

速報「中野鉾山坑道（零番坑）に到達」

——青葉学園大桁園舎跡も確認——

大滝会特別会員 鹿摩貞男

はじめに

中野鉾山については先に、『青葉学園探索記、蛇体道・青葉谷遠し—大滝周辺の鉾山と青葉学園の創設—』平成29年10月 (<http://ootaki.xsrv.jp/aobatansaku.html>) においてその概要を紹介したところである。

その際大滝会の皆様からの聞き込みにより鉾山（零番坑坑口）のおおよその位置について見当をつけて報告していた。ただ実地に確認したものではないので、木々の葉が落ちる晩秋に実地に確認することとしていたものである。今回大滝会の皆様のご協力のもと中野鉾山の零番坑（通洞坑）の位置を確認することが出来たので報告する。また零番坑の小川上流にあった西側の鉾山道路と小川を渡る木橋、近くの名瀑小川滝の位置など、先の報告では未確認のままの見当違いの不十分なものがあつたので、今回確認した結果改めて紹介させて頂くものである。

併せて、青葉学園大桁園舎の位置についても前回報告では、ずれていたことが確認出来たので、今回改めてその位置について推定し直してみたものである。

鉾山道路と中野鉾山（通称あかがね）施設群跡

平成29年11月19日（日）現地9時集合、福島市は例年より7日（昨年より4日）早い初雪となった。^{おおけた}大桁（福島市飯坂町中野字大桁）の現地中野鉾山跡でも雪が舞う天候であつたけれども、時折日が差し風もなくまずまずの探索日和であつた。

さて現国道13号中野第2トンネル（L=789m）の福島側（字出来沼^{できぬま}）と米沢側（字泥足袋^{どろたび}）の両坑口は旧国道に接していて、出来沼～大桁～泥足袋約1km間の旧道は、トンネルでショートカットされたような形になって新国道13号（中野第2トンネル）が建設されたところである。

（写真-1①②、写真-2①②）



写真-1① 国道13号中野第2トンネル福島側坑口（字出来沼）。右側東北中央自動車道（E13）中野大橋橋脚P7、その奥が旧国道、約300m先大桁がんげ、崩壊箇所



写真-1② 現国道13号中野第2トンネル米沢側坑口（字泥足袋）。左上E13朴沢大橋、左側が旧国道（旧万世大路）、約200m先カーブ（大橋P3橋脚）箇所。

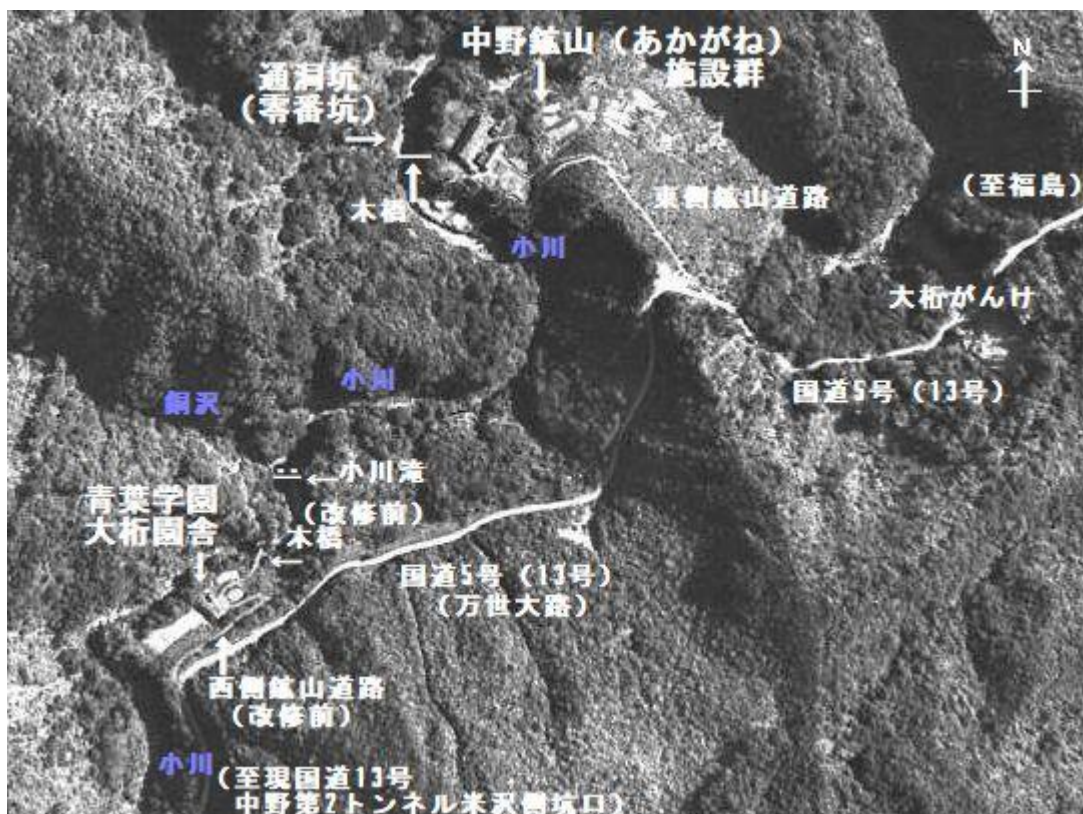


写真-2① 旧国道13号、中野第2トンネル(米沢側)から福島側へ約0.5km地点のカーブ箇所。東側鉱山道路入口はすぐ奥。このカーブに鉱石を運んだという。



写真-2② 旧国道13号カーブ箇所福島側、米沢側を望む。東側鉱山道路入口(右側)。

中野鉱山(通称「あかがね」)は銅鉱山で、小川沿にあるその旧道の間中部(字大桁)の小川対岸(左岸)に坑道(銅鉱石採鉱現場)があり、手前右岸の平地に鉱山関連の施設があったものと思われる。中野鉱山に行くための鉱山道路(仮称)は、旧国道の間中部に大きなカーブ箇所があり、そのカーブ起点付近(福島側)から取付いている(参考写真-1)。



【参考写真-1】 大桁地区空中写真:中野鉱山(あかがね)・青葉学園大桁園舎(米軍撮影)。国土地理院提供(一部加筆) S230608



【参考写真-2】大桁がんげ崩落箇所延長約 100m、福島側から望む。写真奥電柱箇所は旧国道(万世大路)米沢側、当該箇所から約 100m先が東側鉾山道路入口。H160417 dark-RX 様提供

ところで余談になるが、その取付部から旧国道を 100mほど福島側へ行くと「大桁がんげ(崖)」(崖の全高は推定 100m程度)といわれた難所になり、延長約 100mにわたって旧国道が崩落し現在は不通となっている。従って、中野鉾山へ行くためには中野第 2 トンネル米沢側坑口に向かって左側の旧道を入れて行くことになる。(参考写真-2、写真-3①②)



写真-3① 大桁がんげ・崩壊箇所米沢側から福島側(電柱箇所)を望む。左側転石(大石)は参考写真-1に見えるもの。がんげの高さは全高推定約 100m。



写真-3② 大桁がんげ・崩壊箇所米沢側手前の断崖状況。石積付近から、眼下の小川を望む(高さ推定 70~80m)。

中野鉾山に話しを戻す。前回報告書の通り東側の鉾山道路は、旧国道の取付箇所から延長約 200m、幅 3~4m、10%程度の下り勾配でほぼ北側に向かって設置されている。終点は小川溪谷右岸、崖の上の平地である。(写真-4①~④)



写真-4① 東側鉾山道路、中間点から終点側(カーブ箇所付近)を望む。

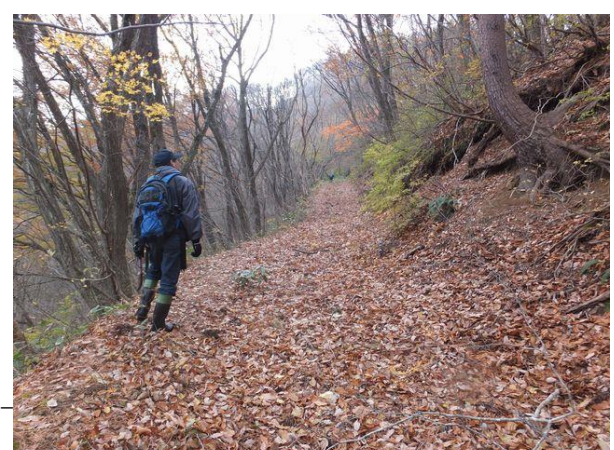


写真-4② 鉾山道路カーブ箇所付近から入口側(旧国道 13 号)を望む。



写真-4③ 東側鉱山道路終点、カーブ箇所から望む。
写真奥が平地西側(浮遊選鉱場跡か)。



写真-4④ 東側鉱山道路終点、平地西側入口付近
からカーブ箇所を望む。

ある程度の広がりを持つこの平地には中野鉱山の施設群が設置されていたと考えられる。これはすべて推測だけでもその中央部に中野鉱山事務所(住所:福島市飯坂町中野大桁一※、『昭和39年本邦鉱業の趨勢』昭和41年1月、通商産業大臣官房調査統計部)があり、小川上流の西側には昭和34年1月設置の浮遊選鉱場※※があったと思われ、小川下流の東側には従業員の宿舎があったのではないかと考えられる。(写真-5①②)



写真-5① 小川溪谷右岸上の平地(中野鉱山施設群跡)、西側及び中央部全景。左上西側笹原は浮遊選鉱場跡か、中央の建物基礎は事務所跡か。鉱山道路から望む。



写真-5② 小川溪谷右岸上の平地(中野鉱山施設群跡)、東側全景。従業員宿舎跡か。鉱山道路から望む。

※ 信夫郡飯坂町が福島市と合併したのは昭和39年1月1日である。住所データは昭和39年12月現在、従って昭和39年12月現在鉱山事務所が当該地に実在していたことになる(中野鉱山は昭和39年に閉山)。

※※ 浮遊選鉱場設置:『福島県産産誌』88頁。浮遊選鉱法は、鉱石を粉碎し水・起泡剤・捕集剤を加えて攪拌し、発生した泡に有価鉱物を付着・浮遊させて廃石と分離する方法で、選鉱場はその選鉱操作をおこなう工場設備(『銅ビジネスの歴史』JOGMEC、webサイトより整理)。

平地の左端(西側)は、鉱山道路の終点で他から一段低くなっていて今熊笹が生い茂っている。ここには建物基礎(コンクリート布基礎)があるが、あとで紹介する住居跡とは異なるもので、鉱石運搬路に近い位置にあること、その広さなどから昭和34年1月設置の浮遊選鉱場跡ではないかと推測する。昭和23年6月撮影の空中写真を見ると、もちろんそのような建物はないけれども、敷地を造成したらしいことがうかがわれ小さな建物のようなものが見える。(参考写真-1参照)

この平地の西端（法肩部）ではコンクリート構造物遺構や太い木材断片が残存しているが見られるけれども、選鉱設備関連のものではないかと推定される。また、この平地の北側は小川になるがその崖の上からは坑道（零番坑（通洞坑））跡を望むことができる。（写真-6①～④）

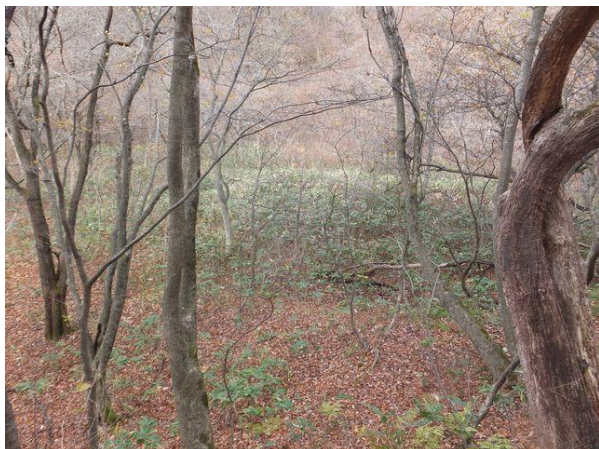


写真-6① 平地西側(浮遊選鉱場跡か)を
鉱山道路から望む。



写真-6② 平地西側の区画が広い建物基礎。
昭和34年1月設置の浮遊選鉱場
跡か。



写真-6③ 平地西側の法肩部、鉱石運搬坂路左側
のコンクリート構造物遺構(左右とも)。
選鉱場関連遺構か。

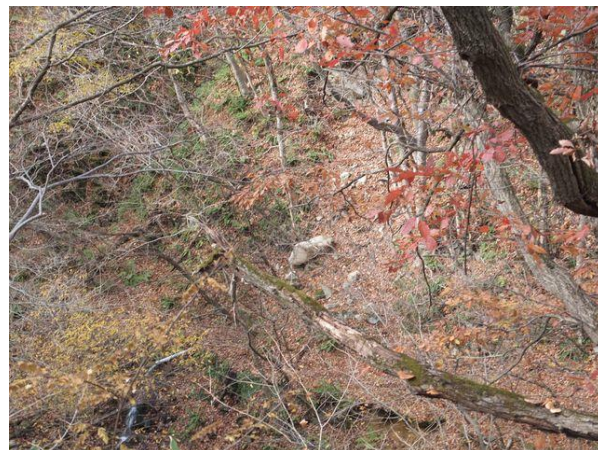


写真-6④ 平地西側(想定浮遊選鉱場跡)から
小川対岸零番坑跡を望む(中央転石
箇所)。その手前に細長い作業ヤードが
見える。左側排水パイプは旧坑道からと
思われる。

その西側の平地から一段あがって上の平地中央部にはやはり住居跡とは異なる広い建物基礎が遺されている。おそらくここが中野鉱山の事務所跡ではないだろうか。さらに平地の東側一帯には建物基礎が残存しているけれども、小さく区画されており、従業員（作業員）宿舎跡ではないだろうか。（写真-7①～④）



写真-7① 平地中央部(中央奥の建物基礎、鉱山事務所跡か)を鉱山道路から望む。



写真-7② 平地中央の建物基礎、鉱山事務所跡か。



写真-7③ 平地東側全景、建物基礎の区画が多く狭い。従業員宿舎跡か。



写真-7④ 建物基礎の区画が多く狭い。従業員宿舎跡か。

さて、鉱山道路の終点の平地の西側は高さ 4~5mの急な斜面になっていて、その急斜面には、人一人通れる程度の坂路（鉱石運搬路）が上流側から下流側に取り付けられている。高野副会長さんはその坂路を、戦前昭和 19 年頃（小学 6 年生）銅鉱石をカマスに入れて毎日 10 回ほど上の旧国道まで運んだ記憶があるということである。木村会長さんもやはり小学校の時に鉱石運搬をした記憶があるとのことである。（写真-8①②）



写真-8① 鉱石運搬坂路(人道)、下から望む。
左上は、平地西側(推定浮遊選鉱場跡)。



写真-8② 鉱石運搬坂路、後ろは推定鉱石集積所。
戦前小学生の頃カマスに鉱石を詰め旧国道まで運搬。高野英治大滝会副会長。

その旧斜面と小川との間にはちょっとした平地があり、その敷地を確保するためであろうか、石積(玉石による^{からづみ}空積)が見られる。その平地の北側にその鉱石運搬坂路の上り口があり、平地は、零番坑から運ばれてきた原石の集積場及び鉱石を選り分けるところになっていたのではないかと思われる。また平地には、建物あるいは土留めにでも使用されたのであろうか木材片があちこち見られる。その平地の北側(坂路の上り口付近)では、川側が大きく浸食され、トロッコのレールと思われるものが剥き出しになってぶら下がっている。その辺りが坑内から続くトロッコ線路の終点ではないかと考えられる。また、抉られた断面を見ると、捨てられたズリ(原石から選り分けられた土石類)と思われるものが見られる。高野副会長さんによれば、その平地は昔はもっと広がったということである。(写真-9①~④)



写真-9① 鉱石運搬坂路下の平地。木材遺構が散在しており何らかの建物が有った可能性が高い。



写真-9② 鉱石運搬路下の平地、敷地確保のための石積か。



写真-9③ 右岸(手前流出箇所)、トロッコ線路終点か、線路が残存。写真中央上は鉱石運搬坂路、右側は鉱石集積所と想定される。



写真-9④ 滑車(直径約40cm)。トロッコ終点付近の右岸河原。木橋架設地点想定箇所、右岸。

零番坑(通洞坑)跡と木橋跡

その推定トロッコ終点付近(平場北側)から数十メートル先の対岸(左岸)下流を見ると、高さ5、6m程度の河岸に排水パイプが突き出ていて勢いよく水が吹き出し、その上に崩壊した斜面が見える。鉱山の坑道入口は、川岸のすぐ上にあると大滝会の皆様から伺っていたけれども、その崩壊箇所が零番坑と通称された通洞坑坑口跡であるに違いない。今回案内して頂いた大滝会役員のかた達にも、中野鉱山の坑道跡であることを確認して頂いた。また、以前来たときに旧国道のカーブ箇所でお会ったキノコ取りの同年輩の男性によると、小川対岸に確かに鉱山跡があり、現在、坑道は埋められているが、パイプで排水されているのを見たことがあると話をして頂いた。(写真-10①②)



写真-10① 上流右岸(推定トロッコ線路終点付近・河岸流出跡)から下流左岸木橋遺構付近(零番坑、排水箇所)を望む。右側に残存トロッコレールが見える。

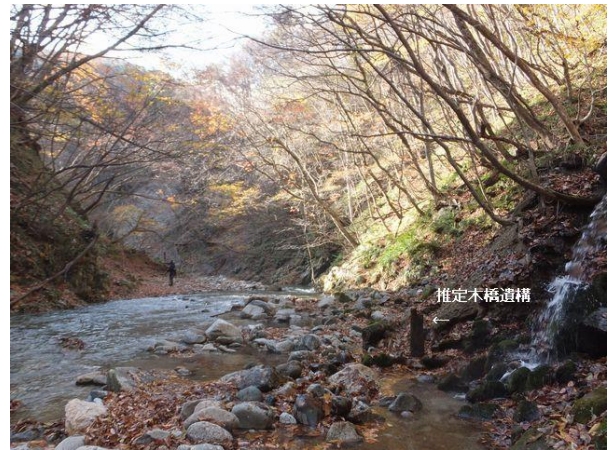


写真-10② 下流左岸(零番坑、排水箇所前)から上流右岸(推定トロッコ線路終点付近)を望む。木橋遺構(橋脚か)が見える。

なお、前後するが通洞(坑)とは、山麓または山腹からほぼ水平に掘削された坑道で主要な運搬坑道のことをいう。排水、通気にも使用される。(「鉱業関係用語集」金属鉱業事業団(現独立行政法人 石油天然ガス・金属鉱物資源機構(JOGMEC))。この通洞坑から各鉱脈(鍾)へ坑道が掘削され採鉱されていた。中野鉱山ではこの通洞坑が「零番坑」と呼ばれていたようである。

中野鉱山では、1号鍾～7号鍾・笹の平鍾・銅沢鍾の9箇所の主な鉱脈があったようで、通洞坑坑口からの距離が示されているが0.3～1.3kmとなっている。このうち銅沢鍾（鉱脈）に至る坑道延長（通洞坑部含む）1.3kmが最長で、小川上流にある銅沢あたりの鉱脈（鍾）を指すと思われるが銅沢の小川合流点までの直線距離は0.5km程度なので、相当山奥まで延びていたものであろう。

（参考『福島県産産誌』福島県、昭和40年3月）

ところで、その通洞坑跡に行くためには小川を渡河して行かなければならないけれども、大滝会理事の斎藤さんが渡った後を辿って筆者も渡り左岸に上った。河原から5m程度の高さに排水パイプがあって、その上がまさに零番坑と呼ばれた通洞坑の跡らしくそこだけ崩壊斜面のようになっている。メジャーを持参していなかったので目測となるけれども幅は3～4mはあると思われ、高さも同程度の様に思われた。閉山後坑道を塞ぐために山を崩して坑口を埋め戻したものと考えられる。また、坑口跡の前には幅3～4m程度の平場（作業ヤードか）があり上流側へ20～30m程度続いている。かつて左岸側（零番坑側）にも建物があったとのことであるが、現地の状況から大きな建物は想定しにくく、簡単な休憩小屋でもあったものであろうか。或いは坑道掘削のためには火薬を使用したはずで火薬庫（2級）若しくは火薬取扱所でも建てられていたのかも知れない。（写真-11①～⑥、写真-12①～③）



写真-11① 写真中央転石(大石)箇所、閉塞された零番坑(通洞坑)跡。その下、排水パイプで湧水を処理。小川河原から望む。



写真-11② 零番坑跡、上流側から望む。



写真-11③ 零番坑跡、下流側から望む。



写真-11④ 旧坑道からの湧水の排水処理と思われる。



写真-11⑤ 零番坑前の幅 4m程度、延長 20m程度の平場(作業ヤードか)、上流側(零番坑前)から望む。



写真-11⑥ 平場(作業ヤードか)、下流側から望む。この平場には建物があったかも知れない。



写真-12① 左岸・零番坑付近から対岸(右岸)推定選鉱場跡を望む。



写真-12② 作業ヤード下流端付近から小川下流を望む。

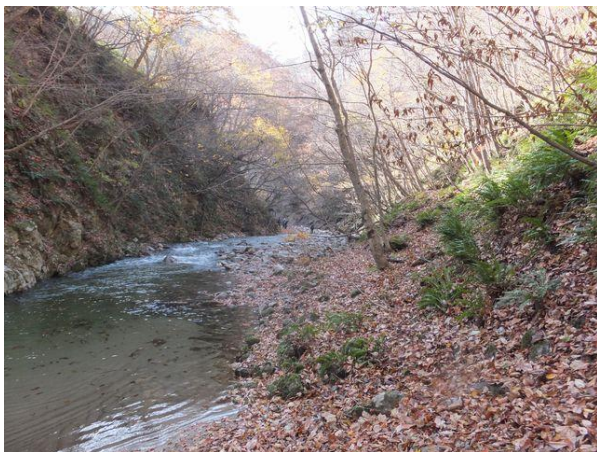


写真-12③ 作業ヤード下流端付近から小川上流を望む。人がいるところはトロッコ終点。

小川には低い位置に木橋が零番坑付近に架けられていたという。高さ的には坑口前の作業ヤードと同程度と思われる。位置的には判然としないけれども、零番坑前の少し上流の川岸に橋脚(橋杭)遺構のようなものが確認された。いずれにしてもその辺りに木橋があったものと思われる。その少し上流側には小さい沢が流れ込んでいて、木橋は零番坑と沢の中間付近に設置されていたと思われる。左右の河岸の状態なども相当に変化しているようで、先に紹介した右岸

のトロッコレール箇所はもっと敷地があったものと考えられるが浸食され往時の様子は分からない。今回現地では木橋があったことは確認出来たけれども、木橋前後の取付状況など詳細については大滝会の皆様も記憶が薄れていて不明であり、写真などの新たな史料の発見を待ちたいと思う。(写真-13①~③)



写真-13① 零番坑前上流側、木橋(橋脚)遺構と思われる木柱。



写真-13② 木橋橋脚(橋杭)遺構と思われる木柱、切り欠きが見える(方杖(ほうづえ:斜めの支柱)用か)。



写真-13③ 左岸木橋遺構付近から右岸(河岸流出跡)トロッコ終点付近を望む。

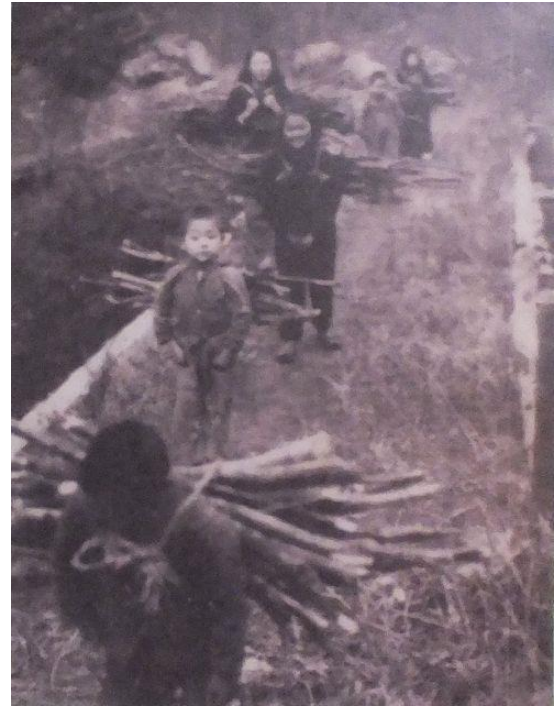
通称「あかがね」と呼ばれた中野鉦山の坑道(零番坑)跡と関連施設の確認を終えたので、西側鉦山道路と青葉学園大桁園舎跡、小川滝の確認に向かう。

西側鉦山道路跡と木橋跡

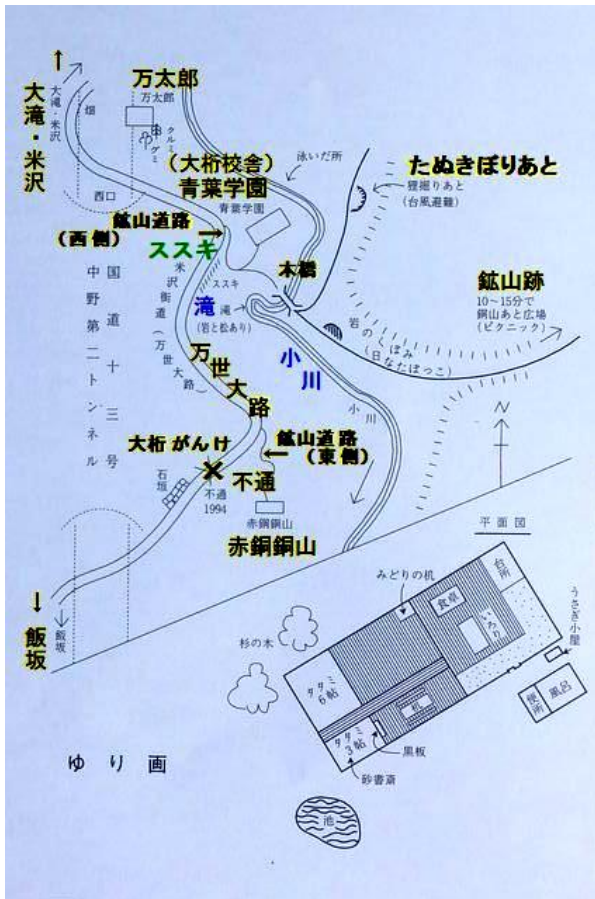
西側の鉦山道路は、昭和23年6月撮影の空中写真(参考写真-1参照)によれば、現在の国道13号中野第2トンネル米沢側坑口の旧道分岐点から約200m福島側へ進んだ所のカーブ箇所から別れて小川を渡って行くものである(以下旧鉦山道路という)。そのカーブ箇所には、現在東北中央自動車道(E13)朴沢大橋のP3橋脚が建っている(写真-14①)。この旧鉦山道路はその橋脚の手前を通り小川を横架する木橋(参考写真-3)まで延長100m程で、途中にS字カーブがある。そのカーブのところには多分中野鉦山関連の事務所があつて、青葉学園が昭和21年10月蛇体園舎(旧茂庭村)からの引っ越し先となり「大桁園舎」として昭和23年10月旧大笹生村(現在福島市)俎山園舎に移転するまで使用された。その位置関係について当時の学園関係者の描いたスケッチがあり大変参考になる。空中写真とほぼ同じ配置で正確な記憶に基づくスケッチであることが分かる。(参考写真-1参照、参考写真-4)



写真-14① 旧国道 13 号(万世大路)、現国道 13 号
中野第 2 トンネル米沢側坑口から約 200
m 地点のカーブ箇所。正面の橋脚は、
東北中央自動車道(E13)朴沢大橋 P3
橋脚。

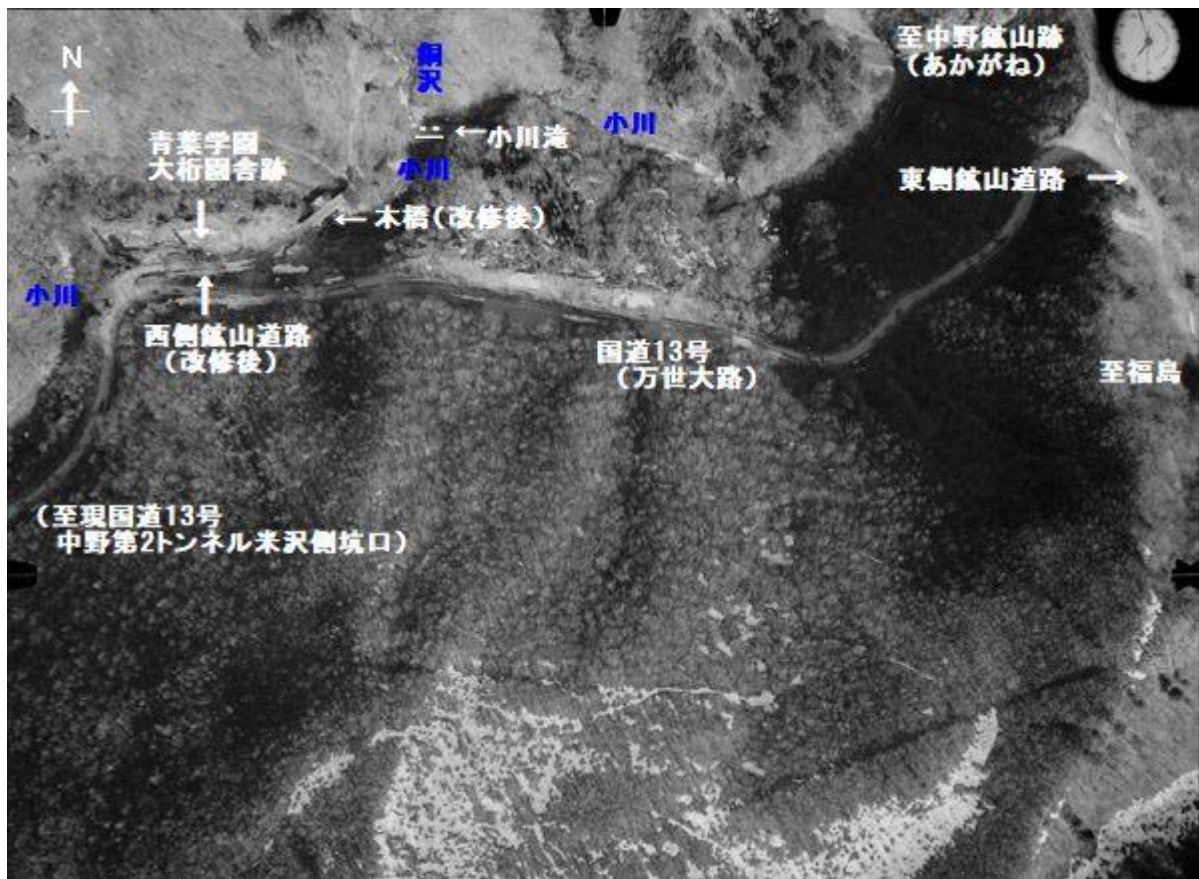


【参考写真-3】 木橋(西側鉾山道路、改修前)
青葉学園様提供 昭和 22 年頃
(『50 年史』)



【参考写真-4】 昭和 23 年頃、青葉学園大桁園舎と
中野鉾山関連図 青葉学園様提供
一部加筆 (『50 年史』)

この旧鉾山道路は、木橋を含め後に改修されているようである。昭和 41 年 3 月撮影の空中写真によれば(参考写真-5)、鉾山道路は旧国道 13 号への取付箇所(旧鉾山道路とほぼ同一地点)から木橋まで真っ直ぐな広い道路に改修されている。また、木橋も幅の広いしっかりしたものに架換られているようだ。その改修時期は不明であるが、戦後の早い時期ではないかと思われる。



【参考写真-5】 大桁地区空中写真:中野鉱山(あかがね)・青葉学園大桁園舎。
 国土地理院提供(一部加筆)S43.3.12

その木橋を鉱山関係者のジープが渡って行くのをよく見かけたということである(木村会長談)。古い木橋は前出の通り(参考写真-3 参照)人道橋のようである。その木橋を渡って対岸にも鉱山道路が続いており、青葉学園スケッチによれば鉱山跡が見られたという。また実際にその鉱山跡を見たことがあると木村会長さんは仰っていた。これは推測であるが、これらの鉱山についても戦後も稼行(鉱物を産出すること)されていたのではないだろうか。

改修された結果、旧鉱山道路は消失しその跡を辿ることは現在出来ない。従って青葉学園の大桁園舎の明確な位置もわからないということになる。鉱山道路の旧国道13号への取付箇所(入口)は、朴沢大橋の工事などによりすっかり改変され往時の面影はないようである。我々は、朴沢大橋のP2橋脚とP3橋脚との中間辺りから法面を下り、藪のりめんの中に鉱山道路と思われる残存遺構を大滝会の皆様の案内により確認することができたけれども、これは改修後の鉱山道路であろう。その先に木橋遺構があったのでほぼ間違いないと思われる。鉱山道路跡の藪やぶは冬場でも酷いので青葉の季節には到底歩けないと思われ、数年を経ずして雑木が生い茂り道路遺構も確認出来なくなるであろう。(写真-14①~⑤)



写真-14① 旧国道13号(万世大路)、現国道13号: 中野第2トンネル米沢側坑口から約200m地点のカーブ箇所。正面の橋脚は東北中央自動車道(E13)朴沢大橋P3橋脚。



写真-14② 旧国道13号(万世大路)カーブ箇所(復原)、E13朴沢大橋左側P3橋脚、右側P2橋脚。旧西側鉦山道路はその中間付近に取り付いていた。改変され往時の面影はない。



写真-14③ 西側鉦山道路跡(改修後)、青葉学園大桁園舎付近か(杉の木付近)。旧国道カーブ箇所下から木橋遺構方向を望む。



写真-14④ 西側鉦山道路跡(改修後)、木橋(小川)方向を望む。青葉学園大桁園舎付近か。すぐ木橋遺構。



写真-14⑤ 西側鉦山道路跡(回収後)、旧国道入り口方向を望む。青葉学園大桁園舎付近か。写真左上側E13朴沢大橋P3橋脚、その奥は小川対岸P4橋脚。

藪こきの後、残存鉦山道路の眼前に木橋遺構が現れた。手前右岸には残存橋脚があり、対岸左岸にも橋台或いは橋梁上部工の部材が残存しているのが確認された。また、対岸には鉦山道路と覚しきものも確認され、青葉学園スケッチにある道路であろう。そこには、前述のように鉦山跡があったという。木橋の規格や幅員、延長などの諸元は残念ながら不明である。(写真-15①~⑤)

また、当該箇所の下流には、旱魃かんぼつの際に「雨乞い」神事のおこなわれた所があったという。河原にある岩盤の窪地に水をくみ上げ神官が祝詞を奏上し「雨乞い」をおこなったもので、少なくとも戦後

2 回実施されたと高野副会長さんに教えて頂いた。

(写真-15⑥)



写真-15① 手前小川右岸、西側鉢山道路木橋遺構全景、左岸対岸に橋台部・上部工部材が残存。その奥の左右に鉢山道路が見える。



写真-15② 対岸左岸の橋台部及び上部工の部材が残存。その奥に左から右へ道路が見える。

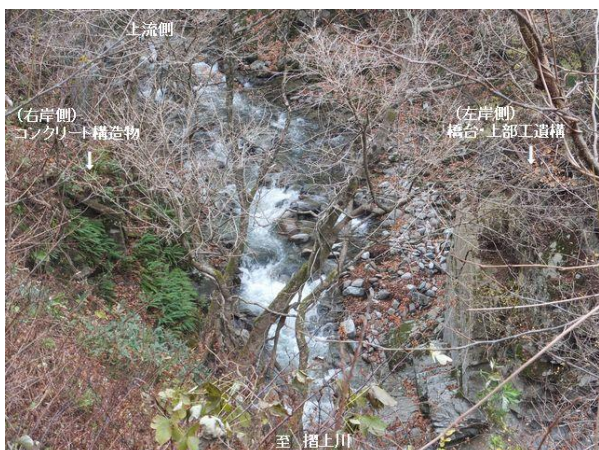


写真-15③ 旧国道 13 号(万世大路)E13 朴沢大橋 P2 橋脚付近から木橋跡を望む。左側(右岸)木橋の橋台か、コンクリート構造物が見える。

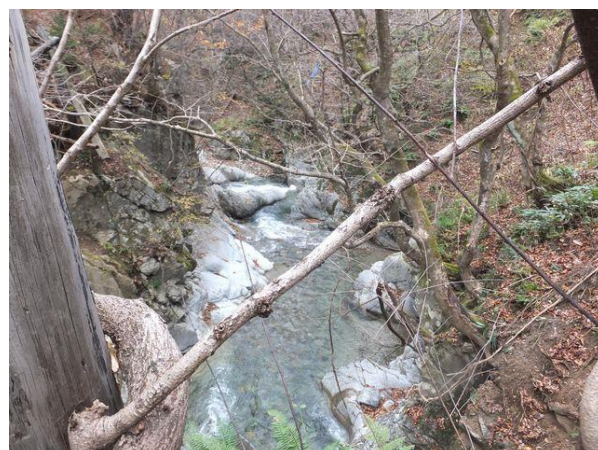


写真-15④ 木橋下流小川の景観。流心が釣り針状になっている。小川滝は写真奥の先にあり、木橋から少し見えたという。



写真-15⑤ 大滝会案内人の皆様、鉢山道路にて。木橋遺構(右岸)から望む。



写真-15⑥ 木橋下流、「雨乞い」神事のおこなわれた聖なる地。左上の岩の窪み(黒色箇所)に水を汲み上げ、神官が祝詞を奏上したという。

なお、前回報告で橋梁（メタル製報告は間違いで木橋に訂正）や青葉学園大桁園舎跡の位置を示していたけれども、当該箇所は新しい造成地でありそれらには当てはまらないところであることが判明したので本報告書において前述の通り訂正したところである。落ち葉の季節で周囲が確認でき、橋梁箇所と見えたのは単なる土留材で、対岸にも橋梁遺構らしきものや鉦山道路なども一切確認出来なかった（写真－15⑦）。



写真－15⑦ 橋梁跡に見えたのは単なる土留め材。対岸に橋梁遺構もなく道路も確認出来ない。

以上、かねてより気になっていた西側鉦山道路と木橋を、改修後の姿ではあるが確認することができ今回報告することができた。

次に「小川滝」であるが、名前だけは聞いていたもののどこにあるのか分からなかったもので、漸く現地にとどり着くことができたので報告する。

小川滝を見る

地元の方が通称「おがたき」と称する小川滝が大桁地区に存することは以前から聞いていたけれども、実地に見学するのは今回が初めてである。小川滝は、前述の西側鉦山道路木橋の100mほど下流に位置し、橋梁位置と誤認していた造成地の北西に存在する。木橋下流の小川の流心は、釣り針のような形になっていて、その針先の若干下流に小川滝はあるようだ（写真－15④参照）。

その造成地端の崖の上から小川滝を見下ろすことができるけれども、地形の関係で滝本体（流水部分）を見ることのできないのが残念である。その崖の下まで降りて行くと見えるようで、近くには下へ降りるロープも準備されていたけれども今回は遠慮した。当該箇所からは、小川滝の頭と滝壺の一部が見え、流れ落ちた水流が岩にでもあたるのか発生した水泡の固まりと思われる白いものが見えた。また、そのすぐ下流には銅沢が合流しているのが見えた。（写真－16①②）



写真－16① 小川滝直上、写真中央白い岩の間を流れ落ちている。滝壺（湫しゅう）下流の白濁は水泡と思われる。地形上、滝本体は見えない。見学用のロープがある。



写真－16② 小川滝滝壺（左側白濁箇所）のすぐ下流には「銅沢」が合流している。

この小川滝はかつての名所のようで、『福島縣輦道驛村略記』(※)という文書に下記のような説明文があり、滝の規模や様子が記されていて興味深いので参考までに引用しておきたい。その規模等のついてはほぼその通りであることを木村会長さん達から確認しているところである。

○小川瀧(小川滝)

本道(万世大路のこと、当時は栗子新道)の左に入三丁許(約330m)小川にあり、高二丈五尺許(高さ約7.5m)巾四尺許(幅約1.2m)巨巖(岩)水を束ねて之を激す、湫上(滝壺の上)に岩あり、瀑(滝)に向ひ受けて又之を激す、水躍騰すること八尺許(約2.4m)、左右に撥撒すること一丈許(約3m)、湫(滝壺のこと)五間四面(約9m四方)、深四尺余(約1.2m)奇観名状すべからず(この珍しい眺めは言葉で言い表せない)。(233頁)

(※)『福島縣輦道驛村略記』(明治14年調原文の儘)は『明治天皇御巡幸録』(福島縣教育會 昭和11年10月)に所収されている文書である。これは、明治14年8月7日～10日、10月3日～7日(御還幸時)にかけて福島県内の明治天皇の御巡幸の際の輦道(天皇陛下のお通りになる道)になる地域の状況(町村名や地名・駅名(旧宿場名)とその概要、神社仏閣名所旧跡、河川や道路及び橋や隧道等ランドマーク的なもの等々)を記したものである。説明資料として福島県庁において作成されたものである。

小川滝の状況が説明されていて面白い文献である。水撥ねの状況などは若干大袈裟な感じもしないでもないけれども、かつてはそうだったのかも知れない。地形も変わっているかも知れない。この小川滝から上流へは、鱒などが遡上できなかったようで滝壺に魚が集まっていたということである。それにしてもいつの日にか小川滝が流れる勇姿を見てみたいものである。

終わりに

実際に現場に来てみると思った以上に時間が掛かるもので、予定をはるかにオーバーしてあっという間にお昼になってしまいました。大滝会の木村会長さん、高野・柁木両副会長さん、斎藤正美理事(木村会長の弟)さん寒い中御案内頂きありがとうございました。文献などで現地を特定することはできないことを今回ほど身にしみて知らされたことはありませんでした。いつも同じような失敗を繰り返して申し訳なく思っております。今回も前回報告についていくつか訂正させて頂いておりますがご寛恕のほどお願い申し上げます。

今回踏査したこの大桁地区からは、今年(平成29年)11月4日に開通した東北中央自動車道(E13※)の朴沢大橋(L=315m、W=10.5m、H23.2完)を多くの車両が通過して行くのが見えました。(写真-17①②)



写真-17① 朴沢大橋。旧万世大路大桁地区から望む。



写真-17② 朴沢大橋(L=315m)、福島側(A1)から米沢側(A2)を望む。

※【参考】 E13（東北中央自動車道 路線番号）

遅まきながら日本の高速道路においても路線名と共に路線番号を付して案内する高速道路ナンバリングを導入することとなった（国道企第55号、平成29年2月14日付け 道路局長（国土交通省）通達 各地方整備局長・各都道府県知事等宛）。今回の**東北中央自動車道(国道13号関連)の路線番号はE13**、因みに東北自動車道（国道4号関連）はE4、磐越自動車道（国道49号関連）はE49などである。高速道路のナンバリングに当たっては既存の「国道番号と整合を図る」と云う考え方にに基づき「地域でなじみがある、かつ、国土の根幹的な路線の既存の国道番号を活用」しておこなったという（「高速道路ナンバリングの実現に向けた提言」（平成28年10月24日、高速道路ナンバリング検討委員会とりまとめ）。なお、一般国道等と区別するため、数字の先頭に、高速道路（Expressway）を意味する「E」を付けたものを高速道路の路線番号としたものである（「同提言」）。高速道路の路線番号は主要な欧米諸国では古くから実施されている。

我が国において国道を番号で呼ぶこととなったのは、明治18年（1885年）1月6日付け太政官布達第1号（太政大臣公爵三條實美、内務卿伯爵山縣有朋名）に基づく内務省告示第6号別表（明治18年2月24日付け）によるものである。因みに陸羽街道筋が国道6号（のちに旧道路法で国道4号）、万世大路（羽州街道）筋が国道39号（のちに同じく国道5号、新道路法で現在の国道13号）などである。この時の内務省土木局長が元山形・福島県令（県知事）であった三島通庸である。彼自身の発案であったかは詳らかではないが、いかにも彼らしい斬新な道路行政の試みと云えるであろう。

謝辞

本報告書の編集に当たっては、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。衷心から感謝申し上げます。

- 完 -