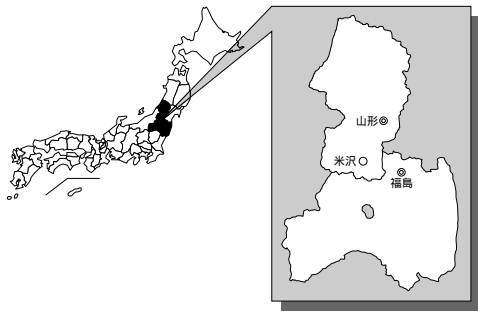


土木紀行

明治の大プロジェクト 「万世大路」

福島県福島市～山形県米沢市



明治初期，未だ江戸時代の名残を色濃く残す東北地方で，当時アジア最長の約870mのトンネルを含む延長約50km，のちに明治天皇に「万世大路」と名付けられる大規模な道路工事が行われた。万世大路は現在は廃道となり，奥羽山脈の山中にひっそりと佇んでいる。

1. 万世大路の由来

万世大路とは現在の一般国道13号，起点となる福島県福島市から山形県米沢市までの約50kmを呼ぶ。明治14（1881）年10月3日，開通式は折から東北ご巡幸中の明治天皇をお迎えして挙行される。福島県側は中野新道，山形県側は刈安新道と称し（完成後に両者を併せ栗子新道），両県が協定を交わし共同で新道開設の事業を進めた。平成23（2011）年，万世大路は開通から130年目の節目を迎えている。

万世大路の呼び名は，中国の古典『書経』（尚書）の一節「地平天成，六府三事允治，萬世永頼」からとられた（引用文冒頭「地平天成」は，現年号平成の出典の一つ）。すなわち人々のために，「幾世代（万世）にも亘って永く頼れる道路（大路）になれ」との願いを込めて名付けられたものであろう。その名のとおり万世大路は地域の人々に親しまれ，市販の地図でも必ずと言ってよいほど国道13号とともに併記されている。

2. 万世大路（栗子山隧道）の建設工事

明治9（1876）年8月，統一山形県の初代県令（県知事）三島通庸は，県土の発展のため，強烈

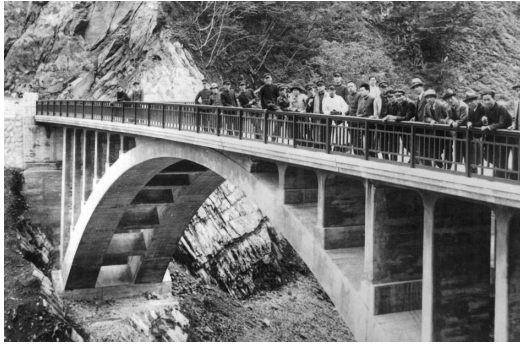
なリーダーシップをもって道路建設を推進した。中でも福島県へ通じ首都東京を目指す万世大路は最大の事業であり，中でも当時の日本では最長となる延長約870mの栗子山隧道（「昭和の大改修」後は栗子隧道）は最大の難工事であった。

栗子山隧道は，福島・山形県境に横たわる奥羽山脈の南部，標高1,202mの栗子山（杭甲嶽）の南側中腹（標高約880m）に建設された幅員3間（5.5m），高さ2間（3.6m）の矩形で素掘である。トンネルのほぼ中央が福島・山形県境であるが，工事は山形県が担当した。

工事は明治9（1876）年12月に米沢側から着手，明治11（1878）年5月には福島側からも掘削を開始，鑿鑿による手作業で穴を穿ち，火薬を装填し爆破しながら掘削を進めた。しかし米沢側の岩質は堅硬だったようで，穿孔作業がはかどらず，当時世界で3台だけ製造されたアメリカ製の最新鋭「鑿開器械＝削岩機」を輸入した。削岩機は蒸気機関で坑夫30人分にも匹敵し，空気が流動し坑内に送られるため，坑夫は窒息を免れたとい



写真—1 栗子山隧道米沢側坑口
（平成23年11月撮影）



写真—3 新沢橋にて（昭和12年）

は、一般道路部の改修，栗子隧道および二ツ小屋隧道の断面の拡大，新沢橋などの架け替えが昭和8（1933）年4月から昭和12（1937）年3月の4力年間をかけ行われた。

なお，昭和の新栗子隧道は，旧栗子山隧道をそのまま利用して拡幅したが，旧隧道の米沢側60mは（風雪の吹き込みを緩和するため）南側に23度折れていた。新栗子隧道は直線であったため，旧隧道分60mはそのまま存置された。そのため栗子隧道米沢側では，明治の坑口と昭和の坑口が並んで存在するという希有な状況となり，廃道マニアといわれる人々の垂涎の的となっている。

改修後は自動車交通に適應し，福島～米沢間には戦後は定期バスも運行された。現国道13号栗子国道（栗子ハイウェイ）が供用開始される昭和41（1966）年5月まで約30年にわたり使用された。

4. 栗子ハイウェイ(第3世代万世大路)

万世大路は，昭和の大改修で自動車交通が一応可能な道路として整備されたが，標高の高い山岳区間は，幅員狹隘・急カーブ・急勾配が連続する砂利道で，冬期5カ月間は積雪のため通行不能で



写真—4 明治坑口（右）と昭和坑口（左）

あった。本格的な自動車時代を迎えようとする昭和30年代，再び近代的な道路に改修する必要に迫られる。ここに万世大路の抜本的改築工事となる「栗子国道」改築事業が計画，実施された。

栗子国道（福島工事事務所管内）は調査から10力年の歳月をかけ，当時の最新技術を駆使し東栗子トンネル（2,376m）・西栗子トンネル（2,675m）の長大トンネル2本を含む7本のトンネル，橋梁は11橋が建設された。

昭和41（1966）年5月29日，栗子トンネル竣工式（開通式）が盛大に挙行政され，本格的な山岳道路として，開通式に出席した瀬戸山三男建設大臣より「栗子ハイウェイ」と命名される。標高も（旧）栗子隧道福島側坑口約880mから西栗子トンネル福島側坑口付近約630mと，250m下げたことで除雪体制を整え，通年交通も可能となった。

現在，第3世代の万世大路「栗子国道」は，東北自動車道を経て首都圏と東北地方（日本海側）を結ぶ大動脈として，重要性がますます高まっている。

5. おわりに

万世大路は進化を遂げながら幾世代にもわたって地域社会に貢献し，その先人の偉業に多くの方々が見学に訪れている。こうした貴重な遺構類を，土木学会選奨土木遺産として登録すべく，民間団体，関係行政機関で構成された萬世大路連絡会が活動している。

現在，第4世代の万世大路とでも呼ぶべき自動車専用道路東北中央自動車道・福島～米沢間の工事が進み，平成20年代後半の開通を目指し，約9kmの栗子トンネルがまさに（旧）栗子隧道のほぼ真下に建設されている。万世大路は進化し続ける。

【参考文献】

- ・『福島県直轄国道改修史』東北地方建設局福島工事事務所（昭和40年3月）
- ・『栗子トンネル工事誌』東北地方建設局福島工事事務所（昭和43年7月）
- ・『山形県史資料篇2 明治初期下三島文書』山形県（昭和37年7月）