

中山道の成立から上武国道整備までの変遷

上武国道の歴史と新大宮バイパスの整備効果

建設省関東地方建設局大宮国道事務所

事務所長 喜多河 信介

(元) 調査第一課長 斉 藤 誠一

上武国道（国道17号）は、東京と北陸を結ぶ重要な幹線道路であり、東京日本橋を起点として、新潟市を終点とする日本の交通動脈である。この南半分の平地部道路のほとんどが徳川幕府時代の旧中山道に当たるが旧中山道の成立から上武国道、現在の国道17号バイパスが整備されるまでを、振り返るとともに、東京都内から大宮市吉野町地先間の新大宮バイパスの整備に伴って沿道及び周辺地域に与えた効果・影響を考察する。

〔中世～近世・土木一般・交通（道路）〕

1. はじめに

中山道は、京都から江戸までの135里23丁の道程である。宿場の数は、東海道53次に対し、67次を数えられた。このうち埼玉県内の宿場としては、蕨、浦和、大宮、上尾、桶川、鴻巣、熊谷、深谷、本庄の9宿があった。現在は、宿に代わって、沿道には戸田市から上里町まで16市町が並んでいる。

“なかせんどう”と言ってもいくつもの書き方がある。「中山道」「中仙道」「仲仙道」が過去には使用されていた。

大宮国道工事事務所でも、当初は「仲仙道」を使っていたようである、それには理由があった。交通量の増加した中山道のバイパスとして、大宮加茂宮交差点から鴻巣までの約20Kmを結ぶ大宮バイパスが1962年（昭和37年）に開通した際、当時多く使われていた「中仙道」に対し新中仙道を強調するため「中」を「仲」に変えたい。ところが都内では「中」のままであったことから国道事務所では昭和50年ころ、標識の「仲」にテープを張って「中」に修正した。その後「歴史的には」中山道が正しい」という県教育委員会の話もあり、再び「仙」にテープを張って「山」に変える作業を行った経緯があった。

中山道が正しいとする歴史的な根拠は『そもそも中山道は、東山道でもあった。東山道は奈良時代に制定された7行政区画の1つで、今の中部、関東、東北の山地を中心とする地帯だが、その後、この地を経由する街道名にもなったものである。都から東国へ向かう道に2つあって海沿いが東海道、山地が東山道ということです。

中山道の名前がいつごろ生まれたかははっきりしないが、その由来について、1805年（文化2年）に出た「木曾路名所絵図」（秋里離島著）は「東山道岐蘇（きそ）路、俗に中山道という。南に東海道、北に北陸道があるところからこういう」と説明している。歴史の道調査報告書第5集中山道（埼玉県教育委員会）によれば、徳川家歴代の家史を記した「徳川実紀」の記述の中で1716年（西徳6年）4月15日の朝会で、7代将軍家継が「今日から5畿7道のうち

東道、山陰、山陽の山の字を”せん”と唱えよ」と発言、「東山道の中筋の道を、昔から中山道といってきた」と付け加えている。このことが歴史的には中山道と書いて”なかせんどう”と読正しい。—— とする説の裏付けとなっている。

人類が木の実の採取や狩猟によって食物を得ていた狩猟時代から、農業が発達し定住生活をするようになった。どんなに生産能力が増大しても、余剰の交換とそれにとまなう物流がなければ誰も進んで多く生産しようとは考えない。初期の文明が河川沿いに興ったのには理由がある。また、内陸では、海産物は生産できない。しかし塩は、生きていくための必需品である。こうした場合は、海岸地域から内陸地域に、塩を含めた海産物を運ぶことになる。そのため、自然に道が形成されるようになった。塩は、それを運ぶために多くの道をつくり、日本の道路の発達にはたした役割はきわめて大きいものがある。

一方、最近のモータリゼーションの発展は、広域的に整備されてきた道路網を通じて、経済、社会の全般にわたり、国民生活環境を変化させ、それはめざましいものがある。いま日本の道路の発展を、上武国道（国道17号）にとって、ふりかえてみた。

2. 街道の歴史

（1）古代の道

日本の地形はきわめて複雑である。山あり、谷あり、平野ありでそれをとりまくように、無数の河川が流れている。昔は、この河川が物を運ぶ道となった。河川の沿岸の場合が多かったが、川の水面はそのまま通路にもなった。

日本の河川の多くは、細長い列島の中央を背骨のように走る山脈から流れ出ている。したがって、おおむね北から南に流れるものが多い。この地形的条件は、必然的に南北の人の移動をうながし、同時に南北の道の発達をうながした。古い時代から発達していた南北の道に比べ東西方向の道が発達したのは、権力による統治が成立する頃からである。

古代にあって、東西方向への移動は主に他地域の征服であったり、また征服の後の統治するため命令を伝達したり、租税としての物資を運搬させなければならなかった。領土が拡大するに従い、権力者にとっては、東西方向の交通が必要になる。東西方向の道が形成され、従来の南北方向の道との交差点付近に中継基地のようなものがつくられ、そこに市が立つようになる。多くの人々が集まるようになり、住み付くようになって町が形成され、文化が栄えるようになったと考えられる。

（2）官 道

律令制の行政区画として、5畿7道が決められた。大和、河内、和泉（いずみ）、摂津（摂津）山城（山城）の5国が畿内で5畿。7道は、東海道、東北道、北陸道、山陰道、山陽道、南海道、西海道である。「道」の字が付いてはいるが、道路の意味ではなく、地方という意味である。この区画にもとづいて、各国の国府を必ず通るように、官道がつけられた。中には、長野県の東山道（後の中山道）が古い黒曜石の道以来の慣用道路であったように、都合がよい場合は、塩の道を初めとする生活の道が利用されたものもある。（図－1 律令時代の交通路）

埼玉においては古来より山岳地や丘陵地では山間伝いに、低地では河川の自然堤防伝いに、集落と集落を結ぶ数多くの往来道が開かれた、それぞれ秩父道、上州道、甲州道、猿島道などと称されていたが、なかには鎌倉に通じる道として、”鎌倉街道”と称された往来道も少なくなかった。（図－2 奥東京湾の図）（図－3 大宮付近の地形分類図）（図－4 埼玉県の地勢）

その後江戸が政治・経済の中心となると、江戸を中心として往還が四面へ達するようになったが、とくに重要とみなされた往還として幕府直轄のもとに整備されていった。

(3) 埼玉の鎌倉街道

埼玉県は、東京都に隣接しているために、国道4号、国道17号をはじめとして、日光御成街道（県道岩槻幸手線）や川越街道（国道254号）のような東京から放射状に出る国道、主要地方道が県内を縦断し、東京から地方へ向かう廊下の役目をはたしている。

このような埼玉県の性格は、歴史的にみると江戸幕府を中心に陸上交通路を設けたことに起因するものである。しかし、それ以前の中世段階でも鎌倉や小田原が政治の中心地であったために、地方からのそれらに向かう交通路が埼玉県を通過しており、現在と同じ様な立場にあったということができよう。中世に於ける埼玉の交通を考えると、陸上交通路として重要な意義を持っていたものに鎌倉街道がある。鎌倉街道の名称を持つ古道は、中世の頃「上道」（鎌倉から武蔵国を通り上信へ抜ける別名「信濃路」「上州路」とも称される。）、「中道」（奥州大道・日光御成道と呼ばれ関東地方のほぼ中央部を北上している）「下道」と呼ばれていた。現在県内の所々に鎌倉街道が分布しているが、これは、関東武士が全ての道は鎌倉へ通じるという気概で本道以外にもそう名付けたことに由来している。その一部は今日でも依然として、交通路としての生命を持続しているものもある。しかし、その大部分はわずかに農道か林道として余命を保っているに過ぎない。しかし、それらが各所で寸断されているため、今日では、当時の鎌倉街道を完全に辿ることがきわめて困難である。

都市化の波が押し寄せるに従ってわずかに残されているこれら鎌倉街道もしだいに消滅する運命にあるように見られる。（図-5 鎌倉時代の街道）

(4) 江戸時代の道路事情

江戸時代になって地方分権制で領主がお互いに対立していたため官道以外一貫した道路整備が出来てなかったようだ。幕府にとって、消費都市の江戸へ物資が運ばれる道は必要であったが、交通が便利すぎるとむしろ諸藩の連合を容易にし、江戸が攻められる原因を作るので政権の安定のためにも、不便であることは望ましかったのであろう。このため道路は貧弱で、橋も意識的に整備されなかった場合が多いのであろう。特に橋は軍の進軍に不適当なものが多い。現在残っている街道は、ほとんど参勤交代のために整備され、道幅を固定するため松並木などがつくられ、その幅は3～4間（大名行列は四列になって歩いたことから四幅が最低とされた。）となっていたようだ。

(5) 江戸の街道

徳川幕府の最重要施策として行われた道路整備事業は、埼玉にも多大な影響を及ぼし、主要道とされた“五街道”のうち「中山道」と「日光街道」の2街道が通り、その街道筋の町並みは、繁栄をみせた。そのほか、將軍の日光社参の際に通行した「日光御成道」、日光防火の任にあたる八王子4人同心の通路としての「日光脇往還」。川越城下と江戸を結ぶ「川越街道」。秩父札所巡りの「秩父往還」というように、県内には縦横に道路が整備された。（図-6 街道と宿駅）

3. 上武国道（国道17号）の歴史

(1) 概要

国道17号は、東京都中央区日本橋無番地地先に存置する道路元標から、当埼玉県の中枢部を縫って高崎市を経由し、終点の新潟市本町にいたる指定区間延長323.8kmの首都圏と北陸を結ぶ重要な幹線道路である。

地形的には、南半分が平地道路で北半分が三国山脈を横断する山岳道路である。この南半分の平地道路のほとんどの部分が、徳川時代の旧中山道であり、北半分の山岳道路が旧北越清水越往還に当たる。

日本の歴史には道路整備の史実が見当たらないが、織田信長の頃に始まった全国の道路整備を引き継いだ幕府は江戸日本橋を起点に、東海道、中山道、奥州街道、甲州街道、日光街道の5街道を設置した。中山道は徳川家康の江戸入城後まもなく、伊那忠次が開いたもので木曾路とも言われ、日本橋から板橋宿を通り、埼玉に入って蕨、浦和、大宮、上尾、桶川、鴻巣、熊谷、深谷、本庄の宿がある。上州を通して信濃、木曾路から近江国を通して東海道と合流している。

この中山道の内、日本橋から高崎に至る間が現在の国道17号の南半分に当たる。旧北越清水越往還は、旧中山道の本庄の宿から分かれて利根川を渡り、清水峠を越え、六日町を経て長岡に達する街道である。

現在の国道17号を旧中山道と比べてみると、起点は日本橋と同じであるが、本庄では分かれず、高崎で国道18号と分かれる。そして国道18号の方が旧中山道に当たる。従って徳川幕府時代には、旧中山道が日本橋を起点とする本線で北越清水越往還が本庄で分岐する支線のような形であったが、現在では国道17号が日本橋を起点とする本線で、国道18号が高崎で分岐する支線のような形となっている。

(2) 街道時代

徳川幕府が文治政策の一つとして、土地の開発、治水と共に力をいれたのは街道の整備であった。戦国時代に目覚めた天馬飛脚制度も戦乱によって消滅していたが、関ヶ原の合戦後、徳川家康が江戸城に入ってから、諸国大名の江戸への出入りが多くなり、参勤交代制の必要上からも街道の整備に力をいれた。

徳川幕府が伝馬制を正式に復活させたのは三代将軍家光の1625年(寛永2年)であるが、江戸周辺では慶長年間にすでに始まっており、東海道は1602年(慶長7年)より始めている。

5街道のうち中山道の往来が一番はげしく、1619年(元和5年)には全国にさきがけて助郷制度の母体が生まれた、これは沿道の代官、領主、村民たちに負わせた義務制度であった。さらに1635年(寛永12年)参勤交代制が確立すると、各大名は江戸との間を往復することになり既存の宿場、伝馬の規模では足らず、1665年(寛文12年)助郷制度が天下に指令され、中山道の各宿駅には人馬それぞれ50を用意させ、そのほか大名の通行するときには1日に人足25人、伝馬25馬をかり出すなど、沿道の発展とは反対に地元の負担は大きくなっていった。

一方道路の改修も行われた。特に往来の旅人のために路傍に主として松を植えた。そして1604年(慶長9年)徳川家康は中山道に大久保見守長安に命じ、36町毎に1里塚をつくらせている。規模としては街道の両側に約10m四方の塚をつくり、その頂上に榎を植えたものであった。この1里塚は旅人の賃銭支払いの標準ともなり、いこいの場所ともなっていた。

前述したように、徳川幕府は治安対策上、江戸へ向かう街道の主要な箇所の橋梁は作っていない。中山道も同じく、戸田川(現在の荒川)は渡しになっていた。今の国道17号の下流約130mのところ中山道の「戸田の渡し」があった。江戸幕府が定船場を指定したのは1616年(元和2年)で、渡川の時間は毎日明むつ(午前6時)から暮むつ(午後6時)に限られ、夜の渡しは禁じられていた。この渡しも1875年(明治8年)に同じ場所に渡し賃をとる木橋ができるまで続いた。

(3) 私財による戸田橋架橋(明治・大正時代の改修)

江戸時代においては道路の各所に関所、木戸、川関等があったが、明治維新によってこれらの関門は撤去され、交通が自由になると庶民の往来は増加し、さらに人力車乗合馬車等が出現し、江戸時代のままの道路では不便を感じるようになった。そのうえ明治維新新政府は殖産興業を進め、国利民福を増すには交通を便利にすることが急務であると考え、至るところで道路の改修、

橋梁の改築を奨励した。

中山道は、江戸時代に（1861年・文久元年）幕府の手によって修理されてから放置されたため、明治になってからの破損の程度はひどかった。1872年（明治5年）に道路取締り及び掃除規則が定められ、道路の修理に着手し、中山道の幅員は6間とされた。1862年（明治6年）には道路の岐路に標札を建てて、方角、方向、里程を表示して行路者の便を計った。今という道路の案内標識である。

1873年（明治6年）8月に道路見廻心得章程ができて、道路の等級を3等に分け、その修築維持の費用負担及び工事に關する地方の権限が定められた、中山道は1等道路であった。1876年（明治9年）になって、明治政府は道路を国道、県道、里道の3種に分け、1等道路を国道としたが、中山道は5号国道と呼ばれるようになった。なお1920年（大正9年）1月に新たに道路法が制定されたとき、国道9号線と改称されている。

前述のように、明治初年、道路及び橋梁の改築についてまだ官費を支出する途がなかった頃は、民間の私財によって架設された。中山道の荒川にかかる「戸田の渡し」もその例である。最初東京府の民間人で堀正という人と天野伴蔵という両名が私財を出して1874年（明治7年）2月に木橋工事に着手したが資金が不足して中止してしまった。しかし、長野県人である正木誓（上田藩の士族）が同年7月これを引き継ぎ、政府からもらった奉還金（武士の退職金）を資金として木橋工事を続けた。途中、大雨で流されたりしながらも、地元も協力して資金を出し、木橋工事の再建設にのりだし、翌1875年（明治8年）5月に全長75間（135m）、幅2間2尺（4.2m）の戸田橋が完成した。費用は当時の金で12,660円で、架橋地点は今の戸田橋より約130m下流の位置であった。10年間は有料橋で、通行料は1人5厘、荷車を引いた牛や馬は1錢、橋の両側に村民が交代で詰め、料金徴収を行った。利益は工事費の出資者に2割～3割の割合で配当された。

この橋は1896年（明治29年）に埼玉県に移管されて無料橋となったが、傷みが激しくなり、1912年（大正元年）に東京都と埼玉県が半額ずつ負担して、同じく木橋として架け替えた。

（4）自動車の街、与野町（昭和初期の改修）

明治後期から自動車は全国に普及しはじめ、大正時代の第1次世界大戦の好景気を背景にして自動車交通が増加してきた。しかし、昭和にはいると大戦の好景気の反動から、世界的な不景気となり、町には失業者があふれた。政府は失業対策事業の一環として道路整備を全国的にわたってはじめた。

東京都と埼玉県を結ぶ戸田橋が木橋から鉄橋になったのは昭和7年のこと。1929年（昭和4年）4月13日、2／3国庫負担、東京府と埼玉県で残りを半分ずつ負担して工事に着手し、1932年（昭和7年）10月10日にドイツ人の設計で、ゲルパトラスの戸田橋が完成した。

架橋地点は木橋の上流約100mである。延長528.7m、幅員11m、工費は当時の金で1,019,000円であった。

この橋も、自動車交通量の増加、大型化と重量化のため震災対策と交通処理対策との両面から、昭和48年から新しい橋の建設が30m上流に進められ、全長519m、幅員22mで昭和53年に架け替えられている。

戸田橋より大宮市間の中山道は人家連担地を通り、交通量の増加したことから、新しい国道を作ることになった。1931年（昭和6年）に着工し、1934年（昭和10年）に戸田橋より大宮市大成町まで現在の国道17号線は開通した。コンクリート舗装の車道9m、前幅員15mで、浦和市街地及び大宮市街地では歩道が設けられた。この道路は旧中山道に対して、新国道と

呼ばれるようになった。1933年（昭和9年）に与野町役場が作った「与野町の昨今」というパンフレットに、開通したばかりの国道17号線の様子が次のように記されている。「担々タル十五米のコンクリート国道ハ両側ニ歩道、ソノ外部ニ排水路ヲ有シ途中ノ風景キ麗ニシテ、タクシー、トラックノ、往復頻繁ナリ」。17号沿いには、さる1968年（昭和43年）から「ここは自動車の街与野市です」のネオンが誇らしげに輝いていた。自動車の街として発展のきっかけを作ったのが、1933年（昭和8年）に開通した国道17号。最初の計画では与野を通らずに、中山道と同じコースをとる予定だったが、当時、与野町長だった渡辺綱次氏と同町の素封家で、同氏に次いで町長となった井原貞氏が私財を投じて“マッタ”をかけた。2人はサツマイモ畑だった土地を、約3300平方メートルずつ無償提供して浦和から真っすぐ与野へと道路を引き込んだ。そのころ、町議をしていた人の話によると「これといった産業がなかったので、自動車の整備工場を誘致しようというかんがえだったようだ」というから、その“先見の明”には敬服させられる。

大宮市以北については、1931年（昭和6年）～1934年（昭和10年）にかけて、交通量が少なかったことから、部分的に拡幅しただけで、ほとんど旧中山道のままで全幅員約9mでアスファルト舗装を施工した。途中埼玉県と群馬県の県境にかかる神流川橋については、1934年（昭和9年）9月に従来の木橋から橋長410.4m、車道幅員7.5mの連続合成桁の鋼橋として完成した。

（5）五ヶ年計画に基づく整備の始まり（戦後の1次改築）

戦後の日本は、見返り資金による道路工事から戦後の道路整備は始まった。国道9号線と呼ばれていた中山道も戦後昭和21年に熊谷市付近からいわゆる1次改築工事に着手し、車道幅員9mとした。これは前近代的な日本の道路を、2車線の舗装道路にしようとするものである。路線としては、旧道が人家連担地区の場合拡幅を避けバイパスすることを基本方針としており、1951年（昭和26年）には熊谷～深谷間のバイパス改良工事が完成した。なお鴻巣～吹上間は人家も少なかったため現道拡幅で1950年（昭和25年度）に改良工事が完成している。

戦後の道路事情の変化とともに、昭和27年に道路法が改正された。この時中山道であった国道9号線は、道路体系の編成替えとともに消え、東京日本橋を起点として旧中山道を通して高崎で中山道と分れ、前橋に入って旧北越清水越往還を通して清水越の代わりに三国峠を越え、新潟に達する1級国道17号線が誕生した。そしてガソリン税を目的税として1954年度（昭和29年度）を初年度とする道路整備五ヶ年計画が発足するとともに、道路整備は急速に進んだ。国道17号は1次改築も他の路線に比べ急速に進められた。関東平野の平野部の国道17号は1958年（昭和33年度）に改良工事を完了し、1959年（昭和34年度）には舗装を完了している。車道幅員はおおむね9mであったが、1部7.5mのところや、熊谷市内のように戦災復興事業で車道幅員17m、全幅員28mにしたところや、前橋市のように都市計画事業で広く取ってあるところも部分的に存在した。

元1級国道が全国的に概制したのが1965年（昭和40年度）であり、平野部の国道17号が1959年（昭和34年度）に完了したことは交通量が多く重要路線であることをしめしている。ちなみに山地部も含めて全線改良舗装が完了したのは1964年（昭和39年）である。

（6）最近の17号の整備（バイパスの建設）

1次改築での舗装道路が終わった後、自動車交通需要に対応したバイパスまたは拡幅整備を行う2次改築が始まった。

戸田橋より大宮市大成町に至る間は戦前昭和初期に全幅員15mの道路として改良舗装されていたが、大宮～鴻巣間については旧中山道が昔の街道として充分幅員があったことから、1次改

築としてはそのままアスファルト舗装を行った。この間は人家が連担し車道幅員が6mであったことから、2次改築の必要が生じた。この新しいバイパスは起点の地名から、大宮バイパスと呼ばれた。

この大宮バイパスは戸田橋～大宮市大成町間の新国道の線形をそのまま北へ延長し、上尾市、桶川市、北本市、鴻巣市の市街地をバイパスして鴻巣市の北側にて旧中山道に取り付くルートを選定している。改良工事は1958年（昭和33年度）より起点の大宮市側より着手し1969年（昭和35年）に完了し、舗装工事はコンクリート舗装で1960年（昭和35年度）後半に着手して1962年（昭和37年度）に完了した。幅員は車道13m、全幅員20mの4車線道路で、市街地は歩道を設けた。その後バイパス周辺の市街化が進むに連れて残りの区間も1967年（昭和42年度）に交通安全対策事業として歩道が設けられた。

大宮～鴻巣間の4車線の大宮バイパスの開通により、2車線区間の戸田橋～大宮市大成町間の道路対策が検討されたが、抜本的な対策としてバイパスを建設するまで、当面の対策として1962年から1963年度（昭和37～38年度）に、戸田橋～大宮市間の全幅15mのうち車道を9m～11mに拡復したり、歩道を切削したり、歩道のない箇所には歩道を設けた。車道11mという数値は最小限の4車線のつもりであったが、実際には交差点部を除き、2車線でしか活用されなかった。

大宮～鴻巣間の大宮バイパスの開通により、ボトルネックになったのは吹上町内であった。狭いところで全幅6m、大型車のすれ違いも困難であった。東京オリンピックを目前にした1963～1964年度（昭和38～39年度）に2次改築として全幅員20m、車道4車線、歩道及び中央分離帯付きの吹上バイパスが完成した。

大宮バイパスと吹上バイパスとの間に残された鴻巣地内では、沿道に人家がなかったため、現道拡幅により前後のバイパスと同じ全幅員20m、車道4車線、歩道付きの道路が1965～1966年度（昭和40から41年度）で完成した。

ここに大宮市～吹上間の約25kmの歩道付き4車線道路が完成した。

さらに年々重量化、高速化など増加する交通量に対処するため、新国道の西側に連担する市街地をバイパスする新大宮バイパスが計画された。新大宮バイパスは、東京都練馬区北町地先（一般国道254号接続）を起点とし、板橋区、戸田市、浦和市、与野市を経て大宮吉野町で現国道17号に接続する延長約23.2kmのバイパスである。新大宮バイパスの整備は、1967年（昭和42年）に笹目橋～16号間、1969年（昭和44年）に16号～吉野町インターチェンジ間が暫定2～4車線で供用した。さらに現在、大規模な2次改築として、局部的なバイパスではなく、国道17号を新しく大規模な高規格の道路として建設すべく計画されたのが上武国道であった。東京と渋川を結び、渋川にて国道17号に結ぶと共に関越自動車道とも結び、東京を中心とする地域と上信越地方を上武国道と関越自動車道そして国道17号、国道254号と併せて4本の幹線道路で結ぼうとするものである。この計画は東京都練馬区一般国道254号を起点とし、笹目橋から新大宮バイパスとなり、大宮市宮前町から現道17号の西側を上尾道路として北上、鴻巣市箕田で現道と交差した後東側に転じ、熊谷バイパスとなり、熊谷市玉井から深谷バイパス、熊谷市西別府から上武道路に接続するものである。その後、改築工事を継続し埼玉県内では、1981年（昭和56年）笹目橋～吉野町までを6車線で供用した。

上尾道路は、1991年度（平成2年度）に延長20.1kmのうち起点側8.9kmが事業化したばかりであるが、熊谷バイパスは1982年（昭和57年）4月をもって全線暫定2車線で供用、深谷バイパスは熊谷バイパスから分岐し、大里郡岡部町に至る延長約14.8kmのバイパスで1990年度（平成元年度）に全線暫定2車線で供用された。上武道路は、深谷バイ

スから分岐し利根川を渡り群馬県前橋市田口町にいたるバイパスで、埼玉県側約5kmと群馬県側約8kmを1992年2月（平成3年度）暫定2車線供用した。

4. 新大宮バイパスの整備効果

上武国道の内新大宮バイパスの整備に伴って、沿線及び周辺に与えた効果を、おもに交通特性、沿道土地利用の進展という視点でみている。（図-7 調査対象地域）

（1）道路交通特性

新大宮バイパスの供用に伴い、平均交通量が1968年（昭和43年）の2.0万台/12hから1980年（昭和55年）には5.2万台/12hと増加しながら、現在は約5.0万台/12hの交通量で推移している。競合している現道17号は、1968年（昭和43年）の2.5万台/12hから1980年（昭和55年）の1.9万台/12hへと減少、1988年（昭和63年）1.9万台/12hへと減少し、確実にバイパスへの転換が見られる。

（図-8 平均交通量の推移）

（2）車種構成及び大型車混入率

車種構成では、バイパス供用によりバイパス側では貨物車の現道からバイパスへ転換がみられた。大型車混入率を見ると、バイパスが26%前後にたいして、現道が13%～14%で現道からバイパスへ転換が見られる。（図-9 車種構成と大型車混入率）

（3）沿道土地利用及び建物戸数の変化

バイパス沿道の両側250mをいくつかのゾーンにとり、土地利用の変化を見ると、新大宮バイパスは供用前（1958年、昭和33年）田が47.6%を占めていたが、供用後（1975年、昭和50年）6.5%へと減少、1982年（昭和62年）には3.8%に減少している。

一方、住宅地は供用前17.2%が供用後52.5%に増大し、1982年（昭和62年）に56.8%となり住宅化バイパス沿いに進展している。（表-1 バイパス沿道500mの土地利用の変化）

供用後、1977年（昭和52年）の建物戸数の新規立地件数では、新大宮バイパスに位置した中部地域が供用前（1964年、昭和39年）と比べて5,282件増で最も多く、伸び率では南部地域が2.17（1964年～1977年、昭和39～52年）の伸び、北部地域が2.15の伸びで高い。（図-10 建物戸数の変化）

また、DID面積は1970年～1975年（昭和45年から昭和50年）にかけて大きく増加し、西方向には市街地が拡大しバイパスの整備効果を表している。（図-11 DID（人口集中地区）の拡大）

（4）事業所の進出

a) 自動車関連サービス事業所の分布

バイパス及び現道500m（両側250m）の地域を対象に、住宅地図などを基に自動車関連事業所の分布を見ると、自動車関連事業所は、バイパス沿道を見ると1970年（昭和45年）の111件から1980年（昭和55年）320件、1988年（昭和63年）406件と大幅に増加した。

生活関連型業種（自動車整備工場、スーパー、家具店、ガソリンスタンド）、産業・流通関連型業種（倉庫、運輸業）、自動車利用客指向型業種（自動車小売、レストラン、パチンコ・ゲームセンター、モーター）の3類型に分け分布状況を見ると、バイパス沿道地域について1970年（昭和45年）は戸田市の笹目付近の倉庫業の集積を除き事業立地は少なかった。

バイパス6車整備後の1980年(昭和55年)では、バイパス沿い及びバイパスと現道とを連絡する道路沿いに事業所進出が著しい。バイパス側の事業所を距離帯別にみると、沿道200m以内に301件(74.%)が集中し、バイパスへ近接した立地傾向にある。特に自動車利用客指向型は、バイパス沿道に1970年(昭和45年)6件であった物が1980年(昭和55年)は72件1982年(昭和57年)は112件と大幅に増大し、そのうち84.2%が200m以内に集中しており、バイパスの影響圏を示している。(表-2 沿道距離帯別業種類型別事業所数)

このように、バイパス供用後、沿道は急速な事業所立地が進展してきたが、これは東京から近く相対的に地価の安い本地域がバイパス供用により発展のポテンシャルが増大したことによる。

5. あとがき

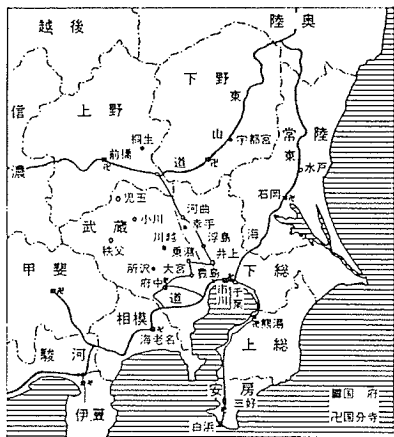
埼玉県にとって交通路は経済・社会・文化など、多くの分野で影響をもたらしており、特に現代のように交通・通信の発達していなかった近世においては、道の果たした役割は大きいものがある。今回、旧中山道を板橋区から群馬県境まで道しるべをたどりながら歩いてみたが、桶川宿の道標に「左側通行(さそくつうこう)とするされていたことを知り、わざわざ左側通行としたことによって、道中する往来人がいかに多かったかが知れ、岡部町では、深谷バイパスの整備によって分断された旧中山道が、工事関係車の配慮により機能復旧の工夫されていたうれしく思ったことなど、新たな発見があった。しかし、このように重要な役割を果たした近世の諸街道も、その後の幹線道路としての整備拡充や、宿場町の都市化などにより、その歴史的環境は急速に失われつつあることの変化の速さを痛感した。

なお、今回大宮国道工事事務所の職員の方に一方ならぬ御協力を戴いたことを申し添えりと感謝の意を表します。

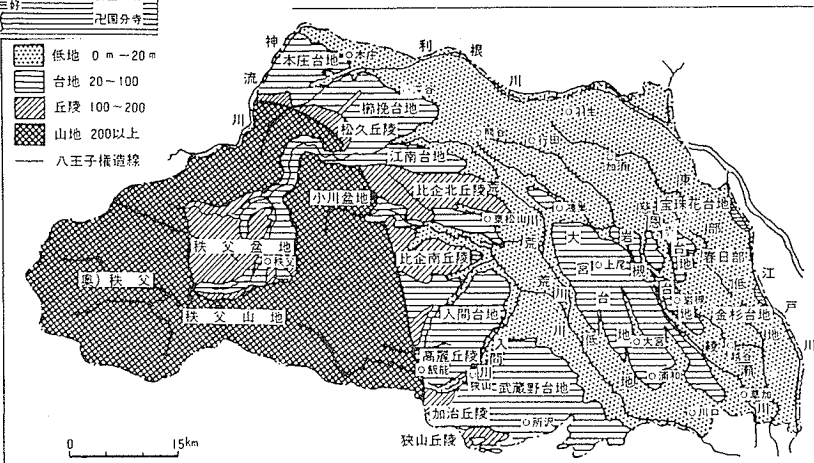
参考文献

- 1)『大宮国道二十年史 さきたまのみち』関東地方建設局大宮国道工事事務所 p28, 29 昭和54年9月
- 2)『大宮国道三十年史』 関東地方建設局大宮国道工事事務所 p53, 64 昭和63年11月
- 3)中山道歴史の道調査報告書(第5集) 埼玉県立県政情報資料室 昭和61年4月
- 4)『日本人の歴史〔7〕旅と日本人』 樋口清之 講談社 昭和 年月
- 5)『バイパス計画論』 石井一郎 p3, 7~17 理工図書 昭和48年8月20日
- 6)『まちかど新風土記』 読売新聞社浦和支局(株)新陽堂出版部 昭和52年2月20日
- 7)新大宮バイパスインパクト調査(昭和63年度)大宮国道工事事務所 原 清次
- 8)『中山道 道しるべの旅』 稲神和子 柏書房 p24 昭和57年5月
- 9)参謀本部陸軍部測量局 2万分の1地形図 明治20年発行(明治14年測量、明治19年製版)
- 10)『大宮のむかしといま』 大宮市編 p6 昭和55年11月3日
- 11)『中山道大宮宿=大宮雑記帳(9)=』 秋山喜久夫 丸岡書店 昭和52年1月15日
- 12)『新編 埼玉県史 通史編第3巻 近世I』埼玉県 p620
- 13)『大宮市史 第3巻』大宮市
- 14)鎌倉街道上道歴史の道調査報告書(第1集) 埼玉県歴史資料館 昭和58年12月

図一 律令時代の交通路（推定） 出典：大宮国道二十年史



図一 埼玉県 出典：大宮国道三十年史



図一 大宮市付近の地形分類図 出典：大宮市史 第三巻

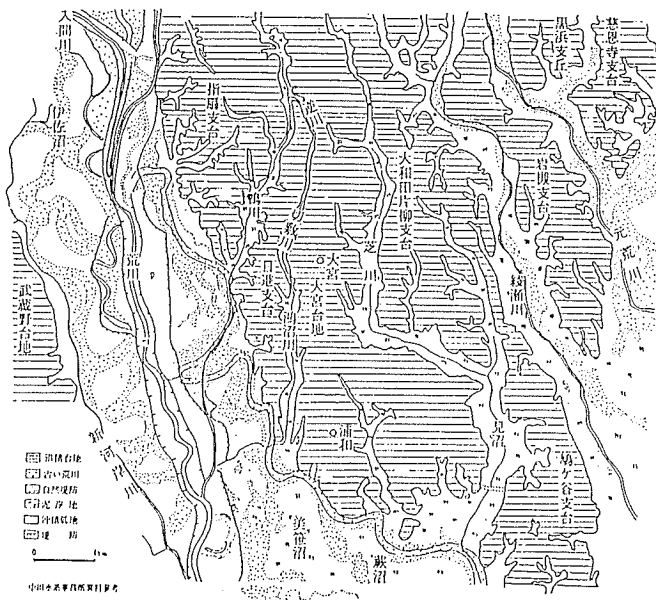
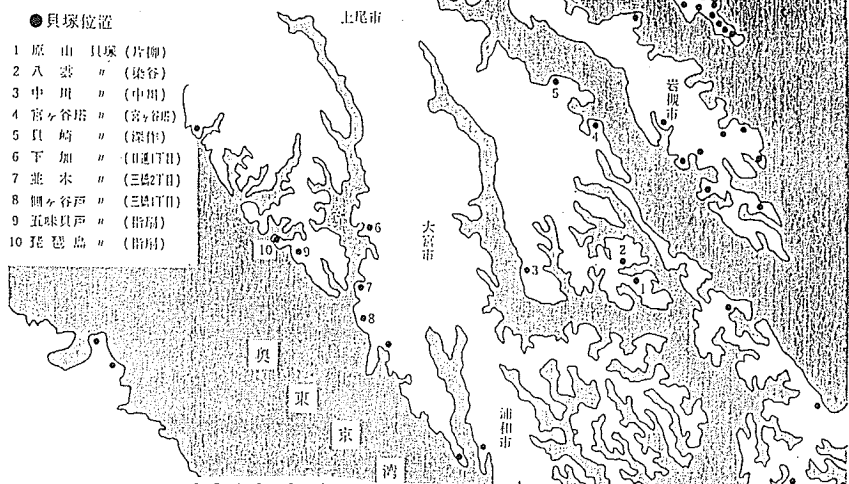


図-2 奥東京湾の図



出典：大宮のむかしといま

図-5 鎌倉時代の街道

出典：大宮のむかしといま

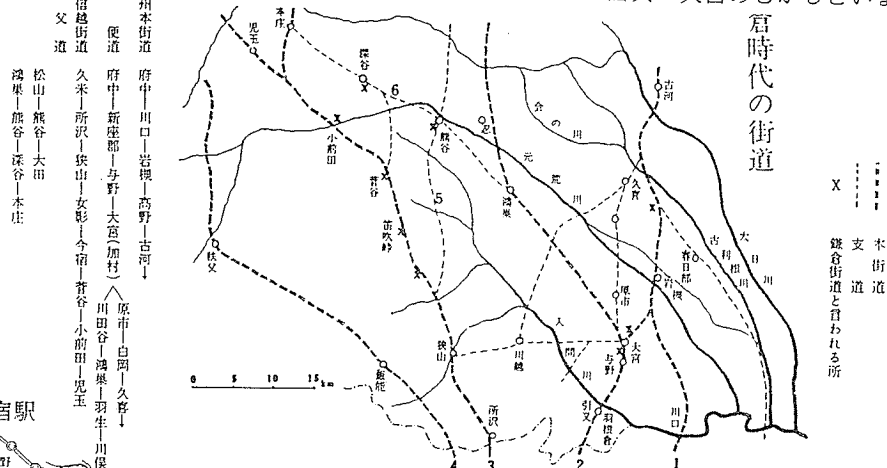
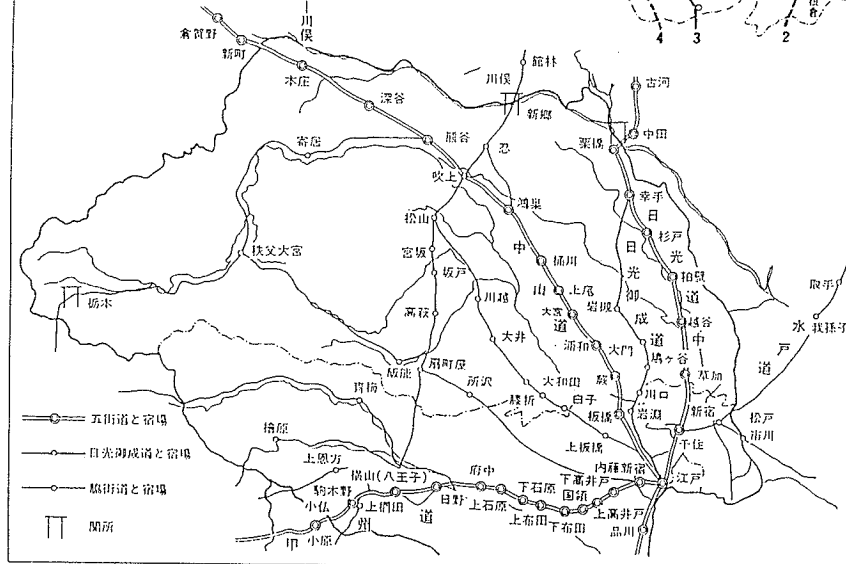


図-6 街道と宿駅



—バイパス及び現道沿道の地域区分

図-7 調査対象地域

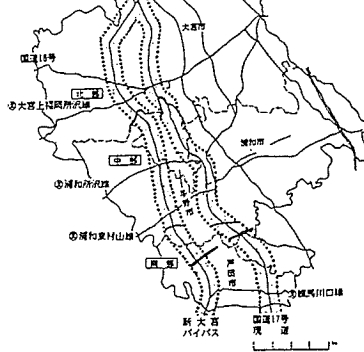
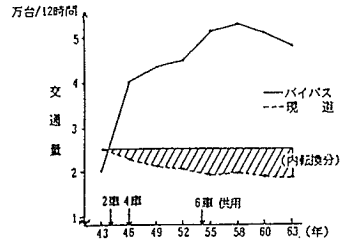


図-8 平均交通量の推移

(バイパス、現道)



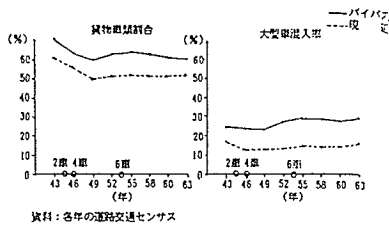
資料：各年の道路交通センサス

表-1 バイパス沿道500mの土地利用の変化

(単位：%)

	森林地	田	畑	住宅地	その他
供用前	7.6	47.6	21.2	17.2	6.3
供用後 (550年)	11.8	6.5	8.9	52.5	20.4
現在 (562年)	11.4	3.8	7.0	56.8	21.0

図-9 車種構成と大型車混入率



資料：各年の道路交通センサス

図-10 建物戸数の変化(バイパス沿道500m以内)

単位：戸数
● 大宮市域
○ 新大宮バイパス沿道500m以内
△ 新大宮バイパス沿道500m以外
□ 新大宮バイパス沿道500m以内(新大宮市域)

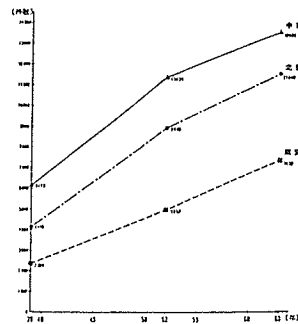


図-11 DID(人口集中地区)の拡大

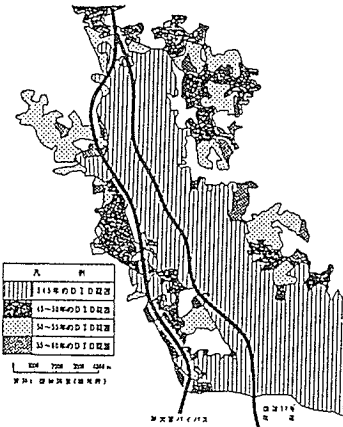


表-2 沿道距離帯別業種類型別事業所数

— バイパス沿道 —

	生活関連			産業・関連			自動車利用客			計		
	45年	55年	63年	45年	55年	63年	45年	55年	63年	45年	55年	63年
200m以内	28 (47.5)	51 (62.2)	93 (63.2)	22 (52.4)	76 (53.5)	56 (51.6)	8 (50.0)	72 (80.0)	112 (64.2)	56 (50.9)	209 (63.3)	331 (71.1)
200~500m以内	31 (52.5)	37 (37.8)	54 (36.7)	20 (47.6)	56 (46.5)	90 (48.4)	4 (40.0)	18 (20.0)	21 (15.8)	55 (49.5)	111 (34.7)	145 (25.9)
500m以内	59 (100.0)	88 (100.0)	147 (100.0)	42 (100.0)	142 (100.0)	186 (100.0)	10 (100.0)	90 (100.0)	133 (100.0)	111 (100.0)	229 (100.0)	425 (100.0)

— 現道沿道 —

	生活関連			産業・関連			自動車利用客			計		
	45年	55年	63年	45年	55年	63年	45年	55年	63年	45年	55年	63年
200m以内	85 (86.7)	114 (73.5)	123 (67.5)	29 (63.0)	44 (41.0)	50 (54.3)	43 (74.1)	77 (88.8)	78 (83.5)	157 (77.7)	229 (68.4)	219 (58.2)
200~500m以内	13 (13.3)	41 (26.5)	59 (32.4)	37 (37.0)	56 (55.0)	42 (45.8)	15 (25.0)	9 (11.3)	15 (16.5)	45 (22.3)	106 (31.6)	116 (31.6)
500m以内	98 (100.0)	155 (100.0)	182 (100.0)	46 (100.0)	100 (100.0)	92 (100.0)	58 (100.0)	80 (100.0)	91 (100.0)	202 (100.0)	335 (100.0)	365 (100.0)

注：下段は250m以内を100とした比較比 %

出典：新大宮バイパスインパクト調査