

■ 神奈川県土木遺産

関東学院大学 中藤 誠二
(関東支部選奨土木遺産選考委員会 委員)

神奈川県は県東部の京浜地区に代表される産業の発達している地域がある一方、県西部は相模湾から丹沢山系にかけて変化に富んだ自然環境が広がる中、箱根などの古くからの観光地や湘南の別荘地など特徴ある地域を含む。このような特徴を反映して、土木学会選奨土木遺産には橋梁やトンネルといった構造物、あるいは鉄道施設や港湾、河川、水道施設など多様なタイプの土木遺産が選ばれており、その分布も県全体に広がっている。また、選奨土木遺産の件数自体は多くないものの、開国に伴って発展した開港都市の横浜、軍港都市の横須賀を中心に多くの特徴ある土木遺産が残されている。ここでは土木学会選奨土木遺産に選定されているものを中心に神奈川県の土木遺産について概観する。

橋梁やトンネルなどの道路・鉄道施設

関東大震災は横浜にも甚大な被害をもたらし、復興事業において隅田川橋梁群のように大規模ではないものの、横浜でも地域のシンボルとなるような復興橋梁が架けられた。元町・山手地区には谷戸橋、西の橋、打越橋、桜道橋などがあり、また、復興型と呼ばれるラーメン橋台橋も、規模は小さいながらも吉野橋、新田間橋の2橋がある。

第二京浜国道（現国道1号）の陸橋である響橋は、中止となった1940年の東京オリンピックのマラソンの折り返し地点となる予定だった橋である。小倉橋（相模原市）は相模川に架かる4径間の上路アーチで、上流側に架けられた新橋は同じ上路アーチでデザイン的な調和が図られている。中津川に架かる平山橋（愛川町）は3連の下路式曲弦鋼プラットラス橋（国登録有形文化財）で、下流側に新橋が架けられ現在は人道橋として利用されている。

鋼橋には形を変えて移設されているものもある。浦舟水道橋は西の橋として建設されたあと、翁橋に転用され、その後、浦舟水道橋として人道橋として供されている。ピン結合されたトラス橋としては日本最古のものである。横浜市の新山下にある霞橋は、日本鉄道の初代隅田川橋梁が江ヶ崎跨線橋となり、そして霞橋として形を変えて継承されている。一方で、老朽化により解体される橋もある。相模湖に架かる勝瀬橋は日本で最初の斜張橋として1959年に竣工したが、道路幅が4mと狭かったこともあり2006年に供用停止となり、2010年に解体された。

特に横須賀にその数が多いが、起伏のある地形に鉄道や道路を通すた



谷戸橋



西の橋



桜道橋



吉野橋



浦舟水道橋

めに多くのトンネルがつくられている。小坪隧道・名越隧道は、煉瓦積みのトンネルで、現在は坑門の部分の煉瓦積みが残されている。横浜市の大原隧道、東隧道は関東大震災の後に水道用に造られたトンネルである。山手隧道は、先に記した桜道橋と一体的につくられたトンネルである。

水道施設

日本最初の近代水道である横浜水道は明治 20 年に完成した。第 2 回拡張工事において完成した西谷浄水場は国登録有形文化財となっている。また、明治期の下水道施設として卵型の断面形状のレンガ造りの下水管が横浜市内に残されている。旧日本海軍が横須賀まで導水した海軍水道半原水系は 1921 年に完成したもので、最近まで利用されており、相模川には上郷水管橋が当時の姿で残されている。相模川下流を水源とし、平塚市や鎌倉町などの 1 市 9 町（当時）などを給水域とした神奈川県営水道は 1936 年に竣工し、当時の送水ポンプ所や配水池が残されている。また秦野の曽屋水道は陶管を用いたものであるが、横浜水道と同時期の水道事業である。

河川関連施設

横浜市の堀割川は大岡川の分水路として開削され、石積みの護岸など完成時のものが多く残されている。川崎市の二ヶ領用水は 17 世紀に完成した南関東で最も古い農業用水とされおり、途中には国の登録有形文化財の久地円筒分水がある。九十間堤防は酒匂川にある霞堤で、昭和 13 年に崩壊した蛇籠の堤防を、玉石練張工として昭和 16 年に復旧したもので「治水」と記された銘板が取り付けられている。また多摩川下流にある河港水門は未完の大運河計画の遺構で、多くの装飾も施されている。

丹沢山系、箱根山系は、関東大震災および昭和 5 年の豆相（北伊豆）地震で山地の表層が脆くなり土石流が頻発したことをきっかけに、内務省直轄工事もしくは神奈川県での施工で多くの砂防堰堤がつけられた。そのうち、県内の 8 つの砂防堰堤が国の登録有形文化財になっている。

港湾施設

1859 年に開港し大棧橋や新港埠頭、内防波堤が完成していた横浜港は、関東大震災で大きな被害を受けた。港湾都市としてその復旧に最大限の力が注がれ、わずか 2 年間で工事を完了させた。その後、設置された京浜港ドックでは、横浜港の第 3 期拡張工事における堤防のケーソンなどを製作した。新港埠頭のハンマーヘッドクレーンは荷役クレーンとしての役割は終えたが、近年、新たな観光スポットとして整備されている。港湾内には、日本最初の防波堤（水堤）灯台である横浜北水堤灯台、ベイブリッジの脇にある横浜港外防波堤灯台がある。横須賀市にある 2003



響橋



小倉橋（奥は新小倉橋）



平山橋



解体中の勝瀬橋の主塔(2010 年)



ハンマーヘッドクレーンの補修時の様子 (2011 年)



ハンマーヘッドクレーン (1982 年)



堀割川

年に閉鎖された住友重機械工業の旧浦賀工場造船所は、1899 年に建造されたレンガ造りのドライドックなどが残されている。

その他の施設

測量関係の土木遺産である相模野基線は距離の基準であり、住宅街の中に 3 つの基準点が残されている。三浦市にある油壺検潮所は高さの基準で、旧建屋が残されており、新しい建屋を用いて現在も継続して利用されている。

軍事遺産をどのように位置づけるかは今後の課題であるが、軍港都市であった横須賀には多くの軍事遺産があり、現在の米軍や自衛隊の施設内に残るものもある。旧日本軍の要塞であった猿島はその代表的なものである。砲台跡や弾薬庫などの軍の施設が残されており、濃い緑とフランス積みレンガ構造は独特の雰囲気醸し出す。その他にも夏島、貝山地区に軍が建設した地下壕なども残されている。

今後の土木遺産の活用に向けて

神奈川県ではここ 50 年間においても、大型プロジェクトにおける最新技術を適用した大規模な構造物だけでなく、みなとみらい地区を筆頭にデザイン的にも意欲的な構造物が多く作られおり、将来の土木遺産の候補が数多くある。低成長時代となり公共事業には経済性が強く求められる中、地域のシンボルとなるような華麗な土木構造物が実現することは少なくなっている。しかし、制約条件の中で、今ある技術を最大限生かしてつくられた構造物は、後世の人から見ればやはりこの時代にしか成すことができなかったものと評されるはずである。

横浜市には開港都市として明治期の洋風建築物を含めた構造物が多く残されており、全国に先駆けて積極的な調査や保存活動がなされ、観光資源としてそれらを生かしたまちづくりが進められている。土木構造物は都市部に限らず広く立地しており、観光資源としてだけではなく地域の歴史を共有するための貴重な教材ともなりうるが、多くの地域で必ずしもそのポテンシャルを十分に生かせていない状況にある。

歴史的な土木遺産に限らず、地域にある土木構造物を重層的に捉え、一般の人にも分かりやすいストーリーを提示し、地域の歴史を知るための一つの時間軸として広く市民の方にもアピールしていくことが重要である。土木学会選奨土木遺産に選定されているもの以外にも神奈川県には多くの土木遺産がある。それらの土木遺産を通して、我々土木に関わるものが過去の土木事業に思いを馳せるとともに、市民の方々と「ビッグピクチャー」を共有するための一助となることを期待し、引き続き歴史的土木構造物の保全と活用を図っていきたい。

県西地域については、明治以降の箱根の開発の歴史を通して、選奨土木遺産に認定されている箱根登山鉄道、函嶺洞門・旭橋、千歳橋、旧熱海線鉄道施設群、荻窪用水・山崎発電所について説明したページを設けた。



川崎河港水門



横須賀水道橋（上郷水管橋）



二ヶ領用水久地円筒分水



戸川堰堤



八段堰堤

また、横浜港には種々の歴史的港湾施設があるが、選奨土木遺産に認定されている京浜港ドック、ハンマーヘッドクレーン、新港埠頭を中心に別途、解説ページを設けた。

さらに 2020 年度に選定された曾屋水道については、全国大会が東海大学において従来通り開催されていれば、是非足を運んで見学いただきたかったものであるが、これについても、別途解説ページを設けて紹介している。

参考文献

- ・神奈川県教育委員会：神奈川県の近代化遺産 ―神奈川県近代化遺産（建造物等）総合調査報告書―，2012
- ・横浜市歴史的資産調査会：都市の記憶―横浜の土木遺産― 改訂版，2002
- ・神奈川県土木部：相模の橋 今と昔 相模の昔を訪ねて，1995
- ・神奈川県土木部：かながわの橋 100 選，1992