

協会だより



一般社団法人 関東地域づくり協会

- 3 **関東地域づくり協会からのお知らせ**
 平成30年度 東北地方整備局
 「国土交通行政関係功労者表彰」を受賞しました
 第三者品質証明業務研修を開催
 地域づくり研究所 活動報告
 「先生のための防災学習支援講座」を開催
 関東地方防災エキスパート情報交換会が開催されました
- 5 **関東地方整備局に関する話題**
 今年度、近畿・中国・四国・北海道へTEC-FORCEを派遣
- 6 **プロジェクトK³⁵**
**地域の人々の理解を得て、
 首都圏の大動脈が完成**
 東京外かく環状道路(外環)千葉県区間
- 10 **関東の河岸めぐり¹⁴**
黒羽河岸 栃木県
- 12 **関東の土木遺産³⁵**
長潭橋 山梨県
- 14 **会員のひろば**
 カメラとわたし
- 15 **会員情報**
 新会員紹介・お悔やみ
 編集委員会だより
- 16 **ピックアップ 関東の「道の駅」¹⁸**
大地と海に育まれた豊富な特産物をPRしたい
 道の駅「季楽里あさひ」



表紙の言葉

若山遥香さん(東京都立芦花高等学校2年生)

いちょうと人々

この写真は当協会が主催する第30回「道のある風景写真コンクール」で高等学校の部金賞に選ばれた東京都立芦花高等学校生の若山遥香さんの作品です。「色鮮やかないちょうの樹の下で散歩している犬と話し合う親子の姿を写真に収めたいと思い、シャッターを切りました。いちょうの迫力が出るように少し下から撮りました」。一本のいちょうの木を中心に、それぞれ黄葉を楽しむ人々をさりげなく配したフレーミングが高く評価されました。

平成30年度 東北地方整備局 「国土交通行政関係功労者表彰」を受賞しました

東北地方整備局は、建設事業関係功労者、東日本大震災に伴う復旧・復興関連業務を含む優良業務施行会社、同大震災に伴う復旧・復興関連工事とICT活用工事を含む優良工事施工会社、工事成績優秀地域企業および災害対策功労者を、「国土交通行政関係功労者」として表彰しています。

今年度の優良業務施行会社は、平成29年4月1日から平成30年3月31日に完了した設計・測量・調査・補償等の業務で、東日本大震災に伴う復旧・復興関連業務を含め、技術力が優秀で創意工夫のあったものの中から選定され、46団体が受賞しました。

今回、当協会は三陸国道事務所の発注により民間3社との設計共同体にて施行した「三陸沿岸道路事業監理業務（洋野工区）」について表彰を受けました。

表彰式は7月19日（木）仙台市内（仙台市戦災復興記念館）で行われました。

■東北地方整備局国土交通行政関係功労者表彰

受賞業務：三陸沿岸道路事業監理業務（洋野工区）

発注者：三陸国道事務所

受注者：三陸沿岸道路事業監理業務（洋野工区）

工営・関東・大成・福山設計共同体



地元説明会(上)と
週例会の様子



第三者品質証明業務研修を開催

平成25年度から、公共工事の新たな品質確保対策として施工者と契約した第三者による品質証明制度の試行が実施されています。この制度は、発注者および施工者以外の第三者が工事の施工プロセス全体を通じて、工事実施状況や出来形、品質について、臨場にて契約図書との適合状況を確認し、その結果を監督および検査に反映させることにより工事の品質確保の向上を図るものです。当協会も第三者品質証明業務を実施しています。

第三者品質証明制度への理解を深め、業務の円滑な遂行を図るため、8月29日（水）当協会会議室において業務研修を開催し、当協会職員および関東建設マネジメント（株）社員合わせて約60名が参加しました。

当日は、講師に東北地方整備局企画部の長田総括技術検査官、太田技術管理課長補佐をお招きし、最近の監督・検査の話題や監督・検査要領の見直し等について講義していただきました。

研修受講者からは、第三者品質証明者の心得や、今後どのようなことが求められ期待されているのかといった質問や、実際現場で体験した困ったことなどへの対応の

研修の様子

仕方などの質問があり、講師から参考となるアドバイスがありました。

また、実際に第三者品質証明業務に携わっている職員から、ICT活用工事で

の第三者品質証明業務の事例や書類の簡素化の対応事例、コンクリート打設を主とする工事における立ち会い頻度・時間についての課題と対応事例等が紹介されました。

約半日の研修でしたが、制度に関する話題、動向から経験談まで聞くことができ、有意義な研修となりました。

第三者品質証明制度の試行工事は全国で年間70件程度ですが、関東では試行工事が多く実施箇所が関東全域に分散しています。公共工事品質確保技術者の資格をお持ちで、ご協力いただける会員の方がいらっしゃいましたら当協会事務局までご連絡いただければ幸いです。



地域づくり研究所 活動報告

「先生のための防災学習支援講座」を開催

当協会の「地域づくり研究所」は、地域の人々を対象とした防災や社会資本に関する啓発活動や、防災体験学習施設に来館する子供たちを対象とした防災語り部等の活動を行っています。

新たな教育指導要領で一段と重要視される防災学習の指導効果を高めることを目的に、小中学校の教員を対象とした防災学習支援講座を昨年度から実施しています。

今年度は7月31日（火）に、国土交通省荒川下流河川事務所の協力を頂き、荒川知水資料館および荒川・隅田川にて開催。小中学校の教員等13名（小学校教員6名、中学校教員5名、教育委員会2名）が参加しました。

参加者からは「学んだことを、安全教育に取り入れ、安心安全な学校づくりに生かしたい」「さまざまな先人の知恵のもとで生活が成り立っていることが分かった」「日本の土木技術の素晴らしさが理解できた」「実際に現地で船に乗って話を聞いたので、より深く理解できた」「防災の授業事例、防災マップの作り方を教わり勉強になった」「防災教育のヒントが得られた」との感想が寄せられました。地域づくり研究所では、今後もこのような学習支援講座の企画に取り組んでいきます。

■プログラム

10:00	挨拶、インフォメーション 堤盛良(関東地域づくり協会 地域づくり研究所長)
10:10	実践講座その1「先生のための防災学習支援講座」 講師:寺本 潔(玉川大学教育学部教授) 都市のくらしを支える土木や災害対応について学習し、生徒の主体的で深い学びにいざなう多様なアクティブラーニングの指導方法を学ぶ
11:30	荒川知水資料館(アモア)見学 人工河川荒川放水路の歴史や建設について学ぶ
13:00	現場見学 あらかわ号乗船 岩淵地点から荒川を船で下りながら、高規格堤防や水門、排水機場や橋梁架替事業など 荒川下流部で実施されている治水対策・施設を学ぶ
14:20	荒川ロックゲート体験 講師:宮尾 博一(地域づくり研究所客員研究員) 水位差のある荒川と江東内部河川の船の往来を可能とする荒川ロックゲートを体験し 災害時の避難や物資輸送等について学ぶ
14:50	実践講座その2「首都直下地震について」 講師:岡山和生(地域づくり研究所客員研究員) 首都直下大地震で何が起きるか、どうやって身を守るかを学ぶ
15:20	実践講座その3「関東大震災と橋梁技術」 講師:中島威夫(地域づくり研究所客員研究員) 関東大震災の被災を受けて復興された隅田川の橋梁技術などを学ぶ
16:10	あらかわ号下船、修了証授与

宮尾客員研究員の解説で荒川ロックゲートを体験



岡山客員研究員による実践講座



寺本教授の実践講座、避難場所も確認した

中島客員研究員による実践講座



講座修了後全員で記念撮影

関東地方防災エキスパート情報交換会が開催されました

関東地方防災エキスパートは、関東地方において地震および風水害等の大規模災害発生時または発生の恐れがある場合に、専門的知識を生かして公共土木施設等の被災状況の迅速な収集と通報および災害対応等に関する支援活動をボランティアとして行っています。

防災エキスパートの活動を効果的に行うため、毎年7～8月頃に関東地方整備局の各事務所主催による情報交換会が実施されています。今年度は7月上旬の台風7号および前線による西日本豪雨災害の影響により情報交換会を取りやめた事務所もありましたが、8月までに9支部の防災エキスパートと32事務所で情報交換会が開催されました。



高崎河川国道事務所との情報交換会

支部名	主催事務所	開催日
水戸支部	霞ヶ浦導水	7月24日 (火)
	下館河川	7月27日 (金)
	常陸海浜公園	6月22日 (金)
	常陸河川国道	7月18日 (水)
宇都宮支部	常総国道	7月 3日 (火)
	日光砂防	7月 5日 (木)
	鬼怒川ダム統合	7月10日 (火)
	宇都宮国道	7月 2日 (月)
高崎支部	渡良瀬川	8月 7日 (火)
	利根川水系砂防	7月19日 (木)
	利根川ダム統合	8月 6日 (月)
	ハッ場ダム/品木ダム	7月27日 (金)
大宮支部	高崎河川国道	7月31日 (火)
	利根川上流	—
	大宮国道	—
	荒川上流	8月 2日 (木)
千葉支部	北首都国道	8月 1日 (水)
	荒川下流	7月26日 (木)
	利根川下流	7月31日 (火)
	関東技術	7月18日 (水)
東京支部	霞ヶ浦河川	7月19日 (木)
	首都国道	7月20日 (金)
	江戸川河川	7月27日 (金)
	千葉国道	7月23日 (月)
神奈川支部	昭和記念公園	7月12日 (木)
	相武国道	7月19日 (木)
	東京国道	7月31日 (火)
	横浜国道	7月12日 (木)
甲府支部	相模川水系ダム	7月11日 (水)
	京浜河川	7月26日 (木)
	川崎国道	7月10日 (火)
長野支部	富士川砂防	7月18日 (水)
	甲府河川国道	7月31日 (火)
長野支部	長野国道	7月24日 (火)

関東地方整備局に関する話題

頻発する大規模自然災害の早期復旧を支援 今年度、近畿・中国・四国・北海道へTEC-FORCEを派遣

大規模自然災害等に際して、迅速に地方公共団体への支援が行えるよう、平成20年4月に創設されたTEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊Technical Emergency Control FORCE）。関東地方整備局では日本各地で頻発する大規模自然災害に対して、創設以来多くのTEC-FORCEを派遣してきました。

今年度も大阪府北部地震、西日本豪雨災害、北海道胆振東部地震災害に対して300人を超える隊員を被災地へ派遣しました。

6月18日に発生した大阪府北部を



[左] 7月、道路班の被災調査状況(岡山県倉敷市)
[右] 9月、砂防班の被災調査状況(北海道厚真町)
写真提供:国土交通省関東地方整備局

震源とするM6.1最大震度6弱を観測した大阪府北部地震での災害には6月19日から6月30日まで、26人を近畿地方整備局へ派遣。

7月の台風7号および前線による西日本の豪雨災害に対して、7月7日から8月14日まで、被災の大きかった中国地方整備局と四国地方整備局へ合わせて延べ268人のTEC-FORCEを派遣しました。

さらに9月6日に発生した北海道胆振地方中東部を震源とするM6.7最大震度7を観測した北海道胆振東部地震の災害に対しては、9月6日から9月17日までにTEC-FORCE48人を派遣し、被災地の早期の災害復旧等の支援を行いました。

地域の人々の理解を得て、 首都圏の大動脈が完成

東京外かく環状道路(外環)千葉県区間



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、
 苦勞や喜び、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35回は、50年の歳月をかけて完成した東京外かく環状道路(外環)
 千葉県区間の建設に携わった小林勲さん、真田道夫さん、戸倉健司

さんとともに現場を訪ねました。



小林勲さん

戸田建設株式会社土木本部専門部長。昭和43年入省、平成18年退職



真田道夫さん

岩田地崎建設株式会社東京支店技術顧問。昭和48年、国鉄に入職し昭和62年に入省、平成20年退職



戸倉健司さん

株式会社奥村組東京支店技術部長。昭和54年入省、平成28年退職



① 南北に走る外環千葉県区間と東西に走る東京湾岸道路が接続する高谷JCT(提供:首都国道事務所)

② 外環松戸相談所にある模型を見ながら



②

③



③ 高谷JCTへ続く自動車専用部(高速道路)と一般部(国道298号)。多くの車が行き交う

計画変更を受け、地域に対して根気強く説明を行った

平成30(2018)年6月2日。東京外かく環状道路(外環)千葉県区間が開通した。松戸市小山から市川市高谷に至る延長約12.1kmの区間であり、一般国道298号と高速道路部(東京外環自動車道)からなる。松戸市・市川市の住宅街を南北に貫く幹線道路であり、この完成によって地域内の県道や生活道路の渋滞解消が期待されている。

外環千葉県区間開通に至るまでの道のりは、決して平坦ではなかった。都市計画決定は昭和44(1969)年。翌年には事業に着手したものの、松戸市・市川市、そして千葉県から相次いで反対の声が挙がった。新たな道路による街の景観の変化や環境への影響、通過車両による排気ガスや騒音による公害などが懸念されたのである。

このような状況を踏まえ、当初計画の高架構造の高速道路部を半地下の掘割スリット構造とし環境施設帯を設けるなど、生活環境に特に配慮した計画に変更する方針で、地元や市議会に対し繰り返し説明に努めた。この結果、いくつか条件はついたものの平成元(1989)年に松戸

市長、平成5年には市川市長からそれぞれ事業受け入れの回答がなされた。これにより、平成8年に都市計画変更が決定され、いよいよ新たに事業が動き出すことになった。

小林勲さんは平成9年4月から平成11年3月まで、副所長として首都国道工事事務所(現・首都国道事務所)に在籍し、外環千葉県区間の建設に携わった。

「すでに松戸市内の一部では橋梁などの施工を行っていましたが、市川市内はほぼ手付かず。新たな計画が決定し、いよいよ本格的に事業を始めようという段階でした。そこで平成9年の8月には、松戸市・市川市内で小学校の体育館等を借り、事業の進め方等を説明する事業計画説明会を行いました。会場では反対の人の声の方が大きく、質問も、工事の進め方についてより、環境への影響に関する内容が多かったと記憶しています」(小林さん)

平成8年4月から平成10年3月まで工務課長を務めた真田道夫さんも、小林さん同様、地元説明会で地域の人々の前に立ったと話す。

「やはり質問をするのは反対派の人ばかり。住民の中には早期開通を望んでくださる方もいらっしゃったのです



④ 小林さんは副所長として、真田さんは工務課長として説明会に出席。住民の関心は非常に高かった(提供:首都国道事務所)



⑤ 高谷eランプ建設中の様子。埋め立てられていたゴミを動圧密工法で処理して施工した(『首都国道の挑戦 創立50周年記念誌』より)

⑥ 高谷eランプの開通式(提供:首都国道事務所)



⑥



⑦

⑦「日本道路公団(現・NEXCO)と、地域の祭と一緒にPRに出掛けました」と戸倉さんは振り返る

が、なかなかそういう方々には発言してもらえませんでしたね。南北の交通の便がよくないことは明らかでしたから、反対が多い中でも“便利になるなら”と外環の完成が待ち望まれているという雰囲気はありました(真田さん)

高谷eランプの建設で いよいよ工事が本格化

事業を進めていく上で、何か、外環千葉県区間の意義を早期にアピールできることはないか。そこで注力したのが、外環が市川市高谷で東京湾岸道路(一般国道357号・首都高速湾岸線)と接続する高谷JCTの一部であるeランプの建設だ。

高谷eランプは、国道357号の東京方面から国道298号に接続するランプである。これができることで、高谷新町地区などの工業団地へのアクセスが、当時、渋滞ポイントとなっていた交差点を避けることができるため、格段に向上することが見込まれた。このため以前から市川工業団体連合会の請願に基づき、一般国道357号として事業を進めていたのだが、これを外環事業として早期に供用することにしたのだ。

しかし、建設予定地は以前、市川市のゴミ処分場として埋め立てられ造成されたところで、基礎を造るにもまずゴミを処理して地盤を整えなければならなかった。「通常なら、ゴミの混じっている土はどこか別の場所に持っていき処分することになります。しかしeランプの供用

が迫っていたことと経済性の面から、ゴミの混ざった土を外に出さないためにはどうするかということで、市川国道出張所の当時の所長から、動圧密工法はどうだろうかという提案を受けました(真田さん)

動圧密工法とは、12tほどの重量の鋼製ハンマーを20mほどの高さから繰り返し自由落下させ、地盤に衝撃を与えて締め固める工法である。

「現地で試験的にゴミの含まれた地盤を叩いてみたところ、これで十分に支持層としての強度が出る。これでいけると、動圧密工法の採用が決定したところで、私は異動になってしまいました。だから結果は見えていないのですが、きちんとできていたようでほっとしました(真田さん)

実際に、動圧密工法で工事に携わったのは戸倉健司さんだ。戸倉さんは平成10年4月に、動圧密工法を提案した前任の出張所長から引き継ぎ、平成12年3月まで市川国道出張所長として勤務した。

「この工法で最も心配したのは、周囲の建物に振動の影響が出ないかということでした。近くに市川市の清掃工場があり、何度か様子を見に行きました。ゴミ層の上に碎石を敷きならして、あとはハンマーを落としてしっかりとまんべんなく打撃をしていきます。とにかく丁寧に施工し、半年ほどで終了しました(戸倉さん)

ゴミの混じった土を産業廃棄物として処理するよりも、比較的安価に、速やかに地盤を固めることができた。

その後も施工は順調に進み、高谷eランプは平成11年3



⑧ 歩道橋から見下ろすと、外環千葉県区間の掘割構造がよく分かる



⑨

⑨ 市川クリーンセンターから高谷JCTを望む。当時から、お客さんへの現場説明のためにこの場所を借りたそう。見える景色は大きく変わった

⑪



⑪ 外環松戸相談所の屋上から見た外環。環境施設帯(防音壁、植樹帯、副道、歩道など)で沿道の生活環境に配慮している

⑩ 約10km、掘割構造の高速道路が続く。上部のスリットからやわらかい光が入るため明るい



⑧

⑩

月29日に供用開始。国道357号側でも市川市道側でも、渋滞が解消されたと小林さんは言う。

「全体からすればほんの小さな部分ですが、完成したときには開通式を行いました。市川市内で、「外環」としての初めての供用。本来なら式典を行うほどの場所ではないのですが、それだけ関東地建(関東地整)としても力が入っていたということです。ここから外環千葉県区間は新たに始まる。そういう気概を皆が持っていましたね」(小林さん)

現在では、曲線を描く高架道路が見上げるほどに重なる高谷JCTだが、第一歩はこのeランプだったのである。

長い年月をかけ、 また一つ首都圏の大動脈が完成

とはいえ、実際に本格的な施工が始まるまでにはまだ時間がかかった。

戸倉さんは平成11年当時を振り返り、「外環に関して言うなら、当時の市川国道出張所では、まだ用地管理が主な仕事でした」と苦笑い。取得した用地はフェンスで囲うのだが、その管理には苦勞した。「特に隣接地の家に住んでいる方から『草が伸びてきた』『ムシが湧いている』などさまざまな意見が寄せられ、そのたびに草を刈ったり掃除を行いました」。できるだけすぐに対応するようにしていたと戸倉さん。その地道な対応が、地元の人々の理解を得るためにも、必要不可欠なことだったのだろう。

平成16年頃以降、工事は急ピッチで進んでいく。その

間も、地元の人々に理解を求めるための広報活動は続けられた。広報誌『みどりの道』や数カ所に設けられた相談所で事業の概要や進捗状況について知らせるだけでなく、地域のイベントにも出向いて理解を求め続けた。

完成した外環には、多くの車が行き交っている。一般車両だけでなく大型の輸送トラックなども途切れることなくやってくる。松戸ICから市川南ICまでは、高速道路部ならば約15分程度。

「かつては市川出張所から松戸まで、住宅地の間の狭い道を通って行ったり来たりしていたのです。今ではこんなにまっすぐ、スムーズに来られるんですね」(戸倉さん)

開通に先立って、首都国道事務所では開通前の高速道路部を利用した開通前夜祭「東京カンパイ自動車道」を催した。これまで触れ合うことのなかった地域住民や関係者、施工に携わった事業者が長く連なるテーブルにつき、外環千葉県区間の完成を祝い、労をねぎらいあった。設計者、現場監督、専門技術者、作業員、ガードマンなど、延べ300万人以上が施工に携わった。

「半世紀を経て完成した外環千葉県区間の事業ですから、実に多くの方々が携わってきました。今回、その一部の出来事を真田さん、戸倉さんと紹介させていただきました。これからもさまざまな方にエピソードを紹介していただき、事業の歴史を多くの方々が知ることになればいいですね」(小林さん)

城下町の繁栄に大きく寄与した 黒羽河岸



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14回は栃木県大田原市の黒羽河岸をご紹介します。



那珂川。
栃木県北部にある那須岳を水源とし、清流として名高い。鮎釣りをする人の姿が多い

那珂川の最上流にある黒羽河岸

栃木県大田原市にある黒羽は、黒羽藩大関家の城下町であり陸上の交通が便利だったため、関街道の要衝として栄えました。栃木県から茨城県に流れる那珂川には多くの河岸が存在していました。主要の河岸の一つが、今回ご紹介する黒羽河岸です。

黒羽河岸は、黒羽藩の許可のもと民間の手により、明暦元(1655)年に開設されました。物資の運送は万治期(1658～1661)に始まったといわれています。物資は、小鶴飼船などによって運搬されていました。米を中心に、酒、醤油、煙草、柏皮、水油、こうぞ、木材、絹糸などが運ばれていたそうです。河川を遡って輸送する帰りの荷物は、海産物が中心で、メ粕やにしんなどの乾物が多かったといえます。

黒羽河岸には上河岸と下河岸があります。天保期の記録によると上河岸は九兵衛が、下河岸は源兵衛が経営していました。

上下の河岸に運送上の特別な分担はなかったそうです。米穀の輸送は主に上河岸が当たっていたという文政期の記録がありますが、下河岸からも運送されている記録が残っています。

黒羽から江戸へ。中継ぎの多さに苦戦

黒羽から江戸への輸送は、那珂川筋の東通しと鬼怒川筋の西側廻しがありました。とりわけ中継ぎが多かったのは東通しです。江戸に上るためには、那珂川中流にある野田河岸か長倉河岸で荷物を積み替えるか、もしくは那珂湊から大貫経由で銚田まで馬の背中に荷物を乗せるか、海老沢に陸揚げして、塔ヶ崎を経て北浦から利根川に出る経路を取るか。いずれにしる中継ぎに頼らざるを得ませんでした。そのため、鬼怒川筋の阿久津・板戸河岸などと比べると、荷量や収益は小さかったようです。

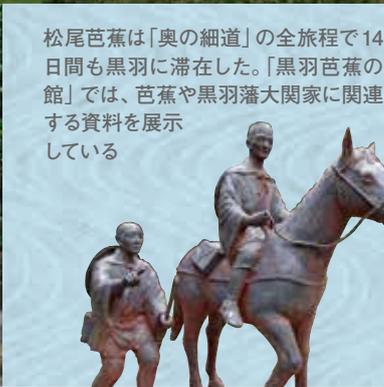
それでも河岸場周辺には船問屋があり、大いに繁盛したと



黒羽城址公園。黒羽藩主大関高増が天正4(1576)に築城した黒羽城。物見櫓からは那須・日光の山々を一望できる



黒羽河岸の説明板。この位置に黒羽河岸があったといわれている



松尾芭蕉は「奥の細道」の全旅程で14日間も黒羽に滞在した。「黒羽芭蕉の館」では、芭蕉や黒羽藩大関家に関連する資料を展示している

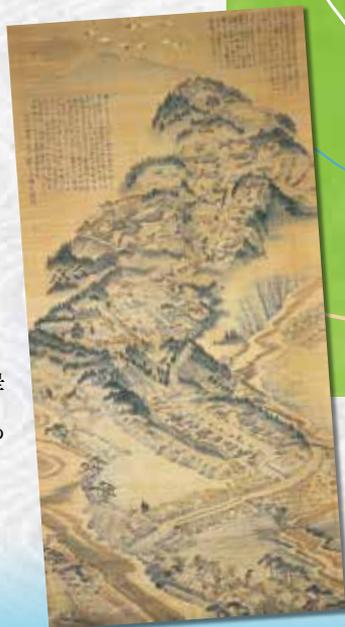


天然鮎の遡上数が多い那珂川。黒羽観光やなにある「鮎やな架設」(7月下旬~10月頃)。産卵のために川を下る鮎の習性を利用した漁法で300年以上の伝統があるといわれている

いいます。船問屋事務所、会津藩や高田藩などの倉庫や荷物小屋、船師や筏師が住む船宿、駄馬をつけてきた馬子のための飲食店や旅籠などが軒を連ねていました。

明治18(1885)年に東北本線が開通したことにより、黒羽河岸では米穀の輸送が激減し、次第に他の物資も減っていきました。さらに大正7(1918)年に東野鉄道が西那須野~黒羽間で開通すると、水運は見る影もなくなり、河岸は終焉を迎えたのです。

黒羽藩主大関高増が天正4(1576)年に黒羽城を築いて以来、黒羽河岸の存在もあり、明治初年まで大いに栄えた黒羽。黒羽河岸跡に立ち、那珂川を望むと、在りし日を感じることができます。



黒羽城鳥瞰図。天保8年(1837)に描かれた黒羽城内外の図。左下に那珂川舟運の黒羽河岸が描かれている(黒羽芭蕉の館所蔵)

県内最古のコンクリートアーチ道路橋

ながとろばし
長潭橋は溪谷美で有名な昇仙峡（山梨県）の入口にあり、多くの観光客に親しまれているコンクリートアーチ橋です。橋の長さは34.0m、（有効）幅員は4.6m。ケーブルクレーンによるステージング工法により、大正14(1925)年10月に竣工しました。総工費は当時のお金で2万6千円。非常に長寿な橋であり、その優美な姿は地元住民のみならず、昇仙峡を訪れる多くの観光客を魅了してきました。選奨土木遺産に選定された理由もその点にあると選考委員の石井敬康さん(株)ハヤテ・コンサルタント代表取締役)は語ります。

「山梨県内に現存する戦前のコンクリートアーチ道路橋は3橋(栄久橋、祝橋、長潭橋)ありますが、その中で長潭橋は最古の橋です。また、長潭橋越しに望む昇仙峡の景色は古くから象徴的な構図であり、地元住民の心象風景の一部となるほどの存在です。こうした理由から平成24年に土木学会選奨土木遺産に選定されました」

昇仙峡を象徴するものとしては、溪谷に連続して現れ

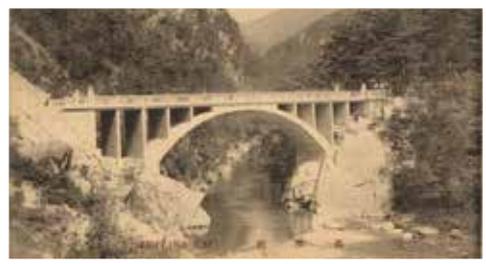
る奇岩や巨石、さらには奥まったところにある仙娥滝せんがたきなどが有名ですが、入口にあり訪れる人が必ず通る長潭橋もきってのシンボルとして多くの人に愛されてきたのでした。この長潭橋を語るにあたって欠かせないのは、観光スポットとしての昇仙峡の開発の歴史です。

荒川が花崗岩を浸食して 溪谷美をつくる

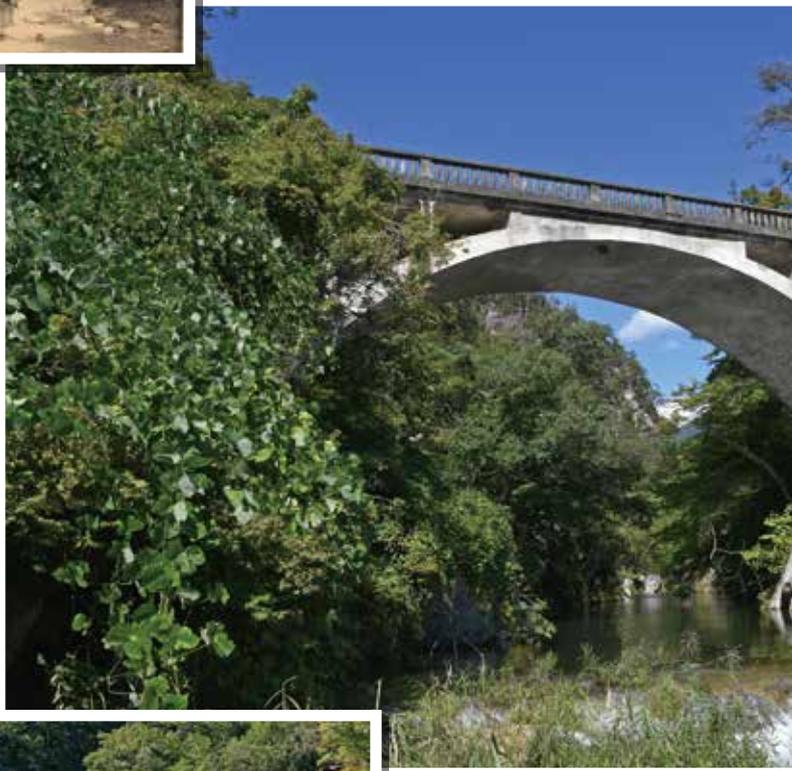
甲府市は甲府盆地の北端に位置し、北部地域はそのまま奥秩父の山並みに続いています。その中を流れるのが奥秩父・国師ヶ岳を源流とする荒川であり、甲府盆地を流れ下って笛吹川に合流し、やがて富士川に注ぎます。同じ奥秩父・甲武信ヶ岳から発し武蔵野台地を流れる荒川と同じ名前です。その昔の川がいかに「暴れ川」だったが、それらの名前から想像できますが、山梨県の荒川はその激しい流れで大きな遺産を残しました。それが昇仙峡なのです。

荒川が花崗岩を浸食し、約4kmにわたって滝や奇岩、巨岩、怪石が林立する溪谷をつくり上げました。その美しさを称えられ、昭和25(1950)年には「全国観光地百選」溪

建設されたばかりの長潭橋。県内で一番古いコンクリートアーチ橋だ
(写真提供：(公社)土木学会 附属土木図書館)



荒川に架かる長潭橋。
昇仙峡を訪れる人々を迎え送る



関東の土木遺産 第35回

昇仙峡のシンボル

長潭橋

山梨県
(ながとろばし)

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があるとされる選奨土木遺産。第35回は山梨県甲府市と甲斐市を結び、昇仙峡への入口となる長潭橋をご紹介します。



長潭橋は幅が狭く、観光バスはすれ違うことができない

谷の部の1位となり、昭和28(1953)年には「御岳昇仙峡」として特別名勝に指定されました。昇仙峡を語るとき忘れてはならない人がいます。長田^{おさだ}円右衛門^{えんえもん}です。江戸時代末期、円右衛門は昇仙峡地域の人々の生活向上を願い、荒川沿いに下流の甲府へ至る道を開削しました。大変な難工事でしたが、天保14(1843)年に新道は開通しました。これが御岳新道です。薪炭などを甲府に運ぶ生活の道であり、やがて昇仙峡を天下に知らしめる観光の道でもありました。

「新長とろ橋」を下流に建設中

御岳新道などにより昇仙峡は次第にその存在を知られるようになりましたが、明治36(1903)年に中央本線が甲府まで開通したことで一気にその名前が広がったのでした。長潭橋もそうした昇仙峡の知名度の高まりと、観光客の増加を背景にして建設されたのでしょうか。その目論見は見事にあたりました。長潭橋は長期間にわたり昇仙

峡のシンボル、ランドマークとなったのです。石井さんは長潭橋の魅力をこう語ります。

「地域住民の昇仙峡のイメージの象徴となっています。また、周囲の自然景観の中に橋が溶け込んでいて、かっこうの風景となっているところも魅力です」

しかし竣工以来93年が経過。さすがの長潭橋も老朽化が目立つようになりまし。また幅員の狭さもかねてより問題でした。幅員4.6mでは大型観光バスはすれ違うこともできません。そこで改築も含め長潭橋の改修計画が、山梨県や周辺自治体、地元住民などの関係団体により討議されてきました。その結果、現在の橋は改修工事を行った後そのまま歩道橋として残し、下流側に新長とろ橋を建造することになりました。橋長は50.0m、(有効)幅員は11.0m。すでに工事は始まっています。

昇仙峡には、四季を通じて渓谷美を楽しむ人が多く訪れます。その人たちの第一歩が長潭橋です。

長潭橋はこれからも昇仙峡のシンボル、ランドマークとして親しまれていくことでしょう。



秋の長潭橋。紅葉の時期には多くの観光客がこの橋を渡る
(写真提供：(一社)甲府市観光協会)



覚円禅師がこの岩の上で修行したといわれる覚円峰。昇仙峡でも随一の奇岩だ



長潭橋の下流に新長とろ橋の工事が進んでいる(写真右側、赤い帯状の部分と白いコンクリート部分)



多くの人を魅了する仙娥滝。落差は約30メートル

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

残雪の谷川岳



カメラを持って画像を楽しむ

私がカメラを持って写真を撮り始めたのは高校時代。アルバイト代と父からの支援でペンタックスの一眼レフを購入し、写真部に入ってからです。当時はカラー写真が出まわり始めていましたが、私は白黒の写真で、暗室に入り引き伸ばしたりしていました。印画紙に画像が浮かび上がるのが楽しみでした。谷川岳の残雪や尾瀬のミズバショウなどを撮影し、仲間と写真展に出品することもありました。

災害写真の焼き付け

入省したはじめの頃の仕事は資料整理、図面書き、青焼きが主でしたが、大きな出水で災害が発生した際には、災害復旧のための申請書作成も行いました。災害復旧申請書には写真を添付する必要があり、写真の撮り直しや修正作業もたびたびのことでした。当時は事務所にも暗室があり、深夜まで焼き付けをして申請書を作成したことが思い出されます。急いで作業したため定着が悪く、黄色に変色することもありました。

当時は35mmのフィルムでしたが、今ではデジタルで何枚も撮れるし光

やピントもオートになり連写機能もあり、さまざまな被写体を容易に撮影することができるようになりました。

渡良瀬遊水地の動植物の写真

その後、利根川上流工事事務所で渡良瀬遊水地の仕事をする機会に恵まれ、渡良瀬遊水地には珍しい植物が多く生育していることを知りました。土日は観察会などに出掛け、撮影をしていました。観察会には同じような趣味の人もいて、現地で植物や鳥の情報などを教えていただきました。鳥の写真は目にピントが合わないと写真が生きてこないことや、鳥の習性を知り飛び立つ瞬間を待つように指導されましたが、短気な私には思うようにできませんでした。

植物の花は、白や黄色は直射日光では思うような色が出ないので曇りの時がよいようです。植物の花はそれぞれ色、形、花びらの模様などが異なり、ファインダーから覗いていると虫などが蜜を吸いに來るなど飽きません。野に咲く多くの花も開花の瞬間はとてもきれいです。

最近、年齢で視力も落ちてしまいましたがカメラの機能に助けられています。ズーム機能やピント、光の調整な

カメラとわたし



白井勝二

(一財) 渡良瀬遊水地アクリメーション振興財団
渡良瀬遊水地研究所所長
元 関東地方整備局企画部技術調整管理官



タチスミレ



エビネ

どが自動になり、接写機能で撮影したデータをさらにパソコンで拡大し植物の小さな花や種のつき方などを見たりして楽しんでいます。

自然の中の動植物は優しく付き合っ

てくれ、癒してくれます。鳥の声を聴きながら散歩し、植物を探し、開花と光のシャッターチャンスを待つのも楽しいものです。

渡良瀬遊水地の植物を撮影



チョウジソウ



会 員 情 報

平成30年8月1日～
50音順・敬称略

新会員をご紹介します 新しく5名の方々が入会されました。これからよろしくお願ひいたします。

氏名	現勤務先	氏名	現勤務先
入江 靖		柳橋 則夫	(一社) プレストレストコンクリート建設業協会
須見 徹太郎	(一社) 全国地質調査業協会連合会	山本 聡	株木建設 (株)
中川 順次	自宅		

お悔やみ申し上げます 6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	氏名	逝去年月	建設省(現国土交通省)退職時職名
荒木 省三	平成 29 年 4 月	利根川上流 副所長	寺島 智	平成 30 年 8 月	長野国道 建設専門官
関口 光基	平成 29 年 9 月	横浜国道 出張所長	大貫 信之	平成 30 年 8 月	武蔵森林公園 所長
篠沢 明夫	平成 30 年 6 月	本局 企画部 技術調整管理官	岡部 義得	平成 30 年 8 月	利根川下流 出張所長

編集委員

- [関東地域づくり協会]
- 泉達也
- 澤田晋
- 堤盛良
- 中村一夫
- 野橋明彦
- 前田隆徳
- [会員]
- 田中良彰 (大成建設 (株))
- 望月美知秋 ((株) 日水コン)

彼
2018年10月
編集委員会だより

彼岸も過ぎ、秋を実感する今日この頃です。過日、埼玉県日高市の巾着田(きんちやくだ)を訪れました。500万本の曼珠沙華(彼岸花)が咲いており、真っ赤な絨毯を敷き詰めたような様子は圧巻でした。

さて、異常気象の影響なのか、今年には日本に影響を及ぼす台風が多いと実感しています。7月には台風7号が梅雨前線を刺激し、西日本など多くの地域に豪雨災害をもたらしました。9月に入つてからは台風21号が徳島県に上陸し、さらに兵庫県に再上陸して関西国際空港では、高潮による浸水が発生するなど、関西方面に多くの被害が発生しました。先日も台風24号が非常に強い勢力で和歌山県に上陸し、日本列島を縦断して交通トラブルや停電などの被害が発生しました。今年には台風以外にも地震などの自然災害が頻発しており、昔の人は「災害は忘れた頃にやってくる」と言ったものですが、今では災害を忘れてる暇さえなくらい発生しており、各人があらかじめ災害のリスクを踏まえた対策を、常に講じておくことが必要です。

(編集委員 A・N)

関東の道の駅

大地と海に育まれた豊富な特産物をPRしたい



道の駅
季楽里あさひ



年間100万人が訪れる道の駅「季楽里あさひ」

全国でも有数の農業産出額を誇る千葉県旭市に、平成27年に開業した道の駅「季楽里あさひ」。直売所には農水産物が豊富に並び、地元食材を使ったバイキングレストランにも連日多くの人々が訪れます。“季節を楽しむ里”旭市の魅力を発信する現在の取り組みを紹介します。

農産物、畜産物、海産物に四季の花々……豊富な品揃えで年間100万人を引き寄せる

自然の恵み豊かな千葉県旭市。その中心地に平成27年に開業した道の駅「季楽里あさひ」は、地域の基幹病院である総合病院国保旭中央病院のアクセス道沿いにあり、市内だけでなく近隣地域からも多くの人々が立ち寄る場所となっています。旭市は、東日本大震災で津波被害を受け、準備中であった道の駅の計画も一時中断を余儀なくされました。以降、防災意識は高まっており、完成後は緊急避難場所として指定されています。

「季楽里あさひ」の来場者は年間約100万人。お目当ては、季節ごとの野菜や花、豚肉、卵、魚介類、それらの加工品など、豊富な大地の幸と海の幸です。

「『季楽里あさひ』のメインは、全国でもトップクラスの出荷量を誇る地域の農産物、花や豚肉などの直売です。小規模農家や移住してきて新規参入した農家など、これまで販売先がなかった方々もここでなら少量から販売できるため、喜ばれています。お客さまの反応が身近に感じられ、生産者にとっては励みになるようです」と旭市役所企画政策課政策推進班

の松井恒久主査は説明します。

実際に日々、商品の売れ行きを目にしている株式会社季楽里あさひの真田幸弘さんも「3年経って、“〇〇さんのものなら予約してでも買いたい”と、固定ファンがつく農家さんも出てきました。日々の売り上げを肌で感じられるので私たちにとってもやりがいがあります」と話します。

病院や農業高校と連携して新たなブランドづくりを目指す

「季楽里あさひ」は雇用の創出にも一役買っており、地元の人々を正社員やパートタイムとして50名近く雇用しています。開設時から勤務する真田さんもUターンしてきた一人。「働ける場所があって安心した」と話します。Uターン者や移住者の生活の支えにもなっているのです。

「旭中央病院の管理栄養士監修による、地元食材を使用した健康定食の開発を行いました。まだ提供には至っていませんが、病院さらには地元の農業高校とも連携し、新たな商品やメニューの開発を行っていく予定です」(松井主査)

開業から3年。軌道にも乗って、これからは新たな商品の開発が課題です。



農水畜産物やお惣菜、四季を通じて栽培される花々が並び



旭市役所企画政策課政策推進班の松井恒久主査(左)と、株式会社季楽里あさひの真田幸弘さん



敷地内の芝生広場にはステージも。夏にはバーベキューが楽しめる



施設内の加工室では、プリンづくり教室も開催。地元の子供たちにも好評



地元の農業高校生が、月に2回、自分たちの農産物を販売に来る。今後はメニュー開発などの連携をしていく予定