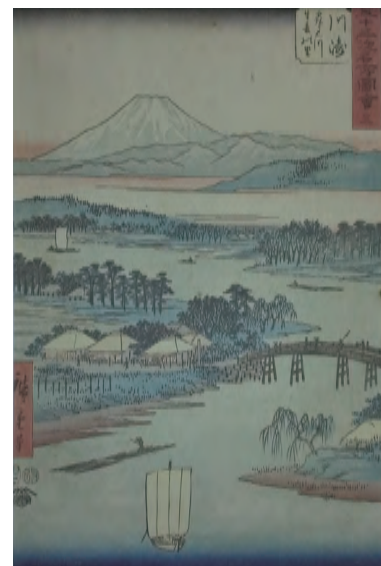


## 2 橋と道路

人の移動や物流を支える橋と道路は、その歴史を紐解くと、当時の人々の生活や社会情勢を垣間見ることが出来ます。ここでは、鶴見川橋と旧東海道、響橋と第二京浜国道について紹介します。

### ● 鶴見川橋と旧東海道

旧東海道は、慶長 6 年（1601 年）に徳川家康によって、江戸と京都を結ぶ最重要交通路として整備され、江戸時代を通じて多くの人馬や物資が行き交いました。初代の鶴見橋（現 鶴見川橋）も慶長 6 年頃に架けられたと言われており、富士山や箱根の連山が見える風光明媚な場所としても知られ、広重の絵や多くの紀行文などにも描写されています。文政 7 年、下田奉行小笠原長保は『甲申旅日記』で次のように記しています。「鶴見村の鶴見橋をわたる。長さ二十六間といへり。右のかたは、はるかに田の面を打こえて山々つらなれり。左は青海原にて、いと景よろし。」（鶴見区史編集委員会昭和 57 年『鶴見区史』鶴見区史刊行委員会）



五十三次名所図会（三）  
川崎鶴見川生麦之里 広重  
（提供：鶴見神社）

大正 15 年に、開通した第一京浜国道の橋に橋名を譲り、鶴見川橋となりました。

街道沿いの鶴見村や生麦村は、川崎宿と神奈川宿の中間に位置していたことから「間の宿」と呼ばれ、旅人の休憩地としての役割を果たしており、たくさんの茶屋が並び大変賑わっていました。当時鶴見橋（現 鶴見川橋）付近の茶屋で売られていた街道の名物「よねまんじゅう」は、現代の製法で昭和 57 年に復活し、今も鶴見の銘菓として親しまれています。

横浜開港後、不安定な政治情勢を背景に、旧東海道では、幕臣や公家、諸藩の藩士、外国人が頻繁に通行するようになり、文久 2 年（1862 年）、国内外に衝撃を与えた「生麦事件」が発生します。薩摩藩主の父島津久光の行列を横切ったイギリス人が藩士によって殺傷され、外交問題にまで発展しました。事件後、鶴見橋（現 鶴見川橋）には、攘夷派浪士を取り締まるための番所が設置されました。

### ● 響橋と第二京浜国道

「めがね橋」という愛称を持つ響橋は、第二京浜国道（現 国道 1 号）の建設に伴って架けられた陸橋です。関東大震災後、京浜工業地帯の発展や自動車の普及が進み、第一京浜国道（現 国道 15 号）の交通量が限界に達したことから、第二京浜国道の建設が計画され、水道道を分断させないために響橋（当初は寺尾橋）の建設が計画されました。第二京浜国道は、昭和 15 年に開催予定だった幻の東京オリンピックのマラソンコースとして使用することが予定されており、響橋はその折り返し地点として想定されていました。戦争の影響でオリンピックは中止されたものの、橋の工事は継続され、昭和 16 年 3 月に竣工しました。

響橋の設計は、後に長野県穂高の碌山美術館や皇居内の桃華楽堂などを手がけた建築家今井兼次氏が行いました。昭和初期に欧州を視察し、スペインのガウディなどの影響を受けた今井氏は、アーチ型の優美な橋をデザインしました。後に「かながわの橋 100 選」に選ばれ、平成 28 年度にはその歴史的・景観的価値から土木学会選奨土木遺産に認定されました。



響橋（昭和 31 年）  
（写真提供：鶴見歴史の会）