

**とうほく街道会議
第 15 回交流会 万世大路・福島大会
第 1 分科会 記録集**

「土木遺産としての万世大路を楽しむ」



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1分科会出演者のプロフィール

| | | |
|---|---|---|
| <p>◎コーディネータ</p> <p>後藤 光亀 氏 (元東北大学准教授・(公社) 土木学会東北支部選奨土木遺産 選考委員会副委員長)</p> | <p>◇アドバイザー</p> <p>梅津 幸保 氏 (歴史の道土木遺産 萬世大路保存会会長)</p> | <p>○パネリスト</p> <p>鹿摩 貞男 氏 (万世大路研究会 代表代行)</p> |
|  <p>宮城県東松島市生まれ、仙台市在住。東北大学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年東北大学大学院工学研究科助教授、平成9年ジョンズ・ホプキンス大学客員助教授、元東北大学大学院准教授、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副委員長、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。</p> |  <p>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」、「万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。</p> |  <p>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。</p> |
| <p>○パネリスト</p> <p>岡部 達也 氏 (福島市万世大路を守る会 代表)</p> | <p>○パネリスト</p> <p>山口 裕子 氏 (万世大路研究会副代表)</p> | |
|  <p>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を経て、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。</p> |  <p>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。</p> |  <p>シラネアオイ(キンポウゲ科)</p> |

「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 後藤光亀氏 (元東北大学准教授、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副委員長)
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 第1分科会会場

す。続きまして、万世大路研究会副代表山口祐子様です。それでは、分科会の進行を後藤先生にお願いします。(写真-1)

後藤光亀(以下後藤) 第1分科会を進行していきます。

はじめに、公益社団法人土木学会の選奨土木遺産認定制度についてその概要と、万世大路を選奨土木遺産に認定した背景について紹介します。認定にいたる具体的な経緯については、後ほど触れたいと思います。

まず、公益社団法人土木学会「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、認定書と銘板を差し上げています(写真-2①②③)。

選考基準は、技術に優れ、景観デザインに優れ、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、特に皆様に愛されているということを強く感じます。

万世大路の歴史については後で個別に説明があると思います。ここでは、その背景について簡単に触れたいと思います。東北で、選奨土木遺産の候補としてまず思いつくのは、宮城県の野蒜築港、郡山市の安積疏水、そして万世大路があります。

経緯をみてみますと、明治7年〔1874年〕に内務卿大久保利通が殖産興業に関する意見書を出します。明治8年に第1回地方官会議あり、この時に東北の地方官からは交通網整備の要望がありました。それを受けて明治9



写真-2① 土木学会選奨土木遺産認定式(米沢市) 2012.10.6



写真-2② 土木学会選奨土木遺産賞牌(銘板)



写真-2③ 土木学会選奨土木遺産認定式(福島市) 賞状と銘板(賞牌)授与 2013.10.26

土木遺産としての 万世大路を楽しむ

東北の地形の成り立ちと
土木学会「選奨土木遺産」

火の道 水の道 土の道 鉄の道

日時：2019年9月27日 15:20～17:00
場所：福島駅東口こむこむ館

司会 渋谷浩一氏 (以下司会) それではこれより、とうほく街道会議万世大路福島大会第1分科会を始めます。

私は、第1分科会の進行を務めます、とうほく街道会議副会長(万世大路研究会代表幹事)の渋谷と申します。それでは、第1分科会のコーディネーター、アドバイザー、パネラーの皆様をご紹介させていただきます。

コーディネーターは、元東北大学准教授 後藤光亀様です。

続きまして、アドバイザーの歴史の道土木遺産萬世大路保存会会長梅津幸保様です。

次にパネラーの皆様を紹介します。

まず初めに、万世大路研究会代表代行鹿摩貞男様です。続きまして、福島市万世大路を守る会代表岡部達也様で

天皇をお迎えして開通式がおこなわれています。

この新しい道路の効果について板谷街道と比較して紹介します(写真-3①)。

まず何とんでも荷車が通れることになったのが一番の効果であろうと思います(写真-3②)。前身の板谷街道では荷車が通れませんでした。馬のわらじの消耗度ですが板谷街道では荷駄馬(にだうま)は五足必要だったけれども、道路が良くなり万世大路では荷馬車が通れるようになって、1足で間に合って破れずに次にも使えたということです。それから福島～米沢の所要時間です。万世大路では往復3日で済むことになりましたけど、板谷街道の時には片道2泊したという記録があります。また、福島米沢間の物流が拡大しました。通行人が毎日100人、荷車類が40台となりました。荷車は板谷街道を通れなかったわけですから、物流が盛んになったということです。

次は、2代目の万世大路です。我々が「昭和の大改修」と称しているものですが、昭和8年4月から12年3月まで4年間に亘って当時の内務省の直轄直営工事として、初代の万世大路の山岳部の一部を改修したものです。この区間は約14kmですが、その前後については福島・山形両県において改修工事が実施されたようです(写真-3③)。



写真-3③ 「昭和の大改修」
カエル岩付近 昭和9年頃

この「昭和の大改修」の整備効果です。初代の万世大路は荷馬車対応の道路ですから勿論自動車は通れなかったわけですが自動車も通れるようになりました。ただ冬期間は通行止めでした。それによって、福島～米沢の所要時間が片道2時間20分と大幅に短縮されました。初代万世大路は、往復3日かかりました。

次は、3代目の万世大路、つまり現在の国道13号です。当時の建設省が直轄工事として、昭和36年10月から41年5月まで約5年をかけて山岳部に約20kmの道路を新し



写真-3④ 旧国道(上)と新国道(下)

く整備しました。昭和41年〔1966年〕5月29日に開通しています。

これらの整備効果としては急勾配・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ったことが大きい。

交通量は、昭和35年に1日166台であったものが、開通時点で3,000台になり、物流人的交流が拡大しました。平成29年は、8,000台になっておりました(写真-3④⑤)。



写真-3⑤ 昭和41年5月29日開通式
(東栗子トンネル福島側竣工式)

それでは次に明治天皇と万世大路との関わりについてお話しします。まず先程申し上げました開通式のことです。2回目となる東北巡幸の帰路、明治14年10月3日に栗子隧道米沢側坑口で明治天皇をお迎えして開通式が行われています。開通式後は新装なった万世大路の通り初めということで福島に向かわれました。この途中に大滝集落で明治天皇がお休みになられた当時の建物が現在そのまま残っています(写真-3⑥⑦)。

万世大路の典拠ですが、明治天皇からいただいた正式な道路名称でニックネームではありません。それで、こ



写真-3⑥ 【御巡幸御行列之圖式】『明治天皇御巡幸録』



写真-3⑦ 【大滝御小休所】(中屋旅館、渡辺要七宅)
明治天皇御巡幸明治14年10月3日御小憩

の万世大路という語句がどこから出ているかということですが、栗子隧道碑記という記念の石碑がありまして、その中に、中国の歴史書の『尚書』から採ったということが明記されています。「昭和」や「平成」の年号の出典ともなっている中国の歴史書の『尚書』から採ったということが明記されているわけです。

万世大路の意義を示した明確な資料は見当りませんが、『尚書』からの引用箇所「万世永頼」の趣旨に鑑み「幾世代(万世)に亘って長く頼れる道路(大路)になれ」

との願いを込められたものと考えられています。

後藤 ありがとうございました。

続きまして岡部さんです。ボランティアで現在も万世大路の修復を続けられておられます。

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についてお話しします。

- 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おもいました。
- 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。

万世大路は、平成8年に文化庁の歴史の道百選に選定されました。土木遺産も大事、重要なのですが、歴史の道百選の道なのにこのままでよいのかという思いからこのような活動をしています。

その活動の理念というか立場についてお話しします。

基本的な考え方の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いうことがあります。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、スローPRです。これは、私の造語ですが、過剰なPRはしないということで、現在一日の終わりにインスタグラムで報告しています。これは平成29年からアップしています。

我々の「福島市万世大路を守る会」の活動は平成26年度からやっております、立木が繁茂したところを整備し石積みなども綺麗に見えるようにしています。昨年できた「二ツ小屋隧道保存会」の方々も一生懸命環境整備に取り組んでいただいております。

それでは、我々の活動の一端を紹介します。

雑木雑草の刈払い、倒木の処理、側溝の整備など定期的な維持管理を毎年おこなっています（写真-4①②③）。

次に幾つか実施した作業を紹介します。

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（写真-4④）。



写真-4① 雑木雑草刈払い



写真-4② 倒木の処理



写真-4③ 側溝の整備



写真-4④ 二ツ小屋隧道米沢側坑口崩落状況

また中間付近でも崩落箇所があり除去しています。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用しました（写真-4⑤）。バックホウやダンプカーなどの重機は平成27年度から導入し倒木の処理などをおこなっているわけです（写真-4⑥）。



写真-4⑤ 旧道崩落箇所の仮復旧



写真-4⑥ 重機の導入

平成28年8月2日に大雨が降り、旧道の一部が崩落し通行できなくなりましたが、仮迂回路をすぐ脇に作り復旧しています

（写真-4⑦）。

現在の主な作業として、栗子隧道前の崩落土砂を撤去運搬し大平集落跡の150メートルほど先にある崩落箇所へ盛土するというをおこなっています（写真-4⑧）。

また、バリケードを設置して危険箇所を明示しています（写真-4⑨）。



写真-4⑦ H28.8大雨、旧道崩落。仮迂回路設置。



写真-4⑧ 旧大平集落跡付近崩落箇所の復旧

後藤 ありがとうございました。

次に、山口さんお願いします。

山口裕子（以下山口） 私と万世大路との出会いは



写真-4⑨ バリケード設置（新沢橋二穴）

10年以上前の平成18年です。その後いろいろな万世大路の関係者が集まってきて、平成20年に万世大路研究会が発足しております。

万世大路の魅力ということになります。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。

私は、大きくその二つに魅力を感じていました。



写真-5① 万世大路ゆかりの
置賜町・万世町(福島市内)

廃美ですが、退廃という言葉から来ていてその廃れる美しさがあるという所に惹かれるのかなと思います。ここから万世大路の魅力について個別にお話ししていきたいと思います。

私が初めて万世大路という単語を目にしたのは、あのGoogle地図でした。



写真-5② ニツ小屋隧道(福島側)

万世大路の魅力の一つとして、まっすぐに一本貫いていることがあります(福島市陣場町～同大笹生鹽竈神社付近)。この区間大体7.4キロ程一直線なのは、ここに道を作るぞという意志と明治新道らしさを感じられます。

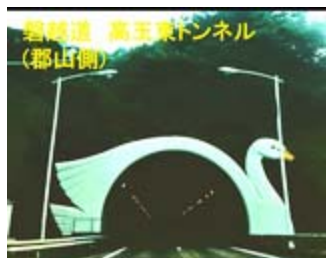


写真-5③ 磐越道
高玉東トンネル(郡山側)

なお、福島市内には、万世大路の関連の置賜町・万世町の町名が現在でも残っています(写真-5①)。

次にグッと人を引き付けるのは2箇所の隧道のこの坑門で圧倒されます。磐越道には、猪苗代湖の近くということで可愛い白鳥の坑門がある。しかし、重厚感というのはやはり現代のトンネルではどうしても感じられない。決してけなしているわけではありません(写真-5②③)。



写真-5④ 旧国道13(5)号
栗子隧道 県境界標

続きまして、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400メートルくらい入ったところにあります。大きさはたぶん20×50cm程度かなというところ。現在も、



写真-5⑤ 東北中央自動車道(E13)
新栗子トンネル県境界標

東北中央自動車道栗子トンネル内に県境標があります。車でバーッと走り去るので仕方ないと思いますが、どちらに重みがあるかということになります(写真-5④⑤)。



写真-5⑥ 栗子隧道内部から望む

次に撮影アングルの定番ということでは、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。ノミ跡の残る岩肌の写真も撮れます(写真-5⑥)。



写真-5⑦ ニツ小屋隧道銘板(内務省
仙台土木出張所〔現国土交通省東北地
方整備局〕坂本丹治第8代局長揮毫)

また栗子隧道やニツ小屋隧道の銘板も定番です(写真-5⑦)。

新沢橋も定番です。この橋、橋上ではもっとガタガタかなと思っていただけども、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-5⑧)。



写真-5⑧ 第3代目新沢橋(昭和の大改修 S11.12 完 L=42m, W=6m)

最後ですけども、もちろん土木構造物ばかりでなく沿道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。タニウツギはどちらかという日本海側寄りの植物です(写真-5⑨)。シラネアオイは近県でもレッドデータに載っている希少種です。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-5⑩)。



写真-5⑨ タニウツギ



写真-5⑩ ヤマトリカブト

後藤 はい、ありがとうございます。

アドバイザーの米沢の梅津さんにパネラーのお話の感想などをお願いします。

梅津幸保 (以下**梅津**) この分科会では、土木遺産としての万世大路を楽しむというテーマでお話されています。

鹿摩さんから万世大路の歴史についての話がありましたが、私の方でも明治時代の歴史情報などを皆さんにお伝えしながら現地を案内し散策することは大きな楽しみとなっています。

岡部さんの話では、重機やダンプトラックを使い自費で道路補修をされているということで、万世大路をこよなく愛しているその姿に感動いたしました。

山口さんから、万世大路の土木遺構が新鮮なものに見えて感動するという話があって、楽しく散策するためのポイントであると思いました。また、草花に非常に興味を持っておられる。地元民もそうですけども素晴らしいことだとも思います。

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-6①②)。



写真-6① 倒木処理、除草



写真-6② 栗子隧道を案内

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、国道のボランティアサポートとして、訪れる人に綺麗な公園を見て頂こうと草刈りなどを実施しております。

道の駅米沢が出来まして1年半くらいになりますが、大変な人気で来場者が200万人を超えたということも聞いております。

この万世大路ができる前の米沢と福島交通について述べたいと思います。江戸時代以前は、間道のような明神峠を越えていたといわれています。江戸時代になってからは板谷峠を越える米沢街道ができましたが、参勤交代の米沢藩(上杉氏)専用道路みたいになっておりました。先程話がありましたように、勿論各物資も荷駄馬でそこを運送されました。廻米は、阿武隈川福島河岸の米沢藩御蔵まで運ばれ、そこから阿武隈川舟運で宮城県荒浜湊に送られ江戸へいったものです。

現在は、東北中央自動車道が相馬を起点にして、福島・米沢・山形というふうに繋がって経済圏となっております。

すが、江戸時代からの流れというものがあるように思われます。

後藤 後半になりますが、ここで、「火の道」「水の道」「土の道」「鉄の道」について若干紹介させていただきます。

「火の道」の火山活動により東北の脊梁山脈地形が生まれ、「水の道」が山々を削り、溪谷を形成させて沖積平野を形成し、このきびしい自然を越えて街道という「土の道」をつなぎ、これらの道を跨いで鉄道という「鉄の道」ができてきました。

明治14年(1881)「土の道」万世大路が奥羽山脈を越えた後、同32年(1899)福島～米沢間に「鉄の道」奥羽南線が開通し、「土の道」が一時廃れるということもありました。

選奨土木遺産の認定経緯をみたとき、土木学会で認定開始された2000年度に野蒜築港がまず認定され、2002年度に安積疏水もすぐに認定されました。しかし、万世大路は廃道ということで認定になかなかたどり着けませんでした。それで、国土交通省東北地方整備局の福島・山形の両河川国道事務所をお願いして管理者の調査を始め、結果的に福島・山形両県の担当となり、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。

三島関連の選奨土木遺産をもう一つ紹介します。それは、万世大路の延長線上に石橋がたくさん作られておりまして、その数は14橋にのぼり、そのうち11橋が「山形の石橋群」として2009年度の選奨土木遺産に認定されています。うち2橋(吉田橋、堅磐橋)が実は奥羽本線の車窓から見る事ができます。その一つの吉田橋は面白い形(親柱や欄干)をしています。これらの橋の材料は凝灰岩で、東北地方が海底であった時代の産物ということになります(写真-7①②)。



写真-7① 吉田橋



写真-7② 吉田橋親柱

万世大路もそうですが、土木構造物だけでなく、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。一例を挙げますと、2010年度認定の選奨土木遺産「西根堰」では、伊達西根堰土地改良区や福島県桑折町の方々や町内の歴史建築物や花々を愛でな



写真-7③ 旅めぐりコース追分(桑折町)



写真-7④ 桃の摘花作業(桑折町)

がら名所を散策するコースの他に、桃の摘花作業を手伝い、収穫時に桃食べ放題の特典付きという連携企画を楽しんでいます（写真-7③④）。

次に鹿摩さんのほうから万世大路の楽しみ方ということで見どころを紹介していただきたいと思います。

鹿摩 私の方からは、万世大路の見どころということで、何か所か紹介させていただきます。



写真-8① 栗子隧道米沢側坑口、左側昭和2代目・右側明治初代

最初は、万世大路は廃道の聖地といわれていますが、その象徴がこの栗子隧道の米沢側になります（写真-8①）。ここに昭和11年8月に完成したものとそれから明治14年9月に完成した坑口が二つ併設されています。なぜ併設されているのかというと、この明治時代の隧道は坑口から60メートルほど先まで23度折れ曲がって「く」の字になっています。昭和の大改修でその「く」の字を真っすぐにしました。ですから60メートル旧隧道部分が残ったわけです。

明治の隧道工事で、なぜ「く」の字に曲げているのか、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。普通は、まず測量を実施して隧道位置を決めてから掘削工事をおこないます。しかし、栗子隧道では正式測量前に始めてしまったようで、測量技師が赴任して来た時には20メートルほど既に掘られてしまっていたようです。測量技師が正式に測量したら隧道位置が間違っていたということがわかり、60mをかけて徐々に直していったようです。そのおかげで、現在廃道の聖地ということで二つ並んだものが見られることになりました。

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の除雪ステーション



写真-8② 萬世大路記念碑公園

に併設されてあります。あちこちにあった万世大路関連の石碑類をこの公園に集めたものです。今日お見えの梅津先生方が公園をいつも綺麗に管理していただいております。また、案内看板なども建てて頂いております（写真-8②）。

三つ目です。二ツ小屋隧道前の明治期初代万世大路「七曲（坂）」のつづら折りに残存している道路跡が見ることができます。それは明治14年10月に開通したもので明治天皇が御通輦（ごつうれん）された道路になります。昭和の大改修によりこの七曲坂をバイパスする形で、昭和12年5月に新しい道路2代目万世大路が開通しました。初代の方は、荷馬車用なのでつづら折りになっていますが、2代目は、自動車対応の道路ということで、比較的大なカーブで広い立派な道路になっております。晩秋から早春にかけては、明治期初代の万世大路跡がよく見えて2代目と比較することができます（写真-8③）。



写真-8③ 初代万世大路「七曲坂」と「昭和の大改修」2代目万世大路。
「写真提供: 鶴ブライド・トゥ」

後藤 ちなみに明日の見学会では見られますか？

鹿摩 今の時期は大丈夫見られます。

次に四つ目ですが、これが例の立派な坑門の二ツ小屋隧道です。二ツ小屋隧道だけがなぜこのように立派な坑門になったのかその理由は分かりません。下側は冬の二ツ小屋隧道の内部ですが、このように巨大な氷柱が出現しており、皆さん楽しんでいただいております（写真-8④⑤、写真-5②参照）。



写真-8④ 二ツ小屋隧道福島側坑口。右側御駐輦記念碑「鳳凰駐輦之蹟」



写真-8⑤ 巨大氷柱(ニツ小屋隧道内)

五つ目は新沢橋です。穴があるということで先ほどご紹介ございましたけれども、昭和11年12月に完成した時の素晴らしい姿で、鑄鉄製高欄がついておりました(写真-8⑥)。右側は、昭和30年代前半の写真ですが、



写真-8⑥ 「昭和の大改修」3代目新沢橋。昭和12年頃



写真-8⑦ 高欄喪失・新沢橋(戦時中供出)、昭和30年代前半
大滝会提供

あの立派な高欄がなくなっています。なぜ無くなっているのかというと、戦時中の金属回収(くろがね動員)により供出された為という(写真-8⑦、写真-5⑧参照)。

六つ目は旧大滝集落跡です。前にも紹介していますが、この集落跡には明治14年10月3日栗子隧道米沢側でおこなわれた栗子新道(後に万世大路名を下賜される)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(渡辺要七宅)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。家屋前の石碑左側が御駐輦(ごちゅうれん)記念碑「鳳駕駐蹕之蹟(ほうがちゅうひつのせき)」(明治41年9月12日建立)、右側が昭和10年11月文部省史蹟指定記念碑(昭和18年11月建立)です(写真-8⑧、写真-3⑦参照)。



写真-8⑧ 旧大滝集落跡
胡桃平地区大滝御小休所

七つ目として初代万世大路の掘割(切通し)「下山神の石門」があります。明治時代に菅原白龍という絵師がおりまして、明治14年4月、完成間近の栗子新道をスケッチして歩き、栗子隧道十二景「栗嶺奇観」という12枚の絵を残しています。その中の11枚が福島県側の絵です



写真-9① 菅原白龍画、下山神の石門(中央奥)。手前は初代山神橋
福島県立図書館所蔵

れども、その絵に描かれた所で当時のまま現存しているのは、山神橋右岸(米沢側)のたもとにある「下山神の石門」といわれるところ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頂きたいと思います(写真-9①②)。



写真-9② 現存下山神の石門(掘割右隣り奥E13 東北中央自動車道中野大橋(4代目山神橋))

それで他の10箇所は現存していないわけですが、その



写真-9③ 菅原白龍画、大桁洞門(大桁隧道)。福島県立図書館所蔵



写真-9④ 大桁隧道跡・掘割、現在は埋立済。H164.17 撮影
dark-RX氏提供

内の一つを紹介します。現道国道13号に中野第2トンネルというものがありますけれどもその旧道側に大桁隧道(約30メートル)というものが残っていました(写真-9③)。しかしこの隧道は、明治14年10月3日開通後間もなく崩れてしまったようで、その跡の状態が掘割となって残って残っていました(写真-9④)。ところが現在は、この掘割は東北中央自動車道の工事のために埋立てられてしまい、貴重な遺跡なのですがそれも失われたわけで残念なところです。

このように沢山の見どころがありますので、ぜひ現地に行っていただいでご覧になって下さい。

以上で終わらせていただきます。

後藤 はい、ありがとうございました。

それでは岡部さんのほうから、万世大路保存の為に新たな展開をどうされるのか、ご紹介ください。

岡部 活動を進める上で特に大きな課題はありませんが、強いていえばまず活動資金ということになります。

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。



写真-11① 旧国道13(5)号円部地区

3 点目は、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、円部とか杉ノ平とか、大滝なども万世大路で、大滝を除くと相当荒れています（写真-11①）。

ここもやはり歴史の道百選なので、このままでは勿体ないと思います。旧高平隧道（現在喪失）の所なども最低でも歩けるようにしなければならないのかなと思っています。

行政には頼らず飯坂町とか中野地区とか地域の皆さんと仕掛けていきたいと考えています。

今後の進め方、最終の目標は何なのかということですが、まず1番目は先程言いました大平集落跡付近崩壊箇所への復旧です。

2 番目は、烏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道路入口までの区間の路面整正をおこないます。



写真-11② 栗子山(地元呼称)大杭甲

4 番目として、地元の方が栗子山（標高 1202m）と言っている大杭甲の方へ登ってみたいと考えています。（写真-11②）

5 番目として、ソフト事業も展開したいと考えています。

いろいろトピックがありますのでそれも紹介していきます。

（写真-11③）は栗子隧道の前ですが、補修活動を共にしている大滝会の方々と時々行っています。



写真-11③ 栗子隧道 大滝会と共に(平均年齢 80 歳)

また、二ツ小屋隧道見学会グループを案内しています（写真-11④）。



写真-11④ 二ツ小屋隧道を案内

これは沢登り来られた都会の方々が大平橋にテントを張っているところです。その他現地に来られた方々を案内しています（写真-11⑤）。



写真-11⑤ 大平橋にテント

注意喚起看板や防護柵等を設置しています（写真-11⑥）。

また、穴があいている新沢橋への進入禁止のバリケード等を設置しています（写真-4⑨参照）。

冬は、氷柱見物の方々を案内しています（写真-8⑤参照）。



写真-11⑥ 二ツ小屋隧道内 崩落箇所へバリケード設置

映画『赤い殺意』（昭和 38 年日活映画、今村昌平監督、出演：春川ますみ、西村晃、露口茂等）では、冬の二ツ小屋隧道が出てきているので紹介しておきます。

終わりに、一緒に作業をしている仲間に感謝しています。

我が万世大路は永久に不滅です。名前は何論、現場も名実共に残していきたいと考えています。

以上です。

後藤 はい、ありがとうございます。

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、多くの人に関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。

万世大路はマニアにとっては魅力的な道、こういうジャンルが好きの人にとってはすごく有名なところになっています。また、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考えています。

多くの人に見学してもらうということでは、特に急峻な所とか危険な所があるわけではなく、年代的には幅広い方々に現地に入ってもらえます。ただ、峠の歴史とか土木構造物の遺構とかについては説明してくれる案内人の方が必要になると思います。

会場の皆さんは、万世大路に興味を持ち好きだという考えの方が多くとおもいます。それで、皆様以外の方々にも関心を持っていただくということで、子どもたちとプラスその保護者世代の方に周知させてはどうかというのが私の提案ですが、その一例を簡単に紹介させていただきます。

山形県東根市の東根商工会議所の青年部の方々が、mono-katari～ぼくらがつなぐストーリー～というアニメーションを製作して子供たちに公開しています。それは、「関山峠のお話し」という道路の歴史をアニメーションにしたもので子どもたちに受け入れやすいからです（写真-12①）。子供たちの印象に残る大変良い取り組みではないかと思っています。



写真-12① 『今回は「関山峠のお話し」』



写真-12② 河野広中
(山口家実家蔵)



写真-12③ 三島通庸
(国会図書館ウェブサイト)

昔から河野広中(写真-12②)のが実家に飾ってあったのですが、実はこの写真は、私の曾祖父か、或いは高祖父ではないかとずっと思っていました。ところが万世大路と出会い、三島通庸(写真-12③)を知ってから初めてこの写真が河野広中だったと気が付いたものです。

ということで、こういう子供たちへの取り組みというものは、全部きっちり覚えなさいということではなくてよいと思います。子供の頃に見たり聞いたりしたことがあったと印象に残るだけでも十分だと思います。それが大人になってからいつか点と点が結びつくということもあるでしょう。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。そのようなことを、なにか子供たちにできないかというのが私の提案です。

後藤 はい、ありがとうございます。

新しい情報が、最近になっても集まりつつあります。その中に『鹿児島から山形へ』という冊子(はたごまち文庫 1『後藤又兵衛氏/田畑 實氏追悼記念号』所収)が出ました。これも含めて、梅津さんに情報提供をして頂きたいと思います。

梅津 楽しみかたのひとつとして、米沢の話題も提供させて頂いております。

万世大路の万という文字ですが、明治天皇からいただいたのは草冠の萬なので、その草冠の萬を用いた萬世大路を今年から山形県側では使用するようにしています。

山形県側の萬世大路は、散策道路として整備しているので車は入らないようにしています。ところが実は上の方には国有林があるので、林野庁の方々の車でどんどん通行しています。しかし、散策は、やはり歩いて自然を満喫しながらした方がいいと思います。今後も我々が整備していきます。

過日、福島市の吾妻地区郷土史談会の方と交流しました。栗子隧道碑記という記念碑があります。碑文は1718文字の漢文で書かれており、佐々木幸氏という漢文の先生が訳されておりますが、どのような方か分かりませんでした。その福島市の吾妻地区郷土史談会の方との交流の中で、佐々木氏が福島大学の前身の一つ福島青年師範学校の校長先生だったということを教えて頂きました。このような情報も広げたいと思っています。

次に、2つ新資料を簡単にご紹介したいと思います。配付資料にその概要を記しておきました。

一つ目は、栗子の伝説というもので昭和11年11月に書かれたガリ版刷りのもの発見しました。この中には、福島市内の地名がたくさん載っていますごく面白いと思ったのでご紹介いたします。これは、神話なのでヤマトタケルノミコトがここに来た時の話ということになっております。

二つ目は、隧道工事に囚人達が労役したという情報です。明治10年に西南の役がありました。その反乱で捕まった鹿児島県士族が1000人位いて、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その囚人の中に37歳の野村綱雄という人物がいて、「山形流謫(るたく)日記」というものを書き残しています。その中には次のようなことが書かれています。囚人達へ(山形県庁の)薩摩系職員から差し入れがあったこと、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等です。囚人達は、当時の山形県令三島通庸の先輩同僚たちだったわけです。それらについて記された『鹿児島から山形へ』という冊子ができましたので紹介しました(写真-13)。

先程、平沼さんや鹿摩さんからも紹介がありましたけれども、坑口が2つ並んでいるというのは、非常に珍しい光景なので、廃道の聖地と言われる所以だと思っております。これは、日本だけではなく世界にもないのではないかと思っています。皆様には、ぜひ上っていただければと思います。何回上っても飽きない街道かなと思っております。

そんなことでご紹介をさせて頂きました。

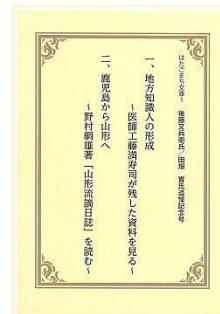


写真-13 「山形流謫日記」
(はたごまち文庫)



後藤 ありがとうございます。

時間は少し過ぎていますが、もうちょっとお付き合いください。

ここに「とうほくをつなぐ」と書かせていただきました。

東北の火山フロント「火の道」は地下で繋がっていて、古来より「水の道」「土の道」が生まれて交流が進み、そして近代になって「鉄の道」ができ、現在、相馬から福島・米沢・山形へのライフラインがあります。東北中央自動車道がまさにそうです。

万世大路が選奨土木遺産に認定された2012年は、実は

東日本大震災の翌年なのです。米沢や山形の方々がいつも福島を、東京を見ていたのですが、震災後、今度は福島の方々が山形に目を向けて避難をされました。つまり「水の道」も「土の道」も「鉄の道」も、基本的に緊急時のライフラインなのです。先程子供がという話がありましたが、福島県のお子さんを米沢の方で受け入れて頂いて、しばらく避難生活をされていました。

選奨土木遺産を全部見て回るのはなかなか難しいですが、土木遺産と共に、それはメインでなくても結構ですから、みんなで遊び楽しめる旅ルートができないかが、一つの提案です。

明治10年代の東北に、オランダのお雇い外国人ファン・ドールンが野蒜築港と安積疏水を、同じくエッセルはここ万世大路と福井県三国港（明治三大築港：宮城県野蒜港、福井県三国港、熊本県三角港、いずれもオランダ人が関与）の計画に関与しています。明治10年代の近代化遺産をみたときに、これらのインフラ整備はオランダ人繋がりです。

したがって、この万世大路、野蒜築港とこれに連動した関山隧道、それに安積疏水、これらを連携した明治の近代化遺産、いわゆる東北の三大近代土木遺産を巡るツアーも面白いのではないかと考えています。

昨年（2018年〔平成30年〕、実は野蒜築港着工140周年でした（写真-14）。明治政府直轄事業の野蒜築港は東北の交通網の扇の要になるはずの幻の近代港湾でした。そこで、野蒜築港の現代版交流を展開するため、福島県や山形県、岩手県の方々に来ていただいて話題提供や交



写真-14 野蒜築港

流をしていただいております。

現代版の交通網ですので、野蒜築港へは、「水の道」「土の道」「鉄の道」いろいろ使って来ていただくわけです。

このように、東北の選奨土木遺産などをきっかけに各地域のお宝再発見と他地域との交流連携が展開できればと考えています。

最後に一言ずつ皆様から感想をいただいて終わりにし

たいと思います。

それでは梅津さんから一言ずつまとめをお願いいたします。

梅津 先程言い忘れたものがあつたので付け加えさせていただきます。保存会で陳情していたものですが、『歴史の道萬世大路』という副読本を小、中学生に1500部ほど作って、米沢市では今月中に各学校に配付するようにしています。

万世大路について子供たちに伝えていきたいと思っております。

鹿摩 万世大路は大変奥が深く、次々と謎がでてきてその探求にやりがいを感じています。今後とも万世大路を発信していきます。

岡部 私の作業というのは整備ではなく、最低限元通りにするという復旧です。

栗子隧道には、国道13号から約8.5キロメートルあります。それで、今作業している大平集落のところまでは6.5キロありますが、連絡いただければ日時を決めてご案内いたします。

山口 私も先程言い忘れが一つあります。多くの人に見学してもらおうということでももちろん安全面に配慮しなければなりません、案内看板の設置についてはどこまでおこなうべきか検討していく必要があると思います。

後藤 はい、ありがとうございます。

今後とも万世大路に関していろいろネタ出てくると思いますので、ぜひ連携してやっていきたいと思っています。

また、東北エリアのライフラインがさらに充実し、新たにいろいろ切り口からお話が展開できることを期待したいと思います。

登壇者の方みなさんに、もう一度大きな拍手を。どうもありがとうございました。

司会 時間を変更、15分遅れで始まった万世大路第1分科会ですが、これで終了させていただきます。

※この記録集は、テープ起しを整文化したものです。

万世大路変遷概要図

(鹿摩貞男氏フレン画像より)



昭和41年5月29日 栗子国道開通記念スタンプ
(福島中央郵便局)



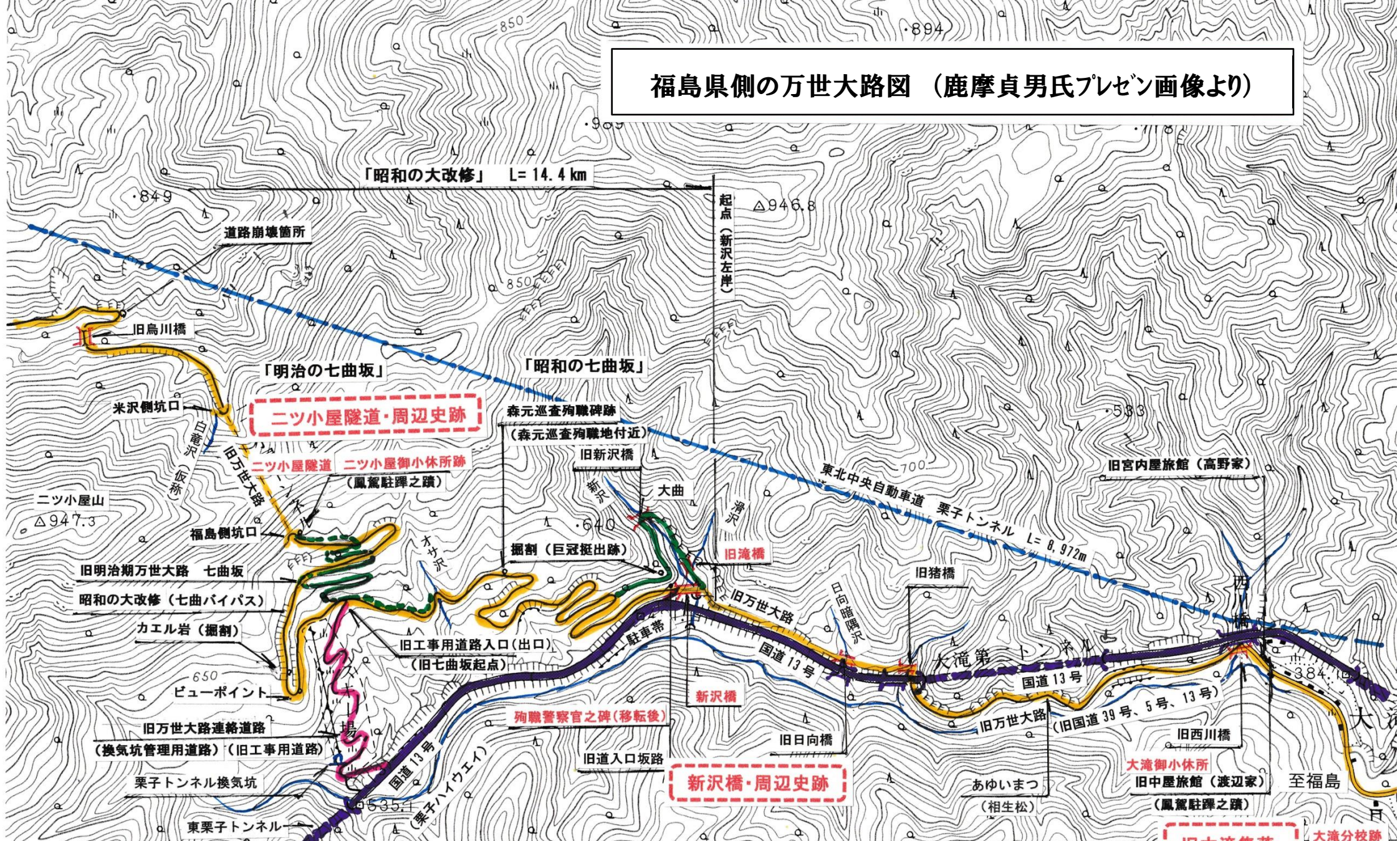
二つの栗子山
 *「栗子山(地理院)1217m」は、国土地理院(旧陸地測量部)発行の地形図(5万分の1、2.5万分の1)による。
 *「栗子山(杭甲嶽)1202m」は、地元(万世、大滝)の方及び「三島文書」等で云う栗子山です。

『栗子峠にみる道づくりの歴史』
 「米沢～福島間栗子峠の変遷路図」
 を基に作成

- (信夫山バイパス、上り線 L=5.7 km)
昭和50年(1975)3月28日開通
- (信夫山バイパス、下り線 L=5.7 km)
昭和45年(1970)4月8日開通
- (信夫通り L=1.3 km・福島県都市計画道路)
昭和44年(1969)4月1日開通 (3/29 国道13号区域変更)
- (平和通り L=0.6 km・福島県都市計画道路)
昭和27年(1952)頃までに一応整備
- ※ 現国道13号起点
国道4号向場町交差点
昭和28年7月7日国道4号に区域変更
- (昭和48年(1973)4月17日国道13号に区域変更)

*本図は、万世大路研究会作成のものである。
 *事業名として表示している《明治の新道開設》《昭和の大改修》《栗子国道改築》は、作成者が個人的に使用しているものです。なお、「栗子国道」は当時の建設省の正式な改築事業箇所名である。

福島県側の万世大路図（鹿摩貞男氏プレゼン画像より）



板谷

「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）を使用しました。」



【写真】 ニツ小屋隧道の巨大氷柱