

協会だより



一般社団法人 関東地域づくり協会

3

関東地域づくり協会からのお知らせ

令和3年度 川崎国道事務所優良業務表彰を受賞しました
 令和4年度 関東ブロック災害復旧事業技術講習会を開催しました
 関東地方防災エキスパート活動状況
 関東地方防災エキスパート情報交換会について

5

公益事業紹介

8

社会資本に関する話題

「道の駅」が新たに2駅登録へ
 カスリーン台風から75年
 中部横断自動車道山梨～静岡間全線開通1年後の整備効果

10

プロジェクトK④

**県内区間最初の開通で期待高まる！
 次の開通に向け種をまく**

圏央道 茨城県区間

14

関東の宿場町⑨

中山道 蕨宿 埼玉県

16

関東の土木遺産④

山生橋梁 千葉県

18

会員のひろば

我が家の米づくり

19

会員情報

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」②

**高原リゾート観光の拠点として
 楽しみ方を発信**

道の駅「ビーナスライン蓼科湖」

**表紙の言葉**

くろだ
黒田あかりさん（群馬県立前橋工業高等学校2年生 受賞時）

秋を見つけて

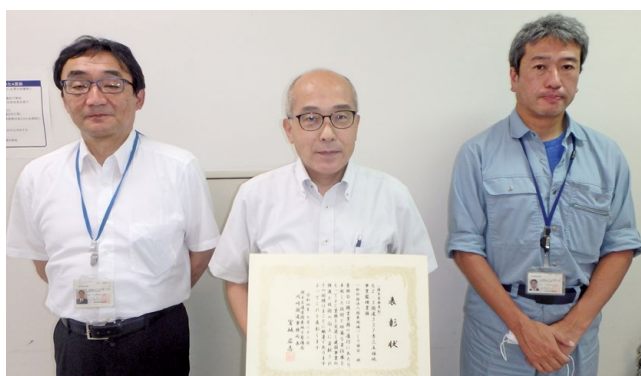
この写真は、当協会が主催する第34回「道のある風景写真コンクール」で高等学校の部金賞に選ばれた群馬県立前橋工業高等学校の黒田あかりさんの作品です。

「この写真は、友人と秋に出かけた時、秋色に染まった落ち葉を集めているところを撮影した写真です。このような賞がとれてとてもうれしいです。また、来年も一生懸命がんばっていろいろな写真を撮影し応募していきたいと思います」

令和3年度 川崎国道事務所 優良業務表彰を受賞しました

川崎国道事務所の優良業務および優秀技術者表彰は、その成果および業務への取り組みが優秀であり他の模範となるものを表彰し、技術力の向上および円滑な事業の推進を図ることを目的としています。

当協会では、令和3年度業務として川崎国道事務所発注の「R2・3国道357号三立体他事業監理業務」が事務所長表彰を受けました。



受賞した山下管理技術者(中)、小池主任技術者(左)、畔柳担当技術者(右)

本業務は、一般国道357号東京湾岸道路における三立体(辰巳・東雲・有明)において、事業促進PPPとして事業計画の検討・進捗状況管理、工事発注までに必要となる業務の効率的なマネジメントおよび関係機関との協議・調整を行ったものです。

■事務所長表彰

受賞業務：R2・3国道357号三立体他事業監理業務

発注者：川崎国道事務所

受注者：一般社団法人関東地域づくり協会



辰巳・東雲・有明立体



東雲立体

令和4年度 関東ブロック 災害復旧事業技術講習会を開催しました

令和4年7月29日(金)、当協会および公益社団法人山梨県建設技術センターの主催により、赤羽会館講堂(東京都北区)において令和4年度関東ブロック災害復旧事業技術講習会を開催しました。本講習会は、関東地方で災害復旧業務に携わる関係者を対象として、平成17年度から実施しています。

今年度もコロナ禍において密を避けるため、募集人数を収容定員の約半分程度とするなど感染防止対策を徹底した上で開催しました。当日は240名の方が受講し、災害復旧事業制度や留意事項など、講師の話に真剣に耳を傾けました。

- 【主催】 一般社団法人関東地域づくり協会
公益社団法人山梨県建設技術センター
- 【共催】 一般社団法人建設コンサルタンツ協会関東支部
一般社団法人全国測量設計業協会連合会
関東地区協議会・東京地区協議会
一般社団法人関東地質調査業協会
- 【後援】 国土交通省関東地方整備局
山梨県
公益社団法人全国防災協会

■講義内容

「災害復旧事業制度の留意点」

成田秋義氏(国土交通省水管理・国土保全局防災課総括災害査定官)

「災害復旧事業採択上のポイント」

三浦剛志氏(国土交通省水管理・国土保全局防災課災害査定官)

「災害復旧事業における留意事項」

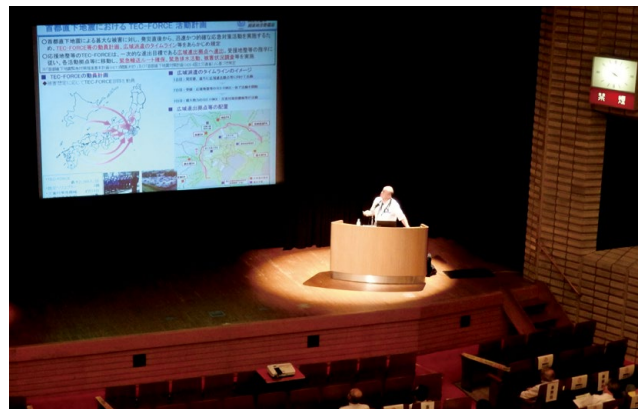
上原重賢氏(災害復旧技術専門家)

「山梨県における災害申請事例」

北原斎氏(山梨県県土整備部治水課副主幹)

「関東地方整備局の災害対応」

青木孝夫氏(国土交通省関東地方整備局災害対策マネジメント室長)



関東地方防災エキスパート活動状況

関東地方防災エキスパートは、関東地方において地震および風水害などの大規模災害発生時または発生の恐れがある場合に、専門的知識と経験を生かして公共土木施設等の被災状況の迅速な収集と通報および災害対応等に関する支援活動を、ボランティアとして行っています。平常時は各事務所・自治体等の水防訓練での水防工法の講師や施設点検などに参加しています。

今年度上半期は、コロナ禍のため依頼が以前の半分程度と少なくなっていますが、9月末時点で延べ35名に活動していただいています。

■講義内容

- 利根川水系連合水防演習展示水防工法製作指導 5月20日
- 京浜河川事務所水防訓練指導 5月27日
- 利根川栗橋水防事務所組合水防訓練指導 6月 5日
- 堤防決壊時緊急対策シミュレーション会議
 - 荒川上流河川事務所 6月17日
 - 霞ヶ浦河川事務所 6月30日
 - 利根川上流河川事務所 7月 5日
 - 江戸川河川事務所 7月 7日
 - 荒川下流河川事務所 7月14日
- ものづくり大学水防工法実習指導 7月 4日
- 首都直下地震防災訓練（通報訓練） 7月28日
- 渡良瀬川「キャンプ砂防2022」大学生指導 8月25日

京浜河川事務所
水防訓練での指導



ものづくり大学水
防工法実習での
指導

「キャンプ砂防2022」
で大学生を指導



関東地方防災エキスパート 情報交換会について

防災エキスパートとしての活動を効果的に行うため、毎年7～8月頃に関東地方整備局各事務所主催による情報交換会が実施されています。ここ2年はコロナ禍のため人数制限やWeb会議などでの開催が主でしたが、今年は感染拡大防止への配慮を行った上で、対面での会議が多く予定されていました。しかし7月中旬からの急激な感染拡大で急遽Web会議や資料送付などに変更する事務所が多くありました。

10月初旬時点での開催状況は右表のとおりです。



東京国道事務所との情報交換会

支部名	主催事務所	開催日	実施方法等
水戸支部	常陸河川国道	—	資料送付
	下館河川	—	資料送付
	霞ヶ浦導水	7月 8日(金)	対面
	常総国道	7月 7日(木)	対面
宇都宮支部	常陸海浜公園	7月22日(金)	対面
	宇都宮国道	7月25日(月)	対面
	日光砂防	7月14日(木)	対面
	渡良瀬川	7月29日(金)	Web
高崎支部	鬼怒川ダム統合	7月25日(月)	Web
	高崎河川国道	7月22日(金)	対面・現場見学
	利根川水系砂防	7月13日(水)	対面・現場見学
	利根川ダム／品木ダム	—	資料送付
大宮支部	利根川上流	9月13日(火)	Web
	荒川上流	8月 2日(火)	Web
	大宮国道	—	資料送付
	北首都国道	8月 9日(火)	対面・人数制限
千葉支部	荒川下流	8月25日(木)	Web
	霞ヶ浦河川	7月20日(水)	対面
	利根川下流	6月29日(水)	現地見学・対面
	江戸川河川	7月28日(木)	対面・Web
東京支部	首都国道	7月 5日(火)	対面・Web
	千葉国道	7月 7日(木)	対面・Web
	関東技術	7月12日(火)	Web
	東京国道	8月 1日(月)	対面
神奈川支部	相模川水系ダム	7月12日(火)	対面
	川崎国道	7月13日(水)	対面
	横浜国道	11月 7日(月)	対面で実施予定
	甲府河川国道	—	資料送付
長野支部	富士川砂防	6月29日(水)	対面・Web
	長野国道	7月21日(木)	対面・人数制限

令和4年度 公益事業紹介

令和4年度公益助成事業の中から3事業を紹介します。

河川愛護に関する広報活動 荒川図画コンクール

河川愛護に関する広報活動の一環として行われている荒川図画コンクールも今年で33回目を迎えます。次世代を担う小学生に、荒川の絵を描くことにより河川の美化や愛護について意識・関心を高めていただくとともに、その作品を通して、多くの流域住民の方に河川愛護や河川への意識を啓発することを目的に実施されています。

平成17年に当協会（当時：関東建設弘済会）の公益助成事業となり、平成30年からは当協会も実行委員会に加わり「関東地域づくり協会賞」も設けられました。

今年の応募数はここ10年では最も多かった昨年よりや

真剣に入賞作品を選ぶ審査員
（審査会の様子）



や少ないものの、1,990
点に上りました。

9月22日に開かれた
審査会にて、特選およ
び当協会を含む実行委員会11団体の各賞それぞれ各学
年1点、入選各学年3点、佳作各学年5点の合計120点の
入賞作品を選定しました。入賞作品は、埼玉県立川の博
物館や戸田市役所などで順次展示される予定です。

今回「関東地域づくり協会賞」に選ばれた6作品を紹介
します。



きれいな黒目川で魚釣り

鵜川智生さん 新座市立大和田小学校1年生



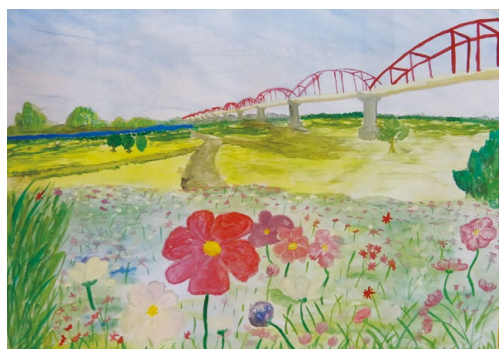
長とろの川あそび

藤田明衣紗さん さいたま市立本太小学校2年生



173kmのたびのはじまり

高橋岳さん さいたま市立南浦和小学校3年生



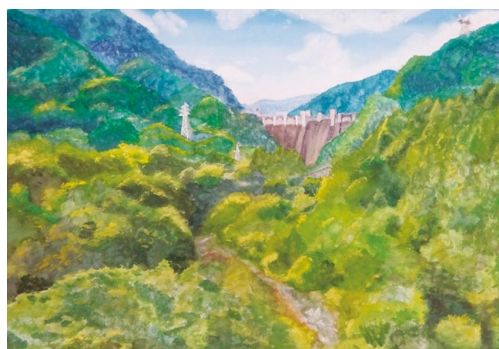
コスモス畑から見える水道橋

大澤虹心さん 鴻巣市立鴻巣南小学校4年生



鴻巣の自然ゆたかな荒川

久保田瑠心さん 長瀬町立長瀬第一小学校5年生



浦山ダム

清水雄貴さん 秩父市立影森小学校6年生

市民防災まちづくり塾 市民防災まちづくり塾実行委員会 市民防災まちづくり塾の活動

1. はじめに

本活動の目的は、水害を中心とする一般市民の防災意識を高めることと一人一人の行動力の強化につなげることです。関東平野は、利根川や荒川の氾濫原で極めて軟弱な土砂が堆積した沖積平野であり、低平地のため地震や洪水に極めて脆弱な地域です。ところが、今ではここに住む住民の多くが東京大水害（明治43年）や関東大震災（大正12年）、カスリーン台風（昭和22年）の体験を忘れてしまっており、これらの事実を語り継ぐ者もないのが現状です。

一方で、地球温暖化の影響により、台風や集中豪雨などの気象災害の激甚化は日に日に高まっています。このような状況下にあっては、迫りくる大災害に備える防災意識を啓発していかなければなりません。大規模災害発災時の行政の活動には限りがあります。発災時の自助力、共助力を向上させることは、犠牲者を出さない力強い地域力として実を結ぶと考えています。

ハザードマップの理解と普及はその基礎です。水害に対する備えは河川のダムや遊水池、堤防などの整備の推進が必須ではありますが、今の整備状況では100%の整備を達成するにはもう少しの時間が必要です。しかし、地球温暖化による気候変動は水害の発生リスクを高めるばかりです。ハードの整備を待っているだけでは、浸水域に住む住民の命は守れないのです。

以上のことから、これまでの災害の歴史を語り継ぎ、水文化としての防災を学び、市民の防災意識と一人一人の行動力を向上させることを目指して「市民防災まちづくり塾」の活動を行っています。

2. 組織の概要

かねて関東地方の水害の危機を訴え「平成20年、世界ゼロメートル都市サミット」を開催した土屋信行氏が、2008年から「今迫りくる大水害の危機」と題した一般市民向け防災意識啓発講座を定期的に実施していました。この活動を母体として、一般市民に分かりやすく水災害を伝えること、備える意識を向上させることを目標に“かたりべ”土屋信行氏と共に、NPOや町内会、住民防災組織、区役所、大学などとの連携により市民向け水災害防災講座の実施に取り組んでいます。

防災講演会
(防災会)



避難体験キャンプ(テント設営)



被災現場見学会(堤防決壊現場)



防災施設見学会(ハッ場ダム)



上下流住民交流会
(於:荒川上流・三峰神社)

3. 活動概要

- ①**防災講演会（水害）**：水害の歴史から、水資源、水文化を知り危機とハザードマップを学ぶ。
- ②**避難体験キャンプ**：自ら体験することを通して自助力、公助力を向上させる。
- ③**被災現場見学会**：被災現場での研修により洪水、地震、復興の認識を高める。
- ④**防災施設見学会**：ダム、遊水地、地下調節地、高規格堤防、高潮堤防、水門、閘門などの役割を知る。
- ⑤**上下流住民交流会**：治水を知るため上流部住民の努力に下流の住民が感謝の気持ちを伝える交流の場の設置。

4. 第24回日本水大賞「市民活動賞」受賞

今年度、「市民防災まちづくり塾」の長期間にわたって継続して取り組む姿が、市民活動の原型であり「市民活動賞」にふさわしい活動であると評価され、第24回日本水大賞「市民活動賞」を受賞しました（表彰式：令和4年6月14日）。この受賞はこれまで「塾」に参加していただいた皆さまと、協働し共に活動を支援してくださいました「関東地域づくり協会」のご支援の賜物です。感謝申し上げます。

この受賞を励みに今後も活動を継続していく所存です。



第24回日本水大賞
表彰式

足尾荒廃地における 官民協働による植樹活動

1. 「NPO法人足尾に緑を育てる会」とは

渡良瀬川の源流に位置する日光市足尾町は、かつて日本一の銅山として栄え日本の近代化や産業発展に大きく貢献しました。その一方で煙害により足尾の山は荒廃裸地化し「日本の公害の原点」と呼ばれてきました。

環境問題が大きな社会問題となっている中、住民の間で足尾の山に緑を取り戻そうという機運が生まれ、既存の市民活動グループ5団体が集まり、「足尾の山に百万本の木を植えよう」をスローガンに掲げ、平成8年に当会が結成されました。官民協働の先駆けとし主に国土交通省と連携を図り、ボランティアによる維持管理を含めた植樹活動を26年間にわたり実施しています。

2. 「春の植樹デー」の開催

砂防事業で山腹工の工事を実施し、荒廃裸地を階段状に植樹できるよう基盤整備し、基盤整備された場所の提供を受け、ボランティアによる植樹活動を企画・運営しています。

コロナ禍前は4月の第4土日で開催し全国から約2,000人の参加者を数えました。今年度は感染防止対策を行った上で、4月・5月に4回の分散開催としました。事前予約制の各回300人で計画し、1,180人が参加。5,370本の苗木を植樹していただきました。

開催当初の植樹会場だった国土交通省渡良瀬川河川事務所の管理地「大畑沢緑の砂防ゾーン」は、現在では樹高10m程度に成長し、生態系豊かな森が蘇っています。

3. 「体験植樹」による環境学習のサポート

現在の足尾は全国から注目される環境学習の聖地となっています。当会発足当時から21世紀を担う子供たちへの環境学習の支援として、主に日光方面に修学旅行で訪れる首都圏の小学校などからの要請により当会主催の体験植樹を実施し、他にも国土交通省との契約に基づき、近年では年間約150団体、約1万人の参



「春の植樹デー」（令和4年4月）。800段階段を上った場所での植樹風景

加者に対して効果的な体験型環境学習のサポートを行ってきました。

なお、平成18年から日光市より「足尾環境学習センター」の指定管理を受け、「見る、学ぶ、体験する」足尾ならではの環境学習の仕組みが整っています。また、公益助成事業により植樹地の改良や土づくりなど、より効果的な体験植樹となるよう基盤整備を進めています。

4. 26年間に及ぶ活動の成果

約30haの植樹地への累計は下記のとおりです。

●参加者：210,892人

●植 樹：278,275本（令和4年9月末）

平成26年には天皇皇后両陛下が私的旅行で足尾をご訪問されました。緑が復元された山をご覧になり、当会の活動に対して労いのお言葉をいただきました。

また近年では、令和3年第1回グリーンインフラ大賞生態系保全部門において「優秀賞」を受賞。令和4年6月には、水循環の健全化に大いに貢献した功績から、第24回日本水大賞「農林水産大臣賞」を受賞しました。山間部の地味な活動にも光が当たることを励みに、これからも官民協働の植樹活動を推進する所存です。

一方、除草などの維持管理に苦慮している状況ですので、ボランティアの参加は常時募集しています。お待ちしております。 当会HP <https://www.ashiomidori.com>



小学生の「体験植樹」実施状況。植樹地の改良や土づくりなどを行った上で植樹

「道の駅」が新たに2駅登録 — 関東地方整備局管内では183駅に

8月5日付けで、関東地方整備局管内において2つの「道の駅」が新たに登録され、合計で183駅（全国1,198駅）となりました。

新たに登録された2駅は、道の駅「常総」（茨城県常総市）と道の駅「まえばし赤城」（群馬県前橋市）で、「常総」は茨城県内において16箇所目、「まえばし赤城」は群馬県内において33箇所目の「道の駅」となります。

登録を受け、9月28日（水）に常総市役所、前橋市役所において登録証伝達式が執り行われました。伝達式では国土交通省道路局長が交付する登録証が、日下部常陸河川国道事務所長から神達常総市長へ、青木高崎河川国道事務所長から山本前橋市長へ

手渡されました。

「道の駅」は、平成5年の制度創設以来、四半世紀が経過し、国土交通省では、令和2年から第3ステージ「地方創生・観光を加速する拠点」として位置づけられており、新たに加わった道の駅とともに取り組みが進められています。



関東地方整備局管内 183 駅の内訳

茨城県：16 駅	栃木県：25 駅
群馬県：33 駅	埼玉県：20 駅
千葉県：29 駅	東京都：1 駅
神奈川県：4 駅	山梨県：21 駅
長野県：34 駅	

道の駅「常総」【令和5年度オープン予定】

- ◆路線名：一般国道294号
- ◆所在地：茨城県常総市むすびまち地内
- ◆面積および施設等
 - ・面積：20,000㎡
 - ・施設：駐車場168台、トイレ31器、情報提供施設、観光案内所、ベビーコーナー、非常用電源、備蓄倉庫、貯水槽、公衆無線LAN、情報ラウンジ、飲食施設、物販施設、イベント広場、コミュニティ施設、EV充電施設



道の駅「常総」イメージパース

道の駅「まえばし赤城」【令和5年3月オープン予定】

- ◆路線名：一般国道17号上武道路
- ◆所在地：群馬県前橋市田口町36番地
- ◆面積および施設等
 - ・面積：71,656㎡
 - ・施設：駐車場497台、トイレ35器、情報提供施設、観光案内所、ベビーコーナー、非常用電源、防災倉庫、マンホールトイレ、災害対応型ガソリンスタンド、公衆電話、公衆無線LAN、休憩施設、多目的室、物販施設、飲食施設、サイクルステーション、温浴施設、農園、広場、EV充電施設



道の駅「まえばし赤城」イメージパース

記事・写真：関東地方整備局HPより

カスリーン台風から75年 —3年ぶりに「治水の日」式典が開催されました

昭和22（1947）年のカスリーン台風による甚大な災害の教訓を踏まえ、その記憶を後世に語り継ぐとともに、犠牲者のご冥福を祈り、利根川の治水事業の重要性を広く理解していただくことを目的として、利根川上流河川事務所では、平成4（1992）年から、利根川の堤防が決壊した9月16日を「治水の日」と制定し、慰霊・継承式典を開催しています。

コロナ禍により令和2・3年は式典が中止されましたが、カスリーン台風から75年目となる今年、3年ぶりに開催されました。式典はカスリーン台風の決壊口であるカスリーン公園で行われ、遺族代表、利根川治水同盟副

会長、加須市長、久喜市長などの来賓、関東地方整備局長、河川部長など関係者33人が出席しました。

廣瀬関東地方整備局長はあいさつで「安全・安心な社会の実現に向けて引き続き堤防の整備等を着実に推進する。今後とも利根川流域の防災・減災に向けた取り組みを強力に進める」と述べられました。続いて、来賓あいさつ、遺族代表による献花が行われた後、全員で黙祷が捧げられました。

最後に決意文の宣誓が行われ、流域の関係者と連携して一体となり、新たな決意をもって利根川の治水対策に邁進していくことを誓い、式典は終了しました。



廣瀬関東地方整備局長のあいさつ

出席者全員で黙祷が捧げられた



写真提供:利根川上流河川事務所

中部横断自動車道山梨～静岡間 全線開通 1年後の整備効果 —甲府河川国道事務所・山梨県が発表

9月16日、国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所と山梨県は、令和3年8月29日、全線開通した中部横断自動車道山梨～静岡間の全線開通1年後の整備効果を発表しました。

中部横断自動車道開通後の整備効果として、東名・新東名や中央道が中部横断道で結ばれ、広域な地域間流動が増加したこと、中部横断道沿線企業の他県との取引企業数が増加するなど、地域産業が活性化したことなどを挙げています。



- 中部横断道の交通量の変化
 - 交通量が全線開通直前と比較し最大約3倍に増加
- 交通流動の変化
 - 中部横断道を連続利用する車両が約1.7倍に増加
 - 国道52号の事前通行規制区間を迂回可能になるとともに、東京圏と中京圏間の走行経路数が増加することで、災害時等の通行止め時のリダンダンシーを確保
- 地域産業の活性化
 - 中部横断道沿線の製造業と他県との取引企業数が約1割増加し、売上高が約4割増加
- 清水港を活用した輸出の促進
 - 清水港や卸売市場の物流施設の整備が進み、山梨・長野産農産物の輸出拡大が期待
 - 中部横断道沿線に立地した物流センターにより、医療用機器の輸出拡大が期待
- 観光の活性化
 - 全線開通により峡南地域への来訪者数が大幅に増加
- 救急医療支援の向上
 - 重篤患者に対する救急医療や周産期医療を支援

記事・写真:関東地方整備局HPより

県内区間最初の開通で 期待高まる! 次の開通に向け種をまく 圏央道 茨城県区間



阿見東IC付近。遠くに
牛久大仏も見えている

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45回は、圏央道茨城県区間の2回目。田中良彰さん、
河田博之さん、上原重賢さんと現場を訪ねました。



田中良彰さん

大成建設株式会社土木営業本部理
事。昭和46年入省、地方事業評価
管理官を最後に、平成23年退職。



河田博之さん

東洋建設株式会社関東支店顧問(土木
技術担当)。昭和52年入省、道路部道
路計画管理官を最後に、平成26年退職。



上原重賢さん

関東建設マネジメント株式会社事業推進
部長、執行役員。昭和56年入省、宇都宮
国道事務所長を最後に、平成31年退職。

① つくば牛久IC付近（平成26年撮影）。つくばJCT～つくば牛久ICが圏央道茨城県区間の初めての開通箇所。短い区間ではあったが、これをきっかけに地元の人々の期待はますます高まっていた
（写真提供：常総国道事務所）



② 少人数で、県土を貫く長い工区の施工をするため、とにかく準備に追われていたと3人は振り返る。上原さんは平成16年3月まで、田中さんと河田さんは平成17年3月まで同事務所に在籍した

最初の開通をなんとしても年度内に！ 知恵を絞って工期短縮

平成15（2003）年3月29日。この日、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）茨城県区間のつくばJCT～つくば牛久IC、約1.5kmが開通した。平成12年2月の着工から約3年。県内区間の延長約70kmの中で、初めての開通箇所である。

田中良彰さんは、この3日後に常総国道事務所に所長として着任した。

「そこから平成17年3月まで事務所に在籍したのですが、私自身は結局、次の開通には立ち会うことがなかったのです。あんなにたくさん工事を発注し進めていたのになあと考えると、それはちょっと残念でしたね」（田中さん）

この約1年前の平成14年4月に、河田博之さんは副所長として、上原重賢さんは工務課長として同事務所に着任していた。

平成14年度内につくばJCT～つくば牛久IC間を開通することは厳命であった。ところが、アクセス道路となる国道6号牛久土浦バイパスも年度末の開通に向けて必要な工事を全て発注し、施工業者と工程を確認したところ、なんと工事完了の予定は5月末になるという。

「施工業者もめいっぱい切り詰めた計画を出してくれているのですが、それでもはみ出してしまう。結果を道路部へ上原さんと一緒に説明に行き、なんとか1カ月短縮して4月末にするという案も出したのですが、それではだめだと門前払い。さて困ったな、と2人で青くなって帰ってきました」（河田さん）

圏央道本体だけの工事ではなく、同時に供用するアクセス道路も一緒に整備することになる。工期短縮のために工夫の余地があったのは、つくば牛久ICで接続する牛久土浦バイパスの設計変更だった。最終的に4車線化予定の牛久土浦バイパスだが、平成14年の施工当初は、まず中央分離帯を含めたセパレート型で上下の暫定2車線を施工する計画だった。それを、中央分離帯を含まない片寄せ暫定2車線で整備することにしたのだと上原さんは説明する。

「中央分離帯を造り、その中に排水管などを設置するとなるとこれだけで工期が1カ月かかるのですが、この時間を短縮することができました」（上原さん）

そして、もともとは工事では利用しないことになっていた地域の生活道路も、安全誘導員や監視員を置くことを条件に、工事車両の通行に使わせてもらえるよう、地元へ協力を求めた。さらに一日の施工時間も、朝は1時間早くから、



③ 地域の人々に進捗状況などを知らせるため定期的に発行していた広報紙「まち・みち・だより」は、つくばJCT～つくば牛久ICの開通に合わせて号外も出して周知した
(写真提供:常総国道事務所)

④ つくばJCT～つくば牛久ICは、平成15年3月29日に開通
(写真提供:常総国道事務所)

⑤ つくばJCT～つくば牛久IC間の開通を予定に間に合わせるため、つくば牛久ICと接続するため整備していた牛久土浦バイパスの設計を一部変更し、工期を短縮。「この木柵の向こうもバイパス用地。いずれ4車線になる予定です」(上原さん)



夕方は2時間遅くまでと、予定より3時間増やした。これらの方策により、開通予定日に間に合うようなんとか工期短縮することができたのだ。

「この件では上原さんが非常に知恵を絞ってくれました」と上司であった河田さんが振り返るのに対して、「もう、息も絶え絶えという感じでしたよ」と上原さんは苦笑い。

開通前の3月21日にはプレイベントも開催し、約7,900人が参加した。

「イベントの一環として、シャトルバスで送迎して、高架の圏央道本線を歩いて見てもらいました。開通式には限られた人しか招待できないため、圏央道の開通を心待ちにしてくれていた地元の皆さんにぜひ見ていただきたいかったです。約1.5kmという短い区間でしたが、開通を非常に喜んでくださっていたのが思い出されます」(河田さん)

地元からの熱い要望に応え 早期開通を目指し、準備を進めた

田中さんが所長として着任した平成15年頃、茨城県では圏央道や東関東水戸線など広域幹線道路の整備が遅れている状況。大都市圏への交通の便が良くなることは県民からも熱望されており、加えて圏央道のルートは市街地からは離れていたため、用地の取得は比較的順調に進んでいた。もちろん、ヒシクイやオオタカなどの野鳥の生息地の保護をはじめとする自然環境保護は他地域同様に対応を求められたが、遮光・遮音壁の設置計画(ヒシクイ)、営巢

時の工事制限(オオタカ)などの対応により関係者の理解が得られ、それほど大きな問題にはなっていなかった。

「所長としての私の役目は主に対外の交渉。用地取得では市や町の職員の力を借りることも多いですし、これだけ大きな道路を造るとなると地元からさまざまな要望があります。沿線の自治体と密にコミュニケーションをとることを心がけていましたね」(田中さん)

地元の首長などからは、開通時期についての問い合わせが頻繁にあったという。沿線の自治体では、土地区画整理事業が進展しており、大型の商業施設や工業団地を誘致する計画も多数あった。そのため地元の方々からは、開通時期を明らかにしてほしいと強く要望されていたのである。特に、阿見町長は足繁く事務所を訪れ、工事の進捗具合について田中さんにたびたび問いかけた。

そのような中、平成16年4月に、埼玉県境～境IC(現境古河IC)を、北首都国道事務所に移譲することになった(その後、坂東ICまで移譲)。代わりに、茨城千葉県境～大栄JCTを、千葉国道事務所から引き継ぐことに。

「管轄を変えるということは、地元の人にとってはそれまでコミュニケーションをとってきた相手が変わるということ。要望してきたことが引き継がれるのか、用地交渉の際に提示した条件は守られるのか、心配もあるでしょう。北首都国道に移譲する区間では用地買収に着手していましたし、千葉国道から引き継ぐ区間では道の駅の計画や追加ICなどの要望もあったことから、スムーズに引き継ぎできるよう



6

⑥次に開通したのは平成19年3月10日、つくば牛久IC
～阿見東ICの約6.1km（写真提供：常総国道事務所）



7

⑦圏央道の周辺、接続する道の先々には、今では多くの工場や倉庫、商業施設などができている。「施工していた頃はこのあたりはほとんど何もなかったね」と圏央道開通の効果を実感



8

⑧⑨圏央道茨城県区間の交通量は増加しており、当初の計画どおり4車線にするため、各地で施工が進んでいる



9



10

⑩阿見東ICの北側には広大な駐車場を備えたアウトレットモールがある。平成21年7月の開業直後の週末には、圏央道を利用して約5万人が訪れた

気を配りました」(田中さん)

圏央道の茨城県区間は約70kmだが、北首都国道事務所への移譲により、常総国道事務所の整備区間は約63kmになった。田中さんが所長の時代には、この63kmに及ぶ県内区間全線と千葉県区間11kmで、用地交渉や建設の準備を進めることになった。いわば「種まきの時期」であったわけだ。

平成16年4月には、東北自動車道以東を全て暫定2車線で整備することも決まった。まずは早期に“全線開通すること”を最優先目標としたのである。

「全線開通で1度目の喜びを、その後、4車線化で2度目の喜びを、という計画でした。それに伴い、細かい部分での設計見直しが生じることにもなりました。これは調査課の相澤課長が苦労しながらやってくれました」(田中さん)

職員の健康第一！ 少人数でも、存分に力を発揮できる職場づくり

もう一つ、田中さんが自身の大きな役割と考えていたことは、職員の健康管理とスキルアップだ。当時の常総国道事務所の職員はわずか33人。業務範囲が広い上、年間予算が300億円に迫り、また関連する多くの計画も同時進行している中、それに対応するには極めて少ない人員だった。「やるしかない」という雰囲気の時代ではありましたが、中には疲れ果ててしまう人も。つらいことや悩みが出てきたとき『所長には言えない』というのが一番困りますから、できるだけ私から職員に声をかけるように心がけていました。副所長

も、他事務所には技術系と事務系の最低2人いるのですが、当時は1人。工務課も調査課も用地課も河田さんがまとめてくれて、大変だっただろうと思います」(田中さん)

当時の事務所内の雰囲気を思い返しなが、「田中所長の心配りを、職員は皆感じ取っていましたよ」と河田さん。他にも、若手職員の技術力向上のために、幹部だけでなく監督官や係長・係員、委託技術員にそれぞれの勉強の成果や経験談などを発表してもらい、ディスカッションする所内勉強会も頻繁に開催した。

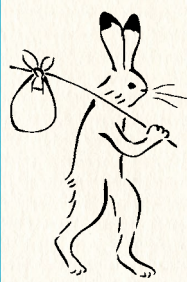
振り返ってみれば、大変な現場ではあったが、地域の人々の期待を背負っての仕事はやりがいも大きかった。

「工事の事前説明に行くと、首長さんや地元の人が集まっておられて、『酒でも飲んでいけ』と声をかけてくれましたね。期待を肌身で感じていました」(上原さん)

現在、茨城県に在住する河田さんにとって、開通した圏央道は日常的に利用する道路だ。

「走りやすい道ですが、対面通行なのがやはり気になりますね。そのため制限速度も70kmとされています。早く4車線になればと思いながら走っています」(河田さん)

第24回(本誌第6号、平成27年1月号)で、「県内区間の全線開通を目指し、工事はいよいよ最終段階」とお伝えした圏央道茨城県区間。常総国道事務所が担当する圏央道茨城県区間は、平成29(2017)年2月26日に暫定2車線で全線が開通した。交通量は着々と増加し、日々多くの車両が行き交っている。



2つの本陣を備えた 蕨宿

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9回は中山道2番目の宿、蕨宿です。



溪斎英泉「木曾街道蕨之駅戸田川渡」。
江戸時代後期の渡船場や庶民の乗合船の様子がうかがえる
(画像提供: 国立国会図書館デジタルコレクション)

現在の荒川(戸田川)

防犯性の高い宿場

蕨宿は、現在の埼玉県蕨市中央5丁目・北町3丁目周辺
に存在した、江戸から数えて2番目の宿です。慶長十年代に
元蕨の地にあった宿場集落と近隣の百姓を戦国時代の城
跡に集住させ、成立したといわれています。

天保14(1843)年の家数は430軒、本陣2軒、脇本陣1軒、
旅籠23軒。近隣の宿場をしのぎ、中山道六十九次の中でも
5本の指に入るほど栄えました。南北約1.1kmに広がって
いた蕨宿は、2カ所の出入口に木戸を設け、周囲を用水堀で
ぐるりと囲む造りになっていました。人々は家の裏側と堀の間に
「はね橋」という橋板の上げ下げが自由にできる橋を架け、
出入りに用いました。このはね橋を引き上げ木戸を閉じると
外部からの侵入が不可能になり、防犯・防火の上で非常に
有益でした。橋は戦後まで残っていましたが、昭和30年代の
区画整理で用水路が閉鎖されるにしたがって姿を消してい
きます。現在の北町3丁目にある徳丸家の裏では、江戸
時代に使われていたはね橋の復元を見ることができます。

2つの本陣と戸田の渡し

宿場内で頂点に立っていたのが、戦国時代に渋川氏の
家臣であった岡田家です。岡田家は村政を運営する名主、
人馬継立を担う問屋に加えて本陣を兼任していました。本陣と

は、大名や公家を対象とした宿泊施設のこと。その土地の
有力者や由緒正しい家が任命され、世襲制で宿主を務め
ました。

蕨宿の中心部には、2つの本陣が東西に向かい合うよう
に立っていました。岡田加兵衛家が務める蕨本陣と、その
分家の岡田五郎兵衛家が務める塚越本陣です。本陣は多
くの場合1つの宿場に1つ設けられますが、なぜ蕨宿には
2つあるのでしょうか。その理由は、蕨宿の地理的特徴に
あります。蕨宿と板橋宿の間を流れる荒川は、当時「戸
田川」とも呼ばれ、中山道最初の難所でした。江戸防衛
のために橋が架けられておらず、中山道を通行する人々
は「戸田の渡し」という渡船場を利用していました。日本
橋からほど近い蕨宿は、江戸を出発した大名らが宿泊地
として利用することはそれほど多くありませんでした。
しかし、ひとたび川の増水で船が運行休止になると、宿
内は江戸へ向かう宿泊者であふれ、大変にぎわったとい
います。この川留による混雑に備えるため、本陣が2つ
設けられたのです。溪斎英泉による浮世絵「木曾街道
蕨之駅戸田川渡」には、旅人や馬を乗せた乗合船が満
々と水をたたえた荒川を渡る様子が描かれています。

機織りの町・蕨

江戸時代後期から、蕨宿周辺は綿織物の一大産地
になりました。文政年間(1818-30)、蕨宿の助郷であ
った塚越村の



2つの本陣は蔵宿の中央部に向かい合うように建っていた。現在、蔵本陣跡では建築家の谷口吉郎による本陣風モニュメントが公開されている



蔵市立歴史民俗資料館分館。
明治時代の織物買継商の家と庭園を見学できる



三学院。天正19(1591)年に家康より寺領20石の寄進を受け、徳川歴代将軍から保護された



機神社。
毎年8月初旬、わらび機まつりの時期には美しく飾り付けられる

糸商・2代目高橋新五郎が^{たかばた}高機に改良を加え、青編の生産を開始。その子3代目新五郎が万延元(1860)年にイギリスから輸入した糸を用いて双子織を考案し、現在に至っています。明治9(1876)年編さんの『武蔵国郡村誌』には、蔵宿の織物生産高は木綿縞2,500反、木綿男帯地4,000筋、同女帯地1,500筋の他、青編100反、縞木綿350反であると記録されています。同時期の塚越村が木綿縞6万反、小倉男帯約4万4,200筋、同女帯地1,500筋を生産していたのに比べると、すいぶん少なく思えるかもしれません。実は蔵宿は綿織物の生産地というより、それらの集散地、織物の原材料や製織用品の供給地としての機能を持っており、これは近隣の村々には見られない特徴でした。

塚越稲荷社の境内には末社として機神社があり、蔵の綿織物業発展に貢献した2代目高橋新五郎とその妻いせを「^{はたがみさま}機神様」として祭っています。毎年8月には新五郎の創業の日を記念した「わらび機まつり」がJR蔵駅西口通りを中心に開かれ、式典や地域の子どもたちによる七夕飾りの展示が行われます。

明治時代の鉄道開通を契機に、蔵の中心地は旧街道から東に約1km離れた蔵駅前へと移っていきました。現在、旧中山道沿いは住宅街に姿を変えていますが、白壁に瓦葺きの古民家が点在し宿場の面影を感じることができます。



大正11年頃の中山道上町の風景
(提供：蔵市立歴史民俗資料館)



水運から鉄道へ

今回ご紹介する山生橋梁^{やもめ}は、房総半島の西岸から南岸を走るJR内房線の鉄道橋です。江見駅と太海駅の間に位置し、竣工は大正13(1924)年。鉄道橋としては日本で初めて鉄筋コンクリートを用いて造られたT型梁形式の橋梁です。

三方を海に囲まれ、江戸川・利根川が流れる千葉県は、古くから水運による交易で発展してきました。江戸時代には五大力船^{こだいりきせん}や押送船^{おしおくりふね}で米や海産物などの物資を江戸へ輸送。明治以降は汽船が運輸の主流になります。

明治5(1872)年、国内初の鉄道が新橋～横浜間で開業。その圧倒的な速さと輸送量に人々は熱狂します。国が主導する官営鉄道に加え、民間資本による私営鉄道も次々に参入。全国に路線を拡大していきました。

この“私鉄ブーム”を受け、千葉県では明治19(1886)年頃に鉄道敷設運動が始まります。翌年には県内の私鉄2社が新路線の敷設を申請。ところが「水運が至便であるうえに、(中略)鉄道敷設を必要とするほど発展していない」として政府は申し出を却下。明治22年、軍事輸送と政府

開墾地輸送を強調した再申請がようやく受理され、明治27年に千葉県初の鉄道が市川～佐倉間で開通しました。これを機に県内には新たな路線が次々と誕生、明治30年には現在の総武本線にあたる路線がほぼ完成します。

しかし、房総半島はこの流れに取り残されてしまいます。私鉄各社により3路線の新設が計画されたものの、いずれも実現しなかったのです。

潮風と波に耐える鉄道橋

明治39(1906)年に鉄道国有法が公布され、県内の主要私鉄3線は政府に買い上げられました。明治43年に鉄道敷設法が改正されると、「蘇我ヨリ木更津、北條乃勝浦ヲ経テ大原ニ至ル」すなわち房総半島を一周する路線の計画が示されます。政府はまず、私鉄が挫折した敷設計画を次々に実行。さらに大正9(1920)年には、安房線(現:内房線一部区間)の建設に着手しました。南三原駅から始まった工事は順調に進み、大正11年、山生橋梁のある江見～太海間が起工します。

山生橋梁の建設予定地は安房線の中で最も海岸に近い場所でした。日常的に潮風を受けるほか、暴風雨や高

現役の鉄道橋として、
今なお活躍する山生橋梁。
全長約170mを
JR内房線が走り抜ける
※浜辺への立ち入りは危険です。
ご注意ください



関東の土木遺産 第46回

日本初の鉄筋コンクリートT型梁鉄道橋

山生橋梁

千葉県

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46回は千葉県鴨川市にある山生橋梁です。



橋脚下部を波浪から防護する間知石練積工。竣工から約60年後に行われた調査でも橋脚の鉄筋は腐食していなかった

波の影響も懸念されました。設計者の鉄道省大臣官房研究所の柴田直光は、当時主流だった鋼桁ではなく鉄筋コンクリート桁を採用。波浪から保護するため、橋脚下部には間知石練積みによる防護工を施しました。ほかにも、桁断面は中央部と両端部で高低差を作り、桁の両側の砂利止め桁は床版下まで延ばして水切りに考慮するなど、随所に工夫を盛り込みました。

JR東日本千葉土木技術センター科長の高橋政善さんは、山生橋梁について次のように話します。「十分な支持力のある岩盤の上に直接基礎を造り、地形なりに橋脚を建てています。設計図からも安定した建造物だという印象を受けます」

建設工事中に発生した関東大震災では、掘削中だった同線の嶺岡トンネルが崩落した一方、山生橋梁は地震の影響をほとんど受けなかったといわれています。

人・物・文化の交流を支えて

大正13(1924)年5月、山生橋梁はついに完成します。同年7月25日には江見～太海間で列車が運行を開始。翌年、安房鴨川が開業します。そして昭和4(1929)年に最後

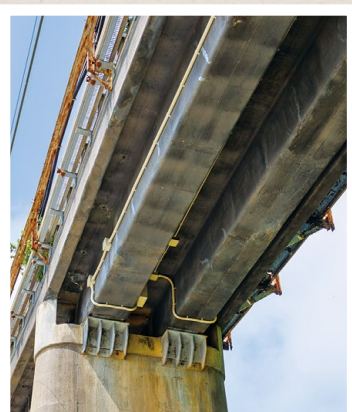
の未開通区間である上総興津～安房鴨川間が開通。実に22年もの歳月をかけて、房総半島は一続きの路線でつながりました。

鴨川市郷土資料館の高橋誠さんは「山生橋梁が建っているのは元々郡境だった場所。鉄道の開通は地域を超えて人や物の移動を可能にし、人々の生活・文化に大きな影響を与えました」と話します。鮮魚や花卉などの特産品の出荷が増えるとともに、海水浴や冬の花畑を楽しもうと東京から多くの観光客が押し寄せました。

以後、山生橋梁は物流の要、地域の人々の足として暮らしを支えてきました。そして平成24(2012)年に、「鉄道橋としては日本初の鉄筋コンクリートT型梁形式の橋梁」であり「アーチ形式から桁・梁構造へと進化する記念碑的な意義」があるとして選奨土木遺産に認定されました。

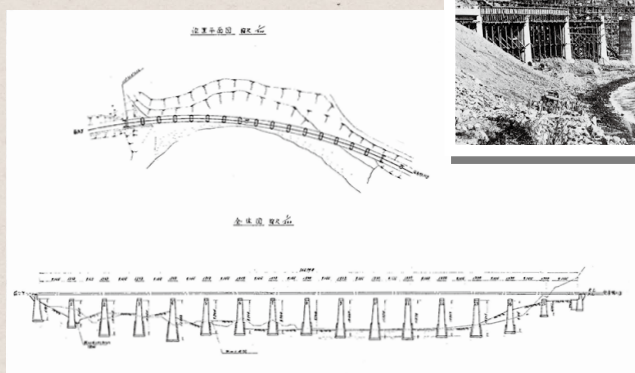
臨海施設にもかかわらず、いまだに塩害による腐食被害はありません。JR東日本千葉土木技術センター勝浦派出副所長の石塚剛さんは「厳しい環境下にありながら、現在に至るまで健全な状態を保ち続けています」と話します。

「鉄筋コンクリート技術の黎明期に丁寧な造られた構造物だなと感じています。今後も適切に管理補修を行い、見守っていきます」(石塚さん)



主桁の断面をT型にすることで、長径間の鉄筋コンクリート桁を実現している

工事中の山生橋梁。
山生の名称は字名に由来。
地元では“やもうめ”と呼ぶ
(提供: 鴨川市郷土資料館)



平面図と立面図
(提供: JR東日本千葉土木技術センター)

沓が取り付けられている支承部の突起。風雨を避け、景観への効果も



波返し工。平成19(2007)年と令和3(2021)年に取り付けられた



海岸線に沿って建つ山生橋梁。
台風の際は海水が橋脚にまで及ぶ



このページは
会員の皆さまの
投稿によるページです

米づくりの記憶

小学生時代の米づくりへの関わりは、記憶としては非常に薄い。両親や親戚が集まって田植えや稲刈りなどをしている姿と、そこにいておにぎりを食べ、やかんの麦茶を飲む自分の姿がなんとなく思い出される程度だ。

中学生時代になると、親父が稲刈機で刈り取った稲を、竹で組んだ掛け干し台に集め家族全員で引っ掛けるのだが、それを手伝っている自分が思い浮かぶ。

その後は社会人になってからの記憶となり、その関わり方の変化も、年齢を重ねるごとに米のつくり方の変化と共に思い出される。

米づくりの変化

米づくりの始まりは3月に入ってから。田植えに向けて田んぼの準備をして種まき、その後、田んぼに肥料を与える。4月末から5月に田植えをし、水の管理を続け、追い肥料を与え、8月末から9月に稲刈りを行い、収穫となるのが大きな流れ。

30代半ばからはその全ての作業に関わることになり、40代に入ると両親も亡くなり、妻と二人三脚での米づくりへと変化していった。

我が家の田んぼでも、トラクターやコンバインの導入による機械化により、多くの人数を集めての米づくりはほとんどなくなっていった。

その後、農業用機械の老朽化もあり、田んぼの準備や稲刈りは他人に委託することとした。さらに5年程前からは、植える苗自体も農協から購入することにして、現在は、田植え、肥料と水の管理程度の関わりとなっている。

耕作面積は45aで、収量は30俵(1,800kg)程度である。収量は年によって若干の増減が生じる。そのうち、約6割の18俵を飯米(自分の家で食べるためにとっておく米)としている。今年からはさらに2俵増やして、20俵にしようと考えている。

物々交換

20俵の行方は、子供や兄弟、親戚には飯米として、知人などには贈答品として、兄弟が墓参りなどで家に立ち寄った際にも自由に持たせることにしている。コロナ禍により往来が難しくなっているここ2年ぐらいは、定期的に30kgの袋を精米して送ることが多くなった。

それでも誰かが立ち寄った折には2袋(60kg)持たせるなどしているから、ほぼ1年で消費できている。

我が家の 米づくり



三平利之

元関東地方整備局総務部総括調整官



自前の米保管庫と田植え機

両親がことさら金銭を受けとって
なかったことから、私もお米の代金と
して貰うことはしていない。一方で、
それぞれからは旬の果物や季節ごと
の贈り物が定期的かつ確実に届いて
きている。とてもありがたく、妻は届
くたびにお礼の長電話をしている。

このように、お米に対する感謝の
言葉も頂戴し、物々交換の形となっ
ていることは、私たちにとっては間違
いなく、先祖代々の農地を管理する
という意味も含めた米づくりになっ
ていて、兄弟たちを含め満足のいく形
になっていると勝手に思っている。

これからについて

我が家の田んぼへの関わり方だが、

米づくりも私一人では到底できなくな
っており、妻や委託し
ている人たちの協力がなければ成立しな
くなってきている。

私の周りでも、農
家の高齢化、後継
者不在による離農
を、年々目の当たり
にすることが増えた。先祖代々の農
地の管理を、あと何年自らの手で続
けられるかは、正直分らない。

兄弟や親戚などからの感謝の言葉、
励ましの言葉を糧に、せめてあと2、
3年は、我が家の田んぼでとれる飯米
を食べてもらえればと思っている。



青々としていた夏の田んぼ。
9月の初めに稲刈りを終えた
(千葉県館山市の自宅周辺)

会 員 情 報

令和4年7月1日～
50音順・敬称略

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
齋藤 守	令和4年8月	企画部 総括技術検査官

氏名	逝去年月	建設省(現国土交通省)退職時職名
杉山 幸夫	令和4年8月	相武国道 出張所長

編集委員会だより

コロナ禍のため延期していた秋田への旅行を、夏休みを利用して実行した。きっかけは、学生時代に同じ寮で生活していた1つ年上の大阪の友人。昨年65歳になり仕事が一区切りついたところで「秋田の友人に再会しよう」と言い出し、2つ年下の秋田の友人も「ぜひ来てほしい」と3カ月ほど前からいろいろと計画してくれ、この夏に実現した。

初日、大阪の友人は空路で、当方は新幹線で秋田まで移動。迎えに来てくれた友人と「久しぶり」と笑顔であいさつ。友人宅では奥様の手料理と、大阪の有名店の豚まんやシューマイ、私が持参したもつ煮を並べ、食べて飲んで夜遅くまで昔話に花が咲いた。2日目は秋田の友人のメンバーコースでラウンド。もちろん3人で回るのは初めて。助言をもらいながら、丘陵コースで一緒にプレーできることをうれしく思い、楽しんだ。皆若い頃からやってきたようだが、腕前は似たりよったり？ 夜は温泉宿でたくさん料理と露天風呂を堪能した。

3日目は、友人が温泉宿から岩手北上まで自家用車で送ってくれた。途中、道の駅でお土産を買い、市内のそば屋で昼食。北上駅では再会を約束し、新幹線で帰路についた。

出会ってから45年、昔話から子供の結婚、孫のこと、親の介護や自分たちの老後など共通の話題であつという間の3日間だった。コロナに負けず、加齢にもめげず、毎日を元気に過ごしたいと思った旧友との夏休みだった。

(編集委員 S・S)

編集委員

● [関東地域づくり協会]

澤田晋

辰野剛志

中村一夫

野橋明彦

前田隆徳

山下眞治

[会員]

田中良彰 (大成建設 (株))

望月美知秋 ((株) 日水コン)

ピックアップ

第23回

関東の道の駅

高原リゾート観光の拠点として 楽しみ方を発信



道の駅
「ビーナスライン
蓼科湖」



人工湖である蓼科湖に面する「ビーナスライン蓼科湖」

道の駅「ビーナスライン蓼科湖」は令和2年7月に開業。観光道路であるビーナスライン沿いに位置しています。高原リゾートを楽しむ人々の観光の拠点として存在感を発揮しており、周辺の豊かな自然や、それらを生かしたアクティビティを楽しみに多くの人が訪れています。

ビーナスラインを訪れる人の拠点に

さわやかな高原の風、湖面に映る美しい風景を楽しめる道の駅「ビーナスライン 蓼科湖」。人工湖である蓼科湖を含む100haのエリアに、駐車場とトイレ・休憩展望室を備えるほか、アイスクリームの売店、蓼科牛を楽しめるレストランがあります。「敷地内にあまり建物が無いのは、近年に開設された道の駅の中では異色ですね」と話すのは、道の駅を管理する、蓼科観光協会会長代行の矢崎公二さん。「われわれとしては、この道の駅自体を目当てに来てもらうというよりは、周辺観光の拠点になることを大きな目的としているのです」と説明します。

ビーナスラインは茅野市の市街地から蓼科湖、白樺湖、車山高原、霧ヶ峰、美ヶ原高原へと至る日本有数の山岳道路です。標高1200～1500mの高地を走るまさに絶景の観光道路であり、特に夏から秋にかけて多くの人が訪れます。道の駅を訪れる人の大半は観光客であり、日本有数の別荘地である蓼科に定期的にやってくる人々も足を止めています。コロナ禍で観光客の総数は減ったものの、都会を離れて移住したり、仮の住居を構える人などは増えたそうです。

新たな企画で、かつての賑わいを取り戻す

蓼科エリアを含む八ヶ岳連峰の西側エリアが茅野市です。昭和30年代には首都圏の人々の避暑地として賑わい、映画界・スポーツ界の著名人も多く訪れました。

「かつての賑わいを取り戻すべく、平成30(2018)年に観光協会や近隣の宿泊施設、蕎麦店、ロープウェイなどが出資して“帰ってきた蓼科株式会社”を設立しました。以来、茅野市と連携して蓼科湖エリアの再活性化に取り組んでいます。道の駅もその計画の一つです」(矢崎さん)

茅野市や地元のDMOが企画するイベントや道の駅発信のイベントも開催しており、星や野生の鹿を見る「ナイトウォーク」や映画の野外上映会などに多くの人が集まっています。周辺の再整備も着々と進行中。対岸のキャンプ場は若者に人気のアパレル企業が手がけ、若い人々も続々と集うようになりました。「隣接する諏訪地域を訪れる人にも足を延ばしてもらえよう、白樺湖や女神湖とも連携して、自然豊かなレイクリゾート拠点の役割を果たしていきたいと思っています」(矢崎さん)

道の駅が、地域の活況の中心を担っています。



蓼科観光協会の
矢崎公二会長代行

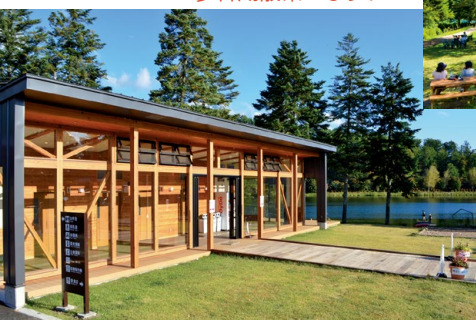
蓼科湖には、Eサイクルやボート、湖畔のキャンプ場など高原リゾートを楽しみに多くの人が訪れる



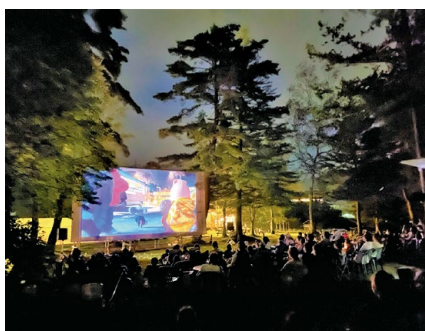
敷地内には地元産の材料にこだわったアイスクリームや蓼科牛のメニューを提供する店舗も



トイレと休憩展望室のほか遊歩道や公園施設もあり、蓼科湖散策にもってこい



「森の映画館」と題して定期的に屋外映画上映会も開催している



週末にはマルシェを開催。おやつや食事、ペット用フードなどたくさんのキッチンカーが出店する