

秋田県南における峠の交通について

—— 国道13号・国道108号 ——

The traffic history of mountain passes in southern part of Akita prefecture

藤木 修 **

藤田 公典***

By Osamu Fujiki and Kiminori Fujita

概 要

今後の道づくり、地域づくりを考える上で、道路が今まで果たしてきた役割について知ることにも必要と思われる。古代の道は蝦夷に対する軍事補給路であり、また貢ぎ物の道でもあった。しかし、同時に諸文化をも運んできた。戦国の峠は軍事上の押さえとなり、政治、経済の玄関口として重要な位置を占めた。近代は交通の発達に伴い急速に整備が進みました。今また時代の背景を受け「エコロード」など新たな道路整備が進められている。本調査は、秋田県の政治・経済・文化に対し重要な役割を果たして来た雄勝峠、鬼首峠の歴史的背景を調べ、21世紀の道づくりへのひとつのヒントとするものである。

1. はじめに

道路は太古から人類とともに進化し、それぞれの時代、それぞれの地域で人々の生活に密接な関係があつて経済的、政治的、文化的に重要な役割を担ってきた。道路は時間的・空間的な自由のある最も身近で欠くことのできない陸上交通施設であり、地域の骨格をつくる道路は広い意味で地域の在り方をも変える大きな力を持った存在でもある。

雄勝峠は現在の国道13号の秋田県と山形県の県境にあたり、鬼首峠は現在の国道108号の秋田県と宮城県との県境にあたる。いずれも主要幹線道路の行政界に位置し、地域に対して大きな役割を果たして来たものである。

本報告は、これらの峠の歴史と交通の変遷について調査し、道路の果たしてきた役割を明らかにするとともに、今後の道づくり、地域づくりの参考とするものである。

*keywords : 道路整備、古代～近代

** 正会員 建設省東北地方建設局湯沢工事事務所

***非会員 同上

(〒秋田県湯沢市関口字上寺沢64-2)

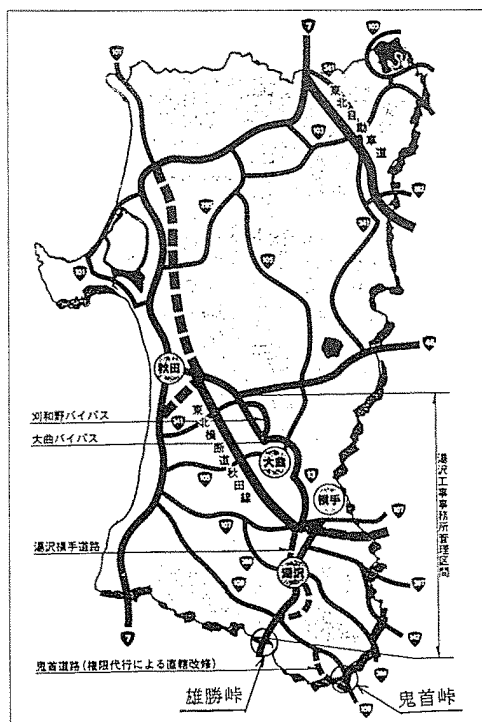


図-1 秋田県内の国道位置図

2. 道路と交通の変遷

道の制度がある程度確立されたのは、大宝律令が成立（701年）したところと考えられているが、当時の東北地方はまだ陸奥国1国だけで、ようやく仙台、山形付近まで大和朝廷の統一国家としての道が開けていたにすぎない。それから712年（和銅5年）出羽国が置かれ、その後かなりの時代にわたって東北地方は、陸奥、出羽の2国によって構成されていた。古代における東北地方の道は、蝦夷に対する軍事拠点への道であり、また京都への貢ぎ物の道であった。

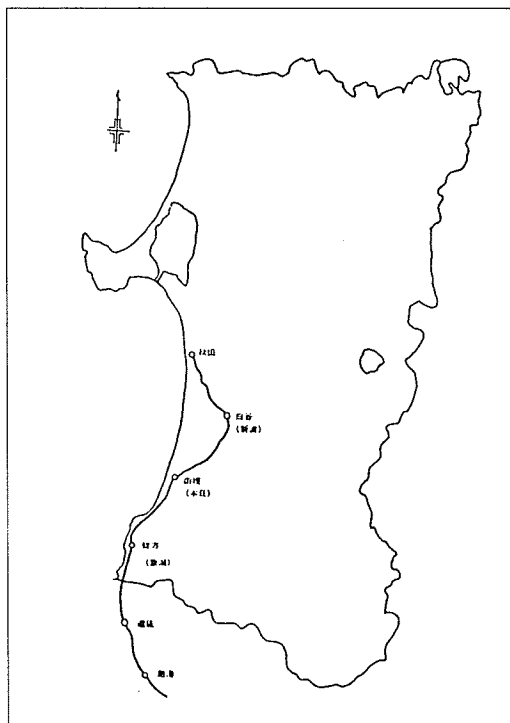
733年（天平5年）出羽柵を秋田市に置いてからは、日本沿いの官道の延長とともに陸奥側の多賀城との横の連絡網も必要となり、759年（天平宝字3年）に横河、雄勝などの駅家を設置し、駅馬、駅子を置くこととなった。中世における交通路は、各村落間の連絡路のほか豪族や大名の根拠地を中心として開けていった。

1603年（慶長8年）佐竹義宣が羽州街道の有屋峠を廃して院内峠の開削を行い、また多くの脇街道並びに小街道が造られた。

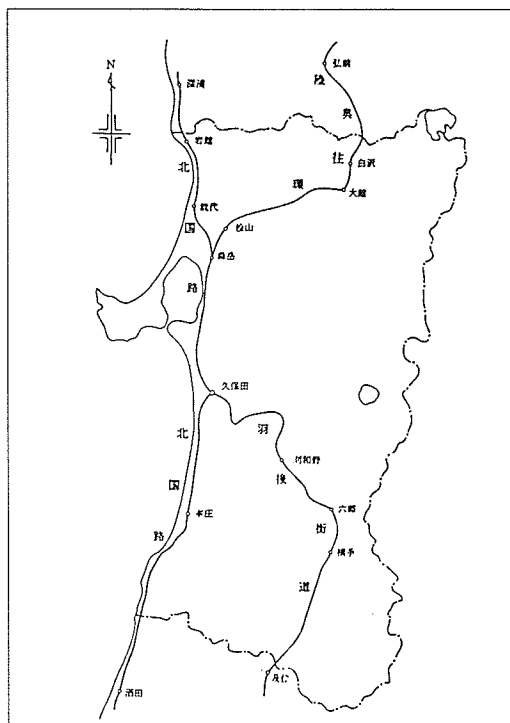
戦国時代以降、東北の道も次第に形を整えてきたが、本格的に整備されるようになったのは、幕藩体制が確立した江戸時代になってからである。徳川幕府は、1659年（万治2年）いわゆる五街道を定めているが、これは大部分が王朝時代からの重要幹線であって、東北地方は奥州街道が入っていた。このほか、準重要路線として脇街道も定められた。

秋田を経由する脇街道には、北国路（酒田～久保田～能代～深浦）、陸奥往還（森岳～檜山～大館～弘前）、羽後街道（及位～横手～刈羽野～久保田）の三街道が定められていた。この秋田の脇街道は、その後及位～久保田～森岳～大館～弘前と続く道を奥州街道に対応して羽州街道と呼ぶ本道となり、また北国路のうち久保田～酒田への道は羽州浜街道（酒田街道）と呼ばれ、それぞれの街道を根幹として多くの脇街道が分かれていった。

これらの街道は、藩政の進展とともに漸次整備されていったが、その街道網と戦後の道路網と比較すると大きな差は見あたらない。このことは、江戸時代より三世紀の間、大規模な道路開発が行われなかったことを示すものであり、三方を高地、山脈で囲



図－2 古代の官道（927年、延長5年）



図－3 徳川時代の街道（1659年、万治2年）

まれた秋田県の特長性及び明治より鉄道優先政策などにより、道路整備が遅れていたことを物語っている。

18世紀に入ってから陸路の利用が多くなった。陸路は、伝馬、歩夫のほか往還駄賃商人荷も多くなり、参勤交代、江戸と国元との連絡往来、一般往還者、物資の輸送などについて駅場は重要な存在となっていた。

川運は17世紀半ば以降において、市町村の発展に伴い、湊との商品の流通が盛んになり、なかでも雄物川筋の角間川は川運、陸運の中継地として大いにぎわった。

戊辰役の激戦期をへて明治時代となり、藩境の關所が廃止されて往来が自由になると、藩政時代意識的に残された国境の險路や河川の舟渡しなどの街道の悪さが大いに交通を阻害することとなった。このため県では、県境道路を始めとして県内道路の改築、橋梁の架設など盛んに行われ、1891年（明治24年）ころまでに県内主要幹線道路の大部分が馬車の通行が可能となり、管内交通上の中樞となっていた。

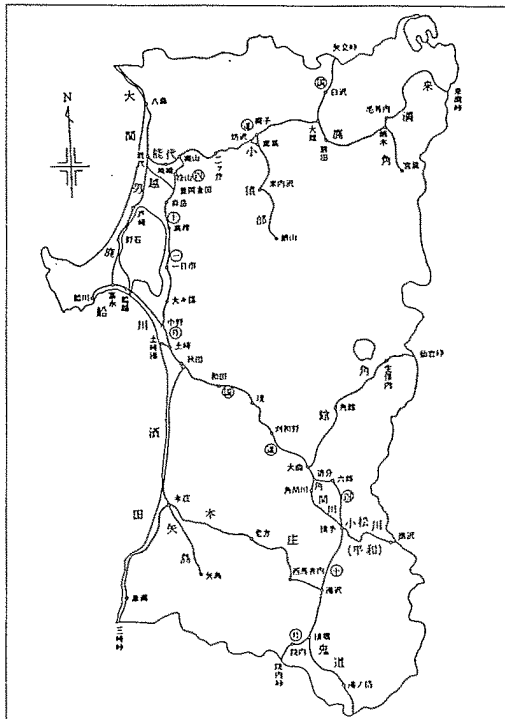


図-4 明治時代の道路網（1885年、明治18年）

秋田県に入ってきた交通機関は、人力車が1873年（明治6年）、街道整備に伴い乗合馬車が1886年（明治19年）、秋田鉄道馬車が1889年（明治22年）、自転車車が1893年（明治26）年である。

鉄道は1905年（明治38年）奥羽線全線が開通した。これは従来の陸上交通、河川交通及び港湾交易に重大な変化をもたらしていった。中でも陸上交通の減少は、宿場の衰微と街道の衰退となり、峠道は人馬の往来もなくなって次第に荒廃していった。

大正以後の道路交通の主役は明治に引き続き馬車人力車であったが、バス事業の創業も行われた。

羽後交通（1916年、大正5年）、中央交通（1921年、大正10年）、秋北バス（1926年、大正15年）。

1953年（昭和28年）ガソリン税が道路財源として利用されることとなり、1954年より道路整備五カ年計画が発足し、道路整備は大きく躍進することが約束された。¹⁾

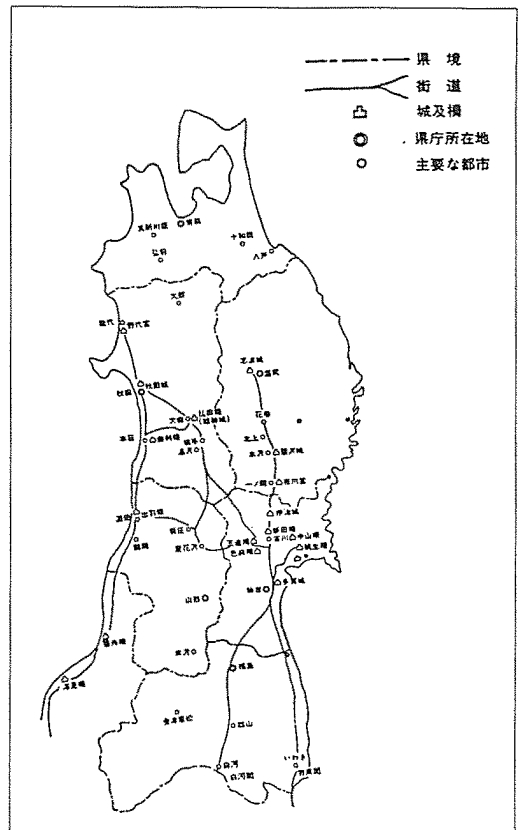
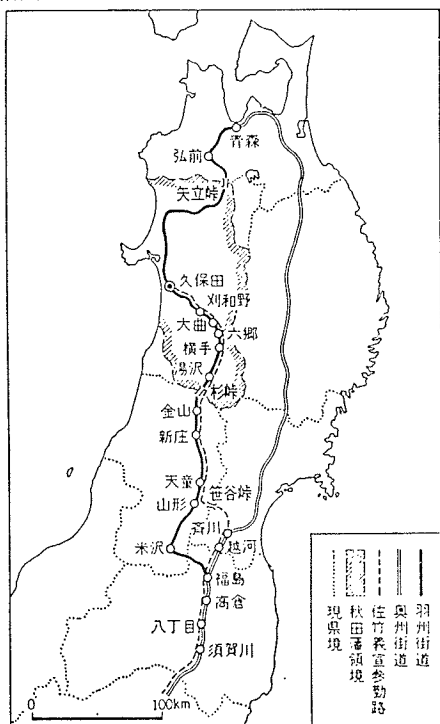


図-5 古代の城館と街道

3. 雄勝峠の歴史

雄勝峠（標高427m）は、往從事杉峠とも称され、1603年（慶長8年）佐竹義宣によって開削された。それまでは、雄勝峠よりも南東に位置する。有屋峠が軍事補給路として759年（天平宝子3年）に大野東人によって開かれてから主要な交通路であったが、雄勝峠の開通により本街道より小道、脇街道となった。その後雄勝峠が有屋峠に代わって羽州街道と呼ばれている。この街道は、本州最北端に位置するだけでなく、領内街道を通行する大名も松前、津軽、佐竹が主であったが、街道の整備が十分でなく、舟渡しや徒渡しが各所に存在し、津軽、松前両藩の参勤交代の経路を時として、海路をとったこともある。¹⁾

秋田と江戸の所要日数は、だいたい11日～14日を要している。参勤道中の行列には共侍に医者や茶道のものなど1350人（1642年、江戸御供帳）に達している。それゆえ、道路の整備や、宿泊、荷物運搬のための宿駅の設備が必要とされた。道の整備・維持を近くの村々に割り当てたのもこの時代であった。院内杉峠付近を基点とする領内一里塚も築造され、旅人の道しるべとなった。²⁾



図－6 羽州街道と参勤路

維新後1878年（明治11年）山形県と諮り、院内峠の新道開削を行うこととなり、当初計画ではトンネルで貫通させる予定であったが、土質軟弱のため切割工事に変更し、1880年（明治13年）に竣工した。院内峠はこの改修で馬車の通行が可能となり、院内銀山の繁栄とともに、物資の運搬が活発に行われていた。

1878年（明治11年）7月18日、イギリス人女性イザベラ・バードが山形から院内へ入った時の旅行記に「隣室に6人の技師がいた。かれらは私が通ってきた峠を測量していて、トンネルが掘れるかどうか調査している。それができたら、人力車で東京から久保田（秋田）までずうっと行けるであろう。また、少し費用を増せば、二輪馬車でも行けるであろう。」と記している。また、「私たちは、塩根と坂津の二つの峠を越えたが、12時間かけてたった15マイル（約24km）であった。私たちのとっての道を進んで行ったのでは、この地方を通りぬけることはできないであろう、とどこでも言われた。」とも記しており、かなり険しい峠だったことがうかがえる。⁷⁾

羽州街道は、1874年（明治7年）「河港道路橋梁堤防修築規則」により、院内峠より矢立峠まで二等道路と定められ、1878年（明治11年）地方制度に関する規則の公布に伴い地方税支弁道路となり、1883年（明治16年）の布達によって初めて陸羽街道と呼ばれることとなった。その後、1885年（明治18年）国道路線の告示により秋田～山形方面が国道40号、秋田～青森方面が国道41号と指定されている。そして、1920年（大正9年）には内務省告示第28号により、東京市より青森県庁に至る路線と

年 月	原因	記 事
1968.8(S43.8)	集中豪雨	法面崩壊5箇所 連続雨量136mm
1974.3(S49.4)	自然雪崩	4日間通行止め
1974.4(S49.4)	自然雪崩	5日間通行止め
1974.8(S49.8)	集中豪雨	法面崩壊2箇所 連続雨量88mm
1975.8(S50.8)	集中豪雨	法面崩壊4箇所 連続雨量282mm
1977.2(S52.2)	自然雪崩	1日通行止め
1977.7(S52.7)	集中豪雨	法面崩壊1箇所 連続雨量96mm

表－1 雄勝峠災害の記録

して5号に指定され、1934年（昭和9年）事局匡救事業に基づく国道改良事業により幅員を広げ峠の道路面を掘り下げた結果、小型車に限り通行可能となった。

昭和24年当時の雄勝峠は、一面草が生い茂っており、小型トラックが1台ようやく通れるような狭い幅で、屈曲もひどくカーブ1箇所を曲がりきるには何度もスイッチバックをくりかえさなければならぬ状態であった。交通量は皆無に等しく、たまに馬喰が馬を引いて通るのみであったらしい。⁴⁾

1950年（昭和25年）建設省湯沢工事事務所において雄勝峠の一次改築に着手、1955年（昭和30年）には旧雄勝トンネル（延長425m）が完成し自動車交通が可能となった。1967年（昭和42年）直轄区間に指定され、1976年（昭和51年）二次改築事業に着手し、1981年（昭和56年）には現在の雄勝トンネル（延長1375m）が開通している。¹⁾

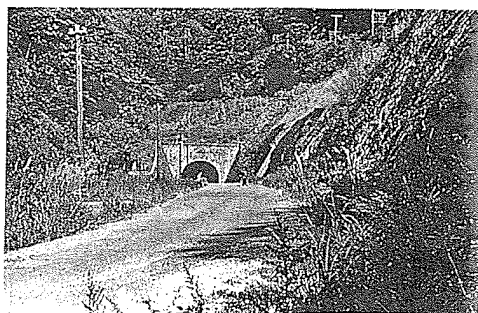
（標高374m→306m、距離4.76km→3.16km、所要時間10分→4分）

年度	経緯
759	大野東人が有屋峠を開く
1603	佐竹義宣が雄勝峠を開削
1874	二等道路に指定
1878	地方税支弁道路に指定
1880	山形県と合同で開削、馬車通行可能
1883	陸羽街道と呼ばれるようになる
1885	国道40号に指定
1920	国道5号に指定
1934	改良工事により、小型車通行可能
1950	直轄による一次改築着手
1952	一級国道13号に指定
1955	旧雄勝トンネル（L=425m）完成
1965	一般国道13号に指定
1967	直轄管理区間に指定
1976	二次改築事業着手
1981	現雄勝トンネル（L=1375m）完成

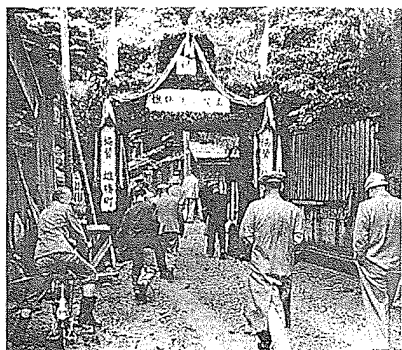
表－2 雄勝峠の改良の経緯



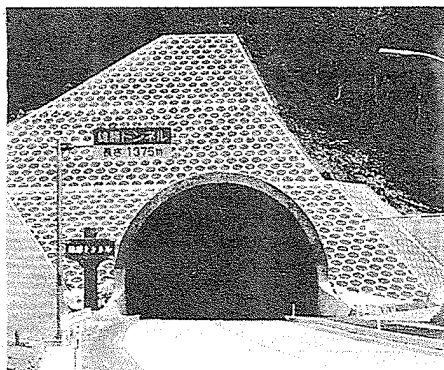
写真－1 雄勝トンネル秋田側坑口（昭和27年）



写真－3 舗装前の雄勝峠（昭和30年代）



写真－2 雄勝トンネル竣工記念式（昭和30年）



写真－4 現在の雄勝トンネル（昭和56年）

4. 鬼首峠の歴史

一般国道108号は、宮城県石巻市を起点とし奥羽山脈を横断して秋田県本荘市に至る総延長192.4kmの道路で、太平洋側と日本海側を結び、産業、経済、文化交流を図る重要な幹線道路である。

鬼首峠は国道108号の宮城県と秋田県の境界に位置し沿道は奥羽山脈の急峻な山岳地域となっている。

鬼首峠は、その歴史は古く、鳴子町史には、「陸奥の按察使大野東人^{あぜちのおのあずまん}は、多賀国府から出羽柵に直通する道路の必要を痛感し、陸奥国から出羽国雄勝郡に通じる新道を切り開いた。これが色麻柵から出羽柵に通じる出羽街道である。一方、玉造柵から鬼首を経て雄勝郡に至る道路は、その北にあって多賀国府から最短距離であり、軍事上重要な連絡路である。これが羽後街道で羽前街道の次に開削されたものと思われる。」と記述されている。

鬼首の地名の由来としては、鳴子町史に「坂上田村麻呂が、蝦夷討伐において、蝦夷高丸を今の鬼首地方に追いつめ、高丸以下の夷俘を惨殺した。この時からこの地を鬼切部と称し、のち鬼首となったという。」との伝説がある。³⁾

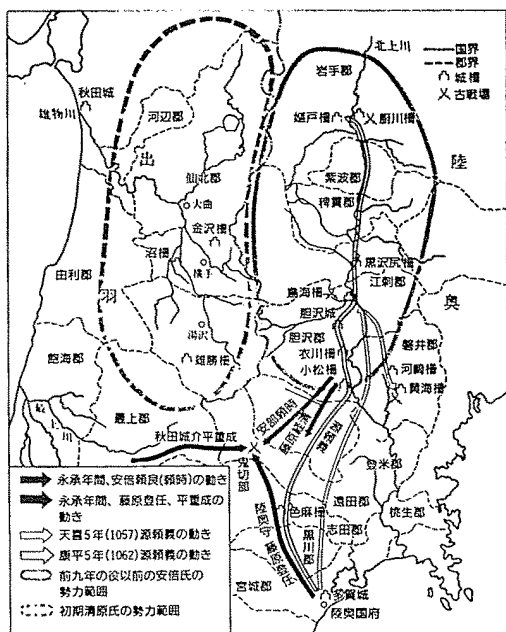


図-7 前九年の役合戦図

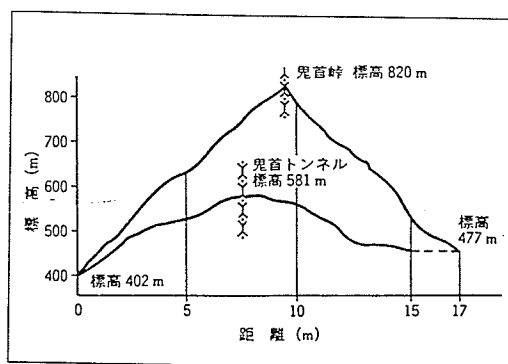
11世紀半ば、「前九年の役」が始まった頃、鬼首峠は「鬼切部の合戦」と言われる一つの合戦の場となったところである。このことから、鬼首峠は平安時代すでに軍事上重要な道路であったことがうかがえる。

近代においての改良は、1888年（明治21年）1月2日より開始された郵便物を運ぶための道路、すなわち^{ていそう}逓送道路が最初とされている。その後1936年（昭和11年9月）に指定府県道として宮城県1号、秋田県1号に指定され、1953年（昭和28年9月）に109号横手・古川線として二級国道に指定された。1968年（昭和43年）には全線舗装化されている。しかし、現在の鬼首道路は車道幅員が5.0～6.5mと狭く、急勾配・急カーブの連続する険しい山岳道路となっており、また、冬期における半年間は、5m以上の積雪で通行不能となっているため、地域間の交流や経済活動の障害となっている。このような交通隘路を解消し、道路機能の定常的な確保を図るため、建設省では1979年（昭和54年）から権限代行区間として延長13.7kmの新ルートによる鬼首道路の建設工事を進めており、今年の8月に開通する予定である。

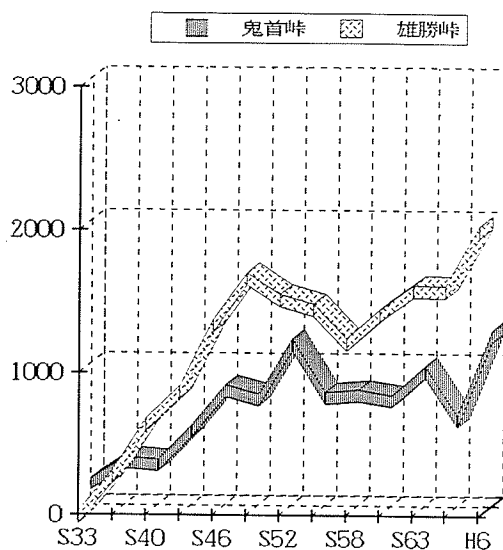
この鬼首道路は、栗駒国定公園区域に位置し、広大なブナ林や、軍沢川や役内川の源流部、特別天然記念物のニホンカモシカ等が生息する地域であり、貴重な動植物の宝庫となっていることから、建設省では全国に先駆けて、地域の生態系との調和を図る「エコロード」として整備を進めている。

年 度	経 緯
1879	地方税支弁道路指定（仮定県道）
1888	逓送道路として改良
1936	宮城県1号、秋田県1号に指定
1953	二級国道109号に指定
1965	一般国道108号に指定
1968	全線舗装化
1979	一部直轄区域編入
1982	直轄権限代行として鬼首道路着手
1996	鬼首道路供用予定

表-3 鬼首道路の改良の経緯



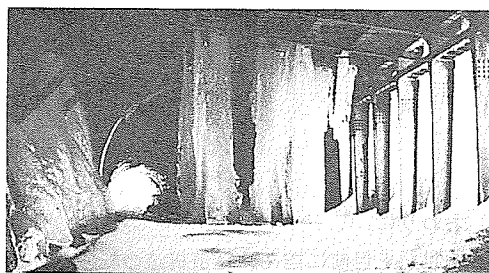
図－８ 現国道と新国道（鬼首道路）の比較縦断面図



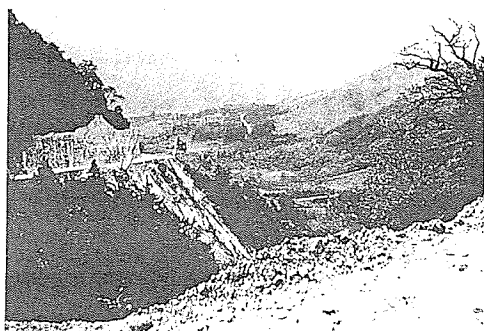
表－４ 交通量の推移（道路交通センサス）



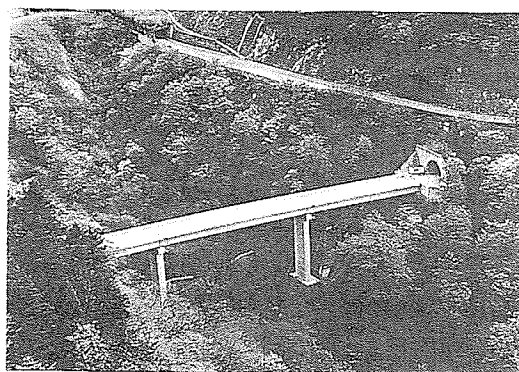
写真－５ 舗装前の国道１０８号（昭和３５年）



写真－７ 冬期の国道１０８号現道



写真－６ 工事中の鬼首峠（昭和４２年）



写真－８ 現道と工事中の鬼首道路

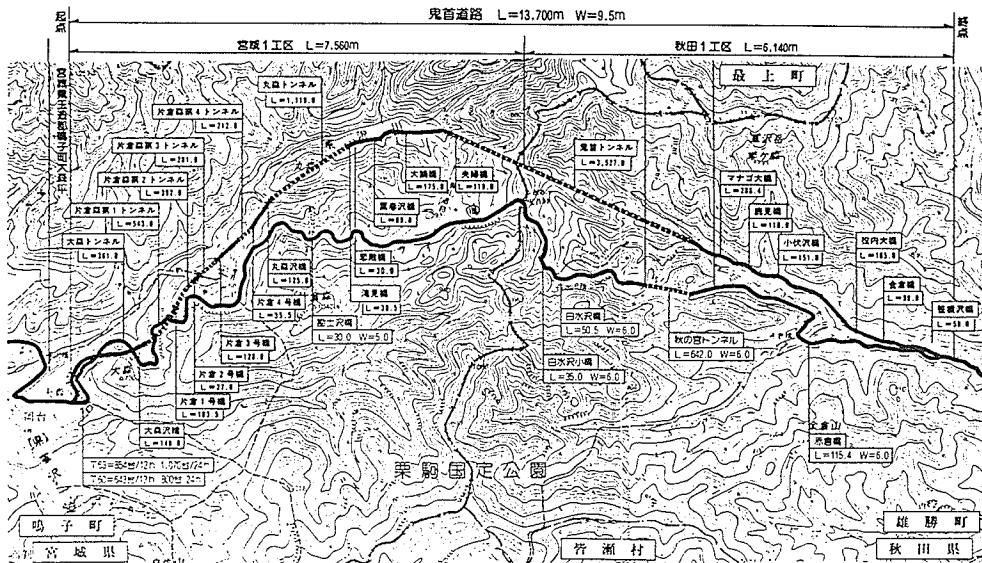
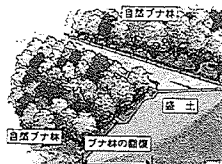
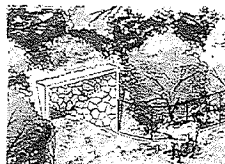


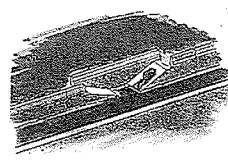
図-9 鬼首道路ルート図



道路緑化
(植栽・表土の活用)



動物移動路と
動物誘導柵



脱出可能なスロープ付
側溝

図-10 エコロード対策

5. おわりに

21世紀を目前に控え、経済構造の転換や、新しい発想に基づく社会資本の整備が急務となっている中、道路にも新たな役割が求められている。道路は、私たちの生活を支える上で最も身近な社会資本であり、また、歴史と文化に根ざした個性ゆたかな魅力ある地域づくりを進めていく上でも欠くことのできない重要な施設である。

太古の道は、都から大波となって押し寄せる文化を運んで来た。中世の峠道は軍事上の押さえとなり、政治の玄関口として重要な役割を果たしてきた。近世の道は産業、経済、文化を育てて来た。

今後、豊かな暮らしを実現し、活力ある地域づくりを進めていくためには、道はどうあるべきかという哲学のもと整備される必要がある。そのためには、地域の人々から道路に対するニーズや期待等、幅

広い意見を集め考えながら道路整備を積極的に進めていく必要があると思われる。

〔参考文献〕

- 1) 『秋田県土木史 第一巻』、(社)秋田県建設技術センター、平成2年3月
- 2) 今村義孝、『秋田県の歴史』、(株)山川出版社、昭和62年11月25日
- 3) 『峠の歴史 湯沢叢書』、建設省湯沢工事事務所、平成5年2月
- 4) 『湯沢の思い出 創立40周年記念誌』、建設省湯沢工事事務所、昭和59年10月
- 5) 『図説 秋田県の歴史』、河出書房新社、昭和62年7月10日
- 6) 『雄勝町のあゆみ 雄勝町合併40周年記念誌』、雄勝町、平成7年7月25日
- 7) 高梨健吉訳、『日本奥地紀行 イザベラ・バード』、平凡社、1987年5月20日