

# 萬世大路

# あらし・変遷

## あらし

## 変遷

明治以前の福島から米沢間の往来は、米沢街道が主であったが、道幅が狭く急勾配の連続で、しかも冬期間は積雪も多く、交通に支障をきたしていた。

明治7(1874)年飯坂村等の第三区区長立岩一郎が「栗子峠」の新道開鑿の件を福島県に建議。明治9年初代統一山形県令となった三島通庸は新道計画を立案、福島県令山吉盛典と協定を締結し、工事は両県側から着工されることとなった。

当時、日本最長と云われた栗子隧道の工事は、強固な岩盤のため掘削が進まず困難を極めた。そのため、当時世界で3台しかない削岩機をアメリカから輸入し、西側からの人力掘削を機械掘削に変更し、東側からも人力にて掘削を開始し、幾多の困難を克服して明治13年10月19日に貫通した。

明治14年10月3日に明治天皇巡幸をもって開通し、翌年2月明治天皇より「萬世大路」の名を賜った。当時の通行人は1日あたり110人、小荷駄・馬車40台の交通量が記録されている。

その後、明治32年の奥羽本線の開通により利用が激減し、自動車も通行できるようにするための改良工事が昭和8年～11年に行われた。栗子隧道とニツ小屋隧道は従来の坑道を掘り下げ、両側に拡幅し、コンクリートに巻き立てた。栗子隧道は雪の吹込みを避けるため曲げられていた山形側坑口を直線に掘り直された。さらに、橋梁も木橋からコンクリート橋等へ架け替えられた。

しかしながら、自動車交通が可能となっても、屈曲が多く急勾配の連続であることや、冬期5ヶ月は積雪により通行止めになってしまうことから、昭和36年～41年にかけて改良事業が行われ、現在の国道13号である「栗子ハイウェイ」が完成。それに伴い、万世大路の峠部は廃道となった。

天正年間(1573-92) 米沢市～板谷～庭坂～大森～八丁目(松川町)間を結ぶ「米沢街道」が、この頃整備されたといわれている

明治 7年 立岩一郎、新道開鑿を福島県に建議  
9年 栗子の新道建設着手(福島県・山形県)  
14年 明治天皇 米沢より福島への巡幸と同時に完成した新道の開通式が挙行される  
通行者110人余、小荷駄馬車40台往来  
14年 国道3等に指定される  
15年 「萬世大路」と名付けられる  
18年 国道39号と定められる

大正 9年 国道5号路線となる

昭和 8年 中野村地内、ニツ小屋隧道(384m)を含む改良工事に着手(内務省)  
9年 栗子隧道(870m)を含む改良工事に着手  
12年 新道開通  
(中野村新沢～万世村梓山 14.4km)  
27年 一級国道第13号となる  
31年 栗子峠改良のため調査開始  
36年 高平・中野第2トンネル着工  
37年 中野第1トンネル、瀬沼・赤浜地内改良着手  
38年 栗子第1(東)トンネル、栗子第2(西)トンネル、大滝第1、第2トンネル、大滝地区、板谷地区改良着手  
40年 一般国道13号となる  
41年 東西栗子トンネル 開通  
(飯坂町中野～米沢市万世町)

平成 3年 東北中央自動車道 福島-米沢北間の基本計画の策定  
8年 福島-米沢間の整備計画決定  
10年 福島-米沢間が事業化(日本道路公団)  
米沢-米沢北間の整備計画決定  
15年 米沢-米沢北間が事業化(国土交通省)  
福島-米沢北間を国土交通省事業引継  
28年 福島JCT～福島大笹生IC 開通  
29年 福島大笹生IC～米沢北IC 開通



時代	道路名
天正年間 (1573～92年)	【前世代】 米沢街道(板谷峠越え)
明治14 (1881)年	【第一世代】 万世大路
昭和12 (1937)年	【第二世代】 万世大路(自動車対応の改修)
昭和41 (1966)年	【第三世代】 栗子ハイウェイ(現国道13号)
平成29 (2017)年	【第四世代】 東北中央自動車道(福島-米沢)