

平成 30 年秋、大滝会栗子隧道へ行く

大滝会 鹿摩貞男

(万世大路研究会)

平成 30 年秋、夏（7 月）に引き続き栗子隧道へ行ってきたので報告する。この秋は例年に比べ紅葉が美しく好天にも恵まれ楽しい山歩きとなりました。

はじめに

平成 30 年 11 月 3 日（土）朝、国道 13 号東栗子トンネル福島側坑口駐車帯に集合、9 時過ぎに栗子隧道へ出発した。交通手段は自動車（軽 4 駆・ジェムニー）と徒歩で、旧大平集落入口付近手前の仮駐車場（どん詰まり駐車場）までは車で行き（車両はここまでしか行けない）、そこからは徒歩で栗子隧道まで行ったものである。

途中あちこちを見学しながら大平の仮駐車場へ着いたのが 10 時、そこから徒歩で、要所の見学、旧道上の倒木の処理や通行の支障となる雑木を刈り払いながら栗子隧道に到着したのは 11 時 20 分頃である。栗子隧道周辺には 12 時 40 分頃まで滞在し戻った。

今回の参加者は、大滝会の若手 3 名と「福島市万世大路を守る会」1 名の計 4 名である。

以下、区間を区切りながら若干の解説を付し写真を中心として報告する。

なお、実績として距離を示しているところがあるが正確なものではなく車両距離計、簡易距離計（携帯電話）等によるもので大体の目安とされたい。

1. 集合地点（東栗子トンネル福島側坑口駐車帯）～連絡路入口（旧国道タッチ・T字路）まで

当該区間は旧万世大路でもなく旧国道でもない。われわれが新旧国道連絡路と勝手に仮称しているもので、現国道 13 号から旧国道 13 号万世大路へ至る 1 km 弱（軽 4 駆自動車通行可、以下同じ）の山道のことである。その構成（性格）をみると、現国道から新換気塔（E13 東北中央自動車新栗子トンネル用）まではその管理用通路を利用し、新換気塔からその先は旧工事用道路まで取付坂路が設置されている。そのあと旧工事用道路が旧国道 13 号（旧 5 号）まで続いているというわけである。

その旧工事用道路というのは、東栗子トンネル（工事期間：S38.6～S41.3）を施工する際に、当時の国道 13 号から東栗子トンネル福島側坑口まで設置された工事用道路（L=1.2 km、W=3.6 m）のことで、当時の正式名称として「大滝運搬路」と称していたものである。

余談であるが、現国道 13 号栗子ハイウェイ開通後（S41.5.29）にその旧工事用道路に沿って飯坂スキー場がオープンしている。南斜面にあること、駐車場の確保が難しかったことなどから 2～3 年程度で閉鎖されたと聞いているけれども詳細は不明である。旧スキー場跡には現在でもリフトやロッジの跡を見ることができる。（写真－1①～写真－2④）



【写真一①】 旧国道への連絡路・新換気所管理用通路と旧工事用道路への取付道路（上段ガードレール部）。



【写真一②】 お猿さんの日向ぼっこ。国道 13 号の法面小段にて。



【写真一③】 栗子トンネル新（右側）・旧（左側、現在運用廃止）換気塔。連絡路入り口から望む。手前小径は管理用通路からの取付坂路。



【写真一④】 出発準備・連絡路（旧工事用道路上り口）



【写真二①】 旧工事用道路（大滝運搬路）取付坂路から旧道タッチ方向を望む。



【写真二②】 連絡路（旧工事用道路）中間部



【写真-2 ④】 連絡路旧道タッチ(T字路)を旧国道バイパス部米沢側から望む。

2. 連絡路入口(旧国道タッチ)から烏川橋先のヘアピンカーブまで

この区間(約2.2km、自動車通行可)は、「昭和の大改修(工事期間:S8.4~S12.3)」(*)により明治期万世大路をバイパスしてほぼ別ルートとして新設されたところである(二ツ小屋隧道^{ふたつこやすいどう}部分は、旧隧道を利用し切拵げ拵幅した)。

連絡路の旧道タッチ箇所付近から二ツ小屋隧道福島側坑口の手前までは、明治期万世大路においては「七曲」^{ななまがり}(『福島県直轄国道改修史』)と称する難所であったが、大きく2箇所のヘアピンカーブによりバイパス化(新設)し難所を解消したところである。この初代万世大路の「七曲」は現在でも山中に確認することが出来る。

次に、二ツ小屋隧道の米沢側の明治期万世大路は、坑口から100mほど進んだところから一気に烏川へ下り、現烏川橋先のヘアピンカーブ箇所から100mほど下流側に(現烏川橋下流210m箇所に旧烏川橋(L=36.4m)あり)に取り付けていたもので、急勾配急カーブの難所であったという。この難所を、烏川の上流側に大きく迂回し2代目烏川橋(S11.9完、L=23.3m、W=6m)を架設しバイパス化(新設)したのが現在の旧国道である。この区間の初代万世大路は部分的に確認出来る。しかし、旧烏川橋の遺構については見たという報告もあるけれども、以前に我々が搜索した限りでは見つけることができなかった。

なお最近のことであるが、この区間では、2箇所にわたって豪雨の影響により道路が崩落し車両通行が不可能となった。しかし、平成30年11月現在、万世大路守る会様のご尽力(復旧)により通行可となっている。その場所というのは、烏川橋米沢側先100m付近のヘアピンカーブ箇所(平成24年10月崩落確認)と二ツ小屋隧道米沢側先100m付近(平成28年8月発生)である。当該箇所の通行にあたっては、最新の現況情報を把握されると共に、細心の注意を払うことが必要である。(写真-3①~写真-5④)

(*)「昭和の大改修」とは正式事業名でなく後世筆者等が勝手に呼称しているもので、荷馬車対応の初代万世大路を自動車も通れるよう当時の内務省が山岳部の14.4kmの改修工事を昭和8年3月から昭和12年3月にかけておこなったことを指している。当時の公式事業名(工事名)は、国道5号(万世大路)改良工事である。



【写真-3 ①】 連絡路旧道タッチ(T字路)から旧国道バイパス部米沢側を望む。右上が明治期「七曲」1号カーブ付近。



【写真-3 ②】 旧国道5号(13号)バイパス部、旧「七曲」3号(手前)と4号(奥)カーブを横断、米沢側から望む。



【写真-3 ③】 ニツ小屋隧道福島側、坑口付近から望む。



【写真-3 ④】 鳳駕駐蹕之蹟(明治天皇御小休記念碑)と山神様(上)



【写真-4①】 ニツ小屋隧道(S9.12 完、L=384m、W=6m)福島側坑口。



【写真-4②】 ニツ小屋隧道米沢側、覆工コンクリート(天井)崩落箇所。左側の光は福島側坑口。



【写真-4③】 ニツ小屋隧道米沢側。



【写真-4④】 ニツ小屋隧道米沢側。



【写真-4⑤】 ニツ小屋隧道米沢側、
坑口付近から望む。



【写真-5①】 ニツ小屋隧道～烏川橋、(中間点)



【写真-5②】 新崩落箇所(ニツ小屋隧道～烏川橋、
中間点)、平成 28 年 8 月 2 日豪雨に
より道路崩落。米沢側を望む。



【写真-5③】 烏川橋(S11.9 完、L=23.3m、W=6 m)、
米沢側から望む。



【写真-5④】 烏川橋先(米沢側)の旧国道 13 号
(万世大路)、
米沢側(ヘアピンカーブ箇所)を望む。

3. 烏川橋先のヘアピンカーブから旧大平集落入口付近仮駐車場・大平橋まで

この区間(約 2.5 km 自動車通行可、約 0.4 km 徒歩のみ)は、難所旧「七つ曲」(大平峠)箇所を含む明治期万世大路を補修したもので、それまでの新設区間(バイパス設置区間)とは異なる。我々が観察した限りでは、初代万世大路の跡らしきものは周辺に確認出来ないのも、本区間は初代の万世大路を利用して拡幅したり勾配を修正したりするなどの補修工事が実施された部分であると思われるのである。

烏川橋先のヘアピンカーブから約 0.6 km 進んだ所に大きなカーブ(製紙会社立看有り)があり、その先大平峠までは、初代万世大路において大平の難所「七つ曲」(『栗子トンネル工事誌』)と云われたところである。「昭和の大改修(S8.4~S12.3)」において、4箇所ヘアピンカーブに改修され大平峠に至っている。この区間は、改修後も長い上り坂で大滝集落地元の方々が「八丁」と通称している。これはおそらく「胸突き八丁」からきているのではあるまいか。1号ヘアピンカーブあたりからは急勾配となり、大平峠までは1km弱程度の距離(八丁は約870m)であるが長い上り坂は苦しかったのであろう。

さて、大平峠を越えて0.5kmほど行くと、駐車スペース箇所(どん詰まり駐車場)があり、旧大平集落の入口付近の手前になるところと考えられる。これより少し先の旧国道は、大平沢の洗掘により川側が2、30メートルにわたって崩壊していて、旧国道は幅1m程度しか残存していない区間である。従って、前出の駐車スペースまでしか車両は進めないのである。

ところで、仮駐車場付近から大平橋(S11.11完、L=23.3m、W=6m)までは0.4kmほどであるけれど、その中にはかつて集落(*)が存在していた。その大平集落(万世大路開通時明治14年20戸)は昭和の大改修が始まる前の昭和7年6月に廃村(当時数軒)になっていて、「昭和の大改修」においては、旧集落の上に高さ5mの盛土を施工し新道を建設したところである。

(写真-6①~写真-8⑥)

(*) 大平集落の詳細については当大滝会 HP「明治22年大平集落」(紺野文英管理人)を参照されたい。

<https://ootaki.xsrv.jp/M22oodaira.html>

また、昭和9年頃の状況については大滝会 HP 下記拙文ネット著作「万世大路読本」(20~21頁)を参照のこと。

<https://ootaki.xsrv.jp/278banseiojidokuhon.pdf>



【写真-6①】 烏川橋先(米沢側)の旧国道13号(万世大路)へアピンカーブ箇所から、米沢側を望む。



【写真-6②】 大平七つ曲 八丁、3号カーブ~4号カーブ中間付近から大平峠側を望む。



【写真-6③】 大平峠付近(福島側)から吾妻連峰を望む。



【写真-6④】 大平峠付近(福島側)からニツ小屋山を望む。



【写真-6⑤】 左側月ノ嶺山(1020m)と右側天宝山(1007m)、大平峠手前(福島側)から望む。



【写真-6⑥】 大平峠を福島側から望む。



【写真一6⑦】 大平峠を米沢側から望む。



【写真一7①】 旧大平集落入口手前、駐車スペース（どん詰まり駐車場）。写真右奥栗子山 A。



【写真一7②】 栗子連山、旧大平集落入口手前（駐車場）から望む。右端栗子山 A、左へ前衛峰（背後に小杭甲）、その左栗子山 C。



【写真一7③】 栗子連山・栗子山 A（地元呼称、旧杭甲嶽のうち大杭甲、1202m）。



【写真一7④】 栗子連山・栗子山 C（三等三角点杭甲山（くいこやま）、1111.4m）。E13 新栗子トンネルは、ほぼこの真下。



【写真一8①】 左下、旧国道 5 号（13 号、万世大路）。旧大平集落入口付近手前（駐車場）から望む。上は栗子連山。



【写真一8②】 アキグミ(秋茱萸)。
旧大平集落入口付近手前(駐車場)。



【写真一8③】 旧国道 5 号(13 号、万世大路)。
右側大平沢、道路が浸食され
幅1m程が残存。米沢側を望む。



【写真一8④】 旧大平集落中心部を米沢側から望む
(昭和の大改修:旧大平集落を5m
かさ上げ盛土をして新国道とした)。



【写真一8⑤】 大平橋(右岸)から福島側を望む。
旧国道 5 号(万世大路)。



【写真一8⑥】 大平橋(S11.11 完、L=23.3m、
W=6m)。福島側から望む。左側は
天宝山山麓。

4. 大平橋から杭甲橋・杭甲坂を経て栗子隧道へ

この区間は(約 1.6 km)は勿論徒歩である。大平橋～杭甲橋間(約 0.5 km)は平坦な道路であるけれどもブッシュ化が大変進んでいて、夏場に来るとイタドリなどの雑草が生い茂りどこが道路か分からないほどだ。倒木や雑木が歩く上で支障となっている区間である。

続く杭甲橋から旧小杭甲橋までは道路延長 1 km ほどで杭甲坂(『明治天皇記第 5』『福島縣下中野新道御通輦沿道地圖』)と称され、連続する 6 箇所へのアピンカーブ(R=10m)を上って行く屈曲勾配の厳しい窮屈な難所になっている(高低差約 70m、直線距離約 350m)。旧小杭甲橋から栗子隧道までは平坦な道路が続く(約 140m、縦断勾配は 0.7%ほどと推定される)。

なお、旧小杭甲橋(推定 L=4m)は、栗子隧道から約 140m 手前にあった杭甲沢に架かっていた橋であるが、昭和の大改修において少し下流側に、溝橋(暗渠、内空幅 W=2.2m)として造り替えられたことにより廃止されている(S10)。溝橋に造り替えた理由は、雪崩のため橋がたびたび破壊されたためだという。

横道にそれるが、初代明治期万世大路建設時の事業主体は福島県(土木課)と山形県(土木課)であった。その時の山形県と福島県との工事境界(工区境)は、栗子隧道から約 110m(1 町)ほど福島県側に来たところで、そこから西側、現米沢市相生町(最上川左岸)までが山形県の施工となっている(山形県側の工事を刈安新道工事と云う。L= 18.5 Km)。またそこから手前の東側、万世大路の起点となる現福島市上町(里程元標)までが福島県の施工である(福島県側の工事を中野新道工事と云う。L=29.8 Km)。福島・山形県境は栗子隧道中央付近(福島側から 453m、山形側から 417m 地点)にあるけれども、初代の栗子隧道は全線山形県側の施工となっている。

さて当時、栗子隧道の設置位置(標高)について福島県と山形県との間で設計上の考え方をめぐりトラブルがあった。福島県としては、山形県の計画では栗子隧道への杭甲坂の取付がかなり窮屈になることから隧道の位置を 15m(8 間)ほど下げられないか山形県側に打診している(明治 10 年 5 月 25 日)。これについて、山形県側は増加する工事費用を福島県側で全額負担するならば応ずる旨回答しているが(明治 10 年 8 月 1 日)、福島県側がそれに対応できなかったために、結局山形県の当初計画通りの施工となり現在のような屈曲勾配の窮屈な道路となったようである。

「昭和の大改修(S8.4～S12.3)」の際においても、杭甲坂について抜本的な改築も検討されたようであるが、結局工費等の関係でその明治期万世大路を手直しする程度に止めたという。従って、初代の万世大路のように急勾配急カーブの杭甲坂が残ることとなったということである。

(参考文献：建設省東北地方建設局『福島県直轄国道改修史』福島工事事務所 昭和 40 年 3 月)

(写真-9①～写真-12③)



【写真-9①】 大平橋(左岸)から米沢側を望む。
旧国道5号(13号、万世大路)。



【写真-9②】 大平橋先(米沢側)にて。



【写真-9③】 支障雑木刈り払い中。



【写真-9④】 支障雑木刈り払い中。



【写真-9⑤】 道を塞ぐ倒木処理(大平橋～杭甲橋
中間にて)。H301103



【写真-9⑥】 杭甲橋(S11.11完、L=11.7m、
W=6m)、福島側から望む。



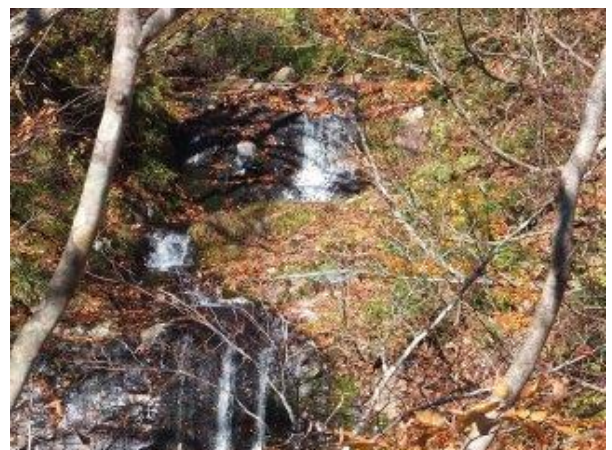
【写真-9⑦】 杭甲橋と天宝山、米沢側から望む。



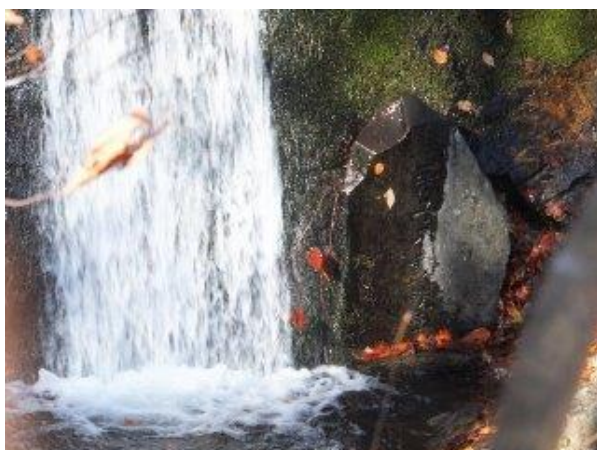
【写真-10①】 杭甲橋から杭甲坂(米沢側)方向を望む。



【写真-10②】 杭甲沢、三段滝(仮称)。
杭甲坂1号カーブ付近。
右下に石碑が見える。



【写真-10③】 杭甲沢、三段滝(仮称)。



【写真-10④】 三段滝、滝壺付近の石碑。
「梵字有り・栗子不動明王」
昭和十一年十一月吉日之建。



【写真-11①】 杭甲坂1号カーブ。
坂の上から福島側を望む。
左側奥が杭甲沢三段滝(仮称)。



【写真一11②】 杭甲坂 2号カーブ。
坂の下から米沢側を望む。



【写真一11③】 3号～2号カーブ間の万世大路と
石積(延長:数十メートル)。
2号カーブ(福島側)を望む(坂の上
から下を望む)。



【写真一11④】 杭甲沢(3号～2号カーブ間左側)、
下流側を望む。
万世大路側に石積の護岸が見える。



【写真一11⑤】 杭甲坂 3号カーブを望む。
坂の上から下(福島側)を望む。
左側、4号～3号カーブ間の石積。



【写真一11⑥】 杭甲坂 4号カーブ。
坂の下から米沢側を望む。
前方の山は天宝山。



【写真一11⑦】 杭甲坂 4号～5号カーブ間の石積。



【写真-11⑧】 杭甲板 5 号カーブ。
坂の下から米沢側を望む。



【写真-11⑨】 杭甲板 6 号(最終)カーブ。
坂の下から米沢側を望む。



【写真-12①】 杭甲沢・小杭甲橋橋台遺構(推定 L=4m、W=5.5m)。昭和の大改修で溝橋(暗渠)に改築された。栗子隧道 137m 手前。



【写真-12②】 小杭甲橋の代替溝橋(暗渠、内空幅 2.2m、同高さ 1.7m、長さ 18.5m) S11 年完。手前は小杭甲橋右岸側橋台。



【写真-12③】 栗子隧道坑口付近から福島側を望む。前方の山は天宝山。初代万世大路建設時の山形・福島工区境付近を望む。

5. 栗子隧道

現在の栗子隧道は2代目である。

初代の栗子隧道は、荷牛馬車対応の道路構造で明治14年（1881年）10月3日に明治天皇をお迎えして開通式をおこない供用を開始している（工事期間：明治9年12月～明治14年9月、4年10ヶ月）。初代栗子隧道は素掘りで、その諸元は延長：L=876.3m、幅員：W=5.45m、高さ：H=3.6mである。

栗子隧道を含み完成した道路は、福島県側中野新道と山形県側刈安新道を合わせて栗子新道（羽州街道）と呼ばれていたけれども、開通翌年の明治15年2月、明治天皇から万世大路（福島市上町～米沢市相生町、L=48.3km）の名称が下賜され今日まで皆様に広く使われていることはご承知の通りです（万世大路全体（L=48.3km）の工事期間は、明治9年（1876年）11月から明治14年9月までの4年11ヶ月である）。

昭和初期、自動車交通が増加してきたことに伴い初代栗子隧道を自動車も通行できるよう改築（切拡げ拡幅）した（工事期間：昭和9年（1934年）5月～昭和11年8月（本体2月完成）、2年4ヶ月間）。新しい2代目栗子隧道の諸元は延長：L=870m、幅員：車道幅員 W=6.0（全幅 6.5m）、高さ：全高 H=5.1m（有効高 4.5m）で、コンクリートで巻立され（天井や壁をコンクリートで覆うこと）路面はコンクリート舗装となった。

「昭和の大改修」においては、隧道の他にも一般道路部や橋梁など山岳部 14.4 km にわたって改修工事がおこなわれ（全体工事期間：昭和8年4月～昭和12年3月、4ヶ年）、自動車通行が可能となった2代目の新しい万世大路は昭和12年（1937年）5月に供用開始されている。ただし、この道路は、12月～4月までの5ヶ月間は積雪のため冬期交通止めで、通年交通が確保されるのは、昭和41年（1966年）5月29日新国道13号（栗子ハイウェイ）が開通してからである。

なお、現在の栗子隧道は、昭和47年頃（福島河川国道事務所パンフレット）中央付近で天井部が崩落し通り抜けができなくなっている。栗子隧道内は大変危険なのでなるべく進入されないようお願いしたい。（写真-13①～写真-14⑦）



【写真-13①】 栗子隧道（福島側坑口）見ゆ。



【写真-13②】 栗子隧道福島側。
左上林の奥は小杭甲。



【写真-13③】 大滝会の皆さん。
栗子隧道(福島側)にて



【写真-14①】 栗子隧道福島側坑口から坑内
米沢側を望む。



【写真-14②】 トンネル天井崩落箇所。
福島側坑口から約 200m付近。



【写真-14③】 福島・山形県境標石。
福島県分 L=453m、
山形県分 L=417m 。



【写真-14④】 トンネル天井部崩落。
福島側から約 500m地点。



【写真-14⑤】 トンネル天井部崩落。
福島側から約 500m地点。
岡部達也様提供。



【写真-14⑥】 中央地平線は栗子隧道最高地点部。
(福島側から 400m 付近、H≒888m、
明治隧道貫通点付近)。
県境付近から坑口を望む。

おわりに

午後 3 時、東栗子トンネル福島側坑口駐車帯に無事戻りました。

好天にも恵まれひときわ鮮やかな今年の紅葉を堪能し、旧万世大路の遺構をたどり改めてその魅力を確認できた 1 日でした。お世話になりました同行の皆様には御礼を申し上げますと共に、今回もまた「福島市万世大路を守る会」岡部達也様には車をご提供頂くなど大変お世話になり心から御礼申し上げます。



【写真-14⑦】 栗子隧道坑内から坑外を望む。

E13 東北中央自動車(福島大笹生IC^{おおざそう}～米沢北 IC 間 L=35.6km) が開通 (S29.11.4) して 1 年が過ぎ順調に推移しているようである。古き万世大路と新しい高速道路が併行しながら、時には交差して紅葉の栗子峠を越えて行く、歴史の流れのダイナミズムを改めて実感する今回の栗子隧道の探索でした。因みに、E13 新栗子トンネル (L=8972m) は、仮称栗子連山栗子山 C (三等三角点^{くいこやま} 杭甲山) のほぼ真下を通っているようである (旧栗子隧道から約 400m 下)。

この度も本稿の編集にあたっては、大滝会 HP 管理人紺野文英様には大変お世話になりました。衷心より御礼申し上げます。