

万世大路事業誌『中野新道記・山地部編』現代語訳 解説編

——栗子隧道(福島側)から板揚橋(旧中野村・大笹生村境界)、川子坂まで——

万世大路研究会(大滝会)

鹿摩貞男

はじめに

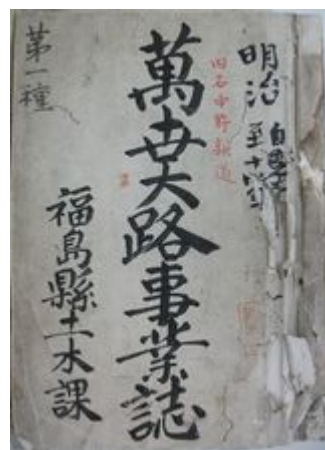
万世大路事業誌『中野新道記・山地部編』現代語訳(以下『新道記本編』または『本編』と略称)については先に報告したところである(<https://ootaki.xsrv.jp/nakanosinndo.html>)。当該『新道記本編』では、挿入写真(絵図)・解説注書について最小限に止めているが、参考資料(及びその解説)についてはほぼ網羅して添付している。今回は、セクション(5節分)ごとに詳細な解説(注解・写真)を付し、5回に分けて改めて報告することとしたものである。

中野新道とはいうまでもないが、明治14年10月3日に開通した福島～米沢間の国道「栗子新道」(のち万世大路)の内の福島県側の工事中における事業(道路)名称のことである。現在の国道13号(福島～米沢間、栗子国道通称「栗子ハイウェイ」)の福島県側分に相当する。「中野新道」(万世大路)の起点は、当時の信夫郡福島町通り十一丁目・里程元標(現福島市上町・道路元標)、終点は旧栗子隧道手前の福島県側の^{あか}り部(トンネル内でなく表の道路部のことを指す)でその延長は約30キロメートルである。

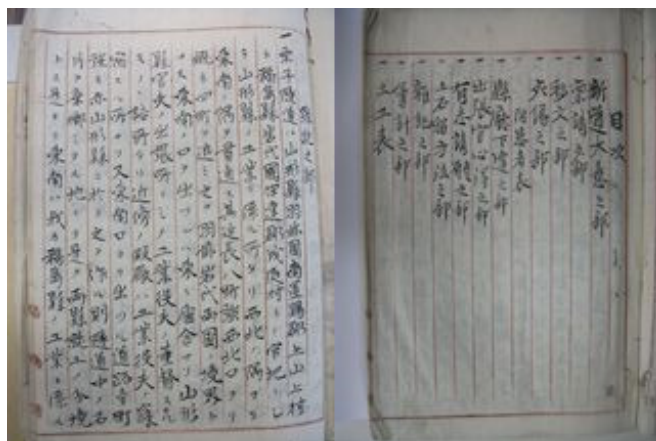
『新道記本編』の報告(ルポ)は、終点側の栗子隧道(福島側)から開始し福島の起点側へ向ってなされている。『本編』においては、さらにその内の栗子隧道(福島側)から旧中野村と旧大笹生村の境界に架かる^{いたぎぼし}板揚橋(1級河川^{すりかみかわ}摺上川右支川^{おがわ}小川に架橋、現在上小川橋)・^{かわこざか}川子坂までの山地部相当区間(中野新道の約3分の2〔21キロメートル程〕)を取り上げているものである(抄訳)。

なお、『中野新道記』という文献名は、所収されている原本『萬世大路事業誌』〈写真No.1〉にはないもので、当事業誌所収の「雑記之部」に収められている文献のことである。「雑記之部」には、一と番号が付され当該ルポ記事が掲載されているが二以降の所収文書はなく本報告書一編のみ所収されている〈写真No.2〉。従って、この報告書(ルポ記事)の内容を端的に示すものとして、筆者が勝手に『中野新道記』と命名しているものであることをまずお断りしておきたい。

次に、『新道記本編』においてすでに紹介しているけれども、本稿の『中野新道記』とそれを所収している『万世大路事業誌』(原本名『萬世大路事業誌』、引用以外は以下新字体を使用)の概要について改めて冒頭で紹介しておくものとする。



〈写真No.1〉『萬世大路事業誌』



〈写真No.2〉『萬世大路事業誌』目次及び雑記之部冒頭

福島県歴史資料館所蔵

『中野新道記』(原本旧称「雑記之部」所収)について

『中野新道記』は、福島県土木課編『萬世大路事業誌』（明治14年9月）に所収されている文献（「雑記之部」）で、ほぼ完成した中野新道（完成時栗子新道、のち万世大路・旧国道39〔5・13〕号で福島県施工分の名称）の状況を伝えるルポルタージュ記事である。単なるルポでなく、難工事となった箇所解説などを加え、当時の道路事情や近隣の状況を良く描写していると思われ、初代万世大路を知る上で貴重な現地報告書である。本ルポ記事の筆者名等は詳らかでないが、内容から推察するに本工事に深く関与し、中野新道の調査計画・工事内容等を知悉し精通している人物であると考えられる。

栗子新道（のち万世大路）のうち福島県側の施工分すなわち「中野新道」は、終点となる栗子隧道福島側坑口から約109メートル（1町）きたところから、起点となる当時の信夫郡福島町通り十一丁目・里程元標（のち福島市上町・福島市道路元標／現大原綜合病院新棟前西側の市道交差点）までの約30キロメートルで、当ルポでは栗子隧道（山形県施工）の福島県側の状況から報告を始めている【参考写真-1①②】。



【参考写真-1①A】

明治期・福島県里程元標(万世大路起点)、左端矢印箇所。旧福島町通り十一丁目。当時の福島郵便局前から福島県庁を望む。(福島市役所提供)



【参考写真-1①B】

大正・福島市道路元標(旧ふれあい歴史館前〔以前の施設、粉又商店〕)
当初、上掲写真①Aの里程元標箇所にそれに替わり設置されたが道路拡幅工事に伴い左側奥(旧粉又商店前)に移設された。
H250925



【参考写真-1②】

中央、復元された明治・里程元標(木柱)。右下隣り、移設された大正・福島市道路元標(石標)。中央交差点内(×印)に里程元標の原設置位置(写真①A参照)表示プレート。写真①Aの手前右側付近と思われる所から望む。
中央奥は、大原綜合病院新棟。 R0204007

これの書かれた時期は明記されていないけれども、明治14年〔1881年〕10月の開通前であることは確かで、文面から推測すると開通間近の7月頃ではないかと思われる。開通日10月3日の明治天皇ご通輦^{つうれん}（お通りになること）に先立ち、内務省等の先発官が中野新道を9月1日に視察しているが二ツ小屋隧道はまだ工事中で車（馬車）が通れる状態ではないと報告している（山形県編『山形県史資料篇二 明治初期下 三島文書』196頁）。また、菅原白龍画集「栗子隧道十二景（栗嶺奇観^{りつれいきかん}）」（明治14年7月画）の二ツ小屋隧道（米沢側）の絵画でもまだ工事中になっていて飯

場（仮廠^{かりしょう}）らしきものが描かれている。また「栗子新道画圖」（浜崎木麟画 明治4年9月）の二ツ小屋隧道福島側坑口の絵でも土木課出張所と共に作業員宿舎（飯場）らしきものが描かれている。

因みに栗子新道（万世大路）のうち、栗子隧道全体を含む山形県施工分は「刈安新道」と称し、山形県側の起点（万世大路終点）は当時の南置賜郡米沢今町相生橋（現米沢市相生町、最上川上流に架橋）で、終点は前記栗子隧道前の福島県との工区境で延長は約19キロメートルである（福島・山形県境は栗子隧道内〔初代L=876.3m〕）【参考写真-2①~③】。



【参考写真-2①】

明治期相生橋（万世大路終点）、奥の山は栗子山か。
高橋由一石版画『山形県、福島県、栃木県 道路写生帖』（明治18年）。山形県立図書館所蔵。



【参考写真-2②】

万世大路終点、現在の相生橋左岸米沢側（明治：米沢今町、現在：米沢市相生町）。中央の三角形山は栗子山（地元）。写真①とほぼ同一構図。 H251101



【参考写真-2③】

明治期相生橋 菊地新学撮影
山形県立図書館所蔵。

この「刈安新道」と「中野新道」とを合わせて栗子新道と称していたが、明治15年〔1882年〕2月「万世大路」の名称を明治天皇から賜ったものである。

なお、開通に先立つ明治14年9月28日に先発官の松方正義内務卿（長官、のち内閣総理大臣）が視察に来られた時にはさすがにすべて完成していたということである（前掲書）。

ところで前記しているが、このルポ記事は、原本では「雑記之部」という見出しで掲載されていて特に題名は付いていないがなにかと不便であり、事業誌の中でも最も重要な文献の一つと筆者は考えているので、文書の中身を端的に示すと思われる『中野新道記』（山地部編）と命名させて頂いた。本稿では板揚橋（旧中野村・大笹生村の境界）までの山地部相当地域分を扱い解説編では5回に分けて記述するものとする。

『萬世大路事業誌』について

福島縣土木課編『萬世大路（朱書旧名中野新道）事業誌』（明治14年9月、『万世大路事業誌』と表記）とは、中野新道建設事業に関する文書類を取り纏めて編集した書物である。

中野新道建設の端緒となった当時の第三区区長立岩一郎の建議、現地ルート・用地調査・道路計画、内務省や山形県との協議、本省通達・往復文書類等、中野新道建設の工事記録・建設費、工事事故状況、新道高低実測図（縦断図）類等々が整理収録されている。そして、ほぼ完成した中野新道の詳細な状況（ルポルタージュ記事）についても「雑記之部」（本稿名称『中野新道記』）として収録されているものである。当事業誌は、福島県歴史資料館に所蔵され閲覧できる（明治・大正期の県庁文書番号1961）。

また、建設省福島工事事務所編『福島県直轄国道改修史』（昭和40年3月）にもその概要部が抄録（復刻活字版）されている。もとより筆者としても『万世大路事業誌』の全体を把握しているわけではなく、当該復刻活字版抄録の範囲内の理解に留まるものであり、収録されていない部分についても興味深い内容が多く含まれているがその解説には苦勞している。

ところで、『万世大路事業誌』の編集方針について、編者による冒頭の解説（凡例）によれば、次のような趣旨のことが述べられている。

1. 本書は、岩代国より羽前国に通ずる中野新道の建設工事に関する文書を収録編集し、なるべく全体が分かるよう閲覧者の便宜を図った。
すなわち、明治7年〔1874年〕から明治14年〔1881年〕9月までのことについて掲載したものである。
2. 事柄別（目次）に分類して記載し月日順に詳述しているけれども、関連するものについてはその項目の中に、前後の月日にかかわらず掲載している。
3. 文書の中には重複しているものがあるけれども、これは詳細な顛末を閲覧者に明らかにしたいためで、報告が漏れることを恐れてのことである（本項は一部推測）。

（明治14年9月 編者識）

【参考1】 目次（事柄別分類項目）と主な掲載事項

- (1) 新道大意之部
 - ・第三区区長立岩一郎の建議（中野新道建設の端緒）、地元有志・県職員（山吉参事・のち県令）のルート調査、報告書等
 - ・電信線路之儀（置賜県）
 - ・新道開削上申（大久保内務卿宛）旧道処理
 - ・山形縣との新道開鑿結約（目論見書）。
 - ・道路之建議（道路構造基準、オランダ人技師エッセル提案、来県視察）。
 - ・明治12年11月(※)伊藤内務卿、松方大藏大輔。13年6月高辻侍従、7月中村少書記官、10月品川内務少輔、11月杉宮内大輔、12月石井内務大書記官、14年6月杉宮内大輔、工場（現場）を巡視。
 - ・(※)11月4日、伊藤内務卿〔長官、当時事実上の首相、のち初代総理大臣〕・松方大藏大輔〔次官、のち初代大藏大臣、総理大臣〕の栗子越えは『三島文書（183頁）』に詳しい。当日風雨雪激しく帽子・衣服が飛ばされ難難辛苦のすえ西口〔米沢側〕に下山したという。）
 - ・二ツ小屋隧道工事等
 - ・工種別工事状況（道路部内訳書・隧道部内訳書・橋梁部内訳書）
 - ・路線図等。
- (2) 稟請之部（上役への申請）
 - ・新道換線之儀上申（川子坂経由）・松川橋官林木払下之儀上申
 - ・羽州街道落成之儀公布上申

- (3) 移文之部 (関係部署への回覧)
 - ・ 栗子隧道高低変更照会 (山形県)。
- (4) 死傷之部 附患者表
 - ・ 中野新道工事事故関係 (病院の設置、死傷者 340 名内死亡 4 名。閲覧できない。)
 - (注: 令和 3 年 5 月現在、閲覧可能となっていることを確認。診断書など歴大な関係資料が収録されている。部分的には『福島県直轄国道改修史』等に抄録されていた。)
- (5) 縣廳下達之部
- (6) 出張官心得之部
- (7) 有志請願之部
 - ・ 福島町置賜通・架橋 (用水掘) 地元寄附請願。
- (8) 土石留方法之部
 - ・ ニツ小屋隧道落盤処理。
- (9) 雜記之部
 - ・ **中野新道記** (本稿命名、原本無題) 所収。 添付図新道高低実測図 (縦断面図)
- (10) 會計之部
- (11) 土工表
 - ・ 工事総括表 (工種別数量総括表)

※ 目次原本前掲<写真No.2>参照

【参考 2】『万世大路事業誌』掲載 (抄録) 文献

現在まで筆者が確認しているものは次の通りである。

- ・ 『福島県直轄国道改修史』建設省東北地方建設局福島工事事務所編 昭和 40 年 3 月
- ・ 『栗子トンネル工事誌』建設省東北地方建設局福島工事事務所 1968 年 7 月
- ※本書所収分は『福島県直轄国道改修史』からの転載 (一部加筆) と思われる。
 - なお、前掲書及び本書には、『三島文書』 (下記参照) から幾つかの文書が所収されている。
- ・ 『三島文書』
 - (山形県編『山形県史資料篇二 明治初期下 三島文書』巖南堂書店 昭和 37 年 7 月 10 日)
 - 本資料は、『万世大路事業誌』とは直接関連しない山形県側の資料であるが、中野新道に関連する文書が多数収録されており、『万世大路事業誌』所収の文書と重なる。
- ・ 福島市史編纂委員会『福島市史』 (第 10 巻近代資料 I [資料篇 5]) 福島市教育委員会昭和 47 年 3 月 31 日
- ・ 福島市教育委員会『福島市の文化財 福島市文化財調査報告書第 48 集 万世大路調査報告』平成 19 年 3 月
- ・ その他
 - 木暮伸之「近世以降の土木構築物の歴史と活用」 (『福島考古第 54 号』 [2012 年 7 月] 福島考古学会) 所収 (工事事故死傷者関係が詳しい)。
 - 活字復刻版『萬世大路事業誌』 [ニツ小屋隧道保存会編集発行、守谷早苗氏解説・脚注・解説] 令和 3 年 5 月

万世大路事業誌『中野新道記・山地部編』現代語訳 解説編（1）

——栗子隧道（福島側）～烏川橋——

凡例

(1) 原本は、漢字カタカナ交じりの文語体書かれた（手書き）もので、初めから終わりまで一続きで、句読点は勿論段落等も一切ないものである（**本編別紙資料－2 参照**）。訳出に当たっては、筆者の独断により適宜のセクションに分け小見出しを付した。また、段落、句読点、ルビも筆者による。（ ）内は、語句の注釈・注記又は原文にない補足語句であるが**解説編**では補足語句の大部分について本文に取り込んだ。旧字体は原則として新字体（常用漢字）を用いた。〔 〕内は原文を示しルビは筆者による。

今回の解説編では、当該セクション関連のみの手書き原文を巻末に**別紙資料**として添付した。
(2) 当現代語訳の底本としたのは『福島県直轄国道改修史』（建設省東北地方建設局福島工事事務所編昭和 40 年 3 月）所収「中野新道雑記」（原本名「雑記之部」）の活字版である（**本編別紙資料－1**）。なお、使用に当たっては、原本である『萬世大路事業誌』（〔明治・大正期の県庁文書資料番号 1961〕福島県歴史資料館所蔵）所収「雑記之部」（**本編別紙資料－2**）と照合をおこない明らかな転記ミス・誤植等について筆者の独断により修正した。
(3) 本稿理解の一助として中野新道平面図（部分図）を配した。当図は、『福島縣下中野新道御通輦沿道地圖』（明治 14 年〔1881 年〕）からの引用である（一部加筆）。（福島県立図書館蔵 転載許可取得済）（**本編別添付図及び本稿所載部分図＝沿道地図と表記**）

なお、当**解説編**においても当該セクション関連の部分図を再掲しているが、中野新道（万世大路）終点側（栗子隧道側）を左側、すなわち『中野新道記』記述の出発点（中野新道〔万世大路〕の終点側栗子隧道）に合わせて左側とした。（本編では中野新道〔万世大路〕の起点福島側を左側としているので、解説編では反対になっている。図面は通常起点を左側とする。）

(4) **解説編**では、上記沿道地図の該当箇所の中（航空）写真を並列して配した。空中写真は、昭和 23 年（1948 年）6 月米軍撮影のもので国土地理院ウェブサイトから転載した。昭和 23 年というと「昭和の大改修」（S8.4～S12.3）から約 10 年後であり、旧 5 号（13 号）国道の状況が良く分かる。また、ところにより残存明治期初代万世大路も確認できる。

(5) 「雑記之部」の付図と思われる「^{より}從 福島町元標 至栗子隧道口 新道高低実測圖」（縦断図）については、原本を接写（一部整正加筆）したものを**本編別紙資料－3**に示している。

【掲載写真類について】

本稿で使用している写真類の内、出典を示していないものは筆者によるもの又は万世大路研究会・大滝会提供によるものである。写真は、厳密に分類しているわけではないが、**（写真－〇）**と表示しているものは戦前戦後の万世大路関連の写真（モノクロ中心）及び明治期絵図面類で、**【参考写真－〇】**と表示しているものは原則として旧万世大路関連の最近の写真（カラー中心）で筆者撮影によるものである（撮影月日あり）。提供されているものはその旨明記している。

1. 栗子隧道(福島側)～烏川橋

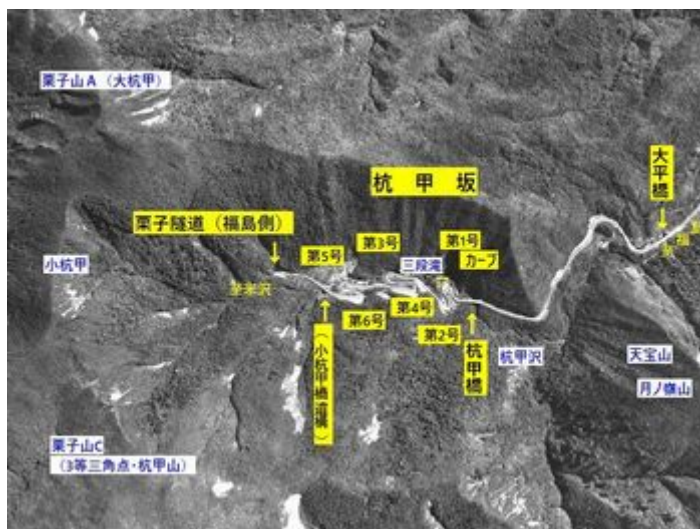


沿道地圖部分圖-1

栗子隧道(福島側)～烏川橋
(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

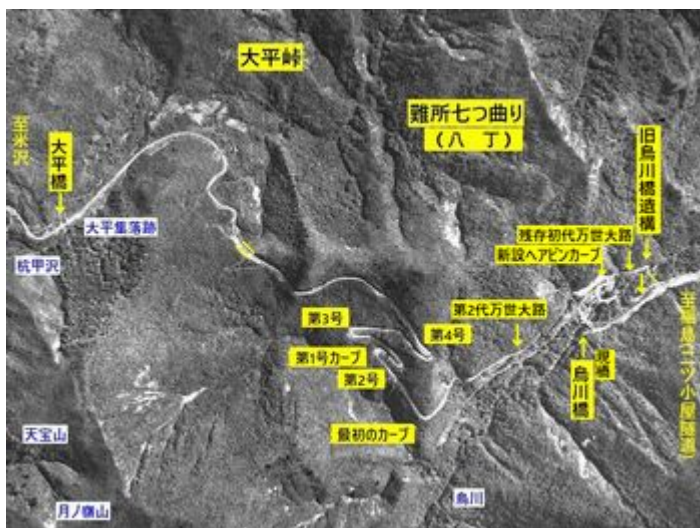


(写真-1①)

栗子隧道(福島側)～大平橋間、杭甲坂付近空中写真。(第2代万世大路〔旧国道5号13号〕)。

(昭和 23 年〔1948 年〕6 月)

昭和 23 年(1948 年)6 月 8 日米軍撮影。国土地理院ウェブサイトより(一部加筆)。以下記載省略



(写真-1②)

大平橋～烏川橋、大平峠・「難所七つ曲り」(八丁)付近空中写真。

(昭和 23 年〔1948 年〕6 月)

栗子隧道(福島側)

栗子隧道は、山形県羽前国南置賜郡上山[・]上村（現米沢市万世町刈安 **注解 1**）と福島県岩代国伊達郡茂庭村（現福島市飯坂町中野 **注解 2**）との官地に山形県において工事を実施したところである。西北（山形側坑口）から東南（福島側坑口）に向って貫通している。延長は870m〔八町〕強、山形側坑口から430m〔四町〕ほどのところが山形・福島県境である【参考写真-3①②③】。福島県側に出ると、東側に建物〔^{ろしや} 臚舎〕が並んでいて、山形県の監督職員〔^{とうとく} 董督 スルモノ〕が詰める出張所である。その近くには作業員〔工業役夫〕用の宿舎（飯場）〔^{かりしやう} 仮廠〕がある。（写真-2①②）



【参考写真-3①】

現在の栗子隧道米沢側坑口（西口）。
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。
初代坑口は誤測により設置（正しくは左側2代目位置）。初代栗子隧道 L=876.3m
H2511012



【参考写真-3②】

2代目栗子隧道内、福島・山形県境標石。福島県分手前坑口まで L=453m。山形県分 L=417m。
2代目栗子隧道 L=870m。
H280626



【参考写真-3③】

東北中央自動車道（E13）新栗子トンネル（L=8,972m）福島・山形県境、山形県側を望む。（手前福島県分 L=5417m、奥・山形県分 L=3555m）
H29102



（写真-2①）

栗子隧道福島側（東面）工事中。
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。福島県立図書館蔵。



（写真-2②）

栗子隧道福島側（東口）工事中。
菊地新学写真。山形県立図書館蔵

注解 1. 山形県羽前国南置賜郡上山[・]上村

栗子隧道米沢側の地名については、時期により或いは文献によって異なり大変分かりにくい。筆者の手元にある資料類から分かる範囲で整理してみた。（写真-2③～⑥）



(写真-2③)

栗子隧道西口(米沢側)。中央に坑口が見え立派な建物が並ぶ。2階建ては行在所か(三島文書 196 頁)。いずれも御小休所関連と考えられる。

菊地新学写真。山形県立図書館所蔵。



(写真-2④)

栗子隧道米沢側(西面)。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。

福島県立図書館所蔵。



(写真-2⑤)

栗子隧道西口(米沢側坑口、M10.9.29)。中央、当時の山形県令三島通庸、右側内務省御雇オランダ人技師ジョージ・アルノルド・エッセル。この日高木秀明土木課長、中村章重測量技師も同行している。国立国会図書館ウェブサイトより。



(写真-2⑥)

開通後の栗子隧道米沢側(西口)。高橋由一石版画『山形県、福島県、栃木県 道路写生帖』(明治 18 年)。山形県立図書館所蔵。

現在の地名は、米沢市万世町刈安(字栗子前)となっていて、開通当時(明治 14 年 10 月)は南置賜郡山上村(やまかみむら)ノ内苅安である(山形県編『山形県史資料篇二 明治初期下 三島文書』〔昭和 37 年 7 月 10 日〕174 頁等、以下『三島文書』)。南置賜郡は、明治 11 年〔1878 年〕郡区町村編制法(大区小区制廃止)により、それまでの置賜郡が東・西・南と三つに分割され成立したものである(郡制は大正 12 年〔1923 年〕4 月廃止)。山上村は、当時の米沢町東端(万世大路終点)から福島県境まで跨がる大村^{たいそん}で東山上、西山上と別れていたようである(『山上郷土史』105 頁)。その区分でいくと当該箇所は東山上になるようで、ルポ記者は東山上を上山上村と表示したものか、或いは実際そのように表示されていたのかも知れない。翌明治 15 年(1882 年)には、山上村は片子村・三沢村・関根村・赤崩^{あかくずれ}村の 4 か村に分村しており山上村は消滅している(明治 16 年 7 月の山形県文書では万世大路の福島県境の地名は南置賜郡片子村となっている。『三島文書』150 頁)。

それによって当該箇所は片子村刈安となつて、明治 22 年(1889)4 月 1 日「市制・町村制」の施行に際しては米沢市が発足すると共に、片子村・梓山村・桑山村・堂森村・金谷村(東置賜郡)の 5 か村が合併し万世村が発足している(万世大路沿いにあることから「万世」をとって村名とした)。万世村は、昭和 29 年 10 月米沢市に編入され、現在は、上述の通り米沢市・冠称地名万

世町の刈安となった。

因みに、明治 22 年「市制・町村制」時には、三沢村・関根村・大小屋村・大沢村・板谷村・赤崩村（大部分）の 6 か村が合併し山上村（新）となった。昭和 30 年 1 月米沢市に編入され、合併前の旧村名が大字となる（例：米沢市大字板谷）。

また、諸文献に「茹安村」（以下刈安と表記）が登場するけれども、上記の通り行政^{そん}村としては見あたらないようである。しかし「刈安新道」という名称を使用していることから鑑みても、地域名としては古くから存在していたと考えられいわゆる自然^{むら}村（自然発生的に成立した村落共同体）ではないかと思われる。「山上村ノ内茹安村字瀧ノ澤」（前掲書『三島文書』174 頁等）と表示されていたようである。冒頭の通り現在は米沢市万世町刈安となっていて、刈安は「大字」相当であると思われる。

なお、経緯はよく分からないけれども「昭和の大改修」(※)においては、滝岩上橋（旧滝ノ岩橋、米沢碎石株式会社〔住所：米沢市万世町刈安〕敷地隣接）が終点になっているが当時の所在地名は南置賜郡万世村大字梓山となっている（『福島県直轄国道改修』250 頁）。また栗子隧道西口（米沢側）は万世村大字片子となっている（前掲書 196 頁）。

(※) 昭和の大改修

明治時代に開通した (M14 [1881] . 10. 3) 初代万世大路をそれまでの荷馬車通行から自動車も通行できるように改修した事業を指す。本工事は、当時の内務省仙台土木出張所福島国道改良事務所（現国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所）において直営工事として施工された。工事期間は昭和 8 年 [1933 年] 4 月から同 12 年 3 月までの 4 箇年、総事業費 678 千円。改修延長は、栗子隧道や二ツ小屋隧道を含む山地部で 14. 4km（初代万世大路全体延長は約 48km）である。その「昭和の大改修」という事業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勝手に使用しているものである。当時の正式事業名は「5 号国道改良工事」であったと考えられる。

注解 2. 福島県岩代国伊達郡茂庭村

当該箇所は旧茂庭村字杭甲山（杭甲山）であるが、隣接の小字（奥平沢^{よへいざわ}、兎澤沢^{うさきざわ}、上小川）と共に、明治 22 年 4 月 1 日の町村制施行の際に信夫郡中野村に編入され、中野村大字茂庭となった（福島県歴史資料館『大平引受書類』〔資料番号 93 番〕目録第 30 巻 旧中野村役場文書）。なお、この 4 小字^{こあざ}を一括して字大平とも称していたようである（前掲文書）。

栗子隧道(福島側)～杭甲橋

隧道の福島側では坑口から出て 109 メートル〔壱町〕強の道路部についても山形県側で施工した。この区間は隧道の掘削工事で生じたズリ（土石類）〔石片〕の捨場〔棄擲^{きてき}シタル地〕としたものである。ここが福島県と山形県との工区境〔就工ノ分境〕となり、その東南側が我が福島県の施工分〔工業ニ係ル所〕である【参考写真 4①②】。



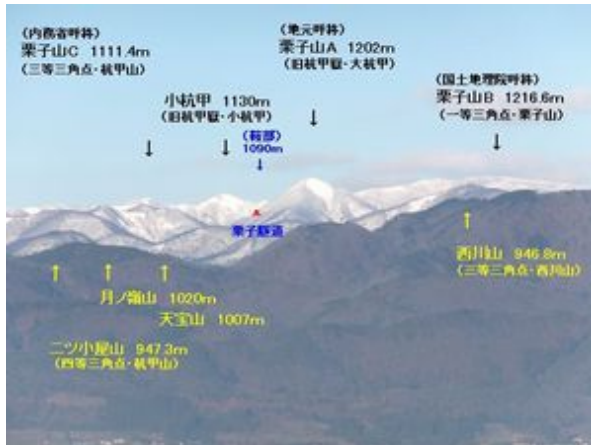
【参考写真－4①】

福島県・山形県工区境付近から 2 代目 栗子隧道福島側坑口（東口）を望む。 H291105



【参考写真－4②】

2代目 栗子隧道福島側坑口を背にして福島県・山形県工区境付近を望む。手前山形県側、奥福島県側で施工。正面の山は、天宝山。 H291105



工区境から後ろを振り返って栗子隧道側を見ると「後へヲ観望スレハ」、大きい山が見えるが西側を小杭^{しょうくわいこう}甲、東側を大杭^{だいくわいこう}甲といい併せて杭甲嶽^{くわいこうだけ}（注解3）と呼び付近では屈指の高山である。この辺りは鬱蒼^{おうおうつ}（蓊鬱）とした森林のために獣類の巣窟となっていて、毎年猟師の好い狩場となっていて獲物の多いところである。気候は常に寒冷なので山の頂上付近では大きく成長する木は少ない。【参考写真 5①～③】

【参考写真－5①】

栗子連山全景。地元の方が普通栗子山と言っているのは栗子山A(旧杭甲嶽[山]、大杭甲)のこと。
福島市内信夫山・烏ヶ崎から望む。 H271209



【参考写真－5②】

後ろを見ると大きな山あり、西(左側)に小杭甲(標高約 1130m)、東(右側)に大杭甲(栗子山A、標高 1202m)。二つ合わせて杭甲嶽。

H221106



【参考写真－5③】

中央小杭甲、右側大杭甲(栗子山A)二つ合わせて旧杭甲嶽。左端は栗子山C。栗子山A(大杭甲)の南側稜線中腹から望む。山の頂上付近には大きな木はない。

R011104

注解 3. 杭甲嶽(杭甲山)

当時の山形県令三島通庸が地元の区長（十大区区長斎藤篤信）に対し、杭甲山（嶽）を栗子山に名称変更したい旨照会していたようで、「栗子山名称ノ件ニ付詮議アリタキ旨ノ回報」として地元区長斎藤篤信が異存無い旨明治 11 年〔1878 年〕1 月 19 日付けで回答（回報）している（同意文書では、梓山村杭甲山となっている）。この頃から山形県側では杭甲山（杭甲嶽）を栗子山と称しているようである。

因みにこの回答時に、斎藤区長（のち山形師範学校初代校長）は新道の名称を「万世新道」（『書経〔尚書〕』の引用）とするよう提案している。万世大路は明治15年2月下賜されたものであるが、文献上この時が初出のようで（筆者推定）その原案となった可能性があると言われる。

（栗子国道開通30周年記念講演会誌〔建設省福島工事事務所〕所収郷土史家小野榮氏講演〔筆者も聴講〕、平成9年2月15日。米沢市史編さん委員会『米沢市史 第4巻 近代編』（米沢市長、平成7年3月 249頁、小野榮氏分担執筆箇所））。

ここから杭甲橋〔小杭甲橋〕までは、だんだんに下り坂となってカーブ〔屈曲〕が連続する。新道の左側には杭甲沢がありこれに杭甲橋（延長L=18.2m、幅W=5.5m）が架設されている（注解4）。

【参考写真-6①~③】【参考写真-7①~⑤】（写真-3①）【参考写真-8①~③】

〈小杭甲橋〉



【参考写真-6①】

杭甲坂最後のカーブ（第6号）から数十メートル進む。正面は小杭甲、左側林の中に小杭甲橋遺構がある。 H291105



【参考写真-6②】

小杭甲橋遺構（橋台）、沢は杭甲沢の源流の一つであろう、下流側溝渠上から望む。橋台の前後には明治初代万世大路が僅かに残存する。 H291105



【参考写真-6③】

小杭甲橋遺構の下流側にある溝渠（地下横断水路）。水路の上は「昭和の大改修」で付替えられた2代目万世大路。溝渠は小杭甲橋を廃止した代替施設として設置されたもの。 H291105

〈杭甲坂・杭甲橋〉



【参考写真-7①】

米沢側（栗子隧道）から来て杭甲坂下り最初のカーブ（杭甲坂ラストカーブ第6号）を下る。 H291105



【参考写真-7②】

杭甲坂第3号~2号カーブ間の長い下り坂、2号カーブ（福島側）を望む。右側は数十メートル続く「昭和の大改修」の石積。 H301103



【参考写真-7③】

杭甲坂第1号カーブを下る。左奥に杭甲沢3段滝(仮称)がある。右に行くと間もなく杭甲橋。 H291105



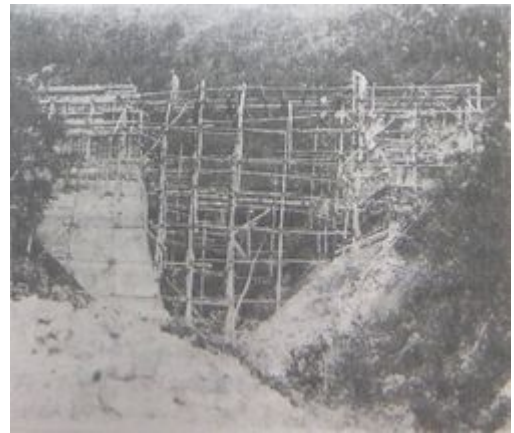
【参考写真-7④】

第3代杭甲橋(S11.11 完、L=11.7m、W=6m)、米沢側から望む。 H291105



【参考写真-7⑤】

現在の杭甲橋(鉄筋コンクリート桁橋。L=11.7m、S11.11 完成)。杭甲沢下流側から望む。次掲(写真-3①)とほぼ同一構図。 H291105



(写真-3①)

奥に旧杭甲橋(木橋、L=18.2m)が見える。手前、「昭和の大改修」工事中の第3代杭甲橋(鉄筋コンクリート桁橋。L=11.7m、S11.11 完)。昭和11年[1936年]頃。
『福島県直轄国道改修史』より。

〈杭甲沢〉



【参考写真-8①】

流れ下る杭甲沢(杭甲坂第3号～2号カーブ間左側)、下流側を望む。万世大路側(右側)には石積の護岸が見える。この下流に杭甲沢三段滝(仮称)がある。 H301103



【参考写真-8②】

杭甲沢三段滝、この下流に杭甲橋がある。杭甲坂第1号カーブ付近。 H291105



【参考写真-8③】

杭甲沢、杭甲橋下流側。この下流に大平橋(営林局資料:下流で二ホンボ沢と合流し大平沢・大平橋)。 H291105

注解 4. 杭甲坂と杭甲橋(小杭甲橋)

栗子隧道から杭甲橋までは、初代万世大路においてもカーブの連続する下り坂で、杭甲坂と通称されていたようである。距離は約 1.1 キロメートル (600 間) となっている (『福島縣下中野新道御通輦沿道地圖』**沿道地図部分図-1** 参照)。カーブ数については、諸図で異なりはつきりしないが、昭和の大改修後は 6 箇所になっており (現況)、距離も 1 キロメートル程度とほぼ同様のので、現況の道路 (旧国道 13 号) は、初代万世大路の道路線形をほぼ踏襲したものと考えられる。

さて、『万世大路事業誌』原本の雑記之部 (本稿『中野新道記』) 及び橋梁内訳書では、現在我々が称している「杭甲橋 (L=11.7m)」の位置にあるものを「小杭甲橋 (L=18.2m)」としている (新道高低実測図〔以下縦断図〕では「杭甲橋」と表示。**本編別紙資料-3** 参照)。本稿『新道記解説編』では、後世の呼び名 (『福島県直轄国道改修史』) に倣い原本にいう「小杭甲橋」の位置にあるものを「杭甲橋」と表示する。のちにいうところの「小杭甲橋」は橋長が 4 メートル程度であり、栗子隧道福島側手前約 140 メートル付近 (杭甲坂最終 6 号カーブから先数十メートル付近) に存在していたものだけでも (『福島県直轄国道改修史』)、『萬世大路事業誌』では当該「小杭甲橋」については言及がない (縦断図にも記載なし)。初代万世大路においては、のちに「小杭甲橋」と称した箇所には、当初は橋梁がなかったのか、或いは小規模なので表示を割愛されたのかも知れない。いずれにせよ「昭和の大改修」(S8~S12) では、この「小杭甲橋 (推定 L=4m 程度)」を廃止して、溝渠 (地下横断水路) としている (前掲書 237 頁)。したがって本稿では、「小杭甲橋」(L=4m 程度推定) とはこの後世に称している箇所のものを指すものとし、繰返しになるが本稿『新道記解説編』では原本でいうところの「小杭甲橋」を「杭甲橋」と表示するものとする。**【参考写真-6①~③】(写真-3①)【参考写真-7④~⑤】各参照。**

なお、初代万世大路においては、栗子隧道の計画位置 (標高) について福島県と山形県との間におおごとのトラブルがあった。福島県側の取付道路 (杭甲坂) が地形の制約上線形が非常に悪くなるので、隧道位置の標高を下げるよう提案していたが増加費用の負担が伴わず結局山形県側の原案通りに落ち着いたというものである。この地形上の制約からくる線形の悪さは、昭和の大改修においても当該杭甲坂の抜本的な改修ができなかった原因とされる (『福島県直轄国道改修史』93 頁、249~250 頁)。**【参考写真-7①~③】参照**

杭甲橋～大平・大平峠～烏川橋

ここ杭甲橋からはやや平坦であるけれどもカーブしながら下って行くと、すぐ眼前に高い山が現れる。これを天宝山といい鍋を伏せたような〔覆釜ノ如く〕形をしていて広葉樹〔闊葉樹〕が最も多い。杭甲沢はまためぐって〔遶^{めぐ}リテ〕きてここに出てくる。水源は、杭甲嶽に発して〔濫觴^{らんしよう}シテ〕、北から南へ流れて烏川に入り、摺上川にそそいで阿武隈川〔逢隈川〕に合流する。ここに大平橋（L=36.4m、W=5.5m）が架かっている（注解 5）。（参考写真－9①～⑤）（写真－3②）



【参考写真－9①】

杭甲橋米沢側から福島側を望む。奥の山は天宝山。
H291105



【参考写真－9②】

杭甲橋をすぎて行くと、鍋を伏せたような天宝山（標高 1007m）が眼前に見える（一本松付近）。



【参考写真－9③】

旧国道（2 代目万世大路）、杭甲橋～大平橋中間付近（一本松から米沢側）、福島側を望む。
初代万世大路踏襲区間、ブッシュ化進行。 H291105



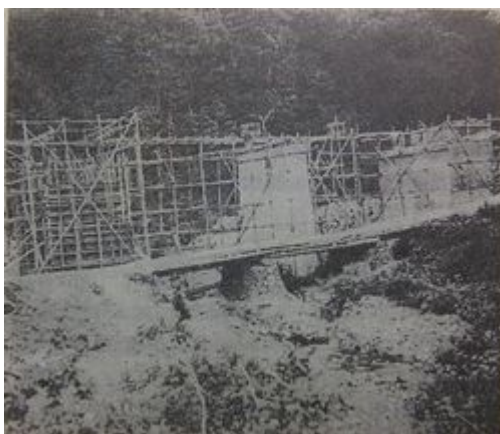
【参考写真－9④】

大平橋、福島側を望む。 H301103



【参考写真－9⑤】

第 3 代大平橋（鉄筋コンクリート桁橋。L=23.3m、S11.11 完成）。上流側から望む。 H291105



（写真－3②）

手前に旧大平橋（木橋、L=36.4m）が見える。奥は「昭和の大改修」工事中の第 3 代大平橋（鉄筋コンクリート桁橋、L=23.3m、S11.11 完）。昭和 11 年〔1936 年〕頃。
『福島県直轄国道改修史』より

注解 5. 杭甲沢

杭甲沢は栗子山（杭甲嶽）に源を発し杭甲坂に沿って流れ下る沢であるが、本稿『中野新道記』では原本に従い、烏川に合流するまでを杭甲沢として記述した。現在、森林計画図(※)等を見ると、杭甲沢は大平橋の上流（杭甲橋の下流）でニホンボ沢と合流し大平沢となっている。したがって現在では、大平橋は大平沢に架かる橋ということになる。大平沢は、北に向かい流下し北から流れて来る滑谷沢にそそぎ、滑谷沢は東に流れて烏川に合流する。

(※) 森林計画図：第5次国有林野施業実施計画図〔関東森林管理局〕

この辺り大平地区の地味はすこぶる肥沃で耕作するのに良いと思われるけれども、気候は常に寒く、真夏7月でさえもコブシ〔木蓮華〕の花が咲いていてまだ盛り〔全ク謝セス〕である。残雪が枯葉など〔塵埃〕の中に現れてまだ消えないでいる。谷や峰には雲や霧〔溪雲嶽霧〕のかかることが多く、ややもすると辺りが薄暗く〔溟濛〕^{めいもう}なって回りの木々が区別つかなくなるほどである。茂庭村本村からは、約24キロメートル〔6里〕ほど離れ人跡も無く山林が繁茂し青葉〔翠陰〕^{すいいん}が地を覆っている。ナラ・クリ・カエデ・シナノキ〔菩提樹〕等があり、一番多いのはエノキである。大きいものでは周囲約3メートル〔1丈余〕、高さ30メートル〔10丈〕前後に達するものが多い。ヒメマツ・ヒノキの大木もあるが数は極めて少ない。針葉樹の伐採跡の年輪〔歳圈〕を試しに数えたら200年を超えているようで、広葉樹の樹齢も同様であると思われる。

(写真-3③④)【参考写真-9⑥~⑧】



(写真-3③)

昭和9年の大平集落中心部跡、中央道路は初代万世大路、福島側から米沢側を望む。左側の斜面は天宝山、右端の峰は栗子山と思われる。写真中央奥には貨物自動車、その後ろに旧大平橋らしきものが見られる。昭和7年廃村となっていたが廃屋を補修し内務省の出張所・作業員宿舎として借り上げていた。「昭和の大改修」でこの上に5m盛土され新道(第2代万世大路)が建設された。

大平集落は万世大路開通(M14.10.3)と同時に開村、荷駄の中継基地として繁栄したが奥羽線開通(M32.5)により衰退。



【参考写真-9⑥】

第2代万世大路、旧大平集落中心部跡を米沢側から望む。「昭和の大改修」で旧大平集落中心部跡を5m盛土して新国道(第2代万世大路)とした。H301103



(写真-3④)

大平集落のスケッチ。左下数字2579が皇紀とすると大正8年(1919年)、廃村(昭和7年)前。中野小学校大平分教場(明治31~33年)があったという。

前掲写真③に酷似。『中野小学校百年のあゆみ』より



【参考写真-9⑦】

枯葉の中に6月の残雪。明通（峠、標高 821m）
すぐ下の烏川源流（アキトオシ沢か）。

H230606



【参考写真-9⑧】

霧のかかる峰（月ノ嶺山峰筋）、大平峠付近から望む。

H2311135

大平の先は、少しずつ上り坂で1、2のカーブを過ぎ、天宝山の中腹を開削し〔^{はずりひ}剝開 ラキ〕（大平峠）、烏川橋までゆるやかに下って行く。途中で右折して下るが、山が急峻なので道路延長を長くするためヘビのようにくねらせた〔^{えんえん}蜿蜒〕。そのためカーブの甚だしいところでは二人同行して一人が曲がると、崖をへだてて相対し同じ方向に向うのに顔を相見るほどである（注解6）。

（写真-3⑤） （参考写真-10①～⑦）

（写真-3⑤）

「大平峠・難所七つ曲り」（通称「八丁」）。
ヘビのようにくねらせていたという初代万世大路を
彷彿とさせるヘアピンカーブ群。右端に大きな最初
のカーブ、以下左側へ第1号～第4号カーブ（写真
中央）と仮称する。（写真-1②）参照。
背後は二ツ小屋山。
昭和11年10月道路改良工事（「昭和の大改修」）
完成後撮影。



注解6. 「大平峠・難所七つ曲り」（通称八丁）

明治期絵図面には坂の名称は特に記されていないが、そのヘアピンカーブの厳しさはよく知られていたのであろう（初代万世大路のカーブ数不詳）。空中写真を見ると大平峠付近に残存初代万世大路の一部と思われるものが散見される。



【参考写真-10①】

旧国道13(5)号(2代目万世大路、初代踏襲区間)、旧大平集落～大平峠間。米沢側から望む、峠手前の上り坂カーブ。 H231113

この箇所は、後世大平峠「難所七つ曲り」（『栗子トンネル工事誌』1245頁）と称される難所であったようである。「昭和の大改修」（S8.4～S12.3）においては、4箇所のヘアピンカーブに集約され改良工事がおこなわれているが、福島側からのその長い上り坂は、炭焼きに通う地元大滝集落の方々にとっては通称「八丁」と称する難所として引き続き認識されていたようである。これは「胸突き八丁」からきているものと思われる。確かに1号ヘアピンカーブあたりからは急勾配となり、大平峠までは文字通り八丁1km程の距離がある（八丁は約870m）。



【参考写真－10②】

大平峠、福島側から米沢側を望む。この先 500mほどカーブを下ると旧大平集落(昭和 7 年廃村)に至る。

H291105



【参考写真－10③】

大平峠、米沢側から福島側を望む。ここから先は「七つ曲り」(大平八丁)を経由して烏川まで長い下り坂。

H301103



【参考写真－10④】

下り第 4 号カーブ、右折するとくねくね道路(七つ曲り)の始まり。地元の方はこの区間を「八丁」と通称している。米沢側から望む。

H291105



【参考写真－10⑤】

下り坂第 3 号カーブを米沢側から望む。

H291105



【参考写真－10⑥】

下り坂第 2 号カーブを米沢側から望む。

H291105



【参考写真－10⑦】

下り坂第 1 号カーブを米沢側から望む。

H291105

周囲を見渡せば山又やまで、樹林は柱のようにまっすぐくすくすと伸びている〔^{けい}兼ナラサルナシ〕。高い山が見えてくるが左側の大山が二ツ小屋山で、右隣は月ノ嶺山である。

【参考写真－10⑧～⑪】 【参考写真－10⑫～⑮】



【参考写真－10⑧】

下り第1号カーブをすぎて二ツ小屋山を望む。
付近には広葉樹が多くくすくすと伸びている。
H301103



【参考写真－10⑨】

周囲は山また山、左側月ノ嶺山(推定)と右側天宝山
(標高 1007m)。
H291105



【参考写真－10⑩A】

下り坂、福島側からの最初の大きなカーブ(製紙会社立看)。
箇所を米沢側から望む。

H291105



【参考写真－10⑩】

最初の大きなカーブ(製紙会社立看)～烏川橋先
ヘアピンカーブ間の小カーブ箇所。米沢側から望む。

H291105



【参考写真－10⑩B】

大平峠「難所七つ曲り」(通称八丁)手前福島側、「最初の大きなカーブ」の
日本製紙(株)立看(前掲「参考写真－10⑩A」参照)。福島側から望む。
岡部達也様提供
R030925

〈烏川橋米沢側付近〉



【参考写真－10⑫】

烏川橋米沢側先へアピンカーブ箇所(「昭和の大改修」で新設)を米沢側から望む。

R011116



【参考写真－10⑬】

現烏川橋米沢側先へアピンカーブ箇所を米沢側から望む。写真中央奥に直進するのが初代万世大路(一部残存)。その先烏川左岸下流約100m、旧烏川橋遺構残存。右側手前Uターンしているのは「昭和の大改修」新設バイパス2代目万世大路で、この手前烏川左岸上流約100m先が現烏川橋。

R011116



【参考写真－10⑭】

へアピンカーブ箇所を直進、烏川左岸に残存する明治期初代万世大路、このすぐ先に旧烏川橋遺構あり。米沢側から望む。

H251027



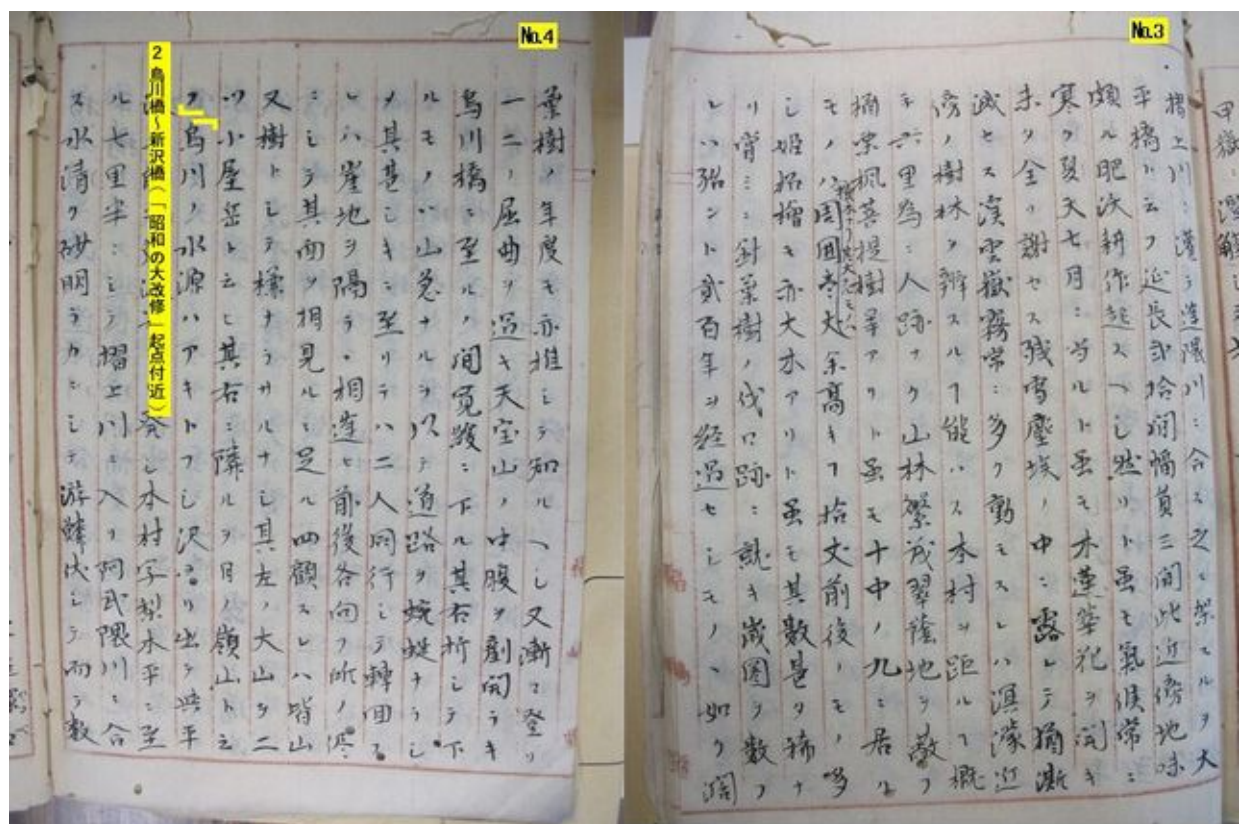
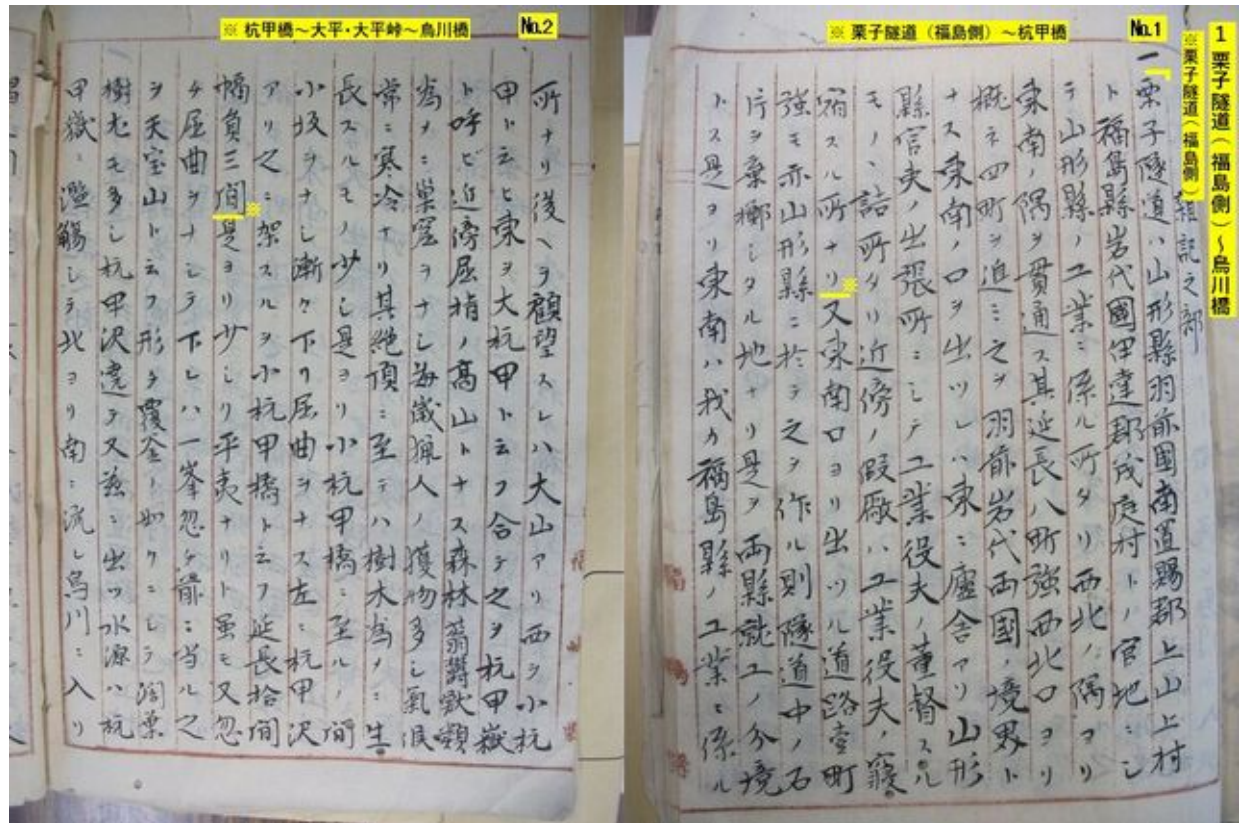
【参考写真－10⑮】

へアピンカーブ・Uターン箇所から現烏川橋(左上林の中、僅かに見える。烏川左岸上流約100m先)方向を望む。「昭和の大改修」による新設バイパス化区間。

R011116

解説編(1)終わり

別紙資料－1 「雑記之部」手書原本(所収「中野新道記」) No.1～No.4



- 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。