

～昭和30年代の上尾～

昭和33年7月15日に市制施行した上尾市は、ことし市制施行60周年を迎えました。平成30年4月号から平成31年3月号までの上尾歴史散歩は、昭和30年代当時の広報誌『上尾自治だより』から、当時の出来事やその背景などを探ります。

国道17号 バイパスの開通

現在、上尾市役所の西側を南北に走っている国道17号は、昭和30年代に整備され(写真1)、江戸時代の五街道の一つ中山道が起源である。中山道は、江戸時代から上州(群馬県)や信越(長野県・新潟県と江戸(東京都))を結ぶ主要な道路であった。中山道は、近代になってもその重要性は変わらず、明治6(1873)年8月、政府が道路・河川を一等から三等に区分する河港道路修築規則を定めると、中山道は一等道路に区分された。また、明治9(1876)年6月に道路を三種類に区分する国

道・県道・里道の制を定めると、中山道は「一等五号国道」と称され、国が所管する道路となった。大正8(1919)年4月、道路法が制定され、道路は国道・府県道・郡道・市道・町村道の5種類となった。国道のうち軍事目的の道路・主務大臣が指定もしくは直轄工事とする道路は国庫負担とし、それ以外の道路は地方公共団体の負担となった。翌大正9(1920)年4月の道路法施行に伴い、中山道は「九号国道」と改称された。

中山道は、軍事的にも産業的にも埼玉県域における幹線であったため、関係市町村からはたびたび改修の陳情が出された。また、上尾町では、昭和恐慌期に農村の時局匡救事業の一環として独自に中山道のアスファルト舗装を行った。しかし、その後戦時体制に入ったため、全体として中山道の整備は不十分なままとなった。

が増えると、戦争中から補修が十分でなかった道路の損耗はさらに激しくなった。また、物資輸送のトラックや観光バスの増加などによる交通量の激増は、慢性的な渋滞を引き起こした。昭和32(1957)年になると、路面の破損は甚だしくなり、建設省の直轄工事として舗装改修工事が行われた。しかし、改修が十分でなかったために「日本一悪い一級国道」といわれ(『上尾市史』第七巻)、バイパスの完成が期待された。

戦後、昭和27(1952)年12月の新道路法により、中山道は国道17号となり、その後も引き続き主要な道路であった(写真2)。しかし、県の北部などに

このため、大宮(さいたま市)～鴻巣(鴻巣市)間に大宮バイパスを建設することが計画され、昭和33(1958)年に着工、同38(1963)年3月に全面開通した。市内については、上尾下から東町、上尾市役所、中央小学校を経て久保を通ることとなり、昭和37(1962)年5月1日に開通した(写真3)。大宮バイパスの開通により、中山道は国道としての役割を終えて、一般県道164号鴻巣桶川大宮線(現・鴻巣桶川さいたま線)となり、大宮バイパスが国道17号となったのである。



写真1 国道17号バイパス工事の様子を伝える『あげお自治だより』(第68号)

駐留した米軍の大型車両の通行

大宮バイパスが国道17号となったのである。



写真3 開通後の国道17号バイパス



写真2 昭和30年代初めの中山道