第6号…平成27年1月

協会だより

一般社団法人　関東地域づくり協会

C O N T E N T S

協会だより

第6号　平成27年1月

3　新年のごあいさつ

4　年男・年女、今年の抱負を大いに語る！

6　関東地域づくり協会からのお知らせ
第27回　道のある風景写真コンクール

8　地域づくり講演会を開催しました
技術講習会及び神奈川県市町村点検要領説明会が開催されました
平成26年度 関東防災エキスパート講習会を実施しました

9　災害対策に関する話題
放置車両対策強化に関する法律が公布・施行されました
首都直下地震における道路啓開について

10　プロジェクトK㉔
住民の期待を背負った幹線道路建設
圏央道 茨城県区間

14　関東の河岸めぐり❸
蒸気河岸　千葉県

16　関東の土木遺産㉔
新永間市街線高架橋　東京都

18　会員のひろば
趣味を通じて一石？鳥

19　会員情報
新会員紹介・退職者紹介・お悔やみ
編集委員会だより

20　ピックアップ 関東の道の駅❷
防災拠点として地域に貢献　道の駅もてぎ

表紙の言葉

坂井 勲氏（元関東地方建設局 用地部用地調査官）

さいたま新都心からの日の出

私の散歩道の一つに荒川の治水橋付近があり、ここからは周囲の風景を360度眺めることができます。東方面からさいたま新都心、東京スカイツリー、新宿副都心のほか、富士山、秩父山系、赤城山、筑波山なども眺望できる空気のきれいなところです。この写真は、冬の朝、5時に起きて、さいたま新都心からの日の出を撮影したもの。さあ、一日の始まりです。それぞれの仕事、勉学などの目標に向かって、今日も一日、健康で元気よく過ごしましょう。

理事長あいさつ

新年のごあいさつ

(一社)関東地域づくり協会　理事長
奥野晴彦

平成27年最初の会報をお届けするにあたり、一言ごあいさつ申し上げます。

新年のあいさつを、「残念なことに」という言葉で始めるのは適切でないかもしれませんが、残念なことに、昨年も災害の多い年でありました。2月の大雪による災害、梅雨期から夏場にかけての豪雨による洪水、土砂災害、御嶽山の噴火、北信地域の大規模地震等、あらゆる種類の自然災害が発生しました。中でも、広島の土砂災害、御嶽山の噴火では、多くの方が尊い命をなくされました。改めてご冥福をお祈りするとともに、被災された方々に心よりお見舞い申し上げます。

もとより、私たち関東地域づくり協会の使命は、安全な国土づくり、活力ある地域づくりに貢献することにあります。会員の皆さまから受け継いだ知識と経験をフルに活用し、全力を挙げて取り組んできましたが、このように頻発する災害を目の当たりにするにつけ、国土づくりに力を注いでこられた先人から、「おまえたちの努力はまだまだ足りないよ」と言われているような気がします。さらなる努力を積み重ねていく必要があると痛感しています。

最近の経済見通しでは、平成26年度の実質経済成長率は、昨年4月の消費税増税の影響が長引き、5年ぶりのマイナス成長の予想のようです。昨年暮れには、今後の経済政策を主要な争点として、総選挙が行われました。その結果誕生した政府においては、今後経済政策を最優先課題として取り組むとの方針が出されています。経済対策としての平成26年度補正予算、平成27年度予算が今後国会で審議されますが、平成27年度予算政府原案では、公共事業費は微増となっています。昨年は減少傾向に歯止めがかかったところですが、今年はわずかとはいえ増加することは、安全で活力ある国土づくりに不可欠なインフラの整備、既存インフラの維持・更新を着実に実施していく上で、喜ばしいことであります。早期の予算成立と的確な執行が期待されます。

このような情勢の中、昨年は当協会の業務のうち、いわゆる発注者支援業務については、関東建設マネジメント㈱への事業譲渡の第2弾として、ダム管理、河川施設管理業務を10月に譲渡しました。一昨年に譲渡した業務と合わせ、会社においては、円滑に業務を執行しているところであります。事業譲渡とともに職員も移籍したことから、協会と、会社の職員数がほぼ同数になりました。今後も引き続き、計画的に業務を引き継げるよう、しっかりと対応してまいります。

次に、「地域づくり協会」としての新しい領域へのチャレンジについて、PPP（官民パートナーシップ）業務や、地方公共団体の災害復旧、復興事業、第三者品質証明事業などに取り組んでいることについて報告いたしましたが、昨年はこれらの業務について引き続き積極的に取り組むとともに、さらに新たな分野への業務展開の可能性を検討してまいりました。

政府の重要政策の一つとして、「地方創生」が取り上げられています。「関東地域づくり協会」としてもその名に恥じぬよう関東の地域づくりに大いに貢献しなくてはなりません。関東地域は首都圏という大都市の集積もあれば、人口が減少し、過疎化の危機に直面している地域もあります。このような地域の活性化を図るには、産業振興、人材育成など総合的な対策を講じる必要があることはもちろんですが、インフラの整備、維持・更新も大きな課題です。協会としても、インフラの整備、維持・更新の分野や防災などの面で貢献できるのではないかと考えています。

来年（平成28年）、協会（弘済会）は創立50周年を迎えます。現在の計画では、平成28年までに会社への事業譲渡を完了することになっていますが、そのためにも、協会の新たな歴史構築に向けた基盤づくりを今年行わなくてはなりません。発注者支援業務等を的確に実施し、事業譲渡を着実に進めることと、新業務への積極的なチャレンジ、この二つが今年の大きな課題です。

職員一同全力を挙げて取り組んでまいりますので会員の皆さまにおかれましては、引き続きご支援、ご指導をいただきますようお願いいたします。

終わりに、本年が皆さまにとり、素晴らしい年となりますよう祈念いたしまして、ごあいさつといたします。

年男・年女、今年の抱負を大いに語る！

会員、職員の中から、めでたく年男・年女になられた代表4名の方々に、今年の抱負をお聞きしました。

末年

新しい1年が始まります。気持ちを新たに！

成田秀志さん

昭和18年（1943）年生まれ

ムサシ興発（株）
元関東地方建設局 道路部機械施工管理官

新しい年が明けました。

これまでに関東、本省、本四、道路保全センター、民間3社に勤務し50年が経ちました。この間、独身寮時代の仲間や新採のリーダー仲間やカウンセラー仲間、そして積算システム開発時代の方々等、たくさんの方々にお世話になり心より感謝しています。

振り返って特に印象深く残っていることは、土木積算システムを直営で6年がかりで開発導入したこと。またブルドーザ並みの重りを回して橋を振動させる起振機を製作して本四大鳴門橋の振動実験を行ったことで、橋上に立っている人から見れば周りの島が浮いたり沈んだりしてとても不気味でした。さすがに本省においては大変だったことが多く、予算要求時に深夜までかかって「情報化施工」というネーミングを提案し、3カ年分の予算を獲得したのもその一例です。情報化施工は現在も非常に有効な手法として進められています。そして保全センターではとにかく現場で優しい「道路巡回システム」を開発し、今も地整で利用されていると思います。

今、小さな民間会社の代表取締役をしながら、土・日は秋田のふるさと会とマイカーいじり（レガシーB4）に時間をとられながら忙しく活動しています。今年も昨年と同じく秋田までの一人運転ドライブをするつもりです。これからも渓流釣り、ゴルフ、ドライブ、山林・畑仕事等と、時間と体力の許す限り挑戦していきたいものです。何と言っても心身の健康は人付き合いと思われます。今後もご指導ご鞭撻をいただければ幸いです。

菅谷昭彦さん

昭和30（1955）年生まれ

（一財）公共用地補償機構
前関東地方整備局 用地部用地調整官

皆さま、新年あけましておめでとうございます。本年もどうぞよろしくお願いします。

年男、満60歳を迎えます。信長公が舞った「人間五十年、下天のうちを比ぶれば……」からさらに10年、論語では、子曰く「四十にして惑わず、五十にして天命を知る、六十にして耳順う」と、人の言うことを素直に聴けるようになるのでしょうか？ 正直申せば、余り実感はありません。

去年の4月に辞職し、現在は、東北復興関係の用地総合支援業務を全国から集まった二十数名の補償コンサルタントの皆さまと担当させていただいております。月に数回、福島まで新幹線で日帰りをしております。

3.11の際、整備局の災対室の大画面に映し出された大津波にあっけにとられ何も発することができず、また、その後に起きていた原発事故も何故かその恐怖や事態の重大性を認識しなかったのは不覚でした。その1年後から、整備局の用地職員を東北整備局や環境省福島事務所に応援派遣する仕事に携わりましたが、こんな大事な時に、もう10才若ければ自分も手を挙げられたのにと思いました。

今、携わっている仕事で、少しでも直接的な東北復興、特に福島県のお役に立てれば幸いです。一旦は退いていますが、まだまだ現職の用地職員にも負けないつもりで頑張りますので、よろしくご支援をお願いします。

竹渕伸一さん

昭和30（1955）年生まれ

（一社）関東地域づくり協会
神奈川支部 調査役

新年あけましておめでとうございます。

月日の経つのは早いもので、5回目の干支を迎えることとなりました。

振り返ってみますと、建設省・国土交通省に38年間、当会に採用していただき1年余り経ちますが、まずはこの間に公私とも大変お世話になった多くの方々に厚く御礼申し上げます。

ここ数年は新年の「抱負」を持つ余裕がありませんでしたが、今年は健康元年と位置づけ、無理せず「健康維持」に努めていきたいと思います。

50才代半ばまでは夢中で湘南国際や河口湖マラソン、富士登山競争、東海道走破などにチャレンジしてきましたが「いつまでもそう若くはない」と自覚し、“きつい・厳しい・苦しい”から“気楽に・気軽に・気持ちよく”に『気持ちを切り替え』、ジョギング・ウオーキングを楽しみたいと思います。

また週末には貴重な時間を利用し、愛車のB4（MT車）・ST250のハンドルを握り、潮風を受ける国道134号での走りを楽しみ『ギアを切り替え』心身ともにリフレッシュできればと思っています。

本年も変わらぬご指導ご鞭撻の程、よろしくお願い申し上げます。

関根広美さん

昭和42（1967）年生まれ

（一社）関東地域づくり協会
宇都宮支部 事務員

新年あけましておめでとうございます。

今年4回目の干支を迎えることになり、改めて年齢を実感しているところです。昭和最後の年に採用になり、昨年で26年が経ちました。勤め始めた頃は、こんなに長く勤められるとは思ってもいませんでした。26年の間にはいろいろなことがありましたが、今となってはみんないい想い出です。こんなに長く勤められたのも、ひとえに諸先輩方、よき上司、同僚、家族などに支えられてきたからだと今さらながら深く感謝しております。

今年の目標は、運動不足のため、特にウオーキング等の運動を心掛け、趣味でもある旅行にたくさん行きたいと思っています。

これからは一年一年を大切にし、健康に留意し、充実した日々を過ごし、何事にも一生懸命取り組んで、よい年になるよう努めてまいりたいと思いますので、ご指導、ご鞭撻の程よろしくお願いいたします。

第27回 道のある風景写真コンクール

昭和63年にスタートした「道のある風景写真コンクール」も今回で27回目を迎えました。私たちの生活に欠かせない「道」をテーマに、小学生から高校生までたくさんの応募がありました。

応募枚数は7,059枚、応募者数は3,557人。写真家の木村惠一先生と熊切圭介先生、当会の専務理事後藤敏行の3名による審査で入賞作が決定しました。

入賞作品は関東の道の駅などで展示を予定しています。

審査の様子

金賞

小学校の部

「道と交差するスカイツリーのかげ」
秋山智哉さん
埼玉県　さいたま市立上小小学校5年

中学校の部

「親子で横断」**幸田一希さん**
茨城県　八千代町立八千代第一中学校3年生

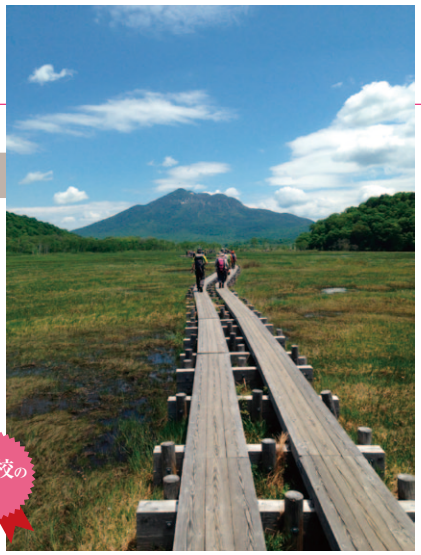
高等学校の部

「雷神の道」**高山大輝さん**
群馬県　県立前橋工業高等学校3年生

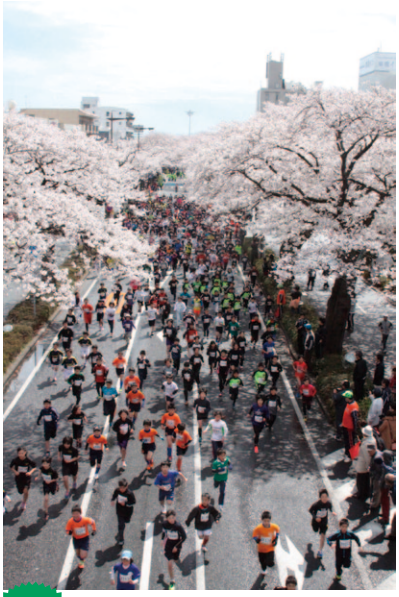
主催：(一社)関東地域づくり協会
協力：ビックカメラ

銀賞

小学校の部
「芝桜に包まれて」
反町天駿さん
群馬県
高崎市立長野小学校3年生



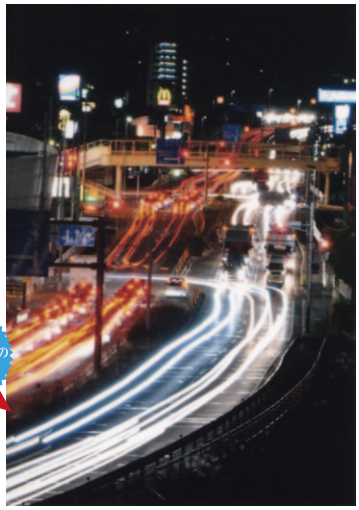
「青い空へと続く道」
大嶋偉吹さん
茨城県　茨城大学教育学部
附属小学校5年生
小学校の部



中学校の部
「満開の桜の下で」
永沼大誠さん
茨城県　茨城大学教育学部
附属中学校1年生

「夜空の花束」
所 実知佳さん
千葉県
松戸市立第一中学校2年生
中学校の部

高等学校の部
「夏景色」**岸野ななみさん**
神奈川県　平塚学園高等学校2年生



高等学校の部
「光の道」**隅谷まりえさん**
群馬県　県立桐生南高等学校2年生

ビックカメラ賞

小学校の部
「ゆらさないで〜」
植木萌生さん
栃木県　宇都宮市立陽光小学校5年生

中学校の部
「Cool JAPAN!!」
西澤椰子さん
東京都　江東区立深川第一中学校1年生

高等学校の部
「恋人達の歩く道」
佐藤悠太さん
東京都　都立工芸高等学校1年生

地域づくり講演会を開催しました

平成26年10月17日（金）、市民会館おおみや小ホール（埼玉県さいたま市）にて、「地域づくり講演会」を開催しました。政府は東日本大震災からの復興をはじめ、地方創生、国土強靭化、インフラ老朽化対策などに取り組んでいます。

今回の講演会は、国土交通省の行政や整備の方向性といった最新情報を提供し、社会資本の重要性を理解していただくことを目的として行ったものです。当日は250名が参加し、講演に耳を傾けました。

講演

「関東地方整備局をめぐる最近の話題」
田村 央氏（国土交通省 関東地方整備局 企画部 企画調整官）

**「これからの国土づくり
——2020年東京オリンピック・パラリンピックを見据えて」**
足立敏之氏（前 国土交通省 技監）

技術講習会及び神奈川県市町村点検要領説明会が開催されました

平成26年12月4日（木）、平塚市中央公民館（神奈川県平塚市）にて、神奈川県道路メンテナンス会議主催により「技術講習会及び神奈川県市町村点検要領説明会」が開催されました。神奈川県道路メンテナンス会議の構成員と神奈川県市町村点検の実施を希望する業者を対象に、技術力の向上や幅広い知識を得ていただくことを目的に行われ、当会はこれを後援しました。

当日の参加者は210名、道路メンテナンスの動向や点検のポイントなどについて講演が行われたほか、神奈川県市町村版の点検要領説明会が開催されました。

講演

「本格的なメンテナンス時代を迎えて」
中谷昌一氏（独立行政法人 土木研究所 地質・地盤研究グループ長）

「点検要領の内容とポイント（道路橋）」
玉越隆史氏（国土技術政策総合研究所 道路構造物研究部 橋梁研究室長）

「新技術の紹介」
南 明恵氏（独立行政法人 土木研究所 技術推進本部 研究員）

平成26年度 関東防災エキスパート支部別講習会を実施しました

平成26年11月下旬から12月中旬にかけて、各地で平成26年度の「関東防災エキスパート支部別講習会」を実施しました。

11月25日に開催された四支部合同講習会（大宮支部、千葉支部、東京支部、神奈川支部合同）には約130名が参加。「水管理・国土保全の最近の話題」と題した前 国土交通省水管理・国土保全局長の森北佳昭氏による講演のほか、「関東地方整備局の防災への取り組み」「首都圏における水災害に対する防災対策」の2つの講習会が行われました。

東京臨海広域防災公園で行われた四支部合同講習会

平成26年度関東地方防災エキスパート講習会実施日

支部名	登録者数	参加者数	実施日・時間	場所	内容
水戸支部	69名	30名	11月21日（金）10:00～15:00	茨城県職業人材育成センター	講習会・講演会
宇都宮支部	50名	17名	11月27日（木）10:00～16:00	ブライダルパレスあさの	講習会・現場視察
高崎支部	87名	25名	12月11日（木）13:00～16:45	渋川市中央公民館	講習会・講演会
大宮支部	211名	51名	11月25日（火）10:00～15:00	東京臨海広域防災公園［そなエリア東京］	講習会・講演会
千葉支部	212名	50名			
東京支部	37名	7名			
神奈川支部	62名	19名			
四支部計	**522名**	**127名**			
甲府支部	44名	32名	12月3日（水）10:00～16:30	地場産業振興センター	講習会・現場視察
長野支部	38名	17名	12月5日（金）10:30～14:30	JA長野県ビル	講習会・講演会
合計	**810名**	**248名**			

放置車両対策強化に関する法律が公布・施行されました

大規模災害時に、直ちに道路啓開を進め、緊急車両の通行ルートを迅速に確保するため、道路管理者による放置車両対策の強化に係る所要の措置を講ずる災害対策基本法の一部を改正する法律が平成26年11月14日に成立し、同月21日に公布・施行されました。

法律の概要

1．緊急車両の通行ルート確保のための放置車両対策（災害応急措置として創設）

緊急車両の通行を確保する緊急の必要がある場合、道路管理者は、区間を指定して以下を実施。

- 緊急車両の妨げとなる車両の運転者等に対して移動を命令
- 運転者の不在時等は、道路管理者自ら車両を移動（その際、やむを得ない限度での破損を容認し、併せて損失補償規定を整備）

2．土地の一時使用等

1の措置のためやむを得ない必要がある時、道路管理者は、他人の土地の一時使用、竹木その他の障害物の処分が可能。

※沿道での車両保管場所確保等

3．関係機関、道路管理者間の連携・調整

- 都道府県公安委員会は、道路管理者に対し、1の措置の要請が可能。
- 国土交通大臣は、地方公共団体に対し、1の措置について指示が可能。
  （都道府県知事は、市町村に対し指示が可能。）

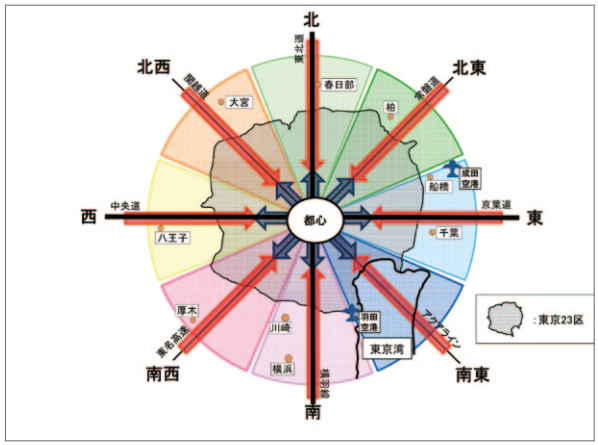
法律に基づき、全国初の路線指定を実施

平成26年12月5日8時40分、積雪のため緊急車両の通行を確保することを目的として、全国で初めて下記の区間を指定し、道路啓開が実施されました。

路　　線：国道192号
指定する区間：愛媛県四国中央市金田町～徳島県三好市池田町
延　　長：約18km

首都直下地震における道路啓開について

平成26年7月、道路局と関係地方整備局は、首都直下地震における道路啓開の考え方（案）を作成しました。



首都直下地震における道路啓開のイメージ

●道路啓開のイメージ（左図）

- 都心を中心とする“8方位”毎に、高速道路（NEXCO、首都高）、国道を組み合わせながら、道路啓開ルートを設定
- 都心へ向かう1車線および都心からの1車線（合計2車線）を緊急に確保

方位	対象路線（放射状）	啓開責任事務所※
都心	国道357号、国道15号、国道20号	東京国道事務所
南	首都高・横羽線、国道1号、国道15号	横浜国道事務所
南西	首都高・3号線、東名高速、第三京浜、国道246号	川崎国道事務所
西	首都高・4号線、中央道、国道20号	相武国道事務所
北西	首都高・5号線、関越道、国道254号、国道17号	大宮国道事務所
北	首都高・川口線、東北道、国道4号	北首都国道事務所
北東	首都高・6号線、常磐道、国道6号、国道14号	首都国道事務所
東	首都高・7号線、京葉道、国道357号	千葉国道事務所
南東	アクアライン	（NEXCO東日本）

※高速道路会社、東京都等と連携

プロジェクトK 24

私が携わった
思い出のプロジェクト

住民の期待を背負った幹線道路建設

圏央道 茨城県区間

会員の方々に携わったプロジェクトの地を再訪していただき、
苦労や喜び、エピソードさらには事業全体の効果などを語っていただく本シリーズ。
第24回は茨城県の圏央道建設に携わった
三木幸一さん、鈴木昌信さんと現場を訪ねました。

三木幸一さん

昭和34（1959）年入省、常総国道事務所の初代所長を務めたのち、平成8（1996）年退職。

鈴木昌信さん

昭和38（1963）年入省、常総国道事務所の第4代所長を務めたのち、平成13（2001）年退職。

❶常総国道事務所開設式典（『常総国道5年のあゆみ』より）
❷圏央道建設にあたっては地元住民からの要望も強く、説明会には大勢が集まった
（1999.8『常総国道』vol.6より）

❸茨城県内で最初に着手したのは、つくばJCT～つくば牛久IC間。平成12年2月21日に起工式が行われた（2000.3『常総国道』号外より）
❹大型の車も数多く行き交う、現在の圏央道

茨城県内の圏央道建設のため常総国道事務所開設

茨城県内で首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の建設が始まってから、20年の歳月が過ぎた。首都圏の6事務所が関係して建設する延長約300kmの圏央道は、都心から半径40～60kmの位置に計画された高規格道路である。外かく環状道路などとともに3環状9放射の広域的な幹線道路網を形成する一大プロジェクトだ。

この圏央道が、いよいよ完成に近づいている。

茨城県内の圏央道は、県南西部に弧を描いて走る約70.5km。JR土浦駅にほど近い繁華街の一角に位置する常総国道事務所は、主にこの茨城県内区間の建設を推進するため、平成6（1994）年7月に開設された事務所である。

「事務所開設当時は総務課と工務課しかなく、職員は全部で11人。翌年は副所長（技術）の新設とともに用地課と調査課ができましたが、それでも19人。都市計画決定のための準備や環境保全のための調査、測量の着手と、仕事はたくさんありましたが人手はまったく足りなかったですね。夜遅くまで仕事をして、終電を逃す人も多かったです」

こう話すのは、開設から平成8（1996）年6月までの2年間、常総国道事務所の初代事務所長を務めた三木幸一さんだ。

仕事自体は水戸にある常陸工事事務所から引き継いだものである。工務課長以下、既にそちらで圏央道の計画に携わっていた職員が転属してきた。「事業については、所長の私より、皆の方がよく知っていましたよ」と三木さんは笑う。

「私の在任時は、まだ工事が始まる前の準備段階です。そこで分かったのは、圏央道が通過する水田や蓮田はヒシクイなどの渡り鳥の越冬地となっていること。そこで、その後の施工では、騒音や振動、反射光などを最小に抑えるように決めました」

三木さんが在職中に感じたのは、地元住民の圏央道に寄せる期待の大きさだ。茨城県の県土は広く、隣県との交通の便はそれほどよくはない。常総国道事務所も、「早く圏央道を造ってほしい」という地元の人々の要望からできたものだという。

⑤⑥アカウンタビリティ（説明責任）向上のため、インフォメーションセンターを開設（2000.11『常総国道』vol.8より）

⑦平成12年末頃の工事の様子（牛久土浦バイパスの接続部分）（『圏央道つくば高架橋』パンフレットより）

⑧沿線住民には広報誌『まち・みちだより』を配布。工事の進捗状況や環境保全の取り組みについて理解を求めた（『常総国道平成13年度事業概要』より）

「着任してからは地元紙の座談会に出席したり、地元商工会で講演したりと、より広く理解してもらい、応援してもらうためPRに努めました」（三木さん）

平成11（1999）年7月から平成13（2001）年3月まで4代目事務所長を務めた鈴木昌信さんも、三木さん同様、地域からの期待を肌身で感じたという。

「特に、地元の首長、区長が協力的だったのを覚えています。茨城県や関係市町村との連絡協議会を定期的に開催し、連携強化に努めた成果もあったでしょう。大きな道路が通ることへの反対よりも、多くの人が圏央道を待ち望んでいる雰囲気がありました」（鈴木さん）

ただし一般道とは異なり、圏央道はICからしか利用することはできない。沿線の人々に理解してもらうため、PRには継続して力を入れたと鈴木さんは話す。

中でも、広報誌『まち・みちだより』は年に2、3回、1回約20万部を配布。一方的に情報を発信するだけでなく、返信ハガキを付けて地域住民からの要望などを吸い上げることにも気を配った。

つくば JCT ～つくば牛久 IC 間で最初の起工式

鈴木さんが在任中の大きな出来事は、茨城県内の圏央道における最初の工事が始まったことである。常磐道と接続するJCTから一般国道6号の牛久土浦バイパスと接続するIC間（現つくばJCT～つくば牛久IC間）の、約1.6km（10頁写真）だ。

「起工式は、平成12（2000）年2月21日。みぞれ交じりの冷たい風が吹く中でしたが、茨城県知事や衆議院議員ほか関係首長、地元の関係者、地権者など約330名が出席しました。開幕には地元の『常陸乃国 ふるさと太鼓会』が和太鼓の演奏をしてくれ、盛大に行うことができました」（鈴木さん）

起工式に歴代所長の一人として招かれた三木さんも「ようやく始まる、と感慨深かった」と振り返る。

この1.6kmは、高架橋である。建設にあたっては、早く供用できるよう、また建設費用を縮減できるようさまざまな技術を取り入れた。

先にも延べたように、このあたりは水田や蓮田が多く、小野川が並行して流れているため、地盤は軟弱だった。基礎を支えるための支持層まで到達するには30～40mの深さまで掘らなければならない。

荷重が大きい部分は径8～12mの鉄筋コンクリート円筒を使った圧入オープンケーソン基礎、それ以外の部分は工場で作った径3mのコンクリート製の筒（PCウェル）を使ったPCウェル基礎を組み合わせた。

「これらはまさに工期とコストと縮減につながるだけではありません。コンクリートの枠の内部の土を掘って、ま

⑫「計画だけだった圏央道が、もうここまで!」。利根川を渡る圏央道をバックに感慨深く語り合う三木さんと鈴木さん

⑨⑩⑪ 坂東ICからつくば中央ICまでの19km、神崎ICから大栄JCTまでの約10km区間の完成を目指して建設中だ(⑨⑩写真提供:常総国道事務所)

た埋め戻す方法なので、杭打ち基礎よりも施工の際の振動や騒音を小さくでき、また土の捨て場も必要ないので環境保全にもつながりました」(鈴木さん)

上部工は、多径間連続桁で収縮ジョイントを減らし、円滑な走行性により騒音・振動の抑制、耐震性も実現。また、上下部剛結接合により構造を単純化してコストを削減し、工場であらかじめ作っておくプレキャスト床板を採用して工期を短縮した。

「つくばの豊かな自然の中を走る圏央道ですから、この高架橋の塗装も、背景になじむよう専門家を交えた色彩検討委員会で決定しました」(鈴木さん)

ピンクがかったクリーム色は、平成26(2014)年4月に開通した稲敷IC〜神崎IC間、千葉県との県境にあたる利根川を渡る橋にも採用されている。

この高架橋は起工式から3年後の平成15(2003)年3月に完成。すでに所長を退任していた鈴木さんは、今度は自身も歴代所長の一人として開通式に出席した。

「短い区間ですが、『よくやった』という気持ちでしたね。圏央道はここからが始まり。実際に本線ができたことで、地元の人々に対して、ちゃんとできますよ、安心してくださいというアピールができたと思います」(鈴木さん)

建設開始から20年
茨城県内区間の完成まであとわずか

事務所の開設当時から、少人数で事業を進めてきた常総国道事務所。三木さんも鈴木さんも、「家族みたいな雰囲気だった」と懐かしむ。職員たちは、卓球大会やボウリング大会をしたり、旅行に行ったりと、皆で一緒に余暇を楽しむ仲間でもあった。

現在でも、常総国道事務所は約40名と少人数だ。「職員が少ないのに何年も続けて供用があるのはきついね。よくやっているね」と、お二人は後輩の苦労に共感する。

常総国道事務所が担当している事業区間は、坂東ICから茨城・千葉県県境までの約52.8kmと茨城・千葉県県境〜大栄JCTまでの約10.7km。

担当区間の全線開通まで、残すところあとわずかだ。

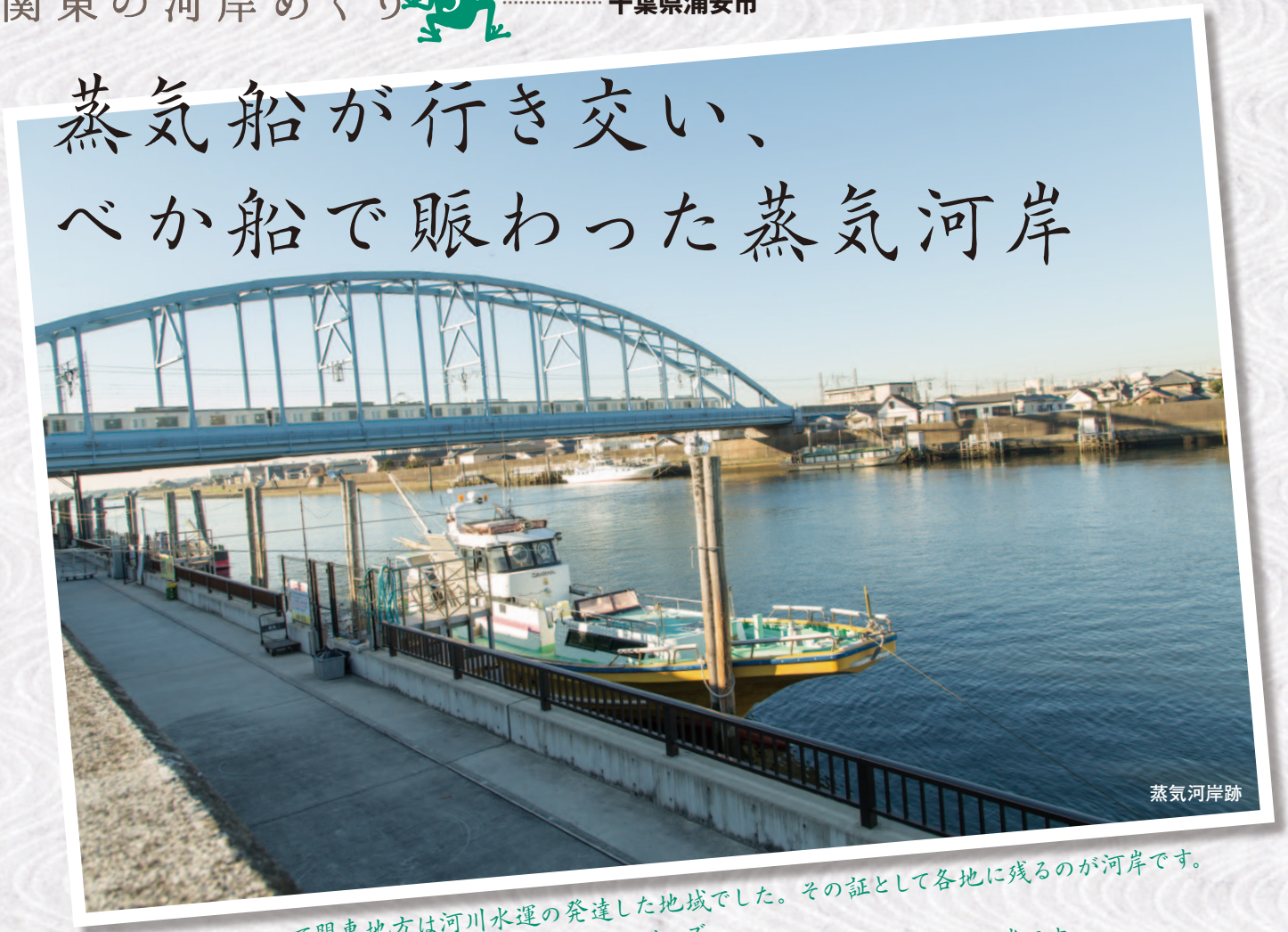
「所長を務めた当時は、完成にはもっと時間が掛かるだろうと思っていた」と話すお二人。20年でここまでできるとは思ってもみなかった。

広々とした茨城県南西部の平野部を走る圏央道は、もう少しで常磐道から東関東自動車道水戸線までがつながる。そうなれば、水戸から成田空港へも格段にアクセスがよくなる。

茨城県内だけでなく、全線が供用になれば、さらに多くの車両が行き交うことになるだろう。

茨城県の新しい時代を担う道路として、県内区間の全線開通を目指し、工事はいよいよ最終段階だ。

蒸気船が行き交い、べか船で賑わった蒸気河岸


蒸気河岸跡

かつて関東地方は河川水運の発達した地域でした。その証として各地に残るのが河岸です。
それらの河岸の歴史と現在を訪ねるシリーズ。
第3回は、かつて蒸気船の発着所として漁師町の浦安市で栄えた蒸気河岸です。

蒸気船が就航したから蒸気河岸

千葉県浦安市。この地では江戸時代、幕府に納めるための塩の生産が盛んに行われており、江戸城に最短距離で運ぶため運河が整備されました。隅田川と荒川を結ぶ運河を小名木川、中川と江戸川を結ぶ運河を新川といい、当時はこの2つを合わせて行徳川と呼んでいました。江戸時代後期には行徳川は民間に開放され、日本橋と行徳の間などを定期船が運行。それらの定期船は昭和まで浦安の人々に大いに利用されました。

明治27（1894）年、川蒸気船「通運丸」が就航。大正8（1919）年には通運丸に代わって「通船」「葛飾丸」が運行を開始します。これらは行徳から浦安、葛西の発着所に寄港しながら新川口（江戸川区）で運河に入り、高橋（たかばし）（現:江東区高橋）まで運行していました。この頃、浦安の発着所には頻繁に蒸気船が行き交っていたのでしょう。浦安の人々はいつしかここを“蒸気河岸”と呼ぶようになりました。

「通運丸」が開通する少し前の明治22（1889）年、町村制により堀江村、猫実（ねこざね）村、当代島（とうだいじま）村が合併し、浦安村が誕生します。この頃の浦安は漁業が盛んで、海苔や貝の養殖が行われていました。昭和初期までは、漁船や海苔を採るときに使う“べか船”がひしめき合う漁師町でした。そんな町の主要な交通手段が蒸気船だったのです。

猫実と堀江の境を流れる境川。“べか船”が保存されている

地下鉄の開通を機に、漁師町から郊外都市に変わる

昭和15（1940）年に浦安橋が開通すると、それまで蒸気船を使っていた通勤、通学客は、乗り合いバスを利用するようになります。自動車も普及し、利用客は次第に減少。4年後には定期船の運航が廃止され、蒸気河岸も閉鎖されました。

人々の交通手段は水上から陸上に変わりましたが、乗り合い

地下鉄浦安駅近くにある浦安魚市場。
昭和初期に堀江地区に市を開いたのが始まり

浦安市郷土博物館。かつての漁師町の風景が復元されている。浦安市の歩みを知ることができる貴重な施設

堀江地区にある清瀧神社。海路安全、漁業繁栄をもたらす大綿積神（おおわたづみのみこと）が祀られている

バスの路線は1本しかなかったため、浦安の人々の暮らしには大きな変化はなかったといいます。しかし昭和44（1969）年、地下鉄東西線が開通。これをきっかけに浦安は、都市化に向けどんどん変化し始めました。大きな打撃を受けたのは、浦安の漁師たちです。沖の百万坪と呼ばれるほど豊かだった漁場は、工業化による汚染、京葉工業地帯の海面埋め立てにより消失。昭和46（1971）年には漁業権が一斉に放棄され、浦安から漁師の姿は消えてしまいました。

その後、昭和53（1978）年には首都高速道路湾岸線が開通。5年後には東京ディズニーランドがオープン。かつての漁師たちが住んでいた蒸気河岸周辺にも今や新しい住宅が立ち並び、“べか船”で賑わっていた頃の風景はもうありません。

浦安市内を流れる境川には“べか船”が保存されています。もう一度使われる日は来るのでしょうか。

千葉支部
石田博さん

山本周五郎の『青べか物語』に描かれていた町並みはもうありません。少し寂しいですね。ですが浦安市郷土博物館には漁師町だった頃の浦安が復元されており「昔はどの地域もこうだったんだ」と思い出し、懐かしさを感じました。

100年以上の歴史を誇る 煉瓦造りのアーチ形式高架橋

今回の土木遺産は東京駅から新橋駅へと続く煉瓦造りの鉄道高架橋です。その名は新永間（しんえいかん）市街線高架橋。高架橋の下には多くの飲食店が立ち並び、夜になると仕事を終えた人たちの憩いの場として賑わいを見せています。

新永間という名は地名に由来しています。現在の浜松町付近の旧地名である新銭座（しんぜにざ）と、大手町付近の旧地名である永楽町を結ぶことから両方の頭文字を取り“新永間”と名付けられました。

同高架橋の全長はおよそ2,800m。完成までに10年を費やしました。その歴史は100年以上前に遡ります。

建設が始まったのは明治33（1900）年。当時の財政難や日露戦争の影響により工事は大幅に遅れ、建設開始から9年後の明治42（1909）年にようやく新銭座から烏森（現在の新橋）間が完成しました。その後、明治43（1910）年6月には烏森から永楽町間が、同年9月には永楽町から呉服橋仮停車場（東京駅が開業するまでの間、現在の神田駅寄りに設けられていた仮の駅）が完成したのです。

ドイツ人技師フランツ・バルツァーの 指導のもと進む工事

同高架橋が建設されることになったのは、昨年開業100周年を迎えた東京駅の存在が大きく関係しています。当時、中央停車場と呼ばれていた東京駅の設置は明治23（1890）年、東京市区改正設計において決定しました。東海道線と東北本線をつなげ、その中間に東京駅を設置することになったのです。そのため新橋駅と上野駅間に市街を縦貫する高架鉄道が必要となりました。その一部が新永間市街線高架橋でした。

計画を進めたのは日本鉄道や九州鉄道の技術顧問を歴任したドイツ人のヘルマン・ルムシュッテルです。鉄道高架橋の建設依頼を受けたルムシュッテルはベルリン市街線の高架橋を手がけた経験に基づき、煉瓦造りのアーチ形式高架橋を提案しました。提案は採用され、明治29（1896）年に現場の施工や管理を行う新永間建設事務所を設置。本格的に高架橋の計画が進みました。

しかし大きな問題が一つありました。それは当時の日本には市街地に鉄道高架橋を建設する技術がなかったこ

竣工間もない
新永間市街線高架橋
（土木学会土木図書館所蔵）

関東の土木遺産 第24回

一世紀以上、東京の鉄道を支える

新永間市街線高架橋

東京都

土木学会では現存する貴重な土木構造物を調査し、「日本の近代土木遺産」として発表しています。

それらの土木遺産の中でも特に価値あるとされるのが選奨土木遺産。関東地方の選奨土木遺産を訪ねての旅。第24回は東京都千代田区から港区にある新永間市街線高架橋です。

JR有楽町駅中央西口から見た高架橋。
完成から一世紀以上経った今でも、
変わらぬ姿で首都東京の鉄道を支える

と。そこで招聘されたのがベルリン市街線高架橋を担当したドイツ人技師、フランツ・バルツァーでした。バルツァーは明治31（1898）年に来日し、日本人技術者とともに具体的な設計に取り掛かりました。

軟弱な地盤に配慮した設計

バルツァーが設計した同高架橋の特徴について、土木学会選奨土木遺産選考委員会の幹事長であり日本大学理工学部まちづくり工学科の阿部貴弘准教授はこう話します。

「当時、高架橋の建設地一帯は地盤が軟弱な部分が多く、それを克服するためにさまざまな工夫が施されました。基礎杭に使用した松丸太の長さは3間（1間＝約1.818m）か6間が基準でしたが、地盤が軟弱な部分は9間とさらに長くし頑丈にしたのです。アーチの形からも地盤への配慮がうかがえます。同高架橋のアーチは円弧の一部を使った欠円アーチを用いています。半円アーチは加重すると直接地盤に力が流れやすいのですが、欠円アーチだと基礎に伝わる力が分散されやすくなるため地盤への負担が軽減されます。また半円よりも長いスパンが取れるので、高架橋下の空間を広く利用することができます」

バルツァーは来日から5年後の明治36（1903）年に同高架橋の設計を終えドイツへ帰国しますが、彼の技術を受け継いだ日本人技術者によって工事は進められ明治43（1910）年に完成したのでした。

竣工からちょうど100年を迎えた平成22（2010）年。新永間市街線高架橋は土木遺産に認定されました。

その理由について阿部准教授は「完成から一世紀を経た今も、現役の高架橋として活用されている点が大きいと思います。長い間大きく崩れることなく現存しているのは、確かな技術とチームワークがあったからこそ。日本の技術者はバルツァーから多くのことを学び、後世のインフラ建設に生かしています。また景観も評価されています。連続アーチもそうですが、イギリス積みの赤煉瓦も特徴的です。国内で製造可能な材料ということで煉瓦を採用し、日本煉瓦製造のものを使用しています。関東大震災も東日本大震災も耐えた丈夫な煉瓦構造物です」と解説します。

国を越えて伝承された技術が詰まっている新永間市街線高架橋。この先も首都・東京の鉄道を支える、なくてはならない存在です。

開業100周年を迎えた東京駅。建設当時は中央停車場と呼ばれ、新永間市街線高架橋とともに工事が進んだ

有楽町駅～新橋駅にある内山下町橋。現在、補強工事の真っ最中

フランツ・バルツァーの帰国送別記念写真。最前列中央がバルツァー（島秀雄編『東京駅誕生』鹿島出版会より提供：岡田宏氏）

高架橋下には居酒屋や立ち飲みなどの飲食店が目立つ（左）。高架橋下の空間を活用するため用いられた欠円アーチ。ビジネスマンや学生など、多くの人が行き交う（下）

会員のひろば

このページは
会員の皆さまの
投稿によるページです

趣味を通じて一石?鳥

小渕榮二
元大宮国道工事事務所 工事課長

囲碁・将棋のボランティア。
かなりの腕前です

“毎日が日曜日”の日々、ボランティアに飛び込んだ

平成22年5月。50年余り続いた自宅と仕事場の往復が“サンデー毎日”となったとき、残された人生をどのように過ごすかが、私の今後の課題となっていました。

それまで地域の人たちとは接触もありませんでしたが、これまで生きてこられたのも皆さま、大先輩の方々のお陰。そう思って少しでも地域に役に立つことはないかと市の広報を見ていると、レクリエーションボランティアの募集がありました。問い合わせたところ「囲碁・将棋」クラブに、棋力は無段無級でもぜひ入会してほしいとのことであったため、ボランティア活動保険に加入し、正式にボランティアとして登録した。

その後、社会福祉法人流山あけぼの会の特別養護老人ホームをいくつか紹介いただき、週1～2日程度囲碁・将棋のボランティアとして活動を始めた次第です。

ホームにいらっしゃるのはまったく知らぬ大先輩たちです。最初は解けこむことが非常に難しかったのですが、ゲームを通じて会話し相手の性格を知ることができました。ゲームには必ず勝敗があり、反省があり讃美し合うことで、大先輩方々の活性化、ボケ防止・遅延に少しは役に立っていると思いながら日時を過ごし、ホーム内の夏祭等のイベントのお手伝いも行ってまいりました。

流山市の「介護支援サポーター」に

私がボランティアに参加した2年後の平成25年4月1日。流山市は、高齢者の積極的な社会参加を通じて介護予防の取り組みを推進することを目的とした「介護支援サポーター事業」をスタートさせました。

無償奉仕はボランティアの本分ですが、男女とも80歳を超える高齢ボランティアが多くなっており、地元住民とはいえ施設に出向くには電車代、ガソリン代などの負担もかかります。そのいくばくかの費用を市が負担する制度として考え出されたのがこの事業です。活動実績はポイントで評価され、本人の申請により交付金等に転換できる仕組み。年間50ポイントが限度であり、本来ならば無償で社会奉仕活動を行うボランティア活動とは異なることを明確にするため、名称は「介護支援サポーター」とされました。

介護支援サポーターは、「65歳以上の要介護及び要支援の認定を受けていない人」が対象で、市のサポーター養成講座の研修を受けてなることができます。研修の内容は、介護支援活動の心がけ、利用者との接し方、傾聴について、活動先となる介護保険施設の理解、体験学習として車椅子の操作方法等の講習と実習などで、2日間にわたって行われます。私もこの研修に参加し、介護支援サポーターに就任した次第です。車椅子の扱い方を教えていただいたときは、少々の段差でも移動が非常に困難であり、車椅子利用者にとってバリアフリーがいかに大切かを痛感しました。

介護支援サポーターは、特別養護老人ホーム内で活動しています。現在流山市に登録されているサポーターは207名。今年度は90名の募集が予定されており、約300名になるようです。

世の中のお役に立ちながら健康管理に努めたい

平成25年度の私の実績は限度ポイントに達成し、スタンプ数を流山市の「ながポンカード」に交換。ながポンカード加

介護支援サポーターの名札と
活動結果スタンプ手帳

盟店で個人の好みで商品を購入できる仕組みになっています。結果として、孫の誕生日等の祝いにケーキを購入し、おじいちゃんが少々のお役に立った証しとして、家族で喜び、絆を深めることに役立っております。

今年も週1回程度、介護支援サポーターとして活動しています。また月1回程度のゴルフを楽しみ、健康管理のため毎日8,000歩以上を目標に我家周辺の道路でウオーキング。余った時間は、老人福祉センター内の囲碁・将棋クラブの仲間と日時を過ごし、平均寿命を押し上げています。これからもサンデー毎日をうまく利用し、健康管理の活動を行い、頑張っていきたいと考えております。

会員情報

平成26年11月1日～
50音順・敬称略

新会員をご紹介します

新しく1名の方が入会されました。これからよろしくお願いいたします。

氏名	現勤務先
大寺　信幸	（一財）道路管理センター

職場を去られた方をご紹介します

下記1名の方が職場を去られました。

氏名	勤務先
菅　　利夫	（株）安藤・間

お悔やみ申し上げます

4名の方々に心からご冥福をお祈り申し上げます。

氏名	逝去年月	建設省（現国土交通省）退職時職名
上田　好男	平成 26 年 11 月	主任工事検査官
谷田貝光男	平成 26 年 11 月	品木ダム　管理所長
中山　泰宏	平成 26 年 11 月	道路部　課長
竹元　浩司	平成 26 年 12 月	総務部　総括調整官

編集委員会だより

2015年1月

あけましておめでとうございます。皆さまにおかれましてはお健やかに新しい年をお迎えのこととお慶び申し上げます。

『協会だより』（旧『関東弘済会だより』）も平成25年7月の発行から2度目の新年を迎えることができました。これもひとえに会員の皆さま方のご支援のたまものと心より感謝いたします。

さて、昨年は年末に衆議院の解散、総選挙があり、慌ただしい年の瀬となりましたが、3人（中村氏、赤崎氏、天野氏）の科学者のノーベル賞同時受賞、錦織選手の日本人初の全米オープンテニス決勝進出、若田宇宙飛行士の日本人初の国際宇宙ステーション船長の就任等、日本人の活躍が目立った年でもありました。

今年は未年、羊は同じ行動をとって大勢で暮らすことから、家族の安泰を示し、いつまでも平和で暮らすことを意味しているとのことです。平和な1年でありますように。

（編集委員　J・T）

編集委員

［関東地域づくり協会］
飯田芳夫
泉達也
刈部和人
櫛引繁雄
高橋順一
高橋芳子
仲川博雄
［会員］
小林豊（（株）大本組）
田中良彰（大成建設（株））

協会だより 第6号…平成27年1月

ピックアップ 第2回

関東の道の駅

防災拠点として地域に貢献

道の駅もてぎ

大きな水害の被害を受けたことをきっかけに、防災拠点を兼ねる形でつくられたのが「道の駅もてぎ」（栃木県茂木町）。併設する「茂木町防災館」は、地域住民の防災意識を高める施設であり、有事の際は避難場所にもなります。

昭和61（1986）年8月、台風第10号から変わった低気圧の接近により栃木県全域で大雨が降りました。茂木町では中心部を流れる逆川が氾濫し、町役場が2mの床上浸水。人的被害は死者3名、行方不明者1名、負傷者58名となりました。復興のために逆川の大改修が行われ、約150棟の家屋は移転。川幅1.5倍に広がった逆川のほとりに復興の象徴として建設されたのが「道の駅もてぎ」です。

「第一の防災拠点は町役場。道の駅もてぎは第二の防災拠点と位置づけています」。茂木町長で、道の駅もてぎの駅長も兼ねる古口達也氏はこう話します。

一年中利用され続ける防災館

現在、道の駅もてぎの敷地内には「茂木町防災館」が併設されています。平時は被災時の写真パネル展示など防災の啓蒙活動を行ったり、会議室として利用されたりしています。有事の際には会議室に畳と布団が敷かれ、39人収容の避難場所になります。

食料の備蓄は2日分であり、それほど多くありません。理由は2つあります。1つは道の駅もてぎのレストランやおみやげショップにも食べるものが多くあること。もう1つは2～3日経過すれば、食料は必ずどこかから届けられるからです。

なお、茂木町防災館の屋根には太陽光発電装置が設置され、停電が起きた場合にも一晩中、電気をつけたまま過ごせるようになっています。

平成23（2011）年3月11日に起きた東日本大震災では、道の駅もてぎが自衛隊の中継拠点として活用されました。茂木町防災館が建設された平成25（2013）年4月以降は、大きな災害に見舞われていないため、近隣住民が寝泊まりするような事態になったことはありません。しかし、災害に対する万全な対策を整えることで町民は安心して日々の生活を送ることができるのです。

道の駅もてぎには「防災井戸」もあります。この井戸からくみ上げられた地下水は、濾過されてトイレの排水として利用されています。非常電源装置が設置されているため、災害時も井戸は稼働し、トイレの水が流れなくて困るようなことはありません。

茂木町は毎年8月5日を「町民防災の日」に指定し、町全体で防災訓練を行っています。現在は小中学校を拠点としていますが、近い将来、道の駅もてぎでも訓練の実施が予定されています。

古口達也町長。
道の駅もてぎの駅長も務める

特産品のゆずを加工した商品（左）と、ブランド苺“とちおとめ”を使った「おとめミルクアイス」（右下）が人気

敷地内にある茂木町防災館。茂木町防災館内には食料が貯蔵されている。また2階の会議室は災害時には避難所になり、畳も常備されている

道の駅もてぎ

一般社団法人関東地域づくり協会
〒330-0843 埼玉県さいたま市大宮区吉敷町4丁目262番地16号
TEL 048-600-4111（代表） http://www.kt-chkd.or.jp/

平成27年1月発行