

## 東北地方整備局第8代坂本丹治局長について

### (1) 内務省仙台土木出張所坂本丹治所長

ここで、二ツ小屋隧道トンネル銘板（題字）を揮毫された坂本丹治所長（局長）について紹介しておきたい（参考写真-25①②）。



参考写真-25① 国土交通省東北地方整備局坂本丹治第8代局長（当時内務省仙台土木出張所長、在任期間 T13.3.25～S9.5.11）。勲三等瑞宝章（S2.10月）叙勲時記念写真と推定。坂本興一様提供



参考写真-25② 本宮築堤護岸完成式（昭和6年6月）

坂本局長については、現国土交通省東北地方整備局（当時内務省仙台土木出張所）の第8代局長（所長）として、

大正13年（1924年）3月25日から昭和9年5月11日までの10年2ヶ月（歴代2位の長さ）に亘って在職されたと云うこと以外は存じあげていなかった。実は、今回の群馬県有志の中に坂本局長の御子孫（姪孫、又甥＝甥の子）が参加されていて、局長の肖像写真の外坂本局長の経歴などについて資料を提供していただいたものである。

坂本丹治局長は群馬県出身、明治6年（1873年）11月生まれ（昭和25年（1950年）10月ご他界、享年77）、明治34年（1901年）7月東京帝国大学工科大学土木科をご卒業されている。同年12月内務省第三区土木監督署に奉職された。第三区土木監督署は明治38年4月新潟土木出張所（現北陸地方整備局）に改編され、以降信濃川や庄川（富山県等）の改修事業や新潟港の修築事業を担当されていたようである（現在の河川国道（港湾）事務所長等を歴任）。この間、大正12年（1923年）5月から同13年8月にかけてヨーロッパ各国及びアメリカに出張（遊学）されている。

この遊学中と思われる大正13年3月に内務省仙台土木出張所長（現国土交通省東北地方整備局長）に就任されている。その後昭和9年5月に退官された。勲任官（高等官一等）（注）、従三位、勲三等 瑞宝章を受章されている。著書として『港湾終点と荷役設備』がありその他港湾関連の報文がある（webサイトより）。

（注）勲任官：戦前の官吏制度で高等官の一等と二等が勲任官である。「勲任官は閣議決定をへて上奏され天皇の勅によって叙せられる官位であり、閣下の称号が与えられた。勲任官……内閣書記官長、法制局長官……各府県知事……であった。……軍人では中将が一等、少将が二等であった。」（『戦時用語の基礎知識』北村恒信、2002年9月、光人社NF文庫、18頁）。陸軍中将という師団長である。

しかし、在任中の具体的なご活躍については資料が限られており十分な紹介は出来ない。ここでは『道路の改良』

（注）に掲載された坂本局長の仙台時代の業績と人物像及び在任中に惹起した「白樺隊事件」について紹介する。

（注）『道路の改良』：大正9年（1920年）11月創刊の道路に関する雑誌、発行は道路改良会（大正9年11月発足、のち社団法人）。当初不定期刊であったけれども大正13年1月（第6巻第1号）から月刊となり昭和19年（1944年）7月（第26巻第7号）まで発行された（市販もされていたようだ）。本誌の編集は当初内務省土木局でおこなっており、云いすぎかも知れないが内務省の準機関誌的なものではなかるうか。（社）道路改良会は、道路政策の提言や道路技術の普及を通し道路整備の促進を図るため設立された組織である。現在の（公益社団法人）日本道路協会の前身となる組織である。本誌には、当時の道路事業状況経緯・古代からの道路政策、技術の歴史や日本ばかりでなく外国の技術情報・当時の内務省上層部人事の寸評など有益な情報が沢山掲載されているので筆者も随分参考にさせていただいている。土木学会デジタルアーカイブスで現在全巻閲覧できる

### (2) 坂本局長の業績と人物像

## ①雑誌『道路の改良』の掲載

まず『道路の改良』に掲載された業績と人物像について紹介する。当時、内務省土木局の上層部の人事が停滞し不満がくすぶっていたようで、勅任官5名がそろって勇退するという「大事件(異動)」となったことが記事になっている(昭和9年5月)。坂本局長もその中の一人であったようで、以下は内務省担当の記者によるその際の人事異動の背景(概要)である。

なぜ今人事の刷新が必要かという、大正13年に原田貞助が内務技監(筆者注:内務省に於ける技術官最高ポスト)を辞任してから一度も上層部の人事異動がないからである。従って若い人たちの昇進が阻害され不平不満の声が上がり、人事刷新を要求して騒ぎになっていた。そこで当時の唐沢土木局長が憎まれ役をかい一挙に勅任官5人の更新を断行したのだという。その5人の勅任官とは、中川吉造内務技監、前川貫一第一技術課長、真田秀吉東京土木出張所長、坂本助太郎大阪土木出張所長それに坂本丹治仙台土木出張所長であった(『道路の改良』(第60巻第6号、昭和9年6月)130頁「内務省土木技術官の更迭」より)。

なお、蛇足であるが技監の後任はかの有名な青山<sup>あきら</sup>士氏(パナマ運河工事に日本人でただ一人従事したことや荒川放水路工事を完成させたことで知られる:土木学会青山士アーカイブスより)である。また、坂本局長の後任の第9代局長は、福田次吉氏(在任期間:S9.5.11~S11.11.7)である。福田氏は、土木局第二技術課長からの転任、まじめ一点張りで冗談も言わない性格だと伝えている(前掲書144頁)。

そこで担当記者による坂本丹治局長の評価である。

「彼は在任中主として新潟や仙台の雪深きところに配せられて、土地的に恵まれていないが所謂<sup>いわゆる</sup>雪国地方に於いて多くの土木事業を残している、新潟港の修築と言いつ北上川や雄物川の分水路の工事は何れも彼の手に依ったものである、従って分水路の計画や施工については彼の右に出る者はいないと迄<sup>は</sup>囃されている。

彼は男性的意気を遺憾なく発揮するところに彼の個性を窺うことができる、……湯澤三千男(筆者注:後の内務省土木局長)が宮城県知事(筆者注:第22代、S4.10.9~S6.12.17、宮城県webサイトより)をしている時代は同気相求めたものか二人は兄弟のように親密であった、従って彼も亦<sup>また</sup>宮城県の生命線とまで言われた塩釜築港

に関しては、我が児を養成するように熱心に執行したものである(『道路の改良』(第16巻第6号、昭和9年6月)138~139頁。原文新字新かなに書き改め、ルビ、注筆者)。

なお、北上川の分水路というのは、明治43年の大洪水を契機として実施された宮城県旧柳津町(現登米市)から旧飯野川町(現石巻市)に12kmの新北上川(現在北上川)を開削し放水路とした工事である。柳津には大規模な分流施設も建設され、全国的にも画期的なものであったと云われる(参考写真-26)。



参考写真-26 北上川分流施設群。左端脇屋間門その隣り同洗堰(昭和7年竣工)。左上旧北上川(石巻湾へ)、手前新北上川(追波湾へ)。平成16年(2004年)「選奨土木遺産・北上川分流施設群」。右上鉄道トラス橋 H261110

昭和6年に新北上川への通水がおこなわれ、昭和8年に完成している(国道交通省北上川下流河川事務所webサイトより)。これらの「北上川分流施設群」は、平成16年(2004年)「選奨土木遺産」となっている。東北地方整備局としては有名な歴史的な土木工事(河川)である。

また、大正14年6月には「塩釜港施設調査員」に委嘱されており塩釜港(現在、特定重要港湾→国際拠点港湾仙台塩釜港塩釜港区)の計画に深く関わっていたと思われる。

## ②万世大路改修工事

当人事評伝には書かれていないが、昭和6年度以降万世大路の大改修など内務省直轄の初めての道路工事が各地で実施されており当然坂本局長のご指導もあったであろう。福島国道改良事務所においては、昭和8年4月「昭和の大改修」が着工されると早い時期に現場巡視に訪れ指導されているようである(『改修史』132頁)。

万世大路改修事業での諸材料の現場搬入は、まず奥羽本線板谷駅まで鉄道で運び、板谷駅から二ツ小屋隧道(米沢

側) までは軌条を 11.2 km に亘って敷設しトロッコ (人力及びガソリン機関車) でおこなわれたと云うことについては前述している。この大工事となった運搬線路軌条の敷設は、昭和 8 年 (1933 年) 4 月 7 日に着手し 9 月 4 日に終了しており、直ちに材料の搬入がおこなわれている (参考写真-27)。



参考写真-27 ニツ小屋隧道(米沢側)～烏川橋間に敷設された材料運搬線路とトロッコ。昭和 8 年 7 月頃

この敷設工事の最盛期はおそらく 6 月か 7 月頃であると思われるが、そのおりに仙台土木出張所長 (局長) の現場巡視があったという。個人名は記されていないけれども、この時期の所長と云えば坂本所長である。その際に次のような大変なお叱りを受けたと当時の福島国道改良事務所の担当者が記している。

「君達は何をしているのか、運搬線路を造るのが目的ではあるまい。隧道、道路工事はいつになったら本格的に始めるつもりかと大変なお叱りをうけた事が今も耳の奥に残っている。」(『改修史』「万世大路改築工事の施工その他を省みて」132 頁)。

なかなか男気のあった所長 (局長) であったというから工事の進捗が捗らないことに注意を喚起したものであろう。この材料運搬線路の敷設については当時事務所内に賛否両論があったようだ (現道を改良して材料運搬路とする対案あり)。「昭和の大改修」においては予算不足と工期の遅れがありその原因の一つとしてこの運搬線路の敷設があったとも云われている。昭和の大改修は 4 箇年をかけ終了しているけれども、当初計画は 3 箇年と思われる節がある (昭和 11 年 6 月 8 日付け福島民報)。

ともあれ、万世大路改良工事 (「昭和の大改修」) に関して坂本局長の生の声を伝える唯一のエピソードであると思

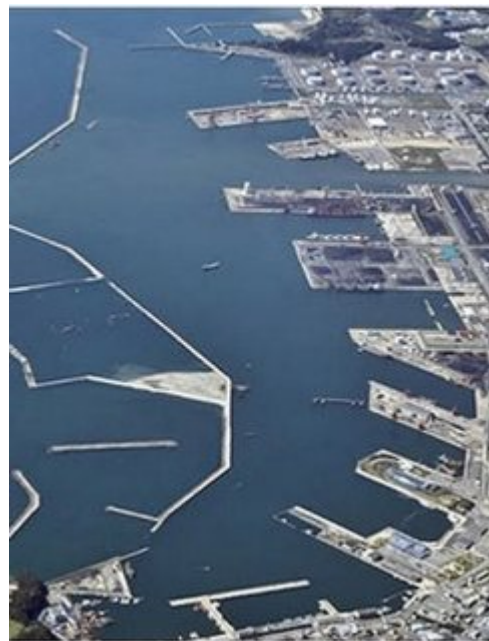
われるので敢えて紹介した次第である。

一方坂本局長について、ご長男のお話として次のことが伝えられているので記しておきたい (退官後は東京荻窪に住まいされていたと云う)。お人柄が偲ばれる。

「酒は大分好きであった。煙草はやらぬ、晩年漢詩も少々やった。菊花栽培は得意であった。」(『内務省直轄土木工事略史沖野博士傳』真田秀吉著、昭和 34 年 2 月、舊交會 90 頁。土木学会デジタルライブラリーより)

### ③白襷隊 (しろだすきたい) 事件

次に紹介する福島県小名浜港 (現在重要港湾・国際バルク戦略港湾) 修築にまつわる「白襷隊事件」については、坂本局長との関係を示す直接の資料は手元にないけれども、傘下事務所のことでもあり本人が港湾の専門家でもあることから当然関わっていたのではないかと推察している (参考写真-28)。

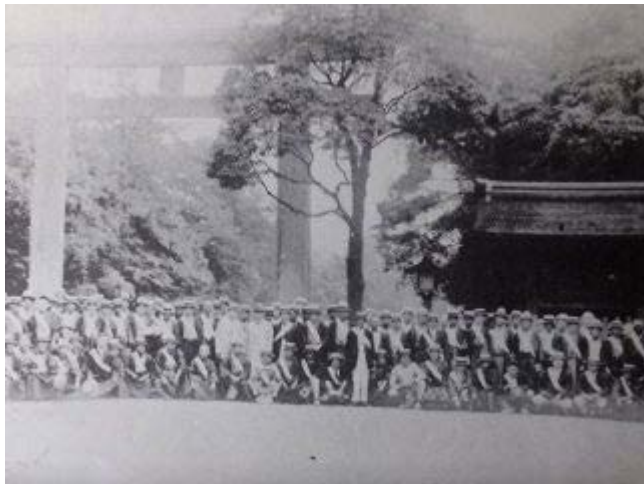


参考写真-28 小名浜港全景(重要港湾・国際バルク戦略港湾) 国土交通省東北地方整備局小名浜港湾事務所 HP から転載。

その「白襷隊事件」とは、坂本局長在任中の昭和 4 年 7 月 16 日に起きたものである。福島県浜通り地方のいわき市小名浜では「白襷隊」の活躍の話は今でも語り草になっていると云う。

昭和 4 年 (1929 年) 7 月、満州某重大事件 (S3. 6. 4 奉天軍閥の指導者 張作霖 爆殺事件、別名奉天事件) を天皇に叱責され辞職した田中義一内閣に代わって浜口雄幸内閣が成立しその緊縮財政 (井上準之助大蔵大臣、S7. 2 暗殺・血盟団事件) の方針によって、内務省直轄の小名浜商港修築

事業は予算が大幅に削減され中止の瀬戸際に立たされていた。昭和4年5月17日に内務省仙台土木出張所小名浜港修築事務所（現国土交通省東北地方整備局小名浜港事務所）が創設され、修築工事着工の盛大な祝賀会が開催されて一ヶ月余のことであった。ここに至り当時の小名浜町民が予算削減を阻止するために決起、その代表200余名が白禱を掛け決死の覚悟で上京、内務省・大蔵省に陳情攻勢をおこない予算を復活させたと云う前代未聞の出来事があった。世にこの一行を「白禱隊」という（参考写真-29）。



参考写真-29 白禱隊「小名浜港修築工事復興陳情」団(217名)、昭和4年(1929年)7月16日。明治神宮にて。『小名浜沿岸域形成史』(運輸省第二港湾建設局小名浜港工事事務所、1983年10月27日)から転載

当時教育界の重鎮であったいわき出身在京の馬<sup>もうえ</sup>上<sup>こうたろう</sup>孝太郎(注)は、この活動を支援していて、その成功は、地域住民が郷土の発展のため力を合わせた「衆力一致」の賜物であると後に色紙に揮毫し、小名浜町民を賞賛している。

「衆力一致」は、平成12年(2000年)3月28日に、昭和41年度(1966年)事業着手(昭和44年度着工)以来34年ぶりに全線開通(L=27.7km、うち新たな開通部分L=6.0km)した一般国道6号「いわきサンシャインロード」常磐バイパスのキャッチコピー(キャッチフレーズ)にも用いられた(参考写真-30)。これは、いわき地域学会初代表里見庫男氏(古瀧社長、1940.7~2009.4、享年68)が推挙された郷土史家小野一雄氏のご提案に基づくものである。

(注) 馬上孝太郎(1879~1945)：いわき出身の教育者、学習院教授、皇太后さま(昭和天皇良子皇后)幼少時の教育係を務めた。

小名浜港関連についても『道路の改良』の中では具体的に取り上げられていないけれども、当時この白禱隊の陳情行動は東京で号外が出るほどの大きな出来事であったと伝えられる。

出来たばかりの小名浜港修築事務所の事業予算60万円が5万円に削減されると云うことであるから事務所そのものが廃止されるようなものであり、一方の当事者でもある内務省仙台土木出張所坂本丹治所長らが手をこまねいて見ていたと云うことは考えにくい。陰に陽に何らかの形でこの白禱隊を応援していたのではないかと拝察するものである。



参考写真-30 「一般国道6号常磐バイパス(いわきサンシャインロード)」全線開通。右側門柱に「衆力一致」が見える。左側二番目から四家啓助いわき市長・佐藤栄佐久福島県知事・田崎忠行東北地方建設局長(何れも当時)。平成12年3月28日

坂本局長は、昭和2年10月臨時港湾調査会小名浜港関係委員に委嘱されていて小名浜港の修築計画に深く関わっているのである(昭和4年3月都市計画福島地方委員にも委嘱)。

蛇足であるが、国道6号の改築事業を実施するために内務省仙台土木出張所福島第二国道改良事務所が昭和11年(1936年)4月21日に福島県平市(現いわき市)に設置されている。

(参考：常磐バイパス開通パンフレット(所収「衆力一致」(郷土史家小野一雄氏解説要約)・『小名浜沿岸域形成史』(運輸省第二港湾建設局小名浜港工事事務所、1983年10月27日)・『いわきの人物誌(下)』いわき地域学会、平成5年2月27日)

## 二代目ニツ小屋隧道の補修

今回高崎市探訪会の有志の皆様にはニツ小屋隧道の中を行き帰り歩いて見学していただきました。途中目立っているのは、内巻(コンクリート)されたところや巻立コンクリートの崩壊箇所等のように、そこでは皆様も立ち止まり観察されておられた。そこでそれらについて現在まで判明していることや経緯を記しておきたい。

## (1) 内巻コンクリート

### ①内巻コンクリートについて

まずこの内巻コンクリートについて述べる。

今回の探訪では季節的な要因と思われるが、いつもは滝となって流れ落ちている終点側の明り巻きの崩壊箇所からの流水も少なく、起点側或いは中間点では、<sup>しんしゅつ</sup> 滲出 程度のもは見受けられたけれども、勢いの良い漏水箇所はほとんど見られなかった。雨も少なく渇水状態なのであろう(写真-18①②)。



写真-18① 米沢側坑口付近明り巻崩落箇所、今回はほとんど流水がない。増水時について参考写真-39①参照。



写真-18② 福島側坑口から約55m付近、第2号内巻(巻立コンクリート補修箇所、段差箇所)

2代目二ツ小屋隧道(L=384m、W=6.0m(全幅W=6.5m)、全高H=5.1m)は前述の通り、昭和8年5月から昭和9年12月にかけて、明治期の初代隧道(L=353.6m、全幅W=5.45m、全高H=3.6m)を改修して完成させたものである。

これについては、実は建設当初から激しい漏水に悩まされたようである。出来上がった巻立コンクリートの品質に問題があったようで、使用したセメントの品質が悪かったことが(一部風化)その要因と考えられている。特に福島

側では、そもそも地山そのものに湧水が多く、その対策には苦勞したようだ。

これらについて興味をお持ちの方は下記 web サイトを参照されたい。

<https://ootaki.xsrv.jp/hyoutan.html> 《「平成23年冬・二ツ小屋隧道『巨大氷柱』探訪記」》(15頁)

この漏水対策として、戦後昭和27年度に福島県において補修工事が実施されている(参考写真-31①②)。



参考写真-31① ニツ小屋隧道補修状況(内巻コンクリート、福島県施工)。昭和28年1月27日撮影



参考写真-31② ①写真とほぼ近い場所と思われる内巻箇所の現在の状況。(sunnypanda様 撮影提供) H230206

詳細な工事記録等は見当たらないけれども、参考写真或いは現地を観察すると、既設 <sup>かっこう</sup> 覆工 (コンクリートで覆われたトンネルの壁や天井のこと=巻立コンクリート) の内側に内巻コンクリートを打設して補修した。内巻(うちまき)とは、既設覆工の内側に厚さ30cmのコンクリートを更に打設したものである(参考写真-32)。参考写真-31①を見ると、中央に木製の型枠が設置されコンクリートが打設された後のように見える。覆工に段差がついているので分かると思われるが、その手前には打設を終えた内巻コン

クリートがやや黒くなって見え、その区間には氷柱がほとんど見えない。



参考写真-32 ニツ小屋隧道第1号内巻(仮称)、厚さ30cm(クリップボード幅32cm)。 H261102

そして、その手前は「昭和の改修」の際の当初施工の覆工コンクリートのままのようで、驚くほどの氷柱(つらら)が出来ていて、冬以外の季節には土砂降り雨のような漏水があったことが想像される。その状況を窺わせる次のような、ニツ小屋隧道改修後についての報告がある(昭和37年頃の記述)。

「だから漏水も所々に見うけられた。数年たらずして漏水などと云うなま優しいものではなく、むしろ氷柱(みずばしら)と云う方がふさわしい箇所もあった。後年福島県で幾度も修繕工事を施し、今は漏水を見うけない」(『改修史』132頁～133頁、傍点注記筆者)。

これは、昭和の大改修でニツ小屋隧道を拡幅して現在の隧道を完成させたのちの話である。完成後も漏水があったが数年も経ずして「氷柱(みずばしら)」(参考写真-33)のように吹き出していたということであるから随分とひどい状況であったことが窺われる。

ところで写真-18②は今回探訪会の時のもので、白丸(米沢側坑口)の大きさなどから参考写真-31①とほぼ同一の地点ではないかと推定される。この写真-18②の箇所は、福島側から2番目の内巻(仮称第2号内巻)のところで福島側から約55mの地点である。内巻補修箇所ですえも施工後60年を経過しているので、手前の昭和の大改修の覆工コンクリートの状況(約80年経過)と見た目により差が無いように思われるかも知れない。しかし、よく見ると手前の覆工コンクリートの傷み具合がより進んでいるのを感じることが出来るであろう。とは云え、この内巻きコン

クリートの方も剥落が起きている。写真-18②の箇所から少し米沢側に進んだ所では、内巻のアーチ部コンクリート(天井)の一部が剥落して、中の鉄筋が剥き出しになっているの見える(写真-19)。



参考写真-33 ニツ小屋隧道 福島側坑口付近 吹き出している漏水。完成後の漏水は「氷柱」だったと云うからもって規模が大きかったであろう。 H251027

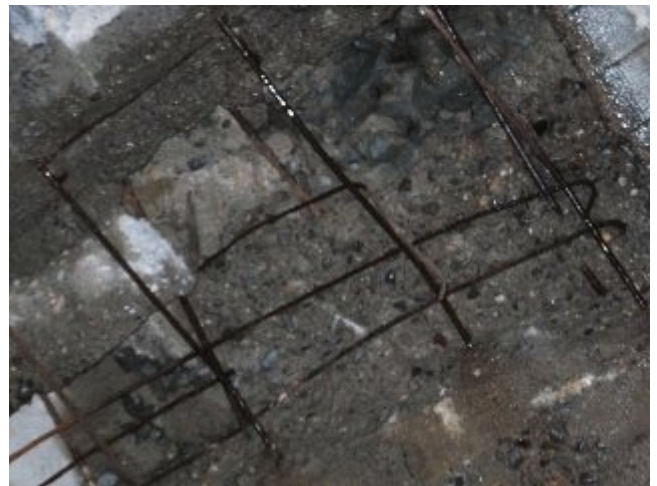


写真-19 第2号内巻補修箇所、アーチ部コンクリート剥落状況、鉄筋が剥き出し。

## ②内巻コンクリート施工記録

ところで、明治期初代万世大路の工事記録については比較的よく残っている。すなわち福島県側中野新道については『萬世大路事業誌』(明治14年、福島県土木課)、山形県側刈安新道については、『三島文書』(『山形県史』)である。また、昭和の大改修についても福島県側については詳細な記録が残っている(『福島県直轄国道改修史』)。しかし、大正末から昭和初期にかけておこなわれたと推測される補修工事の記録は現在のところほとんど見当たらない。例えば、高平隧道の拡幅工事、初代旧山神橋や初代旧新沢橋の架替え工事である。これらは、旧国道5号(13号)の管理が福島県知事であったことを考えれば、当然福島県において施

工されていたはずで、それなりに大きな工事であったと思われるが、『福島県史』や『福島県土木史』（福島県土木部監修、平成2年3月31日）等の公刊資料では確認できない。『福島県土木史』の中では、大正から昭和にかけて橋梁の架替えなど多くの補修工事がおこなわれたとの記述はあるけれども具体的なものは分からない。これらについては、福島県土木部に記録の照会もしてみたけれども結局埒が明かなかった。

そんななか福島県立図書館において資料渉猟中に『福島県土木監督所五十年史』（福島土木監督所、昭和30年5月1日）と云う刊行物を見つけた。これは、現在の県北建設事務所の前身となる福島土木監督所の編纂になるもので、公刊されたというより内部資料（非売品）として取りまとめられたものであろう。五十年史（明治38年～昭和29年）とはいうものの工事記録としては昭和25年以降のものだけである（概要のみ）。国道13号（国道5号）について次のような記述がある。

「……幹線であるが地形上隧道が多く、これが修繕並に改修に迫られて居ったので、昭和27年度より着工、栗子隧道、二ツ小屋隧道を28年度中に、高平隧道の改修を29年度中に於いて完了して居る」（51頁）。

そして、昭和28年度道路災害対策工事として次のような二ツ小屋隧道の補修工事の概要が記されている。

（路線）国道13号（工事箇所）中野 二ツ小屋隧道  
（工種）巻立工（工事内容）延長 201.8m・巻立 201・  
側溝 403・舗装 801（着手・竣功）7.1・11.23  
（予算額）9,000千円（104頁）

この記録により前述したように、福島県において二ツ小屋隧道の補修工事として内巻を施工したことは間違いない。二ツ小屋隧道の昭和27年度分については見当たらないけれども、前記の前書きによれば昭和27年度に着工していることになっている（高平隧道分については見当たらなかった）。

## （2）覆工コンクリートの崩壊箇所等

次に覆工コンクリートの崩壊箇所について述べる。中間点付近では、右側の覆工（巻立コンクリート）がアーチ部の肩から側壁部にかけて崩壊し地山や木材が見える箇所（写真-20①）や側壁部のみが崩壊している箇所がある（写真-20②）。地山の柱状亀裂の状況或いは落下している岩層

から岩種は玄武岩のように思われる。



写真-20① 中間点付近左側覆工(巻立コンクリートアーチ部)崩壊箇所。



写真-20② 中間点付近左側覆工(巻立コンクリート側壁部)崩壊箇所

この箇所は年々崩落範囲が広がっているようで、3年前の写真（参考写真-34）を見るとそれがはっきり確認できる。周りの覆工コンクリートもかなり劣化が進んでいるようであり次々に崩落する危険性がある。

当該箇所はもしかすると、昭和43年（1968年）10月9、10日にかけておこなわれた自動車火災実験の現場かも知れない。火災熱によって覆工コンクリートが劣化した可能性もあるだろう。筆者自身は、この火災実験には立ち会っていないけれども、当時福島工事事務所に在籍していたので実験がおこなわれたことは承知している（参考写真-35）。



参考写真-34 3年前の崩落状況。水筈も見える。H230206 撮影

それは煉瓦を用いて <sup>あかりまき</sup> 明り巻（地表でトンネルの壁や天井を作ること）をしたものと考えられる。昭和の大改修の際には更に6mほど延長し明り巻部分を約30mとしている（参考写真-37）。



写真-21 米沢側坑口。内巻補修コンクリート剥落、明巻崩落（左側）、坑口袖擁壁の崩壊等の崩落状況



参考写真-35 昭和43年10月9、10日、二ツ小屋隧道火災実験。福島側坑口の様子。新渡戸典孝氏提供。



参考写真-36①(再掲) 初代(明治期)二ツ小屋隧道米沢側工事中、右側から沢(仮称白竜沢)が流れ下っている。明治14年7月菅原白龍画。『栗子トンネル工事誌』から転載。



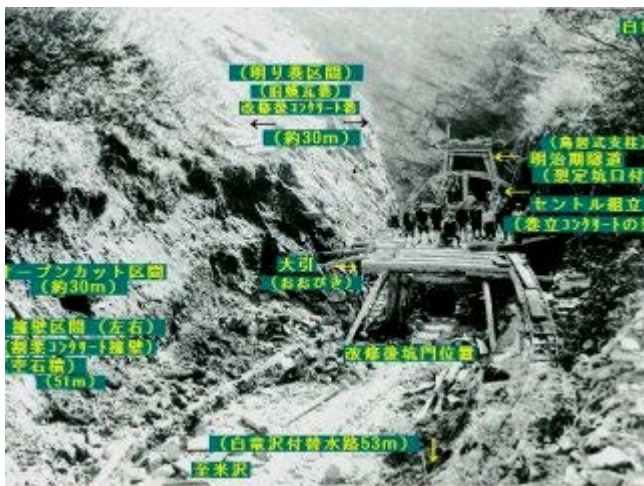
参考写真-36② 菅原白龍画を彷彿とさせる白竜沢(仮称)。右側の沢は白龍図に描かれたものであろう。二ツ小屋隧道明り巻部の上から望む。H261102

また、米沢側坑口では内巻コンクリートが剥離し、外では左側袖擁壁が一部崩壊している（写真-21）。この袖擁壁箇所は、二ツ小屋隧道上の沢（仮称白竜沢）の流末となる <sup>たてこう</sup> 豎溝があった場所ではないかと思われる。

明治期建設当初の米沢坑口は、現在の坑口より30mほど山側の奥まった所にあったと考えられる。坑口に向かって右側に白竜沢（仮称）が流れている。これは下流で万世大路を横断し鳥川へ合流している（参考写真-36①②）。

米沢側坑口が谷間の奥まった所にあったことから崩落土石や雪崩の危険性が大きく、その施工時期は不明であるが24mほど隧道の長さを延長しているようである。





参考写真-37 「昭和の大改修」工事中のニツ小屋隧道米沢側坑口、昭和8年頃。

ニツ小屋隧道の延長については前述しているけれども整理すると結局次のようになる。明治期建設当初  $L=353.6\text{m}$  → 昭和の大改修直前  $L=377.4\text{m}$  (煉瓦による明り巻約24mの増設による) → 昭和の大改修後  $L=384\text{m}$  (煉瓦明り巻を取壊し6.6m追加のうえ約30mコンクリートによる明り巻を施工) となった。

その昭和の大改修の際に、上にあった白竜沢を付替水路により流末処理をおこない前述の堅溝で道路側溝に導水し下流で万世大路を横断し烏川へ放流している (参考写真-38)。



参考写真-38 ニツ小屋隧道米沢側坑門背面・明り巻部全景。人物が覆工崩落箇所を覗いている。頭の上に見えるのが白竜沢付替水路。坑門付近から望む。H261102

なお現在、付替水路は土石によって閉塞しており、白竜沢の流末はあの覆工コンクリート崩落箇所になっていて増水時には勢いよく隧道内に流れ込んでいる (参考写真-39①②③)。

記述が前後するけれども、この覆工崩落箇所は米沢側坑口から約15mのところにある。いつ崩落したのか或いはそ

の原因もよく分からない。ただ此の箇所が前述のように白竜沢の流末となっていてかつては常時湛水していた可能性があり、冬期の凍結融解の影響を受けてそれだけでなくも品質 (水密性) の悪い巻立コンクリートが劣化し穴が空いたという可能性はあるだろう。



参考写真-39① 覆工崩壊箇所から流れ落ちる沢流(白竜沢流末)。福島側から米沢側を望む。H251027



参考写真-39② ニツ小屋隧道米沢側坑門背面全景。左側、沢水が流入する覆工コンクリート崩落箇所。右上は坑門の面壁 H261102



参考写真-39③ 覆工崩壊箇所には巨大氷柱。H230206

ところでニツ小屋隧道の米沢坑口を、少し離れたところ

から見ると確かに谷間で沢状の地形になっていることが確認できる（参考写真-40）。



参考写真-40 ニツ小屋隧道米沢側坑口全景。完成後約80年後の姿。参考写真-37参照。H261102

この米沢側坑口状況について更に興味のある方は下記のwebサイトを参照されたい。

<http://ootaki.xsrv.jp/26akitankan2.pdf>

《「平成26年大滝会万世大路秋期探訪会報告」》

(4頁～)

## 国道の改築工事と国道事務所の変遷について

さて、前節において旧国道13号(国道5号)が国道でありながら福島県知事が管理に当たり補修工事等を実施していたことや、一方戦前において国(内務省)が直轄で改修工事をおこなっていたことなどを紹介してきた。ここでは、若干横道にそれるが旧道路法施行以降の国道の管理(改築工事等を含む)と福島県内に於ける国直轄工事及び担当事務所の創設変遷等について制度面をも含め記しておきたい。

### (1) 戦前(旧内務省時代)

我が国最初の道路法(以下旧道路法)は、大正9年(1920年)4月1日に施行されている(大正8年4月10日公布、法律第58号)。

万世大路は、明治18年2月24日付け内務省告示第6号(国道表)により国道39号(東京・日本橋～山形)の一部となっていたが、旧道路法に基づく内務省告示第28号により国道5号(東京市～福島市～青森県庁所在地=青森市)へこの時に名称が変更されている(大正9年4月1日施行)。

旧道路法では、道路の種類を国道・府県道・郡道(のち廃止)・市道・町村道としすべて国の営造物とされ、知事及び市町村長が国の機関として国の監督を受けて管理に当たる

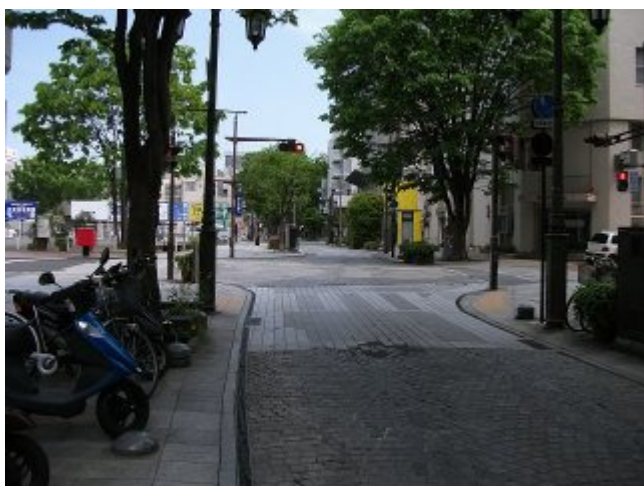
とされていた。国道は知事の管理となり、新築改築工事は管理者(知事)がおこなうこととされた。国道の新設改築の費用は、軍事目的・指定国道については全額国庫負担、その他については府県負担とし一部を補助(国庫)するとした。

しかし、昭和6年度に於いては「失業救済の目的を以て全国的に国道及び府県道改良工事を施行するの計画を定め之が関係予算は去る五十九議会に於て野党も意義なく通過」し「失業救済道路改良工事」が実施されることとなった(『道路の改良』(第13巻第5号、昭和6年5月)7～8頁、内務省社会局職業課長による解説。原文新字新かなに書き改め)。今回は、それまで実施されていた補助事業中心とは異なり「国家自らも失業救済事業を行う」(前掲書15頁)こととしたもので、新に「**国道工事直轄施行の制度**」(内務省社会局長及び土木局長通達、昭和5年12月)が発足した。

これを受けて、国道工事直轄関連として福島県内で初めての国の出先機関となる内務省仙台土木出張所福島国道改良事務所(現国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所)が昭和6年(1931年)4月11日に創設され、国(内務省)直轄による道路改良工事が初めて実施されることとなった。昭和6年度には、国道4号(福島市五十辺・栄町、郡山市永盛)、追加で国道5号(現13号、福島市本町)において改築・舗装工事等が実施されている(参考写真-41①②)。



参考写真-41① 昭和7年3月頃の本町交差点(舗装工事完成)、旧福ビル(左建物)角からスズラン通り(旧万世大路)万世町方向を望む。現在の街なか広場角からバセオ通りを望んだかたち(参考写真-41②参照)。当時旧国道5号分岐点。



参考写真-41② 街なか広場前(旧福ビル前)本町交差点(旧国道5号・39号分岐点、旧国道13号起点)。南側(旧国道4号)から北側(パセオ通り・旧スズラン・旧万世大路)を望む。右道路元標(旧万世大路起点)、左福島駅に至る H240514

国道4号の事業は翌昭和7年9月30日に竣工し、福島県内に於ける今回の「失業救済道路改良工事」が終了、国道事務所も同日付で廃止されている(初代栗原斧衛所長は福島県庁から出向)。

この失業救済事業の実施にあたって、その留意事項が当時の内務省社会局長及び土木局長から各地方の出張所長(現在の地方整備局長)あて通達されている(昭和6年2月21日付け)。それによると、たとえば失業者のうち生活困難者を優先して働かせること、機械の使用は最小限にしてなるべく多くの労働者を使用すること等というものがある。また、使用労働者数を把握し報告するようになっていて、まさに失業対策事業であることを物語っている(前掲書、第13巻第4号、154頁)。

福島国道改良事務所は、事業終了にともない前述の通り昭和7年9月30日に一旦廃止されたけれども、翌昭和8年4月24日に再設置されている(2代目野瀬正人所長は阿武隈川改修事務所所長(在任:T15.4~S12.3)兼務)。それは、昭和8年度以降も引き続き失業救済事業(時局きょうきゅう 匡救道路改良事業等)が実施されることとなり、5号国道「栗子峠」(万世大路)の改修も失業対策国直轄改良事業の対象となっていたからである(前掲書(第18巻第9号、昭和11年9月)73頁)。

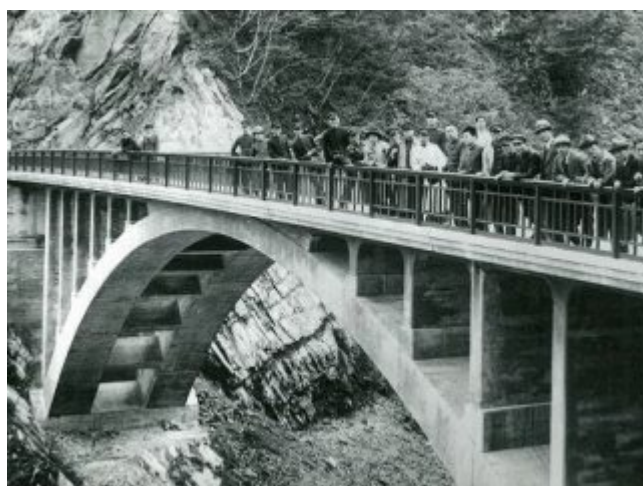
もちろんこれらの道路改良事業は、もともと失業対策の目的のために計画されたものではなく、増大する自動車交通に対応し産業振興を図ろうということで、大正8年道路法制定と共に「第一次道路改良計画」(大正9年以降30箇年計画)として樹立され実施されていたもので、関東大震

災や経済不況による財政緊縮政策により頓挫していたものであった(「栗子峠の改修」が同計画に具体的に含まれていたかは確認していない)。

因みに現在「道の日」(8月10日、昭和61年当時の建設省による)が制定されているが、我が国最初の道路整備長期計画となったその「第一次道路改良計画」が大正9年8月10日に実施された(スタート)ことによるものである。

その後昭和4年には「産業道路改良計画」を樹立しているが実行されなかった。それが折からの経済不況による失業対策として、道路改良工事が実施されるようになったというわけである。そのような状況下昭和8年には「第二次道路改良計画」(昭和9年から28年までの20箇年計画)も土木会議(内務省)で決定されているが、道路事業予算額としては失業対策ということで計画額の3分の1しか確保できなかったと云うことである(前掲書第18巻第9号、昭和11年9月、70頁)。

そのような背景のもとで栗子峠の改修が昭和8年4月から昭和12年3月まで4箇年に亘っておこなわれた(仮称「昭和の大改修」)。その結果、福島・米沢間の国道5号(現国道13号)万世大路がそれまでの荷馬車道から自動車通行可能な道路として生まれ変わり(昭和12年5月供用開始)、昭和41年(1966年)5月まで約30年間に亘って使用されたのである(参考写真-42①②③)。



参考写真-42① 完成した新沢橋(L=42m・w=6m、鉄筋コンクリートアーチ橋、S104~S11.12)見事な格子付き鑄鉄製高欄が見える。幾多の変遷を経て昭和41年5月まで30年間にわたり使用された。昭和12年撮影



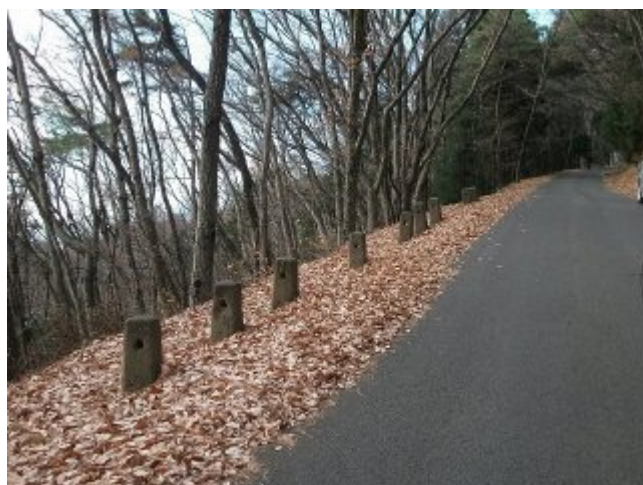
参考写真-42② 無高欄状態の新沢橋(昭和16年頃戦争のため鑄鉄製高欄供出)。昭和31年夏、福島工事事務所小林泰夫調査課長(左二人目)、山谷外行技術員(右二人目)等による調査。



参考写真-43① S12、旧国道4号信夫郡杉妻村(現福島市)伏拝地区「杉妻第二道路」コンクリート舗装工事終了(S11改良済み)。現在の伏拝交差点北側200m付近。路側は鉄筋コンクリート(柱)駒止(ガードレールの前身)。昭和40年にガードレールに設置替え。



参考写真-42③ 現役時代の新沢橋、昭和30年代前半、高欄(ガードレール)を再設置。新沢下流から望む(昭和36年9月26日大滝会榎木新吉さん撮影提供)



参考写真-43② 移設された防護柵・鉄筋コンクリート駒止(ガードレールの前身、S9製作、S10設置)。昭和40年、旧国道4号福島市伏拝地区から、信夫山第1展望台通路へ移設。H231214

さて、そののち福島国道改良事務所(昭和11年4月21日からは福島第一国道改良事務所と名称変更、福島第二国道改良事務所(現磐城国道事務所)が発足したことによる)は、国道4号(福島市)の改良舗装等をおこなっていたが昭和13年8月15日に廃止されている(参考写真-43①②)。これは昭和13年7月及び9月に阿武隈川で大きな災害があり、その災害復旧工事のため道路事業が中止されたことによる。しかし、昭和15年4月15日に福島第一国道改良事務所が3回目となる再設置がなされ、国道5号(飯坂街道)や4号(福島市松川町)の改良舗装工事などをおこなっていた。そのあと戦局が逼迫予算措置もなくなり昭和18年(1943年)3月31日に三度廃止された。国直轄の道路工事は戦後の昭和26年度まで実施されていない。

(事務所の改廃及び事業内容等については『改修史』による。)

## (2) 戦後(建設省時代)

### ①建設省福島工事事務所

終戦後(昭和20年(1945年)8月15日)は、連合軍の占領政策の中で道路整備や維持修繕が実施されている。昭和27年(1952年)4月サンフランシスコ講和条約が発効し独立を回復した。早くも昭和27年6月には新道路法が公布され、昭和28年には道路特定財源制度が創設された。昭和29年には第一次道路整備五箇年計画が策定され以後我が国の道路整備は計画的に進められることとなったのである。

昭和27年(1952年)5月1日、建設省東北地方建設局阿武隈川上流工事事務所(大正8年(1919年)11月17日内務省仙台土木出張所阿武隈川改修事務所として創設)が「福島工事事務所」と名称変更になり、従前からの阿武隈川の改修とかつての福島第一国道改良事務所が所掌していた国道4号の改築工事を担当することとなった(現国土交通省

東北地方整備局福島河川国道事務所)。

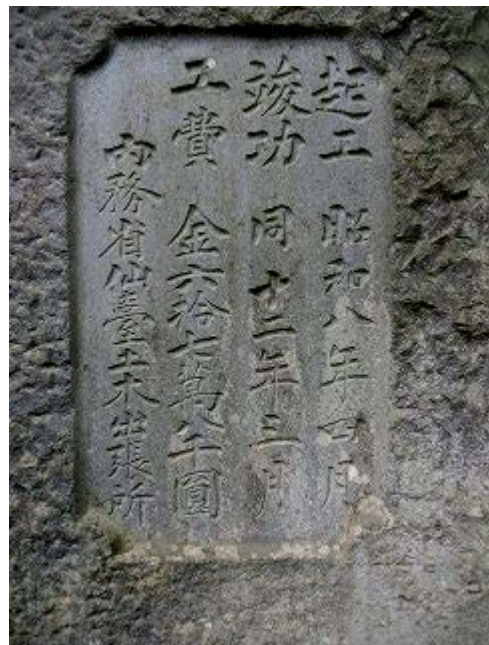
なお、内務省は昭和22年12月31日に解体され、国土局(昭和16年土木局を名称変更)等は総理庁の外局建設院として再編され(S23.1.1)、東北土木出張所(昭和18年仙台から名称変更)は東北地方建設局となった。建設院は、昭和23年7月10日(建設省設置法施行日)建設省となる。

戦後の国道13号栗子国道の改築について、実施計画上の公式の調査開始は昭和32年度からとなっている。しかし、昭和27年5月建設省福島工事事務所発足と同時に、ご健在であった「昭和の大改修」のかつての従事者等を中心に、後述のように独自に栗子国道の改築について調査を開始していたようである(前出**参考写真-42②**は正式調査着手前年の昭和31年の調査風景)。前身の「阿武隈川上流工事事務所」は河川改修のみの所掌業務であったけれども、前述の通り「福島工事事務所」は道路改築(発足時は4号国道のみ)も担当することとなったからである。

これらの国道13号栗子峠改修の事前調査は何度かおこなわれていたようで、一例として昭和27年の秋口には、文字通り内務省の流れを組む当時の福島工事事務所工務課長菊地八郎氏(昭和8年～11年内務省二ツ小屋工場(出張所)所員、昭和35年退官)と、戦後入省間もない岡崎聡氏や森屋昌也氏等が万世大路の調査をおこなったという(**参考写真-44①②**)。



参考写真-44① 昭和27年頃の栗子国道調査(栗子隧道福島側坑口から100m手前にて撮影)。左から岡崎総技官、伊藤勇福島工事事務所長、菊地八郎福島工事事務所工務課長。右側石碑は「万世大路改築記念碑」(昭和12年5月建立)



参考写真-44② 万世大路改築記念碑・背面「起工昭和八年四月 竣工同十二年三月 工費六拾七萬八千圓 内務省仙臺土木出張所」。揮毫、東北地方整備局(仙台土木出張所)第10代田淵壽郎局長。現在万世大路記念碑公園(米沢市万世町刈安)に移転 H241006

それとは別の調査時のものであると思われるけれども、先に示した昭和28年1月の氷柱の二ツ小屋隧道内部の写真(**参考写真-31①参照**)を現地で撮影していることはそのことを裏付けるものであろう。

「昭和の大改修」の担当者であった菊地八郎氏は、万世大路を一刻も早く改修工事をしたいものだと言っていたという(森屋昌也氏談)。「昭和の大改修」従事者の皆さんは、二ツ小屋隧道の漏水等工事の不完全さに内心<sup>とくど</sup>忸怩(恥じ入る)たる思いであったことは、「万世大路改築工事の施工その他を省みて」(『改修史』130頁)から容易に想像できる。一刻も早い万世大路の改築工事の開始を図るべく事前調査をおこなったものであろう。

## ②新道路法の施行

新道路法が昭和27年(1952年)12月5日に施行された(昭和27年6月10日公布、法律第180号)。新道路法では、道路の種類を一級国道、二級国道、都道府県道及び市町村道の5種類に変更し、すべて国の営造物という考えを改め、一級国道及び二級国道だけが国の営造物とされ、都道府県道以下はそれぞれの自治体の営造物とされた。この際、国道5号(万世大路)は、新道路法による政令により一級国道13号に名称が変更された(昭和27年12月4日公布、政令477号。同日施行)。国道13号は、起点が福島市(本町

旧福ビル前交差点、参考写真—41①②参照)、終点が秋田市となる。

国道の改築管理については引き続き知事がおこなうこととなっているが、一級国道については新築改築の規模が大きい場合などについては建設大臣がおこなうことができることとされた(一級国道の新築改築の費用は国が3分の2、県が3分の1負担と改められた)。これについては、昭和33年に道路法の改正があり一級国道の改築は原則として建設大臣がおこなうこととなった(参考写真—45)。



参考写真—45 S33年度国道4号「福島道路舗装工事」コンクリート舗装施工中(建設省直営)。安達郡安達村(現二本松市)渋川地内、昭和34年2月

かつ、「指定区間の制度」が設けられ政令で指定する一級国道については、建設大臣が直接管理することとなった(昭和33年3月31日公布、法律第36号、昭和33年4月1日施行)。

当時の建設省東北地方建設局福島工事事務所管内の国道4号については昭和35年6月1日付けで、二本松市杉田から宮城県境まで全線46.4kmが指定区間(昭和35年5月31日「一級国道の指定区間を指定する政令」政令第136号、6月1日施行)となり国(当時の建設省)が管理することとなった(参考写真—46①②)。

県内国道の維持管理専門の初めての出先機関として、後日筆者も勤務することとなった福島維持修繕出張所(現福島国道維持出張所)が昭和35年6月1日に福島市黒岩地内に設置されている(事務所工務課内には同日付けで維持修繕係新設)。(参考写真—47)。

なお、昭和32年に道路法の改正があり道路の種類に「高速自動車国道」が追加されている(昭和32年4月25日公布、法律79号、同日施行)。また昭和39年の改正により国道は一級二級の区別がなくなり一般国道となった(昭和39

年7月9日公布、法律163号、昭和40年4月1日施行)。これにより道路法上の道路の種類は高速自動車国道・一般国道・都道府県道・市町村道の4種となった。



参考写真—46① 昭和36年頃の国道4号舟場町交差点。手前から右折4号国道平和通り(L≒600m)S35.6から国管理。2級国道114号旧起点、すぐ阿武隈川で松齢橋(当時114号)。奥の山は弁天山。(『月報東北地建』1961年(昭和36年)10月号より)



参考写真—46② 現在の舟場町交差点。国道4号は直進東京へ。「平和通り」(国道13号)は右折する。交差点は国道13号(万世大路)の起点(S484.17変更)。左側奥が弁天山。H240514

前述の通り建設省東北地方建設局福島工事事務所が昭和27年5月に名称を変更して再発足し、同年12月の道路法改正とも相まって国直轄の国道改良工事が再開されている。また、福島工事事務所においては、昭和32年度から正式に国道13号(当時一級国道)を所掌することとなり調査が開始されている。昭和33年の道路法改正により一級国道の改築工事が国(建設省)の直轄事業となって、万世大路・国道

13号栗子国道改築工事は昭和36年(1961年)10月から本格的に着工され、昭和41年(1966年)5月に完成し建設省(現国土交通省)による直轄管理がおこなわれ今日に至っている。栗子国道(旧万世大路)の山岳部L=20.1kmは昭和41年5月29日(「東西栗子トンネル竣功式」)に供用を開始し(参考写真-48)、冬期(12月~4月)5ヶ月間の交通不能を解消することとなり、東北自動車道を経て首都圏と東北地方(日本海側)を結び、一日1万台近くの自動車が利用する大動脈となっている。



写真-22 ニツ小屋隧道米沢側坑口を出る。

その坂道を500mほど行くと昭和の大改修で架替えられた2代目烏川橋(L=23.3m・W=6m(有効幅員)、鉄筋コンクリートT桁橋、工期:S10.5~S11.9)がある(参考写真-49①)。この橋ではコンクリート製高欄の特に笠木部分の損傷が激しくぼろぼろになっている(参考写真-49②)。



参考写真-49① 烏川橋、烏川下流側から望む。高欄崩壊(中棧の鑄鉄製ガス管は戦時供出)。左福島側(右岸)、右米沢側(左岸) H221104



参考写真-49② 崩壊している烏川橋高欄(上流側)、笠木部分の損傷が激しくコンクリート部分がなくなっている。支柱に見える穴は中棧(鑄鉄ガス管)撤去跡=戦時供出。 H241030



参考写真-47 建設省東北地方建設局福島工事事務所福島国道維持出張所(昭和35年6月1日「福島維持修繕出張所」として発足)平成6年12月9日撮影(この後出張所改築のため取り壊された)



参考写真-48 昭和41年5月29日栗子国道開通、パレードに小旗を振って歓迎する米沢市民。左側のグラウンドは米沢市立万世小学校。建設省OB新渡戸典孝氏提供。

### 最終目的地烏川橋へ

さて、探訪記に話しを戻すこととする。何かと話題の多いニツ小屋隧道の米沢側坑口を抜けると下り坂になっている(写真-22)。

同時期に架設されているこの先の大平橋のコンクリート製高欄（壁高欄）等はまだしっかりと残っている（参考写真-50）。



参考写真-51 第3代大平橋福島側から米沢側を望む。 H231113

推測であるが、烏川橋コンクリート製高欄に用いられたセメントは二ツ小屋隧道に用いられたものと同じもので、風化した品質の良くないものだったのかも知れない。当時は、現在のように生コンなど無い時代なので現地で練られており、粗骨材はトンネルズリ（掘削にともない発生した岩石）などから製造された砕石を使用しているようだ（参考写真-49②参照）。笠木（高欄の上の橋梁方向の部材）自身が細いこともあり凍結融解の影響もあったのかもしれない。

ところで初代木橋の烏川橋（L=20間・36.4m、W=3.5間・6.4m全幅、M10.10～M14.6）は、現烏川橋から200mほど下流にあったというけれども、以前調査した際にはその痕跡を見つけることはできなかった。

本日探訪会の最終地である烏川橋には12時過ぎに到着し昼食をとりました（写真-23）。



写真-23 烏川橋12時過ぎ到着、お昼休。

ここでは上記に記した烏川橋にまつわる話し等を皆様にしております。

なお、休憩中に烏川橋から米沢側へ100mほど行った所（ヘアピンカーブ箇所）の道路崩壊箇所を見てきました。見るたびに崩壊が進んでいるようで若干心配しているところである（写真-24、参考写真-52①、②）。



写真-24 烏川橋先（米沢側へ100m箇所）ヘアピンカーブ箇所の崩壊箇所。福島側から米沢側を望む。道路全幅にわたって崩壊。



参考写真-52① 烏川橋先のヘアピンカーブ箇所（崩壊前）。当該箇所は以前からの難所で、ご奇様な方がグレーチング（鉄格子側溝蓋、写真中央）等を敷設した。その隣の路肩が僅かに浸食されている。今回の崩落箇所である。H231113



参考写真-52② 烏川橋先のヘアピンカーブ箇所（崩壊後）陥没状況、福島側から望む。①写真の約1年後 H241030



この旧万世大路道路陥没状況については、初期の状況が下記の web サイトで見ることができる。

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

《「旧万世大路陥没状況と東北中央自動車道工事状況」  
2012-10-30》

## おわりに

13 時前に烏川橋を出発、14 時には東栗子トンネルの駐車帯に戻りました。説明時間や休憩時間等をも含め往復約 3 時間 20 分、約 7km の探訪と云うことになる。

この後折角の福島と云うことで中野不動尊にお参りし 3 時過ぎ高崎市に戻られました（写真-25）。



写真-25 日本3大不動尊「中野不動尊」不動滝

高崎市（わなだかまち棟高町）に到着したのは 19 時過ぎだそうで、その後ご苦労会もあり探訪会の話しで盛り上がったとお伺いしています。今回参加者の中には万世大路について詳しく承知されている方もおられ関心の高さを実感しました。見学する場所は今回の他にも多くありますので、今後とも機会があれば何時でもご案内したいと存じます。

## 謝辞

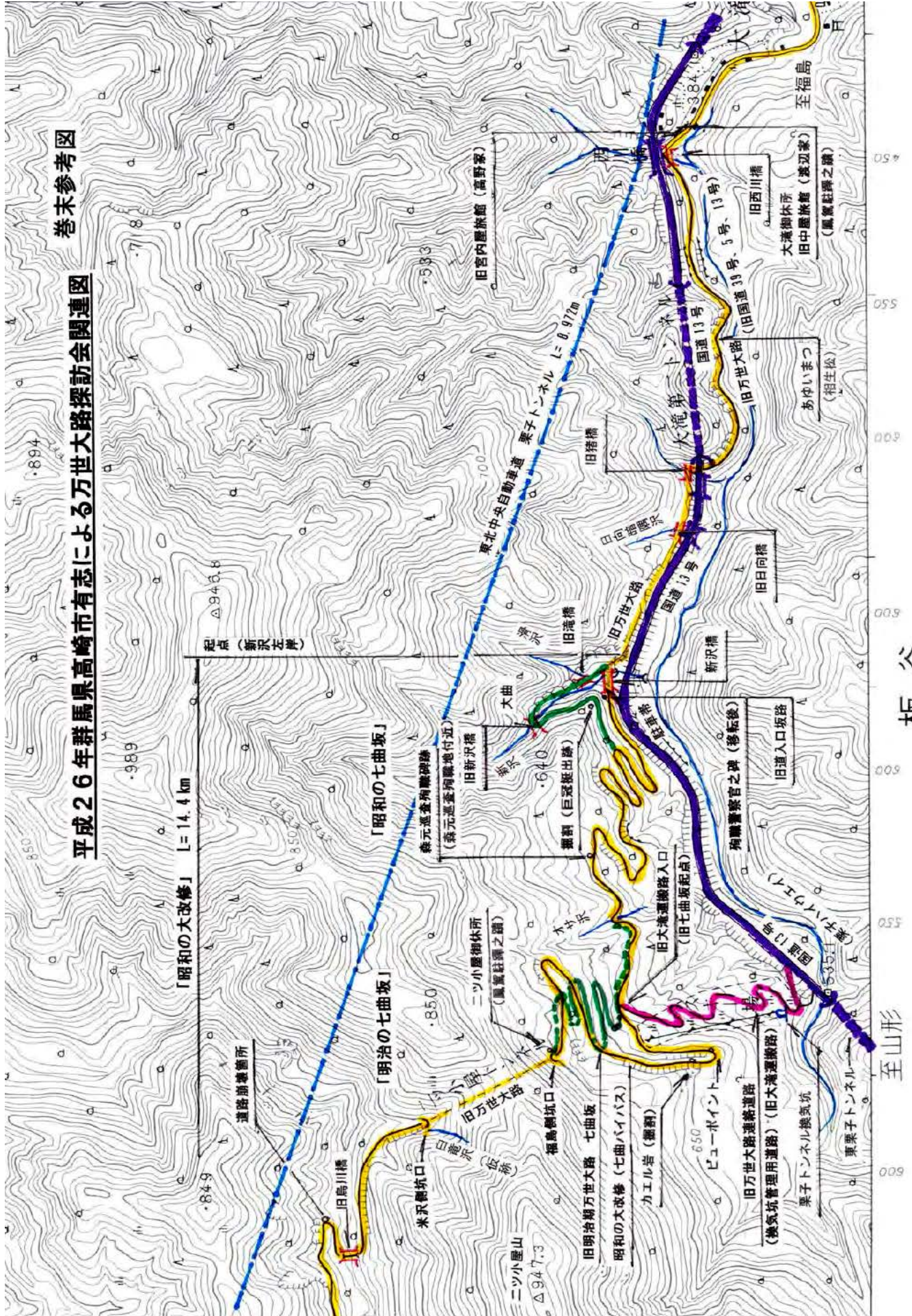
今回参加の坂本興一様には、今回探訪会のご企画及び大伯父に当たられます東北地方整備局第 8 代局長坂本丹治氏の貴重な資料をご提供頂き厚くお礼申し上げます。また、遠路万世大路を見学して頂きました有志の皆様にもお礼申し上げます。

また、例によって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お世話になりました。衷心より感謝申し上げます。

次ページに参考図を添付する

巻末参考図

平成26年群馬県高崎市有志による万世大路探訪会関連図



板谷

「この地図は、国土地理院発行の2万5千分の1地形図(栗子山)を使用しました。」