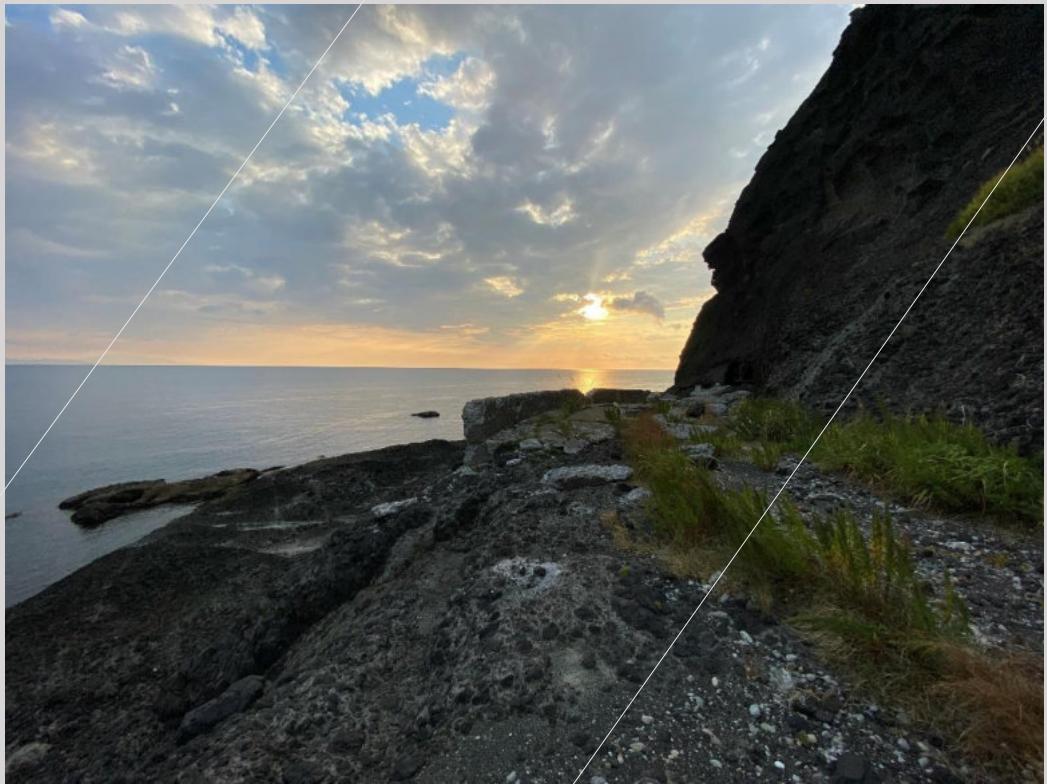


17:16 旧兜Tと兜8号Tの衝突部分



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



144

撮影画像の無断転載を禁止します

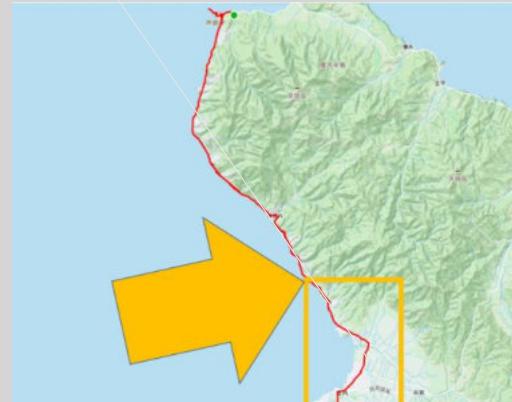
17:28、丁度 30 分で戻ってきました。旅行中のみ時間管理が得意な私です。

国道 229 号の愛称の一つにカブトラインとい

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

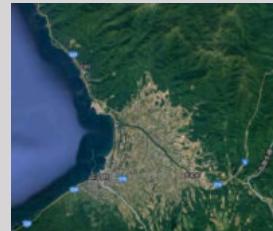


泊原発の脇を 1,000m 超のほりかっぷトンネルで過ぎます。トンネルを通るので普通に走っていたら(知らなければ)原発の存在には気付きません。トンネルを抜けると少しの間共和町を走ります。原発があれば大体ある見学館、時間があれば「とまりん館」にも行きたかったのですが(以下略)。

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。

146

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。

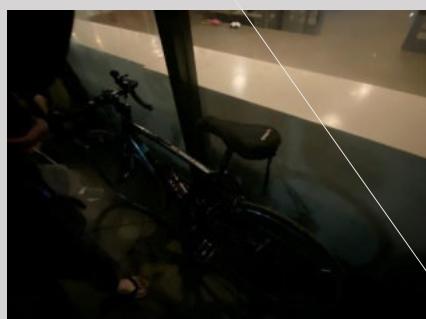
普段なら停まることは多いのですが、全然坂が登れませんでした。そんなに疲労は感じていないけれどやっぱり足を使い過ぎた？

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つ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。

ワッカケー豊浜一沖歌 https://www.youtube.com/watch?v=RhR_pm51oFQ&t=443s

古平一武威 <https://www.youtube.com/watch?v=BuV5lueIAv0>

来岸一神威岬一西の河原 <https://www.youtube.com/watch?v=qfNPTKRAXPk>

窓岩一神恵内 <https://www.youtube.com/watch?v=V5zBf6O9qfE>

五連橋一弁天島 <https://www.youtube.com/watch?v=8GlgNIM5lTg>

弁天島一兜岬 <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	???	????	???		

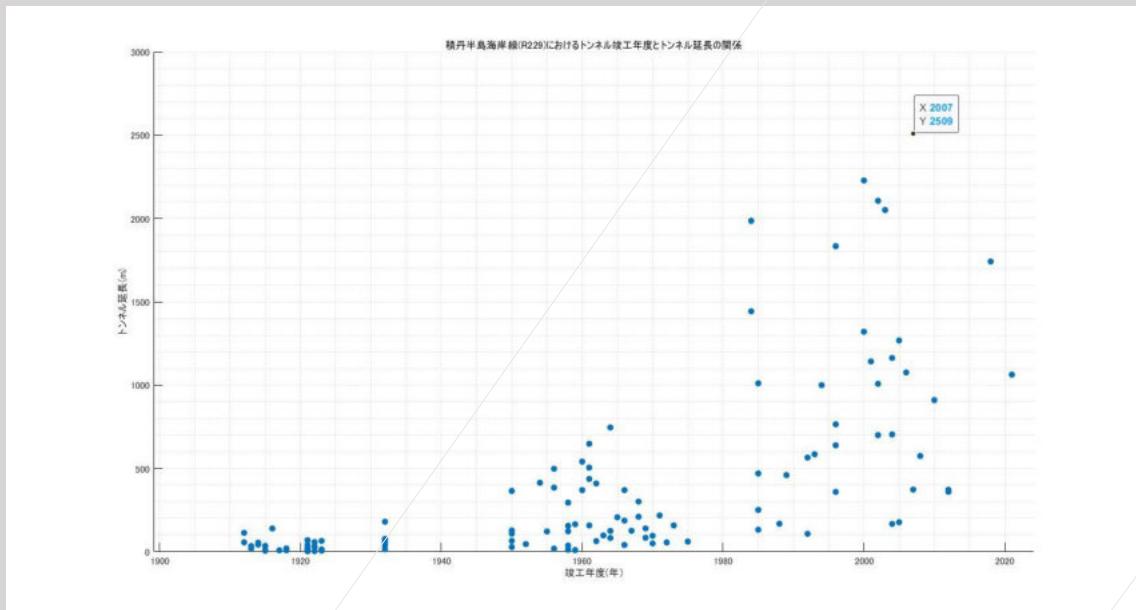
No.118	渋井 1号トンネル	3	14	????	???		現存せず
No.119	渋井 2号トンネル	3	1	????	???		現存せず
No.120	茶津トンネル	1	107.5	1992	H4	TC82	
No.121	茶津 1号トンネル	2	98	1963	S38		現存せず
No.122	茶津トンネル	2	???	?????	???	TC84	
No.123	茶津 2号トンネル	3	9	1917	T6	TC83	
No.124	茶津 3号トンネル	3	12	1958	S33		現存せず
No.125	ほりかっぷトンネル	1	1443	1984	S59	TC85	
No.126	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、海に目を向けて袋淵を探してみましょう。

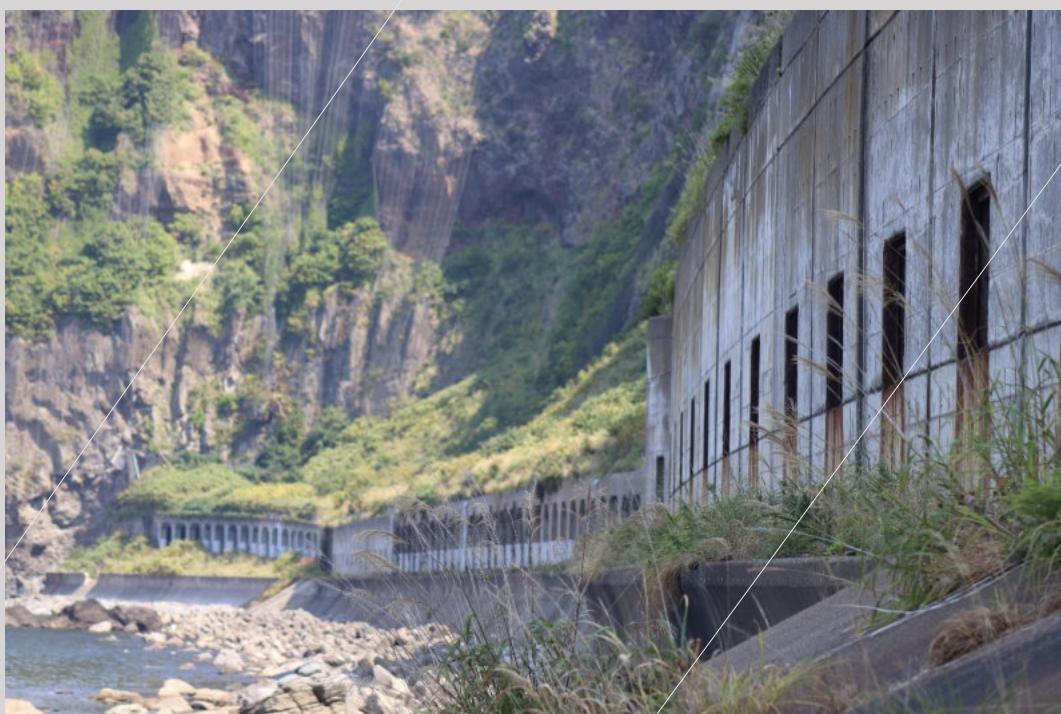
小樽から神威岬経由で岩内までバスが出ているのでそれでも良いです。

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。



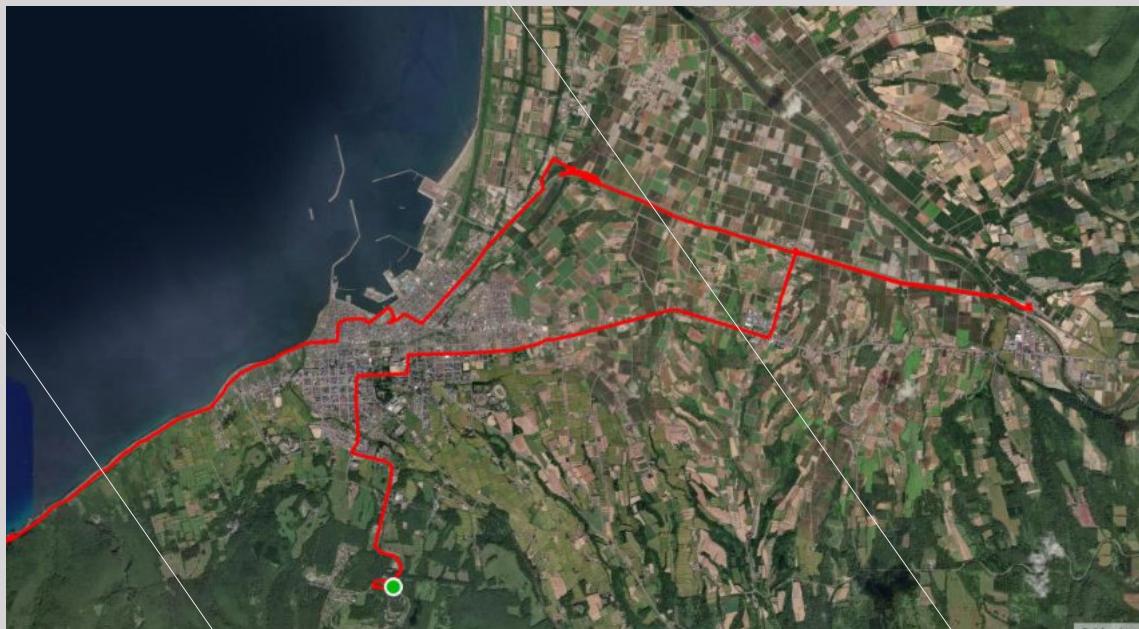
7:27 出走！



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

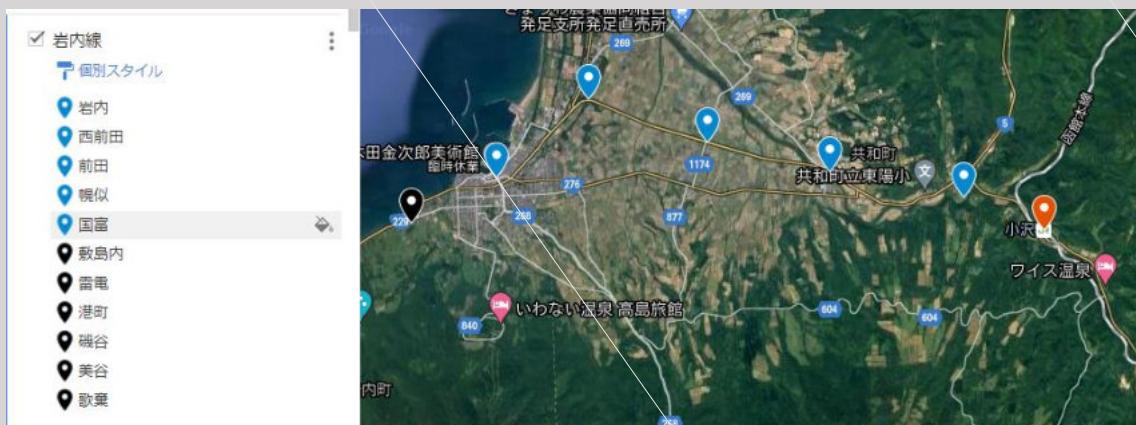
廃止：1985 年 7 月 1 日

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、そろそろ 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！？

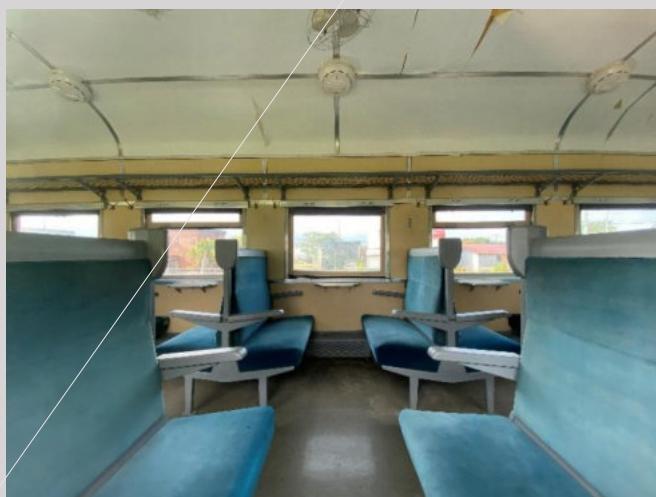
(右)半分近く現存しない駅で興奮を禁じ得ません。岩内 170 円がいいね。



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)



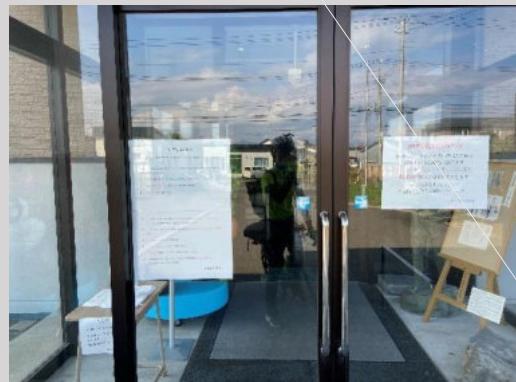
ほりかっぷトンネルにより昨日は見ることが出来なかった泊原発が顔を見せています。

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

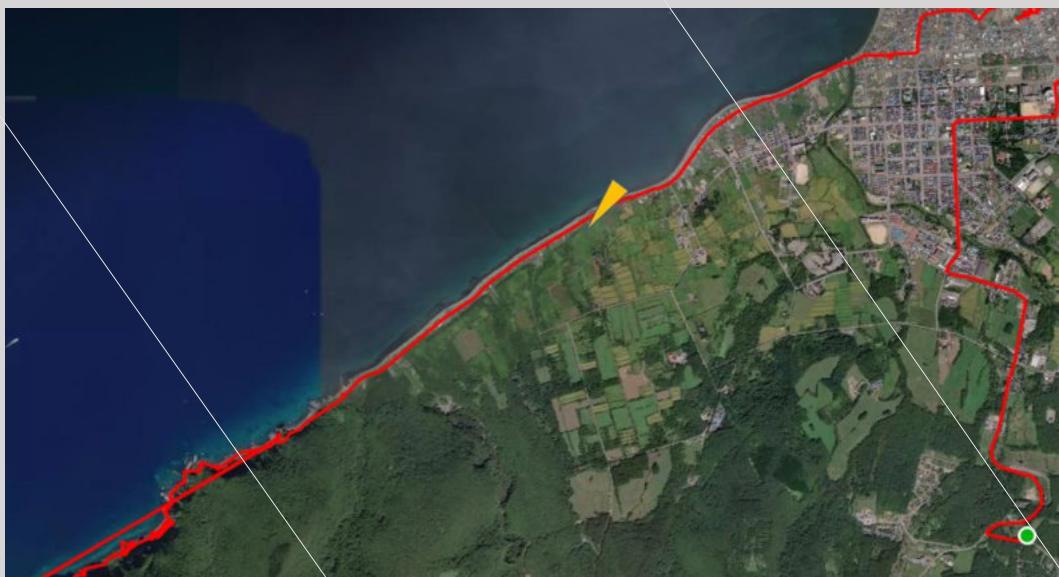


(雷電温泉はもう……)これはまた後で。



にしん街道の柱 2 本目





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一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



174

撮影画像の無断転載を禁止します

雷電トンネル
Raiden Tunnel
全長 3,570m

50



非常電話



・非常通報装置。

トンネル内中央線
△□有り 走行注意

- ・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。

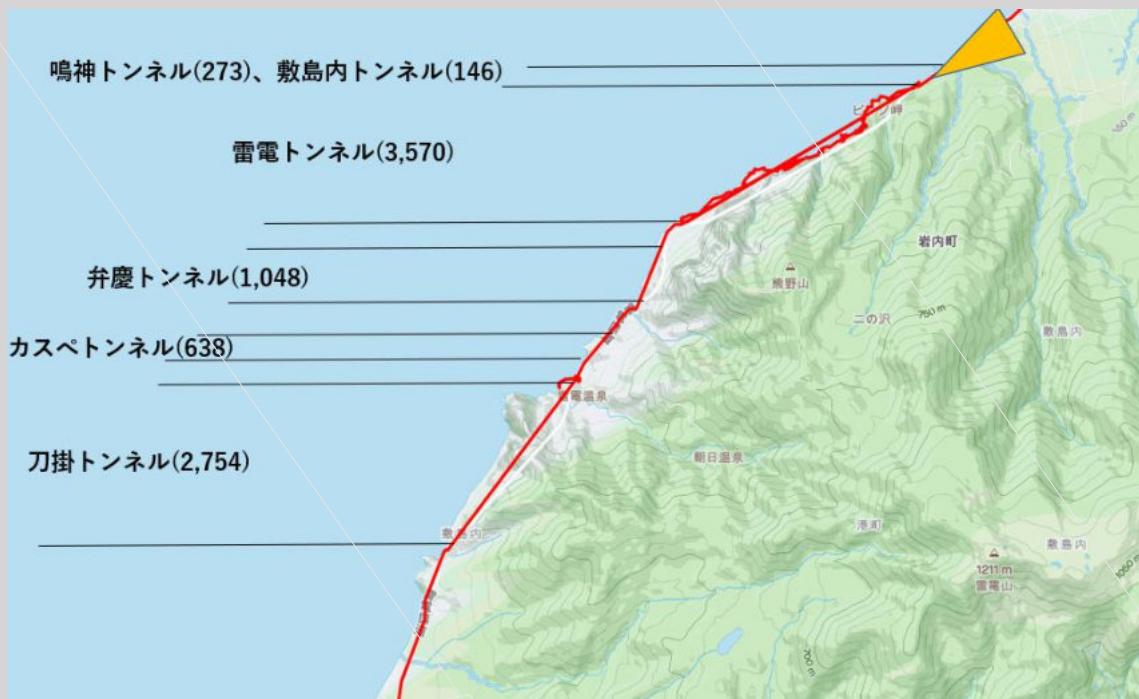
(右)三日目にして余市から 100km 来ました。国道 229 号は残り 187km です。そして道の先に見えてきたのは深緑の塊、かつても今も道路はあの巨体に挑みます。

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時間を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の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の内覆道へ到達しビン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ビンノ岬側からアタックしてビンノ岬トンネル東側坑口に行くのみでした。②の空撮動画では樺の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ではビン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の内覆道を視認出来ていました。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。

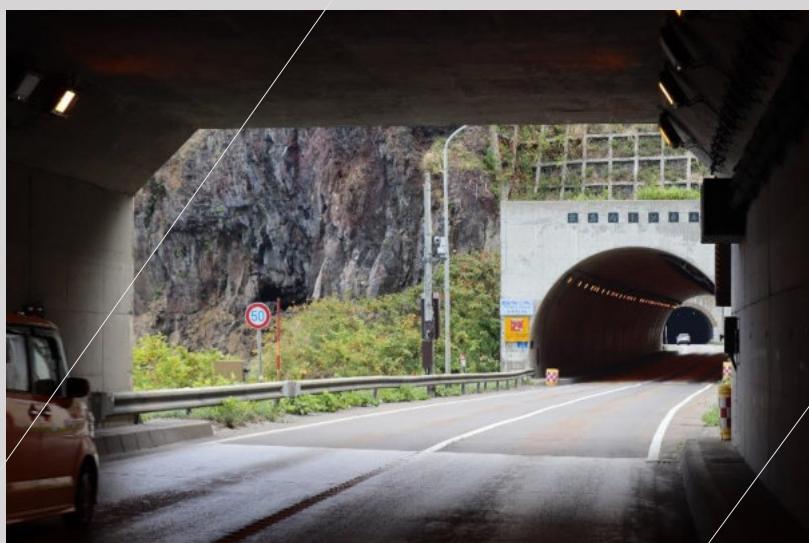
よって、立てた計画は東口からアタックして岩肌を登り雷電川を越えて望遠レンズで樺
仙内覆道を写真に収めるというものでした。西口についてはアタックの余地はないでしょう。
マニアにとっては涎ものであるが堅く到達を拒む雷電海岸。道があるかなんて行って
みなければ分からぬのです。



※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) 38 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。

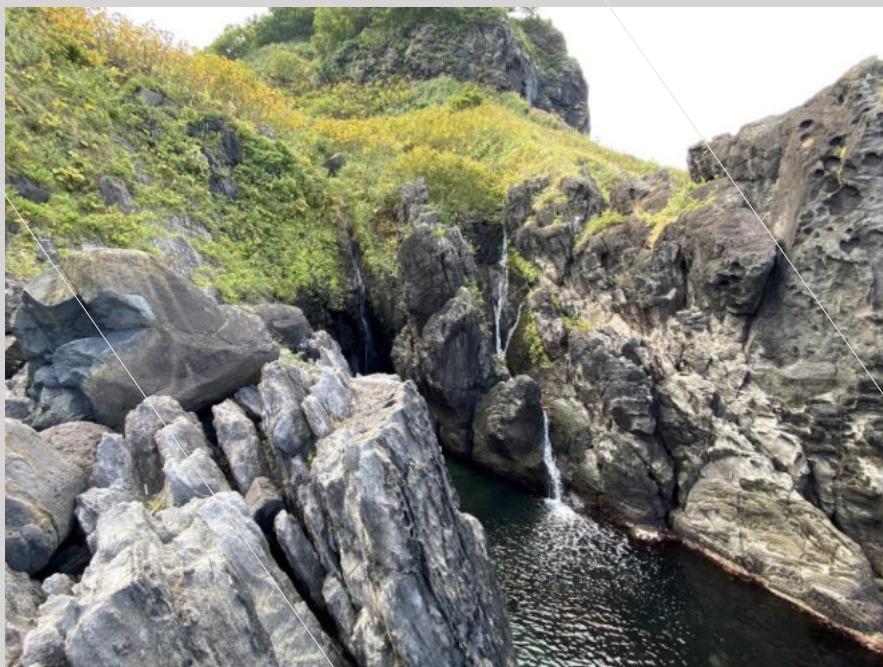
穏やかな波の音しか聞こえずすごく静か。この尾根の頂上に立つと……。

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”に鋸と何かの土台？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。



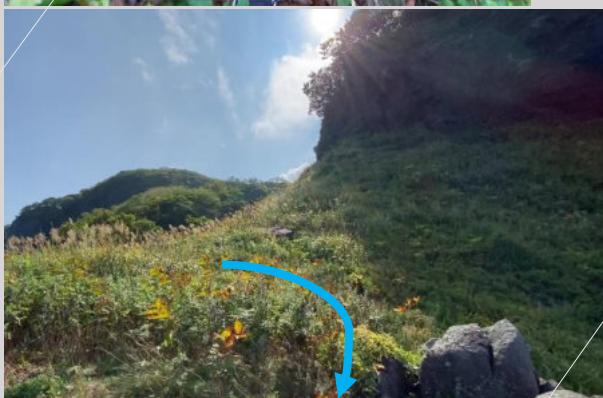
雷電川を遡行していくと海拔 470m 付近でまだ知られていない滝か崖かに衝突するようです。そして Chrome と Twitter で雷電川の検索をかけてもろくにヒットしません。沢登りが好きな人たちは殆どか全く訪れていないのではないかと思います(一方、湯内川は人気)。ようはこの踏み跡はやはり旧道のものではないかということです。

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？

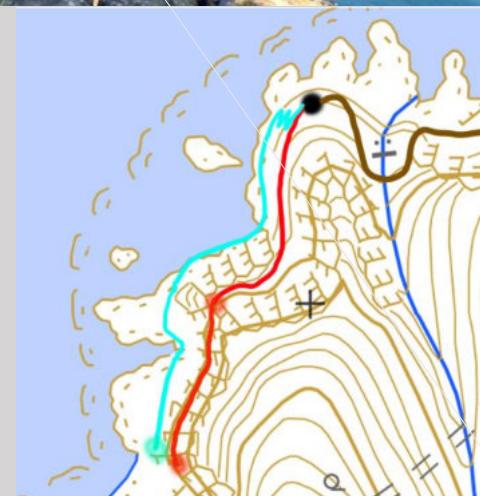
【上の道について】先程と同様に草の段差が見られる。あれが旧道だったとして、なんて頼りない道なのだ。そして雷電の人はどんな心持ちをしてあそこを通ったのだ……。あの先がどうなっているかは分からないし、あの斜面に無事で帰らせてもらえる自信がない。海拔約20mだから落ちたらただじゃ済まない。



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。

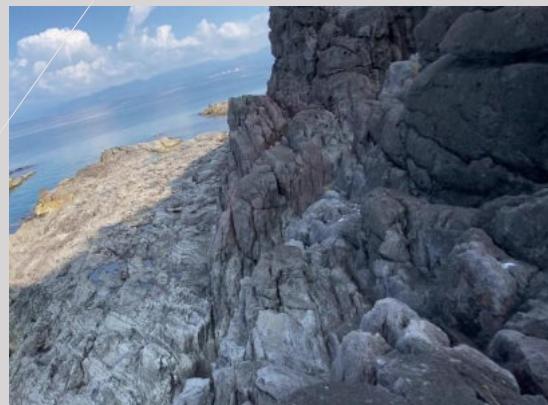
<https://yamaiga.com/road/raiden1/main8.html>



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



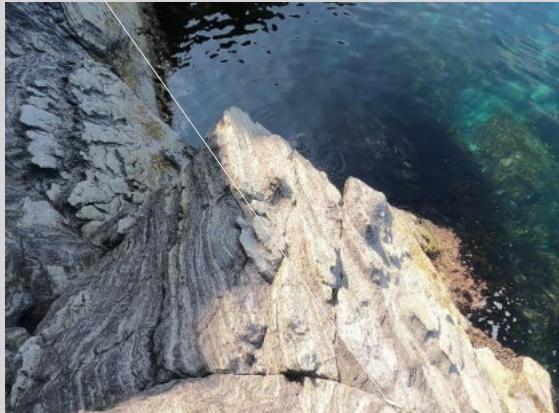
10:11

(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。

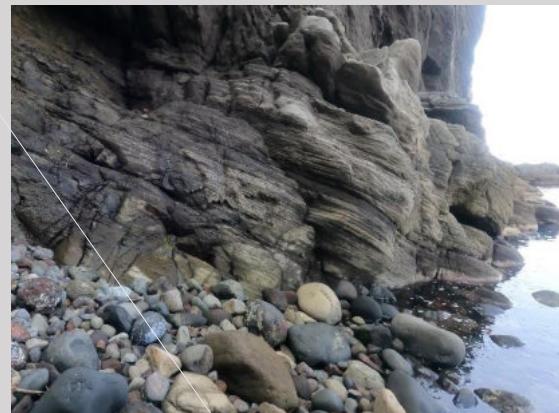
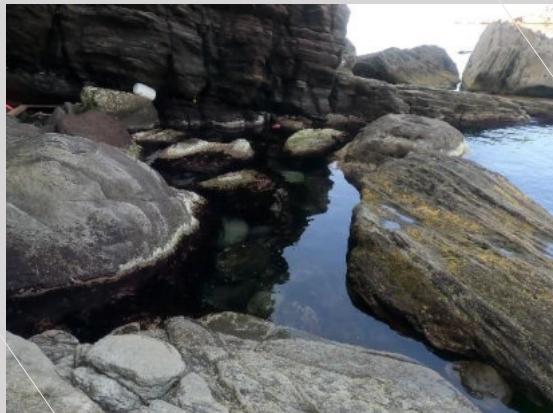


(左)雷電は積丹というのもあるけれど、積丹ブルーと言えるほど鮮やかな色ではないので積丹ブルーは終わりを迎えていたようです。あと岩の模様が面白いです。

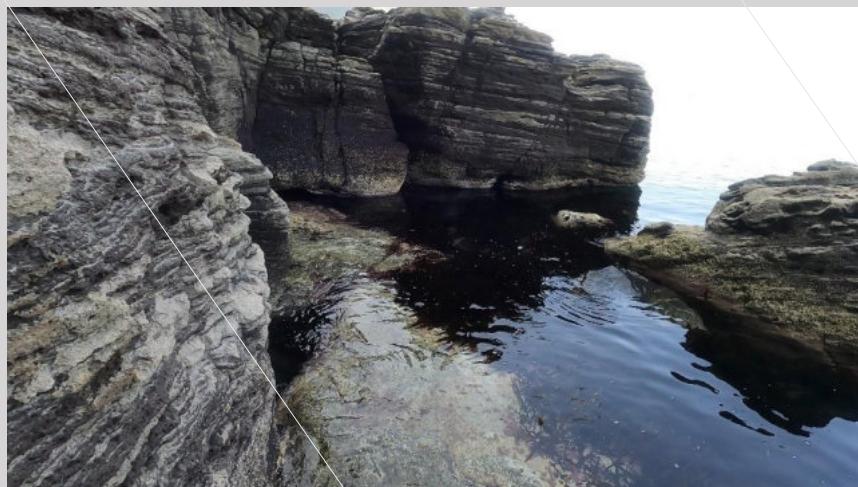
(右)あの崖は 20m であり草むらの中に旧道が通っているはずです。思ったより急ではなく普通に歩けそうな傾斜に見えますね。



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身震いがします。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……。



193

撮影画像の無断転載を禁止します



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仙内覆道に入り、樺仙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。



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。



これの一体どこに旧道があるのだろう。
確かにあるはずなのだけど……(苦笑)

10:47

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。)

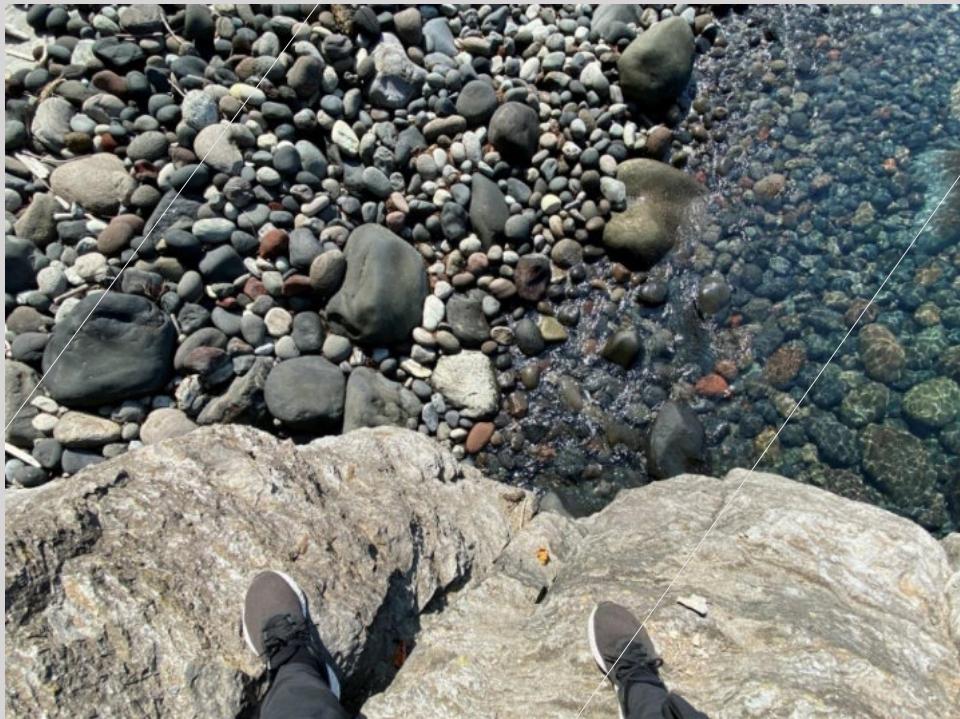
絶対に可逆な道を辿ることが条件。正直海にドボンしても引き返せるとは思ったけれどこんな朝早くから濡れるのは勘弁。上陸できたとしてもレポートで読んだとはいえるこの先の道が通れるか不安でした。

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。



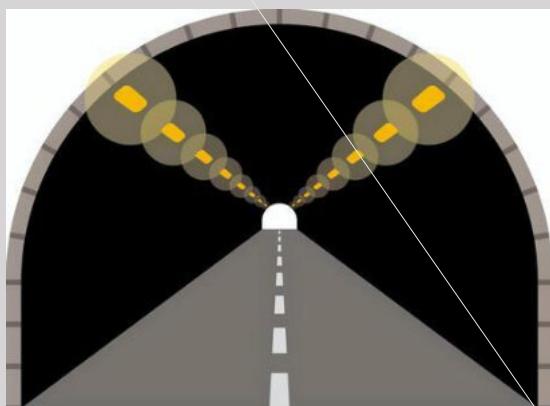
1976(昭和 51)年の航空写真です。よく見ると矢印以東はコンクリートではなく空を仰いでいることが分かります。距離から考えると①の区間に当たり、ここが最後に完成したと思われます。そして図のように二点間の直線距離を調べると 1.17km であることから①～⑨の全てを樺木内覆道 1,201m になるという結論を出しました。樺木内覆道の完成は 1978(昭和 53)年であるので①がこの年に完成したということです。



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

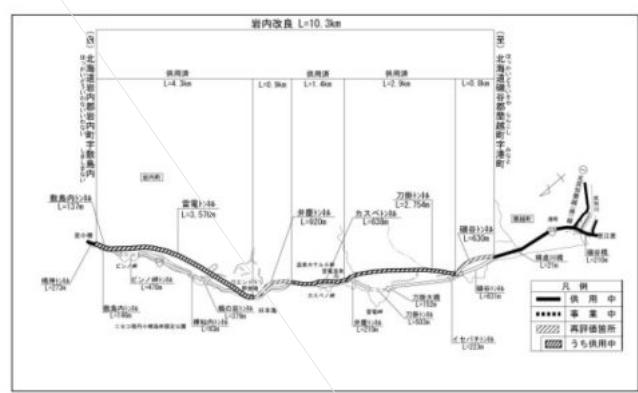
<https://thesis.ceri.go.jp/db/files/GR0000200045.pdf>

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



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。

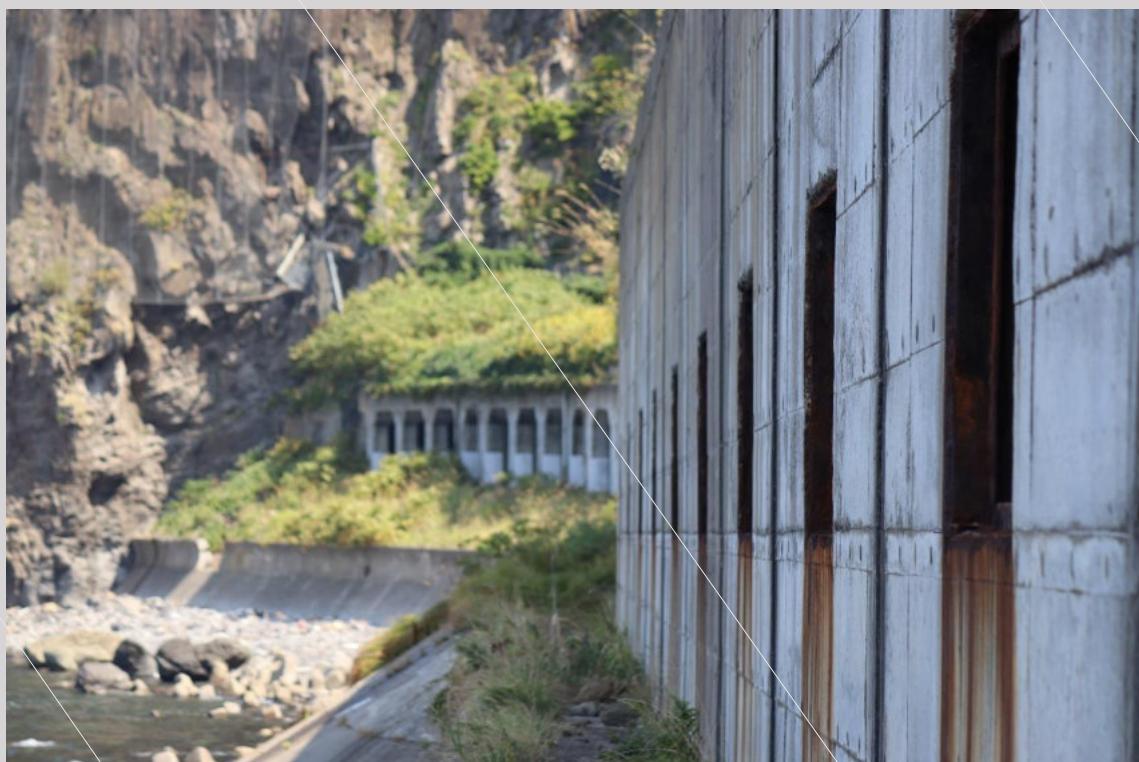


旧旧道が本当に分からない。どこ？





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の境にやって来ました。



一連の窓枠から染み出した錆がまるで涙のよう



11:25

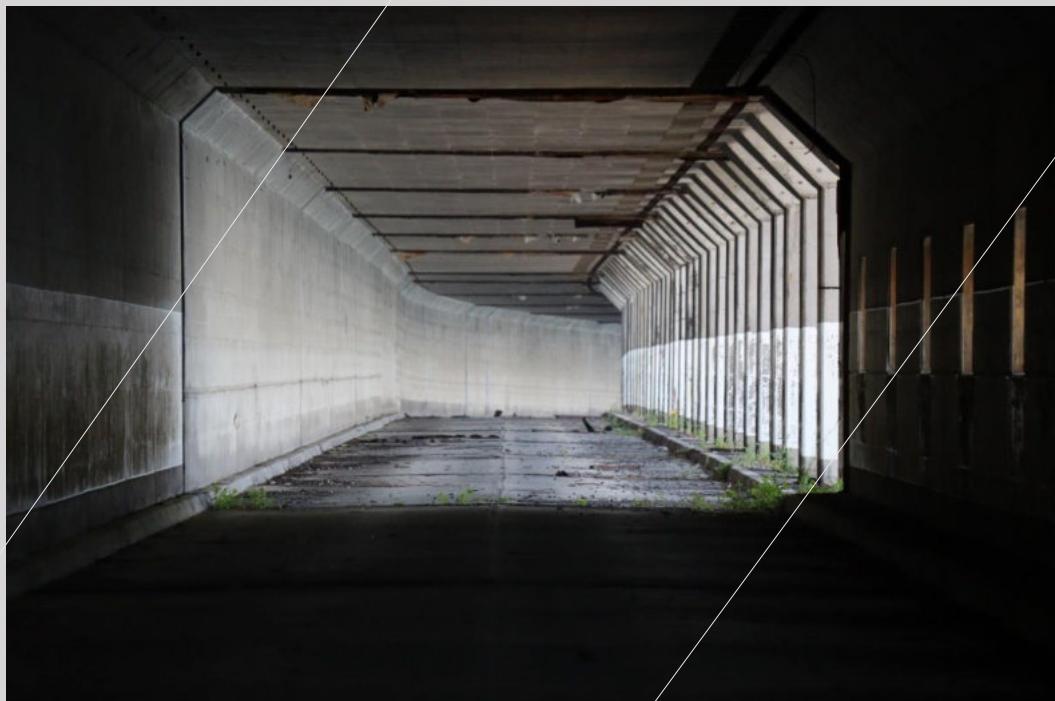
区間③の方も外側は完全に錆びています。海水は真水より電気を通しやすいので金属は錆びやすい。海沿いの構造物とは本当にタフさを要求されるものであります。



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。

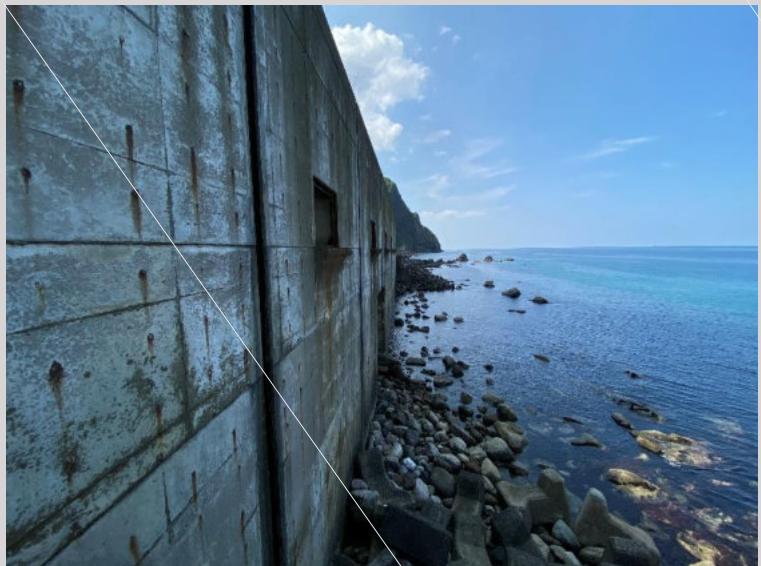
特に目ぼしいものはなかったので次の区間へ。

【区間④,⑤,⑥】最古の樺桟内覆道と車滝 窓残り 79/170 枚



落差 90m もの大瀑布である車滝を見ることは容易ではありません。実は④の区間にはかつて 1957(昭和 32)年完成の樺桟内橋があつたらしい。その後この地にトンネルを使った道路が開かれて、安全性を求めて真っ先に覆道が置かれたのは④,⑤の区間です。この覆道工事で樺桟内橋は無くなつたそう。車滝はこの時からだんだんと人の目には映らなくなつていき、樺桟内覆道が完成した時に完全に見られなくなつたのです。大瀑布の景観と引き換えに安全が得られたのです。車滝は P193 の横写真に写つており、目に入れるのは非常に難しい幻の滝です。

(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。



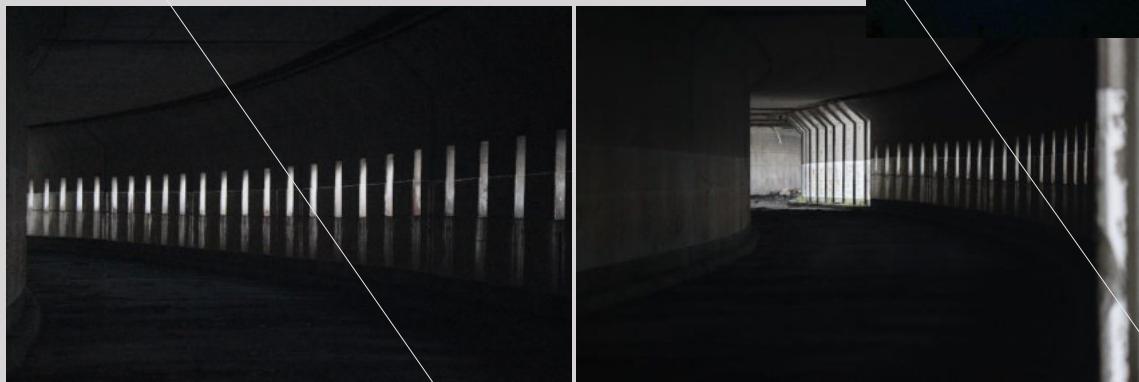
【ウミネコとカモメの違い】

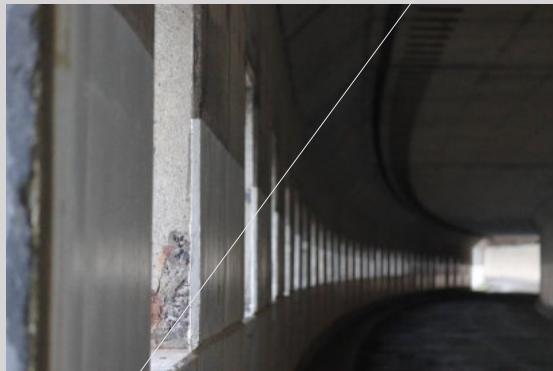
ウミネコは通年日本に生息する留鳥である一方、カモメは冬に越冬で日本を訪れ春夏は日本を離れる渡り鳥です。外見的特徴としてはウミネコの嘴の先端には黒帯と赤斑があり、カモメの嘴は黄色一色であること。目・足・羽・鳴き声もポイントらしい。よってこの個体はウミネコです。

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)

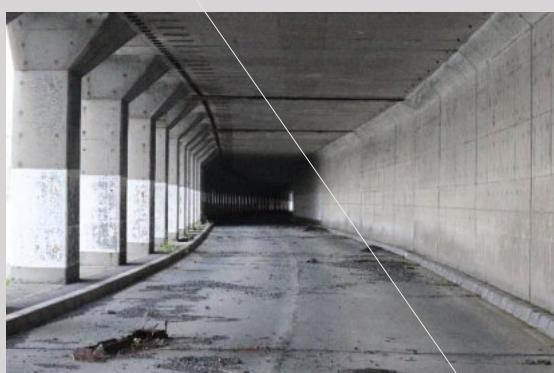


もう終わるかと思いきや少し考えることがあります。Let's GO!!

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 バテ 中塗 上塗	1回 1回 3回 1回	25.6kg エポキシ樹脂 128.0kg エポキシ樹脂 268.8kg 超柔軟性エポキシ樹脂 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)	札幌ペイック株式会社		

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 バテ 中塗 上塗	1回 1回 3回 1回	30.2kg エポキシ樹脂 151.0kg エポキシ樹脂 317.1kg 超柔軟型エポキシ樹脂 36.2kg ポリウレタン樹脂
塗装材料製造者(会社)	ショーボント化学株式会社		
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
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柄内トンネルが凄い……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……。

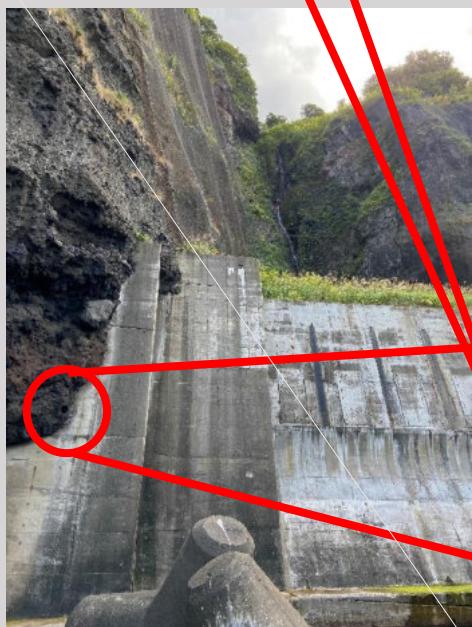
袋澗



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。

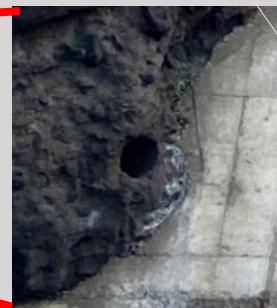
これは””道””！余裕で歩ける！(大分感覚がおかしくなっている人)



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……。

これは！？



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……？赤線を行くのかな？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



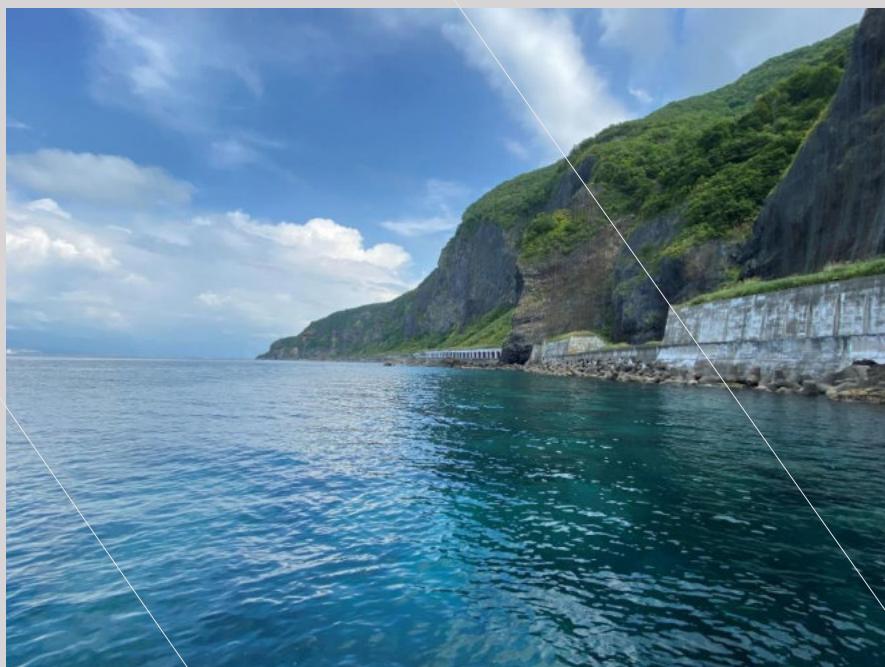
これこそ頭上注意



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。



12:42

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

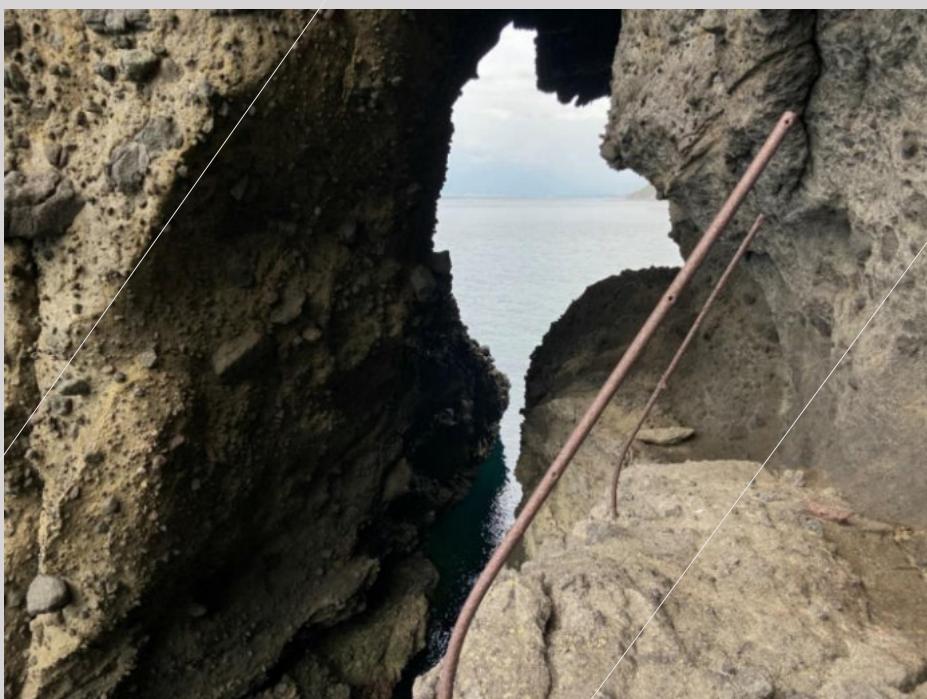
富山県かインド





↑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のない。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

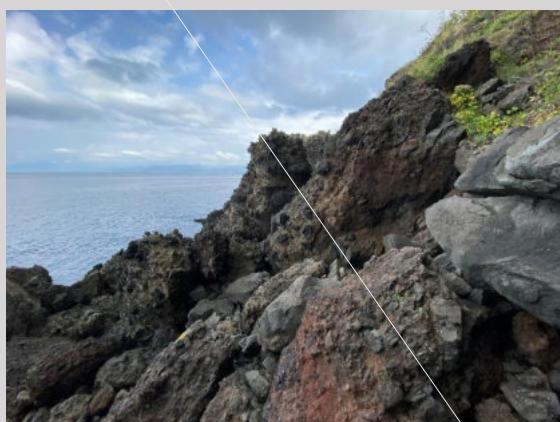
【TC92】名称不明隧道 ?年
高さ約 2m 長さ約 5m

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。

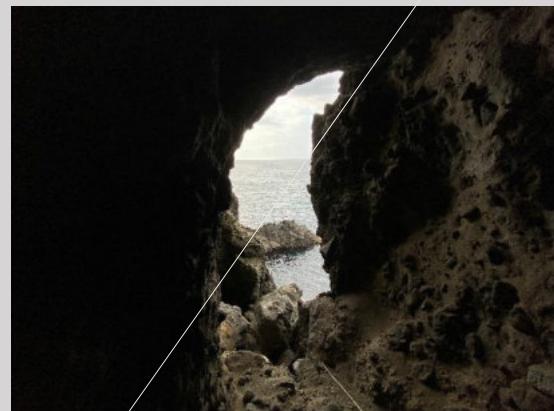
しかし隧道の手前は崩れているので一旦下へ降りて再び隧道の高さまで上がる必要がありました。

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つ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)

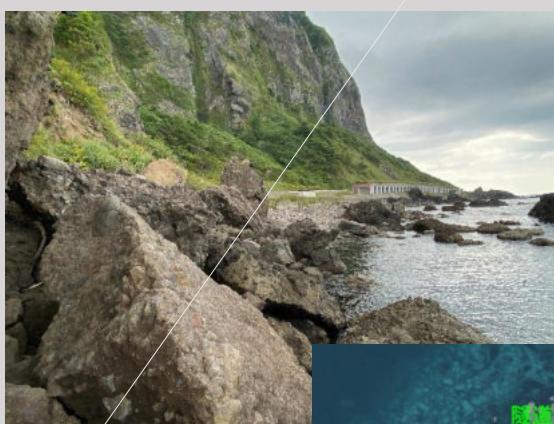
思ったより長いな……一つ一つ崩壊を越えると……



↑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

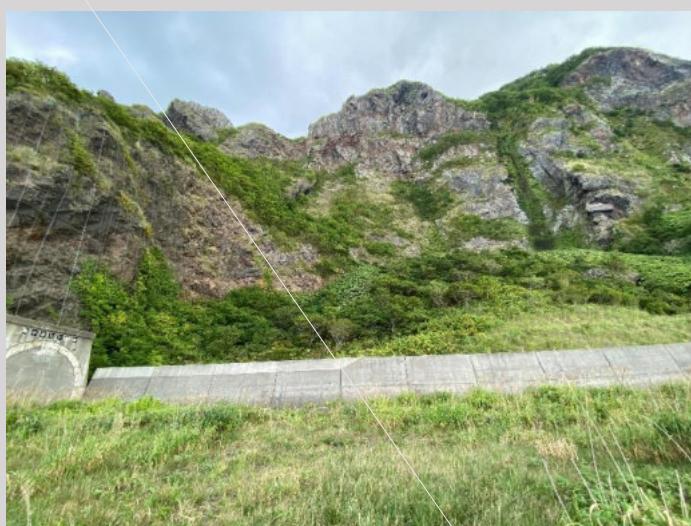
旧道から旧道を眺めますがとても道があるようには思えません。知っていて踏み込まなければ道を見抜くことはできないでしょう。私はこの先の景色を知っているのです。



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。



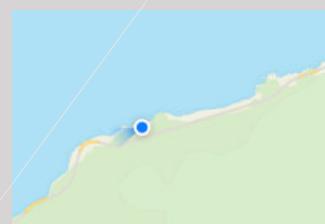
旧道脇には何か遺構のようなものがありました。この道が生きていた時代は「雷電国道開通記念碑」というモニュメントがあったのですが、現在はこの先の旧道入り口に移設されています。疲れていて現在のモニュメントは撮り損ねてしまいました……。

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

239

撮影画像の無断転載を禁止します



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そうな感じがする。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。



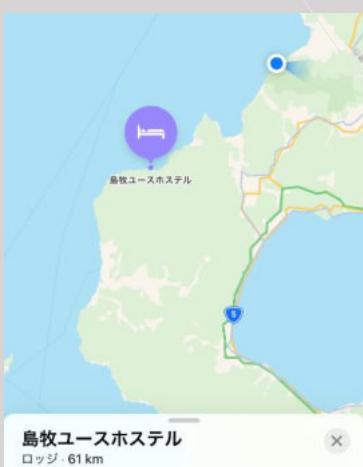
入洞！ トンネルのありがたみを感じて

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



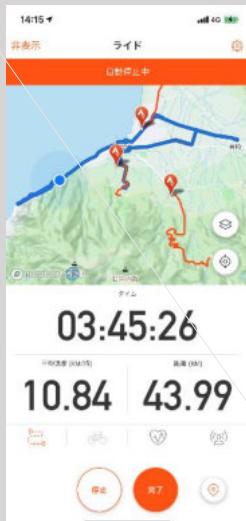
↑追記してみた。



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



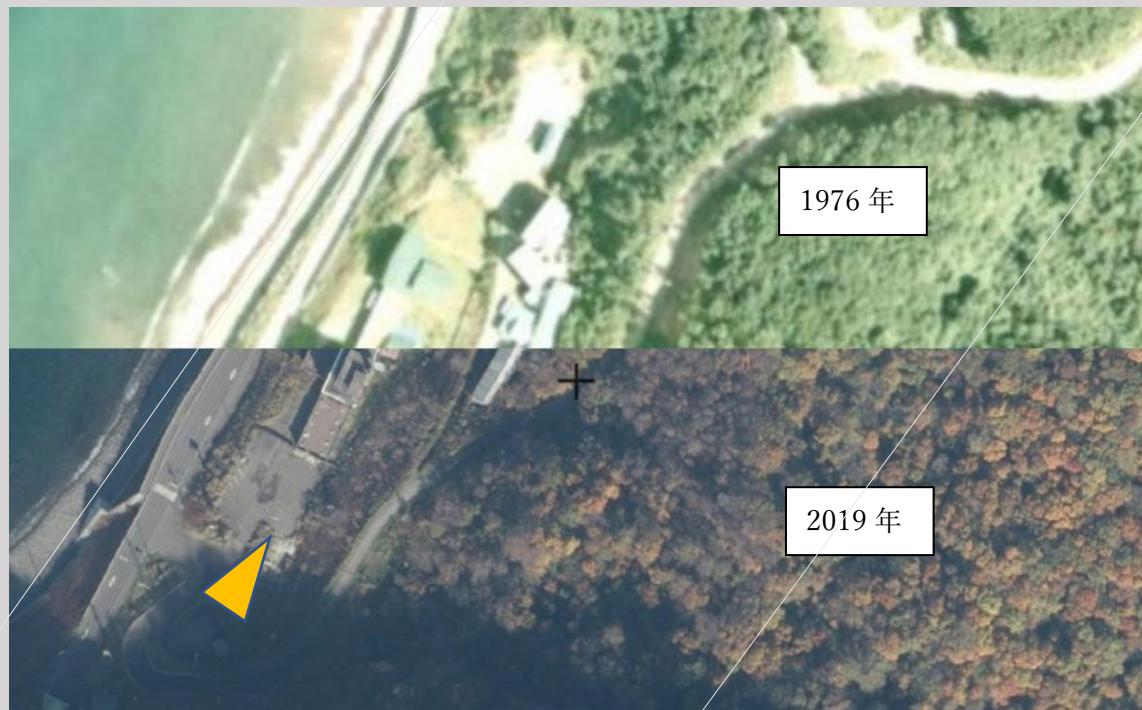
とりあえず一瞬休憩させて欲しい。朝の9時半から飲み食いをしていないので……。これはトイレで水を汲んで2杯(1L)は飲んで500mlはお持ち帰りですよと言う意味で三本指。自動販売機すらありません。



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。



到達したいのはこの地点です。地形図を見れば何となく想像がつきますが、トンネルとトンネルの間の区間が滝の上を通過し、滝はすぐそばの海へ注ぎ込んでいます。



【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

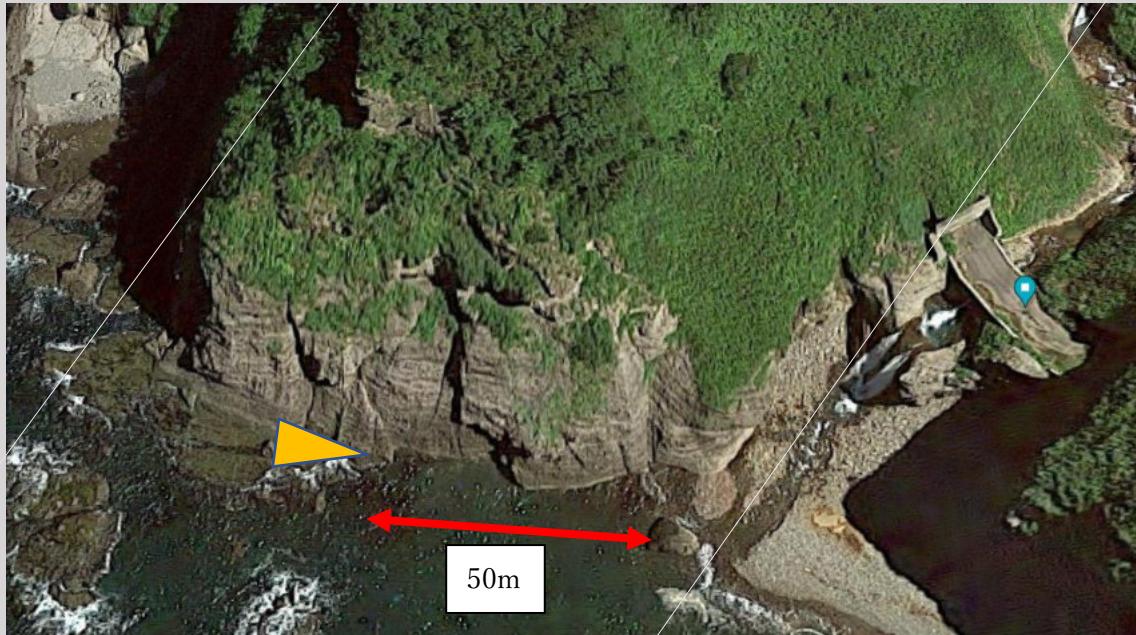
貝たちが群生する海の際の際、ここも落ちそうだった 14:52



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……、ボーチャ」。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



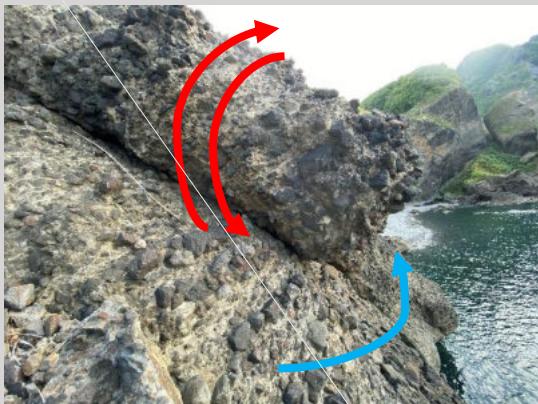
15:10 引



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。

ここ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

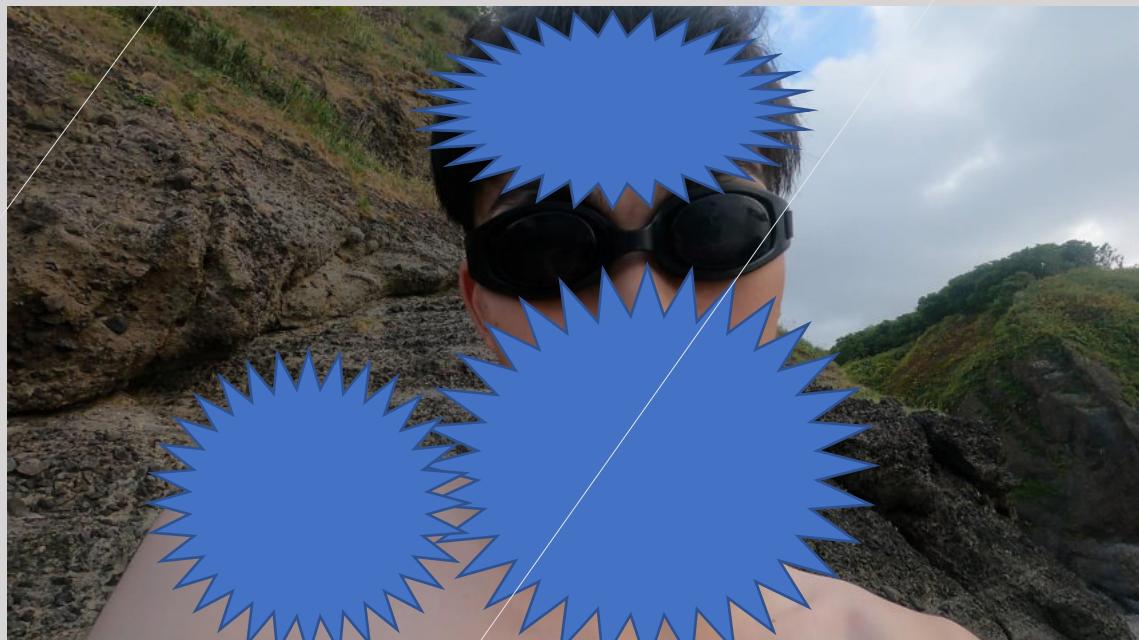
15:23

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。



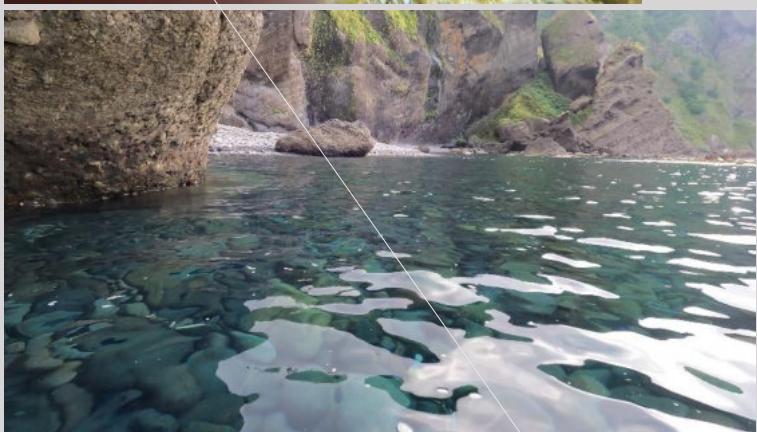
このような事態を想定してゴーグルも持ってきていました。ついでに言うと海パンも持ってきていたけれど自転車のバッグに置いてきてしまいました。まあ誤差。

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。

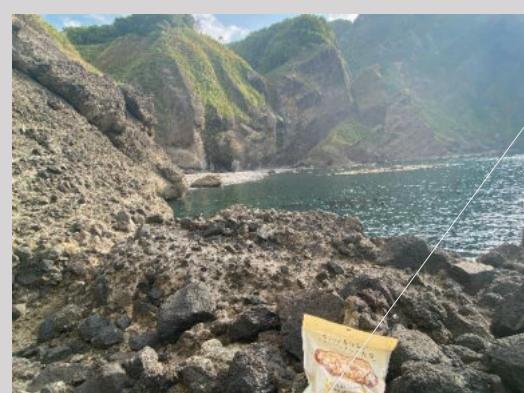
【TC97】雷電 T L=193m S36,1961 15:30



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

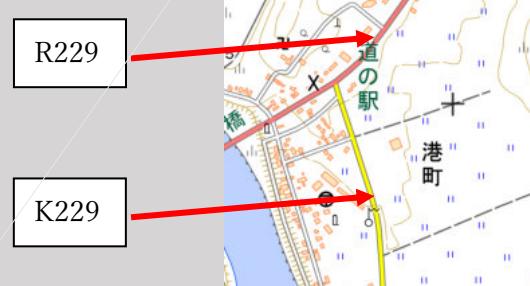


道の駅の隣には蘭越町貝の館という博物館があり、世界中からの非常に沢山の種類の貝が展示されています(入館料大人 350 円)。道の駅では特産品やパンフレットを眺めます。食欲をそそる漬物を見て何かお土産を買いたい気持ちもありますが、自転車旅行では積載量の関係でお土産が全然買えませんよね。私はリアバッグ一つとリュックで大分コンパクトに纏めているのでお土産に入る余地はありません。

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～】

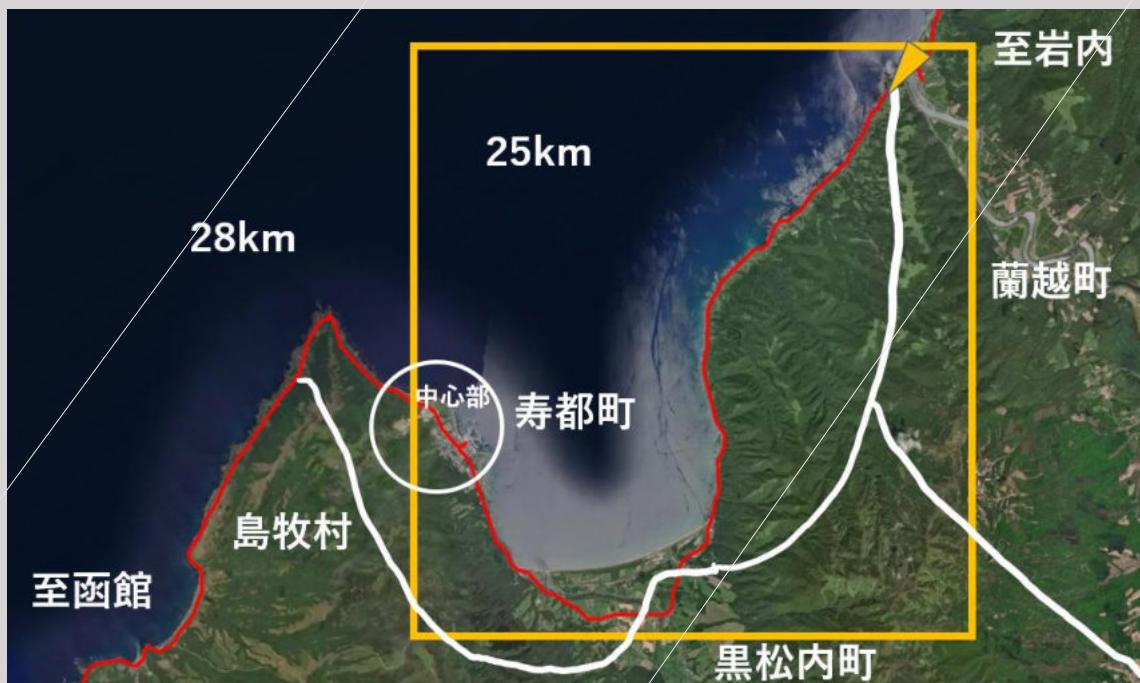
北海道では国道と道道が同番号の交差点が 4 か所あります。札幌の R453×K453、留寿都の R230×K230、石狩月形の R275×K275(表示なし)、最後が蘭越の R229×K229 です。K229 の方は道道と小さく書いてあります。 16:23 風車！



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



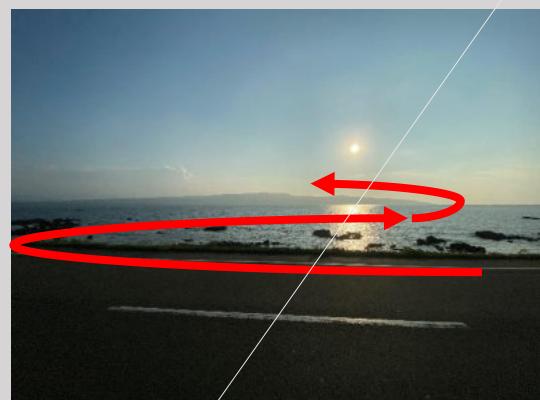
次の町へ、通り過ぎるだけになりますが寿都町(すっつちょう)に入りました。人口は令和 3 年 3 月末で 2,830 人。もしかしたら核のごみ問題で名前を聞いたことがある方もいらっしゃるかもしれません。東日本大震災・福島第一原子力発電所の事故から 10 年半が経ちました。原発から出る高レベル放射性廃棄物の最終処分場をどこにするか。そもそも高レベル放射性廃棄物とは使用済み燃料の再処理に

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～

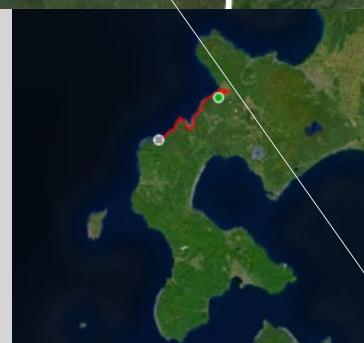
——鯉漁の網元の番屋の前浜で鯉を袋網に入れ、一時的な保管場所としたほか、船溜り・避難港・船着き場として使用されたいわば鯉漁の港ともいえましょうか。最盛期の寿都には約50もの袋澗があったようです。寿都町沿岸では今もその名残を見つけることができます。

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。

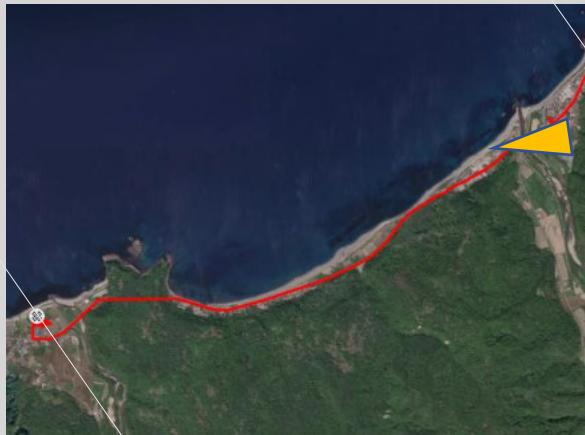
18:41 これよりもう少し暗かった

【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。



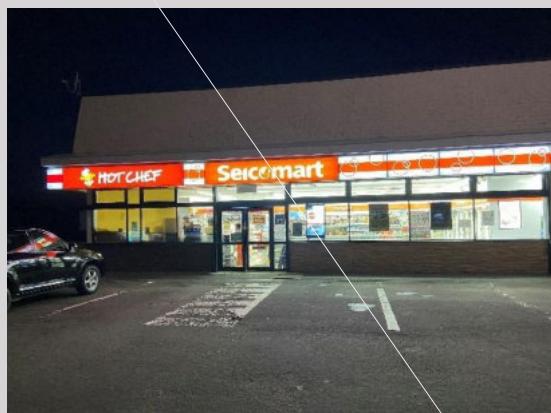
18:48 島牧村の中心部へ、村唯一のコンビニであるセコマ島牧店に到着！もう辺りは真っ暗です。岩内の刀掛トンネルから寿都・島牧と来て 54.2km を 2 時間 47 分ですからグロス 19.47km/h、まあ休憩したのでそこそこの速さかな。セコマでは今日の夕食、明日の朝食と補給を購入します。種前トンネルでのピーナッツ効果も切れてもうお腹ペコペコです。

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

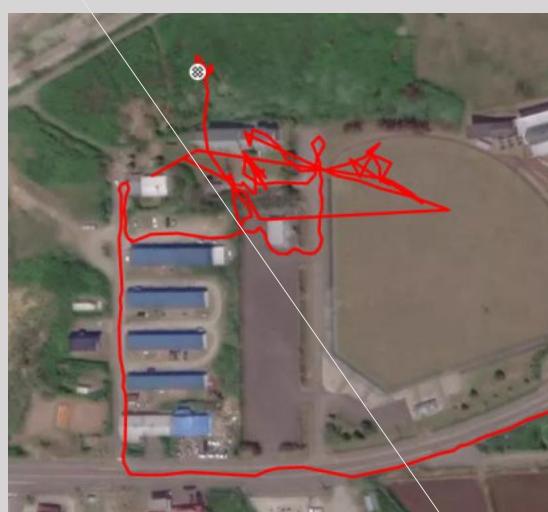


買ってから気付いたけれどリュックに入らない……。少なくとも液体が 1.5L 入った重いビニール袋を手に提げて片手運転をします。宿までは 4.8km であり街灯が殆どないので走るのが怖かったです。VOLT200 では弱すぎたけれど車が少ないだけマシ、重さのバランスを上手く取りながら道路の真ん中寄りを走っていました。

【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

20:54 食べる



そばとサンドウィッチもあったのか w

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



22:27 少し荷物を纏める



流石に疲れたかも？

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ょうけれど、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？)

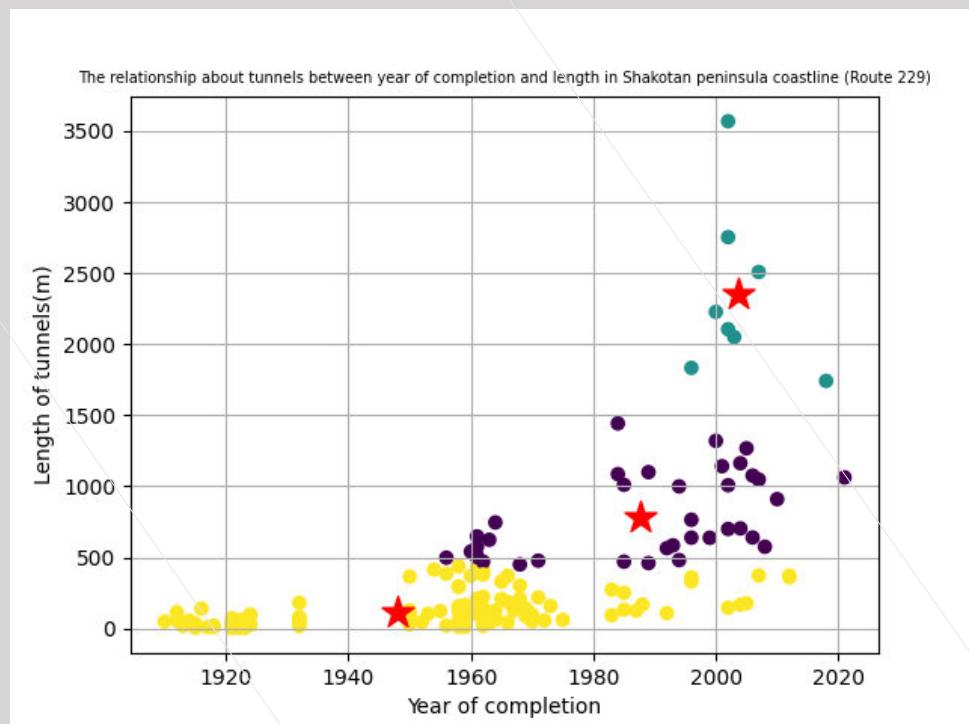
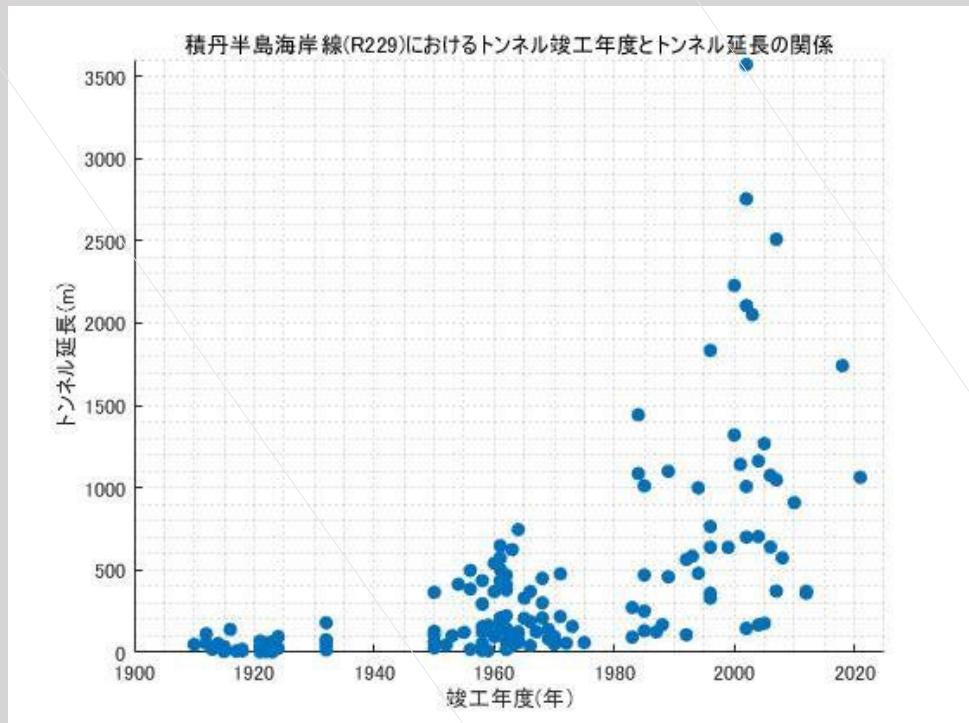
- ① 9/6 島牧～せたな←4 連長大トンネルや神社など 次第に人権を獲得していきます
- ② 9/7 せたな～江差←R229 完走
- ③ 9/8 江差～函館←長距離移動 + 道中に色々
- ④ 9/9,9/10 函館←最高の日

○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 Part1 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

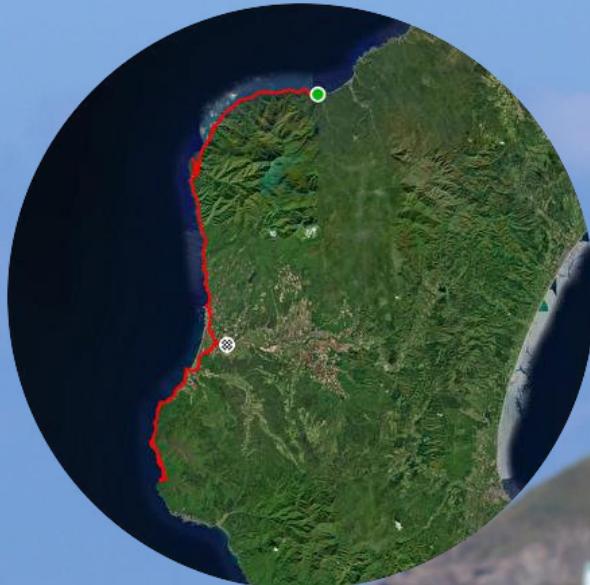
岩場と戯れるのはこれが最後



国道 229 号 残り 118km



9/6 島牧～せたな



見えないもの

○ 9/6(月) 島牧～せたな

【走行距離】 115.42km (内徒歩 14km)

【気象】 晴れ / 日の出：5:11 / 日の入り：18:07

【潮位】 濱棚観測所：満潮 4:10(37), 干潮 9:25(31) (括弧内は潮位)

満潮 13:51(36), 干潮 21:21(14)

【山場】 ①白糸一兜岩一狩場一茂津多トンネル

②茂津多岬灯台

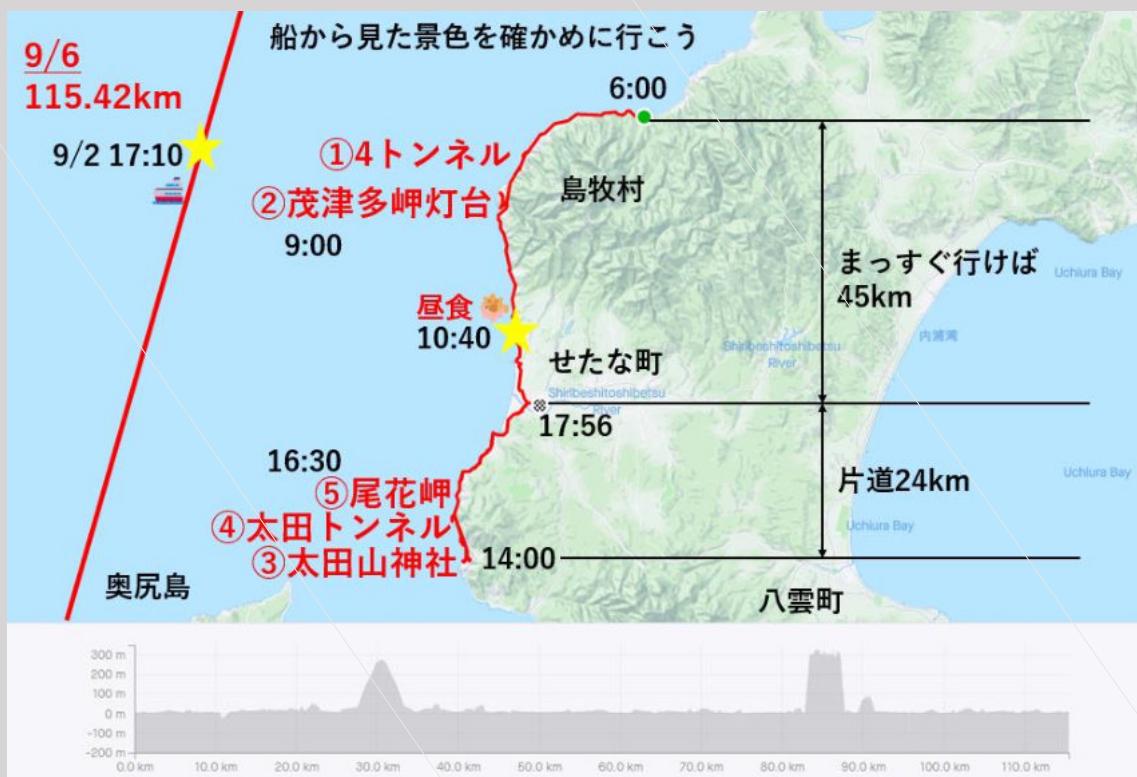
③太田山神社

④太田トンネル旧道

⑤尾花岬

【撮った写真】 651 枚(内訳：一眼 142 枚, iPhone : 509 枚)

★ハードかつ危険な探索はこの日で最後です。次回、R229 完走。



国道 229 号：残り 118km 現在地：島牧村

2022/03/15 20:10

一ヶ月ぶりに執筆をして行きます。Heic 拡張子の件はライブラリで簡単に自動化が出来たので少し快適になりました。今回のページ数ですが、写真が 651 枚なので 60 ページと予想しておきます。

大学に入ってからロードバイクを購入し、それから 3 年で 8,000km ぐらい乗ったのですが、ブレーキシューがそろそろ限界という所まで来ており沢山走ったなと実感しています。ちなみにパンクした回数は 4 回(201906,201909,202103,202109)でした。3 月にはライドがいくつか控えているのでこの機会に自転車のメンテナンスと洗浄をしようと思っています(ロクにして来なかった)。

行程の説明に入る前に一つ書きたいことがあります。

春を告げる白 小樽で群来確認

<https://www.hokkaido-np.co.jp/article/653605>

乙部 群来「100年ぶり」ニシン回復告げる乳白色

<https://www.hokkaido-np.co.jp/article/654444>

群来、寿都で2年連続確認

<https://www.hokkaido-np.co.jp/article/652623>

群来、白く泡立つ海 石狩・厚田区沿岸

<https://www.hokkaido-np.co.jp/article/654039>

※おそらく記事はその内消えます。

どれも 3 月上旬の北海道新聞からの記事です。群来(くき)とは、主に北海道西岸において春に産卵のため大群で押し寄せたニシンのオスが精液を放出する事により、海が乳白色に染まる現象の事です。そのためニシンは春告魚とも呼ばれます。100 年以上前のニシン黄金時代からニシンの漁獲量は減少し、群来もそれ以降長年沿岸部で確認されることはありませんでした。1954 年に小樽市忍路(忍路トンネルってありましたね)で確認されたのを最後に 45 年間空白があり、1999 年留萌市礼受で再び群来が確認されました。1996 年に始まった、ニシン漁復活を目指す「ニシンプロジェクト」の成果が出た形となりました。その後、留萌管内沿岸部で確認されるようになり 2009 年以降は毎年石狩湾の数か所で確認

されるようになりました。そして最近ではさらに南下した寿都、また 100 年ぶりに乙部でも群来が確認されました。漁獲量が最盛期の数% となったニシン漁ですが、その復活の時は近いのかもしれません。

(ニシンの話は P88 でも少し書きました。)

参考：<https://hokkaidofan.com/kuki/> (2022/03/15 閲覧)

【行程】

それでは話を進めましょう。この日は島牧村から狩場山の麓を走ってせたな町へ、そして道道 740 号に入りせたなの中心街を 25km 通り過ぎて日本一危険な神社と言われる太田山神社へ向かいます。その後は殆ど的人が知らないであろう北海道最西端である尾花岬への到達を目指し、来た道を引き返してせたな中心街のホテルへ向かいます。

国道 229 号旧道も勿論訪れ、初っ端から 4 つの 1,000~2,000m 級の現トンネルが連続する区間を探索します。小樽行きのフェリーから見た急崖や覆道・旧トンネルはこの区間のものであり、現地に確認しに行きます。また、これまで北海道に来たというのにまともな食事をとっていないませんが、遂にお店に入って海鮮を楽しみます！

太田山神社についてですが、調べた所によるとかなり危険である道であり雨が降ってしまうとはるかに危険になってしまふため天候次第で翌日に組み込むことも考えていました。しかし、運良く晴れてくれたのでこの日に組み込みせたな中心街の観光は翌日に回すことにしました。ところでこれまでずっと晴れ続きで本当に幸運でした……。地面が湿つていれば雷電トンネルは絶対に無理だったでしょうし、全体的に海が穏やかで本当に助かりました。

22:28 就寝

4:12 起床（タフすぎる）

昨日あれほど動き回ったのになぜ 6 時間たたずに起きられるのか。特に疲労はなく体にも不調はなかったと記憶しています。

田舎の宿で早朝に目を覚ますとまず顔に感じる澄んだ空気、五感が目を覚まして耳に入るのは虫の鳴き声、そして部屋全体まで知覚が広がって旅行をしているのだと思い出す。この目を覚ましてからのほんの 5 秒ほどの知覚の広がりがすごく好きなのですが、共感は得られるでしょうか。

宿は 6 時からのチェックアウトなので最速で出発できるように用意を整え計画を確認します。まずは食事の時間を切り詰めるために出発前に昨日買っておいた食べ物の残りを入れて行きます。



4:15 天気はOK！気温も丁度いい感じ。

4:16 食いだめして午後の時間を増やす。



ちなみに起きる時と寝る時は毎日ホーム画面でスクショを撮っています。そして起きて4分で食べ始めているのが怖い。窓際には昨日のうちに洗った服をハンガーに吊るし外の風に当てて乾かしていました。

5:05 部屋の窓から

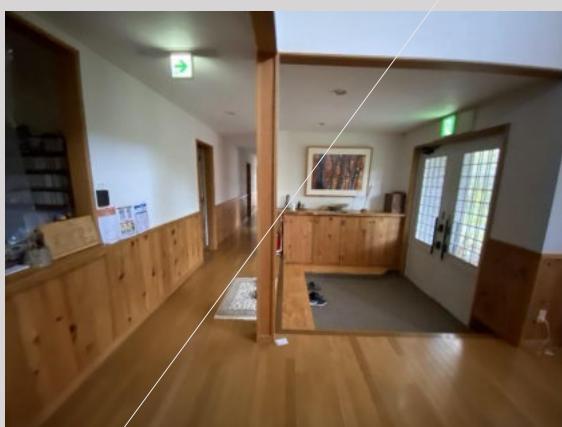
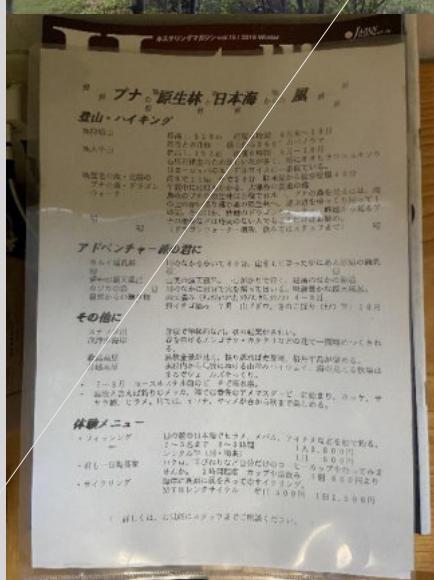


6:00 部屋の写真



←観光地が纏まっていたので拡大して見て下さい

6:01 ロビーにて、一人だけの宿泊客



6:04 島牧 YH 外觀



6:05 R229 へ出ます



昨日は日が落ちてから到着して周りが見えなかったのでこの辺りをしっかり見るのは初めてです。実は建物の後ろは海になっており海遊びも楽しめます。いつかチャンスがあったら再び訪れてのんびり町を歩きたいなと思いました。



6:06 道の駅 よってけ！島牧



道の駅はコロナによる休業ではありませんが、朝早すぎるので開いていません(5敗目)。



にしん街道の柱は 3 本目。説明の看板によると設置されたのは平成二十年と結構新しい。

この辺りにはいくつか温泉があって、千走川温泉・宮内温泉は気になっていました。時間があったら入っても良かったのですが……、やはりもう一度来たいです。

それでは国道 229 号をせたなへと辿って行きましょう。宿は 18 時チェックインで残り 12 時間弱！

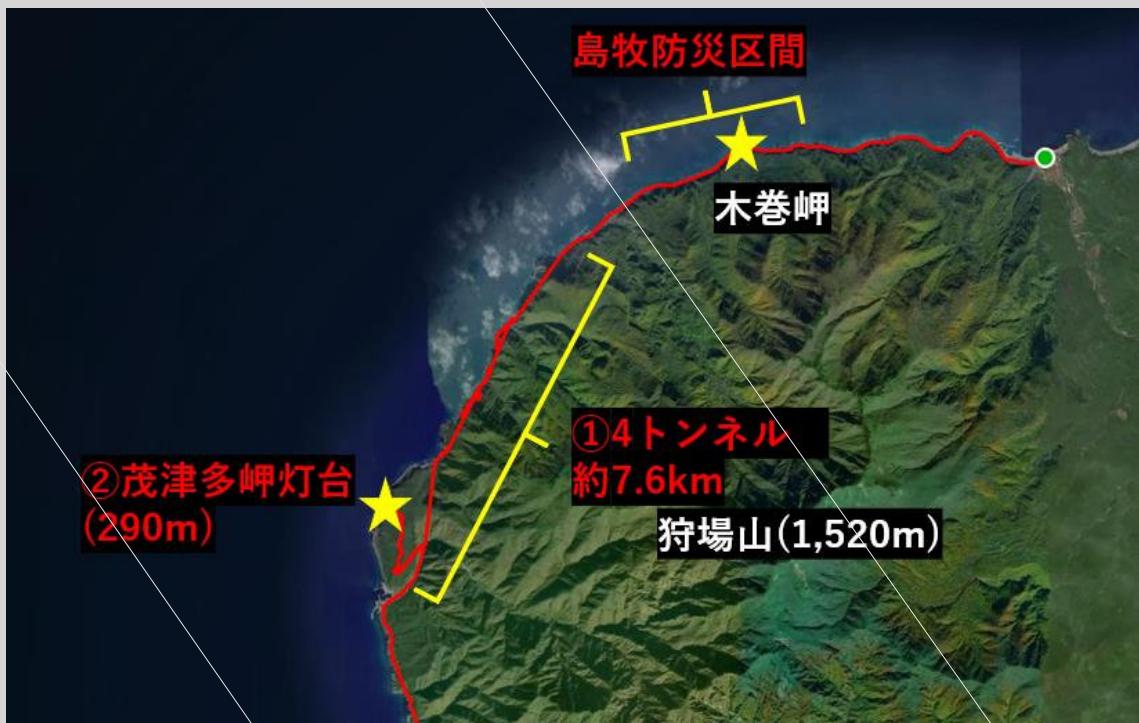
6:08 出走



6:15 朝日と R229 おにぎり



走っていてとにかく気持ちが良かったのを覚えています。体力満タンで丁度良い気候の下、変な風もない中乗る自転車は最高だな。景色は一般的に北海道と言ってイメージされるようなものとは異なっているのですが、国道 229 号という存在が、自分が今北海道にいるのだと実感させ特別な気分してくれます。



地図を眺めると気になる丸い海岸線、内陸に目を向けてみると円弧の中心には標高 1,520m の狩場山があります。狩場山は火山であり、これが等方的に海へと落ち込む急斜面が特徴的な地形となっています。この辺りを狩場山地と言いますが、日高山地と並びまさに秘境と言える場所であり広大なブナ林に特徴づけられた人の手が殆ど入っていない大自然です。

そして、**道内屈指のヒグマ高密度生息地帯**

登山記事は結構ありますが本当に良く出るそうです。自分もヒグマに会うならここ、特に茂津多岬灯台だろうなと思っていました。後述しますが結構怯えていました。

【一般国道 229 号 島牧防災】

地図の中に書いてある島牧防災区間について説明します。この木巻岬を含む区間では現在進行形で新しいトンネル 2 本の工事が進んでおり十年後には新たな旧道が生まれているでしょう。島牧防災とはこのトンネル建設を中心とした、島牧村原歌から島牧村栄浜まで 6.1km の防災事業です。危険箇所の解消を図り災害発生時の沿線集落の孤立を防ぐため 2016 年度に事業化しました。



https://www.hkd.mlit.go.jp/ot/douro_keikaku/a8pgkh0000007aql-att/a8pgkh0000007c1n.pdf (2022/03/16 閲覧)

仮称・新穴潤トンネルと仮称・新栄浜トンネル。これが R229 防災事業の最前線です。

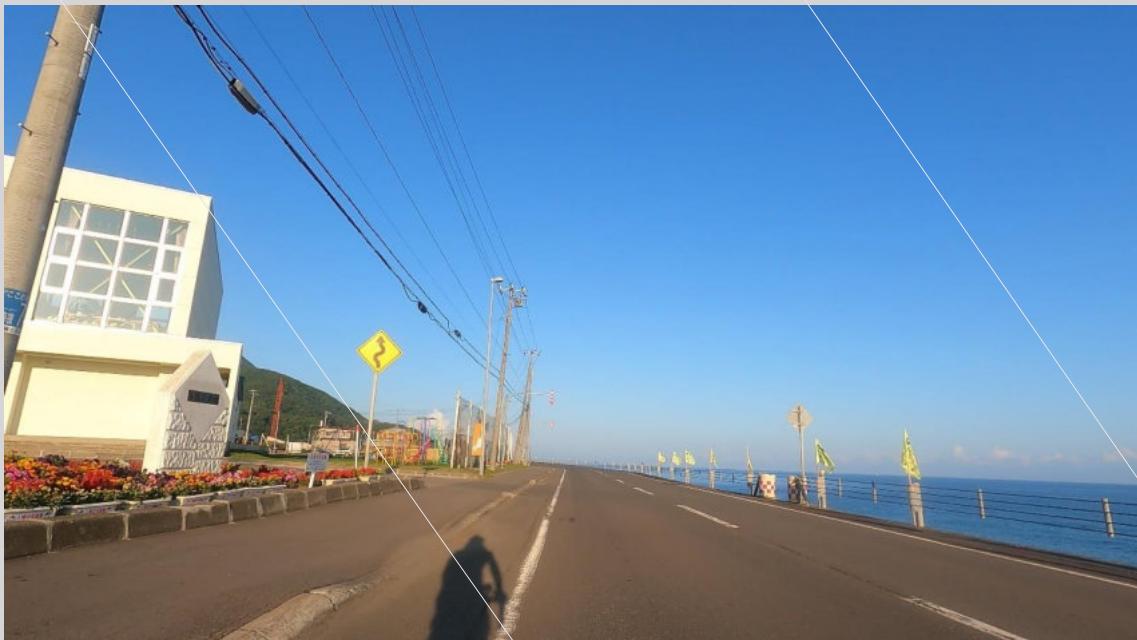


6:16 島牧村原歌

木巻岬区間では数年後に消える道路ということで資料の意味で GoPro による走行動画撮影を行いました。

この区間の現道はトンネルが少ない一方覆道がいくつも設置されているのが特徴です。

凄いな。左の建物は島牧村立島牧小学校、海の際に位置している小学校です。……え？少し調べてみると、島牧小学校は平成4年の開校と新しいのですが5つの小学校を統合しました(本目・軽臼・島牧・原歌・栄浜)。<http://www.shimashou.server-shared.com/>



覆道1：原歌覆道(L=142m)



6:18



覆道2：植車覆道(L=120m)



覆道3：穴澗覆道(L=39m)



6:22 三つの覆道を抜けるとしばらくは明かり区間が続き、向こうの岬を潜るのが現行穴澗トンネルです。



《第一廃止区間スタート》

6:21 青看板の地名も更新されました！

【TC108】穴澗 T L=340m S48,1973



穴澗トンネルの直前から新トンネルが掘られる予定なので、穴澗トンネルはその内塞がれここは走れなくなるということです。



6:23 穴澗トンネルせたな側

左のスペース……はい、この短いトンネルにもきつちり旧道があります。素掘りの穴澗1号・穴澗2号・穴澗3号トンネルがありますが、今回はスルーします。

覆道 4 : 木巻覆道(L=77m)



数年後の廃止区間 6:25



覆道 5 : 木巻覆道(L=53m)



覆道 6 : 新木巻覆道(L=336m)



«覆道 5 までが第一廃止区間»

6:27 木巻岬



あまり岬という感じではないのですが、ここが木巻岬です。山側には木巻岬灯台がありますが、気がつきませんでした。木巻岬を越えてもう少し進みポロ狩場川を越えると新トンネル坑口予定地と共に第二廃止区間が始まります。

«第二廃止区間開始»

橋の名前はホロ狩場橋と書いてあります。橋を越えた所から左に曲がって仮称・新栄浜トンネルに入る予定です。



覆道7：第一栄浜覆道(L=25m) 6:31



覆道8：小田西覆道(L=53m) 6:32



6:34 同じく廃道予定区間



この辺りに新トンネルの坑口が来るはずです。走っていて坑口予定地と思われる工事現場を見かけた気がします。そしてすぐに漁港もある栄浜地区に入ります。モッタ海岸温泉旅館が気になっています。

覆道延長の参考資料：<http://www.jiti.co.jp/graph/toku/siraito/tunnel.htm>

白糸トンネル(1,806m)

第一白糸トンネル(300m)

立岩覆道(422m)

第二白糸トンネル(741m)



1997年 第二白糸トンネル崩落

兜岩トンネル(1,370.5m)

オコツナイトンネル(386m)

ツブダラケトンネル(153m)



2016~17年オコツナイトンネル崩落

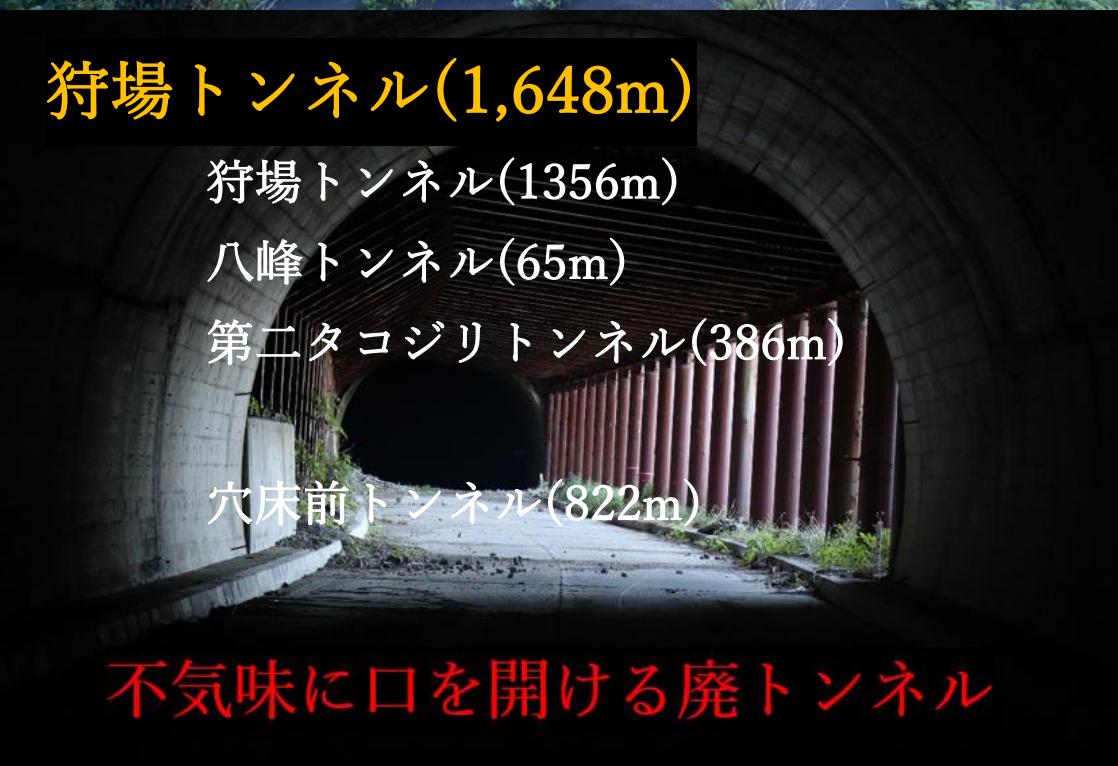
狩場トンネル(1,648m)

狩場トンネル(1356m)

八峰トンネル(65m)

第二タコジリトンネル(386m)

穴床前トンネル(822m)



不気味に口を開ける廃トンネル

茂津多トンネル(1,974m)

1974年に完成した 1,974m



旧道のない長大トンネル

第一の山場が始まります。かかった時間は 6:37～8:41 の約 2 時間でした。

栄浜地区から 220m の栄浜トンネルを抜けると 1,000m を優に超える長大トンネルが僅かな明かり区間と共に 4 連続で押し寄せます。その中にはあの白糸トンネルも含まれます。

一つずつ見て行きましょう。

【TC109】栄浜 T L=220m S50,1975



6:39 栄浜トンネルより、せたな方向



①白糸トンネル

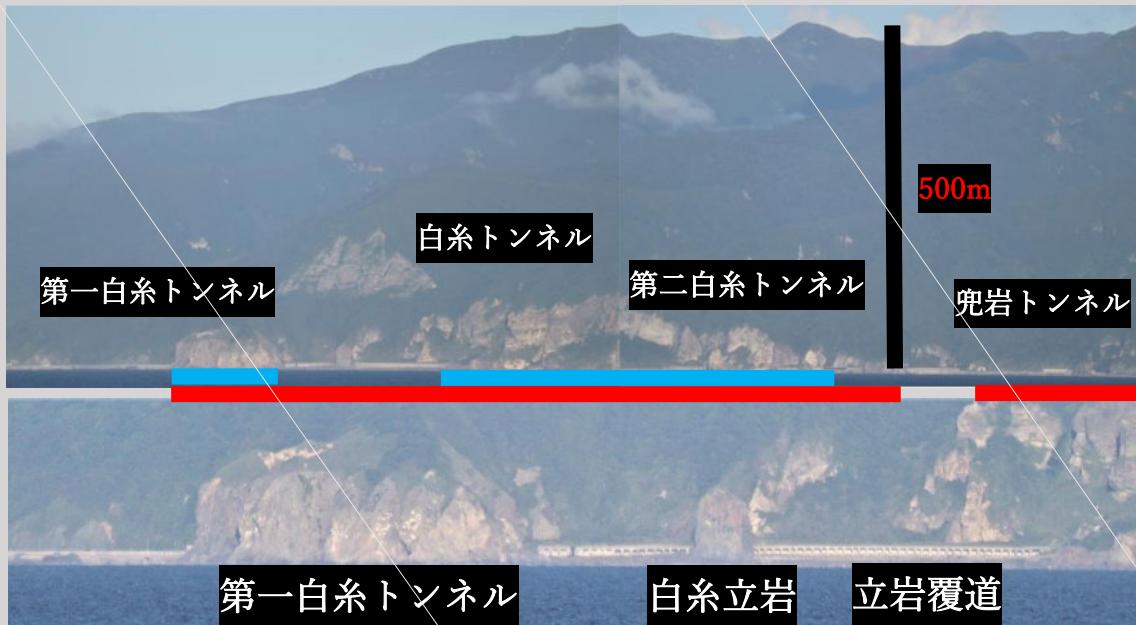
右上の写真を見て欲しい。目の前の景色を見て即座に思うのは、「怖い！！！」でしょう。何というか、栄浜トンネルを抜けた所から地形の表情が変わった気がする。

あの岩体に挑む 4 つのうち最初のトンネルが白糸トンネル。

まずは地形図による解説を、そして第二白糸トンネル崩落事故の話は避けて通れません。



緑色は何を意味しているでしょうか。4日前を思い出して……。



ただ、今回白糸トンネル旧道の探索は出来ませんでした。理由は後述します。

【第二白糸トンネル岩盤崩落事故】

1997(平成9)年8月25日午後2時30分に国道229号第二白糸トンネル(741m)にて大規模な岩盤崩落が発生し、160mあったトンネルの巻き出し部の114mを押し潰しました最大高さ130m、最大幅70m、最大厚み20mの山肌が崩れ、幅100mに渡って土砂が道路上に堆積しました。土砂の量は約42,000m³(プール10杯分ぐらい)で、前年の豊浜トンネル岩盤崩落事故の2倍と推定されています。8月28日にも14,000m³が崩壊し、土砂は計56,000m³となりましたが、幸い人的被害は無かったそうです。実は1993(平成5)年7月12日にも小規模の崩落があり、同様に巻き出し部分が30m近く陥没していました。

1993年7月12日……そう、北海道南西沖地震です。若い人は存在すら知らないのでしょうか。1996年2月10日午前8時10分の豊浜トンネル岩盤崩落事故・1997年の第二白糸トンネル岩盤崩落事故と続いた事故は確実にその後の道路防災に警鐘を鳴らしました。北海道開発局は1996年2月13日には建設省が発令した「トンネル坑口部等の緊急点検について」を受け、全道のトンネル坑口部及び落石覆工の点検を行いました。



赤茶色に染まった海

画像：建設グラフ 1997年10月号より <http://www.jiti.co.jp/graph/toku/siraito/h9.htm>

点検結果に基づいて各トンネルや覆道に対して対応方針が以下の5つに分類されました。

対応方針1は『対策を必要とする』

対応方針2は『より詳細な調査を行い、対策の要否について検討する』

対応方針3は『当面、通常巡回及び定期巡回による重点的な観察を継続』

対応方針4は『特に新たな対策を必要としない』

対応方針5は『対象箇所ではあるが、積雪等により点検が未完了、雪解け後直ちに点検を実施し、必要な措置を講ずる』

島牧村管内にある12トンネル17覆道の点検結果は次表のようでした。

施設名称	延長 (m)	幅員 (m)	平成7年度 (H8.4.12付) 対応方針	平成8年度 (H9.2.5付) 対応方針	現在
新厚瀬トンネル	330	1.0~11.25~1.5 (Co)	3	3	現役
大平トンネル	1,100	1.5~8.25 (Co)	4	4	現役
江の島トンネル	477	8.0 (As)	4	4	現役
原歌覆道 (S)	142	1.5~7.75 (As)	—	—	現役
植車覆道 (S)	120	1.5~7.75 (As)	—	—	現役
穴澗覆道 (C)	39	8.25 (As)	4	4	現役
穴澗トンネル	340	8.0 (As)	2	1	廃止予定
木巻覆道(1) (S)	77	2.0~7.25 (As)	—	—	廃止予定
木巻覆道(2) (C)	53	8.25 (As)	3	3	廃止予定
新木巻覆道 (C)	336	1.5~8.25 (As)	3	3	現役
第1栄浜覆道 (C)	25	8.25 (As)	4	4	廃止予定
小田西覆道 (C)	53	8.25 (As)	4	4	廃止予定
栄浜トンネル	220	8.0 (Co)	3	3	現役
第1白糸トンネル	300	8.0 (Co)	2	1	廃止
立岩覆道 (C)	422	8.0 (As)	2	1	廃止
第2白糸トンネル	741	8.0 (Co)	2	1	廃止
兜岩覆道 (S)	310	8.5 (As)	—	—	廃止
オコツナイトンネル	386	8.0 (Co)	2	1	廃止
オコツナイ覆道 (S)	60	8.0 (Co)	—	—	廃止
ツブダラケトンネル	153	8.0 (Co)	3	3	廃止
赤岩覆道 (C)	130	8.0 (Co)	2	1	廃止

八峰トンネル	65	8.0 (Co)	2	2	廃止
第2タコジリトンネル	386	8.0 (Co)	2	1	廃止
タコジリ覆道 (S)	106	8.0 (Co)	—	—	廃止
穴床前トンネル	822	8.0 (Co)	3	3	廃止
穴床前覆道 (1) (C)	42	8.0 (Co)	2	2	廃止
穴床前覆道 (2) (S)	32	8.5 (Co)	—	—	廃止
穴床前覆道 (3) (S)	47	8.5 (Co)	—	—	廃止
穴床前覆道 (4) (S)	57	8.5 (Co)	—	—	廃止

豊浜トンネルの事故が起きた年(右列)の点検結果を見ると白糸トンネル区間は全てが最高ランクの対応方針を食っており、防災計画が計画されて平成10年度から着工することになりましたが、それより早くに崩落事故が起きました。この後訪れるオコツナイトンネルも5,6年前に崩落しており、点検で対応方針1を食っているのにも頷けます。

参考リンク：いずれも 2022/03/16 閲覧

https://rock-jsce.org/slope/html/case/case_d/index.html

<http://www.jiti.co.jp/graph/toku/siraito/siraito.htm>

<http://rmec.or.jp/wp-content/uploads/2016/03/vol03-38-39.pdf>

2022/03/16 AM8:30

60ページで済まないことを確信した w

それでは現地へ。

【TC110】第1白糸 T L=300m S52,1977



現トンネル脇から旧道に入り第1白糸トンネルへ向かおうとしたのですが、工事車両が旧道に入っており現白糸トンネル坑口付近も賑やかでとても旧道へは入れませんでした。一時停止する事も出来ず、坑口の写真すら撮れませんでした……。

どうしようもないなあ、船から見た覆道は諦めるしかなさそう。

←無理



【TC111】白糸 T L=1,806m H11,1999

6:47 旧道へ降りる途中



旧道は現道と交わることなく一段低い場所を走っているので海沿いへ降ります。



ここは旧国道 229 号。この先、トンネルあり。

もう一枚。よく見ると右の岩体にネットがかかっています。6:49



あれ、落ちてきたのでしょうか……。一見とても道があるように見えず、見える範囲は完全に土砂で埋められています。そして高さ 200m はあろうかという岩体に対し、あまりにも無防備な国道。旧道探索で入るのもごめんですね、ここまでで一番恐怖を感じた岩です。

【TC112】第 2 白糸 T L=741m S51,1976

6:49 旧道(島牧→せたな)



6:53 現道・旧道の対比



振り返るとすぐに次の長大トンネル、兜岩トンネルが構えています。

(白糸トンネル終わり)

②兜岩トンネル



島牧側から旧道にアプローチして崩落地点まで歩き、引き返して兜岩トンネルを走り、反対側からも旧道にアプローチをかけて崩落地点の反対側まで歩きました。

現道の橋と旧道の橋



覆道の支柱が切断された跡



右の写真的位置には 310m の兜岩覆道がありましたが、支柱が切断されて撤去されています。

遠くの海に浮かんでいる船から何か注意されないかとヒヤヒヤしました。もう少しでトンネルが見えるはず……。

ん？？？おかしくない？
な ぜ 開 い て い る の ？ ？ ？ ？ ？



事前情報と違う……、2020年年の空撮動画ではコンクリートで口を堅く塞がれていたのに！2018年4月の探訪レポートを読んでオコツナイトンネルの崩落については知っていました（ちなみにこの時もトンネルは塞がっていました）。スマホ片手に動画を撮りながら考えます。廃道となった道路の手入れがされていて、岩が天井を突き破って崩落したトンネルの口が再び開かれている。思いつくのは現道の代替手段、あとはトンネル内部の状態確認でしょうか。行ってみましょう。

7:01 後ろを向く

【TC113】オコツナイ T L=386m S51,1976



昔の写真を見ると兜岩トンネル、と扁額があったそう。トンネル内に目を凝らすと反対から光が射しているのが分かります。完全に開口しているのか、90%閉塞しているのか。

ガッチャリと塞がれて二度と日の目を浴びるはずの無かったトンネル内部を歩くという謎体験に緊張します。天井、崩れてこないよね……？あまり長く居たくないので自然と早足に。



消火器は取り外され電話も機能していないようです。右の写真には「兜岩トンネルL=729m」という記述がありますが、オコツナイから始まる2トンネルと2覆道の延長を全て足すと $386+60+153+130=729\text{m}$ となります。纏めて兜岩トンネルと呼んでいたみたいです。
もうすぐ……！なるほど、状況は変わっていなかったか。



7:05

生の崩落

すげえ。微妙に分断されたトンネルの、向こう側の暗闇が見えていきます。また、ネットを軽く突き破っています。

オコツナイトンネルの幅員は 8.0m で、見えている土砂を斜度 45° の三角柱と近似すれば土砂の体積は $8.0 \times 0.5 \times 2.5 \times 2.5 = 25 \text{ m}^3$ ぐらいでしょうか。勿論これより多く落下していると思いますが、白糸トンネルの $42,000 \text{ m}^3 \cdot 14,000 \text{ m}^3$ のスケール感が少し分かりました。

7:05 せたな→島牧

7:07 島牧→せたな



長居は無用です。

7:09 無事脱出しました。

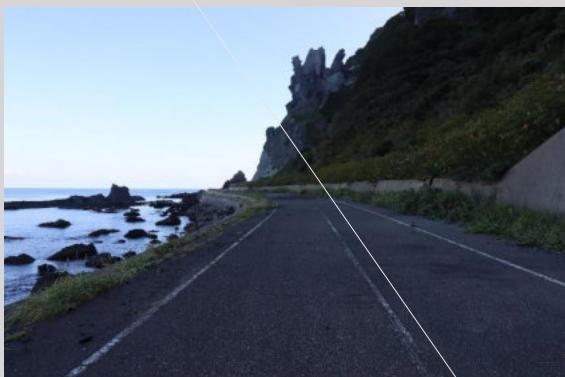
迂回は効率が悪いので反対側から攻めます。



坑口を見てみると杭のようなものが断面に円弧状に刺さっています。CB での閉塞の中身はこのようになっていたのですね。

7:09 現道へ戻ります

7:12 兜岩覆道路跡

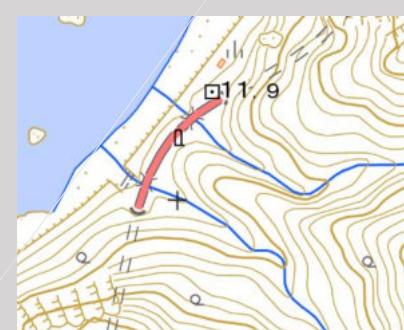


白糸トンネルも見納め。よく見ると擁壁の残骸が海から顔を出しています。あの落下している岩の向こうには圧壊を免れたトンネルが顔を出しているのですが、これは空撮に任せます。機会があるなら今度こそ第一白糸トンネル方面からアプローチしてみたいです。



(左)あれが白糸岬、中央部をよく見ると法面工事をしているのが分かり戦慄します。あんなアクセス困難地でどうやって工事を行ったのか……、旧道時代の防災工事の成果です。

(右)地名を冠したオコツナイ橋。ナイが川だというのは既に書きました。オ・ウ・コツ・ナイで河口・互いに・つく・川だそうです。狩場山近くに1,170m オコツナイ岳があり、そこから日本海に注ぎ込むオコツナイ川と第二オコツナイ川が合流して日本海に注いでおり、なるほど納得です。
※下がオコツナイ川、上が第二オコツナイ川



【TC114】兜岩 T L=1,370.5m H14,2002



7:24 兜岩 T せたな側

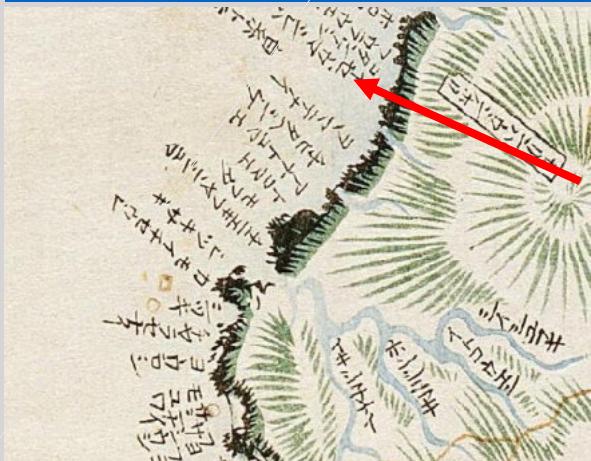


現トンネルを自転車で走り抜けました。トンネルを抜けてすぐ現れるのがトンネルの名前にもなっている「ツフタラケ川」です。地理院地図と Google Maps では川の名前が分かりませんでした。



久しぶりに東西蝦夷取調地図を出します。

https://www.shiripa.org/pub/r229_shimamaki.html#chipitarake (2022/03/16 閲覧)



場所的に、この「チヒタヘシケ」がツブタラケであると思われます。調べた所によると、「chip-ita-perke-p 舟・板・割れる・もの」という解釈があるようです。船で近づいたら大破してしまうような岩礁ということでしょうか。行って確認しましょう。

2022/03/16 PM11:37

電気が消えた。間違って消したかな？

うわっ地震だ！結構大きい、机の下に入って暗闇の中自転車のライトを探します(見つからず)。癖ですぐに動画撮影を開始します。Twitterを開こうとするとWi-fiが止まっており4Gで。福島で進度6強とのこと。ひとまず家に被害が無い事を確認して外に出てみると辺り一帯が真っ暗。物珍しさにVOLT400とカメラを手に真っ暗な町の散歩に出かけます。出てみると街灯が消えて一面の闇、信号機が停止して警察官による交通整理、電車も止まっていました。地震が起きた場合の事をあまり考えていなかったので意識の引き締めになりました。執筆を再開しましょう。

2022/03/17 AM2:07

7:26 右が旧道



7:27 赤岩覆道(130m)



赤岩覆道に接続するはツブダラケトンネル(153m)です。(7:46, 帰り)



【TC115】ツブダラケ T L=153m S51,1976

ふむ。これまた事前情報と違っておりオコツナイTと同様CBを撤去した痕跡があります。目の前の闇色と風を感じないことから閉塞は確定的でしょうが、行ける所まで入っていきます。(7:31)

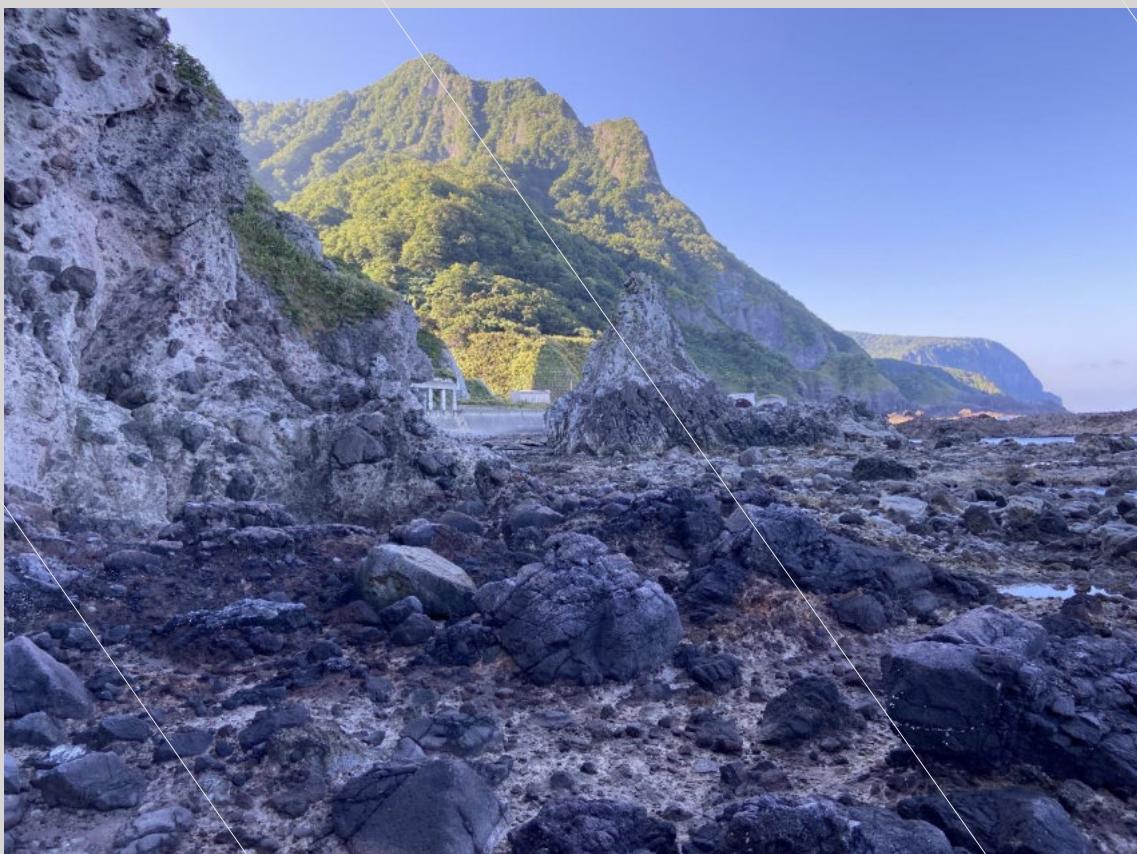


(左)7:31 トンネル閉塞を確認。真っ暗なのに iPhone だとここまで映ります……。さっき停電していた時も iPhone のカメラを通して前が良く見えました。

(右)7:32 海岸へ降りてツブダラケ T の迂回を試みます。



【瓦斯燈島】 7:35



地理院地図によるとこの辺りを瓦斯燈島(がすとうじま?)と呼ぶそうですが由来は不明。非常に荒々しい地面の凹凸に「チヒタヘシケ」というのにも頷けます。まだまだ使う予定があるので足を捻らないように。



迂回した先の景色は。(7:36)



御役御免となって既に 20 年の覆道・隧道は目に見えない位置に横たわっています。20 年というと大体私が生まれてから今までの時間、とても長いなというのが私の感想。一見、綺麗にそのまま残っているじゃないかと思うかもしれないが、覆道左のトンネルは坑口のすぐそばで崩落しています。平成 8 年度の点検で対応方針 1 を食って 6 年後に廃止されたオコツナイトンネルは、その評価通り崩落を起こしたのです。ではいつ崩落したのか？



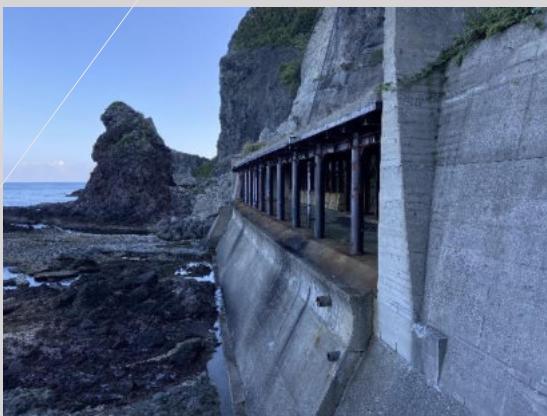
Google Earth より(20161005 撮影)
同様に、20170525 撮影の画像では
崩れています。
崩落時期は：2016 年 10 月から 2017
年 5 月の 7 ヶ月まで絞られました。
新・兜岩トンネルによる切り替えを行
うという判断の正しさは、15 年経
ってから容赦のない自然の暴力に
よって証明されたのです。

参考：2018/04/26 の探訪記 https://yamaiga.com/tunnel/r229_kabutoiwa/main2.html
2013/07/28 の写真があります <http://michihiro.blog.fc2.com/blog-entry-26.html>

図中赤矢印に従って覆道へ接近します。身体よりずっと大きな岩体に手足を引っかけて道路と同じ高さまで登ります。(7:39)

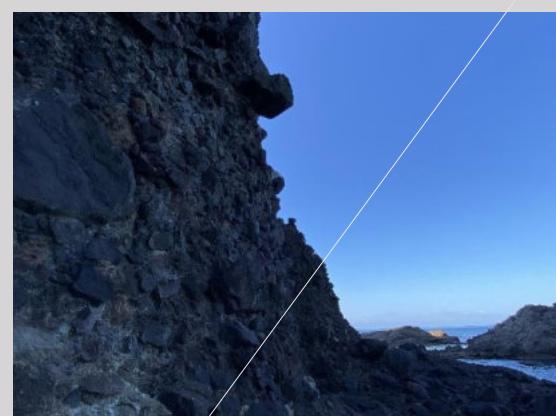
左：オコツナイトンネルせたな側の閉塞を確認。崩落は坑口に近い所で起こっており、あの閉塞壁の数メートル後ろには岩が積みあがっているのでしょうか。2018年のとある探訪記ではオコツナイ T の島牧側閉塞壁がある中自然の暴力によって再開口した僅かな隙間から身を滑らせ暗闇のトンネル内を探索していましたが、私が来た時はなぜか閉塞壁が取り除かれていたのであまり怖い思いをせずに済みました。

右：旧道の路面と同じ高さから岩に突き刺さるツブダラケトンネルを眺める。



ここで一つ後悔があります。この先、旧道の路面へ上がって崩落地点まで行きたかったのですが……、腸の中で激しく主張するものがある……。この状態でハードな昇降は出来ませんでした。考える、こんなトンネルばかりの孤立地帯にトイレがあると思うか？今日も忙しくトイレを探してまた戻ってくるほどの時間の余裕はありません。とりあえず腸にとってのこの場での最善を取り引き返すことになりました。昨日の夜と今日の朝で食べすぎたな。

左：状態が変わりないように見えて、よく見ると外壁が削れて鉄筋が露出しています。(7:37)
右：落下物がないようにお祈り。(7:41)



よく考えたら現道に戻ったらすぐに狩場トンネルの旧道に行かなきゃ…。トイレは……？

・なぜ時間がないか

端的に言うとこの日の主な目的が太田山神社への到達及び尾花岬への到達であり、これが行程の最後の方に位置しているからです。そしていずれも最低でも合わせて2,3時間を必要とします。ですので、この4連続トンネルでも時間を無駄にしないようテキパキ動きます。

瓦斯燈島を通って次なるトンネルを眺めると——また開いてるやんけ……



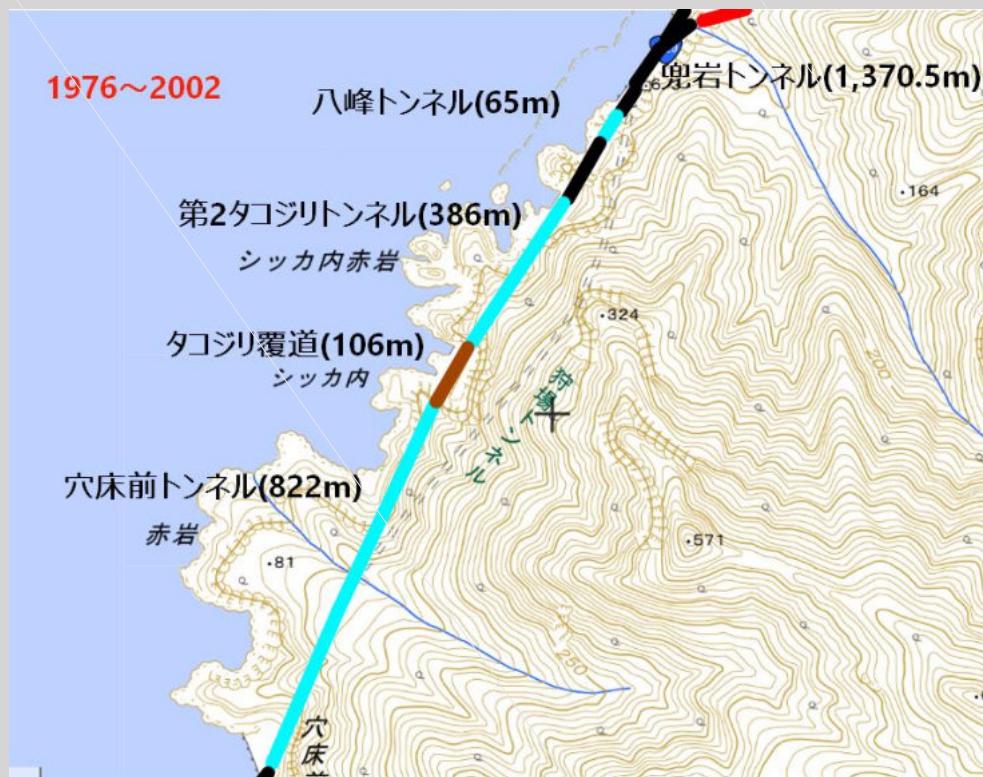
7:46 トンネル横に洞窟のような空間がある



(兜岩トンネル終わり)

③狩場トンネル

まずは地形図での説明。元々あった穴床前トンネルから分岐する形で現在の狩場トンネルが掘られました。本来なら旧トンネル坑口は塞がれており探索は困難を極めたはず。



なぜ開いているのかですが、もう一つある理由を思いつきました。先程通ってきた島牧防災区間では二つのトンネル——新穴澗トンネルと新栄浜トンネル——を掘るのでその時に出る残土置き場になるのではないかというものです。木巻岬からは然程遠くはなく現実的ではないでしょうか。また閉塞壁を取り除くのにもそれなりの労力が要るはずで、ならばそれなりの取り除く理由があっても良いでしょう。

今度の対戦相手の顔は……。

これは興奮するな！　1フレームにトンネル3個！！！！！



閉塞壁が取り除かれたことにより、狩場トンネルが完成した2003年頃に僅かな期間だけ見られたであろう景色が復活しています！トイレを忘れるほどの気持ちの高ぶり。



(7:50)

【TC116】狩場 T L=1,648m H15,2003

施工業者：<https://www.iwatachizaki.jp/>
result/detail/165.html

1999年8月着工 2003年3月竣工との記述。
兜岩トンネル(1997-7～2002-1)と同時に掘削
されていたようです。

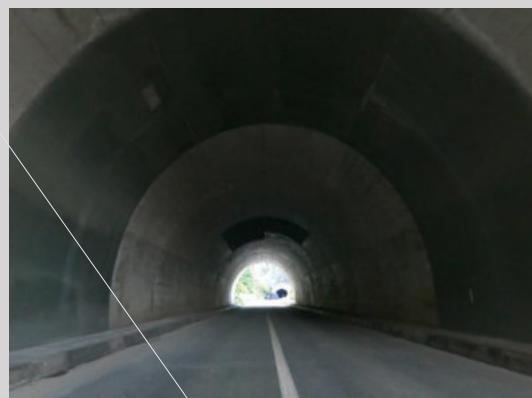
今回も行きは動画撮影、帰りは静止画撮影。自転車が入れられるので自転車で。

7:54 二つのトンネルのコンクリートの色が違うことに、旧道に居ることを実感します。



【TC117】八峰 T L=65m S51,1976

トンネル内部



何だろう、トンネルだけが景色に溶け込めていないというか。岩盤に開いた半円形の暗闇が何となく歪に感じます。左手の崖は見える範囲で大体 100m であり、見えない範囲も含めると 300m に達します。



7:55

三段に積まれている黒い袋が廃止された道路に連なっています。袋に番号が書いてあるのを見ると、やはり土でしょうか。本当に残土置き場になっているのか？

【TC118】第2タコジリ T L=386m S51,1976 7:56



走っていた時は気付かないのですが、この眺めにはどこか違和感があります。少しでも海側に身を乗り出せば分かったのですが、実は目の前の数十メートルは外界に露出した巻き立て部となっています。「後志の国道」には第2タコジリTが延長 305m であるという記述があり、これに 81m の巻き立て部を追加したようです。もっとも、自然の力の前には有って無いようなものだと思います。

八峰トンネルに留まらず第2タコジリトンネルまでもが開口、そして中を覗いてみると向こうには一点の光が射しています。点検結果を思い出すと、八峰トンネル：2・第2タコジリトンネル：1・穴床前トンネル：3。狩場トンネルを建設したのは今日の前にあるトンネルを回避するためでした。



8:20(帰り) 第2タコジリ→八峰



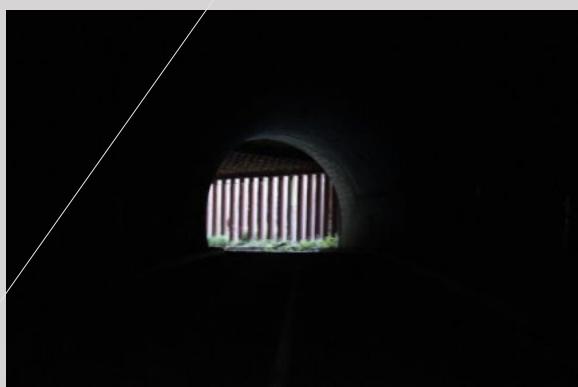
7:56 さっさと走り抜けたい

とても暗いので自転車と手持ちのダブルライトでゆっくり進みます。



航空写真を見れば容易に察するように、第2タコジリトンネルが開いていなければまた迂回をする必要があるのですが、この地形は相当厳しいでしょう。タコジリ覆道と穴床前トンネルは真に現道の世界から孤立する区間であり、2003年の廃止以降マニアも含めて人間に入る余地の無い区間でした。

国境の長いトンネルを抜けるとそこは……





人目に触れるはずの無かった区間に到達。約 20 年前までは橙白色のナトリウムランプが煌々と道を照らしていた——今やランプは消灯しきつてのくるまみちは暗闇へと溶け込む。

覆道も気になりますが、それ以上に注意を引くのが目の前に小さく口を開ける不気味な暗闇の世界。推定 400m の穴で閉塞壁にぶつかると予想されますが、数字が与えられても本能的な恐怖には抗えません。

【TC119】穴床前トンネル L=822m S51,1976



7:57 穴床前トンネル入洞

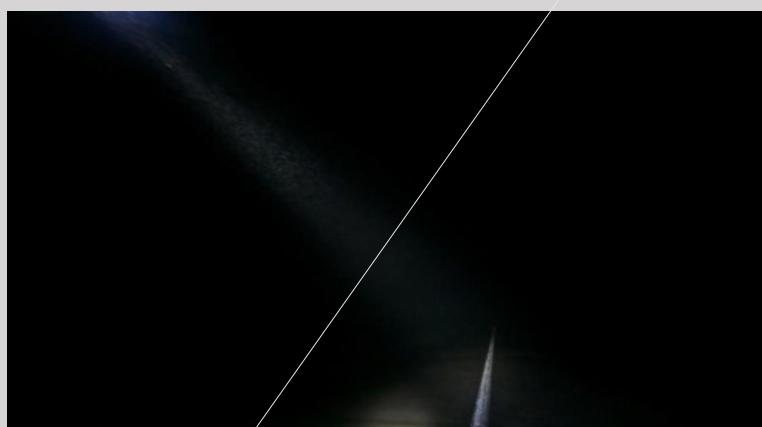
自転車に乗るのは怖いので押して行きます。最悪のケースで中にヒグマなどの動物がいるのが多少現実的なので慎重に進みます。

最も警戒していたのは動物。数百メートル先で行き止まりになるのはほぼ確実なので、後ろから何かに追い詰められるのではないか、など本能的な恐怖から色々考えてしまいます。

入洞から 1 分 35 秒 明かりを落としたトンネルではセンターラインだけが頼りです。



入洞から 2 分 20 秒の地点



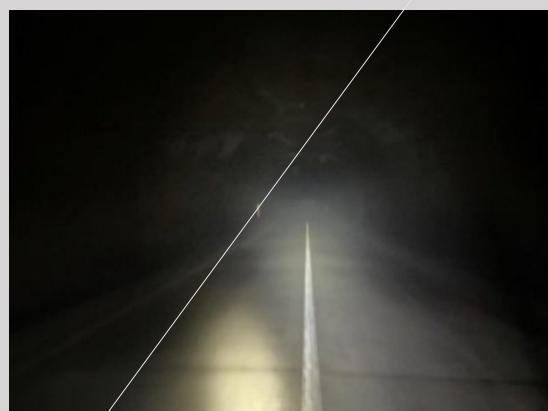
ライトの光が散乱してチンダル現象が観察できます。片方が閉じているトンネルの中はす空気が濁んでいる感じがあって浮遊粒子も比較的多かったです。

結局ここまでしか進みませんでした。

さほど長くないと分かっていても……。どこまでも続いているかのように見え、恐怖に抑えませんでした。結構進んだつもりでしたが 2 分 20 秒……、200m を少し超えたぐらいでしょうか。

足は動く気を失ってしまい、この到達地点でしばらく遊びます。

8:00



閉塞壁に向かって「コッ」と口を鳴らして「アー」と声を発します。撮った動画を見返すと最終到達地点で返答が丁度1秒後に聞こえたので残り170mですか。案外近かったのですね、現地ではその計算をする余裕が無かったのですが。しまいにはお気に入りの曲をスマホから爆音で鳴らしていましたが、大して面白い反響はありませんでした。

8:02 真っ暗なのに、iPhoneが凄い



8:03 生きていない設備とある記述



トンネル壁面に書いてあったのは「狩場トンネル L=1,356m」、「寿都側入り口から 675m」。
穴床前トンネル 822m・タコジリ覆道 106m・第2タコジリトンネル 386m
 $822+106+386=1314 < 1356$ かつ $1356-675=681 < 822$ 何もかも合わない数値です。

2022/03/17 AM11:45

昨日の地震の後ノーマスクで外を歩き回ったせいで花粉に鼻をやられた。

ところでページを食い過ぎでは？

8:05 穴床前トンネルを無事に脱出

あまりにも良い構図で写真撮影が捲ります。(8:08)



8:15 タコジリ覆道(106m) 弱弱しい覆道だが、歴史的背景を含めて美しい。8:16



いつかまた塞がれるのであろう区間、この地に立つことはもう無いでしょう。戻りましょう。

8:16 タコジリ覆道→島牧

8:22 現道へ復帰(八峰&第2タコジリ)



8:25 狩場トンネルに入りました。トンネル壁面の向こうには確かに一筋の道が通っていることを私は知っています。

8:30 狩場トンネルを通過



(狩場トンネル終わり)

④茂津多トンネル 1974年・1,974m

旧道の無い長大トンネル



茂津多岬はこの記事で既に二度言及しており、一度目は船から見た衝撃的な景色について、二度目は神威岬にて。西蝦夷三険岬と呼ばれ古くから難所として陸の旅人と船乗りから恐れられた三つの岬——雄冬岬・神威岬・そして茂津多岬です。茂津多岬にはその余りの地形の厳しさから古い徒歩道すら存在せず、トンネル技術をもって道路が開通せしめたのは1974年のことでした。それもトンネルは岬を大きく迂回して内部へと進路を取っています。4 連続のトンネルからなりしづとく道路を拒んだ島牧の不通区間、その最後のトンネルへ。

茂津多トンネルはこれまで通ってきた 3 本のトンネルの旧道と同年代建設されました。崩壊の危険がある岩盤が存在しないため今でも現役です。

なんと茂津多トンネルの設計についての手書きの論文がありました。

茂津多トンネルの設計と施行(1974 年 4 月 1 日発表)

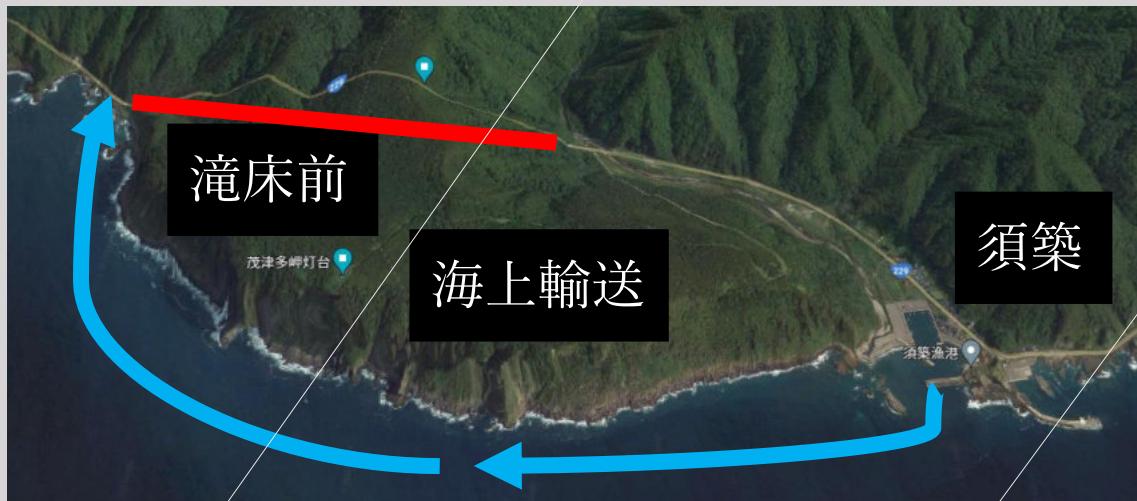
<https://thesis.ceri.go.jp/db/files/GR0002400173.pdf> (2022/03/17 PM10:41)

1974(昭和 50)年 4 月に開通した茂津多トンネルは 1974 年と当時全道一の長さを誇りました。島牧村滝床前とせたな町須築(すつき)を結ぶ茂津多トンネルですが、標高 33m の須築から滝床前に向かって 1.25% の下り勾配となっています(標高差 24.6m)。この工事で難儀したのが大量の湧き水による汚水問題。1970 年に工事を開始して最初は須築から 200m 施行しましたが、湧き水が多く滝床前側からも施行することにしました。滝床前側の資材等は全て海上輸送である。又、46 年度には滝床前側に汚水処理場を設置した。

狩場トンネル旧道を思い出すと……

穴床前トンネル：着工 1972 年 竣工 1976 年 11 月

茂津多トンネル：着工 1970 年 5 月 竣工 1974 年 3 月



これだけでもとんでもない難工事だったことが分かります。

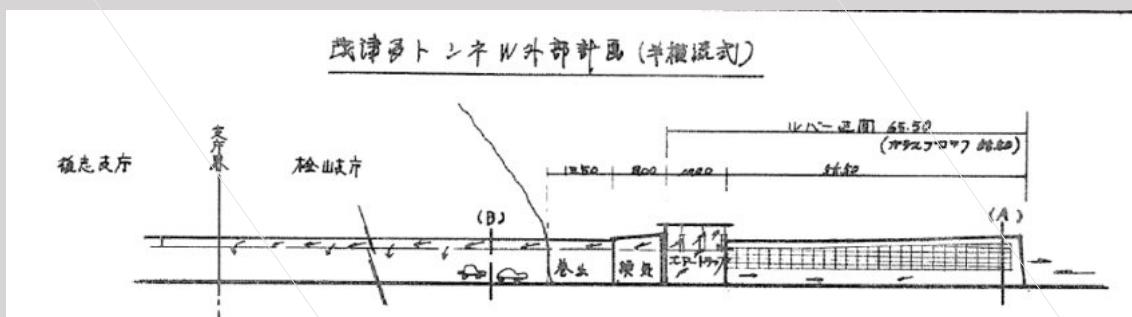
長大トンネルの設計で考えるべきことに、換気と照明の問題があります。

用語

緩和照明(adaptation lightning)：トンネル出入口での明るさの急激な変化に対して、輝度が徐々に変化するように設計した照明のこと。入口照明、出口照明など。

ルーバー(ルバー, louver)：トンネル出入口において自然光を利用して必要な輝度を持たせると共に内部照明と円滑に接続するため遮光部と採光部をもつもの。

茂津多トンネルに特徴的なのがガラスブロックを主体とするこのルーバー構造です(出入口共に 65m)。さて、この状態で換気施設を設置するとルーバー内ではトンネル排気と進入外気による汚濁空気の停滞が起こります。これを解消するためにトンネルとルーバーの間にエアートラップを設置します。



当時でもルーバーを持ったトンネルがいくつか存在したもの、長さが短いものが多く完全なるルーバーは茂津多トンネルが初だったそうです。

その他のルーバー

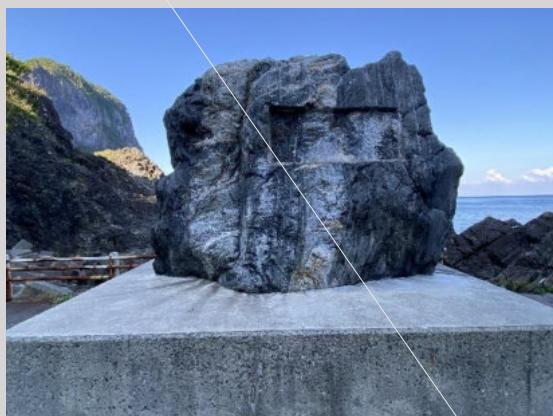
トンネル名	施工年次	ルバー長	リブの構造	ガラスブロック	摘要
慶喜	昭和 45 年	入口:40 出口:12	P.C	単体積上	
福島	46	55—0	R.C	ハネル	
豊浜	48	14—14	H形鋼	ハネル	
稻倉	49	60—0	H形鋼	ハネル	
銚子	49	15—0	H形鋼	ハネル	
茂津多	49	65—65	H形鋼	ハネル	

慶喜トンネルは先の話になりますが、国道 229 号最後のトンネルです。1973(昭和 48)年の豊浜トンネルと言えば 746m の初代ですが、14m-14m のルバーアーがあつたそう。無かつたけれど。初代トンネルが出来たのは 1964 年なので延伸した後に取り外したのでしょうか。

いや違うぞ。豊浜トンネルは国道 229 号には二つあるんだった！！これはまた明日。

狩場トンネルと茂津多トンネルの間には駐車場があります。トイレもあるのでは？

石碑「茂津多岬」 読めない……。 8:30



トイレがあったぞ！！

8:33 駄目でした



8:32 ふざけるな



時間が逆転していて必死さが分かります。自転車に乗っていたら案外忘れるので茂津多の先へ急ぎますが、茂津多トンネルを抜けるとすぐに茂津岬灯台へのヒルクライムが始まるのでどうにか忘れるしかありません。

8:33 狩場トンネル側には旧道なし



8:35 覆道9：穴床前覆道(銘板には 1977-9)



茂津多トンネルのガラス窓がなくなっています……。Twitterで調べると、2018年10月に改装工事をして現在の姿になったそうです。(ツイート固有ID: 1159074113975009280)



2014-8 (ストビュ)



茂津多トンネルのルーバー解体は老朽化の問題があったようで、先程の表に載っていた他のルーバーも解体されているようです。まあ建設されて50年近いので限界も近い、か……。

(ツイート固有ID: 1161263519544664064)

トンネル用語集: <http://www.musicworld.jp/ec/glossary/tunnel/01a/index.html>

2009年8月の茂津多トンネル: <https://ameblo.jp/roadjapan/entry-10317749060.html>

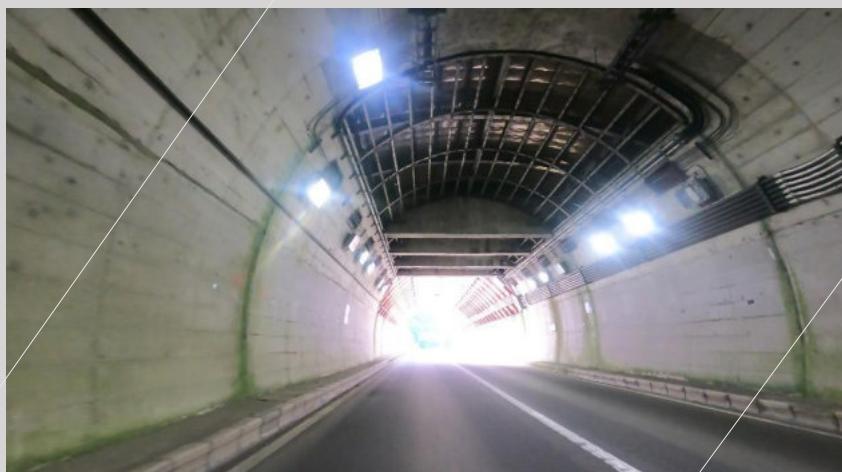
1974という数字

茂津多トンネルはトンネル部1,800m、ルーバー部87m×2で全体では1,974mになっています。完成したのは1974年のことでトンネル延長と一致しています。これは意図的に揃えたそうで、真偽は分かりませんがわざわざ1m延伸したとの話もあります。ところが現在ではルーバーが片方取り外されており $1,974 - 87 = 1,887\text{m}$ に……。ルーバーが撤去されたのは個人的には非常に残念に思うのですが、道路構造物は老朽化するものであり永遠のものではありません。永遠のものなどないというのが唯一不変の法則であり、限られた命だからこそ美しいのでしょう。私に出来るのは限られた”生きている”時間と死して初めて姿を現すものを、1フレーム内に時間を止めて切り取ることです。

【TC120】茂津多 T L=1,974m S49,1974 一直線のトンネル、そして町境(8:39)



ここまで島牧村



ここからせたな町

茂津多トンネル内に町境があります。そして、これがエアートラップでしょうか。全体的に古さを感じさせるトンネルでした。

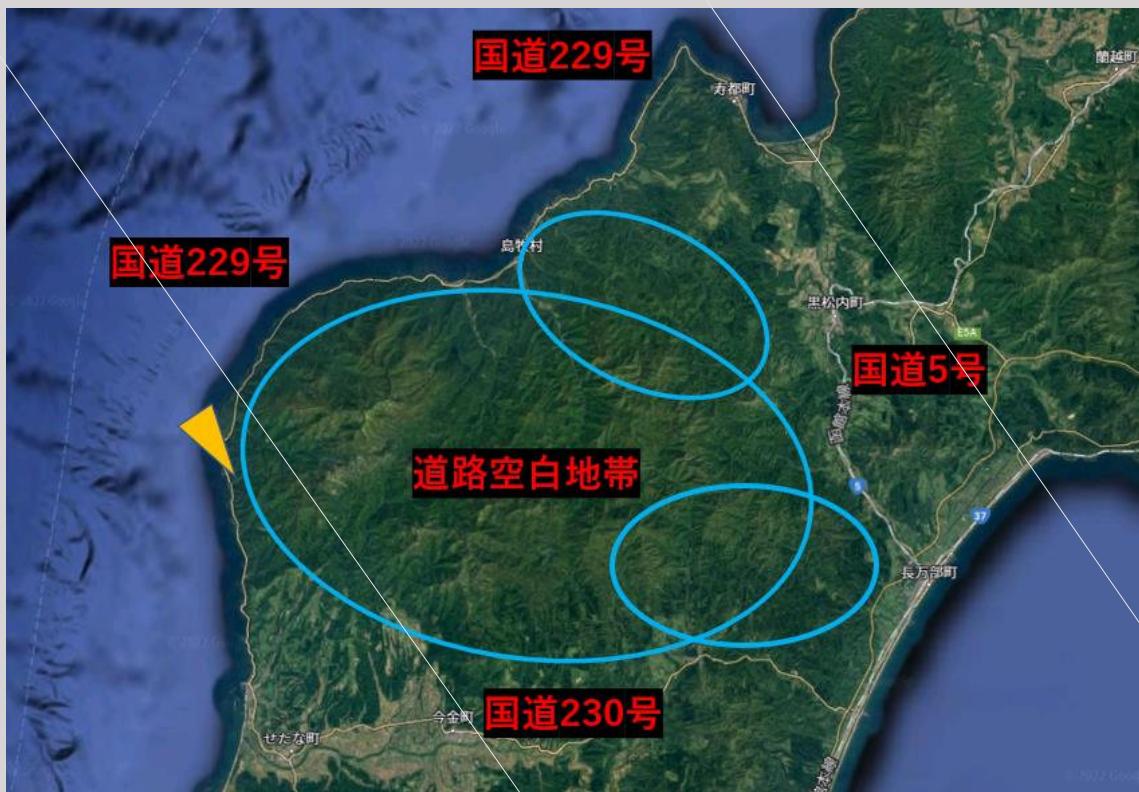
8:41 大口を開けたトンネルから吐き出されました。

せたな側のルーバーは撤去されずに残っていますが、パツと見ても老朽化が伝わってきます。撤去も時間の問題ではないでしょうか。



約 2 時間かけて 4 つのトンネルからなるかつての不通区間を走破しました。これまで三日間数多くの旧道を踏破して巨大な岩盤に圧倒されてきましたが、雷電トンネルを含む 10km の不通区間と同様に一段抜けた地形の陥しさを目の当たりにしました。天衝く巨岩に圧壊した白糸トンネル旧道、廃止されて 20 年後に危険が証明された兜岩トンネル旧道、本来人に触れるはずの無かった狩場トンネル旧道、あまりに陥しく旧道の無い茂津多トンネル——そのどれにも固有の魅力がありました。1970 年代後半に開通したこの地の国道 229 号、苦労の末開通に漕ぎつけ文字通り風穴を開けた当時は南北を接続する希望に満ち溢れた道路だったでしょう。しかし、道路の信頼性は豊浜トンネルに続く第 2 白糸トンネル崩落を機に急激に降下します。現在の第 2 白糸トンネルを見るに復旧されなかったと思われ、急ピッチで現在の白糸トンネルが掘られました。現地の人のトンネルに対する恐怖はどんなものだったか、迂回する道など一本も存在しない海岸唯一の頼りない道の成れの果てです。

4 トンネル (完)



そう、高度を上げてマクロに見てみると内陸に道路が一本もないことに気付きます。海岸唯一の道である国道229号が寸断されてしまうととんでもない迂回をすることになります。例えば島牧一せたな間は50kmだったのが長万部経由で100kmと倍になってしまします。まあ、この辺りは狩場山地なので地形上どうしようもないのですが。道を求めて海へ出ようものなら不安定な岩盤が降ってくる危険がありますし(それが旧道)、内陸に行こうにも狩場山地が居座っています。

それではせたな町に入りどんどん先へ進もう！！、とは行きません。

右を向くと、急勾配・そしてトンネルで回避したはずの茂津多岬に突き刺さるような道。

次の山場が始まる。8:42



茂津多岬灯台

西蝦夷三陰岬

日本一高い灯台

290m



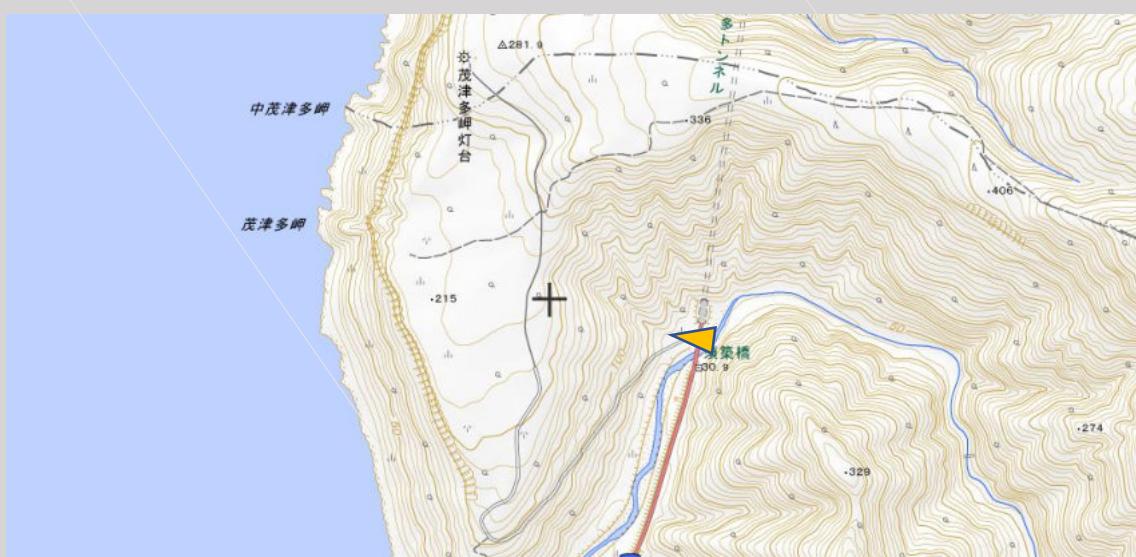
茂津多岬灯台。

せたな観光協会によると次のように説明されています。

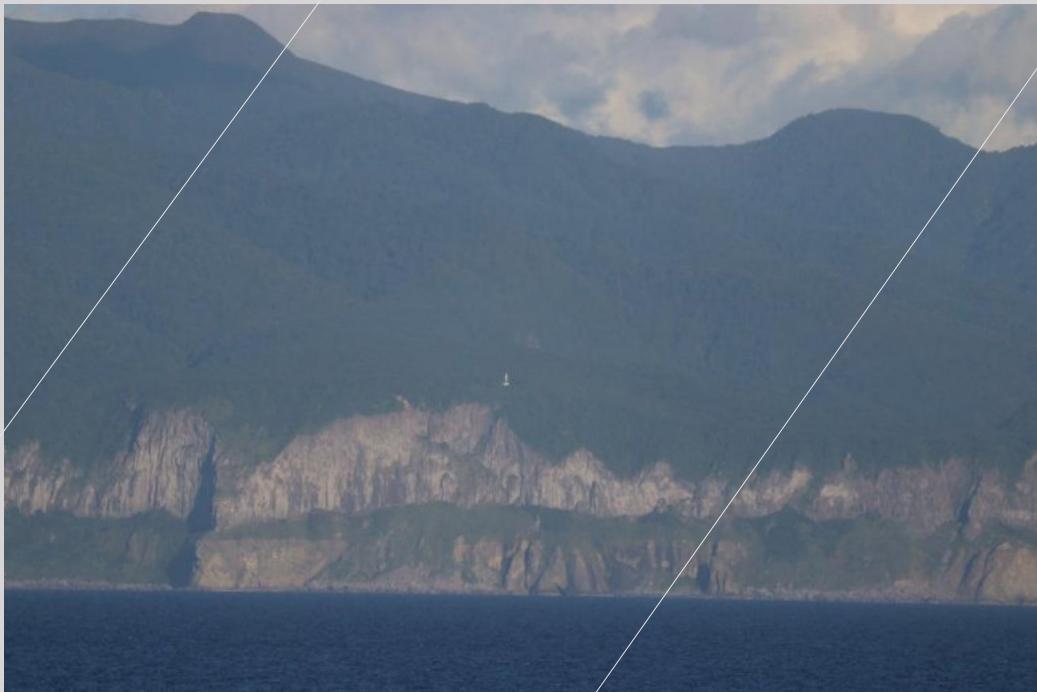
せたな町北端に位置し、道南最高峰『狩場山』の荒々しい山並みの尾根が西方で一気に日本海に没している岬。奇岩の続く海岸線や奥尻島、遠くに積丹半島を一望できる。岬にそびえたつ「茂津多岬灯台」は、海面から灯台頂部まで標高 290m の日本一高い灯台である。灯台の光は 43.5km (23.5 海里) 先まで届き、多くの漁船や航行する船舶の安全を守っている。所在地としては島牧村だが、灯台へのアクセスはせたな町側「茂津多林道」のみ。林道は舗装されており、夏は緑豊かな木々の佇まいに秋は赤や黄色に染まる紅葉の絶景が広がる。道幅は狭く通行には十分気を付けたいところ。岬一帯は「狩場茂津多道立自然公園」の一部に指定されている。※豊かな自然故にヒグマの生息地となり注意が必要。林道は冬季間(10月末～4月末頃)通行止めになっている。

日本一の高さを冠する灯台は林道を登った先、しかもヒグマの生息地の中にあると言う。それでこそ日本一、その姿を拝むには労力と度胸が必要となる。車と違い生身を外に出してアクセスするので正直怖いし、熊に遭遇するならここだろうなと思っていた。

灯台までの道のりは約 2.7km, 240m up つまり平均勾配 8.9% です。中々ハードですが平均という言葉は大体の場合誤で、最初の半分である 1.4km は平均 10.3%、その内の 1.1km で平均 11.2% とかなりの詐欺表記です。こんな坂ですから後ろから熊が出てきたら詰みますし、サイドに逃げようにも崖から墜落します。ストリートビューはなく YouTube の走行動画を見ると林道と辺りの森林は隔絶されておらず、動物の縄張りを通らせて貰っているという感じがしました。案ずるより産むが易しとは言うのですが、行く前は色々想定して怯えていました。



4 日前日本海から眺めた景色。他に類を見ない急峻な崖の中に立っている場違いな灯台。



ちなみに標高の高い灯台 1 位は茂津多岬灯台の 288.0m(平均水面から最上部)ですが、2 位は僅差で兵庫県の余部崎灯台の 284.1m(平均水面から灯火)です。

？？？「2 位じゃダメなんでしょうか。」と言うネタがありますね。富士山、北岳、奥穂高岳、間ノ岳、槍ヶ岳ぐらいは覚えていますが、灯台の 2 位を気にする人は居なさそうです。少し気になって余部崎灯台を調べてみると……

香美町にサイトによると以下のように説明されています。

香住区の西の端、平家伝説の里として知られている御崎地区にある灯台。
灯台だけの高さは 14m ですが、海面から光源までの高さが 284m、**日本一高い場所**にあります。

いや、どっちだよ。

この話は調べて笑ったのですが、続きは灯台まで登ってからにしましょう。

茂津多岬灯台 <http://setanavi.jp/search/sightseeing/07.html>

余部崎灯台 <https://www.town.mikata-kami.lg.jp/www/contents/1106815228171/>

灯台日本一 <https://www.tokokai.org/lighthouse/japanlist01/> (2022/03/18 閲覧)

8:43



8:45 標識には 9.5%との表記が、まだ序の口



梟にそんな危険物を持たせないで、15.5%



一瞬で 15%に、最初の半分 1.4km が急勾配になっています。

熊対策としては手に熊鈴を付けて笛を口に咥えて吹きながら登っています。まあ道の左右は急傾斜ですので横から飛び出してくる確率は低いなと思いました。出てくるなら後半 1.4km の緩くなつた所。

この林道の名前は茂津多線、延長 2,640m。

8:50 蛇行して食らいつきます



12%

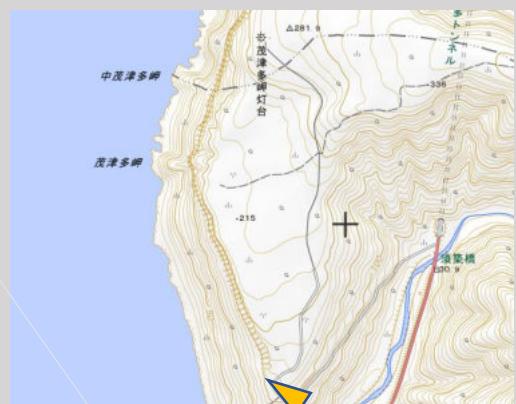
そして路面が荒れている



梟と熊のイラストが唯一の癒し、まあ勾配を書いてくれるのは普通にありがとうございます。
滝が見えるらしいのですが、景色を見る余裕はありませんでした。今度は 9.15% の勾配。



勾配は緩まず 14.0% の標識が現れ、ようやく 1km 来ました。ここからは如何にも林道と言う感じの道路で、等高線が嫌な感じ。(8:54)



今度は 10.5% の標識。辺りもまさに鬱蒼としたという森に変化して、YouTube に偶にある熊との遭遇動画を思い出します。



右 : 8:57 1.5km 地点まで来て後は比較的緩めの勾配が続きます。
ここからは写真を撮っておらず、面白味もないで一気に灯台まで飛ばします。

ここまでせたな町

ここから島牧村 林道はせたな町であるものの、灯台だけは島牧村にあります。
一回も足を着かずに上り切れました。

9:04 標高 270m に到達

茂津多岬灯台



灯台に着いたので日本一高い灯台はどちらなのか？という話を進めましょう。

灯台前に置いてあった説明版に答えが書いていました。



説明版を読めば分かるのですが結論から言うと、計測方法によっては余部崎も茂津多も1位になります。しかも茂津多は過去2位に転落した後、灯台を改築した結果より高くなり1位を奪い返したのです。

もう少し詳しく書くと……

【1位の変遷(平均海面～最上部)】

1937~1951 茂津多(285~289m だと思われる)

1951~2001 余部崎(289.11m)

2001~2022 改修により、茂津多(290.0m)

【1位の変遷(平均海面～灯火)=灯高】

1937~1951 茂津多(282m)

1951~2022 余部崎(284m)

【1位の変遷(平均海面～灯台根元)】

1937~1951 茂津多(272m)

1951~2022 余部崎(274.6m)



【現在の灯塔高】茂津多：18m 余部崎：14m 日御崎灯台(島根県)：43.65m(日本一)

余部崎灯台は 284m をもって日本一の高さとアピールしており、屋根を含めた高さには言及していません。茂津多岬灯台は 2001 年に改修を行い、屋根を丸いものから尖ったものに作り替えたそうです。これは意図的なのでは(笑)

では、2001 年改修前の灯台の写真が無いか探してみると、下のサイトただ 1 か所のみに載っていました(2000 年訪問)。写真是転載できないのでリンクを掲載します。

http://www5.plala.or.jp/tepuia/etc_toudai_motta-old.html

凄く荒れ果てていてこれが現役施設なのか、と驚かずにはいられません。現在の写真と比較してみると確かに屋根が丸から三角になっていて笑ってしまいます。兵庫も北海道も 1 位をひとつずつ、ということです。

9:05 後方から射す陽がとてもエモい写真を作ってくれました。影による遠回しな情景描写が神がかってる。



↑ やばすぎ
150m の急崖

9:10 灯台前広場



雲一つない青空に灯台の白と黒のコントラストが映えます。灯台と言えば基本的に白色ですが、雪国では白が見にくく赤白や黑白で塗られいるそうです。宗谷岬灯台は黑白で白神岬灯台は赤白のストライプです。

今では芝生となった灯台前ですが、昔は灯台守の宿舎が建っていました。1937年4月1日初灯の灯台には灯台守とその家族が住んでいました。そして1963年に機械が自動化され灯台の番人は不要となりました。先程書いた2000年訪問のレポートには宿舎跡と思われるボロボロの建屋があったとの記述があります。

273° 西

北緯 42°36'52" 東経 139°49'40"

島牧郡島牧村、北海道

高度270 m

9:19 自転車担ぎ上げ



空と海が本当にこの写真の通り鮮やかで、とあるボカラ口曲を思い浮かべました。ジャケットが似ているのとタイトルを連想させるからですが。それでね、ライブドアに入っていたので灯台下から始まる3分弱のMVを撮りました。携帯を動かしながら歩いて。8文字。

9:15 展望台より



2022/03/18 AM9:45

記事を書くにつれて長く長く書くようになってしまった。写真を使い過ぎだし、写真のサイズも9/3に比べてインフレしているのは気のせい？

9:20 自転車で来たというのは重要ですから一緒に写しておきましょう。



そろそろ時間ですね、自撮りだけして行きましょう。自分以外に対しては記録しようという気概があるのですが、自分自身がそこに居たのだという記録を残すのは忘れないでください。



9:22 熊が居ないようにお祈りしながら再び自転車に乗って下ります。曲がり角で急に人間が飛び出して熊を驚かせるパターンが危険らしいのであまりスピードを出さないように注意します。下り始めてすぐ一台の車が上がってきました。「初めて来たんだけど、まだ長いのかな?」「もう、すぐです。すぐ。お気を付けて。」人が居たらMVなど撮れなかったのでラッキーでした(別に撮っても何にもなりませんが)。下りの所要時間は7分30秒ほど。

9:27



2022/03/18 AM10:23

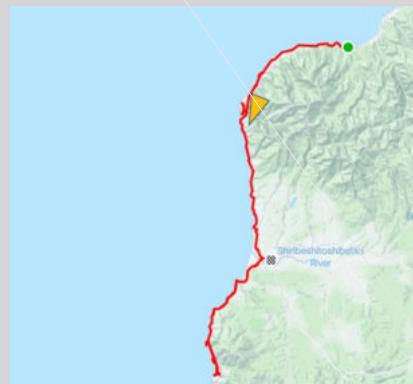
出発 3 時間で 55 ページ！？写真残り 420 枚で明日ワクチン。

ここまで島牧村

ここからせたな町

4 つのトンネル 7.6km を通るのに 3 時間もかかってしまいました。ここからせたな町の有名な奇岩である三本杉岩までは約 18km で、国道 229 号としては須築・横滝・美谷・虻羅の 4 つのトンネルが特徴的です。これら全てに旧道があり、須築と虻羅は非常に強烈な旧道や旧旧道が残っているのですが、それだけで簡単に 2,3 時間吹き飛ぶので今回はバスします。この時既にお腹は收まりトイレのことは忘れていました。

今ここ



茂津多岬を迂回して海沿いを目指します。9:32

左： 2005 年に瀬棚郡瀬棚町・北檜山町・久遠郡大成町が合併してせたな町になりました。
右：R229 の標識ってやけに低いものが多いですね……手を掲げて真正面から撮れるほど。



9:36 須築漁港 すっき、スッキ



9:37 3 度目の昆布！！全部昆布！！



島牧村栄浜からせたな町須築に来て約 10km ぶりに人家が現れました。今思えば 4 トンネル区間には人家の一軒・そして港の一つすらも存在せず、人間の活動する余地のないまさしく秘境なのだなと思わされました。因みに松浦武四郎は道が一本も無かったであろう時代に須築から茂津多を越えて小田西まで歩いており、超人だなと。彼こそ「探検家」と言うべき人であり、私のしていることなど足元にも及びません。

【TC121】弁天 T L=48m S46,1971



9:40 奇岩ロードが続きます



【TC122】藻岩 T L=71m S44,1969



【TC123】須築 T L=596m S43,1968



藻岩・須築と 2 連続でトンネルが連なります。須築トンネルは特に見るからに古さを感じさせますね。扁額が今までにない感じで不気味ですし坑口断面も少し縦長になっています。トンネルの多い国道 229 号でもルート切り替えによってこのような前時代的なトンネルはあまり残っていません。このトンネルは完成してから 50 年ですしそろそろ耐用年数だと思うのですが、どうするのでしょうか。

9:44 トンネルを抜けてすぐ「藻岩の滝」



須築トンネルには車道の旧道や旧トンネルは存在しないのですが、3本の隧道を伴い、いつできたのかが分からぬ謎の徒歩道が岬伝いに存在しています。今回は優先度が低くスルーします。

気になる方はどうぞ↓

<https://yamaiga.com/road/sukki/main.html>

9:45 須築トンネル南側坑口　ここに道を見出せればあなたは旧道上級者です。



トンネルから離れて見てみるとのしかかる岩盤の大きさがよく分かります。直上に控えるチグハグな岩盤が気になるね。藻岩岬方向を見ると崖の中を横に走る一筋の線と丸い暗闇が。もう3日以上国道229号に居て感覚が狂っているけれど、あんなどこに道を作るなんてどうかしている……。

須築トンネルを抜けると人家もなく即座に次のトンネルです。(9:46)

【TC124】横滝 T L=660m H6,1994

旧道は酷い藪に覆われています。



旧道には横滝という滝と1世代前の横滝トンネルがありますがどちらも視認できます。

9:48 トンネルの装飾凝ってますね～

9:53 だから、低いんだって！



横滝トンネルを抜けると人家が道路沿いにポツポツと、郵便局もあります。

余市まで196kmとの表示が、国道229号残り91km

9:56 映える標識



すぐ後ろにある美谷トンネルに焦点を当てますが、その前に画になりそうな標識を見つけたのでしばし撮影タイム。標識に近づいたり離れて望遠で撮ったりと不審者になっていました。

今回の記事の表紙を飾ったのはここで撮った写真です。

9:59 空の青・海の青・標識の青、全部違うのですね / 構図が完璧すぎる



【美谷の4トンネル(13トンネル)】

美谷は4つのトンネルが1フレームに収まるという稀有な場所です(国道229号では他に9/3 武威と9/4 キナウシ)。最近まで美谷トンネルが現役だったのですが、2020年3月9日に隣に掘られた新美谷トンネルへの切り替えが起こりました。それだけではなく旧道も存在し、現在でも最低1つ最大3つ、いや2つの素掘り隧道が残っています。最も北に位置する美谷10号トンネルの現存は確認しているのですが、残り2つが分かりません。実は、今では旧道となった美谷トンネルの先に美谷港があるため美谷トンネルは塞がれずに港へのアクセス路として残されているのです。旧トンネルを使っていては道路を切り替える意味がないということで美谷トンネルの更に海側、旧道のあった場所に港へのアクセス路を作る工事が現在行われています。工事に巻き込まれて旧道のか弱いトンネルは消滅してしまう可能性が高いです。また、旧道のトンネル以南は封鎖されており車は入れないようになっています。

↓この写真を撮る時も上手く写そうと完全に不審者になっていました↓



9:56 左から美谷 10 号トンネル・新美谷トンネル・美谷トンネル・美谷？号トンネル？



【TC125】美谷 10 号 T L=10m S18,1943

10:08



切り替えてから旧トンネルが塞がれるまでの間しか見られないレアな光景です。



9:58 新美谷トンネル島牧側坑口にて
工事看板によると、「新しい道路をつくって
います 令和4年3月25日まで」と書いて
ありました。※現在令和4年3月18日。

恐らく旧旧道のトンネルは2つとも消えてしまつたんじゃないかなと思いますが……。
旧トンネルを通ってみましょう。



右の旧トンネルへ入りますが、坑口手前にあるかもしれない旧旧道トンネルの存在確認を失念してしまいました。実際の旅行中は物的証拠つまり写真を集めるために必死で、頭が殆ど働いておらずこういった見落としも結構あります。

旧道となった美谷トンネルは入口と出口のみ照明が点いており中は真っ暗です。

【TC126】美谷 T L=400m S53,1978 10:06



トンネルを抜けた先の旧道は封鎖されています。入れないのでこの先にあるナホ泊覆道は見られませんでした。青看板があるので望遠レンズで覗いてみると……。



八雲(旧熊石)59km 北檜山 18km 229
国道229号の名残は混乱を防ぐために遠くないうちに撤去されるのでしょうか。

10:06



この先は工事現場であるため入れません。美谷 1 号から美谷 10 号まで存在した隧道群は道路の移り変わりと共に、いとも簡単に破壊され 2007 年時点では残り 3 つになりました。昔の 10m にも満たないような素掘り隧道は現代には無用の長物ですが、開通に漕ぎつけた誰かの熱意と努力がそこにあったのだという事実を根こそぎ消し去っていくようで少し気の毒な気持ちになります。

過去の写真と見比べると現在工事している辺りは明らかに山が削られ大きく地形が変わっているように見えます。残り 2 つのトンネルの生存はあまり期待できないでしょう。来週に工事が終わって Twitter で誰かが行くのを待つこととします。美谷トンネルをもう一度潜り、新美谷トンネルを通り抜けましょう。

美谷防災の工事に伴う通行方法の変更のについて

<https://www.hkd.mlit.go.jp/hk/release/mt6nfj000000amic-att/mt6nfj000000cgxm.pdf>

【TC127】新美谷 T L=917m R2,2020 10:11



新美谷トンネルの函館側坑口です。あ、今更ですが美谷は「びや」と読みます。最近ではトンネルの耐用年数も 50 年よりは伸びていますので、この新しいトンネルは私が居なくなった後の 22 世紀頭にも残っているのではないでしょうか。22 世紀にこの地の道路の歴史を知ることが出来るように私は書き進めます。

10:16 島歌覆道 1977-11



急峻な崖が迫ってくる狩場山の円弧も終わりに近付いています。最後に一つかつての交通の難所がありますが、段々と景色も人間のにおいが濃くなっています。

そう言えば小樽開発建設部の管轄内だったのがいつの間にか函館開発建設部の管轄内に入っています。今旅の起点と終点、旅も半分を過ぎたということでしょう。

10:18 遂に 200km の大台、終わりは近い



国道 229 号 残り 87.6km

10:20 奇岩「窓岩」



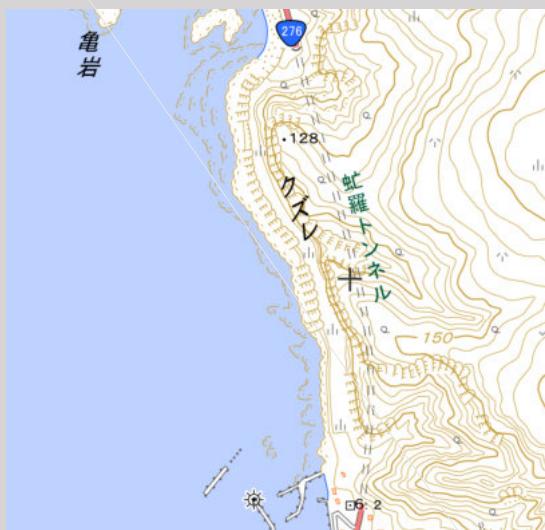
地震や台風で壊れないかが心配です



迫りくる岩体に怯えることのない安寧の道路までは残すところトンネル一つ。その名は、

蝦夷親不知を通る虻羅トンネル

最後の最後で仰々しいものが登場しました。まずは地理院地図を見てみましょう。



ク ズ レ

これほど強烈にこれほど端的に辺りの地形を伝える単語があるでしょうか。地名ではなく、地図に載るほどこの地が「クズレ」と認識されていたのでは。現在は 1,065m の虻羅トンネルで短絡されていますが、1973 年まではこの海岸沿いに車道が確かに存在していたらしいのです。蝦夷親不知というのは北陸の親不知から来ているものでしょう。親不知

は新潟県糸魚川市の海沿いにある交通の難所です。親は子を、子は親を気にかけられないほど険しい道であることからこの名が付いたとされます。今回は時間の都合上蝦夷親不知には行かずに素通りしたのですが、航空写真だけ見て流しましょう。



1km あるはずの道が全く見えない……。虻羅トンネル旧道には地中のトンネルは存在せず殆どが空から見えるはずなのです。



更に拡大して見るとロックシェッドの残骸と思われるものがバラバラに散らばっているのが分かります。廃止されて 50 年が経とうと いう道路は、9/4 の窓岩トンネルなんかの比ではない崩壊を引き起こしています。これを成したのは「クズレ」と恐れられる地形。最大落差 100m を降ってくる石ころに 50 年間 穿たれ土が積もり緑が繁茂した結果がこれ。

私はこれまで雷電トンネルを初めとして多くの探索をこの 3 日半で成功させて来て自信も多少持っていましたが、思い返せば別に苦労した箇所はほんなく案外大した冒険はしていないのかもしれません。この虻羅トンネル旧道がどのような様相であるのかは事前調査で知っているのですが、ここまで踏破してきた今なら「この旧道が一番難しく、危険である」と言えます。遊び感覚で入れば本当に命を落としかねません。



この辺にしておきましょうか。ただ、次また機会があるのなら準備を整えてこの旧道を踏破、クズレを体感しようと思います。

【TC128】虻羅 T L=1,065m S48,1973
須築 T と同様に現役トンネルにしては最古級の部類に入ります。これもそろそろ耐用年数だと思います……。

10:21 【TC129】島歌 T L=7m S2,1927



10:24 ロックシェッドと素掘り隧道が共存しているのにすごい違和感がある

腐食耐性が弱そうな昔の構造物なので50年でこうなるのも納得、か。

これが虻羅漁港から見たクズレ。これまで見てきた中で最も高い100mの垂直壁の下を通るは旧国道229号。道跡が見えますね。(ストリートビューより)



虻羅トンネルを抜けて三本杉岩までは残り6kmを切っていますが、ここで周到に計画されていた寄り道を決行します。トンネルを抜けてしばらく行くと現れる幟(のぼり)には生うに丼・せたなカレー・いくら丼・海鮮丼・ホタテ、そしてお食事処！

マークしていたのは浜の母さん食事処。
よし、食うか。



10:36 注文を終えて



10:39 いくら丼 1,500 円



とにかくセルフサービスの水を飲みます。没頭して宿を出てから飲まず食わずでした。

このお店は食事だけでなく漁師の直売店もやつていてあわびやホタテ、ツブ貝など色々売っていました。幟の中で一つ気になったキーワードが「せたなカレー」です。せたなカレーって何だ？聞いたことがないな。トンネルの下調べは入念に行いましたが食べ物のリサーチはあまり真剣に行いませんでした。

改めて調べても興りなどは分からず、とりあえずそういうB級グルメがあるらしい。かなり気になるけれど、北海道で口クセなものを食べてこなかった私、まずは初手海鮮ということでいくら丼を選ぶに至ります。明日もせたなに居るのカレーはその時に食べられたら良いな。

舌バカで味の違いに鈍感だという自負がありますが、いくら丼は美味しかったです。大森大橋の上で食べた羊羹、刀掛トンネルの海沿いで食べたピーナッツも良い思い出です。

他に気になったのは鮭とば。鮭を海水で洗って潮風に干したもので、冬の北海道・東北地方の風物詩らしい(Wiki)。

10:57



エネルギーを補給して再出発(10:59)



10:42 時点の Strava

あとは三本杉まで 6km 海岸道路を風切ったらせたなの街はすぐそこです。
ここから次の目的地である太田までは自転車に乗っているだけで特に見るものもありません。
(紙面上でも一気に時間が進むかと。)

茶と青と緑と灰のみで構成された秘境らしい風景に段々と人家・漁港と人間の暖かみが加わり、三本杉海水浴場やドライブインが現れ島牧から 50km ぶりに次の街——せたな町へと導かれました。町の間の接続路と町を隔てる最後のトンネルへ。

11:10

【TC130】三杉 T L=65m S50,1975



11:12

【TC131】三本杉 T L=39m



11:12

地名は三本杉、現トンネルは三杉、旧トンネルは三本杉の名が付いています。旧トンネルがおそらく R229 で唯一現道より陸側にあります。事前調査が足りず現地で探すが見つからない、有り得るならここかなと撮った写真がbingoでした。トンネル内部は埋められているよう。

せたなの観光は明日に回しますが、明日の計画を確定させるために寄る場所があります。



前回国鉄岩内線で言及した 6 つの鉄路の 1 つである国鉄瀬棚線の資料室があるのです。1980 年から始まった国鉄の乗車促進キャンペーンである「いい旅チャレンジ 20,000km」の顔はめパネルが置いてあります。私は残念ながら世代ではないのですが、この顔はめパネルは全国の起終点に置かれ、1990 年にキャンペーンが終わってから多くは廃棄されたものせたな駅のものは奇跡的に残っていたという話です。検索してもヒットしないのでもしかしたらせたなでしか公開されていないのでは？他にもせたな線に関する貴重な展示が多いので是非行きたいと思っていました。せたな町生涯学習センターの 2 階にあるとのことですが果たして……。

瀬棚線資料室：<https://setanasen.wixsite.com/1111>

11:18



ああそう(6 敗目)。月曜日は休館だから明日行けるかなと考えていたけれどこれは想定外でした。そんなに悲しみはしなかった、だって町民のみと書かれたらどうしようもないから。明日の行動が一つ確定しただけです。



11:26 セコマせたな店で補給



これより目指すは街を行き過ぎて南下した先の「太田地区」です。そこに控えている山場は 3 つであり身体を非常に酷使することが分かっているので補給をしないと持ちません。このセコマが実質ラストコンビニで、目的地は 26km 先ですが宿泊地はせたなの街ですから往復約 50km です。

出発から 5 時間 30 分、18 時のチェックインまで残り 6 時間 30 分⇒(半分来てないと？)

北海道道 740 号 北檜山大成線

ここから
23km先
80mmの雨で
通行止に
なります
（運転者責任）

通行規制区間
この先9.2km区間は
異常気象時には通行止
となることがあります。
道路情報
この先
のため
（北海道建設管理局 今金出張所）

2013年開通

北海道の秘境の地

北海道外周最後の開発道路

北海道南西沖地震

突然ですが北海道の端っこって言えますか？最北端とか最南端とか。
この場合北海道本島に限って話をしましょう。

最北端は：宗谷岬(北緯 45 度 31 分 22 秒)

※正確には弁天島

これは日本最北端の地でもありますから日本の岬の知名度では三本の指に入るのではない
でしょうか。普通の人はここで止まると思います。

間違いなく、次に来るのは旅行や地理が好きな人なら知っているであろう最東端。

最東端は：納沙布岬(東経 145 度 49 分 17 秒)

ノサップ岬が正しく、稚内にあるノシャップ岬(野寒布岬)と混同しがちです。

いくら地理に詳しくても多分ここからは知らないと思います。ここで知名度が急激に落ち
るはず。次に来るのは最南端。5 人中 1 人知っていたら良いのでは。

最南端は：白神岬(北緯 41 度 23 分 53 秒)

白神岬は本州最北端大間崎よりも南に位置しています。

では、最西端は？

最後は相当なマニアでもない限り知らないでしょう。道民ですらまず知らないかと。

最西端：尾花岬

Google Maps の口コミ数を調べると……(2022/03/19 AM3:29 現在)

宗谷岬 : 6374 件

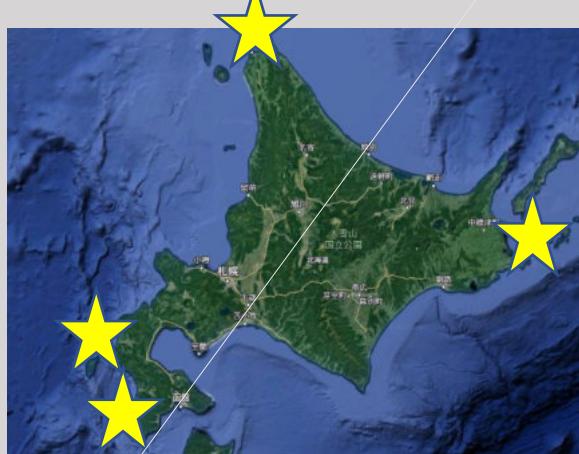
納沙布岬 : 1305 件

白神岬 : 188 件

尾花岬 : 11 件

今日から雑学として使えますね。

なぜこんなに知名度が低いのでしょうか？





- ・国道 229 号が内陸に入っている
- ・尾花岬に近くに道路があるようには見えない

ここまで 200km と奇岩怪石連なる日本海の側を走ってきた国道 229 号が約 30km に渡って内陸へと迂回しています。なぜこれまで海沿いを通ってきたのかと言うと岩体迫る海の際にしか地形上通しようがないからで、これまで見てきたように海岸沿いの道路は左右から非常に激しく浸食されるもの。内陸の方が維持管理においてずっと楽なのは間違いないありません。この区間は明日走るとして、それでは海沿いには道路を諦めたのかと言うとそうでもありません。海沿いには道道 740 号が走っているのですが……。

道道 740 号とは？

- ・路線データ　道道 740 号北檜山大成線
総延長 33.686km　実延長 33.434km
- 制定年 1972 年(昭和 47 年)
- 開通年 2013 年(平成 25 年)
- 起点：久遠郡せたな町北檜山区豊岡
- 終点：久遠郡せたな町大成区宮野

制定から開通まで 41 年、開通して 10 年経っていないというのが特徴的です。

つまり、北海道最西端尾花岬には 2013 年まで道路が存在せず行きようがなかったということです。

ではなぜ開通がここまで遅れたのか？これは後ほど説明するとして、道程を再開します。

三本杉岩から 5km ほど走って国道 229 号と道道 740 号の分岐点へ。片方は海へ、もう片方は山へ進路を取ります。

11:50 K740 起点



ここから目的地まで道道を 22km 走ります。

11:53



12:02 海に出て来ました。



右の写真には北海道の道路によく設置してある矢羽根があります。これは積雪時に道路の端が分かるようにするという役割があります。そう言えば国道 229 号を走っていてあの矢羽根を一本も見た覚えがないのですが……。海沿いには設置していないのかと思いましたが、オロロンラインには設置していました。道南は北海道の他の地域に比べれば雪が多くない気はするのですが、何でしょうね。

【TC132】鷹の巣 T L=175m H7,1995 12:03

12:09



左：1972 年に制定され 41 年後に開通した道道を解き明かすにはトンネルの銘板が大きなヒントとなります。まず得られたのが 1995 年という年であり、これは豊浜トンネル岩盤崩落事故の 1 年前です。

右：鷹の巣トンネルを抜けると難読「太櫓(ふとろ)」地区です。道路沿いにポツポツと住宅が立ち海水浴場もあります。太櫓で気になる物を見つけましたが帰りもどうせ通るので今はスルー。そして表紙の場所へ、片側一車線あった道路が合わせて 1.5 車線以下の狭隘区間に変わります。ここは皆が写真を撮る場所。

12:11 向こうに見えるは鵜泊地区と水垂岬



【TC133】鵜泊 T L=42m S37,1962



12:13

※もう一度、実際走っている時は難しいことは何も考えていません。

てっきり道道制定後に初めてこの地の道路開拓が始まったと思い込んでいたのですが、トンネルの銘板を見ると 1962 年となっています。先程の鷹の巣トンネル 1995 年より奥にあるのにこちらの方が 30 年古いということは……？

調べてみると先程の鷹の巣トンネルはさらに古いトンネルを改修して建設されたそうです。トンネルの名を、鷹の巣1号(38m, 1933)・鷹の巣2号(34m, 1933)・鷹の巣3号(56m, 1933)。この3本のトンネルを結合したのが現在の鷹の巣トンネル(175m, 1995)です。鵜泊という集落があるので古くから道があるのも自然な事でした。

参考：隧道データベース <http://tdb.the-orj.org/>

鵜泊をまさに通り過ぎようとした時、笑ってしまう看板が目に入りました。(12:15)

ネコ優先道路

ネコが横断するから徐行してくれと大真面目に主張する看板は、都会の喧騒から最も離れた対極の時間感覚を示唆します。日本で唯一、道道740号ではネコが人間より偉いのです。ええ、もちろん徐行しますとも。



12:19 後ろを向いて

すぐそこのカーブが水垂岬(みだれみさき)です。国道より狭い1.5車線区間から見えるのは、道路と海と山のみ。自然物と道路だけの情報量の少ない景色に積丹を思い出します。鵜泊から先は10km先の太田まで人間の生活が全くなく、北海道の中でも秘境と言うべき区間。

【秘境最奥部へ】

12:19 前を向いて 右には奥尻島



鵜泊覆道 96m S56,1981



道路にも景色にも全く飾り気がなく、ただ接続するためだけの道という印象です。この 1.5 車線区間の何もなさを良ければストリートビューで見てみて下さい。
鵜泊海岸は地学的に面白い所であるらしく、ホルンフェルス(地下で高温により变成した岩石)が見られるそうです。

鵜泊一水垂一長浜の 3 連続覆道

12:20 水垂覆道 48m S58,1983



長浜覆道 144m S61,1986



覆道のデータはシェッド点検結果より取得(踏むとダウンロードされます) 2020/03/19

<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/xls/h28/03-3.xlsx>

この辺りの覆道は 1980 年代と早くに完成しているにも関わらず、全線開通は 2013 年。その原因となった区間はもうすぐです。

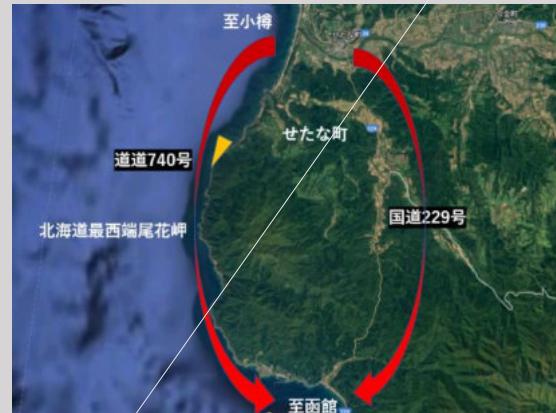
2012 年の探訪記を読むと、この 3 つの覆道を越えた先でゲートがあり入れないようになっていることが分かります。

<https://gossy54200.exblog.jp/15475996/>

ここからは Google Maps ストリートビューがありません。

3つの覆道を越えた先にある2つのトンネルが2013年の最終開通区間です。

【TC134】日置部 T L=1,161m H11,1999 12:25



国境の長いトンネルを抜けるとそこは

またトンネル。 12:27



地中に潜っている間に辺りの景色は断崖へと変化を遂げました。



左図を見ると尾花岬の絶望的な立地が分かります。なんと北海道最西端は太田トンネルの向こう側に位置しており、普通の思考では到達が不可能なのです。そもそも2013年までは道道が開通しておらず、尾花岬にカスることすら叶いませんでした。2つのトンネルの開通によって尾花岬という果ての果ての地を手繰り寄せ、到達不可能から僅かな到達可能性を生み出したのです。当然岬までの道など整備されるはずもありません。また後で。

【TC135】太田 T L=3,395m H22,2010 12:28 尾花岬方面、うーん……



しつと凄いトンネルが現れました。3000m級のトンネルは国道229号の雷電トンネル以来で、実はこの太田トンネルは「道道で最長のトンネル」なのです。雷電トンネルを思い出すと容易に想像が付きますが、そこまでしなければならない地形とはどれほど険しいものであるのか。

途中片側規制がされており何かと思ったらトンネル点検をしていました。天井に光を当てて目視で検査しているのでしょうか。これまで50も60もトンネルを通ってきたので検査の一つにぐらい居合わせてもおかしくないですね。途中に気になる場所があったのですが(棒読み)人がいたので帰りに回します。



この太田トンネルは1995年に着工し、色々あって結局完成したのは2010年のことでした。色々あった結果かなり珍しい背景を持っているトンネルなのですが、その経緯は後ほど山場として説明します。

2013年によくやく開通した太田トンネルを抜ければ10kmぶりの集落である太田地区へ、太田山神社がある秘境の地です。

時速30.8km6分37秒で最も新しいトンネルを走破すると……。

せたな町大成区太田 12:41



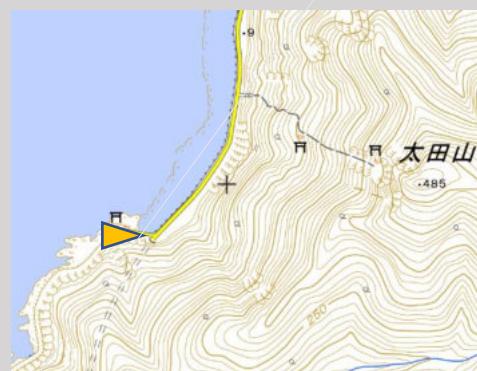
道道 740 号の起点から 50 分で 22km、グロス 26.4km/h で目的地に到着！実は起点から太田に至るまで一台の車・バイクにも抜かされず太田トンネル内でようやく対向車が一台現れたました。狭隘区間もあって普通は国道 229 号を選択するのでこの道を通る人はあまり居ない地元の方か太田山神社への物好きな観光客ぐらいでしょう。

これから挑む山場は次の 3 つです。

1. 日本一危険と言われる太田山神社本殿への参拝
2. 2013 年に開通した太田トンネル 3,395m の成り立ちに関わる未成道の調査
3. 北海道本島最西端尾花岬への到達

これら全てが太田にあるのでしばらくこの地に滞在する事になります。4 日間激しい探索をこなして来ましたが岩場や山と戯れるのはこの日が最後なのでこれまで経験してきたものの集大成として気合が入ります。

次図で地図による解説を行います。





12:51 道路を走っている時はスケール感があまり分からぬのですよね。積丹も非常に高い断崖絶壁が続いていたのですが下から見上げても崖の高さを過少に認識しがちです。離れた場所から俯瞰してようやく正しいスケール感を理解出来ます。望遠レンズを駆使して各山場の予習を、その非現実かのようなスケールに唸りました。

太田山神社

日本一危険な神社

道南靈場
太田山神社

防
力



2022/03/19 PM3:16

ワクチンを打ってきたので動けなくなるまで書きます。60 ページ？知らん。

太田山神社を知った経緯ですが、太田トンネルに関する記事を読んだのがきっかけだったと思います。太田山神社ってどんな場所かなとインターネットで調べてみると……。曰く、命がけの参拝、曰く、日本一危険な神社。サジェストでトップに出てくるのは「太田山神社死亡」、他には御朱印や熊など。因みに前者については私自身気になっていたので調べた記憶があります。どうやら山の上にある神社で参道はとにかく危険であるらしい。そして参道の最後には鎖が垂らされた垂直な壁を登らないといけないという情報を得ました。私は身体を使うことは好きな方で、更に日本一なんて聞けば俄然燃えるものですから参拝してみようと思った。YouTube に登っている動画がありますが見ていません。何もかも予習しても面白くない(し、そんなに暇じゃない)ですもの。ただまあ行く前は結構不安でした、熊が出ないとも限らないし滑落も怖い。

太田と外とを繋ぐもう一つのトンネル

【TC136】帆越山 T L=1,857m H16,2004 2004 年 8 月 3 日供用開始

太田の北側にあるのは道道内最長太田トンネル、一方南側にあるのは帆越山トンネルです。写真はありませんが TC を増やしておきます。このトンネルも長い部類に入りますが、海沿いには帆越岬を周る 2.3km の旧道が存在します。旧トンネルは無く、代わりに覆道をいくつも備えた狭隘道は全区間を歩くことが出来るのですが、優先度は低く今回は諦めることにしました。この旧道は現在の帆越山トンネルが完成する以前、落石や斜面崩壊、高波が多発し 2003 年 8 月から 2004 年 3 月末には高波で 12 回も通行が規制されたそう。当時、北には道路が存在せず南に行こうにも道路が規制されて通行止めになり、そのたびに太田は「陸の孤島」となるのです。南のトンネルが開通した直後、台風によって旧道が壊滅的に破壊されたというエピソードもあります。

参考：https://www.ehako.com/news/newsbk2/3597_imode_msg.shtml (2022/03/19)
<https://www.mlit.go.jp/road/koka5/8/8-19.html> (同)

12:42 帆越山トンネル旧道の覆道



12:50 太田山神社拝殿より





12:48 良い写真でしょう？手前の灯籠のようなものは「太」「田」「山」の文字が浮かび上がるようになっています。これは定燈籠と言って安政4(1857)年に建設された道内最古の灯台です。初代のものは壊れてしまい現在のものは1988年に復元されたものです。現在も日没から夜明けまで淡く灯が燈っていてフォトスポットになっています。見たいけれどその時間に太田に居るのはかなり難しそうですね。写真中では右の山が標高 485m の太田山であり、海面近くを真横に走るのは道道 740 号、そして神社本殿への入り口である鳥居が見えます。

12:50 奥尻島と旧道の覆道



もう 80km！道道のおかげで平均速度が結構上がりましたね、今からめちゃくちゃ下がるのですが。

12:51 先程から写真を撮っている場所



【太田神社拝殿】

本殿に行くのがしんどいという方は海拔 0m 近くにある拝殿にお参りして本殿入り口の鳥居を見るのが良いです。

12:54 松浦武四郎の俳句



いくつかこの地にゆかりがある人物の説明版やら俳句やらが書いてありますが、知っている人のみ取り上げます。北海道名づけの親、探検家の松浦武四郎も安政3(1856)年に参拝して俳句を残しています。

太田山太きくさりの一筋に 頼まざらめや君の恵みを

太田神社拝殿 12:56



太田山は元々アイヌの人によって航海の守り神「オホタカムイ」が宿ると信仰されていました。今では太田山神社の創立は室町時代にまで遡り古くから修験道の道場となっていました。



太田山神社年表



太田山大権現

撮影画像の無断転載を禁止します

【太田山神社本殿】

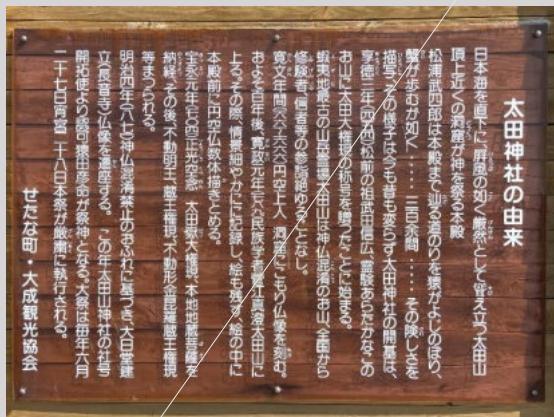
12:58 旧道があまりにも狭い



12:49



自転車を 500m ほど走らせて本殿へ。

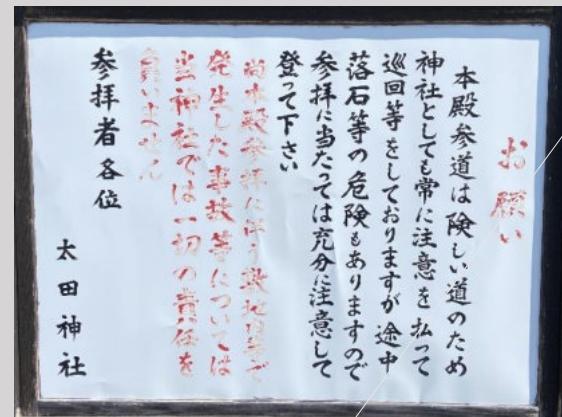


12:59 現地では分かりませんでした



夥しい数の消波ブロックがまるで地層かのように積まれており、絶対に崩れさせないぞという強い意志が感じられます。

というか標高 330m にあるという本殿が下からあんなに近くに見えるのですが、自転車の感覚で動いている私には衝撃です。もう登山でしょうこれは。



本殿参道は険しい道のため……(略)

本殿参拝に伴い敷地内等で発生した事故等については当神社では一切の責任を負いません

日本広しと言えどこのような注意書きの伴った神社は他に知りません。参拝中に石が降ってきてたまるかっての。エクストリーム参拝とでも言いたくなります。

13:05 太田山神社本殿、参道入り口の鳥居



冷静に数値から考えたらおかしいのですが、まあ 20 分ぐらいで登れるかな～とか呑気に考えていました。

せたな町観光協会によると参道は 705m、山登りの通常所要時間は登り 70～100 分・下り 50～70 分と書いてあります。時速 0.6km！？そんなにかかるの。

せたな町観光協会：<https://www.town.setana.lg.jp/otajinja/article35.html>

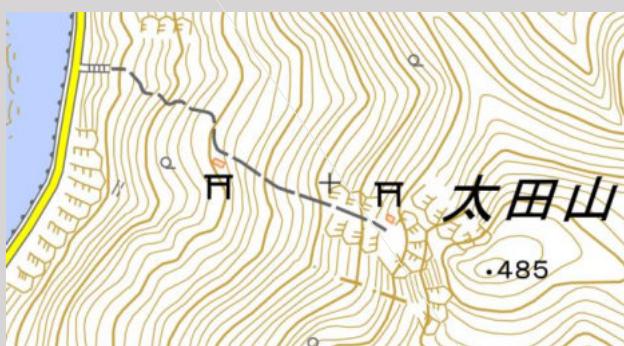
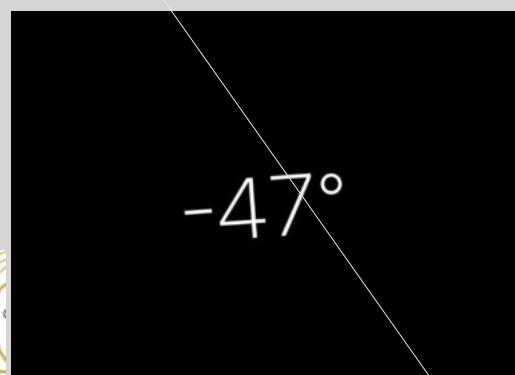
鳥居前には同じ観光客の車が 2,3 台停まっていて鳥居の写真を撮られていました。

13:09 エクストリーム参拝開始！

歩行動画を下から上まで撮って YouTube に載せたいなと思っていたのでヘルメットに装着した GoPro の電源を入れます。



開幕から参道の激しい洗礼を受けます。これを階段と分類して良いのか疑問です（笑）ロープの付いた階段(のようなもの)だし、各段は足を横向きに置いてギリギリはみ出ないぐらいの幅でした。その衝撃の斜度がこちら。

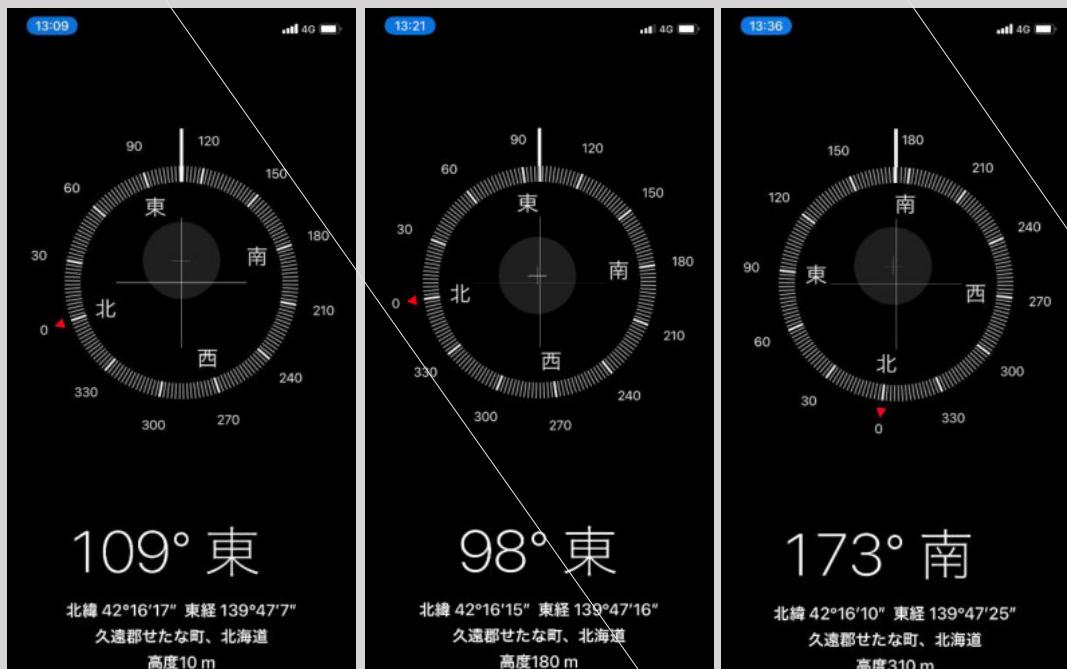


ここで悲報

GoPro が最初の階段の途中で容量不足のため落ちたのに気が付かず上っていました。ですので上りの写真がほぼ無く、タイムスタンプもありません……。

(まあ GPX を覗けば構成できなくはないか~)

記録癖のおかげで唯一残っていたもの。



13:09

高度 10m

13:21

高度 180m

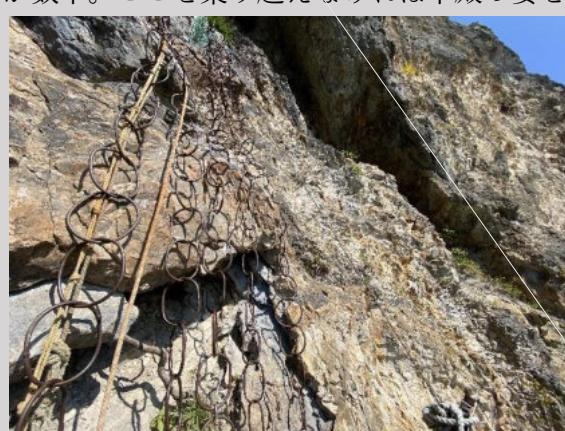
13:36

高度 310m

13:36 本殿まで道のりにして残り 30m までやって来ましたが、ここからが参道の核心部
最後の最後には 90 度の絶壁に垂れ下がる鎖
が数本。ここを乗り越えなければ本殿の姿を



拝むことは出来ません。ここで引き返した人も少なくないでしょう！(13:38)



13:43 太田山神社本殿 330m 到達



記録は 34 分でした。時速 564m(鉛直方向)。

通常 70~100 分を 34 分だから結構早いですね。

実は RTA をして最速記録を作ろうとか考えていたのですが、予想以上の長丁場になって途中でダレてしまいました。完走した感想ですが、達成感が中々のものです。こんな所まで身一つで来られたのだから今なら何だってできそうだという全能感が湧きました。ここまで 700m の道程ですが予想以上に険しいものでした。普通にここまで二足歩行出来るかなと思っていたら手でロープや木・岩を持たないととても登れないようなものでした。大したことないかなと思っていたけれど、確かに日本一と呼ばれるに相応しい危険な参道がそこにはありました。そして、その分登り切った時の感動は一入。

登り切った時に感動したのはそうですが、私の場合 GoPro を止めようとボタンを押すと何故か電源がつく音がして「撮れてないじゃんっ！」と 330m から悲しみの日本海に突き落されました。SD カードは 64GB×2 の態勢で臨んだのですが満タンになってデータを退避したもののフォーマットを忘れており撮れないというポカをやってしました。再発防止に努めます。

2022/03/19 PM9:20

やばい、旅行時の記憶が飛んできているから一刻も早く文字にしないと。若干副反応。

着いてから写真も撮らずに GoPro の件で悲しんでいたのですが、鎖の下から物音がする。どうやら他の観光客が来たようで、登ってきたのはおじさんでした。記憶が正しければ 13:46のことでした。よく考えたら私の前に人は居なかつたので私と然程変わらないタイムで登ってきたということですか！やるなあ。

話していると札幌から来たそうで登山をよくしているとのこと。狩場山に単独で登ったそうです(やばい)。熊について伺うと遭遇したことはないけれど、曲がり角で予告なしに急に人間が飛び出して熊を驚かせてしまって襲われるのがよくあるパターンで、ラジオを鳴らして歩いているとおっしゃっていました。

13:56 おじさん、下り

おじ：「今日初めて人と話したよ（笑）」
私：「僕は茂津多の方から来たんですよ～。」

旅行で好きな瞬間の一つ：

現地の都市から外れた地名が通じる瞬間
分かりません？



そして道民の方ということで聞いてみました。

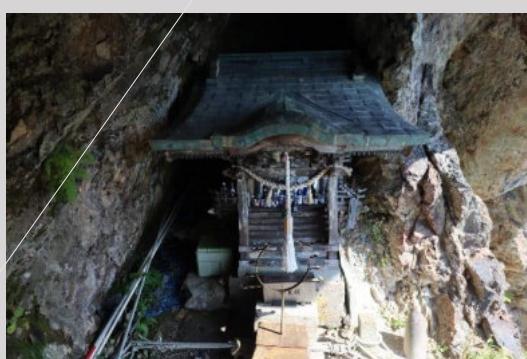
私：「尾花岬ってご存じですか？」

おじ：「いや知らないなあ」(2敗)

1敗目は 9/3 美国 のセコマで話したおじいちゃんサイクリスト。

おじさんは 10 分経たずに降りて行きました。

私はと言うと、まずは SD カードのフォーマットを行って写真撮影を始めました(14:03)。
これが太田山神社本殿 ガラガラを鳴らします



14:07



14:13

別に何も願わなかつたのですが、ただ「来たんだぞ」、と再認識しました。
内部は小さな洞窟状になっておりその中に本殿の社が設置してあります。

14:08



14:10



14:05 下の通路から飛び出したと考えると……



14:06 上も絶壁



14:08



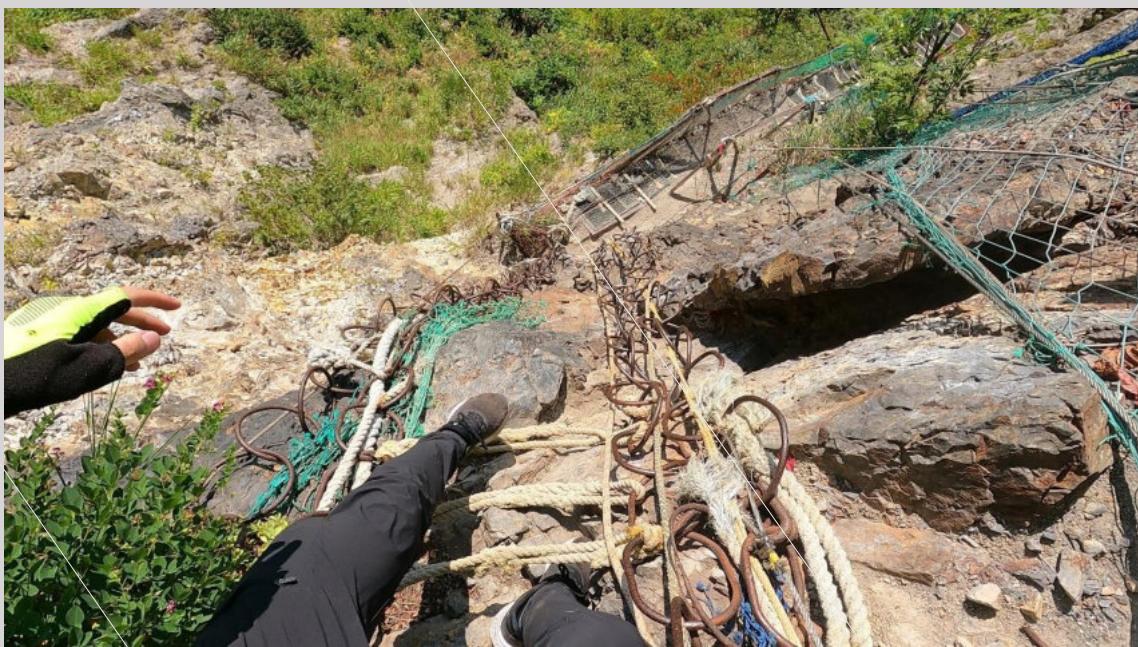
向こうの島は奥尻島。この海はせたな一島牧一岩内一積丹一小樽まで繋がっているのだな
あ。国道 229 号も同様に。これまではずっと海拔 0m の視点から見てきて今は 330m ま
で上がりました。「海は広いな～、道路はこんなものを相手にするのか～～」



左：14:10 東京タワー先端の高さから拝殿を見下ろす。やはり下から神社は見えるのですが中々分からぬものです。

右：14:13

14:14 丁度 30 分滞在して下山開始！SD も空いたので帰りは GoPro を使っていきます。



まずは 7m の垂直昇降ゾーン。



一番の懸念であったラストの鎖地帯ですが恐怖は全く感じませんでした(アドレナリンは出していたのでしょうか)。冷静に考えて状況が危なすぎますし無理な人は無理でしょうね。ここまでではるばる登ってきて残念、ではなく引くのも勇気です。両手両足を鉄輪(かんなわではない)に通して登るのが正攻法でしょうが、足に関しては輪を使おうと使うまいと岩に乗せる方が安定します。一旦降りた後もう一度登ろうかと思いましたが時間の都合上自重しました。※ラストの崖は北尋坊の崖と言います。東尋坊の親戚?

14:17 宙に浮いた橋



橋から少し下るとまた別の観光客の方が。今度は若い男女1名ずつでピクニックをするかのような軽装備。よくその恰好で来たな。参道が厳しいのは勿論、山の中ですから熊は置いておいて蛇やヒルも出得ります。

14:25 下山中



14:34 女人堂 標高 150m

修験者が厳しい修行をする修験道の山は明治時代に入るまで女人禁制でした。女性は本殿まで行けなかったのでこのお堂まで来て引き返したのです。

崖に無理やり突き刺して通した橋は所々接合部に隙間が開いているし、何より滑るのに気を付けねばなりません。いつの時代か分かりませんが、初めにあの洞窟まで登った人はどうやったの、そしてよくやったなと思います。修験道恐るべし。

14:19 鳥居?



上りより下りの方が危ないと思います。所々ロープや岩・木を掴んで移動するのは上り・下り共に変わりませんが、下っていると地面がぼろぼろと崩れて石が落っこちてしまうのです。幸い他の観光客が居なかつたので命にはしませんでしたが。



14:34 女人堂前の鳥居



14:38 石仏



2022/03/20 AM0:07

そろそろ限界、副反応、しんどい。寝る。111,111 単語を突破。

PM2:02 再開

下りでは iPhone のコンパスアプリで標高が減るのをモチベーションにして下りました。

14:43 鉄はしごを下ります



14:49 最初の階段の天辺



14:51 階段の方は下より急になっています。人生で見た中で最も急な階段でした。



14:52 海抜 10m へ帰還！

14:14～14:52 の 38 分でした～。

- ・上り：34 分 通常 70～100 分
- ・下り：38 分 通常 50～70 分

なんでやねん

14:51



14:53



14:57 飲料をくれた方の車



14:57



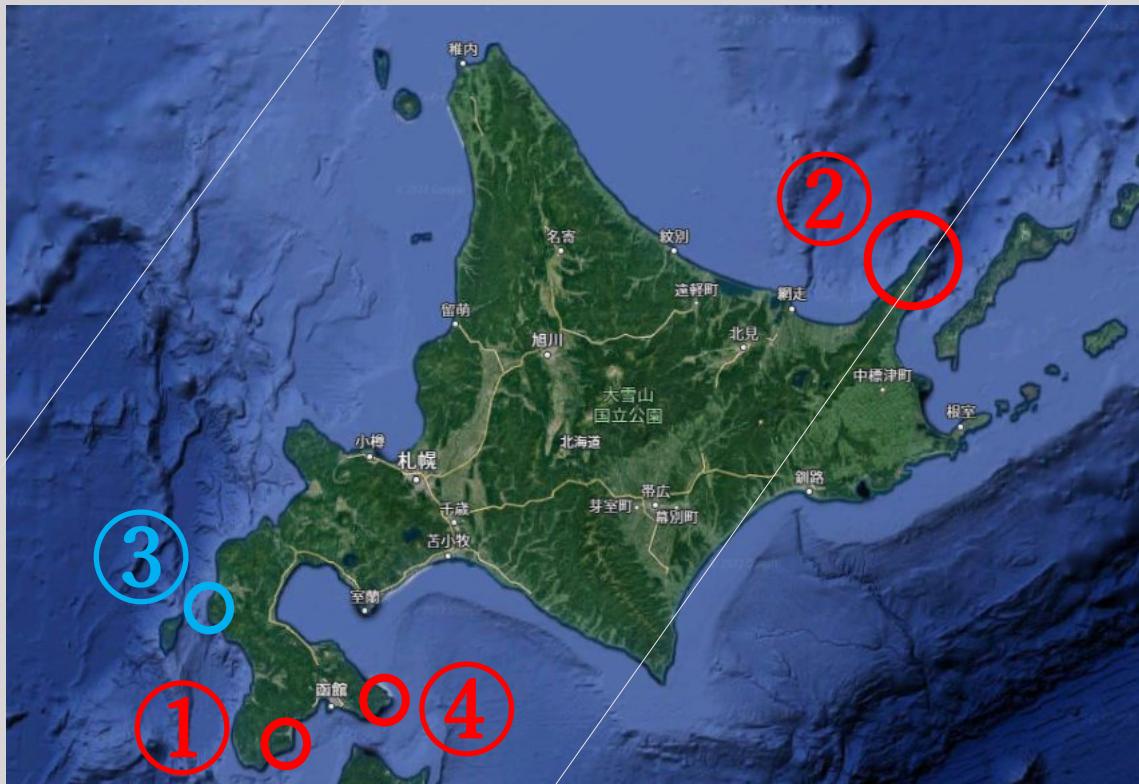
自転車に戻ったらおばあさんに声を掛けられました。「今、上まで登ってきたんですよ。」と言った所、おばあさんは車に戻り疲労回復効果のある飲料を譲ってくれました。私はこの手の飲料を飲んだことが無かったのですが、喉が渴いていたので水分補給としてその場で飲みました(疲労回復にも少し期待)。太田には見た感じ自販機が無いので……。

太田山神社の参道ですが、完全に登山ですので軽い気持ちで行くのはやめておいた方が良いでしょう。(どこで滑落してもおそらく痛いでは済まない……。) 効率良く標高を上げてくれる階段の有難みが分かります。所要時間も最低 2 時間半は見ておいた方が良いです。険しい道のりですが頂上に立った時の達成感とそこからの景色への感動は行った人にしか分かりませんので、ぜひ行ってみて下さい。 太田山神社 (完)

太田トンネル(3,395m)

北海道外周、最後の道路
最奥で見つけたものとは……

北海道本島の海岸線は 3,066km(平成 24 年度)、それでは北海道の海岸線って知床半島を除いてぐるりと一周できると思いますか？答えは No です。下に不通区間を纏めました。



1. 知床半島

南は相泊、北はカムイワッカ湯の滝までしか通行できない未開のフロンティア。

2. 福島町岩部～知内町矢越

直線距離にして約 7km の不通区間を抱える道南の秘境。

3. 水無海浜温泉・恵山

海岸線沿いで約 2km の不通区間が存在します。

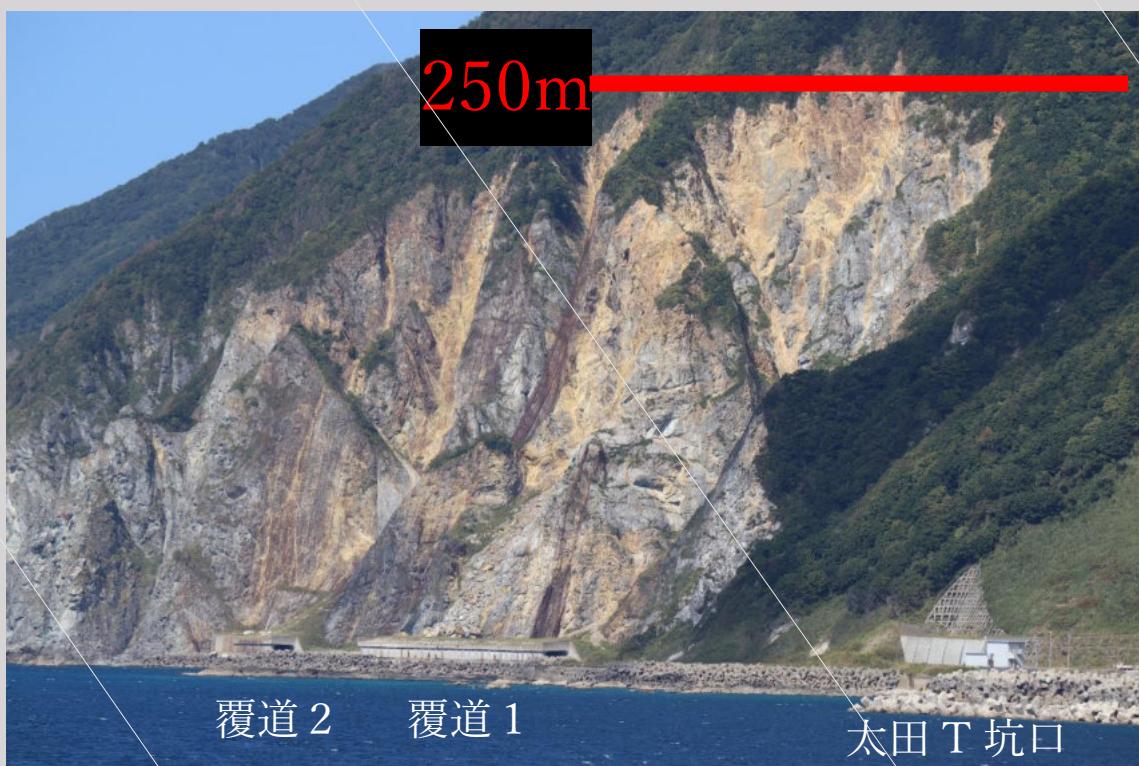
4. 太田

4 番だけなぜ色が違うのかと言うと、2013 年に不通区間が解消されたからです。先程通ってきた日星部トンネル、そして太田トンネルを持って太田から南北に出られるようになりました。1 の知床半島は当然、2,3 も費用対効果を考えると今後も道路が整備されることはないと私は思います。3 は三日後に訪れるのでお楽しみに。という訳で太田トンネルは北海道外周最後の開発道路だと言いたいのです。そんな太田トンネル成り立ちの歴史を解き明かしましょう。

私は結論を知ったうえで旅行していますが、今回は結論を最後に置いて何も知らない状況から考えてみましょう。今旅最後の旧道探索へ。

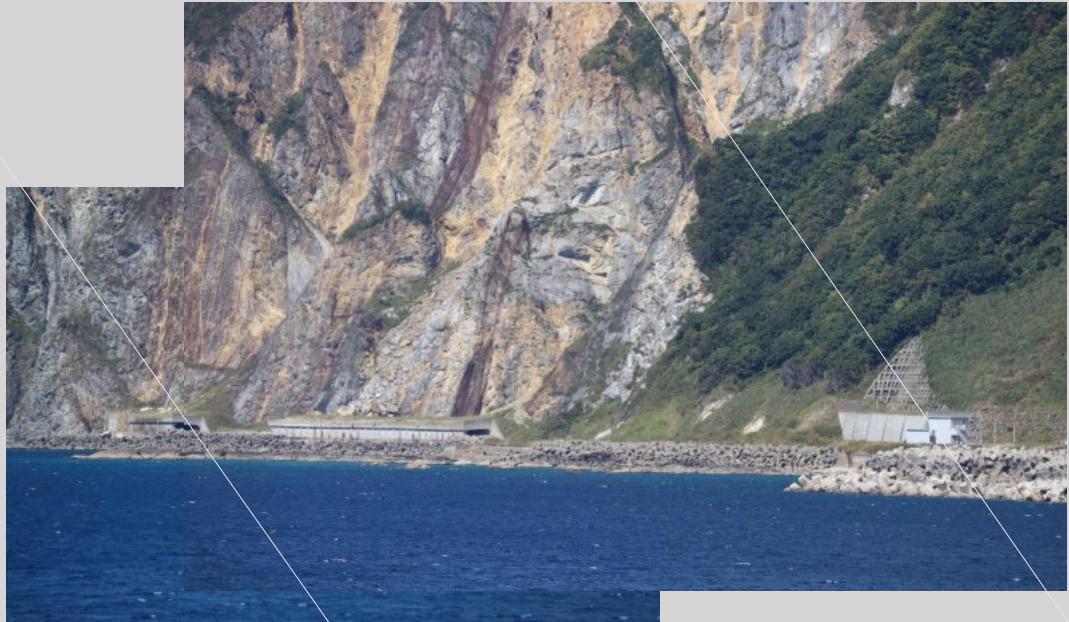
12時台に太田神社拝殿から見た太田トンネル方向を共有します。

12:51



デカすぎる。今までで一番。

あの雷電トンネル旧道区間で最大 200m の垂直断崖だった所、それを上回る 250m。この山は標高 508m の天狗岳、横浜ランドマークタワーが 296m です。薄い茶色が今でも安定せず崩壊が続いていることを意味し、一面茶色の景色は考える間もなく命の危険を主張しています。まあ、実際に岩が自分に直撃する確率は低いでしょうけれど。



右の覆道の上は岩が崩れてきて崖錐を形成していますね。今となっては使われていないのですが、覆道が覆道の役割を果たしている場面を初めて見ました。

太田山神社を離れて太田集落へ自転車を走らせます。

15:01



15:04



第一種漁港：その利用範囲が地元の漁業を主とするもの

かつては船でしか行き来が出来なかった陸の孤島「太田」。太田漁港の写真をちゃんと撮らなかったのが悔やまれます。

15:05 太田漁港



太田トンネル太田側坑口



太田トンネルは道道最長のトンネルですがそれを誇らしげに主張する看板はありません。そのぐらいあっても良くありません？普通に走っていてはまず気が付かない太田トンネル脇の道に入っていきましょう。2時間前の片側規制は無くなつており人も居なくなったので入れます。

※心が疲れていたのと iPhone の容量問題で撮った写真は少なめでした。

15:09 補装はなし

15:11 覆道が見えてきました



15:12

皆同じ方向を向いている鳥。鳥には明るくないのですが、鷺でしょうか？



15:16 鑄びついた落石防止ネット



15:17



未だこの道の正体は分からないものの、素人考え的には「よくここに道路を通そうと思ったな……。」と思います。下から見てみると崖の高さは大したことがないように見えますが、実際は覆道の高さの 50 倍ほどあるのです。太田以北が長い間不通区間だったのにも頷けます。地形の厳しさもそうですしこんな秘境の地ですから道路の整備も遅れるでしょう。

15:18

第一の覆道は「太田覆道」。銘板によると 1987 年 11 月完成で延長 120m。

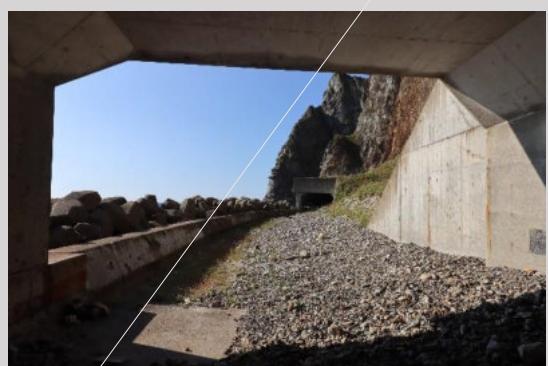


1987 年、早くない？ 道路開通は 2013 年なのに一体何があったのでしょうか。

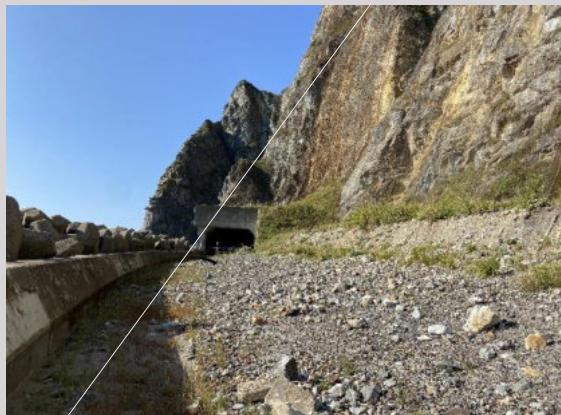
15:19 覆道内部はかなり綺麗



15:20 急に砂利が増えて第二の覆道へ



15:20 覆道間の明かり区間



太田覆道太櫓側



明かり区間になった途端地面に散らばりだした夥しい数の落石を見れば覆道の重要性が分かりますね。ほんの小さな落石でもバイクぐらい簡単に横転しますし。

15:21 第二の覆道



15:22 開けたら閉める、当たり前です



15:22



第二の覆道は「天狗覆道」、完成は1988年で延長60m。そもそも開通したのは太田トンネルであり旧道が存在するはずがない、つまりこの道路は未完成に終わった道路「未成道」であろうという想像ができます。太田トンネルの太櫓側にはパッと見て旧道が存在しなかったので、この天狗覆道の先は現在の太田トンネルに接続している坑内分岐があったのだと考えられます。

坑内分岐はこれまで豊浜トンネル・大森トンネルで見てきました。

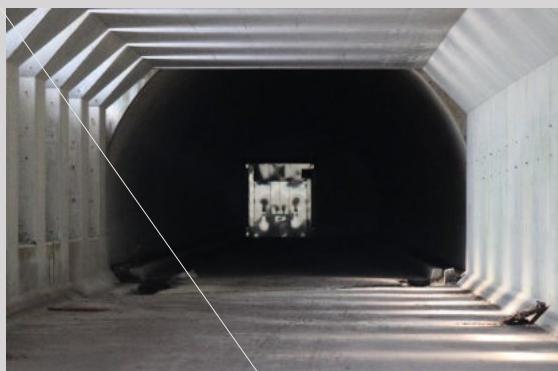
15:22 これだから覆道は美しい！！！



覆道の先には闇が控えており断面が覆道の八角形からトンネルの円形へと変化しています。トンネルの奥には不気味な銀色の扉？があります。これまでドアの付いたトンネルがあったので似たようなものでしょう。先程の予想は正しくこのトンネルは太田トンネルへ接続しているのでしょうか。うーん、接続部の断面の変化がたまらないですね。



15:24



15:25 末端部



天狗トンネル
1995年12月
北海道開発局
延長 719m 幅員 5.5m
高 4.7m

トンネル内部には水路が掘られており、水が海へと流れ出していました。未成道を利用して太田トンネルの排水を行っているのだと思われます。【TC137】↓



不気味過ぎる。ロールシャッハテスト？肝心な所で詰めが甘くて(まあ結論を知っているので)扉までは歩いていません。写真を撮るので精一杯です。

これで未成道の現地で得られる情報は出揃いました。太田地区から道路の建設を始めて 1987 年 11 月には太田覆道の建設、1988 年 12 月には北進して天狗覆道の完成。更に北進して 1995 年 12 月には 719m の天狗トンネルが完成しました。719m 先の地点を地図で確認するのは後にして、ここまでは何らおかしな点はなくごく普通に道が延伸されている様子が分かります。太田トンネルが開通したのはそれから 18 年後と異例の遅さですが、今度は太田トンネルに情報を求めに行きましょう。

トンネル中ほどの壁面にプレートが設置されてあるのに気が付きます(棒)。

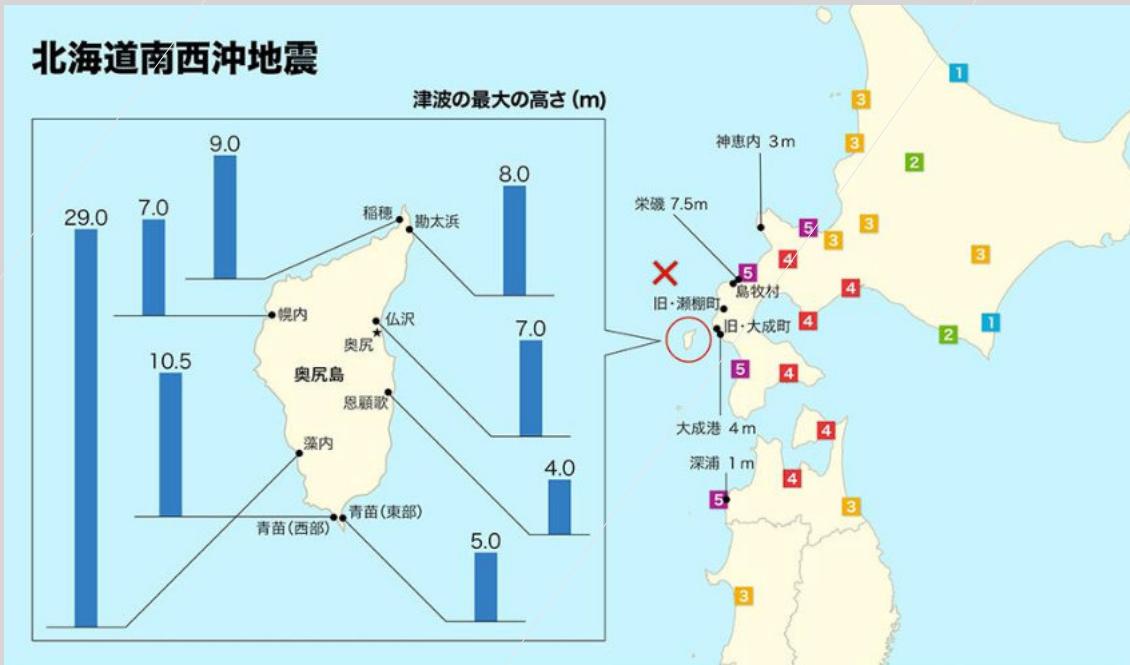


平成 5 年 7 月 12 日午後 10 時 17 分発生
北海道南西沖地震による津波到達高 ▽EL=TP+6.600



白文字で書かれた「津波」の文字が生々しく歴史を伝えてきます。私は生まれていないけれど地震があったこと、そして奥尻島が甚大な被害を受けたことは知っています。奥尻島のすぐ近くなのだからここら一帯に津波が押し寄せていても何らおかしくはありません。私自身この地震についてはよく知らないので少し調べて纏めます。

北海道南西沖地震



1993年7月12日午後10時17分11.7秒発生、震源は奥尻町北方沖の地下35km、地震の規模はM7.8という地震でした。死者202名行方不明者28名このうち8割を超える被害が奥尻島で発生しており、死者175名行方不明者27名。この人的被害はほとんどが地震発生後の津波によるものであり、第一波は地震発生2,3分後に到達したとのこと。島北部の稻穂地区では集落が丸ごと流されまるで戦争の跡地かのように何も残りませんでした。津波の到達した高さは最大で藻内地区の29mという考えられないようなものです。津波は北海道本島にも到達し、せたなの三本杉岩で6.0~7.0m、大成地区で4.0mでした。

<https://www.town.okushiri.lg.jp/hotnews/detail/00001022.html>

<https://www.bo-sai.co.jp/sub8.html>

[\(2022/03/20\)](https://www2.nhk.or.jp/archives/311shogen/disaster_records/detail.cgi?das_id=D0010060011_00000)

昨日お世話になった島牧ユースホステルもこの地震で全壊し、地盤を高くしてリニューアルオープンしたそうです。

https://www.vill.shimamaki.lg.jp/common/img/content/content_20180330_170223.pdf

夜の津波であったため映像は残っていないそうです。夜、しかも揺れて2,3分後に津波が到達して自分が逃げられるのかは疑問です。とにかく早い行動が必要だということ。

- ・もう一点、EL, TP とは？ 標高と海拔の違いは？

日本において「標高」とは東京湾の平均海面(TP=Tokyo Peil)を 0 メートルとした高さの事です。△EL は Elevation Level で標高のことです。一方、海拔とは近隣の海面からの高さです。

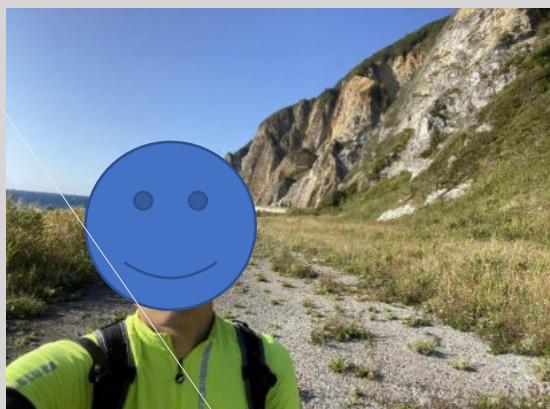
<https://www1.kaiho.mlit.go.jp/KAN9/osirase/osirase/20120322.pdf> (2022/03/20)

トンネルは路面から 1.5m~2.0m が浸水したようです。まさか未成道トンネルの闇の中、最奥部にこんなものが残っているとは。

15:26



15:36



15:38



15:40

35 分ぶりに現道へ復帰しました。本当はこの後尾花岬へ急いで向かうのですが、紙面ではのんびり考え方をしていきます。
太田トンネルを通って太櫓方面へ。



少々気になる点があります。まず、年代は 2007 年 11 月着工～2010 年 3 月竣工。天狗トンネル完成から 12 年間隔があることは置いておいて、注目すべきはトンネル延長です。延長：925.9m！？ 3,395m ではなくて？

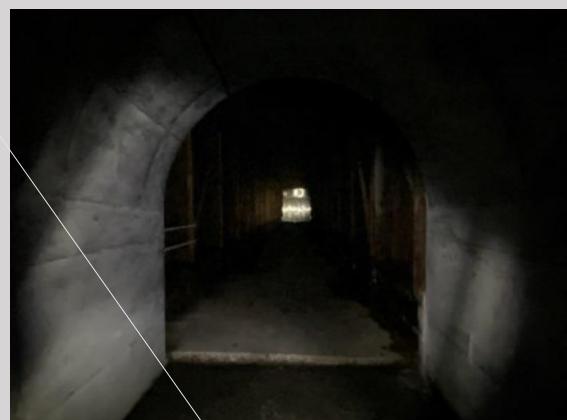
ちょっと数値が色々出てきてややこしいのでこれ以上は地図で考えるべきですね。

車通りがまるで無い長大トンネル。



往路で気になつたものの行けなかつた場所へ。

横穴！ 15:44



おそらく先ほど見た天狗トンネル閉塞壁に付いていた銀扉の反対側でしょう。

地図から考える

考えるにあたって一つ必要な事実があります。航空写真を見ると最終到達地点の先に坑口と思しき人工物が見られます。更に周囲は消波ブロックで固められています。天狗トンネルの反対側……？





現地で得られた情報を纏めるとこんな感じ。Google Maps で天狗トンネルがすぐ太田トンネルに合流して謎の坑口に合流すると仮定して距離を測定すると 711m となったので、この仮定は合っているみたい。

ここが限界なので、次はインターネット上の資料に頼りましょう。

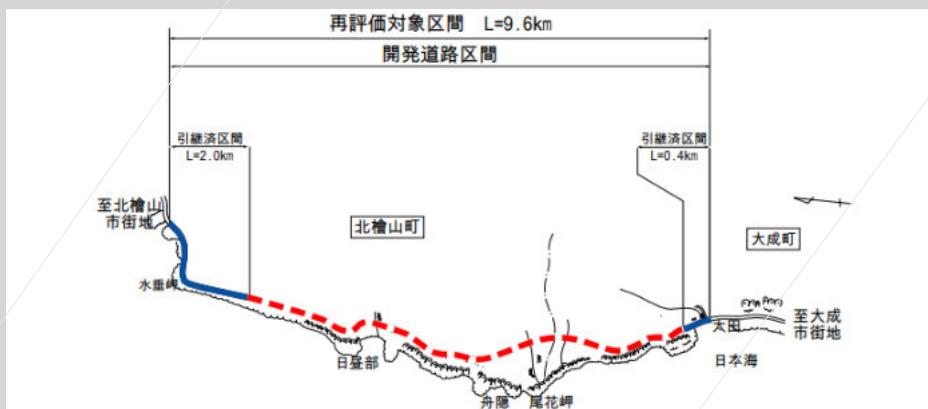
一般道道北檜山大成線 平成 15 年度 北海道開発局

https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-hyouka/15sai/2_h15_020b.pdf

当たりですね。2003 年の資料であり 1995～2007 の空白の期間内の情報です。

本事業においては、昭和 49 年度より不通区間の工事に着手し、平成 15 年度までに、2.4Km の区間を北海道に引き継いでいます。今後は引き続き用地補償及び現在施工中の北成トンネルなどの工事を促進し、平成 18 年頃の全線引き継ぎを目指します。

北成トンネルって誰？？



なんかトンネルが短くありませんか？舟隱が現在の太田トンネル坑口ですが、尾花岬との距離感にしろ図中の線形にしろ何かおかしい。この謎の北成トンネルは1995年に完成した天狗トンネルを巻き込んでおり、先程見た未成道区間に合流しているらしい。

ベルトコンベア方式によるズリ出しについて 一北成トンネル工事の事例一 2005年発表
<https://thesis.ceri.go.jp/db/files/GR0002200040.pdf>

北成トンネルは一般道道北檜山大成線のトンネル工事として平成15年3月から平成18年3月までの4カ年にわたり施工中の山岳トンネルであり、……(略)
延長：2,633.27m



どんどん空白の期間が埋められて来ました。
太田トンネル太櫓側坑口から天狗トンネルと太田トンネルの分岐地点までを計測してみると $2.5\text{km} \approx 2,633.27\text{m}$ 。天狗トンネル太田側坑口までが北成トンネルと考えて間違いないなさそう。

2006年3月までで北成トンネルの工事を終えて、その後何かが起こって2007年11月に太田トンネルの工事が始まっています。だとすると太田トンネルの銘板に書いてあった925.9mという謎の数字は北成トンネルを延伸した長さなのでは？

※「北」檜山・大「成」トンネルですね。



$$2,633.27 + 925.9 = 3,559.17 > 3,395$$

どうやら当たりのようです。太田トンネル太田側坑口から900mを測ってみると太田トンネル・天狗トンネルの例の分岐まで至りました。残りの問題はなぜ延伸をしたのかですが……。

道内最古の山岳霊場を貫く

<http://www.jiti.co.jp/graph/page0905/0527k/index.htm>

トンネル掘延長：850.8m

既設の天狗トンネルからの分岐部施行

道道北檜山大成線(新成～太田)が開通しました！ せたな町

<https://www.town.setana.lg.jp/topics/2013/article1539.html>

工事着工から約55年の歳月を要しました。

【年表】

1957 年 7 月 25 日	道道 183 号久遠宮野線 道道 184 号太櫛北檜山線 路線認定 (北海道告示第 1487 号)
1972 年 3 月 31 日	道道 740 号北檜山大成線路線認定
1987 年 11 月	太田覆道竣工
1988 年 12 月	天狗覆道竣工
1991 年	日昼部トンネル着工
1993 年 7 月 12 日	北海道南西沖地震
1995 年 12 月	天狗トンネル竣工
1996 年 2 月 10 日	国道 229 号豊浜トンネル岩盤崩落事故
1997 年 8 月 25 日	国道 229 号第二白糸トンネル崩落事故
1999 年 2 月	日昼部トンネル竣工
2000 年	帆越山トンネル着工
2003 年 3 月	北成トンネル着工
2004 年 8 月 3 日	帆越山トンネル供用開始
2004 年 8 月	台風 18 号・国道 229 号大森大橋落橋
2006 年 3 月	北成トンネル竣工
2007 年 11 月	太田トンネル着工
2010 年 3 月	太田トンネル竣工
2013 年 4 月 24 日	北檜山区新成～大成町太田の 7km が供用開始、これをもって全線開通

計画変更 1

計画変更 2

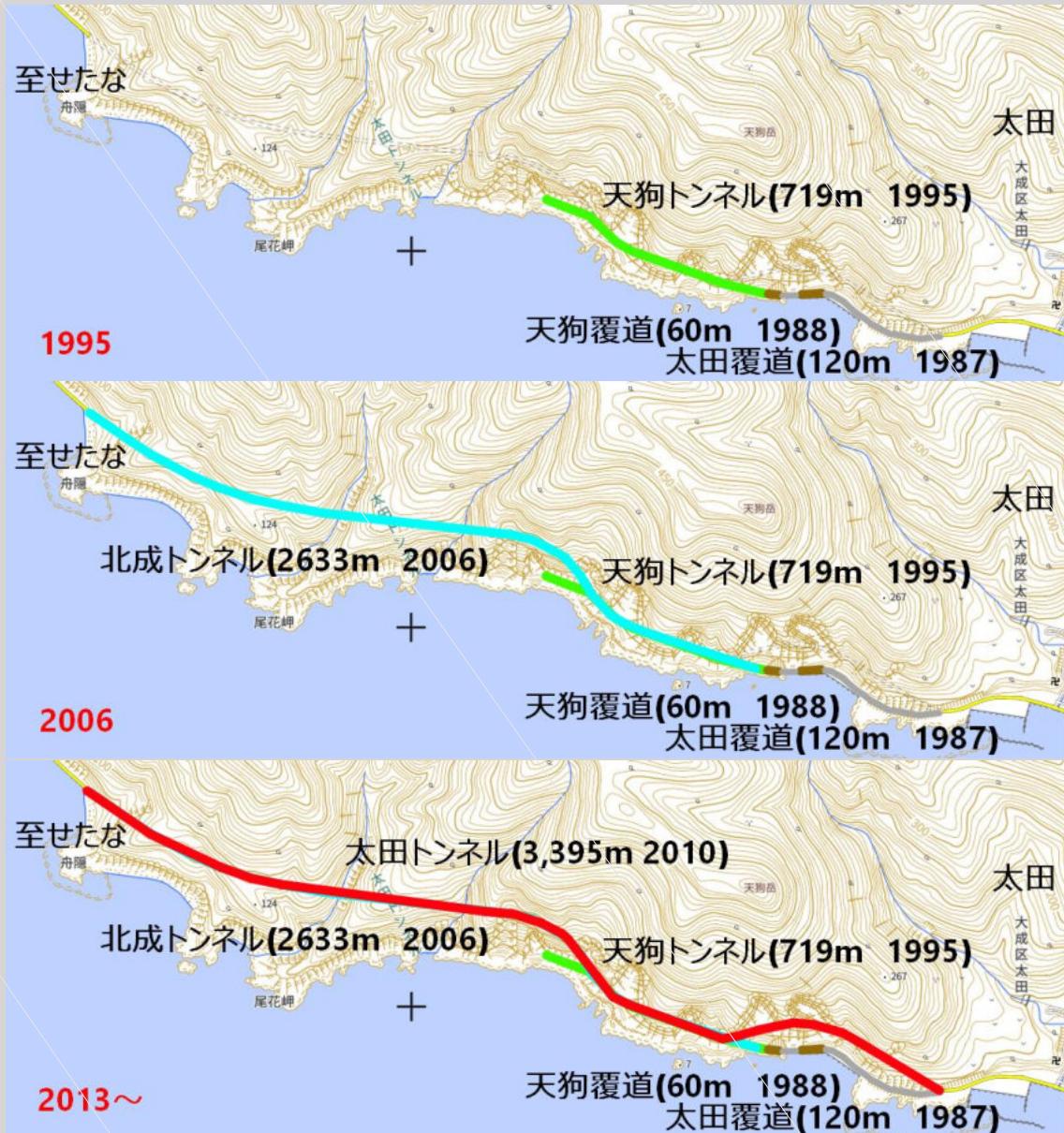
調べても分からなかったのが 2 回の計画変更を行った理由です。

1 回目の計画変更は天狗トンネルの太櫛側坑口を放棄して北成トンネルを掘りだしたことです。放棄された坑口を見るにあの険しい地形の元、愚直に海岸沿いを通って尾花岬へ行こうとしたのでしょうか。それが二度のトンネル崩落事故をきっかけに不安定な岩盤の危険性を意識し地中のトンネルを掘ることにした。ただし、お金がかかるので既に作った太田覆道と天狗覆道を利用する形で。2 回目の計画変更は天狗トンネル(北成トンネル)の太田側坑口を放棄して北成トンネルから分岐する形でトンネルを延伸し太田トンネルとしたもの。例えば大森大橋の落橋の際地域が南北で寸断されたのをきっかけに道路のロバスト性を求めて地中に道を求めた。まあ全て想像ですが、これらの事故が一因になったのは間違いないでしょう。

かくして道道 740 号北檜山大成線は
約 55 年の歳月をもって開通したのでした。

毎度恒例、次ページに地図を用いたトンネルの移り変わりを示しておきます。

【視覚的に理解する】



普通に通れば太田トンネルしか認識できないところを、トンネル脇を覗いてみると未完成に終わって廃棄された覆道や今となっては現トンネルに飲み込まれた旧トンネルがありました。更に調べると新たなトンネルの名前が浮かび上がって来ましたが、これは現地に何一つ直接的な痕跡が無くその存在に気が付くことは不可能でしょう。925.9mの数値から見出せたら素直に凄いです。天狗トンネルは非常に面白い成り立ちをしていました。坑内分岐は稀にあれど、トンネルの中間部分のみを再利用するという極めて珍しい事例です。トンネル一本に55年の歴史が隠れており、それを現地と机上で解き明かすという疑似体験に非常に興奮させられました。100年先でもこの歴史が残りますように。

太田トンネル (完)

最果ての地 尾花岬

北海道本島最西端を知っていますか？



まずはここまで怪我が無いことを喜びます。今旅行でのリスクある行為はこの山場で最後だから気を引き締めて行こう。時間管理も天才的に上手いこと残したし。

また、「太田」です……。

既に 42 ページ前で説明しましたが北海道本島最西端は「尾花岬」。そして 2013 年までは道道 740 号が開通していなかったので最西端に掠ることすら不可能であり、太田トンネルが開通した今も尾花岬はトンネルの壁の向こう側であり、不可能がほぼ不可能になったのみ。

「尾花岬」、インターネットで調べてみると。曰く、到達不可能！？曰く、岬まで行くことはできない。曰く、尾花岬到達！曰く、岬に通じる道は一切ない。

一つ変なものが混じっていますね。私も含めて不可能と言われて燃えるような人種も居まして、到達にチャレンジする人も居るようです。間違いなく日本で最も到達者が少ない突端。

まず、尾花岬を地形図で確認してみましょう。



・北から行くか、南から行くか

トンネルの向こうである以上この 2 択を取らされます。どう見ても北(せたな)側から行くのが楽に見えます。しかし岬が目の前に来たところで荒れ狂う海の上を垂直な断崖に張り付いて突破する必要があり不可能です。到達レポートが一つだけあって、その方は南側(太田)からの到達に成功していました。ところが、これは太田山神社が超絶可愛く見えるぐらいの険路(路ではないね)であり命の危険があるのでパス。北側ルートから到達しているのは 1 パーティーだけであり、50m の崖をロープで降下したそう。

南：<http://bqzet.blog.fc2.com/blog-entry-4.html>

北：Google Maps の口コミ

時間が十分でないので到達は出来ないと知りながら北側ルートを選択することにしました。

どっちが尾花岬？



岬が三つあって地理院地図と Google Maps で不一致が起きています。これは右が正しく、
三つのうち最も右(南)にあるものが尾花岬です。

・経度は？



本当に尾花岬が最西端なのか。地理院地図で北を上にすると……、舟隱の方が西じゃない？

せたな観光協会 尾花岬

<http://setanavi.jp/search/sightseeing/26.html>

実際には北檜山区新城の「舟隱」エリアが最西端となり、険しい海岸線上に位置し、道が整備されていないため最西端までいくことが出来ないが、「太田トンネル」北檜山区側出口付近から一部を眺めることはできる。※最西端までの到達には危険が伴うのでおやめください。

ええ……(書いている今知った)。でも尾花岬の方が 1000 倍格好良くない？殆ど変わらない
し尾花岬を北海道本島最西端とします。漢字のセンスがありますよね、尾花は格好良い。

舟隱 139.766079



無名の岬 139.766083



尾花岬 139.766937



139°45'57.884"E

139°45'57.898"E

139°46'00.973"E

因みに、尾花岬についてこのような記事があります。

日本一マクドナルドから遠い場所

https://qiita.com/j_catfish/items/0d36a21b4744aa3e4870

日本一マクドナルドから遠い場所をより精確に求めてみた

<https://qiita.com/330k/items/a2cf16ab67fac6ab314e>

僅か 600m ほどの差で尾花岬が知床半島よりマクドナルドから最も遠いそうです。

尾花岬から最寄りのマクドナルドは 37 号伊達店で約 93km とのこと。

※離島を除く、入れたら南鳥島がぶっちゃぎりらしい。

こういうのめっちゃ好きです。

2022/03/21 AM1:16

バリバリ書いている、朝までに終わりそう！

12:48 先端の低い所が尾花岬



15:49 太田トンネルを通って果ての岬へ



15:53 自転車は当然置いて行きます



15:54 板が渡してあって堤防に上ります



地球ロックしないのは不用心だけど、こんな場所で盗まれたら逆に驚くわと思いました。

15:55 第一の岬へ(舟隠)



16:00 舟隠にて



16:02 次は長いぞ、第二の岬へ



16:11 プチ岬



9分間写真を撮っていないことから疲労が伺えます。実際お腹は空いていましたし、喉も結構乾いていました。こうやって他の人間が絶対に居ない中熊にだけ警戒しながら果ての地を歩いていると、自然とこれまでの旅行を振り返ります。岩場を歩いて真実を見出そうとするのはこの日が最後であり、旅行中での一つの区切りであるのです。まあお腹が空いていて大したことは考えなかつたけれど。これで、終わるん、やなあ……。

16:15 さあ。



16:17 終着点へ。

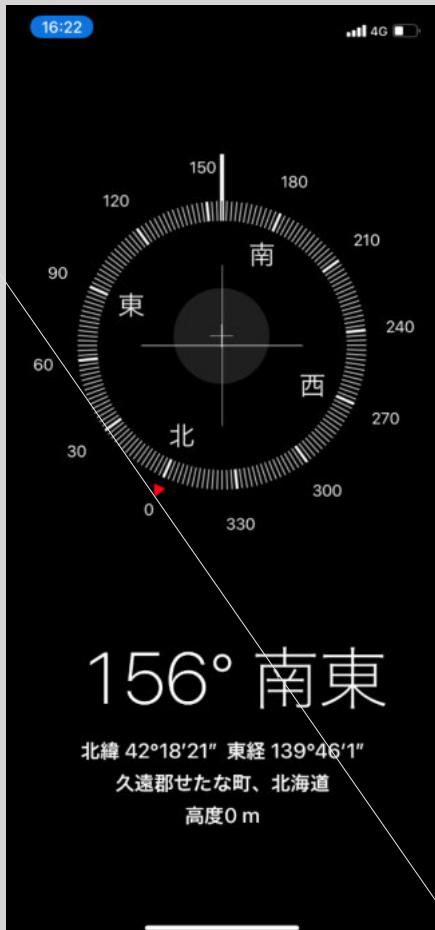
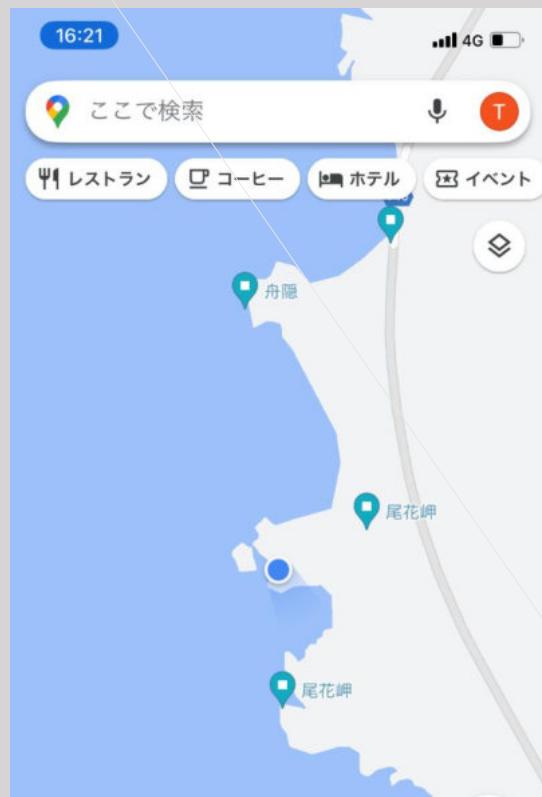


16:21



一つの区切り目。
旅が終わった。

↓高度 0m !!



残り時間を考えるとこの 2 つ目の岬で満足するしかないでしょう。現地ではここが尾花岬かなと思ったけれど思ったよりずっと遠かったです。無心でシャッターを切り、海の穏やかなさざめきと西日の射す最西端、果ての地の演出する寂寥感が旅の終わりを印象付ける。

139°46'1''E

16:25 尾花岬がこの向こうにあるはず。遠かった。

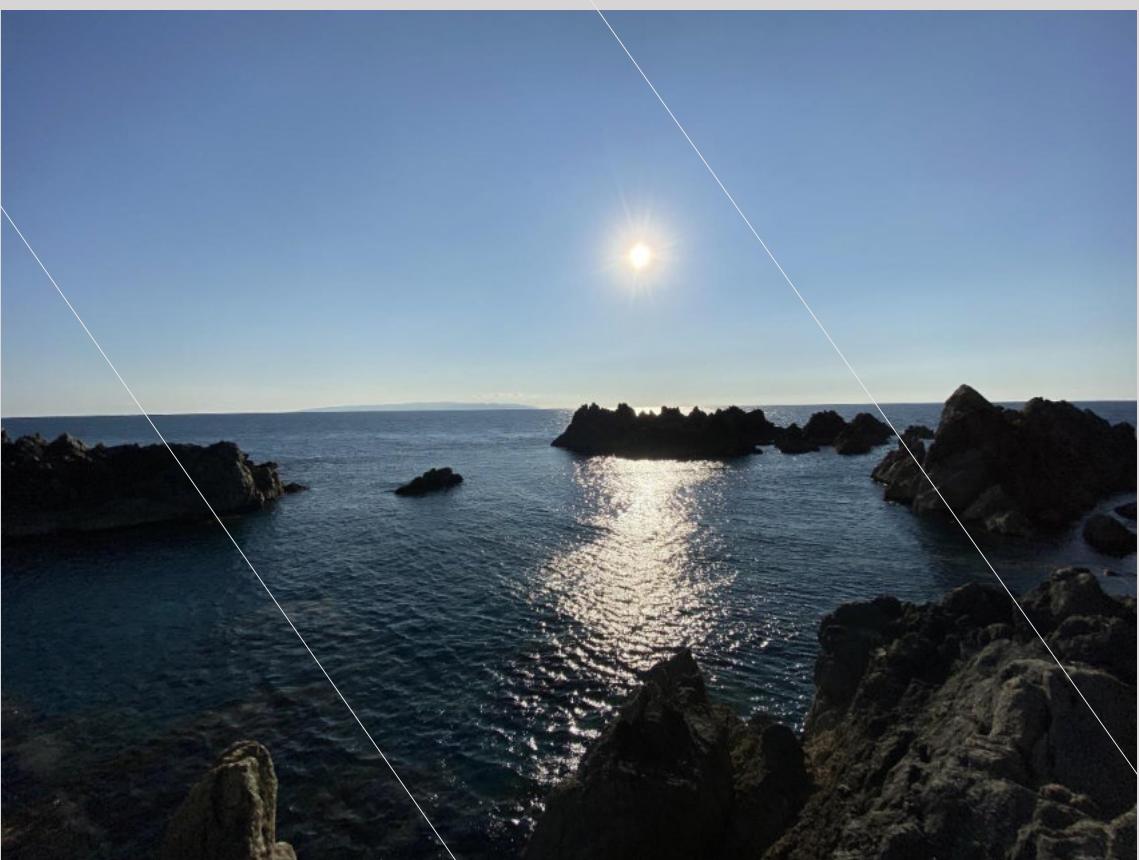




16:26

終点。これにて、北海道本島最西端尾花岬に到達。

16:27



396

撮影画像の無断転載を禁止します

16:26 柱状節理



一生分の岩場を歩いた、もう嫌



16:28 · 2021/09/06 · Twitter for iPhone

まあ、本当にこの4日間嫌ってほど岩場や小石の上を歩いたと思う。そしてここまで足に不調が出なかったことは凄いかも。

16:32 何だっけ、ハマナスか。



16:50 消波ブロックにもお世話になった。



16:50 自転車に帰還

16:53



道道 740 号を引き返してせたなのホテルに向かいます。

17:02 これから覆道は美しい！！

17:06 水垂岬にて



道道 740 号はスピードを出して駆け抜けるような道ではないと思う。そうしてしまうと、この秘境の魅力には気が付かない。私自身、まだまだ見足りないなと思う。上手く言えないと、鶴泊漁港と太田漁港はもっとしっかり見たかった。

17:20 確かお腹がすき過ぎて水で代用した

17:23 太櫓にて



17:25 数時間前に帰りに回すと言っていたのはこれ



平成 5 年の北海道南西沖地震、太櫓には地震発生後 6 分で津波が到達し、多くの住宅が全壊・半壊したと言います。復興後集落全体が嵩上げされました。この辺りの家屋がやけに新しいのそういうこと。この地震については旅行前から知っていたけれど、せたなが被害を受けたのは知らず、言われてから「あ、確かに……」となりました。

17:25



17:43



後志利別川、しりべしとしべつがわと読みます。しりべしりべつの方が語感が良いしそう読むと思っていました。ただ名前が面白いだけではないのです。国土交通省による全国一級河川の水質現況という催し?で毎年水質が最も良好な河川をいくつか選ぶのですが、1987~2012 で通算 14 回選ばれており日本一なのだと。昨日道の駅シェルプラザ・みなとを出てすぐ渡った尻別川にライバル意識を持っているらしい。

17:44 道道 740 号起点へ戻ってきました。

17:45



17:56 宿到着、時間管理が上手



お世話になるのは町役場がある北檜山の温泉ホテルきたひやま。隣にはレストランまこまないがあるので、ここで夕食とします。地元のスーパーで買うというのも面白いのですが、このような余裕のない旅では無理です。カロリーこそ正義。

18:03 水を飲む



自転車を置いてから7分後、チェックインを済ませて部屋へ向かうと水があったので全部飲み干します。流石に全然飲まず食わずで神社に行って未成道を探検し岬までゴロゴロしている海岸を歩き倒して自転車に乗るのはハードでしたね。身体が痛いなどは一切ないのですが。それより首やお腹が何か所か蚊に刺されたように腫れていて、マダニじゃないよなと調べたかもしれません。

18:36 レストランまこまない

とんかつステーキ定食 1,350JPY

本当は1,000円のまこまないカレー(せたなカレーです)が食べたかったのですが、カレーだと秒で平らげてしまい満足感が得られないで違うものにしました。お客様はそこそこ入っていました。メニューを撮影し忘れるほど精神的に疲れていたみたいです。肉には全く疲労感が無かったと思います(自覚がないだけかも)。便利な身体です。



18:57 退店



北桧山産コロッケ使用まこまないカレー食べたかったな～。真駒内とはアイヌ語で「山の奥から流れてくる川」の意味だそうです。天皇皇后両陛下の写真があったので(今)調べてみると、この公共の宿温泉ホテルきたひやまでお休みになられたそうです。

部屋に戻って温泉に向かいます。ここ温泉なのですが、何種類かの湯船と露天風呂があり結構楽しかったです。これは明日の早朝に誰も居ない中入るのでその時にリポートしようと思います。

お風呂に入ったら重い腰を上げて1階の売店へ。明日の朝は売店が開いておらず今日のうちに見なければなりません。

20:45



20:49



20:46



20:47



若松ポークマンがちょっと気になりました。

20:54



20:55



20:55



今思えば愚かなのですが、昔から撮ってきた写真や動画をいつか見返すだろうと考えて全部ローカルに置いていました(まあバックアップは偶に取っていたのですが)。そのおかげで容量もこんなことに。旅行中はずっと容量との戦いで、ホテルでは容量をあける作業をしますし(トンネルの)観光中にも容量が足りなくなることがありました。

丁度去年のクリスマスにリンゴループというのに陥ってしまい iPhone のデータが飛んでしまいました。私がアホなだけなのですけれど、こういった運用はやめましょう。旅行中にデータが飛んでいたら気をおかしくしてしまっていたと思います。

激しい旧道旅は今日で終わりです。明日からは美味しいものを食べたり景色を楽しんだり、徐々に普通の自転車旅行に近付いていきたいな。国道 229 号も次回で完走だ。



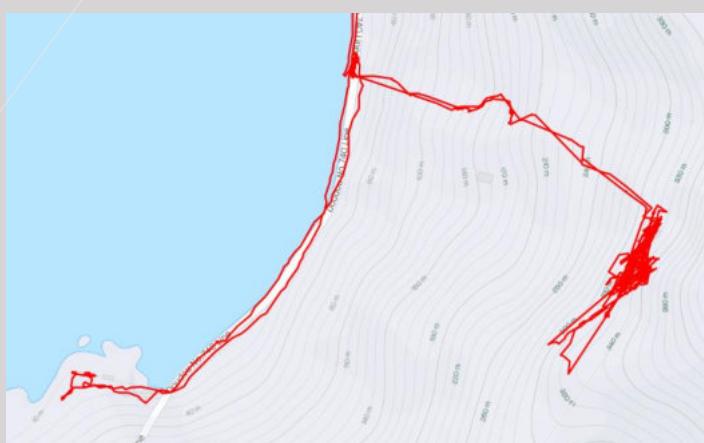
22:50 就寝

9/6 島牧～せたな (完)

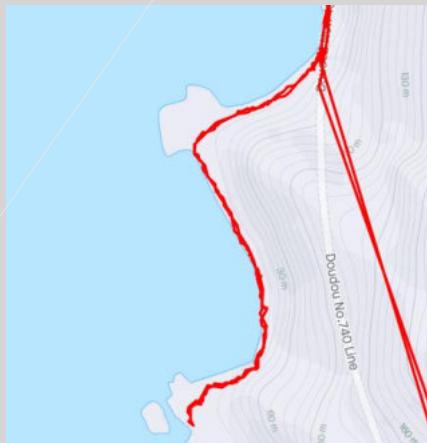
【各種ログ】



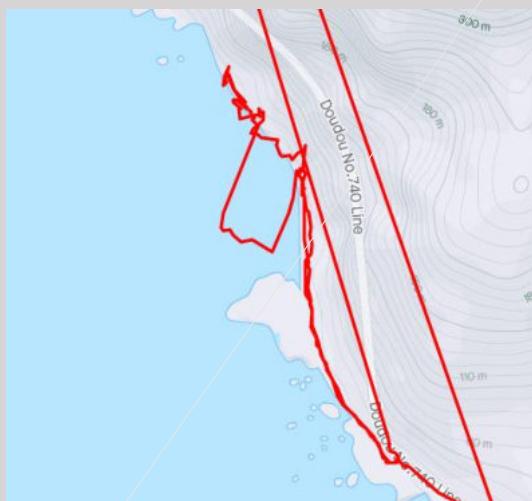
太田山神社本殿



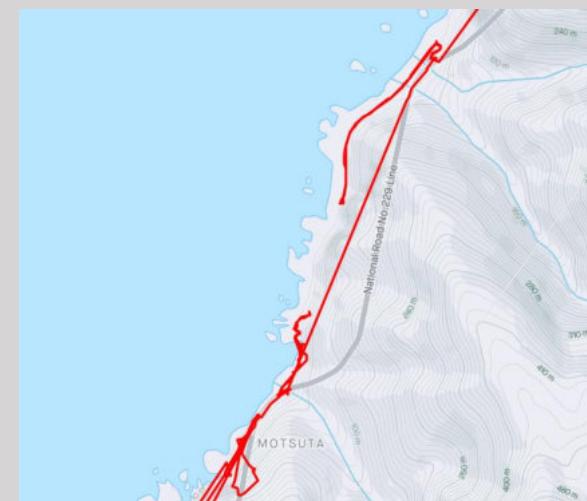
尾花岬



太田トンネル



兜岩・狩場トンネル



2022/03/21 AM4:39

終わった！学業が多少犠牲になったけど。9/7～は道なりにいくだけだし楽に書けるか。

○あとがき 総執筆時間：437h42min(+104h23min)

書き終わり！本気で 60 ページで終わらせるつもりでしたが、それをはるかに超える 130 ページとなりました。ここまでダラダラと、もはや異常とも言えるほど細部に渡って書き記すのには主に二つ理由があります。一つは私の性格です。記録厨という言葉は無いと思いますが、この言葉の意味は何となく理解して頂けると思います。私は完璧主義な所がありまして、この文章の執筆で言えば持っている情報は一部たりとも出さない理由はありません。どういうストーリーで構成しようかなと考えた時の思考の過程をそのまま文字に起こしているので地図も多用しており、結果として(まともに読めば)分かりやすい文書になっているかと思います。普段からこのような旅行記を書く訳ではありませんが、今回の旅行は非常に特殊なものであり二度あるか分からないようなものなので、「記憶の完全抽出作業」とでも言うべき書き方をしています。二つ目の理由はこの文書を執筆する事の意義に関連しています。最初は、せっかく行ったのだから 60 ページぐらいで 10 日分の記録を書こうなどと思っていました。ところが 9/4 神威岬～岩内辺りから山場を執筆するために道路の歴史・鯨漁など色々調べて文章は長大化、9/5 岩内～島牧では今自分が執筆しているものは歴史史料足りえるのではないかと思いました。これは大げさではないと考えております、世の中物好きもいて、これまで探索した旧道の最後の目撃者に私がなることは無いかも知れませんが文書として記録しようとする人は少ないはずです。だったら私が徹底的にやってやろうと。21 世紀の歴史書には綺麗なカラー写真が使用でき、容量にも殆ど限りはありません。まあ私の怠慢でトンネルの情報などソース周りがしっかりしていないのは減点ポイントでしょうが、写真は嘘をつかないので良いでしょう。本ではなくページ数の制限などはないですから長々と執筆できます。22 世紀の人間の中で興味を持った人がこの文章を読んでくれると嬉しいな。※Word ファイルはサイズが 512MB を超えると開けなくなるようなのでこれを目安に書いていきます(現在 350MB)。

9/3 : 45 ページ、9/4 : 100 ページ、9/5 : 120 ページ、9/6 : 130 ページ 長くなっている

旅行の行程としては一つの区切り目を迎えました。国道 229 号を未だ 100km ほど残っており完走するのは次回なのですが、次回は旧道をガッツリ探索するようなことはしないので今回が区切り目だなと思います。次回からは基本的に道なりに走るだけなので記事のページもこれまで程多くはならない予定です。

国道 229 号を見てきて思う所、などを書いてもいいのですが今は筆が乗らないので気が向けばそのうち書くかもしれません。今回衝撃的だったのは目の前で崩落している二つのトンネル。旧トンネルは全国に数あれど、坑口埋没はあってもトンネルが圧壊して崩落しているというのはそうそうあるものではありません。

2022/03/22 AM7:37

○今後の予定

- ① 9/7 せたな～江差 R229 完走 美味いものがある 良い景色もある
- ② 9/8 江差～函館 200km の長距離移動で一気に函館へ
- ③ 9/9,10 温泉、そして過去一の風景

○トンネルずかん 3

国道 229 号

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.190	蒲原磯 1号トンネル	2	50	1933	S8		現存せず
No.191	蒲原磯 2号トンネル	2	48	1934	S9		現存せず
No.192	蒲原磯 3号トンネル	2	45	1934	S9		現存せず
No.193	穴澗トンネル	1	340	1973	S48	TC108	
No.194	穴澗 1号トンネル	2	38	1934	S9		
No.195	穴澗 2号トンネル	2	118	1934	S9		
No.196	穴澗 3号トンネル	2	5	1934	S9		
No.197	栄浜トンネル	1	220	1975	S50	TC109	
No.198	白糸トンネル	1	1806	1999	H11	TC111	
No.199	第1白糸トンネル	2	300	1977	S52	TC110	
No.200	第2白糸トンネル	2	741	1976	S51	TC112	
No.201	兜岩トンネル	1	1370.5	2002	H14	TC114	
No.202	オコツナイトンネル	2	386	1976	S51	TC113	
No.203	ツブダラケトンネル	2	153	1976	S51	TC115	
No.204	狩場トンネル	1	1648	2003	H15	TC116	
No.205	八峰トンネル	2	65	1976	S51	TC117	
No.206	第2タコジリトンネル	2	386	1976	S51	TC118	
No.207	穴床前トンネル	2	822	1976	S51	TC119	
No.208	狩場トンネル	3	15	1935	S10		現存せず
No.209	茂津多トンネル	1	1974	1974	S49	TC120	
No.210	弁天トンネル	1	48	1971	S46	TC121	
No.211	藻岩トンネル	1	71	1969	S44	TC122	
No.212	須築トンネル	1	596	1968	S43	TC123	
No.213	横滝トンネル	1	660	1995	H7	TC124	
No.214	横滝トンネル	2	108	1972	S47		
No.215	新美谷トンネル	1	917	2020	R2	TC127	
No.216	美谷トンネル	2	400	1978	S53	TC126	
No.217	美谷 10号トンネル	3	10	1943	S18	TC125	
No.218	美谷 9号トンネル	3	22	1941	S16		現存せず

No.219	美谷 8 号トンネル	3	9	1941	S16		現存せず
No.220	美谷 7 号トンネル	3	34	1940	S15		現存せず
No.221	美谷 6 号トンネル	3	14	1939	S14		現存せず
No.222	美谷 5 号トンネル	3	17	1939	S14		現存せず
No.223	美谷 4 号トンネル	3	24	1940	S15		現存せず
No.224	美谷 3 号トンネル	3	21	1929	S4		現存せず
No.225	美谷 2 号トンネル	3	14	1929	S4		現存せず
No.226	美谷 1 号トンネル	3	20	1928	S3		現存せず
No.227	虻羅トンネル	1	1065	1973	S48	TC128	
No.228	島歌トンネル	2	7	1927	S2	TC129	
No.229	虻羅第 2 トンネル	2	21	1927	S2		現存せず
No.230	虻羅第 1 トンネル	2	16	1927	S2		現存せず
No.231	白壁トンネル	2	29	?????	???		現存せず
No.232	三杉トンネル	1	65	1975	S50	TC130	
No.233	三本杉トンネル	2	39	?????	???	TC131	

道道 740 号

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.301	鷹の巣トンネル	1	175	1995	H7	TC132	
No.302	鷹の巣 1 号トンネル	2	38	1933	S8		現存せず
No.303	鷹の巣 2 号トンネル	2	34	1933	S8		現存せず
No.304	鷹の巣 3 号トンネル	2	56	1933	S8		現存せず
No.305	鵜泊トンネル	1	42	1962	S37	TC133	
No.306	日屋部トンネル	1	1161	1999	H11	TC134	
No.307	太田トンネル	1	3395	2010	H22	TC135	
No.308	北成トンネル	2	2633.25	2006	H18		
No.309	天狗トンネル	3	719	1995	H7	TC137	
No.310	帆越山トンネル	1	1857	2004	H16	TC136	

9/6のR229のトンネル	現道	旧道	旧旧道	旧旧旧道	Total
撮影	13	10	1	0	24
理論値(現存のみ)	13	14	1	0	28
割合(%)	100.0	71.4	100.0	0.0	85.7
理論値(消滅含む)	13	20	11	0	44

撮影画像の無断転載を禁止します

○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	Total
撮影	58	48	19	2	127
理論値(現存のみ)	58	66	55	11	190
割合(%)	100.0	72.7	34.5	18.2	66.8
理論値(消滅含む)	58	79	83	13	233

○その他参考資料

<https://yamaiga.com/road/dd740/main.html>

https://yamaiga.com/tunnel/r229_kabutoiwa/main.html

<https://yamaiga.com/road/abura/main.html>

山行がは私のレポートなど足元にも及ばないほど素晴らしいレポートなのですが、酷似するのが嫌なのであまり見ないようにしています(書くのは自分の言葉で)。

○観光地

島牧村 Part2：道の駅よってけ！島牧 モッタ海岸温泉旅館 茂津多岬灯台

せたな町 Part1：蝦夷親不知 浜の母さん食事処 せたなカレー(10 店舗ぐらい?)

鵜泊漁港 水垂岬など(地学的に) 太田漁港 日置部集落 尾花岬 太田山神社

○いつもの

空撮：白糸 <https://www.youtube.com/watch?v=yQyP5CWY3Tg>

兜岩～美谷 <https://www.youtube.com/watch?v=krZH63zG6MM>

虻羅～帆越山 <https://www.youtube.com/watch?v=vPc2V9RRbck>

感想はこちらから(何でもどうぞ) <https://forms.gle/fsedM6qFKnoXyDH37>

○どうでもいいこと

- ・ ですます口調とである口調の混在は許して。あと段落の字下げはキリが無い。
- ・ 美谷旧旧道はやはり駄目でしたね……(ツイート固有 ID : 1505151587601510401)
- ・ 白糸トンネルはやはり開いていたみたいで入った人の動画が YouTube にありました。
- ・ 現在約 123,000 語 執筆的に一番しんどい部分が終わりました

旅行の計画を立てる派 VS その場で考える派

私はどちらでも行うことは出来るのですが最近は出来るだけ多くの場所を訪れるため行程はしっかり組んでいます。始発に乗らない理由がない。でも考え方が前者に固まっているわけではなく、その場での出会いを大切にして必要に応じて計画は変更します。

次回 せたな～江差 ～心を動かす風景～



国道 229 号—雷電国道— 残り 85km

