

平成 27 年晩秋の万世大路を歩く

——新沢橋～二ツ小屋隧道（明治と昭和の「七曲坂」）——

大滝会特別会員 鹿摩貞男

（万世大路研究会）

- その 1 -

はじめに

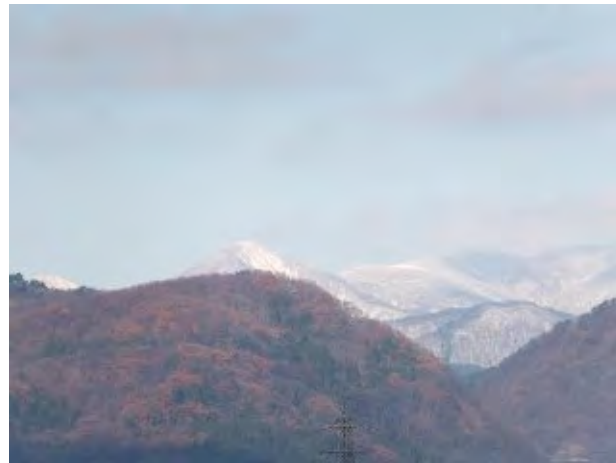
平成 27 年 11 月 22 日（日）、万世大路ボランティアの方 2 名と晩秋の万世大路、新沢橋～二ツ小屋隧道間の往復 10 km を歩ってきました。好天に恵まれ歩くと汗がでるほどだった。すっかり落葉した万世大路は見通しが大変良好で、比較的良い写真が撮れたので報告する。当日は、朝 9 時半頃に上り始め、戻ったのは午後 3 時半頃であった。

栗子（万世大路）の散策日和は、この日が今シーズン最後となったようだ。翌日からは雨模様が続く、福島市内では 25 日の夜に昨年より 10 日（平年より 1 日）早い初雪となった。国道 13 号栗子峠はこの日今シーズン最初の除雪車の出動となったようで、例年と比べるとこちらの方は数日遅いと云うことである。

11 月 28 日になって久しぶりに見た吾妻連峰は真っ白となっていた（参考写真-1）。この日栗子山の方は荒れ模様で見えなかったけれども、30 日に姿を現した栗子連山は真っ白になっていました（参考写真-2）。なお、今年の吾妻連峰初冠雪は 10 月 31 日だった（昨年より 2 日遅く、平年より 8 日遅い）。



参考写真-1 真っ白、吾妻連峰（左から吾妻小富士 1707m、浄土平、大穴火口（噴気箇所、噴火警戒レベル2（火口周辺規制（H261212））一切経山 1949m、右端家形山 1877m、その下に不動沢橋）。福島市立野田中学校付近から望む。）。H271128



参考写真-2 栗子連山（仮称）、写真中央三角嶺がいわゆる栗子山（A・地元呼称、旧称杭甲嶽 1202m）、その右側稜線最高峰が栗子山 B（地理院呼称、一等三角点標高 1216.6m）、左側小杭甲（旧称杭甲嶽小杭甲、標高約 1130m）。福島市立野田中学校付近から望む H271130

蛇足であるが 12 月になってから天候は比較的安定し、9 日には快晴となって紺碧の空に白く輝く安達太良・吾妻両連峰と栗子連山（仮称）等を望むことができた（参考写真-3～7）。安達太良連峰は位置的なこともありなかなか良い写真が撮れないので、少し大げさに云うと今回は千載一遇のチャンスだ。



参考写真-3 白い嶺々は左から安達太良連峰(南側)、吾妻連峰(西側)、栗子連山(仮称、北西側)、七ツ森(北側)。
福島市信夫山烏ヶ崎から望む。H271209

この報告では、万世大路についての解説は最小限に留め、散策箇所の写真を中心としたものとしている。

当該区間について更に興味のある方は大滝会 HP 掲載の下記報告の解説を参照されたい。

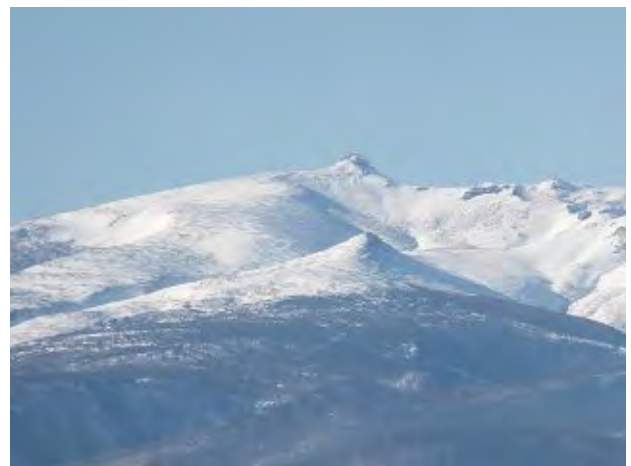
「平成 26 年 大滝会万世大路秋季探訪会報告」

<http://ootaki.xsrv.jp/26akitana.html>

掲載写真は原則として筆者の撮影によるもので撮影月日は 11 月 22 日当日のものである。当日以外のものは参考写真としてあり筆者撮影以外のものを含んでいる。



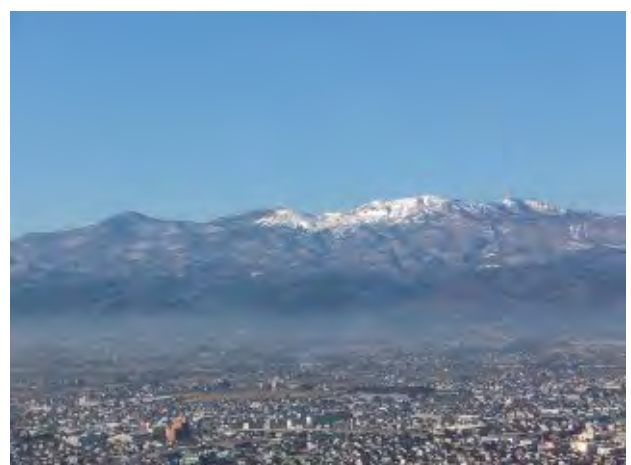
参考写真-4① 安達太良連峰 左から和尚山 1601m、安達太良山(乳首山)1700m、矢筈森 1673m、鉄山 1709m、箕輪山 1728m、鬼面山 1482m。
福島市信夫山烏ヶ崎から望む。H271209



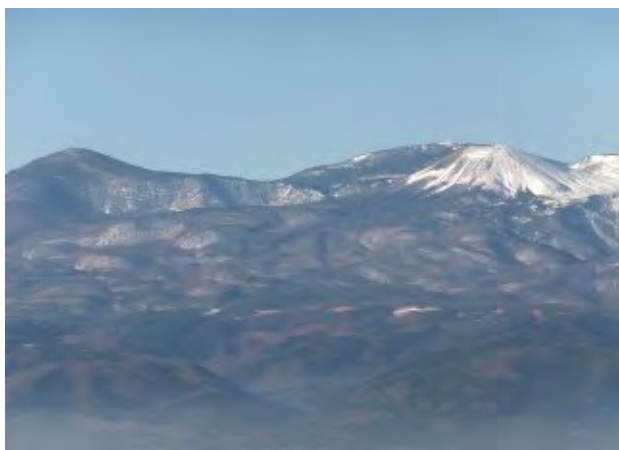
参考写真-4② 写真上、安達太良山(乳首山)1700m、下は籠山 1548m。



参考写真-4③ 左側、箕輪山 1728m・右側、鬼面山 1482m。両山の鞍部下を国道 115 号土湯トンネル(L=3360m)。写真右端は旧国道 115 号土湯峠(1272m)。



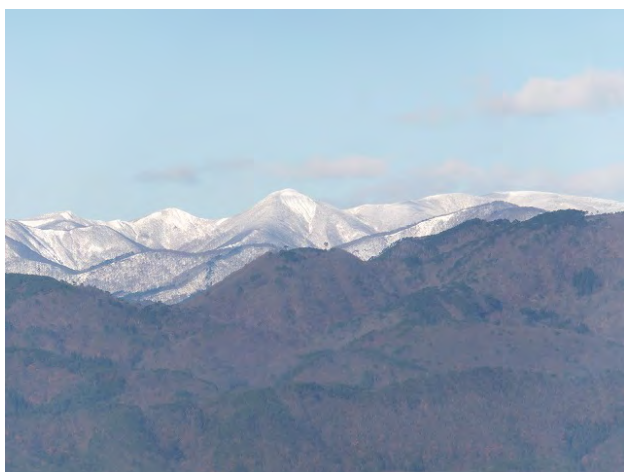
参考写真-5① 吾妻連峰 左から高山 1805m、東吾妻山 1975m、吾妻小富士 1707m、蓬莱山 1802m(手前浄土平)、大穴火口、一切経山 1949m、家形山 1877m、旧吾妻スキー場跡。福島市信夫山烏ヶ崎から望む。H271209



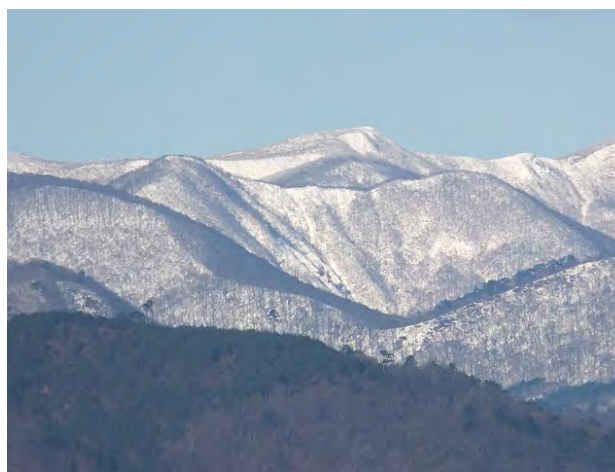
参考写真-5② 左から高山 1805m、東吾妻山 1975m、吾妻小富士 1707m。



参考写真-5③ 左側、一切経山 1949m・右側、家形山 1877m。家形山の下に磐梯吾妻スカイライン不動沢橋(L=174m、つばくろ谷高さ 84m)が見える。



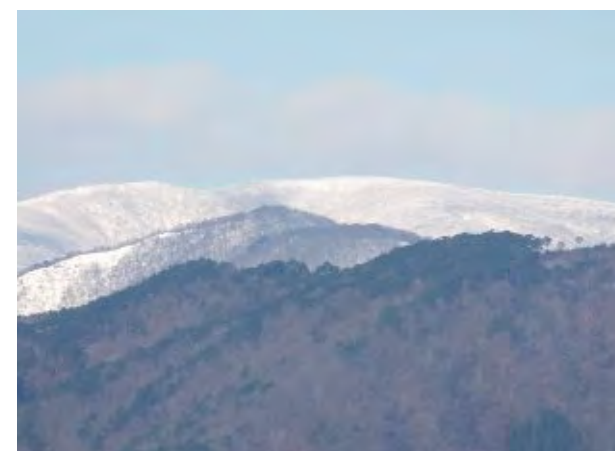
参考写真-6① 栗子連山(仮称)。中央、「地元呼称」栗子(地元の方が云う、1202m、旧杭甲嶽・大杭)その右側のなだらかな稜線の最高峰「国土理院呼称」栗子山(B、1216.6m、一等三角中央栗子山 A の左側、旧杭甲嶽の小杭(1130m)。その左が「旧内務省呼称」栗子(C、1111.4m。三等三角点杭甲山(くいこやま))。



参考写真-6② 写真中央奥、「旧内務省呼称」栗子山 C(1111.4m。三等三角点杭甲山(くいこやま))。写真左側二ツ小屋山(947.3m、四等三角点、二ツ小屋隧道箇所)、右隣り推定月ノ嶺山(980m)、その稜線端推定天宝山(1007m、山裾に旧大平集落)。



参考写真-6③ 右側「地元呼称」栗子山 A(地元の方が云う、1202m、旧杭甲嶽・大杭甲)、その左側、旧杭甲嶽の小杭甲(1130m)。



参考写真-6④ なだらかな稜線の最高峰「国土理院呼称」栗子山 B(1216.6m、一等三角点)



参考写真-7 七ツ森(1218.8m)



参考写真-8 換気坑工事のために新設された工事用道路（将来の管理用道路）の上り口にある万世大路案内板（図の中の点線部分が旧道への連絡路＝旧工事用道路大滝運搬路）。H260921

1. 東栗子トンネル福島側坑口駐車場→旧道連絡路→明治期「七曲坂」→二ツ小屋隧道福島側坑口

最初は、東栗子トンネル福島側坑口手前から換気坑工事に伴い新設された工事用道路（旧国道への連絡路入り口、参考写真-8）を利用して旧大滝運搬路を上り旧国道 13 号に出て、中野新道として明治時代に建設された（M9. 11～M14. 9）初代万世大路の「七曲坂」を二ツ小屋隧道（福島側坑口）まで上って行った（午前 11 時前到着）。この「七曲坂」は現在でも旧国道 13 号とほぼ接続しており、昭和の大改修※(注)により「七曲バイパス」（仮称）が新設されたことにより廃道となっていたものである（参考図-1、-2 参照）。

※(注)「昭和の大改修」とは、明治時代に開通した（M14（1881）. 10. 3）初代万世大路をそれまでの荷馬車通行から自動車も通行できるように改修した事業を指す。本工事は、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）において直営工事として施工された。工事期間は昭和 8 年（1933 年）4 月から同 12 年 3 月までの 4 箇年、総事業費 678 千円）。

その「昭和の大改修」という事業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つとも云えよう）。

『福島県直轄国道改修史』（建設省福島工事事務所、以下『改修史』）によれば、本事業については一貫して「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。

なお、「万世大路」は明治 15 年 2 月明治天皇によって命名されたもので、明治 18 年（1885 年）2 月国道 39 号に認定され、大正 9 年（1920 年）4 月旧道路法の施行により国道 5 号に名称変更された。更に戦後昭和 27 年（1952 年）12 月新道路法の施行により国道 13 号と名称が変更され今日に至っている。

さて、上り口の連絡路部分は軽トラックで走り抜け旧大滝運搬路入口付近に駐車、明治期「七曲坂」は勿論徒歩で上った。

【写真順序】東栗子トンネル福島側坑口連絡路上り口→取付坂路→旧大滝運搬路入口→明治期「七曲坂」（第 1 段目～第 7 段目道路、第 1 号～第 6 号カーブ）→二ツ小屋隧道福島側坑口

旧国道 13 号（旧万世大路）へは、新国道開通時点（昭和 41 年（1966 年）5 月）では二ツ小屋駐車場付近（観測小屋（CCTV 塔）箇所、参考写真-9）に取付道路があったけれども崩壊したため閉鎖されている（時期不明）。その後は、東栗子トンネル福島側坑口右側駐車場からの連絡路が、旧国道へ車両で行くことができる唯一の道路となっていた（参考写真-10①）。



参考写真-9 現道(ニツ小屋)駐車帯から観測小屋(CCTV塔)を望む。当該箇所旧国道(すぐ上)への取付道路箇所があった(現在閉鎖)。福島側から米沢側を撮影。H250426



参考写真-10① 旧国道への連絡路元の入口(飯坂スキー場工事用道路若しくは林道)。途中で旧工事用道路大滝運搬路に接続する。換気坑工事のため消滅。東栗子トンネル福島側坑口ローパー(写真左端)北隣。H231113



参考写真-10② 旧工事用道路大滝運搬路終点。東栗子トンネル福島側坑口左側駐車帯 H261102

この連絡路は、東栗子トンネルの旧工事用道路大滝運搬路(昭和38年9月完成)を主体として、上り口付近は、昭和42、3年頃営業していた飯坂スキー場の工事用(或いは管理用)道路若しくは林道となっていたと思われるものを使用していた。旧工事用道路大滝運搬路の終点部は、東栗子トンネルへの取付部分が左側駐車帯の手前に残存しているが(参考写真-10②)現国道13号を横断して設置されていたので、最終的に当該箇所が掘割となって失われている。旧スキー場工事用道路箇所では、現在東北中央自動車道栗子トンネル換気坑工事がおこなわれていて、連絡路上り口の一部が失われたが換気坑の工事用道路(将来の管理用道路、平成25年8月完成)により代替されている。換気坑工事現場前から上へは、残存旧大滝運搬路へ取付坂路(写真-3参照)が設置されている。



写真-1 大滝連絡路上り口。東栗子トンネル福島側坑口左側駐車帯から望む。



写真-2 貫通(H270727)した東北中央自動車道栗子トンネル換気坑(L=2609m)、工事用道路から望む。



写真-3 取付坂路。換気坑工事用道路から旧大滝運搬路へ連絡。旧大滝運搬路から撮影。



写真-4 大滝連絡路(工事用道路旧大滝運搬路)入口付近から、明治期「七曲坂」残存第1段目道路及び第1号カーブを望む(写真中央道路の上、林の中)。道路は旧万世大路国道13号(旧国道5号)、米沢側を望む。



写真-5 明治期万世大路「七曲坂」第1号カーブ



写真-6 明治期万世大路「七曲坂」第2号カーブから第2段目道路(左側)を望む。右側は第3段目道路。



写真-7 明治期「七曲坂」第3段目道路、第3号カーブ方向を望む。背後の山は二ツ小屋山。



写真-8① 明治期「七曲坂」第3号カーブ付近(昭和の大改修により消失したと考えられる)。第3段目道路側から望む。



写真-8② 明治期「七曲坂」第4段目道路(手前)から想定第3号カーブ付近を望む。左下は第3段目道路。



写真-8③ 「昭和大改修」で新しく設置された道路「七曲バイパス」、想定第3号カーブの直上付近から第4号カーブ方向(米沢側)を望む。見事な間知石積(空積)が見える。



写真-9① 明治期「七曲坂」第4号カーブ付近、米沢側を望む。左側が「七曲バイパス」で第4号カーブを分断している。



写真-9② 昭和大改修新設道路「七曲バイパス」で分断され半分消失した明治期「七曲坂」第4号カーブ付近から第5段目道路を望む。左側が「七曲バイパス」。



写真-10 「七曲バイパス」直上の第5段目道路、想定第5号カーブ方向(米沢側)を望む。



写真-11 明治期「七曲坂」想定第5号カーブ付近を第5段目道路(手前)から望む。当該カーブは、「七曲バイパス」盛りこぼし、若しくはニツ小屋隧道工事のズリ(トンネルから掘りされた土石)捨場により消失したものと推定される。右側第6段目道路。



写真-12 「明治期」第6段目道路、第6号カーブ方向を望む。当該道路は、写真左上の昭和の大改修「七曲バイパス」の盛りこぼしにより半分消失したと推定される。



写真-13① 明治期「七曲坂」想定第6号カーブ付近(写真中央立木及び人物箇所)、第6段目道路から望む。



写真-13② 左側(立木箇所)が明治期「七曲坂」の第6段目道路の終点、すなわち第6号カーブ箇所と想定される。そこから第7段目道路は右側奥の石積箇所の上に続考えられる。右側道路は昭和の大改修新設の「七曲バイパス」で明治期「第7段目道路」を分断。写真奥カーブして直ぐニツ小屋隧道福島側坑口。



写真-14① 石積(「昭和の大改修」で設置)の上の明治期「七曲坂」推定第7段目道路。ニツ小屋隧道方向を望む。左下は昭和の大改修「七曲バイパス」。



写真-14② 推定明治期「七曲坂」第7段目道路終点付近、石碑「鳳駕駐蹕之蹟」が見える。石碑の上にニツ小屋隧道福島側坑門が見える。



写真-14③ 石碑「鳳駕駐蹕之蹟(ほうがちゅういつのせき)」から明治期「七曲坂」推定第7段目道路の福島方向を望む。明治天皇御巡幸、明治14年10月3日ニツ小屋御小休所。昭和10年11月史蹟指定(明治41年9月12日福島県建立)

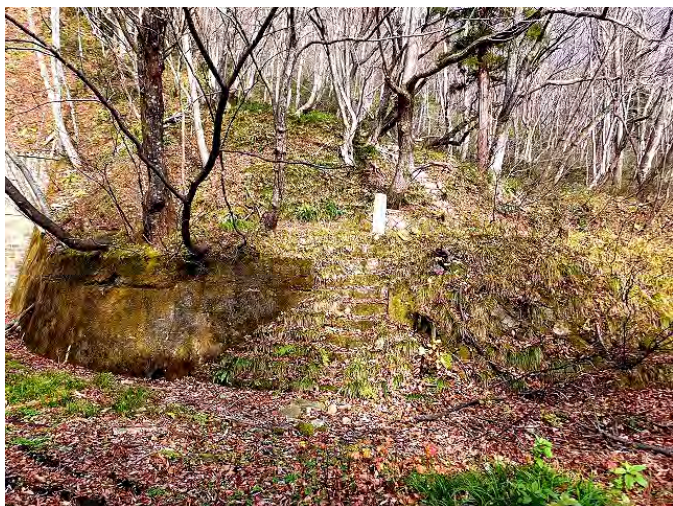
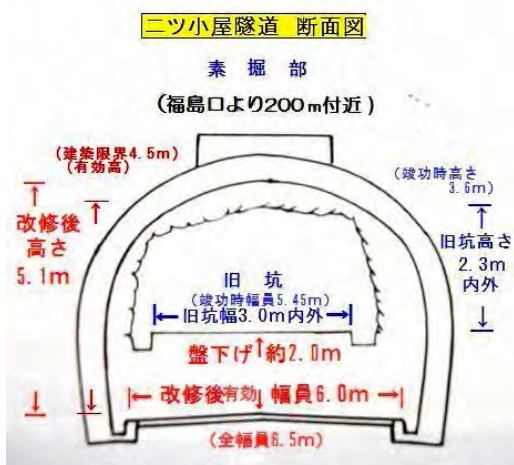


写真-14④ 旧国道 13 号から「鳳駕駐蹕之蹟」(移転後)を望む(ほぼ移転前の位置から撮影、参考写真-11 参照)。鳳駕=天子の乗り物。駐蹕『大漢語林』。すなわち明治天皇が乗り物を止めてお休みになった所(史蹟)を云う。



参考写真-11 「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-12 「昭和の大改修」により旧隧道を改修、自動車が行き可能となった。建設当初(M10.10~M14.9)隧道諸元、延長 194.5 間=353.6m、幅員 3 間=5.45m、高さ 2 間=3.6m。昭和の大改修後(S8.5~S9.12)隧道諸元、L=384m、W=6.5m、H=5.1



写真-15① ニツ小屋隧道福島側坑口。写真-14④の位置から隧道側を望む。



写真-15② ニツ小屋隧道福島側坑口付近、石碑「鳳駕駐蹕之蹟」側(道路右側)から向かい側(道路左側)を望む。この向かい側には、明治 21 年 1 月殉職した森元源吾巡査が勤務していた当時の福島警察署飯坂分署ニツ小屋巡査駐在所があったとも伝えられる。



写真-15③ ②写真向かい側の状況。ニツ小屋隧道左側翼壁上部の比較的に平坦な場所(福島警察署飯坂分署ニツ小屋巡査駐在所があった場所とも伝えられる)

- その2へ続く -