

「万世大路開通 130 周年記念フォーラム」

パネルディスカッションメモ

万世大路研究会幹事 大滝会特別会員 鹿摩 貞男

1. はじめに

「万世大路開通 130 周年記念フォーラム」のパネルディスカッションの開催に当たり、そのテーマあるいは議論のポイントとして、主催者から下記のように示されている。

○テーマ：人と道の物語―道の整備と人々のくらしの変遷―

○議論のポイント

- ・万世大路の土木遺産としての価値と認識
- ・新道開削が当時の米沢・福島両市の交流・物流に与えた影響や民俗学的分析
- ・栗子ハイウェイの開通により、その役割を終えた万世大路と（鉄民営化）物流の変化
- ・新道開削より現在までの米沢・福島両市の交流・物流に与える影響と期待（全体）

（山形県置賜総合支庁建設部「万世大路開通 130 周年記念行事」

企画書（案）平成 23 年 8 月より）

この趣旨に則り主に大滝集落にスポットを当てた形で、パネルディスカッションにおける発言要旨（鹿摩分）を整理したものである。

鹿摩の立場については、次のように考えている。まず、元道路行政側において現国道 13 号栗子国道改築工事（栗子ハイウェイ）に携わったことなどを踏まえて、現在は「万世大路研究会」の一員として、その技術的歴史的事項について調査研究に当たっていること。また、大滝会特別会員として、大滝会の皆様と共に大滝集落の歴史を学び、大滝集落の再興にご協力していること。そしてこれは、蛇足であるかも知れないが、この旧万世大路を愛する多くのファンの方々があり、ホームページ等で全国に情報を発信していただいていることに対し御礼を申し上げたいこと、などである。

2. 万世大路の土木遺産としての価値と認識

旧万世大路の土木遺産を通じ先輩技術者のへ敬意を表すると共に、「地域の自然や歴史・文化を中心とした地域資産の核」（土木学会選奨土木遺産）として保存していく必要がある。また、明治期万世大路（明治 14 年 10 月開通）と昭和期万世大路（昭和 12 年 3 月「昭和の大改修」後）が現存していることにより、道路構造令（基準）や土木技術の変遷を学ぶことができる。具体的には次のことがあるだろう。

(1) 明治初期の土木技術・遺構の保存

栗子山隧道米沢側坑口、小杭甲橋橋台、旧烏川橋橋台（未確認）、七曲坂跡（二ツ小屋隧道福島側）、旧新沢橋橋台橋脚（大正 or 昭和補修後）、滝橋橋台、日向（暗隅沢）橋（木桁部分有り）、猪橋（木桁落下残存）、旧西川橋（土橋現存補修後メタル桁、石積橋台（明治期））。

(2) 昭和初期の土木技術・遺構の保存

①栗子隧道、二ツ小屋隧道、杭甲橋、大平橋、烏川橋、新沢橋、大滝集落内（胡桃橋、いら沢橋、大滝橋、葭沢橋等）、山神橋（橋台橋脚、上部工なし）等。

②「昭和の大改修」材料運搬線路（奥羽本線旧板谷駅から二ツ小屋隧道米沢坑口まで）

→新明通掘り割り（運搬線路標高最高点 821m）等の保存。

(3) 土木技術（道路構造基準）の変遷

①荷馬車対応の道路構造であった明治期万世大路七曲坂（二ツ小屋隧道福島側）箇所を復元し、自動

車交通対応の昭和期万世大路（急勾配、急カーブの解消）を対比させる。

【参考 七曲坂と道路構造基準の変遷】

イ) 明治期の旧万世大路では、二ツ小屋隧道福島側坑口を出るとすぐに葛折りのカーブがあつて七曲坂と云われていた。すなわち「東方ニ壘山ヲ下瞰（下に見る）シ忽チ屈曲シ之ヲ背テ西方ニツ小屋山ヲ前面ニ望ム又壘山ニ向ヒ又ニツ小屋ニ向フ如シ」（『福島県直轄国道改修史』、以下『改修史』所収『万世大路事業誌』雑記之部（明治14年福島県土木課編）、111頁、句点、ルビ注記筆者）という動作をその坂を下る間に七度繰り返すことから、俗に七曲がりと云われるようになったという。

この二ツ小屋隧道の東側（福島側）七曲坂 500m程度（起終点同一区間の改修後の延長、1477.1m）と推定される区間は、恐らく万世大路の中で一番平面線形と縦断勾配が劣悪だったと思われる。明治期万世大路の中には、「4分の1の急勾配」（『改修史』181頁）のところがあるという記述があるけれども、この区間ではなかろうか。4分の1の急勾配といえ、まさに登山道のようなものであろう。「昭和の大改修」が開始されると同時に、真っ先（昭和8年5月）に当該箇所^{とうがい}の改築工事に取りかかっているのは、その区間がもっとも劣悪な道路状況であったことの何よりの証拠ではあるまいか。

なお、「昭和の大改修」の全体施工延長は約14.4kmであるが、それに対応する旧道延長は約13.4kmである。すなわち改修の結果約1km長くなったわけであるが、その大部分は当該箇所^{とうがい}に起因すると考えられる。しかし、「昭和の大改修」後は延長が長くなったにもかかわらず「福島市、米沢市間自動車の所要時間は鉄道輸送交通に比較して、約30分短縮し……、地方産業開発に資する」こととなったのである（『改修史』242頁）。

ロ) 当該区間の縦断勾配の推定値

a. 明治期万世大路、旧七曲坂（スケールアップ推定延長約500m）→旧七曲坂起点付近標高 627m（旧飯坂スキー場工事用道路（旧大滝運搬路）入り口付近）、終点旧二ツ小屋隧道福島側坑口標高 696m、故に高低差 69m。平均縦断勾配 $69 \div 500 \approx 13.8\%$ 。

b. 昭和期万世大路、旧七曲坂改修区間（延長1477.1m）→旧七曲坂起点付近標高 627m（旧飯坂スキー場工事用道路（旧大滝運搬路）入り口付近）、終点新二ツ小屋隧道福島側坑口計画高（標高）694m、故に高低差 67m。平均縦断勾配 $67 \div 1477.1 \approx 4.5\%$ 。

（標高、延長等『福島県直轄国道改修史』『栗子トンネル工事誌』より）

c. 二ツ小屋隧道前後の取付道路（米沢側466m、福島側1477.1m）の改修後の最急勾配は6.7%、最少曲線半径15mである（『改修史』193頁、改修後の路線全体も同じ）。

ハ) 道路構造基準の変遷

a. 「河港道路修築規則」（明治6年（1873）8月2日公布）

道路等の建設、管理一般の我が国最初の規則（1等道路、2等道路）。

b. 「道路ノ等級ヲ廢シ國道縣道里道ヲ定ム」（明治9年（1876年）6月8日太政官達第60號）

國道、縣道、里道が指定され、万世大路は国道3等（明治14年11月）となる。

《同布達中「道幅ヲ保タシムヘシ」があり下記の幅員が示されている》

国道 3等 幅5間（9.1m）、県道 4~5間（7.3~9.1m）

c. 「道路之建議（道路建設技術二関スル建議）」

福島県庁（福島県惨事山吉盛典^{やまよしもりすけ}）より明治9年（1876）12月18日付、中野新道開削の儀、大久保利通内務卿あて上申され、明治10年5月15日付で許可された。その許可の際に、大久保利通内務卿代理、内務少輔前島密から「内務省雇和蘭工師エッセル」へ諸事協議をすることを指令された（明治10年5月15日付）。

エッセルはそれに基づき、新潟・秋田・山形・福島へ出張し現地調査の上、「道路之建議（道路建

設技術二関スル建議)」（1877年（明治10年）第7月14日）、内務省土木局工師ゲ・ア・エッセル）で道路（万世大路）の構造基準を示した。

この時の道路交通の対象は、人力車、荷車、荷牛車、馬車である。

エッセルの現地調査ではたとえば、道路勾配の現況が9：1（約11%）となっているので、道路の計画に当たっては18：1（約5.5%）を最大とすること。また、現況では、舗装は大小の石に土を覆うだけになっているが、これを下層、表層の2層とし、表層は砂を混和せる石（厚さ6寸）を使用し、地轆（ローラー）で転圧をすること、などの道路構造基準を示している。

（『改修史』所収『万世大路事業誌』、91頁）

「道路築造保存方法」（明治19年（1886）8月）が示されるまでは、公的に統一された道路構造基準がなかったため、万世大路の場合これらの個別の規定によったものと考えられる。

b. 「道路築造保存方法」（明治19年8月 内務省訓令第13号 最初の実質的道路構造令）

例：勾配 国道30分の1（3.3%） 曲線半径6間（10.9m）

c. 「大正8年道路構造令」（1919年12月6日公布、我が国最初の道路構造令）、旧道路法（大正8年4月10日公布法律第58号、大正9年（1920）4月1日施行）に基づく省令。

例：国道幅員4間（7.3m）、山地など3間（5.5m）まで縮小可

d. 「道路構造に関する細則」（大正15年（1926）6月） 尺貫法表記からメートル法へ。

前記大正道路構造令の具体細目を規定したもの（西欧諸国の基準を参考）。

「次第に発達してきた自動車交通の利便を考えながらも、なお馬車への配慮も怠らない、両にらみの構造基準となっている。」（日本道路協会「道路」2001年11月号、2011年1月号）など。

「昭和の大改修」万世大路改築工事（昭和8年4月～昭和12年3月）は、本基準により実施されたものと思われる。

【万世大路改築工事】（例示）

旧（明治）：幅員 3～4間（3.5～7.3m） 最急勾配 4分の1（25%）

新（昭和）：幅員 6.0m（全幅7.0m） 最小曲線半径15m 最急縦断勾配 6.7%

※旧二ツ小屋隧道、幅員（現況）約3.0m、高さ（現況）約2.3m L=353.6m（標高700m）

（素堀当初）幅員 3間（5.5m） 高さ 2間（3.6m）

新二ツ小屋隧道、幅員 6.0m（全幅員6.5m）高さ 5.1m L=384m（標高700m）

※旧栗子隧道、幅員（現況）約3.0m 高さ（現況）約2.3m L=876.3m（標高890m）

（素堀当初）幅員 3間（5.5m） 高さ 2間（3.6m）

新栗子隧道、幅員 6.0m（全幅員6.5m）高さ 5.1m L=870m（標高890m）

・自動車は昭和元（1926）年に4万台、昭和9年（1934）には15万台（『道路行政』2006年3月）。

・明治20年 荷馬車 14,987台、牛車 6,929台、荷車 575,184台、貨物自動車 0台

昭和12年 荷馬車 306,793台、牛車 111,146台、荷車 1,519,334台、貨物自動車 52,995台

（『道路交通政策史概観 論述偏』道路交通問題研究会HP、2003年7月）

e. 「道路構造令並同細則改訂案要綱」昭和10年改正案（正式に決定されていない）

「道路構造令並同細則改訂案要綱」改正案解説書、土木協会、昭和11年

f. 「昭和33年道路構造令」（政令第244号、昭和33年8月1日公布施行）、新道路法（昭和27年6月7日公布法律第180号、昭和27年（1952）4月1日施行）に基づく政令。

栗子国道改築工事（昭和36年10月～昭和41年（1966）5月）は本基準に基づくものである。

【栗子ハイウエー構造基準】例示

・道路幅員 8.5（8.0）m 最小曲線半径…100m 縦断勾配…6% （第2種 山地部）

・本トンネル 幅員 7.0m 高さ 6.5m (アプローチ 5.9m)、東栗子 L=2376m、西栗子 L=2675m。

g. 「昭和 45 年道路構造令」(政令第 244 号、昭和 45 年 10 月 29 日公布、昭和 46 年 4 月 1 日施行) 高速道路(「昭和 33 年道路構造令」には入っていない)から市町村道まで道路構造(規格)体系の総合化をはかったもので、「昭和 33 年道路構造令」を抜本的に改訂したものである。これ以降部分改正が何回も行われているが、抜本的な改定はおこなわれていない。(日本道路協会「道路」2011 年 3 月号)

②新沢橋前後(大曲箇所)では、明治期万世大路と昭和期万世大路が現存しており、現地で対比することができる。明治期の荷馬車中心の道路構造から、昭和期の自動車^{自動車}を考慮した道路構造へ、前記①と同様の道路構造(基準)の変遷を現地で確認することができる。

また、土木(橋梁)技術の発展により深い谷間に橋梁架設が可能となる(短絡可能)。

【参考 大曲と新沢橋】

「(二ツ小屋隧道福島側の七曲坂を過ぎると)オサ沢金山沢ヲ経テーツノ屈曲アリ。俗ニ之ヲ大曲リト云フ。之ヲ遶^{メグ}リテ新沢アリ。流水小川ニ灌^{ソソグ}グ。」(『改修史』所収『万世大路事業誌』雑記之部 111 頁、句点、ルビ注記筆者)。

昭和の大改修により(新・新沢橋の架設)この箇所はショートカットされ「大曲」は解消されている。新沢右岸の取付道路は、一部崩壊しているが現存しておりかなりの急勾配であることが分かる。かつて荷馬車の馬があまりの急勾配に息絶えることあったと伝えられている。

なお、人力車は、当時大滝集落を過ぎると二人引きになったという。大滝集落以降特に勾配がきつくなることを物語るものであろう。

(4) 戦時中の金属回収(くろがね動員)

①新沢橋高欄(手摺り柱及び格子付き鉄製)や烏川橋高欄一部(横材鉄管)が戦時中供出され、戦後しばらくの間、新沢橋では高欄のない状態で通行されていた。

②旧国道 5 号(13 号、万世大路)の福島市内分岐点(起点)付近のすずらん通り(現パセオ 470、通称パセオ通り)の街路灯も供出されたという。

(5) 文書地名、地元呼称(通称名)の確認保存

地名は歴史を物語るものであるが、歴史を無視した地名の変更、人が住まなくなったことにより忘れられてしまった地名、地元の方の通称地名(地図に記載されていない)などがあるので、それらを再確認し保存することも必要ではないだろうか。

例: 栗子山(杭甲嶽、大杭甲、小杭甲)、天宝山、月ノ嶺山(『万世大路事業誌』)

カエル岩、掘り割り、八丁、日向暗隅沢、福寿草山等

なお、大滝会では、会の目的の一つとして旧万世大路の保存と共に遊歩道などに活用することなどを検討されている。

3. 万世大路と共に歩んだ大滝集落

今回のパネルディスカッションのテーマは、「人と道の物語一道の整備と人々のくらしの変遷」である。それを語るのに最もふさわしいのは、万世大路とその盛衰を共にしてきた福島県の、現在は福島市となっている旧信夫郡中野村大滝集落(大滝: 字葭沢、字大滝、字長老沢の総称)ではないでし

ようか。大滝集落は、福島市の中心地から、国道13号（万世大路）を米沢方面に20kmほど入ったところがありました。昭和7年（1932）頃大平集落（大滝から更に約8km米沢側）が廃郷（廃村）となつてからは、福島県側の最奥の集落となつておりましたが、昭和54年（1979）5月、惜しまれつつも100年の歴史にピリオドを打っています。昭和10年（1935）その最盛期には、43世帯266名がお住まいで、昭和51年（1976）4月には7世帯、34人となつていた。

その廃郷時に大滝の皆様は、100年の歴史を刻んだ記念碑を建立されました。そこには、万世大路と共に歩まれた大滝集落の歴史が簡潔にまとめられている。まずそれを紹介いたします。

【碑本文】

「大滝は明治十年万世大路の建設基地として生まれた。万世大路は同十四年秋完成、秋あたかも東北、北海道ご巡幸中の明治天皇のご行列によって通り始めが行われ、開通後は人馬の往来が激しく、大滝は難所栗子峠を控えた重要な宿場街として栄えた。しかし、同三十二年国鉄奥羽線の開通により客足は途絶え、二十年足らずで宿場街は終わる。以来明治・大正・昭和。の三代を山懐に抱かれた平和な山村として過ごした。統計によると昭和十年の人口は二六六人、四三世帯に達し、この頃が大滝の最盛期であった。

第二次世界大戦後、日本経済が高度成長を続けていた昭和四十年頃より、大滝は都市との経済格差が拡大し、更に国道の大改修で路線からも外れ、次いで興ったエネルギー革命により、主産業であった木炭の需要を失って毎年離郷者が相次ぎ、昭和五十四年を最後に開郷百二年の歴史を閉づるに至る。

かつて明治天皇が御駕籠を休められたゆかりの里、大自然の中に祖父子三代かけて築き上げた大滝文化も今は昔の語り草、人去って青山有り、出身者一同万感の想いをこめてここに記念の碑を遺さんとするものなり。

此処かしこ 分れて棲むも 大多喜能さと（ここかしこ わかれてすむも おおたきのさと）」

※大多喜は……大滝の当て字（多くの喜びを与えてくれたの意を込める）

〔※石碑の和歌は小松隆亥氏（元大滝分校教諭）作、草書体は大滝会前会長紺野健吉氏の揮毫〕
（大滝会 HP、昭和54年（1979）10月4日、「大滝記念碑除幕式並びに物故者合同慰霊祭」資料より）

なお、大滝会は、昭和49年（1974）2月に当時の大滝地区在住者及びその出身者により組織されたものである。大滝地区の環境整備とその再興（万世大路や史蹟の保存活用）、氏神大滝山神社の管理、会員の相互親睦を図ること等を目的としている。現在、木村義吉会長（紺野健吉名誉会長）、会員数約120名。

4. 大滝集落について（『わが大滝の記録』編集委員会編、責任者紺野健吉、昭和52年1月より）

ここでは、大滝集落の歴史について紹介する。大滝の方々により、開郷100年（昭和52年（1977））を記念し発刊された『わが大滝の記録』（以下『大滝記録』と略称）を主な資料として整理したものである。その他の参考資料についてはその都度資料名を明記する。

4-1. 大滝集落の盛衰

(1) 草創期とその後の繁栄

①大滝集落は、明治10年頃、中野新道（万世大路の福島県側）建設開始と共に、工事関係者の宿舎や飯場街として「宿場街大滝」として誕生したものである。

明治14年10月万世大路開通に先立ち、新駅として大滝、大平への移住奨励の布令（信夫及伊達郡役所）があり、大滝地区のある中野村や近郷からの入植がおこなわれた。大滝初期の頃の戸数は28戸（人口100名程度）とされている。入植の条件として、入植者には1戸あたり耕地1町歩、山林5町歩の官有地を10年間無償貸与、後に払い下げるといったものであった。

同じ時期に大平駅にも 20 戸入植があった（昭和 7 年廃郷）。

万世大路開通後は、大滝では旅人宿や運送に関する仕事、茶屋、売店などが主な職業であった。旅人宿としては、宮内屋（高野家）、中屋（渡辺家、石碑「鳳駕駐蹕之蹟」あり）、西村屋（不詳）などが早くから開業し、その後も何軒か開業している（※）。また、馬宿や人力車業もあり、明治・大正・昭和と荷車運送業を営む家もあった。その他、駄馬や荷車をひくものなどがあり、大滝大平駅間を毎日往復していた。

背負人夫は 60～75 kg の荷物を背負い大滝大平を 1 日で往復した（賃金 12 銭 2 厘）。荷馬車は福島米沢間を 4 日かかりで往復した（運賃 1 車当たり 4 円）。万世大路は連日賑いをみせ、1 日当たり通行人 70～112 人、人力車 9～18 台、荷車（一人轆き）6～21 台、荷車（二人轆き）4～6 台、荷駄馬 5～17 頭の利用があったという。

※【参考 古文書に描かれた旅人宿】

「（大滝集落に入ってきて）左側ニ二戸ノ室屋（「宮内屋」「中屋」のことと思われる。注参照）アリ。是則チ新道ノ便ナルオ悟リテ早く己ニ茲ニト居シタリ。是ヨリ大滝ニ到ルノ間地味頗ル膏腴（良く肥えていること）、概ネ拾町歩ノ耕地ヲ闢クベシ。川アリ、小川ト云ウ。新道中ニハ之ヲ第二ノ大川トス。（『改修史』所収『万世大路事業誌』雑記之部 112 頁、句読点、ルビ注記筆者）。

注：室屋 麴屋のこと。江戸時代、麴屋のことを室屋といい、税として室屋役を課す。地方では、一般に「室屋」という。街道沿いや宿場町にあり、商人や旅人を泊めることもある（日本大学山形高等学校・中学校教頭。文学博士小形利彦氏による）。

②明治中頃の万世大路起点付近（福島市内現パセオ 470、通称パセオ通り、旧すずらん通り）の様子を、置賜町（旧万世大路沿い）にお住まいの小関トメさん（小関貴金属店、昭和 58 年インタビュー時 103 歳）は次のようにお話しされている。

「……。この福島が一番の生糸処となってからの豪勢な往来つうものは大した景気であったない。

この家の前の街道（万世大路）も米沢山形からの車や人で、年中ごった返していたない。……。」（『町史わが町おきたま』福島市置賜町町会、昭和 58 年 1 月、40 頁、以下『おきたま』）。

また、大滝の宿屋では、外に出ていた息子がたまたまに帰ってきてても、お客の対応であまりの忙しさに家族から食事の準備もして貰えないなど、相手にされなかったという話が伝えられている（宮内屋さんご子孫談）。往時、万世大路がいかに殷賑を極めたかを物語る貴重な証言である。これはまた別の話題であるが、同じ置賜町の西形コトさん（西形商店、昭和 58 年インタビュー時 78 歳）は次のようにお話しされている。

「その頃は（筆者注：明治 42, 3 年）米沢まで大八車に米をつけて売りに行き、帰りには炭を買って来るといふ俗に『鋸（のこぎり）商い』ということもしたそうです。」

（『おきたま』、49 頁）。

このことは、南奥羽線開通後（明治 32 年（1899）5 月）も万世大路が依然として利用されていたと云うことを示すものであろう。大滝集落の荷車屋さんが大正・昭和と引き続き営業していたという『大滝記録』の記述を裏付けるものではあるまいか。

③さて、当時の荷馬車轆きの風情を物語る「駄賃付馬子唄」という詩があるので次頁で紹介しておきたい。

「駄賃付馬子唄」

[下記の※印注釈は大滝会ホームページ管理人(紺野文英氏)による]
馬子唄は旧万世大路を福島から大滝に向かう道順で詠まれている。

1. 万世大路 石たたみ
馬よ気をつけよ、足ともに
2. 手綱^{たづな}両手に すげ笠かぶり
手っこきやはんに、わらじ履き
3. 成出越えれば上り坂
急げや急げ、日が暮れる
4. 日もとし^{せきば}堰場で、鞭うちかけりや
馬もいなく、車もきしむ
5. 暗いトンネル^{たいまつ} 松明たより
山神橋^{さんじんばし}のあのたもと
6. つむぎキセルで一息つけば
月もほほ^{で きぬま おおけた}笑み 流れも踊る
7. 長い出来沼、大桁がんげ
でこぼこ道の上り坂

8. 万太郎^{まんたろ}越えれば、福寿草山^{ふくじゅそやま}
ひとり湧く水、手酌で飲ませ

9. 馬のたてがみ、撫でながら
曲がり曲がれば、まんじゅ屋見える

10. 葭沢橋^{よしざわばし}をば、馬方節で
曲がり角から、大滝見える

11. 「ちゃん今かい」
これがわが家だ大滝だ

12. 明日は栗子の^{おおだいら}大平
慈悲^{めぐみ}の 恵をいただいて
三代続いた馬方節よ。

(荷馬車輓き三代続いた大滝・蒲倉^{かばくら}家の子孫
奥野ミサオさんによる。『大滝記録』5頁)

※すげ笠…菅(スゲ)の茎や葉で編んだ円錐形の笠

※手っこきやはん…手甲^{てっこう}と脚絆^{きかはん}

※成出…現在の北沢又を過ぎ、笹谷地区あたりの地名

※堰場…福島からの万世大路と飯坂からの旧中野街道の中野村
合流地点付近 (現在の国道13号は往時の合流点は通らない)

※暗いトンネル…旧高平隧道と思われる

※山神橋…杉の平の終点(大滝側)に在る旧橋 (昔は木造の土橋)

※つむぎキセル…きざみタバコを紡ぎ、煙管に詰めて吸う様

※出来沼…現在の中野第2トンネルの背後にあたる旧万世大路の地名
ここに沼が在った記憶はないが、山神橋を過ぎ、出来沼・
大桁から中野銅山(現中野第2トンネル大滝側出口川向付近)
入口迄は急峻な長い上り坂の悪路だった。

※大桁…明治の頃は^{大桁洞門}(29m程)が有り、その後切通しとなった。

※がんげ…崖(がけ)の大滝弁…この辺りは断崖絶壁でいつも落石していた。

※万太郎…現在の中野第二トンネル大滝側出口から数百m位左右側に佐藤家
(通称：万太郎)が一軒だけポツンと在り往来の目印になっていた。

注 [『万世大路事業誌』(明治14年福島県土木課編)の「雑記之部」の中に、
万太郎沢というものが、当該万太郎箇所付近と思われる順序で他の沢と共に
列記されている。このことから万太郎というのは、人名の万太郎氏を指すというよ
りも元々の地名である可能性もある。]

※福寿草山…現在の国道13号から葭沢への^お下り口右手に在った山
(山に自生していた福寿草は、山と一緒に国道13号の工事で消滅)

●万太郎や福寿草山のルビは大滝では単語の末尾の「う」や「わ」を
発音しない言葉の習慣が有り、あえてルビもそのように表記した。
(「手っこ」や「まんじゅ屋」も末尾省略形、その他いら沢、西川等々)

※ひとり湧く水…旧万世大路大滝集落入口(葭沢地内)のすぐ右側に福寿草山の
山肌から岩清水が湧き出していた。(国道13号バイパス工事で
一度消滅、S53年頃に福寿草山下付近道下をボーリングし復元した。

※まんじゅ屋…旧吉田富三郎氏宅

(昔、吉田家では饅頭^{まんじゅう}を作り、川向いの大滝銅山の労働者相手に売っていた)

※ちゃん…お父さん(父ちゃん^{とう}の省略語)

④『わが大滝の記録』所収短歌等（抄録）

開けゆく 国の為とて今日もまた
重ねて越ゆるも栗子山かな (明治 14 年作) 三島通庸
萌えるもの ああふるさとの 息吹きみゆ (昭和 51 年作) 斉藤源右ヱ門
ながき冬 ものすごき雪も恋しけれ
俄の春に鶯の声 (昭和 2, 3 年頃の作) 小松道栄
百年の歴史を秘めて自然に還る
ふるさとの姿ここに止めん (昭和 51 年作) 紺野健吉
ここかしこ別れて住むも ふるさに
大滝会の碑など建てんか (昭和 49 年作) 小松隆亥

(2) 南奥羽線の開通と大滝集落の衰退、分教場開校

①明治 32 年（1899）5 月、南奥羽線の開通により万世大路の激しかった人馬往来は急減し宿場街大滝は衰退することとなった。一部の人達は転出したけれども、残った人達は、伐採・炭焼き等山仕事への転業を図った。当時、山林資源は未開の地で豊富であった。沢を利用した木材の運搬「ドウ止め」が盛んに行われたのもこの頃である。

②一方大滝には、明治 30 年代末～大正始めにかけて鉱山ブームが訪れた。中野鉱山・蛇体鉱山・大滝鉱山など、銅鉱石が産出した（純度も高かったが埋蔵量浅く長く続かず）。一部の鉱山は、戦後まで続いている。

③中野小学校の大滝分教場が明治 23 年（1890）2 月に開校された。途中、一時中断はあるけれども、昭和 42 年（1967）3 月廃止されるまで存続している。

(3) 大正時代

①南奥羽線の開通は、大滝集落を廃村か存続かの岐路に立たせることとなった。しかし、大滝集落は第 2 世代となっていて、その努力により製炭を主とする林業農村集落として定着していったのが大正時代である。昭和初期「大竹式製炭法」が導入され、大滝の製炭技術が高まり、高冷地の緻密な固い原木を使用して良質の炭が生産された。

また、養蚕は明治 30 年代から始められ、好不況があって不安定ではあったけれども、大きな現金収入をもたらして定着していった。

②大正時代は、第 1 次世界大戦後（1914～1918（大正 7 年））の一時的な好景気はあったものの、すぐに戦後恐慌（大正 9 年）に襲われ、さらに震災（大正 12 年 9 月関東大震災）不況もあって、失業者が町に溢れた。この頃、あてもなく万世大路を放浪する浮浪者が大滝部落内を行き来したといい、万世大路は、別名「乞食街道」（歴史的用語）ともよばれたということである。

大滝の人々も、炭焼きなどの長時間の重労働、冬期食料の確保（冬期期間は収入がない）と苦しい生活を強いられていた。

(4) 昭和時代戦前

①昭和 10 年の大滝地区は、人口 266 人、世帯数 43 戸となり大滝集落のピークとなった。

②大正末から続く不況は、昭和 2 年の金融恐慌さらに 1929 年（昭和 4 年）の世界大恐慌によって、大滝集落にも大きな影響を及ぼし、集落全体が貧困のどん底に喘ぐこととなり、大滝地区の税金滞納、負債の増大をもたらしたという。昭和 5 年には、大滝地区滞納額は 200 円に上り滞納利子だけで 50 円に達したという。

③炭焼き（製炭）と養蚕が引き続き大滝地区の生業であったが下記のような価格の下落は、大滝集落の生活を困難にした。

・〔炭〕大正9年：1貫目（3.75 kg）当たり生産者価格 檜炭 45 銭、雑木炭 36 銭

→昭和7年3分の1に下落：檜炭 17 銭、雑木炭 10 銭

④このような状況下で、昭和5年大滝負債整理組合設立が設立され、日常生活の改善、勤儉貯蓄を進め、各戸の負債の返却にあたった。

昭和8年4月からは、万世大路改良工事の賃金を財源として負債整理10ヵ年計をたてる。その具体的な中身は資料がなく不詳であるけれども、「賃金を財源」として大滝部落の税金滞納あるいは各戸の借金を計画的組織的に返済していったものと考えられる。これらが、個人個人の対応でなく、村全体として組織的におこなわれていたことが注目される。政府側の「失業対策」はその内容が知られているけれども、受け皿側となった住民側の具体的な対応が分かる貴重な記述である。

万世大路改修工事（昭和8年4月～昭和12年3月）は、その性格上最初から失業対策として実施されたものであった。従って、この工事には、大滝集落の方々が多数従事していたようだ。また工事を実施した当時の内務省福島国道改良事務所において、作業員に対する賃金の支払いに当たった実質的な責任者は、大滝集落の佐藤武雄氏であったという。詳細は記さないが、当時の賃金の支払いは、会計係（人夫総代と称する）として民間の方に委託し、立て替払いをお願いしていたようである。その人夫総代として中野村の紺野倉治氏、直接の事務取扱（責任者）を大滝集落（葭沢）の佐藤武雄氏が務められた。ご両名は、この万世大路改修工事ばかりでなく、内務省（阿武隈川改修、国道改良等）の土木工事で、昭和17年まで10年間にわたり人夫総代及び事務取扱を務められたということである（『福島県直轄国道改修史』建設省福島工事事務所、昭和40年3月、251頁、以下『改修史』）。

余談であるけれども、万世大路改良工事（「昭和の大改修」）の竣工式は昭和12年初冬おこなわれ、当時の万世村（山形県）・中野村・飯坂町合同の祝賀会も開催された。その開催費用は、「人夫総代」の紺野倉治氏が全額負担したものだということである（『改修史』250頁）。

なお、佐藤氏は後に中野小学校大滝分教場の教師を務められた。ご健在の教え子さんのお話しによれば、厳格で教育熱心な先生であったようだ。授業では、使用済みの賃金支払用紙の裏面を再利用し、計算練習や書取り練習をさせられたという。また、夜間に訪問された家では、帰りに提灯を勧めても夜道は馴れていると言って必ず断ったそうである。それは、賃金支払いの計算を暗い部屋でおこなっていたために暗いところに馴れていたためだという。昭和の大改修では、短刀持参の物騒な作業員もいたようで、佐藤氏は福島からの現金輸送時には、警察の斡旋によりピストルを懐中にしのばせていたようである（『改修史』252頁）。

【参考 昭和6年内務省国道直轄工事開始と時局匡救事業】

昭和6年（1931年、満洲事変勃発の年）に政府は、経済不況による失業対策として「失業救済道路改良予算」を設け、補助事業中心から、新たに国道工事を国直轄施工でおこなうこととした（阿武隈川などの河川改修工事については古い時期から直轄施工）。福島県内においても、内務省仙台土木出張所福島国道改良事務所が設置され（昭和6年4月11日）、現在の福島市内及び郡山市内の4号国道、それに5号国道（万世大路）において失業対策の道路工事を開始している。内務省としとしても、以後失業対策に重点を置きながらも「産業振興道路改良五箇年計画」などにより道路の計画的整備を図ろうとしたが、内外の情勢がそれを許さず実行されることはなく、個別の失業対策事業に止まった（『道路行政』道路行政研究会、2006年3月を参考に整理）。

道路事業という計画的に実施されるべき公共事業が失業対策目的として、直轄で始められたと云うことは、道路事業のある意味で不幸な生い立ちを物語るものであろう。卵と鶏の話になってしまうけれども、必要な道路事業であったからこそ、失業対策として成り立ったともいえるわけである。あ

るいはまた、失業対策をおこなわなければならなかったもので、道路事業が浮上したとも云える。この時期、計画的な道路整備を進めることはどちらにしても困難であったろう。表現は悪いかも知れないけれども行き当たりばったりの道路事業計画（失業対策事業）は、継続的に予算を確保することを困難にし、担当の工事事務所に三度の改編を^{もたら}している。

いずれにしても昭和6年度の内務省直轄による道路事業は、福島市内と郡山市内の失業者救済に大いに貢献したということである。

衰退していた万世大路を、折からの不況対策事業時局匡救（きょうきゅう）事業を兼ねて昭和8年4月から昭和12年3月までの4箇年をかけて、旧栗子隧道や旧二ツ小屋隧道を含む山岳部の改築工事が実施され、自動車交通が可能な道路となったわけである（2代目万世大路）。

なお、時局匡救事業とは、昭和初期の金融恐慌、世界恐慌などをうけて、昭和7～9年に全国で展開された不況対策事業で、内務省と農林省所管の土木事業が中心であった。いわゆる高橋財政（高橋是清）の2本柱は、不況対策としての時局匡救事業費と、満州事変費を中心とする軍事費であった。高橋是清（1854～1936）は旧仙台藩士で、内閣総理大臣、大蔵大臣（6回）を務める。軍事費縮小を図ったため軍部の恨みを買って昭和11年（1936）、二・二六事件で暗殺される。

⑤昭和7年（1932）9月、救済事業とし3600円の予算で赤岩道（大滝から奥羽本線赤岩駅まで）の開削工事があり男21人、女29人が出て生活資金を得る。前記の、失業対策土木事業の一環であろう。内務省所管ではなく農林省所管事業であると思われる。のちにこの道路は^{きゅうさいみち}救済道と通称されたようである（大滝柁木新吉氏談）。

この赤岩道（4 km）は、当時街（福島）へ出る最短ルートで、大滝不動様への^{さんげい}参詣通路にもなっており利用された。大滝の人達は、草刈りなど道路の維持管理整備に努めたものである。

⑥昭和5年7月には大滝製炭組合が設立された。組合運営が軌道に乗ると基金も持つようになり、組合事務所なども建てられ、組合員の生活も安定してきたようである。

炭焼き家業は重労働で自宅から8～10 kmと離れた山奥での仕事であった。日の出前に家を出て夕闇迫る頃、男は2俵（60 kg）、女は1俵（30 kg）を背負い家路についた。

日中戦争の拡大と共に統制経済の時代となり大滝住民の暮らしにも大きな影響を与えた。

昭和14年からは、生活必需品である木炭が大都市では切符制となった。また木炭自動車が開発され、特に軍用トラックの燃料となった白炭（大滝名産）は、戦時物資としてその重要性が高まった。昭和16年には、家庭用木炭通帳が発行され、消費規制が強められた。大滝も生産割当が高められ、その目標達成は至難の技であった。昭和18年には生産目標がさらに大幅に引き上げられ戦時統制が強化された。

食料に関しては、木炭1俵につき米1合の特別加算配給があったが、大滝は食料の自給が出来ず食生活は困窮した。従って、米と木炭の物々交換（横流し）で生活の確保を図るべく努力したが、万世大路が唯一の道路であり、木炭類はかさばるため度々摘発されたようである。

この時代は、木炭の増産と食糧難で苦難の時代であったという。

⑦大滝風物詩として、晩秋から初冬にかけてカヤ刈りが行われる。カヤは炭俵（スゴ）の材料である。各自月120～180俵も生産するため大量に必要で、秋の日カヤ刈りに精を出した。また、刈り取ったカヤをたてて並べ雪囲い（防雪）とした。（※カヤ……^{すすぎ}すすぎが晩秋に自然に立ち枯れたものを云う）

冬を越すための米や大根などの貯蔵に忙しい日々を送ったものである。

⑧大滝の養蚕の始まりは、宿場街が衰退していった間もない明治35年頃からと考えられている。山間に位置する大滝は病虫害もなく^{まゆ}繭質も良かったので盛んにおこなわれた。ほとんどの家で取り組まれたようで、養蚕農家は29戸を数えている。

昭和 10 年頃まで盛んであったが、昭和 36 年頃には養蚕農家はなくなった。生産量のピークは昭和 8 年の 2092 kg（総収入 5917 円）であった。養蚕は炭焼きに次ぐ大滝の重要産業である。しかし、桑畑の老朽化、人手不足などから衰退していったようである。

⑨昭和 10 年 1 月には大滝副業組合が設立され（組合員 77 名）、山菜や天然果実の販売をおこない好評を博したという。

組合設立前年の昭和 9 年は東北地方では大凶作（冷害）で、農山村は疲弊し生活が困窮した。この時に、三井・三菱の凶作義捐金 400 円が大滝に交付された。それで、共同作業所を建設、ブドウ液絞り機などを備え、副業組合の活動に大いに資するところがあった。

⑩昭和 15 年 11 月、30 数戸の住宅に電灯の光が一斉に点された。当時、電気を通す条件として東北電力は、1 戸に 1 台ラジオを設置することを求めたという。これは、電気料金の増収を図るための条件で、大滝ではラジオの普及率が 100%であった。

(5) 昭和時代戦後、活況から停滞、過疎化へ

①木炭の時代終焉へ。

戦後、木炭は引き続き重要物資として生産の割り当てがあり、大滝の人々は、使命感に燃え木炭生産にいそしんだ。

昭和 32 年頃は木炭の最盛期で、年生産量 22,300 俵（15 kg/俵）、生産額 8,580,500 円に達した。昭和 33 年、木炭生産者 21 戸、134 人が結束して組合運営に当たり、昭和 34 年知事表彰、昭和 35 年「日本農林漁業振興会長賞」受賞に輝いた。

※この頃燃料屋さんは木炭販売が主で、燃料屋の友人の父親が「大滝の炭は良い炭だとよく言っていたのを聞いたものだ。筆者の父親が国家公務員で、夏に「薪炭手当」を貰ったあと炭を買い込んでいたのを思い出す。

この後、主産業であった製炭業は、原木の枯渇、後継者不足におちいり、また、プロパンガスや灯油の時代（エネルギー革命）を迎え、木炭の需要は大幅に激減し衰退していった。

昭和 43 年 6 月には、「大滝製炭組合」が解散、昭和 51 年現在自家用の炭を 5 戸で生産している状況となった。

②昭和 35 年頃から離村者が目立ち、昭和 42、3 年頃から一層激しくなり離村者が急増した。

昭和 41 年 5 月の栗子国道（栗子ハイウェイ）の開通が、大滝集落の過疎化に拍車をかけたことは確かである。しかし、それだけが過疎化の原因ではない。豊かな消費経済を求め、人々は不便な山間地の生活からの脱出をはかり、中山間地域が崩壊しつつあるのは全国的な状況であろう。

③「昭和の大改修」（昭和 8 年（1933）4 月～昭和 12 年 3 月）は、大滝集落の衰退に一定の歯止めをかけ、その後の集落の存続へ繋がっていったと云えるだろう。しかし、栗子国道改築（栗子ハイウェイ）工事（昭和 36 年（1961）10 月～昭和 41 年 5 月）は、一時的に大滝地区に経済的恩恵を齎したことは確かだけれども、大滝地区の存続に資することはできなかった。

栗子国道の開通は、福島・米沢間の物流に果たしている役割は確かに大きいけれども、道路づくりと地域づくりを一体として考える今日とは異なる歴史的な背景があると云わざるを得ない。

いみじくも、かつての大滝在住の方が次ぎのような趣旨の発言しておられる。

「昭和 35 年から 41 年の栗子国道改築工事に大滝の人達が多く従事し、炭焼きと比較すると楽な仕事で、多くの現金収入を得た。工事終了後、また苦勞の多い炭焼きに戻ることはなく、集落の外に出て働き収入を得たいと思うのは当然で、大滝の過疎化に拍車がかかるのはやむを得なかった。我々の年代の人達もほとんど全員がこの工事のおかげで高校に行くことができたけれども、高校卒業後に大滝に戻って山仕事に従事しようとするものは皆無だった。大滝地区の親達は、子供を外に出したことで、結局跡継ぎを無くしたことになる。親達もその時代の変化を読みそうしたのだと思う。栗子国道が開通して大滝が過疎化し廃郷していくのは時代の流れでやむを得ないのではないだろうか。」

4-2. 大滝集落の変遷と役割（参考）

(1) 行政的位置付け

- ①明治初期～ 信夫郡中野村字長老沢（字大滝・字葎沢）
- ②昭和30年3月31日5町村合併飯坂町へ 信夫郡飯坂町中野字長老沢（字大滝・字葎沢）
- ③昭和39年1月1日 福島市へ編入合併 福島市飯坂町中野長老沢（大滝・葎沢）

(2) 明治期万世大路

- ①福島県側の主体的積極的活動があり中野新道の着工となった。

【参考 万世大路建設の経緯『明治天皇紀第五』より】

初代の万世大路は、明治9年（1876）11月から明治14年（1881）9月にかけて、福島、山形両県によって建設された。その経緯については、『明治天皇紀第五』（宮内庁、昭和四十六年三月、吉川弘文館）に簡潔に記されている。

「……山形縣令三島通庸新路を開きて行旅に便せんと欲す、當時福島縣令山吉盛典亦路を開かんことを企つ、是に於いて二人相議し、明治九年より東西より工を起す、……遂に五星霜を経て、是の歳（筆者注、明治14年）八月米澤福島間の新道十一里餘成る」（523頁、ルビ筆者）。

- ②明治7年、福島第三区長（飯坂村、中野村等）新道開設を福島県に建議、同7月5日飯坂村、中野村（大滝集落の本村）の有志がルート探索（第1回目の踏査）、その後5回の調査を経て、明治8年9月 福島県に建議。その後、福島県で第6回目の踏査を実施。
- ③明治9年10月31日、大福島県初代県令山吉盛典等野宿をしながら第7回目の踏査を実施。
- ④明治9年12月18日、山吉県令新道開設を大久保利通内務卿に申請（明治10年5月15日付許可）。中野新道の建設に当たっては、旧上杉藩士であった山吉盛典県令等が尽力した。

【参考 万世大路完成後の旧道処理と明治期国道番号】

明治政府は中野新道の開削を許可するに際し、土木権頭（土木局長）から福島県に対し5箇条からなる照会を明治9年12月27日付でおこなっている。そのうちの一つで、現在で云うところの旧道処理（古道存廢之可否）について、福島県は次のように回答している（明治10年1月28日付）。

「……羽前国米沢ヨリ板谷李平ヲ経テ福島へ達スルノ路脈（注：板谷街道のこと）ハ勿論、山形県ヨリ宮城県刈田郡湯野原及当管内伊達茂庭村ヲ経テ（注：羽州街道のことと思われる）東京へ通スル之両線共国道県道ヲ廢シ、新線路（注：万世大路のこと）ヲ以テ国道三等ニ改訂候見込。」（『改修史』所収『万世大路事業誌』雑記之部、90頁、句読点、ルビ、注記筆者）。

要するに、中野新道（万世大路）が完成したならば、板谷街道と羽州街道（福島～山形）とを廃止し、中野新道（万世大路）を国道3等として認定する予定であるという回答である。

ここで興味深いのは、上記引用文から板谷街道を国道、羽州街道を県道と呼んでいるふうに読み取れることである。下記の明治初年の布達（通達）には、「板谷街道」がいわば「国道」として取り上げられている。

「諸街道里程取調方法並ニ元標及里程標柱書式ヲ定ム」（太政官達第四百十三號、明治六年十二月二十日）により「里程ヲ可取調道路ノ順次」として次の道路が列記されている（抄録）。

- 一 東京ヨリ陸羽街道岩代國福島陸前國仙臺陸中國盛岡ヲ経テ陸奥國野邊地夫ヨリ同國大間ニ至ル（注：陸羽街道→現国道4号筋、通称奥州街道の旧奥州道中・旧日光道中・旧仙台道にあたる。）
- 一 陸羽街道岩代國福島ヨリ羽前國米澤（注：板谷街道のこと）山形羽後國秋田ヲ経テ陸奥國青森夫ヨリ同國野邊地ニ至ル（注：陸羽街道支道→現国道13号・7号筋、通称羽州街道筋にあたる。ルビ、傍点、注記筆者）

（原文は、Web サイト・国立国会図書館『日本法令索引〔明治前期編〕』より、ルビ傍点、注記筆者）

いわば、ここに列記された「取調道路」（全国 41 路線）が、当時の全国ネットワークの重要幹線道路、即ち国道扱いと云うことになるのではないだろうか。すなわち板谷街道は国道との位置づけである（羽州街道は挙がっていない）。東北ではこのほかに、現在の国道 6 号筋（水戸～平（いわき））、289 号・121 号（白河～会津若松）筋が挙がっている。因みに、明治 18 年（1885 年）1 月 6 日太政官布達第壹號「だいいちごう 國道ノ等級ヲ廢シ其幅員ヲ定ム」による国道路線の内務省告示第 6 號（明治 18 年 2 月 24 日）の別表「國道表」によって国道の路線番号が初めて定められている。それによると、1 號から 44 號まで 44 本が告示されている。現在の国道 13 号（万世大路）は、39 號（起点以下同じ東京府日本橋、終点山形）及び 40 號（終点秋田）となっている。現在の国道 4 号は、6 號（終点は函館）で、6 号は 14 號（終点水戸）及び 15 號（終点せんたい 仙臺）となっていた。

なお、この時の内務省土木局長は三島通庸である。

(3) 「昭和の大改修」と大滝集落

- ①昭和初期、国道（大滝・杉平間 5 km）の除雪、3 月下旬（雪の多い年は 4 月上旬）、1 戸 1 人除雪要員として出動した（1 日多いときは 2 日）。
- ②昭和 33 年、大滝・飯坂間に定期バス開通（昭和 54 年 5 月まで運行、現在は杉の平まで運行）。東北急行バス運行（東京―福島―米沢―山形）、昭和 41 年 5 月まで、以降山形交通が運行。
- ③「昭和の大改修」工事に大滝集落から多くの人に従事、宿舍の提供等（労務者賃金の立替払者＝人夫総代の事務取扱者佐藤武雄氏は大滝集落在住の方）。

(4) 栗子ハイウェイの開通（昭和 41 年（1966）5 月 29 日）と大滝集落

- ①昭和 41 年 5 月、福島・米沢間に定期バス開通、福島市内への直接乗り入れ、買い物に便利となる（ただし、大滝集落内バス停は廃止となり新国道へ移動、不便になる）。
- ②建設省福島工事事務所「栗子大滝国道出張所」、大滝集落内に開設（昭和 38 年 4 月 1 日）。昭和 42 年 6 月 1 日廃止、栗子国道出張所発足。
- ③栗子国道の開通で大滝集落は一気に過疎化、栗子国道改築工事に出ていた人達も、工事終了後は出稼ぎへ出るかあるいは離村していった。

(5) 大滝集落の終焉しゅうえん

- ①昭和 35 年頃から離村者が目立ち、昭和 42、3 年頃から一層激しくなる。
- ②栗子ハイウェイの開通が過疎化に拍車、不便な山間地の生活をきら 厭う。
昭和 54 年 5 月最後の住民離郷、大滝集落完全無人となる。

5. 今後の計画（大滝会の万世大路関連運営目的等より）

- ①旧万世大路を観光道路として生まれ変わらせる運動の展開、遊歩道の設置。
- ②沿線に点在する史蹟の発掘と保存
鳳駕駐蹕之蹟（渡辺氏宅の保存、明治天皇御休みの間現存）、あゆいまつ
- ③大滝に万世大路記念館を建設して観光客を誘致する運動の展開（渡辺家）
その他、通称学校山の整備、大滝不動尊への道路整備、観光用炭窯の設置など。
- ④大滝地区の環境保全
近年大滝地区内で粗大ゴミ等の不法投棄が後を絶たない。
除草など定期的に環境整備を図ると共に、外からの持ち込みを許さない。

6. 東日本大震災と東北中央道

- ①東日本大震災においては、東北地方整備局の「くしの歯作戦」により早期に道路啓開が行われ緊急輸送路を確保、被災地の早期復旧が可能となった。縦軸の東北道と国道4号と、横軸（くしの歯）の横断国道等をネットワークとして機能させたものである。東北道は3月12日には緊急交通路として物資輸送が可能となり、横軸（くしの歯）は、3月12日には15ルート中11ルートが、3月15日には全ルートが確保された。幹線道路のネットワークの重要性が認識されたものである。
- ②国土交通省の「高速道路のあり方検討有識者委員会（平成23年4月7日発足、寺島実郎座長）」は、今回の東日本大震災を踏まえた今後の道路政策への緊急提言をおこなった（平成23年7月14日）。それによれば今後「戦略的かつ効果的なネットワーク強化が必要」であるということである。

今回特に東北中央道（霊山～相馬市）のルート決定がなされ早期の完成が図られると聞いている。災害対応を図る上でも（リダンダンシー）東北中央道の早期の開通を願うものである。災害時にも使えるタフな道路をつくっていく必要がある。それによって、こちら山形・米沢と福島のさらなる連携強化に繋がるものと確信するものであります。

【参考 高速道路のあり方検討有識者委員会の緊急提言（抜粋）】（国土交通省HPより）

〔被災地域の早期復興を促進する「復興高速道路」等の整備〕

- 人口減少が進む中、甚大な被害を受けた地域の早期復興のためには、各地域が役割分担をしつつ広域的に連携していくことが必要となる。これを促進するため、各地域を縦に繋ぐことによって、地域間の連絡性を高めることのできる「復興高速道路」としての三陸沿岸道路など、太平洋沿岸軸の強化が必要である。
- また、太平洋沿岸軸と連携して、被災地の復興を支援するため、今回、三陸縦貫自動車道とともに、重要な役割を果たした「くしの歯」に象徴される太平洋沿岸と内陸部を結ぶ横断軸の強化が必要である。
- これら復興の基盤となる必要な高速道路については、これまでの計画を前倒しして着工・推進することを含めた整備のスピードアップと整備目標の明確化が必要である。

7. おわりに

今回のパネルディスカッションに参加するに際し、大滝会の皆様には事前にお話しをお伺いする機会を設けていただきました。日曜日にもかかわらず、木村義吉会長、紺野健吉名誉会長を始め今回の労を執っていただいた伊藤弘治様ら10人もの皆様がお集まりになられ、往時の生活状況や大滝集落・万世大路の歴史など貴重なお話しを聞かせて貰いました。パネルディスカッションにおいては、それら当事者のみしか知ることの出来ない貴重な証言を参加者の皆様にお伝えすることができ、筆者なりに満足できる発表になったと確信しております。おわりにあたり大滝会の皆様に深甚なる敬意を表すると共に衷心より御礼申し上げます。

（「大滝会の皆様に聞く会」平成23年9月4日（日）、13時30分～16時30分、於福島市役所 飯坂支所 飯坂学習センター）。

（メモ作成者 鹿摩貞男）

国道13号（国道39号、5号）の変遷

・原始・古代

縄文・弥生時代には、松川・小川・摺上川の上流から分水嶺を越えて置賜盆地に通じていたものと考えられる。千数百年前、明神峠越え（赤浜—明神峠—二ツ小屋—福島）で、信夫（福島）と置賜（米沢）を結ぶルートがあったとおもわれる。

古代、吾妻山山腹には「吾嬬街道」があったといわれ、それから分岐して置賜に通ずる道もあったかも知れない。

・中世・戦国・江戸（寛文4年迄）時代

1549年（天文18年）11月、伊達晴宗、居城を伊達郡桑折西山城から米沢城に移す。米沢街道が本格的に開鑿される。1574年（天正2年）以降、後の奥州道中八丁目宿（福島市松川町）を起点とする。戦国時代を経て、近世幕藩時代（上杉藩）に至るまで、米沢街道は、八丁目宿（松川町）起点、大森—庭坂—板谷峠—石仏（大沢）—米沢のルートであった。

・江戸時代（1664年（寛文4年）以降、上杉藩三代綱勝急逝、15万石に削封）

米沢街道は、福島起点、八島田・笹木野を経て、庭坂—李平—板谷峠—大沢—米沢ルートとなる。

・1873年（明治6年）8月2日

陸羽街道（本道、旧奥州街道・国道4号筋）が1等道路に仮定される。当時福島・米沢間には旧米沢（板谷）街道しかなく、陸羽街道支道（脇往還）として2等道路であったと思われる。「河港道路修築規則」（明治六年八月二日）が公布

・1873年（明治6年）12月20日

旧奥州街道が陸羽街道となり、米沢街道・羽州街道は枝道（支道）の位置づけとなったようだ（その起終点、主な経過地が示された）。

「諸街道里程取調方法並ニ元標及里程標柱書式ヲ定ム」（太政官達第四百十三号、明治六年十二月二十日）の「里程ヲ可取調道路ノ順次」による。

・1876年（明治9年）10月

米沢街道、県道3等に仮定される（布達）。

明治九年（1876年）六月八日太政官達第六十号「道路ノ等級ヲ廢シ國道縣道里道ヲ定ム」により國道、縣道、里道が指定された。

・1876年（明治9年）12月

中野新道開鑿之儀、上申（福島県令山吉盛典）

刈安新道開鑿之儀、上申（山形県令三島通庸）

・1878年（明治11年）1月19日

「杭甲山」を「栗子山」と称することについて、山形県令三島通庸が地元十大区区長に照会、区長は異存無い旨回報する（中野新道雑記によれば、栗子隧道福島側坑口から見ると大山があり、西を「小杭甲」、東を「大杭甲」、併せて杭甲嶽（山）という）。

• 1881年（明治14年）9月

「羽州街道」本道へ（従来は七ヶ宿街道経由）。山吉・三島両県令連署、栗子新道を「羽州街道」本道へ公布の儀上申。

（明治15年1月21日、「聞届候」内務卿山田顕義）

• 1881年（明治14年）10月3日

栗子新道開通する（L=50.3 km）。

起点：福島県信夫郡福島町11丁目元標、

終点：山形県南置賜郡米沢町今町相生橋左岸

工事期間：明治9年11月～明治14年9月

（中野新道 L=29.7 km：明治10年7月～明治14年9月、刈安新道 L=20.6 km：明治9年11月～明治14年9月）

• 1881年（明治14年）11月

栗子新道、国道3等に仮定（太政官公達）。

（国道規格3等：幅5間=9.1m、明治9年太政官達第60号）

• 1882年（明治15年）2月9日

「万世大路」の名称を賜う。

（「勅シテ栗子新道ヲ万世大路ト称スベシ」）

• 1885年（明治18年）2月24日

万世大路、国道39号に認定される。

内務省告示第六号の別表「国道表」によって、万世大路は国道39号となった。この時初めて国道の路線番号というものが確定したという。

この内務省告示がなされた時（明治18年2月24日）の内務省土木局長（明治17年10月～明治19年12月）は三島通庸で、国道を番号で呼ぶというのは道路行政改革の一環であろう。

• 1920年（大正9年）4月1日

国道5号路線となる（国道39号から名称変更）。

旧道路法（大正8年法律第58号、大正9年4月1日施行）に基づく同日施行の内務省告示第28号「國道路線認定ノ件」による。

• 1937年（昭和12年）3月31日

万世大路、「昭和の大改修」竣功（完成）する。

（昭和8年（1933）4月着工）

• 1937年（昭和12年）5月10日

昭和期万世大路、一般交通供用開始。

（工事終了告示内務省告示第55号）

7月16日熱帯低気圧による豪雨により杭甲坂（第4ヘアピンカーブ法面崩落^{のりめん}、内務省により復旧。

• 1952年（昭和27年）12月4日

国道5号から名称変更になり「1級国道13号」となる。

新道路法（昭和27年（1952）6月10日法律第180号、同年12月5日施行）による昭和27年12月4日付け政令477号により、第5号国道は、1級国道13号と名称が変更になった（一部は7号国道へ）。起点は、本町交差点（旧福ビル角）となった。

• 1953年（昭和28年）7月7日

平和通り、国道4号となる（区域変更、福島県告示第243号）。

平和通り（ここでは旧富士銀行前本町交差点から北町日産前交差点（旧路面電車横断箇所）迄をいう）は、都市計画街路として福島市において戦後整備していたものである（国道変更後は福島県で整備）。

従ってこの時、国道13号（旧国道5号）の起点が旧福ビル角から平和通り本町交差点（旧富士銀行角）に移行した。それにより同交差点から駅まで、右折して駅前の飯坂街道が国道13号となる（福島県告示第247号）。平和通り（本町～北町約700m）が、日銀前の旧電車道路に替わり当時の1級国道4号になったということである。

• 1960年（昭和35年）6月1日

平和通り（舟場町～本町、当時国道4号、現在国道13号）が直轄管理区間（建設大臣（現国土交通大臣）が直接管理すること）となった。

• 1965年（昭和40年）4月1日

「1級国道13号」は「一般国道13号」となる。

道路法の改正（昭和39年9月7日公布、法律163号、昭和40年4月1日施行）により国道では1級、2級の区別がなくなり一般国道として1本化された。

• 1966年（昭和41年）5月29日

栗子国道（栗子ハイウェイ）開通する。

5月29日の開通区間は、福島県福島市飯坂町中野字^{まないたいし}俎石（瀬沼）から山形県米沢市万世町大字刈安字川越石まで20.1km分である。

• 1970年（昭和45年）4月8日

国道13号信夫山バイパス開通する。

開通区間は福島市森合町（^{はらいがわ}祓川）から福島市飯坂町平野までの5.7km分である。

都市計画街路として福島県で整備を進めていた信夫通り（昭和44年3月先行開通、現在の平和通りあづま陸橋東交差点から信夫山トンネル手前^{はらいがわ}祓川まで）を含めて昭和45年4月8日に国道13号として供用開始された。それによりいわゆる栗子国道が完成し、米沢市まで新しい国道が繋がったことになる。従ってこの時点で、福島駅前通りは国道13号ではなくなった。なお、福島市飯坂町平野～福島市飯坂町中野字^{まないたいし}俎石（瀬沼）L=4.7km分は、1968年（昭和43年）1月9日に開通している。

• 1973年（昭和48年）4月17日

国道13号の起点が移動（バック）する。

起点は、平和通り終点の国道4号との分岐点本町交差点（旧富士銀行角）にあったが、国道4号の区域変更に伴い平和通り起点の舟場町交差点に移動（バック）することとなった。

国道4号福島南バイパス2工区（後の3工区）と称した福島市伏拝^{ふしおがみ}から舟場町まで上り暫定2車線4.8kmの供用開始（平成47年12月22日開通）に伴い旧道処理をおこなったため、旧4号の伏拝～信夫橋～本町間を県道や市道として福島県や福島市へ引き継ぎ、平和通りを国道4号から13号に変更（区域変更）し、新しい国道4号（福島南バイパス）との分岐点舟場町交差点に13号の起点を移動したものである。

資料—2

明治期「万世大路」（初代）

ここで、明治期に開設された新道初代の「万世大路」の概要について記す。

万世大路は、福島市と米沢を結ぶ約50kmの道路で、現在の国道13号栗子国道（栗子ハイウェイ）のことである。

初代の万世大路は、明治9年（1876）11月から明治14年（1881）9月にかけて、福島、山形両県によって建設された。その経緯については、『明治天皇紀第五』（宮内庁、昭和四十六年三月、吉川弘文館、以下『天皇記』）に簡潔に記されている。

「・・・山形縣令三島通庸（注1）新路を開きて行旅に便せんと欲す、當時福島縣令山吉盛典（注2）亦路を開かんことを企つ、是に於いて二人相議し、明治九年より東西より工を起す、・・・遂に五星霜を経て、是の歳（筆者注、明治14年）八月米澤福島間の新道十一里餘成る」（523頁、ルビ筆者）。また、かつて栗子隧道米沢側坑口にあった栗子隧道碑にも、万世大路の建設経緯が詳細に記されている（『工事誌』1222頁参照、参考写真）。

それらに記されているように、当時山形県分は刈安新道（栗子隧道を含む）、福島県分は中野新道（二ツ小屋隧道含む）と称して両県協議しながら工事を進め、明治14年10月3日、東北巡幸中の明治天皇をお迎えして開通式をおこない（後述）、万世大路を完成させたのである。

参考写真 栗子隧道碑



（『工事誌』から転載）

栗子隧道建設経緯及び三島通庸山形県令(当時)他、建設工事従事者の功績を記す(明治15年1月)。現在は国土交通省福島河川国道事務所栗子国道維持出張所管内(米沢市板谷)に移設されている。

この新道は、刈安・中野両新道を併せて栗子新道と云い当初羽州街道と称したが、後に明治15年2月、明治天皇から「萬世大路」（本稿では「万世大路」と表記）称するよう勅があった。前掲書には、

「尋いで、明治十五年二月八日、米澤より福島に至る新道を萬世大路と稱せしめたまふ」（523頁）と記されている（後述）。

以来130年、「万世大路」は誠に由緒ある名前でも、市販の地図帳やWeb地図には、必ずと云ってよいほど国道13号と

共に併記されている。本当に素晴らしい良き名称を賜ったものだど誇りにすら思う。

《万世大路の出典》

ところで、「その萬世（万世）大路」は、書経（注3）の中から取られたものだという。それは、「帝曰、兪。地平天成、六府三事允治、萬世永頼、時乃功」（「帝曰く、兪り。地平らぎ天なり、六府三事允に治まり、萬世永く頼るは、時れ乃の功なり。」（新釈漢文大系『書経下』小野沢精一、明治書院）の一節からである。自己流で、現代風に意識すると次のようになるであろうか。

「自然環境及び人間社会（天地）は平穩に保たれている。何故かといえばそのわけは、生活に必要な衣食住・財貨（六府、注4）を人々に調^{ととの}わせ、また道德教育、施設（インフラ）の整備・維持管理、人民の生活向上（三事、注5）について、国家の施策として責任をもって取り組んでいるからである。従って、この施策は、後の世（万世）に至るまで永く頼りにされるであろう、それこそ汝の功績である（と帝の舜はおっしゃった）。

すなわち栗子新道は、人々の生活安定のために「幾世代（万世）にも亘^{わた}って永く頼れる道路（大路）になれ」との願いを込めて名付けられたものであろう。

因みに、現在の年号「平成」は、引用文冒頭の「地平天成」（内外、天地とも平和が達成されるの意）からきている事をご存知のとおりである（『史記』五帝本紀も出典の一つ）。

注1) 三島通庸 ^{みしまみちつね} 天保6年（1835年）6月～明治21年（1888年）10月。

薩摩藩士。明治政府において酒田（鶴岡）（明治7年（1874）12月～）・山形（明治9年8月～明治15年7月）・福島（兼任、明治15年2月～明治17年10月）・栃木（兼任、明治16年10月～明治17年（1884）10月）各県令を歴任した後、内務省土木局長、初代警視總監を務める。各地において道路建設や河川改修等の社会資本の整備、学校・病院・行政庁舎の建築などの公共施設の整備、農・産業の振興を図る一方、福島県や栃木県においてそれに反対する自由民権運動を弾圧、福島（喜多方）事件（明治15年12月1日（11月28日））や加波山事件（明治17年（1884）9月23日）が起きた。

注2) 山吉盛典 ^{やまよしもりすけ} 天保6年（1835）9月～明治35年（1902）7月。

米沢藩士。福島県令（明治8年12月～）、合併後（明治9年8月）の大福島県の初代県令（～明治15年（1882）2月）。三島通庸は、山吉県令の後任に当たるので2代目ということになるだろう。

明治11年（1878）5月14日、紀尾井町事件（大久保利通暗殺）の朝、山吉県令はたまたま大久保邸を訪問している。外部の人間として大久保利通に最後に会った人物として知られる。

なお、県令とは現在の県知事にあたる。明治4年（1871）廃藩置県により知藩事（旧藩主）が廃止され、新たに中央政府の地方官として県令（^{けんれい}権令）が任命された。明治19年知事に改称する。その権限も現在の知事よりずっと大きい。

注3) 過去の聖賢の事蹟を伝える中国最古の歴史書。尚書。^{しやうしよ}

注4) 六府とは、万物が生きていく基礎となる水火金木と穀物の六者を云う。

注5) 三事とは、次の三つのことをいう。(1) 教育によって民の徳を正すこと。(2) 道具を作り、物品を流通させ民の生活を便利ならしめること。(3) 衣類、食料を豊富にして不足なからしめること。

『書経』野村茂夫、明德出版社、昭和46年9月）

福島における町名字名の変遷

万世大路の起点について（福島町十一丁目）

明治期万世大路、当時福島県側で称した中野新道の起点は、当時の信夫郡福島町 11 丁目にあった「元標」（「道路」元標とは云っていないことに注意）とされている。

この町名の 11 丁目は、「信夫郡福島町並ニ曾根田村全村及び腰ノ濱村ノ内」（以下「福島町等図面」）の「明治 6 年以後 9 年迄ノ図面」（福島市史編纂委員会『福島の町と村Ⅱ』福島市教育委員会、5 頁）によれば、現在の県庁通りがそれに該当する。すなわち、奥州街道（後出）の信夫橋（明治 7 年初代完成）を渡って現在の柳町が「福島町通り一丁目」で、北進して行くと本町交差点（旧福ビル角）あたりが「通り八丁目」、右折して突き当たりが現在の上町付近で「通り十一丁目」となり、旧電車通り豊田町が北端の「通り十七丁目」となっている。

一方、「福島町等図面」の「明治九年改正ノ図面」（前掲書、6 頁）を見ると、「通り十七丁目」は「字通八」になっており、「通り十一丁目」は、「字通五」になっている。しかしこれは、「明治 6 年以後 9 年迄」の「福島町等図面」の字名を変更したものではなく、明治 7 年 7 月調べの旧来の字名（「福島町等図面」の「明治六年以前ノ図面」参照、前掲書、4 頁）を、明治 9 年の地租改正（地租改正条例の布告は明治 6 年であるが福島県では具体的に着手したのが明治 9 年）を機に改め通何と称することとなったもので、「公簿上の字名」になるという。たとえば、旧来の字名（明治 7 年 7 月調べ）の上町が「字通五」となったのである。

万世大路の起点である「明治 6 年以後 9 年迄」の中の「通り十一丁目」等の字名の方は俗称で、「公簿上の字名」と共に併用されていたらしい。

明治 14 年 11 月に当時の三島通庸山形県令が上京するのの際して栗子隧道に立ち寄り部下から現況報告を受けているが、その中に次の記述がある。

「……新道ノ成ルヤ追々修正ヲ加ウルニ従ヒ米沢ヨリ福島ニ至ルノ里程伸縮セシアリ、今其実測スル所則チ米沢（米沢市今町）ヨリ栗子隧道東口（福島側坑口）迄四里二十五丁十六間（約 18.5km）、東口ヨリ福島十一丁目元標（福島市上町）迄七里二十一丁十二間六分（約 29.8km）、計十二里十八丁三十間六分（49.1km、合計は合わない）……」（『工事誌』所収「山形県史資料編 2」、1221 頁、句点・傍点・ルビ・注記筆者）。となっていて明治 14 年時点の公文書にも栗子新道の起点が福島町 11 丁目元標となっており、これを俗称とするのは如何かとは思われる。しかし、いずれにしても、この 11 丁目が現在「道路元標」の存する福島市内上町であることは間違いないと考えられる。

ちなみに、11 月 26 日上京した三島県令に、左大臣熾仁親王名により錦一卷を下賜されたことは前にも触れたがこの時のことである。

なお、『万世大路事業誌』雑記之部（明治 14 年福島県土木課編）に添付されている「新道高低実測図」（縦断図のこと、尺貫法による表記、縦線式千五百分ノ一、横線式万分ノ一）には、その起点として「元標」とあり、万世大路の起点がまさに福島町 11 丁目であることを示している。

福島における町名字名の変遷（大字曾根田字古館等）

（一）福島における町名字名の変遷

ここで福島における字名の変遷、町名（境界）の変更を整理しておきたい。それは、次の通りであるが、変更町名等は、原則として万世大路関連のもの、あるいは筆者と個人的に関わりのあ

るところ等を例示するに止める。また「字古館」のその後の変遷についても示しておく。

• 明治4年7月14日（1871年8月29日）

廃藩置県（福島県では10の県と9の他県の飛地）。

11月2日 二本松県（後旧福島県）・平県（後磐前県）・若松県の3県に統合される。

• 明治9年（1876）8月21日

3県が統一し大福島県が成立した。

初代県令に山吉盛典（上杉藩士、明治8年12月～明治15年1月）。

• 明治4年（1871）9月10日

岩代国信夫郡福島村は福島町に改称。

• 明治7年4月

明治7年4月調べの福島町の字名（例示：柳町、本町、上町、陣場前など）。

• 明治8年

明治8年変更の字名（例示：柳町→通一丁目、上町→通五丁目（旧通り十一丁目：道路元標位置）、置賜通り一丁目・二丁目、陣場裏、早稲田など）

• 明治10年

福島町と、曾根田村、腰濱村、方木田村の各一部がそれぞれ編入替え

• 明治14年5月3日～明治16年9月7日

福島町内の道路改修がおこなわれる。

明治14年4月25日福島大火（甚兵衛火事、総戸数2155戸のうち1746戸を消失）を機に、福島町内の道路整備が実施された。この際新しい町名ができたり改正案が提示されたりしたと云われる。

• 明治22年（1889）4月1日

町村制施行に伴い福島町は曾根田村を合併、旧曾根田村は大字曾根田となる。小字名はそのまま。

• 明治30年（1897）

福島町の字名地域変更（例示：大字福島字通り一丁目→字柳町、大字曾根田字貝吹田・井戸上・雁俣・北裏等→福島町字萬世町、字陣場・南畑・雁俣等→福島町字陣場町等、置賜町は変更しざりし）。

• 明治40年（1907）4月1日

市制実施、福島町は福島市となる。従って、福島市大字福島、福島市大字曾根田等となる。小字名は変更なし。

• 昭和6年（1931）

福島市内の一部について大字及び字名地域変更（例示：大字腰濱字五老内等→大字腰濱字五老内町、→字濱田町、→字松木町等）

各小字を包含し新町名に改称した。

• 昭和12年（1937）7月1日

福島市内の一部において大字及び字名地域変更（例示：大字曾根田字コマヨセ・背幡・凱陣・幽玄等の一部→信夫郡野田村に編入）。

当時の福島市内すべての大字名廃止、一部の町名改称（例示：大字曾根田字コマヨセ・背幡・凱陣・幽玄等の一部等→三河北町、三河南町、太田町に分割されて町名改称）。

たとえば、福島市大字曾根田字古館→福島市古館、福島市大字福島字置賜町→福島市置賜町のように表記される。

・昭和 15 年 (1940)

一部の字名、地域変更 (例示：旧腰濱地区に腰濱町 (字舟場下等の小字を包含)、東濱町 (字栗木内等の小字を包含)、上濱町 (字長染寺下等の小字を包含) 等。

・昭和 18 年 (1943) 9 月 1 日

旧大字曾根田 (旧曾根田村) に、天神町 (字下畑・天神前・田中・井戸尻等の小字を包含)、曾根田町 (字兵庫田・古館・殿田・宮ノ前一部等の小字を包含)、宮下町 (字後田・宮下・浜江場・田尻等の小字を包含) の新町名がいくつかの旧小字を包含し誕生、また前述の通りこれより前の昭和 15 年 7 月 1 日以降には、旧小字をいくつか包含して新しい町名が次々に発足していて、ほぼ現在の福島市内の町区画ができあがった。この時点で、当時の旧福島市内の小字名が消滅したようだ。

たとえば、当該箇所^{こたて}の福島市古館は福島市曾根田町となり小字名の古館が消滅、福島市下畑は福島市天神町となり小字名の下畑が消滅した。

筆者宅の除籍謄本によれば「昭和拾八年九月貳拾九日土地ノ名稱變更ニ付本籍欄中『下畑』ヲ『天神町』ニ更正」とある。

(以上、前掲書『福島市誌』『福島の町と村Ⅱ』『ふくしま』を参考に整理した。また小字名の呼び名

は『福島の小字』に基づいた。)

(二) 字名は歴史的文化遺産

信じがたいことであるが、昭和 19 年 4 月に政府は、みだりに地名などを改変しないよう誠に適切な通達を出している。歴史に造詣が深く気の利いた担当者がいたのかもしれない。その通達「市町村ノ区域内ニ於ケル町又ハ字ノ名称又ハ区域ノ設定又ハ変更ニ関スル件 (昭和 19 年 3 月 11 日勅令第 119 号) には次の条文がある。

「二、市町村内ニ於ケル町又ハ字 (大字及小字含ム) ハ其ノ地固有ノ名称ニシテ往古ヨリノ伝来ノモノ甚ダ多ク土地争訟ノ審判歴史ノ考証地誌ノ編纂等ニハ最モ要用ナルモノニ付、其ノ名称又ハ区域ノ変更ハ特別ノ事情ニ因リ必要ナル場合ニ限り、漫リニ之ガ処分ヲ為スガ如キコトナキ様留意スルコト」(福島市史編纂委員会『福島の町と村Ⅱ』福島市教育委員会、60 頁、ルビ筆者)。

しかし、当時もまた現代においてもこの通知が守られた形跡はない。各種の書物に、たとえば当該箇所^{こたて}の旧小字「古館」や、「兵庫田」などが頻出するが、その場所を特定するのに大いに難儀している。地名が消滅するという事は、貴重な歴史的文化的遺産が失われることといってもよいだろう。最近では、全く無味乾燥で歴史の香りも何の意義も感じられない地名が付けられており誠に残念といわざるを得ない。

『福島の小字』(福島市史資料叢書第 38 輯) の編集責任者であった福島大学名誉教授庄司吉之助氏は、字名の重要性について、その解説の中で次のような趣旨のことを述べられている。

「このように地名は、恐らく人間が定住した時代から最も重要な生活の場所であり、用語であった。この小字名は自然形状を文字化し、また方言や伝承を以て書き上げ、数十年、数百年の内に定着したものであろう。このようにして、「字」は「字地」といわれるが、恐らく幕末以来の慣用

の地名をそのまま用いたものと思う。字が土地と人を結びつける唯一のものである。大正以降昭和初期から戦後にかけて、特に戦後は市街の区劃改正、町村では道路の改修開発などで字名を改正している。歴史的由緒をもつ地名が改変されて勝手な地名をつけられている。全国的にまき起こった地名研究の波は、字名の変更は許さないとし、もっと住民は字名を確かめるための研究をすべきである」

蛇足であるが、この旧曾根田村には奇妙な字名が見受けられる。たとえば前出の、昭和 12 年 7 月に旧野田村へ編入になった、あるいは三河北町、三河南町と分割され改称された小字コマヨセ（漢字変換不可、コマ：木偏に旁が上に比と下に土、ヨセ：木偏に旁が牙）、背燔（セアブリ）、凱陣（ガイジン）、幽玄（イフゲン）などである。この内コマヨセの一字目は、こまよけ（「人馬の侵入を防ぐため、門前などに設けるもの、牢獄」（『大漢語林』）の意味があるので、読み名はその転訛したものとも考えられ、他の字名と併せ、かつて前線基地、砦や見張り所がおかれていたところかも知れない。また旧米沢街道筋でもある。

また、雨オクミ（アマオクミ、オクミ：雨冠に龍）、雁俣（カリマタ）などがあって、読めない漢字もあり、意味不明の字名が少なくない。調べてみれば、何か面白い歴史的な由来が分かるかも知れない。

現在の実家に戦後住んだ 89 歳になる母親に、天神町となる前の地名を聞いたら、下畑（シモハタ）と何とか思い出してもらった。近所に住んでいる昭和 20 年前後生まれの我々世代のもの何人かに聞いてみたけれども、旧字名の読み方はもちろんのこと、その存在すらも全く知らないという有様である。誠に残念ながら、伝承は失われ歴史は断絶したのである。

完