

# 令和3年 晩秋の栗子峠に行く

——二ツ小屋隧道・大平峠・杭甲坂(小杭甲橋遺構)・栗子隧道・旧大滝集落——

万世大路研究会 鹿摩貞男

(大滝会特別会員)

旧国道13号(万世大路)の連絡道路入口から昭和の大改修七曲バイパス(仮称)を通り二ツ小屋隧道周辺・烏川橋・大平峠・杭甲坂(小杭甲橋遺構)・栗子隧道(大崩落箇所)と晩秋の万世大路を見てきました。また、旧大滝集落の晩秋の様子も併せて若干紹介していきます。

なお、補遺として11月27日初冬の栗子峠及び旧大滝集落の状況を追加しました。

## はじめに

福島県内の山地部に残存する廃道となった旧国道13号(万世大路)へは現在2箇所から進入できる。

一つ目は、大滝第2トンネルを抜けて左側にある二ツ小屋駐車帯の道路向の国交省観測小屋付近の取付坂路(人のみ通行可、路側のガードパイプが互い違いになっていて進入可)である。当該箇所は、国道13号大滝第2トンネルと東栗子トンネルとのほぼ中間にあり、現国道13号(栗子ハイウェイ)開通時点(昭和41年〔1966年〕5月)では、旧道へ連絡するための車両も通行出来る取付道路が元々設置されていたところである。筆者も何度か通行している。それが時期は不詳であるが、取付道路は雨水が原因と思われる擁壁の倒壊により通行出来なくなり復旧されることがなく閉鎖され、現在はそのそば近くに人道用の坂路だけがある。昭和60年〔1985年〕10月には車両が通行出来たことは確認している(国土地理院空中写真アーカイブス昭和62年9月でも取付道路の存在が確認できる)。しかしその取付道路は、平成4年〔1992年〕5月の空中写真では確認できないことから、平成の初め頃には閉鎖されたものと思われる。(写真-1①)



(写真-1①)

一つ目の進入箇所。二ツ小屋駐車帯向いの取付坂路(注意標識版箇所)。小屋隣のガードレール(白)が取付道路の閉鎖箇所。 H251201



(写真-1②)

二つ目の進入箇所。東栗子トンネル福島側駐車帯から管理用通路(井桁擁壁の上)を望む。左側建物E13新栗子トンネル換気塔。右上ガードレール(白)先には旧工事用道路、旧飯坂スキー場ロッジ跡付近。

二つ目は、東栗子トンネル福島側坑口の手前右側にある旧国道連絡道路である。現在右側山腹には、E13 東北中央自動車道新栗子トンネルの換気塔があり 13 号国道から管理用通路（平成 25 年 3 月完成）が設置されている（ここには、元々旧飯坂スキー場ロッジへ行くための通路があったが、管理用通路の設置で撤去されたので、その代替道路ということにもなる）。連絡道路はそれを使用し、旧飯坂スキー場ロッジ跡手前付近からは山道となっている旧工事用道路（旧大滝運搬路、東栗子トンネル工事〔工事期間：S38.6～S41.3〕で使用）に取付き工事用道路のかつての入口の旧国道に至るものである。当該連絡道路延長は 1km 弱で、4W で車高の高い車両ならば通行が可能である（管理用通路部分は舗装道路）。（写真-1②～④）



（写真-1③）

東栗子トンネル福島側坑口を望む。写真奥の峰の裏、“幻の大滝”。峰手前「字大滝ノ上」。



（写真-1④）

旧道連絡道路から葡萄沢山(右奥)を望む。左側建物、東栗子トンネル福島側旧換気塔。右側建物、E13 東北中央自動車道新栗子トンネル換気塔。

今回は、ボランティア活動中の岡部達也氏の軽トラックに同乗させて頂き、旧大平集落の入口付近まで約 6km を車で移動、そこから栗子隧道まで 2km ほどを徒歩で進んだ。駐車したその旧集落入口付近から先の旧国道は 30m ほどに亘り旧国道に平行する大平沢（旧称杭甲沢）に洗掘され幅 1.0 m ほどしか残存しておらず車両の進入はできない。

さて車では、所々で停車しながら晩秋の万世大路を堪能し、大平入口付近からはあたりの景色を眺めてゆっくりと徒歩で進み、杭甲坂の小杭甲橋遺構ではいつも上から眺めるだけであったが、今回は沢に降りてじっくりと観察してみた。また旧小杭甲橋の代替施設として建設された溝渠（暗渠）も潜ってみる。

栗子隧道では、大崩落箇所について再調査した。前回調査（平成 28 年 6 月）の際にさらに奥の方でも崩壊していることを確認していたが危険なので立ち寄らなかったが、今回岡部さんのボランティア協力者の方の助力を得て調査を敢行したものである。

帰路、晩秋の旧大滝集落に立ち寄ってみた。

なお今回は、「福島市万世大路を守る会」岡部氏らのボランティア活動についても若干報告する。ボランティアの皆様による維持管理活動がなければ、万世大路を楽しむことは困難である。維持管理活動として、道路崩壊箇所の復旧、側溝水路整備・排水処理、倒木処理、雑木刈払い・除草、危険箇所の周知など、建設機械の調達を含めすべて自費によるものであり心から感謝申し上げますと共に敬意を表するものである。

以上について写真を中心に報告するものである。



連絡道路入口から二ツ小屋隧道 (【参考写真-1①A】)



【参考写真-1①A】

烏川橋～オサ沢間、二ツ小屋隧道付近空中写真。(第2代万世大路[旧国道5号 or 13号])。昭和23年(1948年)6月8日米軍撮影。国土地理院ウェブサイトより(一部加筆)。

旧国道(万世大路)の連絡道路入口は、初代万世大路(明治14年〔1881年〕10月3日開通)七曲坂(注)の1段目にあたりここから6箇所のカーブを経て二ツ小屋隧道に至る7段目の道路に続いていた。この七曲坂を、「昭和の大改修」(昭和8年4月～昭和12年〔1937年〕3月)において、2箇所のヘアピンカーブのバイパス(仮称七曲バイパス)に改修した。連絡道路(旧工事用道路)の入口は、七曲バイパスのほぼ起点にあたる。(写真-2①～2⑦)

なお今春は、第2号(終点側)カーブで倒木があり道路が塞がれていたがボランティアにより除去して頂いた。

(写真-3①②)



【参考写真-1①B】

七曲り(坂)と七曲バイパス

「写真提供: 榊プライド・トゥ」(一部加筆)



**(注) 七曲(坂)**

七曲(坂)については、二ツ小屋隧道から下りながら次のように説明されている。**【参考写真-1①B】参照**  
「道路はここからカーブしながらだんだんに下がって行く。そこを人が歩いて行くと、まず東方に霊山を見下ろし、すぐにカーブして西方に二ツ小屋山を前面に望む。次にまたカーブして霊山に向い、また二ツ小屋山に向うということ七回繰り返すことから、この箇所を俗に「七曲り」と通称している。」

(拙著〔ネット〕：万世大路事業誌『中野新道記・山地部編』現代語訳)



**(写真-2①)**

七曲バイパス(仮称)起点付近、ビューポイント下。昭和の大改修の見事な石積、前面の崩落土をボランティアが除去。福島側を望む。



**(写真-2②)**

七曲バイパス中間付近、昭和の大改修の石積箇所。福島側から望む。右下には平行して初代万世大路七曲坂第4段目道路がある。



**(写真-2③)**

七曲バイパス中間付近石積箇所。米沢側から望む。



**(写真-2④)**

七曲バイパス2番目のカーブ箇所を福島側から望む。  
5月倒木で通行できず、ボランティアが除去。



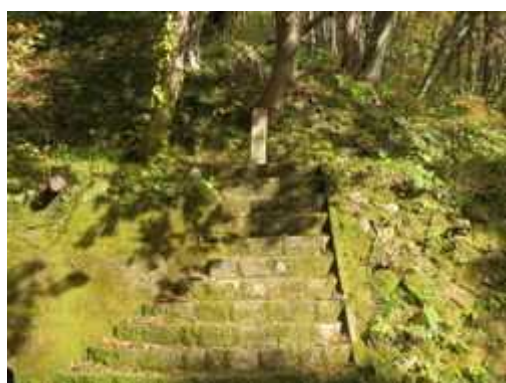
**(写真-2⑤)**

二ツ小屋隧道福島坑口側を望む。



**(写真-2⑥)**

二ツ小屋隧道福島側坑口付近から福島側を望む。



**(写真-2⑦)**

御駐筆記念碑「鳳駕駐蹕之蹟」(M41.9.12 建立)。右側面には、旧中野村村長中野吉平の和歌がある。  
「たてまつる いにし御幸(みゆき)の 跡とめて万世(ばんせい)までも  
くちぬ石ぶみ」 (明治神宮・打越孝明様解説)



**(写真-3①)**

倒木。七曲バイパス第2号(終点側)カーブ(掘割)福島側から望む。岡部達也様提供。 R030822



**(写真-3②)**

倒木処理後。米沢側から望む。

## ニツ小屋隧道から烏川橋【参考写真-1①A】

ニツ小屋隧道の福島側には、初代万世大路建設の際に福島県土木課出張所があり開通式当日（明治14年10月3日）に、栗子新道を福島側へ御通輦通り初めをなされた明治天皇の御小休所となった。それを記念する御駐輦記念碑「鳳駕駐蹕之蹟」が設置されている（記念碑は、隧道手前の土木課出張所跡に元々設置されていたが、昭和の大改修で新道が盤下げされることとなったため現在位置に平行移動されたもの）。（写真-2⑦）参照

現在、建設から85年を経過した2代目ニツ小屋隧道は劣化してきており、あちこちで覆工コンクリート（天井や壁）の崩壊が進んできている。（写真-4①～④）

なお、ニツ小屋隧道の概要については、巻末参考資料を参照されたい。



（写真-4 ①）

写真奥、ニツ小屋隧道。福島側から望む。



（写真-4②）

ニツ小屋隧道福島側坑口



（写真-4 ③）

ニツ小屋隧道・米沢側坑口付近。  
覆工コンクリートアーチ部崩落。



（写真-4④）

ニツ小屋隧道 米沢側坑口

R021105

初代の烏川橋は、現在の3代目烏川橋の200m下流に設置されていたが福島側（右岸）からニツ小屋隧道までの取付線形が悪く、昭和の大改修においてニツ小屋隧道（米沢側）先を起点に現在の烏川橋を経由し約150m先のヘアピンカーブまでバイパス化されて大きく迂回することになったものである。

ニツ小屋隧道から150mほどの地点では、平成28年8月の豪雨により道路が崩壊し通行ができなくなったけれども、隣に仮迂回路を設置し通行を確保した。ニツ小屋隧道の米沢側では覆工崩落箇所から白竜沢（仮称）の流水が流れ込み路面を流下し、道路崩壊の原因となったものである。現在は関連する水路・側溝内の土砂を撤去整備し流末を確保した結果路面の傷み道路の崩壊はなくなっている。何れもボランティア活動によるものである。

（写真-5①～⑨）





(写真-5①)  
ニツ小屋隧道米沢側坑口付近から  
米沢側を望む。



(写真-5②)  
道路崩壊箇所付近からニツ小屋  
隧道方向を望む。奥はニツ小屋山。



(写真-5③A)  
ニツ小屋隧道・米沢側坑口から  
百数十m付近、道路崩壊箇所  
(H28.8.4 豪雨で不通)福島側から  
望む。ボランティアにより左側に  
迂回路確保。



(写真-5④)  
道路崩壊箇所付近から烏川橋方向  
(米沢側)を望む。



(写真-5⑤)  
烏川橋福島側付近からニツ小屋隧道  
方向(福島側)を望む。



(写真-5③B)  
道路崩壊(H28.8.4 豪雨)で不通。



(写真-5⑥)  
福島側から烏川橋を望む。



(写真-5⑦)  
米沢側から烏川橋を望む。



(写真-5⑧)  
現橋(第3代)烏川橋、下流から望む。  
(L=23.3m、W=6m S10.6~S11.9)  
R011104



(写真-5⑨)  
現橋の210m下流。初代(2代)烏川橋架橋想定箇所(中央  
ポール)を下流側から望む。回りに石材・コンクリート塊が散乱。  
R011116



烏川橋～大平峠～旧大平集落入口～大平橋



(参考写真-1②)

大平橋～烏川橋、大平峠・「難所七つ曲り」(八丁)付近空中写真。(第2代万世大路[旧国道5号 or 13号])。昭和23年(1948年)6月8日米軍撮影。国土地理院ウェブサイトより(一部加筆)。

バイパス化され大きく迂回することになった旧道2代目万世大路は、烏川橋約100m先(米沢側)のヘアピンカーブ箇所がそのバイパスの終点となる。ここから先の米沢側は、初代万世大路をほぼ踏襲した形で大平峠を越えて旧大平集落へ向かう。(写真-6①～③)



(写真-6①)

烏川橋米沢側付近からヘアピンカーブ箇所を望む。「昭和の大改修」バイパス終点部、見事な石積が見える。



(写真-6②)

ヘアピンカーブ箇所から烏川橋(福島側)方向を望む。「昭和の大改修」バイパス終点部、見事な石積が見える。



(写真-6③)

ヘアピンカーブを米沢側から望む。初代万世大路は直進して約100m進むと旧烏川橋に至る。手前に右折しているのが「昭和の大改修」バイパス、約100m手前現橋烏川橋に至る。



このヘアピンカーブから米沢側へ約 0.5km 先に大きな製紙カーブ（仮称、製紙会社の立看あり）がある。その辺りから大平峠に向かっては、4 箇所ヘアピンカーブが連続する初代万世大路では「難所七つ曲がり」といわれたところである（『福島県直轄国道改修史』）。「昭和の大改修」後も長い上り坂（2.0km 弱）が続くことから、炭焼きに向かう地元大滝の方は「八丁」（「胸突き八丁」からの連想であろう）と呼称していた難所である。



**(写真-7①)**  
ヘアピンカーブから米沢側を望む。



**(写真-7②)**  
最初の大きなカーブ（製紙カーブ）付近を福島側から望む。H291105



**(写真-7③)**  
製紙カーブ、福島側から望む。岡部達也様提供。R031002



**(写真-7④)**  
「製紙カーブ」付近から米沢側を望む。「大平峠・難所七つ曲り」（通称「八丁」）の入口にあたる。



**(写真-7⑤)**  
「製紙カーブ」と「七つ曲り」第1号カーブとの中間付近から福島側を望む。



**(写真-7⑥)**  
左側推定月ノ嶺山（1020m）と右側天宝山（1007m）。大平峠手前から西方を望む。H291105



**(写真-7⑦)**  
大平峠、福島側から望む。



**(写真-7⑧)**  
大平峠、米沢側から望む。



なお、当該烏川橋先のヘアピンカーブ箇所は、平成 24 年頃、路面排水の不備のため大きく崩壊し車両及び人の通行ができなくなって手前に仮の坂路が設けられていた。現在ボランティアの皆様により復旧されているが幅が狭く通行には細心の注意が必要である。



(写真-8①)

烏川橋先のヘアピンカーブ箇所  
陥没状況、福島側から望む。H241030



(写真-8②)

ボランティアによりほぼ原形に復旧。  
福島側から望む。



(写真-8③)

烏川橋先ヘアピンカーブ箇所。  
軽トラの位置、道路崩壊箇所。

大平峠からは、大きく左カーブで旧大平集落入口付近まで車で行くことができる。この先は、前述の通り旧国道は 30mほどに亘り旧国道に平行する大平沢（旧称杭甲沢）に洗掘され幅 1.0mほどしか残存しておらず車両の進入はできない。この手前辺りから大平橋までの旧大平集落箇所は、初代万世大路の上に 5mほど盛土をして第 2 代目万世大路（旧国道 13 号）が築造されている。

(写真-9①~⑥)



(写真-9①)

大平峠下(米沢側)から栗子山 A(大杭甲)を望む。



(写真-9②)

晩秋の栗子山 A(大杭甲・右端)、左端は栗子山 C(3等三角点、杭甲山[くいこやま])。旧大平集落入口付近から望む。



(写真-9③)

第 2 代万世大路(初代はこの 5m 下)、旧大平集落(中心部)跡を福島側(駐車場所)から望む。右側は大平沢(杭甲沢)で、道路法尻が洗掘され、本体旧国道は狭くなっている。



(写真-9④)

大平橋(L=23.3m、W=6m、S11.11 完)。福島側から望む。左側は天宝山裾野。

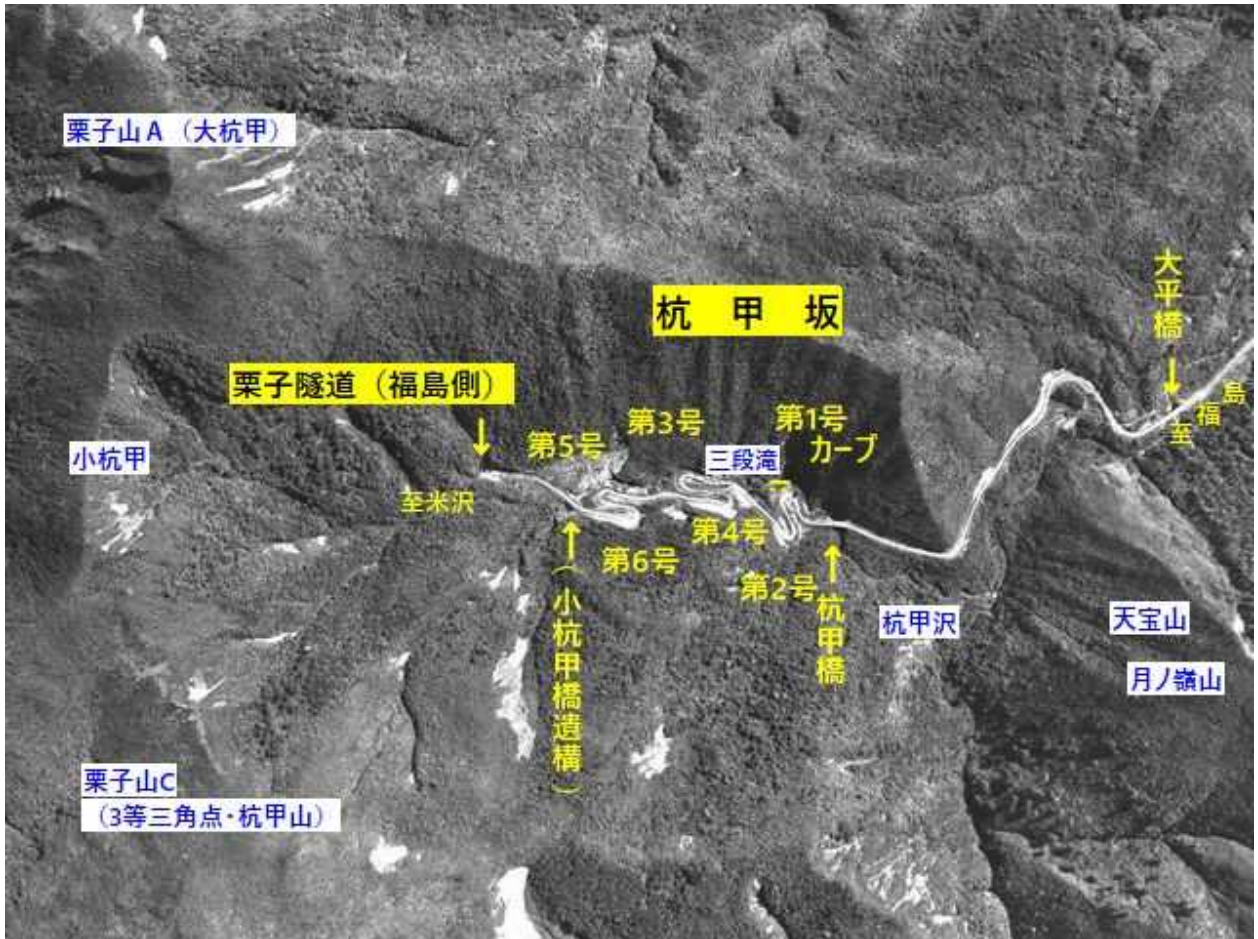


(写真-9⑤)  
大平橋。米沢側から望む。



(写真-9⑥)  
大平橋(鉄筋コンクリート桁橋)。  
杭甲沢(大平沢)上流側から望む。 H291105

大平橋～杭甲橋 【参考写真-1⑬】



【参考写真-1⑬】  
栗子隧道(福島側)～大平橋間、杭甲坂付近空中写真。(第2代万世大路[旧国道5号 or13号])。  
昭和23年(1948年)6月8日米軍撮影。国土地理院ウェブサイトより(一部加筆)。  
(月ノ嶺山位置は推定。)

大平橋から杭甲橋までの0.7kmほどは、旧万世大路の中では一番ブッシュ化が進行している箇所である。現在は、ボランティアの皆さんにより枝払いがおこなわれ通り易くなっている。

(写真-10①～⑧)





**(写真-10①)**  
大平橋から杭甲橋側(米沢側)を望む。  
この区間はブッシュ化が進行、  
この辺りが一番激しい。



**(写真-10②)**  
昭和の大改修横断水路、呑口。  
大平橋から約 150m米沢側。



**(写真-10③)**  
大平橋～杭甲橋(約 650m)、  
中間付近の一本松。福島側から  
望む。ブッシュ化した旧道。



**(写真-10④)**  
杭甲橋(L=-11.7m、W=6m、S11.11 完)。  
福島側から望む。



**(写真-10⑤)**  
杭甲橋(鉄筋コンクリート桁橋)。  
杭甲沢下流側から望む。 H291105



**(写真-10⑥)**  
杭甲橋。米沢側から望む。



**(写真-10⑦)**  
杭甲橋米沢側から福島側を望む。  
奥の山は天宝山(左)と月ノ嶺山(推定)。



**(写真-10⑧)**  
杭甲沢の紅葉。  
杭甲橋から上流側を望む。

### 杭甲橋～栗子隧道(通称:杭甲坂)【参考写真-1③】

杭甲橋を過ぎると杭甲坂最初のカーブがすぐに見えてきて落葉時期には木々の間に滝が見えてくる(仮称:杭甲沢3段滝)。杭甲橋から栗子隧道までは1km強で通称杭甲坂と呼ばれたようである。この中に、現在6箇所ヘアピンカーブがある。このヘアピンカーブは、初代万世大路のカーブを大きく(R=10m)しただけだということから(『福島県直轄国道改修史』)、現在の杭甲坂(第2代目万世大路、旧国道13号)は、初代万世大路をほぼ踏襲したものと考えられる。

〈杭甲坂・杭甲沢三段滝〉



(写真-11①)

杭甲坂 1 段目道路。杭甲橋から米沢側を望む。この先約 100m が第 1 号カーブで杭甲沢 3 段滝がある。



(写真-11②)

杭甲坂第 1 号カーブ、福島側から望む。中央奥に杭甲沢 3 段滝が見える。  
R031016



(写真-11③)

木々の間に三段滝が見えてくる。



(写真-11④)

杭甲沢三段滝(仮称)、滝壺に石碑あり。



(写真-11⑤)

滝壺の石碑「梵字・栗子不動明王」  
昭和十一年十一月吉日之建



(写真-12①)

杭甲坂 3 段目道路。米沢側(第 3 号カーブ側)を望む。



(写真-12②)

杭甲坂 3 段目道路中間部石積。福島側から望む。当該箇所は、昭和 12 年(1937 年)7 月 16 日、熱帯低気圧に伴う豪雨で法面(石積)が L=43m にわたり崩壊した。



(写真-12③)

杭甲坂 3 段目。福島側(第 2 号カーブ側)を望む。奥の山は天宝山(標高 1,007m)。





**(写真-12④)**  
第3号カーブ、福島側(第3段目道路)から望む。



**(写真-12⑤)**  
杭甲坂4段目道路、第4号カーブ(米沢側)を望む。右側に石積。正面奥の山は天宝山。



**(写真-12⑥)**  
第4号カーブを福島側(第4段目道路)から望む。奥の山は天宝山。当該箇所は、昭和12年(1937年)7月16日、熱帯低気圧に伴う豪雨でカーブ手前左側の法面L=43mにわたり崩壊した。



**(写真-12⑦)**  
第5段目道路中間部の石積、4号カーブ側(福島側)から5号カーブ側(米沢側)を望む。



**(写真-12⑧)**  
第5段目道路、石積中間付近。水抜き穴健在。



**(写真-12⑨)**  
第5号カーブ、福島側から望む。



**(写真-12⑩)**  
第6段目道路、福島側(第5号カーブ側)から第6号カーブ方向(米沢側)を望む。



**(写真-12⑪)**  
第6号カーブ付近から栗子隧道方向を望む(杭甲坂7段目道路)。写真奥左側に小杭甲橋跡。



**(写真-12⑫)**  
小杭甲橋遺構(左側)付近から栗子隧道方向を望む。2代目万世大路、旧国道13号。



**(写真-13①)**  
山葡萄 杭甲坂にて。



**(写真-13②)**  
エビヅルの実(緑の葉は別種)杭甲坂にて。



**(写真-13③)**  
収穫:ヤマブドウ&エビヅル(右側小粒の方)



### 〈小杭甲橋遺構〉

旧小杭甲橋は、栗子隧道から福島側へ約 140m 手前にあり（前掲書）現在その遺構福島側及び米沢側の橋台(注)2 基が残存している。今回沢に降り間近に観察したところ橋台はコンクリートであることが確認できた。初代万世大路開通時点（M14〔1881〕.10.3）で当該小杭甲橋があったのか確認されていないが、今回の橋台遺構がそのまま当初のものとは考え難い。現地の状況から杭甲沢の支流となる当該沢は結構深い（推定 3~4m）ので橋がなければ沢を横断することは不可能であり、当初は石積橋台の木桁橋があったと推測する。後世の補修工事か何かで、石積前面をコンクリートで覆い、同じくコンクリートで新たにパラペット(注)を追加したように思われる。時期は全く推測の域を出ないけれども、明治末ではないかと思われる。日本ではセメントの製造が明治 8 年には始まっているが、民間による本格的なセメント生産は、万世大路の開通した明治 14 年〔1881 年〕からである（〔一社〕セメント協会 HP、令和 3 年 11 月閲覧）。万世大路の高橋由一や菅原白龍の橋梁絵図、菊地新学の写真を見ても、橋台や橋脚は石積乃至は木製であり、初代万世大路建設当時は、コンクリートは使用されなかったものとする。明治 22 年〔1889 年〕に江川三郎八によって架換えられた 2 代目鳥川橋跡（現橋鳥川橋 210m 下流、初代鳥川橋の位置）には、コンクリート塊が散乱しておりコンクリートが使用された可能性はある（写真-14①~⑫）（写真-5⑨）参照。



（写真-14①）小杭甲橋遺構（橋台）、下流側、2 代目万世大路（旧国道 13 号）から望む。H291105



（写真-14②）  
下流側から望む。左福島側橋台。右米沢側橋台。  
（写真-14①）参照。



（写真-14③）  
上流側から望む。左米沢側橋台。右福島側橋台、  
中央は橋梁廃止に伴う代替施設溝渠工（第 3 種溝橋）。

#### （注）橋台（橋脚）、パラペット

橋桁を両端部で支える土台きょうだいを橋台という。因みに、中間で橋桁を支える土台きょうきやくという。橋台のパラペットきょうへま（胸壁）とは、橋台本体の上部に突き出ている壁状の部分で、橋桁を横から受けるものである。





(写真-14④)  
福島側橋台、上流から望む。



(写真-14⑤)  
福島側橋台、下流から望む。



(写真-14⑥)  
福島側橋台、正面。



(写真-14⑦)  
米沢側橋台、上流から望む。



(写真-14⑧)  
米沢側橋台、下流から望む。



(写真-14⑨)  
米沢側橋台、正面。



(写真-14⑩)  
福島側橋台端部(下流側)。  
コンクリートは表面だけのように見える。



(写真-14⑪)  
左米沢側橋台端部(上流側)。  
パラペット(上の部分)は全部コンクリートのように見える。



(写真-14⑫)  
杭甲沢支流、小杭甲橋遺構から上流を望む。

### 〈溝渠(第3種溝橋)〉

次に橋の前後には初代万世大路と思われる道路跡を見ることができる。

その米沢側の残存道路跡は、初代万世大路建設時の福島県と山形県との工区境(栗子隧道から福島側へ1町〔約109m〕きたところ)付近であろう(写真-15①)。

昭和の大改修では、雪崩でたびたび被災していたという小杭甲橋を廃止し、代替施設として溝渠(地下横断水路。「昭和の大改修」工種名：第3種溝橋『福島県直轄国道改修史』、後掲【参考写真-2】参照)が設置されている。



(写真-15①) 右側、初代万世大路跡。写真奥の小杭甲橋から手前約40m、旧工区境付近。左側、旧国道13号。福島側を望む。





(写真-15③)  
溝渠(「昭和の大改修」の正式名称「第3種溝橋」  
幅2.24m、高さ1.7m、長さ18.5m)内部から  
小杭甲橋遺構橋台を望む。



(写真-15②)  
溝渠(第3種溝橋)、上流側(呑口)から望む。



(写真-15④)  
溝渠内部を上流側から望む。



(写真-15⑤)  
溝渠下流側(吐き口)を内部から望む。



(写真-15⑥)。  
吐き口部一部崩落。



(写真-15⑦)  
溝渠下流側全景。



(写真-15⑧)  
溝渠から下流側を望む。杭甲沢に合流する。

【参考写真-2】  
第3種溝橋  
『福島県直轄国道改修史』から転載





## 【参考 小杭甲橋の謎】

県庁文書『万世大路事業誌』所収の雑記之部（拙著前掲『中野新道記』）及び橋梁内訳書では、現在我々が称している「杭甲橋（L=11.7m）」の位置にあるものを「小杭甲橋（L=18.2m）」としている（ただし同書所収「新道高低実測図」では「杭甲橋」と表示）。本稿で紹介している後世の「小杭甲橋」は橋長が7～8メートル程度であり、栗子隧道福島側手前約140m付近（杭甲坂最終第6号カーブから先約100m付近）に存在していたものだけども（『福島県直轄国道改修史』）、前述の通り『万世大路事業誌』では当該「小杭甲橋」については言及がない（縦断図にも記載なし）。初代万世大路においては、のちに「小杭甲橋」と称した箇所には、当初は橋梁がなかったのか、或いは小規模なので表示を割愛したものなのか謎である。

## 栗子隧道

坑口は、かつて70～80cmほど湛水しており隧道に進入するには腰近くまでびしょ濡れになったものである。最近はボランティアの皆さんにより排水されそのようなことはなくなった（ヘドロが10～20cmほどあり）（写真-16 ①～④）（写真-17①～⑥）。



（写真-16 ①）

現在（令和3年〔2021年〕10月）の栗子隧道福島側坑口。



（写真-16 ②）

坑口から奥を望む。湛水はほぼ解消するもヘドロあり。

大崩落地点へ向かう途中でも2箇所ほどで、小崩落があり少しずつ広がっている感じがする。坑口から推定約150mまでは内巻(注)により従来の覆工コンクリート(注)が補修されている。戦後昭和27年度～昭和28年度に福島県において工事がおこなわれたようである（『福島土木監督所五十年史』福島土木監督所 昭和30年5月）（写真-16 ③⑤）。



（写真-16 ③）

平成28年〔2016年〕6月の栗子隧道福島側坑口。70～80cmの湛水がある。またトンネルの内側に内巻が施工されているのが分かる。 H280626



（写真-16 ④）

栗子隧道内、水深最大80cm。 H280626



（写真-16 ⑤）

内巻補修、米沢側端部 厚さ30cm。福島側坑口から約150m地点。米沢側から福島側を望む。



**(注) 内巻・覆工(巻立)コンクリート**

内巻とは、在来の覆工コンクリートの内側に新たにコンクリートを打重ねることをいう。覆工コンクリートの劣化対策として補強の為に施工したものである。トンネルの天井（アーチ部）や壁（側壁）はコンクリートで覆われている。これらを覆工（巻立）コンクリートと云い、それらを作るためのコンクリート打設作業についてコンクリートを巻立るといふ。使用する材料によって、コンクリート巻・レンガ巻・石巻などと称する（写真-16⑥）。

**(写真-16⑥)**

レンガ巻の覆工。南奥羽線（現奥羽本線）の廃トンネル（M44.9月廃止、豪雨による地這りで7号隧道が崩壊し不通）。初代第六号隧道L=110.6m〔初代第二松川隧道〕。福島側から米沢側をのぞむ。R021123

**〈手前の小崩落箇所〉**



**(写真-17①)**

手前の小崩落箇所左側、坑口から約 250m付近。手前の路面は盤膨れ現象か。福島側から望む。

R031016



**(写真-17②)**

崩落箇所を福島側から望む。 R031016



**(写真-17③)**

崩落箇所をほぼ正面から望む。



**(写真-17④)**

崩落箇所アーチ部（天井）の状況。



**(写真-17⑤)**

崩落土石。



**(写真-17⑥)**

崩落箇所手前（福島側）の路面状況。盤膨れ現象か。 R031016



〈奥の小崩落箇所〉



(写真-18 ①)  
奥の小崩落箇所、坑口から約 330m 付近。



(写真-18 ②)  
奥の小崩落箇所。米沢側から望む。



(写真-18 ③)  
奥の小崩落箇所。ほぼ正面から望む。

R031016



(写真-18 ④)  
奥の小崩壊箇所。崩落土石。 R031016

福島・山形県境は、福島側坑口から 453m のところにある。花崗岩の県界標 (200×500) が設置されている。(写真-19 ①~③)



(写真-19 ①)  
福島・山形県境標石(左側)。  
福島県分左側坑口まで L=453m。  
栗子隧道 L=870m。



(写真-19 ②)  
福島・山形県境標石(右側)。  
山形県分左側坑口まで L=417m。



(写真-19 ③)  
県界付近から福島側坑口を望む。  
黒い水平線は最高点 888.3m(福島側坑口から約 400m)、明治隧道貫通点 (M13.10.19)。 R020529

大崩落箇所は、県境から約 50m (福島側坑口から約 500m) の所にある。手前とその 20~30m 奥の 2 箇所が崩落、両者とも覆工コンクリートのアーチ部がすっぽりと抜け落ちていて、崩落高さは 10m 以上になると思われるが地山の土石が崩落し堆積している。奥の崩落箇所において米沢側の明かりは全く見えず風もなく、完全に閉塞していると思われる。前述しているけれども、筆者が当該大崩落箇所を初めて見たのは、平成 28 年 6 月のことであった。手前の崩落箇所の奥にさらに崩落箇所のあることは確認されていたが、現地確認をおこなったのは今回が初めてである。



(写真-20①)  
平成 28 年 6 月 手前の大崩落箇所。  
dark-RX 様提供 H280626



(写真-20②)  
平成 28 年 6 月 手前の大崩落箇所から 奥(米沢側)  
の崩落も確認。 同左 提供 H280626

### 〈手前の大崩落箇所〉

手前の大崩落箇所の規模は、実測ではなく感覚的なものであるが、覆工コンクリートの崩落幅は 4～5m (トンネル幅 6.5m)、奥行きは 10m以内であろう。堆積土石の高さは、奥の崩落土石堆積頂上付近から福島側を望んだ時に坑口が見えたので、トンネル天井(アーチコンクリート)よりは低く 4m内外と思われる(トンネルの内空高ないくうだか〔路面から天井までの高さ〕は 5.1m)。こちらの崩落箇所は、福島側からと米沢側からの両方から観察できる。今回米沢側からは初めての観察となる。

(写真-21①～⑩)



(写真-21①)  
県境を過ぎると眼前に突然大崩落箇所が現れる。



(写真-21②)  
手前の大崩落箇所、福島側から望む。



(写真-21③)  
手前の大崩落箇所天井部、福島側から望む。



(写真-21④)  
手前の大崩落土石堆積頂上から崩落天井を望む。





(写真-21⑤)  
手前の大崩落土石堆積頂上から崩落箇所福島側  
覆工破断部・崩落面を望む。白点は、福島側坑口。



(写真-21⑥)  
手前大崩落土石堆積部頂上から崩落箇所米沢側  
覆工破断部・崩落面を望む。(写真-20②)参照。



(写真-21⑦)  
手前の大崩落箇所、米沢側から望む。



(写真-21⑧)  
奥の大崩落箇所堆積頂上から手前の大崩落箇所米沢側  
を望む。中央上白点は福島側坑口。



(写真-21⑨)  
手前の大崩落箇所、天井部を米沢側から望む。



(写真-21⑩)  
手前の大崩落箇所、米沢側から望む。  
左上の黒点はコウモリ。

### 〈奥の大崩落箇所〉

奥の大崩落箇所は、手前の大崩落箇所から米沢側へ 20～30m 行った所にある。両者の間には 10 数メートルの覆工コンクリートの健全な区間があり、コウモリの<sup>ねぐら</sup>の<sup>ほら</sup>になっているようだ。

覆工コンクリートの崩落幅は 3～4m、奥行きは 20～30m くらいはあると思われるが確認できない。米沢側は完全な閉塞状態になっていて、覆工コンクリートの破断面を手前（福島側）では確認できるが、米沢側は岩盤がずり落ちて破断面を覆っている感じで確認できない。崩落土石堆積高さは、アーチコンクリート（天井）の 2～3m 上になっているので、7～8m はあるだろう。手前の大崩落箇所より規模が大きいように見える。

(写真-22①～④)



(写真-22①)

手前の大崩落土石堆積頂上から奥の大崩落箇所福島側を望む。完全に閉塞、米沢の明りなし、風なし。



(写真-22②)

奥の大崩落箇所、福島側から望む。



(写真-22③)

奥の大崩壊箇所崩落部、福島側から望む。



(写真-22④)

崩落箇所内部全景。福島側から望む。





(写真-22⑤)

奥の大崩落土石堆積部頂上から米沢側の最奥を望む。完全に閉塞され米沢側の光も風もない。覆工コンクリートの破断部は見られず、岩盤がずり落ちている感じがする。(写真-22⑥)の反対側(米沢側)。



(写真-22⑥)

奥の大崩落土石堆積部頂上(覆工から2~3m上)から福島側を望む。中央は崩落部覆工コンクリート破断面。写真奥に手前側の大崩落箇所の大崩落土が僅かに見える。黒い点はコウモリ。(写真-22⑤)の反対側(福島側)。



(写真-22⑦)

奥の大崩落土石堆積部頂上から天井を望む。



(写真-22⑧)

崩落土石、右側のアーチ部と側壁部の境界付近。(写真-22④)参照。



(写真-22⑨)

両大崩落箇所の中間部右側の覆工コンクリート状況。左側は奥の大崩落箇所。黒い点はコウモリ。



(写真-22⑩)

両大崩落箇所の中間部右側の覆工コンクリート状況。黒い点はコウモリ。



(写真-22⑪)

コウモリ。近づいても逃げない。

### 〈米沢側の大崩落箇所〉

米沢側の大崩落箇所は直接見ていないけれども覆工コンクリートの劣化は相当に進んでおり、おばら様提供の写真によると全断面に亘って閉塞しているように見受けられる。なお、福島側から見える閉塞箇所と、この米沢側から見える閉塞箇所が同一箇所かは確認できていない。因みに、米沢側坑口から百数十メートル付近でも小規模な崩落があり、それは筆者も確認している。

(写真-23①~④)



(写真-23①)  
米沢側大崩落箇所を望む。  
おばら様提供 H210315



(写真-23②)  
崩落箇所左側。米沢側からも覆工破断面を見ることができず、崩落土が破断面を覆っているのが確認される。従って当該箇所は福島側の奥の大崩落箇所と同一箇所ではないかと推定される。同左 提供 H210315



(写真-23③)  
米沢側坑口から 100 数十メートル先の崩落箇所を望む。  
崩落時期は不明。 H281011



(写真-23④)  
崩落箇所から奥(福島側)を望む。当該箇所は、内巻(鉄筋入り)補修区間と思われ、在来覆工コンクリートと共に崩落している。 H281011

凄まじいこの崩落現場を目の当たりにし脳裏を過ぎったのは、平成 8 年〔1996 年〕2 月 10 (土)に発生した北海道の国道 229 号豊浜トンネル (L=1086m、昭和 59 年完成) の岩盤崩落事故である。崩落規模は、最大高さ約 70m、最大幅約 50m、延長約 44m (トンネル部約 26m、巻出し部約 18m) で、折から通行中の路線バスと乗用車を直撃 20 名が亡くなるという大惨事となった (北海道開発局 HP「北海道開発の歩み 70 年史」令和 3 年 11 月閲覧)。

栗子隧道の崩落時期については廃道後の昭和 47 年頃と伝えられている (国土交通省福島河川国道事務所のパンフレット「栗子国道のあゆみ」昭和 61 年)。新国道 13 号の開通は昭和 41 年であったがそれから数年後の崩落とは云え、新国道の開通が遅れていれば大惨事となった可能性もあったであろう。誠に何が起こるか分からないのが道路管理である。栗子隧道の崩落は、豊浜トンネルとは規模、様相において比較にならないと思われるが道路管理者にとっては肝に銘ずべきことと思われる。

当該栗子隧道の大崩落関連レポートが当大滝会 HP の下記サイトにあるので、興味のある向きには参考にして下さい。

「速報版 栗子隧道探検記」(H28. 7. 5)

<https://ootaki.xsrv.jp/sokuho-kuriko.html> (5 頁)

なお、栗子隧道の概要については、巻末参考資料を参照されたい。



## 旧大滝集落の晩秋

旧大滝集落の秋も深まっていた。今は住む人とていないが、往時であれば冬支度に多忙な頃であったろう。渡辺清治家の防風防雪のためと思われるカヤの束がいまでも立て掛けてあるけれども空しく風に揺れていた。

大滝記念碑から見る西川山は光っていた。

「大滝最高峰の西川山に三度雪が降り、四度目には集落の屋根が白くなった」(PDF版『わが大滝の記録』30頁)。西川山の雪ももうすぐであろう。厳しく長い大滝の冬は間もなくだ。

(写真-24①~⑥)



(写真-24①)  
葭沢橋を福島側から望む。



(写真-24②)  
福島側(曲がり角付近)から大滝橋を望む。



(写真-24③)  
大滝橋を米沢側から望む。



(写真-24④)  
大滝橋から大滝地区を望む。



(写真-24⑤)  
大滝分校入り口から大滝記念碑を望む。



(写真-24⑥)  
大滝記念碑全景。  
西川山(正面樹木の背後)も光っている。



(写真-24⑦)  
いら沢橋。米沢側から望む。



(写真-24⑧)  
胡桃橋。米沢側から望む。



(写真-24⑨)  
紺野家跡付近から渡辺清治家を望む。



(写真-24⑩)  
大滝御小休所(旧中屋旅館、渡辺家)。  
御駐輦記念碑「鳳駕駐蹕之蹟」(左)と「史跡指定記念碑」。



(写真-24⑪)  
大滝山神社



(写真-24⑫ 番外編)  
旧国道13号新沢橋周辺の紅葉と飛行機雲



## 補遺(11月27日、初冬の栗子峠と旧大滝集落)

折しも本稿整理の終盤近く11月27日(土)栗子峠に本格的な冬の訪れがあったので、晩秋の栗子峠をお伝えする本稿ではあるがその模様(写真)を緊急に追加することとした。

この日、東栗子トンネル福島側と旧大滝集落を訪れている。

国道13号栗子道路では、大滝第2トンネル(L=504m)の福島側(石小屋側)と米沢側(二ツ小屋側)では例年積雪状況が全く異なり、この日も手前の石小屋地区に積雪は無く、トンネルをくぐり抜けて二ツ小屋地区に入ると積雪が見られ路面にも雪があった。

11月24日ごろから、大陸から南下していた寒気が東北南部に達して、栗子峠は大雪となり東栗子トンネル福島側では風雪模様で20cm以上の本格的な積雪となっていた。多分国道13号に除雪車が出動したのは今季初めてではないだろうか。

(写真-25 ①~⑧)

### 〈E13 新栗子トンネル・東栗子トンネル福島側付近〉



(写真-25 ①)

石小屋地区。  
現国道13号・3代目西川橋、福島側から望む。  
あたりに雪はほとんど無い。写真奥が、大滝第2トンネル。



(写真-25 ②)

現国道西川橋(3代目)の隣り(写真-25 ①)。  
E13 東北中央自動車道 新栗子トンネル福島側坑口。  
右側は避難坑、手前は新西川橋(4代目西川橋)。



(写真-25 ③)

二ツ小屋地区。二ツ小屋駐車帯、新沢橋(旧道)付近。  
福島側(大滝第2トンネル側)を望む。  
大滝第2トンネルを出ると(米沢側)突然の積雪と激しい雪だ。



(写真-25 ④)

二ツ小屋地区。風雪模様。  
東栗子トンネル福島側坑口を望む。



(写真-25 ⑤)

東栗子トンネル福島側坑口駐車帯を連絡道路から望む。  
正面の峰は「字滝ノ上」、峰の背後に「幻の大滝」がある。  
右の沢がイリモダ沢、左ノ沢がデトモダ沢。  
今季初めてと思われる除雪車が出動していた。



(写真-25 ⑥)

新旧換気塔を望む。右奥の奥葡萄沢山。左側旧換気塔(国道13号)、右側新換気塔(E13新栗子トンネル)。



(写真-25 ⑦)

雪の花、旧道連絡道路(旧工事用道路)。



(写真-25 ⑧)

旧飯坂スキー場リフト跡。

次に、旧大滝集落では積雪はほとんど見られなかったけれども、風雪の中時々青空が覗く時もあったが辺りがいくらか白くなっていた。初雪はずっと前だったと思うが本格的な降雪は今季初めてではなかろうか。かつて、集落の盛んであったころは、例年10月の下旬には初雪があり、11月下旬ともなれば本格的な積雪となり長い冬に入る頃であると伝えられる。昨今の暖冬の影響で冬の訪れも遅くなっているようである。ともあれ、旧大滝集落も漸く初冬の様相となってきたようでその状況を紹介したい。

#### 〈旧大滝集落、葭沢地区〉



(写真-26 ①) 葭沢橋(L=22.4m)、福島側から望む。



(写真-26 ②) 大滝橋(L=10.6m)、上流側から望む。



〈旧大滝集落、大滝地区〉



(写真-26 ③)

大滝橋付近から分校跡を望む。晴れ間があり、  
学校山の上は真っ白になっていた。下は大滝記念碑。



(写真-26 ④)

大滝地区、大滝橋付近から望む。  
雪は降ったり止んだり、白い山はかすんでいる。



(写真-26 ⑤)

大滝記念碑(旧大滝分校)入口。



(写真-26 ⑥)

大滝記念碑



(写真-26 ⑦)

大滝山神社鳥居から望む。



(写真-26 ⑧)

大滝山神社



(写真-26 ⑨)  
 いら沢橋(L=10.5m)。いら沢下流から望む。  
 落葉の時期でないと見られない風景。



(写真-26 ⑩)  
 入イラ澤橋 (L=3.6m)、入イラ澤下流から望む。



(写真-26 ⑪)  
 胡桃橋、小川下流側から望む。



(写真-26 ⑫) 胡桃平・長老沢地区  
 紺野家跡付近から福島側(胡桃橋側)を望む。

〈旧大滝集落、胡桃平・長老沢地区〉



(写真-27①)  
 紺野家跡付近から渡辺清治家(米沢側)を望む。



(写真-27②)  
 渡辺清治家付近から福島側を望む。





(写真-27③)  
渡辺清治家、防雪用のカヤ束が残る。



(写真-27④)  
大滝御小休所を福島側から望む。



(写真-27⑤)  
大滝御小休所付近から福島側を望む。



(写真-27 ⑥)  
大滝御小休所(旧中屋旅館、渡辺家)。  
左側、御駐輦記念碑「鳳駕駐蹕之蹟」(M41.9.12 建立)  
右側、文部省史蹟指定(S10.11.2)記念碑(S18.10 建立)



(写真-27⑦)  
高野家(旧宮内屋旅館)倉庫跡付近から  
大滝御小休所(福島側)を望む。



(写真-28①) 〈旧西沢橋付近〉  
高野家倉庫跡付近から旧西川橋方向(米沢側)を  
望む。赤い橋は国道13号現橋西川橋(3代目)。

〈旧西沢橋付近〉



(写真-28②)

旧西川橋 L=8.2m(2代目)付近から写真中央奥・4代目西川橋(E13 新西川橋 L=77.0m)及び写真上・3代目西川橋(国道13号 現橋 L=98.8 m)を望む。



(写真-28③)

新旧西川橋。西川下流右岸から望む。



(写真-28④)

旧万世大路・石小屋地区、旧西川橋付近から米沢側を望む。



(写真-28⑤) 番外

お猿さん。国道13号・大滝集落入口にて。

〈11月29日〉

福島のごずついていた天候も高気圧に覆われ29日(月)には回復快晴となり、栗子連山が真っ白な姿を現した。吾妻・安達太良連峰も真っ白になっていた。



(写真-29①)

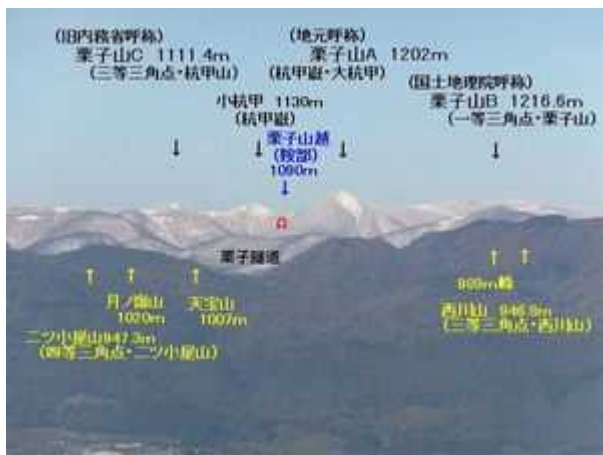
福島市内信夫山烏ヶ崎から望む栗子連山。栗子山(仮称 A. B. C)・小杭甲・二ツ小屋山・月ノ嶺山・天宝山等。【参考写真-3①】参照。



(写真-29②)

栗子連山・旧杭甲嶽(大杭甲・小杭甲)。





【参考写真-3①】

福島市内信夫山烏ヶ崎から望む仮称栗子連山の名称。栗子山(仮称 A. B. C)、小杭甲・ニツ小屋山・月ノ嶺山・天宝山等(一部推定位置あり)。H251114



【参考写真-3②】

まだ雪のない栗子連山。  
福島市立野田中学校付近から望む。 R031117



(写真-29③)

朝日に映える。  
左側、安達太良連峰。 右側、吾妻連峰。



(写真-29④)

安達太良連峰。左から和尚山 1601m・安達太良山 1700m・  
矢筈森 1673m・鉄山 1709m・箕輪山 1728m・鬼面山 1482m。



(写真-29⑤)

安達太良連峰: 安達太良山 1700m下は籠山 1548m。



(写真-29⑥)

吾妻連峰。左から高山 1805m・東吾妻山 1975m・  
吾妻小富士 1707m・蓬莱山 180m(手前浄土平)・  
大穴火口、一切経山 1949m、家形山 1877m。



(写真-29⑦)

吾妻連峰: 左から吾妻小富士・蓬莱山(手前浄土平)・一切経山、大穴火口(噴気)。



(写真-29⑧A)

右上、家形山。写真中央、磐梯吾妻スカイライン  
不動沢橋(L=174m、つばくろ谷高さ 84m)、  
左下、高湯温泉花月ハイランドホテル。

### おわりに

万世大路は、春夏秋冬それぞれに見所があつて、どの季節もそれぞれによいものである。

今回は、10月30日(土)に訪れた晩秋の

万世大路を紹介してみました。この日は、秋晴れ無風の暖かい日でまさに散策日和です。実は、10月16日(土)にも訪れていますがこの日はあいにくの天候で一日中小雨の寒い日でした(今回報告では、16日撮影の写真も一部使用している)。

ところで、その万世大路を楽しむことができるのは、ボランティアの皆様の活動のお陰である。荒れた旧道を補修し、倒木処理や枝払い除草、排水処理などすべて自前で実施されておりここから感謝申し上げたい。旧道を楽しく散策できるのはボランティアの皆様の維持管理活動のお陰で、それが無ければ旧万世大路を歩くことさえできないと云っても過言ではない。皆様の活動を紹介する機会はなかなか無いけれども、今回若干ではあるが触れてみた。岡部達也様他協力者の皆様にはボランティア活動の多忙の中案内頂き感謝申し上げます。

なお、栗子隧道の崩落箇所の調査は、万世大路研究会として現状を皆様にお知らせする目的で文字通り自己責任により実施したものである。本稿に記したとおり非常に危険な状況にあり、一般の方が立ち寄るのは避けて頂いた方が賢明である。二ツ小屋隧道もまたそうであるがトンネルの劣化が大変に進んでおり、覆工コンクリートの崩落、また地山の崩落が予想されるので通行する際には細心の注意が必要である。万世大路を事故なく楽しんで頂くようお願いしたい。

おって、11月27日(土)の初冬の栗子峠と旧大滝集落の状況についても追加しました。

この度も大滝会 HP 管理人紺野文英様には HP 掲載・編集でお世話になりました。ありがとうございます。



(写真-29⑧B)

磐梯吾妻スカイライン  
不動沢橋



【番外】

ほぼ皆既月食(約 97.8%)  
R031119



## 巻末参考資料

### 【ニツ小屋隧道の概要】

#### ●第2代ニツ小屋隧道について

第2代ニツ小屋隧道の概要は次の通りである。

- (1) ニツ小屋隧道は、旧国道13号のトンネルで福島市飯坂町中野<sup>ふたつこや</sup>ニツ小屋地区に所在する。  
(ニツ小屋山標高947.3m(四等三角点)に穿<sup>うが</sup>たれた。トンネル標高：両坑口約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)、有効幅員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：ほぼ水平(両坑口から上り1%の拌み勾配。中央クラウン。)  
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ニツ小屋隧道(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代目ニツ小屋隧道である(参考図参照)。

#### ●初代ニツ小屋隧道について

初代ニツ小屋隧道の概要は次の通りである。

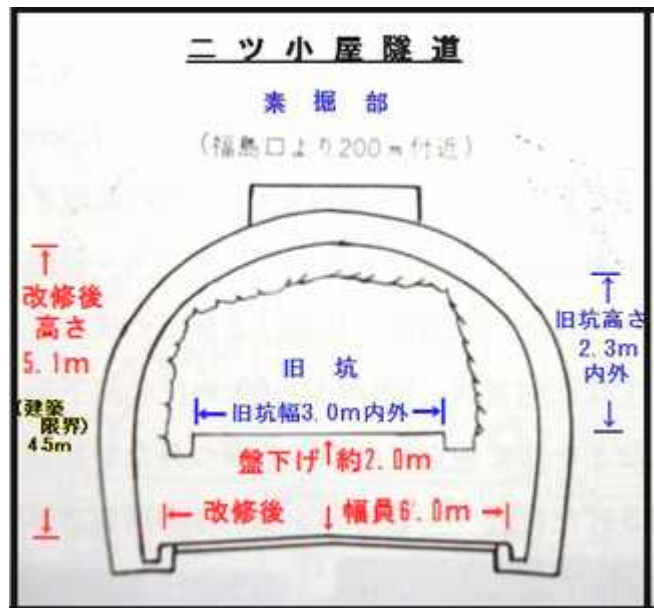
- (1) トンネル諸元等  
延長：L=194.5間(353.6m)昭和の大改修時点(S8.5) L=377.4m(改修延伸、時期不明)。  
初代の延長194.5間/353.6mに対し、明治41年以降に(初代当初の坑口と思われる明治41年9月の写真がある)米沢側が24m延伸され、隧道延長が377.4mとなっている(昭和8年5月「昭和の大改修」時点の確認)。この延伸された24m分はレンガ巻で(隧道の天井や壁がレンガ造り)、「昭和の大改修」時の横断図を見ると隧道の上の地表が水平になっており埋め戻されたものと推定され、当該区間が明り巻施工(トンネル本体〔天井や壁〕が地中でなく地上で築造)であったものと考えられる。因みに「昭和の大改修」において、さらに6.6m延伸され、現隧道の延長384mとなった。  
幅員：W=3間(5.45m〔路面4.5m推定〕) 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  
(改修時幅員、高さは『福島県直轄国道改修史』(実測図)からの推計)
- (2) 工事期間等  
工事期間等：明治10年(1877年)10月～明治14年(1881年)9月(4年間)

## 【ニツ小屋隧道関連写真】



〈写真No.1〉

ニツ小屋隧道福島側坑口・工事中、昭和8年〔1933年〕。大引（おおびき：中央横に設置されている大きな丸太）の位置が、ほぼ旧隧道の路面の高さになる。したがってそれから下は約2m盤下げされている。



【参考図】 昭和の大改修では、旧隧道の断面を切り抜けた。（栗子隧道もほぼ同じ）



〈写真No.2〉

完成したニツ小屋隧道福島側坑門。  
重厚美麗、万世大路随一の景観誇る。昭和9年完



〈写真No.3〉

第2代ニツ小屋隧道銘板・福島側坑口「ニツ小屋隧道 昭和九年三月竣功」東北地方整備局第8代坂本丹治局長（T13.3.25～S9.5.11，在任期間10年2ヶ月。当時内務省仙台土木出張長）揮毫。米沢側も同じ。



〈写真No.4〉

ニツ小屋隧道 福島側坑口現況 R021105



〈写真No.5〉

ニツ小屋隧道 米沢側坑口現況 R021105

### ※ 参考【ニツ小屋】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 ニツ小屋山」（国土地理院）  
濁らない「ふたつこややま」のルビあり。



## 【栗子隧道の概要】

### ●第2代栗子屋隧道について

第2代栗子隧道の概要は次の通りである。

(1) 栗子隧道は、旧国道13号の福島県と山形県の県境に位置するトンネルで、福島市飯坂町中野～米沢市万世町刈安に所在する。旧杭甲嶽の大杭甲（標高1202m、地元の方々が栗子山と呼んでいる）と小杭甲（標高1130m）の鞍部の中腹に建設されたトンネルである。標高は、福島側坑口：885.4m、米沢側坑口：876.5mで、最高点は888.3m（福島側から400m地点）。昭和41年（1966年）5月29日新国道開通に伴い廃道となっていて、昭和47年頃のトンネル内部の崩落により不通となっている（福島工事事務所パンフレット）。

(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=870m、有効幅員W=6.0（全幅6.5m）、高さ全高H=5.1m（有効高4.5m）

トンネル縦断勾配：拌み勾配 福島側、+0.714%（400m）、山形県側、-2.5%（470m）。

横断勾配 1:40（2.5%）

県別延長 L=870m 福島県分L=453m 山形県分L=417m

地質：栗子隧道については地質関係の情報が得られていない。栗子峠は、所謂栗子層と呼ばれる新第三紀中新世（約2,400～500万年前）の地層で覆われている。筆者等が栗子隧道崩落箇所を観察した土石は、素人判断では栗子層を構成する流紋岩乃至は凝灰岩や砂岩のように見えたので参考までに記しておく。

(3) 工事期間等

工事期間：昭和9年5月～昭和11年8月（舗装完まで、本体2月完成） 2年4ヶ月間。

・栗子隧道のトンネル銘板によれば昭和10年3月竣功と記載されている。工事記録（『福島県直轄国道改修史』224頁）によれば巻立完成（トンネル本体の完成）は昭和11年2月15日となっている。

また、福島側と米沢側の2箇所の坑門は、昭和9年8月に着工し11月に竣功している。坑門竣功写真を見るとトンネル銘板が既に設置されており、昭和9年度末になる昭和10年3月を敢えて竣功年月としたことと関係があるのかも知れない。

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218,000円（福島県分約108,000円、山形県分約110,000円）

(5) 本トンネルは、明治時代に建設された初代栗子隧道（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代目栗子隧道である（参考図参照）。

### ●初代栗子隧道について

初代栗子隧道の概要は次の通りである。

(1) トンネル諸元等

延長：L=482間（8町2間）（876.3m）

幅員：W=3間（5.45m〔路面4.5m推定〕） 昭和の大改修時点（S9.5） W=3.0m内外

高さ：H=2間（3.6m） 昭和の大改修時点（S9.5） H=3.3m内外

（改修時幅員、高さは『福島県直轄国道改修史』（実測図）からの推計）

(2) 工事期間等

工事期間等:明治9年(1876年)12月~明治14年(1881年)9月(4年10ヶ月)

明治11年5月 福島県側からも掘削開始

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)

(3) 工事費 ・ 工事費 約126,000円(国庫補助約31,900円)

(4) その他

貫通:明治13年(1880年)10月19日

・貫通点:福島側から403.6m、貫通部分2.7m、米沢側から470m L=876.3m)。

・貫通に立ち会った三島通庸山形県令の和歌

「ぬけたりとよふ一声に夢さめて 通ふもうれし穴の初風」

「突貫し<sup>まり</sup>錐と錐とのゆき逢は むすひの神の恵なるらむ」

「民のためつくす心は<sup>みちのく</sup>陸奥の <sup>あなみち</sup>山の穴隧ふみてこそしれ」

(本項『三島文書』による。三首目は原文全部ひらがななので拙訳を示す。)

(『福島県直轄国道改修史』より)

※『三島文書』:山形県編『山形県史資料篇二 明治初期下 三島文書昭和37年7月10日。』

【栗子隧道関連写真】



〈写真No.1〉

栗子隧道福島側坑内施工中、昭和9年。  
奥の坑口は初代隧道。



〈写真No.2〉

栗子隧道福島側坑口施工中、昭和9年。  
大引(おおびき:中央横に設置されている大きな丸太)の位置が、ほぼ旧隧道の路面の高さになる。従って、それから下は約2m盤下げされている。



〈写真No.3〉

初代栗子隧道内、昭和9年(1934年)。昭和の大改修、拡幅工事中。  
初代栗子隧道は、明治14年(1881年)9月に完成していたが、明治32年(1899年)5月の奥羽南線福島米沢開通後は通行者が激減し衰退していた。また、経年変化によりトンネル断面が縮小している(参考図等前記参照)。御使者が通行された時(M41.9)も、写真に近い状態であった可能性もあるだろう。

〈写真No.4〉

第2代栗子隧道福島側坑口  
(S41.9.11 撮影、米沢市鈴木敬雄氏  
山形県資料より)







〈写真No.5〉

初代栗子隧道米沢側坑口 昭和9年。昭和の大改修施工中。

初代栗子隧道は、米沢側の坑口から約60mが23度折れ曲がり「くの字」になっている。昭和の大改修ではここを直線としたため、新しい坑口が約25m北側にでき、旧隧道の60m分が残存し、昭和と明治の坑口が併存する極めて珍しい光景となっている。〔『福島県直轄国道改修史』〕

初代隧道が何故折れ曲がっているのか、諸説あるものの坑口位置を誤って施工したというのが真相のようである。

(小形利彦『来形一四〇年 山形初代県令三島通庸とその周辺』2013年(平成25年)4月5日)



〈写真No.6〉

第2代栗子隧道米沢口施工中。昭和9年。

坑口が折れ曲がっていた旧隧道を直線としたため約25m北側に新しい坑口が施工されている(新設箇所約55m)。



〈写真No.7〉

栗子隧道米沢側坑口 昭和41年頃。  
約25m間隔で並列、2代の栗子隧道。



〈写真No.8〉

今では考えられない天下の1級国道13号(当時の)栗子隧道坑口(山形県側)記念写真。

昭和31年8月19日、中野村青年団。  
左側に《福島県》の案内板が見える。

【参考資料】

・交通量 昭和35年度 166台/日  
(昭和32年度 52台/日)

(『栗子トンネル工事誌』)

・現在交通量

東北中央自動車道(福島米沢) 10,100台/日  
国道13号(万世大路) 2,300  
合計 12,400

[中央道開通前 国道13号 8,000台/日]

(国土交通省福島河川国道事務所)

記者発表資料 H30.1.30)



〈写真No.9〉

第2代と初代栗子隧道米沢側、現況。

並んで佇む2代の栗子隧道。

右側初代: 明治14年(1881年)9月完成。

左側第2代: 昭和11年(1936年)8月完成。

H271014



〈写真No.10〉

崩壊箇所付近から福島側坑口を望む。中央に浮かぶ水平路面は隧道最高点888.2m(推定標高)初代隧道貫通点、福島側から403.6m地点。