

大滝会万世大路探索会 探訪記(2)

「大滝会特別会員」鹿摩貞男

—— 橋梁、隧道等をめぐる万世大路の記録と解説 ——

万世大路の昭和の大改修と新沢橋の架設

探訪記(2)ではトンネルや橋梁等構造物を中心に現地調査の報告と、その工事記録や歴史的な背景などについて記すものである。文中の丸数字は写真番号で、下の太字はその説明である。

なお、写真位置は、本報告探訪記(2)巻末に「万世大路探索会」写真位置図に示しておいた。

① 第2代「新沢橋」(旧)の遺構

旧「新沢橋」を新沢下流左岸(注1)から望む。



その遺構である福島側の左岸橋台(注2)と左岸側橋脚(注3)が見える。

《第2代「新沢橋」(旧)》

写真の旧「新沢橋」^{しんざわばし}に関して、「昭和の大改修(戦前)」(後述)を記録した『福島県直轄国道改修史』(福島工事事務所、昭和40年3月、以下『改修史』)は次のように記している。

「従来の道路(筆者注、明治期の万世大路)は、阿武隈川左支川摺上川支流小川の上流水源地新沢を、谷間の奥で延長20m(筆者注、幅員は5m)の木造土橋^{もくぞうどばし}によって連絡し、互いに長い弧を描いてう回していた」(238頁)。

この迂回区間は、「昭和の大改修(戦前)」(後述)で廃止され、新ルートが新「新沢橋」(3代目)の位置に付け替えられている。

さて、ここで云っている木造土橋とは、2代目「新沢橋」(旧)のことであろう。新しい新沢橋の完成写真が同書等に掲載されているが、その背後に2基の橋脚(コ

ンクリート製)を持つ旧新沢橋が写っていて、それと確認できる(参考写真—1)。

参考写真—1 新沢橋完成写真(旧新沢橋)



《『栗子国道トンネル工事誌』(以下『工事誌』)から転載) 2基の橋脚を持つ旧新沢橋が背後に見える。(本文写真①参照)

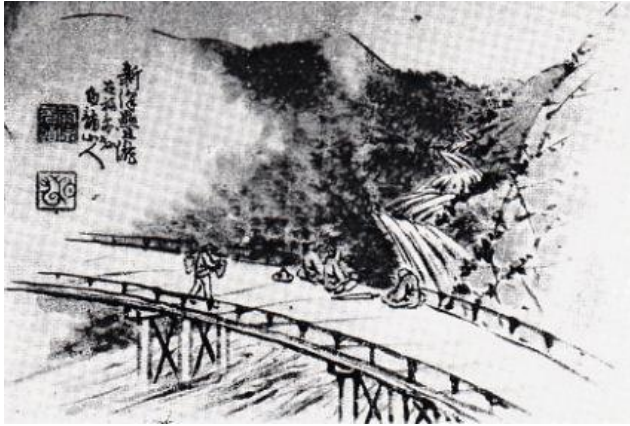
「昭和の大改修」で建設された新しい新沢橋(第3代目、後出)は、「新橋^{しんきょう}は、従来の新沢橋から約200m下流の地点で新沢を横断」(『改修史』222頁)して架設されたとあり、旧橋は新沢の上流奥の谷間に設置されていたものである。

《初代「新沢橋」(旧)》

ところで、写真にもあるようにこの第2代目の新沢橋(旧)の橋脚及び橋台は鉄筋コンクリートであると思われる。従って、写真の新沢橋(遺構)は、まだコンクリートが導入されていない明治初期に建設された「新沢橋」(初代)でない事は明らかであろう。明治期新沢橋は、長さ8.0間(14.5m)、幅員3.5間(6.4m)の文字通りの木造土橋である(『栗子トンネル工事誌』福島工事事務所、1968年7月、以下『工事誌』1211頁)。その2基の橋脚が木製であったことは、菅原白龍の描いた『栗子隧道十二景』の中の「新沢橋」の絵(注4、参考写真—2)でも確認できる。なお初代の旧新沢橋の完成時期は、この絵が明治13年(1880)7月に描かれているから、明治

10年から明治13年の間の早い時期であると思われる(注5)。

参考写真—2 旧新沢橋図・『栗子隧道十二景』
(菅原白龍、明治13年7月画)



(『工事誌』から転載)

開通(明治14年10月)前なのに旅人がいる。

つまり、このことから、ある時期に新沢橋は同一場所で架け替えられていることが分かる。その時期は、詳らかではないけれども、栗子隧道の福島側大平地区にあった大平集落(後出)が昭和7年(1932)頃廃郷になるまでは、旧新沢橋を含む万世大路は、重要な生活道路であったと考えられることから、木造橋梁の耐用年数を20~30年程度と想定した場合、明治末遅くとも大正初期には、老朽化して架け替えられていた可能性が高い。あるいは、地形的にみて豪雨や雪崩などで流出してしまったことも考えられるであろう。

旧新沢橋の山形側の万世大路は、勾配が大変に急で地形が険しく、荷車を引いた馬が息絶えることも少なくなかったということである(高野英治氏談)。この区間が前述のように別ルートで新設された^{ゆえん}所以であろう。

《滝橋》

写真はないが「滝橋」遺構も確認したので記しておくこととする。前出のこの旧・新沢橋と新・新沢橋のほぼ中間の旧万世大路には、「昭和の大改修」の時点で(昭和8年4月)、「道の右側から流れ込んで来る滑沢には、延長9m、幅員4.2mの木橋」(『改修史』222頁)である「滝橋」が架設されていたようだ。現在は、米沢側の橋台(玉石張り)のみがある。なお、福島側の橋台(現物

は無い)の前面にはコンクリートの残骸があり、この橋もまた明治期のものでなく、改築されていたものと考えられる。因みに、明治期の滝橋は、長さ6.0間(10.9m)、幅員3.5間(6.4m)の木造土橋となっている(『工事誌』1211頁)。

(注1) 河川は、上流側を背にして左(岸)右(岸)という。因みに道路では起点側(東京)を背にして、左側右側という。

(注2) 橋台とは、橋桁を両端部で支える(載せる)橋の土台のこと。

(注3) 橋脚とは、橋桁を橋の中間部で支える(載せる)橋の土台のこと。

(注4) 『栗子隧道十二景』栗嶺奇観として新沢橋が描かれおり、幾人かの旅人(開通式前だが、注5参照)が橋の上に座って「新澤 豊 瀧」を見物している。在福島県白龍山人と署名がある(福島県立図書館HPデジタルライブラリー参照)。

この画帳は、福島県令山吉盛典から明治天皇へ、開通式当日明治14年10月3日に、行在所(天皇行幸の際の仮のすまい)であった福島市内の福島医学校において献上されたものである(『工事誌』1233頁)。

なお、今回の探索では「新澤豊瀧」というほどのものは確認できなかった。

(注5) 明治期万世大路のうち福島県側の中野新道の工事は、明治10年7月から始まっている。『工事誌』(1210頁)によると、明治12年9月に山形県と協議して、早くもその頃道路の完成箇所を多くの一般の通行人がみだりに通り危険なので、福島県で通行禁止にしたという。

思うに、旧二ツ小屋隧道も明治13年10月10日には一応通行可能になっており、また栗子隧道も同年10月19日に開通しているの、開通式は明治14年10月3日におこなわれているが、実際は、一般の方々は完成したところから新道をどんどん利用していたのではな

いだろうか。従って、前記(注4)に示すように、初代の旧新沢橋もその絵が描かれた明治13年7月時点では多くの方が利用していたものと考えられる。

② 第3代「新沢橋」(新)

新「新沢橋」を新沢上流左岸、旧万世大路から望む。



橋梁のアーチ部、橋面、高欄(ガードレール)、親柱などが見える。

《第3代「新沢橋」(新)》

本橋は、「昭和の大改修(戦前)」の際に新たに架設された長さ42.0m、幅員6.0mの鉄筋コンクリートアーチ橋である。架設位置は前記のとおりで、旧新沢橋から200mほど下流側に出てきたところで新沢を横断したものである。工事期間は、昭和10年4月から昭和11年12月までで、工費は約18千円であった。

本橋は当時最新の技術によるもので、その設計は、「昭和の大改修」を実施していた当時の内務省仙台土木出張所福島国道改良事務所(現福島河川国道事務所の前身)職員の和里田新平氏(元内務省阿武隈川工事事務所第10代所長=現国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所、元建設省関東地方建設局長等を歴任)が担当したと聞いている。

(建設省福島工事事務所『60年のあゆみ』昭和54年12月、44頁所収の「60周年記念座談会」(歴代事務所長座談会)の中で、和里田新平氏が次のように発言されている。まず、昭和10年4月に学校(筆者注:東京帝大)を卒業して福島工事事務所に採用されたことを紹介している。

「……新沢橋というコンクリートアーチの橋を設計しました。こういうことが翌年11年に平の事務所へ転任するまで私がやらしていただいた思いで深い仕事でございました。……私が設計させていただいた新沢橋の現状の姿も見せていただくことができましたことをお礼申し上げます」(昭和54年9月21日座談会)

《新沢橋の高欄について》

現地をみると橋の高欄に鋼鉄製のガードレールが使用されている(写真②参照)。これはもちろん創建当時のものでなく後に取り付けられたものである。

写真-1 昭和36年の新沢橋(その1)



真新しい高欄(ガードレール)が確認できる。
福島側から米沢側を望む。
大滝会榎木新吉氏撮影・提供(昭和36年9月26日撮影)

鋼鉄製ガードレールが最初に使用されたのは昭和31年といわれる(鋼鉄製防護柵協会HP)。一般に使用されるようになったのはそれ以降である。福島工事事務所管内において、鋼製ガードレールを最初に使用したことを、『改修史』で確認できるのは、昭和38年度に施工した「福島道路舗装工事」(安達村(現二本市)～松川町(現福島市)における648mである。

筆者らが昭和40年前後に福島市内の4号国道の維持管理を担当していた頃に、^{ふしおがみ}伏拝地区の^{たかもりど}高盛土区間には鉄筋コンクリート製の^{こまどめ}駒止(参考図-1)が使用されていた。この駒止は、昭和9～10年度にかけ設置されたもので、地上高50cm、根本18cm角の鉄筋コンクリート支柱を1.4m間隔に立て込み、径38mmの^{がす}鑄鉄瓦斯管を横材として抜き通したものである。これらの駒止は、昭和40年度に鋼鉄製のガードレールに取り替えられた。その際駒止の一部は、信夫山第1展望台展へ向かう坂路へ移植され、現在でも見ることができる。

【参考 「ガードレール設置」】

「モデル路線改良工事始まるガードレール設置」

(昭和 40 年 6 月 19 日付け、福島民友新聞)

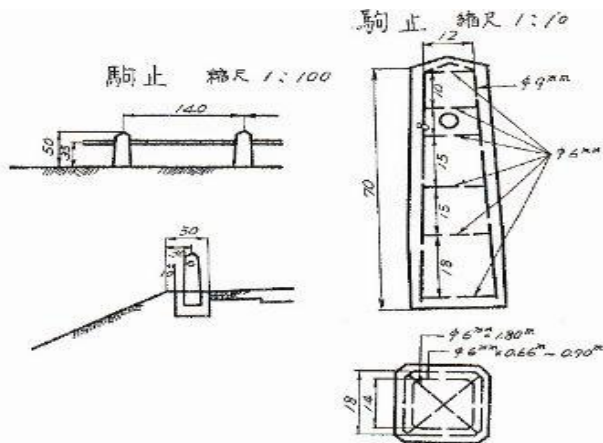
当時筆者等が担当していた「伏拝地区路肩舗装及び防護策設置工事」(工期:昭和 40 年 9 月 5 日~11 月 30 日)について、全く記憶にないけれども次のように新聞報道されていたようである。

「国道 4 号線福島地区モデル路線の改良工事がはじまった。第一弾として工事が行われたのはモデル区間・・・”魔のカーブ”といわれている福島市伏拝地内で、ここでは自動車の転落事故を防ぐため延長千二三にわたってガードレールをとりつけた。東北地建福島工事事務所ではこの工事に引きつづいて路肩の舗装も行い、さらに福島市のメインストリート平和通りの全面舗装をはじめ道路照明灯、道路標識の設置など工費七千万円で今年度内に同区間を大幅改良する。・・・」

この報道は、ガードレールの設置自体が話題となるほどに、当時としてはガードレールがそう一般的なことでなかったということを示すものであろう。福島工事事務所管内での早い時期でのガードレールの使用であり、その危険箇所には以前から駒止が設置されていたのであった。

なお、当時この工事の前であったと思うけれど、貨物自動車がこの伏拝の坂で転落事故を起こし駆けつけた記憶がある。

参考図-1 鉄筋コンクリート製駒止



(『福島県直轄国道改修史』から転載)

従って、その駒止とほぼ同時期の新沢橋創建時の高欄は鋼鉄製のガードレールではなく、「高欄は高さ 80cm の手摺り柱及び格子付き鉄製高欄を地覆(注 1)に取り付けた」(『改修史』 239 頁) ようである。これは同書掲載の新沢橋完成写真 (239 頁、参考写真-1) や『60 年のあゆみ』の掲載写真 (参考写真-3) においても確認できる。

参考写真-3 完成した新沢橋高欄



(『60 年の歩み』以下(『60 年』)から転載)
優雅な手摺り柱及び格子付き鉄製高欄。
戦時中に金属供出され、現在はガードレールが設置されている。

そこで疑問となるのが、その鉄製高欄はどこへ消えてしまったのかである。実は、この鉄製の高欄(欄干)は戦時中の、国家による金属回収によってお国へ供出されてしまったのである(高野英治氏談)。一般家庭の家庭用備品まで供出させられ、当時「くろがね動員」と称した。

支那事変(昭和 12 年(1937) 7 月)以降日本は、武器弾薬の原料となる鉄、銅などの戦略物資の不足が深刻な問題となってきた。昭和 13 年 4 月には「鉄製鉄物製造制限令」が公布され、橋梁の欄干などは製造できなくなったのである。新沢橋の高欄は、工事時期が少しでも遅れていたなら、元々取り付けられなかったであろう。そこへきて、今度は昭和 16 年(1941) 8 月「金属回収令」が公布され、欄干はまさにその回収物件に指定されたのである。新沢橋の鉄製高欄(欄干)も昭和 16 年の秋あたりに持っていかれたのであろう。優雅な格子付きの鉄製高欄は、僅か数年で人知れず姿を消してしまったというわけである。因みに、昭和 17 年 5 月にはお寺の梵鐘やおきものなどにまで強制供出命令が発せられたという(『戦時用語の基礎知識』北村恒信、光人社 NF 文庫、2002 年 9 月を参考に整理)。

新沢橋は、高欄のないまま戦後もしばらくの間(多分昭和 30 年代中頃まで)供用されていたものと思われる。戦後進駐軍のジープが何台も連なって高欄のない新沢橋をぶっ飛ばして行くのを目撃したという(伊藤弘治氏談)。いくら戦時非常時とはいえ、高さ十数メートルの橋の上を、高欄なしで走らせるというのは今では考えられない

乱暴な話しである。

写真—2 昭和36年の新沢橋(その—2)



高い位置にある新沢橋、下流から望む。
高欄が設置され安全に米沢方面に向かう車両。
大滝会榎木新吉氏撮影・提供(昭和36年9月26日撮影)

《「昭和の大改修(戦前)」》

本節冒頭の「昭和の大改修(戦前)」とは、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(現在の福島県福島市飯坂町中野(起点)から山形県米沢市万世町^{ずきやま}梓山(終点))を自動車交通可能な道路に改築した事業のことで、筆者が勝手に命名したものである。新沢橋から現在の栗子国道を結んだところ(大滝第2トンネル山形側)あたりが福島側の起点で、栗子隧道西側の^{たきいわかみほし}滝岩上橋左岸が山形側の終点となるようである。

昭和8年4月から昭和12年3月まで4箇年間に亘って、前述の当時の内務省山台土木出張所福島国道改良事務所(現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。

その改修事業では道路部分延長約13kmの改築(注2、約7.4km、57%)・補修(注3、約5.6km、43%)、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もので、総工費は678千円であったという。

この工事に従事した大滝集落の方々も少なくないと聞いている。また、筆者が昭和38年4月福島工事事務所に採用された頃にも、その改修工事に従事された方々がまだ現役で働いておられた。苦勞の多かった工事と云われていただけに、その経験談を少しでも伺っておけば良

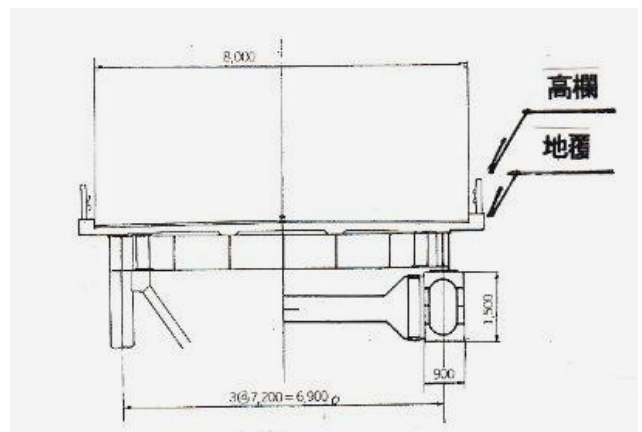
かったのにと悔やまれる。

ところで実は、明治期万世大路は、明治14年10月の開通後活況を呈し福島米沢間の交流を活発にして経済発展に貢献してきたけれども、明治32年(1899)5月の福島米沢間の鉄道、奥羽南線(現奥羽本線)の開通などで衰退して、米沢との往来も途絶の状態になっていたのである。しかし、時代の進展に伴い自動車交通に適する道路の必要性がたかまり、「昭和の大改修」が実施されることとなった(注4)。

明治に建設されたトンネルの状況は、後に述べる二ツ小屋隧道のように自動車交通は不可能であった。また、明かり部分(一般の道路部分)についても、「山間部は、幅員も狭く屈曲もひどく4分の1の急勾配があり、さらに曲線部と急勾配とが重複しているため危険箇所多く、自動車交通に適しなかった」(『改修史』181頁)のである。折からの世界恐慌などを受けた高橋是清蔵相による不況対策の^{じきよくきょうきゅう}時局匡救事業(注5)として、この「昭和の大改修」が実施されることとなったのである。

(注1) ^{じふく}地覆とは橋梁用語で、橋を横断面でみた場合、その両端部の数10cmほどの幅について路面より高くした部分をいう。この場所に高欄(欄干)を立て込むのである(参考図—2)。

参考図—2 地覆、高欄(山神橋断面図)



『工事誌』掲載図を参考に作成)

(注2) ここで云う改築とは「山間部路線の新設」(『改修史』185頁)のことで、既設の明治期万世大路とは全く別のルートに道路を新設することを云う(たとえば、前述の新沢橋のところでは、谷川に深く迂回していた旧道を廃して新・新沢橋を架設し別ルートで新たに道路を通した)。

また、現道を大きく切・盛土して道路を造り直してしまう場合もこれに該当するであろう。

(注3) ここで云う補修とは「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両側に側溝を設け」ることという(『改修史』185頁)。つまり既設道路をほぼ踏襲していると云える。また、路面については、現地製造の採石等を用いて敷きならし転圧し造り直している。

(注4) 明治末に輸入された自動車は、昭和元年(1926)には4万台、昭和9年には15万台を越え、従前の荷車、荷馬車交通に加えて自動車交通も考慮する必要が生じた。昭和4年には「産業道路改良計画」が樹立され国庫から3分の1の補助を計画したが実行されなかった(緊縮財政)。昭和6年には、経済不況による失業対策として「失業救済道路改良予算」が設けられ、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。福島においても、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4号国道において失業対策の道路工事を開始している。以後失業対策に重点を置きながら「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、内外の情勢から実行されることは無く、次の注5に述べる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)。

(注5) 時局匡救事業とは、昭和初期の金融恐慌、世界恐慌などをうけて、昭和7~9年に全国で展開された不況対策事業で、内務省と農林省所管の土木事業が中心であった。いわゆる高橋財政の2本柱は、不況対策としての時局匡救事業費と、満州事变費を中心とする軍事費であった。

明治期万世大路と二ツ小屋隧道の改修

③第2代「二ツ小屋隧道」(福島側坑門) 「二ツ小屋隧道」福島側坑門を望む。

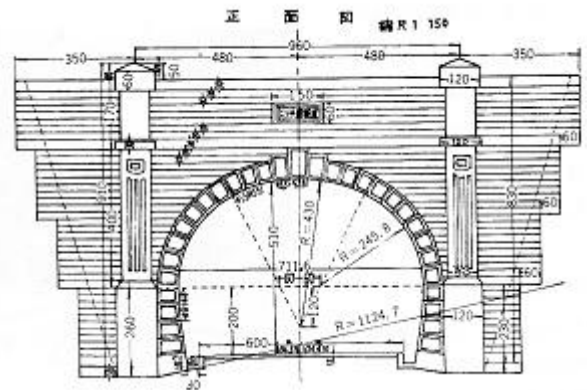


「坑門^{こうもん}は南北(筆者注、福島側及び米沢側)とも同じ形状の拱型^{きょうけい}(筆者注、アーチ型)であって、・・・両袖

を設けて土石の崩壊を防ぎ、門柱を設けて美観を添えかつ額石を配し永遠の記念とした」(『改修史』190頁)のものである。美しい坑門となっており80年近く経過した今日でも、その姿は衰えていない(④⑤⑦⑧写真も参照)。

坑門^{きりいしづみ}の切石積に用いた切石類は、旧隧道内で使用されていたものを再利用したという事である(参考図-3)。

参考図-3 二ツ小屋隧道坑門正面図



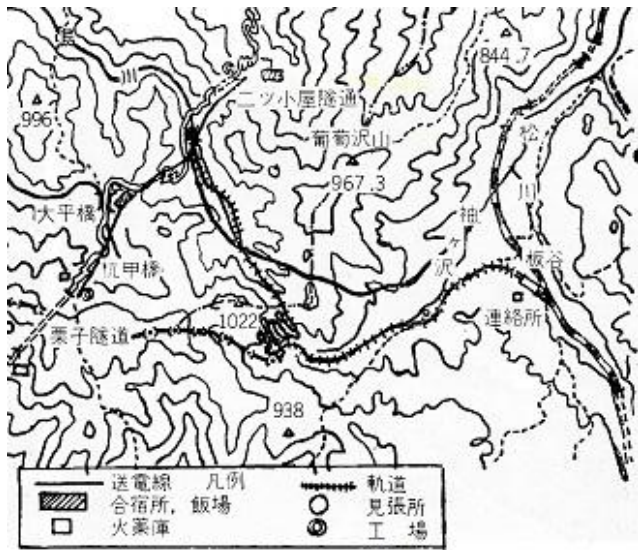
(『工事誌』から転載)
(福島側・米沢側同一構造)

《第2代「二ツ小屋隧道」》

本トンネルは、「昭和の大改修」において、明治期に施工された初代旧「二ツ小屋隧道」を^{かくふくきりひろ}拡幅切拡げて建設されたものである。工事は、現在と違って請負業者の施工でなく、他の工事をも含め直営工事(内務省が直接工事を実施すること)により実施された。トンネル諸元は、延長384m、全幅員6.5m(有効幅員=車道幅員6.0m)、高さ5.1m(有効高さ4.5m)である。旧隧道は素堀であったが、^{まきたて}拡幅後トンネルは、コンクリートで巻立(壁や天井をつくること)、セメントコンクリート舗装を施工し、路面の両側に側溝を設置したものである(⑥写真参照)。

本トンネルの施工に当たっては、奥羽本線板谷駅から現場(二ツ小屋隧道米沢側)まで軌条(幅50cm)を11.2km敷設し、資機材の運搬をトロッコによりおこなった(3tガソリン機関車及び人力で牽引)。また、資材運搬については、鉄道だけでは輸送能力に限界があることから福島から現場まで貨物自動車による輸送もおこなった(参考図-4)。

参考図-4 工事事務所配置図



(『工事誌』から転載)

作業員は、当初大滝部落内民家を借りて宿舎としていたが、トンネル工事が進むに及んで隧道坑口付近（福島側）に450名を収容できる宿舎を建設して作業員を収容した。作業員の賃金支払いの責任者は、大滝の佐藤武雄氏であったという。

工事期間は、昭和8年5月から昭和9年12月までで、工事費約123千円であった。

《初代旧「ニツ小屋隧道」》

旧「ニツ小屋隧道」は、福島県において明治10年10月から明治14年（1881）9月にかけて工事がおこなわれた（明治13年10月には一応開通したという。『工事誌』1210頁）。

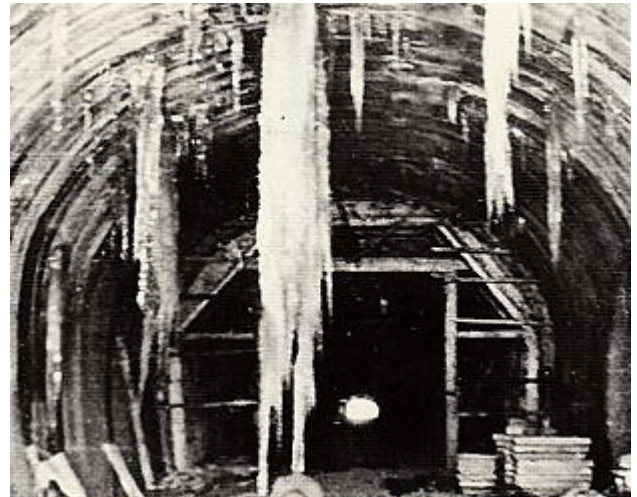
トンネルの諸元は、延長194.5間=353.6m、幅3.0間=5.4m、高さ2.0間=3.6mである。形状は矩形に近いもので素掘りとなっている。しかし、下記に示すように後年施工されたものかどうか分からないが、石材などにより部分的に巻立されていた。また、トンネル標高は約700mである。

昭和の改修工事時点（昭和8年5月）での旧ニツ小屋隧道の状況は次のようであった。

「(高さは) 拱形中央 (著者注、カーブのある断面の中央) 2.3m内外、幅員3m内外と狭く坑道は岩石ではあるけれども割れ目よりの湧水多く風化して崩壊しており

一部分に切石、煉瓦、木材等による巻立を施してあったが、木材は腐食倒壊し崩落した岩石とかみ合って交通を妨げ、これらの間を^{かる}辛うじてくぐり抜ける状態」(『改修史』181頁)であったという(参考写真-4)。

参考写真-4 その1



(『栗子峠にみる道づくり歴史』から転載)
旧ニツ小屋隧道内部の様子である(昭和28年1月17日撮影)。

参考写真-4 その2



(『工事誌』から転載)
旧栗子隧道内部の様子である。

このトンネルは、前述したとおり大平集落が平成7年頃廃郷するまで使用されていたものと思われ、多少なりとも補修工事がおこなわれていたものであろうか。

《明治期「万世大路」(初代)》

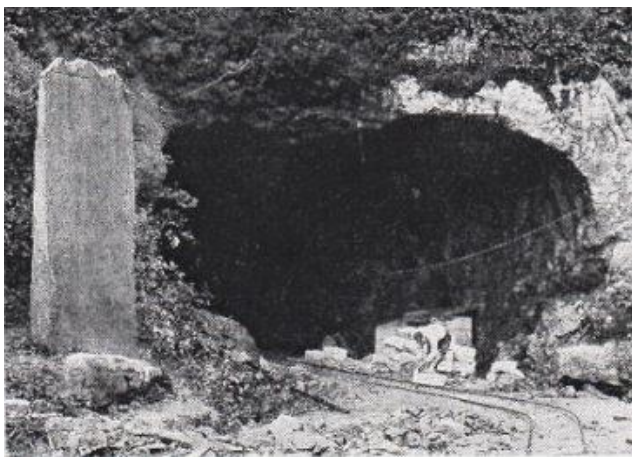
ここで、前後するけれども明治期に開設された新道初代の「万世大路」の概要について記す。

万世大路は、福島市と米沢を結ぶ約 50 km の道路で、現在の国道 13 号栗子国道(栗子ハイウェイ)のことである。

初代の万世大路は、明治 9 年(1876)11 月から明治 14 年(1881)9 月にかけて、福島、山形両県によって建設された。その経緯については、『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『天皇記』)に簡潔に記されている。

「・・・山形縣令三島通庸(注 1)新路を開きて行旅に便せんと欲す、當時福島縣令山吉盛典(注 2)亦路を開かんことを企つ、是に於いて二人相議し、明治九年より東西より工を起こす、・・・遂に五星霜を経て、是の歳(筆者注、明治 14 年)八月米澤福島間の^{よねざわ}新道十一里^{あまり}餘成る」(523 頁、ルビ筆者)。また、かつて栗子隧道米沢側坑口にあった栗子隧道碑にも、万世大路の建設経緯が詳細に記されている(『工事誌』1222 頁参照、**参考写真一5**)。

参考写真—5 栗子隧道碑



(『工事誌』から転載)

栗子隧道建設経緯及び三島通庸山形県令(当時)他、建設工事従事者の功績を記す(明治 15 年 1 月)。現在は国土交通省福島河川国道事務所栗子国道維持出張所構内(米沢市板谷)に移設されている。

それらに記されているように、当時山形県分は刈安新道(栗子隧道を含む)、福島県分は中野新道(二ツ小屋隧道含む)と称して両県協議しながら工事を進め、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(後述)、万世大路を完成させたのである。

この新道は、刈安・中野両新道を併せて栗子新道と云い当初羽州街道と称したが、後に明治 15 年 2 月、明治天皇から「萬世大路」(本稿では「万世大路」と表記)称するよう勅があった。前掲書には、

「尋いで、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)と記されている(後述)。

以来 130 年、「万世大路」は誠に由緒ある名前で、市販の地図帳や Web 地図には、必ずと云ってよいほど国道 13 号と共に併記されている。本当に素晴らしい良き名称を賜ったものだと誇りにすら思う。

《万世大路の出典》

ところで、「その萬世(万世)大路」は、書経(注 3)の中から取られたものだという。それは、

「帝曰、兪。地平天成、六府三事允治、萬世永頼、時乃功」(「帝曰く、兪。地平らぎ天成り、六府三事允に治まり、萬世永く頼るは、時れ乃の功なり。)(新釈漢文大系『書経下』小野沢精一、明治書院)の一節からである。自己流で、現代風に意識すると次のようになるであろうか。

「自然環境及び人間社会(天地)は平穩に保たれている。何故かといえばそのわけは、生活に必要な衣食住・財貨(六府、注 4)を人々に調^{ととの}わせ、また道德教育、施設(インフラ)の整備・維持管理、人民の生活向上(三事、注 5)について、国家の施策として責任をもって取り組んでいるからである。従って、この施策は、後の世(万世)に至るまで永く頼りにされるであろう、それこそ汝の功績である(と帝の舜はおっしゃった)。

すなわち栗子新道は、人々の生活安定のために

「幾世代(万世)にも亘って永く頼れる道路(大路)になれ」との願いを込めて名付けられたものであろう。

因みに、現在の年号「平成」は、引用文冒頭の「地平天成」(内外、天地とも平和が達成されるの意)からきている事をご存知のとおりである(『史記』五帝本紀も出典の一つ)。

^{みしまみちつね}
(注1) 三島通庸 天保6年(1835年)6月～明治21年(1888年)10月。

薩摩藩士。明治政府において酒田(鶴岡)(明治7年(1874)12月～)・山形(明治9年8月～明治15年7月)・福島(兼任、明治15年2月～明治17年10月)・栃木(兼任、明治16年10月～明治17年(1884)10月)各県令を歴任した後、内務省土木局長、初代警視總監を務める。各地において道路建設や河川改修等の社会資本の整備、学校・病院・行政庁舎の建築などの公共施設の整備、農・産業の振興を図る一方、福島県や栃木県においてそれに反対する自由民権運動を弾圧、福島(喜多方)事件(明治15年12月1日(11月28日))や加波山事件(明治17年(1884)9月23日)が起きた。

^{やまよしもりすけ}
(注2) 山吉盛典 天保6年(1835)9月～明治35年(1902)7月。
米沢藩士。福島県令(明治8年12月～)、合併後(明治9年8月)の大福島県の初代県令(～明治15年(1882)2月)。三島通庸は、山吉県令の後任に当たるので2代目ということになるだろう。

明治11年(1878)5月14日、^{きおいちよう}紀尾井町事件(大久保利通暗殺)の朝、山吉県令はたまたま大久保邸を訪問している。外部の人間として大久保利通に最後に会った人物として知られる。

^{けんれい}
なお、県令とは現在の県知事にあたる。明治4年(1871)廃藩置県により知藩事(旧藩主)が廃止され、新たに中央政府の地方官として^{こんれい}県令(権令)が任命された。明治19年知事に改称する。その権限も現在の知事よりずっと大きい。

(注3) 過去の聖賢の事蹟を伝える中国最古の歴史書。尚書。^{しょうしょ}

(注4) 六府とは、万物が生きていく基礎となる水火金木と穀物の六者を云う。

(注5) 三事とは、次の三つのことをいう。(1) 教育によって民の徳を正すこと。(2) 道具を作り、物品を流通させ民の生活を便利ならしめること。(3) 衣類、食料を豊富にして不足ならしめること。

『書経』野村茂夫、明德出版社、昭和46年9月)

二ツ小屋隧道の名板等について

④二ツ小屋隧道福島側名板(額石) トンネル名板(額石)と楔石の近接写真。



^{がくいし}
額石には「二ツ小屋隧道、昭和九年三月竣功」と右書きで記されている。

《トンネル名板(額石)と楔石》

前述の通り額石(名板)を配して永遠の記念としたようだ。その名板の下に見える^{くさびがた}楔形の長方形の大きな石材は^{くさびいし}楔石(長さ90cm、上幅52cm)と呼ばれるもので、トンネル入り口に見えるアーチ石積(拱構)の最上部にあって、このアーチ石積を固定する役割を担っているものである。

この石積の石材は、前述のとおり旧二ツ小屋隧道内の巻立に使用されていたものの再利用である。また、額石は、福島県田村郡西田村(現郡山市)小和滝産の花崗岩で、題字は、当時の内務省仙台土木出張所(現国土交通省東北地方整備局の前身)所長坂本丹治氏による(『改修史』190頁)。

なお、名板記載の竣功月が昭和9年3月となっているが、これはトンネル本体の完成月であり、路面舗装(セメントコンクリート)や側溝工事等全体が終了したのは12月になってからである。従って前記のように2代目の二ツ小屋隧道の工事期間は昭和8年5月から昭和9年(1934)12月までとしておくこととする。

⑤ニツ小屋隧道福島側坑門門柱(左)

福島側坑門左側の門柱と袖擁壁(石積)部分。



《映画「赤い殺意」とニツ小屋隧道》

ニツ小屋隧道は、映画「赤い殺意」のロケ現場としても知られている。この映画は、昭和 39 年日活作品で、今村昌平監督、西村晃、春川ますみ、露口茂等が出演している。冬のニツ小屋隧道で、氷柱が垂れ下がったトンネル坑内(氷柱は自然のものでなく手を入れているらしい)、写真にある門柱左の袖擁壁(石積)の上のほうから雪の上を春川ますみが滑り落ちるシーンなどがある。(後日の確認では、当時現役の「烏川橋」も写っていて、後述する高欄に横材がない異様な状況を確認できる)。

当時の建設省の出張所や建設業者の方がロケに協力したとも聞いている。大きな扇風機を使用しての吹雪のシーンの迫力、春川ますみが滑り落ちるシーンを何度も繰り返していたと云うようなことを聞いた覚えもある。ロケは、昭和 39 年の 3 月頃であったという。また、映画の舞台は仙台市内らしく現在なくなっている路面電車が頻繁に出てきていたと思う。この映画は、今村監督の傑作といわれ数々の賞を受賞している。

⑥ニツ小屋隧道坑内(福島側)



福島側坑口から数十メートル入った坑内の状況。中央の白い点は米沢側の坑口である。

《心配な巻立コンクリートの劣化》

写真の中では、巻立コンクリート(コンクリートで壁や天井になっている部分、覆工)に段差がありコンクリートの色も違うようにも見えて、後で内巻きしているように見える。しかし、ほぼ同一箇所から撮影したと見られる施工中の写真(『工事誌』1248 頁、参考写真—6)を見ると、その時点で既に段差があるようにも見える。

参考写真—6 ニツ小屋隧道内空断面状況



(『工事誌』から転載)
昭和の大改修工事中(本文写真⑥参照)

それはさておき、この巻立コンクリートの劣化がかなり進んでいて、あちこちで剥落崩落が見られる。施工後 80 年近い歳月を経ており、漏水が多く厳寒期の凍結、そして融解を繰り返す過酷な環境のもとで、現在までよく持ちこたえていると思うのが実感である。当時の施工技術の高さ、コンクリートの品質管理水準の高さを垣間見

る思いがする。しかし、通り抜けできなくなった栗子隧道のように壊滅的な大崩落が来るのは時間の問題のような気がする。現に福島側入り口では右肩の覆工（巻立コンクリート）が抜けていて外側の山が見えるし、次の⑦の写真にもあるように、米沢側でも大きく崩落している。また、あちこちで漏水していて地下水が吹き出しているのも気になる場所である。今のうち何らかの手当をすれば、坑内閉塞という最悪の事態は避けられる可能性はあるだろう。新沢橋やその他の橋梁・構造物をも含め貴重な土木遺産を何としても後世に引き継ぎたいものである。

⑦ニツ小屋隧道(米沢側坑門)
「ニツ小屋隧道」米沢側坑門を望む。



構造形式等すべて福島側坑門と同一であるので、③解説を参照のこと。

この米沢側の覆工コンクリートも大きく崩壊しているのが見える。

《コンクリートの材料について》

「昭和の大改修（戦前）」の際の「ニツ小屋隧道」

工事の資機材の運搬については③の解説で述べたとおりである。それではコンクリート材料の骨材（砂利や砂）はどこから調達したものであろうか。

まず砂利であるが、これは道路工事の岩石掘削及びトンネル掘削工事で発生したズリ（岩石などのこと）の中から得られた良質の石材を利用し、現場において採石機により採石を製造して使用した。また、砂は阿武隈川（松齢橋付近など）から採取し、奥羽本線板谷駅まで貨車輸送し、板谷駅からは、他の資材と同様に専用運搬線路をトロッコで運搬したものである。鉄道輸送を除く運搬、採取、製造はすべて直営によりおこなった（『改修史』190頁など）。

なお、火薬類は福島市内長尾銃砲火薬店火薬庫に保管を依頼し、その日の使用分を毎日運搬した（同掲書、195頁）。

《冬期間のトンネル工事》

冬期間においてもトンネル掘削工事はおこなわれていたようで、それこそ雪のトンネルを造ってズリ出しをしたという。

「隧道工事は5月16日（筆者注、昭和8年）着手したが、支柱夫、坑夫等（トンネル作業員）の専門家を備えたのが、8月初めであったので、それ以来本格的作業が続いた。そして100名～130名の労務者を使役して、9月16日より昼夜兼行（二交代）で施工した。冬期間は最小40名最大90名内外の労務者を確保し昼夜兼行作業を続け、この間1日も休業したことはなかった。

岩石の搬出は冬期隧道出口より捨場まで雪のトンネルを造り、散水して氷結させ、人力トロで運搬したが意外の効果があった」（『改修史』192頁）

⑧ニツ小屋隧道米沢側名板(額石)
トンネル名板(額石)と楔石の近接写真。



石額には「ニツ小屋隧道、昭和九年三月竣功」と右書きで記されている。福島側と同じである。

明治天皇の東北巡幸と「鳳駕駐蹕之蹟」について

⑨「鳳駕駐蹕之蹟」石碑(ニツ小屋隧道福島側坑口) 「鳳駕駐蹕之蹟」石碑の近接写真。



ニツ小屋隧道の福島側坑口の手前の右側の高台にある。元々は、坑口手前の現在の道路本線あたりに設置されていたものであるが、旧ニツ小屋隧道を盤下げし改築することから現在地(旧万世大路の路面高さと思われる)に移転したものである(参考写真一7)。

明治14年10月3日の栗子新道(万世大路)開通の折、明治天皇が当該箇所にて御少憩された事を記念し、明治41年9月12日に建立されたものである。」

参考写真一7 ニツ小屋隧道福島側(鳳駕駐蹕之蹟)



(『工事誌』から転載)

昭和の大改修の際に「鳳駕駐蹕之蹟」が移転された(×印は元の位置)。

《鳳駕駐蹕之蹟》

明治天皇が御少憩された事を記念するこの石碑は福島県側の万世大路では、上記のニツ小屋御休所、大滝御休所、円部御休所の3箇所に残存している。

(1) ニツ小屋御休所

開通式の時点で、ニツ小屋隧道の福島側坑口付近には県土木出張所として新設した、ただ一軒の家屋があった。明治天皇はそこで御少憩された。後年その箇所に、県において石碑を建立したものである。

3箇所とも前記のように明治41年9月12日に建立されているが、この碑の裏には、地元の方の和歌を刻しているが判読できない。

(2) 大滝御休所

同日、天皇陛下は、大滝集落渡辺要七宅(当時中屋旅館)でも御少憩された。現在、陛下が御少憩された3箇所の中で、唯一家屋が残っている場所である。渡辺家の努力により保存されているという。その家屋は、昭和10年11月、文部省令第400号で史蹟に指定され、村で管理していたが戦後解除されている。

(3) 円部御休所

大滝部落から福島よりある円部部落内の渡辺勇吉宅でも御少憩なされた。

(4) 駐輦之碑

米沢市万世町(旧南置賜郡桑山村向原)の旧万世小学校跡地には「駐輦^{ちゆうれん}之碑」(明治28年4月建立)がある。前記と同じく明治14年10月3日に鳳輦^{ほうれん}(筆者注、天皇陛下の乗り物)をお止めになり御少憩された場所である。(『萬世の大路』創刊号、第5号、歴史の道万世大路、万歳の松保存会編)

《明治天皇の東北巡幸》

(一)

明治天皇の全国巡幸は、明治5年(1872)から明治18年(1885)まで、都合6回にわたって実施され、6大巡幸と云われている。この中でも特に明治9年(第2回)から明治14年(第5回)までの6年間に234日間旅行するというハードスケジュールで集中的に実施されている。その理由は、はっきりしないようであるが、この時期が西南戦争を挟んで明治国家の確立期にあたり、短期間集中

的に繰り返す国民の視線のもとに明治天皇をおくことにより、明治国家のシンボル、新国家の元首にふさわしい若くて颯爽とした天皇のイメージを国民に植え付けることができ、この全国巡幸は大成功であったといわれる。

これらの巡幸が、一過性のものでなく、行く先々で道路に刻まれた天皇の記憶は、語り継がれていった（「万世大路」は、巡幸から130年になるけれども、まさに語り継がれている）。そして、その具体例としては、栗子新道万世大路が挙げられるが、道路建設に当たっては、資金面をも含め人々の負担、苦勞も大きかったが、道路が地域の活性化に多大の貢献をしたことも確かであろう。（以上は、NHK教育TV教育セミナー「歴史で見る日本『明治天皇巡幸』～シンボルと国民」京都大学教授佐々木克、平成16年11月30日放映、を整理したものである）。

（二）

そのうちの第2回（明治9年6月2日から7月12日まで50日間）と第5回（明治14年7月30日から10月11日まで74日間、最長の日程）の2回分は「東北・北海道巡幸」となっていて、この第5回目が万世大路（この名称は巡幸後の明治15年2月命名）への巡幸で、時の山形県令三島通庸の熱心な嘆願があったと云われる。

ここでは、この第5回目の巡幸、とくに万世大路関連について記す。明治天皇は、明治14年（1881）7月30日東京を發輦（はつれん 天皇専用の乗り物で出発）あらせられ、「山形秋田兩縣・北海道巡幸の途に就きたまふ」『天皇紀』417頁）。供奉する者は、左大臣有栖川宮熾仁親王以下約350人であった。輦路を奥州街道（現在の4号国道沿い）に取り宇都宮、郡山、福島、仙台、盛岡、青森を経て北海道（小樽、札幌、室蘭、函館）を巡幸され、帰路は小樽から船で再び青森に入り、今度は日本海側の大館、秋田、新庄（酒田）山形、米沢と現在の国道13号沿いを南下し聖駕再び福島（10月3日）へ入御、10月11日還幸あらせられた。

（三）

さて、10月3日万世大路巡幸の様子は次の通りである。朝6時まだ暗い中、米沢行在所（南置賜郡役所）を發輦（出発）、羽黒川の上流を渡り、8時には桑山観音原に臨幸し（現米沢市万世町、ちゆうれん 駐輦之碑あり）、刈安隧道を出て開鑿掛詰所（かいさくかきり）で御少憩され、栗子山麓の石橋滝ノ沢橋

（川越石）にいたる。御少憩後、ここで馬車から肩輿にお乗り換えになり険しい坂道を上ると栗子隧道の坑口に到着した。そこには山形県令三島通庸が迎えに出ていて、その場所で隧道開通式を行った。その時の模様は、「陰雲漸く霽れ、彩旗風に翻り、えんか 烟火空に映じ、かんせい 歡聲山谷に震ふ」（前掲書524頁、ルビ筆者）ものであったと云う。また、御晝餐所（ごちゆうさんしょ 昼食会場）では、栗子隧道西口の絵（高橋由一筆）を天覽され直ちにお持ちになられた。

この後、あかり 灯を乗って（手に持つこと）山形県令三島通庸が前導し、天皇も徒歩で栗子隧道に入られた。隧道内では左右に灯をともした。隧道のほぼ中央が山形・福島県の境界となっている。福島側坑口では、福島県令山吉盛典が奉迎して、天皇は再び肩輿にお乗りになり杭甲坂を下られた。そこからの風景は「層巒疊嶂（そうらんじょうしょう 切り立った山々が幾重にも連なり）天を摩して（ま 迫って）かんげい 潤溪幽邃（ゆうすい 溪谷は深く静かに）、おうちうつ 老樹蒼鬱（おうちうつ 老木が鬱蒼と茂り）」している。その中を栗子新道は「盤旋（ばんせん うずまき）」のようにめぐっていて、距離「一里十餘町（約5km）」にして二ツ小屋隧道に到着した（『天皇紀』524頁）。その福島口には福島県土木課の出張所があり御少憩された（前記、現在二ツ小屋御休所「鳳駕駐蹕之蹟」石碑あり）。午後1時45分二ツ小屋隧道を出発し、七曲坂、大回り坂を踰え大滝に御到着、御少憩された（前記、現在大滝御休所「鳳駕駐蹕之蹟」石碑あり）。大滝を過ぎれば、おおげた 大桁隧道、たかひら 高平隧道がありえんぶ 円部集落に出る（前記、現在円部御休所「鳳駕駐蹕之蹟」石碑あり）。

この後大生笹村において馬車にお乗り換えになり福島に向われ、当日（10月3日）の行在所（福島医学校）にお入りになった。そこでは、山吉福島県令が栗子新道の絵『栗子隧道十二景』（菅原白龍筆）を献上した（前述）。

（四）

この新道には5箇所もの隧道があり、新道の完成には5年もの歳月を要した。その中では、栗子隧道の工事もっとも大がかりであったので、この新道全体を「栗子新道」と呼ぶこととした。明治天皇は工事に従事した福島・山形兩県の官吏に金10円を賞賜した。また、後日（明治14年11月26日）、福島・山形県令の刻苦勲劬が本工事を成功させたとして左大臣熾仁親王名により錦一卷を賜う。

ついで翌年明治15年(1882)2月8日には、明治天皇によって「米沢より福島に至る新道を萬世大路」と命名されたのである(『天皇紀』523頁)。

(以上本節は、『天皇紀』及び『工事誌』をもとに整理した)。

おたいら 大平集落と大平橋、からすがわ 烏川橋

⑩第2代「烏川橋」

米沢側から望む烏川橋。前方道路は二ツ小屋隧道米沢側に至る。



《第2代「烏川橋」》

本橋は、阿武隈川左支川摺上川支流の烏川に、「昭和の大改修」の際に新たに架設された長さ23.29m、有効幅員6.0mの鉄筋コンクリートT型桁橋(橋桁の断面がローマ字のTの字に似るのでT型桁という)。

橋台2基、橋脚1基の2支間(橋台と橋脚、又は橋脚間のこと、或いはその距離を云う)で、長さ11.6mの鉄筋コンクリートT型桁2連(桁が縦方向に2本並ぶこと)の施工となっている。

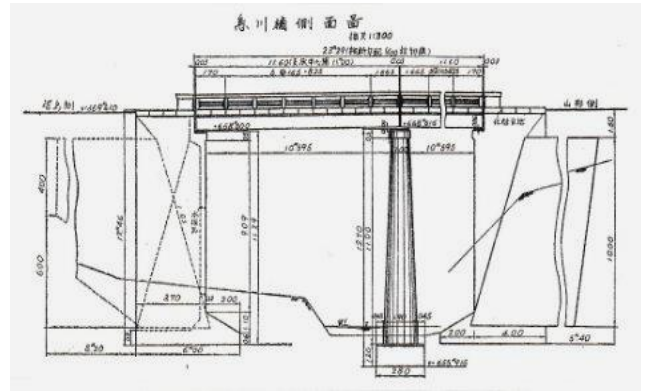
高欄は、高さ80cmの鉄筋コンクリート支柱に、横材として長さ1.5m径40mmの鑄鉄瓦斯管を2段に配置し(『改修史』239頁、参考写真—8、223頁、参考図—5)、その上部に鉄筋コンクリートの笠木(手摺り)を設置している。(以上『改修史』222頁を参考に整理)。

参考写真—8 工事中の烏川橋



(『福島県直轄国道改修史』(以下『改修史』)から転載) 高欄に横材(鑄鉄瓦斯管)が設置されているのが認める。戦時中に金属供出されて現在は横材が無い。

参考図5 烏川橋一般図(側面図)



(『改修史』から転載)

しかし、現況は、コンクリート支柱とコンクリートの笠木(手摺り)のみが残っていて、横材の鑄鉄瓦斯管は無くなっている(写真⑩参照)。実は、この鑄鉄瓦斯管も、新沢橋の鑄物高欄と同じ運命で、戦前の金属回収で供出されてしまったのである(高野英治氏談)。

現況のコンクリート笠木は劣化していて、ぼろぼろになっており鉄筋が剥き出しの状態である。そこで使用されたコンクリートの骨材(砂利)が採石であることが確認される。すなわちコンクリートの材料としては当時、前述のようにトンネル掘削や道路の掘削作業で発生した良質の石材を採石の原料として利用した事が分かる。

本橋の工事期間は、昭和10年5月から昭和11年9月までで、工事費は、約15千円であった。

因みに、本橋施工箇所は、二ツ小屋隧道から数百メートル米沢側へ行ったところで、明治期万世大路の線型が悪く(平面及び縦断とも)、「昭和の大改修」において新ルートで改築された区間である。

《初代「烏川橋」》

明治期の旧橋は、写真にある新橋・2代目烏川橋の下流210mの箇所にあった(写真の左側方向)。橋梁諸元は、長さ20間=36.4m、幅3.5間=6.4mで、木造土橋であった。

この木造土橋の構造について直接的な資料は見あたらないが、「昭和の大改修」の際に新・烏川橋のすぐ上流の位置に工事用道路の仮橋・木造土橋(桁は古レール)が設置されている。それによると、

「梁(はり)は古角材を使用し、これに橋体の振れ止め材を取り付け、橋面は松丸太を敷き並べ桁(けた)に結束した角材に釘止めし、20cmに盛土して地覆木をつけた」(『改修史』205頁)構造のようで、明治期の木造土橋もほぼ同様なものと考えられる。

中野新道全体の橋梁工事は明治10年10月から明治14年6月の間とされているが(『工事誌』1211頁)、本橋についての架設時期は分からない。

① 大平集落跡

旧万世大路道路上から集落山側周辺部を望む。



正確に言えば、大平集落のあった場所(「昭和の大改修」で集落跡は高さ5mに盛土されて道路=万世大路になっている)から、山側周辺部を望んだもの(真ん中の人物は伊藤弘治さん)。

大平地区は、終戦前後には既に廃郷になっていたが、大滝の方々は茅場として利用していたといい、毎年茅の刈取り採取にきていたと云うことである(伊藤弘治さん談)。

《大平集落》

若干長くなるが、大平部落を含め、明治14年10月の万世大路新設開通後の各地の集落成立状況、その後の繁栄振りを『工事誌』及び『改修史』を中心に下記に引用

する。

「万世大路開通によって旅客荷物の往来は多く宿場集落の刈安、大平、大滝は非常に繁栄したため、刈安より東へ10町隔てた川越石および福島県側大平、大滝の集落が成立した。

また峠の中腹の滝ノ沢やトンネルの入り口に宿屋があって、日日の旅客物資の交流は盛んであった。そのため宿屋は梓山1、刈安4、滝ノ沢1、坑口2、福島側坑口1、大平、二ツ小屋、大滝にも数軒、その他遊女屋が刈安に1、滝ノ沢にも1軒あったほどで、板谷街道の本陣1、宿屋3、檜原街道(会津～米沢)の宿屋7軒に比べてもその繁栄振りが伺える。

主な移出品は米、からむし(麻の一種)、織物、生糸、酒等で移入品としては塩、日用品、果物等が多数を占めていた。物品の運搬は川越石と大平にあった陸送、通運の二会社が担当し、馬車による場合は福島から米沢まで直通した。」(『工事誌』1221頁)。

因みに『わが大滝の記録』にも次のような興味深い記述がある。

「・・・明治、大正、昭和にかけて代々荷馬車運送業が営まれた。その他の者も或は駄馬を轆き、或は荷車を引くもの、又は荷物を直接背に毎日大滝と大平駅往復していた。記録によると背負人夫は60～70kg(16貫～20貫)の荷物を背負い大滝～大平間を1日で往復した。その賃金は12銭2厘、荷馬車は福島～米沢間を4日かかりで往復し、その運賃は1車4円であった」(5頁)。当時の大滝と大平の密接な関係、そしてその繁栄振りが伺えよう。

なお、大平部落の成立は次ぎようであったという。

「この大平部落は明治14年万世大路の開通とともに、旧米沢藩士二十戸が移住して、運送業をいとなんだのである。奥羽線の開通するまでは、馬蹄かつかつ荷馬車の長列、冬は人の背で運ばれ約200人の人が運搬に従っていた。」(『改修史』251頁)。

この大平部落の20戸については、『わが大滝の記録』に引用されている「大平移住民土地付与取扱手続」によると「大平移住許可の者に付与すべき土地は・・・20戸に貸与すべき地所なり」(5頁)とありまちがいなようである。

《大平集落の衰退》

(一)

繁栄した大平集落も、明治 32 年 5 月の福島米沢澗の鉄道、奥羽南線（現奥羽本線）の開通により万世大路の交通量が激減し衰退していった。

「昭和の大改修」の着工した昭和 8 年（1933）頃の状況は次のようで、^{かろ}辛うじて数軒の住家があったようである。

「着工ときに二ツ小屋栗子両隧道間に只一つ、七、八戸の大平という部落があったが、その部落民は炭焼きを業として細々煙を立てていたのが、部落が国道の用地になるに及んで、点々として各地に転住ついに影を没した事は誠に哀れの極みであった。」（『改修史』 251 頁）。

「昭和の大改修」では、昭和 9 年（1934）5 月には、栗子隧道の拡幅工事及び前後の取付道路の改築工事に着手することとなった。そのため、内務省福島国道改良事務所の出先として、工事を直接担当する栗子工場（出張所のこと）が現場の栗子隧道の手前福島側（当時の中野村茂庭字杭甲山地内）に設置された。

因みに、二ツ小屋隧道の改築工事を担当している二ツ小屋工場（出張所）は、前年の昭和 8 年度に二ツ小屋隧道の福島側坑口付近に設置されている。両工場（出張所）の境界は、鳥川橋と大平橋のほぼ中間で、栗子隧道から福島側に約 2.4km 戻ったところにあった。

(二)

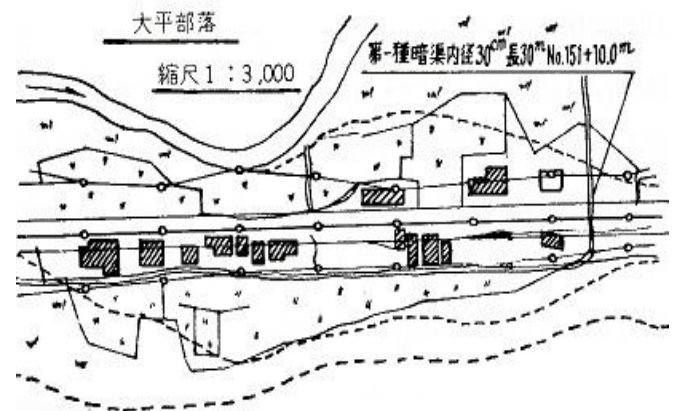
さて、その栗子工場（出張所）であるが、施設ができるまでの間、初めのうちは旧大平集落の廃屋を事務所或いは合宿所として使うために借りたということである。その時の状況について『改修史』は次のように述べている。

「5 月 1 日（筆者注、昭和 9 年）より大平の民家 4 軒（明治 32 年 5 月福島・米沢奥羽南線開通までは商家、旅館、陸運会社など軒を並べて市街を形成し繁盛したその当時の名ごりのものである。土台は腐れ軒が傾き壁は落ち木羽ぶき屋根（筆者注ルビ、薄い板で葺いた屋根）は所々飛んですぐにも倒れそうな哀れな残がい（^{こぼ}を）をさらしていた。それでもそま人（筆者注、きこり）が常に手入れをおこなって使用してきたと語っていた）を借りて、建物設備のできる間、雨漏りを修復しつつ合宿所及び栗

子工場（筆者注、出張所のこと）の事務を採る場所とした」（202 頁）。

これは、昭和 9 年の状況で住民が生活していたとは思えず、『わが大滝の記録』にあるように、昭和 7 年頃には廃郷（5 頁）になって、当時人は住んでいなかったものと思われる。『改修史』及び『工事誌』（1249 頁）に昭和 7 年に実測した大平集落の図面（工事用の路線平面図、参考図-6）が掲載されていて、大小 16 棟の建物が見て取れる。用地境界線も記載されており、前記のようにこの頃から用地買収交渉があり、住民の方々が次々に離村され、遅くとも内務省で借家をした昭和 9 年 5 月の時点では無人地帯となっていたものであろう。

参考図-6 大平集落平面図



（『工事誌』から転載）

⑫第2代「大平橋」

福島側、すなわち旧大平集落跡側から米沢側を望む。前方道路を行けば(約1.2km)、まもなく杭甲橋をて栗子隧に至る。



《第2代「大平橋」》

本橋は、阿武隈川左支川摺上川支流の烏川に注ぐ小派川(筆者注、滑谷沢なめやざわ)に、「昭和の大改修」の際に新たに架設された長さ23.29m、有効幅員6.0mの鉄筋コンクリートT型桁橋で、前出の「烏川橋」と同構造である。橋台2基、橋脚1基の2支間しかんで、長さ11.6mの鉄筋コンクリートT型桁2連の施工となっている。

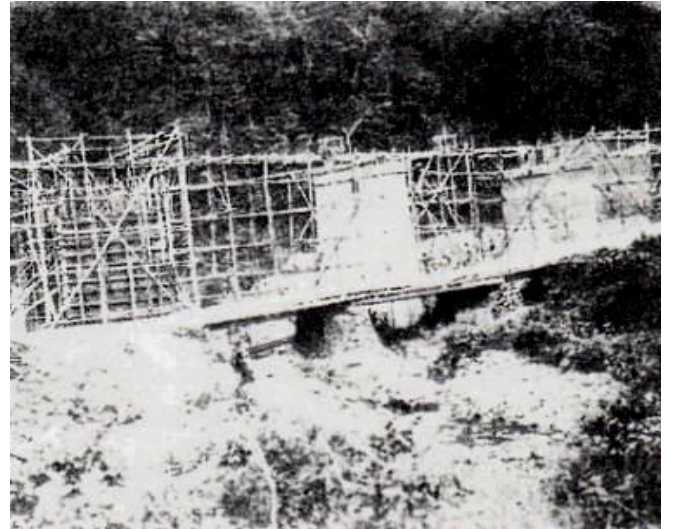
高欄は烏川橋と異なり、高さ80cmの鉄筋コンクリート間柱を壁(鉄筋コンクリート、厚さ8cm)でつないだものである。(以上『改修史』223頁、240頁を参考に整理)。

現況のコンクリート状況は、烏川橋とは異なりしっかりしていることを確認した。

本橋の工事期間は、昭和10年6月から昭和11年11月までで、工事費は約15千円であった。

なお、本橋は、木造土橋の初代「大平橋」のすぐ上流に架け替えられているけれども、高さは、その木造橋より5m高い位置に造られている(参考写真—9)。これは、前後の取付道路との関係にもよるが、平地にあった旧集落は沢の出水の度に洪水に見舞われていたためである。

参考写真—9 工事中の大平橋



(『改修史』から転載)

洪水対策等のため昭和の大改修の際に、当該箇所は明治期万世大路を5mほど嵩上げした。従って、新大平橋も嵩上げされた。手前が大平橋である。

《初代「大平橋」》

明治期の旧橋は前記の通り、新橋(2代目)とほぼ同位置すぐ下流側にあった(写真の左側)。橋梁諸元は、長さ20間けん=36.4m、幅3.0間=5.5mで、木造土橋であった。

新橋施工中の工事写真によると(参考写真—9参照)、石積の橋脚2基が見え3支間の木造土橋であることが確認できる。これが明治期の最初のものであるかは定かでないが、やはり架け替えられていると考える方が自然であろう。また、写真から新橋がはるか上に造られていることが分かる。

中野新道全体の橋梁工事は明治10年10月から明治14年6月の間とされているが(『工事誌』1211頁)、本橋についての架設時期は分からない。

なお、当時山形県で施工していた栗子隧道工事の福島側が明治11年5月に着手しているので、それより前に大平橋は完了していたかもしれない。

栗子山について

⑬栗子山(杭甲山)

大平から栗子山を望む(右側奥)。

なお、写真の栗子山は5万分の1地形図上のもの。



《栗子山 (杭甲山)》

栗子山は、福島県と山形県との県境にあり、標高1,217mで奥羽山脈の南部に位置する。近くには、鎌沢山(1024m)、二ツ小屋山(947m・二ツ小屋隧道)、葡萄沢山(987m・現道東栗子トンネル)、明神山(941m・現道西栗子トンネル)など1,000mクラスの山々がたつらなる。栗子隧道は、この栗子山の中腹標高約900mの位置にある。

さて、栗子山は、元々杭甲嶽(山)と公称されていたようである(「杭甲」は付近の地名)。当時の三島通庸山形県令から地元の区長にたいし名称変更の照会があったらしく、明治11年1月19日付けの回報文(返書)が『工事誌』に収録されている。それによると、杭甲山は頂上が円くて、「宛然(さながら)栗子ニ類似スルヨリ」(前掲書1220頁)、地元では古来から「栗子山」と呼んでいたのが問題ないという趣旨の「御答」(前掲書1220頁)をしているようである。現地で見ると(写真参照)、確かに栗(子)に似ている感じがしないでもない。これ以降、公式の文書においても栗子山・栗子隧道・栗子新道等「栗子」の名称が用いられている。

因みに、明治9年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の貫穴ヲ穿テ設ケ福島県線路へ……」(前掲書1212頁)という記述が見え、明治11年以前には「栗子山」でなく「杭甲嶽(山)」が使われていることが分かる。

また、旧栗子隧道福島側坑口の高低問題に対する山形県の紹介に対する明治10年8月7日付けの「山吉福島県令の回報文(返書)」の中に「……ヲ以テ杭甲新路之儀ニ付御照会之越左ニ及御答候……」

(『工事誌』1209頁)と見える。

なお、地元大滝の方々が栗子山と称しているのは旧栗子隧道の真上、すなわち杭甲嶽(福島側から見て左の小杭甲(1,111m)と右の大杭甲(1,202m)の二つの山の総称)のようである(探訪記(1)「栗子山の謎」参照)。

以上が、今回の実際の探訪箇所である。杭甲橋と栗子隧道は次回の探索とするが、参考までにその概要だけを記しておくこととする。

【番外編—杭甲橋】

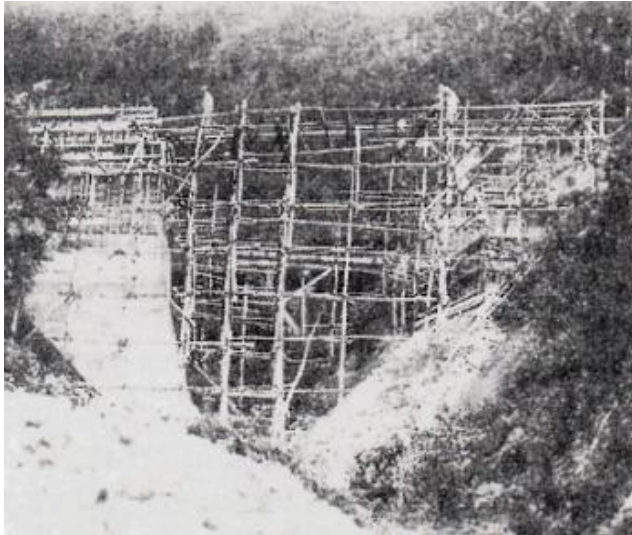
《第2代「杭甲橋」》

本橋は、阿武隈川左支川摺上川支流の烏川に注ぐ小派川(滑谷沢)に、「昭和の大改修」の際に新たに架設された長さ11.66m、有効幅員6.0mの鉄筋コンクリートT型桁橋で、前出の「大平橋」とは、高欄の構造をも含め同構造(橋長は半分)のものである。大平橋の上流700mの位置にある。橋台2基で、長さ11.6mの鉄筋コンクリートT型桁1連である。

本橋の工事期間は、昭和11年7月から昭和11年11月までで、工事費は約7千円であった。

《初代杭甲橋》

2代目杭甲橋の工事中の写真が『改修史』に掲載されていて(参考写真—10)、新橋の背後に旧橋(木造土橋)があるのが見え、2支間のように思われる。しかし、「中野新道雑記」本文や橋梁リストにも記載がなく、これの諸元は不明であるが明治期に建設されたことは間違いのない。



（『改修史』から転載）
背後に旧杭甲橋が見える。

なお、「小杭甲橋」は、栗子隧道福島側坑口から 137 m手前に設置されていたが、「昭和の大改修」により暗渠に替えられている。因みにその暗渠は、第3種溝橋（幅 2.24m＝「小杭甲橋」の橋長方向、高さ 1.7m、長さ 18.5m＝道路横断方向、コンクリート拱形（アーチ））とされる。「小杭甲橋」は、雪崩によりしばしば破壊されていたようである。「小杭甲橋」の諸元は、長さ 10.0 間・18.2m、幅 3.0 間・5.45mの木造土橋である（『工事誌』1211 頁）。

【番外編—栗子隧道】

《栗子隧道》

栗子隧道については、前述の通りであるが、トンネル諸元は、延長 870m、全幅員 6.5m（有効幅員＝車道幅員 6.0m）、高さ 5.1m（有効高さ 4.5m）、工事期間は、昭和 9 年（1934）5 月から昭和 11 年 8 月までで、工事費約 218 千円であった。

なお、旧「栗子（山）隧道」は、山形県において明治 9 年 12 月から明治 14 年（1881）9 月にかけて工事がおこなわれた。諸元は、延長 482 間＝876.3m、全幅員 3.0 間＝5.45m、高さ 2.0 間＝3.61m、工事費 127 千円。

【参考 国道 13 号の変遷】

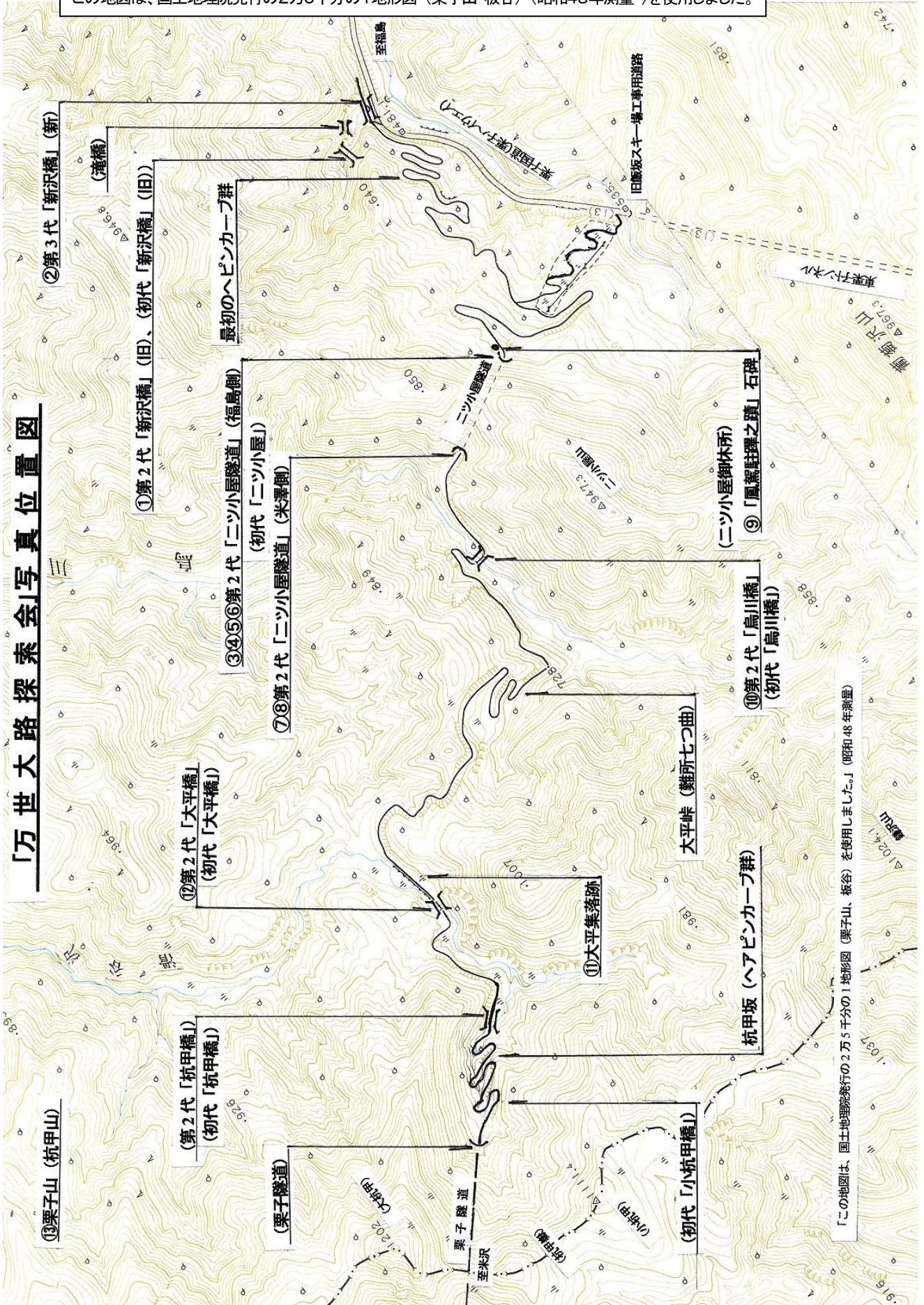
古代・中世	明神峠越え（赤浜—明神峠—二ツ小屋—福島）
戦国時代	米沢街道（八丁目宿（松川町）起点、大森—庭坂—板谷峠—石仏（大沢）—米沢）
幕藩時代	米沢街道（福島起点、庭坂—李平—板谷峠—大沢—米沢）
明治 9 年（1876）12 月	中野新道（福島県令山吉盛典、中野新道開鑿之儀、上申） 刈安新道（山形県令三島通庸、刈安新道開鑿之儀、上申）
明治 14 年（1881 年）9 月	「羽州街道」本道へ（従来は七ヶ宿街道経由）

- (山吉・三島両県令連署、栗子新道を「羽州街道」本道へ公布の儀上申、
明治15年1月21日、「聞届候」内務卿山田顕義)
- 明治14年11月 国道3等に指定(太政官公達)
(国道規格3等:幅5間=9.1m、明治9年太政官達第60号)
- 明治15年2月9日 「万世大路」の名称を賜う
(「勅シテ栗子新道ヲ万世大路ト称スベシ」)
- 明治18年(1885年)2月 国道39号(内務省告示第6号、初めての国道路線の確定)
- 大正9年(1920年)4月1日 国道5号(内務省告示)
(旧道路法、大正8年4月11日法律第58号公布、大正9年4月1日施行)
- 昭和27年(1952年)12月5日 1級国道13号線(政令第477号)
(改正道路法、昭和27年6月10日法律第180号公布、12月5日施行)
- 昭和40年(1965年)4月1日 一般国道13号(昭和40年3月29日付け政令第58号)
(昭和39年改正道路法)

次ページに写真撮影箇所を示す位置図を添付する。

この地図は、国土地理院発行の2万5千分の1地形図（栗子山・板谷）（昭和48年測量）を使用しました。

「万世大路探索会」写真位置図



「この地図は、国土地理院発行の2万5千分の1地形図（栗子山・板谷）を使用しました。」（昭和48年測量）