

新潟バイパス

小島 隆

高速道路である北陸道を新潟西インターで降り、新潟バイパスに入ると、高速道路が続いているような錯覚に陥る。新潟バイパスは新々バイパス、新潟西バイパスと繋がり総延長37kmに伸び、交通量は全国でも1、2を誇る。このバイパス沿いに企業、工場群が立地し、しかも立体交差で、市内の中心街とは女池、桜木、紫竹山などインターで結ばれている。今や新潟市民の生活にこの道路は欠かせない。政令市になった新潟市の発展の裏にこの道路の存在がある。この高規格道路の建設が始まったのは昭和41年、実に今から43年前のことであった。当時はまだ関越道も北陸道もなかった。およそ当時に日本国内でこの種の一般道路は皆無であった。多くは平面交差、バイパスと言えば市街地を環状で迂回するのが普通であった時代にどうしてこの道路が生まれたのか……

昭和38年冬の豪雪のなか、北陸地方建設局に一人の役人が転勤してきた。この人こそこの道路を企画し、不屈の精神で新潟の将来像を見据え、国、県、市を始めとする行政当局、市民の多くの反対を押し切ってこの道路を実現させた土屋雷蔵氏である。彼は新潟への赴任途中に豪雪に閉じ込められ、雪の恐ろしさを痛感し、更に翌年新潟地震に遭遇した。彼はこの経験と米国に学んだ最新の知見、技術を駆使してこの地に災害に強く、将来に渡って新潟の発展を担う背骨としての幹線道路の建設を決意した。41年建設が始まった年に彼は建設省本省へ帰る。その後、新潟バイパスは関屋分水と東港掘削による土砂を盛土にして工事が進む。45年再び地方勤務を命ぜられるにあたって再度新潟への転勤を訴え、新潟国道事務所長として新潟に戻った。自ら手がけた仕事の行く末を見届けるためであった。彼は東京生まれであったが、その後新潟に留まり、新潟バイパスの完成をみて、平成2年62歳で新潟で生涯を終えた。

新潟バイパスは昭和47年に一部供用を開始し、今日に至っている。彼は建設にあたって「100年先は判らないが、20年後は考えてバイパスを造る」と、平面交差に比べ破格に工事費のかさむ立体交差を主張した。43年前の彼の先見性と決断、そして彼の情熱が今、新潟の屋台骨を支えている。もしこのバイパスがなかったら、新潟の今日の発展をなかったに違いない。政令市もあり得なかったと言っても過言ではない。

新潟の今日の発展は古くからの歴史や伝統、そして多くの人々によって支えられてきた。土屋雷蔵氏はそのうちの一人でしかない。しかも、彼の生涯をかけたこのバイパスの存在は、今日の我々にとってあまりに日常となつて、その建設の歴史や土屋氏の功績を振り返ることは少ない。しかし彼の生き様をみるたびに敬意を表するとともに一市民としてかくありたいと思う。