

大滝会万世大路探索会 探訪記(1)

「大滝会特別会員」鹿摩貞男

——万世大路を行く、記録と解説——

平成 22 年 5 月 22 日(土)、「大滝会万世大路散策会」に参加しました。大滝会では、その活動計画の一環として、旧万世大路に遊歩道を設置することの可否について検討することとしている。今回は役員の皆様が現地調査を実施するというので、特別に参加させていただいたものである。これはその報告書である。

報告書は 3 編になっており、このうち探訪記(1)及び(2)では、「昭和の大改修」が実施された区間(福島県側)の現地調査の見聞記録と、関連する工事記録等について報告するものである。従って、実際の見聞記はもちろん、現存する昭和期万世大路のことが主になるが、工事記録や史料の紹介は明治期及び昭和期万世大路の両方におよぶことから、やや煩雑に感じられる向きもあるかも知れません。筆者の力不足ということで、読者の皆様のご寛容をお願いする次第です。

なお、探訪記(3)においては万世大路(福島県側)に関連する話題について紹介したい。

はじめに

当日の天候は晴れ、まさに散策日和だ。朝 8 時 10 分過ぎに自宅を出発、旧大滝集落内の大滝会事務所前には 8 時 40 分頃に到着した。高野英治さん等数名の方が来ていた。しばらくして伊藤弘治さんが会長ご夫妻を乗せて到着した。9 時までには集合と云うことで、渡辺正義さんが到着し 9 名全員が揃い最終的な打ち合わせをしたあと、それぞれの車で、現道国道 13 号の大滝第 2 トンネルと東栗子トンネルとの中間にある駐車帯(左側、防風林脇)へ向かう。その向かい側国道右側の旧取付道路から旧道・万世大路に入るのである。この取付道路は、昭和 41 年 5 月の栗子国道(新道)開通後、新道から旧道へ入るための道路として設置されていたものであるが、現在は閉鎖されている。

今回の調査は、2 グループに分かれて実施した。第 1 グループは、3 台の車両に分乗して旧飯坂スキー場工事用道路(以下スキー場道路と云う)に乗り入れ、二ツ小屋隧道福島側坑口で第 2 グループと合流し、旧大^{おおだいら}平集落まで行くものである。こちらのグループのメンバーは、紺野健吉・アキ会長夫妻と渡辺正義、高野英治、木村義吉の 5 名である。午前 9 時半過ぎ、東栗子トンネル右側のスキー場道路から二ツ小屋隧道を目指した。

第 2 グループは、新沢橋から二ツ小屋隧道まで旧万世大路の踏査(実地に歩いて調査すること)をおこなうものである。このグループには、榎木新吉と渡辺光義、伊藤弘治、鹿摩貞男の 4 名が参加した。以下、我々第 2 グループの見聞記録と関連する解説である。

万世大路とは

万世大路の由来や工事の内容については、探訪記(2)に詳述するので、ここでは取り敢えずその概要について記しておくこととする。

万世大路とは、福島市と米沢市を結ぶ約 50 km の道路のことで、現在の国道 13 号栗子国道(栗子ハイウェイ)に相当する(別添「万世大路変遷概要図」参照)。

初代とも云うべき明治期の万世大路(以下明治期万世大路と表記)は、明治 9 年(1876)11 月から明治 14 年(1881)9 月にかけて、福島、山形両県によって新たに開設されたものである。この新道は、山形県側では刈安新道、福島県側では中野新道として工事が進められ、のちに両方を併せて栗子新道と称し羽州街道本道(従来は七ヶ宿街道)とされた。隧道は、難工事であった栗子隧道や二ツ小屋隧道など 5 箇所、橋梁は相生橋や新(沢)橋など 30 箇所設置された。工事終了後、明治 14 年 10 月 3 日、東北巡幸中の明治天皇をお迎え

して開通式をおこない、のちに明治15年2月9日、明治天皇から「萬世大路」（以下「万世大路」と表記）の名称を賜った（別添参考図1—1、2「明治期・万世大路」）。

この明治期万世大路は荷馬車対応の道路構造であったので、自動車交通可能な道路に改築するため、「昭和の大改修（戦前）」（筆者私的に命名）がおこなわれた。これは、明治期に新道として開設された万世大路の内、栗子隧道や二ツ小屋隧道を含む山岳部14.4kmの改築事業をおこなったものである（以下昭和期万世大路と表記）。起点（福島県側）は新沢橋左岸^{しんざわぼしさがん}で、現在の栗子国道（大滝第2トンネル山形側、猪沢橋付近^{いのさわぼし}）との中間付近、終点（山形県側）は、栗子隧道西側の滝岩上橋左岸^{たきいわかみばし}であった（別添参考図2—1、2「昭和期・万世大路」）。

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と思われる。

その「昭和の大改修」事業では、道路部分延長約13km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。その改修工事の概要は、隧道については、断面を切り広げて大きくしたり、木造橋は鉄筋コンクリート橋に架け替えたりした。また、一般道路部では、約6割が明治期初代万世大路とは違う別ルートに付け替えられ、約4割が現道（明治期初代万世道路）を補修して改修したものである。そのため、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。

昭和8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ものである。

明治大帝が越えられた栗子峠の記録

我々第2グループは、新沢橋から二ツ小屋隧道福島側坑口まで約4.5kmを徒歩で、残りの旧大平集落付近まで大平峠を含む約3kmを、第1グループと合流して

車で移動した。その旧道は、いずれも前述の「昭和の大改修」により改修された2代目の昭和期万世大路（別添参考図2—1、2「昭和期・万世大路」）である。

そういうことで、我々が踏査したのは、明治の万世大路（別添参考図1—1、2「明治期・万世大路」）とは若干異なるのであるが、明治期万世大路の状況を伝える文書があるので、はじめにそれを紹介し、我々の今回調査と比較しながら報告していきたいと思う。

なお、我々は福島側から米沢方面に向かったのであるが、紹介する文書とは、明治天皇の東北巡幸の際に栗子峠を越えた時の記録で、米沢側から福島側へ向かってのものである。

前述のように明治天皇は明治14年（1881）10月3日、栗子峠を御通輦^{ごつうれん}（天皇が乗物で通過されること）遊ばされた（詳細は探訪記（2）参照）。その模様は各種記録に残されているところであるが、ここでは明治天皇の事蹟を記録した『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『天皇紀』）の中から栗子峠の模様を描写している部分を現代風に意識して次ぎに紹介する（原文は探訪記（2）参照）。『天皇紀』では、出典とした文書名も列記されており、それらの文書からは、『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、昭和40年3月、以下『改修史』）及び『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、以下『工事誌』）にも引用されていると思われる（その内容はほぼ同じである）。

前日、明治天皇は米沢にお泊まりになり、その日10月3日福島へ向かわれている。栗子隧道米沢側で開通式が行われ、そのあと、三島通庸^{みしまみちつね}山形県令^{けんれい}（県知事）の案内により徒歩で隧道を御通過され、福島側坑口においては山吉盛典^{やまよしもりすけ}福島県令がお迎えした。そこから天皇は、杭甲坂（くいこうざか）を下られた。すると辺りの風景は次ぎのようであったという。

周囲には鋭く切り立った山々が幾重にも連なり、頂きが天に迫っていた。幽玄なる溪谷は深く静かで、あたりは原始林におおわれ老木^{らうぼく}が鬱蒼と生い茂っていた。その原始林の中をまるで渦巻きのようになって栗子新道が走っている。その新道を行くこと約5km（栗

子隧道福島側坑口から)、二ツ小屋隧道の福島側坑口に御到着になった。そこには福島県土木課出張所がありそこで御少憩された後福島へ向け出御(出発)された。御少憩を記念し隧道の福島側坑口には「鳳駕駐蹕之蹟」の碑がある(二ツ小屋御休所、探訪記(2)参照)。

二ツ小屋隧道からもまた屈曲のある新道が続いた。七曲坂や(ぐるりと)大回りになっている坂を越えて、大滝に御到着された。大滝でも御少憩されている(大滝御休所)。その場所は、今回探索会にご参加の渡辺正義・光義ご兄弟の旧宅で、それを記念した「鳳駕駐蹕之蹟」の碑があり御少憩された旧宅も往時の姿で保存されている(探訪記(2)参照)。

明治期万世大路と周囲の風景について、以上のよう

に記録されているのである。

なお、参考までに「中野新道雑記」(『福島県直轄国道改修史』所収、「明治十四年福島県土木課編万世大路事業誌『雑記之部』」)によれば、福島県の工事管轄は栗子隧道福島側坑口を出て1町(約109m)ほど福島側に行ったところからだとし、近傍の高山は森林が翁鬱(鬱蒼)としているため獣類の巣窟となっていて、毎年猟師が獲物を沢山捕獲しているという。また、夏期においても常に寒く7月でも残雪があって、木蓮(辛夷のことか)の花が咲いている。山霧が常に発生し溪谷は雲におおわれていること多いと過酷な自然状況を報告している。

二つの新沢橋 —— 明治と昭和 ——

(一) 新橋(明治期)と新沢橋(昭和期)

さて、我々第2グループに話を戻すと、踏査を開始した時間は午前9時半を過ぎていた。その取付道路を少し上るとすぐに「殉職警察官之碑」が左手に見える。それを過ぎると正面に「新沢橋」(鉄筋コンクリートアーチ橋、橋長42.0m)が見えてくる。なぜか、この優雅なアーチ橋には不似合いな錆ついた鋼製ガードレールの高欄(欄干)がまず目に飛び込んでくる(新沢橋高欄の経緯については、「探訪記(2)」に詳述)。橋面(路面)には松の木などが生えて大きくなっていた。床版(橋梁の橋面は舗装されているがその下にあ

る床状の部分)に穴が開いたところがあって、土で埋め戻したところからその松の木が生えてきたらしい。

その新沢橋を渡って左に行くと明治期の旧万世大路で、その道路敷とおぼしき平坦部が続いており新沢左岸沿いに上流奥に進むことが出来る。途中、滑沢があり「滝橋」(『改修史』橋長9m)の遺構がある(玉石張の米沢側橋台、福島側橋台の位置にコンクリートの残骸)。この滝橋(延長6間・10.9m、幅員3間半・6.4m)についても、「中野新道雑記」に記録があるが、岩盤がごつごつして、十分に掘削できず石壁(玉石張のことか)を施工して橋を架けたようである。

さらに進むと道路にするために岩盤を掘削(片切り)した場所があって、すぐ先の旧「新(沢)橋」(『改修史』橋長20.0m、明治期当初のものではない)に到達する。

この新(沢)橋及び附近の状況を「中野新道雑記」は次のように報告している。なお、「中野新道雑記」は米沢から福島に進行する形で記述されていて本稿とは逆になる。従って紹介する部分には、次節以下に出てくる石小屋地区のオサ沢が先に記述されることになる。

「(二ツ小屋隧道福島側の七曲坂を過ぎると)オサ沢金山沢ヲ経テーツノ屈曲アリ。俗ニ之ヲ大曲リト云フ。之ヲ遶リテ新沢アリ。流水小川ニ灌ク。之ニ架スルヲ新橋ト云フ。延長八間(14.5m)幅員三間半(6.4m)」(句点、傍点、ルビ注記筆者)。

この後にも記述が続く、橋の西北というから新沢右岸米沢側側になると思われるけれど、道路は岩盤を掘削して造られたが、全部掘削しきれずにオーバーハング状(道路の上に岩盤が迫り出ている)にそのまま残り、道路の下は絶壁になっていて万世大路のなかで一番急峻なところになっていると記している。この箇所を対岸から望むかぎり確かに急峻な地形になっていることは分かるが、かつての道路の取付状況は分かりにくい。

後述するようにオサ沢から新(沢)橋までの間には、上記に記した「大曲」までの間にもいくつかカーブ(大曲ならぬ小曲)があるけれども、前記の『天皇紀』でも記したところであるが、この「大曲」が旧新(沢)橋を頂点とするU字カーブを指すことは明らかである。これについては後でも触れる。

さて、旧新(沢)橋遺構に話題を戻すと、そこでは、福島側橋台と橋脚が遺っているのが見える。この旧「新橋」(明治期の橋名は「^{しんぼし}新橋」)は明治期の万世大路の位置にあると思われるけれども、いずれも鉄筋コンクリート製と思われるので、時期は不明であるが架け替えられたものであろう。この2代目旧「新(沢)橋」は、桁自体は鋼鉄製だった可能性はあるが、床版は多分木造土橋であったと思われる。伊藤弘治さんの話によれば、子供の頃(終戦前後)橋自体は健在であったが、危険なので近づかないように言われていたということである(探訪記(2)参照)。

そこには明治期において、前述の通り新沢沿いに奥深くUの字に道路が設置されたところで、「昭和の大改修」により新「新沢橋」を架設することによって直線道路に付け替えられたのである。従って、米沢側の取付道路についても、大きなヘアピンカーブに改修し屈曲部を是正すると共に、道路勾配を緩やかにしたものであろう。そこは、「中野新道雑記」に記されたように絶壁のある難所で、改修前は相当きつい勾配の取付けとなっていたようだ。

(二) 新沢橋近辺は土木遺産ポイント

いずれにしても、このあたりは明治期と昭和期の万世大路を、道路本体及び橋梁について、同一箇所では対比しながら見ることができるといふ希有な場所である。新沢橋を含め、現道から近いところであって見学も容易であり、万世大路土木遺産のポイントとなる箇所であろう。

今回は、「昭和の大改修」区間外ということもあり調査範囲に含めなかったけれども、新沢橋からすぐ下にも、中野新道雑記に「日向暗隅沢^{ひゅうがくらすみさわ}あり、流水小川ニ入ル。橋アリ、日向橋ト呼フ。延長一間半(2.7m)、幅員三間半(6.4m)」(句読点、注記筆者)と記された「日向橋」がある。また、「雑記」本文に記載はないが「橋梁リスト」には、日向橋の下に「猪橋^{いのししざわ}」(延長拾間(18.2m)、幅員三間半(6.4m))がある。日向橋は、上記のように「日向暗隅沢^{ひゅうがくらすみさわ}」に架かるもので、現道「大路橋^{おおじぼし}」(L=41.2m、W=8.5m)の上流筋と思われる。

猪橋は、「猪^{いのしし}沢^{ざわ}」に架かり現道「猪沢橋^{いのさわはし}」(L=43.1m、W=8.5m)の上流にあたる(旧日向橋と旧猪橋についてはWebサイト「[dark 的 道 部 屋](#)」に詳細現地調査報告がある)。

なお、蛇足であるが新沢橋下流の現国道には、延長の長いアーチカルバート(拱渠^{こうきょ}、アーチ(ドーム)状にコンクリートで造った暗渠)が埋設されている。筆者等が工事施工中に「アッタ沢カルバート」と云っていたものだと思う。「アッタ沢」とは、おかしな名前であるが、当時現地調査をしていたら名も知らない沢があった(アッタ)のでアッタ沢としたという冗談を聞いた記憶がある。新沢のことなので名もない沢とは云いがたいけれども。

ついでなので、大滝集落米沢側の入り口にある旧西川橋について「中野新道雑記」から紹介しておく。「是ヨリ(日向橋から)一町五拾四間(1.3km)ニアリ、下流小川ニ入ル。之ニ架スルヲ西川橋ト云フ。延長八間半(15.5m)、幅員三間半(6.4m)。ニツ小屋ヨリ茲^{ココ}に至ルノ間^{コルヤ}寛^{シツカイ}カナル下リニシテ悉皆中野村ノ官有地ヲ潰シタルモノナリ」(句読点、ルビ、注記筆者)。現在でも旧西川橋は通行可能で、もちろん明治期のそれではなく、架け替えられていて橋桁はメタル(鋼鉄製)で、橋面は土橋となっている。また、高欄(欄干)は昔からなかったという。大滝の皆様がかつて利用した橋がそのまま残っているわけで、前記の猪橋と共によく穴があいていたということである(伊藤弘治氏談)。西川上流には、現道に西川橋(L=98.8m、W=8.0~8.5m)が架設されている。

最初のヘアピンカーブ群

我々は、旧「新（沢）橋」から新「新沢橋」へ引き返し、先程の警官殉職碑の前を通り、「昭和の大改修」の万世大路を米沢側（二ツ小屋隧道へ向け）へ上って行く。少し歩いて、最初のヘアピンカーブ群にさしかかる（参考写真—1）。

参考写真—1 最初のヘアピンカーブ



（栗子国道開通式用パンフレット『萬世大路』から転載）
新沢橋を渡って最初に4箇所のヘアピンカーブがある。
下の道路は新国道「栗子ハイウェイ」である（旧 6工区、大滝第2トンネル～東栗子トンネル間）。

道路の幅員は「昭和の大改修」では全幅7m（有効幅員＝車道幅員6m）になっているが、場所により現在でもその幅員の面影はある。当時路面は、砂利道（厚さ10cm）であったようだが現況ではよく分からない。そこからは大きなヘアピンカーの坂道が続き、明らかにかつて道路であったことが確認できる。一部の路面ではブッシュに戻っているところもあるが、ほとんどのルートで今の季節（5月）に歩くにはそんなに支障はない。雨水による路面の流出の恐れもあるけれども、ある程度刈り払い出来ないものであろうか（いずれも同じであるが管理者や誰がやるかなど解決すべき問題はある）。

ところで、「昭和の大改修」では、明治期万世大路の「屈曲部を是正し勾配も緩和した・・・旧態を一新し円滑な線形をもって連絡した。然し、新道路延長は1000m遠距離となった」（『改修史』242頁）という。それでも、その結果、新道（昭和期万世大路）では、最小屈曲半径10m10ヶ所、最急勾配10%が14ヶ所設けざるを得なかったようだ。我々は、新沢橋を出て最初のカーブ群のいわゆるヘアピンカーブ（和製英語、

ヘアピンのように極端に屈曲していること）を4箇所越えてきたわけだが、まさにそれに該当する箇所の一部ではなかろうか。

明治期万世大路の当該箇所の詳細図は見えないけれども、新「新沢橋」付近でルートを大きく替えたことと、通過してきた比較的ゆるやかなこの4箇所のヘアピンカーブは、前述のように昭和期に改良（緩和）されていると思われる。しかし、明治期万世大路の面影は残しているのではなかろうか（明治41年5万分の1地形図＝参考図1—1、2参照）。

「（ぐりと）大回りになっている坂を越えて、大滝に御到着された」（『天皇紀』）との記述は、このヘアピンカーブ群、なかんずく米沢から来た場合、大滝までの区間で最後のカーブとなる前述の旧「新（沢）橋」のU字カーブを指している可能性が高いと思われる。

我々は、明治期のいこしえの道路に思いを馳しながら、また私以外の3名の方々に取っては少年期の懐かしい思い出の場所であることから昔話をお伺いしながら歩を進めた。いろいろ観察しながらのスローペースの探索なので、4ヶ所目のカーブを越えたのは、11時10分前であった。

ここで話題は変わるけれども、途中山菜類を多く見かけることができた。以下にいくつか紹介してみよう。確認できたのは、ミズ（^{うわぼみそう}鱗蛇草）、ウルイ（^{ぎぼうし}擬宝珠）、アイコ（^{いらくま}蕁麻）、ミツバ（三葉）、ワラビ（蕨）などで、特にあまり大型ではないが、ミズは群生していた。また、場所は違うがここで併せて紹介しておく、わさび（山葵）やドウナ（^{よぶすまそう}ホンナ、夜衾草）、ヤマウド（山独活）、ゴンボツパなどがある。フキ（^{くきそてつ}蓴）はまだ小さく、フキノトウ（蓴の臺）は伸びすぎていた。これは大平地区であったが伸びすぎていたのは、タラの芽も同じだ。コゴミ（^{くきそてつ}草蘇鉄）もかなり開いていたがまだまだ食べ頃だという。

ニツ小屋隧道への道

さて、ヘアピンカーブ群を越えてから20分ほど歩くと前述の「中野新道雑記」に出てくるオサ沢（伊藤弘治氏談）に到着、源流近くなのだらう幅は狭く沢に架かる小さな土橋を渡った。それからは比較的平坦な道路が続くけれども、路面に水が流れぬかるんでいる状態のところも一部見受けられた。少し行くと、東栗子トンネル福島坑口右側から通じる旧飯坂スキー場の工事用道路が万世大路に取り付いているところに出る。そのスキー場道路も4輪駆動車であれば通行可能であり、その箇所から西の方（米沢側）への万世大路は車も通れてニツ小屋隧へ行くことができる。我々が歩いてきたところは、路面がぬかるみ雑草雑木も生えている所もあるので、車の進入は難しいと思われるのだが、大型の四輪駆動車でも入ったか、路面に幅の広い轍が途中まで残ってついていた。

その轍は水溜まりになっていて^{がまがえる}蟻蛙の卵が沢山産み落とされていた。蟻蛙の卵は初めて見たが、ところてんを指くらい太くしたようなもので、その中に黒い点（オタマジャクシ）がある。卵は、延々と続いていておそらくその一本の長さは1～2mくらいはゆうにあるだろう。この場所よりも、大規模な産卵状況を後に紹介する大平集落跡駐車場でも見られた。

ところでこの辺りは（オサ沢からスキー場工事用道路まで）、推測であるが明治期万世大路を多少補修して利用している区間ではなかろうか。道路の山側（北側）に^{こしづみ}腰積（道路の幅を確保するために^{きりどりのりめん}切土法面を押さえている高さの低い石積）が見られ、法面中腹にも雪崩防止用と石積）を見ることができる。

この平坦部の緩やかな坂道を上って米沢側へ向かって行くと南側（左側）が開けた場所になる。そこからは南東方向に旧大滝集落、工事中の東北中央道、福島市外の東山（^{りょうぜん}多分霊山も）を見ることができる。この旧万世大路では、伊藤弘治さんの話によれば、大滝集落を見ることのできる唯一のポイントだということである（後述するように、かつては七曲坂から霊山を望むことができたというから同一方向を見ていると思われる）。そこから少し進むと右側に大きくカーブして

おり、地元の方が^{ほりわり}掘割と通称している区間にさしかかる。次のカーブとの中間付近には、右側の^{きりどりのりめん}切土法面（土砂を掘削してできた斜面）の数メートル上には「カエル岩」（崩壊した跡）が見える。現在は、先端部が崩れ、^{のりど}法尻（斜面の足下）に岩石が転がっていた。かつてはカエルに似た大きな岩があったという（^{きりどりのりめん}柎木新吉氏談、写真—1）。

写真—1 カエル岩



（昭和36年9月26日撮影）大滝会柎木新吉氏撮影・提供
米沢側からカエル岩(写真中央)を望む。
辺りは、大滝の人達が「掘割」(ほりわり)と呼んでいた場所で、写真からその形状を彷彿とさせる。

さて、カエル岩まで歩を進めてしまったが、オサ沢を過ぎてスキー場道路取付け箇所を過ぎ、大きなヘアピンカーブを曲がりカエル岩まで来て、実は次の大きなヘアピンカーブを曲がればニツ小屋隧道に到達する。この区間は道路の勾配もカーブも比較的緩やかである。

しかし、『天皇紀』の記述によればニツ小屋隧道福島側坑口を出発すると、また屈曲のある新道が続いて七曲坂がすぐに現れたとある。我々が歩いて来た現在の万世大路すなわち昭和期2代目のそれとは明らかに異なる様相である。確かに、明治41年測圖（大日本帝國陸地測量部）の5万分の1地形図（^{そくず}参考図1—2）を見るとこのあたりの道路は、ニツ小屋隧道から葛折りになって一気に下っている（まさに七曲坂）の様子が良く分かる。現在のスキー場道路取付け箇所附近、あるいはもう少し福島側に行ったあたりに取付いていたように見える（^{そくず}参考写真—2）。

「中野新道雑記」によると、二ツ小屋隧道を出るとすぐにカーブになり「東方ニ^{リョウゼン カカン}靈山ヲ下瞰（下に見る）シ^{ダチマ コレ ソムイ}忽チ屈曲シ之ヲ背テ西方ニツ小屋山ヲ前面ニ望ム又靈山ニ向ヒ又ニツ小屋ニ向フ^{ゴトシ}如」という動作をその坂を下る間に七度^{ななたび}繰り返すことから、俗に七曲がりと呼ばれるようになったという。

【参考 靈山】

靈山とはいうまでもなく、建武の新政（中興とも、建武元年（西暦1334年）の際に北^{きた}島^{しま}親^{ちか}房^{ふさ}・顯^{あき}家^{いえ}父子が後醍醐天皇の皇子義良親王（のちの後村上天皇）を奉じ陸奥国府をおいたところとして有名な標高825mのお山のことで、福島市東方の旧伊達郡靈山町（現伊達市）に所在する。

最悪箇所(二ツ小屋隧道前後)の大改修

この区間（二ツ小屋隧道前後約1.9km）について『改修史』は、次のように述べている。

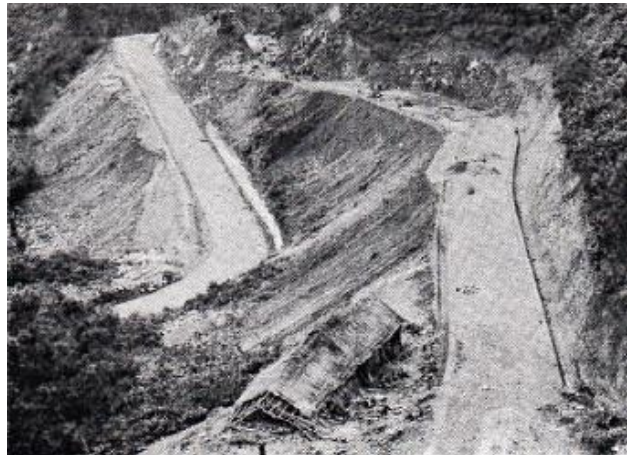
「隧道（二ツ小屋隧道）東西両側の最悪箇所延長1949.7mは従来の道路を^{かくなく}拡幅するだけでは、到底交通の安全を期せられないので、できるだけ曲線部及び勾配を緩和し、全線の線形は成るべく直線部の長くなるよう考慮して、全線をほとんど新線により改築した」（181頁、傍点、ルビ、注記筆者）。

この二ツ小屋隧道の東側（福島側）1477.1m、後述する西側（米沢側）の466m合計約1.9kmが、恐らく万世大路の中で一番平面線形と縦断勾配が劣悪だったと思われる。「4分の1の急勾配」（『改修史』181頁）のところがあるという記述があるけれども、この区間ではなかろうか。4分の1の急勾配といえ、まさに登山道のようなものであろう。「昭和の大改修」が開始されると同時に、真っ先に当該箇所の改築工事に取りかかっているのは、その区間がもっとも劣悪な道路状況であったことの何よりの証拠ではあるまいか。この区間の改修工事は昭和8年5月に始まり翌9年12月には工事を終了している。二ツ小屋隧道改修工事（昭和8年5月～昭和9年12月）と同じ工事期間である。

前述のように二ツ小屋隧道福島側坑口からから葛折り（七曲坂）で一気に下っていたものを（参考図1—2）、十分な直線距離を確保し比較的緩やかな曲線（最小曲

線半径15m）を組み合わせる距離を稼ぎ道路勾配を緩和し改築したもので、5万分の1の地形図等により（参考図2—2及び参考図3）旧道とは全くの別線になっていることが確認できる（参考写真—2）。

参考写真—2 二ツ小屋隧道福島側下のカーブ



（昭和8年10月撮影）

（『栗子トンネル工事誌』以下『工事誌』から転載）昭和の大改修中。二ツ小屋隧道の前後、特に福島側の道路は葛折りで、万世大路最悪の箇所と云われていた。緩やかな勾配とカーブに改築している。

また、午後から下って行った米沢側坑口から新「烏川橋」への取付道路（参考図2—2）についても、同様に十分な距離と比較的緩やかな曲線を用いて、明治期万世大路とは別線に改築されている（前述した466m分がそれである）。明治期万世大路では、米沢側坑口から旧「烏川橋」へ一直線に下っていたようで（参考図1—2）、「昭和の大改修」では、この新「烏川橋」は、旧橋の210m上流に設置され、米沢側坑口との標高差を短縮し道路勾配を緩くしたものであろう。この区間の施工期間は、上記に記した昭和8年5月から昭和9年12月の中に包含される。

ここでは、途中、前に紹介した山菜の外に各種の山野草を見たので、名前の分かるものを列記しておく。

まずヤマユリ（山百合）、それからトリカブト（烏兜）の群生、エンレイソウ（延齡草）、ホトトギス（杜鵑草）などで、多分コケハルリンドウ（苔春竜胆）は花が咲いていた。場所は大平地区になるが、春先に咲く一輪草と二輪草が今盛りと咲いていた。また、アオキ（青木）が真っ赤な実をつけていた。名前は当たっているか知らないが、ムラサキヤシオツツジ（紫八染躑躅）

と思われるものも咲いていた。これも大平地区でのことであつたけれど、大きな木に小さい白い花が沢山咲いて、強い匂いが辺り一面に漂っていたものがある。皆さん山梨ではないかとおっしゃっていました。

地元大滝の方々が利用した“近道”とは

ところで、昭和期万世大路は改修されたとはいえ時代の制約もありヘアピンカーブが多く線形が悪いため、こんな話がある。大滝の人達が徒歩で山に入り、帰り道などにはヒッチハイクのように、通過する車両に手を挙げ乗せて貰おうとするけれど、ほとんどの人が乗せてくれない。そこで、大滝の人達は近道を通って次のカーブで待ち伏せしている。その車両がおいて来て再び手を挙げ合図をするとまた乗せてくれない。そこでまた次のカーブに近道して手を挙げて待っていると、前にやり過ぎたはずのその人物がいるので、運転手はさらにびっくり、目をぱちくり、驚く様子が目に浮かぶようである。狐にでも化かされた感じで気味が悪くなって、^{さす}流石に今度は大滝まで乗せて行ってくれたそうである。これは、二ツ小屋隧道から新沢橋の区間の話で、大滝の方々は、この区間では万世大路はあまり使わずに、通常はその近道を使用して山に入りしたそうである（伊藤弘治氏談）。

その近道もブッシュに戻ったのか、今回は確認できなかったけれども、万世大路の線形が悪く、車よりも歩いている人の方が早く着くという事は、確かにあり得る話である。まあ、大滝の方々も、^{いたずら}悪戯半分だったのでしょけど。

さて、カエル岩から20分くらい平坦な万世大路を歩いたであろうか、カーブを左に曲がると、二ツ小屋隧道（福島側坑門）が正面に見えてきて、優美な坑門が目に飛び込んできた。時間は、丁度お昼の12時になっていた。私にとっては、栗子道路開通後に、芋煮会で伊藤さん達と来て以来なので、40数年ぶりのご対面ということになるだろう。坑口前には、先に車で来ていた紺野会長ご夫妻、渡辺正義さん、高野英治さん、木村義吉さん達が待っていた。

到着後、腹が減ったのでまず何はともあれ、坑口前

に腰を下ろし昼食を食べた。昼食後、二ツ小屋隧道の内部を観察したり、坑口右側の少し高台にある「^{ほうが}鳳駕^{ちゅうひつ}駐蹕之蹟」等を見て歩いたりした。また、トンネル内から湧出してくる水を手で掬ったらあまりの冷たさにびっくりした。隧道完成後、トンネル側溝から流れる水は、零下11℃の厳寒期でも、氷結しなかったと『改修史』は伝えているけれども、感じとして、10℃くらいの水温かと思われた。一年中一定の水温を保っているであろう。

大平峠(難所7つ曲)を越え旧大平集落へ

(一) 大平峠を越える

お腹が落ち着いたところで、旧大平集落まで当初の予定通り行くこととし車に分乗して午後1時前出発した。二ツ小屋隧道をくぐり抜け米沢側に出る。ここからは^{からすがわ}烏川橋までは下り坂である。幅は狭くなっているが、比較的勾配は緩く倒木があった事を除けばわりと走りやすい。前述の通り「昭和の大改修」で明治期万世大路を大きく付替えて新たに道路を造った箇所である。^{のりめん}法面（斜面）が北向きなので、^{のりじり}法尻（斜面の足下）には残雪が見られた。このあたりに溪流釣りによく来るといふ人の話を聞くと、この区間は例年春先に雪が大量に残っていて大変らしい。残雪は、この後大平地区でも多く見られた。

その取付道路を下ると、すぐに、烏川橋にさしかかる。前述のように、明治期万世大路の旧「烏川橋」は、現在の烏川橋より210m程下流にあったようだ。烏川橋には^{きょうりょうしよげん}帰路立ち寄って観察しているが、橋梁諸元（橋の長さや幅など形状寸法、構造などの性状のこと）等についてここに記しておくこととする。

この新「烏川橋」は、橋長・構造とも大平橋（後出）に同じで、橋長23.29m、幅員6.0mである。ただ高欄（^{らんかん}欄干）がコンクリート壁式でなく、高さ80cmの鉄筋コンクリート支柱に長さ1.5m、径40mmの^{ちゆうてつがす}鑄鉄瓦斯管2段を^{よこざい}横材として設置している。しかし、現況はコンクリートの^{かきぎ}笠木（手摺り部分）と支柱しか残っていない。この瓦斯管も戦時中に国家に供出されてしまったようだ（高野英治氏談）。工事は、昭和10年（1935）8月～11月まで実施された（探訪記（2）参照）。

さて、烏川橋を後にすると、すぐに急勾配急カーブの箇所^{せんくつ}にさしかかり路面が洗掘^{せんくつ}されていて、その補強ということであろうグレーチング（格子状になった鋼鉄製の側溝蓋^{そくこうふた}）が数枚敷いてあった。その先は比較的まっすぐな道路が少し続き、大平峠のヘアピンカーブ群になる。急な坂で幅もせまくなかなかの難所である。かつて、「大平峠付近福島側の難所7つ曲り」（『工事誌』1245頁）といわれた場所であろう。『改修史』等にも詳しい記録は見あたらないが、明治期万世大路では更に厳しい急勾配急カーブの葛折りの難所あったと思われ、昭和期に、屈曲部と勾配を緩和し改修したものがいま通ってきた道路であろう（参考写真—3）。

参考写真—3 大平峠（難所 七つ曲）



（『工事誌』から転載）

左側が米沢側旧大平集落へ続く、右は福島側で烏川橋に出る。

冒頭紹介した栗子峠越えの記録『天皇紀』の中に、栗子隧道を抜け二ツ小屋隧道に至るまでの様子が次のように書かれている（意識）。「幽玄なる溪谷は深く静かであたりは原始林におおわれ老木が鬱蒼^{うっそう}と生い茂っていた。その原始林の中をまるで渦巻きのようになって栗子新道が走っている」。

まさにこの渦巻きこそ、前述の大平峠の難所「7つ曲り」箇所を指すものであろう。

（明治9年10月、当時の山形県土木課長高木秀明は栗子山に入りその状況を、「深山幽谷上古より伐木をしたことのない地域で、野獣の巢窟である」（『工事誌』）と原始林に覆われている状況を報告している。）

（二）大平集落

二ツ小屋隧道福島側坑口から30分ほど車で走って大平峠を下り、道路が平坦になると車で通行できる最終点に到着する。そのドン詰りは、少し広がっていて駐車スペースになっている。我々より前に3台の車が駐車していた。そこに降り立つと西方に標高1216m「栗子山」（後述）が見える。そこから先の万世大路はブッシュに戻っていて、真ん中に人一人通れる山道がある状況となっている。駐車場の所は、旧万世大路の切土箇所（山を掘削して道路にした場所）で、車両の進めないそれから先は、「昭和の大改修」の際に旧大平集落の低地部に盛土^{もりど}をして道路を造成したところである。

ブッシュとなった山道（旧万世大路）を米沢側へ進んでいくと、道路幅の4分の3くらい右側が大きく崩れているところがあった。道路方向にして10数m程度であろうか。その付近で沢（滑谷沢^{なめやさわ}）が道路側に大きく蛇行していて法尻が大きく洗掘されていた。現在、ひとり一人しか通れる幅しか旧道は残っていない。そこも崩れる運命にあるだろう。

2万5千分の1の地形図（参考図—3）で当該箇所を見ると、その箇所の道路（万世大路）には、川（沢）側に擁壁^{ようへき}（小）の地図記号が付されている。『改修史』には、当該箇所の具体的な構造は示されていないが、他の箇所から類推するに、高い盛土（5m）となるためのりあし法足（盛土をしてできる傾斜面、又はその長さ）が沢の方へ延びるのを押さえる必要があり空石積（石のみを積み上げた構造物）を施工していたものと思われる。いずれにしても、それらは跡形もなく沢筋が迫っている。

さて、その崩壊箇所を進んで行くと、辺り一帯が平地になっているところに出る。すなわち沢と山裾との間が平坦になっていて、道路（昭和期万世大路）はその平坦部に高く盛土され造成されているわけである。その辺りこそ旧大平集落跡である。

その平地には、明治10年（1877）10月の明治期万世大路開通後、米沢藩士が移り住み集落を形成、荷物輸送、旅人で大変賑やかであったという。しかし、明治32年（1899）5月の奥羽南線（奥羽本線）開通です

っかり寂れたという。今はその面影はまったくない
（『探訪記 (2)』参照）。

その場所を少し行くと、旧大平集落の西端になるが「昭和の大改修」で架け換えられた鉄筋コンクリート橋「大平橋」が健在である。その橋の上で、記念写真を撮ったり眼下の沢の流れに岩魚の魚影を見たりした。その沢は滑谷沢（後出）といい、烏川に注ぐ小支派川である。新橋のすぐ下流に、かつて木造土橋の旧「大平橋」が架けられていた。集落のあったその大平地区は、大雨の度に滑谷沢からの出水に見舞われていたという。「昭和の大改修」では、前後の道路の取付けの関係もあったと思われるが、新「大平橋」（橋長 23.29m、幅員 6.0m、施工期間昭和 10 年 6 月～11 年 11 月）は、旧橋より 5m 高く設置された。従って旧集落上にも高く盛土され、新しい昭和期万世大路が造られたのであった。

その大平橋を渡って 10 数分ほど、かすかに旧道の面影の残るブッシュに戻った旧万世大路を進んでみた。高野英治さんが先頭になって、柗木さんと私が後に続いた。神様があったはずだということであったが、確認できなかった。花を付けた灌木「ムラサキヤシオ」（紫八染、別名深山躑躅）と思われるものが見られた。時間は午後 2 時近くで、我々の本日の万世大路探索行はここまでとした。

杭甲橋（延長 11.66m）を経由して栗子隧道（延長 870m）までは 1 時間もあれば行けるということであるが、本日はここまでで引き返すこととした。

（三）「滑谷沢」と「杭甲沢」

ここで前出の「滑谷沢」と「杭甲沢」のことについて若干附記しておく。前出の「滑谷沢」という名称は、実は 2 万 5 千分の 1 の地形図（参考図—3）から読み取ったもので、『改修史』等の文献では見あたらない名称である。しかし、前出の溪流釣り人も大平にある沢の名は、滑谷沢と言っていた。「昭和の大改修」の工事記録（『改修史』）では「大平橋」の架かる沢名は「烏川に注ぐ小支派川」（240 頁）となっており具体的な沢名はなく、「杭甲橋」は「大平橋より上流約 700m の地点に架設」（241 頁）してあるとなっている。「中野新道雑記」によれば、「杭甲橋」の記載は漏れているが、そ

の上流にあると思われる「小杭甲橋」の記述があり架かっている沢名は「杭甲沢」となっている。その源は杭甲嶽に「濫觴（ものの始まり）」していると記述されている（『改修史』所収 111 頁）。

また、『改修史』記載の中野新道平面図（97 頁）には、「滑谷沢」の位置と思われるところに「杭甲沢」と明記されている。平面図では、その上流で二股に分岐しており右支川に多分「大平橋」が、左支川に多分「杭甲橋」があると思われる。この左支川の上流に栗子隧道がありその手前で「杭甲沢」は道路を横切っているので、その位置に「小杭甲橋」があるのだと思われる。もちろんその濫觴は栗子隧道が中腹を貫く杭甲嶽になる。地形は変わるものであろうが、現行 5 万分の 1 や 2.5 分の 1 地形図を見る限り、杭甲沢（滑谷沢）の分岐点は万世大路のもっと上流にあり杭甲橋は別の沢でなく、やはり同一沢の大平橋の上流に位置するように見える。

なお、大平橋架設箇所の沢を滑谷沢と筆者は云っているが、滑谷沢は摺上側の右支川である烏川のさらに左支川である。「滑谷沢」は、実はずっと下流のほうで分岐しており、本線とは別の一方の派川が「杭甲沢」というのかも知れない。詳しい方がおられればお教え願いたいものである。

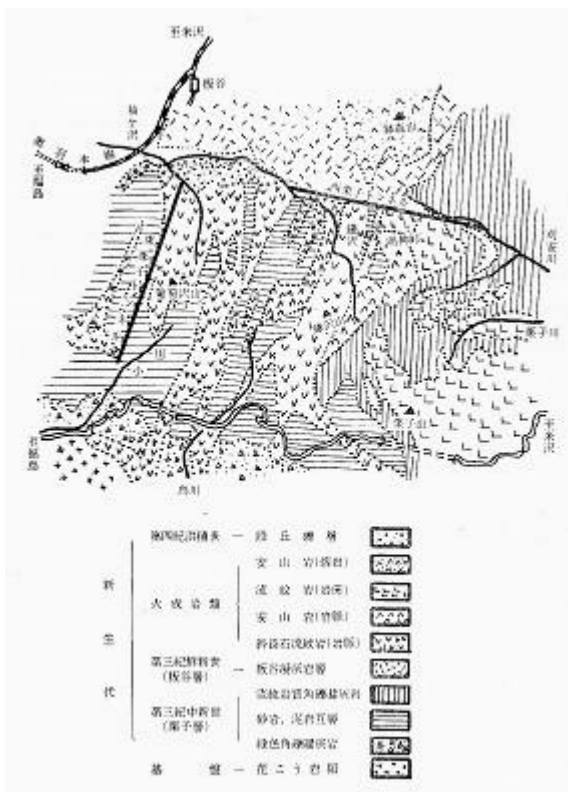
栗子山（標高 1216.6m）の謎

前節に栗子山が出てきたので、探訪記 (2) において詳述しているところであるが、ここでも触れておきたい。それは、栗子山については、筆者には以前からどうしても気になっていることがある。

それは、『工事誌』の中では、その標高を 1114m（1111.4m の誤植か）としていることと（3 頁）、そればかりか、同書ではその位置を「栗子トンネル付近地質図」（4 頁、参考図 4 A）及び「34 年度検討の比較ルート」（152 頁、参考図 4 B）の中で、後に述べるが小杭甲（山）の辺りとしている点である（標高は 1111m の表示）。素朴な疑問ではあるが、一番肝腎の栗子山についてその位置や標高を間違えるということがあるのだろうかということである。

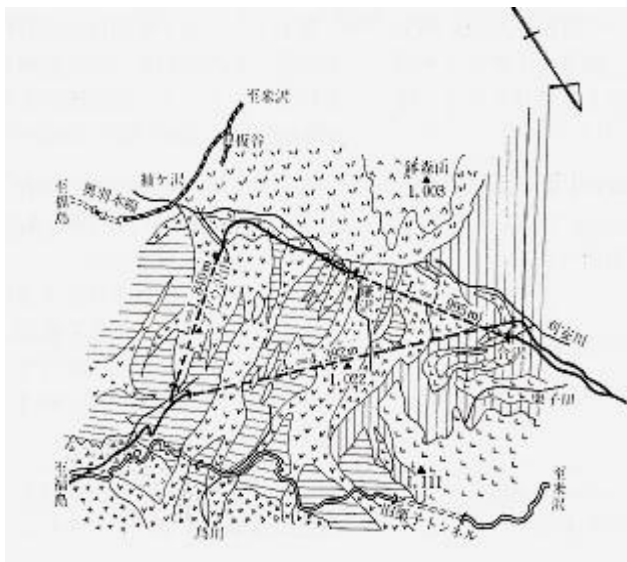
① 「参考図4 栗子山の謎」

A 栗子トンネル付近地質図



(『工事誌』)から転載

B 34年検討の比較ルート



(『工事誌』)から転載

明治41年の5万分の1地形図を見ても、福島・山形県境に確かに「栗子山」という表示があり、標高は1216.6mとあるのだから、前記『工事誌』の記載は謎である。しかも、旧栗子隧道は栗子山のずっと南側(約

1.2km) にあり、5万分の1地形図には標高も山名もないが、栗子隧道を挟んでかなりの高峰が並んでいるのである。すなわち2.5万分の1地形図を見ると、県境線上を北から南へ、栗子山(1216.6m)、山名無し高峰(標高1202.0m)、旧栗子隧道を挟んでやはり山名無し高峰(標高1111.4m)と並んでいるのである。栗子隧道はこの二つの名無し高峰のちょうど真ん中・鞍部下を通っている格好である。こうしてみると、旧栗子隧道はよく云われるように、「栗子山」そのものの中腹を文字通り貫いてはいないことになる。並んだ名無し高峰同志の中腹、それと強いて云えば「栗子山」山麓を貫いているのである。

当然の疑問として、「栗子山」とは、随分かけ離れている(約1.2km)のになぜ「栗子隧道」なのか。後年造られた東・西栗子トンネルのように、「栗子山」とはかなり離れていても、掘られた実際の山が葡萄沢山や明神山であっても「東・西栗子トンネル」となったように、由緒ある先代のトンネル名にあやかかって命名するということはあるだろう。しかしながら栗子隧道は、当該箇所における初めてのトンネルだ。

そして「中野新道雑記」の中に気になる記述があるのである。それは、福島・山形県の栗子新道工事の工区境(栗子隧道福島口から109mの地点)から後ろを眺めて見れば(福島側から米沢側を見るということ)高い山があり「西ヲ小杭甲ト云ヒ東ヲ大杭甲ト云フ。合テ之ヲ杭甲嶽ト呼ビ近傍屈指ノ高山トナス」(句点傍点筆者、『改修史』所収、111頁)と云うものである。これは筆者の勝手な推断であるが、小杭甲は前出の「1111m高峰」を、大杭甲は「1202m高峰」を指すのではないだろうか。「1202m高峰」と「栗子山(1216.6m)」を指すとすると、「中野新道雑記」の記者の位置からみて、この二ツは同一方向、東側になってしまう。「1111m高峰」と「1202m高峰」の場合は、栗子隧道を挟んで、その記者の位置からは左右、すなわち西側と東側に位置するように見えるはずだ。

なお、明治9年(1876)12月に三島通庸山形県令が大久保利通内務卿にあてた「刈安新道開鑿之義ニ付伺」の中に、「杭甲嶽ノ中腹ニ八町貳拾間(約909

m、初代栗子隧道は最終的に876.3m)ノ貫穴ヲ穿チ設ケ福島県線路へ……」(『工事誌』1212頁)という記述がある。

「中野新道雑記」に云う「杭甲嶽」と「三島伺書」に云う「杭甲嶽」とは全く同じものを指すと考えて間違いないだろう。栗子隧道も杭甲嶽の中腹に文字通り存在し、その杭甲嶽の北側にある国土地理院5万分の1地形図のいう「栗子山」の中腹にはないのである。

そして、この「杭甲嶽」を「栗子山」に名称変更したいとの、当時の三島通庸山形県令から地元の区長への照会に対し明治11年(1878)1月19日付けの回報文(返書)で「意存(異存)無い旨地元区長が回答している(前掲書1220頁)。

以後、「栗子」の文字が頻出するようになる。

お断りしているように「栗子隧道」については今回直接訪れていないので、これらの疑問については後日現地調査の結果などを踏まえて改めて報告したいと考えている。

いずれにしても、これらの関係については筆者も判然としないので、後存知の方がおられればお教え頂ければ幸いである。

杭甲坂(ヘアピンカーブ群)とは

さて、この大平橋から先については、次回の探訪に譲ることとし、報告もその際に改めておこないたいと思うが、栗子隧道福島側坑口までの状況について若干記しておこう。

大平橋から杭甲橋までは、道路延長にして約700mである。この杭甲橋も、「昭和の大改修」において木造土橋から鉄筋コンクリート橋(橋長11.66m)に架け替えられている。その杭甲橋から約1.1km先が栗子隧道福島側坑口になる。その坑口から1町(約109m)福島側に戻ったところが、明治期万世大路の山形県と福島県の工区境(山形県側が刈安新道工事、福島県側が中野新道工事でその境界)であったことは前にも触れている(別添「万世大路変遷概要図」参照)。

県境については、初代栗子隧道(延長876.3m)のほぼ中央にあるけれども、当時(明治)、山形・福島両県の協定により上記工区境まで山形県側で施工したも

のであった。その際に、坑口の取付け位置について両県において紛糾があった。福島県側としては、標高を下げるよう提案したが折り合わず、結局現在の位置になったという(『工事誌』1208頁)。そのために、杭甲橋から坑口(工区境)への取付けがあまりにも無理なカーブ、勾配になってしまったようだ。道路延長1.1km(福島側坑口～杭甲橋間、直線距離約0.5km)の中にヘアピンカーブを6箇所も挿入することとなった(参考写真—4)。

参考写真—4 杭甲坂ヘアピンカーブ群
(栗子隧道福島側)



(『福島県直轄国道改修史』以下『改修史』から転載)
カーブ群第1回目と第2回目、杭甲坂方面を望む。

冒頭紹介した栗子峠越えの記録『天皇紀』の中で、明治天皇が栗子隧道を徒歩で越されて、その後、福島側坑口においては山吉盛典福島県令がお迎えし、そこから天皇は肩輿にお乗りになり、杭甲坂を下られたと記録されている(明治14年10月3日)。ここで云う杭甲坂こそ、そのヘアピンカーブ群の急坂を指していることは間違いないと思われる。名前まで付けられているということは、余程印象に残った場所だったのであろう。

この杭甲坂については、「昭和の大改修」においても、ループ(円状の坂路)に造り直すとかいろいろ検討はされたようだが、地形的条件などから結局このヘアピンカーブの抜本的な解消はできず、現況ヘアピンカーブを緩和する(半径10m)だけに止めざるを得なかつ

たようだ。

大平峠は難所「7 つ曲り」と地元大滝の方々からも呼ばれていたが、この杭甲坂については、特に呼び名はなかったようである。明治期万世大路に「昭和の大改修」において手を入れたといえ、前述のように抜本的な改築はできなかったのも、往時の面影を色濃く残していると思われる。従って、特徴のあるヘアピンカーブであっただけに、子供達の遊び場になったりして地元の方にも特に印象に残る所であったと聞いている。

杭甲坂に関して他にも「中野道路雑記」に印象深い記述があるが、ここでは「杭甲橋」について附記しておきたい。同雑記によれば、福島・山形県の工区境から30mほど福島側に進んだところに（『改修史』）杭甲沢があり小杭甲橋（延長拾間・18.1m、幅員3間・5.5m）を架設したという。この後少し平なところを下ると「^{たちま} 忽チ屈曲ヲナシテ」下ることとなり（杭甲坂のこと）、『改修史』によれば小杭甲橋から道路延長で700m下ったところに「杭甲橋」があることになっていて、もちろん現地にも実在する。ところが、「中野新道雑記」にはこの「杭甲橋」には一言も触れることなく、次ぎの「大平橋」の説明に移っている。また、『改修史』や『工事誌』にある明治期万世大路中野新道の「橋梁リスト」にも「杭甲橋」は掲載されていない。「小杭甲橋」があるのだから「(大) 杭甲橋」が当然あっても良さそうである。単純な記載漏れなのか謎だ。

ちなみに、探訪記(2)に詳述しているように「昭和の大改修」において、小杭甲橋は廃止されて暗渠（溝渠＝地下に埋設された排水溝）になっている。また、「杭甲橋」は木造橋から鉄筋コンクリート橋へ架け換えられている。この旧杭甲橋の木造橋は工事写真からも確認でき、明治時代に架設されたことは恐らく間違いのないであろう（参考写真—5）。

参考写真—5 杭甲坂ヘアピンカーブ群
（旧小杭甲橋＝第3種溝橋付近）



（『改修史』から転載）
右下コンクリート擁護箇所が旧小杭甲橋の位置（暗渠＝第3種溝橋に改築）で、カーブ群第1回目と第2回目、杭甲橋（↓）方面を望む。

各改修区間の施工年度

ここで昭和期万世大路の、一般道路部の各区間の事業実施期間について整理しておく。「昭和の大改修」の延長約14.4kmの県別内訳は、福島県分延長約9.6km、山形県分延長約4.8kmである。

まず、今回の「昭和の大改修」の起点となる新沢橋左岸（福島側）付近から旧飯坂スキー場工事用道路付近まで、すなわち新沢橋から上の最初のヘアピンカーブ群を含む約3.3kmは昭和10年4月から昭和11年10月にかけて改修工事が施工されている。また、二ツ小屋隧道を抜けたところにある新烏川橋を起点として、そこから米沢の方へ進んだところにある出張所管轄境（注1）まで、すなわち大平峠「7 つ曲り」ヘアピンカーブ群を含む約1.0kmについてもまた昭和10年4月から昭和11年10月にかけて改修工事が施工されている。

なお、二ツ小屋隧道384mとその前後約1.9km（福島側坑口からスキー場道路付近まで約1.4km、米沢側坑口から新烏川橋まで約0.5km）の劣悪箇所については、「昭和の大改修」冒頭の昭和8年5月に始まり翌年昭和9年12月に工事が終了したことは前に述べた通りである。ちなみに、新「新沢橋」は、昭和10年4月から

翌年昭和11年12月にかけて施工されている。

次に、出張所管轄境から西側の米沢側工事終点滝岩上橋左岸まで、すなわち栗子隧道を挟み杭甲坂へピンカーブ群を含んだ約6.9km(栗子隧道870m、大平橋29.3m、杭甲橋11.7mを除く)は、昭和10年5月から11年12月まで工事が実施されている(両坑口分0.2kmは昭和9年度着手)。ちなみに栗子隧道の改修工事期間は昭和9年5月から昭和11年8月までである。

「昭和の大改修」における隧道(2ヶ所)及び橋梁(4ヶ所)を除く一般道路延長は約13kmになることは前にも記してある。この内延長約5.6km、4割強が明治期万世大路をそのまま利用している。これを「昭和の大改修」では、「路面補修」(注2)という表現を用いているところである。そして、残りの延長約7.4km、6割弱についてはルートを別線で新設したり、在来道路を拡幅したりするなどして、「改築工事」をおこなったものである。

道路の幅員は、全幅7.0m(有効幅員6.0m)である。

(注1) 出張所管轄境

この度の「昭和の大改修」14.4kmは、前述の通り内務所仙台土木出張所福島国道改良事務所において事業を実施した。実際の現場の施工に当たっては、その出先として、二つの出張所(当時は工場と称していた)が設けられた。福島側の約6.6km分(新沢橋、二ツ小屋隧道、烏川橋を含む)を二ツ小屋工場(出張所)、米沢側の約7.8km分(大平橋、杭甲橋、栗子隧道を含む)を栗子工場(出張所)において担当した。その境は、大平橋から福島側に1.0km戻った地点で、大平峠の難所7つ曲がり(従って当該箇所の改修担当は二ツ小屋工場)の米沢側の起点付近である。工場(出張所)の設置期間は、二ツ小屋工場が昭和8年4月28日から昭和12年3月31日まで、栗子工場は昭和9年5月1日から昭和12年1月31日までである。

二ツ小屋工場は最初板谷地内に設置されたが、のち二ツ小屋隧道福島側に移転した。また、栗子工場は、当初旧大平集落の民家を仮事務所として借り上げていたけれども、栗子隧道福島側坑口付近に設置されている。

(注2) 路面補修

「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て両側

に排水側溝を設けた」(『改修史』221頁)ものである。そして「従来の路面を整え、改築箇所と同様の砂利敷き施工して路面仕上げを行った」ものである。その路面仕上げの内容とは、トンネルズリ(トンネルの掘削によって生じた岩片)や道路の掘削によって生じた12cm内外の割いし石を利用して補修部へどれも厚さ13cmに敷き詰めてから転圧を行い、その上に見つぶり用(石と石の隙間を埋めること)粘土を厚さ平均2cmに敷き均し、更に25mmの碎石を厚さ10cmに敷き均し転圧をなし、最後に10mm級の碎石を厚さ1cmに敷き均し更に転圧を行って仕上げるものである。

帰路へ

午後2時15分、大平のどん詰まり駐車場を出発し帰路についた。

15時頃には烏川橋に着き、米沢側の広がったところに駐車した。烏川橋や付近を観察することとした。そこには既に車が2台駐車していたが、岩魚釣りの連中だろうということだ。付近には、山葵、アイコ、ホシナなどの山菜があり、山菜採りも楽しんだ。

「烏川橋」については、前述の通りである。

しばらく休憩したあと出発、二ツ小屋隧道米沢側坑口では、その坑口から少し入って向かって右側の崩落状況を観察した。福島側坑口に着いたのは、16時15分頃であった。このあと、万世大路を下ってスキー場工事用道路に右折、東栗子トンネル福島側坑口に向かう。

途中、旧飯坂スキー場のリフト跡やロッジ跡を見た。昨年の11月に初雪の大雪に見舞われ途中で引き返したことがあった。その場所を確認できたけれども、結構下の方で、当時上の方は相当の雪になっていたものと推察する。

16時40分、東栗子トンネル福島側坑口に到着した。

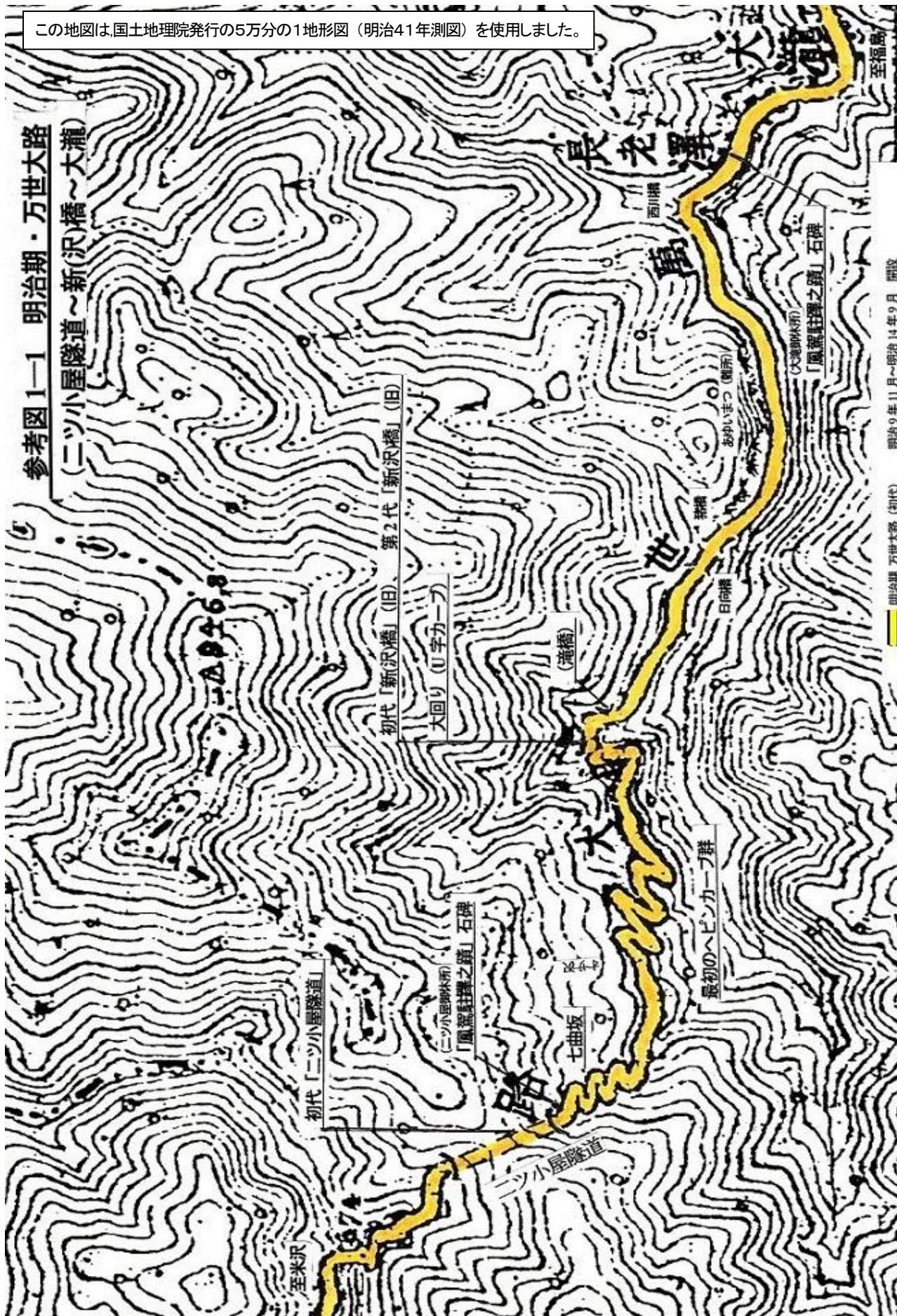
以上、この探訪記(1)では、この度の大滝会万世大路探索会における現地探訪の全体記録について記すと共に、その工事状況や歴史的な背景などを報告した。

次の探訪記(2)においては、橋梁や隧道を中心とした探訪記録を報告する。

この地図は、国土地理院発行の5万分の1地形図（明治41年測図）を使用しました。

参考図 1-1 明治期・万世大路

(二ツ小屋隧道～新沢橋～大瀧)

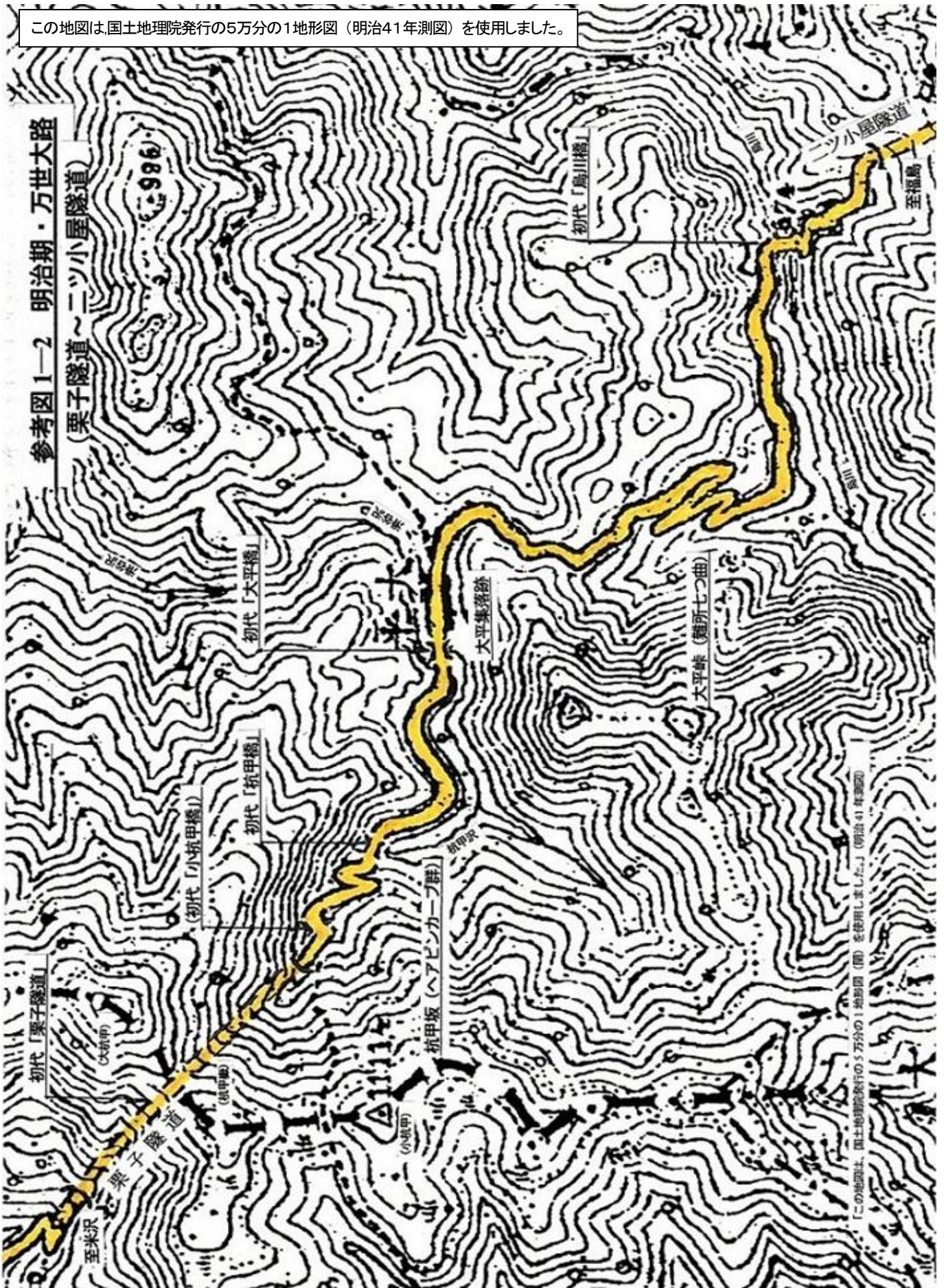


凡例	明治期 万世大路 (初代)	明治 9 年 11 月～明治 14 年 9 月 開設
■	明治期 万世大路 (2代)	昭和 8 年 4 月～昭和 12 年 3 月 「昭和の大改修」(戦前)
■	昭和期 万世大路 (3代)	昭和 36 年 10 月～昭和 41 年 5 月 「菓子国道改築」
■		

この地図は、国土地理院発行の5万分の1地形図（明治41年測図）を使用しました。

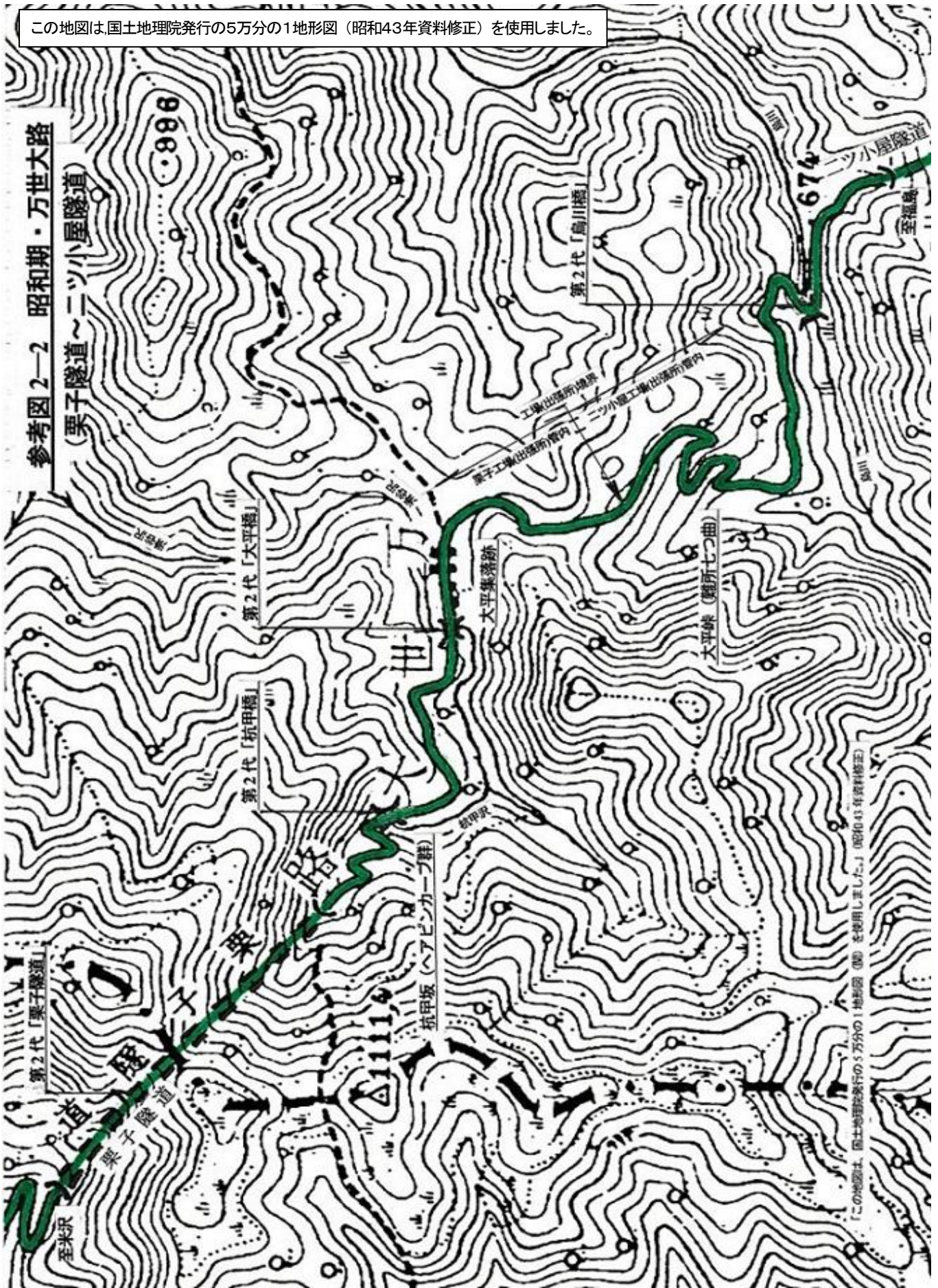
参考図 1-2 明治期・万世大路

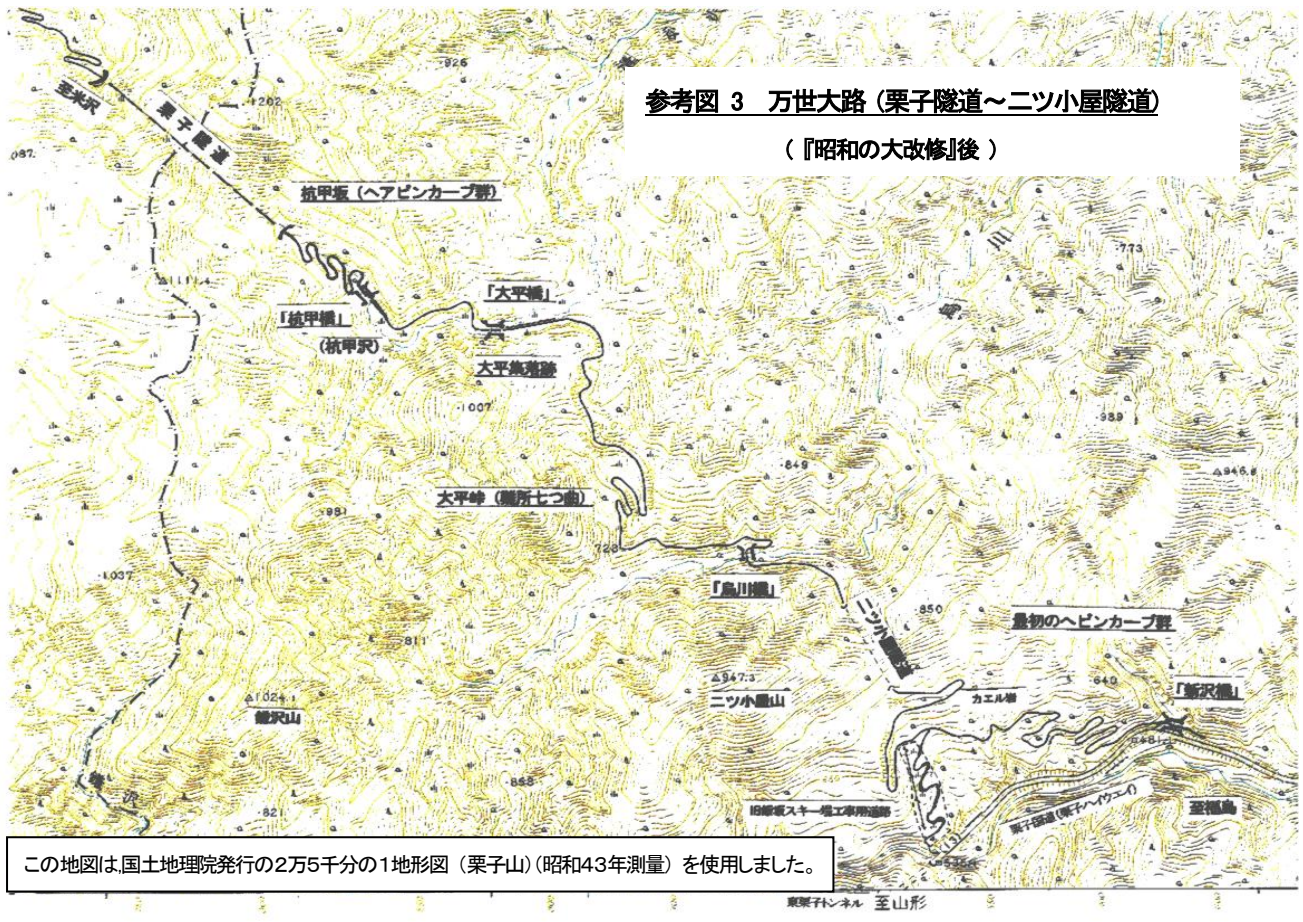
(栗子隧道～二ツ小屋隧道)



この地図は、国土地理院発行の5万分の1地形図（明治41年測図）を使用しました。

この地図は、国土地理院発行の5万分の1地形図（昭和43年資料修正）を使用しました。





参考写真 万世大路航空写真(参考図 3 該当箇所)

(『60年のあゆみ』掲載写真を基に作成 昭和32年撮影)



【航空写真説明】

これは、上段の2万5千分の1と同一区間のうち「栗子隧道～ニツ小屋隧道」の航空写真である。左上が栗子隧道米沢側坑口で、黒くなった部分に少し見にくい坑口附近のヘアピンカーブが見える。写真中央附近が栗子隧道福島側坑口で、杭甲板のヘアピンカーブ群が見える。そのカーブ端が杭甲板になっており、右に進んでカーブを曲がり大平橋を渡り滑谷沢沿いに旧大平集落を通過する。さらに進み大きくカーブを曲がり坂を上ると大平峠の難所、『天皇紀』に渦巻きのようなと云われた「七つ曲」になる。大平峠を下るとヘアピンカーブがあり、そこを下ると鳥川橋になる。鳥川橋から坂を上るとニツ小屋隧道米沢側坑口に達する。右下はニツ小屋隧道福島側坑口で、明治期・万世大路の葛折りを大きなカーブに緩和したところである。その大きなカーブの一部が写真右下角に見える。