

協会だより



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26回 道のある風景写真コンクール

8 プロジェクトK②

狛江水害を振り返る

多摩川・狛江市猪方地先 堤防決壊からの復旧

12 関東ふるさと鉄道⑬

流鉄流山線 千葉県

14 関東の土木遺産②

吾嬬橋 群馬県

16 会員のひろば

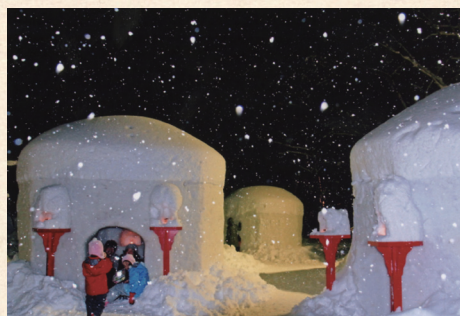
私の狩猟記

18 お知らせ

「大規模津波防災総合訓練」に参加しました
防災エキスパート講習会を開催しました
国道357号に「X」型歩道橋が完成しました!

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



表紙の言葉

佐多直武氏 (元下館工事事務所 所長)

湯西川温泉のかまくら

湯西川ダム（栃木県日光市）の上流域にある、湯西川温泉の冬の風物詩「かまくら祭り」（毎年1月下旬～3月初旬）。舞い降りる雪の中に浮かぶほのかな灯と、暖かいかまくらの中で風情を楽しむことができます。

昼間は雪のすべり台やそり遊び、夕暮れとともにかまくらがライトアップされ、夜になると河川敷に並ぶミニかまくらにロウソクの火が灯され、会場には幻想的な光景が広がります。また、オーロラファンタジーやメインストリートイルミネーション等も楽しめます。是非一度お出掛けください。

理事長あいさつ 新年のごあいさつ

関東地域づくり協会 理事長
奥野晴彦



平成26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。

今年も、新年の賀詞交換会にいくつか参加させていただきましたが、主催者のごあいさつは「昨年は久しぶりに明るい話題のある年でした」という内容のものが多かったと思います。一昨年暮れの政権交代の後、積極的な財政・金融政策が展開され、経済活動が活発化してまいりました。24年度補正予算、25年度当初予算において、震災復興をはじめとする公共事業の予算の手当がなされ、長年続いてきた公共事業の減少傾向に歯止めがかかりました。また、今後国会で審議される25年度補正予算、26年度当初予算においても、この方向は堅持されています。さらに、2020年のオリンピック・パラリンピックが東京で開催されることも決まるとともに、いわゆる「国土強靱化法」も制定されました。これらのことを反映してのごあいさつであったと思います。

一方、昨年また、自然災害の大変多かった年でありました。梅雨期や相次ぐ台風による豪雨に伴う水害、土砂災害が頻発しました。中でも、10月の台風26号に伴う豪雨で、伊豆大島に発生した土砂災害は、極めて深刻なものであり、多くの生命、財産が失われました。亡くなられた方々の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。

また、海外においてもフィリピンでの未曾有の規模の台風による災害をはじめ、多くの災害が発生しました。気候の変動により、このような規模の台風が我が国を襲う可能性もあるとのことで、私たちの生活やさまざまな活動を支えている基盤の脆弱性を改めて痛感させられたところです。東日本大震災の復興を着実に進めるとともに、今後発生が懸念される首都直下、東海、東南海、南海等の地震災害や、水害、土砂災害から生命、財産を守るハード、ソフトの基盤を着実に整備し、安全で安心な国土を築くため、引き続き持てる力を総動員することは喫緊の課題です。ひとときも手を拱くことは許されま

せん。

さて、昨年は当協会にとっても大きな変化のあった年でした。4月には、ここ数年来の懸案であった一般社団法人への移行が実現し、6月には第一回総会を開催いたしました。7月には、発注者支援業務等の引き継ぎ先となる「関東建設マネジメント㈱」が設立され、10月には、工事監督支援業務を中心に第一次の事業譲渡を行いました。当協会が実施していた業務の約三分の一を引き継いだことになります。今後も、計画的に残りの業務をしっかりと形で引き継いでまいります。会社は、その受け皿としての土台を着実に形作っていかねばなりません。

一方、協会は、その名に恥じないよう、関東の地域づくりを進めるため、新たな領域にチャレンジしていく必要があります。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、復興事業に取り組んでいることはすでにご報告いたしましたが、昨年は用地関係のPPP業務に参加するとともに、新たに試行された「第三者品質証明業務」にも積極的に取り組んでおります。将来の業務展開に向け、小さな一歩を踏み出している状況ではありますが、今年はこれらの取り組みをさらに拡充し、「関東地域づくり協会」としての基盤を確固たるものにしなければなりません。先に触れました防災対策をはじめとする安全、安心な生活を支えるための基盤整備や、災害発生時の諸活動に関しては、当協会および関東建設マネジメント㈱の有するノウハウや技術が大いに期待されているところでありますが、この二つの組織がしっかりと立ち上がることで初めてこの期待に応えることができると考えます。その意味で今年は大変重要な年です。

今年も、職員一同全力を挙げて取り組んでまいりますので、引き続き会員の皆さまのご指導、ご鞭撻をいただきますよう、お願い申し上げます。

終わりに、今年が皆さまにとって素晴らしい一年となることを祈念しまして、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5名の
方々に、今年の抱負をお聞きました。



大日方 文博さん

昭和17(1942)年生まれ

元関東地方建設局特定道路調整官

皆さま、明けましておめでとうございます。

旧建設省と民間にお世話になりながら今日まで夢中でやってきたところ、いつの間にか6巡目の干支を迎えてしまったというのが実感です。そこで安堵感と、えもいわず不安感が過ぎるこの頃ですが、先ずは、この間に公私ともに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。

今年の抱負とのことですが、生来ズボラな小生としては今までにもそのような心がけはなく、ただ世の流れに沿って今日に至ったところです。そこで、あえて思い当たることの一端を下記に挙げてみます。

- ①家のこと：数十年来の上げ膳据え膳を解消し、週に1～2回は主導し、部屋掃除も
- ②趣味：野菜作り（80㎡）、ゴルフ（1～2回／月）、詩吟（2回／月）
- ③健康：散歩約5km（隔日）、雨天文芸春秋

なお、これからは老後の認知症や介護等で家族や公共に迷惑をかけないよう、心がけていきたいと考えています。今後ともよろしくお願いいたします。



佐々木 春喜さん

昭和29(1954)年生まれ

八千代エンジニアリング㈱
元関東地方整備局河川部
河川情報管理官

新年明けましておめでとうございます。諸先輩の皆さま方には、これまでに種々ご指導等をいただき厚く

感謝を申し上げます。

おかげさまで5回目の干支（還暦）を迎えることができました。2年前に防災エキスパートに登録しましたが、この体力で一平卒として役に立つか、皆さまにご迷惑をお掛けするのではないか、その前に今後大災害の際に自力で避難することができるか、家族を守ることができるかどうか今後の体力の衰えが心配です。

そこで、人生節目の今年から「体力の維持と健康管理」のために、通勤時にはエスカレーター等を利用せず、ゴルフプレー時もカート等に乗らず、一日1万歩を目標に歩いて足腰を鍛えるつもりです。歳をとっても健康的に自力で生活できるようにし、さらには防災エキスパートとしても、いざという際に皆さまのお役に立てるように頑張りたいと思っています。

精神的な面では明るく楽しく歳を重ねたいと思っています。機会があればさまざまなことにチャレンジして、身の丈にあった生き方ができれば幸せと思っています。まだまだ未熟者でありますので、どうぞこれからもよろしくお願いします。



猿橋 義弘さん

昭和29(1954)年生まれ

(一社) 関東地域づくり協会
神奈川支部 調査役

社会人として最後の年男として振り返ると、大学卒業後鉄道工事専門の会社に入社して9年間、日曜日は必ず休める方法について先輩と一生懸命考えた時代でした。ダイヤ改正にあわせた工事日程があるため本当に当たり前に休みが取れない、「有給は誰のためにあるの?」そんな感じでした。それでも良き上司、先輩の指導で何とか仕事を覚え、現場を任されるまでになりました。この経験が現在協会での仕事の基礎となっ

午年

新しい1年が
始まりました!
気持ちを新たに!

「午」の本来の読みは「ご」。「杵」の原字で、上下に交差し、もちをつく杵を描いたものといわれています。

午年生まれは、華やかな存在感があり情熱的な性格で、才知・才能に富む、独立心が旺盛で、冒険心も強く行動力があるといわれています。



ており感謝をする次第です。

昭和62年協会に採用され、それまでは鉄道工事しか知らない私に宮ヶ瀬ダム建設というめったに経験がでることのない現場を当時の清水理事から与えていただき、ダムの試験湛水までの9年間担当することができました。このことが今の私にとってかけがえのないものとなっており、ダム建設中ご指導いただいた建設省の方々、並びに他のコンサルタントの方々と長くお付き合いが続けられているのもダムという現場ならではのと思います。この2年、宮ヶ瀬ダムとはダム管理の管理技術者として関わっているのもそんなことがあるのかと思えてしまいます。

職員として残り少ない年月ですが、いまだ社会人として未熟であると思います。今後も皆さま方のご指導をよろしくお願いいたします。



内山 辰美さん

昭和41(1966)年生まれ

(一社) 関東地域づくり協会
企画部 技術員

時は高度経済成長期の真ただ中、ビートルズの初来日に国民が歓喜していた頃、私は生まれました。

この年、この世に生を受けたのは約136万人。年々下がり続ける出生率がすでに問題視されはじめていた平成元年に肩を並べる少なさです。その理由は皆さまよくご存じのところですので、ここであえては申しませんが……。

前後して生まれた先輩・後輩の方々よりおよそマイナス50万人、全体人数比としては約3割減です。それゆえ在学中などには、競争力の乏しい脆弱な学年との評価もあったかと私自身は記憶しておりますが、同学年の皆さま方はいかがでしょうか。

12年後の2026年には十干と十二支の組み合わせがくると一回り。我々は還暦を迎え、新たな丙午仲間が誕生することでしょう。

新しい仲間たちにはどうか根拠なき無用なレッテルは貼り付けないでください（本当に根拠無いですから!）。そんな願いをこめつつ、第4コーナーを曲がります。



松蔦 英一さん

昭和53(1978)年生まれ

(一社) 関東地域づくり協会
東京支部 技術員

新年あけましておめでとうございます。

今年で3回目の干支を迎えることになりました。ますます気を引き締めて当会の力となれるよう努力したいと思います。

職場では、良き上司や先輩、同僚に恵まれてきたおかげで、多くを学び勉強させていただいております。採用当初は分からないことも多く、若いことを理由に大目に見てもらうような場面もあったかと思います。いつでも嫌な顔一つせず温かい指導をしていただいたことに、あらためてお礼申し上げます。

私事ですが、昨年、マイホームを持ちました（喜）。妻、長男、次男の4人家族。夫婦で好きなお酒を飲み、活発な子供たちが走り回る、にぎやかな家庭です。

振り返ってみますと、暗い話題や出来事もあり、心が沈んでしまう場面もありましたが、関わりある方々とともに、笑顔あふれる環境づくりに励み、実りある1年にしていきたいと思っています。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。

第26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26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。今回の応募枚数は7,783枚、応募者数は3,681人でした。審査員は、写真家の木

村恵一先生と熊切圭介先生、当会の参与後藤敏行の3名です。

また、例年通りそごう大宮店にて11月23日～12月2日の期間、入賞作品を展示し、たくさんの方が作品を鑑賞に訪れていました。



一枚一枚じっくり見て審査します

金賞



小学校の部

「青いじゅうたん」

庄司歩生さん
埼玉県
草加市立高砂小学校4年



「うちのクラスの美人三人組!!」

福島稜平さん
千葉県
松戸市立金ヶ作中学校3年

中学校の部

「写真部撮影会」

呉 碧媛さん
東京都
共立女子高等学校2年

高等学校の部



主催：(一社)関東地域づくり協会
協賛：(社)日本写真協会
協力：そごう大宮店、ビックカメラ

銀賞



小学校の部

「くじらと道」

柳内彩美さん

茨城県

茨城大学教育学部附属小学校4年

「木もれ日の中の2人
(箱根旧街道杉並木)」

佐藤 暖さん

神奈川県

横浜市立大口台小学校3年

小学校の部



中学校の部

「変わらぬ景色」

旭 健汰さん

茨城県

茨城大学教育学部附属中学校3年



中学校の部

「道へ一歩ずつ…」

清水里咲さん

千葉県

松戸市立第一中学校1年



高等学校の部

「夢への道」

岩崎恵美さん

埼玉県

埼玉栄高等学校2年

「Shadow」

中丸ひなこさん

埼玉県

埼玉栄高等学校2年

高等学校の部



ビックカメラ賞



小学校の部

「花嫁さんが通る」

角田紗彩さん

千葉県 印西市立木下小学校5年



中学校の部

「長い長い橋」

山下佳乃さん

千葉県 松戸市立第一中学校2年



高等学校の部

「東京駅を描く」

菊池弘美さん

東京都 山脇学園高等学校2年

狹江水害を振り返る

多摩川・狹江市猪方地先 堤防決壊からの復旧



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21回は、昭和49(1974)年9月、多摩川狹江水害の復旧に携わった岡澤文偉さん、斎藤裕さんにお話を伺いました。



岡澤文偉さん

昭和35(1960)年入省。建設省河川局河川計画課建設専門官等を経て、平成9(1997)年に退職。狹江水害の経験を元に、水防や復旧工事についての講演を行っている。現職は株式会社三柱参与。

斎藤裕さん

昭和27(1952)年入省、江戸川工事事務所に所属。以後、本局や関東一円で河川工事に携わり、利根川上流工事事務所副所長を経て昭和53年に退職。





- ① 1974年9月1日17時、左岸側決壊箇所から宿河原堰を望む。恐ろしいほどの流れの早さに、人はなす術もなかった
- ② 濁流が堰を乗り越えて迂回水路を形成（1974年9月3日12時ごろの様子）。辺りの様相は一変した



- ③ ④ 当時の様子を振り返るお二人。とにかく必死の対応であったと言う

予想を上回る激流に 19棟がのみ込まれた

昭和49(1974)年9月1日、日曜日。

台風16号の影響により、多摩川上流域では8月30日から雨が降り続いていた。そのため、1日早朝から多摩川の水位は著しく上昇し、昭和22年のカスリーン台風以来の大出水となった。

多摩川の中流にあたる東京都狛江市猪方地先で、宿河原堰左岸下流の取付部護岸が崩れ、上流側へと小堤破壊および高水敷（河川敷）の侵食が広がり始めたのは昼頃のことである。二ヶ領用水の取水口を併設する宿河原堰は約297mの鉄筋コンクリート造で、左岸側の200mは固定式。この部分に押し寄せる水流が堰を乗り越え、左岸側を侵食する激流となった。必死の水防活動が行われたが、17時頃には最高水位に達し、堰を迂回する水流が堤防に向かって流れ込み始めた。

「防災の日」であるこの日、京浜工事事務所の工務課設計係長を務めていた岡澤文偉さんは、朝から事務所で会

計監査の打ち合わせを行っていた。午後になり、多摩川が危ないというので現場に向かった岡澤さんの目の前に現れたのは、目を疑うような光景だった。宿河原堰付近の川幅は約360m。その一面に凄まじいほどの濁流が押し寄せ、左岸の堤防に迫っていた。

「1日の夕方から4日まで、現場に詰め設計、積算、発注などのすべてを担当することになりました。とにかく辺りは騒然としていましたね。当時は携帯電話なんてありませんから、家族とも連絡が取れません。でも私は最前線にいたため、テレビ局のカメラによく映ったようです。家族はそれで無事を確認したと話していました」（岡澤さん）

斎藤裕さんは、当時勤務していた甲府工事事務所富士川下流出張所にいた。富士川といえば過去に何度も大きな出水が起きている急流河川だが、この台風では大きな影響は受けなかった。「これは大変なことになったと思いました」と話す斎藤さんの脳裏には、テレビで伝えられる多摩川決壊のニュースを、仲間とともに固唾をのんで見ていた記憶が蘇る。

1日の夕方以降、雨が小降りになっても迂回流による侵食は3日まで続き、260mにわたって堤防自体が流失、家



⑤ 濁流にのみ込まれる民家。結果的に19棟が流されてしまった



⑦ 2カ所を開削した後の本川の9月5日の様子



⑦



⑥

⑥ 水防活動と応急復旧作業の平面図。流れを本流に戻すため、宿河原堰の2カ所を爆破し開削。迂回流を止めるため、仮締切を築造することになった



⑧ 狛江市長(左)が不安そうに見守る中、クレーンで6t型ブロックを投入し、仮締切を築いていく

屋も19棟が押し流される事態となった。

総力を挙げ 不眠不休で復旧作業

「水防活動や住民の避難、応急復旧のために、自衛隊、機動隊、消防団、そして建設省(当時)がそれぞれ活動していましたが、1日、2日は、まだ支援の体制が固まっていなかったのです。現場はひたすら緊迫していました」と、岡澤さんは当時を振り返る。

まず、水防と応急復旧を同時に行い、迂回流を止めるために仮締切を築く。それができたら、緊急復旧として、蛇籠や布団籠で護岸を施工しながら、再び堤防を築く。この手順で復旧を行うことにしたものの、流れが強くてどうしようもない。「大型機械を使わなければ濁流を治められないことも分かっていましたが、重機を投入するまでの段取りが難しかったのです」と岡澤さん。

ともかく流れを本流に戻したいと、堰を爆破することになり、2日に自衛隊が爆破をしたが、うまくいかなかった。以降、建設省が引き継いで爆破を行うことになり、岡澤さんはこの担当者になった。

1回目は3日、自衛隊が試みた箇所をもう一度爆破。2回目は堰の中央部。「このとき、作業を監督するため堰の上を下りることになったのですが、迂回流の勢いが激しくて、左岸側から距離にしてほんの数m先の現場に渡る

ことができない。結局、小田急線の線路橋よりさらに上流の橋から対岸に渡り、縄梯子で堰の上に下りました。爆破の現場に行くのにも一苦労でした」(岡澤さん)

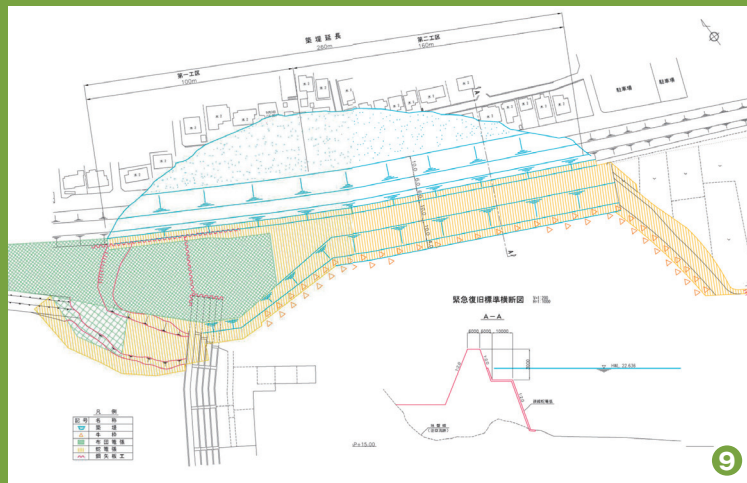
2回の爆破により迂回流が少し勢いを弱めたところで、仮締切工事に着手した。堰左岸部の迂回流の入り口にブロックと砂礫を投入し、徐々に締め切っていくのである。流路が狭くなるほどに、水の流れの勢いは強くなる。迂回した流れでこれ以上地盤が削られないよう、注意を払いながらの施工だった。

建設大臣も視察に訪れ、住民の不安を払しょくするため、早期の緊急復旧に言及する。「9月14日までに終わらせる」——かなり厳しいな工程であった。

斎藤さんは、仮締切が完成し、緊急復旧の方針が固まった後、事務所から指示を受け応援に駆けつけた。

「まさか自分が行くとは思っていませんでしたが、関東地方建設局全体に協力が要請されていたのでしょう。私は現場監督をすることになり、甲府工事事務所は3人を手伝いとして付けてくれました。第一工区の班長として、工程上の問題等を処理していくことになり、大変な忙しさでしたよ」(斎藤さん)

現場に着いたのは8日の朝。それから14日まで、現場近くの仮小屋に寝泊まりし、作業に取り組んだ。迂回流になったところを元の地盤まで埋め戻してから、堤防を盛り上げるのだ。現場には関東一円から、ありったけの重機が集められた。中でも、土砂をかき集めて運び、敷



⑨ 仮締切が完成した後、緊急復旧作業の平面図。侵食された高水敷と法面は布団籠・蛇籠で表面を覆い、260mにわたって堤防を築いた



⑫ 本復旧で整備された堤防を歩く。穏やかな多摩川からは当時の混乱は想像もできない



⑩ ⑪ 9月14日までに完了するようにという建設大臣からの強い指示の下、数多くの重機、作業員が集められ、人海戦術で蛇籠張、布団籠張を行った(災害記録DVDより)



⑬ 市民の要望で建てられた「多摩川決壊の碑」。その後、大きな決壊は起こっていない

き均しまで一台でできるスクレップドーザーが大活躍。埋め戻し盛土材はすぐ下流の河原から採取でき、土質は砂礫で施工性もよかったため、作業は着々と進んだ。

次は、法面保護工の蛇籠工および布団籠工である。

「現場にはまったくの素人のような人もたくさんいました。人海戦術で蛇籠や布団籠を並べて中に石を詰めるのです。非効率なようですが、とにかく物を早く作って次の工程に移ることが最優先。あっという間に時間が過ぎていく感じでした」と話す斎藤さん。交代する人がいないため不眠不休で現場に出ていたが、最終日を前にして過労による発熱でダウンしてしまったという。それほど激務だったのだ。

緊急復旧工事は9月14日の真夜中、12時に完了。普通ならあと3～4日は掛かりそうなところをこれだけ短縮できたのは、やはり建設省や土木業界が総力を挙げて取り組んだ成果だといえよう。

多摩川粕江水害を教訓に 河川管理と復旧への備えを

この台風16号により、多摩川上流部の小河内観測所では累加雨量が471mmに達し出水。多摩川の被害は広範囲におよび、全域で51カ所にも上った。家を流された地域住民からは、国の河川管理に欠陥があったとして、訴訟が起こされた。

岡澤さんは、平成4年によく結末をみたこの「多摩川水害訴訟」を振り返り、「河川管理者は教訓としてしっかりと受け止めなければならない」と話す。

粕江水害から、すでに数十年。当時の様子を知る人は少なくなった。多摩川では、粕江水害ほどの規模の災害はあれ以降起こっていない。その理由は、そこまでの集中的な降雨がないということが一つ。さらには、粕江水害を契機に河川横断構造物に関する新たな構造令が制定され、それに基づいて整備が進んだということもある。

ただ、次に同様の災害が起こればもっと大きな出水が起きたときだ。さらに最近では、「ゲリラ豪雨」とも呼ばれる突発的な局地的大雨が多発している。引き続き警戒し、備えることを忘れてはいけない。

穏やかな多摩川の流れを前にしていると、かつてこの場所が濁流に飲み込まれたこと、数えきれないほどの人が集まり復旧に携わったことは、にわかに信じがたいほどである。

「長く勤めましたが、多摩川のことはとりわけ印象に残っています。あの後で、よくこれだけ整備されたなと思いますね」と斎藤さん。岡澤さんは「住む家だけでなく、家族の思い出を失ったことを嘆く人々の姿が忘れられません」と話す。二人の言葉に、この災害が人々に残した記憶の強さがうかがわれた。

小金城趾駅～鰭ヶ崎駅間の住宅街を走る
5000形「流星」

愛称付きの電車で 楽しむ短い旅



流鉄流山線

ふるさと鉄道は今回、最終回を迎えます。
最終回を飾るのは、千葉県松戸市にある馬橋駅と
流山市にある流山駅の5.7kmを結ぶ流鉄流山線です。
色鮮やかな電車が、住宅街を走り抜けます。

新坂川の脇を走る「流星」



「若葉」らしい
きれいな緑色をまとった流鉄



100年近い歴史を持つ 住民に愛され続ける電車

流鉄流山線馬橋駅は都心からさほど離れていないにもかかわらず、遠いふるさとのような懐かしさを感じさせる雰囲気がある。隣接するJR常磐線馬橋駅よりもはるかに短いホームや小さな駅員室がその懐かしさを一層深めているようだ。

ホームに折り返し電車が到着した。オレンジの色鮮やかな車体が目を引く。2両編成の車両から続々と人が降りてきて、足早に常磐線のホームに向かう。スーツ姿の人や制服姿の学生もいれば、子連れやお年寄りの姿もある。鉄道が沿線住民の大切な移動手段となっていることが分かる。

流鉄流山線の始まりである流山軽便鉄道株式会社は、大正2（1913）年7

月に設立された。出資者や鉄道社員のほとんどが流山の住民であったことから「町民鉄道」と呼ばれ、創業当時から地元で愛される鉄道であった。

設立から3年後の大正5（1916）年3月に馬橋駅と流山駅間で営業を開始。昭和24（1949）年に電化し電車運転を始め、数年後、社名を流山電気鉄道に改称した。その後も何度か社名を変更し、平成20（2008）年に現在の「流鉄」となった。

これまでに新設された駅や名称が変わった駅もあるが、鉄道が走り始めてから100年近く経つ今も、流鉄の営業区間は変わらない。



坂川を渡る「流馬」



13

明治に誕生した 三連トラスの坂東橋

渋川伊香保ICから車で約1時間半。ここは群馬県北西部に位置する吾妻郡中之条町大字六合^{くくに}です。六合へ向かう途中、国道353号と県道55号を通りますが、この道は歌人の若山牧水が草津^{さわた}から沢渡温泉へと向かうときに通ったと言われ、暮坂峠にはこの道の印象を綴った「枯野の旅」の詩碑が建てられています。

暮坂峠を越え国道292号と交差するところに、白砂川の溪谷にひっそりと架かるトラス鉄橋が姿を現します。この橋こそ、群馬県で唯一、明治時代に建造された橋として現存する吾嬬橋です。

現在は吾嬬橋として親しまれていますが、橋そのものは初めからこの地にあったわけではありません。明治34(1901)年、群馬県中央部の旧北橋村と渋川市の境を流れる利根川に坂東橋として架橋されました。坂東橋は、東京から新潟を結ぶ国道17号に架かる橋で、当時は自動車と路面電車鉄道の併用橋として使われていました。それまでの坂東橋は木橋。利根川が氾濫するたびに流されていたことから、より強固な鋼鉄製の橋に架け替えられるこ

とになりました。

このときに用いられた橋梁型式は、下路式曲弦分格プラット・トラスと言います。ペンシルバニア型鋼トラス橋とも呼ばれ、その名の通り、1840年代にアメリカで考案された橋梁型式です。この構造は主に鉄道橋に用いられており、日本では明治時代に多く採用されました。坂東橋を架設する際もアメリカから鋼材を輸入し、下路式曲弦分格プラット・トラスを3つ連ねて架設したのです。

坂東橋の支間長は67.3メートル。当時、これを上回る橋は隅田川の永代橋だけであり、群馬県では最大の橋が完成しました。

坂東橋の一連を引き継いだ 吾嬬橋

誕生して半世紀が経った昭和26(1951)年、坂東橋の検査が実施され、強度が架設時に比べ2割ほど弱くなっていることが判明します。それから8年後の昭和34(1959)年、坂東橋はいよいよ架け替えられることになりました。

ちょうどその頃、先代の吾嬬橋はまだ木橋で、こちらも老朽化のため架け替えの要請が出されていました。坂東橋の架け替えの時期と重なったことがきっかけとなり、坂



関東の土木遺産 第21回

一世紀を経てもなお現役のトラス鉄橋

吾嬬橋

群馬県

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。

関東地方にも多く残るそれらの土木遺産を訪ねての旅。
第21回は群馬県の中之条町六合にある吾嬬橋です。



白砂川の溪谷に架かる
吾嬬橋



吾嬬橋の左後方に見えるのが、新橋の吾嬬橋



東橋のトラス一連を移設する案が持ち上がります。坂東橋も老朽化が懸念されていましたが、吾妻橋が架かる道路は未改良で交通量は少なかったことから、車の重量には耐えられると判断。坂東橋からの移設が正式に決まり、鉄橋の吾妻橋が誕生したのです。

新橋の架設後も 現役で活躍

選奨土木遺産選考委員の坂尾博秋氏は、このときの移設計画を次のように分析します。

「現在の橋梁建設の常識では、元の橋を解体して移設することはまずありません。坂東橋として架設されてからすでに60年近くも経っていたのですから、部材の多くは補修が必要だったことでしょう。トータルコストの面を考えると新たに架設したほうがよいと言えます。

しかしこのときの技術者はそうしなかった。当時としては最高の技術が詰まっていたこの橋を保存し、活用したいという熱意が伝わってきます」

技術者たちの熱意が移設計画を後押しし、坂東橋の一連は吾妻橋、残りの二連は渋川市（旧赤城村と旧子持

村）の敷島橋に移設され、処分されることなく引き継がれました。その後、敷島橋と吾妻橋は約20年にわたり人々の交通を支えてきましたが、敷島橋は老朽化がさらに進み、昭和53（1978）年に新橋を架設。それと同時に旧橋は撤去されました。

吾妻橋は交通の便を改善するため、昭和52（1977）年、100メートルほど上流に新橋を架設。これを機に吾妻橋は主役を退きましたが、旧吾妻橋としてさらに補修を加えられ、中之条町の管理の下、現在も利用されています。

「古いものが残されるのは、そこに住民の親しみや技術的に優れた点があったからだと思います。古い技術を伝えていくことは新たな技術の進歩にもつながります」

坂尾氏は橋梁架橋技術の発展に貢献する貴重な財産であると断言します。その言葉通り、吾妻橋は技術的、文化的に価値が認められ、平成6（1994）年2月に村指定建造物に、平成18（2006）年に土木学会選奨土木遺産に指定されました。

吾妻橋は土木技術を継承する貴重な資料として、中之条地区のシンボルとして、これからも受け継がれていくことでしょう。

現在はガセットプレートを用いた剛接合で部材を連結するが、吾妻橋は初期のトラス橋によく見られたピン結合になっている



坂東橋から移設したときに、幅員を狭くして一方通行となった。重量規制はあるが、車での通行が可能



昭和52（1977）年に架設した新しい吾妻橋。
赤い塗装が紅葉に映える



ロマンチック街道の一部、県道55号の暮坂峠に建つ若山牧水詩碑。牧水は木橋だった頃の吾妻橋を渡って沢渡温泉に抜けた。「枯野の旅」にこの道の印象を綴っている

移設前の坂東橋。
当時は自動車と路面電車鉄道を通す併用橋だった



狩猟との出会い

私の父が猟を行っていて、小学校4年生頃までよく後について出猟していました。ある時キジが半矢（弾が命中したもののまだ死んでいない状態）になり、探していたところ、やぶに頭を突っ込んでいるのを見つけました。その時の感動が忘れられず、成人になったら銃を持ち猟をしたいと思っていました。

それから14年後の昭和46年に、銃砲所持許可と狩猟免許を取得しました。ライフル銃にするか散弾銃にするか迷いましたが、獣も鳥も可能な散弾銃に決めました（現在、ライフル銃は狩猟経験が10年ないと許可されません）。早速射撃場に出掛け、試射を行いました。的に一度も当たらず2週間ほど難聴に苦しんだことが思い出されます。

昭和46～47年は、宇都宮国道工事事務所に勤務しており、鬼怒川の河川敷や近くの林に出掛けましたが猟果はさっぱりでした。その後48年に長野国道事務所に転勤し、以降生まれ故郷の八ヶ岳山麓を猟場にしています。

今までの猟果

通常猟は、猟犬を伴って行いますが、転勤と官舎住まいでは犬は飼えません。また、日曜ハンターのため相手にしてくれる人もおらず、専ら自らの足で犬の代わりをしながら獲物を撃つため、なかなかチャンスに恵まれません。連休で3日4日と歩いても、一度も射撃のチャンスに恵まれないときの方が多いのです。ひたすら獲物を求めて山野を歩くと1日2万5,000歩以上歩くので、かなりの運動量になり、足が上がらなくなる時もあります。

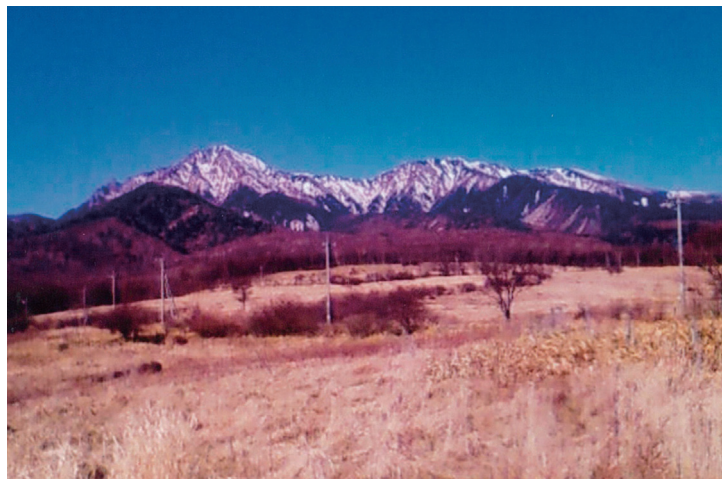
今まで獲ったものは、獣ではクマ・イノシシ・シカ・キツネ・タヌキ・テン・ウサギ・リス。鳥ではマガモ・コガモ・キジ・ヤマドリ・ヤマバト・コジュケイ・スズメなどで、食べて一番おいしいのはキジかヤマドリで、私の地方では蕎麦の出汁はキジが一番だ

私の狩猟記



横森 常道

元長野国道工事事務所 工務課長



八ヶ岳山麓

と言われるほどです。獣は、熊谷達也の小説『邂逅の森』に出てくるように、クマが一番おいしいです。以前、キジ・クマ・イノシシ・シカを鍋にして食べ比べしたところ、一番はキジ鍋でしたが、次はクマがおいしいと皆の意見が一致しました。

最近はキジやヤマドリ、ウサギなどが少なくなって獲れなくなりました。代わりにシカが増え、今ではシカが一番獲れます。シカは背ロース部分の刺身が、馬刺しと遜色ないくらいおいしいです。しゃぶしゃぶにして食べても美味です。長野県の大鹿村では鹿肉を加工しパック詰めで販売しています。皆さまも、試しに鹿肉料理に挑戦してみたいはいかがでしょうか。

今シーズンの猟果

2013年11月15日の解禁日は雨で出猟できませんでした。翌日のハケ岳は前日の雨が雪になり、足跡が残るため猟をするには絶好の条件でした。

その日は朝から4頭ほどシカを見かけたものの、気配を察知され逃げられてばかりでした。気を取り直して獲物を求めて歩くも、ピーピーというシカの警戒音だけが聞こえます。シカ

の姿は見え、射撃のチャンスには恵まれません。15時近くになり、そろそろ山を下りようかというとき、30mくらい先の笹やぶから3頭のシカが飛び出すのを見えました。とっさで狙いが難しかったのですが、その中の1頭をゲット。そのシカは体重が70kg近くあり、兄に連絡して回収を手伝ってもらいました。その日はこれで終わりになりました。

その後20日と24日にそれぞれ1頭ずつシカを獲り、今シーズンの猟果はまずまず上がっております。

今後も健康のためにも猟を続けていきたいと思っておりますが、法律が改正され、3年ごとの銃の免許更新時に射撃訓練が追加されました。昨年更新試験を行った際はなんとかパスできましたが、歳をとると困難になってくると思われます。

シカ等の有害鳥獣による農作物被害は年々増加し、駆除活動が必要とされていますが、ハンターの高齢化と銃所持者の減少で有害鳥獣駆除が困難となりつつある現状です。皆さまもハンターに挑戦してみたいはいかがでしょうか。



会員のひろばに登場してみませんか？

「会員のひろば」では、会員の皆さまからの投稿をお待ちしております！

内容はどんなものでも構いません。自分の小さな趣味やペットの話など、文章(800～2000文字)に写真数点を添えて、下記までお送りください。

たくさんのご応募、お待ちしております！

〒330-0843

さいたま市大宮区吉敷町4-262-16 マルキュービル9階
関東地域づくり協会

経理部 飯田芳夫(「協会だより」編集委員)

E-mail:iida12@kt-chkd.or.jp

「大規模津波防災総合訓練」に参加しました

平成25年11月9日、茨城県ひたちなか市において「大規模津波防災総合訓練」が開催され、当会は防災エキスパート2名を派遣しました。この防災訓練は、平成16年12月に発生した「スマトラ島沖地震（インド洋大津波）」の津波災害をきっかけに平成17年度より始まり、毎年1回開催されています。今回は、三陸沖から房総沖で大規模な地震が発生し、ひたちなか市に高さ10.7mの津波が襲来したとの想定で行われました。参加した防災関係機関は、東日本大震災で得た教訓を踏まえ、これまでより一歩踏み込んだ連

携活動を実施しました。

また、防災に対する知識の普及・啓発を進めることを目的として「津波・地震防災フェア」も訓練と併せて開催されました。当会はパネル展示を行い、多くの方々にご来場いただきました。

■主催：国土交通省、茨城県、ひたちなか市、笠間市

■参加機関：154機関

■訓練参加者：約14,000人(来賓および一般見学者含む)



当会のパネル展示の様子



緊急災害対策派遣隊(TEC-FORCE)による被害状況調査

防災エキスパート講習会を開催しました

『協会だより』第2号でもお伝えした通り、当会では毎年防災エキスパートの講習会を実施しています。平成25年12月2日、東京臨海広域防災公園「そなエリア東京」にて、4支部（大宮支部、千葉支部、東京支部、神奈川支部）合同の講習会を開催しました。約150名もの防災エキスパートの方々にご参加いただき、有意義な講習会となりました。

当日は「関東地方整備局の防災への取り組みについて」の話の後、元東北地方整備局防災課長の熊谷順子氏より「東日本大震災の対応について」と題した講演があり、その後希望者だけで東京臨海広域防災公園の視察と、東京港トンネルおよび青海・台場クロスウォークの現場見学を行いました。



真剣に聴講する防災エキスパートの皆さん



東京港トンネルの現場見学の様子



二ヶ領宿河原堰



吾嬬橋



流山鉄道