

第40回 歴史を生かしたまちづくりセミナー

「震災復興橋梁 in 大岡川」

実 施 報 告 書

平成29年9月9日

公益社団法人 横浜歴史資産調査会
横浜市 都市整備局 都市デザイン室

第40回 歴史を生かしたまちづくりセミナー「震災復興橋梁 in 大岡川」
実施報告書

目 次

1	開催概要	1
2	開催記録	3
(1)	開会	3
(2)	主催者挨拶	3
(3)	ミニレクチャー「震災復興橋梁～横浜の復興を支えた橋～」	6
(4)	パネル展示	26
(5)	大岡川・中村川・堀川クルーズ体験	27
(6)	当日配布資料	37
3	アンケート様式・集計	75
4	広報ちらし	79

(報告書中、敬称略)

1 開催概要

- (1) 名 称 : 「震災復興橋梁 in 大岡川」
- (2) 主 催 : 公益社団法人横浜歴史資産調査会(ヨコハマヘリテイジ) / 横浜市都市整備局
- (3) 協 力 : 一般社団法人水辺荘、株式会社東京ベイガード
: 公益社団法人日本建築家協会(JIA) 関東甲信越支部神奈川地域会まちづくり保存研究会、横浜市道路局
- (4) 日 時 : 平成 29(2017)年 9 月 9 日 (土) 9:00-11:20 (受付開始 8:40) < 1 回目 >
: 平成 29(2017)年 9 月 9 日 (土) 10:00-13:00 (受付開始 9:40) < 2 回目 >
- (5) 場 所 : 黄金町高架下スタジオ Site-D (横浜市中区日の出町 2-158)
(クルーズ体験 日ノ出棧橋乗下船～大岡川～中村川～堀川～横浜港～大岡川)
- (6) 参加費 : 2,000 円 (ヨコハマヘリテイジ会員 1,800 円)
- (7) 申込み : 事前申込み制
- (8) 内 容 :
- ・ 主催者挨拶
吉田 鋼市 (公益社団法人横浜歴史資産調査会 副会長) < 1 回目 >
宮村 忠 (公益社団法人横浜歴史資産調査会 会長) < 2 回目 >
梶山 祐実 (横浜市都市整備局企画部都市デザイン室 室長) < 1・2 回共通 >
 - ・ ミニレクチャー
「震災復興橋梁～横浜の復興を支えた橋～」 < 1・2 回共通 >
中藤 誠二 (関東学院大学工学部教授 / 横浜市歴史的景観保全委員)
 - ・ パネル展示
 - ・ クルーズ体験 (大岡川～中村川～堀川～横浜港～大岡川) < 1・2 回共通 >
- (9) 参加者数 : 60 名

2 開催記録

(1) 開 会

・進行：内山 哲久（横浜歴史資産調査会社員）

ただ今より第40回歴史を生かしたまちづくりセミナーを開催します。

講演に先立、主催者より一言ご挨拶を申し上げます。

(2) 主催者挨拶

・吉田 鋼市（公益社団法人横浜歴史資産調査会副会長／横浜市歴史的景観保全委員）（1回目）

おはようございます。今日は天気が良くて、良かったですね。

建築の専門家は橋梁を見るときも、橋の上ばかりを見て楽しんでいますが、実は橋の一番重要な構造などは全て橋の下にあります。

本日は、これから船で回って見るができるということで、私自身非常に興奮しています。しかも中藤先生の説明を聞きながらこれらを見られるというめったにない機会ですので一緒に楽しみ、あるいは勉強をしていただきたいと思います。

橋というのは下から見ることを想定して土木技術者は設計していると思いますので、形、景観をどのように土木技術者が考えているのか、そういう視点からも見ていただきたいと思います。

・宮村 忠（公益社団法人横浜歴史資産調査会会長）（2回目）

本日はセミナーにご参加いただきありがとうございます。

今日は大岡川のクルーズもありますので、川に降りて船でいつもとは違う街の風景を見ていただくことができると思います。

私は専門が河川工学ですので、少し川のご紹介をさせていただきます。

今日の資料中「横浜市震災復興橋梁位置図」を見ると、横浜を代表する川としては都心部の北側に帷子川、南側に大岡川・中村川があります。この二つとも横浜の港町にとって大変重要な川でして、多くの橋が架かっていたことがわかります。街ができないと橋は架かりませんので、これだけ密に橋が架かっていたということから、それだけコンパクトな街ができていたと言えます。

そういう見地から資料を見ると、帷子川と大岡川・中村川では橋の形状や分布が違い、港に近い方の大岡川・中村川には沢山橋があり都心部の重要な場所だったことが伺えます。

一方、帷子川の方は川がいくつも分かれて流れていることがわかります。港に出入りする船にとって一番気をつけなければならないのは川から出てくる砂でできた浅瀬への乗り上げです。

ということで、帷子川はいくつも分派させ、川で砂を貯め砂が一つのところに集まらないように工夫しているというわけです。今やその帷子川の河口付近が横浜駅西口再開発の目玉になっているところですよ。

大岡川・中村川に架かっていた橋梁は関東大震災でほぼ全滅となりましたが、橋梁だけに限らず港湾施設も大きい被害を受け「もう復興できないのではないか」と世界に発信されることもあったようですが、横浜は驚異的なスピードで港とともに街も復興しました。

帷子川も大岡川・中村川も昭和 33 年の狩野川台風を契機に上流からトンネルを掘って直接海に流れる分水路を設けバイパスさせ、下流の街を安全なものとししました。

そういう意味で昭和 33 年は、横浜に限らず都市計画には大きなインパクトを与えた年になりました。

・梶山 祐実（横浜市都市整備局企画部都市デザイン室室長）

本日はお忙しい中、本歴史セミナーにご参加いただきありがとうございます。

横浜市では昭和 63 年に「歴史を生かしたまちづくり要綱」を制定以来、公益社団法人横浜歴史資産調査会と両輪で歴史を生かしたまちづくりを進めてまいりました。

昨年度は、今日もクルーズで見ただけの「都橋商店街ビル」など 3 件を歴史的建造物として登録、戸塚の俣野別邸を認定いたしました。

また、昨年度から、ふるさと納税を「歴史を生かしたまちづくり」にも導入し、配付した資料にもチラシが入っておりますので、是非ともご協力をご検討いただければと思います。横浜市民の方でも使える制度となっております。

本日は震災復興橋梁がテーマですが、まずは前半、関東学院大学の中藤先生からミニレクチャーをしていただいた後に、このセミナーでは珍しく船に乗り、水上から歴史的橋梁を見ていただくこととなっています。

震災復興時に架かった橋梁が 40 現存しています。本日はそのうちの 12 橋を見ていただくことが出来ますので、震災後の横浜に思いを馳せてご覧いただければと思います。

また、先ほど吉田先生からお話がありましたが、橋を下から見るという機会はそうそうありませんので、約 1 時間のクルーズになると思いますが、お楽しみいただければと思います。

さらに、会場内で震災復興橋梁のパネルも展示しておりますので、クルーズまでの少しの時間ですが、ご覧頂ければと思います。

今日はお忙しい中ご参加いただきましてありがとうございます。本日が皆様にとって実りのある会になっていただければと思います。どうぞ宜しくお願いいたします。

(2) ミニレクチャー「震災復興橋梁～横浜の復興を支えた橋～」

・中藤 誠二（関東学院大学理工学部教授／横浜市歴史的景観保全委員）

<スライド1>

今日は「震災復興橋梁～横浜の復興を支えた橋～」というタイトルでお話をさせていただきます。

私は横浜市の歴史的景観保全委員やヨコハマヘリテイジの社員、また土木学会選奨土木遺産の選考委員などに就いているのですが、もともとは風工学が専門で、主に風洞実験等で用いた研究を行っています。このような役職につくまでは、あまり土木史的なところには関わりがなかったのですが、土木史を専門としている先生が少ないということと宮村忠先生の紹介もあり徐々に関わることとなりました。

<スライド2>

震災復興事業は東京と横浜で行われたわけですが、予算規模が大きな東京では、永代橋、清洲橋に代表される隅田川橋梁群など大規模な橋梁が作られました。一方、横浜では港を重要視し、港湾施設の復興事業に力が注がれたという経緯があります。

したがって、今日見ていただく「西の橋」「谷戸橋」「長者橋」の橋長は全て30メートル前後ですが、それに対して隅田川の橋は180メートル近くあり、規模の面でも6倍くらい違う。構造物としてのインパクトとしても東京の方が大きいのではないかと思います。土木学会では2000年から選奨土木遺産の取組を始めましたが、「永代橋」、「清洲橋」は最初に選ばれていることから隅田川橋梁群は土木史の中でも重要と考えられていることが分かります。

<スライド3>

横浜の場合、図面等の資料があまり残っていないのが少し弱いところかなので、資料の集積や整理から始めなければなりません。しかしそれでも港湾関連の資料が残っています。

今日お示しする資料は土木学会デジタルアーカイブから得たものです。土木学会デジタルアーカイブでは、こうした過去の資料や写真を見ることができます。

<スライド4>

その中からピックアップした震災前の計画の資料です。みなとみらい新港地区のところで、「象の鼻」「新港橋梁」、「万国橋」が載っています。

<スライド5>

同じ報告の中には、現存しない「万国橋」の飾りの図面も載っています。これは照明だと思えますが、少し豪華な感じの造りになっています。「新港橋梁（鉄道橋）」は、もともと鉄道橋であったものが、今は歩道橋として使われています。

<スライド6>

横浜市の震災復興事業橋梁工事の事業報告も土木学会誌等にも工事報告として載っています。

この論文では主に横浜市の担当した復興事業について報告がされています。

<スライド7>

震災復興橋梁は、国の復興局施工と市施工のものと二つに担当が分かれており、幹線街路に架

設するものや運河改修に伴って架設するものが国の復興局が担当し、市が担当するのは在来橋の改修とか補助線街路や河川改修に伴うものの架設は市が担当する分担になっていました。

この報告の中で、大岡川・中村川の認識としては、河岸の高さが低く、航路として舟運もあり、周りの地面の標高が低いということで、普通に造ったのであれば橋梁の高さが高くなって前の地面からアクセスするときに勾配がきつくなっています。要するに太鼓橋のようなになるので、それをなるべく低くしなければいけないということが記されています。

しかし、30メートルの橋を一気に架けてしまうとどうしても分厚い構造となって桁が高くなりしまう。そこで、柱を2本立て曲げモーメントが小さくすることで橋を薄くしています。三径間つまり橋の中に二つ橋脚が立っている形式が多くなっています。一径間、川の中にひとつも橋脚がないというのはどういう場合かということ、そこは川の合流点、船の旋回を容易にするための場所に一径間を採用しています。

また航路の空間を確保する、あるいは経済的な点から主に桁橋を採用したとあります。市で施工した震災復興橋梁でアーチ構造が採用されたのは打越橋と谷戸橋です。アーチ構造にするには周りの地盤がしっかりとしていなくてはならないので、この2か所はたまたま地質が良かったのでアーチ構造が採用されたということだと言えます。

この論文の面白いところは、報告の最後に本音に近いところ書かれていて、「ともかくこの貧弱なフォースをもって各多数の橋梁をこの短期間で設計をしたり監督をしたりしたのは奇跡のように思う」と書いてあります。

これは、やはり横浜の復興橋梁のプロジェクトのすごいところであり、規模は小さいかもしれないが、少ない予算で短い期間で一気に架けられたということからも、担当された技術者がいかにそこに力を注いだかということが分かるかと思います。

<スライド8、9>

これは国立国会図書館の資料で横浜港震駭復興工事報告の写真です。赤レンガ倉庫のあたりと多分新港橋梁と思われます。これは復旧が終わった後の写真になります。これは復旧工事の様子が写真に残されているものです。

<スライド10>

「横浜と橋」ということに関連した話題として、2015年12月に「横浜学」という講座を関東学院大学と横浜ウォーカーとのコラボレーションで年4回やりましたが、その中に「横浜と橋」をテーマとした回がありました。

そこで講演された講師3名のうちの一人が日本大学の伊東孝先生でした。伊東先生は、主に隅田川橋梁などの東京の震災復興を専門にされ、その著作も多くあります。その方が横浜の震災復興橋梁についてどのように話されるのか興味をもって聞きました。

<スライド11>

この内容については関東学院大学のホームページからYoutubeにリンクされているので見ることができます。

その一部ですが、伊藤先生は「東京の震災復興橋梁は5大コンセプトがある。」とお話されています。まず「橋の博覧会」であるということ。永代橋はスチールアーチ橋であれば、清洲橋は自碇式吊橋と、様々な形式にチャレンジしている。次に「帝都のゲートと河川のゲート」。帝都のゲートであるから立派に造るし、それぞれの支川のゲートとしても立派な橋をいろいろと造る。

また「右岸と左岸で違う橋のタイプ」のものにしたこと、「橋のデザイン・ヒエラルキー」として地域によって橋のヒエラルキーを設けていること、「橋詰広場と緑水ネットワーク」を形成しかなり力を注いでいる点を挙げられています。

この中で横浜の震災復興橋梁で該当するのは、伊東先生曰く「「橋のデザイン・ヒエラルキー」くらいはあるけれど他はない」という評価でした。

先ほども触れましたが、横浜では港中心に震災復興が進められたので、例えば橋詰広場といったところまでお金が回らなかったという状況があったかと思います。

<スライド 12>

これも伊東先生のスライドからですが、当時の横浜市の助役の青木周蔵が語った「今後の復興計画を見ると東京においては道幅 20 間、30 間に道幅を拡げ、小学校の傍らには付属の小公園を設けているが、我が横浜に対してこれらは一切削り去ったのである。」という言葉を紹介しています。予算の制約で東京のように様々な形式の橋や大きなプロジェクトはできなかったというのが当時の認識としてあったということがわかります。

<スライド 13>

私は構造が専門ですので、ここから少し構造的な話をしたいと思います。

まず橋梁を通すという場合、どうしても人が通るとか物が通るとか、あるいは川を通るということを考えますが、様々なネットワークがクロスするところには橋を架けざるをえません。

昔であれば川を人が渡るというのは重要ではありませんでした。川が主役であり人は渡し舟とか、あるいは歩いて通れば良かったわけです。明治・大正になるとネットワークの主役が交代していき、鉄道が重要になり、道路が重要になってくると、鉄道・道路のネットワークの中にたまたま川があり、橋を架ける必要がでてきたということではないかと思います。

構造的な視点から、「なぜいろんな橋の形式があるのか」というと、例えばすごく小さな立派な橋があったとして、それをスパンが5倍になると5倍に設計図を拡大してそのまま造れるかといいますと、造れません。スパンを5倍にした場合でも、材料の特性は変わらず、鋼の強さは大きくしても小さくしても一緒です。例えば昆虫の足が細いので、大きさを単純に拡大しても、その細さでは象の足は成り立たないわけです。地球上にある骨の素性は使われる材料が変わらないので、大きくする場合には部材を太くするなどの工夫をしていかなければならない。そういったことが橋梁形式でも起こってきていろんな形式が出てくるということになります。

あとは土木構造物の特性として、場所による地盤の特性は常に気にしないといけません。軟弱地盤の場合は橋台をしっかりと造らなくてはなりませんし、頑丈な地盤であると、谷戸橋のようにアーチで周辺の地盤に反力をかけるということが可能になる。そういった地盤の特性も考慮し

て造っていく、選ばれるということになります。

<スライド 14>

ここに示したのは土木学会で出している「日本の近代土木遺産「改訂版」—現存する重要な土木構造物 2800 選—」（2005 年）の中でリストアップされている横浜市内の橋梁です。

土木学会で選奨土木遺産を選ぶ時も、2000 年頃までに整理されたこのリストが元となっています。今日通るルートに近い橋ですと、こういった橋がリストアップされていますが、評価としては ABC とあるのですが、C とか B ランクになります。このランクはどうやって決めたのかはわからないところがありますが、この程度の評価であるということです。

<スライド 15>

本を紹介しますと、本日も販売しておりますが、横浜の土木遺産が網羅的にリストアップされている「都市の記憶・横浜の土木遺産」が参考となりますので、お持ちでない方は持っていたけると一覧できると思います。

<スライド 16、17、18>

また土木学会にはデジタルアーカイブがあります。その中から今日のテーマに関連するものを紹介します。例えば「戦前土木絵葉書ライブラリ」です。この中にある「吉田橋」は、昔の伊勢佐木町と関内の間に架かっていた橋です。立派な橋でしたが、架かっていた川自体が埋め立てられたので現存しません。

<スライド 19～23>

これも土木学会のホームページからですが、「歴史的鋼橋集覧」には、打越橋の図面が載っていたり、汽車道の図面が資料として載っていたりします。これは港第三号橋梁の図面になります。新港橋梁の図面も載っています。

<スライド 24>

これは、関東大震災の時の被害の状況です。これは先ほども紹介した、お洒落な照明の付いている万国橋です。このように、壊れ方としては周辺の橋台部分が崩れていて、橋は原型を保っているのですが、これは地盤が軟弱のためということがあると思います。

<スライド 25>

これは竣工当時の万国橋の写真です。

<スライド 26、27>

これは谷戸橋です。古い谷戸橋はトラス橋だったのですが、こんな形で橋自体は大丈夫だったが、橋台が崩れるという被害状況になっています。

こういうように基本的には軟弱地盤なので、橋脚とか橋台が崩れて落橋してしまう壊れ方が多いことがわかります。

<スライド 28>

本日のクルーズのルートです。私は隅田川のクルーズは何回も乗ったことがあるのですが、二つのルートと比較すると、横浜の港を隅田川、大岡川を神田川、中村川を日本橋川に見立てると、

ちょうどそのクルーズと距離感は同じなのですね。このことから大岡川・中村川のクルーズも神田川クルーズを同じくらいのポテンシャルはあるのではないかと思います。

<スライド 29>

本日のルート中で大岡川と中村川の分岐点のところに吉野橋があります。この橋は復興形式とあって、震災復興橋梁に特徴的な橋の形式になります。これは中央が桁橋になっているためリストとして整理する時には単に桁橋としている資料もあります。ただ目に止まるのは両側のアーチの部分で、これは橋台になっています。周辺の市街化が進み、土地が確保できなくて橋台が造れないという時に、川の中に台をしっかりと造る、そして桁をかけるために、川の中に土地を確保し、工期を短縮するというメリットがあります。

<スライド 30>

この新田間橋も復興形式になります。

<スライド 31>

これは東京の「一ツ橋」の写真です、この橋も復興形式で、ラーメン橋台橋ということもあります。このアーチの部分ラーメンと捉えて、ラーメンの橋台橋という言い方もします。

これは東京都現代美術館の側にあります「茂森橋」です。これもラーメン橋台橋です。このような形式の橋は比較的多くのところにあります。

<スライド 32>

本日のルートで重要な橋は最後の方に行く「谷戸橋」と「西の橋」です。こちらは下流側、横浜市が施工した「谷戸橋」です。その一つ上流に架かっているのが「西の橋」で、これは復興局が施工しました。違いは、ほぼ同じようなスパンですが、西の橋は市電を通すために幅員が広くなっています。

先ほど2ヒンジと3ヒンジとの違いについて質問を受けたのですが、なぜ2ヒンジと3ヒンジに分けたのかは私も正式なところは分かりません。どう違うのかは今日通った時に見ていただければ分かりますが、アーチの真ん中のところにピンが入っていて、そこが違うわけです。

何もないと中央部に一番力がかかりますが、ピンが入ると曲げモーメントが小さくなります。

例えば割り箸を折る時に真ん中が折れるということは直感としてあると思いますね。端は折れません。橋を架ける時中央部を強くしないといけないわけです。その場合、中央にピンを設けることで力が分散できるわけです。その分散した力がかかるところをさらに強くする必要があるので、力がかかっても曲がらないようにトラスを組んでいます。しかし、なぜ二つに分けたのか、2ヒンジはダメだったのかということは私も把握しておりません。

<スライド 33>

横浜市の復興橋梁の親柱についてはかなり資料も残っているそうです。ただ親柱は土木的には今も昔も建築の専門家がデザインしています。土木の領域の中では「アールデコ」といった言葉はあまり使われていない。見ても非常に楽しいのですが、建築物を見ている感じがします。これについては、私は詳しくはわかりません。

<スライド 34>

これは「谷戸橋」です。このトラスの斜材の部分がトラス、このトラスはブレース（筋交い）という言い方もします。スパンドレルというのは路面下部構造のアーチの部分指します。

これがもし石造アーチであったり、コンクリートアーチであったりすると、中に全部詰め物をするのですが、スパンドレルというのが詰まっているのではなくブレースされているアーチという言い方で、この形式をスパンドレルブレースドアーチ橋という言い方をする場合もあります。

<スライド 35～37>

本日のルートの中で掘割川との分岐点を通ります。そこから分岐する掘割川は橋ではないのですが土木遺産です。掘割川上部には、もともと首都高速の神奈川 4 号線が通る予定でした。もし通っていたならここに首都高速の橋脚がいっぱい立っていてこの状況は残ってないと思うのですが、予想より交通量が増えずに計画がなくなったとのことです。

本日は吉野橋を通った後、首都高速の下を船が通りますが、本線から分岐して掘割川の上を通るための橋脚をあらかじめ造り、使われずに残されているものが確認できます。

<スライド 38>

本日のルートでは、山下公園前も通りますが、ここの図面も土木学会のホームページに掲載されております。

<スライド 39>

これは「新港橋梁」と物揚場護岸です。現在は写真のような状態ではありませんが、昨年改修する際に私も少しお手伝いさせていただき、なるべく遺構を残した方がいいということとなり、新港橋梁の橋台に近い部分には、物揚げ場の遺構が残されています。

<スライド 40>

これは「汽道」です。本日のルートでも、この横を通りますが、アメリカ製やイギリス製の橋梁が残っています。

<スライド 41、42>

これは、本日のルートでは通りませんが、国道 1 号線に架かっている「響橋」です。2016 年に土木学会で選奨させていただきました。先ほど震災復興橋梁と言いましたが、「響橋」は震災復興とは関係なく、昭和 15 年に開催予定であった幻の東京オリンピックで、マラソンの折返し地点となっていました。

<スライド 43>

土木遺産の調査をしている中では、鉄道橋で使われていたものが今は道路橋に転用されているパターンは多いのではないかと思います。先ほどの「新港橋梁」も歩行者専用橋として残っています。

<スライド 44～47>

あと二つばかり示しますと、最近、鶴見の「江ヶ崎跨線橋」が新山下の「霞橋」として移設、架橋されました。もともと鉄道橋だったものが道路橋として鶴見で架けられていたものですが、廃

止に伴って、これを活用する検討が進められ、コンパクトにして新山下に架け替えられました。復元したということです。もともと鉄道が通っていた橋ですから、今の車の荷重でも安全ということで補強を行い移設されました。

<スライド 48>

また「浦舟水道橋」は、元々「西の橋」の場所に架かっていた橋を、「翁橋」として移設、さらに現在の場所に水道橋として架橋されました。「浦舟水道橋」は車が通れません。歩道橋としては今の荷重にも耐えられるので十分使えるということになります。

<スライド 49>

先ほど東京の隅田川橋梁の話題に触れましたが、これは2016年の記事です。これは「永代橋」です。橋は阪神淡路大震災後に特に補強工事が行われました。橋脚の周りに鉄板を巻きつける工事や、コンクリートを更に厚くする工事などが行われました。シーサイドラインの橋脚も綺麗にデザインされている良い橋脚なのですが、これも何とか元の形を残す形で分厚くする補強工事がなされています。

基本的に外側から何かするということが補強なのですが、永代橋では外観に配慮し、内側にリブを設けて板圧を立体的にして曲がりにくくしているという補強をしています。これはレベル2という土木学会で指定された千年に一度のレベルに落橋しないというかなり安全側に見た設計ですが、それに耐えるためにこういった補強工事をしているということです。

通常は何も考えなければもっと安くできるどころ、かなりコスト負担が必要となってきます。東京都だとこの水準に耐えられるのですが、もし横浜で同じことをやることとなれば難しいかも知れません。

<スライド 50～54>

これは本日、この会場にて展示もされていますが、建築家協会の方が震災復興橋梁について調査された際に、新しい資料の発見がありました、という紹介です。建築家協会では、山口文象（建築家・復興局嘱託技師）という建築家が横浜の復興橋梁を担当していたと考えられるが、それがどの橋なのかを調べられていく中で、東京大学の社会学専攻が写真帳や青焼きの図面をいくつか持っていることが分かったとのこと。「資料がない」といっても調べてみると見つかることもあるのだと、私も驚いたところです。とにかくこつこつ調べていくということが大事だと思っています。

<スライド 55>

横浜市の取組の中では最近の流れとして震災復興橋梁を生かしていこうという動きもあります。例えば横浜駅東口から約300メートルのところに「浅山橋」という橋が架かっています。この親柱にもともと設置されていた灯具が無くなっていたものを、横浜復興史に親柱の図面が網羅されていたので、これをもとに復元しています。

<スライド 56>

土木遺産をどう形で評価するかということについては決定的なものはありません。

また、土木遺産を、残すか残さないかという点についても、どちらかという管理者に依存している部分もあります。学会としても選奨土木遺産を決める際の評価点はここに示しているとおりです。選奨土木遺産を始めた2000年頃は「戦前の構造物である」ということを一つの基準におしていましたが、それから10数年経っているのです。戦前のもものだけではなくて、50年くらい前の構造物は土木遺産の対象となるだろうと考え、昨年も江ノ島の湘南港を土木遺産に選定しています。

次に当時の状況が残っているということが大事で、現物がないものは評価できない。また、補修を行った場合は、どこが改変されていて、どこが元のままのものかという情報ができる限り具体的にしっかりわかるということがポイントであるということもあげられます。

また、なかなか土木遺産の設計者・施工者というのは建築と違ってわかりにくいのですが、それが明らかになっているのがポイントになります。後は図面が残されていることなどもポイントになります。

もう一つ、土木遺産の特徴的なポイントなのですが、骨董品となどの違い、基本的には使われていないと残せないということです。古い橋で立派なものでも使わないでそのまま取っておくということにしても、そのまま崩落してしまうと危険なので、ほとんどの場合は撤去されます。

人が来ないところでは、朽ちていくのに任せるということもありますが、基本的には使わないのであれば壊す。使われている状態であるということは地域で活用されているし、地域の人がある構造物を愛しているか、それを活用して町おこしをしているということも選ぶときの一つのポイントになっています。これら全てを満たさなくてもいいのですが、こういったポイントがある程度満たされているかが評価点になります。

<スライド 57>

これは土木遺産とは関係ないのですが、この前南紀白浜から大阪方面に列車に乗っていたら、たまたまこれが目に入って、「おっ」と思ってスマホで撮った写真（かえる橋）です。

これは私も昔から写真では見ていましたが、1990年代、私が学生時代に土木領域でも景観工学や土木史の重要性が認識され始めた頃で、その頃に景観的によくない例として挙げられたものです。私も写真を見た時にこれはないだろうと思ったわけですが、それがいまはそれから20年以上経って、ほぼ完成した当時のままで残されているわけです。

もし地元の人が嫌でしようがないようであれば、シンボルだけ取ってしまうとか、そこだけグレーにしまえば何となく違和感はなくなるかと思いますが、そうはなっていないということです。

<スライド 58>

町（和歌山県印南町）のホームページを見ると、町のシンボル「かえる橋」というふうにして書いてあって、町の特徴の一つとしてこの写真を載せているわけです。これは土木で景観形成や、震災復興橋梁みたいな美しい構造物に慣れ親しんでいる人はこのようなものは評価できないかもしれませんが、これも地域の人から愛されるということから言えば、将来50年経ったら土木遺産に

なる可能性はあるかも知れません。とにかくファクターは一つ満たしています。少し馬鹿にしているようですが、先ほどの万国橋もここに照明を載せている感じはこれに近い発想があって、おしゃれさは違いますが、何となくこうしたい気持ちもわからなくはありません。やはり土木史と景観がリンクしていて、震災復興橋梁のようなものは良い例として参考にされています。

<スライド 59>

翻ってみて横浜市でいうと、横浜市には良いものが多くて、例えば 2001 年（平成 13 年）竣工の陣ヶ下高架橋（土木学会田中賞受賞）という構造物が環状 2 号線を戸塚方面から新横浜に行く直前にあるのですが、これは車で通っていると全くわかりません。何度車で行ってもわからないので、あえて探しに行きましたがこれも大変で、ふらっと歩いていても気づくようなところにはなくて、ここかなあと恐る恐る獣道のようなところに入ってみると立派な構造物だけがどんと建っています。これは景観分野では評価のある建築物ですが、なかなか皆さんの目に触れる機会も少ないし、視点場がありません。ですから地域の人にも愛されない、知らない間にこれが壊されても誰も文句は言わない、となれば壊される危険性もあるわけで、このあたりは逆に横浜の場合はアピールすることがあってもいいのではないかという例です。

<スライド 60>

もう一つは、例えば柳宗理という方が設計した野毛山公園の吊り橋も当時かなり力を入れて造った橋ですが、ホームページを調べてもこれが柳宗理の作品であるということが書かれていません。また、市営地下鉄のベンチなども柳宗理がデザインしているわけですが、これも市営地下鉄のホームページを見ても一切出ていません。そのあたりは逆に頑張ってもいいのではないかというポイントです。

<スライド 61>

まとめますと、東京の震災復興橋梁に比べて土木遺産としては弱い部分はありますが、横浜の復興という観点からは復興橋梁は欠かせない要素であったということかと思えます。

やはり 50 年以上前のものでいま見れば、当時の技術者が最先端の技術を注ぎ込んだものについては、今の私たちから見ても訴えるものがあるかと思えます。当時の資料はなかなか残されていないというのは、それはそれでしょうがないこととして、今造っているいいもの、将来土木遺産になるのではないかとされるようなものについての資料はなるべく残しておいて欲しいと思います。これは管理者の方の努力ということになりますが、なるべく成果物を現物だけではなくて設計図面とかも広く残していただければいいのではないかと考えております。

横浜の復興

第40回歴史を生かしたまちづくりセミナー
震災復興橋梁 in 大岡川

震災復興橋梁 ～横浜の復興を支えた橋～

関東学院大学 中藤誠二
(横浜市歴史的景観保全委員)

関東大震災(1923年(大正12年)9月1日)の震災復興事業は東京と横浜で行われたが、帝都として予算規模の大きい東京では隅田川橋梁群を始めとして、大規模な構造物が造られた。
横浜での復興事業は港に力が注がれた。
また、空襲の被害も受けた横浜には戦前の図面がほとんど残っていない。

横浜は橋長は30m程度のものが主

西の橋 橋長32.5m
谷戸橋 橋長29m
長者橋 橋長27m



永代橋 橋長184.7m
清洲橋 橋長186.2m



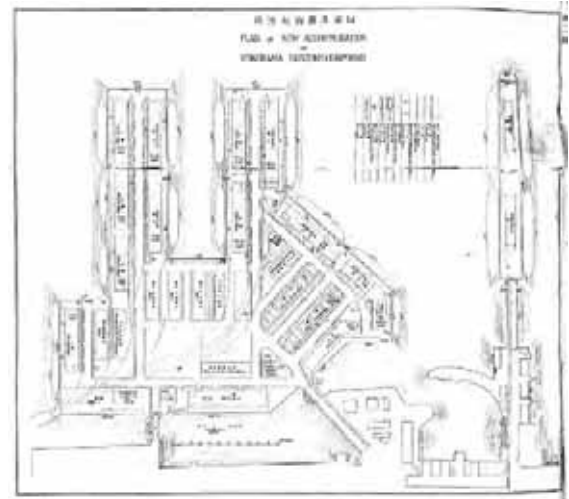
建設年:永代橋 大正15年、清洲橋 昭和3年
選奨土木遺産(2000年)

横浜税関海陸連絡設備(1918)

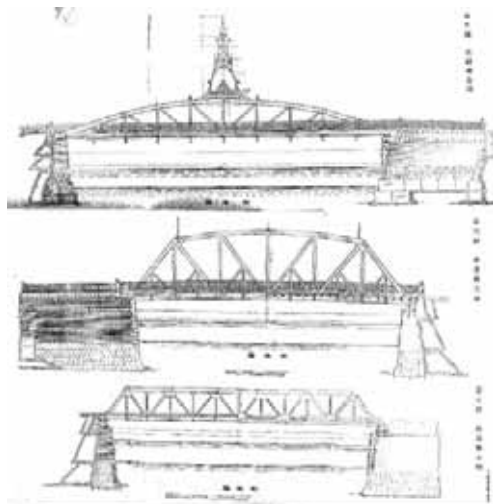
第四卷 第三号
大正7年6月発行
(1918年)
論説報告
横浜税関海陸連絡設備
丹羽 鋤彦

Vertical text describing the equipment and its significance.

横浜税関新設備図



横浜市復興事業橋梁工事報告(1930)



万国橋

新港橋

(新港橋) 鉄道橋



横浜市復興事業橋梁工事報告(1930)

- ・復興局施工・・・新設の幹線街路に架設するもの、運河改修に伴い架設するもの
- ・市施工・・・在来橋の改築または修築、新設の補助線街路に架設するもの、河川改修に伴い架設するもの

- ・河岸の高さが低く、航路を確保しつつ、周辺道路と橋の路面の高さの高低差を小さくするために、桁高を低くする必要があり、従って3径間とするとところが多かった。

- ・川の合流点では船の旋回を容易にするために1径間を採用
- ・航路空間および桁下端また経済的観点から桁橋、肘木式桁橋を採用
- ・打越橋、谷戸橋にアーチ橋を採用したのは、連結する道路の位置が高く、地質もきわめて良好であったため

「とにかくこの貧弱なフォースをもって、斯く多数の橋梁をこの短期間で設計をしたり監督をしたりしたのはちょっと奇跡のように思う。」

「横浜港震害復旧工事報告」国立国会図書館デジタルコレクション

竣工せる二号物揚場、



横浜学第16回「横浜と橋」

2015年12月12日 @ 関東学院大学 関内メディアセンター



伊東孝先生のスライドより

2. 横浜の橋

(1)5大コンセプトからのチェック

- ・横浜川「橋の博覧会」 → *
- ・帝都のゲートと河川のゲート → *
- ・右岸と左岸でも違う橋のタイプ → *
- ・橋のデザイン・ヒエラルキー → ○
- ・橋詰広場と緑ネットワーク → *

東京の震災復興橋梁の5大コンセプト

- ・横浜川「橋の博覧会」
- ・帝都のゲートと河川のゲート
- ・右岸と左岸でも違う橋のタイプ
- ・橋のデザイン・ヒエラルキー
- ・橋詰広場と緑ネットワーク

東京では、大きな橋詰広場が設けられたり、意匠を凝らした隅田川橋梁群が整備されたりした。

横浜では、首都東京に比べて予算の少ない中、港湾中心に復興がなされた。

伊東孝先生の著作
「東京の橋—水辺の都市景観」
1986.
日本の近代化遺産—新しい文化財と地域の活性化」岩波新書、
2000.

伊東孝先生のスライドより

1. 地形の相違

2. 助役青木周三の言葉

「今次復興計画を見ると、東京にありては道幅20間、30間に拵げ、小学校の傍には附属の小公園を設け…。我が横浜に対しては此等一切を削り去ったのである」

助役青木周三の言葉

「今次復興計画を見ると、東京にありては道幅20間、30間に拵げ、小学校の傍には附属の小公園を設け…。我が横浜に対しては此等一切を削り去ったのである」

青木周三:

1923年4月～1924年6月 渡辺勝三郎横浜市長の高級助役(市助役)となる。関東大震災の復旧に尽力。その後、鉄道次官、貴族院議員を経て、1935～1941 横浜市長。

橋梁の特徴

- 何を通すか、どのように通すか。
 - ・橋梁は水(河川、運河、海峡)、車両(鉄道、道路、航路)、人(歩道)、モノ(水道、用水路、ガス)が交差するところ。
 - ・それぞれが必要とする空間や勾配などの要件がある。
 - ・ネットワークの主役の交代
 - ・江戸 川が主役。渡し船
 - ・明治大正 鉄道
 - ・昭和 道路
- 材料の特性(特に強度)は変えられないので、単純に形状を拡大コピーしても構造物として成立しない。そのためスパン(径間)に応じて様々な構造形式が採用される。
 - * 強度:材料が力を受けたときに破断するなどの力の大きさ。単位面積当たりの力(応力)であらわされる
- 構造物を支える地盤の特性
 - ・アーチ橋は大きな反力が生じるので固い地盤で支持される必要がある。



『日本の近代土木遺産(改訂版)―現存する重要な土木構造物2800選』

	評価	
長者橋	C	RC(石張)充腹アーチ
谷戸橋	C	鋼スパンドレル・ブレースト・アーチ(3ヒンジ、上路)
西之橋	C	鋼ソリッドリブ・アーチ(2ヒンジ、上路)
浦舟水道橋(元)翁橋	C	鋼プラットラス(平行弦、ピン結合、下路)
吉野橋	C	鋼PG(上路)
港一号～三号橋梁	B	(1・2)鋼プラットラス(米製、平行弦、下路、複線)、 (3)鋼ワーレントラス(英製、ポニー平行弦、下路、単線)
打越橋	B	鋼ソリッドリブ・アーチ(2ヒンジ、放物線、上路、補剛桁トラス)
響橋	C	RC開腹アーチ
江ヶ崎跨線橋(* 移設)	B	(3)錬鉄プラットラス(英製、平行弦、ピン結合、下路)、 (1,2)鋼プラットラス(英製、平行弦、下路)
山手隧道	A	煉瓦(→金属被覆)トンネル(石ポータル)



『都市の記憶 横浜の土木遺産』横浜市歴史的資産調査会, 2002

土木学会附属図書館 デジタルアーカイブス



戦前土木絵葉書ライブラリ



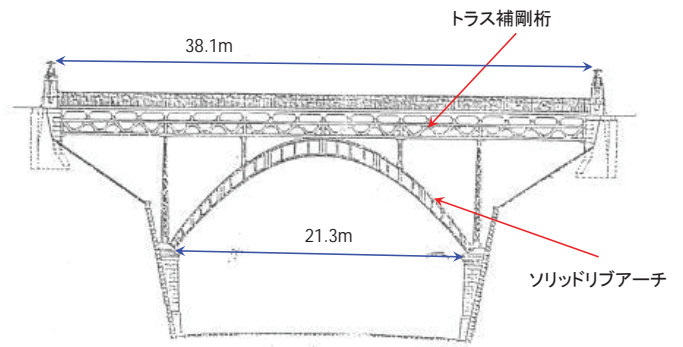
吉田橋(派大岡川)現存しない



土木学会 歴史的鋼橋集覧

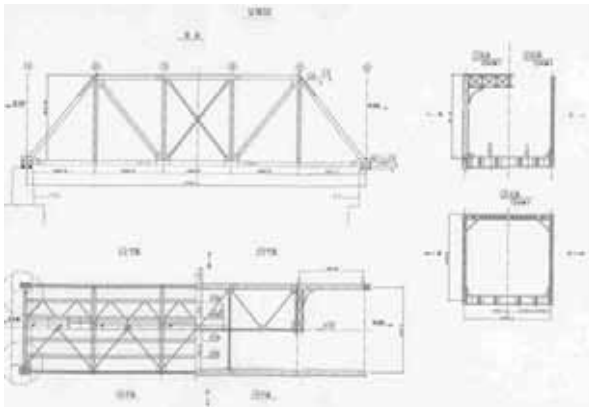


打越橋



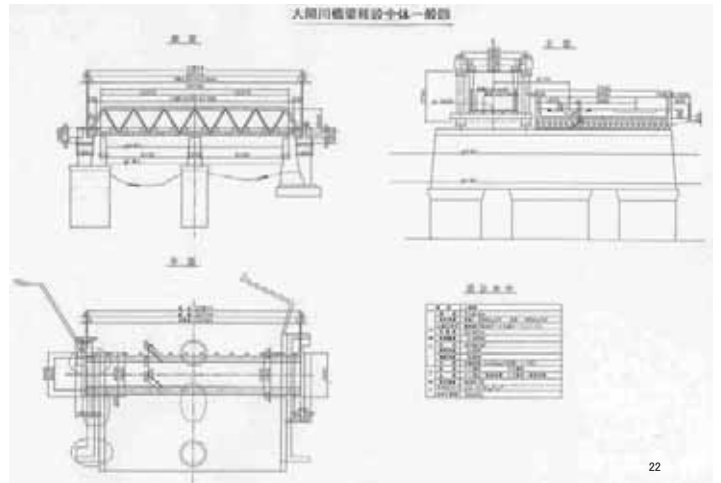
土木学会 歴史的鋼橋集覧より

港第二号橋梁

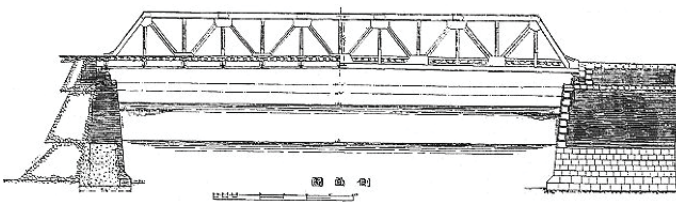


プラットラス

港第三号橋梁



新港橋梁



関東大地震震害調査報告掲載写真 万国橋

写真第十五



横浜市 万国橋震災状況(其一)
万国橋

万国橋



Yokohama, Yokohama 横浜万国橋

25

谷戸橋

写真 第二十二



横浜市 谷戸橋被害直後の状況を南岸下流より望む

谷戸橋

26

豊国橋 (派大岡川)

写真 第二十一



横浜市 豊国橋脚部被害状況

27

吉野橋



吉野橋

28

吉野橋

復興形式(ラーメン橋台橋)
1926年

重厚さを備えた独特の美しさ



29

新田間橋

鋼桁橋+PCラーメン
1927(昭和2)年建造



30

ラーメン橋台橋

茂森橋

一ツ橋



<http://www.pintruss.com/bridge/etcf.htm>

東京都千代田区
1925年(大正14年)竣工
橋長 30.6m 橋幅 27.0m
ラーメン橋台橋

31

谷戸橋・西の橋



土木学会関東支部HP

	谷戸橋	西の橋
	昭和2年	大正15年
	L=29m、W=15m	L=32.8m、W=22m
	上路式3ヒンジ鋼アーチ橋	上路式2ヒンジ鋼アーチ橋
設計	横浜市土木局	内務省復興局
施工	不詳	不詳

32

親柱

「開港場の整備にあたり開削された堀川に架橋された橋であり、横浜の都市の歴史を振り返った場合に重要な位置にある。
鋼アーチ形式は関東大震災後に復興事業の一環で技術が普及した形式であり、当該橋梁にもその技術が取り入れられている。
また、谷戸橋の親柱はアールデコ調のデザインでシンボル性の高いものであり、地域の重要な景観構成要素となっている。」



谷戸橋の親柱



西の橋の親柱

33

谷戸橋



スパンドレルプレーストアーチ

横浜市 都市整備局 都市デザイン室

34

堀割川位置



堀割川、首都高神奈川4号線分岐予定位置

35

堀割川



大岡川の分水路である堀割川(1874年)には昔の情景が残されている。

首都高神奈川4号線が計画通りにできていれば、震災復興時の護岸もそのままではなかっただろう。



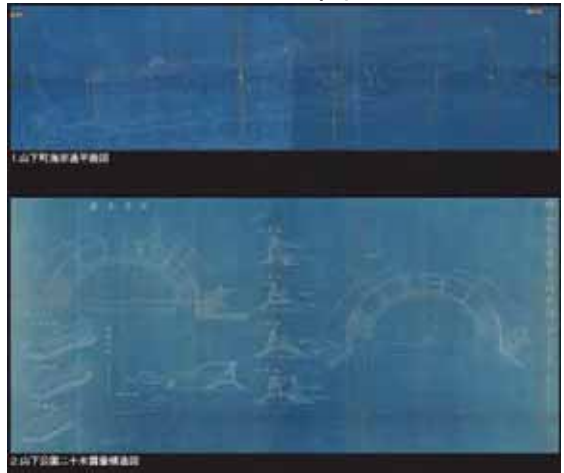
36

堀割川



堀割川 開削工事の状況(土木学会 土木コレクション HANDS+EYES より)

山下公園



(土木学会 土木コレクション HANDS+EYES より)

新港橋梁・2号物揚場護岸

新港橋梁と赤レンガ倉庫の間は2号物揚場護岸と呼ばれたところで、復興時は舳からの荷卸しのために水面から上屋にかけて傾斜していたが、後に船舶が接岸できるようにRCスラブが設置されたようである。護岸の改修にあたって、左の新港橋梁に近い一角が現在の状態で残された。



港一号橋梁
1909年(明治42年)、鉄道院
2連の30フィート鉄桁橋と100フィートの鋼ブラット・トラス橋(クーパー型トラス橋)からなる。
100フィートのトラス橋:アメリカン・ブリッジ・カンパニーで制作



港二号橋梁
1907年(明治40年)
アメリカン・ブリッジ・カンパニーの制作で
1909年(明治42年)に架けられた100フィートの複線トラス橋。
アメリカ系トラス橋



港三号橋梁
竣工 明治39年製作
構造:ポータル型単線ポニーワーレントラス(英国製)
設計:鉄道院
イギリス系トラス

響橋



名称:響橋(ひびきばし)
所在地:神奈川県横浜市鶴見区
竣工年:1941(昭和16)年
選奨年2016年(平成28年度)

選奨理由幻のオリンピックと呼ばれる第12回東京大会マラソン折返し地点に築造され、荘厳な橋梁デザインは当時の証となる貴重な土木遺産である。



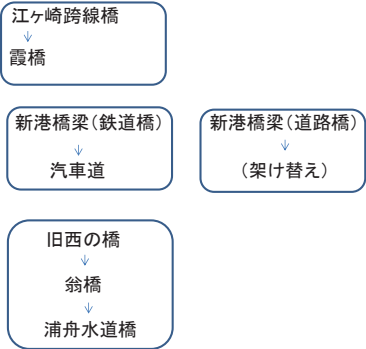
響橋

- ・第二京浜建設に伴い架けられた。
- ・昭和15年に開催予定だった「幻の東京オリンピック」のマラソンコースの折り返し地点
- ・「響橋」の名は、橋下を音が反響することから。地元では「めがね橋」の通称。竣工当時は「寺尾橋」と呼ばれていた。
- ・コンクリートアーチは、山を切り開く際に、土を残して型枠代わりにするという独特な工法でつくられたといわれている。
- ・設計者の**今井兼次**は建築家
- ・長崎県の日本二十六聖人殉教記念館、皇居内の桃華楽堂など
- ・土木分野では1927年に開通した地下鉄浅草線の上野～浅草間の駅舎・ホームの設計、装飾などを担当

所在地	横浜市鶴見区 東寺尾北台5～北寺尾1-1 横浜市道85号鶴見獅子ヶ谷通り(水道道)の陸橋。 下を国道1号(第二京浜国道)が通る。
構造形式	鉄筋コンクリートアーチ橋 アーチ高13m、橋長48m
設計者	今井兼次、内務省横浜土木出張所新京浜国道事務所
施工者	不明
竣工	1941年

鉄道橋は長生き

鉄道橋を道路橋、歩道橋に転用
道路橋を人道橋に転用



霞橋(新山下)



単純鋼プラットラス橋(鋼床版)
下路式プラットラス橋

土木学会賞 田中賞受賞一覧HPより https://www.jsce.or.jp/prize/prize_list/7_tanakasakuin.shtml

1896年イギリスで製作
隅田川橋梁
1929年移設
2013年移設
江ヶ崎跨線橋
霞橋

横浜市記者発表資料(2014. 6.19) より

江ヶ崎跨線橋



土木学会 歴史的鋼橋集覧より

霞橋



都市整備局都市デザイン室 認定歴史的建造物



土木学会土木史研究委員会ニュースレター 43、44号合併号 2013.08.03

鋼橋 解体することで健全度が把握できる。外観を保持した上での補強もある程度可能
コンクリート橋 内部の鉄筋の腐食など、健全度を把握するのが難しい。外観を保持したままの補強が難しい。移設も難しい。

浦舟水道橋



県HP かながわの橋100選
<http://www.pref.kanagawa.jp/cnt/f7488/>

永代橋

重要文化財「永代橋」アーチ内側から補強で長寿命化
(日経コンストラクション2016年11月14日号)

- ・レベル2地震動に対して、ウエブが面外方向に座屈してしまう恐れ。
- ・外観のイメージを維持するために、補強材をアーチリブ内部に取り付ける。



日経コンストラクション2016年11月14日号

49

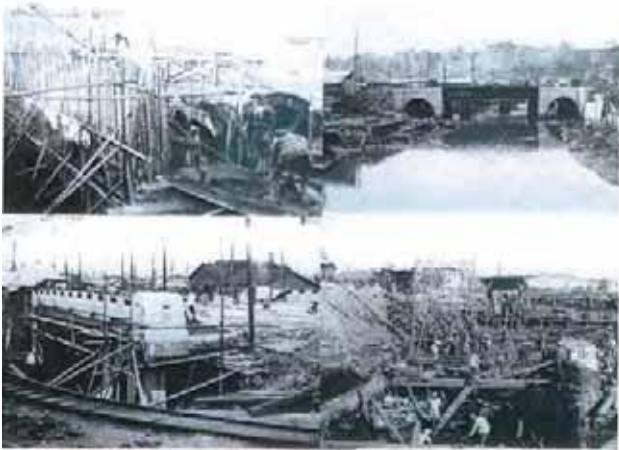
新しい資料の発見

(公社)日本建築家協会 関東甲信越支部神奈川地域会 まちづくり保存研究会

東京大学大学院工学研究科社会基盤工学専攻 所蔵
横浜復興橋梁工事写真帳(横浜出張所内A)

「今まで横浜市橋梁課・市史資料室・土木の研究者の間では、横浜の復興橋梁の資料は皆無とされてきました。山口文象が設計した橋がどこにあるのかと素朴な疑問のため、調査を進めました。東大の社会基盤学の諸様の写真集の中に存在することが確認できました。早速、東大の社会基盤学の図書室へ連絡し所蔵されている他の資料を見せていただいたところ、今回展示した11橋の工事中の写真・竣工写真等百数十枚が見つかりました。」

50



吉野橋

横浜復興橋梁工事写真帳(日本建築家協会の資料より)

51



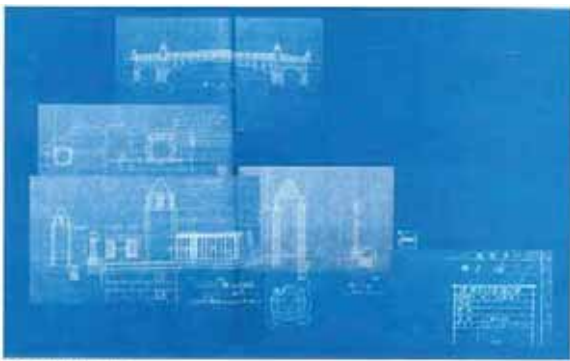
西川橋



堺橋

52

羽衣橋(現存しない)



羽衣橋 設計図(一) 縮尺 1/500

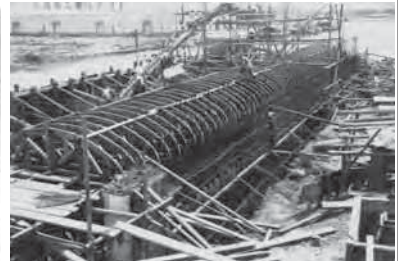
53

金港橋(架け替え)



金港橋

横浜市史資料室蔵
(日本建築家協会さまの資料より)



土木学会付属土木図書館デジタルアーカイブス
関東大震災復興工事関係写真

54

浅山橋の親柱の灯具の復元(2014)

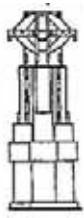
震災復興橋梁、1928年竣工。
横浜駅東口から約300mに位置する石崎川に架かる



浅山橋親柱(点灯状況)



(記者発表資料)



浅山橋
親柱灯台

(橋梁復元誌 第二編より)

土木遺産の評価点

- ・ 戦前もしくは50年前の構造物を土木遺産の対象としている。
- ・ 当時のままの状況が残っている。補修を行った場合の具体的な補修内容が把握されており、当時のままの部分がどこか分かる。
- ・ 設計者や施工者が分かっている。図面が残されている。
- ・ 地域で活用されている。

紀勢線の南紀白浜から大阪方面に向かっていくと



和歌山県 かえる橋



和歌山県 フォト博物館HP

和歌山県印南町
1995年竣工

景観的に良くない例としてよく挙げられる。

20年近く経ったが
紀勢線の線路脇にあり、インパクトは
ある。
市のHPにも「町のシンボル かえる橋」とある。

地域の人から愛されるものであることは一つのファクター



陣ヶ下高架橋

土木学会デザイン賞 最優秀賞(2003)
2001年竣工



PC中空床版連続ラーメン橋



土木学会HP

非常に評価は高いが、目に触れる機会が少ない

柳宗理



横浜市西区HP

野毛のつり橋

竣工:1971年、橋長:59m

田村明「これを今までの歩道橋の考え方を転換するために、柳さんをお願いすることになった。斜張橋の歩道橋という当時は全く例のないものが誕生した。」

おわりに

横浜の震災復興橋梁は、東京の震災復興橋梁に比べて、土木遺産としての評価は弱い部分があるが、関東大震災からの横浜の復興という観点からは欠かすことのできない要素である。

50年以上前のもので、その当時の最先端の技術を注ぎ込んだものには、訴えるものがある。

残念ながら、当時の竣工までの過程を知るための資料はあまり多く残されていない。

今、作っているものについても、成果物だけでなく、その取り組みの過程についてもできるだけ残して、後世の指針とすべきである。

61

ご清聴ありがとうございました。

連絡先

関東学院大学 理工学 土木学系

金沢八景キャンパス

[メール:nakato@kanto-gakuin.ac.jp](mailto:nakato@kanto-gakuin.ac.jp)

研究室電話:045-786-7752

中藤誠二

62

(3) パネル展示



展示協力：公益社団法人日本建築家協会 (JIA) 関東甲信越支部神奈川地域会まちづくり保存研究会

(4) クルーズ体験（日ノ出棧橋乗下船～大岡川～中村川～堀川～横浜港～大岡川）

・ 解説：横浜市道路局橋梁課

長者橋

- ・ コンクリート製のアーチ橋。横浜市内で河川に架かるコンクリート製アーチ橋としては唯一残っているもの。
- ・ 表面の張石は高欄まで含めた統一されたデザインのもの。
- ・ 径間中央部の灯具は後から手直しされている。
- ・ 昭和 60 年頃、横浜市が親柱の灯具を竣工当時のデザインのまま復元した。
- ・ 青色銅板は復興局が建造したことを示しているもの。



旭橋

- ・ 震災復興橋梁の多くは鉄材、鋼製でできている。
- ・ 橋脚が二つあり 橋台と橋脚の間がいくつあるか数える。この橋は三径間という。
- ・ 桁がまっすぐになっている。
- ・ 桁をいかに薄くするかが当時の震災復興橋梁技術者にとって重要な命題になっていた。
- ・ 厚い桁は主桁として三本ある。
- ・ 橋脚正面にU型に穴が開いている。現在は壁式橋脚が一般的であるのでこれは珍しい形。
- ・ 通常、壁式の橋脚にしてしまう事がほとんどだが、このようにコンクリートを中空にする例は戦前では見られるが最近ではあまりこのような施工はしない。



黄金橋

- ・ 三径間の橋梁。
- ・ 真ん中が少し反っている。
- ・ 橋脚のあるところが力学的に一番力のかかる所になるため、桁を厚くしたいという主旨があった。
- ・ 一方で桁の支間中央は比較的薄くできる。
- ・ 橋脚はコンクリート製になっている。
- ・ 航路側から見るとところに石を貼ってデザイン的な意匠を施している。
- ・ 帝都復興事業誌の橋梁に関する項目によると汚れが生じやすくなるのを防ぐために張石仕上げしてコンクリートを保護する記載が一部ある。



末吉橋

- ・ 比較的最近架けられた橋である。
- ・ 震災復興当時はアーチ橋になっていた。
- ・ アーチ橋らしさを見せるため少しだけ橋の形を表面だけ桁の形を反らしている。
- ・ 橋台の張り出ている部分は昔の橋台の跡になっている。
- ・ この下までコンクリートが橋台を支えていたと考えられるが、架け替える際、おそらくこれを取り壊すことがあまりにも不経済で一部残っていると推察される。



太田橋

- ・ 震災復興橋梁の多くは都市計画道路に合わせて建設されている。
- ・ 都市計画道路上の主要幹線道は国が設置したものがある。
- ・ 一方で補助幹線道路に架かる橋は市が施工したものもある。
- ・ 橋の桁の一つの主桁が何本も入っていてそれぞれの上を走る市電、人、車の荷重を支えている。
- ・ 上に付いているものはゲルバーの補強材である。
- ・ 横浜市で補強する際に色や形を揃えて外観に影響を及ぼさないように配慮している。
- ・ 親柱は新たに設置されたもの。当時とは違うデザインになっている。
- ・ 太田橋の桁のところに少し穴がある。
- ・ これは航路のためライトが付いていた跡である。
- ・ 主要な船舶の航路が交通手段の一つになっていた。



榮橋

- ・ 架け替えられた橋で、親柱は当時のものを復元した。

道慶橋

- ・ 昔、道慶という僧侶がここに橋を架けたとされている。
- ・ 川の近くには地蔵がある。
- ・ 橋脚のところに名前が書かれている。
- ・ 近くに材木屋が多い。
- ・ 材木を船で搬入出するための降り場がある。



一本橋

- ・ 橋脚のところ厚くなっていて主桁はまっすぐになっている。
- ・ 真ん中部分が厚い。横浜市電があったところ。
- ・ 壁式の橋脚である。
- ・ U型橋脚の旭橋などに比べると大岡川に架かる橋では比較的頑丈に作られた橋であるといえる。



吉野橋

- ・ いわゆる復興局型橋梁である。
- ・ 横浜市の中の復興型橋梁では吉野橋と新田間橋を残すのみ。
- ・ 一見左右の端部も橋に見えるが下でつながっていて、一つのラーメン構造になっている。
- ・ 吉野橋の左側の小さいプレートに復興局と汽車製造製作（橋梁メーカー）とある。
- ・ 親柱の灯具は日本橋から移設したもの。竣工時には無かった。
- ・ 橋台が河川内に張り出しているのは、普通に架けると橋台設置に多くの土地を必要とする。
- ・ この辺の地盤が弱く、橋台の下に基礎杭を多く打たないといけない。
- ・ 現在はコンクリートの基礎を機械で打てるが当時は出来なかった。
- ・ たくさんの木杭を打って群で持たせており、木杭群を作るのに土地が必要だった。



睦(むつみ)橋

- ・ 親柱の一部は当時のまま。

池下橋

- ・ 親柱と灯具は当時のものを復元している。
- ・ 昔は下路式のアーチ橋だった。

堀割川

- ・ 山を削ってできた運河である。
- ・ 地盤が強固である。
- ・ 地盤が強ければいわゆる復興局型橋梁にする必要が無かった。
- ・ 堀割川の護岸は土木遺産であり、当時の石積みが残っている。
- ・ 震災復興橋梁があったが現在は下流の八幡橋のみ。



打越橋

- ・ 上路式のアーチ橋である。
- ・ 陸路の堀割に架かっている。
- ・ 東京都でもこのような例は少なく、非常に価値のある橋梁である。
- ・ 陸路なので見に行ける。

浦舟水道橋

- ・ トラス構造になっていて、ピンが動くことで安定している。
- ・ 霞橋と構造が似て異なるもの。
- ・ 西の橋(震災復興時)から翁橋に移転し、現在はここに架かっている。
- ・ 壊す話もあったが残すことになった。
- ・ 120年余りの歴史がある。
- ・ 床板はコンクリート製だが当時は木製。



三吉橋

- ・ 親柱は当時の石である。
- ・ 灯具の形は復元したが当時と違う。
- ・ 現在は桁を厚くしなくても強い材料が手に入る。
- ・ 今の橋梁技術があるのは当時の技術者のおかげである。
- ・ 当時の技術者がいかに重量を軽くするかを考えた。
- ・ 国内では震災復興～日中戦争時代、出来るだけ新しい材料に挑戦した例もある。

車橋

- ・ 都市計画道路で長者橋からまっすぐ来ると車橋に着く。
- ・ 親柱は当時のものに新しい灯具を架けている。
- ・ 高欄は車をモチーフにしている。
- ・ 橋は首都高速の建設によって架け替えられたもの。

翁橋

- ・ これも首都高速建設でかかった橋である。
- ・ 元々、浦舟水道橋がかかっていた場所である。
- ・ 親柱は当時のデザインを復元したもので、石は新しいもの。

亀之橋

- ・ 震災復興橋梁だったが首都高速の建設で架けられたもの。
- ・ 親柱の灯具の形は現在反っているが当時は平だったのではないか。(写真などから)

西の橋

- ・ 上路式のランガーアーチ橋である。
- ・ 本来、橋台部分が動くヒンジで西の橋は安定するが、現在は構造の安定を確認して既にヒンジが埋められている。
- ・ 国が施工したもので、主要幹線道路整備に合わせて作った橋である。
- ・ 主桁はシンプルな形になっており、アーチの主桁は縦の補剛材で支えている。
- ・ 灯具の頭部を復元して夜は明るい。
- ・ 鋼製アーチ橋は横浜市において西の橋と谷戸橋の2つのみである。
- ・ 東京だと神田川等の中小河川に多くあるが、橋の数の母数が違う。



前田橋

- ・ 横浜開港当初からある橋である。(現在の橋は架け替えられたもの)
- ・ 明治初期の絵ハガキに映っている。

谷戸橋

- ・ 三角のブレース材が入っている。
- ・ ブレースが入ることで西の橋よりも更に鋼材を少なくし、桁の重量を抑えることができる。
- ・ 現場で組み立て合わせることで架設することができる。
- ・ 中藤先生の講義で3ヒンジと2ヒンジがあったが、西の橋は2ヒンジ。谷戸橋は3ヒンジ。
- ・ 橋台と支間にヒンジが3つある。これが3ヒンジ橋。
- ・ アーチ橋は上に重たいものが乗ると下に沈もうとする力が生じる。
- ・ トラスにしておくとな力を逃がすことができ安定を図ることができる。
- ・ 谷戸橋は市施工の橋で当時の横浜市土木局の復興担当者が設計したもの。
- ・ 非常に綿密に桁が入っている。当時の橋梁技術の緻密さが分かる資料だと思う。
- ・ 親柱をはじめ主桁の下の鋼材も非常に凝った材料で親柱の正面は橋台が少し張り出ている。
- ・ 当時、橋梁技術者が極力、橋台下部構造には重量感を持たせて安定感をもたせることが歩く人に安心感を与えるという記載がある。
- ・ 橋下に航路があるから張り出させる限度がある。
- ・ 今回のクルーズで見る最後の震災復興橋梁。



霞橋

- ・ 昔は鉄道橋としての橋梁で、その後鶴見区の江ヶ崎に架け替えられ、現在はここに移設された。
- ・ 浦舟水道橋とほぼ同期だが、格点部に浦舟水道橋のようなヒンジがない
- ・ ローラー支承が動くことで安定を図っており、現在の橋梁の基本になっている。
- ・ イギリス製の橋梁メーカーから搬入した。
- ・ ローラー支承が当時では珍しいものだった。
- ・ 横浜市の橋梁の中で最も権威がある田中賞（復興橋梁を考案した田中豊氏に因んだ賞）を受賞。



万国橋

- ・ 港湾局管理の橋梁。
- ・ 出発時に見た長者橋と同じようなコンクリート製の橋。
- ・ この橋ができたのは昭和 15 年であり、大正 12 年(震災復興橋梁とは)違うもの。
- ・ 見えている側は昭和 15 年当時の形けれども反対側はその後に増し打ちした。
- ・ 床板にあるチョーキングは落書きではなく、点検の跡。ひび割れなどを見ている。



汽車道のトラス橋

- ・ トラス上下のところに浦舟水道橋と同じヒンジが付いていて、ヒンジが動くことで安定。
- ・ こちらは汽車道の二号橋。浦舟水道橋に似た構造をしている。
- ・ 桁の上下材のところにトラスの筋が無くて剛結されていることが分かる。
- ・ 左右のところにヒンジがある。
- ・ ヒンジが動くことでトラスの構造を安定させている。
- ・ 一号橋、二号橋、三号橋についてはこの汽車道を歩くと説明プレートが現地にある。
- ・ みなとみらいを散歩する際は注意して読んで頂けるとより橋について詳しい話分かると思う。

北仲橋

- ・ 横浜市が管理している。
- ・ 左側にクレーンがあるがここが横浜市の新市庁舎になる。
- ・ 2020年の竣工に向けて建設している。

弁天橋

- ・ 名前の由来は新市庁舎を建設している場所辺りに昔弁財天という神社があり、非常に美しい松林があった歴史がある。
- ・ この弁天からとっているか、弁天社があったから弁天町と呼んでおりその辺の町名から取られた可能性がある。
- ・ 橋脚を見ると上の方が厚く下の方は少し細くなっている。
- ・ 実は震災復興橋梁の下部工が当時のまま残っている。
- ・ その橋脚を残したまま上に増し打ちをして上部工の桁をとりかえた。

大江橋

- ・ 当時、神奈川県令だった大江氏にちなんで付けられたと言われている。
- ・ 右側 昔の桜木町駅の跡地辺りになる。
- ・ 昔の鉄道発祥の桜木町と横浜の市街地を結ぶ重要な玄関口だった。

桜川

- ・ A橋、B橋は横浜市で周囲の桜にちなんで付けられた。

都橋

- ・ 震災復興橋梁として先ほど紹介した吉野橋と同じく橋脚と橋台がつながっている、いわゆる復興局型の橋梁だと調査の結果分かった。
- ・ 大岡川には都橋や吉野橋のようないわゆる復興局型橋梁が多くあるのではないかとされている。
- ・ 都橋はゲルバーになっている。
- ・ 奥の方に新架設された増し桁になっている。

宮川橋

- ・ 震災復興橋梁。
- ・ 宮川橋と書いてあるところが一番桁が薄くなっている。

(その他の解説)

- ・ クルーズ二回目は万国橋と比較できた。
- ・ アーチ橋の特徴的な形を見て頂けたと思う。
- ・ 万国橋のチョーク跡があったと思うが横浜市道路局橋梁課では震災復興橋梁を含め 1712 橋の点検を行っている。

(5) 当日配布資料

- ・ 歴史を生かしたまちづくりセミナー（vol. 40）資料
- ・ 現存する多様な土木遺産とこれからの取組（関東学院大学 中藤誠二）
- ・ 歴史を生かしたまちづくりセミナーvol. 40「震災復興橋梁」アンケート
- ・ 歴史を生かしたまちづくり相談室のご案内
- ・ 歴史を生かしたまちづくりファンド（リーフレット）
- ・ ヨコハマヘリテージ（リーフレット）



震災復興橋梁 in 大岡川

2017 9 / 9 SAT

1回目
09:00 - 11:20 【受付】08:40

2回目
10:00 - 13:00 【受付】09:40

黄金町高架下スタジオ Site-D
横浜市中区日の出町2-158

【内容】

【ミニレクチャー】

「震災復興橋梁 ～横浜の復興を支えた橋」
講師 中藤 誠二氏
関東学院大学工学部教授
横浜市歴史的景観保全委員

【大岡川・中村川クルーズ体験】

震災復興橋梁や特徴的なまち並みを水辺から見学
日の出栈橋→大岡川→中村川→堀川
日の出栈橋→大岡川→横浜港

【パネル展】

横浜の震災復興橋梁

【会場案内】

◎広域図



◎周辺地図



主催

公益社団法人 横浜歴史資産調査会 / 横浜都市都市整備局

協力

一般社団法人 水辺荘 / 株式会社 東京ベイガード
公益社団法人 日本建築家協会(JIA)
関東甲信越支部 神奈川地域会まちづくり保存研究会
横浜市道路局

第40回歴史を生かしたまちづくりセミナー会場及びクルーズ体験乗船場所地図



クルーズ体験ルート(想定)1

日ノ出町棧橋(出航)
 ~大岡川~中村川~横浜港~大岡川
 ~日ノ出町棧橋(帰航)



歴史を生かしたまちづくりセミナー vol.40
「震災復興橋梁 ～in 大岡川～」次第

■日程 平成 29(2017)年 9月 9日 (土) 9:00-11:00 (1回目)

■場所 黄金町高架下スタジオ Site-D

1 ごあいさつ

吉田鋼市 (公益財団法人 横浜歴史資産調査会 副会長 / 横浜市歴史的景観保全委員)
梶山祐実 (横浜市 都市整備局 企画部 都市デザイン室 室長)

2 ミニレクチャー

「震災復興橋梁 ～横浜の復興を支えた橋～」

中藤誠二 (関東学院大学理工学部教授 / 横浜市歴史的景観保全委員)

3 パネル見学

※セミナー開始前、終了後の空いた時間にご覧ください
※会場内において、パネル展示・冊子等の販売をしております

4 大岡川・中村川・堀川クルーズ体験

行程：日ノ出棧橋出航→大岡川→中村川→堀川→横浜港→大岡川→日ノ出棧橋着

※船上では横浜市道路局橋梁課職員による簡単な橋の解説があります

※日ノ出棧橋まで移動していただきますので、お手数ですが9時50分までに棧橋にお集まりください

※日ノ出棧橋でライフジャケットの装着など乗船準備をしてからの乗船となります

※棧橋では貴重品以外の大きな荷物等はお預かりいたします

※下船後、日ノ出棧橋にて解散となります

<敬称略>

主催：公益社団法人 横浜歴史資産調査会 / 横浜市 都市整備局

協力：一般社団法人 水辺荘 / 株式会社 東京ベイガード

公益社団法人 日本建築家協会 (JIA) 関東甲信越支部 神奈川地域会 まちづくり保存研究会 / 横浜市道路局

歴史を生かしたまちづくりセミナー vol.40
「震災復興橋梁 ～in 大岡川～」次第

■日程 平成 29(2017)年 9月 9日 (土) 10:00-13:00 (2回目)

■場所 黄金町高架下スタジオ Site-D

1 ごあいさつ

宮村 忠 (公益財団法人 横浜歴史資産調査会 会長)

梶山祐実 (横浜市 都市整備局 企画部 都市デザイン室 室長)

2 ミニレクチャー

「震災復興橋梁 ～横浜の復興を支えた橋～」

中藤誠二 (関東学院大学理工学部教授 / 横浜市歴史的景観保全委員)

3 パネル見学

※セミナー終了後の空いた時間にご覧ください

※会場内において、パネル展示・冊子等の販売をしております

4 大岡川・中村川・堀川クルーズ体験

行程：日ノ出棧橋出航→大岡川→中村川→堀川→横浜港→大岡川→日ノ出棧橋着

※船上では横浜市道路局橋梁課職員による簡単な橋の解説があります

※日ノ出棧橋まで移動していただきますので、お手数ですが11時40分までに棧橋にお集まりください

※日ノ出棧橋でライフジャケットの装着など乗船準備をしてからの乗船となります

※棧橋では貴重品以外の大きな荷物等はお預かりいたします

※下船後、日ノ出棧橋にて解散となります

<敬称略>

主催：公益社団法人 横浜歴史資産調査会 / 横浜市 都市整備局

協力：一般社団法人 水辺荘 / 株式会社 東京ベイガード

公益社団法人 日本建築家協会 (JIA) 関東甲信越支部 神奈川地域会 まちづくり保存研究会 / 横浜市道路局

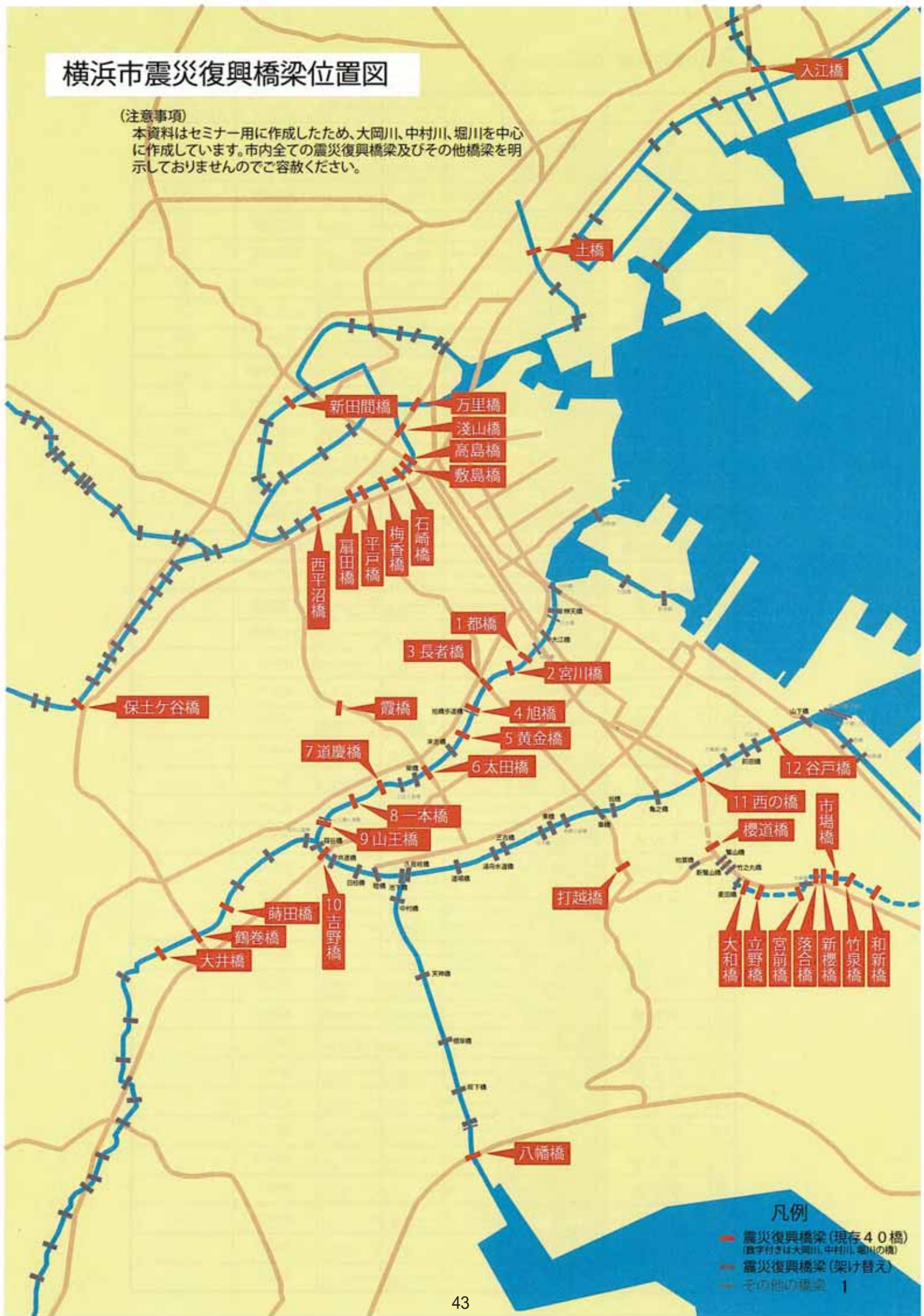
資料目次

横浜市震災復興橋梁位置図	1
震災復興橋梁（現存）一覧	2
震災復興橋梁について	3
大岡川に架かる橋	4
大岡川及び中村川に架かる橋	10
中村川に架かる橋	11
中村川・堀川に架かる橋	15
その他特徴的な橋	16
橋梁課補足説明資料	17
横浜市記者発表資料（参考）	21

横浜市震災復興橋梁位置図

(注意事項)

本資料はセミナー用に作成したため、大岡川、中村川、堀川を中心に作成しています。市内全ての震災復興橋梁及びその他橋梁を明示しておりませんのでご了承ください。



- 凡例
- 震災復興橋梁 (現存 40 橋)
(数字付きは大岡川、中村川、堀川の橋)
 - 震災復興橋梁 (架け替え)
 - その他の橋梁 1

震災復興橋梁（現存）一覧

平成29年9月現在

※一覧表の番号1～12は別紙「横浜市震災復興橋梁位置図」の番号に対応しています。

No	橋 梁 名	場 所	橋 長	幅 員	施 工	備 考 (本セミナー対象橋梁)
			m	m		
1	都 橋	中区野毛一丁目14 中区福富町西通2	27.15	14.90	国(復興局)	①
2	菅 川 橋	中区宮川町一丁目12 中区福富町西通34	27.10	7.50	国(復興局)	②
3	長者 橋	中区日ノ出町一丁目53 中区長者町九丁目175	27.0	21.8	国(復興局)	③
4	旭 橋	中区日ノ出町二丁目145 中区末吉町一丁目8	27.76	5.48	国(復興局)	④
5	黄金 橋	中区黄金町一丁目1 中区末吉町一丁目28	27.30	11.00	国(復興局)	⑤
6	太 田 橋	中区黄金町一丁目1 中区末吉町四丁目70	27.10	22.00	国(復興局)	⑥
7	道 腰 橋	南区白金町二丁目24 南区日枝町二丁目62	27.10	7.32	国(復興局)	⑦
8	二本 橋	南区白金町二丁目1 南区日枝町四丁目3	26.85	20.0	横浜市	⑧
9	山 主 橋	南区南太田町一丁目11 南区山王町五丁目38	27.03	6.4	国(復興局)	⑨
10	吉 野 橋	南区吉野町五丁目26 南区宮元町一丁目1	25.30	22.00	国(復興局)	⑩
11	西 の 橋	中区山下町1 中区石川町一丁目1	32.50	22.00	国(復興局)	⑪
12	谷 戸 橋	中区山下町88 中区元町一丁目13	29.00	15.00	横浜市	⑫
13	萬 島 橋	西区平沼一丁目57 西区桜木町七丁目45	17.03	22.00	国(復興局)	
14	保土ヶ谷 橋	保土ヶ谷区保土ヶ谷一丁目 保土ヶ谷区岩井町	8.604	22.00	国(復興局)	
15	新 田 間 橋	西区奥間町一丁目6 西区岡野町一丁目126	21.00	22.00	国(復興局)	
16	露 橋	南区三香台89 西区露ヶ丘56	20.60	5.49	国(復興局)	
17	又 江 橋	神奈川区 神奈川区	12.69	27.00	国(復興局)	
18	櫻 道 橋	中区山手町28 中区山手町29	14.8	6.3	国(復興局)	
19	淺 山 橋	西区平沼一丁目23 西区高島二丁目13	23.7	22.00	横浜市	
20	西 早 沼 橋	西区平沼二丁目7 西区中央一丁目27	16.75	22.00	横浜市	
21	打 越 橋	中区打越3 中区打越26	38.50	7.30	横浜市	
22	鶴 巻 橋	南区井土ヶ谷中町1 南区大橋町一丁目1	17.20	22.0	横浜市	
23	萬 里 橋	西区高島二丁目14 西区高島二丁目11	33.0	22.0	横浜市	
24	八 幡 橋	磯子区 磯子区	34.50	22.00	横浜市	
25	天 井 橋	南区井土ヶ谷中町27 南区大橋町二丁目28	16.80	7.30	横浜市	
26	鷺 田 橋	西区平沼二丁目14 西区中央二丁目50	11.75	9.00	横浜市	
27	鶴 田 橋	南区井土ヶ谷下町6 南区花之本町三丁目57	17.22	9.50	横浜市	
28	早 戸 橋	西区平沼二丁目1 西区戸部本町50	17.00	8.00	横浜市	
29	名 越 橋	西区平沼一丁目8 西区戸部本町51	14.20	6.50	横浜市	
30	梅 香 越 橋	西区平沼一丁目13 西区戸部本町50	19.00	5.50	横浜市	
31	敷 島 橋	西区平沼一丁目5 西区桜木町七丁目45	15.15	8.00	横浜市	
32	土 橋	神奈川区 神奈川区	15.61	3.62	横浜市	
33	和 新 橋	中区北方町一丁目73 中区本牧町一丁目26	6.55	5.45	横浜市	
34	竹 泉 橋	中区千代崎町四丁目98 中区本郷町二丁目56	6.36	3.64	横浜市	
35	市 場 橋	中区千代崎町四丁目94 中区本郷町二丁目63	6.24	3.64	横浜市	
36	新 櫻 橋	中区千代崎町二丁目43 中区本郷町一丁目31	6.48	5.45	横浜市	
37	落 谷 橋	中区千代崎町二丁目42 中区本郷町一丁目28	6.12	5.68	横浜市	
38	菅 前 橋	中区上野町二丁目52 中区上野町二丁目53	5.97	37.55	横浜市	
39	立 野 橋	中区菱田町四丁目99 中区大和町一丁目21	5.46	5.32	横浜市	
40	大 和 橋	中区菱田町四丁目97 中区大和町一丁目1	5.46	5.32	横浜市	

震災復興橋梁について

関東大震災

大正12（1923）年9月1日、東京や横浜の街は大地震に見舞われた。関東大震災である。震源は、東京の南方約100kmの相模湾でマグニチュード7.9だった。

震源に近い小田原では、住宅5,312戸のうち全壊1,740戸、半壊1,304戸で倒壊率57%だった。横浜では、埋立地を中心に20,532戸が全半壊した。これは総戸数の21%に相当する規模である。地震の被害を大きくし死傷者の数を増やしたのは、建物の倒壊による直接的なものだけではなく、その後襲った火災であった。

道路と橋梁（復興橋梁）

関東大震災が与えた教訓は、都市的観点からは大きく三項目の課題となって残った。一つは建築の耐震化、二つ目は建築・都市の不燃化、そして三つ目に都市計画の整備であった。

特に都市計画における橋梁の整備は重要な課題であった。道路を支える木造の橋面が震災後の火災で焼け落ち、多くの人々が逃げ場を失い犠牲となった。

この経験から、橋梁の耐震耐火構造を目指すことが復興の急務となった。それが復興橋梁である。

橋の復興

震災後の河川、運河及び橋梁の復興計画は国と横浜市によって進められた。が横浜では国の復興局施工（37橋）と横浜市施工（141橋）により178の復興橋梁が整備された。

震災復興橋梁は、短い期間に多くの橋梁を建設しなければならなかったため、多くの橋梁は統一的な設計に基づいていたが、その中でも個性を演出するため、親柱や高欄などのデザインや意匠面で様々な工夫がなされた。

～補足～

（公社）日本建築家協会関東甲信越支部神奈川地域会まちづくり保存研究会著書「横浜復興橋梁」から抜粋・加筆

大岡川に架かる橋



北仲橋



辨天橋（架け替え）



辨天橋の親柱

～辨天橋の名前の由来～

架橋当時この橋の東詰付近（現在の弁天通六丁目）にあった洲干弁天社より弁天橋と命名された。



住吉橋



大江橋（架け替え）

大岡川に架かる橋



大江橋の親柱

～大江橋の名前の由来～

当時の県令であった大江卓に因んで命名された。大江橋は、横浜駅（現在の桜木町駅）から市街地中心部に至る横浜の玄関口であった。



櫻川橋



1 都橋（現存）＜長さ：27.15m、幅：14.9m＞



都橋の親柱

～都橋の名前の由来～

諸説あるが、近くに柳橋と桜橋があり、古今和歌集の「見渡せば柳桜をこきまぜて都ぞ春の錦なりける」の歌から命名されたともいわれる。最初に架けられた木造橋の時には野毛橋と呼ばれていて、架け替えの際に都橋に改名された。

大岡川に架かる橋



2 宮川橋（現存）＜長さ：27.1m、幅：7.5m＞



宮川橋の親柱

～宮川橋の名前の由来～

「宮川」は野毛の都橋の傍に祀られていた「子ノ神社」の横を流れていた川の名に由来する。



3 長者橋（現存）＜長さ：27.0m、幅：21.8m＞

～長者橋の名前の由来～

諸説あるが、周辺が1870（明治3）年に「長者町」という名前になり、以降「長者橋」と呼ばれるようになった。



長者橋の親柱

大岡川に架かる橋



4 旭橋 (長さ：27.76m、幅：5.48m)



旭橋の親柱

～旭橋のあれこれ～

当初の旭橋の建設費は、当時の横浜の富商であった大谷嘉兵衛、箕田長二郎、茂木惣兵衛等の寄付により賄われた。



旭橋人道橋



5 黄金橋 (現存) <長さ：27.3m、幅：11.0m>



黄金橋の親柱

大岡川に架かる橋

～黄金橋の名前の由来～

町名が由来。町名は「淮南子」の「清水有黄金龍淵雄玉英（清水に黄金あり、龍淵に玉英あり）」から「黄金」を採ったとも言われる。



末吉橋（架け替え）



6 太田橋（現存）＜長さ：27.1m、幅：22.0m＞

太田橋の親柱



～太田橋の名前の由来～

町名の「太田町」に由来する。太田屋左兵衛が開発者となり、横浜村の一角を大岡川の支流に至るまで埋め立て、太田屋新田と呼んだ。



榮橋（架け替え）

大岡川に架かる橋



白金人道橋



7 道慶橋（現存）＜長さ：27.1m、幅：7.32m＞



道慶橋の親柱

～道慶橋のあれこれ～

この橋を付近の住民のために独力にて造った「道慶師」の遺徳を偲んで命名された。高欄及び親柱の錫杖頭部のデザインは、東京芸大大学長であった澄川喜一氏によるものである。



8 一本橋（現存）＜長さ：26.85m、幅：20.0m＞



一本橋の親柱

大岡川及び中村川に架かる橋

～一本橋の名前の由来～

古くは、一本の丸太を架けて人々が利用していたことから「一本橋」と命名されたとも言われる。



山王橋人道橋



9 山王橋（現存）＜長さ：27.03m、幅：6.4m＞



山王橋の親柱



葭谷橋（架け替え）



10 吉野橋（現存）＜長さ：25.3m、22.0m＞

中村川に架かる橋



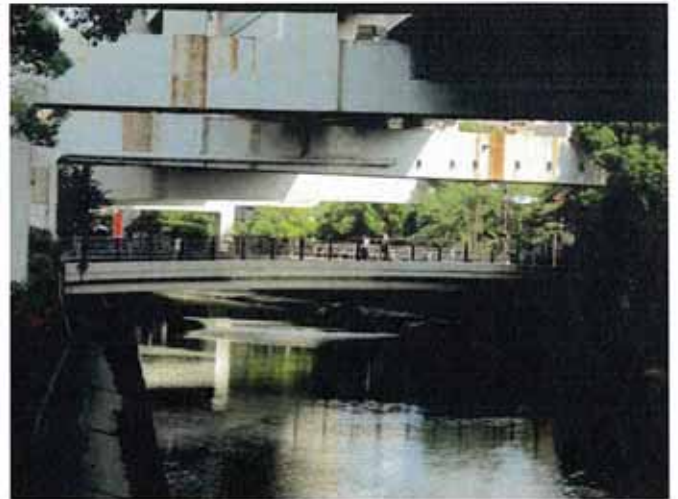
～吉野橋の名前の由来～

町名に由来する。当初は新葭谷橋の名が検討されたが、この辺りに大きな樫があったことから元堰橋という橋名が検討され、最終的には町名変更に合わせて町名を採って命名した。

吉野橋の親柱



共進橋（架け替え）



日枝橋（架け替え）



睦橋（架け替え）



池下橋（架け替え）

中村川に架かる橋



久良岐橋 (架け替え)



道場橋 (架け替え)



浦舟水道橋 (横浜市認定歴史的建造物)



三吉橋 (架け替え)



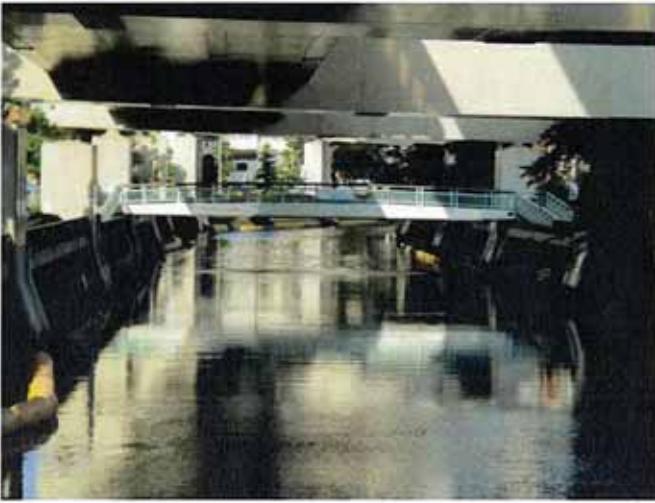
万世橋



東橋 (架け替え)

(注) 資料中のコメントは横浜市道路局橋梁課提供資料から抜粋、写真は都市デザイン12撮影

中村川に架かる橋



東橋公園橋



車橋（架け替え）



翁橋（架け替え）



亀之橋（架け替え）



亀の橋の親柱



11西の橋（現存）＜長さ：32.5m、幅：22.0m＞

（横浜市認定歴史的建造物、選奨土木遺産）

（注）資料中のコメントは横浜市道路局橋梁課提供資料から抜粋、写真は都市デザイン室撮影13

中村川に架かる橋



西の橋の親柱

～西の橋のあれこれ～

震災前、西の橋は上流側に市電が通る鉄道橋と下流側に人や車の通る道路橋の2橋があった。現在の橋は震災復興橋梁として架け替えられたものである。(市電は道路橋を通ることになった)しかし、道路橋であったトラス橋は、翁橋の震災復興橋梁として鋼材が再利用され、その後、平成元年に浦舟水道橋として移設されており、横浜市内に現存する鋼橋として貴重な存在である。横浜復興沿革誌によると、「横浜掘割西端へ架橋、西の橋と称す、関門及び番所を建築す」と記されている。



市場通り橋



前田橋 (架け替え)



代官橋



12 谷戸橋 (現存) <長さ: 29.0m、幅: 15.0m>
(横浜市認定歴史的建造物、選奨土木遺産)

(注) 資料中のコメントは横浜市道路局橋梁課提供資料から抜粋、写真は都市デザイン室撮影 14

中村川・堀川に架かる橋



谷戸橋の親柱

～谷戸橋の名前の由来～

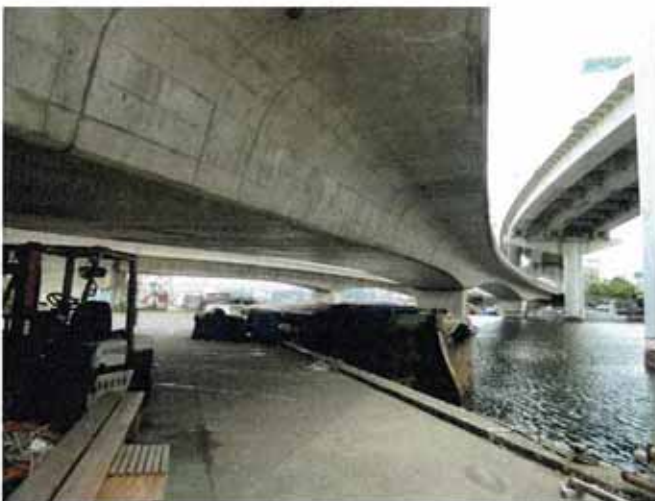
谷戸坂通りを下った位置に架橋されていることから命名された。



山下橋の親柱



山下橋（架け替え）



新山下橋（上流）



新山下橋（下流）

その他特徴的な橋



打越橋（現存）＜長さ：38.5m、幅：7.3m＞
（横浜市認定歴史的建造物、選奨土木遺産）



桜道橋（現存）＜長さ：14.8m、幅：6.3m＞
（横浜市認定歴史的建造物、選奨土木遺産）



霞橋（現存）＜長さ：20.6m、幅：5.49m＞
（横浜市認定歴史的建造物、選奨土木遺産）



霞橋（おまけ）（横浜市認定歴史的建造物）



響橋（おまけ）（横浜市認定歴史的建造物、選奨土木遺産）

（注）資料中のコメントは横浜市道路局橋梁課提供資料から抜粋、写真は都市デザイン16撮影

震災復興橋梁の設計思想 ～橋梁美について～

震災復興橋梁はそれまで技術的に立ち遅れていたとされる日本の橋梁技術を世界レベルに押し上げるきっかけとなりました。

これらの技術については「帝都復興事業誌 土木編」で詳しく記載されていますが、この本の中で「橋梁美」という項目を設けて震災復興橋梁の橋梁設計における美観について、技術者の苦悩と確固たる設計思想を語っています。

橋梁の美的効果乃至橋梁意匠という点より、街路橋を論ずるに、所謂「美」は橋梁構造の本来の目的ではないが、行人の視目に映ずる都市構造物の一つとして、橋梁の外観に快適の感あるのを要し、且つ周囲の風致と能く調和し、或いは周囲の風致を能く啓発して、さらに都市の美観に資すること大なることを要すべきは言を俟たないのである。然しながら橋梁の如き、実用的で且つ力学的構造物に対し、果たして美を求め得るべきか否か、換言すれば、有用にして同時に美しかるべきことが両立し得るか否かに関しては、多少の議論はあるが聚合建築、工場、倉庫の如き、^{橋梁}、^塔、^{鉄塔}、^{機関車}、^{汽船}の如し、これら一切の功利的造形物に於いても今日、吾々は^{しばしば}美の可能なるを求め得るから橋梁に於いても亦、美の可能なるを信じ得るのである。

(中略)

而して都市の構造物の一なる橋梁の持つべき表現を約言すれば、総ての橋梁は充分目的に適える構造を有すると共に、其の構造は表現に於いて充分目的に適える美を有せなければならぬ。「目的に適える構造物は必ず美し、或いは、美しければ必ず目的に適えり」とするは、勿論、造形美の全部を説明するものではないが、能く一つの真理を洞破せる論であって、橋梁の如き力学的構造物にあつては、特に重要な要素である、力学的の美しさが、橋梁美の過半を占むると言うも^{おぼ}敢て過言ではない。



帝都復興事業誌土木編 上巻 復興局事務局出版
P309 第二章橋梁 第六目意匠及び照明 第一橋梁美より

それでは具体的に構造美についてみましょう。

事例① 「桁の直線美」

単桁は水平に直線的ならしめ、支端に持送りの如き趣向は施さず、又橋脚上にて連結せる桁の高さを橋脚上にて増加したのは、外観の美を整はしむると共に、力学的にも亦当然の結果である。

帝都復興事業誌土木編 上巻 復興局事務局出版
P314 第二章橋梁 第六目意匠及び照明 第二意匠の実際より



旭橋の主桁の例



一本橋の主桁の例

事例② 「橋台に現した強味の印象」

橋台、橋脚は上部構造を支持する部分であるから、努めて豪健にして強味ある外観を現はさしめ、頂部に笠石を配した以外には、全く装飾を付せず、アーチ橋の橋脚には特に水切を付して、荘重の感を與へ、橋台は護岸より幾分突出せしめて、その堅固なる姿態を現はさしめたが、河川交通の点より、その量を制限されたから、幾分外観を弱めたのは遺憾である。

帝都復興事業誌土木編 上巻 復興局事務局出版

P314 第二章橋梁 第六目意匠及び照明 第二意匠の実際より



谷戸橋の例

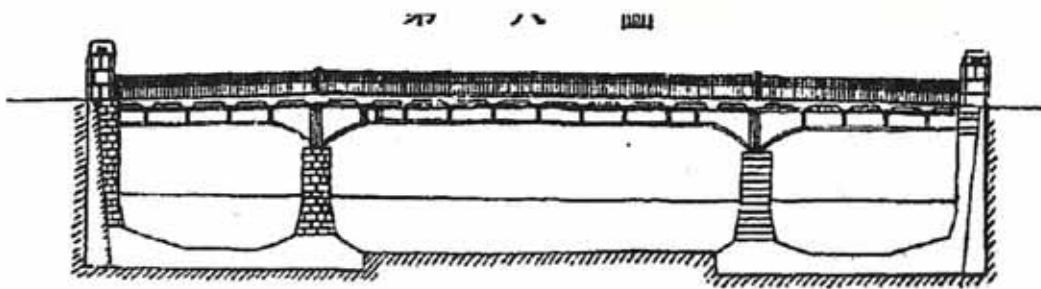
(注) 写真の護岸は首都高建設時に造り替えられたものです。

吉野橋 ～「復興型橋梁」とは～

震災により多くの橋梁が傾斜や沈下した例を踏まえて震災復興橋梁では、地質調査を充分に行い、橋台や橋脚の設計に力を入れました。

しかし当時の基礎工事は非常に難しいものであったため、深い基礎を入れることが出来ず、代わりに広い橋台を設ける必要がありました。

しかし橋台が広いと用地を多く必要とするので、代わりに河川内に橋台を設ける案を採用しました。このため、一見橋脚に見える部分は実は橋台とつながっている構造となっていて、これを「復興型橋梁（構造）」と呼んでいます。



吉野橋は復興型の典型的な外観をしています。大岡川等の他の橋も実は橋台と橋脚がつながっているものがあると考えられています。



吉野橋

元町・山手地区の震災復興施設群が 土木学会の選奨土木遺産に認定されました

1923 年の関東大震災後に整備され、現在横浜市で管理している山手隧道、櫻道橋、西の橋、谷戸橋、打越橋が、「元町・山手地区の震災復興施設群」として、平成 27 年度の土木学会の選奨土木遺産に認定されました。

なお、11 月には認定式を開催予定ですので改めてお知らせいたします。

1 選奨土木遺産に認定された施設

【山手隧道・櫻道橋】 1928 年（昭和 3 年）完成

市内の復興事業でも最大級の規模。山手隧道は戦前の道路用トンネルとしては最大級の幅員で、外観表面は石張り仕上げとなっている。上路式アーチ形式である櫻道橋は、隣接する山手隧道と同様に化粧石張りが施されており、景観調和が図られている。

【西の橋・谷戸橋】 1926 年（大正 15 年）、1927 年（昭和 2 年）に完成

開港場の整備にあたり開削された堀川に架けられた橋であり、横浜の都市の歴史を振り返った場合に重要な位置にある。震災後に復興事業の一環で技術が普及した鋼アーチ形式となっている。谷戸橋の親柱はアールデコ調のデザインでシンボル性が高い。

【打越橋】 1928 年（昭和 3 年）完成

切通しに架けられた橋梁で、当該地区周辺の多くの外国人移住者を意識して建設された優れた土木遺構の一つ。上部工はアーチリブとトラス補剛材で構成される鋼ランガー橋。



山手隧道



櫻道橋



西の橋

※裏面に位置図



谷戸橋



打越橋

2 元町・山手地区の震災復興橋梁施設群とは

1923年の関東大震災により、横浜市内にある土木施設の多くが崩壊しました。震災後、新設・改築された施設は、綿密な地質調査等を反映し耐震・耐火構造として設計がなされるとともに、近代的な意匠も取り入れました。

その中でも、元町・山手地区の震災復興施設群は、モータリゼーションによる市電の廃止や高速道路の建設といった都市の変遷の中でも、現在まで廃止・架替えが行われることなく約1世紀にわたり市民の生活を支えてきました。当地区は、横浜発展の礎である開港の場となった関内地区に隣接しており、震災後に建設されたこれらの施設群は横浜の都市形成において特に重要な役割を担ってきました。

3 土木学会選奨土木遺産とは

土木遺産の文化的価値を評価するとともに、先人の土木技術者の功績を讃え、歴史的土木構造物の保存に資することを目的として、公益社団法人土木学会が、平成12年度に創設した認定制度です。

【参考】位置図及び施設諸元



位置図

山手隧道	竣工年 1928年(昭和3年) L=219m W=10m
櫻道橋	竣工年 1928年(昭和3年) L=14.8m W=6.3m
西の橋	竣工年 1926年(大正15年) L=32.8m W=22m
谷戸橋	竣工年 1927年(昭和2年) L=29m W=15m
打越橋	竣工年 1928年(昭和3年) L=38.4m W=7.3m

※L：橋長、W：幅員

※写真データを提供できます。

お問合せ先
道路局橋梁課長 菊地 健次 Tel 045-671-2752

「震災復興橋梁」 アンケート

本日はセミナーに御参加いただき、ありがとうございました。
次回以降の企画に活かすため、アンケートに御協力をお願いします。
該当する選択肢に、○を付けてください。

Q1 セミナーに参加して、震災復興橋梁に興味は持ちましたか？

参加して改めて持った 前から持っている 興味は持たなかった

Q2 船上でのスタッフによる説明は、ご満足いただけましたか？

満足 まあ満足 普通 少し不満足 不満足

Q3 震災復興橋梁とそうでない橋の違いはわかりますか？

当然違いは分かる 説明を聞けば違いがわかる わからない

Q4 震災復興橋梁の特徴で興味深かったものはありますか？（複数回答可）

- (1) 力学的構造（形）（（例）橋桁の形・アーチ） (2) 施工方法
(3) 橋の意匠（デザイン）（（例）表面の石張） (4) 橋名の由来
(5) その他 []

Q5 どの橋が魅力的でしたか？（3つまで回答可）

- (1) 都橋 (2) 宮川橋 (3) 長者橋 (4) 旭橋 (5) 黄金橋
(6) 太田橋 (7) 道慶橋 (8) 一本橋 (9) 山王橋 (10) 吉野橋
(11) 西の橋 (12) 谷戸橋 (13) その他 [] (14) なし

Q6 このセミナー開催をどこで知りましたか？（複数回答可）

- (1) 横浜市都市整備局ウェブページ (2) 横浜歴史資産調査会ウェブページ
(3) 各区役所の広報相談係 (4) 新聞報道
(5) ヘリテイジスタイル（横浜歴史資産調査会会員向け季刊紙）
(6) 友人・知人 (7) その他 []

歴史を生かしたまちづくり相談室のご案内

公益社団法人横浜歴史資産調査会（ヨコハマヘリテイジ）では、横浜市と連携し、歴史的建造物の保全活用など歴史を生かしたまちづくりに取り組んできました。

近年、歴史的建造物を取り巻く状況は大きく変化し、所有者の抱える悩みも複雑化し、深刻になっています。これらの状況を踏まえ、きめ細やかな所有者支援を行うため、公益社団法人横浜歴史資産調査会（ヨコハマヘリテイジ）内に「歴史を生かしたまちづくり相談室」を開設しました。主に歴史的建造物の所有者を対象として、専門家や関係活動団体、行政が連携し、具体的な対応策について提案していきます。

相談は無料で、どなたでもお申込みいただくことができますので、お気軽にご利用ください。

1 相談方法

ヨコハマヘリテイジのホームページに直接入力又は、裏面の相談シートに必要事項を記入の上、郵送、Eメール、ファクシミリにより公益社団法人横浜歴史資産調査会（ヨコハマヘリテイジ）にお申込みください。また、毎週水曜日には電話による相談も受け付けます。

送付先	公益社団法人横浜歴史資産調査会（ヨコハマヘリテイジ）内 「歴史を生かしたまちづくり相談室」係
電話	045-651-1730 ※毎週水曜日 午前10時から午後3時まで（年末・年始・祝日を除く）
FAX	045-651-1730（随時）
Eメール	yh-info@yokohama-heritage.or.jp（随時）
郵送	〒231-0012 横浜市中区相生町3-61 泰生ビル405号室（随時）

2 相談内容の例

- ・ 自宅は古いが、歴史的価値があるのか分からないので調べてほしい。
- ・ 建物は残したいが、相続が発生すると家族で持ち続けることが困難なので、よい方法はないか。
- ・ 歴史的建造物の改修を任せられる腕の良い職人を教えてほしい。 など

3 対応方法

受け付けた相談については、専門家、ヨコハマヘリテイジ事務局員、横浜市都市デザイン室職員等が内容を検討の上、相談内容にお応えします。また必要に応じて、現地確認や詳細のヒアリングなどのため、ヨコハマヘリテイジからアドバイザーを派遣する場合があります。

<公益社団法人横浜歴史資産調査会（ヨコハマヘリテイジ）>とは・・・

歴史的建造物に係る専門家等の団体。昭和63(1988)年に「横浜市歴史的資産調査会」として発足して以来、横浜市と連携して歴史的建造物の調査や保全活用に関する調査研究のほか、セミナーや見学会等の普及啓発などを行っています。平成25年度からは公益社団法人となりました。

（ホームページ） <http://www.yokohama-heritage.or.jp/>

〇問合せ・連絡先

公益社団法人横浜歴史資産調査会（ヨコハマヘリテイジ）内「歴史を生かしたまちづくり相談室」係
電話・FAX: 045-651-1730（月・水・金） Eメール: yh-info@yokohama-heritage.or.jp

横浜 歴史を生かしたまちづくり相談室 相談シート

送付先：公益社団法人横浜歴史資産調査会（YOKOHAMA HERITAGE）

電話：045-651-1730（※毎週水曜日午前10時から午後3時まで・年末年始祝日を除く）

FAX：045-651-1730

郵送：〒231-0012 横浜市中区相生町3-61 泰生ビル405号室

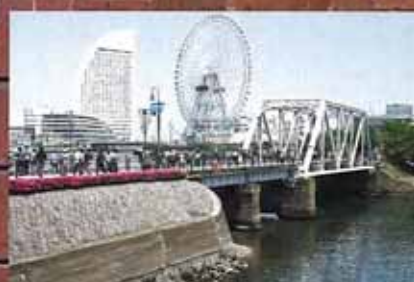
フリガナ			記入日	平成	年
お名前				月	日
ご住所	〒				
	区				
	(マンション等・号室)				
電話					
FAX					
E-mail					
連絡方法	相談室から連絡する場合に都合の良い連絡方法に○をつけてください。 電話 FAX E-mail 郵送 その他 ()				
相談対象 建造物の 概要	所在地	区			
	種別	社寺	西洋館	近代建築	古民家 その他
	建物所有関係	本人所有	家族所有	借家	その他
	土地所有関係	本人所有	家族所有	借地	その他
相談内容	歴史的建造物として価値があるか知りたい。				
	改修や補修についてアドバイスを受けたい。				
	指定や認定、支援制度等について詳しく知りたい。				
	その他				

※詳細な相談内容は別紙にてご連絡ください。[別紙 なし あり(枚)]

歴史を生かしたまちづくりファンド

Pride of Yokohama

みんなで守ろう 歴史的資産はヨコハマの宝



YOKOHAMA HERITAGE

公益社団法人 横浜歴史資産調査会

歴史を生かしたまちづくりファンド

Pride of Yokohama

みんなで守ろう 歴史的資産はヨコハマの宝

ご寄附のお願い

今日では、歴史的建造物等の地域遺産を生かしたまちづくりが全国各地で盛んに行われるようになりました。その結果、そのまちらしい景観や豊かな住環境が生まれています。また、地域遺産を観光資源として活用することによって交流人口が増加し、地域の活性化にも貢献しているのです。

このような仕掛けを我が国で最初に行ったのは、まぎれもなく我がまち「横浜」です。昭和63年、横浜市が全国に先駆けて「歴史を生かしたまちづくり要綱」をつくり、歴史的資産の保全、活用を積極的に図っていく「歴史を生かしたまちづくり」事業を開始しました。その成果は、横浜らしい都市景観の創出と賑わいをもたらし、皆さまが明るく楽しく歩けるまちをつくり上げました。

ところが、約30年が経過した今日、由緒ある歴史的建造物の取り壊しが相次いでいます。私たちの「宝」である歴史的資産をこれ以上失うことは、横浜の誇りを失うことでもあります。

横浜歴史資産調査会は、市民、行政、企業、専門家等が力を合わせ、大切な歴史的資産を守り、次世代へと受け継いでいくための新たな仕組みづくりに取り組みます。そして、新たな仕組みの基盤とするべくファンドを創設しました。

貴重な歴史的資産の危機に際し、即座に対応するためには、「歴史を生かしたまちづくりファンド」が必要不可欠です。

「歴史を生かしたまちづくりファンド」は皆さまのご寄附によって成り立ちます。横浜を愛する皆さまのご寄附をぜひお願いいたします。

「歴史を生かしたまちづくりファンド」は、歴史的資産等の調査、修理、取得、管理、啓発等に関するプロジェクトに使用いたします。

当法人は内閣府認定の公益社団法人であり、免税団体です。「歴史を生かしたまちづくりファンド」への寄附金は、税法上の優遇措置(寄附金控除)を受けることができます。

皆さまの温かいご支援を宜しくお願い申し上げます。

本会へのご寄附は、免税扱いです。

公益社団法人横浜歴史資産調査会は内閣府認定の公益社団法人です。本会への寄附金は「特定公益増進法人」に対する寄附に該当し、税法上の優遇措置が適用されます。

■個人様からの寄附金の場合

・所得税

本会は平成25年10月22日付で5年間、内閣府より税額控除に係る証明書を取得しており、「所得控除」または「税額控除」いずれかの適用を選択することができます。

・個人住民税

神奈川県及び横浜市にお住まいの方は、個人住民税における寄附金税額控除の適用を受けることができます。

*詳細につきましては、事務局で案内書をご用意しております。

■法人様からのご寄附の場合

「特定公益増進法人」に対する寄附金に適用される以下の算式で算出される金額が一般寄附金とは別枠で損金算入できます。

*別枠での損金算入額=(下記イ+下記ロ)×1/2

イ=事業年度終了時における資本金等^{※1}の額

(ゼロに満たない場合はゼロ)×事業年度の月数/12×3.75/1000

※1: 資本金等=資本金+資本積立金

ロ=その事業年度の所得の金額×6.25/100

*詳細は、事務局でご説明させていただきます。

個人：一口3,000円 団体・企業等：一口100,000円

振込先：横浜銀行 県庁支店 普通口座 6046423

「歴史を生かしたまちづくりファンド」

「歴史を生かしたまちづくりファンド」の使い道

皆さまから賜りました寄附金は、「歴史を生かしたまちづくりファンド」として、調査、修理、取得、管理、啓発など、歴史的資産の保全、活用を実現するための事業に必要な資金の一部として使用させていただきます。なお、20%を限度に法人管理費に充てさせていただくことがあります。

保全、活用事業の対象となる歴史的資産は、歴史文化的価値の高い横浜市内及び横浜と歴史・文化的に関連のある地域の歴史的資産(歴史的建造物、施設・構造物や近代化遺産、民俗遺産ほか)です。

具体的な案件が発生した場合は、速やかに歴史的資産の情報をもとに内部の専門家で協議し、保全、活用に向けた方針を定め、活動を開始いたします。

なお、活動の内容やその成果につきましては、ご寄附いただいた皆さまにご報告させていただきます。

公益社団法人

横浜歴史資産調査会(ヨコハマヘリテイジ)とは?

歴史的建造物に係る専門家等の団体。

昭和63(1988)年に「横浜市歴史的資産調査会」として発足し、以来約30年間にわたり、横浜市と連携して歴史的建造物の調査や保全活用に関する研究を進め、「歴史を生かしたまちづくり」を推進しています。歴史的資産の保全活用に関する調査研究のほか、セミナーや見学会等の普及啓発の他、歴史的建造物取得保存のための募金活動を行っています。

平成25(2013)年に公益社団法人となりました。



YOKOHAMA HERITAGE

公益社団法人 横浜歴史資産調査会

写真：米山淳一



歴史を生かせ ふるさと納税

▲ペーリック・ホール（横浜市中区）

横浜の歴史的建造物の役に立つ、ふるさと納税です。

横浜市では全国に先駆け、昭和63年に要綱を設置し「歴史を生かしたまちづくり」を進めてきました。そして、平成28年度から“ふるさと納税”を導入した「歴史的景観保全活用事業」を始めます。景観上重要な歴史的建造物を使い続け、街づくりに生かすための「リノベーションに対する助成金」や街なかの歴史的建造物を紹介する「サイン・説明板」の設置などに充てていきます。

！ こんな方におすすめ

古民家カフェが好き。

倉庫をリノベーションした、
オフィスで働きたい。

古くて趣きのあるゲストハウスに、
泊まってみたい。

横浜の歴史的建造物が取り壊されると
悲しくなる。

? リノベーションに対する助成金

保全した歴史的建造物の建物内部の改修に助成するものです。建物の歴史的価値を高めるためや、現状の使い方を変えることで、都市の魅力としてさらに活用するために行います。

▶例えば・・・

横浜市内の歴史的建造物について、大きな戸建住宅をシェアハウスに、また飲食店から宿泊施設、そして倉庫からカフェ…等といった改修事業に対するの補助を予定しています。

リノベーション助成金は、専門性のある中間支援団体を通じて所有者等に助成されます。



具体的なふるさと納税の方法は、裏面を御覧ください。

横浜市「歴史を生かしたまちづくり」への寄附のお願い

- 「ふるさと納税制度」を活用して歴史的景観保全活用事業に寄附ができます
- 寄附をしていただくと税制上の優遇措置が受けられます
- みなさまの寄附をもとに歴史的建造物の保全活用のための助成を行ないます

寄附申込書の送付

郵 送 231-0017 横浜市中区港町1-1
横浜市都市整備局都市デザイン室

F A X 045-664-4539

Eメール tb-rekishifurusato@city.yokohama.jp

申込書はHPからダウンロードしてお使いください。

電子申請

横浜 ふるさと納税 歴史

<http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/design/m09/kifu/>

電子申請フォームから必要事項を入力してください。

「納付書」で支払

横浜市から届く「納付書」でお近くの金融機関窓口にてお手続きください。(手数料はかかりません。)

領収証を保管してください。
控除を受ける際に必要になります。

インターネットを利用した クレジットカード払い

横浜市からのメール情報をもとに「yahoo! 公金払い」ホームページでお手続きください。

ご寄附金額が5千円未満の場合はご利用できません。「納付書」をご利用ください。

横浜市から 「寄附金受領証明書」が届きます

控除を受ける際に証明書が必要になりますので、大切に保存してください。

税務署に行かなくても
控除が受けられる

ワンストップ特例

確定申告「寄附金の控除」

横浜市への寄附金については、寄附金額から2千円を差し引いた残りの金額について、個人住民税所得割額の概ね2割を限度として、所得税とあわせて当該金額相当額の控除を受けることができます。控除手続きは、お住まいの住所地を所轄する税務署で確定申告をおこなっていただくか、「ワンストップ特例」に該当する方で、ご希望の場合は、横浜市都市整備局都市デザイン室に申告特例申請書を提出してください。

■問合せ 横浜市 都市整備局 都市デザイン室 (横浜市中区港町1-1 横浜市庁舎6階)

TEL: 045-671-2023 FAX: 045-664-4539 (月~金 8:45 ~ 17:15)

HP: <http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/design/> Eメール: tb-toshidesign@city.yokohama.jp



【ヨコハマヘリテイジは免税団体です】

YOKOHAMA HERITAGE
公益社団法人 横浜歴史資産調査会
(ヨコハマヘリテイジ)

OPEN HERITAGE!

神奈川県立歴史博物館ドーム



■ 主な事業概要

- ① **歴史的資産の保全活用に関する調査・研究**
横浜山手近代建築資産皆調査 (H22-H24 文化庁補助事業) など
寺社、古民家、近代建築、土木産業遺構等の調査・保全活用計画の策定
- ② **歴史的資産の普及・啓発**
コンサート in ヘリテイジ/各種書籍の発行 など
- ③ **歴史的建造物の修理・改修等を担当する人材の育成及び支援**
ヨコハマヘリテイジセミナー/歴史的建築資産を守る人材研修会 など
- ④ **行政及び関係団体との連携**

コンサート in ヘリテイジ



ベリック・ホール

■ 取り扱い書籍等

- ・都市の記憶 - 土木遺産 1,200円
- ・都市の記憶
- 横浜の主要歴史的建造物 600円



※横浜市指定、認定歴史的建造物の掲載

■ その他

- ・鶴道即通 140周年を記念した「陸蒸気サブレ」 580円
- ・博三陽物産と協働
- ・貴重な資料を掲載したミニブック付き。



※売り上げの一部はヨコハマヘリテイジの事業に使われます。

■ヨコハマヘリテイジサポータークラブ（会員案内）

会の活動を支えてくださる会員を募集しています。本会の主旨に賛同して下さる方であれば、どなたでもご入会いただけます。入会をご希望される方は下記連絡先まで、ご連絡をお願いします。追って入会案内をお送りさせていただきます。

個人会員 本会の趣旨に賛同して下さる個人の方

年会費：3,000 円

- ・「歴史をかしたまちづくり 横浜新聞」最新号のお届け
- ・会員向けメールマガジンの発行
- ・セミナー、イベント等の情報提供
- ・有料セミナーの割引
- ・本会発行の出版物の割引販売
- ・関連施設等での優待（予定）

団体会員 本会の趣旨に賛同して下さる団体の方

年会費：30,000 円

- ・個人会員の特典に加え
- ・会報等、会の広報物への広告掲載の優待
- ・メールマガジンで団体会員のイベント等の情報を協力配信

賛助会員 本会の趣旨に賛同して下さる個人又は団体の方

1口：50,000 円

- 個人会員の特典に加え
- ・会報等、会の広報物への広告掲載 無料
- ・メールマガジンで団体会員のイベント等の情報を協力配信
- ・ウェブサイトでの団体紹介

■ヨコハマヘリテイジは免税団体です

歴史的資産の保存活用を推進するために、皆様のご寄付をお願いしております。ご寄付を頂いた方には、免税証明証を発行いたします。どうぞよろしくお願ひ致します。

【連絡先】

公益社団法人 横浜歴史資産調査会（ヨコハマヘリテイジ）
〒231-0012

横浜市中区相生町3丁目61番地 泰生ビル405号室

TEL/FAX：045-651-1730

Mail：yh-info@yokohama-heritage.or.jp

URL：http://www.yokohama-heritage.or.jp/

リーフレット内写真 撮影：米山淳一



新川家住宅

ヨコハマヘリテイジで共に活動しませんか？

ヨコハマヘリテイジでは、会員となって共に地域の歴史資産を守り、生かしていく仲間を募集しています。

歴史的建造物の特別公開や各種セミナー、調査など皆さまが楽しく活躍できるフィールドはたくさんあります。

ヨコハマヘリテイジでの活動を通して、地域の歴史文化に触れてみませんか？

例えば・・・

■ 調査・研究

- ・横浜市内の鉄道資産調査
- ・山手居留地遺構調査

■ 各種サークル

- ・建築文化サークル
- ・網文化サークル
- ・鉄道資産サークル

※ 通常のセミナーや見学会等と異なり、メンバー同士の自主的な開催です。

■ その他

- ・各種セミナーや人材研修等のイベントをお手伝い頂けるボランティアスタッフの方も募集しております。

象の鼻

ごあいさつ

団体案内をご覧くださいありがとうございます。またヨコハマヘリテイジは横浜の歴史資産を宝として大切にすることを目的に開港150周年を迎えた平成21年6月0日に設立された民間団体です。

横浜港と二人三脚で「歴史をかしたまちづくり」を推進し、斯兵らしい景観の保全に勤めております。

一方で、近代化の拠点として発展した網、鉄道、港等で結ばれた地域との連携を通じた歴史的資産の保存・活用にも積極的にも取り組んでおります。こうした地域資産は全て横浜に通じているのです。

今後も市民・行政・専門家と連携しながら、地域の歴史的資産の保存・活用、普及・啓発に寄与してまいります。ぜひ、私ごとと力を合わせて明るく楽しく貴重な歴史的資産を後世に残してまいります。

皆様のご参加を心よりお待ちしております。

■ 歴史をかしたまちづくり25周年

横浜市が他に先駆けて取り組んだ「歴史をかしたまちづくり」を推進するために誕生したのが、当団体の前身「横浜市歴史的資産調査会」です。その後、開港150周年を記念し、一般社団法人となり、平成25年4月から公益社団法人として新たにスタートしました。

3 アンケート様式・集計

「震災復興橋梁」 アンケート

本日はセミナーに御参加いただき、ありがとうございました。
次回以降の企画に活かすため、アンケートに御協力をお願いします。
該当する選択肢に、○を付けてください。

Q1 セミナーに参加して、震災復興橋梁に興味は持ちましたか？

参加して改めて持った 前から持っている 興味は持たなかった

Q2 船上でのスタッフによる説明は、ご満足いただけましたか？

満足 まあ満足 普通 少し不満足 不満足

Q3 震災復興橋梁とそうでない橋の違いはわかりますか？

当然違いは分かる 説明を聞けば違いがわかる わからない

Q4 震災復興橋梁の特徴で興味深かったものはありますか？（複数回答可）

- (1) 力学的構造（形）（例）橋桁の形・アーチ (2) 施工方法
(3) 橋の意匠（デザイン）（例）表面の石張 (4) 橋名の由来
(5) その他 []

Q5 どの橋が魅力的でしたか？（3つまで回答可）

- (1) 都橋 (2) 宮川橋 (3) 長者橋 (4) 旭橋 (5) 黄金橋
(6) 太田橋 (7) 道慶橋 (8) 一本橋 (9) 山王橋 (10) 吉野橋
(11) 西の橋 (12) 谷戸橋 (13) その他 [] (14) なし

Q6 このセミナー開催をどこで知りましたか？（複数回答可）

- (1) 横浜市都市整備局ウェブページ (2) 横浜歴史資産調査会ウェブページ
(3) 各区役所の広報相談係 (4) 新聞報道
(5) ヘリテイジスタイル（横浜歴史資産調査会会員向け季刊紙）
(6) 友人・知人 (7) その他 []

Q7 横浜歴史資産調査会が横浜市と連携して運営している「歴史を生かしたまちづくり相談室」をご存知でしたか？

(1) 知っていた (2) 知らなかった

Q8 横浜市のふるさと納税（横浜サポーターズ寄附金）に「歴史的景観保全活用事業」のメニューが加わったことをご存知でしたか？

(1) 知っていた (2) 知らなかった

Q9 今後、セミナーで取り上げてほしいテーマや内容がありますか？

[]

Q10 今回のセミナーについて、ご感想をお聞かせください。

[]

Q 年 齢 30歳未満 30～40歳台 50～60歳台 70歳以上

Q 性 別 女性 男性

Q 在住又は在勤地 横浜市 横浜市外

御協力ありがとうございました。セミナー終了後、スタッフにお渡しください。

(郵送でお送りいただく場合) 〒231-0012 横浜市中区相生町3-61 泰生ビル 405

公益社団法人 横浜歴史資産調査会 あて

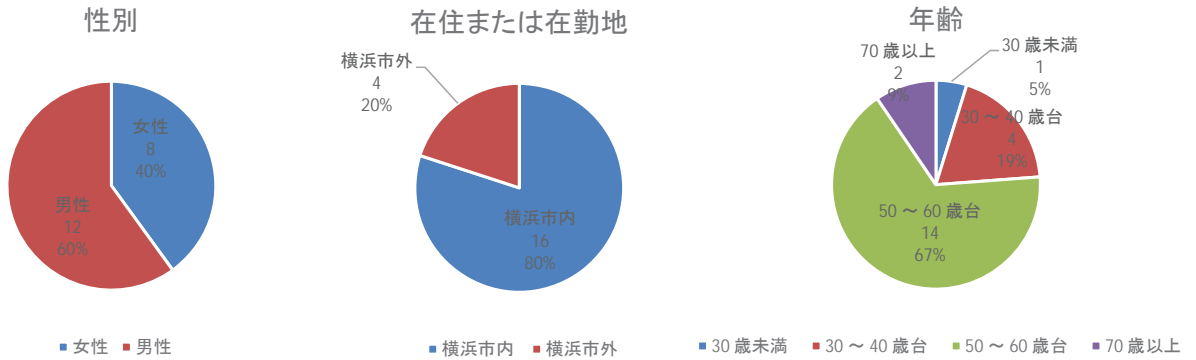
(Eメールでお送りいただく場合) yh-info@yokohama-heritage.or.jp

公益社団法人 横浜歴史資産調査会 あて

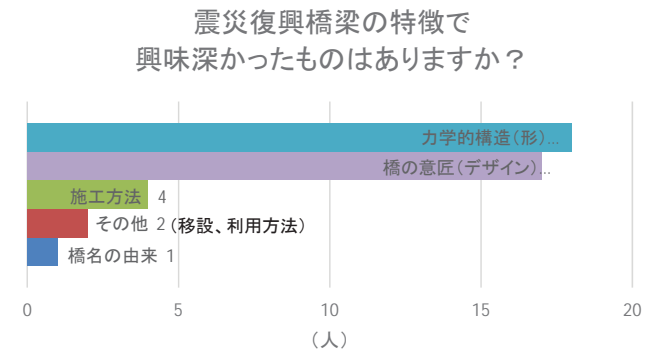
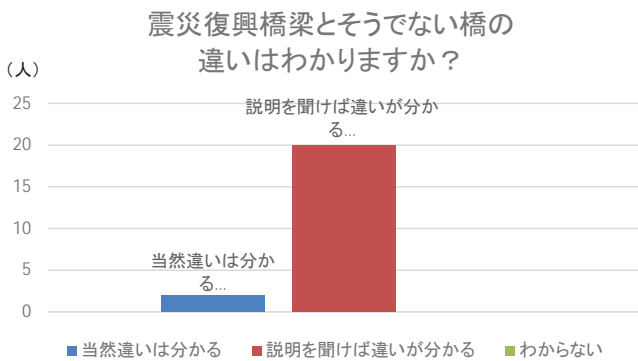
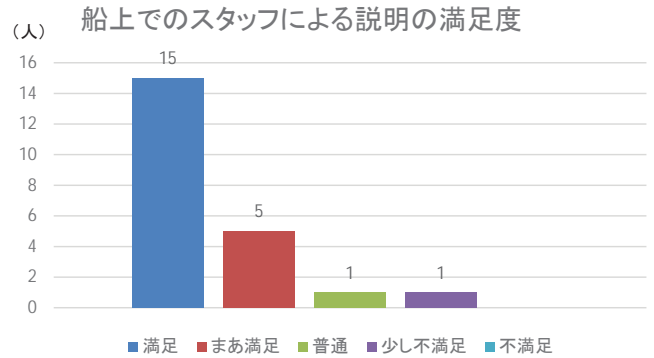
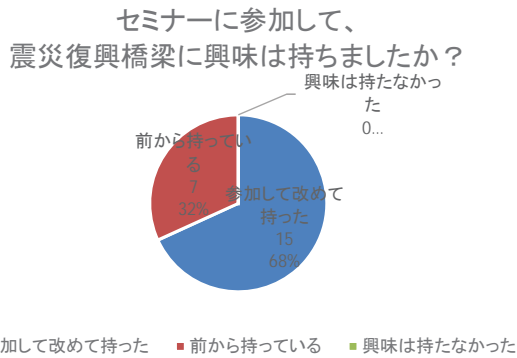
第40回 歴史を生かしたまちづくりセミナー「震災復興橋梁 in 大岡川」 参加者アンケート

配布数 : 60 枚
回収数 : 20 枚
回収率 : 33.3%

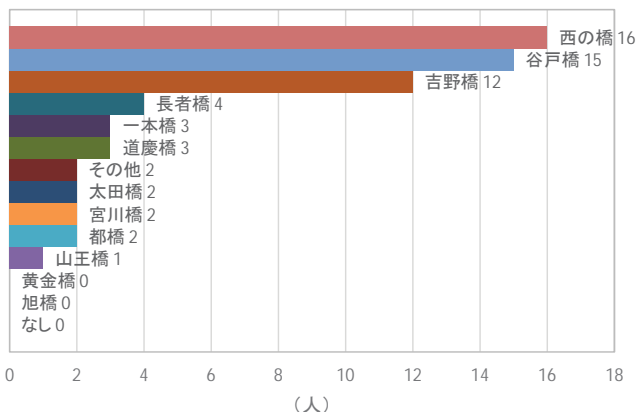
【属性】



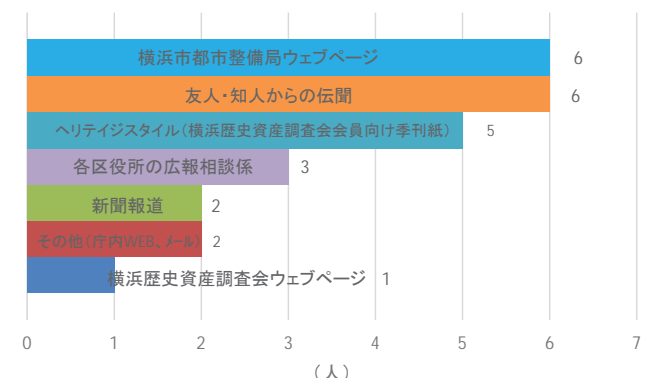
【質問】



どの橋が魅力的でしたか？(3つまで列挙)



このセミナー開催をどこで知りましたか？(複数回答可)



4 広報ちらし



震災復興橋梁 in 大岡川

2017 9/9 SAT

1回目 09:00 - 11:20 【受付】08:40

2回目 10:00 - 13:00 【受付】09:40

黄金町高架下スタジオ Site-D
横浜市中区日の出町2-158

[参加費等]

事前 2,000円(各回30名)
申込 抽選(2017年8月30日正午)

※申込方法等は裏面の応募要領のとおり

[内容]

【ミニレクチャー】

「震災復興橋梁 ～横浜の復興を支えた橋」
講師 中藤 誠二氏
関東学院大学工学部教授
横浜市歴史的景観保全委員

【大岡川・中村川クルーズ体験】

震災復興橋梁や特徴的なまち並みを水辺から見学
日の出桟橋→大岡川→中村川→堀川
日の出桟橋→大岡川→横浜港

【パネル展】

横浜の震災復興橋梁

[会場案内]

◎広域図



京急線高架下

◎周辺地図



主催

公益社団法人 横浜歴史資産調査会 / 横浜市都市整備局

協力

一般社団法人 水辺荘 / 株式会社 東京ベイガード

公益社団法人 日本建築家協会(JIA)

関東甲信越支部 神奈川地域会まちづくり保存研究会

横浜市道路局

「歴史を生かしたまちづくりセミナー～震災復興橋梁～ in 大岡川」

横浜市では、昭和 63(1988) 年に「歴史を生かしたまちづくり要綱」を制定し、横浜の歴史的景観を形成している歴史的建造物の保全と活用を推進しています。また、市民の皆様に広く歴史的景観や歴史的建造物の魅力を知ってもらい、親しんでもらうことを目的として、毎年「歴史を生かしたまちづくりセミナー」を開催しています。

大正 12(1923) 年の関東大震災によって建物はもとより、横浜の土木施設の多くが崩壊しました。震災後に復興の礎として架けられた橋梁（震災復興橋梁）は、100年近くにわたり市民の生活を支えてきました。また、横浜の都市形成においても重要な役割を担ってきました。

今回は、横浜の震災復興橋梁をテーマとしたミニレクチャーと、大岡川及び中村川に架かる震災復興橋梁を水辺から見学するクルーズ体験を含んだセミナーを開催します。

応募要領

◆申込方法 (1) 又は (2)、いずれかの方法で、「歴史を生かしたまちづくりセミナー受付事務局」あてに、必要事項を記載し、お申し込みください。応募者多数の場合は、抽選となります。	
◆申込み先	
(1) Eメールの場合 【アドレス】 yh-info@yokohama-heritage.or.jp 【件名】 歴史を生かしたまちづくりセミナー申込み	(2) 往復はがきの場合 〒231-0012 横浜市中区相生町 3-61 泰生ビル 405 公益社団法人 横浜歴史資産調査会
◆記載内容	
(1) Eメールの場合 【本文】 ・希望人数（1名又は2名） ・希望者全員の氏名（ふりがな） ・希望回 （第1希望〇回目、第2希望〇回目、どちらでも可 …のいずれかを記載してください） ・Eメールアドレス	(2) 往復はがきの場合 【往信面】 ・希望人数（1名又は2名） ・希望者全員の氏名（ふりがな） ・希望回 （第1希望〇回目、第2希望〇回目、どちらでも可 …のいずれかを記載してください） 【返信面】 （宛名）申込者の郵便番号・住所・氏名 （文面）何も書かないでください
◆募集期間 平成 29(2017) 年 8 月 17 日(木) から 8 月 30 日(水) 正午 まで【必着】	
◆参加者の決定 抽選（1人につき1回の応募に限ります） ※9月1日に抽選結果を、(1) 又は (2) いずれか申込みと同じ方法で返信・返送予定 （Eメールでお申込みの場合、yh-info@yokohama-heritage.or.jp から受信できるように設定してください）	
◆留意事項 ① 荒天の場合はクルーズ体験部分を中止としますが、会場内でのミニレクチャー及びパネル展示は実施する予定です。（クルーズ体験中止の場合は参加費 500 円となります） ② クルーズ体験の運行は株式会社東京ベイガードが行います。 ③ 天候などにより運行時間が延びて終了時刻が最大で 30 分程度遅くなる場合がありますので予めご了承ください。	

※セミナー用の駐車場の用意はありません

<お問合せ先>

公益社団法人 横浜歴史資産調査会 事務局
電話・ファックス 045-651-1730
(月・水・金 9:30-17:15)

横浜市 都市整備局 都市デザイン室
電話 045-671-2023 ファックス 045-664-4539
(月～金 8:45-17:15)

「歴史を生かしたまちづくりセミナー～しんさいふっこうきょうりょう震災復興橋梁～ in 大岡川」を開催します


横浜市では、昭和 63(1988)年に「歴史を生かしたまちづくり要綱」を制定し、横浜の歴史的景観を形成している歴史的建造物の保全活用を推進しています。また、市民の皆様幅広く歴史的景観や歴史的建造物の魅力を知ってもらい、親しんでもらうことを目的として、毎年「歴史を生かしたまちづくりセミナー」を開催しています。

今年、横浜の震災復興橋梁をテーマとしたミニレクチャーと、大岡川及び中村川に架かる震災復興橋梁を水辺から見学するクルーズ体験を含んだセミナーを開催します。

大正 12(1923)年の関東大震災によって建物はもとより、横浜の土木施設の多くが崩壊しました。震災後に復興の礎として架けられた橋梁（震災復興橋梁）は、100 年近くにわたり市民の皆様生活を支え、横浜の都市形成においても重要な役割を担ってきました。

歴史を生かしたまちづくりセミナーは本日から、参加者の募集を開始いたします。

<開催概要>

日程	平成 29 年 9 月 9 日（土） 1 回目：午前 9 時 00 分から午前 11 時 20 分まで （受付開始：8 時 40 分） 2 回目：午前 10 時 00 分から午後 1 時 00 分まで （受付開始：9 時 40 分）	 <p>西之橋（中村川）</p>
場所	黄金町高架下スタジオ Site-D（横浜市中区日ノ出町 2-158） （JR 京浜東北・根岸線「桜木町駅」より徒歩約 15 分） （京浜急行線「日ノ出町駅」より徒歩約 5 分） （市営地下鉄「伊勢佐木長者町駅」より徒歩約 10 分） ※駐車場の用意はありません	
内容	(1) ミニレクチャー 「震災復興橋梁～横浜の復興を支えた橋～」 中藤 誠二 氏（関東学院大学理工学部教授/横浜市歴史的景観保全委員） (2) 大岡川・中村川クルーズ体験 日ノ出棧橋～大岡川～中村川～横浜港～大岡川～日ノ出棧橋 震災復興橋梁や特徴的なまち並みを水辺から見学 (3) パネル展示 横浜の震災復興橋梁	
参加費	2,000 円（全 2 回、各回 30 名の計 60 名、事前申込制、抽選）	
主催	公益社団法人 横浜歴史資産調査会 / 横浜市 都市整備局	
協力	一般社団法人 水辺荘 / 株式会社ベイガード / 公益社団法人 日本建築家協会 (JIA) 関東甲信越支部 神奈川地域会 まちづくり保存研究会 / 横浜市 道路局	

※取材をされる際には、8 月 30 日（水）までに Eメールでご連絡ください。

取材申込先：公益社団法人横浜歴史資産調査会 E-mail：yh-info@yokohama-heritage.or.jp

（セミナーへの応募方法等「応募要領」については、裏面を御参照ください）

お問合せ先

都市整備局都市デザイン室長 梶山 祐実 電話 045-671-2009 ファックス 045-663-4539

「歴史を生かしたまちづくりセミナー～震災復興橋梁～in 大岡川」

応募要領

申込方法	
(1)又は(2)、いずれかの方法で、「歴史を生かしたまちづくりセミナー受付事務局」あてに、必要事項を記載し、お申し込みください。応募者多数の場合は、抽選となります。	
申込み先	
(1) Eメールの場合 【アドレス】 yh-info@yokohama-heritage.or.jp 【件名】 歴史を生かしたまちづくりセミナー申込み	(2) 往復はがきの場合 〒231-0012 横浜市中区相生町3-61 泰生ビル 405 公益社団法人 横浜歴史資産調査会
記載内容	
(1) Eメールの場合 【本文】 ・希望人数（1名又は2名） ・希望者全員の氏名（ふりがな） ・希望回 （第1希望 ○回目、第2希望 ○回目、どちらでも可…のいずれかを記載してください） ・Eメールアドレス	(2) 往復はがきの場合 【往信面】 ・希望人数（1名又は2名） ・希望者全員の氏名（ふりがな） ・希望回 （第1希望 ○回目、第2希望 ○回目、どちらでも可…のいずれかを記載してください） 【返信面】 （宛名）申込者の郵便番号・住所・氏名 （文面）何も書かないでください
募集期間	
平成 29(2017)年 8月 17日（木） から 平成 29(2017)年 8月 30日（水）正午 まで 【必着】	
参加者の決定	
抽選（1人につき1回の応募に限ります） ※8月31日（木）頃に抽選結果を、(1)又は(2)いずれか申込みと同じ方法で返信・返送予定 (Eメールでお申込みの場合、 yh-info@yokohama-heritage.or.jp から受信できるように設定してください)	
留意事項	
①荒天の場合はクルーズ部分を中止としますが、会場内でのミニレクチャー及びパネル展示は実施する予定です。（クルーズ中止の場合は参加費 500 円となります） ②クルーズ体験の運行は株式会社東京ベイガードが行います。 ③天候などにより運行時間が延びて終了時刻が最大で 30 分程度遅くなる場合がありますので予めご了承ください。	

<参考>

過年度の「歴史を生かしたまちづくりセミナー」の報告書をダウンロードすることができます。

(1) 報告書のダウンロード及び製本版の注文

DLmarket（ディーエルマーケット）ウェブページ内 都市整備局発行物配信特設ページ
https://www.dlmarket.jp/manufacture/index.php?consignors_id=14712

(2) 報告書（圧縮版）のダウンロード

横浜市ウェブページ内 都市整備局都市デザイン室歴史を生かしたまちづくりページ
<http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/design/m09/>

横浜市では、平成 28 年度から、歴史を生かしたまちづくりに“ふるさと納税”を導入しました。景観上重要な歴史的建造物を使い続け、まちづくりに生かすための「リノベーションに対する助成金」や街なかの歴史的建造物を紹介する「サイン・説明板」の設置などに活用します。

横浜市ウェブページ内 都市整備局都市デザイン室歴史を生かしたまちづくりページ

<http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/design/m09/kifu/>