

「万世大路」に学ぶ

鹿 摩 貞 男

はじめに——明治の万世大路（初代）——

「万世大路」とは、ご存知の方も多いと思うが、米沢市と福島市を結ぶ国道 13 号栗子国道（栗子ハイウェイ）のことを云う。

この道路の歴史は古く最初に建設されたのは、江戸時代名残の丁髷姿も少なくなかった明治 9 年 11 月から明治 14 年 9 月にかけてであった。山形県では刈安新道、福島県では中野新道と称して両県により工事が実施されたもので、山形県南置賜郡米沢町今町（現米沢市大町）から福島県信夫郡福島町 11 丁目（現福島市上町）まで、その延長は 50km（全幅員 6.4~7.3m）に及ぶものである。この中では、特に刈安新道の栗子山隧道（当時最長 876.3m）が難工事で、明治 9 年 12 月から明治 14 年 9 月まで足掛け 5 年の歳月を要して、当時世界に 3 台しかなかったというアメリカ製の削岩機を導入し完成させた。トンネルはその栗子山隧道、他に二ツ小屋隧道（353.6m）を含めて 5 箇所、橋梁は新沢橋、滝岩上橋等 30 箇所を完成させ荷馬車通行可能な道路、栗子新道（万世大路）を新たに開設した。

明治 14 年（1882 年）10 月 3 日、東北巡幸の明治天皇をお迎えして、栗子隧道山形側坑口で開通式がおこなわれた。天皇は、三島通庸山形県令（知事）の前導により徒歩で隧道を福島側に抜けられ、山吉盛典福島県令が坑口で奉迎したという（県境は栗子山隧道内にある）。翌 15 年 2 月、天皇により「萬世大路」（以下「万世大路」）と命名された（注 1）。

この万世大路の開通によって、米沢・福島間の人的物的交流が盛んになり、人々の生活向上、経済発展に大きく貢献したという。明治 15 年 1 月に旧栗子山隧道の米沢側坑口に建立された「栗子隧道碑」に、「県内（筆者注、山形県内）の貨物運搬も昔は車を使わなかったが、今は諸車を併せて 6, 329 両と

なって通商販売も自由で物産はますます盛ん」になったと記されている（注 2）。

今年はその開通式から丁度 130 年目の節目の年に当たる。

万世大路の出典

さて、その「萬世（万世）大路」の出典は『書経』（注 3）で、大禹謨篇の中から採られたものだという。それは、

「帝曰、兪。地平天成、六府三事允治、萬世永頼」（帝曰く、兪り。地平らぎ天成り、六府三事允に治り、萬世永く頼る）（注 4）の一節である。

自己流であるが現代風に意識すれば次のようになるであろうか。

「自然環境及び人間社会（天地）は平穩に保たれている。何故かと云えばそのわけは、生活に必要な衣食住・財貨（六府、注 5）を人々に調^{ととの}わせ、また道德教育、施設（インフラ）の整備・維持管理、人民の生活向上（三事、注 6）について、国家の施策として責任をもって取り組んでいるからである。従って、この施策は、後の世（万世）に至まで永く頼りにされるであろう」（と、帝の舜がおっしゃった）。

すなわち栗子新道は、人々の生活安定のために「幾世代（万世）にも亘って永く頼れる道路（大路）になれ」という願いを込め「万世大路」と名付けられたものであろう。

因みに、現年号「平成」は、上記『書経』引用の「地平天成」（内外、天地とも平和が達成されるの意味）からきていることは、ご存知の通りである（『史記』五帝本紀も出典の一つ）。

ところで上記の意識では、「施設（インフラ）の整備・維持管理」が国家の役割であるといっている。書経で云うところの国の務めである三事の一つ「物

の使用を便利にする」(注 6 参照) と云うことを敷衍したものであるが、さしあたり道路や上下水道などと考えて貰っても良いだろう。

すべての道はローマに通ず

この意識では、少し飛躍しすぎと思われる向きもあるだろうが、たとえば、塩野七生著『ローマ人の物語 X (すべての道はローマに通ず)』(2001 年 12 月 20 日、新潮社) では、社会資本(インフラ)の整備と維持管理は国家の責務であり、かつてのローマ帝国の繁栄の礎その強さの源泉となったと云っている。

ローマ帝国は街道網として、前 3 世紀から後 2 世紀の 500 年の間に 8 万^{km} (支線含めば 15 万^{km}) の幹線道路を整備した。リダンダンシー(代替路線)を考慮した道路網・ネットワークを 2000 年前に構築している。まさにそれはローマ帝国の国力の一翼を担うものであった。

翻って、現在の日本を見た場合、高規格道路網は少なくともこの東北地方ではまだまだ不十分である(整備率 69%、地域高規格道路で 17%。平成 22 年 4 月 1 日現在。東北地整資料)。高規格道路と相俟ってネットワークを構成するはずの直轄国道の整備は、事業費を激減されると共に、新規事業に着手できないという異常な状況にある。

ローマ帝国ならずとも、道路は経済発展、人民の生活水準向上のために、また国民の安全安心を確保する上で、必要不可欠の施設、国力そのものである。

「道路とは、国家にとっての動脈である……。血管の中を流れて身体すみずみにまで血液が送られてこそ人間は生きていけるのだから、国家が健康に生きていくにも、血管網は不可欠である」(前掲書 24 頁)。と道路の位置づけを人間の血管網に匹敵するとローマ人は考えていたのである。またインフラの整備は、「人間らしい生活をおくるためには必要なこと」(前掲書 27 頁)であって、国家のきわめて重要な責務としていたのである。2000 年後の現在でもあてはまることではないだろうか。

昭和の大改修

話題を万世大路に戻す。

その後、南奥羽線の開通(明治 32 年 5 月)などもあって衰退していた万世大路を、折からの不況対策事業時局^{じきよくきょうきゅう}匡救事業(注 7)を兼ねて昭和 8 年 4 月から昭和 12 年 3 月までの 4 箇年をかけて、旧栗子隧道や旧二ツ小屋隧道を含む山岳部の改築工事が実施され、自動車交通が可能な道路となったのである(2 代目万世大路)。

昭和初期のこの工事を担当したのは、我々の直接先輩にあたる内務省仙台土木出張所福島国道改良事務所(現国土交通省東北地方整備局福島河川国道事務所)で、昭和 30 年代後半にもその工事を担当された方々が現役として福島工事事務所(当時)に勤務されていたものである。

この事業を「昭和の大改修(戦前)」と勝手に命名しているが、その概要は次の通りである。事業区間は、福島県信夫郡中野村(現福島市飯坂町中野)新沢橋左岸付近から山形県南置賜郡万世町^{ずきやま}梓山(現米沢市万世町梓山)滝岩上橋間(延長 14.4km、全幅員 7.0m、有効幅員=車道幅員 6.0m)である。トンネルは栗子隧道(870m)と二ツ小屋隧道(384m)の 2 箇所、橋梁は新沢橋(42m)等 4 箇所である。

昭和 41 年 5 月、我々も携わった 3 代目万世大路とでも云うべき現在の栗子国道が開通するまで使用されていた。

万世大路は廃道の聖地

ところで、これら明治と昭和初期の旧万世大路の山岳部のほとんどが現在廃道になっている。現在まさにその廃道ブームで、この旧万世大路の土木遺構の見学には多くの熱心なファンが訪れている。「明治と昭和初期の廃トンネルが並ぶ姿はまさに”廃道の聖地”の趣だ」(寄稿者平沼義之、平成 21 年 12 月 21 日付け日本経済新聞文化欄)とまで云われている。また、当該記事寄稿者のウェブサイト「山さ行がねが」によれば、栗子国道開通 30 周年記念出版『栗

子峠にみるみちづくり』(吉越治雄、平成 11 年 3 月、(社)東北建設協会)が「万世大路」探訪の入門書と位置づけられている。さらに、当時の福島工事事務所が発行した『福島県直轄国道改修史』(昭和 43 年 3 月)などが資料として重宝されているようだ。前書については、筆者自身幾人もの方から手に入らないかと言われている。少し前まで、一般書店や道の駅などにも並んでいたと思うので、最近は見当たらないようで残念な思いがする。

『万世大路を歩く』の発刊

そこで話しは変わるが、私たちが組織している「万世大路研究会」では、この 3 月にその研究成果として『万世大路を歩く』(上質紙、250 ページ)を上梓したところである。本書は、そのほとんどが研究会代表である阿部公一氏(NEXCO)の労作で構成されている(我々会員も若干執筆)。内容は、旧万世大路の土木工学的な興味深い考察や社会資本整備の歴史的な論考、また旧万世大路の現況などを豊富なカラー写真入りで詳しく紹介している。我々土木関係者や一部の好事家のみならず、一般の多くの方にも楽しんで頂ける内容になっているので、是非ご一読願いたいと思う。

なお、本書は、(社)東北建設局会「みちのく国づくり支援事業」のご支援を得て発行したもので、図書館(宮城、山形、福島)や学校、官公庁などの関係機関に配付している。

終わりに

明治からの三代にわたる万世大路は、地域の方々の生活水準の向上、安心安全の確保に貢献し、この日本の経済発展を今なお支え、さらに進化していることは(東北中央自動車道として四代目が整備中)驚くべきことである。明治という制約された時代の中であって、はるか先を見通して仕事をした三島県令や山吉県令は高く評価されるべきであろう。

現在、万世大路に関して多くの方々に興味を持っ

ていただいていることは、関係者の一人として大変喜ばしいことと思っている。これを単なる興味本位の趣味だけに終わらせることなく(もちろんそれだけでも結構ですが)、土木技術ひいては社会資本(インフラ)整備の重要性を、多くの国民の皆様理解して頂く契機としたいものである。

(注 1) 『栗子トンネル工事誌』 1220 頁、1229 頁
『『明治天皇紀第五』 523 頁

(注 2) 『工事誌』 1225 頁、「栗子隧道碑」は、現在福島河川国道事務所栗子国道維持出張所構内(米沢市板谷地内)に移設されている。

(注 3) 尚書。過去の聖賢の事蹟を伝える中国最古の歴史書、古いものは前 11 世紀成立。「大禹謨篇」は、後世の偽作(偽書)とされる。引用の帝舜は、BC2000 年頃の、伝説の中国古代王朝の帝王。

(注 4) 新釈漢文大系 26 『書経下』 363 頁

(注 5) 六府とは、生活に不可欠の水・火・金・木・土や穀物(『全釈漢文大系 11 尚書』 545 頁)

(注 6) 三事とは、君が己の徳をただして下を率い、物の使用を便利にして財を豊かにし、生活を厚くして民生を楽にすること(前掲書)

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

【参考文献】

- ・ 栗子トンネル工事誌編さん委員会『栗子トンネル工事誌』建設省東北地方建設局福島工事事務所、
1968年7月
- ・ 建設省東北地方建設局『福島県直轄国道改修史』福島工事事務所、昭和40年3月
- ・ 山形工事事務所五十年のあゆみ編集委員会『五十年のあゆみ』
建設省東北地方建設局山形工事事務所、昭和59年3月30日
- ・ 企画室『月報東北地建』（Vol.18 6月号）建設省東北地方建設局、昭和41年6月
(他に関連各号)
- ・ 栗子国道開通30周年記念出版
社団法人東北建設協会『栗子峠に見る道づくりの歴史』吉越治雄、平成11年3月
- ・ 丸山光太郎『土木県令・三島通庸』栃木県出版文化協会、昭和54年9月25日
- ・ 神奈川県立美術館、福島県立美術館等『没後100年 高橋由一展図録』
神奈川県立美術館、福島県立美術館等 1994年
- ・ 建設省東北地方建設局『一三島通庸と高橋由一にみる一東北の道路今昔』
社団法人東北建設協会、平成元年3月
- ・ 小林清治共著『福島県の歴史』山川出版社、昭和45年3月1日
- ・ 丸井佳寿子/工藤雅樹/伊藤喜良/吉村仁『福島県の歴史』山川出版社、1997年4月25日
- ・ 福島市史編纂委員会『福島市史』（第4巻近代Ⅰ、通史編4）福島市教育委員会、昭和49年3月30日
- ・ 大村三良『ふくしま わが町』岩瀬書店、昭和62年7月21日
- ・ 誉田慶恩、横山昭男『山形県の歴史』山川出版社、昭和45年9月1日
- ・ 横山昭男/誉田慶恩/伊藤清郎/渡辺信『山形県の歴史』山川出版社、1998年12月10日
- ・ 米沢市史編さん委員会『米沢市史』（第4巻近代編）（第5巻現代編）米沢市、
平成7年3月31日、平成8年3月31日
- ・ 「わが大滝の記録」編集委員会『わが大滝の記録』『わが大滝の記録』編集委員会、昭和52年1月
- ・ 宮内庁『明治天皇紀第五』吉川弘文館、昭和46年3月25日
- ・ 小野沢精一『新釈漢文大系 26 書経下』明治書院、昭和60年4月30日
- ・ 池田末利『全釈漢文大系 11 尚書』集英社、昭和51年4月30日
- ・ 野村茂夫『書経』明德出版社、昭和49年月6月30日



①第3代目「新沢橋」(新)
新「新沢橋」を新沢上流左岸旧万世大路から望む。



②第2代「ニツ小屋隧道」(福島側坑門)
「ニツ小屋隧道」福島側坑門を望む。



③ニツ小屋隧道福島側名板(額石)
トンネル名板(額石)と楔石の近接写真。



④「鳳駕駐蹕之蹟」石碑(ニツ小屋隧道福島側坑口)
「鳳駕駐蹕之蹟」石碑の近接写真。



⑤第2代「烏川橋」
米沢側から望む烏川橋。前方道路はニツ小屋隧道米沢側に至る。



⑥栗子山(杭甲山)
おおだいら くりこ
大平から栗子山を望む。

「万世大路」に学ぶ 添付写真説明資料

①第3代目「新沢橋」(新)

新「新沢橋」を新沢上流左岸旧万世大路から望む。

本橋は、阿武隈川左支川摺上川支流小川の上流水源地新沢に、「昭和の大改修(戦前)」の際に新たに架設された長さ42.0m、幅員6.0mの鉄筋コンクリートアーチ橋である。旧新沢橋から200mほど下流側に出てきたところで新沢を横断したものである。工事期間は、昭和10年4月から昭和11年12月までで、工費は約18千円であった。

②第2代「二ツ小屋隧道」(福島側坑門)

「二ツ小屋隧道」福島側坑門を望む。

本トンネルは、「昭和の大改修(戦前)」において、明治期に施工された初代旧「二ツ小屋隧道」を拡幅切抜げて建設されたものである。工事は、内務省直営工事により実施された。トンネル諸元は、延長384m、全幅員6.5m(有効幅員=車道幅員6.0m)、高さ5.1m(有効高さ4.5m)である。旧隧道は素堀であったが、拡幅後トンネルは、コンクリートで巻立、セメントコンクリート舗装を施工し、路面の両側には側溝を設置したものである。

工事期間は、昭和8年(1933)5月から昭和9年12月までで、工事費約123千円であった。

なお、旧「二ツ小屋隧道」は、福島県において明治10年10月から明治14年(1881)9月にかけて工事がおこなわれた(明治13年10月には一応開通したという。工事費約45千円。

③二ツ小屋隧道福島側名板(額石)

トンネル名板(額石)と楔石の近接写真。

石額には「二ツ小屋隧道、昭和九年三月竣功」と右書きで記されている。

額石(名板)の下に見える楔形の長方形の大きな石材は楔石(長さ90cm、上幅52cm)と呼ばれるもので、トンネル入り口に見えるアーチ石積

(拱構)の最上部にあって、このアーチ石積みを固定する役割を担っているものである。

④「鳳駕駐蹕之蹟」石碑(二ツ小屋隧道福島側坑口)

「鳳駕駐蹕之蹟」石碑の近接写真。

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

明治天皇がお休みになった事を記念するこの石碑は、万世大路では、上記の二ツ小屋御休所、大滝御休所、円部御休所の3箇所に現存している。

⑤第2代「烏川橋」

米沢側から望む烏川橋。前方道路は二ツ小屋隧道米沢側に至る。

本橋は、阿武隈川左支川摺上川支流の烏川に、「昭和の大改修(戦前)」の際に新たに架設された長さ23.29m、有効幅員6.0mの鉄筋コンクリートT型桁橋。橋台2基、橋脚1基の2支間で、長さ11.6mの鉄筋コンクリートT型桁2連。

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

⑥栗子山(杭甲山)

大平から栗子山を望む。

栗子山は、福島県と山形県との県境にあり、標高1,217mで奥羽山脈の南部に位置する。近くには、鎌沢山(1024m)、二ツ小屋山(947m)、葡萄沢山(987m)、明神山(941m)など1,000mクラスの間山々がたつらなる。栗子山は、元々杭甲嶽(山)と公称されていた。

【参考 栗子隧道】

トンネル諸元は、延長870m、全幅員6.5m(有効幅員=車道幅員6.0m)、高さ5.1m(有効高さ4.5m)、工事期間は、昭和9年(1934)5月から昭和11年8月までで、工事費約218千円であった。

なお、旧「栗子隧道」は、山形県において明治9年12月から明治14年(1881)9月にかけて工事がおこなわれた。工事費127千円。