



船と鉄道との間の荷役を担ったハンマーヘッドクレーン。港のシンボルは、鉄道遺産でもある (写真/米山淳一)

愛しき港の鉄道遺産

公益社団法人横浜歴史資産調査会常務理事 米山淳一

「みなと横浜」と当たり前のように皆、口にする。でもちょっと待って。港には鉄道がつきものなのだ。いや港の役割を考えると鉄道の存在なくして港の機能は成り立たない。だから、僕は「みなと、鉄道、横浜」と言っている。

横浜港のあちこちで線路が伸びている風景を見かけたことはないだろうか。「自動車」を思い浮かべればなるほどとうなずける。横浜臨港貨物線があった頃の線路が今も新港ふ頭にある赤レンガ倉庫や横浜港駅などにつながっている。かつては、途中で分岐してその先の大さん橋や山下ふ頭方面にも伸びていた。もうお判りでしょう。古くから港からの貨物輸送はもっぱら鉄道が中心だった。今でこそ自動車が主流となり影が薄くなったが、その片鱗はまだ多く見られるのだ。しかも、歴史的遺産としての存在感が高まるばかりだ。興味深いことに「自動車」には、重厚な石積み築堤、アメリカ製やイギリス製(移築)の橋梁がそのまま保存されている。続く開港の道には日本製の橋梁もあり、橋梁の3国競演を楽しむことが出来る。さらに赤レンガ倉庫の裏手には横浜港駅のプラットホームの約3分の1が保存されている。昭和34年まで、氷川丸などの旅客船の出航時には、東京駅からポートレインが

運転されていたのだ。

誰もが笑顔で楽しく歩ける街を目指すことが「歴史を生かしたまちづくり」の肝である。さりげなく街の歴史や文化を体感できる仕掛けに脱帽である。このような視点でみるとハンマーヘッドクレーンも同じだ。前々回の開港5都市会議が開催された2019年にオープンした複合施設(旅客船ターミナル、レストラン、ショッピングモール)の名称「横浜ハンマーヘッド」は、堀 勇良さん(元文化庁文化財主任調査官・当公益社団相談役)が、横浜開港資料館在籍当時に肝いりで、「みなとみらい21計画」で保存すべき港湾施設としていた、真下まで線路が伸びていた隣接するハンマーヘッドクレーン(1914年設置・イギリス製)に由来して名付けられた。

近年、複合施設とハンマーヘッドクレーンはデッキでつながり一体感が生まれ、より親しみやすい歴史的空間が生まれた。クルミ菓子の店舗やレストランなど人気店が多く、街中や電車内でも「ハンマーヘッド」の名を耳にする。

近代化遺産や鉄道遺産は、一般的には中々解釈が難しい。しかし、ひとたび、日常生活と接点を持ち始めると愛すべき対象になる。歴史は実感であることを信じてやまない。

昭和戦後の横浜と鉄道

岡田 直 (元・横浜都市発展記念館)

本稿では、昭和時代の戦後における横浜の鉄道の歩みについて、平成前半までを視野に入れながら振り返ってみたいと思う。

■市電から国電へ

まず最初に、戦災復興から高度経済成長へと向かう1950年代、横浜の都市内交通はまだ路面電車(横浜市電)が主役だった。市電は「市民の足」として戦災から完全に復活し、1955(昭和30)年頃にはわずかながら新線も開通させた。路線の総延長は約50km、一日あたりの利用者数は約30万人で安定し、1960年代前半にかけてその最盛期を迎える。

一方、横浜市は1952(昭和27)年、戦争で中断されていた、桜木町駅からの線路延伸計画の再開を日本国有鉄道(国鉄、現・JR)に陳情し、1957(同32)年、桜木町～大船駅間の新線の建設が決定した。うち磯子駅までの第一期工事が1964(昭和39)年に完成し、横浜～桜木町駅間の線路を含めて「根岸線」と名付けられた。根岸線には京浜東北線の国電が直通する。

横浜の中心部から根岸湾の沿岸にかけての市街地には、もちろん市電が通っていたが、国鉄の根岸線の開通により利用客の多くが国電に流れることになった。加えてすでに自動車の増加で道路の渋滞が著しく、1960年代後半になると、市電は都市内の交通機関としての役目を果たすことが難しくなっていく。

ともあれ国鉄は根岸線の延伸工事を続け、1970(昭和45)年、磯子～洋光台駅間が開通する。洋光台駅の周辺には、日本住宅公団(現・UR)によって横浜最大級の住宅団地、洋光台団地が建設された。そして、1973(昭和48)年、洋光台～大船駅間が開通し、根岸線(横浜～大船駅)が全通した。国電の京浜東北・根岸線は、埼玉県から横浜市にかけて、東京都心を貫通する首都圏の大動脈となった。

■東海道本線・新幹線

次に国土レベルの交通に目を移すと、東海道本線は戦前に丹那トンネルが開通し、東京～沼津駅間の電化が完成していた。戦後の1950(昭和25)年、東京～横浜～小田原～沼津駅間で中距離電車(普通)が運転を開始する。その運転区間は電化の進展とともに順次、静岡・浜松方面へ延伸していくが、「湘南電車」の愛称で親しまれることになった。東海道本線の湘南電車は、戦前から走る横須賀線電車とともに高度成長期の早い時期より、横浜市や神奈川県から東京都心への通勤輸送にも大きく貢献した。

また、特急列車は戦時中に全て廃止されていたが、1949(昭和24)年、東京～大阪駅間に特急「へいわ」号が復活した(翌年、「つばめ」に改称)。東海道本線の全線電化が実現すると、1958(昭和33)年には電車特急が誕生。「こだま」号と名付けられた。そして、



横浜市電(元町停留場付近) 1970(昭和45)年、花房幸秀氏撮影



「観光見取図」1965(昭和40)年頃、横浜市、筆者所蔵
*横浜市電の路線網(赤色線)と、開通したばかりの根岸線、新幹線が描かれている。



「沿線案内」1950(昭和25)年頃、相模鉄道、個人旧蔵
*現・相模鉄道の発足当時。海老名駅から小田急の本厚木駅まで乗り入れていた。

翌々年には電車特急「こだま」「つばめ」「はと」号の3本が東京～大阪駅間を6時間半で結ぶようになった。もちろん横浜駅にも停車し、横浜港の船客にも利用された。

なお、東海道本線にはこれら旅客列車に加え、数多くの貨物列車も走っていた。1950年代後半には輸送量の限界が叫ばれ、その解決のため建設されたのが、特急電車専用の東海道新幹線である。1959(昭和34)年に着工し、1964(同39)年に開通した。神奈川県では内陸部をほぼ一直線で通過するルートが採用され、在来線の横浜線との交差点に新横浜駅が設けられた。同駅は横浜の中心部から全く離れていたが、市内港北区に位置し横浜の新しい玄関を形成した。1985(昭和60)年、「ひかり」号の毎時停車が実現し、後述の横浜市営地下鉄が乗り入れる。

■相鉄・京急・東急の事業展開

私鉄各社についても見てみよう。戦前の神中鉄道の線路(横浜～海老名駅)を継承した相模鉄道は、1947(昭和22)年、東京急行電鉄への委託を解消し事業を再開すると、沿線の開発を積極的に展開した。その嚆矢として1948(昭和23)年に希望ヶ丘駅を新設し、駅周辺で住宅地の分譲を行った。高度経済成長期に入ると、二俣川駅南方の万騎が原地区などで住宅地開発を手がけた。そのため沿線の人口は急速に増加し、鉄道の設備やサービスは度重なる改良を迫られる。1950年代に複線化に着手し、1974(昭和49)年、全線完了した。電車の長編成化と運転本数の増発、駅舎の橋上駅化も進められた。また、ターミナルである横浜駅の西口では、繁華街の建設を進めた。社運をかけたこのプロジェクトは、横浜の都市構造を変えるまでの成功を収める。

戦前より直通する京浜電気鉄道と湘南電気鉄道を継承したのは、京浜急行電鉄である。軍事的な事由で制約されていた三浦半島の観光開発を戦後、本格的に展開し、また、1960年代には沿

線の宅地開発に着手した。新しい住宅地の足としてバスの路線網が整備され、特に上大岡駅はその拠点となった。1963(昭和38)年に百貨店の入る駅ビルが竣工し、後には市営地下鉄も乗り入れた。そして、通勤輸送の増大に対応するため、1968(昭和43)年、品川～横浜～三浦海岸駅間で快速特急の運転を開始するとともに、都営地下鉄浅草線への直通運転を開始した。

新制の東京急行電鉄は、戦時中の経済統制を受けて巨大化した、いわゆる「大東急」が解体され、旧・東京横浜電鉄を中心に再編されて1948(昭和23)年に誕生した。沿線は戦前から宅地化が進んでいたが、東急電鉄においても東横線が1964(昭和39)年、中目黒駅を介して東京の営団地下鉄(現・東京メトロ)日比谷線への直通運転を開始した。これら京急や東急の地下鉄への直通運転によって、横浜市内から乗り換えなしで東京都心に到達することが可能になった。

■「通勤五方面作戦」

さて、高度経済成長にともなう東京圏の通勤輸送の増大は、国鉄の輸送方針に変化をもたらした。1964(昭和39)年に策定された長期計画において大きな柱となったのは、東京から放射状に伸びる東海道・中央・東北・常磐・総武線の近郊区間の複々線化、いわゆる「通勤五方面作戦」だった。

東海道本線では戦前より東京～大船駅間で、中長距離の旅客列車と貨物列車、通勤用の電車(京浜東北線)の線路の分離が実現し、複々線もしくは三複線になっていたが、特急・急行・普通(湘南電車)の列車と横須賀線直通の電車が同じレールを走る状態だった。これを改め、東京～品川駅間に地下線を新設し、品川駅からは東海道本線の貨物線が横須賀線電車に転用されることになった。新鶴見操車場を経由する通称「品鶴貨物線」である。だが、当時は鉄道貨物がまだ大きなシェアを占め、まず代わりとなる貨物用の別線を新設する必要がある。新貨物線は汐留貨物駅から大井ふ頭の東京貨物ターミナル、川崎市の塩浜操車場と浜川崎貨物駅を経て、鶴見駅に至る区間が1976(昭和51)年に全通する。

鶴見駅から先は神奈川区や港北区、保土ヶ谷区の台地の地下を通り、戸塚駅付近で本線に合流して大船駅に至るルートで、1972(昭和47)年に完成する予定だった。しかし、貨物線が地下に通ることになった地区で激しい反対運動が発生する。計画は大幅に遅れ、竣工したのは1979(昭和54)年。横須賀線の電車が専用のレールを走るようになったのは、その翌年である。

支線の横浜線も輸送力の増強がはかられた。戦時中に中止された桜木町駅への乗入れは、すでに1959(昭和34)年に日中のみ実現していたが、線路は単線だった。1968(昭和43)年に東神奈川～小机駅間が複線化された。しかし、複線区間が町田方面へ延伸されるのは、高度成長を終えた1970年代後半になってからである。

■横浜の地下鉄と東京直結の田園都市線

再び都市内の交通に目を転じると、横浜市電は1966(昭和41)年より線路の撤去が進められ、1972(同47)年に全廃された。その果たしていた役割は主に市営バスに引き継がれ、広大な市域全体の輸送を担う交通機関として、市営の高速鉄道、つまり地下鉄が建設された。1972(昭和47)年、暫定的に上大岡～伊勢佐木長者町駅間で開業し、1976(同51)年、郊外の上永谷駅から関内地区を貫き、横浜駅までの一本の路線が完成する。その後、新横浜駅・港北ニュータウン・多摩田園都市、および戸塚駅・泉区・湘南台(藤沢市)へと着実に延伸を重ねた。1999(平成11)年に現在の横浜市営地下鉄ブルーライン(あざみ野～湘南台駅)が全通する。

ところで、「多摩田園都市」の開発は、東京急行電鉄が戦後まもなく手がけた巨大プロジェクトで、前身の田園都市会社の理念をその名に引き継いでいる。1966(昭和41)年、その住民の足として田

▶「三浦半島案内図」(部分)
『京急興業10年の歩み』
京急興業(1968年)付図
*横浜市内の部分。住宅分譲地が描かれている。



▼1965(昭和40)年頃、
日本国有鉄道、筆者所蔵
*路線図のうち、神奈川県
の部分。



園都市線(溝の口～長津田駅)が開通した。同線は横浜駅や横浜の中心部を経由せず、横浜市域北部と東京都心とを直結する。なお東急の田園都市を範とし、沿線の開発と一体化して建設が進められた相鉄いずみ野線は、1976(昭和51)年、二俣川～いずみ野駅が開通し、1999(平成11)年に湘南台駅に達する。高度成長の後、横浜市内に新設された最も長い私鉄の路線である。

地下鉄の建設が未完の関内駅(尾上町)と山下町、本牧との間は、1980年代に計画が浮上した「みなとみらい21線」にそのルートを譲ることになった。同線は臨海新都心「みなとみらい21」の足として計画された。当初は東神奈川駅で横浜線との相互直通が予定されていたが、国鉄の分割・民営化を機にその相手先を東急東横線に転じる。そして、2004(平成16)年、横浜高速鉄道みなとみらい線(横浜～元町・中華街駅)が開通する。「地下鉄」とは呼ばれていないが、公営の地下鉄と同じく大都市の中心市街地の地下を走り、実質的に横浜の「第二の地下鉄」の誕生だった。

戦後の鉄道の歩みは、国土レベルでは自動車から電車へ、都市交通においては路面電車から高速鉄道(地下鉄)への転換の歴史である。それは横浜においてもあてはまるだろう。しかし、横浜の場合、加えて東京都心へのアクセスの速達化という流れも見逃すことはできない。その流れは「ベッドタウン化」という戦後の横浜の地理的特性を、端的に象徴していると言えるだろう。



多摩田園都市の完成予想図
「多摩田園都市開発計画図」東京急行電鉄(1966年)挿図 *たまプラーザ駅周辺をイメージしたもの。

東海道・横須賀線のリビングヘリテイジ

齊藤大起 神奈川新聞社 記者

鉄道発祥の地・横浜には、第一級の鉄道遺産が幾つもある。1872(明治5)年の新橋-横浜間の開業当時から運行した1両である110形蒸気機関車は、当時の横浜駅、今の桜木町駅近くの屋内に丁寧に飾られているし、輸送力増強のため移設されながら、関東大震災の影響もありわずか13年で使命を終えた「2代目横浜駅」もマンション敷地内に保存されている。戦前戦後の貿易に活躍した臨港貨物線の線路敷き(汽公道、山下臨港線プロムナードなど)と、国有鉄道関係だけでも挙げればきりがない。

これら横浜・神奈川の鉄道遺産の中で、今回は現役の鉄道施設として活用され続けているものを紹介しよう。いわゆる「リビングヘリテイジ(生きている遺産)だ。明治前期~中期に開通した東海道本線、横須賀線には、今も赤れんがを巻いたトンネル坑口、木造駅舎などが残され見どころが多い。

■トンネルと橋梁

東京駅を発車した列車が初めてくぐるトンネルが、横浜-戸塚(位置は保土ヶ谷-東戸塚)間の清水谷戸トンネルだ。横浜(現桜木町)-国府津間が開通した1887(明治20)年に完成し、11年後の1898(明治31)年に複線化された。

最初に掘られた現在の上り線は、全国に数ある現役の鉄道トンネルの中で最古の存在だ。やがて上越線の清水トンネル、東海道線の丹那トンネル、そして青函トンネルへとつながっていったのかと思うと、歴史の厚みが迫って感じられる。横浜寄りには足場がないが、戸塚寄りの坑口は東戸塚駅から近く、線路脇から遠望できる。JR東日本による案内板もある。向かって左側が「最古」の上り線だが、トンネルの断面は下り線の方が少し広く、形状も上りがU字型であるのに対し、下りは馬蹄型。わずか11年ながら、その



清水谷戸トンネル



馬入川橋梁跡



早川駅



根府川駅

間に掘削技術が進歩したこともうかがえる。

湘南地方の平野を走る東海道線の列車は、平塚駅の手前で相模川を渡る。下り列車の場合、右下を注目してほしい。折られて土台だけになった橋脚が見えるだろう。「リビング」ではないが、重要な存在なのでちょっと寄り道しよう。

平塚市博物館によると、これは1923(大正12)年の関東大震災で倒壊した東海道線の馬入川橋梁の橋脚跡。当時の写真を見ると、橋桁は海側に倒れ、橋脚も傾いたり、河中に没したりしているのが分かる。それが今も残されているのだ。鉄道草創期の遺産としても、また震災遺構としても重要だろう。今のところ文化財としての調査は行われていないようで、ぜひ保存の網をかけてほしい。

■最古の木造駅舎?

小田原-熱海間は、東海道線の車窓の白眉だ。線路は海沿いの崖の中腹に敷かれ、相模灘を高めから見下ろすことができる。この高さからの海の子窓は全国にもそうはなく、何度乗っても楽しい。「車窓遺産」だ。

そしてこの区間には、100年を超える魅力的な木造駅舎が連続している。早川、根府川、真鶴の各駅だ。たまたまは3駅とも似ているが、下見板張りや縦長の窓など、往時の雰囲気をもよおさせているのは根府川駅だろう。

根府川、真鶴は関東大震災で地滑りなど大きな被害を受けたところで、駅舎は翌年に建て直されている(根府川駅構内には殉難碑もある)。早川駅は判然としないが、横浜ヘリテイジが鉄道開業150年を記念して編集した『鉄道の記憶』によると1922(大正11)年の開業当初の建物である可能性があり、だとすれば神奈川県内最古になる。

もう一つ、神奈川県内の東海道線を語る上で忘れてはならないのが、御殿場線だ。1934(昭和9)年の丹那トンネル(熱海-函南間)の開通とともに「本線」は熱海回りとなり、御殿場を經由するルー

トはローカル線に格下げされた。東京-大阪間の超特急「つばめ」や、関釜連絡船に接続する国際列車だった「富士」など、1等展望車を連結した看板列車が行き来した表通りは、一気に寂れた。

その象徴が、山北-谷岨間に点在する「複線時代」の痕跡だ。御殿場線に格下げされた後、大戦末期の鉄材供出のため、複線だった線路は単線にされてしまった。幅の広い橋脚の片隅の空間が、かつての「本線」の栄華を静かに訴える。鉄道の栄枯盛衰を思わずにられない。

■ 三つの時代並ぶ

大船で東海道線から分岐し、久里浜に至る横須賀線も、鉄道の老舗だ。「トンネルのまち」を標榜する横須賀市を縦断するだけあって、横須賀線にも特徴的な駅がある。横須賀の一つ手前、田浦駅だ。駅の両端をトンネルに挟まれたこの駅は、最長の11両編成だと先頭車両と次の車両の一部がトンネル内にかかり、ドアが開かない。

そういう面白さのほかに、この駅で興味深いのは、横須賀寄りに三つ並んだ七釜^{しつかま}トンネルだ。向かって右から横須賀線上り線、同下り線、左端が現在は使われていない臨港貨物線のトンネル(米軍の燃料輸送列車が走った)。完成したのは、それぞれ1924(大正13)年、1889(明治22)年、1943(昭和18)年で、明治、大正、昭和と三つの時代の遺産が並んでいる。これも横須賀らしい、珍しい存在といえるだろう。

開業当初の横須賀線は横須賀が終点だったが、軍需輸送に迫られ、大戦中の1944(昭和19)年に現在の終点・久里浜まで延伸された。この区間にある衣笠、久里浜の木造駅舎は開業当時のものだ(久里浜の駅舎完成は翌年とされる)。

コンコースは天井が高く、がらんとした倉庫を思わせる。見上げると小屋組が露出している箇所もある。この下を大勢の軍人や軍需工場への通勤客が行き交ったのだと思うと、ここでも歴史の重みに気が遠くなってくる。宅地化が進んだ街にあっては少し古びたはずまいだが、大柄で質実剛健な両駅舎には、ぜひ長生きしてほしい。



気軽に訪ね、触れることができるのがリビンゲヘリテイジの妙味だが、鉄道の場合は合理化や安全面などから、あっさり置き換えられてしまうことが多い。県内でも近年、鶴見線各駅の木造駅舎の大半が、あっという間に姿を消してしまった。こまめに訪ね、愛で、後世に伝える意義を語り合いたいものだ。



真鶴駅



七釜トンネル



衣笠駅



御殿場線の単線化された橋梁

世界遺産登録に向けた碓氷峠鉄道施設群 ～歴史と鉄道文化財としての意義～

大島登志彦 高崎経済大学名誉教授・碓氷峠鉄道施設群世界文化遺産登録有識者会議委員



② 機関車三重連 手前2両は峠越え補機EF63・後方1両は信越線を直通するEF62(峠越え貨物列車は1984年に廃止)

1. 日本の蚕糸業と横浜、鉄道の開業

日本は、近代に入ると、欧米先進国からの遅れを取り戻す殖産興業として、生糸が重要な輸出品となって富国強兵の道を行っていく。1872(明治5)年は、日本で最初の鉄道である新橋-横浜間が開業すると共に、富岡製糸場が創業した年でもある。同工場を初め群馬県内で多くの生糸が生産され始めると、それをいち早く横浜港に運ぶ鉄道の建設が企てられる。1870年代後半、政府は西南戦争への対応で財政難になったが、半官半民の日本鉄道会社が、上野から高崎・前橋までの鉄道を、当初主要ルートとした東北方面に先駆けて建設して、1884年に開業した。東日本では、新橋-横浜間に次ぐ2番目に早い都市間連絡鉄道だった。

日本鉄道は、翌1885年に、今の埼京・山手線の一部である赤羽-品川間の鉄道を開業して、群馬で生産された生糸を、鉄道で横浜に直送した。鉄道と蚕糸業が近代日本の黎明を担った大きな証であり、横浜が、貿易都市として発展する土俵の構築にもなったと考える。

2. 碓氷峠越えの鉄道開業から廃止まで

東京と京都を結ぶ東西幹線鉄道が、中山道ルートで建設されることが決まると、官設鉄道で、高崎から西に向かう横川までが1885(明治18)年、その資材を輸送するための直江津-軽井沢間が、1888年に開業した。しかし、その間の碓氷峠を挟む横川-軽井沢間(以下碓氷線または横軽間と記す)が急峻な地形に阻まれて工事が中断すると、東西幹線鉄道は、東海道ルートに変更された。

しかし碓氷峠越えは、古代からの東山道、近世の中山道とも、様々な苦難が多くも、交通路として避けられない重要な区間であり、碓氷線の鉄道建設は、各種の可能性と試行錯誤の下で、着工に数年遅れつつも短期間の工事で、1893(明治26)年、国内では他に類を見ない66.7%の急勾配にアプト式を導入して、全長11.2kmの官設鉄道(後に信越本線)で開業した。横軽間の標高差は550m以上に及び、最新の土木技術を導入して、26のトンネルと18の橋梁が構築された(写真①)。

開業当初、横軽間には、旅客列車4往復と貨物列車5往復が運転された。信州ばかりでなく当初諏訪方面などからの蚕糸関係諸品や、新潟県の日本海側で産出される石油の輸送ルートとして重宝され、列車牽引重量は、すぐに逼迫していった。また、乗務員や旅客が、蒸気機関車(以下SL)の煤煙に苦しむ中で煙突を運転席後方に伸ばす工夫などもなされたが、煤煙の悩みは続き、明



① 碓氷桃源鉄道施設で最大の遺産と言える碓氷第3橋梁



③ 碓氷線専用の最初のアプト式機関車10000形(後にEC40形、軽井沢駅構内に保存)

治末期に電化された。戦後輸送需要が増加する中で、昭和中期にはアプト式をなくした粘着運転で登坂できる新線が開通する。この時に導入された機関車によって(EF62が信越線を直通運転し、横軽間で強力な補助機関車となるEF63を2両繋ぐ)、幹線鉄道として遜色のない輸送方式が確立した(写真②)。しかし常に、牽引定数の制約や運転速度、機関車の解結等が隘路となって、北陸新幹線の長野開業時1997(平成9)年に廃止された。碓氷線沿線は、人家のない峠の山里だったため、峠越えの苦難の歴史を物語る遺産や遺構、先端技術を取り入れた構造物が残り、車両も数両が保存されてきた。

3. 多くの遺産指定を受けた碓氷線関係及び全国の鉄道遺産

旧国鉄は、産業遺産や近代化遺産という用語がなかったスクラップアンドビルドが進む1958(昭和33)年に、鉄道記念物の制度を開始し、分割民営化の1987年までに鉄道記念物35件、準鉄道記念物47件を指定する。その中に碓氷線専用のアプト式機関車として、電化当初に輸入された10000形(後にEC40に形式改称)(写真③)、ED40 10号、ED42 1号の3件が、鉄道記念物(準を含む)に指定された。鉄道記念物等はJR各社に継承された後に、ED40 10号機関車は、国産初の国鉄本線用電気機関車として、国の重要文化財にも指定された。

昭和末期、産業考古学会(現在は産業遺産学会)は、「推薦産業遺産」認定制度を制定して、その初回の1985年に「碓氷アプト線遺跡」を認定した。また、日本ナショナルトラストは、同年に「鉄道文化財」という用語を用いた調査報告書を作成している。

一方で文化庁は、全国の近代化遺産の調査を始め、鉄道はその重要な部門として位置づけ、その中で1993(平成5)年に、「碓氷峠鉄道施設」が、近代化遺産としては初めて国の重要文化財に指定され、以降2回の追加指定を受けてきた。鉄道は近代化遺産の原点だといえるし、碓氷線に関わる各種遺産は、その中核をなす代表遺産でもあると考える。

碓氷線に関わる一連の遺構は、「富岡製糸場と絹産業遺産群」が世界遺産に登録(2014年)される前段階の暫定リストに、「碓氷峠鉄道施設」として掲載された(写真④)。近代初頭に建造された富岡製糸場と関わる蚕糸関連諸品の輸送ルートが、世界の産業経

済と技術の発展の原動力の一端だと認定されたためだと思う。残念ながら、世界遺産の構成資産として、蚕糸絹直結資産に絞り込まれる過程で、外されてしまったが、同時期には、経済産業省が認定した近代化産業遺産群(2007・2008年度に計66遺産群が認定)として、鉄道関係の多くの資産が認定される中で、「旧信越線碓氷峠の関連遺産」が、その構成遺産群に認定(2008年)されてきた。

また、文化庁は、2015年度より、「地域に点在する有形・無形の文化財をパッケージ化した魅力発進推進事業」として、2020年度までに104件の「日本遺産」を認定した。その中には、炭鉱や初期の機関車や鉄道施設を含む50資産以上が「本邦国策を北海道に観よ!～北の産業革命『炭鉄港』～」(2018年)に、長浜市から敦賀市・南越前町に跨がる北陸本線の2つの急勾配区間を含む鉄道施設や機関車を主体とした約30資産が、「海を越えた鉄道～世界へつながる鉄路のキセキ～」(2020年)として認定された。鉄道は、近代化遺産として、各方面から重要遺産として高い評価を受けてきた。

4. 鉄道史に観る遺産の意義と地元安中市の動向

明治期には、日本国内では、複雑かつ急峻な地形を克服した幹線鉄道網が形成された。そこには、SLが悪戦苦闘しつつ、輸送力の増強と機関車の強力・近代化が進められて、新線の開業と電化、さらに現在は、快適かつ高速な新幹線に代替してきた歴史がある。碓氷峠には、各々の時代の技術が積層して、全世界の近代化にも繋がる日本の近代工業の発展に尽力してきた。

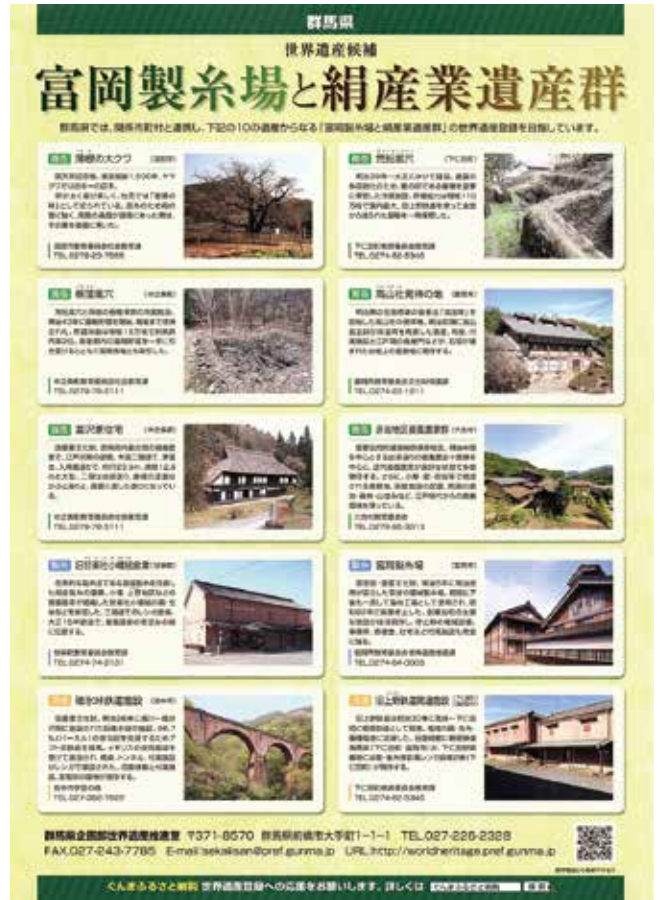
碓氷線関係遺産に関して、2023(令和5)年12月、土木遺産や鉄道史、建造物の評価活用、遺産の指定登録などの専門研究を続けてきた有識者6名が、「日本の諸産業の発展に大きく貢献した鉄道技術の歴史を刻む遺産が数多く、世界遺産登録の条件は揃っており、その実現に向けて取り組むことが求められる」旨の提言書を、碓氷線の地元である群馬県安中市の岩井均市長に提出した。市長は、これに理解と協賛を示され、2024(令和6)年4月、「碓氷峠鉄道施設群世界文化遺産登録有識者会議」を設置、上記の6名に2名を加えた8名をこの会議の委員として委嘱して、安中市では、世界遺産登録に向けた基盤体制と研究活動が本格的にスタートした。

筆者はこの会議の一員であるが、2024年度は、数回の会議や研修視察を行い、2025年2月9日には、その研究成果と遺産価値を広報する目的で、シンポジウムが開催された。筆者の基調講演では、碓氷峠越えの交通史と遺産の概要を発表し、続いて3人のパネリストから、遺産として残る構造物の特性や意義、世界遺産登録への可能性とその道程など、様々な研究提言がなされた。会場には、多数の安中市市民の他、碓氷線関係業務に従事した職員OBや、鉄道保存支援団体関係者も含めて、計150人以上の来場があり、世界遺産登録推進に向けた多くの人たちの期待が大きい事を感じた。

5. 世界産登録への展望と意義

安中市では、2023(令和5)年、市役所の新庁舎建設に際した発掘調査で、古代東山道の道路遺構と倉庫と思われる礎石などが発掘された。そのため、新庁舎は、それらの遺構を避けて建設されると言う。また、長年中山道ルートに、交通史を刻む重要遺産を多く含む認識の下で、中山道及び関連の施設遺構の国史跡指定を推進してきたが、2025年3月、中山道の群馬県内区間と4施設跡が国史跡に指定された(同年12月に1件を追加答申)。中山道関係の国史跡は、長野や岐阜県内で多数指定されてきたが、群馬県内では初めてだった。

日本の世界遺産は、1993(平成5)年に4件が登録されたのが最初である。その年は、碓氷峠が国の重要文化財に指定された年でもある。国内での世界遺産への追加登録は、2000年前後には低



④群馬県が作成した富岡製糸場と絹産業遺産群のチラシ(2008年頃)

迷していたが、東日本大震災以降の2010年代になると、年平均1件足らずで進み、現在26件が登録されてきた。しかし、鉄道に関わる世界遺産は、国内では、「明治日本の産業革命遺産」を構成する二十数資産の一つである三池炭鉱・三池港の中に、炭鉱専用鉄道敷跡が含まれるにすぎない。世界全体でも、千数百件の登録世界遺産のうち、鉄道が主体の遺産は、2021(令和3)年までに4件だけだという。

安中市には、古代から現在まで、ここ碓氷峠越えに関わる遺構が各時代に積層し、とりわけ碓氷峠鉄道施設群は、国の重要文化財のほか「推薦産業遺産」や「近代化産業遺産群」等に指定されて、注目を集めてきた。今後、鉄道関係資産が世界遺産登録されることは、日本の文化財行政においても、鉄道関係各方面からも、期待されると思うし、この碓氷峠鉄道施設群はその有力な候補だと考える(写真⑤)。地元安中市や群馬県はじめ、国内外の支援や協賛を得ながら、その機運を高め、明治期の幹線鉄道の遺構が、上記した各種の遺産に指定された資産及びその地域とも連携を取りながら、自ら世界遺産登録推進に向けた諸活動や研究を深め、同時に、関係各方面には働きかけていく



⑤丸山変電所(国の重要文化財で、碓氷峠鉄道文化むらと碓氷第3橋梁中間に残る2棟の煉瓦構造物)

コンサート in ヘリテージ 「ピアノが案内する横浜の 歴史とまち Vol.11」開催報告

「ピアノが案内する横浜の歴史とまち Vol.11」を1月31日(土)に開催いたしました。今回も第29回横浜山手芸術祭への参加で、公益財団法人横浜市緑の協会の後援を得て、ベリック・ホールで開催し、約60名が参加しました。今年も株式会社三陽物産のご協賛も賜り、ご参加いただいた方には、美味しい「横浜三塔物語」のおみやげをお持ち帰りいただきました。

後藤泉さんの素晴らしいピアノ演奏と、ナビゲーター長谷川正英さんの曲目と横浜にまつわる興味深いお話をいただき、下記の曲目をお楽しみいただきました。



演奏を終えて

アイルランド民謡：サリーガーデン、グリーグ：「ペールギュント」第1組曲 Op.46、ドビュッシー：版画、シューベルト：楽興の時第3番 D780/3、シューベルト：ピアノソナタ イ長調 D664

シルクロード・ネットワーク 秩父フォーラム2026 開催のお知らせ

2026年度のシルクロード・ネットワークフォーラムは、「絹文化を活かしたまちづくり」をテーマに秩父で開催いたします。概要は以下の通りです。

◆開催日程：2026(令和8)年5月23日(土)・24日(日)

・23日(土) フォーラム・情報交換会
フォーラム会場／秩父市歴史文化伝承館

・24日(日) 見学会

9:30～10:00 秩父神社大鳥居前集合受付

秩父神社・番場通り、買継商通り界限・秩父銘仙館等見学

13:00解散予定

■主催：(公社)横浜歴史資産調査会

■共催：NPO法人 街・建築・文化再生集団

■後援：(予定)埼玉県・秩父市・秩父市教育委員会・(一財)大日本蚕糸会

■協賛：パブリックホールディングス(株)・名古屋朝日軒



秩父神社に奉納された繭

受付中!

■歴史を活かしたまちづくり相談室

老朽化、修理費、固定資産税、相続税など歴史的建造物に係るご相談を受付けています。ご相談は、ヨコハマヘリテージ事務局まで。
TEL・FAX 045-651-1730 E-MAIL yh-info@yokohama-heritage.or.jp

■『ヨコハマヘリテージスタイル 2026春号』 ■発行/2026年3月31日 公益社団法人横浜歴史資産調査会

■事務局/〒231-0012 横浜市中区相生町3-61 泰生ビル405

TEL・FAX/045-651-1730 E-MAIL/yh-info@yokohama-heritage.or.jp

ホームページ http://www.yokohama-heritage.or.jp/

旧モーガン邸再建のため ご寄付のお願い

再建にあたり当公益社団では、再建委員会(委員長水沼淑子)を開催し、再建計画、事業計画等をまとめ、事業を推進中です。再建費用は、日本ナショナルトラストから引き継いだ火災保険金の一部と皆様のご寄付で賄います。目標額は1億円。現在、たくさんのご寄付を賜っております。あと一歩です。引き続き皆様のご寄付を心よりお願いいたします。(常務理事 米山淳一)

個人=5,000円(一口)・団体・企業等=100,000円(一口)

一口から何口でもありがたくお受けいたします。ご寄付いただいたみなさまのお名前は、再建した建物室内に掲出させていただきます。

*当公益社団への寄付は、税法上の優遇措置が適用され、所得税(個人の場合)、法人税(法人の場合)の控除が受けられます。詳しくは事務局からご案内しますので、お問合せ下さい。

◆振込先：ゆうちょ銀行◆

口座番号：00270-4-124271

加入者名：公益社団法人 横浜歴史資産調査会

※「モーガン邸寄付」と明記をお願いします。

歴史を活かしたまちづくりファンド ご寄付のお願い

歴史的資産の保存活動推進のために「ファンド」を創設し、みなさまにご寄付をお願いしています。

*当公益社団法人へのご寄付は、特定公益増進法人のため税法上の優遇措置が適用されます。詳しくは事務局よりご説明させていただきます。

令和7年度ご寄付をくださったみなさま。ありがとうございました。

(敬称略。単位円)

●旧モーガン邸再建のための寄付

松尾剛史	10,000	安川千秋	5,000	幼児グループつくしんぼ	100,000
山崎哲也	5,000	小川文雄	5,000	多田真太郎	30,000
恵良隆二	5,000	兼山直子	10,000	張 幹枝	30,000
徳田裕二	3,000	石黒 充	10,000	小沢 朗	4,000
渡辺一男	10,000	竹井尚弘	5,000		
中川ちあき	5,000	江口美穂子	5,000		
輿水浩美	5,000	(有)熊谷産業 熊谷秋雄	100,000		
金木伸浩	10,000				
木阪尚志	5,000	徳重淳子	5,000		
小林守利	5,000	山下詩織	5,000		

●歴史を活かしたまちづくりファンドのための寄付

NPO 横浜ロケーションコーディネイト	100,000
NPO 横浜ロケーションコーディネイト	100,000
ダーウィン株(株)	100,000
NPO 横浜ロケーションコーディネイト	100,000
(株)フルハウス	100,000
(有)ボリスグラフィック	100,000
(株)日企	100,000
ブランドコンサルタント 安東千幸	50,000
(株)テレバック	100,000
(株)星野リゾート	50,000
(株)エイエイピー	50,000
(株)クリエイト	50,000