

国道46号の今昔*

The History of Route 46

俵谷 祐吉**

戸嶋 守 ***

by Yukichi TAWARAYA and Mamoru TOSHIMA

概 要

仙岩道路を有する一般国道46号は、明治8年、内務省の許可を得て開削された仙岩峠の道が下敷きとなっており、現在はさらに緊密に秋田県と岩手県のあらゆる面をつなぐ太い動脈となっている。

古代から中世にかけては豪族たち強者どもの戦の道として、藩政期は武士たちの往還や経済交易、文化交流の道として、様々な役割を果たしてきた。

厳しい豪雪地帯の自然条件が、あらゆるものを拒否しつづけた中で、道に対する試行錯誤はあくことなく繰り返され、ついに大動脈たる地位を獲得した仙岩道路は、現在、一般国道46号として、地域や多くの人のためにその責任を果たしている。

本報告は、自動車道路となってからも年間のおよそ半分は交通が途絶した、山岳横断道路のたくましい歴史の実態と、社会に貢献する道路建設の背景を述べるものである。

1. はじめに

一般国道46号は、岩手県盛岡市を起点に秋田市を終点とした両県都を最短で結ぶ路線であり、総延長115.4km 実延長90.3kmをなし、建設省秋田工事事務所と岩手工事事務所が、管理している。

仙岩道路は、国道46号の一部として岩手・秋田県境の北緯40°付近に位置している。

仙岩道路の二次改築事業は、延長16.3kmでほとんどが山岳道路であることから、トンネル8箇所と橋梁21箇所を有する難工事であった。

以下、仙岩峠の歴史について、古代から供用までを順に報告する。

2. 古代の国見峠

太平洋側と日本海側の分水嶺をなす奥羽山脈は、古来から両地方の文化をも隔てていた。大和朝廷の国家権力がしだいに両地域に及ぶに至り、両地方の政治や経済、文化はそれぞれ別個に北上した。陸奥と出羽を分かち奥羽山脈は、古代戦乱の時代においては天然の要害をなしたが、同時にまた東西間の交流を妨げる障壁ともなっていた。

奈良から平安時代にかけての奥羽地方には、当時全国統治を果たしつつあった朝廷の勢力になかなか服属しない地方民がいた。それは、中央からみれば野蛮な蝦夷、夷狄と呼ばれる人たちであったが、その平定や戦闘のために幾つかの山越えの道が開かれたという。「続日本記」などにも現れる奥羽山越えの5本の道は、主に奥羽鎮撫とそれに対抗する蝦夷抵抗の道となっていたものと思われる。

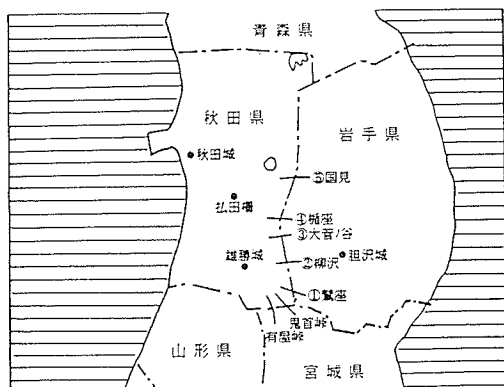
「古代五道」とは、①鷲座（足倉越え・須川峠）②柳沢（手倉越え・柏峠）③大菅ノ谷（白木峠）④楯

*keywords: 古代～、仙岩道路、峠史

**建設省秋田工事事務所調査第二課

***建設省秋田工事事務所調査第二課

座（善知鳥越え・真昼峠）⑤石沢（国見越え・国見峠）の五つの通路とされ、他に、平戈越え（有屋峠）と鬼首越え（鬼首峠）も開かれていたとされ、多賀城や胆沢城と雄勝城や弘田柵、秋田城などと戦略的に結ばれていた。



古代五道と古代柵

国見峠の道もまさに陸奥六郡と出羽山北（仙北・平鹿）を結ぶ通路に展開された戦さの道として機能したものらしく、この道を開削したのは、征夷大將軍の坂上田村麿であるとの伝承伝説が、駒ヶ岳山麓の「將軍試し切りの石」と共に国見峠ふもとの生保内に残されている。

その後、1051(永承6)年から12年間にわたって繰り広げられた「前九年の役」や、1083(永保3)年に勃発した「後三年の役」における源頼義・義家父子と安部頼時・貞任父子の戦闘や、出羽の俘囚長、清原一族との相乱れた戦さに際しても、奥羽の峠道は軍馬の音が響いていた。国見峠に関しては、田沢湖町生保内の草彌家に伝わる『甚内申伝覚』という文書に、「前九年の役で源氏の軍が日数を要する玉川焼山から岩手に出る本街道を避け、小太郎という生保内の住人に道案内をさせ国見峠を越えた」というのが伝え残されているという。

3. 鎌倉時代以降、中世の国見峠

源頼朝が鎌倉幕府を開いてから徳川時代が始まるまでの約4百年間、国見峠の周辺における歴史の変遷は、秋田側、仙北・平鹿の諸豪族と岩手南部氏との闘争の歴史の舞台となった。

1189(文治5)年秋、頼朝が平泉征討のために大軍を率いた時、頼朝の大手軍は白河の関を通る本道を進み、越後から出羽の国見峠を経由して盛岡に入った一軍がそこに滞陣していた頼朝本軍と合流した。その時の全兵力は28万4000騎といわれている。

後に角館地方を治めた戸沢氏は、かつては南部滴石（雫石）の領主で、兼盛の代、1218(建保6)年に南部氏と争って敗れ、山を越えて田沢の鳳仙台（現玉川ダム宝仙湖）に入った。そして西明寺門屋（西木村）に移った後、角館に移動したものである。

室町時代以降、幕府や関東管令とよく結びついた南部氏は、その権力を利用して勢力を国見峠を越えた秋田地方に伸ばした。南部氏の勢力は一時、由利や秋田方面にまで広がり、対抗した雄勝の小野寺氏や秋田安東氏など対立、数十年の攻防戦を展開させた。

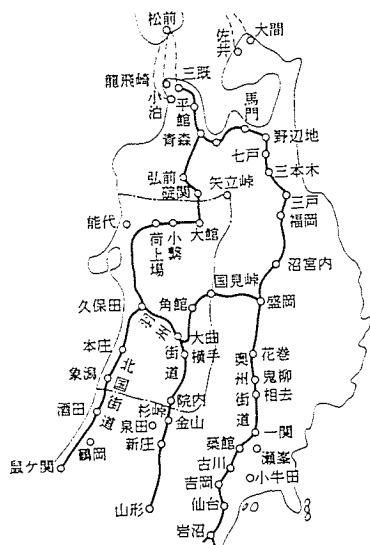
1458(長祿2)年の戦いで南部氏に敗れた小野寺・安東連合軍は1465(寛正6)年4月、南部氏の砦であった金沢城（横手市）を攻め落としたが、この時、南部氏の城将、金沢右京亮家光は自刃し、3才の遺児が家臣に守られながら国見越えをして南部に逃れたという。小野寺氏はその勢いで南部側に越え、1468(応仁2)年に戸沢城（雫石町）を占領したが、その80年後に南部晴政に敗られ、小野寺政安は国見峠越えをして出羽に逃げ帰った。このように、東西攻防の優劣は国見峠を境にして決められた。

『奥羽永慶軍記』によれば、戦国時代の1587(天正15)年、主命によって糠部庄（盛岡）から加賀国（石川県）まではるばる旅をした南部信直の家臣、北左衛門信愛の国見峠越えが記録に表れる最初であるという。信愛は戦乱の出羽国を通り、加賀の前田利家に謁見して鷹を献上、秀吉へのとりなしを懇願した後、帰国に際して「産内山の難所」を越えたとなっており、国見峠は「産内山」と呼ばれていたことがわかる。

4. 江戸時代の国見峠

1603(慶長8)年、徳川家康は江戸に幕府を開いた後、全国の大名に一里塚を築く街道の整備と参勤交代の義務を課した。この政策は大名の幕府からの離反と過剰な蓄財を防ぐために取られたものである

が、各藩では駅馬や宿駅の整備、一里塚の設置などは苦しい財政負担を伴うものだった。



江戸時代の主要交通路

江戸を発する主街道は、東海道、中山道、甲州街道、日光街道、奥州街道の五街道とされたが、その中で奥州街道の脇街道として羽州街道や秋田街道が整備された。

現在の国道46号の基礎となる秋田街道は、太平洋側と日本海側を北上する奥州街道と羽州街道を横断的に結ぶ重要街道として位置付けられたが、それまでの戦国のような軍事的対立も陰をひそめ、南部と秋田の主要な流通路となった。

「秋田街道」という呼称は南部盛岡からの呼び名であり、秋田側では「生保内街道」あるいは「角館街道」と呼称されていた。

盛岡から雫石川の北を走り、橋場の番所を過ぎて国見峠へ、あるいは六郷で羽州街道と分かれ白岩、角館、生保内から国見峠に達する秋田街道（生保内街道）は、江戸幕府や諸大名が派遣する「御馬買衆」や「幕府巡見使」の往還路となったことから、奥州、羽州両街道に劣らないほどよく整備された。

「国見峠」と呼ばれるようになったのは藩政時代中期以降とされるが、それまでは「産内山」や「遠保内山」、「生保内峠」などと呼ばれていたようである。

・御馬買衆の道

1625(寛永2)年以降、徳川幕府は軍馬を購入するため、毎年9月頃に南部や秋田に馬買い役人を派遣した。一行は宮城県刈田郡から玉野街道を通り羽国の羽州街道に出て横手に向かった。出羽と陸奥は古くから良馬の産地として知られ、中でも仙北の馬市は江戸でも評判であったというほどで、一行は横手の馬市で軍馬を見た後、生保内街道から国見峠を越えて主産地の盛岡に入った。

藩政期の久保田を記録した『羽陰史略』によると、1672(寛文12)年10月、幕府の御馬買衆、秋山太左衛門以下38人と門桑助右衛門以下51人の一行が横手に来るというので、秋田藩では台所役人を派遣して御馳走している。また南部藩ではさらに丁寧で、『雫石年代記』によれば、同じ秋山一行を迎えるにあたり、同年8月、雫石代官に御馬買衆が到着する10日前までに人足を出して街道を普請することや到着後の接待、国見峠まで見張りを出して先触れすること、宿舎の準備など仔細にわたって藩家老が指示を出している。

軍馬の購入は、例年2百頭前後で、一行は奥州街道を通して2ヵ月ほどの旅で江戸に帰っている。この御馬買衆の往来によって街道の整備は一層促進されたが、1690(元禄3)年になって馬買が廃止されると、それ以降の街道整備は各村内の負担となって整備度は急激に落ち込んだとされている。

・幕府巡見使の地方視察

寛政年代以降、秋田街道の普請は、雫石代官所管内の村々で分担を決めて行なっていたが、御馬買衆と共に、街道の整備と改修を促進させたのは、「幕府巡見使」の通行であった。巡見使とは、地方の民情と諸大名の動静に注意を払う幕府が、各地に派遣し実情を報告させた地方視察団である。

巡見使は、御使番1人、小姓組番と書院番のうち2人の計3名であって、定式人数は35名であった。巡見使は将軍が代替りするごとに派遣されるのが通例で、東北地方には、3代家光将軍の1633(寛永10)年から12代将軍家慶の1838(天保9)年まで計9度の巡見使派遣がなされている。

巡見使の視察と報告は至って綿密で、それは幕府の政策決定上、非常に役に立つものであった。幕府

はこん巡見使を地方に向けるにあたって、各藩が無用の警戒心を抱いたり、巡見使のためにわざわざ街道を補修するなど無駄な出費をしないように通達は出されていたが、実情はその接待や道の普請について藩が負う負担は少なからず、地方農民にしても伝馬の供出や労働提供を強いられるなどその負担も大きいものであった。

東北地方への巡見使視察の状況は、1788(天明8)年巡見使藤沢要人一行に随行した、当時の地理学の英才、古川古松軒が著した『東遊雑記』に詳しく述べられ、天明の飢饉後の東北各藩の苦しい実情がよくわかるものとなっている。また、同年、南部を旅していた菅江真澄が遊覧記「岩手の山」の中に、近いうちに巡見使が来るのでそのための道普請にかりだされている様子が詳しく書かれている。

街道には公用通行者や商用、私用の通行者の便宜をはかるために馬や人足を出す駅場が定められていたが、秋田街道の場合、仙北では荒川村や生保内村、田沢村、角館町などが宿場中継地となっていた。幕府から派遣される役人の他に、地方の藩から江戸往還する役人もいた。角館佐竹北家の13代義文は1820(文政3)年から2年間、江戸詰勤務をした後、江戸から帰国する模様を『千賀の紀行』に著し、笹竹を分け深い雪道を踏んで越えた国見峠の難所などを述べている。

また、1831(天保2)年、藩命によって冬期に江戸への出張を命じられた橋本五郎左衛門という秋田藩士が私日記『八丁夜話』に、冬の国見峠越えに難儀した様子を克明に記録している。それは五郎左衛門自身が「冬の峠など子孫に伝えることはあっても、主君の命でもなければ行くところではない」と述懐するように、剣難きわまりない旅であった。

・庶民往来の秋田街道

奥州街道と羽州街道を連結する秋田街道の旅程は盛岡城下から国見峠を越えて秋田領生保内まで12里半、久保田城下まで29里、3泊4日のものであったという。国見峠を境にして南部藩では橋場に、秋田藩では生保内に、それぞれ境口番所を設け、街道の出入者と物資交易の監視、取り締りをした。

生保内番所の守衛は、南部の旧家臣であった高階囚獄一族の世襲となったが、幕末の1849(嘉永2)年

の記録では、生保内番所、角館給人高階弥十郎以下足軽4人。橋場番所は南部藩直参の藩士2名が2年勤番の6ヶ月交代で勤務し、ここには検断という町役人や地理に詳しい村役人の御境抛人が置かれていた。

街道に人の往来や物資の交流が盛んになると、生保内や橋場の村は伝馬詰所に指定され、村人たちは国見峠越えの荷役や旅籠、馬喰宿として生計を立てることができた。

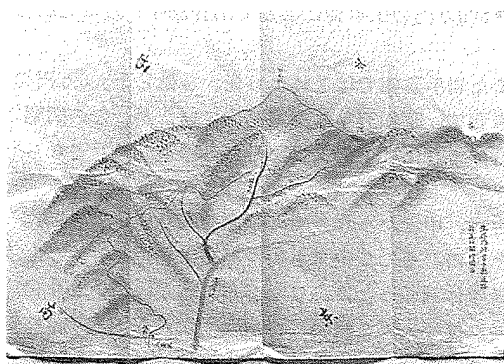
藩政期半ば以降、国見峠を通じての物資の交流が非常に盛んになった。文化年代(1804~1817)の「久保田藩経済秘録」によると、日本海の西廻り航路で土崎湊(秋田市)に陸揚げされた塩が角館まで舟で運ばれ、さらに馬や人足で国見峠を越えて南部領に運ばれていたという。その後になって南部でも塩が自給されるようになると、今度は逆に南部から牛ごと塩が秋田領に運ばれた。

生活物資の移入は、両藩にとって重要な交易となり、秋田からは銀や木綿、古手、綿類、角館丁細工物、茶、小豆、菅笠、富山の薬などが送り込まれ、南部からは主に魚介類の移入が多かった。鼻曲り鮭や塩ざめ、しびまぐろなど貴重な食糧が峠の道を通っていた。国見峠と形的峠の中間や坂本川の上流部には「お助け小屋」が作られ、双方の交易の中継地点となった。峠を隔てた橋場と生保内の人たちは何の隔意もない信頼にもとずき、お助け小屋に物資を置いて相互に運び合ったものである。

峠が馬を曳く南部馬方衆で賑わったのは江戸の中期以降である。馬の取引は厳しく出羽と南部を往来する馬方は十分吟味された後で通行許可が与えられた。この馬喰たちは馬だけではなく土地土地の民謡の運び手にもなった。

このほか江戸期に国見峠の街道を往来した人々には、鎌倉時代に一遍上人が開いた時宗派の僧で、踊り念仏を説いて全国を歩いた遊行上人がおり、彼らは南部藩でも秋田藩でも丁重な扱いを受ける賓客としてもてなされた。また、奥羽の峠というと、切支丹の存在が欠かせない。当時、禁教とされたキリスト教が各地の鉱山などを拠点として隠れたことから、その移動には藩でもことさら厳しい取り締まりをした。切支丹に対する迫害がもっとも酷かったのは、1624(寛永元)年の久保田(秋田)藩最大の殉教

といわれる処刑で、その数は久保田藩だけで百人を越えたとされる。南部、秋田の山越え通路では真昼峠（千畑町）がいちばん厳しく、国見峠にその記録は見えないが、角館や雫石に隠れ切支丹の痕跡が認められることから当然、何らかの方法で峠を越えたものであろう。取り締まりが厳しかった峠の往来は幕末になってやや緩和され女性の往来も自由化されて手形や印判の符合も廃止されるに至った。



5. 仙岩峠と明治・大正の山越え街道

明治維新は封建的な武家社会から近代国家への大きな転換となったが、交通面においても厳しい規制はなくなり関所、番所はすべて廃止された。そして新たな人の交流や経済交易が活発化するようになった。そうした面から、険しい峠を越える秋田街道は新生秋田県と岩手県を結ぶ重要な路線となり、その新整備が望まれた。

1875(明治8)年秋田と岩手の両県は、内務省に道路改築の申請を願い出て許可を得、その改修に乗り出した。この時の秋田県側の改修申請要旨は次のようなものであった。

「生保内・雫石線は秋田・岩手両県庁を結ぶ最短距離で32里に過ぎない上、大体は平坦部で水運の便さもある。しかし、国見峠は峻険で单身独歩も楽ではなく、ついてはこれを改修したいが僻遠寒村の民力ではいかんともしがたいので県費で工事したい。岩手県側でも要望していることでもあり、双方が協議して実施したい。秋田県側の工事費用は見積りで、5,734円余り、工事は積雪を避けて5月から10月としたい」

この第1次改修は不十分なものではあったが、12

月に一応、予定工事の完成を見て12月14日、秋田県権令石田英吉名で、「国見峠ノ饒頗ル峻険ニ付右峠東南ノ間ニ更ニ一条ノ新道開サク既ニ落成ニ付人馬通行差支無之候」と公示された。

岩手県側では7月、橋場一の坂から稜線を辿る在来の路線を廃止して、新しく雫石川の上流の橋場から分岐する坂本川に沿って上り、貝吹岳の北肩の地形からヒヤ潟で秋田県側と結ぶ路線に変えた。新しく開削された延長63kmを含むこの峠道は、明治9年3月30日の布告によって「仙岩峠」と命名された。

同年7月には明治天皇東北御巡行のみぎり、参議内務卿の大久保利通が新装なった仙岩峠を越えているが、前年に開削工事が完了したこの新しい峠に仙岩峠の名を考えたのは大久保利通であるといわれている。

1893(明治26)年、秋田県では道路政策を立案して各路線を綿密に調査し、利用度の高いものから経済的に重要なもの、戸数や人口の多い地域など12項目からなる県内の路線改修を7ヵ年計画で改修することとし、仙岩峠を含む生保内道路も改修9路線の一つになっていた。その後、この仙岩峠の改修は、1902(明治35)年から工費3万円で再び着手されたが、わずか5分ノ1工程の所で、折悪しく日露戦争に遭遇し工事は中断された。1907(明治40)年9月、生保内の長田宏成村長が県会議員となって工事が再開され、村の西南境の源太坂まで完成したが、岩手県側の工事の進捗に比べると悪路のそしりは免れなかった。

一方、岩手県側では早くも1882(明治15)年には秋田街道が1等県道に指定され、1890(明治23)年には土木事業に熱心だった石井省一郎知事が秋田街道改修費として1万2000円の予算を議会に提出したが否決された。しかし、1899(明治32)年には御所村村長の石井保造を会長とする「秋田街道変更期成同盟会」がすでに結成されていた。

明治の後期になると、次第に整備された県内の道路は、それが地域の産業や文化の発展に大きな影響を及ぼすことが認識されてくるようになって時代は大正期に移行した。先に1909(明治42)年10月、未改修県道のうち、きわめて急を要する路線として角館路線を含む10路線を7ヵ年で改修完了する計画が立てられ、のちに路線の追加と工期の変更等があった

最終的には1913(大正2)年の県議会で可決されている。

境街道は境(協和町)と角館間、田沢湖街道は春山と生保内間が取り上げられており、1914(大正3)年の初年度中に完了させる路線のうち、田沢湖街道は、十和田街道・十和田湖岸街道とともに観光的な性格をもつ街道として注目された。

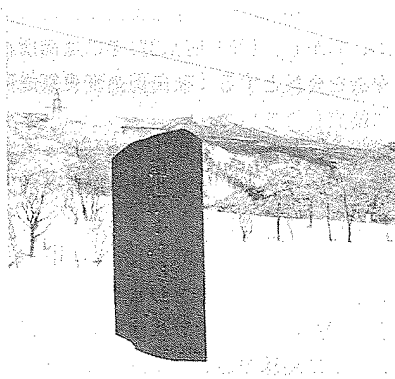
1919(大正8)年に公布され翌9年に施行された道路法によって県内77路線、延長1087kmが県道に認定された。仙岩峠を含む旧秋田街道は、秋田・盛岡線という路線で、秋田市大町3丁目から仙北郡生保内村の岩手県境までの区間が県道とされた。

関東大震災の前日、1923(大正12)年8月31日、国鉄生保内線、大曲～生保内間の鉄道が開通したものの、岩手と秋田を結ぶ他の鉄道路線、花輪線や横黒線もほぼ同時に開通したことで、東西の連結路線は先を越された感じとなった。

6. 昭和期の国道46号

標高900メートルの峠を越えなければならない仙岩峠付近の秋田街道は、大正から昭和にわたって長い間、県道とは名ばかりのただ地図上の路線として放置された。わずかに、盛岡や生保内から国見温泉への湯治客や駒ヶ岳の登山者が利用するだけの山道が残るだけで、秋田県側の荒廃が特にひどくなっていた。

昭和30年代になって高度経済成長が始まり、自動車交通がしだいに盛んになると、仙岩峠の道は秋田と盛岡を結ぶ最短路線としてにわかに脚光をあびることとなった。



昭和26年に国が策定した「阿仁・田沢特定地域総合開発事業」の一環として、秋田街道の改修が計画され、翌27年6月10日新道路法の公布によって、県道秋田・盛岡線は昭和28年5月に「2級国道105号」に指定された。区間は仙北郡協和村(現協和町)から盛岡市までで、国道改修工事は、仙岩峠の県境に位置するヒヤ湯(標高836m)を秋田、岩手両県の国道接点として、秋田県側は昭和32年、工事に着手し、6億300万円の工事費によって昭和38年11月に完成した。

また岩手県側ではこれより先、5億2千300万円の工事費で、昭和37年に完工をみていたが、この間昭和37年4月に「1級国道に昇格し国道46号」となった。

古代、中世から数多くの戦乱を繰り返してきた南部と秋田。そんな中でも街村集落は発達し、きびしい封建体制のもとにありながら、産業経済、文化の発展に伴う人馬、物資の自由な交流が連綿と続き、数々の歴史を彩ってきた秋田街道は、幅員6.5mの自動車道路として生まれ変わるようになった。

それまでは丸一日かかった生保内と雫石間の時間距離は、車で50分という短時間で結ばれることになった。そして、岩手と秋田両県のさまざまな交流に大きな風穴が開けられ、まったく新しい交通時代の光をあびることになった。

中でも、十和田・八幡平国立公園や岩手山麓、小岩井牧場、秋田駒ヶ岳、田沢湖など、それまで分断されていた自然公園や観光地が、一本の新しい道路で有機的に結ばれることの効果と意義は計り知れないほど大きなものとなった。

両県はもとより工事を担当した国の関係者など、それにも増して地元住民の新道路に対するこうした大きな期待と感動は、昭和39年7月18日に行なわれた仙岩道路開通式と祝賀パレードにすべて現わされていた。

その頃の秋田県における幹線道路の状況を見ると、日本海沿岸に一般国道7号が、そして内陸部に一般国道13号がほぼ縦断していた。そこで、これらと太平洋側の縦貫道路である一般国道4号、さらには東北縦貫自動車道とを結ぶ横断道路、一般国道46号が新しくできたことの意味はきわめて大きいものとなったのである。

しかしながら、名にし負う豪雪地帯の奥羽地方の宿命が立ちはだかっていた。険しい奥羽山脈を越える山岳道路は、冬期間、交通がまったく途絶され、わずかに国道104号だけが冬期通行を許されるのみで、国道46号は「半年道路」と呼ばれることとなってしまった。

この国道46号路線の仙岩峠部分は、地形が急峻かつ複雑で、国見峠から西に派生する長い尾根の山腹を片側切り取りしていたために、著しい蛇行を繰り返しながら通行するものであった。この仙岩峠に至るまでの秋田県側は、高度差343m、距離約4.6kmの間にヘアピンカーブが10ヵ所もあるような地形的ハンデと、前述したような冬期間の5メートルに及ぶ積雪量ではいかんともしがたいものがあつた。

さらに、山岳地帯特有の気象変化による、夏と冬、あるいは昼と夜の気温差が激しく、繰り返される凍結、融解の影響によって雪崩の発生や法面崩壊、落石等が頻発し、交通の危険性が生じ一時通行止めなどもしばしばであった。従って、このような事態に対処し、道路を安全かつ支障なく維持するためには莫大な費用もかかった。両県が昭和38年の仙岩道路開通から昭和43年までの5年間に投じた防災、防雪、災害復旧などに要した道路維持費は約4億円に上った。

昭和42年になって、生保内と橋場を結ぶ鉄道が、地域民の強力な要望でようやく完成したが、しかしながら、世の中がモータリゼーション化する時代の大きな流れの中では、国道46号の冬期間交通確保が切実な要望となって沸き上がっていた。

7. 新仙岩道路の建設と開通

仙岩峠を越える国道は、半年間の不通によってきわめて不便とされ、それを解消するため、岩手と秋田の両県では、さらに新道開削の運動を展開していたが、1級国道昇格を契機として、国に対する早期実現の切実な要望の聲が高まっていた。

これまでに厳しい豪雪条件等のもとで、ほぼ半年間にわたって通行機能を失っていた仙岩峠道路に対し、建設省では新道開削運動に応えるため、昭和39年からの第4次道路整備5ヵ年計画に組み入れることになった。



昭和42年以降に行なわれた在来道路の現況調査の結果、抜本的な計画路線の検討が必要不可欠であるとの結論に達した。そこで、さまざまな角度から新計画路線の検討が開始されることになった。

第一の検討課題は投資効果であった。

在来路線において、「地点別交通量と仙岩峠路線の交通状況」の調査に始まり、昭和44年には田沢湖町生保内に常時交通量観測所を設置し、「仙岩峠通過交通量」の観測を行なった。また、田沢湖などへの観光交通の動向データをそろえて将来予測を試みた。その結果、一般国道46号新仙岩道路に関しては、昭和49年度完成を目標に、仮に80億円の建設費を投資したとしても、結果として予測される走行便益や時間便益の多大な効果を考えると、それは十分償還できるとされた。

しかも、この新仙岩道路と競合する東北横断自動車道秋田線が、昭和60年に供用開始されたとしてもなお、新仙岩道路の投資効果は、直接経済効果の面だけから見てもきわめて大きなものと結論づけられた。

計画路線を検討するにあたっては、工事の基本となる地質調査を綿密かつ詳細に行なった。仙岩道路が通る核心部には奥羽山脈が縦断し、岩手県側と秋田県側の地形・地質の相違点などがトンネル工事の際、重要な要素となる。

新仙岩道路のルートの検討は、昭和42年度に実施した調査の結果をふまえて、3ルートほど検討された路線のうち、有力なルートとして選択されたのが現在の道路となった、岩手県側、竜川上流から主トンネルを掘り、貝吹岳北側の仙岩峠真下を通して大平沢に出るというものであった。これが結局、最終案として採用され、昭和45年6月に正式決定した。

本工事のルートは、工事起点である岩手県側の橋場から約4km区間を現道改良し、竜川に沿って主トンネル岩手側坑口に取り付くものであった。主トンネルの延長は2,544mで、仙岩峠の直下を通り、秋田県側大平沢の支流の沢に出て、そこから下り勾配となり、生保内川の右岸を通して生保内に至るというものであったが、ほとんどの地形が非常に急峻であり、狭い沢と尾根が入り組んでいるため3.7kmの区間はトンネルと橋梁で占められることになった。仙岩道路建設工事は、昭和45年を初年度として昭和50年度までに舗装工事を完了させて全線供用開始するというものであった。

昭和50年4月16日、待望の仙岩トンネルが貫通し、その貫通式が両坑口で行なわれた。昭和45年に着手した新仙岩道路建設工事は、着工以来約7年の歳月

と約155億円のコストを投じて完成を見た。

新仙岩道路は、旧道に比べて距離が約6km短縮され、標高も在来線より264m低くなって572mとなった。また、勾配は11%から5%に、カーブ半径は75mが100mに改良された。通過所用時間は、生保内〜橋場間で25分も短縮され、最大のメリットは、冬期間の交通が完全に確保されることになったということである。

昭和51年10月28日、仙岩峠の山には早くも初冠雪が訪れていたが、仙岩道路開通式典が岩手県雫石町橋場で行なわれた。この新路線の完成がもたらすであろう数々の恩恵は、今後、両地域の発展と開発にさらに大きく寄与し、太平洋沿岸地域と日本海沿岸地域とを連結する重要路線としてその役割が期待されたものである。

