

# 大滝会万世大路探索会 探訪記(3) (前編)

「大滝会特別会員」鹿摩貞男

## —— 万世大路起点附近の記録と解説 ——

探訪記(1)及び(2)においては、「昭和の大改修」がおこなわれた区間(福島県側)の万世大路についての実際の現地調査の見聞記録と、それに関連するかつての工事記録や歴史的な事柄等について報告した。

この探訪記(3)においては、万世大路の明治から昭和・平成にかけての路線の変遷、忘れられがちな福島市内を中心とする万世大路起点部の工事記録などを紹介する。併せてそれらに関連する知られざる逸話などを、ささやかながら筆者の体験を交えて報告するものである。また、かねてから筆者が覚え書きとして整理しておきたいと考えていたような事柄についても、多少マニアック的なきらいはあるけれども皆様のお役にたてるよう整理しておいた。調査不足で一部不備な点もあるけれどもご諒承いただきたい。

### 万世大路の起点について

#### (一) 福島町十一丁目

明治期万世大路、当時福島県側で称した中野新道の起点は、当時の信夫郡福島町11丁目にあった「元標」(「道路」元標とは云っていないことに注意)とされている。

この町名の11丁目は、「信夫郡福島町並ニ曾根田村全村及び腰ノ濱村ノ内」(以下「福島町等図面」)の「明治6年以後9年迄ノ図面」(福島市史編纂委員会『福島町の町と村Ⅱ』福島市教育委員会、5頁)によれば、現在の県庁通りがそれに該当する。すなわち、奥州街道(後出)の信夫橋(明治7年初代完成)を渡って現在の柳町が「福島町通り一丁目」で、北進して行くと本町交差点(旧福ビル角)あたりが「通り八丁目」、右折して突き当たりが現在の上町付近で「通り十一丁目」となり、旧電車通り豊田町が北端の「通り十七丁目」となっている。

一方、「福島町等図面」の「明治九年改正ノ図面」(前掲書、6頁)を見ると、「通り十七丁目」は「字通八」になっており、「通り十一丁目」は、「字通五」になっている。しかしこれは、「明治6年以後9年迄」の「福島町等図面」の字名を変更したものではなく、明治7年7月調べの旧来の字名(「福島町等図面」の「明治6年以前ノ図面」参照、前掲書、4頁)を、明治9年の地租改正(地租改正条例の布告は明治6年であるが福島県では具体的に着手したのが明治9年)を機に改め

通何と称することとなったもので、「公簿上の字名」になるという。たとえば、旧来の字名(明治7年7月調べ)の上町が「字通五」となったのである。

万世大路の起点である「明治6年以後9年迄」の中の「通り十一丁目」等の字名の方は俗称で、「公簿上の字名」と共に併用されていたらしい。

明治14年11月に当時の三島通庸山形県令が上京するのに際して栗子隧道に立ち寄り部下から現況報告を受けているが、その中に次の記述がある。

「……新道ノ成ルヤ追々修正ヲ加ウルニ従ヒ米沢ヨリ福島ニ至ルノ里程伸縮セシアリ、今其<sup>スナフ</sup>実測スル所<sup>ヲ</sup>則チ米沢(米沢市今町)ヨリ栗子隧道東口(福島側坑口)迄四里二十五丁十六間(約18.5km)、東口ヨリ福島十一丁目元標(福島市上町)迄七里二十一丁十二間六分(約29.8km)、計十二里十八丁三十間六分(49.1km、合計は合わない)……」(『工事誌』所収「山形県史資料編2」、1221頁、句点・傍点・ルビ・注記筆者)。となっていて明治14年時点の公文書にも栗子新道の起点が福島町11丁目元標となっており、これを俗称とするのは如何かとは思われる。しかし、いずれにしても、この11丁目が現在「道路元標」の存する福島市内上町であることは間違いないと考えられる。

ちなみに、11月26日上京した三島県令に、左大臣<sup>たるひと</sup>熾仁親王名により錦一卷を下賜されたことは前にも触れたがこの時のことである。

## (二) 中野新道（万世大路）起点附近

その起点（元標）から、明治14年10月3日に開通した中野新道（明治15年2月万世大路の名称を賜る）をしばし追っていくと次のとおりになる。道路元標を背にして西へ福島駅に向かって進むと通称パセオ通り

（注1）、すなわち旧すずらん通りとの本町交差点（旧福ビル交差点、現まちなか広場）になる。この通りは現在レンガ通りとなっているが、かつての奥州街道・旧4号国道（旧電車通り）であり、その奥州街道は、その交差点を左に曲がって南に進むと現在国道13号になっている平和通りを横切り（平和通り本町交差点）、本町、中町、荒町、柳町となって、須川（現荒川）に架かる信夫橋を渡り郡山、白河（白河の関）、東京（江戸）へと向かう。一方万世大路は、その反対の方向、旧福ビル交差点をパセオ通りへ右に曲がり信夫山の方へ北進する。

なお、道路元標を背にして旧福ビル交差点をまっすぐ西へ、すなわち福島駅へ向かう栄町（堺町）通りは明治14年当時存在せず、明治20年に福島駅ができてから開かれたもので、その時に初めて旧福ビル交差点は十字路四つ角となったのである。この福ビル交差点は、中野新道（万世大路）ができるまでは、奥州街道を南（江戸）から来た場合道路元標の方へ右折するだけの鍵形（その箇所には脇本陣寺島家あり、本陣とは大名や旗本、幕府役人などが泊まる宿で、脇本陣はそれに次ぐ格式の宿）になっていたのである。信夫橋の方（南）から来た場合、旧福ビル角を右折してすぐ左側に、現在日本銀行福島支店（明治32年6月開設、東北初）があり、その場所が米沢街道の起点である（庭坂口又は米沢口という）。また、俳聖松尾芭蕉が奥の細道で通った道でもあり、そこから少し東に行った辺りに宿泊したらしいということである。曾良随行日記元禄2年5月1日条に「……すぐニ福嶋へ到テ宿ス。日未少シ残ル。宿キレイ也。」（新版『おくのほそ道』角川文庫平成15年3月）と記されている。

中野新道に話しを戻すと、旧福ビル角（まちなか広場、常陽銀行角）を右折し旧すずらん通り（パセオ通り）に入り置賜町、万世町と北進すると万世町交差点がある。そのずっと東側にある本法寺（県庁通りに面

している。現在道路新設のため位置変更）から来る道路との交差点である。旧笠原米店（現在駐車場）の交差点で、パセオ通り（すずらん通り）の終点である。実は、この交差点から300mくらい北進すると我が家であるが、この明治15年の時点では、この交差点から北側には道路がなかった（すなわちT字路）。信夫山の方へ北進する道路ができたのは明治17年のことで、コンクリートの塀に囲まれた裁判所の官舎などもあり、監獄通りと呼ばれた。もちろんその先の信夫山の麓の狐塚（明治17年当時、旧信夫郡森合村字狐塚）には、福島刑務所（旧福島監獄、大正11年改称）があった。これは、明治15年に三島県令の命によって移転してきたものである。昭和35年（1960）11月、福島市南沢又に移転するまで存在していた。

中野新道・万世大路は、その旧笠原米店を左折し（万世町通り）、信夫通り（現在の国道13号、陣場町交差点）を横切っていくとすぐに、かつて旧陣場町交番が交差点左側（東南）にあったところで、直進・左折方向には少し狭い道路があったが、万世大路は広い道路を右折する。かつての交番の位置は、道路が拡幅されているので、現在は交差点の真ん中になっている（参考図—1「昭和33年10月福島市街地（旧国道13号）住宅地図」参照）。その付近には今でも岸波（元釣具屋）がある。

その交差点が旧飯坂街道の実際の起点で、万世大路そのものであり、そこからほぼ一直線に北へ道路が延び、笹谷（北沢又字成出）の分岐点にでる。そこでは、右に折れて飯坂温泉へ、旧万世大路はまっすぐ北に進み塩竈神社前を通って、座頭町（フルーツライン）・十六沼を経由して川子坂を下ると旧大生笹村（現福島市）と旧中野村（現福島市）との村界となる小川（河川名）に架かる板場橋（後出）に至る。橋を渡り直角曲がりを経てヘアピンカーブを上る途中右側に中野不動尊（堰坂地区）がある。その坂を上り堰場、瀬沼の集落を過ぎると現在の国道13号栗子国道に合流する。その箇所は、昭和41年5月29日に開通した際の栗子国道の起点で瀬沼地区と呼んでいたが、その箇所は、正式には飯坂大字中野字俎石（供用開始告示時の地名）になる。

ところで、その板揚橋であるが現在は鉄筋コンクリート橋に架け替えられている（昭和38年3月竣工）。橋の名前まで変えられていてかみおがわぼし上小川橋となっていた。中野不動尊の売場の古老に附近の地名の確認をしていた時である。堰板、堰場、瀬沼、俎石、沖根山の位置を確認し、残ったのがいたぎば板揚場である。

「いたぎば板揚場というのはどのあたりになりますか、ところでイタギバという呼び方でよろしいのですか」

「イタギバというのは、あのいたぎばし板揚橋のあるところだよ」

その売場（不動尊）は高台になっているので下を見ながら、古老は、その上小川橋を指差して教えてくれた。

「あの橋の名前は上小川橋となっていますね」

「いや、われわれは昔からいたぎばしイタギバシ（板揚橋）と呼んでいるよ」

ということで、多分上小川橋のことは、地元の一部の人達は今でもイタギバシと呼び習わしているのだろう。名前が変更になってから50年近くにもなろうというののである。由緒ある字名を用いた橋名は長く用いられ地に慕われ定着していたということではないだろうか。地名をやたらに変更するというのは問題であるが、橋名などを変更する場合も十分な配慮が求められる。逆に云うと、由緒ある字名等地名をなくす場合は少なくとも通り名とか、交差点名あるいは橋やトンネルなどにその地名などを残すべきであると思う。

さて、万世大路をかなり進み過ぎてしまったので話題を起点側に戻したい。旧陣場の交番から、300mくらい北進したところで、福島駅前から県立福島高校へまっすぐ行く道路とXに交差するところがある。現在の曾根田町と天神町の東西の境で、仮にそねだこたて曾根田古館交差点と呼ぶことにする。実は、その交差点付近のかつてのこあぎめい小字名が古館であるが、現在は地名としては残っておらず、曾根田町となっている。明治14年（1881）当時は、当該箇所はまだ信夫郡曾根田村で、福島町の明治22年（1889）4月1日町制施行時に合併し、以後福島町大字曾根田字古館となる（後述）。ちなみに、福島駅前からきてその曾根田古館交差点から森合踏切附近（旧高商、現福島県立図書館・美術館）までは、後に

も触れるが飯坂線電車軌道敷が国道敷半分を占用して走っていたところである（大正13年4月から昭和17年12月まで）。

万世大路である陣場の交番からその交差点までは、古い商店街が今でも並んでいて、現在陣場町中央通り商工会と天神町睦商店会とがほぼ半分ずつの延長になっている。旧福ビル交差点から曾根田古館交差点までは、約880mの延長になる。

旧陣場交番前の交差点は、庭坂街道の起点でもある。現在は交差点から西側についても、道路左側が拡張され広い道路になっており西町跨線橋に出る。かつては、幅は狭かったけれども、それなりの道路であり商店が軒を並べる商店街であった。かつて三島県令（知事）が庭坂湯町の公邸から二頭立ての馬車で県庁に通った通勤道路でもあったようだ。われわれの子供時代の建物が、今でも拡張されなかった右側に残っている。そこには、親戚（父方の祖母のいとこ従姉妹）の家もあり、子供の頃祖母に連れられ度々お邪魔した記憶がある。

#### （注1）パセオ470（通称パセオ通り）

福島市内商店街の旧すずらん通りをコミュニティ道路に改装し新たに名付けた通り名で、パセオはスペイン語で「散策」を意味し、470は通りの延長が470mであることを意味する。福島駅からくる通りとの交差点（まちなか広場、旧福ビル交差点）から本法寺からくる通りとの交差点（万世町交差点、旧笠原米店前交差点）までの距離である。コミュニティ道路への改装工事は昭和62年度から平成元年度（1989）にかけて実施された。

## 福島における町名字名の変遷（大字曾根田字古館等）

### （一）福島における町名字名の変遷

前節あるいは以降の記述においても旧あぎめい字名等が出てきて紛らわしいかと思われるので、ここで福島における字名の変遷、町名（境界）の変更を整理しておきたい。それは、次の通りであるが、変更町名等は、原則として万世大路関連のもの、あるいは筆者と個人的に関わりのあるところ等を例示するに止める。また「こたて古館」のその後の変遷についても示しておく。

#### ・明治4年7月14日（1871年8月29日）

廃藩置県（福島県では10の県と9の他県の飛地）。

11月2日 <sup>にほんまつ</sup>二本松県(後旧福島県)・<sup>たいら</sup>平県(後磐前  
県)・<sup>わかまつ</sup>若松県の3県に統合される。

• 明治9年(1876)8月21日

3県が統一し大福島県が成立した。

初代県令に<sup>やまよしもりすけ</sup>山吉盛典(上杉藩士、明治8年12月  
~明治15年1月)。

• 明治4年(1871)9月10日

岩代国信夫郡福島村は福島町に改称。

• 明治7年4月

明治7年4月調べの福島町の字名(例示:柳町、  
本町、上町、陣場前など)。

• 明治8年

明治8年変更の字名(例示:柳町→通一丁目、上  
町→通五丁目(旧通り十一丁目:道路元標位置)、置  
賜通り一丁目・二丁目、陣場裏、早稲田など)

• 明治10年

福島町と、<sup>そねだ</sup>曾根田村、<sup>こしのはま</sup>腰濱村、<sup>ほうきだ</sup>方木田村の各一  
部がそれぞれ編入替え

• 明治14年5月3日~明治16年9月7日

福島町内の道路改修がおこなわれる。

明治14年4月25日福島大火(甚兵衛火事、総戸数  
2155戸のうち1746戸を消失)を機に、福島町内の道  
路整備が実施された。この際新しい町名ができたり  
改正案が提示されたりしたと云われる。

• 明治22年(1889)4月1日

町村制施行に伴い福島町は曾根田村を合併、旧曾  
根田村は大曾根田となる。小字名はそのまま。

• 明治30年(1897)

福島町の字名地域変更(例示:大字福島字通り一  
丁目→<sup>やなぎまち</sup>字柳町、大字曾根田字<sup>かいふきでん</sup>貝吹田・<sup>えどのうえ</sup>井戸上・  
<sup>かりまた</sup>雁俣・<sup>きたうら</sup>北裏等→福島町字<sup>ばんせいちやう</sup>萬世町、<sup>じゆんば</sup>字陣場・<sup>みなみはた</sup>南畑・  
雁俣等→福島町字<sup>じんばちやう</sup>陣場町等、<sup>おきたまちやう</sup>置賜町は変更しざり  
し)。

• 明治40年(1907)4月1日

市制実施、福島町は福島市となる。従って、福島  
市大字福島、福島市大字曾根田等となる。小字名は  
変更なし。

• 昭和6年(1931)

福島市内の一部について大字及び字名地域変更

(例示:大字<sup>こしのほま</sup>腰濱字五老内等→大字腰濱字  
<sup>ごろうちまち</sup>五老内町、→<sup>はまだちやう</sup>字濱田町、→<sup>まつきちやう</sup>字松木町等)

各小字を包含し新町名に改称した。

• 昭和12年(1937)7月1日

福島市の一部において大字及び字名地域変更(例  
示:大字曾根田字コマヨセ・<sup>せあぶり</sup>背燐・<sup>がいぢん</sup>凱陣・<sup>ゆふげん</sup>幽玄等  
の一部→信夫郡野田村に編入)。

当時の福島市内すべての大字名廃止、一部の町  
名改称(例示:大字曾根田字コマヨセ・<sup>せあぶり</sup>背燐・  
<sup>がいぢん</sup>凱陣・<sup>ゆふげん</sup>幽玄等の一部等→三河北町、三河南町、太  
田町に分割されて町名改称)。

たとえば、福島市大字曾根田字古館→福島市古  
館、福島市大字福島字置賜町→福島市置賜町のよ  
うに表記される。

• 昭和15年(1940)

一部の字名、地域変更(例示:旧腰濱地区に  
<sup>こしのはまちやう</sup>腰濱町(字<sup>ふなぼした</sup>舟場下等の小字を包含)、<sup>ひがしはまちやう</sup>東濱町  
(字<sup>くりきのうち</sup>栗木内等の小字を包含)、<sup>かみはまちやう</sup>上濱町(字  
<sup>ちじゃうらくじした</sup>長楽寺下等の小字を包含)等)。

• 昭和18年(1943)9月1日

旧大字曾根田(旧曾根田村)に、<sup>しもはた</sup>天神町(字下畑・  
<sup>てんじんまい</sup>天神前・<sup>たなか</sup>田中・<sup>えどじり</sup>井戸尻等の小字を包含)、曾根田町  
(<sup>ひやうごた</sup>字兵庫田・<sup>こたて</sup>古館・<sup>とのた</sup>殿田・<sup>みやのまい</sup>宮ノ前一部等の小字を包  
含)、<sup>うしろた</sup>宮下町(字<sup>みやのした</sup>後田・<sup>はまえば</sup>宮下・<sup>たじり</sup>浜江場・<sup>たじり</sup>田尻等の  
小字を包含)の新町名がいくつかの旧小字を包含し  
誕生、また前述の通りこれより前の昭和15年7月  
1日以降には、旧小字をいくつか包含して新しい町  
名が次々に発足して、ほぼ現在の福島市内の町  
区画ができあがった。この時点で、当時の旧福島市  
内の小字名が消滅したようだ。

たとえば、当該箇所の福島市古館は福島市  
<sup>そねだちやう</sup>曾根田町となり小字名の古館が消滅、福島市下畑  
は福島市<sup>てんじんちやう</sup>天神町となり小字名の下畑が消滅した。  
筆者宅の除籍謄本によれば「昭和拾八年9月  
貳拾九日土地ノ名稱變更ニ付本籍欄中『下畑』  
ヲ『天神町』ニ更正」とある。

(以上、前掲書『福島市誌』『福島町の町と村II』『ふ  
くしま』を参考に整理した。また小字名の呼び名  
は『福島の小字』に基づいた。)

## (二) 字名は歴史的文化的遺産

信じがたいことであるが、昭和19年4月に政府は、みだりに地名などを改変しないよう誠に適切な通達を出している。歴史に造詣が深く気の利いた担当者がいたのかもしれない。その通達「市町村ノ区域内ニ於ケル町又ハ字ノ名称又ハ区域ノ設定又ハ変更ニ関スル件（昭和19年3月11日勅令第119号）には次の条文がある。

「二、市町村内ニ於ケル町又ハ字（大字及小字含ム）ハ其ノ地固有ノ名称ニシテ往古ヨリノ伝来ノモノ甚ダ多ク土地争訟ノ審判歴史ノ考証地誌ノ編纂等ニハ最モ要用ナルモノニ付、其ノ名称又ハ区域ノ変更ハ特別ノ事情ニ因リ必要ナル場合ニ限り、漫リニ之ガ処分ヲ為スガ如キコトナキ様留意スルコト」（福島市史編纂委員会『福島の町と村Ⅱ』福島市教育委員会、60頁、ルビ筆者）。

しかし、当時もまた現代においてもこの通知が守られた形跡はない。各種の書物に、たとえば当該箇所の旧小字「古館」や、後に出てくる「兵庫田」などが頻出するが、その場所を特定するのに大いに難儀している。地名が消滅するということが、貴重な歴史的文化的遺産が失われることといってもよいだろう。最近では、全く無味乾燥で歴史の香りも何の意義も感じられない地名が付けられており誠に残念といわざるを得ない。

『福島の小字』（福島市史資料叢書第38輯）の編集責任者であった福島大学名誉教授庄司吉之助氏は、字名の重要性について、その解説の中で次のような趣旨のことを述べられている。

「このように地名は、恐らく人間が定住した時代から最も重要な生活の場所であり、用語であった。この小字名は自然形状を文字化し、また方言や伝承を以て書き上げ、数十年、数百年の内に定着したものであろう。このようにして、「字」は「字地」といわれるが、恐らく幕末以来の慣用の地名をそのまま用いたものと思う。字が土地と人を結びつける唯一のものである。大正以降昭和初期から戦後にかけて、特に戦後は市街の区劃改正、町村では道路の改修開発などで字名を改正している。歴史的由緒をもつ地名が改変されて勝手な地名をつけられている。全国的にまき起こった地名研究の

波は、字名の変更は許さないとし、もっと住民は字名を確かめるための研究をすべきである」

蛇足であるが、この旧曾根田村には奇妙な字名が見受けられる。たとえば前出の、昭和12年7月に旧野田村へ編入になった、あるいは三河北町、三河南町と分割され改称された小字コマヨセ（漢字変換不可、コマ：木偏<sup>つくり</sup>に旁が上に比と下に土、ヨセ：木偏に旁が牙）、背燻（セアブリ）、凱陣（ガイジン）、幽玄（イフゲン）などである。この内コマヨセの一字目は、こまよけ（「人馬の侵入を防ぐため、門前などに設けるもの、牢獄」（『大漢語林』）の意味があるので、読み名はその転訛したものとも考えられ、他の字名と併せ、かつて前線基地、砦<sup>とりで</sup>や見張り所がおかれていたところかも知れない。また旧米沢街道筋でもある。

また、雨オクミ（アマオクミ、オクミ：雨冠に龍）、雁俣（カリマタ）などがあって、読めない漢字もあり、意味不明の字名<sup>あざめい</sup>が少なくない。調べてみれば、何か面白い歴史的な由来が分かるかも知れない。

現在の実家に戦後住んだ89歳になる母親に、天神町となる前の地名を聞いたら、下畑（シモハタ）と何とか思い出してもらった。近所に住んでいる昭和20年前後生まれの我々世代のもの何人かに聞いてみたけれども、旧字名の読み方はもちろんのこと、その存在すらも全く知らないという有様である。誠に残念ながら、伝承は失われ歴史は断絶したのである。

## 奥州街道と古代官道について

### (一) 奥州街道

ここで若干横道にそれるが、本稿でしばしば用いているその奥州街道であるけれども、一般的に呼ばれるように江戸（東京都）日本橋、千住から陸奥（青森県）三厩<sup>みんまや</sup>（現外ヶ浜町）までを云うこととする（後述するように明治初期には陸羽街道と呼ばれた）。ほぼ、現在の一般国道4号筋（東北自動車道）という理解である。奥州街道の詳細について述べるのが本稿の目的ではないが、その概要を簡単に記しておく。

江戸幕府は、全国的に道路整備を進め万治元年（1659年）には、道中奉行によって五街道を管理することになった。そのうちの 하나가宇都宮から白河までの奥州

道中（奥州街道）である（江戸（日本橋）～宇都宮間は日光道中（街道）と重複）。白河以北については本街道でなく、仙台道・松前道（路）と呼ばれ、いわゆる脇往還（脇街道）の一つであり、勘定奉行の支配下に置かれていた。

「現代的に言えば五街道は国土交通省の管轄、脇街道は財務省の管轄である。この場合、その管轄権は実質的には各藩に委任され、幕府の間接支配にあった」ということである（（社）日本道路協会機関誌『道路』2001年5月号所収、武部健一「物語日本道路史⑩」、当シリーズは、武部健一『道（1）、（2）（ものと人間の文化史）』法政大学出版局、2003年11月、単行本化）。しかし、仙台道・松前道（奥州街道）が脇街道と云っても、全国的な幹線道路ネットワークを形成する重要な路線であることに変わりはないと思われる。白河以北を参勤交替で利用した大名家は、29家（『東北の街道』14頁）におよび、中山道の30家、水戸街道の23家に比べても相当の交通量であった（『改修史』13頁）。

白河で奥州道中が区切られたことについては「……他の四街道を見るとどれも通行路線の大部分が親藩、譜代の領地内にあり、外様大名領はまったくないといってよい。奥州街道も白河を越すと間もなく二本松に譜代丹羽氏がおり、福島を過ぎれば外様の筆頭格である仙台領がある。だから白河で止めたのであろう。特に白河が奥州道中より出る各支道、すなわち桑折よりの羽州街道、福島よりの米沢板谷街道、白河よりの会津街道などの各道路の分かれる最南端でもあることからではなかったか」（『改修史』13頁）という見解は、けだし傾聴に値すると思う。

従って、奥州街道（奥州道中）については、白河以北を含めて公的に云われることはなかったということであるけれども、実質的に本街道と同様な位置づけにあったということはいえるわけで、冒頭に述べたように江戸（東京）日本橋から陸奥（青森）三厩までをいうものとする。

## （二）古代官道

さて、次ぎに本稿と直接の関連はないかもしれないが奥州街道以前の道路状況について概観しておきたい。

日本の古代国家には、構造規模からいっても壮大な

幹線道路ネットワーク古代官道、律令国家のアウトバーン（中村太一『日本の古代道路を探す』平凡新書、2000年5月）が存在したことが分かってきている。それは幅員12mを基本とした直線道路である。東海道や東山道など七道駅路（注2）といわれるものがそれで、その全延長は6500kmに及び、現代の高速道路計画（第1期）の延長6500km（除北海道）と一致する。また、その通過位置についても驚くほど酷似している（（社）日本道路協会機関誌『道路』2000年1月号所収、武部健一「物語日本道路史⑬」）。これらの官道は7世紀後半（天武朝治世672～686）から8世紀にかけて建設され10世紀頃まで機能したという。

このうち東山道は、京の都を出発し、近江、美濃、飛驒、上野、下野、陸奥、出羽の8カ国を通過した。陸奥東山道は、下野國（栃木県）と陸奥國（福島、宮城、岩手、青森県）の国境の白河の関を越え、雄野駅（福島県西白河郡表郷村、現白河市）、岑越駅（福島市）等を通過して多賀城（陸奥国府）を経由し、色麻駅（宮城県加美郡色麻町）等を経て志波城（斯波城、盛岡市南）に至るものである。また、柴田駅（宮城県柴田郡柴田町）から別れ出羽國（山形、秋田県）へ入り秋田城に至る出羽東山道（出羽路）となる。

これら古代官道（駅路）は古代律令国家のいわば軍用道路或いは公用道路とでも云うべきものであったが、10世紀以降律令国家の衰退と共に廃れていき、伝路といわれる集落と集落を結ぶ生活密着型の道路が整備されていった。駅路と伝路は、現代風に云えば、高速自動車道（直轄管理一般国道）と県道や市道等との違いくらいの感じであろうか。

なお、これら駅路は廃道となったものもあるし、伝路として使用されたものもあるが、古代から中世の街道奥大道（後述）などを経て近世の街道奥州街道などの原型となっていたことは容易に想像できるところである。

### （注2）七道駅路

七道駅路は、京の都からすべての国府に至る道で次の通りである  
（カッコ内は本路の起点終点を示す）。東海道（平安京・常陸国府）

とうさんどう しばじょう ほくりくどう さど  
と、東山道(平安京・斯波城)、北陸道(平安京・佐渡国府)、  
さんいんどう いわみ さんようどう だざいふ なんかいどう  
山陰道(平安京・石見国府)、山陽道(平安京・大宰府)、南海道  
(山崎・伊予国府)、西海道(大宰府・大隅国府)の七道である。

各道には、原則30里(約16km、古代1里約530m)ごとに駅が設けられた。本節の駅名がそれで、各駅では交替用の馬が養われていて、駅家(うまや、はいま)とも呼ばれていた。駅は、現代風に言えば、文字通り一般道路の「道の駅」か、高速道路の「サービスエリア」のようなもので、国道維持出張所的機能(道路の維持修繕などの管理)を兼ね備えていたと思われる施設のことである。「サービスエリア」等には宿泊施設があるものまでであるが、古代駅にも宿泊施設を備えているものもあった。このような駅が設置されたことから古代道路を駅路(駅伝制)と呼ぶのである。

なお、駅路は大中小路の三段階のランクとなっていた。大路は山陽道のみで、東山道は中路で、駅馬は10匹と定められていた。

## 奥大道と仮説「古代東北幹線道路網」について

ここで奥大道について触れておきたい。

平安末期、かつての古代官道東山道の終点(盛岡南、斯波城)から北側にも、青森県外ヶ浜に至る幹線道路がありこれを奥大道といった。現在の東北自動車道筋に当たる。そして、この奥大道の本ルートとは別の、さまざまな大道、小道があり、それらを連絡しながら、奥羽山脈の峠を越えて太平洋と日本海をつなぐ東西の道もあった(平成19年11月3日、とうほく街道会議第3回交流会・岩手大会(於盛岡市)、〈基調講演〉「平泉と奥大道を通った人々」工藤雅樹(前東北歴史博物館長)の講演資料を基に整理)。

これは、前掲機関誌『道路』(「物語日本道路史」)の中から、古代官道七道駅路と現代の高速道路(第1期計画)が6500kmで一致していることを紹介したが、東北地区についてみるとその比率は1.5で高速道路延長が古代駅路より多いとされている。山陽道などがある中国地区は、その比率が1.1、九州地区では0.46で古代官道延長の方が長いほどである。

しかし、前述の工藤雅樹福島大学名誉教授が言われるように、古代から中世にかけて、東北地方にも古代幹線道路のネットワークが存在したはずだというのが、筆者がかねてから提案している「古代東北幹線道路網」

仮説であり、東北地方における現行の高規格幹線道路ネットワーク構想(注3)に匹敵するものである。

古代東北における横断道路状況を垣間見てみよう。

「ことに翌7年(筆者注、宝亀7年=776年)4月に陸奥の山海二道の賊を討伐するために、二万人を動員したこととの連繫作戦で、出羽国からも四〇〇〇人の兵を發して雄勝から陸奥の賊の西辺を攻撃させる」(新野直吉『古代東北の人々』吉川弘文館、昭和53年6月)ということがあり、大部隊を移動させうる軍用の横断道があったことがうかがわれる。

天平9年(737年)3月、鎮守府将軍(東北州知事兼東北派遣軍総司令官に相当)大野朝臣東人兵6000人を率いて、先に多賀柵(後の多賀城国府、宮城県多賀城市)を出発していたが、色麻柵(宮城県加美郡加美町、旧中新田町)を發しその日のうちに出羽国大室駅(山形県尾花沢市)に進出した。その進出路を、大野東人が構築しており、その道路工事の模様を『続日本紀』は次のように伝えている。これは、道路工事を記録した最古の文献とされる。

「東人が自ら指導して新たに開通させた道は、全長百六十里で、その間或いは石を砕いたり樹を切ったり、或いは谷を埋め峯を越えて進みました。加美郡から出羽国玉野に至る八十里(筆者注、約42km)は、すべて山野で地形は険しいとはいえ、人馬の往来に大きな困難はありません。玉野(現山形県尾花沢市)から賊地の比羅保許山に至る八十里は、地整は平坦で危うく険しいところはありません」(『続日本紀上』(全現代語訳、講談社学術文庫、1992年6月)。

以上紹介の状況は、いずれも古代に東山道、或いは奥大道を縦軸に、横軸の地域連絡道路が存在したことを示す傍証となるものであろう。

さて、いずれにしても、

「東山道から奥大道になったこの道は、江戸時代の奥州街道へと引き継がれていくことに」(菊池義教共著『いわてのみち』岩手の土木史研究会、平成10年3月)なのである。

### (注3) 高規格幹線道路ネットワーク

我が国の国土づくりは従来全国総合開発計画(全総)に基づき進めてきたが、現在新たな国土形成計画を策定している。東北に

においても、「東北圏広域地方計画」が策定され「安心・安全・活力に関する課題」に対応するため、東北地方の高規格幹線道路ネットワークとして格子状骨格道路ネットワークの整備と効率的活用を図ることとしている。

東北管内の格子状骨格道路ネットワークとは、高規格幹線道路と地域高規格道路による4本の縦軸（東北縦貫自動車道、東北中央自動車道、日本海沿岸東北自動車道、三陸縦貫自動車道等）と7本の横断軸（東北横断自動車道（いわき新潟線・釜石秋田線）、宮古盛岡横断道路・盛岡秋田道路等）で構成する道路網のことである。これらの現在までの整備率は高規格幹線道路で69%、地域高規格道路で17%（平成22年4月1日現在）であり、文字通り道半ばということであろう。

なお、高規格幹線道路とは、自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路であり、全国的な自動車交通網を形成する高速自動車国道、または一般国道の自動車専用道路をいう。また、地域国規格道路とは、高規格幹線道路を補完し、地域の自立発展や地域間の連携を支える自動車専用道路、またはこれと同等の規格を有する道路のことをいう。（国土交通省東北地方整備局資料より整理）。

### 万世大路の起点側の施工時期について

万世大路の福島県側は、中野新道と称して工事がおこなわれたもので、その工事期間は明治10年（1877）7月から明治14年9月までとなっている。しかし、早くも明治7年には、福島県側においては、新道開削の動きがあり当時の飯坂村村人が、中野村<sup>えんぶ</sup>内から明神峠を越えて現在の米沢市赤浜まで調査に入っている。その後も幾度か調査がおこなわれ福島県に新道開削の働きかけをおこなっている。

なお、山形県令から福島県令に転任してきた三島通庸が中野新道工事に尽力したと一般に思われがちであるが、中野新道完成後の明治15年（1882）1月（山形県令兼務、7月専任）に福島県令となっていることに留意すべきである。この時期の福島県令（権令）は、安場保和（肥後細川藩士、明治5年6月～明治8年12月）、山吉盛典（上杉藩士、明治8年12月～明治15年1月）であり、安場県令や山吉県令の尽力を忘れてはならないだろう。もちろん、明治14年4月柳町の「みどり湯」から出火した甚兵衛火災は福島の中心街を<sup>かいじん</sup>灰燼に帰し、翌年明治15年（1882）1月、山吉県令の後任として転任（明治17年11月まで任期）してきた

三島通庸県令によって復興が図られ、福島市中心部及び周辺部の道路整備が促進されたことは言うまでもない。

さて、中野新道工事は道路部分について、大きく甲号、乙号、丙号と三つの工区に分けて工事がおこなわれたようである。甲号工区は、二ツ小屋<sup>いたぎぼし</sup>隧道から中野村（現福島市飯坂町中野）板揚橋（注4）まで、乙号工区は、板揚橋から福島町まで、丙号は、二ツ小屋隧道北口（米沢側坑口）より栗子隧道口（福島側坑口）までである。このほかに、三つの隧道工区（二ツ小屋<sup>ふたつこや</sup>、<sup>おおばた</sup>大桁、<sup>たかひら</sup>高平）があったわけである。

ここでは中野新道の起点側になる乙号工区の工事時期についてみると、明治10年（1877）1月に着工し明治12年12月には終了している。先にみた旧福ビル角交差点から曾根田古館交差点までも、その期間に含まれるということになるであろう。

ただし、旧福ビル<sup>角</sup>の北側から置賜町分の旧すずらん通り（現パセオ通り）は、それより先明治7年に道路が開かれ置賜通りと称したという（大村三良著『ふくしまわが町』昭和62年7月、岩瀬書店、以下『ふくしま』）。また、その置賜通りの起点付近になるのであろう、その旧福ビル北側から、前出日銀の裏側に通ずる東西に延びる狭い通路がある。そこには駅の方向から用水堀（裏川）が流れていたらしく、地元の篤志家が、置賜通りを一日も早く利用するために架橋をしたいと云うことで、山吉福島県令に寄付を申し入れている（明治11年12月）。それに対して、奇特定の申し入れだとして、福島県が受け入れている（明治12年1月）。

その用水堀箇所付近は「樋田」と呼ばれていたようで、前述の乙号工区区間内であるが、この区間は1～30号に分割されていて、当該箇所については、福島県の回答書に乙第30号の中の架橋とある。この乙30号区間の工事は、明治11年（1878）8月15日着工で9月14日竣功（『改修史』108頁）となっており、推測であるがここは旧福ビル角の脇本陣寺島家を中野新道に造り替えた所ではないだろうか。置賜通りは完成（明治7年）し、その南側の脇本陣も道路になった（明治11年11月）のに、その境にある用水堀があつて通れない、そこで地元の篤志家たちの請願（明治11年12

月) となったのではないだろうか。

ここで、整理すると万世大路の起点付近の整備時期は、道路元標から旧福ビル角(脇本陣寺島家)までは、旧奥州街道として既存しており、事実上の道路工事の起点である旧福ビル角は明治11年に開かれ、旧すずらん通りの一部は明治7年に開通し(注5)、その他の道路は旧陣場交番前、曾根田古館交差点、続いて成出分岐点、旧大生笹村・旧中野村境板揚橋(小川渡河)までは、明治12年(1879)12月までには開通している。

ついでに記しておけば、甲号工区(二ツ小屋隧道から旧中野村<sup>いたぎばし</sup>板揚橋)は、明治10年7月から明治14年6月までの工事期間となっている。丙号区間(二ツ小屋隧道北口(米沢側坑口)から栗子隧道口(福島側坑口)は、明治11年7月から明治14年7月までの工事期間となっている。

#### (注4) 板揚橋

中野新道工事において、旧中野村と大生笹村(いずれも現在福島市)の村界に流れる小川(河川名)に架設された橋梁である。橋長15間(27.3m)、幅4間(7.3m)の木造土橋である。左岸中野村側は<sup>いたぎば</sup>字板揚場、(『福島の小事』(福島市史資料叢書第38輯)福島市史編纂委員会、昭和58年3月の読み方による)すぐ上に中野不動尊がありヘアピンカーブがある。

右岸は大生笹村で福島側から川子坂を下ったところである。

#### (注5) 置賜通り

「福島町等図面」の「明治六年以前ノ図面」(『福島の町と村II』4頁)によると、前述の日銀福島支店箇所を起点とする米沢街道が、旧すずらん通りの一部(置賜通り)と重複しているように見える。「明治六年以後明治9年迄ノ図面」前掲書、5頁)及び「明治九年改正ノ図面」(前掲書、6頁)によれば、当該箇所は、置賜通り1丁目と2丁目の境界にあたる。思うに、その旧米沢街道の一部を多分拡幅して万世大路として利用したものと思われる。その時期が明治7年であったであろう。

### 元標(「里程元標」「道路元標」)について

ここで、元標あるいは道路元標について若干記しておきたい。

明治初年における元標とは、すなわち明治期万世大路の起点(福島町11丁目)として表現されているそれ

は、「里程元標」を指すものであろう。旧道路法の施行に伴い「道路元標」に置き換えられている。

我が国の道路に関する近代的な統一的な法規として(旧)道路法(大正8年(1919)4月11日法律第58号公布、大正9年4月1日施行)が制定され、我が国道路行政の基本となった。この施行令(大正11年8月18日)に基づき「道路元標」が、各市町村に1箇所設置されることとなった。道路元標は、道路網としての各種道路の起点として、また隣接市町村や著名地点への距離を示めず際の起点などとして利用された。その材質(石材)、形状寸法についても、同日付の省令で定められている(大正11年8月18日、内務省令第20号)。現在上町に存置されている道路元標は、石造りで頭部が左右から円くなっており(楕頭形)、その省令に基づき設置されたことが分かる(写真-1)。

写真-1 道路元標



福島市上町ふれあい歴史館(旧粉又商店)前にある道路元標で、その材質形状から旧道路法に基づいて設置されたものであることがわかる。

「道路元標」に先立ち、明治6年(1873)12月20日太政官達第413号に基づき、県庁所在地に里程標(元標)が設置されている。これは、それぞれの街道の起点から、たとえば陸羽街道(旧奥州街道、現在の国道4号に相当)であれば、東京日本橋から福島までの距離を示し、管内諸道の起点(元標)としたものであった(後出)。

同布達(明治19年2月公文式制定以前に発布された行政命令。広辞苑)の中では「里程標ノ位置及記載ノ法」として、上記内容の他に里程標の材質寸法を次のように定めている。里程標の材質は「標柱ハ<sup>ひのきとどまつ</sup>檜 榎ノ内」とし、布達の中には里程標の図面がついているが、

その寸法は「各縣本廳所在ノ地」は「壹尺角地上臺たけにしやく丈貳尺」(横1尺(30.3cm)縦1尺(30.3cm)、高さ2尺(60.6cm)、地上台式付き)とする(Web サイト、国立国会図書館『日本法令索引〔明治前期編〕』より)。

その里程元標は、旧道路法の施行により「道路元標」に建て換えられている。福島市におけるその位置は、現在道路元標があるところ(ふれあい歴史館前、旧粉又商店前)の交差点の中になっているが、昭和36年の道路拡幅工事の際撤去された(『改修史』119頁参照)。前掲書では道路元標は行方不明としているが(注6)、レンガ通りの完成を記念して昭和56年に現在箇所に戻元したとされている(道路元標説明板による)。

なお、当該箇所は城下町福島の中心地であり、藩の布令ふれい(法律や命令)を掲げる高札場こうさつば(札の辻)であったことから、道路元標(里程元標)設置箇所として選定されたものであろう。

#### (注6) 福島市道路元標

昭和34年度からの県庁前通りの拡幅舗装(東側に8m拡幅、全幅18m)に伴い上町粉又商店前(現福島市資料展示室ふれあい歴史館前)にあった道路元標の取り扱いが当時話題となったようだ。当時の新聞が次のように報じている。

「……せつかくの道路元標も有名無実の存在となり、子供達の遊び道具になったり、路傍の腰かけがわりに利用されていた。それが今度の道路拡張計画で漸く存在を注目されるようになった」(昭和34年2月19日、福島民友新聞夕刊)

その後実際に工事が施工され道路元標が行方不明となっていたようだが、新聞報道をきっかけに発見されたようだ。

「(粉又商店の話として)道路拡張に伴って店舗が拡張されたさい、……取り払われたもので、石ころや土砂と一緒に放置されていたが、ことし五月ころ、この処分を福島土木事務所に問い合わせたところ『預かってくれ』と頼まれ、そのままになっていたという」(昭和36年10月4日、福島民報新聞)。

その後福島市教育委員会でも預かっていたのだろう、昭和56年に現在の場所に再設置されたようである。