

万世大路と米沢街道の歴史と役割



東北中央自動車道と国道 13 号

米沢街道 (李平の石畳)

|| 報 告 書 ||

主 催：とうほく街道会議 第 15 回交流会 万世大路・福島大会実行委員会

とうほく街道会議、ふくしまけん街道交流会、万世大路研究会、国土交通省福島河川国道事務所、国土交通省福島運輸支局、福島県、福島市、福島商工会議所、(公財)福島県観光物産交流協会、(一社)福島市観光コンベンション協会

共 催：(一社)東北地域づくり協会、二ツ小屋隧道保存会、(一財)ふくしま未来研究会

後 援：NPO 法人全国街道交流会議、出羽の古道六十里越街道会議、あおもりかいどう会議、

あきた地域資源ネットワーク、みやぎ街道交流会、羽州街道交流会、

NPO 法人東北みち会議、福島民報社、福島民友新聞社、朝日新聞福島総局、

毎日新聞福島支局、読売新聞東京本社福島支局、河北新報社、NHK 福島放送局、

福島テレビ、福島中央テレビ、福島放送、テレビユー福島、ラジオ福島、ふくしま FM、

福島コミュニティ放送 FM ポコ

協 力：国土交通省山形河川国道事務所、歴史の道土木遺産 萬世大路保存会、米沢市、JR 東日本福島駅、

東日本高速道路東北支社、日本中央競馬会福島競馬場、

吾妻地区郷土史談会、大滝会、福島市万世大路を守る会、瀬上嶋貴本家

本事業は、(一社)東北地域づくり協会みちのく国づくり支援事業の支援により実施しています。

第十五回交流会 万世大路・福島大会

とうほく 街道会議

万世大路
米沢街道

とうほく街道会議

万世大路と米沢街道の歴史と役割

開催趣意

福島と米沢を結ぶ道は、奥羽山脈越えと雪の克服の歴史で、時代の要請に応じて進化してきました。

中世に板谷峠を越える道が開かれ、江戸時代には米沢藩の参勤交代や阿武隈川舟運への道として機能していました。

明治時代に入り、山形県令三島通庸は首都直結の道路が重要であるとし、福島県令山吉盛典と協力し、明治9年（1876年）に栗子越えの新道に着手し、明治14年10月3日に東北・北海道巡幸中の明治天皇をお迎えし開通式が行われ、後に天皇により「万世大路」と命名されました。

その後、昭和12年に自動車の通行可能な道路に改修されましたが、冬期は通行出来ませんでした。

戦後、モータリゼーションの進展に伴い、昭和41年に近代的な「栗子ハイウェイ」として生まれ変わり、冬期通行が可能となりました。

そして、高速交通時代を迎え、平成29年11月には東北中央自動車道が開通し、産業振興や交流の道として大きく期待されているところです。

一方、街道活動団体などによる万世大路など歴史的道路の調査・研究などの活動等を通じ、市民にも万世大路への関心が高まって来ているところです。

本大会は、万世大路の歴史を再認識するとともに、この偉大な遺産を「豊かなふるさとづくり」における歴史や観光資源として活用していく契機とすることを目的に開催いたしました。

9月27日(金) プログラム 会場/福島市こむこむ館

オープニングセレモニー 13:25~14:00

- 郷土芸能披露（飯坂太鼓） ■実行委員長あいさつ 福島市長 木幡 浩 ■とうほく街道会議会長あいさつ 宮原 育子
- 来賓あいさつ 福島県知事 内堀雅雄（代読：福島県県北建設事務所 所長 安田 博道） 国土交通省東北地方整備局道路部長 酒井 洋一

基調講演 14:00~15:00

「『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（廃道探検家）

分科会 15:20~17:00

①「土木遺産としての万世大路を楽しむ」

- コーディネーター：後藤 光亜 氏（元東北大大学准教授）
アドバイザー：梅津 幸保 氏（萬世大路保存会会長）
パネリスト：鹿摩 貞男 氏（万世大路研究会代表代行）
岡部 達也 氏（福島市万世大路を守る会代表）
山口 裕子 氏（万世大路研究会副代表）

②「街道を活かした地域活性化と観光創造」

- コーディネーター：奥本 英樹 氏（福島大学教授）
アドバイザー：小浪 尊宏 氏（福島河川国道事務所長）
パネリスト：阿部 公一 氏（万世大路研究会代表）
西坂 邦仁 氏（福島市商工観光部長）
坂川 好則 氏（道の駅米沢駅長）
平沼 義之 氏（廃道探検家）

街道談義（交流会） 18:00~20:00

会場 / 岩代屋敷大王 福島の地酒と郷土料理の交流会

9月28日(土) 街道探訪会

■第①コース「万世大路を歩く」

徒步約5km・ガイド / 阿部 公一氏（万世大路研究会代表）、鹿摩 貞男氏（万世大路研究会代表代行）

■第②コース「米沢街道～李平宿と石畳を訪ねて～」

徒步約2km・ガイド / 柴田 俊彰氏（福島市史編纂室）、吾妻郷土史談会

■第③コース「奥州街道・福島城下を歩く」

徒步約3km・ガイド / 守谷 早苗氏（福島市史編纂室）、福島100の会

関連行事

企画展 9月25日(水)▶10月4日(金)

明治の東北巡幸と福島町そして万世大路

特別講座 9月29日(日)

■講座：米沢街道の歴史 10:30~12:00

講師：柴田 俊彰 氏（福島市史編纂室）

■講座：明治9年・14年の東北巡幸と福島町そして万世大路 13:30~15:00

講師：守谷 早苗 氏（福島市史編纂室）

主催者あいさつ

実行委員長(福島市長) 木幡 浩



本日は、北は北海道、南は愛知県と全国各地からお越し下さいまして厚く感謝申し上げます。

さて、東日本大震災、そして原発事故から8年半が経過しましたが、未だ復興道半ばというところですが、インフラの整備を始めとして着実に復興は進みつつあります。

とりわけ私たちに力を与えているのは、道路網の整備です。東北中央道は今年春に山形まで開通し、福島市・山形市・仙台市の県都を結ぶループ状ネットワークが完成しました。そして、相馬福島道路も一部完成しており、令和2年度中には常磐道から東北道まで全線開通する状況になって来ています。

こうしてみると、福島市は高速道路網の結節点として、非常に便利な関係を築く事が出来る訳ですが、我々はこの環境を大いに活用して復興の加速、そして地域の活性化を図って行きたいと考えているところです。

福島市は、歴史的にも交通の要衝として栄えてきた町です。南北を奥州街道が貫き、海に向かって相馬街道、そして米沢方面に米沢街道、会津方面に土湯街道が繋がっていましたし、阿武隈川舟運も活用できるという環境にありました。この様なことから、江戸時代末から明治の初めにかけては、生糸・絹織物を中心に福島に人・物、金が集積しており、東北最初の日本銀行支店が福島市に開設されました。このことは歴史的に非常に大きな意義があり、改めて見直していくと考えています。

とりわけ米沢への道のりは非常に難所でした。この道路はその時々の技術の粋を集めて造られていました。そして数次に亘るリニューアルにより今日に至っているのが福島米沢間の道路状況です。

私も昨年秋、万世大路を二ツ小屋隧道まで歩きました。明治天皇が行幸されお休みになられたところも残っておりますが、当時住んでいることもうかがい知れましたし、トンネルも今に残された貴重な財産です。今後、広域的な活性化を進めるにあたっては、このような遺産も大いに活用して行きたいと意を新たにしたところです。

お陰様で来年の福島市は、道路網の整備に加えて、東京2020オリンピック・パラリンピック大会の野球・ソフトボール開催、本市出身古関裕而ご夫妻をモデルにした朝ドラ「エール」が放映されます。これらを活かして、単に福島市のみならず、このネットワークを活用した広域的な活性化を図るために、県外の近隣市である白石市、米沢市も含めた福島圏域11市町村で「ふくしまイレブン」と呼ぶ広域的な連携を進めています。

この様な中で、万世大路の遺産など歴史というものを大切にしながら活性化を進めたいという点では、今日のこの街道会議に大変期待しています。

とうほく街道会議会長あいさつ

会長 宮原 育子



とうほく街道会議は、東北地方を街道で結び、東北の歴史、文化、風土を活用した地域づくりに貢献することを目的に、平成17年に設立された団体です。平成17年の秋田大会を皮切りに、毎年、東北6県の各地で交流会を開催し、地域の皆様と交流を深めてきました。福島県では今回が3回目の開催となり、平成18年に第2回交流会を福島市で開催し、平成24年の第8回交流会は下郷町で会津五街道をテーマに開催しております。

今年の「福島大会」では、「万世大路と米沢街道の歴史と役割」をテーマに、万世大路の歴史を再認識とともに、この偉大な遺産を「豊かなふるさとづくり」における歴史や観光資源として活用していく契機とすることをご参加の皆様とともに考えたいと思います。また、多くの方々と交流を深めていただき、各地の街道の活動への仲間づくりや、活性化に役立てていただければ幸いです。

来賓あいさつ



福島県知事 内堀 雅雄 氏

(代読) 県北建設事務所長 安田 博道 氏

明治14年に万世大路は、福島市と米沢市をつなぐ、峠越えの重要な道路として開通し、長年にわたり、物流や交流を支えてまいりました。昭和41年、現在の国道13号の整備により廃道となりましたが、平成8年には、文化庁の「歴史の道百選」に選ばれ、更に平成24年には、土木学会「選奨土木遺産」にも認定されるなど、その果たしてきた役割が評価されております。

この歴史街道が、永く県民に愛され、東北中央道とともに、福島県・山形県の交流の架け橋となることを期待しています。

国土交通省東北地方整備局



道路部長 酒井 洋一 氏

私達は歴史を背負いながら、未来を目指して新しい時代を作っていくことになります。その中で、役割を終えた道もありますが、技術の伝承と言う視点から見ると重要な場所になります。今大会で議論される内容については、私たちがこれまで辿ってきた技術の伝承とかという部分を更に深めることになるのではないかと考えています

また、今進めている東北のネットワーク整備の次に来るには、使われ方という観点です。土木遺産も含めて観光などにどのように活用していくのかなどが、今大会でより良いものになる様に願っています。

「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の約1,000の廃道を探検してきました。詳しくは『山さ行がねが』という私のホームページをご覧下さい（「廃道」で検索）。

万世大路は、平成15（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。

万世大路にはこれまで9回行っており、先月（8月）30日も講演に備えて探索してきたばかりです。

廃道と廃道探索

廃道とは何なのか？ 行政用語ではなく日常用語としての廃道は、単に使われていない道とか荒れ果てた道を言います。

廃道歩きというと、街道や古道歩きをイメージされるかも知れませんが、廃道歩きの主な対象は、明治以降に建設された車道で、既に使われていない道です。

廃道風景の例を紹介します。

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-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-3は、都會にある廃道風景の一例です。

廃道の種類を次の4つに分類しています。

現代廃道（前出写真-1）：現代の自動車を前提として作られた車道の廃道です。

近代廃道（写真-4）：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。

未成道（写真-5）：建設途中で放棄された道路です。

森林鉄道（写真-6）：林業のための林道の一種として、森林鉄道がかつてありました。

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。オブローダーとは、廃道探検家など廃道好きを意味する造語。*[obsolete + off-road + er = ob-road-er]*



写真-6 静岡県千頭森林鉄道

廃道の聖地「万世大路」

私は、万世大路を廃道の聖地だと思っています。これはオブローダーに広く通用する認識だと思います。

私が考える廃道の聖地とは、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り、多くの廃道好きな人が訪れていること（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です。

万世大路には廃道探索の魅力が凝縮されていますが、以下の**四大魅力**を紹介します。

① 冒險：体と頭を駆使して難路を踏破する快感！

万世大路は、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す。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。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ます。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際立っているのも大きな魅力です。

② 廃美：自然に呑まれていく人工物が見せる廃美！

（写真-7）廃美的魅力は、苔生し、ひび割れ、草木に眠る、死にゆく土木構造物が醸す、「頬廃の美」です。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」です。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」です。



写真-7 栗子隧道坑口・杭甲橋

③ 歴史：語りたくなる道の栄枯盛衰ノスタルジー！

（写真-8）万世大路ほど歴史に関しても一等星の廃道はないでしょう。万世大路という重厚な名称は明治天皇の命名であり、この様な由来を持つ道路は極めて希少です。

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



写真-8 記念碑・大滝集落跡

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、単なる一峰道の建設史を超えた広大なストーリーが存在します。

これほど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ギャップの悲哀、ノスタルジーも、たまりません。

④ 技術：失われゆく技を伝える土木構造物の探見！

栗子隧道の初代は、我が国で初めて削岩機を用いて建設が進められたこと、交通用トンネルとして国内最長だったこと、初めて脊梁山脈を貫いたことなど、我が国のトンネル技術のエポックメイキングな存在です。栗子隧道米沢側坑口には、素掘りの初代とコンクリート造の2代目が並んでおり、これは我が国のトンネル技術の進歩を物語る貴重な空間です。

また、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、莊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。この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。

この様な魅力がある万世大路は、パーフェクト廃道です。

廃道ファンからの万世大路は人気も絶大です。先日ツイッターで、私のフォロワーである17,000人に、私が日本三大廃道と思う「万世大路」・「清水国道」（群馬・新潟県）・「矢ノ川峠」（三重県）に関して、アンケート取りました。（回答数960人）

その結果、「万世大路の探索経験がある」は14%もあり、他の2箇所が10%以下でしたので、断トツでした。“ないが探索してみたい”は65%で、他の廃道は50%程度ですから、万世大路は特別な人気を誇っています。

「一番の魅力は」として自由回答を求めたところ、「万世大路の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る／往時の幹線道路の姿を今に伝える多様な遺構／交通史上的一大偉業を伝えるモニュメント／三島通庸は廃道ファンに大人気／国家経営や地方開発上の高い価値を讃えたい」など、多様な魅力が指摘されています。

2003年→2019年 遷った廃道

万世大路は1966年(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年(H3年)、廃道界では老舗のサイト「山形の廃道」の管理人が行ったという報告があります。2000年(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年(H15年)です。

この16年前から今までの変化を見てきたので、比較して紹介します。(写真-9)

米沢側から主な変化を見てみます。

写真-10 川越石の国道13号との分岐地点には、2003年にはなかった「萬世大路栗子隧道入口」の立派な案内標識が2019年に登場していました。

米沢側での最初の大規模遺構である瀧岩上橋は、あまり変化を感じないですが、「萬世大路瀧岩上橋」の木製標柱が出現しています。2006年頃、米沢側の数ヶ所に初めて設置された案内板です。

更に登って最初のヘアピンカーブは、



写真-10 案内標識

廃道が始まったと廃道ファンが喜ぶ場面ですが、この先に封鎖のチェーンが掛かっています。以前はこの辺から荒れていたのが、いまは轍がくっきりとあります。

写真-11 の長くてくねくねした道のあたりも2003年頃は、倒木等でまさに廃道でした。それが現状ではすっきりして、轍もあります。トンネルの直前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。万世大路を皆で再び作っていっている感がありました。



写真-12 の栗子隧道米沢側の坑口は、相変わらず感動的に美しく、看板と封鎖のロープが増えている程度で変わっていません。明治坑口は、百何十年も前に作られたものですから、20年程度では大きく変化していません。昭和坑口も変わっていません。

栗子隧道坑内の坑口付近の崩れは、2003年もありましたが、やがてどうなるか心配です。更に奥の閉塞地点の崩れは大きな変化を見られませんでした。

次に福島側です。前は国道13号の東栗子トンネルの脇から昇ったのですが、今は東北中央道の栗子トンネル換気坑が建設された関係で、景色も、入り方も、変わりました。

写真-13 の新沢橋は、素晴らしいコンクリートの永久橋で永久不变の姿に見えますが、2003年



頃はちょっと草が生えている程度で健在だった橋の中ほど床版に大穴が空いていて、知らずに踏み込むと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。この様な危険が廃道にはあります！

写真-14 は、二ツ小屋隧道手前の「鳳駕駐蹕之蹟碑」ですが、刈り払いや泥さらいでびっくりするほど綺麗になっていました。昔の姿に復活させた人がいるのです。



写真-15 の二ツ小屋隧道東坑口は、左側の崩落土もなくなり、建設当初の優美な姿がより分かり易くなりました。排水溝も機能を復活し、坑内の水溜りもなくなっていました。隧道の米沢側坑口付近の天井に穴が開いていますが、その大きさは徐々に拡大しています。



奥地にある大平橋は、2003年は橋の上にも草木が生えていましたが、現役の橋のように綺麗になっていました。

写真-16 の栗子隧道福島側坑口は、坑内に通じる排水路が切り開かれ、隧道の中は水深1m位でしたが、今は20cm位に減っています。誰かが手を加えて、復活させようとしているわけです。



この様な変化を見て気付いた問題点があります。

【問題提起 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、歩いていて 20 ~ 30m 下に落ちる可能性があります。この様な事故時に誰が責任とるかです。万世大路は、自主的な管理で、法的な管理者がいないとされています。道を誰が法的な権利をもって通行規制できるのか。その必要性・妥当性があるのかを考えないといけないはずです。

そして、通行規制を超えて立ち入ろうとする探索者の問題です。私達探索者は、立入禁止を自身の判断で越えて立ち入ることがあり、その責任を自覚しなければならない。登山などの事例も参考に議論を深める必要があるはずです。

【問題提起 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。

これは、道の利用者が、自分と他人の為に、自ら汗をかけて手入れをするという、道路整備の原点を思わせる自然で美しい光景だと思います。しかし、通行の為の手入れや、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、過剰な整備により「廃道らしさの魅力」が損な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、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。この点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-

各地の廃道の観光活用事例を紹介します。

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女性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。

② 矢ノ川峠旧道（三重県尾鷲・熊野市）

私が思う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。地元が中心となつた「尾鷲土木構造物の観光資源化実行委員会」が刈り払いや探訪会などを行っています。

これからは、問題提起も兼ねた紹介です。

③ 片洞門遊歩道（山形県小国町）

三島通庸が着手した道路を廃道後に遊歩道に整備したものですが、現在は危険のため立入禁止となっています。

老朽化した構造物が多くある旧道を安全に通行できる状態で維持出来ません。この様な廃道の復活遊歩道は多いですが、長年維持されているものは少ないです。

④ 中山手掘り隧道（新潟県長岡市（旧山古志村））

国道 291 号にあった日本一長い手掘り隧道が、平成 10 年に旧道化したこと契機に、土木遺産として、観光地化されました。しかし、その時に作られた写真 -17 の擬木コンクリート坑門が陳腐に見えて、優れた遺産でも価値を減じてしまった例だと思います。



写真 -17 中山手掘り隧道

次は、「廃道を魅力的に整備する手法に対する提言」を廃道探索者の立場からお話しします。

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！

遊歩道は、沿道の自然景観だけで全国的な高評価を得るのはとても難しい。そのため、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。

ストーリーは、地元の人たちしか知らないことも沢山あります。是非地元の人々には廃道を魅力的にするストーリーを沢山見つけ出して頂き、外部からの探索者を悔しがらせ、驚かせてほしいです。

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！

廃道探索は道自体が目的地ですから、道を魅力的に見せる工夫をしなければならない。飾り付けるのではなく、良く見えるアングルを研究してほしいです。

例えば、写真 -18 の新沢橋は、橋の上から見ると草むした感じですが、下から見ると格好良い、人類の偉業です。土木遺産を感じる別の面白いアングルもあります。他の杭甲橋も烏川橋なども同様です。

隧道も真正面から見ているだけと飽きるかもしれない。斜め上など別のアングルからも見ることが道路を魅力的に味わう積極的な方法なのです。



写真 -18 新沢橋 (橋上・橋下)

この様に土木構造物を良く見せるために工夫ある整備をしてほしいと思います。また、橋の下に安全に下りて鑑賞するための通路の設置とかは、大きな整備をしなくても良いはずです。

私たち愛好家は、どの様に鑑賞すれば魅力を引き出せるか、常に研究していますので、協力できるかもしれません。

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。

そのメリットは、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として、管理者不在の廃道はとても貴重であり、廃道探索やオフロード車で走回る、あるいは土木作業を趣味でやりたいなど人達の受け皿になっています。

ただし、デメリットは、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のです。

ツイッターによる“将来への期待”のアンケート結果でも、現状維持のままで良いとの意見が多くありました。

最後に

私が「万世大路の将来に望むこと」は、次の 3 点です。

① **今の大路を評価したい**：大勢が少しずつ手を加えた結果、今のが評な万世大路になっている現状を評価してほしい。ここに大きく手を加えて、更に魅力を高めるのは簡単なことではないと思います。

② **整備するのか vs そのままが良いのかとの意見の対立があった時に**：両者の立場とも、万世大路を愛する根っこの方持ちは同じだという根本を大切にして、意見をぶつけ合いたい。

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、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、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る最大の権利があると思います。

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、今後の活用がより活発に議論されるとよいと思います。

「土木遺産としての万世大路を楽しむ」

万世大路を多くの皆様に楽しんで頂くために、栗子峠の歴史を振り返り、見学者や保存維持活動の現状を報告し、今後の進め方について考えていきます。

コーディネーター 後藤 光亜 氏（元東北大大学准教授、公益社団法人土木学会東北支部選奨土木遺産選考委員会委員）
 アドバイザー 梅津 幸保 氏（歴史の道土木遺産萬世大路保存会会長）
 パネリスト 鹿摩 貞男 氏（万世大路研究会代表代行） 岡部 達也 氏（福島市万世大路を守る会代表）
 山口 裕子 氏（万世大路研究会副代表）



写真-1 ① 第1分科会

後藤光亜（以下後藤） はじめに、私の方から公益社団法人土木学会の選奨土木遺産の概要と、万世大路を認定した背景について紹介します。認定にいたる経緯については、後ほども触れたいと思います。

まず公益社団法人土木学会による選奨土木遺産とは何かについて簡単に紹介します。現存で築50年以上の土木遺産について、全国で毎年20件程度認定し、認定書と銘板を差しあげています。

選考基準は、技術や景観デザインが優れていて、なおかつ地域に貢献し、地域の方々に愛されていることとなっています。今回テーマの万世大路は、特に地域の皆様に愛されています。

明治10年代の三大近代土木遺産（野蒜築港・安積疏水・万世大路）のうち最初に完成したのが万世大路ということで、非常に価値が高いと思います。万世大路は2012年10月、震災の翌年に認定されました。米沢では、その時に認定フォーラムを開催しています。また福島側では、翌年に開催させていただきました（写真-1 ②③）。

次にパネラーの鹿摩さんに万世大路について、その歴史を含めて紹介していただきたいと思います。

鹿摩貞男（以下鹿摩） 万世大路とは、福島と米沢を結ぶ現在の国道13号のことです。当時約50kmありました。

万世大路は3代に亘って事業が実施されており、それまでの概要と整備効果、万世大路の名称の由来等について紹介していきます。

初めに、初代の万世大路は、事実上の国家プロジェクトとして福島・山形両県により建設されたもので、約5年間をかけて明治14年（1881年）9月に完成しました。10月3日に明治天皇をお迎えして開通式が行われています。この新しい道路は、何といっても荷車が通れるようになったことが特長といえます。前身となる板谷

街道では荷車が通れませんでした（写真-2 ①）。福島～米沢の所要時間が往復三日となり、物流が拡大、通行人が毎日100人、荷車類が40台となっています。

次は、2代目の万世大路です。当時の内務省が山岳部の一部約14kmを改修したもので、昭和12年に完成しました。その結果、自動車も通れるようになります。ただし冬期間は通行止めでした。

次は、3代目の万世大路、つまり現在の国道13号です。当時の建設省が約5年をかけて昭和41年（1966年）に完成、山岳部約20kmの道路を新しく整備しています。これにより急勾配・急カーブ・砂利道が解消され、冬期間を含め通年で自動車が通行できるようになりました。交通量は開通時点で約3,000台、物流・人的交流が拡大しました。平成29年の交通量は約8,000台になっていました（写真-2 ②）。

明治開通の栗子新道は後に万世大路と称することとなります。これは明治15年2月に明治天皇から下賜された正式名称です。その万世大路の典拠は、「昭和」や「平成」の年号の出典にもなっている中国の歴史書『尚書』（書經）です。なお、万世大路の意義を示した明確な資料は見当たりませんが、『尚書』からの引用箇所「万世永頼」の趣旨に鑑み「幾世代（万世）に亘って永く頼れる道路（大路）になれ」との願いが込められたものと考えられています。

後藤 続きまして岡部さんです。ボランティアで現在も活動を続けておられます。

岡部達也（以下岡部） ボランティアとして万世大路を守る活動をしている理由と活動状況について報告します。活動している理由の1番目は、そこに万世大路があるからです。2番目は、明治時代の万世大路の隧道は日本で初めての道路トンネルでこれを守りたいと思いました。3番目は、所期の役目を終わっても、先人の偉業を後世に遺したいということです。

その活動の理念についてお話しします。基本的な考え方の



写真-2 ① 板谷街道



写真-2 ② 旧国道（上）と新国道（下）

の建設省が約5年をかけて昭和41年（1966年）に完成、山岳部約20kmの道路を新しく整備しています。これにより急勾配・急カーブ・砂利道が解消され、冬期間を含め通年で自動車が通行できるようになりました。交通量は開通時点で約3,000台、物流・人的交流が拡大しました。平成29年の交通量は約8,000台になっていました（写真-2 ②）。



写真-3 ① 倒木の除去

1番目はボランティアであるということです。自主的な活動、自助努力で続けています。2番目として、行政からの補助は受けないとことがあります。現在、自費活動です。出来る範囲で無理せず長く続けたいと考えています。3番目は、過剰なPRはしないということです。

次に、我々のボランティア活動は平成26年度から実施しておりますのでその一端を紹介します。

まず雑木雜草の刈り払いや倒木の処理、側溝清掃など定例的な維持管理を毎年おこなっています（写真-3①）。

定例作業の他に各種の補修作業を実施しておりますが一例を紹介します。二ツ小屋隧道米沢側坑口では、穴のあいたトンネル天井から土石が崩落していて、道幅を3分の2くらい塞いでいましたのでこれを除去しています。また中間付近でも崩落箇所があり除去しています（写真-3②）。除去した土石は、近くの旧道崩落箇所の仮復旧の盛土に使いました。その箇所は、平成28年8月に大雨が降り、旧道の一部が崩落し通行できなくなつたところで、仮迂回路をすぐ脇に造り復旧しています。現在作業中のものは、栗子隧道前の崩落土砂を撤去運搬し大平集落跡の200m程先にある崩落箇所へ盛土するということをおこなっています。また、危険箇所にバリケードを設置する作業なども実施しています。

後藤 次に、山口さん、お願いします。

山口裕子（以下山口） 万世大路の魅力ということになりますが、まずマニアックな視点があると思います。マニアックに掘り下げていく楽しさがあります。次に、現地を見て、ほんとにああすごいと圧倒されその素晴らしさを感じることができるということです。私が感じたその魅力のあるところを幾つか紹介します。まず、何といっても二ツ小屋隧道の重厚感のある美麗な坑門には圧倒されます。現代のトンネルでは感じられないものです。次に、これもまた見ると感動する県境標があります。栗子隧道の福島側から400mくらい入ったところにあります。大きさは20×50cm程度と思われます。（写真-4①）

次に撮影ポイントも大切だと思います。その定番として明治期初代栗子隧道山形側坑口の中から外を写すショットというのがあります（写真-4②）。人力掘削のノミ跡の残る岩肌の写真も撮れます。新沢橋も定番です。この橋、現役でもおかしくないくらいの立派な鉄筋コンクリートアーチ橋です（写真-4③）。

最後に、土木構造物ばかりではなく現道沿いの植物もそれぞれ四季折々に文字通りに花を添えてくれています。タニウツギや貴重なシラネアオイ、一番有名なのはトリカブト、これは日本三大有毒植物ということですが紫の烏帽子形の綺麗な花を咲かせます。

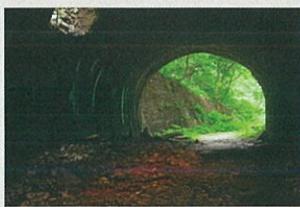


写真-3② 崩落状況

ますのでその一端を紹介します。まず雑木雜草の刈り払いや倒木の処理、側溝清掃など定例的な維持管理を毎年おこなっています（写真-3①）。

定例作業の他に各種の補修作業を実施しておりますが一例を紹介します。二ツ小屋隧道米沢側坑口では、穴のあいたトンネル天井から土石が崩落していて、道幅を3分の2くらい塞いでいましたのでこれを除去しています。また中間付近でも崩落箇所があり除去しています（写真-3②）。除去した土石は、近くの旧道崩落箇所の仮復旧の盛土に使いました。その箇所は、平成28年8月に大雨が降り、旧道の一部が崩落し通行できなくなつたところで、仮迂回路をすぐ脇に造り復旧しています。現在作業中のものは、栗子隧道前の崩落土砂を撤去運搬し大平集落跡の200m程先にある崩落箇所へ盛土するということをおこなっています。また、危険箇所にバリケードを設置する作業なども実施しています。

後藤 次に、山口さん、お願いします。

山口裕子（以下山口） 万世大路の魅力ということになりますが、まずマニアックな視点があると思います。マニアックに掘り下げていく楽しさがあります。次に、現地を見て、ほんとにああすごいと圧倒されその素晴らしさを感じることができるということです。私が感じたその魅力のあるところを幾つか紹介します。まず、何としても二ツ小屋隧道の重厚感のある美しい坑門には圧倒されます。現代のトンネルでは感じられないものです。次に、これもまた見ると感動する県境標があります。栗子隧道の福島側から400mくらい入ったところにあります。大きさは20×50cm程度と思われます。（写真-4①）



写真-4① 県境界標



写真-4② 栗子隧道内部から望む

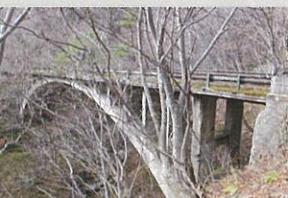


写真-4③ 新沢橋



写真-5① 倒木処理、除草



写真-5② 栗子隧道を案内

後藤 パネラーの皆さんから前半の話をうかがったところですが、アドバイザーの米沢の梅津さん、報告等お願いします。

梅津幸保（以下梅津） 米沢の方では、萬世大路保存会ということで活動をしていますので、若干紹介させていただきます。萬世大路保存会は、米沢市の万世町全戸加入の組織となっています。主な活動として、年2回の機関紙発行、それから万世大路の散策が安全にできるように、倒木処理や草刈などをおこない現地案内しています（写真-5①②）。併せて、国道13号沿いにある萬世大路記念碑公園についても、草刈りなどを実施しております。

後藤 ここから後半になりますが、ここで土木遺産認定の経緯について若干ふれながら、楽しみ方について提案させていただきます。

土木学会土木遺産の認定経緯をみると、2000年に野蒜築港はすぐ認定され、2002年に安積疏水もすぐに認定されました。しかし、万世大路は延長が長く管理者問題もあって、認定になかなかたどり着けませんでした。それで、国土交通省の福島・山形河川国道事務所にお願いし、結果的に福島・山形の両県の担当となり、ようやく認定にこぎつけたという経緯があります。認定するのに10年以上かかりました。

万世大路もそうなのですが、土木構造物だけじゃなくて、さまざまなものと連携しながら楽しむという動きがあります。一例を紹介しますと、選奨土木遺産になっている西根堰の伊達西根堰土地改良区の方々とは、毎年福島県桑折町内の花々を愛でながら名所を散策するという旅めぐりコースが企画されています。途中で桃の摘花作業を手



写真-6 旅めぐりコース追分（桑折町）

伝い収穫時には桃を食べ放題にしていただくなど色々な交流をさせていただいております（写真-6）。

次に、鹿摩さんから万世大路の楽しみ方、ということで紹介していただきます。

鹿摩 万世大路を楽しむということで、見所を紹介してまいります。最初は、やはり栗子隧道の米沢側になるのかなと思います。万世大路は廃道の聖地といわれておりますけれどもその象徴的な場所になります。明治14年9月に完成したトンネル坑口と、昭和11年〔1936年〕8月に完成した坑口が並列して残存しています。なぜ併設されることになったかというと、明治の隧道は坑口から60mほどが23度「くの字」に折れ曲がっていましたが、昭和の改修工事の際にその「くの字」を真っすぐにしたために、旧隧道が坑口から60m分が残存することとなったのです。明治の隧道がなぜ「くの字」になっているのか、諸説あるものの実は、坑口位置を間違えて工事に取りかかってしてしまったというのが真相のようです。つまり正しい位置は、元々昭和の坑口位置だったということになります（写真-7①）。



写真-7① 左側昭和・右側明治の坑口

二つ目は、萬世大路記念碑公園が国道13号の米沢市刈安にある国土交通省除雪ステーションに併設されています。あちこちにあった萬世大路関連の石碑類をこの公園に集めたものです。

三つ目は、重厚美麗な坑門のニッ小屋隧道です。ここには冬には巨大な氷柱が出現しており、皆さんに楽しんでいただいている。

(写真-7②③)

四つ目として、新沢橋も見所になります(写真-4③参照)。

五つ目は旧大滝集落跡です。この集落跡には明治14年10月3日開通式後、福島へ向かう途中明治天皇が御小憩された旧中屋旅館の建物が現存しており、旧住民(大滝会)が大滝地区の環境整備を図りつつ保存しています。

最後に、明治時代の絵師菅原白龍の栗子隧道十二景「栗嶺奇観」の中には、福島県側は11箇所描かれていますが現存しているのは、山神橋のたもとにある「下山神の石門」といわれる切り通しのところ1箇所だけです。貴重なところなので簡単に行けますから是非見ていただきたいと思います(写真-7④)。

後藤 それでは、岡部さんから、万世大路保存の為に新たな展開をどうされるのか、お願いします。

岡部 活動を進める上で特に大きな課題はありませんが、強いていえばまずは活動資金ということになるかと思います。2番目は、将来的に現在の活動が継続されるのかということです。今後、活動家を育成していく必要があると考えています。3番目として、万世大路というのは昭和の大改修区間だけではないので、例えば新沢橋の手前、或いは円部とか杉ノ平とか大滝などにも万世大路があり、大滝地区を除くと相当荒れています。

今後の進め方や目標は何かということですが、まず1番目は大平集落跡付近崩壊箇所の復旧です(写真-8)。

2番目は、鳥川橋付近から栗子隧道までの区間の立木伐採・路面整正などをおこないます。

3番目は、新沢橋から、東栗子トンネルからの旧道連絡路までの区間の路面整正をおこないます。

我が万世大路は永久に不滅です。名前は勿論、現地も名実共に遺していきたいと考えています。

後藤 それでは、山口さんお願いします。

山口 魅力ある万世大路の提案ということで、多くの人に关心を持っていただき見学してもらうにはどうすればよいか私見を述べさせていただきます。現在は、万世大路を歩く会ですとか講座とかが開かれてきて知名度が上がってきていると思います。ただ、地域に



写真-7② ニッ小屋隧道



写真-7③ 巨大氷柱

そういう資産があるということが、あらゆる世代に浸透しているのかなと考えた時は若干不十分なところがあるのではないかと思っています。それで、万世大路に関心を持って本日参加していただいた皆様以外の方々にも関心を持っていただきたいということで、保護者を含め子供たちに何かできないかなと考えています。子供の頃に見たり聞いたりしたことが印象に残るだけでも十分だと思いますし、子供たちの経験として記憶に残る程度で良いと考えます。

また、多くの人に見学し楽しんで貰うためには、栗子峠の歴史や土木構造物の遺構とかについて説明してくれる案内人が必要になると思います。

後藤 万世大路に関して、新しい情報が最近になって集まりつつあるようです。梅津さんに情報提供をして頂きたいと思います。

梅津 新たな情報ですが、隧道工事に囚人達が労役したということが分かりました。明治10年に西南の役があり、その反乱で捕まつた鹿児島県士族が1000人位いたそうで、全国の監獄に収監されています。山形にも来ておりますが野村綱雄という囚人がいて、『山形流譜(るたく)日誌』というものを書き残しています。その中に道路(万世大路)工事に従事するなど三島の山形県政に協力したことが記されています。囚人達は、三島の先輩同僚たちだったわけですが、万世大路の道路工事に従事したという新たな事実が判明しました。

後藤 おわりになりますがまとめを兼ねて、今後の万世大路の楽しみ方等について提案してみたいと思います。

東北の土木学会土木遺産全部を見て回るということになるとなかなか難しいですけれども、土木遺産を含めてそれはメインでなくても結構ですから、先に報告したようにみんなで遊べるようなルートができるかというのが一つの提案です。今後とも万世大路に関しては、いろいろ新たなネタが出てくると思いますので、ぜひ連携してやっていきたいなと考えます。

以上で第1分科会を終了させていただきます。



写真-7④ 下山神の石門(福島県立図書館所蔵)



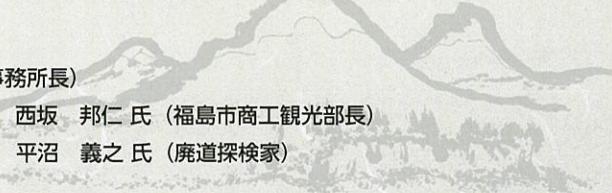
写真-8 崩壊箇所



街道を活かした地域活性化と観光創造

万世大路の歴史や物語、土木遺産を踏まえながら、これからの地域づくりにどのように活かしていくべきか、また、街道を活かした広域観光や交流促進による地域の活性化にどのように繋げるかについて考えました。

コーディネーター	奥本 英樹 氏 (福島大学教授)
アドバイザー	小浪 尊宏 氏 (国土交通省福島河川国道事務所長)
パネリスト	阿部 公一 氏 (万世大路研究会代表) 西坂 邦仁 氏 (福島市商工観光部長) 坂川 好則 氏 (道の駅米沢駅長) 平沼 義之 氏 (廃道探検家)



奥本英樹（以下、奥本）：平沼さんの基調講演は熱の入ったプレゼンテーションで非常に感動いたしました。

道は人をスタートからゴールに運ぶため、あるいは輸送のためだけではありません。少し視点や角度を変えることで様々な見方ができるようになります。今日は、もっともっと道というものを深く掘り下げて、見方を変えながら、どのように地域活性化や観光へ繋げていけるかということで話を進めさせていただきたいと思います。

阿部公一（以下、阿部）：明治政府は国土計画の一部として港や道路、舟運の交通路ネットワークによる東北の開発構想を計画し、その中の1つに万世大路がありました。

平沼さんから「道には物語性が大事だ」というお話がありましたが、物語と言えば人です。万世大路を語るには三島通庸を抜きにしては語れませんが、「土木県令」「鬼県令」とその評価は毀誉褒貶でしたが、彼は総じてプロパガンダがとても上手な政治家でした。

西坂邦仁（以下、西坂）：万世大路は歴史、土木遺産、自然と様々な視点から観光の「コト消費」につながるポテンシャルを持っています。

他方、その活用には安全性や維持管理といった課題があります。当然、自然に組み込むためにはそれ相応の準備や対応が必要となってきます。

地域資源をどう活かすか、地域内のファンをどう育成するかという点で、特に子供達や若者を歴史や文化に触れさせる機会を作る必要があります。案内人の育成、ソフト整備では、福島や米沢ならではの魅力を仕掛ける方々を我々としては支援ていきたいと考えております。



図-1 三島通庸



図-2 道の駅米沢観光案内所

坂川好則（以下、坂川）：道の駅と言えば、農作物や物産が入ったりすることが多いのですが、私どもは、そこに観光も取り入れております。地域創生として、地域外から活力を呼びゲートウェイ型の重点道の駅の指定を受けており、お客様には道の駅だけではなく、地域内観光に回っていただくために館内に総合観光案内所を設けております。案内所には観光コンシェルジュが常駐し、英語のできる係員もありますので、インバウンドのお客様にも対応できます。さらに地域のパンフレット等を使って街中や山形県内、福島へも観光案内しております。

平沼義之（以下、平沼）：道路は通行するための道具や場として使うのが普通です。通行に特化したものですが、こと廃道になると、この廃道の上で道路を鑑賞することがより自由にやれるわけです。

私は道路がそのまま観光資源になると思います。例えば、横浜ベイブリッジは有名な観光地です。古い道路も一緒に、それだけで人の心を打つ魅力があります。ただ、いくつか知識があった方が楽しめるのは確かです。

古いトンネルの鑑賞ポイントを例に説明します。トンネル鑑賞の2大チェックポイントは坑門と素材です。

我が国の伝統的な坑門のデザインは、明治初期に鉄道技術と共に輸入されたと言われています。輸入時にデザインが少しアレンジされ、トンネル名を飾り付ける「扁額」が追加されたり、日本の和風的な「冠木門式」という様式が定着しました。

各部の名称やデザインが分かるだけで、人に説明するのが楽しくなりますし、鑑賞する目があつて初めて鑑賞に身が入ると思います。

万世大路でトンネルの素材を見ると、明治14年に完成した初代栗子隧道は素掘りです。素掘りのトンネルは明治時代が主ですが、このような時代的変遷が分かるといろいろと比較する楽しみが増えてくると思います。

昭和13年に完成した2代目栗子隧道は内壁はコンクリートですが、坑門は石材です。素材を適材適所に使い分けてデザインを良くしたトンネルです。このように素材でトンネルに違いが見えてくることもあります。

**トンネル鑑賞の
2大チェックポイント**
・坑門 **・素材**

伝統的なデザインを踏襲しているか

どんな材料で作られているか

これらを見分けられると
楽しい

図-3 トンネル鑑賞のチェックポイント



明治14(1881)年完成
図-4 初代栗子隧道



昭和13(1938)年完成
図-5 二代目栗子隧道

トンネルを見る度に観察してみると、ただのトンネルでも何か話の種になりますし、道路の行く先にある様々なものがそのまま鑑賞の対象になります。

阿部：交通の難所を抱えた地域では、その交通の進化の歴史を見ることができます。全国に何箇所か、そういう交通路の変転、進化を見られる場所がありますが、東北ではこの栗子・板谷地区こそ、その交通の進化を見れる「TRAFFIC MUSEUM」だと私は思っています。

道路の話をすると時にはその道路を使う主体、モードが密接に関わってきます。道路利用者の交通モードがどんどん変わっていって、道路もそれに合わせて、変化、進化してきた訳ですが、それが一番分かりやすいのがこの栗子・板谷地区だと言えます。



図-7 万世大路第1世代から第4世代

江戸時代の米沢街道、明治の万世大路。自動車時代になってからは「昭和の改築」で万世大路を大改築します。その後、モータリゼーションの全盛時代になって国道13号。そしてさらに高速交通時代を向かえ東北中央道と言った具合で、この地区で交通の進化を見ることができます。道路だけではなく鉄道もあるわけで、まさしくここは交通の歴史の「MUSEUM」です。

画期的な交通の技術転換、変曲点が何時だったのか振り返ってみると、江戸時代の板谷街道は踏分道で、現地合わせで道路ができました。設計した訳でも、測量した訳でもないのです。

	江戸時代の板谷街道	明治の「万世大路」
計画性	○踏み分け道？現地合わせ	○綿密な測量ルート選定・設計
交通主体	○人、人背・荷駄、(牛)	○荷車、馬車
道路構造	○横渡り(尾根道)ルート 地形に沿ってウネウネと、蟻の嶺渡り	○栗子隧道(約870m)、切土・盛土 近代土木工事を駆使した地形改変
縦断勾配	○部分的に急こう配も	○計画的な一定勾配を実現

図-8 万世大路と板谷街道の比較

ところが三島が計画した万世大路は画期的でした。綿密な測量をし、その測量成果を基にしてルート選定をし、ルート選定ができると設計をして、その設計に合わせて延々50kmにも亘って近代的な土木工事を行ってハイウェイを作りました。

高速道路の仕事をしている私は、ここは日本のハイウェイの原点で、高速道路技術者の原点だと思っています。

平沼：測量が無ければトンネルはほぼ造れませんし、800mもある山脈の向こう側にトンネルを掘り抜くことはまさに綿密な測量技術無くしては絶対にできません。測量部分を持って車道の交通が始まったと言えます。それまでの道とは次元の違う、私達が今日のハイウェイという言葉に持つイメージを明治の人達もきっと万世大路

に感じたと思います。昭和41年に開通した国道13号も「栗子ハイウェイ」と名付けられて生まれてきました。さらに、東北中央自動車道という新しい本当の高速道路もできました。ここが代々ハイウェイの聖地、メッカだという気持ちは非常に共感します。

奥本：モータリゼーションが進歩し、東北中央道ができ非常に効率性が高まり旅行時間が大きく短縮されました。

ところが効率性だけを見ると、やはり、それではつまらなくて、道はスタートからゴールを繋ぐためだけのものではなくて、もっとテクノロジーがゆっくりだった頃は、旅の楽しみは実はゴールに行くことよりも「道中」の方が余程楽しかったのではないかと思います。「道中」でいろんなことが起こるから楽しい訳で、「道中」の楽しみに地域の魅力があった筈です。もう一度、道を効率だけではなく、地域の効果性も含めて見て見た時に、道やその間に地域資源が非常に大事になってくると思います。

西坂：東北中央道が開通したことで山形と福島の交流がかなり盛んになっております。福島市では今、米沢市も含めた11市町村による枠組みで広域の行政区域としての取り組みを行っております。また、大笹生ICに工業団地を造成したり、令和4年春のオープンを目指して(仮称)「道の駅ふくしま」の準備を進めています。

奥本：道の駅は昔の宿場町のようなところがあって、その果たすべき役割は非常に大きなものがあると思います。道の駅がそれぞれの地域の顔になっていかないと、道路の中で存在する意味が薄れてしまうと思いますが、今後の取り組みについて坂川さんのお考えをお聞かせ下さい。

坂川：東北中央道ができる一番心配なことは、やはり時間短縮し旅行の距離が伸びることで、米沢が通過点となってしまうことです。単に時間が短縮になった、便利になったではなく、皆様に余裕を持った旅行をしていただいて、是非、米沢の街の中や周辺の地域を体験し、いろんな地元の美味しさを味わっていただきたいと思います。



図-9 東北中央自動車道の開通状況

奥本：道の駅に限らず、SAもそうだと思いますが、単なる休息の場を越えて、その地域の発信、あるいはその地域を体験する場としての取り組みは非常に大事な視点だと思います。平沼さんは日本中の廃道を巡りながら、いろいろなご経験、楽しみ方をされていると思いますが、道と地域の係わりについてご意見をお聞かせ下さい。

平沼：廃道に限らず、廃れた道や旧道を沢山歩いていると、地域の昔のことや深いこと、道の駅とかには展示されていない可能性の高いローカルなもの、地域の裏路地的なものがよく目に付きます。私は、そういう裏の表情を見た時に真の愛着を感じます。

廃道ばかり見るのではなく、バランスよく見ることで、より魅力が高まって自分の愛着が深まりますし、私は、愛着が深まるというのは表も裏も見ることだと思いますので、是非、路地裏にも入ってみて欲しいし、そこはそんなに飾って欲しくはないと思います。

小浪尊宏(以下、小浪)：「道中」という言葉はとても大事だと感じました。道路法並びにその関係法令の中で道路というのは連絡する、

遠くに運ぶものでありまして、「道中」という言葉は法令の中で一個も出てきません。

廃道探検は究極の「道中」を楽しむエンターテーメントですし、道の駅は現在の宿場町だと思います。「道中」で皆が様々な探検をするというところにしっかりと着目するのがとても大事なことだと思います。

奥本：平沼さんから道そのものを見せるだけでも1つの観光資源になるというお話がありましたが、やはり観光はいろんな楽しみ方があって人それぞれだと思います。

例えば、万世大路等の廃道、あるいは旧街道等といった古いものを楽しませるために危険の除去が必要になりますし、一方で快適にし過ぎることで価値を減じてしまう可能もあります。どうすればオンリーワンな魅力づけができるのか、阿部さんのご意見を伺いたいと思います。

阿部：道を振り返って、そこに物語性を感じられるかだと思います。物語性を感じることで、そこを通った人がどういう思いで通ったのかとか、その思いにどれだけ共感し、一体感を持てるかが大事です。そして、その地域に自分が共感できるためには、少し勉強もしなければなりません。今は、インターネットでいろんな情報が溢れていますが、予備知識や好奇心、探究心を持って万世大路を歩くと、もっと地域の魅力に自分が一体感が持てると思いますし、そんな万世大路になって欲しいと思います。

奥本：地域の魅力に物語性は何ものにもまして重要だと思います。ただ問題は、その物語の発信の仕方です。私が考える地域の物語や魅力の発信は、まずその地域の人達が如何に愛着を持って楽しんでいるか、あるいは自分のライフスタイルになっているかが大事だと思います。

西坂：子供の時から、地域の歴史的・文化的資源や遺産をしっかりと認識し、親から子に代々語り継ぐ、あるいは実際に連れて行って見せることが大事だと思います。やはりそれが難しいとなかなか地域資源としての価値がただ埋もれるだけになってしまいます。

奥本：一方で、確かに危険な状況もいろいろあって、いろんな情報発信をすればするほど、危険を承知し、しっかりと対策をして訪れる方だけではなく、気軽に訪れて事故を起こしてしまう方も出てしまう。これではもう観光資源としては元も子もない話になります。観光資源とするためには危険の除去が必要ですが、他方、非常に二律背反しそうな保存という課題もあります。

阿部：福島では「福島市万世大路を守る会」や「ニッ小屋隧道保存会」の方々が万世大路の保存活動をされています。週末、現地で作業されているわけですが、本当にたいへんで頭が下がる思いでいっぱいです。

一方でやはり彼らは管理者ではないですし、活動が独り善がりにならずに、観光資源と安全の確保と保存のあり方を多くの関係者と一緒にになって、試行錯誤していく必要があると思います。全国での前例を参考にするなどして皆で考えていくのだと思います。

奥本：重要な示唆だと思います。どう関わるかが非常に大事で、権

限という非常に大きな問題だと思います。例えば観光資源や地域活性化に活かすとなってくると、行政がどういう認識であるのかが非常に重要な問題だと思います。

西坂：非常に難しい部分だと思います。やはり行政として安全を重視するが故に本末転倒な状態になってしまってはいけませんし、行政だけの勝手な価値観を押しつけてもいけないとは感じております。

小浪：行政には様々な知恵があります。そうした知恵を活かして観光での安全と保存をどのような枠組みにはめて、人を集めていくのかを考えいく必要がありますし、そうすることで答えに近づくような気がしています。

奥本：どこまでが自己責任となるのか、いろんな人達が意見を出し合うことが非常に大事だと思います。同時に、これまで地域が気づいていなかった観光資源を活かそうと思ったら、危険箇所も含めた情報発信をしっかり行う必要があると思います。

坂川：米沢では、JR「駅からハイキング」で万世大路を歩くイベントを行っています。

イベントは案内の方がしっかりといて、歴史も分かりやすく案内していただいているので問題ありませんが、何も知らない方だけではまだまだ危険で、問題もあるとは思っております。



図-12 万世大路でのガイド活動

平沼：今日は廃道の良い部分を強調してお話ししましたが、その趣味人口はまだ少ないです、廃道にガイドを養成するまでの裾野の広さはないと思っています。今後、安全性が確保され、廃道好きのプロガイドが養成されればと思っています。もっとガイドに優れた人材、廃道マニアが増えるよう廃道の情報発信を続けていきたいと思っています。

奥本：ガイドの問題は、廃道に限らず、街をしっかりと情報発信する上でも非常に大事で地方は圧倒的にそれが足りていない気がします。街をしっかりと情報発信するためには、自分達が街を知ること、発信できる体制を作ることが非常に大事だと思います。

以上で第2分科会終了させていただきます。



図-10 ニッ小屋隧道覆工の崩壊



図-11 万世大路の清掃・保存活動



プロフィール

基調講演



講師 /
第2分科会パネリスト
平沼 義之
廃道探検家

千葉県生まれ、平成1年秋田県移住、その後都内在住を経て、現在再び秋田県在住。秋田県湯上市での中学生時代は「山チャリ」（マウンテンバイクで林道を走る）に目覚め、峠の旧道に愛着を覚えはじめた高校生時代を経て、そこでも山チャリの味が忘れられず、旧道の先に眠る「廃道」がやがて興味の中心へ。平成12年廃道系サイト『山さ行がねが』開設、現在までに4500万アクセスを数える。平成19年秋田から東京都日野市へ転居し、廃道探索で生計を立てるプロ・オブローダーへの道を開拓。令和元年、愛着のある秋田に拠点を戻す。著書：『国道？酷道！？日本の道路120万キロの大研究』、『廃道探索 山さ行がねが』など多数。

第1分科会



コーディネーター
後藤 光亜
元東北大准教授

宮城県東松島市生まれ、仙台市在住。東北大学院工学研究科土木工学専攻博士課程後期修了（工学博士）。昭和55年東北大学院工学研究科助教授、平成9年ジョンズ・ボプキンス大学客員助教授、元東北大学院准教授、平成29年退官。専門：都市工学・衛生工学。現在：（公社）土木学会東北支部選奨土木遺産選考委員会委員、貞山・北上・東名運河研究会代表世話人、東北土木遺産研究所所長、野蒜塾代表。



アドバイザー
梅津 幸保
歴史の道土木遺産
萬世大路保存会
会長

米沢市生まれ、米沢市在住。山形大学工業短期大学卒業。米沢市役所に勤務し、企画課長、市立米沢図書館長などを歴任。平成17年定年退職。現在：置賜民俗学会会長、米沢藩古式砲術保存会副会長など。著書：『草木塔を訪ねる』、「萬世梓山獅子踊一復興200年記念誌」、「慶次の逸話花絵巻」、「前田慶次ゆかりの地堂森」、「梓山獅子踊～映像記録解説書」ほか。



パネリスト
鹿摩 貞男
万世大路研究会
代表代行

京都府京丹波町生まれ。福島市在住。福島大学経済短期大学部卒業。技術士（建設部門）。元建設

省東北地方建設局に勤務し、磐城国道事務所長、地方事業評価管理官を経て、平成14年退官。現在：大滝会特別会員理事。著書：『栗子トンネル工事誌』（建設省福島工事事務所編集幹事）、『万世大路を歩く』（万世大路研究会共著）、『万世大路読本』（ネット著作集）ほか。



パネリスト
岡部 達也

福島市万世大路を
守る会代表

福島県本宮市（旧白沢村）生まれ、福島市在住。技術士（建設・総合技術監理部門）。福島市役所入庁、土地改良事業、市町村道整備事業、都市計画道路事業、土地区画整理事業に従事し、建設部・農政部課長、環境部除染推進室長経て、平成31年退職。現在：福島市土地改良区事務局長勤務。平成26年度から万世大路の維持補修、令和元年から奥大道の一部を環境整備の活動着手。



パネリスト
山口 裕子

万世大路研究会
副代表

福島県石川町生まれ、いわき市在住。宇都宮大学農学部森林科学科卒業。現在：建設コンサルタント会社勤務。早くから街道に関する活動に関わり、ふくしま街道交流会世話人、羽州街道交流会幹事など。特に植物に関する知識が豊富。

第2分科会



コーディネーター
奥本 英樹

福島大学
経済経営学類教授

大阪府生まれ。平成3年早稲田大学大学院商学研究科修了。平成10年福島大学経済学部助教授、平成24年福島大学経済経営学類教授、現在に至る。専門：資本市場をベースとしたファイナンス研究ほか、「地域資源を活用した地域活性プロジェクト」、「異業種連携によるビジネスモデル策定プロジェクト」など取り組む。現在：信夫山再生プロジェクトメンバー、NPO法人ハッピーアイランドサーフツーリズム理事、NPO法人才アンザロード福島支部理事。著書：『福島県建設業界の現状と課題』、『地場産業への産学官からの挑戦』など。



アドバイザー
小浪 尊宏

福島河川国道
事務所長

東京都生まれ。平成10年東京大学卒業、平成12年東京大学大学院工学研究科修了。同年国土交通省入省、中国地方整備局、道路局、河川局、

東北地方整備局、内閣官房、水管理・国土保全局、総合政策局、国際連合教育科学文化機関、国土政策局総合計画課国土管理企画室課長補佐を経て、平成30年4月福島河川国道事務所長就任。福島河川国道事務所では、一般河川阿武隈川及び一般国道2路線、東北中央自動車道整備や管理を通じて県内の産業振興に欠かせない交通基盤の構築、県民生活の安全、安心の確保に取り組む。



パネリスト
阿部 公一
万世大路研究会
代表

昭和55年東北大学院修了、日本道路公团入社以来、磐越道・常磐道等の建設工事、高速道路技術基準・技術開発を担当、NEXCO 東日本東北支社副支社長を経て、平成26年㈱ネクスコ・エンジニアリング役員、現在同社顧問。土木学会選奨土木遺産選考委員会委員、道路文化研究所理事。著書：『万世大路を歩く（増補改訂版）』（H28.5.）、『山形の凸凹と東北中央自動車道』（H28.11.）、『関山峠越えと笹谷峠越えの相克』（H29.3.）、「関山の凸凹と東北自動車道」（H29.10.）ほか。



パネリスト
西坂 邦仁
福島市商工観光
部長

福島県生まれ。福島市役所入庁、平成26年市民部市民活動支援課長、商工観光部観光コンベンション推進室長、商工観光部次長、政策調整部東京オリンピック・パラリンピック競技大会福島市推進室長を経て、平成31年から商工観光部長として、商業労政、企業立地、産業創出、観光・施設等の紹介、誘客、宣传、コンベンション開催支援等に取り組む。



パネリスト
坂川 好則
道の駅米沢駅長

北海道生まれ。昭和51年日本国有鉄道札幌鉄道管理局入社、昭和62年JR東日本仙台支社、平成10年びゅうプラザ米沢所長、同郡山所長、同山形所長を経て、平成19年米沢駅長就任。平成22年メトロポリタン山形副総支配人、平成27年公益財団法人山形県観光物産協会観光部長歴任。平成29年道の駅米沢運営会社「（株）アセスよねざわ」入社、道の駅米沢の駅長就任。

9月28日(土) 街道探訪会

第①コース 「万世大路を歩く」

- ガイド / 阿部 公一氏 (万世大路研究会)、鹿摩 貞男氏 (万世大路研究会代表代行)
- 8:00～16:00 徒歩約5km
- コース / ニツ小屋隧道▶栗子国道維持出張所 (慰靈碑) ▶大滝集落跡▶
昼食▶新沢橋周辺▶医王寺▶福島駅西口



石積み擁壁



鳳鳴駐蹕之蹟碑前



ニツ小屋隧道

第②コース 「米沢街道～李平宿と石畳を訪ねて～」

- ガイド / 柴田 俊彰氏 (福島市史編纂室)、吾妻郷土史談会
- 8:30～15:30 徒歩約2km
(注) 半日コース (8:30～13:00 徒歩約1km)
- コース / 庭坂宿▶李平宿▶石畳▶昼食▶観音寺▶陽泉寺▶福島駅西口



鷦神社・石畳改修の碑



李平石畳



観音寺

第③コース 「奥州街道・福島城下を歩く」

- ガイド / 守谷 早苗氏 (福島市史編纂室)、福島100の会
- 8:30～15:30 徒歩約3km
(注) 半日コース (8:30～12:30 徒歩約1.5km)
- コース / 福島城跡▶板倉神社▶到岸寺▶昼食▶長楽寺▶大蔵寺▶福島駅西口



福島城跡・片倉神社



到岸寺



長楽寺

見どころ

二ツ小屋隧道の美麗な坑門、旧万世大路に続く見事な石積などの史跡をたどりました。当時の最新技術で建設された新沢橋、周辺の新・旧万世大路に土木技術の変遷が実感できます。大滝集落跡で明治天皇東北御巡幸の足跡をたどります。また源義経の従者佐藤継信・忠信兄弟ゆかりの医王寺も訪ねました。

見どころ

難所板谷越えの米沢街道の宿駅として、慶長18年に開かれた李平宿と、街道の石畳を中心に米沢街道をたどりました。また、14世紀中頃の仏師円勝と乗円の共作による木造釈迦如来坐像 (陽泉寺)、鎌倉時代の地方信仰をあらわす貴重な供養石塔 (下鳥渡供養石塔)など、福島市西部地区の代表的な文化財も訪ねました。

見どころ

福島県庁は旧福島城の二の丸・三の丸にあり、周辺には鎌倉時代から近現代までの遺跡や文化財がたくさんあります。福島城板倉会館では旧福島藩主板倉氏の遺した歴史資料を見ました。旧奥州街道を歩き、戊辰戦争で奥羽鎮撫総督府軍事局となった長楽寺や4mもの巨大な千手観音 (国指定重要文化財) のある大蔵寺を訪ねました。

大会の様子



街道談義（交流会）

時間 / 18:00 ~ 20:00 / 岩代屋敷大王 / 参加費 : 4,000 円
福島県 8 年連続受賞地酒 福島のいかにんじん ほか



関連行事

企画展 9月25日(水)▶10月4日(金) こむこむ館1階にぎわい広場

明治の東北巡幸と福島町そして万世大路



—明治九年の東北巡幸と福島 明治十四年の東北巡幸と福島—

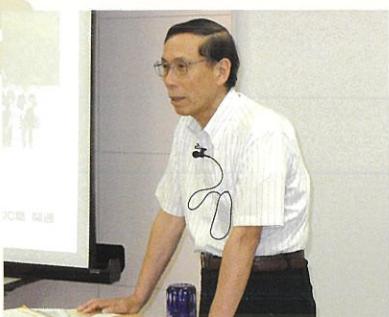
- 1. 明治天皇六大巡幸
- 2. 明治9年の東北巡幸と福島町
- 3. 明治14年の東北巡幸と福島町
- 4. ニツ小屋駐輦所そして万世大路と命名

特別講座

9月29日(日) こむこむ館2階 学習室

講座 米沢街道の歴史 ◆10:30~12:00

講師:柴田俊彰氏(福島市史編纂室)



- 1. 中世の米沢街道～伊達氏の道、軍事用道路～
- 2. 近世の米沢街道～上杉氏の参勤交代の道～

講座 明治9年・14年の東北巡幸と福島町そして万世大路 ◆13:30~15:00 講師:守谷早苗氏(福島市史編纂室)



- 1. 明治六大巡幸
- 2. 明治9年の東北巡幸と福島町
- 3. 明治14年の東北巡幸と福島町
- 4. ニツ小屋駐輦所そして万世大路と命名

国土交通省
パネル展

「万世大路、そして東北中央自動車道へ～歴史をつないで～」