第41号…令和8年10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41号　令和8年10月

3　**関東地域づくり協会からのお知らせ**
令和8年度 関東ブロック 災害復旧事業技術講習会を開催
令和7年度 関東地方整備局優良業務表彰（局長表彰）を受賞
関東地方防災エキスパート情報交換会
関東地方防災エキスパート活動状況
第37回 荒川図画コンクール

6　**プロジェクトK57**
埼玉・山梨の県境を結んだ地元悲願のトンネル
一般国道140号雁坂トンネル

10　**関東の宿場町21**
東海道 保土ヶ谷宿　神奈川県

12　**関東の土木遺産58**
成宗電車第一、第二トンネル　千葉県

14　**新会員よりひとこと**
これからも「明るく・楽しく・笑顔で」をモットーに／新たな職場でリスタート
自分で検査した圏央道で通勤！

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」35**
道と川の駅から地域の人々の心に安全と安心を
道の駅「上田 道と川の駅」



表紙の言葉

笠井（かさい）いずみさん（市川三郷町立六郷小学校3年生（受賞時））

287段の先は

この写真は、当協会が主催する第38回「道のある風景写真コンクール」において小学校の部銀賞に選ばれた、市川三郷町立六郷小学校3年生（当時）の笠井いずみさんの作品です。「この階段は保育園の遠足の時に登った場所で、すごく大変だったのを覚えています。この日は雨が降ってなかったけど、お父さんに協力してもらい傘をさして階段を登ってもらいました。私も久しぶりに287段を上りましたが、一段一段が高くてすごく疲れました」

令和8年度 関東ブロック
災害復旧事業技術講習会を開催

7月15日（水）、当協会および公益財団法人群馬県建設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8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に、復旧事業の各種申請資料を検討・作成する際に必要な技術・制度などについて理解を深めるために実施しています。

当日は262人が受講し、災害復旧事業制度や留意事項、群馬県の取り組みなどについて、講師の話に真剣に耳を傾けました。

【主催】 一般社団法人関東地域づくり協会
公益財団法人群馬県建設技術センター
【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
群馬県
公益社団法人全国防災協会

■講義内容

・「災害復旧事業制度の留意点」
内田剛二氏（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」
横山卓司氏（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」
石浜康賢氏（災害復旧技術専門家）
・「災害対応力向上に向けた群馬県の取組」
古川峻氏（群馬県県土整備部河川課水害対策室防災係主任）
・「関東地方整備局の災害対応」
田中芳貴氏（国土交通省関東地方整備局災害対策マネジメント室長）



令和7年度
関東地方整備局優良業務表彰（局長表彰）を受賞

関東地方整備局の優良業務および優秀技術者表彰は、その成果と業務への取り組みが優秀であり他の模範となるものを表彰し、技術力の向上および円滑な事業の推進を図ることを目的としています。



受賞した谷内担当技術者（左）、勝俣主任技術者（中）、宮崎管理技術者（右）

当協会ではこのたび、令和7年度業務として行った、荒川上流河川事務所発注の「R6入間川流域緊急治水対策プロジェクト事業監理等業務」が局長表彰を受賞しました。本業務は、入間川流域緊急治水対策プロジェクトおよび荒川中流部改修の効率的かつ確実な事業促進を図るため、事業促進PPPとして測量・調査・設計業務などの指導・調整や関係行政機関などとの協議、事業管理などを行ったものです。

■局長表彰

受賞業務： R6入間川流域緊急治水対策プロジェクト事業監理等業務
発 注 者： 荒川上流河川事務所
受 注 者： 一般社団法人関東地域づくり協会

関東地方防災エキスパート情報交換会

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数多く企画されるなど、活発な情報交換が行われました。情報交換会は7月3日から8月17日までの期間に34事務所で開催され、8支部の合計で295人の防災エキスパートが参加しました。



利根川ダム統合管理事務所、品木ダム水質管理所との情報交換会



北首都国道事務所との情報交換会

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30日（木）	15	26	対面(Web併用)
	下館河川	7月16日（木）	5	17	対面
	霞ヶ浦導水	7月 3日（金）	2	4	対面
	常総国道	7月21日（火）	5	7	対面
	常陸海浜公園	7月10日（金）	2	5	対面
宇都宮支部	宇都宮国道	7月24日（金）	6	11	対面
	日光砂防	7月16日（木）	3	10	対面
	渡良瀬川	7月30日（木）	9	17	対面(Web併用)
	鬼怒川ダム統合	7月21日（火）	4	16	対面
高崎支部	高崎河川国道	7月22日（水）	15	19	対面(Web併用)
	利根川水系砂防	7月29日（水）	11	16	対面(Web併用)、現場見学
	利根川ダム	7月16日（木）	12	13	対面　現場見学
	品木ダム	7月16日（木）	1	2	利根ダムと共同開催
大宮・千葉支部(旧)大宮支部	利根川上流	8月17日（月）	15	16	対面(Web併用)
	荒川上流	7月27日（月）	18	20	対面(Web併用)
	大宮国道	7月29日（水）	21	9	対面
	北首都国道	7月29日（水）	13	7	対面
	荒川下流	7月13日（月）	9	9	対面、現地見学
大宮・千葉支部(旧)千葉支部	霞ヶ浦河川	8月 3日（月）	6	15	対面
	利根川下流	7月30日（木）	8	10	対面(Web併用)、現場見学
	江戸川河川	8月 5日（水）	7	26	対面(Web併用)
	首都国道	7月 3日（金）	17	11	対面(Web併用)
	千葉国道	7月17日（金）	14	11	対面(Web併用)
	関東技術	7月13日（月）	4	15	対面
東京支部	東京国道	7月28日（火）	7	19	対面
	相武国道	7月29日（水）	7	6	対面
	昭和記念公園	7月13日（月）	4	7	対面
神奈川支部	京浜河川	7月27日（月）	10	14	対面(Web併用)
	相模川水系ダム	7月23日（木）	4	5	対面、現地見学
	川崎国道	7月17日（金）	5	6	対面
	横浜国道	7月16日（木）	13	8	対面
甲府支部	甲府河川国道	7月29日（水）	7	13	対面
	富士川砂防	7月24日（金）	6	13	対面
長野支部	長野国道	7月16日（木）	10	8	対面
合　計			295	411	

関東地方防災エキスパート活動状況

霞ヶ浦河川事務所
緊急対策シミュレーションでの助言の様子



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などの大規模災害発生時または発生の恐れがある場合に、専門的知識と経験を生かして公共土木施設などの被災状況の迅速な収集と通報および災害対応などに関する支援活動を、ボランティアで行っています。平常時は各事務所・自治体などの水防訓練での水防工法の講師や施設点検などへ参加しています。

令和8年度の上半期は、利根川水系連合・総合水防演習や自治体への水防工法実技指導、ものつくり大学での水防工法実習指導など、各所からの要請に対する防災エキスパート活動も活発に行いました。10月時点で延べ140人の方に活動していただいています。



長野国道事務所
国営アルプスあずみの公園
一斉点検の様子



筑西市水防訓練における
水防工法の指導

■活動一覧

- 国営アルプスあずみの公園 園内一斉点検　4月17日
- 災害対策用機械操作講習会　4月22日
- 第74回利根川水系連合・総合水防演習関係　5月16日他
- 江戸川水防事務組合水防演習工法講師・解説　5月23日
- 筑西市水防訓練における水防工法の指導　5月24日
- 利根川栗橋水防事務組合水防訓練指導　6月 7日
- ものつくり大学水防工法実習指導　6月18日
- 堤防決壊時緊急対策シミュレーション会議（11事務所）　6月 30日～8月5日
- 渡良瀬川河川事務所「キャンプ砂防2026」　8月27日
- 甲府河川国道事務所 災害危険箇所現地調査　8月26日～9月 9日
- 常陸海浜公園 秋季園内一斉点検　8月31日～9月 4日
- 国営アルプスあずみの公園 園内秋季一斉点検　9月11日
- 荒川下流河川事務所 台風期堤防点検　9月11日～10月16日

河川愛護に関する広報活動

第37回 荒川図画コンクール

今年で37回目を迎える荒川図画コンクール。河川愛護に関する広報活動の一環として、次世代を担う小学生に荒川の絵を描くことにより河川美化・愛護への意識や関心を高めていただくとともに、その作品を通して多くの流域住民の方に河川愛護や河川への意識や関心を高めることを目的に実施されています。

平成17年から当協会（当時：関東建設弘済会）の公益助成事業となり、平成30年からは当協会も実行委員会に加わり「関東地域づくり協会賞」も設けられました。今回の応募数は1,055点で、ほぼ前回と同数。9月25日（金）に開かれた審査会（於：サイデン化学アリーナ）にて特選および当協会を含む実行委員会11団体の各賞としてそれぞれ各学年1点、入選各学年3点の合計90点の入賞作品を選定しました。

表彰式は11月14日（土）、浦和コミュニティセンターにて行われ、入賞作品は埼玉県立川の博物館や戸田市役所などで順次展示される予定です。

下記の通り、「関東地域づくり協会賞」に選ばれた6作品を紹介します。



荒川と石畳
岩渕希音さん　横瀬町立横瀬小学校1年生



いろは親水公園から見た新河岸川
川村航大さん　朝霞市立第六小学校4年生



お兄ちゃんと川あそび
野原琹太朗さん　長瀞町立長瀞第一小学校2年生



旧岩渕水門（赤水門）
八鍬慶太郎さん　さいたま市立原山小学校5年生



都幾川の嵐山けいこく川遊び
青柳桜都さん　嵐山町立菅谷小学校3年生



荒川沿いを散歩
小髙葵さん　和光市立第五小学校6年生

プロジェクトK 57

私が携わった
思い出のプロジェクト

埼玉・山梨の県境を結んだ地元悲願のトンネル

一般国道140号雁坂トンネル



雁坂トンネル埼玉側坑口。トンネルの埼玉側と山梨側ではまったく地形が異なっている

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57回は、一般国道140号雁坂トンネル事業に携わった久保田一郎さん、木村美知秋さん、吉田雅文さんと現地を訪ねました。





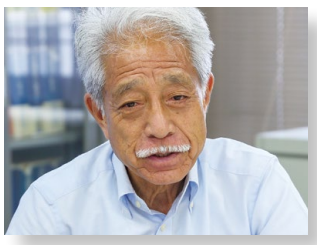
久保田一郎さん

昭和45年入省。関東地方整備局北首都国道事務所長を経て平成17年退職。



木村美知秋さん

昭和46年入省。関東地方整備局北首都国道事務所工事品質管理官を経て平成21年退職。



吉田雅文さん

川田建設株式会社東京支店技術部長。昭和44年入省。関東地方整備局道路部地域道路調整官を経て平成19年退職。



❶山梨側の坑口前に、管理事務所と料金所が設置されている。埼玉側・山梨側ともに、トンネルまでの道路はそれぞれ県の事業。直轄で建設したトンネルの完成後は、山梨県道路公社が管理を行っている

❷平成10年4月23日に行われた開通式。甲府工事事務所の工務課長だった吉田さんは準備に奔走したことを振り返る

（写真：大宮国道事務所・甲府河川国道事務所）



❸雁坂トンネル開通により開業した道の駅みとみ。山梨側坑口から約2kmの地点。敷地の整備にはトンネル工事で出たズリ（掘削土砂）が利用された



県境の難所に 日本一の長さの山岳トンネルを建設する

一般国道140号は埼玉県熊谷市から山梨県甲府市を経て山梨県南巨摩郡富士川町に至る幹線道路である。長らく両県境は交通不能区間であった。標高2,082mの雁坂峠の下を貫くトンネルが開通したのは、約30年前のことだ。

雁坂トンネルは全長6,625m、埼玉県秩父市と山梨県山梨市の県境に位置する。昭和63（1988）年11月に山梨側から着工し、10年の歳月を経て平成10（1998）年4月23日に開通した。標高約1,000mの地点にあり、今も一般国道の山岳トンネルでは日本一の長さを誇る。完成後は有料トンネルとして、山梨県道路公社が全区間を管理している。

久保田一郎さんは平成4（1992）年7月から平成8年6月まで大宮工事事務所（現大宮国道事務所）工務課長として勤務。その後、平成8年7月から平成10年3月まで甲府工事事務所（現甲府河川国道事務所）副所長を務めた。木村美知秋さんは平成7年4月から平成10年3月まで、大宮・甲府両事務所の併任監督官として事業に携わった。トンネル本坑は平成6年9月にすでに貫通していたが、当時はまだ道路としては未完の状態だった。吉田雅文さんは平成9年4月から平成11年3月まで、甲府工事事務所工務第二課長を務めた。3人はともに雁坂トンネルが完成に至る最後の時期に事業に携わったことになる。久保田さんは、初めて現場を訪れたときの印象をこう振り返る。

「埼玉側は平成4年1月頃から本坑を掘り始めていました。坑口に直結する橋長250mの雁坂大橋が架かっており、橋面は施工業者の資材置き場や事務所になっていました。少し下ったところには橋長220mの豆焼橋。これらの橋はまさに雁坂トンネルのために県が施工したものです。驚きましたね。雁坂トンネル工事に最低限必要なアプローチ部分がすでに完成していたのですから。埼玉側坑口付近はチャートという堅い岩盤のため急峻な地形でした。これらの橋がなければトンネルを掘り始めることもできません。両県ともにトンネル建設のための道路改良を鋭意進めていたのです。権限代行で建設省（当時）が施工する雁坂トンネルへの両県の期待をひしひしと感じました」

雁坂トンネルの難しさは、やはり長さにあっただろうと久保田さん。山岳トンネルは長くなるほど被り（トンネルの上に在る地盤の厚さ）が大きくなって施工前におけるトンネル



❹トンネル坑口に直結する埼玉側の雁坂大橋。雁坂大橋と豆焼橋がなければ雁坂トンネルはできなかった。これらの橋は雁坂トンネルの生みの親である



❺埼玉側坑口の手前に架かる雁坂大橋。平成4年の本坑掘り始めの頃はまさにこの状態で、橋上に資材や作業所が整然と並んでいた
（写真：大宮国道事務所・甲府河川国道事務所）



❻埼玉側の坑口前。久保田さんが大宮工事事務所に着任したときは、まだトンネルは掘り始めたところだった





❼❽埼玉側のトンネル掘削で出たズリを処分したワサビ沢。埋め立て処分したズリの表面は連続した落差工で覆い、流路を確保しつつズリの流出を防止した。東京大学演習林の指導によるものだが、30年をかけて自然が自ら再生した景観である
（写真❼：大宮国道事務所・甲府河川国道事務所）

掘削位置の岩盤の調査精度は低下する。トンネル建設工事に欠かせない岩盤の正確な物性は掘りながら確認するのだ。

「地質や湧水は後で避難坑として使用する先進導坑で確認していましたが、それでも本坑掘削では浅い土被りで予期せぬ“山はね”が発生しました。現場では最新技術を駆使してそれを乗り越えました」（久保田さん）

雁坂峠は全体が秩父多摩甲斐国立公園である。基本的には法面を削ったり木の伐採はできない。そのような現場での一番の課題はトンネル掘削で発生する120万㎥（埼玉側50万㎥、山梨側70万㎥）の土砂“ズリ”をどう処分するかということである。山梨側ではトンネルから平野に至る間で、7箇所の処分場を地元自治体の協力で何とか確保することができた。

「埼玉側では、平野に至る道は集落を通過する細い道のみでズリ運搬に使用することはできません。そこで、やむを得ず、国立公園であり東京大学演習林内に位置するワサビ沢とトウバク沢の2箇所に処分することになりました。ワサビ沢は雁坂大橋と豆焼橋を経由すれば比較的容易に到達できます。しかし、トウバク沢へ地表で行くには新たな道路の建設が必須となり自然環境に影響を与えることになります。そこで、トンネル本坑からトウバク沢に至るズリ運搬路として専用のトンネルを建設しました。ダンプトラックが通行できる延長800mのトンネルです」（久保田さん）

ズリ運搬専用トンネルの坑口は、現在は扉で塞がれている。

トンネル本坑貫通後も地形に対応して施工を工夫

豆焼橋からは、採用されなかった二つのルートの検討痕跡が確認できる。一つは豆焼橋のたもとから左に逸れて行くルート、もう一つは土捨て場のワサビ沢の上方に樹木のてっぺんが横一直線に並んでいるところ。その他にも7つの候補があった。

木村さんが着任したのは本坑、避難坑、換気坑などが貫通した後だが、土捨て場の整備、坑門、排水、舗装、換気設備や防災設備などの多種多様な設備工事が残っていた。

「排水設備はセンターライン付近の岩盤を爆薬で溝掘りし、そこに排水管を敷設しました。最も深い位置の排水設備工事が終わると、県が実施するコンクリート舗装工事が始まりました。枕木の上にレールを敷設し、その上をフィニッシャーが移動して舗装コンクリートを打設します。その他の設備工事も一斉に開始しました。限られた地下空間の中では作業場所と作業時間の調整が重要で毎日実施していました。設備工事が始まってからは電気や機械担当の監督官も赴任して難局を乗り越えることができました」（木村さん）

平成9年頃、埼玉側坑口の仕上げの段階で、落石対策をすることになった。



⑨⑩トンネル内で火災が起きたときは、手動で避難扉を開けて、トンネル本体に並行する避難坑に脱出できる



⑫地下換気所に残っていた、平成６年当時の張り紙





⑪山梨側坑口の避難坑口。毎年、普段は一般の人が立ち入ることのできない避難坑内で、サイクルツアーが開催されている



⑬トンネル中央には防災設備を備えた機械室がある。長いトンネルのため、計画時からトンネル火災などへの対応も十分に検討された

「埼玉側坑口のチャートという岩盤は水晶とほぼ同様の成分で非常に硬い岩ですが、地表に露出した部分では割れが発達していました。チャートは風化しにくいがゆえに、坑口付近は垂直に近い勾配です。その岩塊が車道に落ちてこないようにする必要がありました。一般的な対策は岩塊の除去、法枠工、吹付工などによるものです。しかし、埼玉側坑口付近は東京大学演習林内でした。そこに生えている遺伝子研究用のカラマツを保全しつつ岩塊崩落防止対策を実施しなければなりません。そこで、対策はロックボルトやワイヤーメッシュでの固定を基本としました。岩塊の割れ目の水の凍結融解は岩塊をさらに不安定にしてしまうので、水が侵入しにくくする対策も施しました」（木村さん）

地元からの強い期待を感じながら、開通に向けて奔走

吉田さんが工務課長を務めた頃は、雁坂トンネル事業はもう終盤。工務課長として関わったのは電気などの付帯設備に関する工事の発注などだ。

「舞台は整ったという状況でしたから、思い出といえば、トンネルから甲府に下ってくる道中に蛍の名所があったことくらい。現場からの帰りが遅くなったとき、蛍が乱舞しているのを見たのが一番の印象ですよ」（吉田さん）

吉田さんはそう言って笑うが、「いやいや、終盤だからこその苦労もあったと思いますよ」と久保田さん。

「そうですね。強いて言うなら、トンネルはちょうど県境にまたがっていましたから、両県もいくらか負担することになっており、そういった予算の管理はちょっと複雑でしたね」（吉田さん）

吉田さんが雁坂トンネルに関して最後に行った仕事は、開通式だ。

「大宮・甲府両工事事務所合同での開催となりましたが、多くの人の尽力により完成したトンネルですから、出席を希望する人はとても多く、どなたにご出席いただくか決めるのに迷ったほどです。当日は山梨側の坑口の前で式典を行い、両県知事が握手を交わしました」（吉田さん）

「トンネル掘進速度は約100m/月。トンネル工事では切羽の掘進停止は工事請負業者の損失に直結しています。この掘進速度は事前の計画と準備の賜物でした」と久保田さんは事業を振り返る。

「埼玉側、山梨側両方の工事に携わって気が付いたのですが、トンネル坑口の位置や国道のルート、土捨て場のおおよその見当、トンネル内部のさまざまな設備まで、計画時からどうするかきちんと考えていてくれた人たちがいたわけですね。そのおかげで大きな停滞もなく施工を進められたのだと思います」（久保田さん）

大正時代、雁坂峠を越える道は、秩父でとれた絹糸を染色を得意とする山梨側へと運んだシルクロードであった。そこに新たな物流ルートが形成されたのである。地元の人々の長年の悲願を背負って開通した雁坂トンネルは、今日も両県からの人々の往来を支えている。

取材協力：山梨県道路公社



江戸から最初の宿泊地 保土ヶ谷宿

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21回は東海道４番目の宿、保土ヶ谷宿です。



苅部家本陣跡
現在残っているのは本陣の通用門



歌川広重『東海道五十三次』より「東海道保土ヶ谷」
（出典：国立国会図書館デジタルコレクション）

天王町駅前の帷子橋モニュメント



東海道の道筋変更に伴い現在の形へ

保土ヶ谷宿は、江戸から約33kmの場所にある、旧東海道４番目の宿場町です。慶長６(1601)年、五街道や宿駅伝馬制度の整備とともに定められた幕府の直轄領でした。全長は45町50間（5km）ほどで、保土ヶ谷・岩間・神戸・帷子の4つの町から形成されています。

保土ヶ谷宿の歴史には、旧東海道の道筋変更が大きく関わっているといわれます。慶長６年、宿場制定のために徳川家康より出された「伝馬朱印状」と伊奈忠次らによって出された「御伝馬之定」の宛て先は“保土ヶ谷町”でしたが、当時の保土ヶ谷町は現在よりもさらに西側。この旧保土ヶ谷町は東側の神戸町や帷子町とは2km近く離れており“宿場が2箇所あるようなものだった”といわれています。

慶安元（1648）年になると、既に確立されていた参勤交代制度に伴って、山中の狭い古道からより広く平坦な道へと東海道のルート変更が行われました。その際、新たな町として住民が移転したのが現在の保土ヶ谷町です。

この移転により各町の距離が近くなり、新たな宿場が成立しました。旧保土ヶ谷町は、新しい町へ移住した人々の「元の町」という意味で、元町と呼ばれるようになりました。なお、ルート変更前の旧宿場における本陣や問屋場の場所については不明な点が多く、いまだ謎に包まれています。

権太坂を控える内陸交通の要衝

保土ヶ谷宿は、江戸を発って一泊目の宿駅として機能したといわれています。江戸時代の旅人は1日に約10里を目安として歩きました。江戸から保土ヶ谷宿までの距離は8里9丁。足腰の弱い人や、見送りの者とゆっくり名残りを惜しんで出発した旅人たちからすると、ちょうど一泊目にふさわしい距離でした。

保土ヶ谷宿の先には、東海道最初の難所といわれた権太坂があります。江戸を発ち、しばらく海沿いの平坦な街道を歩いてきた旅人は、帷子橋を過ぎた辺りから山道に差しかかります。権太坂は急な坂道が連続しており、行き倒れる旅人も多かったのだとか。一方で坂の上は非常に見晴らしが良く、富士山や丹沢連峰の景色は北斎の浮世絵にも描かれました。上方から江戸を目指した旅人からすると、ゴールを目前に一安心できる場所でもありました。

保土ヶ谷宿は内陸交通の要衝としても機能していました。かつての帷子橋付近には袖ヶ浦から続く小さな入江がありました。この港は、宝永年間の富士山噴火による降灰の影響で機能を停止するまでは、荷揚場として大いに栄えます。宿の中心部は五街道成立以前からの古道の合流地点でも





脇本陣本金子屋（上）
難所とされた権太坂の斜面（左）



街道は松が植えられ
整備されている



区内最古の寺の一つ、大仙寺（左）、
当時の雰囲気を再現した宿場そば
桑名屋（下）

ありました。現在の鎌倉市や横浜市金沢区に続く道も分岐しており、多くの人々が保土ヶ谷宿を経由して、それぞれの目的地を目指しました。

自治体の保存活動で歴史をつなげる

保土ヶ谷宿は、その後嘉永6（1853）年の黒船来航、安政6（1859）年の横浜開港の影響による横浜地域の急速な発展に伴って、さらなるにぎわいを見せました。

現在、保土ヶ谷宿周辺には、本陣の軽部家通用門や脇本陣の本金子屋など当時を思わせる建物がいくつか残っています。本陣の軽部家は当時は「苅部」と名乗っており、制度の廃止まで本陣を務め続けました。制度発足時に幕府から交付された朱印状は、今でも軽部家に保存されています。

近年では、地元の自治体が中心となり、かつての宿場の町並みを再現・保護する取り組みが進められています。相鉄線天王町駅周辺には帷子橋を模したモニュメントが設置されているほか、国道1号線沿いには当時の松並木や一里塚などが再現。JR保土ヶ谷駅近くの宿場そば桑名屋店舗は、江戸時代の建造物を再現した造りになっており、店内には貴重な資料が展示されています。

300年近く続いた宿場の魅力は、地元を愛する人々によって、現在でも脈々と伝えられています。



2階には
宿場に関する
資料展示も





趣深い煉瓦造りのトンネル

千葉県成田市中心部に位置する成宗電車(せいそうでんしゃ)第一、第二トンネルは、明治43（1910）年に路面電車運行のために掘削された煉瓦造りのトンネルです。トンネルが造られた経緯には、古くからこの地に門を構える真言宗智山派の成田山新勝寺と、かつてこの地を走っていた成宗電気軌道（通称、成宗電車）が大きく関わっています。

2つのトンネルは、成田山側が第一トンネル、成田市役所側が第二トンネルと呼ばれており、全長は第一トンネルが12.2m、第二トンネルが40.8mです。どちらも煉瓦の長手と小口を1列ごとに並べていくイギリス積みで造られ、アーチ部分は煉瓦を6層に重ねた6枚巻きが採用、上部からの高い負荷にも耐える重厚な造りになっています。

軒に施された楕型の装飾や出入り口のピラスター（装飾の柱）には統一感があり、派手さはないながらも上品な仕上がりに。トンネル同士の距離は100m弱と近く、長さ以外はほとんど同じ見た目をした煉瓦造りのトンネルが連続して並ぶ風景は、現代の町並みには珍しく、趣を感じさせます。

ほぼ同じ形の2トンネルですが、掘削には異なる工法が使われています。第一トンネルの建造には開削工法が使われました。開削工法とは、地上から地盤を掘削し、できた空間にトンネルを建造した後、上から土などで埋め戻す、都市部における基本的な工法です。

対する第二トンネルの掘削には、トンネル工法が使われました。トンネル工法は山間部などで多く用いられる工法で、地山を掘削しながら煉瓦を積み上げ裏込めをしてトンネルを造る工法です。通常、この規模のトンネルであれば開削工法を用いるのが主流ですが、第二トンネルの地表部には古くから墓地があり、これを避けるためにトンネル工法が採用されたのではないかと考えられています。

真言宗智山派大本山と鉄道化計画

成田山新勝寺は真言宗智山派の大本山の一つであり、“成田不動”や“お不動様”といった通称で現在も広く親しまれ、全国から人々が訪れる寺院です。参詣者数は関東



関東の土木遺産 第58回

電車道に残る2つのトンネル

成宗電車第一、第二トンネル

千葉県

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58回は千葉県成田市の成宗電車第一、第二トンネルです。





土木遺産の顕彰碑は煉瓦にはめ込まれている





第二トンネルのアーチ部分



現在は電車道として親しまれている

成宗電車の終点だった成田山新勝寺



屈指、三が日だけでも約300万人、年間およそ1,000万人の参詣客が訪れます。

明治30（1897）年の成田鉄道（現在のJR成田線）開通により、東京方面から成田山への参詣ははるかに利便性を増しました。駅から門前までの参道には旅館や土産物屋が立ち並び、参詣客で大いににぎわったといいます。

この情勢に目をつけ、敷設計画が立てられたのが「成宗電気軌道」でした。成宗電車は、市南西部にある宗吾霊堂から成田駅を経由し、成田山門前を結ぶ路面電車で、駅からの参詣客の輸送を主な狙いとしていました。

しかしこの路線計画は、成田山周辺に店を構える地元住民や人力車夫から「参道にレールを敷かれては、参詣客に素通りされてしまう。死活問題だ」と猛反発を受けます。そのため路線は変更を余儀なくされ、迂回先のルートで新たに掘削されたのが成宗電車第一、第二トンネルだったのです。

多くの人々を運んだ「チンチン電車」

成宗電車は明治43年に成田山～成田駅前が開通、翌年には宗吾霊堂までの全線（複線）が開通し、千葉県で最初の電車となりました。当初の狙い通り、数多くの参詣客を成田山へと輸送した車両は、「チンチン電車」の愛称で活躍しました。一方で、路線撤廃を求める地元住民の声は依然として根強く、大正7（1918）年には単線化、その後は京成電気軌道の系列下に入り、昭和19（1944）年になると、太平洋戦争の激化による資材不足のあおりを受け、34年の歴史に幕を下ろしました。

廃線後、車両は北海道の函館市交通局に譲渡されます。「箱館ハイカラ號」と名前を変えたチンチン電車は、今でも遠く北の大地で観光客を運び続けています。

現在、成宗電車時代の面影を感じさせる建造物は、2つのトンネルのみ。線路は市道として舗装され、路線バスなどが走る「電車道」として地元住民に親しまれています。現在は旧成宗電気軌道の京成バス千葉イースト株式会社が路線バスを運営しています。

市民の暮らしの一部となった電車道には線路こそ敷かれていないものの、煉瓦造りの2つのトンネルが、かつてこの地を電車が走っていた名残を感じさせてくれます。



土木遺産
「成宗電車第一トンネル（右）第二トンネル（左）」





緩やかなカーブで成田山へと続く電車道と第一トンネル



「成宗電気軌道」
出典：千葉県立中央博物館古写真デジタルアーカイブ
（https://www.chiba-muse.or.jp/NATURAL/special/150photo1/files/MB00158.html）



第一トンネル内部



2026

新会員よりひとこと

今年度新たに新会員となられた3名の方から、
現役時代の思い出や今後の抱負についてご投稿いただきました。

これからも「明るく・楽しく・笑顔で」をモットーに

青木孝夫
(一財)渡良瀬遊水地アクリメーション振興財団 業務部長

昭和61年に入省し、40年間、無事に公務員生活を終えることができました。

利根川上流河川事務所で10年間、調査・工務・管理系に携わり、その後は本局河川工事課を経て、江戸川河川事務所技術係長として外郭放水路の現場監督を務め、大型河川構造物の施工など貴重な経験ができました。災害関連では、鬼怒川の決壊時には現地対策本部の隊員として、北海道の水害時にはTEC-FORCE隊員として、甚大な被害の実態を目の当たりにしつつ対応し、地元住民から温かい感謝の言葉をいただきました。防災関連では、総理官邸危機管理センターで全国の災害・大規模事故等の初動対応にあたり、本局では防災室長・災害対策マネジメント室長に従事しました。最後に下館河川事務所長として赴任し、「利根川水系連合総合水防演習」「鬼怒川水害から10年式典」と2つの大型イベントを事務所一丸となり無事完了することができました。

40年を振り返りますと、数々の貴重な経験をさせていただき、職場の先輩や仲間に助けられ、「明るく・楽しく・笑顔で」職務をまっとうすることができたことを深く感謝しております。

今後も、「明るく・楽しく・笑顔で」老体に鞭打って頑張りたいと思います。そのために、25年ぶりにゴルフを始めました。皆さんも、プレーの際は、特典がある渡良瀬遊水地アクリメーション振興財団の渡良瀬カントリークラブのご活用をぜひ！ ご一報お待ちしています。今後ともよろしくお願いいたします。



嫁さんへの感謝旅行、船上での一枚

新たな職場でリスタート

飯野正樹
日本ユーティリティサブウェイ株式会社 保全部長

今年4月に協会会員となりました飯野です。よろしくお願いいたします。

4月に関東地方整備局を退職し、36年間の公務員生活に一区切りがつきました。思い返せば、平成2年に川崎国道事務所の調査第二課に採用され、交通量調査や道路・橋梁の詳細設計、大規模路線調査などを担当しました。何ごとも初めての経験で、先輩方や直属の係長に一から教えていただき、必死に取り組んだことを思い出します。

東京国道、千葉国道、横浜国道、常陸河川国道、甲府河川国道などさまざまな事務所で調査・設計、施工管理および道路管理や災害対応などを経験させていただきました。本局や本省では企画部、建政部や都市局に勤務し、「テレワーク推進係長」なる先進的な役職を経験したのも貴重な体験でした。最後の3年間は企画部で工事品質調整官、総括技術検査官として、総合評価における技術提案書の審査や監督検査、工事事故対応から指名停止の手続き、能登半島地震や秋田豪雨等への災害派遣など、公務員生活を総括する職務を経験させていただきました。



退職後のジム通いで体力維持に努めています

退職後はジム通いに明け暮れる一方、関東近郊サーキットの走行会に愛車で参加し、心身ともにリフレッシュすることができました。

6月から日本ユーティリティサブウェイに就職し、東京国道の共同溝維持工事を担当しております。これからも健康に留意し、日々の業務に取り組みたいと思います。引き続き会員の皆さまのご指導を賜わりたく存じます。よろしくお願いいたします。

自分で検査した圏央道で通勤！

中根好久
(一財)土木研究センター 環境保全部長

昭和63年3月に関東技術事務所に入省して38年間、あっという間の役所人生でした。入省当時を思い出してみると、新人は毎朝の机拭き、灰皿掃除、ごみ捨てに加え、朝・10時・お昼・15時、1日4回のお茶くみをしていました。また、当時はスポーツが盛んでお昼休みは野球の練習をしていました。お茶くみなど今では考えられないことであり、時代は変わっていることを感じています。

私にとって、この2年間は人生の転換期を迎えているようです。娘の結婚、還暦、初孫誕生、退職、再就職、息子の結婚とさまざまなイベントがありました。

3月に孫が生まれたため、再就職活動中の4月は“育休”と言われ、レギュラーとして孫のお世話をさせてもらいました。子育ても30年前とは変わり、「新生児微笑」なる言葉も覚え、ここでも時代の流れを感じました。

おかげさまで、6月から新たな仕事に就くことができました。勤務地は茨城県つくば市、自宅は埼玉県久喜市なので、道路系の皆さんに頑張って造っていただいた（技術検査官時代に私も検査しました）圏央道を使って片道1時間の車通勤をしているのも何かのご縁かと思います。

職場には他の皆さんより一足早く着き、執務室の換気やポットの湯沸かし、掃除など、初心に帰って38年前と同じようなことを行っています。

長時間・高速での通勤のため、事故がないよう安全運転で勤め上げていきたいと思います。皆さんよろしくお願いします。



毎朝、業務開始前にみんなで体操をしています！

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。ぜひご投稿ください。

会員のひろば：趣味や特技、現役時代の思い出、紀行文など800～1,200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宛

会員情報

令和8年7月号～
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
澤本　正司	令和8年1月	関東技術　品質調査課長
岡本　弘司	令和8年4月	総務部　福利厚生官
上原　治美	令和8年5月	高崎　出張所長
渡辺　正男	令和8年5月	相武国道　総務係長
西條　照	令和8年6月	関東地建　主任監査官
野口　齊	令和8年7月	東京湾調　総務課長
寺嶋　謙三	令和8年8月	総務部　財産管理官
猪股　和義	令和8年9月	道路部　道路計画管理官
陣内　孝雄	令和8年9月	建設本省　河川局長
塚田　瑞雄	令和8年9月	下館　出張所長

編集委員会だより

ようやく暑さも和らぎ、朝夕には秋の気配を感じる季節となりました。気付けば今年も残り2カ月です。

最近、私は生成ＡＩを仕事で活用する機会が増えました。数十枚に及ぶ資料の要約や、ワード資料を分かりやすいパワポ資料に変換してもらうなど、その仕事ぶりはまるで「優秀な事務職員」のようです。

便利さを実感する一方で、このままでは「人間は考えなくなってしまうのではないか」と思うこともあります。特に若い世代は、学生時代からＡＩと共に学び、働く時代を迎えています。そこで、この疑問を生成ＡＩに投げかけてみました。返ってきたのは「私は『賢い検索・整理・文章化のためのツール』であって、『何でも知っている人間』ではない」という回答。

つまり、生成ＡＩによって生産性は向上するかもしれませんが、最後に判断するのは人間だということです。さまざまな経験を重ねた人の知識や判断力は、今後ますます大切になるのではないかと思います。生成ＡＩを利用している皆さまは、この「優秀な事務職員」とどのように付き合っているのでしょうか。

（編集委員　K・M）

編集委員

［関東地域づくり協会］
有馬正吾
井上啓
大柴公彦
髙橋岩夫
辰野剛志
丸山貴志
［会員］
浅古勝久（(株)熊谷組）
吉田成人（いであ(株)）

ピックアップ 第35回

関東の道の駅

道と川の駅から地域の人々の心に安全と安心を



道の駅
「上田 道と川の駅」



一般国道18号バイパスと千曲川に面する道の駅「上田 道と川の駅」



道の駅「上田 道と川の駅」は、令和7年に「防災道の駅」に選ばれました。千曲川・浦野川により形成される親水空間である「川の駅」と国道18号バイパスの「道の駅」が一体となった施設です。

地元の人々の手で維持されてきた道の駅

平成10（1998）年4月登録、平成22年に開業した道の駅「上田 道と川の駅」は、当初から地元の人々の尽力によって維持されてきました。「上田 道と川の駅 おとぎの里」代表世話人として、施設の維持管理や行事開催を牽引してきた石井孝二さんは次のように語ります。

「道の駅の本来の役割は、地域振興や教育の場となり、防災の拠点として地域の安全を確保することです。私たち地元の人間の手でそのような役割を果たせる場にしていくことが大切だと考えています」

そのために平成13年から実施してきたのが“リスクコミュニケーションの醸成”を目的とした活動です。市や国土交通省などの関係機関と協力し、秋には「安全・安心イベント」、冬には「合同防災訓練」を開催。地域の皆さんに「自分たちにもできることがある」という意識を持ってもらうことが必要だと石井さん。

「防災は『何か起きたときに国や市がやってくれるもの』ではなく、日頃から一人一人が意識することで成り立ちます。防災イベントだけでなく、日常的に川遊びや広場の整備などを通して“道の駅という場所”に親しんでもらうことも地域を守ることにつながると考えています」（石井さん）

本来の役割を果たせるよう、県内の道の駅を結ぶ

令和元年10月の台風19号による千曲川出水時にも、かねて出水被害のたびに道の駅と地域住民の連携で復旧作業を行ってきたことが功を奏し、迅速な復旧対応で早期復興につなげることができました。また、道の駅で食事を用意し市内の避難所に届けるなど、市の要請にも応えました。

上田市都市建設部交通政策課の一本鎗充礼さんは「石井さんはアイデアマン。“上田のために”との思いでさまざまな活動を提案し、実現してくださるので、頼りにしています」と話します。

石井さんは、長野県内にある道の駅が連携して地域振興や防災などの課題について協力体制を構築できるよう、令和2年に「信州道の駅交流会」の設立を主導しました。長野県内の道の駅は現在54箇所。石井さん自ら全てを訪ね歩き、現在は県内の全道の駅が参加しています。

日頃からさまざまな形で人々がつながり、防災の意識を高め、発災時の情報共有や連携がスムーズにできるよう備えておく。これが、地域の人々の「安心」を支えるのです。

地域のシンボルである県指定天然記念物「岩鼻」を背景に、石井さんらにより維持管理された芝生公園が広がる





「上田 道と川の駅 おとぎの里」の代表世話人である石井孝二さん（左）と上田市職員の一本鎗充礼さん

平成13年から、関東・北陸両整備局や市、消防団などの関係機関に呼びかけて開催してきた「安全・安心イベント」（今年は10月開催）。地域の「リスクコミュニケーションの醸成」が目的だ









こちらもリスクコミュニケーション醸成のために行っている「合同防災訓練」（12月）。地域の人に足を運び参加してもらうことが大切だと石井さん





植栽なども地元の人々の手で整備されている

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） https://www.kt-chkd.or.jp/
令和8年10月発行