

■ 神奈川県西部地域の土木遺産について

一般社団法人 湘南建設業協会 山崎 仁
(関東支部選奨土木遺産選考委員会 委員)

神奈川県は幕末の日米修好通商条約により、安政6年(1859)に横浜が開港となった。これにより欧米の諸文化が一気に流れ込み、西洋式近代技術を導入した先駆的なまちづくりが進んだこと。また、大正12年(1923)小田原沖を震源とする関東大震災が起これ、耐震性の低い構造物が破壊され、一気に当時の最新技術で再建されたことなどから、県内には貴重な近代土木遺産が数多く点在する。

県内の分布を見ると、横浜地域は勿論であるが、県西部の小田原・箱根地域にも幾つか纏まった分布が見られる。これは当時、外国人の旅行は東は多摩川、西は箱根位までに絞られていたため、多くの外国人が風光明媚な箱根を目指したといわれる。勿論、国内でも箱根七湯への湯治客は江戸中期に至ると江戸から関東一円と広がっていたと云われており、国内の要人達も同様である。そしてこの動きに対応するべく国際観光地としての箱根が徐々に形成されていったと考えられるため、その経過を整理してみる。



福沢諭吉

明治期

この時代の特徴は道路や橋、鉄道などを地域の将来に向けて、住民自らが費用を工面して築き上げていったことにある。

明治初期、横浜の外国人居留地から、箱根に向けて人力車や乗合馬車の足音が聞こえ始めると、明治5年(1872)、東京から小田原までの郵便物は人力車により運ばれるようになった。明治6年(1873)3月、福沢諭吉は箱根温泉の将来を予言し、この時代の流れに、湯宿主たちがどのように対処すべきかを「箱根山中まで人力車が通れる新道を造り、数年後には鉄道を企てよ」と説いた。



福住正兄

これに応じたのが箱根湯本福住楼の福住正兄で、小田原の板橋から湯本の山崎まで4.1kmの道路開削を明治8年～13年(1875～1880)に行った。この道路は資金を集め工事を行い、通行料により償却する日本初の有料道路として画期的なものであった。

福住はこの後、当時の東海道線が小田原を通らず御殿場経由のルートとなったことに危機感を抱き、国府津・湯本間の小田原馬車鉄道の建設にも力を注いだ。鉄道は東海道線国府津駅が開業した明治20年(1887)の翌年、明治21年(1888)に完成している。



現在の函嶺洞門付近(長崎大学所蔵)

次に湯本から塔之澤までの道路開削を引き継いだのは、塔之澤村の戸長、中田暢平ら塔之澤の住民で、福住と同様に通行料により工事費を償却

する手法で事業を行っている。

この区間は箱根山中に分け入る急峻な地形で、現在函嶺洞門がある湯坂山の断崖を切り取る大工事のため、工事は難航したと言われる。延長約 1 km、明治 14 年(1881) 頃に完成。

塔之澤の次は宮ノ下である。明治 11 年(1878)、宮ノ下に外国人専門の旅館として富士屋ホテルを創業した山口仙之助は、チェアーと呼ばれた「山かご」でしか宿泊客の運搬ができなかった山道を、明治 19 年(1886)～20 年(1887)に人力車が通れる車道にした。

驚くべきはそのルート設定で、塔之澤から宮ノ下まで約 5.6 kmを平均勾配 5.4%としたことであつた。現在では道路幅は多少拡張されているが、明治以来のこの道路は国道 1 号線として大きく変更は受けていない。

「箱根新道」と呼ばれた小田原から箱根へと至る道路を最後に仕上げたのは芦之湯村の松坂万右衛門であつた。自らの私財を売るなど、資金調達に苦勞をしながら、明治 35 年(1902)～37 年(1904)に芦ノ湖まで 13.3 km の道路を完成させた。道路勾配は県からの開発条件として 1/15 (約 6.7%) 以下とされたため、塔之澤宮ノ下間と同様に緩く、現在の 1 号線としてそのほとんどが残っている。

芦之湯の入口に、この時の村人の喜びを伝える「箱根新道之碑」が建ち、小田原箱根間における国道 1 号線の基礎ができあがった。

大正期

大正期に入ると、河川法（明治 29 年制定）や道路法（大正 8 年制定）が整備され、次第に県や国が施工の主体になってくる。

道路については、明治に整備された「箱根新道」では、箱根峠を越えて静岡県に行くことはできなかった。そこで神奈川県と静岡県は、将来の自動車交通を見据え、大正 9 年(1920)から国庫補助により、「箱根国道」の整備を開始した。大正 9 年に完成した玉の緒橋は、その第一歩であり、箱根国道は関東大震災を経て大正 14 年(1925)に完成した。

治水関係では、明治 11 年(1878)～27 年(1894)にかけて、前述の塔之澤中田暢平らが、道路整備と並行して災害の多かった早川の塔之澤に分水路トンネル塔之澤隧道を素掘りで完成させている。大正 12 年(1923)の関東大震災により早川の渓谷は大きな打撃を受けた。狭い渓谷には温泉場や道路、鉄道などが走るため、砂防法が改正され（県単独の範囲でも直轄工事を可能とした）大正 13 年(1924)から国の直轄事業として、出山堰堤、大平台堰堤などが整備され、斜面崩壊や川の侵食防止が図られている。

鉄道については、前述の明治 21 年(1888)小田原馬車鉄道は明治 33 年(1900)には電化され、小田原電



山口仙之助



箱根新道の碑



玉の緒橋



大平台堰堤、大平台上流堰堤

気鉄道となった。

福沢諭吉の提言にあった登山鉄道は、大正元年(1912)～大正 8 年(1919)にかけて工事が行われ、湯本－強羅間の鉄道が誕生した。

一方、御殿場線経由の東海道線は輸送力増強のため、新線を小田原を経由する熱海線として進められた。大正 7 年(1918)から工事が開始され、酒匂川橋梁、白糸川橋梁など将来を見据えた複線電化仕様で、国産の技術が生かされて建設されている。

小田原駅までは大正 9 年(1920)に開通しているが、関東大震災や丹那トンネルの難工事のため、東海道線に組み込まれたのは、昭和 9 年(1934)になる。

昭和期

この時期は関東大震災の復興による事業が大部分を占める。

まず、道路では函嶺洞門付近が震災後の復旧は一先ず終わっていたが、落石が頻繁に起こり、箱根の玄関口として本格的な改修が求められていた。

このため、昭和 5 年(1930)千歳橋、昭和 6 年(1931)函嶺洞門、昭和 8 年(1933)旭橋が建設された。どれも画期的なデザインで構成され、当時としては珍しい歩道や道路照明を配した道路改良が行われた。現在でも箱根の玄関口のシンボルとして人々の目を引き付けている。

次に江戸中期(1800)頃に整備された荻窪用水は、函嶺洞門の近くから取水し、小田原市内を流れる用水で、童謡メダカの学校の故郷として親しまれているが、大震災により壊滅的になっていた。

そこに昭和 3 年(1928)登山電車を保有していた小田原電気鉄道と黒部川などの電力開発をしていた日本電力が合併して箱根登山鉄道となり、荻窪用水を一部発電用として復旧し、箱根町山崎に発電所を昭和 11 年(1936)に整備することとなった。

この発電所は国立公園箱根の玄関口にあることから、管理棟のみ地上に建ち、発電施設全体が地下にある画期的なものである。

また、管理棟のデザインは早川の取水堤とともに建築家山口文象が手掛け、曲線を組み合わせた児童公園のような雰囲気がある。増強された電力は箱根登山鉄道のほか、周辺のホテルなど国際観光地箱根の開発に大きく貢献し、現在は東京電力㈱が保有している。



箱根登山鉄道



酒匂川橋梁



函嶺洞門



旭橋



山崎発電所

県西部地域まとめ

小田原・箱根周辺でこれまで選奨土木遺産の認定を受けた施設を以下にまとめる。

認定年度	認定名称	認定施設等	完成年等	写真
H17	箱根地区国道1号施設群	旭橋	昭和8年(1933)	
		函嶺洞門	昭和6年(1931)	
		千歳橋	昭和5年(1930)	
H19	箱根登山鉄道	鉄道全体	大正8年(1919)	
H23	荻窪用水と関連施設	荻窪用水	江戸中期(1800頃)	
		山縣水道	明治40年(1907)	

		山崎発電所及び 早川取水堤	昭和 11 年(1936)	 
R01	旧熱海線鉄道施設群	酒匂川橋梁	大正 9 年(1920)	
		白糸川橋梁	大正 14 年(1925)	
		丹那トンネル（静岡県）	昭和 9 年(1934)	
		桑原川橋梁（静岡県）	昭和 9 年(1934)	

以上、4 類、12 の施設が認定されており、何れも大正後半から昭和の初めにかけて整備されたものとなっている。しかし、これらの経過を調べていくと、明治時代に地域の人々が小田原・箱根の未来を信じ、自己の資金を工面しながら苦労を重ね、道路や鉄道などを造り上げていったことがベースにあることがわかる。それではこれらの人々の情熱はどこから来たのか。

直接的には福沢諭吉などの偉人が関わっていたことは整理されているが、間接的にはもう一人郷土の偉人として二宮尊徳を挙げたい。最初に小田原からの道路を手掛けた福住正兄は尊徳の門下生でもあり、当然多くの人々の心の中には尊徳の教えが息づいていたことであろう。

その他

最後に神奈川県の中で、もう一つだけ特徴的な土木遺産を紹介したい。県央地域と三浦半島地域にある「相模野基線」平成 22 年(2010)認定と「油壺験潮場」平成 30 年(2018)認定である。

我が国の近代化を進めるには詳細な地図が不可欠であった。その地図の要素として「長さ」と「高さ」の基準を定め、形を測ることにより立体的な数値がわかる地形図が出来上がる。この二つの基準となった場所がともに神奈川県に存在していることは興味深い。

相模野基線

国は明治 15 年(1882)、ドイツから取り入れた近代測量技術により、地形図全国整備計画に基づいて高座郡下溝村(現相模原市)と入谷村(現座間市)に近代測量の最初の基線を設置した。そして、その基線の長さは 5209.9697 m と算出され、翌年から丹沢山や千葉県鹿野山へと三角点を広げ、大正 14 年には全国 5 万分の 1 の地形図が完成した。

この地が選ばれたのは、東京近郊で、限りなく平坦な見通しが効く場所であったためと言われている。

油壺験潮場

国の陸地測量部は明治 24 年(1891)、全国に 6 か所の験潮場を設置した。そのうちの千葉県高神験潮場が明治 27 年(1894)、油壺に移設された。以来、油壺験潮場は日本の標高の基準である「日本水準原点」と密接な関係がある。

明治 24 年に設置された水準原点は、当初隅田川河口の霊岸島で測る潮位により決定されていたが、河川水の影響を受けやすかったため、油壺験潮場設置後は油壺のデータが活用され、現在でも潮位観測が継続されている。

三浦市の油壺湾は太平洋に面しているが、湾の奥は鏡のような水面である。

参考文献

- ・箱根湯本温泉旅館組合：箱根湯本・塔之沢温泉の歴史と文化，夢工房，2000
- ・加藤利之：箱根山の近代交通，神奈川新聞社，1995
- ・箱根温泉旅館ホテル協同組合：箱根の歴史，<https://www.hakone-ryokan.or.jp/> 箱根温泉公式ガイド 箱ぴた 2021 年 7 月 16 日閲覧



測量風景



北端点（相模原市）



南端点（座間市）



油壺験潮場（三浦市）