大滝会万世大路探索会 探訪記(3)(後編)

「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 ---

国道 13号(國道 5號、39號)、その変遷について

国道13号(國道5號、39號)の沿革について、個々に触れてきたが、前史的なものも含めここで整理しておきたい。

(一) 明治時代 (その1)

•1873年 (明治6年) 8月2日

大蔵省布告(明治19年2月公文式制定以前に発布された法律・勅令・省令に当たるものの称。広辞苑)番外の別紙、道路等の建設、管理一般の最初の規則といわれる「河港道路修築規則」(明治六年八月二日)」が公布され、その第一則によって「東海中山陸羽道ノ如キ全國ノ大經脈ヲ通スル者ヲ一等道路トス」とされた。第二則では「…各部ノ經路ヲ大經脈ニ接続スル脇往還枝道ノ類ヲニ等…道路トス」とした。また、同時に国地方の工費負担制についても定められている。

なお、「この規則は幕藩時代に慣行的に行われていたものを踏襲した」ということである((社)日本道路協会機関誌『道路』2001年10月号所収、武部健一「物語日本道路史⑩」)。

陸羽街道の名称の由来は詳らかでないが、元々東京から青森(野辺地)までを一気通賞(最初から最後まで)で呼ぶ公式の街道名はなかった。前述のように奥州道中(街道)とは宇都宮から白河までを指し、宇都宮以南は日光道中(街道)、白河以北は脇街道(往還)扱いで仙台道・松前道などと呼ばれていた。従って、後日国道6号(のち国道4号)等路線番号を附されることとなったが、明治初期の段階では、東京・青森(大間)間を一気通賞で表す路線名として陸羽街道と命名されたものと考えられる。

なお、本稿では便官上慣例にならい東京から青森

(外ヶ浜・三厩) までを奥州街道としている。

また、枝道というより支道という扱いになると思 われるが、国道13号・7号筋の旧羽州街道(奥州街 道と同じで統一された公式の呼称ではなく通称名) 及び米沢(板谷)街道もまた陸羽街道(支道)と考 えられる。これは次項に紹介する「諸街道里程取調 方法並ニ元標及里程標柱書式ヲ定ム」(太政官達第四 百十三號、明治六年十二月二十日)にある「里程ヲ 可 取 調道路ノ順次」の中に、陸羽街道の起点終点 及び主な経過地が示されており、陸羽街道本道とそ れから枝分かれしていく支道という扱いの説明のよ うに思われる条文の書き方である(外の街道も同じ)。 もちろんこの布達(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) のあった明治6年時 点では、福島・米沢間には旧米沢(板谷)街道しか なくその実態は無かったと云うべきであろう。栗子 新道 (万世大路) の完成は明治 14年 (1881) 9月で

その明治14年9月には、福島・米沢間について、 栗子新道竣労後(開通後)は羽州街道本道とするよう、当時の山田顕義内務卿あて山吉盛典福島県令 と三島通庸山形県令が連名で申し入れている(『工事誌』1212 頁)。その結末については、必ずしも明らかではないが、翌明治15年2月に万世大路との名称を賜ったこともあり、公式には羽州街道(本道)とは呼ばれなかったのかもしれない。

ということで、想像を選しくするならば、陸羽街道とは、陸奥国(この場合福島・宮城・岩手・青森の4県)と出羽国(山形・秋田2県)にある街道ということで、「陸羽」街道と名付けられたのではなかろうか。もっとも筆者は、万世大路(米沢・板谷街道)・羽州街道(上山~)について陸羽街道(支道)にするという文献には接していない。

・1873年 (明治6年) 12月20日

旧奥州街道が陸羽街道となり、米沢街道・羽州街道は枝道(支道)の位置づけとなったようだ(その起終点、主な経過地が示された)。

「諸街道里程取調方法並ニ元標及里程標柱書式ヲ定ム」(太政官達第四百十三號、明治六年十二月二十日)により「里程ヲ可取調道路ノ順次」として次の条項がある(抄録)。

- 東京ヨリ陸羽街道岩代國福島陸前國福臺陸中國盛岡ヲ経テ陸奥國野邊地美ヨリ同國大間 ニ至ル(現国道4号筋)

(現国道 13 号、7 号筋、ルビ傍点注記筆者) (前記「河港道路修築規則」共、Web サイト、国立 国会図書館『日本法令索引〔明治前期編〕』より) 【参考 岩代國・陸前國・陸中國・磐城國・陸奥國】

岩代國 (いわしろのくに)、陸前國 (りくぜんのくに)、陸中國 (りくちゅうのくに) は、いずれも明治元年 12 月 (1869 年 1 月) に、陸奥國 (むつのくに) から分割した旧国名のこと。4 カ国分立したので、この他に磐城國 (いわきのくに) がある。

岩代國は、現在の福島県のほぼ西半分に相当する。ほぼ東半分が 磐城國になる。陸前國は、ほぼ現在の宮城県(岩手県南部の一部を 含む、県南部の一部は磐城國)である。陸中國は、ほぼ現在の岩手 県(秋田県の一部を含む、県南部の一部は陸前國)である。

陸奥國(むつのくに)は大化改新(645年)による地方制度の整備にともない設置されたものであるが、中世以降現在の青森県、岩手県、宮城県、福島県の四県(秋田県の一部含む)を包含した地域を指す。明治元年の4カ国の分割に伴い、ほぼ現在の青森県(岩手県の一部含む)を指すこととなった。

羽前國 (うぜんのくに) と羽後國 (うごのくに) は、いずれも明 治元年12月 (1869年1月) に出羽國を分割して成立した。

羽前國は現在のほぼ山形県(一部は羽後國)に相当、羽後國は現在のほぼ秋田県(山形県の一部含む、一部は陸中國)に相当する。

·1881年 (明治14年) 10月3日

栗子新道開通する。

現在の国道 13 号の米沢市〜福島市間に相当する

栗子新道(工事中は、山形県側は刈安新道、福島県側は中野新道と称する)は竣功後、明治天皇をお迎えし開通式をおこなった。

栗子新道の起点は、信夫郡福島町11丁目(現在福 島市上町、ふれあい歴史館・旧粉又商店前)である。

・1881年 (明治14年) 11月

栗子新道、国道 3 等に決定される(『改修史』86 頁)。

明治九年(1876年)六月八日太政官達第六十號「道路ノ等級ヲ廢シ國道縣道里道ヲ定ム」により國道、縣道、里道が指定され、万世大路は国道3等に決定された(当時の東京市と各県庁を結ぶ路線が国道3等となる分類のことで路線番号ではない)。

(太政官達第六十號の別表)(抄録)

國道

- 一等 東京ヨリ各開港場ニ達スルモノ
- 二等 東京ヨリ伊勢ノ宗廟及各府各鎭臺ニ達スルモノ
- 三等 東京ヨリ各縣 廳ニ達スルモノ及各府各鎮 臺ヲ拘聯スルモノ

【参考鎮臺(鎮台)】

鎭臺(鎮台)とは、当時(明治期前半)日本陸軍の常設の最大編成 単位で、後に師団に改組された。東北では仙台に仙台鎮台(後の第2 師団)がおかれた。

ちなみに師団とは、旧日本陸軍における平時における最小の戦略単位で、歩兵・砲兵・騎兵・輜重兵 (補給輸送担当)・工兵・通信兵・衛生兵 (野戦病院) 等の部隊を擁しどんな作戦、戦況にも対応できる組織のことである。人員は、戦時平時、時代により異なるが2万人前後で師団長は中将である。

その後、明治十八年(1885年)一月六日太政官布達 第壹號「國道ノ等級ヲ廃シ其幅員ヲ定ム」で国道の ・・ 等級を廃止した。国道路線は内務卿から告示される とし別表「國道表」によって国道の路線番号が定め られたものである。

なお、前出の通り 1873 年 (明治6年) 8月2日、 大蔵省布告番外の別紙「河港道路修築規則」が公布 されていて、1~3 等の道路 (国道ではない) 等級 と工費負担制について定められていたが、これが前 記明治9年6月8日太政官達第60號によって廃止されたものである。従って、後日万世大路が國道3等に指定されているが、この太政官達第60号(明治9年6月8日)によるものである。

·1882年 (明治15年) 2月9日

栗子新道は、勅命により「万世大路」と命名される(明治14年9月、羽州街道本道とするよう上申)。 その起点は、信夫郡福島町11丁目で、もちろん前記 栗子新道と同じである。

『天皇紀』には「……明治十五年二月八日、米澤より福島に至る新道を萬世大路と稱せしめたまふ、……」(523 頁)とある。一方、『工事誌』には「十五年二月九日令公(三島通庸山形県令のこと、明治15年1月25日、福島県令兼務、7月13日山形県令解除)ヲ宮内庁ニヹ゚ス。所労(病気)ニヨリ属官久留清隆代理トシテ出ル。勅シテ栗子新道ヲ万世大路ト称スへキ旨ノ達アリ」(『工事誌』所収、「山形県史資料編2」、1221頁、句読点・注記筆者)とある。

『天皇紀』の2月8日というのは、部内会議か何かで決定された日ではないだろうか、実際に通達されたのは2月9日に宮内省に呼び出された日であろう。従って、万世大路と命名された日は2月9日としておくものとする。

なお、当日所労(病気)のため三島県令は欠席しているが、当時福島県令兼務の辞令(明治 15 年(1882)1月15日、2月17日着任、明治15年7月13日山形県令兼務解除)が出て引き継ぎ等のため「過労と睡眠不足がたたり、風邪を引いた通庸が高熱を発して床についたのは、節分(2月3日)の夜」(『三島通庸と妻』阿井景子、222頁)であったという。この時期、上記のように宮内省に呼び出されたのであろう。

ちなみに、この後、三島通庸は栃木県令(明治16年10月31日、福島県令兼任)、内務省土木局長(明治17年10月21日)、初代警視総監(明治19年12月24日)を歴任し現職中の明治21年8月に静養中の塩原の別荘で倒れ、東京の警視総監官舎で同年10月23日他界した(53歳)。

(二) 明治時代(その2)

·1885年 (明治18年) 2月24日

万世大路、国道39号に認定される。

内務省告示第六号の別表「國道表 2」によって、 万世大路は国道 39 号となった。この時初めて国道の 路線番号がというものが確定したという。

別表「國道表」(抄錄)

「三十九號 東京ヨリ山形縣二達スル路線」 駅名(主な経過地)

日本橋(起点)、六號(筆者注、現在の国道4号 に相当、福島までは重複)、福島、堰場、大瀧、 大平、刈安、米澤、山形

管轄名 国名

福島県 山形県 岩代 羽前

この内務省告示がなされた時の内務省土木局長は 三島通庸で、国道を番号で呼ぶというのは道路行政改 革の一環であろう。三島局長は、この外にも土木行政 の改革に尽力したと云うことである。

さて、国道 39 号は東京を起点としているが、事実上の起点は福島市内になっている。その具体的な位置は確認していないが、この後の旧道路法下と同じ旧福ビル角(この時点ではもちろん福ビルもないし、当該地点は三文路であったろう)の当時の国道6号(現在の国道4号)との分岐点と思われる。

ちなみに、現在の国道 4 号は、当時青森港を経由、「(東京ヨリ)函館港ニ達スル路線」として「国道 6 号」として認定されている。以下、横道にそれるが福島県内の旧 6 号国道(陸羽街道)の改修工事について若干記しておく。

旧国道6号、すなわち旧奥州街道・陸羽街道(本道)であるが、福島県内では白河から宮城県境貝田 (伊達郡国見町)までの現在の国道4号筋にあたり、明治15~17年にかけて改修工事がおこなわれている。『福島県史』によれば、「三島県令は……着任早々陸羽街道の改修にとりかかった。全線の坂道を新線に換えるという思い切った事業で、結局一八八二年(明治15年)から一八八四年(明治17年)まで三カ年かかって白河から国見に至る全線延長——三キロメートルが完成、国道らしくなった」(「第25巻(各

論編 11 自然・建設)」900 頁、注記筆者) と記している。また、同書によれば、すでに明治 12 年 (1879) から 14 年にかけて、福島市伏拝の坂道の新線付け替えなど 40km にわたって改修工事が実施されていたようである (899 頁)。

陸羽街道改修工事については、その記録と功績を 称えた「陸羽道を開くの碑記」がかつて二本松市内 (旧二本松町観音山掘り割箇所)にあったという。 その内容(抄録)は次の通りである。

「……いま我が郷土の陸羽道を見るに、天然自然 の地勢の影響で平坦でないから道路も勾配が急でか つ屈曲も甚だしく険難の場所が多く従ってこれに大 改修を加えぬと我が郷土の富強の源が築かれない。 そこで……この道路工事を起こしたのである。…… 高い丘陵は掘り下げ、川には橋を架け低湿の地には 土を盛り上げて極力平坦な道路を造ったのである。 着工以来一年余(筆者注:碑記の日付は明治18年6 月となっているので、『福島県史』とは整合しないが 明治17~18年のことと思われる)を経て完工したの である。……県人がこのために大恩恵に浴すること になったのである」(『改修史』123 頁) とし、いず れにしても驚異的なスピードで「陸羽道を開いた」 当時の三島通庸福島県令(任期:明治15年1月25 日~17年1月21日)を称えている。戦後4号国道 の一次改築(【参考】参照)は、昭和27年度から直 轄(建設省)で始まり(福島県は22年度から)完成 したのが昭和39年度であるから、当時の工事内容が 質・量とも現在とは違うとはいえ、明治の改修工事 が如何に驚異的な早さで完成されたかが分かるだろ う。三島県令というと、どうしても万世大路にのみ 関心がいってしまいがちであるが、県内道路のあち こちにその足跡を残していることも忘れてはならな いだろう。

なお蛇足あるが、三島通庸福島県令は明治 16 年 10 月に栃木県令兼務となり、栃木県内の陸羽街道改 修工事を膨大な予算を確保して短期間の内に終了さ せ、栃木県の産業経済発展の基盤を築いた。当時栃 木県会議員で、後に足尾鉱毒事件(明治 24 年)の告 発者として知られる田中正造と県議会の中で対立し た。

【参考 一次改築】

一次改築とは、交通不可能区間や未改良・未舗装で幅員狭小・急カーブ・急勾配などの道路を、道路構造令(道路法に基づき、道路の構造規格を定めた政令)の規定に沿った道路につくり直すことである。

ちなみに、二次改築とは、その後の交通量の増加などに伴い幅員を 拡げて車線数を増やしたり、バイパスを新たに建設したりすることで、 一次改築をおこなった道路を再改築することをいう。

(三) 大正・昭和時代(その1)

•1920年(大正9年)4月1日

国道5号路線となる(国道39号から名称変更)。 旧道路法(大正8年法律第58号、大正9年4月1 日施行)に基づく同日施行の内務省告示第28号「國 道路線認定ノ件」により下記のように、国道39号は 国道5号と名称変更となり路線が認定された。

國道路線認定ノ件(抄録)

「五號 東京市ヨリ青森県廳所在地ニ達スル 路線」

經過地

「四號路線(福島市本町ニ於テ分岐) 栄養市 山形市 秋田市 弘前市」

旧道路法では、国道の起点は東京市としているので、福島市までは国道4号と重複し、国道5号(13号国道)の事実上の起点は、旧福ビル角の本町交差点(現まちなか広場)ということになる。

関連して、時代は下るが昭和17年(1942)3月発行の『福島市誌』(福島市役所編纂兼発行)によると、 当時の福島市内の国道5号(現国道13号)は次のようであった。

「福ビル前から信夫山に向へ萬世町笠原米店で左 折、陣場町交番所前を經て、高商前踏切を通って清 水村に至る。本町より萬世町を經郡界兵庫苗に至る 山形街道」。そして、國道5號線は起點を東京市とし、 終點を北海道廳所在地(青森県廳の誤り)として いる。

当時の信夫郡清水村との境(現飯坂街道森合立体 交差箇所・祓川付近)までが当時の福島市内の国道 5号線ということであり・福島市内側の地(字)名 が字兵庫田 (注 7) で、冒頭の『福島市誌』の国道 5号路線の説明となるわけである。

ちなみに、国道6号は国道4号と名称変更になったが、「東京市ヨリ北海道廳所在地二達スル路線」とされた。

・1937年 (昭和12年) 3月31日

万世大路、「昭和の大改修」、竣功(完成)する。昭和期万世大路開通する。

荷馬車通行の道路規格であった明治期旧万世大路 の山岳部 14. 4km (現在福島市飯坂町中野から米沢 市万世町梓山まで)を改修し自動車通行可能とした。 工事は、内務省(福島国道改良事務所)直轄により おこなわれた。

なお、この直轄区間以外についても当時の福島県、 山形県において改修工事が実施されているものと思 われる(大滝部落内の各橋梁も明治期万世大路では 木造橋であったがコンクリート橋に改修されている。 その時期は大滝会の方にお尋ねしても定かでない)。

・1952年(昭和27年)12月4日

国道5号から名称変更になり「1級国道13号」と なる。

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

「路線名 13号 起点福島市 終点秋田市」 「重要な経過地 (一部)

米沢市 山形市 新庄市 湯沢市 横手市」

旧5号国道の起点は東京市であったが、新国道13号のそれは福島市となる。

なお、この時点では、その起点を具体的に云えば、 旧道路法下の国道5号の事実上の起点であった旧福 ビル角の本町交差点であったろう。しかし、我々が 昭和38年4月に当時の建設省福島工事事務所(現国 土交通省福島河川国道事務所)に入所した時点では、 国道13号の起点は平和通り(後述)本町交差点旧国 道4号との分岐点となっていて、つまりその交差点 の西側が国道13号で、東側が国道4号となっていた。 当時の国道13号は、福島駅前まで平和通りを直進 し、丁字路を右折し駅前を通り飯坂街道と兼用で、 旧福島大学経済学部(旧高商・経専、現在福島県立 図書館・美術館)前の東北本線(福島交通飯坂線) 森合踏切(現在はない)を渡り笹谷の分岐点へと向っていた。

筆者は、正直に云うと当時深く考えることもなく、 国道 13 号の起点は、昔から平和通り本町交差点とば かり思い込んでいたような節がある。考えてみれば、 平和通りは戦後つくられた道路であって、そのよう なことはないわけである。

ちなみに、前述のこの平面交差の森合踏切が福島駅寄りの曽根田町との境界付近で立体交差化(アンダーパス地下道)されたのは、昭和40年(1965)11月3日である。

(四) 昭和時代(その2)

・1960年 (昭和35年) 6月1日

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

昭和33年には、道路法が改正(3月31日公布、 法律第36号、同年4月1日施行)され、1級国道の 新設改築は建設大臣(当時)がおこなうことなり、 また「指定区間」の制度を設け、道路の維持修繕そ の他の管理についても建設大臣が直接おこなうこと とされた。

当時の建設省東北地方建設局福島工事事務所管内の国道4号については昭和35年6月1日付けで、二本松市杉田から宮城県境まで全線46.4kmが指定区間(昭和35年5月31日「一級国道の指定区間を指定する政令」政令第136号、6月1日施行)となり、県内国道の維持管理専門の初めての出先機関として、後日筆者も勤務することとなった福島維持修繕出張所(現福島国道維持出張所)が昭和35年6月1日に福島市黒岩地内に設置されている(事務所工務課内には同日付けで維持修繕係新設)。

従って、前述のとおり平和通りは既に4号国道に

なっていたが、この時点において初めて建設省直轄 管理となったのである。それ以前は、旧道路法下で は、国道は県が管理することとなっていた。新道路 法下(昭和27年6月10日法律第180号、同年12 月5日施行)においても、昭和35年6月直轄管理が 開始されるまでは、福島県が平和通りを管理してい たはずである。また、工事も引き続きおこなわれて いたようである。

•1965年(昭和40年)4月1日

「一級国道 13 号」は「一般国道 13 号」となる。 道路法の改正(昭和 39 年 9 月 7 日公布、法律 163 号、昭和 40 年 4 月 1 日施行)により国道では 1 級、 2 級の区別がなくなり一般国道として 1 本化された。 従って、国道 13 号も「一般国道 13 号」となった。

·1966年(昭和41年)5月29日

栗子国道(栗子ハイウエイ)開通する。

5月29日の開通区間は、福島県福島市飯坂町中野字 組 石 (瀬沼) から山形県米沢市万世町大字刈安字川越石まで20.1km分である。未改良であった旧万世大路に替わり自動車交通に適合した近代的な道路が誕生した。

なお、上記区間 (5月29日開通) と下記区間 (信 夫山バイパス) との間、いわゆる平野地区 (福島市 飯坂町平野から同市同町字俎石間4.7km) は昭和43 年1月9日に供用開始 (開通) をしている。

[参考 栗子国道関連供用開始告示]

この開通区間山岳部の20.1kmについては、上記の通り昭和41年5月29日に開通式がおこなわれ、一般に供用開始されたこととなっている。しかし、その福島側は、現道の拡幅を伴い、各集落への生活道路の一部となっているために、全体開通の起点になっている福島市飯坂町中野字組石(瀬沼)地区から同字長老沢地区(葭沢橋と大滝第1トンネルの中間付近)までの約6kmは、全体開通の1年前の昭和40年3月23日付け(福島県告示)で供用開始されている。

当該区間のコンクリート舗装工事は昭和39年度、昭和40年度に実施されている。また、この区間の開通直後に、筆者等は、中野第2トンネル(789m)のクラック(ひび割れ)調査を実施したことがあるけれども、一般通行車の排気ガスが酷く頭痛などを催し閉口した記憶がある。

ちなみに、前記の続きの長老沢地区から板谷大橋までの 6.4km

は昭和41年5月10日付け供用開始(福島県告示)、更にその先板 谷大橋から全体開通区間終点の米沢市万世町刈安まで約7.4km は 昭和41年5月20日付け供用開始(山形県告示)がなされている。 当該区間の大部分のコンクリート舗装工事は開通式後の昭和41年 6月以降の施工となっている。

•1970年(昭和45年)4月8日

国道13号信夫山バイパス開通する。

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

信夫山バイパス(信夫山トンネル)は暫定2車線で開通することとなり、都市計画街路として福島県で整備を進めていた信夫通り(昭和44年3月先行開通、現在の平和通りあづま陸橋東交差点から信夫山トンネル手前被削まで)を含めて昭和45年4月8日に国道13号として供用開始された。それによりいわゆる栗子国道が完成し、米沢市まで新しい国道が繋がったことになる。従ってこの時点で、福島駅前通りは国道13号ではなくなったわけである。

ところで、国道13号(旧国道5号)の具体的な起点が旧福ビル角から平和通り本町交差点に移行したのは(区域変更されたのは)いつの時点であろうか。公文書等では確認が取れていないけれども、平和通り(舟場町~本町約600m)が、日銀前の旧電車道路に替わり当時の1級国道4号になった(区域変更された)のは、昭和28年(1953)7月7日である。国道13号はあくまでも国道4号と分岐するものであるから、起点の移動も同じく昭和28年7月7日であると思われる(注8)。前述したようにかつて我々がイメージしていた国道13号の起点である。

·1973年(昭和48年)4月17日

国道13号の起点が移動(バック)する。

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

国道4号福島南バイパス2工区(後の3工区)と 称する福島市伏拝から舟場町まで上り暫定2車線 4.8kmの供用開始(平成47年12月22日開通)に伴 い旧道処理をおこなったため、旧4号の伏拝~信夫 橋~本町間を県道や市道として福島県や福島市へ引き継ぎ、平和通りを国道4号から13号に変更(区域変更)し、新しい国道4号(福島南バイパス)との分岐点舟場町交差点に13号の起点を移動したものである。旧道を福島県や福島市に引き継ぐために、化粧直し(旧道の傷んでいる箇所の補修などをおこなうこと)に時間を要したためであろう、旧4号はバイパス開通後約4ヶ月後に福島県道や福島市道になっているようだ。

ちなみに、福島南バイパス2工区の起点側、福島市伏拝から清水町間(〔1の2〕工区、後の2工区)の約2.0kmは、昭和50年4月1日に開通している。また、〔1の1〕工区(後の1工区)である福島市清水町から安達町(現在二本松市)渋川までの約8.4kmは昭和57年12月11日、安達町渋川から油井(二本松バイパス起点)まで約4.4kmは昭和58年11月12日に開通(全線開通式)し、福島南バイパス19.6kmが全線開通した。

さて、これは何ら公式の話しではないけれどが、 現在の国道 13 号の起点、福島市舟場町交差点(福島 市杉妻町 18 番 4)が、いうなれば万世大路の現代版 の起点ということになろうか。

(注7) 兵庫田

しのぶぐんそねだむら 旧信夫郡曾根田村(明治22年4月1日以降福島町大字曾根田、明 こあざめい 治40年4月1日以降福島市大字曾根田)の小字名である。現在の福 島市英田田町内で北西部の町間に位置し本会と接上を開けませる。

島市曽根田町内で北西部の町端に位置し森合と接する地域である。旧 曽根田郵便局のあったあたりであろう。

前節の字古舘でも記しているとおり、昭和12年7月1日大字廃止に 伴い『福島市誌』編纂の昭和17年時点では、福島市兵庫田と表記され 北側に隣接する当時の信夫郡清水村との境界、すなわち郡界となって いた。祓川が郡界になると思われる。

なお、昭和18年9月1日、新町名曽根田町発足に伴い小字「兵庫田」も包含されることとなり、小字名の兵庫田は消滅した。

(注8) 平和通りの区域変更 (国道4号へ)

昭和33年3月5日付けの福島民友新聞の記事によると、現在の大原 病院の病棟が平和通りの中に食い込んでいてかねてよりその買収が難 航していたが、県の福島土木事務所が交渉して、10年来の懸案事項を 決着させ用地買収に応じて貰うことになったというものがある。その 中に、昭和29年に平和通りを国道4号に移管したという記述がある(実際) 1887年28年7月7日)。

国道 13号・平和通りについて

(一) 平和通りの由来

平和通りとは、福島市内の現在の国道 13 号起点部で、 国道 4 号舟場町交差点を起点とし福島駅の方へ向かい 旧 4 号国道・本町交差点(あづま陸橋東交差点)まで の片側 3 車線の市内随一の道路幅員(全幅 40m)をも つ約 600mの区間をいう。

この区間は、戦前の昭和20年(1945)7月4日、戦況の激化に伴い福島県が防空法により防空空地として強制的に建物疎開を指令した地域(全体10箇所)の内の1箇所である。指令後直ちに家屋の取り壊しがおこなわれた。当時その近くの舟場町あった福島師範学校附属小学校(現福島大学付属小学校、昭和36年7月新浜町へ移転)に通っていたという方の話しによると、住宅の柱などにロープを掛け、みんなで引張り建物を引き倒していたのを見たという。家屋の取り壊しは素速くおこなわれ、現在平和通りになっている当時小学校の北側の2間道路といわれる狭い路地は、ながままない。空き地になっていったと云うことである。皮肉なことに空襲をうけることもなく、そのほぼ1ヶ月後終戦となった。

なお、防空空地とは、空襲等に備え、一定幅(当該 箇所は40m)の防火地域を設けるために、建物等を強 制的に取り壊し空き地としたものをいうのである。

戦後、これらの疎開跡地を都市計画街路として、福島市において整備した。平和通りについては、昭和21年度から昭和27年度にかけて実施されている。その内容としては、残存建物等の除却及び移転、側溝等排水施設整備、路面の砂利敷き等で、工事は失業対策も兼ねておこなわれたという。

道路の舗装については、昭和27年国体に合わせて全面舗装の計画であったが、延長700m(全体約1.1km)、幅員6m(片側のみ)のみに終わったようである(昭和27年7月9日付け、福島民友新聞)。

また、道路中央部の 5.5mは、路面電車の軌道敷用 地として無舗装状態にしてあったが(旧4号から移設 の計画があったという)、移設のめどがたたなくなったとして、緑地帯化することになった(昭和31年1月11日、福島民報新聞)。このグリーンベルトは、昭和31年度に福島市によって造られ、沿道の会社や商店が花いっぱい運動として花壇としていたが、後述するように平和通りの全面舗装(建設省直轄)に先立ち撤去された(昭和39年5月27日付け、福島民友新聞)。この計画が検討された昭和31年当初は、平和通りの歩道や緩速車道は未舗装のため雨の日にはぬかるみ「泥道」と呼ばれていたそうで、花壇にお金をかけるなら歩道や緩速車道の舗装をいくらかでもやるべきだと批判があったようである(昭和31年2月25日、福島民報新聞夕刊)。

本町交差点では、昭和27年以来3名の地権者とのトラブルで用地買収ができず、平和通りがひょうたん形になっていたが昭和37年度に解決したため、昭和39年度中には平和通りは全線幅40mにわたって整備された(昭和38年3月23日、福島民報新聞夕刊)。

また、当時の担当者の話しによれば、当該箇所の道 路上にはトイレ付きのバスターミナルがあり(筆者も 若干の記憶)撤去されたがその処理に苦慮したという。

福島市役所及び福島県による一応の整備後は、両側に歩道、中央に中央分離帯(花壇、グリーンベルト)があり、その間に歩道側には緩速車道、中分離帯側には一般車道、緩速車道と一般車道の間には路側分離帯があるという断面構成となった。区間としては、北町日産前交差点(旧路面電車横断箇所)から現在の舟場町交差点を経由して福島駅前栄町まで約1.1kmである(花壇は本町交差点付近までと記憶している)。

当時は、福島南バイパスや北町バイパスもなく、この区間が独立して存在していたわけで、元々は、この区間約1.1km全体を平和通りと称していたものと思われる。しかし現時点では、その前後の道路形状、利用形態からみても、本節冒頭に記したように舟場町交差点から本町交差点(あづま陸橋東交差点)を「平和通り」と称することとする。

「平和通り」の名称は、道路沿いの関連町内会の有 志による提案であったようで、表示板を建てる等の運 動を経て、定着していったようだ。 (以上、『福島市史5』近代Ⅱ、701頁~と『福島の町と村Ⅱ』79頁~、『福島市資料叢書』(第49輯~第63輯「新聞資料集成」)を参考に整理した。)

なお、平和通りと云うと筆者等のイメージでは舟場 町交差点から旧国道 4 号・本町交差点までの約 570m を指すものである(現在は、信夫通り起点、あづま陸 橋東交差点まで約 600m区間)。以下本稿では、平和通 りは筆者のこのイメージで話しを進めたい。

(二) 平和通りの改築修繕工事を担当

平和通りは一応の整備終了後昭和28年7月7日、福島市の街路から国道4号に区域変更され他ことは前にも触れた。国道となったこの段階で、福島県が管理することとなったようだが、中央分離帯等を花壇化し整備するなど、実質的に福島市で管理(道路法上の管理ではない)していたようである。

従って、昭和35年6月1日、国直轄管理となるまでの間は福島県により工事や用地買収がおこなわれている。それに関する新聞報道について、いくつか前に紹介したとおりである。

平和通りは国の直轄管理後、昭和39年度から2箇年にわたり全面的な改築舗装工事を実施している。この内、昭和40年度には、筆者も発注者側監督職員として改築舗装工事(舟場町~本町)を担当した(当時福島工事事務所福島維持修繕出張所勤務)。中合デパートがまだ平和通りに面した大町にあり、七十七銀行も現在と道路反対側の北側にあった頃である。

工事は「平和通り改築修繕工事」と云う名称で(請 負者、日東建設(株))、中央分離帯(花壇)及び路側分 離帯を撤去し、両側歩道の舗装とそれ以外は全面的に 一般車道(片側3車線)として舗装をする工事であっ た。部分的に路床(舗装及び路盤のさらに下の部分) に土質の悪いところがあり、他の良質土に置換える工 事も含まれていたが、その掘削の際に家屋の土台(コ ンクリートの布基礎)が沢山出てきて処理したことを 覚えている。平和通りが、戦前の建物疎開の跡地であ ることを当時初めて聞いた。

また、路側分離帯には、プラタナスが植えられてい たがその一部を、分離帯撤去に先立ち市内渡利の建設 省官舎敷地に移植した記憶がある。道路の勾配がとれないことから、側溝の勾配を確保するのに苦労した。 歩道部には、植樹桝を設置し槐(えんじゅ)を植樹した。その樹種選定にあたっては、技術主任(現在係長)と共に当時の福島県立福島農蚕高等学校に相談に行ったこともあった。

当時の新聞(昭和40年12月8日付け、福島民友新聞)に「平和通り改良工事総仕上げ」と題する写真入りの記事があって、^{**}視*の植樹紹介なども載せ我々の担当していた工事が終了間近で、1月20日には完成すると報道されている。完成後は福島の新名所になるだろうとしている。市内の新たなメインストリートであったことから、市民の関心も高かったことがうかがわれる。

この平和通りは、筆者の高校時代の通学路の一部で、 風の強い日には、多分緩速車道や歩道は未舗装だった はずで中央の緑地帯もあり砂埃に閉口した記憶がある。 その通学終了2年後に当工事を担当したことになるわけで、改築修繕(舗装)工事が終了したことによりそ の心配もなくなったというわけである。

平和通りは、その後も自転車道の設置や改良工事がおこなわれ現在の姿になっている。ちなみに、平成13年4月26日には、大原病院前の国道地下に「平和通り地下駐車場」が完成している。

当時この平和通りが、将来の国道 13 号すなわち万世 大路になるとは夢にも思わなかったけれども、この続 きの万世大路信夫山バイパス(トンネル)の工事をも 担当したことと併せ不思議な因縁を感ずる次第である。

すずらん通り(旧国道5号(13号)・万世大路)

(一) 懐かしのすずらん通り

最近のことである。どうせ答えはないだろうとあて にしてはいなかったけれど、89歳になる母親に試しに 質問してみた。

「むがし、 で表示してで行ったすずらん通りって国道だったのがい」

「国道だった」

「へーっ、んじゃ国道何号だったんだい」 「13 号だな」 「いつまで国道だったんだべ」「つい先までだよ」

正直言って、この答えには吃驚したものだ。母親達の世代にとっては、旧すずらん通りが国道だったのは、自明の理、常識であったわけだ。後日のこと、我々より半回り年上(6~7歳年上)の知人に尋ねたときにも、すずらん通りは、昔国道13号だったよとあっさり言われてしまいました。知らないのは自分だけという感じである。

すずらん通りとは今までも触れてきたように、いうまでもなく福島市内随一の繁華街にある延長 500mほどの商店街通りのことである。現在パセオ 470 (通称パセオ通り、前記注参照)と呼ばれるが、名前が改称された平成元年に丁度福島を離れたこともあり、筆者の頭の中は今でもすずらん通りである。置賜町分の商店街では、現在でも「置賜町スズラン通り商店街協同組合」を名乗っているようでまことに嬉しいかぎりである。

そのすずらん通りがかつての国道 5 号 (国道 13 号) であることを自覚したのは、全く変な話しであるけれども最近のことで、しかもそれが万世大路であったわけだから、筆者の不明を恥じ入るばかりである。確かに福島市内に限らずどこでもそうだと思うけれど、旧市街地一番の繁華街はかつての国道沿い(あるいは近世街道沿い)に発達してきているのが一般的であり、少し考えればわかることであったろう。

そのすずらん通りの終点が、我が家から 300mほど 南側にある万世町交差点であることは前にも述べたと おりである。起点の本町の旧福ビル前交差点(現まち なか広場)の方から来てその交差点を左折し万世町通 りを経て、旧陣場の交番から右折して陣場通りを通っ て曽根田古舘交差点付近まで(旧国道 13 号・万世大路) の昭和 33 年 10 月時点の住宅地図がある(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)。この頃は、そんなに変化が激しくないと思われるので、終戦後の昭和20年度代の国道時代と大きな変わりはないであろう。そこには懐かしい商店名がいくつもあり、小学校や中学校時代の同級生の家などもある。印刷屋さんと米屋さん、薬屋さん、釣具屋

さん、種物屋さん、漆塗屋さん、肉屋さん、八百屋さん、染物屋さん、風呂屋さん、蕎麦屋さん、綿屋さん 等々がみえる。かつて我が家の隣に比較的大きな側溝があって、時々紫色などの色付きの水が流れてくることがあったけれど、上流にあった染物屋さんが流したものであろうか。少年時代の楽しい思い出、ほろ苦い思い出、辛く悲しい思い出などが沢山詰まっている界隈でもある。

七夕の季節ともなれば、万世町通りやすずらん通りから信夫橋近くまで(旧奥州街道)七夕飾りが飾り付けられ、それは賑やかなものであった。大相撲の時期には、当時本町交差点の南側にあった中合デパートの屋上にテレビ観戦に出かけたものだ。保原町(現伊達市)出身の力士、のち関脇に昇進した信夫山の活躍に胸が躍った。また、これは多分小学生低学年の頃であろう、福ビル前交差点に「信号」というものが取り付けられたというので、近くの悪童連中と見物に行ったことを思い出す。

高校生の時分には、置賜町内の新聞配達もしていた ことがあった。長じては、仲見世(なかみせ、すずら ん通りにあった飲み屋がつらなる路地、現在は取り壊 されてない)などの飲み屋さんにも友人達と行ったも のである。

この「すずらん通り」というのがいつ頃から云われたのか、筆者には調べがつかなかったけれども、昭和7年頃すずらん状の街灯を取り付けたことから始まったという。後述するように前年の昭和6年度に舗装工事がなされているので、それに併せて街灯を設置したことは十分に考えられることである。我々の物心ついた頃にもすずらん状の街灯があったと思う。戦前には、そのすずらん灯(支柱)も国家による金属回収により供出させられたというから、同じ万世大路の山岳部の新沢橋の高欄の供出と併せて考えるとき、道路もまた今次大戦の被害者であったと思うのである。

(二) すずらん通りの舗装工事

ところで、さらに驚いたことがある。すずらん通りの起点本町交差点から曽根田古舘交差点までの延長約880m(すずらん通り分470m)について、当時の内務

省福島国道改良事務所が舗装工事を施工していたということが分かったことである。筆者が奉職した建設省福島工事事務所(現国土交通省福島河川国道事務所)の前身の事務所であり、いわば我々の先輩が舗装工事をおこなっていたというわけである。

同事務所編纂の『福島県直轄国道改修史』は、本稿でも度々引用している書物であり、筆者自身折りにつけ目を通していたものである。ある時、必要があって昭和6年度の工事記録を丹念に読み返していたら、昭和6年12月10日から翌昭和7年3月31日にかけて「福島市本町~古舘間の舗装工事を施工した」という記事を見つけたのである。

その古舘という地名は、我が家近くの地名のようだが全く聞いたことがなく読み方も初めのうちはフルダラと呼んでいたくらいで、正確な事業名は「五号国道自福島市大字福島字本節 至同大字曾根面字古舘間改良工事」というものであったことから、その町名・字名の変遷を追うこととなった(詳細については前述したとおり)。その結果、それがすずらん通りのことであり、自分たちがかつて遊んだことのある身近な場所を指していることが判明した。

その具体的な工事箇所として『改修史』は、「福島市 内中央部(通称福ビル前で四号国道から分岐している) に起点をおいて、北西に走って山形県米沢市方面、ま たは飯坂温泉方面に通ずる幹線重要道路」であるとし ている。それを詳細に辿ってみると、まさにその箇所 は先に紹介した前掲書『福島市誌』(福島市役所編纂兼 発行) で云っている国道 5号 (現国道 13号) のことで あることが分かった。すなわち、前に引用したとおり、 「福ビル前から信夫山に向へ(筆者注、旧すずらん通 りのこと) 萬世町笠原米店で左折、陣場町交番所前 を」右折し現在の陣場通りに入り北進すると曽根田古 舘交差点を経由して当時の郡界大字曾根田字兵庫田に 至り「高商(旧福大経済学部、現福島県立美術館・図 書館)前踏切を通って清水村に至る」道路(飯坂街道) である。(この森合踏切はその手前福島駅よりに立体交 差化(地下)されたことは前述の通りで、当該箇所付 近には現在地下歩道が設置されている。)

そのすずらん通り国道5号の交通量は貨物車(重量

物運搬)を含め福島で一番であったという。従って砂 利道であったため、たちまちデコボコ路面になってし まい平坦な路面を維持できない状態であった。そのた め舗装の必要性が高まっていたようだ。

当該箇所の幅員は狭く(道路幅員 7.8~8.3m、有効幅員 6.8m)「施工時期が歳末歳始にかかったため、交通は特にひん繁となって、施工は相当難事を極め、沿道商家の営業に影響しないよう各材料の配置整理並びに施工等、特に注意を考慮して、ある程度の区間ごとに路面の片側ずつ施工した」(『改修史』170頁)という。

舗装の種類はセメントコンクリート舗装で、施工が 冬期となったために養生 (コンクリートが上手く固 まるよう保護すること) に注意したようである。降雪 時には天幕を張り保温設備を施した。

コンクリート舗装の構造は、総厚17cmの上下2層仕 上げとした。下層は厚さ12cmのコンクリート(1:3: 6)、上層は厚さ 5cm の膠石コンクリート (1:2) であ る。この膠石コンクリートについては、筆者も土木技 術者の端くれではあるが、恥ずかしながらどういうも のか聞いたことがなかった。コンクリートは通常、セ メント、細骨材(砂)、粗骨材(砂利、ここでは砕石) に水を混ぜ合わせて作る。上記カッコ内の比率はその 材料(水を除く)の割合を示すものである(現在はコ ンクリートをそのような比率で表すことはない)。膠石 コンクリートは、その材料のうち細骨材(砂)を使用 しないもので、これは耐摩耗性(すり減りに対する抵 抗性能)に優れるようである。従って、直接車輪の接 する舗装表面(上層)に使用されたものであろう(膠 石コンクリートはセメントを多く使用するために割高 となり、施工時に発熱量が多くなるなど施工が難しく なる)。

工事は順調に終了し、地域の方にも喜んで頂いたものと思われる (参考写真-1)。

参考写真-1 すずらん通り舗装完成(昭和6年)



(『60 年のあゆみ』以下(『60 年』)から転載) 当時の国道 5 号分岐点(本町交差点)附近からすずらん通りを望む。 左側が旧福ごル、右側に信夫山が僅かに見える。

写真-1 パセオ470 まちなか広場(旧福ビル)前



「すずらん通り舗装完成」(参考写真―1)とほぼ同じ場所の写真である。 左側の白フェンス(まちなか広場)が福ごル跡、パセオ 470(通称パセオ通り、旧すずらん通り)信夫山方面を望む。

(三) 50 年来の謎が解ける

さて、すずらん通りの起点本町交差点から曽根田古 舘交差点まで内務省直轄でセメントコンクリート舗装、それも膠石コンクリートという特殊なものが施工されていたこと(参考写真一1)。そしてその区間がかつての重要幹線道路である国道 5 号 (現国道 13 号、旧万世大路)であったことを知ったとき、少年時代から抱いていたある疑問が、少し大袈裟に云うとそれこそ 50年ぶりにいっぺんに氷解した。

すずらん通りや左折してすぐの万世町通りはともかくとして、町外れの(と筆者は当時思っていた)陣場の交番から曾根田古舘交差点までの天神町にかけての陣場通り(かつての古舘通りであろうか)は、我々が

物心ついた頃には既にしっかりしたコンクリート舗装になっていて、当時としては立派な商店街になっていたのが不思議であった。福島市内の中心街は、すずらん通りからまっすぐ来る自分の家の方ではないのか。しかし我が家の前の道路など、筆者が物心ついてからもしばらくの間は砂利道であった。好天時には埃が舞うので、道路両脇の側溝から長い精杓を使って水を汲み、しょっちゅう水撒きをしていたものである。

我が家の方が中心街に近いのに、道路は未舗装、商 店の数も少ない、それはなぜなのか、これはずっと疑 問に思っていたことであった。

その理由は今や明らかである。相手(陣場通り)は、歴史も古く交通量も多い重要幹線道路の国道5号(13号、万世大路)沿いであって、かつて監獄通りと云われたまさに我が家の前の方が町外れの後発道路沿いだったのだから、未舗装で商店も少ないのは当たり前のことであった。考えてみれば、我が家の近くには、筆者が子供の頃にはまだ田んぼや畑が僅かながら残っていたものだ。陣場町の方にはもちろんなかった。

そしてあの道路のコンクリートの路面(舗装)が大変に印象に残っている。テラゾー仕上げ(セメントンに小粒の大理石を水で混ぜ硬化後表面を磨き大理石のように仕上げたもの)と云っては少し云い過ぎかも知れないが、非常に固い感じの立派な砕石模様の洗い出しされたようなコンクリート表面になっていて、なぜこのようなコンクリートになっているのか、子供心に不思議に思われたものだった。

これが、前述の膠石コンクリートで仕上げられたものであったことを知り納得がいった。改めて確認したいとも思うけれども、現在はもうそれは撤去されて失われておりアスファルト舗装に替えられている。残念なことである。

以上、どうでもいいことではあるけれども、50年来 の疑問が解けたというわけである。

(四) すずらん通りと信夫山トンネル

蛇足であるがすずらん通りと、筆者等が工事の一部を担当した信夫山トンネル(昭和45年(1970)3月完成)との意外な関係について記しておきたい。それは、すずらん通り、かつての旧国道13号(旧国道5号、旧万世大路)の延長線上に信夫山トンネルが検討されていたという事実である。

筆者等が中学生の頃(昭和30年代前半)、信夫山にトンネルの計画があるという様な話しを聞いた記憶がある。その位置は後に聞いたところでは、現在の県庁通りの延長線上ということであった。

【参考 信夫山トンネル計画】

信夫山トンネルは、県庁前を真っ直ぐ信夫山山麓の動物園跡まで幅員 18mの道路を伸ばし、そこから大トンネル(延長 560m)で抜け、飯坂町花水坂まで高速道路をつくるもので、工事は昭和36年度から着工する(昭和35年4月8日付け福島民友新聞の要約))。

しかし、昭和34年(1959)2月26日の新聞報道(福 島民友新聞夕刊)では、信夫山トンネルは、

「計画によるとずい道は福島市の繁華街、すずらん通りから信夫山のふもとにある福島地検西わきを北には入り、ちょうど山幅の最も狭いところを掘る予定で、長さは580メートル」としている。

また、 遡って昭和26年 (1951) の新聞報道では、「信夫山賞通に明年着工」と題し、信夫山トンネル貫通道路は、県と建設省の話し合いがつき、明27年度から3ヵ年事業として実施される見通しになったと述べている。その位置などについて、

「新道路は現在の福島市の置賜通り国道から(筆者注、すずらん通りのこと) 真直ぐ信夫山に突き当たり、現在の刑務所下を掘さく、トンネル延長は約700メートル……、すでに行きづまりを訴えている福島市住宅区域が、トンネルをこえて信夫山の北側に伸びることも予想される」(昭和26年11月22日付け福島民報新聞夕刊)と述べていた。

このように信夫山トンネルについては、結構以前から計画があって、度々話題になっていたことが分かる。 ここでは、その新聞報道の信憑性を問題にしている わけでなはなく、信夫山トンネルが如何に福島市民の 関心の的になっていて待望されていたかということを 言いたいわけである。また、すずらん通り線、すなわち我が家の前の道路にトンネルの計画があるとは当時全く知らなかった。新聞報道のとおりにトンネルが早期に実現していれば、イフ(もしも)の話しをしても仕方ないけれども、我が家も多分移転してなかったであろうし、従って後日信夫山トンネル工事を担当することもなかったであろう。

中学生の時、信夫山トンネルの話題を聞いていたと 思うが、担任の平實 (たいらみのる) 先生に将来のこ とを聞かれた時に、その様な工事をしてみたいと答え たのであろう、それでは学校は土木科に行けといわれ たことを記憶している。

ところで、この信夫山トンネルに関しては、公選第 3代福島県知事(昭和32年8月~昭和39年3月)で あった佐藤善一郎氏の尽力があったようだ。佐藤知事 は、旧信夫郡清水村(信夫山近辺)の村長をも務めて おり (昭和12年~、注9も参照)、同村が戦後昭和の 大合併の際に福島市との合併条件(昭和22年3月10 日合併)として、「刑務所(当時の所在地)附近ヨリ信夫 山貫通ノ隧道ヲ開鑿」(前出新聞報道参照)すること をあげていたという (『福島の町と村』 Ⅱ、215 頁)。 そのこともあったのであろう、この信夫山トンネルに ついては、直轄(建設省)施工とするよう佐藤知事は 強力に主張されていたようである。昭和34年当時の建 設省としては、信夫山トンネルは福島県の事業とし、 直轄としては福大経済学部前(旧経専、現福島県立美 術館・図書館)の森合踏切を大規模な跨線橋として国 道 13 号の現道を利用して栗子へ繋げる方針であった ようだ。『改修史』によれば、昭和34年度の事業とし て「福島市字森合地内福島跨線橋工事計画」の測量の ため物件の移転料を支払っている外、工事用地を買収 したとの記載がある(427頁)。しかし、工事用地には 福大経済学部のサッカー場がかかることとなりその交 渉は難航し、最終的には跨線橋案は頓挫したようだ (『60年のあゆみ』建設省福島工事事務所)。この踏切 除却は前述のように、その経緯は知らないが、飯坂街 道 (国道13号) の地下化ということになって実現して いる。また、信夫山トンネル(バイパス)も直轄施工 となり、信夫通りについては都市計画街路として福島 県で施工することとなった。

飯坂街道(国道5号・万世大路)の舗装工事

旧国道5号(万世大路・飯坂街道)の改良舗装工事については内務省(現国土交通省)直轄工事として、前述の昭和6年度施工の外、昭和8~12年度の山岳部の万世道路改築工事を別にすると、昭和15年度と昭和17年度においても実施されているので附記しておきたい。

昭和15年度は、信夫郡清水村(現在福島市北沢又・泉・森合等) 地内舗装工事として、前述の高商(旧福大経済学部、現福島県立美術館・図書館) 前踏切から笹谷(北沢文学成出) の分岐点までの砂利道延長約2.4km(道路全幅員7.5m) の改良舗装工事を実施している。その分岐点の左側が国道5号(万世大路)であり、右側が県道飯坂線で県道の方は既に舗装がされていた(注9)。

当時、この区間の国道道路敷内には、福島電気鉄道株式会社(現福島交通株式会社)飯坂線電車の軌道敷があって、路面の片側を占用し危険な状態となっていた。飯坂線電車の福島駅乗り入れの計画に合わせ、会社側としても軌道敷きを国道から撤去し少し離れて東側に移転した(現行の姿)。

当該区間の工事としては、上記の鉄道軌条の撤去を うけて、道路の改良工事及びセメントコンクリート舗 装(厚さ17cm)工事がおこなわれたものである。工事 期間は、昭和15年4月19日から昭和16年3月31日 までで、4月16日には道路管理者福島県知事に引き継 いでいる。

次ぎに、昭和17年度の工事は、「5号国道 自福島 県福島市曾根田字古舘 至同県信夫郡清水村字森合間 改良工事」ということで実施された。この区間は、昭 和6年度舗装工事終点の曾根田古舘交差点から、前述 の昭和15年度舗装工事の起点となった高商前(森合) 踏切(東北本線、飯坂線)の間、延長約900m(道路 全幅員7.5m)のセメントコンクリート舗装工事であ る。前後の舗装工事が終了した後も、この区間は相変 わらず旧態依然とした砂利道であり、しかも15年度実 施箇所と同様、飯坂線の電車軌道が路面を占用していた。こちらの軌条も道路舗装工事に先立ち移設され、その後を受け、道路の改良工事及びセメントコンクリート舗装(厚さ15cm)工事がおこなわれたものである。工事期間は、昭和17年7月16日から昭和18年3月31日までで、4月には道路管理者福島県知事に引き継いでいる。

ちなみに、飯坂線電車は大正13年(1924)4月から 営業を開始している。前出の曾根田古舘交差点から西 北側に少し行ったところにある現在の飯坂線曽根田駅 に、今回工事に先立ち軌条が移設され東北本線に併行 する現行の姿になり、昭和17年12月から福島駅構内 に直接乗り入れることとなったのである。

なお、余計なことであるが当該工事実施のために曾 根田郵便局裏の民地を借り上げ曾根田見張所を設置し たという。現在の曽根田郵便局は、飯坂街道沿いの旧 郵便局から少し東側に移転している。いずれも、旧小字 兵庫田地内と思われる。

ところで、昭和6年になぜ内務省直轄の道路工事が おこなわれるようになったかと云うことについて、探 訪記(1)注書きでも述べているが再掲しておきたい。

昭和6年に政府は、経済不況による失業対策として「失業救済道路改良予算」を設け、補助事業中心から、新たに国道工事国直轄施行をおこなうこととした(河川改修工事については古い時期から直轄施工)。福島県内においても、内務省仙台土木出張所福島国道改良事務所が設置され(昭和6年4月11日)、現在の福島市内及び郡山市内の4号国道、それに前記の5号国道において失業対策の道路工事を開始している。内務省としても、以後失業対策に重点を置きながらも「産業振興道路改良五箇年計画」などにより道路の計画的整備を図ろうとしたが、内外の情勢がそれを許さず実行されることはなく、個別の失業対策事業に止まった(『道路行政』道路行政研究会、2006年3月を参考に整理した)。

道路事業という計画的に実施されるべき公共事業が 失業対策目的として、直轄で始められたと云うことは、 道路事業のある意味で不幸な生い立ちを物語るもので あろう。卵と鶏の話しになってしまうけれども、必要 な道路事業であったからこそ、失業対策として成り立ったともいえるわけである。また、失業対策をおこなわなければならなかったので、道路事業が浮上したとも云える。この時期、計画的な道路整備を進めることはどちらにしても困難であったろう。表現は悪いかも知れないけれども行き当たりばったりの道路事業計画(失業対策事業)は、継続的に予算を確保することを困難にし、後述するように担当の工事事務所に三度の改編を充意している。

いずれにしても昭和6年度の内務省直轄による道路 事業は、福島市内と郡山市内の失業者救済に大いに貢献したということである。

(注9) 飯坂街道の舗装

当時の福島第一国道改良事務所長であった長浜時雄氏の回想によれば、清水村(森合踏切)から成出分岐点までの改良舗装工事は多額の事業費をかける価値がないとして、本省本局の了解がなかなか得られなかったようだ。飯坂街道うち成出から飯坂までの県道部分は既に舗装されていたのに、折角の温泉帰りの人々が、成出を過ぎて国道に入った途端に埃まみれになるのはあまりにも気の毒で、戦時中の気分を和らげる意味もあるということで、本省や本局にたいし予算獲得に奔走したようである。当時の内務大臣堀切善次郎氏(飯坂町出身)や、清水村村長佐藤善一郎氏(後の福島県知事)等の応援もあり2年間かかって、漸く予算を獲得し工事に着手することができたという。セメントコンクリート舗装の厚さは15cmで当時としては贅沢なものであった(『改修史』所収「福島国道改良の思い出」)。

国道事務所の変遷

万世大路に関連する国道事務所としての変遷(現国 土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所)を参考 までに示すと次の通りである。

なお、大正8年(1919) 11月17日、内務省仙台土 木出張所阿武隈川改修事務所として設置(福島市万世 町、翌年4月4日晴明町へ移転)されたのを嚆矢(物 事の始まり)とする。

•1931年(昭和6年)4月11日

内務省仙台土木出張所福島国道改良事務所設置 (福島市杉妻町福島県議会、議事堂内。6月6日、同市大字五十辺へ移転)。

国道工事直轄関連としては初めての国の出先機関

であり、福島県内において国(内務省)による直轄 の国道工事始まる。国道4号、国道5号(現13号) の改良舗装工事を実施(失業対策事業)。

なお、事務所長は歴代、阿武隈川改修事務所長が 兼務している。

·1932年(昭和7年)7月30日

同上事務所廃止(阿武隈川改修事務所に引き継ぎ)。

•1933年(昭和8年)4月24日

内務省仙台土木出張所福島国道改良事務所再設置 (福島市清明町、阿武隈川改修事務所内)。

「国道5号万世大路改築工事」を実施する。

•1938年(昭和13年)8月15日

同上事務所廃止(阿武隈川上流改修事務所(昭和12年1月15日名称変更)に引き継ぎ)。

なお、昭和11年4月21日、福島第一国道改良事務所と名称変更している(同日福島第二国道改良事務所(現磐城国道事務所の前身)が設置されたため。同事務所は昭和19年1月、磐城国道工事事務所と名称変更していたが昭和20年9月閉鎖されている。昭和23年8月1日、建設省東北地方建設局磐城国道工事事務所として再発足した)。

·1940年(昭和15年)4月15日

内務省仙台土木出張所福島第一国道改良事務所 再々設置(福島市清明町、阿武隈川福島改修事務所 内(昭和13年9月10日名称変更))。

「国道5号清水村改良舗装工事」を実施する。

·1943年(昭和18年)3月31日

同上事務所三度廃止(阿武隈川工事事務所(昭和18年4月1日名称変更)に引き継ぎ)。以後、直轄による国道改良工事は昭和26年度まで実施されないこととなった。

•1948年(昭和23年)7月8日

建設省設置。

建設省東北地方建設局阿武隈川上流工事事務所となる(昭和23年2月1日事務所名称変更)。

なお、昭和23年1月には、旧内務省の解体を受けて建設院が設置されている。

•1952年(昭和27年)5月1日

阿武隈川上流工事事務所は、建設省東北地方建

設局福島工事事務所に変更され、所掌事務として 河川改修工事(砂防含む)に併せて道路改良工事(4 号国道)をも担当することとなった。

なお、昭和32年(1957)4月からは国道13号栗子国道改築事業の調査を開始している。昭和36年度からは本格的に工事に着手した(昭和41年5月29日、栗子国道開通)。

・2001年 (平成13年) 1月6日

中央省庁再編により国土交通省設置。

国土交通省東北地方整備局福島工事事務所となる。

・2003年 (平成15年) 4月1日

福島河川国道事務所に名称変更、現在に至る。

おわりに

今回は、旧栗子隧道までは足を伸ばさなかったので、 旧栗子隧道前後の実地調査の報告はできなかった。な るべく早い時期に調査し報告したいと思っている。

さて、旧万世大路が果たしてきた役割は我が国の道路事業史上画期的なものであった。また、土木工学的に見てもきわめて貴重な存在であり、後世に遺されるべき土木遺産であることは云うまでもない。

そして、この万世大路と関わりながら歴史を築いて きた旧大滝集落の住民の方々にとっては、旧万世大路 は後世に伝えるべき自らの歴史そのものであると思う。

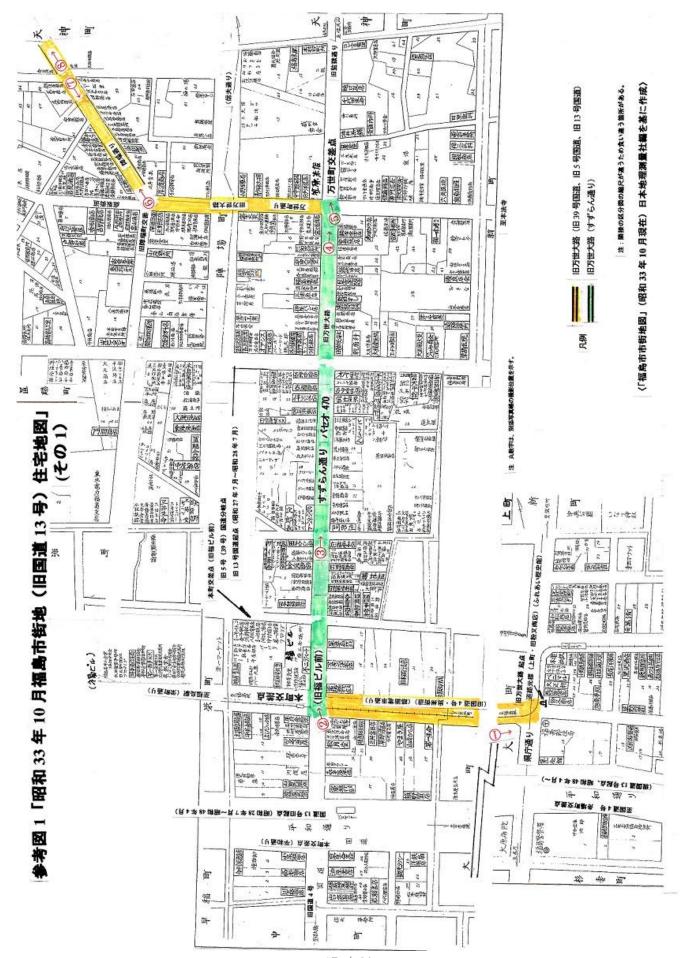
この探訪記では、歴史は「時間と空間の両軸」に沿って叙述することであるとの観点から、工事記録等の過去の資料を渉猟し、その舞台となった土木遺構を実地に調査したものの報告書である。筆者としては、ささやかながら道路事業に携わってきたものとして、客観的な報告書というよりはその意義を世に知らしめたいということであり、大滝の旧住民の計画(万世大路の保存、遊歩道化等)達成の一助となることを願っての報告書である。

謝辞

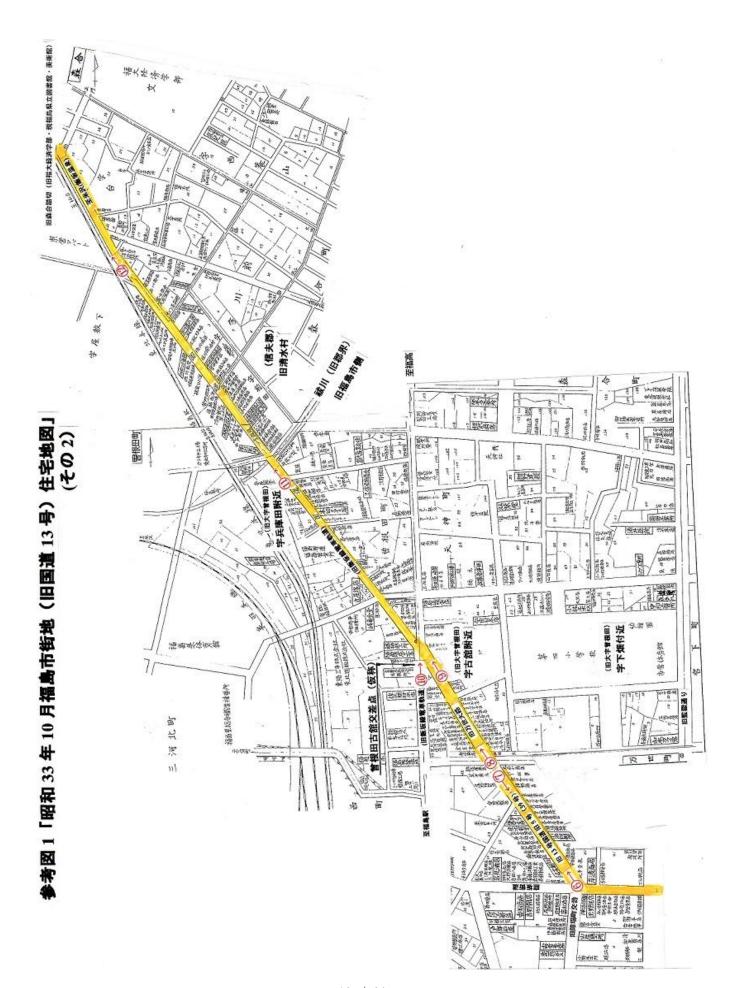
今回の探索会に参加された第1グループ(紺野健吉前会長ご夫妻、渡辺正義様、高野英治様、木村義吉様)、第2グループ(柾木新吉様、渡辺光義様、伊藤弘治様)の皆様には現地にて貴重なお話しをお聞かせ頂きました。 柾木様には貴重な写真をご提供頂き、伊藤様には数々のご助言を賜りました。 また、本報告書の編集に当たっては、大滝会ホームページ管理人紺野文英様にお世話になりました。

皆様のご協力が無ければ本報告書は作成できなかっ たでしょう、心から感謝申し上げます。

> 次ページに参考図「昭和33年10月福島市街地(旧国道13号)住宅地図」その1、その2 および「住宅地図説明写真」その1、その2を添付する。



17 / 20



「住宅地図説明用写真」その―1

① 旧万世大路起点(道路元標)



万世大路の起点は、福島町11丁目「元標」とされる。その「元標」は、 ふれあい歴史館前(写真左側建物、旧粉又商店)、写真のポール右に見え る現在の道路元標(探訪記(3)前編写真—1参照)とされる。手前の道 路は、県庁通りで右が平和通りを横切って県庁へ、左は信夫山方面に向か う。

② 本町交差点(旧福ビル前)



南側旧4号(旧6号)国道から望む。左側は栄町通り福島駅に向かい、右側はレンガ通り日銀・上町道路元標方面に向かう、いずれも旧路面電車通り。交差点は、旧5号(39号)国道の事実上の起点である分岐点(交差点以南は旧4号(旧6号)国道と重複)になる。新道路法のもと、旧13号国道の元起点、旧すずらん通り(現パセオ470)の起点でもある。

③ すずらん通り(パセオ470)、置賜町



パセオ 470 のほぼ中間、本町交差点(起点側)から終点側信夫山方面を望む。右側道路は文化通りで福島稲荷神社に至る。左下石柱には、置賜町と刻まれている。

4 すずらん通り(パセオ470)、万世町



パセオ470(すずらん通り)終点、万世町交差点 を望む。

を重む。 前方に旧監獄通りと信夫 山が見える。

交差点左が旧万世大路 (旧国道13号)、右へ行く と県庁通り本法寺に至る。

⑤ 万世町交差点(旧笠原米店前)



すずらん通りから交差点を望む。左端車場は笠原米店跡、その上に福島 信金本社ビル(旧裁判所官舎跡)が見える。前方道路は、監獄通り(刑務所 へ行く道路として開設)で信夫山を望む。

⑥ 旧陣場交番前交差点(陣場町)



中央前方が旧万世大路(旧5号(旧13号)国道)飯坂方面・曾根田古舘交差 点方向を望む。万世町交差点を西に万世町通りを行くと国道 13 号信夫通り を横切り(陣場町交差点)まもなく写真の旧陣場交番に至る。

当交差点は、庭坂街道(福島県道 310 号庭坂福島線)の元起点(現在陣場町交差点)ある。中央の停止線附近が旧陣場交番跡。

「住宅地図説明用写真」その―2

⑦ 万世大路·陣場町



旧陣場町交番前交差点と曾根田古舘交差点間のほぼ中間点附近から起 点側を望む。右端交通安全看板は、⑧写真では左側に写っていて裏側が見 える。

8 旧万世大路·天神町



⑦の位置で反対側、すなわち飯坂方面・曾根田古舘方面を望む。 写真交差点右側の道路は、公安調査局(宮下町)へ向かう。この交差点から 上(北側)が旧万世大路天神町分・天神町睦商店会となり、下(南側、⑦写真 方向)が陣場町分・陣場町中央通り商工会となる。

⑨ 曾根田古舘交差点方向



旧万世大路天神町側 から曾根田町方面・曾根 田古舘交差点(仮称)を 望む。左側道路(飯坂街 道、戦前の旧飯坂線電車 軌道敷兼用)は、信夫通 り開通までの旧国道 13 号で福島経て平和通りへ 向かう。右側道路は信夫 山方面福高へ向かう。中 央に見える道路が旧万 世大路(飯坂街道、戦前 の旧飯坂線電車軌道敷 兼用)、旧国道 13 号であ る。

(11) 曾根田古舘交差点(仮称)



旧国道 13 号福島駅前通りから曾根田古舘交差点(仮称)を望む。 正面の道路は福高へ至るもので、曾根田町方向信夫山が見える。 左側が旧万世大路・米沢(飯坂温泉)方面へ、右が陣場交番前に至る。

① 旧郡界(信夫郡·福島市)

旧万世大路・曾根田町から米沢方面旧郡界を望む。



前方横断歩道橋附近に 用水路のような小河川祓 川(阿武隈川左支川松川 右支川)があり、旧信夫 郡清水村と旧福島市(旧 小字兵庫田)の境界とな っていた。

当該箇所は現在十字交 差点で、左が飯坂街道で すぐ森合立体交差箇所と なる。右側は祓川沿いの 市道で福高前を通り国道 13号信夫山トンネルに至 る。ちなみに前方跨道橋 は、東北新幹線である

旧森合踏切附近(旧福大経済学部前(旧高商・経専))



左側架線箇所が東北本線、福島交通飯坂線で、万世大路(旧5号・13号国 道)は森合踏切で平面交差していた。交通量が多く「あかずの踏切」として悪 名高かったが、①にもあるように森合地下道が完成し(昭和40年11月3日) 踏切を解消した。

前方道路は福島県立図書館・美術館(旧福大経済学部跡(旧高商・経専) へ 至る。旧信夫郡清水村森合字西養山地内。