

茅ヶ崎市内における東海道線橋梁と河川流路の変遷について

小林 晃*

1 はじめに

1887(明治20)年7月、東海道本線は横浜停車場と国府津停車場間が開通し、1889(明治22)年7月には新橋停車場～神戸停車場までの東海道本線が結ばれた。以来、これを契機に東海道線沿線にあたる湘南地域にも旅客や大量の貨物の輸送が可能となり、近代産業や地方都市の発展に繋がった。一方、鉄道敷設に伴い茅ヶ崎市城南西部の低地において景観の変化が大きく、たびたび起こる河川氾濫の際には、その被害を増大する要因とされた。

本稿では、東海道線開設前後の茅ヶ崎における鉄道施設と、それに関わる河川の流路変遷に伴う地形と景観の変化を調査した。

2 調査経緯

茅ヶ崎市域の西部には相模川が北から相模湾に向かって流れている。国道1号が東西に走り、かつての東海道の馬入の渡し跡の中島(茅ヶ崎市)と馬入(平塚市)間に「馬入橋」が架けられている。茅ヶ崎側から馬入橋に入る手前の交差点を少し東に進んだところに、国道1号から南へ走る道路がある。これは東海道線の線路下を通過する生活道路「中島川ガード」である。

小型自動車がやっと通り抜けられるほどの狭く

て薄暗い道は、旧中島川橋梁の橋台であった。石組を交えたレンガ積み躯体は歴史を感じさせ、欠き削られた赤レンガの鮮やかな色彩には感動を覚えるが、廃れた印象を受ける現状に侘しさをも感じる。

この旧橋梁は、1887(明治20)年に東海道線の鉄道敷設に伴い架けられたものであるが、中島川という名称がかつて流れていた川の存在を示すものとなり、また、相模川の流路が長い年月を経て次第に西側へと移行していった変遷を示す一つの資料ともなると考えられる。

かつての鉄道施設の存在については、1892(明治25)年刊行の『鉄道線路各種建造物明細録』(逓信省鉄道局出版)によると、茅ヶ崎市内には3ヶ所に橋梁が架設されていることがわかる。

そこで、これら3ヶ所の橋梁について、鉄道の敷設当初の測量年代や、地形と河川の流路状態、市内の河川の変遷について調査を行った。併せて、市内に残されている敷設当時の旧鉄道施設と構造物についての調査記録を記す。

調査にあたり東日本旅客鉄道株式会社(JR東日本)のご配慮により、貴重な資料の閲覧と提供、併せて現地調査に対してのご理解を頂き、今調査の領域を一層広げられたことを、この場を借りて御礼申し上げます。

区画	種別	位置	形式	材料	建設年	撤去年	備考
①	踏切	87 75 50	踏切	道			
	橋梁	88 08 55	橋梁	4	40	0	鳥井戸川
	踏切	12 25	踏切	道			
	踏切	27 00	踏切	道			
②	踏切	27 80	踏切	道			
	橋梁	37 20	橋梁	2	40	0	茅ヶ崎川
	踏切	40 00	踏切	道			
	踏切	49 70	踏切	道			
③	踏切	54 20	踏切	道			
	踏切	75 40	踏切	道			
	踏切	77 80	踏切	道			
	開渠	89 03 00	開渠	1	8	0	中島川
	橋梁	08 50	橋梁	1	40	0	川東川
	橋梁	08 50	橋梁	2	30	0	川東川
	踏切	08 50	踏切	道			

資料1 市域西部の鉄道施設(『鉄道線路各種建造物明細録』より抜粋)

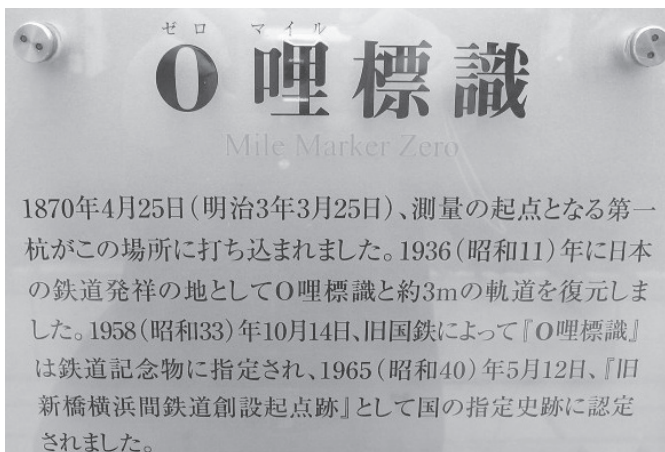
東 海 道 線														
番 號	哩 程		種 別	徑間 數	徑間長		直 角 徑間長	名 稱		上 部 構 造	基 礎 種 類	成 工 年 月	圖 面 號	記 事
	哩	鎖 節			哩	時								
	0	00	新橋停車場									明治四年十一月	1	是ヨリ以下複線
	17	35	踏 切 道											
	13	18	橋 梁	1	21	0	19	8	アヒ 仙 川	鍊 鐵 版 桁	捨木及コンクリート	明治五年九月		明治十三年一月鐵桁架換
	36	35	大 踏 切 道											
	37	31	開 渠	1	8	0	7	8	新 錢 坐	鍊 鐵 版 桁	コンクリート	明治五年六月		明治十一年一月鐵桁架換

資料 2 新橋停車場を起点と示す表記（『鉄道線路各種建造物明細録』より抜粋）

※里程を「〇哩（マイル）〇鎖（チェーン）〇節（リンク）」と記している。



画像 1 新橋の鉄道歴史展示室の屋外に展示されている〇哩標識（復元）

画像 3 鳥井戸架道橋
（南側から撮影、高さ制限 4.0m）

画像 2 〇哩標識の表示説明版



画像 4 表示板（南北両入口壁面）

① 「鳥井戸架道橋」（「鳥井戸ガード」）

旧橋梁の橋台部に J R 東日本による表示板が取り付けられている。

ガードの車道は深く掘り下げられ、中間部の壁面には冠水ゲージが設置されている。また、ガード東側には平坦な歩道も設置されている。



画像 5 ガード東側の歩道入口（南側から撮影）



画像 6 橋梁名の表示

「 橋りょう名 鳥井戸架道橋
位 置 東京起点 60k 297M
支 間 12M 900 」



画像 7
水位計 (西側壁面)
3mまで目盛表示

② 「茅ヶ崎川橋梁」

小出川に架かる中島橋と湘東橋の間に鉄道橋が架かっている。この橋梁の架設位置には立ち入れないため、その名称は一般にはあまり知られていない。

2012年12月9日付の朝日新聞湘南版に、JR東日本横浜支社が発表した津波マニュアル見直しについての記事の中で、「JRが津波で浸水する危険を想定する路線や橋」の図説の中で「茅ヶ崎川橋」との名称が記されていた。



画像 8 茅ヶ崎川橋梁 (北側の中島橋から撮影)
撮影：田中節夫氏



画像 9 手前から中島橋・茅ヶ崎川橋梁・湘東橋
(衛生研究所の南向き窓から撮影)
撮影：田中節夫氏

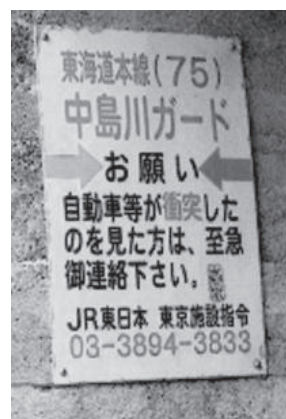


画像 10 2012年12月9日付朝日新聞湘南版
より抜粋

③ 「中島開渠」(「中島川ガード」)

JR東日本が設置した表示板が橋台(入口の擁壁)に取り付けられている。

中島川旧橋梁は鉄道施設であるが、1998(平成10)年に国鉄清算事業団より茅ヶ崎市が寄付を受けたもので、現在は市道として一般に利用されている。



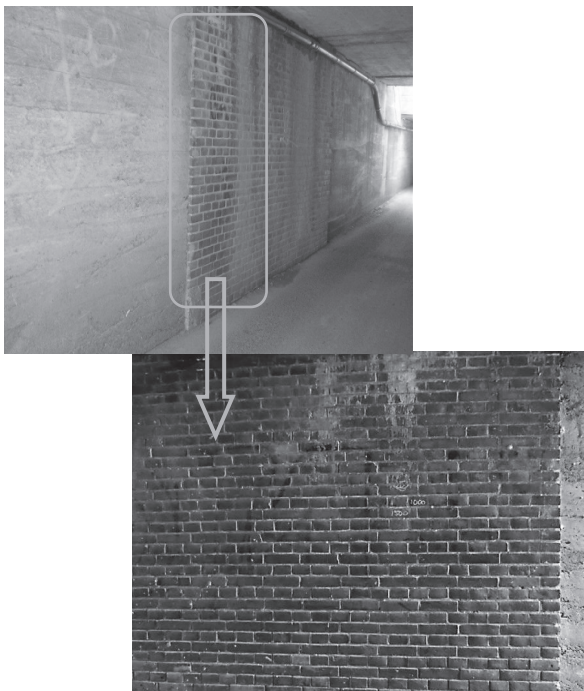
画像 11 表示板
撮影：坂井源一氏



画像 12 案内板と欠き取り部（南西側の壁面）
撮影：坂井源一氏



画像 15 橋台上部（旧下り線西側南面）



画像 13 レンガ組積の様子
（旧上り線西側橋台下部）



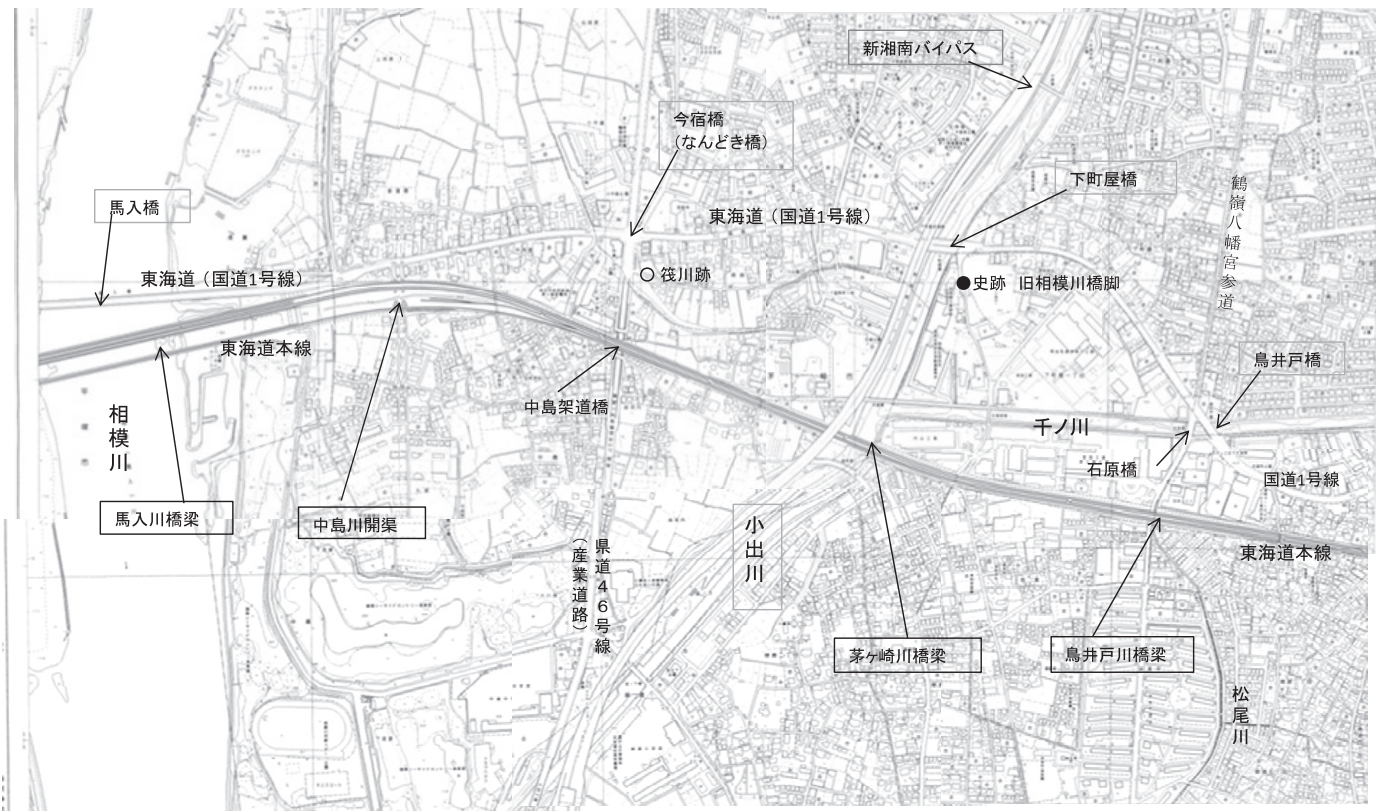
画像 16 橋台下部レンガ組積の欠き取り状況
（旧下り線東側正面・側面）



画像 17 レンガ組積の様子
（旧下り線東側正面上部）

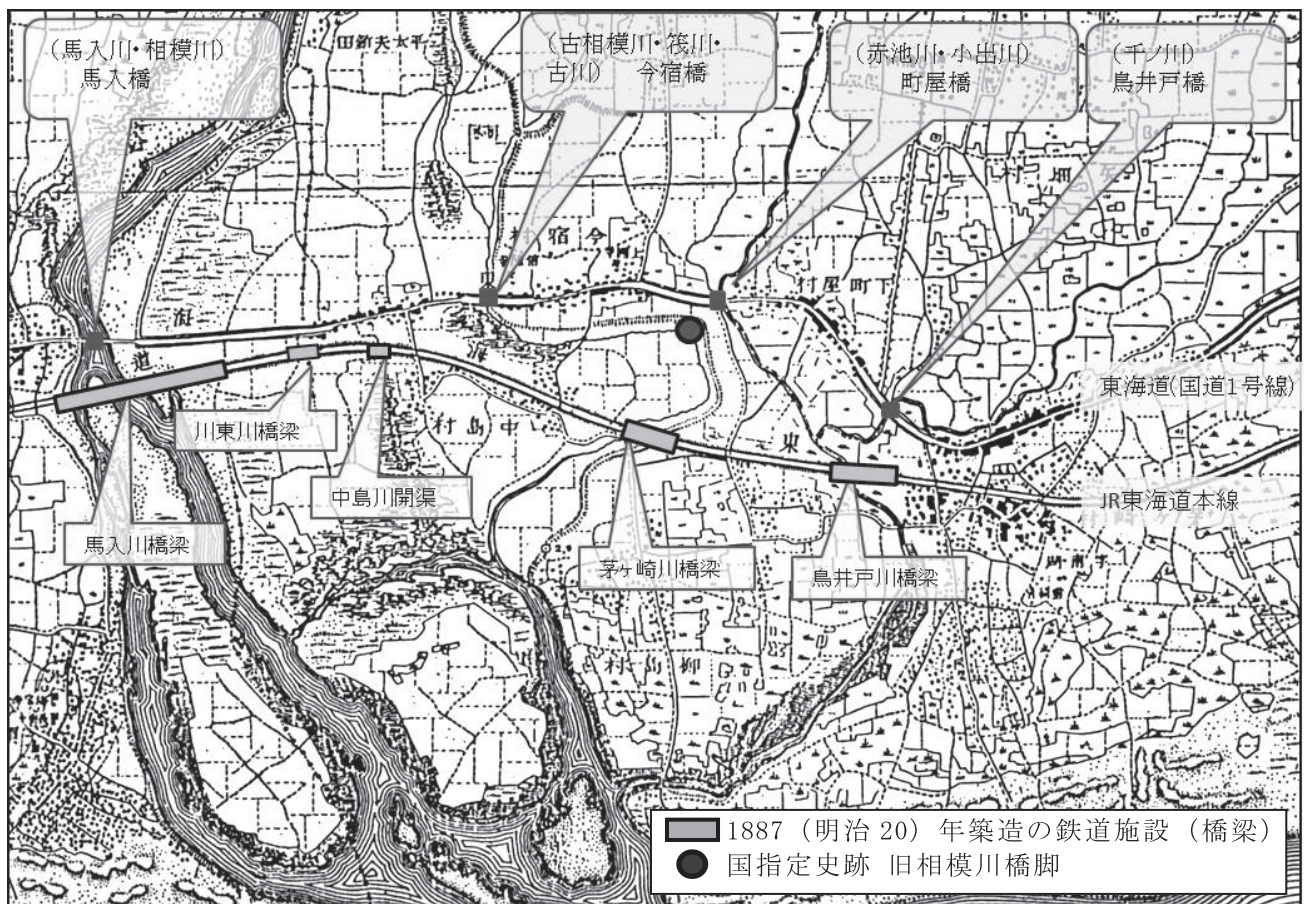


画像 14 橋台構造物全景（旧下り線側南面）



資料3 旧橋梁の位置図

・『茅ヶ崎市都市計画基本図 1/2,500』(2000(平成12)年測量)を基にした中島・柳島・茅ヶ崎・
 中海岸地区の合成地図(小林作成)



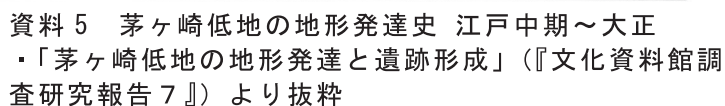
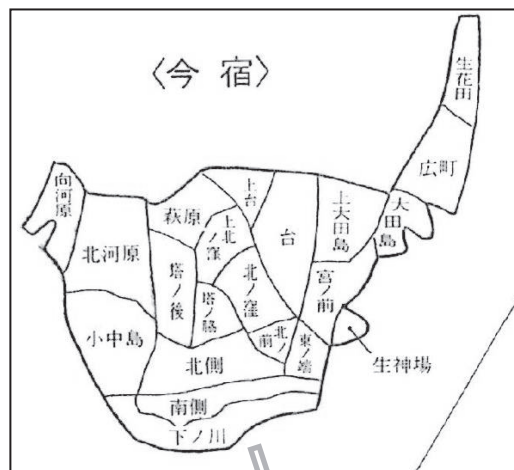
資料4 1887(明治20)年の鉄道施設と河川流路の様子

・『迅速図 1/20,000』(1882(明治15)年測量、1891年(明治24)改訂)を基に作図

茅ヶ崎市域の南西部には相模川が南流し、河口は相模湾に向かって広がっている。河口に近い位置には、茅ヶ崎市と平塚市を結ぶ国道 134 号の架橋「湘南大橋」が相模川を跨ぎ、さらに河口から約 1.5 km 上流には、東海道本線の鉄道橋「馬入川橋梁」と国道 1 号の架橋「馬入橋」がほぼ平行した位置に架設されている。かつてこの地は、東海道の渡船場「馬入の渡し」があり、相模川の両岸には柳島湊と須賀湊が栄え、水路と陸路の二つの要所であった。

例えば、近代の地名の中にも、上河原・下河原・大河原・向河原・丸島・小中島・流作場・見取場など、旧流路が形成した土地の境界名や小字名として今日にも残されている。

前項で述べたように、相模川は洪水の度に、その流れを変えていった。中世・近世・近代の文献史料によると、河川の流路や名称に変化のあったことがみられた。その変遷を史料を基にたどってみる。



52

施設所在区域	茅ヶ崎市域				出典・参考資料			
	鉄道施設名称	中島川開渠	茅ヶ崎川橋梁	鳥井戸川橋梁				
		全長 (径間x脚数)	全長 (径間x脚数)	全長 (径間x脚数)				
鉄道施設の編年	1887 明治20年	2.44m (2.44x1x0)	24.38m (12.19x2x1)	48.77m (12.19x4x3)	1892年「鉄道線路各種建造物明細録」迅速図 「国有鉄道百年史」下り線架設・改修 「茅ヶ崎市史」(2).大水災害、延長請願 「茅ヶ崎市史」(2).(4) 水害復旧改修完了 1927.1984「震災調査報告書」 「茅ヶ崎市史」(5)小出川・千ノ川新水路 (概略値は茅ヶ崎市都市計画図1/2,500)			
	1892 明治25年	図示あり	図示あり	図示あり				
	1898 明治31年	2.44m (2.44x1x0)	24.38m (12.19x2x1)	48.77m (12.19x4x3)				
	1914 大正 3年			48.77m (12.19x4x3)				
	1915 大正 4年	―――	―――	73.14m (12.19x6x5)				
	1923 大正12年	(調査報告書なし)	24.38m (12.19x2x1)	73.14m (12.19x6x5)				
	1928 昭和03年	2.44m (2.44x1x0)	概略 40～43.00m(2x1)	12.9m (12.9x1x0) 橋梁銘板				
	1965 昭和40年	2.44m (2.44x1x0)	概略 40～43.00m(2x1)	12.9m (12.9x1x0) 橋梁銘板				
1991 平成 3年	2.44m (2.44x1x00)	概略 40～43.00m(2x1)	12.9m (12.9x1x0) 橋梁銘板					
2014 平成26年	中島川開渠 (中島川ガード)	茅ヶ崎川橋梁	鳥井戸川橋梁(開渠) (鳥井戸ガード)					
河川名称の編年	1198 建久 9年	――― 悪水渠	旧相模川(分流) 古相模川 古相模川・筏川 花川用水 古川	赤池川 赤池川 千ノ川 千ノ川	「国指定史跡 旧相模川橋脚」 「茅ヶ崎市史」(1) No.123 「東海道分館延絵図」 「新編相模の国風土記稿」			
	1771 明和 8年							
	1690 元禄03年							
	1841 天保12年							
	1886 明治19年	悪水渠 (W=0.9m～28.0m)	下河原渠 (古相模川) (花川)・古川渠	小出川 千ノ川	「皇国地誌」			
	1892 明治25年	なし (浄林寺ダブ)	古川渠は今宿塚で古相模川に合流していた 流路図示あり	小出川(赤池川)は東流し鳥井戸で 千ノ川と合流していた 流路図示あり	迅速図 「関東大震災」 「茅ヶ崎市史」(5)、「鶴嶺郷土誌」 「茅ヶ崎市史」(5)、「鶴嶺郷土誌」			
1923 大正12年								
1924 大正13年								
1927 昭和 2年		今宿橋跡 (なんときばし) 筏 間跡→ (いかだま) 下町屋橋下で新小出川に合流 「茅ヶ崎川橋梁」の位置 小出川新水路の一部は 古相模川の流路にあたる	河川改修組合・耕地整理組合設立 (小出川・千ノ川) 震災復旧; 小出川は新水路を開削、南西に流れる 下町屋橋～中島・柳島界間 千ノ川は新水路開削、西流し 小出川新水路に合流 中島橋 湘東橋 旧小出川・千ノ川流路	「郷土中島を語る」 「茅ヶ崎市史」(5)、「鶴嶺郷土誌」 「茅ヶ崎市史」(5)、「柳島うつりかわり」				
1927 昭和 2年								
1998 平成10年	市道になる 市道	古相模川跡(筏川跡) 中島児童公園(広場)	(花川)・古川渠 (一部暗渠)	小出川 松尾川	寄付; 国鉄清算事業団「道路敷として」			
2014 平成26年								
東海道に架かる橋の編年	1690 元禄 3年	―――	今宿橋 (板橋) 今宿橋 今宿橋 (土橋) (L=11.8m, W=3.6m, P= 3X2, 4X2) (なんとき橋) (L=11.8m, W=3.6m, P= 3X2, 4X2) 今宿橋 (なんとき橋) 図示あり 今宿橋(橋の被害不詳)	町屋橋(板橋) 町屋橋(板橋) 町屋橋(板橋) (L=20.0m,W=4.5m,P=3X6) 下町屋橋 (木橋) (L=18.2m, W=4.2m) 下町屋橋(木橋) 図示あり 下町屋橋(破損)	鳥井戸橋(土橋) 鳥井戸橋(土橋) 鳥井戸橋(土橋) (L=9.1m,W=3.6m,P=3X3) 鳥井戸橋(木橋) (L=9.1m, W=4.2m) 鳥井戸橋(木橋) 図示あり 鳥井戸橋(破損)	「東海道分間延絵図」 「新編相模の国風土記稿」 「東海道宿村大概帳」 「茅ヶ崎市の橋」 1880年築造 「皇国地誌」 迅速図 震災記録		
	1841 天保12年	―――						
	1857 安政 5年	―――						
		―――						
	1880 明治13年							
	1886 明治19年	―――						
	1892 明治25年	―――						
	1923 大正12年	―――						
	1927 昭和 2年					「茅ヶ崎市史」(5)小出川・千ノ川新水路		
	1987 昭和62年					『茅ヶ崎の橋』(茅ヶ崎市郷土会)		
1991 平成 3年	―――				『茅ヶ崎の橋』(茅ヶ崎市郷土会)			
2014 平成26年	―――	橋なし(国道1号・県道46号交差点) 民話「なんとき橋」として残る		下町屋橋				

記号: L=橋長さ W=橋幅 P=橋脚の組・数 作表 2014・12 (小林)

資料 7 市域における鉄道施設・河川名称・架橋の編年一覧表

1) 小出川・千ノ川の変遷（鉄道施設鳥井戸川について）

• [近世]

『東海道分間延絵図』（1690（元禄3）年）、『新

『編相模国風土記稿』（1841（天保 12）年）、『東海道村大概帳』（1857（安政 4）年）には、東海道が千ノ川に架かる橋を通る様子が描かれている。

鶴嶺八幡宮の一ノ鳥居に近い位置に描かれている

ことから、これは鳥井戸橋を指していると思われる。

当時の千ノ川は、この鳥井戸橋直下で赤池川（かつての小出川）に合流して、南湖・柳島界を南流し弧を描くように西へ向かい、柳島で相模川に流れ込んだ。

『東海道分間延絵図』では東海道は下町屋村で、北から南東に流れる赤池川の上に町屋板橋が架けられている。赤池川はさらに南東に流れ、鳥井戸橋下流で千ノ川と合流する。絵図の解説では赤池川について「この川筋は同郡柏谷山より流れ来り」と記してある。目久尻川の流れ込みがあったのかは、この解説ではわからない。

鳥井戸川の名称については、『鉄道線路各種建造物明細帳』によると「鉄道施設鳥井戸川」として記録されている。

・[近代]

1923（大正 12）年の関東大震災以降、震災復興事業として河川改修や耕地整理事業が進んだ。1928（昭和 3）年頃、旧小出川は下町屋橋下流に新堀を掘削し、南西に流れる新水路ができた。千ノ川も東海道本線の北側に沿って新水路が設けられ、西に流れを変えて新小出川に合流した。

現在は国道 1 号の鳥井戸橋交差点から南下し、新千ノ川に架かる石原橋を渡って、東海道本線鳥井戸架道橋（鳥井戸ガード）をくぐり、浜見平方面に繋がる道が作られた。なお、新千ノ川の完成によって、鳥井戸ガードから下流にある旧小出川・千ノ川の流路は「松尾川」と名称が変わっている。

2) 相模川の変遷（鉄道施設茅ヶ崎川について）

2-1) 相模川本流

・[平安中期]

『倭名類聚抄』（934（承平 4 年）頃成立）によると「大住郡中島村」との記載があるように、かつて中島村は相模川の右岸に位置した。後に相模川の西遷により中島村は高座郡に入る。

「神奈川古代交通網復元図」（『神奈川の古代道』付録、藤沢市教育委員会 1997 年）には旧郡境界線図が示されており、「大住郡中島村」と記されている。

・[中世前期]

かつての相模川に架けられた橋の橋脚が、関東大震災に伴う液状化現象によって水田から出現した。この遺構は、1198（建久 9）年に源頼朝の家臣であった稲毛重成が亡妻の供養の為に架けた橋であると沼田頼輔が考証している。（『史跡旧相模川橋脚確認調査報告』茅ヶ崎市教育委員会 2008 年）

・[近世]

『正保国絵図』（1645（正保 2）年）では、相模川の西遷により「高座郡中島村」と記されている。1824（文政 7）年の「相模川流域絵図」には、西に流れる相模川沿いの田端・萩園・平太夫新田村まで堤防を示す線が記されている。（『寒川町史（6）』図 61）

当時、相模川は寒川町の田端村付近でその流路が西から東に大きく湾曲していた。下流にあたる萩園付近は洪水の度に被害を被ったという。1749（寛延 2）年、暴風雨によって相模川が満水となり、それが大波のように岸を叩き続け、萩園村の堤防が 90 間（約 180m）にわたって決壊した。さらに下流の今宿や下町屋村も水没して、東海道までも水に沈んだという。また、1835（天保 6）年には天保の大飢饉の続く中、大豪雨により萩園村の決壊が大破し、畑の中に濁流が流れ込んだ。このように度重なる洪水の被害の様子が伝えられている。

堤防の工事を記録した史料として、「相模川川除堤普請仕様帳」（『茅ヶ崎市史 1』）がある。また、1834（天保 5）年には田端村と萩園村が入会川除堤普請（工事）を願い出ている。（『寒川町史 2』）

『新編相模国風土記稿』によると、平太夫新田村の項に「相模川 村の西界を流る幅三十間川に傍て堤あり」とある。また、1781～1788 年の天明年間に、平太夫新田村の八幡神社が相模川の氾濫によって鎮座地を移転したと記されている（その後、明治初めに、さらに現在地へと移転した）。

・[近代]

明治期には、相模川は大住郡と高座郡の界を流れ、大住郡須賀村と高座郡柳島村の間を通して海に入った。そして、相模川沿岸の村では洪水による被害が続いていた。

1876（明治9）年、神奈川県は馬入橋架橋計画を進めた。住民たちは、架橋に伴う洪水被害を想定して、堤防の構築を急いだ。そこで、萩園・平太夫新田・浜之郷・下町屋・今宿・中島・松尾・柳島の各村は組合を作って、平太夫新田から中島の東海道まで大堤防を築くことを決めた。それに関わる取り決めは「堤塘新築盟約書」とし、馬入橋の竣工による出水の増水を危惧している。こうした問題を抱えながらの架橋も、度重なる洪水による流失を繰り返した。

1933（昭和8）年に現在の大堤防が築かれ、洪水の脅威から逃れることとなる。

2-2) 古相模川（相模川の分流）

・[中世前期]

国指定史跡「旧相模川橋脚」は、源頼朝の家臣であった稲毛重成が1198（建久9）年に亡妻供養のため、その当時相模川が流れていた場所に架けた橋であると推測された。確認調査によると、河川堆積状況からみて古相模川の古流向は北西から南東であることが想定できる。また、明治16年の迅速測図を見ると、古相模川と小出川が接近した流向をとっていることが注目される。

調査で確認した旧河道は河口へと流向をとる中小河川であった可能性が高いと思われる。

・[近世]

『東海道分間延絵図』によると、東海道の古相模川には板橋（今宿橋）が架けられている。絵図の解説には「この川筋は同郡柏谷山より流れ来り」とある。

柏谷山は現在の海老名市柏ヶ谷を指していると思えば、この地は目久尻川の源流である座間市栗原と境を接す位置のことと思われる。目久尻川は寒川町一之宮（神川橋の南、田村の渡し付近）で相模川に合流する。

明治期の迅速測図には、相模川と目久尻川を含む堤防が築かれているが、度重なる洪水により決壊と改修を繰り返している。ある時代に目久尻川と相模川の氾濫によって生じた流れが、古相模川となった可能性はあると思うが、この資料だけでは判断でき

ない。

前項「2 相模川の変遷」から考えられることは、近世中頃まで相模川本流あるいは相模川支流が古相模川（筏川）の流路とされることであろう。

田端村から萩園村にかけては、相模川本流（大堤）と相模川支流（古相模川・小堤）の二つの堤防がある。史料からは、大堤と小堤の決壊による被害がみられ、両流に川除普請（工事）の負担が大きく、東海道を含む川下の村にも被害が広がっている。

古相模川の流路は現在の県道46号（産業道路）の中島・今宿界辺りを流れていたと考えられる。

古相模川の川下にあたる4ヶ村（下町屋・今宿・松尾・柳島村）にも堤防があり、その決壊による負担が積み重なっていた。現在でも、この堤跡の一部が残っている。

＜筏流しの話＞相模川本流または支流の流れは、中世から近世中頃まで筏川として筏流しが盛んに行われたようであるが、いつの時代まで行われていたのかは定かでない。筏流しの情景や当時の川の様相を、東海道に架かる橋などを参考に、その終末の時代を推測してみた。

田名の筏場（相模原市）には「筏かき（筏をつくる）」の法が伝えられている。丸太が組み上がった「筏かき」の姿は、幅1.5～2間（約2.7～3.6m）、長さ10～15間（約18～27m）であり、先頭に「はね（舵）」を藤つるで結ぶ。船頭は1人か2人乗る。田名から須賀・柳島まで約30kmで、筏下りは約半日かかり、筏の帰路は歩きであったという。

次に、史料は少ないが、古相模川における筏についてまとめてみた。

a) 川の幅、流量など

『史跡旧相模川橋脚確認調査』によると、中小河川であったと推測されるので、筏流しは近世まで続いたものと考えられる。

b) 1857（安政4）年の東海道に架かる今宿橋について

『東海道宿村大概帳』（1857年）によると、今宿橋の長さは6間半（約12m）、橋杭3本立2組、4本立2組である。径間（橋桁長さ）は約2.4mの等間隔では、筏流しには狭く不向きと考えられるが、例

えば径間 3.9m と 1.2m に設置して、筏の通り抜けが可能な橋杭の位置にしたのだろうか。また、橋杭 4 本立 2 組とは筏の衝突に備えた補強であったのだろうか。

c) 『和田薫太郎日記』1857（安政 4）年 8 月の記事

相模川における筏流しの揉め事の仲裁の記事がある。

以上のことからみて、古相模川は 1857（安政 4）年頃にも筏流しは行われており、古相模川は筏川・筏間（いかだ留め）の役割を果たしていたのではないかと推測した。

2-3) 花川用水（古相模川の支流）

一之宮・田端村の堤防がより強固に築かれると、古相模川に分流されていた流れは次第に減少していったものと考えられる。しかし、古相模川には田端・萩園村から、さらに支流である花川用水が流れ込んでいる。

花川用水について最も古い史料は、1674（延宝 2）年のものである。宮山村（寒川町）の目久尻川に「大柳堰」を築き、取水した用水を宮山・一之宮・岡田・小谷・大蔵・大曲・中瀬・田端村（以上寒川町）、萩園村（茅ヶ崎市）の 9 ヶ村が利用するものである。

用水路の流れは、平太郎堰（JR 寒川駅西側）と石堰（一之宮）で分水した用水は萩園村へ、また田端村の水田に分水し用いた後は悪水として萩園村に数本の流れとなって入る。

萩園村で灌漑に用いた余水（悪水）は、古川あるいは古川渠（十二天川）となって今宿村界で古相模川に合流する。

花川用水は、1940（昭和 15）年、相模川左岸用排水事業に組み入れられ、供給を受けて新花川用水となっている。したがって、萩園から今宿に流れる古川には相模川左岸用水と花川用水の余水が流れ込んでいる。

2-4) 茅ヶ崎川

茅ヶ崎川の名称については、『鉄道線路各種建造物明細帳』に「茅ヶ崎川橋梁」とある。この史料か

らは新橋停車場起点の距離が示され、また、迅速測図からは古相模川の流路の位置が示されている。

周辺の今宿・中島・下町屋・浜之郷・松尾の村々では茅ヶ崎川の名称は使われていない。国土地理院発行の地図上にも茅ヶ崎川の名称は使用されていない。

「東京横浜毎日新聞」（明治 19 年 4 月 3 日付）の記事によると、鉄道敷設当初の実地検分の折、横浜停車場駅長以下係員を出しているが地元からの同行者は出ていないようである。茅ヶ崎川と命名した根拠はわからない。

鉄道施設である東海道本線茅ヶ崎川橋梁は、迅速測図で見ても古相模川流路であり、橋梁は川の流れや堤に対して斜めに架設されている。『建造物明細帳』では茅ヶ崎川橋梁の長さは約 24.4m（1 橋脚）となっている。

現在の茅ヶ崎川橋梁は、新水路となった小出川流路に対し垂直に交わって架設している。

3) 中島川の変遷（鉄道施設中島川ガードについて）

前掲の資料 5「茅ヶ崎低地の地形発達史」で表わされている相模川の河口の低湿地では、本流は次第に流路を西に変えたが、その中で取り残された小流路跡と思われる小水路の一つが中島川と考える。

・[近世]

『東海道分間延絵図』（1690（元禄 3）年）には東海道中島村には川や橋は描かれていない。『新編相模国風土記稿』（1841（天保 12）年）高座郡中島村の項にも、東海道には川や橋の記載はない。『東海道宿村大概帳』（1857（安政 4）年）の東海道中島にも川や橋の記載はない。

1875（明治 8）年の「相模国高座郡中島村全図」（大絵図）には、二つの細水路が中島村の北西から南に流れ込んでいる様子が描かれている。

（イ）東海道の馬入・須賀界（平塚市飛地・相模川左岸）寄りから、中島（番屋・上河原界）と中島（中河原 806）の旧流路跡（中島川ガード）につながる細水路がある。この当時、須賀村飛地（彦左衛門新田）の西を流れる相模川には水除堤が無く、中島・今宿・下町屋村では度々の水害に苦しめられた。

(口) 中島(上河原)と今宿(小中島)界と思われる位置から、東海道を越して中島(中河原・変電所方向)に流れる細水路が描かれている。この水路は古相模川が移動したときの流路跡の一部と思われる。

古相模川(本流)は中島・今宿村界で東海道を横断し、東海道には今宿橋が架設されていた。しかし、前述の二水路の流向にある東海道の橋が架けられた記録はないので、一時的に相模川が残した氾濫跡ではないだろうか。または、豪雨や出水の際に、この細水路に集まった水が行き場を失い、東海道の溢れた水が乗り越えて流れたものが、現在の中島川ガード方向と古相模川跡方向に流れ込んでいたのではないかと推測する。

・[近代]

1886(明治19)年編纂の『国誌下調』中島村の東海道の項によると、維新前までは降雨の際は中島村の東海道は泥沼のようになり、人馬の通行に苦慮したと記されている。もしかすると、この状態が維新後にも続いていたとも考えられる。

1873(明治6)年、両都を結ぶ鉄道計画が持ち上がり、それに先立ってルート選定の調査があった。その時点での河川の状態はどのようなものだったのだろうか。

1886(明治19)年、幹線ルートが東海道の決定した。さらに、茅ヶ崎市南西部の低湿地帯を測量して鉄道敷設ルートが決定された。また、その時に馬入川橋梁の橋台近くに存在する、中島川鉄道施設の位置と構造物の規模が決められたものと考えられる。

中島川橋梁が開渠であったことは、馬入川の西遷に伴う旧流路の一部が取り残されていた可能性もある。馬入川の左岸にあたる萩園・平太夫新田村と、須賀村飛地から中島村にかけては、完全な堤防がなく不安が残されたままの状況であった。そのため、測量当時に一時的な水路として陶管の埋設水路を考えたのではと思う。または、豪雨の際に東海道を乗り越える水の排水路として考慮したのかは、今後の調査課題である。

「中島川ガード」には、JR東日本が設置した表

示板が橋台(入口の擁壁)に取り付けてあり、中島川跡も鉄道施設となっている。つまり、東西のコンクリート擁壁と旧鉄道施設であるレンガ積みの橋台・上部橋桁(構造物)のすべてがJR東日本(かつては国鉄清算事業団)所有の鉄道施設である。1998(平成10)年に国鉄清算事業団より茅ヶ崎市が道路面のみ寄付を受けたもので、現在は市道として一般に利用されている。

中島川の名称については、『鉄道線路各種建造物明細帳』に「中島川」とある。

5 鉄道施設の変遷

1) 鳥井戸架道橋(鳥井戸ガード)

1887(明治20)年3月、東海道本線の鳥井戸川橋梁の仮橋が完成した。鋼鉄製の橋桁が調達遅れのため、木製橋桁を代用して横浜―国府津間の開通を急いだ。翌年7月、鳥井戸川橋梁の木製橋桁は鋼鉄製橋桁と交換され、本橋として完成した。

鳥井戸川橋梁は、橋桁数4連、橋桁長さ12.19m、橋梁長さ約48.8m、新橋停車場を起点として61.325kmにあたる。

しかし、この東海道本線の敷設が、水害を激しくする要因ともなった。鉄橋が平時の水位に見合う程度の長さしかないため、増水の際には鉄橋の両端の橋台が水を堰止めることになり、水害を大規模化させていた。付近の村民は、この点を架橋当初から憂慮していた。

1914(大正3)年、茅ヶ崎・鶴嶺・寒川・有馬・小出・御所見など関係する町村の有志が、鉄橋の延長を請願したが、鉄道局はこの願意を却下した。その年の8月、台風の影響で寒川町田端の堤防決壊し、当該地域の西部一帯に氾濫する水害に見舞われた。浸水家屋は607戸を数え、鳥井戸鉄橋は破壊され、汽車も不通となった。被害地域の町村長らが住民を代表して関係当局に請願し、その結果ようやく鳥井戸鉄橋の復旧とそれに伴い拡張工事に着手した。

1923(大正12)年9月1日、関東大震災が発生し、鉄道施設は大きな被害を受けた。海岸一帯の隆起により、小出川・千ノ川の放流口を失ったことは、上流の地域にまで大きく影響を与えた。

被災時の鳥井戸川橋梁の構造は、東京駅起点から約 60.369 km にあたり、橋桁径間約 12.20m、橋梁鋼鉄桁 6 連、橋脚本数 5 本、橋梁長さ約 73.2m を架設し、橋台・橋脚は基礎工としてコンクリート及び杭打コンクリート工を施し、筐体はいずれもレンガ・石積みであった。(この橋梁構造は 1915 年の復旧拡張工事で完成したものと思われる。)

被害状況としては、両橋台のバラス止めは水平に切断され、アンカーボルトは折損し、第 1 及び第 3 橋脚も水平に切断され、両橋台側壁は全部崩壊した。すぐさま鉄道復旧工事が行われ、同月 10 日には東京駅から藤沢駅まで開通、12 日には茅ヶ崎駅まで開通、13 日には鳥井戸橋踏切に設けた仮駅まで開通、28 日には中島(相模川東岸)まで開通している。つまりは、同月 28 日までには鳥井戸川橋梁の復旧も完了したと思われる。

1924~1927(大正 13~昭和 2)年にかけて、千ノ川と小出川の災害復旧・河川改修が行われ、小出川は下町屋橋下流を南西に向かう新水路を掘削し、千ノ川も鳥井戸川橋梁手前から西に向かう新水路を掘削して小出川に合流させた。

新水路の開削によって、鳥井戸川橋梁は小出川・千ノ川の流入がなくなり、旧水路は松尾川として残されている。この河川改修を機として、鳥井戸川であった流路は車や人の通行が可能な道路となった。この時点で鳥井戸架道橋長さは縮小されたものと考えられる。

2014(平成 26)年現在の鳥井戸架道橋(鳥井戸ガード)の規模は、橋梁銘板によると、東京起点 60.297 km、支間(径間) 12.9m とある。1 径間であり橋脚は無い。

次に、鳥井戸橋梁の変化を年次比較すると、小出川・千ノ川の新水路への水路変更により、流量の減少し、水害の可能性が改善された。また、橋梁長さが縮小されている。

- ・ 1887(明治 20)年、架設当初。橋桁数 4 連・橋桁長さ 12.2m、橋脚 3 本、橋梁長さ約 48.8m。
- ・ 1915(大正 5)年、水害復旧拡張。橋桁数 6 連、径間 12.2m、橋脚 5 本、橋梁長さ約 73.2m。
- ・ 1928(昭和 3)年、河川改修拡張。史料が無く詳

細は不明だが、現在に同じと考える。

- ・ 2014(平成 26)年、新水路開削後、現在にいたる。橋桁数 1 径間、橋脚なし、橋梁長さ 12.9m。

2) 茅ヶ崎川橋梁(小出川鉄橋)

1887(明治 20)年 3 月、東海道本線の茅ヶ崎川橋梁の仮橋が完成した。鋼鉄製の橋桁が調達遅れのため、木製橋桁を代用して横浜―国府津間の開通を急いだ。

茅ヶ崎川橋梁は橋桁数 2 連・橋桁長さ 12.19m、橋梁長さ約 24.38m、新橋停車場を起点として 61.902 km にあたる。

1923(大正 12)年 9 月 1 日、関東大震災が発生し、本橋梁も大きな被害を受けた。被害状況としては、平塚側橋台のバラス止めが切断され、アンカーボルトは折損し、橋台側の壁は全て破損した。

前項で挙げた復旧工事の日程からみて、茅ヶ崎川橋梁の復旧を同月 28 日に完了したものと思われる。

1924~1927(大正 13~昭和 2)年にかけて行われた河川改修により、千ノ川は新水路を開削して茅ヶ崎川橋梁の直上流で小出川に合流させた。

1928(昭和 3)年、茅ヶ崎川橋梁は、新水路小出川に架設されているが、迅速測図にみられる古相模川の水路と重なる位置となっている。河川改修は鉄道施設の取り付け位置を変更しないよう配慮されたものと考えられる。また、新水路掘削に伴い、橋梁拡張がされている。なお、その規模については、現地には立ち入れないため調査は不可能である。

2014(平成 26)年現在、茅ヶ崎市都市計画図(1/2,500)から推定すると、橋桁数 2 連、橋脚 1 本、橋梁長さは約 40m~43m と思われる。

次に、茅ヶ崎川橋梁の変化を年次比較すると、古相模川の一部流路に重なる千ノ川・小出川の水路変更により、小出川新水路が流量の増大により拡張されている。

- ・ 1887(明治 20)年、架設当初。橋桁数 2 連、橋桁長さ 12.19m、橋梁長さ約 24.38m。
- ・ 1923(大正 12)年、震災後の仮復旧は橋桁数 2 連、橋桁長さ 12.19m、橋梁長さ約 24.38m。
- ・ 1928(昭和 3)年、河川改修拡張。史料が無く詳

細は不明だが、現在に同じと考える。

・2014（平成 26）年現在。橋桁数 2 連、橋脚 1 本、橋梁長さは推測約 40m～43m。

3) 中島川開渠（中島川ガード）

1887（明治 20）年 3 月、東海道本線の中島川橋梁の仮橋が完成した。鋼鉄製の橋桁が調達遅れのため、木製橋桁を代用して横浜－国府津間の開通を急いだ。

中島川橋梁は橋桁数 1 本・橋桁・橋梁長さ約 2.44m、新橋停車場を起点として 62.787 km にあたる。

1923（大正 12）年 9 月 1 日、関東大震災が発生し、本橋梁も被害を受けたが、同月 28 日には中島（相模川東岸）まで復旧開通している。

中島川橋梁の被害について震災報告書に取り上げられていないが、他所と同様に大きな被害を受けていたと思われる。その理由の一つは、馬入川橋梁の茅ヶ崎側橋台まで僅か 15m～20m ほどの位置にあり、馬入川橋梁の被害状況からみて中島川橋梁にも同様の被害があったと考えられる。

同月 20 日には馬入川橋梁が復旧完成し、翌 21 日早朝より営業運転をしていることから、中島川橋梁も併せて完成していたと思われる。

現在、残された旧東海道線の石組やレンガ積みの橋台（構造物）を見ても、構造物上部の修復箇所と思われるレンガや目地の差異が感じ取れる。

中島川橋梁は、鉄道敷設当初の小河川ながら水路である。橋脚の橋台の基礎工事は、現在の道路面よりさらに深い位置まで基礎工事がされていると思われるが、確認の方法が無いままである。

明治期に東海道本線が開通して以来の中島川橋梁の橋台である構造物の一部が敷設当時のまま、120 余年を経過した現在にもその姿を残している。

現在は JR 東日本（かつては国鉄清算事業団）の所有となっているが、茅ヶ崎市の近代産業発展に貢献した貴重な構造物であると考えられる。余談ではあるが、今後も所有者や茅ヶ崎市、または地元の協力による景観の保全が継続されることを望む。

4) 中島川橋梁の赤レンガ

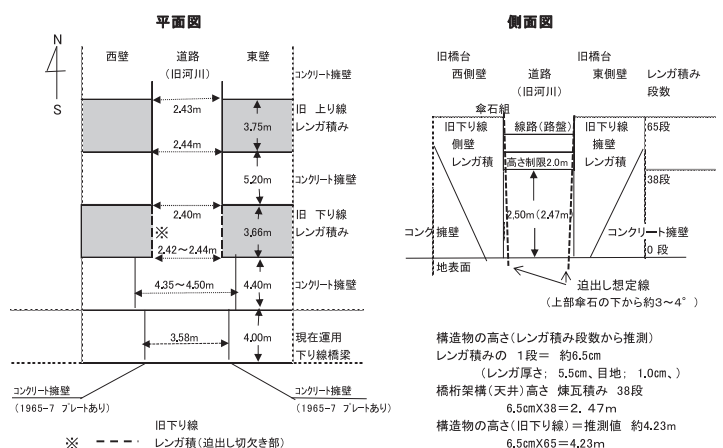
1887（明治 20）年、東海道本線の横浜駅（現在の桜木町駅）から国府津駅まで開通した。この年に建造された鉄道施設が中島川橋梁である。中島川橋梁の橋長は約 2.5m 足らずであるが、橋台の赤レンガと石組の構造物と、のちの 1898（明治 31）年に出来る複線の敷設とを合わせ、当時の場所のままその姿を残している。

この鉄道施設は JR 東日本の所有となっている。運輸事業に支障がないよう配慮の上、構造物の概要と赤レンガの状態について調査をした。したがって、調査は目視できる範囲での推測による。また、レンガ片の採取なども出来ないため、レンガの製造場・製法・製造年についての調査も出来ていない。

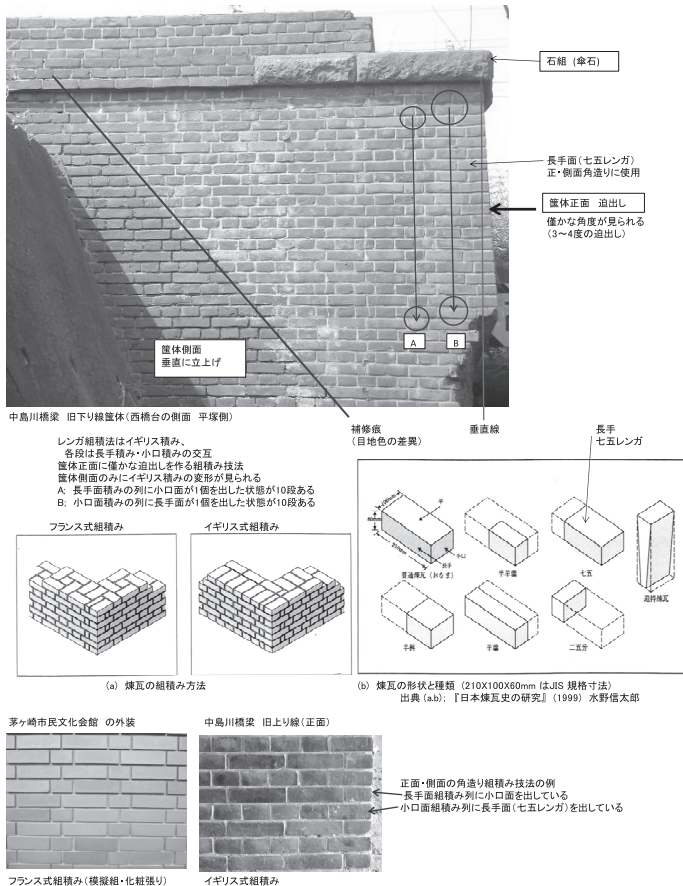


画像 18 旧中島川橋梁下り線橋台
（東海道本線上り線が走行中）

撮影：坂井源一氏



資料 8 構造物概略見取り図



資料 9 レンガ組積み技法例の補足説明図

4-1) 旧上り線橋台の正面下部（東・西壁）のレンガ組積み状態

正面壁は幅約 3.75m、高さ約 2.5m で、1887（明治 20）年の築造である。

正面の東壁・西壁とも垂直で、レンガ組積みはイギリス式組積み。両側面にはコンクリート擁壁が左右に造られ、レンガ組積みの状態は見られない。レンガ組積みの正面・側面の角を見ても双方垂直と見られる。橋台下部には石組積みはされていない。この角造りの正面に七五レンガが調整用に組込まれていることが見られる。

レンガ寸法は、長さ (A) 209 mm、212~217 mm、七五レンガ 153~158 mm、幅 (B) 102~106 mm、高さ (C) 54~57 mm。色は赤黒色、形状は不揃いであり自動型抜きではなく手抜きと思われる。

旧上り線は中島ガードのほぼ中央に位置するため、橋台下部（高さ約 2.5m）のみが見られる状態である。残念ながら上部構造物の目視は出来なかった。

4-2) 旧下り線橋台の正面・側面（南壁）

正面壁は幅約 3.66m、傘石の下までの高さ約 4.23m で、1898（明治 31）年の築造である。

正面の東壁・西壁とも、上部傘石の下からの垂直線に対し僅か 3~4 度の迫出しが見られる。橋台下部の道路面で約 22.0 cm（レンガ長手 1 本分）の広がりとする。後にこの迫出し部のレンガ積みが道路面から高さ約 2.5m まで、ほぼ垂直に欠き取られ現在の姿になっている。

レンガ組積みはイギリス式組積み。正面下部の欠き取られた部分のレンガ組積みの状態は、切欠きの凹凸が激しいが、筐体の内部にもほぼイギリス式相応の組積みがされていることが見られる。正面上部の仕上げは非常に丁寧にそろえているが、筐体内部はかなり粗雑なレンガ組みがされているように見える。

レンガ寸法は、長さ (A) 209 mm~217 mm、七五レンガ 153~158 mm、幅 (B) 102~106 mm、高さ (C) 53~56 mm。色は赤褐色、形状は不揃いであり自動型抜きではなく手抜きと思われる。

側面壁の北側面下部は、コンクリート擁壁が垂直に塞いでいるので上部構造の確認は出来ない。

東・西壁側面は垂直の壁となっている。南側面に接する擁壁は、下部幅約 1.5m、上部（傘石の下）幅約 2.8m のレンガ組積み状態が見られるが、その後方構造物はコンクリート製傾斜擁壁内となっており、橋台構造物全体の姿は見られない。

側面で見えるレンガ組積み状態は、イギリス式組積み技法による長手面列と小口面列が交互に段を重ねている。筐体正面の僅かな迫出しを作るためか、正面に近い位置で (A) 長手面列に小口面を 1 個入れたもの、(B) 小口面列に長手面を 1 個入れたものがある。

交互列それぞれに 10 段が見られる。また、組積みの角つくりには調整用の七五レンガが使用されている。

側面のレンガ積み状態全体を見ると、東・西壁面にも僅か数個の新しいレンガが埋め込まれている箇所がある。範囲の広い壁面では目地の色に差異がみられ、やや白色の目地は正面に向かって上部が幅

広く、下部に下がるほどに狭い幅のほぼ斜線状に見ることが出来る。

これは 1923 年の関東大震災によって橋台の上部

に亀裂あるいは崩壊が生じ、その補修工事が行われた痕跡と思われるが、前述のように当時の震災報告書には中島川橋梁についての記載はない。

6 鉄道計画から東海道線開通までの概要

東海道幹線 東工事区 (新橋→横浜→国府津→御殿場→静岡→浜松→大府)																																						
明治	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35				
西暦																																						
1869/11		◎	東西(神戸・東京)両地区及びその間の鉄道建設を決める (英国の資金・資材・エドモンド・モレルの技術指導)																																			
1870/0		○	幹線ルートは選定中、(中山道経由としている)																																			
1870/3		△	鐵道建設は東西両端から測量開始																																			
		○	鐵道建設の工事開始(同時並行して行方方式をとっていた)																																			
1870/3		△	最初の測量開始、新橋(汐留)・横浜(桜木町)間																																			
1870/3		△	幹線経路選定のため測量開始 (東海道は工務省出仕佐藤政義、小野友五郎)																																			
1871/1		▲	測量調査の結果中山道に建設することが望ましい意見がでた (「東海道筋鐵道巡覧書」添付)																																			
1872/10		●	新橋(汐留)・横浜(桜木町)間の開通 八ッ山の切取りと、六郷川(多摩川)橋梁の架設																																			
1877??			※ この頃より密かに横浜から東海道のルート選定の調査・検討がされていたのではないかい？(小林)																																			
1880/02			△ 東京(上野)・前橋間の測量開始 (建設費の関係で取止め)																																			
1881/06			○ 同上、この区間は日本鐵道会社(私設会社)により着工																																			
1882/07			● 上野・熊谷間が開通、政府は高崎～大垣に至る鐵道建設を内定																																			
1882/10		◎	政府は廟議を経て中山道幹線に決定、																																			
1882/11		△	高崎・上田間の測量を開始																																			
1883/10			○ 高崎・横川間の建設開始																																			
1884/10			● 高崎・横川間の開通																																			
1886/0		△	▲ 中山道中部を実測(三等技師南清)中部山岳地帯は建設上困難な箇所が多い、工費・運転上にも問題																																			
1886/0		※ △	▲ 東海道の調査(別の鐵道局職員)結果と比較 幹線は東海道に建設することが有利と認められた																																			
1886/11			▲ 全線の測量がおおかた終了																																			
1886/7		◎	政府は、幹線は東海道に建設を閣議決定した 中山道幹線の建設着手から東海道幹線への変更																																			
1887/7		●	横浜・国府津間の開通(49.8km) 大きな工事は、保土ヶ谷・戸塚間の清水谷戸隧道(214m) 馬入川(相模川)橋梁架設																																			
1888/9		●	浜松・大府(武豊)間の開通(89.4km)																																			
1889/2		●	国府津・静岡間の開通(114.8km)																																			
1889/4		●	静岡・浜松間の開通(76.3km)																																			
		◎	横浜・大府間(329.9km)の連絡が成った 大きな工事は、箱根山岳及び、富士川・安倍川・天竜川等大河川の橋梁建設であった																																			
1898/4			大船・茅ヶ崎間の複線開通 ●																																			
			馬入川橋梁の複線工事完了 ●																																			
1898/6			茅ヶ崎停車場が開業 ●																																			
1900/4			横浜・国府津間の複線開通 ●																																			

[illegible]

出典：『日本国有鉄道百年史』 日本国有鉄道 巻1・巻2（1975）

作表:小林(2014)

1) 鉄道建設技術の発展と資材調達

1869(明治2)年11月、明治政府は東西両京(東京・京都)地区およびその間の鉄道の建設について、資金をイギリスで募集する外貨に求めるとともに、資材の購入から建設作業の一切をイギリス人に委任することとした。

1870~1872(明治3~5)年にかけて、鉄道建設のために雇い入れた外国人は114人に達し、このうちイギリス人は107人であった。また、輸入された資材も機関車・客車などの車両類から、工具類・改札挟などに至るまでイギリス製であった。

このような状態は1877(明治10)年頃まで続いた。しかし、1878(明治11)年、京都・大津間の建設工事が始まると、イギリスへの依存を脱却して、独力で建設工事を実施しようという井上鉄道局長ら鉄道局首脳部の努力が実を結び、鴨川橋梁の設計は日本人技術者の手によって完成し、日本人が独自に鉄道建設を遂行することが可能となってきた。

これに伴い、雇用外国人は1875(明治8)年前半を境に減少しはじめ、1877(明治10)年代に至ると雇用外国人の職務は、土木・橋梁などの設計基準の作成、建設工事の基本的な技術指導、運転計画の作成などに限定されるようになった。

1889(明治22)年、東海道本線の新橋・神戸間が開通した頃には、鉄道の建設や営業もごく一部の例外を除き、雇用外国人の指導を受ける必要はほとんどなくなった。資材の供給についても高価であった輸入品を順次国内産に切替えた。さらにイギリス以外の国からの輸入も開始され、各国の技術の優れた点を採用しつつ、日本独自の技術を発展させる基礎を築いていった。

2) 測量の開始と幹線ルートが東海道に決まるまで

1870(明治3)年3月、新橋・横浜間の測量を始めると同時に、鉄道建設も始まっていた。同年7月には、京都・神戸間のうち大阪・神戸間が測量・鉄道建設をはじめた。

1870年6月、両都を結ぶ経路選定(幹線ルート)の測量が、中山道ルートと東海道ルートと同時に始まっていた。その最初は、東海道ルートの調査を工

務省出仕の佐藤政養(当時は与之助)、小野友五郎らによるものであった。

1871(明治4)年1月、両調査経路の復命書に添付された「東海道筋鉄道巡覧書」によると、幹線は東海道より中山道に建設することが望ましいという意見を述べている。東海道筋は船便があり、街道の輸送も発達しているので、鉄道利用は極めて低だろうと予想された。一方、交通が不便であった中山道に建設すれば、これに支線を加えることにより地域の開発にも繋がるというものであった。

「東海道筋鉄道巡覧書」の中で、横浜より三州(愛知県)までの里程と地形概略が記されている。そこでは東海道本線の横浜停車場(現在の桜木町駅)から藤沢間の経路は、坂越しなどが多く高低が激しいので、横浜より直に川筋(大岡川)を通り日野村へ抜け、日野坂という小山の東方には切割を設けて、岩瀬村より鎌倉手前で藤沢へという県道21号・鎌倉街道沿いの経路に計画していた。後にこの計画は「幻の東海道線」と呼ばれる。藤沢からは海岸沿いを大磯まで通る。この一帯は平地になる。小田原手前から国府津までは少しの高低がある。横浜より国府津までは17里(約66.8km)あった。

1871(明治4)年、この報告結果により中山道を幹線ルートとして計画を進めることになる。中山道経路は、東西両都から設計と建設工事を同時に進行することとなった。

1880(明治13)年、東京(上野)・前橋間の測量が開始された。この建設は測量と工事とを並行して行う方式をとっていた。しかし、測量が進むにつれて、さまざまな問題が発生したため、次第に幹線の経路を変更しようという動きが生まれたのである。

1886(明治19)年、井上鉄道局長は、三等技術師南清を派遣して中山道中部の測量に着手させた。その結果、この区間は意外に難工事となり、完工も遅れ、建設費も巨額に上がり、鉄道が完成してもその機能を十分発揮することができなくなる恐れがあるということが明らかになった。

井上鉄道局長は別に東海道線を調査させており、東京・名古屋間について次のように中山道線との比較を得た。

①建設費

・中山道線

1 哩 (1.6km) 当たり 8 万 4000 円

・東海道線

同上 4 万 5000 円

②地形

・中山道線 地形が峻険、隧道 48 ヶ所

橋梁延長 4,200 呎 (1,280.2m)

急勾配、曲線延長が多い

・東海道線 隧道 中山道よりはるかに少ない

橋梁延長 21,700 呎 (6,614.2m)

急勾配、曲線延長が少ない

③列車の運転時間

・中山道線 19 時間余

・東海道線 13 時間余

④営業収支

・中山道線 営業収入 88 万円

営業費 58 万 7950 円

・東海道線 同 108 万円

同 59 万 7876 円

井上鉄道局長は、以上の比較から東海道線採用の結論を得ると、その意見を伊藤内閣総理大臣に提出した。

1886 (明治 19) 年 7 月 13 日、閣議はこの意見を可決し、同月 19 日閣令第 24 号で幹線変更を公布した。井上局長は二等技師原口要に横浜・沼津間の測量及び工事を担当させた。

1886 (明治 19) 年には全線の測量は大方終わったが、工事開始は全線測量の完了を待たずに、同年 11 月より既に測量の済んだ横浜・酒匂川間から行われた。

3) 茅ヶ崎の低湿地帯の測量

1870 (明治 3) 年 6 月～1871 年 1 月の間に、茅ヶ崎で最初の測量が行われている。前述のように、1886 (明治 19) 年 7 月の閣議で東海道線採用を決議した。同年 11 月にはほぼ全線の測量は大方終了した。

1870～1871 年の間に、東海道本線の横浜～国府津までの最初の測量が終わっているが、その後の測量が 1886 年まで記録が無い。

東海道線の計画は幾つかの経路で調査していたため、1886 年 7 月の決議後は速やかに測量・建設に取り掛かれたものと考ええる。茅ヶ崎市史からは、測量に立ち会った記録はない。変化の激しい地形を持つ茅ヶ崎の経路選定には苦慮したのではないかと考える。

また、1886 年の測量では、大磯駅前の旅館が測量隊の事務となった。この時、測量係のほかに横浜停車場の駅長も同行したようであるが、地元からの立会はやはり出ていないと考える。

4) 茅ヶ崎南西部の景観の変化

次頁添付の資料 11 は、現在の茅ヶ崎南西部を南から見た景観イメージ図である。縦横の目盛が異なる縮尺となり極端な表現になっていることを、あらかじめお詫びしておく。

東海道本線の線路が国道 1 号 (東海道) に沿うように東西に敷設されている情景は、今日ではごく自然な景観となっている。また、通勤・通学の交通手段かつ物流の輸送機関としての役割も大きい。

鉄道敷設された 1887 (明治 20) 年からすでに 120 年余の長い年月が経過したが、この機会に茅ヶ崎南西部の鉄道敷設当時の姿を顧みた。

南部の砂丘列上には、江戸時代に整備された東海道と松並木が続く。南には大海原が広がり、えぼし岩を望みながら東海道を往来したことだろう。

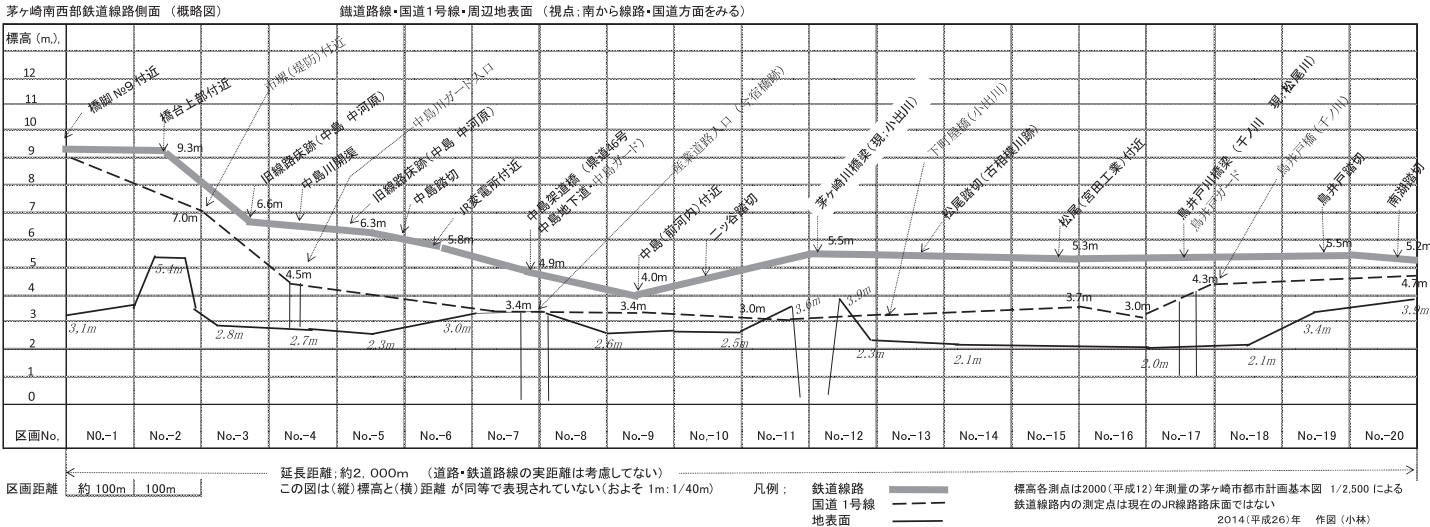
南西部に入ると、相模川の氾濫による流路跡や低湿地を避けるように、東海道の道筋は北西に大きく迂回する。この場所が「東海道五十三次」にも描かれた「南湖の左富士」(浜之郷村) であり、現在も鳥井戸橋の上からは富士山が眺望できる。

相模川手前にあたる中島村には、番屋や状部屋があり、東海道筋の重要な役割を課す村であった。幕末まで海や馬入川の状況を居宅のまま観察できたという。明治に入り鉄道が敷設されると、馬入川鉄橋の架設のため、中島村の東海道南方には盛り土がされ、目の前が遮られた。

鉄道敷設から 120 余年が経過した現在も、鉄道施設をはじめ道路や橋は近代社会の発展に貢献している。しかし、鉄道敷設や国道整備のため、地形や

景観の変化のみならず、地域の生産活動や生活環境までもが大きく変化していったのである。

最後に、本稿には各関係箇所よりご提供頂いた資料の一部を掲載した。改めてご容赦頂きたい。



資料 11 茅ヶ崎南西部の鉄道線路側面概略図

謝辞 調査にあたり貴重な資料提供とご協力を頂き心より感謝申し上げます。

国土交通省関東地方整備局京浜河川事務所
狩野 孝氏（同 京浜河川事務所平塚出張所）
東日本旅客鉄道株式会社 本社総務部
小林範俊氏（同 横浜支社横浜土木技術センター）
山崎幸広氏（同 横浜支社横浜保線技術センター）
土方規義氏（財団法人運輸調査局上野資料室）
平山孝通氏（茅ヶ崎市文化生涯学習課）
須藤 格氏、芦葉抄苗氏（茅ヶ崎市教育委員会社会教育課）
加藤幸一氏、坂井源一氏、田中節夫氏（順不同）

<参考文献>

- 『鉄道線路各種建造物明細録』第 1 編（鉄道庁 1892 年）
- 『関東大地震 震害調査報告』（土木学会 1927 年）
- 『鉄道震害調査書』（鉄道省大臣官房研究所 1927 年）
- 『鉄道震害調査書補遺』（鉄道省大臣官房研究所 1927 年）
- 『日本国有鉄道百年史』（日本国有鉄道 1972 年）
- 内田宗治著『関東大震災と鉄道』（新潮社 2012 年）
- 水野信太郎著『日本煉瓦史の研究』（法政大学出版局 1999 年）

- ・日本煉瓦製造株式会社社史編集委員会編『日本煉瓦 100 年史』（日本煉瓦製造（株）1990 年）
- ・坂上克弘・青木裕介・浜田晋介著「御幸煉瓦製造所について」（『川崎市市民ミュージアム紀要 20』2008 年）
- ・『東海道分間延絵図』（東京美術 1978 年）
- ・「相模国高座郡中嶋村全図」（法務局にて閲覧）
- ・神奈川東海道ルネッサンス推進協議会編『神奈川の東海道（下）』（神奈川新聞社 2000 年）
- ・『平塚市史 2』（平塚市 1982 年）
- ・『相模原市史 2』（相模原市 1967 年）
- ・『寒川町史 2・6』（寒川町 1993・1998 年）
- ・『茅ヶ崎市史 1・2・4・5』（茅ヶ崎市 1977・1978・1981・1987 年）
- ・『地図集 大地が語る歴史』（「茅ヶ崎市史現代 7 茅ヶ崎市 1994 年）
- ・『茅ヶ崎地誌集成』（「茅ヶ崎市史史料集第三集」茅ヶ崎市 2000 年）
- ・『和田篤太郎日記』（「茅ヶ崎市史資料集第四集」茅ヶ崎市 2002 年）
- ・『史跡旧相模川橋脚確認調査報告』（茅ヶ崎市教育委員会 2008 年）
- ・『文化資料館調査研究報告 7・23』（茅ヶ崎市教育委員会 1999・2014 年）