

第28号…令和4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10回 定時総会
理事長あいさつ

5 関東地域づくり協会からのお知らせ

地域づくり講演会を開催
勤続精励職員表彰

6 社会資本に関する話題

関東地方整備局 関係予算について
国道20号 大月バイパスが全線開通！
第70回 利根川水系連合・総合水防演習 3年ぶりに開催

8 プロジェクトK⁴⁴

浸水被害をなくし、
綾瀬川の水質浄化もかなえる
綾瀬川放水路

12 関東の宿場まち⑧

東海道 藤沢宿 神奈川県

14 関東の土木遺産⁴⁵

土合砂防堰堤 群馬県

16 会員のひろば

私の住むまち

18 関東地域づくり協会からのお知らせ

公益事業紹介

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」⁴²

笠間観光のゲートウェイ！ 旬と魅力を伝える
道の駅「かさま」



表紙の言葉

あさの しゅんすけ

浅野駿介さん（茨城大学教育学部附属小学校2年 受賞時）

土手から空へ

この写真は、当協会が主催する第34回「道のある風景写真コンクール」で小学校の部金賞に選ばれた茨城大学教育学部附属小学校の浅野駿介さんの作品です。

「家ぞくでなか川の土手にあそびに行きました。風がふいたとき、お兄ちゃんのしゃぼん玉が空高くとんでいきました。そのしゅん間がとてもきれいだったのでしゃしんをとりました。まさか金しょうを取れると思っていたのでおどろきました。うれしくてカメラが大すきになりました。ありがとうございました」

第10回 定時総会



令和4年6月16日（木）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4年度第10回定時総会が開催されました。昨年、一昨年は新型コロナウイルス感染防止の観点から、出席人数を制限して総会のみ開催しましたが、今年は懇親会を行わず、定時総会と講演会を行いました。

定時総会には、会員総数1,286名のうち198名が出席され、欠席者のうち書面による議決権の行使者808名、委任状提出者177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、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3年度事業報告および決算について、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、承認されました。次に、令和4年度事業計画および予算について、事務局から報告がありました。

総会后、当協会の会員である足立敏之参议院議員と佐藤信秋参议院議員から祝電が届けられた旨紹介されました。

休憩を挟んで講演会が行われました。今回は、時代考証家・歴史作家の山村竜也氏をお招きし「知らなかった！ 時代考証家が教える、歴史のウソとホント」と題

して講演を行っていただきました。大河ドラマや時代劇などの一場面を中央スクリーンに映しながら、制作に携わったエピソードや調整事項など苦労話が説明され、あっという間に時間が過ぎました。

コロナ禍の中、例年の約半数程度の出席者での開催となりましたが、会員の皆さまのご理解とご協力により無事終了することができました。

次回は、より多くの会員の方々にご出席いただいて総会が開かれることを願ってやみません。



山村竜也氏による講演

理事長あいさつ

奥野晴彦

皆さまこんにちは。第10回定時総会に当たり、一言ごあいさつ申し上げます。

今日は3年ぶりに多数の出席者をお迎えしての総会です。昨年、一昨年は新型コロナウイルス感染症の影響で、皆さまには、書面での決議、委任状の提出をお願いしましたが、皆さまのご協力をいただき無事総会を開催することができました。改めてお詫びとお礼を申し上げます。新型コロナによる新たな感染者は最近減少傾向にあり、世の中のさまざまな活動も活発になりつつありますが、まだまだ全国で1万人を超える新規感染者が確認されるなど、予断を許さない状況が続いております。引き続き細心の注意が必要です。(7月10日時点での1日の新規感染者数は全国で5万人を超え、急激な増加傾向にあります)

一方、ロシアの侵攻によるウクライナ情勢は依然混んとしており、全世界に多大な影響を及ぼしています。エネルギー、食料などの資源不足が顕著になっており、また我が国では円安が進展しているところから、物価が上昇しています。皆さまに関連の深い建設現場にもさまざまな影響が現れていると思われます。物価上昇に対処するための補正予算が先ごろ成立しましたが、世界や我が国の経済情勢が引き続き不透明な中、継続的に弾力的かつ積極的な経済運営が求められます。

さて、今年はこれまでのところ大きな自然災害は発生していませんが、これから本格的な梅雨期を迎えます。近年激甚化する豪雨による洪水、土砂災害はじめ、発生が懸念される大規模な地震などの自然災害に対する十分な備えが不可欠です。先ごろ取りまとめ

られた「骨太の方針2022」では、内外の環境変化への対応のため、「防災・減災、国土強靭化について、5ヶ年加速化対策を推進するとともに、5ヶ年加速化対策後も中長期かつ明確な見通しの下、継続的、安定的に国土強靭化の取組を進める重要性等を勘案し、次期「国土強靭化基本計画」に反映する」と明記されています。

また、これも先ごろ取りまとめられた土木学会の「日本創世と土木のBig Picture」の提言では、冒頭の「はじめに」において「未来志向に立てばインフラ整備に概成はない。次世代のための礎を築くことにゴールはなく、常に道半ば」、「社会資本整備投資について、暮らしの安全確保と現状水準を維持しつつ、成長基盤への投資を確保することも求められる」と述べられています。これらの方針や提言は、安全で活力ある国土づくりのため、インフラの充実が重要であり、継続的、計画的な投資が必要であるとの認識が示されているものと考えられます。インフラの整備、管理を担当する整備局の役割はますます重要になってきますが、整備局のサポーター役である協会への期待も一層高まるものと思われます。

昨年度の協会業務は、これまでも機会をとらえて報告してまいりましたが、収益事業については、マネジメント事業、第三者品質証明事業、保険関係事業などコロナ禍の下ではありましたが、おおむね順調に遂行でき、一昨年度を上回る成果を上げることができました。また、公益事業のうち防災事業については、防災エキスパートの皆さまへの災害時出動要請は多くはありませんでしたが、平常時の施設点検、防災技術



伝承などに多大なご尽力をいただきました。この席を借りましてお礼申し上げます。その他の公益事業のうち地域活性化事業、環境保全事業などは一昨年に引き続きコロナの影響で規模が縮小されるなど、事業量が目標に達しませんでした。今年は、従前の規模で活動が継続されることを期待しています。

本日の議事は昨年度の決算および事業報告が中心です。皆さまの活発な審議をお願いします。

新年のあいさつでも申し上げましたが、今年は協会が、平成25年に一般社団法人に移行してから10年目を迎える一つの節目の年となります。移行当初は、それまでの主要な事業から撤退し、現時点での主要な収益事業となっているマネジメント業務、第三者品質証明事業などを手探りの状態で進めてまいりました。節目の年を迎え、今後とも整備局のサポーター役を果たし関東の地域づくりに貢献するには、どのような分野の業務を進めていく必要があるのか、しっかりと見据えてその準備を進めていかなければならない時期だと考えています。そのため、インフラ整備・管理に関し急速に進展するDXをはじめとするさまざまな技術を習得し、そのレベルを向上させるとともに、組織、人員の充実が必要になります。この10年の間に職員の高齢化も進んでまいりました。若い人材の確保が喫緊の課題となっております。この面での会員の皆さまのご協力をお願いする次第であります。

結びに会員の皆さまのますますのご発展、ご健康を祈念いたしまして、冒頭のあいさつといたします。

令和3年度 関東地域づくり講演会

「地域防災力を高め大規模災害へ備える」を開催しました

3月11日（金）、東京都北区の赤羽会館にて、当協会主催、国土交通省関東地方整備局と公益社団法人全国防災協会の後援により関東地域づくり講演会「地域防災力を高め大規模災害へ備える」を開催。新型コロナウイルス感染防止対策として聴講者数を制限したこともあり、約100名の方にご参加いただきました。

講師には、原田吉信氏（3.11伝承ロード推進機構事務局長）と加藤孝明氏（東京大学生産技術研究所教授）をお招きし、原田氏には「災害の伝承と3.11伝承ロード推進機構」と題して、加藤氏には「地域の防災力を高める～災害時自立生活圏の形成～」と題して、それぞれご講演いただきました。

当日は東日本大震災発災から11年目に当たる日であったことから、地震発生時刻の14時46分に参加者全員で犠牲になられた方々に対して黙祷を捧げました。

参加者アンケートでは、「東日本大震災から11年目に聴講でき感慨深い」「災害時自立圏構想の考え方に納得した」など、両講演とも大変参考になったとの感想を数多くいただきました。



原田吉信氏の講演
「災害の伝承と
3.11伝承ロード推進機構」



加藤孝明氏の講演
「地域の防災力を高める
～災害時自立生活圏の形成～」



地震発生時刻に
参加者全員で
黙祷を捧げた

勤続精励職員表彰

関東地域づくり協会表彰規程に基づく勤続精励表彰式が6月20日（月）、本部会議室において執り行われました。

今年度は、業務企画部所属6名の職員が対象となり、4名が出席しました。役員立会いの下、理事長から表彰状と記念品が手渡され、受賞者は緊張した面持ちで受け取っていました。理事長からは、20年、30年前の出来事を振り返るとともに、これまでの働きへの感謝と、引き続き健康に留意し今後の活躍を期待する旨の言葉が贈られました。

写真／上左から
坂入信行専門役
中根敏雄技術主任



写真／前列左から
齊藤和久技術主任
奥野理事長
塚本仁調査役

写真／後列左から
渡邊理事
金澤幸司技術主任
前田誠技術主任
後藤専務理事

令和4年度
関東地方整備局 関係予算について—直轄事業は1%増の4,528億円

3月25日（金）関東地方整備局から令和4年度予算の概要が公表されました。総事業費は1兆7,604億円（対前年比1.03倍）で、内訳は直轄事業費が4,528億円（対前年比1.01倍）補助事業費が1兆3,076億円（交付金を含む。対前年比1.03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3年度	令和4年度			倍率	国庫債務負担行為(ゼロ国債)		
		直轄	補助	合計		平準化等	事業加速円滑化	
治水	104,210	84,718	31,116	115,833	1.11	4,835	12,763	
海岸	2,634	3,513	1,027	4,540	1.72	1005		
道路	442,958	251,633	188,248	439,880	0.99	42,224	8,500	
港湾	70,335	56,068	13,321	69,389	0.99	4,900	700	
空港	28,635	26,892		26,892	0.94			
住宅対策	48,376		40,816	40,816	0.84			
市街地整備	167,009		162,817	162,817	0.97			
都市水環境整備	10,224	7,550		7,550	0.74	74		
下水道	16,709		20,400	20,400	1.22			
国営公園等	5,917	7,088	1,431	8,519	1.44			
社会資本総合整備	804,816		848,123	848,123	1.05			
推進費等	228		330	330	1.45			
一般公共事業計	1,702,052	437,462	1,307,627	1,745,089	1.03	53,038	21,963	
官庁営繕	9,928	15,343		15,343	1.55	268		
合計	1,711,980	452,805	1,307,627	1,760,432	1.03	53,307	21,963	

※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る。

※海岸の金額は、治水事業と港湾事業の合計値である。

※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。

※上表の他に、災害復旧関係事業として令和元年東日本台風により甚大な被害を受けた地域における再度災害防止対策等がある。(事業費:約4,962百万円)

■主要事業の概要

事業の名称	事業の概要	令和4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、関係沿川流域市町村等が連携し、「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) [R3年度補正予算及びR4年度当初予算事業費:約99.0億円]
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) [R3年度補正予算及びR4年度当初予算事業費:約57.4億円]
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) [R3年度補正予算及びR4年度当初予算事業費:約69.9億円]
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。	・埼玉県上尾市平方地区において、用地買収、樋管設置、築堤を実施する予定。 ・埼玉県さいたま市桜区下大久保地区において、地盤改良、築堤、排水門設置を実施する予定。 ・埼玉県川越市古谷上地区において、築堤を実施する予定。 [令和4年度事業費:約70.5億円]
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割がつながった。	・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、橋梁上下部工事及びトンネル工事を実施する予定。 [令和4年度事業費:約367.6億円]
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、橋梁上下部工事、トンネル工事及び改良工事を実施する予定。 [令和4年度事業費:約200.0億円]
東関東自動車道水戸線 (潮来～鉾田)	東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田)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。	・橋梁上下部工事、函渠工事、改良工事及び跨道橋工事を実施する予定。 [令和4年度事業費:約193.4億円]

国道20号 大月バイパスが全線開通！

4月23日（土）、甲府河川国道事務所が事業を進めていた国道20号大月バイパスが全線開通しました。

国道20号大月バイパスは、大月市駒橋～大月市大月町花咲間延長3.2km。駒橋から都留高校南までの1工区（1.7km）は平成23年2月までに開通していました。今回、2工区の大月市大月二丁目（国道139号都留高校南交差点）～大月市大月町花咲（国道20号大月インター入口交差点）間の延長1.5kmが開通したことで、大月バイパスは全線開通したことになります。

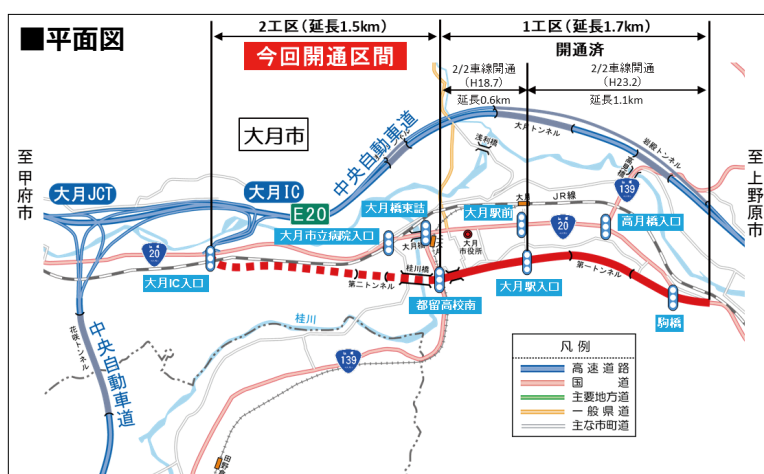
今回の開通により、交通の転換による渋滞の緩和および事故の減少、道路空間活用による賑わいの創出の支援、三次医療機関への搬送時間短縮などの効果が期待されています。



一般供用開始（4月23日15時～）



4月23日通り初めの状況



写真提供：国土交通省甲府河川国道事務所

第70回 利根川水系連合・総合水防演習 3年ぶりに開催

5月21日（土）、国土交通省および関東1都6県（茨城県・埼玉県・千葉県・栃木県・群馬県・東京都・神奈川県）、ならびに開催市である取手市の主催により、第70回利根川水系連合・総合水防演習が、茨城県取手市東地先（利根川左岸 取手緑地運動公園）で開催されました。

新型コロナウイルス感染症の影響で2年連続で中止されていましたが、今年度は出展や一般来場等制限するなど、感染防止に配慮した形での開催となりました。

当日は演習実施団体および来賓、地元来場者など合わせて約1,200人が参加。演習1部では水防訓練が、演習2部では救出・救護訓練が行われました。

なお、水防演習の様子はインターネット上でライブ配信され、約1,300人が視聴しました。



開会式



水防訓練の様子
上：積み土のうえ
右：月の輪工



写真提供：国土交通省利根川下流河川事務所

浸水被害をなくし、 綾瀬川の水質浄化も かなえる 綾瀬川放水路



東京外かく環状道路の南北を併走する2本の放水路が八潮排水機場・中川へと続く

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、苦労や喜び、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44回は、綾瀬川放水路建設に携わった、飛田忠一さん、富田和久さん、田畑和寛さんと現場を訪ねました。



飛田忠一さん

中央技術株式会社技術顧問。
昭和41年入省、企画部技術開発
調整官を最後に平成15年退職



富田和久さん

株式会社建設環境研究所執行役員
技師長。昭和41年入省、東北地方整
備局河川部長を最後に平成17年退職

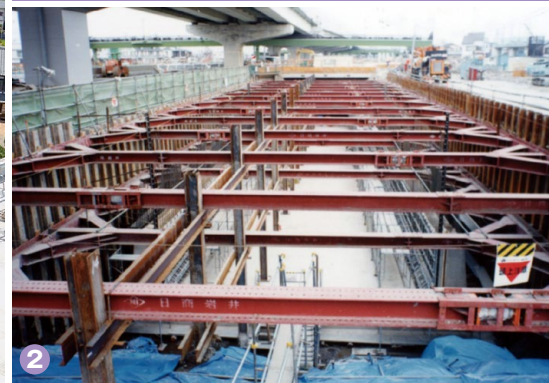


田畑和寛さん

公益財団法人河川財団河川総合研究
所副所長。昭和52年入省、霞ヶ浦導水
工事事務所長を最後に平成31年退職



② 東京外かく環状道路との一体整備により、円滑に事業の促進が図れた
(写真提供：江戸川河川事務所)



① 八潮排水機場の屋上から、東京外かく環状道路方面を望む。辺りは低地で、たびたび浸水被害に見舞われていた



③ ④ 放水路と中川の接続部分 (③は施工時)。平常時は右側 (④画面中央) の八潮水門から自然に排水し、綾瀬川増水時には排水機場で汲み上げた水を左側の吐出樋管ゲートから排出する (③写真提供：江戸川河川事務所)



東京外かく環状道路と一体的に整備を進める

平成8(1996)年に完成した綾瀬川放水路は、延長約4km。草加市の北東部と八潮市の北部を横断して綾瀬川と中川を結んでいる。東京外かく環状道路(外環)とその一般部である国道298号を挟んで南北(北一条、南一条)に分かれているが、これは外環と近隣住宅地との緩衝帯としての役割を担っているためだ。

綾瀬川放水路の建設は、北首都国道工事事務所(当時)が管轄する外環の建設と一体で行われることになった。それというのも、地元自治体である草加市では完成後の排気ガスや騒音などの懸念から道路建設には反対で、一時は議会で計画凍結が採択されたほどであったが、その間にも度重なる浸水被害を受けており、治水対策が強く求められたからだ。「道路は反対。放水路は賛成」。市議会で「治水対策を受けられるのであれば外環も受け入れる」との決議がなされたのは昭和57(1982)年のことだった。

埼玉県東部の地域を流れ東京湾に至る中川・綾瀬川の流域一帯は、戦後から宅地開発が進み人口が激増した。

もともと、勾配が緩く自然に水がたまってしまう低地であり、細い支流や農業用の水路が多いため内水の被害も多発。台風による洪水被害も、宅地の増加により拡大していく。そこでこの流域では、放水路と排水機場によって綾瀬川から中川へ、中川から江戸川へと強制的に排水し、浸水被害を防ぐ必要がある。昭和13年には、既にこのような計画が立てられていた。

中川と江戸川を結ぶ三郷放水路(連載第23回、本誌第5号)は昭和47年に着工し、昭和54年に暫定通水。しかし綾瀬川は、昭和50年代、60年代にも台風などにより出水に見舞われた。昭和54年以降、何度も河川激甚災害対策特別緊急事業(激特事業)に採択され、緊急措置的な河川の改修が行われて、治水安全度は段階的に向上するも、根本的な解決には至っていなかったのである。

綾瀬川放水路は昭和58年に着工。当時、江戸川工事事務所(当時)の工務課設計係長として勤務していた飛田忠一さんは当時をこう振り返る。

「私は昭和56年4月から昭和60年9月まで在籍しましたが、その頃は綾瀬川本川の激特事業が何度か繰り返され、いよいよ放水路に取りかかるという時期。結構忙し

⑤ 八潮水門と八潮排水機場の
施工中の様子

(写真提供：江戸川河川事務所)

⑥ 最初に建設された八潮排水機
場には、現在3つのポンプが
設置されている。建物の内部
には1・2号ポンプがある

⑦ 外に設置した3号ポ
ンプは動力にガス
タービンを採用して小
型化。さまざまに知恵
を絞った。「後の首都
圏外郭放水路建設の
ためにも、合理化設
計が課題となっていた
のです」と富田さん



かったですね。水門や排水機場など、用地が取得できた場所から順次着工していました。外環は、昭和60年のつくば万博に向けて早期の開通を目指しており、用地の取得はそちらの担当で進んでいたのです。放水路には伏越^{みせこし}など道路の下を潜ることになる施設がいくつかありましたが、道路が先に工事を進めてしまうと施工ができません。これらの交差部を早く完成するよう注力しました」

綾瀬川には洪水の他にも問題があった。水質の悪さである。昭和50年代は、高度経済成長期を経て、全国的に河川の水質悪化が問題になっていた。綾瀬川も例に漏れず、真夏には悪臭がするほどだったという。そこで平常時には、放水路により中川の水を浄化用水として導入することで、綾瀬川の水を希釈し海へと押し流すことにした。

綾瀬川という美しい字面そのままに、美しい川は蘇るのか。これも綾瀬川放水路が担うもう一つの重要な役割となった。

アイデアを絞り出し 効率的な施工を目指した

平成元(1989)年には25m³/sのポンプを1台備えた八潮排水機場が完成し、北一条は平成4年に通水。だが完成まではまだ半分である。放水路建設は引き続き、外環を担当していた北首都国道工事事務所と通過交通や騒音の対策などを含め、連携をとりながら進めていくことになった。

富田和久さんは昭和43年4月から昭和47年3月まで江戸

川工事事務所調査課に在籍し、三郷放水路建設のために中川の調査などを担当。その後、綾瀬川放水路南一条の施工最盛期だった平成5年4月から平成7年10月に、工務第一課長として再び同事務所に勤務することになった。

「当時の所長は発想豊かな人で、職員は、いろいろ考えて工夫するよう求められていました。そこで私は、北一条の完成に合わせて布設済みだった光ファイバーを活用し、各現場と監督員詰め所をつなぐモニタリングシステムを構築したのです。常に監視されるので緊張感が維持でき、現場で頻発していた土留め工からの転落事故防止につながりました。施工の状況も把握できるので、地元から『あの場所の工事がうるさい。いつ終わるんだ!』と苦情が出て、モニターで様子を見て『そこはあと何時間で終わります』と伝えられます。映像が記録として残るため、編集して土留め工の教材にも活用できました」(富田さん)

もう一つの工夫は、排水機場の排水設備の増設だ。平成6年には25m³/s×2台のポンプが設置されていたが、それらを稼働させながらさらに50m³/s×2台のポンプを増設することになった。課題は信頼度の向上と合理化だ。「それまではあまりポンプ設備の小型化や建設費用の縮減という発想はなかったみたいですね」と富田さん。原動機上部の上屋を省き、新たな技術によるポンプの小型化を図るなど、当たり前と思われていたことを見直し大幅なコスト削減につなげた。さらにはポンプ場の故障の主たる原因である補機類(冷却水系統)をなくすため、動力をディーゼルエンジンからガスター

⑧ 古綾瀬川（右側）は、800mほど北放水路に並行してから伏越で南側へと流す流路に変更



⑩ 地域分断を回避するため設置された歩道橋にて、当時を振り返る



⑨ 昭和63年9月に完成した、北一条の草加北水門。綾瀬川増水時に洪水を取り込むだけでなく、通常時には中川の水を綾瀬川に流すことで水質を浄化してきた。同型の水門が南一条にもある

⑪ 田畑さんは、綾瀬川放水路の完成後に、綾瀬川本川の拡幅工事も担当



ビンに変更、排水機場の信頼性を高めることもできたという。

田畑和寛さんは、平成6年4月から平成8年4月まで、同事務所で工務課工事第一係長を務めた。飛田さんは平成7年11月から平成9年3月に2度目の赴任で副所長として在籍したため、田畑さんは、富田さん、飛田さん2人の下で働いたことになる。「とにかく、事務所中の人間がとても忙しかったのを覚えています」と田畑さん。

「平日は、朝方に家に帰ってシャワーを浴びたらまた現場へ行くような生活でしたね。上司だった富田さんに、『われわれ所員が一番大勢事務所に集まるのはいつだと思います?』と話をしたのを覚えています。答えは日曜日の夕方。土曜日と日曜日の午後まで家族サービスをして、その後、次の週の仕事に備えて皆が事務所に集まってくるんですよ」(田畑さん)

田畑さんは放水路だけでなく、綾瀬川本川の激特事業による綾瀬川拡幅も担当した。

「南一条の完成に合わせて、草加南水門より上流の東武線橋梁まで約1.4km間の川幅を以前の約30mから約60mに拡幅する工事を同時に行っていました。江戸川、中川、綾瀬川は連動しており、上流からの流れが確保できないと放水路の効果が発揮できません。放水路事業により、綾瀬川本川の整備も進めることができたのです」(田畑さん)

三郷放水路、首都圏外郭放水路と連動し、中川・綾瀬川流域の浸水被害を大幅に軽減

飛田さんは副所長として綾瀬川放水路の完成式典を

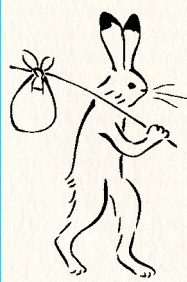
迎えた。着工から13年後である。

「ようやく流れた、と感無量でした。ちょっと黒い水だったけどね。この現場以前には水門、機場など単独での河川構造物の工事は数多く携わりましたが、綾瀬川放水路工事では水路だけでなく道路も機場などもありと、多くを組合わせさまざまなことの経験ができました。もちろん苦情への対応もありましたが。完成後、地元の方々から『これで安心できる』と言ってもらえてうれしかったですね」(飛田さん)

「外環も綾瀬川放水路も、長物（長い区間延長の工事）であるため、一体で整備することで効率化を図ることができました。後のモデルケースにもなる事例だったと思います」(富田さん)

綾瀬川では、今やカヌーで遊ぶ人や釣りをする人の姿もある。放水路による水質浄化の成果だ。田畑さんも「当時からすると本当にきれいになりましたね」と笑顔を見せる。

中川中流域において、治水の要となる首都圏外郭放水路（連載第40回、本誌第24号）が完成したのは平成18年。これをもって中川・綾瀬川流域一体の浸水被害は大幅に抑えられることになった。昭和50年代、60年代には浸水戸数数万戸であったのが、近年では数千戸に減少している。だが、降雨の状況は年々変化しており、「治水はこれで万全」と言うには難しい。綾瀬川から中川へ、中川から江戸川へと、順繰りに排水を行っていくためには、それぞれを連携させながら整備を続けていかなければならない。浸水被害から、人々の暮らしを守るために。



源義経終焉ゆかりの地 藤沢宿

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、
関東地方の各地に訪ねるシリーズ。
第8回は東海道6番目の宿、藤沢宿です。



歌川広重「東海道五拾三次 藤沢・遊行寺」。
近景の江の島弁財天一の鳥居と遠景の遊行寺
を大鋸橋がつなぐ(画像提供:国立国会図書館
デジタルコレクション)

遊行寺橋(旧大鋸橋)。
周辺は多くの浮世絵や
錦絵に描かれた

宿場町・藤沢の発展

東海道藤沢宿は境川東岸の大鋸町、西岸の大久保町と
坂戸町の3町で成り立っていました。江の島道と大山道の分
岐点に位置し、江戸時代中期以降は東海道を旅する人だけ
でなく江の島と大山を詣でる人たちでも賑わいました。

藤沢は鎌倉時代末期頃から、時宗総本山である遊行寺
(清浄光寺)の門前町として栄えました。ところが、戦国時代
になると町の性格が変わってきます。

戦国大名は領国内の商工業・流通を統制するようになりま
した。その一環が公務出張や公用の書状・荷物の輸送を次
の宿まで担う伝馬制の整備です。この頃の宿場は単なる宿
泊・休憩施設ではなく、領内支配の小拠点の役割を持って
いました。当時藤沢一帯を支配していた後北条氏も伝馬制
を敷きます。伝馬仕立てを勤める者には、その見返りに地子
(年貢)を免除した屋敷の配分などのメリットがありました。
弘治元(1555)年の記録によれば、後北条氏は藤沢大鋸町
森弥五郎・同木工助の伝馬負担に対して伝馬屋敷6間を与
え、年貢1貫200文を免除しています。森氏は藤沢で発達し
ていた「大鋸引(木材加工業)」の棟梁で、門前町の有力者
でした。藤沢は遊行寺の門前町、大鋸引の町、伝馬負担の
町として発達したのです。

慶長6(1601)年に徳川家康が伝馬の制を定めると、藤沢

は正式に東海道の宿場となりました。当時はまだ戸塚宿は
認められておらず、東は保土ヶ谷、西は平塚まで伝馬を仕
立てるのは藤沢宿にとって重い負担でした。そこで藤沢の
町人たちは、街道における荷物の運送や宿泊業の独占に努
めました。慶長8(1603)年には、近隣の戸塚町に対して「御
伝馬致さず候町には一切駄賃とらせ間敷」と駄賃稼ぎを差
し止める訴訟を起こしています(戸塚宿は慶長9(1604)年
成立)。

交通が活発になるにつれ、物資の集散も盛んになりまし
た。藤沢では毎月6回市が開かれ、藤沢宿の住民だけでな
く近隣の村民や旅人を相手に商人や職人が集まりました。
商人たちの中には、はるばる紀州や近江から進出した者もい
たといいます。江戸後期の藤沢宿の規模は人口4,089人、家
数919軒、旅籠45軒。近世の藤沢は、人や物が活発に集ま
る経済の中心地へと発展していったのです。

藤沢に伝わる義経伝説

『吾妻鏡』によれば、文治5(1189)年に奥州で藤原泰衡に
攻められた源義経は31歳の若さで自害します。彼の首は黒
漆櫃に納められ、腰越で首実検されました。しかし、その後
の行方は歴史には記されていません。藤沢宿には、この義
経の首にまつわる伝説と史跡がいくつか残っています。

万治4(1661)年頃に成立した江戸初期の旅行ガイド『東



藤沢で茶・紙問屋を営んだ旧家・桔梗屋の店蔵。
旧東海道の雰囲気伝える

源義経を祭る白旗神社。
2019年には境内に義経と弁慶の銅像が建立された



時宗総本山・遊行寺。
境内の大銀杏は藤沢市の天然記念物。樹齢は700年とも

伝義経首洗井戸。深さ2mほどの丸井戸を格子で覆う



旧東海道松並木跡。
1604年、江戸幕府は街道筋に松や杉を植えるよう命じた

海道名所記』の藤沢宿の項に次のような記述があります。義経と弁慶の首が一夜にして藤沢の地に飛んできて、亀の背中に乗って声を出して笑ったというのです。江戸末期にまとめられた藤沢の郷土史『我がすむ里』には、首が現れただけでなく、義経の霊が童子に憑依してその怨念を訴え、祭祀するよう告げ、さらに鎌倉にさまざまな祟りをなして頼朝を悩ませたと記されています。

この義経の怨霊を御霊として祭ったといわれるのが白旗神社です。もともとは建久9(1198)年に相模一の宮の寒川比古命を勧請して寒川神社と号していましたが、宝治3(1249)年に源義経を合祀しました。白旗の名は源氏の旗が白だったことに由来します。同名の神社は関東・東北・中部地方にいくつかありますがその大半は源頼朝を祭っており、藤沢のように義経を祭神とするのは珍しい例です。

旧東海道から横道を入った先の公園の一角に、伝義経首洗井戸があります。境川をさかのぼって藤沢に流れ着いた義経の首を里人が見つけ、この井戸で洗い清めたといいます。傍らには義経の首塚があり、往来する人が必ず礼拝したことから礼拝塚とも呼ばれていました。旧東海道を挟んで対する常光寺南側公園には弁慶塚と記された石碑が祭られており、悲運の英雄たちをしのんだ当時の人々の気持ちが伝わるようです。

藤沢は義経伝説の町でもあるのです。



船玉神社。
一帯に職人衆・藤沢大鋸引が暮らしていた



荒廃河川からの脱却を目指して

新潟との県境にほど近い群馬県利根郡みなかみ町にある土合砂防堰堤は、利根川の支流、湯檜曾川^{ゆげそがわ}に設置された群馬県初のアーチ式堰堤です。竣工は昭和16(1941)年。全国的にも早い時期に造られました。

利根川水系の治水は江戸時代に始まります。明治以降は主に築堤や河道掘削などの洪水対策が行われ、大きな水害の発生ごとに断続的に改修事業が進められていました。

昭和10(1935)年9月、台風と秋雨前線による豪雨が関東地方を襲います。群馬県下で死者250人以上、約700戸もの家屋が流出・崩壊した、未曾有の豪雨災害でした。旧水上町(現みなかみ町)では河川の氾濫により30以上の橋が流され、山林や田畑も流出・土砂埋没します。これにより、以前から治水困難な“荒廃河川”であった湯檜曾川は、壊滅的な被害を受けました。

被害が集中したのは、主に改修工事が及んでいない利根川水系上流の地域でした。無堤部や改修前の旧堤部で越水が生じ、被害の拡大につながったとされています。

この災害を機に利根川水系の改修計画は増補され、砂防事業も推進されます。そして湯檜曾川下流への土砂流出を防ぐため、土合の地に砂防堰堤が造られることになりました。

県境を跨いだ “人のつながり”

昭和15(1940)年、土合砂防堰堤は県直営の通常砂防事業として着工します。設置場所には、谷川連峰を源流とする東黒沢・西黒沢が湯檜曾川に合流する地点が選ばれました。広い堆砂池を確保できる上、直下に岩盤の狭窄部分があり、両袖に負担のかかるアーチ式堰堤の設置にも耐える最適の場所でした。また河床岩盤が固く良質だったため、単独堰堤として設計されます。豊富な水量を考慮して工事は冬季に行われることになりました。

ところが直営工事とあって、作業員の確保は難航を極めます。山間豪雪地域での冬季作業という条件下で築石の加工を請け負ったのは、昭和6(1931)年に開通した、群馬・新潟間を結ぶ上越線清水トンネルの建設に従事した新潟出身の石工たちでした。トンネル建設に携わった延べ394万2,000人のうち、最も多かったのが新潟県の



遠景には谷川連峰の雄大な山並み

関東の土木遺産 第45回

群馬県初のアーチ式砂防ダム

土合砂防堰堤

群馬県

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。

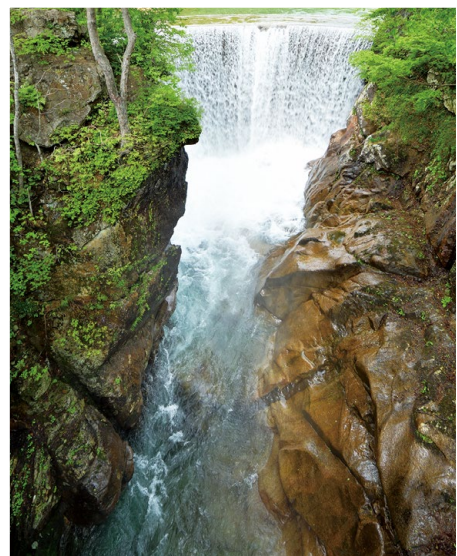
それらの土木遺産の中でも特に価値があるとされる選奨土木遺産。第45回は群馬県利根郡みなかみ町にある土合砂防堰堤です。



下流側にある土合橋。
ここから堰堤を一望できる



河床岩盤の状態が良好だったため
単独堰堤として施工された



出身者です。離職が増える冬季の作業を担ったのも、彼らをはじめとする雪国の人々だったといわれています。トンネル建設時、群馬県側坑口のある土合には労働者向けの長屋が建ち並び、即席の村ができました。しかしトンネルの完成とともに村は解体。多くの人々が土合を去る中、この地にとどまった彼らの手によって土合砂防堰堤の工事は進められたのです。

“当たり前”の存在に 守られている

冬季のコンクリート施工について、群馬県県土整備部建設企画課南副主幹は次のように話します。

「凍結のリスクがある冬季の施工は避けるのが通常です。限られた暖房器具しかない時代、温度管理には筵や練炭が用いられていました。豪雪地帯での施工であり、除雪作業も含め大変な苦勞だったと思います」

着工から約2年、総工費約53万円(当時)をかけて土合砂防堰堤は完成します。中埋めは玉石コンクリート、表面を雑割石で被覆した、典型的な戦前のコンクリート建造物です。「実は昔のコンクリートでも、強度・耐久性に優れたもの

は多くある」と話すのは、同部の後藤建設企画課長。「コンクリートの良し悪しは、打ってから固めるまでの育て方で決まります。当時の職人がこだわって丁寧に作業してくれていた証です。手を掛けて育てたコンクリートは質が良く、丈夫で長持ちする。人と同じです」

以後、土合砂防堰堤は長きにわたり周辺地域と下流に暮らす人々の安全を支えてきました。戦後の旧水上町では、他町村に比べ水害の被害が少なかったといわれています。

令和元(2019)年、「群馬県初のアーチ式堰堤」であり「谷川連峰と一体となった景観の美しさ」が評価され、土合砂防堰堤は選奨土木遺産に認定されました。

「認定には地元の人々も驚きました」と話すのは、現在管理を行う沼田土木事務所水の上事業所の青木所長。「当り前の存在だった砂防堰堤が、日々の生活を守ってくれていることを意識するきっかけになったようです」

今年で竣工から81年。厳しい自然環境下にあっても、大規模な補修はこれまでに一度しか行われていません。

「地域の安全のために、努力を惜しまなかった先人たちを誇りに思います。これからも変わらず現役で活躍できるよう、施設の管理・整備に努めていきます」(青木所長)



銘板の奥には、慰霊碑とお地蔵さまが。過酷な現場で落命した人々の安息を祈っている

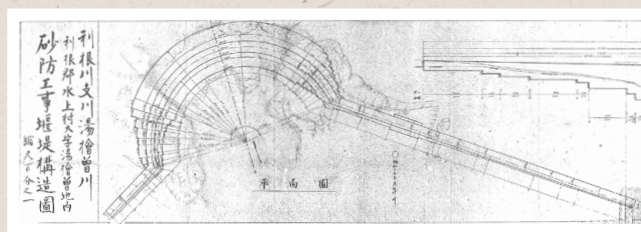
上流から堰堤を望む。湯檜曾川に東黒沢・西黒沢が流れ込む



鮮やかな緑に囲まれた土合砂防堰堤。流れ落ちる水の景色も美しい



左袖部分。
雑割石を練積みして表面を被覆してある



平面図。当時砂防堰堤の設計には、資材運搬の観点から堤体積の少ないアーチ式が推奨されていた
(提供:群馬県県土整備部砂防課)

旧北川辺町（現 加須市）案内図
※図中○印内数字は文中写真番号



1. はじめに

私が現在の地（加須市（平成合併前は旧北川辺町））に住んでから30年弱。今では第二の故郷になっています。ここ10年程は飛島建設株式会社に勤務する傍ら、埼玉県OBや国交省OBなどで構成する「彩の川研究会」（埼玉県内の川に関連する事柄を掘り下げ、取りまとめた成果を製本して図書館などへ寄贈するといった活動をしている）の活動等を通じて感じた北川辺について書いてみようと思います。

2. 北川辺の位置

北川辺は、古くは、武蔵国（埼玉県）、上野国（群馬県）、下野国（栃木県）、下総国（茨城県西部）と利根川（派川合の川）や渡良瀬川などの大河を国境とする武蔵国側に位置していました。近代に入り、いわゆる利根川東遷（新川通の開削など）により、以降、四方を川の堤防に囲まれた輪中のまちになっています。近くには、利根川中流部の治水・利水の要であるとともに豊かな自然環境を有する渡良瀬遊水地があります。

3. 北川辺のみどころ

(1) 史蹟万葉古河の渡（石碑）

古河市を含むこの辺りは古くからの湿地帯であり、舟運も盛んであったようであり、万葉集にも「こが」の地名がある歌が二首ほど収録され、「まくらがの古河の渡りのから梶の音高しもな寝なへ見ゆえに」などがあります。

万葉集で歌われた渡の位置は諸説あるものの、加須市向古河の鷺神社の境内に石碑があります（利根川上流河川事務所HP参照）。

(2) 3歩で回れる三県境

当地には全国的に珍しい陸続きの三県境があり、ホットスポットとなっています（写真①）。写真②は三県境の近くに住んでいることから、訪れる人々のために案内看板やスマホ台などを手作りして提供し、現在の

私の住むまち



江幡禎則

飛島建設株式会社 首都圏土木支店 部長
元関東地方整備局品木ダム水質管理所長



①三県境（かつての合の川・渡良瀬川の合流点）

新しい名所に育て上げ、親交のあった故古澤満明氏（曾祖父は谷中村の村長をされ、ご実家も遊水地化に伴い三県境の近くまで家屋を曳家移転していたとのこと）よりいただいた色紙です。

(3) 利根川派川合の川と今も残る旧堤防

北川辺の北側は群馬県板倉町と接しています。この間を利根川左派川合の川が流れていました。利根川の流れる本流が徐々に新川通になると天保9年（1838）に合の川と対岸の利根川右派川浅間川の呑口が締め切られ、利根川の流れるはそれ以降、新川通に一本化されています。

今も合の川の氾濫を防ぐ堤防も両側に残り、桜の名所にもなっています（写真③）。

(4) 利根川本川（新川通）

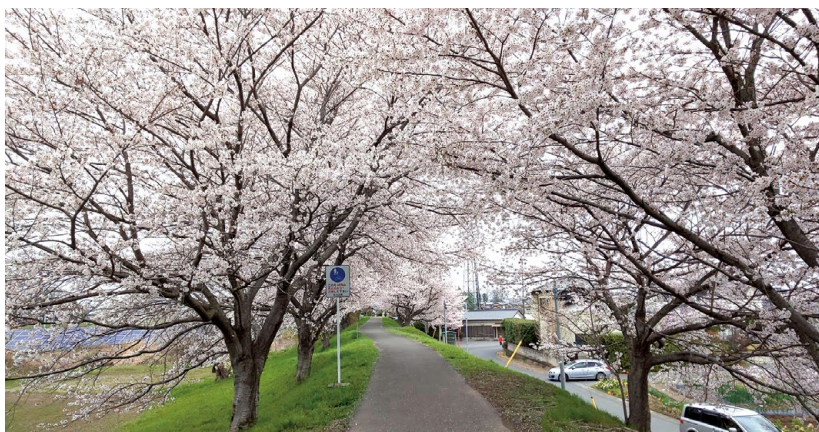
舟運が物流の中心であった明治中期頃までは、内務省による河川改修も航路維持の工事が主でした。川の流れるを中心に寄せる水制工が実施され、竣工後、「板絵着色利根川ケレープ工事図」が加須市本郷の鷲神社に奉納されています。

(5) 旧川（旧渡良瀬川）

旧川ふるさと公園として地元では親しまれ、桜（写真④）も見どころ。誰もが楽しめる水辺の公園になっています。利根川第三期改修前は渡良瀬川本川であり、改修以前は川が急カーブしていました。

通過する船にとって難所の一つと言われ、護岸工事後、「渡良瀬川重

③かつての合の川旧堤防に咲く桜



④旧渡良瀬川河岸の桜（旧川ふるさと公園として親しまれている）

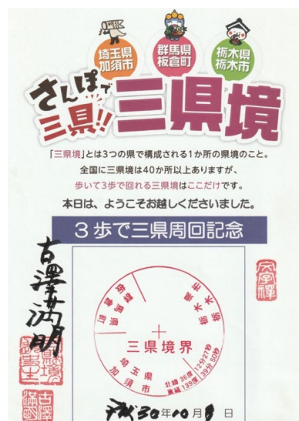
助裏護岸工之図」が加須市栄の鷲神社に奉納されています。

4. 最後に

70歳を迎えましたが、これまでと同様彩の川研究会の活動を続けたいと思っています。

なお、彩の川研究会のHP (<https://www.sainokawa.jp/>) には、概ね四半世紀にわたる研究会の成果が掲載されています。ご関心がある方はぜひ覗いてみてください（入会も歓迎）。

②訪問記念色紙（サイン入り）



協会だよりへの投稿のお願い

協会だより編集委員会では、会員の皆さまからの原稿を募集しています。ふるってご投稿ください。

- ・会員のひろば：趣味や特技、現役時代の思い出、紀行文など800～1200字程度で写真数枚を添えてご投稿ください。
- ・会員の近況コーナー：近況報告、エピソード、はまっている物、おすすめの本の紹介など何でも結構です。思いつくままの短文（1行でも）を書き連ねていただき、お気軽にご投稿ください。
- ・表紙写真：四季を感じられる写真などをご投稿ください。

提出先：協会だより編集委員会宛

●E-mail: kyokai-dayori@kt-chkd.or.jp

●FAX: 048-600-4175

●郵送先：〒330-0843 さいたま市大宮区吉敷町4-262-16 マルキュービル9F
（一社）関東地域づくり協会 協会だより編集委員会宛

令和4年度 公益事業紹介

関東地域づくり協会からのお知らせ

令和4年3月22日(火)公益助成事業審査会(外部委員2名含む)において、令和4年度の公益助成事業の申請77件が審議され、68件が採択されました。なお、令和4年度公益助成事業については、令和4年7月1日から8月22日まで追加募集をしています。

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
- 利根川河川敷整備事業(憩いの広場創出事業)
- 甲州夢街道ウォーク2022 ほか



埼玉県横瀬町棚田再生

防災

全13件

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のほか、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
- 市民防災まちづくり塾
- 水の郷さわら等を中心とした地域活性化活動、防災事業 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

環境保全

全21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
- 体験植樹及び久蔵口体験植樹地の整備
- コウノトリ・トキの舞う関東自治体フォーラムPR事業 ほか



体験植樹及び植樹地の整備(日光市足尾町)

調査研究・技術開発

全6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

- アスファルト舗装劣化に関する研究
- 新河岸川流域水質一斉調査
- 富士川水質一斉調査 ほか



アスファルト舗装劣化に関する研究

講演会等

全6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
- 荒川ビジョン推進協議会事業(四ダムツアー) ほか



地域づくり講演会

広報

全10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
- 中学生体験学習(校倉風木造倉庫建設・測量体験・重機操作体験) 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)

ピックアップ

第22回

関東の道の駅

笠間観光のゲートウェイ！旬と魅力を伝える

笠間焼の
かわいい手洗い鉢



道の駅
かさま



国道355号沿いにある
道の駅「かさま」

道の駅「かさま」は令和3年9月に開業。コロナ禍のまただ中での開業であったにもかかわらず、名産の栗や常陸牛を使用したメニューが楽しめるフードコートや農産物が豊富にそろった直売所には連日多くの人々が訪れています。「笠間のゲートウェイ」として地域の魅力を伝える、道の駅「かさま」を紹介します。

を合わせてアピールしています。

笠間の芸術と食の魅力を伝える観光の出発点

JR友部駅と笠間駅のちょうど中間地点、国道355号沿い
に開業した道の駅「かさま」は観光情報の発信地として存在感
を示しています。焼き物と芸術の街である笠間には、首都圏各
地から観光客が訪れます。

施設にはシェアサイクルのステーションやキャンピングカー
専用の駐車場(3台)を備え、周遊バス(月曜運休)の経由地にも
なっています。情報の取得に欠かせないWi-Fiの電波は建物
内部のみならず駐車場まで幅広くカバー。観光シーズンにはボ
ランティアの「コンシェルジュ」が観光案内を行うほか、常設の
大型モニター上で巫女のアバターに話しかけることでも情報を
得ることができます。「ゲートウェイとして、笠間のさまざまな魅
力を伝えるのが大きな目的」と話すのは駅長の菅井敏幸さん。
笠間焼は「自分の目で探して、作家から購入してもらいたい」と、
あえて道の駅では販売していません。

笠間の魅力は食にもあり！ 特産品の栗や笠間市内で育っ
た常陸牛、牛乳、野菜を使ったメニューが楽しめるフードコート
は大人気です。食器に笠間焼を使う店舗もあり、食材と工芸

地域の人々にも足を止めてもらえる場所に

直売所「みどりの風」には、毎日新鮮な野菜が豊富にそろい
ます。直売所はJA常陸が管理しており、生産者との長年の連
携から、新しい種類の野菜の栽培提案や、時期をずらして長く
出荷できるようにといった相談も行っているそうです。

「笠間の農業所得を上げることも、道の駅の目標の一つ。地
元の旬のものを目指して、遠方や近隣から多くの人に来てくだ
さいます。今後も“笠間”にこだわった食べ物や土産物をPRし
販売していきたいですね」(菅井駅長)

建物の裏手の芝生広場や、建物の間の開放感のあるアー
ケード(多目的広場)では、朝市やクラフト市、英会話教室など
さまざまなイベントが行われます。「地元の人々に利用してもら
うことで、親しんでもらえる場所になれば」と菅井駅長。夏休みに
向け、家族連れで楽しめるイベントも企画しているそうです。
「まだ開業して1年足らず。全ての季節を経験してからが始まり
です。どのようなものがお客さまに喜ばれるのか、いろいろとア
イデアを練っていきたく考えています」(菅井駅長)



菅井敏幸駅長とスタッフの松井圭子さ
ん。松井さんのイチオシは直売所内
にある“おかんアート”販売コーナー。地
元の女性たちの手作り工芸品が並ぶ



常陸牛のハンバーグや栗のスイーツ、
県内で人気のラーメンなどが楽しめる
フードコート



「楽栗 filo(フィロ)」は毎朝、
1時間で整理券がなくなるほ
ど大人気



笠間の栗を80%も使用した
「すいーとまろん」は道の駅限
定。栗の風味を満喫！



広々とした直売所にはた
くさんの農産物が並ぶ



地元の人々に参加を募り、イ
ベントも開催。上は「笠間焼
マルシェ」、左は「道の市」