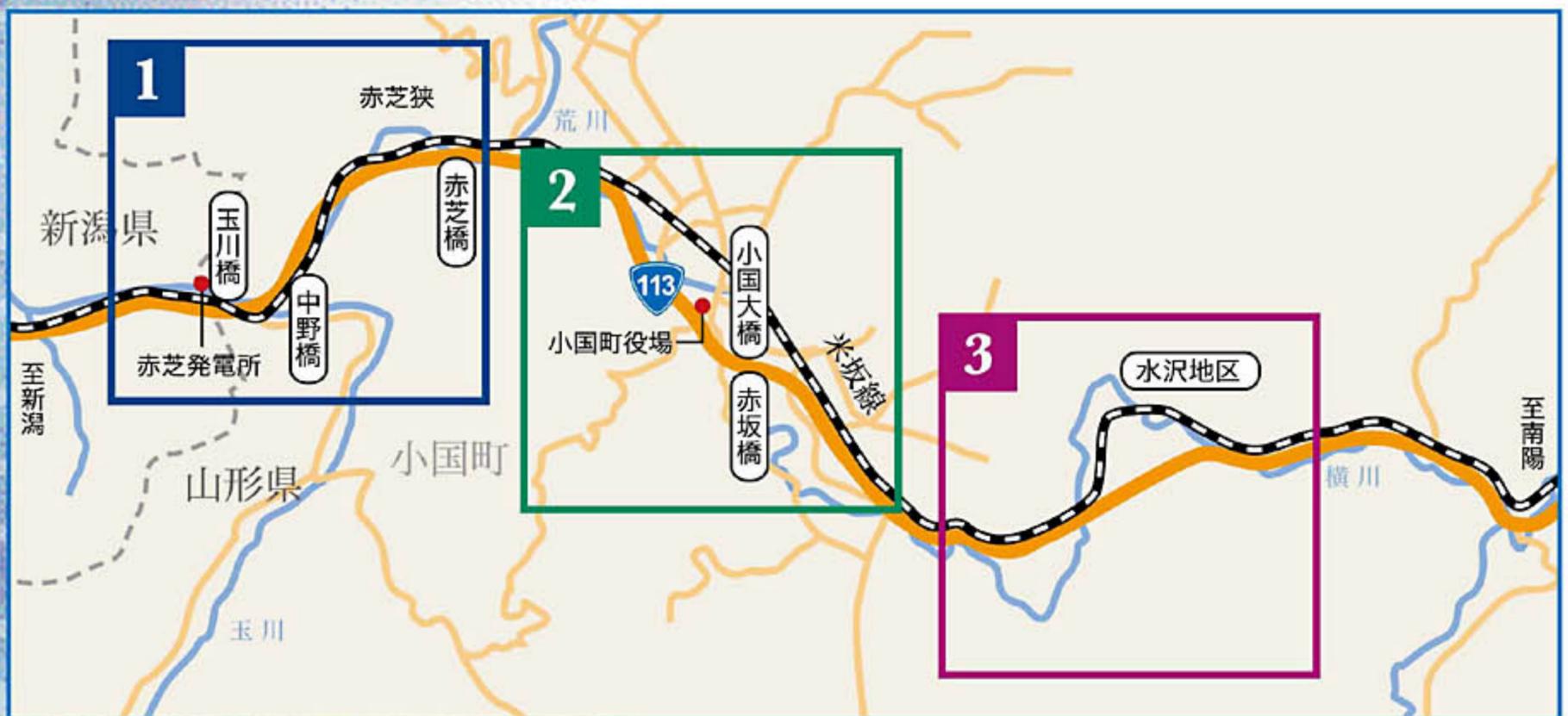


羽越水害による道路被害と復旧事業

「甚大な被害を受けた 国道113号」

昭和39年に一般国道の路線指定を受けた国道113号は、山や川、谷などに沿って造られた道路です。しかし、全国でも有数の多雨豪雪地帯であるため、冬期は道路が途絶えたり、雪崩が多発したりなど通行止めの多い

区間でした。夏期の降雨では土石流や道路の崩壊なども起こっていましたが、昭和42年8月28日～29日にかけての羽越水害によって壊滅的被害を受けました。



流れ出したブナの丸太に埋め尽くされた小国駅構内



小国町中心部の様子

羽越水害による道路被害と復旧事業

国道113号沿線の被害状況

玉川橋付近

小国町内を横断する国道113号は、横川や荒川と交錯して走っていたため、各地で決壊や山くずれ、崖くずれなどが起こり、交通は途絶しました。特に荒川に接近する小国～玉川口間は最も大きな被害を受けました。

玉川橋付近は、道路崩壊の被害を受けましたが、玉川橋の流失は免れました。



玉川合流点にある赤芝発電所付近は無残に破壊された



赤芝発電所付近の国道の被害



現在の玉川橋



被害を受けた国鉄玉川鉄橋と流失を免れた玉川橋

羽越水害による道路被害と復旧事業

国道 113 号沿線の被害状況

中野橋

荒川に架けられた中野橋は流失し、山形県から新潟県への陸路交通が寸断されたため、迅速な復旧工事が必要となった箇所です。

中野橋流出によって交通が途絶したので応急にロープをはって渡河するしか方法がありませんでした。



国鉄荒川第三鉄橋とともに落橋した中野橋



横から見た落橋の様子



ロープをはって渡河する隊員



無残にももぎ取られた様子



現在の中野橋

羽越水害による道路被害と復旧事業

国道 113 号沿線の被害状況

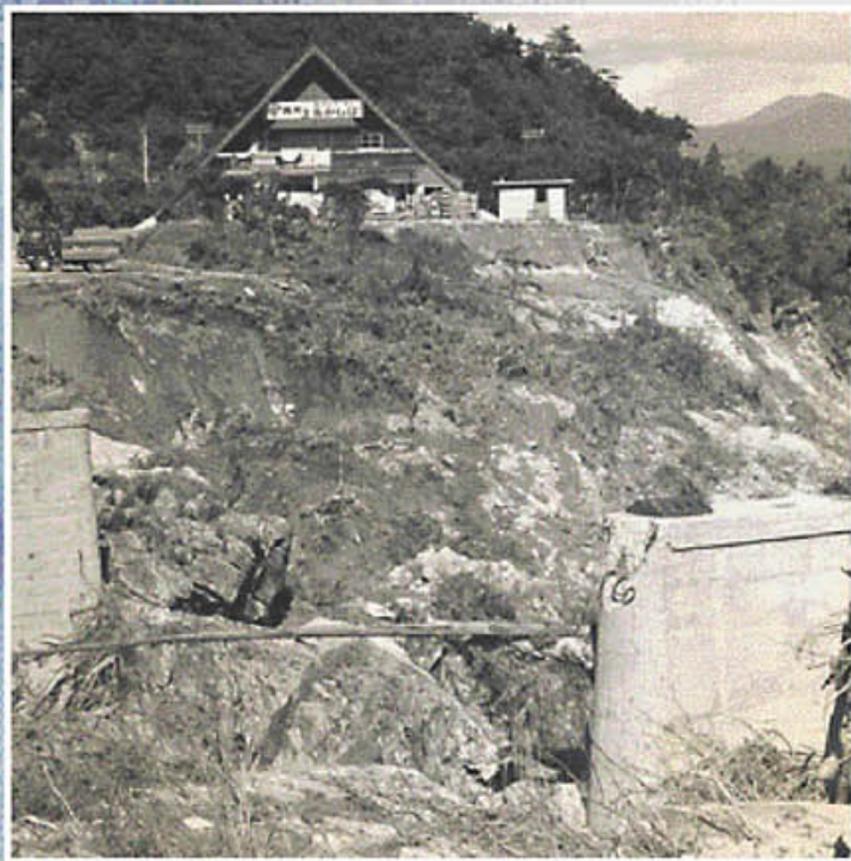
赤芝橋

中野橋と同様に赤芝橋も流失し、山形県から新潟県への陸路交通は寸断されたため、この箇所も迅速な復旧工事が必要となりました。

えぐりとられたという表現がぴったりなほど、赤芝峡は根こそぎ被害を受けました。



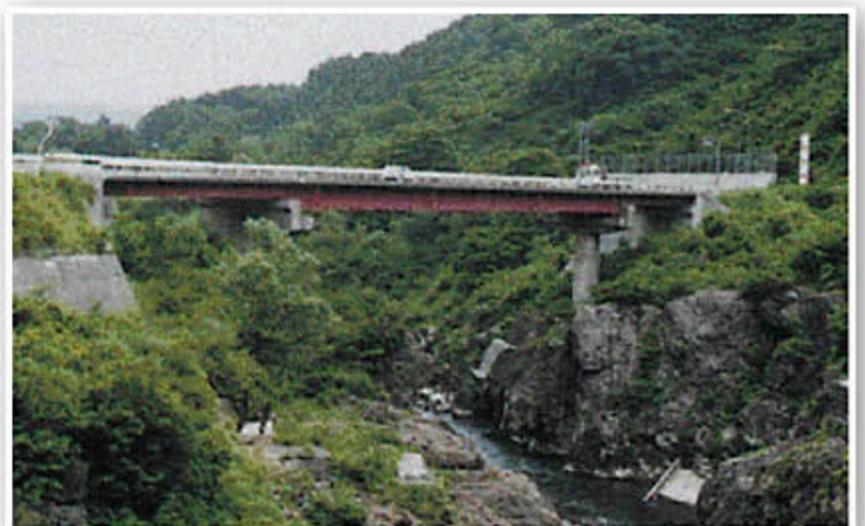
根こそぎ被害を受けた赤芝峡①



根こそぎ被害を受けた赤芝峡②



赤芝地内の様子



現在の赤芝橋

羽越水害による道路被害と復旧事業

国道113号沿線の被害状況

赤坂橋付近

赤坂橋付近は町内でも最も被害が軽い区域で、すぐに復旧作業が進められました。



赤坂橋上流右岸一帯の被害全景



流木の山となった赤坂橋



国道の標識もなぎ倒された



現在の赤坂橋

羽越水害による道路被害と復旧事業

国道 113 号沿線の被害状況

小国大橋

小国町の中心部では床上浸水の被害が最も多く、大きな損害を受けました。



流木の山となった小国大橋



上流から小国大橋右岸を望む



減水後の様子



現在の小国大橋



壊滅的な被害を受けた小国町内

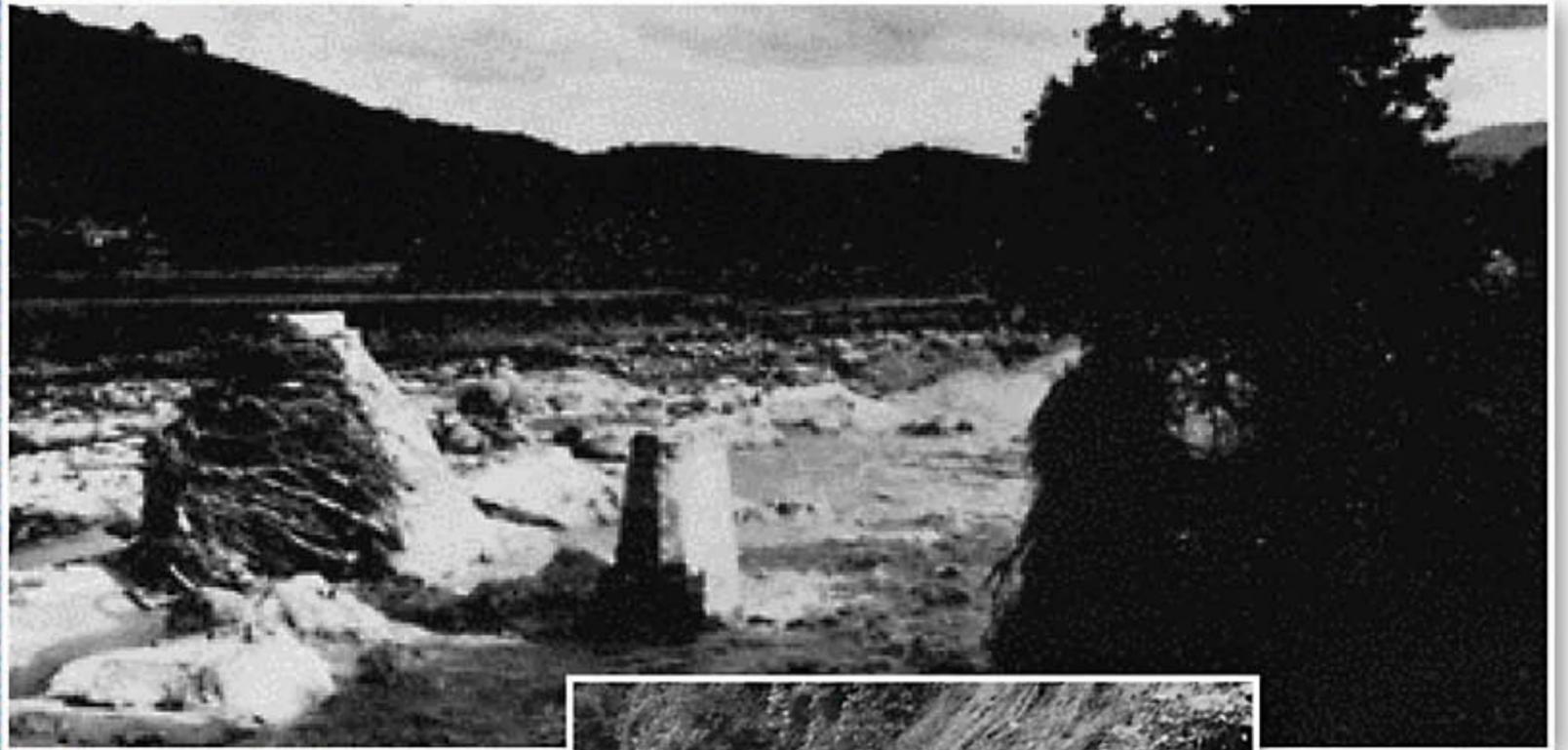
羽越水害による道路被害と復旧事業

国道113号沿線の被害状況

水沢地区

水沢地区も大きな被害を受け、徒歩で移動するほかありませんでした。

復旧資材はすべてヘリコプターで空輸するほどの難関地点で、水害後約4日を費やし、ようやく小型自動車の通行が可能となりました。



流失した朝篠橋



徒歩で飯豊方面へ向かう人々



応急復旧でようやく自動車通行が可能となった



復旧後の水沢地区(現在は町道)

羽越水害による道路被害と復旧事業

「羽越水害への対応」

災害後、孤立を打開するため国道113号の早期開通に努めました。被害の大きかった松岡・水沢・遅越地区の3ヶ所は、8月29日から昼夜兼行の強行作業を行い、9月1日には水沢まで小型自動車の通行を可能にしました。難関地点とされた水沢地区では陸上自衛隊の協

力を得て、ヘリコプターにより復旧資材を空輸しました。9月5日午前には手の子～小国間で小型自動車の通行が可能となり、9月9日には一般車両の通行もできるようになりました。



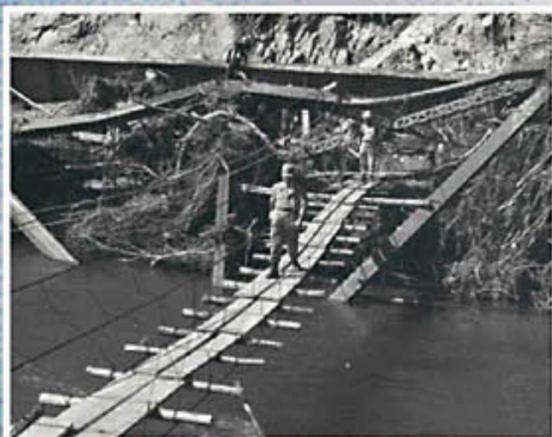
流木の除去が急ピッチで行われた



小国橋にかけられた仮橋



赤芝橋にかけられた仮橋



玉川口中野橋の仮橋



中野橋の組立工事の様子



赤芝発電所付近の応急復旧

羽越水害による道路被害と復旧事業

「羽越水害への対応」

中野橋と赤芝橋も昼夜兼行で工事を進め、国道113号は10月29日に全線の通行が可能となりました。

災害後、早期復旧及び抜本的な改修のため、国直轄による災害復旧事業及び改良事業を行う小国国道出張所を新設し、小国町内19.6kmの本復旧工事に着手、昭和44年度に完成しました。その後、昭和45年度から引き

続き改良や防災工事を進め、6箇所の特設トンネルと18箇所の橋梁(20m以上)を施工し、8年あまりの歳月をかけ、昭和50年11月に完成しました。

この道路の完成によって通行が容易になり、災害前に比べて交通量が4倍(S40:629台→S52:2560台)に増えました。これにより山形・新潟との交流にも貢献しました。



開通に喜ぶ地元の人々



復旧した小国橋



完成した朝篠トンネル

