

別添資料—2(その1)

とうほく街道会議 万世大路・福島大会「第1分科会」資料

(パネリスト 鹿摩貞男)

第1分科会テーマ

「土木遺産としての万世大路を楽しむ」

——万世大路の歴史と果たした役割・見所——

(鹿摩貞男担当分)

はじめに

万世大路を楽しんで頂くためにはその歴史について知ることが重要と思われまます。3代に亘る道路改修の経緯やその整備効果を概観し、明治天皇との関わりや栗子新道の名称となった万世大路の典拠等について整理しました。また、万世大路の見所と思われる場所について紹介し、今後の万世大路の楽しみ方について考えていきます。

(目次)

第1 現在の取り組みや課題等について

- 1-1. 3代に亘る事業の紹介(改修経緯と整備効果を概観)
 - (1) 明治の新道開設 (初代 万世大路)
 - (2) 戦前・昭和の大改修(第2代万世大路)
 - (3) 戦後・栗子国道改築(第3代万世大路、現国道13号)
- 1-2. 明治天皇と万世大路との関わり及び万世大路の典拠について
 - (1) 明治天皇の東北巡幸と栗子新道開通式
 - (2) 万世大路の典拠
- 1-3. 万世大路研究会・大滝会の活動報告。
 - (1) 万世大路研究会について
 - (2) 大滝会について

第2 万世大路の見所と今後の楽しみ方

- 2-1. 主な見所の紹介
 - (1) 栗子隧道米沢側の新旧坑口の並列
 - (2) 萬世大路記念碑公園
 - (3) 明治残存旧道「七曲坂」と「昭和の大改修」
 - (4) ニツ小屋隧道と新沢橋
 - (5) 大滝集落(明治天皇御小休所・大滝記念碑)
 - (6) 明治の残存掘割(絵師菅原白龍絵画福島側唯一残存箇所「石門」)
- 2-2. 今後の楽しみ方

第1. 現在の取り組みや課題等について

1-1. 3代に亘る事業の紹介(改修経緯と整備効果を概観)

(1) 明治の新道開設(初代万世大路)

開通区間：現福島市上町道路元標～米沢市相生町相生橋左岸

L=48.3km (福島県分 L=29.8km 山形分県 L=18.5km)

開通式：明治14年(1881)10月3日(以降55年間使用)(明治天皇をお迎えして「開通式」)

開通時には両県分併せて栗子新道と称す。翌年明治15年2月万世大路と命名(下賜)される。

(工事中事業名：福島県側中野新道、山形県側刈安新道)

工事期間：明治9年(1876年)11月～明治14年(1881年)9月(4年11ヶ月)

(整備効果等・板谷街道との比較)

・荷牛馬車(荷車)通行可能となる ← 旧板谷街道：人・牛・馬(荷車・荷牛馬車 通行不可)

・「わらじ」の消耗度 板谷街道：小荷駄馬 わらじ(芒鞋)5足必要。

万世大路：1足で間に合い、その上破れない。次にも使える。

・所要時間(福島～米沢)

万世大路：往復3日 ← 旧板谷街道：片道2泊(前田慶次日記)

・物流拡大し盛況、開通後の交通量・物流

通行人平均約100人/日、荷車類40台/日、川越石付近、毎日荷牛馬車30～40台通過。

福島市置賜町内の万世大路(旧スズラン通り、現パセオ470)一日中荷車等で賑わう(『町史わが町おきたま』)。山形県内では物流が盛んになる。主な移出品として米、からむし、織物、生糸、酒等。移入品としては塩、日用品、果物等が多数を占める。

・明治32年(1899年)5月15日奥羽南線(現奥羽本線)福島～米沢間開通(以後万世大路衰退)

【参考 明治時代道路構造基準】

- ① 「河港道路修築規則」(M6.8.2 道路の等級)
- ② 「国道県道里道(略称)」(M9.6.8 幅員等)
- ③ 「道路建設技術ニ関スル建議」(M10.7.14 御雇い技師エッセル、万世大路建設用。舗装・勾配(5.5%以下)等、ex.勾配4.3%以上の坂100間ごと20間の平場設置)
- ④ 「国県道の新設又は変換に係る標準(略称)」(「築造保存方法」)M19.8.5
最初の構造令、勾配幅員、隧道高さ15尺≒4.5m 建築限界の淵源、騎兵槍立て高さ(『道路構造令並細則改正案解説』(S11.10)17頁)。

巻末別添【写真-1①②】

(2) 昭和の大改修(第2代万世大路)

内務省直轄改修区間：福島市飯坂町中野・新沢橋付近

～米沢市万世町梓山・滝岩上橋(旧名滝ノ岩橋)

L=14.4km(福島県分 L=9.6km 山形県分 L=4.8km) (※他工区は両県で改修された)

開通：昭和12年(1937年)5月10日(以降30年間使用)

工事期間：昭和8年(1933年)4月～昭和12年(1937年)3月(4ヶ年)

(整備効果等・初代万世大路との比較)

・自動車交通可能となる(戦後は定期バスも運行)。

※12月～4月、5ヶ月間冬期交通不能。

・所要時間の短縮

所要時間 福島～米沢(L=44.5km) 約2時間20分

旧道(初代万世大路)：往復3日(『直轄改修史』竣功時報告：鉄道より30分短縮)。

【参考】

- ※「昭和の大改修」（後日の便宜上の名称、正式名称には5号国道（万世大路）改良工事。
- ※財源：時局匡救事業費（S7～S9 不況対策＝失業対策）による（高橋是清大蔵大臣/高橋財政発動）。
「国道工事国直轄施行の制度」創設、実施。機械を使わず人力によること。（S6の内務省通達）
約1000名の作業員（20数軒の飯場）、食糧不足（ヘビ・カエル・ナメクジ等）、賃金支払者ピストル所持。飲料水確保（二ツ小屋隧道工事飲料水不適）
- ※材料運搬線路の敷設：資材の現場搬入については、奥羽線板谷駅から二ツ小屋隧道米沢側坑まで途中17段のヘアピンカーブの線路を敷設し（L=11.2km、W（軌間）=50cm）明通し（峠）を越えトロッコ（板谷側はガソリン機関車）を使用しておこなわれた。

【写真-2】

(3) 栗子国道改築（第3代万世大路、現国道13号）

建設省直轄改築区間（山岳部）：福島市飯坂町中野俎石（沖根山）～
米沢市万世町刈安川越石・栗子橋付近
（福島工事事務所担当）

L=20.1km（福島県分 L=12.9km 山形県分 L=7.2km）

（昭和41年度供用延長：山形工事事務所分 L=9.3km 含む L=29.4km）

開通式（東西栗子トンネル竣工式）：昭和41年（1966年）5月29日（現在まで50年以上使用）

（整備効果等・旧国道（2代目万世大路）との比較）

- ・冬期交通の確保、自動車交通通年可能となる。

（大雨等による事前通行規制は設定）。

- ・交通量 S35年度 166台/日→開通時約3,000台/日（ピーク5,700台/日）

※開通年 S41年度 平均約2,200台/日（S47年度想定値に相当）

【参考】 H29交通量 約8,000台/日（福島河川国道事務所）

→E13開通後（H29.1.4）（H30現在2,000台前後）

- ・計画交通量 S55年度 3,500台/日 → 実績：S44年度3,500台/日達成

- ・所要時間大幅短縮 旧国道：福島～米沢（L=44.5km）約2時間20分

→ 新国道：福島～米沢（L=44.2km）約1時間01分（『道路時刻表』2007）

- ・費用便益（B/C） 計画時 0.759 ※現在は1.0以上でないと採択されない。

→ S54（約7400台/日）以降 2.0超（S48回収/1.0超）（「事務所報告書」）

- ・換気問題の発生

開通41年度に機械換気想定2,000台/日をオーバーし（S47頃想定）、開通後直ちに換気設備工事に着手。東西栗子トンネルは昭和42年度から機械換気開始。

（現在：H25.12、天井版撤去、H26年度以降ジェットファン方式に変更）

【写真-3】

【参考 E13東北中央自動車道（福島JCT～米沢北IC）の開通】

平成29年（2018年）11月4日 E13東北中央自動車道開通（福島～米沢北 L=37km）

今回開通：福島大笹生IC～米沢北IC L=35.6km

（H28.9.11 福島JCT～福島大笹生IC L=1.4km開通）

1-2. 明治天皇と万世大路との関わり及び万世大路の典拠について

(1) 明治天皇の東北巡幸と栗子新道開通式

- ・東北巡幸中の明治14年（1881年）10月3日、栗子隧道米沢坑口に明治天皇をお迎えし栗子新道（のち万世大路）の開通式がおこなわれた。その日新装なった栗子隧道を初めて御通過になられる（通り初め）。その後、「庶人通用（一般者の通行開始）開道式」がおこなわれた。

- ・今回の東北北海道巡幸は6大巡幸中の5回目のもの。

明治14年7月30日に東京を出発、10月11日に東京に帰着（御巡幸最長74日間）。往路：奥州

街道（現在の4号国道筋）で宇都宮・福島・青森等を経て北海道へ。復路：青森から日本海側の秋田・山形・米沢と現在の国道13号筋を南下し、新設された栗子新道をお通りされて再び福島へ。この後往路と同じ。

供奉員（お供）、^{にほん}二品（親王の位階）^{きたしらかわむねやとしひさ}北百川宮能久親王、^{ありすがわみやたるひと}左大臣有栖川宮熾仁親王、参議大隈重信（大蔵卿）以下約350人。

・栗子隧道から二ツ小屋隧道に到着、福島側坑口には福島県土木課の出張所があり御少憩された（二ツ小屋御小休所）。このあと大滝（大滝御小休所・中屋旅館渡辺要七方）、^{えんぶ}円部（円部御小休所・渡辺勇吉方）、^{おおぞそ}大生笹村（大笹生村御小休所・菅野六郎兵衛方）で御小憩され福島に向われた（行在所（福島医学校））。二ツ小屋・大滝・円部の御小休所の跡に御駐輦記念碑「鳳駕駐蹕之蹟」(*)が建立されている、

・帰京後の翌年明治15年2月、栗子新道に万世大路の名称を賜わる（後述）。

【写真-4】

* 鳳駕駐蹕之蹟（ほうがちゅうひつのせき）

鳳駕＝天子の乗り物。駐蹕＝天子が行幸の際、車を止めること。蹟＝物事のあったあととかた。事蹟、史蹟。『大漢語林』。蹟はアトとも読むが本稿では音読みのセキとしておく。すなわち明治天皇が乗り物を止めてお休みになった所（史蹟）という意味である。

(2) 万世大路の典拠

万世大路は明治天皇から下賜された正式な道路名称

萬世大路（以下引用文以外万世大路と表記）という道路名称は、明治14年10月に開通した福島～米沢間の栗子新道の正式名称として明治天皇から賜ったものである（『明治天皇紀 第五』（宮内庁編昭和46年3月））。

「尋いで、明治十五年二月八日、米澤より福島に至る新道を萬世大路と稱せしめたまふ」。萬世大路のルビばんせたいろは原文のまま、現在は「ばんせたいろ」と一般的に呼称されている。従って、「万世大路」は、「ばんせたいろ」と読み、「ばんせいおおじ」ではない。また、万世大路を国道13号の愛称とする向きもあるようであるが、明治天皇から下賜された正式道路名称であってその類いのものではない（明治初期国道は固有名称が付けられていた。例：現在の国道4号は「陸羽街道」）。

そして翌日明治15年2月9日、三島通庸山形県令（この時福島県令兼務）は宮内省に召され栗子新道を万世大路と称すべき旨の達^{たつし}があったものである（県令病につき久留米清隆代理出席）。

「万世」大路の典拠

万世大路という名称が明治天皇から下賜されたものであることは上記の通り明確であるが、その出典・意味合い（意義）については上掲書には記されていない。「万世」の出典が中国の歴史書『尚書』（書経）であるということについては、栗子隧道（明治14年9月完）の完成を記念して、その米沢側坑口に建立された記念碑「栗子隧道碑記」の中に明記されている。ところで、この記念碑は明治15年1月付けで刻字（建立）されており、万世大路の名称が下賜（伝達）されたのは同年2月であるから、山形県側では伝達される前に既に「万世大路」となることを知っていたと思われる。実際、かなり早い時期の明治11年1月22日に、地元米沢の10大区長^{さいとうあつのが}齋藤篤信（のち山形師範学校長）は、（栗子新道が完成した暁には）『書経』（尚書）にある「万世永頼」という文字を賜り、これから「万世」を採り「万世新道」と称すべきと三島通庸県令に提案している（三島文書）。このことから山形県では、当時の太政官或いは宮内省側に「万世」大路の名称を下賜されるよう事前に働きかけていた可能性が高い。区長齋藤篤信が「栗子隧道碑記」に名前が刻され顕彰されているのは、単なる地元協力

者というばかりでなく「万世」大路の提案者としてなのかも知れない。

【参考『尚書』(書経)について】

尚書は、儒教経典「四書五経」の一つ、中国の歴史書で古代聖賢の事蹟を記録した書物（古いものは前 11 世紀成立という）。下記引用箇所にある帝舜は BC2000 年頃古代王朝の伝説の帝王、禹は治水の神様（中国においてはもとより日本国内の各地に祀られている）、中国 4000 年の歴史といわれるがその最初の夏王朝初代皇帝である。以下『尚書』虞書の「大禹謨」篇より。

「帝曰、兪。地平天成（*）、六府三事（**）允治、萬世永頼、時乃功。」

これは、時の帝の舜が臣下（宰相）の禹（なんじ）に対して言った言葉とされ、この語句から「萬世（万世）」が採られたというわけである。読下し文は次の通りである。

「さよう、（今や洪水が治まって）地上も平静に自然（の運行）も順調であり、（その結果）六府・三事も誠に（よく）治まり、（これからのち）万世も永く頼る（ことができる）が、これは（まったく）なんじの功績である」（池田末利、全釈漢文大系 11『尚書』）。

* 前年号「平成」の出典箇所の一つ。

** 六府・三事：生活安定に不可欠な物資（六府）とインフラ等の手段（三事）

【万世大路の意義】

上記出典の趣旨、永く（万世）頼ることができるということに鑑み次のように理解したい。

山形県と福島県とが協力共同して建設した栗子新道は、人々の生活安定向上と地域の発展の礎として、「幾世代(万世)にも亘って永く頼れる道路(大路)になれ」との願いを込めたものと考えたい（私見）。

【写真-5①②】

1-3. 万世大路研究会・大滝会の活動報告。

(1)万世大路研究会について

万世大路建設の歴史的意義、土木技術の変遷等について明らかにし社会に貢献をするべく平成 21 年（2009 年）2 月に結成された任意団体である。研究成果をまとめた調査報告書『万世大路を歩く』を平成 22 年 3 月に発刊し地域の図書館、学校等に配布した。また、11 月には福島市において報告会を実施し、市民約 200 名の参加を得て万世大路への理解を深めることができた。

研究会は、新聞社・テレビ局等マスコミの取材に協力（番組出演）し、また、小学校等の総合学習への協力、方公共団体等の主催する講演会やイベントに参加し講師等の派遣をおこなっている。

（万世大路研究会代表 阿部公一 会員約 20 名）

《万世大路研究会HP》 <http://banseitairo.web.fc2.com/>

【写真-6①】

(2)大滝会について

大滝集落は、旧国道 13 号（旧万世大路）を福島市市街地から 20km ほど米沢側に行った場所にあった旧信夫郡中野村（飯坂町）の一集落のことで現在廃村になっている。旧住民の方が「大滝会」を組織し（昭和 54 年 10 月設立）、旧大滝地区の環境の整備、氏神大滝山神社の管理などをおこなっている。（大滝会会長斎藤正美、会員約 120 名）。

大滝集落は、明治 10 年頃万世大路の工事基地（宿舎など）として始まり、明治 14 年 10 月の開通後は宿駅として栄え、戦後は良質な木炭生産地としても知られたがエネルギー革命などにより衰退し、集落は昭和 53 年（1978 年）10 月に 100 年の歴史に幕を閉じ廃村となった。

《大滝会ホームページ》 <https://ootaki.xsrv.jp/>

【写真-6②】

（現在、万世大路関連調査レポート、各種イベント・マスコミ取材報告等 70 数編掲載中）

第2 万世大路の見所と今後の進め方

2-1. 主な見所の紹介

(1) 栗子隧道米沢側の新旧坑口の並列

初代栗子隧道（明治14年9月完成）は、米沢側坑口から約60m分が南側に23度折れて「くの字」になっていた。これを「昭和の大改修」における栗子隧道改修（拡幅）工事（昭和9年5月～昭和11年8月）の際に直線としたため、旧隧道のうち折れ曲がっていた60m分が存置されることとなった（他の約800m分は切り拡げられて新しいトンネルに生まれ変わる）。従って、明治と昭和の坑口が並列して存在する希有な状況となり、廃道愛好家をして「廃道の聖地」（2009年12月21日付け日本経済新聞「平沼義之氏寄稿」）とまで言わしめている。

そこで初代栗子隧道の米沢側が何故「くの字」に曲げた（或いは曲がった）のかが謎であるが、間違っただけで施工したというのが真相のようである。当時の測量技師中村章重の証言（要旨）。

「正式な測量を実施するため明治10年3月13日米沢側坑口現場に行ったところ、既に9間（約16.4m）も掘り進んでいた（明治9年12月18日掘削開始）。そこで正式測量を実施したところ坑口の位置が間違っていることが判明、その後修正しながら掘り進んだのでくの字に曲がった。」

（小形利彦著『山形県初代県令三島通庸とその周辺』）

経緯はともあれ、間違ってもらったお陰で今日新旧坑口が並列する希有な遺跡を残して頂いたことになるので感謝しなければならないが。

【写真7】

【参考 明治期初代栗子隧道工事経緯(貫通状況)】

- ・ M9. 12. 18 栗子隧道掘削開始 西口（米沢口） 【測量前に工事開始】
- （M10. 3. 13 測量技師中村章重・着任、測量開始（既に約L=16.9m掘削済）、隧道位置の誤りを是正）
- ・ M11. 2. 3 米国から輸入の削岩機本格稼働（M10. 11. 21～到着調整）
- ・ M11. 5 東口（福島側）からも掘削開始
- ・ M12. 11. 4 伊藤博文内務卿（長官）、松方正義大蔵太輔（次官）現場視察、福島県側から栗子山越えて来たのであるが悪天候で難渋する。
- ・ M13. 10. 19 貫通、福島側からL=403.6m 貫通点L=2.7m 米沢側からL=470m
（貫通日は「栗子隧道碑記」「三島文書」による）

「突貫し 錐（キリ）と錐とのゆき逢いは むすひの神の恵なるらむ」（三島通庸）

* 貫通には三島県令自身が立会、目の前で東西から掘り進めてきたノミ（錐）同士がまじわるのを目撃、感激して詠んだ和歌。つまり、貫通点が上下左右ピッタリと一致したということになり、測量技師中村章重の測量技術の高さを示すもので、御雇いオランダ人技師エッセルが激賞している。

- ・ M14. 9 隧道工事終了（4年10ヶ月） * 隧道工事では死亡事故がなかった。
- ・ M14. 10. 3 栗子隧道開通式、明治天皇初の御通輦（通り初め） （参考：「三島文書」）

(2) 萬世大路記念碑公園

「萬世大路記念碑公園」は、国土交通省山形河川国道事務所刈安除雪ステーション駐車帯（米沢市万世町刈安）に併設されている（平成2年11月21日開園）。それぞれゆかりの場所に各種の石碑が建立されていたけれども、現在は「萬世大路記念碑公園」に再移設されている。

公園内にある石碑は向かって前列左から、①「明治大帝御駐輦之地」碑（「明治大帝之碑」）②「明治天皇御駐輦碑」（川越石）、後列左から③「栗子神社」碑、④「萬世大路改築記念碑」⑤「明治百年記念」碑である。各記念碑の概要について示す。

- ①「明治大帝御駐輦之地」碑（「明治大帝之碑」）、大正11年11月、初代栗子隧道米沢側坑口前（行在所跡）に建立。
- ②「明治天皇御駐輦碑」（川越石）大正11年11月、川越石御小休所跡に建立（現刈安ステーションの福島側寄り旧除雪ステーション向い側付近）。

- ③「栗子神社」碑、昭和 11 年 10 月、初代栗子隧道米沢側坑口前に建立。
- ④「萬世大路改築記念碑」、昭和 12 年建立、栗子隧道福島側坑口から 100m 地点。
揮毫、仙台土木出張所（現東北地方整備局）第 10 代田淵壽郎たぶちじゅうろう 所長（在職 S11. 11. 7～S13. 3. 18、現在に至るまで唯一の古屋市名誉市民）。
- ⑤「明治百年記念」碑、昭和 44 年 9 月 30 日、新旧国道分岐点（米沢市刈安字川越石、米沢砕石（株）入口）に建立。

【写真-8】

⑥「栗子隧道碑記」記念碑について

明治期初代栗子隧道工事の完成に伴い米沢側坑口に山形県令三島通庸により建立された記念碑。碑文の内容は多岐にわたるが、「万世大路」名称の下賜・由来（出典）等である。

記念碑上部の篆額てんがく（篆字で刻された題字「栗子隧道碑記」）は、有栖川宮熾仁親王ありすがわのみやたるひと（陸軍大将兼左大臣二品大勲位、元倒幕軍「東征大総督」）の揮毫による。

【写真-5①】参照

(3) 明治残存旧道「七曲坂」と「昭和の大改修」

旧国道 13 号道からは、残存している明治期初代万世大路の七曲坂を見ることが出来る。明治期初代万世大路は、二ツ小屋隧道近くから連絡道路出口（旧工事用道路入口）付近まで九十九折り（7 段七曲）になって急勾配で下っている（ゆるやかな坂と急な坂が交互に設けられ、荷牛馬車や小荷駄馬に配慮した設計、馬は呼吸数が 160（毎分）を超えると倒れる）。

これらの区間を二つの大きなカーブでゆるやかな勾配の道路を別線で新設（バイパス）し自動車交通に適合した道路にした。現地ではこれら新旧両方の道路を観察することができその変遷を実感することができる。

○間知石積擁壁

昭和の大改修で新設された区間には間知石けんちいしを用いた見事な間知石積擁壁けんちいしづみようへきが施されている。間知石は、トンネルや道路掘削工事で発生した岩石を用いて現地加工したものである。現在ではあまり見られなくなっており貴重な土木遺構である。

(4) 二ツ小屋隧道と新沢橋

二ツ小屋隧道（第 2 代と初代）

旧国道 13 号（5 号）の二ツ小屋隧道ふたつこやせうどうは延長 384m・幅員 6.5m で、昭和 9 年（1934 年）12 月に完成（工事期間 1 年 7 ヶ月）したもので、昭和 12 年（1937 年）5 月に供用開始、昭和 41 年（1966 年）5 月（現国道 13 号開通）まで約 30 年間（初代からは 85 年間）にわたり使用された。この 2 代目の二ツ小屋隧道は、明治期に建設された荷牛馬車交通対応の初代二ツ小屋隧道を自動車通行が可能となるよう改修（拡幅）したものである。初代のトンネル（明治 14 年 9 月完成）は素掘（掘りっぱなし）であった。工事は地質が悪く湧水も多く難航した（工事費約 122,700 円）。

初代隧道の工事も同じく難航（落盤事故・請負人とのトラブル）、明治天皇巡幸の先発官が明治 14 年 9 月初めに（10 月 3 日明治天皇巡幸）下見に来た時には未だ工事中であったという（工事期間明治 10 年 10 月～明治 14 年 9 月、約 4 年間。工事費約 45,000 円）。

なお、この 2 代目隧道で特徴的なのは、万世大路福島県側におけるシンボルとでも云うべき重厚かつ美麗なる坑門である。坑門面壁は切石積きりいしづみになっていて、門柱を設けて美観を添えかつ額石がくいし（トンネル銘板）を配しており 80 数年経過した今日でも、その容姿は衰えていない。

【写真-10①】

新沢橋(第3代・昭和の大改修)

新沢橋の周辺は、明治期と昭和期の万世大路を、道路本体及び橋梁について同一箇所で見学できるという希有な場所である。万世大路土木遺産のポイントとなる箇所であろう。

現国道13号二ツ小屋駐車帯から右側へ取付坂路を数十m山側へ入ると旧国道がある(昭和の大改修で新設された区間)。そこを東側へ少し行くと、移設された殉職警察之碑があり、その先に「昭和の大改修」で架設された第3代新沢橋がある。

新沢橋諸元	橋長 42.0m	幅員 6.0m	
構造	鉄筋コンクリートアーチ橋		
工事期間	昭和10年4月～昭和11年12月		
工事費	約 18,000円		(内務省による直営工事)

戦時下、高欄(欄干)の喪失

創建時には、高さ80cmの手摺り柱及び格子付の優雅な鑄鉄製の高欄(欄干)が取付けられていた。しかし、戦前及び戦後にわたって高欄の無い時代があったようで、これは地元の方の証言によれば、戦時中国家による金属回収によってお国へ供出されてしまったのだという。昭和30年代中頃になって漸くガードレール高欄が取付けられたようである。高欄の一部や橋名板のない橋梁はこの他にも幾つかある。戦争の暗い影がこのようなところにも見られると云うのは興味深い話ではある。

【参考 初代新沢橋と第2代新沢橋】

上記に紹介した第3代新沢橋の200m上流に、初代の新沢橋(木橋土橋・橋長14.5m)が明治時代に架設されているが、これは当時の橋梁技術では深い谷間に長い橋梁を架設することができなかったため沢の奥となったものである。その後、建設時期は不詳(大正時代か)であるけれども、初代の若干下流側に、第2代新沢橋として土台部分(橋台・橋脚)がコンクリート製のものに架け替えられている(木橋土橋・橋長20.0m)。今回は時間の関係で見学は割愛するけれども、現地では、この2代目新沢橋の遺構を見ることができる。

【写真-10②】

(5) 大滝集落(明治天皇御小休所・大滝記念碑)

明治天皇は、明治14年(1881年)10月3日、福島への途中大滝胡桃平(長老沢)地区の中屋旅館で御小憩された(大滝御小休所・中屋旅館渡辺要七方)。当時の建物が現存しており、明治41年9月に建立された御駐輦記念碑「鳳駕駐蹕之蹟」がある。

昭和53年(1978年)10月、大滝集落は100年の歴史に幕じ、その歴史を刻した記念碑が大滝分校跡(職員宿舎跡)に建立されている(昭和54年10月14日)。

【写真-11】

(6) 明治の残存掘割(絵師菅原白龍絵画福島側唯一残存箇所「石門」)

明治の絵師菅原白龍(時庭村、現・長井市時庭出身)は、明治14年7月工事中の栗子新道を高橋白菜翁(湯野村、現・福島市飯坂町湯野)の案内で歩き写生している。8月には栗子隧道十二景「栗嶺奇観」として12枚の作品に仕上げている(3冊作られ1冊は明治天皇に献上)。12枚のうち11枚は福島県内(中野新道工事)のものであるが、描かれた場所が往時のままで残存しているのは、山神橋右岸上流側の掘割(下山神の石門)だけである。白龍は、この掘割箇所が余程気に入ったのであろう、福島側・米沢側それぞれから眺めた2枚描いている。掘割のある山神橋付近は風光明媚であり、当該箇所を掘割として川側の崖を残したのは、自然景観の保護を目的としたのかも知れない。

【写真-12①②】

2-2. 今後の楽しみ方

万世大路を今後とも楽しむために考えていきます。

【別 添 写 真】



【写真-1①】
旧板谷(米沢)街道石畳
幅約 90 cm (3 尺) (荷車通行不可)



【写真-1②】 ⇒
万世大路 幅 4 間
(7.3m)
荷馬車 旧新沢橋付近
(昭和 8 年頃)



【写真-2】 「昭和の大改修」ニツ小屋隧道前の最初のヘアピンカーブ全景 昭和 9 年



【写真-3】 ニツ小屋地区、上・旧国道(急勾配・旧カーブ)
下・新国道「栗子ハイウェイ」(現国道 13 号)



【写真-4】 「御巡幸御行列之圖式」
(『明治天皇御巡幸録』)



↑ **【写真-5①】** 「栗子隧道碑記」栗子隧道米沢側坑口に明治 15 年 1 月建立。
(写真は栗子国道維持出張所に移設されていた当時のもの)



【写真-⑥①】
万世大路研究会

栗子ハイウェイ50周年記念シンポジウム
(平成 28 年 5 月 29 日
米沢市実行委員会・講師派遣)

【写真-6②】
大滝会
旧万世
大路の
伐木除草



←

【写真-5②】

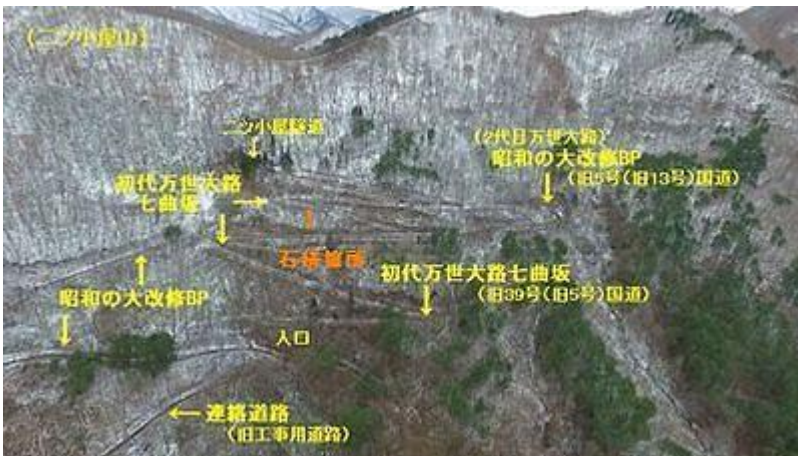
「栗子隧道碑記」「萬世大路」は『書経(尚書)』よりと記されている。



【写真-7】 栗子隧道米沢側 新旧坑口の並列
 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



【写真-8】 萬世大路記念碑公園
 (平成 2 年(1990 年)11 月 21 日開園)



【写真-9】 初代万世大路七曲坂と昭和の大改修バイパス (写真提供: ㈱プライド・トゥ)



【写真-11】 大滝御小休所
 明治天皇明治 14 年 10 月 3 日御小憩

平成 27 年 4 月



【写真-10①】
 ニツ小屋隧道
 福島側坑口
 美麗なる坑門



【写真-12①】
 下山神の石門
 菅原白龍画
 明治 14 年 7 月
 (島県立図書館所蔵)



【写真-10②】
 昭和の大改修
 米沢側から見た第 3 代 新沢橋
 鑄鉄製の優雅な高欄
 昭和 12 年頃
 (戦前高欄供出、無高欄)



【写真-12②】
 今に残る掘割
 「下山神の石門」
 平成 24 年 11 月

別添資料-2 (その2)

栗子峠の歴史140年

とうほく街道会議 万世大路・福島大会

～第1分科会「土木遺産としての万世大路を楽しむ」～

【万世大路の歴史と果たした役割・見所】

令和元年9月27日

万世大路研究会(大滝会)

鹿摩貞男

1

1

(目 次)

第1 現在の取り組みや課題等について

- 1-1. 3代に亘る事業の紹介(改修経緯と整備効果を概観)
(1) 明治の新道開設 (初代万世大路)
(2) 戦前・昭和の大改修(第2代万世大路)
(3) 戦後・栗子国道改築(第3代万世大路、現国道13号)
- 1-2. 明治天皇と万世大路との関わり及び万世大路の典拠について
(1) 明治天皇の東北巡幸と栗子新道開通式
(2) 万世大路の典拠
- 1-3. 万世大路研究会・大滝会の活動報告。
(1) 万世大路研究会について
(2) 大滝会について

2

2

第2 万世大路の見所と今後の楽しみ方

2-1. 主な見所の紹介

- (1) 栗子隧道米沢側の新旧坑口の並列
- (2) 萬世大路記念碑公園
- (3) 明治残存旧道「七曲坂」と「昭和の大改修」
- (4) ニツ小屋隧道と新沢橋
- (5) 大滝集落(明治天皇御小休所・大滝記念碑)
- (6) 明治の残存掘割(絵師菅原白龍画 福島側唯一残存箇所「石門」)

2-2. 今後の楽しみ方

3

3

第1. 現在の取り組みや課題等について

4

4

1-1. 3代に亘る事業の紹介(改修経緯と整備効果を概観)

(1) 明治の新道開設(初代万世大路)

開通区間: 現福島市上町道路元標～米沢市相生町相生橋左岸 L=48.3km)

開通式: 明治14年(1881)10月3日 (以降55年間使用)
 開通時には両県分併せて粟子新道と称す。
 翌年明治15年2月万世大路と命名(下賜)される。
 (工事中事業名: 福島県側中野新道、山形県側刈安新道)

工事期間: 明治9年(1876年)11月～明治14年(1881年)9月(4年11ヶ月)
 (内務省許可: 明治10年5月 山形県: 明治9年11月着工、
 福島県: 明治10年7月着工)

5

5

〈整備効果等・板谷街道との比較〉

- ・荷牛馬車(荷車)通行可能なる ← 旧板谷街道: 人・牛・馬のみ。
 (荷車・荷牛馬車 通行不可)
- ・「わらじ」の消耗度
 板谷街道: 小荷駄馬 わらじ(芒鞋(ぼうあい))5足必要。
 万世大路→1足で間に合い、その上破れない。次にも使える。
- ・所要時間(福島～米沢)
 万世大路: 往復3日←旧板谷街道: 片道2泊(前田慶次道中日記)
- ・物流拡大し盛況、開通後の交通量・物流
 通行人平均約100人/日、荷車類40台/日
 川越石付近、毎日荷牛馬車30～40台通過。
 福島市置賜町内の万世大路(旧スズラン通り、現バセオ470)
 一日中荷車等で賑わう。『町史わが町おきたま』
 山形県内では物流が盛んになる。
 主な移出品として米、からむし、織物、生糸、酒等。
 移入品としては塩、日用品、果物等が多数を占める。
- ・明治32年(1899年)5月15日 奥羽南線(現奥羽本線)福島～米沢間開通
 (25哩23 L=40.6km)。以後万世大路衰退

6

6



【旧米沢街道石畳道、幅約90cm(3尺)】



【旧新澤橋に至る100m地点】

7

7

(2) 昭和の大改修 (第2代万世大路)

内務省直轄改修区間: 福島市飯坂町中野・新沢橋付近
 ～米沢市万世町梓山・滝岩上橋(旧名滝ノ岩橋)
 L=14.4km (他工区は両県でそれぞれ改修)

開通: 昭和12年(1937年)5月10日 (以降30年間使用)

工事期間: 昭和8年(1933年)4月～昭和12年(1937年)3月 (4ヶ年)

〈整備効果等・初代万世大路との比較〉

- ・自動車交通可能となる(戦後は定期バスも運行)。
 ※12月～4月、5ヶ月間冬期交通不能。
- ・所要時間の短縮
 所要時間 福島～米沢(L=44.5km) 約2時間20分
 旧道(初代万世大路): 往復3日
 「昭和の大改修」竣功時報告: 鉄道より30分短縮。

8

8

【参考】

- ※昭和11年頃鉄道所要時間 福島～米沢(L=43km)約2時間10分
(『福島民報』S11.6.8記事)
明治32年5月鉄道開通時 福島～米沢 約2時間30分 (『山上郷土史』)
- ※「昭和の大改修」(後日の便宜上の名称、正式名称には5号国道(万世大路)改良工事)
- ※財源:時局匡救事業費(S7～S9不況対策＝失業対策)による(高橋是清大蔵大臣/高橋財政発動)。
「国道工事国直轄施行の制度」創設、実施。機械を使わず人力によること。(S6の内務省通達)
約1000名の作業員(20数軒の飯場)、食糧不足(ヘビ・カエル・ナメクジ等)、賃金支払者ビストル所持。
飲料水確保(ニツ小屋隧道工事飲料水不適)、板谷駅からの材料運搬線路の敷設



(3) 栗子国道改築 (第3代万世大路、現国道13号)

建設省直轄改築区間(山岳部):福島市飯坂町中野畑石(沖根山)～米沢市万世町刈安川越石・栗子橋付近(福島工事事務所担当分)

L=20.1km(福島県分 L=12.9km 山形県分 L=7.2km)
(昭和41年度供用延長:山形工事事務所分L=9.3km含むL=29.4km)

開通式(東西栗子トンネル竣工式):昭和41年5月29日(現在まで50年以上使用)

- ・昭和45年(1970年)4月8日 栗子国道全線(L=39.8km)供用
(S45.4.8信夫山BP下り暫定2車線完成L=5.7km)(S50.3.29、上り完4車完成)

〈整備効果等・旧国道(2代目万世大路)との比較〉

- ・**冬期交通の確保、自動車交通通年可能となる。(急勾配・急カーブ解消)**
(大雨等による事前通行規制は設定)
- ・**交通量 S35年度166台/日→開通時約3,000台/日(ピーク5,700台/日)**
※開通年S41年度 平均約2,200台/日(S47年度想定値に相当)

【参考】 H29交通量 約8,000台/日(福島河川国道事務所)
→E13開通後(H29.1.4)(H30現在2,000台前後)

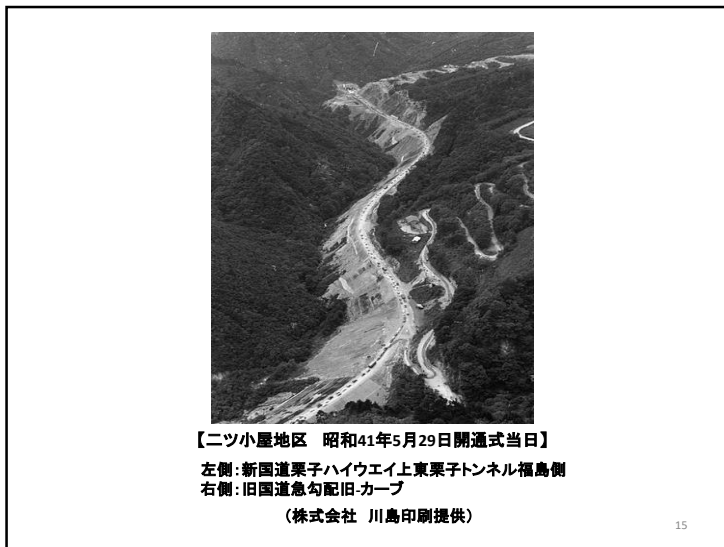
- ・**計画交通量 S55年度 3,500台/日 → 実績:S44年度3,500台/日達成**
- ・**所要時間大幅短縮 旧国道:福島～米沢(L=44.5km) 約2時間20分**
→**新国道:福島～米沢(L=44.2km) 約1時間01分(『道路時刻表』2007)**
(S41.4.1福島→赤浜国道出張所(米沢市)転勤職員、仙台山形回りで6時間かけて赴任)
- ・**費用便益(B/C) 計画時 0.759** ※現在は1.0以上でないため採択されない。
S54(約7400台/日)以降 2.0超(S48回収/1.0超)(「事務所報告書」)
- ・**換気問題惹起**
計画時:当初自然換気予定→西栗子トンネル交通量2,000台(S47頃想定)で機械換気(天井版を設置する半横流式)が必要になるもの想定されていた。
開通時:実際には開通41年度に想定2,000台/日をオーバーし、開通後直ちに換気設備工事に着手。
東西栗子トンネルは昭和42年度から機械換気開始。
(現在:H25.12、天井版撤去、H26年度以降ジェットファン方式に変更)



13



14



15

1-2. 明治天皇と万世大路との関わり及び万世大路の典拠について

(1) 明治天皇の東北巡幸と栗子新道開通式

- 東北巡幸中の明治14年(1881年)10月3日、栗子隧道米沢坑口に明治天皇をお迎えし栗子新道(のち万世大路)の開通式(栗子隧道通り初め)。その後一般者の通行開始・開道式。
- 今回の東北北海道巡幸は6大巡幸中5回目、7月30日～10月11日(最長74日間)。往路:奥州街道(現在の4号国道筋)で宇都宮・福島・青森等を経て北海道へ。復路:青森から日本海側の秋田・山形・米沢と現在の国道13号筋を南下し、10月3日、新設された栗子新道をお通りされて再び福島へ。
- 供奉員(お供)、二品(にほん) (親王の位階)北白川能久(きたしらかわみよよし) 親王、左大臣有栖川宮熾仁(ありすがわのみやたるひと) 親王、参議大隈重信(大蔵卿)以下約350人。

16

16

・栗子隧道からニツ小屋隧道へ、福島側坑口には福島県土木課の出張所があり御少憩された(ニツ小屋御小休所)。
 このあと大滝(大滝御小休所・中屋旅館渡辺要七方)、円部(えんぶ)(円部御小休所・渡辺勇吉方)、大生笹村(おおぞらむら)(大笹生村御小休所・菅野六郎兵衛方)で御小憩され福島に向われた(行在所(福島医学校))。
 ニツ小屋・大滝・円部の御小休所の跡に御駐轡(ごちゅうれん)記念碑「鳳駕駐蹕之蹟」(*)が建立。

・帰京後の翌年明治15年2月、栗子新道に万世大路の名称を賜わる(後)。

*** 鳳駕駐蹕之蹟(ほうがちゅうひつせき)**
 鳳駕=天子の乗り物。駐蹕=天子が行幸の際、車を止めること。蹟=物事のあったあとかた。事蹟、史蹟。(『大漢語林』)。蹟はアトとも読むが本稿では音読みのセキとしておく。
 すなわち明治天皇が乗り物を止めてお休みになった所(史蹟)という意味である。

17

17



【御巡幸御行列之圖式】

『明治天皇御巡幸録』より

18

18



【大滝御小休所】(当時のまま)
 明治天皇御小憩 明治14年10月3日



【鳳駕駐蹕之蹟】(M41.9.12建立)

19

19

(2) 万世大路の典拠

万世大路は明治天皇から下賜された正式な道路名称。
 萬世大路(ばんせいたいろ)(万世大路と表記、除く引用文等)、栗子新道の正式名称として明治天皇から賜わる。
 (『明治天皇紀 第五』(宮内庁編 昭和46年3月))。

「尋(ついで、明治十五年二月八日、米澤より福島に至る新道を萬世大路(ばんせいたいろ)と稱(しょう)せしめたまふ」。

萬世大路のルビばんせいたいろは原文のまま、現在は「ばんせいたいろ」と一般的に呼称されている。従って、「万世大路」は、「ばんせいたいろ」と読み、「ばんせいおおじ」ではない。また、万世大路は、正式道路名称であって愛称ではない。

そして翌日**明治15年2月9日**、三島通庸山形県令(福島県令兼務)は宮内省に召集、栗子新道を万世大路と称すべき旨伝達された(県令病につき久留米清隆代理出席)(三島文書)。

20

20

「万世」大路の出典

「万世」の出典が中国の歴史書『尚書(しょうしょ)』(書経)であるということについては、栗子隧道(明治14年9月完)の完成を記念して、その米沢側坑口に建立された**記念碑「栗子隧道碑記」に明記(三島文書に原文)**。
記念碑は明治15年1月付けで刻字(建立)されており、万世大路の名称が下賜(伝達)されたのは同年2月。

※齋藤篤信(のち山形師範学校長)の提案
 明治11年1月22日、地元米沢の10大区長齋藤篤信が三島県令宛次の提案。

『書経』(尚書)にある「万世永頼」という文字を賜り、
 これから「万世」を探り「万世新道」と称すべき(三島文書)。

21

21

「栗子隧道碑記」の碑

- ・初代栗子隧道工事の完成に伴い栗子隧道米沢側坑口に山形県令三島通庸により建立された記念碑。
 碑文は漢文で1718文字(表裏)、明治15年(1882年)1月の日付。
 寸法は、高さ約4.0m、幅約1.4m、厚さ下端37上端14cmである(『歴史の道・万世大路保存会』)。
- ・碑文の内容は、山形県内諸情勢、栗子新道建設の調査、工事報告(栗子隧道貫通状況)、新道完成後の利用状況、事業担当者の顕彰、**明治天皇の巡幸、「万世大路」名称の下賜・由来(出典)、神社等。**
- ・顕彰者は、三島通庸県令自身、工事責任者:高木秀明土木課長(のち福島県伊達郡長)、会計係:城親良等、測量設計係:中村章重、庶務担当:村上楯朝南村山郡長、その他米沢十大区长齋藤篤信等。
- ・記念碑上部の篆額(てんがく)(題字「栗子隧道碑記」)は、有栖川宮熈仁親王(陸軍大将兼左大臣二品大勲位)による。
- ・この篆額(又は本文)により隧道の正式名称が「栗子隧道」であることが分かる(「栗子山隧道」ではない)。
- ・この碑文は、三島県令の業績記録係伊藤十郎平の『栗子山隧道工事始末記』等を基に、当時著名な漢学者であった重野安綱(しげのやすつぐ)(編修副長官従五位・のち東大教授)により起草。

22

22

『尚書』(書経)について

尚書は、儒教経典「四書五経」の一つ、中国の歴史書で古代聖賢の事蹟を記録した書物(古いものは前11世紀成立という)。下記引用箇所にある帝舜(しゆん)はBC2000年頃古代王朝の伝説の帝王、禹(う)は治水の神様(中国においてはもとより日本国内の各地に祀られている)、中国4000年の歴史といわれるがその最初の夏王朝初代皇帝である。以下『尚書』虞書の「大禹謨(だいいうぼ)」篇より。

ていはいく しかり ちたひらぎてんなり りふくさんじ まことにきまり ほんせいながくたよるは これなんちのこうなり
 「帝 日、兪。地 平 天 成(●)、六 府 三 事(●●) 允 治、萬 世 永 頼、時 乃 功。」
 (ルビ読下し文より、下線太字筆者)

これは、時の帝の舜が臣下(宰相)の禹(なんじ)に対して言った言葉とされ、この語句から「萬世(万世)」が採られたというわけである。訳文は次の通りである。
 「きよう。(今や洪水が治まって)地上も平静に自然(の運行)も順調であり、(その結果)六府・三事も誠に(よく)治まり、(これからのち)万世も永く頼る(ことができる)が、これは(まったく)なんじの功績である」(池田未利、全訳漢文大系11『尚書』)。

- 前年号「平成」の出典地の一つ。
- 六府・三事:生活安定に不可欠な物質(六府)とインフラ等の手段(三事)

【万世大路の意義】

上記出典の趣旨、永く(万世)頼ることができるということに鑑み次のように理解したい。
 山形県と福島県とが協力共同して建設した栗子新道は、人々の生活安定向上と地域の発展の礎として、
「萬世代(万世)にも亙って永く頼れる道(大頼)になれ」との願いを込めたものと考えたい(私見)。

23

23



【「栗子隧道碑記」の碑】
 明治15年1月建立
 (建設省栗子園道維持出張所構内所在時)



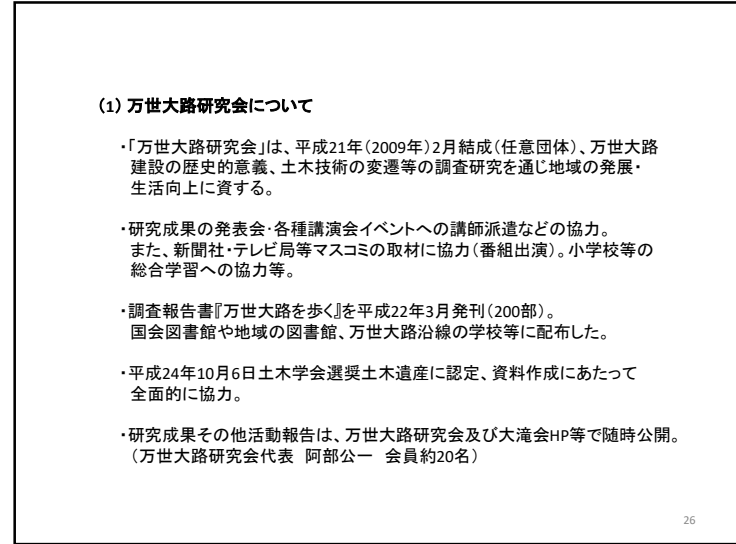
【「萬世大路」は『尚書』の「万世永頼惟汝功(時乃功)」の語なり】

24

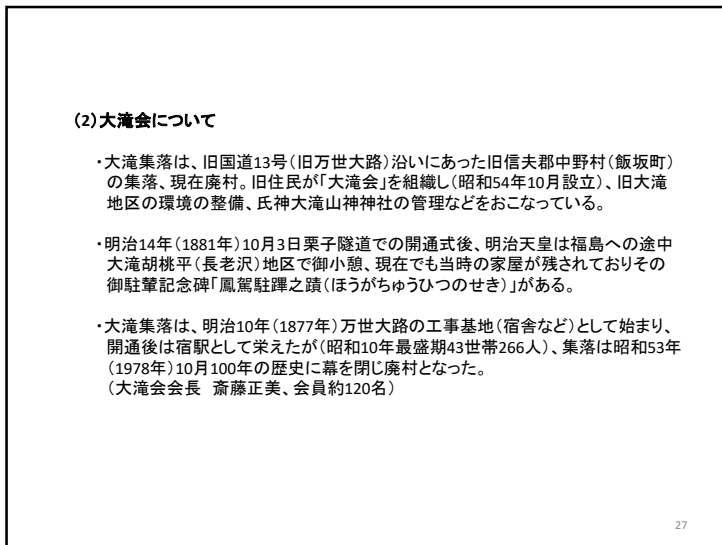
24



25



26



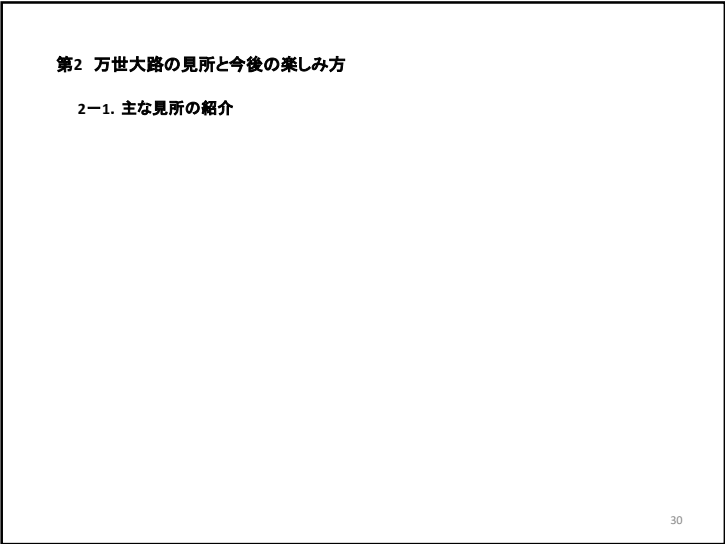
27



28



29



30



31



32

(3)明治残存旧道「七曲坂」と「昭和の大改修」



【明治期初代万世大路七曲坂と昭和の大改修バイパス】

写真提供: 榎ブライドトウ



【間知石積擁壁】

「昭和の大改修」バイパス中間部

33

33

(4)ニツ小屋隧道と新沢橋

〈ニツ小屋隧道〉



【第2代ニツ小屋隧道・福島側坑口 美麗なる佇まい】

第2代 延長L=384m・車道幅員W=6.0(全幅6.5m)
高さ全高H=5.1m(建築限界4.5m)
昭和9年(1934年)12月完成
初代 延長L=194.5m(353.6m)幅員W=3間(5.45m)
高さH=2層(3.6m)
明治14年(1881年)9月



【福島側坑口全景】
(御駐軍記念碑・鳳凰駐陣之旗・山神様)



【巨大水柱群】
(福島側から100m付近)

34

34

〈新沢橋〉



【「昭和の大改修」、第3代新沢橋】

(鋼鉄製の歴史的な高欄 昭和12年頃)
橋元 橋長 42.0m 幅員 6.0m
構造 鉄筋コンクリートアーチ橋
工事期間 昭和10年4月～昭和11年12月



【高欄喪失時代】

戦時中供出(クログカ木動員) 昭和31年夏



【最近の新沢橋】

昭和30年代後半 ガードレール高欄設置

35

35

(5)大滝集落(明治天皇御小休所・大滝記念碑)



【大滝御小休所】(中屋旅館、渡辺要七宅)

明治天皇御巡幸明治14年10月3日御小憩
左石碑御駐軍記念「鳳凰駐陣之旗」(明治41年9月12日建立)
右石碑昭和10年11月史蹟指定記念(昭和18年11月建立)



【大滝御小休所】昭和11年頃
(『明治天皇御巡幸録』)



【大滝記念碑】

(大滝集落100年の歴史を新す。
昭和54年(1979年)10月14日建立。分枝跡)

36

36

(6) 明治の残存掘割 (絵師菅原白龍画 福島側唯一残存箇所「石門」)

〈下山神石門〉



【下山神石門】

菓子隧道十二景「栗嶽奇観」№10 菅原白龍画
(明治14年7月) 福島県立図書館所蔵



【下山神石門の現況】(明治の掘割)

米沢側から福島側を望む

37

37

〈廻望橋 在福島県側 石門東面也〉



【廻望橋 在福島県側 石門東面也】

菓子隧道十二景「栗嶽奇観」№11 菅原白龍画
(明治14年7月) 福島県立図書館所蔵



【石門東面の現況】(明治の掘割)

福島側から米沢側を望む

38

38

〈大桁洞門〉

【大桁隧道跡・掘割】(埋立前)



※開通後早い時期に隧道崩落掘割となる
(平成16年4月) dark-RX様提供

【大桁隧道跡・掘割跡】



※E13中野トンネル工事(H19.3~H22.2)
キートン埋立後
(平成23年10月)



【大桁洞門 在福島県 洞穴深 百〇八尺】

菓子隧道十二景「栗嶽奇観」№7 菅原白龍画
(明治14年7月) 福島県立図書館所蔵

39

39

〈初代高平隧道〉



【高平隧道 在福島県 洞穴深 四百五六尺】

菓子隧道十二景「栗嶽奇観」№9 菅原白龍画
(明治14年7月) 福島県立図書館所蔵



【初代高平隧道福島側】(明治41年9月)
国立国会図書館ウェブサイトより(一部加工)



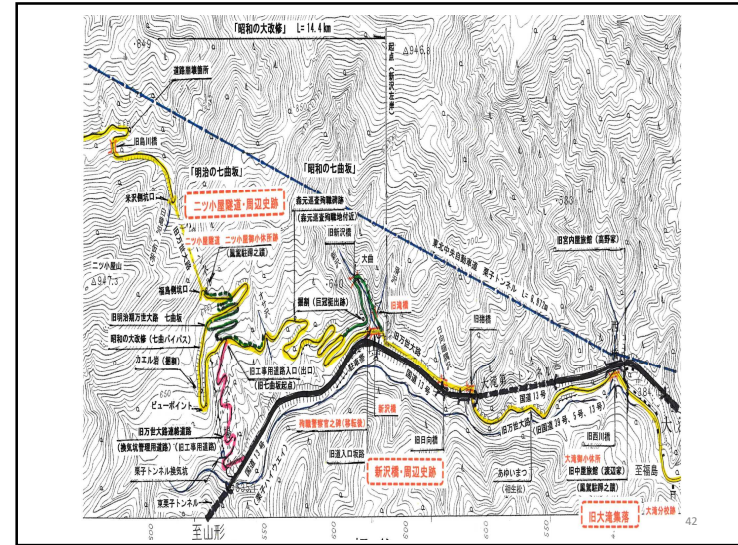
【2代高平隧道福島側】(昭和15年改修完成)
※採石採取原石山となり喪失

40

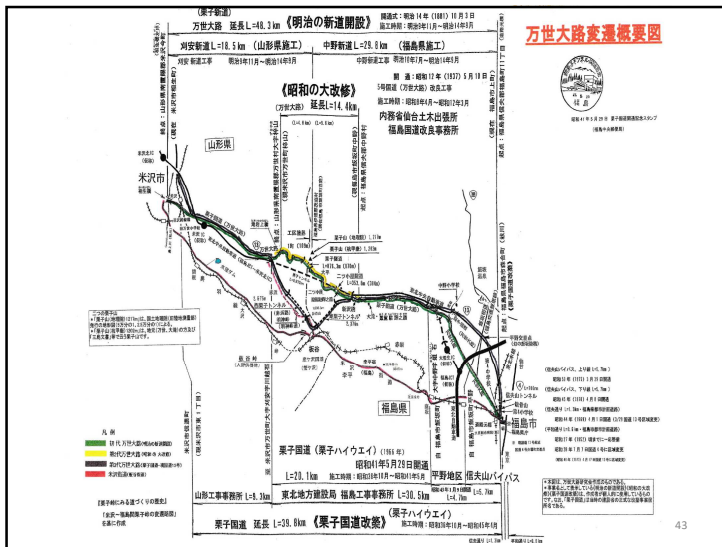
40



41



42



43



44