

## 国道 299 号は高麗川上流地域の悲願

飯能市立博物館 学芸職員 尾崎 泰弘

飯能と秩父を結ぶ国道 299 号。現在、そのルートを飯能から正丸トンネルまで地図上で追ってみると、日高市久保の交差点の先、高麗橋で高麗川を渡り、その左岸(上流側から見て左側)に出ると旧南川小学校の先のところの杉平橋まで、橋を渡ることなく道が続いています。今は車で走っていると橋を意識することはほとんどありませんが、明治中期頃までの道は、現在の国道 299 号とはまったく違うものでした。



開削が困難だったと伝わる虎秀・井上にかかる「エンドウザカ」の崖

明治 26(1893)年、飯能から秩父へ向かうルートめぐり、県の予算によって高麗川沿い(吾野線)か入間川沿い(名栗線)のどちらを先に整備するかで対立が起っていました。吾野線は、名栗線に比べ 2 里(約 8 km)ほど短いものの、坂道が多かつ、俗に「四十八瀬」と呼ばれ川を渡らなければならない場所(渡河点)がとても多い点が不利でした。例えば大字井上地内では、①大字虎秀から現在のたいら栗園(字平)へ、②たいら栗園西側から「きまま工房・木楽里」付近(字平から字西)へ、③現在の鎌倉橋の手前、高圧線付近(字西から字坂へ)、④下平橋付近(字坂から字下平へ)、⑤字宮ノ前から字志和田へ、⑥清美橋付近(字志和田から字久ノ本へ)と 6 か所もありました。

地図を見てみると、渡河点はその先にある、川が鋭く曲がり崖と接近しているために道を容易に造れないところを避けるようにして設定されていることに気づきます。大雨が降って橋が流失すると荷車は通れません。結果食糧や生活必需品はもちろん材木や炭・薪などの地場産業の物流も滞ります。岩盤できているこの部分を開削するには多大の経費がかかるため、地域の発展のためには県費で工事が進められる県道となるのが絶対に必要でした。吾野線は昭和 49(1974)年に国道に昇格しさらに整備されました。

このように、現在の国道 299 号の姿は、近代以来の高麗川上流に住む人々の悲願が実現したものといえるのではないのでしょうか。ちなみにかつて対立した名栗線(現在の県道飯能下名栗線)には、大字上名栗の名郷まで、曲竹と下赤工の間にかかる二の瀬橋を皮切りに渡河点(橋)が 8 か所もあるのは、歴史の皮肉でしょうか。

### 【参考文献】

東吾野郷土研究会『東吾野郷土誌』 昭和 45(1970)年 8 月

飯能市『飯能市史(資料編Ⅶ) 行政二』 昭和 59(1984)年 1 月

埼玉県教育委員会『歴史の道調査報告書第 11 集 秩父甲州往還』 平成 2(1990)年 3 月