

岩内町郷土館 令和5年度 第一回企画展

雷電国道の歴史



(写真 昭和38年 刀掛岩を望む雷電国道カスペノ岬付近)

1963（昭和38）岩内町敷島内～蘭越町磯谷間の開通より60年—
2003（平成15）雷電・刀掛二大トンネルの供用開始より20年—



(写真 平成11年着工 雷電トンネル工事現場)

開催期間：令和5年（2023）4月15日(土)～6月11日(日)



展示状況（企画室南側）

ご挨拶

雷電国道と呼ばれている道路は、小樽から積丹半島を経て江差へつながる一般国道229号の、岩内敷島内地区(古番屋)から、蘭越港地区までの区間です。3,000m余の雷電トンネルと2,700m余の刀掛トンネルを筆頭に、長大で頑丈なトンネルがいくつもあり、人々は安全快適に通行できる道路の恩恵を多く受けできました。

しかし、この近代的道路が出来るまでは、長い歴史がありました。かつては、朝日温泉経由で通っていた山越えルートと、海岸集落の住人が使っていた、切り立つ断崖を伝い歩く海岸道路があり、いずれも今のような平坦な道とはほど遠く、「鼻こくり(鼻が削れる位大岩に取り付きながら通る悪路)」とか、「穴澗(アナマ、自然海蝕洞や手掘りトンネル)とあだ名される箇所のある、険しい道でした。人々は時に命の危険を犯しながらもその道を行き、不運にも通行中事故に遭った人のための、小さな墓標も存在していたほどでした。

岩内の町は小樽、寿都、倶知安方面、どの方面からも峠に隔てられています。小樽方面稻穂峠の開発や国鉄函館本線小沢への連絡は、明治大正の早い時代に実現しましたが、この寿都方面雷電が最後の難所でした。住民の雷電道路への思い、期待はとても大きくなり、昭和初期、当時の岩内町議会議員であった画家の木田金次郎は「雷電狂」と呼ばれるほど、雷電国道の開発運動に熱意を注ぎます。木田は道府長官の視察、さらに実測調査を実現させいよいよ工事開始という時に、戦争の影響で中断。昭和26（1951）年によくやく、道路開鑿の鍬が下ろされます。人々の長年の思いが実った「雷電国道開通」は、今からちょうど60年前の昭和38(1963)年。しかし、ここから雷電国道は、過酷な自然環境との闘いの中でさらなる変容の歴史を辿ります。

石、鉄、コンクリートの無機物で構成される「道路」ですが、その歴史を見ていくと、まるで血の通う生き物のように脈打ち、ダイナミックに変化し、成長している様子が見えて来ます。普段からあるのが当たり前と思っていた「道路」が、多くの人々の手作業と思いによって切り開かれて来た歴史を、ぜひご覧ください。



1963（昭和38）年開通記念パレードの様子



雷電国道竣工祝賀協賛会資料



2023(令和5)年の雷電国道旧道、傘岩の現在の様子が写し出された。小樽開発建設部撮影ドローン映像



トンネル貫通石と記念升のコレクション
(国道229号上のもの。佐々木博一氏所蔵品)



展示状況（企画室北側）

① 国道計画以前の雷電



(上)1856(安政3)年松浦武四郎雷電越えの図(郷土館所蔵)
道案内のアイヌとともに、イソヤより雷電山に入り、雷電の難所を越えて岩内に入った様子が描かれている。山岸正巳画。

(上)東本願寺北海道開拓錦絵「雷電越の苦難」

一曜斎国輝(北大付属図書館所蔵)

1870(明治3)年、東本願寺現如上人一行が北海道開拓のため渡道し、雷電峠の難所にさしかかり、人馬もろとも崖下に転落した様子が描かれている。



雷電ウエンドマリ地区の「海岸道路」

雷電ウエンドマリには集落や学校もあり、岩内へ通じる海岸道路があった。しかし急峻な崖を伝う箇所や、素掘りの隧道、海蝕隧道など危険な道であった。写真の場所は「穴澗(アナマ)」と呼ばれた。



(HP「トンネルwiki」より)

「雷電狂」と呼ばれた木田金次郎



(左)1930(昭和5)年頃 岩内町議会議員 画家 木田金次郎

1930(昭和5)年、岩内町の画家木田金次郎は町議会議員に立候補当選し、雷電国道開通の実現に向け取り組んだ。

翌年5月、時の池田秀雄北海道長官を町に招き、長官の雷電海上視察を実現。この時、池田長官は長旅の疲れで船上で居眠りを始めたので、雷電の海岸に着くと同乗していた木田金次郎が、長官の肩をグイっと掴んで雷電の方に向け「長官聞いているのですか、雷電はこちらですゾー」と、起こしたという逸話が残されている。

その後任の佐上信一長官も雷電国道開発に意欲を示し、着工計画が実現可能となった時点で、木田は画業専念のため、2年以上の任期を残し町議を辞任。戦争の影響で開発計画は中断したが、木田町議が国道開発に道筋をつけた功績は大きい。「雷電狂」と呼ばれるほど熱意を持っていた木田、その完成間近の1962(昭和37)年に逝去した。

② 12年掛かりの大工事はじまる

1951(昭和26)年～1963(同38)年

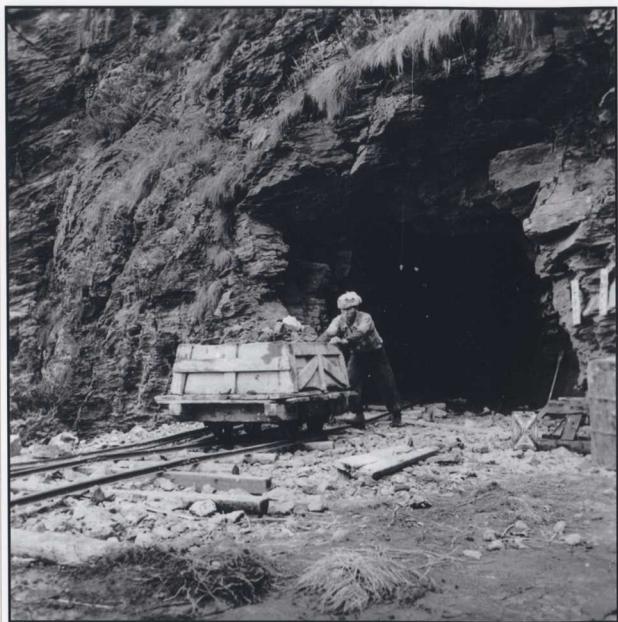
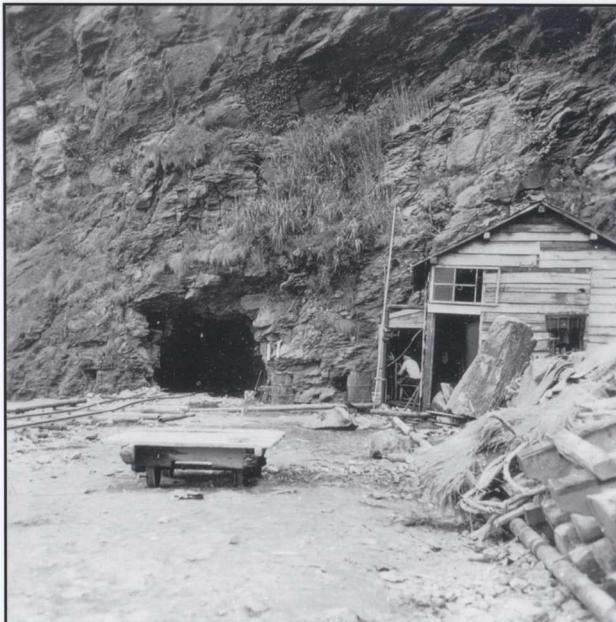


1951(昭和26)年、雷電道路工事が、敷島内古番屋付近を始点に始まる。戦前の調査、開発のとん挫から約二十年がたち、岩内町をはじめとする地域住民の大きな期待が寄せられた。

「雷電道路開さくの歌」は、俳人山本法外（孝治、弁護士）が作詞し、明るい節回しで小学校などで歌われたという。



(上)1951(昭和26)年10月1日、雷電道路開発期成同盟会と岩内商工会議所との共同で頒布された着工を祝うリーフレット。



未展示写真。雷電工事現場の「トンネル戦士」



1954(昭和29)年8月、雷電道路工事現場の様子。中山弘民氏撮影、平井武氏(神奈川)寄贈。

工事開始から3年。トンネル工事の場所は特定できないが、左の写真は敷島内ビンの岬の岩内側海岸の様子。

ダンプトラックなどない時代、土砂はトロッコ運搬で、作業は大勢の人力で進められていた。

この撮影の約一か月後、岩内大火が発生し町の八割が焼失。雷電国道はもちろん、町内の復旧工事も増加し、土木建築現場には多くの労働力が入った。老若男女を問わず、婦人女性の姿も多くあったという。

③ 1963(昭和38)年 雷電国道 (二級国道小樽江差線島野磯谷間道路) 開通



1963(昭和38)年10月17日 敷島内で行われた雷電国道竣工修祓式



1963(昭和38)年10月17日 雷電国道開通記念自動車パレード

車には「祝雷電国道開通」の飾付がなされ、岩内町営グランドを出発した自動車行列が磯谷港の終点を目指し出発。港地区（現在の永澤商店付近）では音楽隊の演奏や舞踊披露も行われた。

工事のあらまし

工事期間

自 昭和26年5月1日
至 昭和38年10月30日

総工費 840,000千円

総延長 13.2km

有効幅員 5.5m

橋梁 5橋 (延長55.5m)

当別橋

樺内橋

湯内川橋

雷電橋

精進川橋

隧道 9本 (延長2,446m)

敷島内隧道

ビンノ岬隧道

樺内隧道

鵜の岩隧道

弁慶隧道

雷電隧道

刀掛隧道

磯谷隧道

イセバチ隧道

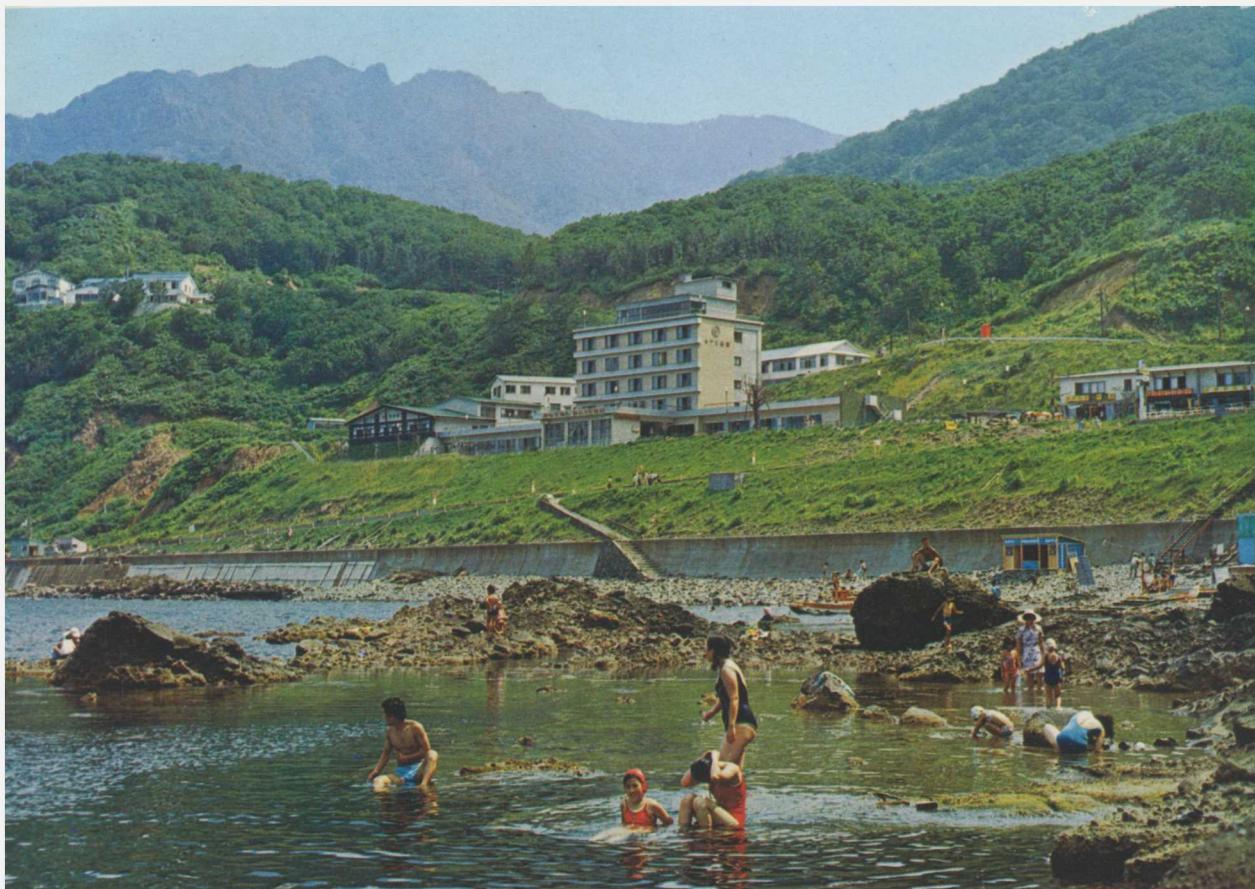
就労人員延べ 477,481人



「広報いわない」雷電国道開通記念号

④ 雷電温泉郷の誕生と周辺産業への恩恵

(下)1971(昭和46)年作成の、雷電観光パンフレットより、温泉郷と海水浴場の写真。昭和37年以来開発された温泉郷で、「ホテル雷電」を中心に、当時で七軒の旅館があった。



雷電温泉郷入込数 (7宿泊施設 日帰り及び宿泊客)			
年	道内からの入込数	道外からの入込数	合計 (人)
43	117,899	3,899	121,798
44	86,528	3,291	89,819
45	171,369	3,400	174,769
46	144,766	3,712	148,478
47	160,975	6,050	167,025

観光消費額			
年	雷電温泉	岩内町内	合計 (千円)
43			420,897
44			315,763
45	345,992	270,384	616,376
46	314,217	251,141	565,358
47	353,237	282,996	636,233

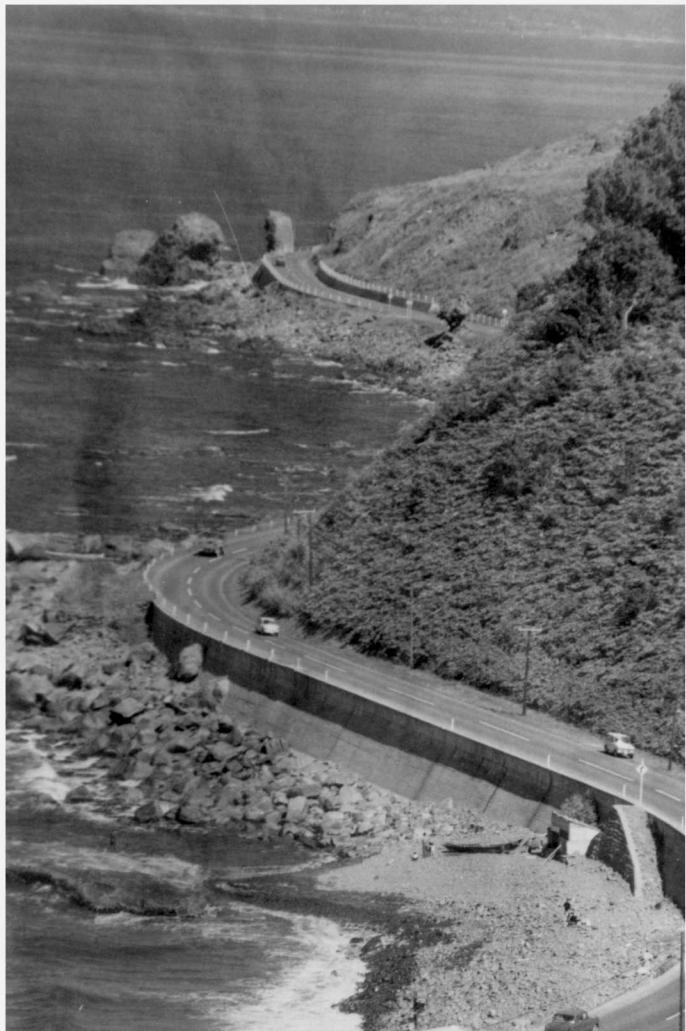
(s50 「岩内町総合計画」より 岩内町観光課調)



(左) 雷電国道樺木内地区に見られた、落差90m級の巨大な「車滝」と、(右上)梯子滝。いずれも国道のすぐ脇を流れ落ちていたので、雷電国道は野趣あふれるドライブウェーとして人気が高かった。

(右上)国道開通に先駆けて1963(昭和38)年7月、雷電海岸一帯が「ニセコ積丹小樽海岸国定公園」として指定された。

(写真「広報いわない」データ集より)



(上) 奇岩「傘岩」(雷電観光パンフレットより)
 (左) 雷電国道親子別～ウエンドマリの様子。
 奥のカーブにそって「傘岩」と「二ツ岩」が見える。昭和四十年代か。(飯久保写真データより)

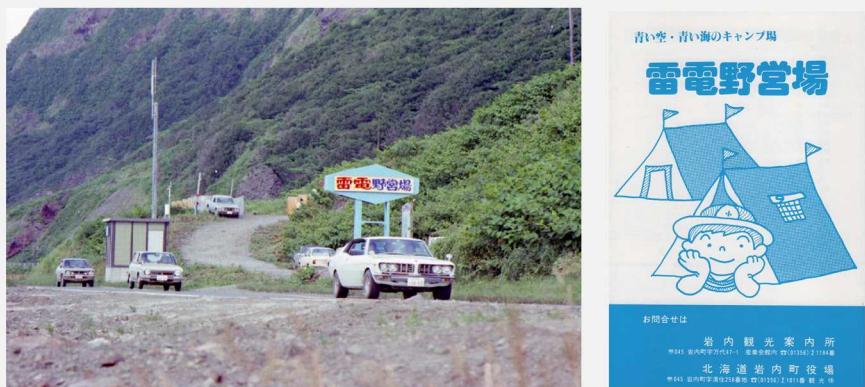
雷電国道の開通により、直接の経済効果として輸送業での便利さが向上した。

当時の黒松内～国富間の距離が、
 羊蹄山麓廻り……77.3km
 雷電廻り…………54.9km、22.4kmの短縮。
 さらに勾配が
 羊蹄山麓廻り……175m
 雷電廻り…………50mに縮小した。

これにより輸送経費の削減となり、地域の水産業および農林業等にも大きな恩恵を与えた。

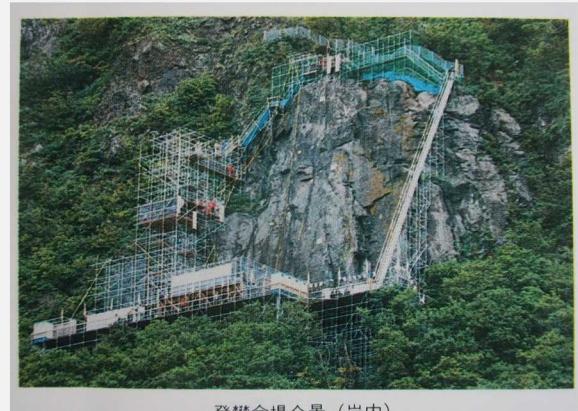
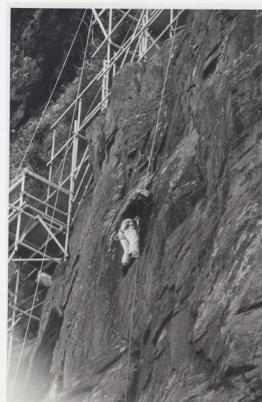
(右2枚) ウエンドマリ地区の「雷電野営場」(「広報いわない」ネガより)

1972(昭和47)年、国定公園施設整備事業の一環として、キャンプ施設が設置された。面積は14,000m²で、10カのテント床とバンガローがあり、最大150人の収容能力があった。現在は廃止。



(右2枚) 平成元年に開催された「はまなす国体」登攀会場の様子(「はまなす国体」資料より)

1989(平成1)年9月には「はまなす国体」が全道で開催され、岩内町ではレスリング競技と登山、登攀競技を開催。ウエンドマリの雷電野営場付近の断崖に、登攀競技の会場が設置され、全国各地から選手が集結した。



登攀会場全景(岩内)

⑤ 度重なる事故、厳しい自然災害との戦い



(左) 1942(昭和47)年、立て続けに起こる落石事故を報じる新聞記事。

地方住民多年の願望をかなえた雷電国道であったが、自然豊かな反面、特に融雪時期になると、落石、落水事故が多発した。

(右2枚) 「広報いわない」ネガ集より、雷電国道カバソマナイの覆道工事現場。「落石のおそれあり」と注意看板も立てられる。



(右) 1200m余の長大なカバソマナイ覆道。昭和45年より8年の歳月をかけて、全区間の道路面を覆った（現在は廃道）。

重大事故を防ぐためのトンネル坑口延伸工事や、覆道建設の工事が次々とすすめられ、その事業費は1973(昭和48)年の約12億円をピークに、開通から1985(昭和60)年まで、全体延べ約90億円にのぼった。

(データは1989年発行『後志の国道』雷電道路事業費推移より)



(写真提供：HP「山さいがねが」平沼義之)

(下) 現在も確認できる、刀掛岩付近の「刀掛覆道」（現在廃道）。1993(平成5)年7月12日の北海道南西沖地震により、←部分覆道上部の斜面に、大規模な亀裂の入った大岩塊が出現。岩塊崩落防止のため同10月、トンネル構造物を保護したまま岩を爆破するという、前例のない大工事が実施された。



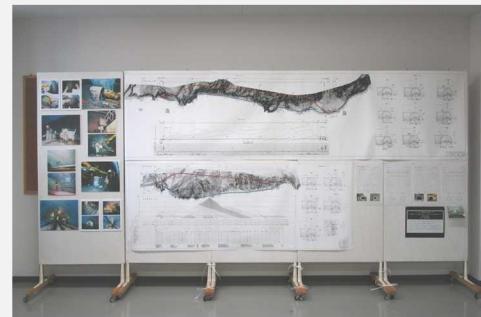
写真提供：「北海道岩内町移住生活体験記」渡邊修

1996(平成8)年2月。国道229号豊浜トンネル岩盤崩落事故発生。20人の犠牲者を出す痛ましい事故となる。翌97年8月、第二白糸トンネル崩落事故発生。この時期より、雷電国道を含む229号の安全性の再調査と改良工事が急速に進むこととなる。



豊浜トンネル岩盤崩落事故 犠牲者慰靈碑

⑥ 雷電、刀掛二大トンネルの誕生 2002(平成14)年



(左) 2002(平成14)年3月、国道229号岩内トンネル(現雷電トンネル)貫通式の様子。

(上) 雷電、刀掛各トンネルの大図面。小樽開発建設部提供。

平成14年に相次いで竣工した二つのトンネルは、それぞれ雷電トンネル3,570m、刀掛トンネル2,754mと、道内でも有数の長大トンネルで、翌2003（平成15）年供用開始となった。新しい時代のトンネル工法(NATM)で建設され、旧来の美しい海岸線の眺望はないが、危険個所を避け安全性の高い道路として、現在に至っている。

雷電トンネル工事現場の様子 工期 自1998(平成10) 年10月～至2002(平成14)年3月



写真提供：小樽開発建設部



番号	トンネル名	読み方	延長(m)	完成年	トンネル工法
①	鳴神トンネル	なるがみ	273	昭和58年	矢板
②	敷島内トンネル	しきしまない	137	平成14年	NATM
③	雷電トンネル	らいでん	3,570	平成14年	NATM
④	弁慶トンネル	べんけい	1,048	平成19年	NATM
⑤	カスペトンネル	かすべ	638	平成11年	NATM
⑥	刀掛トンネル	かたながけ	2,754	平成14年	NATM
⑦	磯谷トンネル	いそや	640	平成17年	NATM

国道229号雷電国道（敷島内～磯谷間）にある、現在のトンネル概要

企画展関連イベント

岩内町郷土館 令和5年度第一回歴史講座開催「トンネル技術の歴史」

日時 令和5年4月23日(日) 13:30~ 会場 一階企画室

- ① 北海道の道路史 講師：小樽開発建設部 道路計画課長 九笙 英司
- ② トンネル技術の歴史 講師：小樽道路事務所 道路施工保全官 小川 修

当日は町内外より26名の参加者があり、映像を交えた講師のお話を興味深く聴講していました。



岩内町郷土館 雷電国道歴史探訪バスツアー 開催

日時 令和5年5月28日(日) 9:00~岩内町郷土館出発、岩内町福祉バス「たら丸号」利用。主な行程：郷土館発→古番屋→ウエンドマリ「風の駐車場」→旧雷電温泉郷→貝の館→磯谷橋→寿都道の駅みなとま～れ付近で昼食（各自）→寿都町文化財展示室→郷土館着。



町内外より、30名の参加者がありました。第一チェックポイント「旧雷電山道入口の碑」では、松浦武四郎研究者、タケシロードツアーグの午来睦美先生による、武四郎の探索した雷電山道のお話、また第三チェックポイント「刀掛岩付近」では、刀掛覆道の平成5年南西沖地震被災について、小樽開発建設部の九笙英司さんのお話と、当時の復旧工事のニュース映像の鑑賞がありました。

雷電国道 開通年表

年	雷電国道(現国道 229 敷島内～磯谷間)開鑿の歴史	備 考
1856(安政 3)	○岩内場所請負人、仙北屋佐藤仁左衛門幕府より雷電・余市両山道開切を命じられ5月より漁道開鑿、総人夫約七千人を使役し新道を落成した。	神威岬の婦女通行禁止が解除となる
1884(明治 17)	○札幌農学校アメリカ人ホイラーによる雷電道の実測調査。	
1920(大正 9)	○4月1日 「準地方費道 18号江差岩内線」が認定される(山越え雷電山道)。	
1931(昭和 6)	○時の池田北海道庁長官の視察、雷電海岸道路の調査を実施。	
1942(昭和 17)	○小樽土木現業所による雷電海岸道路実測が完了するも、戦争で開発は中断。	
1945(昭和 20)		8月15日終戦
1947(昭和 22)	○島野、磯谷、歌棄各村と岩内町で「雷電道路開鑿期成同盟会」結成。	
1951(昭和 26)	○6月26日 雷電道路(海側、島野～磯谷間 16km)の着工。敷島内の起点を0として磯谷方面へ向かって工事が始まる。○敷島内隧道(ずいどう、トンネル)着工。	
1952(昭和 27)	○ビンノ岬隧道着工。	
1953(昭和 28)	○5月18日 二級国道小樽江差線指定。	
1954(昭和 29)		9月26日岩内大火
1955(昭和 30)	○この年より、山側と海側の擁壁工事に大量の雑割り石を必要とし、以降昭和38年まで、全線を通じて38万個の雑割り石を使用した。	
1957(昭和 32)	○樺杣内隧道(初代)、鶴の岩隧道着工。樺杣内橋(車滝越え)竣工。	
1958(昭和 33)	○弁慶隧道着工。ここは湯内川滝口であり道路より孤立した現場で、資材及び機材を舟で運搬、工事に大変困難を極めた。○当別橋(初代)竣工。全体の25%の工事完了	
1959(昭和 34)	○雷電道路終点の蘭越磯谷橋から岩内へ向けての工事が始まる。○雷電隧道、刀掛隧道、磯谷隧道着工。親子別橋竣工。	
1961(昭和 36)	○湯内川橋、雷電橋、弁慶、雷電各隧道竣工。○磯谷隧道竣工。	
1962(昭和 37)	○敷島内、ビンノ岬、鶴の岩、刀掛隧道が竣工。イセバチ隧道竣工。	
1963(昭和 38)	○雷電海岸「ニセコ積丹小樽海岸国定公園」に指定。○精進大橋再施工により竣工 ○樺杣内隧道竣工。 ○10月1日 雷電国道開通。○10月17日 雷電国道竣工式。	
1965(昭和 40)	○3月29日 一般国道229号制定(余市～積丹～岩内～島牧)。	
1967(昭和 42)	○この年より、トンネル内の照明工事が進む。	
1968(昭和 43)	○8月車滝地区で大規模土砂崩れ発生。○「刀掛岬」→「雷電岬」名称変更。「ビンノ岬」「セバチ鼻」の名称を制定。	
1969(昭和 44)	○ビンノ岬トンネル延伸工事。落石などの回避のため。	
1970(昭和 45)	○3月、11月 イセバチ地区で落石土砂崩れ発生。○雷電覆道竣工。	
1971(昭和 46)	○新「道路構造令」制定、各所で改良工事が進められた。○鶴の岩トンネル延伸工事。	
1972(昭和 47)	○2月奇岩「ニツ岩」にひびが入り崩落回避のため爆破。○3月樺杣内トンネルに大岩石が落石。○弁慶覆道竣工。	
1973(昭和 48)	○ビンノ岬覆道竣工。イセバチ覆道竣工。	
1975(昭和 50)	○親子別覆道竣工。	
1976(昭和 51)	○12月 刀掛大橋竣工。	
1978(昭和 53)	○樺杣内覆道竣工(1,201m)大覆道。昭和45年より施工、8年の歳月で竣工。	
1979(昭和 54)	○刀掛覆道竣工。	
1982(昭和 57)	○新イセバチ覆道竣工。	
1983(昭和 58)	○鳴神トンネル竣工 ○二代目樺杣内トンネル竣工。	
1984(昭和 59)	○当別橋(二代目)竣工。	
1993(平成 5)	○7月12日北海道南西沖地震発生。刀掛覆道で被害発生、災害復旧工事。	
1996(平成 8)	(古平 2月 豊浜トンネル岩盤崩落事故発生。20名の犠牲者をだす)	
1997(平成 9)	(島牧 8月 第二白糸トンネル崩落事故発生)	
1999(平成 11)	○1月 新しい雷電トンネル工事着工。2月 刀掛トンネル工事着工。○12月 カスペトトンネル竣工。	
2002(平成 14)	○3月 刀掛けトンネル、雷電トンネル竣工、	
2003(平成 15)	○2月27日 刀掛けトンネル(2,754m)供用開始 ○3月17日 雷電トンネル(3,570m)供用開始○3月二代目敷島内トンネル竣工。	
2007(平成 19)	○二代目弁慶トンネル竣工。	

令和5年(2023)4月9日作成

○参考資料:『後志の国道』(北海道開発局小樽開発建設部)、『岩内史年譜(第6版)』、『岩内町史』、『余滴』(佐藤彌十郎著)、寒地土木研究所HP、北海道新聞、北海タイムス



(写真：威厳あふれる雷電刀掛岩とそこに挑んだ先人の偉業を残す刀掛覆道の姿 提供 ブログ「北海道岩内町移住生活体験記」渡邊修)

この度の企画展開催に際しご協力を頂いた
皆様に心より感謝申し上げます（敬称略）

尾野陽子（小樽開発建設部）

九 笹英司（小樽開発建設部）

小川 修（小樽開発建設部）

午来睦美（喜茂別中学校長）

石本茂恵

佐々木博一

また、人々の暮らしを支える大切なインフラとしての道路の建設、維持、保全に関わる全ての皆様への敬意とともに、過去の道路建設現場において、事故の犠牲になられた方々（雷電国道建設においては8名の犠牲者）への追悼、謝意を申し上げます

2023（令和5）年度岩内町郷土館
第一回企画展「雷電国道の歴史」

2023年7月31日発行

編集/発行 岩内町郷土館（ぱとりあ岩内）
岩内町清住5-3
TEL 0135(62)8020