

## 鳥川仮橋と工事用道路

## (一)

本節以降は、今回探索の運搬線路とは直接関わりないことかも知れない。しかし「昭和の大改修」の材料運搬あるいは運搬された材料を格納した鳥川倉庫、それへ至る仮橋を含む工事用道路の存在、そして如何にして栗子隧道工事へ資材を搬入したかなど、今まであまり紹介する機会がなかったので、ここで関連事項として整理しておきたい。

明治期万世大路の旧鳥川橋は、阿武隈川左支川よりかみがわ摺上川支流の鳥川に架かっていた橋である。現橋である新(2代目)鳥川橋から210m下流にある。つまり明治期旧万世大路のルートは、ずっと下流の方を通っていたということになる。古い5万分の1地形図(明治41年(1908)測図)で見ると、旧二ツ小屋隧道米沢側坑口と旧鳥川橋との距離はスケールアップで400m程度、その高低差は22m(旧鳥川橋付近標高点674m、米沢坑口標高696mとの差)である(注)。昭和期万世大路(現道)では、二ツ小屋隧道から新鳥川橋にかけては緩やかな左カーブで勾配も緩和された下り坂となっている(延長466m)。明治期万世大路ではそのカーブの真ん中辺りから旧鳥川橋の方へ急カーブで下っている。二ツ小屋隧道前後の取付道路が急勾配急カーブで、旧万世大路の中でも最悪の道路と云われていたことは前述のとおりである。おそらく資材運搬路にも適さなかったと思われる。だからこその区間について最初に改修工事に取りかかったのであった。

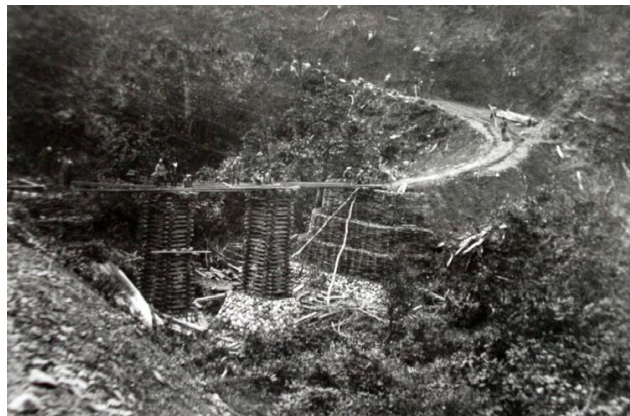
注 参考に記載しておく。『万世大路事業誌』雑記之部『改修史』所収中野新道雑記の原本に添付されている「新道高低実測図」(縦断図のこと、尺貫法による表記、縦線式千五百分ノ一、横線式万分ノ一)から割り出すと、当該区間(二ツ小屋隧道米沢側坑口～旧鳥川橋)の延長は約540m、高低差約34mとなる。縦断図の縮尺が小さいこともあり、5万分の1地形図からの情報とは差がある。また、尺貫法表記の標高は、現在のものと数十メートルの差があり詳細が不明である。

新鳥川橋の施工(橋脚や米沢側橋台)、その先の道路改修、大平橋や杭甲橋また栗子隧道の改修工事の進捗を図る上で、この二ツ小屋区間(隧道～新鳥川橋)の改修を急ぎ、さらに先へ進めるためには鳥川に仮橋

を設置する必要があったろう。なによりも新鳥川橋の橋脚と米沢側橋台施工のためには、仮橋が必要であったものと思料される。

その鳥川仮橋の構造諸元等は次のとおりである。

「鳥川橋は昭和10年度に架設の予定であったから、計画中心線より約5m上流に、運搬道路としての仮橋を架設した。構造は三径間(注1)で橋台を3段杭柵(しがら) (注2)の盛土を施工し、中央2橋脚は長さ2.1mの古栗枕木をもってサンドル式(筆者注:角材を井桁状に積み上げること)に組み立て、橋げたには15kgレール長9mを3本結束して3本桁(けた)とした。……梁(はり)は古角材を使用し、これに橋体の振れ止め材を取付け、橋面は松丸太を敷き並べ桁(けた)に結束した角材に釘止めし、20cmに盛土して地覆木(注3)を付けた。有効幅員2.8m、延長23m、高さ8mの土橋である。」(『改修史』205頁、参考写真一9、ルビ筆者)。



参考写真一9 昭和9年6月頃(推定)、工事用道路鳥川仮橋施工中、完成間近。仮橋手前(5m上流)が鳥川本橋予定地。左岸(米沢側)上流側から右岸(福島側)下流側を望む。写真上の工事用の道路は、二ツ小屋隧道へ至る工事用道路(運搬路)で、最終的には旧万世大路となった。

この参考写真一9(『六十年のあゆみ』建設省福島工事事務所、昭和54年12月、83頁)には撮影対象や位置の具体的な説明がない。しかし、鳥川左岸(米沢側)上流側から右岸側(福島側)下流の仮橋橋台に向かって撮影したものと考えられる。また、写真上の工事用の道路は、二ツ小屋隧道へ至る工事用道路(運搬路)で、最終的には旧万世大路となったものである。

なお、右岸福島側(仮橋橋台)だとすれば、そこには「二ツ小屋区間」に相当する「材料運搬線路」が、この時期見えているはずだとの疑問も湧いてくる。た

だ「回想記」の中に次のような記述もあり、必ずしも運搬線路が見えているとは限らないのかも知れない。

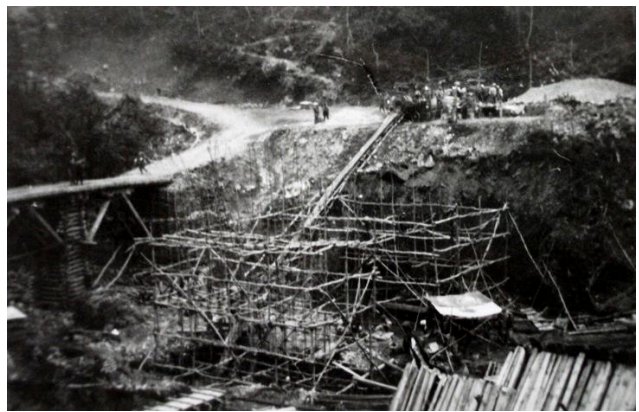
「……。一方人力トロ線を延長して（筆者注：運搬線路「烏川区間」の終点、烏川橋右岸から）二ツ小屋隧道まで運搬する計画であったが、そこには烏川に沿う絶壁の箇所があって線路の延長ができないため初年度（筆者注：昭和8年度）は背負って運搬した。後になってこの絶壁の斜面に、仮橋を架けて上る運搬線路とした。人の通れるように足場板も敷いていた。……。」（『改修史』135頁）。

しかしながら『工事誌』には次のような記述もある。

「（運搬線路は）烏川橋架設予定箇所付近の右岸に達し、それより近距離を上り新設道路に沿って、二ツ小屋トンネルまでの工事を終わったのが9月4日（筆者注：昭和8年）であった。」（1243頁、『改修史』184頁にも同趣旨の記述あり）。

このことから、旧板谷駅を起点とする運搬線路は、昭和8年9月4日の時点で、その終点である「二ツ小屋隧道米沢坑口」まで全線に亘りトロツコ線路が敷設されたものとばかり思っていた。しかし、前記「回想記」にあるように、必ずしもそうではないようである。同一著者による記述で、腑に落ちないところではある。

また、参考写真—9の反対方向から撮影したと思われる参考写真—10、11についても、撮影対象や位置の具体的な説明はない。しかしこの二つの写真とも、烏川橋本橋の工事中の左岸米沢側橋台（橋脚）と、本橋の上流側に位置する完成した仮橋の米沢側橋台であると思われる。



参考写真—10 昭和10年9月頃(推定)烏川橋米沢側橋台施工中。烏川右岸(福島側下流)から左岸(米沢側上流)を望む。下の流水部の板橋は橋脚施工箇所への連絡路。左側は完成した烏川仮橋。左上(米沢側)の道路は、烏川倉庫への運搬路(工事用道路)で、さらに旧万世大路へ連絡する。



参考写真—11 昭和10年10月頃(推定)、手前は烏川橋橋脚躯体コンクリート打設、奥は米沢側橋台施工中。左側は工事用仮橋、中央上(米沢側)の道路は烏川倉庫への運搬路(工事用道路)。仮橋の上に軌条のようなものが認められる。

参考写真—11では、コンクリート打設用のシュートが2本見え仮橋からは橋脚への打設、奥の現地盤からは橋台への打設をおこなっているものである。

写真上の道路は、烏川倉庫への運搬路（工事用道路）で、さらに旧万世大路へ連絡し大平集落を経て栗子隧道（栗子工場(出張所)）へ達するものである。また、この写真は下流側から上流側に向かって撮影されているものであり、従って仮橋は本橋の上流側にあったことが確認できる。

注1 径間

橋台と橋脚（橋台）または橋脚と橋脚の間のこと、またその長さを云う。今回の仮橋では、橋台～○～橋脚～○～橋脚～○～橋台となり三つ径間（～○～）があるということになり、すなわち三径間の橋（橋梁）という。なお、橋台とは橋の両端部で橋桁（上部工）を支える土台をいう。また、橋脚は橋の中間で橋桁（上部工）を支える土台のことである。

注2 杭柵（しがら）

木杭の間を生木や竹などで編んで柵を造り土留めとすること。これを3段に重ねたものが三段杭柵（参考写真—9 参照）。

注3 地覆（木）

橋の横断面の両端部で橋面より一段高くなっている幅20～50 cm 部分。橋の橋軸（縦）方向に角材を並べて地覆としたものが地覆木。

(二)

ところで余談になるけれども、この参考写真—9 は、『60 年のあゆみ』（建設省福島工事事務所、昭和 54 年 12 月 17 日発行）に紹介（83 頁）されているものである。その中では「S10 国道 5 号（現 13 号）大鍋橋の仮橋」と説明がある。しかし、昭和の大改修区間の中には「大鍋橋」はない。筆者もこの写真を眺めながら、どこの橋なのかしばしば悩んだものである。しかし、前述の『改修史』の仮橋の記事を見つけたとき、この写真は烏川仮橋のものであることをその構造諸元からして確信したものである。

ちなみに、大鍋橋は、現栗子国道（昭和 36～41 年施工）の中の大滝集落への入り口近くに実在する。そこには、大鍋橋（L=25.7m）、工事名第 1 葭沢橋（現長老橋 L=40.8m）、工事名第 2 葭沢橋（現葭沢橋 L=49.4m）の橋梁群があつて昭和 38～39 年に架設されている。（なお、明治期万世大路には、この区間には福島側から木橋の大鍋橋、小鍋橋、ヤビツ橋があつた。少し離れて大滝集落入り口に芳（葭）沢橋や大滝橋がコンクリート橋に架け替えられて現存している）。この工事の発注の際には、筆者は工務課（福島工事事務所）に配属されていて担当（手伝）した記憶がある。これに続いて平成 2 年には大滝橋（L=165.0m）が、局部改良の一環として、これら橋梁群の山形側に架設されている（筆

者は、この橋については現場責任者として一部を担当している）。

参考写真—9 は、周囲の風景についてもこの現大鍋橋付近とは全く異なるものだ。

なお、この写真の撮影時期は、上記説明書きの昭和 10 年にもかかわらず、昭和 9 年の工事中（仮橋及び工事用道路）のものであることは確かであるがその正確な月日は分からない。写真仮橋の進捗状況を見ると、完成間近で残雪なども見うけないので、6～7 月頃かと考えられる。前年の昭和 8 年 9 月初めには、板谷からの材料運搬線路も開通しており材料の搬入が始まっている。砂やセメントなどは後述のようにこの烏川仮橋をトロッコで渡って烏川倉庫へ搬入されているのである。その辺りの状況について若干長くなるけれども『改修史』から引用しておく（一部前回引用と重複）。材料運搬にガソリン機関車が使用されているので昭和 9 年 6 月以降の状況である。

「砂は……。到着先は奥羽本線板谷駅である。同構内よりガソリン機関車で約 7km の上り勾配を明通まで運搬した。ここから樋（とい）流しの方法によって 60m 下まで卸し、更に人力トロッコで烏川倉庫まで運搬蓄積した。そこから栗子工場まで貨物自動車によつた。このような経路を経る材料の運搬は、最も困難であつた。この年度（筆者注：昭和 9 年度）において栗子工場に到着した量は 495.9 m<sup>3</sup>で、烏川倉庫に 300 m<sup>3</sup>、明通に 223.4 m<sup>3</sup>、板谷に 237 m<sup>3</sup>とそれぞれ残留した。」（206 頁、傍点筆者）

「更に、国鉄の貨車廻りが少なかったので、所用量の運搬に不安が生じ、これの補充のため官用自動車によつて、阿武隈川産の砂を二ツ小屋まで、277 m<sup>3</sup>運搬、うち 4.1 m<sup>3</sup>は栗子工場まで運搬した。」（206 頁、傍点筆者）

そのようなことで遅くとも烏川仮橋は昭和 9 年 9 月頃までには完成していたと考えられる。

(三)

次に烏川仮橋前後の工事用道路や万世大路の改修状況について『改修史』は次のように述べている。



「この仮橋の左岸で左折して烏川倉庫を経て、栗子工場（筆者注：栗子出張所）へ通ずる旧道に連絡する運搬道路延長 300m（筆者注：参考写真—10、11 に見える道路）及び二ツ小屋隧道西側道路の竣功終点地から仮橋までの距離 300m（筆者注：参考写真—9 に見える工事中の道路）を幅員 3m、勾配 1/11～1/15 に開削、屈曲半径も 5m とし、法切り（筆者注：切り土して斜面を造ること）も一時的車道であるから 3 分（筆者注：3m 水平に行って 10m 垂直にあがったときの傾き）勾配とした。」（『改修史』205 頁、ルビ筆者）。

写参考真—10（11）に見られる工事用道路は、樹木が茂っていて現在ははっきり分からない。その入り口付近と思われる箇所しか見ていないが道路のようなものがあつた（写真—34）。



写真—34 烏川橋左岸付近。左側に工事用道路跡、この奥に烏川倉庫を設置、旧道への連絡道路となる。中央が昭和期万世大路本線で右折して米沢方面へ向かう。

その先は確認していないけれども、烏川橋左岸上流の山の中に乗用車（外車）が放置されているのを見たとき山口屋さんが仰っていたのは、この工事用道路の先のことではないだろうか。

さて、前述の引用文にあるように、この道路の先に倉庫を設置し、板谷から搬入したセメントなどを貯蔵した。さらに工事用道路は、旧万世大路に取付けられ、栗子隧道への運搬路となったようである。これは推測であるけれども、ここから旧万世大路へ工事用道路をわざわざ取付けていると云うことは、前記の二ツ小屋隧道から旧烏川橋を渡って行くルート（明治期旧万世

大路）は、自動車通行が不可能であつたか、若しくは極めて困難であつたためと思われるのである。

烏川倉庫から栗子隧道までは貨物自動車で資材を運搬している。この貨物自動車が二ツ小屋隧道（昭和 9 年 12 月完成）と烏川仮橋（昭和 9 年 9 月頃完成推定）とを通れるのは、冒頭部分でも触れているけれども、早くとも二ツ小屋隧道内の切掛け工事が終了する昭和 9 年（1934）9 月 20 日以降（『改修史』200 頁）であると考えられる。しかし、この二ツ小屋隧道の、昭和 9 年 10 月時点の巻立状況を示す写真が『工事誌』（1248 頁）及び『改修史』（201 頁）に掲載されていて、これをよく見ると、中央で切掛け工事がまだおこなわれているように思われる。『改修史』の前段の記述で 9 月 20 日切り掛け終了とあることと矛盾するように思われるが、いずれにしても 11 月以降巻立完了以降は、車両の通行は十分可能であろう（参考写真—12）。



参考写真—12 昭和 9 年 10 月、巻立竣功箇所（福島側坑口から 20 数メートル付近）、中央白丸点は米沢側坑口。切り掛け現場が中央に見える。

なお、参考写真—10、11 は、前にも触れているが再確認しておく、新烏川橋（2 代目）の米沢側橋台及び橋脚（橋脚は橋の中央）の施工状況と考えられるものである。対岸の烏川右岸（福島側）下流側、おそらく工事用道路（参考写真—10（11）に見られる道路）辺りから左岸米沢側橋台の施工状況を撮影したものと思われる。橋台 2 基の施工時期は、昭和 10 年 8 月 17 日着工、11 月 20 日竣功である（全体の完成は昭和 11 年 9 月 30 日）。橋脚の施工時期は、昭和 10 年 9 月 1 日着工、10 月 31 日竣功である。従って、写真は 9 月か 10 月頃のものであろう。写真左側は完成した工事用

烏川仮橋、左上（米沢側）の道路は、新たに開削された工事用道路（運搬路）で烏川倉庫を経て旧万世大路へ連絡する。参考写真—10の右上にはストックされた骨材（砂や砂利）らしきものも写っている。

参考写真—11を見ると烏川仮橋の上に軌条らしきものが敷設されているのが僅かに見える。また、写真正面の斜面には葛折りの通路が設置されているのが見えるけれども、これは旧万世大路への人だけ通れる連絡用の坂路ではあるまいか。

### 栗子隧道改修工事への材料運搬と大平集落

さて、烏川仮橋を渡って左折し、烏川倉庫を経由し栗子隧道（栗子工場（出張所））へ通ずる連絡路（工事用道路 L=300m）については前に述べた（参考写真—10、11 参照）。ただその完成時期は不明であるが昭和9年（1934）9月以降であろう。それ以前、まだ雪の残る昭和9年5月には、早くも栗子隧道及び前後の取付道路の改修工事に着手している。その工事準備は4月16日から始まっている。しかし、栗子隧道の福島側坑口では積雪が8mもあって隧道内に入ることができなかったという。また作業員の宿泊準備もなかったため、作業員宿舍のあった二ツ小屋を仮の宿所とし毎日5kmの遠路を通勤した。路面上の残雪も2~8mもあって、まず除雪から作業は始まったようである。

その後は、大平集落を基地としたようだ。

「5月1日（筆者注：昭和9年）より大平（注）の民家4軒を借りて、建物設備のできる間、雨漏りを修復しつつ合宿所（筆者注：職員の宿舍）及び栗子工場（筆者注：出張所）の事務を採る場所とした」（『改修史』202頁）。

#### 注 大平（集落）

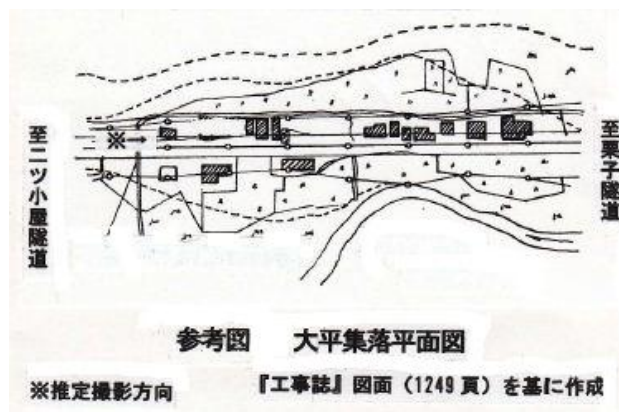
明治32年5月福島・米沢奥羽南線開通までは商家、旅館、陸軍会社など軒を並べて市街を形成し繁盛したその当時の名ごりのものである。土台は腐れ軒が傾き小羽ぶき屋根（筆者注：薄い板で葺いた屋根）は所々飛んですぐにも倒れそうな衰れた残骸をさらしていた。それでもそま人（筆者注：きこり）が常に手入れを行って使用してきたと語っていた（『改修史』202頁、参考写真—13参照、ルビ筆者）。

大平集落は明治14年10月（1811）万世大路開通とともに旧米沢藩士20戸が移住し運送業などを営んでいて大層賑やかであった。しかし明治32年5月奥羽南線（現奥羽本線）の開通により衰退、昭和7年（1932）頃には数軒となり、昭和7年6月6軒25名が大滝集落に移住し廃村となった（『わが大滝の記録』大滝会、昭和52年1月）。終戦後しばらくの間は大平集落にはこれらの建物の残骸が見られたようである。その廃墟を目の当たりにして、当時大滝の方は、ある程度の生活が成立していた大滝の状況からして、決して大平のように（廃村）にはならないと思っていたという。しかし、時代の流れとはいえ、大滝も廃村となってしまう大変残念だと述懐されていた。

栗子隧道改修工事等を担当した栗子工場（出張所）は昭和9年5月1日付で発足したが、建物施設等（栗子隧道福島側に設置）が調うまで、上記のように大平集落内の民家を借り上げ（参考写真—13、参考図）事務を採っていた。この集落から栗子隧道までの距離は1.2kmで、民家4棟、炭小屋7箇所を借りたという。



参考写真—13 昭和9年 大平集落 福島側から米沢側を望む。左側の斜面は天宝山、右端の峰は栗子山（大杭甲）と思われる。写真中央には貨物自動車、その後ろに旧大平橋らしきものが見られる。これらの民家は補修後作業員宿舍、工場（出張所）として借り上げた。中央の人物は栗子工場担当員菊地佐一氏。





昭和10年度には人家3軒（賃貸料月5円）馬小屋7頭収容のものを増設し作業員150名、馬5頭<sup>しえき</sup>を使役し栗子道路起点（注）付近の掘削、大平地内の盛土工事に当たさせたものである（『改修史』195頁、202頁、226頁）。昭和の大改修では、工事に馬も利用されたようである。馬を利用したという記述はこの箇所1箇所くらいと思われる。

#### 注 栗子道路（起点）

昭和の大改修の全長は14.4kmで、工事施工に際しこれを2区間に分け「二ツ小屋道路（二ツ小屋隧道384mを含む延長約6.6km）」と「栗子道路（栗子隧道870mを含む延長約7.8km）」とした。前者を二ツ小屋工場（出張所のこと、設置期間：昭和8年4月28日～昭和12年3月31日）が、後者を栗子工場（出張所のこと、設置期間：昭和9年5月1日～昭和12年1月31日）がそれぞれ担当した。「二ツ小屋道路」の起点は、すなわち昭和の大改修の起点で新沢橋左岸福島側へ300m戻った地点（福島県信夫郡中野村、現福島市飯坂町中野）で、終点は太平橋から福島側へ約1km戻った付近である（大平峠の難所7つ曲がりの米沢側起点付近、福島県信夫郡中野村）。

この「二ツ小屋道路」の終点がすなわち「栗子道路の起点」である。  
「栗子道路」の終点は、昭和の大改修の終点で滝岩<sup>たきいわ</sup>上橋左岸である（山形県南置賜郡万世村<sup>すゐやま</sup>梓山、現米沢市<sup>すゐやま</sup>梓山）。

以上建設資材の運搬について述べてきたけれども、再度整理しておくと、昭和9年9月以降については烏川仮橋を渡り烏川倉庫（参考写真—14、15）まで運搬された。烏川倉庫からは貨物自動車（1.5t）2台で、連絡路（工事用道路）を通過して旧万世大路に出て栗子隧道福島坑口側に搬入したと云うことである。



参考写真—14 烏川倉庫（推定）



参考写真—15 昭和10年2月烏川倉庫の屋根にて

#### 材料運搬線路起点側「板谷区間」を訪ねる

##### （一）

「明通掘り割り」の探索二日後（6月7日）、やはりこの「材料運搬線路」全線への思いは止みがたく、起点部「板谷区間」を単独で訪問したのであった。以前に、国道13号から板谷集落へ入ったのはもう何年前になるだろうか覚えていない。国道13号からの新しく出来たバイパス県道（山形県一般県道154号桧原・板谷線）は通った記憶がなく、旧県道（現在米沢市道）を下った記憶しかない。この運搬線路の起点が奥羽本線板谷駅だったというのも、実はあまり意識した記憶がないのである。しかし、今やこの運搬線路の重要性を認識した以上、一日も早くその起点がどうなっているのか確認したいと思った。

さて、この「板谷区間」の状況については、『改修史』の昭和8年度の工事記録として次のように記されている。

「奥羽本線板谷駅構内より二ツ小屋隧道までの11.2km、軌間50cmの軌道を<sup>ふせつ</sup>布設した。……」。

「この線路の勾配は板谷駅構内より1/100、1/40、1/15勾配の曲線坂路を上って小山の鞍部を越し、それより1/30の下りを通して、大体1/100の上りの長距離区間に移って明通（あきとおし）の山の下に達する。」（183頁）

また、同書の「回想記」では、さらに次のように述べている。やや長くなるが引用する。

「昭和8年4月から板谷駅構内における出張所敷地造成（鉄道用地を無償使用した）。駅構内鉄道側線の終点は小高い山に取り付けてあった。そこから山を掘割つ

てヘアーピンカーブを造った。この土地は民有地であって、買収ならば応ずるが貸付け承諾はできないとあって、仕方なく工場主任（筆者注：出張所長）が自費で買収した。その反別は5畝歩（筆者注：約500㎡）を100円内外で買いうけたと聞いた。そして登記もせずにそのままにしたようである。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」（132頁）、運搬線路は設置されている。

これら『改修史』の記事を見たとき、筆者がまず思い浮かんだのが、板谷集落から国道13号への連絡路となっている旧山形県一般県道154号のことである。この道路は、もともと栗子国道改築工事（昭和36年～昭和41年）の際に設置された「板谷運搬路」（L=2140m、W=3.6m、）と称する工事用道路の一部であった。工事終了後に、この道路を山形県に移管したもので、おそらく拡幅整備の上県道にしたものと思われる。（昭和43年（1968）8月16日認定、山形県一般県道154号線、桧原・板谷線。）」

## （二）

その旧県道について述べる前に、「材料運搬線路」の文字通りの起点となる奥羽本線板谷駅についてまず触れておきたい。起点となった板谷駅というのは、かつてのスイッチバックの旧駅のことで、「近代化産業遺産」（昭和20年度経済産業省）に指定され現存している。

旧駅の構内として東の方へ向かって一直線にスイッチバック線路跡がジークライト工場付近までも延びている（写真—35、写真—36）。



写真—35 旧スイッチバック箇所、現板谷駅側から福島方向を望む。左スノーシェットの奥に旧板谷駅ホーム、右は奥羽本線。



写真—36 旧板谷駅ホーム、中央の建物が駅舎、線路は真っ直ぐ延び小高い丘に達する。中央の高い山は葡萄沢山か。

上記引用文にいう小高い山で終わっているように見える。すなわち運搬線路の一部は、その旧駅構内に敷設されたことが分かる。

その先は現在、旧山形県道（現米沢市道）になっており街中（現県道154号）から来てジークライト工場脇を通って上って行く（写真—37）。旧県道は、この後上り勾配のヘアピンカーブを経て道路頂上（鞍部）に達し（写真—38）、下り坂となって国道13号に取り付くのである（写真—39）。





写真一37 ジークライト工場(左赤い屋根)脇を上の旧県道154号(中央右)。旧板谷駅構内より望む。



写真一38 旧県道154号頂上(鞍部)付近、板谷側から国道13号方向を望む。



写真一39 旧県道154号、国道13号取付箇所、板谷集落方面を望む。

一方、『改修史』によれば、ジークライト工場付近に達した運搬線路はこの後、「山を掘割ってハーパーンカーブ(1/15 勾配の曲線坂路)」を上って行き、小

山の鞍部を越し」という。勾配の数字はともかくとして、前記の旧県道と線形的には全く同じ状況であることが分かる。さらに「1/30 の下りを通して、大体1/100 の上りの長距離区間」に入ると述べている。この長距離区間とは、現国道13号区間がその一部と考えてよいだろう(写真一40、41)。



写真一40 国道13号、運搬線路板谷地区、栗子国道出張所から旧県道154号取付部(門柱箇所)を望む。この辺りを運搬線路は走っていたと思われる。



写真一41 国道13号、運搬線路板谷地区、西栗子トンネル福島側坑口から福島方向を望む。右栗子国際スキー場。この辺りを運搬線路は走っていたと思われる。

まさに『改修史』で云うところの運搬線路ルートは、この旧県道154号とそれに続く国道13号のルートとほぼ一致する。従って、栗子国道改築工事(昭和36年～昭和41年)の際に設置された「板谷運搬路」(図一3、4参照)は、かつての「材料運搬線路」と重なると考えてよいであろう。



また、この「板谷運搬路」は元々あった林道に重ねて設置されたという。「板谷運搬路」(参考写真—16)は、具体的に云うと栗子第2(西栗子)トンネル工事(工期:昭和38年6月5日~昭和41年7月15日)の工事用施設の一つとして施工されたものである。



写真—16 板谷運搬路

『工事誌』の中では、「板谷運搬路」の設置以前の状況について次のように記している。

「板谷側の道路は、板谷駅前より東に向かう道路から左に分岐し、板谷スキー場の前を通って、袖ヶ沢の右岸沿いに西栗子トンネル板谷側坑口付近まで林道が通っており、途中から人の歩ける程度の道が右に分岐して袖ヶ沢を丸木橋で渡り、東栗子トンネルの坑口付近に達していた。このため林道を改良して西栗子トンネルの運搬路として延長2.5kmを建設した(254頁)。

また、ほぼ同一の記述であるが次の記述も引用しておく。

「板谷部落より坑口付近(筆者注:西栗子トンネル福島側坑口)まであった林道を幅3.6mに拡幅し、勾配やカーブを改良した。途中の沢には合計4ヵ所木橋を架設し直した。」(362頁)。

すなわち、板谷運搬路が設置される前に元々林道があったわけである。その林道こそは、線形的に見て、昭和の大改修(昭和8~12年)の際に敷設された「材料運搬線路」のその後の姿ではないだろうか。トロッ

コ線路が撤去され、再び以前の林道(すなわちかつて明神峠道)に戻っていたものであろう。

前記したように板谷の熟年男性に運搬線路の件をお尋ねした。その運搬線路は直接知らないと言うことであった。しかし、この旧県道、そして現国道13号の箇所にはもともと林道があつて、明神峠を越えて赤浜まで通じていたのだという。いわゆる明神峠道を指すものであろう。男性はさらに、

「自分の実家の側に造り酒屋さんがあつて、板谷では米が取れないので、毎年赤浜まで明神峠を越える林道を通して酒米を買い付けに行っていたよ」と教えていただいた。

確かに古い5万分の1地形図(明治41年測図)を見ると、板谷集落から旧県道辺りを通り現在の国道13号筋を通して(西栗子トンネル福島側坑口手前まで)、明神峠を越え赤浜に至るいわゆる「明神峠道」と思われる小径しょうけいが表示(現行表示、幅1.5m未満の道路)されている。

なお、蛇足であるがこの赤浜側について、栗子第2トンネルの米沢側の施工のために設置された「赤浜運搬路」に関して次のような記述が『工事誌』にあるので併せて紹介しておこう。

「赤浜側の道路(筆者注:赤浜運搬路)は、当初旧道より赤浜部落に至る狭い道があるだけで、部落から奥は、辛うじて人の通れる道が明神峠を越えて板谷に抜けている状態」であつたという(254頁、傍点筆者)。

すなわち赤浜までの明神峠道も、昭和の大改修(昭和8~12年)の材料運搬線路も、栗子国道改築工事(昭和36~41年)の板谷運搬路も、地形的な要因等を考えた場合、少しの差異はあるとしても板谷地区においては、ほぼ同一のルートを通る必然性みたいなものがあつたのであろう。

すなわち、板谷地区についてみると次のような変遷へんせんを辿ったものと思料する。

**明神峠道(有史以来)→材料運搬線路(「昭和の大改修」)→明神峠道(林道)に戻る→板谷運搬路(「栗子国道改築工事」)→国道13号、旧山形県道154号(現米沢市道)の一部へ**

(三)

余談となるが筆者は、栗子国道改築工事中（昭和36年～昭和41年）にこの板谷運搬路を幾度か訪れている。多分現在の栗子国際スキー場のあたりであったと思うが、水芭蕉が咲いていたのを覚えている。試しに引き抜こうと思ってやってみたけれども、とても引き抜くことは出来なかった。一緒に行った上司に、水芭蕉の根はとても深くて簡単には引き抜けないんだよとたしなめられた記憶がある。また、上司は現在の栗子国際スキー場の辺りを見て、スキー場に好適の場所だと言っていた。その辺りは山スキーのコースになっているとも聞いたような気がするが、当時の板谷スキー場のことと混同しているかもしれない。

さて『改修史』の中で、前に引用している「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」たとあるのは、その水芭蕉のあった辺りの状況を指しているものと思われる。なお、この板谷運搬路に関しては、当時の建設省職員（栗子第2トンネル工事担当、栗子赤浜国道出張所）の方に運搬路の建設前の状況等をお聞きしたが記憶にないということであった。今や半世紀も前の話になるので無理からぬ事であろう。

さて、旧県道の頂上を下っていくと現国道13号と交差する。ここからは、かつての材料運搬線路は、西栗子トンネル坑口付近まで現道と重なってしまうので、その面影はなくなる（写真—40、41参照）。図—4を見るとその坑口右側の鎌沢（袖ヶ沢）に、補償工事（注）で設置された取水用ダムがあり（写真—42）、



写真—42 取水用ダム（袖ヶ沢本線）、板谷地区への補償工事として設置。

その少し下流左岸側（福島県側）に道路（林道）表示（点線）があつて上（北）の方へ延びている。これこそが明通山<sup>あきとおしやま</sup>に向かって行くかつての「運搬線路」の名残ではなかろうか。

因みに、坑口の左手前では「板谷運搬路」から分かれて道路（林道）表示（点線）があり明神峠<sup>ちな</sup>に向かっている。これが残存明神峠道であろう（写真—43）。



写真—43 左、明神峠至る（栗子国際スキー場にて）

注：栗子第2（西栗子）トンネル工事及び取付道路の構造物等の工事において発生する濁水によって袖ヶ沢を汚染する恐れがあつた。板谷部落や当時のジークライト鉱業KK板谷工場、国鉄板谷駅などが工事現場の下流から取水していた。そのため補償工事として、工事現場の上流に取水用ダム（袖ヶ沢本流に1箇所、支流に2箇所）を設置し導水パイプで給水することとしたものである。図—4は、その導水パイプの敷設図で、たまたま板谷運搬路の全容も記載されているので、今回加工し使用したものである。

### 栗子国道改築工事（昭和36～41年）「大滝運搬路」

さていわゆる「栗子ハイウエー」を完成させた栗子国道改築工事（昭和36年～昭和41年）の「板谷運搬路」について触れたので、これは全くの蛇足となるものであるけれども、その際同じく設置された「大滝運搬路」関連について記しておきたい（図—3参照）。

「大滝運搬路」（L=1160m、W=3.6m）は、栗子第1（東栗子）トンネル工事（工期：昭和38年6月5日～昭和41年6月30日）の工事用施設として設置されたものである。東栗子トンネルを福島側から早期に施工するためには、現場へ進入する工事用道路が必要であつ



た。工期的に余裕があれば、本線の改良工事を進めながらトンネル坑口に到達するのを待てば良いわけである。しかし、全体工期を考えた場合はその余裕はなく工事用道路を設置しトンネル工事を先行させる必要があったわけである（他の運搬路も同じ理由から設置されている）。

大滝運搬路は、坑口の直上を行く旧万世大路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—17、写真—44）。



参考写真—17 大滝運搬路、上に旧万世大路が見える。その左側現在のビューポイント、カエル岩(掘削り)も見える。



写真—44 平成23年9月現在、旧大滝運搬路全景、左下に降り口が見える、左側東栗子トンネル福島側坑口(レーパー)

大滝運搬路について『工事誌』には次のように記述されている。

「大滝運搬路は、東栗子トンネル大滝側坑口の直上の旧道より、骨材ストックビンの箇所まで、延長約1.2

km、急斜面にヘアピンカーブを使ってルートを決めた」(254頁)。

また、より具体的な次の記述もある。

「大滝部落より現道沿いに、大滝側（筆者注：東栗子トンネル福島側坑口）の直上までは旧道を利用し、標高629.90mの地点より坑口まで、標高差にして約96.09mの間を新しく運搬路として開削した。延長1.2km、幅員3.6mである。旧国道には木橋が多く、制限荷重4tのため、大部分の橋は補強した」(282頁、傍点筆者)。

筆者は、この「大滝運搬路」があったことははっきりと覚えている。そして間違いなく通っているはずだが、「板谷運搬路」とは異なりその記憶がないのである。

それはともかくこの大滝運搬路が、現在いわゆる旧飯坂スキー場工事用道路として現存している道路で、今は、旧万世大路へ車両で上ることの出来る唯一のルートになっている。当時設置された3本の運搬路（「大滝運搬路」「板谷運搬路」「赤浜運搬路」）のうち、唯一原形を留めているといつてよいであろう。

その大滝運搬路の設置と共に、旧万世大路も工事用道路（運搬路）の一部として使用されることとなった（同時に一般車も通行）。従って、大滝集落から、万世大路の大滝運搬路の入り口（写真—45、46）までは、道路や橋梁の補修を当時の建設省側でおこなっている。



写真—45 旧万世大路大滝運搬路入り口。旧万世大路福島側から米沢方面を望む。軽自動車が上がって来たのが大滝運搬路(左)。参考写真—17参照。伊藤弘治氏撮影提供。



写真—46 冬の旧万世大路大滝運搬路入り口。大滝運搬路側から万世大路を望む。左米沢側、右福島側。参考写真—17 参照

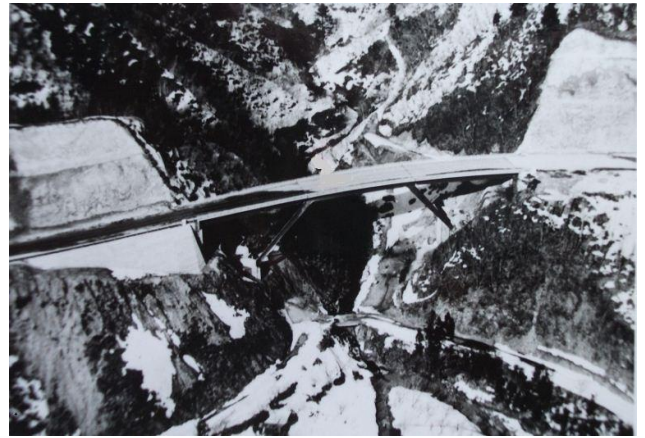
これらの補修工事の内容については資料がないので詳細は不明である。また、当時の工事担当者（栗子大滝国道出張所）にお聞きしても記憶がないようであった。

大滝集落内にも橋梁が数カ所あるけれども、ほとんどが木橋であったという。栗子国道改築工事の期間中に前後にコンクリート橋へ造り換えられたように大滝の方に伺っている。しかし、当時の建設省側で関与したということは聞いていないので、当時の国道13号（旧万世大路）の管理者であった福島県側で施工したものではないだろうか。これらについては、福島県庁にも問い合わせているが、現在までのところその資料類は見つかっていない。

運搬路（工事用道路）となった旧万世大路の大滝集落の西側の少し外れたところには旧西川橋が現存している。この橋は、メタル橋（鋼鉄製橋梁）となっている（写真—47、参考写真—18 参照）。



写真—47 旧西川橋、西川下流側から望む。左米沢側、右福島側。旧万世大路では珍しいメタル（鋼鉄製）橋。



参考写真—18 上が栗子ハイウエー新西川橋。下が旧万世大路、旧西川橋、右が福島方面で大滝集落へ至る。左側は米沢方面で大滝第2トンネル米沢坑口に出て、旧猪橋、旧日向橋に至る。

これを見た限りいわゆるHBB橋（H型鋼を用いた簡易な橋梁）のように思われるので、こちらの方は当時の運搬路補修の一環として、建設省側において木橋から架け換えている可能性もあるだろう。旧万世大路ではメタル橋は大変に珍しい（大滝集落以降、昭和の大改修区間内では唯一）。蛇足ながら、石積橋台は明治期の初代西川橋（木橋土橋、L=15.5m、W=6.4m）のものである可能性が高い。土木遺産としての価値も高いと云えるだろう。この西川橋には昔から高欄がなかったようである（伊藤弘治氏談）。

この旧西川橋から先（大滝第2トンネルの迂回分に相当する区間）の旧万世大路は現在崩落土に覆われ、僅かに原型を留めている程度である。この区間は小川（河川名）筋の急斜面にあり、途中にはあゆいまつ（崖があって危険な箇所）と称する箇所も存在するところで、かつての難所であった。その旧道は、現在の第2トンネル米沢側坑口手前を横断する形で進み、猪橋（明治期、木橋土橋 L=16.4m、W=6.4m）に至る（参考写真—19）。





参考写真—19 写真正面大滝第2トンネル米沢側坑口の着工前、旧万世大路左米沢側で、木桁橋旧猪橋が見える。右、大滝集落に至る。

参考写真—19 には、旧猪橋が見えるが、当時木橋でこれも何らかの補修がおこなわれていたであろう。この猪橋は、現在失われているけれども、その残骸（木主桁か）と思われるものが猪沢に横たわっているが見える（写真—48）。



写真—48 旧猪橋、木主桁の残骸が見える。左側は、橋台の一部と思われる。右現国道13号猪沢橋。

この猪橋から数十メートル山形側に進んだところに旧日向橋（明治期、木橋土橋  $L=2.7\text{m}$ 、 $W=6.4\text{m}$ ）が現存している（写真—49①②）。写真で分かるように、道路進行方向（福島を背にして）で右半分がコンクリートスラブ橋（鉄筋コンクリート床版桁橋）になっていて、左半分が木桁橋になっている。このコンクリート橋部分は、おそらく栗子国道改築工事の際に運搬路として補強されたものであろう。この日向橋について、当時の担当者にお聞きしたことは前にも触れているが、旧万世大路を工事用道路して補修しながら使

用したことは確かだが、個々の橋梁については記憶がないということであった。



写真—49① 旧日向橋。日向暗隅沢（ヒナタクラスミサワ）に架かる。下流側から望む。上流側（奥）半分がコンクリートスラブ橋、ほとんど落橋している下流側（手前）半分は木造土橋。「栗子国道改築工事」の運搬路としてコンクリート橋部分が拡幅補強されたものと思われる。左米沢側、右福島側。



写真—49② 旧日向橋、上流側から望む。拡幅補強されたコンクリート橋部分。左福島側、右米沢側。

この日向橋は短くて一部改造されているとはいえ、またほとんど落橋しているけれども旧万世大路に現存する唯一の木橋として大変貴重な存在であると思われる。また、この橋のある沢は通常は水無沢のようであるけれども、日向暗隅沢という名称のようである。『万世大路事業誌』雑記之部などに出てくる名称である。読み方も分からなかったけれども、同書掲載の縦断面図の中にクラスミ沢という表記を見つけ、暗隅はくらすみと読むものと確信したものである。また、地元大滝の方に確認したところ、最初は思い出していただけなかった。しかし、漢字での表記はなかったが、かつてその辺りはクラスミ地区と云われていたことを思い出

していただいた。また、その沢は日向沢で、ひゅうがさわでなくひなたさわであることも教えていただいた。万世大路の中にはこのほかにも、『万世大路事業誌』に掲載されている地名で、現在その場所が特定されないところがある。これらについても地元の方のご協力を得て確定していきたいと思っている。

### 昭和の大改修「材料運搬線路」は失敗だったのか

本筋から大部外れてしまったけれども、ここで昭和の大改修「材料運搬線路」に戻りたい。

今回の報告でもその史料の大半を依存している『改修史』の中に、貴重な「回想記」として「万世大路改築工事の施工その他を省みて」があることは前に紹介した。回想記筆者は、その中で昭和の大改修が、

「……、従来人馬の交通不可能な状態に陥っていたこの道路が、福島、米沢間を自動車でしかも汽車よりも早く通れる道に改良したのであるから将に工事施工の効果が充分発揮された」（131 頁）として、その意義を認めながらも、その過程において失敗があったと断じている。

それは「奥羽本線板谷駅より運搬線路を造って主要材料を運搬した」（131 頁）ことであるという。回想記筆者らは、旧万世大路を補修し運搬路として使用した方が経済的だし、能力も大きいとして反対したようだ。しかし、当時の福島国道改良事務所長により入れられず運搬線路案が採用された。その結果、調査の不十分さもあって、前述しているように、17 段のヘアピンカーブを設置し長大な掘り割りを施工するなどの難工事を強いられることとなり、多大の費用と工期を必要とするに至った。そのため、万世大路改築工事のための材料や労務費を阿武隈川改修事務所からかなり流用したようだ（当時、内務省福島国道改良事務所長は阿武隈川改修事務所長と兼務、後に流用したことが上部機関に発覚、事務所長は相当の叱責をうけたという）。従って、運搬線路を設置して材料を搬入したことは、大変な失敗であったというのである。

そして、工事中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）による現場視察があり、その節に次のような叱責を受けたということである。

「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」（132 頁）。

回想記筆者にとっては、とても忘れることのできない“事件”であったのだろう。しかし、昭和9年度に入りその運搬線路を、さらに栗子隧道工事現場まで延ばせとの事務所長の命令があったようだ。驚いた回想記筆者らは、思いとどまるよう何度も懇願して取り止めて貰ったという。前節に述べているようにこの区間（烏川倉庫～栗子隧道）は、貨物自動車によって材料運搬をおこなっている。

さて、筆者はこの「材料運搬線路」設置が失敗であったのかどうか、ここで論ずるつもりはさらさらない。それを論ずる資料も資格も筆者にはないし、かつての「昭和の大改修」を語る人は、今はいない。「昭和の大改修」という巨大工事にともなって、11.2 kmもの壮大な運搬線路が築かれたという事実が筆者の前にあるだけである。そして、いつの時代でもそうであると思うが、何かの事業をおこなうに当たっては、人間同士の大いなる葛藤が存在するということは当然のことである。そのような葛藤を乗り越えて、物事が成し遂げられていくというところに意義がある。ここに紹介したエピソードもその善し悪しを判断していただくものではなく、当時そのような葛藤があったということを知っていただければ十分である。

### 昭和10年2月、冬期運搬線路の踏破

さて、これも昭和の大改修「材料運搬線路」の話題である。しかし、どちらかといえばこれもまた余談の類かも知れない。冬期厳寒の「材料運搬線路」をスキーで踏破したという「回想記」（136 頁）の話題で本稿を締めくくりたいと思う。若干長くなるけれども、回想記から引用する。

「さてこの年（筆者注：昭和10年2月）に事務所主任（筆者注：内務省福島国道改良事務所初代事務所長、



野瀬正人氏のこと。九州出身。)が国鉄奥羽本線板谷駅から、スキーで栗子を巡視することになった。板谷駅には両菊地氏(注)がスキーヤー二、三名とともに出迎えた。……一同は先になって、すべって行ったが後に主任の姿が見えないので、逆もどりして見ると出発点に於いて、転んでは起き、起きては転ぶ雪だるま。どうしても進みそうもない。無理もないことでスキーをはくのが初めてと主任は言った。……」(参考写真—20)。



参考写真—20 昭和10年2月、板谷スキー場から栗子に向かう。

注：両菊地氏

福島国道改良事務所栗子工場（出張所）職員、技手補菊地佐一氏、同じく菊地八郎氏のこと。

ぎしゅほ  
技手補（通称ぎてほ）：旧内務省の技術職員の職名の一つで、技師に  
属した判任官（戦前の下級官吏）である技手（通称ぎて）を補佐した  
職種、現行の技官職相当。

「ここは駅構内スイッチバック線終点で、この先はゆるやかな勾配で上り、出丸の突端を大きなカーブに掘り割って運搬線路としたのであるからすべって行く道順ではない。それも少しずつは進んでくる。一同はややしばらく待ってはすべり、また待って、これを幾度も繰り返して、明通（あけどうし）山の頂上にたどりついた。」(参考写真—21)。



参考写真—21 昭和10年2月、野瀬事務所長同行メンバー

この件<sup>くだり</sup>は、前節で紹介した運搬線路「板谷区間」及び「明通区間」のことであろう。

「ここから急な下りとなる。主任は皆と違ってすべるのではなく、ころびつまるびつ（傍点筆者注：ころころ転がるさま）して下るので眼鏡を紛失した。主任は強度の近眼である。みんなで捜し出して、それから先は従来の国道に出て、栗子隧道までは上る一方だから、とも角も昼頃無事到着はした。……」(参考写真—22)。



参考写真—22 昭和10年2月、野瀬事務所長視察時、旧万世大路

この引用文では、スキーコースの順路として運搬線路「明通区間」を烏川橋まで進んだのかは読み取れないけれども、ここは素直に運搬線路なりに行き烏川橋付近で万世大路（国道）に出たと考えておこう。この後、旧万世大路を栗子隧道まで行ったものであろう。

「午後1時頃栗子を出発した。これからが問題である。円部には乗用車が待っている。熟練者ならば、30分位で到着するが、初心者には下る一方の雪路はまことに困難なもので転ぶ方が多い。」(参考写真—23)。



参考写真—23 昭和10年2月 ニツ小屋隧道福島側坑口

ということで、何とかかんとか大滝部落まで来た野瀬所長さんにたいし、炭焼きをしていた人が冷やかしたようだ。

「皆さんは余程前に通ったから今頃は福島に着いた位でしょう。あなたは歩いた方が早く着くよ」。

所長は憤慨しながらも夕刻に無事帰ってきたと云うことである。

これは、微笑ましいエピソードという失礼かも知れない。しかし、冬期間に現場を訪れているのは実に立派なことであると思う。上記引用では触れなかったけれども、随伴した担当の人達は山スキーの相当の練達者であったようだ。

なお、現場には野瀬所長以下、昭和10年の春にもまた訪れているようである（参考写真—24）。



参考写真—24 昭和10年春(4月頃)、ニツ小屋隧道福島側坑口、右から二人目野瀬正人福島国道改良事務所主任(事務所長)、左から二人目星菊助書記(『改修史』編者)

別の話になるけれども関連して紹介しておきたい。それは、栗子隧道改修工事は冬期間も続けられており、火薬運搬にもスキーヤーがあたっていたということである。「板谷区間」の中間地点(板谷駅から1.2km地点)の袖ヶ沢沿いに火薬類仮貯蔵所を昭和8年度に設置してそこから現場へ搬入されたようである。運搬線路沿いのコースをスキーヤーが爆薬一箱(22.5kg)を背負って行ったという。

## 終わりに

今回もまた「万世大路を愛する人々」には大変お世話になりました。改めて御礼を申し上げます。

本稿では、今回探索の「昭和の大改修」運搬線路のみならず、関連として栗子国道(栗子ハイウエー)改築工事の際の運搬路(工事用道路)にも若干触れた。いずれも調査不足箇所があり、一部想定による記述もある。今後とも万世大路の調査研究に努めていきたいと思っているので、皆様のご指導をお願いしたいと存じます。

## 【謝辞】

本報告書の編集に当たっては、大滝会ホームページ管理人紺野文英様にまたまたお世話になりました。

衷心より御礼申し上げます。



## 添付写真帳「明通区間」



栗子トンネル駐車帯から明通区間起点付近を望む



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、進行方向明通側を望む



取水用ダム(板谷地区用)、明通区間へ



2段目小休止・白根葵



砂防ダム、下流左岸から望む



第2カーブ手前、2 段目明通側を望む





3段目、板谷側を望む



第5カーブ



5段目を進む、明通側を望む



第9カーブ



5段目、板谷側を望む



13 段目、明通方向を望む





最後の第 16 カーブ、ヘアピンカーブ最終段 17 段へ



歓喜、新明通掘り割り(板谷側)到着



17 段目、林の奥、谷向かいに運搬線路、鎌沢山方向を望む



新明通掘り割り、板谷側を望む



谷向かい(明通側)から板谷方向を望む



春蟬抜け殻。



## 添付写真帳「烏川区間」「ニツ小屋区間」



新明通掘り割り、東側(烏川)にて



烏川沿い運搬線路、仮橋右岸側橋台付近から明通側を望む



新明通掘り割り箇所から落差 60m の谷底を2段目から望む



運搬線路仮橋跡、石積橋台(右岸)



3段ヘアピンカーブ、1 段目から第1 カーブを望む



仮橋横断沢筋上流のブナ林





烏川地区・一輪草(二輪草の一輪咲き)



烏川橋に到着



3段小滝の大石



烏川橋下流側、高欄状況



烏川中滝の大石



運搬線路、ニツ小屋地区終点(ニツ小屋隧道米沢側)を望む



## 添付写真帳「板谷区間」



旧板谷駅ホーム全景



ジークライト工場、旧山形県道 154 号から撮影



板谷駅案内図



旧県道 154 号へアピンカーブを上る



「近代化産業遺産」(平成 20 年度経済産業省)



旧県道 154 号、鞍部から国道 13 号方面へ下る





旧県道 154 号、国道 13 号取付箇所付近から板谷集落方面を望む



板谷集落内・現ジークライト株式会社



旧県道 154 号頂上付近水道施設から、旧板谷駅付近を望む



板谷集落内、右米沢市立関根小学校板谷分校(現在休校中)



国道 13 号、運搬線路板谷地区、栗子国道出張所付近を福島側から望む。この辺りを運搬線路は走っていたと思われる



板谷集落と高倉山(標高 1461m)

完