

とうほく街道会議  
第15回交流会 万世大路・福島大会  
基調講演記録集

「万世大路」の華麗なる復活劇に見る  
「廃道」の活用可能性



令和元年 9 月 27 日

福島市 こむこむ館

万世大路・福島大会実行委員会

## 【講師プロフィール】



ひらぬま よしゆき

平沼 義之 (ヨッキレン)

著書・出演作の一部紹介



- 1977年 千葉県で生まれる  
 1989年 秋田県へ家族で移住  
 1997年 秋田大学中退、ローソンで店長として勤める  
 2000年 ウェブサイト「山さ行がねが」(<https://yamaiga.com/>)を開設  
 当初は、自転車で走った秋田県内の林道や旧道を紹介する小さなサイトだった  
 2003年 「萬世大路」の遠征探索で、廃道のインパクトに圧倒されたことをきっかけに、「山さ行がねが」を、当時まだ少なかった廃道メインのレポートサイトへ刷新したところ、アクセス数が増加し、以後、Google「廃道」ワードでの検索トップ圏を維持  
 2003年頃までの累計 50 万アクセス  
 →2009年 1000 万突破 →2016年 3000 万突破  
 →2019年現在 4500 万アクセス(トップページ IP ベース)  
 ... ..  
 2007年 単身東京へ移住し、初の廃道探検家として生計を立てることを目指し始める  
 NHK「熱中時間」に「廃道熱中人」として出演、初めてメディア出演を果たす  
 2008年 イカロス出版「廃道をゆく」 実業之日本社「廃道本」 相次いで刊行される  
 2009年 トークイベント「廃道ナイト」開催、満員御礼になる(毎年開催へ)  
 ... ..  
 2019年 さらなる活動拡大を目指し、秋田へ拠点を戻す

## 【平沼氏の万世大路探索回数一覧】

通算回数	米沢側回数	福島側回数	探索年	月	探索目的
1回目	1回目	1回目	2003年	5月	初挑戦!
2回目		2回目	2004年	11月	工事用軌道探索
3回目		3回目	2006年	6月	視察会でガイド
4回目	2回目	4回目	2007年	5月	街道調査のアルバイト
5回目	3回目		"	6月	秘作戦
6回目		5回目	2008年	6月	出版社をガイド
7回目	4回目		2012年	11月	DVD撮影
8回目		6回目	2016年	9月	DVD撮影
9回目	5回目	7回目	2019年	8月	今回講演のための復習探索

## 【参考】万世大路の略年表

明治 9(1876)年	着工
明治 14(1881)年	万世大路 開通
昭和 12(1937)年	自動車道への改修完了
昭和 41(1966)年	栗子ハイウェイ(現国道 13 号)開通に伴い廃道化
平成 8(1996)年	文化庁「歴史の道百選」認定
平成 21(2009)年	経済産業省「近代化産業遺産」認定
平成 24(2012)年	土木学会「選奨土木遺産」認定(栗子隧道:山形県)
平成 29(2017)年	東北中央自動車道 栗子トンネル開通

※この記録集は、テープ起しを整文化したものです。

## 「万世大路」の華麗なる復活劇に見る「廃道」の活用可能性

講師：平沼 義之氏（廃道探検家）

万世大路を「廃道の聖地」と呼ぶ廃道探検家から、市民グループが守る最近の万世大路の変化と「廃道」としての魅力を紹介いただき、「廃道」の魅力を活かした今後の万世大路の活用可能性について考えました。

### はじめに

私は、これまでの約20年間に北は北海道、南は小笠原諸島、西は島根県あたりまで 1,000 箇所以上の廃道を探検して来ました。

「万世大路」は、2003 年に初めて探索した時に、そのインパクトに圧倒されたことで、仕事もやめて廃道探検家になろうと志してしまった運命的な廃道です。

私は『山さ行がねが』というホームページを運営しています。私のプロフィールなどは、“Google”で「廃道」と検索すると、私のサイトが上位に出てきますのでご覧ください。

私にとって、万世大路ほど何度も訪れた廃道は他にないです。1,000 箇所以上訪れた廃道で、2 回以上訪れた場所は少ないのですが、万世大路には 9 回も行ってきます。先月(8月)30日もこの大会に出席するにあたって、最新の万世大路を見ておかなければ失礼だろうと土砂降りでしたが自転車で使って行ってきました。

私が**万世大路で好きなポイント**は、そこで見られる風景に限っても、次のように沢山上げることが出来ます。

仲良く並んだ二つの廃隧道／厳しい自然環境に磨かれ坑門／城門のように堅牢で凱旋門の様に誇らしいセンスに満ちた坑門／技術の粋を尽くした重厚な廃橋／森に溶け込む瀟洒な廃橋／職人芸が光る緻密な石垣／道と生きた暮らしの名残／馬車交通を伝える長閑な九十九折／山脈に挑む格好良さ／満身創痍でなおも車を通じる強さ／(笹谷の)爽快で明解な直線道路／新旧橋の鮮やかな競演／緑の向こうから忽然と現れる車道／見上げる老橋の逞しさ／隧道内から光へ近づく開放感／喜びを伝える記念の碑／万世大路という名称／二ツ小屋隧道の扁額／栗子隧道の鑿の痕／隧道の中の氷水のプール／二ツ小屋隧道の天井の穴／栗子隧道の天井の大穴／ともに歩いた仲間たち／そして冒険

**甦る廃道、廃道の聖地**です。

### 廃道と廃道探索

#### 廃道とは何なのか？

日常用語としての廃道は、読んで字のごとくで、使われていない道とか荒れ果てた道の事を言います。行政用語としての廃道というものもあります。廃道を趣味として楽しんでいる人は、とにかく荒れ果てた道というくらいの意味で使っていると思います。

近世以前は、車がありませんでしたから、道といえば専ら歩行のためのものでしたが、近代以降は車道であることが重視されるようになりました。道は大規模化し、橋やトンネルと言った構造物が多く造られるようになりました。廃道は、主にこの近代以降の車道で、荒れ果ててしまったものを楽しみます。

**廃道の風景**をいくつか具体例を紹介します。

**写真-1** は、アスファルトの道路で、標識、電光掲示板、奥にトンネルもあります。でも廃止から約 30 年経っており、随所に荒廃した感じが漂っています。廃道の典型的な風景です。



写真-1 山形県 宇津峠

**写真-2** は、廃止時に床板を撤去したまま半世紀以上放置されている、美しい道路トラス橋です。



写真-2 西会津町 旧柴崎橋

また、廃道は都会にもあります。**写真-3** は、町中にあり使われていない廃橋です。

廃道には、今は路上では絶対走っていないような昔の車もそのまま乗り捨てられている可能性もあります。オート三輪車が残る**写真-4** は非常に珍しい景色です。



写真-3 東京都 青梅橋

いずれも、そんなに大昔の事ではなく、私たちの父母、祖父母の世代の人たちが使っていた道路ですが、もう今は手の届き難い所に行ってしまう。どこにでもありふれた存在の廃道ですが、多彩な魅力に満ちています。



写真-4 南会津町 旧駒止峠

**廃道の種類**を簡単に説明します。①現代廃道、②近代廃道、③未成道、④森林鉄道です。

現代廃道は前出の**写真-1**のような、自動車の走行を前提に作られた車道の廃道です。主にコンクリートが使われています。

**写真-5**は近代廃道です。馬車や人力車などを通すために作られた初期の車道の廃道です。明治以降、各地に誕生しましたが、自動車の普及とともに多くが使われなくなりました。コンクリートはほとんど使われず、石垣が多く見られます。

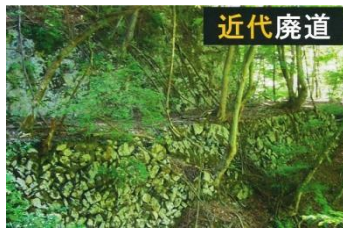


写真-5 甲府市 黒川新道跡

**写真-6**の未成道は、建設途中で放棄されたかわいそうな道路です。

**写真-7**の森林鉄道というジャンルもあります。林業のための林道の一つとして、レールが敷かれた森林鉄道がかつて日本各地にありました。

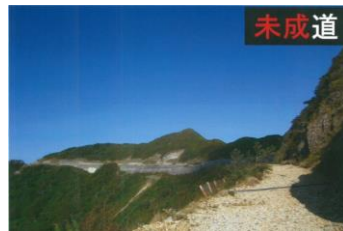


写真-6 塩那スカイライン

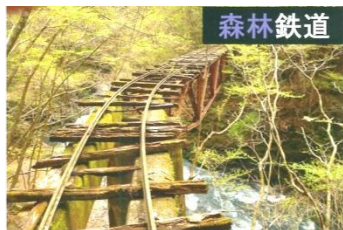


写真-7 静岡県 千頭森林鉄道

今日これから、「オブローダー」という言葉を頻出させると思います。オブローダーは、廃道好き、廃道探検家、廃道を歩いている人、とにかく廃道が好きな人を指す、造語です。

[*obsolete + off-road + er = ob-road-er*]

オブローダーによる廃道踏破は、藪こぎ、崩壊地の横断、川や谷の徒行、廃橋渡り、水没隧道踏破、カヤックによる上陸探索など、様々な困難を根性と計算で乗り越えるアクティビティです。道でなくなってしまった道を、もう一度自分にとっての道に取り戻そうという活動です。

廃道探索の大きな魅力は、冒険です。日本には、未だまだたくさんの身近な冒険地が満ちているということです。特段険しい山の奥まで行かなくても、30年間は誰も足を踏み入れていないだろうと思えるような場所が、沢山あります。

廃道はあくまで人工物ですから、真の未踏地はあり得ませんが、もう忘れられてしまって、数十年も人影がないような所に、今行くから面白いと私は思っています。そこで、藪をかき分けたり水に溺れたりかつての栄華を偲んだりしています。

**廃道探索の魅力**をまとめてみました。

- ①冒険：体と頭を駆使して難路を踏破する快感。
- ②廃美：自然に吞まれゆく人工物が見せる美しさ。
- ③歴史：語りたくなる道の栄枯盛衰ノスタルジー。
- ④技術：失われゆく技を伝える土木構造物の探見（調べる・発見する）。

これが廃道探索の四大魅力だと思っています。

### 廃道の聖地「万世大路」

これまでは、廃道探索というのは、どのようなことをやるのか、どのような楽しみなのかということをお話ししましたが、今度は私にとっての万世大路の話をしてします。

私は、万世大路を「廃道の聖地」と呼んでいます。私だけが呼んでいる訳ではなく、同意してくれるオブローダーが沢山います。

以前、産経新聞のインタビューを受け、万世大路が廃道の聖地だという記事にもなりました。

やはり聖地というからには特別じゃなければいけないと思っています。数ある廃道の中でもとりわけ優れたものの一つだと思っています。しかし、ただ優れているという言葉では言い表せない、象徴的であって、最大級の讃辞として「廃道の聖地」と呼んでいます。

聖地という言葉に対するイメージは人それぞれだと思いますが、私が考える廃道の聖地は、廃道を愛する人々の間で広く愛される普遍的な魅力があって、たくさん挑戦されている多くの廃道好きな人が訪れること(巡礼)。そして、一般の方にも廃道の魅力をアピールするため(布教)、象徴的な要素をもっていること。この様な要素を持っている廃道を聖地と呼んでいるのであって、万世大路はその典型だと思っています。

万世大路には廃道探索の魅力が凝縮されています。先ほどの廃道探索の四大魅力(冒険、廃美、歴史、技術)に照らしながら、**万世大路の魅力**を紹介します。

#### ①冒険：体と頭を駆使して難路を踏破する快感！

**写真-8**は、大好きな奥羽山脈の主稜線と対峙する風景です。

あの峠を越えていく(厳密にはあの峠をトンネルで貫く)のだなと覚悟を決めて向かい合う。こんな迫力ある風景は中々ないです。日本列島を太平洋側と日本海側に分ける奥羽山脈の主稜線を貫通していくのだという人の意思の力がタマラナイ！



写真-8 奥羽山脈沢頂上付近

万世大路の冒険の魅力は、奥羽山脈の麓から核心部まで深く分け入る重量級の廃道であること。深い藪をかき分けて奥地を目指す元来の醍醐味は、近年、整備されてやや薄れつつあるものの、天候の急変や野生動物の出現など決して侮れない山岳廃道のオーラを保っています。長大だが、要所要所に遺構や景色の変化があり、テンポよく踏破を楽しめる、退屈させない微妙な展開があ



写真-9 栗子隧道坑口・杭甲橋

ります。

さらに、二ツ小屋隧道という、前門となる存在があるせいで、その奥地の秘境感が倍増して、冒険の印象をより深くしています。

### ② 廃美：自然に吞まれていく人工物が見せる廃美！

廃美も万世大路は素晴らしい。写真-9も万世大路の中で大好きな風景です。

万世大路の廃美の魅力とは、苔生し、ひび割れ、草木に眠る、死にゆく土木構造物が醸す、「頹廢の美」。今が美しくとも、その姿は一時のもので、再び会えるとは限らない、「時限の美」。道があるから触れることが出来る、奥羽山脈の魅せる四季折々の「自然の美」。道を切り開いた苦闘と、維持してきた愛情に思いを致す、「労働の美」。

こういった様々な「美」に彩られています。

### ③ 歴史：語りたくなる道の栄枯盛衰ノスタルジー！

これはもう説明するまでもない。万世大路ほど歴史に関して一等星の廃道はほとんどないでしょう。(写真-10)

何とんでも万世大路の名称がすごいです。この重厚な名称は明治天皇が命名したもので

あり、このような命名由来を持つ道路は極めて希少です。現代までその名称が維持されているのもすごい。

本道建設の背景には、明治政府による東北地方開発の壮大な構想や、土木県令と渾名されるほどの強権を持って交通の近代化を推し進めた三島通庸山形県令の働きなど、単なる一峠道の建設史を超えた広大なストーリーが存在する。

これほどの歴史的存在感を誇りながら、新道の開通によってあっけなく廃止され、半世紀を廃道として過ごしてきたという、道路が公共物であるがゆえのギャップの悲哀もたまりません。こんなにすごいのに捨てられるのが、効率が支配する公共物の世界です。

### ④ 技術：失われゆく技を伝える土木構造物の探見！

(写真-11)

栗子隧道の初代は、わが国で初めて削岩機を用いて建設が進められたこと、完成当時に国内最長の交通用トンネルであったこと、初めて脊梁山脈を貫いたトンネルであったことなど、わが国のトンネル技術のエポックメイキングな存在です。

栗子隧道の米沢側坑口には、素掘りの初代隧道とコンクリート造の2代目隧道が並んでおり、これは我が



写真-10 記念碑・大滝集落



写真-11 隧道・橋

国のトンネル技術の進歩を物語る貴重な空間です。

昭和 12 年の改修で建設された二ツ小屋隧道の石造坑門は、荘厳で精緻な意匠を誇っており、歴史的構造物として評価が高いです。

上記トンネル群に加えて、コンクリート橋や暗渠、石垣の擁壁など、戦前の道路構造物が、極めて豊富に現存しています。戦前の国道風景の屋外博物館のようです。

以上の様に万世大路には、冒険、廃美、歴史、技術、すべての魅力があります。すなわち、パーフェクト廃道です。

### 廃道ファンからの万世大路人気は絶大です。

先日ツイッターで、私の廃道ファンがメインである 17,000 人のフォロワーに、私が思っている日本三大廃道に関して探索経験のアンケートを取りました。

私が思っている日本三大廃道とは、「万世大路」、「清水国道」(群馬・新潟県)及び「矢ノ川峠」(三重県)です。

このアンケートに答えた人が 960 票で、そのうち“万世大路を探索した経験がある”が 14%とすごい数です。他の 2 箇所の廃道は 10%にいませんから、万世大路は圧倒的に人気です。

そして、“経験はないが探索してみたい”と思っている人は 65%と廃道ファンの 2/3 は、万世大路に行ってみたいと思っています。他の廃道は 50%位ですから、万世大路がいかに廃道ファンにとって特別な人気を誇っているかということがわかんと思います。

万世大路の“一番魅力は何か”について、アンケートからいくつか紹介したいと思います。

万世大路の名前は、人を感動させる力がある／名前とそこに込められた思いは、今も廃道ファンの心を捉えている／往時の交通風景を伝える東北を代表とする旧国道と評価／往時の幹線道路の姿を今に伝える多様な遺構の魅力／交通史上の一大偉業を伝えるモニュメントであるなど、皆さん様々な言葉で万世大路の魅力を訴えてくれました。

栗子隧道初見のインパクトは誰もが息をのむ。同じ方が沢山いるのじゃないですか？あそこに行った時、緑の森の奥にこんなでかいものがあつたのかと、写真では感じられなかったインパクトを感じましたよね。昔の人って凄いなと思った方多いと思います。

三島通庸にもファンがいます。毀誉褒貶の多い人物であり、嫌いな方はいっぱいいると思いますが、多くの道を作った三島通庸を評価するオブローダーは沢山います。

廃道ファンによる万世大路人気は絶大で、格好良い名前、多彩な遺構、往時の風景を偲べる廃道としての現状、建設から廃止に至る歴史的経緯など、本当に多様な面で好評を得ている。すなわち、万世大路は廃道の聖地だ！ということなのです。

## 2003年→2019年 甦った廃道

昔の姿と今(2019年)の万世大路の比較してみたいと思います。

万世大路は、1966(S41)年に現役時代が終わった後、長い廃道時代を過ごしていますが、1991(H3)年、廃道界では老舗中の老舗のサイト「山形の廃道」の管理人fuku氏が行ってみたという報告があります。2000(H12)年頃から同サイトのレポートの影響からか、廃道マニアの中でブームになり始めます。

私が同サイトを見て、凄い廃道があると思って最初に行ったのは2003(H15)年です。

この16年前から今までの変化を私の目で見えていますから、それを比較して紹介したいと思います。(写真-12)



写真-12 万世大路ルート図

まずは米沢側から各地点の変化を見てみます。

**写真-13** は、川越石の国道13号から米沢側万世大路(米沢採石)への入口の所です。2003年は案内もない道路でしたが、2019年には「万世大路栗子隧道入口」という正式な案内標識が立っていました。これには驚きました。



写真-13 案内道路標識

しかし、標識を見て車で入って行くと、採石場にぶつかります。栗子隧道へは車を置いて歩く必要がありますが、駐車場があるわけでもなく、何も知らずに標識を見て入ってきた人は驚くでしょう。

米沢採石の敷地内も相変わらず変化はほとんど感じられません。



写真-14 瀧岩上橋

最初の遺構は、**写真-14**の瀧岩上橋です。もともと古い橋のせいか、あまり変化は感じないですが、「万世大路瀧岩上橋」の木製標柱が出現しています。2006年頃、米沢側数ヶ所に初めて設置された案内板の一つです。

更に登って最初のヘアピンカーブ。廃道が始まったと廃道ファンが喜ぶ場面ですが、現状はまだ車で行けるかなという感じになっています。でもこの先に行く

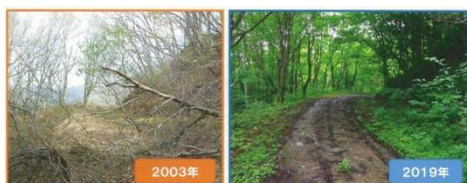


写真-15 七曲(ななむず)り上歩

ーンが掛かっていて車で入っていけなくなるので、最初の道路標識を見て来た人はびっくりすると思います。以前はこの辺から荒れていましたが、轍がくっきりとあります。

**写真-15**の長くてくねくねした道のあたりも2003年ごろは、倒木が多くまさに



写真-16 最終ヘアピンカーブ

に廃道という風景でしたが、現状ではすっかりして、車が走っている形跡もあります。

栗子隧道の直前。**写真-16**の最終ヘアピンカーブのあたりは、ぬかるみと藪がひどい場所でしたが、轍が復活して、かなり大きい木も切られています。

行くたびに变化しており、このような変化を見るのはなかなか楽しいものです。誰かが手を加えていて、万世大路を再びみんなで手分けして作っていている感がありました。



写真-17-1 栗子隧道(米沢側)坑口前広場

**写真-17-1**の栗子隧道米沢側の坑口前広場は、相変わらず感動的に美しい。立て看板が増えたくらいでそんなに変わっていません。

栗子隧道米沢側の明治坑口は、さすがに百何十年前に作られたものですから、たかが20年程度では大きく変化はしていません。ただし、看板と封鎖のロープが増えている位です。(写真-17-2)



写真-17-2 栗子隧道昭和坑口・明治坑口

昭和11年完成の隧道坑口もやっぱり古くからあるものはそう簡単には変わっていません。

栗子隧道坑内の坑口付近の崩れは、2003年もありましたが、2019年にはやはり悪化しており、やがてどうなるか心配です。

更に先の閉塞地点の崩壊の状況に大きな変化は見られません。

次に**福島側の変化**です。

国道13号の東栗子トンネルの脇から入ります。前はここから昇って行ったのですが、今は



写真-18 新沢橋(橋上)

様変わりしました。東北中央自動車道の栗子トンネル換気坑が建設された関係で、大きく景色が変わり、入り方も変わりました。

**写真-18** の新沢橋という素晴らしい橋は、コンクリートで作られた永久橋ですから、2006年と2012年比較しても、永久不変の姿を見せているように見えますが、良く見ると、2003年頃は草が生えている程度で健在だった橋上に、床板を貫通する1m四方ほどの大穴が空いていて、知らずに入ったら20~30m下の谷底に落ちますから立ち入り禁止になっています。こういう危険が廃道にはあります。

#### 写真-19

は、二ツ小屋隧道の手前にある「鳳駕駐蹕之蹟碑」ですが、これ

もびっくりしました。2016年以降に、刈り払いや泥さらいが行なわれて、ものの見事に綺麗になっています。昔の姿に復活させた人がいるのです。

**写真-20** の二ツ小屋隧道坑口も溜まっていた土砂の山が退かされ、排水溝の機能が回復したために、坑内の水溜りもなくなっていました。当初の坑門はこういう形だったと分かる様になり、すごいなと感心しました。万世大路は着実に復活していています。

**写真-21** は、二ツ小屋隧道の中の天井に開いている穴ですが、この穴は間違いなく大きさが数倍に拡大しています。

その奥にある大平橋は、2003年は橋の上まで草木が生えていましたが、いまは現役の橋のように綺麗

です。実はこの変化には私も絡んでいます。2008年の訪問時、誰かが刈り払った跡の大量のつたが橋上に残されているのを見た私と仲間たちで、自主的に片付けを始めて、小一時間できれいにしたのです。

**写真-22** の栗子隧道福島側坑口も良く見ると変化しています。以前は大量の水が溜っていましたが、坑口前の土砂の山に水



写真-19 鳳駕駐蹕之蹟碑



写真-20 二ツ小屋隧道東坑口



写真-21 二ツ小屋隧道の穴

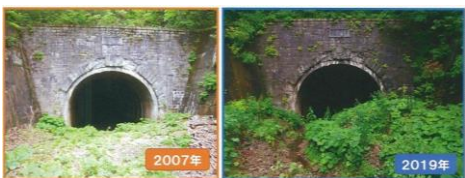


写真-22 栗子隧道 福島側坑口

抜き水路が切り開かれた結果、1m位水深があったのが、20cm位になっているので、長靴で普通に入っていけるようになっています。ここでも誰かが手を加えて、道路を復活させようとしている訳です。

こういう変化を見て気付いた**問題点**があります。

#### 【問題提起その1】管理者不在の廃道では、老朽化した構造物に原因する危険がある。

新沢橋は、立ち入ると20~30m下の谷底に落ちる可能性があります。もし、そんな不幸な事故が起きた時に責任問題が起こらないでしょうか。

万世大路は廃道で、原則としては、誰も管理していません。自主的に管理している方はいても、法的に認められた管理者はいないとされています。そういう道を誰が法的な権限をもって通行規制できるのでしょうか。仮に規制出来ないとして、事故が起きた時に誰が責任を負うのか。訪問者に危険に関する情報をどのように提供し、自主的に回避させるのか、柵で強制排除するのか。いろいろな議論の必要があると思います。

そして、それでも通行規制を超えて立ち入ろうとする探索者の問題もあります。私達探索者は、しばしば立入禁止を自身の判断で越えて立ち入ることがありますが、その責任を自覚しなければならないはずですが、登山などの事例も参考に議論する必要がありそうです。

#### 【問題提起その2】管理者不在の廃道では探索者同士の自由意志と連携によって自然に整備が進められることが良く見られる。

私もその片棒を担ぎました。道の利用者が、自分と他人の為に、自ら汗をかいて手入れをするというのは、道路管理の原点であり、人にやらされている訳じゃないなら、自然で美しい光景(文化)だと思います。

しかし、通行の為の手入れし、その結果としての車両の進入が、文化財としての保存に影響する可能性があります。

また、過剰な整備で廃道らしさというものが失われる可能性があります。

誰もリーダーシップを取っていない、みんなが自主的に良かれと思って直すことが良くない可能性もあります。

こういうことも議論の必要性があるだろうと思います。

#### 「廃道」の観光活用の可能性 —万世大路の将来に期待すること—

**廃道の観光活用事例**にはどのようなものがあるのか紹介をします。

##### ①廃道ツアー

一般にはあまり知られていない魅力的な廃道をベテランのオブローダーがガイドするツアーが、いくつかの旅行会社によって、年に数回開催されており、マニアックなツアーとして安定した人気を集めています。参

加費には障害保険料も含まれます。

地元ではなく、外部のオブローダーが主導しているという特徴があります。私もガイドを請け負ったことがあります。私の友人でもある女性オブローダー「トリ」さんがガイドするツアーが、毎年行なわれています。興味ある方は参加をご検討下さい。

### ②矢ノ川峠旧道(三重県尾鷲・熊野市)

私がとにかくすごいと思っている日本三大近代廃道の一つで、峠からの山と海の眺めの良さは、現役時代「日本一」と言われたほどです。

明治に建設し、昭和初期に改修され、昭和40年代に長大トンネルの開通で廃道化し、平成に高速道路が開通するという、万世大路とよく似た経歴を持っています。

地元の人達が中心となった「尾鷲土木構造物の観光資源化実行委員会」の方々が、刈り払いや探訪会などを行っています。

これからは、**問題提起を兼ねた事例**となります。

### ③片洞門遊歩道(山形県小国町)

三島通庸が手がけた明治の車道が国道の整備で旧道化&廃道化していたものを、観光遊歩道として整備しました。



写真-23 片洞門遊歩道

**写真-23** のとおり、渓谷の絶壁を行く美しい道路風景と、薩摩の石工が造った立派な石造アーチ橋があるすばらしいロケーションですが、残念ながら、何年も前から落石などの危険があるとして立ち入り禁止のまま放置されています。

このように道路の改良によって利用されなくなった旧道を遊歩道として活用した事例は多いのですが、長年維持されているものは少ないです。なぜなら、新道が必要とされたような厳しい環境にある、老朽化した構造物の多い旧道を、安全に通行できる状態で維持していくことは、容易ではないからです。もともと車が通っていた廃道は、歩道よりも(無駄に)道幅が広いので、維持費も余計に掛ると思います。そのため、日本中に「一度遊歩道になったが再び捨てられた廃道」が多数あります。

私は廃道好きですから、それでも良いなと思いますが、整備した人は悲しいと思います。こういうケースは増やさない方が良いのではないかと思います。

### ④中山手掘り隧道(新潟県旧山古志村)

日本一長い手掘り隧道としてマニアに知られていた中山隧道は、平成10年に国道改良のため旧道となったことを契機に、先人たちの偉大なエネルギーと苦闘を伝える土



写真-24 中山手掘り隧道

木遺産として観光化されました。

しかし、その時に作られた**写真-24**の擬木コンクリートの坑門が陳腐に見えて、優れた遺産でも観光地化の為に価値を減じてしまった例だと思えます。

次に**廃道を魅力的に整備する手法に対する提言**を廃道探索家の立場でお話します。

**提言①: 歴史ある廃道を、単に景色が良い遊歩道として整備したのではもったいない! オンリーワンの歴史に焦点を!**

従来の遊歩道整備は自然景観の訴求をメインにしたものが多かったと思いますが、景色は良いかも知れないが、景色がただで戦っていけるほど甘くないはず。沿道の自然景観だけで全国的な高評価を獲得するのは、とても難しい。

廃道をサイクリングロードや遊歩道にするのであれば、必ず、その道路にしかないオンリーワンの歴史(ストーリー)を訴求してほしい。

歴史(ストーリー)は風景と違ってオンリーワンです。そして、歴史(ストーリー)には地元の人たちしか知らないことが沢山あります。遠くからは、橋やトンネルやカーブの一つ一つに刻まれた物語を知り得ません。是非地元の人々には廃道をより魅力的にするストーリーをいっぱい見つけ出していただいて、我々外部からの探索者を悔しがらせたり、驚かせたりしてほしいです。

**提言②: 橋を下から見せるなど、土木構造物を格好良く魅せるための工夫ある整備を**

道を通った先にある何かを見に行くというのが従来の遊歩道整備だと思えますが、廃道を遊歩道にするのであれば、その道自体が目的地として訪問者を満足させられるように、道の魅力が伝わりやすくなる工夫をしてあげて欲しいです。道の歴史を紹介するのもその一つですが、橋やトンネルなどの土木構造物が良く見えるアングルの研究もしてほしいです。



写真-25 杭甲橋



写真-26 烏川橋

例えば、**写真-25**の杭甲橋は、橋の上を見ても、すごい橋だと感動する方は少ないかもしれませんが、下から見るとこんなに格



写真-27 新沢橋



好ましい橋です。

**写真-26** の烏川橋も上から見ると、くたびれた橋で終わりがもしれないが、下から見ると幻想的です。

**写真-27** の新沢橋も橋の上に居ては分からないことですが、下から見るとこんなに壮大で格好良い！ 技術者の偉業が感じられます。

**写真-28** の隧道も同じです。いつもと同じ正面からの景色だけでなく、別のアングルからも見ることで、新たな魅力に気付くこともあるでしょう。道路をいろいろな角度から見ることは、その魅力を味わう非常に強力かつ簡単な方法です。



写真-28 ニツ小屋隧道

**写真-29** の笹谷地区にある万世大路由来の直線道路は、この会場の近くにある風景ですから、皆さんもよく通っていると思います。



写真-29 直線の万世大路

ここも少し場所を変えて、塩釜神社の高台から俯瞰すると、明治時代の意外に優れた測量の技術が見えて興奮します。

そこにある道路や土木構造物を、飾り付けるのではなく、良く見せるための、工夫ある整備をしてほしいと思います。

廃道を遊歩道にするなら、例えば橋の下に安全に下りて鑑賞するための通路の設置が考えられても良いはずですが。廃道を遊歩道として整備しても、多くの人は遊歩道があれば、その外に出るのは悪いことをしている気分になるので、こちらから積極的にアピールしてあげないと、伝わりません。

私たちオブローダーは橋に限らず、道や土木構造物を鑑賞の対象として楽しみ、その魅力を伝えることを研究していますから、その知識がお役に立てるかもしれません。地元の方が強い歴史分野と補い合えるかも知れない。

また、こうした整備を最小限(各人が自主的に行える範囲)に留めて、廃道の自然の成り行き(経年の変化)に任せる「道」も、考えられて良いでしょう。

#### 廃道を自然に任せた場合のメリット・デメリット

メリットは、

- 廃道としての今ある魅力を大きなコストをかけずに持続できる可能性が高い。
- 自然災害などで荒廃した場合に、復旧のために負担を要さない。
- 多様なアウトドアのアクティビティが出来るフィールド

ドとして、管理者不在の廃道はとても貴重であり、彼らの受け皿になっている。例えば廃道探索やオフロード車で走り回りたい。あるいは私みたいに土木作業を趣味でやりたいなどいろんな楽しみ方が出来る。

他の人の楽しみ方とバッティングして問題になることもある。でも、こんなことが出来る違法じゃない場所が少ないのです。

**デメリット**も当然あります。

×事故の危険性があり、その際の管理責任の所在が問題になる。

×貴重な遺構も含めて保存はほとんど望めない。

自然にどんどん壊れていく。あるいは皆さんに任せると勝手に整備されていくということも起きてくる。でも、一度整備をすると決めたなら、すぐに止めるのはやめてほしい。二度も諦められた道の寂しさは、探索していても辛いものがありますから。

**ツイッターによる“万世大路の将来への期待”**についてのアンケート結果は、次のとおりです。

安全対策工事を施したうえでの現状維持／観光化されるとトンネルが封鎖されるので、現状のままで良い／改修を伴わない補修。安全を名目にした閉鎖や撤去を避けたい／ニツ小屋隧道より奥は現状のままで良い／偲ぶ事を主とした凍結保存(当時の技術・資材で復元等は可) などの意見がありました。

私が**万世大路の将来に望むこと**は、次の3点です。

#### ①今の万世大路を評価したい！

大勢が自主的に少しずつ手を加えた結果、今の好評な万世大路になっている現状を評価してほしいと思います。ここに手を加えて、更に魅力を高めるのは簡単ではないことだと思います。現状でも、非常に高い評価を得られていると私は思います。これだけの人を集める万世大路が既にあるのです。

#### ②“整備する”と“ありのままが良い”の意見の対立があった時は？

両者の立場とも、万世大路を愛する根っこの気持ちは同じだという根本を大切に、意見をぶつけ合いたいです。

#### ③管理者不在の廃道は誰のものか？

法的な管理者が不在である場合、これは私の個人的意見ですが、先祖の代からその道を築き上げ、手入れをし、お金を出し、支えあってきた立場にある地元の住人たちにこそ、廃道の行く道を決め、その恩恵を一番に受ける権利があると思います。

#### さいごに

万世大路に対する率直な気持ち(私は万世大路に対してどういう気持ちで、今日この場所に立っているのか)を告白します。

## さようなら、万世大路。

16年前、初めて出会った日、  
あなたはまだ、ほとんど眠っていましたが、  
私に廃道の魅力を教えてくださいました。  
それから私は、あなたの隅々まで知りたくなり、  
何度も訪れては叱られそうなこともしましたね。  
私が訪れる度、  
あなたは私に色々な顔を見せてくれました。  
それが、とても嬉しかった。  
あなたは本当に偉大です。  
訪れた誰もがあなたを讃えます。  
140年前にあなたを生み出し、  
50年前にあなたを捨てたこの国も、  
今はあなたを大切な文化財だと讃えます。  
長い眠りから覚めたあなたは、  
もう私に独り占めにはされてはくれないでしょう。  
  
復活おめでとう。  
今までありがとう。  
そして、さようなら、 私だけの万世大路。

皆さん一人一人にとって愛すべき万世大路の姿があるはずで、それをもっと積極的にアピールし合うことで、今後の活用について活発に議論されるとよいと思います。それがこのメッセージに込めた私の思いです。

(※写真は講演で使用した画像を事務局において修正して使用)

## 【万世大路の風景】

(本文に掲載出来ない写真を中心に講演画像から抜粋)





ニツ小屋隧道坑口



ニツ小屋隧道扁額



旧新沢橋橋脚



新沢橋



七曲り



旧新沢橋付近の石垣



大滝集落の名残



栗子隧道碑記  
(部分拡大)



【写真】

栗子隧道(米沢側)明治坑口