

片洞門と眼鏡橋　く大久保峠く

馬に乗ったバードは、桜川が間瀬川に流れ込むところ、沼沢に着いた。

間瀬川は、西に流れすぐに明沢川と合わさり、その明沢川は横川に流れ込んでいく。明沢川にそって道を作れば、小国は近い。黒沢峠や桜峠を通らなくてもよいのだが、自然は簡単にはそれを許さない。

桜川と明沢川が合わさるあたりは桜川溪谷といわれ、断崖絶壁が4キロほど続く。サルもシカも簡単には通れないとんでもない難所となっている。越後街道をはじめとする古道は、例外なく桜川溪谷を避けて通っていた。

この難所に道を通す工事が始まったのは、バードが13峠を通過してから2年後の明治14年となる。薩摩藩出身の山形県令（長官）三島通庸が、県内の至るところで行った道路の改修工事のひとつとしてだった。



絶壁には岩を片方だけくりぬいた片洞門が作られた。道の下は、明沢川の急流が流れており、落ちれば助かる見込みがない。それでも、馬車や人力車が通

れるようになり、牛や馬に直接荷物や人を乗せて歩かなければならなかったバードの時代より各段に進化した。



そして、桜川溪谷の難所中の難所、束根の松（つかねのまつ）に眼鏡橋がかけられることになった。まだコンクリートのない時代のこと、永久橋とするためアーチ形の石橋が選ばれた。長さ27メートル、幅4.5メートル、高さ8メートル。福島から働きに来ていた農民が工事現場から転落して亡くなるなど、難工事となった。

この道が完成するのは、着工から4年後の明治17年。小国小学校で行われた開通式には、山形県の役人が、2人引きの人力車に乗って登場、人々は役人よりも初めて見る人力車に目を奪われた。

6年後に起るそんな大きな変化を知る由もなく、バードは沼沢を越え、大久保峠をのぼっていく。数日後、すばらしく発展した山形市の街並みを見て、バードは驚いているが、その街並みも三島県令による大規模開発によるものだった。新しい時代の波は、13峠にもひたひたと迫っていた。