

万世大路事業誌『中野新道記・山地部編』現代語訳 解説編(2)

——烏川橋～新沢橋(「昭和の大改修」起点付近)——

2. 烏川橋～新沢橋(「昭和の大改修」起点付近)



沿道地図部分図-2

烏川橋～新沢橋(「昭和の大改修」起点付近)
(初代万世大路)

『福島縣下中野新道御通輦沿道地圖』(明治 14 年〔1881 年〕)から引用部分図一部加筆。

福島県立図書館蔵



(写真-4①)

烏川橋～オサ沢間、二ツ小屋隧道付近空中写真。
(第 2 代万世大路〔旧国道 5 号 13 号〕)。

(昭和 23 年〔1948 年〕6 月)

昭和 23 年(1948 年)6 月 8 日米軍撮影。

国土地理院提供(一部加筆)。

以下記載省略



(写真-4②)

オサ沢～新沢橋間、大回り(大曲り)坂(昭和の七曲り坂)付近空中写真(第 2 代万世大路〔旧国道 5 号 13 号〕)。

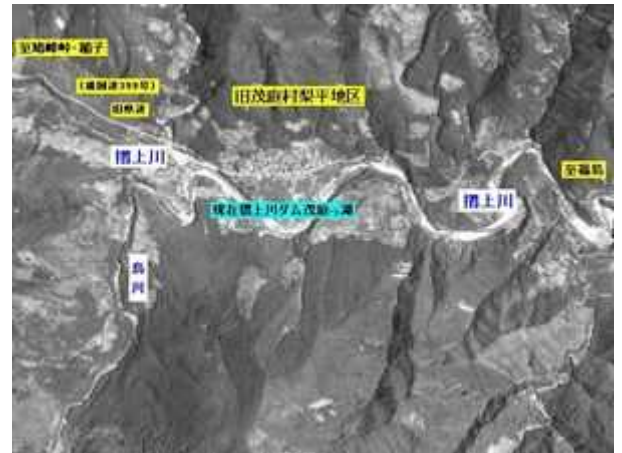
(昭和 23 年〔1948 年〕6 月)

※ 当該セクション 2. 烏川橋～新沢橋
(「昭和の大改修」起点付近)の原本該当
分は、〈別紙-2「雑記之部」手書き原本〉
として巻末に収録しておいた。

※ 〈別添参考図 初代明治期万世大路
「七曲り坂」「大回り坂」見取り図〉を巻末に
添付したので参考にされたい。

烏川橋～ニツ小屋隧道

烏川の源流はアキトオシ沢で、与平沢・太郎平墓沢を併せ約 30 キロメートルの延長で本村（伊達郡茂庭村）字梨平〔梨木平〕に至り（写真-4③）、摺上川に入り阿武隈川に合流する。水は清く砂もきれいなのでおよいでいる魚〔遊鱗〕の数をかぞえられるほどだ【参考写真-11⑤】。下流に泣滝という滝がありその辺りにはヤマメ・イワナ〔鰈石魚〕の類が多くいるけれども、これより上流には全くいない。それはその滝が高く陰しいので魚が遡上できないためであると思われる。取れるのはカジカ〔杜父魚〕ばかりである。（写真-4③④）【参考写真-11①～⑤】



（写真-4③）

旧信夫郡茂庭村梨平付近空中写真（昭和 23 年〔1948 年〕）。米軍撮影、国土地理院提供（一部加筆）。



（写真-4④）

梨平全景（大正期）。摺上川ダム管理所インフォメーションセンターにて



【参考写真-11①】

烏川源流部（アキトオシ沢か）明通から 20 分ほど下る。 H230605



【参考写真-11②】

烏川、現橋烏川橋上流付近。 H230605



【参考写真-11③A】

烏川中流部（摺上ダム湖から 15km 付近）。青葉学園旧蛇体園舎住居部跡付近から上流側を望む。写真右側（左岸）の段丘に園舎があった。この上流 2km 強の左岸に滑谷沢（杭甲沢）が合流する。 H291112



【参考写真-11④】

摺上川ダム茂庭つ湖（ダム湖）。中央奥が旧梨平、左側が烏川河口。 R010525



【参考写真-11⑤】

現橋烏川橋下流、水清く砂も綺麗、イワナの群れ〔遊鱗〕。 R011116

【参考写真-11③B】

青葉学園蛇体園舎絵画 昭和 21 年
青葉学園様提供（たんぽぽ館）



沿道地图部分图-2、(写真-4①)参照

(写真-4⑤)

明治期初代万世大路、烏川橋は簡略化されて描かれていて、構造は不詳であるが前後の取付道路はデホルメ化されているとはいえその特徴を良く捉えている。

栗子新道画図部分図(濱崎木麟
明治 14 年 9 月)一部加筆。
福島市資料展示室所蔵



注解 7. 烏川橋(旧烏川橋)

旧烏川橋は、現橋（第 3 代）烏川橋の 210m 下流にあったという（『福島県直轄国道改修史』）。右岸側の二ツ小屋隧道への取付道路（初代万世大路）の線形が悪く昭和の大改修の際に上流側にバイパス化されたため、前後の初代万世大路と共に旧烏川橋は廃止（廃道）となったものであろう。現橋の施工時（S10.5～S11.9）には旧橋（木橋）は腐朽していたものと思われ、現橋の工事の際には上流側に工事用の仮橋を設置して施工にあたっている。【参考写真-12①～②】（写真-4⑤～⑥）



【参考写真-12①】

現橋烏川橋から烏川下流側を望む。ここから 210m
下流に旧烏川橋遺構残存。 R011116



【参考写真-12②】

上流側から望む現橋(第3代)烏川橋(L=23.3mW=6m、
工事期間 S10.6~S11.9 高さ約12m)。
左米沢側橋台(左岸)右福島側橋台(右岸)。 R011116



(写真-4⑦)

現橋烏川橋工事中。
米沢側下流(左岸)から
福島側(右岸)を望む。
昭和11年頃。

(写真-4⑥) 現橋烏川橋の施工 S10.10 月頃。

手前は橋脚(※)コンクリート打設、奥は米沢側橋台(※)施工中。福島側(下流)から望む。
左側は工事用仮橋、中央上(米沢側)の道路は島川倉庫への運搬路(工事用道路)。本線は写真右上。

(※) 橋台(きょうだい): 橋桁^{はしげた}を両端部で支える土台のこと。 橋脚(きょうきゃく): 橋桁を中間で支える土台のこと。

その旧烏川橋跡については、筆者等が以前から探索していたが見つけられなかった。終戦後（中学生の頃）、現橋烏川橋下流の当該箇所付近でカジカ取りをよくしていたという地元大滝の伊藤弘治氏（大滝会前理事）によれば、川の兩岸に石積のような構造物（今思えば旧烏川橋橋台）があって、何のためにそのようなものがあるのか子供心に不思議に思っていたという。大きさは定かな記憶ではないが、高さは自分の背丈より高く、長さは 5～6 メートル以上はあったそうである。我々もその証言をたよりに探索していたものであるが、跡形もなく崩れてなくなっているなどということは想像もしなかった。だから探せなかったわけであるが、最近山仲間の一人から現橋烏川橋下流の川底に人工の敷石らしきものを見つけたという連絡があり【参考写真－12⑦参照】、改めて現地調査をしたところその敷石はついぞ再発見できなかったけれども、その下流の旧烏川橋想定位置付近に橋台の一部と思われる石材等が河原に散乱しているのを発見した【参考写真－12④B】。それが橋台の一部と考えられたのは、後述するように橋台が石積であったという情報を得ていたからである。また、その兩岸上部には橋台の一部と思われる石材やコンクリート塊を見つけた【参考写真－12⑩A、－12⑬A】等参照。

なお、福島側橋台想定位置付近にあるコンクリート片は、切欠きのある部材だが橋桁をのせるには狭すぎるし、橋台の天端なのか見当もつかない【参考写真－12⑬D 参照】。明治 12 年〔1879 年〕頃完成していると思われる初代烏川橋はさておくとして、明治 22 年〔1889 年〕に江川三郎八によって架換えられた 2 代目烏川橋（後述参照）ではコンクリートが使用された可能性はある。その場合には、日本におけるセメントの生産は明治 8 年〔1875 年〕に始まっているけれども、古い使用例として貴重なものとなるであろう。勿論、後年の補修によることも考えられる。【参考写真－12③～⑬】

その橋台想定位置付近からは、左右兩岸ともに上流に向かって初代万世大路が残存しているが、これはかねてより確認していたものである。

〈旧烏川橋残存遺構〉 【参考写真－12③～⑦】



【参考写真－12③】

上流側約 40m 付近から初代烏川橋架橋想定箇所（中央のポール）を望む。左米沢側（左岸）、右福島側（右岸）。背後の山は二ツ小屋山。初代明治 14 年 6 月までに完成。
L=36.4m (20 間) W=6.4m (3.5 間)。
2 代目明治 22 年架換工事完。

R011116 (以下同日撮影)



【参考写真－12④A】

初代烏川橋架橋想定箇所（中央のポール）を下流側から望む。辺りに石材・コンクリート塊が散乱。



【参考写真－12④B】

福島側(右岸)橋台想定箇所付近に散乱する切石材・コンクリート塊等。下流側から望む。ポール箇所架橋想定位置。



【参考写真－12④C】

切石材等散乱(ポール箇所付近)。



【参考写真－12④D】

切石材。
(42 cm × 39 cm × 28 cm)



【参考写真－12⑤】

鳥川中央から米沢側(左岸)橋台想定位置を望む。上の橋台想定位置付近には石材を散見。崩落石材等皆無、崩壊地先が流心のため流失か。



【参考写真－12⑥A】

鳥川中央から福島側(右岸)橋台想定位置を望む。上の想定箇所には石材・コンクリート片を散見。河原には崩落した石材やコンクリート塊が散乱。ポール箇所架橋想定位置。



【参考写真－12⑥B】

福島側橋台想定位置。残存割石・切石材・コンクリート塊。



【参考写真－12⑥C】

コンクリート塊。



【参考写真－12⑥D】

割石材。



【参考写真－12⑦】

現橋鳥川橋下流の謎の敷石。現在位置不明。岡部達也様提供。H270616

〈旧烏川橋 米沢側(左岸)橋台想定箇所〉 【参考写真－12⑧～⑬】



【参考写真－12⑧】

福島側(右岸)橋台想定位置から米沢側(左岸)橋台想定位置を望む。 R011116(以下同日撮影)



【参考写真－12⑨】

左岸側旧道終点付近を上流側(米沢側)残存旧道から望む。右側は米沢側(左岸)想定橋台位置。切石材がわずかに見える。



【参考写真－12⑩A】

旧烏川橋米沢側橋台(左岸)想定位置。福島側橋台(右岸)想定位置を望む。手前の切石材は橋台の一部と想定される。



【参考写真－12⑩B】

米沢側橋台の一部か。切石材(28 cm×12 cm)。



【参考写真 12⑩C】

米沢側橋台の一部か。切石材(73 cm×30 cm×24 cm)。

〈旧烏川橋 福島側(右岸)橋台想定箇所〉 【参考写真－12⑩～⑬】



【参考写真－12⑪】

米沢側(左岸)橋台想定位置から福島側(右岸)橋台想定位置を望む。



【参考写真－12⑫A】

福島側橋台(右岸)想定箇所。上流側の残存旧道を望む。土砂崩れで一部旧道が埋没している。



【参考写真－12⑬A】

福島側(右岸)橋台想定位置。下流側から望む。
写真右側に切石材(右掲 12⑬B 写真参照)や
左側にコクリート片(下右掲 12⑬D 写真参照)。
その位置関係から橋台の幅は 5～6m 程度と推定。
写真上、対岸は米沢側(左岸)橋台想定箇所。



【参考写真－12⑬B】

橋台天端位置にある切石材 (42 cm×42 cm×24 cm)。
下流側から上流側を望む。



【参考写真－12⑬C】

旧烏川橋福島側橋台(右岸)想定位置から米沢側
橋台(左岸)想定箇所を上流側から望む。手前の
コクリート片(右掲 12⑬D 写真参照)は橋台の
一部と想定される。



【参考写真－12⑬D】

謎のコクリート片(橋台天端か)、幅 30 cm(長さ 45 cm)。
切欠き 高さ 5 cm、幅 10 cm。

旧烏川橋のみならず初代万世大路(中野新道)の橋梁関係については、下部工をも含めその構造(形式)はほとんど不明で絵図面に描かれているものについてのみ想定できるだけである(旧烏川橋の絵図面はない)。ところがこの度、旧烏川橋が明治 22 年(※1)に架換えられていることが分かり、その構造の一端が明らかになった。初代烏川橋の構造諸元は橋長 20 間/36.4m・幅員 3.5 間/6.4m・土橋(※2)としかわからない(『新道記本編』別紙資料『萬世大路事業誌』原本〔接写〕抄録・橋梁内訳書参照)。架換えられたこの 2 代目烏川橋は初代烏川橋の橋長と同じであることなどから、初代の形式を踏襲しているものと考えられる。初代の完成時期は明治 12 年頃と思われるので、僅か 10 年目の架換えは木造とはいえ早すぎる感は禁じ得ないが過酷な自然状況下にあったことの証左であろう(木造橋梁の耐用年数は 15 年程度)。

この架換え情報は、知人を通じて紹介のあった(一財)福島県建築安全機構斎藤隆夫氏から齎されたもので、その架換えられた第 2 代目となる烏川橋の構造諸元等は下記のとおりである(明治期橋梁等の補修記録は皆無であることから貴重な情報)。

- | | | |
|-------|-------------|---------------------|
| ①橋名 | 栗子橋(板橋(※2)) | 〔旧烏川橋のこと〕 |
| ②架設位置 | 「米沢街道」山間の谷川 | 〔旧万世大路・旧烏川橋架橋地点のこと〕 |

③諸 元 長さ：20 間（36.4m） 水面よりの高さ 75 尺（22.7m）

④工事期間 明治 22 年〔1889 年〕9 月～同年 12 月〔一部推定〕

⑤工事内容 橋梁架換工事（現場監督：江川三郎八）

⑥橋梁構造

- ・ 中間に二組の橋杵（橋脚か）を建て、方束（筋交か）を以て組立てた。
- ・ 橋台は、両岸方共、割石積の石垣を築立て。
- ・ 板橋 5 本桁、仮張高欄付き。

（写真－4⑧～⑨）

（※1） 参考 旧烏川橋諸元等

橋名：烏川橋 地名：中野村

長：12 間（21.8m） 幅：3 間（5.45m）

架設：明治 24 年度

（『福島市史資料叢書 第 26 輯 明治二十六年信夫郡・伊達郡統計書』

福島市教育委員会昭和 48 年 3 月 31 日）

（※2） 土橋（どばし）・板橋

土橋は、橋面（路面）に丸太を並べ、その上に土を敷きならしたものの。

板橋は、土でなく板を敷並べたものの。



（写真－4⑧）

烏川橋を彷彿とさせる初代新沢橋 L=14.5m(8 間)、w=6.4 m(3.5 間)、明治 12 年(1879 年)頃完成。

谷間に架かる橋で、橋長は足りないが烏川橋と同じ構造(二組の橋杵〔橋脚〕、方束〔筋交か〕)と思われる。

菅原白龍『栗嶺十二景(新澤壺瀧)』より。

福島県立図書館所蔵



（写真－4⑨A）

割石積(石垣)と思われる橋台。

新・旧新沢橋(福島側)の中間にある旧滝橋米沢側橋台遺構。

初代滝橋 L=10.9m(6 間)W=6.4m(3.5 間)、明治 12 年(1879 年)頃完成。福島側から米沢側(旧新沢橋側)を望む。

手前、福島側橋台跡にはコンクリート塊が散乱。H250427



（写真－4⑨B）

割石材 幅 40 cm。

H250427



備考 1. 出典は『生い立ち之記』（江川三郎八著 昭和 4 年 3 月 28 日、

38 頁）である。著者の江川三郎八（えがわさぶろうはち 万延元年〔1860 年〕10 月～昭和 14 年〔1939 年〕1 月、享年 80）は、会津藩士の男子として現在の会津若松市で生れた。明治 20 年 4 月福島県に採用され、建築技師・橋梁技師として活躍した。優れた建築家として福島県内では国指定重要文化財「伊達市旧亀岡住宅」など多数の建築物の設計施工に携わり橋梁としては「3 代目信夫橋」

（写真－4⑩） 江川三郎八

江川三郎八研究会様提供

等を架設した。「**栗子橋**」(旧烏川橋のことと思われる)は、江川が最初に手がけた橋梁工事である(現場監督)。明治35年9月岡山県に転出し現在重要文化財に指定されている多くの建築物を担当した。(写真-14⑩~⑪B)

(参考：福島県耐震化・リフォーム等推進協議会 HP、令和元年7月3日閲覧)



(写真-4⑪A)

江川が担当した**3代目信夫橋**(M27~M30、)木鉄混交のトラス橋。奥の橋は本橋架換工事の為の仮橋であろう。本橋にも仮橋にも大勢の人がいるので、新橋開通当日の貴重な写真であると思われる。**江川三郎八研究会様提供**



(写真-4⑪B)

現在の信夫橋(L=185m、W=11m、S6.9~ S7.12)。左手前の橋脚基礎工は、2代目信夫橋(メガネ橋、明治18年完成、明治24年流失)のもので、3代目信夫橋の基礎にも使用(『清明学区の歴史』)。荒川上流左岸から望む。 H250526 旧陸羽街道(旧国道6号、のち旧4号)、現在県道水原福島線。

なお、江川三郎八については、福島民報シリーズ「ふくしま人」でも5回に亘って取り上げられている(R2.5.16~6.13、執筆：伊達市保原歴史文化資料館学芸員高橋信一氏)。

備考2. 出典では、橋梁設置場所が「米沢街道中」となっているが万世大路(当時国道39号)のことと思われる。当時福島県管理となっていた万世大路は、旧米沢街道(板谷街道、廃止)の後継道路であり米沢街道(※)と呼ばれても不思議ではない。当時、山形道とか置玉新道とかいろんな名称で呼ばれていたようである。明治41年最初の5万分の1地形図には「萬世大路」と記載されている。

(※) 当時米沢街道というと、「飯坂から中野村堰場に通じ、そこで万世大路に合わさる道で、最初の企画では中野新道の一部に加わっていた。」(『福島市史第4巻 近代Ⅰ(通史編4)(福島市教育委員会昭和49年3月)』657頁)。これは「上飯坂新道」のことで、万世大路(中野新道)のルートは当初曾根田村(福島市曾根田町)から下飯坂村を経由するものであったが、大笹生村川子坂・不動滝(中野不動尊)経由に変更されている(明治10年11月、山吉盛典権令〔後県令〕から内務卿大久保利通あて上申、12月認可『万世大路事業誌』)。その変更前のルート上の一部について、狭い道路があったがこれを地元負担で開削して改修したものが「上飯坂新道」で、万世大路を経由して米沢へ行くことから米沢街道と呼ばれたようである。

また、橋梁名称であるが、『万世大路事業誌』(橋梁内訳書)には23橋が記載されているけれども「栗子橋」というものは見当たらない。しかし、谷間にかかる橋長20間(36.4m)の橋梁というと「烏川橋」のみ該当である。著作時年齢70歳とはいえ肝腎の橋名を失念していたとは考えにくく、栗子新道(万世大路)の橋ということで、敢えて栗子橋としたのではなかろうか。また、旧烏川橋そのものの高さは現地を見た限りでは現橋の高さと同じ(12m)程度であろう。右岸側は、急崖になっており本道は葛折りとなっていて、2段目は急勾配ですぐに高い位置となるため、そのような記憶になったのであろう。

ニツ小屋隧道

ここからニツ小屋隧道(注解 8.)までは短い坂を上り隧道の手前左側に小屋〔仮廠〕があるけれども作業員の宿泊所(飯場)である。栗子隧道福島側坑口〔東南ノ口〕からニツ小屋隧道山形側坑口〔北口〕までにいたる約 5 キロメートルのすべては茂庭村の官有山林地を潰して道路敷地としたものである。 【参考写真-13①~⑤】(写真-5①~⑤)【参考写真-14①②】



【参考写真-13 ①】

旧烏川橋上流 50m付近から右岸初代万世大路九十九折り 1 段目中間部を望む。右端が二段目への屈曲箇所(用地境界杭)。 R011116(以下同日撮影)



【参考写真-13 ②】

右岸側の旧道(初代万世大路)1 段目の終点部(旧屈折箇所・内務省用地境界杭)を下流側から望む。



【参考写真-13 ③】

烏川右岸の初代残存万世大路、九十九折り 1 段目 2 段目屈折箇所(手前内務省用地境界杭)。左側が 1 段目で約 100m奥、旧烏川橋遺構残存箇所。右側が 2 段目であるが「昭和の大改修」による 2 代目万世大路(国道 5 号)の盛こぼし(法尻)で消滅。



【参考写真-13 ④】

初代万世大路(九十九折二段目)取付箇所と想定される横断水路付近(写真中央、白竜沢流末)隧道側(数十メートル手前)から望む。ここから隧道まで掘割になる。



【参考写真-13 ⑤】

初代万世大路取付部付近からニツ小屋隧道米沢側坑口を望む。坑口まで掘割が続く。写真の坑口から約 30m 先が初代隧道の坑口と思われる(写真-5①参照)。

注解 8. ニツ小屋隧道(初代隧道・第 2 代隧道)

初代、旧ニツ小屋隧道の諸元等は次の通りである。

【初代ニツ小屋隧道の顔要】

①延長等諸元

- ・延長：L=194.5 間 (353.6m)。昭和の大改修時点 (S8.5) L=377.4m (延伸改修の時期不明)

※ 初代隧道の延長 194.5 間/353.6m に対し、「昭和の大改修」時点 (昭和 8 年 5 月) では隧道延長が 377.4m となっている。この延伸された約 24m 分はレンガ巻 (隧道の天井や壁がレンガ造り) 相当分と考えられる。「昭和の大改修」時の横断図を見ると隧道の上の地表が水平になっており埋め戻されたものと推定され、当該区間が明り巻施工 (トンネル本体 [天井や壁] が地中でなく地上で築造) であったものと考えられる (後掲写真-5③参照)。レンガ巻は 4 層であったという。因みに「昭和の大改修」において、さらに 6.6m 延伸され、現隧道の延長 384m となった。当該延伸区間は、地形的に雪崩や吹き溜まりが起き易いところのようで【参考写真-13 ⑥】、その対策として延伸されたものであろう。ニツ小屋隧道では、素掘 (掘りっぱなしで覆工が施工されておらず地山そのままの状態) ばかりでなく当初から覆工 (トンネルの壁や天井を) として石巻が施工されている。因みに、初代建設時 (明治 14 年 9 月) の山形側坑口の石巻区間は 27m (「昭和の大改修」施工時 [昭和 8 年 9 月] 確認 17m)、福島県側のそれは 45m (同 54m) となっている。

- ・幅員：W=3 間 (5.45m) 地山が圧縮され昭和の大改修時点 (S8.5) W=3.0m 内外
- ・高さ：H=2 間 (3.6m) 地山が圧縮され昭和の大改修時点 (S8.5) H=2.3m 内外

②工事期間等：明治 10 年 (1877 年) 10 月～明治 14 年 (1881 年) 9 月 (4 年間)

供用開始 明治 14 年 10 月 3 日 (昭和の大改修 (S8.4～S12.3) まで 55 年間使用)

③福島県において施工 工事費 約 45,000 円

(『福島県直轄国道改修史』より)

④坑口状況

〔山形側〕

- ・工事施工中 (明治 14 年 [1881 年] 7 月) ではあるが竣工後の坑口を推定させる菅原白龍の絵がある (後掲写真-5①参照)。この手前 24m 分については、煉瓦巻きの隧道が後日 (時期不明) 追加施工されたと考えられる (後掲写真-5③参照)。

※菅原白龍画集「栗子隧道十二景 (栗嶺奇観)」(明治 14 年 7 月画)。

- ・明治 41 年 [1908 年] 9 月頃のニツ小屋隧道山形側と推定される写真がある (後掲写真-5②参照※)。このことから煉瓦巻きが追加されたのはこれ以降と思われる。また、「門形の支柱 [留木] を設置した」(拙訳『中野新道記』) との記述があり一致する。

※『皇太子殿下啓行啓紀念帖』(明治 43 年 4 月発行 福島県庁内務部) 国立国会図書館。

〔福島側〕

- ・初代 ニツ小屋隧道福島側坑口の絵図面 (後掲写真-6①参照※) があり、岩質はもろく亀裂が発達 (脆鬆) していたので、坑口面壁を切石積で保護したと思われる。

※「栗子新道画図・部分図」(濱崎木麟画 明治 14 年 9 月)

- ・昭和の大改修時点 (昭和 8 年 [1933 年] 9 月) においても、初代開通時とほぼ同じ形

状を保持しており(後掲写真-6②参照)、2代目隧道の重厚美麗な坑門に引き継がれたものと考えられる。

⑤難工事

二ツ小屋隧道(建設当初、延長 353.6m・幅員 5.45m・高さ 3.6m)は、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〔1877年〕10月～明治14年〔1881年〕9月)を要する難工事となっている。栗子隧道(延長 876.3m)は4年10ヶ月(明治9年12月～明治14年9月)であり、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、二ツ小屋隧道は難工事であったことがうかがえる。

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(落盤事故の処理中と思われる『福島県直轄国道改修史』105、187頁)、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。また、10月3日(栗子新道開通式)の明治天皇御通輦に先立ち、9月1日下見に訪れた内務省の先発官も二ツ小屋隧道は車(馬車)がまだ通れないと報告している(『山形県史資料篇二、三島文書』196頁)

【参考】

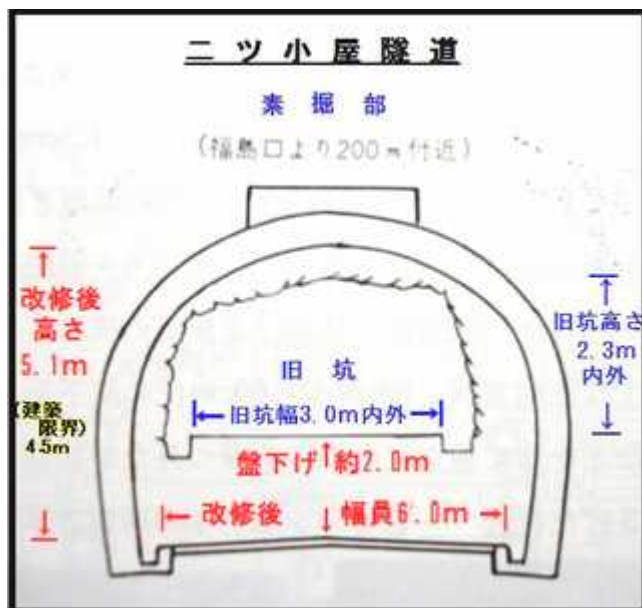
現二ツ小屋隧道は、明治時代に建設された初代二ツ小屋隧道(荷牛馬車対応)を「昭和の大改修」の際に改修(拡幅)して自動車も通行出来るようにした2代目二ツ小屋隧道である(下記参考図参照)。

工事期間は、昭和8年5月～昭和9年12月(舗装完まで、本体3月完成)までの1年7ヶ月間で、供用開始(一般車の通行開始)は昭和12年(1937年)5月であった。昭和41年(1966年)5月栗子国道(栗子ハイウェイ)開通まで30年間使用された。



【参考写真-13 ⑥】

米沢側坑口の吹溜り、坑内から望む。H290205



【参考図】

「昭和の大改修」では、旧隧道の断面を切り拡げた。
『福島県直轄国道改修史』より転載(一部加筆)

【第2代ニツ小屋隧道の概要】

現存第2代ニツ小屋隧道の概要は次の通りである。

- (1) 2代目ニツ小屋隧道は、旧国道13号のトンネルで福島市飯坂町中野^{ふたつこや}ニツ小屋地区に所在する。

(ニツ小屋山標高 947.3m (四等三角点) に穿^{うが}たれた。トンネル標高：両坑口約 694.4m)

- (2) トンネル諸元等

構造：コンクリート巻立（壁や天井がコンクリート造）、セメントコンクリート舗装
延長：L=384m（既設隧道 6.4m 延伸）、有効幅員 W=6.0（全幅 6.5m）、

高さ全高 H=5.1m（建築限界 4.5m）

トンネル縦断勾配：ほぼ水平（両坑口から上り 1% の拌み勾配。中央クラウン。）

横断勾配： 1:40（2.5%）

掘削時地質：新第3紀層の安山岩・玄武岩（覆工崩壊箇所柱状節理露出）・凝灰岩
（湧水多し）

- (3) 工事期間等

工事期間： 昭和8年5月～昭和9年12月（舗装完まで、本体3月完成）1年7ヶ月間

供用開始（一般車の通行開始）：昭和12年（1937年）5月

（昭和41年〔1966年〕5月栗子国道（栗子ハイウェイ）開通まで30年間使用）

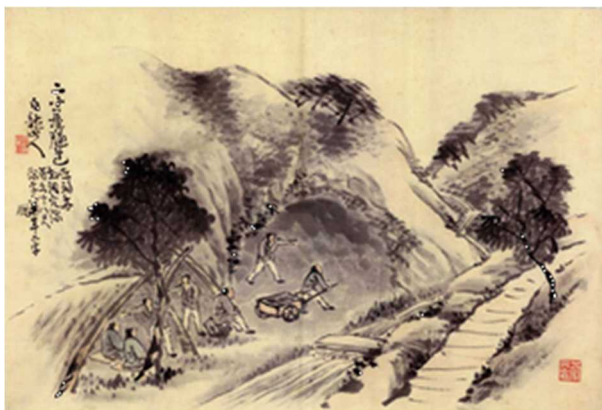
- (4) 工事費 約 122,700 円

- (5) 本トンネルは、明治時代に建設された初代ニツ小屋隧道（荷牛馬車対応）を改修（拡幅）して自動車も通行出来るようにした2代目ニツ小屋隧道である（参考図参照）。

（『福島県直轄国道改修史』より）

〈山形側坑口〉

（写真-5①～⑤） 【参考写真-14①～④】



（写真-5①）

ニツ小屋隧道米沢側（推定）。菅原白龍画集「栗子隧道十二景（栗嶺奇観）」（明治14年7月画）より。左側に小屋が見える。沢は白竜沢（仮称）。福島県立図書館所蔵。
（写真-5②）に酷似。



（写真-5②）

ニツ小屋隧道山形側坑口（推定、明治41年9月）。『皇太子殿下行啓紀念帖』（明治43年4月発行）福島県庁内務部）国立国会図書館ウェブサイトより。門形の支柱〔留木〕が設置されている。



(写真-5③)

初代二ツ小屋隧道米沢側坑口(昭和8年5月時点確認)。
初代隧道延長353mに対しこの時点で24m(煉瓦巻分、
明り巻施工、推定)延伸されている。
「昭和の大改修」でさらに約7m増加し384mとなる。
『福島県直轄国道改修史』より転載



(写真-5④)

ニツ小屋隧道改修(拡幅)工事中(米沢側)、昭和8年10月。写真奥に門形支柱が見えるが旧隧道と思われる(写真-5②参照)。2代目隧道は、煉瓦巻き部分を撤去し旧隧道を2mほど盤下げし拡幅している。コンクリートによる新たな明り巻の施工前。



【参考写真-14①】

二ツ小屋隧道米沢側坑口付近地上部(明り巻部)全景。
坑口側から望む。人物が覆工崩落箇所を覗いている。
頭の上に見えるのが付替水路(白竜沢流末)。
この写真の地下が次頁写真【参考写真-14②】。H261102



(写真-5⑤)

旧二ツ小屋隧道米沢側の作業状況(推定)、昭和 8 年。
後年に延伸された煉瓦巻分(手前 24m)撤去後と推定。
左側手前の写真は煉瓦の残存部と思われる。
写真下に盤下げ状況が僅かに見える。
(上掲、写真-5④参照)



【参考写真-14②】

ニツ小屋隧道米沢側坑口付近、覆工天井部崩落箇所。
白竜沢（仮称）流末の付替水路が土石等で塞がっていたため、
白竜沢の流水がトンネル内に流れ込んでいた。
この流水が路面を流下、隧道から約 150m先の道路本体が崩壊し
一時通行止めとなる（現在迂回路復旧）。
また、付替水路もボランティアにより整備され、現在流水はトンネル
内に流れ込んでいない。

H251027

二ツ小屋隧道は、伊達・信夫両郡の境界になる。【参考写真-14③④】

二ツ小屋隧道の山形側坑口〔北口〕付近の岩質はもろく亀裂が発達〔脆^{ぜい}鬆^{しょう}〕していたので、坑口から 27 メートルほど石巻すなわち石材（切石）を用いて巻^ま立^たし〔層^{そう}疊^{じよう}シ〕（壁や天井を作ること）半円状の洞門としたがまるで望遠鏡のように思われる。隧道の天井部から岩石が落下する恐れは無いと思われるが念のため、門形の支柱〔留木〕を設置した（写真-5②参照）。福島側（南口）の 45 メートルばかりについても山形側（北口）と同様に石材で巻立しておいた。

（写真-6①～⑥）



【参考写真-14③】 〈北口 山形側坑口〉
二ツ小屋隧道・山形側坑口 R011104



【参考写真-14④】 〈南口 福島側坑口〉
二ツ小屋隧道・福島側坑口 R011104
二ツ小屋山が当時郡境。山形側は伊達郡茂庭村（字杭甲山、與平沢、兎澤沢、上小川）であったが明治 22 年 4 月この4字が信夫郡中野村に編入された。

〈福島側坑口〉 （写真-6①～⑤）



（写真-6①）

初代 二ツ小屋隧道福島側坑口。

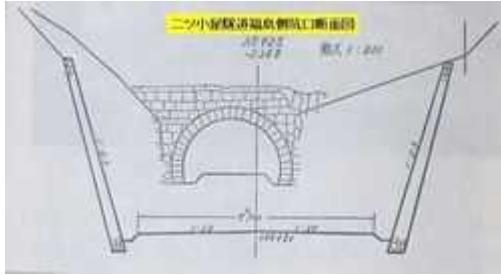
「栗子新道画図」(濱崎木麟画 明治 14 年 9 月)より部分図作成。

(福島県立図書館所蔵)

●岩質はもろく亀裂が発達(脆鬆)していたので、坑口面壁を切石積で保護したものと思われ、後年 2 代目隧道の重厚な坑門に引き継がれたものと考えられる。

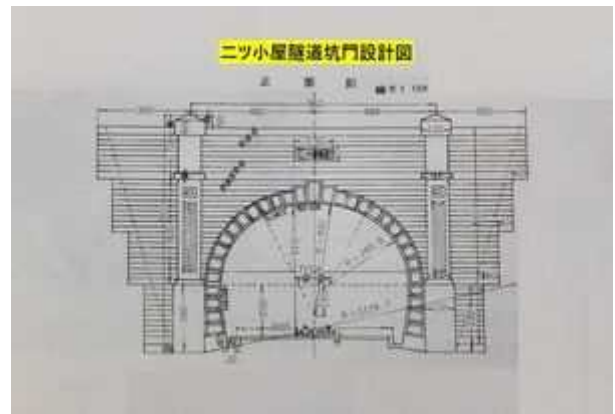
●隧道の福島側には一二の建物〔臚舎〕があり、一つは福島県の土木課出張所、近くの小屋〔仮廠〕は作業員の宿泊所(飯場)。『中野新道記』

(左側が出張所であろうか。)



(写真-6③)

初代ニツ小屋隧道福島側坑口の状況、昭和8年5月。
坑口から27m(のち54mに延伸)区間について石材
(切石)を用いて巻立し(壁や天井を作ること)半円状
の洞門としたがまるで望遠鏡のようだったという。
『福島県直轄国道改修史』より転載。



(写真-6②)

第2代ニツ小屋隧道の坑門設計図。このような重厚美麗
な坑門とされた動機は不明であるが、初代隧道の坑門
を彷彿とさせる(左図参照)。

『栗子トンネル工事誌』から転載。



(写真-6④)

ニツ小屋隧道福島側坑口、昭和8年5月頃(推定)。
隧道内部の石巻(石材を使った天井や壁)、面壁の
切石積を取払った状態。(上掲写真-6③)参照。



(写真-6⑥)

ニツ小屋隧道福島側坑門、昭和8年12月15日完成。
坑門は旧隧道から発生した石材を転用、切り石積みとし
門柱を設置した。

旧隧道の坑口を再現したものであろうか。

(上掲写真-6③参照)

昭和9年
ニツ小屋隧道のトンネル銘板(題字)を揮毫したのは、
現国土交通省東北地方整備局(当時内務省仙台土木
出張所)の坂本丹治第8代局長(所長)である。



(写真-6⑤)

ニツ小屋隧道福島側坑口。

コンクリート巻立直前。

昭和8年9月

この度の新道開削〔開鑿〕工事では、二ツ小屋隧道が最難関の工事であった。隧道の福島側には一二の建物〔廬舎〕があり、一つは福島県の土木課出張所(注解 9)、近くの小屋〔仮廠〕は作業員の宿泊所(飯場)である(写真-6①参照)。

注解 9. 福島県土木課出張所(二ツ小屋御小休所)

中野新道の建設工事に際しては、二ツ小屋隧道の福島側に福島県土木課の出張所が設けられ工事の監督に当たっている。

この出張所は、折から東北巡幸御還幸(お帰り道)の明治天皇が明治 14 年 10 月 3 日の栗子新道(万世大路)開通式にのぞまれ、その後福島の行在所(天皇がお出かけされた時の宿泊所)、今回も 8 月に引き続き福島県庁前にあった福島医学校(のち県会議事堂に建替、現在福島県庁駐車場)へ向かわれた際に御小憩されたところである(二ツ小屋御小休所)。

旧信夫郡中野村御小休所としては、この他に大滝胡桃平(大滝御小休所。渡邊要七方、中屋旅館)・円部(円部御小休所。渡邊勇吉方)があり 3 箇所となっている。また、旧大笹生村座頭町(大笹生村御小休所。菅野六郎兵衛方)でも御小憩された。

土木課出張所の規模及び御小憩時の配置等について、行幸 60 周年を記念して出版された『明治 9 年明治 14 年明治天皇御巡幸録』(福島県教育会 昭和 11 年 10 月)には次のように記されている(要旨)。

「福島県土木課出張所は、二ツ小屋隧道を出て福島に向かう国道〔初代万世大路、明治 18 年 2 月国道 39 号〕の曲り角に新設された家屋であつた。国道に面して五尺／9m の縁側と三尺／0.9m の縁側とを回し、内部を 8 畳・4 畳の二間に仕切り床・違い棚付の 8 畳の間を玉座となし、次の間を侍従長、随行員の部屋とした。」

その後出張所は民間に払い下げられ増改築のうえ旅館(二ツ小屋旅館：『福島県直轄国道改修史』)として用いられて盛況を博したようであるが、明治 32 年 5 月奥羽南線(現奥羽本線)の開通により往来が途絶し廃業のやむなきにいたり取り壊された。その出張所(旅館)跡に、明治 41 年 9 月 12 日御駐輦記念碑「鳳駕駐蹕之蹟」(※)が建立された。

この二ツ小屋御駐輦碑は、「昭和の大改修」の際に新国道(5 号国道)の改修(直線化、拡幅盤下げ)に伴い現在地に移転している。

(写真-7①～⑤)【参考写真-15①～③】



(写真-7①)

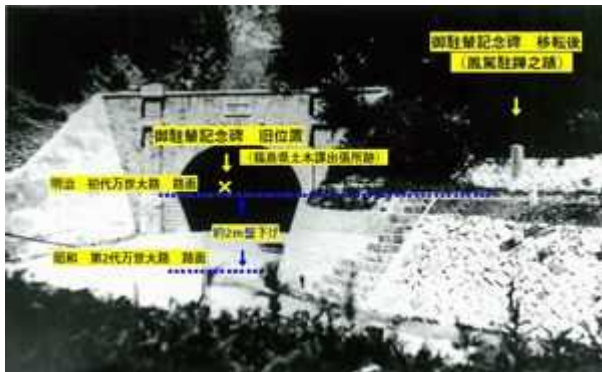
昭和 8 年(1933 年)6 月。二ツ小屋隧道福島側全景。「御駐輦記念碑」は、坑口の前にあつた福島県土木課出張所跡に設置されていた。右側建物の敷地が旧万世大路の高さ、新道は 2m ほど盤下げされている。右側見張所(のち二ツ小屋工場〔出張所〕)。左側作業員宿舎(飯場)建築中。



【参考写真—15①】

ニツ小屋隧道福島側全景(現在)。
前掲(写真—7①)とほぼ同一構図。
写真奥はニツ小屋山。

H301110



(写真—7③)

ニツ小屋隧道福島側坑口(完成昭和8年12月)と移転された(昭和9年)御駐輦記念碑。昭和11年5月。



【参考写真—15②】

現在のニツ小屋隧道福島側坑口(完成昭和8年12月)と移転された(昭和9年)御駐輦記念碑。平成30年11月。
前掲(写真—7③)とほぼ同一構図。

H301110



(写真—7②)

移転前のニツ小屋御小休所跡の御駐輦記念碑「鳳駕駐蹕之蹟」(明治41年9月12日建立)。
「ニツ小屋御駐輦所」昭和7年8月11日。(『明治天皇御巡幸録』福島県教育会 昭和10年11月所収)。
写生: 福島県立福島中学校堀江繁太郎(1873~1946)
(美術教師、郷土史家。前掲書編集員)



(写真—7④)

昭和9年、御駐輦記念碑(鳳駕駐蹕之蹟)移転記念写真。後列右から3番目が当時大滝葭沢在住の佐藤武雄氏(後大滝分校教員)、内務省委託作業員賃金支払責任者。前列中央は、内務省技手 高橋忠太郎ニツ小屋工場主任(出張所長)、その後菊地八郎・右隣り菊地佐一両技手補、その他内務省職員。



【参考写真—15③】

ニツ小屋御駐輦記念碑「鳳駕駐蹕之蹟」、右側面には旧中野村村長中野吉兵の和歌。(明治41年9月12日建立) R011110

記念碑の周囲には福島市の用地境界杭があり当該箇所が市有地であることが確認される。合併前の旧飯坂町(中野村)から引き継いだものであろう。



【参考写真—15④】

二ツ小屋隧道福島側坑門上から旧国道 13 号・5 号(改修された第 2 代万世大路)を望む。七曲 BP(仮称)終点部。左側に移転された御駐輦記念碑が見える。石碑の地盤が初代万世大路の高さで、旧国道の中央付近(福島県土木課出張所〔御小休所〕所在地跡)に設置されていたものをそのまま平行移動(写真—7③)参照。旧万世大路は隧道を出て左折し、石碑移設箇所付近の平場を写真奥へ進んだものと推定される。

R011104

明治 21 年〔1888 年〕1 月 5 日、旧万世大路石小屋地区にて遭難死した(後述)森元源吾巡查の勤務していた福島警察署飯坂分署二ツ小屋巡查駐在所は、右側にあったと伝えられる(大滝会元副会長高野英治さん談)。

※ 御駐輦記念碑「鳳駕駐蹕之蹟」

御駐輦ごちゅうれんとは、天皇陛下が乗り物をお止めになること。そこでお休みになられたことを記念して建立した石碑が「御駐輦記念碑」である。

中野新道では、この石碑は「鳳駕駐蹕之蹟」ほうがらちゅうひつのせきと名付けられている。鳳駕=天子の乗り物、駐蹕=天子が行幸(天皇が外出されること)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)という意味となる。

当該御駐輦記念石碑は、「東宮殿下行啓記念事業」として旧中野村が設置した。大正天皇が皇太子時代(皇太子嘉仁親王、御称号明宮、以下嘉仁皇太子)において、全国巡啓の一環として福島県へ行啓(皇太子などが外出されること)され福島市周辺を明治 41 年〔1908 年〕9 月 12 日～9 月 15 日まで行啓された。そのうちの 9 月 15 日には、嘉仁皇太子の父帝である明治天皇が明治 14 年〔1881 年〕10 月 3 日に御通輦ごつうれん(お通り)された万世大路に御使者(東宮武官秋澤芳馬)を遣わし視察させている(『皇太子殿下行啓記念帖』)。

冊子『東宮殿下行啓記念事業ノ概要』(福島県 明治 41 年 9 月)によれば旧中野村の記念碑建設事業の概要として次のように記されている(要旨)。

「明治 14 年 10 月 3 日、天皇陛下東北御巡幸の節に山形県米沢から新に開通した万世大路をお通りになり中野村の二ツ小屋隧道福島側坑口及び大滝(胡桃平)、円部の三ヶ所に御駐輦された。その御跡へ碑を建て永久に記念すべく殿下御着福前に竣工の予定で現在工事中である。碑は台石幅 2 尺/60 cm、碑石高さ 4 尺/1.2m である。」

この 3 箇所の記念碑はほぼ同様の仕様であるが二ツ小屋御小休所記念碑は次の通りとなっている(他の 2 箇所には「明治 41 年 9 月 12 日建設」が刻字されているが、その日から行啓が始まることを記念してこの日付となったものであろう)。

形 状 : 台石幅約 60 cm 碑石高さ(台石上)約 110 cm、約 29 cm 四方(各実測)

正面刻字 : 鳳駕駐蹕之蹟 (字体: 楷書〔円部同〕、〔大滝は行書〕)

左・側面刻字 : 明治 14 年 10 月 3 日 御通輦

右・側面刻字 : 旧中野村村長中野吉平の和歌(※)が刻字(他所明治 41 年 9 月 12 日建設と刻字)

背 面 : 刻字なし

(※)【和歌の判読】

刻字された和歌は、達筆のくずし字でしかも欠けて部分もあり、以前から気になっていたもの元より筆者の知識能力の及ぶところでなく、一部寿・行幸・萬世・石等断片的に判読できる程度であった。この度次のように解説して頂いたので紹介しておく。

たてまつる いにし御幸の 跡とめて
万世までも くちぬ石ふみ 寛拝

【碑原文】 たてまつ留いにし御幸の跡と免て
萬世ま伝もくちぬ石ふみ 寛拝

和歌の大意は「奉ります。過ぎし行幸ぎょうこうの跡をとどめて、幾久しく永遠に朽ちぬこの碑いしづみを。寛拝す」。和歌中の「万世」は「万世大路」に懸けたものであろう。刻字は欠けているものもあるため一部推定している。碑文の解説・大意は、明治神宮・国際神道文化研究所打越孝明主任研究員による。

なお、大笹生村御小休所には記念碑は設置されていない。当該箇所には設置計画があったけれども実現しなかったようである。現在その跡には、地元大笹生笹谷文化財保存会により標柱（「明治天皇御休憩所」）建てられている。

ニツ小屋隧道～七曲坂起点付近(現連絡道路入口付近)

道路はここからカーブしながらだんだんに下がって行く。そこを人が歩いて行くと、まず東方に^{りょうぜん}霊山を見下ろし〔^{みおろ}下瞰シ〕、すぐにカーブして西方にニツ小屋山を前面に望む。次にまた、カーブして霊山に向い、またニツ小屋山に向ういうことを七回繰り返すことから、この箇所を俗に「七曲り」(注解 10)と通称している。

(写真—8①～②AB)【参考写真—16①～⑨】

【参考写真—17①～⑬】

(写真—8①)

通称「七曲り(坂)」と「七曲りバイパス(以下 BP)」(仮称)。旧「七曲坂(初代万世大路。通称名)」・「七曲りバイパス」(「昭和の大改修」・第2代万世大路、仮称)・連絡道路[旧工事用道路])付近空中写真。
昭和51年11月 国土地理院ウェブサイトより(一部加筆)。



(写真—8②A)

旧七曲坂(初代万世大路)と七曲りバイパス(第2代万世大路)。明治と昭和の万世大路が明確に確認できる。ドローンによる空中写真。 H290329
「写真提供: 榊ブライド・トゥ」



(写真—8②B)

(写真—8②A) の説明図。
(写真—8①) 参照。

〈七曲り(坂)下り・第 7 段目道路～第 5 段目道路〉 【参考写真－16①～⑧】



【参考写真－16①】

ニツ小屋隧道福島側(七曲 BP 終点付近)から望む。
初代万世大路(七曲坂 7 段目道路)を改修した区間で、
写真奥右側が第 6 号カーブ跡(消滅)と考えられる。
初代開通時には正面に霊山が見えたものと思われるが
現在立木で見えない。 H301110



【参考写真－16②】

左側 2 本の大木箇所第 6 号カーブ跡(消滅)推定箇所。
ニツ小屋隧道方向を望む。正面背後の山がニツ小屋山。
6 号カーブは七曲坂下りの最初のカーブ。
右側に見事な「昭和の大改修」の間知石積(空積)。 H301110



【参考写真－16③】

写真奥、推定第 6 号カーブ跡(以下
C と略称消滅)を福島側第 6 段目
道路)から望む。
R020404(以下同日撮影)



【参考写真－16④】

第 6 段目道路、第 6 号 C 跡(消滅)
付近から第 5 号 C 跡(消滅)を望む。
右上の石積は旧国道(旧七曲坂 7
段目道路)。



【参考写真－16⑤】

第 5 号 C 跡(消滅)を米沢側(6 段目
道路)から望む。ニツ小屋隧道工事の
ズリ捨場となりカーブ箇所消滅(推定)。



【参考写真－16⑥】

第 5 段目道路、第 5 号 C 跡(消滅)
付近から第 4 号 C 方向を望む。
この付近のブッシュ化が特に激しい。



【参考写真－16⑦】

第 5 段目道路、昭和の大改修七曲
バイパス(第 4 号 C 方向)を米沢側
から望む。僅かに見える奥の道路は、
七曲 BP 中間部、当該道路が第 4 号
C を切断し半分消滅。



【参考写真－16⑧】

「昭和の大改修」新設七曲 BP(写真中
中央横の道路)が七曲坂第 5 段目道路
を切断(赤テープ箇所)。第 4 号 C 跡
から望む。左福島側(ビューポイント・カ
エル岩方面)、右米沢側(掘割方面)。

〈七曲り(坂)下り・第4段目道路～第1段目道路(ほぼ消滅)〉



【参考写真－16⑨】

第4号C(半分残存)を七曲BPから望む。バイパスが第4号Cを切断、カーブの半分は消滅した。



【参考写真－16⑩】

第4段目道路中間部。米沢側から第3号C跡(消滅)方向(福島側)を望む。右上は七曲BP。



【参考写真－16⑪】

第4段目道路中間部から第3段目道路を望む。残存七曲り坂では、3段目の保存状況が最も良好。



【参考写真－16⑫】

第3号C跡(消滅)を望む。
右上は七曲BP中間部で、当該道路新設にともない第3号Cは消滅した(推定)。
第3段目道路側から望む。



【参考写真－16⑬】

第3段目道路、第3号C跡(消滅)付近から第2号C方面(福島側)を望む。



【参考写真－16⑭】

第2号Cを第3段目道路から望む。
右下は第2段目道路。



【参考写真－16⑮】

第2号C。左第2段目道路、福島(第1号C)へ至る。
右第3段目道路、米沢(第3号C跡)へ至る。



【参考写真－16⑯】

第2段目道路、第2号C付近から第1号C方面(福島側)を望む。



【参考写真－16⑰】

第2段目道路から第1号Cを望む。
第1号Cに続いていた左側の第1段目道路はバイパス新設にともないほぼ消滅している。
左上の道路が「昭和の大改修」によるその新設七曲BPの起点(新設)付近。



【参考写真－16⑩】

七曲坂第1段目道路跡(「昭和の大改修」七曲BP新設により消滅)から写真中央の連絡道路入口を望む。
当写真は、右写真【参考写真－16⑪】の×印付近から撮影したもの。
手前右、内務省用地境界杭。



【参考写真－16⑪】

昭和の大改修「七曲BP」起点(新設部)付近を福島側から望む。左側中段の道路は国道連絡道路(旧工事用道路、大滝運搬路)入口。写真奥中央がバイパス(新設部)、右側奥が七曲坂第1号C(×印付近、1段目道路は消失)。手前旧国道13号、七曲BP摺り付け区間、【参考写真－16⑩】の×印箇所。
当写真は、左写真【参考写真－16⑩】の×印付近から撮影されたもの。

注解 10. 七曲り(坂)

明治初代万世大路における「七曲り(坂)」は、昭和の大改修の際にバイパス化され別線で2代目が新設されたため廃道になっている。しかし、一部ブッシュ化しているとはいえ、現在も山中に残存していて明治天皇がお通りになった道路跡を明確に確認できる。回りの立木が繁茂したため、七曲坂からは現在霊山(伊達市霊山町)を望むことはできない。(写真－8②AB)参照。

明治14年6月9日、三島通庸山形県令の一行が概成した栗子新道を通して上京している。しかし福島県において施工していた二ツ小屋隧道は、まだ完成せずに工事中で通行ができず、三島県令や記録係伊藤十郎平らは二ツ小屋山を越えている(随行していた高木秀明土木課長らは工事中の隧道の中を強引に通り返している)。そして東側(福島側)に出た三島県令は、はるかに望む霊山に感動した様子であった。まるで蛭龍(角のある龍)がとぐろを巻いているように見え、ここにかつて北畠頼家(※)の陸奥国府(現代風にいうと東北州政府政庁)がおかれていたことを思い、今東北開発に情熱をかけている自分を重ね合わせていたのかも知れない(『三島文書』)。**【参考写真－17①AB】**



【参考写真－17①A】

かつて霊山は、七曲坂のどこからでも眺望できたのであろう。現在は木立があって見ることはできない。現在、七曲BPのビューポイント(第1号C付近)が霊山を観ることができる唯一の場所である。
写真奥の山脈左側が霊山、ビューポイントから望む。

R020529



【参考写真－17①B】

霊山(標高 825m)は昭和 9 年国史跡及び名勝指定、昭和 23 年県立自然公園指定。
聳立つ奇岩怪岩は有名で、まさに蚪龍(角のある龍)がとぐろを巻いているように見えたのであろう。

H290316(信夫山トンネル北側、新幹線車窓より)

※ 北畠顕家

元弘^{げんこう}3 年(北朝年号)/正慶^{しょうけい}2 年(南朝年号)[1333 年] 5 月鎌倉幕府が滅亡し、6 月建武政権となり(後醍醐天皇による親政政治 2 年半続く、皇子護良親王^{もりなが}が征夷大將軍)、同年 11 月北畠^{あきいえ}顕家(『神皇正統記』の北畠親房^{ちかふさ}の長子)が陸奥守(のち兼鎮守府將軍^{ちんじゅふ})として、義良親王^{のりなが}(後醍醐天皇皇子、のち南朝第 97 代後村上天皇)を擁し陸奥国府(多賀城)に赴任し東北地方を管轄する陸奥国府体制(奥州小幕府体制)をしいた。

その後中央では、めまぐるしく政治・軍事情勢の変化があり、延元^{えんげん}元年/建武 3 年[1336 年] 12 月足利尊氏が再入京(北朝 2 代光明天皇)した。後醍醐天皇は吉野に遷幸(退去)し、北朝(京都)と南朝(吉野)が分立し 57 年間に亘る南北朝の動乱時代が始まる。奥州では、足利方の有力武將斯波家長(陸奥守兼奥州大將軍)が勢力を得て陸奥国府(多賀城)を圧迫、北畠顕家・義良親王は翌年(建武 4 年) 1 月、多賀城国府を伊達郡・霊山城(平安時代慈覚大師が開いた壮大なお寺霊山寺を城に利用)に移した。

霊山は、標高 805 メートルで奇岩絶壁が続く天然の要害である。建武 4 年[1337 年] 8 月には、吉野(南朝・後醍醐天皇)からの度重なる催促に応じ、顕家は再度京都を目指し進軍し、鎌倉では斯波家長を敗死させるなどめざましい活躍^{りやくおう}をしていたが、暦応元年/延元 3 年[1338 年] 5 月、和泉堺浦「石津の戦い」で戦死する(享年 21)。同年 8 月足利尊氏征夷大將軍、室町幕府成立。(『福島県の歴史』山川出版、『日本の歴史 9 南北朝の動乱』中公文庫)

初代万世大路は荷牛馬車対応の道路であったが、二ツ小屋隧道の前後 1.5 キロメートル区間の縦断勾配やカーブがきつく道路線形が最悪箇所といわれている。すなわち、米沢側では烏川橋から二ツ小屋隧道までの約 0.5 キロメートル(通称「烏橋坂」含む)、福島側では隧道からの約 1.5 キロメートル(通称「七曲坂」含む)である。「昭和の大改修」に際しては、いずれも現道(初代万世大路)を補修した程度では、自動車対応の新しい道路を建設することは不可能であると判断され、いずれも別線としてバイパス的のものが新設された区間である(『福島県直轄国道改修史』)。この内福島側の摺付区間を含む約 1.5 キロメートル(連絡道路入口付近～七曲坂第 6 号カーブ付近までが別線新設区間)を「七曲りバイパス」と筆者が仮称している。【参考写真－17②A】～【参考写真－17⑨】参照。

〈七曲バイパス(仮称) 連絡道路入口(BP 新設起点付近)→ニツ小屋隧道福島側坑口付近(終点)〉

【参考写真－17②～19】(写真－8④)



【参考写真－17②A】

旧国道 13 号(万世大路)、連絡路入口付近から福島側を望む。この区間は七曲 BP 摺付区間(旧道を拡幅・掘下げ改修)。

R020404(以下同日撮影)



【参考写真－17②B】

旧国道 13 号(万世大路)、連絡路入口付近から米沢側を望む。昭和の大改修「七曲 BP」起点(別線新設部分)。右奥が明治初代万世大路「七曲坂」第 1 号 C。

【参考写真－16⑨】参照。



(写真－8③)

「昭和の大改修」(S8.4～S12.3)七曲BP(仮称)の第 1 号カーブ(起点側、仮称)付近工事中。後日命名のビューポイント(仮称、大滝会元理事伊藤弘治さん談)やカエル岩(地元通称、掘割とも称す)が確認できる。 昭和 8 年 10 月。



【参考写真－17③】

七曲 BP 新設部箇所旧国道 13 号、ビューポイント手前、福島側から望む。右側に間知石積が見える。

R020404(以下同日撮影)



【参考写真－17④】

ビューポイント、福島側から望む。現在、この付近が霊山を眺望できる唯一の場所。

【参考写真－17①A】参照。



【参考写真－17⑤】

カエル岩付近からビューポイント(七曲 BP 第 1 号 C)を望む。



【参考写真－17⑥】

七曲 BP(新設部)右上がカエル岩、ビューポイント付近から米沢側を望む。



【参考写真－17⑦】

カエル岩（地元の呼称。大滝会榎木新規さん談）、
下の大石は頭部が落下したものであろう。

H291105

（大滝会元理事伊藤弘治さん撮影提供）。



【参考写真－17⑧】

カエル岩（左側）と木炭索道基地跡（道路奥・第1号C付近）。
旧国道13号。写真奥の山から（反対側に幻の大滝がある）
手前に索道を敷設して（索道下は東栗子トンネル福島側坑口）
旧国道からトラックで木炭を搬出した。

（大滝会副会長元高野英治さん談）。 H271122

下の次掲（写真－8④）参照。



【参考写真－17⑨】

カエル岩（掘割）手前から米沢側（二ツ小屋隧道側）
を望む。右上（木立の後ろ）カエル岩。

R020404



（写真－8④）

カエル岩付近を米沢側から望む。木炭運搬を終えての
帰り道（近くに木炭倉庫あり）。昭和36年9月。

（大滝会役員榎木新吉さん撮影提供談）。



【参考写真－17⑩】

七曲BP中間部石積手前の旧七曲坂第3号C跡
（消滅）付近から福島側（カエル岩）を望む。

R020404（以下同日撮影）



【参考写真－17⑪】

旧七曲坂第3号C跡（消滅）付近から七曲BP中間部
箇所を望む。第3号Cは、七曲BPにより切断され消滅。



【参考写真－17⑫A】

七曲 BP 中間部間知石積を福島側から望む。



【参考写真－17⑫B】

「昭和の大改修」の見事な間知石積（空積谷積）。
1 間（約 1.8m）の中に 6 個の石材（30 cm × 45 cm）が
が並ぶことから間知石という。



【参考写真－17⑬A】

七曲 BP 中間部石積箇所、福島側を
望む。H301110（以下同日撮影）



【参考写真－17⑬B】

石積米沢側端部付近から第 2 号 C
（終点側）を望む。



【参考写真－17⑭】

七曲 BP 中間部石積米沢側端部
付近から第 2 号 C 方向（米沢側）
を望む。



【参考写真－17⑮】

初代万世大路七曲坂第 4 号 C 跡付近
から、昭和の大改修七曲 BP 福島側
を望む。写真中央は七曲坂第 5 段目
道路切断部（赤テープ箇所）で
第 4 号 C の半分が消滅、半分残存。
R020404（以下同日撮影）



【参考写真－17⑯A】

七曲 BP（別線新設部）第 2 号 C
（終点側、掘割）を福島側から望む。



【参考写真－17⑯B】

七曲 BP 第 2 号 C（終点側、
掘割）福島側から望む。



【参考写真－17⑦A】

七曲 BP 第 2 号 C (掘割、終点側) を米沢側から望む。
この区間は BP 別線新設箇所。



【参考写真－17⑦B】

初代万世大路七曲坂第 6 号 C 跡 (消滅、写真中央の大木箇所付近) を福島側から望む。



【参考写真－17⑩A】

「昭和の大改修 (S8.4～S12.3)」七曲 BP 終点側を望む。
初代万世大路七曲坂第 7 段目道路跡 (旧国道 13 号)。
写真中央、道路左側立木箇所が七曲坂第 6 号 C 跡 (消滅)。
その手前はバイパス別線新設箇所、カーブ跡から先は
「昭和の大改修」摺付け (拡幅掘下げ) 区間。
写真奥は二ツ小屋隧道。



【参考写真－17⑩B】

七曲 BP 終点部 (摺付区間)、二ツ小屋隧道福島側坑口を望む。



【参考写真－17⑪】

二ツ小屋隧道福島側から望む。
初代万世大路 (七曲坂 7 段目道路) を改修した区間で、
写真奥右側が第 6 号カーブ跡 (消滅) と考えられる。
〔【参考写真－17⑩A】の反対側から撮影。〕



【参考写真－15④】 再掲 (説明一部)

二ツ小屋隧道福島側坑門上から旧国道 13 号・5 号
(改修された第 2 代万世大路) を望む。七曲 BP (仮称)
終点部。左側に移転された御駐輦記念碑が見える。
〔【参考写真－17⑩B】の反対側から撮影。〕

七曲坂起点付近(現連絡道路入口付近)～大曲り～新沢橋(「昭和の大改修」起点付近)

そして金山沢・オサ沢〔オサ沢金山沢〕を経て一つのカーブがあり（カーブ群があり）「大曲り」と通称している。これ（道路）をめぐり新沢があり、流水は小川にそそいでいる。ここに架かっている橋を新沢橋〔新橋〕（L=14.5m、W=6.4m）という。

【参考写真－18①～⑪】【参考写真－19①～⑬】【参考写真－20①～⑦(写真－9 ①～②)】

【参考写真－21①～⑮】【参考写真－21⑯～⑳】(写真－9 ③～⑧) 【参考写真－22⑦～⑫】



【参考写真－18①】

2代目万世大路(旧国道13号)連絡道路入口(手前七曲BP新設部起点)付近からオサ沢方面(福島側)を望む。初代万世大路を盤下げしている摺付け区間。右側が連絡道路(旧工事用道路)。
R020404(以下同日撮影)



【参考写真－18②】

連絡道路入口付近から数十メートル福島側へ進んだ所。初代万世大路を盤下げしている摺付け区間、左側道路上の小段状のところが初代万世大路(推定)。福島側を望む。



【参考写真－18③】

昭和の大改修七曲BP摺付け区間、無名沢付近。福島側を望む。



【参考写真－18④】

無名沢(名称不詳)。
大滝会木村家炭窯跡(昭和38年頃まで炭焼き実施)。



【参考写真－18⑤】

七曲BP摺付け区間終点(想定)、金山沢付近から福島側を望む。
金山沢以降は、明治期初代万世大路を拡幅補修した。



【参考写真－18⑥】
金山沢（推定）、旧国道 13(5)号から望む（北側）。



【参考写真－18⑦】
金山沢とオサ沢中間のカーブから米沢側を望む。



【参考写真－18⑧】
中間のカーブ手前（福島側）から米沢側を望む。



【参考写真－18⑨】
福島側からオサ沢付近の残存旧道を望む。



【参考写真－18⑩】
オサ沢を望む。2 代目万世大路（旧国道 13 号）を横断。
左米沢側、右福島側。



【参考写真－18⑪】
旧国道横断（ヒューム管理設）のオサ沢を福島側から望む。

注解 11. 「大曲り(大回り)坂」と「昭和の七曲坂」

本稿「中野新道記」においては、七曲坂に引き続き大曲り（坂）があり、新沢橋もその大曲り坂の中に含まれていると記述されている。「中野新道御通輦沿道地図」（明治 14 年、以下「中野新道地図」、本節冒頭添付「中野新道部分図－2」参照）によれば、「七曲坂」に続いて、「大回り坂」980間（約 1.8 キロメートル）とあり、これはほぼ旧新沢橋までの距離になる。また、『明治天皇紀』においても「大回り坂」という名称が使用されているが、「大曲り」「大回り」

とも同一箇所を指していることは間違いないであろう（本稿では原則『明治天皇紀』に依る）。

「昭和の大改修（S8.4～S12.3）」では、前述の通りこの内「七曲坂」が廃止され、替わって七曲バイパスが新設されて大回り坂に連絡している。この接続部では、七曲バイパスは旧道（初代万世大路）を盤下げ（掘り下げ）した摺付け区間になっている。この区間には、米沢側から無名沢（名称不詳）、金山沢、オサ沢の3箇所の沢がある。おおざっぱに云って摺付け区間の終点は無名沢～金山沢の間であろう。これ以降の福島側は、昭和の大改修において、旧道の補修（道幅確保、路肩・側溝の整備等）により改修されており、カーブや勾配が修正されていると思われるが、その骨格においては第2号カーブまでは初代万世大路を踏襲しているものと考えられる。

「中野新道地図」によれば、初代万世大路大回り坂（大曲り坂）は旧新沢橋箇所を含め主要なカーブ箇所は6箇所になるようである（写真-4②も参照）。「昭和の大改修（S8.4～S12.3）」では、旧新沢橋の下流約200メートルの位置に新しい新沢橋（第3代、L=42.0m、W=6m）が架設（S10.4～S11.12）された。それに伴い1段目と2段目の道路（第1号第2号カーブ）が別に新設され、従来の大回り坂（大曲り坂）は前述の通り、幅員や勾配、カーブが自動車交通に適合するように改修されて「昭和の七曲坂」（筆者による仮称）として新しく生まれ変わったものようである。

すなわち繰り返しになるが、「昭和の七曲坂」の内1段目（第1号カーブ）と2段目（第2号カーブ）は、「昭和の大改修（S8.4～S12.3）」による新設別線のバイパスである。また、これは筆者による推定であるが、第3段目道路（第3号カーブ）～第7段目道路（第6号カーブ）は、従来の道路（初代万世大路）を補修（道幅確保、路肩・側溝の整備等）して自動車交通に適合した道路とした区間である。このバイパス部（1段目、2段目道路）の旧道にあたる新第2号カーブから旧2号カーブ（掘割）、そこから旧第1号カーブ（旧新沢橋）まで（新沢右岸）、旧新沢橋から昭和の大改修の新第3代新沢橋福島側まで（新沢左岸）旧万世大路が残存している。

なお、「昭和の七曲坂」（明治期万世大路「大曲り坂」）第7段目道路の中間付近は、地元大滝の方々が炭焼きを行っていた場所で、通称モリモトと呼んでいた地域となっている。モリモトと通称される所以は、明治21年（1888年）1月5日、当時二ツ小屋駐在所勤務であった森元源吾巡査が遭難した場所であることからきているという。遭難場所の近くには「殉職警察官之碑」が設置（昭和35年9月26日）されていたけれども、現在は第3代新沢橋の米沢側に移転（昭和61年9月26日）されている。当初の石碑設立趣意書には協力者として大滝木炭組合〔1,000円寄附〕の名が見える（石碑の移転は、大滝集落廃村後）。

森元源吾巡査遭難事件について興味ある向きには下記拙文を参照されたい。

「殉職警察官之碑（森元巡査殉職碑）」について 平成26年3月12日

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

続「殉職警察官之碑（森元巡査殉職碑）」について 令和2年3月20日

<https://ootaki.xsrv.jp/zokumorimotohi2.html>

（別添参考図 初代明治期万世大路「七曲坂」「大回り坂」見取り図参照）

〈「昭和の七曲坂・七段目道路[殉職警察官之碑]」～第 4 号カーブ〉【参考写真－19①～⑬】



【参考写真－19①】

第 7 段目道路終点付近(米沢側)、オサ沢手前のカーブ、福島側から望む。右奥がオサ沢。

H241124 (以下同日撮影)



【参考写真－19②】

「昭和の七曲坂」7段目道路終点、オサ沢手前のカーブから福島側(殉職碑)を望む。



【参考写真－19③】

第 7 段目道路中間、殉職碑付近から米沢側を望む。



【参考写真－19④】

第 7 段目道路中間付近、通称「モリモト(地区)」を米沢側から望む。中央石段箇所(矢印)が「殉職警察官之碑」跡(S35.9 設置、S61.12 移転)。

R020404



【参考写真－19⑤】

通称モリモト地区、殉職警察官之碑跡・石段の上(S61.12 移転)。右側の大木と岩石との間に溜れ沢がありその上流が、森元源吾巡查遭難現場と思われる(推定)。明治 21 年(1888 年)1 月 5 日遭難。

遭難現場には、木碑が設置されていたという(石碑設置 S35.9 前まで)。R020404



【参考写真－19⑥】

モリモト地区、大滝会木村家炭窯跡付近。7段目道路起点付近右側(第6号カーブ付近)。昭和 30 年代末まで実施、現在櫟林であるが当時も櫟炭。夏場はトラックで搬出、冬場は雪舟なども使用した。

H241124



【参考写真－19⑦】

「昭和の七曲坂」第 6 号 C を米沢側(第 7 段目道路)から望む。当該箇所は、初代万世大路を補修して第 2 代万世大路とした区間である(第 2 号 C まで)。R020404(以下同日撮影)



【参考写真－19⑧】

第 5 号 C を米沢側(第 6 段目道路)から望む。



【参考写真－19⑨】

第 5 段目道路中間部付近、米沢側から望む。



【参考写真－19⑩】

第 5 段目道路中間部から第 3 号 C を望む(カーブの手前第 4 段目、奥が第 3 段目道路)。



【参考写真－19⑪】

第 2 代万世大路、「昭和の七曲坂」第 5 段目道路から第 4 号カーブ(福島側)を望む。



【参考写真－19⑫】

「昭和の七曲坂」第 4 号カーブを米沢側(第 5 段目道路)から望む。



【参考写真－19⑬】

第 4 号カーブ箇所に積まれている謎の石材(雑石)。初代万世大路で使用された雑石積からの発生材か。 H271122

〈「昭和の七曲坂」・第 4 号カーブ〔第 4 段目道路〕〕～新設第 2 号カーブ 〉【参考写真－20①～⑦】



【参考写真－20①A】

第 4 段目道路から第 3 号 C (福島側) を望む。
右側に見事な石積が見える。R020404 (以下同日撮影)。



【参考写真－20①B】

第 3 号 C の見事な間知石積 (練積)。福島側から
望む。高さ最大、万世大路の珍しい 2 段積。



【参考写真－20①C】

「昭和の七曲り坂」第 3 号 C、左側 4 段目道路 (第 4 号 C 側)、
右側 3 段目道路 (新設第 2 C 側)。H271122



【参考写真－20②】

第 3 段目道路山側の雑石による石積 (初代万世
大路のものか)。H271122



【参考写真－20③】

第 3 段目道路の山側にある老一本杉、樹齢は不明であるが
初代・2 代・3 代 (現国道 13 号) の万世大路を見守ってきた (明治・
大正・昭和・平成・令和)。4 段目道路から撮影。
当該箇所からは現国道 13 号 (第 3 代万世大路) も見える。
R020404 (以下同日撮影)



【参考写真－20④】

3 段目道路・老一本杉と雑石による石積、2 段目道路から望む。



【参考写真－20⑤】

第 2 代万世大路、第 3 段目道路中間付近から第 2 号 C
方面 (福島側) を望む。左側に老杉大木が見える。



【参考写真－20⑥】

第 3 段目道路中間付近から、昭和の大改修「昭和の七曲坂」バイパス部（別線新設箇所）第 2 段目・第 1 段目道路を望む。
写真奥に現国道 13 号が僅かに見える。



【参考写真－20⑦】

昭和の大改修「昭和の七曲坂」新設第 2 号カーブを第 3 段目道路側から望む。
写真奥は初代万世大路残存部、旧第 2 号カーブ（掘割）方向を望む。
右側手前は「昭和の七曲坂」バイパス・別線新設部第 2 段目道路。

〈「昭和の七曲坂」・新設第 2 号カーブ〔第 2 段目道路〕〕～第 3 代新沢橋〉

〔「昭和の大改修」バイパス部・別線新設区間〕

【参考写真－21①～⑮】



【参考写真－21①】

新設第 2 号カーブから「昭和の七曲坂」を望む。
右側が第 3 段目道路で初代万世大路を拡幅整備、
左側が 2 段目道路で「昭和の大改修」で新設された。
R020404（以下同日撮影）



【参考写真－21②】

第 2 代目万世大路、新設バイパス部。
昭和の大改修「昭和の七曲坂」第 2 段目道路。
新設第 2 号カーブ付近から新設第 1 号カーブを望む。



【参考写真－21③】

新設バイパス第 2 段目道路から新設第 1 号 C を望む。
H271122(以下同日撮影)



【参考写真－21④】

新設第 1 号 C を、新設バイパス第 1 段目道路から
望む。



【参考写真－21⑤】

新設第 1 段目道路、第 1 号 C 付近から福島側を望む。



【参考写真－21⑥】

新設第 1 段目道路、中間点付から
第 1 号 C 方向(米沢側)を福島側から望む。



【参考写真－21⑦】

第 1 段目道路中間付近、大規模な
石積が見える。新沢橋方向(福島側)
を望む。



【参考写真－21⑧】

万世大路随一の大規模石積を
米沢側から望む。



【参考写真－21⑨】

大規模石積を福島側から望む。



【参考写真－21⑩】

大規模石積付近から新沢橋方面(福島側)を望む。
右側奥は現国道 13 号。

R020404



【参考写真－21⑫】

新設(終点部)第1段目道路、取付坂路付近から「昭和の大改修」第3代目新沢橋
米沢側(右岸)を望む。橋の手前左側に移設された殉職警察官之碑が見える。
右側手前が取付坂路(現国道13号からの人のみの連絡通路[所要時間3分])出口。 R020404



【参考写真－21⑪】

第1段目道路、取付坂路付近から米沢側を望む。
H271122



【参考写真－21⑬】

左側、移転された殉職警察官之碑(S61.12移転)。
写真中央、第3代新沢橋で奥右折約100m先、
「昭和の大改修」起点付近。

H230503



【参考写真－21⑭】

「殉職警察官之碑(森元源吾巡查慰霊碑)」(S61.12「昭和
の七曲坂(旧大回り坂)第7段目道路から移転)。
奥側岩壁直上が初代万世大路掘割(旧大回り坂第2号C)。

H271122



【参考写真－21⑮】

新設第1段目道路、第3代新沢橋(別線新設部終点)から
米沢側を望む。
写真中央、殉職警察官之碑。
左側は新沢橋米沢側親柱、その上の凹んだところが、
旧取付道路(現在不通)、開通時の新国道から旧国道への
車両連絡道路出口。

H251201

〈「昭和の大改修」・第3代新沢橋～起点付近カーブ〉〔初代万世大路補修区間〕【参考写真－21⑬～㉓】



【参考写真－21⑬】

第3代新沢橋福島側(新沢左岸)を望む。写真中央、初代万世大路は新沢左岸にあり、写真左(米沢側)から右側(福島側)へ進む。2代目万世大路は右側へ進み改修工事を施工 100mほどで「昭和の大改修」起点に至る。左側には旧道が残存、すぐに旧滝橋遺構あり、その先に旧新沢橋遺構がある。 H241129(以下同日撮影)



【参考写真－21⑰】

新沢橋福島側から「昭和の大改修」修起点(福島方向)を望む。前方右側の少し高いところが初代万世大路残存部であろう。左側の若干迂回しているのが改修後の2代目万世大路である。



【参考写真－21⑩】

新沢橋福島側から起点付近カーブ(福島方向)を望む。写真中央、法面崩落箇所。右側の少し高いところが初代万世大路であろう。



【参考写真－21⑪】

法面崩落箇所(石積箇所)から起点付近カーブを望む。



【参考写真－21⑫】

中間付近、法面崩落箇所(石積箇所)福島側から新沢橋方向を望む。



【参考写真－21⑯】

「昭和の大改修」起点付近カーブ箇所、米沢側から望む。第3代新沢橋福島側(新沢左岸)から100mほどの地点。



【参考写真－21㉑】

「昭和の大改修」起点付近カーブ箇所、福島側(日向橋方向)を望む。このカーブ先が「昭和の大改修」の起点と思われる。(新沢橋中央から約200mと推定。)



【参考写真－21㉓】

昭和の大改修」起点付近カーブ箇所から米沢側を望む。奥、法面崩落箇所(石積箇所)。

注解 12. 新沢橋(新橋)・滝橋

『萬世大路事業誌』原本の雑記之部（本稿『中野新道記』のこと）及び橋梁内訳書では橋梁名称が「新橋」、『同誌』付図新道高低実測図（縦断図）では「新沢橋」となっている。本稿では、のちにも用いられている「新沢橋」とする（『福島県直轄国道改修史』等）。

現在、「昭和の大改修」で新たに架設された第 3 代新沢橋（ $L=42\text{m}$ ・ $W=6\text{m}$ 、昭和 11 年〔1936 年〕12 月完成）の 200 メートル上流には、2 代目新沢橋の遺構・コンクリート製の橋台と橋脚が残存している。橋脚は 2 基あったと思われるが福島側は倒壊流失したようで現在は基礎部分のみ見られる。下流の 3 代目新沢橋直下に橋脚の残骸と思われるコンクリート塊が見られるが、それには碎石が使用されており、残存遺構の橋台にも碎石が使用されていることから橋脚残骸とみておそらく間違いないであろう【参考写真—22④】。

また、現在は失われているが上部工は木橋土橋で、戦後しばらくのあいだは部分的に残存していたようである。地元大滝の子供たちは新沢へ遊びに行く時は、この旧橋には危険なので近づかないように家の人から厳しく注意されていたという。勿論旧橋は通れるような状況ではなかったようで桁（木橋）のみ 2、3 本架かっている状態であった（大滝会前副会長高野英治氏談）。この第 2 代新沢橋は、橋長 20 メートル、幅員 5 メートル（『福島県直轄国道改修史』）となっていて、初代の新沢橋が橋長 14.5 メートル、幅員 6.4 メートルとなっていたことから、2 代目が時期は不詳であるが（大正時代末か昭和初期か）少し下流側に架換えられたことが推察できる。

第 2 代新沢橋から左岸側旧道を福島側に 150 メートルほど行ったところには滝橋遺構（右岸〔米沢側〕石積橋台）が残存しているが、初代の橋長 10.9 メートル、幅員 6.4 メートルに対し、昭和の大改修時点（2 代目）で延長 9.0 メートル、幅員 4.2 メートルの木橋が架かっていたという（前掲書）。米沢側の橋台が整備（石積）され橋長が短くなったものであろう。

〈旧新沢橋〔初代・第 2 代新沢橋〕〉（写真—9 ①～②）【参考写真—22①～⑥】



（写真—9 ①）

初代新沢橋、明治 14 年 7 月画。菅原白龍画「栗子隧道十二景」栗嶺奇観（新澤豊瀧 在福島県 白龍山人）より。福島県立図書館所蔵。



（写真—9 ②）

第 2 代新沢橋（写真奥・橋脚が 2 基見える）。手前第 3 代新沢橋（昭和の大改修、S11.12 完）。昭和 11 年頃。『栗子トンネル工事誌』より。



【参考写真－22①】

第2代新沢橋遺構。左岸下流側(福島側)より望む。
写真左側、右岸橋台(米沢側)、手前左岸橋台(福島側)。
橋脚2基。中央は米沢側橋脚、福島側橋脚は倒壊流失か。
H230503



【参考写真－22②】

第2代新沢橋遺構。左岸上流側(福島側)より望む。
写真上は、新沢右岸初代万世大路、
左側奥、巨冠ノ挺出跡・掘割へ至る。
H250427



【参考写真－22③A】

福島側橋台。前面に福島側橋脚の
基礎工が見える。H241124



【参考写真－22③B】

第2代新沢橋米沢側橋脚。
手前福島側橋脚は倒壊流失か、
基礎工のみ残存。H230503



【参考写真－22④】

第3代新沢橋直下、謎のコンク
リート塊。旧新沢橋福島側橋脚
残骸か。R020517



【参考写真－22⑤】

初代新沢橋跡(推定)を望む。
写真中央上残存道路跡、右側は初代新沢橋
架橋跡か(米沢側)。初代は、2代目(左側)の
少し上流にあったと考えられる。H230503



【参考写真－22⑥A】

新沢・旧新沢橋のすぐ上流。
段々滝で何となく畳み滝を
彷彿とさせる。
「新澤疊瀧(新沢畳滝)」
(写真―9 ①参照)として
デフォルメ化されている
(菅原白龍画)。
H250427



【参考写真－22⑥B】

旧新沢橋から新沢上流を
望む。写真右側(左岸)に
石積状のものが2箇所
見えるが初代新沢橋関連
のものと考えられる。
手前、福島側橋台。
H250427

〈第3代新沢橋 昭和の大改修〉 (写真—9 ③～⑧) 【参考写真—22⑦～⑫】



(写真—9 ③)

第3代新沢橋(鉄筋コンクリートアーチ橋。
L=42m、w=6m S10.4～S11.12) 昭和12年。
下流側から望む。



(写真—9 ④)

第3代新沢橋 昭和12年。
高欄は鑄鉄製格子状の優雅なものであったが、
戦時中供出され、戦後昭和30年代中頃まで
無高欄状態にあった(次掲写真参照)。
新沢左岸、下流側から望む。



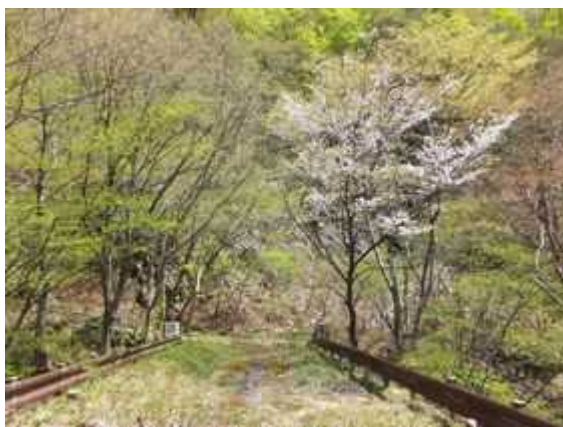
(写真—9 ⑤)

無高欄状態の第3代新沢橋、新沢左岸(福島側)
下流側から望む。支柱は橋梁端部を示す目印
と思われる。昭和30年代前半、4月頃か。
右掲(写真—9 ⑥)より後世であろう。
大滝会高野英治さん撮影提供。



(写真—9 ⑥)

無高欄状態の新沢橋。昭和31年夏。当時の建設省
福島工事事務所による現地調査。左から二人目小林
泰夫調査課長、右から二人目山谷外行技術員。
福島側から望む。 事務所パンフレットより。



【参考写真—22⑫B】

第3代新沢橋(福島側)と山桜。
米沢側から望む。

H300426



〔写真—9 ⑦〕

第3代新沢橋。新沢下流側から望む。
高欄(ガードレール)り付けられている。
大滝会 榎木新吉さん撮影提供(昭和36年9月26日)
【参考写真—22⑦】参照



〔写真—9 ⑧〕

新沢左岸上流側から望む。高欄(ガードレール)が
取り付けられていることがよく分かる。
大滝会 榎木新吉さん撮影提供(昭和36年9月26日)
【参考写真—22⑧】参照



【参考写真—22⑦】

第3代新沢橋、下流側から望む。 H281204
(写真—9 ⑦)参照



【参考写真—22⑧】

福島側、新沢左岸上流側から米沢側を望む。 H250427
(写真—9 ⑧)参照



【参考写真—22⑨】

第3代新沢橋。新沢左岸上流側から望む。
(鉄筋コンクリートアーチ橋、L=42.0m、S11.12 完成)
H251201



【参考写真—22⑩】

福島側、新沢左岸下流側から望む。
(写真—9 ④)参照。
H251201



【参考写真－22①】

第3代新沢橋(L=42.0m、S11.12完成)。
福島側から米沢側を望む。H300426



【参考写真－22②A】

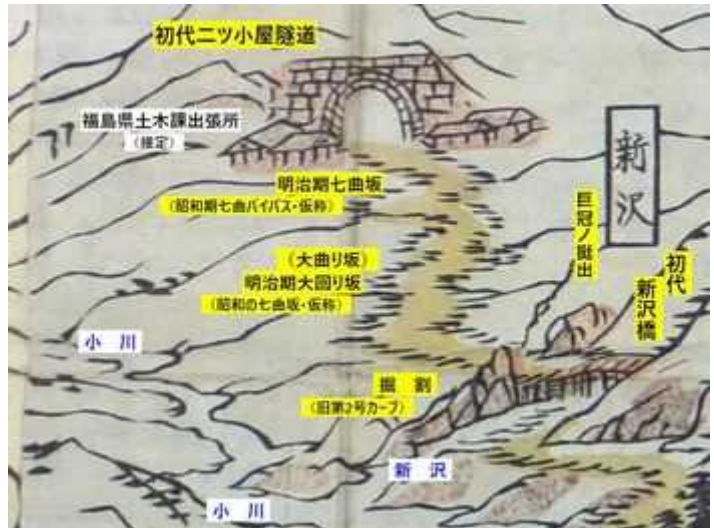
第3代新沢橋(L=42.0m、S11.12完成)。
米沢側から福島側を望む。H300426

新沢橋の山形側（右岸）〔西北〕には巨大な岩盤〔巨岩〕があって、道路の開削にあたっては上まで全部切取る〔除カサル〕ことができず岩盤が巨大な^{ひさし}庇のように残って道路のほとんど中央までせり出した状態である〔巨冠ノ挺出〕【参考写真－23 ⑩】。このところの道路下は絶壁になっていて中野新道では一番急峻なところといわれている【参考写真－23 ⑧】。

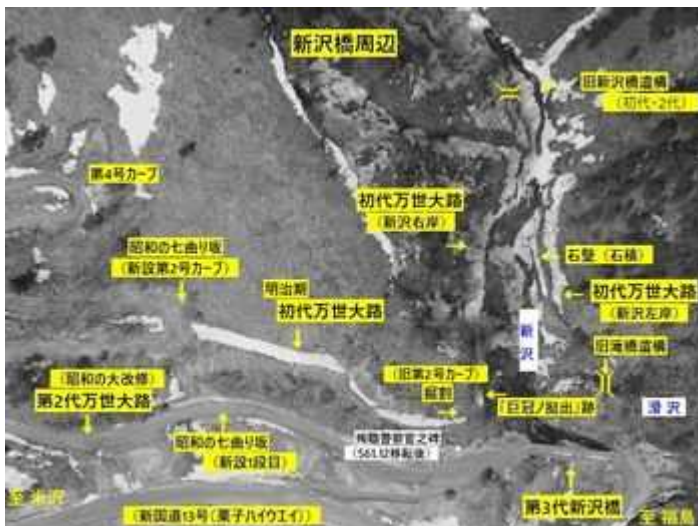
（写真－10①②）【参考写真－23①～⑦】

（写真－10①）

初代ニツ小屋隧道から初代新沢橋付近までの明治期絵図面。「明治期七曲坂」「明治期大回り坂」等デフォルメ化されて描かれている。また、同じくデフォルメ化されているが初代新沢橋付近の「掘割」・「巨冠ノ挺出」箇所は現地を彷彿とさせる。
（「栗子新道画図（部分図、一部加筆）」、
明治14年9月、濱崎木麟画、福島市資料展示室所蔵）



※「中野新道記」では、上記本文に述べているように「巨冠ノ挺出」箇所が本図のように新沢橋の西北と記述されているが実際は西南にある。これは予めから謎の記述であるが「中野新道記」の記者は本図を見て著述した可能性が高い。本図は、デフォルメ化されているものと考えられる。



（写真－10②）

昭和41年(1966年)3月、第3代新沢橋(当時現役)付近空中写真。
国土地理院提供(一部加筆)。

※2ヶ月後の S41.5.29 新国道13号(栗子ハイウェイ)開通。



【参考写真－23 ①】
「昭和の七曲坂」新設第 2 号カーブから
残存する明治期初代万世大路を望む。
R020404(以下同日撮影)



【参考写真－23 ②】
初代万世大路中間部付近から
新設第 2 号カーブ方向を望む。



【参考写真－23 ③】
写真中央峰先の掘割(旧第 2 号
カーブ)を米沢側から望む。

【参考写真－23 ④】

写真中央、初代万世大路から移転された殉職警察官之碑(昭和の
大改修・2 代目万世大路「昭和の七曲」新設第 1 段目道路)と、
写真右上、3 代目万世大路(栗子ハイウェイ)・現国道 13 号を、
初代万世大路掘割(旧第 2 号 C)付近から望む。



【参考写真－23 ⑤】
旧第 2 号カーブ箇所掘割見ゆ。
H241129



【参考写真－23 ⑥】
掘割、米沢側から望む。この先巨大
岩盤の庇(巨冠ノ挺出)跡、新沢右岸
初代万世大路入口。R20404(以下同日撮影)



【参考写真－23 ⑦】
掘割、福島側から望む。



【参考写真－23 ⑧】
掘割から新沢及び第 3 代新沢橋を望む垂直
に近い絶壁。「中野新道では一番急峻なところ」。
高さ 50m 以上はあるのでは。



【参考写真－23 ⑨】
崩落した巨大岩盤の庇(巨冠ノ挺出)跡。崩落土石の
堆積している所が初代万世大路。掘割付近から
旧新沢橋(初代)方向を望む。掘割・谷側頂上から撮影。

R020404



【参考写真－23 ⑩】

崩落した巨大岩盤の底(巨冠ノ挺出)跡。
掘割・谷側頂上から撮影。

H250427 (以下同日撮影)



【参考写真－23 ⑪】

掘割正面、米沢側から望む。
左側、崩落した巨大岩盤の底(巨冠ノ挺出)跡。
中央立木箇所旧万世大路、崩落土石が道路を
覆っている。 H241129



【参考写真－23 ⑫】

崩落土石の上から新沢右岸初代
万世大路(旧新沢橋方向)を望む。
写真中央の転石箇所が路面。
H241129



【参考写真－23 ⑬】

掘割を新沢対岸(左岸初代万世大路)
から望む。右岸万世大路終点。
H250427 (以下同日撮影)



【参考写真－23 ⑭】

巨大岩盤の底(巨冠ノ挺出)跡
(崩落)と新沢右岸側初代万世
大路、新沢対岸(左岸初代万世
大路)から望む。



【参考写真－23 ⑮】

初代万世大路新沢右岸区間終点側、
新沢左岸から望む。左側から掘割、
巨大岩盤の底崩落箇所。



【参考写真－23 ⑯】

初代万世大路新沢右岸区間中間部、
新沢左岸から望む。



【参考写真－23 ⑰】

初代万世大路新沢右岸区間起点側、
新沢左岸から望む。手前、旧新沢橋。

※ 新沢右岸に残存する旧万世大路(延長約200m)は勾配が急である(【参考写真－23 ⑮～⑰】参照)。この区間では、荷駄馬(輓馬)が倒れることが少なからずあったという(大滝会元副会長高野英治さん談、当時の荷馬車業の太見さんに聞いたとのこと)。

福島側へ進むと新沢橋に接してすぐに滝橋（L=10.9m、W=6.4m）がある【参考写真－25①】以下参照。その橋の前には、大きな岩盤〔^{らくかく}犖确〕があり【参考写真－24③】、ツチ〔椎〕やノミ〔^{あた}鑿〕では役に立たず十分な掘削ができなかった〔撃砕スル事能ハス〕。（それで沢側に）石積擁壁〔石壁〕を設置して盛土し、道幅の半分ほどを新たに造成し〔増架〕幅員を確保した【参考写真－24④A】【参考写真－24⑤B】等。その上道路には、木製の防護柵〔^{しゃらん}遮欄〕を設置し危険防止に備えた（写真－10④）。

この区間は難工事となったため完成を諦めて〔目的ヲ失シ〕請負人が逃げてしまうことが度々あった。

【参考写真－24①～⑤】（写真－10③④）【参考写真－24⑥～⑬】【参考写真－25①～④】



【参考写真－24①】

新沢左岸・初代万世大路残存部（約 200m）。
旧新沢橋福島側橋台から下流側（福島側）を望む。
左側切り取りできなかった巨大岩盤（犖确〔らくかく〕）
H250427（同日撮影）



【参考写真－24③】

切り取りできなかった巨大岩盤（犖确〔らくかく〕）を望む。
旧新沢橋福島側橋台付近。
当該箇所は、道路幅員確保のため、沢側に石積（石壁）
を施工して拡幅盛土をした（増架）【参考写真－24④B】
等参照。



【参考写真－24②】

新沢左岸初代万世大路中間部。増架区間（石積〔石壁〕）を設置し
拡幅盛土をおこない、道路幅員を確保した区間）。
写真中央、石積（石壁）が崩壊している。
当該区間には当初、木製の防護柵（遮欄〔しゃらん〕）＝ガードパイプが
路肩に設置されたという（写真－10④）参照。
旧滝橋方向（福島側）を望む。



【参考写真－24④B】

石壁（野面〔のづら〕石積：空積）、
旧新沢橋福島側橋台下流側。



【参考写真－24④A】

道路幅員確保(増架)のための石積(石壁)断面。手前は旧新沢橋福島側(左岸)橋台。



【参考写真－24⑤A】

左岸初代万世大路残存部。拡幅盛土区間(増架区間)崩壊箇所、米沢側から望む。



【参考写真－24⑤B】

崩壊箇所、福島側から望む。石積(石壁)の断面を見ることができる。



(写真－10③)

新沢左岸の初代万世大路中間部(推定)。山側岩盤(桟碕)を当時は十分に掘削できず、沢側に石積(石壁)を設置して拡幅盛土をおこない道路幅員を確保した(増架)。初代万世大路は荷馬車対応道路、荷馬車通行中(昭和8年頃)。防護柵(遮欄)＝ガードパイプは当初設置されたが、後世滅失したものであろう。



(写真－10④)

大桁隧道(開通後崩壊、掘割となる)の福島側に設置された遮欄の例。写真中央に設置されているのが木製の防護柵(遮欄[しゃらん])＝ガードパイプ。栗子隧道十二景「栗嶺奇観 大桁洞門(部分図)より。明治14年7月、菅原白龍画。福島県立図書館所蔵。



【参考写真－24⑥A】

左岸初代万世大路拡幅盛土区間(増架区間)崩壊箇所(参考写真－24⑤AB参照)を新沢右岸(掘割付近)から望む。

H241118



【参考写真－24⑥B】

新沢左岸初代万世大路の増架区間「石壁」(石積擁壁)。崩壊箇所の上流側。新沢右岸(掘割付近)から望む。

H250427



【参考写真－24⑦】

崩落箇所付近から旧滝橋方向
(福島側)を望む。

H250427(以下同日撮影)



【参考写真－24⑧】

旧滝橋米沢側から第3代新沢橋
(福島側)方向を望む。

中央が旧滝橋遺構。



【参考写真－24⑨】

旧滝橋(米沢側)付近から
旧新沢橋方向(米沢側)を望む。



【参考写真－24⑩】

旧滝橋(米沢側)から初代万世大路残存部(福島側)を望む。
第3代新沢橋福島側(「昭和の大改修」第2代万世大路)が見える。



【参考写真－24⑪】

第3代新沢橋福島側(「昭和の大改修」起点側)を米沢側から望む。手前初代万世大路残存部、奥は改修された第2代万世大路。

【参考写真－21⑰】へ続く。



【参考写真－24⑫】

新沢左岸・初代万世大路。
第3代新沢橋福島側付近から旧滝橋(写真中央)を望む。

H230503



【参考写真－24⑬】

第3代新沢橋福島側を下流側(福島側)から望む。
手前改修された2代目万世大路(「昭和の大改修」起点側)、奥は初代万世大路残存部。

H250427

〈第2代滝橋遺構〉

【参考写真－25①～⑦】



【参考写真－25①】

旧滝橋遺構(2代目 L=9m、w=4.2m、木橋
『福島県直轄国道改修史』)。福島側から望む。
因みに 初代滝橋(L=10.9m、w=6.4m。M14.6 完成。
『上掲書』) H241124



【参考写真－25②】

旧滝橋遺構(2代目)、米沢側から望む。
H250427



【参考写真－25③】

旧滝橋遺構(2代目)。滑沢上流側から望む。
左側福島側橋台跡、コンクリート塊や橋梁部材と
思われる木材が散乱。
右側米沢側橋台遺構(割石積)。

H241124



【参考写真－25④】

旧滝橋遺構(2代目)、滑沢下流側から望む。
左側石積橋台遺構(米沢側)、右側橋台跡(福島側)。
H251201



【参考写真－25⑤A】

福島側橋台跡。
岩着させたものかコンクリート塊が散乱。
H250427



【参考写真－25⑤B】

福島側橋台跡。
橋梁上部工部材と思われる木材、
橋台部材と思われる石材やコンクリート塊が散乱。
H250427



【参考写真－25⑥A】

旧滝橋(2代目、米沢側橋台遺構(割石積橋台))。
福島側橋台から望む。

H271122



【参考写真－25⑥B】

旧滝橋石積橋台、右滑沢。滑沢下流側から望む。
石積橋台は、割石積(空積)。割石 40 cm

H250426



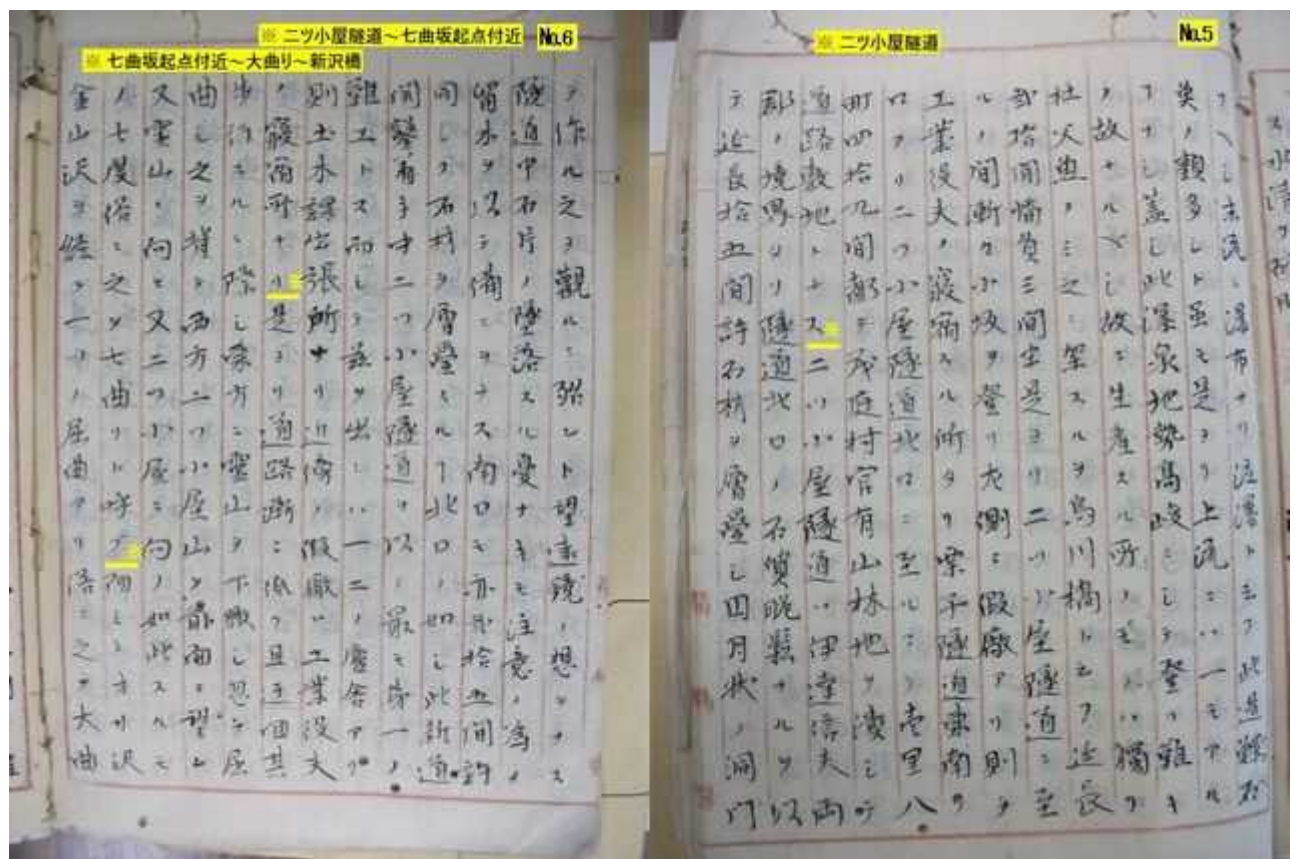
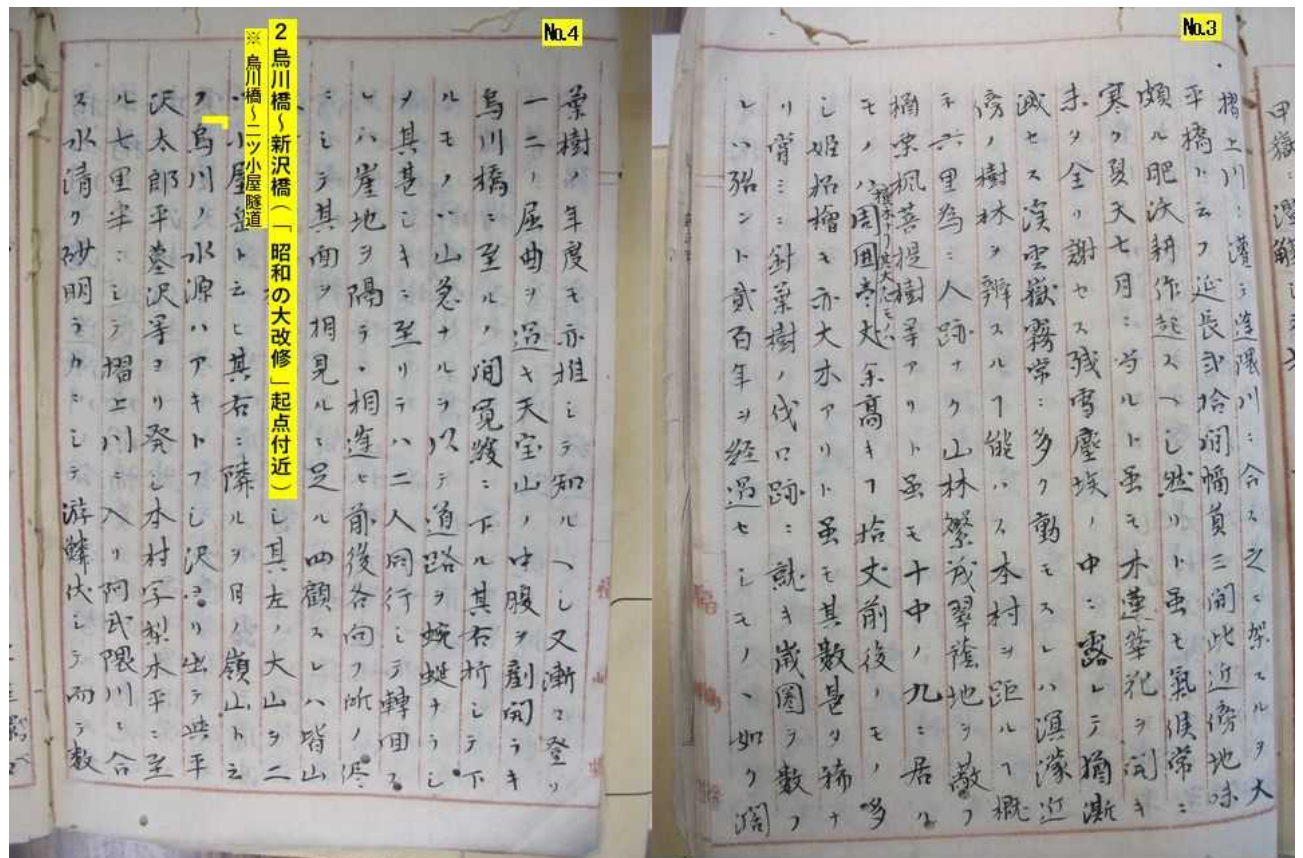
【参考写真－25⑦】

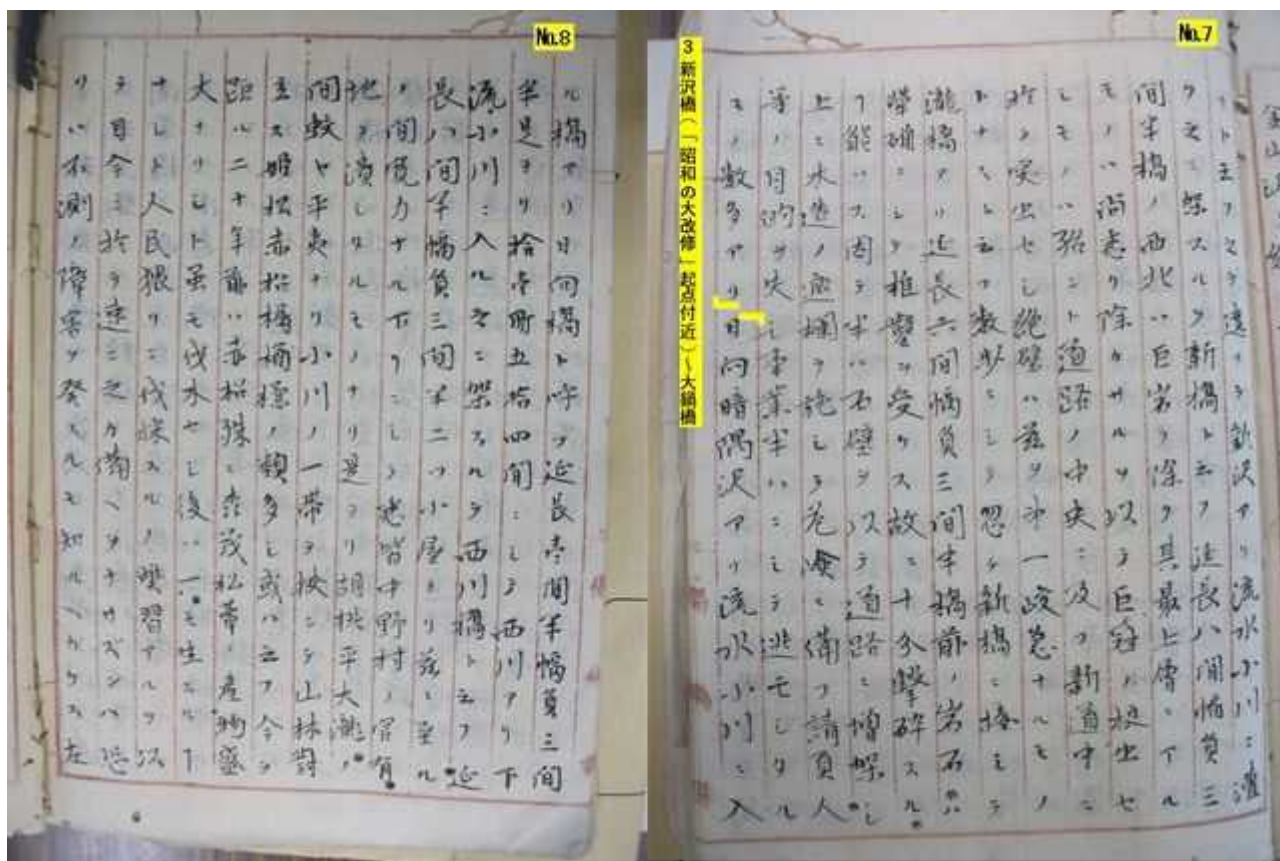
滑沢、滝橋上流を望む。

H241124

解説編(2)終わり

別紙資料-2 「雑記之部」手書原本(所収「中野新道記」)本 No.4~No.7





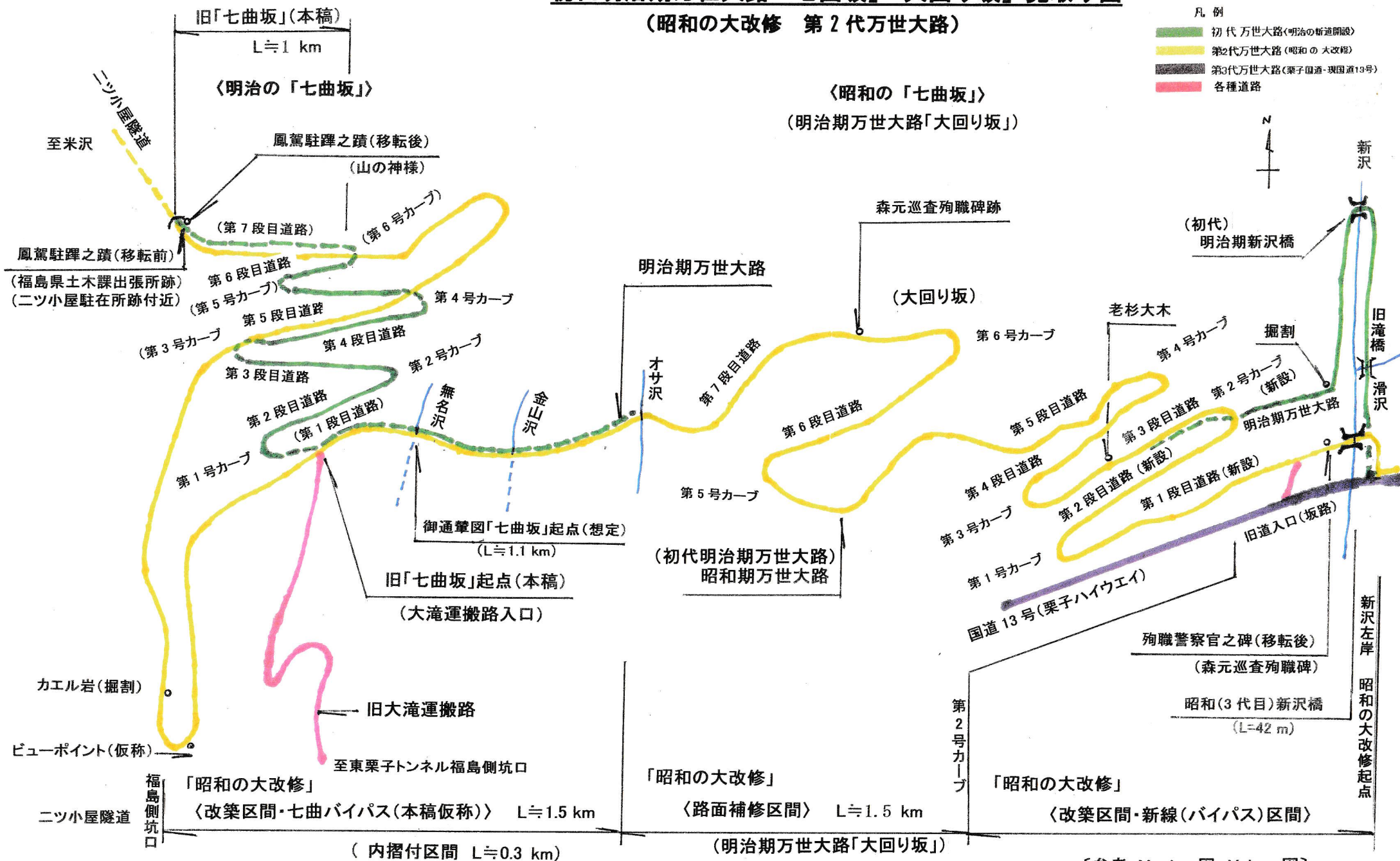
- 備考 1. □ (カギカッコ) : セクション (1~5) 見出し挿入位置 (範囲) を表示。
2. ※ — 小見出し挿入位置 (範囲) を表示。

初代明治期万世大路「七曲坂」「大回り坂」見取り図 (昭和の大改修 第2代万世大路)

別添参考図

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(菓子国道・現国道13号)
- 各種道路



[参考: Mapion 図、Yahoo 図]