

## [ 別添資料— 1 ]

栗子ハイウェイ開通50周年

# 栗子峠の歴史

～道づくりから見えてくるもの、明日への伝言～

平成28年5月29日  
万世大路研究会(大滝会)  
鹿摩 貞男

1

## 哀 悼

《万世大路の建設に殉じられた方々のご冥福をお祈りいたします》

### ○昭和の大改修(2代目万世大路)

死亡者4名 重軽傷者189名 (4年間) (『福島県直轄国道改修史』247頁)

### ○栗子国道改築(3代目万世大路)

死亡者19名 重軽傷者115名 (約5年間)  
(『栗子トンネル工事誌』1110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多し \*

参考:南奥羽線(福島～米沢L=40.6km)

M27(1894)2～M32.5(約5年間) 殉職者100余名  
(『山上郷土史』603頁)

3

## 哀 悼

《万世大路の建設に殉じられた方々のご冥福をお祈りいたします》

### ○明治の新道開設(初代万世大路)

・中野新道(福島県側) 死亡者 4名 重軽傷者 63名 (約4年間)  
(『万世大路事業史』『改修史』所収110頁)

・刈安新道(山形県側) (不詳) (約5年間)

### 栗子隧道工事 死亡災害 0

(栗子新道工事責任者 山形県土木課長高木秀明  
「栗子新道工事始末記」より、『三島文書』所収203頁)

2

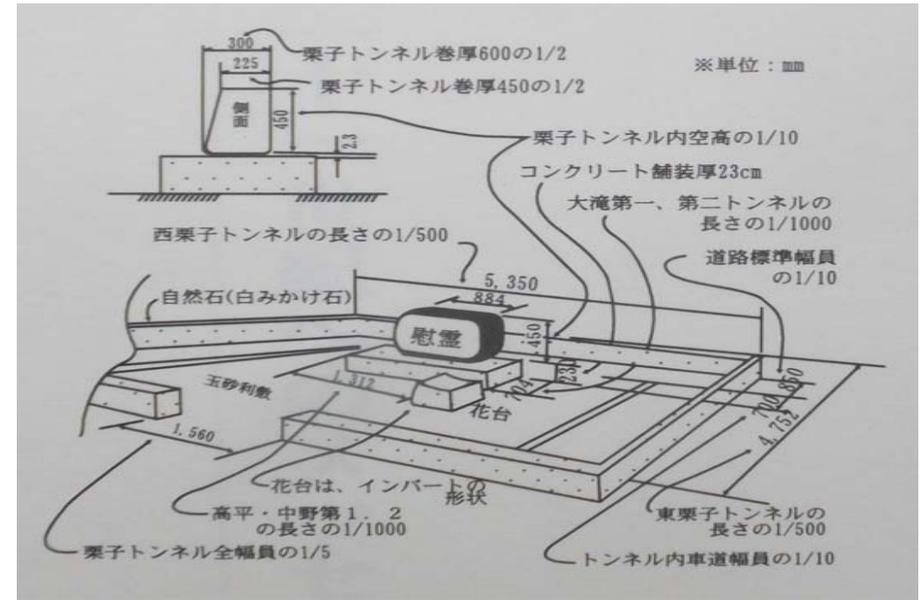


【昭和の大改修・慰霊碑 昭和11年頃 旧国道5号(13号)】

4



【栗子国道改築工事慰霊碑(左栗子隧道碑記) 所在地:栗子国道維出張所】



【栗子国道改築工事慰霊碑寸法の意義『栗子峠にみる道づくりの歴史』より】

## 栗子峠の歴史

～道づくりから見えてくるもの、明日への伝言～

# 目 次

哀 悼  
目 次

【参考資料】国道13号(福島～米沢間)の変遷

## 総説 歴代事業の概要

1. 明治の新道開設 (初代万世大路)
2. 昭和の大改修 (2代万世大路)
3. 栗子国道改築 (3代万世大路)
4. 東北中央自動車道 (福島JCT～米沢北IC)

## 各事業を巡る若干の話題

1. 明治の新道開設(初代万世大路)
  - 1-1. 初代万世大路は山形県と福島県が協力共同して建設したもの
  - 1-2. 万世大路の由来
  - 1-3. 栗子隧道、米沢側坑口新旧並列の謎
  - 1-4. 工事状況(栗子隧道)
  - 1-5. 栗子隧碑記
2. 昭和の大改修(2代万世大路)
  - 2-1. 5号国道改良工事は失業対策事業だったのか
  - 2-2. 工事概要
3. 栗子国道改築(3代万世大路)
  - 3-1. 栗子トンネルの路線選定問題、1本案か2本案か
  - 3-2. 栗子技術者、東北各地で活躍

## 【参考資料】

### 国道13号(福島～米沢間)の変遷

- M14(1881).10.3 栗子新道(初代万世大路)開通・開通式典  
明治天皇ご臨席。(工事着手M9.11)
- M14.11 栗子新道国道3等に仮定  
(板谷街道M6.8 2等道路、M12.10県道3等)
- M15(1882).1.21 栗子新道は羽州街道となる(M14.11 板谷街道廃止)
- M15.2.8(2.9) 「万世大路」の名称を賜う(宮内省召集日)
- M18(1885).1.6 内務省告示、万世大路は国道39号(東京～山形)となる
- T9(1920).4.1 内務省告示、万世大路は国道5号(東京～青森)となる。  
(T9.4.1旧道路法施行)
- S45.11.12 米沢バイパス開通  
(S46.4.1 旧道処理、県道1・101・152号線、市道)
- S48(1973).4.17 国道13号起点移動(バック)  
(平和通り4号から13号への区域変更に伴うもの)  
(国道4号福島南BP開通(H27.12.22)、  
市街地4号旧道処理、市道一部県道へ)
- H23(2011).10.3 万世大路開通130周年
- H28(2016).5.29 栗子ハイウェイ開通50周年

- S12(1937).5.10 5号国道改良工事終了、  
昭和期2代目万世大路開通 (工事着手S8.4)
- S27.12.4 万世大路は一級国道13号(福島～秋田)となる。  
起点福島市となる。(S27.12.5 新道路法施行)
- S40(1965).4.1 一般国道13号となり今日に至る。
- S41(1966).5.29 栗子国道(栗子ハイウェイ)、3代目万世大路開通  
(工事着手S36.10)  
S43.1.9 平野地区開通、花沢跨線橋 S41.10.16
- S45(1970).4.8 信夫山バイパス開通、「栗子国道」全線開通

## 総説 歴代事業の概要

## 1. 明治の新道開通(初代万世大路)

L=48.3km M9(1876).11～M14(1881).9 (4年11ヶ月)

開通式 M14(1881).10.3 (55年間使用)

- L=48.3km(現福島市上町・道路元標～米沢市相生町・相生橋左岸)  
山形県側 刈安新道工事L=18.5km  
福島県側 中野新道工事L=29.8km(土木遺産申請時資料)

### <整備効果等>

#### • 荷牛馬車通行可能となる。

↑旧板谷街道:人・牛・馬(荷牛馬車通行不可)

#### • 費用便益

板谷街道:わらじ5足必要

→1足で間に合い、その上破れない(『三島文書199頁』)

物流拡大し盛況。

13

### <整備効果等>

#### • 時間

往復3日(前掲書) ← 旧板谷街道:片道2泊

#### • 開通後交通量・物流

通行人100人、荷車類40台(『三島文書』198頁)

川越石付近、毎日荷牛馬車30～40台通過(『栗子トンネル工事誌1273頁』)

福島市置賜町殷賑(『町史わが町おきたま』40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、織物、生糸、酒等

移入品としては塩、日用品、果物等が多数を占めていた(『前掲書』1273頁)

#### • M32(1899)5.15 奥羽南線・福島～米沢間開通

(25哩23 L=40.6km)開通。以後万世大路衰退

14



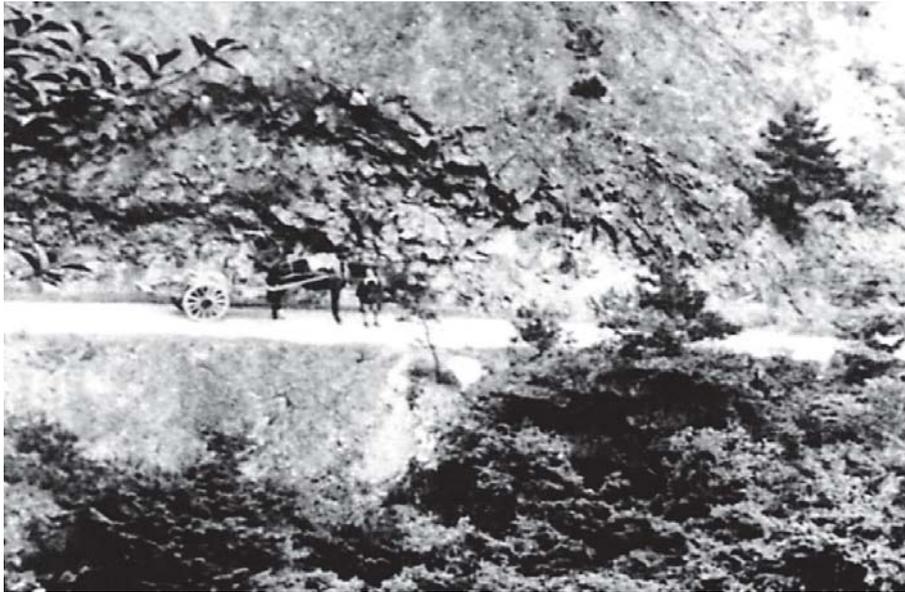
【万世大路起点・道路元標(福島市上町)】

15



【万世大路終点・相生橋左岸(米沢市相生町)】

16



【初代万世大路の荷馬車(昭和8年頃)】

17



【往時の面影を残す旧板谷街道(福島市李平)】

18

## 2.昭和の大改修(2代万世大路)

L=14.4km 工期S8(1933).4～S12(1937).3 (4年間)

開通 S12.5.10 (30年間使用)

- L=14.4km(福島市飯坂町中野・新沢橋付近～米沢市万世町梓山・滝岩上橋)

### <整備効果等>

- **自動車交通可能となる** (戦後は定期バスも運行)
  - ※12～4月の5ヶ月間は冬期交通不能。
  - ・旧道所要時間 福島～米沢(L=44.5km) 約2時間20分  
(『栗子トンネル工事誌』11頁)
  - ・昭和11年頃 鉄道所要時間 福島～米沢(L=43km) 約2時間10分  
(『福島民報』S.11.6.8記事)
  - 明治32年5月 鉄道開通時 福島～米沢 約2時間30分  
(『山上郷土史』)
  - ・「昭和の大改修」竣工時報告、鉄道より30分短縮との記載あり  
(『改修史』242頁)

19



【昭和の大改修起点付近・新沢橋】

20



21



【昭和大改修終点・滝岩上橋】

22



【大滝集落積雪状況。昭和40年頃、大滝会伊藤弘治氏提供】

23



【赤浜入口、職員用通勤車。昭和39年頃、元建設省新渡戸典孝氏提供】

24

### 3. 栗子国道改築(3代万世大路)

L=20.1km分 工期S36(1961).10～S41(1966).5(4年8ヶ月間)  
開通式(東西栗子トンネル竣工式) S41.5.29(現在まで50年間使用)

- 栗子ハイウェイ L=20.1km  
(福島市飯坂町中野俎石～米沢市万世町刈安川越石・栗子橋付近)  
山形工事施工分実質 L=9.3km含む延長L=29.4km  
(俎石～大滝集落入口は当時使用済み)
- 栗子国道全体L=39.8km  
(福島市森合町～米沢東1丁目(旧花沢信濃町)) S36.10～S45.4

全線共用 S45.4.8(S32.4調査開始より13年ぶり。  
S36.10工事開始より9年7ヶ月ぶり)

25

### <整備効果等>

- 冬期交通の確保、自動車交通通年可能となる  
(事前通行規制区間設定)

交通量 S35:166台/日、  
開通時約3,000台/日(ピーク5,700台/日)  
⇒現在約8,000台/日。

- 所要時間 福島～米沢(L=44.2km) 約1時間01分  
(『道路時刻表』2007～8年版)

(S41.4.1 福島→赤浜出張所転勤の職員、  
仙台山形周りで6時間かけて赴任)

26



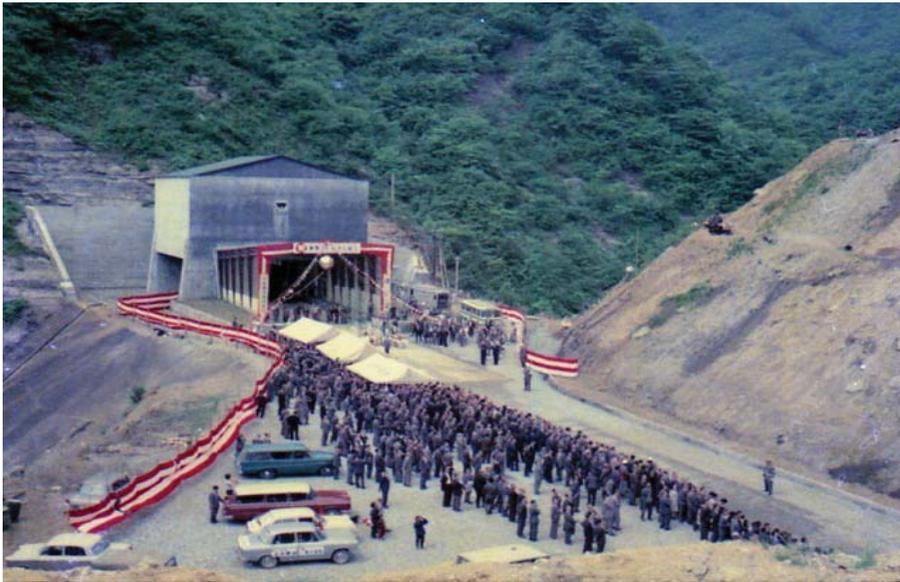
【栗子開通時起点(福島市飯坂町) 左側旧国道】

27



【栗子開通時終点(米沢市刈安) 左手前旧国道】

28



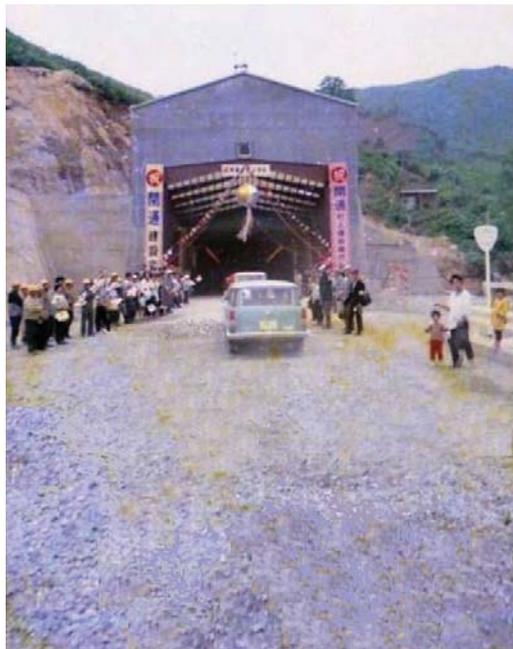
【開通式(東栗子トンネル福島側 竣工式)】

29



【開通式  
(東栗子トンネル(板谷側)  
板谷住民手作りのアーチ)】

30



【開通式  
(西栗子トンネル(板谷側)  
竣工式)】

31



【開通式(旧万世小学校前)】

32



【開通式当日、大滝第2トンネル米沢側、株式会社川島印刷提供】

33

#### 4.東北中央自動車道(福島JCT～米沢北IC)

L=37.0km H17.11～

平成29年度中開通予定

(うち、福島JCT～福島県大笹生IC L=1.4km

平成28年度秋の行楽シーズン前までに開通予定)

##### <整備効果等>

- 直轄高速として国土交通省が整備 ⇒ 当該区間(L=37.0km)は**無料開放される**。
- 高速道路のネットワークの形成。  
福島～米沢(L=37km)が40分→20分へ
- 事前通行規制区間(雨量、吹雪L=19.0km)を回避。安全性・信頼性が高まる。
- 企業立地への支援・観光へのアクセス向上など地域経済を支援し地域の活性化に寄与する。  
(事務所資料より)

34



【栗子トンネル工事見学者8,972人目、認定式H28.4.6】

35



【万世高架橋(L=336m、H28.3完) 福島側を望む】

36



【開通を待つ栗子トンネル(L=8,972m、H27.3 完)】

37

## 各事業を巡る若干の話題

38

1-1. 初代万世大路は山形県と福島県が  
協力共同して建設したもの

➤ 山形県側

刈安新道工事 : L=18.5km

工期 : M9.11 ~ M14.9 (4年11ヶ月)

➤ 福島県側

中野新道工事 : L=29.8km

工期 : M10.7 ~ M14.9 (4年3ヶ月)

## 1. 明治の新道開設(初代万世大路)

39

40

- 内務省への工事許可申請(大久保利通内務卿あて) M9(1876).12.8

中野新道(山吉盛典福島県参事(県令不在))、  
刈安新道(三島通庸山形県令) それぞれ申請。

#### M9.11.4 協定締結:新道開鑿結約

工事目的の確認、工事協力の約束。

#### M10.5.15 内務省許可

- 明治7年(1874年)1月、第3区発足(上飯坂村(現飯坂町)等25カ村) 区長立岩一郎は、米沢までの新道開設を福島県に建議する。

⇒新道開設の嚆矢となる。

地元有力者、同年7月5日ルート調査に向かう。

- 明治9年10月、山吉盛典参事(当時県令不在事実上の代理、M11.7統一福島県令)自ら野宿をしながらルート調査をおこなう。

41



【側面に両県令の功績。  
十六沼公園の旧国道13号  
(大笹生笹谷文化財保存会)】

42

- 明治天皇の両県令顕彰

【『明治天皇紀第五』】(S46.3 宮内庁編、全12巻 S43～S52)

「……抑々(二の字点)米澤福島相距てること十餘里にして隔つるに山嶽を以てす、  
舊道二ありと雖も皆険にして遠し、仍りて山形縣令三島通庸新路を開きて行旅に  
便せんと欲す、當時福島縣令山吉盛典亦路を開かんことを企つ、是に於いて二人相議  
し、明治九年東西より工を起す、……遂に五星霜を経て、是の歳(筆者注、明治14年)  
八月米澤福島間の新道十一里餘成る……而して栗子(隧道)の工事もつとも雄大なり、  
故に概稱して栗子新道と呼ぶ……」

(523頁、()書き、ルビ筆者)。

また、明治14年11月26日に両県令が明治天皇から顕彰される。

「……また、十一月二十六日、兩縣令の刻苦勉勵して其の功を奏せるを嘉し各と錦一卷を賜ふ、……」(『明治天皇紀第五』523頁、傍点筆者)

因みに高橋由一の絵は、中野新道に関しては1枚もない

(三島県令は自らの関係した事業のみ描かせた)。(『東北の道路今昔』)

43

## 1-2.万世大路の由来

- 万世大路は明治天皇から賜ったものである。

【『明治天皇紀第五』】(S46.3 宮内庁編)

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

- 明治15年2月9日、三島県令宮内省に召されたが病につき久留米清隆代理出席。  
栗子新道を萬世大路と称すべき旨の達あり(『三島文書』199頁)  
三島山形県令、福島県令兼務(M15.1.25～)

- 「万世」大路の出典は中国の歴史書『尚書』(書経)である。

44

## 【『栗子隧道碑記』】(明治15年1月建立)

「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』にも原文掲載、208頁)

<日本語バージョン>

「続いて隧道名を万世大路と名付けられた。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)

## 【栗子山名稱ノ件ニ付き詮議アリタキ旨ノ回報】

(明治11年1月22日、10大区長齊藤篤信)

杭甲山を栗子山とすることについて地元として了承。

その際、新道について『書経』にある「万世永頼」から「万世」を採り「万世新道」とすべきと提案している。

(『三島文書』206頁)

地元の協力者として区長齊藤篤信「栗子隧道碑記」に名前が載っていて顕彰されている。

45

- 『尚書』(儒教経典「四書五経」の一つ。『尚書』虞書の「大禹謨」篇より)

ていはく しかり ちたひらぎてんなり りくふさんじ まことにおさまり ばんせいながくよるは これなんぢのこうなり  
「帝曰、兪。地平天成\*、六府三事\*\*允 治、萬世永頼、時乃功。」

これは、時の帝の舜が臣下(宰相)の禹(なんじ)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)地上も平静に自然(の運行)も順調であり、  
(その結果)六府・三事も誠に(よく)治まり、(これからのち)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)

- \* 現年号「平成」の出典の一つ。

- \*\* 六府・三事: 生活安定に不可欠な物資(六府)とインフラ等の手段(三事)

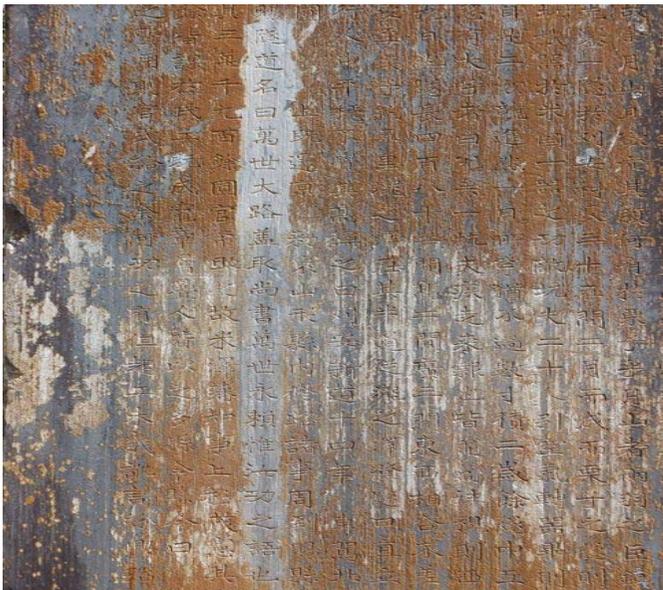
- 山形県と福島県が協力共同して建設した栗子新道は、人々の生活安定と地域の発展のために、「幾世代(万世)にも亘<sup>わた</sup>って永く頼れる道路(大路)になれ」との願いを込めたものと考えたい。  
(「万世」と云う語を何故選定したのか、選定側(形式的には宮内省)の資料には接していない。)

46

## 1-3. 栗子隧道、米沢側坑口新旧並列の謎

- 初代栗子隧道は米沢側坑口から60m分が南側に23度折れて「くの字」
- 昭和の大改修栗子隧道補修工事で直線とした  
→旧隧道のうち折れた60m分が存置。  
明治と昭和の坑口が並列して存在。「廃道の聖地」  
(2009年12月21日付け日本経済新聞)
- <明治の測量技師「中村章重」の証言> (要旨)  
正式な測量を実施するために明治10年3月13日頃現場に行ったところ、既に9間(約16.4m)も掘ってあった。正式測量により曲がっていることが判明。その後修正しながら掘り進んだのだという。  
(そのために米沢側が「くの字」に曲がった)  
(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)

48



【「萬世大路」は『尚書』の『万世永頼惟汝功』より】

47

• <『三島文書』にみる経緯>

**明治9年12月18日、栗子隧道米沢側掘削開始**

(伊藤十郎平「栗子山隧道工事始末記」176頁、  
高木秀明「栗子新道工事始末記」202頁)

**明治10年3月13日、測量技師中村章重が現場に来て測量、**

「方向高低ノ度ヲ定ム」作業を開始(前掲書176頁)



【新旧坑口が並列する「栗子隧道」】



【新旧坑口が並列する「栗子隧道」 昭和30年代】

## 1-4. 工事状況(栗子隧道)

- M9.12.18 栗子隧道掘削開始 西口(米沢口)  
(M10.3.13 測量技師中村章重着任、測量開始(約L=16.9m掘削終了))
- M11.2.3 米国輸入の削岩機本格稼働(M10.11.21～到着調整)
- M11.5 東口(福島側)掘削開始
- M12.11.4 伊藤博文内務卿(長官)  
松方正義大蔵太輔(次官) 現場視察、栗子山越え
- M13.10.19(18) 貫通 福島側からL=403.6m  
貫通点L=2.7m 米沢側からL=470m  
(貫通日は「栗子隧道碑記」による)
- M14.9 隧道工事終了(4年10ヶ月) (参考:「三島文書」)
- 掘削進捗(単純月割り) 15m/月(両側) (片側7~8m/月)  
「栗子隧道碑記」 5~6寸/日(15~18cm/日)

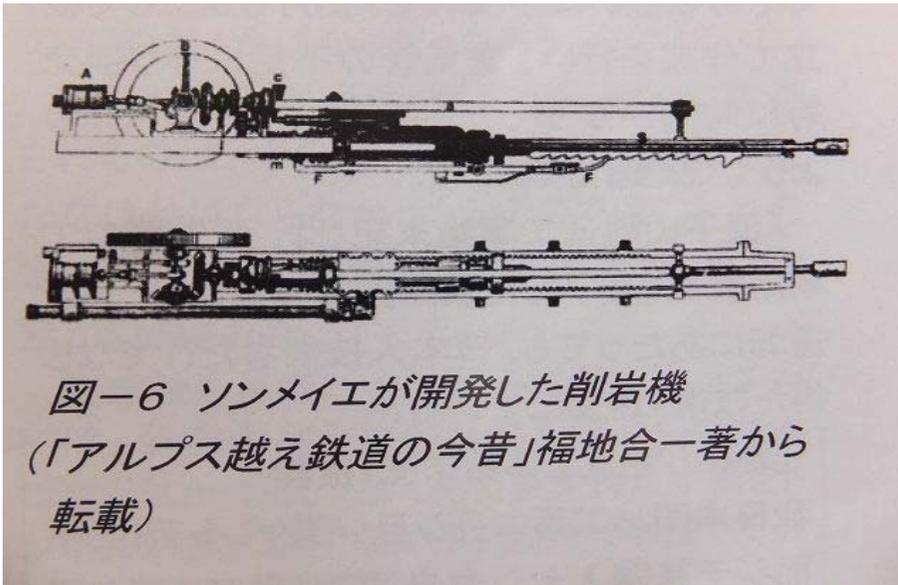


図-6 ソンメイエが開発した削岩機  
 (「アルプス越え鉄道の今昔」福地合一著から  
 転載)

【『万世大路を歩く』(阿部公一著)より】



【ドリルジャンボ(栗子トンネル米沢側切羽)】



【ドリルジャンボ(栗子トンネル福島側切羽)】



【唐箕(とうみ)栗子隧道(福島側)使用(三島文書)】



【送風管(Φ1.5m)コントラファン毎分2000m<sup>3</sup>切羽に送気】

57

## 1-5. 栗子隧道碑記

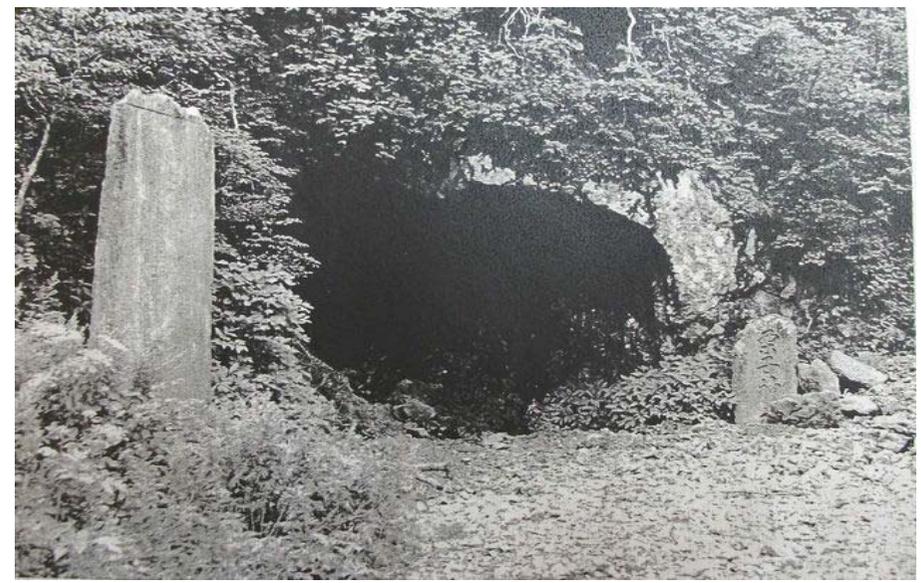
- 明治期栗子隧道工事等に関して記された石碑で米沢側坑口に建立  
(現在、福島河川国道事務所 栗子国道維持出張所構内に移設。)  
碑文明治15年(1882)1月付け。
- 碑文の内容、工事報告・道路建設の必要性・山形県県内情勢道路状況・道路完成後状況等。
- **万世大路の名前の由来(出典)**
- 三島通庸県令自身、事業実施上の総務や工事、測量などの各担当責任者をも顕彰。  
工事責任者：高木秀明土木課長(後福島県伊達郡長)等、  
会計係：城親良等  
測量設計係：中村章重、庶務担当：村上楯朝・南村山郡長(後福島県大書記官)  
その他区長：斉藤篤信等(「万世」提案者か)
- 碑の上の篆額(題字)は有栖川宮熾仁親王の揮毫。  
第5回東北巡幸(栗子開通式)供奉員(外に二品北白川宮能久親王、参議大隈重信)  
陸軍大将兼左大臣二品大勲位、元倒幕軍「東征大総督」

58



【栗子隧道米沢側坑口 昭和9年頃】

59



【栗子隧道米沢側坑口 昭和30年代】

60



【篆額(題字)  
有栖川宮熾仁親王揮毫】

61



【篆額(題字)  
有栖川宮熾仁親王揮毫  
昭和11年頃拓本】

62



【有栖川宮熾仁親王殿下銅像  
(港区有栖川宮記念公園)】

63

## 2.昭和の大改修

64

## 2-1. 5号国道改良工事は 失業対策事業だったのか

- 「昭和の大改修」は仮の名で正式名称は「5号国道改良工事」と云う。
- 昭和6年(1931年)失業対策として「失業救済道路改良予算」(財源道路公債)成立  
(1927 金融恐慌、1929～世界恐慌勃発、1931深刻化、満州事変)  
S6 本来道路予算10%(『道路の改良』S11.9)
- 内務省社会局職業課長事業実施について解説 (『道路改良』(S6.4、S6.5))  
**国家自ら失業救済事業を実施(国道工事直轄施行の制度)**  
生活困窮者の優先、なるべく機械を使用せず人を使うこと(通達)

65

### 【大滝集落救済の例】(大滝集落、昭和10年最盛期43世帯、266人)

- 昭和元年(1926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%までに下落、『日本の歴史24』215頁)  
将来の納税滞納額が200円(現在の50～100万円程度)に及び滞納地区になる
- 時局匡救事業として、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、別名救済路)が昭和8年4月からは万世大路(5号国道)改良工事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。  
その資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)

67

- 国道工事直轄施行の制度  
→内務省仙台土木出張所福島国道改良事務所創設(昭和6年4月)

【各年度の財源】(昭和の大改修 S8～S11 4ヶ年)

昭和8年度：時局匡救事業費

昭和9年度：時局匡救事業費

(内務省管分前年比44%、軍事費膨張『道路の改良』S8.12)

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(S.10 繰越分)

- ともあれ、S6～S10には道路改良が全国的に進んだという。  
道路整備が進むという本来の目的を達すると共に不況対策が功を奏する

66



【福島市街、旧国道5号スズラン通り、S6最初の直轄工事(舗装)】

68



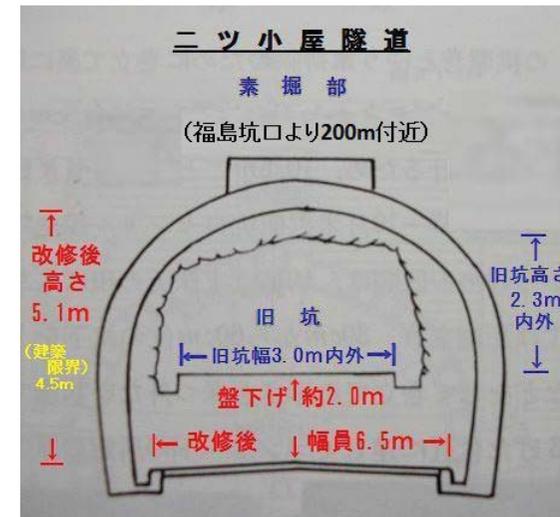
【大滝集落 昭和40年代前半『わが大滝の記録』より】



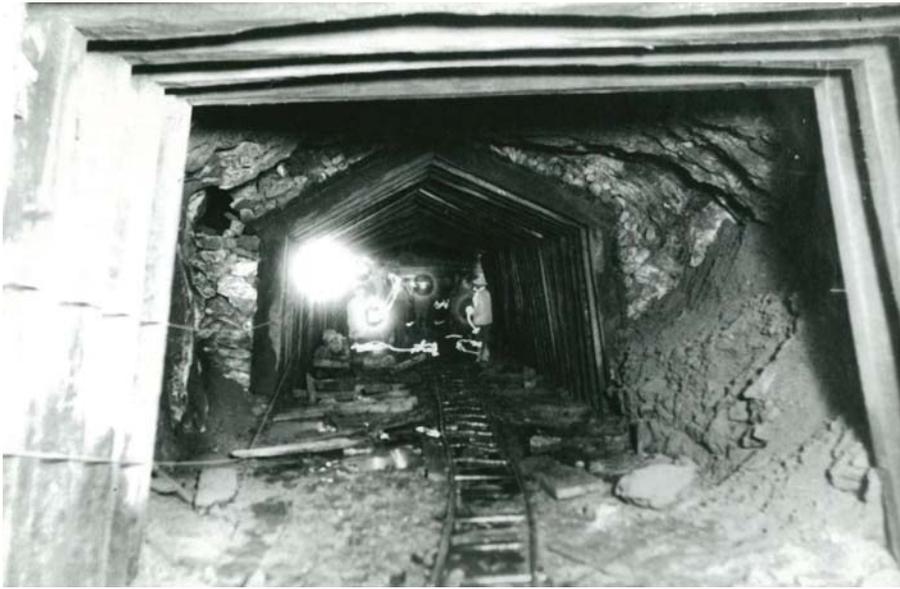
【大滝集落影もなし 平成24年12月】

## 2-2. 工事概要

- 大正から昭和初期にかけ、自動車保有台数が全国的に増加、自動車交通に適する道路の必要性。  
S元年:40千台 → S9:157千台
- 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。経年変化により更に断面縮小。万世大路は国道5号。
- 幅員も狭く屈曲も甚だしい箇所・急勾配箇所が多数あり自動車交通に適合せず。
- 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。



【昭和の大改修では、旧隧道の断面を切り下げた】



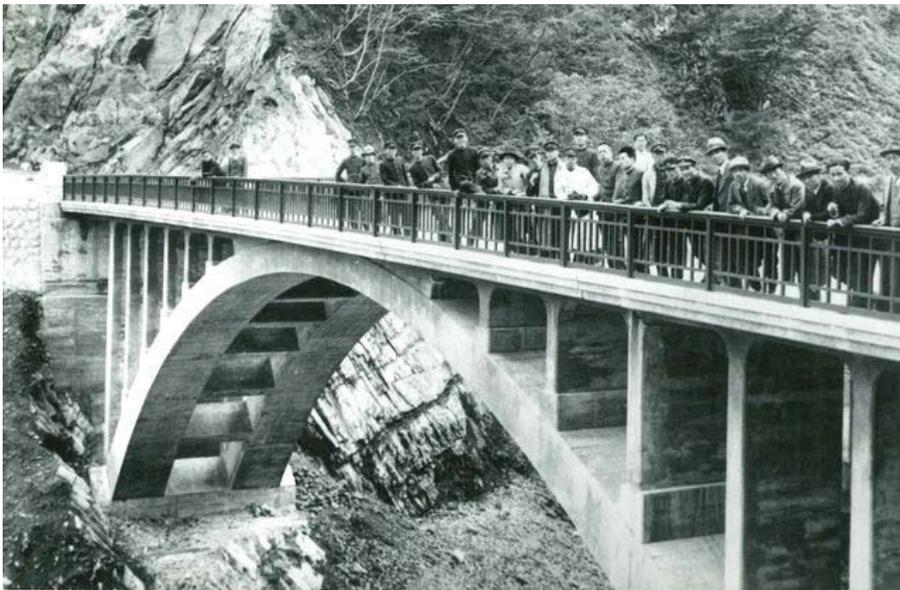
【栗子隧道現況 昭和9年頃】

73



【2代目新沢橋】

74



【「昭和の大改修」 3代目 新沢橋 昭和12年頃】

75



【無高欄の新沢橋(昭和31年夏)】

76



【第3代新沢橋現況】

77

## 3. 栗子国道改築

78

### 3-1. 栗子トンネル路線選定、1本案か2本案か

- 「昭和の大改修」工事担当者、正式事業前から調査に入る。事業開始以降は路線調査にアドバイス。戦後の栗子国道改築工事へ技術の継承。
- 路線の選定 → 現道の改良案。新トンネル建設案
- 地形、地質、気象、経済、換気、照明、建設費、維持費、費用便益、走行快適性、深雪等総合的に調査検討した結果、トンネル2本案(計画L=2,380m、L=2,670m)に決定。

(昭和37年2月6日日本省会議室、

本省：技監、道路局長、担当課長等、東北：局長、道路部長、所長等)

79

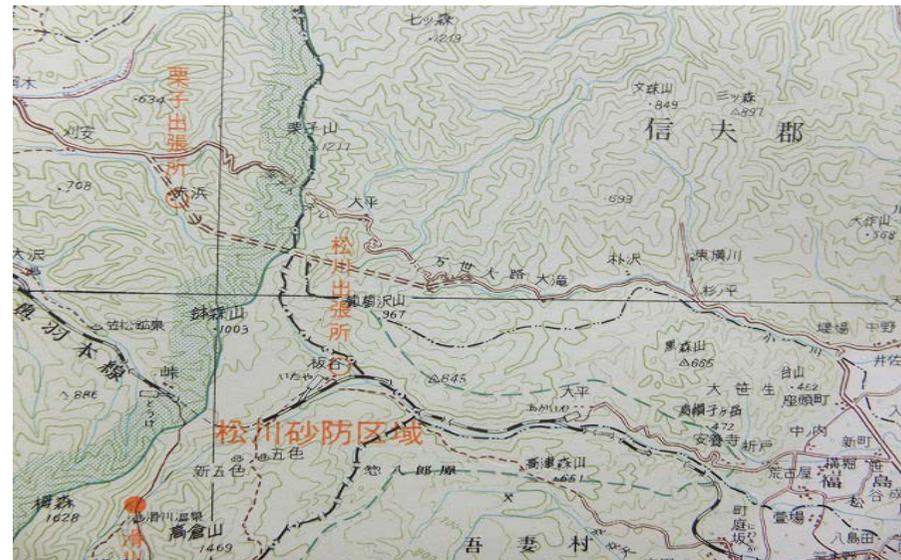


【栗子トンネル路線調査。栗子隧道福島側 100m手前 昭和28年頃】

80



【栗山トンネル比較路線平面図(『栗山峠にみる道づくりの歴史』より)】



【栗山トンネル1本案。昭和35年度事業概要

『阿武隈川上流改修史』より】



【栗山トンネル路線検討会議

建設省東北地方建設局福島工事事務会議室】

### 3-2. 栗山技術者、東北各地で活躍

- 栗山国道改築工事に従事した技術者はその後、東北各地に散らばり道路づくりに貢献

「この長大トンネルの新知識を習得した技術人脈によりその後、次々と技術の伝播が図られ東北の脊梁山脈を抜いて、経済、社会、文化の交流に貢献することになったのであります。」

(『栗山国道開通30周年記念講演会誌』(H9.2.15)

(元東北地方建設局長吉越治雄氏)より

「栗山峠の歴史」 終わり

ご清聴ありがとうございました。

栗子トンネル西口（米沢側）に現存する栗子隧道碑記を拓本し注釈して次に掲載する。

## 栗子隧道碑記

山形県令三島君之始拜官也大久保内務卿召問其施設方略君对以七事而修道路為首曰本県人民譬猶屏障室内而居不知障外况戶外乎不蚤祛此蔽則人智不開物産不興治不可得而施内務卿可之蓋山形在岩陸羽越之交界拳目皆崇巒峻嶺阪路險惡加之氣候嚴寒積雪或至六七丈牛馬往來纔在夏秋之間曩時候伯國其間者恃以為天險不敢有剽夷以故風氣不通民俗固陋窒滯故君之言及此君既赴任所則集諸屬官論以前意且曰自置賜赴福島險板谷之險即南方官道通上国者而積雪深阻運輸特難宜別開一路聞昔者上杉氏臣直江兼統欲通新道而不果其方位在赤浜刈安二村之間遣高木秀明往檢秀明抵二村遍索不得乃自刈安而登有一山屹然当前曰栗子山為山形福島界峻絶不可路以謂羽越通岩陸有大山脉画斷非穿其山腹則不可因建隧道之議衆多難之県令曰吾県四塞雖管内難相通故余月山且欲穴其腹何有於栗子乎月山者兩羽之巨鎮也乃移牒福島県協議申請得允以明治九年十二月起工先鑿一隧於刈安村長三十五間二月而成而栗子之隧則全山皆磐石開鑿甚難且入地漸深空氣不通県令乃購穿坑機器於米國一器之功效坑夫二十人引空氣軋器畢則空氣散坑中初穿隧自西方至是軋東方而用機器於西方自是二方競進然一日所穿猶不過數寸積二歲余隧中互聞鑿鑿之響衆始知相距近得氣而進県令親蒞督工夜半忽有大呼者曰兌矣一坑夫疾走來報也皆匍匐往視則西鑿與東鑿相交衆拊躍不已呼聲滿隧中矣十三年十月十九日也隧長四百八十二間高二間廣三間東西相合不差尺寸人乃服測算之至精与工事之能謹也蓋從米沢歷刈安至栗子約五里澁之沢在其半道從澁之沢登隧口直立百三十五間比之旧道板谷地勢卻高而所礙棧澗磬折蛇行人車平穩不覺其高稱之曰刈安新道十四年車駕北巡至山形十月三日由隧道赴福島是日行開道儀賜金百円上既還京勅褒山形県内修路諸事周到賜県令銅花瓶一雙又賞米沢以南新道開鑿之功賜錦一卷遂賜隧道名曰万世大路蓋取尚書万世永賴惟汝功之語也隧道之工殆五周歲而全竣工費金拾貳万六千九百余円其三万九千九百余円官補助之故米沢藩知事上杉茂憲其旧臣宮島誠一郎等及県官吏助役者凡一万五千余工其余皆課於民工既成籠章層疊人皆以之多県令曰聖明在上凡所利国家何為而弗成且工事則僚屬任之費用則官民給之余何功之有但起工未幾訛言紛興殆動朝議此為一大難事耳初県令諭管下以修路之急要而士民頑陋不能曉其意及修刈安道令置賜郡男女助役於是異議始起尋有肥薩之變訛言乘覺滋甚官因權停工役県令再三上告僅得不廢衆猶驚駭不已内外並攻県令毅然不動以謂是不可不先破蠶蠶者之胆乃架二石橋於刈安新道磬石為橋環以石欄所謂鑿鑿橋者宏壯雄麗山野之民所未目擊又架木橋凡五其大者一架松川一架羽黒川長各五十間諸橋成民始知修路之便又驚於觀美異議漸熄先是莊内三河橋亦成長二百間分為三土石雜築斷而又連極為奇觀至是闔県工役大略皆成矣栗子隧道成而南境之險平關山新道成而東境之險平三嶺三崎新道成而北境之險平独西境小国道未畢其他援羽根磐根早阪鳥揚阪在管内最鉅工凡諸道之成皆在五歲間故栗子之工為之終始焉於是崇巒峻嶺劃為坦途積雪深阻不足復慮諸車過栗子一日至四十兩馬十七八匹行旅百十余人自米沢至福島十二里余前日由板谷一馬五鞋今則一鞋而足県内運輸昔時不用車今則諸車至六千三百二十九兩商販四通物産益與向之蠶蠶者噴々弥新道之便県令乃告僚屬以往年所与大久保内務卿言曰吾不早告之諸君者誠恐事若不成非議必及内務卿夫穴山通道功固難期而異論並起内務卿亦逝吾故隱忍至今日其成功然後發之嗚呼此可以見県令用心之深也詳於謀事之始而堅干就功之後断以行之循序而不紊又能任用群材終始無貳所以克成大業是役高木秀明松井篤介島山融山任工事城親良佐佐木奉光酒井善助任會計中村章重掌測量村上楯朝在県庁庶務齋藤篤信毛利元義小倉道策等亦与有力而秀明親良於諸道工莫不預秀明奔走四方日夜不休五歲如一日尤竭力栗子曰工若不成隧吾葬所也可謂能以県令之心為心故車駕臨栗子特賜金百円其余各有差起工之初県令禱成功於受持神至是建祠隧道西口以大久保内務卿及上杉隴山君配享隴山君米沢賢侯節用與土産蠶絲之盛冠一方今運輸道開亦所以成君治績故祀之云又屬余紀隧道始末將建碑祠不命屬吏伊藤十郎平録狀來示願此一役闕涉闔県諸工事凡一県之榮悴与県令之進退存亡皆決乎此碑記之文不宜草略乃拋狀詮次寧繁而勿殺以告來者

明治十五年一月

陸軍大将兼左大臣二品大勳位熾仁親王篆額

編修副長官從五位重野安釋 選

正五位日下部東作書

東京 宮龜年刻

三島君が初めて山形県令に任ぜられた時、大久保内務卿が三島君を呼んで、山形県令としての政策方針をたづね三島君に向って七項目の施政方針をさづけて、そのうち道路改修を行なうのが第一番目であると言った。

本県の人民はまわりを切り立ったような険しい山にかこまれたその中に住んでいて、県外の事はわからず、まして国外のことなどなおのことである。このため道理をおおいかくして、知識もすすまず、産業も起こらず、治めて行くことは困難である。そこでこの工事を施工することを内務卿が許可した。そもそも山形県は岩代(福島県)、陸前(宮城県)、羽前(秋田県)、越後(新潟県)の中間に位置していて、周囲を見回せば高い峰々を仰ぎ見て、道は険しい急坂悪路だけである。そのうえ気候は寒く時には積雪が丈余にもなる。牛馬の往来もわずかに夏から秋までの間だけで、昔は諸大名がこの山岳を自然の防壁と考え、岩山をけづって良道をつくる事をわざと行なわなかった。だから他国との文物思想の交流はなく、住民はがんで考え方が狭く因習に閉じこもっている。だから三島君の指摘したのはこれである。三島君が山形県に赴任してまず行なったのは、県庁の役人を集めて前述の事情を訓示して、そして又言うのには、置賜から福島へ行くには板谷の険しい峠を越えて南方の国道に出て都の方へ出るには雪が深く物資の輸送が困難であり、別途に新道をつくるのがむづかしいと聞いている。昔、上杉氏の家臣直江兼続が新道を作ろうとして果さなかった。その道筋は赤浜刈安の二村の間であって、属官の高木秀明を調査に派遣した。秀明は二村に行って踏査し検討したが道路を通し得るルートが出来ないことがわかった。そこで刈安から登った所に一つの山が大きくそびえている。これが栗子山と言って福島、山形県界をなしており、険しくて歩くことも出来ない。そこで考えるのに羽越と岩陸(秋田、新潟、福島、宮城県)をさえぎる大山脈(奥羽山脈)はどうしてもその山腹にトンネルを掘る以外には道は通せない。そこでトンネル掘削の件をはかったが役人の多くがそれはむづかしくて出来ないと言った。

三島県令はそこで言った、我が山形県は四方が山でふさがれていて管内でさえも交通は不便である。以前に私は月山の山腹にトンネルを掘ろうと思った事があるのに、何んで栗子山で出来ないと言う事があるのか、月山は羽前、羽後両国にまたがる大山岳である。そこで福島県に書類を出し協議して政府に申請しその許可を得て、明治9年12月着工して、はじめに刈安村に一つのトンネルを掘った。その長さ35間で2カ月で出来上った。

しかし栗子トンネルは全山が皆な大岩石で開削が困難で、そのうえ坑中にはいるにしたがって空気が通わない。県令はそこでさく坑機器を米国から購入した。この一機の能力は坑夫20人に匹敵し空気を送って器械を回転させ、それで空気が坑中に放出される。初めトンネルを西方から掘り出したが(手掘り)、ここで東方からも掘り始め(手掘り)そして機械を西方(山形県側)に使用した。これから、東西両坑口から競争で掘進した。しかし一日の掘進度はなお5、6寸にすぎない。こうして2年余りすぎて坑中でお互いにノミの響きが聞え、皆んなが初めて距離の近いことを知り元気を出して掘り進んだ。県令は自ら現地に出張監督した。夜中に突然大歓声でさけぶ者がある。それは一坑夫が走って報せに来たもので、皆な腹ばいになって坑にはいって見れば、西からのノミと、東からのノミが相交っているのが見えた。皆んなおどりがあがってその歓声が坑中にいっぱいになった。この時が明治13年10月19日であった。

トンネル延長482間、高さ2間、広(幅)3間、東西からの坑道はわずかの差もなく合致して、人々は測量計算の精密さと工事の出来ばえに感服した。

おもりに米沢から刈安を通過して、栗子まで約5里、滝ノ沢はその半ばごろにある。滝ノ沢からトンネル口に登れば、直高135間ある。これを板谷の旧道に比べれば地勢は狭く高く、しかも岩を切り谷に橋をかけ、うねうねと蛇行してゆけば、人も車もなだらかでその高さを感じない位である。これを刈安新道と言った。

明治14年天皇が北国からまわって山形に来られ10月3日に栗子トンネルを通過して福島に行かれた。この日に開通式が行なわれて金100円を下賜された。

天皇が東京に帰られてから勅使が来て、山形県内道路改良にあたってすべて行き届いていると報賞されて、県令に銅花瓶一組を下賜された。又米沢以南の新道開削の功績を賞されて錦一巻を下賜され、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」の語からとったものである。

トンネル工事は5カ年を費して全く竣工した。工費は126,900余円で、そのうち31,900余円は国庫補助で、もと米沢藩知事上杉茂憲と、その旧臣の宮島誠一郎等および県官吏約15,000余人が工事に関係し、その他は皆な住民の負担としてこの大工事が終わった。これは県令が住民をいつくしむ心のあらわれであるとして住民が県令に感謝した。

県令は言った、これは天皇の御心である。すべて国家の利益となることは、為して出来ないと言う事があろうか、工事は県の役人が担当し、費用は国と住民とで負担するのだから、私に何の功があると言うのか。しかしながら着工して間もないころ根拠もないうわさが乱れとんで、これがため政府決定のこの大工事の取りやめの動きがあった、これこそ一大事である。

はじめに県令が管下の属僚に道路修築の急を要することを訓示したが、しかし士民ががんで県令の意図するところを悟る事が出来ず、刈安道を修築のために置賜郡の男女に命令して工事をさせた。この時にはじめて反対意見が起こった。続いて肥薩の変（西郷隆盛の反乱事件）があったために流言が勢に乗じてはなはだしかった。その時政府命令で工事を停止させようとしたが、県令が再三上告してようやく工事の中止だけは免かれたがなお世論はごうごうと不平をならして、内外から攻撃した。（内は庁内の属僚、外は住民）

しかし県令は泰然として動じないで、思うにごうごうと言う不平分子の気持を変えるには先手をとる外はないと考え、まず刈安新道に石橋を二箇所架けた。石畳をつんでアーチをつくり、石の欄干をとりつけたいわゆるめがね橋で広く大きく且つ美しく、このあたりの住民のいまだかつて見た事もないものである。また木橋を5カ所架けたが、その大きなものは松川に1カ所、羽黒川に1カ所かけた、橋長は各50間である。これらの橋が出来上ると民衆は、はじめて道路を修築したための便利さを知り、またその立派で美しいのに驚き、不平もだんだんと言わなくなった。先には庄内の三河橋が竣工した。これは延長200間で三ツに分けて出来ていて、土石をまぜて築造し、切れてはつらなり、大変めずらしいながめである。かくして県内の工事の大半が皆な出来上った。

栗子トンネルが出来て南境の交通路が開け、関山新道が竣工して東境の道路が開け、三崎新道が完成して北境の交通が可能となったが、ただ一つ西境の小国道だけが今もって出来ないだけで、其他猿羽根、磐根、早坂、鳥場阪は管内にある。最も大きい諸道の工事完成は皆この5カ年間に出来たが、栗子トンネル工事だけはこの期間の初めから終わりまでかかった。

そこで険しい峠を仰いではこれを削り、平坦な道路をつくったので積雪が深くても心配するには及ばなくなった。諸車が栗子を通るものが一日に40両、馬が17,8頭、旅行者が110人余りになった。米沢から福島に行くのに12里余で、以前は板谷経由で行くときは、馬1頭で5足のわらぢを要したのが、今は1足で足りる。県内の貨物運搬も昔は車を使わなかったが、今は諸車を合せて6,329両となって通商販売も自由で物産はますます盛んになり、これに対して今まで、県令を非難した人々も今度は逆に県令をほめそやし、新道の利便をたたえるのである。

県令はそこで属僚を集めて、以前に大久保内務卿から言われた事を話し、私がこれを諸君に話すのは早くはないかと恐れていた。この事業が若しも不成功に終わったならば、この非難のほこ先は必ず内務卿に及んだであろう。山にトンネルを掘り道路を通すことが成功するかしないかは容易な事ではない。だから反対意見が起こるであろうとは覚悟していた、内務卿も又なくなられた。だから私は今まで我慢していたが、ようやくその完成を見たのはじめて之を言うのである。嗚呼とためいきをした。これでいかに県令が深謀遠慮であったかを

思うべきである。詳細な計画を初めにして工事に着手してからは絶対にとどまることなく、計画の順序にしたがってみだれる事なく、又、よく能力ある人々を適材適所に任用して始めから終わりまで、当初の方針をまげずにやったことがこの大事業を完成させたわけである。

高木秀明、松井篤介、畠山融山を工事の責任者とし、城親良、佐々木奉光、酒井善助を会計係とし、中村章重は測量設計係として、村上楯朝は県庁内にいて庶務を担当し、斎藤篤信、毛利元義、小倉道栄等も又それぞれ協力した。そして工事責任者の高木秀明と会計の城親良は各所の道路工事に関係しないものはなかった。秀明は四方に奔走して昼も夜も休まず5カ年間も一日のようである。そのうち最も努力したのは栗子トンネルであった。そして秀明の言うのには、もしも工事が完成しなかったならばトンネルは我が骨を葬むる墓所であると。よく県令の心をもって我が心としたと言うべきであろう。

明治天皇が栗子に来られた時、秀明に百円を下賜された。その他の人々にも少しずつ下賜金があった。

起工のとき県令は工事の成功を受持神（保食神すなわち五穀をつかさどる神）に祈願したが、竣工後トンネル西口にはこらを建て、大久保内務卿および上杉鷹山君の霊をまつた。鷹山君は米沢の賢い城主で、節約を旨とし土地の産業を起こし、蚕糸業の盛んな事は羽州で一番である。

今その輸送の道路が開通したのもまた鷹山君の治績がもたらしたものである。だからこれを祭るといふ。又私にトンネルの顛末を記録するよう委嘱され、いまその碑を建てようとしている。属吏伊藤十郎平に命じ、詳しく状況を記録して来たのである。

振り返って見るに、このトンネル工事は広く県下の諸工事に関連がある。およそ一県が栄えるか、衰えるかは県令の行動とともに存亡はみな県令次第できるものである。この碑記の文章は取捨選択がまづく、すなわちまづ記録によって文章を書き、その後手を入れたものだから、繁雑すぎて後からこれを読む人の興をそぐことのないことを願うものである。

（解説 佐々木幸、注釈 小林泰夫）

## 【栗子隧道碑記】

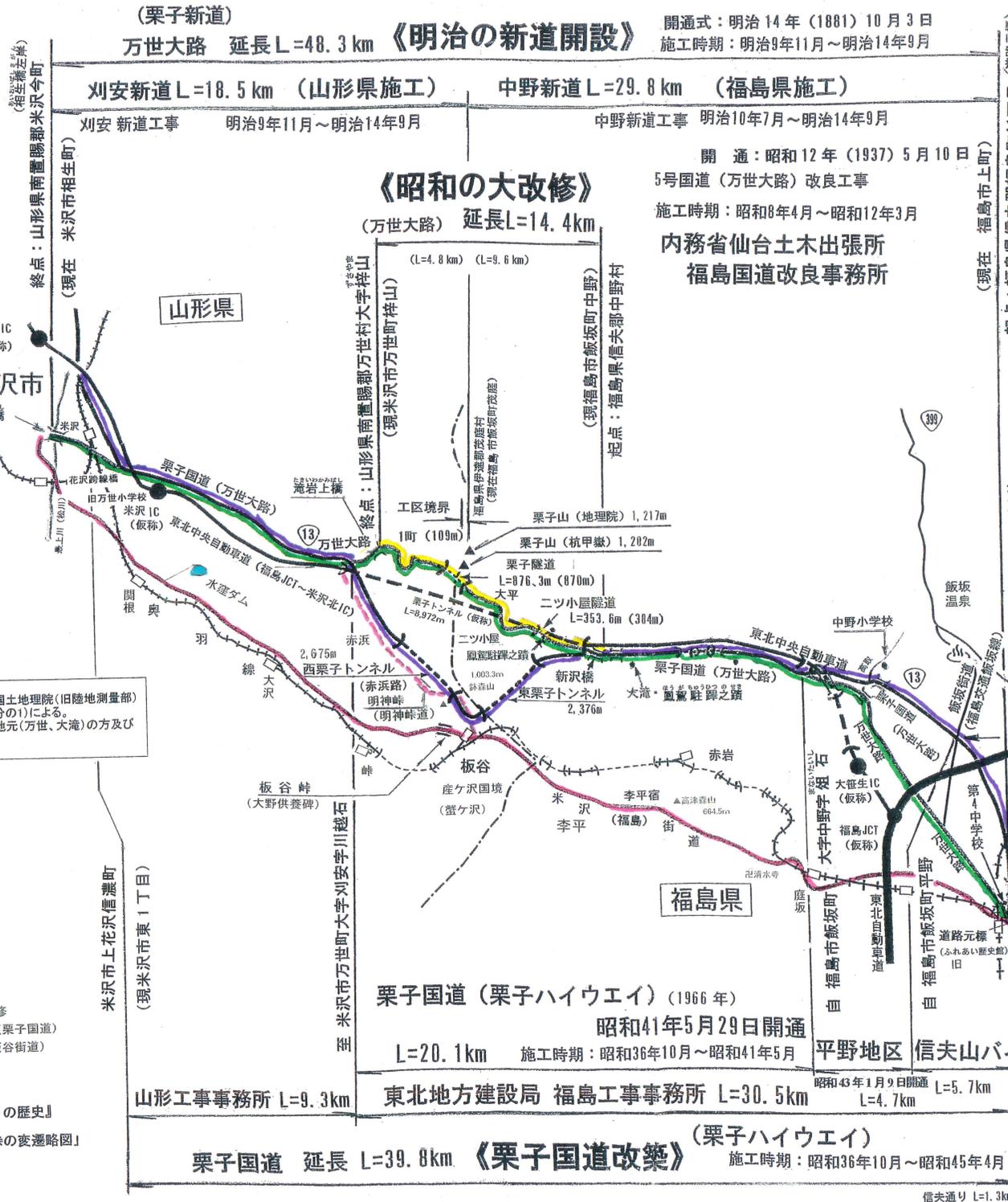
明治期の栗子隧道工事に関して記された石碑で、隧道の米沢側坑口に建立されていた（現在は、福島河川国道事務所栗子国道維持出張所構内に移設されている）。碑文の内容は、栗子隧道の工事報告に止まらず、なぜ万世大路の建設が必要であったか、当時の東北はもとより日本全体を俯瞰したうえで山形県内の社会情勢・道路状況等を述べ、道路完成後の交通状況などまで記している。また、万世大路の名前の由来について記すと共に、三島通庸県令（県知事）や事業実施上の総務や工事、測量などの各担当責任者をも顕彰しているものである。その担当者は、工事責任者：高木秀明土木課長（後福島県伊達郡長）等、会計係：城親良等、測量設計係：中村章重、庶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

訳者：佐々木 幸（福島市） 注釈：小林泰夫（建設省福島工事事務所調査課長）

『栗子トンネル工事誌』（1968年（昭和43年）7月、建設省東北地方建設局福島工事事務所）から転載

# 「万世大路変遷概要図」



(栗子新道)  
万世大路 延長 L=48.3 km **《明治の新道開設》**

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

刈安新道 L=18.5 km (山形県施工)  
刈安 新道工事 明治 9 年 11 月～明治 14 年 9 月

中野新道 L=29.8 km (福島県施工)  
中野新道工事 明治 10 年 7 月～明治 14 年 9 月

**《昭和の大改修》**  
(万世大路) 延長 L=14.4 km

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

二つの栗子山  
\*「栗子山(地理院) 1217m」は、国土地理院(旧陸地測量部)発行の地形図(5万分の1, 2.5万分の1)による。  
\*「栗子山(杭甲嶽) 1202m」は、地元(万世、大滝)の方及び「三島文書」等で云う栗子山です。

- 凡 例
- 旧万世大路
  - 昭和の大改修
  - 現国道 13 号(栗子国道)
  - 米沢街道(板谷街道)

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

- 国道 13 号起点関係
- 1920 年 4 月 1 日(本町交差点・旧福ビル角)  
旧国道 5 号の分岐点となる(旧道路法施行)  
起点は東京日本橋(国道 4 号と上記分岐点まで重複)
  - 1952 年 12 月 4 日(本町交差点・旧福ビル角)  
国道 13 号起点(同上分岐点)となる(新道路法施行)
  - 1953 年 7 月 7 日(本町交差点・旧富士銀行角)  
起点移動(平和通り国道 4 号へ区域変更)
  - 1973 年 4 月 17 日(国道 4 号・舟場町交差点)  
起点移動(平和通り国道 13 号へ区域変更)

- (信夫山バイパス、上り線 L=5.7 km)  
昭和 50 年 (1975) 3 月 29 日開通
- (信夫山バイパス、下り線 L=5.7 km)  
昭和 45 年 (1970) 4 月 8 日開通
- (信夫通り L=1.3 km・福島県都市計画道路)  
昭和 44 年 (1969) 4 月 1 日開通 (3/29 国道 13 号区域変更)
- (平和通り L=0.6 km・福島市都市計画道路)  
昭和 27 年 (1952) 頃まで一応整備
- 昭和 28 年 7 月 7 日国道 4 号に区域変更
- (昭和 48 年 (1973) 4 月 17 日国道 13 号に区域変更)

\* 本図は、万世大路研究会作成のものである。  
\* 事業名として表示している(明治の新道開設)(昭和の大改修)(栗子国道改築)は、作成者が個人的に使用しているものです。なお、「栗子国道」は当時の建設省の正式な改築事業箇所名である。  
(平成 24 年 3 月 鹿野貞男作成)

栗子国道 延長 L=39.8 km **《栗子国道改築》** (栗子ハイウェイ)  
施工時期：昭和 36 年 10 月～昭和 45 年 4 月

山形工事事務所 L=9.3 km

東北地方建設局 福島工事事務所 L=30.5 km

昭和 43 年 1 月 9 日開通 L=5.7 km  
L=4.7 km

信夫通り L=1.3 km 平和通り L=0.6 km