

甲州道中（旧甲州街道）走破の記録

前半 2020年10月21日～2020年12月5日

内藤新宿(丸ノ内線 新宿御苑前駅)～鶴瀬宿(中央線 甲斐大和駅)

距離:115.1KM

歩行回数:6回

総時間:29時間18分

旅行速度:3.9km/h

後半 2021年4月3日～2021年11月4日

鶴瀬宿(中央線 甲斐大和駅)～下諏訪 諏訪大社(秋宮)

距離:98.4KM

歩行回数:5回

総時間:22時間10分

旅行速度:4.4km/h

全体 2020年10月21日～2021年11月4日(379日)

距離:213.5KM

歩行回数:11回

総時間:51時間28分

旅行速度:4.1km/h

今井 晴彦

歩き終わっての感想

どういう道だったか:

当然ながら山道であった。高尾あたりからは、ずっと山々に囲まれて歩く道である。そもそも甲州街道(海道)とは言わず、この道だけ海に面さないのが甲州道中と言われていた。山であるので峠を越えなければいけないが、峠は小仏と笹子と2か所、しかし諏訪に入る手前の富士見あたりも笹子と同じくらいの標高であり、結局3つの高所を乗り越えなければいけない。

ただ多くは谷筋を歩く。中央高速道路や中央本線は、橋とトンネルで山々を貫きつつ直線的に走っているが、昔はそのような技術もなく、比較的平坦部分が多い谷底を歩くことになったのだろう。また地形的に制約の多いところ、川を渡るところなどでは現在の甲州街道(国道20号線)と並行したり、合流したりしている。それでも、国道20号はやはり車のための道であり、緩やかな曲線と勾配、それをトンネルと橋で支えて開発され、旧道と高速道路との中間的な存在にといえる。一方旧甲州街道にはその恩恵はなく、谷から先に進みにくくなれば、急斜面をよじ登り、また急な道を下ってまた谷底という、ひたすらアップダウンを繰り返す。東京から諏訪に向かえば当然標高が高くなっていくので、一部を除けば延々と登り道が続くか、アップダウンを繰り返すかということになる。

道幅は狭い。国道20号と合流すれば、広いのではと思うと、実際歩く道は幅数十センチしかないところがほとんど。峠や山でも同じくその程度の幅になる。峠などではさらに幅がどうかどころではなく、どこが道かが良く分からない場合もある。峠道などや山麓の道は、今はほとんど歩く人がいない道となってしまって、たまの案内標識とか、ガイドブックや地図で確認しつつでないと歩けない道でもある。しかしかつては、街道として広域的な活動を支える幹線道路でもあったわけで、宿場町や様々な集落がその沿道に形成されてきた。そのような集落や市街地になったところなどや比較的平坦な農地などでは、4~8m程度の幅の道になっていて、舗装もされていて歩くには大変気分の良い道になっていた。

何があったか:

山々に囲まれていたため、当然山々や川や湖、溪谷などの自然の景色を楽しむことができる。歩いたのは、暑い夏と寒い冬を避け、春と秋であったからさらに美しい紅葉や新緑・花など一層美しい景色が展開されていた。そして、古くからの道であるため、沿道にあるものは古いものが多いのが特徴になる。現代に整備された道路は、新しいビルや住宅に囲まれるが、旧街道には古い民家、お寺や神社、宿場の本陣跡など、まだそれなりに古を感じさせるような景観が残っていた。社寺は建立されてから大体数百年はたっているものが多く、したがってその当時にあった道に沿って立っていることになる。都会でも路地に社寺が多いのと同じである。

ただ甲州道中44次といわれるが、宿場らしい雰囲気が感じられるのは数すくない。標識だけになっているもの、なかには発展して市街地となっている。従って、昔なら途中で一服、或いは

宿泊できたが、そのようなものは宿場にはほとんどなく、また現代のコンビニとかレストランなども数少ない。これらの立地はどうしても国道 20 号線になってしまう。旅環境は往時に比べ、当然ながら極めて貧弱である。なお一里塚に残っているのは石碑がほとんど、塚と木がしっかり残ったのは、記憶では 2 か所くらいではなかったか。

その代わりにはならないが、極めて多いのが石佛とか石碑とかの石の造形物である。勿論一里塚もその中にあるが、常夜燈、馬頭観音、庚申塚、地蔵、石仏石塔、廿三夜塔、道祖神、供養塔など、全部並べれば江戸から諏訪まで 50m おきでもまかなえそうなほど出て来る。その碑の中で、甲州街道の始めから終わりまで出現したのは、明治天皇行幸関連の石碑である。明治 12 年に 3~4 百人といわれるお供を連れ、甲州街道を歩いて東山道、京都まで行幸があった。甲州街道には、至ところに宿泊とか休憩とか田植えとかあったことごとに石碑があり、これをたどれば旧道を歩けるということになる。天皇という人種と縁のない地域であったこともあるのだろう、沿道の人たちには強く印象に残る事柄であったことと思われる。

沿道の人はどうだったか:

実は人はいなかったというのが感想である。一日歩いていて、人と会話する機会はほとんどなかった。道を聞こうにも人がいないのでなかなか聞けない。たまのコンビニとかレストランとかがあれば、人と話すことにはなるが、それも無い日もあった。当然山中では人と出会うことも稀で、また農村地帯では遠くに作業する人は見ても近くにはいない。集落もたまに家の敷地にいる人を見たことはあるが、道を歩いている人はほとんど皆無である。多少会話できたのは、3 回あった。小仏峠の下りで、親子づれと一緒にになったが、近くの人で道に詳しくお陰で、峠を降りて道が分からないところを丁寧に教えてもらい、途中で別れた。次は台ヶ原の鶴屋旅館であり、旅館の人とかたまたまいたオーストラリア人と会話した。3 番目は台ヶ原と青柳との中間で、つい谷底の川沿いの道に居り損ね、それならグーグルマップに出ていた岡の上の山道も歩いてみようかと、登って集落を歩いていた時の事である。すると地元のご老人がどこに行くのかと聞いてきた。そこで旧甲州街道を歩いていることを話すと、「あー旧甲州街道は、ほら下を見ろ、その川沿いの道さ、明治天皇も通って碑もあるぞ、こっちはまあ、ヤクザなんかが逃げる時に通る道、旧道じゃない。この間も相模原から来た女性が旧道かと思って歩いてきたが」と教えてもらった。昔であれば弥次喜多道中で色々あっただろうが、今はこんなものである。

歩くことはどうだったか:

勿論全行程を歩いたけど、無理をしないでやろうと思って、その通りですんだ。当初の計算では、時速 6km で歩くと 20km なら、3 時間半くらいで歩ける。飯と休憩で 1 時間とると、4 時間半ですむ。これなら、東京といたりきたりしも全く無理がない、ということで、概ね 20km を一区間として行程を作成した。そしたら、実際には平均の歩行速度は 5km くらいにしかならない。4 時間歩いて、1 時間休憩というのが標準モデルとなっていた。旅行速度は時速 4km である。それでも日帰り歩きは十分できた。実際歩いてみると、道が分からないので間違ったり、確認し

たりする時間をかなり取られる。当然トイレタイムとか写真撮るとか、見物するとかいろいろ道中やる上に、登りとアップダウンが多く、都内を歩いているのとは大違いであった。

また、コンビニがある場合とか人気の無い山中はいいが、それ以外ではトイレをどうするかに苦勞することもある。飯を食うといっても食堂もなにも無い場合があり、あらかじめ地図をしっかりとチェックして準備しておく必要もある。それなりのノウハウが必要だというのが感想だ。

何故歩くことになったのか:

やはりコロナ禍で、緊急事態宣言などのため、どこにも出られず、かといって家にくすぶっているのもつらい、どうせろくに仕事できないなら、こういう時にこそ何か普段やらないことをやろうというのが基本の発想だった。

またゴールデン街のお店で知り合った S 氏が街道歩きの大先達で、甲州街道のガイドブックをいただいたことが実際、旧道を歩くことができた直接の原因になっている。

しかし最初歩くと、何故こんなバカなことしているんだろうとか、あーやめてどこかで一杯飲みたいとか、次々に頭に浮かんでくる。意欲をもって取り組んだわけではない。多分そうなるだろうと見越して、相手に関心があるがなかろうが、甲州街道を俺は歩くぞと大見えを切って回った。そうすればひっこみがつかなくなるだろうという魂胆。そういうわけで、次第にやめるわけにはいかず、そうすると早く最後まで歩かなければと少々焦りも出て来る。全部歩いてしまって、大言吹いた相手に遂に歩いたと報告しないと申し訳ないのではという気も出て来る。

まあ人生こんなことはしたことは無かったので、良い経験であったし、無事に終わってよかったと、終わってみて感じている。

甲州街道走破記録

1. 2020 年 10 月 21 日 (水) 晴れ 新宿一府中(23.4km、5 時間 38 分)

10:07 内藤新宿出発

10:57 幡谷駅周辺通過

12:05 上北沢駅交差点近傍のラーメン屋着

12:30 スタート

近くのファミリーマーケットで 20 分休憩喫煙

12:58 環八横断

セブンイレブンで15分休憩

15:45 大國魂神社前着 京王線にて新宿へ戻る

初めての走破で感じたこと：果たして歩けるのかどうかは課題だった。歩き出してしばらくすると、何故こんなことしているのかとか、この先続けていけるのかとか、まあ考えてもしょうがない、決めたという理由だけで歩こうとか思いつつ歩く。調布を過ぎたところから大分疲れてきて、早く終わりにして一杯飲みたいとか考えだす。そのほか分かったことは次のとおり。

①トイレが問題。都会はコンビニがあるのでなんとかなるが。

②靴をしっかりとくこと、靴の選択。今回は靴紐の締め方がいい加減だったので、左足の爪をやられてしまい、また足底がすれていたくなった。

③スタミナ切れを防ぐため甘みをもっていくこと、コンビニですぐにスタミナ回復するジェリーをうっていて助かった

④旧道のほうが鉄道駅に近かった ⑤旧道沿いには社寺が多い

歩行速度 平均時速5.05km

新宿



出発、大宋寺

玉川上水跡？

大國魂神社



2. 2020 年 10 月 31 日 (土) 晴れ 府中―高尾(20.9km、5 時間 10 分)

9:40 大國魂神社前出発

10:30 谷保

11:15 日野の渡し

11:50 日野駅 日高屋で昼食

12:20 スタート

13:30 浅川に到着

14:50 高尾駅口に到着

平均走行速度5.2km/h

感想等：

- ①歩く速度が著しく遅い。日野の渡しまでは府中から約8.5kmあり、歩いていた時間が1時間25分であったので、走行速度は丁度6km/時間であった。すると後半は4.8km/時間となり、ペースダウンが著しい。歩いている感覚では同一のピッチで歩いているので、スタミナ切れで歩幅がかなり狭くなっていったことが原因と思われるが、そのほか、道を確認したり、トイレや小休止など一時的に停止する頻度が増えていくことも原因かもしれない。
- ②高尾駅近く、南浅川沿いの旧甲州街道沿道に広がる東浅川町の街並みが非常に素晴らしい。道の端をきれいな用水が流れ、辻をめぐる家並みが続くなかで、遠方に山並みが広がっていて、一番印象に残ったところであった。



府中の民家



高安寺(足利尊氏建立 府中市)



街道沿いの民家



日野の渡し、モノレール



日野から富士が見えた



日野本陣跡



浅川



八王子市街地



東浅川町の街並み(高尾駅近傍)

3. 2020年11月18日(水)晴れ 高尾—藤野(18.8km、5時間)

- 10:30 高尾駅から出発
- 11:45 小仏峠の登山道到着 ここから岩だらけの山道
- 12:15 峠(標高548m)に到着
- 12:30 小休止し下山開始
- 12:50 小仏峠山道終了
- 13:50 相模湖駅付近
- 15:30 藤野駅(標高約220m)に到着

感想等:

- ①小仏峠の上りは延々と九十九折の岩だらけの急坂で、いささか大変であった。頂上は木々に囲まれ、あまり眺望がなかった。
- ②紅葉の時期でもあり、大勢のハイカーとすれ違ったが、峠からの下りはいなかった。
- ③熊が近年出没するので、用心のためクマよけスプレーを買った。全くの品薄になっていて入手に時間がかかり、街道歩きをなかなか実行できなかった。峠の人のいないところで試射したところ、大変な威力がありいささか驚いた。
- ④頂上に明治天皇の行幸が来たことの碑がたっている。よくこんなところに来たと驚いた。

⑤平均歩行速度は4.7km/hとなった。峠道だけでなくアップダウンが多く、また道が分からな
いため、その確認の時間をとられて、平均速度が低下したと思われる。



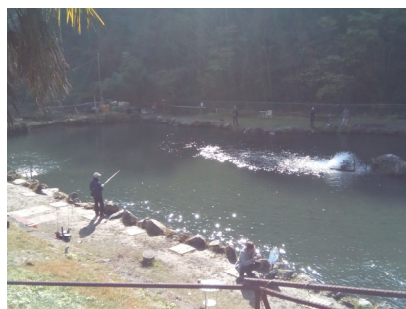
高尾駅前の交差点



小仏峠に向かう道



峠道



ますの釣り堀

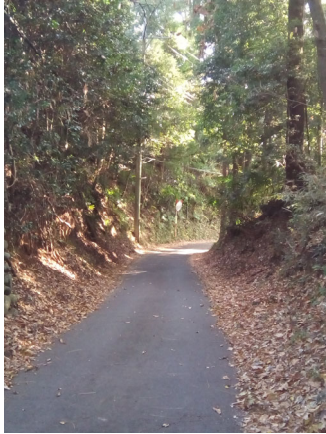
小仏峠頂上にあった碑



明治天皇の行幸 休んだ



小仏峠の途中にあった甲州街道道中標識



旧甲州街道



中央自動車道の下をって



小原宿本陣（江戸から9番目の宿）



相模湖駅前交差点(右)



相模湖

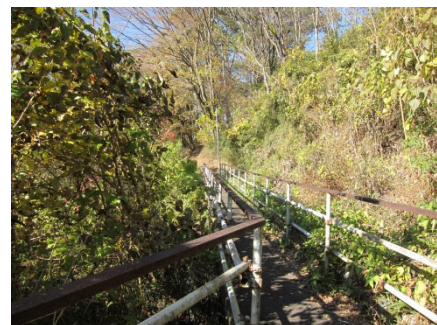
4. 2020 年 11 月 23 日 (晴れ) 藤野駅—鳥澤駅(20. 2km、5 時間)

10:20 藤野駅(標高約220m)スタート
10:55 名倉入り口 道に迷った
11:20 上野原市街地に到着
11:46－12:10 鶴川の河畔にて持参のサンドイッチを食べる
13:20 野田尻(標高約350m)
14:20－30 犬目にて休憩
15:20 鳥澤駅(標高約320m)着

- ①両駅では中央線や現代の甲州街道と交わるが、それ以外は中央高速道路沿道の丘陵・山間地ばかりを旧道は通る。このため殆ど路地のような狭い道もあり、道が良く分からないのでその確認に手間取った。その中で上野原市教育委員会が旧甲州街道という標識を要所要所に設置してくれていて、大変助かった。
- ②平坦な道は少なく、アップダウンがひたすら続き、また宿場だったところが集落となって多少の面影を伝えていて、古道らしいルートであった。ただ全行程で歩行者は4名しか出会わず、車とときたますれ違うだけであった。
- ③一番の難所は、「座頭転がし」という幅員50cm～1m程度の細い道が、山腹に沿ってくねくねと続き、片側は谷となって、落下防止の手すりが設置されたり、時にはなにもなかったりする箇所であった(標高約500m)。江戸時代、先達の声に頼りに後をついていった座頭が誤って谷底に落下したということから、このように呼ばれたようである。
- ④走行速度は、藤野—上野原が5. 1km/h、上野原—野田尻 4. 0km/h、野田尻—鳥澤5. 7 km で、道の分りやすさと勾配で大きく左右されている。全体平均で5. 6km/h となった。



藤野駅からの眺め



藤野駅近くの旧甲州街道



上野原市街地



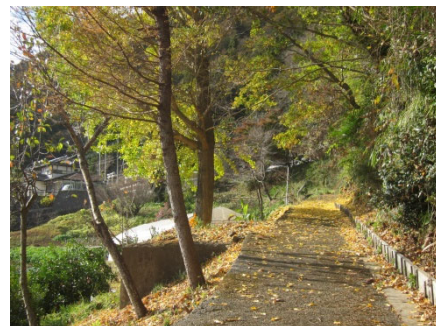
鶴川橋



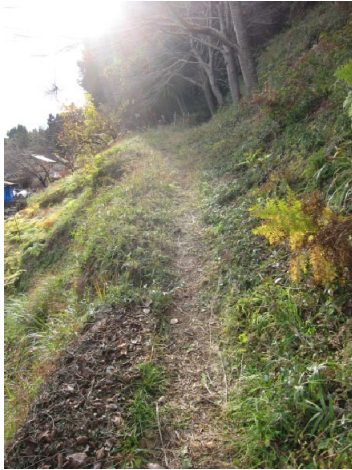
鶴川宿



鶴川宿の神社



座頭転がしなどの山道を進む



座頭転がし付近



野田尻宿



野田尻宿の郵便局



久しぶりに人がと思ったら



恋塚の一里塚

5. 2020 年 11 月 28 日 (土) 晴れ 鳥澤駅—笹子駅(19.7km, 4 時間 45 分)

10:40 鳥澤駅出発

12:00 大月駅前(標高約360m)

12:10—40 昼食、駅前でかき揚げそば食べたがまずかった
碎石工場に迷い込むなど道を間違えて 10 分強時間ロス

13:55 初狩宿着

14:00—10 コンビニで小休止

15:25 笹子駅に到着(標高約600m)

感想等

- ①前回の行程と異なり、7 割近いルートは現代の甲州街道と一致していた。現代の甲州街道は大型車が頻繁に通行し、しかも歩道が極めて狭いか、まったく無いかで、快適とは言い難く、また交通事故の不安もあった。
- ②一方山道はほとんどなく、急勾配の箇所も無かった。桂川沿いの道で、大月を過ぎると笹子川沿いと、谷地を通っている。しかし、ほとんどの区間が緩やかな上り坂が続き、時々強いアゲインストの風が吹き、速度があまり上がらなかった。
- ③単純なルートの割には、現道から入る箇所がよくわからないなど、道に迷うことも相変わらず発生した。上野原市と異なり、大月市内では旧甲州街道を示す標識は皆無で、関心の低さがうかがえる。
- ④笹子方面から東京方面に向けて歩いてくるハイカーが非常に多かった。一方その逆のハイカーは見かけない。なお帰りに笹子駅から中央線に乗ると、車内はハイカーで多くが占められていた。
- ⑤歩行速度は、鳥澤—大月間が 4.95km/h, 大月—初狩間が 5.9km/h, 初狩—笹子間は 5.0km/h で、全体平均で 5.25km/h となった。やはり道の確認や、若干の見物とか、上り坂であるなどで想定より遅く、この程度の歩行速度に落ち着いたと考えられる。



鳥澤駅



街道の家並が残る鳥澤



日本三大奇橋の猿橋



大月の市内、歩行者環境最低



岩殿山(戦国時代の小山田氏の城跡あり)



桂川(新大月橋から)、危険な住宅群



明治時代、日本最大の発電所
—東電の駒橋水力発電所—



下初狩宿



JR 線の跨線橋で、旧道から現道へ移動



遠く笹子峠方向を望む夕暮れ近く

6. 2020年12月 5 日(土)曇りのち晴れ

笹子駅—甲斐大和駅(13. 5km 3 時間 45 分) 距離は地図測定

9:40 笹子駅出発(標高602m)

11:00 矢立ての杉(樹齢 1000 年といわれ、県指定の天然記念物)

11:35 笹子峠到着(標高1096m)

昼食で 30 分

13:15 鶴瀬宿着

13:25 甲斐大和駅着(標高約650m)

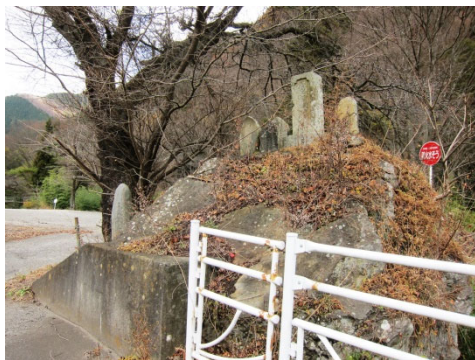
①峠まではひたすら登道であり、しかも現甲州街道から離れ、細い道に入ると急勾配になって、峠に着くのに約 2 時間もかかったのも、小仏峠よりかなり大変であった。また峠の笹子隧道からその上の峠に到達する間は、ほとんど道路らしいものがなく、出だしはほとんど這い登るような状況であった。峠は特に見晴らしがあるわけではなく、ただその先が下りになっただけが唯一の特異なことだった。

②一方下りは、最初のほうは急勾配の斜面を下るのだが、道らしい道がなく、なんとなく先の方の地形などをみて適当に降りるという状況で、街道歩きではなく山登りのような状況である。しかもほとんど踏み場がない急な斜面であり、足を滑らせれば確実に谷底へ滑落というような危険があつて、拾った棒を杖に慎重に下った。底になるとあちこちに清流が流れ、丸木橋を渡る場面もしばしばで、狭い河では橋もなく、岩を伝って対岸にいくようなことであつた。これまで歩いてきたところは、曲がりなりにも道があつたが、笹子峠ではほとんど道がないような箇所もあつた。甲州街道という表示が所々あつたおかげなんとかこの最大の難所を通り抜けられた。

③かつて明治天皇が甲州街道を通つたので、小仏峠でも笹子峠でも明治天皇が訪れたという記念碑などがあつた。ほんとうに昔の人は元気なものだと思った次第。

④年内に甲州盆地の端にたどり着けて、ほっとする。あとはそれほど大変でないはず。

⑤全体での旅行速度は、3. 6km/h であり、平均歩行速度は4. 2km/h とやはり遅い。なお峠の上りは3. 5km/h、下りは休憩除いて5. 5km/h の歩行速度になった。



矢影橋ちかくの馬頭観音



笹子峠方向を望む



杉木立の中をひたすら
登る



所処に木橋



樹齡 1000 年といわれる矢立の杉

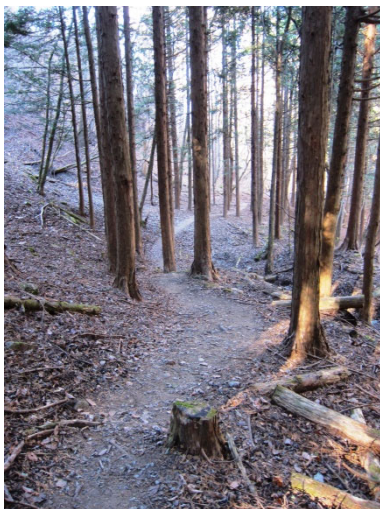


笹子隧道入り口



笹子峠の頂上

頂上付近の最後の登り



危険な箇所が多い下り道

7. 2021年4月3日(土) 曇り

甲斐大和駅(鶴瀬)～石和駅(約16.4km 4時間30分)

11:10 甲斐大和駅出発(標高約650m)

13:00 勝沼のブドウ園 百果苑にて昼食、なんとグリーンカレー

13:30 再出発

15:40 石和駅到着(標高約300m)

感想等

- ①新型コロナの緊急非常事態宣言が3月22日に明け、出張が続いてようやく甲州街道歩きを再開することができた。幸い桜がまだ開花している時期で、これから甲府盆地は花と新緑で美しく飾られるので、当初より狙っていた時期でもある。
- ②まだ山間の駅である甲斐大和駅から歩くと、標高で300mも下がって石和駅になるので、笛吹川に近づくまではひたすら下り道となっていた。したがって楽勝だと思っていたら、道に迷ってえらく時間をロスしてしまった。歩きはじめて約3kmほどで長柿洞門に至るが、ガイドブックは「長柿洞門手前右手の階段を上がる、観世音菩薩碑を過ぎると観世音堂標柱がある、Y字路を左に上がる、対の常夜燈を過ぎると観音堂に出る、境内先の対の常夜燈の間から急な砂利道を下る(要注意)、突き当りの舗装路を左折する」と道案内があつて、それに従って急な斜面の九十九折の道を登っていくと、観音堂見えたのだが、間に深い谷があつて、どうにも観音堂に近づけない。少しずつ道を戻り渡ろうとするが危険で無理であつたので、結局出だしに戻ったのが、ふとみると人ひとり通れそうな小道が横にあり、試しにそれをたどっていくと石の階段できて、記述通りに観音堂に到達できた。しかし下におりる急な砂利道が見当たらない。良くみると堂の横の沢の先にコンクリートが見えており、少し上流までいくと橋があつてそこからなら沢に降りれそうである。そこでその沢を降りてみると石だらけ、所々に落ち葉が積もって踏み抜いて足が埋もれてしまうなど大変な難所、やっとの思いで降りて来るとコンクリは砂防ダムの擁壁であつた。先に進めない。かといって再び登っていくのも至難の業で、万事休すという状態、しょうがないのであたりを詳しく観察すると、擁壁の横に人が通ったような形跡がある。そこへ色々工夫し到達してみると、わずかな通れる箇所があるので、いってみると、下におりる道が出て来て、無事この場所から抜け出ることができた。
- ③甲斐大和は武田家終焉の地であり、勝頼がここで果てたのだが、勝沼に近い柏尾というところの道路際に銅像が立っている。見ると近藤勇で、甲陽鎮撫隊として新選組生き残り部隊が進軍してきて官軍に叩きのめされた所であつた。斬首されたのは板橋だが、地元にはファンがいるのか、銅像はここにいる。
- ④あちこちに桜が咲き乱れ、また石和に近い平野部に来ると、薄い新緑を背景にピンクの桃が鮮やかに広がっていた。

- ⑤途中であったコンビニは3か所くらい、飲食店はまち中華が数店、あとは2〜3店に過ぎず、またほとんど歩いている人をみかけることもなかった。昼食がなかなかとれなかったが、ようやく午後1時頃勝沼のブドウ園で食事を出すところを発見、メニューを見るとタイ料理があり、かくしてグリーンカレーを頂いたのだが、おもいがけずちゃんとしたグリーンカレーを食べることができた。
- ⑥休憩時間等を除いて、概ねあるいていたのは3時間半で、平均時速は4.7km/hにしかない。下りが多いのももう少し早くてもおかしくないが、長柿洞門の処でいささか体力をつかってしまったのか、後半で遅くなってしまったのかもしれない。



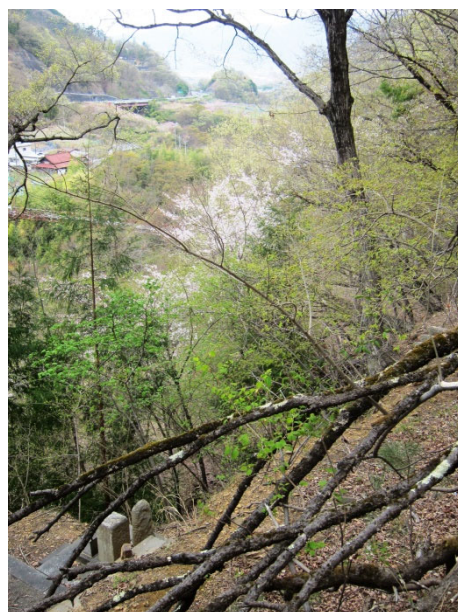
甲斐大和駅



鶴瀬宿跡地の碑



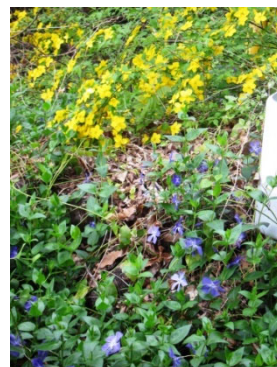
国道20号線の沿道風景



長柿洞門横の急傾斜地を登る



観音堂横の沢を下って道に出た



春の集落を抜ける



新緑の道



勝沼はブドウ園だらけ



桃畑も見える



柏尾古戦場に立つ近藤勇の像



桜はほぼ満開



桃の花



石和の住宅地

8. 2021年4月10日(土) ほぼ快晴

石和駅～葦崎駅(約21.5km、4時間55分)

9:30 石和駅出発(標高約300m)

10:20 酒折駅前

11:45 竜王駅近傍のローソンにて昼食

12:20 出発

13:25～13:35 塩崎駅近傍のファミマで休憩

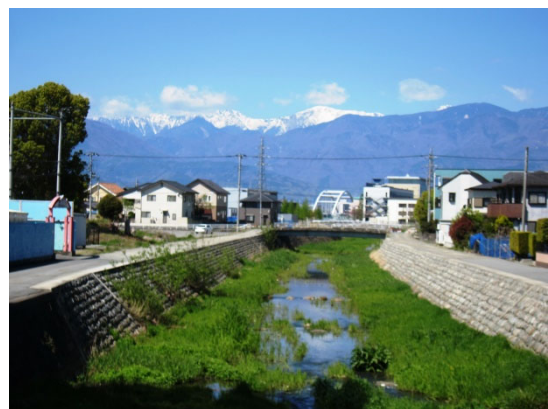
14:25 葦崎駅到着(標高約350m)

感想等

- ①前日は諏訪市で辞令交付などの用があつて宿泊。このため早い時刻に出発することができた。しかも道はほぼ平であり、国道411号、国道52号で竜王駅まで直線的に歩いていけばよいので、新宿一府中以来の楽なコースであつた。
- ②周囲を山々が囲んでいる、まさしく盆地を歩いているのだが、後方には富士山、左手には南アルプス、右手に次第に八ヶ岳が現れ、遠景が素晴らしい地域だ。ただ残念ながら富士山は雲がかかってしまい、全貌を現すことがなかった。高原となつたところと川沿いの低地とで構成される地形だが、広々と視界が開け独特の風景になっている。
- ③竜王駅をすぎ、右手に竜王赤坂ソフトパークがあつた。このパークの開発にはソフトバンクの孫正義さんが協力したのだが、彼とこのオープンに出席したことを思い出した。出席していた町長が翌日の新聞に収賄で逮捕されたと報じられていて、びっくりした。
- ④楽な道だったので、酒折駅あたりまでは平均6km/hくらいの歩行速度であつたが、後半になってやはり体力が衰えているのだろう、遅くなって全体では5.4km/hくらいになった。



石和駅近傍



平等川の眺め(石和)



民家



甲府の街並み



竜王駅



久しぶりの登り(竜王新町)



下今井町(寺町)の街並み



中央本線をくぐる(塩崎駅手前)



集落の街並み



塩川から見た富士山



1836 年建立の二十三夜搭



畑地が広がる農村



韮崎駅近くの平和観音
(高崎観音、大船観音とともに関東 3 大観音)

9. 2021 年 11 月 2 日 (火) 晴れ

葦崎駅～台ヶ原鶴屋旅館(約17.6km,4 時間30分)

11:15 葦崎駅発(標高350m)

11:35～12:00

ラーメン店「頂」で昼食、730 円のでっぺん塩を注文。味は比較的よい。

13:20 上新田バス停、コンビニがあるとガイドブックにあったがすでに跡形もない

14:10～14:40 大武川をわたったところにあったラーメン店でビール 1 本飲む。

15:45 台ヶ原鶴屋旅館に到着(標高約570m)

感想等

- ① 葦崎から葛木にわたって7里岸壁が続く。「七里岩」と言われる。太古八ヶ岳が大噴火し、その火砕流が積もって、さらに釜無川に削られて今の地形となったそう。今回はこの七里岩と釜無川に挟まれた間をひたすら歩くことになり、秋の紅葉に彩られた岸壁を右手に常に見ながらの旅となった。
- ② 釜無川も良く氾濫するようで、電信柱に水が3.5mの高さでくるという標識があった。昔から洪水に悩まされて、甲州街道も裏街道と言われる高地をいくルートが存在している。
- ③ ガイドブックでは、この先にコンビニもなく(1 軒あることになっていたがもうなくなっていた)、またレストランなどもほとんどないので、昼には少し早かったが、出発早々に出会った「頂」というラーメン屋に入った。どうも一番上を目指すという意気込みのようで、メニューから「でっぺん塩」というのを選んだが、比較的あっさり美味しくかった。この先 2 時間ほど歩いたところでまたラーメン屋に出会ったが、トイレにも行きたいし、腰を下ろすところも欲しいというわけで、ビールを飲みに入った。
- ④ 穴山橋で釜無川を渡ったが、それまでは国道 20 号を歩く区間が長く、道は単調で、川と七里石を眺めるしかない。そこから先は集落があったり、茫洋と畑地が広がったりと、秋の農村風景を味わう。そのなかで明治天皇が昔行幸したことを示す石碑が出て来る。小仏峠だけでなく、次々とである。それも宿泊したといならまだしも、休憩したとか、水を飲んだとか、なかには単に通り過ぎたとかいう碑まであるのであきれる。ネットで調べると、明治 5 年から 18 年の間に 6 回も全国行幸をしていて、明治 13 年に甲州街道・東山道を通り京都まで行幸している。この時は、大久保利通、伊藤博文、三条実美など総勢 300 人～400 人という大部隊であった。実際歩いてみて、良く走破できたものだと感じてしまう。これでは、その沿道の人の記憶に強烈に焼き付けられたものと思われる。
- ⑤ 台ヶ原宿は、坂道になっていて、両側にまだかなり民家も残る宿場であった。そこで、「七賢」という有名な酒の本店が古くからの姿で残ってい

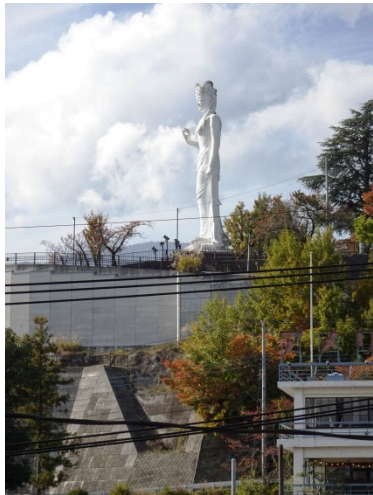
＜甲州猿橋での明治天皇行幸姿＞



た。早速四合瓶を買い込んで、さらに500mほど歩いて、「鶴屋旅館」に到着。今回初めての宿泊になる。泊り客は私以外には1名しかいない。昔の旅館は隣に残っているが、営業しているのは新しい建物であり、風呂もトイレも現代で不便はない。晩飯は喰いきれないくらいでできて、1泊2食 8500円である。

- ⑥1階ロビーに宿のおかみの息子と中年のオーストラリアの男性が話していて、暇なので会話に参加。オーストラリアの男性は、この地に来て3か月になるが、ここでカフェをやる予定だそうだ。その前は北海道にいたそうで、奥さんは日本人のようだが、小学生の女の子が1名ついてきて、旅館の温泉を楽しんだようだ。息子さんの話では、たまに甲州街道を歩いてくる人はいるが、ここからタクシーを拾って帰ってしまう人もかなりいるとのことだった。購入した七賢を部屋で楽しんでぐっすり寝た。

平均方向速度 5.0km/h



菫崎観音(大船観音、高崎観音
と並んで関東3大観音)



七里岩の岸壁



阪急電鉄創始者小林一三の生家跡



整った街並みがあった



路端の石碑



国道 20 号線



七里岩の上に道がある



石材屋が非常に多かった

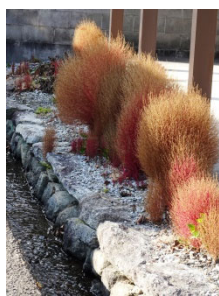


釜無川、遠くに八ヶ岳





円野町上円井あたりの街並み



台ヶ原本陣跡と秋葉大権現常夜石灯籠
(慶應3年11月建立)



七賢



台ヶ原宿 鶴屋旅館



泊まった部屋

10. 2021年 11 月 3 日(水) 晴れ

台ヶ原～青柳駅(約23.6km、6 時間 15 分)

8:20 鶴屋旅館出発(標高約570m)

9:20 下教来にて小休止、コヒー飲む

10:00 山口関所跡

10:30 蔦木宿

11:50 瀬澤川を渡った先の諏訪神社境内で昼食、ただし菓子パン 1 個のみ。

12:20 出発

13:50 御射山の一里塚で小休止

14:00 出発

14:35 青柳駅到着(標高約850m)

感想等

- ①諏訪の盆地に入る前には、標高で1000m近い高原を越えなければいけず、宿からは少なくとも400mの登りになる。しかも登ったら下り、下ったらさらに急な坂を上るというようなことを繰り返すため、周りの景色は素晴らしいのだが、体力的にはきついコースであった。
- ②国道 20 号に近いところだが、ほとんどがその脇道になっていて、歩きやすい。ただ逆にはコンビニなどはない。また食事できるところもない。実は国道に出ればドライブインが一か所あるので、そこで昼飯を食う予定でいたのだが、到着したのが 11 時半ころ、まだ準備中となっている。しばらくすると店主と思しき人が車で到着し、材料などをおもむろに運び込みだしている。これではいつ食事にありつけるかわからない。しょうがないので諦めて、さらに先に進んでようやく腰を下ろせる場所が神社境内にあったので、そこで食事にした。実は宿の近くにコンビニ店を見つけ、万一と思って朝そこで菓子パンを 1 個買ったのが幸いした。
- ③だんだん高原の雰囲気となり、白樺の林があつたりする。道路脇に標高970mという標識があった。
- ④相変わらず石仏とか一里塚などの石碑、石灯籠とかが多い。江戸時代のものが主のようだが、さらに古い時代のものもある。高速道路脇には当然ないし、国道も旧街道と重複していないとないのではないかなどと想像したりしながら歩いた。昔の道路の役割は、今とかなり異なっていたのだろう。広報宣伝の場なのか、情報伝達の場なのか、いずれにせよ人に何か伝える場としての役割も担っていたと思った。
- ⑤登り下りで疲れたが、朝早く出立したおかげで青柳駅には 2 時 35 分と余裕をもって到着した。早速電車に乗って上諏訪でいつもの定宿に泊まろうと無人駅の構内にはいつてみたら、なんと16時5分までは一本もない。よほど茅野駅まで歩いてしまおうかとも考えたが、無理しないことを原則にしたので、ただボケーと1時間半電車を待った。

⑥平均旅行速度は3.8km/時で、道は歩きやすいにも係わらず、アップダウンが多かったせいか遅い。歩行速度も約4.7km/時であった。



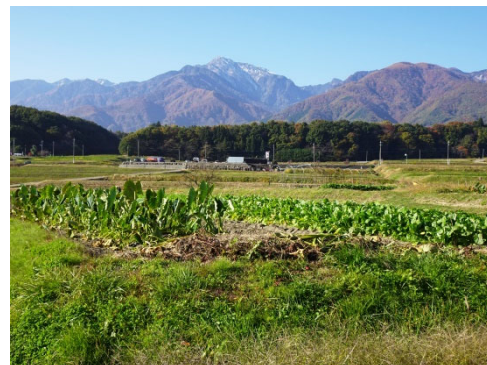
台ヶ原宿のはずれ



南アルプス迫る台ヶ原宿

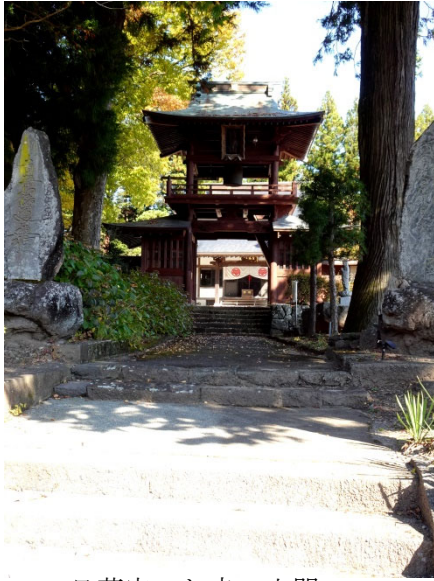


こういう道は歩きやすい



応安5年(1372)の古碑—葛木宿

白洲町指定文化財 山口関所の番所跡(信玄が伊奈侵攻の時に設置されたという)



日蓮宗のお寺の山門



諏訪神社(1544 建立) 瀬沢 御柱がある



富士見町あたり標高1000m近い高原



諏訪神社にあった男女石像



甲州街道ができた慶長年間に植えられた
ケヤキ(樹齢約380年)、東の榎は明治に枯れた



御射山神戸の一里塚





諏訪盆地におりていくところ

11. 2021年 11 月 4 日(木) 晴れ

青柳駅～諏訪大社秋宮の中山道合流点(19. 3km、5 時間)

- 9:40 青柳駅出発(標高約850m)
- 10:35 早川橋
- 11:10 茅野駅着 小休止
- 11:25 出発
- 12:35 15 分ほど休憩
- 13:00 上諏訪駅 泉屋着 昼食
- 13:40 出発
- 14:40 ついに終点に到着した！(標高約790m)

感想等

- ①ついに最後の行程になった。上諏訪の宿を出発。連日天気良く、歩くと暑くて上着を脱いでいたが、諏訪はさすがに寒く、朝のうちは上着をしっかりと着て歩く。
- ②道は基本的には多少の下りなので、あまり難所は無い。ただ国道 20 号と当初はほとんど一緒で、水路にかけた幅4～50cmの石蓋の上を歩かざるを得ず、よろければ一巻の終わりにかという緊張が続く。横に入って 20 号線から離れるとほっとする。
- ③茅野の町に入ると、あとは馴染みの土地であり、ガイドブックもあまり見ないで歩けるし、緊張感が薄れていく感があった。
- ④上諏訪駅の近くの泉屋さんでは、いつも蕎麦などを喰っているのですが、またそこで昼食とした。ここから下諏訪までは歩いたこともあり、もう気楽に、早く到着しないかと思いつつ歩く。
- ⑤下社秋宮に到着し、道中無事過ごせたことを諏訪の神様に感謝。中山道との合流点を確認して、祖母の文学館に立ち寄ったら、休館日。ここで旅は終わりと思っていたので、その真向いにある温泉に入って旅の疲れをとり、ようやく終わったという気持ちがわいてきた。
- ⑥平均旅行速度は3. 9km／時で、疲れていたのか遅い。平均歩行速度は約5km／時であったが、最後の上諏訪一下諏訪間は5. 9kmを丁度 1 時間で走破している。やはり最後に

なって気分が高まっていたのかもしれない。



上川(茅野市市街地から)



紅葉の街路樹



茅野駅



庭先にリンゴがなっている



足長神社



茅野よりアルプス方面を望む



崖地に張り付く住宅街



真澄の宮坂酒造



本金



麗人



横笛



茶屋橋本屋敷



諏訪湖と諏訪市



甲州街道最後の一里塚



諏訪大社 秋宮



甲州街道の終わり



今井邦子文学館