

明治の大プロジェクト「万世大路」

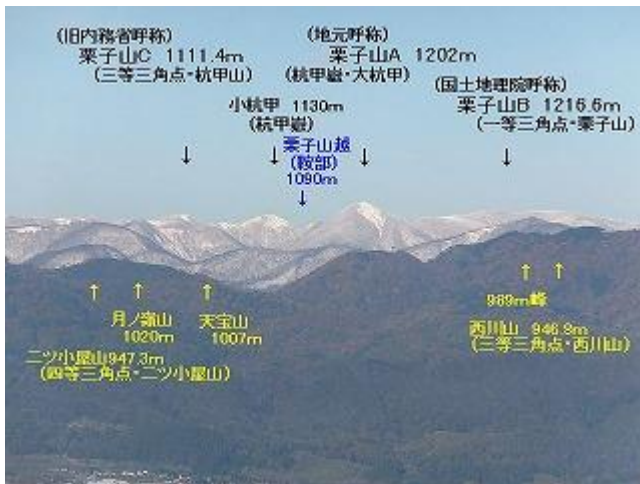
万世大路研究会・大滝会特別会員

鹿摩貞男

はじめに

明治初期、未だ江戸時代の名残を色濃く残していたこの東北地方で、当時アジア最長の 876m のトンネルを含む延長約 50 km にも及ぶとてもない大規模な道路工事がおこなわれていた。開通後この道路は「^{ばんせいたい}万世大路」と明治天皇により名付けられている。この万世大路は、進化を遂げながら幾世代にも亘って地域社会に貢献してきた。

本稿では、明治に建設された初代の旧万世大路建設の状況と、戦前昭和初期に改修工事がおこなわれ、現在は廃道となり奥羽山脈の山中にひっそりと佇む 2 代目万世大路のその工事状況と遺構を紹介する。(写真-1)



【写真-1】福島市内信夫山烏ヶ崎から望む栗子山。仮称栗子連山(ABC 小杭甲)、ニツ小屋山、月ノ嶺山、天宝山等(含推定)。万世大路は、山形側から来ると栗子山鞍部約 200m 下にある栗子隧道を抜けて、天宝山、月ノ嶺山の山腹を廻り、手前のニツ小屋山の隧道を通って来る。H251114

万世大路の経路と由来

〈万世大路の経路〉

その万世大路とは現在の一般国道 13 号(福島～秋田、現道延長 324 km: 道路統計年報 2011)の一部のことで現代版第 3 代目とも呼ぶべきものであろう。その起点となる福島県福島市から主な経過地の一つである山形県米沢市までの約 42 km

の区間を云う。これは、必ずしもオーソライズ(公認)されている事柄ではないけれども、国道 13 号の起点福島市杉妻町(舟場町交差点)から米沢市片子の旧国道 121 号(八谷街道、旧国道 13 号、現市道)交差点付近までを指すと考えられる。

本稿では、上記の第 3 代目万世大路を対象とするのではなく「旧万世大路」と称して(誤解のないところでは万世大路を使用)、明治時代に建設された道路をテーマとする。この中には、昭和の初期に改修された山岳部を中心にその前後を併せて現在廃道になっている区間も含むものである。廃道区間以外は現在でも現役として活躍しており、国道 13 号として使用されている部分や(勿論改修されている)、一部拡幅など改良されている部分もあるけれども、国道や県道、市道となって残っており利用されている。旧万世大路は、特に必要ある場合においては、明治期と昭和期(戦前の「昭和の大改修」区間)を区別して扱う。なお、旧万世大路の延長としては、明治期建設当初の L=48.3 km(山形県・刈安新道 L=18.5 km、福島県・中野新道 L=29.8 km)を使用する(土木学会選奨土木遺産認定時延長)。以下、一部曖昧になっている傾向もあるので、旧万世大路の起終点に重点をおいて最初にその経路を整理して紹介する。

明治期建設当初における旧万世大路(初代)の福島側の経路は次の通りである。起点は、現在道路元標のある旧ふれあい歴史館前(旧粉又商店前、福島市上町=旧信夫郡福島町 11 丁目)の交差点である(写真-2)。そこから現在の市道通称レンガ通り(旧通称奥州街道・旧陸羽街道・旧国道 6 号・旧国道 4 号・旧電車通り)を福島駅の方へ日本銀行福島支店前を通り本町交差点(街なか広場前、旧福ビル前 **写真-3**)まで進み右折し、市道通称

パセオ通り（旧スズラン通り）を北上する。パセオ通り終点の万世町交差点（旧笠原米店前＝現駐車場）を左折し国道 13 号信夫通りを横切りすぐの交差点（旧陣場町交番前）を右折し、まっすぐ北上する（県道、市道）。



【写真-2】万世大路起点の交差点（明治：福島町 11 丁目、現福島市上町）、手前は道路元標。旧万世大路・本町交差点方向（レンガ通り）を望む。手前県庁前通り、左福島県庁、右信夫山に至る。H240514



【写真-3】街なか広場前（旧福ビル前）本町交差点（旧国道 5 号・39 号分岐点、旧国道 13 号起点）。南側（旧国道 4 号）から北側（パセオ通り・旧スズラン・旧万世大路）を望む。右側レンガ通り道路元標（旧万世大路）に至る、左側福島駅に至る。H240514

曾根田町（旧曾根田村字^{こたて}古舘など）を経由して祓川（森合町、旧信夫郡境）を横断し県立美術館・図書館前（旧福大経済学部・旧高商・旧経専）にあった旧森合踏切（S40. 11. 3、現森合ガードとなり廃止）を渡り県道 3 号線通称飯坂街道（この区間は旧路面電車あり）を北上する。松川を渡り成出の分岐点を左側に進み塩竈神社前を通り、座頭町交差点（フルーツライン）を経由し中野不動尊

前を通過し関場・瀬沼の集落を過ぎて現国道 13 号に合流する（県道、市道）。この後暫くは、旧万世大路は現国道と重なっている。また、中野第二トンネル以西大滝集落入口までについても旧道とほぼ重なっている。その他、円部や大滝集落内などでは、旧万世大路は一部市道、あるいは工事用道路として使用されているほかは廃道となっている。

終点側は次の通りである。福島側から行くと、旧万世大路（旧国道 13 号）は、米沢市万世町刈安字川越石の栗子橋（L=40m、昭和 38 年完成）の米沢側で現国道 13 号と合流する。合流点から福島側へ遡って「昭和の大改修」の山形県側終点となる^{たきいわかみはし}滝岩上橋（L=21.8m（旧橋）、昭和 7 年完成、明治初代橋名滝ノ岩橋（石橋））までの約 L=2 km については、現在米沢碎石株式会社の敷地となっていて旧道はほぼ失われている。合流点からの旧万世大路は、現国道 13 号とほぼ重なって米沢バイパスの起点付近（米沢市片子）まで続き、旧国道 121 号交差点（旧国道 13 号、現在市道）で左折して市街地へ入る。2 km ほど市街地側へ進むと（旧国道 121 号・八谷街道、この区間は現在市道）、米沢駅から来る県道（旧市道）と合流し最上川（松川）にかかる相生橋の右岸に出る。旧万世大路の終点は、その相生橋を渡って左岸側になる（写真-4）。



【写真-4】万世大路終点、相生橋左岸米沢側（明治：米沢（町）今町、現相生町）。中央の三角形山は栗子山（地元）。H251101

現在の地名は米沢市相生町で、明治時代は置賜郡米沢（町）今町である。万世大路が出来るまでは最上川の河原だったけれども、道路が出来て「今は町になった」ので今町になったのだと聞いている。この旧道部分は現在、国道 13 号米沢バイパスの旧国道 121 号交差点手前からバイパス（県道米沢環状線）になっている。

なお、この国道 13 号米沢バイパス旧国道 121 号交差点と相生橋間の中間点付近に（交差点から 1 km ほど進んだ所）に、J R 奥羽本線（米坂線）を渡る花沢跨線橋（事業主体旧建設省、L=44.6m、昭和 41 年度完成）がある。その西側（終点側）の市街地寄りが米沢市旧信濃町（現東 1 丁目、宮坂考古館付近）で、「栗子国道改築工事」（昭和 36 年 10 月～昭和 45 年 3 月、約 L=40 km）の終点である。この跨線橋は栗子国道改築工事区間であるが、旧万世大路の踏切除却のための立体化区間でもある。従って、この区間の旧万世大路は、この花沢跨線橋から約 100m 南側にあった踏切（現在廃止）箇所になる（旧道距離は約 800m）。

〈万世大路の由来〉

平成 23 年（2011 年）は、万世大路が明治 14 年（1881 年）10 月 3 日に開通してから丁度 130 年目の節目の年であった。

今から約 130 年前のその開通式は、折から東北ご巡幸中であった明治天皇をお迎えして挙行されている。当時、福島県側は中野新道、山形県側は刈安新道と称して（完成時点では、両者を併せて栗子新道と云った）、両県が約定を交わし共同で新道開設の事業を進めていたものであった。この栗子新道は、工事を実施した山形県と福島県の功績を称え、後に（明治 15 年 2 月 9 日）明治天皇により「萬世大路」（本稿では万世大路と表記）の名前を賜ったものである。

この万世大路というのは、中国の古典『尚書』（書経）にある一節「帝曰、兪。地平天成、六府三事允治、萬世永頼、時乃功。」からとられたものである（「栗子隧道碑記」）。(注 1)

なお、引用文冒頭「地平天成」は、現年号平成の出典の一つである。

栗子新道は、人々の生活安定のために「幾世代（万世）にも亘って永く頼れる道路（大路）になれ」との願いを込めて名付けられたものであろう。

このように「万世大路」は誠に由緒ある名前で、国土地理院（旧陸地測量部）発行の旧 5 万分の 1 地形図の他、市販の地図帳や Web 地図には、必ずと云ってよいほど国道 13 号と共に併記されている。

（注 1）

- ・尚書：過去の聖賢の事蹟を伝える中国最古の歴史書、古いものは前 11 世紀成立。本文引用の「大禹謨」篇は、後世の偽作（偽書）とされる。引用文の帝は舜のことで、BC2000 年頃の、伝説の中国古代王朝の帝王。時乃功の時は臣下の禹のことで、後に舜に帝位を譲られ夏王朝初代帝となる。なお、年号の昭和も同じ虞書の中の堯典の一節「百姓昭明協和萬邦」からとられた。
- ・漢文（ルビ読み下し）引用：新釈漢文大系 26『書経下』363 頁
- ・六府：生活に不可欠の水・火・金・木・土や穀物（『全釈漢文大系 11 尚書』545 頁）
- ・三事：君が己の徳をただして下を率い、物の使用を便利にして財を豊かにし、生活を厚くして民生を楽にすること（前掲書）
- ・栗子隧道碑記：明治期の栗子隧道工事に関して記された石碑で、隧道の米沢側坑口に建立されていた（現在は、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ている）。碑文の内容は、栗子隧道の工事報告に止まらず、なぜ万世大路の建設が必要であったか、当時の東北はもとより日本全体を俯瞰したうえで山形県内の社会情勢・道路状況等を述べ、道路完成後の交通状況などまで記している。また、万世大路の名前の由来について記すと共に、三島通庸県令（県知事）や事業実施上の総務や工事、測量などの各担当責任者をも顕彰しているものである（明治 15 年（1882 年）1 月の日付）。

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』を基に、当時著名な漢学者であった重野安繹（編修副長官従五位）により起草されたものである。また、碑の上の篆額（題字）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。

『明治天皇紀』と万世大路

初代の万世大路は前述の通り、福島・山形両県によって建設された。その経緯については、『明治天皇紀第五』（宮内庁、昭和四十六年三月、吉川弘文館、以下『天皇記』）にも次のように記されている。

「・・・山形縣令三島通庸（注2）新路を開きて行旅に便せんと欲す、當時福島縣令山吉盛典（注3）亦路を開かんことを企つ、是に於いて二人相議し、明治九年より東西より工を起す、・・・遂に五星霜を経て、是の歳（筆者注、明治14年）八月米澤福島間の新道十一里餘成る」（523頁、ルビ筆者）。

かつて栗子隧道米沢側坑口にあった栗子隧道碑記（写真-5.6）にも、万世大路の建設経緯、命名の由来が詳細に記されていることは前にも触れた（注1参照）。また同書には、万世大路の名前を下賜した経緯についても次のように記している。



【写真-5】 明治期栗子隧道米沢側坑口（右）と「栗子隧道碑記」（左）、昭和9年「昭和の大改修」時（60m先の既設隧道の切詰め作業中）昭和9年



【写真-6】 栗子隧道碑記の上部にある篆額（題字）。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。なお、この篆額により正式隧道名が「栗子隧道」であることが分かる

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」（523頁）

（萬世大路は原文のルビ、現在は「ばんせいたいろ」と云っている）。三島通庸県令（この時山形・福島県令兼務）は、明治15年2月9日に宮内省に召されていたけれども病のため属官久留米清隆が代理で出席して万世大路の名前を賜っている。

〈三島県令と山吉県令の道路事業〉

明治9年（1876年）8月、統一山形県の初代県令（県知事）となった三島通庸は、山形県の発展のためとして7項目の基本方針（注4）を示している。その第1番目に道路を開設し人知を開く（民力を付ける）を挙げている。山形県は周りを高い山々に囲まれているうえに、道路事情が極めて劣悪なため産業を興すことができず、他県との物流・人的交流がおこなわれていない。そのため道路建設の推進が急務であり、山形県の豊穡の生産物を県外に移出し、産業を興し人民を幸福にしようとしたのである。従って、周囲の各県へ通ずる道路の建設を強力なリーダーシップをもって推進した。現在の国道13号（金山新道、猿羽根新道など）、7号（三崎新道）、47号（本合海新道）、48号（関山新道）、113号筋（小国新道）など秋田県、宮城県、福島県、新潟県へ通じる道路の新設を進めた。

この中でも福島県へ通ずる「万世大路」が最大の事業であったのである。当時、福島県側においても統一福島県初代県令山吉盛典は、隣県山形県との交流が人民の利便幸福を図る上で不可欠であるとし、積極的に事業を進めようとしていた。明治9年10月には、山吉県令は二ツ小屋に野宿をしながら自らルート調査を実施している。

明治9年（1876年）12月、山吉盛典福島県令と三島通庸山形県令はそれぞれ新道開設について大久保利通内務卿あて上申し、明治10年5月許可されている。それに先立ち明治9年11月、山形・福島両県は新道開削について協定を締結した。

(注2) ^{みしまちつね}三島通庸：天保6年(1835年)6月～明治21年(1888年)10月。

薩摩藩士。明治政府において酒田(鶴岡)(明治7年(1874)12月3日～)・統一山形県初代県令(明治9年8月22日～明治15年7月13日)・福島(兼任、明治15年1月25日～)・栃木(兼任、明治16年10月30日～)各県令を歴任した後、内務省土木局長(明治17年11月21日～)、初代警視總監(明治18年12月22日～明治21年10月23日薨去)を務める。各地において道路建設や河川改修等の社会資本の整備、学校・病院・行政庁舎の建築などの公共施設の整備、農・産業の振興を図る一方、福島県や栃木県においてそれに反対する自由民権運動を厳しく処断、福島(喜多方)事件(明治15年12月1日(11月28日))や加波山事件(明治17年(1884)9月23日)が起きた。

(注3) ^{やまよしもりすけ}山吉盛典：天保6年(1835)9月～明治35年(1902)7月。

米沢藩士。福島県令(明治8年12月～)、合併後(明治9年8月)の統一福島県の初代県令(～明治15年(1882)2月)。三島通庸は、山吉県令の後任に当たるので2代目ということになるだろう。

明治11年(1878)5月14日、^{きおいちよう}紀尾井町事件(大久保利通暗殺)の朝、山吉県令はたまたま大久保邸を訪問している。外部の人間として大久保利通に最後に会った人物としても知られる。その後当日の状況を『済世遺言』(大久保利通最後の語録)として残したことで有名(中條政恒執筆)。

なお、^{けんれい}県令とは現在の県知事にあたる。明治4年(1871)廃藩置県により知藩事(旧藩主)が廃止され、新たに中央政府の地方官として県令(権令)が任命された。明治19年知事に改称する。その権限も現在の知事よりずっと大きい。

(注4) 7項目の基本方針(要旨)

①道路の修理、新道開設し民力を養う。②学校を建て人材を育てる③産業を興し(製糸工場、養鶏場)、研究所、博物館を設置する。④病院を建て生徒も置き教育する。⑤警察署を設け人民を保護する。⑥河川を整備し舟運をおこす。⑦酒田港を整備する。(『山形県史・三島文書』)

栗子新道工事経緯

〈栗子隧道工事〉

万世大路の新道開削は、明治9年(1876年)11月から明治14年9月まで約5年間を要している。この中では、特に当時の日本としては最長約876mの^{きり}栗子隧道(栗子山隧道とも云う)が最大の難工事であった。

万世大路は、当時の交通事情から荷馬車対応の道路構造となっていて、道路幅員は3間～4間(5.5～7.3m)であり、隧道は幅員3間(5.5m)、高さ2間(3.6m)の矩形で基本的に素堀あった。

その工事概要を簡単に記せば次の通りある。

栗子隧道は、福島・山形県境にある脊梁山脈奥羽山脈の南部に位置する標高1202mの栗子山(杭甲嶽)の標高約890mの南側中腹(鞍部)に建設

されたものである。トンネルのほぼ中央が福島・山形県境となるが工事は山形県において担当した。

工事の主な経緯は次の通りである。

・明治9年(1876年)12月18日 西口(米沢側)から工事着手。

・明治10年(1877年)7月2日 内務省御雇技師エッセール(オランダ人)現場視察助言(9月にも来現、測量に立会い)。

・明治10年(1877年)11月21日 輸入したアメリカ製の蒸気器械「^{きくかいきかい}鑿開器械」(削岩機)到着。翌年2月には本格的に掘削を開始した。削岩機は坑夫30人分に匹敵し、空気が流動して坑内に送られ坑夫は窒息しないで済んだ。この器械は当時世界で3台しか製造されなかったという(購入先英国、日本、某国)。明治期の隧道工事の送気には「^{とうみ}唐箕」が使用されていたというから、削岩機の登場により随分と効率的に送気ができたようだ。

・明治11年(1878年)5月 栗子隧道東口(福島側)からも掘削を開始した。

・明治12年11月4日 伊藤博文内務卿(長官、のち明治18年内閣制度発足に伴い初代総理大臣)、松方正義大蔵太輔(次官、のち初代大蔵大臣、総理大臣)等が栗子隧道を視察、福島側から来てあいにくの悪天候風雪の中、栗子山を越えている。内務卿は当時事実上の首相であるから栗子新道の工事が国家プロジェクト扱いであったことが窺われる。

・明治13年(1880年)10月19日 栗子隧道貫通。三島県令が貫通に立ち会ったその感激を次ように詠んでいる(原文万葉仮名、前首仮名交じり文は筆者による)。

「民のためつくす心は陸奥の

山の穴^{あな}隧^{みち}ふみてこそしれ」

東西からの貫通点は上下左右、全く違わずぴたりと一致し、それぞれの鑿(ノミ)の切っ先が相交わったという。三島県令はその測量成果に感心して次の和歌を詠んだ。

「突貫^{きり}し錐(ノミのこと)と錐とのゆき逢いは
むすひの神の恵みなるらん」

東西からの貫通点の正確な符合は三島県令にとっても神業のように思えたのであろう。また、栗子隧道の貫通の報告を受けた内務省元御雇技師エッセール（当時オランダ在住）は、日本の測量技術の高さに驚嘆し賞賛している。

・明治14年9月（4年10ヶ月） 完成。

栗子隧道は、当初鑿鑿（のみたがね）による手作業で、後には削岩機も使用して孔を開け火薬を装填爆破して掘削を進めていったようである。初めは小断面で掘削し、段々切り拡げ整形していったものと考えられる（写真-7）。



【写真-7】 明治期栗子隧道米沢坑口のノミ掘削跡 H231001

また、トンネル工事のズリ出し（破碎された岩石の運搬）は大八車及び人肩（^{もっこ}畚）によっておこなわれた。

米沢側（西口）の岩質はなかなか硬かったようで、人力作業による鑿鑿（^{のみたがね}）の削孔（^{さくこう}火薬装填用の孔を穿つこと）に手こずりアメリカ製の削岩機を輸入し使用することとなった（1日の掘削長5～6寸（15～18cm）であったという（「栗子隧道碑記」）。因みに東北中央自動車道栗子トンネル（8972m）福島側の掘削実績は、月間掘進長約125m、1日当たり4～5m）。

当初は米沢側からの方押し（^{かたお}）施工であったけれども、結局工程的にも間に合わないとうことになり、前述の通り東側（福島側）からも迎え掘りすることとなった。福島側の地質は比較的軟らかであったようだ。

結局栗子隧道は、明治9年（1876年）12月に着工し明治14年（1881年）9月、4年10ヶ月の歳月をかけて完成したことになる。万世大路の完成予定を当初1年としているけれども、元々無理

な注文であろう。しかしそれにしても4年10ヵ年を要したということは、如何に困難な工事であったかを物語るものである。

〈二ツ小屋隧道工事〉

一方、福島県側の二ツ小屋隧道（L=354m）についても、落盤事故や請負返上などのトラブルがあり約4年の歳月（明治10年10月～明治14年9月）を要する難工事となっている。栗子隧道では、アメリカ製の削岩機を使用したとはいえ、隧道の延長比から考えても、二ツ小屋は時間がかかり過ぎている感じがする。

明治14年（1881年）6月9日、三島通庸山形県令一行（従者高木秀明土木課長、伊藤十郎平九等属（三島県令記録係）他）が概成なった栗子新道を通り上京する記録がある。その時二ツ小屋隧道内（米沢側）ではまだ工事中で、高木課長はむりやり隧道内を通行したが、三島県令や伊藤九等属らは二ツ小屋山を越えて、隧道の福島側に出たという。福島側では、遠く霊山が見え建武の新政（1333年）の時に北畠顕家・義良親王（^{のりなが}のち第95代後村上天皇）を奉じて陸奥国府としたところとの説明に三島県令も興味をもったようであった。また、同年9月2日には、天皇ご巡幸の下見に係官（先発官）が訪れたけれども、その時点で輦（^{れん}天皇のお車）の通行ができないと報告している。しかし、9月28日には、先発官松方正義内務卿が輦道（^{れんどう}）点検に来たときには、すべての工事が終了していたという。二ツ小屋隧道の工事は、開通式ぎりぎりに完成したようである。

栗子新道（万世大路）としても、着工が明治9年11月（刈安隧道には明治9年11月25日に着工）になるので4年11ヶ月を要して完成したこととなる。余談であるが、前述のとおり工事許可の申請を明治9年12月に内務省へ提出、許可は明治10年5月に下りるけれども、山形県側では許可申請前に強引に着工していることが分かる。福島県側は、許可後の明治10年7月に着工している。

その万世大路約 50 kmの中には、トンネルが山形・福島県境の栗子隧道 (L=876m)、福島県側の二ツ小屋隧道 (L=354m) など 5 箇所、橋梁は山形県側・相生橋 (L=91m)、福島県側・松川橋 (L=127 m) など約 30 箇所建設された。まさに当時としては、明治のハイウェイ建設とでも呼ぶべき破格の大プロジェクトであったのである。

明治初期の米沢街道の状況について

福島米沢間の交通は、近世藩政時代には、米沢街道（米沢側では福島街道・板谷街道）が使われた。米沢街道は、現在の奥羽本線とほぼ同じルートを行く。旧上杉（米沢）藩の参勤（交代）道路であったばかりでなく、福島米沢間の物資輸送路であり上杉藩にとっては生命線とでも云うべき重要路線であった。

この米沢街道の明治初期の状況はどのようなものであったろうか。特に李^{すももだい}平（福島県側）～板谷間の道は深い谷間沿いにあり、幅員も狭く急坂が続き牛馬がやっと通行できる状況である。荷車などは通れる状態ではなく、物資輸送に大変不便をきたしていたようだ。「鬼転ばし」（『東北の街道』94 頁）と呼ばれる難所であったのである。しかも明治維新以降は、道路管理者（米沢藩）が事実上不在でメンテナンスが行き届かず、街道が通れないような状況になっていたという。

なお、米沢街道で運ばれた物資としては次のようなものがあつた。

「・・・阿武隈川水運につなぐ米沢藩及び幕府領(高島)の廻米の輸送ルートでもあつた。特産物であつた蠟^{ろう}や紅花などの上り荷や下り荷の塩」（前掲書 92 頁）などで、幕末には米沢織りなどの物資輸送も盛んになったようである。

建設をも含む公物管理の最初の規定と云われる「河港道路修築規則」（大蔵省、明治 6 年（1873 年）8 月）には陸羽道（陸羽街道・現国道 4 号筋及び国道 13 号筋を指すと考えられる）が 1 等道路として規定されている。その具体の起終点や通過地は示されていないけれども、同年 12 月 20 日、

太政官達第 413 号「諸街道里程取調方法並ニ元標及里程標柱書式ヲ定ム」の「里程ヲ可取調道路ノ順次」により陸羽街道として現在の 4 号筋(福島、仙台、盛岡、大間など)、街道名の記載はないが現在の 13 号・7 号筋（福島、山形、秋田、青森など）の起終点名及び経過地が規定されている。

いずれにしても、この時期福島米沢間には、米沢街道しかないので、陸羽街道（陸羽道）の支道として位置付けられ 1 等道路であったと想定されるが、その体裁をなしてなかったと云えるだろう。

万世大路開通後の賑わい

さて万世大路は、開通後相当の賑わいを呈している。沿道には、福島県側に大滝、大平、山形県側に刈安の集落が成立した。宿泊所も前記集落を含め数カ所に及んでいる。

開通後の交通量（1 日、平均）は、通行人（人力車含む）は約 100 人、荷車類約 40 台で、宿泊者も 20 人を超えている。輸送の中継点となった大平地区では、荷馬車が長蛇の列を作り、冬は人の背により運搬したので、200 名もの人が運送に携わっていたという。

山形県側からみると前にも触れているけれども、主な移出品は米、からむし（麻の一種）、織物、生糸、酒等で、移入品としては塩、日用品、果物等が多数を占めていた。

この賑わいぶりのエピソードを二つ紹介する。
①明治中頃の万世大路起点付近（福島市内現パセオ 470、通称パセオ通り、旧スズラン通り）の様子を、置賜町（旧万世大路沿い）にお住まいの小関トメさん（当時小関貴金属店、昭和 58 年インタビュー時 103 歳）は次のようにお話しされている。

「この福島が一番の生糸処となつてからの豪勢な往来^{わらい}つう（注：という）ものは大した景気であつたない（注：ございましたよ）。この家の前の街道（注：万世大路）も米沢山形からの車や人で、年中^{あち}ごつた返して^{かへ}いたない（注：年中混雑してましたよ）。」（『町史わが町おきたま』福島市置賜町町会、昭和 58 年 1 月、40 頁）。

②大滝の宿屋では、外に出ていた息子がたまたまに帰ってきても、お客の対応であまりの忙しさに家族から食事の準備もして貰えないなど、相手にされなかったという話が伝えられている（宮内屋さんご子孫談）。

この二つのエピソードは、往時、万世大路がいかに^{いんしん}殷賑を極めていたかを物語る貴重な証言であろう。

昭和の大改修について

「昭和の大改修」(注5)とは、昭和8年(1933年)4月から昭和12年3月まで4箇年間にわたって、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前身)によって実施された旧国道5号・万世大路(現国道13号)の改良工事のことである。

ところで万世大路は、後に国道39号となり(明治18年2月)、明治14年10月の開通以来活況を呈し福島米沢間の交流を活発にして経済発展に貢献してきたけれども、明治32年(1899)5月の福島米沢間の鉄道、奥羽南線(現奥羽本線)の開通などで衰退して、米沢との往来も途絶状態になっていた。

この明治末から大正初期にかけての万世大路(39号国道)の状況と今後対処方針について報告している福島県の文書があるのでやや長くなるけれども、この時期のものは珍しいので紹介しておきたい。

「三十九^{ごうこくどう}號國道 本街道は屈曲の半徑及坂路勾配に於て國道たるの資格を有せずと雖^{はんけい}其の資格^{いそども}完^まきをを得る迄に之を改修するは地形上不可能にして又換線せんとするも適當^{てきとう}の路線なし。而して平時にありては運輸交通甚^{かん}た閑なれば唯國防上之を維持するの必要あるのみ。然るに本街道中に栗子外二箇所の隧道あり。何れも掘り放しなるを以て土石崩壊の危険あり。依て煉瓦又は石材を以て完全に^{まきたて}巻立をなすの必要を認む」(『福島県是資料上巻』福島県編 大正2年3月30日)(ルビ、句点筆者)。(写真-8)



【写真-8】改修前の栗子隧道坑内、「昭和の大改修」栗子隧道改修工事中(昭和9年)。

この時期大正初期には自動車の保有台数は微々たるもので、道路の必要性が産業経済発展の観点で論ぜられることはなく、ただ軍事的には重要な道路なので補修が必要だと述べている。また、交通はほとんどなく、道路状況特にトンネルは、この時点においても極めて危険な状態にあったことが分かるのである。

しかし、昭和初期、時代の進展に伴い自動車交通に適する道路の必要性がたかまり、「昭和の大改修」が実施されることとなった(注6)。

前述の通り、万世大路は荷馬車対応の道路構造であった。明治に建設されたトンネル断面は狭く、一般自動車の通行は不可能である。また、明かり部分(トンネル以外の一般の道路部分)についても、今回大改修の対象となった山岳部約13km区間(改修前現道延長、改修後は約14km)の中には、幅員も狭く屈曲も甚だしい箇所が多数あり、中には4分の1の急勾配箇所までであったという。さらに曲線部と急勾配とが重複しているため危険箇所多く、自動車交通に適合しなかったのである。

当時の内務省が直轄で改良工事を実施することとなったこの区間の起終点は次の通りである。その起点(福島県)は、旧道(明治期万世大路)の旧新沢橋から300mほど福島よりの新沢左岸(現国道13号大滝第2トンネル米沢側坑口から米沢側へ約550m付近)と考えられる。終点(山形県)は、栗子隧道西側(米沢側)の滝岩上橋左岸(橋梁自体は区間外)である。

なお、この区間以外の万世大路についても、同

じような時期に前後して改修工事が実施されているものと考えられる（高平隧道の拡幅や木造橋のコンクリート橋への改修など）。直轄区間の山岳部のみ改修しても自動車通行が出来ないからである。

（注 5）「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、筆者らが最近になって便宜的に使用しているものである。正式名称は 5 号国道改良工事である。

（注 6） 明治末に輸入された自動車の保有台数は、大正 2 年（1913 年）5000 台、昭和元年（1926）には 4 万台、昭和 9 年には 15 万台を越え、従前の荷車、荷馬車交通に加えて自動車交通も考慮する必要が生じた。昭和 4 年には「産業道路改良計画」が樹立され国庫から 3 分の 1 の補助を計画したが実行されなかった（緊縮財政）。昭和 6 年には、経済不況による失業対策として「失業救済道路改良予算」が設けられ、補助事業中心から、新たに国道工事国直轄施行をおこなうこととした。福島においても、内務省仙台土木出張所福島国道改良事務所が創設され（昭和 6 年 4 月 11 日）、福島市内旧 4 号国道、旧 5 号国道（旧スズラン通り等）において失業対策の道路工事を開始している。以後失業対策に重点を置きながら「産業振興道路改良五箇年計画」などにより道路の計画的整備を図ろうとしたが、内外の情勢から実行されることは無く、次節に述べるように個別の失業対策事業に止まった（『道路行政』道路行政研究会 2006 年 3 月を参考に整理した）。

昭和の大改修事業内容について

〈工事経過と工事概要〉

「昭和の大改修」事業では、道路部分延長約 13km（改修後約 14 km）の改築等、二ツ小屋隧道及び栗子隧道のトンネル 2 本の改築、新沢橋などの橋梁 4 箇所が架け替えられた。

工事経過は次の通りである。

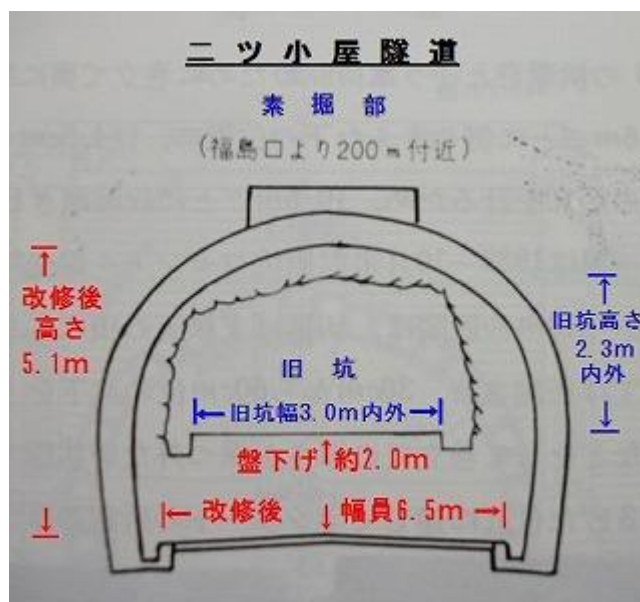
「昭和の大改修」は、前述の通り昭和 8 年（1933 年）4 月から着手している。最初に、万世大路最悪の箇所と云われる二ツ小屋隧道の前後 1.9 km の道路改良工事（S8.5～S9.12）から始まり、二ツ小屋隧道工事（S8.5～S9.12）、栗子隧道工事（S9.5～S11.8）がおこなわれた。また、その外の道路区間の改良工事についても、二ツ小屋地区（S10.4～S11.10）、栗子地区（S10.5～S11.12）と順次実施されていった。橋梁工事も新沢橋を始め 4 橋の架け替え工事（S10.4～S11.12）が実施されている。

昭和 12 年（1937 年）3 月に全工事を終了し、同年 5 月 10 日に工事の終了告示（内務省）がなされ一般交通の供用が開始されたものと思われる。

なお、開通後の同年 7 月 16 日に低気圧に伴う大雨により栗子隧道福島側の杭甲坂で道路延長 L=43m に亘って法面が崩壊するという災害があった。直ちに補修工事が行われ（4 号国道杉妻道路改築費を流用）、7 月 25 日に道路管理者である福島県に、今次改修工事を実施した L=14 km を引き継いだと云う。

次に改修工事の概要について記す。

隧道については、断面を切りひろげて大きくして（明治期隧道：当初幅 5.4m（改修時実測 3.0m 内外）・当初高さ 3.6m（改修時実測 2.3m 内外）→昭和の大改修後：幅 6.5m・高さ 5.1m）、素掘からコンクリート巻立（コンクリートで壁や天井を作ること）とし、路面はセメントコンクリート舗装とした（参考図参照）。



【参考図】 昭和の大改修では、旧隧道の断面が幅 3m 内外（完成時 5.5m）、高さ 2.3m 内外（同 3.6m）を幅 6.5m、高さ 5.1m に切り広げた。

木造橋は鉄筋コンクリート橋に架け替えた。

一般道路部では、約 6 割（L=7.4 km）が改築（注 7）即ち明治期万世大路とは違う新線として別ルートに付け替えられ（バイパス）、約 4 割（L=5.6 km）が旧道（明治期万世道路）を利用して補修（注 8）したものである。路面は碎石により舗装した（砂利道）。

(注 7) ここで云う改築とは「山間部路線の新設」(『改修史』185 頁) のことで、既設の明治期万世大路とは全く別のルートに道路を新設することを云う(たとえば、新沢橋のところでは、谷川に深く迂回していた旧道を廃して新・新沢橋を架設し別ルートで新たに道路を通した)。

また、現道を大きく切・盛土して道路を造り直してしまいう場合もこれに該当するであろう。

(注 8) ここで云う補修とは「路幅整理を行い路肩を改め、従来の側溝を整え必要に応じ両側に側溝を設け」ること(『改修史』185 頁)。つまり既設道路をほぼ踏襲していると云える。また、路面については、現地製造の採石等を用いて敷きならし転圧し造り直している。

〈難工事だったニツ小屋隧道〉

「昭和の大改修」の中ではニツ小屋隧道工事が難工事であったようだ。福島側坑口から 10~40m 区間において土石の崩落が突然発生し、崩壊を阻止するために大がかりな支保工(山の土石を支える施設)が必要となり工事がなかなか進まなかったと云う。また、この区間のコンクリート巻立(コンクリートで天井や壁を作ること)に当たっても、型枠を設置する前に山を押さえている支保工が沈下(30~60 cm)したり、使用していた径 40 cm 以上の材木が折れたりした。型枠の組み直しを 3 回もおこなっている。また湧水も多くその処理に工夫が必要であったと云う。

また、栗子隧道と同様越冬工事となったため苦労が多かったようである(後述新聞記事参照)。

〈材料運搬線路の敷設〉

話しは前後するけれど、「昭和の大改修」においては、工事用の資材を鉄道(奥羽本線)で板谷駅まで運び、それから新に線路を敷設して峰を越えニツ小屋隧道米沢側坑口までトロッキ(一部ガソリン機関車)で運搬した。「運搬線路」の敷設は、良きにつけ悪しきにつけ、まさに本工事に匹敵するような大工事だったのである。少し大袈裟に云えば本工事の成否を左右する一大プロジェクトだったのである。

「材料運搬線路」の起点は、奥羽本線板谷駅(スイッチバックの旧駅)構内となる。そこから出発して、旧山形県道(旧一般県道 154 号松原・板谷線(現在米沢市道))を通り現国道 13 号に出る。

ほぼ現在の国道 13 号道なりに袖ヶ沢(山形・福島県境)右岸沿いに現在の西栗子トンネル福島側坑口付近へ向かって西進する。

その坑口付近から運搬線路は、右側にある鎌沢(下流が袖ヶ沢)を渡って行って福島県側に入っていくと明通山^{あきとおしやま}にぶつかる。その山腹をヘアピンカーブ 17 段で上り、当運搬線路の頂上となる鞍部(「明通」^{あきとおし}と云われていたところと考えられる)に至る。その鞍部に「昭和の大改修」において新たに 100m ほどの掘割りを施工、「新明通^{しんあきとおし}の掘割り」と称する事となった。その新明通の掘割り東端(烏川側)からは谷間になっていて、運搬線路はヘアピンカーブ 3 段で烏川沿いまで下る。そこからは、烏川筋を下って旧万世大路・烏川橋右岸付近に至る。当該材料運搬線路はさらに進んで、その終点となるニツ小屋隧道(米沢側坑口)に到達する。

以上「材料運搬線路」として、全長 11.2 km、軌間 50 cm(『改修史』183 頁)の軌道を敷設したものである。線路の敷設工事は昭和 8 年(1933)4 月に着手、同年 9 月に終了している。

「昭和の大改修」の資材の大半は、この運搬線路によって運び込まれたということである。すなわちセメントなど工事資材を、板谷駅から運搬線路頂上の新明通まではガソリン機関車(昭和 8 年度は人力トロッキ)で、新明通からニツ小屋隧道までは人力トロッキで運搬したものである。

運搬路設置から約 80 年、17 段のヘアピンカーブの跡や新明通の掘割跡は現在でも見ることができる(写真-9.10)。



【写真-9】 現在も残る「新明通掘割り」、板谷側から烏川方向を望む H230605



【写真-10】 昭和9年(1934)「新明通掘割り」頂上のガソリン機関車。板谷側から撮影。ガソリン機関車運搬の終点。写真-9とほぼ同一箇所と思われる。

〈改修事業の効果〉

改修後、昭和期万世大路は、明治のそれに比べ延長が約 1km 長くなったということであるが、時間としては福島米沢間鉄道よりも、万世大路の方が 30 分早くなったという。

万世大路の改良工事も終盤大詰めとなった昭和 11 年 6 月、地元新聞「福島民報」は次のように報道している（昭和 11 年 6 月 8 日付け、抄録）。長文であるが、当時の工事状況などをよく伝えている記事なので下記に引用しておく（「昭和の大改修」について役所以外の資料はほとんどないので貴重な報告と思われる）。

—今秋開通の栗子トンネル—

福島と米沢をつなぐ絶好の観光道路

…（略）…両県境の栗子山に目下栗子トンネルを建設中である。栗子トンネルを中心に南福島と北山形寄りの道路は殆んど完成し、トンネルも今秋十月には竣工の予定で紅葉の頃に落成式を挙げ、万世大路はここに開通を見る訳である。

列車よりも早く

…（略）…表日本と裏日本の連絡幹線として福島、米沢、山形の各都市を結ぶ重要路線の改良工事は昭和 8 年より 10 年までの 3 ヶ年継続事業で起工され、総工費 678,000 円を費やし現在には残余の工事を進め今秋には全部竣工する。米沢市と福島市を連絡する鉄道奥羽線は 43 軒普通列車で約 2 時間 10 分を要する。…（略）…万世大路改良工事が竣工の暁には自動車で両市間 49 軒の道程は 2 時間かゝらず汽車より幾分速く到着することが可能である。この国道に二つのトンネルがあつて一つは両県境の栗子トンネル、一つは本県内の二つ小屋トンネルで、二つ小屋は工費 122,705 円を以て 384 米のトンネルが立派に竣工している。トンネルは海拔 700 米の箇所にあつて厳寒の節は氷点下 20 度に低下したゝめに水が氷結してトンネルの各部を破壊する恐れがあつて非常な難工事であつたそう。栗子トンネルは 800 米でそのトンネルの中間地点が丁度本県と山形県の県境になっている。工費は 253,635 円で現在 120 名内外の工事夫によって工事が急がれている。二つ小屋、栗子の両トンネルを改修せぬ以前は坑内の高さ 2 米位で幅員も 3 米程度の狭隘なもので、坑道の材料は腐食し坑内に崩壊した岩壁は累々として堆積し馬車の通行は絶対不可能でかろうじて人が通行し得るのみで、それさえ危険が多かつた。改修された二つのトンネルは実に堂々たるもので悠々自動車が行交う事が出来るのである。

絶好の観光道路

…（前略）…本県内の分はまだ全部竣工していない。山道の橋梁架替や改修工事が進められているが現在でも栗子トンネルまで自動車で行くことが出来、工事材料運搬のトラックは毎日往復している。改修工事が既に完成した地点は 10 トンローラでかためられアスファルト道路のような感じである。中野新道の山峡にはまだ雪が残っている。栗子トンネルの近くになるに従つて道路のわきに三尺も五尺もの残雪が夏の日に輝いている。こんなゝかで万世大路改修の人夫達の元気な唄声やツルパシの響きが小川のせゝらぎ伴奏に力強い交響楽をかもし出している。…（中略）…栗子トンネルが竣工して万世大路が南から北へ開通したらいい観光地帯となるであろう。（句読点、ルビ筆者、一部旧かなづかいを新かなづかいに改めている。原文漢数字。）

なお、昭和の新栗子隧道や新二つ小屋隧道は、明治の旧隧道をそのまま利用して拡張していることについては前に述べたとおりである。ところで旧栗子隧道は、米沢側 60m が南側に 23 度折れている（風雪の吹き込みを緩和するためという）。しかし、新栗子隧道は直線であつたため、旧隧道分 60 m はそのまま存置されることとなった。従つて、栗子隧道米沢側では、明治の坑口と昭和の坑口が並列して存在するという希有な状況となった（写真-11）。



【写真-11】 並んで佇む「栗子隧道」(米沢側坑口) 右側初代:明治14年(1881年)9月完成)。左側2代目:昭和11年(1936年)8月完成 H251101

この道路は改修工事を実施した結果自動車交通に適応したものとなり、福島米沢間には戦後定期バスも運行されるほどであった。

現国道 13 号栗子国道が供用開始される昭和 41 年(1966 年)5 月まで約 30 年に亘り使用された。

「昭和の大改修」は失業対策だったのか

ここでは、改修工事そのものとは直接関係ないかも知れないけれども、本事業が実施されることとなった社会的な背景について述べておきたい。

結論的に云えば、5 号国道(万世大路)改良工事(「昭和の大改修」)は、折からの世界恐慌(1929 年、昭和 4 年)などを受けた高橋是清蔵相による不況対策の時局匡救事業として実現する運びとなったものである。

この時局匡救事業とは、昭和初期の金融恐慌、世界恐慌などをうけて、昭和 7~9 年に全国で展開された不況対策事業で内務省と農林省所管の土木事業が中心であった。

世界恐慌の影響を受けて、日本も経済不況・失業者の増大に苦しむこととなり、その対応策の一つが土木事業の実施であった。これらの対応策の本格的な実施は高橋是清大蔵大臣(犬養内閣他、6 度目、昭和 6 年 12 月~昭和 11 年 2 月(2・26 事件で暗殺))によっておこなわれた。いわゆる高橋財政の発動でその 2 本柱は時局匡救事業費と軍事

費である。対外的には低為替による輸出の促進、国内的には財政を膨張させていくというものであった(世界に先駆けたケインズの政策)。財政膨張政策は、満州事変費を中心とする軍事費の増大による経済の軍事化、土木事業の拡大による失業者の救済を齎し、経済不況からいち早く脱出して、世界に先駆けて景気回復を成し遂げた。のち、高橋是清大蔵大臣は、軍事費の増大に歯止めをかけようとして軍部の怒りをかい 2・26 事件で斃れた。

さて、古くて新しい問題であるが、公共事業の実施に当たっては、道路など社会資本整備が本来の目的なのか、景気対策が目的なのか、いつも議論になるところで、不要不急の公共事業がおこなわれているとの批判が起こる所以でもある。道路などの社会資本の整備は、我が国の経済成長と国民生活の向上・安心安全の確保を目的とするものであって、本来景気問題などに左右されことなく計画的に着実に実施するべきものである。従来は、ややもすると景気対策にあまりにも流れ過ぎたのではないだろうか、というのは筆者の個人的な感想である。

昭和 6 年には「失業救済道路改良予算」が成立し(注 6 参照)、その名の通り景気対策の一環、失業対策として道路工事が行われた(写真-12)。



【写真-12】 本町交差点、旧福ビル(左建物)角から旧スズラン通り(旧万世大路)万世町方向を望む(昭和 7 年 3 月)。現在の街なか広場角からバセオ通りを望む構図(写真-3 参照)。当時の旧国道 5 号分岐点で戦後の新道路法に基づき旧国道 13 号の起点となった。スズラン通りは、国(内務省)直轄工事として道路工事(コンクリート舗装)が初めて実施された場所である。(昭和 6 年度失業救済土木事業)

時の大蔵大臣井上準之助（浜口内閣、退任後 S7.2.9 血盟団事件で暗殺さる）は、この政策は 1 ヶ年限定のもので継続費は認めないと公言している。「昭和の大改修」を見れば分かるように、これらの道路事業は数年に亘って継続的に実施されるものである。当時の都市計画家岡崎早太郎が「土木事業就中道路事業の本質を理解し能^{あた}はないところに、遺憾なくその低能さを暴露している」と痛烈に井上蔵相を非難している（道路改良会機関誌「道路の改良」第 13 巻第 1 号、昭和 6 年 1 月号）。財政当局には、道路本来のために事業を実施するなどという観点は微塵もなく、あくまでも失業者救済を目的としたものであって、中途半端に事業が終了してもかまわないと云うことであろう。一方、事業実施の内務省側としては、支出費目は何であれ、自動車交通が確保される近代的な道路が計画的に整備されれば本来の目的を達成できることになる。

今回の 5 号国道改良工事（「昭和の大改修」）についても、本来の道路改良費からの支弁ではなく、あくまでも時局匡救事業費（失業対策費）からの支弁で、それらは継続費ではなくすべて単年度予算であった。そのためであろう、担当の福島国道改良事務所も予算がなくなれば閉鎖されるので、3 度の改廃を繰り返している。

【各年度の財源】（「昭和の大改修」S8～S11 年度）

昭和 8 年度：時局匡救事業費

昭和 9 年度：時局匡救事業費

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）

※全国的には昭和 10 年度には本来の「道路改良費」が認められ、11 年度からは他に継続費も認められている。5 号国道改良工事ではあくまでも上記の通りの扱い。

従って予算の費目を見る限りにおいて、5 号国道改良工事（「昭和の大改修」）は、本来の道路事業目的のために計画的に実施されたものではなく、失業対策という社会政策的な目的で実施されたと云わざるを得ないであろう。勿論、自動車交通に適合した幹線道路の整備は、経済社会の発展、自

動車保有台数の増加からみて当然必要なものでその整備計画も存在した。失業対策は「単なる方便」（前掲書）として、結果的に道路整備が図られることとなったものである。

作業員の募集と飯場生活

「昭和の大改修」では、最盛期には 1,000 人もの作業員があ^なの山中に宿泊して改良工事に従事した。当時東北地方各地で土木工事が盛んにおこなわれ作業員の確保には苦勞したようだ。こんなポスターで募集したという。

「天高く馬肥ゆるの 4 月来たれ来たれ

吾が五号国道改良工事へ

米沢より福島より板谷駅より

万世の大路を進んで栗子の山に

深山の絶景、小鳥の天然音楽、新鮮なる空気を味わい活動することこそ真に労働の神聖なる所以なり道路の改良、橋の架替、隧道切掘工事、石工坑夫、大工、トロ押、^{もっこ}畚、コンクリート夫、雑役夫等々の人夫 1,000 名使役す。工事区域は 3 里、飯場もあれば自炊小屋もある。食事は日本一安い、送金貯金は局で待つ」（『福島県直轄国道改修史』135 頁）

当時の出張所長さんがだいぶ苦勞して作ったそうである。なかなかの名文であると思われるが、地元新聞に迷文として取り上げられ大見出しで批判されたという。これが逆に幸いして宣伝効果が大いに上がり作業員が予想以上に集まったと云うことである。ポスター作者は、実はそのことを意識的に狙っていたのではないかとは関係者の後日談である。

実際はポスターのようなわけにはいかなかったようで、当時の作業員や内務省職員の生活状況は厳しかったようだ。宿舎は粗末で、板敷き床（むしろ）あるいは土間（藁、茅）で寝起きしたという。資金難から主食味噌以外は十分な食料を確保できず、副食物として^{わらびふき}蕨、蕨などの山菜、タンパク源として蛇・トカゲ・かえるまで食べたと伝えられている。ナメクジの塩焼きは食べたようだが天ぷらはまずかったそうだ。低カロリー、低栄養でも栄養失調になる者もなく重労働に耐えたというから驚きである。

二ツ小屋隧道工事の飯場では、トンネル湧水が唯一の水源であった。ところがこれを利用したほとんどの者が下痢症状となり、水質検査を福島県衛生課に依頼したところ、如何に煮沸しようが飲料には適さないという回答であった。しかし他に水源はなく使用を続けたところ腹が慣れてきて何でもなくなったそうである。

隧道工事は越冬しておこなわれた。栗子隧道では120名ほどの人が越冬、標高900mの高地で10月初旬から降雪があり、5月中旬までは物資の補給ができなくなる。食料の確保に難渋し、寒さに安眠できない日もあったという。新聞を読むこともできず、猛吹雪に宿舍の屋根が飛ばされ雪の中で一晩を過ごしたことやしばしば停電に見舞われたことなど、想像以上の困苦を強いられたようである。しかし、工事従事者は、万世大路の歴史を目の当たりし、如何に重要路線であるかを認識し、国家のためにとの使命感のもとに仕事をやり遂げたのだという。

この先人のご苦勞を偲びながら、「昭和の大改修」で建設された数々の土木遺産を改めて見てみるときまた新しい発見もあるのではなかろうか。

二ツ小屋隧道の漏水

〈建設当初から激しい漏水が発生〉

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。

この二ツ小屋隧道は、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。湧水処理を工夫した結果、湧水は側壁排水管に集められ側溝に流れ、摂氏氷点下11度の気温でも氷結しないでいたという。また、舗装の下端に湧水の侵入することなく、好結果を示した。湧水処理そのものとしては良い結果が出たようである。

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。天井より滴下した湧水は氷結して太い氷柱を作った。3

月以降が氷結しなくなってから、湧水穴を探索して「ボロ」を詰め、モルタルを塗りつぶして滴下を防止したと云う。この「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と思われる。

写真-13は、戦後昭和28年1月福島県において実施された補修工事中の状況である。トンネルの漏水（湧水）がずっと続いていたことを物語るものであろう。



【写真-13】昭和28年(1953年)1月 二ツ小屋隧道補修(福島県)

〈原因はセメントの品質〉

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であろう。

さて、本事業では、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おこなったことは前述した。しかしこれによって、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とも云われている。またセメントの品質を劣化させる一因ともなったようだ。この材料運搬線路による山中の長い距離の運搬では、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ようで、運搬されたセメントは烏川橋近くに建てた倉庫に保管されたけれども、そのため風化（注9）しやすくなっていたようだ。

また資金不足から阿武隈川改修工事用のため貯蔵していたセメントを数千袋以上も流用した。

これも永く積み重ねていたのもだったので幾分風化気味になっていたと云う。

このように風化した（固まった）セメントはすりつぶして、風化気味の品質の悪いセメントはそのまま使用した結果、コンクリートによる覆工（巻立コンクリート）は、固まり方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であろう。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。

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しているが不明である。現場状況から推測すると、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。補修後は漏水も見られなくなったと云われるが、現在ではあちこちに漏水が見られる（写真-14）。

（注9）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。



【写真-14】平成23年(2011年)2月6日、写真-13とほぼ同一箇所を望む。(sunnypanda 様 撮影提供)

栗子ハイウェイと万世大路

国道13号は、福島市を起点とし米沢市・山形市などを経由し秋田市に至る現道延長324kmの重要な幹線道路である。このうち福島市から米沢市に至る旧万世大路の山岳道路にあたる部分の改築事業箇所名が「栗子国道」といわれるものである。当時の計画区間延長としては、平地部をも含め約40km（福島工事事務所担当約30km、山形工事事務所担当約10km）となっていた。

万世大路は、「昭和の大改修」で自動車交通が一応可能な道路として整備されたことは前述の通りである。しかし、このうち特に山岳部区間の旧道部分は、幅員狭隘・急カーブ・急勾配が連続しており未舗装（砂利道）で、冬期5ヶ月間は通行不可能となっていた。当時、本格的な自動車時代を迎えようとしている時で、このような劣悪な道路を新しい道路構造令に適合した近代的な道路につくり替える必要に迫られていたのである。

栗子国道改築工事は、実施計画上正式に昭和32年度（1957年）から調査に着手し、調査が本格化したのは昭和35年度（1960年）からのようである。次いで、昭和36年10月からは、アプローチ道路の本格的な工事に着手している。

昭和38年（1963年）6月、福島工事事務所では、栗子国道の改築工事が最盛期を迎えようとしていた。栗子第1（東栗子）トンネル延長2376mと栗子第2（西栗子）トンネル延長2675mの2本の長大トンネル工事に着手した年で、道路トンネルとしては当時全国的に最大規模であった。トンネル工事の工法的なことは勿論、管理施設などに各種新技術が導入されたこともあり、工事中は、全国から見学者が押し寄せて来たものであった。

トンネル設備や舗装工事等も昭和41年3月までには一部を残しほぼ完成した。なお、開通時点では大滝地区・旧6工区（大滝第2トンネル～東栗子トンネル間）と、板谷地区・旧8工区（東西両栗子トンネル間）は未舗装砂利道で車両を通しながらセメントコンクリート舗装工事を施工している。また、後述するが東西両栗子トンネルは自

然換気で、機械換気をおこなっていなかった。

栗子国道（福島工事事務所管内）は、東西栗子の長大トンネル2本を含み9本のトンネル、橋梁は山神橋（L=106.6m）を初め11箇所もある本格的な山岳道路として完成した。

道路の最高標高も、旧栗子隧道福島側坑口約880mから西栗子トンネル福島側坑口付近約630mまで250m下げたことにより、除雪体制を整え通年交通を確保することが可能となった。

昭和41年（1966年）5月29日には、盛大に「栗子トンネル竣工式」（開通式）が挙行され、旧道中の山岳部一番の難所が解消されることとなった。竣工式に出席された当時の瀬戸山三男建設大臣は、米沢側でパレードに小旗を振る市民の皆さんに感激したと云う。大臣は、栗子国道を「栗子ハイウェイ」と命名された（写真-15）。

その調査計画、工事施工、供用開始後の本格的な除雪を伴う維持管理の時代へと、いずれも大変なご苦勞もあったと聞いている。先輩技術者の皆様のご努力、本工事に従事された多くの関係者の方々に心から敬意を表するものである。



【写真-15】 昭和41年5月29日栗子国道開通、小旗を振ってパレードを歓迎する米沢市民。左側のグラウンドは米沢市立万世小学校。建設省OB新渡戸典孝氏提供。
なお、撮影場所は、「歴史の道土木遺産万世大路保存会」副会長梅津幸保様に特定して頂きました。

〈東西栗子トンネルの天井版撤去〉

さて、折しも昨年末にかけて（平成25年10月～12月）東西両栗子トンネルの天井版の撤去工事がおこなわれた。これは、平成24年（2012年）

12月2日に発生した中央自動車道^{きさき}笹子トンネル天井版落下事故を受けてのものである。

この天井版は、トンネル換気用の送風空間（送気ダクト）を確保するためのもので、栗子国道の開通時点で設置されていたものである。当時の機械換気方式としては世界的にもおこなわれており最新の技術を取り入れたものである（東西両栗子トンネルとも下方送気型^{はんおうりゅう}半横流式）。天井版そのものは、西栗子トンネルはPCコンクリート版（当初設置のまま）、東栗子トンネルは中空押出セメント板（補修後、当初軽量コンクリート版）であった（写真-16）。

ところで、東西両栗子トンネルの将来交通量の推定から、開通当初数年間は機械換気が不要で自然換気で十分と考えられていた。将来交通量が伸びた段階で換気設備を整える予定で、その設備工事は供用開始後となるために交通に支障を及ぼさないように最小限換気塔建物の1階部分のみ施工されていたものである。ところが嬉しい誤算とでも云うべきか、計画交通量3500台/日（昭和55年）に対し開通直後（昭和41年5月）5700台/日を記録しその後も幾分減少したもののその傾向は続いた（現在の交通量約8000台/日）。従って、後年予定の換気設備を直ちに設置し昭和42年度からは機械換気を開始していたものである。



【写真-16】 東栗子トンネル送気ダクト送風中、金具取付のリボンがなびいている。天井版撤去（補修後：中空押出セメント板（当初軽量コンクリート版））。福島坑口50m付近から米沢側を望む。H250925

終わりに

明治と昭和の旧万世大路には現在、先人の偉業を称え多くの方々が見学に訪れている。

平成 23 年（2011 年）10 月 2 日（日）には、「万世大路開通 130 周年記念フォーラム」が米沢市で開催され（パネラーとして筆者も参加）、米沢市民の皆さんは勿論福島市民の皆さんにも大勢駆けつけて頂いた。記念のパネル展、万世大路を歩く会（10 月 1 日）も併せて開催されている。

平成 24 年 10 月 6 日、「万世大路」は土木学会選奨土木遺産に認定された。同日米沢市において認定記念のフォーラムが開催された。

また、翌年平成 25 年 10 月 26 日には、福島市においても記念フォーラムが開催されている。米沢・福島会場とも多くの市民の皆様が聴講に訪れ関心の高さを示していた（写真-17）。



【写真- 17 】 土木学会選奨土木遺産認定式(平成 25 年 10 月 26 日、福島市)。会場の皆さんに認定証と賞牌を披露する大滝会木村会長(右から二人目)と高野副会長(右端)、左端は阿部公一万世大路研究会会長(土木学会東北支部選考委員)、左から二人目は土木学会会長代理知野泰明日本大学工学部教授。

そして現在は、第 4 代目の万世大路と呼ぶことになるかは定かでないけれども、自動車専用道路東北中央自動車道・福島～米沢間が事業中で、8972 m の新しい栗子トンネルがまさに旧万世大路（旧栗子隧道）のほぼ真下に建設中である。今年（平成 26 年）3 月には貫通予定と発表されており、平成 29 年度中の開通を目指している。万世大路は進化し続ける。

【技術士（建設部門）】

【参考文献】

- ・『福島県直轄国道改修史』東北地方建設局
福島工事事務所 昭和 40 年 3 月
- ・『栗子トンネル工事誌』東北地方建設局
福島工事事務所 1968 年 7 月
- ・『山形県史資料篇 2 明治初期下三島文書』
山形県 昭和 37 年 7 月
- ・『萬世大路事業誌』明治 14 年 福島県
- ・その他本文中に示した。

【不許複製・禁無断転載】

【参考資料】

万世大路・国道13号（国道39号、5号）の変遷

1. 原始・古代

縄文・弥生時代には、松川・小川・摺上川の上流から分水嶺を越えて置賜盆地に^{みち}径が通じていたものと考えられる。千数百年前、明神峠越え（赤浜―明神峠―二ツ小屋―福島）で、信夫（福島）と置賜（米沢）を結ぶルートがあったとおもわれる。

古代、吾妻山山腹には「^{あづま}吾嬬街道」があったといわれ、それから分岐して置賜に通ずる道もあったかも知れない。

2. 中世・戦国・江戸（寛文4年迄）時代

1549年（天文18年）11月、伊達晴宗、居城を伊達郡桑折西山城から米沢城に移す。米沢街道が本格的に開鑿される。1574年（天正2年）以降、後の奥州道中八丁目宿（福島市松川町）を起点とする。戦国時代を経て、近世幕藩時代（上杉藩）に至るまで、米沢街道は、八丁目宿（松川町）起点、大森―庭坂―板谷峠―石仏（大沢）―米沢のルートであった。

3. 江戸時代（1664年（寛文4年）以降）

寛文4年（1664年）閏5月、上杉藩三代当主上杉綱勝江戸藩邸で急逝、米沢藩30万石は15万石に削封される。30万石の内福島地方（信夫郡・伊達郡）は幕府領となる。そのため、松川町（八丁目宿）から米沢に直通することを控え、福島經由となったため、米沢街道は、福島起点、八島田・笹木野を経て、庭坂―李平―板谷峠―大沢―米沢ルートとなる。

4. 明治時代

・1873年（明治6年）8月2日

「**河港道路修築規則**」（明治六年八月二日）」が公布さる（建設を含む公物管理の最初の規定）。

「第一則 …東海中山陸羽道ノ如キ全國ノ大經脈ヲ通スル者ヲ一等道路トス」

「第二則 …大經脈ニ接続スル脇往還枝道ノ類ヲ二等…道路トス」

これにより**陸羽道（本道）**は、旧奥州街道（白河以北含む）・現国道4号筋を指すものと考えられ**1等道路**となる。また、当時福島・米沢間には**米沢（板谷）街道**しかなく、陸羽道に接続する支道（脇往還）として**2等道路**であったと思われる。

・1873年（明治6年）12月20日

旧奥州街道（白河以北含む、通称）が**陸羽街道**となり、**米沢街道・羽州街道は枝道（支道）の位置づけ**となったようだ（その起終点、主な経過地が示された。前出「河港道路修築規則」では示されていない）。

「諸街道里程取調方法並ニ元標及里程標柱書式ヲ定ム」（太政官達第四百十三號、明治六年十二月二十日）の「里程ヲ可取調道路ノ順次」による（抜粋）。

一 東京ヨリ陸羽街道岩代國福島陸前國仙臺陸中國盛岡ヲ經テ陸奥國野邊地^{のへ}夫ヨリ同國大間ニ至ル（注：現国道4号筋）

一 陸羽街道岩代國福島ヨリ羽前國米澤山形羽後國秋田ヲ經テ陸奥國青森^{それ}夫ヨリ同國野邊地ニ至ル（注：現国道13号、7号筋、ルビ傍点注記筆者）

〈明治の国道ネットワーク〉

いわば、ここに列記された「取調道路」（全国41路線）が、当時の全国ネットワークの重要幹線道路、即ち国道扱いと云うことになるのではないだろうか。すなわち米沢（板谷）街道は国道との位置づけである（羽州街道は挙がっていない）。東北ではこのほかに、現在の国道6号筋（水戸～平（いわき））、289号・121号（白河～会津若松）筋が挙が

っている。^{ちな}因みに、明治18年（1885年）1月6日太政官布達第壹號「**国道ノ等級ヲ廢シ其幅員ヲ定ム**」による国道路線の内務省告示第6號（明治18年2月24日）の別表「**国道表**」によって国道の路線番号が初めて定められている（後出）。それによると、1號から44號まで44本が告示されている。現在の国道13号（万世大路）は、39號（起点以下同じ東京府日本橋、終点山形）及び40號（終点秋田）となっている。現在の国道4号は、6號（終点は函館）で、6号は14號（終点水戸）及び15號（終点仙臺）となっている。

なお、この時の内務省土木局長は三島通庸である。

・1876年（明治9年）10月

米沢街道、県道3等に仮定される（布達）。

明治九年（1876年）六月八日太政官達第六十號「**道路ノ等級ヲ廢シ國道縣道里道ヲ定ム**」により國道、縣道、里道が指定された。

・1876年（明治9年）12月

中野新道開鑿之儀、大久保利通内務卿宛て上申（福島県令山吉盛典）、刈安新道開鑿之儀、大久保利通内務卿宛て上申（山形県令三島通庸）

（1877年（明治10年）5月15日「申立之通り聞届候」内務卿大久保利通）

・1877年（明治10年）1月28日

〈**万世大路完成後の旧道処理**〉

明治政府は中野新道の開削を許可するに際し、福島県に対し5箇条からなる照会を明治9年12月27日付でおこなっている。そのうちの一つで、現在で云うところの旧道処理（古道存廃之可否）について、福島県は次のような趣旨の回答している。

「中野新道（万世大路）が完成したならば、板谷街道と羽州街道（福島～山形）とを廃止し中野新道（万世大路）を国道3等として認定する予定である。」

・1878年（明治11年）1月19日

「杭甲山」を「栗子山」と称することについて山形県令三島通庸が地元十大区区長に照会、区長は異存無い旨回報する（『万世大事業誌』によれば、栗子隧道福島側坑口から見ると大山があり、西を「小杭甲」、東を「大杭甲」、併せて杭甲嶽（山）という）。

・1881年（明治14年）9月

栗子新道を「羽州街道」本道へ（従来は七ヶ宿街道經由）。山吉・三島両県令連署、栗子新道を「羽州街道」本道へ公布の儀上申。

（明治15年1月21日、「聞届候」内務卿山田顕義）

・1881年（明治14年）10月3日

栗子新道開通する（L=48.3km）。

起点：福島県信夫郡福島町11丁目元標、
終点：山形県南置賜郡米沢町今町相生橋左岸
工事期間：明治9年11月～明治14年9月
（中野新道L=29.8km：M10.7～M14.9、
刈安新道L=18.5km：M9.11～M14.9）

・1881年（明治14年）11月

栗子新道、国道3等に仮定（太政官公達）。

（国道規格3等：幅5間=9.1m、明治9年太政官達第60号）

・1882年（明治15年）2月8日（2月9日）

「**万世大路**」の名称を賜う。

（「新道を萬世大路と稱せしめたまふ」（『明治天皇紀第五』523頁）。**2月9日**、三島通庸県令宮内省に召され（属官久留米清隆代理出席）、萬世大路の名前を賜う（『山形県史』資料篇二、三島文書199頁）。

- 1885 年（明治 18 年）2 月 24 日

万世大路、国道 39 号に認定される。

内務省告示第六号の別表「国道表」によって、万世大路は国道 39 号となった。この時初めて国道の路線番号というものが確定したという。

この内務省告示がなされた時(明治 18 年 2 月 24 日)の内務省土木局長（明治 17 年 10 月～明治 19 年 12 月）は三島通庸で、国道を番号で呼ぶというのは道路行政改革の一環であろう。

5. 大正・昭和（戦前）時代

- 1920 年（大正 9 年）4 月 1 日

国道 5 号路線となる（国道 39 号から名称変更）。

旧道路法（大正 8 年法律第 58 号、大正 9 年 4 月 1 日施行）に基づく同日施行の内務省告示第 28 号「国道路線認定ノ件」による。

- 1937 年（昭和 12 年）3 月 31 日

万世大路、「昭和の大改修」竣功（完成）する。

〔竣功調書より〕

- 工事施行箇所

自福島県信夫郡中野村

（現福島市飯坂町中野）

至山形県南置賜郡万世村大字梓山

（現米沢市万世町梓山・滝岩上橋左岸）

- 延長 約 L=14.4 km ・有効幅員 W=6m

- 着手年月日 昭和 8 年（1933 年）4 月 20 日

（実際の着手は記録上 4 月 7 日とあり）

- 竣功年月日 昭和 12 年（1937 年）3 月 31 日

- 1937 年（昭和 12 年）5 月 10 日

昭和期万世大路、一般交通供用開始（工事終了告示内務省告示第 55 号）。

7 月 16 日熱帯低気圧による豪雨により杭甲坂（第 4 ヘアピンカーブ）法面崩落、内務省により復旧。7 月 25 日、道路管理者福島県に引き継ぐ。

6. 昭和（戦後）時代

- 1952 年（昭和 27 年）12 月 4 日

国道 5 号から名称変更になり「1 級国道 13 号」となる。

新道路法（昭和 27 年（1952 年）6 月 10 日法律第 180 号、同年 12 月 5 日施行）による昭和 27 年 12 月 4 日付け政令 477 号により、第 5 号国道は、1 級国道 13 号と名称が変更になった（一部は 7 号国道へ）。

起点は、本町交差点（旧福ビル角）となった。

- 1953 年（昭和 28 年）7 月 7 日

平和通り、国道 4 号となる（区域変更、福島県告示第 243 号）。

平和通り（ここでは旧富士銀行前本町交差点から北町日産前交差点（旧路面電車横断箇所）迄をいう）は、都市計画街路として福島市において戦後整備していたものである（国道変更後は福島県で整備）。

従ってこの時、国道 13 号（旧国道 5 号）の起点が旧福ビル角から平和通り本町交差点（旧富士銀行角）に移行した。それにより同交差点から駅まで突き当たり、右折して駅前の飯坂街道が国道 13 号となる（福島県告示第 247 号）。平和通り（本町～北町約 700m）が、日銀前の旧電車道路に替わり当時の 1 級国道 4 号になったということである。

- 1960 年（昭和 35 年）6 月 1 日

平和通り（舟場町～本町、当時国道 4 号、現在国道 13 号）が直轄管理区間（建設大臣（現国土交通大臣）が直接管理すること）となった。

- 1965 年（昭和 40 年）4 月 1 日

「1 級国道 13 号」は「一般国道 13 号」となる。

道路法の改正（昭和 39 年 9 月 7 日公布、法律 163 号、昭和 40 年 4 月 1 日施行）により国道では 1 級、2 級の区別がなくなり一般国道として 1 本化された。

- 1966 年（昭和 41 年）5 月 29 日

栗子国道（栗子ハイウェイ）開通する。

5 月 29 日の開通区間は、福島県福島市飯坂町中野字 俎石（瀬沼）から山形県米沢市万世町大字刈安字川越石まで 20.1km 分である。

- 1970 年（昭和 45 年）4 月 8 日

国道 13 号信夫山バイパス開通する（下り線）。

開通区間は福島市森合町（祓川）から福島市飯坂町平野までの 5.7km 分である。

都市計画街路として福島県で整備を進めていた信夫通り（昭和 44 年 3 月先行開通、現在の平和通りあづま陸橋東交差点から信夫山トンネル手前祓川まで）を含めて昭和 45 年 4 月 8 日に国道 13 号として供用開始された。それによりいわゆる栗子国道が完成し、米沢市まで新しい国道が繋がったことになる。従ってこの時点で、福島駅前通りは国道 13 号ではなくなった。なお、福島市飯坂町平野～福島市飯坂町中野字 俎石（瀬沼）L=4.7 km分は、1968 年（昭和 43 年）1 月 9 日に開通している。

- 1973 年（昭和 48 年）4 月 17 日

国道 13 号の起点が移動（バック）する。

起点は、平和通り終点の国道 4 号との分岐点本町交差点（旧富士銀行角）にあったが、国道 4 号の区域変更に伴い平和通り起点の舟場町交差点に移動（バック）することとなった（現万世大路起点）。

国道 4 号福島南バイパス 2 工区（後の 3 工区）と称した福島市伏拝から舟場町まで上り暫定 2 車線 4.8km の供用開始（平成 47 年 12 月 22 日開通）に伴い旧道処理をおこなったため、旧 4 号の伏拝～信夫橋～本町間を県道や市道として福島県や福島市へ引き継ぎ、平和通りを国道 4 号から 13 号に変更（区域変更）し、新しい国道 4 号（福島南バイパス）との分岐点舟場町交差点に 13 号の起点を移動したものである。

7. 平成時代

- 1998 年（平成 10 年）12 月 25 日

東北中央自動車道（福島 JCT～米沢 IC、L=28.6 km）事業着手。建設大臣から日本道路公団に施行命令、平成 14 年度工事着手。

- 2003 年（平成 15 年）12 月 25 日

東北中央自動車道、新直轄方式に移行（米沢 IC～米沢北 IC、L=7.8 km を含む）。

平成 16 年（2004 年）1 月 30 日、施行命令撤回（平成 17 年 10 月 1 日、日本道路公団民営化、東日本高速道路株式会社（NEXCO 東日本））に移行。

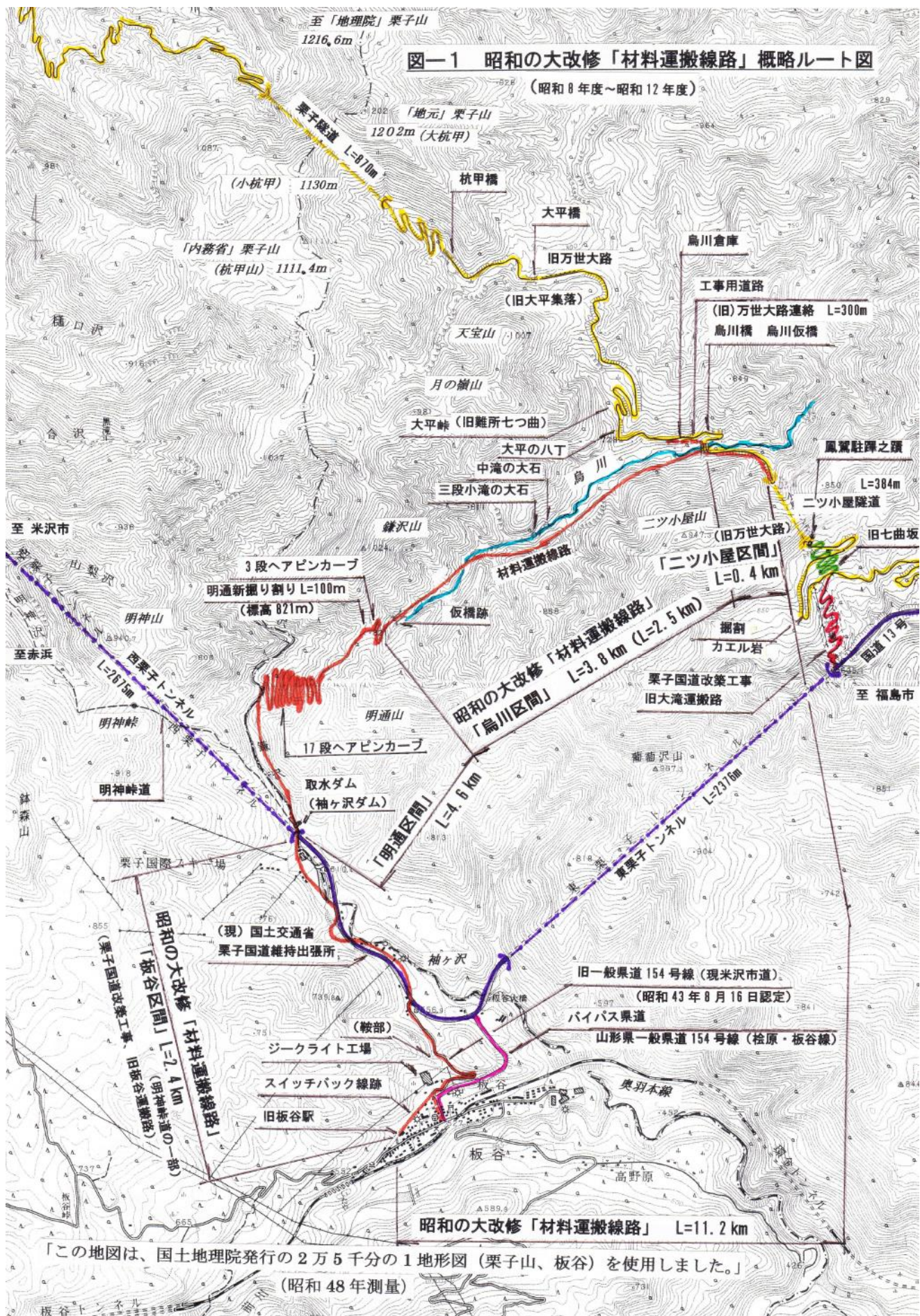
栗子トンネル避難坑工事（L=8998m（福島県 5473m、山形県 3523m）、W=2.9(4.7)m、平成 17 年 11 月～平成 21 年 11 月）施工済み（平成 20 年 12 月 16 日貫通）。

- 2009 年（平成 21 年）3 月

栗子トンネル工事（L=8972m（福島県 5146m、山形県 3826 m）、W=7.0 (9.5) m）、平成 21 年 3 月着工。

平成 26 年 3 月貫通予定（山形側平成 21 年 8 月、福島側平成 22 年 2 月掘削開始）

次頁に関連資料を添付する



大滝会ホームページ鹿摩貞男著作関連一覧表

(平成 26 年 01 月 05 日現在)

大滝会ホームページ (<http://ootaki.xsrv.jp/>)

	【実施日】	(HP 掲載日)
① 栗子国道の思いで http://ootaki.xsrv.jp/page086.html		H20. 05. 02 (2008 年)
② 栗子道路、最初の改築工事 http://ootaki.xsrv.jp/page097.html		H20. 06. 26
③ 大滝会万世大路探索会 探訪記 (1) http://ootaki.xsrv.jp/html/page004.html		H22. 09. 13 (2010 年)
④ 大滝会万世大路探索会 探訪記 (2) (同上)	【H22. 05. 22 (日)】	H22. 06. 16
⑤ 大滝会万世大路探索会 探訪記 (3) (前編) (同上)		H22. 09. 13
⑥ 大滝会万世大路探索会 探訪記 (3) (後編) (同上)		H22. 09. 13
⑦ H22 秋の万世大路探索行—1～4 (写真集 解説担当) http://ootaki.xsrv.jp/html/page012.html		H22. 11. 06
⑧ H22 秋の万世大路探索行—5～7 (写真集 撮影解説) http://ootaki.xsrv.jp/html/page024.html	【H22. 11. 06 (土)】	H23. 01. 01 (2011 年)
⑨ 栗子山「参考写真」 http://ootaki.xsrv.jp/html/page027.html		H23. 01. 01
⑩ 平成 23 年冬・万世大路二ツ小屋隧道「巨大氷柱」探訪記 http://ootaki.xsrv.jp/html/page023.html		H23. 01. 01
⑪ 中野小学校総合学習「万世大路の歴史」講義報告 http://ootaki.xsrv.jp/html/page025.html	【H23. 02. 06 (日)】	H23. 07. 22
⑫ 「万世大路開通 130 周年記念フォーラム」パネルディスカッションメモ http://ootaki.xsrv.jp/130nenForum.html	【H23. 07. 11 (月)】	H23. 10. 11
⑬ 万世大路・昭和の大改修「材料運搬線路」探索記 http://ootaki.xsrv.jp/unpansenro.html	【H23. 10. 02 (日)】	H23. 10. 18
⑭ 平成 24 年二ツ小屋隧道氷柱見学 http://ootaki.xsrv.jp/24hyoucyu.html	【H23. 06. 05 (日)】	H24. 02. 26 (2012 年)
⑮ 福島市から見た栗子山 (写真集) http://ootaki.xsrv.jp/fukusimasitokuriko.html	【H24. 02. 26 (日)】	H24. 05. 02
⑯ 「大滝集落に架かる橋」参考資料 (解説) http://ootaki.xsrv.jp/hasisankou.html		H24. 06. 22

- | | |
|---|----------------------|
| ⑰万世大路土木遺産認定フォーラム報告 | H24. 10. 08 |
| http://ootaki.xsrv.jp/houkoku.html | 【H24. 10. 06 (土)】 |
| ⑱こでらんに博 (報告) | H24. 10. 29 |
| http://ootaki.xsrv.jp/koderanni.html | 【H24. 10. 27 (土)】 |
| ⑲旧万世大路陥没と東北中央自動車道工事状況 | H24. 10. 30 |
| http://ootaki.xsrv.jp/kanbotsu.html | 【H24. 10. 30 (火)】 |
| ⑳土木学会選奨土木遺産万世大路パネル写真 (一部協力) | H24. 11. 04 |
| http://ootaki.xsrv.jp/paneru.html | |
| ㉑晩秋の大滝 囲炉裏談議 | H24. 12. 16 |
| http://ootaki.xsrv.jp/irori.html | 【H24. 11. 18 (日)】 |
| ㉒大滝不動尊・不動滝散策記 | H25. 07. 20 (2013 年) |
| http://ootaki.xsrv.jp/fudoutakisansaku.html | 【H25. 06. 30 (日)】 |
| ㉓「万世大路」土木学会選奨土木遺産認定記念フォーラム (福島市) | H25. 11. 05 |
| http://ootaki.xsrv.jp/H25foramu.html | 【H25. 10. 26 (土)】 |
| ㉔平成 25 年大滝会秋期万世大路探索会 | H26. 01. 05 (2014 年) |
| http://ootaki.xsrv.jp/h25akitanpou.html | 【H25. 10. 27 (日)】 |

以上