

北海道を離れて

# 歴史の息吹感じる 神奈川のみち



横浜市浅間台からみなとみらい地区を望む(筆者)

国土交通省関東地方整備局  
横浜国道事務所長

**和泉 晶裕**

## はじめに

梅雨明けと同時に猛暑が続く横浜。

昨年(2009年)の7月10日に横浜国道事務所(以下「横国」)に着任して早1年が過ぎました。

前任地の函館とここ横浜、この2都市は1858年の日米修好通商条約の締結で開港することとされた5つの条約港のうち最も早く1859年に開港し、昨年開港から150周年を迎えた都市です。(他は神戸、新潟、長崎ですが、開港が遅れたり、長崎は出島以来から開港しているというスタンスのようです。)開港当時、函館は道内一の人口規模を有する大都市だった一方、横浜は宿場町でもない港施設もほとんどない小さな漁村でした。

横国は、所在地の「横浜」が名称になっていますが、管理区間は東は東京都境の多摩川から西は静岡県境の箱根峠まで神奈川県ほぼ全域の管理を担当しています。

余談ですが、日米修好通商条約での開港は、宿場のある「神奈川湊」とされていましたが、外国人と住民の接触によるトラブルを避けるため、幕府は「神奈川宿」より遠い寒村であった「横浜村」に港を開きました。このことは条約締結国からは批判をされましたが、明治政府になり「廃藩置県」が行われた際、「横浜」のある県を「神奈川県」とすることで半ば強引に正当化し、今の「神奈川県」が生まれました。

幕府が条約通りに「神奈川」を開港していたら、今の横国は「神奈川国道事務所」として「神奈川県」の管理範囲と名称が一致していたのかもしれませんが。

ここでは横浜国道事務所と神奈川の「道」についてご紹介したいと思います。

## 1. 横浜国道事務所の概要

神奈川県内の685kmの国道のうち、国道1、15、16、246、357、409号の6路線242kmを横国が管理しています。その他は、相模原市区間を相武国道事務所が管理する国道16号、20号の一部を除き、神奈川県や政令市(横浜、川崎、相模原)が管理する補助国道です。

横国の組織体制は、13課7出張所。改築のみ担当の2出張所を除き、横浜市内3箇所、小田原、厚木の計5箇所の出張所で道路管理も実施しています。

管理延長は前任地の函館開発建設部の4割にも満たないのですが、日本一の日交通量17万台が利用する国道16号保土ヶ谷バイパスをはじめとして、数万台が利用する区間の管理は、パトロール、補修・清掃・落下物処理など北海道とは視点手法が異なることを実感しています。特に大都市と港湾、工業地帯

を抱える地域の特徴として、振動・騒音等をはじめとした苦情が多いこと、道路占用申請や沿道の出入りのための施工申請、特殊車両通行申請など許認可業務が非常に多いことが挙げられます。平成21年度では、苦情等行政相談2,255件、許認可申請12,650件あり、積雪時の苦情処理とはまた異なる対応に日々追われている状況です。

また、歴史が古い路線も多く、橋梁の老朽化が進んでおり、今後10年後には50年以上を経過する橋梁が管内289橋のうち約4割の113橋に達するとともに、交通量が多く迂回路もなく、架け替えが困難なものもあり、計画的な補修を進めています。

次に改築系事業は、首都圏を半径40kmから60kmの距離で環状する首都圏中央連絡道路（圏央道）のうち神奈川県区間において「さがみ縦貫道路」「横浜湘南道路」「横浜環状南線」の3区間約47kmを最重点で実施中です。今年2月27日には、圏央道としては神奈川県内で初めて、東名高速から海老名インターチェンジにアクセスする1.9km区間が開通し、東名厚木ICや周辺道路の渋滞緩和に大きな効果を出しています（写真-1）。

また、横浜の南端から根岸地区、本牧地区という港湾地区を通り、横浜ベイブリッジ、羽田空港、千葉方面へと東京湾岸をつなぐ国道357号の高架橋梁の工事をはじめ、横浜市内の渋滞対策のための立体化、拡幅事業、県西部のバイパス工事、共同溝、電線共同溝などの各種事業を展開中です。

都市部のイメージが強い管内ですが、平成19年9月6日には、台風9号の接近に伴う波浪により、箱根・伊豆方面に向かう海岸沿いの国道1号西湘バイ



写真-1 タレントの上戸彩さんをイメージキャラクターとしたPR用ラッピングバス（開通前ウォーキングイベントにて）



写真-2 西湘BPの崩壊（平成19年9月7日撮影）

パス下り線擁壁が約1kmにわたり崩壊しました（写真-2）。

今年までに完全復旧を終える予定ですが、社会資本整備が進んでいる印象のあった首都圏においてもこのような災害があることに驚きました。

現在、横国管内には通行規制区間はありますが、来年には雨量通行規制のある有料道路「箱根新道」（約14km）が償還して直轄管理となります。30年代の供用のため、施設の老朽化も目立ち、悩みの種がまたひとつ増えることとなります。

## 2. 伊豆、箱根方面のドライブルート

箱根・伊豆方面は、古くから避暑地や温泉保養地として親しまれてきました。モータリゼーションの到来とともに、箱根、伊豆地域には、昭和30年代から箱根新道をはじめとした一般有料道路に加え、道路運送法上の一般自動車道として芦ノ湖スカイライン、箱根ターンパイク（現在TOYO TIRE ターンパイク）、箱根スカイライン、伊豆スカイラインなどが開通し、ドライブ観光のメッカとなるとともに、その雄大な景観により、今でも各種自動車雑誌やTVやCM撮影に活用されています。これら道路の中でも私の好きな「芦ノ湖スカイライン」を簡単に紹介しましょう。

「芦ノ湖スカイライン」は、芦ノ湖西岸の稜線に沿って国道1号箱根峠から10.7kmの観光有料道路です（写真-3）。



写真-3 芦ノ湖スカイライン位置図（芦ノ湖スカイラインHPより）

1959年に藤田観光(株)により建設が開始され、1962年に10.7kmのうち、箱根峠から9.0km区間が開通、1972年には残りの1.7km区間も開通しました。2007年9月に藤田観光(株)から舗装会社の現NIPPOに営業譲渡され、現在はNIPPOの100%子会社「芦ノ湖スカイライン(株)」により運営が行われています。料金は普通車が600円と多少高めですが、稜線に沿ったドライブルートは箱根峠側から攻めると、右手に芦ノ湖を見下ろし、左手には駿河湾、そして富士山が眼前にそびえたつ最高のシーニック(風景のよい)ルートです(写真-4)。橋梁やトンネルなどの構造物や道路付属物類もほとんどなく、国道管理者の私たちの見慣れた風景とは異質なものを感じます。



写真-4 芦ノ湖スカイライン箱根峠出入口

空気の澄み渡った冬に訪れたときは、BMWが10台ほどで撮影を行っていました。

この道路の管理は、総勢10名ほどで料金收受、除草、パトロールなどの管理を行っていました。また舗装会社の運営ということもあり、「メロディビーチ」という一定の速度で走行するとタイヤ音がメロディを奏でる舗装も施工されていました(写真-5)。ここでは、丁度、富士山が眼前に広がる区間に「ふ〜じいは・に〜っぽん・いちのやまあ」と奏でていました。



写真-5 メロディビーチ(「富士の唄」)

この他、箱根・伊豆地域には、伊豆箱根鉄道(株)が運営する湯河原パークウェイ、静岡県道路公社が運営する箱根スカイライン、伊豆スカイライン、オーストラリアの投資会社マッコーリー銀行グループなどが出資する箱根ターンパイク(株)が運営する「TOYO TIRE ターンパイク」(2007年にネーミングライツで名称に「TOYO TIRE」とついた)などがあり、箱根・伊豆方面のドライブを楽しませてくれます。民間企業による観光道路の運営は現在では整備費用も含めると非常に厳しいと思われませんが、供用中の観光に特化した道路の管理手法のヒントになるかもしれません。

### 3. 歴史が身近な神奈川の「みち」

神奈川県内は源頼朝が鎌倉に幕府を開くなど古くから日本の歴史に登場する地域が多くあります。特に江戸時代になると街道整備が進み、街道を中心として町が発展し、当時の様々な史跡や寺社は今でも国道脇などで見ることができます。

■東海道

神奈川の「みち」として有名なのは、御存知の通り「東海道」でしょう。1601年に徳川家康が東海道宿駅伝馬の制を制定し、東海道沿線に53の宿場町を設置しました。江戸・日本橋を起点に最初の宿場・品川宿を出ると神奈川県内に入り、川崎宿、神奈川宿、保土ヶ谷宿、戸塚宿、藤沢宿、平塚宿、大磯宿、小田原宿、箱根宿の9つの宿場がおかれまして。当時の「みち」としての名残りはほとんど残っていませんが、江戸を出て最初の難所「権太坂（ごんたざか）」のように、今は生活道路に姿を変え、同じルートが残っている区間もあります。このような東海道の歴史をPRし、地域づくりに生かそうと、神奈川県内の日本風景街道（シーニックバイウェイジャパン）には「東海道風景街道（神奈川宿、保土ヶ谷宿、戸塚宿）」、「歴史街道「ぶらり大磯」（大磯宿）」が登録され、地域の方々がその魅力向上に取り組んでいます。

また、宿場と同時に整備されたのが一里塚です。日本橋を起点として1里ごと（約4km）に設置されました。写真-6は私の自宅近くにある「市場村



写真-6 鶴見市場村一里塚と筆者



写真-7 浦島寺（慶運寺）



写真-8 生麦事件跡

一里塚」です。5番目の一里塚ですから、日本橋から約20kmほどですね。

東海道沿いは、様々な歴史の場にもなっていますが、自宅の近所だけでも、浦島伝説や幕末の生麦事件など興味深い話題が数多くあります。

慶運寺は、浦島太郎が竜宮城から帰ってきたときに乙姫様からもらった観音像など浦島伝説に関する記念物が多数あるとのこと。もともとは浦島太郎が両親のために観音像を安置した浦島寺観福寿寺が慶応の大火で消失し、慶運寺が併合したことから「浦島寺」と呼ばれています(写真-7)。「浦島太郎」は本当にあったお話なののでしょうか？寺名の台座の亀が愛くるしく感じます。

また、1862年に薩摩藩士が薩摩藩主・島津久光の大名行列の前を騎馬で横切った英国人を殺傷し、後の薩英戦争につながる生麦事件が起きた場所も現在の国道16号沿い横浜市生麦(写真-8)にあります。この事件をきっかけとした薩英戦争後、薩摩藩と英国が接近するなど幕末を動かすターニングポイントの一場面と言っても過言ではないでしょう。



写真-9 大山阿不利神社へ向かうケーブルカー

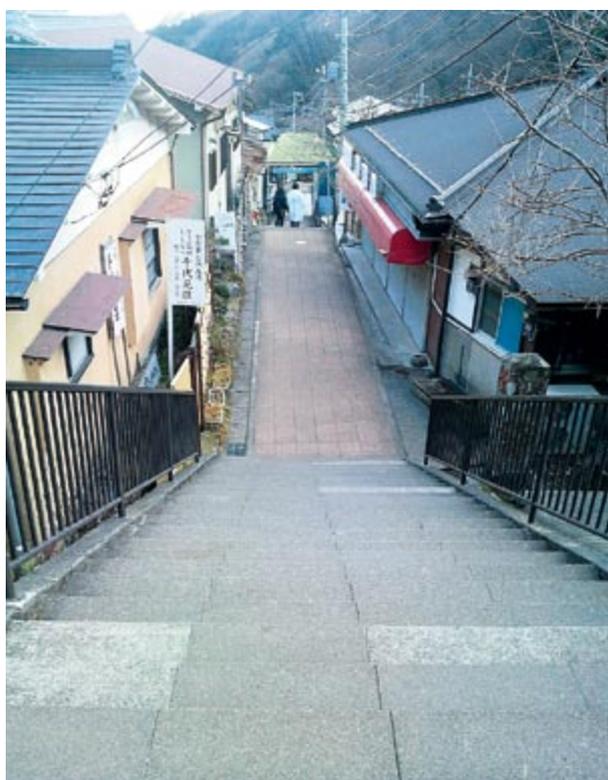


写真-10 大山の参拜道 今でも沿道に旅館、豆腐屋、御土産屋が並ぶ



写真-11 大山阿不利神社から相模湾を見下ろす

## ■大山道

江戸時代に多くの参拝客で賑わったのが「大山(街)道」です。

神奈川県西部の伊勢原市にある大山(標高1,252m)にある雨乞い信仰の「大山阿不利神社」へ向かう参拝者が通る「みち」の総称を言い、各地から大山へつながる道を「〇〇〇大山道(例えば青山通り大山街道)」と名づけられました。東京の青山通りを通る国道246号は現在でも通称「大山街道」とよばれ、その名残があります。大山参拝後の帰路は鎌倉や茅ヶ崎方面への観光や江ノ島の弁財天参拝を行うなど、大山参拝は庶民のレジャー的な要素も強かったようです(写真-9、10、11)。

## おわりに

1601年の「東海道宿駅伝馬の制」が制定されて400年以上が経ちます。「宿駅伝馬」の真ん中2文字をとると「駅伝」となります。そうです。東海道は、毎年正月に開催される箱根駅伝の舞台にもなっています。駅伝の発祥は1917年の京都から東京までの500kmあまりを走った「東海道53次駅伝」だったようですが、東京～箱根間に変わりながらも90年以上も続いています。

横浜国道事務所は、内務省時代の昭和6年に発足した「戸塚国道改良事務所」とすると約80年。戦後「横浜国道事務所」として再スタートしたのが昭和36年4月ですので、私と同じ(数え)今年50周年を迎えました。記念すべき時期に横国にいられることは大変幸せですが、道路を取り巻く環境が大きく変化する中、様々な困難な歴史を乗り越えてきた先人を見習い、新しい歴史の一頁を作るつもりです。

横浜においでの際は、ぜひ、北海道を知りつつ、神奈川で生きるナビゲーターとしてお声をかけてください。

## 〈参考〉

よここくナビ

HPは「よここくナビ」で検索

おまけ  
横須賀ネイビーバーガー