

掘割川

神奈川県横浜市磯子区
JR根岸線「根岸駅」から徒歩10分

The Horiwari River

資料提供: 1-3.神奈川県横浜川崎治水事務所
4.長崎大学附属図書館 5.横浜開港資料館 撮影: 6.7.大村拓也

横浜開港に係る市街地形成を支えた人工河川

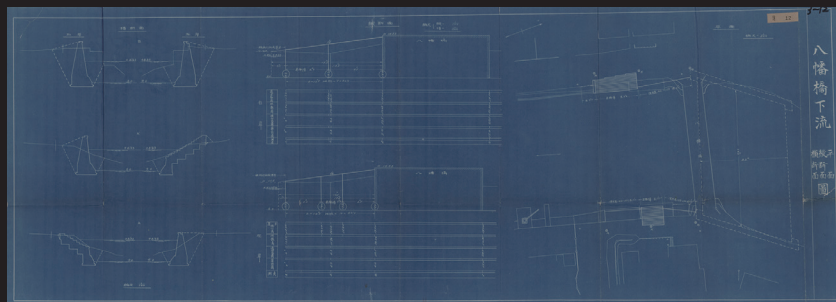
掘割川は、明治初期に横浜港開港に関わる都市計画のために開削された延長 2.7kmの人工運河である。

安政 5(1858)年の日米通商就航条約に基づき横浜港は安政6(1859)年7月に開港された。その後、外国人居留地の整備や公共施設、公園などの都市づくりが必要となり、大岡川と支川の掘割川(中村川)に囲まれた海岸沿いの区域を中心に開発が行われたが、次第に手狭となり、背後の吉田新田の埋め立てが必要となった。

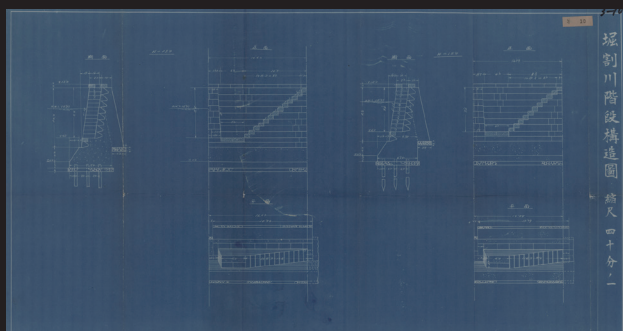
明治維新後、幕府の都市づくりを引き継いだ新政府は、明治3(1870)年、横浜港と根岸湾を直接結ぶ運河(掘割川)開削とその工事残土を用いた土地造成を自費で施工する者を公募し、吉田新田を開発した吉田家の一族が「吉田方会所」を設立して請負うこととなった。標高約37mの丘陵切下げなど難工事が続いたが、居留地の貿易商などの資金協力、借入金返済の国による肩代わりなどを得て、ようやく明治7(1874)年に完成している。

その後、掘割川は中村川・掘川とつながり、横浜港の重要な舟運施設として機能していくことになる。また、川沿いは桜の名所としても賑わった。しかし、大正12(1923)年の関東大震災で、空石積みであった掘割川の護岸は大きな被害を受けた。現在の掘割川沿いの石積護岸は、震災復旧の際に築造されたものであり、耐震性を考慮して基礎杭上に割石練積の擁壁を乗せた構造が採用されている。

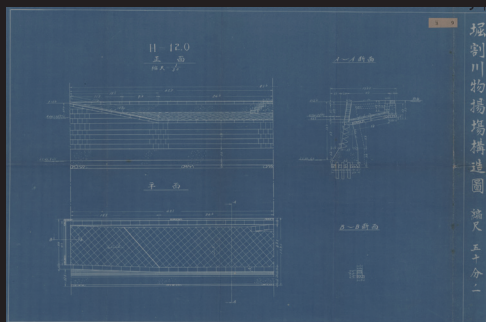
変貌を続ける横浜港周辺にあって、掘割川の石積みは現在もほぼ当時のままの姿で残っており、共同物揚場や造船所跡地などともに往時の風景を今に伝えている。地元自治体や横浜市民の手で、掘割川をさらに親しまれる川にしていくための取り組みが毎年実施されている。(山崎 仁)



1.八幡橋下流平面・縦断・横断面



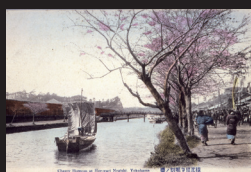
2.掘割川階段構造図



3.掘割川物揚場構造図



4.開削工事の状況



5.往時の掘割川根岸付近



6.震災後の改修で築造された石積護岸



7.現在の八幡橋下流付近

箱根地区国道1号施設群

(旭橋・千歳橋・函嶺洞門)

Brisges and Tunnle of Hakone Area, National Route One (Asahi Bridge, Chitose Bridge, Kanrei Doumon)

- 旭橋／神奈川県足柄下郡箱根町 箱根登山鉄道「箱根湯本駅」から徒歩10分
- 千歳橋／神奈川県足柄下郡箱根町 箱根登山鉄道「塔ノ沢駅」から徒歩5分
- 函嶺洞門／神奈川県足柄下郡箱根町 箱根登山鉄道「塔ノ沢駅」から徒歩5分

資料提供: 1-3.神奈川県都市整備技術センター
4.譲原建設株式会社 撮影: 5-7.大村拓也

天下の陰、箱根玄関口の整備

江戸時代、箱根は東海道きっての難所とうたわれ、その難所を越える乗り物といえば馬が篤籠しかなく、箱根に関所が置かれていたこともあり交通が厳しく制限され、小田原と箱根を結ぶ道路は旧東海道と脇関所のあった仙石原への裏街道以外は皆無であった。しかしながら、明治時代になり関所が廃止され、横浜開港により文明開化の足音が響いてくると箱根は一変した。多くの外国人が訪れ、首都圏からの交通網が徐々に整備されると、一気に日本有数の観光地として賑わっていく。

このようななか、神奈川県は小田原道路改良事務所において昭和3(1928)年から「小田原湯本間道路改修工事」に着手、天下の陰・箱根の玄関口整備を行った。昭和6(1931)年に竣工した函嶺洞門はRC構造の6スパンで出来ており、施工中、第2スパンが北伊豆地震のため落石で被災した記録が残っている。その意匠は、箱根へのゲートとして、来訪する欧米人を意識し中国の王宮をイメージしたデザインとなっている。また昭和8(1933)年に竣工した旭橋と千歳橋とともに鉄骨を含む鉄筋コンクリート下路式タイドアーチ橋。旭橋は斜度10度の斜橋で、RCタイドアーチ橋としては国内最大スパンであった。いずれも個性豊かな土木施設がどっしりと構えており、箱根玄関口の重要な風景となっている。



1.旭橋設計計算書(抜粋)



2.竣工当時の旭橋



3.竣工当時の千歳橋



4.竣工当時の函嶺洞門



5.現在の旭橋



6.現在の千歳橋



7.現在の函嶺洞門

この国道1号線の旭橋、函嶺洞門、千歳橋あたりは、ちょうど麓から天下の陰に分け入る地形上最も急峻で不安定な箇所、明治以来の道路にしても絶えず崩落や落石を繰り返していた。そこに車道幅員6m、両側歩道1.5m~2.0m、コンクリートアーチ橋に斜橋の線形を入れた橋や洞門など本格的な改良工事を実施したことは、前述のような国際観光地としての意気込みがあったのか、富士演習場へのルートも関係したのかは不明であるが、当時の箇所が、道路管理上最も重要なポイントであったことは間違いない。今でも気象が大きく変わるため、このあたりから雨量や積雪の通行規制が行われている。

現在、函嶺洞門は老朽化などの理由により、対岸にバイパス道路が建設中で、近々供用開始となる。函嶺洞門は箱根駅伝としても重要なポイントであり、駅伝の第1回が大正9(1920)年で、洞門誕生が昭和6(1931)年であるから、(翌昭和7(1932)年から供用が開始されていれば、初めて洞門を潜つての優勝校は慶応義塾大学)以来80年間、ずっと選手達を見守っていることになる。バイパス完成後の函嶺洞門の活用策が検討されているが、できれば今までの伝統を残すことができないか関係者の判断を待ちたい。(山崎 仁)