

想い | つくる | 伝える



三条市

Take Free

ご自由にお持ちください



30年以上の歳月をかけた壮大なプロジェクト「八十里越改修事業」が、仕上げ期を迎えている。これは数ある構造物のなかで、注目を集める国内トップクラスの高さを誇る橋梁の建設現場。この過酷な谷間で最新の技術を駆使して土木マンたちが、日々働いている。(三条市)

がんばろう ● ニッポン!

[F u u d]
2017
秋号
—季刊—

八十里越の覚醒

不思議な縁と力に導かれ

[弥彦山] 文 / 本望典子

にいがた あか
めぐり vol.7



の中で私たち3人は出会い、心を通わせ、同じ時間を共に過ごしている。考えるとそれはとても奇跡的で感動的な出来事なのだと。

その後のエピソードとしてこんなこと也有った。弥彦から戻ってきた日の夜、なんと私の財布がパックリ割れた。使い始めて間もないで寿命というわけでもなく、ムリして扱ったわけでもない。あまりに激しい壊れ方だったので姉さんに写真を送ったところ、「それはたぶん厄払いね。私も前に同じことがあったの。仕事道具が

弥彦で突然壊れたから、新調したら仕事運が上がったのよ」と。なるほど、同じ原理でいくとすると私は金運かー。などと邪な考えを持つ者に、ご利益は訪れないのかもしれないが。



弥彦山

住所 / 西蒲原郡弥彦村(および長岡市)
概要 / 日本海沿いに連なる山並みの主峰。表参道登山口から山頂まで初心者でも約1時間半という登りやすい山。「東京スカイツリー」と同じ高さ(標高634m)であることでも知られている。

周辺 / 越後一宮「彌彦神社」をはじめ、気軽に山頂まで行ける「弥彦山ロープウェイ」やドライブコース「弥彦山スカイライン」も人気。山の麓には弥彦温泉街、公園、美術館など多彩な観光スポットが点在する、風情豊かなエリアである。



ふうど 2017秋号 vol.38

企画編集 ふうど編集室

発行人 高橋 佑

取材編集 浅川綾子

佐々木聰

写 真 波部佳則

デザイン 斎藤道司

題 字 小林 翠

編集後記

開通すれば、あたりまえになる道路。でも、ひとつの道には地理的な必然性を背景に、時代の動きに呼応した整備の歴史があり、その歴史を変えるために名も無い多くの先人たちの苦労と努力があったことを今号の取材で認識した。その認識より決定づけた6号トンネル貫通式で見たワンシーン。藍染めの揃いの法被を身につけた掘削作業員たちが、貫通した切羽のまわりを塩とお酒で清め、光が射し込む切羽に向い拍手を打ち、深々と頭をさげた。自然の威力を知るものだけが醸しだせる厳嵩な折りだった。もちろん現場責任者も、その下で働く技術員も、他の工事現場の人たちも自然を畏敬する心に変わりはない。ただ現代的な土木技術を駆使する現場にあって、なお神を敬う姿勢を高らかに表させたことに驚き、同時に土木に親しみを感じた。いつか八十里越整備事業が実り道路が開通した時、そこを通る機会があれば、男たちの言葉と県境の暮らしを少しでも思いだしていただけたら幸いです。(渋川)

発行所

ふうど 編集室 まごころ印刷の
株式会社タカヨシ

■本社・工場 / 〒950-0141 新潟県新潟市江南区亀田工業団地1丁目3-21 TEL (025) 381-2000 FAX (025) 381-4800
■東京支社 / 〒113-0034 東京都文京区湯島3丁目24-11 湯島北東ビル2階 TEL (03) 3837-4488 FAX (03) 3837-4884
■仙台営業所 / 〒980-0011 宮城県仙台市青葉区上杉5丁目3-47 上杉オオバビル501号室 TEL (022) 266-1711 FAX (022) 266-1712
■名古屋営業所 / 〒465-0093 愛知県名古屋市名東区一社1丁目79 第六名昭ビル6F TEL (052) 753-8080 FAX (052) 753-8081
■オフィシャルサイト / <http://www.takayosi.co.jp>

「ふうど」はここに置いてあります

【新潟市】<中央区>ANAクラウンプラザホテル新潟、駅前オフィスNII GATA、NSG学びステーション、NST、NPO法人 Made in 越後、上古町商店街、旧小瀬家住宅、県立自然科學館、砂丘館、佐藤商会、佐渡汽船ターミナル、田中屋本店みどり工房、朱鷺メッセ、新潟NPO協会、新潟絵屋、新潟 加島屋本店、新潟県政記念館、新潟県庁広報展示室、新潟県民会館、新潟県立図書館、新潟国際情報大学、新潟中央キャンパス、新潟市民活動支援センター、新潟市生涯学習センター、新潟市食育・花育センター、新潟市中央図書館、新潟商工会議所、新潟市歴史博物館、新潟ユニゾンプラザ、ビアBandai、ホテルイタリア軒、ホテル日航新潟、りゅーじあ新潟市民芸術文化会館、東区>桑名病院、パティスリーカフェオレアン、<西区>新潟ふるさと村、新潟市立図書館、<西蒲区>アーバン・ドメース・ショウ、<秋葉区>カコギヤラリーやまほらし、川内自動車、新津鉄道資料館、
【新潟市】加治地区公民館、紫雲寺地区公民館、新發田市生涯学習センター、新發田市民文化会館、新發田市立図書館、農浦地区公民館【篠町】聖籠鏡音の湯ざぶーん【村上市】イヨボヤ会館、村上市觀光協會
【長岡市】新潟県立歴史博物館、長岡大学、長岡市立中央図書館、長岡西病院、やまこし復興交流館おたら【燕市】分水ビターサービスセンター
【出雲崎町】越後出雲崎天領の里【湯沢町】雪国觀光舎 越後湯沢温泉【南魚沼市】桜苑
【佐渡市】SADO伝統文化と環境指針の専門学校、ホテル大佐渡
【東京都】<渋谷区>表参道・新潟館ネスバズ<中央区>プリントにいがた<千代田区>新潟市東京事務所
針金・糊・加熱が不要な
製本方法を採用し、
リサイクルや怪我的危険へ
配慮しています。

エコプレス
バインダー

RICE INK
この印刷物は環境にやさしい
米ぬか油を使用したライスインクで
印刷しています。

難所に記す人智

新潟市と福島県いわき市をむすぶ国道二八九号線。

延長三〇・四キロメートルのうち、車の通行ができない区間がある。県境の山々を横断する、三条市大字塩野渕から只見町大字叶津に至る十九・一キロメートルの区間である。

古くからの街道筋である旧八十里越のルートに沿うことから、この区間を『八十里越』と呼び、不通を解消するために、大規模な改修事業が進行中である。

かつて千メートル弱の峠を越えてまで、行く価値があり、日本海側と太平洋側を連接した峠の道。

一時は峻厳な雪谷と交通体系の変遷で、現代の片隅で朽ちようとしたが、近い将来、その地理的価値が目を醒ます時がやつてくる。



完成すれば地上高80mになる5号橋梁のP2橋脚。
この時は約40mの高さまで施工が進んでおり、先端部のユニット内部で作業員たちが働いている。

区間の約九割が構造物

八十里越改修の総延長は二十一・八キロメートル。国土交通省・新潟県・福島県が共同で事業を進めている。そのなかでもっとも難所とされる県境周辺の約十一・八キロメートルを国土交通省が担当する。工事を所轄する長岡国道事務所計画課専門官の横山則夫さんに、事業の概要について伺う。

「福島県の南会津地域と新潟の県央部を直結させる事業です。新潟市から福島県いわき市をつなぐ国道二八九号線は、新潟と福島の県境をはさみ車が通行できない区間があります」と



難工事の進捗を拒む豪雪

それにしても事業化決定から三十年の歳月が過ぎている。「急峻な山あいに道を通すために、十一カ所

年度で事業の進捗率は計画の七九パーセントです。開通後は南会津の只見町と三条市間の所要時間の短縮につながると思います。とくに無雪道路をめざしており、冬場など一分一秒をあらそな急病人の緊急搬送ができ、広域的な高度医療のインフラにもなります」。



「自然環境に配慮しながら工事をしている」と横山則夫さん(左)。
「コンクリートは生きもの、赤ちゃんを育てるように管理が必要」と近藤進さん(右)

のトンネル掘削と八ヵ所の橋梁建設をします。その構造物の総延長は改修延長の約九割。計画から完成まで膨大な労力と年月がかかる大プロジェクトです。現地の測量・地質調査、ルートの策定、土地の買収、大型の運搬車両でも通れる工事用道路の建設、構造物の設計など多岐にわたる準備をへて、ようやく施工がはじまります。そもそも、これだけの大規模な難工事は時間がかかりますが、もともと大きな要因は雪です。ここは日本でも有数の豪雪地帯。毎年積雪が五・七メートルあり、十一月の雪の降り始めから、雪が融ける五月の連休明けまでの約半年間は工事ができません」。

八つの現場が同時進行

八十里越事業の規模は壮大である。ルート沿いの山々のすべてが工事現場と言つてもいい。今年度は、二ヵ所のトンネル、三ヵ所の橋梁、それに、地すべり対策や流路工、スノーシェッドの構築があり、八社の請負業者がそれぞれの現場で施工している。それら八ヵ所の作業地点をひと筋の工事用道路とすでに完成したトンネルや橋梁がつないでいる。事業の現場全体を監督する三条国道出張所の所長近藤進さんは「山間地で危険がたくさんあるなかで、工事を施工していま



監理技術者の田嶋秀一さん(左)と、安全装備が物々しい現場代理人の大竹敏浩さん(中央)、技術者の平松徹也さん(右)。この3人が約30人の作業員を率いる。

が、工期内に無事故で品質のよいものが、工期内に無事故で品質のよいものを作ることが仕事です。他の現場にくらべ多くの制約はあります。が、高低差のある山ついで、多くの工事を同時施工するために、施工業者間で綿密な打合せをし、お互いにロスが出ないよう、同時に安全確保のために情報の共有化に努めています」。なるほどダイナミックな工事の土台に、密なコミュニケーションがあった。

監督員詰め所で説明を聞いた後、いよいよ工事現場に分け入る。はじめは整備された道路が続き、次第に道筋は複雑に曲がりはじめ高度をあげていく。谷にせり出す地点のガードレールは山側からの雪に押され、谷側に歪曲し雪崩の重力を見せつける。そしてガードレールのない道にさしかかり、ふと谷側を見おろすと、そこは真っ暗なトンネルを見おろす

日本でトップクラスの高橋梁

この5号橋梁工事を請負う大林組の監理技術者である田嶋秀一さ

んは「こんな雄大な自然のなかに、八メートル超の橋梁を造る工事に携われる機会は、そうあることではありません。この橋梁の高さは国内でもトップクラスで、業界から注目されています。ですから職員を含め作業員に『こんな現場はそうそう、ないんやで。誇りをもって、きちんととした仕事をしよう』と言っています」。

ただ豪雪地帯という気象条件や山間地での工事のため、一般的な土

木工事より制約がある点で苦労しているという。限られた期間内で工事量を消化するために、無駄が発生しないよう詳細な施工計画を立てたり、春先の工事再開期までの越冬対策など工程にロスが出ないよう入念な計画が欠かせない。「計画どおり、あたりまえの日に、あたりまえにできことに達成感を感じます」。

この現場にきて二年目の田嶋さんが、一番嬉しかったことがある。「初めての越冬で、やむをえず機械類を現場に置いていくことになり、その上部に雪の重量に耐えられるよう構造計算した屋根をかけました。でも豪雪に耐えられるかどうか、冬の間、心配でした。五月の連休明けに初めて現場に行き、その屋根が壊れずにあったのを見て、『ああ、持ったな』と嬉しくなりました。お陰で作業再開時の機材の運搬量が減り、効率があがりました」。

この橋梁建設には省力化と安全性を高めたオーストリア製自昇式型枠足場や、耐震性を考慮した特許工法など先端の土木技術が投入されている。だが、それらを駆使するまでは試行錯誤と苦労がある。それでも「橋梁工事では、一本も同じ柱はありません。常に初めてのことに向かうので苦労はつきもの。『日々工夫』です」と田嶋さん。この匠の誇りと工夫が未来を引寄せること

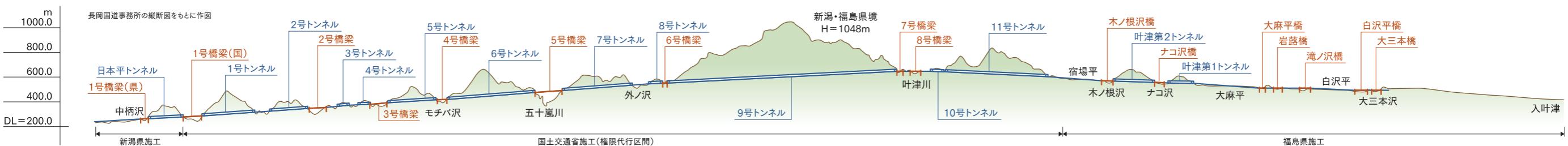
世界と 神しか知らない



坑道の最奥部を塞ぐ貫通目前の切羽を前に、現場に居合わせた人たちからポーズを決めてもらう。無事に貫通した瞬間、この男たちは、どんな顔をするのか。



トンネルの強度を保つために幾重にもおよぶ補強工事が行われたのち、防水シートが張られている。これから、この表面にきれいなコンクリートが打設され、現代の掘削技術の奥義が覆されていく。



つくる 胆力のかたまり

貫通まで、あと少し

日々に天に向って橋脚高を伸ばしていく5号橋梁。その橋の取り付け部になる山の内部では、トンネルの掘削工事が二交代「二十四時間体制で行われていた。

巨大な送風ダクトがついたトンネル入口から、車でゆっくり奥へ進む。途中、防水シートと鉄骨足場に囲まれた宇宙基地のような地点を越え、さらに奥へ。すると大型の設備や掘削機械がズラリと並び、大勢の作業員が立ち働く、活力のある場所に着いた。その先が切羽と呼ばれる掘削の先頭部。「貫通まで、あと六十メートル！」とにかく今は、工事の無事を祈るのみ」と、この6号トンネルの工事を請負う戸田建設の三宅拓也さん。三宅さんは平成二十六年度から、延長一、一九五メートルの掘削工事を請負ったトンネル工事ひとつ筋のベテランである。「大規模な工事で名前を刻めることは光榮ですが、この現場での達成感は、まだ、あります。トンネルを掘る地山は、神しかわからぬ領域。工事前に綿密な地質調査をしていても、それは人間の推測でしかない。このあたりは複雑な地質で途中で思わぬ地質が出たり

三宅さんは倦むことなく、さまざまな解決法で乗り越えてきた。トンネル内の掘削機械は、土の塊がこびりつき、その不屈の闘いぶりを物語り、土木マンたちの顔には覚悟と祈りが刻まれていた。

携帯もつながらない

経験豊富な三宅さんでも、この現場では苦労がある。「いまの土木業界は、IT技術を利用し坑内変位がわかる三次元計測装置を使う、安全で効率的な施工方法が奨励されています。でも、ここは携帯電話もつながらない場所。先端技術とは縁遠いつまり、その不屈の闘いぶりを物語り、土木マンたちの顔には覚悟と祈りが刻まれていた。

もうひとつ大きな苦労がある。それは雪。「雪による約半年の空白は、いろんな面でロスが多い。春になるとトンネルを造るために、人間の全神経を使うしかないのです」。

もうひとつの大きな苦労がある。時間が必要です。現場が始まっても作業が軌道にのるまでが大変で、時間がかかります。ようやく作業に慣れ進捗が伸びる頃、雪の季節が刻々と近づいてきます。ここで、いつ現場



貫通式終盤、貫通した切羽を背に挨拶をする三宅拓也さん。式に参列できなかった掘削作業員と叱責を受けながらも付き従ってきた若手社員を讃え声を震わせた。この様子は大勢の参列者たちの胸を打ち、工事の大変さを改めて伝えていた。

をひきあげるかを見極めるのに毎年頭を痛めています。それは進捗率に関わるという点だけでなく、現場にある仮設備を雪の降るまえに搬出しないといけないからです。一年目は、搬出した次の日が大雪。二年目は、この時の反省から用心し早めに搬出したのですが、予想より初雪が遅く、結果的にもう少し進捗をきたしてしまった。今年も、どこで作業をやめるか、大自然から私の胆力が試される時期になります」。

それから約一ヶ月後の貫通式。大型ブレーカーが唸ると、式に参列した人々の視線が切羽の一点に注がれた。穿たれた岩の破片が転がり落ち、切羽が薄くなる。そして小さな穴が開き、一筋のかぼそい光が坑内に放たれた。愚直なまでに真摯な労働を、ついに山の神が赦し受け入れた。涙が止まらなかつた。

して、思うように掘削が進まないこともあるので、最後の最後まで緊張を強いられています」。今までの経験後、切羽が崩れ、その隙間からバーッと外の光がトンネル内にあたつた時は、「これで、やっと終わつたんだ」と思い感概深い。でも、ふつと寂しくなったというか複雑です」。

トンネルはどのように掘削するのか。ドリルジヤンボで岩盤に穴を開け、そこに火薬を入れて爆破する。発破後、細かくなつた土や岩を集め、ダンプトラックに積み坑外に運び出す。一方、切羽付近では、地山が崩れないようコンクリートを吹付け、強度を高めることで地山の強度を補強するためロッドボルトを打ち込む。ここまでの一連の作業行程が、昼夜にわたり四回繰り返されて、ようやく一日で四メートルを掘り進む。こうした山岳トンネルならではの念入りで地道な作業が三年間、技術員と作業員の手によって延々と続いているのである。しかし時には湧水や地質不良箇所に遭遇し、思うように掘削ができないこともある。それでも

「ともあるので、最後の最後まで緊張を強いられています」。今までの経験から、貫通の瞬間のお気持ちは「最後の切羽が崩れ、その隙間からバーッと外の光がトンネル内にあたつた時は、「これで、やっと終わつたんだ」と思い感概深い。でも、ふつと寂しくなったというか複雑です」。

一日で約四メートル

いのちをつなぐ道

伝える 悲願の記憶

峠をこえた救援米

深山幽谷を舞台に繰り広げられている山岳土木の現場は、圧倒的な力をもって人を鼓舞する。ただ危険もともなう難工事。なぜ、そこまでして造るのだろうか。その答え探し



秋の空をくっきり劃す鞍掛峠。右手が新潟方向。江戸時代、この山の尾根づたいを新潟からは塩・米・炭・織物・金物・漆、福島からは蚕・青麻・馬などが運ばれた。戊辰戦争に負けた長岡藩の藩主や臣民の家族、河井継之助が必死に逃げたのも、この道。



寛政10年の晩秋から、200年以上もこの風景のなかに佇む三条市長野の庚申塔。塔の側面に「右は会津八十里みち・左は大谷丸倉みち」と刻まれ、八十里越を行く人たちの道しるべだった。戊辰戦争の頃、お地蔵さまがいたという裏手の山に長岡藩の砲台が築かれていた。

に、三条市が主催する八十里越体感バスツアーの現地ガイドの一人、下田以仁王が落ち延びてきただ伝説がある歴史のある峠道です。道筋は古道・中道・新道があり、時代とともに人から牛馬へ、そして車でも通れるようになり、先人たちが苦労して改修しました。それが古道です。長岡城奪還の戦いで負傷した河井継之助が戸板にのせられて越えた道です。標高千メートル近くの鞍掛峠の尾根づたいをいく険しい道筋で、継之助が峠を越える二ヶ月ほど前、雨でぬかるんだ峠道を長岡藩主とその家族が持てるだけの家財道具を背負い、会津をめざし峠を越えていました。さらに、その背後に新政府軍が迫り、命からがらの悲惨な逃避行だつたようです。

新時代を迎える峠

江戸時代から只見など南会津と交流の深かった三条市は、五年前から八十里越工事現場を見学するバスツアーを企画している。市の営業戦略室の中村春菜さんは「インフラツーリズムの一環として、また、大自然と巨大な構造物が織りなす工事中の風景を希少な観光素材ととらえて高めてもらえればと思っています。

始めました。同時に改良事業の意義を理解してもらい、開通への気運を

決め参加者を募集し、先着順で応募を締め切ります。秘境ならではの

見えていたいたい、三条市と只見町の距離の近さを実感していただい

ています。参加者の中には、工事の進

み具合を楽しみに毎年参加される方や、昔の八十里越を利用していた

という高齢の方もいらっしゃいます。

三条市内の方だけではなく、参加さ

れる方の半数以上は市外から参加

いただいている。開通すれば見るこ

とができるくなる現場風景と、県境

の秘境の魅力を県内外の多くの方

に見ていただきたいです」。

八十里越事業の現場は、未来に向

い確実に動いています。いまなら人間が

造る山岳土木の躍動感と、歴史が動いていく高揚感をリアルに体感できる。

「八十里越の開通は、三条・只見の住民にとって悲願です」という渡辺隆一さん。40年間、熊を追い八十里越の山々を涉獵した渡辺さんは、地名、沢、ルートなど山を熟知している。

唐丸籠で運ばれた子豚

渡辺さんは、地元ならではの庶民の小さな歴史もよく知っています。

「下田地区に親子三代にわたり、福島の只見町に行商に行っていた家

があります。現在、八十二歳のおじいさんは、唐丸籠に子豚を十二頭ほど

入れて八十里越を運んだり、三条で

金物やわらじ、麁などを仕入れ、そ

れを持って只見町周辺のお得意さん

に売つて歩いたそうです。かつて街道

の宿場町で賑わった吉ヶ平から只見

な道の開発気運が高まり、政治家などが「東京への近道」のメリットを掲げ、道路の掘削を政府に陳情しました。新ルートをどうするか両県で揉めることになった。新道の開発されましたが、それが新道。新時代を拓く道として南会津と県央地域に希望をもたらし、予想どおり多くの人と荷駄で賑わい、両地域の産業発展と生活に欠かせない道になりました。余談になりますが、新道開発の陳情に下田の西潟為蔵という政治家が行ったのですが、この時に対応してくれた政府担当者が、元会津藩士だったと伝わっています。県境の暮らしぶりを知っているもの同士、また内乱に負けたもの同士、心を熱く語りあつたかもしれません」。

今まで、約四十キロの荷物を背負い徒歩で八時間。只見町に定宿があり、そこを拠点に周辺の地域を回ったそうです。三代目の人は、車を使って行商してましたが、東日本大震災後は辞めて別の仕事をしています。なにより、にわかにリアルな庶民の歴史に近づいた。「江戸時代、下田で八十里越をこなす」と全国に知られた名品で、三条金物とともに八千里越を越え

八十里越をした明治期の背負子を復元した姿(下田村史より転載)。荷物の上に見えるのは筵でできた、荷物を保護し日よけや雨よけも兼ねるもの。荷物の下に見える鉤棒は短時間の休憩時に荷物を支えるために常備した。途中、傷んだ道の簡単な修復などにも使用した。



八十里越をした明治期の背負子を復元した姿(下田村史より転載)。荷物の上に見えるのは筵でできた、荷物を保護し日よけや雨よけも兼ねるもの。荷物の下に見える鉤棒は短時間の休憩時に荷物を支えるために常備した。途中、傷んだ道の簡単な修復などにも使用した。

秘境八十里越体感バス



インフォメーション

国土交通省 長岡国道事務所

〒940-8512 長岡市中沢4-430-1
TEL 0258-36-4582

三条市経済部 営業戦略室

〒955-8686 三条市旭町2-3-1
TEL 0256-34-5605

読者の声 ~前号を読んで~

麺料理はおもしろい

県外出身の私には麺料理はとてもおもしろい。と言っても、よく使うのは車麺とあられ麺などです。車麺のフライは家族やお客様に好評です。新発田市の「食の循環」は、とても良いと思う。小学生が作ったお弁当も見事。食は一生の財産。だから「<麺寿司>の講習会でお年寄りたちが見る見る元気になります」という内容の記事も、そのみなさんの姿が目に浮かぶようです。

(新潟市 60代女性)

煮染めた麺こそ庶民の味

毎年、麺まんじゅうが出る季節を心待ちにしている者として、新潟の麺の特集記事は、なるほど! おいしそう! の連続でした。そして編集後記にも、とても同感しました。煮染めた麺のおいしさは格別ですよね。今流行の国粋主義とかじゃないけれど、昔からの庶民の味は大切で、そこは譲れませんね。

(長岡市 40代女性)

江戸時代から只見など南会津と交流の深かった三条市は、五年前から八十里越工事現場を見学するバスツアーを企画している。市の営業戦略室の中村春菜さんは「インフラツーリズムの一環として、また、大自然と巨大な構造物が織りなす工事中の風景を希少な観光素材ととらえて高めてもらえればと思っています。

始めました。同時に改良事業の意義を理解してもらい、開通への気運を決め参加者を募集し、先着順で応募を締め切ります。秘境ならではの見えていたいたい、三条市と只見町の距離の近さを実感していただい

ています。参考者の中には、工事の進

み具合を楽しみに毎年参加される

方や、昔の八十里越を利用していた

という高齢の方もいらっしゃいます。

三条市内の方だけではなく、参加さ

れる方の半数以上は市外から参加

いただいている。開通すれば見るこ

とができるくなる現場風景と、県境

の秘境の魅力を県内外の多くの方

に見ていただきたいです」。

八十里越事業の現場は、未来に向

い確実に動いています。いまなら人間が

造る山岳土木の躍動感と、歴史が動いていく高揚感をリアルに体感できる。

「八十里越の開通は、三条・只見の住民にとって悲願です」という渡辺隆一さん。40年間、熊を追い八十里越の山々を涉獵した渡辺さんは、地名、沢、ルートなど山を熟知している。

(新潟市 60代女性)

そして明治の大正輸送時代。「福島側で荒れた道の修復と難所を迂回する道を新たに開削します。これが中道で、いまはけもの道になつていています。参考者の中には、工事の進み具合を楽しみに毎年参加される方や、昔の八十里越を利用していたという高齢の方もいらっしゃいます。

三条市内の方だけではなく、参加さ

れる方の半数以上は市外から参加

いただいている。開通すれば見るこ

とができるくなる現場風景と、県境

の秘境の魅力を県内外の多くの方

に見ていただきたいです」。

八十里越事業の現場は、未来に向

い確実に動いています。いまなら人間が

造る山岳土木の躍動感と、歴史が動いていく高揚感をリアルに体感できる。

「八十里越の開通は、三条・只見の住民にとって悲願です」という渡辺隆一さん。40年間、熊を追い八十里越の山々を涉獵した渡辺さんは、地名、沢、ルートなど山を熟知している。

(新潟市 60代女性)

見えていたいたい、三条市と只見町の距離の近さを実感していただい

ています。参考者の中には、工事の進

み具合を楽しみに毎年参加される

方や、昔の八十里越を利用していた

という高齢の方もいらっしゃいます。

三条市内の方だけではなく、参加さ

れる方の半数以上は市外から参加

いただいている。開通すれば見るこ

とができるくなる現場風景と、県境

の秘境の魅力を県内外の多くの方

に見ていただきたいです」。

八十里越事業の現場は、未来に向

い確実に動いています。いまなら人間が

造る山岳土木の躍動感と、歴史が動いていく高揚感をリアルに体感できる。

「八十里越の開通は、三条・只見の住民にとって悲願です」という渡辺隆一さん。40年間、熊を追い八十里越の山々を涉獵した渡辺さんは、地名、沢、ルートなど山を熟知している。

(新潟市 60代女性)

見えていたいたい、三条市と只見町の距離の近さを実感していただい

ています。参考者の中には、工事の進

み具合を楽しみに毎年参加される

方や、昔の八十里越を利用していた

という高齢の方もいらっしゃいます。

三条市内の方だけではなく、参加さ

れる方の半数以上は市外から参加

いただいている。開通すれば見るこ

とができるくなる現場風景と、県境

の秘境の魅力を県内外の多くの方

に見ていただきたいです」。

八十里越事業の現場は、未来に向

い確実に動いています。いまなら人間が

造る山岳土木の躍動感と、歴史が動いていく高揚感をリアルに体感できる。

「八十里越の開通は、三条・只見の住民にとって悲願です」という渡辺隆一さん。40年間、熊を追い八十里越の山々を涉獵した渡辺さんは、地名、沢、ルートなど山を熟知している。

(新潟市 60代女性)

見えていたいたい、三条市と只見町の距離の近さを実感していただい

ています。参考者の中には、工事の進

み具合を楽しみに毎年参加される

方や、昔の八十里越を利用していた

という高齢の方もいらっしゃいます。

三条市内の方だけではなく、参加さ

れる方の半数以上は市外から参加

いただいている。開通すれば見るこ

とができるくなる現場風景と、県境

の秘境の魅力を県内外の多くの方

に見ていただきたいです」。

八十里越事業の現場は、未来に向

い確実に動いています。いまなら人間が

造る山岳土木