

万世大路読本

—明治の道路建設大プロジェクト—



【晩秋の万世大路】

平成27年8月

目 次

はじめに	1
栗子新道（万世大路）の起終点と経路	1
万世大路の出典と意義	3
〈大路とは〉〈出典は中国の歴史書『尚書』〉〈永く頼れる道路になれ〉	
〈栗子隧道名について〉	
明治天皇と万世大路	8
〈福島・山形両県の功績、万世大路名称を下賜〉〈東北ご巡幸〉	
明治の新道（万世大路）開設	10
〈内務卿大久保利通の東北開発〉〈三島通庸・山吉盛典両県令の道路事業〉	
〈新道開設、福島県側住民のうごき〉〈栗子山を貫く新道〉	
〈明治初期の米沢街道状況〉	
栗子新道（万世大路）工事について	12
〈明治期の道路構造基準〉〈刈安新道・栗子隧道工事〉〈中野新道・二ツ小屋隧道工事〉	
〈新道開通後の賑わい〉	
昭和の大改修（5号国道改良工事）	16
〈改良前道路状況と改良の必要性〉〈「昭和の大改修」における道路構造基準〉	
5号国道（万世大路）改良工事について	18
〈工事経過と概要〉〈材料運搬線路の敷設〉〈難工事だった二ツ小屋隧道〉	
〈栗子隧道工事と旧大平集落〉〈作業員の募集と飯場生活〉〈昭和の大改修事業効果〉	
二ツ小屋隧道の漏水	23
〈建設当初から激しい漏水が発生〉〈原因はセメントの品質か〉	
失業対策事業としての昭和の大改修	24
栗子隧道米沢側二つの坑口の謎	26
〈明治の測量技師中村章重と「廃道の聖地」〉〈『三島文書』にみる経緯〉	
〈高橋少年の報告について〉	
栗子ハイウェイ	29
東西栗子トンネルの天井版撤去	30
おわりに	31
【巻末参考写真】	33
【参考資料】	34
万世大路・国道13号（国道39号、5号）の変遷（関連事項含む）	
国道事務所と県道路行政機構の変遷（関連事項含む）	
【巻末参考図】	40
昭和の大改修材料運搬線路ルート概略図 万世大路変遷概要図	

【表紙写真】 御沢（おさざわ）福島側のカーブ附近から森元巡查殉職碑旧跡（この先福島側前方約150m）方向を望む。
このあたりは、「昭和の大改修」でも改築されず明治期万世大路の面影を残している（H261102）。

平成27年8月1日 改訂第4版(改題)
著者 鹿摩貞男 【技術士（建設部門）】
万世大路研究会、大滝会特別会員

万世大路読本

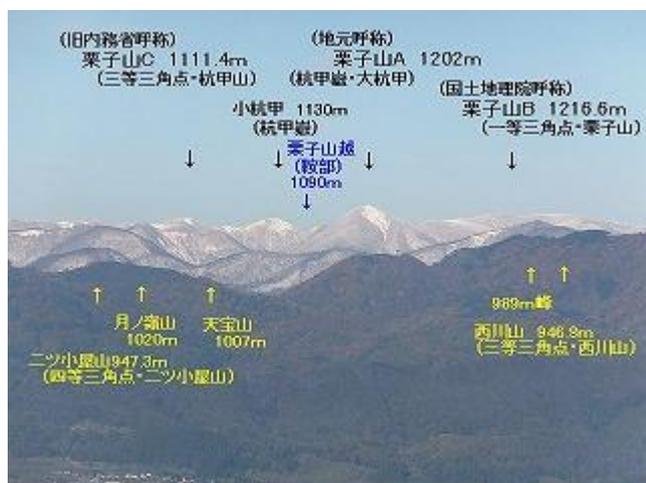
—明治の道路建設大プロジェクト—

はじめに

明治初期、未だ江戸時代の名残を色濃く残していたこの東北地方で、当時アジア最長の 876m のトンネルを含む延長約 50 km にも及ぶとてつもない大規模な道路工事がおこなわれていた。この道路は栗子新道と称していたけれども、開通後「^{ばんせいだいろ}万世大路」と明治天皇により名付けられている。この万世大路は、進化を遂げながら幾世代にも亘って地域社会に貢献してきた。

本稿では、明治に建設された初代の旧万世大路建設の状況と、戦前昭和初期に改修工事がおこなわれ、現在は廃道となり奥羽山脈の山中にひっそりと佇む 2 代目万世大路のその工事状況と遺構等を中心に紹介する(写真-1)。

【【巻末参考図】万世大路変遷概要図参照】



【写真-1】福島市内信夫山烏ヶ崎から望む栗子山。仮称栗子連山(栗子山 A・B・C・小杭甲)、ニツ小屋山、月ノ嶺山、天宝山等(含推定)。万世大路は、山形側から来ると栗子山鞍部約 200m 下にある栗子隧道を抜けて、天宝山、月ノ嶺山の山腹を廻り、手前のニツ小屋山の隧道を通して来る。H251114

栗子新道(万世大路)の起終点と経路

その万世大路とは、一般国道 13 号(福島～秋田、現道延長 324 km: 道路統計年報 2014)の内の(福島～米沢)間の呼称で、現在は差詰め 3 代目

「万世大路」ということになる。すなわち国道 13 号の起点ともなる福島県福島市から、同じくその主な経過地の一つである山形県米沢市までの現道延長約 42 km の区間のことである。これは、必ずしもオーソライズ(公認)されている事柄ではないけれども、国道 13 号の起点福島市杉妻町(舟場町交差点)から米沢市片子の旧国道 121 号(八谷街道、旧国道 13 号、現市道)交差点付近までを指すものと考えられる。

本稿では、上記の第 3 代目万世大路を対象とするのではなく「旧万世大路」と称して(誤解のないところでは万世大路を使用)、明治時代に建設された道路(旧万世大路)をテーマとする。この中には、昭和の初期に改修された山岳部を中心にその前後を併せて現在廃道になっている区間をも含むものである。廃道区間以外は現在でも現役として活躍しており、国道 13 号として使用されている部分や(勿論改修されている)、一部拡幅など改良されている部分もあるけれども、国道や県道、市道となって残っており利用されている。旧万世大路は、特に必要ある場合においては、明治期と昭和期(戦前の「昭和の大改修」区間)を区別して扱う。なお、旧万世大路の延長としては、明治期建設当初の L=48.3 km(山形県・刈安新道 L=18.5 km、福島県・中野新道 L=29.8 km)を使用する(土木学会選奨土木遺産認定時延長)。以下、一部曖昧になっている傾向もあるので、旧万世大路の起終点に重点をおいて最初にその経路を整理して紹介する。

明治期建設当初における旧万世大路(初代)の福島側の経路は次の通りである。起点は、現在道路元標のある旧ふれあい歴史館前(旧粉又商店前、福島市上町=旧信夫郡福島町 11 丁目)の交差点である(写真-2)。そこから現在の市道通称レンガ通

り（旧通称奥州街道・旧陸羽街道・旧国道4号（6号）・旧電車通り）を福島駅の方へ日本銀行福島支店前を通り本町交差点（街なか広場前、旧福ビル前 **写真-3**）まで進み右折し、市道通称パセオ通り（旧スズラン通り）を北上する。パセオ通り終点の万世町交差点（旧笠原米店前＝現駐車場）を左折し国道13号信夫通りを横切りすぐの交差点（旧陣場町交番前）を右折し、まっすぐ北上する（県道、市道）。



【写真-2】旧万世大路起点の交差点（明治：福島町11丁目、現福島市上町）、手前は道路元標。旧万世大路・本町交差点方向（レンガ通り）を望む。手前県庁前通り、左福島県庁、右信夫山に至る。H240514



【写真-3】街なか広場前（旧福ビル前）本町交差点（旧国道5号・39号分岐点、旧国道13号起点）。南側（旧国道4号）から北側（パセオ通り・旧スズラン・旧万世大路）を望む。右側レンガ通り道路元標（旧万世大路）に至る、左側福島駅に至る。H240514

曽根田町（旧曾根田村字古舘^{こたて}など）を経由して
^{はらいがわ} 祓川（森合町、旧信夫郡境）を横断し県立美術館・
 図書館前（旧福大経済学部・旧高商・旧経専）に

あった旧森合踏切（S40.11.3、現森合ガードとなり廃止）を渡り県道3号線通称飯坂街道（この区間は旧路面電車あり）を北上する。松川を渡り成出^{なりいで}の分岐点を左側に進み塩竈神社前を通り、座頭町交差点（フルーツライン）を経由し中野不動尊前を通過し関場・瀬沼の集落を過ぎて現国道13号に合流する（県道、市道）。この後暫くは、旧万世大路は現国道と重なっている。また、中野第二トンネル以西大滝集落入口までについても旧道とほぼ重なっている。その他、^{えんぶ}円部や杉ノ平、旧大滝集落内などでは、旧万世大路は一部福島市道、あるいは工事用道路として使用されているほかは廃道となっている。

このあと旧大滝集落（旧西川橋：徒歩通行可）から先は廃道となっているが、現道大滝第2トンネル（米沢坑口）までは旧道がほぼ健在である（約1.3km）。旧道は、その坑口を横断して旧猪橋^{いのししはし}（落橋）に至り新沢までの区間（約0.55km）は現道と併行するけれども一部を除き旧道はほぼ消滅している。新沢から先は旧道が残っていて二ツ小屋隧道、旧大平集落を経て県境の栗子隧道（落盤不通）に至り（約9km）、「昭和の大改修」の山形県側終点となる滝岩上橋（後述）まで旧道が続いている。

なお、新沢では新沢橋（鉄筋コンクリートアーチ橋に架換3代目）を巡り明治期万世大路が残存している。新沢橋右岸（米沢側）には移転してきた殉職警察官之碑（森元巡查殉職碑）がある。

終点側は次の通りである。福島側から現国道13号を行くと、米沢市万世町刈安字川越石の栗子橋（L=40m、昭和38年完成）の先（米沢側）で右から来る旧万世大路（旧国道13号）と合流するところがある。その旧万世大路は現在米沢砕石（株）への進入路となっている。合流点から旧道（米沢砕石構内）を福島側へ遡って前述の「昭和の大改修」の山形県側終点となる滝岩上橋^{たきいわかみはし}（L=21.8m（旧橋）、昭和7年9月架換完成、明治初代橋名滝ノ岩橋（石橋））までの約L=2kmについては、現在米沢砕石株式会社の敷地となっていて旧道はほぼ失わ

れている。その滝岩上橋から栗子隧道までは約 4.4 km で旧道が健在である。旧道には「歴史の道 土木遺産万世大路保存会」により「明治天皇御駐輦地」(輦：天子の乗り物)を初めとした道標や距離標が設置されている。

その合流点から先(米沢側)の旧万世大路は、現国道 13 号とほぼ重なって米沢バイパスの起点付近(米沢市片子)まで続き(約 8.5 km)旧国道 121 号交差点(旧国道 13 号、現在市道)で左折して市街地へ入る。2 km ほど市街地側へ進むと(旧国道 121 号・八谷街道この区間は現在市道)、米沢駅から来る県道(旧市道)と合流し最上川(松川)にかかる相生橋の右岸に出る。旧万世大路の終点は、その相生橋を渡って左岸側になる(写真-4)。

現在の地名は米沢市相生町で、明治時代は置賜郡米沢(町)今町である。万世大路が出来るまでは最上川の河原だったけれども、道路が出来て「今は町になった」ので今町になったのだと聞いている。この旧道部分は現在、国道 13 号米沢バイパスの旧国道 121 号交差点手前からバイパス(県道米沢環状線)になっている。



【写真-4】 万世大路終点、相生橋左岸米沢側(明治：米沢(町)今町、現相生町)。中央の三角形山は栗子山(地元)。H251101

なお、この国道 13 号米沢バイパス旧国道 121 号交差点と相生橋間の中点付近に(交差点から 1 km ほど進んだ所)に、JR 奥羽本線(米坂線)

を渡る花沢跨線橋(事業主体旧建設省、L=44.6m、昭和 41 年度完成)がある。その西側(終点側)の市街地寄りが米沢市旧信濃町(現東 1 丁目、宮坂考古館付近)で、「栗子国道改築工事」(昭和 36 年 10 月～昭和 45 年 3 月、約 L=40 km)の終点である。この跨線橋は栗子国道改築工事区間であるが、旧万世大路の踏切除却のための立体化区間でもある。従って、この区間の旧万世大路は、この花沢跨線橋から約 100m 南側にあった踏切(現在廃止)箇所になる(旧道距離は約 800m)。

※ 文中に示した距離はおおよその目安を示したもので正確なものではない。

万世大路の出典と意義

東日本大震災の年となった平成 23 年(2011 年)は、万世大路が明治 14 年(1881 年)10 月 3 日に開通してから丁度 130 年目の節目の年でもあった。

その開通式は、栗子隧道の米沢側坑口において、折から東北ご巡幸中であつた明治天皇をお迎えし挙行されている(後述、六大巡幸の第 5 番目、東北(北海道)巡幸、明治 14 年 7 月～10 月)。当時、福島県側は中野新道、山形県側は刈安新道と称して(完成時点では両者を併せて栗子新道)、両県が約定を交わし共同で協力しながら新道開設の事業を進めていたものであつた。この栗子新道は、工事を実施した山形県と福島県の功績を称え、後に(明治 15 年 2 月 9 日)明治天皇により「萬世大路」(本稿では万世大路と表記)の名前を賜つたものであることは前にも触れた(後述)。

工事概要等の説明に入る前に、この万世大路の名称の由来或いはいかなる意義があるのかについて記すこととする。

〈大路とは〉

この万世大路と云う「四字熟語」は「万世」と「大路」に分けられる。順序は逆になるがまず後半の「大路」について考えてみると、これは文字通り大きくて立派な道路と云うことであり、改めてその意味や出典を述べることは不要と思われるけれども、関連の話題を 2、3 紹介しておきたい。

万葉集に「あおによし奈良の大路（大道）は行き良けど この山道は行き悪しかりけり（中臣宅守）」（奈良の大路は行きやすいけれどこの山道はなんと行きづらいことよ）と云う歌がある。中央の役人が地方へ転勤（左遷）になった時の歌のようである。奈良の大路とは、平城京（奈良の都、710年～794年）の大極殿（古代朝廷の正殿）前の朱雀大路（幅74m、延長3.7km）のことである（『NHK『日めくり万葉集』7月号（Vol.17）より）。ここでは「大路」は、広くて使い易い立派な道路であると言っているわけである。ちなみに福島市内で最も広い道路の一つである国道13号平和通りの全幅員は40mであるからいかに広大で立派な道路であったかが分かるであろう。

このような都を構成する条坊制の都市区画道路とは別に、古代日本には、七道駅路と云われる古代官道（律令国家のアウトバーン『日本の古代道路を探す』）が7世紀後半から8世紀（飛鳥時代～奈良時代）にかけてが建設され、信じがたいけれども日本全国（北海道除く）に幅員12m、総延長6,300kmの極めて直線的な道路が都から地方の国府に向かって張り巡らされていた。これはあたかも現在の高速道路網に似ている。実際、高速道路の初期計画延長が6,500km（北海道を除く）と云われておりその規模（距離）といい似通った計画ルートといい、まさに現在の高速道路網に匹敵する古代官道七道駅路（律令国家のアウトバーン）が千数百年前に我が国に存在していたのである。しかもその古代駅路には、16km毎に1箇所「駅」（現在の「道の駅」と国道維持出張所の合わさったようなもの）が設けられていたと云う。その駅路は、路線の重要度に応じてランクが大路・中路・小路と三つに分かれていた。

（武部健一『道路I』、『完全踏破古代の道』）

今回の万世大路が前記の古代駅路等の大路と同じと云うことではないけれども、かつての大路が果たした役割にあやかりたいと云うことでもあろう（もっとも、七道駅路の規模や役割が明らかになったのは最近の研究による）。

〈出典は中国の歴史書『尚書』〉

次に万世大路の前半「万世」の出典について考えてみたい。

かつて栗子隧道米沢側坑口に建立されていた石碑「栗子隧道碑記」（注1）の碑文の中に漢文で「遂賜隧道名曰万世大路盖取尚書万世永頼惟汝功之語也」（『三島文書』にも原文記載、208頁）とあり「万世大路」の万世が中国の歴史書『尚書』（後述）にある語から取られたものであることが分かる（写真-5②参照）。従って「万世」の出典は明らかで中国の歴史書『尚書』（『書経』とも云う）である。因みにこの漢文部分の現代語訳は次の通りである。

「続いて隧道名を万世大路と名づけられた。これは尚書の『万世永頼惟汝功』の語から取ったものである」（『改修史』115頁、傍点筆者）。

実は、この「碑記」は明治15年1月に建立されている。栗子新道を「万世大路」と正式に名づけられ下賜されたのは、後述するように明治15年2月9日に当時の三島通庸山形県令兼福島県令が宮内省に召された時である（病のため属官久留米清隆が代理で出席）。しかし「碑記」の中には、栗子隧道名と云うことではあるにしても、2月9日以前に「万世大路」と云う名称が既に用いられていることに注目する必要があるだろう。では、上記「碑記」の中に記載されている名称「万世大路」（隧道名としての）がいつ決定され、山形県側にはいつ知らされたのであろうか。単なる情報だけで公式の記録となる碑文を刻字して残すと云うことは考えにくいところである。山形県側に公式に知らされた時期は、結論から云うと、碑文の前後の文脈から考えて行幸後に新道建設の功績を賞して錦一卷が下賜された日で、三島文書（『山形県史資料篇二』明治初期下三島文書のこと、以下『三島文書』と云う）によればその日は明治14年11月26日である。

三島文書によれば、その日（明治14年11月26日）三島県令が太政官（役所）に召され、米沢～福島間の新道建設の多年に亘る苦労また天皇の行幸がスムーズにおこなわれたことについて天皇が

大変満足に思われたので、その功績を称えて錦一卷が下賜されている（199頁）。このことから、錦一卷が下賜された日付けは碑文にはないけれども三島文書に記載されている11月26日とみて間違いないであろう。これは、当時太政官の左大臣ありすがわのみやたるひとしんのう有栖川宮熾仁親王名の辞令と云う形になっており、その日熾仁親王ご自身から手交されたものと思われる。そして前記碑文にある通りその表彰式に続いて「隧道名を万世大路と名づけた。これは尚書の『万世永頼惟汝功』の語から取ったものだ」と云うことを伝えられたのであろう（この件くだりは三島文書には見当たらない）。これは、熾仁親王自身から直接話しがあったと考えるのが自然であると思われ、そこで隧道名が「万世大路」と正式に決定されたものと山形県側としては受け取ったのだと思う。この際、「栗子隧道碑記」の題字（篆刻）の揮毫を熾仁親王に依頼したのかも知れない（注1参照）、親王は、東北巡幸の折ぐぶかかんいん供奉官員として明治天皇と共に栗子を越えている）。

なお、三島文書には明記されていないがこの11月26日の顕彰式は、栗子新道全体の建設とご巡幸の成功に対する功績を顕彰するものであるから、福島県令も当然その対象であろう。11月26日には、『明治天皇紀』によれば「兩縣令の刻苦べんれい勉勵して其の功を奏せるを嘉し各々錦一卷を賜ふ」（523頁、傍点筆者）と記されていることから、当日は山吉盛典福島県令も列席していたと考えられる。

ところで、「万世永頼」の語は、三島文書によれば明治11年1月の文書の中に既に見えている（206頁）。それは、栗子隧道の穿うがたれた山の名前を杭甲嶽から栗子山に変更すると云う文書の中にある次ぎのようなものである。

【記 名稱の件】

一 万世永頼 書経ニアル語

此文字ヲ賜リタル隧道ノ上ニ大書シテ
掲クベシ

又此文字ヨリ万世新道ト稱ヲ取ルヘシ

（以下略）

文書全体がメモ的に表現されて分かりにくいので以下筆者の推測を交えて記す。山形県側では、栗子隧道の名称を下賜して貰うよう早くから考えていたようで、その案は『書経（尚書）』の中の「万世永頼」（隧道名）と云う語であり、さらにそこから「万世」と云う語を取っておそらく「刈安新道」を「万世新道」にしたいというものであった。また栗子新道という名称に決まるならば体裁が良くないので久利功新道で下賜して欲しいと云うようなことまで言っている。その時期は不明であるが、これを宮内省（或いは太政官）に予め伝えていたのではなかろうか。この案を考えたのはおそらく、のちに「栗子隧道碑記」の撰文者となる当代随一の漢学者しげのやすつぐ重野安繹（注1参照）であろう。その結果が、前述のように明治14年11月26日に至り太政官において「隧道名を万世大路と名づけた」旨伝えられることになったのだと思われるのである。

山形県では、それに基づき「栗子隧道碑記」の撰文、石材入手、刻字などの準備を進めたと思われる。三島県令は、おそらく明治15年1月に福島県令へ転出することを予見していたのではないだろうか。転出する前に山形県令として碑を建立しておきたかったと思われる（結果的には7月までは兼任であった）。そうでなければ建立時期を何も明治15年1月にこだわる理由はないと思われ、2月には栗子隧道ではなく「栗子新道を万世大路」とする旨の勅が発せられているわけで、碑の建立はその後もなんら支障はなかったはずである。

ところで「万世大路」が栗子隧道単独の名称（明治14年11月26日時点）から栗子新道全体の名称に変更（明治15年2月8日時点）されたのは宮内省側の配慮があったものと推察する。これは後述するように栗子新道は、福島県側の中野新道と山形県側の刈安新道とが合わさったものであり、あくまでも両県の協力で建設されたものでその功績は両県に等しくある。山形県側施工の栗子隧道だけに特別の名称を与えるのは不公平になると考え、その該当する範囲を栗子新道全体に広げ両県の功績を顕彰するという形にしたのではないだろうか。

（「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……而して栗子（隧道）の工事もっとも雄大なり、故に概稱して栗子新道と呼ぶ」『明治天皇紀五』523頁、ルビ・（）内注筆者）

（注1）

栗子隧道碑記：明治期の栗子隧道工事に關して記された石碑で、隧道の米沢側坑口に建立されていた（現在は、福島河川国道事務所栗子国道維持出張所構内に移設されている）。碑文の内容は、栗子隧道の工事報告に止まらず、なぜ万世大路の建設が必要であったか、当時の東北はもとより日本全体を俯瞰したうえで山形県内の社会情勢・道路状況等を述べ、道路完成後の交通状況などまで記している。また、万世大路の名前の由来について記すと共に、三島通庸県令（県知事）や事業実施上の総務や工事、測量などの各担当責任者をも顕彰しているものである。その担当者名は、工事責任者：高木秀明土木課長（後福島県伊達郡長）等、会計係：城親良等、測量設計係：中村章重、庶務担当：村上楯朝・南村山郡長（後福島県大書記官）等である。

（明治15年（1882年）1月の日付で刻されている）。

この碑文は、三島県令の業績記録係であった山形県職員（後福島県職員）の伊藤十郎平の著した『栗子山隧道工事始末記』等を基に、当時著名な漢学者であった重野安禎（編修副長官従五位）により起草されたものである。また、碑の上の篆額（題字）は、有栖川宮熾仁親王（陸軍大将兼左大臣二品大勲位、元倒幕軍「東征大総督」の揮毫による（写真-6）。熾仁親王は、徳川14代将軍家茂に嫁した（文久2年（1862年）和宮降嫁）孝明天皇の妹宮和宮の元許嫁としても知られる。

〈永く頼れる道路になれ〉

以上によりいずれにしても「万世大路」の出典は、中国古代の聖賢の事蹟をまとめた『尚書』（注2）であることは明らかである。『尚書』は、儒教の重要な經典「四書五經」の一つでもある。ここではその「万世」の意義について考えてみたい。

「万世永頼」は、『尚書』（書經）の虞書の中にある「大禹謨」篇にある一節「帝曰、兪地平天成、六府三事允治、萬世永頼、時乃功。」からとられたものである。

この文の解釈は次の通りで、時の帝の舜が臣下（宰相）の禹に対して言った言葉とされる。

「さよう、（今や洪水が治まって）地上も平穏に自然（の運行）も順調であり、（その結果）六府・三事（注2参照）も誠に（よく）治まり、（これからの）万世も永く頼る（ことができる）が、これは（まったく）なんじの功績である」（全釈漢文大系11『尚書』池田末利546頁）。

これを甚だ僭越ではあるが、私見によれば現代風に意識すると次の通りになると思われる。

「自然環境及び人間社会（天地）は平穏に保たれている。そのわけは、卓越した治水技術で川を治め、六府（注2参照、生活に必要な衣食住・財貨のこと）を人々に調わせ、また三事（注2参照、道德教育、道路など施設（インフラ）の整備・維持管理、人民の生活向上の三つ施策）を着実におこない、それらの事を国家の方針として責任をもって取り組んできたからである。従って、この施策は、幾世代（万世）に亘って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、臣下の禹に対して「仰」た）。

なお、引用文冒頭の「地平天成」は、現年号平成の出典の一つである。

さて、「万世」を選定した理由或いはその意義について直接説明した当時の文献等は、残念ながら現在までのところ目にしていない。そこで、この「万世永頼」を含む語句の本来の意味そして筆者の上記意識を勘案し、その名付けの意義を次のように解釈したいと思う。

福島県と山形県とが協力共同して建設した栗子新道は、人々の生活安定と地域の発展のために、**「幾世代（万世）にも亘って永く頼れる道路（大路）になれ」との願いを込めたものと考えたい。**

このように「万世大路」は誠に由緒ある名前で、国土地理院（旧陸地測量部）発行の旧5万分の1地形図の他、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号と共に記載されている。

（注2）

・尚書：過去の聖賢の事蹟を伝える中国最古の歴史書、古いものは前11世紀成立。尚書は、王朝毎4書58篇からなる。本稿引用の「虞書」の「大禹謨」篇は、後世の偽作（偽書）とされる。虞書は、帝堯・舜の時代のもので、虞は帝舜の氏。引用文の帝とは舜のことで、BC2000年頃の、伝説の中国古代王朝の帝。

時乃功の乃とは臣下の禹のことで、後に舜に帝位を譲られ夏王朝初代帝となる。「中国4000年の歴史」とよく云われるがその最初の王朝が夏である。禹王は、中国では知らない人はいないほどの有名な皇帝（NHKBS「伝説の王・禹～最古の王朝の謎～」H24.2.7放映によれば全国各地に石像等が所在、治水の神様）。また日本でも各地に（100箇所以上）治水神禹王の碑等の関連史跡があり、「全国禹王文化まつり」が開催されている（『禹王と日本人』）。

なお、年号の昭和も同じ虞書の中の「堯典」の一節「百姓昭明協和萬邦」からとられた。

・漢文の引用（ルビ読み下し）：新釈漢文大系26『書經下』

- ・六府：生活に不可欠の水・火・金・木・土や穀物（『全釈漢文大系 11 尚書』545 頁）
- ・三事：君が己の徳をただして下を率い、物の使用を便利にして財を豊かにし、生活を厚くして民生を楽にすること（前掲書）
- ・「碑記」の「惟汝功（これなんじのこうなり）」は、各種参考文献では「時乃功」となっている。また、1992 年 10 月中国を訪れた今上陛下もご覧になったという中国西安の碑林博物館にある石碑「開成石経」（837 年完成）でも「時乃功」となっている（『禹王と日本人』90 頁）。
「惟汝功」は「時乃功」に改めるべきだと重野先生が言っていたという（伊藤十郎平口上書、『三島文書』213 頁）。

〈栗子隧道名について〉

これはまさにどうでも良いことで取り立てて話題にすることでもないが念のために記しておきたい。

明治期に建設された栗子隧道の名称を栗子山隧道と表記する向きがあるけれどもこれは明らかに間違いであろう。前節で紹介している「栗子隧道碑記」の碑文題字(写真-6)は勿論のこと、本文の中を見ても分かるように、このトンネルの名称については「栗子隧道」と明確に表示されておりそれ以外の何物でもなく全く議論の余地はない。そのトンネルの真ん前に、まさに銘板代わりとも云える石碑にその名称が「栗子隧道」とはっきり書いてあるのになぜ栗子山隧道になってしまうのか理解に苦しむところである。

栗子山隧道と云われるようになったのは、おそらくこの「栗子隧道碑記」碑文の基となった三島通庸山形県令の記録係山形県九等属（県職員）伊藤十郎平の著した『栗子山隧道工事始末記』に由来するものと考えられる（当時栗子山隧道とも通称されていたのであろう、当該文書本文等の中にも「栗子山隧道」が使われている）。しかし、その工事関連記述の資料として用いられている栗子隧道工事の当事者とも云える責任者高木秀明土木課長の著した「栗子新道工事始末記」の中ではすべて「栗子隧道」となっているし、何よりも当の伊藤の著した続編「栗子新道工事始末第 2 回記」の中ではほとんど「栗子隧道」が使用されている（『三島文書』参照）。そのほか『明治天皇紀』の中でも「栗子隧道」が用いられている。

明治期に完成したこのトンネルは、完成したその時点から勿論現在までその名前は一貫して「栗子隧道」であって「栗子山隧道」と名乗った事は一瞬たりとてないのである。

（なお、土木学会選奨土木遺産認定応募時には、煩雑さを避けると云うことで、テクニカルターム的な使用方法として明治期の隧道を「栗子山隧道」、昭和期の隧道を「栗子隧道」と区別して表現したと聞いている。）



【写真-5①】明治期栗子隧道米沢側抗口(右)と「栗子隧道碑記」(左)、昭和 9 年「昭和の大改修」時(60m先の既設隧道の切払げ作業中)昭和 9 年(『工事誌』)



【写真-5②】「栗子隧道碑記」部分、「遂賜隧道名曰万世大路盖取尚書万世永頼惟汝功之語也」の語が見える(旧所在地栗子隧道米沢抗口、現在福島河川国道事務所栗子国道維持出張所構内に所在)(米沢市板谷)H270429



【写真-6】石碑の上部にある篆額(題字)「栗子隧道碑記」。有栖川宮熾仁親王(陸軍大将兼左大臣二品大勲位、元倒幕軍「東征大総督」)の揮毫による。なお、この篆額により正式隧道名が「栗子隧道」であることが分かる。(『工事誌』)

明治天皇と万世大路

〈山形・福島両県の功績、万世大路名称を下賜〉

初代の万世大路は前述の通り、山形・福島両県によって共同で建設された。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『天皇紀』)にも次のように端的に記述されている。

「……山形縣令三島通庸(注3)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4)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こす、……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……而して栗子(隧道)の工事もっとも雄大なり、故に概稱して栗子新道と呼ぶ」(523頁、()書き、ルビ筆者)。

また『天皇紀』には、万世大路の名前を下賜した経緯についても次のように記している。

「尋(つ)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)(萬世大路(ばんせたいろ)は原文のルビ、現在は「ばんせいたいろ」と言っている)。三島通庸県令(この時山形・福島県令兼務)は、明治15年2月9日に宮内省に召されていたけれども病のため属官久留米清隆が代理で出席して万世大路の名前を賜っている。

栗子新道開設の功績は、山形・福島両県に等しくあることを『天皇紀』は述べており公平な取り扱いに配慮されていることを感じるのである。

なお、栗子隧道米沢側坑口にあった栗子隧道碑記(写真-5.6)にも、万世大路の建設経緯、命名の由来が詳細に記されていることは前にも触れた(注1参照)。

(注3) ^{みしまみちつね}三島通庸:天保6年(1835年)6月～明治21年(1888年)10月(享年53)。

旧薩摩藩士。明治政府において酒田(鶴岡)県令(明治7年(1874年)12月3日～)・統一山形県初代県令(明治9年8月22日～明治15年7月13日)、福島(兼任、明治15年1月25日(専任7月13日)～)・栃木(兼任、明治16年10月30日～)各県令を歴任した後、内務省土木局長(明治17年11月21日～)、内閣制発足後初代警視總監(明治18年12月22日～明治21年10月23日薨去)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厳しく処断、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。

会津戦争(戊辰戦争)に新政府軍として参戦、慶応4年9月会津落城を見ている。後年福島県令時代には旧会津藩家老海老名季昌(信夫郡長等)など多くの旧藩士を登用している。福島県においては、従来厳しく弾圧された自由民権運動側からの批判がそのまま三島県令の評価とされているが、県勢発展に対する功績を全く無視するのはいかなるものか、山形県に於ける評価と同様公正な評価が求められよう。

三島通庸県令の長男弥太郎は日本銀行総裁、5男の弥彦は日本人初のオリンピック選手(1912年5月ストックホルム、短距離)である。第92代総理大臣麻生太郎は、次女峰子の玄孫(やしやご)になる(三島県令は、麻生元総理の高祖父)。

(注4) ^{やまよしもりよし}山吉盛典:天保6年(1835年)9月～明治35年(1902)7月(享年68)。

旧米沢藩士。統一福島県初代県令(M11.7.31～M15.1.24)。

3県(福島県・若松県・磐前県)合併(M9(1876).8.21)前の第8代福島県令安場保和(旧熊本藩士)の愛知県令榮転(M8.12.31)後福島県令は欠員で、その間山吉は参事、大書記官を歴任、統一福島県令に明治10年3月、初代県令に発令されたのは明治11年7月である。この間約3年間福島県令は不在であったことになり山吉が事実上のトップとして県令代理を務めていた。山吉は、旧米沢藩士(明治2年家禄200石)で明治5年4月福島県権参事として着任していた。会津落城直後の明治2年～3年には、兵部省(現在の防衛省にあたる)「糾問方頭取」として会津に駐在、その後米沢藩に復帰しているが、兵部省に再出仕後福島県に転じている。

因みに山吉の後任の統一福島県2代目県令が三島通庸(在任M15.1.25～M17.11.20)である。

山吉は、福島県令解任後司法省検事、判事、大審院刑事局詰、名古屋控訴裁判所判事を歴任する。晩年には、本籍を福島県に移されており、ご子孫は福島県職員で要職を歴任されている。山吉県令に対する評価は、政敵と云われる中條政恒(安積疎水の父)側の記録を基におこなわれ不当に低く扱われているが、その安積疎水は勿論中野新道工事を積極的に推し進めており評価に値する。また全国に先駆けて開催された福島民会(県議会)にも尽力されているようである。

なお、明治11年(1878)5月14日、紀尾井町事件(大久保利通暗殺)の朝、山吉権令(当時)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も知られる。その後当日の状況を『済世遺言』(大久保利通最後の語録)として残したことで有名である(中條政恒執筆)。

余談であるが、山吉家先祖の山吉盛侍(新八郎)は赤穂浪士の吉良邸討入りの際(元禄15年(1702年)12月)の吉良家家臣(吉良上野介義央の養子義周の御小姓)である。浪士側と戦い負傷一時死亡したとされたが蘇生し再び義周付きとなる。信濃諏訪藩高島城に配流預かりとなった義周の死後米沢上杉家に仕えたという(『Wikipedia』山吉盛典自身は養子で旧姓林辺氏との記述あり)。

また、安場前県令(旧細川藩士)の先祖には、赤穂浪士の頭目であった大石内蔵助(熊本藩細川家預かり)切腹時に介錯した細川藩士安場一平がいる。

(以上『明治天皇行幸と地方政治』鈴木その子著、『ふくしま知事列伝』高橋哲夫著、『大久保利通と安積開拓』立岩寧著等を参考に整理)。

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(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。

〈東北ご巡幸〉

万世大路の歴史を語る上では、明治天皇の東北ご巡幸について必ず触れなければならない。明治14年10月3日の栗子新道(のち万世大路)の開通式にご臨席を賜りその日新装なった栗子新道を開通後初めてご通輦され、ご還幸後栗子新道に万世大路の名称を賜ったのである。

明治天皇の全国巡幸は、明治5年(1872年)から明治18年(1885年)まで、都合6回にわたって実施され6大巡幸と云われている。

そのうちの第2回(明治9年6月2日から7月12日まで50日間)と第5回(明治14年7月30日から10月11日まで74日間、最長の日程)の2回分は「東北・北海道巡幸」となっていて、この第5回目が栗子新道(巡幸後の明治15年2月万世大路と命名)への巡幸で、時の山形県令三島通庸の熱心な嘆願があったとも云われている。

ここでは、この第5回目の巡幸、とくに万世大路関連について記す。明治天皇は、明治14年(1881)7月30日東京を發輦(天皇専用の乗り物で出発)され、「山形秋田兩縣・北海道巡幸の途に就きたまふ」『天皇紀五』417頁)。供奉する者は、

二品(親王の位階)北白川宮能久親王、左大臣有栖川宮熾仁親王、参議大隈重信(大蔵卿)以下約350人であった。輦路を奥州街道(現在の4号国道沿い)に取り宇都宮、郡山、福島、仙台、盛岡、青森を経て北海道(小樽、札幌、室蘭、函館)を巡幸され、帰路は小樽から船で再び青森に入り、今度は日本海側の大館、秋田、新庄(酒田)山形、米沢と現在の国道13号沿いを南下し聖駕再び福島(10月3日)へ入御、10月11日還幸された。

さて、10月3日栗子新道(万世大路)巡幸の様子は次の通りである。朝6時まだ暗い中、米沢行在所(南置賜郡役所)を發輦(出発)、相生橋(万世大路終点)を渡り、8時には桑山観音原に臨幸し(現米沢市万世町桑山旧万世小学校跡、駐輦之碑・万歳の松(巻末参考写真-6参照)、刈安隧道を出て開鑿掛詰所で御少憩され、栗子山麓の石橋滝ノ沢橋(川越石)にいたる。御少憩後、ここで馬車から肩輿にお乗り換えになり険しい坂道を上ると栗子隧道の坑口に到着した。そこには山形県令三島通庸が迎えに出ていて、その場所で隧道(新道)開通式を行った。その時の模様は、「陰雲漸く霽れ、彩旗風に翻り、烟火空に映じ、歡聲山谷に震ふ」(前掲書524頁、ルビ筆者)ものであったと云う。

また、御晝餐所(昼食会場)では、栗子隧道西口の絵(高橋由一筆)を天覧され直ちにお持ちになられた。

この後、灯を秉って(手に持つこと)山形県令三島通庸が前導し、天皇も徒歩で栗子隧道に入られた。隧道内では左右に灯をともした。隧道のほぼ中央が山形・福島県の境界となっている(写真-7①参照)。福島側坑口では、福島県令山吉盛典が奉迎して、天皇は再び肩輿にお乗りになり杭甲坂を下られた。そこからの風景は「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)澗溪幽邃(溪谷は深く静かに)、老樹蒼鬱(老木が鬱蒼と茂り)」している。その中を栗子新道は「盤旋(うずまき)」のようにめぐっていて、距離「一里十餘町(約5km)」にして二ツ小屋隧道に到着した(『天皇紀』524頁)。隧道内は数百の提

灯が灯され昼のような明るさだった。その福島口には福島県土木課の出張所があり御少憩された（二ツ小屋御小休所「鳳駕駐蹕之蹟」※石碑あり）。午後1時45分二ツ小屋隧道を出発し、七曲坂、大回り坂を躰え大滝に御到着、御少憩された（大滝御小休所・中屋旅館渡辺要七方、「鳳駕駐蹕之蹟」石碑あり）。大滝を過ぎれば、大桁隧道、高平隧道があり円部集落に出る（円部御小休所・渡辺勇吉方、「鳳駕駐蹕之蹟」石碑あり）。

この後大生笹村（大笹生村御小休所・菅野六郎兵衛方、午後5時到着）において馬車にお乗り換えになり福島に向われ、当日（10月3日）の行在所（福島医学校）に午後6時50分到着お入りになった。そこでは、山吉福島県令が栗子新道の絵『栗子隧道十二景』（菅原白龍筆）を献上した。

（『明治天皇記五』『栗子トンネル工事誌』『明治天皇御巡幸録』）

※ 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ノセキとしておく。すなわち明治天皇が乗り物を止めてお休みになった所（史蹟）という意味である【巻末参考写真参照】。

明治の新道（万世大路）開設

〈内務卿大久保利通の東北開発〉

明治6年（1873年）11月、太政官布告により内務省が設置され初代内務卿（長官）に大久保利通が就任した。内務省（現在の経済産業省・総務省・国土交通省・警察庁に相当）は、殖産興業政策（産業振興により国民を豊にする）の推進のための官庁であり「土木寮」など7つの部局が設けられた（昭和22年（1947年）12月解体）。当時県令は内務省の地方官であり、県庁は内務省の出張所のようなものであった（『さかのぼり日本史④明治』）。

明治9年の明治天皇の東北巡幸（六大巡幸の第2番目（東北巡幸1回目）明治9年6月2日～7月12日、50日間）に際し、先発して東北入りした内務卿大久保利通は、同年5月から7月にかけて東北各県を視察している。かねてから殖産興業政策に熱心に取り組んでいた大久保は東北地方に

対する関心を強め、道路等のインフラ整備の必要性を説いている。明治11年3月には東北開発構想（「一般殖産及び華士族授産之儀」「原野開墾之儀」）を上申している（太政大臣三条実美宛）。その重点政策として野蒜開港・安積開拓等の構想を立てている。その前提として交通インフラの整備を進めることは当然であろう。当時東北地方では、岩手県初代県令島惟精（在任：明治4年11月～明治17年2月）や山形県初代県令三島通庸が中心となり各県が協調しながら道路の整備を進めていた（『道と川の近代』）。

特に山形県は、就中米沢（置賜地方）は山に囲まれ外部との行き来がなく、産業の発展と人々の生活向上のためには福島（東京）、会津、仙台、秋田、新潟の各方面へ行くことの出来る道路を必要としていた。栗子新道（万世大路）はその中のもっとも重要な事業であった。後年（M12.11.4）伊藤博文内務卿（内務長官、当時事実上の首相）が工事中の栗子新道を視察に訪れており、事実上の国家プロジェクトの扱いであったと思われる。

明治14年10月3日に開通式のおこなわれた栗子隧道米沢坑口の行在所（天皇のお休み所）では、玉座の次ぎに非業の死を遂げた大久保利通（上杉鷹山公）の肖像画を掲げ、東北開発に情熱を傾け、万世大路に期待をかけていた大久保を顕彰したと云う（『三島文書』197頁）。

〈三島通庸・山吉盛典両県令の道路事業〉

明治9年（1876年）8月、統一山形県の初代県令（県知事）となった三島通庸は、山形県の発展のためとして7項目の基本方針（注5）を示している。これは、三島県令自身が内務卿大久保利通の忠実な部下でありその殖産興業政策（後述）を体現するものであったことを示している。その第1番目に道路を開設し人知を開く（民力を付ける）を挙げている。山形県は周りを高い山々に囲まれているうえに、道路事情が極めて劣悪なため産業を興すことができず、他県との物流・人的交流がおこなわれていない。そのため道路建設の推進が急務

であり、山形県の豊穰の生産物を県外に移出し、産業を興し人民の生活を豊かにして幸福にしようとしたのである。従って、周囲の各県へ通ずる道路の建設を強力なリーダーシップをもって推進した。現在の国道13号(金山新道、猿羽根新道など)、7号(三崎新道)、47号(本合海新道)、48号(関山新道)、113号筋(小国新道)など秋田県、宮城県、福島県、新潟県へ通じる道路の新設を進めた。

この中でも福島県を経て首都東京へ通ずる「万世大路」が最大の事業であった。当時、福島県側においても後に統一福島県初代県令となる山吉盛典参事(当時)は、隣県山形県との交流が人民の利便幸福を図る上で不可欠であるとし、積極的に事業を進めようとしていた。明治9年10月(この時期福島県令欠員で山吉参事が事実上のトップ)には、山吉参事は二ツ小屋に野宿をしながら自らルート調査を実施している。

明治9年(1876年)12月、山吉盛典福島県参事と三島通庸山形県令はそれぞれ新道開設について大久保利通内務卿あて上申し、明治10年5月許可されている。それに先立ち明治9年11月、山形・福島両県は新道開削について協定を締結している。

(注5) 7項目の基本方針(要旨)

①道路の修理、新道開設し民力を養う。②学校を建て人材を育てる③産業を興し(製糸工場、養鶏場)、研究所、博物館を設置する。④病院を建て生徒も置き教育する。⑤警察署を設け人民を保護する。⑥河川を整備し舟運をおこす。⑦酒田港を整備する。

明治9年8月三島は、統一山形県令に任せられた際に、大久保利通内務卿にその抱負を問われ応えたものである。これに対して大久保は良い方針であると言い、拙速を戒め住民ともめ事を起こさないようにと云っている。

(『山形県史・三島文書』173頁)

〈新道開設、福島県側住民のうごき〉

さて、福島米沢間の新道(万世大路)をつくろうと最初に言い出したのは、実は地元、当時の上飯坂村や中野村の住民であったと云う。その経緯を簡単に整理しておきたい。

●明治7年(1874年)1月 福島県第3区(上飯坂村や中野村など25カ村)が発足し、区長(現在の市長さんのような方)で安積開拓の父中條政

恒(旧米沢藩士)の片腕と云われた立岩一郎(旧米沢藩士、明治5年11月福島県奉職、安積開拓出張所長、天保10年(1839年)5月生まれ)が福島米沢間の道路建設を福島県に提案した(県庁文書『万世大路事業誌』明治14年の冒頭の記述。『福島県直轄国道改修史』所収、以下『改修史』)。これが万世大路建設の嚆矢(始まり)と云われる。三島通庸酒田県令が赴任してきたのは明治7年12月のことである。

●明治7年~8年 上飯坂村や中野村の人々が、米沢までの道路をつくるよう福島県に要望するための調査を開始(第1回目の調査明治7年7月5日)。明治8年9月にはそれまでの調査を踏まえ「新道切開願書」(上飯坂村石渡丈七・齊藤孫左衛門、中野村木村善吉3名連署)を区会所に提出。その後も調査が続き、明治8年10月には6回目の調査がおこなわれ(第3区戸長大谷知至、福島県庁職員も踏査)、その結果一応の路線案ができた。

●明治9年(1876年)10月31日、前述のように山吉盛典参事(当時県令欠員、後福島県令)を先頭に、野宿をしながら第7回目調査が実施され、中野新道の路線を決定した(『改修史』89頁)。

●「福島県令」山吉盛典(旧米沢藩士)道路づくりに活躍する(中條政恒も栗子山越えをしている)。

山吉参事(後県令)は、前述の通り自らの調査結果に基づき、新道の建設を協力・共同で進めるために山形県と協定を結ぶ(明治9年11月)。それに基づき明治9年12月、新道建設を大久保利通内務卿に上申した(同日付で三島山形県令も上申)。明治10年5月許可さる。

〈栗子山を貫く新道〉

万世大路の路線選定に当たっては、上記に述べた福島県側の調査や、本稿では詳述しないが山形県側でも多くの調査が実施され(山形県高木秀明土木課長、後福島県伊達郡長)、その結果から明治期万世大路のルートが選定された。日本列島の特徴として、太平洋側と日本海側を結ぶ場合には、中央に横たわる脊梁山脈(奥羽山脈)を越え

なければならぬ宿命がある。米沢～福島間では、当時としては、栗子山^{あんぶ}鞍部の下（標高 900m）にトンネルを設置するのが延長をもっとも短くするルートとして考えられたようだ。その他現道（明神峠を越えて米沢街道を利用）改良案なども検討されているが、いずれも技術的理由などから採用されなかったものと思われる。

東北の道路づくりは、すなわち雪と峠（奥羽山脈）の克服の歴史である。

因みに、土湯トンネルの標高は 1,000m。

〈明治初期の米沢街道状況〉

万世大路の前身の道路となる「米沢街道」について、明治期の状況を若干記しておきたい。

福島米沢間の交通は、近世藩政時代には、米沢街道（米沢側では福島街道・板谷街道）が使われた。米沢街道は、現在の奥羽本線とほぼ同じようなルートを行く。旧上杉（米沢）藩の参勤（交代）道路であったばかりでなく、福島米沢間の物資輸送路であり上杉藩にとっては生命線とでも云うべき重要路線であった。

この米沢街道の明治初期の状況はどのようなものであったろうか。特に^{すももだいら}李平（福島県側）～^{いたや}板谷間の道は深い谷間沿いにあり、幅員も狭く急坂が続き牛馬がやっと通行できる状況である。荷車などは通れる状態ではなく、物資輸送に大変不便をきたしていたようだ。「座頭転ばし」「鬼転ばし」（『「歴史の道」米沢街道福島～板谷境』54、46 頁）と呼ばれる難所があったのである。しかも明治維新以降は、道路管理者（米沢藩）が事実上不在でメンテナンスが行き届かず、街道が通れないような状況になっていたという。前節でも触れているが、米沢街道のこのような状況からこれらを改修し道路を造り直すということは当時としては技術的に不可能であり、新たな路線（万世大路）が必要となったと思われる。

なお、米沢街道はいわゆる「塩の道」であり運ばれた物資としては次のようなものがあつた。

「……阿武隈川水運につなぐ米沢藩及び幕府領

（高島）の廻米の輸送ルートでもあつた。特産物であつた^{ろう}蠟や紅花などの上り荷や下り荷の塩」（『東北の街道』92 頁）などで、幕末には米沢織りなどの物資輸送も盛んになったようである。

建設をも含む公物管理の最初の規定と云われる「河港道路修築規則」（大蔵省、明治 6 年（1873 年）8 月）には陸羽道（陸羽街道・現国道 4 号筋及び国道 13 号筋を指すと考えられる）が 1 等道路として仮定されている（文字通りの 1 等道路の体裁を整えていないことから仮定と表現される）。上記規則では、その具体の起終点や通過地は示されていないけれども、同年 12 月 20 日、太政官達第 413 号「諸街道里程取調方法並二元標及里程標柱書式ヲ定ム」の「里程ヲ可取調道路ノ順次」により陸羽街道として現在の 4 号筋（福島、仙台、盛岡、大間など）、それから街道名の記載はないが現在の 13 号・7 号筋（福島、山形、秋田、青森など）の起終点名及び経過地が規定されている。

いずれにしても、この時期福島米沢間には、米沢街道しかないので、陸羽街道（陸羽道）の支道（脇往還）として位置付けられ 2 等道路であつたと想定されるが、後年福島県道第 3 等に仮定されている（『福島県土木史』321 頁）。県道 3 等とはいえその体裁をなしてなかつたことから「仮定」と云うことにされたのであろう。

福島～米沢間の一刻も早い新たな道路（栗子新道＝万世大路）の開設が待たれるていたのである。

栗子新道（万世大路）工事について

〈明治期の道路構造基準〉

のちに万世大路となる中野新道（刈安新道）開削の儀については先に触れているように、大久保利通内務卿あて上申し、明治 10 年 5 月 15 日付で許可されている。その許可の条件の一つとして、大久保内務卿代理、内務少輔前島密から「内務省雇和蘭^{オランダ}工師エッセル」へ諸事協議をすることが指令されている（明治 10 年 5 月 15 日付）。

オランダ人お雇い技師エッセルはそれに備えて、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（中野新道・刈安新道）建設のための構造基準を示している。

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、高低差100尺（約30m）以上を上る場合、勾配が24:1（4.3%）を超える時は道路の延長100間（約180m）毎に20間（約40m）の休憩所（平場1%以下の勾配）を設けること（馬車を対象とした構造基準）等が提案されている。

幅員については、明治9年6月太政官達第60号（「国道県道里道ヲ定ム」）により定められているので今回の「道路之建議」では言及がなかったと思われる。太政官達では、国道3等（万世大路）の場合5間（9.1m）となっているが、万世大路の計画は4間（7.3m）となっている。また隧道は3間（5.45m）となっており、後年の道路構造規定では、山地部や特殊部（隧道など）には、縮小規定が設けられているので当時も何らかの運用があったのかも知れない。

その他、当時の状況では、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基準を示している。（『改修史』所収『万世大路事業誌』、91頁）。栗子新道の建設に当たっては、これらの基準に基づいて実施されたと思われるが、本稿では栗子隧道工事と二ツ小屋隧道工事を中心に紹介する。

〈刈安新道・栗子隧道工事〉

万世大路の新道開削は、明治9年（1876年）11月から明治14年9月まで約5年間を要している。この中では、特に当時の日本としては最長876.3mの刈安新道・栗子隧道（建設当初、延長482間（け

ん）、幅員3間=5.45m、高さ2間=3.6m、一時栗子山隧道とも通称）が最大の難工事であった。

万世大路は、当時の交通事情から荷馬車対応の道路構造となっていて、道路幅員は3間~4間（5.5~7.3m）であり、隧道は幅員3間（5.5m）、高さ2間（3.6m）の矩形で基本的に素堀であった。

その工事概要と経緯を簡単に記せば次の通りである。

栗子隧道は、福島・山形県境にある脊梁山脈奥羽山脈の南部に位置する標高1202mの栗子山（小杭甲と大杭甲からなる旧称杭甲嶽、その大杭甲を地元では普通栗子山と呼ぶ。写真-1参照）の標高約890mの南側中腹（鞍部）に建設されたものである。トンネルのほぼ中央が福島（453.0m）・山形県（417.0m）境となるけれども工事は山形県において担当した（写真-7①）。



（写真-7①）栗子隧道内部（昭和の大改修後）
福島・山形県界標柱 2009.5.5 おばら様撮影提供

工事の主な経緯は次の通りである。

- 明治9年（1876年）12月18日 西口（米沢側）から工事着手。明治10年11月13日測量技師中村章重着任、測量開始（測量前に隧道工事が始まっていることに留意、26頁参照）。
- 明治10年（1877年）7月2日 内務省御雇技師エッセル（オランダ人）現場視察助言（9月にも来現、測量に立会い）。
- 明治10年11月21日 輸入したアメリカ製の蒸気器械「鑿開器械」（削岩機）到着。翌年2月には本格的に掘削を開始した。削岩機は坑夫30人分に

匹敵し、空気が流動して坑内に送られ坑夫は窒息しないで済んだ。この器械は当時世界で3台しか製造されなかったという（購入先英国、日本、某国）。明治期の隧道工事の送気には「唐箕」が使用されていたというから、削岩機の登場により随分と効率的に送気ができたようだ（『三島文書』213頁）。

●明治11年（1878年）5月 栗子隧道東口（福島側）からも掘削を開始した。

●明治12年（1879年）11月4日 伊藤博文内務卿（長官、のち明治18年内閣制度発足に伴い初代総理大臣）、松方正義大蔵太輔（次官、のち初代大蔵大臣、総理大臣）等が栗子隧道を視察、福島側から来てあいにくの悪天候風雪の中、栗子山を越えている。内務卿は当時事実上の首相であるから栗子新道の工事が国家プロジェクト扱いであったことが窺われる。

●明治13年（1880年）10月19日 栗子隧道貫通。貫通に立ち会った三島県令は、その感激を次ように詠んでいる（原文万葉仮名、仮名交じり文は筆者による）。

「民のためつくす心は陸奥の

山の穴隧ふみてこそしれ」

東西からの貫通点は上下左右、全く違わずぴたりと一致し、それぞれの鑿（ノミ）の切っ先が相交わったという。貫通点は、福島坑口から403.6m、貫通点区間2.7m、米沢側坑口からは470.0m（『三島文書』（184頁））。三島県令はその測量成果に感激して次の和歌を詠んだ。

「突貫し錐（ノミのこと）と錐とのゆき逢いは
むすひの神の恵みなるらん」

東西からの貫通点の正確な符合は三島県令にとっても神業のように思えたのであろう（後述26頁参照）。また、栗子隧道の貫通の報告を受けた内務省元御雇技師エッセル（当時オランダ在住）は、日本の測量技術の高さに驚嘆し賞賛している。

●明治14年9月（4年10ヶ月） 栗子隧道完成。

次ぎに栗子隧道の工事状況について若干述べておく。当初鑿鑿（のみたがね）による手作業で、

後には削岩機も使用して^{あな}孔を開け火薬を装填爆破して掘削を進めていったようである。初めは小断面で掘削し、段々切り拡げ整形していったものと考えられる（写真-7②）。



【写真-7②】 明治期栗子隧道米沢坑口のノミ掘削跡 H231001

また、トンネル工事のズリ出し（破碎された岩石の運搬）は大八車及び人肩（^{もっこ}畚）によっておこなわれた。

米沢側（西口）の岩質はなかなか硬かったようで、人力作業による^{のみたがね}鑿鑿の^{さくこう}削孔（火薬装填用の孔を^{うが}穿つこと）に手こずりアメリカ製の削岩機を輸入し使用することとなった（1日の掘削長5～6寸（15～18cm）であったという（「栗子隧道碑記」）。因みに東北中央自動車道栗子トンネル（8972m）福島側の掘削実績は、月間掘進長約125m、1日当たり5m前後）。

当初は米沢側からの^{かたお}方押し施工であったけれども、結局工程的にも間に合わないと云うことになり、前述の通り東側（福島側）からも迎え掘りすることとなった。福島側の地質は比較的軟らかであったようだ。

結局栗子隧道は、明治9年（1876年）12月に着工し明治14年（1881年）9月、4年10ヶ月の歳月をかけて完成したことになる。万世大路の完成予定を当初1年としているけれども、元々無理な注文であろう。しかしそれにしても4年10ヶ月を要したということは、如何に困難な工事であったかを物語るものであろう。

しかし、この困難な工事も拘わらず、栗子隧道工事（或いは刈安新道工事全体5年間）では、負傷者は出たものの1人の死亡事故もなかったと云うことである（『三島文書』203頁）。

因みに、福島県側の「中野新道工事」（4年間）

では死亡者4名、重軽傷者63名となっている(『万世大路事業誌』『改修史』所収110頁)。

「昭和の大改修」(4年間)では死亡者4名、重軽傷者189名となっている(『改修史』247頁)。また、戦後の栗子道路改築工事(5年間)では死亡者19名、重軽傷者115名となっており(『栗子トンネル工事誌』1111頁)、近代的な工法が駆使されているはずの戦後工事での死亡事故の多さに改めて驚きを禁じ得ない。

〈中野新道・二ツ小屋隧道工事〉

一方、福島県側の中野新道・二ツ小屋隧道(建設当初、延長194.5間=353.6m、幅員3間=5.45m、高さ2間=3.6m)についても、落盤事故や請負返上などのトラブルがあり約4年の歳月(明治10年10月~明治14年9月)を要する難工事となっている。栗子隧道では、アメリカ製の削岩機を使用したとはいえ、隧道の延長比から考えても、二ツ小屋は時間がかかり過ぎている感じがする。

明治14年(1881年)6月9日、三島通庸山形県令一行(従者高木秀明土木課長、伊藤十郎平九等属(三島県令記録係)他)が概成なった栗子新道を通り上京する記録がある。その時二ツ小屋隧道内(米沢側)ではまだ工事中で(落盤事故の処理中と思われる『改修史』105、187頁)、高木課長はむりやり隧道内を通行したが、三島県令や伊藤九等属らは二ツ小屋山を越えて、隧道の福島側に出たという。福島側では、遠く霊山が見え建武の新政(1333年)の時に北畠顕家・義良親王(のち第97代後村上天皇)を奉じて陸奥国府としたところとの説明に三島県令も興味をもったようであった。また、同年9月2日には、天皇ご巡幸の下見に係官(先発官)が訪れたけれども、その時点で輦(天皇のお車)の通行ができないと報告している。しかし、9月28日には、先発官松方正義内務卿が輦道点検に来たときには、すべての工事が終了していたという。二ツ小屋隧道の工事は、開通式ぎりぎりに完成したようである。

栗子新道(万世大路)としても、着工が明治9

年11月(刈安隧道には明治9年11月25日に着工)になるので4年11ヶ月を要して完成したこととなる。余談であるが、前述のとおり工事許可の申請を明治9年12月に内務省へ提出、許可は明治10年5月に下りるけれども、山形県側では許可申請前に強引に着工していることが分かる。福島県側は、許可後の明治10年7月に着工している。

その万世大路約50kmの中には、トンネルが山形・福島県境の栗子隧道(L=876m)、福島県側の二ツ小屋隧道(L=354m)など5箇所、橋梁は山形県側・相生橋(L=91m)、福島県側・松川橋(L=127m)など約30箇所建設された。まさに当時としては、明治のハイウェイ建設とでも呼ぶべき破格の大プロジェクトであったのである。

〈新道開通後の賑わい〉

さて万世大路は、開通後相当の賑わいを呈している。沿道には、福島県側に大滝、大平、山形県側に刈安の集落が成立した。宿泊所も前記集落を含め数カ所に及んでいる。

開通後の交通量(1日、平均)は、通行人(人力車含む)は約100人、荷車類約40台で、宿泊所も20人を超えている。米沢街道では5足の芒鞋(わらぐつ)が必要であったが1足で済むようになった。(『改修史』118頁、『三島文書』198頁)。輸送の中継点となった大平地区では、荷馬車が長蛇の列を作り、冬は人の背により運搬したので、200名もの人が運送に携わっていたという(前掲書251頁)。山形県内では物流が盛んになり、主な移出品として米、からむし(麻の一種)、織物、生糸、酒等で、移入品としては塩、日用品、果物等が多数を占めていた(前出)。

この賑わいぶりのエピソードを二つ紹介する。
①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、旧スズラン通り)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(当時小関貴金属店、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^{くわいらい}つう（注：という）ものは大した景気であつたない（注：ございましたよ）。この家の前の街道（注：万世大路）も米沢山形からの車や人で、年中ごつた返していたない（注：年中混雑していましたよ）。」（『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）。

②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、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）。この二つのエピソードは、往時、万世大路がいかに股賑^{いんしん}を極めていたかを物語る貴重な証言であろう。

昭和の大改修（5号国道改良工事）

〈改修前道路状況と改良の必要性〉

「昭和の大改修」（注6）とは、昭和8年（1933年）4月から昭和12年3月まで4箇年間にわたって、当時の内務省仙台土木出張所福島国道改良事務所（現国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所の前身）によって実施された旧国道5号・万世大路（現国道13号）の改良工事のことである。

ところで明治期の初代万世大路は、後に国道39号となり（明治18年2月）、明治14年10月の開通以来活況を呈し福島米沢間の交流を活発にして地域の産業経済の発展に貢献してきた。しかし明治32年（1899年）5月の福島米沢間の鉄道、奥羽南線（現奥羽本線）の開通などで衰退して、万世大路を使用しての米沢との往来も途絶状態になっていた。

その明治末から大正初期にかけ、ほとんど利用されなくなっていた万世大路（国道39号）の隧道等の状況は次のようであったと云う。

「三十九號國道 本街道は屈曲^{くつこく}の半徑及坂路勾配に於て國道たるの資格を有せずと雖^{いへど}其の資格^{まじ}完きを^ま得る迄に之を改修するは地形上不可能にして又換線せんとするも適當^{てきとう}の路線なし。而^{しか}して平時にありては運輸交通甚た閑な

れは唯^{こくぼう}國防上之を維持するの必要あるのみ。然るに本街道中に栗子外二箇所の隧道あり（注：二ツ小屋・高平）。何れも掘り放しなるを以て土石崩壊の危険あり。依^よて煉瓦又は石材を以て完全^{まきだて}に巻立をなすの必要を認む」（『福島県是資料上巻』福島県編集 大正2年3月30日）（ルビ、句点、注筆者）。

これは福島県の内部文書で併せて今後の対処方針についても示している。この時期の状況を伝える貴重な文献であると思われる。栗子・二ツ小屋両隧道は写真-8に示すような状況であった。



【写真-8】 『福島県是資料』の云う隧道の内部状況。改修前の栗子隧道坑内、「昭和の大改修」栗子隧道改修工事中（昭和9年）。

この時期大正初期には自動車の保有台数は微々たるもので、道路の必要性が産業経済発展の観点で論ぜられることはなく、ただ軍事的には重要な道路なので補修が必要だと述べているにすぎない。また国道39号（万世大路）は通行もほとんどなく、道路状況特にトンネルは、この時点においても極めて危険な状態にあったことが分かるのである。

しかし、昭和初期、時代の進展に伴い自動車交通に適する道路の必要性がたかまり、「昭和の大改修」が実施されることとなった。のちにも述べるけれども、その財政的裏付けは、実は不況対策ということであり、国家自らが失業対策事業を実施すると云う方針から、道路改良工事について国道工事国（内務省）直轄施行の制度が実施されることとなったものである（注7）。この「昭和の大改修」

が内務省の直轄直営工事として実施されることとなった所以である（巻末【参考資料】参照）。

前述の通り、明治期の初代万世大路は荷馬車対応の道路構造であった。明治に建設されたトンネル断面は狭く、一般自動車の通行は困難である。また、明り部分（トンネル以外の一般の道路部分）についても、今回大改修の対象となった山岳部約13 km区間（改修前現道延長、改修後は約14.4 km）の中には、幅員も狭く屈曲も甚だしい箇所が多数あり、中には4分の1の急勾配箇所まであったという。さらに曲線部と急勾配とが重複しているため危険箇所多く、自動車交通に適合していなかったのである。

当時の内務省が直轄で改良工事を実施することとなったこの区間の起終点は次の通りである。その起点（福島県）は、旧道（明治期万世大路）の旧新沢橋から300mほど福島よりの新沢左岸（現国道13号大滝第2トンネル米沢側坑口から米沢側へ約550m付近）と考えられる。終点（山形県）は、栗子隧道西側（米沢側坑口）から米沢側へ約4.4 kmの所にある^{たまいわかみばし}滝岩上橋の左岸（橋梁自体は区間外）である。

なお、この区間以外の万世大路についても、道路管理者である福島県や山形県において、同じような時期に前後して改修工事が実施されている（高平隧道の拡幅（S6年頃）、大滝集落内胡桃橋（S11.10）や山形県側の滝岩上橋（S7.9）等のコンクリート橋への架換など）。内務省直轄区間の山岳部のみ改修しても自動車通行が出来ないからであろう。内務省と福島県や山形県が連携してそれぞれの改修工事を実施したものと考えられるけれどもそれらを証する文献には接していない。

〔注6〕「昭和の大改修」という名称は、当時の正式名称でもなければ、また通称としても用いられたという事実はなく、筆者らが最近になって便宜的に使用しているものである（いわば業界用語でテクニカルタームの一種とでも云えよう）。

『福島県直轄国道改修史』（建設省福島工事事務所）によれば、本事業は一貫して「5号国道改良工事」と称している。また、当時の内務省においても「直轄国道改良工事」（路線名5号）と表現している（『道路の改良』第18巻6号、昭和11年6月、遠藤貞一）。或いは事業名として「国道改良

事業」（5号国道栗子峠（福島県、山形県界））となっている（『道路の改良』第18巻9号、昭和11年9月、遠藤貞一）。従って、当時の正式事業名は「5号国道改良工事」であったと考えられる。余談であるが上記報告書の執筆者遠藤貞一氏は、本工事の路線測量を昭和7、8年に亘り実施されている内務省の技術者である（『改修史131頁』）。

なお、本稿では分かり易いよう正式事業名として「5号国道（万世大路）改良工事」としている。

〔注7〕 明治末に輸入された自動車の保有台数は、大正2年（1913年）5000台、昭和元年（1926）には4万台、昭和9年には15万台を超え、従前の荷車、荷馬車交通に加えて自動車交通をも考慮する必要が生じた。昭和4年には「産業道路改良計画」が樹立され国庫から3分の1の補助を計画したが実行されなかった（緊縮財政）。昭和6年には、経済不況による失業対策として「失業救済道路改良予算」が設けられ、補助事業中心から、新たに「国道工事直轄施行」をおこなうこととした。福島においても、内務省仙台土木出張所福島国道改良事務所が創設され（昭和6年4月11日）、福島市内旧4号国道、旧5号国道（旧スズラン通り等）において失業対策の道路工事を開始している（後述）。以後失業対策に重点を置きながら「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、内外の情勢から実行されることは無く、次節に述べるように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月を参考に整理した）。

〈「昭和の大改修」における道路構造基準〉

昭和の大改修において準拠したと思われる道路構造令等について若干紹介しておきたい。この工事の始まる時点においては、我が国最初の道路法（大正8年（1919年）4月11日公布法律第58号、大正9年4月1日施行）第31条に基づく道路構造令（大正8年12月6日内務省令第24号、以下大正道路構造令）とその実施に当たって定められた「道路構造に関する細則（以下細則）」（大正15年6月）が既に制定されており、「昭和の大改修」万世大路改良工事（当時国道5号）では当然大正構造令及びその細則に基づいていると考えてよいだろう。この「細則」においては、メートル法が条文に初めて取り入れられ（本則の「構造令」の方は尺貫法表示のまま）、設計の基準としては荷牛馬車と自動車の両方を考えたものであった。勿論「昭和の大改修」（S8.4～S12.3）の設計図はメートル法で表示されている。

その後、当時増加する自動車交通に対応するため、自動車を道路設計の基準とし設計速度の概念を初めて導入した「道路構造基準」が定められ（「道路構造令並同細則改正案要項」（昭和10年

(1935年)6月)内務省決定)、それに基づいて『道路構造令並同細則改正案解説』(昭和11年10月、土木学会)が発表され長い間道路設計の基準として使用されている。今回の昭和の大改修においては時期はずれるが、『解説』の考え方などを部分的に先取りしていたと思われる。

ただし、自動車を道路設計の基準とし設計速度の概念を導入したけれども、縦断勾配については「この勾配を考へる時に限って荷牛馬車を主とし自動車を従に考へ」ることになっていることが面白い(『解説』6頁)。当時自動車交通が増大してきたと云っても、自動車15万台(昭和元年4万台、2.8倍増)に対し荷牛馬車40万台(その他自転車:690万台、人力車:2.3万台、荷車:157万台、『解説』1頁)ということであるから、縦断勾配を考へる上では、荷牛馬車を考へるのはけだし当然であったろう(荷馬車の^{ばんば}呼吸数は呼吸数(毎分)が160に達すると倒れてしまうと云うことで、120になるまでを限度として縦断勾配に応じて坂路に制限長を設けた。例:縦断勾配4%→坂路制限長700m、8%→150m。『解説』49頁)。

5号国道(万世大路)改良工事について (工事経過と概要)

万世大路(5号国道)改良工事(昭和の大改修)では、道路部分延長約13km(改修後約14km)の改築等、二ツ小屋隧道及び栗子隧道のトンネル2本の改築、新沢橋などの橋梁4箇の架替工事がおこなわれた。

工事経過は次の通りである。

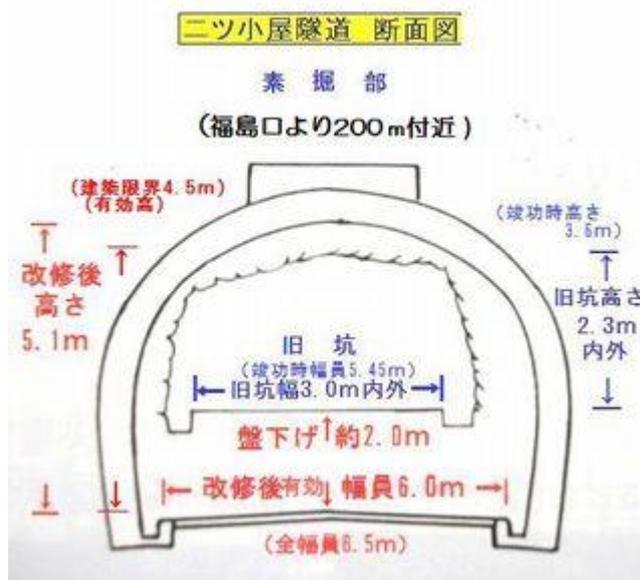
「昭和の大改修」は、前述の通り昭和8年(1933年)4月から着手している。最初に奥羽本線板谷駅からの材料運搬線路の敷設工事(後述)から始まり、同時に万世大路最悪の箇所と云われる二ツ小屋隧道の前後1.9kmの道路改良工事(S8.5~S9.12)を開始している。次いで二ツ小屋隧道L=384m(S8.5~S9.12)、栗子隧道L=870m(S9.5~S11.8)の拡幅工事がおこなわれた。また、その外の道路区間の改良工事についても、二ツ小屋地

区(S10.4~S11.10)、栗子地区(S10.5~S11.12)と順次実施されていった。橋梁工事も新沢橋を始め4橋の架替工事(S10.4~S11.12)を順次実施している。

昭和12年(1937年)3月には全工事を終了し、同年5月10日に工事の終了告示(内務省)がなされ一般交通の供用が開始されたものと思われる。

なお、開通後の同年7月16日に低気圧に伴う大雨により栗子隧道福島側の杭甲坂で道路延長L=43mに亘って法面が崩壊するという災害があった。直ちに補修工事が行われ(4号国道杉妻道路改築費を流用)、7月25日に道路管理者である福島県に、今次改修工事を実施したL=14kmを引き継いだと云う。

次に改修工事内容の概要について記す。隧道については、断面を切^{きりひろ}拡げて大きくした。明治期隧道:当初幅5.45m(改修時実測3.0m内外)・当初高さ3.6m(改修時実測2.3m内外)であったものを、昭和大改修後:全幅6.5m(有効幅員6.0m)・高さ5.1m(建築限界=有効高4.5m)とし、素掘等からコンクリート巻立(コンクリートで壁や天井を作ること)とし、路面はセメントコンクリート舗装とした(参考図参照)。



【参考図】「昭和の大改修」により、旧隧道を切^{きりひろ}拡げて改修、自動車が通行可能となった(栗子隧道も同様)。『改修史』より転載加筆

木造橋（新沢橋・烏川橋・大平橋・杭甲橋）は鉄筋コンクリート橋に架替えられた。

一般道路部では、約 6 割（L=7.4 km）が改築（注 8）即ち明治期万世大路とは違う新線として別ルートに付け替えられ（バイパス）、約 4 割（L=5.6 km）が旧道（明治期万世道路）を利用して補修（表紙写真箇所参照）（注 9）したものである。路面は碎石により舗装した（砂利道）。完成後、道路全幅員 7.0m（有効幅員 6.5m）とした。

（注 8） ここで言う改築とは「山間部路線の新設」（『改修史』185 頁）のことで、既設の明治期万世大路とは全く別のルートに道路を新設することを云う（たとえば、新沢橋のところでは、谷川に深く迂回していた旧道を廃して新・新沢橋を架設し別ルートで新たに道路を通した）。

また、現道を大きく切・盛土して道路を造り直してしまう場合もこれに該当するであろう。

（注 9） ここで言う補修とは「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両側に側溝を設け」ることをいう（『改修史』185 頁）。つまり既設道路をほぼ踏襲していると云える。また、路面については、現地製造の採石等を用いて敷きならし転圧し造り直している。

〈材料運搬線路の敷設〉

「昭和の大改修」では、本工事に先立ち準備工事として材料運搬線路の敷設工事がおこなわれている。これについては意外に知られていないと思われるので記しておきたい（【巻末参考図】「昭和の大改修材料運搬線路ルート概略図」参照）。

「昭和の大改修」においては、工事用の資材を鉄道（奥羽本線）で板谷駅まで運び、それから新に線路を敷設して峰を越え二ツ小屋隧道米沢側坑口までトロッコ（一部ガソリン機関車）で運搬した。「運搬線路」の敷設は、良きにつけ悪しきにつけ、まさに本工事に匹敵するような大工事だったのである。少し大袈裟に云えば本工事の成否を左右する一大プロジェクトだったのである。

「材料運搬線路」の起点は、奥羽本線板谷駅（スイッチバックの旧駅）構内となる。そこから出発して、旧山形県道（旧一般県道 154 号桧原・板谷線（現在米沢市道））を通り現国道 13 号に出る。ほぼ現在の国道 13 号道なりに袖ヶ沢（山形・福島県境）右岸沿いに現在の西栗子トンネル福島側坑口付近へ向かって西進する。

その坑口付近から運搬線路は、右側にある鎌沢（下流が袖ヶ沢）を渡って行って福島県側に入ると行くとき明通山にあきとおしやまにぶつかる。その山腹をヘアピンカーブ 17 段で上り、当運搬線路の頂上となる鞍部（あきとおし）と云われていたところと考えられる）に至る。その鞍部に「昭和の大改修」において新たに 100m ほどの掘割りを施工、「新明通の掘割り」と称する事となった。その新明通の掘割り東端（烏川側）からは谷間になっていて、運搬線路はヘアピンカーブ 3 段で烏川沿いまで下る。そこからは、烏川筋を下って旧万世大路・烏川橋右岸付近に至る。当該材料運搬線路はさらに進んで、その終点となる二ツ小屋隧道（米沢側坑口）に到達する。

以上「材料運搬線路」として、全長 11.2 km、軌間 50 cm（『改修史』183 頁）の軌道を敷設したものである。線路の敷設工事は昭和 8 年（1933）4 月に着手、同年 9 月に終了している。

「昭和の大改修」の資材の大半は、この運搬線路によって運び込まれたということである。すなわちセメントなど工事資材を、板谷駅から運搬線路頂上の新明通しまではガソリン機関車（昭和 8 年度は人力トロッコ）で、新明通しから二ツ小屋隧道までは人力トロッコで運搬したものである。

運搬路設置から約 80 年、17 段のヘアピンカーブの跡や新明通の掘割跡は現在でも見ることができる（写真-9、10）。



【写真-9】 現在も残る「新明通掘割り」、板谷側から烏川方向を望む H230605



【写真-10】昭和9年(1934)「新明通掘削」頂上のガソリン機関車。板谷側から撮影。ガソリン機関車運搬の終点。写真-9とほぼ同一箇所と思われる。

〈難工事だったニツ小屋隧道〉

ニツ小屋隧道の改修工事は昭和8年(1933年)5月着工、昭和9年12月に完成している(1年8ヶ月)。改修後の隧道諸元は延長384m、幅員(全幅)6.5m(有効幅員≒車道幅員6m)、高さ5.1m(建築限界4.5m)である。初代明治期隧道の延長は353.6mであったが、改修前の実測延長は377.4mとなっていて米沢側に約24m伸びていた(煉瓦巻き部分)。

当隧道の改修工事は前述のように明治期旧隧道を切拵げたもので、「昭和の大改修」の中では難工事であったようだ。福島側坑口から10~40m区間において土石の崩落が突然発生し、崩壊を阻止するために大がかりな支保工(山の土石を支える施設)が必要となり工事がなかなか進まなかったと云う。また、この区間のコンクリート巻立(コンクリートで天井や壁を作ること)に当たっても、型枠を設置する前に山を押さえている支保工が沈下(30~60cm)したり、使用していた径40cm以上の材木が折れたりした。型枠の組み直しを3回もおこなっている。また湧水も多くその処理に工

夫が必要であったと云う。この湧水に関連してニツ小屋隧道では「漏水」が大きな問題となっているがこれについては節を改めて記したい(後述)。また、栗子隧道と同様越冬工事となったため苦労が多かったようである(後掲新聞記事参照)。

なお、この隧道で特徴的なのは美麗なる坑門である。ニツ小屋隧道だけがなぜか特別に意匠を凝らした坑門となっている。その理由はわからない。坑門面壁は切石積きりいしづみになっていて、門柱を設けて美観を添えかつ額石がくいし(トンネル銘板)を配しており80年近く経過した今日でも、その容姿は衰えていない(写真-11,12)。



【写真-11】2代目ニツ小屋隧道福島側坑口の現況。門柱を配した美麗な坑門。トンネル銘板は第8代東北地方整備局長(旧内務省仙台土木出張所長)坂本丹治氏揮毫。H221106



【写真-12】工事中のニツ小屋隧道福島側坑口 昭和8年

〈栗子隧道工事と旧大平集落〉

栗子隧道の改修工事は昭和9年(1934年)5月着工、昭和11年8月に完成している(2年4ヶ月)。改修後の隧道諸元は延長870m、幅員(全幅)6.5

m（有効幅員≒車道幅員6m）、高さ5.1m（建築限界4.5m）である。初代明治期隧道の延長は876.3mであったが、改修前の実測延長では870mとなっていたようである。

当隧道の改修工事では、昭和9年9月に福島側坑口から約160m地点で落盤事故があり作業員が死傷するなどトラブルがあったけれども工事としては比較的順調に推移したようである。しかし、越冬工事となり監督員や作業員の飯場生活は並大抵のものはなかったようだ（後述）。本稿では、詳細工事内容については割愛し工事準備中の逸話を一つだけ紹介することとする。

さて、雪の未だ残る昭和9年5月には、早くも栗子隧道及び前後の取付道路の改修工事に着手している。その工事準備は4月16日から始まっている。しかし、栗子隧道の福島側坑口では積雪が8mもあって隧道内に入ることができなかったという。また作業員の宿泊準備もなかったため、作業員宿舎のあった二ツ小屋を仮の宿所とし毎日5kmの遠路を通勤した。路面上の残雪も2~8mもあって、まず除雪から作業は始まったようである。

その後、旧大平集落を基地とした（注10）。

「5月1日（筆者注：昭和9年）より大平の民家4軒を借りて、建物設備のできる間、雨漏りを修復しつつ合宿所（筆者注：職員の宿舎）及び栗子工場（筆者注：出張所）の事務を採る場所とした」（『改修史』202頁）。

（注10） 大平（集落跡）

明治32年5月福島・米沢奥羽南線開通までは、大平は商家、旅館、陸運会社など軒を並べて集落を形成し繁盛していたようで、その当時の名残の家屋が昭和9年頃はまだ残存していた。土台は腐れ軒が傾き小羽ぶき屋根（筆者注：薄い板で葺いた屋根）は所々飛んですぐにも倒れそうな哀れな残骸をさらしていた。それでもそま人（筆者注：きこり）が常に手入れを行って使用していたと云う（『改修史』202頁、ルビ筆者、写真-13）。

大平集落は明治14年10月（1881年）万世大路開通とともに旧米沢藩士20戸が移住し運送業などを営んでいて大層賑やかであった。しかし明治32年5月奥羽南線（現奥羽本線）の開通により衰退、昭和7年（1932）頃には数軒となり、昭和7年6月6軒25名が大滝集落に移住し廃村となった（『わが大滝の記録』大滝会、昭和52年1月）。

栗子隧道改修工事等を担当した栗子工場（出張

所）は昭和9年5月1日付で発足したが、建物施設等（栗子隧道福島側に設置予定）が調^{ととの}うまで、上記のように大平集落内の民家を借り上げ（写真-13）事務を採っていた。この集落から栗子隧道までの距離は1.2kmで、民家4棟、炭小屋7箇所を借りたという。昭和10年度には人家3軒（賃貸料月5円）馬小屋7頭収容のものを増設し作業員150名、馬5頭を使役し栗子道路起点付近の掘削、大平地内の盛土工事に当たさせたものである（『改修史』195頁、202頁、226頁）。昭和の大改修では、工事に馬も利用されたようである。馬を利用したという記述があるのはこの1箇所くらいと思われる。



【写真-13】昭和9年 大平集落 福島側から米沢側を望む。左側の斜面は天宝山、右端の峰は栗子山（大杭甲）と思われる。写真中央には貨物自動車、その後ろに旧大平橋らしきものが見られる。これらの民家は補修後作業員宿舎、工場（出張所）として借り上げた。中央の人物は栗子工場担当員菊地佐一氏。



【写真-14】2代目栗子隧道福島側坑口の現況。大滝会理事伊藤弘治さん提供。H221104

〈作業員の募集と飯場生活〉

「昭和の大改修」では、最盛期には1,000人も作業員があの中中に宿泊して改良工事に従事した。当時東北地方各地で土木工事が盛んにおこなわれ「失業救済事業」とは云え作業員の確保には苦勞したようである。こんなポスターで募集したという。

「天高く馬肥ゆるの4月来た来たれ
吾が五号国道改良工事へ
米沢より福島より板谷駅より
万世の大路を進んで栗子の山に

深山の絶景、小鳥の天然音楽、新鮮なる空気を味わい活動することこそ真に労働の神聖なる所以なり道路の改良、橋の架替、隧道切抜工事、石工坑夫、大工、トロ押、畚、コンクリート夫、雑役夫等々の工夫1,000名使役す。工事区域は3里、飯場もあれば自炊小屋もある。食事は日本一安い、送金貯金は局で待つ」(『福島県直轄国道改修史』135頁)

当時の出張所長さんがだいぶ苦勞して作ったそうである。なかなかの名文であると思われるが、地元新聞に迷文として取り上げられ大見出しで批判されたという。これが逆に幸いして宣伝効果が大きいに上がり作業員が予想以上に集まったと云うことである。ポスター作者は、実はそのことを意識的に狙っていたのではないかと関係者の後日談である。

実際はポスターのようなわけにはいかなかったようで、当時の作業員や内務省職員の生活状況は厳しかったようだ。宿舎は粗末で、板敷き床(むしろ)あるいは土間(藁、茅)で寝起きたという。資金難から主食味噌以外は十分な食料を確保できず、副食物として蕨、蓴などの山菜、タンパク源として蛇・トカゲ・かえるまで食べたと伝えられている。ナメクジの塩焼きは食べたようだが天ぷらはまずかったそうだ。低カロリー、低栄養でも栄養失調になる者もなく重労働に耐えたというから驚きである。

二ツ小屋隧道工場の飯場では、トンネル湧水が唯一の水源であった。ところがこれを利用したほとんどの者が下痢症状となり、水質検査を福島県衛生課に依頼したところ、如何に煮沸しようが飲料には適さないという回答であった。しかし他に水源はなく使用を続けたところ腹が慣れてきて何

でもなくなったそうである。

隧道工事は越冬しておこなわれた。栗子隧道では120名ほどの人が越冬、標高900mの高地で10月初旬から降雪があり、5月中旬までは物資の補給ができなくなる。食料の確保に難渋し、寒さに安眠できない日もあったという。新聞を読むこともできず、猛吹雪に宿舎の屋根が飛ばされ雪の中で一晩を過ごしたことやしばしば停電に見舞われたことなど、想像以上の困苦を強いられたようである。しかし、工事従事者は、万世大路の歴史を目の当たりし、如何に重要路線であるかを認識し、国家のためにとの使命感のもとに仕事をやり遂げたのだという。(『改修史』)。

この先人のご苦勞を偲びながら、「昭和の大改修」で建設された数々の土木遺産を改めて見てみるときまた新しい発見もあるのではなかろうか。

〈昭和の大改修の事業効果〉

改修後、昭和期万世大路は、明治のそれに比べ延長が約1km長くなったということであるが、時間としては福島米沢間鉄道よりも、万世大路の方が30分早くなったという。

万世大路の改良工事も終盤大詰めとなった昭和11年6月、地元新聞「福島民報」は次のように報道している(昭和11年6月8日付け、抄録)。長文であるが、当時の工事状況などをよく伝えている記事なので下記に引用しておく(「昭和の大改修」について役所以外の資料はほとんどないので貴重な報告と思われる)。

—今秋開通の栗子トンネル—

福島と米沢をつなぐ絶好の観光道路

…(略)…両県境の栗子山に目下栗子トンネルを建設中である。栗子トンネルを中心に南福島と北山形寄りの道路は殆んど完成し、トンネルも今秋十月には竣工の予定で紅葉の頃に落成式を挙げ、万世大路はここに開通を見る訳である。

列車よりも早く

…(略)…表日本と裏日本の連絡幹線として福島、米沢、山形の各都市を結ぶ重要路線の改良工事は昭和8年より10年までの3ヶ年継続事業で起工され、総工費678,000円を費やし現在は残余の工事を進め今秋には全部竣工する。米沢市と福島市を連絡する鉄道奥羽線は43軒普通列車で約2時間10分を要する。…(略)…万世大路改良工事が竣工の暁には自動車で両市間49軒の道程は2時間かゝらず汽車より幾分速く到着することが可能である。この国道に二つのトンネルがあって一つは両県境の栗子トンネル、一つは本県内の二ツ小屋トン

ネルで、二ツ小屋は工費 122,705 円を以て 384 米のトンネルが立派に竣工している。トンネルは海拔 700 米の箇所において、厳寒の節は氷点下 20 度に低下したために水が氷結してトンネルの各部を破壊する恐れがあって非常な難工事であったそうだ。栗子トンネルは 800 米でそのトンネルの中間地点が丁度本県と山形県の県境になっている。工費は 253,635 円で現在 120 名内外の工事夫によって工事が急がれている。二ツ小屋、栗子の両トンネルを改修せぬ以前は坑内の高さ 2 米位で幅員も 3 米程度の狭隘なもので、坑道の材料は腐食し坑内に崩壊した岩盤は累々として堆積し馬車の通行は絶対不可能でかろうじて人が通行し得るのみで、それさえ危険が多かった。改修された二つのトンネルは実に堂々たるもので悠々自動車が通行する事が出来るのである。

絶好の観光道路

…(前略)…本県内の分はまだ全部竣工していない。山道の橋梁架替や改修工事が進められているが現在でも栗子トンネルまで自動車で行くことが出来、工事材料運搬のトラックは毎日往復している。改修工事が既に完成した地点は 10 トンローラでかためられアスファルト道路のような感じである。中野新道の山峡にはまだ雪が残っている。栗子トンネルの近くになるに従って道路のわきに三尺も五尺もの残雪が夏の日には輝いている。こんなくかで万世大路改修の人夫達の元気な唄声やツルパシの響きが小川のせらぎ伴奏に力強い交響樂をかもし出している。…(中略)…栗子トンネルが竣工して万世大路が南から北へ開通したらいい観光地帯となるであろう。(句読点、ルビ筆者、一部旧かなづかいを新かなづかいに改めている。原文漢数字。

この道路は改良工事を実施した結果自動車交通に適したものとなり、福島米沢間には戦後定期バスも運行されるほどであった。

現国道 13 号栗子国道が供用開始される昭和 41 年(1966 年)5 月まで約 30 年に亘り使用された。

二ツ小屋隧道の漏水

改修(拡幅切拡)工事は、前節の通り昭和 8 年(1933 年)5 月から昭和 9 年 12 月にかけて、冬期には極寒の中を現場で越冬しながら昼夜兼行で行われた。工事状況については前節において若干触れたところであるが、それとは別に二ツ小屋隧道においては「漏水」が大きな問題であった。ここでは節を改め「漏水問題」について記しておく。

〈建設当初から激しい漏水が発生〉

この二ツ小屋隧道は、施工中から湧水が多くその処理には意を用いたようである。湧水処理を工夫した結果、湧水は側壁排水管に集められ側溝に流れ、摂氏氷点下 11 度の気温でも氷結しないという。また、舗装の下端に湧水の侵入することもなく、好結果を示した。湧水処理そのものとしては良い結果が出たようである。

しかし、覆工(巻立コンクリート)からの湧水、厳冬期の氷柱の問題は尾を引いたようだ。天井より滴下した湧水は氷結して太い氷柱を作った。3 月以降が氷結しなくなってから、湧水穴を探索して「ボロ」を詰め、モルタルを塗りつぶして滴下を防止したと云う。この「ボロ」を詰めた補修が耐久性のあるものとは考えにくく、すぐに漏水が再発しずっと続いていったと思われる。

写真-15 は、戦後昭和 28 年 1 月福島県において実施された補修工事中の状況である。トンネルの漏水(湧水)がずっと続いていたことを物語るものであろう。



【写真-15】昭和 28 年(1953 年)1 月 二ツ小屋隧道補修(福島県施工)

〈原因はセメントの品質か〉

なぜこのようなことになったのか、これはコンクリートの品質に問題があるとしか考えられないであろう。

さて、本事業では、奥羽線板谷駅から運搬線路(ガソリン機関車)を敷設し資材搬入をおこなったことは前述した。しかしこれによって、万世大路改良工事全体の資金不足と工期不足を招いてしまったとも云われている。またセメントの品質を劣化させる一因ともなったようだ。この材料運搬線路による山中の長い距離の運搬では、乱袋(注:セメントは 50kg 入りの紙袋に入っていたがそれが破れたもの)となるものが少なくなかったようで、運搬されたセメントは烏川橋近くに建てた倉庫に保管されたけれども、そのため風化(注 11)しやすくなっていたようだ。

また資金不足から阿武隈川改修工事用のため貯蔵していたセメントを数千袋以上も流用した。これも永く積み重ねていたものだったので幾分風化気味になっていたと云う。

このように風化した（固まった）セメントはすりつぶして、風化気味の品質の悪いセメントはそのまま使用した結果、コンクリートによる覆工（巻立コンクリート）は、固まり方が遅くなるなど密度が少なくなり当然のことながら水密性（水を通さない性質）が不良となる。どこからでも漏水することになるはずである。また、強度が低下し耐久性が劣ることも明らかで、現在経年的に寿命と云うこともあるだろうが、その崩壊を早めていることも間違いないであろう。現にトンネルのあちこちで巻立コンクリート（覆工）が崩れ落ちているのを見ることができる。

戦後、福島県において幾度も補修工事がおこなわれたようである。その具体的な内容については不明である。現場状況から推測すると、それは覆工の上に新たにコンクリートを打ち重ねる内巻が補修工事の一つであると思われる。補修後は漏水も見られなくなったと云われるが、現在ではあちこちに漏水が見られる（写真-16①②）。

（注11）セメントの風化

セメントが貯蔵中に空気に触れ湿気を吸いその一部が硬化してしまう現象のこと。このことを「セメントが風邪をひいている」と云う。筆者等が高校生の時分に、土木現場の実習先でコンクリートを練りながら親方に教えてもらったのを覚えている。風化したセメントを使用したコンクリートは、固まり方が遅くなったり強度が低下したりする。



【写真-16①】 ニツ小屋隧道米沢側坑口巨大氷柱。「万世大路をこよなく愛する人々」dark-RX 様撮影提供。H230206



【写真-16②】 ニツ小屋隧道中間点、米沢側を望む。写真-15とほぼ同一箇所から望む。sunnypannda 様撮影提供 H230206

失業対策としての昭和の大改修

ここでは、改修工事そのものとは直接関係ないかも知れないけれども、本事業が実施されることとなった社会的な背景等について述べておきたい。

結論的に云えば、5号国道（万世大路）改良工事（昭和の大改修）は、折からの世界恐慌（1929年（昭和4年））などをうけた高橋是清蔵相による不況対策の時局匡救事業として実現する運びとなったものである（『改修史』181頁）。

この時局匡救事業とは、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。

（参考）

昭和元年（1926年）を100として、昭和6年物価35%、国民所得・株価30%下落。失業者昭和4年100とすると昭和7年70%増。（『日本の歴史24・ファシズムへの道』203頁）

世界恐慌の影響を受けて、日本も経済不況・失業者の増大に苦しむこととなり、その対応策の一つが土木事業の実施であった。これらの対応策の本格的な実施は高橋是清大蔵大臣（5、6度目 S6（1931）.12～S9.7 犬養内閣他、最後7度目 S9（1934）.11～S11.2（2・26事件で暗殺）岡田内閣）によるいわゆる高橋財政の発動によるもので、その2本柱は軍事費と時局匡救事業費である（財源は赤字公債）。対外的には低為替による輸出の促進、国内的には財政を膨張させていくというものであった（世界に先駆けたケインズの政策）。

財政膨張政策は、満州事変費を中心とする軍事費の増大による経済の軍事化、土木事業の拡大による失業者の救済を^{もたら}し、経済不況からいち早く脱出して、世界に先駆けて景気回復を成し遂げたと云う。のち、高橋是清大蔵大臣は、軍事費の増大に歯止めをかけようとして軍部の憎悪的となり2・26事件で斃れた。(『日本の歴史 24・ファシズムへの道』大内力、等)

さて、この4箇年にも亘る「昭和の大改修」というこれだけの大道路事業が不況(失業)対策として実施されたという事実を改めて知ったとき、筆者としても少なからぬ衝撃を受けたものである。これらの事業は、自動車交通と産業経済の発展、国民の生活安定を目指し計画的に実施されたものとばかり思い込んでいたからである。

古くて新しい問題であるが、公共事業の実施に当たっては、道路など社会資本整備が本来の目的なのか、景気対策が目的なのか、いつも議論になるところで、不要不急の公共事業がおこなわれているとの批判が起こる所以でもある。道路などの社会資本の整備は、我が国の経済成長と国民生活の向上・安心安全の確保を目的とするものであって、本来景気問題などに左右されことなく計画的に着実に実施するべきものである。戦後においても従来は、ややもすると景気対策にあまりにも流れ過ぎたのではないだろうか、というのは筆者の個人的な感想である。

昭和6年度には不況対策として、緊縮財政下の浜口内閣のもと「失業救済道路改良予算」(財源は赤字公債)が成立し(注7参照)、その名の通り景気対策の一環、失業対策として道路工事が行われたわけである(写真-17)。

高橋是清大臣の前任者である緊縮財政で有名な時の大蔵大臣井上準之助(浜口内閣、退任後S7.2.9血盟団事件で暗殺)は、この政策は1ヶ年限定のもので継続費は認めないと公言している。言うまでもないが「昭和の大改修」を見れば分かるように、これらの道路事業は数年に亘って継続的に実施して完成させることができその効果が発

揮されるものである。当時の都市計画家岡崎早太郎が「土木事業就中道路事業の本質を理解し能^{あた}はないところに、遺憾なくその低能さを暴露している」と痛烈に井上蔵相を非難している(道路改良会機関誌『道路の改良』第13巻第1号、昭和6年1月号)。財政当局には、道路本来のために事業をおこなうなどという観点は微塵もなく、あくまでも失業者救済を目的としたもので中途半端に事業が終了してもかまわないと云うことであろう。



【写真-17】 旧国道5号、福島市本町交差点。旧福ビル(左建物)角から旧スズラン通り(旧万世大路)万世町方向を望む(昭和7年3月)。現在の街なか広場角からバセオ通りを望む構図(写真-3参照)。4号国道からの当時の旧国道5号分岐点で戦後の新道路法に基づき旧国道13号の起点となった。スズラン通りは、初めての国(内務省)直轄工事として道路工事(コンクリート舗装)が実施された場所である(昭和6年度失業救済土木事業)。

一方、事業実施の内務省側としては、支出費目は何であれ、自動車交通が確保される近代的な道路が計画的に整備されれば本来の目的を達成できることになる。

昭和6年度の失業対策だけでは不十分と云うことで、井上蔵相と交代した高橋蔵相により昭和7年度以降(昭和9年度まで)前述の不況対策(時局匡救事業)が実施されることとなった。

今回の5号国道改良工事(昭和の大改修)についても、本来の道路改良費からの支弁ではなく、あくまでも時局匡救事業費(不況対策費)からの支弁で、それらは継続費ではなくすべて単年度予算であった。そのためであろう、担当の福島国道改良事務所も予算がなくなれば閉鎖されるので、^{みたび}三度の改廃を繰り返している。

〈参考〉

【各年度の財源】（「昭和の大改修」S8～S11年度）

昭和8年度：時局匡救事業費

昭和9年度：時局匡救事業費

昭和10年度：時局匡救事業費（S9繰越分）、
農村その他応急土木事業費

昭和11年度：農村その他応急土木事業費
（S10繰越分）

※全国的には昭和10年度には本来の「道路改良費」が認められ、11年度からは他に継続費も認められている。5号国道改良工事ではあくまでも上記の通りの財政支弁である。

従って予算の費目を見る限りにおいて、5号国道改良工事（昭和の大改修）は、本来の道路事業目的のために計画的に実施されたものではなく、失業対策という社会政策的な目的で実施されたと云わざるを得ないであろう。勿論、自動車交通に適合した幹線道路の整備は、経済社会の発展、自動車保有台数の増加からみて当然必要なものでその整備計画も存在した。失業対策は「単なる方便」（『道路の改良』）として、結果的に道路整備が図られることとなったものである。

さて、肝腎な事であるけれども不況対策の具体的な効果はどうであったのか。大滝集落（当時、信夫郡中野村（現福島市）大滝地区の万世大路沿いに形成されていた村落）の例を記しておきたい。昭和元年以降、集落の主産業であった木炭と繭の価格が不況により暴落し村民は生活困窮におちいった（繭は昭和元年を100とすると昭和7年には30%まで下落、『日本の歴史24』215頁）。集落の滞納額が200円（現在の50～100万円程度か）に及び滞納地区となる（大滝集落昭和10年最盛期43世帯、266人）。そのような状況下で、昭和7年9月から赤岩道建設（大滝集落～赤岩駅間の人道用の連絡路、別名救済道と云う）、昭和8年4月からの万世大路（5号国道）改良工事の時局匡救事業が開始され村民が従事することとなり生活資金を得ることができたと云う。その賃金を財源として負債整理計画が立てられ税金滞納を一掃、後の生活再建につながったということである（『わが大滝の記録』11頁）。高橋財政による時局匡救事業「5号国道（万世大路）改良工事」（昭和の大

改修）は、初期の目的である国民の生活安定を^{もたら}し景気浮揚に寄与した。また結果として自動車通行可能となった2代目万世大路が完成し道路整備につながったと云うことがいえるであろう。

栗子隧道米沢側二つの坑口の謎

ところで「昭和の大改修」の結果、栗子隧道米沢側の坑口が明治期のものと昭和期のそれが二つ並ぶこととなった。何故そうなってしまったのか、多くの方が興味を抱かれる事であり筆者も関心のあるところである。ここにあって筆者の私見を述べておくので識者のお教を頂きたいと思う。

〈明治の測量技師中村章重と「廃道の聖地」〉

「昭和の大改修」では、栗子隧道や二ツ小屋隧道について明治の旧隧道をそのまま利用し改修（拡幅）していることについては前に述べたとおりである。その旧栗子隧道では、米沢側坑口から60m分が南側に23度折れてできていることはよく知られている（『改修史』203頁）。しかし、昭和の栗子隧道は直線になったため、旧隧道のうち折れた60m分は手つかずとなりそのまま存置されることとなった。従って、栗子隧道米沢側では、明治の坑口と昭和の坑口が並列して存在するという希有な状況となっている（写真-18）。これについては「明治と昭和初期に造られた廃トンネルが並ぶ姿はまさに「廃道の聖地」の趣きだった」（2009年12月21日付け日本経済新聞、平沼義之氏寄稿文、傍点筆者）と、廃道マニアに言わしめるほどの絶景となっているのである。

さて、この明治の旧栗子隧道の折れ曲がりについてその理由は何なのか、かねてより不思議に思っていたところである。トンネルが折り曲げて造られたのは意識的なものであり「風雪の吹き込みを緩和するため」ということがまことしやかに巷間伝えられている。その出所は文献上不明でもちろん『三島文書』等の中には筆者が承知している範囲では見つからない。それほど特徴のある造りならば一言明記されてしかるべきであろう。



【写真-18】 並んで行む「栗子隧道」(米沢側坑口) 右側初代:明治 14 年(1881 年)9 月完成。左側 2 代目:昭和 11 年(1936 年)8 月完成。右側旧隧道は 60m 先で左側昭和の隧道に合流する。 H251101

しかしながら筆者もこれについては、この俗説に一理あるかと思いつつも、隧道を曲げた場合は、吹き溜まりもでき易く返って危険ではないかと思っていたものである。また、曲がったことにより出口が見えず照明のない坑内は真っ暗闇で危険ではないだろうか。そんなことを考えてはいたけれども、折れ曲がった理由は結局わからなかった。そのような中で次のような貴重な報告書に接した。

明治期旧隧道を実際に通行した方が思い出として次のように述べている記事である(米沢市梓山^{あきひら}在住高橋昭平さん)。

「……隧道の中は真っ暗なので、1メートルほどの棒を持ち壁に当てながら歩いた。左側通行だった。真っ暗な中でひつまづいて転び、棒や帽子などを探しているうちに、方向が分からなくなってまた入口の方に来る人もいた。生活物資を運搬する人たちも往来しており、……馬車で運ぶものもあったが、馬は暗いところへ入って行くのを嫌うので、空き缶に布と灯油を入れて照明としていた。隧道の真ん中辺は左にカーブしていた。両方から掘ったときに中心がずれたものであったが、段差はなく当時の測量技術に驚いている。…」(『萬世の大路』第 2 号、平成 19 年 3 月 1 日 歴史の道万世大路、万歳の松保存会、傍点筆者)。

この証言を読んでまず思ったのは、真っ暗となり利用者の不便を考えると、意識的に曲げて造るということがあるのだろうかという疑問である。そして訝しく思ったのは「中心がずれていた」と云う証言である。要するにこれは工事(測量)が間違っていたということにほかならない。しかし、前述のように『三島文書』の伝える貫通の様子によれば、福島米沢両坑口から掘り進んできた隧道は、上下左右ピタリと一致したはずであった。米沢側の折れ曲がり念頭にあったものの、この証言に接した時には何か誤解されているのではないかと思いつつも気になっていたことである(後述)。

そして最近になって、坑口の折れ曲がりに関して新たな情報を得ることができた。それは「栗子隧道碑記」にもその名を残している明治の測量技師「中村章重」について紹介された小形利彦先生のご著書である。ご著書からその概要を示す。

中村章重は、栗子隧道完成後は佐賀県唐津鉄道に勤務していたという。そのおり、明治 28 年 12 月 13 日に、故三島通庸県令の未亡人と歌子とその兄柴山景綱(元福島県信夫郡長)の質問に答えた口述記録が残されていて、今回小形先生が要約されたものである。それに若干補足しながら筆者なりに次のように勝手に整理してみた。

「中村章重は、はじめ海軍士官を目指し東京の塾で数学を学んだ。その後陸地の測量を学び、陸軍の測量教師となった。次いで、山形県土木課の城親良(「栗子隧道碑記」に会計担当としてその名が刻まれ顕彰されている人物)のついでで山形県庁に奉職した。中村が栗子隧道の米沢側坑口の現場に行ってみると、正式な測量を実施することもなく高木秀明山形県土木課長が引いた線で既に 9 間(約 16.4m)も掘ってあった(明治 10 年 3 月 13 日頃)。中村が測量すると曲がっている(間違っている)ことが判明、そのままでは白河に行ってしまうので掘った部分(曲がった部分)はそのままにして修正しながら掘り進んだのだという(筆者注:その結果両坑口からの掘削がぴったり一致し「錐と錐

とがゆき逢う」見事な貫通となった)」。

(小形利彦著『山形県初代県令三島通庸とその周辺』平成 25 年 4 月より、一部加筆補足)。

〈『三島文書』にみる経緯〉

栗子隧道は、前にも触れているけれども『三島文書』(伊藤十郎平「栗子山隧道工事始末記」)によれば明治 9 年 12 月 18 日に工事を開始している(176 頁)。そして、測量技師中村章重が現場に来て測量し「其業ニ従事シ方向高低ノ度ヲ定ム」作業を開始したのは、翌明治 10 年 3 月 13 日であったと云う(前掲書 176 頁)。この件は何回か読んでいて承知していたけれども、正式な測量をする前に工事(掘削)を始めていたということは迂闊にも見過ごしていた。

なお興味深いのは、工事責任者高木秀明土木課長の著した「栗子新道工事始末記」(伊藤十郎平「栗子山隧道工事始末記」の原典資料)には、栗子隧道の工事経緯について詳細に記しているにも拘わらず、中村技師が測量を開始した日については、一切触れられていないという点である(意識的なものと思われる)。

さて、このたび小形先生のご著書に接して、『三島文書』を改めて読直してみた結果、測量専門家が測量を実施して隧道の方向や高低、その掘削位置を決める前に掘り始めており順序が逆になっていたという事実を改めて認識したものである。

当初の隧道の掘削位置方向が間違っていたとはあからさまには記録されていない。しかし、『三島文書』では「正式測量の前に掘削を始めてしまい後日に正式な測量を実施して隧道の方向や高さを決めた」(要旨)と云うことを、つまりどう考えても工事实施順序が逆になっている不自然な事柄をそのままわざわざ記録に残しているわけで、実は間違っ^て掘^ってしま^った云うことを示唆しているとも受け取れるであろう。

『三島文書』では、敢えて多分意識的に間違いに直接言及しなかったのだとしても、しかし栗子隧道工事を含む「刈安新道工事」は当時として世

間注目の大工事であり、そのことが(間違っていたことが)人口に膾炙^{かいしや}することとなっても不思議はない。「隧道が間違っ^て曲^がって掘^られている」という伝承が米沢の人たちの中に伝えられていた可能性は十分あり得る。伝承の中身は若干変化しているとしても、それが前述の高橋昭平さんの記憶として今日まで伝えられた可能性が高い。

こうしてみるとどうやら、明治期栗子隧道の米沢側坑口は、その位置方向が間違っ^て施工され曲^がってしまったというのが真相かも知れない。お陰様で今日二つの坑口が残存することとなり、廃道マニアの聖地となった。

〈高橋少年の報告について〉

前述の高橋少年(高橋昭平翁)の通行記憶は昭和 7、8 年頃と考えられる(高橋少年は昭和 2 年生まれ)。栗子隧道は昭和 9 年 5 月には改修工事が始まっているし、大平集落は昭和 7 年頃に廃村となっている。当時の栗子隧道の内部は、写真-8(昭和 9 年頃、16 頁)に示すような状況となっていて、まさにこの中高橋少年は通行したのだと思われる。この時の隧道の形状は、幅員 3.0m 内外(明治完成時 5.45m)、高さ 2.3m 内外(明治完成時 3.5m)となっていた。たまたま昭和 8、9 年頃の隧道中心部附近(明治隧道貫通点付近)約 150m 区間について 3 箇所の実測断面図が記録されている(『改修史』203 頁)。それを見ると中央部の断面では隧道幅員(全幅)が約 1.7m しかなく、左側(福島側を背にして)の地山(側壁)が大きく押し出されていることが推測される(おそらく 2m 程度)。前後の断面の幅員は 3.2~3.8m でこちらも押し出されてはいるけれども、相対的に見た場合、この 150m 区間はカーブしているように見えるであろう。左カーブか右カーブかは立ち位置により異なってくる。このことから高橋少年がカーブしている隧道を目撃したことは間違いなさであろう。しかし、それはあくまでも変形してしまった完成 50 年後の状況であって、明治隧道の完成時点のものではない。

ここはオランダの御雇技師エッセルも称賛した明治の測量技師中村章重の腕を信用しておきたいと思う。明治13年(1880年)10月19日午前1時過ぎ貫通点において、三島通庸山形県令と工事責任者高木秀明土木課長の眼前には「躰鉦(ノミのきっさき)ノ東西ヨリ相交ハル」光景があったという『三島文書』(184頁)の記述を信じておきたい(再掲「突貫し錐(ノミのこと)と錐とのゆき逢いはむすひの神の恵みなるらん」14頁参照)。

栗子ハイウェイ

国道13号は、福島市を起点とし米沢市・山形市などを経由し秋田市に至る現道延長324kmの重要な幹線道路である。このうち福島市から米沢市に至る旧万世大路の山岳道路にあたる部分を含む改築事業箇所名が「栗子国道」といわれるものである。当時の計画区間延長としては、平地部をも含め約40km(福島工事事務所担当約30km、山形工事事務所担当約10km)となっていた。

万世大路は、「昭和の大改修」で自動車交通が一応可能な道路として整備されたことは前述の通りである。しかし、このうち特に山岳部区間の旧道部分は、幅員狭隘・急カーブ・急勾配が連続しており未舗装(砂利道)で、冬期5ヶ月間は通行不可能となっていた(写真-19)。



【写真-19】旧国道13号積雪状況・大滝集落。高野家(旧宮内屋旅館)前。大滝会 HP 管理人紺野文英さん提供(出処伊藤弘治さん)。栗子ハイウェイ開通まではこの付近まで除雪されこれから奥(米沢側)は交通止め(12月～翌年春4月まで)。昭和40年代前半

昭和30年代後半当時、本格的な自動車時代を迎えようとしている時(参考 自動車保有台数)で、このような劣悪な道路を新しい道路構造令に適合した近代的な道路につくり替える必要に迫られていたのである。

参考 自動車保有台数(千台)

暦年	乗用車	貨物	合計
昭和20	40	100	140
昭和25	70	290	360
昭和30	190	730	920
昭和35	550	1,750	2,300
昭和40	2,400	4,840	7,240
昭和45	9,290	8,870	18,160
平成27	60,780	14,500	75,280

(『道路行政』、H27国土交通省「自動車保有車両数」)

※第1次道路整備五箇年計画昭和29年度～昭和33年度

※第2次道路整備五箇年計画昭和33年度～昭和37年度

栗子国道改築工事は、実施計画上正式に昭和32年度(1957年)から調査に着手し、調査が本格化したのは昭和35年度(1960年)からのようである。次いで、昭和36年10月からは、アプローチ道路の本格的な工事に着手している。

昭和38年(1963年)6月、建設省福島工事事務所では、栗子国道の改築工事が最盛期を迎えようとしていた。栗子第1(東栗子)トンネル延長2,376mと栗子第2(西栗子)トンネル延長2,675mの2本の長大トンネル工事に着手した年で、道路トンネルとしては当時全国的に最大規模であった。トンネル工事の工法的なことは勿論、管理施設などに各種新技術が導入されたこともあり、工事中は、全国から見学者が押し寄せて来たものであった。

トンネル設備や舗装工事等も昭和41年3月までには一部を残しほぼ完成した。なお、開通時点では大滝地区・旧6工区(大滝第2トンネル～東栗子トンネル間)と、板谷地区・旧8工区(東西両栗子トンネル間)は未舗装砂利道で車両を押し通しながらセメントコンクリート舗装工事を施工している。また、後述するが東西両栗子トンネルは自然換気で、機械換気をおこなっていなかった。

栗子国道(福島工事事務所管内)は、東西栗子の長大トンネル2本を含み9本のトンネル、橋梁は山神橋(L=106.6m)を初め11箇所もある本格

的な山岳道路として完成した。

道路の最高標高も、旧栗子隧道福島側坑口約 880m から西栗子トンネル福島側坑口付近約 630m まで 250m 下げたことにより、除雪体制を整え通年交通を確保することが可能となった。

昭和 41 年 (1966 年) 5 月 29 日には、盛大に「栗子トンネル竣工式」(開通式) が挙行され、旧道中の山岳部一番の難所が解消されることとなった。竣工式に出席された当時の瀬戸山三男建設大臣は、米沢側でパレードに小旗を振る市民の皆さんに感激したと云う。大臣は、栗子国道を「栗子ハイウェイ」と命名された(写真-20)。

その調査計画、工事施工、供用開始後の本格的な除雪を伴う維持管理の時代へと、いずれも大変難しい問題もあったと聞いている。先輩技術者の皆様のご努力、本工事に従事された多くの関係者の方々に心から敬意を表するものである。



【写真-20】 昭和 41 年 5 月 29 日栗子国道開通、小旗を振ってパレードを歓迎する米沢市民。左側のグラウンドは米沢市立万世小学校(駐暲之碑、万歳の松所在地)。建設省 OB 新渡戸典孝氏提供。
なお、撮影場所は、「歴史の道土木遺産万世大路保存会」副会長梅津幸保様に特定して頂きました。

東西栗子トンネルの天井版撤去

最近の話題として一つだけ取り上げておきたい。それは、平成 25 年 10 月～12 月にかけて東西両栗子トンネルの天井版の撤去工事がおこなわれたことである。平成 24 年 (2012 年) 12 月 2 日に発生した中央自動車道笹子トンネル天井版落下事故を受けてのものである。昭和 41 年 5 月の開通以

来の大きな改修工事として記しておきたい。

この天井版は、トンネル換気用の送風空間(送気ダクト)を確保するためのもので、栗子国道の開通時点で設置されていたものである。当時の機械換気方式としては世界的にもおこなわれており最新の技術を取り入れたものであった(東西両栗子トンネルとも下方送気型半横流式)。天井版そのものは、西栗子トンネルは PC コンクリート版(当初設置のまま)、東栗子トンネルは中空押出セメント板(補修後、当初軽量コンクリート版)であった(写真-21)。天井版撤去後引き続きジェットファンの取付工事がおこなわれている(写真-22)。

ところで、東西両栗子トンネルの将来交通量の推定から、開通当初数年間は機械換気が不要で自然換気で十分と考えられていた。将来交通量が伸びた段階で換気設備を整える予定で、その設備工事は供用開始後となるために交通に支障を及ぼさないように最小限換気塔建物の 1 階部分のみ施工されていたものである。ところが嬉しい誤算とも云うべきか、計画交通量 3500 台/日(昭和 55 年)に対し開通直後(昭和 41 年 5 月)5700 台/日を記録しその後も幾分減少したもののその傾向は続いた(現在の交通量約 8000 台/日)。従って、後年予定の換気設備を直ちに設置し昭和 42 年度からは機械換気を開始していたものである。



【写真-21】 東栗子トンネル天井版(写真下)撤去前、送気ダクト送風中、金具取付のリボンがなびいている。天井版撤去(補修後:中空押出セメント板(当初軽量コンクリート版))。福島坑口 50m 付近から米沢側を望む。H250925



【写真-22】 東栗子トンネル天井版撤去後、ジェットファン設置状況。米沢側車両転回所から米沢側坑口を望む。H261012

おわりに

明治と昭和の旧万世大路には現在、先人の偉業を称え多くの方々が見学に訪れている。

平成 23 年（2011 年）10 月 2 日（日）には、「万世大路開通 130 周年記念フォーラム」が米沢市で開催され（パネラーとして筆者も参加）、米沢市民の皆さんは勿論福島市民の皆さんにも大勢駆けつけて頂いた（200 名参加）。記念のパネル展、万世大路を歩く会（10 月 1 日、74 名参加）も併せて開催されている（写真-23）。



【写真-23】 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（平成 23 年 10 月 2 日、於米沢市置賜総合文化センター）万世大路研究会副代表近内裕子氏撮影提供

平成 24 年 10 月 6 日、「万世大路」は土木学会選奨土木遺産に認定された。同日米沢市において認定記念のフォーラムが開催された。また、翌年

平成 25 年 10 月 26 日には、福島市においても記念フォーラムが開催されている。米沢・福島会場とも多くの市民の皆様が聴講に訪れ関心の高さを示していた（写真-24）。



【写真-24】 土木学会選奨土木遺産認定式（平成 25 年 10 月 26 日、福島市）。会場の皆さんに認定証と賞牌を披露する大滝会木村義吉会長（右から二人目）と高野英治副会長（右端）、左端は阿部公一万世大路研究会代表（土木学会東北支部選考委員）、左から二人目は土木学会会長代理知野泰明日本大学工学部教授。

そして現在は、第 4 代目の万世大路と呼ぶことになるかは定かでないけれども、自動車専用道路東北中央自動車道・福島～米沢間が事業中で、延長 8,972m の新しい栗子トンネルがまさに旧万世大路（旧栗子隧道）のほぼ真下に建設中である。

平成 26 年 3 月 22 日には、4 年 7 箇月ぶりに貫通した（写真-25）。



【写真-25】 東北中央自動車道・（新）栗子トンネル貫通。平成 26 年 3 月 22 日。吉村美栄子山形県知事・佐藤雄平福島県知事等による万歳三唱。万世大路研究会代表阿部公一様撮影提供



【写真-26】平成 26 年 3 月 22 日貫通した(新)栗子トンネル(左、L=8,972m)と山嵎、右は避難坑。H270429

現在、東北中央自動車道は平成 29 年度中の開通を目指している(写真-26)。

万世大路は進化し続ける。

【技術士(建設部門)】

【参考文献】

- ・『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
- ・『栗子トンネル工事誌』東北地方建設局
福島工事事務所 1968 年 7 月
- ・『山形県史資料篇 2 明治初期下三島文書』
山形県 昭和 37 年 7 月
- ・『萬世大路事業誌』明治 14 年 福島県
- ・その他本文中に示した。

【不許複製・禁無断転載】

【巻末参考写真】



【参考写真-1】明治 14 年 10 月 3 日、ニツ小屋御小休所・鳳駕駐蹕之蹟。「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、新設道路路面から約 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 年頃撮影、『栗子トンネル工事誌』から転載加筆



【参考写真-2】ニツ小屋御小休所。明治天皇御巡幸、明治 14 年 10 月 3 日。昭和 10 年 11 月文部省史蹟指定。移転後 H251027 石碑:「鳳駕駐蹕之蹟(明治 41 年 9 月 12 日福島県建立)」



【参考写真-3】大滝御小休所(中屋旅館、渡辺要七宅)。明治天皇御巡幸、明治 14 年 10 月 3 日。昭和 10 年 11 月文部省史蹟指定(右側石碑、昭和 18 年 11 月建立)。左側石碑:「鳳駕駐蹕之蹟(明治 41 年 9 月 12 日福島県建立)」 H270429



【参考写真-4】「円部御休所」跡(渡辺勇吉宅)。明治天皇御巡幸、明治 14 年 10 月 3 日。石碑:「鳳駕駐蹕之蹟(明治 41 年 9 月 12 日建立)」 H240513



【参考写真-5】大笹生村御小休所(菅野六郎兵衛宅)跡 明治天皇御巡幸、明治 14 年 10 月 3 日。昭和 10 年 11 月文部省史蹟指定 座頭町交差点西側 H270429



【参考写真-6】明治 14 年 10 月 3 日、明治天皇御小休所。駐蹕之碑(明治 28 年建立)と万歳の松(明治 22 年植樹)。米沢市万世町桑山観音原(旧万世小学校跡)H241006

【参考資料】

万世大路・国道13号（国道39号、5号）の変遷

（関連事項含む）

1. 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径が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。

古代、吾妻山山腹には「吾妻街道」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。

2. 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、後の奥州街道八丁目宿（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。

3. 江戸時代（1664年（寛文4年）以降）

寛文4年（1664年）閏5月、上杉藩三代当主上杉綱勝江戸藩邸で急逝、米沢藩30万石は15万石に削封される。30万石の内福島地方（信夫郡・伊達郡）は幕府領となる。そのため、松川町（八丁目宿）から米沢に直通することを控え、福島經由となったため、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。

（『「歴史の道」米沢街道福島—板谷境』福島県教育委員会）

4. 明治時代

・1873年（明治6年）8月2日

「河港道路修築規則」（明治六年八月二日）が公布さる（建設をも含む公物管理の最初の規定）。

「第一則 …東海中山陸羽道ノ如キ全国ノ大経脈ヲ通スル者ヲ一等道路トス」

「第二則 …大経脈ニ接続スル脇往還枝道ノ類ヲ二等…道路トス」

「第三則 …市街郡村ノ利害ニ関スル経路…三等道路トス」

これにより陸羽道（本道）は、旧奥州街道（現在の通称、東京日本橋～青森県三厩をさすものとする。正確には日光街道・奥州道中・仙台道（松前道））。現国道4号筋を指すものと考えられ1等道路となる。また、当時福島・米沢間にあった米沢（板谷）街道は、陸羽道に接続する支道（脇往還）として2等道路とも思われるが縣道3等に仮定される（『福島県土木史』321頁）。

また、国、地方の費用割合、施工者を地方官（知事県令）としたことなどが定められている。

・1873年（明治6年）12月20日

旧奥州街道（通称）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。前出「河港道路修築規則」では示されていない）。

(1) 「諸街道里程取調方法並二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）の「里程ヲ可取調道路ノ順次」による（抜粋）。

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：現国道4号筋）

一 陸羽街道岩代國福島ヨリ羽前國米澤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：現国道13号、7号・4号筋一部、ルビ傍点注記筆者）

(2) 里程標ノ位置及記載ノ法（抜粋）

一 東京ハ日本橋京都ハ三條橋ノ中央ヲ以テ國內諸街道起程ノ元標トナシ大阪府及各县ハ本廳所在地ニ於テ四邊樞要ノ場所ヘ木標ヲ建テ之ヲ管内諸街道ノ元標ト可定事

一（形状）壹尺角地上壹丈貳尺（約30cm角地上3.6m）

〈仮説：明治の国道ネットワーク〉

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、即ち国道扱いと考えられる。米沢（板谷）街道は国道との位置づけである（羽州街道はあがっていない）。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）筋があがっている。因みに、明治18年（1885年）1月6日太政官布達第壹號「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（後出）。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（終点仙臺）である。この時の内務省土木局長は三島通庸である。

・1876年（明治9年）6月8日

明治九年（1876年）六月八日太政官達第六十號「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（抜粋）。（「河港道路修築規則」（明治六年八月二日）に定められた等級を廃止した。）

（別表）國道（抜粋）

一等 東京ヨリ各開港場ニ達スルモノ

三等 東京ヨリ各縣廳ニ達スルモノ（以下省略）

縣道（抜粋）

三等 著名ノ區ヨリ都府ニ達シ（以下略）

幅員（抜粋）

國道三等 5間（約9.1m）

縣道三等 4～5間（約7.3～.1m）

〈明治12年10月〉

・陸羽街道國道一等に仮定（『福島県土木史』355頁、『福島県是資料上巻』351頁）

・米沢街道縣道三等に仮定（『福島県土木史』321頁）

〈明治14年11月〉

・栗子新道（万世大路）國道三等に仮定

（『福島県史第15巻』第638頁、『福島県是資料上巻』352頁）

・1876年（明治9年）12月18日

中野新道開鑿之儀、大久保利通内務卿宛て上申（福島県参事山吉盛典、県令欠員）、刈安新道開鑿之儀、大久保利通内務卿宛て上申（山形県令三島通庸）

（1877年（明治10年）5月15日「申立之通り開届候」

内務卿大久保利通）

・1877年（明治10年）2月9日

〈万世大路完成後の旧道処理〉

明治政府（内務省石井土木権頭、のち大書記官）は中野新道の開削上申を受け福島県に対し5箇条を照会（M9.12.27）。その一つ現在で云う旧道処理（古道存廢之可否）について福島県は次のような趣旨の回答している。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一部、県道等（山形県庁～宮城・湯野原～福島・茂庭村）を廃止し中野新道（万世大路）を國道3等として認定する予定である。

・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。

『万世大路事業誌』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

栗子新道を「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)9月

羽州新道(栗子新道)落成開通の議上申。福島県令山吉盛典、山形県令三島通庸連名で、10月2日(開通式は3日)をもって「人馬車通行差許」旨、内務卿松方正義・農商務卿河野敏謙・陸軍卿大山巖あて上申。『万世大路事業誌』移文之部

• 1881年(明治14年)10月3日

栗子新道開通(L=48.3km)(東北巡幸明治天皇ご臨席)。

- ・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=29.8km:M10.7~M14.9、

刈安新道L=18.5km:M9.11~M14.9

- ・中野新道路線変更(上飯坂村~中野村不動滝→大笹生村川子坂~中野村不動滝)M10.11.5上申(内務卿大久保利通宛)、同年12.7認可(『改修史』96頁)。
- ・栗子隧道坑口位置問題(M10.5.25坑口位置を下げられないか福島県側から山形県へ照会。費用の関係などで山形県側原案通りで決着)(『改修史』92頁)

• 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8日(2月9日)

「万世大路」の名称を賜う。

(「新道を萬世大路と稱せしめたまふ」(『明治天皇紀第五』523頁)。2月9日、三島通庸県令宮内省に召され(属官久留米清隆代理出席)、萬世大路の名前を賜う(『山形県史』資料篇二、三島文書199頁)。

• 1885年(明治18年)1月6日

明治十八年一月六日太政官布達第壹號。国道ノ等級ヲ廢止シ其ノ幅員ハ道敷四間以上並木敷濕拔敷ヲ合セテ三間以上總テ七間ヨリ狭少ナラサムモノトス

國道路線ハ内務卿ヨリ告示スヘシ

(告示下記2月24日付けの通り)

• 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「國道表」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。

・国道39号 東京ヨリ山形縣ニ達スル路線

(主な經過地)

東京(日本橋)—6号—福島—米澤—山形

・国道40号 東京ヨリ秋田縣ニ達スル路線

(主な經過地)

東京(日本橋)—6号—福島—39号—山形縣—秋田

・国道41号 東京ヨリ青森縣ニ達スル路線

(主な經過地)

東京(日本橋)—6号—福島—39号—40号—秋田—青森

・国道42号 東京ヨリ札幌ニ達スル路線

(主な經過地)

東京(日本橋)—6号—函館—室蘭—札幌

・国道43号 東京ヨリ根室ニ達スル路線

(主な經過地)

東京(日本橋)—6号—函館—42号—釧路—根室

・国道6号 東京ヨリ函館港ニ達スル路線

(主な經過地)

東京(日本橋)—越谷—宇都宮—郡山—福島—仙臺—盛岡—野邊地—青森—函館

・国道14号 東京ヨリ茨城県ニ達スル路線

(主な經過地)

東京(日本橋)—6号—新宿—松戸—取手—水戸

・国道15号 東京ヨリ宮城県ニ達スル路線

(主な經過地)

東京(日本橋)—6号—14号—水戸—關田—平—原町—岩沼—6号—仙臺

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。

• 1886年(明治19年)8月5日

内務省訓令十三號 「國縣道ノ新設又ハ變換ニ係ルモノノ築造保存方法等標準」(「築造保存方法」)

【我が国最初の道路構造令】

・路面・勾配及び屈曲・橋梁隧道等の幅員等

5. 大正・昭和(戦前)時代

• 1920年(大正9年)4月1日

万世大路国道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4月10日公布、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。

第10條國道ノ路線ハ左ノ路線に就き主務大臣コレヲ認定ス—東京市ヨリ神宮、府縣廳所在地ニ達スル路線(抜粋)「國道路線認定ノ件」(大正9年4月1日内務省告示第28号)

・五號 東京市ヨリ青森縣廳所在地ニ達スル路線

(經過地)

四號路線(福島市本町ニ於テ分岐)米澤市 山形市 秋田市 弘前市

・四號 東京市ヨリ北海道廳所在地ニ達スル路線

(經過地)

(東京市日本橋區本石町三丁目經由) 東京府

南足立郡千住町 宇都宮市 福島市

宮城縣名取郡岩沼町 仙臺市 盛岡市 青森市

函館區 小樽區

・六號 東京市ヨリ宮城縣廳所在地ニ達スル路線

(經過地)

四號路線(東京府南足立郡千住町ニ於テ分岐)

水戸市 宮城縣名取郡岩沼町 四號路線

「道路元標」(道路法施行令、大正8年11月4日

勅令第460號)

第9條 道路元標ハ各市町村ニ一箇置ク

(内務省令第20號、大正11年8月18日)(要約)

・道路元標には石材等耐久性あるもの使用。

・高さ60cm、25×25cm(縦横)、頭部楕形。

「道路構造令」(内務省令第24號、大正8年12月6日)

(同細則、細則解説)

• 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。

[竣功調書より]

・工事施行箇所

自福島県信夫郡中野村(現福島市飯坂町中野)

至山形県南置賜郡万世村大字梓山

(現米沢市万世町梓山・滝岩上橋左岸)

- ・延長 約 L=14.4 km ・有効幅員 W=6m
- ・着手年月日 昭和 8 年 (1933 年) 4 月 20 日
(実際の着手は記録上 4 月 7 日とあり)
- ・竣工年月日 昭和 12 年 (1937 年) 3 月 31 日
- ・工事費 678,000 円
- ・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、昭和 12 年 5 月 10 日)。
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、内務省により復旧。7 月 25 日、道路管理者福島県に引き継ぐ。

6. 昭和 (戦後) 時代

- ・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 年) 6 月 10 日公布、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)。(旧道路法の起点は原則東京)
起点は、本町交差点 (旧福ビル角) となった。
(旧道路法の起点は原則東京日本橋)
「1 級国道の路線を指定する政令」(昭和 27 年 12 月 4 日)
- ・13 号 起点: 福島市 終点: 秋田市
(重要な経過地)
米沢市 山形市 新庄市 横手市
- ・4 号 起点: 東京都中央区 終点: 青森市
(重要な経過地)
古川市 宇都宮市 白河市 郡山市 福島市
宮城県名取郡岩沼町 仙台市 古川市 一関市 盛岡市
- ・6 号 起点: 東京都中央区 終点: 仙台市
(重要な経過地)
松戸市 土浦市 水戸市 日立市 平市
宮城県名取郡岩沼町
- ・7 号 起点: 新潟市 終点: 青森市
(重要な経過地)
新発田市 鶴岡市 酒田市 秋田市 能代市
大館市 弘前市

「道路構造令」

(現行 昭和 45 年 10 月 29 日公布、政令第 244 号、昭和 46 年 4 月 1 日施行)

- ・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突き当たり、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 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 である。
(工事着手 昭和 36 年 10 月)
- ・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 (下り線)。
開通区間は福島市森合町 (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 俎石 (瀬沼) L=4.7 km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 (現行 3 代目万世大路起点)。
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。

7. 平成時代

- ・1998 年 (平成 10 年) 12 月 25 日
東北中央自動車道 (福島 JCT~米沢 IC、L=28.6 km) 事業着手。建設大臣から日本道路公団に施行命令、平成 14 年度工事着手。
- ・2003 年 (平成 15 年) 12 月 25 日
東北中央自動車道、新直轄方式に移行 (米沢 IC~米沢北 IC、L=7.8 km を含む)。
平成 16 年 (2004 年) 1 月 30 日、施行命令撤回 (平成 17 年 10 月 1 日、日本道路公団民営化、東日本高速道路株式会社 (NEXCO 東日本)) に移行。
栗子トンネル避難坑工事 (L=8998m (福島県 5473m、山形県 3523m)、W=2.9(4.7) m、平成 17 年 11 月~平成 21 年 11 月) 施工済み (平成 20 年 12 月 16 日貫通)。
- ・2009 年 (平成 21 年) 3 月
栗子トンネル工事 (L=8972m (福島県 5146m、山形県 3826m)、W=7.0 (9.5) m)、平成 21 年 3 月着工。
- ・2014 年 (平成 26 年) 3 月 22 日貫通式典
(山形側平成 21 年 8 月、福島側平成 22 年 2 月掘削開始)
[福島側から L=5,146m (H25.07.01 到達)
、米沢側から L=3,826m (H26.02.19 到達)]

【参考資料】

国道事務所と県道路行政機構の変遷

(関連事項含む)

万世大路に関連する福島国道改良事務所(現国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所)及び福島県の道路行政機構の変遷の概要は次の通りである。

なお、**大正8年(1919年)11月17日**、内務省土木局関連の福島県内の最初の機関として、内務省仙台土木出張所阿武隈川改修事務所(初代事務所長中村秀太郎、在任 T8.12~T13.3)が設置(福島市万世町、翌年4月4日晴明町へ移転)されている。**昭和54年(1979年)11月17日**には「福島工事事務所創立60周年記念」式典が事務所(福島市黒岩)において挙行されている(当時第24代事務所長森本裕士、在任昭和52年6月~昭和55年8月)。

1. 戦前(旧内務省時代)

(1) 福島県関係

- 1868年(慶応4年)9月22日会津落城、東北戊辰戦争終了
(参考:旧暦慶応4年1月1日=明治元年1月1日改元(新暦明治元年1月25日)、改元の詔書は明治元年10月23日(旧暦慶応4年9月8日)発布)。
- 旧福島藩等は戊辰戦後変遷を経て**明治2年2月福島民政局(明治政府)支配**となる。6月17日版籍奉還があり**7月20日福島県となった**。明治4年(1871年)7月14日廃藩置県が断行され(福島県等10県、その他10分県へ)、明治4年(1871年)11月2日には整理されて福島県は3県時代、すなわち中通り地方が福島県(初め二本松県)、浜通り地方が磐前県(初め平泉)、会津若松地方は若松県となった。
因みに**明治9年(1876年)8月21日に3県が統一されて大「福島県」となった**(当初県令不在(山吉参事代行)、初代県令山吉盛典在任 M11.7.31~M15.1.24、2代目県令三島通庸在任 M15.1.25(山形県令兼任)専任 M15.7.13~M17.11.20(M16.10.30 栃木県令兼任))。
- 1872年(明治5年)福島県は4課制となり租税課に土木係が置かれた。**明治6年4月(安場保和県令)、山吉参事が初代租税課長(土木担当)**となる。明治8年11月、6課制へ、租税は第3課となる。
- 1873年(明治6年)8月2日**
「河港道路修築規則」(明治6年8月2日)が公布さる(建設も含む公物管理の最初の規定)。
国道などの等級、それによる国、地方の費用負担割合、**工事及び修繕(管理)をおこなう者は地方官**(知事・県令)とすることや伺出をすることなどが定められている。
- 1873年(明治6年)11月10日**
太政官布告により**内務省が設置**され初代内務卿(長官)に大久保利通が就任した。殖産興業政策(産業振興により国民を豊にする)の推進のための官庁であり「**土木寮**」(明治10年1月土木局と改称、昭和16年9月国土局と改称)など7つの部局が設けられた(昭和22年(1947年)12月解体)。当時県令は内務省の地方官であり、県庁は内務省の出張所のようなものであったと云う(『さかのぼり日本史④明治』など)。
- 1876年(明治9年)12月18日**
中野新道(万世大路)開鑿之儀、大久保利通内務卿宛て上申(福島県参事山吉盛典、県令欠員)。刈安新道開鑿之儀、大久保利通内務卿宛て上申(山形県令三島通庸同時上申)。
(1877年(明治10年)5月15日「**申立之通り聞届候**」内務卿大久保利通)

- 1878年(明治11年)10月**
福島県は6課制から8課制へ土木課設置(土木掛)。
「中野新道」(万世大路)は、前記内務省の許可後明治10年(1877年)7月着工(明治14年9月完成)しており、引き継いで土木課が直接中野新道工事を担当したと思われる(二ツ小屋隧道福島側に土木課出張所設置)。
- 1881年(明治14年)10月3日**
栗子新道開通する(L=48.3km)。
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=29.8km:M10.7~M14.9、
刈安新道L=18.5km:M9.11~M14.9)
以降福島県において中野新道(万世大路)の管理をおこなう。
- 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8日(2月9日)**
「万世大路」の名称を賜う。
- 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「**國道表**」によって、万世大路は国道39号となった。この時初めて国道に路線番号を導入したものである。
国道39号 東京ヨリ山形縣ニ達スル路線
(主な経過地)
東京(日本橋)—6號—**福島**—米澤—山形
- 1885年(明治18年)4月**
万世大路(国道39号)は明治14年9月完成後管理が十分でないことから**福島県(土木課)は道路看守人(道路工夫)2名を配置**し砂利を配布し路面補修にあたらせた(土木部出先機関の始まり)。
- 1886年(明治19年)4月**
県行政機構は初めて四部制となり第二部に土木課が設けられた。
(明治23年10月13日地方官官制の改正による機構改革があり、内務部第二課土木係となる)。
- 1894年(明治27年)2月**
福島県出先機関として4土木区(詰所:監督員派出所)を置いた(明治22年7月名称位置を規定)。**福島は北土木区監督派出所で、明治38年7月18日(県報第402号、出先事務所開設の日)には「福島土木監督所」となり、昭和30年9月8日「福島土木事務所」と改称されている。**
この間、国道39号(のち5号、13号国道)の管理を担当。
明治35年の記録として、管理延長29.7km(平地9.3km、山地20.4km)、平均幅員7.6m、坂路平均勾配約5.9%となっている。
- 1929年(昭和4年)4月1日(昭和4年度)**
国道5号の橋梁7ヶ所の架換、道路工夫20人の増員をおこなった(『福島県土木史』153頁)。
なお、確認できないが旧2代目山神橋や旧2代目新沢橋が架換られたのはこの時期ではないかと考えられる。
- 1935年(昭和10年)1月18日**
県行政機構、四部制に戻る。
(昭和10年1月18日付け地方官官制の改正によるもので、経済部土木課となる)。

- 1939年(昭和14年)
福島県土木部創設(平成21年、創設70周年)、道路課など3課を設置。
(昭和44年4月、福島県庁の大規模な機構改革があり、土木部は10課(道路建設課、道路管理課など)となる。土木事務所は8建設事務所に改編され福島土木事務所は福島建設事務所となり、平成6年4月県北建設事務所に名称変更。)(『福島県の土木行政の歩み』(平成21年8月)、『福島県土木史』(平成2年3月)、『福島土木監督所五十年史』(昭和30年5月)、『福島県の歴史』(山川出版))

(2) 旧内務省関係

- 1873年(明治6年)11月10日
太政官布告により内務省設置。(再掲)
- 1886年(明治19年)7月12日
内務省土木監督署設置(全国6区、仙台は第二区土木監督署、初代署長(巡視長巡視、初代東北地方整備局長)山田寅吉、在任M19.7.29~M20.2.25)。府県土木の監督及び河川砂防直轄工事所掌。明治38年4月1日廃止。
- 1911年(明治44年)4月
監督署再設置(名称は内務省仙台土木出張所に変更)。
昭和18年4月、東北土木出張所に名称変更。
(『内務省直轄土木工事略史』(昭和34年2月)、
土木学会デジタルライブラリー)
- 1919年(大正8年)4月10日 道路法公布
我が国最初の道路法(以下旧道路法)は、大正9年(1920年)4月1日に施行されている(大正8年4月10日公布、法律第58号)。
旧道路法では、道路の種類を国道・府県道・郡道(のち廃止)・市道・町村道とすべて国の営造物とされ、知事及び市町村長が国の機関として国の監督を受けて管理に当たるとされていた。**国道は知事の管理となり、新築改築工事は管理者(知事)がおこなうこととされた。**国道の新設改築の費用は、軍事目的・指定国道については全額国庫負担、その他については府県負担とし一部を補助(国庫)するとした。
- 1920年(大正9年)4月1日
万世大路、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4月10日公布、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。
第10條國道ノ路線ハ左ノ路線に就キ主務大臣コレヲ認定ス
一 東京市ヨリ神宮、府縣廳所在地ニ達スル路線(抜粋)
「國道路線認定ノ件」(大正9年4月1日内務省告示第28号)
五號 東京市ヨリ青森縣廳所在地ニ達スル路線
(經過地)
四號路線(福島市本町ニ於テ分岐) 米澤市
山形市 秋田市 弘前市
- 1931年(昭和6年)4月1日
「**国道工事直轄施行の制度**」実施(内務省社会局長及び土木局長通達等)。
失業救済の目的を以て全国的に国道及び府県道改良工事(失業救済道路改良工事)を施行する昭和6年度の関係予算が第59帝国議会(昭和5年12月26日~、浜口雄幸内閣総理大臣、井上準之助大蔵大臣、安達謙蔵内務大臣)で議決され、道路事業においてそれまで実施されていた補助事業中心とは異なり「**国家自らも失業救済事業を行う**」こととなった(『道路の改良』第13巻第5号、昭和6年5月)。
これにより「**国道工事直轄施行の制度**」が初めて実施され以後**国道国営主義**が基礎づけられた(『同掲書』第21巻第1号、昭和14年1月)。
- 1931年(昭和6年)4月11日
「国道工事直轄施行の制度」実施に伴い**内務省仙台土木出張所福島国道改良事務所(現国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所)**設置される(福島市杉妻町福島県議会、議事堂内。6月6日、同市大字五十辺へ移転)。
国道工事直轄関連としては初めての国の出先機関であり、福島県内において国(内務省)による直轄の国道工事が始まる。国道4号、国道5号(後に追加、現国道13号)の改良舗装工事を実施(失業対策事業)。内務大臣が工事を直接実施する旨工事開始告示がなされている(昭和6年4月8日付け、内務省告示第93号、内務大臣安達謙蔵)。
なお、事務所長は歴代阿武隈川改修事務所長が兼務している(ただし初代栗原斧衛所長は福島県庁から出向。)(『改修史』156~159頁)。
- 1932年(昭和7年)7月30日
「失業救済道路改良工事」終了により福島国道改良事務所廃止(阿武隈川改修事務所引き継ぎ)。
- 1933年(昭和8年)4月24日
内務省仙台土木出張所**福島国道改良事務所再設置**(福島市清明町、阿武隈川改修事務所内)。2代目野瀬正人所長は阿武隈川改修事務所長(在任:T15.4~S12.3)兼務。
「**国道5号万世大路改良工事**」(昭和の大改修)実施のため再設置された。昭和8年度以降も引き続き失業救済道路改良事業(時局匡救道路改良事業等)が実施されることとなり、5号国道「栗子峠」(万世大路)の改修も失業対策国直轄改良事業の対象となったことによる(『道路の改良』第18巻第9号、昭和11年9月)。
- 1936年(昭和11年)4月21日
福島第一国道改良事務所に名称変更。
同日付けで福島第二国道改良事務所(現磐城国道事務所の前身)が設置されたため(初代事務所長野瀬正人、在任S11.4~S12.3。福島第一国道改良事務所長兼務)。同事務所は昭和19年1月、磐城国道工事事務所と名称変更していたが昭和20年9月閉鎖されている(閉鎖時事務所長川瀬正俊、阿武隈川工事事務所長兼務)。
昭和23年8月1日、建設省東北地方建設局磐城国道工事事務所として再発足し現在に至っている(初代事務所長黒井俊治、在任S23.8~S24.3。阿武隈川上流工事事務所長兼務)。
平成13年1月6日、国土交通省東北地方整備局磐城国道工事事務所、平成15年4月1日磐城国道事務所と名称変更。
因みに郡山国道工事事務所(現郡山国道事務所)は、昭和30年8月1日に新設されている(初代事務所長寺木義忠、在任S30.8~S31.7)。
- 1937年(昭和12年)3月31日
万世大路改築(記念碑刻字名)工事、「昭和の大改修」竣功(完成)する。

- 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、昭和12年5月10日)。
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、内務省により復旧。
7月25日、道路管理者福島県に引き継ぐ。
- 1938年(昭和13年)8月15日
福島第一国道改良事務所再び廃止(阿武隈川上流改修事務所(昭和12年1月15日名称変更)に引き継ぎ)。阿武隈川で大きな災害があり道路事業廃止。
- 1940年(昭和15年)4月15日
内務省仙台土木出張所福島第一国道改良事務所再々設置(福島市清明町、阿武隈川福島改修事務所内(昭和13年9月10日名称変更))。
「国道5号清水村改良舗装工事」を実施する。
- 1943年(昭和18年)3月31日
福島第一国道改良事務所三度廃止(阿武隈川工事事務所(昭和18年4月1日名称変更)に引き継ぎ)。戦局逼迫、予算措置なくなる。
以後、直轄による国道改良工事は昭和26年度まで実施されないこととなった。

2. 戦後(建設省・国土交通省)

(1) 福島県関係

- 万世大路国道5号(のち国道13号)については、戦後も引き続き「福島土木監督所」(昭和30年4月「土木事務所」に名称変更)が管理に当たり下記のように改修・補修工事等が実施されている。
- 橋梁架換等(万世大路)
上松川橋 L=121.3m(木橋流出、S21.7.15~S22.3.30木橋架換、S29.7~S30.8P Sコンクリート橋に再架替)、上小川橋(旧板揚場橋・木橋流出 S13.10木橋架替、S25.8橋脚補修)、胡桃橋 L=13.5m(大滝集落・木橋を鉄筋コンクリート橋へ架替戦前 S11.2~10)、円部地区棧道橋補修 L=34m(S26.11鉄筋コンクリート橋)。その他、イラ沢橋・猪橋・葭沢橋等で補修工事実施。
- 隧道補修、昭和27年~29年度
「(トンネルの補修工事について)昭和27年度より着工、栗子隧道、二ツ小屋隧道(漏水防止)を28年度中に、高平隧道の改修を29年度中に於いて完了して居る」(『福島土木監督所五十年史』(51頁))。
- その他 中野相生地区石積補修(S25)、中野大桁地区石積補修(S25)、蛇体道砂利補修(S26.11~、L=4.2km)等を実施。

(2) 建設省関係

- 1948年(昭和23年)7月10日
建設省設置(建設省設置法施行日)。
建設省東北地方建設局阿武隈川上流工事事務所となる(昭和23年2月1日事務所名称変更)。
なお、昭和23年1月1日には、旧内務省の解体を受けて総理庁建設院(東北土木出張所阿武隈川工事事務所)が設置されていた。
- 1952年(昭和27年)5月1日
阿武隈川上流工事事務所は、建設省東北地方建設局福島工事事務所に変更され、所掌事務として河川改修工事(砂防含む)に併せて道路改良工事(4号国道)をも担当することとなった。昭和18年3月に福島第一国道改良事務所が廃止されて以来約10年ぶりの復活となる。昭和27年8月1日須賀川道路出張所が開設され、鏡石村~須賀川間の道路改良工事が開始されている。

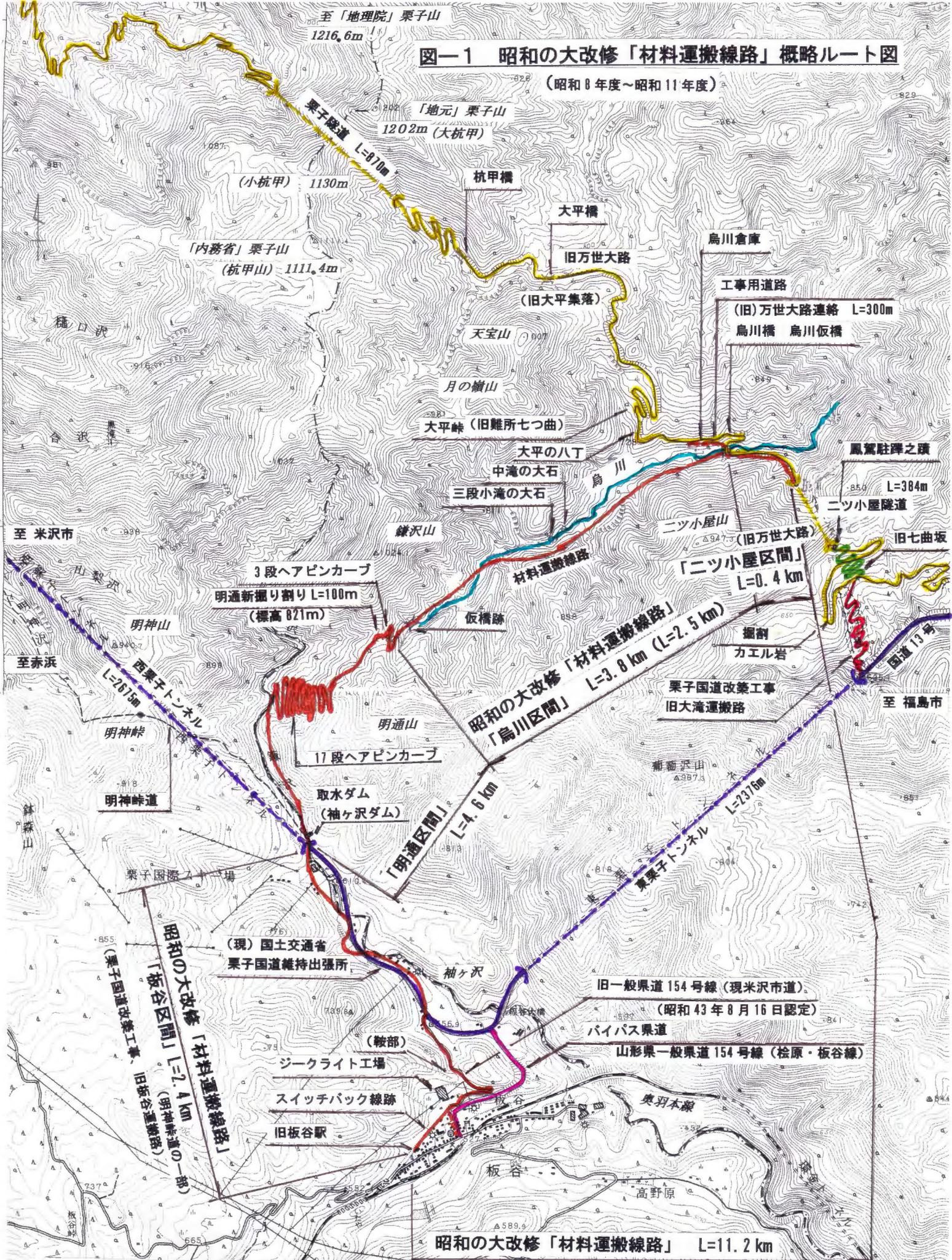
なお、昭和32年(1957)4月からは国道13号栗子国道改築事業の調査を開始している。昭和36年度からは本格的に工事に着手した(昭和41年5月29日、栗子国道開通)。

- 1952年(昭和27年)6月10日 新道路法公布
新道路法が昭和27年(1952年)12月5日に施行された(昭和27年6月10日公布、法律第180号)。
新道路法では、道路の種類を1級国道、2級国道、都道府県道及び市町村道の5種類に変更し、すべて国の営造物という考えを改め、1級国道及び2級国道だけが国の営造物とされ、都道府県道以下はそれぞれの自治体の営造物とされた。
国道の改築管理については引き続き知事がおこなうこととなっているが、1級国道については新築改築の規模が大きい場合などについては建設大臣がおこなうことができることとされた(1級国道の新築改築の費用は国が3分の2、県が3分の1負担と改められた)。これについては、昭和33年に道路法の改正があり1級国道の改築は原則として建設大臣がおこなうこととなった(道路法改正、昭和33年4月1日施行、昭和33年3月31日公布、法律36号)。
- 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年)6月10日公布、法律第180号、同年12月5日施行)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)。
旧道路法の起点は原則東京(日本橋)であったが、福島市内本町交差点(旧福ビル角)となった。
「1級国道の路線を指定する政令」
(昭和27年12月4日、政令477号)
13号 起点:福島市 終点:秋田市
(重要な経過地)
米沢市 山形市 新庄市 横手市
なお、昭和40年4月1日施行道路法改正(昭和39年7月9日公布、法律163号)により国道は1級2級の区別がなくなり一般国道となった(一般国道13号:政令改正、昭和40年4月1日施行、昭和40年3月29日公布、政令第58号)。
- 1958年(昭和33年)4月1日
「指定区間の制度」が設けられる。
政令で指定する1級国道については、建設大臣が直接管理することとなった(道路法改正、昭和33年3月31日公布、法律第36号、昭和33年4月1日施行)。
当時の建設省東北地方建設局福島工事事務所管内の国道4号については昭和35年6月1日付けで、二本松市杉田から宮城県境まで全線46.4kmが指定区間(昭和35年5月31日「一級国道の指定区間を指定する政令」政令第136号、6月1日施行)となり国(当時の建設省)が管理することとなった。
- 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^{まないたし}祖石(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。直ちに建設大臣直轄管理となり、以後福島までの残区間が順次開通し国の管理となっていった。
- 2001年(平成13年)1月6日
中央省庁再編により国土交通省設置。
国土交通省東北地方整備局福島工事事務所となる。
- 2003年(平成15年)4月1日
福島河川国道事務所に名称変更、現在に至る。

完

図一 昭和の大改修「材料運搬線路」概略ルート図

(昭和8年度~昭和11年度)



「この地図は、国土地理院発行の2万5千分の1地形図(栗子山、板谷)を使用しました。」
(昭和48年測量)

「万世大路変遷概要図」



開通式：明治 14 年 (1881) 10 月 3 日
施工時期：明治 9 年 11 月 ~ 明治 14 年 9 月

《明治の新道開設》

(栗子新道)
万世大路 延長 L=48.3 km
刈安新道 L=18.5 km (山形県施工)
中野新道 L=29.8 km (福島県施工)

明通：昭和 12 年 (1937) 5 月 10 日
5号国道 (万世大路) 改良工事
施工時期：昭和 8 年 4 月 ~ 昭和 12 年 3 月

《昭和の大改修》

内務省仙台土木出張所
福島国道改良事務所

開通：昭和 12 年 (1937) 5 月 10 日

5号国道 (万世大路) 改良工事

施工時期：昭和 8 年 4 月 ~ 昭和 12 年 3 月

内務省仙台土木出張所
福島国道改良事務所

中野新道工事 明治 10 年 7 月 ~ 明治 14 年 9 月

刈安新道工事 明治 9 年 11 月 ~ 明治 14 年 9 月

開通：昭和 12 年 (1937) 5 月 10 日

5号国道 (万世大路) 改良工事

施工時期：昭和 8 年 4 月 ~ 昭和 12 年 3 月

内務省仙台土木出張所
福島国道改良事務所

中野新道工事 明治 10 年 7 月 ~ 明治 14 年 9 月

刈安新道工事 明治 9 年 11 月 ~ 明治 14 年 9 月



- ①1920 年 4 月 1 日 (本町交差点 - 旧栗山IC)
- ②1922 年 4 月 1 日 (本町交差点 - 旧栗山IC)
- ③1923 年 4 月 1 日 (本町交差点 - 旧栗山IC)
- ④1924 年 4 月 1 日 (本町交差点 - 旧栗山IC)
- ⑤1925 年 4 月 1 日 (本町交差点 - 旧栗山IC)
- ⑥1926 年 4 月 1 日 (本町交差点 - 旧栗山IC)
- ⑦1927 年 4 月 1 日 (本町交差点 - 旧栗山IC)
- ⑧1928 年 4 月 1 日 (本町交差点 - 旧栗山IC)
- ⑨1929 年 4 月 1 日 (本町交差点 - 旧栗山IC)
- ⑩1930 年 4 月 1 日 (本町交差点 - 旧栗山IC)
- ⑪1931 年 4 月 1 日 (本町交差点 - 旧栗山IC)
- ⑫1932 年 4 月 1 日 (本町交差点 - 旧栗山IC)
- ⑬1933 年 4 月 1 日 (本町交差点 - 旧栗山IC)
- ⑭1934 年 4 月 1 日 (本町交差点 - 旧栗山IC)
- ⑮1935 年 4 月 1 日 (本町交差点 - 旧栗山IC)
- ⑯1936 年 4 月 1 日 (本町交差点 - 旧栗山IC)
- ⑰1937 年 4 月 1 日 (本町交差点 - 旧栗山IC)
- ⑱1938 年 4 月 1 日 (本町交差点 - 旧栗山IC)
- ⑲1939 年 4 月 1 日 (本町交差点 - 旧栗山IC)
- ⑳1940 年 4 月 1 日 (本町交差点 - 旧栗山IC)

凡例
 旧万世大路 (緑)
 昭和の大改修 (黄)
 現国道 13 号 (赤)
 米沢街道 (青)

『栗山峠にみる道づくりの歴史』
 『米沢～福島間栗山峠の変遷略図』
 を基に作成

* 本図は「万世大路研究会」作成のものである。
 * 重要名として表示している(明治の「新道開設」(昭和の大改修)(栗子国道改修))は、作成者が個人的に使用しているもので、必ずしも正式な名称であるとは限らない。
 * 栗山峠は、当時の建設省の正式な名称である。
 (平塚 24 年 3 月作成)

山形県 延長 L=39.8km
 栗山峠 (栗子新道) 延長 L=48.3km
 福島県 延長 L=30.5km
 東北地方建設局 福島工事事務所
 昭和 41 年 5 月 29 日開通
 施工時期：昭和 36 年 10 月 ~ 昭和 45 年 3 月