

「昭和 100 年」関連施策実地レポート

このコーナーでは、内閣官房「昭和 100 年」関連施策推進室の室員が、各地で開催されている関連施策を訪問し、感想を含め皆様へご紹介します。

今回の訪問先は、山形県立博物館です。

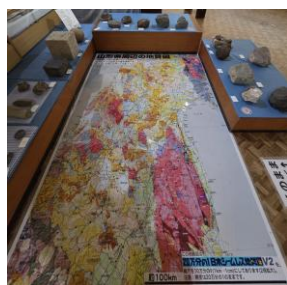
「県政 150 周年・昭和 100 年記念特別展「土木インフラストラクチャー～県土に路を拓く～」」

URL：[県政 150 周年・昭和 100 年記念特別展「土木インフラストラクチャー～県土に路を拓く～」 - 山形県立博物館](#)

山形県立博物館（山形県山形市霞城町 1 番 8 号（霞城公園内））では、山形県県政 150 周年及び昭和 100 年を記念し、社会基盤となる土木インフラストラクチャーをテーマとして、鉄路・道路・空路・海路・水路の「路（みち）」の開拓に焦点を当て、どのような地形・地質をどのように克服し発展してきたのかを紹介する特別展が開催されました。

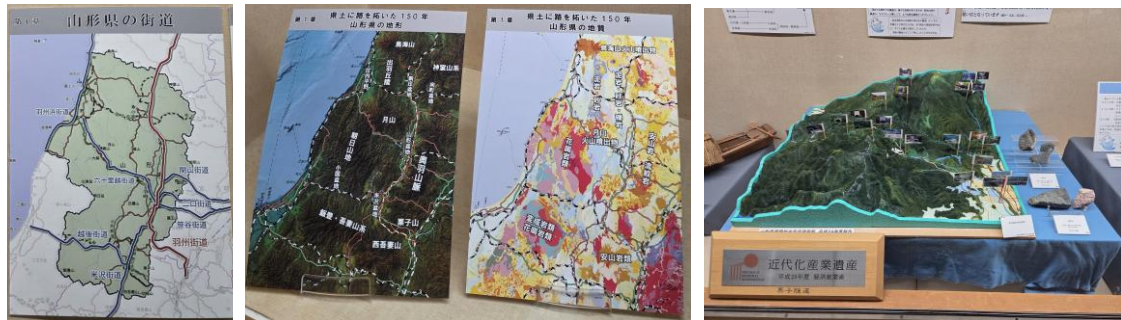


入口には、山形県の大地の全体像がわかる地質図とともに、県内外の岩石・鉱物の標本が展示されていました。触ることもでき、色や質感がそれぞれ全く異なることを感じることができました。また、平成 23 年度に発生した災害（池ノ台大規模地すべり）についてのパネル解説がありました。自然の脅威や、砂防堤防で土砂を受け止めたことにより人身被害がなかったことなどが説明されており、土木インフラストラクチャーの重要性が印象付けられています。



○ 第1章「路を拓く～県土に路を拓いた150年～」

明治までの山形県の路は、最上川を使った舟運^{しゅううん}や、羽州街道・越後街道・関山街道など県外へは険しい峠を越えていく必要があったこと、初代県令の三島通庸は道路を拓き運輸の便を良くして民力を養うことを考え、東京への路を拓くため、米沢市と福島市の間にある奥州山脈の栗子山（標高1,217m）に隧道（トンネル「栗子山隧道」^{くりこやまざいどう}）を作り、馬車道を建設する壮大な計画を実施したことなどが、地形模型図の展示とともに解説されていました。お伺いしたところ、当時最新の削岩機（20人力）が用いられ、当時日本最長となる864mのトンネルが掘削されたそうです。栗子山隧道は「近代化産業遺産群 続33」として経済産業省より認定されています。（関連情報 URL: [栗子隧道 | 山形県](#)）。展示されている地形図や模型図を見ると、確かに山々に囲まれ、交通の便が非常に難しく、直線的なアクセスを講じるにはトンネルをたくさん掘る必要があることがわかります。



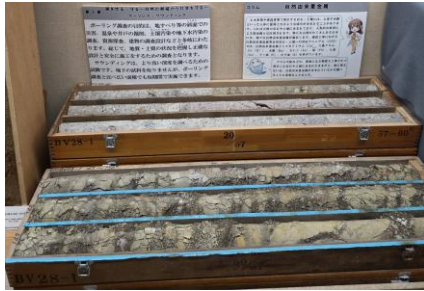
鉄道についても、1913年（大正2年）の長井軽便線を皮切りに、酒田線や新庄線等が開業したことが、当時の駅員制服や敷設免許状、駅名標の展示とともに紹介されています。難所である板谷峠では急こう配であることから高出力を得るためにいち早く電化され、1957年（昭和32年）には仙山線で日本初となる交流電化が行われ、その技術は後の新幹線にも応用されたことなどが解説されていました。環境に合わせ技術を適合させ応用していく先人の努力と叡智を学ぶことができます。また、今後の計画として、鉄道運輸の難所である板谷峠に約23キロのトンネルを掘削し、雪等による影響を受けない運輸を目指す「米沢トンネル（仮称）」の建設計画（関連情報 URL: [山形新幹線米沢トンネル（仮称）整備計画について | 山形県](#)）や、自動車道整備状況など、現在も路を拓く計画は営々と続けられていることについても紹介されています。

○ 第2章「路を作る・守る～自然の脅威から社会を守る～」

実際にどのように路をつくり、路をどう守るかについて紹介されています。土木工事に一般に4つのステップ（1 構想・計画段階、2 調査・設計段階、3 施工段階、4 維持管理段階）に

◆山形県立博物館

分けられ、調査・設計段階での地質調査では、6つのステップ（1 安全性の確保、2 設計・施工の合理化、3 資源の把握と活用、4 環境保全、5 維持管理・長寿命化への活用、6 災害後の状況把握）があり、自然災害に備えた万全な調査が必要であることが紹介されています。一般にあまり知られていないボーリング調査やサウンディング試験、弾性探査や地中レーダ探査などの物理探査といった専門的な内容についても、関連する機器の展示とともにわかりやすく解説されていました。



冒頭にパネル解説のあった砂防施設についても詳しく説明されていました。大雨が降った時などに土砂等が流下して川に堆積しそれにより水位が上昇し洪水を引き起こすことがあるため、土石流や流木を受け止める砂防堰堤という施設が整備されており、土砂等を貯留し下流へ流れる土砂等を低減させていることや、土砂が溜まると勾配が緩やかになることで水の流れが遅くなるという効果もあることなどが図解で分かりやすく詳しく解説されています。その他、昭和初期の砂防工事では労働者の多くが10代の少女であったことや建設機械が充分でなく人力に拠っていたことなどについて、当時の労働を体験された方の思い出とともに紹介されていました。昭和6年と9年の大凶作により、県内の農村の困窮した状況を報じる新聞記事も紹介されていました。

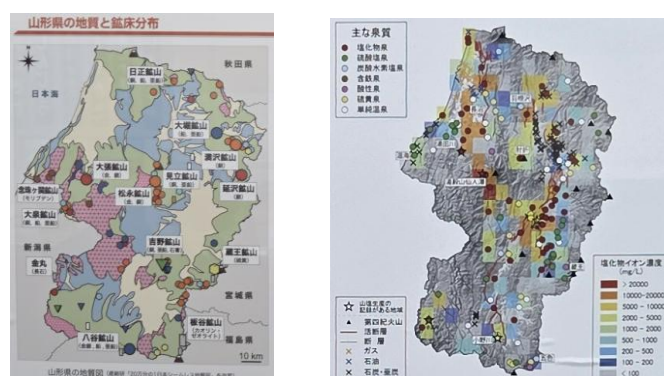


○ 第3章「路が運ぶ ～未知と共に発展した100年～」

山形県にはかつて約200の金属鉱山があり、非金属の石炭や亜炭鉱山も数多くあったこと、昭和期には銅・鉛・亜鉛の採掘が最盛期となり、1950年（昭和25年）には山形県の

◆山形県立博物館

人口のピークの約 136 万人となり、経済発展に貢献したことが鉱床分布図等と共に紹介されています。また、山形県の農業の出荷額は全国 13 位（2024 年）であり、現在では山形新幹線で旬の果実をスピーディーに運ぶ物流の新たな方法が取り入れられていることや東北中央自動車道等の整備・開通によりトラック輸送の効率的な集約によるコスト削減が可能になっていること等、インフラストラクチャーの農業への重要性についても説明されています。山形県の観光地として蔵王が有名ですが、山形県内には温泉地が 225 か所あり、古くは 1900 年の歴史があることなどについても、年表や分布図とともに紹介されています。



特別展開催期間中には、関連行事として記念講演や記念イベントも開催され、防災や地質調査など様々な観点から土木インフラストラクチャーを学ぶことが意図されていたことが伺えます。本特別展を観覧し、山形県内における土木インフラストラクチャーがいかに県民の生活や地域の発展・安全に寄与してきたか、安全に施工し維持するためには専門性の高い入念な事前調査や継続的な人々の努力による維持管理が不可欠であることについて学ぶことができ、先人の叡智と努力の営みによって現在が形成されていることを改めて顧みることができました。

同館には、尾花沢新庄道路の建設に伴う発掘調査により出土した国宝「縄文の女神」が展示されています。腕がなく、それが美しく特徴的な造形を際立たせているように感じられます。（関連情報 URL: [国宝「縄文の女神」 - 山形県立博物館](#)）

会期：令和 8 年 5 月 22 日（金）～8 月 30 日（日）
主催：山形県立博物館
住所：山形県山形市霞城町 1 番 8 号（霞城公園内）