

# 萬世大路

～栗子隧道の謎～



6年 美谷亮太

# 1.はじめに

総合的な学習の時間に「萬世大路」という学習のテーマが決まりました。

テーマが決まった後まずみんなで、萬世大路について知っていることを書くことになりました。つと云ってもみんな全然調べてないから国道13号線ということしか分かりませんでした…。



そこで、みんなで萬世大路についてコンピューターで調べました。しかしその情報は、少ししかありませんでした。なので、鹿摩さんに萬世大路の事を質問したり、実際に歩いたりしました。そしてこのレポートを書くことになりました。萬世大路で僕は、栗子隧道のことや質問したことを紹介します。その前に見学した時の様子を少し紹介します。

## 2. 萬世大路を歩いた感想

僕たちは、大滝分校跡、萬世大路を11月7日に見学しにいきました。表紙にあった写真は、そのとき萬世大路(旧萬世大路)で撮った写真です。まず、大滝分校跡についてです。大滝分校跡は、

こんな感じに→→→→

なっており、分校があったとは、感じられません。(大滝分校は、中野小学校の分校です。)その後、大滝宿にいきました。大滝宿には、なななんと**明治天皇**が休憩した家があり、そこには石碑が建てられていました。残念ながらその写真はありますが、大きな石碑でした。



その後、萬世大路に行きました。萬世大路は、予想していた通り草や木が生い茂っており、とても歩きにくそうでした。僕たちは、山道を歩いて、萬世大路に着いたのであまり歩くことはできませんでした。僕たちが行った萬世大路は、まだ下の方で 今日紹介する栗子隧道は、まだまだ上の方でした。あの山の上に栗子隧道は、あります。

(見学終わって、山道を下る時手袋を落としてしまって野村先生にとってきてもらったことは、恥ずかしい思い出です……。)

### 3. 栗子隧道・萬世大路歴史について

#### (1) どうしてこのテーマにしたか

僕が栗子隧道を調べようと思ったきっかけは、福島と山形をつなぐトンネルが、どうなっているのか気になったからです。また、栗子隧道が高いところに作られたたれた訳が、気になったからです。さらに、萬世大路は、明治天皇が少し関わっていると聞いたので気になって調べました。

#### (2) わかったこと

栗子隧道は、明治9年12月から工事が始まり明治14年9月に完成しました。ですが、完成までの道のりは、かなり険しいものでした。

##### ① 栗子隧道ができるまで

ノミやタガネで直径数センチの穴をあける。



そこに火薬をつめて爆破し人一人が入れる穴を開ける。



その穴を所定の大きさに、火薬で爆発したり、ノミやタガネで切り広げる。



くっさく  
掘削した土や岩を大八車やもっこで  
人力によって外へ運ぶ。

これを繰り返す。

上記のように、トンネル(隧道)を作っていました。しかし、岩盤が固く工事はなかなか進まなかったため、1日に20センチしか掘り進むことができませんでした。

そこで、**当時世界に3つしかない穿孔機(せんこうき)**をアメリカ合衆国から輸入し明治11年2月からは機械掘削(穿孔)を開始しました。そして…明治13年10月19日午前1時頃、貫通し、明治14年に完成しました。トンネル延長**876メートル**は、当時の日本で最長、**アジアでも最長**といわれています。両坑口からの工事には、全くずれがなく当時の日本の測量技術が高いことを示しました。

## ② どうして高いところに作られたか

萬世大路の路線選定に当たっては、福島側、山形側で多くの調査が実施されて、その結果から明治期の萬世大路のルートが選定されました。日本列島の特徴として山形と福島を結ぶ場合、<sup>せきりょうさんみやく</sup>脊梁山脈（別名：<sup>おううさんみやく</sup>奥羽山脈）を越さなければいけない宿命があります。米沢～福島間では、当時としては、栗子山鞍部（くりこやまあんぶ）の下（標高900メートル）にトンネルを作るのが、長さを最も短くするルートとして考えられていたので、高いところに作ったそうです。

## ③ 栗子隧道の費用や人数

・工事かかった費用

**126900円**

現代でいうと…約1903万円もかかったそうです。

・従事者数

**15000人**

この栗子隧道工事では、工事による死亡者は1人もいなかったといわれています。

## ④ 萬世大路の名前の由来

明治天皇は、その頃全国各地を何回も訪問していました。ここ東北にも2度訪問され、全体で5回目の時に（明治14年7月30日～10月11日、全訪問の中で最長の74日間）10月3日の栗子新道（後の、萬世大路）の開通式にご出席なされました。その後、東京にお戻られてから、「栗子新道は、人々の生活安定のために幾世代（万世）にわたって、永く頼りになる道路（大路）になれ」ということで、この名がつけられたそうです。

## (3) 質問した内容

僕は、鹿摩さんに2つ質問しました。

- ・どうしてあんな高いところに栗子隧道を作ったのですか
- ・刈安、二ツ小屋隧道は、いつ作られたか。

これが質問内容です。

1つ目の質問「どうして高いところに栗子隧道を作ったのか」は、上記に記入したので改めては記入しません。

・二ツ小屋隧道について

延長 = 353.6メートル

幅 = 5.5メートル

高さ=3.6メートル

工期:明治10年(1877年)10月~明治14年9月  
(明治13年10月17日には、一応開通したと伝えられている)

工事中落盤事故などがあったという。

工費:45067円

・刈安隧道について

延長=65.5メートル 幅=5.5メートル 高さ=3.6メートル

工期:明治9年11月~明治10年(1877年)2月

工費:2000円

刈安隧道は、大正12年(1923年)7月16日、<sup>こうおん</sup>轟音と共に  
<sup>しぜんほうかい</sup>自然崩壊したそうです。

## 4. 全体の感想

### ①新聞を作った感想

僕は、栗子隧道の掘り方におどろきました。ノミなどで穴を開け、火薬で爆破してトンネルを作っていたのは、大変だったろうな~と思ったからです。また、世界に3つしかない穿孔機を輸入してまで、栗子隧道を作ったからです。僕が一番気になっていた「どうして栗子隧道を高いところに作ったか?」は、掘る距離が短いからだったのは予想した通り、なので少し物足りない気がしました。この栗子隧道が、アジアで一番長いトンネルだったことに驚きました。2方向から同時に掘っていたのに、1ミリもずれがなくて、日本の技術は昔からズゴイということにも驚かされました。約2000万円もの大金を栗子隧道につぎ込んだのは、当時の人たちは、交通網(山形と福島を結ぶ道路)が必要だったんだな~と僕は思います。今は、交通手段も発達していて高速道路を走れば・新幹線に乗れば、東京、大阪、青森など、どこにでも行けます。ですが、昔は萬世大路は、山形と福島を結ぶ唯一の道路だったと思うので、これからも栗子隧道・二ツ小屋隧道などとまだ崩壊していない隧道を取り壊さず、大切にしたい(いきたいです)いてもらいたいです。

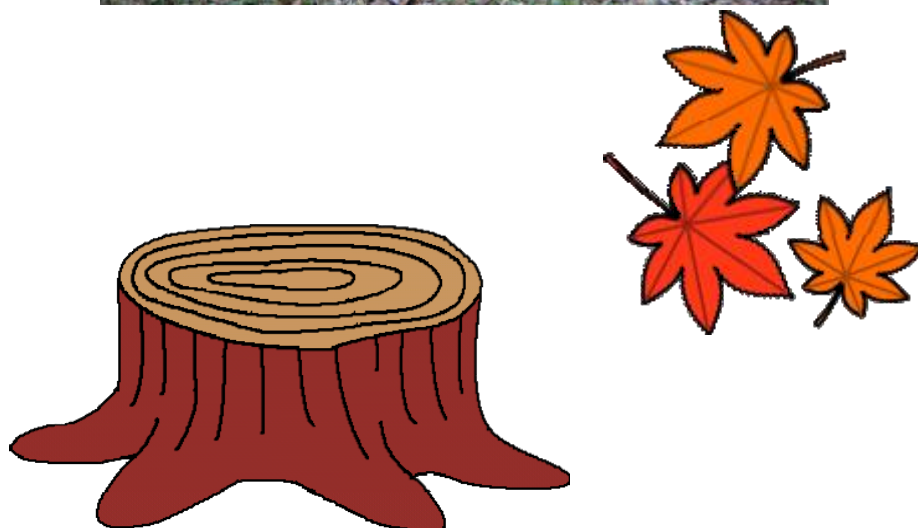
## ②中野地区への思い

僕は、将来大人になったら中野地区に<sup>こうけん</sup>貢献するような活動をしたいです。それは、中野は、人があまりいないのでとても静かなところなんです。だから、もっとにぎやかなところになりたいと思ったからです。また10年、20年たっても万世大路(国道13号線)は、山形と福島を結ぶ道路だと思うからです。←というのは、山形から万世大路を車で走って来た人がはじめに中野地区を通ると思うからです。山形から来る人を1番はじめに「お・も・て・な・す」のは、中野地区の人たちだと僕は思います。自然が豊かなこの中野地区を僕はPRしたいと思います。僕の将来の夢は大工です。なので、使わなくなった建物を改築したり、あいている土地に楽しい建物を建てたりして、県外の人を呼びこみそこで、中野の美味しい果物を食べてもらいたいと思います。そして、中野の良さをわかってもらってもっともっとにぎやかな地区にしたいと思います。

このようにして、僕はこの中野地区に貢献したいです。!!!!!!!!!!

# 万世大路って？

## 万世大路と栗子隧道！



6年 篠木 ちひろ

# 1 はじめに

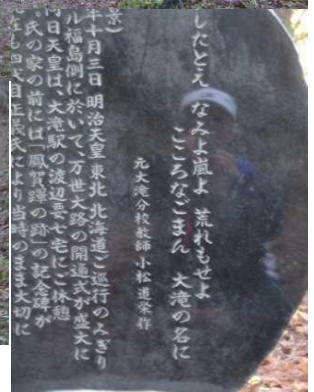
私たちは、「万世大路って？」というテーマをもとに、パソコンや専門のかたをお呼びして調べてきました。パソコンでの調べ学習は、いろいろなことが書いてあり分かることがたくさんありました。主に、三島通庸・万世大路の距離・由来がわかりました。ですが、内容が難しく理解することが大変でした。専門のかたのお話では、万世大路がさらにくわしく分かることができました！

# 2 万世大路を歩いた感想

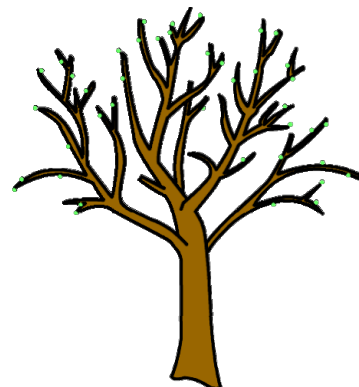
万世大路について調べたあと、みんなで旧万世大路を歩いてきました。まず、大滝分校を見ました。落ち葉がたくさん落ちていて、大滝分校の記念石にたくさんの人の名前が書いてありました。「こんなに山の所にあつたんだあ」とびっくりしました！次は、いよいよ万世大路を登りました。その場所に着くまでの間、外の景色を見ていると昔の家や、**明治天皇が休んだ宿屋**などがそのまま残っていました。その後、万世大路のスタート地点に行きました。道は落ち葉でいっぱいでした。



どんどん登っていくと木の根っこが飛び出していたり、どろでベチョベチョになっていたり歩くことが大変でした。また急な坂道も多かったです。今の交通道路と比べると、とても行



き来するのが大変で、こわいです！私は、旧万世大路を歩く前に どんな道路か予想しました。草が生えていて、道路がせまいという予想は当たりましたが、ガードレールのようなものがあるということは、歩いているときに「なさそうだなあ」と思いました。そのガードレール代わり？のような木が、ポツン・ポツンとありました。また、道路の質は「じゃり」と予想していましたが、上の写真のように、「落ち葉」や「土」でした。道を下るときにはもう、ヘトヘトでした。こんな道を歩くのは、体力も使うし、危険だなあと感じました。





### 3 万世大路と栗子隧道の完成

#### (1) どうしてそのテーマにしたか

専門家の鹿摩貞男さんから、万世大路について聞きました。その説明の中にあつた、「工事」と「造られた理由」に興味を持ちました。当時、工事をするとき、どんな道具を使っていたのかわたしも気になっていたからです。

#### (2) 分かったこと ※栗子隧道=トンネルのこと

##### 質問内容

- Q1 ※栗子隧道はどんな道具を使って掘ったのか？
- Q2 万世大路がつくられた理由と名前の由来
- Q3 栗子隧道を高い所に掘ったのか？ 万世大路の
- Q4 歴史？

##### Q1 の回答

当時は、今のよう、あまり技術が発達していないため、掘るのが大変なときは1日約20cmしか掘れなかったそうです。そして5年の歳月をかけて完成しました！

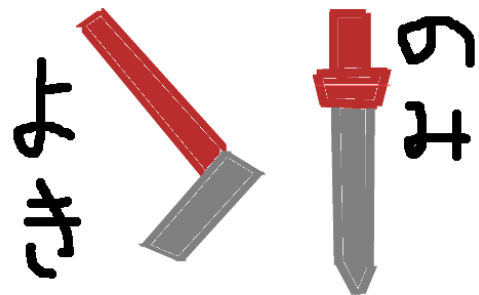
ちなみに現在は、1日に約5～6m掘り進めることができるそうです。栗子隧道を掘る 当時のやり方は……

- 1: 人力でノミやタガネを用いて直径数センチの穴を開ける。
- 2: 1で開けた穴に火薬をつめて爆発させる。(人が1人、入れる程度)
- 3: 地面を爆発させた後、掘る先の地質を確認する。
- 4: 2で開けた穴を工事しやすくするために、さらに火薬を入れて爆発させたり、ノミやタガネで切り広げる。
- 5: スリ(トンネル掘りで出た土石)を大八車やもっこで人力によって運び出す。

この作業を続けてトンネルをつくっていきました。ですが、なかなか作業が進みませんでした。

そこで、当時世界に3台しかないという穿孔機(せんこうき)をアメリカから輸入しました。約30人ぐらいの力です。そして掘り進めていき、最初は山形県側からだけでしたが、福島県側からも工事を進めていきました。やがて貫通しました。栗子隧道は、「明治14年9月」に完成しました！

トンネル延長した長さ876mで、当時の日本で1番最長だったそうです。(現在は5位)



↑ほかにたくさんの道具があるよ！！

## Q2 の回答

1868年、明治維新によって「富国強兵」を目標にしました。国を富ませるためには産業を興すことが必要でした。社会資本（道路など・・・）の整備の産業のことです。米沢は山に囲まれ外部との行き来がなく人々の生活を良くし発展させたい！！ということで、馬車が通れる道で、（東京）・会津・仙台・秋田・新潟の各方面へ行くことのできる道路を必要としていたそうです。そこで！「三島通庸（みしまみちつね）」が登場しました。リーダーシップのある山形県令（知事）です。その後、三島通庸や地元飯坂村・中野村の協力によって、福島市と米沢を結ぶ約50kmの長さの万世大路をつくっていきました。そして、「明治9年～明治14年10月3日の5年間の間」に完成しました！！完成後、10月3日の万世大路の開通式に明治天皇が出席しました。その後、明治天皇が萬世大路（万世大路）と命名されたそうです。その名前の意味は・・・「人々の生活安定のために万世の長きにわたって、永く頼りになる道路、人々に愛される道路となるように」という願いをこめてつけたそうです。ですが、「明治末自動車を輸入しました。そのことによって万世大路が、見直され、栗子ハイウェイ（現在の一般国道13号線）がつくられました」。そして、55年間の長い間、「万世大路」は人々に使われ、活躍を終えました。

## Q3 の回答

栗子隧道は、太平洋側と日本海側を結ぶため、高い山の所に当時つくられました。その高さは、**標高900m**です。また、トンネルの長さが長いので事故発生時には、大規模災害の可能性が高いため・・・「雪に強くより信頼性の高い道路」を目指してつくられたそうです。そして、どうしてわざわざあんな高い所に掘ったかということ・・・日本列島の持ちようとして、太平洋側と日本海側を結ぶ場合、中央に横たわる「脊梁山脈←せきりょうさんみやく（奥羽山脈）を越えなければいけない宿命」がありました。米沢～福島の間では、当時としては、**栗子山鞍部（くりこやまあんぶ）の下（標高900m）にトンネルを設置するのが、長さの延長をもっとも短くするルート**として考えられていたそうです。このことから、私は、栗子隧道をどうして高い所に掘ったかということ・・・「脊梁山脈（奥羽山脈）をこえる時、一番近道なコースは高い山の上」だから！とかがえました。

初代 明治の新道開設（明治期万世大路）

1881年（明治14年）10月～1937年5月 **55年間**

第2代 昭和の大改修（昭和期万世大路）

1937年（昭和12年）5月～1966年5月 **30年間**

第3代 栗子国道改築事業（栗子ハイウェイ）

1966年（昭和41年）5月～ **47年間**

← こんなにも！  
人々の間で使われてきたんですね！

## 4 全体の感想

### (1) レポートを作った感想

私は「万世大路」という名前を聞いたとき、どのことだろう？と調べる前は何を知りませんでした。そして、まず一番びっくりしたことは、万世大路は今の国道13号線だということです。その後、みんなで調べたり聞いたりしてたくさんの歴史を知ることができました。こんなにも！たくさんの歴史がつまっていることに、とてもびっくりしました！とくに調べていておどろいたことは、当時の道路のつくりかたです。今よりは、あまり技術が発達していないと思ったのでどうなんだろうと疑問をもちました。その工事方法が、穴を掘り→火薬をつめ→爆発→さらに広げるの繰り返しということでした。聞いたとき、びっくりしましたが、おもしろいなあと思いました。昔の人は、工夫して工事をしていたことがわかりました(\*^\_^\*)また、どうして万世大路を万世大路という名前にしたかということで、深い意味がこめられていることがわかりました。ほかにも万世大路は3世代にも引きつがれてきたこともおどろきました！さらに高い所に掘った栗子隧道を実際に通ってみたいなあと思いました。自分の身近にある道路のことを知れてうれしかったです。

今まで調べてきたことをレポートに分かりやすくまとめることができたので、良かったです。

### (2) 中野地区への思い

私は、将来この福島市「中野」に住む、またはちがう所に住むかどうかは分かりませんが、どこにしようと、この「万世大路」や「自然であふれた中野地区」のことは忘れません。また、万世大路は、たくさんの歴史がつまっているのでこれからも大切にしていきたいと思えます。

そして今、私が万世大路について出来ることは、「万世大路のことを知っておくこと」だと思います。この1年間の間で調べてきたことを分かっていたら、なにかの役に立つかもしれません。なので、このことをずっと分かっていたいです。

それから、大人になったときは、子どものときよりもいろいろのことができます。なので、活動のはばが広がります。これからも、たくさん万世大路を利用するので、大切に守ってきたいです。もし、万世大路がこわれたりしたときなどに、直したり守ったりするボランティア活動などがあつたら、協力したいです！

すっ〜と「福島」・「中野」がすきでいたいです！！