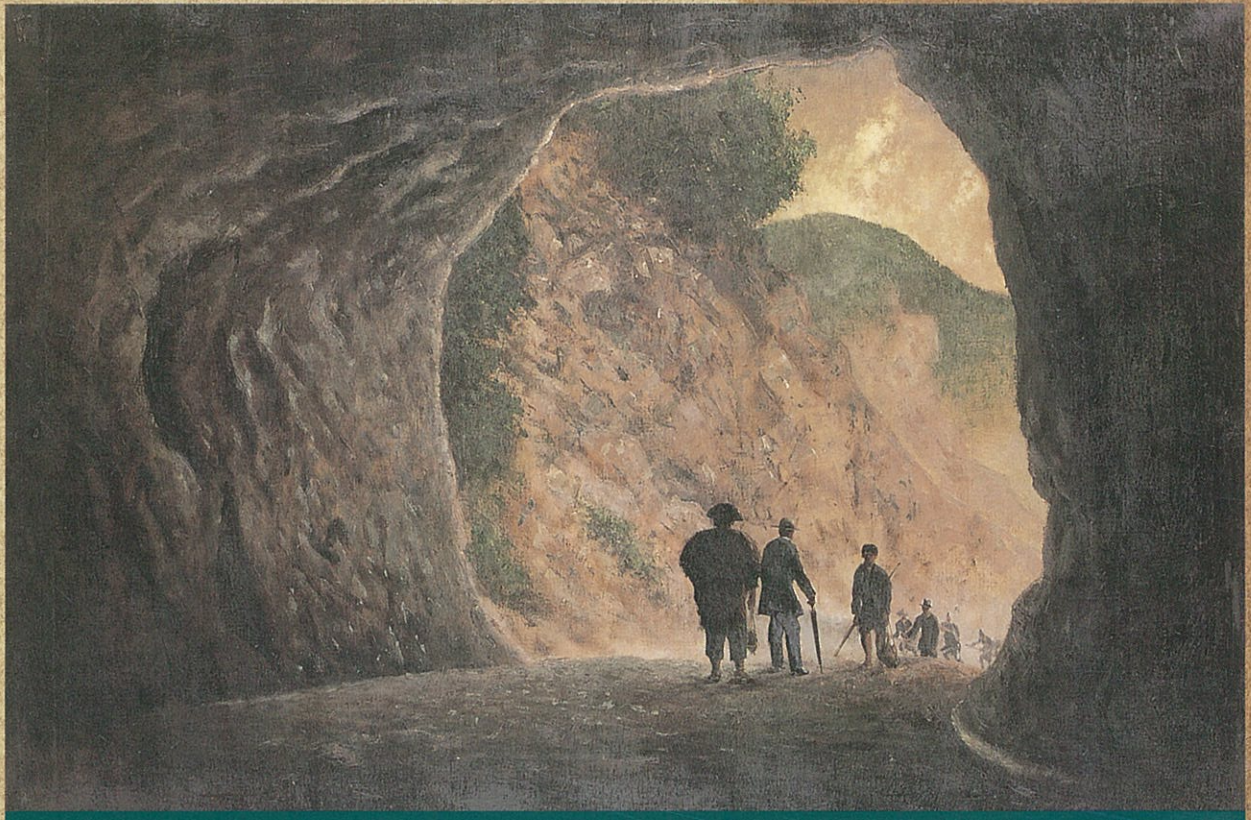


萬世大路
ばんせいたいろ



■栗子山隧道図 1831-82 (明治14-15) 年

画/高橋 由一 1828-94 (文政11年-明治27) 年

万世大路のあらまし

明治以前の福島から米沢間の往来は、伊達政宗が開いたといわれる米沢街道（現JR奥羽本線沿いの板谷峠越えの道）が主だった。しかし、道幅は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。

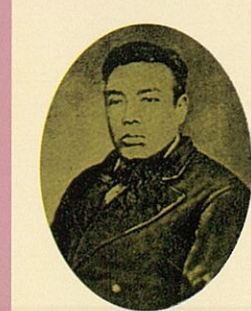
明治9年、鶴岡・山形・置賜の三県合併で誕生した山形県の初代県令（現在の知事のこと）三島通庸は、明神峠越えにかわる「栗子峠道」の新道計画を立案した。同年11月には福島県と「新道開削山形・福島両県結約書」を締結し内務省に申請し、12月には米沢郊外の苅安隧道の掘削、続いて栗子山隧道の工事にも着工した。

この工事の最大の難所であった栗子山隧道は山全体が堅固な岩山であったため、当時の土木技術では困難であった。そこでアメリカ製の穿孔機を購入。これは当時アメリカとイギリスに1台ずつしかなく、日本で3台目のもので、坑夫の手掘り掘削と比較すると、実に30人分に匹敵した。このようにして西からは穿孔機、東からは手掘りで工事は進められ、明治13年10月19日に貫通。翌14年10月3日に明治天皇巡幸をもって開通した。同年11月に国道3等に指定され、翌15年2月には明治天皇により「万世大路」の名を下賜された。

完成後の通行人は1日あたり110人余り、小荷駄・馬車40台の交通量が記録されている。それに伴って大滝宿などの宿場町が栄えた。なお、三島県令はこの万世大路を含め手掛けた新道工事やその風景を、日本での油絵の開拓者“高橋由一”に描かせ記録している。

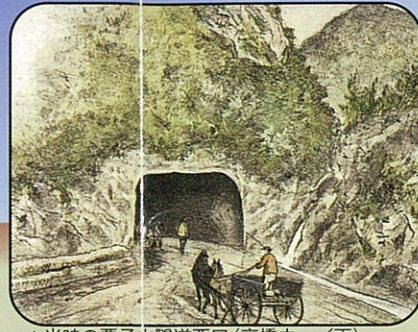
その後、明治32年の奥羽本線の開通により利用が激減してしまった万世大路は、自動車も通行できるようにするための改良工事が国の直轄で昭和8年～昭和11年にかけて行われた。栗子山隧道は、従来の坑道を約2m掘り下げ、両側に拡幅し、コンクリートに巻立てた。橋梁も木橋からコンクリート橋や鋼橋に架け替えた。

自動車交通が可能になったものの、屈曲が多く急勾配の連続であることや、冬期5ヵ月間は2mを越す積雪により通行止めになってしまうことなどから、昭和36年から昭和41年にかけて改良事業が進められた。現在の「栗子ハイウェイ」完成に伴い、万世大路は廃道となり、昭和47年頃の落盤により旧栗子山隧道は通行不能となっている。

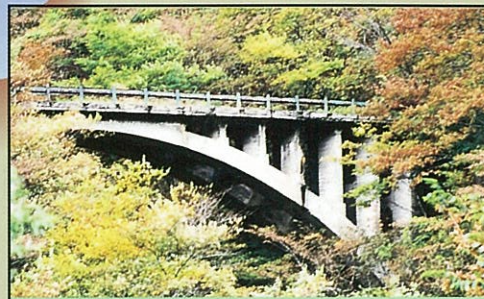


みしま みちつね
三島 通庸
1835(天保6)~1888(明治21)年

薩摩藩士として鹿児島県に生まれ、明治初期に山形、福島、栃木県令を歴任。東京と結ぶ道路の整備などで「土木県令」として知られる。「土木が人々の生活を豊かにする。経済発展はまず道路建設から。」といった信念を持ち続けた。また全国の国道を番号で呼ぶことを押し進めたのも三島である。



▲当時の栗子山隧道西口(高橋由一/画)



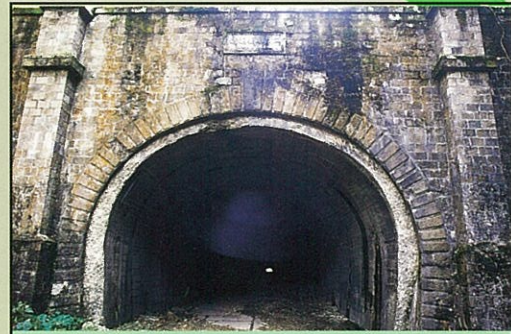
新沢橋

摺上川支流小川の上流に架けられたもので、万世大路開通時は木造であった。写真は昭和11年の改修時に、従来の新沢橋から約200m下流に架け替えられたもの。鉄筋コンクリートでアーチ型、全長42m、幅員6mの橋梁である。側面部からはそれほど傷み具合はわからないが、橋上を歩くと草木に埋もれつつあるのがわかる。



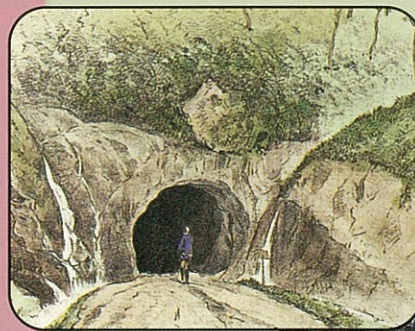
栗子山隧道(西口)

▲現在の栗子山隧道西口
今でも初代(右)と二代目(左)が並ぶ



ニツ小屋隧道(二代目)

トンネルの南側(福島側)には、難所「七つ曲り」のある大平峠がある。坑道内はコンクリートが部分的にはがれ落ちているが、現在も通行は可能である。



▲当時の栗子山隧道東口(高橋由一/画)



栗子山隧道(東口) 明治14年10月3日開通

万世大路で最も難航した箇所といえる。現存するのは昭和9年からの改良工事で巻立てられたもの。当初、雪が吹き込むのを防ぐために左折していた米沢側の坑口は、その改良工事で直線にされたため、初代と二代目の坑口が今も並んでいる。現在は昭和47年頃の落盤により、通行はできなくなっている。

▲現在の栗子山隧道東口

現在の万世大路

昭和41年以降廃道となっている旧万世大路は、水がわだちを沢のように流れていたり、雑草に覆われていて歩きにくい。途中には当時の石積みが見られ、開通当初の情景に想いを馳せることができる。途中の二代目ニツ小屋隧道は通れるが、コンクリートが所々はがれ落ち傷みが激しい。
栗子山隧道は沢からの水が坑内に溜まり、長靴でも入っていけない上に、昭和47年頃の落盤で通行ができなくなっている。そのため、米沢までの行程は県境となっている尾根を越えていく。
栗子山隧道の米沢側坑口には今でもふたつの坑口が並んでいる。初代の坑口(右側)には暗闇の岩肌にくっきりとノミの跡が認められ、建設にあたった先人達の苦勞が偲ばれる。



▲当時の石積みが今も残る道

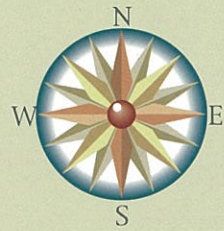


大滝宿跡

万世大路開通によって栄えた宿場町。昭和50年代には「江戸の町」として観光名所にもなったが、すぐにさびれ廃村に。しかし、訪れる観光客が絶えることはなかったため、平成7年には茶店が開店し、当時の面影がうかがえる。

と き ま と た た ず
それらは緑の中で、時代を纏い佇んでいる。

萬世大路を往く。



記念碑(明治天皇御休憩跡)
明治14年の明治天皇巡幸の際、休憩された記念の碑

空は、今も昔も変わらずに、其処にあった。

※苅安新道・中野新道
万世大路建設中の呼び名。
福島県側を「中野新道」、山形県側を「苅安新道」と呼んでいた。

● 栗子国道の変遷

天正 13年	1585年	この頃の板谷街道 米沢―万世梓山―前の沢―水窪― 赤浜―板谷―庭坂
17年	1589年	伊達政宗(伊達日記)による米沢街道 米沢―板谷―大森城
明治 9年 12月	1876年	三島県令、栗子の新道建設着手
14年 10月3日	1881年	明治天皇、米沢より福島への巡幸と 同時に、5年の歳月を費して完成し た新道の開通式が挙行される
14年 11月	1881年	国道3等に指定される。
15年 2月9日	1882年	「万世大路」と名付けられる 物資輸送、板谷―福島へ
18年 2月	1885年	内務省告示第6号で、国道39号と定 められる 通行人110人余、小荷駄馬車40台の 交通が往来
大正 8年	1919年	道路法制定
9年 4月1日	1920年	内務省告示第5号国道
昭和 8年 4月	1933年	国直轄工事となり、仙台土木出張所 の手で着工 山形県山上板谷に二ツ小屋工場設置 5号(現13号)中野村地内、二ツ小屋 隧道(384m)を含む改良工事に着手
9年	1934年	5号(現13号)栗子山隧道(870m) を含む改良工事に着工
11年	1936年	5号(現13号)栗子新道完成(中野村 新沢～万世村梓山間 14.4km)
27年 12月4日	1952年	1級国道第13号路線となる
31年	1956年	13号栗子峠改良のための調査始まる
36年	1961年	13号高平・中野第2トンネル着工
37年	1962年	13号中野第1トンネル、瀬沼・赤浜 地内改良工事着手
38年	1963年	13号栗子第1トンネル(東)2,376m、 栗子第2トンネル(西)2,675m、大 滝第1・第2トンネル、大滝地区・ 板谷地区・赤浜地区の改良工事着手
40年 4月1日	1965年	一般国道13号線となる
41年	1966年	13号栗子トンネル供用開始(5月29日) 飯坂町中野～米沢市万世町間16.9km 直轄国道管理区間となる。



建設省 東北地方建設局
福島工事事務所

〒960 福島市黒岩字榎平36 ☎ (0245) 46-4331