

平成 31 年冬、万世大路「二ツ小屋隧道巨大氷柱」実見記

万世大路研究会（大滝会）

鹿摩貞男

はじめに

1月14日（月）、旧国道13号（旧万世大路）^{ふたつこやすいどう}二ツ小屋隧道の巨大氷柱の取材のため、テレビ局取材班を案内し、今年の巨大氷柱を見てきたので写真を中心に報告する。

今年の氷柱は、時期的に早いこともあるのかも知れないが、暖かい日が続いたこともあり若干育ち足りない感じである。毎年その状況は異なり我々の考えの及ばぬ複雑なメカニズムによって生成されるようでその要因は不明である。しかしながら、その透明度は高く誠に綺麗な氷柱を見ることができた。

当日は風もなく好天に恵まれ気温も高かったようで、トンネル内では漏水が散見された。厳冬の漏水は珍しいと思われる。

なお、本報告書の理解を助ける上で役に立つと思われる二ツ小屋隧道関連情報を「**参考資料**」として巻末に示したので参照されたい。

連絡路沿いに旧国道13号まで進む

夏場であれば、現国道13号東栗子トンネルの手前右側の新栗子トンネル換気塔管理用通路から入り、旧国道13号（旧万世大路）へ連絡路（旧工事用道路）を使って二ツ小屋隧道まで「道路」を通って行くことになるけれども、冬場はブッシュの上に積もった雪の上を歩き隧道まで直登することができる。隧道までの内、旧国道13号までは旧工事用道路である連絡路沿いに上って行くのである（旧飯坂スキー場ゲレンデ内）。（写真-1①～写真-2②）



写真-1① 国道13号東栗子トンネル福島側坑口（旧換気塔）と新栗子トンネル換気塔管理用通路（右側）



写真-1② 出発 取付坂路を上る。



写真-1③ 前半最大難所を上る



写真-1④ 連絡路終点(旧国道13号分岐点)付近に出る



写真-2① 沢向の大型動物(カモシカ?)の足跡。



写真-2② けやき 樺の大木

旧国道13号から二ツ小屋隧道まで

連絡路の終点(分岐点)、すなわち旧国道13号と接続するところは、明治期初代万世大路の七曲坂の上り口にあたる場所である。旧国道のすぐ上に七曲の最初のカーブ跡が見える。直登コースは、この七曲を横断するように進み、第5カーブ跡(「昭和の大改修」で埋められている)付近に出て一気に二ツ小屋隧道の前に出ることができる。初代万世大路の七曲は、晩秋落ち葉の季節や特に冬期間の雪が積もっている状況下ではその遺構をよく確認できる。

なお、この七曲坂は、「昭和の大改修」(S7.4～S12.3)の際に二つカーブからなるバイパス(仮称七曲バイパス)が新設され解消されたものである。

(写真-3①～写真-5④、参考写真-1)



写真-3① 旧国道 13 号(万世大路)、連絡路分岐点から米沢側を望む。写真中央、明治期初代万世大路七曲第 1 号カーブ。



写真-3② 旧国道 13 号(万世大路)、連絡路分岐点から福島側を望む。

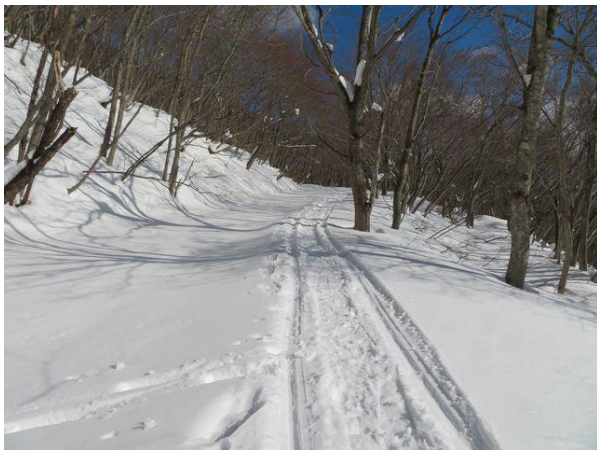


写真-4① 明治期初代万世大路七曲、3 段目道路、右側下 2 段目道路、福島側を望む。



写真-4② 明治期初代万世大路七曲、3 段目道路、米沢側を望む。奥は昭和の大改修「七曲 BP」、左福島、右米沢。(旧第 4 号カーブ跡)



写真-4③ ニツ小屋隧道手前直登コース。



写真-4④ 明治期初代万世大路七曲、5 段目道路福島側を望む。左上、6 段目道路、その上は旧国道 13 号。



写真-5① 直登箇所から二ツ小屋隧道(福島側)を望む。



写真-5② 旧国道13号(万世大路)、直登箇所から福島側を望む。



写真-5③ 二ツ小屋隧道到着。



写真-5④ 雪に埋もれた「鳳駕駐蹕之蹟」。手前正面が石段、その上に碑がある(写真中央くの字型大木手前 雪の小山)。



【参考写真-1】「鳳駕駐蹕之蹟」写真-5④箇所。H301110

ニツ小屋隧道坑内の巨大氷柱

例年巨大氷柱群が出現するのは、福島側坑口からおよそ 100m 程度進んだ中間部である。その間には、ある程度大きさの氷柱群が左側に 1 箇所、右側に 2 箇所に出現する。また、米沢側坑口の左側に巨大氷柱群が出現する。今年も、ほぼ同様の配置で出現した。

なお、米沢側坑口の天井中央部から、平成 23 年には巨大氷柱が出現していたけれども、その後は一度も出現していない。 (写真-6①～写真-17、参考写真-2)



写真-6① ニツ小屋隧道福島側坑口



写真-6② ニツ小屋隧道坑内、福島側坑口から望む。



写真-6③ 入口の落下氷柱



写真-7① 福島側坑口から最初の氷柱群(左側)付近から米沢側を望む。右奥 2 番目、中央奥が巨大氷柱群。



写真-7② 最初の氷柱群(左側)、福島側から望む。

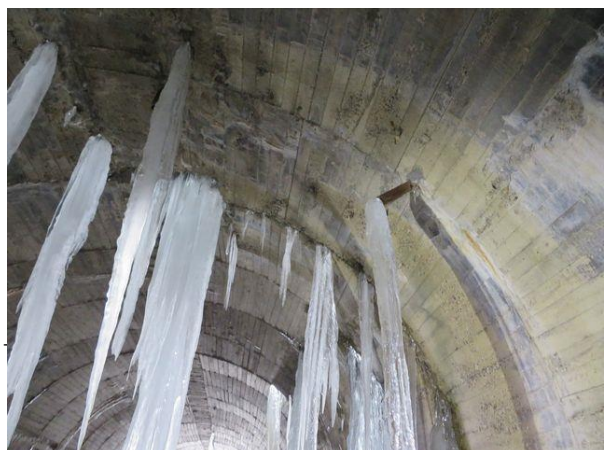


写真-7③ 最初の氷柱群天井部、米沢側から望む。



写真-7④ 最初の氷柱群足元、漏水が流れ出ていた。



写真-8① 福島側坑口からから2番目の氷柱(右側)、福島側から望む。奥に巨大氷柱群。



写真-8② 福島側坑口からから2番目の氷柱(右側)、米沢側から望む。



写真-9① 福島側坑口から3番目の氷柱群(右側)、福島側から望む。左奥は中間部の巨大氷柱群。



写真-9② 福島側坑口から3番目氷柱群、米沢側から望む。



写真-10① 中間部の巨大氷柱群、福島側から望む。(1)



写真-10② 中間部の巨大氷柱群、
福島側から望む。(2)



写真-11① 中間部の巨大氷柱群、
米沢側奥から望む。(1)



写真-11② 中間部の巨大氷柱群、
米沢側奥から望む。(2)



写真-11③ 取材風景



写真-12① 中間部の巨大氷柱群
米沢側から望む。



写真-12② 中間部の巨大氷柱群
米沢側奥の氷柱付近から望む。



写真-13① 北側巨大氷柱、横から望む。



写真-13② 中央部巨大氷柱、米沢側から望む。



写真-13③ 中央部と南側の巨大氷柱、米沢側から望む。



写真-13④ 巨大氷柱群・最奥の氷柱、福島側から望む。



写真-14① 中間部の巨大氷柱群、天井部。



写真-14② 北側巨大氷柱の足元部



写真-14③ 中間部の巨大氷柱群 足元部。



写真-15① 米沢側坑口を坑内より望む。
左側巨大氷柱群。



写真-15② 米沢側坑口付近 巨大氷柱群全景、福島側から望む。



写真-15③ 米沢側坑口付近 巨大氷柱群全景、米沢側から望む。



【参考写真-2】 平成 23 年 2 月(大震災 1 ヶ月前)、米沢側坑口に発生した巨大氷柱(中央部)。写真-15③箇所 H230206



写真-15④ 米沢側坑口付近 巨大氷柱群福島側部分を望む。



写真-16① ニツ小屋隧道米沢側坑口、坑内から望む。



写真-16② ニツ小屋隧道米沢側坑口



写真-17 ① ニツ小屋隧道福島側坑口前、
打上げ 乾杯！（勿論ノンアルコール）



写真-17 ② 帰路につく。
往路直登コースを引き返す。

おわりに

朝 10 時過ぎに登山を開始し取材をしながらなのでニツ小屋隧道に着ついたのは昼 12 時を過ぎていた。隧道での取材は 2 時間ほどで帰りは 30 分もかからないで下山している。

今回は、道案内に「福島市万世大路を守る会」岡部達也さんと斎藤秀紀さんをお願いしました。お休みのところありがとうございました。テレビ局側は、レポーター（アナウンサー）とディレクター、カメラさんとスタッフ 2 名の 5 名でした。

ニツ小屋隧道までは、夏場ですと上り口から 2 km 強程度の距離となるけれども、今回は厳しい直登コースを選らんだこともあり、その距離は 1 km 程度（簡易距離計）済んでいます。地形図上での直線距離は 7、800m 程度である。また、今回の積雪は、往路において 2 箇所測定した結果何れも約 1.1m であった。

氷柱は、今後まだまだ成長するものと思われる。

【謝辞】

大滝会 HP 管理人 紺野文英様にはいつものように編集作業をして頂き感謝申し上げます。

また、山口屋散人さんには冬山道具 1 式を借用しました。衷心から御礼申し上げます。

《ご注意》

本レポートは、当該「ニツ小屋隧道巨大氷柱」見学を一般の方々にお奨めするものではありません。冬期のニツ小屋隧道に行くためには完全な冬山装備が必要であり、何よりも冬山登山の豊かな経験を持ち、かつ当該地形を知悉したガイドさんちしつに案内して貰わないと行ける所ではありません。一步間違えば重大事故に繋がることとなり大変危険な場所なので、単独行動を取られることのないようくれぐれも注意して下さい。

次ページに巻末参考資料を記す。

《巻末参考資料》

以下に二ツ小屋隧道関連の参考資料を示しておいた。

【二ツ小屋隧道の概要】

二ツ小屋隧道の概要は次の通りである。

(1) 二ツ小屋隧道は、旧国道 13 号のトンネルで福島市飯坂町中野^{ふたつこや}地区に所在する。
(二ツ小屋山標高 947.3m (四等三角点) に穿^{うが}たれた。トンネル標高 694.4m)

(2) トンネル諸元等

構造：コンクリート巻立（壁や天井がコンクリート造）、セメントコンクリート舗装

延長：L=384m（既設隧道 6.4m 延伸）、車道幅員 W=6.0（全幅 6.5m）、

高さ全高 H=5.1m（建築限界 4.5m）

トンネル縦断勾配：水平 横断勾配 1:40（2.5%）

掘削時地質：新第 3 紀層の安山岩・玄武岩（覆工崩壊箇所柱状節理露出）・凝灰岩
(湧水多し)

(3) 工事期間等

工事期間：昭和 8 年 5 月～昭和 9 年 12 月（舗装完まで、本体 3 月完成） 1 年 7 ヶ月間

供用開始（一般車の通行開始）：昭和 12 年（1937 年）5 月

（昭和 41 年（1966 年）5 月栗子国道（栗子ハイウェイ）開通まで 30 年間使用）

(4) 工事費 約 122,700 円

(5) 本トンネルは、明治時代に建設された初代二ツ小屋隧道（荷牛馬車対応）を改修（拡幅）して自動車も通行出来るようにした 2 代目二ツ小屋隧道である（**下記参考図参照**）。

【参考 初代二ツ小屋隧道について諸元等】

・延長:L=194.5 間（353.6m）昭和の大改修時点（S8.5）L=377.4m（改修延伸、時期不明）

幅員:W=3 間（5.45m）昭和の大改修時点（S8.5）W=3.0m 内外

高さ:H=2 間（3.6m）昭和の大改修時点（S8.5）H=2.3m 内外

・工事期間等:明治 10 年（1877 年）10 月～明治 14 年（1881 年）9 月（4 年間）

供用開始 明治 14 年 10 月 3 日（昭和の大改修（S8.4～S12.3）まで 55 年間使用）

・工事費 約 45,000 円

（『福島県直轄国道改修史』より）

※ 参考 【二ツ小屋】の読みについて

・地元（旧大滝集落） **ふたつごや** **（濁る）**

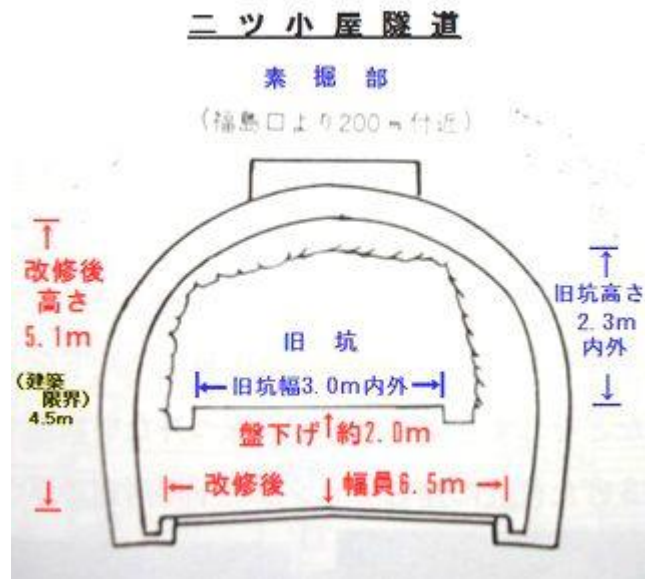
・文献 **ふたつこや** **（濁らない）**

1) 福島市史編纂委員会『福島市史資料叢書第 38 輯福島の小字』福島市教育委員会

昭和 58 年 3 月 31 日

2) 「点の記 三等三角点 二ツ小屋山」（国土地理院）

濁らない「ふたつこややま」のルビあり。



【参考図】昭和の大改修では、旧隧道の断面を切り拡げた(栗子隧道もほぼ同じ)

【参考サイトのご案内】

(1) ニツ小屋隧道巨大氷柱について

とりわけ巨大な氷柱が出現した平成 23 年 2 月（「東日本大震災」1 ヶ月前）の状況については下記サイトを参照されたい。

本レポートは巨大氷柱の単なる見学記でなく、何故氷柱の発生するようなトンネルとなったのか「ニツ小屋隧道」の知られざる工事秘話等を紹介している。『探訪記』と称している所以でもある。

- 『平成 23 年冬・万世大路ニツ小屋隧道「巨大氷柱」探訪記』

<http://ootaki.xsrv.jp/html/page023.html>

(2) ニツ小屋隧道について

「ニツ小屋隧道」について興味のある向きには次のサイトを参照されたい。

- 『平成 26 年大滝会万世大路秋期探訪会報告』

<http://ootaki.xsrv.jp/26akitan2.pdf> （「その 2」 4 頁～）

- 『平成 26 年群馬県高崎市有志による万世大路探訪会報告』

<http://ootaki.xsrv.jp/takasaki-1.pdf> （「その 1」 11 頁～）

<http://ootaki.xsrv.jp/takasaki-2.pdf> （「その 2」 4 頁～）

- 『平成 27 年晩秋の万世大路を歩く』

<http://ootaki.xsrv.jp/27akiban-2.pdf> （「その 2」 1 頁～）

(3) 万世大路について

万世大路そのものについてお知りになりたい方は次のサイトを参照されたい。

本レポートは、万世大路の入門書として書かれたものである。

- 『万世大路読本』

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