

**とうほく街道会議
第 15 回交流会 万世大路・福島大会
第 2 分科会 記録集**

「街道を活かした地域活性化と観光創造」



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

第2分科会出演者のプロフィール

<p>◎コーディネータ 奥本 英樹 氏 (福島大学経済経営学類教授)</p>	<p>◇アドバイザー 小浪 尊宏 氏 (福島河川国道事務所長)</p>	<p>○パネリスト 阿部 公一 氏 (万世大路研究会代表)</p>
 <p>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化プロジェクト」、「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法人オアング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。</p>	 <p>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、一級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。</p>	 <p>昭和55年東北大学大学院修了、日本道路公団入社以来、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)、『東北の凸凹と東北自動車道』(H29.10)ほか。</p>
<p>○パネリスト 西坂 邦仁 氏 (福島市商工観光部長)</p>	<p>○パネリスト 坂川 好則 氏 (道の駅「米沢」駅長)</p>	<p>○パネリスト 平沼 義之 氏 (廃道探検家)</p>
 <p>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、宣伝、コンベンション開催支援等に取り組む。</p>	 <p>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「㈱アクセスよねざわ」入社、道の駅「米沢」の駅長就任。</p>	 <p>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。</p>

※この記録集は、テープ起しを整文化したものです。

【第2分科会】

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、フリーライター）

司会：とうほく街道会議第15回交流会万世大路・福島大会の第2分科会を始めさせていただきます。こちらでは「街道を活かした地域活性化と観光創造」をテーマにパネリストの皆様には話題の提供ですとか、意見交換をしていただきます。それでは早速、パネリストの皆様をご紹介させていただきます。はじめに万世大路研究会代表でいらっしゃいます、阿部公一様です。



阿部公一（以下、阿部）：こんにちは阿部です。

司会：そしてお隣、福島市商工観光課部長でいらっしゃいます、西坂邦仁様です。

西坂邦仁（以下、西坂）：西坂でございます。よろしくお願いします。

司会：そして、道の駅米沢駅長でいらっしゃいます、坂川好則様です。

坂川好則（以下、坂川）：坂川です。どうぞよろしくお願いします。

司会：そしてさきほど溢れる廃道愛をお話して下さいました、廃道愛好家でフリーライターの平沼義之様です。

平沼義之（以下、平沼）：平沼です。よろしくお願いします。

司会：そしてアドバイザーといたしまして、福島河川国道事務所所長でいらっしゃいます、小浪尊宏様をお迎えしております。

小浪尊宏（以下、小浪）：よろしくお願いします。

司会：分科会コーディネーターは福島大学教授でいらっしゃいます奥本英樹様をお願いしております。

奥本英樹（以下、奥本）：奥本です。よろしくお願いします。

司会：それでは奥本先生、どうぞよろしくお願いいたします。

奥本：はい、それでは第2部第2分科会パネルディスカッションとなります。「街道を活かした地域活性化と観光創造」というテーマで進めさせていただいて参りたいと思います。

先ほどの平沼さんの基調講演は、オプローダーの熱さの分かる内容で、最初の段階では「マツコの知らない世界」的な内容だと思っていると、それが最後の方にはどんどん「クレージージャーニー」かのような展開で、本当に胸打つプレゼンテーションでした。非常に感動しました。こちらのパネルディスカッションもそのような熱量で進めて参りたいと思います。

今日、ご登壇いただいているパネラーの皆さんも実は平沼さんと同じような熱量を持たれている方々ばかりですので、もの凄く熱いトーンだけでも、楽しくディスカッションを広げて、そして最後にはフロアの皆様が「この第2分科会、とうほく街道会議第15回交流会に参加して良かった」と思えるようなものにしていきたく思います。このパネルディスカッションの後半には、フロアの皆様からもご質問などを受け付けたいと思いますので、その際、質問のある方は手を挙げていただきたいと

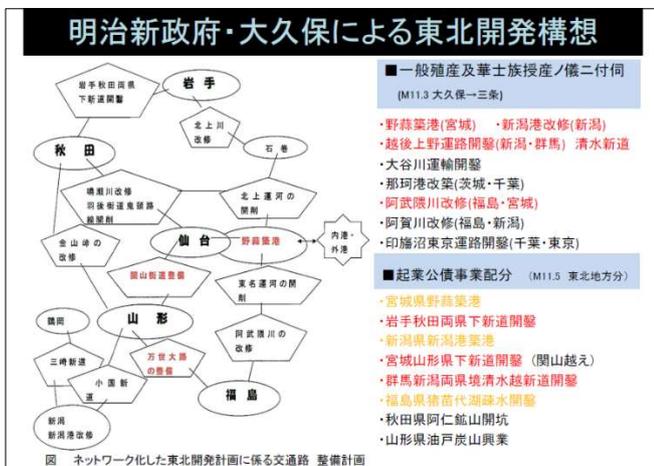


思います。

それでは早速、まずは自己紹介も兼ねまして、パネラーの皆様の一と言と、プレゼンテーションをいただきたいと思ひます。それでは、阿部さんからよろしくお願ひいたします。

阿部：スライド用意して来ました。先ほど、平沼さんから万世大路の魅力をたっぷり聞かせていただきました。会場の皆様は万世大路のことをよくご存じだと思いますけれども、ここでもう1回、振り返ってみたいと思ひます。

やはりネットワークですし、その先に目的があつて道がある訳ですから、万世大路は当時、どのようなポジションにあつたのかということをもう1回振り返ってみたいと思ひます。



資料の左側にある五角形や丸印の記号の中に、野蒜築港とありますが、当時の明治政府は国土計画の一部として、港や道路、舟運による交通路ネットワークによる東北の開発構想を考えていました。本日、この会場には野蒜築港ファンクラブの代表の方がいらっしゃっていますけれども、当時は、野蒜築港、それから関山山脈を越える関山新道、万世大路による国土計画を考えていました。次のスライドをお願いします。



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。物語と言えは人です。この万世大路を語る時には、やはり三島通庸を抜きにしては語れません。今日は福島大会ですから、福島の山吉盛典の話もしたいのですが、まずは三島の話をしたしたいと思います。資料の左側に三島の経歴を書きましたけれども、一番下に注目して下さい。毀誉褒貶と表現しましたが、彼を好きだとか、彼を褒める方もありましたが、彼にはいろんな評価がありました。公共インフラの整備という意味では「土木県令」というあだ名がありましたし、この福島では「鬼県令」とも言われました。総じてプロバガンダがとても上手な政治家だったと思ひます。三島は最後、神社に祭られています。三島を祭っている三島神社が栃木県的那須塩原市にありますけれども、本日、この会場に三島神社の宮司さんもいらっしやっています。次のスライドをお願いします。

交通モードの変化と道路の進化

福島・米沢間の板谷・栗子地区は、交通路の進化を観察できる

TRAFFIC MUSEUM (PARK)

- ▽ 日本の廃道の聖地(メッカ)
- ▽ 日本のハイウェイの聖地(メッカ)
 - ・計画・測量調査・設計・工事・管理
- ▽ 近代トンネル技術の聖地・メッカ
 - ・栗子隧道をはじめとする長大トンネル群の建設
 - ・近代的なトンネル建設機械(削岩機・米国製)を使用
- ▽ 峠を越えた明治の鉄道 (奥羽本線、長大な板谷トンネル、スイッチバック)
- ▽ 新幹線 (山形新幹線 → 整備新幹線計画?)
- ▽ 物語性 (峠を越えた人・もの・情報)

私は今日、こんな話をしたいと思つて準備をして来ました。タイトルに「TRAFFIC MUSEUM (PARK)」と書きました。地形・地質の分野にジオパークという構想がありますけれども、私はここ万世大路、栗子一帯は「TRAFFIC MUSEUM」「TRAFFIC PARK」だと考えています。そして今日、平沼さんは「廃道の聖地」「廃道のメッカ」だとおっしゃいましたが、私は「ここは日本のハイウェイのメッカ」「ここは日本のハイウェイの聖地だ」と思っています。何故、日本のハイウェイの聖地なのか、後ほどお話ししたいと思います。以上です。

奥本：ありがとうございます。

続きまして西坂さんから、自己紹介を兼ねてプレゼンテーションをお願いしたいと思います。

西坂：はい。福島市の西坂でございます。自己紹介を兼ねまして、観光全般にまつわるお話をさせていただきます。

今日は私事の話だとかいろいろと交えながら万世大路の可能性についてお話ししたいと思います。次のスライドをお願いします。

NISHIZAKA KUNIHITO

産まれも育ちも福島市です。
信夫山をはじめとする福島の自然とても大好きです。
仕事終わりMy自転車で
信夫山を登りきることがマイブームです。

福島市 商工観光部長

誕生日	19内緒年 11月14日	趣味	趣味は、自転車。そして、カメラにはまっています。	特技	特技は、料理です。いかにローコストでヘルシーな料理を作るかが最近の流行です。
血液型	O型	結婚	さそり座		
ニックネーム	じゃか				

いきなり私の自己紹介のスライドですけれども、自転車が趣味でして、今はカメラを持ちつつ自転車に乗っています。旧道や廃道などを含めて、山の中を自転車で走り回っています。今、観光の中では「コト消費」と呼ばれる体験型のものがよく出てきますけれども、私もとりあえず自分でやってみているというところです。次のスライドをお願いします。

歴史、自然、産業 その他

- 米沢とつなぐ街道としての歴史
- 隧道の土木産業遺産的
- 廃道となり車が入らないので、トレッキングなどゆったりと自然を楽しむコース

など、人それぞれ楽しむことができます

万世大路の可能性についてお話しします。万世大路の魅力について、自分なりに挙げてみますと、先ほどからお話に出てきています「米沢と福島をつなぐ街道、人が行き交う道としての歴史」。それから構造物、橋、隧道などがございますので、それら構造物を見た時に、「土木遺産としての価値」としての魅力。そして今、第一線の役目を終えている道としての廃道からすると、トレッキングなど「安心して自然を楽しむ、自然を楽しむ場」としての魅力というものがそれぞれあると思います。歴史、土木遺産、それから自然と、さまざまな視点から観光のいわゆる「コト消費」につながるようなポテンシャルをこの万世大路は持っているものと考えております。次のス

ライドをお願いします。

安全性の確保や維持管理の課題

- 安全性の確保
 - 熊対策
 - 隧道の中の安全性
 - 道迷い
- 草刈りや道路などの整備
 - 人手
 - 経費 など

活用を考えた時に出てくるのが、先ほどの「安全性の問題」、それから「維持管理をどうするのか」という課題があります。当然、自然の中に組み込むという点ではそれ相応の準備や対応が必要となってくる部分が課題としてあります。次のスライドをお願いします。

サイクルトレイル

廃道を自転車でツーリング！
車ではいけない場所へ！
自分の力へのチャレンジ！

万世大路について自分事のお話をします。これは2年前の平成29年11月26日に東栗子トンネルから二ツ小屋隧道まで、マウンテンバイクで走ってみた時の写真です。自転車を持っていたんですけども、8割ぐらいは自転車に乗れずに押していた状況で、ほとんど乗れていません。この時、実は30年ぶりぐらいでこの二ツ小屋隧道を訪れました。隧道の中に入った時に、中には車がありまして、「何故、二ツ小屋隧道の中に車があるんだ」という思いもしましたし、また、隧道に至るまでの道も30年前よりはずいぶん手入れがされていて、非常に走りやすかったという思いもあって、そのことがずっと疑問でした。

今、観光でも従来よりも、いろいろな団体ツアーから個人旅行にシフトしておりまして、ニーズが多様化しているという点では、このような自転車というものが注目されております。次のスライドをお願いします。

旧米沢街道



これは先月 8 月に、米沢街道の石畳に行ってみた時のものです。2 年前、この石畳で、東京から自転車の山岳ツーリングをしている団体とすれ違いました。猪苗代から檜原湖の脇を通過して旧檜原峠、会津藩が米沢に向かって通っていた、そこを通過して小野川温泉に 1 泊をして、その後この李平を通過して、福島駅に向かう 10 人ぐらいの団体だったんですけども、ニッチというか、そういった、これまでにないような旅行のスタイルが、今、非

例えば…
インスタ
映え！

SNS が好きな人々へ

特別な場所！
自分だけの写真を撮りたい！
友達に自慢したい！ などなど



常に関心が集めているのかなと思っています。次のスライドをお願いします。

OHYA UNDERGROUND
TOUR

ここでしかできない体験と出会いを
地域の起伏に富んだ環境との
出会いある体験型観光

今は使わ
れていない
採掘現場

これは今年の 2 月に福島市観光コンベンション協会が二ツ小屋隧道で実施いたしましたモニターツアーの様子です。二ツ小屋隧道の氷柱が新聞やテレビで非常に取り上げられまして、こんな写真を自分も撮ってみたいという声がありまして、2 月にモニターツアーを実施いたしました。モニターからの意見としては、歴史に触れるという意味では「案内が欲しい」とか、あるいは「温かいサービスや食べ物」ですとか、当然ながら「トイレが欲しい」とか、さまざまな意見がございました。次のスライドをお願いします。

これは宇都宮の大谷地区の事例ですけれども、大谷の方で使われなくなった採石場の跡を活用して、体験型観光の拠点として、このようなツアーを養成しているという事例でございます。次のスライドをお願いします。

ABOUT US
私たち (LLP チェイカチ計画) について

いまここにある資源を活かし、地域と運動しながら
人、仕事、生活を作っていきます

LLP (有限責任事業組合) とは、事業を目的に形成された企業組織体です。「大谷地区の採石場跡地は大きな地域資源になる」とのつよい確信のもと、いまある資源を生かしながら、地域の価値を高めていきたいとの想いで建設設計・不動産仲介などを専門とするビルスタジオ (宇都宮市、塩田大成)、アウトドアレジャーなどを行うネイチャープラネット (日光市、坂内剛) とエム・アル・ビー (宇都宮市、塚岡隆史)、道の駅ちまんちく村などを運営するファーマーズ・フォレスト (宇都宮市、松本謙) の4社で2013年3月にLLP チェイカチ計画を設立いたしました。約2年に渡る準備期間をかけて入念な安全面の確認やモニターツアーを重ね地元の方々と共に、実現可能なプランを練ってきました。私たちチェイカチ計画は大谷地区の知られざる魅力を発信し、いまここにある資源を活かし、地域と運動しながら、人、仕事、生活をつくっていきます。

地域の民間
の方々が立
ち上がって
きたツアー

地元企業 4 社が協力をして、「有限責任事業組合」というものを立ち上げまして、2 年間の準備期間で安全確認、あるいはモニターツアーを実施して、地元の人と一緒に実現可能なプランを練っているという事例になります。次のスライドをお願いします。

アイデア勝負の時代！

- ・ 地域資源の活用！
- ・ 地域内のファンづくり（インターナルプロモーション）
 - ・ 小中高校生から大学生まで歴史と文化に触れる機会を作る必要性！
- ・ 歴史、廃道、写真好きなどターゲットに合わせた案内人
- ・ 様々の可能性を秘めている、ハード整備ではできない仕掛け
- ・ ソフトを動かす

人です！それは
ファンを作り⇒応援団

⇒環境整備のお手伝い
地域の魅力、ここならではの
仕掛ける人たち！

そんな方々を
応援したいと
思います！

まとめますと、地域資源をどう使うか、それから地域内のファンをどう育成するかという点では、特に子供達や若者を歴史、文化に触れさせる機会を作る必要があると思います。それから案内人の育成、ソフトの整備という点では、福島や米沢ならでの魅力を仕掛ける方々を我々としては支援していきたいと考えております。以上です。

奥本：ありがとうございました。

それでは続きまして坂川さんの方からプレゼンテーションをお願いしたいと思います。

坂川：道の駅米沢の駅長の坂川でございます。



道の駅米沢は、昨年の4月20日に開業いたしました。その前年の11月4日には、東北中央道の福島大笹生ICと米沢北ICが開通しております。それから少し遅れまして、道の駅米沢が、ちょうど米沢中央ICに併設するような形で作られております。次のスライドをお願いします。



道の駅米沢のコンセプトは、「オール米沢（置賜）を体感・創造・発信する道の駅」です。道の駅と言えば、地域の活性化ということで農産物や物産が入ったりすることが多いのですが、私どもの道の駅は、そこに観光も取り入れております。次のスライドをお願いします。



地域創生として、地域外から活力を呼ぶゲートウェイ型の「重点道の駅」の指定を国から受けております。次のスライドをお願いします。



道の駅は鉄骨造りですが、館内は地元の木材を

ふんだんに使っており、木の温もりのたいへん温かい雰囲気醸し出しております。次のスライドをお願いします。



先ほど申し上げたとおりゲートウェイ型の道の駅ということで、私どもの道の駅に立ち寄られた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おりますので、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。次のスライドをお願いします。



地域の美味しいものもたくさん集めております。それらの中には米沢牛のステーキレストランという、道の駅には珍しい高級レストランが入っております。こちらは、ステーキはもちろんですが、牛刺しとかユッケなどの生の米沢牛が食べれる、全国でもたいへん珍しいレストランが入っております。次のスライドをお願いします。



昨年の来館者がオレンジのグラフなんですけれども、昨年度は170万人のお客様においでいただきました。今年度の来館者は黄色いグラフで、昨年を少し上回っている状況となっております。次のスライドをお願いします。

来館者数の対前年比較(8月まで)

	今年度	前年度	対前年
4月	178,501	91,619	194.8%
5月	208,689	201,367	103.6%
6月	184,816	174,691	105.8%
7月	181,562	158,976	114.2%
8月	232,404	192,455	120.7%
合計	985,972	819,108	120.4%

こちらが月別の来館者数になります。去年の4月は20日間の営業でしたので、194%と少し異常値が出ていますが、8月期は前年度比120%と開業年度を上回っており、現在も120.4%とたいへん好調な数字となっております。次のスライドをお願いします。

- ### 道の駅米沢の現状分析
- ①東北中央自動車道の開通効果
(南陽高島～山形上山開通による高速ネットワーク)
 - ②置賜の伝統工芸や食の豊かさ・おいしさを発信
(米織、米沢牛、米沢ラーメン、伝統野菜・果物等)
 - ③ゲートウェイ型の観光案内・情報発信機能を発揮
(総合観光案内所、まちナビカード、観光パンフレット)

今年の好調は、いくつか要因がありますが、やはり東北中央自動車道の南陽高島 IC～山形上山 IC 間が開通いたしましたして、福島や山形、仙台からの高速ルートが出来たおかげで多くのお客様がいらっしやっただと考ております。次のスライドをお願いします。



私どもの館内には万世大路の紹介コーナーもございます。DVD の VIDEO 操作をしながら第 1 世代から第 4 世代までの万世大路の変遷をご覧いただくことができます。次のスライドをお願いします。



一方、明治 14 年に栗子隧道が完成いたしましたして、翌 15 年に栗子隧道の西側に高さ 3.6m、幅 1.7m というたいへん大きな石碑、「栗子隧道碑記」が建立されております。関係各位のご尽力により、今回、私どもの開業と同時に道の駅の建物の北側に移設されております。こちらの碑の中には、栗子隧道建設の経緯や建設にまつわる苦労話などが、漢文で 1,714 文字というたいへん多くの文字で刻まれております。石碑の隣には案内碑もございますので、是非、皆様、道の駅にお越しいただいた際には、歴史の勉強をしていただければと思っております。以上でございます。

奥本：はい、ありがとうございます。

実は来場のフロアの皆様はご存じないかと思いますが、パネルディスカッションを実施するにあたって事前に打ち合わせを行っております。事前の話ではスタートは平沼さんから始めることとなっていたのですが、パネル一位かせて僕は申し訳ないと思うのですが、いきなりその順番を変えて、阿部さんからスタートしてしまいました。

今回のテーマは「街道を活かした地域活性化」ということですけれども、道はある人をスタート地点からただゴールに運ぶため、あるいは輸送のためだけではないと思いますし、もっともっと道というものを深く掘り下げ、少し角度を変えることでいろいろな見方ができるようになると思います。そこには道から見えてくるもの、街道から見えてくるもの、歴史や社会を通して見えてくるもの、あるいは平沼さんのお話の中にあつたもの、様々な視点や角度から道を見ることができると思います。

そういうディスカッションを通じていながら、観光資源としてどのような形で活かしていけるのか、あるいはどのように活かしていくべきなのかについて話を広げていきたいと思つています。

万世大路がテーマになっておりますけれども、もっと広く道という観点で話を進めていながら、最後はまた万世大路に着地をして参りたいと思つています。

順番では平沼さんということになりますけれども、ここで、アドバイザーの小浪所長からお話いただくこととして、平沼さんにはその次をお願いします。

小浪：私自身 13 年前、山形で栗子トンネルの設計、施工を担当しておりました。今回、また、こうやって栗子峠の交通に関わる、万世大路に関わることに非常に感慨深いものがあります。今日は、風邪で少し声が出しにくいものですから、行政に対する疑問点があればアドバイザーとしてお答えをする、そういう立場で進めたいと思つています。よろしくお祈りします。

奥本：ありがとうございます。

それでは、どんどん道について掘り下げて議論して参りたいと思つています。繰り返しになりますが、先ほどの平沼さんの基調講演は非常に心打つものがあったと思つています。その道というものに対して、あるいは道を通じての見方や、道に対する思い入れについて、廃道に限らず、様々な観点で議論して参りたいと思つています。

ここで再度、平沼さんにご登場いただきたいと思つています。今日、平沼さんからは「古いトンネルの鑑賞ポイント」という非常に興味深い資料を配布いただいておりますので、少しお話ししたいと思つています。

平沼：再度、平沼です。私はもう充分にお話ししましたので、ここからは他のパネラーの皆様为主导的になっていただいて、私は廃道マニアの立場から少しお話ししたいと思います。



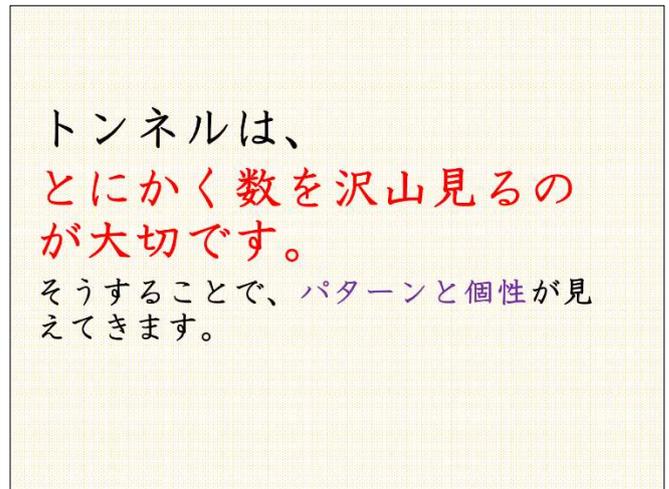
今回、「古いトンネルの鑑賞ポイント」というスライドを用意して来ましたが、道路は通行するための道具や場として使うのが普通ですし、もちろんそれを重視して道路には余計なものはありません。道路場に突然、公園が有ったりしませんし、道路の真ん中に木が生えていたりもしません。道路はとにかく通行が第一で勝手に道路の上で何かすることも違法ですし、道路は通行に特化したものですが、こと廃道になると、この廃道の上で道路を鑑賞することがより自由にやれる訳です。車などの往来も少ないですし、立ち止まり易くなるのです。



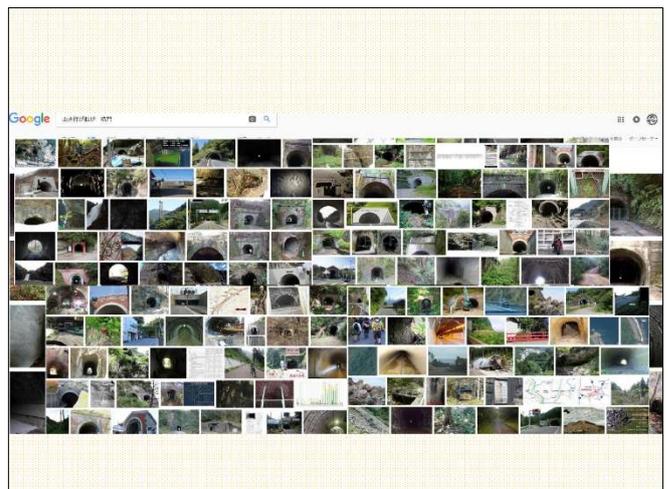
ではどういうものが道路の鑑賞になるのか？私は道路がそのまま観光資源になると思っています。廃道のように見る人を選ぶものもありますが、もっと単純な説得力のあるものを言いますと、例えば、横浜ベイブリッジは有名な観光地です。たくさんの方が訪れていますので、私が別に証拠を出さずとも、皆様、ご納得いただけると思います。横浜ベイブリッジのような土木構造物は、その巨大性や偉大な感じなど、いろいろな要素から、それ

だけで十分に観光地になり得ます。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。

ただ「古いな」「ボロいな」「昔の人が頑張って造ったんだな」ということだけで終わってしまいますのではなくて、例えば、どういうところ見ると楽しいのかを栗子隧道などの万世大路のトンネルを例に「トンネルの鑑賞ポイント」としてお話ししてみたいと思います。こういうただの古いトンネルも、こういうところに着目すると人に自慢したくなるようなものになるんだと思うきっかけになってくれればと思います。次のスライドをお願いします。



トンネルはとにかく数を沢山見ることが大切です。1個だけを見て感動するのは、その場しのぎかもしれません。いろいろと比較していく中で、やはりあのトンネルは凄かったとなるのが、本当の納得のいく凄さだと思います。沢山見るとパターンと個性が見えてきます。次のスライドをお願いします。



とにかく沢山のトンネル、坑口が日本中にあります。どんどん進めていってOKです。沢山ある、いっぱい見て比べると、違いとか変化とか個性が見えてきます。古いトンネルが大好きな私が普段、トンネルのどこをチェックしているのかというのをちょっと見てもらいます。

古いトンネルが大好きな 私が普段 トンネルのどこを チェックしているか。



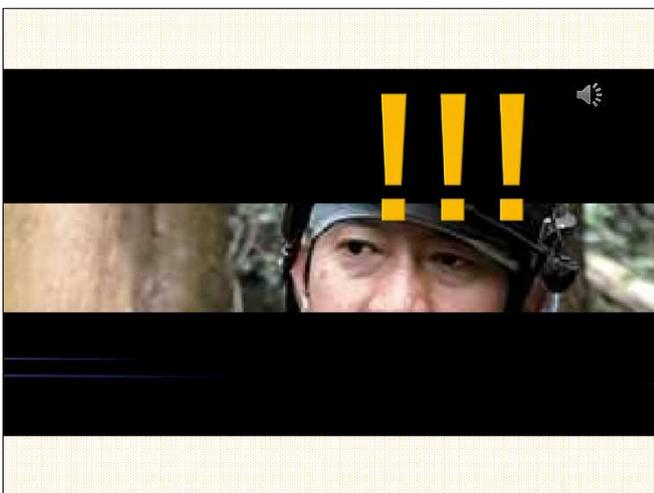
ニツ小屋隧道を初めて見た瞬間を例に、
ご覧ください！

ニツ小屋隧道を初めて見た瞬間を例にしてみます。次のスライドをお願いします。



ニツ小屋隧道

ニツ小屋隧道を見ました。次のスライドをお願いします。



私の目が光ります。次のスライドをお願いします。



この間、わずかに3分!

この間わずか3分。廃道マニアになると、このぐらいのことが一瞬で目に入ってくるんです。専門用語とか、何なのかって感じだと思いますけれども、ではこれが何なのか？私の独り善がりです。終わらないために何を私がここで見ているのかを少し説明します。次のスライドをお願いします。

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

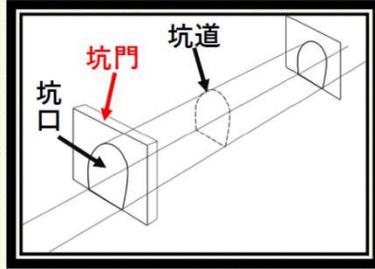
どんな材料で作られているか

これらを見分けられると楽しい

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。この辺りがトンネル鑑賞の入口として入りやすい部分です。この他にもトンネルの掘り方など、技術的な話がいっぱいありますけれども、外見から見て感じ取りやすいトンネルの違いや個性は、やはり坑門と素材、この2つに現れます。トンネル鑑賞の入口です。次のスライドをお願いします。

トンネルの坑門

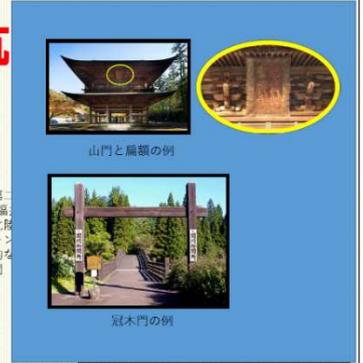
坑門は、トンネルの出入口に設けられる門状の構造物で、地山を抑える働きがある。トンネルの顔というべき部分であり、しばしば装飾が施される。



トンネルの坑

アーチ構造の覆工により坑道を補強する近代的トンネル技術は、明治初期に、西洋から鉄道技術とセットで輸入された。

このとき、城門風の坑門デザインも一緒に輸入され、これに寺院の山門をモチーフに「扁額」を追加するなど、和風に若干アレンジした「冠木門式」の様式が定着した。



第二観音寺隧道
【福井県】元は北陸本線の鉄道トンネル。典型的な冠木門式坑門

山門と扁額の例

冠木門の例

坑門は何をチェックするかというと、一つは伝統的なデザインを踏襲しているかどうかです。もう一つは、素材はどんな材料で造られているか、これを見分けられると楽しいです。

トンネルの坑門についておさらいです。坑門とは「トンネルの出入口に設けられる門状の構造物で、地山を抑える働きがある。トンネルの顔というべき部分で、しばしば装飾が施される」部分です。トンネルの入口に簡単な装飾、例えば、トンネルの名前が飾られていたりするのをよく見ると思います。それらが飾られているのが坑門と言います。次のスライドをお願いします。

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（かぶきもんしき）」という様式が定着しました。次のスライドをお願いします。

トンネルの坑門

アーチ構造の覆工により坑道を補強する近代的トンネル技術は、明治初期に、西洋から鉄道技術とセットで輸入された。

このとき、城門風の坑門デザインも一緒に輸入され、これに寺院の山門をモチーフに「扁額」を追加するなど、和風に若干アレンジした「冠木門式」の様式が定着した。



Linslade Tunnel【英国】城門を思わせる坑門デザイン

第二観音寺隧道
【福井県】元は北陸本線の鉄道トンネル。典型的な冠木門式坑門



トンネルの坑門

アーチ構造の覆工により坑道を補強する近代的トンネル技術は、明治初期に、西洋から鉄道技術とセットで輸入された。

このとき、城門風の坑門デザインも一緒に輸入され、これに寺院の山門をモチーフに「扁額」を追加するなど、和風に若干アレンジした「冠木門式」の様式が定着した。



Linslade Tunnel【英国】城門を思わせる坑門デザイン

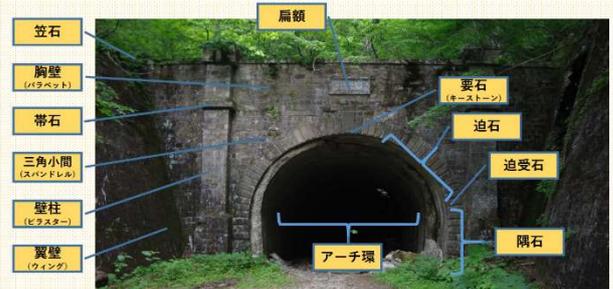
第二観音寺隧道
【福井県】元は北陸本線の鉄道トンネル。典型的な冠木門式坑門



伝統的な冠木式坑門の各部の名称はこのような感じです。このような各パーツを使ったデザイン、坑門が冠木式坑門で、現代のトンネルであれば、相当古めかしく感じると思います。この冠木門式坑門を持っているトンネルの例ですが、次のスライドをお願いします。

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ています。例えば、このスライドの上の写真は、英国にある鉄道トンネルで1837年、日本で言えば江戸時代頃に造られたトンネルです。こんな鉄道トンネルが今も造られている、使われている英国も凄いいと思いますけれども、格好いい坑門だと思いませんか？まるでお城から鉄道が出てくる景色です。もし日本にこんな場所があったら、これだけで観光地になりそうです。こういう景色が英国にはあります。こういう坑門のデザインも鉄道技術と一緒に我が国に輸入されてきました。

伝統的な冠木門式坑門の各部名称



二ツ小屋隧道も冠木門式

二ツ小屋隧道です。私が図を調整しなくてもピタリと各部の名称が一致するほど完璧な冠木門式の坑門が二ツ小屋隧道です。我が国のトンネルの初期からの伝統を受け継いでいます。造られたのは昭和初期ですが、我が国の国民の感性や伝統美を重んじています。特に格式深いものであれば、最新鋭の技術で全部飾るのではなく、敢えて昔からの伝統美をもってくるという考え方です。この二ツ小屋隧道が造られた当時、既に冠木式の坑門でなければならない積極的な理由はなかったのですが、デザインが伝統美に溢れていて格好が良く、格式深いことから、やはり東北地方の玄関口になるようなトンネルは、このようなデザインが良いだろうと考えて造ったと思います。

このような各部の名称やデザインが分かるだけで、人に説明したりするのが楽しくなります。「このトンネルはアーチがなかなか良いね」とか「キーストンの形が良いね」とか「これはなかなか良いピラスターだね」とかって話すのが楽しいと思います。

皆が共通でそういう知識を持っていたら、「これは良い何々だ」ということになって、馬鹿にできないと思います。やはり鑑賞する目があって初めて鑑賞に身が入ると思います。こういうことが分かっていると「何かこれ凄いいね」とか「古いいね」だけでは終わらない訳です。次は素材について見てみましょう。次のスライドをお願いします。

トンネルの素材

【主なトンネルの素材】

- 素掘り（覆工なし／吹き付け）
- 石材
- 煉瓦
- コンクリートブロック
- コンクリート（場所打ち）

どんな材料で作られているか

各種素材が使われた時期には、傾向がある。

明治前半	大正前半	昭和前半	平成(現在)
石	煉瓦	コンクリート吹き付け	コンクリート
コンクリートブロック	場所打ちコンクリート		

※この図は目安であり、実際にはこれらの年代から作られた隧道も存在します。

トンネルがどんな素材で造られているかを説明します。主なトンネルの素材には、まず「素掘り」があります。岩を掘り抜いただけの「素掘り」や、「石材」、「煉瓦」、「コンクリートブロック」、「コンクリート場所打ち」といくつかの種類、素材があります。各種の素材が使われた時期には上図のように傾向があつて、現代、平成ではなくなっているのですが、現代であれば主に場所打ちコンクリートで造られたトンネルばかりになっています。

トンネルと言えばコンクリート造りというのが現代です。昔はそうではありませんでした。各時代によってある変遷がありました。次のスライドをお願いします。

• 素掘りトンネル

（覆工なし／吹き付け）

地山を掘ったままで覆工を行わない、最も原始的で安価なトンネル。地山が安定していないと崩れ易い。コンクリートを吹付けることで補強できる。



昭和
14,1939年

コンクリート吹き付けの平六隧道
【横須賀市】



明治前期

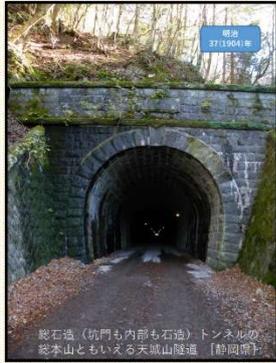
鎌倉時代に作られた、素掘りの駅迎室口切通し 【鎌倉市】

「素掘りトンネル」の例で、素掘りトンネルというのはこういうものです。地山を単に掘っただけの、固められていないトンネルで、ガツコツしたトンネルと覚えて下さい。これが一番原始的なトンネルの姿です。次のスライドをお願いします。

• 石造トンネル

天然素材である石（加工が容易な凝灰岩や安山岩が多い）を加工したブロックで、坑門の築造や、内部の覆工を行ったトンネル。

内部の覆工に用いたもの（＝総石造り）は、ほぼ明治期に限られるが、石造は外観に優れるため、坑門では昭和前半まで利用された。



明治
19,1914年

総石造（坑門も内部も石造）トンネルの総本山ともいえる天塚山隧道 【静岡県下田市】

「石造トンネル」とはこのようなトンネルです。天然素材である石を加工したブロックで、坑門とか内部を造ったトンネルを言います。内部の覆工にも石だけを使ったもので、総石造りのトンネルというのはほぼ明治期に限られるものですが、外観に優れているので石材は、坑門では昭和前半までは良く使われていました。二ツ小屋隧道は昭和前半に造られていますれども石材で飾られているトンネルです。次のスライドをお願いします。

・煉瓦トンネル

煉瓦は、明治初期に鉄道技術などとともに輸入された建築素材で、明治期の鉄道トンネルで最も多く利用された。道路トンネルへの利用例は、鉄道より遙かに少ない。



冠木門式の典型的な坑門デザインをもつ名越隧道。大正時代に煉瓦で改修された姿である【鎌倉市/逗子市】

「煉瓦トンネル」です。煉瓦のトンネルは日本中に沢山あるのですが、だいたい鉄道用です。鉄道用に比べると、道路用の煉瓦のトンネルはかなり数が少ないのですが、この写真のトンネルは道路用です。典型的な冠木門式のデザインです。これは大正時代に改修されたトンネルです。次のスライドをお願いします。

・コンクリートブロックトンネル

コンクリートは、明治末期から利用されるようになった新たな建築素材で、初期には予めブロック状に成型されたものを、煉瓦の代わりに用いていた。煉瓦よりも安価で加工性に富むため、大正から昭和初期にかけて多用された。



鴨居隧道の坑門は2色のコンクリートブロックでモザイク状の模様が描かれている。【横須賀市】

こちらは「コンクリートブロック」です。コンクリートは明治末期から利用されるようになった新たな素材で、初期にはあらかじめ、コンクリートをブロック状に固めて煉瓦の代わりに用いていました。コンクリートは煉瓦よりも簡単に作れましたし、便利に使われていた時期があります。この写真はコンクリートブロックのトンネルです。煉瓦とは色が違いますよね。煉瓦は赤っぽくて、コンクリートブロックはコンクリートの色合いで灰色っぽく、しかもブロックに紋様があります。次のスライドをお願いします。

最後に出てくるのが「場所打ちコンクリートのトンネル」で、写真では、かなりデザインが凝っているように見えますけれども、現代のトンネルと同じような素材で造られています。コンクリートは型枠に流し込んで固めることで、曲線を含む自由な形の構造物を容易に造れます。

・場所打ちコンクリートトンネル

コンクリートは、型枠に流し込んで固めることで、曲線を含む自由な形状の構造物を容易に作れる点が、最大の利点。トンネルの形に型枠を作れば、トンネルができる。これを場所打ちという。この技術が普及したことで、昭和以降のトンネルは、コンクリートの天下となった。



冠木門式の典型的な坑門デザインを再現しつつ、壁柱の模様による発想が感じられる当目隧道【静岡県】

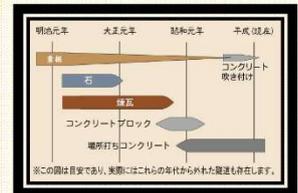
型枠を曲げて造れば、中のコンクリートも丸く固まる訳です。ですから、非常に大雑把な言い方をすれば、トンネルの形に型枠を造れば、そこにトンネルができてしまう。このような造り方を「場所打ち」と言います。

この場所打ちコンクリートの技術が普及したことで昭和以降のトンネルは、コンクリートの天下となりました。現代、トンネルはだいたいコンクリートの外観を持っています。次のスライドをお願いします。

トンネルの素材

【主なトンネルの素材】

- ・ 素掘り（覆工なし／吹き付け）
- ・ 石材
- ・ 煉瓦
- ・ コンクリートブロック
- ・ コンクリート（場所打ち）



萬世大路に関するトンネルの素材もチェックしてみよう！

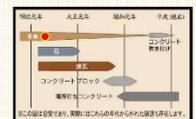
トンネルの素材をまとめると、このような時代的な変遷があります。次のスライドをお願いします。

・栗子隧道（初代）



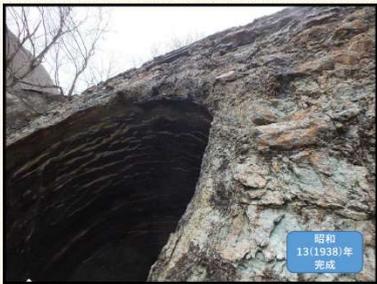
このトンネルの素材は—

素掘り



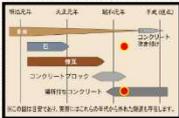
万世大路に関するトンネルの素材も見てみると、まず、明治 14 年に完成したお馴染みのトンネル、初代栗子隧道は素掘りです。素掘りのトンネルは明治時代がメインですが、このような時代的変遷が分かると、いろいろと比較する楽しみが増えてくると思います。次のスライドをお願いします。

・ 栗子隧道（2代目）



このトンネルの素材は—
コンクリート

だが、坑門は—
石材



昭和 13(1938)年 完成

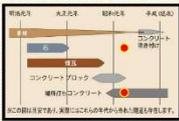
昭和 13 年に完成した 2 代目栗子隧道の素材はコンクリートで内壁はコンクリートです。ただし、もうだいぶ荒れて風化していますけれども、坑門は石材です。このように、いろいろな素材を適材適所に使い分けてデザインを良くしているトンネルです。次のスライドをお願いします。

・ ニツ小屋隧道



このトンネルの素材は—
コンクリート

だが、坑門は—
石材



昭和 13(1938)年 完成

ニツ小屋隧道もコンクリートのトンネルで、内壁を見ると分かります。こちらも入口はもの凄く綺麗な入口で、坑門は石材です。各トンネルを素材でチェックすることで、いつ頃造られたトンネルであるかある程度絞り込むことができます。次のスライドをお願いします。

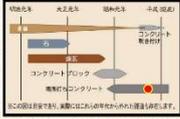
・ 東栗子トンネル（3代目）



このトンネルの素材は—
コンクリート



昭和 41(1966)年 完成

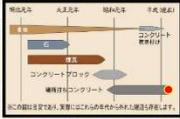


3 代目の東栗子トンネルです。こちらも素材はコンクリートです。だいぶデザインが変わってきていますがコンクリートトンネルです。次のスライドをお願いします。

・ 栗子トンネル（4代目）



このトンネルの素材は—
コンクリート



平成 29(2017)年 完成

現在の 4 代目の栗子トンネルは高速道路ですが、これも場所打ちコンクリートです。場所打ちコンクリートの天下がこの後、永遠に続くのか分かりませんが、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。次のスライドをお願いします。

**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

トンネルを見る度にチェックしてみよう！

完

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。トンネルを見る度にチェックしてみると、ただのトンネルでも何か話の種になるかもしれませんし、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るというヒントとして少しお話しさせていただきました。以上です。

奥本：ありがとうございました。

たぶん、まだまだ話し足りないのだらうと思いますし、その他にも橋の話ですとか、道のこともいろいろとお伺いしたいと思うところですが、今、トンネル一つとってもコンクリートの素材であるとか、見るポイントがいろいろとありますし、その知識を持って見ることで、いろいろな関心が増してくると思います。



また、見るポイントや知識を人に話すことで様々な繋がり、広がりが出てくるというお話でしたが、木幡市長のお話にもありましたように、万世大路は東北中央道まで含めると明治時代から数えて4世代にも亘っています。

そういう背景の中で万世大路が如何に凄いのかという点について、平沼さんからは廃道には「冒険」「廃美」「歴史」「技術」という魅力があるというお話がありました。技術、テクノロジーの観点で道を、あるいは万世大路を見ていった時に、テクノロジーの背景には歴史的なものであったり、その時々での社会的な要素が含まれているように思います。



阿部さんは先ほど、万世大路は「ハイウェイの聖地」とであると仰っていましたけれども、そういった見方でも

結構ですし、歴史的あるいはテクノロジーなどを絡めて、万世大路の魅力についてお伺いしたいと思います。

阿部：スライドをお願いします。

交通モードの変化と道路の進化

福島・米沢間の板谷・栗子地区は、交通路の進化を観察できる

TRAFFIC MUSEUM (PARK)

- ▽ 日本の廃道の聖地(メッカ)
- ▽ 日本のハイウェイの聖地(メッカ)
 - ・計画・測量調査・設計・工事・管理
- ▽ 近代トンネル技術の聖地・メッカ
 - ・栗子隧道をはじめとする長大トンネル群の建設
 - ・近代的なトンネル建設機械(削岩機・米国製)を使用
- ▽ 峠を越えた明治の鉄道 (奥羽本線、長大な板谷トンネル、スイッチバック)
- ▽ 新幹線 (山形新幹線 → 整備新幹線計画?)
- ▽ 物語性 (峠を越えた人・もの・情報)

「TRAFFIC MUSEUM (PARK)」とアルファベットで書きましたけれども、「交通博物館」、「福島・米沢間の板谷・栗子地区は、交通路の進化を観察できる交通博物館」、「交通公園」です。鉄道博物館というのがありますよね。さいたま市(大宮区)のJRの鉄道博物館に行くとても楽しいです。あそこに行くと新橋に鉄道が出来た明治時代から今の新幹線までを順繰りに見ることが出来て、鉄道の歴史を疑似体験できます。私は福島・米

三島通庸による新道路ネットワーク構想

■人物・三島通庸(みちつね)

<経歴>

- ・元薩摩藩士
- 人馬奉行・小倉監軍、都城地頭(都市計画)、東京府参事(銀座煉瓦街)
- ・酒田県令(庄内藩を所管) → 初代山形県令
- 地域殖産興業と県内・県際道路ネットワーク
- ・福島・栃木県令
- 自由民権運動、会津三方道路、那須野ヶ原開墾
- ・内務省土木局長・警視總監
- 清水新道(上越圏境)、保安条例の施行

<毀誉褒貶>

- ・公共インフラ整備・都市整備 → 「土木県令」
- ・公安 → 「鬼県令」
- ・プロパガンダ

■地域殖産興業と県内・県際道路ネットワーク

→ コンパクト&ネットワーク

図 三島を主導した山形県の幹線道路 24路線

沢間の板谷・栗子地区は道の歴史を、交通路の進化・発展を体験できる「交通博物館」「交通公園」だと思っています。スライドを一つ前に戻して下さい。

今日は福島大会ですけども視線を山形に置くと、山形の人達からすると内陸部に住んでいますから、内陸部をぐるりと山並みに囲まれている訳です。この山並みを越えて別な世界に出たいということで、とてもご苦労されました。一つは関山ルートで、関山を越えれば仙台に出ることができましたし、また、栗子を越えれば首都圏に出ることができました。それから小国新道もありました。

このような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出来ます。例えば、谷川岳を越える新潟の人達は谷川連峰、清水新道を含めて上越国境を越えると、群馬、首都圏に出ることが出来ます。それから長野の人達は碓氷峠を越えれば、高崎に出られる訳で、今、北陸新幹線が通っている軽井沢の辺りになります。それから箱根もそうです。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ることが出来る「TRAFFIC MUSEUM」だと私は思っています。では、どのように見ることが出来るのかをスラ

れから今日もこの 1F の会場にも人力車が展示されています。

交通モードの変化(1) 近世江戸時代から近代(明治初頭)



イドを使って説明していきます。「日本のハイウェイの聖地」だと言いましたが、次のスライドをお願いします。

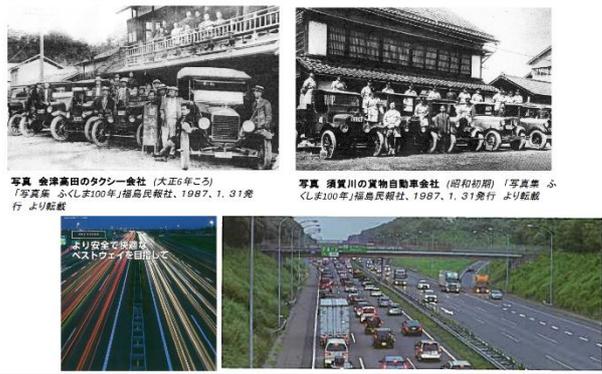
道路の話をする時にはその道路を使う主体、モードが密接に関わっています。地形とも関係がありますが、江戸時代には背負子で荷物を背負って運んで峠を歩いて越えるのが一般的で、人によっては駕籠に乗ったり、少し歩きやすい道路ですと牛や馬を使って荷物を運びました。江戸時代の日本では荷馬車はまだ、使われていませんでした。次のスライドをお願いします。

交通モードの変化(2) 近世江戸時代から近代(明治初頭)



明治 14 年、東北・北海道巡幸で明治天皇がおみえになられた時には、その隊列に馬車や荷車が見えます。そ

交通モードの変化(3) 自動車交通の発達(大正末期→昭和40年代～)



ますけれども、人力車も使われていました。ですから、明治時代には馬車や荷車、人力車が使われていました。次のスライドをお願いします。

そして大正の後期、昭和になりますと自動車の時代になります。このスライドの下の写真は、NEXCO 東日本の社内資料をコピーしたのですが、高速道路で渋滞している写真です。今は高速交通時代です。

道路利用者の交通モードがどんどん変わって行って、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。次のスライドをお願いします。



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出来ます。道路だけではなく鉄道、奥羽本線もあるわけで、まさしくここは交通の歴史「MUSEUM」です。次のスライドをお願いします。

「万世大路」・「関山新道」整備のねらい(2)

荷車・馬車が通れる幹線道路(ハイウェイ)整備

- 山形県初代県令・三島通庸が企画・主導した「万世大路」と「関山新道」は画期的だった。当時の「ハイウェイ」(全国初)
- 日本の近世から近代への移行時期にあつて、獲得しつづけた近代土木技術を駆使し、全国に先駆けて建設された「万世大路」と「関山新道」は、「日本の高速道路の聖地」

	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	○綿密な測量とルート選定・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、轡の横渡り	○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

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み分け道で、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。踏み分け道ですから、通りやすいところを通っていたら、皆が通りやすいと思っ

る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、ルート選定ができたなら設計をして、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造りました。そして、その時代になんと870mの栗子隧道を掘りました。これは江戸時代には無いこと

近代トンネル技術の聖地・メッカ

■栗子(山)隧道をはじめとする長大トンネル群の建設



図「栗子山隧道(西側門) 高橋由一画、宮内庁蔵

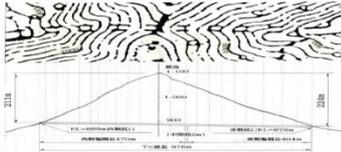


図 栗子隧道・縦断図(推定、阿部作図)



写真 栗子隧道坑内視景、坑内から坑口を見る

トンネル	延長	開通
栗子山隧道	870m	明治13年
二ツ小川トンネル	500m	明治13年
関山隧道	210m	明治13年
平野山隧道	180m	明治13年
藤原山トンネル	120m	明治13年
新井山トンネル	100m	明治13年

図 明治初期に建設されたトンネル

■近代的なトンネル建設機械(削岩機・米国製)を初めて採用



写真 半田山で使われた「つるはし」



写真B 削岩機を積載したアフェ



写真 図 インガソル製蒸気動力削岩機を運搬したアフェ



写真 半田山で使われた「たがね」



写真 インガソル製蒸気動力削岩機



写真 写真 秋田山形専門学校「削岩機実験」



写真A ソンマイエが開発した削岩機

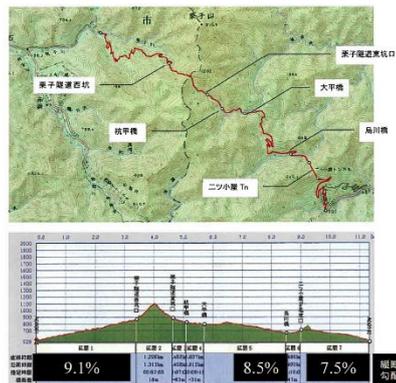
実は私、本業は高速道路の仕事をしておりますけれども、会社でよく「どうして阿部さんは、万世大路がそんなに好きなんですか?」と聞かれます。平沼さんは先ほど万世大路が大好きだと仰いましたけれども、私も大好きです。高速道路の仕事をしている私は、ここは日本のハイウェイの原点で、高速道路技術者の原点だと思っています。次のスライドをお願いします。

奥羽山脈を越える万世大路ルート



図 明治21年に製図20万分の1地形図に記された万世大路(オレンジ色は阿部板谷街道ルートも細線で描かれている(青色))

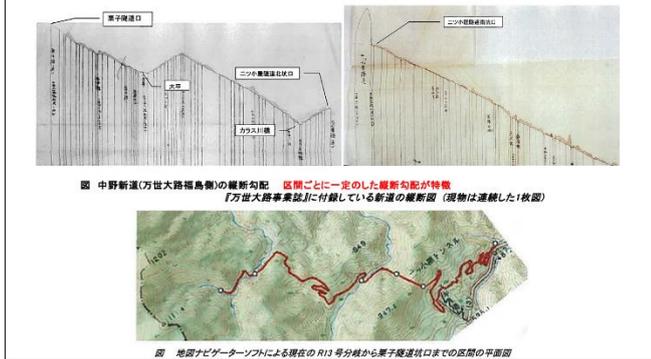
万世大路の縦断勾配(1) 全線



その証拠を見ていきたいと思ひます。

この会場にも土木技術者の方が大勢いらっしゃると思ひます。私はこれから「縦断勾配」という言葉を使ひますけれども、これは道路の上り勾配、下り勾配のことです。このスライドの万世大路を見て左側が米沢、右側が福島ですが、下に数字が書いてあります。万世大路の縦断勾配は9%とか8.5%、7.5%で、だいたい荷車や荷馬車が登れる、安全に下れる縦断勾配でした。次のスライドをお願いします。

万世大路の縦断勾配(2) 中野新道



これをもう少し丁寧に見ていきますと、万世大路ができた時の事業報告書にその縦断勾配が載っています。それがこの図ですが、見ると真っ直ぐですよ。行き当たりばったりで道路を造ったのではなく、測量をし、この縦断勾配を超えないよう目標を定め、ルートが決まりました。超えちゃうと荷車は押しきれない、登りきれない、荷馬車は上りきれない。縦断勾配は一定勾配、真っ直ぐです。次のスライドをお願いします。

万世大路の縦断勾配(3) 刈安新道



先ほど見たスライドは福島側ですが、こちらは米沢側を示したものです。下の方にあるのが万世大路の米沢側の玄関口である米沢採石株式会社です。基調講演で平沼さんが米沢採石の話をしていましたが、米沢採石から栗子隧道の坑口までは道がつづら折りになっています。何故つづら折りにしているかという、それは縦断勾配を稼ぐためです、その結果、このような道路が造られました。ですからハイウェイなんです。次のスライドをお願いします。

G.A.Esherによる「道路之建議」

▽「道路之建議(道路建設技術ニ関スル建議) M10(1877).7.14
「抑車ヲ以テ通常運送センニハ18:1ノ勾配ヲ最大ノモノトス」(最大縦断勾配5.6%)

▽ 道路技術基準
・「道路築造基準」内務省訓令 M19
・「道路構造令」内務省、T8

写真 G.A.EsherとJ.deRijke
『オランダ技術者エッセルとアレーの書簡の紹介』上林好之より

オランダから来たお雇い外国人 Esher (エッシャー又はエッセル) が明治政府の要請で視察に来ています。視察に来た理由は、明治政府が現場でやっていることを心配して、お雇い外国人にキチンと現場を見てもらうべきだと判断したのだと思います。ですが、現場の三島にしてみると「俺達で出来る」と思っていたと思いますから、三島が Esher を頼って「来て下さい。来て下さい。」って招聘した訳ではなくて、東京の政府が心配していると言うものだから、「じゃあ来てくれよ」ということで来ることとなったと思います。

それほど綿密な技術指導をした訳ではなくて、2泊3日ぐらいで帰ったと思います。視察をしたからには、何か報告書を書こうとしたのだと思いますが、彼は東京に戻ってから「道路之建議」というものを書いて政府に提出しています。Esher はオランダ人ですから、万世大路のような山地の土木技術に精通していた訳ではないと思います。オランダって大平原なんですよ？とにかく彼は最大縦断勾配を 5.6%ぐらいだろうということで、その建議を明治政府にしていきました。一旦このへんで終わりにします。

先ほど、平沼さんがトンネルの見方が分かって道を歩くと楽しみが増えると仰っていましたが、道の見方、その深化の一場面をお話ししました。他の見方もありますので、もし時間あったら、また、お話ししたいと思います。

奥本：ありがとうございます。

会場のフロアの皆様ももうお分かりだと思いますが、このようにパネラーの皆さんは、もの凄く熱量を持たれている方ばかりです。今のお話を伺っていても、当時のテクノロジーや、また何故そういった道、いわゆるハイウェイを造らなければならなかったのかということも含めて、いろいろなこと



が歴史として思い起こされるとと思います。

その歴史について、いろいろと語り始めるともう時間がどんどん無くなってきて、とても地域活性化まで辿り着かなくなってしまうのですが、非常に面白い観点ですので、ここで平沼さんにひと言いただきたいと思います。平沼さんも勿論、さまざまなご研究をされていますが、ただ今の阿部さんのお話に関心をおこします。

平沼：ハイウェイという考えには非常に共感します。思いつきで数 m 先の岩盤を少しくり抜くぐらいなら測量が無くてもできると思いますが、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い、私達が今日のハイウェイという言葉を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。当時、万世大路を訪れた人々は「瞬間に新しい世界に出た」と驚いたであろうし、やはりハイウェイというのは阿部さんが仰るとおりだと思います。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：ありがとうございました。

万世大路自体がハイウェイだったという観点からすると、どんどんモータリゼーションが進歩し、自動車に乗って普通にアクセルを踏めば直ぐに目的に着いてしまう。そういう中で、東北中央道ができて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。東北中央道ができたお陰で、昔はハイウェイだった 13 号も交通量が減りましたから、たまに走るのも気持ちが良いですが、速く米沢や山形に行こうと思ったら、やはり東北中央道を使ってしまうよな。

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、人が歩いたり、馬車を使っていた頃は、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。江戸時代のお伊勢参り、例えば「東海道中膝栗毛」などは「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、非常にゆっくりとした時間の流れの中で地域の効果性も含めて見た時に、道やその間にある地域資源が非常に大事になってくると思います。その観点で西坂さんから地域づくり等に絡めてお話しいただきたいと思います。

西坂：東北中央道が開通したことで山形と福島との交流がかなり盛んになっております。先ほどの木幡市長の話にもありましたが、福島市では現在、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、福島と山形の間には吾妻連峰がありますので、そこを如何に活用していくかということで、今、取り組みを進めております。実は、その観光の取り組みの一つとして、今日、この時間に米沢のスキー場でインバウンドの外国人登山客を想定した遭難防災対策訓練を開催しております。

東北中央道に関しましては大笹生 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。福島は、やはり果物の産地ですので、道の駅ではそういった情報の発信や、その他にも今回、全天候型の子供の遊び場を道の駅の中に造ることで、天気に関係なく遊ぶことができますので、福島だけではなく山形の方からも冬場に相当程度お越しになる方々も見込めるものと考えておまして、準備を進めております。

奥本：ありがとうございました。

只今、福島にも道の駅ができるというお話がありました。先ほどの坂川さんのお話の中にありましたように、道の駅は昔の宿場町のようなところがあると思います。街道の時代には宿場町で食事をしたり、お酒を飲んだり、泊まることでその地域を知っていたと思います。

それが車社会になってくると、道の駅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、今後の道の駅の取り組み、あるいは米沢で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：東北中央道ができて一番心配なことは、やはり時間短縮し旅行の距離が延びることで、米沢が通過点となってしまうことです。



私どもでは、米沢ラーメンや米沢牛など地元の特化したものだけを提供することで、そういう体験を通してできるだけ多くのお客様に立ち寄っていただくとともに、さらに米沢の街の中や、山形の方にはもっと美味しいものがありますというような情報を出すための観光コンシェルジュも置いて、観光案内をしております。

単に時間が短縮なった、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。

もちろん、今は山形や庄内から県内のお客様も随分、福島の方へ出かけられています。観光案内所では「競馬場の情報を教えて欲しい」とか、「福島ではどういうものがあるんだ」といった問合せもございます。

観光コンシェルジュもいろいろと勉強をしながら、しっかりとした案内に努めております。福島にも新しい道の駅の計画がございますので、今後、相互交流、観光交流がますます促進されるように連携して取り組んでいくことで大きな力になるものと思います。

奥本：ありがとうございます。

道の駅に限らず、サービスエリア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ますと思いますが、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：(笑) 難しいですね。

奥本：無茶振りですみません。

平沼：私は、廃道探索に特化しているものですから、旅先で美味しいものを食べる時間とお金があれば、ガソリ

ン代にしてしまう癖があります。

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。それは地元の方が決してオープンにしていないものも多いと思います。崩れかけたレンガの石垣とかがあったら、「ここは昔、栄えていた場所なんだな」って想像することができます。斜陽になってしまった現代をあまり公開したい、あるいはアピールしたいと思わないかもしれませんが、街並みや家並みの中でも地域の裏路地的なものがよく目に付きます。

きっと私だけではないと思いますが、私は、そういう裏の表情を見た時に真の愛着を感じます。「キラキラしているところじゃないけど、何か落ち着くな」とか、「こういうことを踏み越えて、こういう場面を乗り越えて、今、こういうアピールをしているんだ」とか愛着を感じます。

廃道ばかり見るのではなく、旧道や路地裏にも入ってみる。道の駅のような地元の人が大々的に誇りとしてアピールしているものも見る。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。私は往く先で愛着を深めたいと思っています。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。

奥本：ありがとうございます。

ここからはオンリーワンの魅力であるかを含めて、今回の第2分科会のテーマである「地域活性化と観光創造」についてディスカッションしていきたいと思います。

ビジターが見た時に「こんなに面白いところがあるんだ」とか、海外の人から見ると日本の電柱の光景が珍しいとか、我々ローカルは見せたくはなくて、我々ローカルが気づいていないのだけれども、実はそれが魅力になり得るぞっていうところが非常にこれからの観光とか、地域活性化に向けてのヒントになるものと思います。

それぞれのお立場でパネラーの皆様から、テクノロジーや歴史など、非常に幅広い観点でいろいろとご意見を伺いましたけれども、ここで小浪さんにアドバイザーのお立場から、少しマクロ的な視点でお考えをお聞かせいただきたいと思います。

小浪：相変わらず声が出ないのですみません。

キーワードとして奥本先生が仰った「道中」という言葉はとても大事だと感じました。道路法や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、「道中」という言葉は法令の中で一個も出てきません。要するに道路行政というのは、これまであまり「道中」には着目できて来なかったし、少なくとも制度はできて来ませんでした。

いわば廃道探索は究極の「道中」を楽しむエンターテインメントですし、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。行政官として、そういう気づきをいただいたと思います。

奥本：喉が悪いところに、すみません。

それでは、その道から少し話を広げていきたいと思えます。平沼さんから道そのものを見せるだけでも一つの観光資源になるのではないか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。ものを見るのが好きな人もいれば、体験するのが好きな人もいます。その体験は自然なのか、あるいはそうではないのか、様々なものがあると思えますけれども、まずは一つ難しい課題からディスカッションをして行きましょう。

例えば、万世大路などの廃道、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性もあります。例えば、行政が勝手な価値観で勝手に改築してしまうことによって、本来の魅力を活かし切れなくなってしまうことはよくあります。オンリーワンの魅力になり得るような街道のあり方、あるいは万世大路をどのようにするともっと魅力づけができるのかという観点で、「ハイウェイの聖地」を提唱された阿部さんのご意見を伺いたしたいと思います。

阿部：道を振り返って、そこに物語性が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、探求心を持って万世大路を歩くと、もっと地域の魅力と自分が一体感を持てると思えますし、そんな万世大路になって欲しいと思います。

スライドをお願いします。



ビクターセンターとしての道の駅・米沢。坂川駅長いらっしゃる前で勝手なことを話しておりますけれども、国立公園に行くと、ビクターセンターがあって、そこには大きなジオラマがあったり、それからいろんなヒントみたいなものがある、楽しいですね。

同じように板谷・栗子交通博物館に行くと米沢側にはビクターセンターである道の駅があって、館内には万世大路コーナーがある。そこでは、楽しみ方のヒントがもらえる。一方、福島側からアクセスする人には大笹生に計画されている道の駅にビクターセンターができれば、そこでも板谷街道とか栗子のことを感じることができる。ただ、それだけでお終いではなくて、そこに行ったら実際に万世大路に行ってみたくなる、歩いてみたくなる、そんなビクターセンターが福島・米沢両側にできたらと思っています。



奥本：非常に建設的で貴重なご意見だと思います。

冒頭、平沼さんも仰いましたが、地域の魅力に対してストーリーは何よりも重要だと思います。ただ問題は、そのストーリーの発信の仕方です。先ほど、阿部さんからビクターセンターという一つのアイデアを出していただきましたが、私が考える地域のストーリーや魅力の発信は、まずその地域の人達が如何にそれらに愛着を持って楽しんでいるか、あるいは自分の街にはこんなストー

リーがあって、こんな良いものがある、それがあるから、自分はここに住んで、それが自分のライフスタイルになっているのが大事だと思います。

西坂さんのお話の中にも地域のファンづくりということがありましたが、まず地域が地域の資源をしっかりと築いて、それを楽しんでいるのが大事だと思います。

今日、来場されている皆さんは万世大路を地域資源としてしっかりと築いて、それを楽しんでいる方々だと思いますが、そういった方々の情報ですとか、そういった人達のファンづくりが非常に大事だと思います。この点に関して西坂さんからご意見いただきたいと思います。

西坂：できれば子供の時から、自分の住んでいるところにはこういったものがあるということをキチンと認識し、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。やはりそれが難しく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ので、そこを皆で共有して、財産として活用していくことが非常に大事だと思います。

教育も含めて、そこで出てくるものがだんだんとストーリーになり、活用につながっていくものだと思いますので地域がまず認識することだと思います。

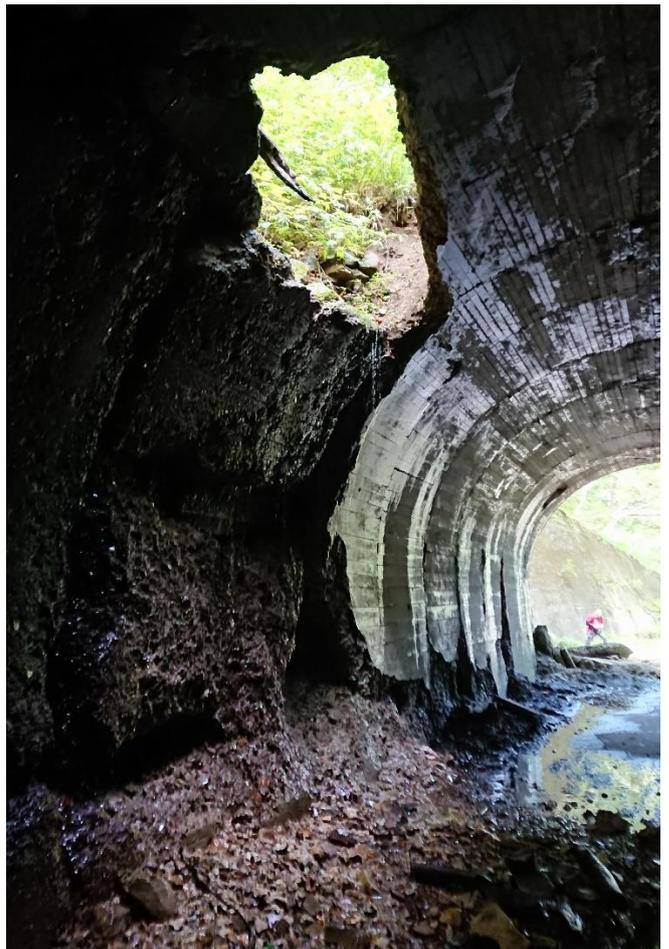
奥本：教育も含めてというお話でしたが、本当に地域の子供達、学生達はキチンと知るべきだと思います。実は私も阿部さんや小浪所長、坂川さんと一緒に事前に万世大路を散策しまして、(新沢橋の橋面の) 穴ぼこも見て危険だと確かに思いました。



地域の子供達や学生達がキチンと知ることがとても大事だと思います。教育的な要素として、遠足的なものでも楽しめるような形にしていかなければならないだろうと思います。

一方で、今のままでは確かに危険な状況もいろいろあって、例えば、いろんな情報発信をすればするほど、皆さんが危険を承知し、しっかりと対策をして訪れる方だけではなく、気軽に「ちょっと行ってみよう」等と訪れて事故を起こしてしまう方も出てしまう。そうすると、

もう観光資源としては元も子もない話になってきます。



やはり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。非常に難しいテーマですし、そう簡単に答えは見つからないと思いますが、問題点として1つ共有すべきだと思いますので、いろいろとパネラーの皆様のお考えを伺いたいと思います。それでは阿部さんから、よろしいでしょうか。

阿部：確かに難しいですね。私は今、万世大路研究会という研究会の代表していますが、今、福島では「福島市万世大路を守る会」や「二ツ小屋隧道保存会」の方々が万世大路の保存活動をされています。



平沼：すごかったです。あれは。

阿部：えっ？

平沼：本当にすごいなと思います。

阿部：そう思いますよね。

平沼：愛がなければできないと思います。楽しいです。

阿部：週末、現地で作業されているわけですが、手作業だけではなく、軽トラックや小型の重機を用意したり、本当にたいへんで頭が下がる思いでいっぱいです。

一方でやはり保存会の皆さんは道路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いくのだと思います。



奥本：重要な示唆だと思います。どのように関わっていくかが非常に大事で、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考えると、やはり行政がどういう認識であるのかが非常に重要だと思います。その点について西坂さん、小浪所長からご意見いただきたいです。まず、西坂さんをお願いします。

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いるはいけませんし、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。

奥本：仕組みづくりをどう考えていくかだと思いますけれども、まず視点を提起していただいたことだけでも非常に面白いかと思います。

小浪：私の立場で言うことかどうか分かりませんが、観光で安全と保存と言った時に、例えば、登山道自体は誰かが管理していますが、登山道から落ちて怪我をしても管理者責任は取られません。そういうような知恵が行政の中にはいろいろあると思います。ですから行政の中でどういう枠組みをはめて、人を集めていくかということを考えていく必要があるのかなと思いますし、それがほぼ答えに近いところになってくるのではないかという気がしています。

奥本：ありがとうございます。

実は私、海を使った街づくりをいろいろと行っているのですが、山も海も全く同じ状況で、いたるところでそうした問題がありますから、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。と同時に、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が、その点について道の駅の立場から坂川さんご意見をお願いします。

坂川：万世大路は行かれた方にとって、やはりたいへん驚きのあるところですよ。

米沢側では、JRの「駅からハイキング」という企画で万世大路を歩くイベントを行っています。米沢駅からマイクロバスで採石場まで行きまして、そこから歩いていただいております。いつも実施するのたいへんな参加者となっております。



イベントでは案内の方がしっかりとして、また、歴史もしっかりレクチャーしていただいております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。

一方、私が先日、福島側に伺った際にも皆さんが草刈りをして綺麗にされておられてましたけれども、米沢の方でも「萬世大路保存会」の皆さんが草刈りや清掃等、いろいろと活動しております。その萬世大路保存会の皆さんが歴史を教えながら授業の一環で小学生等を栗子隧道まで案内しています。たいへん素晴らしいことだと思いますし、まずは小さな子供達からしっかりと歴史を学ばせて、そこから観光に繋がっていければと思っております。

奥本：ありがとうございます。

今、お話の中であったガイドはとても大事です。観光資源、例えば、美術館であってもキチンと説明してくれる人がいるからこそ、より楽しめる。廃道については、平沼さんにガイドをしていただいたら最高に楽しいだろうと思ったり、ニュージーランドでは、危険なアドベンチャーについてガイドがおりまして、100万円払ってでも頼むようなカリスマガイドがいます。もっともっと地域でそういったガイドをどんどん育てていくのも一つの方法ではないかと思えます。



さて、時間も徐々に少なくなって参りましたので、ここでフロアの方から質問や意見、感想等を受け付けたいと思えます。

渡邊：福島市観光コンベンション協会の渡邊と申します。

阿部先生にお聞きしますが、今は街道と言いながら道路や廃道だけですよね。ですが、先ほどの阿部先生のお話では、鉄道のスイッチバックがあったりと、他にいろいろあります。

街道とはそこで人々が行き来し、いろいろな係わりがあつてのものだと思います。地域振興のためにはただ案内するのではなくて、地域にお金を落としてもらわないといけませんので、交通の聖地として、道路だけではなく、鉄道も含めて交通全体の特別な場所として、道路や鉄道が変遷してきた過程を体験できるエリアとして残せ

るプランありましたら、お話をいただきたいと思えます。

また、平沼先生にご質問ですが、高齢化社会になって来るお客様も高齢化して、説明するガイドも高齢化したままでは、廃道等の施設的なものももったとしても、ボランティアガイドの方がもたないという話にもなります。それこそ平和教育を行っている広島もそういう問題に直面しています。ましてやインバウンドの問題を考えると、少子高齢化となっている時に外国人を呼ぶことまで含めてボランティアを考える必要があると思えますが、その点についてご意見をお聞かせ下さい。

阿部：渡邊さんのご意見に、もう私も大賛成です。とかく道路屋は道路の話をしたがりですし、鉄道の人達は鉄道の話をして縦割りでお話をしてしまいがちですが、先ほどから私は TRAFFIC、交通だと言っています。道路博物館ではないのです。私は交通だと思っています。

ですから、スイッチバックの話も含めて奥羽本線にもいっぱい見どころがありますし、滑川温泉だとか良いところもたくさんあります。そして板谷街道もある。そんな何度でも行きたくなる、楽しめる展示コースのある、TRAFFIC PARK になって欲しいと思えます。

軽井沢に行く途中の碓氷峠はかつてアプト式の鉄道が走っていましたが、鉄道マニアが遺構を見に行こうとすると、かつての碓氷街道、碓氷新道を通って行くんです。ですから碓氷では道路を通して道路と鉄道の関係を見ることができます。板谷・栗子もそんな PARK になったなら良いですし、楽しいと思えます。

平沼：今の碓氷峠の話に一つだけ追加させていただくと、碓氷峠には明治 18 年にできた「碓氷新道」以外に、明治 11 年に明治天皇の巡幸時に造られた「御巡幸道路」という道があつて、明治道だけでも 2 世代もあります。明治のたった数年しか使われておらず、廃道マニアが喜んでいた「御巡幸道路」がここ数年の間に、地元はその価値が再評価されて、今は歩けるようになりました。碓氷峠に関しては鉄道も含めて、もの凄い交通 PARK、交通 MUSEUM になっている場所だと思えます。そのあたりの先進的な事例も萬世大路の向上に役立つ部分があるかと思えます。

ガイドの話ですけれども、今日は廃道の良い部分ばかりを強調してお話ししましたが、まだ廃道の趣味人口は少ないですし、実際に廃道に行くとやはり時期によっては非常に不愉快です。先日、8月30日に私が萬世大路に行った時も、ものすごい数の蚊に刺されました。暑くて、



汗だくだく。蚊がひっきりなし4匹も5匹も頬にくっつきましますし、1日歩いただけで40箇所ぐらい刺されました。これも含めて廃道の味だと納得できるガイドはそうはいません。

本当に廃道が好きな方がガイドしないと、廃道の良い部分だけを見て、この季節ならガイドするというようではストレスになると思います。あるいは凄い高額でないとガイドを引き受けられないようになってしまいます。まだ廃道にガイドを養成するほどまでの裾野はないと思っています。

本当に廃道が好きな方が全国で数人、ガイドをしているような段階だと思います。まだまだ廃道のガイドは発展途上だと思います。今後、将来的に安全が確保できて、廃道が好きで一緒に辛さを共有して歩けるプロのガイドができるようになればと思っています。私自身も廃道が好きで行くだけで、ガイドをするよりも、まず自分で楽しんで勝手に穴に入って行ってしまいます。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：ありがとうございます。

ガイドの問題は、廃道だけに限らず、街をキチンと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。

余談ですが、福島大学の留学生は「日本人は大好きだけど、日本は何て不親切な国だと思った」と言っていました。それは留学生が市役所に行くにしても、バスの案内は英語になっていない。どのバスに乗っていいのか分からない。市役所に着いても、どの課に行ってもいいのか分からない。食べ物を食べようと思って、一品料理屋に行っても、メニューが全部漢字で書かれているし、メニューの分かる写真も全然無いし、店員も英語が話せないから、結局、何も頼めないというふうになってました。

そういう意味でも、街を本当にキチンと発信するというのは、自分達が街を知ることでも大事ですし、そういったことがキチンと発信できる体制を作ることも非常に大事かと思っています。

松村：神戸の松村と申します。整備と観光資源化に関し

て、長崎の軍艦島がかなり勉強になると思います。先にお客さんを入れながら徐々に整備をしている事例です。

道という使い方としてですが、先行事例としては兵庫県に福知山温泉の旧線があります。長らく所有者と観光地化したい市の行政とでだいぶ軋轢があって、そこを解決したケースで、その解決プロセスも勉強になると思います。

また、個人でできる作業で整備していくって意味で愛知県に愛岐トンネルという中央本線の旧線があります。こちらは行政や大企業資本の手を借りずに自分達でコツコツとやっていっているケースで、これら先行事例から部分的に取り入れていくことで、こちらでも新たな取り組みができるのではないかと思います。情報提供いたします。



奥本：ありがとうございます。

非常に貴重な情報だと思います。是非、お調べていただいて福島の方で活かしていただきたいと思ひますし、坂川さんの方にも米沢方面で伝えていただければと思ひます。

菊田：福島の菊田と申します。万世大路の3大遺構というと、栗子隧道、二ツ小屋隧道、それから新沢橋です。栗子や二ツ小屋隧道は一般人が近づくにはレベルが高いですが、新沢橋は国道13号のすぐ側にあります。ただ残念なことに、真冬なら美しいアーチが綺麗に見えますが、この時期に行っても藪が酷くて全く見えません。そこを少し刈り込むだけでも四季を通して新沢橋を見ることが出来ます。

さらに、ちょうどあそこには国道13号の駐車帯があつて、車を停められます。もし遊歩道ができれば、もう少し奥まで入って、駐車してから10分、20分とかからず往復できる距離で、旧新沢橋の橋脚や石垣を楽しむことができます。そのような整備も可能ではないかと思っています。今、新沢橋自体がたいへん危険で、もう歩けなくなっておりますので、角度を変えた形で活かすことができるのではないかと感じています。



奥本：ありがとうございます。

パネラーのみならず、フロアにも非常に思い入れのこもった方々が多いんだなと改めて実感しました。おそらくフロアの方々、まだまだ、ご意見や質問したいことがあるかと思えますけれども、ちょうど予定していた時間となりました。

それでは長時間にわたり「街道を活かした地域活性化と観光創造」をテーマに進めてまいりましたが、お時間となりました。以上で第2分科会終了させていただきます。どうもありがとうございました。

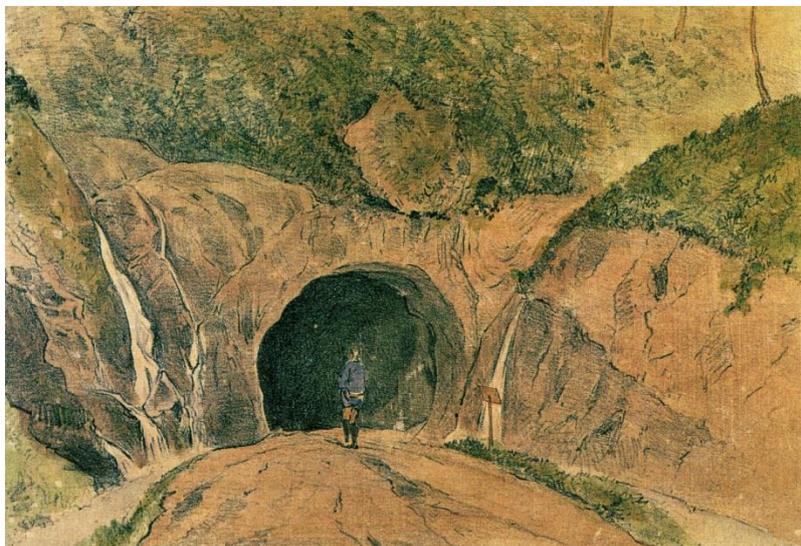


司会：皆様、どうもありがとうございました。本当にいろいろな角度からお話を伺いました。今まで気づかずに道を通っていたことがなんかすごく勿体ないことをしていたんじゃないかという、認識を新たにいたしました。明日から違った景色を見ることが出来るんじゃないかという気がしています。

本当にどうもありがとうございました。皆様、大きな拍手をお願いいたします。

以上をもちまして、第2分科会終了させていただきます。





【写真】 「三島県令道路改修記念画帖」(高橋由一画)より
『福島県下伊達郡万世新道の内栗子隧道東口の図』