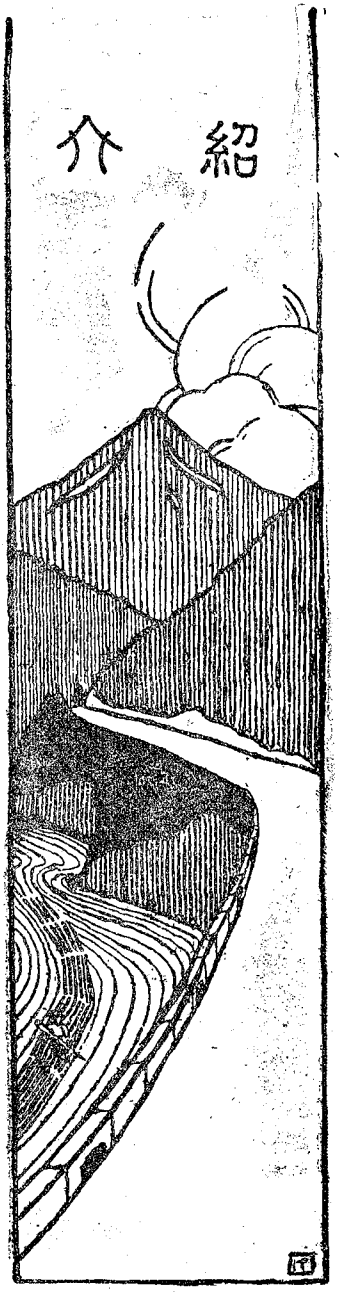

佐渡の中山隧道

新潟縣廳　山高生

今更佐渡の風光の美しさや、古蹟に富んでゐる事を說くにはあたるまい。あらゆる文人墨客が筆を極めて推賞し、すべての歷史が、明らかに、之れを物語つてゐる。佐渡が島は、面積五十五方里、人口十一萬を抱擁する國であるといへば、強ち、日本海の一孤島と看過する譯にも行くまい。『佐渡へ佐渡へと草木もなびく佐渡は、よい烏賊住み良いか』とは此國に傳はるオケサ節の一句である。實際佐渡は、不思議に烏賊が獲れると同時に、洵に住み良い國柄である。

佐渡の米產額は、年十五萬石餘自給自足の上、裕に五、六萬石を海外？に輸出してゐる、其のほか林產物は豐富、魚介は到る所、もて餘す程獲れる、夫れに、此の國には、彼の有名なる金山があると云へば、住み良いわけが、直ぐ、うなづ

かれるであらう。

斯樣に此の國は自然の樂園たるに拘はらず、文化の發達は遲々として進まない、夫れは、全く、交通機關の不備が、因をなして居ると思はるゝ。

佐渡は新潟縣の一郡として其の郡役所は此國の昔からの、首府たる相川町に置かれて居るが、之の中心地相川町は、出るにも入るにも、只一筋の縣道しか持たない。

しかも、此の道たる、明治の初年に開鑿せられた、羊腸道路で幅こそ廣けれ、曲りと坂とで車の通行は、覺束ない狀態に置かれて居る。

新潟から海路三十二浬で、佐渡の關門たる兩津港（昔夷港と云つた處）に上陸し、夫れより自動車を驅る事五里余で、澤根と云ふ漁村に着く。是から一里余りで相川に達するのであるが此の一里余りが、大變な道である。俗に、中山峠と云はれる險坂を、上下せねばならぬ、坂路の勾配急なるは、五、六分の一、從つて馬車も自動車も、之の上下には、並大抵のことではない、相川町が、年々昔の繁榮を失つて行く理由として、金山の不振も擧げられるであらうが、其の大半は交通機關の、不備に歸せねばなるまいと思ふ。

先年相川町が、貳萬五千圓の寄附を前提として縣に、道路開鑿を請願するに至つたのは、緊切に其の苦痛を感じた結果に外ならないのである。

而るに中山峠の改修は地勢上數萬圓の少工費を以ては、到底所期の目的を達すること不可能なりと云ふ譯で、此の請願は、其の儘懸案として、保留せらるゝの、餘義なかつたのである。

大正八年、道路法の制定を動機に、道路改修の輿論が、全縣下を風靡し、遂に縣は、十ヶ年の繼續事業として二十九ヶ線の道路を撰み、工費六百五十萬圓を投じて、改修工事に着手することゝなつた。

中山峠改修に貳拾四萬千余圓を投する事となつたのは、此の時で茲に、相川町は多年の宿望を達して、初めて救はるべき運命に、逢着した譯である。

改修計畫は峠の絕頂に二百間の隧道を穿つて、坂路を緩和し、併て、屈曲を矯正せんとするにある、本工事は大正十一年三月工事に着手して、二年三ヶ月の歲月を閲して竣成を告げた。

今工事の概要を抄錄すれば、左の通りである。

（一）隧道

一　延長　二百間

一　幅　員　拾九尺
一　高　拾五尺五寸
一　卷　立　混凝土、プロックヲ用ヒ厚五寸ヨリ二尺迄トシ地質ノ硬軟ニ依リ按配ス
(二)　取附道路
一　延　長　貳拾貳町貳拾七間四
一　幅　員　參　間
一　最急勾配　拾八分ノ一
一　最少屈曲半徑　貳拾間
(三)　工　費　金拾四萬四千九百拾貳圓　隧　道　費　金九萬六千貳百拾五圓　道　路　費
(一間當り七百貳拾四圓)　(一間當り七拾壹圓四拾壹錢)

本工事の開通式は、客年七月、盛大に擧行せられた、積年の宿病が、一朝に快癒した樣な、嬉びを以て、全町民は、此の日踊り狂つた。

兩津港と相川町との間の自動車乘客賃金は、從來貳圓五十錢(片道)であつたが本工事の竣成とともに、一躍貳圓に値下げされた、將來相川町の、享くる利益の片鱗が、之の一事を以て窺はれるであらう。

錦櫻橋鐵部架設工事の概要

群馬縣道路技師　佐藤三四郎

一　橋型　リベッテッド　ワーレン　ツラス
一　橋長及幅員　七拾六間五分　有効幅員　二十尺
一　徑間の大さ及其の數　百五十呎　幅二十三呎　高二十四呎　三連
一　徑間の組建鋼材量　約八十六噸
一　架設期間　自大正十三年十月二十二日　至同年十一月十一日
一　架設方法　三徑間の内左右二徑間は前後道路にて組建河中に曳出し橋脚上に架設し中央徑間は現場にて組建たり
一　架設者　千葉縣津田沼鐵道第二聯隊

本縣に於ては從來鐵橋架設には凡て現場に於て組建を爲し昨夏利根郡沼田町附近戸鹿野鐵橋架設を鐵道第二聯隊