



～雄鹿戸隧道～

宮古と岩泉を結ぶ国道340号線押角峠。道幅が狭く急カーブが連続する険しい峠道を登り詰めると、全長約580mの古めかしいトンネル「雄鹿戸隧道」があります。竣工は今から83年前の1935年（S10）。今回は、この古いトンネルについて取り上げたいと思います。



◆雄鹿戸隧道の概要

延長	579.7m	総工費	¥335,000
有効幅員	4.5m	(2016年換算)	約7億円
中央高	5.065m	└国庫	¥134,400
起工	1933(S8)/9/6	└県費	¥169,500
竣工	1935(S10)/5/19	└市町村	¥31,100
工事期間	621日	作業員	延べ12万人

延長580mのトンネルはこの時代、非常に長い部類に入り、33万5千円という総工費も、県の土木費の歳出総額が約45万円の時代には、大規模工事といえるでしょう。県としても未経験の工事だった為、長崎の日見トンネル（1926年竣工、634m）を担当したベテラン技師を招聘した程で、工事には相当な苦労がありましたが、着工に至るまでの道のりの方が、さらに長く困難なものでした。

◆隧道開通前の状況

近代の岩泉は畜産、養蚕、林業、鉱業等が盛んで、特に江戸時代から牛馬の産地として名高く、南部牛と呼ばれる役用牛は東北のほか関東や北陸地方からも引き合いがあるほど人気がありました。しかし、鉄道輸送のため東北本線へと抜けようとする、葛巻経由で沼宮内駅に出る86kmのルートが最短でしたが、徒歩で2日、自動車でも4時間を要す道のりがボトルネックとなり、産業の発達とともに経済的な輸送インフラの確保が課題となりました。

そんな中1923年（T12）、盛岡から宮古、山田を結ぶ山田線の一部が開業すると状況が一変。押角峠を通れば茂一駅まで43kmと大幅な時間短縮が見込まれ、隧道開削に向けた気運が一気に高まりました。これを強力に推し進め、

隧道開通へと導いたのが、岩泉の政治家「ベコ保」こと佐々木保五郎です。

◆佐々木保五郎 1878-1959

1878年（M11）岩泉で畜産を営む傍ら、東京・巣鴨で牧場を経営していた佐々木家の長男として生まれた保五郎は、畜産を通じた地域振興に並々ならぬ情熱を抱き、1910年（M43）33歳にして岩泉村議会議員となったのを皮切りに下閉伊郡議会を経て県議員、県議議長、岩泉町長などを務め、地域の発展のために生涯を尽くしました。



◆着工までの紆余曲折

県議会議員となった保五郎は、すぐさま県議会に押角隧道開削の意見書を通過させると、1926年（T15）には県道宮古・岩泉線押角峠開削が県議会において可決され、順調に工事が進むかに見えました。しかし、総工費のうち半額を地元市町村負担とし、着工はその積み立て状況を見てという厳しい条件だった為、負担金の割り当てをめぐる議会が紛糾する市町村もあり、地元の足並みは乱れていきました。以後、保五郎の県議落選や経済情勢の悪化も重なり計画が頓挫し、隧道開削は困難と思われました。

それでも保五郎は諦めず、牛乳の共同加工事業に乗り出し練乳工場を誘致。農学校の開設に奔走する等、着々と基礎固めをして機を待ち続けた結果、1933年（S8）4月14日の臨時県議会において晴れて着工の運びとなりました。

◆産業の発展

雄鹿戸隧道の開通による輸送コスト低下の効果は絶大で、肉牛・乳牛、練乳、生糸、木材や木炭、小川鉾山の耐火粘土等産物の搬出が盛んに行われるようになり、下閉伊郡を南北に縦断する産業道路の完成は、周辺市町村を巻き込んだ経済発展へとつながりました。

◆終焉

現在、押角峠は廃線となったJR岩泉線のトンネルを改装し国道340号線の新たなルートとして、平成35年の供用開始を目指して整備が進められています。保五郎をはじめ岩泉の人達が長らく切望し、念願かなって完成させた雄鹿戸隧道は、間もなくその役目を終え、人々の記憶から消えようとしています。

致し方ないことですが、願わくは本稿が雄鹿戸隧道の記憶を留める、ささやかな一助になれば幸いです。