

別添資料—3

とうほく街道会議第 15 回交流会 万世大路・福島大会

## 街道探訪会 第 1 コース『万世大路を歩く』案内



【ニツ小屋隧道・福島側坑口】

令和元年 9 月

万世大路研究会（大滝会）

鹿摩貞男

# とうほく街道会議第 15 回交流会 万世大路・福島大会

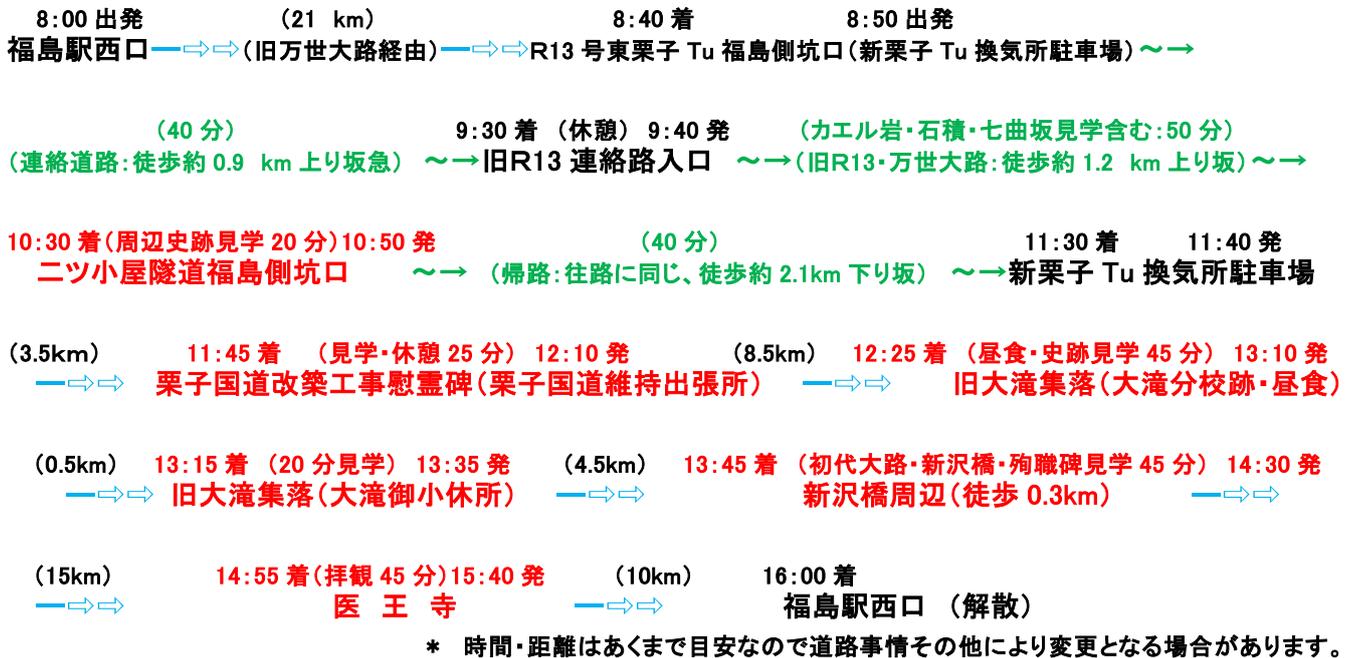
## 街道探訪会 第 1 コース『万世大路を歩く』案内

### 探訪会第 1 コース『万世大路を歩く』実施概要

#### (1) コース案内

\* 集合 8:00 福島駅西口 バス停車場

表示凡例:  マイクロバス移動  徒歩移動 



#### (2) ガイド

万世大路研究会 代表 阿部公一  
" 代表代行 鹿摩貞男

#### (3) 昼食

- ・弁当 お茶付き 福島市有名レストラン岩代屋敷大王手製
- ・会場 大滝集落 旧分校跡広場 (お好きなところで)

# 見学箇所の概要と見所

## 1. 万世大路関連

### 1-1 ニツ小屋隧道福島側坑口・周辺史跡

#### (1) ニツ小屋隧道(第2代と初代)

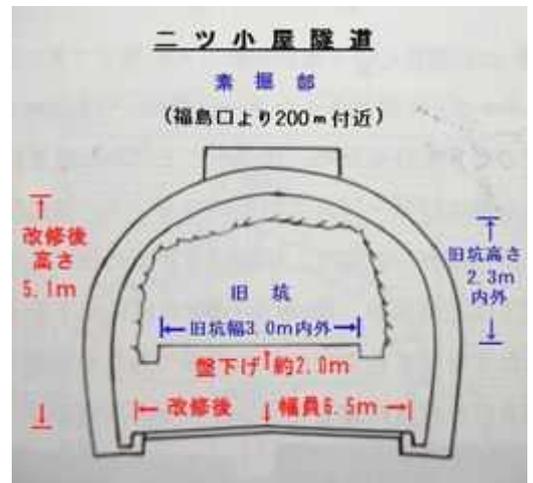
旧国道13号(5号)の<sup>ふたつこやせいでう</sup>ニツ小屋隧道は延長384m・幅員6.5mで、昭和9年(1934年)12月に完成(工事期間1年7ヶ月)したもので、昭和12年(1937年)5月に供用開始、昭和41年(1966年)5月(現国道13号開通)まで約30年間(初代からは85年間)にわたり使用された。この2代目のニツ小屋隧道は、明治期に建設された荷牛馬車交通対応の初代ニツ小屋隧道を自動車通行が可能となるよう改修(拡幅)したものである(写真-1①②③)。初代のトンネル(明治14年9月完成)は素掘(掘りっぱなし)であったが2代目はコンクリートで<sup>もまたて</sup>巻立られた(壁や天井をコンクリートにすること)。工事は地質が悪く湧水も多く、土留めのやり直しを繰り返すなど難航した(工事費約122,700円)。

初代隧道の工事も同じく難航、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。ニツ小屋隧道だけは、なぜか特別に意匠を凝らした坑門となっている。その理由はわからない。坑門面壁は<sup>きりいしづみ</sup>切石積になっていて、門柱を設けて美観を添えかつ<sup>がくいし</sup>額石(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-1①】ニツ小屋隧道(福島側坑口)、美麗なる坑門。



【写真-1②】旧隧道の断面を拡幅

#### 【最近の話題】トンネル内に巨大氷柱が出現



【写真-2】巨大氷柱群

一部の好事家の間では、以前から知られていたニツ小屋隧道の巨大氷柱(直径2~3m、高さ約5m)が、ここ数年新聞テレビ等で取り上げられ話題になり多くの人達が見学に訪れている。



【写真-1③】初代ニツ小屋隧道米沢側  
菅原白龍画(明治14年7月) 福島県立図書館所蔵

## (2)ニツ小屋隧道福島側坑口周辺の史跡

### ○御駐輦記念碑・鳳駕駐蹕之蹟 ～ 明治天皇の栗子新道巡幸

鳳駕駐蹕之蹟(\*)とは、明治天皇が御小憩されたことを(御駐輦)記念する石碑のこと。旧万世大路には、明治14年の御巡幸(帰路)の際に御小憩された旧信夫郡中野村管内の3箇所にほぼ同様の石碑が建立されている。ニツ小屋隧道の福島側坑口にそのうちの1基がある(写真-3①②)。大笹生村の御小憩所には設けられていない。



〔写真-3①〕ニツ小屋隧道福島側坑口付近。中央石碑(移設後)、右上は山神様



〔写真-3②〕ニツ小屋「鳳駕駐蹕之蹟」側面には和歌。(明治41年9月12日建立、推定)

#### \* 鳳駕駐蹕之蹟

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。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。

石碑正面には「鳳駕駐蹕之蹟」、右側に「明治14年10月3日 御通輦」(ニツ小屋では左側に刻字、右側には中野村中野吉平の和歌が刻字)、左側に「明治41年9月12日建設」(ニツ小屋のものにはこの刻字なく前記和歌を刻字、建立時期は他の石碑と同じと考えられている)と刻字されている。石碑の大きさは各箇所とも、高さ約110cm程度・幅約29cm・奥行き約28cmで、頭部は四角錐(高さ約6cm)となっている。

万世大路は、明治14年(1881年)10月3日に明治天皇をお迎えして栗子隧道米沢側で開通式がおこなわれ、山形県令(知事)三島通庸が前導し天皇も徒歩で隧道に入られた。栗子隧道福島側坑口では当時の福島県令山吉盛典が奉迎して福島へ向かわれた。途中、ニツ小屋隧道福島側坑口(ニツ小屋御小憩所・福島県土木課出張所)、大滝(大滝御小憩所・中屋旅館渡辺要七方)、円部(円部御小憩所・渡辺勇吉方)、大笹生村(大笹生村御小憩所・菅野六郎兵衛方)で御小憩されている。

明治天皇が御小憩された福島県土木課出張所は、初代隧道の前にあり従って記念碑も当初は隧道前に建立されていたが、前記の通り隧道が改修され2mほど盤下げされることに伴い北側の現在位置に移設されたものである。

#### ○山神碑

山の神様が鳳駕駐蹕之蹟記念碑の上の一段高くなったところに祀られている(写真-3③)(写真-3①参照)。お祀りした人物(団体)とか建立の目的などは詳らかでないけれども、万世大路開通の年、明治14年12月の刻字があり万世大路と何らかの関連があるものと考えられる。万世大路の守護神として道路と通行者の安全を祈ってお祀りしたものであろう。



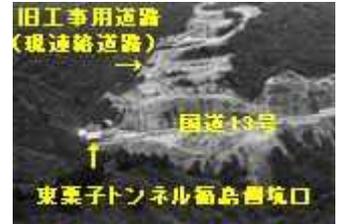
〔写真-3③〕山神様  
(裏面明治十四歳十二月の刻字)

### 【参考 福島側坑口前にあった旧施設】

- ・坑口には、工事監督に当たった福島県土木課出張所（開通時明治天皇が御小憩）と作業員の宿舎（飯場）が設けられていた。工事完成後は、民間に払い下げられ旅館業が営まれていたという。
- ・福島警察署飯坂分署二ツ小屋巡査駐在所がおかれていた。明治21年1月5日、飯坂分署において任務を終え駐在所へ戻ろうとした森元源吾巡査が猛吹雪に遭遇し殉職するという事件があった（後述）。

### (3)旧国道 13 号(旧万世大路)の途中の見所など

新栗子トンネル換気所駐車場からは、連絡道路を上って旧国道に出る。この連絡道路は、現国道 13 号東栗子トンネル（延長 2376m、昭和 41 年 3 月完成）の建設工事の為に設置された工事用道路の一部である。旧国道は、基本的に明治期初代万世大路を基に「昭和の大改修」(\*)により改築された道路である。連絡道路出口（入口）から、二ツ小屋隧道までの今回の徒歩コース区間は旧国道になるが、現地発生材（トンネルや道路掘削工事で発生した岩石）を利用した見事な間知石積、掘割跡（カエル岩）等を見ることができる。また山中に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できる。また、この連絡道路沿いにはかつて飯坂スキー場（昭和 42 年頃 2～3 年間営業）があり現在リフト跡などが見られる。



【写真-4①】 旧工事用道路  
(現在の連絡道路)

株式会社川島印刷提供

#### \* 昭和の大改修

明治時代に開通した初代万世大路をそれまでの荷牛馬車通行から自動車も通行できるようにした改修事業をいう。本事業は、当時の内務省仙台土木出張所福島国道改良事務所（現国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所）において直営工事として施行された。工事期間は昭和 8 年（1933 年）4 月から同 12 年 3 月までの 4 箇年、総事業費 678 千円。失業対策事業でもあったので、工事最盛期には山中に 1,000 人もの作業員が暮らしていて、予算も少なかったことから食糧事情も厳しく、山菜は勿論のことへび・トカゲ・カエルなどまで食べたといひ、ナメクジの天ぷらは不味かったそうである。不審者もおり賃金支払責任者は懐中にピストルをしのばせていたという。

その「昭和の大改修」という名称は当時の正式名称でもなければ、また通称としても用いられたという事実はなく、最近になって関係者が便宜上使用しているものである。当時の名称は、「5 号国道改良工事（万世大路改築工事）」である。

### ○明治の残存旧道「七曲坂」

徒歩コースの旧道からは、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（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）。



【写真-4②】 初代万世大路七曲坂と昭和の大改修バイパス。「写真提供: ㈱ブライド・トゥ」

昭和の大改修では定められた道路構造令に基づき、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）している。

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。(写真-4②)

上掲写真でも分かるように、明治期万世大路の七曲坂はカーブが鋭角で人や荷牛馬車対応であるのに対して、昭和の大改修では比較的ゆるやかなカーブ（ヘアピンカーブ）となっており自動車対応の道路となっていることが確認できるであろう。

## ○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(\*)を用いた見事な間知石積擁壁が施されている。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。(写真-4③④)



【写真-4③】 現存 間知石積擁壁



【写真-4④】 間知石積施工中、(上掲写真-4③付近) 昭和8年頃

### \* 間知石

四角錐体の石であって、錐体の底面が石積の表面となる。日本独特の用材で加工して作る。面の短辺長が20~30 cmぐらい、胴長(控え)寸法が35~65 cmとなっており、控えが四方落としとなっている。間知石という用語は、もともと1間(1.8 m)の間に6個の石を使用したことからきている。(『石垣と石積壁』)

## 1-2 栗子国道改築工事慰霊碑(国土交通省栗子国道維持出張所)

昭和36年(1961年)10月から昭和41年5月までの約5年間にわたる栗子国道改築事業(第3代万世大路)では工事事故死亡者19名(重軽傷者115名)が出ている。

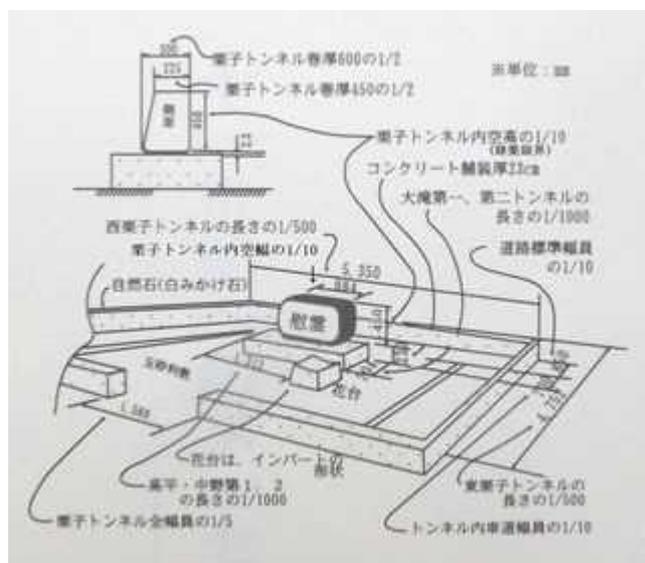
栗子国道改築工事の竣工式(昭和41年5月29日)に先立ち、前日5月28日には遺族など関係者が出席し慰霊祭が実施されている。慰霊碑は、栗子国道改築事業に従事された殉職者を慰霊するというので、栗子国道関連のトンネル道路等の寸法や意匠を象徴化し採用している。

(写真-5①②)。



←

【写真-5①】 慰霊碑(左側「栗子隧道碑記」記念碑:現在は「道の駅米沢」に移設)、礎石のみ残る(下記参考「栗子隧道碑記」記念碑について参照)。



### 【初代・2代目万世大路の工事事故】

- ① 明治の新道開設(初代万世大路・工事期間約5年間)
  - ・ 中野新道(福島県側) 死亡者4名 重軽傷者63名
  - ・ 刈安新道(山形県側) 不詳 **栗子隧道工事 死亡災害0件**
- ② 昭和の大改修(2代目万世大路・工事期間約4年間)
  - 死亡者4名 重軽傷者189名

## 《万世大路の建設に殉じられた方々のご冥福をお祈りいたします》

【写真-5②】 慰霊碑寸法の意義

『栗子峠にみる道づくりの歴史』より(一部加筆)

### 【参考 「栗子隧道碑記」記念碑について】



【写真-5③】 初代栗子隧道米沢側抗口 左側に栗子隧道碑記記念碑(昭和9年頃)

「栗子隧道碑記」の記念碑の見学は、今回の探訪会コースには含まれていないけれども、万世大路を知る上では欠かせない史跡なのでここで紹介しておく。かつて上記慰霊碑のとなりには栗子隧道から移設されていた。明治期初代栗子隧道工事の完成に伴い栗子隧道米沢側抗口に山形県令三島通庸により建立された記念碑で、碑文は漢文で1718文字(表裏)、明治15年(1882年)1月の日付になっている。石碑の寸法は、高さ約4.0m、幅約1.4m、厚さ下端37上端14cmである(写真-5③)。

碑文の内容は、山形県内諸情勢（地理・風土・民情等）や県内道路建設状況一般・栗子新道建設の必要性・ルート調査・工事報告（栗子隧道貫通状況）・栗子新道完成後の利用状況・事業担当者の顕彰等があり、明治天皇の巡幸・「万世大路」名称の下賜・由来（出典）・「栗子新道母智丘神社」（仮称）の建立についても記述されている。また顕彰者は、三島通庸県令自身、事業実施上の総務や工事、測量などの各担当責任者となっている。工事責任者：高木秀明土木課長（のち福島県伊達郡長）等、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（後福島県大書記官）、その他米沢十大区長齋藤篤信（「万世大路」命名の提案者ともいわれている）等である。



【写真-5④】

栖川宮熾仁親王銅像

記念碑上部の篆額（題字「栗子隧道碑記」）は、有栖川宮熾仁親王（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。熾仁親王は、徳川 14 代将軍家茂に嫁した（文久 2 年（1862 年）和宮降嫁）孝明天皇の妹宮和宮の元許嫁としても知られる。また明治天皇の第 5 回東北御巡幸（栗子開通式）時の供奉員（外に二品北白川宮能久親王、参議大隈重信など）でもあった。

この碑文は、三島県令の業績記録係であった山形県職員（後福島県職員）の伊藤十郎平の著した『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繹（編修副长官従五位・のち東大教授）により起草されたものである。

（当該記念碑は、昭和 44 年 9 月頃国土交通省福島河川国道事務所栗子国道維持出張所構内に移設されたと伝えられている。その後、平成 30 年 3 月「道の駅米沢」に移設され、現在は礎石のみが残っている。

### 1-3 旧大滝集落(大滝御小休所・大滝分校跡(大滝記念碑/大滝山神社))

#### ○大滝御小休所

明治 14 年（1881 年）10 月 3 日に開通式を終えられ栗子隧道を御出発された明治天皇は、二ツ小屋御小休所に次いで大滝・通称胡桃平（字名長老沢）に入られ、中屋旅館（渡辺要七方）で御小憩された。当時、大滝には中屋の他宮内屋（高野幸吉方）・西村屋（半田太五右衛門方）と併せて 3 軒の旅館があり、万世大路建設のための基地（作業員の宿泊施設など）となっていて、これが大滝集落の始まりといわれている。宮内屋（高野家）と中屋（渡辺家）は、大滝廃郷まで存続したが西村屋は早い時期に大滝を引き払っている。（写真-6①、後掲 写真-7①参照）



【写真-6①】 旧万世大路、現在の大滝・胡桃平地区(字長老沢)。



大滝集落発祥の地。手前左側更地が旧宮内屋旅館跡（高野家旧宅跡）、左側建物群が大滝御小休所旧中屋旅館（渡辺家旧宅）。西村屋は不詳。

福島側を望む。

旧中屋旅館前には、御駐駕記念碑「鳳駕駐蹕之蹟」及び「文部省史跡指定記念碑」(写真に見えている石碑)がある。

万世大路の中で明治天皇が御小憩された建物が残っているのは中屋（渡辺家）が唯一で貴重な文化財である。維持管理は所有者がおこなっているが高齢化に伴い年々困難になってきている。（写真-6②③）



【写真-6②】 大滝御小休所 昭和 10 年頃  
『明治天皇御巡幸録』転載(蔵書)



【写真-6③】 現在の大滝御小休所  
左側「鳳駕駐蹕之蹟」M41.9.12 建立)



【写真-6④】 大滝御駐駕記念碑  
「鳳駕駐蹕之蹟」正面

右側文部省令第 400 号史跡指定(S10.11)の記念碑(S18.11 建立)。

## ○大滝分校跡(大滝記念碑/大滝山神神社)

### 大滝記念碑

大滝記念碑は、大滝集落の廃村に伴い集落の歴史を後世に伝えるべく建立された記念碑である。

大滝集落とは、福島市中心地から国道13号(万世大路)を米沢方面に20kmほど入ったところにあった旧信夫郡中野村(現福島市飯坂町中野)の一集落のことである。大滝集落は、<sup>あざよしきわ</sup>字葭沢・<sup>あざおたき</sup>字大滝・<sup>あざちやうろうざわ</sup>字長老沢(通称胡桃平)の三つの小字からなり、集落の総称が大滝である。

大滝集落は、明治10年(1877年)7月頃万世大路建設基地(宿舎等)として発足し、明治14年(1881年)10月開通後は宿駅として発展、明治32年5月奥羽線が開通し通行人が激減し衰退したが林産業で定着し、戦後は良質な木炭の生産地として知られるようになった。(写真-7①)



←

〔写真-7 ①〕 明治14年9月頃の大平～大滝の絵図。

大滝集落の始まり胡桃平「村」(大滝・長老沢地区)に三軒の家屋(旅館)が描かれている。宮内屋(高野家)、中屋(渡辺家)、西村屋(半田家)。栗子新道画圖部分図に加筆(浜崎木麟画)福島市史料展示室所蔵。

しかし、時代と共に離村者が相次ぎ昭和53年(1978年)10月、惜しまれつつも100年余の歴史にピリオドを打った。昭和10年(1935年)その最盛期には、43世帯266名が住んでいたけれども、廃村時の昭和53年10月には4世帯21となっていた。(写真-7②③)



←

〔写真-7 ②〕

冬の大滝集落・大滝地区(旧国道13号・旧万世大路)米沢側を望む。昭和30年代後半。多数の人家(現在ほぼ更地〔写真-7 ④〕)。左奥の建物、移転後の大滝分校校舎、手前大滝橋。(大滝会提供)



〔写真-7 ③〕 昔むす土台最近の大滝記念碑

その廃村時昭和54年10月14日に、旧大滝の住民が100年の歴史を刻んだ大滝記念碑を大滝分校跡(教員宿舎跡)に<sup>こんりゅう</sup>建立された。万世大路と共に歩んだ大滝集落の歴史が簡潔に刻されている。(写真-7 ③)



〔写真-7 ④〕

現在の大滝集落跡大滝地区、手前大滝橋。  
〔写真-7 ②〕とほぼ同一箇所から望む。



〔写真-7⑤〕 大滝山神神社(再建前)

## 大滝分校跡・大滝山神社

福島市立中野小学校大滝分校は、明治 23 年（1890 年）2 月開設、以降改廃を経て昭和 42 年（1967 年）3 月まで存続した。

大滝山神神社（おおたきさんじんじんじや大山祇神社、おおやまづみじんじや山神様）は、明治 43 年頃にこの地にこんりゆう建立されたようで、大滝に起きた鉱山ブームによる鉱山成金光石三平によって造営寄進されたものと伝えられる。

神社の祭礼日（旧 8 月 17 日）や元朝参りで賑わい、永く大滝の氏神とされた。現在でも旧大滝住民によりお守りされている（平成 18 年（2006 年）10 月 8 日に社殿を再建遷宮）。（写真-7⑤）

### 1-4 新沢橋周辺

#### ○第 3 代新沢橋(昭和の大改修)

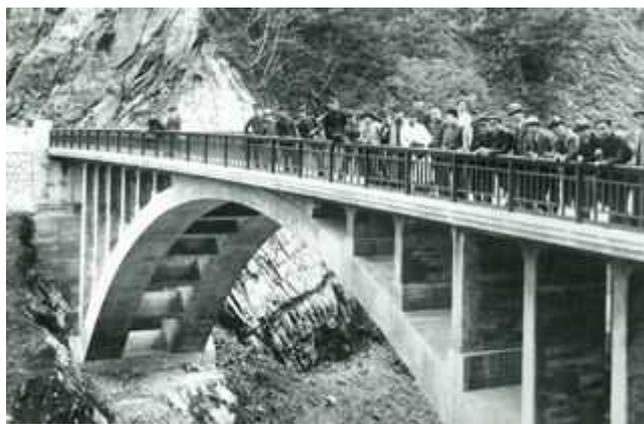
新沢橋しんざわばしの周辺は、明治期初代と昭和期2代目の万世大路を、道路本体及び橋梁きょうりょうについて同一箇所  
で対比しながら見学できるという希有な場所である。万世大路土木遺産のポイントとなる箇所であ  
ろう。まず橋梁についてみていく。

現国道 13 号二ツ小屋駐車帯から右側へ取付坂路を数十む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（後述）、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（写真-8①）。

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



【写真-8①】第 3 代 新沢橋。鑄鉄製の優雅な高欄。  
昭和 12 年頃。（万世大路研究会提供）



#### 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こうらん（欄干）が取付けられていた（【写真-8①】参照）。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 16 年（1941）8 月「金属回収令」公布）。



【写真-8②】高欄喪失(供出後)。  
昭和 30 年代前半。（大滝会提供）



【写真-8③】第 3 代新沢橋の現況。

戦時下の非常時また交通量が少ない時代とはいえ、高さ 20m 近い橋の上を、いくら何でも高欄な  
しで走らせるというのは今では考えられない乱暴な話しである。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しではある。（写真-8②③）

### 【参考 初代新沢橋と第2代新沢橋】

上記で紹介した第3代新沢橋の200m上流に、初代の新沢橋（木橋土橋\*1・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つたため沢の奥となったものである（写真-8④）。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\*2・橋脚\*3）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-8⑤）。

\*1 土橋（どばし）：橋面（路面）が、丸太を並べた上に土を敷きならしたもの。

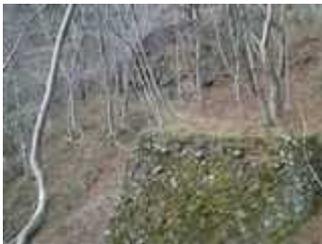
\*2 橋台（きょうだい）：橋桁を両端部で支える土台のこと。\*3 橋脚（きょうきゃく）：橋桁を中間で支える土台のこと。



【写真-8④】「初代新沢橋」明治14年7月菅原白龍画  
写真-8⑤とほぼ同一方向から望む。福島県立図書館所蔵



【写真-8⑤】「第2代新沢橋」遺構（橋台・橋脚）。  
新沢橋左岸（福島側）から右岸（米沢側）を下流側より望む。



また、2代目新沢橋と3代目新沢橋の中間付近には、滝橋（木橋土橋・橋長9m）の遺構があり割石積の橋梁の土台（橋台：明治期のもものと推定）が残っている。

（写真-8⑥）

←

【写真-8⑥】滝橋遺構（米沢側橋台）。米沢側を望む。上は、新沢左岸の明治期初代万世大路、この奥約150mのところには第2代新沢橋の遺構がある（写真-8⑤参照）。

明治期の技術力では、右上の巨大岩塊を上まで掘削して道幅を確保することができず、新沢側に張り出して石積擁壁を設置して道幅を確保した（写真-9①参照）。

### ○新沢橋周辺の新・旧万世大路について

前記で若干紹介しているように、明治初期の技術力では深い谷間に荷牛馬車の通行可能な長い橋梁を架設することは出来ず、沢の奥まで道路をUの字に迂回させて規模の小さな橋梁を架設した（初代新沢橋）。それは、昭和の大改修第3代新沢橋を基準に考えると、その上流200mの位置になる。左岸側の200m分は平坦であるが、大岩盤箇所となっていて道幅を確保するために大規模な掘削が必要であった。しかし当時の技術力では不可能であったため法尻の最小限の掘削に止め、道幅確保のために沢の中に石積擁壁（石の壁）を張出して設置した（上流側延長数十分）（写真-9①）。今回の見学会では、都合により当該箇所までは行かないけれども、先に紹介した滝橋のところでその一端をうかがうことができるであろう（写真-8⑥参照）。



【写真-9①】明治万世大路。左側沢の中  
中の石積と右側法先の小規模掘削。

\*左岸側：河川（沢）は源流を背にして左右という。因みに道路は起点（東京）を背にして左右という。

### ○殉職警察官之碑

第3代新沢橋米沢側に殉職警察官之碑がある。これは、当時福島警察署飯坂分署二ツ小屋巡查駐在所（二ツ小屋隧道福島側坑口）に勤務していた森元源吾巡查が明治21年（1888年）1月5日、万世大路の信夫郡中野村字石小屋地内（万世大路連絡道路入口（出口）付近から約0.5km福島側に行ったところ）で遭難殉職したことを慰霊するために建立されたものである。森元巡查は、前日の1月4日傷害事件の被疑者を飯坂分署に移送しその帰りで道あった。当日は大変な猛吹雪で積雪も2mを超していたという。行き帰り必ず立ち寄る大滝集落の宮内屋旅館（高野幸吉宅）で、夕方立寄った際に引

留められたが任務遂行を優先し帰所しようとしたために遭難したようである。



←

【写真-9③】 殉職警察官之碑  
 (森元源吾巡査殉職碑)  
 昭和 61 年(1986 年)12 月  
 移転(100 回忌)。  
 森元巡査は、旧阿部白河  
 藩・森元道場小野派一刀流達人  
 剣術指南・森元一刀太の長  
 男。西南戦争末期の明治 10  
 年 7 月に警視局巡査として西  
 南戦争に従軍。

←

【写真-9②】 移転後の「殉職警察官之碑」と  
 右奥第 3 代新沢橋。

当初現地(遭難箇所)には木碑が建立されて

いたけれども、昭和 35 年(1960 年)9 月、遭難現場近くの旧万世大路道路際に石碑が建立された。その後、新国道開通に伴い昭和 61 年 12 月、現在位置に移転された。旧万世大路における森元源吾巡査の遭難は、万世大路に関わる悲劇の逸話として、また警察官あるいは公務員のあるべき姿として長く語り伝えられるべきものと思われる(写真-9②③)。

## 【参考資料】

## 国道 13 号(福島～米沢間)の主な変遷

- M6 (1873) . 12. 20 太政官達、旧奥州街道(通称)が陸羽街道となる(現 4 号国道)。万世大路の前身米沢街道も枝道(市道)として列記。M12. 10 米沢街道県道 3 等に仮定。
- M14 (1881) . 9 栗子新道を羽州街道へ上申(福島・山形県令)、M15. 1. 21 栗子新道は羽州街道に認定
- M14 (1881) . 10. 3 栗子新道(初代万世大路)明治天皇を迎え開通(開通式典)(工事着手 M9. 11)。**
- M15 (1882) . 1. 21 栗子新道は羽州街道となる(M14. 11 板谷街道廃止)。
- M15. 2. 8 (2. 9) 明治天皇から「万世大路」の名称を賜う(宮内省召集日)。**
- M18 (1885) . 2. 24 内務省告示、万世大路は国道 39 号(東京～福島～山形)の一部となる。  
 東京～福島～仙台～青森～函館(青森までは現 4 号国道)は 6 号国道となり福島までは 39 号が重複、福島市が分岐となり山形に至る。  
 この時、国道に路線番号が初めて採用される。当時の内務省土木局長は三島通庸。
- T9 (1920) . 4. 1 内務省告示(T9. 4. 1 旧道路法施行)、万世大路は国道 5 号(東京～福島～山形～秋田～青森(秋田まで現国道 13 号))の一部となる。東京～福島～青森～札幌は 4 号国道(青森まで現 4 号国道)となり、福島までは 5 号が重複、福島市から分岐し青森までが単独 5 号国道。
- S12(1937) . 5. 10 5 号国道(万世大路)改良工事終了(S12. 3. 31)、昭和期 2 代目万世大路開通(工事着手 S8. 4)。**  
 S27. 12. 4 万世大路は一級国道 13 号(福島～秋田)の一部となる。起点福島市(S27. 12. 5 新道路法施行)。  
 S40 (1965) . 4. 1 一般国道 13 号となり今日に至る。
- S41 (1966) . 5. 29 栗子国道(栗子ハイウェイ)、3 代目万世大路開通(工事着手 S36. 10)。**  
 S43. 1. 9 平野地区開通、花沢跨線橋 S41. 10. 16 開通。
- S45 (1970) . 4. 8 信夫山バイパス開通(S39. 12 着手)、「栗子国道」全線開通**  
 S45. 11. 12 米沢バイパス開通(S46. 4. 1 旧道処理、県道 1・101・152 号線、市道へ)  
 S48(1973) . 4. 17 国道 13 号起点本町交差点(旧富士銀行前)から舟場町交差点に移動(バック)(平和通り 4 号から 13 号への区域変更に伴うもの)。  
 国道 4 号福島南 BP 開通(H47. 12. 22)、市街地 4 号旧道処理、市道一部県道へ。
- H23 (2011) . 10. 3 万世大路開通 130 周年(「万世大路開通 130 周年フォーラム」10/2、米沢市)
- H28 (2016) . 5. 29 栗子ハイウェイ開通 50 周年(「記念シンポジウム」5/29、米沢市)
- H29 (2017) . 2. 14 高速道路ナンバリングを導入(道路局長通達)  
 東北中央自動車道(国道 13 号関連)→E13、東北自動車道(国道 4 号関連)→E4、  
 磐越自動車道(国道 49 号関連)→E49 など。
- H29 (2018) . 11. 4 E13 東北中央自動車道開通(福島～米沢北 L=37 k m)**  
**今回開通：福島大笹生 IC～米沢北 IC L=35. 6 k m**  
 (H28. 9. 11 福島 JCT～福島大笹生 IC L=1. 4km 開通)

## 2. 医王寺

医王寺は、正式には真言宗豊山派瑠璃光山医王寺という。平安時代末に、信夫の庄（おおよそ現在の福島市域にあたる地域）を治めていた佐藤基治とその子息継信・忠信兄弟の菩提寺といわれている【写真-10①】。源義経の従者であった兄弟のうち兄継信は、源平合戦の屋島の戦いで義経の身代わりに矢を受けて戦死し、弟忠信は頼朝の追手に遭遇



して苦況に陥った義経を脱出させるため、義経を装って応戦して打ち死にその後、父基治は、頼朝による奥州平泉征討の途中、福島での石那坂の戦いで壮絶な死を遂げたと『吾妻鏡』に記録されている。義経に忠を尽くした継信・忠信兄弟の悲話は、『平家物語』や『源平盛衰記』で語られ、夫の死を悲しむ兄弟の妻たちを慰める母乙和とともに、歌舞伎や浄瑠璃で演じられて広まり、俳聖松尾芭蕉もこの地を訪れ、一句詠んでいる【写真-10②】。



医王寺は、歴史と文化財と物語がいっぱい詰まった寺院である。ではさっそく境内を散策してみよう。

チケット売場を過ぎて、すぐ右手に本堂がある。こじんまりとした山門をくぐると、本堂に向かって左奥に芭蕉の句碑がある。芭蕉が「おくのほそ道」の旅に出たのは元禄2年(1689)である。今年(令和元年)は、それから330年の節目にあたる年である。句碑には「笈も太刀も 五月にかざれ 昏幟」と刻まれている。

本堂の正面に一对の石燈籠がある。本堂から見て右の燈籠には「南米ペルー、リーマ市、篠木宇一郎」、左には「帰国記念昭和二十九年二月篠木宇一郎」とある。福島市域の西辺、吾妻下ろしがふきささぶ吾妻山麓の村々は多くの移住民を送り出した歴史を持つ。中南米・ハワイ・北米・フィリピン・南洋諸島へと、農場主を夢見て多くの人々が海を渡った。福島の移民の歴史を語る貴重な資料である。



本堂を出ると向かい側に宝物殿があるが、お楽しみは後に残して、右に進むと薬師堂がある。真言宗である本寺の本尊は大日如来ともう一つ薬師如来である。薬師如来は正式には薬師瑠璃光如来という。本寺の山号「瑠璃光山」はここに由来する。とすると、この薬師堂がそもそもの本寺の礎であろう【写真-10③】。この薬師堂の奥に60数基の板碑や供養塔がある。佐藤一族の墓域と伝えられている。県指定重要文化財「医王寺

【写真-10③】医王寺薬師堂の石造供養石塔群」である。その中央に佐藤基治夫妻、右端に佐藤継信・忠信兄弟の墓塔があり、左端に乙和の椿がある。この椿は、つぼみはつけるが開花しないで落ちてしまうことから、まるで二人の子を失った母の悲しみが乗り移ったようだ」ということから継信・忠信兄弟の母乙和になぞらえ乙和の椿と呼ばれている。

最後のお楽しみに宝物殿に入る。ここには寺宝が展示されている。芭蕉が「弁慶が笈」と書いた笈は、県指定重要文化財「鍍金装笈」である。木地の表面に金メッキの銅板を貼っている。上部に日天・月天と役行者及び脇侍像を彫る。中央の観音開きの扉には、左右に五重の塔婆、梅に鶯をあしらひ、下部には波に龍の文様を精密に打ち出している。継信所用といわれている鞍は、福島市指定の文化財となっている。

平安末期の佐藤庄司の悲話とゆかりの品々、俳聖松尾芭蕉の句碑、海を渡った人々の足跡など古代から近代までの歴史や文化財が堪能できるお寺である。境内の観覧が終わって寺を出る前に、もう一度振り返って、参道の並木道をご覧ください。そして白漆喰の土塀と杉並木が醸し出す風情を味わっていただきたい。(本編は福島市史編纂室守谷早苗氏による)

## 【解説資料】

### 万世大路の140年

# 栗子峠の歴史

## はじめに

現在の福島市・米沢市間の国道13号（第3代万世大路）は、米沢上杉藩の参勤交代に使用され人・馬（牛）のみしか通行できなかった近世板谷（米沢）街道に替わるものとして、明治時代初期に開設された栗子新道（初代万世大路）に始まる（明治14年（1881年）10月開通、今年で138年目）。

初代万世大路（栗子新道）は荷牛馬車交通対応の道路として建設されたものであるが、昭和初期自動車の普及に伴い大改修工事（昭和の大改修）がおこなわれ自動車交通に適応した道路に改修された（昭和12年（1937年）5月開通、第2代万世大路）。しかし、道路は急勾配・旧カーブの連続、幅員は狭く砂利道のうえ冬期5ヶ月間（12月～4月）は雪のため通行止めとなっていた。

戦後、モータリゼーション（自動車の大衆化）の急激な進展に伴い昭和30年代後半に大規模な改築工事（栗子国道改築事業）が実施された。新しい道路は標高も低く急勾配・旧カーブも解消され、舗装道路となり除雪体制も整い冬期交通も可能となって、自動車交通に適合した近代的な道路「栗子ハイウェイ」が誕生している（昭和41（1966年）年5月開通）。これが現在の国道13号というわけである。

ここでは、この3代にわたる万世大路の変遷（歴代事業の概要）とその整備効果について記す。また、「万世大路」の名称の由来や、それと関連した明治天皇の東北巡幸、栗子隧道の二つの坑口の謎など、幾つかの話題を紹介するので、万世大路について理解を深めて頂く一助となれば幸いである。（巻末「万世大路変遷概要図」参照）

## 第1. 万世大路の変遷～歴代事業と整備効果～

### 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 山形県分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「栗子山新道開道（業）」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）



【写真-11①】初万世大路の荷馬車  
旧新沢橋付近（昭和8年頃）

### 〈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・馬のみ。

（【写真-11①】）

（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（<sup>ぼうあひ</sup>芒鞋）5足必要【写真-11②】。

万世大路→1足で間に合い、その上破れない。次にも使える。



【写真-11②】旧板谷街道  
石畳道（幅90cm）

- ・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

- ・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（25哩23 L=40.6km）。以後万世大路衰退）

## 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ものと考えられる。

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）。【写真-11③】

※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。

### 【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』）



【写真-11③】昭和の大改修（昭和9年頃）

## 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）～

（福島工事事務所担当分） 米沢市万世町刈安川越石・栗子橋付近

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）

工事期間：昭和36年（1961年）10月～昭和41年（1966年）5月（4年8ヶ月間）

### 【写真-11④】開通式（東栗子トンネル福島側）

（新国道開通に伴い主に山岳部 L=16.9km 廃道となる。）

- ・ 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。【写真-11⑤】

（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）



【写真-11⑤】上旧国道：急カーブ

急勾配、下新国道栗子ハイウェイ

### 【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 以上でないと採択されない。

→ S54（約 7400 台/日）以降 2.0 超（「事務所報告書」）

- ・ 換気問題の発生

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 年度に想定の 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）

## 【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=37 km)

今回開通：福島大笹生 IC～米沢北 IC L=35.6 km

(H28.9.11 福島 JCT～福島大笹生 IC L=1.4km 開通)

・開通区間内の栗子トンネル(L=8,972m)は、危険物を積載する車両が通行禁止または制限される。また金属製チェーンを装着した車両も通行禁止である。

### 供用開始後の交通状況について

開通後 1 ヶ月の平均交通量は E13 で 10,100 台/日、国道 13 号で 2,300 台/日(開通前は 8,000 台/日)併せて福島～山形間の交通量が合計 12,400 台/日となった。これは、E13 開通前の国道 13 号の交通 8,000 台を 4,400 台(55%増)上回るものである(国土交通省福島河川国道事務所発表)。

## 第 2. 万世大路を巡る若干の話題

### 1. 明治天皇と万世大路

#### 1-1. 明治天皇の東北巡幸と栗子新道開通式

万世大路の歴史を語る上では、明治天皇の東北巡幸について必ず触れなければならないであろう。その東北巡幸中の明治 14 年 10 月 3 日、三島通庸山形県令が栗子隧道米沢側坑口に明治天皇をお迎えし栗子新道(のち万世大路)の開通式をおこなっている。天皇は、その日午後新装なった栗子隧道を初めて御通過になられ



【写真-12①】御巡幸御行列之圖式『明治天皇御巡幸録』より

(通り初め)、福島側坑口では山吉盛典福島県令がお出迎えて福島まで前導している。米沢側坑口では、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。また帰京後の翌年、栗子新道に明治天皇から万世大路の名称を賜っている。万世大路は明治天皇と深い関わりを持っているのである。

明治天皇の全国巡幸は、都合 6 回にわたって実施され 6 大巡幸と云われている。そのうちの第 5 回目(74 日間、最長の日程)の時に栗子新道(万世大路)へ巡幸されたものである。時の山形県令三島通庸の熱心な嘆願があったとも云われている。この第 5 回目は、明治 14 年(1881)7 月 30 日に東京を出発され、お供するものは二品(親王の位階)北白川宮能久親王、左大臣有栖川宮熾仁親王、参議大隈重信(大蔵卿)以下約 350 人であった。往路は奥州街道(現在の 4 号国道筋)で宇都宮・福島・青森等を経て北海道を巡幸され、帰路は小樽から船で再び青森に入り、今度は日本海側の秋田・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入れ(10 月 3 日)、往路と同じ奥州街道を経て 10 月 11 日に東京に帰着された。

#### 1-2. 万世大路の由来

##### 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)に次のように記されている。

「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にあるもの、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」)。

##### \* 『明治天皇紀』

明治天皇の事績を記録した歴史書で、昭和 43 年(1968 年)10 月から昭和 52 年(1977 年)3 月にかけて明治百年記念事業の一環として宮内庁から順次刊行された(全 12 巻、索引 1 巻)。編纂は、旧宮内省臨時編集局において大正 4 年 1 月から昭和 8 年 9 月にかけておこなわれている。明治史の根本資料の一つ。

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」大路の出典

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



【写真-12②】

「栗子隧道碑記」

沢側坑口に建立された記念碑「栗子隧道碑記」(【写真-12②】、【写真-5③】参照)の中に記されている。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」の名称が与えられるという情報を得ていたということになる。

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」を探り「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）。【写真-12②】** 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。区長斎藤篤信が「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。

**\* 太政官(制)**

明治維新以降内閣制度（明治 18 年 12 月）が発足するまでの国の最高機関で、熈仁親王はその左大臣。  
太政大臣（太政官の長官）は三条実美、右大臣は岩倉具視。

**【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」(全釈漢文大系 11『尚書』池田未利)。

\* 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）。**

（「万世」と云う語を何故選定したのか、選定側（形式的には宮内省）の直接の資料には接していない。）

**2. 栗子隧道、米沢側坑口新旧並列の謎と旧隧道工事経緯**

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」となっていた。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 分は切り抜げられ  
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、間違っって施工したというのが真相のようである。記念碑「栗子隧  
道碑記」にその名を刻されている測量技師中村章重の証言によればそれは次のよう  
なものである（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』）

栗子隧道の工事記録係である伊藤十郎平著「栗子山隧道工事始末記」（「三島文書」）には、あからさまには間違っ  
たということは記載されていないけれど測量実施日と掘削開始日が列記されていて、最初に明治 9 年 12 月 18 日、栗子  
隧道米沢側掘削開始とあり、続けて明治 10 年 3 月 13 日（測量技師中村章重が現場に来て測量）「方向高低ノ度ヲ定  
ム」作業を開始したとあってモノの順序が逆になっていることが分かる。つまり、敢えて日時を列記することで測量  
前に掘削を始めてしまい間違っっていたことを暗に示したのと考えられる。もっとも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。

**【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）
- （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））
- ・ 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）



**【写真-12③】 新(左側)・旧(右側)坑口が並列する「栗子隧道」**

### 「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」）

### 3. 「昭和の大改修」は失業対策事業だったのか

昭和2年金融恐慌、昭和4年（1929年）には世界恐慌が勃発し、昭和6年（1931年）不況が深刻化・満州事変が勃発する。そのような状況の中で、昭和6年景気（失業）対策として井上準之助蔵相のもとで「失業救済道路改良予算」（財源道路公債）が成立する。この年、本来の道路改良予算は前年の10%に過ぎなかった。その失業救済予算を実施するにあたり次のような通達が内務省から出されている（要旨）。

- ・国道改良工事を直轄直営で施行すること【写真-12④】。
- ・国家自ら失業救済事業を実施するという事で「**国道工事国直轄施行の制度**」がこの時に創設されたもので現在も引き継がれている（従前、国道工事は【写真-12④】初の5号国道轄施行（舗装）道府県への補助事業で行われていた）。
- ・失業者中、生活困難者を優先して雇うこと。
- ・なるべく機械を使用せず労働者を使用すること、など。（『道路の改良』）

昭和6年12月、高橋是清が4回目の大蔵大臣に就任しいわゆる高橋財政が発動され本格的な不況対策が実施された。高橋財政の3本柱は、時局匡救事業費（昭和7年～昭和9年度、土木事業等不況対策事業）と軍事費（満州事変対応）の膨張、低為替による輸出の促進で国内財政を膨張させるものであった（ケインズの政策）。それによって、世界に先駆けて経済不況から脱出、我が国は景気回復を成し遂げる。

「昭和の大改修」（昭和8年4月～昭和12年3月）はその中で実施されたものである。

#### 【参考 昭和の大改修 各年度の財源 S8～S11、4箇年分】

- 昭和8年度：時局匡救事業費
- 昭和9年度：時局匡救事業費（内務省所管分前年比44%、軍事費膨張のあおり）
- 昭和10年度：時局匡救事業費（S9繰越分）、農村その他応急土木事業費
- 昭和11年度：農村その他応急土木事業費（S10繰越分）

以上の経緯から「昭和の大改修」が失業対策事業として実施されたことは間違いない。しかし当時、大正から昭和初期にかけ、自動車保有台数が全国的に増加してきており産業振興のために道路整備の必要性が高まっていて幾つかの道路整備計画が立てられている。何れも財政事情から実現できなかったものであるが、昭和6年からの不況対策事業により道路整備が結果的に進んだといえるであろう。

#### 【参考：自動車保有台数の推移】

- 昭和元年：40、昭和9年：157（荷牛馬車40万台） 昭和20年：140
- 昭和35年：920、昭和40年：7,240、平成28年→76,110（単位千台）

### 4. メイントンネル1本案か2本案か ～ 栗子国道の苦悩

現国道13号の福島～米沢間の栗子国道改築事業は、昭和36年（1961年）10月中野第2トンネルなどから本格的に工事が始まった。しかし、その時点でもメイントンネルのルートはまだ決まらないうのであった。現道改良案には問題が多く既に検討対象外となっていたが、新たなルートには有力な2案があって甲乙付けがたい状況であったという。一つ目の案は、現在のルート、すなわち東西2本の長大トンネル（2,380+2,670m）により板谷地区を挟んで建設するというものである。二つ目の案は、長大トンネル（5,760m）1本案で、これは開通したばかりの東北中央自動車道新栗子トンネル（8,972m）とほぼ同じような位置である。

結局、長大トンネル1本案は、当時としては施工上や維持管理上（換気・事故対応）等の不確定要素が多く不安視され、建設省本省会議において技監（建設省技術官僚のトップ、次官に次ぐ）の裁定により2本案に決定されたという。地元技術陣（福島工事事務所）では1本案を推していただけに落胆は隠せなかったようである（【写真-12⑤】）。また板谷には当時ジークライト礦業株式会社（製品名ジークライトを生産、白土と呼ばれる粘土鉱物で製紙等の原料となる）と云う有力な企業もあり単に技術的な優劣だけで決定できるものではなかったであろう（昭和38年当時板谷地区には724世帯、2200人が住んでいた）。同社の不振（倒産/更生）により板谷地区も徐々に衰退、平成30年度現在38世帯、57人（最盛時比2.5%）/米沢市役所「市民課の事務概要」）。



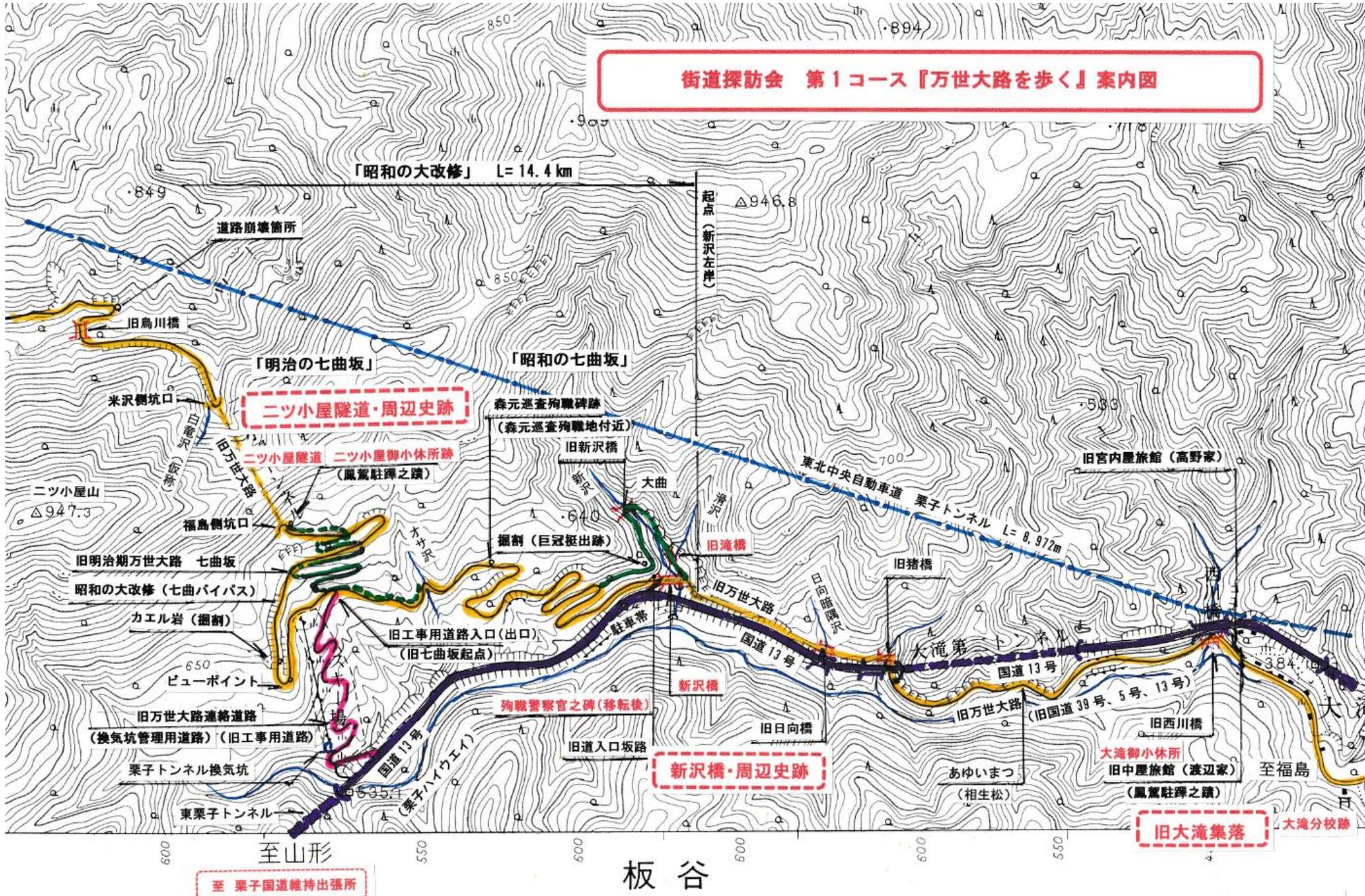
【写真-12④】初の5号国道轄施行（舗装）道府県への補助事業で行われていた。（昭和6年 福島市内スズラン通り、左福ビル）



【写真-12⑤】栗子トンネル1本案

（昭和35年度事務所事業概要図）

街道探訪会 第1コース「万世大路を歩く」案内図



「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）を使用しました。」

# 万世大路変遷概要図



昭和41年5月29日 栗子国道開通記念スタンプ  
(福島中央郵便局)



二つの栗子山  
\*「栗子山(地理院)1217m」は、国土地理院(旧陸地測量部)発行の地形図(5万分の1、2.5万分の1)による。  
\*「栗子山(杭甲嶽)1202m」は、地元(万世、大流)の方及び「三島文書」等で云う栗子山です。

- 凡例
- 初代万世大路(明治の新道開設)
  - 第2代万世大路(昭和の大改修)
  - 第3代万世大路(栗子国道-現国道13号)
  - 米沢街道(板谷街道)

『栗子峠にみる道づくりの歴史』  
「米沢～福島間栗子峠の変遷略図」を基に作成

- (信夫山バイパス、上り線 L=5.7km) 昭和50年(1975)3月29日開通
- (信夫山バイパス、下り線 L=5.7km) 昭和45年(1970)4月8日開通
- (信夫通り L=1.3km・福島県都市計画道路) 昭和44年(1969)4月1日開通(3/29国道13号区域変更)
- (平和通り L=0.6km・福島県都市計画道路) 昭和27年(1952)頃まで一応整備
- 昭和28年7月7日国道4号に区域変更
- (昭和46年(1973)4月17日国道13号に区域変更)

\*本図は、万世大路研究会作成のものである。  
\*事業名として表示している《明治の新道開設》《昭和の大改修》《栗子国道改築》は、作成者が個人的に使用しているものです。なお、「栗子国道」は当時の建設省の正式な改築事業箇所名である。

**《明治の新道開設》**  
栗子国道 延長 L=48.3 km  
開通式：明治14年(1881)10月3日  
施工時期：明治9年11月～明治14年9月

**《昭和の大改修》**  
(万世大路) 延長 L=14.4 km  
開通：昭和12年(1937)5月10日  
5号国道(万世大路)改良工事  
施工時期：昭和8年4月～昭和12年3月  
内務省仙台土木出張所  
福島国道改良事務所

**《栗子国道改築》**  
栗子国道 延長 L=39.8 km  
施工時期：昭和36年10月～昭和45年4月

山形県  
福島県

米沢市  
福島市

信夫山バイパス  
平野地区

東北地方建設局 福島工事事務所 L=30.5 km  
山形工事事務所 L=9.3 km

信夫通り L=1.3 km  
平和通り L=0.6 km