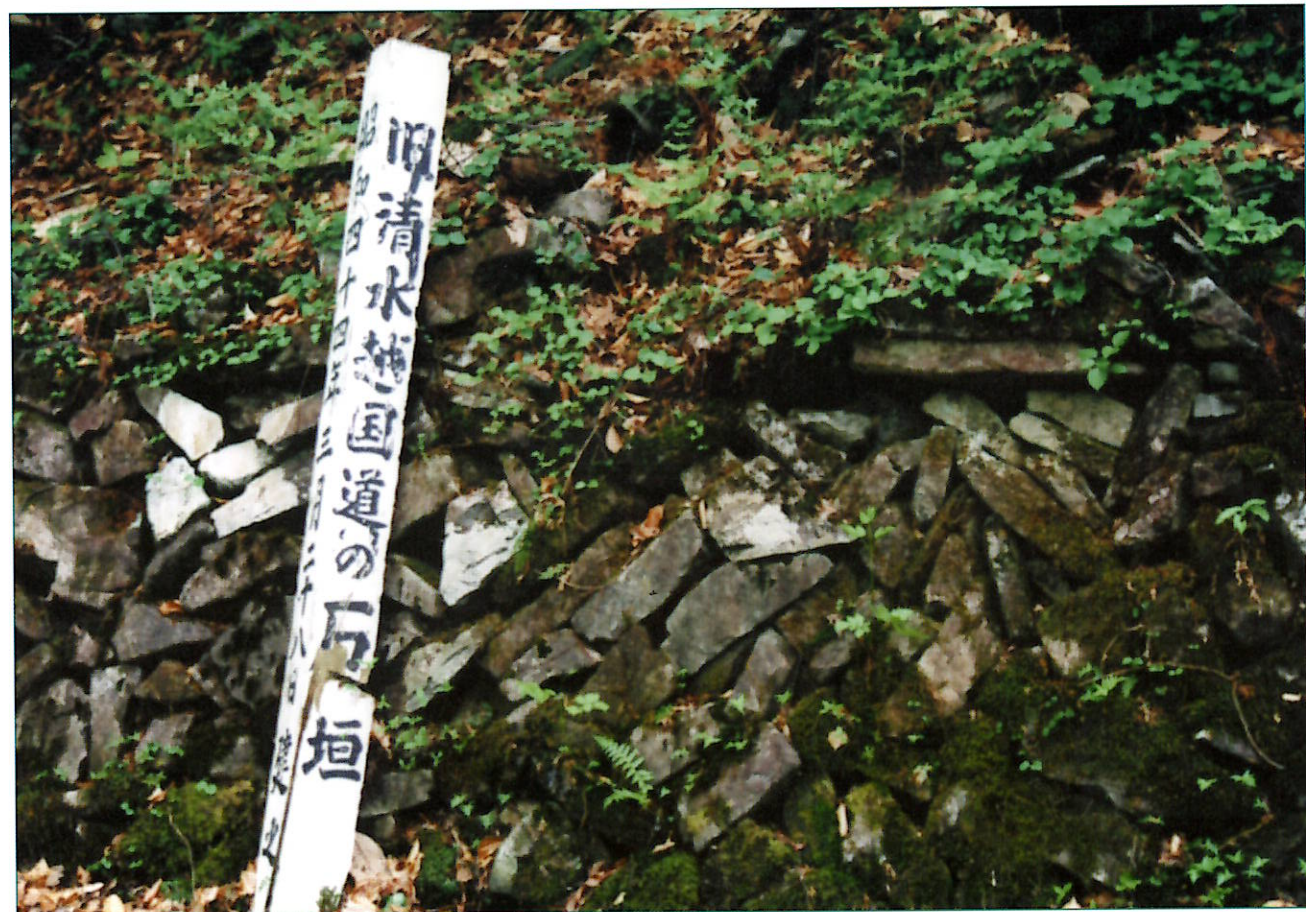


1. 道路編 一覧表

No.	頁	名 称	場 所	年 代	構造形式	主要諸元
1	20	清水越新道の石垣	利根郡水上町大字湯桧曾	明治18年	雑割空石積	延長 50m(1箇所当たり)20数箇所 高さ 1m(平均)
2	24	栗生隧道	利根郡白沢村大字高平～利根村大字大原	大正9年	素掘り一部コンクリート巻立て	延長 327.67m 幅員 3.75m
3	28	前橋駅前けやき並木	前橋市表町二丁目～本町二丁目	昭和26年	街路樹	延長 495.4m 幅員 36.0m(歩道部8m)

本県初の大規模山岳道路

しみずごえしんどう いしがき 清水越新道の石垣



- ◆所在地 利根郡水上町大字湯楡曾
- ◆路線名 国道291号
- ◆年代 明治18年(1885)
- ◆構造形式 雑割空石積
- ◆主要諸元 延長 1箇所約50m 20数箇所
高さ 平均1m
- ◆設計者 不詳
- ◆施工者 内務省直営



▲位置図 (1:50,000 越後湯沢)

プロフィール

水上町湯楡曾から湯楡曾川に沿って谷川岳・茂倉岳等の谷川連峰の東麓を縫い、上越国境の清水峠を越えて越後の塩沢町清水に至る道が清水越新道であり、国の直轄事業により開削され、明治18年に完成したものであり、現在は国道291号となっている。

この新道の前身の清水越街道がいつごろ開削されたか定かではないが、永禄3年(1560年戦国時代)に上杉謙信が関東進出の際、通行したという村人の伝承もある。また、天正10年(1582年)沼田城城代藤田能登守信吾が越後に落ちのびたときに、この清水峠を越えたとされている。

標高1,448mの高峻な清水峠を越える険阻な山道であり、古くから上州と越後を結ぶ重要な道であったが、江戸幕府により通行止めとなっていた。この峠道の開削は越後米の江戸への輸送が当時の海路輸送よりも安全に短期間で輸送することができるとして、天保15年(1844年)頃から数次にわたり江戸の商人や地元有志により計画されたが実現に至らなかった。

明治6年になって、河瀬秀治熊谷県令(当時は熊谷県に所属)が清水越え道の開削に着手し、翌明治7年10月に幅6尺(約1.8m)7里17町余(約30km)の山岳道路を開通させた。この工事費は、当時の利根郡下の町村等の寄付によるものであったといわれている。

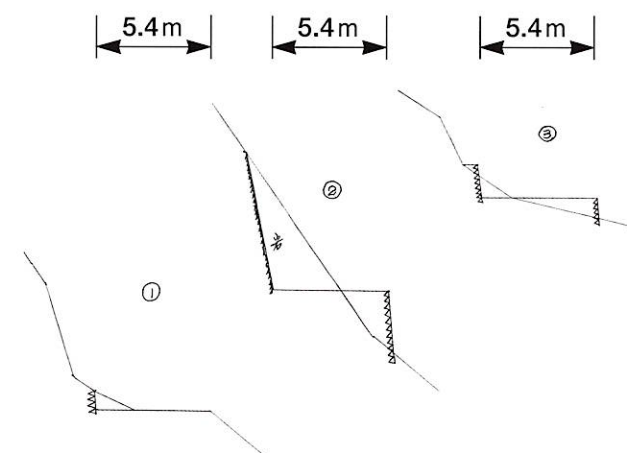
その後明治11年に高崎～長岡間の45里(約180km)を国道として改良整備するため測量調査を開始し、明治14年に着手し、4年2箇月の工期と工費35万円を要し、明治18年8月に幅3間(約5.4m)の当時としては画期的な大動脈道を完成させた。

この開通を祝う式典が明治18年9月7日湯楡曾と上越国境に式場が設けられ、北白川宮能久親王殿下をはじめ、政府の高官・群馬新潟県令その他関係官公署長が列席し、馬車3台人力車100余輦で行列の長さは10余町(約1,080m)に及ぶ大盛事であり、国家的大事業であったことを物語っている。

標高600mの湯楡曾を出て一の倉沢、芝倉沢、武能沢、木谷沢、楡ヶ倉沢等を経て標高1,448mの清水峠に至る区間は、標高1,000mを越える豪雪地帯に加えて峻険な急傾斜の山腹を縫うルートとなるため、ルート選定には石井省一郎内務省前土木局長とオランダ工師ムルドルの現地踏査によって決定されたという難所である。

対岸の白毛門方面から見るとこの道が一定勾配で一直線に清水峠へ向かっている様子が見られ、当時の技術の素晴らしさを感じさせるものであり、この区間の道路づくりは、急傾斜の山腹の山側を削り谷側に盛立て道幅を確保することであり、現在交通不能となっている一の倉沢から清水峠に至る間に路側石積、土留石積が延々と築造されている。特に一の倉沢から芝倉沢までの約4kmの区間に、点々と延長約2kmにわたり施工されている見事な石積を見ることができる。この石積は現地で生産された石材で、その石材の特色を活かし足場の不安定な急峻な地形の中で積み、古来からこの地方で継承されてきたと思われる平積、乱積等の石組みであり、峻険な地形と豪雪地帯という厳しい気象条件の中100年に及ぶ歳月に耐えて、往時の石工職人の優れた技を今に伝えている、正に歴史的価値の高い土木構造物である。

[見取図]



◆◆道路の現況



◆◆土留石積の現況



◆◆石積(乱積)



◆◆石積(平積)

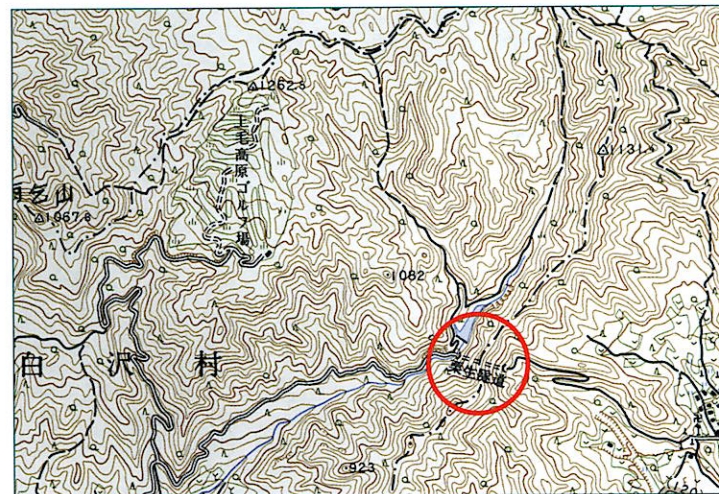


当時本県最大延長の素堀トンネル

く り ゆ う ざ い ど う 栗 生 隧 道



- ◆所在地 利根郡大字白沢村～利根村大字大原
- ◆路線名 林道 赤倉栗生線(旧国道120号)
- ◆年代 大正9年(1920)
- ◆構造形式 素掘り一部コンクリート巻立て
- ◆主要諸元
延長 327.67m
幅員 3.75m
- ◆設計者 群馬県
- ◆施工者 萬屋組(現・萬屋建設(株))



▲位置図(1:50,000 追貝)

プロフィール

沼田と通称「東入り谷」の23箇村との交流は、真田氏時代を除いて明治になるまで、ほとんどなかったといわれている。明治になって行政組織が県郡と整えられ、沼田町(現沼田市)に郡役所が置かれ、沼田が政治経済の中心になり、会津街道(数坂峠)を通して交流するようになった。

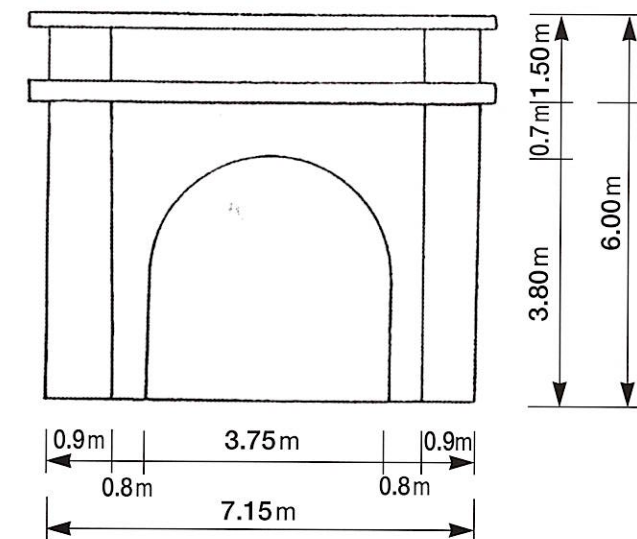
この数坂峠を改良して馬車を通すことが「東入り谷」の発展の鍵となり、地元関係者の寄付金により、数坂峠にトンネルを開けて勾配を緩くしようとしたが、地形が急峻で地質が軟弱なため、土砂崩壊等によってトンネルを断念し、切り通しに変更したがこれも断念せざるを得なかった。

高平の白沢川の沢沿いに登り栗生峠にトンネルを開け、大原の生沢に出るルートに変更した。地元による直営施工は困難なため、県の直営で施工することを要請し、県は費用を町村及び地元等からの寄付金によるものとして、大正2年から継続事業で着手した。大正5年に請負工事によりトンネルに着手したが、折からの第一次世界大戦等の時局の影響を受けるとともに、技術的にも地質軟弱等の影響を受けて、請負契約を解約せざるを得なかった。地質の変化に対応して一部コンクリートで巻き立てる等の設計変更を行い、再度請負に付して幾多の困難を克服して、大正9年11月3日に完成したものである。開通式において馬場内務部長は、工事報告で「財源は町村及び有志諸氏の寄付によるもので、交通機関の整備に留意せられた結果に他ならず、特に推賞して措くに能わざるなり」といわしめている。

このトンネルは、当時本県で最大規模のものであり、坑門(※1)のルネッサンス風のルスチカ切石(※2)は、当時のトンネルの象徴的な役割を果たしており、意匠的観点から高く評価されている。昭和33年に国道が椎坂峠に付け替え着手し、昭和39年9月に新ルートが開通するまで、当地域の発展の要として、立派にその役目を果たしてきた。平成8年に林道事業でトンネルの再改築が行われ、現トンネルの原形は見られないが、林道として利用されることとなった。また、坑門の切石は、両村のトンネル付近で保存再利用することになっている。

椎坂峠の現道は、屈曲甚だしく勾配がきつく増大する交通量に対処することが困難となり、生枝から大原まで数坂峠の下に、一直線でトンネルを新設する計画が着々と進んでいる。

[終点坑門石積図(起点側坑門と同寸法)]



- ※1 坑門
トンネル坑口を防護するため、出入口に設ける門状の構造物。
- ※2 ルスチカ切石
切石の表面を粗く仕上げで突出させ、目地を深く引き込ませて積み上げる石積工法。

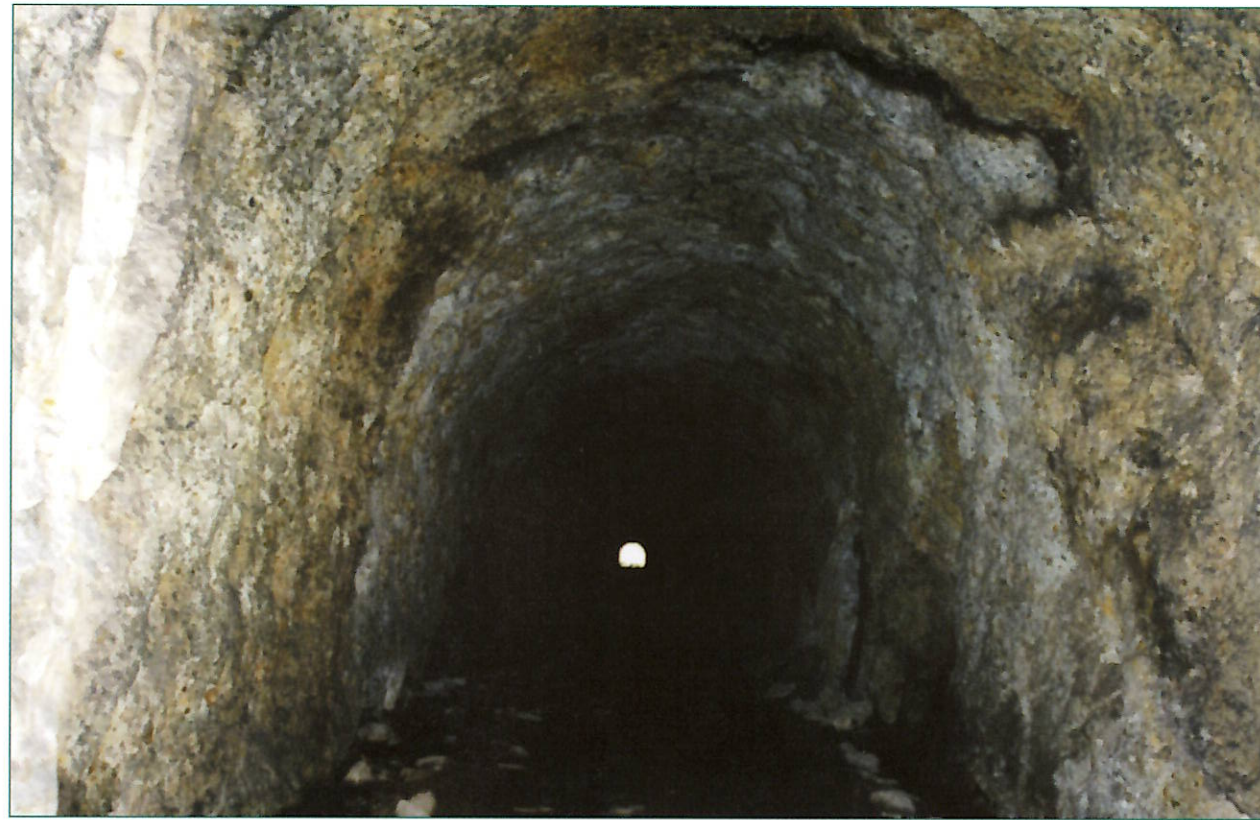
◆◆白沢口坑門



◆◆名板



◆◆素掘部分



◆◆新トンネル(栗生トンネル)

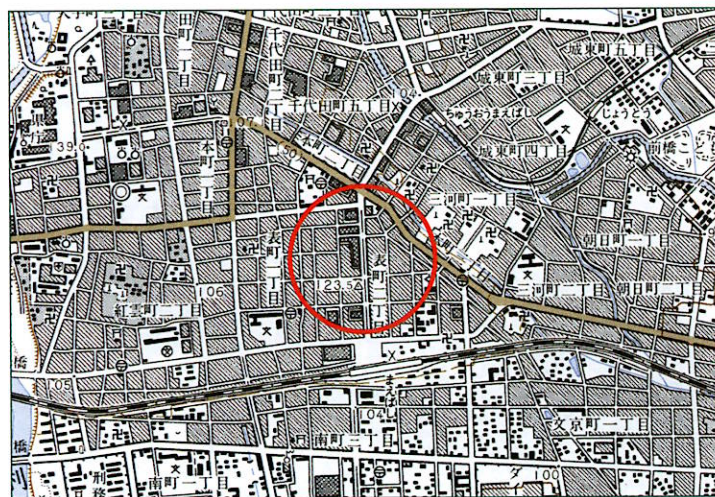


本県初のシンボルロード

まえばしえきまえ なみき 前橋駅前けやき並木



- ◆所在地 前橋市表町二丁目～本町二丁目
- ◆路線名 主要地方道 前橋停車場線
- ◆年代 昭和26年(1951)
- ◆構造形式 街路樹
- ◆主要諸元
延長 495.4m
幅員 36.0m(全幅)
歩道部 8.0m(片側)
- ◆設計者 群馬県
- ◆施工者 小林工業(現小林工業(株))他



▲位置図(1:25,000 前橋)

プロフィール

本県において戦災を蒙った都市は、前橋・高崎・伊勢崎・太田の各市をはじめとして、その他の市町村においても相当の被害を受けた。昭和21年に施行された特別都市計画法により前橋・高崎・伊勢崎の3市が戦災都市として指定され、同法の適用を受けることとなったが、伊勢崎市は事業実施には至らなかった。

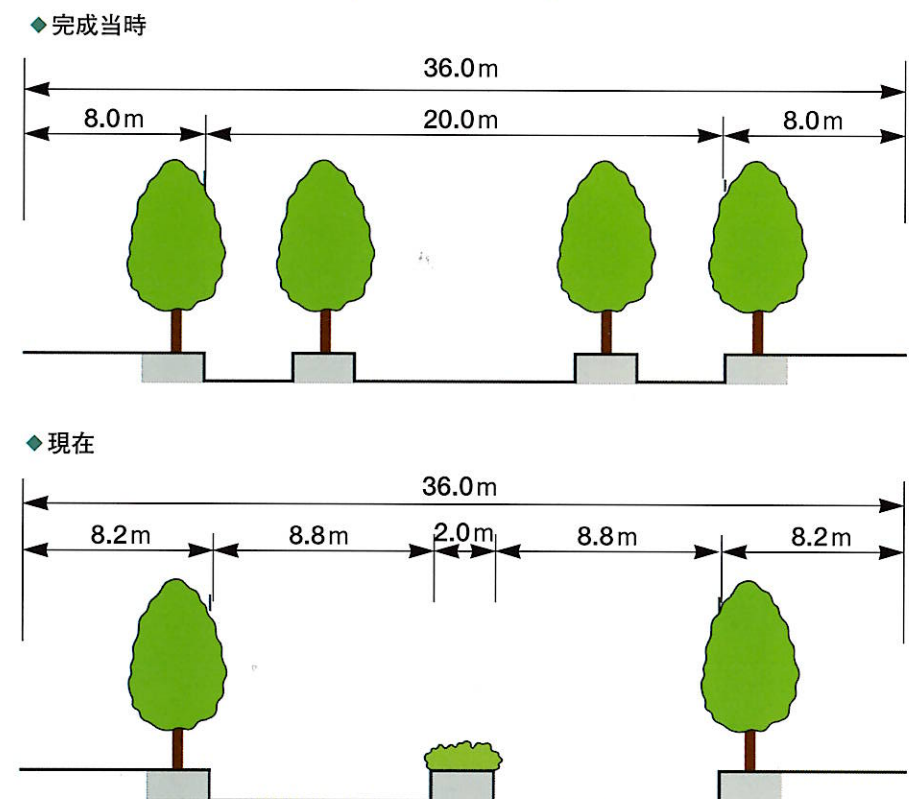
国から戦災復興のための特別都市計画施行都市に指定された前橋市は、終戦の翌年の昭和21年に国より事業認定を受け、復興事業に着手した。これは単なる戦災復興ではなく将来を見通した都市基盤づくりを目指して、道路の新設や拡幅、土地区画整理事業とそれにとまなう家屋の移転、公園や緑地の計画的配置、及び街路樹の植栽などによる街づくりを進める大事業であった。

その中で、前橋駅前通りは当時赤城山の観光開発を進めるために、昭和31年に才川町等の事業区域への編入を行なって、早期完成を目指していた赤城観光道路と前橋駅を結ぶ幹線道路としての重要路線でもあった。また、復興した前橋市内の各大通りには街路樹が植栽された。前橋駅前通りは戦前は幅員21.6mで田中町駅前通りと呼ばれ、中央には前橋駅と渋川駅を結ぶ路面電車が走っており、その両側にはプラタナスが植えられていた。

戦災復興事業ではアオギリを中心に片側2列の植栽帯を有する8.0mの広幅員歩道を設けた、幅員36.0mの街路を築造した。その後、昭和20年代に路面電車は廃止され、また、将来の交通需要を予測して車道の4車線化と中央分離帯の築造に着手した。昭和26年にみどりの羽根共同募金を利用した植栽事業により、高木はけやきに植え換えて現在は立派な街路樹に生長している。

都市計画事業として整備された前橋駅前通りのけやき並木は、その後中央部の緑地帯にバラやアイビーなどを植栽して新たに造成するとともに、歩道もインターロッキングを用いるなど形態を変えていった。現在は駅前のけやき並木として市民の憩いの場であるとともに、全国的にも知られ前橋のシンボルともなっている。

[横断図]



◆◆ 駅側からみた全景 (現況)



◆◆ 街路樹の現況



◆◆ 駅側からみた全景 (完成当時)



◆◆ 前橋駅前広場平面配置図

