

第 31 号…令和5年7月

協会だより



一般社団法人 関東地域づくり協会

3 定時総会報告

第11回 定時総会

理事長あいさつ

退任のあいさつ 奥野晴彦前理事長

着任のあいさつ 深澤淳志新理事長

6 関東地域づくり協会からのお知らせ

新役員紹介

勤続精励職員表彰

8 プロジェクトK47

知恵を絞り、技術力を結集！
滑走路直下のトンネル建設

東京湾岸道路 空港北トンネル

12 関東の宿場町⑩

中山道 追分宿 長野県

14 関東の土木遺産④⑧

日光稲荷川流域の砂防堰堤群 栃木県

16 会員のひろば

居合

18 関東地域づくり協会からのお知らせ

令和4年度地域づくり講演会を開催しました

第71回 利根川水系連合・総合水防演習

令和5年度 関東「道の駅」連絡会通常総会が開催されました

19 会員情報

新会員紹介・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」⑤

“ここにしかない”体験や食を集めて
地域を元気に！

道の駅「まえばし赤城」



表紙の言葉

さかい じゅん や

坂井敦哉さん（長野県駒ヶ根市立東伊那小学校5年（受賞時））

高速道路の下で川遊び

この写真は当協会が主催する第35回「道のある風景写真コンクール」で小学校の部銀賞に選ばれた長野県駒ヶ根市立東伊那小学校の坂井敦哉さんの作品です。

「この写真は夏休みに家族で地元の川に遊びに行った時の写真です。上には中央道の橋があり、弟とお父さんが遊んでいるところをとりました。今回は夏休みにとった写真で応募しましたが、これからはいろんな季節の写真をとりたいと思いました」

第11回 定時総会



令和5年6月16日(金)14時から、大手町サンケイプラザ(東京都千代田区大手町)において第11回定時総会が開催されました。新型コロナウイルス感染症の感染症法の位置づけが5類に移行されたことから、今年は4年ぶりに定時総会と講演会および懇親会を行いました。

定時総会には、会員総数1,285名のうち263名が出席し、欠席者のうち書面による議決権の行使者541名、委任状提出者145名となり、定時総会を開催することができました。

定時総会の冒頭、奥野理事長によるあいさつが行われ、議長、議事録署名人が選出され、議事に入りました。

最初に第1号議案の令和4年度事業報告および決算について事務局から説明があり、監事から監査報告が行われ承認されました。次に令和5年度事業計画および予算について、事務局から報告がありました。

総会に先立ち、当協会の会員である佐藤信秋参議院議員および足立敏之参議院議員秘書からあいさつがありました。

総会終了後、経済評論家の西村晃氏による講演「災害・疫病からどう立ち直るか(関東大震災から百年・ポストコロナ)」が行われました。西村氏は、関東大震災の復興に

際して百年後の東京を見据えた街づくりを行った後藤新平を紹介し、「国家百年の計という発想は今後の国づくりに欠かせない」と説明します。大災害ではリスクヘッジの思想が大切で、リスクヘッジは行政だけでなく会社や個人もしなければならぬと力説。自らも3年前、南海トラフや富士山噴火を考え横浜から前橋に転居したこと、その際過去の災害歴などを研究して前橋を選んだこと、群馬県には東京から本社機能を移す企業も増えているなどが語られました。

講演会終了後には4年ぶりに懇親会が行われ、会員が旧交を温めました。



西村晃氏による講演

理事長あいさつ

奥野晴彦



本日は皆さまお忙しい中、関東地域づくり協会第11回定時総会にご出席いただきありがとうございます。開会に当たり一言ごあいさつ申し上げます。

新型コロナウイルスによる感染症は5類に変更になり、日常生活や経済活動も通常に戻りつつあります。国内外からの観光客も増加し、観光地にはにぎわいを取り戻してきました。今なお感染者数は緩やかに増加しているようですので、引き続き混雑する場所でのマスク着用、手洗いなどの対応は必要ようですが、このような中、本日は4年ぶりに従来の形での総会、講演会、懇親会を開催することができました。久しぶりに多くの会員の元気な顔を拝見することができ、大変感激しているところです。

今年は、例年になく早い時期から台風がわが国に接近しました。6月初め台風2号接近の際には、折から停滞していた前線の影響もあり、全国各地でこれまでの記録を塗り替える豪雨があり、大きな被害が発生しました。雨の降り方が違ってきたと改めて実感したところです。これも地球温暖化の影響でしょうか。

また、5月には能登半島で震度6強の大きな地震が発生したのをはじめ、最近全国各地で震度5を超える地震が頻発しております。今年は関東大震災から100年目を迎えますが、

地震といい、豪雨といいなんとなく気持ちの悪い日が続いています。

海外に目を転じると、ウクライナ情勢は依然混沌としており、食料、資源等の供給に影響が懸念されます。また、わが国の周辺も緊張が高まっており、ミサイルの飛来も心配されています。これまでも何度か申し上げましたが、いつ何が起きるかわからないと言ってもよい状態です。であるからこそ何が起きてもびくともしない強靱な国土の構築に努めなければなりません。先の国会において、国土強靱化のための中期計画が、法律に基づき策定されることが決定されました。現在遂行中の防災・減災、国土強靱化等5か年加速化計画の着実な進展と合わせ、5か年の次を見据えた手当が期待されます。インフラ整備、管理のための整備局の役割はますます重要なものとなり、整備局をサポートする協会活動への期待も高まってまいります。

本日は、令和4年度の決算および事業報告、役員改選について審議いただきます。令和4年度の業務につきましては、公益事業、収益事業ともおかげさまで順調に遂行できたと考えております。協会が一般社団法人に移行して10年が経過しましたが、発注者支援業務から撤退した後、マネジメント業務、品質証明業務等に力を注ぎ、ここまでなんとかやって来

られたと考えております。のちほどお諮りします4年度の決算では、これまでの累積欠損がなくなったことから、納付する所得税の額が増加しております。このように収益状況が改善できたのも、10年間の職員一同の努力の成果であります。ただ、職員も高齢化してきており、今後の協会活動を考えたとき、優秀な人材の充実が大きな課題であります。昨年も同様のことを申し上げましたが、この面での会員の皆さまのご協力をお願いいたします。

最後に私事になりますが、協会10年を節目として、今回の総会をもって退任させていただきます。弘済会時代を通じ15年の長きにわたり理事長を務めさせていただきました。この間いろいろな出来事があり、組織、規模も大きく変わってまいりました。本来ならば皆さまからお叱りを受けなければならない局面も多々ありましたが、温かく励ましていただきましたこと、厚くお礼申し上げます。本当にありがとうございました。

このあと選任されます新しい役員に、これまで以上のご支援を賜うすことをお願い申し上げ、冒頭のごあいさつといたします。

よろしく申し上げます。

退任のあいさつ

奥野晴彦前理事長

6月16日開催の第11回定時総会をもって退任することになりました。大変長い間お世話になり、ありがとうございました。

平成20年に当時の関東建設弘済会理事長に就任以来、15年の長きにわたり理事長を務めさせていただきました。この間、道路関係業務のあり方改革、発注者支援業務からの撤退要請、一般社団法人への移行、事業譲渡など、さまざまな出来事がありました。どうすればよいのかと悩む日も正直言っていました。同様の課題を抱える全国の弘済会、協会の皆さまと連絡を頻繁に行いながら対応してまいりました。また、会員の皆さまの温かい励まし、職員の皆さまの理解と協力を得てなんとかやってこられたと思っています。

事業譲渡後の協会の使命や今後どのような事業を展開していくかなどについては、令和元年の第7回定時総

会で報告いたしましたが、協会は時代や社会の要請に的確に対応しつつ、関東の地域づくりに貢献していかなければなりません。自らを振り返ったとき、この役目を果たせたかどうか自信はありませんが、弘済会から地域づくり協会へと、何とかつなぐことはできたかなと思っています。

深澤新理事長は、幅広い知識と識見を有し、関東の事情にも精通しておられる理事長にふさわしい方です。協会は移行後10年を経ましたが、これからの10年、さらにその先へと、新しい理事長のもと、職員一丸となって進んでいっていただくことを期待しております。私も顧問として協会に残ることとなりましたので、微力ながら協会の発展にお役に立てるよう努めてまいります。

長い間本当にありがとうございました。また、今後もよろしく願います。



着任のあいさつ

深澤淳志新理事長

6月16日開催の第11回定時総会および第41回理事会において、奥野前理事長の後任として伝統ある本協会の理事長を拝命いたしました。

私自身、平成5年から高崎工事事務所長を、また、平成25年には関東地方整備局長を務めました。出身は長野市です。さらに、人生66年のうち54年、8割は関東地方にお世話になってきました。今回、大変ご縁のある関東の地域づくりのお手伝いができることを心より感謝するとともに、ぜひ恩返しする気持ちで仕事に取り組みたいと考えています。

さて、国土の強靱化は喫緊の課題です。今年は関東大震災の発生からちょうど100年目にあたり、大型地震発生リスクの増大が懸念されています。また、異常気象による水害等も各地で多発しており、防災・減災の重要性がこれまで以上に高まっています。このような状況のもと、先の国会では国土強靱化基本法が改正されました。

また、この夏、次期国土形成計画の閣議決定が予定されていますが、少子高齢化など地域を取り巻く厳しい

環境を克服し、元気で生き活きと暮らせる関東の地域づくりを促進することも重要な課題です。

いずれの課題を解決する上で基盤となるものは社会資本であり、その充実といざという時の危機対応が求められています。社会資本整備を直接担当する関東地方整備局等の関係機関とも緊密に連携しつつ、これからも本協会の使命を果たしていきたいと考えます。

当協会の会員は、これまで整備局等でご活躍された経験豊富な人材です。皆さまの貴重な行政経験・技術力をぜひこれからの防災・地域づくりに活かしていただき、地域の期待に応えていきたいと思います。

これまで長きにわたり協会活動をご指導くださった奥野前理事長に感謝し、私もそのご指導方針を引き継ぎ、また、会員の皆さまの声を丁寧にお聞きしながら、協会職員一同力を合わせて誠心誠意仕事をさせていただきますと考えています。

会員の皆さまの一層のご指導、ご協力をよろしくお願い申し上げます。



新役員紹介

下記の方々が新役員に就任しました。どうぞよろしくお願いいたします。



理事 ^{くばた ひさし}
久保田 尚

埼玉大学大学院
理工学研究科 環境科学・
社会基盤部門 教授



理事 ^{よしだ ゆきののぶ}
吉田 行伸

千葉窯業株式会社 理事



理事 ^{い で よしはる}
井出 佳春

一般社団法人関東地域づくり協会
理事兼総務部長

勤続精励職員表彰

6月12日(月)、関東地域づくり協会表彰規程に基づいた勤続精励表彰式が本部会議室において執り行われました。

今年度は、業務企画部に所属する倉橋栄次専門役と谷内伸雄技術主任の2名が勤続30年で表彰されました。奥野理事長(当時)をはじめとする役員立会いの下、表彰状と記念品が手渡され、受賞者は緊張した面持ちで受け取っていました。

奥野理事長からは、これまでの働きへの感謝と、引き続き健康に留意し今後へ期待する旨の言葉が贈られました。



写真／前列左から
谷内伸雄技術主任
奥野理事長(当時)
倉橋栄次専門役

写真／後列左から
井出総務部長
後藤専務理事
渡邊理事(当時)

知恵を絞り、技術力を結集！ 滑走路直下のトンネル建設

東京湾岸道路 空港北トンネル



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47回は、東京湾岸道路空港北トンネル建設に携わった
中澤徳安さん、和田祐二さん、浅古勝久さんと現場を訪ねました。



中澤徳安さん

昭和34年入省、平成9年、関東地方建設局道路部特定道路工事対策官を最後に退職。



和田祐二さん

一般財団法人経済調査会特任顧問。昭和47年入省、平成24年、関東地方整備局企画部防災対策技術分析官を最後に退職。



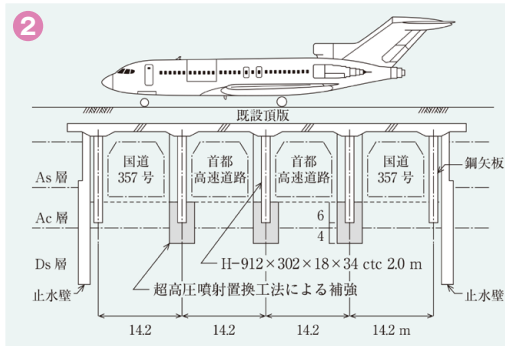
浅古勝久さん

株式会社熊谷組首都圏支店土木事業部顧問。昭和59年入省、平成29年、関東地方整備局地方事業評価管理官を最後に退職。



① 東京国際空港沖合展開事業に合わせて整備された、この区間の東京湾岸道路（羽田道路）は標準部で幅員約100m、トンネル部で約65mという大断面の道路。写真赤点線部の空港北トンネルは、既設頂版を利用して川崎国道事務所で施工、京浜島側の坑口から京浜南運河部までは首都高速道路公団が施工した（平成11年10月撮影）（提供：川崎国道事務所）

② 空港北トンネルB滑走路「既設頂版部」の、コラムジェットグラウト工法（回転する3重管から空気・超高压水を噴射し地盤を切削。同時に硬化材を充填し円柱状の改良体を作成する工法）によるアンダーピニング（既設構造物の基礎を補強する工事）（記録をもとに和田さん作成）



東京国際空港沖合展開事業と東京湾岸道路空港北トンネル事業

東京国際空港（羽田空港）B滑走路をアンダーパスする東京湾岸道路空港北トンネルは、首都高速道路と国道357号を併設する4セル10車線のトンネルであり、ターミナル寄りの羽田第1トンネルと、京浜島寄りの羽田第2トンネルから成る。「東京国際空港沖合展開事業」（以下、空港沖合展開事業）と併せて昭和59（1984）年に着工された。

昭和50年代、羽田空港は2本の滑走路で1日420便の運航を支えていた。空港沖合展開事業はこの輸送力を増強し航空機による騒音も解消しながら、基幹空港としての機能を将来にわたって確保するため、羽田沖合の廃棄物埋立地を活用して移転、拡充を図る目的で計画されたものの。新ターミナルを建設し、空港アクセス道路となる東京湾岸道路を中央に通すという事業である。

昭和45（1970）年、運輸省（当時）は大型航空機の就航を念頭にB滑走路の長さを1,500mから2,500mへと拡張した。その延伸工事の際、建設省（当時）は滑走路の舗装直下に既に都市計画決定されていた東京湾岸道路のトン

ネル天井部分（頂版）を整備。当時運輸省に「よくも建設省はこれほど素早く対応したものだ」と言わしめるほどの即断だった。この頂版は1,000人乗り未来型航空機の着陸にも耐える構造で設計・施工されており（首都国道工事事務所）、これが礎となり、後に川崎国道工事事務所によって東京湾岸道路空港北トンネルの建設が実現されるのである。

中澤徳安さんは昭和60年11月から昭和62年10月まで川崎国道工事事務所に調査課建設監督官として勤務し、空港沖合展開事業と併せた東京湾岸道路改築事業の調査設計を担当した。中澤さんの思い出の一つは、羽田空港を運用管理する航空局と空港沖合展開事業を担当する港湾局を擁する運輸省、東京湾岸道路を整備する建設省、首都高速道路公団（当時）の、費用負担を含めた整備計画を担う「三者協定」だ。

「空港沖合展開事業と湾岸道路は一蓮托生。事業開始のためには一日も早い協定締結が命題でした。滑走路や誘導路との交差部以外で空港施設への影響のない範囲は極力、湾岸道路の縦断勾配を緩くして工事コストの縮減を目指しましたが、運輸省は過激派によるテロ行為を懸念し、深い掘割構造もしくはトンネル構造を推したため協定額が膨らみ

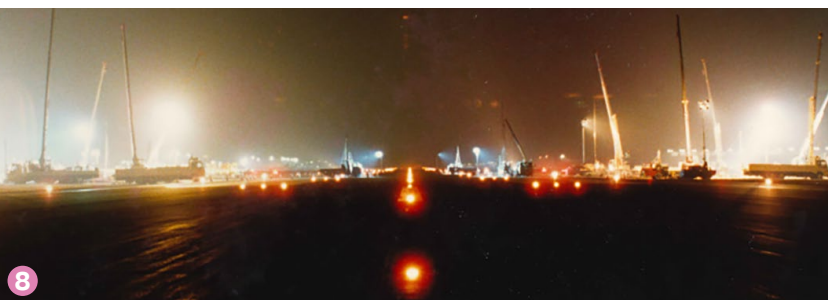


④ 辰巳出張所長であった岡田三郎さん。「出会えてよかったと心から思える人ですね。たくさん学ばせていただいた」と中澤さん。和田さんにとっても上司であり、浅古さんも別の事務所で一緒に働いた
(川崎国道事務所「川崎国道30年の歩み」より)

⑤ 湾岸道路の大断面掘削による空港監視レーダーの変位防止対策工事
(提供:川崎国道事務所)



⑦ 既設頂版部（大井側より）全景



⑥ 羽田空港側、第1トンネルの坑口施工中の様子
(川崎国道事務所「川崎国道30年の歩み」より)



⑦ 滑走路の利用を止めることなく直下にトンネル（京浜島側の第2トンネル）を施工（昭和63年5月撮影）
(提供:鹿島・鉄建建設JV)

⑧ B滑走路の既設頂版部に展開されたジェットグラウト機

ました。航空局・当方・首都高速道路公団3者それぞれに思惑があります。持ち回りで実施された会議は10回以上に及び、毎回激論の末ようやくまとまるという状況。大きな予算変更もあり四苦八苦したことを記憶しています」(中澤さん)

二つ目は、「羽田道路施工検討委員会」(山村和也委員長:国土開発技術研究センターに設置)の運営である。土木研究所、空港管制官や管制技術官、港湾局、首都高速道路公団、関東地方建設局道路部長・事務所長から成る委員会で、工法や工事の進め方に関する妥当性が1ステップずつ評価された。

三つ目は、主任監督員であった岡田三郎さんの存在だ。岡田さんは昭和60年11月から昭和63年6月まで、湾岸道路担当の辰巳出張所長としてプロジェクトに携わった。

「岡田さんの真骨頂は、明晰な頭脳で瞬時に物事を判断されること、そして受注者からも優れた提案であればきちんと受け止め採用したことです。この工事は運用中の空港滑走路が現場であるため小さな間違いも許容されませんが、しっかりと技術を把握して現場で実践されました」(中澤さん)

運用中の空港が現場！ 厳しい制約の下でのトンネル工事

その岡田さんの直属の部下となったのが和田祐二さんである。和田さんは昭和61年4月から昭和63年3月まで技術係長として川崎国道工事事務所辰巳出張所に勤務した。

「羽田第2トンネルの当初の発注仕様では工事が長期化

する恐れがあり、施工上の安全性にも大きな懸念がありました。岡田所長から抜本的な施工法の検討を依頼された鹿島・鉄建建設JVの市橋所長の発案で、滑走路上からコラムジェットグラウト工法によるアンダーピニングを行うこととなりました。しかしこの工法では、同時ではないにせよ、滑走路に900個も孔を開けることになります。航空局にしてみれば『建設省は気が狂ったのか!』と言わんばかり。調整が難航したとき、岡田所長が単身で航空局に乗り込み『これを許可しないと空港沖合展開事業は頓挫する!』と訴えた結果、協力を得ることができたのです」(和田さん)

運用中の空港内での工事のため、作業できる時間は限られている。航空機の緊急着陸により、滑走路上に全面展開した地盤改良機とクレーンを瞬時に撤去したこともあった。技術的な難度と厳しい制約の下での仕事だったと和田さんは振り返る。

「地盤改良やトンネル施工のためには大型重機を多数現場に入れなければなりませんが、それらが空港の監視レーダーや計器着陸装置(ILS)に影響を与えてしまうのです。当時の航空機の離着陸は90秒から100秒間隔。航空局にしてみれば、工事があるからといって定期便の間引きなどおよそ考えられない。そのためレーダーに干渉しないよう対策する必要に迫られました。このプロジェクトの決め手は受注者をリスペクトする姿勢、航空局の皆さんの安全と空港の沖合展開にかけるぎりぎりの決断、委員会を設立し安全第一に現場を一日たりとも止めない体制を構築した関東地建と川

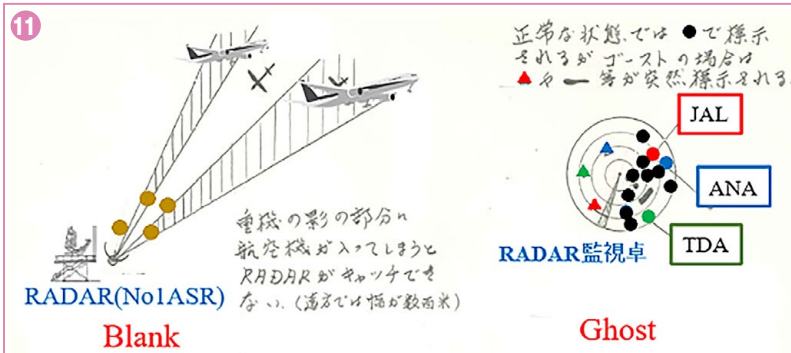


⑨ 第1トンネル坑口のデザインは現場視察時に山川朝生所長（当時、第8代）に和田さんが直訴。緩やかなカーブを描く天井と装飾的なフェンスのデザインが優雅



⑩ 現場にて。トンネル工事の全盛期を担当した浅古さんは「久しぶりに来ましたが施工当時と変わっていませんね」と振り返る

⑪ 地盤改良機による空港監視レーダ（No1 ASR）への影響に関する航空局との打ち合わせメモ（記録をもとに和田さん作成）



崎国道の幹部の皆さまの総力だと考えています」（和田さん）

航空局の管制技術官などを講師に迎えて勉強会をしようと発案したのも岡田さんだった。

「そのおかげでさまざまな安全対策を講じることができ、こちらの意図もより伝えやすくなりました。忘れてはならないのは、関東建設弘済会の支援業務の皆さまによる深夜の現場臨場そして、現場や関係機関に速やかに送り届けてくださった勝山運転手と、いつもおいしい食事を用意してわれわれを励ましてくれた辰巳出張所の多田さんの存在です。プロジェクトに欠くことのできない人たちでした」（中澤さん、和田さん、浅古さん）

超軟弱地盤の埋立地に大型構造物を建設する苦難

浅古勝久さんは平成2年4月から約1年半、川崎国道工事事務所辰巳出張所の技術係長を務めた。着任時は、第2トンネルの頂版の下にトンネルを掘る段階。羽田の埋立地は当時は「マヨネーズ層」と呼んでいた含水比率100%以上の超軟弱な地質。全体の地盤改良は港湾局が担当し、道路として使用する部分を建設省と首都高速道路公団が担当した。「私が現場に入った頃には、既に地盤改良は終わっていて、以前に現場を担当された和田さんや他の担当者の方々のおかげで、扱いやすくなっていました」と浅古さんは言うが、それでも工事は簡単ではない。

「土木の現場は設計通りにはいきません。沈下の予測計

算はもちろん行われていましたが、実際には誤差が非常に大きいのです。しかも改良されているとはいえ、元々、超軟弱地盤。いかに正確に造るか、受注者の皆さんはとても気を使っていましたね」（浅古さん）

さらに、第1トンネルの施工でも問題が起きた。

「地下水の水位が高く、地中に造った構造物が浮いてしまうのです。そのため鉄筋コンクリートの床板を厚くして重みでバランスをとることになっているのですが、芯材となる鉄筋の量がかかり多く、密度が高くなってしまいます。狭い空間ではなかなか容易に鉄筋を組み立てられないため、機械継手を使いたい。しかし、これは当時では割高な方法で、簡単には認めてもらえません。そこで、事務所のOKをもらうために受注者と一緒に地上に現場のモデルを再現し、そこで実演して見せることでなんとか了解を得ることができました」（浅古さん）

受注者と発注者が協力して知恵を絞り、工夫して、それをきちんと説明する。「トンネルが無事故で無事に完成するように」という目標に向けて、「共に進む仲間」という意識が生まれ、皆が最大限に力を出し合った現場だったのだ。

「久しぶりに来てみると、やはり羽田空港はまさに日本の玄関口。でも当時はまだ京急電鉄も東京モノレールも新ターミナルまでは通っていませんでした。湾岸道路そして空港北トンネルはそこから都心部への主要ルートになる、非常に意義の大きな仕事だったと思います」と、中澤さんは笑顔を見せつつ感慨を語った。

中山道随一の繁栄を誇った 追分宿



江戸時代、東海道などの
街道に設けられたのが宿場です。

旅人を迎え送り出した宿場の古今の様子を、
関東地方の各地に訪ねるシリーズ。

第11回は中山道20番目の宿、追分宿です。



堀辰雄文学記念館の入り口にある、豪壮な造りの本陣裏門
(協力:堀辰雄文学記念館)



溪斎英泉「木曾街道追分浅間山眺望」。
浅間山を背景に追分宿付近を往く馬子たちが描かれている
(所蔵:追分宿郷土館)



「岐蘇路安見絵図」(1756年)
に描かれた追分宿。道の分岐
点にあるのは、現存する「分去
れの道標」
(所蔵:追分宿郷土館)

古くからの交通の要所

長野県軽井沢町にある追分宿は、江戸と京都を結ぶ中山道と越後に続く北国街道の分岐点に位置します。古くからの交通の要所で、平安時代には上州や甲州などから諏訪神社に参詣祈願する武家や豪族、僧侶らが行き交い、戦国時代には上杉や武田、豊臣らの軍勢が往来しました。

軽井沢宿、沓掛宿とともに「浅間根腰の三宿」と呼ばれた追分宿は、浅間山の南山麓にある「寒気凛冽不毛の地」。江戸時代に入るまではごく小さな一寒村でした。ところが慶長の初めに宿駅として整備されると、急激な発展を遂げました。5町余りの街並みに、本陣1軒、脇本陣2軒を備え、貞享年間には旅籠屋71軒、茶屋18軒、商店28軒が立ち並ぶ大規模な宿場町に成長します。北陸や遠く九州からも参勤交代の諸大名らが投宿したほか旅人や荷駄を扱う人馬が盛んに往来し、松尾芭蕉や小林一茶、貝原益軒などの文人墨客も追分宿を訪れました。元禄時代になると戸数152軒人口は約900人まで増え、天保9(1838)年には荷重荷物^{とんやかんのあらたのじよ}の取り締まりを行う「問屋貫目改所」が、中山道では板橋宿・洗馬宿に次いで設置されるなど、追分宿は繁栄を極めます。

東海道よりも川とめの少ない中山道は、輿入れの道程に選ばれることも多く、文久元(1861)年に降嫁した和宮が江戸へ向かう際にも、追分宿を通行しています。

中山道きっての繁華街“追分宿”

追分宿では初期の頃から旅籠屋に飯盛女を置いていました。その数は三宿の中で最も多く、常時200～300人ほどいたと考えられています。中山道きっての繁華街となった追分宿には、軒を連ねる旅籠屋の掛灯籠が夜になっても煌々と灯り「夜道に針を落としても拾えるほどに明るかった」と伝えられています。旅人のほか周辺の農村からも飯盛女を目当てに若者らが訪れ、宿場は大いににぎわいました。伊勢詣の途中で長逗留し路銀を使い果たして引き返す旅人までいたほどでした。井原西鶴著『好色一代男』の主人公世之介も追分宿を訪れ旅寝の一夜を明かしています。物納も多かった年貢の支払いを追分宿ではほとんど金で納めていたといわれています。

飯盛女の多くは、前借金の形として年季奉公に出された娘たちでした。碓氷峠を往来する馬子の仕事唄に、飯盛女が三味線をつけ座敷唄にしたのが始まりとされる追分節。その一節「浅間根腰の焼野の中で あやめ咲くとはしおらしや」は、火山灰に咲くあやめの花に、厳しい環境の中でも健気に生きる飯盛女の姿を重ねているのではないかと追分宿郷土館の伊藤京子さんは話します。

追分集った文化人たち

慶応3(1867)年、大政奉還とともに参勤交代制度が廃止



「枡形の茶屋 つがるや」。出桁造りの2階や、□型と屋号を入れた鰻絵は当時のまま。
(枡形とは宿内の警備のため、宿場の出入の道を鍵の手に曲げ土手を造る街づくりの手法)



「追分節」の歌碑。街道を伝わり「江差追分」や「越後追分」の源流となった

火事の翌年に再建された油屋。丸子の製糸家の住居を旧油屋の斜向かいに移築し、新しい油屋旅館として再開した



焼失前の油屋。大きな間口と出桁造りの宏壮な建物だった
(提供: 追分宿郷土館)

堀辰雄が滞在した「つげの間」。追分の建物には珍しく北側に窓がある。浅間山を愛した堀のために特別に造られたのではないかとされている



中山道(左)と北国街道(右)が分岐する「分去れ」。

当時の道路標である「分去れの道標」がある。
出立する旅人と飯盛女がここで今生の別れを惜しんだ



されると追分宿は次第に活気を失っていきました。明治5(1872)年には芸娼妓解放令が發布され、飯盛女129人が年季を待たずに自由の身となります。さらに明治21年に直江津線(のちの信越線)が開通すると、徒歩で中山道を往来する人は絶え、追分の地は衰退していきました。

ある時、窮状を見かねた鉄道院の役人が、夏場の学習用保養地として帝大生を呼び寄せることを提案します。明治42年に信越線の夏季臨時停車場が設置されると、高等文官試験に臨む学生らが多く訪れるようになりました。大正12(1923)年には信濃追分駅が常設駅として開業。追分に人の往来が戻ったのです。

やがて追分には、浮世の風を逃れて文化人が集まるようになりました。中でも堀辰雄は追分の自然をこよなく愛し、旧脇本陣の油屋旅館で多くの作品を執筆しました。昭和12(1937)年に油屋が火事に見舞われると、室生犀星、立原道造らとともに募金活動を行い再建に尽力しました。

「追分は彼らの書斎だったのではないか」と話すのは、油屋の建物を引き継ぎ文化施設を運営する斎藤祐子さん。昭和19年に追分に居を移した堀をはじめ、福永武彦や加藤周一など多くの作家や文学者たちが追分で執筆活動を行いました。

にぎやかな宿場町から閑静な書斎へと変貌を遂げた追分宿。街道沿いに残る宿場の旧跡が、昔日の面影を今に伝えています。



第1砂防堰堤の挫折と設計変更

一年を通して観光客でにぎわう日光東照宮。その東を流れるのが、神橋の約300m東で^{だい や がわ}大谷川に合流する急流河川・^{によほうさん あかなぎさん}稲荷川です。水源である女峰山や赤薙山は崩壊と侵食が激しく、ひとたび雨が降ると上流から大量の土石流が発生し、市街地に幾度となく被害をもたらしていました。災害に悩む市民たちの要請に応え、大正から昭和にかけて建設されたのが「日光稲荷川流域の砂防堰堤群」です。戦前に竣工した計16基の重力式練石積コンクリート砂防堰堤から成っています。

大正7(1918)年、栃木県営事業が内務省直轄砂防事業に引き継がれ、本格的な工事が始まりました。計画・設計に携わったのは内務技師の^{かばまこと}蒲孚。東京帝国大学林学科と土木工学科を卒業後、関東・東海・北陸を中心に100基以上の砂防施設を担当したコンクリート堰堤のパイオニアです。

大正8(1919)年8月には大谷川合流点から約4km上流に第1砂防堰堤が竣工。堰堤と護岸、導水路が一体と

なった画期的構造でしたが、同年9月15日の豪雨により流失してしまいます。従来の砂防堰堤の主流であった空石積構造では稲荷川の強大な土石流の破壊力に耐えられないことが明らかになったのです。

この状況を踏まえ、第2砂防堰堤の構造にはセメントを用いたより強度の高い練石積を採用。工事が開始した大正初期はセメントの実用化に伴い砂防技術も転換期を迎えており、大正5～7年には同じく蒲が手掛けた国内初のコンクリート砂防堰堤である^{み だ い がわ}御勅使川の芦安堰堤(山梨県)が建設されています。とはいえ当時のセメントは高価で、大規模な工事への使用が中心。そこで稲荷川では、堤体内に中埋め石を配置し、隙間をコンクリートで充填する粗石コンクリート工法を用いて工費の抑制を図りました。コンクリートは摩耗に弱いため、水通し上部には^{くろからす}「黒烏」と呼ばれる現地の堅硬な安山岩を整形して貼り付けました。

こうして大正9(1920)年、第2砂防堰堤が完成。同年の大出水において絶大な効果を発揮しました。この成功を契機に稲荷川の砂防事業は拡大し、第2砂防堰堤は以降の稲荷川砂防工法の基本となったのです。



関東の土木遺産 第48回

人々の生活と歴史遺産を守る防災施設

日光稲荷川流域の砂防堰堤群

栃木県

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48回は栃木県日光市にある日光稲荷川流域の砂防堰堤群です。



内務技師・蒲孚。日本のコンクリート砂防堰堤の基礎を確立した
(提供:高橋良子氏)

稲荷川第1砂防堰堤の築石整形作業。
金槌とのみを使って巨大な割石を整形した
(提供:日光砂防事務所)

稲荷川第2砂防堰堤
(中央部拡大)。形状
が不定形な野面石
や雑割石を雑然と積
み上げた乱積



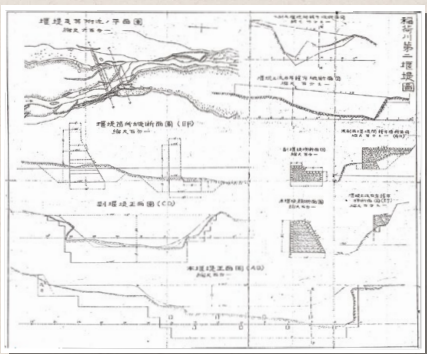
年代を追うごとに石積技術が進歩

日光には、寺社の補修に携わった腕のよい石工が住んでいたといわれています。工事にあたっては現地の河床にある転石や溶岩直下の斜面にある巨石を整形し、モッコやトロッコで運びました。現場では石工1人、その手助けをする梃子2人が一組となって作業を行いました。石工が築石にモルタルを塗って組み合わせ、一段上がるごとに中埋め石を据え、梃子がコンクリートを充填しました。

選奨土木遺産に登録されている16基を比較すると、時代とともに石積みの様相に変化が見られます。第2砂防堰堤ではまばらな大きさの石を乱積を主体に積み上げていましたが、大正10(1921)年竣工の第3砂防堰堤以降では築石の面が長方形もしくは多角形にまとまり、石を斜めにして積む工法に。その後、昭和初期の堰堤では形状寸法のそろった間知石が整然とかみ合う矢羽積へと移り変わっていきます。

この砂防堰堤群では、築石の成形技術、石積技術の進歩をうかがい知ることができるのです。

大正9(1920)年竣工の稲荷川第2砂防堰堤。幾度もの補修を経て、現在は堤高6.1m、堤長50.4mである(令和3年時点)



稲荷川第2砂防堰堤設計図
(提供:日光砂防事務所)

補修工事にあたって
取り出した「黒烏」を
野外に展示



市民と文化財を災害から守る

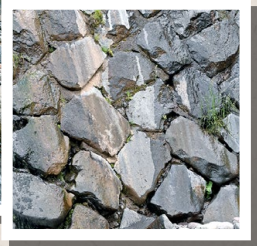
平成26(2014)年には「技術革新による砂防工法の移行期に建造された堰堤群で、比類のない意匠的特徴とともに近代砂防の歴史を伝える」として選奨土木遺産に認定されました。選考委員の福島二郎さん(足利大学)は次のように評価します。「蒲式」と呼ばれるこの砂防堰堤の形状は、台形をした水通し部の角が丸みを帯びています。これが武骨な土木構造物の中でも特に柔和な印象を与えていると思います。荒々しい土石流の襲来から私たちの暮らしを守る“厳しさ”と“優しさ”を兼ね備えた柔らかな景観美といえるでしょう」

今後の保全活動について、日光砂防事務所の大浦二郎事業対策官は「年に一度、日光砂防ボランティア協会と協力して砂防施設を点検しています。これからも設計当時の考え方を継承しながら、日光のインフラ施設としての機能を維持していきたいと思います」と語りました。

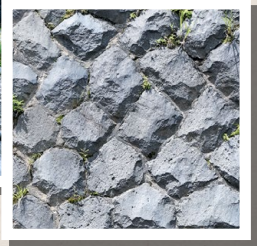
大自然に溶け込む稲荷川流域の砂防堰堤群は、今なお人々の生活ときらびやかな文化遺産を守り続けています。



大正10(1921)年竣工の稲荷川第3砂防堰堤。第2堰堤の上流側84m地点に位置。築石は整形されているが、粗雑な点も残る



大正12(1923)年竣工の稲荷川第10砂防堰堤。昭和14~16年に嵩上げ工事を行った下流側は、丁寧に整形された間知石がかみ合い、目地はほとんど見えない



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



15本の刀

はじめに

私の趣味の一つ「居合」についてお伝えします。ただ、個人的見解もありますので「ほんまでっか?」と思いながらお読みください。

居合とは

居合とは、簡単に言うと「相手が刀を抜き襲いかかろうとも鞘に刀を入れたまま、相手より素早く刀を抜き制する技」です。実際には普通に構えた方が優位なわけで遅いことは命取りですが、居合は刃筋がどこにくるのが分からないことから、逆に切りつけづらく、恐れられたのではないかともあります。

居合の達人になると、雨粒が屋根から地上に落ちるまでに3度鞘に入れ抜きつけることができるほど速いそうです。

居合の強さ

YouTubeで居合の速さを見るのは簡単なことで、「黒田鉄山」と検索すると、その剣の速さが見えなくて圧倒されます。現在、居合は動画でも広く

流れていますが、そもそもは一子相伝に近いごく限られた者だけに伝授されたものであったらしく、秘伝であるため恐れられたとも言われています。そういう意味で、居合は“陰の武道”です。

柳生新陰流なんかでは刀を抜いて構えますが、居合は最初に説明したように刀を抜きません。これは抜かずに相手を制して無駄な戦いを避けるためとも考えられますが、私がやっている夢想神伝流や大森流の古流には棚下（軒下から切りつける）、壁沿い（家の陰から闇討ち）という技もあります。

居合の祖は林崎甚助という方で、父の仇をとるため居合を編み出したと聞いています。父の仇は相当強く、真っ向勝負では勝ち目がないため、修行を行い、そしておそらく相手の隙を突いたまじし討ちをしたのではないかと個人的には想定しています。必殺技は誰にも知られないほうがいいわけですから。

日本刀は今では美術品ですが、個人的に現在は15本所持しています。これは昔、青森の実家が十腰内（十

居合



飛島幸則

(一社)関東地域づくり協会参事
元下館河川事務所事業対策官



試し斬り



本の刀が腰にない)というところにあつて、鬼に刀を10本集めるよう言われたものの9本しか集められず散々な目に遭つた伝説からこの仇をとつてやろうと思つて集めたものです。そのうち断捨離予定です。

合気道について

そもそも私と武道との出会いは、子供から見放され自由な時間ができたころ、男は強くありたいという願望がむらむらと湧き、居合と合気道の講座に赴いたことです。そこから両方とも道場に通うようになりました。

私の合気道の師範は竹下元総理のSPをやっていた結構な方ですが、まず教わつたのは「敵に襲われたら戦うな」ということ。ただ、逃げきれそうにない場合は人間が体の中で一番力が入る歯で噛みつき、敵の戦意を喪失させ、その隙に逃げるのが良策だそうです。それでいいのかと疑問も感じますが。

合気道は派閥がいくつかあり、盛況なのは万民ができる武道として広

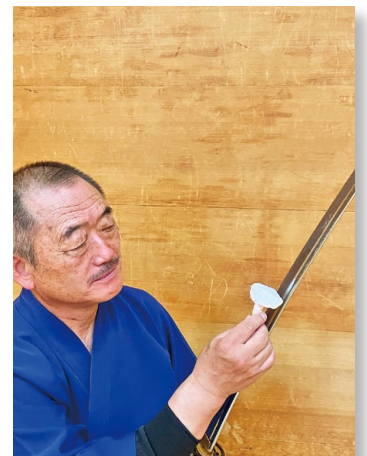
めた植芝盛平を祖とする合気会と塩田剛三を祖とする養神館です。合気会が柔軟な武道であるのに対し養神館は戦国武術を継承しています。私が通つた道場は養神館であつたため、基礎練習から始めて10分もすると吐きそうになつたのを覚えています。また、黒帯をとるためにはコンクリートブロックを素手で割ることが義務づけられていて……無理～!

(と思いましたが、実際には頑張って黒帯を取得しました)

趣味の定義と継続

趣味には3つの定義があるそうです(ものの本に書いてありました)。それによると、1つ目は「とても好きなこと(楽しんでやれること)」、2つ目は「ある程度のレベルであること」、3つ目は「金銭を儲けてはいけないこと」。例えばお酒とかゴルフやパチンコが趣味という方がいますが、お酒にレベルを当てはめると依存症が危なく、パチンコは若干引っかけますが、ゴルフはいいかもしれません。

何事も継続は力なりと言いますが、昨今読んだ書物に「人間は挑戦を諦めたときに年を取るのだ」とありました。中国・漢の劉邦と最後まで争つた項羽の軍師・范増(相当高齢)が言つた言葉だそうです。皆さん、チャレンジはこれからですよ。



刀の手入れ。
錆の原因になる手油を取る

協会だよりへの投稿のお願い

協会だより編集委員会では、会員の皆さまからの原稿を募集しています。奮ってご投稿ください。

会員のひろば:趣味や特技、現役時代の思い出、紀行文など800～1200字程度で写真数枚を添えてご投稿ください。

会員の近況コーナー:近況報告、エピソード、はまっているもの、お薦めの本の紹介など何でも構いません。思いつくままの短文(1行でも)を書き連ねていただき、お気軽にご投稿ください。

表紙写真:四季を感じられる写真等ご投稿ください。

提出先:協会だより編集委員会

メール、FAX、郵送会いずれの方法でも結構です。

● E-mail: kyokai-dayori@kt-chkd.or.jp

● FAX: 048-600-4175

● 郵送先: 〒330-0843

さいたま市大宮区吉敷町4-262-16

マルキュービル9F

(一社) 関東地域づくり協会

協会だより編集委員会宛

関東地域づくり協会からのお知らせ

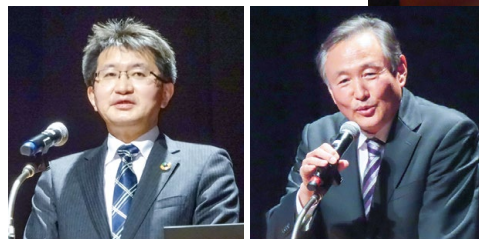
令和4年度

地域づくり講演会を開催しました

地域づくり講演会の様子

2月9日(木)、東京都北区の赤羽会館にて当協会主催、国土交通省関東地方整備局の後援により地域づくり講演会を開催しました。廣瀬昌由関東地方整備局長と、前国土交通事務次官の山田邦博氏のお二人を講師に迎え、当日は関東地方整備局職員や地方公共団体職員、協会会員の皆さまなど295人に参加いただきました。

廣瀬局長には「関東地方整備局における最近の話題」、山田氏は「安全な国土と活力ある地域づくり」と題し、それぞれご講演いただきました。



(左) 廣瀬関東地方整備局長
(右) 山田前国土交通事務次官

参加者アンケートでは、いずれの講演も「タイムリーな話題を分かりやすく解説していただき大変勉強になった」との感想が数多くありました。

第71回 利根川水系連合・総合水防演習 展示・体験コーナーに出展

5月27日(土)、国土交通省および関東1都6県(埼玉県・千葉県・栃木県・群馬県・茨城県・東京都・神奈川県)、ならびに開催地である深谷市の主催により、第71回利根川水系連合・総合水防演習が埼玉県深谷市前小屋地先(利根川右岸170.5km付近)で開催されました。

当協会ではパネル展示「関東地域づくり協会の取り組み」と、防災エキスパートの協力によるなわ結び・土のう作り体験コーナー、水防工法展示場での水防工法の説明を行いました。

当日は天候にも恵まれ、報道によると演習参加者、観覧者含め約1万人が来場したようです。当協会の体験コーナーにも家族連れなど大勢が訪れ、なわ結び・土のう作りを体験していました。



土のう作り体験コーナー



なわ結び体験コーナー



令和5年度 関東「道の駅」連絡会 通常総会が開催されました



菊池博会長のあいさつ

パネルディスカッションの様子



5月25日(木)、埼玉県深谷市民文化会館において、当協会が事務局を務める関東「道の駅」連絡会の通常総会が4年ぶりに現地開催されました。

総会では会長である菊池博下妻市長のあいさつに続き、収支決算報告、予算等についての審議が行われました。総会終了後には、跡見学園女子大学観光コミュニティ学部 篠原靖准教授を中心に、道の駅関係者による「アフターコロナにおける『道の駅』の役割と新たなまちづくり」と題したパネルディスカッションが行われ、各「道の駅」の取り組みなどが紹介され盛況のうちに幕を閉じました。

次回は千葉県内で開催予定です。

新会員をご紹介します

新しく48人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
青木 均美	関東建設マネジメント(株)
阿久津保則	関東建設マネジメント(株)
蟻川 和弘	関東建設マネジメント(株)
有馬 正吾	(一社)関東地域づくり協会
飯田 寛之	(株)加藤建設
飯野 勝博	朝日航洋(株)
飯原 征敏	(株)八州
石浜 康賢	(一財)道路新産業開発機構
岩崎 辰志	(一社)河川ポンプ施設技術協会
岩見 洋一	
遠藤 武志	(一財)国土技術研究センター
大柴 公彦	(一社)関東地域づくり協会
岡戸 昌利	(株)加賀田組
狩生 正彦	(株)復建エンジニアリング
杵淵 新一	(株)エイト日本技術開発
工藤美紀男	(公財)河川財団
久保田 尚	埼玉大学大学院 理工学研究科
小池 信行	小雀建設(株)
小嶋 正雄	(一社)関東地域づくり協会
小宮 秀樹	(特非)日本水フォーラム
近藤 進	(一社)全国建設業協会
佐藤 眞平	オリエンタルコンサルタンツ(株)
佐藤 尚	関東建設マネジメント(株)
島田 裕司	(一財)全国建設研修センター

氏名	現勤務先
高橋 和之	(一社)関東地域づくり協会
滝澤 治	(一財)橋梁調査会
田口 清次	
竹田 弘明	京成建設(株)
田村 貴	復建技術コンサルタント(株)
永江浩一郎	(一財)経済調査会
野笹 隆幸	(一財)全国建設研修センター
菱川 龍	岩田地崎建設(株)
藤田 裕樹	(一財)橋梁調査会
増田 善智	(株)ドーコン
松村 清和	日本道路興運(株)
丸山 貴志	(一社)関東地域づくり協会
丸山日登志	東亜建設工業(株)
水野 雅光	復建調査設計(株)
宮崎 勝巳	砂防エンジニアリング(株)
宮前 雅明	三井共同建設コンサルタント(株)
村松 悦由	飛鳥建設(株)
森 吉尚	(株)本間組
山口 仁	電設コンサルタンツ(株)
山崎 聡	(一財)建設業振興基金
山崎 茂	(株)東京建設コンサルタント
山崎 裕樹	(株)建設資源広域利用センター
吉田 行伸	千葉窯業(株)
渡辺 和弘	日本ハイウエイ・サービス(株)

お悔やみ申し上げます

謹んで哀悼の意を表します

氏名	逝去年月	建設省(現国土交通省)退職時職名
荏原 洋一	令和4年8月	千葉国道 経理課長
戸邊仙一郎	令和4年8月	首都国道 総務課長
根本 善光	令和4年9月	本省 砂防課長補佐
根岸 堆二	令和5年1月	高崎 出張所長
飯野 昇	令和5年1月	東京国道 建設専門官
高野二三夫	令和5年2月	利根下流 経理課長
大工原輝男	令和5年2月	富士川砂防 副所長
永田 剛	令和5年3月	関東 主任監査官

氏名	逝去年月	建設省(現国土交通省)退職時職名
掛足 俊一	令和5年3月	下館 事務所長
箱山 武久	令和5年3月	相武 経理課長
木暮 陽一	令和5年4月	霞ヶ浦 事務所長
赤松 惟央	令和5年4月	中部地建 局長
鈴木 道雄	令和5年5月	建設省 事務次官
藤平 洋	令和5年6月	利根上 副所長
石鉢盛一郎	令和5年6月	利根ダム 事務所長

編集委員会だより

近頃チャットGPTなどの生成AIが話題となつている。生成AIにはチャットGPTのほかマイクロソフトBingやグーグルBardなど無料で利用可能なものがあるそうだ。生成AIはインターネット上にある数千億とも言われる「文章」や「画像」、「音楽」や「映像」、「プログラミング言語」などを機械学習するとのことである。

チャットGPTでどのような情報が出るのかと「関東地域づくり協会」と問うてみたところ、「日本の関東地方において地域づくりを推進するために設立された団体です。(中略)関東地方の経済や文化、環境などの発展を促進することを目的としています。具体的な活動としては、地域の調査研究や政策提言、地域振興イベントの企画・実施などがあります。(以下略)」などと回答されました。(個人的な感想であるが、回答には違和感があった。皆さんもいろいろ試してみてはいかがだろうか。(編集委員 A・N))

編集委員

●

[関東地域づくり協会]
 有馬正吾／大柴公彦／
 澤田 晋／辰野剛志／
 中村一夫／野橋明彦／
 前田隆徳／丸山貴志／
 山下眞治
 [会員]
 浅古勝久((株)熊谷組)
 望月美知秋((株)日水コン)

関東の道の駅

“ここにしかない” 体験や食を集めて 地域を元気に！



道の駅
「まえばし赤城」



国道17号バイパス(上武道路)沿いに開業した道の駅「まえばし赤城」

令和5年3月にオープンした群馬県内最大級の道の駅「まえばし赤城」。広大な敷地には2つの駐車場と、遊具を備えた芝生広場やドッグラン、直売所や温浴施設も。地域で評判の飲食店が多数出店しています。

新たな視点で“ここにしかない”体験を提供

道の駅「まえばし赤城」を運営するのは、前橋市の「計画付事業予定者公募」に応じて事業者として選定された株式会社ロードステーション前橋上武です。計画段階から、開業後の集客をイメージした整備を進めてきました。

こだわっているのは「ここにしかない体験です」と話すのは、星野圭佑駅長。同社は施設の核となる直売所と、非常用電源設備を利用した温浴施設を直営で営業。フードコートやレストランには地元で評判の飲食店がテナントとして多数出店しており、味やサービスの品質は保証つきです。

地元出身の星野駅長は「飲食店の皆さんには、地域を活性化したいという思いを共有していただけるよう何度も足を運んで説明しました」と話します。

「道の駅で営業してもらうからには、やはり地元の食材を使っていただきたい。しかし飲食店の方々は、意外と地元の生産者の方々との接点を持っていらっしゃらなかったのです。そのため、私たちは、開業に先立って飲食店の皆さんと農家の生産者さんとのマッチング会を開き、地元どんな食材があるのか、どんな人がどんな思いで生産している

のか知ってもらう機会をつくりました。そこで出会った地元食材を生かし、道の駅の店舗のオリジナルメニューも出しています」(星野駅長)

ライフスタイルに合わせて利用してもらえるように

他にも地域の新名物を目指す「まえばしバナナ」のビニールハウスや鮮魚センターなど楽しみはいっぱい。観光案内所では、道の駅を拠点に赤城地域を周遊してもらうための情報提供を行っており、e-bikeのレンタルも行っています。

平日にもかかわらず、広々とした芝生広場には遊具で遊ぶ親子連れの姿がたくさん。特にこの広場は地元からの評判も上々です。BEER GARDENや星空の下でのヨガ教室など、楽しいイベントも企画されています。

「県外からのお客さんに地域の魅力を発見していただくだけでなく、地元の皆さんにも3世代で日常的に利用していただけるようにしたい。まずはこの場所に足を運んでもらうことから。屋外広場や芝生広場のステージを利用して、今後も地元の食材や立地を生かしたイベントを開催していく予定です」(星野駅長)

(右)ひときわ目を引く大きな屋根のオープンスペース。雨天でもイベント開催が可能！
(下)第2・4土曜日開催のマルシェには多くの人が訪れる



芝生広場は広々！敷地内には防災倉庫も備え、災害時は広域防災拠点になる



古きよき銭湯文化をイメージした温浴施設。赤城山の風景が女湯・男湯の壁を彩る



企画段階から携わって約7年になるという星野圭佑駅長。「より多くの人に足を運んでもらえるよう、さまざまなイベントを計画しています」

直売所は朝9時から夜9時まで。地元の農産物や加工品が並ぶ。ほのかな甘みの濃厚な飲むヨーグルト、地元田口町特産の田口菜の味噌ラー油などオリジナル商品の開発も！

