

平成 26 年 大滝会万世大路秋期探訪会報告

—明治期万世大路「七曲坂」と二ツ小屋隧道米沢側坑口—

大滝会特別会員 鹿摩貞男

恒例となった大滝会の秋期探訪会が今年度も実施されたので報告します。今回の探訪会の主な目的としては、

- ① 旧万世大路にある無名沢・金山沢・御沢（オササワ）の位置関係の確認と、無名沢以降の二ツ小屋隧道までの「七曲坂」を含む明治期（初代）万世大路遺構の調査確認、
- ② 二ツ小屋隧道米沢側坑口明り巻崩落箇所^{あかりまき}の調査確認、
- ③ 烏川橋先の旧万世大路崩壊状況の確認、である。

参加者は、大滝会 4 名（木村義吉会長 渡辺正義副会長 渡辺光義役員 鹿摩貞男特別会員）、大滝会HPを
ご覧になって参加された 2 名の福島市民の計 6 名である

はじめに

平成 26 年 11 月 2 日（日）、心配した天候も持ち直し動くとき汗ばむ陽気となった。朝、福島市街地から大滝の方を見ると雨に煙っている感じで山は全然見えなかった。これは本日雨降りかと思いつつ大滝会事務所前に集合する。すると、今まで覆っていた雨雲がどんどん切れていって、出発時間の午前 9 時には雲一つ無い快晴となり紺碧^{こんぺき}の秋空が広がった。

さて、今年度の探訪会の主たる目的は前記の通りで、二ツ小屋隧道の福島側に残っている明治期（初代）万世大路遺構「七曲り」（以下「七曲坂^{ななまがりさか}」と云う）の確認と、二ツ小屋隧道米沢側坑口の明り巻崩落箇所^{あかりまき}の調査である。

そのためにはまず、明治 14 年に編纂された県庁文書『萬世大路事業誌』に記された二つの沢の位置を確定することが必要である。また、実際の「七曲坂」はどういうものであったのかその遺構を実地に確認することが求められる。もちろんそれらの沢も「七曲坂」と思われる一部についても何度も現地で見ているはずだ。しかし、特に「七曲坂」については意識的に全体を確認したことはなく、まして全線を実際には歩いたということもなかった。以前「七曲坂」の延長について図上で 500m 程度と想定していたけれども、実際はどうなのかずっと気になっていたものである。

次に、二ツ小屋隧道米沢側坑口の明り巻崩落箇所の上すなわち地表はどうなっているのか、初めて見た時

から調べなくてはと思っていた。しかし、実際に現地に行っても下から眺めるだけであった。これも実地に見ていなかったのである。

今回これらについて大滝会の皆様のご協力を得て実地に確認することができたので報告するものである。

全体的な探訪会のスケジュールと実績については別添「平成 26 年大滝会万世大路秋期探訪会スケジュール表（実績）」を参照されたい。

なお、本稿については特に断りのない場合でも、**巻末参考図-1、2 及び巻末参考写真-1~3** を参照されたい。

特に**巻末参考写真-1** は、大滝会副会長高野英治氏から今回特別にご提供していただいたもので、旧万世大路の新沢橋から二ツ小屋隧道（福島側坑口）までを捉えた極めて貴重な写真（繫）である。昭和 31 年 10 月撮影のものでこのような構図の写真は現在までお目にかかったことがない。

なお、写真についてお断りしておく。今回平成 26 年 11 月 2 日の探訪会で撮影されたものは原則（**写真一〇**）となっていて特に撮影月日を記載していない。他日のもの或いは他資料（万世大路研究会提供等）に基づくものについては（**参考写真一〇**）と表示してあり原則撮影月日を記載している（今回探訪時期は樹木の葉がまだ落葉しておらず分かりにくい写真があった。それらについては類似写真がある場合他日のものを使

用している)。

旧大滝運搬路(連絡路)を上る

東栗子トンネル福島側坑口駐車帯には朝9時10分頃到着、直ちに新しくできた工事用道路(将来の換気坑管理用通路)の途中に取付く歩行者通路(作業員用臨時)の方から上り始めた(写真-1)。



写真-1 工事用道路への歩行者用通路(作業員用臨時)を上る。
旧万世大路連絡路上り口右側。

この通路上り口付近は、以前の万世大路への連絡路上り口あたりになる。この通路を上ると工事用道路に出てすぐに換気坑の工事現場が見え(写真-2)、その手前の取付坂路(とりつけはんろ)を上ると旧大滝運搬路(注)が見えてくる(写真-3,4)。



写真-2 新栗子トンネル用換気坑(2,609m)工事現場。
右側看板手前が取付坂路。「東北中央自動車道栗子トンネル換気坑工事」(請負者前田建設工業株式会社、
工期H25.3~H28.3)



写真-3 紺碧の秋空と工事中の換気坑坑口。
写真右上に旧飯坂スキーリフト跡が見える、その少し隣りに旧大滝運搬路がある。取付坂路中間から望む。



写真-4 取付坂路終点、左旧大滝運搬路上り口。

(注) 旧大滝運搬路

大滝運搬路は、現在の国道13号福島～米沢間の栗子国道(栗子ハイウェイ)改築工事(S36.10～S41.5)の際に設置された工事用道路である。すなわち、「大滝運搬路」(L=1.2km W=3.6m)は、東栗子トンネル工事(工期:S38.6.5～S41.3.25)のための工事用仮施設として昭和38年に設置されたもので、東栗子トンネルを福島側から早期に着工するためには、現場へ進入する工事用道路が必要であったわけである。大滝運搬路は、坑口の直上(高低差96m)を行く旧万世大路(旧国道13号)から坑口に至るルートで設置されたものである(巻末写真-2参照)。

この工事用道路が、旧万世大路への連絡路の一部としてその後も利用され現在に至っているのだと思われる。また、昭和42,3年頃この道路沿いにあった飯坂スキー場の工事用道路としても使用されていたものであろう。

この場所からは東栗子トンネルの福島側坑口を一望することができる(写真-5)。時間が経てば雑木林となって見ることのできなくなる風景かも知れない。

旧大滝運搬路を進んでいくと旧万世大路に行き着く、



写真-5 東栗子トンネル福島側坑口付近。
左側旧大滝運搬路終点部(ガードレール仮置部分)、
右東栗子トンネル旧換気塔。取付坂路終点付近(旧大滝
運搬路上り口)から望む。

すなわち大滝運搬路の入口になるわけである(写真
-6, 7)。



写真-6 旧大滝運搬路中間点付近を進む大滝会の皆さん。



写真-7 旧大滝運搬路入口。手前大滝運搬路、
正面旧万世大路(旧国道5号 or13号)、明治期万世大路
「七曲坂」起点と仮定。
大滝運搬路側から望む。左側至米沢、右側 至福島。

現国道からの上り口が整備されたこともあると思わ
れるが、30分程で旧万世大路にたどり着くことができ
る。

ここからは、旧万世大路を右に曲がり一旦福島側へ
下ることとする(写真-8)。



写真-8 旧万世大路(旧国道5号 or13号)。
大滝運搬路入口から福島側を望む。ここら約300m先にオサ
沢があり、当該入口からその沢付近まで「昭和の大改修」すり
つけ区間(明治期万世大路と重複)、左側は別線バイパスに
なっている。

当初の予定では、三つの沢と明治・昭和の万世大路す
りつけ区間の再確認だけと思っていたけれども、久し
ぶりに森元巡查殉職碑跡を見学し、きりよく「昭和の
七曲坂」(注)の第6号カーブ(後述の「^{おおまわりさか}大回坂」)
まで足を伸ばした(巻末参考写真参照)。

(注) 昭和の七曲坂

新に架替えられた昭和の新沢橋から大滝運搬路入口付近まで
を云う(約3.0km)。いわゆる「昭和の大改修」(S8.4~S12.3)
によって、明治期万世大路での部分的バイパスの新設や現道の
改修などがおこなわれた。当該区間はその改修工事の結果、大
きく6箇所のカーブと7段の道路で構成されることとなったの
で、「昭和の七曲坂」と勝手に呼称しているものである。当該区
間を指す言葉として本稿で私的に用いることとしているもので
ある。

本稿では、最初に旧万世大路の沢について述べてい
きたい。オサ沢までは沢を中心に記述を進め、それ以
降は「昭和の七曲坂」第6号カーブまで森元巡查殉職
碑跡(正式名称「殉職警察官之碑」)に立ち寄りながら
福島側へ進んでいく。その後そこから引き返してオサ
沢等を経由し旧大滝運搬路入口まで今度は本線につ
いて述べていく。続いて明治期万世大路の「七曲坂」の
遺構について踏査したものを報告、最後に、二ツ小屋

隧道米沢側坑口付近の状況について述べていきたい。

三つの沢（無名沢・金山沢・オサ沢）の確認

(1) 三つの沢

「中野新道記」(注)によれば、米沢側からきて二ツ小屋隧道を抜けると「而シテオサ沢金山沢ヲ経テーツノ屈曲アリ。俗ニ之ヲ大曲ト云ウ。之ヲ繞リテ新沢アリ。流水小川ニ灌グ。……」(『改修史』111頁、ルビ・傍点・読点筆者)と記されている。

文献上は、二ツ小屋隧道と少なくとも「大曲」までの間にはオサ沢と金山沢の2箇所の沢があることが伝えられている。

この「大曲」とは、上記引用文の通り新沢と関連するところなので、旧新沢橋のところのU字カーブを指すものと考えられる。「大回坂」区間には外に4箇所大きなカーブ箇所があるけれども新沢からは程遠い。昭和の大改修の新しい新沢橋の上流200mのところに旧新沢橋があり、明治期の初代万世大路は新沢の左右岸にあって新沢をめぐってU字カーブ（大曲り）を描いている。

さて、当ルポ「中野新道記」は、万世大路の福島県側（すなわち「中野新道」）について、県境栗子隧道の福島側坑口付近から出発し福島市街地（福島市上町）へ向かって記述されている。従って引用文は一見、沢の所在順序として米沢側からオサ沢・金山沢の順序のように思える。しかし、『萬世大路事業誌』添付の道路縦断図（以下大路縦断図と云う）によれば、金山沢が先に（米沢側）になっており、沢の所在順序は米沢側から金山沢・オサ沢となっていると考えてよいだろう。中野新道記の記述は、規模の大きい順序で記載したのかもしれない。

なお、『福島縣下中野新道 御通輦 沿道地圖（明治14年）』（以下「御通輦図」、福島県立図書館所蔵）においても、金山沢とオサ沢の所在及び順序が確認できる。

(注) 中野新道記

県庁文書『萬世大路事業誌』（明治14年福島県）所収の「雑記之部」のこと。これは、明治14年10月3日の開通直後と思

われる時期に書かれた万世大路の優れたルポルタージュである。

万世大路の福島県側（中野新道）について、すなわち「管轄境（栗子隧道福島側付近）ヨリ福島（道路元標、福島市上町旧ふれあい歴史館前）ニ到レノ間大路ヲ述フル」(『改修史』113頁、()内筆者)と云う報告書である。主な構造物（橋梁・隧道）や河川（沢）名、距離関係・地形等の特徴・エピソード等が報告されており、明治期万世大路を知る上で欠かせない史料である。福島県歴史資料館所蔵（閲覧可能）。

なお全文について、『福島県直轄国道改修史』（東北地方建設局福島工事事務所 昭和40年3月、以下『改修史』）に「中野新道雑記」として活字体（原文は手書きの楷書で縦書き）で所収されているので本稿ではこちらから引用する（原文と照合した結果一部誤植と思われるものがあつたが修正済み。大路縦断図は収録されていない）。

しかし、現地を歩いたところでは、大滝運搬路入口（写真-7参照）からオサ沢までの間約300mの中には、少なくとも3箇所の沢の所在が確認されるようだ。

まず、運搬路入口から100m弱福島側に進んだところに最初の沢がある（写真-9）。



写真-9 大滝運搬路入口から福島側へほぼ100m地点、無名沢(水枯れ中)。中央奥の榎の木(ハンノキ)その左隣が木村家最後の炭窯跡(昭和38年頃まで)

今回水が潤れているところを見ると、沢となるのは時期的なものなのであろう。従って、この沢には名前がないだろうと思われる（後述するが「無名沢」と云うこととする）。

なお、今回探訪会では各沢とも水流が少なかったもので、以前の探訪会時に目撃した水流の豊富なきの写真相も併せて示しておきたい。今回特にこの無名沢では枯れていて水流がなかったけれども、時期によってはそれなりに沢水が流れている（参考写真-1①②）。



参考写真-1① 無名沢、明治期と昭和期万世大路のすりつけ合流点(推定)。沢水が流れている。H251027



参考写真-1② 無名沢(写真中央)の沢水は旧万世大路上(写真手前)を流れ下っている。H221106

また、この無名沢の箇所は、大滝会会長木村義吉家の炭窯のあったところで、昭和38年頃最後の炭焼きをした場所だと云うことである(参考写真-2)。



参考写真-2 炭焼窯跡、窯口を指さす木村会長、写真上はクド跡(煙出し)。写真の右側に無名沢がある。昭和38年最後の炭焼き。H251027

そこから100mほど進んだ所に二番目の沢があり(写真-10①②③)、以前見た時はかなりの水量があったけれども、今回は水流と云うほどのものはなく僅

かではあるが水が滲出している程度であった。この沢の下流流末は、流量が多い時は旧万世大路上を流れ下っており(参考写真-3①②)、しばらく福島側へ進んだところで谷へ流れ落ちていた(参考写真-3③)。(この沢は、後述の通り金山沢と想定している。)



写真-10① 旧万世大路、無名沢側(米沢側)から福島側を望む。写真左側が金山沢、水量の多い時は旧道敷が流末となって流れ下る。写真-10③の反対方向 H261102



写真-10② 想定金山沢付近から福島側を望む。旧万世大路が金山沢の流末になっている。流水はないが滲出しており沢名がついているのであろう。参考写真-3②とほぼ同一箇所。



写真-10③ 旧万世大路、推定金山沢(写真中央人物箇所付近)方向(米沢側)を福島側から望む。(参考写真-3③とほぼ同一箇所)



参考写真-3① 推定金山沢、旧万世大路から上流側(米沢側)を福島側から望む。筆者が立っているのは旧万世大路上で、金山沢の万世大路への流入箇所(写真-10③とほぼ同一箇所)。H221106



写真-11① オサ沢上流側、旧万世大路から望む。中央の木は「カーコの木」(山桐、沢胡桃(サワグルミ)の地元呼称)。



参考写真-3② 金山沢の流末は、旧万世大路上となっていた。金山沢付近、上流側(米沢側)から福島側を望む(写真-10②とほぼ同一箇所)。H251027



写真-11② オサ沢。木村会長が立っている所がオサ沢の旧万世大路横断箇所(暗渠)。オサ沢上流から望む。写真右下がオサ沢であるが草木で水流が見えない(写真-11③参照)



参考写真-3③ 金山沢の旧万世大路上流末の更に下流、谷への流末箇所。参考写真-3②の下流。下流側(福島側)から米沢側を望む(写真-10③とほぼ同一箇所)。H251027

こちらは水が流れていることが確認できる(写真-11③)。



写真-11③ オサ沢の水流。旧万世大路上流側。

そして更に 100mほど福島側へ進むと最後となる三箇所目の比較的大きな沢がある(写真-11②)。

今回探訪会では、水流が少なく上流部については確認しなかったけれども、以前の探訪会の際には水流が良く見えていた（参考写真-4①）。



参考写真-4① オサ沢上流部、写真中央から右側に水流が見える。H251027

旧万世大路がこの沢を横断することから土橋でもあるのかと思っていたけれども、水流の少ない時に確認したところによれば暗渠になっていた（参考写真-4②）。（ここはオサ沢である。）



参考写真-4② オサ沢の旧万世大路を横断する暗渠。上流側から望む H241124

(2) 沢の名称と位置の確認

さて、そこで問題となるのがその沢の名称である。文献上、分かっているのは金山沢とオサ沢の2箇所だけで、上記3箇所はどこに当てはまるのかということになる。前節で既に各沢の名称について言及済みであるが以下に簡単に説明しておきたい。

ところで3番目の沢をオサ沢と冒頭に決めつけておいたけれども、実は、これについては現地において大滝会の方に以前からオサ沢であることを教わっていたものである。沢水が比較的豊富に流れていることもあり、また土橋（暗渠）もあることから大滝集落内では、昔からオサ沢は知られていたものであろう。また、一部の地形図（森林管理署）にも「オサ沢」の記載が

あるので間違いないと思う。

余談であるが、このオサ沢の入口には、地元大滝の方が「カーコの木」と呼ぶ幹が真っ直ぐに伸び端整な樹形の木を見ることができる（写真-11①、参考写真-4①）。

この木は大変有用な木だそうで、炭焼きをしていた大滝会の方は、自分の割り当て地に数本あると炭小屋が一軒建つと云って喜んだと云う。「カーコの木」とは、山桐とも云われる沢胡桃（サワグルミ）のここのようである。材質は白く軽くて柔らかいので炭小屋建物用材（皮は屋根葺用）に適し、下駄、経木（木材を薄く平たく削ったもので食品などを包む）、マッチなどにも使用されるという。

次に金山沢のことであるが、これは現行の地形図には図示がなく（森林管理署地形図にもない）、大滝会の方も聞いた覚えがないと云うことであった。手元の資料で金山沢名の記載があるのは、前記『萬世大路事業誌』の「中野新道記」本文と同書添付大路縦断図・「御通輦図」である。このうち大路縦断図（横縮尺2万分1）からスケールアップすると、オサ沢から60mほど米沢側に行ったところに金山沢が存在するように図示されている。

また、現行地形図上（1万分1、2.5万分1）でみると、オサ沢から百数十mほど米沢側よりに沢状の地形があるのでこれが金山沢であろうと想定できる。一方現地においても、想定した金山沢とオサ沢との概略の距離は百数十mほどである。これは、明治期作成大路縦断図のスケールアップ距離約60mとギャップがあるけれども、図面縮尺が2万分の1であることを考慮すると誤差の範囲とも考えられよう。また、現地を見ると想定金山沢の下流流末は、前述しているように流量が多い時は旧万世大路上を流れ下って行って谷へ流れ落ちる流末がある。その場所あたりからだとオサ沢までは60mもないくらいである。明治時代の金山沢の流れはその辺りだったとも想像することも可能であろう。

従って、以上のことから3箇所の沢のうち最初の沢には名前がないのでこれを無名沢とし、2番目の沢を金山沢と想定、3番目の沢はオサ沢と確定する。

沢名やその位置に特に拘泥している訳ではないけれども、明治期万世大路を辿る上で目印として欠かせぬ存在であることから改めて今回詳細に現地を確認したものである。

殉職碑と「昭和の七曲坂」第6号カーブと「大回坂」

オサ沢まで来れば、森元巡査殉職碑跡までは間近である。後に述べるけれども、昭和の大改修において二ツ小屋隧道からオサ沢まではバイパス化したり当時の現道を拡幅したりして、昭和期万世大路1.5kmを新しく整備したようである（この部分を七曲がりバイパスと称する。後述）。それ以外の区間、^{なかんずく} 今回の探訪箇所オサ沢～昭和の七曲坂「第6号カーブ」間については、大きな改修はおこなわれず路面補修程度と考えられ、明治期（初代）万世大路の面影を比較的良く残しているものと思われる（「路面補修」については次節参照）。

そんなことを頭の隅に置きながら、オサ沢から先福島側へ歩を進めたていきたい。報告が重複するようであるが、今回の探訪会に於いて実際に歩いたようにまず「第6号カーブ」まで記述を進め、その後改めて「第6号カーブ」から大滝運搬路入口まで旧万世大路を辿っていくこととする。

さて、オサ沢から先は緩い左カーブになっていてそれを過ぎると、かつて化石が採れたという大きな岩盤が見える（写真-12）。



写真-12 紅葉盛りの旧万世大路・貝化石出土地(左岩盤)福島側を望む(約100m先森元巡査殉職碑跡)。

そこから100mほど行くと森元巡査殉職碑跡がある（写真-13、14）。



写真-13 森元巡査殉職碑跡(写真、中央階段箇所)。写真右万世大路。



写真-14 森元巡査殉職碑跡にて(大滝会員の皆さん)

森元巡査殉職碑については下記を参照されたい。

<http://ootaki.xsrv.jp/morimotohi.html>

(「殉職警察官之碑(森元巡査殉職碑)」について)

森元巡査殉職碑を過ぎると、すぐ「第6号カーブ」に到達する（参考写真-5）。ここで我々は一服したものである（写真-15）。



参考写真-5 第6号カーブ、旧万世大路米沢側から福島側を望む。大きく右カーブになっているが分かる。H241118



写真-15 「昭和の七曲坂」第6号カーブで一服

ところで、「御通輦図」によると、この「第6号カーブ」を含め、オサ沢付近から旧新沢橋付近までを「大回り坂」(以下「大回坂」と云う)と称していたようである。このことは「中野新道記」の方には記述がない。逆に「大曲」については、「御通輦図」に記載がない。

「大回坂」の起終点は、その図上では必ずしも明確ではないけれども、距離は「下り980間(約1.8km)」と記載されている。下りというのは米沢側から福島側へ向かっての表現である。しかし、万世大路そのものの起点はあくまで福島市であり終点が米沢市である。

「大回坂」についてもその起点は福島側とし米沢側を終点として記述する。すなわち本稿では、後述するように「大回坂」の起点は旧新沢橋、終点をオサ沢付近と仮定する。

なお、『明治天皇記』の中にも次のような記述があり

「七曲坂」「大回坂」が出てくるので、少し長くなるが参考までに記しておくこととする。これは、第2回目(全国巡幸5回目)の東北巡幸(M14.7.30~10.11の74日間、全国巡幸最長日程)のおり、明治天皇は栗子新道(万世大路)の開通式にご出席され終了後福島側に向かわれるときの様子である。開通式は米沢側坑口でおこなわれ、明治天皇は徒歩で栗子隧道をお通りになられた。

「……^{ずいどう}隧道(栗子隧道のこと)を出でたまえば^{ふくしまけんれい}福島縣令(福島県知事)^{やまよしりのり}山吉盛典奉迎して^{みち}路の^{ひだりかたわら}左傍に在り、再び^{かたこし}肩輿(4人で肩に担いで人を乗せる乗り物)に御して^{ぎよ}杭甲坂を下りたまふ、^{そうらんじょうしやう}層巒疊嶂(切り立った山々が幾重にも連なり)天を摩して(迫って)^{かんけいゆうすい}澗溪幽邃(渓谷は深く静かに)、^{おうちうつ}老樹^{うっそう}蓊鬱(老木が鬱蒼と茂り)として坂路(大平峠難所七つ曲)其の間に^{ばんせん}盤旋(うずまき)す、一里十餘町(約5.5km)にして^{いわゆる}所謂二ツ小屋隧道あり、長さ百九十二間(『万世大路事業誌』194.5間≒353.6m)、隧道を出で福島縣土木課出張所に少憩あらせられ(現在^{ほうがちゆうひつ}鳳駕駐蹕之蹟あり)、隧道竣功の故を以て^{えん}金百圓を^{けんかん}縣官に賜ふ、午後一時四十五分二ツ小屋を^{はつ}發して^{おたまわ}七曲坂・^こ大回リ坂を^こ躰え(越え)、^{おたまき}大瀧集落、現在鳳駕駐蹕之蹟あり)過ぎたまえば^{おおげたずいどう}大桁隧道あり、長さ十六間(29.1m)、又半里(約2km)許にして^{たかひらずいどう}高平隧道あり、長さ七十七間(『万世大路事業誌』77.2間≒140.3m)、既にして^{えんぶ}圓部を過ぎ、^{おおぎそうむら}大笹生村に於て馬車に^{かくぎよ}復御(乗り換え)し、六時五十分^ひ燈を^{てん}點じて福島に^{ちやくご}著御(ご到着)、^{あんざいしよ}行在所(天皇陛下がお休みになる)ところ)^{いがっこう}醫學校(現在の福島県庁前、記念碑あり)に入りたまふ、是の日山路の^{らう}勞を^{おぼしめ}思召して馬丁(馬を扱う人)・輿丁(輿を担ぐ人)等に酒肴料を賜ふ、盛典(山吉県令)栗子新道の^{しやしん}寫眞十六葉(菅原白龍画栗子隧道十二景「栗嶺奇観」のこと、画帖は表紙を含み16枚)を^{たてまつ}獻る(『明治天皇記 第五』(宮内庁、昭和四十六年三月、吉川弘文館、524頁。ルビ・太字・()書き注筆者)。

当該明治天皇記は、開通時点の栗子新道(「万世大路」は翌明治15年2月に明治天皇が命名)の様子を伝える

貴重な記録で、原始林の中に新設された新しい街道を進む姿が目に浮かぶ。

当時、栗子隧道工事の責任者であった山形県土木課長の高木秀明（のち三島通庸山形県令の福島県令への異動にともない福島県伊達郡長となる）は、そのルート調査の報告書で更に次のように述べている。

「……深山^{ゆうこく}幽谷^{ゆうこく}上古^{おの}より斧斤^{おの}（おのとまさかり）未^{いま}タ曾^{かつ}テ入^いラサルノ地^ちニシテ狼熊^{ろうゆう}（おおかみとくま）ノ巢窟^{そうくつ}タリ」（山形県史資料篇二・三島文書所収「栗子新道工事始末記」201頁、ルビ・（）注書き筆者）。

そのすさまじいばかりの山深さを想像できると云うものであろう。

横道にそれすぎたので本題に戻る。

「昭和の七曲坂」では、その起点となる新しい新沢橋から第2号カーブまでのヘアピン道路は、「昭和の大改修」により新に建設された新線バイパスである。第2号カーブから先オサ沢付近までは、その骨格を維持しつつ明治期万世大路を補修したものと考えられる。

それでは、「大回坂」と呼ばれた福島側の起点旧新沢橋から第2号カーブまでの明治期万世大路はどうなっているかという、米沢側から見た場合、現況のように第2号カーブ箇所ではカーブせずに、真っ直ぐ東に向かい新沢右岸で峰先を掘割とし（移転した森元巡査殉職碑直上数十m箇所）、新沢沿いに200mほど上流へ北上し旧新沢橋に至るルートとなっている（参考写真-6, 7, 8）。このルートについては、訪れる人もあまりいないと思われるけれども明治期万世大路の形が比較的良く残存している。ただし、掘割から先（福島側）の岩盤上部の「巨冠^{きょかん}ノ挺出^{ていしゅつ}」（庇状^{ひきしじょう}の岩盤と考えられる。『改修史』111頁）したものが崩壊しているため通行止めとなっていて、旧新沢橋の方へ通り抜けすることはできない（参考写真-9）。



参考写真-6 残存明治期(初代)万世大路入口、手前昭和期(第2代)万世大路左から右へカーブしている。すなわち第2号カーブでその頂点から福島側(新沢側)を望む。H241124



参考写真-7 入口(第2号カーブ)から150mほど進んだ峰先に掘割が造られている。写真の奥が新沢。明治期万世大路にて、米沢側から福島側を望む H241129



参考写真-8 掘割手前(米沢側)の明治期(初代)万世大路から森元巡査殉職碑(昭和の大改修・2代目万世大路敷地)と、写真右上、3代目万世大路(栗子ハイウェイ)・現国道13号を望む。H250427



参考写真-9 明治期(初代)万世大路・掘割、米沢側から福島側を望む。写真中央岩盤崩壊箇所が「巨岩ノ挺出」跡と思われる。旧道は、崩落土で覆われているため通り抜けできない。H250427

この掘割から旧新沢橋手前までは結構な勾配の下り坂になっており、福島側から来た場合は掘割まで急勾配となっていてかつて荷馬車を引いていた馬が息絶えることも珍しくなかったという（大滝会高野英治副会長、祖父から聞いた話）（参考写真-10）。



参考写真-10 新沢右岸(西側)残雪箇所が残存明治期(初代)万世大路、勾配がある。左端が掘割、その右が崩壊した「巨岩ノ挺出」岩盤跡。右側を行くと旧新沢橋に至る。新沢左岸(東側)から望む。H250427

明治期(初代)万世大路は、旧新沢橋を渡って新沢左岸にカーブして福島側へ進むことになるけれども、旧新沢橋の前後は比較的平坦な道路となっている（参考写真-11）。旧新沢橋は勾配の変換点でもある。この旧新沢橋からオソ沢付近までは約1.8 kmなので、「大回坂」の起点をこの旧新沢橋、終点をオサ沢付近と仮定しておくものである。



参考写真-11 「明治期(初代)万世大路、旧新沢橋福島側から、米沢側・掘割方向(右岸)を望む。旧新沢橋は「大回坂」起点と仮定される。また、U字形カーブ「大曲」の頂点に位置する。H250427

この旧新沢橋を中心として、明治期(初代)万世大路が新沢をめぐるような形(U字形)で左右岸に比較的良く残存しているわけで、この箇所を「中野新道記」では「大曲り」と称していることについては先に述べている通りである。

なお、明治期「大回坂」及び「昭和の七曲坂」の全容については、別の機会に報告したいので、本稿では関連部分のみに記述に留めておきたい。

「明治の七曲坂」と「昭和の大改修・七曲バイパス」

次に「昭和の七曲坂」第6号カーブから旧大滝運搬路入口付近まで辿ることとするけれども、その前に若干煩雑な記述になるかも知れないが、二ツ小屋隧道の福島側(東側)の「明治の七曲坂」と「昭和の大改修・七曲バイパス」等の関係について、次の記述の前提となるのであらかじめ筆者の作業仮説をいくつか提示しておきたい（探訪会報告その2、巻末参考図参照）。

なお、用いている数字は資料からの引用も多く、また、おおよその推定値も含み厳密に測定しているものではないことをお断りしておきたい。これらの数字や仮説に対して諸賢のご批判ご教授をお願いすると共に、有力な情報があれば順次修正していきたいと思っていますので併せてご協力をお願いしておきたい。

①昭和の大改修「七曲バイパス」(1.5 km) 仮説

二ツ小屋隧道福島側には、「明治の七曲坂」の中間部を貫きながらバイパスするように1.5 kmの道路が、「昭和の大改修」により整備されている。この道路を「七曲バイパス」(以下単にバイパス)と仮称する

その「昭和の大改修」の道路整備状況について『改修史』には次のように記されている。

「隧道(筆者注:二ツ小屋隧道)東西両側の最悪箇所延長1,949.7mは従来の道路を拡幅するだけでは到底交通の安全を期せられないので、できるだけ曲線部及び勾配を緩和し、全線の線形はなるべく直線部の長くなるよう考慮し、全線を殆ど新線により改築した。」(181頁、傍点筆者)。

「道路は隧道の南側(筆者注:東側・福島側)延長1,477.1m、西側延長466m(計画延長472.6)合計1,943.1m(計画延長1,949.7m)、有効幅員6m、両側に各50cmの路肩を設け、路面を砂利道とし縦断勾配は最急6.7%、最緩2%、最小屈曲半径15m、横断勾配5%に仕上げ昭和9年12月12日竣功した。」

(193頁)

このことにより「昭和の大改修」により整備された二ツ小屋隧道の福島側の道路、すなわち本稿で称するところの「七曲バイパス」の延長は1,477.1m(約1.5 km)であることが分かる。

その終点は明らかに二ツ小屋隧道福島側坑口である。しかし起点については言及されていないようである。そこで、各種地図(WEB 地図、国土地理院地形図等)により1.5 kmをスケールアップして福島側に進むとオサ沢付近になるようである。

従って、「七曲バイパス」約1.5 kmの起点はオサ沢の米沢側辺りとし、終点は二ツ小屋隧道福島側坑口と仮定する。平均勾配は約5.5%(下記注参照)である。

②明治期(初代)万世大路旧「七曲坂」仮説

まず七曲坂の名称について述べる。「中野新道記」(明治14年編纂、県庁文書『萬世大路事業誌』所収)によれば、二ツ小屋隧道を出て福島側に出ると福島県の土木課出張所、作業員の宿舎等があったと云う。そして旧万世大路旧「七曲」の由来について次のように紹介している。

「是ヨリ道路漸ニ低ク且迂回其歩行スルニ際シ東方ニ靈山ヲ下瞰シ忽チ屈曲シ之ヲ背テ西方ニツ小屋ヲ前面ニ望ム。又靈山ニ向ヒ又ニツ小屋ニ向フ。如此スルモノ七度、俗ニ之ヲ七曲リト呼ブ」(『工事誌』111頁。ルビ、読点、太字筆者)。

また、「御通輦図」によれば「七曲り坂下り六百廿五ケン」と記載されている。このことから本稿では原則的に「七曲坂」と称することとする。

「七曲坂」の延長は、上記「御通輦図」によると「六百廿五ケン」(625間=1,136m、約1.1 km)であると云う。ただその起終点については「御通輦図」からは特定できず、「中野新道記」においても直接かつ具体的には記されていないように思われる。しかし、「中野新道記」では、二ツ小屋隧道福島側坑口付近にあった福島県土木課出張所の辺りから「七曲坂」は下って行くことと記されている(『改修史』111頁、後述引用文参照)。このことから隧道の坑口付近が下り坂の起点(七曲坂の終点)と一応考えることもできるだろう。一方その終点は、「御通輦図」の七曲坂延長1.1 kmを「大路縦断図」に当て嵌めるとおおよそ無名沢辺りになるようだ。

以上を踏まえた上で本稿においては、現地の状況を勘案し七曲坂を下ってきて勾配の変換点になるように見受けられる旧大滝運搬路入口付近を七曲坂の起点と仮定する。ここは現地を見れば分かるように、左側から来た昭和の大改修の新設されたバイパスと、山の上から降りて来た旧七曲坂の第1段目の道路(現存しない)が合流する地点でもある。終点については、一応二ツ小屋隧道福島側坑口とする。七曲坂の延長は、簡易距離計(携帯電話)を基にする等約1 kmと推定する。

従って、「七曲坂」約1.0 kmの起点は旧大滝運搬路入口付近とし、終点は二ツ小屋隧道福島側坑口と仮定する。平均勾配は約8.0%(下記注参照)である。

③「七曲バイパス」と「七曲坂」との関係

米沢側から福島側へ向かう場合、「七曲バイパス」と「七曲坂」共に下り坂になる。その下り坂の起点は何れも二ツ小屋隧道福島側坑口であり、その新旧道路が合流するのは旧大滝運搬路入口付近である。ここまでの距離は、旧七曲坂は明治期旧道で約1 km、バイパスの方は昭和の新線で1.2 km(地図のスケールアップ、

簡易距離計からの推定)である。バイパスはこの後0.3 kmほどすりつけ区間として明治期万世大路と重複しオサ沢付近(米沢側)に至る。すなわち『改修史』で云っているところの「全線を殆ど新線により改築した」というのは、東側(福島側)ではこの1.2 kmのことを指していると考えられる。

なお、「昭和の大改修」(S8.4～S12.3)では、改修の程度により工事の内容を「改築」と「路面補修」とに区分している。本稿の記述もそれに従うので「改築」或いは「路面補修(又は単に補修)」の意味についてここで述べておきたい。「昭和の大改修」で改修された旧万世大路(当時の国道5号)は山間部の全延長14.1 kmで、その内明り部(あかりぶ。トンネルや橋梁を除く道路の部分)は13 kmである。その内訳として「改築」延長が7.4 km、「路面補修」延長が5.6 kmであったという。

そこでまず「路面補修」から先に説明すると、ここではある程度の軽い補修工事をおこなうものの、現道(明治期万世大路)をほとんどそのまま利用している場合を指すようである。その補修工事の中身は次のようである。

「路幅整理を行い路肩を改め、従来の側溝を整え必要に応じて両側に排水側溝を設けた」(『改修史』221頁)ものである。そして「従来の路面を整え、改築箇所と同様の砂利敷き施工して路面仕上げを行った」(『改修史』219頁)ものだと云う。

次に「改築」について述べる。

改築とは「山間部路線の新設並びに従来通りの^{かくちく}拡築(筆者注:道路の幅を拓げること)を主眼としたもので、大部分は^{きりとり}切取り^{もりど}盛土^{のり}、^{どこう}法仕上げ等土工工事」(『改修史』185頁、ルビ筆者)をおこなうことである。また、「屈曲と勾配を緩和したもので、主として切取り」(『改修史』219頁)工事をおこなうものだという。

因みに、前述の「七曲バイパス」1.5 kmは改築箇所である。そのうち二ツ小屋隧道福島側坑口から旧大滝

運搬路入口付近までの1.2 kmはほとんどが旧道とは別線の新線で、オサ沢付近までの残り0.3 kmは土工工事を伴う盤下げや拡幅がおこなわれたようである。

〔注:平均勾配〕

・「七曲バイパス」の平均勾配について

「七曲坂」の起点(旧大滝運搬路入口)から二ツ小屋隧道福島側坑口までの延長約1,200m間で表現する。2代目(昭和期)二ツ小屋隧道福島側坑口の標高694.5m(『改修史』187頁)、旧大滝運搬路入口標高626.9m(『栗子トンネル工事誌』1968年7月、283頁、以下『工事誌』)、従ってバイパスの高低差は67.6m。∴平均勾配は、 $67.6 \div 1,200 \approx 5.5\%$ と仮定する。

・「七曲坂」の平均勾配について

起点(旧大滝運搬路入口)から第6号カーブまでの延長約850m間で表現する(従前この距離は500mと推定していたので訂正する)。旧(明治期)二ツ小屋隧道福島側坑口の標高696.5m(『改修史』187頁)、七曲坂第6号カーブ標高693.5mと仮定(坑口から約150m2%下りと仮定)。旧大滝運搬路入口標高626.9m(『栗子トンネル工事誌』283頁)、従って七曲の高低差は66.6m。∴平均勾配は、 $66.6 \div 850 \approx 8.0\%$ と仮定する。

「昭和の七曲坂」第6号カーブから本線を進む

さて、前段が長くなってしまったけれども、「昭和の七曲坂」第6号カーブから旧大滝運搬路入口付近まで前節と重複する部分があるが辿って行くこととする。

我々が一休みした第6号カーブ箇所を第5号カーブ側(福島側)から眺めると大きな左カーブになっていることが分かる(参考写真-12、写真-16、17)。



参考写真-12 旧万世大路「昭和の七曲坂」第6号カーブ、大きく左カーブになっている。本線6段目道路にて、第5号カーブ側(福島側)から望む。H241124



写真-16 「昭和の七曲坂」6 段目道路、第 6 号カーブ(米沢側)から第 5 号カーブ(福島側)を望む。参考写真-12 の反対側。



写真-17 「昭和の七曲坂」第 6 カーブと 7 段目道路を福島側から望む。写真奥が森元巡查殉職碑跡。分かりにくいですが手前左側から右の方への左カーブとなっている。ここでは簡単な除草と枝払いがされているのを確認。

ところでこのカーブ箇所ばかりではないけれども、旧万世大路の簡単な除草と枝払いをしてくれている有志がおられるようで、大変に歩き易くなっている。感謝を申し上げておきたい。

さて、第 6 号カーブを福島側へ進んでいくと前節で報告済みの森元巡查殉職碑跡が右側に見えてくる(写真-18、写真-13 参照)。この道路は「昭和の七曲坂」の第 7 段目道路に当たるもので、第 6 号カーブからはビューポイント(バイパス最初のヘアピンカーブ箇所)まで約 0.9 km、旧大滝運搬路入口までは約 0.6 km、オソ沢までは約 0.3 km の位置である。オソ沢付近からは手前の方に、前述している明治期万世大路の「大回坂」が旧新沢橋付近まで続いていたわけである。



写真-18 見にくい写真中央が旧万世大路、「昭和の七曲坂」第 7 段目道路、森元巡查殉職碑跡前(写真中央左側)、米沢側を望む。

森元巡查殉職碑跡から先には化石出土地の岩盤が右側に見え、その先は、今度は上りの右カーブになっていて、それを曲がるとオソ沢が見える(参考写真-13、14、15)。



参考写真-13 旧万世大路、「昭和の七曲坂」7 段目道路、殉職碑付近から米沢側を望む。写真奥が右カーブしている。H241124



参考写真-14 殉職碑先の緩い右カーブ、第 6 号カーブ側(福島側)から望む。右に曲がるとすぐオソ沢がある。右側岩盤は化石出土地(写真-12 参照)。H241124



参考写真-15 カーブ箇所からオサ沢を望む(人がいるところ)。H241124

この区間は、道路の縦断勾配も結構あるようでカーブから反対側の第6号カーブの方を見るとよくわかる(参考写真-16)。



参考写真-16 カーブ箇所から殉職碑跡(第6号カーブ)方向を望む。参考写真-13の反対方向。道路の勾配が結構あることが分かる。H241124

このあたりからオソ沢付近までは、明治期(初代)万世大路の面影が残っているように見える。いわゆる「路面補修」区間であろうと思われる。

オサ沢を過ぎるとすぐに右カーブにさしかかる(参考写真-17)。



参考写真-17 旧万世大路(七曲バイパス区間)オサ沢から少し米沢側のカーブ箇所。H241124

このカーブ箇所付近の万世大路は「改築」されているように見え、作業仮説として提示しているように、「昭和の大改修」七曲バイパス区間であることが想定されよう。米沢側から見た場合、少なくともこのカーブ箇所を含めオサ沢の手前(米沢側)辺りまでは道路幅員も広がっていて「改築」されているように思われる。このカーブを曲がって行くと先に想定していた金山沢がある(参考写真-18、写真-10③参照)。



参考写真-18 旧万世大路(七曲バイパス区間)オサ沢から少し米沢側のカーブ箇所付近から金山沢・無名沢方向(米沢側)を望む。写真-10③とほぼ同一箇所。H241124

その金山沢をすぎると緩い右カーブがあり無名沢に至る(参考写真-19、写真-9参照)。



参考写真-19 旧万世大路・「昭和の七曲坂」第7段目道路、無名沢付近から米沢側を望む。H241124

この無名沢から福島側を望むと今回探訪時期ではほとんど見通せないけれども落葉時期だと旧万世大路の全貌を窺うことができる（参考写真-20①②）。



参考写真-20① 旧万世大路、旧大滝運搬路入口方向(米沢側)を福島側から望む。参考写真-19 から米沢側へ進んだ所。H241124



参考写真-20② 旧国道13号(無名沢～大滝運搬路入口付近) 昭和31年8月19日大滝会高野英治副会長撮影(大滝会榎木新吉さん提供)[昭和31年8月19日、中野・大森・大滝青年団合同キャンプ]

この無名沢の所には旧内務省の用地境界杭があつて（参考写真-21）、大滝運搬路入口付近までは4本確認できる。用地杭は通常20mに一箇所設置されるので、前後を考慮すると無名沢から大滝運搬路入口までの距離は約100mとなることが分かる。



参考写真-21 旧内務省用地境界杭(20m毎に建てられる)。写真右端の上は無名沢。H241124

参考写真-19、20では確認できないけれども、道路の右側の切土路肩部には幅1～2m程度の小段(注)のような帯状の部分が無名沢から数十メートルにわたって続いている(参考写真-22)。



参考写真-22 明治期(初代)万世大路の残存部分か。切土路肩に幅1～2mの平場(小段)が帯状に続いている。左下は無名沢から2番目の用地境界杭。写真左側は昭和期万世大路。H251027

当該箇所のように切土高(掘削高さ)の低い場合にはわざわざ小段(注)を設けることはない。これはおそらく明治期万世大路の残存路面ではないかと思われる。この区間は、七曲バイパスと明治期万世大路のすりつけ摺付(重複)区間になっていると考えられ、七曲バイ

パスの方が「改築」工事として1~2mほど明治期万世大路を盤下げした結果、旧道部分が残存したものと想像される。

(注) 小段

切土(掘削)又は盛土の^{のりめん}法面の中間に設けた平場のこと。切土(土砂等)の場合掘削高7m毎に、盛土の場合高さ5m毎に設けることを標準とする。幅は何れも1.5mを標準とする。『設計施工マニュアル(案)』平成15年4月 東北地方整備局

因みに「御通輦図」に云う七曲坂(625間 \approx 1.1km)はこの無名沢付近が起点になるように思われる(二ツ小屋隧道福島側が終点)。また、「七曲坂」と「七曲バイパス」も米沢側から来てここですりつく(高さを一致させる)ようにも見える。無名沢から福島側には、前記の小段状のものは見当たらない。

無名沢を過ぎて前述のように100mほど米沢側へ進むと、旧大滝運搬路入り口に到着する。ここは前にも触れているように、「七曲バイパス」の新線(別線)区間の始まりでもあり、上から下りてくる「七曲坂」との合流点である。そして昭和38年度には、現在の東栗子トンネルの工食用道路として大滝運搬路が新設されている(参考写真-23、巻末参考写真-2参照)。



参考写真-23 旧大滝運搬路入り口(左側)付近、旧万世大路福島側から望む。写真右立木箇所が明治期万世大路・旧七曲上り口付近と想定。H241124

明治期(初代)万世大路・旧「七曲坂」を上る

(1) 第1号カーブから第4号カーブまで

次に、今回探訪会のメインテーマの二つ目である明治期(初代)万世大路の残存遺構、旧「七曲坂」に進んで行くこととする。

先に進む前に、二ツ小屋隧道前後の明治期旧道状況

について述べておきたい。

「……中野以北の山間部(「昭和の大改修」の区間)は、幅員が狭く屈曲もひどく4分の1(25%)の急勾配があり、更に曲線部と急勾配が重複しているため交通上危険な箇所多く、自動車交通に適合しなかった。……隧道東西両側の最悪箇所1,949.7mは……ほとんど新線により改築した」(『改修史』181頁、()内注書き筆者)。

前述の通り、当「七曲坂」区間がその最悪箇所である1,949.7mに含まれることは言うまでもない。これから進む「七曲坂」がかつての最悪の難所の一つであったわけである。これらの区間は、「昭和の大改修」として最も早く工事を始めているところである。

話題を戻す。大滝運搬路の入口から米沢側すなわち二ツ小屋隧道へ向かって、昭和の大改修で新設された「七曲バイパス」を歩いて行くと最初のヘアピンカーブ(ビューポイント)がある。そこを少し行くと、昭和の大改修唯一の掘割箇所(カエル岩)があって、直線道路が続きその中間点付近の右側(谷側)斜面の下に段状の地形を見ることができる(参考写真-24)。



参考写真-24 下方まで続く段状地形、旧七曲坂跡。木村大滝会長 立っているのは、下から3段目の七曲坂。大滝会伊藤弘治氏撮影提供。H221106

いつも気になっていて、大滝会の方にあるときお尋ねしたら明治の旧道だと云うことであった。前節で紹介している「中野新道記」の中にあつた「七曲」(坂)がこれだろうか、疑問は深まるばかりで、いつか実地に踏査してみたいと思っていた。そこで今回、大滝会の方々に現地を案内して頂いたというわけである。

さて、前述の大滝運搬路の入口付近から米沢側を改めて眺めると、道路右側の切土箇所には石積が見え、少し米沢側へ進んだところの道端に大きな立木がある。後ろの方が坂道になっているようにも見えるけれどもこれは道路遺構ではないと思われる（参考写真-25①②）。



参考写真-25① 旧大滝運搬路入口付近を福島側から望む。昭和の大改修「七曲バイパス」、明治「七曲坂」合流点付近。H241124



参考写真-25② 明治期「七曲坂」上り口付近(想定)を福島側から望む。下の道路は「昭和の大改修」七曲バイパス新設(別線)区間(旧国道5号)。H241124

さらにその上の方には、道路遺構とすぐに分かる坂道があり、大きな右カーブになっているのを見ることができる（写真-19）。これこそ、初代万世大路の「七曲坂」の残存遺構に間違いのないであろうと思われた。また、大滝会の方にも確認して頂いた。この最初のカーブを「第1号カーブ」と称することとし、以下順次「第6号カーブ」（第7段目道路）まで報告していくものとする。



写真-19 明治期万世大路「七曲坂」第1号カーブを望む。この七曲坂では一番大きなカーブのように思われる。

なお、「昭和の大改修」の七曲バイパス施工時の参考写真（昭和9年16月頃）を示しておくが、一部不鮮明ではあるとはいえ旧「七曲坂」の面影を辿ることができるので参照されたい（巻末参考写真-3）。この中には、二ツ小屋隧道福島側坑口が写っていて、その形状が改修後のように見える。この時期には新しい坑門工（S8.10.2～S8.12.15）が既に完成しているはずである。参考までに初代隧道の坑口の形状について示す（『改修史』（図-1））。

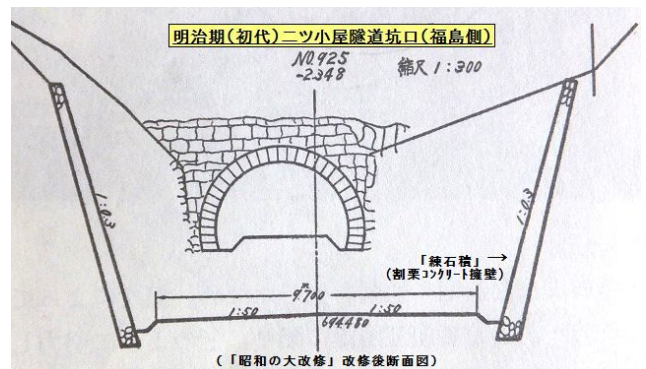


図-1 明治期二ツ小屋隧道福島側坑口。『改修史』より転載

また、「栗子新道画圖」（浜崎木麟、明治14年9月）を見ると、切石で面壁が造られあたかも坑門工が設置されているかのように見えるかもしれない。しかし、対象旧坑口は小さいので遠くから見た場合は巻末参考写真のようには見えないであろう（探訪会報告その2、巻末参考写真-3参照）。

ところで、この第1号カーブの手前には、当然旧「七曲坂」の第1段目とでも云うべき道路があるはずであ

る。先に作業仮説として、本稿で云うこの「七曲坂」の起点を大滝運搬路入口付近と仮定していることを述べた。従ってその起点と第1号カーブを結ぶ道路が第1段目と云うことになるわけであるが、実は、これは「七曲バイパス」新設のため掘削されて滅失したものと思われる。その延長は長くとも50m程度と考えられる。

従って、次は「第1号カーブ」から「第2号カーブ」までの第2段目道路へ進むこととなる。ここは、比較的勾配が急のように見える（写真-20、21）。



写真-20 第2段目道路、第1号カーブ側(福島側)から第2号カーブ(米沢側)を望む。



写真-21 第2段目道路、第2号カーブ側から第1号カーブを望む。

一方、第2号カーブの方は逆に第1号カーブと比べると比較的勾配が緩いようで、その規模も小さいようだ（写真-22）。



写真-22 第2号カーブ、福島側からを望む。ブッシュ化して分かりにくい人物の位置でカーブが確認できる。

第2号カーブを過ぎて第3段目の道路に入ると、下方に第2段目の道路が良く見える（写真-23、24）。



写真-23 第2号カーブから3段目道路を望む。



写真-24 明治期万世大路七曲 3段目道路から2段目道路(左下)を望む。

錯覚というものもあるかも知れないけれども、この第3段目はかなり平坦で、また幅も広い道路である（写真-25、26）。



写真-25 第3段目道路中間付近、比較的平坦で幅も広い。第2号カーブ側(福島側)から第3号カーブ(米沢側)を望む。3段目の道路を進む大滝会の皆さん。



写真-26 第3段目道路、第3号カーブ側(米沢側)から第2号カーブ(福島側)を望む。

昭和の大改修「七曲バイパス」から下の方を眺めると、段状の地形が良く見えることは前に触れたが、見えていたのはこの第3段目道路であろう(参考写真-24参照)。

3段目道路を進んで行くと行き止まりになっていて、あるはずの第3号カーブが見当たらない(写真-27)。



写真-27 第3段目道路は行き止まり、第2号カーブ側(福島側)から第3号カーブ(米沢側)を望む。第3号カーブは写真中央「モダ」に埋もれたか。

そこは地元の人たちが「モダ」と表現されるブッシュの中に蔓状のものが絡まってほとんど前に進めないような藪になっていた(写真-28)。



写真-28 明治期万世大路七曲 第3段目道路 第3号カーブ想定箇所。昭和期万世大路の法尻になっている。すぐ上が昭和期万世大路で、第3カーブは消滅。

筆者自身は夢中になって歩いていたのではじめ気付かなかったのであるが、実はこのすぐ上がバイパスだったのである。大滝会木村会長らはもちろん先刻ご承知のことで、先に上がってバイパスで待っていてくれた(写真-29)。



写真-29 想定第3カーブ箇所から昭和期万世大路に上がる。写真右側「モダ」

結局第3号カーブの上にバイパスが建設されたものと考えられる(写真-30)。



写真-30 第4段目道路から想定第3号カーブ付近(前方の「モダ」)を望む。写真左下が第3段目道路、右側はバイパスの盛土法面になっている。

第4段目の道路は、想定第3号カーブ箇所から折り返し、バイパスのすぐ下を平行して進んでいる。以前から良く見えていたバイパスのすぐ下の段状の地形は、初代(明治期)万世大路の「七曲坂」第4段目の道路であったことが分かった。この4段目の道路は、3段目の道路と比べると比較的勾配があるように思われる(写真-31、32)。



写真-31 第4段目道路、想定第3号カーブ側(福島側)から第4カーブ側(米沢側)を望む。左すぐ上は昭和の大改修「七曲バイパス」で、4段目道路に盛土されている。



写真-32 第4段目道路中間付近、想定第3号カーブ側(福島側)から第4カーブ側(米沢側)を望む。

第4段目の道路の終点にはもちろん第4号カーブがある。こちらの方は第3号カーブのように全体が無くなっているのではなく半分が失われているようだ(写真-33、34)。



写真-33 第4段目道路終点付近、第4号カーブ(杉木立)を望む。左すぐ上人物の立っているところはバイパス。



写真-34 第4号カーブ、バイパス上から望む。結構大きなカーブのようであるが、左側半分はバイパスが貫通していて失われている。

バイパスがこのカーブを貫いたことにより半分が削り取られ半分が残ったかのように見える。第4号カーブの直上はすぐにバイパスになっていて、バイパスの左側（山側）には、「七曲坂」第5段目道路と思われる遺構が見えている（写真—35、36）。



写真—35 第4号カーブ箇所をバイパスが貫いていると思われる所（想定）。左側手前が第5段目道路の起点。写真奥すぐ先がバイパスのヘアピン第2号カーブ箇所である。福島側から米沢側を望む。



写真—36 第5段目道路の起点想定箇所。バイパス建設のため削り取られた残存部分（立木箇所）。左下がバイパス。

(2) 第5段目から第6号カーブまで

第5段目道路の起点付近はバイパス建設時に掘削されたようで残存部分の幅は狭くなっている。この道路遺構を進んでいくとかつての万世大路を彷彿とさせるものがむろんあるけれどもブッシュ化が進んでいて、落葉の始まったこの季節でも随分と分かりにくい。夏場だと繁茂した樹木が邪魔になり旧道の跡を辿るのは

一層難しくなるかも知れない（写真—37、38）。



写真-37 第5段目道路中間付近（人物がいる所、初代万世大路）。第4号カーブ側（福島側）から第5号カーブ側（米沢側）を望む。



写真-38 第5段目道路終点付近（人物がいる所、初代万世大路）。第4号カーブ側（福島側）から第5号カーブ側（米沢側）を望む。

この第5段目道路は、第3段目道路と同じように少なくとも途中までは比較的平坦である。第3段目と第5段目に平らな道路部分が配置されているのは単なる偶然とは思えぬ節がある。初代万世大路「七曲坂」の勾配については後でも触れてみたい。

ところで、この第5段目道路は、第5号カーブを現地で想定した位置（写真—39）とすると、想定第5号カーブに続く想定6段目道路も含めて、各段の中では一番長くなるように思われる。



写真一39 当初想定第5段目道路終点と第5号カーブ(人物箇所)を望む。土捨場盛りこぼし箇所。

正確なものではないけれども携帯で測った結果では約180mになっている。しかし、「御通輦図」に描かれた「七曲坂」では、5段目と6段目が他の段(1段目と7段目を除く)の半分程度しかない。デフォルメされた絵図面でももちろん正確でないにしても、他の段よりは短いという特徴を表現していると考えられるべきではなかろうか。

つまり、現地で想定した第5号カーブの位置に問題がありそうである。それらしき箇所を現地で想定してみたけれども、如何に明治期の道路とはいえ、これが旧道だろうかとの疑問を禁じ得ないところである。現地をさっと簡単に見た限りにおいては、それらしいところを他に見つけることができなかった。しかし、写真を見れば分かるように、曲線半径も勾配も少しきつように思われる。これでは荷馬車が曲がることも上ることもできないかも知れない。その先についてもほとんど道路遺構には見えないと思う(写真一40)。



写真一40 現地想定第5号カーブから想定第6カーブ側(米沢側)を望む。すぐ上がバイパスで写真左側は捨土(ズリ)の盛りこぼし箇所と推定される。旧道跡には見えない。

当該箇所は、現在樹木に覆われていてよく分からないが、位置的には昭和の大改修の際の「土捨場(ズリ捨場)」(注)のように思われる(巻末参考写真一3参照)。

(注) 土捨場(ズリ捨場)

トンネル掘削等により生じた土石=ズリを投棄する場所。ズリは普通道路盛土などに利用するが余剰が出た場合は捨てる。

二ツ小屋隧道工事においては、坑口から130m(中心距離)のところに余剰ズリの一部を運搬捨土している(『改修史』189頁)。

おそらくこの想定箇所は、捨土の盛りこぼしと地山(元々の山)の境界箇所のように思われる。

従って、第5号カーブ箇所は今回の調査では確認できなかったということになる。想定第5段目道路の間付近から(写真一41)上りの坂道があるのかも知れない。



写真一41 第5段目道路中間点付近。第5号カーブ側(米沢側)から第4号カーブ(福島側)を望む。

この第5段目道路及び第5号カーブについては後日再確認をしたいと思っている。

第6段目の道路については、起点となる第5号カーブの位置が特定できていないけれども、少なくとも途中からは道路遺構と思われる部分がバイパス取付まで続いていると思われる(写真一42、43、44)。



写真一42 想定第6段目道路、想定第5号カーブ側(福島側)から想定第6段目道路終点方向を望む。



写真-43 想定第6段目終点方向を望む。6段目道路がバイパスに取り付いている。左すぐ上がバイパス(左上立木箇所)でその盛土が旧道を侵している。



写真-44 第6段目道路、想定第5号カーブ側(福島側)を望む(写真-43の反対方向)

この取付箇所付近から下の方を見ると6段目若しくは5段目の道路がこの時期だと良く見える(写真-45)。



写真-45 バイパス(想定第6段目道路終点付近直上)から、6段目道路終点側を望む。

次に第6号カーブに向かうけれども、実は判然としないのである。その第6号カーブ、近くを探してもそれらしきものは見当たらない。おそらく昭和の大改修により新設された「七曲バイパス」によって削り取られ滅失したものと推定される(写真-46)。



写真-46 バイパス(第7段目道路)、福島側を望む。明治期(初代)万世大路第6段目道路終点直上。第6号カーブ擬定地。

取り敢えず想定6段目道路が取付いたその箇所を第6号カーブの擬定地(仮定の場所)としておきたい。

(3) 第7段目道路について

ついで第7段目道路(明治期(初代)万世大路)に進むけれども、昭和期万世大路(「昭和の大改修」後)との関係について記しておくこととする。

この第7段目の道路の終点は、云うまでもなく二ツ小屋隧道福島側坑口である。その初代二ツ小屋隧道(M10.10着工、M14.9完成)は、延長194.5間^{ほん}=353.6m、幅3.0間=5.45m、高さ2間=3.6mであった。断面形状は矩形に近いもので基本的に素掘りであったと云う。それが「昭和の大改修」(S8.4着工、S12.3完成)着工時点では、延長が377.4m・幅3.0m内外・高さ2.3m内外となっていた(『改修史』181頁)。「昭和の大改修」の目的は、自動車の通行可能な道路を造ることであったから、当然隧道の切上げ(拡幅、盤下げ)が必要となる。その結果旧隧道は2mほど掘下げられる(盤下げ)こととなった(図-2参照)。

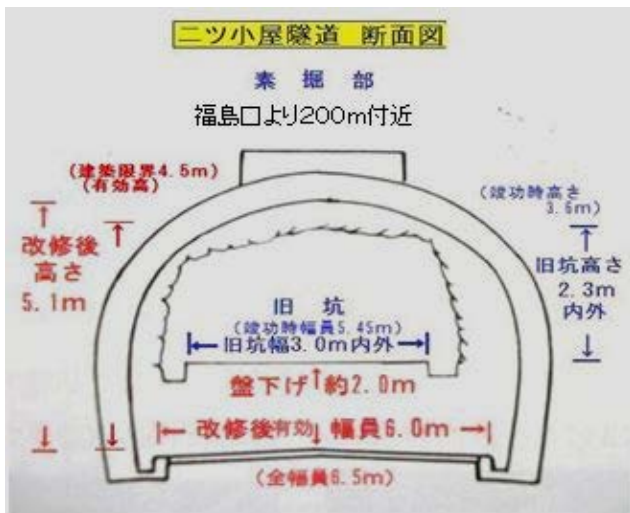


図-2 「昭和の大改修」では、旧隧道を切抜けて改修、自動車通行可能となった。『改修史』より転載加筆

従って当然前後の道路（明治期万世大路）も 2mほど盤下げされることとなった。

坑口付近には「鳳駕駐蹕之蹟」(注) がたまたま旧道に面して建立されていたため、新道に「七曲バイパス」建設による掘下げの影響で移転することとなったのである。

(注) 鳳駕駐蹕之蹟 (ほうがちゅうひつのせき)

鳳駕=天子の乗り物。駐蹕=天子が行幸の際、車を止めること。蹟=物事のあったあとかた。事蹟、史蹟。『大漢語林』。蹟はアトとも読むが本稿では音読みのセキとしておく。すなわち、明治天皇が乗り物を止めてお休みになった所という意味である

明治 14 年 (1881 年) 10 月 3 日、栗子新道開通式にご出席された東北巡幸中の明治天皇が行在所 (福島医学校) の福島に向かわれる途中御小休された場所に、その記念として建立された石碑のことである。その場所は、本稿のニツ小屋御休所、大滝御休所、円部御休所の 3 箇所でも現存している。石碑には「鳳駕駐蹕之蹟」明治 14 年 10 月 3 日御通輦 (天皇の乗り物がお通りになった) と刻まれている。ニツ小屋のみ左側面に飯坂村の中野吉平の和歌が刻まれている。

何れも明治 41 年 9 月 12 日に建立され、大滝御休所は昭和 10 年 11 月文部省令第 400 号で史蹟に指定されている (戦後お構いなしとなった)。『工事誌』1230~1231 頁)。

その石碑の移転後の写真を示す (参考写真-26, 27)。移転前の具体的な位置は、参考写真-26 に示すように現道 (七曲バイパス) 路面×印箇所約 2m 上方にあった明治期万世大路に面したところだと云う (上方の×印箇所、移転先とほぼ同じ高さ)。旧設置位置 (上方の×印箇所) は、前述のように明治天皇が御小休された福島県土木課出張所跡である。



参考写真-26 「昭和の大改修」で改修されたニツ小屋隧道福島側坑門と移転された石碑(写真右端「鳳駕駐蹕之蹟」)。移転前は、バイパス路面から約 2m 上方の明治期万世大路付近(×印箇所、移転先とほぼ同じ高さ)にあり。昭和 10 年頃、『工事誌』から転載加筆



参考写真-27 「鳳駕駐蹕之蹟」の旧建立箇所附近に立つ筆者。右側に移転された石碑が見える。H221106

なお、隧道の拡張 (盤下げ) に伴う前後の道路 (旧道) の掘り下げ状況を参考までに写真で示しておく (参考写真-28, 29)。



参考写真-28 ニツ小屋隧道福島側明り部。×印の下が初代ニツ小屋隧道。右は内務省ニツ小屋工場(出張所・倉庫、旧道上若しくは旧道隣接)、左は作業員宿舎(新設七曲バイパス上)昭和 8 年 7 月頃 『工事誌』から転載加筆



参考写真-29 七曲バイパス(下)と旧道(上)と思われる所に建つ二ツ小屋工場(出張所)と倉庫。資材運搬用の貨物自動車や旧隧道からの発生品と思われる切石が見える。左右の建物地盤に段差が見られる。昭和9年頃

さて、ここで明治期(初代)万世大路すなわち「七曲坂」第7段目道路に話しを戻したい。ここでは、トンネル側(米沢側)の方から見ていくことにしよう。

新設された七曲バイパスは**参考写真-26 (27)**を見れば分かるように、トンネルを出てすぐに左カーブになっている(半径20m、『改修史』185、186頁)。明治期万世大路(第7段目道路)の当該箇所の線形が明瞭に分かる史料(図面類)はまだ見えていないが、「御通輦図」を見ると僅かに左カーブになっているようである。また、トンネルの正面にはかつて「鳳駕駐蹕之蹟」(天皇が御小休された福島県土木課出張所跡)が建立されていた(**参考写真-26 参照**)。従って、現道七曲バイパスと同様に、山側へすなわち左にカーブしていたものと考えられる。

『明治天皇御巡幸録』(福島県教育會、昭和11年10月1日)に次のような記述がある。

「土木課出張所(遺址)、二ツ小屋洞門を出て福島に向ふ國道に添う部落二ツ小屋の道路の曲がり角に、縣土木課出張所として新設されたたゞ一軒の家屋であった。」(188頁、傍点筆者。同趣旨が『工事誌』1230頁にもあり)。

このことから、二ツ小屋隧道を出ると明治期万世大路は曲がっていて(多分左折)その角に、明治天皇が御小休された福島縣の土木課出張所があったようだ。

因みに、この出張所は、御巡幸後飯坂村の佐藤要七に払い下げになり増改築して大きな建物に改造し旅館

業を営んだという。その向側にも清水屋という旅館ができて大いに繁盛したようである。しかし、明治32年(1899)5月、南奥羽線(のちの奥羽本線)の開通により万世大路の交通量が激減し廃業した。佐藤旅館の建物(県出張所)は明治34年に取り壊され、飯坂町に移転されたと云うことである。この後、明治41年9月12日に福島県により記念碑「鳳駕駐蹕之蹟」が建立されている。この創建時のものと思われる石碑の様子がスケッチ(注)として残されている(『明治天皇御巡幸録』187頁)。それを見ると石碑の周りには、多分木製であろうと思われるが柵が回されていて、奥の方に二ツ小屋隧道の坑口らしきものが描かれている。このことから**参考写真-26**に記載している位置、トンネルの前に石碑があったことが分かる。

(注) 鳳駕駐蹕之蹟のスケッチ

スケッチは、昭和8年以前のものであると思われるが当時県立福島中学校(現福島高校)の美術の教員で、上掲書の編集員でもある郷土史家堀江繁太郎による。

以上のことから、明治期(初代)万世大路はトンネルを出ると左に曲がり、石碑の移設前と移設後の中間辺りを通して、「昭和の大改修」に仮設物として建てられた内務省二ツ小屋工場(出張所)の辺りを通過していたのではなかろうか(**参考写真-28、29 参照**)。この出張所の前の新設道路(バイパス)は、前述のように2mほど盤下げしている。**参考写真-28 (29)**に見られるように掘削断面が見えるのがそれで、最終的にはここには石積が施されている(**写真-47**)。



写真-47 バイパス、米沢側を望む。この石積の上が明治期万世大路7段目道路の可能性ある。

出張所の建っている位置は、旧道路面の
の高さと同一と云われており、旧道の一部も掘削さ
れている可能性はあるだろう。

先に第6号カーブの擬定地を示しておいたけれども、
その少し米沢側の石積の上には、かつて出張所や倉庫
が建てられていた跡地である平坦な地形が「鳳駕駐蹕
之蹟」まで続いている（写真-48、49、50）。



写真-48 現道、昭和期万世大路(七曲バイパス)の石積直上の旧道
跡と思われる地形。明治期万世大路7段目道路の可能性
がある。米沢側(ニツ小屋隧道方向)を望む。



写真-49 旧道跡のような地形を進むと石碑(写真中央)が見えてくる。
手前に段差が見えているので「参考写真-29」箇所の
可能性がある。米沢側(ニツ小屋隧道方向)を望む。



写真-50 明治期万世大路(「七曲坂」第7段目道路)は写真左側を
進み、坑口の方にカーブして進むものと推定される。
鳳駕駐蹕之蹟、奥にニツ小屋隧道の門柱が見える。
右側階段は山神社。

今回の調査では、この平坦部を第7段目道路或いは
その一部と想定しておきたいと思う。

[その2へ続く](#)