

平成 30 年 7 月、栗子隧道（福島側）の現況

——ニツ小屋隧道～大平七曲・大平峠～栗子隧道（福島側）——

大滝会 鹿摩貞男（特別会員）
（万世大路研究会）

はじめに

7月22日（日）、「万世大路を守る会」の方々3名と栗子隧道に行ってきたので現況を報告する。
東栗子トンネル福島側坑口の連絡路（旧工事用道路）から旧大平集落入口のどん詰まり駐車場までは（約6km）軽トラック2台（4WD）で行った。烏川橋先のヘアピンカーブから先は特に危険で路面は荒れ幅員は狭くなっており、道路脇の雑木雑草が視界・交通を妨げる悪路となっている。
続く大平の駐車場から栗子隧道福島側坑口までの2km弱は徒歩である。
なお、参考資料として巻末にニツ小屋隧道及び栗子隧道の概要を示した。

（1）ニツ小屋隧道から大平集落入口駐車場まで

大平七曲は比較的走りやすいところもあるが、特に大平峠前後は幅員狭く路面不良で、道路脇の雑木雑草が視界を妨げ危険である。また、烏川橋先米沢側のヘアピンカーブ箇所は道路崩壊箇所でもあり（現在復旧）幅員も狭く、カーブは軽トラックでも一度では曲がりきれない。

（写真-1①～写真-3④）



写真-1① ニツ小屋隧道福島側坑口



写真-1② ニツ小屋隧道米沢側坑口



写真-2① 大平峠最初のカーブ、製紙会社看板。
米沢側を望む。



写真-2② 大平七曲 通称「八丁」



写真-2③ 大平峠 七曲を行く。米沢側を望む。



写真-2④ 左、月ノ嶺山(標高 1020m)、
右、天宝山(1007m)。大平峠手前から望む。



写真-2⑤ 大平峠、米沢側から望む



写真-3① 大平どん詰まり駐車場にて(旧大平集落入口)。



写真-3② 大平どん詰まり駐車場から大平峠方向
(福島側)を望む。

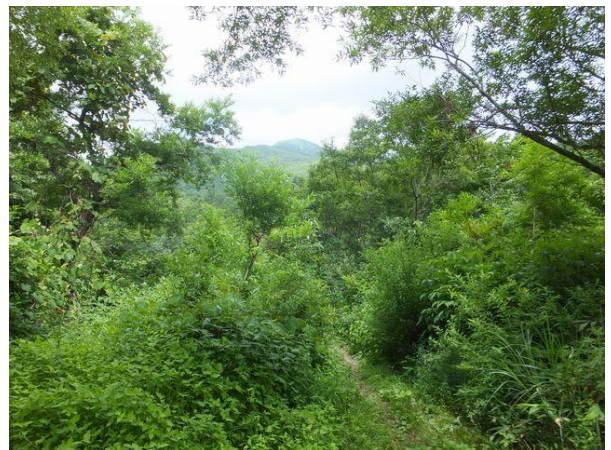


写真-3③ 大平集落入口。奥に栗子山が見える。



写真-3④ 大平どん詰まり駐車場から栗子山(A 1202m)を望む。

(2) 大平集落入口駐車場から大平旧集落・杭甲坂経由栗子隧道(福島側)まで

駐車場から旧大平集落内(旧道は、旧集落の上に高さ5mの盛土)を通って大平橋まで、さらに杭甲橋までは、旧道(万世大路)はブッシュ化して人一人通れる程度の道幅しかなく、場所によっては道が分からなくなっている。迷わないよう気を付ける必要がある。

(写真-4①~写真-6③)



写真-4① 旧大平集落入口の難所、道幅1m程度(旧道、大部分崩落)



写真-4② 旧大平集落中心部(5m下)。米沢側を望む。



写真-4③ 大平橋、福島側から米沢側を望む。



写真-5① 大平橋米沢側、旧道はブッシュに。



写真-5② 天宝山(1007m)と一本松(大平橋～杭甲橋中間)



写真-5③ 旧万世大路、一本松付近(杭甲橋手前)。米沢側を望む。

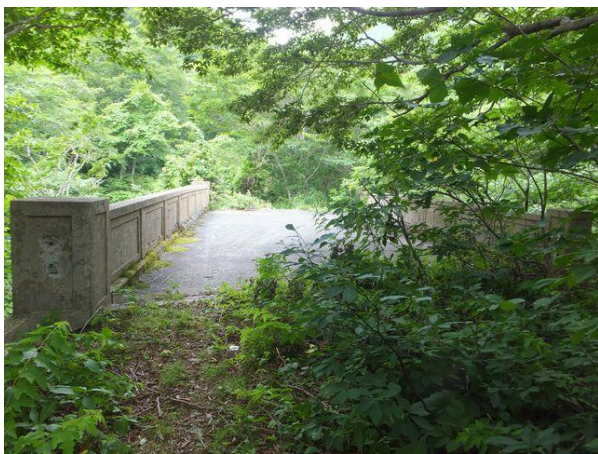


写真-5④ 杭甲橋、福島側から米沢側を望む。



写真-6① 杭甲坂の石積(第3号～第4号カーブ間)。米沢側を望む。

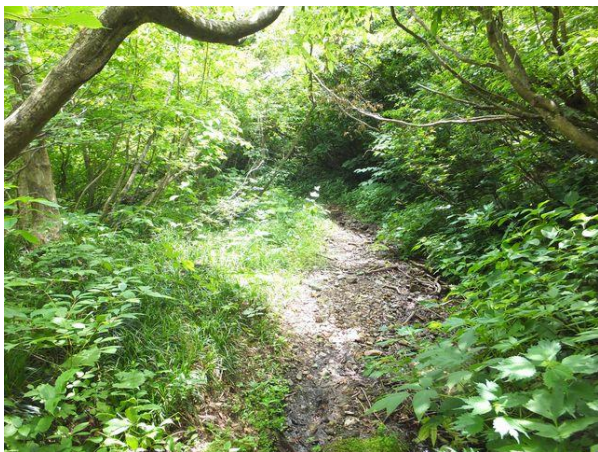


写真-6② 杭甲坂6号カーブを米沢側から望む。



写真-6③ 栗子隧道見ゆ。

(3) 栗子隧道の現況

栗子隧道は、昭和 47 年頃中央付近で大崩落があり不通となっている（福島河川国道事務所パンフ）。米沢側では坑口付近で大崩落があり近づくのは危険である。また、福島側でも何か所かで小さい崩落箇所が確認でき、これらが何時大きく崩落するか心配されるところである。栗子隧道にはなるべくは入らない方がよいだろう。

なお、栗子隧道内の写真については非常に不鮮明であることを予め申し上げておきたい（カメラが安物である上、照明器具を持参していないことによる）。

(写真-7①～写真-10③)



写真-7① 栗子隧道福島側坑口



写真-7② 栗子隧道福島側坑口、内巻部。
骨材川砂利使用、戦後の補強か。



写真-7③ 栗子隧道福島側坑口から望む。

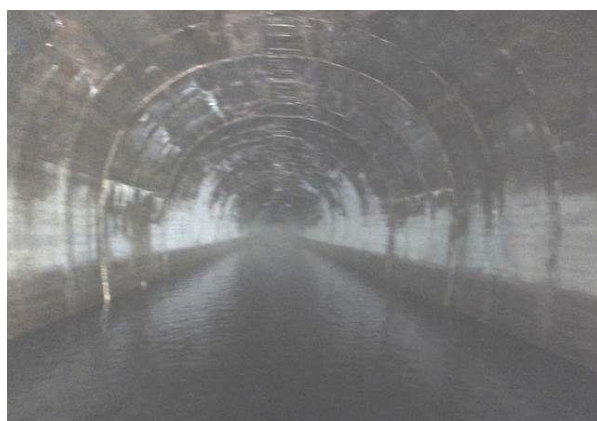


写真-8① 漆黒の闇。坑口から 50m 付近、米沢側を望む。
水温は 14.5℃ 程度か。モヤがかかっている。



写真-8② 栗子隧道坑内にて。
坑口から 50m 付近、米沢側を望む。



写真-8③ 内巻補強 坑口から 100m 程度、厚さ 30 cm。



写真-8④ トンネルアーチ部(天井)崩壊状況。木材も見える。坑口から百数十メートル付近左側。



写真-8⑤ 崩落土石コンクリート(木材)



写真-8⑥ 福島山形県境標石、左側。福島県分 L=453m、山形県分 L=417m。



写真-8⑦ 大崩壊箇所(福島側から 500m付近)



写真-8⑧ 大崩壊箇所



写真-9① 中央黒線栗子隧道クラウン部(福島側から 400 m付近、H=888m、明治隧道貫通点)。県境付近から福島側坑口を望む。



写真-9② 栗子隧道福島側坑内より湛水線を望む。



写真-9③ 湛水線付近から坑口を望む。



写真-10① 栗子隧道福島側坑口 (L=870m)



写真-10② 栗子隧道(福島側)銘板 昭和十年三月



写真-10③ 注意喚起

おわりに

「万世大路を守る会」ではボランティア活動として除草をはじめ、倒木・崩落土処理・排水処理等を実施しており、万世大路の見学路整備に務めて頂いている。今回は、ボランティア活動の合間を利用してお付き合いして頂き御礼を申し上げる。

本稿の編集にあたっては、大滝会 HP 管理人 紺野文英様にいつものようにお世話になりました。衷心より御礼申し上げます。**大滝会HP13万回アクセス達成(平成30年8月8日)!**

《参考資料》

以下にニツ小屋^{ふたつこやずいどう}隧道および栗子^{くりこざいどう}隧道関連の参考資料を示しておいた。

【ニツ小屋隧道の概要】

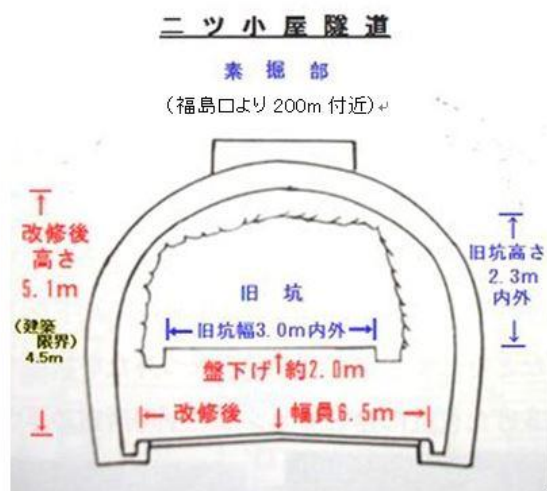
ニツ小屋隧道の概要は次の通りである。

- (1) ニツ小屋隧道は、旧国道 13 号のトンネルで福島市飯坂町中野^{ふたつこや}地区に所在する。
(ニツ小屋山標高 947.3m (四等三角点) に^{うが}穿たれた。トンネル標高 694.4m)
- (2) トンネル諸元等
構造：コンクリート巻立（壁や天井がコンクリート造）、セメントコンクリート舗装
延長：L=384m（既設隧道 6.4m 延伸）、車道幅員 W=6.0（全幅 6.5m）、
高さ全高 H=5.1m（建築限界 4.5m）
トンネル縦断勾配：水平 横断勾配 1:40（2.5%）
掘削時地質：新第 3 紀層の安山岩・玄武岩（覆工崩壊箇所柱状節理露出）・凝灰岩
(湧水多し)
- (3) 工事期間等
工事期間：昭和 8 年 5 月～昭和 9 年 12 月（舗装完まで、本体 3 月完成） 1 年 7 ヶ月間
供用開始（一般車の通行開始）：昭和 12 年（1937 年）5 月
(昭和 41 年（1966 年）5 月栗子国道（栗子ハイウェイ）開通まで 30 年間使用)
- (4) 工事費 約 122,700 円
- (5) 本トンネルは、明治時代に建設された初代ニツ小屋隧道（荷牛馬車対応）を改修（拡幅）して自動車も通行出来るようにした 2 代目ニツ小屋隧道である（参考図参照）。

【参考 初代ニツ小屋隧道について諸元等】

- ・延長：L=194.5 間（353.6m）昭和の大改修時点（S8.5）L=377.4m（改修延伸、時期不明）
幅員：W=3 間（5.45m）昭和の大改修時点（S8.5）W=3.0m 内外
高さ：H=2 間（3.6m）昭和の大改修時点（S8.5）H=2.3m 内外
- ・工事期間等：明治 10 年（1877 年）10 月～明治 14 年（1881 年）9 月（4 年間）
供用開始 明治 14 年 10 月 3 日
(昭和の大改修（S8.4～S12.3）まで 55 年間使用)
- ・工事費 約 45,000 円

(『福島県直轄国道改修史』より)



【参考図】昭和の大改修では、旧隧道の断面を切り抜けた(栗子隧道もほぼ同じ)

【栗子隧道の概要】

栗子隧道の概要は次の通りである。

(1) 栗子隧道は、旧国道 13 号の福島県と山形県の県境に位置するトンネルで、福島市飯坂町中野～米沢市万世町刈安に所在する。旧杭甲嶽の大杭甲（標高 1202m、地元の方々が栗子山と呼んでいる）と小杭甲（標高 1130m）の鞍部の中腹に建設されたトンネルである。標高は、福島側坑口：885.4m、米沢側坑口：876.5m で、最高点は 888.3m（福島側から 400m 地点）。昭和 41 年（1966 年）5 月 29 日新国道開通に伴い廃道となっていて、昭和 47 年頃のトンネル内部の崩落により不通となっている。

(2) トンネル諸元等

構造：コンクリート巻立（壁や天井がコンクリート造）、セメントコンクリート舗装

延長：L=870m、車道幅員 W=6.0（全幅 6.5m）、高さ全高 H=5.1m（有効高 4.5m）

トンネル縦断勾配：拌み勾配 福島側、+0.714%（400m）、山形県側、-2.5%（470m）。

横断勾配 1:40（2.5%）

県別延長 L=870m 福島県分 L=453m 山形県分 L=417m

地質：栗子隧道については地質関係の情報が得られていない。栗子峠は、所謂栗子層と呼ばれる新第三紀中新世（約 2,400～500 万年前）の地層で覆われている。筆者等が栗子隧道崩落箇所を観察した土石は、素人判断では栗子層を構成する流紋岩乃至は凝灰岩や砂岩のように見えたので参考までに記しておく。

(3) 工事期間等

工事期間：昭和 9 年 5 月～昭和 11 年 8 月（舗装完まで、本体 2 月完成） 2 年 4 ヶ月間
供用開始（一般車の通行開始）：昭和 12 年（1937 年）5 月

（昭和 41 年（1966 年）5 月栗子国道（栗子ハイウェイ）開通まで 30 年間使用）

(4) 工事費 約 218,000 円（福島県分約 108,000 円、山形県分約 110,000 円）

(5) 本トンネルは、明治時代に建設された初代栗子隧道（荷牛馬車対応）を改修（拡幅）して自動車も通行出来るようにした 2 代目栗子隧道である（**参考図参照**）。

【参考 初代栗子隧道について諸元等】

・延長：L=482 間（8 町 2 間）（876.3m）

幅員：W=3 間（5.45m） 昭和の大改修時点、実測箇所（S9.5） W=1.9～4.3m

高さ：H=2 間（3.6m）

・工事期間等：明治 9 年（1876 年）12 月～明治 14 年（1881 年）9 月（4 年 10 ヶ月）

明治 11 年 5 月 福島県側からも掘削開始

供用開始 明治 14 年 10 月 3 日（昭和の大改修（S8.4～S12.3）まで 55 年間使用）

・工事費 約 126,000 円（国庫補助約 31,900 円）

（『福島県直轄国道改修史』より）

以上