

見つけてね! 宿場町に残る昔の面影

時代の変遷により道路は変化してきましたが、今でも江戸時代の道路施設の姿を確認できることがありますよ。宿場町で見つけてみましょう。



じょうやとう
常夜灯 思い浮かべてみてね!

今と言う道路照明で、宿場の入り口や川の近くなどの危険な場所に設置されていました。旅人は、灯りを見つけてほっとひときついたのでないでしょうか。



感じてみてね!
東海道の面影

格子のある家やクラシカルな建物が連なり、ゆったり散歩しなくなります。



景観に配慮した 道路の工夫

みなさんが使っている道路には道路照明や路面排水のための側溝などが設置されています。蒲原宿・由比宿周辺では景観に配慮して色や形を変えて整備されています。みなさんの近くにある道路施設と比べてみてください。



まさか!
柵形

外敵の侵入を防ぐために、宿場の入り口で街道をカギの手に曲げて柵形にした道路のこと。由比宿の柵形跡は、現在も当時の形状が分かるような形で残っています。



由比宿の石橋

江戸時代、大きな川に橋を勝手にかけることは禁止されていましたが、小さな川には石橋が設けられ、由比宿内にも6基の石橋が設置されていました。今はその多くが姿を消してしまいましたが、由比川近くで石橋の跡を見ることができます。

ちょっと足を延ばして…

岩淵の一里塚 (富士市岩淵)

現在、一里塚は石碑などで位置が示されているだけのものが多いですが、岩淵の一里塚には両側に塚が残っており、当時の道幅を見ることができます。



しずみち散歩 女性ワーキンググループ

静岡市建設局道路部道路計画課
〒420-8602 静岡市葵区追手町5番1号 電話: 054-221-1239

静岡市ホームページから [しずみち散歩](#) はじめます!! [検索](#)
しずみち散歩 vol.1 ~ vol.4 もご覧いただけます。



今回のワーキングメンバー

静岡
ドボジョ
が行く!

しずみち散歩 Vol.5

と き 時代をこえて さったとうげ
東海道・薩埵峠編

しずみち

しずみち女子きらら

富士山
ビューカメラ



絶景ポイント



歌川広重「東海道五拾三次 由比・薩埵峠」
国立国会図書館デジタルコレクション



薩埵峠(展望台)へのアクセス

JR 興津駅から徒歩約1時間(ハイキングコースあり)
 東名高速道路 清水インターチェンジから
薩埵峠展望台まで約30分

ドボジョおすすめの見学ポイント

薩埵峠から眺める風景の今昔を比べてみると、歌川広重が描いた江戸時代後期には、街道沿いに松が植えられていたようですが、現在では眼下に東西を結ぶ道や鉄道などが集まっています。難所であった薩埵峠の交通は、様々な技術を用いて造られ維持されています。



さったとうげ 薩埵峠と東海道の「今」昔をたどってみよう

「交通の要衝」と称される薩埵峠。東海道の一部として、昔から人や物の往来に重要な役割を果たしてきました。きっと、はるか昔から、ここを通行する人々は富士山と駿河湾を見渡しなが峠を越えていったことでしょう。時代とともに変化したところもありますが、昔と同じ姿を垣間見られるところも残されています。時代をこえて変わるもの、変わらないものを見つけにいきませんか？



読んでみてね!
薩埵地藏道を案内する道標
 道標は、今で言う案内標識のようなもの。分かれ道などで行先を示す役割を持っていました。道標に刻まれている文字が読めますか？
 [答え] さったちそうみち

見つけてね! **集水井**
 薩埵峠周辺は地すべりの恐れのある地形・地質であり、その対策として山の斜面の深いところにある地下水を排除する集水井(直径3.5m、深さ約17m~6.1m)が23基整備されています。
 地すべり対策 概要図
 深礎杭、集水井、横ボアリング工、排水トンネル
 ※イラスト・写真は 富士砂防事務所より提供

薩埵峠の高低差
 薩埵峠の中腹にある薩埵峠。西倉沢の分岐点との標高差は約80mで、静岡市役所新館(地上17階建て)の建物の高さと同様。17階まで歩いて上るのは大変なので、薩埵下道がメインとなっていったのも納得ですね。
 静岡市役所新館 地上17階建て (高さ82.35m)
 薩埵山 (標高244m)
 薩埵峠 (標高244m)
 分岐点
 道が細くすれ違いが困難
 東海道は、鎌倉時代から戦国時代、江戸時代と時を経る中で、「軍事の道」から文人や商人、大名、旅人、庶民が行き来する道へと変わっていきました。

見つけてね! **防波堤跡**
 由比地区の JR 東海道本線と国道1号の間に防波堤の跡が見られます。国道1号がある場所は、海だったことが分かりますね。
 防波堤跡が見られる主な区間
 古い石垣が目印

薩埵峠には峠越えの3つの道が存在した!

昔 峠越えのための「薩埵上道」、「薩埵中道」、「薩埵下道」があり、峠越えの道は時代によって主要ルートが変わりました。
今 峠を抜ける主要なルートは海側へと移りましたが、「薩埵中道」は遊歩道として今でも利用されています。「薩埵下道」の辺りには、現在 JR が通っています。

峠道の移り変わり

薩埵下道	峠の絶壁の海岸沿いを、波が引いたときに一気に通らなければならなかった「親知らず、子知らず」と呼ばれた難所。古来より利用されてきました。	江戸時代前期
薩埵中道	明暦元年(1655年)、朝鮮通信使通行のため、山を切り開いて街道とされた道。	
薩埵上道	天和2年(1682年)、中道も大波の危険があるため、その上に開かれた道。	
復活 薩埵下道	安政元年(1854年)の安政の大地震で海岸の地盤が隆起(陸上部で1.6m以上*)し、再び利用されるようになりました。 *「静岡県史別編2 自然災害誌」より	後期

この後、(現在の)国道1号、東名高速と次第に海側へ広がっていきました。

江戸時代の道路ってどんな感じ?

昔 江戸時代前期の慶長10年(1605年)、徳川秀忠の命により、五街道の標準的な道路の幅は5間(約9.1m)とし、一里(約4km)ごとに一里塚を設置し、塚には目印になる木(松や榎など)を植えることとなりました。1630年代には砂利と砂で路面整備が行われました。
今 一里塚と同じような役割をしているのが「距離標」です。ドライバーや道行く人に現在の位置や主要都市までの距離を教えてください。道路路面は一般的にはアスファルトの舗装がなされています。日本で初めてアスファルト舗装が施されたのは明治11年(1878年)なんですよ。

五街道の標準断面

並木数 9尺 (1789年に2間以上へと変更)
 標準幅員 5間 (1789年に2間以上へと変更)
 並木数 9尺
 *5間=9.1m(1間=1.82m) 9尺=2.7m(1尺=0.303m)
 ※国土交通省 HP「道の歴史」を参考に作成

東名高速道路は内陸を通る計画だった!?

計画ルートではこの辺りに4本ものトンネルが計画されていました。

 東名高速は、もともとトンネルを前提とした内陸を通る計画だったのを知っていますか? 昭和36年(1961年)に地すべりが発生したことをきっかけに、地すべり対策工事で発生した土砂を活用して、海岸沿いに整備されることになったそうです。内陸を通っていたら薩埵峠から眺める風景の印象も変わっていたかもしれませんね。
 ※「東名高速道路建設誌」(昭和45年3月25日発行、東名高速道路建設誌編さん委員会)を参考に記述