万世大路・昭和の大改修「材料運搬線路」探索記

――栗子国道改築工事（栗子ハイウエー）の若干の関連報告を含む――

大滝会特別会員　鹿摩貞男

平成23年6月5日（日）、昭和の大改修（昭和8年～12年施工）の際に敷設された「材料運搬線路」の探索に行ってきました。本探索記ではその探索の様子と運搬線路の概要、関連する工事用道路等について報告するものである。巻末には、探索行写真帳も添付した。また、後年の栗子国道改築工事（昭和36年～41年施工、栗子ハイウエー）の際の工事用道路についても関連する部分を若干整理したので、併せて報告するものである。

はじめに

今年（平成23年）5月の末、例によって山口屋散人さんから「新明通掘り割り」に行かないかという「軽いお誘い」があり、二つ返事で参加をお願いしたものである。これはまたそのような企画がある場合は是非お誘いいただきたいとかねてからお願いしていたことでもある。

実は、万世大路関連の調べ物をしていて関連の webサイトを覗いていたときに大変なショックを受けたことがある。それは、万世大路本線でなく、工事用の「材料運搬線路」（以下特別の場合を除き単に「運搬線路」）を踏査している方達がいるのを知ったときである。いわゆる廃道マニアと云われる人々の存在は認識していたけれども、よもや仮設運搬路にまで手を延ばしているなどと云うことは想像すら出来なかった。驚くというよりは、こんなところにまで行っている奴がいるのかと、感心する前に呆れたと云った方が当たっているかも知れない（失礼）。と同時に、改めてこの運搬線路について認識させられた次第である。実は、現役時代にこの運搬線路について特別に意識した記憶はない。

その「運搬線路」の存在は、『福島県直轄国道改修史』（東北地方設局福島工事事務所、昭和40年3月、以下『改修史』）、『栗子トンネル工事誌』（建設省東北地方建設局福島工事事務所、1968年7月、以下『工事誌』）等により多分知っていたはずだ。ちなみに筆者は、『工事誌』編さん委員会の当時最年少の幹事として恥ずかしながら名を連ねている。

後に詳細を述べるけれども、昭和の大改修（昭和8～11年度）においては、工事用の資材を奥羽本線で板谷駅まで運び、それから線路を敷設して峰を越え二ツ小屋隧道米沢側坑口までトロッコ（一部ガソリン機関車）で運搬したという。しかし、我々自称専門家から云うと、それはあくまで仮設備であって、本工事を遂行するための手段にすぎないものである。従って、言葉は悪いけれども調査に値するようなものではないと思っていたし、まして80年近くも経過した今日、その痕跡があるとは思えなかった。

ところが、それを調べ上げその痕跡の存在を証明した人々がいる。何のためにと思うかも知れないが、それはこの際どうでも良い。

そこで、改めてその「材料運搬線路」について、前掲書等を再吟味してみた。するとこの「運搬線路」の敷設は、良きにつけ悪しきにつけ、まさに本工事に匹敵するような大工事だったのである。少し大袈裟に云えば本工事の成否を左右する一大プロジェクトだったのである。ここに、現地を是非確認する必要のあるものであると認識するに至った。

ところで、そのwebサイトの対象には、今回お誘いいただいた山口屋散人さん、ご一緒していただいた猫旅おばらさんやdark-RXさんのものがあったことは云うまでもない。この人達は、幾度となくこの「運搬線路」を探索されている。これは何としても機会を見つけ連れて行って貰わなくてはならないと思っていたところであった。

「材料運搬線路」のルート概要

平成23年6月5日（日）午前9時、東栗子トンネル福島側坑口駐車帯に集合する。天候は、薄雲がかって

はいるけれどほとんど晴れと云ってもよいだろう。メンバーは、上記に示したwebサイト対象者の３名と藤田（F 班長）さん、まちセン本間さん、それに筆者の合計６名である。

参加者の車は都合４台で、山口屋さんと筆者の車を今回探索行の終点下り口となるここ集合箇所東栗子トンネル福島側坑口駐車帯におくこととする。ｄark さんと本間さんの車２台に分乗して、今回探索行の出発点上り口となる西栗子トンネル福島側坑口に向かう。その右側駐車帯に車をおいた。当該箇所の標高は 623ｍである。今回探索することとなった運搬線路明通（あきとおし）地区の頂上（新明通の掘り割り）は標高821ｍなので、標高差約200ｍを上ることとなる。

なお時節柄、当該駐車帯の放射能線量は、dark さん線量計によると 0.18μSv/hr（マイクロシーベルト毎時）であった。福島市内では1.0前後の値を示しているが、元々の経常値が0.04μSv/hrであるから山の中としては高い数値といえるだろう。

さて、本稿を読み進める上で、運搬線路の位置関係が分からないと不便を感じられると思う。従って最初に、想定される運搬線路敷設ルートの概要を、現況に仮定して述べておきたい **（図―１参照）**。運搬線路ルート等の詳細についてはその都度触れていきたいと思う。

まずその「材料運搬線路」の起点は、奥羽本線板谷駅（スイッチバックの旧駅）構内となる。そこから出発し東に向かい現在のジークライト工場付近を左折して、旧山形県道（昭和43年(1968)8月16日認定、旧一般県道154号桧原・板谷線（現在米沢市道））を通り現国道13号に出る。そこを米沢側に左折し国土交通省福島河川国道事務所栗子国道維持出張所付近を、ほぼ現在の国道13号を道なりに袖ヶ沢（山形・福島県境）右岸沿いに西栗子トンネル福島側坑口付近へ向かって西進する。本稿では、便宜上ここまでを運搬線路「板谷区間」と称することとする。

その坑口付近から運搬線路は、右側にある鎌沢（下流が袖ケ沢）を渡って行って福島県側に入って行くと明通山（あきとおしやま）にぶつかる。その山腹をヘアピンカーブ17段で上り、当運搬線路の頂上となる鎌沢山と明通山の鞍部に至る。その鞍部が「明通」と云われていたところと考えられる。その鞍部に「昭和の大改修」において新たに掘り割りを施工、「新明通（しんあきとおし）の掘り割り」と称する事となった。この掘り割りまでを、便宜上本稿では運搬線路「明通区間」と称することとする。

その新明通の掘り割り東端（烏川（からすがわ）側）からは谷間になっていて、運搬線路はヘアピンカーブ３段で烏川沿いまで下る。そこからは、烏川筋を下って旧万世大路・烏川橋右岸付近に至る。便宜上本稿では、新明通東端から烏川橋右岸までを運搬線路「烏川区間」と称することとする。

当該材料運搬線路はさらに進んで、その終点となる二ツ小屋隧道（米沢側坑口）に到達する。烏川右岸から米沢坑口までを便宜上運搬線路「二ツ小屋区間」と称することとする。

以上「材料運搬線路」として、全長11.2㎞、軌間50㎝（『改修史』183頁）の軌道を敷設したものである。各区間の延長は、筆者の推定によれば概（おおむ）ね板谷区間2.4㎞、明通区間4.6㎞、烏川区間3.8㎞、二ツ小屋区間0.4㎞と思われる。また、線路の敷設工事は昭和８年（1933）４月７日に着手、同年９月４日に終了している。

ところで簡単にここで触れておくけれども、「昭和の大改修」（昭和8～11年度）の資材の大半は、運搬線路によって運び込まれたということである。すなわちセメントなど工事資材を、板谷駅から新明通しまではガソリン機関車（昭和８年度は人力トロッコ）で、新明通しから二ツ小屋隧道までは人力トロッコで運搬したものである。

今回の「万世大路を愛する人々」による探索行は、この運搬路のうち、「明通区間」と「烏川区間」、「二ツ小屋区間」の8.8㎞相当分について実施したものである。本稿では、この探索行を中心に述べる。また、今回の探索行とは別に「板谷区間」についても、後日個人的に筆者が簡単な調査を実施しているので、これについても参考として別途記すものとする。

「明通区間」を上る─駐車帯から３段目まで─

それでは、運搬線路の探索状況について以下に報告する。もっともこれらについては、山口屋散人さん達が既に踏破済みである。今回は、数年ぶりに再探索をおこなったものであり、本報告では当時の工事記録（『改修史』等）を筆者なりに検証してみたということである。

運搬線路「板谷区間」については後述するけれども、運搬線路は西栗子トンネル福島側坑口付近右側（**写真─1**）を 1/100 勾配で上って行って、鎌沢を渡りその「板谷区間」に続いて「明通区間」に入って行くものと思われる。

写真─1　西栗子トンネル駐車帯から「明通区間」起点付近を望む

『改修史』の昭和８年度工事記録によれば、この区間について次のように述べている。

「（板谷駅から小さい山の鞍部を越えてきて）大体 1/100 の上りの長距離区間に移って明通（あきとおし）の山に達する。それより 1/30〜1/40 の勾配で日光いろは坂のようにじぐざぐと 17 段昇って尾根に達し、新明通の掘り割り（深さ 6mを切り取った）延長 100mの水平地点が、この運搬路の頂上である。板谷駅構内からここまでガソリン機関車を運転の予定であったが、この年度（筆者注：昭和８年度）は人力によって運搬した。」（183 頁）。

またこの区間について同書所収の「回想記」の方には、同一筆者によるもと思われるがより具体的に次のように記されている。

「（板谷駅から小さい山の鞍部を越えてきて）その先はやや平坦地であっても湿地帯で排水路を作り沢を越え、福島県側の山腹を縫って谷を渡りつして、工事は進ちょくしたが明通（あけどうし）山に突き当たって終わった。この山の谷間を通れるものと早合点したが谷間はなく、結局この山の峰に出る以外に方法がない。止むを得ず 17 段ヘャーピンカーブを造って頂上に達し、更に左側の山（筆者注：鎌沢山か）の突端を長さ 100m、深さ 6mも切り割って、約 50mも深い谷の真上までの難工事を施すなどは想像もしなかった。」（『改修史』所収「万世大路改築工事の施工その他を省みて」（以下「回想記」と略称）132 頁）。

さて、我々も西栗子トンネル福島県側坑口の駐車帯を午前９時半出発、山形・福島県境となる鎌沢を渡り福島県側に入り運搬線路跡と思しき林道を進む。草むらに春ゼミを見つけた。森全体にジージーという春ゼミの鳴き声がこのあっとずっと聞こえていた。

鎌沢の対岸に数人の山菜採りのグループを見つけた。今の時期だとウルイ（擬宝珠）、フキ（蕗）、ミズナ（蟒草）などであろう。我々もこの後食べ頃のウルイを見つけたけれども、1300mの山岳部の残雪から強い放射能が測定されたという報道もあり結局断念している。

やがて９時 40 分、砂防ダムが見えてきて、そのダムサイトで最初の小休止を取った（dark さんの GPS で標高 680m）。ダムサイトの左岸側を上り少し行くと、明らかに運搬線路跡と確認できる山道が現れてくる（**写真─2**）。

写真─2　17 段ヘアピンカーブの 1 段目・福島県側明通山山麓を行く、進行方向と逆の板谷側を望む。

前記の「回想記」で運搬線路は、「福島県側の山腹を縫って」進んだとある。この辺りの１段目と思われる運搬線路の様子を記述しているのではなかろうか。また続いて「谷を渡りつ」とあるが、駐車帯から小１時間歩いたところで、運搬線路の仮橋跡と思われる沢を横断した（写真―3）。

写真―3　1段目、運搬線路仮橋跡か、沢を横断。明通側を望む

谷と云うほどではないけれども仮橋はあちこちに設置されたのであろう、午後に行く「烏川区間」においては明確な遺構をみることが出来る。

我々は更に前進し駐車帯からほぼ１時間歩いた午前10時半、１段目の終点と思われる小さな切り通し箇所に出た（写真―4）。

写真―4　1段目終点付近の切り通し

本来であればここには２段目への転回点となる 17 段ヘアピンカーブの第１カーブが存在するはずだ。しかし、崩落してしまったのかそのカーブは見あたらない。山口屋さんやＦ班長さんとその切り通しを越えてみたけれど、すぐ沢筋の険しい崖になっていて何もなく、下るのも上るのも一苦労であった。そのうち本間さん達が板谷側へ向かって上り坂となる２段目の線路跡を見つけたという報告で引き返した。

その２段目を少し進んだ所で小休止を取った。そこには、どちらかというと季節外れのシラネアオイ（白根葵）が可憐に咲いていて、我々の来るのを待っていてくれていたかのようだった。この後遅咲きのシラネアオイは何カ所かで見つけたものである。探索行の中で、このほか山野草では、ニリンソウ（二輪草）・イチリンソウ（一輪草、実は二輪草の一輪咲き）・ヤマタツナミソウ（山立浪草）・ワサビ（山葵）・下痢止め薬草になるオウレン（黄連）・イワカガミ（岩鏡）などを観察することができた。

今回の探索行では、山口屋さんお手製の虫除け剤のお世話になった。市販のハッカだそうであるが、スプレー容器に詰めたものを持参してきていただき、使用させて貰った。確かに抜群の効き目で虫が寄ってこなかった。市販の虫除け剤とは違い、べたべたせず身体にも悪影響がないとのことである。

さて、２段目の線路跡は比較的長く、途中崩壊しているところも見られた（写真―5）。

写真―5　2段目を行く探索隊、板谷側を望む。線路跡一部崩壊

この２段目の小休止箇所から 30 分ほど歩いたところで、第２カーブ３段目の線路跡に入った（写真―6）。

写真—6　第2カーブ、3段目へ。明通側から板谷側を望む

ここからは明通側に向かって上り坂となる。２段目から３段目にかけてはブナ原生林が繁り誠に気持ちの良い山歩きとなる（**写真—7**）。

写真—7　ブナの原生林、3段目終点付近を進む

３段目の距離は比較的短く、第３カーブ４段目へはすぐだった（**写真—8**）。

写真—8　第3カーブ、4段目へ。明通方向を望む

ここでは比較的大きな特有のカーブが見られる。

前述のように、この運搬線路敷設工事は昭和 8 年（1933）9 月には終了して、板谷駅からトロッコでの資材の搬入が直ちにおこなわれている。しかし、人力トロッコによるものであり、最初に敷設した線路の線形や勾配はガソリン機関車に対応したものとはなっていなかったという。運搬線路の完成の前に、二ツ小屋隧道及び前後の取り付け道路の改修工事は、昭和８年5 月にはすでに着工している。そのため各種材料を早急に搬入する必要があって、取り敢えず人力トロッコ用の線形で急ごしらえの線路敷設をおこなったのかも知れない。

しかし、３ｔガソリン機関車（**後掲参考写真—1、2**）の導入を計画していたのだから、多少時間は掛かるとしてもなぜ最初から機関車用の線形にしなかったのかという疑問は残る。昭和９年度に入ってから二度手間と思われる「屈曲部及び勾配を是正」（『改修史』132 頁）して、３ｔガソリン機関車（昭和９年７月、２台購入）による材料運搬を始めている。

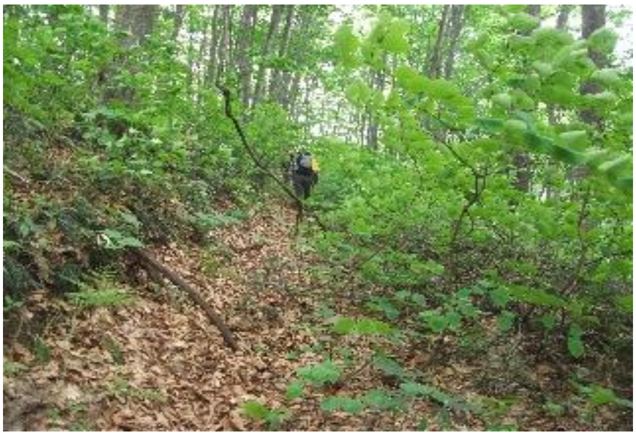
もっとも機関車は注文生産であったろうから、万世大路改築事業（「昭和の大改修」）が正式に始まった昭和８年４月になってからでないと発注は出来なかったであろう。それよりもなによりも、この工事を実施する内務省福島国道改良事務所そのものがこの４月１日に再設置されている（昭和６年度に初めて設置された福島国道改良事務所は昭和７年９月 30 日に廃止）。それより以前に仕事が出来るはずがない。運搬線路が完成する昭和８年９月までには機関車は到底間に合いそうもないことは確かだ。それにしても、納期が１年以上掛かったことで、全体工期に大きな影響を与えたものであろう。

機関車による運搬は、「板谷区間」及び「明通区間」すなわち新明通の掘り割りまでで、それ以降（「烏川区間」「二ツ小屋区間」）は人力トロッコである。

つまり現地でみた比較的大きな第３カーブはこの時に是正されたものであろう。

「明通区間」を上る ―４段目から掘り割りまで ―

板谷側へ向かって上り勾配となる４段目の線路跡もブナ原生林が続く（写真–9）。この頃にはもう 11 時 15 分を過ぎていた。



写真―9　4段目を行く探索隊、明通側から板谷側を望む

ところで、17 段ヘアピンカーブを全部なぞって行くとなると時間がなくなる恐れがある。ここからはショートカットして直登することとする。4 段目の線路跡途中から 5 段目にあがった（写真―10）。

写真―10　4段目から5段目へ、ショートカット直登、4段目から5段目を望む

それからは、明通側の各カーブ近辺を 10 段目辺りまで直登した。従って第５、第７、第９カーブは、近くから見たことは見たけれどもやり過ごしている（写真―11）。

写真―11　第7カーブ、残雪あり、明通方向を望む

従って、板谷側の第６、第８カーブは直登場所から遠いので見られない。なお、途中本間さん等に段数やカーブ数を確認しながら上ったけれども、途中分からなくなってしまっているところもあり、写真や説明文の段数カーブ数は間違っているかも知れない事をあらかじめ断っておく（最初の５段目まで、最後の 17 段目は正確）。

全部直登してしまうと線路跡が分からなくなってしまう恐れもあり、12 段目の途中から 13 段目にかけては運搬線路跡をなぞることとした（写真―12）。

写真―12　第 12 カーブにて、13 段目に入る。明通側から板谷方向を望む。標高 769m

この第 12 カーブあたりの標高は、dark さんの GPS によれば 769mであった。過ぎてきた第７カーブには残雪があり（写真―11）、この 13 段目では躑躅（つつじ）の蕾（つぼみ）がまだ固かった。13 段目の終点近く新緑の見事なブナ林が心を和（なご）ませてくれたけれども、時間はすでに 12 時を過ぎていた。

ここで、辺りの林相に触れておきたい。林相というほどの大袈裟なものではないけれども、要するにほとんどがブナで覆われた広葉樹林帯である。見かけた樹木で名前の分かるものは、赤い実のアオキ（青木）・正月飾りに使うユズリハ（譲葉）・ウラジロヨウラク（裏白瓔珞）くらいである。後はよく分からない。多く見かけたのが心円形をした比較的大きな葉を付けた若木である（**写真—9 など**）。オオバボダイジュ（大葉菩提樹）あるいはヒトツバカエデ（一葉楓）ではないかと勝手に想像している。『万世大路事業誌』(明治 14 年福島県土木課編）の中に、栗子の山中でよくみられる樹木として菩提樹が紹介されているけれども、いわゆる「菩提樹」は庭木で山の中にはないだろう。このオオバボダイジュ（あるいはヒトツバカエデ）を指しているのではないだろうか。

ところで、この 13 段目からも 16 段目にかけてもショートカットして直登する。そのためか最後の第 16 カーブがなかなか見つからなかった。明通山の西側の沢筋に出たりしたが、漸（ようや）く 17 段目に到達する。ここで小休止を取ってから出発したが､最後の 17 段目は結構長い（**写真—13**）。

写真—13 17 段目を行く探索隊

気持ちのよいブナ林の中を平坦な線路跡が続き、そこを抜けると前方が開け沢筋になっていて、谷向かいに運搬線路跡がくっきりと見えてきた（**写真—14**）。

写真—14 谷向かいの運搬線路

「もうすぐ明通の掘り割りですよ」

山口屋散人さんの声にほっとする。

その谷をめぐり我々は進んだ。谷の向かいから見えていた線路跡を進んでいくと線路跡が途切れた（**写真—15**）。沢筋になっているところで、線路跡が崩落して崖になっていた。崩落箇所を過ぎて右に曲がると、すぐにちょっとした平場がある。少し前進して顔を上げるとブナの林が一直線に切れているように見える所に到着した。

写真—15 新明通手前、運搬線路は崩落していた

「着きましたよ。掘り割りに。さあ、どうぞ」

山口屋さんがさらに前進することを促してくれた。

しかし、ここでは暫（しば）し立ち止まらざるを得なかった。

ここがそうなのか、今を去る 80 年前艱難辛苦（かんなんしんく）のうえ到達した「明通（あきとおし）」だ。この険しい山岳地帯によくぞ運搬線路を建設したものよ。同行の皆さんにとっては、初めて来た所ではなかったでしょうけれども同じ

感想であったと思う。

時間は丁度12時半で麓(ふもと)から3時間掛かったことになる。携帯(電話)の歩数計で3.2㎞を記録していた。この運搬路「明通区間」の延長は4.6㎞と推定していたが、途中ショートカットして上って来たことを考えると、当たらずとも遠からずというところではあるまいか。

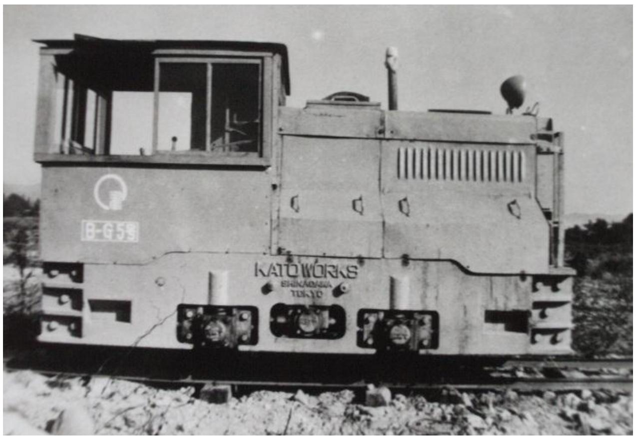
さて、立ち止まった所から少し入るとぱっと開けて掘り割りの形がくっきりと眼前に現れた(写真―16)。

写真―16 歓喜、新明通掘り割り(板谷側)到着、板谷側から烏川方向を望む

80年の月日の流れは、周りに雑木を生い茂らせ、法面の土砂を崩して旧線路面を覆ってはいるけれども、掘り割りの形は変わらない。80年前の同一箇所で撮影したと思われる写真を示しておく(**参考写真―1**、**参考写真―2**、以下参考写真は東北地方建設局福島工事事務所編纂発行の『改修史』・『工事誌』・『六十年のあゆみ』等からの転載)。我々も、ほぼ同一箇所と思われるところで記念写真を撮ってみた(**写真―17**)。

参考写真―1 昭和9年(1934)、新明通掘り割り頂上のガソリン機関車、あどけない少年の姿も。板谷側から撮影したものと推測。ガソリン機関車運搬の終点。

写真―17 平成23年(2011)6月、新明通掘り割り頂上にて。板谷側から記念写真。参考写真―1とほぼ同一箇所と推定(旅猫おばらさん撮影提供)



参考写真―2 ガソリン機関車(昭和9年、別現場)、参考写真―1と同一かは不明。

この掘り割りは鎌沢山（４等三角点、標高 1024.1m）と明通山（標高 920m推定）との鞍部に築かれたもので、延長 100m、高さ 6mの掘削がおこなわれたものである。当時重機もなかったことから、人力により施工されたと思われる。大変な作業であったろう。手前の平場はその掘削残土によるものではなかろうか。

掘り割り箇所標高は、地形図（2 万 5 千分の 1）によると 821mとなっている。dark さんの GPS では 820 mであった。

記念写真箇所は、100mの掘り割り箇所で一番高いところである。最初板谷側入り口から眺めたとき、この掘り割りは 100mもあるのだろうかと疑問に思ったけれども、その最高点から東側（烏川）の方に下り坂になって延びていたので見えなかったようだ。掘り割り延長 100mについて納得したものである（**写真―18**）。

写真―18 新明通掘り割り東(烏川)側、板谷側から望む。

その掘り割りで昼食を取る（**写真―19**）。

写真―19 新明通掘り割りにて昼食

皆さんには、重い水を運んで頂いたようで申し訳ありませんでした。お湯を沸かし味噌汁をご馳走になりました。２杯も頂いてしまいました。3 時間の山歩きでかなり疲れたけれども、味噌汁の美味かったこと元気回復です。また熱いお茶も本当に美味しゅうございました。皆さん本当にありがとうございます。

「明通」について

ところで、この「新明通掘り割り」までの線路跡が工事終了後 80 年経過した現在でもこれほど鮮明に残っているのが不思議であった。常識的に考えれば、山に還っていておかしくないと思う。これは工事終了後線路を撤去した後も、林道として利用されていたことを物語るものではないだろうか。

実は、今回の探索行の後に日を改めて板谷集落に調査にいっている。そのおり、野良仕事をしていた男性と話す機会があった。男性は筆者と同世代で、板谷から福島市内の高校へ通学していたという。ジークライト株式会社に勤務していて定年で退職、現在は家におられるとのことであった。

筆者が尋ねたのは、「材料運搬線路」のことについてであった。旧万世大路（明治期）の改修工事のため、約80年前の昭和8年9月に板谷駅からトロッコの線路を明通山まで引いて、17 段のヘアピンカーブを設置し山（明通）を越え、旧万世大路まで資材を搬入したという記録がある。その線路のことについて何か聞いていることはないかということである。

男性の話によれば、トロッコや線路については直接聞いていないが、その 17 段のヘアピンカーブはよく知っていると話してくれた。男性の父親が元気な頃山菜採りに一緒に行って 17 段ヘアピンの林道をよく利用したということである。

やはり、線路跡はその後も林道として地元の方に利用されていたようである。現在まで線路跡が保持された所以であろう。あるいはまた、17 段とまでは云わないまでも、もともと林道の類が存在していたことは十分考えられる。その林道を利用して運搬線路を敷設した可能性もあるだろう。

そもそも「明通」というからには、山の鞍部を連想させるものであり、今回の「掘り割り」を設置する以前から一種のランドマークとなっていて、地元の方には良く知られていた場所だったのではあるまいか。元々林道が存在した可能性は十分にあるだろう。今回の掘削で地形を変えてしまい「新明通の掘り割り」と名付けた所以であろう。

さて、現在の我々が云うところの「明通」と同一箇所を指しているか疑問なしとはしないけれども、『万世大路事業誌』(明治十四年福島県土木課編、『改修史』所収)には、明治初期の中野新道(万世大路の福島県分)計画に関して「明通シ」という地名がでてくる。

福島県側では、早くも明治7年(1874)には地元飯坂村(第3区)の区長(注参照)が、福島県にたいして米沢までの新道開削を建議している。現地調査も数回おこなわれ、第5回目の調査に基づく新道ルートの提案が福島県にたいしておこなわれている。その文書は、明治8年10月、第3区戸長(注参照)大谷知至から福島県令安場保和あて提出されたものである。その中では、次のように記されている。

「中野村字(トウヤ)マテ上飯坂村ヨリ三十丁程(筆者注：約 3.3 ㎞)、左右田畑作場道巾凡五、六尺有、之処幅一丈(筆者注：約3m)ニ切開キ……二ツ小屋マテ次第ニ上リ同所二、三丁前ヨリ上リ屈曲二、三回ニシテ二ツ小屋山低ヲ見計ヒ……字上小川辺ヨリ山ノ北面ニ廻シ字明通シマデ次第ニ上リ此所ヨリ屈曲二、三回ニシテ峰ニイタル。夫ヨリ字(ミサカ沢)ノ上ヲ巡リ……次第ニ下リシテ赤浜ニ至ル」(『万世大路事業誌』/『改修史』所収 88 頁、句点ルビ傍点筆者)。

このルートの提案の中に「明通シ」とい地名が入っている。これらの提案は、前述の通り何回かの実地検分後で、明通も勿論事前に通っているだろう。『改修史』の引用には、このルート図は添付されていない。しかし『万世大路事業誌』の原本(福島県歴史資料館蔵)には彩色絵図面が添付されている。この図面の中には、高平・猪沢・横川・二ツ小屋・赤濱(赤浜)など、われわれでも現在分かる地名が記載されており、そしてそれらしき場所に「明通」が記載されている。一方で、明治期あるいは現在の地形図に記載されていない地名(沢、山)も多く見うける。しかし明神峠あるいは栗子山(杭甲山)など記載されていてもよいと思われるものがない。

それはともかく「明通」が昔から知られた場所であったことは疑いないであろう。

注：区長・戸長

明治初期、明治新政府は、それまであった旧幕藩体制下の自然村(ほぼ大字に匹敵)の自治的な統治を廃止し、地方の制度も中央集権体制に組み入れるため「大区小区制」を取り入れた。大区はそれまであった数十の村を併せたもので、その下に 10 ヵ村前後の村をまとめて小区をおいた。すなわち、中央政府―県―大区―小区―(村)という指揮命令系統の中央集権的な体制を作り上げた。大区には区長、小区には戸長という責任者を置いた

【参考】

明治政府は、明治4年(1871)7月廃藩置県を実施、福島県内でも福島藩(3万石)・棚倉藩(10 万石)・会津藩(28 万石)などが廃止され、同年 11 月旧福島県(一時二本松県)・磐前県(一時平県)・若松県の3県が置かれた。これらの3県は、明治9年8月合併しほぼ現在の福島県に相当する統一大福島県(第4代、合併後初代県令(県知事) 山吉盛典)が発足した。この明治政府による中央集権化の中で、「大区小区制」が取り入れられたものである。

福島県内には 15 区(後に 10 区)が設置され、福島地方では、明治7年(1874)信夫郡は3つの区に分けられた(後1区となる)。第3区(25 ヵ村)は飯坂村に区会所が置かれた。

この後、明治 12 年(1879)4月には郡区町村編成法(明治 11 年7月制定)により区が廃止され、郡役所が置かれて町村が復活した。そして、明治 22 年(1889)4月「市制・町村制」を施行して、新たな地方政治の行政単位(市町村)を確立した(福島地域には福島町など2町 30 村)。この時成立した市町村は、基本的に終戦まで続いている。戦後市町村合併が実施され、特に「昭和の大合併」といわれる昭和 28 年(1953)9月の「町村合併促進法」によりさらなる合併がおこなわれている。

(『福島の歴史4近・現代』福島市教育委員会、平成 19 年3月31 日発行を参考に整理した。)

昭和の大改修における資材運搬について

我々は「新明通掘り割り」を下ることとなるが、その前にこの運搬線路の建設状況と、完成後の材料運搬状況についてここで触れておきたい。

まず建設状況である。

この運搬線路の工事が開始されたのは、本工事に先行して昭和８年（1933）４月７日で、完成したのが同年９月４日あることは前に記したとおりである。

この昭和の大改修は、二ツ小屋隧道の改修工事が昭和８年５月 16 日に着手（昭和９年 12 月 12 日完成）、引き続き同５月 21 日、万世大路の中で最悪といわれる二ツ小屋隧道の前後の取付(とりつけ)道路（福島側約 1.5 ㎞、米沢側約 0.4 ㎞）の改築工事も開始されている（昭和９年 12 月 12 日完成）。それらの工事にたいする資材搬入のためのであるから、なによりもいち早く運搬線路敷設工事にとりかかったのであろう。この昭和の大改修は、昭和８年度から正式に事業が認められたものであるから、公式に云えば僅(わず)か１週間の準備で着手したことになる。しかし、それも内務省直営工事（現在の建設業者のように国が直接に工事を施工すること）というから、少なくとも１ヶ月以上の準備期間は必要であろう。新年度の昭和８年４月になったからと云って、僅か１週間で運搬線路工事に着手出来るはずはないだろう。従って、水面下で準備が進められていたことが窺(うかが)われる。

この昭和の大改修の調査計画に関する資料はほとんどないけれども、「回想記」（131～132 頁）よれば、昭和 7､8 年にかけて路線測量が実施され国道の中心線が大体決定されていたという。運搬線路については、昭和７年の冬、野瀬正人事務所主任（筆者注：当時の内務省阿武隈川改修事務所長のこと、福島国道改良事務所は廃止中）と星菊助書記（筆者注：現在で云えば事務所の総務課長クラス、当時は改修計画や工事施工についても参画）が、板谷に出向き５万分の１地形図を基に、現地調査を実施し施工が可能であることを確認したという。前年度から準備がおこなわれていたということを示すものであろう。

さて、この運搬線路の具体的な建設状況を示す資料は見あたらないけれども、その出役状況は次の通りである。事務所では、昭和８年４月７日、作業員の募集をおこなったところ 19 名の応募があり､これにより板谷地区から直ちに着工した。しかし、積雪が 2.2m もあり除雪をしてくわ入れ（着工式）をしたという。板谷区間は勿論(もちろん)、明通区間についても名だたる豪雪地帯であるから残雪も多かったであろう。除雪しながらの線路敷設工事と云うことで、その苦労が偲(しの)ばれる。参考までに昭和９年の冬、運搬線路完成後と思われる旧板谷駅構内の当時の除雪状況を示す（**参考写真―3**）。

参考写真―3　昭和９年冬、旧板谷駅構内運搬線路の除雪

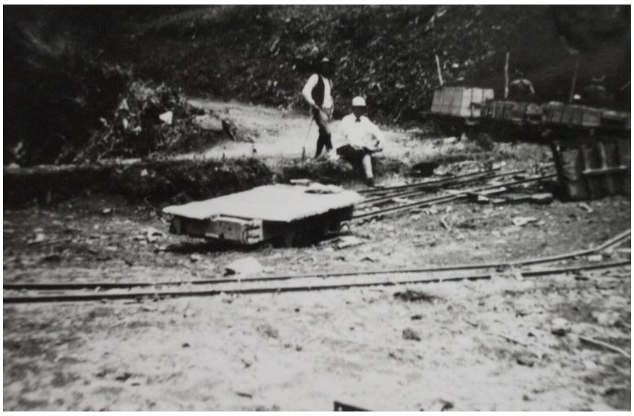
その後も所要の作業員はなかなか確保できなかったようだ。5 月に入って漸く(ようや)130 名確保でき、運搬線路建設に全力投入し昭和8年8月20日には一応開通をみたという（完成は９月４日）。

運搬線路開通後は､材料運搬には 30 名を配置し作業に当たらせた。

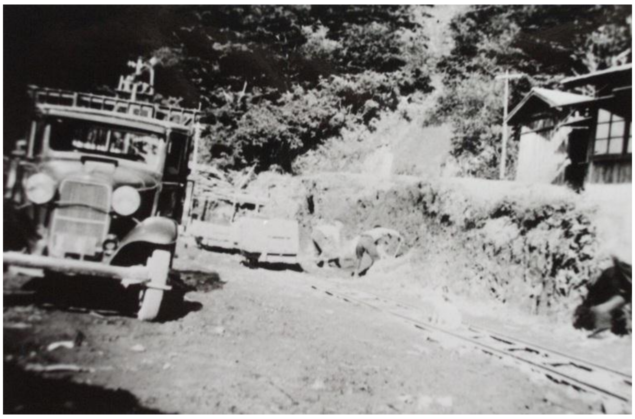
次ぎに材料の運搬状況について記す。

砂は、福島市内阿武隈川の松齢橋(しょうれいばし)付近等から採取（昭和８年６月～12 月）し、奥羽本線福島駅から板谷駅まで鉄道貨車運搬、板谷駅からは人力トロッコ（「材料運搬線路」）で新明通の掘り割りを越えて二ツ小屋地区まで運搬した。その他、運搬資材としては、木材類・油類・セメントなどがあった。

昭和８年度 (1933) には全線に亘(わた)り人力トロッコ (**参考写真―4**) による運搬であった。



参考写真―4 人力トロッコ、昭和 10 年、烏川橋右岸運搬線路「烏川区間」終点（推定）、手前線路は左側烏川仮橋へ（推定）



参考写真―5 貨物自動車（フォード、1. 5t）、昭和 8 年、二ツ小屋隧道福島側坑口付近、二ツ小屋工場（出張所）前、トロッコ線路があるのが分かる。

しかし、前にも触れたように、昭和９年度に入ってからは運搬線路の補修を実施し、板谷駅から明通までの７㎞については、6 月以降ガソリン機関車（7 月以降 2 台）による運搬をおこなった。明通から二ツ小屋地区までは人力トロッコによる運搬は変わらない。

明通からは、後述するように 60m 下の谷底への搬入となるため、斜面を 1/10 の急勾配のヘアピンカーブ 3 段で下った。そのためトロッコが急速度となり物品の損傷が著しかったという。

砂などについては、明通から谷底（烏川沿い）までは、樋流しによって下ろした（筆者注：雨樋を大きくした滑り台のようなもの）。

二ツ小屋地区に集めた資材は、烏川橋左岸上流の烏川倉庫（後述）に蓄積されたという。そこからは、貨物自動車（フォード、1.5t）により栗子工場（出張所、栗子隧道福島側に設置）まで搬出された。二ツ小屋隧道（米沢側）までは、運搬線路（後述、「二ツ小屋区間」）が設置してある。何時の時点で、貨物自動車**（参考写真―5）**が二ツ小屋隧道の米沢側まで入れたのか、隧道が未改修の状態では無理と思われる。

旧二ツ小屋隧道の内部の状態は次ぎのようであった。「拱形中央 2.3m内外（筆者注：隧道中央のアーチ状天井までの高さ）、幅員 3m内外と狭く坑道は岩石であるけれども割れ目よりの湧水多く風化して崩壊しており一部に切石、練瓦（筆者注：煉瓦）、木材等による巻立（筆者注：天井や壁を作ること）を施してあったが、木材は腐食倒壊し崩落した岩石とからみ合って交通を妨げ、これらの間を辛うじてくぐり抜ける状態にあった。」（『改修史』181 頁）**（参考写真―6、7）**

参考写真―6 昭和 8 年、旧二ツ小屋隧道福島側坑口

参考写真―7 昭和 9 年、旧栗子隧道内部、旧二ツ小屋隧道も同様だった。

すなわち貨物自動車が二ツ小屋隧道を通れたのは、隧道の改修工事及び前後の取付道路改修も終わった昭和9年12月以降のことではなかろうか(あるいは改修中の二ツ小屋隧道のコンクリート巻立が11月10日に完了しているのでその時点でも自動車の通行は可能であろう)。**参考写真—5**（昭和8年）は、二ツ小屋隧道福島側坑口付近におけるもので、二ツ小屋工場（出張所）施設前に駐車している貨物自動車である。自動車は、まだ道路の改修工事が終了いないけれども、旧万世大路を通って当該地まで来たものであろう。ちなみに、建物の地盤が旧万世大路の路面高となる。また、トロッコの線路が見えるが、6 月時点で撮影された写真には線路が写っていない)。

砂の運搬について付け加えておくと、奥羽線とトロッコ運搬に加えて貨物自動車による運搬もおこなわれている。

（『改修史』205～206頁などから）

運搬線路距離の謎

ところで、なかなか本論に戻れないけれども、この運搬線路の距離の謎について触れておかなければならないだろう。とはいうものの実のところどうでもいいような話しではある。興味のない方は飛ばしていただいて一向に差し支えない。

さて、運搬線路の距離について冒頭に記したのは次の通りである。

全体	**L=11.2㎞**	
板谷区間	L=2.4㎞	
明通区間	L=4.6㎞	**(Σ=7.0㎞)**
烏川区間	L=3.8㎞（実際は2.5㎞位か）	
二ツ小屋区間	L=0.4㎞	

この距離関係で資料に示されている具体的な数字は、全体距離 **11.2 ㎞**（『改修史』183 頁、『工事誌』1243頁、何れも1箇所のみ記載）、起点（板谷駅）から明通まで**7.0㎞**（『改修史』206頁、一箇所のみ）の二つだけである。各区間延長は前にも述べた通り筆者の推定であった。

それで、運搬線路距離の謎とは何か。それは『改修史』及び『工事誌』で全体延長11.2㎞と云っているけれども、地形図上からのスケールアップあるいは携帯歩数計では全体延長は約9.2㎞となり、2㎞程の差があるということである。

それぞれの区間ごとに具体的に見ていくと次のようになる。昭和の大改修「材料運搬線路概略ルート図**(図—1)**も参照にされたい。

なお、「材料運搬線路概略平面（ルート）図**(図—1)**」は、拡大した国土地理院の2万5千分の1地形図を用いて筆者が作成したものである。作成に当たっては、『工事誌』(『改修史』)に掲載されている「昭和の大改修」仮設備配置図**(図—2)**を基本とし、dark さんや猫旅おばらさんのGPS軌跡図を参考にさせていただいた。大体の路線を想定して作成したもので、正確なものとは云いがたいけれども、大筋あっているだろうと思っている。

まず板谷区間の2.4㎞であるが、これは地形図上からスケールアップ（定規により直接図面上で距離を測ること）したものである。後述するけれども、この運搬線路とほぼ重複すると考えられる栗子国道改築工事（昭和36～41年度）の際に設置された工事用道路（板谷運搬路 L= 2.14 ㎞）の延長にほぼ一致する**(図—3参照)**。

次ぎに明通区間であるが、掘り割りまで7.0㎞となっているので、板谷区間の分を単純に差し引くと 4.6㎞となる。ここには17段のヘアピンカーブがあったりして、また**図—1** も正確なものとは云いがたい。従って、スケールアップも必ずしも正確ではないけれども、4.1 ㎞という値が得られた。また、途中でヘアピンカーブをショートカットしているので、運搬路の正確な距離とはならないが携帯歩数計では3.8㎞であった。前にものべたように、ここは単純に4.6㎞としてよいのではないだろうか。

問題は、烏川区間である。全体11.2㎞から、明通までの7.0㎞と終点側二ツ小屋区間分0.4㎞とを差し引くと、掘り割りから烏川右岸まで（ようするに烏川区間）は3.8㎞となる。この区間は、どうみても3.8㎞はない。掘り割りからの3段ヘアピンカーブを考慮しても、スケールアップで2.3㎞（これは比較的正確で

あろう）しかない。

携帯歩数計でも偶然ながら2.3㎞を示している。しかし、この区間は、ほとんどを烏川の中を歩いているので、ほぼ平行しているとはいえ実際の運搬線路跡とは異なる。実際の運搬線路は後で述べるように、烏川沿いになっていることから参考値くらいにはなるだろう。

また、この烏川区間の南側にほぼ平行して走っている現国道13号の東栗子トンネル約L=2.4㎞と比較しても3.8㎞はいかにも多目だ。この区間が1.5㎞も長くなる理由は分からないのである。今となっては、運搬線路全体距離11.2㎞を証明する資料もなければ、その事情をお伺いするお方もおられない。

ここでは、謎と云うほどのことではなかったかもしれないが、以上述べてきたように『改修史』の記述と実際の延長には差が存在するということを認識しておくだけでよいだろう。

なお、二ツ小屋区間についてはスケールアップで430mであるから0.4㎞としておく。運搬線路に用いたレール（軌条）の種類は15㎏（注）が大半であったが、この区間だけは6㎏が用いられ、その延べ延長は約910m（『改修史』183頁）というから、運搬線路にするとその半分約450mとなる。また、二ツ小屋隧道米沢坑口から新烏川橋までの道路延長は466m（『改修史』193頁）となっている。

注：15㎏・6㎏（レール）

軌条（レール）は逆Tの字型となっているが、その種類については単位長さ（1m）当たりの重量で示す。レールには通常の鉄道用の普通レールと、工事などに用いられる軽レールがある。6㎏・15㎏レールはトロッコ用で後者に属する。ちなみに、新幹線は60㎏レールを使用している。

「烏川区間」を下る

話しを運搬線路探索に戻そう。

13時半、新明通掘り割りの東端を下る。この箇所の運搬線路については、『改修史』の昭和8年度工事記録及び『工事誌』によれば、次のように述べている。

「それから（筆者注：新明通掘り割り東端から）60mも深い谷底へ資材を降ろすのに苦心し、斜面勾配1/10を3段に造ってトロで下ったが、急速度のため物品の損傷も著しかった。」（『改修史』183頁）。

「更に500mの区間には1/15、1/20、1/30、1/100の下り勾配で烏川橋付近の右岸に達し、それより近距離を上り1/100、1/40で新設道路に沿って隧道に達し（筆者注：二ツ小屋区間）、工事を終えたのが9月4日である。」（『改修史』184頁）。また、同一箇所の表現と思われるが、『工事誌』では微妙に表現が変わり次のようになっている（傍点いずれも筆者）。

「さらに約1500mの区間も人力によりトロで下り、烏川橋架設予定箇所付近の右岸に達し、それより近距離を新設道路に添って（筆者注：二ツ小屋区間）、二ツ小屋トンネルまでの工事を終わったのが9月4日であった」（1243頁）。

烏川区間について記述されているのは上記引用箇所のみである。ただし、『工事誌』は、『改修史』を底本としているので、実際は一資料ということになるであろう。

また、運搬線路「烏川区間」の位置は**図─1**に示したとおりであるが、これは前にも記したように**図─2**を基にしたものである。しかし**図─2**には腑に落ちないところがあるので、一部想定した表示となっている。

まず上記引用文を参考に、「烏川区間」のルート概要を示す。明通掘り割りから3段ヘアピンカーブで下り、烏川沿い左岸を進む。当該区間の1/3位進んだところで右岸に渡る。

図─2ではこの後再度左岸に渡って、その終点が烏川橋左岸（米沢側）になっているように見える。しかし、烏川区間の終点は烏川橋右岸（福島側）と記録されており、そのまま進んで二ツ小屋区間に入らなければならない。**図─2**はあくまでも略図であって、終点側はあくまでも右岸でなければならないので、運搬線路の表示は**図─1**のとおりとした。

距離関係については、想像を逞（たくま）しくすれば次のように考えることもできるだろう。まず三段ヘアピンカーを1/10勾配で、100～200m（スケールアップ）を下る。次ぎに1/15、1/20、1/30の勾配で500m下る。それから「烏川区間」終点（新烏川橋右岸）へ向かって1/100下り勾配で1500m進む。さらにその先は「二ツ

小屋区間」となり 1/100、1/40 の勾配で 450mほど新道予定地を進んで、当「材料運搬線路」の終点となる二ツ小屋隧道米沢坑口に至るというものである。これだと前述の烏川区間延長 2.3㎞（スケールアップまたは携帯歩数計による）にほぼ一致することとなる。

さて前置きが長くなってしまったけれども、運搬線路「烏川区間」の探索状況について報告する。

13 時 30 分、掘り割り頂上で記念写真を撮り、午後のスケジュールなどを確認し出発する。掘り割りの東側が意外と長いことは前記の通りで、頂上から下り勾配となっており、この区間は人力トロッコによる運搬であった（**写真—20**）。

写真—20 新明通掘り割り東端（烏川側）、板谷側から望む。

板谷駅から明通頂上（**参考写真—1、写真—17** の位置）まではガソリン機関車により（昭和９年６月から）材料運搬がおこなわれたことは前に記したとおりである。

掘り割りを過ぎるとブッシュになっていて運搬線路跡は不鮮明である。しかしすぐに三段目の線路跡と思(おぼ)しき場所に出た（**写真—21**）。

写真—21 運搬線路烏川地区、3段ヘアピンカーブ、3段目を下る

ここを線路跡なりに下り３段ヘアピンカーブの第 2 カーブを通過し２段目に進んだ。それまで樹木に邪魔されはっきり見えなかった谷底（烏川）を見ることができた。明通掘り割りから 60mの谷底というのがこれであろう。ここから上流の方には大量の残雪を見ることができた。その箇所から１段目へ直接下ったので、第１カーブは通過していない。線路跡はしばし緩やかな勾配で進む（**写真—22**）。

写真—22 1 段目の続き、運搬線路、烏川沿いに下る

30 分近く歩いたところで、勾配が急になってきて線路跡を下ると小さな沢があった。「1/15、1/20、1/30 の勾配で 500m下る」と前に想定の運搬線路ルートを示しておいたがこの区間がまさにそれに該当するのかも知れない。

この沢には、かつて運搬線路の仮橋（橋長 3m程度）が設置されていたようで、見事な石積の橋台が残っていた（**写真—23**）。

写真―23 運搬線路仮橋跡、石積橋台、沢上流から望む。左ニツ小屋、右明通。

ここでしばらく周りの風景も併せて見物することになった。この沢筋上流の山の斜面に広がるブナ林がまた見事なものであった（**写真—24**）。

写真―24 仮橋横断沢筋上流のブナ林

眺めているだけで心が癒（いや）される思いだ。本日の探索行に連れてきて貰ってほんとに良かったと心底思いました。

午後 2 時、この仮橋をあとにして少し行くとすぐに線路跡は途絶えてなくなっていた（**写真—25**）。

写真―25 仮橋付近で運搬線路跡途絶、烏川へ下りる

図—1 に示しているように、感じとしては右岸側に渡るのはもう少し下ってからのように思われる。烏川は，この辺りでは結構深い渓谷状をなしており、右岸に渡ってもルート確保が難しいように思われるのである。

ともあれ、沢におりることとする。しばらくは、沢の岸辺（川洲）の水のないところ、あるいは段丘状のところを歩くことができた。仮橋から 20 分ほど歩いたところに大きな残雪の塊があった。ここで放射線量を測定したら 0.24μSv/hr（マイクロシーベルト毎時）と、この山中としては大きい値を示した。ウルイなど山菜採りは完全にあきらめた。

おりてきた沢（烏川）の区間はそれほど急ではなく、また危険なところもほとんどない。比較的楽なコースであろう。もう少し厳しい沢歩きを予想していたのでほっとした。途中、2 箇所で本川と同じ程度の支川があった。烏川を下って来たので迷うことはないが、上りだったらどちらが本川か迷うところであろう。

この烏川区間のほぼ中間のあたりで“滝”に遭遇した。残雪塊から 20 分ほど下ったところに、小さな 3 段の滝があった。厳密に言うと滝と云えるものではないだろうけれども、「３段小滝」と勝手に命名しておいた（**写真—26**）。

写真—26 3段小滝(仮称)

その最下段の滝で、岩壁に生えていた枝に掴まって下ろうとしたが、あいにくの枯れ枝で折れてしまいそのまま滝壺（？）につっぱいった（福島の方言：落ちてしまうこと)。もっとも滝壺と云ったものの長靴くらいの深さなので、靴の中に水が入ってしまいこのあとガポガポと歩いて行ったくらいの話しではある。

高校３年の夏（昭和 37 年８月)、測量の実習（実質測量会社のお手伝い）で奥只見に行った。田子倉ダムと奥只見ダムの中間付近がベースキャンプで１ヶ月ほど滞在していたことがある。ある時田子倉ダム湖に注ぐ只見川の右支川白戸川の測量に出かけたことがあった。１週間ほどキャンプ（野宿）をしながら上流山奥へ進んで行った。沢はなかなか険しく、何日目かに大きな滝に遭遇した。測量機器の三脚を背負って脇の崖を登って行ったところ、足を滑らし２㍍くらい下であったろうか、滝壺へ転落したことを思い出した。私を必死に助けようとした同級生の顔が今でもよみがえる。こちらは正真正銘の滝壺で、深さは背丈ほどあったろう。崖を登るときは両手を使い、枝などに掴まるときは、左右別々の枝にするよう先輩に教えられたが、多分一緒の枝を掴んだのかも知れない。

今回の場合は、片方の手にピッケルを握っていたので、片方だけで枝にぶら下がってしまい滝壺に落ちしまったと云うわけである。物事は、基本に忠実でなければならないことを痛感した。余談が長すぎた。

さて、３段小滝を過ぎて数分、沢の真ん中に大石が転がっていた。山口屋さんによればこの下流にはもっと見事な大石があるということだ。さらに歩くこと数分、今度は少しは滝らしい滝に遭遇した（**写真—27**）。

写真—27 烏川中滝(仮称)

本来ならばこちらが小滝と名付けたいところであるが、先に使ってしまったので、こちらは「烏川中滝」と命名しておいた。滝をおりるとすぐに、確かに見事な大石が川の中に鎮座していた（**写真—28**）。

写真—28 烏川中滝の大石

たしかブナの木であったと思うが結構な大木がその大石のてっぺんから空高く生えていた。この大石から烏川橋まではもうすぐだと山口屋さんに教えて貰った。ここでは、岩魚釣りに来ていたと思われる３人ほどのグループに出会った。

烏川は、中滝を過ぎるとほとんど勾配がないくらい緩やかな流れになる。また、川の両側あるいはどちらかにあった川洲（岸辺）が無くなってきていて、長靴の山口屋さんと筆者以外の３人は、左岸側の山中に上り、林道があるそうでそちらを通って烏川橋に向かった。私たちはそのまま川の中を下り、途中で右岸側の山中に入ってみたが、線路跡は見つけられなかった。距離的にみてもこの辺りでは運搬線路はすでに右岸側にあるはずだ。位置的にもっと上の方に設置されたのかも知れない。ただ、途中人工的とも思われる平場があるのを見た。

中滝の大石から歩くこと 30 分、眼前に新（２代目）烏川橋が見えてきた。樹木に覆われていたため、山口屋さんに声を掛けて貰うまで筆者は迂闊にも気付かなかった（**写真―29**）。

写真―29　烏川橋(L=23.3m)に到着。左から米沢側橋台(よく見えない)、橋脚、福島側橋台

15 時丁度到着である（**写真―30**）。

写真―30　烏川橋上流側到着、橋上から筆者を撮影(dark-RX 様撮影提供)

この後、烏川橋を下流側から観察してみた。昨年秋（平成 22 年 11 月）観察したと時には、一部の高欄（コンクリート）が崩れ、今にも落ちそうになっていた。その状況に大きな変化はないように見うけられる。今回の大震災でも若干のズレに止まったものと思われる。

烏川橋一帯は前から気になっていたけれども、後に紹介する昭和の大改修時点の写真は、木々の繁茂した現況とは様相が異なるため確認が難しい。後日またゆっくりと検証したいと思っている。

取り敢えず烏川橋の右岸（福島側）、すなわち『改修史』で云っているところの、運搬線路「烏川区間」の終点に達したものと思料するものである（**写真―31**）。

我々は、烏川橋橋上にて一服した。ここでもまた湯を沸かしていただきコーヒーをご馳走になった。実に美味かった、ありがとうございます。

16 時、出発する。

なお、米沢方面から軽トラックとジープ（軽）が来て通過していった。震災後、車両が通行可能であることを確認できた。もっとも、東栗子トンネルからの旧飯坂スキー場工事用道路（旧大滝運搬路）では、径 50 cmもあるかと思われる倒木が道を塞いでいたようだが、切断して通行出来るようにしてあった。

「二ツ小屋区間」を行く、運搬線路終点到着

烏川区間の終点は、すなわち二ツ小屋区間の始まりでもある（**写真―31、32**）。

写真―31　烏川橋右岸、運搬線路烏川区間終点、二ツ小屋隧道側から烏川上流を望む。右側すぐ烏川橋。

写真―32　左、運搬線路二ツ小屋区間（旧万世大路）で二ツ小屋隧道に至る。右烏川地区終点（新烏川橋右岸）、手前新烏川橋に至る。写真―31 反対方向から撮影。

この区間について『改修史』に記録されていることは、前節で紹介したとおりであるが、二ツ小屋区間のみを再掲しておく。

「……（運搬線路は）烏川橋付近の右岸に達し、それより近距離を上り 1/100、1/40 で新設道路に沿って隧道に達」する。（『改修史』184 頁、**参考写真―8**）。

参考写真―8　昭和 8 年、運搬線路「二ツ小屋区間」烏川右岸、二ツ小屋隧道側から烏川橋方向を望む。軌条は 6 kgレール、材料運搬用のトロッコが見える。

従って、この区間の運搬線路は、ほぼ現道万世大路に沿った形で設置されたと思われる。我々は、16 時 20 分、二ツ小隧道米沢側坑口に達した。材料運搬線路のまさに終点である（**写真―33**）。

写真―33　運搬線路、二ツ小屋区間終点（二ツ小屋隧道米沢側）を望む

この二ツ小屋区間については、『回想記』の中に次ぎのような記述があるので紹介しておこう。

「板谷駅から運搬されてくる主要材料は、烏川を渡ったところにある倉庫に一時格納した。一方人力トロ線を延長して二ツ小屋隧道まで運搬する計画であったが、そこには烏川に沿う箇所があって線路の延長が出来ないため、初年度は背負って運搬した。後になってこの絶壁の斜面に、仮橋を架けて上る運搬線路とした。人の通れるように足場も敷いていた。」（『改修史』135 頁）。

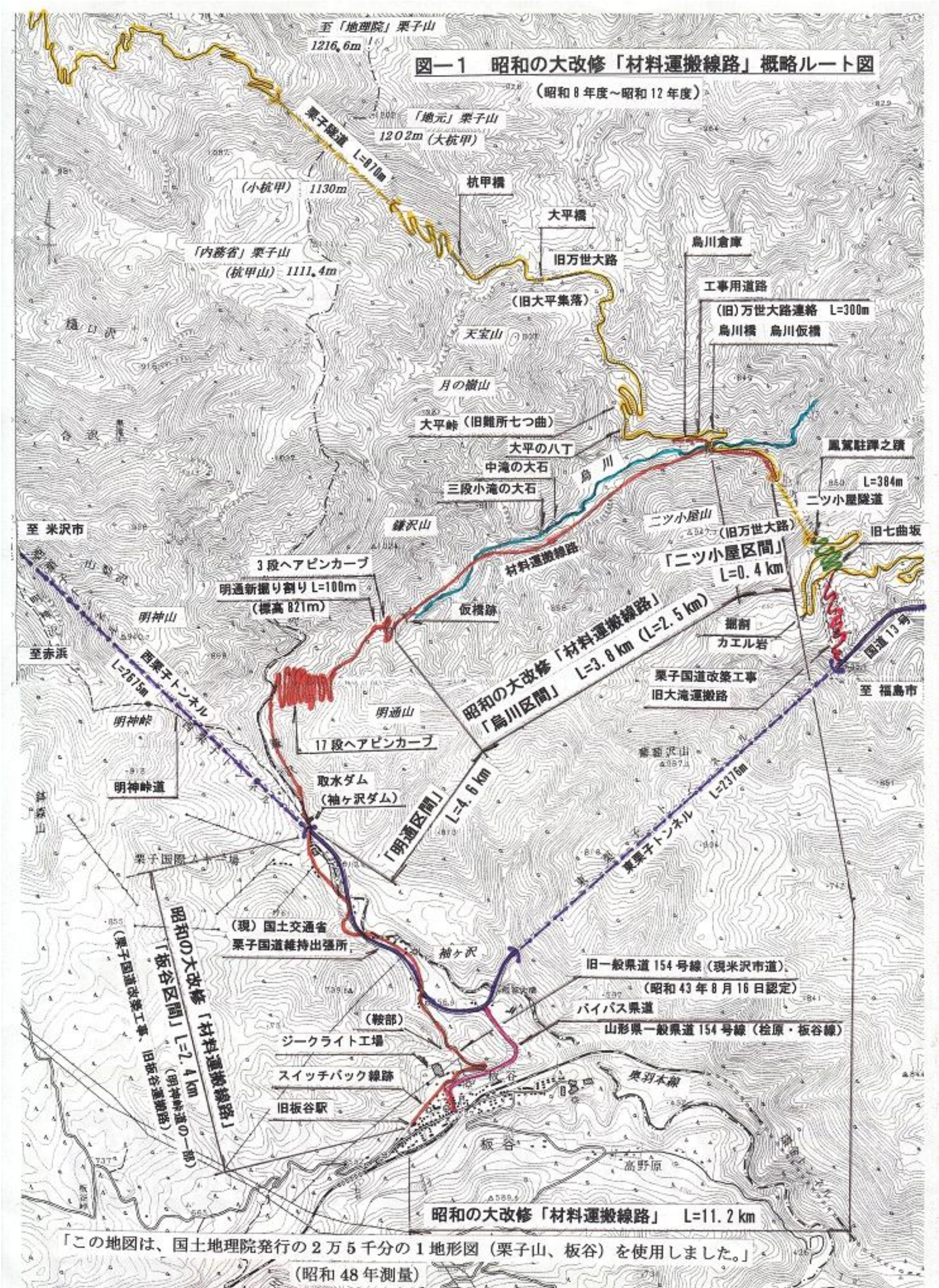
昭和 8 年 9 月 4 日には、二ツ小屋隧道まで線路敷設が全部終了していたと思っていたけれども、『回想記』によれば一部は敷設できず残って人力運搬となったようだ。この運搬線路仮橋の足場板から作業員が烏川へ約 10m転落して死亡しているという（夜間のことで福島側の飯場で飲食して米沢側へ戻る途中であったらしい）。

また、後述するように、搬入された材料を烏川左岸に設置した倉庫に貯蔵するため、早い時期に烏川には左岸に渡る仮橋が架けられたようだ。仮橋とほぼ同一箇所に新烏川橋が完成するのは、昭和 11 年（1936）9 月 30 日とかなり後である。

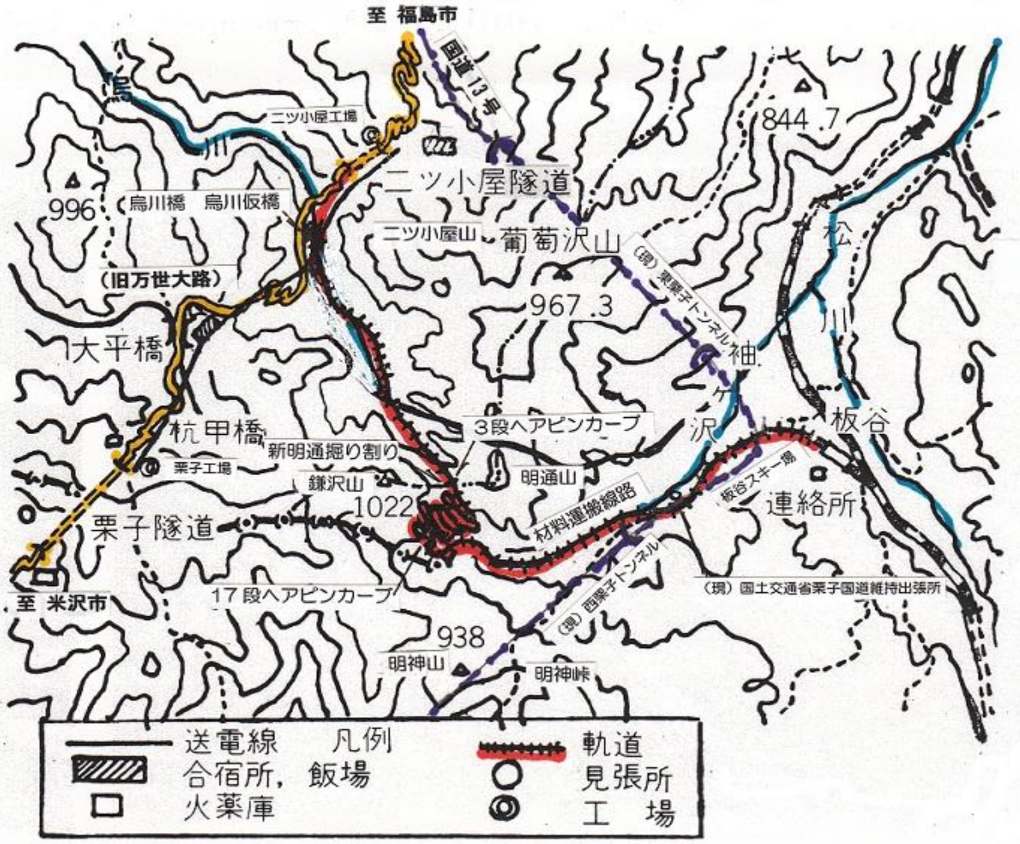
この二ツ小屋区間のトロッコ線路は、昭和 9 年（1934）12 月までには撤去されたものと思われる。二ツ小屋隧道とその前後の取付道路は昭和 8 年 5 月に改修工事に着手して、翌昭和 9 年 12 月に完成していることは前にも触れておいたとおりである。その時点で運搬線路は不要となったはずである。

以上で今回の「万世大路を愛する人々」が探索した区間の報告は一応終わりである。

次頁に参考地図を添付する



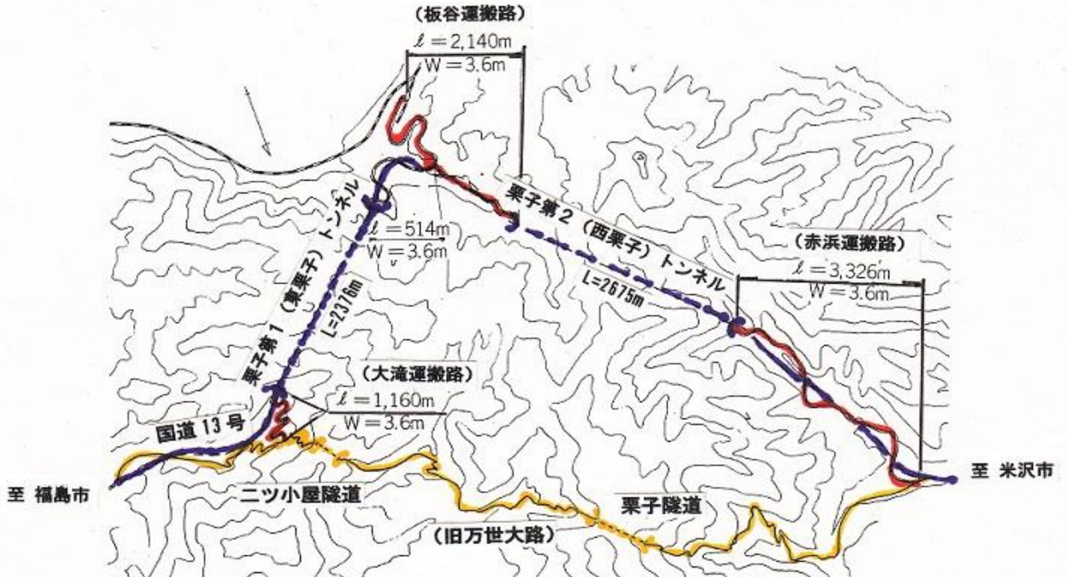
図ー１　昭和の大改修「材料運搬線路」概略ルート図
（昭和８年度～昭和12年度）
至「地理院」栗子山
1216.6m
「地元」栗子山
1202m（大杭甲）
栗子隧道　L=870m
（小杭甲）　1130m
「内務省」栗子山
（杭甲山）　1111.4m
杭甲橋
大平橋
旧万世大路
（旧大平集落）
烏川倉庫
工事用道路
(旧)万世大路連絡　L=300m
烏川橋　烏川仮橋
天宝山
月の輪山
大平峠（旧難所七つ曲）
大平の八丁
中滝の大石
三段小滝の大石
烏川
鳳駕駐蹕之蹟
L=384m
二ツ小屋隧道
二ツ小屋山
（旧万世大路）
旧七曲坂
鎌沢山
至 米沢市
3段ヘアピンカーブ
明通新掘り割りL=100m
（標高821m）
材料運搬線路
「二ツ小屋区間」
L=0.4 km
仮橋跡
明神山
昭和の大改修「材料運搬線路」（L=2.5 km）
「烏川区間」　L=3.8 km
掘割
カエル岩
至赤浜
西栗子トンネル
L=2675m
栗子国道改築工事
旧大滝運搬路
国道13号
至 福島市
明神峠
明通山
17段ヘアピンカーブ
明神峠道
取水ダム
（袖ヶ沢ダム）
「明通区間」　L=4.6 km
東栗子トンネル
L=2376m
昭和の大改修「材料運搬線路」
「板谷区間」　L=2.4 km
（栗子国道改築工事、旧板谷運搬路）
（明神峠道の一部）
（現）国土交通省
栗子国道維持出張所
袖ヶ沢
旧一般県道154号線（現米沢市道）
（昭和43年8月16日認定）
バイパス県道
山形県一般県道154号線（桧原・板谷線）
（鞍部）
ジークライト工場
スイッチバック線跡
旧板谷駅
奥羽本線
板谷
高野原
昭和の大改修「材料運搬線路」　L=11.2 km
「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、板谷）を使用しました。」
（昭和48年測量）



図―２「昭和の大改修」仮設備配置図

（昭和８年度～昭和 11 年度）

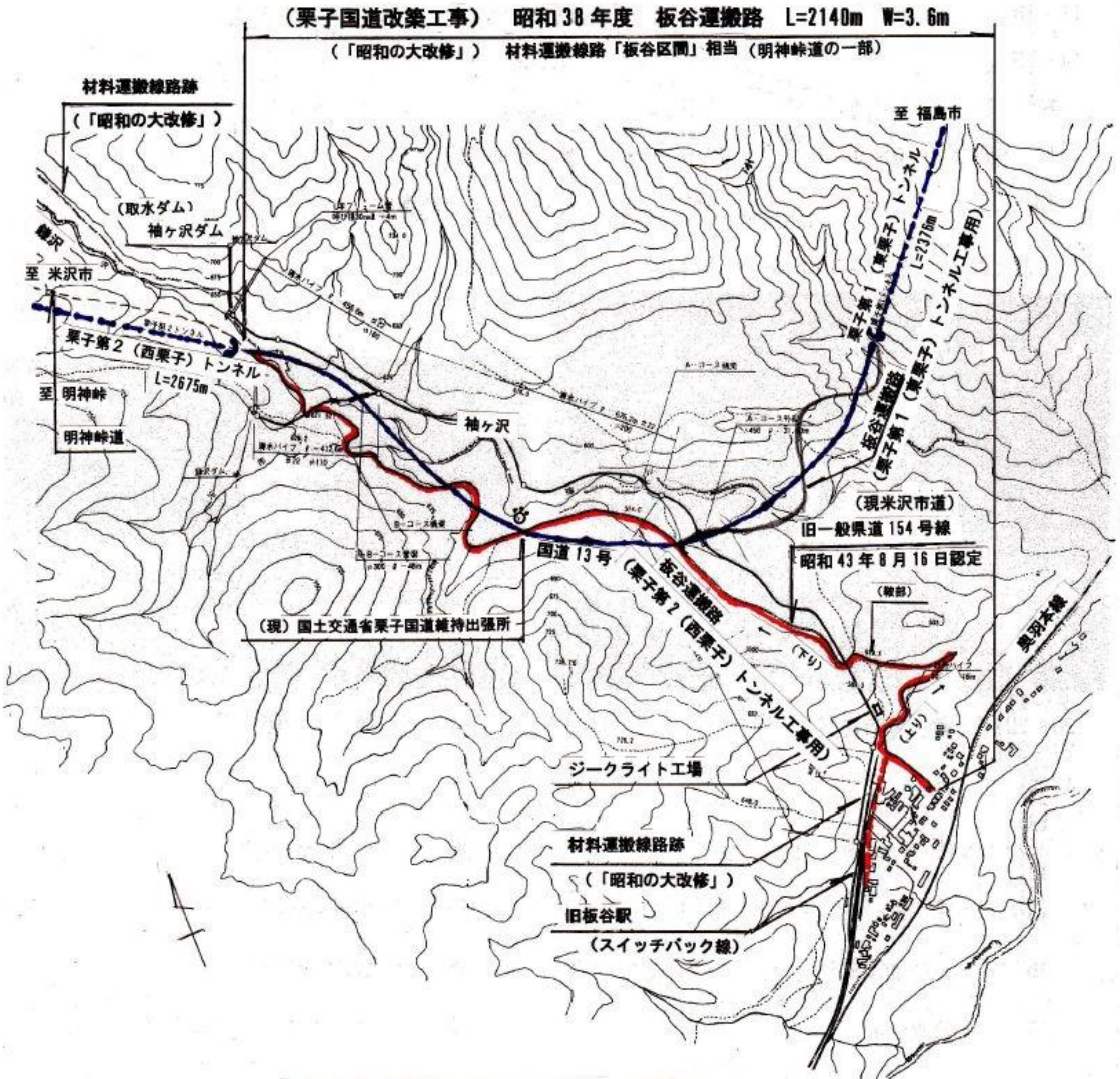
（『栗子トンネル工事誌』仮設備配置図（1243 頁）を基に作成）



図―３　栗子国道改築工事運搬道路計画平面図

（昭和 36 年度～昭和 41 年度）

（『栗子トンネル工事誌』運搬道路計画平面図（255 頁）を基に作成）



図―4　栗子国道改築工事 板谷運搬路平面図

（昭和 36 年度～昭和 41 年度）

（『栗子トンネル工事誌』板谷導水パイプ敷設図（374 頁）を基に作成）

（昭和 38 年度施工）