

# 平成 26 年群馬県高崎市有志による万世大路探訪会報告

大滝会特別会員 鹿摩貞男

(万世大路研究会)

万世大路について関心をお持ちの群馬県高崎市在住の方々をご案内したので報告する。今回は、主に二ツ小屋隧道を中心に探訪しています。本報告の中では、その探訪先と若干関連することから国土交通省東北地方整備局（内務省仙台土木出張所）第 8 代局長の坂本丹治氏（在任：T13. 3～S9. 5、10 年 2 ヶ月）についても紹介しております。

なお、本報告書の理解を深める上で参考になればと思い、国道の管理（改築）について浅学非才を顧みずその経緯等について制度面をも含め若干の解説を試みてみました。

## はじめに

平成 26 年 9 月 21 日（日）、万世大路に関心をお持ちの群馬県高崎市在住の有志 15 名の方々がマイクロバスで来福されました。この日は、この秋一番の好天でほぼ快晴に近くまさに探訪日和となりました。夏から秋にかけては天候不順が続き、数日前の予報でも当日は雨となっていて心配していたところであった。こんなに青空が広がったのは久しぶりの感じである。

有志の皆様は、朝 5 時半に高崎市を出発したと云うことで、我が家には朝 10 時前に到着され、筆者もマイクロバスに同乗させて貰いました。途中では、旧万世大路や現国道 13 号、現在工事中の東北中央自動車道栗子トンネル（仮称、L=8,972m、W=7.0m。栗子トンネル（福島側）1 期工事 H21. 8. 18～H25. 3. 29、42. 2 億円。2 期工事 H23. 11. 9～H27. 3. 31、49. 9 億円。平成 26 年 3 月 22 日貫通。清水・大豊特定建設共同企業体）等について説明した（参考写真-1、2、3）。



参考写真-1 本体が完成した(新)栗子トンネル(左側 L=8,972m)と山桜。H26.322 貫通。右側は避難坑。H270429



参考写真-2 東北中央自動車道・新栗子トンネル貫通。平成 26 年 3 月 22 日。吉村美栄山形県知事・佐藤雄平福島県知事等による万歳三唱。万世大路研究会代表阿部公一様提供



参考写真-3 栗子トンネル貫通点(式典会場付近)。清水大豊 JV 到達平成 25 年 7 月 1 日 L= 5,146 m(坑口付け、掘削開始 H220115)。平成 26 年 2 月 19 日、三井住友 JV 側到達(貫通)、L=3,826m。福島側から望む。左コンクリートはインバート(D 区間)仕切板施工中 H260328

なお、この新栗子トンネルは完成すると（平成 29 年度中の供用予定）、東北で最長、全国 5 番目（無料と

しては全国最長)の長さの道路トンネルとなる(全国1位は関越トンネルL=11,055m)。

### 旧万世大路連絡路(旧大滝運搬路接続)を上る

東栗子トンネルの福島側坑口左側駐車帯には10時半頃到着、バス車内で万世大路の歴史について概要を説明した(写真-1①)。その後旧万世大路へ上るため左側駐車帯の国道斜向かいの新しくできた取付道路出入口(東栗子トンネル坑口から福島側へ150mほどの所)に移動する。



写真-1① 群馬県高崎市有志万世大路探訪会一行(15名)、いざ出発。東栗子トンネル福島側駐車帯 H260921

旧万世大路への上り口は平成23年までは、東栗子トンネル福島側坑口ローバー(L=13m、トンネル開口部緩和照明区間)のすぐ北側の林道(旧13号国道・旧万世大路への連絡路、旧工事用道路大滝運搬路に接続)であった(参考写真-4、5)。



参考写真-4 林道(旧国道連絡路、旧工事用道路大滝運搬路に接続)上り口。東栗子トンネル福島側坑口ローバー(写真左端)北隣。H231113

しかし、東北中央自動車道新栗子トンネルの換気坑(施工中、L=2,609m、W=6.8m、H=5.7m、縦断勾配4.0%)

(参考写真-6)がすぐ上に設置されることとなり、その林道の上り口から数十メートルの区間は、新取付道路(換気坑工事用道路、完成後の管理用道路)が設置されたことにより喪失している。この箇所については後でも触れる。



参考写真-5 林道(旧国道連絡路)上り口から少し進んだ所から上り口側を望む。東栗子トンネル福島側換気塔とその左側にローバー(L=13m、トンネル開口部緩和照明区間)が見える。H231113



参考写真-6 本トンネル側換気坑(斜坑)入口。コンクリート巻立部、シングル鉄筋、ファイバーコンクリート。本体はコンクリート吹付(t=20cm)のみ。換気坑掘削開始 H25.07.22、終了 H25.09.30 (L=326m 清水・大豊特定建設共同企業体施工分)。H260328

この新取付道路(旧万世大路連絡路)は、平成24年度二ツ小屋地区道路改良工事(H24.6~H25.3、野地

組)として施工されたものである(写真-1②、参考写真-7①②、8)。



写真-1② 現在の旧万世大路(旧国道13号)連絡路(東北中央自動車道栗子トンネル換気坑工事用道路(完成後管理用道路))。左側の仮設建物箇所が換気坑作業ヤード。



参考写真-8 換気坑(L=2609m)坑口及び工事(管理)用道路完成予想図。当初設計が変更されているようで完成した道路の姿とは若干異なる。H241124



参考写真-7① 旧万世大路連絡入り口(東栗子トンネル福島側坑口)。トンネル左側が駐車帯。H270429

現在、国道からの入り口には、平成25年秋に万世大路の案内板が設置されている(写真-2)。



写真-2 上り口にある万世大路案内板(H25秋設置)



参考写真-7② 新に完成した旧万世大路連絡路(換気坑工事用道路・管理用通路)13号国道出入口を望む。写真奥国道13号、左上が福島側。写真右側手前が米沢側で東栗子トンネルに至る。H260420

工事用道路入口から150mほど進むと換気坑の工事現場(「東北中央自動車道栗子トンネル換気坑工事」H25.3~H28.3、28.7億円、前田建設工業(株))が見え道路案内板があり、矢印に沿って林道(旧大滝運搬路)への取付坂路が新に設けられている(写真-3、4、参考写真-9)。

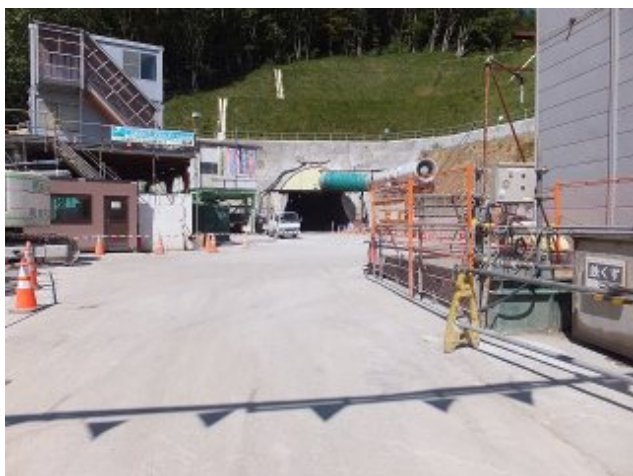


写真-3 東北中央自動車道栗子トンネル換気坑工事現場作業ヤード、正面が坑口。



写真-5 取付け坂路終点から旧大滝運搬路を望む。



写真-4 工事現場作業ヤード入口にある万世大路の案内板。



写真-6 旧大滝運搬路を進む群馬県有志の皆様

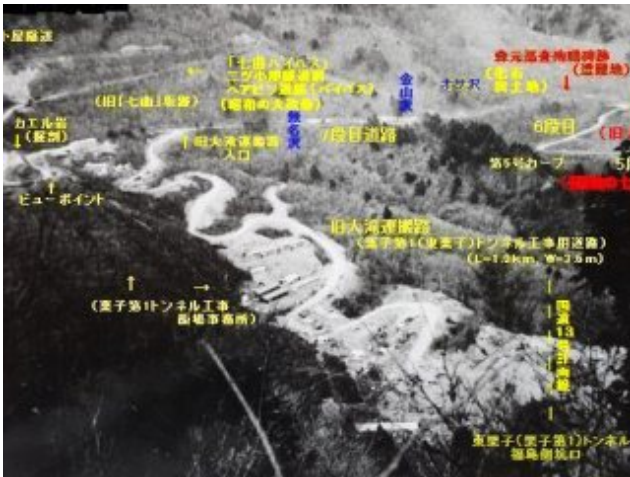


参考写真-9 取付け坂路全景。手前左側換気坑工事現場作業ヤード入口付近から旧大滝運搬路(旧万世大路への連絡路)を望む。 H260420

今回新に設置されたこの坂路を上りきったところが従来の林道(旧国道連絡路)で、旧工事用道路大滝運搬路と考えられる(写真-5、6)。

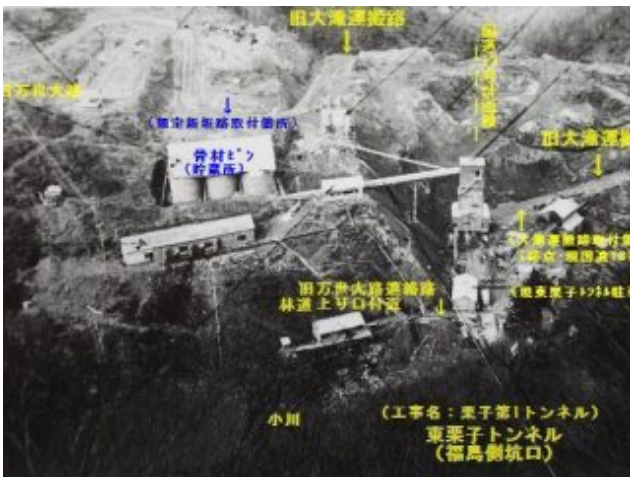
ここで林道と表現している旧大滝運搬路について若干述べておきたい。

大滝運搬路は、現在の国道13号福島～米沢間の栗子国道(栗子ハイウェイ)改築工事(S36.10～S41.5)の際に設置された工事用道路である。すなわち、「大滝運搬路」(L=1.2km、W=3.6m)は、東栗子トンネル工事(工期:S38.6.5～S41.3.25)のための工事用仮施設として昭和38年に設置されたもので、東栗子トンネルを福島側から早期に着工するためには、現場へ進入する工事用道路が必要であったわけである。大滝運搬路は、坑口の直上(高低差96m)を行く旧万世大路(旧国道13号)から坑口に至るルートで設置されたものである(参考写真-10、参考図参照)。この工事用道路が、旧万世大路への連絡路としてその後も利用されていたと思われるのである。



参考写真-10 S38年設置の旧大滝運搬路全景(写真中央の葛折り)。左上、ニツ小屋隧道前ヘアピン道路(S8~S11 施工旧七曲箇所のパイパス)。右上、昭和の七曲(S8~S11 施工)ヘアピン道路5段目途中~7段目全景。昭和39年頃撮影

なお、正確に云えば、今回失われた部分は「大滝運搬路」そのものではなく工事用の諸施設が設置されていたところであると考えられる。後にこの辺りには飯坂スキー場が開設(昭和42年頃、数年で閉鎖)されており、その際に工事用道路として、現国道13号から旧大滝運搬路の途中に取付けられた部分であろう(参考写真-11①)。



参考写真-11① 工事中の東栗子トンネル福島側坑口(昭和38年頃)。中央右側将来の国道上付近にバッチャープラント(コンクリート製造機械)、左側に骨材(碎石や砂)の貯蔵施設等が建ち並ぶ。写真上に旧大滝運搬路が見える。

前述のように、換気坑の工事作業ヤード入口付近から旧大滝運搬路に向かって今回新に坂路が取付けられている。その取付け箇所付近(旧工事用施設骨材ピンの上辺りと推測)が従来の大滝運搬路ではないかと考えられる(写真-5)。

大滝運搬路は、その取付け箇所から先(下)は、国道13号予定箇所を横切り(当時は山)回り込むようなルートで、東栗子トンネル手前の左側駐車帯(現国道13号)に取付けていたもので、現在でもその取付け箇所は残存して見ることができる(参考写真-11②③)。



参考写真-11② 東栗子トンネル福島側坑口付近。左側旧大滝運搬路終点部取付け箇所(ガードレール仮設置部分)、右東栗子トンネル旧換気塔。新取付坂路(旧大滝運搬路)終点付近から望む。H261102



参考写真-11③ 旧大滝運搬路終点(国道13号本線取付け箇所) H261102

坂路の取付け箇所付近には旧飯坂スキー場のロッジ跡が見られる(参考写真-12)。



参考写真-12 旧飯坂スキー場ロッジ跡。H240420

本稿或いは他の拙文においても、後日設置されたと  
思われる上り口の工事用道路（林道）と旧大滝運搬路  
との区分は明確でなく、これらをひっくるめて旧大滝  
運搬路（或いは旧飯坂スキー場工事用道路）と表現し  
ているのでお断りしておきたい。

旧大滝運搬路について更に関心をお持ちの方は、下  
記 web サイトも参照されたい。

<http://ootaki.xsrv.jp/unpansenro2-1.pdf>

《「万世大路・昭和の大改修『材料運搬線路』探索記」  
（10 頁）

新設された取付坂路終点から 30 分ほど歩くと旧万  
世大路（旧国道 5 号のうち 13 号）に到着する。その箇所  
が旧大滝運搬路の入口となる T 字路交差点で、ふもと  
のトンネルから上って来た場合左が米沢側、右が福島  
側になる（参考写真-13）。



参考写真-13 旧大滝運搬路（工事用道路）側から旧万世大路を望む。  
写真中央、道路突き当たり（T 字路・大滝運搬路入口）  
左米沢側、右福島側。H231113

なお、今回の探訪ルート及び周辺状況については  
「巻末参考図」を参照されたい。また写真についてお  
断りしておく。今回平成 26 年 9 月 21 日の当探訪会で  
撮影されたものは原則（写真一）となっていて特に撮  
影月日を記載していない。他日筆者撮影のもの或いは  
他資料（国土交通省刊行物、万世大路研究会提供等）  
に基づくものについては（参考写真一）と表示してお  
り分かるものについては撮影月日を記載した。

## 旧万世大路を行く

### （1）万世大路について

万世大路とは云うまでもなく、福島・米沢を結ぶ現在  
の国道 13 号の前身となる道路のことで、明治 9 年 11  
月から同 14 年 9 月まで約 5 年をかけて当時の福島県と  
山形県とにおいて新に開削された道路である。明治 14  
年（1881 年）10 月 3 日、明治天皇をお迎えして開通式  
をおこなっている。翌明治 15 年 2 月には明治天皇によ  
り「万世大路」と命名された。この道路は荷馬車と人  
の交通を対象としたものであった。

その明治期（初代）万世大路約 50 km の中には、トン  
ネルが山形・福島県境の栗子隧道（L=876m）、福島県  
側の二ツ小屋隧道（L=354m）など 5 箇所、橋梁は山形  
県側・相生橋（L=91m）、福島県側・松川橋（L=127  
m）など約 30 箇所が建設された。まさに当時としては、  
明治のハイウェイ建設とでも呼ぶべき破格の大プロジ  
ェクトであったのである。

便宜的に、この明治期（M9.11～M14.9）に建設され  
た道路を初代万世大路、後述する昭和の大改修（S8.4  
～S12.3、L=14.4 km）として自動車通交を可能とする  
よう改築されたものを二代目万世大路、戦後モーター  
リゼーション（自動車交通の発達、自動車の大衆化）  
の進展に伴い栗子国道改築事業として現在の国道 13  
号（栗子ハイウェイ、約 L=40 km）が新に建設されこれ  
を三代目万世大路と称している。

因みに「昭和 35 年（1960 年）から平成 13 年（2001  
年）の間に改良済みの道路延長は約 107,000 km から約  
640,000 km と 6.0 倍の着実な伸びを示したが、自動車  
保有台数はそれを大きく上回り、2,300 千台から

72,320千台と31.5倍もの急激な伸びをしており、依然モータリゼーションは進展している」という（『道路行政』平成17年度版）。

そして現在は、第4代目の万世大路と呼ぶことになるかは定かでないけれども、自動車専用道路東北中央自動車道・福島～米沢間（福島JCT～米沢IC、L=28.6km）が事業中で（事業着手旧道路公団H10.12、工事着手旧道路公団H14.9、JH民営化H17.10.1、新直轄（直轄高速）移行H15.12.25国土交通省事業～）、延長8,972mの新しい栗子トンネルがまさに旧万世大路（旧栗子隧道）のほぼ真下に建設中で、平成29年度中の供用開始を目指している。

## (2) 大滝運搬路入口付近の旧万世大路について

以下やや煩雑になるけれども大滝運搬路入口付近の明治期及び昭和期万世大路の状況について記す（**巻末参考図参照**）。なお、表示している距離等の数字は簡易距離計（携帯電話）、地形図からのスケールアップ等による推定値で実測ではない。また以下の記述には推測が含まれていることを予めお断りしておく。新たな情報資料等があればご教授願いたい。

さて、旧大滝運搬路の入口となるこのT字路交差点のことについては前に触れているとおりである。以下おおよその話として記す。交差点から米沢側へ少し進んだ地点が旧七曲坂の上り口（起点付近）になると推定される（**参考写真-14**）。



参考写真-14 旧万世大路と旧大滝運搬路とのT字路交差点、写真中央左側が運搬路入口。福島側から米沢側を望む。T字路交差点のすぐ先、右上が旧七曲上り口（起点）  
H241124

その少し上には、七曲の最初のカーブと思われる旧道跡が見られる。すなわち明治期万世大路は、このT字路交差点付近から二ツ小屋隧道福島側坑口まで一気に葛折り（七曲）を上って行ったと思われる。T字路交差点付近（運搬路入口）と二ツ小屋隧道福島側坑口との高低差は約70mで、七曲坂の距離（七曲坂終点付近から運搬路入口付近まで）は約0.85kmと推定され、その平均勾配は8%程度であったと考えられる。

昭和の大改修（S8（1933）.4～S12.3）では、この七曲坂をバイパスする形で大きな2箇所のヘアピンカーブの道路に改修している。すなわち坑口付近からこの交差点（入口）付近まで1.35km程度の道路を新設している（新設道路全長は1.5km）。これによって、道路平均勾配が約5%に改善された。このバイパスは、大滝運搬路入口（T字路）付近で上から下りてきた明治期万世大路と合流し、福島側へ150mほど新旧道路がほぼ重複して明治期万世大路に取付く（オサ沢の山形側付近）。この150m区間はほぼ平らで、明治期万世大路を1～2mほど盤下げしていると思われ、右側の切土法肩に旧道敷と思われる帯状（幅1m程度）の残地が見られるところがある（**参考写真-15**）。



参考写真-15 帯状（幅1m程度）に残る推定明治期の残存旧万世大路（用地境界杭箇所）。福島側から米沢方向を望む。左側下が昭和期万世大路。合流点から4本目（80m）の用地境界杭（内務省）。H251027

昭和の大改修では、二ツ小屋隧道坑口からオサ沢付近まで結局約1.5kmの道路を改修（バイパス）していることとなる。

### (3)「昭和の大改修」とは(その1)

ここで「昭和の大改修」について若干述べておきたい。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(S元年:40千台→S9:157千台、『道路構造令並同細則改正案解説』昭和11年10月より)したことに伴い自動車交通に適する道路の必要性がたかまり、折から実施されている<sup>じきよくきょうきゅう</sup>時局匡救事業(失業救策)として、「昭和の大改修」(S8.4~S12.3)が当時の内務省の直轄事業として実施されることとなったものである(後述)。明治期万世大路は、道路構造上は荷馬車を対象として建設されており自動車交通には適合していないものであった。

その内務省直轄事業となった昭和の大改修の対象区間は、明治期万世大路50.3kmの内、道路線形や幅員等(隧道の高さ)がもっとも劣悪な山岳地帯の14.4km(完成後の延長)である。起点(福島県側)は、旧道(明治期万世大路)の旧新沢橋から300mほど下流福島寄りの新沢左岸である。終点(山形県側)は、栗子隧道西側(米沢側)から約4.4kmの地点にある<sup>たきいわかみぼし</sup>滝岩上橋左岸(橋梁自体は区間外)である。

昭和の大改修(万世大路改良工事)では、道路部分延長約13km(改修後延長約14km)の補修や改築、後でも触れる二ツ小屋隧道(L=354m、W=6.0m)及び栗子隧道(L=876m、W=6.0m)の改築(拡幅)、新沢橋(L=42m)などの橋梁4箇所が木橋からコンクリート橋に架け替えられた。

なお、「昭和の大改修」という名称は、当時の正式名称でもなければ、また通称名としても用いられたという事実はなく、筆者らが最近になって便宜的に使用しているものである。正式名称は5号国道(万世大路)改良工事である。

かくして明治の万世大路(初代)は、荷馬車・人のみの道路であったけれども、これにより昭和12年(1937年)5月から自動車通交が可能となり、二代目万世大路として昭和41年(1966年)5月、現在の国道13号栗子国道(栗子ハイウェイ)が開通するまでの約30年間に亘って使用されることとなったのである。

### (4)「昭和の大改修」とは(その2)

このバイパス区間(七曲坂区間)は、昭和の大改修(S8.4~S12.3)が始まると直ちに昭和8年5月に着手し、翌昭和9年12月には完成している。これは、この区間が二ツ小屋隧道の米沢側(L=0.5km)と併せて、明治期万世大路の道路線形としては最悪区間で、二ツ小屋隧道の改築工事も控えており早急に取りかかる必要があったためと思われる。また、二ツ小屋隧道以西の道路改修工事や栗子隧道の改修工事を進める上でも、アプローチ道路の早期完成が望まれていたのであろう。

この最悪区間は、現道に手を入れて改修する程度では間に合わず「全線を殆ど新線により改築」(『福島県直轄国道改修史』(以下改修史)181頁)することとしたものであった。昭和の大改修の完成延長は全体約14.4kmで改修前の延長より約1km伸びているが、そのほとんどが当該区間のバイパス化による延長増によるものと思われる。

前置きが長くなったけれども探訪報告に戻る。そのT字路交差点を0.4kmほど進むと最初のヘアピンカーブ箇所に着く。かつては、旧万世大路のどこからでも下界を眺めることができたというけれども、雑木が繁茂しこのカーブ箇所が下界を眺めることの出来る唯一のポイントとなっている(勝手にビューポイントと命名)。遠く<sup>りょうぜん</sup>霊山の秀峰も見ることができる(参考写真-16)。



参考写真-16 堀割(カエル岩)前のビューポイントから霊山(奥の山脈左端)方向を望む。H221106

霊山と云っても今回探訪会に参加されている関東の方々にとっては馴染みがないであろう。しかし、かつ



て日本史に登場している。霊山とはいうまでもなく、「建武中興」(「建武の新政」とも云う、建武元年(1334年)～)の際に北畠親房・顯家父子が後醍醐天皇の皇子義良親王(のちの第97代後村上天皇)を奉じ建武4年(1337年)一時陸奥国府をおいたところとして有名な標高825mのお山のことで、福島市東方の旧伊達郡霊山町(現伊達市)と相馬市にまたがり所在する。ふもとは、北畠親房・顯家父子らを祭神とする霊山神社(明治14年創建)があり、旧会津藩家老西郷頼母が宮司を務めていたことで知られる(NHK大河ドラマ平成3年「太平記」北畠顯家→後藤久美子、平成25年「八重の桜」西郷頼母→西田敏行)。霊山にまつわるこのような説明をしたら有志の皆様にも分かって貰えたようである。

この霊山に関しては、三島文書(『山形県史資料篇二』明治初期下)に次のように記述されているところがあるので紹介しておきたい。これは、後にも触れるが、明治14年6月9日に三島通庸県令一行が概成した栗子新道を通して上京しようとしたが、二ツ小屋隧道がまだ工事中で、二ツ小屋山を越えて福島側の坑口に出たときの感想である(同道の高木秀明山形県土木課長は無理矢理工事中の隧道内を通過)。

「時ニ東方ノ雲際ニ 蚪龍(角を持った龍)ノ 屈蟠(龍などがとぐろを巻く)スル如キヲ見ル。問ハスシテ 其(それ)霊山ナルヲ知ル。云ウ 是(これ)北畠顯家義良親王ヲ奉ジテ陸奥ノ州守(陸奥守)タリシ時ノ城墟ナリト」(194頁、読点・ルビ筆者)。

三島県令一行は、ひととき目立つ山容に感心すると共に、いにしえの故事に感慨深いものがあつたようだ。

### (5) カエル岩(掘割)と旧七曲坂

ビューポイントを過ぎて少し行くと、昭和の大改修区間としてはほとんど唯一の掘割箇所がある(参考写真-17)。



参考写真-17 「昭和の大改修」(S84～S123)二ツ小屋隧道福島側七曲バイパス箇所、最初のヘアピンカーブ全景、掘割箇所(カエル岩) 昭和9年頃撮影

この地点を、地元大滝の方々には“ホリワリ”或いは“カエル岩”と呼んでいるようである。現在は、雑木が繁茂し頭部も崩れていて、そう言われなければ分からないけれども、昭和30年代あたりまではなるほど掘割の谷側の地山がガマガエルの親分のように見えていたようだ(参考写真-18、写真-7)。



参考写真-18 カエル岩、大滝会証木新吉さん撮影提供(昭和36年9月26日)



写真-7 現在のカエル岩、正面。

ここを過ぎると左上に二ツ小屋山を木々の間から散見することができ、二ツ小屋隧道の穿たれた山であること等をお伝えした。しばし歩くと左手に昭和の大改修の際に腰積された石積（間知石、空積）があり皆様に見学して頂いた（写真-8）。



写真-8 間知石積を説明する筆者

間知石は、四角錐体の石であって、錐体の底面が石積の表面となる。日本独特の用材で加工して作る。面の短辺長が20～30 cmぐらい、胴長（控え）寸法が35～65 cmとなっており、控えが四方落としとなっている。間知石という用語は、もともと1間（1.8m）の間に6個の石を使用したことからきているという（窪田 祐『石垣と石積壁』学芸出版社 昭和58年6月をもとに整理）。

昭和の大改修のバイパスのへピンカーブ第1と第2カーブの間付近では、谷側に（山側にも）旧七曲坂

跡、明治の万世大路の跡を見ることが出来る（参考写真-19）。



参考写真-19 明治期万世大路七曲坂旧道跡。バイパス昭和期万世大路のすぐ下に見える旧道跡。更にその下に段々になって続いている（下から4段目と推定）。H251027

この七曲（坂）の謂われについては次のように伝えられている。

「中野新道雑記」(注)によると（米沢側から福島に向かい）、二ツ小屋隧道を出るとすぐにカーブになり「東方ニ<sup>リュウゼン</sup> 霊山<sup>カカン</sup>ヲ下瞰（下に見る）シ<sup>タチマ</sup> 忽チ<sup>コレ</sup> 屈曲シ之ヲ<sup>ツムイ</sup> 背テ西方ニツ小屋山ヲ前面ニ望ム又<sup>ゴトシ</sup> 霊山ニ向ヒ又ニツ小屋ニ向フ如」という動作をその坂を下る間に七度繰り返すことから、俗に七曲がりと呼ばれるようになったという。

(注) 「中野新道雑記」：『福島県直轄国道改修史』（建設省東北地方建設局福島工事事務所、昭和40年3月）111頁所収、明治十四年福島県土木課編『万世大路事業誌・雑記之部』のことである。万世大路は、明治14年（1881年）10月3日に開通したけれども、「中野新道雑記」（原題「雑記之部」）とは、その開通直後と思われる時期に書かれたようである。万世大路の福島県側（中野新道）について、すなわち「管轄境（栗子隧道福島側付近）ヨリ福島（道路元標、福島市上町旧ふれあい歴史館前）ニ到ルノ間大略ヲ述フル」（前掲書113頁、〇内筆者）優れたルポ記事である。主な構造物（橋梁・隧道）や河川（沢）名、距離関係・地形等の特徴・エピソード等が報告されており重宝している（『万世大路事業誌』は福島県立歴史資料館所蔵で何時でも閲覧可能）。ルポ記者名は不詳であるが記述内容からみて中野新道工事関係者と思われる。

その七曲の跡などを説明しながら進むと第2カーブが見えてくる（写真-9、参考写真-20）。



写真-9 旧万世大路(旧国道5号、旧国道13号)、バイパス第2カーブ手前を進む有志の皆さん。米沢側から望む。



参考写真-20 バイパス第2カーブ、福島側から望む。H251027

路面には水が流れていて路側にはトリカブトの花が盛りは過ぎているがいくつか咲いていた。有志の中にはこの花の名前を聞いたことがあると云う方は何人かおられたようである。しかし、実物を見たのは皆さん今回初めてのようであった(写真-10)。



写真-10 猛毒トリカブト

カーブを過ぎると平坦な道路が続き少し行って緩いカーブを過ぎると二ツ小屋隧道が見えてくる。隧道に到着後その坑口で、二ツ小屋隧道の歴史、ほうがちゅうひつのせき鳳駕駐蹕之蹟(天皇がお休みされた場所の跡)、森元巡査の殉職、神社跡などについて説明した(写真-11)。



写真-11 二ツ小屋隧道福島側坑口にて。隧道の歴史や鳳駕駐蹕之蹟などについて説明する筆者

坑口前では、皆様と記念写真を撮った(写真-12)。



写真-12 群馬県高崎市有志万世大路探訪会御一行、二ツ小屋隧道福島側坑口にて

## 二ツ小屋隧道

### (1) 明治期新道開設・初代「二ツ小屋隧道」

二ツ小屋隧道については折に触れ紹介しているところなので簡単に紹介しておきたい。

興味のある方は下記 web サイトについても参照していただきたい。

- ① <http://ootaki.xsrv.jp/tansakuki2.pdf>  
《「大滝会万世大路探索会探訪記 (2)」》(6 頁)
- ② <http://ootaki.xsrv.jp/kouzasiryou.pdf>  
《「明治の大プロジェクト『万世大路』」》(6 頁)
- ③ <http://ootaki.xsrv.jp/26akitan2.pdf>  
《「平成 26 年度 大滝会万世大路秋期探訪会報告」》(4 頁等)

初代旧「二ツ小屋隧道」は、標高が約 700m の位置にあり、その諸元は、延長 194.5 間=353.6m、幅 3.0 間=5.45m、高さ 2 間=3.6m であった。形状は矩形に近いもので素掘りとなっている。福島県において 3 年 9 ヶ月 (M10.10~M14 (1881 年).9) の歳月をかけて工事がおこなわれた (明治 13 年 10 月には一応開通したとも云われている。『栗子トンネル工事誌』1210 頁)。しかし、延長約 876m の福島・山形県境の栗子隧道が、途中からアメリカ製の削岩機を導入したとは云え 4 年 9 ヶ月 (M9.12~M14.9) で完成していることと比較すると、延長が半分程度のわりには時間が掛かりすぎているように思われる。確かに明治の二ツ小屋隧道工事では落盤事故や請負返上などのトラブルがあり難工事となったようではある (参考写真-21①②)。



参考写真-21① 初代二ツ小屋隧道米沢側坑口、右上に白竜沢(仮称)が見える。菅原白龍図『栗子トンネル工事誌』から転載



参考写真-21② 菅原白龍画「二ツ小屋隧道」を彷彿とさせる現二ツ小屋隧道背後の地勢。左側の下方(想定位置参照)が旧二ツ小屋隧道米沢側坑口であろう。参考写真-21①参照

昭和の大改修の際の工事記録として「北口(筆者注: 米沢側)より約 100m 付近では高さ約 5m 程が洞(どう)窟となっているなど落盤のこん跡が歴然としていた」(『改修史』187 頁)との記述がある。これは、明治期二ツ小屋隧道で大きな落盤があり明治 13 年 8 月に担当者を大阪鉄道局に派遣しその対策工法を習得させたという記事があり符合する(『万世大路事業誌』、『改修史』所収 103 頁)。

また前にも触れているが、明治 14 年 6 月 9 日(開通式は明治 14 年 10 月 3 日)に三島通庸山形県令、高木秀明土木課長、伊藤十郎平・九等属(官職名)ら一行が概成した栗子新道を通って上京しようとした。しかし二ツ小屋隧道の米沢側に到着し中を見たらまだ工事中(石材を使って隧道の壁や天井を施工していた)で通れなかったという(『山形県史資料篇二』明治初期下、三島文書 192 頁)。これはおそらく前述の落盤箇所の復旧工事をおこなっていたものと考えられる。

同年 9 月 2 日~3 日には、明治天皇行幸の輦道(天皇のお車(馬車)の通り道)点検の先発官が視察に来たが、二ツ小屋隧道はまだ車(輦)が通れる状況にはなかったという。同年 9 月 28 日には、先発官の松方正義内務卿(のち初代を含め 7 回大蔵大臣、首相)が点検に来ているけれども、この時には輦(車)も通れるようになっていようだ(前掲書 196 頁)。

その 1 週間後が開通式であったから、明治期二ツ小

屋隧道の完成はギリギリ間に合ったということであろう。

## (2) 昭和の大改修・二代目「二ツ小屋隧道」

前述の通り初代（明治期）万世大路は、自動車交通が可能となるよう昭和の大改修が実施され、初代「二ツ小屋隧道」も改修（<sup>かくふくきりひろ</sup>拡幅切拡げ）することとなった。この改修時点では、旧隧道は完成時の断面ではなくかなり狭くなっていたようで、幅は 3.0m 内外（完成時 5.45m）、高さは 2.3m 内外（同 3.6m）となっていた。ほとんどが後年補修されたものと推測されるけれども、石材などにより部分的に <sup>まきたて</sup>巻立（コンクリートや石材、木材などで壁や天井を作ること）されていたようである。（参考写真-22）。

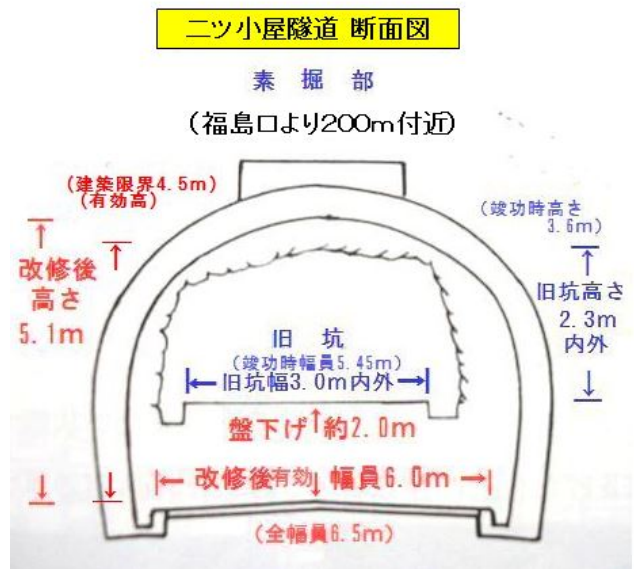


参考写真-22 改修前の栗子隧道坑内、「昭和の大改修」栗子隧道改修工事中（昭和9年）、旧二ツ小屋隧道もほぼ同様。

当該改修工事は、内務省仙台土木出張所福島国道改良事務所（現国道交通省東北地方整備局福島河川国道事務所）の直営工事（現在の請負業者のように内務省が直接工事を実施すること）によりおこなわれた。改修された隧道諸元は、延長 384m、全幅員 6.5m（有効幅員＝車道幅員 6.0m）、高さ 5.1m（有効高 4.5m）である。旧隧道は基本的に素堀であったが、拡幅後トンネルは、コンクリートで <sup>まきたて</sup>巻立し、セメントコンクリート舗装を施工、路面の両側に側溝を設置したものである（写真-13、参考写真-23）。



写真-13 福島側坑口から約 55m 付近、奥側仮称第 2 号内巻補修箇所（昭和 28 年頃補修）。手前コンクリート巻立は、昭和 9 年施工時のもの。福島側から米沢側を望む。中央の白丸は米沢側坑口。



参考写真-23 「昭和の大改修」では、旧隧道を切拡げて改修、自動車が通行可能となった。『改修史』より転載加筆

なお、着工時点の旧隧道諸元の実測では、延長は 377.4m（幅・高さ前述）となっていたようである（『改修史』187 頁。）延長が明治期のそれと比較すると約 24 m 長くなっているけれども、これは米沢側の坑口を延長し <sup>あかりまき</sup>明り巻（地表でトンネルを造ることで、明治期二ツ小屋隧道では煉瓦が用いられている）を施工したためであると思われる（後述）。

本トンネルの改修工事に当たってはその資機材の運搬のために大がかりな仮設工事を実施している。すなわち、奥羽本線板谷駅から現場（二ツ小屋隧道米沢側）まで軌条（幅 50 cm）を 11.2 km も敷設し、資機材の運

搬をトロッコによりおこなった(3tガソリン機関車及び人力で牽引)。

これら「材料運搬線路」の詳細についてお知りになりたい方は、下記 web サイト参照されたい。

<http://ootaki.xsrv.jp/unpansenro.html>

《「万世大路・昭和の大改修『材料運搬線路』探索記》

また、この「昭和の大改修」においても二ツ小屋隧道工事は難工事であったようだ。福島側坑口から10～40m区間において土石の崩落が突然発生し、崩壊を阻止するために大がかりな<sup>しほこう</sup>支保工(山の土石を支える施設)が必要となり工事がなかなか進まなかったと云う。また、この区間のコンクリート巻立(壁や天井を作ること)に当たっても、型枠を設置する前に山を押さえている支保工が沈下(30～60cm)したり、使用していた径40cm以上の材木(大引<sup>おおびき</sup>)が折れたりして型枠の組み直しを3回もおこなっている。また湧水も多くその処理に工夫が必要であったと云う。また、栗子隧道と同様越冬工事となったため苦労が多かったようである。

なお、工事期間は、昭和8年5月から昭和9年12月までの1年7箇月で、工事費は約123千円であった。

### (3) 二代目二ツ小屋隧道のデコレーション

昭和の大改修において、二ツ小屋隧道だけがなぜか特別に意匠を凝らした坑門となっている。その理由はわからない。

「坑門<sup>こうもん</sup>は南北(筆者注、福島側及び米沢側)とも同じ形状の<sup>きょうけい</sup>拱型(筆者注、アーチ型)であって、・・・両袖を設けて土石の崩壊を防ぎ、門柱を設けて美観を添えかつ<sup>がくいし</sup>額石(筆者注、トンネル銘板)を配し永遠の記念とした」(『改修史』190頁)ものである。美しい坑門となっており80年近く経過した今日でも、その容姿は衰えていない(写真-14, 15)。



写真-14 第2代目二ツ小屋隧道 福島側の華麗なる坑門。アーチ石積坑口、面壁は切石積。門柱が配置されている。



写真-15 第2代目二ツ小屋隧道 米沢側坑門、福島側と同一構造。倒木あり。坑口補修コンクリート(内巻)崩落進む。右側袖擁壁接続部コンクリート擁壁崩落。

坑門面壁の<sup>きりいしづみ</sup>切石積に用いた切石類及びアーチ石積の石材は、旧隧道内で使用されていたものを再利用したという事である。

その額石(トンネル銘板)の下に見える<sup>くさびがた</sup>楔形の長方形の大きな石材は<sup>くさびいし</sup>楔石(長さ90cm、上幅52cm)と呼ばれるもので、トンネル入り口に見えるアーチ石積(拱構<sup>いしづみ きょうこう</sup>)の最上部にあって、このアーチ石積を固定する役割を担っているものである(参考写真-24)。



参考写真-24 第2代目ニツ小屋隧道福島側坑門。坑門面壁は切石積、トンネル坑口はアーチ石積で拱頂に楔石が見える。中央に東北地方整備局第8代坂本丹治局長揮毫の「トンネル銘板(額石)」 H221106

額石（トンネル銘板）の題字は両坑口とも、当時の内務省仙台土木出張所（現国土交通省東北地方整備局）所長坂本丹治氏（第8代局長、後述）の揮毫による（『改修史』190頁）。額石には「ニツ小屋隧道、昭和九年三月竣工」と右書きで記されている。また、額石は、福島県田村郡西田村（現郡山市）小和滝産の花崗岩である（写真-16、17）。



写真-16 ニツ小屋隧道トンネル銘板・福島側坑口、「ニツ小屋隧道 昭和九年三月竣工」東北地方整備局第8代坂本丹治局長（内務省仙台土木出張長）揮毫



写真-17 ニツ小屋隧道トンネル銘板・米沢側坑口「ニツ小屋隧道 昭和九年三月竣工」東北地方整備局第8代坂本丹治局長（内務省仙台土木出張長）揮毫。福島側（写真-16）と同じものではなく別に書かれている。

なお、銘板記載の竣工月が昭和9年3月となっているが、これはトンネル本体の完成月であり、路面舗装（セメントコンクリート）や側溝工事等全体が終了したのは12月になってからである。従って前記のように2代目のニツ小屋隧道の工事期間は昭和8年5月から昭和9年（1934年）12月までの1年7箇月としておくものとする。

この山中に今から80年前にこのような装飾を施した立派なトンネルが建設されていたことに、高崎市有志の皆様も感心しておられた様子である。このトンネルを初めてご覧になった方は皆様同じ感想を述べておられる。

[その2に続く](#)