

第25号…令和3年7月

協会だより



一般社団法人 関東地域づくり協会

3 定時総会報告

第9回 定時総会

4 理事長あいさつ

5 関東地域づくり協会からのお知らせ

令和3年度 公益事業紹介

6 社会資本に関する話題

令和3年度 関東地方整備局 関係予算について
「防災道の駅」を初めて選定 関東・甲信ブロックで6駅

8 プロジェクトK⑩

町田市内の渋滞を解消した
三層構造の立体交差

国道16号町田立体事業

12 関東の宿場町⑥

深谷宿 埼玉県

14 関東の土木遺産⑫

秦野・曾谷水道施設群 神奈川県

16 会員のひろば

利根川、利根上、栗橋 半世紀前の思い出

19 会員情報

新会員紹介・お悔やみ
編集委員会だより

20 ピックアップ 関東の「道の駅」⑯

地域の生活に楽しみを!
コロナ禍に負けず魅力を発信

道の駅「いちかわ」



表紙の言葉

ながたあき
永田愛樹さん

(神奈川県 向上高等学校2年生 (受賞時))

道遊び

「この写真は仲のよい二人が放課後に『ドン、じゃんけんポン』をしている様子を撮影しました。小学生くらいの時にこの遊びが流行り、久しぶりにやっていると見えて楽しそうだったので、私は思わずカメラを向け、きれいな青空を背景に撮影しました。これからも素敵な写真が撮れるように精一杯頑張ります。私のお気に入りの写真に素晴らしい賞を頂き、大変うれしく思います。ありがとうございました」

第9回 定時総会



令和3年6月15日（火）14時から大手町サンケイプラザ（東京都千代田区大手町）において、令和3年度第9回定時総会が開催されました。昨年に引き続き、今年も、新型コロナウイルス感染防止の観点から、定時総会後の講演会と懇談会は行わずに、定時総会のみで開催となりました。

定時総会に出席を予定されていた多くの会員から、書面による議決権の行使または議決権の代理行使をしていただき、その結果、会員総数1,296名のうち出席者28名、書面による議決権の行使者697名、委任状提出者288名となり、定時総会を開催することができました。定時総会の冒頭、奥野理事長によるあいさつが行われた後、議長、議事録署名人が選出され、議事に入りました。第1号議案の令和2年度事業報告及び決算について事務局から説明があり、引き続き、監事から監査報告が行われました。次に第2号議案の役員選任に関する件が提案され、それぞれ承認されました。その後、令和3年度事業計画及び予算について、事務局から報告がありました。

総会に先立ち、当協会の会員である足立敏之参議院

議員がお見えになり、ごあいさつをいただきました。また、同じく当会の会員である佐藤信秋参議院議員から届けられた祝電が披露されました。

例年は、400名を超える会員が集まる定時総会ですが、コロナ禍の中、今年も閑散とした会場となり、講演会や懇談会もない寂しい総会となりましたが、会員の皆さまのご理解とご協力により無事に終了することができました。次回は、多くの会員の方々にお集まりいただき定時総会が開かれることを願ってやみません。



会場の様子。昨年同様、密を避け少人数で開催

理事長あいさつ

奥野晴彦

関東地域づくり協会第9回定時総会に当たり、一言ごあいさつ申し上げます。

本日出席いただいた会員の皆さまおよび、新型コロナウイルスによる感染が収束しない中、昨年に引き続き書面評決あるいは委任状提出にご協力いただいた多くの会員の皆さまに厚くお礼申し上げます。

最近の感染状況は全国的には減少傾向にあるものの、一部地域では厳しい情勢が続いており、また、新たな変異株による感染も広がっているところから、予断を許さない状況にあります。急ピッチで進むワクチン接種の効果が発現し、一日も早い終息が訪れることを期待しております。会員の皆さまにおかれましては、引き続き細心の注意を払っていただくようお願いします。

昨年は、関東地域では大きな自然災害はありませんでしたが、全国的には、相変わらず豪雨による洪水、土砂災害が多く発生しました。安全・安心のための国づくりは、待たなしに進めなければなりません。防災エキスパートの皆さまには、災害時のみならず平常時にも、施設点検、防災技術の伝承などいろいろな面でお世話になっており、事務局として改めてお礼申し上げますとともに、引き続きご指導いただけるようお願いします。（総会の日から『協会だより』が発行されるまでの間に、熱海市で大規模な土石流により、大きな被害が発生しました。被災された多くの皆さまに心からお見舞い申し上げます）

ワクチンの接種が進む中、コロナ以降を見据えた今後の世界経済や国と国の連携の在り方など、さまざまな議論が行われるようになってきました。アメリカでは、経済の回復のための経済対策や、今後の発展基盤を形成するインフラ投資を進め

るため、大規模な財政対策が打たれようとしています。また、「インド太平洋地域」に多くの国の関心が向けられています。オリンピック・パラリンピックの開催については、現時点では明確な方向性は定まっていませんが、このあいさつが皆さまのお手元に届く頃には、予定通り開催されていることを念じております。我が国もコロナ禍を一日も早く克服し、オリンピック・パラリンピックの開催をはじめとする国民生活や経済活動の活性化を進め、世界の新しい秩序、連携の構築に貢献していかなければなりません。そのためにも、何事にもびくともしない安全で安心な強い国、地域を作り上げることが重要であり、その一環として、防災・減災をはじめとしたインフラ整備を着実に進める必要があります。良質なインフラの整備、管理をサポートすることは協会の重大な使命であり、今後とも、しっかりとその使命を果たしていくためにも、会員の皆さまの、変わることのないご支援をお願いいたします。

昨年度の協会業務は、年度途中でも機会をとらえ報告してまいりました。収益事業につきましては、マネジメント業務、第三者品質証明業務、保険等のその他業務それぞれについて、可能な限り在宅勤務、時差通勤などの感染防止対策を講じつつ、おおむね計画に沿った執行ができたと考えております。公益事業につきましては、これまで支援を行ってきた多くの活動やイベントが中止、規模縮小となった結果、公益事業全体では、計画を下回る結果となりました。

昨年、多くの企業等で協会以上にテレワーク、在宅勤務が行われたようですが、今後、この傾向が続けば、大都市への集



中が緩和され、大都市近郊やさらに地方部へ人々の関心が向けられるようになるかもしれません。このことが、人口減少、高齢化に悩む地域の活性化につながるようになってくれればとの思いを強くしています。そのためにも、地方の良さを多くの人に認識してもらい機会を作り出していく必要があります。協会がこれまで支援してきた公益事業には、このような地域の皆さんの取り組みが多くあります。これを中断させることなく、支援を続けていくことも、協会の大事な使命と考えています。会員の皆さまの中にも、このような活動に携わっておられる方も多いと思いますが、継続に力を貸していただけることを期待しております。

本日は、昨年度の決算と、役員選任の審議をお願いいたします。職員一同全力を挙げて取り組んだ結果、決算につきましては、おかげさまで昨年度よりも改善することができました。今年度については、昨年度実績をさらに上回ることを目指して参ります。この傾向をさらに続けていくには、「DX」（デジタルトランスフォーメーション）などの新しいツールを活用し、生産性の向上にさらに努める必要があります。私個人としては正直言ってあまり得意な分野ではありませんが、そのための人材の確保、職員のスキル向上などに努めてまいります。会員の皆さまには引き続きご指導、ご鞭撻いただくようお願いいたします。

皆さまのご健勝と一層のご発展を祈念してあいさついたします。

令和3年度 公益事業紹介

関東地域づくり協会からのお知らせ

3月18日(木)公益助成事業審査会(外部委員2名含む)において、令和3年度の公益助成事業の申請82件が審議され、78件が採択されました。

地域活性化

全12件

人口減少、少子高齢化が進む社会の中で衰退している地域社会において、環境保全や観光、文化、歴史、自然等の地域資源を活用する事業への支援を通じて、地域づくり、地域活性化に寄与することを目的とする事業。

事業名

- 棚田再生を活用した持続的環境保全及び地域活性化事業
- 菌原湖堰堤まつり(第3回)を通じた流域・まちおこし活動
- 中部横断自動車道(南部~下部温泉早川)開通イベント事業 ほか



埼玉県横瀬町棚田再生(令和元年9月8日)

調査研究・技術開発

全7件

大学・団体・企業等を対象に技術開発研究費用の一部を支援するとともに、社会資本の記録・整理・整備に関する研究活動への支援を行うなど、広く社会資本の整備の推進に寄与することを目的とする事業。

事業名

- 災害タイムラインアプリ「天サイ!まなぶくんタイムライン」開発
- 新河川川流域水質一斉調査 ほか



災害タイムラインアプリ「天サイ!まなぶくんタイムライン」開発イメージ

防災

全12件

災害時の防災エキスパートによる災害対応支援活動および平常時の防災のための公共施設点検、防災意識の向上、啓発等の広報活動支援を通じて、災害時の迅速かつ確かな対応に寄与することを目的とする事業。

事業名

- 防災エキスパート活動支援事業
- 災害復旧事業技術講習会
- 市民防災まちづくり塾 ほか



防災エキスパートによる災害対応支援活動(東日本台風豪雨被災状況調査)

講演会等

全10件

河川や道路等の社会資本の整備が、防災、治水、利水、物流、観光等地域社会や経済等に果たしている役割等について、講演会やセミナーの開催、優良な工事に対する表彰等を通じ、広く理解を深められることを目的とした事業。

事業名

- 建設技術展示館
- 第25回水シンポジウム2021ぐま ほか



地域づくり講演会(令和元年12月19日)

環境保全

全26件

関東地域内に残る自然環境の調査、保護、再生に取り組む活動への支援、河川や道路等の社会資本を清掃・美化する活動への支援、地域の自然に興味を促すことで環境愛護の精神を育む活動への支援を通じ、地域に貢献することを目的とする事業。

事業名

- 関東・水と緑のネットワーク形成プロジェクト
- 第32回全国「みどりの愛護」のつどい
- 渡良瀬遊水地貴重植物保全事業 ほか



荒川環境美化活動(令和2年9月20日)

広報

全11件

河川や道路等の社会資本の役割や重要性などについて、新聞・映像・テレビ・HP等で広く報じることにより、地域住民等の社会資本への理解が深められることを目的とした事業。

事業名

- 道のある風景写真コンクール
- 『荒川流域を知るII』作成事業 ほか



道のある風景写真コンクール入賞作品展示(千代田区役所)(令和2年2月12日)

令和3年度 関東地方整備局 関係予算について—直轄事業は7%減の4,479億円

3月30日（火）関東地方整備局から令和3年度予算の概要が公表されました。総事業費は1兆7,120億円（対前年比0.97倍）で、内訳は、直轄事業費が4,479億円（対前年比

0.93倍）、補助事業費が1兆2,641億円（交付金を含む。対前年比0.98倍）となっています。

予算区分と主要事業の概要は以下のとおりです。

■総括表(直轄事業+補助事業)

(単位:百万円)

区分	令和2年度	令和3年度			倍率	国庫債務負担行為(ゼロ国債)
		直轄	補助	合計		
治水	107,322	79,035	25,176	104,210	0.97	6,095
海岸	2,695	2,269	365	2,634	0.98	560
道路	436,847	253,688	189,270	442,958	1.01	11,594
港湾	70,816	58,182	12,153	70,335	0.99	875
空港	42,589	28,635		28,635	0.67	
住宅対策	49,267		48,376	48,376	0.98	
市街地整備	168,282		167,009	167,009	0.99	
都市水環境整備	9,683	10,224		10,224	1.06	270
下水道	7,155		16,709	16,709	2.34	
国営公園等	6,097	5,917		5,917	0.97	
社会資本総合整備	857,415		804,816	804,816	0.94	
推進費等			228	228		
一般公共事業計	1,758,169	437,950	1,264,102	1,702,052	0.97	19,394
官庁営繕	11,477	9,928		9,928	0.87	
合計	1,769,646	447,878	1,264,102	1,711,980	0.97	19,394

※計数はそれぞれ四捨五入しているため、端数において合計とは一致しない場合があります。
 ※予算配分額の令和2年度は、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」及び「復興計上分」を含まない。
 ※空港の金額は、東京国際空港配分額のうち、関東地方整備局の執行分である。
 ※社会資本総合整備は、「社会資本整備総合交付金」と「防災・安全交付金」である。

■主要事業の概要

事業の名称	事業の概要	令和3年度予定
那珂川緊急治水対策プロジェクト (河川大規模災害関連事業)	「令和元年10月東日本台風」で、堤防が決壊するなど甚大な被害を受けた那珂川、久慈川、入間川流域において、国、関係県、関係市町村等が連携し、「河道・流域における対策として多重防衛治水を推進するとともにソフト施策による減災に向けた更なる取組の推進」を実施。	・堤防整備に必要な、用地取得・補償等を実施する予定。 ・河道掘削を行うとともに、掘削土を活用した堤防整備等を実施する予定。 (参考) [R2年度補正予算及びR3年度当初予算事業費:約63.9億円]
久慈川緊急治水対策プロジェクト (河川大規模災害関連事業)	国では各河川・流域において堤防、護岸等の被災施設の迅速な復旧、河道内の土砂掘削、樹木伐採による水位低減、遊水地の整備、霞堤の整備、掘削土を活用した堤防整備等のうち必要な対策を令和6年度までに緊急的・集中的に実施し、治水安全度の向上を図る。	・堤防整備に必要な、用地取得・補償等を実施する予定。 ・河道掘削を行うとともに、霞堤の整備、掘削土を活用した堤防整備等を実施する予定。 (参考) [R2年度補正予算及びR3年度当初予算事業費:約46.8億円]
入間川流域緊急治水対策プロジェクト (河川大規模災害関連事業)		・堤防整備に必要な、用地取得・補償等を実施する予定。 ・河道掘削を行うとともに、掘削土を活用した堤防整備、樋管の改築等を実施する予定。 (参考) [R2年度補正予算及びR3年度当初予算事業費:約63.0億円]
荒川第二・三調節池 (大規模改良工事)	荒川流域は、東京都と埼玉県にまたがり、流域内には、日本の人口の約8%が集中している地域である。特に埼玉県南部及び東京都区間沿川は人口・資産が高密度に集積している地域となっている。荒川の治水安全度向上のための抜本的な対策として、広い高水敷を活用した調節池の整備を実施し治水安全度の向上を図る。	・用地取得、対岸堤岸堤、工事用道路整備を実施する予定。 [令和3年度事業費:約37.1億円]
首都圏中央連絡自動車道	首都圏中央連絡自動車道は、首都圏の幹線道路の骨格となる3環状9放射の道路ネットワークを形成し、都心から半径およそ40～60kmの位置に計画された総延長約300kmの環状の高規格幹線道路である。平成29年2月には茨城県区間が全線開通し、圏央道全体約300kmのうち約9割が繋がった。	・未開通区間の整備によるネットワーク効果の早期発現に向け、調査設計、用地買収、改良工事、橋梁上下部工事、トンネル工事を実施する予定。 [令和3年度事業費:約404.9億円]
東京外かく環状道路 (関越～東名)	東京外かく環状道路(関越～東名)は、東京の中心から半径約15km地域を結ぶ延長約85kmの環状道路のうち、東京都市圏の都心方向に集中する交通を適切に分散、導入し、東京都市圏の均衡ある道路網体系を確立する関越道から東名高速までの延長約16kmの事業である。	・調査設計、用地買収、区分地上権設定、橋梁下部工事、トンネル工事、改良工事を実施する予定。 [令和3年度事業費:約200.0億円]
東関東自動車道水戸線 (潮来～鉦田)	東関東自動車道水戸線(潮来～鉦田)は、重要港湾群(鹿島港、茨城港)や国際拠点である成田国際空港・茨城空港へのアクセス向上や常磐自動車道、国道51号の災害時の代替路線の確保を図るとともに、北関東地域と東関東地域の連携交流の促進に寄与する事業である。	・調査設計、用地買収、橋梁上部工事、橋梁下部工事、函渠工事、改良工事、跨道橋工事を実施する予定。 [令和3年度事業費:約153.7億円]

「防災道の駅」を初めて選定 関東・甲信ブロックで6駅

—広域的な防災拠点として役割を果たすための重点的な支援を実施

国土交通省では、「道の駅」第3ステージの取り組みの一環として、都道府県の地域防災計画等で広域的な防災拠点に位置づけられている「道の駅」を「防災道の駅」として選定し、防災拠点としての役割を果たすために、ハード・ソフト両面から重点的な支援を行うこととしています。

都道府県からの提案を踏まえ、重点支援対象となる

■関東・甲信ブロック選定箇所

	道の駅	所在地(都県・市町村)
1	奥久慈(おくじ)だいち	茨城県大子町
2	みぶ	栃木県壬生町
3	川場田園(かわばでんえん)プラザ	群馬県川場村
4	やちよ	千葉県八千代市
5	小坂田公園(おさかだこうえん)	長野県塩尻市
6	富士川(ふじかわ)	山梨県富士川町

「防災道の駅」として、全国で39駅、関東・甲信ブロックで6駅選定されました(6月11日に記者発表)。

広域的な防災拠点機能を持つ道の駅

- ・自衛隊、警察、TEC-FORCE等の救援活動の拠点
- ・緊急物資等の基地機能
- ・復旧・復興活動の拠点 等

地域の防災拠点機能を持つ道の駅

〔地域の一時避難所 等〕

その他の道の駅

← 重点的な支援 (最大5年)

ハード面
防災機能の整備・強化を交付金で重点支援

ソフト面
BCPの策定や防災訓練について国のノウハウを活用した支援



広域的な防災拠点(イメージ)



記事:国土交通省HPより

町田市内の渋滞を 解消した 三層構造の立体交差

国道16号町田立体事業



東名入口交差点は、一般部の上を国道246号(鶴岡立体)が横切り、その上を国道16号の本線部(立体部)が走る三層構造になっている

会員の方々に携わったプロジェクトの地を再訪していただき、苦勞や喜び、エピソードさらには事業全体の効果などを語っていただく本シリーズ。第41回は、国道16号町田立体事業に携わった関口利昭さん、櫛引繁雄さんと現場を訪ねました。



関口利昭さん

昭和42年4月入省、川崎国道事務所長を経て平成16年に退職。平成16年から(一財)橋梁調査会調査部長、関東支部長を歴任。平成27年退職。

櫛引繁雄さん

宮地エンジニアリング株式会社技術顧問。昭和44年4月入省、川崎国道事務所長を経て平成18年に退職。





① 平成15年9月13日に、東名入口交差点付近で起工式を挙行了。「まず、間違いなく工事を始めることを地元の皆さんに示す必要があったのです」と当時所長

であった関口さんは振り返る(写真手前が関口さん)

(提供:国道交通省川崎国道事務所)



②

② 事業が決定、開始した時期に、関口さん、榎引さんは相次いで川崎国道事務所長として着任した。「地元からの期待とプレッシャーが大きかった」と語る



③

③ 平成9年に開通した保土ヶ谷バイパス(八王子方面)。東名高速道路横浜町田ICから横浜方面への渋滞は解消したが、町田市内の渋滞は解消されず。町田立体事業は保土ヶ谷バイパスの延長として計画された

交通渋滞解消のために 待ち望まれた国道16号町田立体

川崎国道事務所は、令和2(2020)年に創立50周年を迎えた。昭和45(1970)年4月の開設以来、同事務所が大きな使命としてきたのが首都圏西部・南部地域における慢性的な交通渋滞の解消である。

東京都町田市の南部市街地においても、長年にわたり交通渋滞が問題となっていた。その原因となったのは、昭和43年4月に開通した東名高速道路(東京IC~厚木IC間)と、そこに接続する国道16号、国道246号だ。

国道16号は神奈川県横浜市を起点に東京都町田市、八王子市を経て埼玉県に入り、千葉県に至る幹線道路である。首都圏を環状に結んでおり、国内でトップクラスの交通量を誇る。また国道246号は首都圏と東海地方を結ぶ幹線道路であり、こちらも交通量の増加とともにしばしば渋滞が発生するようになっていた。東名高速道路を降りて東京方面へ向かう車両、国道16号・246号を通過する車両、それらによる混雑を避けるため生活道路に入り込んでくる車両によって引き起こされる交通渋滞は、市民にとって関

心の高い問題となっていた。

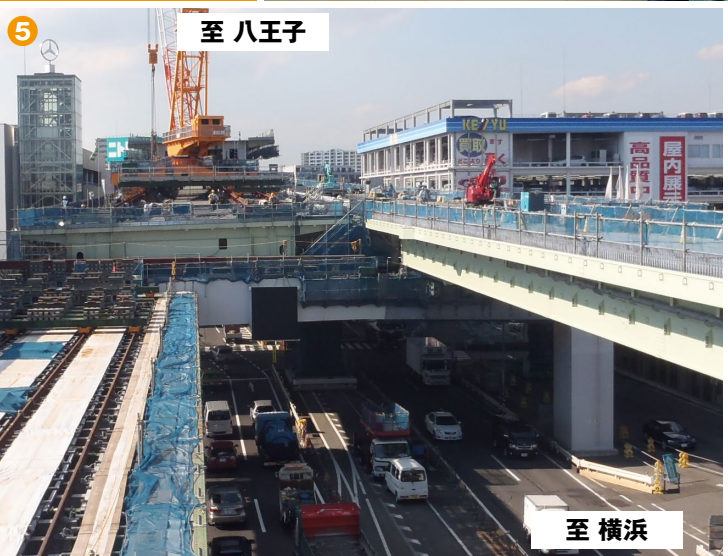
この交通渋滞解消のため計画された事業の一つが、平成13(2001)年に都市計画変更、平成14年に事業化された国道16号町田立体だ。国道16号と国道246号の交差点である東名入口交差点を含む横浜町田ICから八王子側の2.1kmを高架道路の立体構造にして、渋滞の緩和を図る計画である。

関口利昭さんは、国道16号町田立体が事業化された平成14年4月から、平成16年3月まで川崎国道事務所長を務めた。

「実は、平成5年に横浜国道工事事務所の調査課長をしていたとき、この町田立体の計画を『横浜町田立体Ⅱ期』として横浜国道工事事務所から川崎国道工事事務所に引き継ぎました。当時、東名高速道路の都心通過交通を横浜から湾岸道路へ迂回させることが急がれました。このため横浜町田ICから横浜方面は保土ヶ谷バイパスと一体として立体事業を急ぎ、平成9年に開通しました。その後、私自身が課長のとき引き継ぎを行った『町田立体Ⅱ期』に、所長として関わることになるとは思ってもみませんでした」

こう話す関口さんは、着任早々「早く町田立体を完成さ

⑥東名入口交差点付近の歩道橋より八王子方面を望む。「起工式はこの下あたり」(関口さん)、「用地の交渉にいった集合住宅はあの先の方でしたね」(榎引さん)



④⑤ 東名入口交差点付近の立体部施工中。④は平成22年6月、⑤は平成27年10月の様子
(提供:国道交通省川崎国道事務所)

せてほしい」と町田市長から強く要望されたそうだ。「横浜町田ICから横浜方面へは、立体構造の保土ヶ谷バイパスがすでに開通していたためスムーズに流れているのに、町田市内に向かうものすごい渋滞でした。さらに『国道16号だけに注目しては見落としがある。町の中まで見てくれ』と言われ、市内の道路を全て歩いて回りました。そうしたら、確かに細い道まで渋滞を迂回しようと車が入り込んでいるのです。早く実現の目処をつけてほしいという要望もよく分かりました。町では地元の熱い視線を感じました」

東名入口交差点付近の空き地で起工式を行ったのは平成15年9月13日。短い区間であるにもかかわらず、国会議員や都議会議員、市議会議員などが出席し、祝辞を述べた。「各政党の議員も『この事業は全員賛成している、ぜひ早く着工してほしい』と後押ししてくれました」と関口さんは振り返る。

ただ、用地測量や物件調査が完了していなかったため、地権者の出席はなかった。それだけ急いで、「町田立体事業を開始する」ということを、地元へアピールしたのである。

完成像がイメージできるようにPRにも工夫を凝らした

榎引繁雄さんは、関口さんの後を受け、平成16年4月から平成18年3月まで川崎国道事務所長を務めた。「あとは任せた、という気持ちでしたよ」と笑う関口さんに、

「私のときも、引き続き苦勞したのは用地の交渉。まだまだ工事は本格化しませんでした」と榎引さんは言う。

関口さんが所長となった平成14年から、用地課は第一、第二と2課設置されていた。市街地の道路であるため沿道には集合住宅や大型の店舗が多数あり、それだけ人員が必要だったのである。

交渉の際は、調査課や工務課の職員も一緒に回った。「現在の国道16号は東名高速道路が開通する1カ月前に完成した大和バイパスですから、道路沿いの家や店舗は、用地交渉が2回目の人もいる。『以前もやったよ』『父が判子を押ししたよ』と言われ、『いや、これはまた新しい道路なのでさらに幅が必要なのです』と計画について改めて説明することになりました。集合住宅も大変でしたね。当時はまだ前例が少なく、全ての区分所有者の合意を得る必要があったことから、一軒一軒説明して歩くのが大変でしたね。沿道にはその他、外食店舗や車の販売店等が連立していて、当時の用地職員には大変な苦勞をかけたと思っています」(榎引さん)

大和バイパスは幅員38mだったが、町田立体を施工し騒音や振動の軽減のための環境施設帯を整備する地点では、数m拡幅することになる。さらに、新たにランプを設置する地点では幅員は63mになる計画だった。

「起工式を行った空き地には、その後、案内所を設置しました。とにかく工事を進めるという姿勢を示し続けることが大切。町田立体が完成したら沿道のマンション等から高



7



8

7 8 スムーズに流れる国道16号町田立体(横浜方面)。遮音壁は透明のため圧迫感がなく気持ちよく走ることができる

9 10 「町田市から、道路の整備と街づくりを一緒にしたいと要望があり、国道16号立体事業と併せて駅前広場などを整備することにしたのです」(榎引さん)。再開発された東急田園都市線南町田グランベリーパーク駅の駅前広場と、国道16号を横断するための地下道は、多くの人々に利用されている



9



10

架道路や富士山がどのように見えるか3D映像等を作成して、完成像のイメージが伝わるようにPRを工夫しました」(榎引さん)

引き継いだとき、用地の取得は全体の14%ほど。工事は、できるところから早急に進めていくしかなかった。

「当時は他にも国道15号では蒲田立体事業に着手し、国道246号では新石川立体が完成間近等さまざまな現場が動いていました。町田立体については、技術担当の佐藤陸雄副所長(故人)が、だいぶ汗をかいてくれましたね」と榎引さんは当時を振り返る。

立体化事業が地域から期待されていることに変わりはないが、結局、全線で用地の取得が完了したのは平成24年になってから。長い年月がかかった。

本線部、ランプ部の開通で快適で安全な道路に

町田立体は、平成28年4月に本線部(立体部)が開通した。事業化から実に14年の歳月を経て完成したのである(東名高速・横浜町田ICから本線部に接続するランプ部は平成31年3月に開通)。

榎引さんは先輩たちから「都市部の事業は用地が全て」と言われたそうだが、全線で用地の取得ができてからは約4年で一気に完成に至ったことになる。

「もともと交通量の多い道路ですから、施工にあたって、長い期間通行を止めることはできません。高架部の架

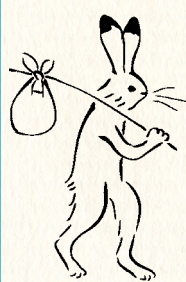
設を通常よりも分割して行ったり、工法を変えたりと、短い工期で完成させるためにさまざまな工夫が行われたのです」(榎引さん)

国道246号と国道16号が交差する東名入口交差点(一般部)は、国道246号の立体部(鶴間立体)、国道16号本線部と、道路が三層に重なっている。しばらく地上の車の流れを見てみるが、多くの車が行き交うにもかかわらず渋滞の様子はない。昔に比べ「明らかに流れがいいね」と当時を思い返しながら声を挙げる二人は、ともに川崎国道事務所が最後の勤務地。久しく現場を見ることはなかったそうだ。「もし渋滞していたら困るなと思っていましたが、ホッとしました」と関口さんは笑顔を見せる。

町田立体の本線部も、大型車両を中心に多数の車両が通行しているが、流れはスムーズだ。遮音壁が透明のため圧迫感がなく、遠くまで見渡せる。晴れた日には富士山も見えるという。

令和2(2020)年7月、川崎国道事務所は町田立体開通による効果を発表した。それによると国道16号一般部の交通量は、開通前の約42,300台/日から、本線開通後は約28,800台/日、ランプ部の開通後は約23,300台/日にまで減少している。同時に、渋滞を迂回するため周辺道路へ流れ込んでいた車両も減少。交通事故が少なくなり安全性が高まったことも明らかになった。

長い期間を経て完成に至った町田立体は、“日本一の交通渋滞地点”を快適で安全な道路へと変貌させている。



中山道きっての賑わい 深谷宿

江戸時代、東海道などの
街道に設けられたのが宿場です。

旅人を迎え送り出した宿場の古今の様子を、
関東地方の各地を訪ねるシリーズ。
第5回は中山道9番目の宿場、深谷宿です。



今に残る飯島本陣上段の間。静かな凜とした雰囲気である
(街道に面していた建物は明治時代の大火で消失)



英泉が描いた深谷宿の夜景。
飯盛女たちの息遣いが伝わってくるようだ
(画像提供・国立国会図書館デジタルコレクション)



皇女和宮から拝領したと
伝わる草履

渋沢栄一のふるさと

中山道は五街道の一つであり江戸と京都を結ぶ重要な幹線として、参勤交代の大名から商売や観光目的の庶民に至るまで多くの旅人に利用されました。深谷宿は中山道の9番目の宿場として古くからにぎわった宿です。深谷といえば深谷ねぎ、渋沢栄一が有名ですが、江戸時代には深谷宿も中山道きっての賑わいをみせる宿場として、その名前をとどろかせていたのです。

深谷宿の東口で江戸からの旅人をまず出迎えるのが、みかえりの松です。深谷宿を遠くから示す目印として多くの人に親しまれてきましたが、平成18(2006)年2月に枯れてしまいました。現在は2代目の松が植えられています。江戸からの旅人を迎えたもう一つの目印が常夜燈です。その名のとおり夜でも明かりを灯すことによって、深谷宿の存在を知らせたのです。

深谷宿に入った旅人はその賑やかさにさぞ驚いたことでしょう。それを演出したのが深谷宿名物の飯盛女でした。英泉と広重合作による浮世絵『木曾海道六捨九次』は有名ですが、英泉が描いた深谷宿『岐阻街道 深谷之驛』には嬌声をあげる飯盛女たちの姿が描かれ、当時の深谷宿のありさまが生き生きと伝わってきます。利根川舟運の中瀬河岸の存

在や地域の交易の中心地でもあったことから、深谷宿は繁栄を続けたのでした。旅籠は80軒もあったと伝わっています。

皇女和宮も休んだ本陣が残る

宿の途中を横切る川が唐沢川であり、そこに架かる橋が行人橋。木橋が普通だった江戸時代に石橋として架けられました。橋を越えてしばらく行くと、右手にかつての本陣跡が見えてきます。飯島本陣です。本陣は大名や公家など特別な階級の人々が利用した宿であり、深谷宿には本陣が1、脇本陣が4ありました。本陣跡には大火や空襲をくぐり抜け、一部の建物の内部(上段の間、次の間、入側)が当時のまま残っており、在りし日の様子をしのばせてくれます。幕末には公武合体政策により14代将軍家茂に嫁いだ皇女和宮がこの本陣で休憩されており、その折に拝領したという草履も残されています。

本陣を過ぎてしばらく行くと、左手に見えるのが滝澤酒造の風情ある建物と巨大煙突です。深谷は水が豊富でしかも水質がよく、酒蔵は複数ありました。滝澤酒造が現在の地に構えたのは明治時代ですが、その外観からは在りし日の深谷宿の面影が十分にうかがえます。さらに足を延ばすと深谷宿西口の常夜燈が見えてきます。延長1.7キロの深谷宿はここまで。関東平野はまだしばらく続きますが、碓氷峠からの険しい山道は間近です。



深谷宿飯島本陣跡。裏手の建物に上段の間などが残っている(通常は非公開)



滝澤酒造の煙突が見える、その昔がしのばれる一画



七ツ梅酒造跡(旧田中藤左衛門商店)。歴史的景観が楽しめる



宿の東西の入口に置かれていた常夜燈。高さはいずれも約4mあり、中山道で最大級



2代目みかえりの松。深谷宿をたつ旅人が、楽しく過ごした一夜を名残惜しんで振り返り見たことに由来する。左は旧中山道、右は国道17号



深谷駅前にある渋沢栄一の銅像



渋沢栄一ゆかりのレンガが使われた東京駅を模して、レンガ風タイル貼りりで造られた深谷駅

コレラが残した爪痕

今回ご紹介する土木遺産は、神奈川県秦野市にある秦野・曾屋水道施設群です。給水開始は明治23(1890)年。日本で初めて住民が主体となって造られた水道です。

土木遺産に指定されたのは、水源である口号・ハ号水源開口部(明治・大正)、源泉から集めた水を溜める配水池(大正・昭和)、水を汲み上げるポンプおよびポンプ室(大正)、そして陶器製の水道管(明治)など、明治から昭和にかけて使用された水道施設や設備類です。

秦野は水に恵まれた土地で、市内には数多くの川や滝、そして良質な水が湧き出す湧水地があります。秦野の水道史は、享保8(1723)年に現在の曾屋神社周辺の湧水を用水路に引き込み、周辺の住民に供給したことから始まったと言われています。

江戸から明治にかけて、秦野にはこういった用水路がいくつも造られ人々の拠り所となっていました。しかし明治12(1879)年8月、前年から日本中で猛威をふるって

いたコレラが秦野一帯を襲います。発病者81名死者25名。原因は飲用・生活用水に使用していた用水路の汚染でした。これ以降、秦野では悪疫がたびたび起こり、人々を悩ませ続けたのです。

市民の手による水道の誕生

明治18(1885)年、横浜市で日本初の近代水道の建設が始まります。秦野でもコレラの流行を契機に公衆衛生の啓蒙活動が活発となり、地元の有力者である佐藤政吉、石井佐吉、梶山良助らが水道の建設を構想します。明治20年3月には県に対し同志37名の連署とともに「飲料水改良」に関する設計依頼を出願。内諾を得ます。

水道布設に当たり最大の障壁となったのは工事費用でした。当時の秦野は財政難。加えてこの新しい試みに反対する者もいました。そこで関係者は、工事に関わる一切の責任と費用を自ら負うことにしたのです。工事費の約3分の2を関係者の寄付により捻出、工事事務所の職員は無給とするなど、私財を擲つ^{なげう}覚悟で計画は進められま



関東の土木遺産 第42回

日本で初めて市民の手で造られた水道

秦野・曾屋水道施設群

神奈川県

土木学会では現存する貴重な土木構造物を調査し、「日本の近代土木遺産」として発表しています。



それらの土木遺産の中でも特に価値があるとされる選奨土木遺産。第42回は神奈川県秦野市にある秦野・曾屋水道です。

曾屋水道記念公園の入り口。看板は公園をPRしたいという住民の声に応じて設置された

公園内の旧配水池(地下)。手前が大正期、奥が昭和期の建設。水道施設としての役割は終え、芝生の下には現在も水が流れる



した。しかしさらなる問題が立ち上がりました。水道管です。輸入に頼っていた鉄製の水道管が非常に高価だったのです。この難問を解決したのが県から派遣された技師岩田武夫でした。岩田は陶器の水道管「陶管」の使用を提案。強度を工夫した特注の陶管を愛知県常滑の土管会社に依頼し、予算の大幅な削減に成功します。

受け継がれる自治精神と誇り

明治21(1888)年4月、県から正式な工事許可が下り、秦野・曾屋水道は起工。勾配のある地形を生かして送水、水源が良質な湧水のため濾過せずに給水した地域もありました。生活用栓の他に消火栓を備えた点も画期的でした。

そして明治23(1890)年3月ついに給水開始。全国的にも極めて早い時期に建設された水道でした。布設費用を安く抑えたことが評価され「模範陶管水道」として一躍全国にその名が知れ渡ります。

ところが大正12(1923)年9月、関東大震災が発生。陶管は壊滅的な被害を受け、イ号水源と配水池も破壊され

ます。陶管の破損によって消火活動を行うことができず、秦野中心部で発生した火事は震災翌日の夜中まで燃え続け、大きな被害をもたらしました。

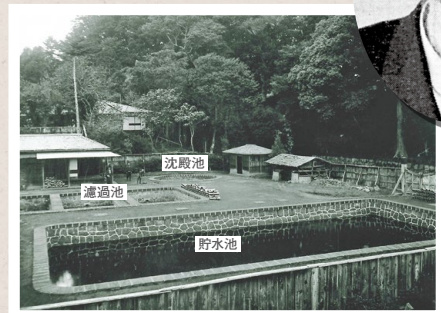
しかし人々の水道への想いは絶えませんでした。鉄製の水道管を採用し、震災の2年後には水道を復興。以後秦野の発展とともに増設し、人々の生活の基盤として水を運び続けています。そして平成29(2017)年に国の登録記念物に、令和2(2020)年には「全国初の住民主体の簡易水道」であり、「明治・大正、昭和の水道技術の推移を今に伝える」として、選奨土木遺産に認定されました。

「秦野・曾屋水道は秦野市民の誇りです」と話すのは秦野市上下水道局の志村高史参事。「インフラ整備が官主導の時代に、住民が自ら立ち上がり造り上げた水道です。当時の人々の自治精神に敬服します」。その精神を引き継ぐように、現在公園となった旧配水池の維持管理やPRは住民有志が担っています。「昔の人が造り上げたものを受け継いで、次の世代へ伝えていきたい」と曾屋水道公園会の杉山和史会長。秦野市民の自治精神を今に伝える秦野・曾屋水道は、秦野市民の誇りをも伝えてくれるのです。

布設当初からの水源である口号水源開口部。開門すると水が流れる様子を確認できる



秦野・曾屋水道布設の功労者、梶山良助。秦野市上下水道局には梶山の写真が飾られている



布設当時の配水池。貯水池、濾過池、沈殿池が写っている



八号水源は大正期に掘削。アーチ型の扉にかつての姿を偲ぶことができる



常滑焼の陶管。強度を保つため鉄管よりも短く造られている。松ヤニや白蠟などで繋いだ

ポンプと電動機。中央の「ゐのくち式ポンプ」は明治期に日本で発明された「画期的」ポンプ。奥は大正期に造られたポンプ室



水無川通りの歩道には、口号水源から引いた水が流れる



このページは
会員の皆さまの
投稿によるページです

はじめに

私が、(旧) 関東地方建設局にお世話になった始まりは、昭和46年4月(1971年)に利根川上流工事事務所(利根上)の調査課長を命じられたときで、以来、今年で丁度50年になります。

その前は土木研究所、科学技術庁に居り、初めての現場経験でしたので不慣れなことばかりで、部下はもちろん同僚や上司にも迷惑をかけ通してました。今思い出しても汗顔の到りです。

しかし、若かったせいか馬力もあり、仕事も面白く、又、次から次へと問題が生じるのでその対応に追われ、私の人生の中でも最も元気のあった時代でした。

その時の体験で半世紀を経た今も忘れ得ぬ思い出話をいくつか御紹介します。年寄りの繰り言といわずお読み頂ければ幸いです。

巨大魚「ハクレン」

ハクレンという川魚を御存知でしょうか？

コイの仲間、十分成長すると体長1～1.2m、体重25～30kg という小学生なみの大きさの巨大魚になります。

アマゾン川やナイル川の巨大魚はテレビや雑誌で紹介され、日本人にも知られるようになりましたが、わが国にも利根川水系(利根川、霞ヶ浦)にハクレンという名の巨大魚が息しているのです。

ふだんは静かにゆったりと泳いでいてあまり人の目にふれませんが、5～6月の増水期になると産卵のため群れをなして水面に出没し、人目につくようになります。

私も、埼玉県栗橋町(今は久喜市)にある利根上に勤務するようになって初めて見たのですが、利根川の6月頃の最初の洪水で事務所のすぐ側の国道4号の橋のところに数百匹の巨大魚が集まって、水面から1mくらいの高さに盛んにジャンプするのです。産卵のためようです。

交通の激しい幹線国道の橋の傍ら、改修の進んだ利根川で、こんな原始の光景に接するとは全く想像できず、夢かと思ったくらい驚きました。

橋の上から何人かの釣人が欄干越しに太めの釣り糸を垂らして釣り上げようとして奮闘していました。

釣りキチの部下の言によると、“引っかけ釣り”と称して餌もつけず、ただ鋭い大きいカギ針を水中に放り込み、

利根川、利根上、栗橋

半世紀前の思い出



松田芳夫

公益社団法人日本河川協会会長
元建設省河川局長



一斉にジャンプするハクレン(久喜市HPより)

食いついてくるのを引き上げるだけで、釣りとしては邪道だと言っていました。

格闘の末に釣り上げると、あたりは血だらけで殺伐としますが、3匹くらい軽トラックの荷台に並べられたのを見ると魚市場のマグロと変わらない光景です。

こんな話は過去形と思っていたら、最近、新聞の片隅に利根川の魚のジャンプの話が載っていました。

どうやらハクレンの産卵は現在でも続いており、ただ産卵の場所が国道4号の橋梁から1kmほど下流の東北新幹線の鉄橋の近くに移動したようでした。

魚でも古い橋より最新の橋が好みかどうかは知りませんが、そのあとのテレビ番組の実写では、電車が鉄橋を渡るときの轟音に反応してジャンプが盛んになっていました。

ハクレンは外来魚で戦前、戦中に食糧不足の補いとして中国から移入されたのですが、産卵後の卵は川の流れにまかせっきりということで、わが国では川の長さが短く流れも速いので、卵は孵化する前に海へ流出してしまいます。さらに餌にするのは植物性プランクトンでそれが大量に存在するのは主として河川の下流域や湖沼ですが、そのような条件を満たす河川は、勾配が緩くて流路が長く、霞ヶ浦を控えた利根川ぐらいしか無いということのようです。

ハクレンのジャンプは壮大な眺めですが、利根川でその年の最初の洪水時（それも彼らが判断する）ということでも事前の予想が難しく、取材も困難でなかなかメディアにも伝わらず、世間にもあまり知られていないのが利根川ファンとして残念です。

栗橋駅のホーム

鉄道線路の縦断勾配は、道路と異なり緩く設定されています。

最大でも千分の25以下、幹線では千分の10以下、駅のホームと線路は水平という具合です。

わが国の平野の河川の堤防は地表よりかなり高いので、平地を走ってきた列車は勾配のある土手を登って橋を渡



橋上駅舎の南側へJRのホームが伸びる（写真奥が橋上駅舎、手前の線路は東武線）

り、対岸に到ったら今度は線路は下り坂になります。

昭和46年（1971）当時、東北本線の利根川橋梁（栗橋～古河の間）の架替工事のとき、カスリーン台風後の嵩上げ工事で不十分だった桁下余裕高を増やすため、新橋は1mほど嵩上することになりました。

問題は、利根川の南側（右岸）の堤防から東京方向へ降って水平部にさしかかる処に栗橋駅のホームの北端があることです。

明治以来のたび重なる河川改修で、線路の勾配部の末端が、南へ南へと延長され、それに押されてホームも動かされ、とうとうホームの北端の脇に改札口と駅舎があるという変則的な配置の駅になっていました。

勾配千分の10のしぼりだと橋面が1m高くなると線路の勾配部が100m延びるから大変です。

線路の高架化も駅舎の移転も不可という困難な状況だったのですが、幸いにも栗橋駅に停車する全列車を電車化し、電車化に伴い駅ホームの勾配（水平）を緩和するなどの好条件もあり、何とか数十メートルのホーム移設（延長）で収まりました。

地元の為でもある河川改修が、地元の人々に不便をかけるという皮肉な結果に複雑な感慨を抱いたものでした。

先日、久しぶりに栗橋駅に降り立ったところ、駅舎は近代的な橋上駅に立



平成12年に橋上化された栗橋駅（東口）

体化され、改札口とホームのくい違いはかなり改善され50年の歳月を実感しました。

斜橋はダメだ

鉄道橋といえば、東北新幹線の利根川橋梁の協議がありました。

橋梁の計画地点は事務所より下流で南側は栗橋町の東にある茨城県の五霞村(当時)になります。

新幹線や高速道路の橋梁は、架かってしまうと容易なことでは架け替えなど出来ないからと、その審査はやかましかったのです。新幹線は大宮からほぼ北上してくるので、東南の方、関宿へ流れていく利根川の河道とどうしても斜めに交差します。しかし、河川管理者としての利根上の事務所も局の河川管理課も斜橋はまかりならんという事でした。

国鉄(今のJR)も、ルートを決める以前に協議に来ればよいのに、大体の案が固まってから持ち込んできたので引っ込みがつかず大モメにモメました。私は河川管理の素人だったので、上司や本局に逆らうことは出来ませんでした。水理学には心得があったので橋のスパンを長くにとって橋脚の数を減らせばいいじゃないか、そこは橋梁技術屋の腕の見せ所だろうと内心では思いました。

結局、事業を急いでいた国鉄側が折れて直橋にし、橋の前後のルートは何キロにもわたって変更しました。

偶然の事とは云え、新幹線工事の利根川橋梁を含む工区の責任者の土木屋は、つい数年前まで科学技術庁で席を並べていた年上の同僚でした。

一件落ち着いてから私に言うことには、“オイ、新幹線のルートは高速運転で曲線を嫌うから、橋梁がネックになってルートを変更せざるを得ない。元のルー

トは集落、学校、寺などを避けた最良の案だったのに、頑迷な河川屋のせいで世間様に迷惑をかけ、用地買収も困難な案になったぞ。”と文句を云われました。私は目のやり場が無く黙って下を向いていました。

資料の保存と整理

今までの2階建木造の小学校の校舎風の事務所が鉄筋コンクリートの建物に新築されることになりました。

資料倉庫が広く確保できないので、沢山資料を持っている調査課は資料整理しろ、不要なものは捨てろということになりました。

私は、資料は何でもとっておく方なので、今、時間に追われて軽々しい判断で貴重な資料を処分してしまったら後に後悔することになりかねないと考え、当時利根川の堤防の上に在った栗橋出張所のボロ倉庫に預かってもらうことにしました。所長や総務課長には内緒です。

総務課(?経理課)が保管していた数百冊に上る入夫の賃金台帳がありました。大判の硬い黒表紙の立派な帳簿で、中は人名、賃金、日付などをズラッと書き記したものです。おそらく戦前からつい最近までの直営工事の入夫賃の支払台帳です。どれもこれも似たようなもので10冊ほど残しておけば十分だろうと残りの軽トラック一台分くらいの帳簿は処分されてしまいました。ほかの課のことなので指をくわえて見えていました。

考えてみれば、全部とってあれば経済学者に分析してもらってその時々の経済状況や賃金水準がわかって歴史的な価値もあったと思うのですが。

私は、明治9年(1876年)の内務省土木寮の出張所設置以来の、歴史と伝統のある関東整備局のOBの集まりである関東地域づくり協会が主体となって、今までの事業や施策に関するあらゆる資料を保存、保管し、そして研究に役立てることを重要な業務にしたらどうかと提案する次第です。



利根川に架かる東北新幹線橋梁

新会員をご紹介します 新しく37名の方々が入会されました。これからよろしくお願いたします。

氏名	現勤務先
飯島 正典	大豊建設(株)
石田 武史	(一財)日本気象協会
市川 明広	(一社)関東地域づくり協会
井手 統一	(一財)土木研究センター
植松 福一	関東建設マネジメント(株)
大上 和典	関東建設マネジメント(株)
大里 弘人	東鉄工業(株)
小幡 宏	(一社)建設コンサルタンツ協会
笠原 治夫	村本建設(株)
風間 聡	(公財)リバーフロント研究所
菊地 俊明	日本ユーティリティサブウェイ(株)
北原 浩	(一社)日本道路建設業協会
桐生 祝男	(一財)地域開発研究所
桑久保成三	関東建設マネジメント(株)
小島 隆	関東建設マネジメント(株)
後藤 英行	関東建設マネジメント(株)
小林 武男	(一財)先端建設技術センター
齋藤 哲夫	関東建設マネジメント(株)
齊藤 松美	関東建設マネジメント(株)

氏名	現勤務先
塩谷 正広	(一社)日本道路建設業協会
鈴木 勝	(一社)日本建設機械施工協会
竹内 辰典	(一財)橋梁調査会
辰野 剛志	(一社)関東地域づくり協会
飛鳥 幸則	(一社)関東地域づくり協会
中島純一郎	(一財)道路管理センター
根本 忠	常盤工業(株)
原 清次	(一社)関東地域づくり協会
菱田 晃	(株)東京建設コンサルタント
平野 一彦	(一財)全国建設研修センター
伏見 利行	パンフィックコンサルタンツ(株)
水野 秀幸	(一財)全国建設研修センター
宮下 光泰	いであ(株)
森 浩樹	フジタ道路(株)
森澤 雅昭	(株)総合技術コンサルタント
柳澤 亘	西武建設(株)
矢作 智之	関東建設マネジメント(株)
山田 博道	日本道路(株)

お悔やみ申し上げます 謹んで哀悼の意を表します。

氏名	逝去年月	建設省(現国土交通省)退職時職名
鈴木 志郎	令和元年10月	渡良瀬 経理課長
遠山 正一	令和2年12月	東京湾岸 副所長
櫻井 俊男	令和2年12月	宇都宮国道 副所長
水上 啓次	令和2年12月	甲府 出張所長
岩崎 薫	令和3年1月	相武国道 建設専門官
小山 保人	令和3年1月	下館 副所長
新海万州雄	令和3年1月	甲府 出張所長
岡田 敏雄	令和3年2月	本局 道路情報管理官
堀内 龍雄	令和3年2月	甲府 出張所長

氏名	逝去年月	建設省(現国土交通省)退職時職名
中山 幸市	令和3年2月	本局 建設専門官
小峰 昭	令和3年2月	利根川上流 庶務課長
大井 一夫	令和3年3月	本局 道路情報管理官
佐伯 良知	令和3年3月	企画部 環境調整官
森山 勝司	令和3年3月	大宮国道 管理第一課長
横森 常道	令和3年4月	長野国道 工務課長
高山 一彦	令和3年4月	本省 電気通信室長
中川 宗太	令和3年5月	本局 主任監査官

編集委員会だより

2021年7月

東 京五輪まで50日となった6月3日、IOCパッ
ハ会長は、国際会議で「五輪は全世界をつに
する唯一の平和的な競争だ。各国のアスリートが堂
に会す時、東京から世界に向けて平和、団結、立ち
直る力という力強いメッセージを発信する」と開催
意義を訴えました。

9日、オリパラ組織委員会橋本会長は「安全で
安心な開催に向けて自信を持てる根拠がそろってき
ている」と強調し、菅総理は初の党首討論で「国民
の安全を優先しつつ開催し、成功に納めたい」と邁
進しています。

一方で、パンデミック下の開催について「普通はない」
との否定的な立場の感染症の専門家も多くなります。
五輪ほど、世界で最大級の人間移動集中装置は
他になく、感染が起これば巨大クラスターマシンと
なりかねない。安全・安心が不安・危険になりはし
ないか。東京で危険な変異株が誕生しないだろう
か。最悪の事態をも想定しておく必要があるで
しょう。開催に向かっている今、最悪を想定しなが
らも最高を願ってやみません。(編集委員 K・N)

編集委員

- [関東地域づくり協会]
- 澤田晋
- 堤盛良
- 山下真治
- 中村一夫
- 野橋明彦
- 前田隆徳

[会員]

- 望月美知秋((株)日水コン)
- 田中良彰(大成建設(株))

関東の道の駅 地域の生活に楽しみを! コロナ禍に負けず 魅力を発信



道の駅
いちかわ



外環と国道298号に面する道の駅いちかわ。24時間、多くの車で賑わう

松戸市と市川市を結ぶ首都圏外かく環状道路(外環)千葉県区間の開通と国道298号の整備に合わせ平成30年4月に開業した道の駅「いちかわ」は、都心に最も近い道の駅の一つ。珈琲焙煎所やイタリアンレストラン、販売所と、地域の人々の生活に楽しみと潤いをもたらす道の駅施設を紹介します。

焙煎したての珈琲で「ステイホーム」も楽しく

道の駅「いちかわ」は平日の昼間でも、個人の乗用車や長距離輸送の大型トラックで駐車場はいっぱい。開業以来、昼夜を問わず24時間、多くの人々に利用されています。松戸市と市川市を結ぶ外環と国道298号に面し、防災の要所としても期待されています。

施設の中で大きな特徴になっているのが珈琲焙煎です。独自のルートで仕入れた珈琲豆を、専任のスタッフがお客さまの好みに合わせて焙煎。焙煎機に豆を投入してから数分で、芳しい香りが漂ってきます。ステイホームやリモートワークが続き、自宅時間を楽しむ人が増えたことから、昨年度以来、利用者が大きく増えたとか。

コロナ禍により、カルチャーセンターやレンタサイクルなど継続できなくなった事業もありましたが、それでも昨年度の売上は一昨年度を大きく上回ったそう。その理由を麻生岳人駅長はこう語ります。

「遠方に出かけることができない今、自宅周辺で少しでも楽しく買い物したいというニーズにマッチしたのではないでしょ

うか。珈琲豆のほかにも、市川市内生産者が育てたスーパー等では取り扱いしない珍しい野菜をそろえており、地元の方々に地域の魅力を再発見していただけたと考えています」

地域の事業者とWin-Winな関係で連携を深める

市川市は千葉県の中でも農耕地が少ないため、野菜の生産量は限られていますが、地域の若手農業者グループを中心に、連携する農家では施設内のイタリアンレストランで使用する珍しいイタリア野菜を生産・販売しています。「レストランで食べておいしかったから」と、販売所でサラダ用のケールを買う人が増え、「週末には100袋も売れることがあるんですよ」と麻生駅長は笑顔で話します。

「地域の事業者の方々とは商品ごとに部会を作っており、定期的に情報交換をしたり提案を受けたりしています。私たち道の駅はこの地域ではまだ新参者ですから、互いによいものを提供し、お客さまに喜んでもらえるよう、連携を一層深めていきたいと考えています」

県内の他の道の駅で取り扱う野菜や花を販売する連携事業も始めたところ。楽しみはまだまだ増えそうです。



直売所に並ぶ野菜は定番品からスーパー等では取り扱いしない珍しい品までさまざま

毎月の売上No.1を誇る冷凍餃子はすぐ近くの工場で作られたもの。地元のおいしいものを再発見する場として喜ばれている



道の駅いちかわの麻生岳人駅長。「コロナ禍でも、地元の人を中心に多くの方々に利用していただいています」

平日は2台、週末は8台ほどのキッチンカーが出店。「コロナ禍で都内に出店できなくなった事業者からの問い合わせが増えています。楽しみに来てくださるお客さまも多いです」(麻生駅長)



施設の目玉は珈琲焙煎。常時10種類以上の豆があり、250℃の熱風でじっくり丁寧に焙煎します。一杯分ずつのドリッパックも販売。カフェも併設

