

# 平成 23 年冬・万世大路ニツ小屋隧道「巨大氷柱」探訪記

大滝会特別会員 鹿摩 貞男（万世大路研究会幹事）

平成 23 年 2 月 6 日（日）、万世大路ニツ小屋隧道「巨大氷柱」探訪会に参加してきました。文字通り「巨大氷柱」の大きさに度肝を抜かれ、そのあまりにも神秘的な美しさに魅了されてまいりました。旧万世大路は、明治と昭和の貴重な土木遺産です。今からおよそ 80 年前の「昭和の大改修」では、極寒の中万世大路改良工事が敢行されています。工事従事者の皆様の<sup>かんなんしんく</sup>艱難辛苦、そのご努力により大偉業が成し遂げられました。この厳寒期に現地を訪れたことによって、皆様のご苦勞の一端に触れることができたような気がします。

明治と昭和の貴重な土木遺産が何時までも後世に伝えることができることを念願し、冬のニツ小屋隧道探訪を報告するものである。本稿は、探訪記（本文）・【参考資料】「冬のニツ小屋隧道工事始末記」・「氷柱隧道」写真集・「ニツ小屋地区」写真集から構成されています。

## はじめに

2 月 6 日、この日は、筆者にとっては特別の日だ。実は、高齢者の仲間入りをした 65 歳最後の日なのである。老いてはますます壮（さかん）なるべし。

1 月の末、山口屋散人さんからニツ小屋隧道巨大氷柱探訪のお誘いのメールがあった。そこには、山口屋さんによる何年か前のニツ小屋隧道巨大氷柱の写真が添えてあった。これには驚いた。これは是非にも見てみたいし、冬季厳寒期のニツ小屋隧道や栗子隧道の状況を確認してみたいとかねてから念願していたことでもある。しかし、体力的に冬山登りができるのだろうか。ご一緒していただく皆様にご迷惑が掛かるのではあるまいか、不安が<sup>よ</sup>過ぎり参加を<sup>しゅんじゅん</sup>逡巡する。

しかし結局、あの巨大氷柱の誘惑には抗しがたく、山口屋さんの「高々、ニツ小屋隧道までの距離ですから、冬山ということもありません」という言葉にも勇気づけられた。また 1 時間ほどの山登りということもあり参加を決意する。冬山装備というほどのものではありませんけれども、スノーシュー&ストックはお借りでき、その他アドバイスを頂いたものはなんとか取り揃えることは可能だ。

## 同行メンバー

ここで、同行メンバーを紹介しておこう。今回の参加者は、私を含めて 6 名である。この方達の<sup>うじすじょう</sup>氏素性は存じ上げませんが、少なくとも「こよなく万世大路を愛する人々」であることは間違いありません。

しかも旧万世大路には幾度となく足を運ばれ、冬のニツ小屋隧道にも何度も行かれています。ベテランだ。

参加メンバーは、山口屋散人（文中では山口屋）さん・F 班長（同 F）さん・sunnypanda（同サニパン）さん・猫旅おばら（同おばら）さん・dark-RX（同 dark）さんと、それに筆者の鹿摩（万世大路研究会・大滝会）である（伊藤弘治さんも参加の予定であったがご都合が悪くなり不参加）。

この方達とは、平成 22 年 7 月大滝会 HP の管理人紺野文英氏を介し初めてお会いした。この方達は、その筋ではかなり名を知られている面々である。筆者も、万世大路（栗子隧道）等のネットサーフィンで<sup>たど</sup>辿り着いた Web サイトを立ち上げておられる方々で、かなり参考にさせていただいている（文末 HP 紹介参照）。この場をお借りしお礼申し上げたい。

その皆様の HP 掲載の美しい写真のすばらしさ、詩的で格調高い説明に感銘を覚える。また、たとえば万世大路等についての解説があるけれども、本当に良く調べられていて敬服する。高い見識と豊富な知識に裏打ちされていて、筆者自身大変勉強になっています。この方達は、筆者のように書籍や文献のみに頼るのでなく、幾多の困難を克服し実際に現地を訪れて調査観察し、あらたな発見をなされている。本当に尊敬すべき方々だ。しかもその調査観察対象及び地域は、万世大路のみならず<sup>わた</sup>広範囲に亘っていることも驚きである。

梅棹忠夫氏(元京大教授)は次のように語っている。  
「自分にとっての第一番は観察記録。……とにかく、  
ものを書き写そうとする。みんな他人の本で、…  
…。そんなのはナンセンス。すでに本に書いてあ  
ることじゃないか。……。なぜ自分のオリジナル  
の観察を大事にしないのか」(『梅棹忠夫語る』  
日本経済新聞出版社 2010年9月)

筆者も穴があったら入りたいくらいの心境で、この  
方達のHPを読ませていただきながら反省しきりとい  
うところである。

このような皆様とお知り合いになることができ本  
当に幸せだ。今回の冬の二ツ小屋隧道巨大氷柱探訪に  
ついて、筆者も属している万世大路研究会の知人にメ  
ール(写真添付)したところ次のような返信をいただ  
いている。

「しかし何より、廃道関係の著名な方々と同行するこ  
とになった経緯は何ですか!?……そちらも羨ま  
しいです」と、  
巨大氷柱もさることながら、そのことよりもこの方々  
とご一緒したことの方が驚きのようで、羨望の的にな  
っている次第である。

### いざ出発、二ツ小屋隧道を目指す

さて、前置きが長くなってしまった。

この日の朝、遅れてはならじと張り切って家を早め  
に出発したため、9時半集合が9時前には着いてしま  
った。集合場所は、東栗子トンネル福島坑口左側(南  
側)の二ツ小屋駐車帯である。



写真一 東栗子トンネル福島側坑口、左二ツ小屋駐車帯、  
右旧飯坂スキー場工事用道路上り口

この2、3日比較的温かい日が続いたせい、路面に  
雪はなく、路側にも思ったより少ない。

早く着いてしまったので、いつも気になっている  
新沢橋を見に行った。この駐車帯の反対側(山側)に  
見えるはずだ。栗子ハイウエー開通の頃は、新国道か  
ら新沢橋が確か見えていたはずであった。ところが最  
近現道からは見えないのである。周りの樹木が繁茂し  
たため、落葉の季節でない見えなくなってしまっ  
ていたようだ。新沢橋の下流となる現道右側の路側から、  
新沢橋の写真を撮った。新沢橋は、確かに見える、安  
心した次第である。

そのうちサニパンさんが到着した。昨年7月以来な  
のでご挨拶し少しお話しをした。その後山登りの準備  
をしているうちに、皆様が続々到着してきた。

山口屋さんには、用意していただいたスノーシュー  
(雪上歩行具、西洋「かんじき」とストックをお借  
りし、その使用方法をお伺いした。それほど難しいこ  
とではないようだし、すぐに馴れるということである。

天候は、曇ってはいたものの、風もなく比較的温か  
で絶好の登山日和だ。

全員が出発準備を終えたところで、東栗子トンネル  
坑口北側、駐車帯の反対側に移動した。旧飯坂スキー  
場工事用道路の上り口は、除雪された雪が高さ3m以  
上の壁になっていて閉ざされていた(写真一)。午  
前10時過ぎ、その雪壁をよじ登り、工事用道路に出る。  
そこでスノーシューを履いた。いよいよ登山開始であ  
る。初めて履くスノーシューは、確かに違和感があっ  
てこれで本当に隧道まで行けるのかと心配になったけ  
れども、山口屋さんが言われるようにすぐに馴れた。

はじめは工事用道路を道なりに行くのかと思ってい  
たら然に非ず、山の斜面を直登するのである。現地ま  
で1時間と云うのは、道路の距離を考えると少なすぎ  
るのではないかと不思議に思っていた。なるほど近道  
をするので早く到着するのであろう。

かつて大滝の方々が炭焼きのため二ツ小屋の方へ行  
くときには、万世大路を利用せず近道を使って真っ直  
ぐ登るのだと聞かされたことがある。それと相通ずる  
ものがあると思った。

積雪はおそらく1 m以上はあったろう。これは帰りのことであつたが、スノーシューを外し長靴で雪の上を歩いたら、すぽっと腰まではまってしまった。

雪がない季節では、山道以外はブッシュに覆われ歩くのは困難である。今はそのブッシュは、雪の上に枝先がまばらに出ている程度、いわばブッシュの上を歩いているようなもので歩きやすい。

とはいうものの先頭は結構早いペースで登り始めたので息が上がる。山口屋さんが筆者を見ていたわけではあるまいが、ペースを落とすよう先頭に声を掛けてくれた。また、お若いおばらさんと dark さんは、それとなく心配してくれていたようで、筆者のスノーシューのバンドが外れたときなどは、二人がかりで寒い中素手ですぐに締め直して下さいました。ありがとうございます。

途中小休止を取りながら 25 分ほど歩くと比較的緩やかな勾配の道路に出た。これは、旧飯坂スキー場工事用道路であろう。これを右の方へ行けば、旧万世大路との合流点に出るはずだ（写真-2）。

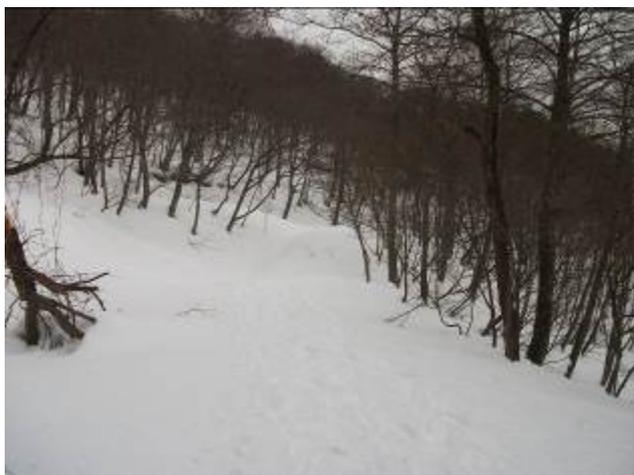


写真-2 昭和期万世大路と旧飯坂スキー場工事用道路合流箇所を望む

工事用道路で暫し休息を取った後 10 分ほど直登する。すると明治期万世大路（旧七曲坂）の一部と思いき山道に出た（写真-3）。前方（西方向）中央に昭和期万世大路が見える。その左を行けばカエル岩、「くの字」に曲がって戻ればビューポイント（後述）に出るはずだ。その山道から斜面を数分間登ると、今度は

見覚えのある昭和期万世大路の旧七曲坂との交差箇所附近に出た（写真-4、-5）。

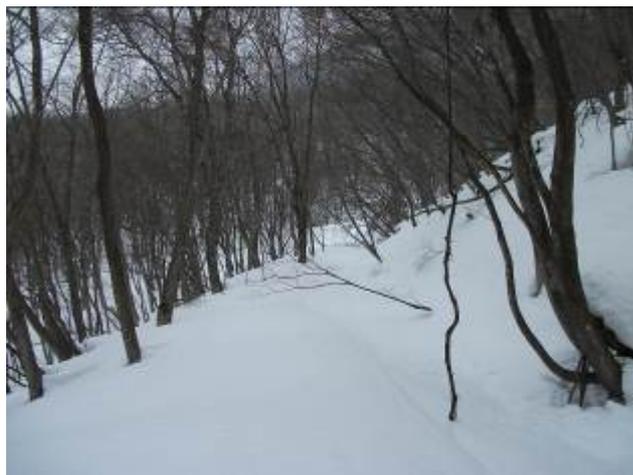


写真-3 明治期・七曲坂の一部か、昭和期万世大路が前方中央に見える

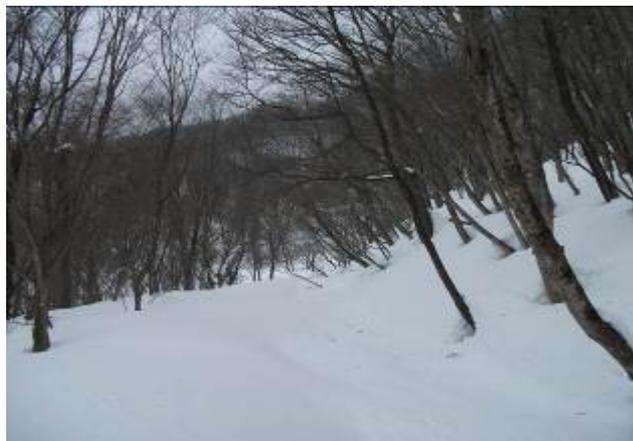


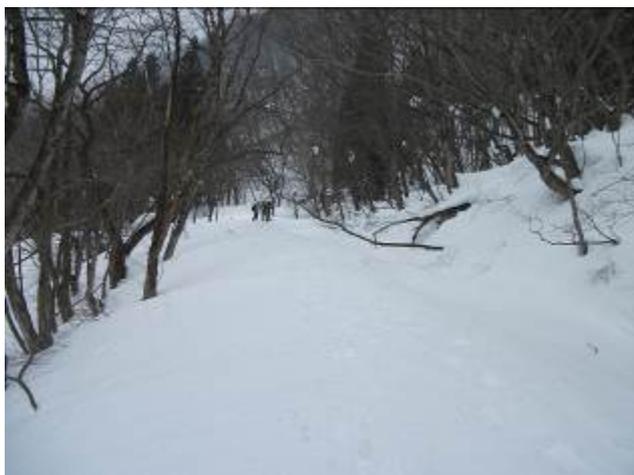
写真-4 昭和期万世大路・旧七曲坂交差箇所附近、掘割カエル岩方向を望む、写真-3 から直登数分



写真-5 （伊藤弘治様 平成 22 年 11 月撮影提供） 写真-4 とほぼ同方向を望む

そこで少し休憩を取ったあと一気に山の斜面を登った。道路からの登り口は結構急勾配となっていて（多分石積の箇所ではないだろうか、写真—5 参照）、各自それぞれ自分で良いと思う箇所から登り始めた。筆者も最初山口屋さんの後についていったけれども、雪質が柔らかく崩れてスノーシューがはまってしまって登れない。別のところから登った。

この斜面には、明治期万世大路旧七曲坂と思われる<sup>こんせき</sup>痕跡をあちこちに見ることができる。休憩箇所から登ること十数分で、二ツ小屋隧道が望める昭和期万世大路に出た（写真—6）。



写真—6 昭和期万世大路に出る。中央奥、二ツ小屋隧道

午前11時過ぎ、雪に埋もれる二ツ小屋隧道福島坑口に到達する（写真—7）。



写真—7 雪に埋もれる二ツ小屋隧道福島側坑口

この坑口に立ったとき、80年ほど前にこの<sup>ごっかん</sup>極寒の地でくり広げられた二ツ小屋隧道あるいは栗子隧道の改

修工事の壮絶なドラマを想い涙を禁じ得なかった。まともな食料すらなかったと云われ、現在とは比較にならない劣悪な環境の中で、私たちの先輩は道路建設に<sup>まいしん</sup>邁進したのであった。多いときには、1日1000名もの人々が建設工事に従事していたという。

「まったく従業員の労苦は誠に気の毒で、互いにただ感謝の言葉をもって慰め合うだけであった。従業員はこの万世大路の歴史を目のあたりに見て、また<sup>いか</sup>如何に重要路線であるかを忘れずに、ただ国家のためにとその二字を念頭に励まし合った」（『福島県直轄国道改修史』建設省福島工事事務所編、昭和40年3月、134頁、以下『改修史』）のである。

今回の冬の二ツ小屋隧道探訪の目的の一つはまさに、この厳寒期に実際の現場を訪れ、その先輩のご苦労を偲びたかったことにある。

二ツ小屋隧道については後述する。

## 巨大氷柱との遭遇

さて、先輩には申し訳ないけれども、我々は巨大氷柱を見に行くこととする。福島側坑口からは、米沢側坑口がはっきり見えるはずであるが<sup>めいりよう</sup>明瞭でない。これは奥に行ってから分かったことであるが、発達した氷柱が<sup>さきぎ</sup>明かりを遮っていたのである。坑口へ進むと、最初の巨大氷柱の影が見えてきた。米沢坑口の<sup>ちようど</sup>超弩級<sup>きゆう</sup>の氷柱を見る前ではあったがその見事な氷柱にまず驚く。坑口から20m程度行ったところの最初の<sup>うちまき</sup>内巻箇所（「参考資料」参照、トンネル補修をおこなったもので、トンネルの天井や壁のコンクリートが劣化したためその上にコンクリートを打ち重ねること）から、2番目の内巻箇所にかけては漏水が激しく、従って氷柱も発達している（sunnypanda様撮影提供、写真—8参照）。

この箇所はその水音も激しく漏水していた所である。平成22年(2010年)11月に撮影した写真の左端に、分りにくいけれども噴出している漏水が見える（写真—9）。またその噴出した漏水が路面で跳ね返り僅かに白くなっているのが見える。



写真-8

(sunnypana 様 撮影提供)

平成23年(2011年)2月6日撮影、参考写真-1及び写真-9とほぼ同一箇所、福島側から米沢側を望む



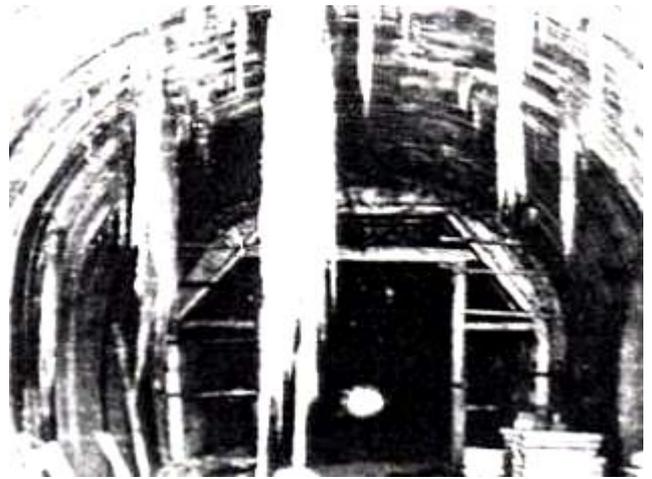
写真-9 平成22年(2010年)11月6日撮影、福島側坑口から約20m附近、1番目の内巻コンクリート箇所

(昭和28年頃補修、参考写真-1)

この漏水が写真-8の左手前の氷柱と、その路面に宝石のような何とも美しい泡状の氷塊を生じさせたのであろう。また、同写真の右側の氷柱の下に崩落土石が見える。分かりにくい<sup>わず</sup>が写真-9の右側に僅かにそ

の崩落土石<sup>ほうらく</sup>が確認できる。なお、中央の白い丸は米沢側坑口である。

この箇所附近と思われる昭和28年(1953年)1月27日に撮影された写真があるので参考に転載させていただきます(参考写真-1)。



参考写真-1 (『栗子峠にみる道づくりの歴史』から転載)

昭和28年(1953年)1月17日撮影、一番目の内巻箇所から2番目の内巻箇所(施工中)を撮影したものと思われる。

この区間以降、千差万別様々の氷柱を見ることができ、まさに「氷柱隧道」と云うにふさわしい。

写真—8 (中央) を見れば分かるように、直径 50cm 以上もある巨大氷柱が落下し割れているもの。頂部中央から垂れ下がって路面にくっついているもの等が見られる。

あるいは、崩れ落ち堆積している岩層がんせつの上に小さいけれども氷筍ひょうじゆんも見ることができる (写真—10)。



写真—10 氷筍

これは、巻立コンクリートまきたて (覆工ふっこう、コンクリートでできたトンネルの天井や壁のこと) が崩壊し地山じやま (もともとの山を構成している岩や土のこと) が崩れ落ちたところである。そこには氷柱もある。

崩れ落ち堆積した岩層がんせつには約 7cm 角の柱状になっているものが多く混ざっている。また剥き出しになった地山にも柱状の節理せつり (規則的な割れ目) が見えた。これは、亀裂が多かったという二ツ小屋隧道の地質を物語っている。その二ツ小屋隧道の地質は、「……全坑道は殆ど同質の安山岩あんざんがん、玄武岩げんぶがん及び凝灰岩ぎょうかいがんなどであって、節理裂目多く、所々に湧水ゆうすいがあつて、風化した所」 (『改修史』188 頁、ルビ筆者) もあつたと記録されている。

当該箇所が玄武岩であるかどうかは定かではない。

しかし、いわゆる材木岩として、玄武岩による柱状節理の名勝があちこちにあることはご承知の通りである。

この後も、ところどころの珍しい氷柱 (巻末写真集「氷柱隧道」参照) を楽しみながら米沢側坑口へと歩を進めた。しかし、依然いぜんとして光は遮られて米沢側坑口の全体が見えてこない。そこには驚くべき光景が我々を待っていてくれたのである。その光を遮っていたのは、トンネルの真ん中に居座る当に超弩級の氷柱ひょうちゆう (これを「つらら」とは云わないだろう) だったのである (写真—11)。



写真—11 坑内から米沢側坑口を望む

近くに行くと、その頂部からのものばかりでなく、左肩天井部の巻立コンクリートの崩壊部からの氷柱も凄いものであった。この自然の織りなす造形美の神秘的なまでの圧倒的な美しさに息をのみ、暫し巨大氷柱の前に佇んでしまいました (写真—12、—14、—15)。



写真-12 米沢坑口巨大氷柱 (1)



写真-15 巨大氷柱の神秘

氷結していない時期の様子を参考に示す(写真-13)。



写真-13 (伊藤弘治様 平成22年11月撮影提供) 米沢側坑口  
附近、大崩落 前掲写真-12 箇所

これらの氷柱をなんと表現して良いのか、言葉を失うとはこのことであろう。氷柱の中を行ったり来たり触ってみたり、このまま帰るのは勿体ない、何時までも見ていたいと思ったものだ。また、筆者の安物のデジカメによる映像も、腕のまづさと相俟ってその神秘的な美しさを十分にお伝えできないのが残念である

しかし、同行した皆様のカメラの腕前は確かで、文末の各メンバーのHPをご覧になっていただき、その凄さを再確認して欲しい。



写真-14 米沢坑口巨大氷柱 (2)

ここに、巨大氷柱前での記念写真（dark-RX 様撮影（自動シャッター）提供）を掲げておこう（写真-16）。

まさに文字通り生涯の思い出の記念写真である。



写真-16 (dark-RX 様 自動シャッター撮影提供)

「万世大路をこよなく愛する人々」 記念写真

### 「巨大氷柱」よ、さらば

米沢側坑口に出たのは丁度 12 時だった（写真-17）。



写真-17 ニツ小屋隧道米沢側坑門

こちら側の天候も曇り、風がなく穏やかでそんなに寒くない。山口屋さんが持参した温度計によると氷点下 2 度とのことである。ザックの中の温度と云うことで、実際はもう少し低いだろうとのことであった。以前に来られたときは、トンネル内では氷点下 13 度だったという。本日の穏やかな天候は、今の時期としては例外的なものなのかも知れない。

米沢側では、坑外をもう少し進み雪のからすがわ鳥川橋でも見えないかと思った。しかし、スノーシューを福島側に置いてきたのですぐに引き返した（写真-18）。



写真—18 ニツ小屋隧道米沢側坑外鳥川橋方向を望む

午後 12 時半、帰路につく。

本日のメインとなった米沢側坑口の巨大氷柱をじっくりと堪能したものの名残は尽きない。毎年その現れ方は異なる。今回のものは、あと二度とはお目にかかれないであろう。山口屋さんによれば、真ん中の氷柱は、前回はなかったということで今冬初めて出現したようだ。確かに、2009 年（平成 21 年）2 月の状況を見ると、真ん中の氷柱はささやかなものがぶら下がっているに過ぎない（猫旅おばらさんの HP 参照）。

巨大氷柱の出現は嬉しくもあるけれど、それは漏水が激しくなってきたということでもある。凍結融解の繰り返しによりトンネル本体が確実に劣化していることを意味する。我々にとっては複雑な心境である。

帰り道においても再び「氷柱隧道」を楽しみながら福島側坑口へ戻って行った。

### 福島側坑口湧水

福島側坑口から外を見ると左側（北側）の一段高くなったところに「鳳駕駐蹕之蹟」があるはずだが雪に覆われ見ることはできない。

またそのすぐ下のトンネルからの地下排水口からは、秋に来たときは地下水がこんこんと湧き出していた。トンネル内側溝からの排水と合流して小川のように流れていたけれど、今はただ水が澱んでいる状態である（写真—19）。



写真—19 福島側坑内から望む。左側下に氷結していない部分（排水溝）が見える、右側雪庇箇所上附近が旧ニツ小屋駐在所跡と思われる。

氷結していないので地下水が流れ出ていることは確かである。トンネルの中においても地下水がチタンチタンと音をたてしたり落ちるのを見た。

この地下水（湧水）に関連して、「昭和の大改修」を記録した『改修史』の中に興味深い記述があったので紹介しておく。

ニツ小屋隧道改修工事については後述するけれど、昭和 8 年から昭和 9 年にかけて現地で越冬しながら昼夜兼行で工事がおこなわれている。最初は大滝の民家を飯場としていた。しかし、工事が本格化したため、福島側坑口から 50m 下の平坦箇所には 450 名分の小屋掛けをおこない作業員を分宿させた。小屋数は大小 10 数棟におよび、1 棟当たり 20～50 名を住ませた。小屋は掘立造りで屋根及び周囲は杉皮で覆い、床は板張りむしろ敷きであった（参考写真—2、写真—20）。



参考写真-2 (『栗子トンネル工事誌』から転載)

昭和8年6月撮影、左側作業員飯場小屋掛け中(掘立造り)、  
右側建物は二ツ小屋工場(出張所及び合宿所、×印箇所が二  
ツ小屋隧道坑口



写真-20 二ツ小屋隧道福島側(写真中央)を望む。

参考写真-2 とほぼ同一箇所、道路が広がっている。

これでは、夏はともかく冬の寒さには相当こたえたであろう。当該飯場は自炊で、賃金の支払いに当たったのは大滝の佐藤武雄氏(大滝分校教師)であった。この工事には大滝集落の多くの方々が従事していたということである。

その飯場における給水は次のようにおこなわれたという。

「給水は隧道内の湧水を集めて隧道東口近くに水槽を設けて瓦斯管で送水し、水槽から人夫小屋及び合宿所(注:内務省職員等の宿泊施設)へ分水した。冬期は断水が数回あって、このため給水は随分困難を極めた。この水のためか初めはほと

んどの方が下痢症状を呈した。そこで福島県衛生課に水質試験を依頼した結果、『如何に煮沸するとも飲料水に適せず』と文書による回答があった。しかし他に求めることができないので、生水を飲むことだけは禁じた。そのうち腹が馴れてくるに従ってその影響もなく、一時の心痛もき憂に終わった」(『改修史』184頁、ルビ傍点注筆者)。

悪水であっても、腹に馴れると云うから驚く。それにしても水の確保には相当苦勞したようだ。冬期においては、今回見てきたように湧水が乏しいことから水の確保はさらに厳しかったものと想像する。

### 旧二ツ小屋駐在所

さて坑口の南側の高台(写真-21)及び北側の高台(「鳳鷲駐蹕之蹟」所在箇所)は、明治期万世大路のほぼ路面の高さだと云われる。現在の路面は、明治期二ツ小屋隧道を昭和の大改修で拡幅切拓した際に盤下げされた(約2.5m)もので、従って両側が高台のようになって残ったものであると思われる。



写真-21 二ツ小屋隧道福島側坑口左側、旧明治期森元駐在跡地付近

この南側の高台には、明治期に旧二ツ小屋駐在所があったということだ。高野英治さん(大滝会副会長)に現地で教えていただいた。この箇所には、建物の土台らしき石積や排水管があることをおばらさんに教えていただいた(旅猫おばらさんHP参照)。これらは、この旧二ツ小屋駐在所と関係ある可能性が極めて高いと思われる。

ところで、明治21年(1888年)1月5日大雪の中、この駐在所勤務であった森元源吾巡査が遭難している。当時、万世大路沿いは活況を呈していて、「酒と賭博の悪習が横行していた」(『わが大滝の記録』編集委員会編、昭和52年1月、5頁)ようだ。森元巡査は、当時の飯坂分署に賭博犯を引き渡しに行き(1月4日)、遭難したのはその帰り道だったという。大滝の高野英治さん宅は当時宮内屋さんという旅館であった。高野さんは、曾祖母<sup>そうそぼ</sup>から次のような話を聞かされたことがあるという。森元巡査は町に出る際には行き帰り必ず宮内屋に立ち寄った。しかしその帰りの1月5日には、立ち寄らなかったらしい。立ち寄れば、高野さんの曾祖母に駐在所に戻るのを引き留められてしまうので、寄らなかったのではないかというのである。その日は大変な大雪であった。

相当に責任感のある駐在さんだったようだ。<sup>こんにち</sup>今日でも慰霊供養式が毎年おこなわれている(平成22年8月14日付、福島民報)。慰霊碑は、現在新沢橋米沢側附近にある。昭和41年5月の新栗子国道開通に伴い移転してきたものである。元々は、遭難箇所に近いもっと米沢側に行った場所にあった。この場所を見ていると、明治期旧万世大路と昭和期万世大路の合流点(旧七曲坂起点)附近と考えられる旧飯坂スキー場工事用道路合流箇所付近に似ているように思われる。猛吹雪の中、道を誤認した可能性が考えられる。

### 映画『赤い殺意』のロケ現場(冬の二ツ小屋隧道)

二ツ小屋隧道福島側の坑門を見ると、左側の門柱前にはその上の斜面から崩れ落ちてきた雪が堆積<sup>たいせき</sup>している。映画『赤い殺意』(昭和39年(1964年)6月、日活配給、今村昌平監督作品)のロケ現場となったところで、門柱上の雪の斜面から、楠侑子(女優)が雪の上を滑り下りるシーンがある。その時より若干<sup>じやっかん</sup>雪は少ない感じはするけれども、今回もほとんど同じ状況である(写真-22)。



写真-22 二ツ小屋隧道福島側坑門、映画「赤い殺意」雪の滑り台

また、二ツ小屋隧道内で和服姿の春川ますみ(女優)や露口茂(男優)と共に氷柱が写っている場面もある。これは、米沢側ではないかと思われるがはっきりしない。このほか米沢側坑口やその先にある烏川橋も出てくる。雪の積もった道路部分のシーンもあるが、何カ所か合成されているようで、その場所は筆者には特定しかねる。路側には電柱があって、瞬間的ではあるが下界も映し出される場面もある。

筆者が勝手に命名しているビューポイント近辺の可能性もある。なお、このビューポイントとは、旧飯坂スキー場工事用道路合流点から米沢側へ300mほど進んだところである。大きく右に曲がるヘアピンカーブの手前で、それから先(米沢側)を地元大滝の方は掘割<sup>ほりわり</sup>と称している。その掘割に入っただけで右側にカエル岩がある。このビューポイントは、現在旧万世大路から福島市街地方向下界を望めるほとんど唯一の地点である。もっとも映画の画面に出てくる下界の様子は、ここからの眺めとはいささか異なるようではある。

当時、地元大滝の方は、冬とはいえ附近で炭焼きをやっておられたので、そのロケ状況を見ていたということである。映画の中では風雪模様となっているが、扇風機の親玉のようなもので風を送っていたという。また、トンネルの上から滑り下りるシーンは、何度もやり直しをしていたらしい。

## 帰路へ

実に名残惜しいけれども、午後12時45分ニツ小屋隧道を後にする。上ってきた所とほぼ同じ箇所を下る。万世大路上から斜面の下方を見ると、明治期万世大路・旧七曲坂ではないかと思われる跡が見える（写真—23）。



写真—23 ニツ小屋隧道福島坑口手前斜面下、  
明治期万世大路、七曲坂跡か

昨秋も同じような所を見ているけれども、木々にはまだ葉が残っていて写真ではあまり明瞭ではない。しかし、現地では段々になっている道路跡を確認していたところでもある。冬季落葉時にはその痕跡がはっきり確認できるようだ。

スノーシューを履いていても下りは確かに上りより難しい。各メンバーがおりにているのを見ていたら、F班長さんやサニパンさんが「尻滑り」しているのが見えた。初めは誤って転げてしまったのかと思った。しかしそうではなく、意識的に尻もちをついて滑りおりにいたのである。実に楽しそうな雰囲気だ。筆者も負けじと尻もちをついて「尻滑り」を敢行した。ナイロン製の防寒ズボンは良く滑り、本当に愉快になってきた。楽しい。子供の頃に「尻滑り」をしてよく遊んだのを思い出した。

途中、何回か小休止を取りながら下山した。その休止箇所の旧飯坂スキー場工事用道路から南側に高峰を望むことができた。葡萄沢山だという。東栗子トンネルはこの山の下になる。落葉の季節なので山の全容を望むことができるが、緑の季節には見ることはできないだろう。

また、別の場所では、猿の群れが移動して行くのを目撃した。この厳寒の山の中で餌となるものはあるのだろうか。人ごと、いや猿ごとながら心配したところである。また、カモシカの足跡らしきものも見つけた。動物の足跡は、このほかにも「兎」のものなども見た。

帰りの筆者の合わせていただいてスローペースでおりに貰った。

午後1時30分、無事下山する（写真—24）。



写真—24 （山口屋散人様撮影提供）

若者に守られ生還する（旧飯坂スキー場工事用道路入り口）

この後全員で、遅い昼食を取り、今年の元旦にオープンしたという飯坂温泉の共同浴場「波来湯（はこゆ）」で疲れを癒してきました。4時解散する。

## おわりに

今回は皆様のおかげで素晴らしい体験をさせていただきました。同行の皆様には本当にお世話になりました。また機会がありましたらよろしくお願ひします。

## 【参考】

「万世大路をこよなく愛する人々」のHPご案内

- 山口屋散人様 HP  
「ようこそ 山口屋へ」  
<http://www11.plala.or.jp/yamagutiya/>
- sunnypanda 様 HP  
「sunnypanda's ROADweb」  
<http://roadweb.web.fc2.com/>
- 猫旅おぼら様 HP  
「猫とか、旅とか?おぼら」  
[http://kanso.cside.com/neko\\_tabi/](http://kanso.cside.com/neko_tabi/)
- dark-RX 様 HP  
「dark 的道部屋」  
<http://www10.tok2.com/home/michibeya/>
- 大滝会 HP  
「わが大滝の記録」  
<http://ootaki.xsrv.jp/>

## 【参考資料】

### 「冬の二ツ小屋隧道工事始末記」

#### はじめに

戦後の栗子国道改築工事のための冬期調査報告の中に、雪に埋もれる二ツ小屋隧道や栗子隧道の写真をよく見かけた。また、積雪のため旧道は12月から翌4月まで5ヶ月間通行止めとなっている。そのため多くの先輩達が冬の栗子を調査に訪れていたのである。筆者も冬の栗子を追体験してみたいとかねてから思っていたのであった。

そして激しい漏水が原因と思われる二ツ小屋隧道内の氷柱<sup>つらら</sup>の写真は衝撃的であった(参考写真-1)。

これは、冬期間通行止めであったとはいえ、一般交通に供用されている国道なのである。戦後補修工事がおこなわれたとはいえ、現在でもそのことを確認できるであろうか。

そして戦前実施された「昭和の大改修」は、厳寒期に越冬して工事がおこなわれたといわれる。その先輩のご苦勞を、何よりもこの厳寒期に実際に現場を訪れて偲んでみたかった。

このような思いを胸に抱きながら今回の探訪会に参加したわけである。

二ツ小屋隧道工事の本体工事の詳細については本稿では取り上げない。ここでは、冬期工事に関連し、また漏水問題に関連したことについて、参考までに記しておきたい。

#### 厳冬期の二ツ小屋隧道工事

まず、「昭和の大改修」とは筆者が勝手に命名したもので、当時も勿論、現在でも公式に使用されていない事を冒頭お断りしておきたい。筆者以外でも使っている人を見受けるけれども、誰がどう使おうともそれは勝手である。要するに、現在の福島米沢間の国道13号、万世大路といわれる道路が明治時代に建設され、昭和に入ってから改修工事がおこなわれた。そのことを、便宜的に「昭和の大改修」と呼んでいるだけだ。当時は、5号国道(万世大路)改良工事と呼ばれていたようだ。

現在使われている国道13号栗子国道は、正式に「栗子国道」改築事業と称して工事が実施されたものである。

さて、「昭和の大改修」における二ツ小屋隧道工事は、明治期に建設された荷車・荷馬車対応の狭い旧二ツ小屋隧道を改築（拡幅し切掛け断面を大きくすること）して、自動車交通に適応できるトンネルに造り直すことであった。

明治期の旧二ツ小屋隧道は、延長194.5間（353.6m）・幅3.0間（5.4m）・高さ2.0間（3.6m）で、明治10年（1877年）10月から明治14年9月にかけて、当時の福島県（県令山吉盛典）によって施工された（明治13年10月には一応開通していたという）。

ちなみに、明治の栗子新道（明治15年2月9日「万世大路」の名称を賜う）は、明治14年（1881年）10月3日、福島米沢間が全線開通した。平成23年（2011年）は、開通130周年の節目の年に当たる。

「昭和の大改修」により旧二ツ小屋隧道は次のように改築され、2代目二ツ小屋隧道となった。すなわち延長384m・全幅員6.5m（車道幅員6m）・高さ5.1m（有効高さ4.5m）となり、自動車交通に適合したトンネルとなったのである。工事は、昭和8年（1933年）5月から昭和9年12月までおこなわれ、昭和41年（1966年）5月29日、新・栗子国道が開通するまで使用されていたものである。明治期から数えて85年間（2代目としては33年間）となる。

なお、「昭和の大改修」により2代目万世大路は昭和12年（1937年）5月10日に供用開始され、自動車通行が始まった。

二ツ小屋隧道工事は、昭和8年9月16日から「昼夜二交代制を実施して、鋭意工事の進ちょく」を計ったという。しかし、冬期に入ってから「12月18日よりの降雪は翌朝には80cm余りの積雪となり、殆ど連日吹雪と化し、全く交通途絶の状態となった」（『改修史』185頁）。そのため道路工事は一時中止となるほどで、想像を絶する悪天候となったようだ。

当時その工事に従事した元内務省職員村田忠次氏が次のように記している。

「3mを越える積雪の山中で……、冬期風雪時にはスキ間からは粉雪が吹き込み、ふとんに雪が積もる合宿所で、職員傭人等約40人が寝食を共にし、風を飼いながら越冬し、直営で、しかも昼夜二交代制の作業を続けた」（『60年のあゆみ』「思いで集」216頁）。前述のような掘立造りのあの合宿所（参考写真—2）での越冬はさぞや辛かったであろう。

またこれは、二ツ小屋隧道工事に引き続き行われた栗子隧道工事（昭和9年5月～昭和11年8月）の越冬時の模様である。

「……。気温は華氏11度～零下25度（注：摂氏零下11.7度～零下31.7度）位を常に上下しており、吹雪の日の多いこと身を刺すような風は実に長く忘れられるものではない。……。それが1月から3月までは最もひどく、合宿所の屋根が吹き飛ばされて、床上1mの積雪となっても、暗黒の深夜で猛吹雪と戦って手入れを行うことも出来ないで、布とんをかぶり一夜を明かした事もあり、飛ばされたトタン板は附近には1枚も見あたらず、皆山を越えて行く方不明。復旧することも出来ない」（『改修史』134頁）。

何ともすさまじい光景である。二ツ小屋隧道は標高700m、栗子隧道は標高900mと違いはあるが、厳冬期いかに苦勞されたかを物語るエピソードである。その想像外の困苦は「筆では表現しようがない」と回想記筆者は述べている。

さて、二ツ小屋隧道での冬期の工事は次のようであった。

「冬期期間は最少40名最大90名内外の労務者を確保し昼夜兼行作業を続け、この間1日も休業したことはなかった。

岩石（注：トンネルを掘削したときのもの）の搬出は冬期隧道出口より捨場まで雪のトンネルを造り、散水して氷結させ、人力トロ（注：人が押して進めるトロッコ）で運搬したが意外（注：予想外）の効果があった」（『改修史』192頁、ルビ注筆者）。

冬の寒さを利用して工事は進められたのであった。

## 隧道建設当初から激しい漏水が発生

国道5号(のち国道13号)二ツ小屋隧道の改修(拡幅切拡)工事は、昭和8年(1933年)5月から昭和9年12月にかけて、冬期には極寒の中を現場で越冬しながら昼夜兼行で行われたことは前述の通りである。これは、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)の直営工事により「昭和の大改修」(筆者勝手に命名)として実施されたものである。

このトンネルについては、施工中から湧水が多くその処理には意を用いたようである。湧水処理について詳細の図面がないので、その構造ははっきりしない。『改修史』では次のように記している。

「湧水(注:トンネルからの)は排水管から出て側溝を流れ、側溝の水は摂氏氷点下11度の気温でも氷結しないで流れていた。また、舗装の下端に湧水の侵入することもなく、好結果を示した」(201頁、ルビ傍点注筆者)としている。湧水処理そのものとしては良い結果が出たようである。

このことは、実際にトンネル内を歩いてみれば現在でも確認できる。コンクリート舗装の路面はしっかりしていて、路面から水が噴出したり、冬期に路面が盛上がるなどということはなく、傷んでいるところもないように思える。湧水処理が効を奏し路盤(注:コンクリート舗装の下の部分)を痛めていない証拠であろう。しかし、覆工(巻立コンクリート)からの湧水、厳冬期の氷柱の問題は尾を引いたようだ。工事記録は続けて次のように記している。

「しかし、天井より滴下した湧水は氷結して太い氷柱を作った。これは3月になって温度が上昇して湧水が氷結しなくなったとき湧水の滴下した穴を探索して『ボロ』を詰め、堅練りの『モルタル』を塗りつぶして滴下を防止した」(『改修史』201頁、ルビ傍点筆者)。

これは、打継目などから漏水するというようなことでなく、普通の覆工(巻立コンクリート)面から、どこかはなしに湧水があると云うことである。まるで毛穴から汗が吹き出てくるようなものであろう。この記述の状況は、昭和9年(1934年)3月のもの

であると思われる。しかし、先に示した昭和28年1月に撮影された参考写真一1がまさにそのことを物語っている。引用文冒頭の傍点部分で述べているような太い氷柱ができていたのが分かる。これは、隧道建設後約20年後の写真ではあるけれども、「ボロ」を詰めた補修が耐久性のあるものとは考えにくく、すぐに漏水が再発しずっと続いていたのであろう(後述)。

## 漏水の原因はセメントの品質にあり

なぜこのようなことになったのか、これはもうコンクリートの品質に問題があるとしか考えられない。執筆者は『改修史』編集者の星氏(後述)であると思われるが、同書所収の「万世大路改築工事の施工その他を省みて」という貴重な回想記に次のような記述がある。若干長くなるが引用する。この筆者は、まずこの万世大路改良工事について、その工事の段取りに問題があったと指摘する。それは、工事遂行の手段として、奥羽線板谷駅から運搬線路(ガソリン機関車)を敷設し資材搬入を計画したのは誤りであるとした。現道を改良し運搬路とすべきであったと云うのである。その運搬線路建設のため、万世大路改良工事全体の資金不足と工期不足を招いてしまったのだという。

「そのため工期は後れ工費に不足を生じ、阿武隈川改修費を随分流用した。……。それに乱袋(後述)数の多いためと冬期間の保存によるしきを得ていなかったり、工期遅延のため数箇月を経過したりして、セメントが固まって紙袋に石を詰めたようになったものも沢山あった。それをうすでついてふるい分けして使用した部分もあった。工費不足のため追加購入もできないし、涙をのんでそれを用いる一方、阿武隈川改修工事用購入済みセメントは、改修工事の変更によって貯蔵してあったのを数千袋以上も流用した。これも永く積み重ねていたので幾分風化の気味であって、厳格に言えばコンクリート工事に適さないのであった。従って隧道の巻立も箇所によっては設計通りに施工していない部分もある。だから工

事監督者さえも、この隧道を通るのは気持ちが悪いと言った」

またその上に、二ツ小屋隧道福島側では地質が悪く（特に坑口から10m～40m区間）、支保工（注：型枠を支えるもの）が沈下したりして巻立コンクリートの型枠を3回も組直し大変な苦勞をしたという。

さらに次のように記述は続く。

「だから漏水も所々に見うけられた。数年たたずして漏水などと云うなま優しいものではなく、むしろ水柱と云う方がふさわしい箇所もあった。後年福島県で幾度も修繕工事を施し、今は漏水を見うけない」（『改修史』132頁～133頁、傍点筆者）。

このように風化した品質の悪いセメント（注参照）を使用したコンクリートによる覆工（巻立コンクリート）は、固まりかたが遅くなるなど密度が少なくなり当然のことながら水密性（水を通さない性質）が不良となる。どこからでも漏水することになるはずである。また、強度が低下し耐久性が劣ることも明らかで、現在経年的に寿命と云うこともあるだろうが、その崩壊を早めていることも間違いない。現にトンネルのあちこちで巻立コンクリート（覆工）が崩れ落ちているのを見ることができる。

### 注：セメントの風化

セメントが貯蔵中に空気に触れ湿気を吸いその一部が硬化してしまう現象のこと。このことを「セメントが風邪をひいている」と云う。筆者等が高校生の時分に、土木現場の実習先でコンクリートを練りながら親方に教えてもらったのを覚えている。風化したセメントを使用したコンクリートは、固まり方が遅くなったり強度が低下したりする。

戦後、福島県において幾度も補修工事がおこなわれたようである。その具体的な内容について、当時の道路管理者福島県などに照会中であるけれど分からない。参考写真—1などから推測すると、それは覆工の上に新たにコンクリートを打ち重ねる内巻が補修工事の一つであると思われる。写真—8や写真—9などを見ると段差があってはつきりその内巻を確認することができる。

現地では、在来の覆工コンクリート箇所と新たな覆工内巻クリート箇所との識別は容易である（写真—25）。



写真—25 福島側坑口から数十m、2番目の内巻箇所覆工コンクリート側壁部、漏水のある在来コンクリート（右）と補修後内巻コンクリート（左）  
（平成22年11月撮影）

戦後おこなわれた補修工事については、地元大滝の方も目撃しているし、中にはその工事に従事した方もおられるようである。

特に写真—9を見れば、内巻をしていない手前の区間には多くの漏水箇所があり、内巻箇所は比較的漏水が少ないように見える。写真—8の水柱の位置を見てもそのことは確認できる。

余談であるが、二ツ小屋隧道米沢坑口から500mほど米沢側に下ったところに烏川橋（鉄筋コンクリートT型桁橋、橋長23.3m）がある。この高欄（欄干）は笠石や支柱がコンクリート製である。現在その笠石などがぼろぼろの状態、中の鉄筋が剥き出しになっているほか高欄自体が倒壊している部分がある。烏川橋の施工時期（昭和10年5月～昭和11年9月）は、二ツ小屋隧道のそれとは異なるが、これらのコンクリートに例の「風邪を引いた」セメントを使用した可能性もあるのではないだろうか。

この橋から米沢側に行った所に大平橋や杭甲橋があり、コンクリート製の高欄（壁高欄）となって

いるけれども、こちらの方は、現在しっかりと  
いて堅牢な状態である。

奥羽線板谷駅から資材運搬用線路を敷設したことは前に述べているが、その終点が実はこの烏川橋の右岸側なのである。従って、左岸側の平坦地に大きなセメント倉庫を設置しセメントを格納したという。紙袋詰め（<sup>けんろう</sup>）のセメントは運搬中に乱袋（注：セメントは50kg入りの紙袋に入っていたがそれが破れたもの）となるものが少なくなかったという。セメントが空気に触れ「風邪を引く」ものも多かったのかもしれない。

### 「昭和の大改修」は遠くなりにはけり

現在、「昭和の大改修」を直接語る方はほとんどおられないであろう。昭和38年4月、筆者が当時の建設省東北地方建設局福島工事事務所に採用になった頃は、「昭和の大改修」を担当された方が、役所内でも勿論、業界などでもご活躍で健在でした。先輩からは、あの方が万世大路改良工事を担当されたのだと教えられたものだ。しかし、それら先輩にお話しを伺うなどということではできませんでした。そういう意味では「昭和の大改修」世代と、筆者等の世代には大いなるギャップがあったと云わざるを得ない。

したがって、今となっては、「昭和の大改修」世代とご一緒された我らの一つ上の世代の方に、お話しをお伺いすることしかできない。云ってみれば伝聞証言ということになるけれども、以下、その幾つかを紹介しておきたい。

#### （一）栗子国道調査前史

戦後の栗子国道の改築について、実施計画上の公式の調査開始は昭和32年度からとなっている。しかし、昭和27年（1952年）5月建設省福島工事事務所発足と同時に、ご健在であった「昭和の大改修」のかつての従事者は、独自に栗子国道の改築について調査を開始していたようである。前身の「阿武隈川上流工事事務所」は河川改修のみの所掌業務であったけれども、「福島工事事務所」は道路改築（発足時は4号国道のみ）も担当することとなったからであ

る。ちなみに「昭和の大改修」（昭和8年～昭和12年）を実施した当時の内務省仙台土木出張所福島国道改良事務所（後に福島第一国道改良事務所）は、昭和18年（1943年）3月に三度目の廃止となっていて、昭和27年5月福島工事事務所発足までは、国による直轄の道路事業はおこなわれていなかった。

しかし、正式な事業着手前の事前調査は何度かおこなわれていたようで、一例として昭和27年の秋口には、文字通り内務省の流れを汲む当時の福島工事事務所工務課長菊地八郎氏（昭和8年～昭和12年万世大路改良工事担当、昭和35年退官）と、戦後入省の森屋昌也氏や岡崎聡氏等が万世大路の調査をおこなったという。それとは別の調査時のものであると思われるけれども、昭和28年1月の氷柱の二ツ小屋隧道内部の前に紹介した写真（参考写真一、『改修史』133頁など）を現地で撮影していることはそのことを裏付ける証左となるであろう。

「昭和の大改修」の担当者であった菊地八郎氏は、万世大路を一刻も早く改修工事したいものだと言っていたという（森屋昌也氏談）。昭和38年4月採用の筆者は、当時すでに退官していた菊地八郎氏とは直接お話しをしたことはないけれども、福島工事事務所の工務課に時折お見えになっていたのを覚えている。

「昭和の大改修」従事者の皆さんは、その工事の不完全さ故に内心忸怩（恥じ入る）たる思いであったことは容易に想像できる。一刻も早い万世大路の改築工事の開始を図るべく事前調査をおこなったものであろう。

#### （二）内務省から建設省へ

「昭和の大改修」時、内務省福島国道改良事務所職員で、実際に二ツ小屋隧道や栗子隧道工事の監督に当たられた菊地佐一氏（昭和8年～昭和12年万世大路改良工事担当、昭和36年退官）は、戦後は福島工事事務所松川（荒川）砂防出張所長として活躍された。

菊地（佐）氏は、常々若い職員に対して、二ツ小屋隧道工事等当時の経験話をよく語っていたという。

それらの経験談は、若い技術者としては大いに参考になったようだ。特に「星 菊助さんを見習え」とよく言われたそうである。星 菊助氏(昭和 46 年退官)は、筆者がたびたび引用している『福島県直轄国道改修史』(昭和 40 年 3 月、以下『改修史』)の編集者のことである。

星氏は、昭和 6 年(1931 年)4 月、県内における内務省の初めての道路関係出先機関となった福島国道改良事務所発足以来(昭和 7 年 9 月 30 日廃止)の職員である。「昭和の大改修」を実施するために昭和 8 年 4 月 24 日再設置された福島国道改良事務所においては、書記(事務官)を務められた。当時の書記というと、現在の事務官とは違い、総務課長(事務所の筆頭課長)クラスでなければ書記にはなれないほどだと云われる。その業務も、単なる事務だけでなく、当時の直営工事設計書(実行予算書)を組み、工事に必要な資材・労務の数量・員数を割り出し手配するということまでおこなっていたということである。現在の工事現場における現場代理人(主任技術者)の業務に相当し、半分技術屋と同じことをしていたと云える。

また、昭和 7 年の冬には、万世大路改良工事の事前調査のために、当時の事務所長と共に板谷に入り、前にも触れた運搬線路建設の可否について検討されている(『改修史』131 頁)。このことから、星氏が<sup>すうよう</sup>枢要な役割を果たしていたことがわかる。

星氏がほとんど一人で著述されたと云われる『改修史』は、二ツ小屋隧道工事ばかりでなく、他の工事記録においても技術的内容を<sup>ちしつ</sup>知悉していなければ到底記述できるものではない。工事計画・施工に深く関わっていなければ書けない内容であり、氏が単なる事務官でないことが分かる。

『改修史』所収の「福島国道改良の思いで」という回想文の中で、第 4 代(昭和 13 年 5 月～昭和 18 年 5 月)福島国道改良事務所長(阿武隈川改修事務所長兼務)長浜時雄氏は次のように述べている。

「……、皆何一つ不平も云わずに一つになって心から私を<sup>いまなお</sup>補佐して呉れた事を今尚感謝して居る次第である。

特に道路関係については、武田 祐君、菊地佐一君、高橋 誠君、星 菊助君等<sup>はよく私の意を体して、実によくむずかしい施工に当たってくれた</sup>」(前文 4 頁、傍点筆者)。

この長浜所長の回想は、星氏が我々のイメージするいわゆる事務屋さんではなく、工事計画全体に深く関わっていたことを<sup>しき</sup>示唆するものであろう。長浜所長の時代は、万世大路改良工事終了後のことではあるが、星氏の務めていた立場をよく伝えていると思われる。

先に紹介している『改修史』所収の回想文「万世大路改築工事の施工その他を省みて」についても、特に執筆者の記載がないこともあり、内容的に考えても星氏以外の執筆者は考えられない(寄稿文等には必ず執筆者名を明記)。また回想文は、内容的に昭和 8 年から同 31 年頃までの事柄を<sup>もうら</sup>網羅して記述されている。『改修史』掲載の職員録を見ていくと、その期間をカバーしている人物は、星氏のみである。星氏はまた古今東西歴史にもあかるく、道路の古代からの歴史を<sup>ひもと</sup>繙いている。

(以上、長沢英雄氏の談話などをもとに整理したもので文責は筆者にある。)

さて、建設省福島工事事務所の創立 60 周年に発刊された記念誌『60 年の歩み』(昭和 54 年 12 月)がある。そこに第 16 代所長(昭和 35 年 6 月～昭和 36 年 6 月)の三谷 健氏が「福島工事事務所の思いで」を寄稿している。その中で次のように述べているところがある。

「とくに栗子の計画に当たっては直営での大先輩菊地八郎、菊地佐一両出張所長の昭和 11～13 年の栗子の一次改修時代の経験を生かした素晴らしい指導を得て、度々ルートに沿っての山の<sup>とうほ</sup>踏破を行った。……。またこの仕事に若い我々を引っぱって行って下さった菊地八郎、菊地佐一先輩も共に他界されたことは残念である」(210 頁)。

ここで言う「栗子の計画」とは、現在供用されている国道 13 号栗子国道の改築工事(昭和 36 年 10

月～昭和42年5月)の計画のことである。つまり、「昭和の大改修」に従事された方々の経験が、現在我々が利用している栗子ハイウエーの計画に生かされているということである。ここに内務省から建設省へと綿々と続く技術の系譜をみる思いがする。

筆者は、三谷氏とは親しくお話しをさせていただく機会が何度かあった。また、平成16年11月15日放映の『今日は何の日』「昭和35年11月15日栗子トンネル起工式」(福島中央テレビ/日本テレビ)という番組にご出演されているのを拝見したこともある。

### (三) 「万世大路改築工事の施工その他を省みて」

「万世大路改築工事の施工その他を省みて」は、『改修史』に所収されている「昭和の大改修」の文字通りの回想記で、筆者が度々引用させて貰っているものである。それを含め『改修史』は勿論工事記録であるが、通常見られるような工事記録とは異なり、無味乾燥な数字の羅列や単なる工事報告にはなっていない。そこには、その工法を採用するに至った背景や、関係者の葛藤までが語られている。また、職員や作業員などの工事従事者に対する温かいまなざしが感じられる。本当に血の通った記述となっていて、工事記録と云うより人間記録と云った方が当たっているかも知れない。この回想記には、当時の人々の活き活きとした仕事ぶりや生活の様子が描かれ、人の顔の見える記録となっている。

そして通常は書き残されないような、秘話というと暴露話に受取られかねないけれども、そうではなく後世に語り伝えるべき事柄をしっかりと書いてくれている。それがなければ、我々にとって大変貴重な情報の数々を永遠に知り得なかったであろう。現在、その貴重な情報に接するにつけ、記録を残すことの重要性を改めて認識している。

最近では、工事記録そのものが残されない傾向にあり憂うべきことである。技術者は、ものを造ってしまえば形として残ることもあって、記録として残すことをあまり好まないか、あるいは苦手になっている。

しかし、後世に伝える必要のある事柄は記録として残されなければならない。たとえ都合の悪いことであっても記録すべきである。将来の維持管理、あるいは次のステップのためになくてならない情報となるだろう。

星氏は、多くのことを記述するに当たって「いまだかつて公表された事のない事実を明確にしておく義務を感じるからである」(『改修史』133頁)と述べておられる。

### 謝辞

今回の探訪会に参加された「こよなく万世大路を愛する人々」にはお世話になりました。写真等の利用につきましてご配慮いただきましたことに感謝申し上げます。

本報告書の編集に当たっては、大滝会ホームページ管理人紺野文英様にまたまたお世話になりました。ありがとうございます。

平成 23 年冬・万世大路「氷柱隧道」写真集



福島側最初の内巻箇所附近



福島側最初の内巻附近



巨大氷柱落下



福島側最初の内巻附近



巨大氷柱落下、直径 50cm 以上



福島側最初の内巻附近



2 箇所目の内巻き附近から福島側坑口を望む



中央部附近・側壁部



2 箇所目の内巻箇所附近



坑内から米沢側坑口を望む



中央部附近、側壁崩壊・柱状石



坑内から米沢側坑口を望む



坑内から米沢側坑口を望む



米沢側坑口附近、大崩落 (伊藤弘治様 撮影提供)



坑内から米沢坑口巨大氷柱を望む



米沢坑口巨大氷柱



米沢坑口巨大氷柱



米沢坑口巨大氷柱



米沢坑口巨大氷柱



米沢坑口巨大氷柱の神秘



米沢坑口覆工崩壊箇所



巨大氷柱の神秘



米沢側坑口覆工崩壊箇所 (伊藤弘治様 平成22年11月撮影提供)



巨大氷柱の神秘



巨大氷柱の神秘



巨大氷柱の神秘



米沢坑口から巨大氷柱を望む



氷結してない時の二ツ小屋隧道米沢側坑口（平成22年11月撮影）

左の写真とほぼ同じ場所

平成 23 年冬・万世大路「ニツ小屋地区」写真集



冬の新沢橋国道13号より望む



旧飯坂スキー場工事用道路



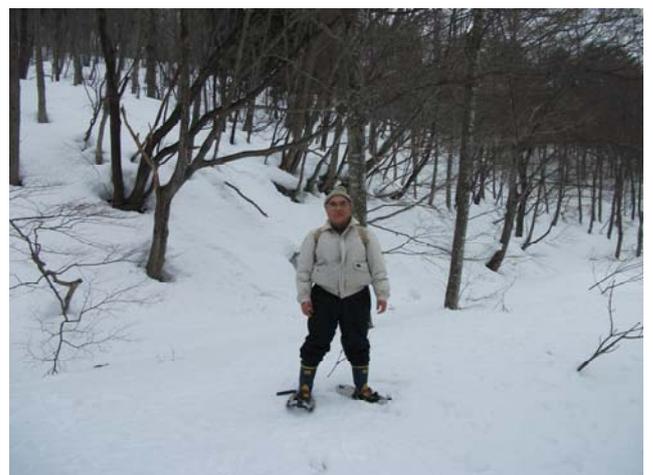
旧飯坂スキー場工事用道路登り口



旧飯坂スキー場工事用道路



工事用道路を外れブッシュの上を進む



スノーシューにすぐ馴れる



旧七曲坂跡か、ニツ小屋隧道の下の斜面



ニツ小屋隧道福島側坑口正面



最後の斜面を登る、上段は昭和期万世大路



福島側坑口から米沢側を望む



昭和期万世大路（右側人が立っているところ） ニツ小屋隧道手前



ニツ小屋隧道福島側坑門、映画「赤い殺意」雪の滑り台



米沢側坑口から烏川橋方向を望む



米沢側坑内から烏川橋方向を望む



二ツ小屋隧道米沢側坑門にて



福島側坑内から望む



米沢側から福島側を望む



二ツ小屋隧道福島側手前



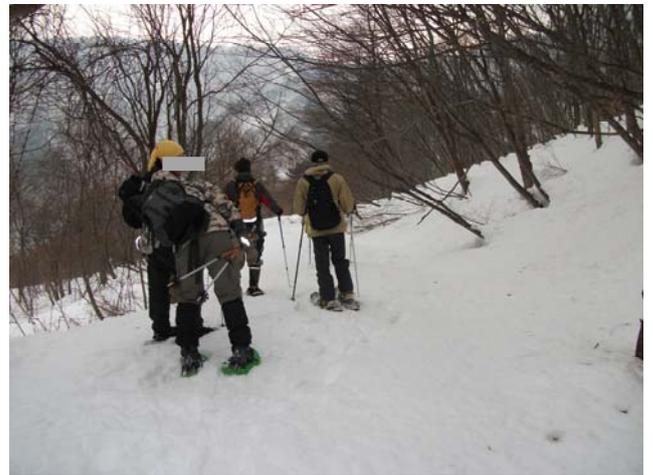
ニツ小屋隧道福島側、下山開始



下山途中、葡萄沢山を望む



下山途中、一服



昭和期万世大路付近、旧飯坂スキー場工事用道路にて



一路下山



カモシカの足跡