

矢立峠の街道整備について

一般国道7号

武藤 徹**

By Toru Mutou

概要

古くから道は、人や物資のみならず、さまざまな文化をも運び、その時代背景に伴い多様な変化を見せてきた。人と人とが結び付くたまりの場としての道路の他、地方と地方を結び、また、現代に至っては大量輸送、経済の発展を支えつつ、自動車交通の増大に対応するためにその整備が急速に進められてきている。本報告は、このような時代背景の中で、青森県境に位置し、秋田県北の経済・文化・交流等を支えてきた矢立峠のこれまでの足跡をたどり、今後新たな道路計画を立案する際の参考とするものである。

1. はじめに

道は、人と人、地域と地域を結ぶコミュニティ的性格のものから、文字通り大動脈として地方や国土全体を支えつつ、全国的なネットワークの中での結びつきを強めるために移動時間の短縮化が年々図られてきている。地域間の連携や地域の将来像を考える上でも道路は密接で、かつ、重要な役割を果たすものといえる。

明治初期の交通路は、藩政時代に開発された道がそのまま明治政府に引き継がれ、初期から中期にかけて各街道はそのまま幹線道路として利用され、その後国道へと変化していったが、その以前の幕府開設以来最重視された主要五街道に準ずる脇街道の中の一つであった「羽州街道」とほぼ重なるように走っている主要幹線道路である一般国道7号の秋田県と青森県の境に、矢立峠は位置している。

本報告は、この矢立峠の歴史と整備の経過等をまとめこれからの地域に大きく貢献し、地域づくりを担うことのできる道路づくりの一助とするものである。

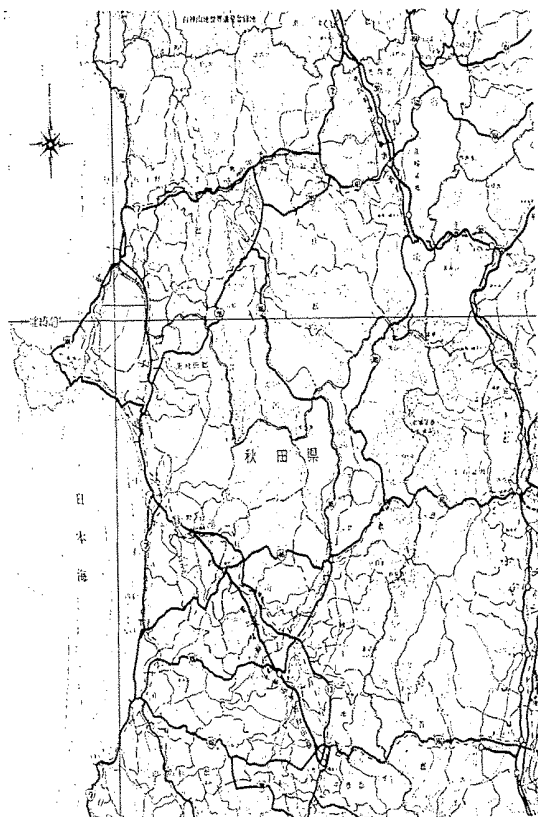


図-1 秋田県北の道路網

*keyword：道路整備、古代～現代

**非会員 建設省東北地方建設局能代工事事務所

(〒016 秋田県能代市川反町9番3号)

2. 秋田県北地域における道路の変化

古代、中世以来、秋田における街道は南の雄物川と北の米代川の2つの大きな水系をたどるものに大別できるが、現在の県北地域においては、野代川（米代川）下流から津軽境にかけては利用度の少なから整備の立ち後れが目立ち、藩政時代初期の川越えはほとんどが船渡りや徒渡りであった。また、久保田藩内の一大幹線である羽州街道の整備は、ほとんど一般通行者のためのものではなく、藩主の参勤交代や領内巡視等に対してのものだった。時代が明治に移ると、10年頃（明治）までに道路行政の基盤となる諸制度が定まるようになり、明治5年（1872年）には清掃受持区域の維持管理を行う「道路掃除条目」が交付され、明治6年（1873年）には道の重要度により1～3等の等級を定めた「河港道路修築規則」に基づき県知事の判断により秋田県内は院内杉峠より矢立峠に至る61里27町30間の羽州街道は2等道路となるが、明治9年（1876年）等級を廃止

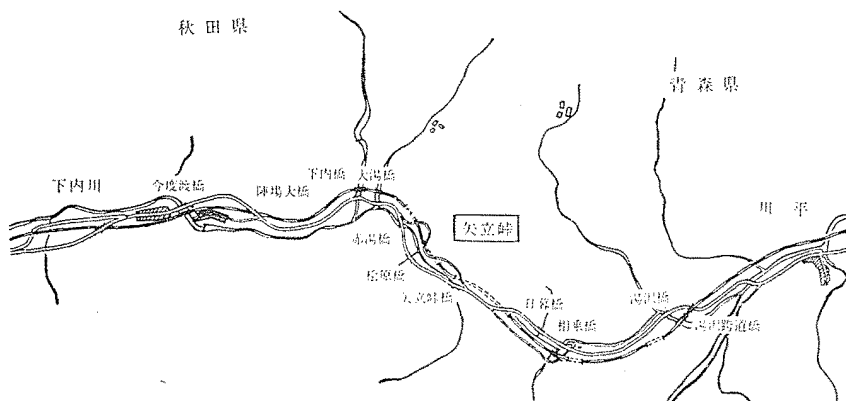
し、国道、県道、里道とし、それぞれを1～3等に分類し、羽州街道の道筋である秋田から一日市－松山－鶴形－荷上場－大館－白沢－弘前を經由して青森までが国道41号となった。なお、明治23年（1890年）には鹿渡－鶴川－能代港町－鶴形に至る道が国道41号に変更となり、松山回りの道は県道として現在も利用されている。

大正に入るとようやく法制度が確立、大正8年（

1919年）4月1日に道路法が公布され、在来の国道41号は国道5号となったが、国道の改良は直轄施行ではなく、地方庁による補助事業として行うものとしていた。昭和27年（1952年）には道路法が改正に伴い指定基準、道路区分が変更となり秋田市－青森市間と新潟市－秋田市間を合わせて一級国道7号に指定され、昭和40年（1965年）一級・二級の区分がなくなり一般国道7号となったものである。この間、昭和29年（1954年）の道路整備五箇年計画策定により道路の整備が推進されることとなった。昭和34年（1959年）八竜町大曲から青森県碓ヶ関村までの93キロメートルの改築工事が始まり、第五次道路整備五箇年計画のもとで昭和42年度に青森県境間までが完了し、県北の基幹道路である国道7号が完成した。

年	指定等の移り変わり
1873年	2等道路（河港道路修築規則）
1876年	国道41号に指定
1919年	国道5号に指定（道路法）
1952年	一級国道7号に指定（道路法改正）
1965年	一般国道7号に指定

表－1 矢立峠の移り変わり



図－2 矢立峠位置図

3. 矢立峠の歴史と概要について

東北地方が蝦夷地と呼ばれていた時代には、小さな地域に集団を組み、狩猟と農耕が中心の生活であり道路はあまり必要とされていなかったと考えられる。中央に大和朝廷が成立しその勢力が次第に東北地方にも及び、戦国時代には平泉の藤原氏が勢力範囲である白河（福島）から青森まで新しく道を築き、一里塚を設けたことから、東北地方もようやく道筋の形態が整えられたようである。

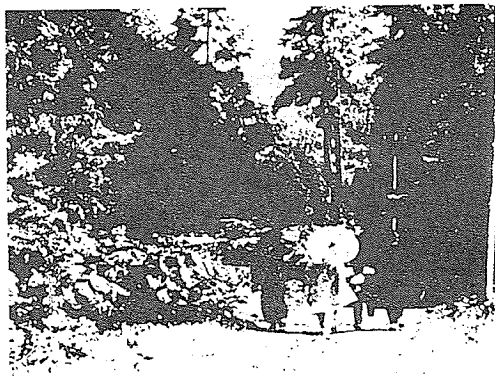
矢立峠は、津軽の豪族大浦為信が今の津軽街道の坂梨峠を避け、平川を遡り、矢立峠を切り拓き白沢を経て比内へ攻め入った天正14年に始まったといわれている。天正17年には白沢以北の領土と大間越以南の領土をそれぞれ交換し、秋田側は長走に、津軽側は碓ヶ関に関所を設け矢立峠を国境と定めた。

矢立峠の改築は、秋田県花矢町陣場今度渡橋を起点とし、青森県津軽湯の沢駅前に至る、秋田県側3,200m、青森県側2,500mの総延長5,700mの区間である。この区間には6橋（今度渡橋、陣場橋、下内橋、

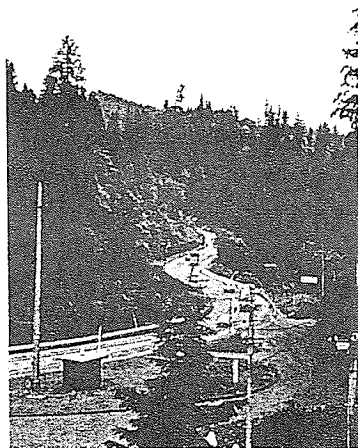
大湯橋、相乗橋湯の沢橋）、2跨道橋、2踏切のほか、国鉄の隧道の上を通る箇所があり、さらには、奥羽山脈と白神山地の挟まれた急峻な地形に位置するうえ、雨の多い地帯でもある。

この峠の本格的な改築工事が始まったのは昭和3年（1960年）以降で、鉄道との近接施工、急峻な地形、グリーンタフ系の土質、掘削法面からの大量の地下水の湧き出しによる法面の崩壊等種々の困難があったものの、昭和36年から昭和38年度は改良と橋梁が、昭和38年から昭和41年度は改良と舗装が施工され全線コンクリート舗装による5,700mの新たな道路が完成したものである。

矢立峠の完成により、狭隘区間の解消とともに定時制も飛躍的に確保（現在でも年平均旅行速度が5 km/h以上）し、秋田県北地域と津軽方面を結ぶ生命線として、経済、文化等のあらゆる面での交流基盤の役割を果たしている。



写真－1 昔の矢立峠



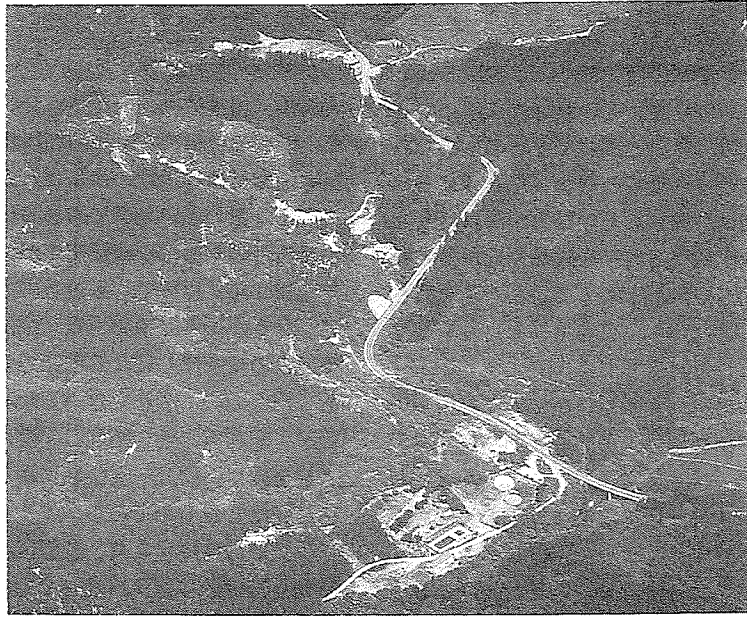
写真－2 現在の矢立峠



写真－4 矢立峠橋



写真－5 赤湯橋



写真－6 矢立峠全景

4. おわりに

ここ近年までの道路整備は、どちらかと言うと量確保の面を重視して進められてきたが、今後は国民の余暇時間の増大や多様なニーズに応えるべく質的に配慮した整備が必要となってきた。単に物流機能の増大を図るだけではなく、地域の発展をリードし、多様な角度から地域の振興をサポートし、また、一体的に考える道路整備の在り方と同時に、人や自然に優しい、真の豊かさを実現し、実感でき得るような道路計画をつくり、有効に推進していくことが肝要である。そのためにも、これまでも増して地域との連携を密にするとともに、各分野の利用者が道路に対して求めているものを拾い上げ、着実に計画に反映させていく必要があると考えるものである。

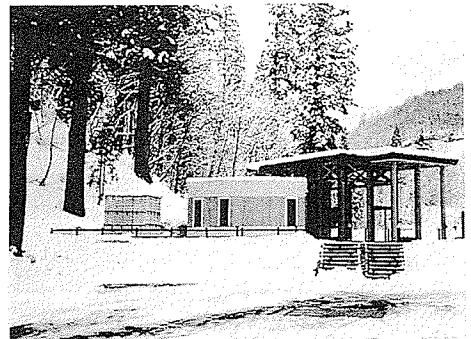
【参考文献】

- 1) 『羽州街道』秋田県北部一般国道七号
その生いたちを訪ねて —— 建設省能代工事事務所
- 2) 能代工事史 建設省能代工事事務所
- 3) 能代工事事務所事業概要



写真－7 羽州街道探訪会

〔※街道の歴史に触れ、魅力ある地域づくりを目指し毎年1回開催〕



写真－8 平成7年度オープンした道の駅「やたて」