

校長室だより～和光高校今昔 第43号 H27. 2. 27

埼玉県立和光高等学校 校長 村田 進

## 和光高校と幸魂大橋

平成4年11月の外郭環状道路いわゆる「外環」の和光～三郷間開通に伴い並行して走る国道298号とともに荒川を跨ぐ橋梁として幸魂大橋が架かった。全長1486mのこの橋は、「斜張橋(しゃちょうきょう)」に分類される。中心付近の塔から斜めに張ったケーブルを橋桁に直接つなぎ支える構造のものである。ケーブルを利用し吊って支えることから、広義には吊り橋の一種とも言える。デザイン的に帆船やヨットの雄大な帆がイメージされ、遠くには富士山や南アルプス・秩父の峰などを望み、眼下には荒川と新河岸川の流れと白鳥なども飛来する「彩湖」も見ることができる。隅田川に架かる由緒ある「新大橋」や尾道と今治を結ぶしまなみ街道の「多々羅大橋」などとともに斜張橋の代表とされ、四季それぞれにおいて情緒あふれる景観を生んでいる。開通時の和光ICと新倉PA、さらに2年後の大泉方面への延伸に伴い和光北ICも建設され、東西を走る川越街道と併せ、都市機能に分類されるところの交通都市に仲間入りした。



和光高校の生徒達は冬の強歩大会において毎年この橋をくぐるので、通学で利用する生徒以外にとっても馴染みのある景色となっているが、出身中学校の変化にも如実に建設後の影響が表れている。平成6年度の浦和市(当時)中学校出身の入学生は前年度の一挙2倍となりしばらくその人数が入学してくる。平成9年度には在籍生徒居住地で浦和市が、和光・朝霞・川口に次いで4番目となった。一時的にはあるが前年まで上位の川越と戸田を抜かしたのである。3市合併(浦和・大宮・与野)によりこの後のデータは解り辛くなったが、蕨市や旧与野

市なども加え生徒募集にこの橋が大きな役割を果たしているのは間違いないだろう。付け加えるならば、職員の通勤においてもこの道の恩恵は大きいし、バスなどを使う学校行事や遠征においても、和光北IC至近の環境はありがたいのである。「外環道路」のマイナス面としては、市を分断しまさに中央を走る幹線道路という事で騒音や排気ガスが問題になったようだ。半地下化することでこの課題を解決したものの朝夕の渋滞や通行量の多さから生じる交通事故が懸念される。和光高校の安全教育がこの時期から強化されたのは必然といえるだろう。

かつて函館が北海道の玄関と称されたように、埼玉の玄関としての機能が和光に備えられた。物流の拠点としての価値は周辺に増える工業団地や大型商業施設によって証明されている。それは、江戸時代に荒川と新河岸川を利用する水運隆盛期の復活のようでもある。諸説あるものの和光高校のある「新倉」の地名は、農作物や農器具などを保存する「蔵」に由来されるとも言われている。学校のすぐそばには、新倉河岸がありいわゆる舟着き場として栄えていた。4階の窓から見える三角形に張られた幸魂大橋の偉容を目にするたびに思いは過去と未来に広がっていく。



昭和39年の東京オリンピック開催直前に、ポート会場戸田へのルートとして開通したオリンピック道路とも呼ばれる17号バイパスは笹目橋の補強により（それまでは木造の



帯水橋であつたらしい) 東京と埼玉を結ぶ大動脈となった。およそ30年の後に新たに建設された幸魂大橋は単に荒川を越えるだけでなく、高速道路同志を結ぶ環状線として首都圏、いや日本の高速道路交通を支えているのだ。(つづく)