

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

令和7年度 関東ブロック 災害復旧事業技術講習会を開催
関東地方防災エキスパート情報交換会開催

4

社会資本整備に関する話題

「八潮市道路陥没事故」現場レポート

6

プロジェクトK⑤

大規模災害を契機に進んだ 地域を守る砂防整備

大武川流域の砂防事業

10

関東の宿場町⑧

水戸街道 松戸宿 千葉県

12

関東の土木遺産⑤

筑波山ケーブルカー 茨城県

14

会員のひろば

ホノルルマラソンプロジェクトA 200aged ～完走～

15

会員情報

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」②

地域の人々が集う、 子育て支援と広域防災の拠点

道の駅「小坂田公園」

表紙の言葉

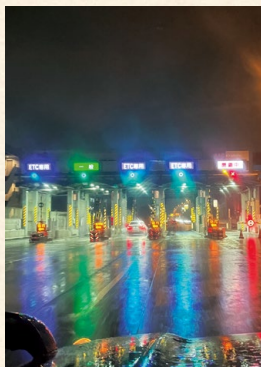
たかはし

高橋そらさん（松戸市立第五中学校1年生（受賞時））

5つの光

この写真は、当協会が主催する第37回「道のある風景写真コンクール」で中学校の部銀賞に選ばれた、松戸市立第五中学校1年生（受賞時）の高橋そらさんの作品です。

「雨上がり高速インターのあかりが綺麗に5本並んで反射していて、何気なく車の助手席から撮ったこの一枚がまさか銀賞に選んでもらえるなんて思ってもいなくて、驚いた反面すごうれしかったです。これからも自分の好きなようにいろいろな写真を楽しく撮影していきたいです」



令和7年度 関東ブロック
災害復旧事業技術講習会を開催しました

7月18日(金)、当協会および公益財団法人神奈川県都市整備技術センターの主催により、赤羽会館講堂(東京都北区)において令和7年度関東ブロック 災害復旧事業技術講習会を開催しました。

本講習会は平成17年度から、関東地方で災害復旧業務に携わる関係者を対象として、災害が起こった場合に、復旧事業の各種申請資料を検討・作成する際に必要な災害復旧事業の技術・制度等に関する理解を深めるため実施しています。

当日は297人が参加し、災害復旧事業制度や留意事項などについて、講師の話に真剣に耳を傾けました。



■講義内容

「災害復旧事業制度の留意点」

石田和也氏(国土交通省水管理・国土保全局防災課総括災害査定官)

「災害復旧事業採択上のポイント」

松岡一成氏(国土交通省水管理・国土保全局防災課災害査定官)

「災害復旧事業における留意事項」

小幡宏氏(災害復旧技術専門家)

「神奈川県における災害復旧事業」

佐藤哲也氏(神奈川県県土整備局河川下水道部河港課河川防災グループグループリーダー)

榎本博文氏(神奈川県県土整備局道路部道路管理課維持防災グループ副技幹)

「関東地方整備局の災害対応」

本住武司氏(国土交通省関東地方整備局災害対策マネジメント室長)

- 【主催】 一般社団法人関東地域づくり協会
公益財団法人神奈川県都市整備技術センター
- 【共催】 一般社団法人建設コンサルタンツ協会関東支部
一般社団法人全国測量設計業協会連合会関東地区協議会・東京地区協議会
一般社団法人関東地質調査業協会
- 【後援】 国土交通省関東地方整備局
神奈川県
公益社団法人全国防災協会

関東地方防災エキスパート
情報交換会開催

防災エキスパート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。今年度は現場見学も企画されるなど、活発な情報交換が行われました。情報交換会は7月4日から8月19日の間に32事務所で開催され(災害対応により千葉国道事務所は書面開催)、8支部の合計で290人の防災エキスパートが参加しました。



東京国道事務所との
情報交換会の様子



荒川上流河川事務所の
現場見学の様子

支部名	主催事務所	開催日	防災EX 参加者数	事務所 出席者数	実施方法等
水戸支部	常陸河川国道	7月16日(水)	16	28	対面、Web併用
	下館河川	7月18日(金)	6	16	対面
	霞ヶ浦導水	7月 4日(金)	1	4	対面
	常総国道	7月28日(月)	6	6	対面
	常陸海浜公園	7月22日(火)	3	5	対面、現地見学
宇都宮支部	宇都宮国道	7月23日(水)	9	10	対面
	日光砂防	7月22日(火)	4	11	対面
	渡良瀬川	7月30日(水)	9	12	対面
	鬼怒川ダム統合	8月19日(火)	3	17	対面
高崎支部	高崎河川国道	7月22日(火)	15	20	対面、Web併用
	利根川水系砂防	7月16日(水)	11	17	対面、Web併用
	利根川ダム/品木ダム	7月17日(木)	11	14	対面
	利根川上流	7月28日(月)	13	21	対面
大宮・千葉支部 (旧)大宮支部	荒川上流	7月16日(水)	19	18	対面、現場見学
	大宮国道	8月 6日(水)	20	9	対面
	北首都国道	7月28日(月)	11	7	対面
	荒川下流	7月25日(金)	5	18	対面、現場見学
	霞ヶ浦河川	8月 4日(月)	4	18	対面、
大宮・千葉支部 (旧)千葉支部	利根川下流	8月 1日(金)	6	12	対面、現場見学、 応援1人含む
	江戸川河川	7月29日(火)	16	24	対面、Web併用
	首都国道	8月 6日(水)	16	12	対面
	千葉国道	—	—	—	災害対応により書面開催
	関東技術	8月 5日(火)	6	17	対面
東京支部	東京国道	7月22日(火)	8	16	対面
	相武国道	7月25日(金)	3	5	対面、現場見学
	昭和記念公園	7月14日(月)	3	7	対面、現場見学
	京浜河川	7月30日(水)	12	32	対面、Web併用
神奈川支部	相模川水系ダム	7月17日(木)	2	4	対面、応援1人含む
	川崎国道	7月28日(月)	7	8	対面
	横浜国道	7月14日(月)	11	7	対面
	甲府河川国道	7月30日(水)	11	7	対面
甲府支部	富士川砂防	7月25日(金)	9	13	対面
長野支部	長野国道	7月28日(月)	14	6	対面、現場見学

「八潮市道路陥没事故」現場レポート

(八潮)現場支援事業監理業務 元主任技術者 穴原一幸



1. はじめに

令和7年1月28日、埼玉県八潮市内中心部の交差点に発生した陥没穴に走行中のトラックが転落するという事象が発生した。ニュースでは埋設された下水道管が原因である可能性が高いと報じており、また転落してから安否確認が取れていない運転手さんのことも心配だったが、私個人にとっては一つのニュース報道であった。「早ければ来週からなんだけど、八潮に行ってもらえないか」という連絡を受けるまでは……。

本件について、関東地域づくり協会が事業監理業務を受注して支援することとなり、私もそのメンバーとして現地に専任・常駐することになったのだ。

2. 現場は八潮市中央1丁目交差点

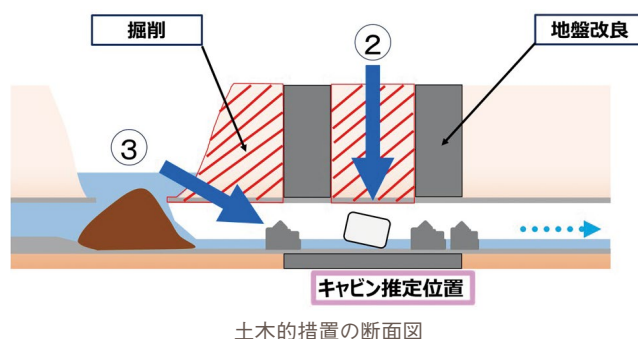
現地に行って驚いたのは、本当に街の中心部の交差点であることだ。「中央1丁目交差点」の名前のとおり、レストランや工場、住宅地に隣接した交差点は住民生活に密着しており、そこに大きな掘削工事現場があるという現場だった。



陥没発生直後、
交差点の陥没穴

受注業務としてわれわれは2月後半から参加したが、現場には支援要請を受けた日建連から派遣された鹿島・大成建設が既に入っており、被災者救出も、地上からの救出活動から、大規模な土木工事に対応する「土木的措置」へ移行していた。

現場の一日は朝の関係者全体会議から始まる。4車線道路に2路線が交差する現地交差点は、道路を占有しているインフラ施設も多く、関係者が多い。地上にNTT・東電、地下に上水・下水(雨水幹線)、使用済みの農業用水路などもあり、これら施設管理者に、埼玉県、八潮市、



警察、消防、これに施工業者である鹿島・大成、さらに支援業務のわれわれが加わる。大所帯だが、工事における調整・情報共有を一堂に会した会議(WEB参加有)によって確認するため効率は良い。



毎朝実施
関係者全体会議

3. 過酷な現場を進める力

この現場では、被災者救出という第一目標があり、その先に住民が早期に待ち望む道路などのインフラ復旧があるため、スピードと確実性の両方が求められた。

しかし、現地は狭窄、民家近接、軟弱な地盤の中、幹線下水道を流下させながらの施工という現地条件下で、被災者の方が取り残されているキャビンの保全を図りつつ騒音、振動、防臭、硫化水素発生など周囲への影響に気を配りながら、早急に進めなければならない難工事だ。

困難な現場で求められるものとしては「先を見通す力」「経験による引出しの多さ」「より良い手段を選ぶ判断力」などが想定されるが、この現場を強く牽引したのは、総合的な「人間力」のようなものだった気がする。例えば、スーパーゼネコンの現場代理人や熟練技術者は、多くの「技



土木的措置全景 上空から

術的引出し」を持っていたが、それとともに頼りになったのが、彼らのコネクションだ。「この工法なら〇〇県の現場で手伝ってもらった頼りになる手があります」「この調査なら間違いない手を連れて来ます」という具合に、彼らは過去に苦労を共にしてきた仲間たちを有力なコネクションとして持っていたのだ。

人間力についてはわれわれの上司、管理技術者にもいえたことだ。時に驚くほどざっくばらんな物言いをするのだが、心が込もった彼の言葉には強い説得力があり、困難な現場に集う関係者を一つにまとめる力がああったと思う。

AIがさまざまな仕事で人に成り代わっていく昨今だが、多くの困難が伴う現場で最も大切になるのは、単に経験だけでは培えない人を惹きつける力、総合的な「人間力」ではないかと思う。これを持ったリーダーたちによって現場の力

は結集され、困難な課題も克服し、仕事は進んでいくのだ。

4. 終わりに

工事の進捗によって5月2日に下水道管内から被災者のご遺体を搬出、続いてトラックのキャビン部取り出しに至ったが、現地交差点の復旧が完了して、地域が日常生活を取り戻すまでには、まだ多くのプロセスが残っている。また下水道の維持管理における課題がクローズアップされることで何かとこの現場の業務が増えていると思う。

八潮市の現地では、埼玉県職員をはじめとする多くの関係者が奮闘を続けている。過酷な状況下で働く皆さまが、工事終了までご健勝でありますようにお祈りします。



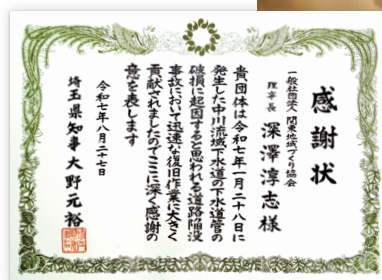
工事の山場
「マンホール角落し設置」

テントで目隠しの上、被災者搬出



八潮市道路陥没事故の対応に対し 感謝状をいただきました

8月27日(水)、浦和市にあるコルソホールにて、八潮市道路陥没事故の対応に協力した団体等に対する「感謝状贈呈式」が行われました。当協会も復旧に協力した団体として出席。大野元裕埼玉県知事から深澤理事長に感謝状が手渡され、感謝の言葉を頂きました。



大規模災害を契機に進んだ 地域を守る砂防整備

大武川流域の砂防事業



昭和34年に着工し、昭和36年11月に
完成した大武川砂防堰堤。大武川流域
の砂防事業の最初の一步だ

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54回は、大武川流域の砂防事業に携わった
村松悦由さん、芹澤恒弘さん、渡邊義治さんと現場を訪ねました。

村松悦由さん

飛鳥建設株式会社営業本部土木営業部
技術部長。昭和62年入省、日光砂防事
務所長を経て令和3年退職。



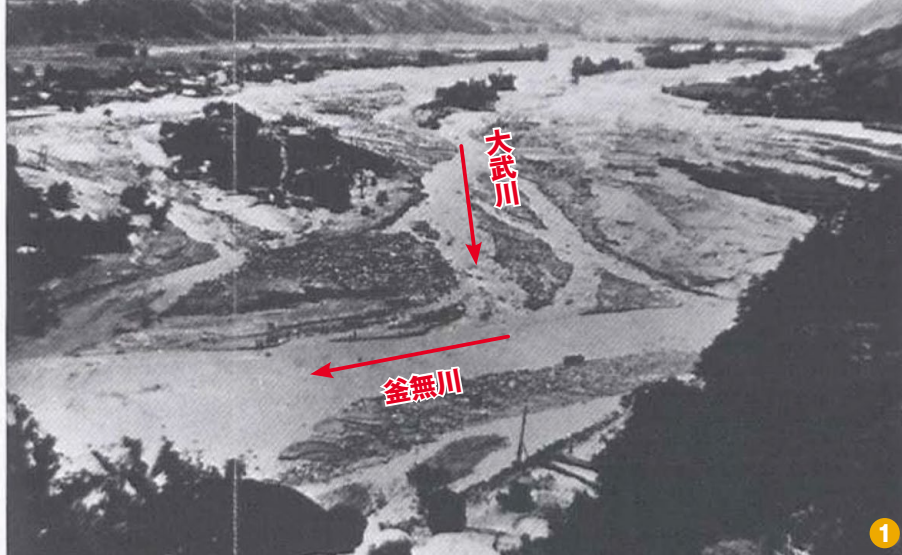
芹澤恒弘さん

山梨県砂防ボランティア協会幹事。昭
和35年入省、利根川水系砂防工事
事務所調査課長を経て平成5年退職。



渡邊義治さん

株式会社建設環境研究所東京支
店。昭和45年入省、品木ダム水質
管理所長を経て平成13年退職。



①②昭和34年8月14日台風7号による土砂災害、大武川と釜無川（手前）が合流する地点の様子。砂防事業により後年、大武川沿川の市街地も復活



③④昭和34年の台風7号による被害は釜無川下流の韮崎市内にまで及んだ。現在の韮崎市街地は、道路も拡幅されている



①

②

③

④

⑤人の背丈を遥かに上回る巨石も流れ、甚大な被害に至った

(写真①「白州出張所概要」より、③⑤「昭和三十四年災害の記録」より)



昭和34年の土砂災害を受けて、推進された大武川砂防事業

昭和34（1959）年8月14日。富士川に沿って北上した台風7号により、数日大雨が続いていた山梨県内各地が明治40（1907）年以来の大水害に見舞われた。中でも被害が大きかったのは山梨県北部（現在の北杜市）にあたる釜無川水系の大武川流域である。水源部の黒戸山が崩れ、巨石を含む大量の土砂が激流となって押し寄せ、川沿いの各村は瞬く間に飲み込まれた。映画館などもあり地域の中心地であった武川村は132戸が全壊・流失、死者・行方不明者は23人、全ての橋が流失し1週間も孤立状態に陥った。大武川の土砂が流れ込んだ釜無川本川も決壊し、韮崎市内まで被害は及んだ。時の首相・岸信介が視察に訪れたのは8月27日。全力で復旧にあたると宣言し応急復旧が開始されたが、翌9月には台風10号（伊勢湾台風）により強風が吹き荒れ、被害は再び大きなものになった。

釜無川（富士川上流部）流域は、糸魚川静岡構造線上にあり花崗岩を多く含み地質が悪く、急峻な地形にある急流河川と、大雨による水害が古来より繰り返される土地。明治

期から砂防事業は行われていたが、昭和34年の2回の台風によって引き起こされた出水により、砂防事業の重要性が改めて認識されることになった。国は「特殊緊急砂防事業」として、ただちに大武川の下流に、高さ20m、長さ197mに及ぶ大武川砂防堰堤の建設を計画。同年11月には山梨県の施工で着工したが、翌昭和35年度から下流災害復旧工事の一部と併せて、国が直轄で施工することになったのである。

このときに開設されたのが富士川砂防工事事務所（現富士川砂防事務所）だ。以来、釜無川流域の河川の土砂災害対策を主な使命として地域の安全に貢献してきた。

芹澤恒弘さんは、事務所開設と同時に建設省に入職し、同事務所の調査課員として現況調査などに携わった（昭和59年から昭和63年にも調査係長として所属）。

「当時は、大武川周辺に全国から大手建設会社が集まり、洪水で被害を受けた国道20号の復旧や大武川砂防堰堤の施工が急ピッチで行われていました。普通、砂防堰堤は川の上流から造られるのですが、大武川は一番町に近い場所に最初の堰堤が造られました。支川が多い大武川では、どこから土砂が流れてくるか分からないからです。そのため、下流の、一番効果が高いところに大きな堰堤が造られることになっ



⑥大武川砂防堰堤は本体と袖部で断面が異なる「逆断面」構造。強度と経済効率のバランスをとった形。「当時この発想があったのはすごいことです」と渡邊さん



⑦⑧

昭和36年に完成した大武川砂防堰堤。土砂に削られないよう、越流部の表面は鋼材で補強されている

⑩大武川砂防堰堤で大きな土砂災害を防ぎ、その上で流域整備を進めていった。下流側の砂溜工は渡邊さんが調査課で模型実験などを担当



⑨災害当時を知らせる銘板。まず大武川砂防堰堤ができ、その後に、上流に砂防堰堤を造っていった



たのです」(芹澤さん)

当時としては非常に大規模な工事だったが、大武川砂防堰堤は昭和36年11月には完成。人力や機材、技術力を投じて一気に呵成に施工されたのである。ただ、大武川流域の砂防計画はこれだけで終わりではない。

芹澤さんは昭和36年には建設技官として白州出張所の所属となり、各地の現場に見習いに行き、昭和38年からは一人で現場の監督に行くようになった。

「多数の現場で同時に施工しており、私は小武川第二砂防堰堤、大武川第二砂防堰堤など7施設を担当しました。地元の皆さんは、国がどれだけ力を入れて整備しているかよく知っていましたから『安心してまたここで暮らせる』と喜んでくれました」(芹澤さん)

狭隘な地形での施工だからこそ設計や工法の工夫が生まれる

渡邊義治さんは昭和45年に建設技官として同事務所調査課に入職し、昭和50年から54年は早川出張所員と工務課員を兼任した(平成4年から平成7年にも工務課長として所属)。

大武川砂防堰堤の完成から10年がたち、大武川下流の扇状地には既にさまざまな施設が再建設され、沿岸の別荘地化も進んでいたと渡邊さんは振り返る。

「昭和45年頃は、大武川砂防堰堤の下流側の砂溜工設計のための調査をしました。下流で安全に人が住めるように

するためには、きちんと水だけが流れる部分として流路を造らなければなりません。しかし、大武川砂防堰堤だけではまだ、上流から流れてくる全ての砂を止めるには足りなかった。洪水時にその砂が流れ出て、下流の川が埋まってしまう恐れがありましたので、堰堤の下流側に砂を溜める場所を造ることにしました。どのような形状・幅、どれくらいの勾配であれば、砂が溜まり水だけが流れるか、現地を何度も訪れ、模型を作って実験を繰り返し、上流部の砂防堰堤施工と並行して、大武川砂防堰堤の直下に、左右岸に大きく幅を取った形状の砂溜工が造られることになったのです」(渡邊さん)

村松悦由さんは昭和62年に同事務所の工務課に建設技官として入職した。平成3年に転出するが、平成6年には調査係長として再び着任。その後も、設計係長、白州出張所長、建設専門官、副所長と、全部で6回も同事務所で仕事をするようになった。大武川流域の砂防整備の変遷を、その都度見てきたのである。

「私が着任したときにはもう災害の面影はすっかりなくなっていました。当初計画に基づいた上流部の砂防堰堤の施工は続いており、災害はほとんど起こらなくなっていました。それでもまだ土砂を止めるには足りない部分が多かったのですが、大武川の上流は人の立ち入りや施工が困難な場所も多く、造りやすく効果の高い場所、短い工期で施工できる場所から進められたため、新たな施設を建設する適地が少なくなっていました。では、その足りない部分をどうしたらいいか。砂防事業の考え方が次のフェーズに入ったという印象があり



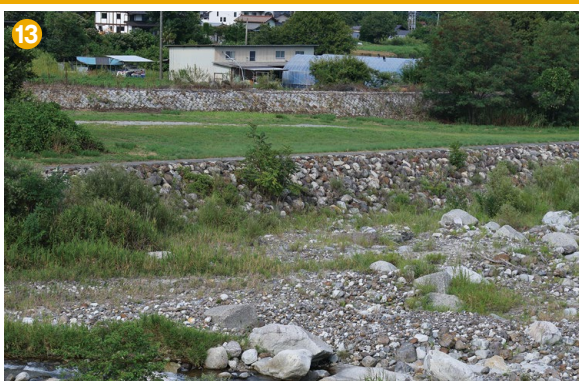
11

⑪大武川下流は、床固群を整備し流路を安定させた
(『富士川砂防事務所40年史』より)

13

大武川下流沿岸にある石積み(上部)は昭和34年災害後に山梨県が整備した堤防。これを利用して、下流は複断面の流路として設計した

13



12

⑫下流床固群は村松さんが担当。「周辺の公園などの設計発注も担当。安心して利用してもらえる川になりました」



14



14

⑭大武川砂防堰堤の上流にある大武川第四砂防堰堤。令和元年の台風19号に際して効果を発揮した
(富士川砂防事務所資料より)

ました」(村松さん)

村松さんは、全体の計画を詳細に見直し、「この場所とこの場所、そしてこの場所には、コンクリートスリット堰堤、鋼製格子枠堰堤、複断面流路など新たな手法を用いて施設を造ろう」と計画の軌道修正にも携わった。その一つとして大武川砂防堰堤下流に位置する大武川と石空川いしうらがわの合流地点から釜無川に流れ込む地点までの約4.6kmにおよぶ大武川下流流路の整備計画も手掛けた。川底が削られるのを防ぎ、勾配を安定させて洪水や土砂災害を防ぐ床固群による流路の整備だ。

「目の前に迫った危機を感じなければ、地元の人はだんだん『堤防は既にあるからいいんじゃないか』となってしまう。でも、地元の人が大武川下流流路に『既にある』と言っているのは、昭和34年災害後に山梨県が造ったもので、実は根入れが浅いのです。また災害で増水したときの川幅で造っており、実際に川が流れる部分はもっと狭い。災害直後に当時の人たちが応急的に整備したものも、時間がたつとうまく機能が発揮できない部分が出てきます」(村松さん)

そこで大武川下流流路の区間では、村松さん自身「砂防の流路整備では珍しい」という複断面の設計にした。普段は低い水位にある狭い川幅で流し、大きな洪水がきたら高水敷に流れるようにしたのである。

このように、その時々、この土地ならではの設計があり、工法がある。芹澤さんは、「砂防堰堤の越流部の表面は、古くは石を張っていましたが、流水で削られにくいように鋼材で補

強したり鉄材を混ぜたコンクリートを施工したりしましたね」と話す。村松さんも「各現場から出てくる掘削残土などにセメントと水を混ぜて、より早く、より安価に施工できる砂防CSG工法は、ここで初めて採用したんですよ」と振り返る。知恵を絞り工夫しながら、砂防は進化してきたのである。

土砂災害の危険がなくなり、地域の恵みが存分に享受されるように

昭和57年の台風10号では、山梨県は昭和34年災害を上回る豪雨に見舞われたが、市街地への被害は最小限に抑えられた。長年にわたり砂防施設が整備され、河川の維持管理がなされてきたからこそだ。

大武川流域の砂防事業は、全てが大武川砂防堰堤から始まっており、その機能を補完する形で、上流・下流に必要な施設を整備してきた。その過程では、単に土砂をせき止めるだけでなく、どのように地域の人々に利用してもらえるか、溪流に生息する魚の遡上や環境との共存、公園など新たなレクリエーション施設の創出などさまざまな考え方も必要になっていった。その成果として、大武川周辺には、今では移住して田畑を持つ人、別荘を構える人、美しい水を利用する飲料事業者などが集まっている。

今、この地に住まう若い人々や新たな住民は、「昭和34年災害」を知らない。知らずに、安心して暮らしてもらえるのは良いことだが、地道に築き上げられてきた砂防事業の功績を忘れてはならない。

自然と宿場と徳川家、 松戸宿



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18回は水戸街道の松戸宿です。



千代田之御表 松戸宿船橋
(出典:国立国会図書館デジタルコレクション)



国指定名勝
「旧徳川昭武庭園(戸定邸庭園)」



松戸宿の
入口を知らせる
御料傍示杭

水戸街道、旅客と物流の要衝

松戸宿は、江戸と水戸を結ぶ水戸街道2番目の宿場です。

慶長8(1603)年、徳川家康が江戸に幕府を開いた頃の
松戸は、人口がそれほど多くはなく、「松戸村」と呼ばれてい
ました。村はそこから約160年の歳月をかけて、少しずつそ
の規模を拡大していきます。

松戸村の発展には、江戸川が大きく関わっています。江戸
時代、徳川幕府は水防の一環として、江戸川に橋を架けず、
川を挟んだ金町(現在の葛飾区)と松戸との間に金町松戸
関所を設けました。往来には渡し船が使われました。このよ
うな定船場は、関東ではわずかに16箇所だけでした。その
後、水戸街道の交通量が増えるにつれて村の人口も増加し、
元禄12(1699)年頃には「松戸町」、宝暦13(1763)年頃には
「松戸宿」として成立していました。

松戸宿は物流の拠点としても大いに繁盛しました。当時、
宿南側の渡船場が旅客を中心に栄えたのに対し、良庵河岸
とも呼ばれた北側の納屋川岸は、近郷の穀物、野菜、魚、
薪、炭などを江戸に輸送する物流拠点でした。銚子で水揚
げされた魚を、鮮度を保ったまま日本橋へと中継する道中は
鮮魚街道として知られ、松戸の河岸はその中継地点として
重要な役割を担っていました。

徳川家の御鹿狩

将軍家の狩りは五代将軍綱吉による生類憐みの令の発
布以降途絶えていましたが、八代将軍吉宗の代から再開さ
れます。当時、幕府は現在の松戸市・野田市・流山市などに
広大な放牧場を持ち、^{こがねまき}小金牧と呼んで直轄していました。
吉宗は松戸の^{おししがり}小金牧で御鹿狩を行います。松戸が選ばれ
た理由としては、江戸から日帰りで行き来しやすかったこと
や、牧場内で繁殖した鹿や猪によって、農作物へ甚大な被害
が出ていたことなどが挙げられます。

小金牧の御鹿狩は、将軍家の狩りの歴史の中でも大規模
なものでした。江戸川には船を並べた仮設の橋が架けら
れ、吉宗はこの橋を渡り、松戸宿で休息を取ったといわれて
います。狩りは^{せうこ}勢子と呼ばれる農民たちが、数日かけて獲
物を狩り場へと追い込む巻狩り方式でした。将軍は「^{おたつ}御立
場」と呼ばれる盛り土した高台に座敷を設けた展望所で、狩
りの様子を観察し指揮しました。

勢子には周辺の村から多くの農民が動員されました。吉
宗が行った享保10(1725)年3月と翌年3月の2度の御鹿狩
では、2千人以上の旗本と2万人以上の勢子が参加し、獲
れた鹿は1,300匹にも及びました。見物人も多く、何万人も
の庶民が弁当を持参し押しかけたそうです。小金牧での御



江戸川に架かる葛飾橋。宿場の時代に橋はなく、船で行き来していた



戸定邸内部、広々とした居心地の良い和室が広がる



(左) 松戸市総鎮守の
松戸神社
(右) 江戸の趣を残す
旧福岡薪炭店



納屋川岸跡、かつては鮮魚や野菜などを江戸に輸送する物流拠点だった

鹿狩はその後も2度行われました。

松戸徳川家と戸定邸

松戸と徳川家には、御鹿狩以外にも深い結び付きがありました。それが、最後の水戸藩主だった徳川昭武（十五代将軍慶喜の弟）の別荘として、明治17(1884)年に建てられた「戸定邸」です。戸定はもともと、御鹿狩を行っていた頃に、吉宗が小休止を行った場所でもあったとされています。

慶応3(1867)年、昭武は将軍の弟として、13歳の若さでパリ万国博覧会に派遣されます。その後もヨーロッパ各国を歴訪していた昭武ですが、明治維新によって緊急帰国。水戸徳川家を継いだ後、29歳で松戸での隠居生活に入りました。

昭武はこの土地で釣りや狩り、写真撮影など、多くの趣味の時間を過ごしました。昭武の撮影した写真は今でも多くの数が残っており、当時の松戸の風景がうかがえる貴重な資料となっています。

現在、戸定邸は本邸が国の重要文化財、庭園は国指定名勝に選定されています。この庭園は昭武がパリ万博に行った際、見かけた庭をヒントに造らせたものでした。

恵まれた自然の中で、時の将軍家と結び付きながら発展していった松戸地域。宿場の周辺では、多くの人や物が行き交ったかつての活気を、今なお感じ取ることができます。

善照寺、
松戸七福神の
布袋尊を祀る



ケーブルカーの敷設で、霊山筑波への参拝を広く手軽に

筑波山ケーブルカーは、茨城県つくば市の霊山、筑波山の山麓と山頂とを結ぶ観光ケーブルカーです。運行が始まったのは大正14(1925)年、今年で開業100周年を迎えます。路線延長1,634m、高低差495mは、ともに開業当時の日本では最大規模でした。初代の車両はスイス製、ワイヤーはドイツ製が使用され、線路はイギリス製の60ポンドレールでした。

古来より筑波山は「坂東無双の霊山」と呼ばれ、関東地域に住む人々の信仰の対象でした。特に江戸時代は「西の富士、東の筑波」と並び称され、多くの人々が物見遊山に訪れたといえます。この筑波山への参拝をより簡易にしようと、ケーブルカーの敷設に乗り出したのが、地元の実業家、高柳淳之助たかやなぎじゅんのすけでした。

明治15(1882)年に現在の茨城県行方市で生まれた淳之助は、大正12(1923)年、筑波山鋼索鉄道株式会社(現在の筑波観光鉄道株式会社)を設立し、代表取締役任

就しました。就任の数年前、淳之助は日本初のケーブルカーである、奈良県の生駒鋼索鉄道の開通式に偶然居合わせていました。この時の経験が、筑波山ケーブルカー敷設の発想につながったといわれています。

ケーブルカーの建設が決まった当初、山麓に住む農民や筑波山神社の関係者からは反対の声がありました。淳之助は茨城県知事の守屋源次郎もりやげんじろうの協力を得ながらこれらの意見をなんとか鎮め、工事を開始します。

最新技術を用いた掘削工事

ケーブルカーの路線は、できる限り地形の改変を避けつつ勾配を確保するため、山の尾根の腹に沿って敷設されました。そのため、路線延長の3分の1がカーブ区間で、進行方向に向かって90度転換する、全国的にも稀なルートになっています。カーブ区間には延長118mの長峰隧道が設けられましたが、硬い斑れい岩の地質に急勾配の曲線トンネルを施工するため、当時の日本の掘削技術では黎明期にあった発破工法が用いられました。これはダイナマイトで地山を爆破して掘削し、その内壁をコンクリー

山頂駅で待機中の「わかば号」



運行中のケーブルカー「もみじ号」



関東の土木遺産 第55回

山を開き人々を運び続けて100周年

筑波山 ケーブルカー

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55回は茨城県つくば市にある筑波山ケーブルカーです。

茨城県



車両の操作盤

ケーブルカーの操縦室。
運転には資格が必要



トで覆う最新土木技術でした。工事では、掘削により発生した岩塊を現場で加工して路線を支える擁壁にも利用するといった、山岳地域ならではの工夫もされ、着工からわずか2年で竣工に至りました。

土木学会関東支部茨城会の澤^{さわ}昌^{はたもり}守^{もり}夫^おさんは、ケーブルカーを次のように評価します。

「大正末期時代に日本最大規模のケーブルカー工事を、最新技術を用いて短期間で成し遂げたことは、土木構造物として高く評価される点です。また100年も前に、誰もが筑波山神社奥社への参拝ができ、雄大な関東平野を見下ろすことのできる観光開発を考えたことは、社会的・経済的に見ても大変価値を感じます」

100年にわたり観光客を魅了し続ける

開業以来、ケーブルカーは100年間にわたって多くの観光客を輸送し続けています。現在の車両は5代目、鮮やかな赤色が特徴のもみじ号と、対になる緑色が特徴のわかば号が、毎日9時から17時まで、1時間あたり3本の間隔で山麓の宮脇駅と山頂駅とを行き来します。約8分間の道中

では、夏は爽やかな新緑、秋は美しい紅葉の景色が乗客を楽しませるほか、山の中腹では麓へ向かうもう一方の車体とすれ違う箇所があり、見どころの一つとなっています。紅葉の時期には営業時間が延長され、夜間はライトアップが行われます。国定公園でもある筑波山一帯の幻想的な光景を見ようと、毎年多くの人々が訪れます。

技術の進化とともに、運転方法も変化しました。かつては手動でハンドルやブレーキを操作した運転作業は、今では山頂駅の運転席から自動制御が可能に。車両に乗車する車掌は、道中や車内の安全に気を配ります。緊急時には強力なブレーキを作動させ、車体を停止状態に保つこともできるため、乗客の安全も確保されています。職員は毎日線路に倒木や落石がないかを確認するほか、車両やレールも定期的に入念な点検・交換を行うことで、その安全は100年間確保され続けています。

開通に伴って、筑波の観光事業を切り開いた筑波山ケーブルカー。人々に愛されるその車両は、今日も多くの思いを山頂へと運び続けています。



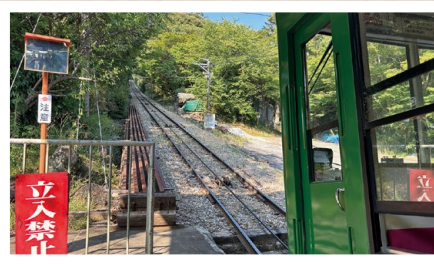
100年前に使われた初代
ケーブルカー
(提供：筑波観光鉄道株式会社)



麓の宮脇駅(下)と
筑波山頂駅(上)



ダイナマイト掘削により貫かれ、カーブする長峰隧道



宮脇駅から見上げる線路、
急勾配がよくわかる
(提供：筑波観光鉄道株式会社)



このページは
会員の皆さまの
投稿によるページです



ゴールの瞬間

スタートラインに立ち感動のゴールへ

【前号から続く】2024年12月8日（日）明け方、ハワイ・アラモアナビーチに、約1万人の日本人含め、黒人・白人・黄色人などの老若男女3万人が集まった。日本のレースでは味わえない独特な雰囲気の中、ワクワクしながらスタートを待つ。鼓動に合わせカウントダウンが始まった。「テン、ナイン……スリー、ツー、ワン」、5時00分ドカーンと大花火の号砲。……だが、まったく進まない。まずは花火見物からのスタートだった。

暗闇の中をワイキキビーチへ向かう。そしてハワイの朝日をダイヤモンドヘッドで浴びる。さらに異国情緒に満ちたホノルルの高級住宅街やハイウェイで眩しい陽光を受ける。早くもトップ集団とすれ違っ

た。まさに疾風迅雷だ。Japan「大迫傑」もいた。それに続く世界から集まったランナーは皆でかい。外国人（われわれも外国人だが）は笑顔を絶やさずカラフルなウェアを手に上半身裸で走る。これが世界最高の市民マラソンなんだと感激し走る。途中、先輩（H・S）はマイペースの単独走で先行した。皆、順調だった!!

20km過ぎ。「うっ」古傷の左膝に異変がきた。「勘弁してくれ」。同走の先輩にも痙攣が……。沿道のボランティアから元気をもらうが、お互い痛みが和らぐことはない。さらに脇腹の痙攣が追い打ちをかける。「やばい、笑顔のゴールは無理か」。2人は窮地に立たされた。水ボトルを手に「絶対笑顔でゴールするんだ」と声をかけ合う。とにかく1マイル（1.6km）を目標にランとウォークで前へ進む。そし



プロジェクト完遂！ゴール後の3人

左から本人、坂田弘氏（元総務部 財産管理官）、
佐藤利彦氏（元総務部 契約管理官）

ホノルルマラソン プロジェクトA 200aged 完走

新井賢司

株式会社安藤・間 土木事業本部 顧問
元総務部契約管理官



ウェア背後は（デコピンに兜といえば）Japaneseです

てダイヤモンドヘッドを下りゴールまで数百mまできた。歓喜に沸くゴール前では痛みなど忘れ、アスリートになり切り「日の丸」を掲げた。コングラチュレーションの合唱シャワーの中、ついに日本人の着ぐるみランナーとゴーニール。首に完走メダルがかかる。無事に3人はゴールラインを踏みプロジェクトを完遂。「やり切った!!」

完走後、先輩が「なぜ日の丸を」と問う。「一生に一度、五輪のアスリートの真似をしたかっただけです。異国ならいいかなと……でも本当はお世話になった先輩と共に国に奉仕した区切りとしてホノルルの地で掲げたかったんですよ」

先輩は「ありがとう」と応えてくれた。

先輩と共に、夢はまだ続く

ワイキキのホテルで約1年間近くのプロジェクトを振り返った。昭和50年代、サッカーで初めて知り合った3人の合計年齢は70歳ちょっと。それがハワイでは計200歳。退職後、集う機会が少ない3人が約3倍年齢を重ねて、なぜワイキキにいるの

だろう。人生最後のチャレンジだからか。スポーツを愛する仲間だからか。信頼、敬意が共有できる仲間だからか。毎晩プロジェクトを振り返り、オヤジのワガママを許してくれた各家族等に感謝し、人生をツマミに語り合った。出発日、オヤジの語りの余韻を残しチップを多めにホテルを後にした。

戸ヘッドライト・テールライト

旅はまだ終わらない戸

なお、このプロジェクトには生死をさまようトライが待っていた。H・S氏とハワイの空をスカイダイビング。生きて羽田に帰れた。

あれから、もうすぐ1年が経つ。T・Sこと佐藤利彦氏はフルマラソンの100レースを完走目標に日々走っている。H・Sこと坂田弘氏はカズ並みの現役サッカー選手としてO-60（60歳以上）の大会で全国制覇を目指している。私は前年の距離別記録更新を目標に走り続けている。「大手町RUNらんズプロジェクト」はA230に向けて新たに動き始めた。次はニューヨーク、ゴールドコーストマラソンか。夢はまだ続く……。



ハワイの空をスカイダイビング
(上はインストラクター)

前後編2回に分けてのご愛読、ありがとうございました。10年後をお楽しみに。

会 員 情 報

令和7年7月1日～
50音順・敬称略

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
丸山 泉	令和7年8月	江戸川 副所長
蓑和 欣知	令和7年8月	京浜 副所長

氏名	逝去年月	建設省(現国土交通省)退職時職名
河田 博之	令和7年9月	道路部 道路計画管理官
田中 継雄	令和7年9月	総務部 福利厚生官

編集委員

〔関東地域づくり協会〕

有馬正吾
大柴公彦
澤田晋
高橋岩夫
辰野剛志
丸山貴志

〔会員〕

浅古勝久((株)熊谷組)
吉田成人(いてあ(株))

気がつけば夏休みも残りわずか。怠惰に過ごすはずだった時間は、甘く濃い記憶へと変わっていました。

(編集委員K・O)

きました。

エアコンのない自宅で、扇風機の風にあたりながらだらだら過ごしていたある日、中学時代の友人から「ブドウのバイトをしないかと誘われ、高額の日当につられ即決。翌朝、バイクで25kmの道のりを走り抜け、勝沼のブドウ農家へ向かいました。平日は兼業農家のため、作業していたのはおばあさんとお母さん。最初の仕事は収穫でした。徒歩3分ほどのブドウ棚に行き、色づいた実から順に肩掛けのかごへ収穫していきます。棚が低いため、頭がモグラ叩きのように飛び出し、中腰での作業が続きました。お母さんいわく「女性でも作業しやすいように低くしてある」とのことでした。おばあさん特製の昼食をいただいた後は、ブドウ房の剪定作業。実の表面にあるブルーム(白い粉)を落とさないように細心の注意を払いながら、細いはさみで房の中の小さな実を取り除いていきます。最後に箱詰めをして、その日の作業は終了。10日目の作業最終日には、食べきれないほどのデラウェアをいただきました。

編集委員会だより

今年もブドウのおいしい季節がやってきました。スーパーの棚には、シャインマスカットや巨峰といった高級品がずらりと並び、見ているだけで心が躍ります。その脇にひっそりと並ぶデラウェアを見て、ふと高校2年生の夏休みを思い出しました。

関東の道の駅

地域の人々が集う、子育て支援と広域防災の拠点



道の駅
「小坂田公園」



多彩なアクティビティを備え、子育て世代を中心に多くの人々が集まる

令和3年6月に防災道の駅に選ばれた道の駅「小坂田公園」は、以前から県と市、国により広域防災拠点の一つとして整備されてきました。令和4年からさらなる再整備を行い、令和6年にリニューアルを果たしています。

家族で一日過ごせる公園として

道の駅「小坂田公園」は、リニューアル完了とともに、施設としての魅力を高めるため管理運営を民間に委託。敷地内でのイベントなどが多数企画されています。

「今年度はイベント申し込み数が過去最高に。週末や行楽シーズンにはキッチンカーが集まりさまざまなイベントが開かれるため、利用者は着実に増えています」と塩尻市都市計画課の市場沙智子さん。

敷地にはサッカー場やゴーカート場、マレットゴルフ場、屋内アスレチックなど家族連れが一日過ごせる施設がそろっています。そのため、塩尻市は子育て支援の一環としても整備に力を入れてきました。

指定管理者であるTOY BOX松本山雅の原竜真さんは、「サッカー場は松本市を本拠地とするサッカークラブの松本山雅FCが練習場として利用しており、観戦に訪れる方も多いです。大型連休は帰省中の人や外国人旅行者の立ち寄りも増え、さらににぎわいます」と話します。

立地を生かした広域防災拠点に

県土の中央にある道の駅「小坂田公園」は、長野自動車

道塩尻ICから約1km、信州まつもと空港からは20kmの立地です。塩尻市危機管理課係長の田中学さんは「災害時には市民の避難所となるだけでなく、自衛隊や消防、警察など被災地支援の拠点、物資の集積場としての利用も想定しています」と説明します。災害・緊急時に機能を発揮できるようマンホールトイレやヘリポート、非常用テントの野営地などを再整備。老朽化により閉鎖したプールの跡地は、約300台が駐車できる広大な駐車場となりました。

「ペット連れの方は公共の避難所に入れません、この駐車場なら自家用車で一緒に避難できます」（田中さん）

敷地内の倉庫には消防や警察が利用する野営テントや毛布、簡易トイレ、発電機付きトイレなどを備蓄。一般の避難者のためには、市街地に分散させた倉庫と合わせて食料や水を保管し、定期的に市職員が点検しています。原さんたち、施設に常駐するスタッフも、年数回の防災訓練で利用者の誘導手順や避難ルート、市への連絡方法などを確認しています。

昨年11月には市民への防災の啓発のために、自衛隊や消防、警察からも協力を得て、「しおじり消防防災フェスタ」を初開催。約6,000人が来場しました。今後も官民連携で、安全安心な防災拠点づくりを目指します。



複数の備蓄倉庫を備える。「倉庫数も内容もさらに充実させたいです」と田中さん



(左から)道の駅の管理運営を行うTOY BOX松本山雅の原竜真さん、塩尻市危機管理課の田中学さん、都市計画課の市場沙智子さん

「しおじり消防防災フェスタ2024」の様子。危機管理課は非常食試食ブースを出展



松本山雅FCが練習場になっているサッカー場。その奥にも市の備蓄倉庫がある



敷地内の芝生広場を生かしたイベントも多数。宝探しゲームに大勢の家族連れが集まった

