

2 歴史から学ぶ

2.1 海洋・港湾土木遺産調査

2.1.1 港湾の歴史^{1), 2), 3), 4)}

(1) 近代史以前の港湾

日本が島国であるという地理的条件、大量の荷物を運べるという物流の利点を基に、海上交通は陸上交通に比べて古くから発達してきた。特に瀬戸内海では、京都や大阪などの巨大消費地が近かったこともあいまって、地形的な良港が数多く築造されていた。例えば、万葉集にも読み込まれている鞆の浦⁵⁾は、平安時代には源平合戦の際の軍港とみなとまちの機能を有していたものと考えられる。また、平清盛による福原遷都は、福原を日宋貿易の拠点とし、^{みなと}湊を中心としたまちづくりを進めたものであった。このように、海上交通が大いに栄えた瀬戸内海では、当時必要とされた港湾施設(雁木、荷揚げ場など)の整備と“みなと”まちづくりが同時に進められた。そのほかの地方にも、経済的な物流拠点として、湊が築造されていった。

当時の港湾維持について、詳細に記述することは困難であるが、物流の大動脈であったこと、地域の拠点であったことを踏まえると、現在と同様にそれらの機能の維持と拡張を主目的とした維持管理が行われていたものと推察される。

江戸期になると、幕府による鎖国政策や大型船の建造禁止令によって外航が極端に制限され、河岸・船着場の整備とともに河川舟運や廻船航路などの内航が発達することとなった^{6), 7)}。畿内と北九州を結ぶ瀬戸内各地の湊だけでなく、江戸や大阪を核とした航路の発展に伴い、日本海側の酒田や福浦、太平洋側の荒浜や銚子、下田や方座など、陸上からでは一見不便な立地条件の場所が湊として栄えていった。多少大廻りになったとしても、安全に目的地へ荷を届けるという目的を達成するために、寄港地としての地方の湊は、単なる港湾機能を有する施設の構築だけでなく、船宿、問屋、蔵、遊郭などの商業施設の建築と合わせた港湾都市⁸⁾として形成されていった。この結果、物質的な移動だけでなく地方文化の交流にも大きく貢献することとなった。

この頃の藩政時代には、港湾技術という分野は確立しておらず、一般的には、河口や入江など天然の地形を活かした津*あるいは泊が築かれる程度であった。湊の築堤の基礎技術としては、木杭を打って捨石する石積工^{いしくも}や廃船に石を積んで沈める船瀬工などが見られる。また接岸のために、間知石を用いた石積み護岸や階段護岸など小規模の施設が築造されていた。

その中であって注目すべきは、江戸初期の明暦元(1655)年に岩礁入江を掘削して建造された手結内港である⁹⁾。日本初の本格的な掘込港湾であり、当時としては最大級の規模であった。波除堤として築かれた2つの石積み突堤は、外海に面した土佐湾において、藩政を支える重要な施設であった。岩礁域であっても沈下防止対策が施されており、時代とともに、突堤や石積み護岸は改築、



写真 2.1.1 手結内港¹⁰⁾

* 津、湊、泊、港：時代、機能、規模などによる厳密な区別は確認できないものの、ここでは、津：天然の地形を活かした“みなと”を中心として人の集まる地域、湊：人工的な港湾施設を有した港湾集落、泊：規模が小さい停泊港と想定している。港：船着場として湊の中にあった施設を示し、規模が大きくなるに従い時代とともに“湊”が“港”に移り変わっていったと考える。

改修され、竣工当時のものは少なくなっているものの、堤の根固め基礎部分は現存している。港湾機能維持のための港口浚渫を定期的に行い、350年近く経った今でも、現役として活用されていることは、歴史的な港湾施設の維持管理を考える上で参考となる事例であると考え。

(2) 近代港湾への一歩¹¹⁾

19世紀初頭に始まった外国船の国内侵入は、江戸末期に顕著となった。特に、嘉永6(1853)年ペリ一率いる黒船の来航は、それまでの国内舟運および港の整備のあり方を変貌させるきっかけとなった。幕府は、列強諸国のアジア進出に脅威の念を抱き、大型船造船の禁を解くとともに、長崎と横須賀に大型蒸気船の修理所(造船所)の建造を進めた。安政5(1858)年の日米修好通商条約によって鎖国を解き、翌年、長崎、横浜および函館を開港した。欧米列強諸国の国内海運進出が目覚ましく、大政奉還後の明治政府にとって、富国強兵・殖産興業の下、産業の基盤となる海運の育成は急務であった。このため明治政府は、国内海運を国として主体的に管理・運営することが国家の安全を確保することにつながると考え、大型船の造船技術だけでなく、それらの接岸施設や大規模港湾施設の築造を推進していった。当然、政府の国づくりは、列強諸国に対抗するために、国防としての台場築造のみならず国内外の物流、運輸ネットワーク構築に重きが置かれていた。開港に伴う関税の管理をしていた大蔵省が、横浜や神戸など外航に対応する港湾整備を進めた。道路、河川およびその他の港湾整備は内務省が管轄し、河川改修と既存の施設の修築が進められた。なお、港湾管理の一元化は、昭和18(1943)年まで待たなければならない³⁾。

開港直後の港湾施設は、河口や沿岸域に石積み護岸や荷下ろし用の階段護岸など、国内舟運規模のものがほとんどであった。欧米の大型船は上記の港湾施設には接岸できないため沖合に停泊し、舢ほしげによる搬送で対応する状況であった。このように国内築港技術では大型船に対応できない現状を打開するため、政府は外国技術の導入を進め外国人技師を各地に派遣し¹²⁾、河川改修を含めた港湾改修・整備計画策定および施工管理を遂行させた。表2.1.1には、明治期に招聘された主な外国人技師を、関与した港湾とともに示す。初期の港湾事業は、国としてのそれまでの関係性からオランダ人技師が多く招聘されている。その中でも特筆すべきは、ヨハネス・デ・レーケ(1842-1913)である¹³⁾。30年近い日本滞在期間中に、木曾三川分流工事や筑後川導流堤など河川改修だけでなく、三国港突堤の施工管理や大阪、横浜、東京築港から長崎、塩釜といった地方港湾の修築・築港まで数多くの事業に携わっている。また、内務省の土木技術者への助言、技術指導も行うなど、河川・港湾技術に対する

表 2.1.1 明治期の主な外国人技師と関与した港湾^{3), 15)}

名称	出身地	期間	関与した主な港湾関連事業
ファン・ドールン	オランダ	M5～M13	野蒜
エッセル	オランダ	M6～M11	三国
デ・レーケ	オランダ	M6～M34	三国、大阪、横浜、長崎、塩釜、東京
ムルデル	オランダ	M12～M23	新潟、東京、三角、函館
ヴェルニー	フランス	M1～M9	横須賀海軍施設ドック
ブラントン	イギリス	M1～M9	主に灯台設計、大阪、横浜、新潟
パーマー	イギリス	M16～M26	横浜
メーク	イギリス	M20～M23	室蘭、留萌、小樽、函館など道内港湾

功績は大きい。野蒜港の^{のびる}ように日本の厳しい海象条件に適応できず、竣工後間もなく被災し利用計画が頓挫した施設はあるものの¹⁴⁾、これらの経験を踏まえ、横浜や神戸のような外航埠頭が整備されていった。明治後期になると、オランダ人技師からイギリス人技師へと変わっていくが、この頃、著名な日本人技術者も登場する。例えば、帝国大学工科大学初代学長、土木学会初代会長となった古市公威¹⁶⁾ (1854-1934) は、フランス留学後、内務省土木局のトップとして、土木のあらゆる分野に関わった。鉄道敷設など陸上交通に大きく貢献したほか、河川改修や港湾整備にも従事した。明治29 (1896) 年の河川法、翌年の砂防法など法制定、大阪築港・横浜築港・東京築港などの功績を残している。明治38 (1905) 年に横浜港に完成した日本最初の大繋船岸は、古市が設計したものである。

近代港湾の父と呼ばれる廣井勇^{15), 17)} (1862-1928) は、アメリカとドイツ留学後、秋田港、函館港や小樽港の築港に携わった。特に小樽築港は、札幌農学校教授のまま北海道庁技師および小樽築港事務所長の兼任状態で従事することとなった。当時、亀裂事故が多かった国産コンクリートに対して、火山灰を混ぜて強度を出し、高波浪にも耐え得るコンクリートブロックを製造することを考え出した。噛み合わせを考慮して「斜塊ブロック」として積上げ、防波堤を構築するという独創的な技術を生み出している。このときに用いた防波堤に作用する波力算定式が「廣井公式」¹⁸⁾であり、その後の長きに渡り防波堤の設計に用いられてきた。製造されたコンクリートから6万個以上の試供体が製作されており、「百年試験」として現在でも耐久性試験が行われている。100年以上が経過した現在でも、当時の状態を保っているのは、こうした先人の努力と工夫の賜物であることに敬意を表すべきであると考えられる。廣井が著した「築港」および「日本築港史」には、欧米および日本の港湾整備状況が詳細に示されており、現在でも有益な優れた書物である。

欧米に比べて当時の日本の国力は小さく、財政的にも厳しい状態の中、スポット的に整備が進められた各地の港湾整備には、巨額の国費が費やされることとなった。このため、初期の修築・築港を除き、当時の護岸や防波堤は、小樽港北防波堤のように入念な計画、丁寧な材料選びと試験を経て、高品質に築造された。50年耐久性といった設計耐用年数の考えはなく、「丈夫で長持ち」を基本とする築港であった。

(3) 外航海運の発展と軍港の拡大¹⁹⁾

明治8 (1875) 年、郵便汽船三菱会社は政府保護の下、上海定期航路を就航し始めている。しかし、国として国際的な資本力が未成熟であったため、明治中頃までの外航は、内航に比べて極端に遅れており、各地の港湾における入出港貨客船の9割が内航船に占められていた。その後、国内外の海運との競合を経て郵便汽船三菱会社と共同運輸会社が合併し日本郵船に統合され、外航海運は東アジアから東南アジア、豪州、さらには欧米航路の拡大へと繋がっていく。

一方、日清・日露戦争のために船舶が徴用され、海運業は大打撃を受ける。このため、外国船の輸入・傭船だけでなく新造船建造も進められ、造船所は急増する。特に、日露戦争は日清戦争よりも規模が大きかったため、軍用輸送も激増し、船舶も大型化していった。これらは、遠洋航海に適した大きさであったため、海運各社は外航航路を新設し進出していった。戦後はアジア各地との航路が拡大し、繁栄も経験する。これらの戦争を契機として、中核都市の形成が進み、都市の肥大化、集中化が起こった。工業化に伴う鉄、石炭の輸送だけでなく、米などの食糧確保のために、物流が飛躍的に増大した。なお、国内舟運は、鉄道網の整備との連携によってさらに発展していくものの、港湾としての規模が小さく、船利用などの非効率性もあいまって、物流の中心的な役割が舟運から陸送へ移行し

ていく時期でもあった。

戦争を伴う当時の社会経済情勢は、港湾整備においても船舶の大型化、軍用化などにも大きく影響し、施設の大規模化を推進するきっかけとなった。明治 29 (1896) 年には横浜築港が完成し、名古屋や新潟港の改修、翌年には大阪、長崎、小樽港などの改修にもそれぞれ着手されている。小樽港や室蘭港ではシュート式石炭積出施設が完成、神戸港でケーソン式岸壁、小樽港でケーソン式防波堤、横浜港でニューマチックケーソン (潜函) 工法による岸壁基礎工事など新しい手法や工法が採用された²⁰⁾。その後も、明治 39 (1906) 年には横浜新港埠頭が完成し、神戸港や東京港の改修が始まった。

(4) 明治後期から大正、昭和期へ

日露戦争に伴う急激な船舶の増加は、その後の過当競争を招き、海運業は採算が悪化し景気が悪くなるが、明治後期にはアジア各国および欧米への遠洋航海が復活し、景気も徐々に回復してくる。世界的にも国際海運市場が好転・拡大する時期となり、明治後期には世界 6 位の船舶保有量を誇るまでになった。その後、大正 3 (1914) 年に始まる第一次大戦において、日本以外の参戦諸国は戦争被害が大きく、船舶不足を引き起こした。その反動で、日本の海運および造船は未曾有の活況となり、戦

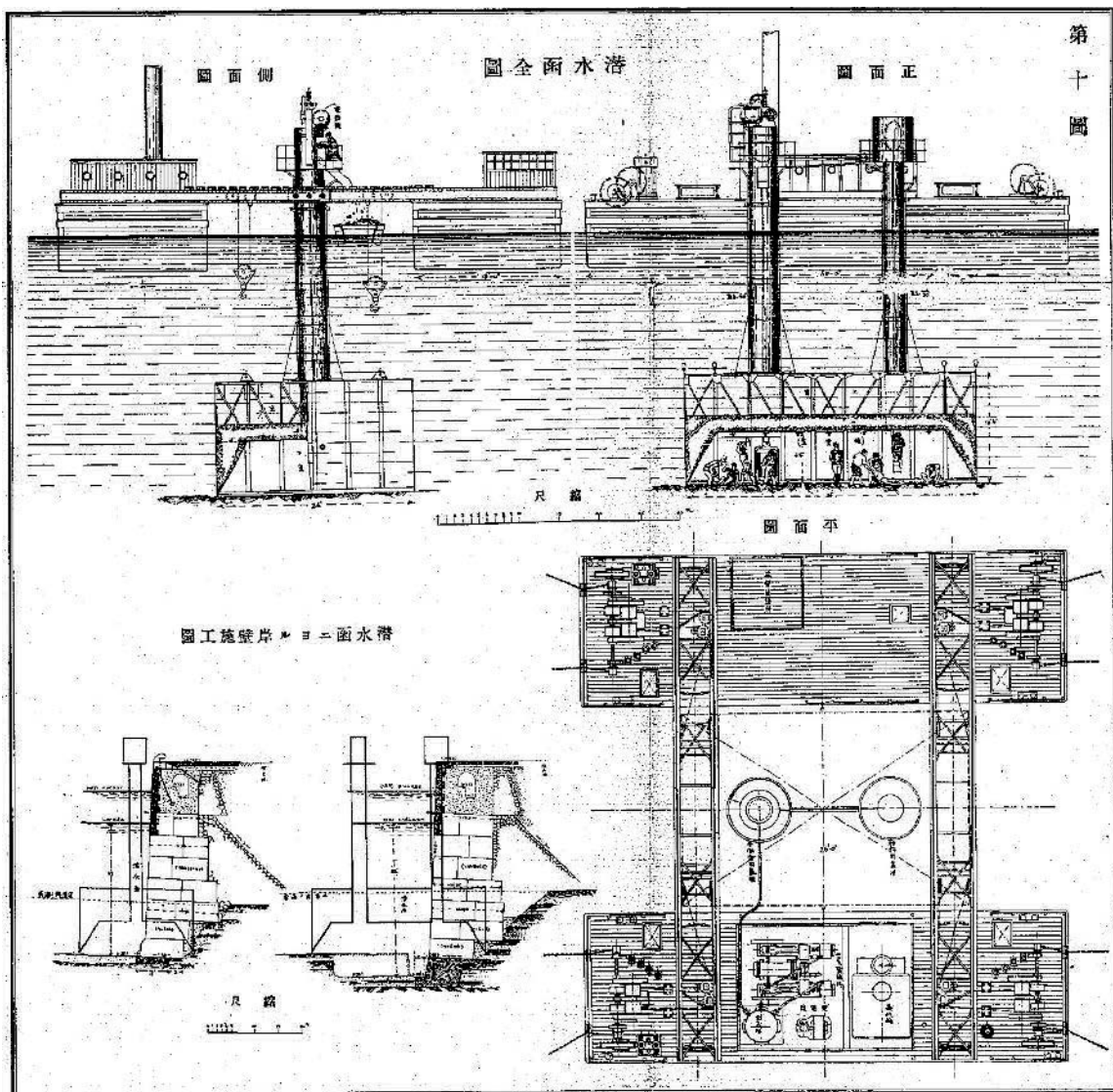


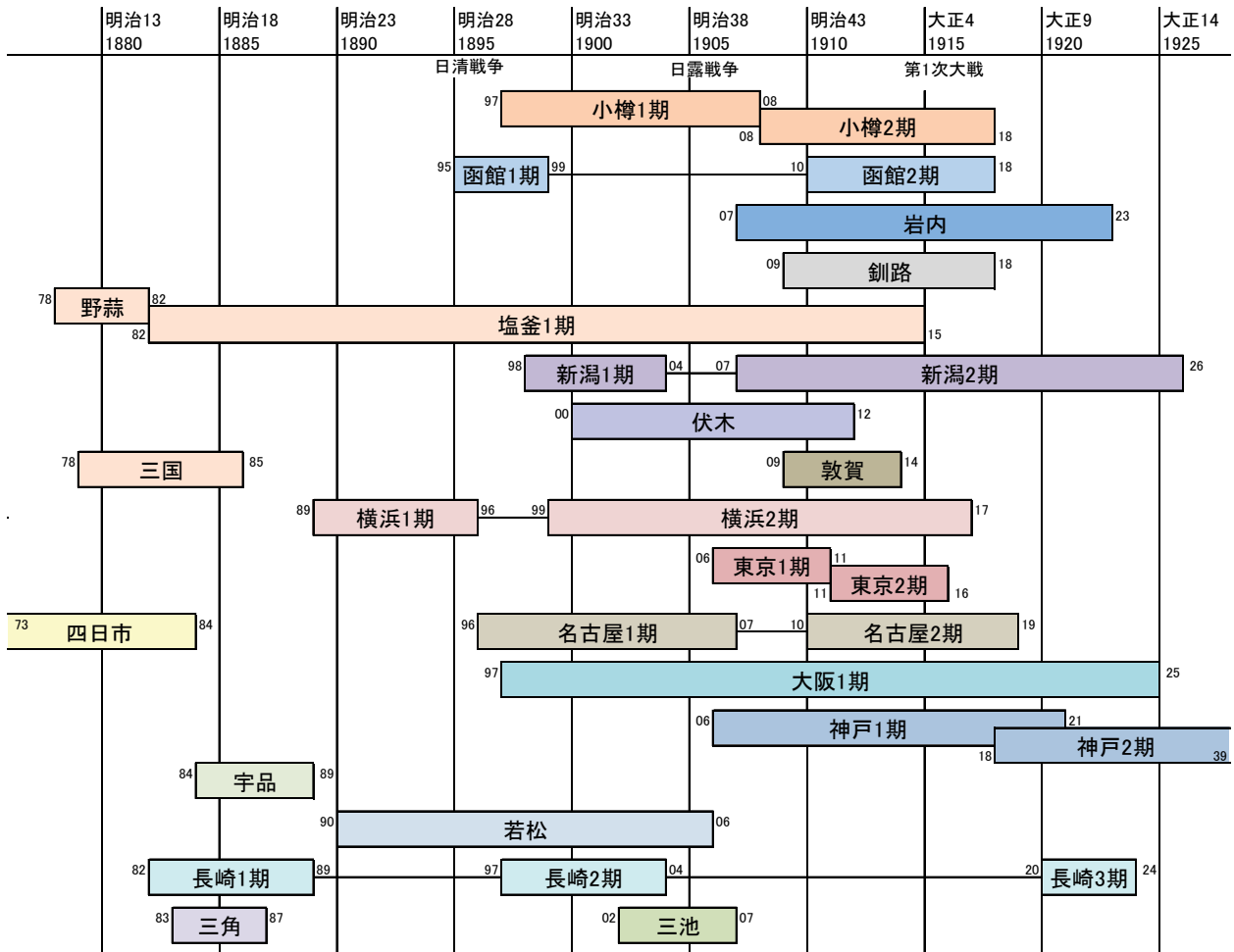
図 2.1.1 横浜港でのニューマチックケーソン施工状況²¹⁾

後は保有船舶量も英・米に次ぐ世界3位になっていた。

このような海運業の繁栄を基に、地方港湾と諸外国との定期航路も新設され、それに伴い護岸や岸壁の改修・新設（大型化・大水深化）が進んでいった。現在のような飛行機による移動がない時代において、海運は物資の運搬や観光のための重要な移動手段であった。したがって、多くの外国人が入国した各地の港湾は、航空機による大量輸送がない時代において、現在の空港機能を担っていたと考えられる。例えば、大正12（1923）年に日本郵船によって開設された上海－長崎の定期航路²²⁾は、長崎市に明治初期以来の繁栄をもたらした。欧米を中心とした豪華客船による海外旅行がブームとなっていた頃であり、長崎から熊本・別府などの九州各地、神戸・大阪の関西圏へとつながっていく外航と内航の連携は、各地の大規模港湾整備を促進することとなった。

貨物量の増大、船舶の大型化に対応するために浚渫し、荷役を効率化するために起重機等の機械化を図るなど、港湾機能は維持・拡大していった。鉄道臨港線の整備も進められ、沿岸から内陸への輸送力が強化された。これは同時に、国内河川舟運が衰退し始めた時期でもあった。臨海部に立地するようになった工場からの国内輸送は鉄道に依存し、地方産業の発展とともに地方港湾の整備が急速に進んでいった。国としてもアジアを中心として拡大しつつあった日本は、統治下にあった台湾および朝鮮の港湾修築も数多く進めていった。台湾の基隆港や高雄港、朝鮮の釜山港や仁川港、中国の大連港などの整備を進めていった。現在、釜山港や高雄港はアジアのハブ港として発展している。

表 2.1.2 明治・大正期の主な港湾工事



昭和4(1929)年の世界恐慌に始まる世界的不況は、主要各国のブロック経済を確立させた。対日貿易制限による日本の孤立も顕在化し、海運は大東亜共栄圏内での物流に制限された。工場原材料や石炭など軍事的輸送が優先されることとなり、そのための港湾整備が中心となった。

このように、明治の開港以来着々と整備されてきた各地の港湾では、昭和16(1941)年に太平洋戦争が開戦されると、施設整備が停滞し船舶運用の効率化が優先して求められるようになった。戦時末期の港湾は、主要爆撃の目標となったため、まず太平洋沿岸の諸港が壊滅状態となった。朝鮮との連絡強化のために西日本の諸港の緊急整備(補強・増強)がなされたものの、機雷投下などによって、戦争末期にはほとんどの港湾機能が停止する状況であった。

(5) 敗戦後の港湾管理

昭和20(1945)年の終戦と同時に、GHQ(連合軍最高司令官総司令部)は、日本の再軍備化を抑制するという方針の下、海軍鎮守府が設置されていた横須賀、舞鶴、呉および佐世保の4軍港と、横浜、神戸の2国際港を接收した。戦禍からの港湾復興は、各種施設の復旧だけでなく機雷除去や沈没船の撤去といった特殊作業も必要であった²³⁾。しかし、主要港湾の返還は進まず、港湾復興事業予算も削減されるような状況であった。敗戦直後の日本を襲った枕崎台風や南海地震は、各地の港湾にも大きな被害を及ぼした。このことが大阪港復興計画を災害復旧事業と連携して進める一因となった。また、国が進める食糧自給とエネルギー対策に沿って、宇部や若松など石炭積出港の整備などが進むとともに、社会主義に対する共闘体制を築くためにGHQは接收していた港湾施設を随時返還していった。

その後、昭和25(1950)年に朝鮮戦争が勃発し、特需により物流が活発化した。これに対応するように、神戸第7突堤、塩釜LST岸壁および横浜高島第3号栈橋が相次いで着工され、近代港湾整備が本格的に開始されることとなった²⁴⁾。なお、GHQからの港湾管理体制法案策定指令を受け、昭和25(1950)年に成立した港湾法は、自治体が港湾を管理するという要請を承諾したものであるため、国が直接的に関与できないものとなった。港湾管理が地方自治体管理になっている現状はここに起点があり、今日の国主導による維持管理の難しさといった課題の誘引となっている。港湾法と同時に、旧軍港都市を平和産業港湾都市へと変換すべく、旧軍港市転換法も成立している。

(6) 近代海洋・港湾土木遺産の調査方法²⁵⁾

前述のように、近代港湾の築港は列強諸国に対抗するために、明治政府が富国強兵政策の一環として始まった。現在、近代化産業遺産あるいは近代土木遺産として登録されている海洋港湾施設の多くは、明治期の開港から昭和期の軍国化の際に、修築・築港されている。これらの施設を調査するに当たり、まず、土木学会の「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」²⁶⁾を基礎として、景観デザイン規範事例集(港湾編)²⁷⁾、「近代化産業遺産群33」²⁸⁾、²⁹⁾等の文献、土木学会「選奨土木遺産」³⁰⁾、日本埋立浚渫協会「港湾遺産」³¹⁾、日本機械学会「機械遺産」³²⁾等のホームページサイトを参照し一次選定した。施設の位置や現状等については、不明、不正確な部分もあるため、自治体等の公的機関のウェブサイトや歴史的港湾環境施設調査報告書³³⁾、日本築港史³⁴⁾および各県発行の近代化遺産報告書等の文献を用いて詳細調査した。施設の選定は護岸・岸壁、防波堤、ふ頭、雁木[†]、船着場、荷卸場といった港湾施設だけでなく、舟運・海運の発展に寄与しているドック、

[†] 干満の差に対応するために築造された船着場で、スロープ状の施設がスベリ(主に石張)、階段状の施設が雁木(主に石積)

水門・閘門、運河・水路および灯台などの施設についても抽出した。灯台には、海域、沿岸域に設置されていないものも含まれているが、港湾関連施設（航路標識）であり、特徴的な構造・材料・工法などを備えているものも多いため³⁵⁾、抽出の対象とした。表 2.1.3 は、地域ごとに抽出した海洋・港湾施設の数を示したものである。施設数は 169 であり、関東および九州に遺産施設が多く、施設としては防波堤や灯台が多い。機械施工が発達する以前の施設が多いため、防波堤や護岸など、人力による石積み築造が目立つ。

表 2.1.3 地域ごとに抽出した海洋・港湾施設の数

施設	北海道	東北	関東	中部	北陸	近畿	中国	四国	九州	計
袋澗(ふくろま) [‡]	5									5
防波堤	5	2	4	6		5	12	5	6	45
灯台	1	1	4	10	4	8	1		2	31
運河	1	2				2			1	6
閘門・水門		1	7	1	2	1			1	13
突堤・導流堤		1	1	1					1	4
砲台			2			2		2	1	7
護岸			4		1		3	3	10	21
岸壁			1				1		1	3
ドック			6			1	4	2	4	17
堤防			2		1				1	4
スベリ・雁木							4		2	6
その他	1		1	1			1	1	2	7
計	13	7	32	19	8	19	26	13	32	169

【参考文献】

- 1) 山本弘文 編：交通・運輸の発達と技術革新-歴史的考察，1986（日本貿易振興機構(ジェトロ)アジア経済研究所，デジタルアーカイブス「日本の経験」を伝える-技術の移転・変容・開発，http://d-arch.ide.go.jp/je_archive/society/book_unu_jpe6_a.html）。
- 2) 黒田勝彦 編著：日本の港湾政策，成山堂出版，pp.3-75，2014。
- 3) (社)土木学会 編：土木技術の発展と社会資本に関する研究，第3編 土木事業の変遷，第4章 港湾，1985。
- 4) (財)日本港湾協会：新版 日本港湾史，成山堂書店，pp.2-31，2007。
- 5) 日本イコモス国内委員会 第6小委員会 歴史的港湾都市の浦文化遺産保全に関する調査研究部会：歴史的港湾都市「浦の浦」文化遺産保全に関わる調査研究報告書，55p，2007。

‡ 石張り土塁で沿岸部に築造された^{にしん}鯺の一時保管用の生簀（例えば、公益社団法人全国漁港漁場協会-漁港百選択-未来に残したい漁業漁村の歴史文化財産百選-北海道-袋間、<http://www.gyokou.or.jp/100sen/pdf/01hokkaido/014.pdf> 参照）

- 6) 仲野光洋・苦瀬博仁：江戸期の廻船航路発達にともなう廻船建造都市大湊の発展に関する研究，日本物流学会誌 No. 11，pp. 81-88，2003.
- 7) 小林 高英・苦瀬 博仁・橋本 一明：江戸期の河川舟運における川舟の運航方法と河岸の立地に関する研究，日本物流学会誌 No. 11，pp. 121-128，2003.
- 8) 苦瀬博仁：江戸期における物流システム構築と都市の発展衰退，海事交通研究 56，pp. 89-102，2007.
- 9) 市場嘉輝：江戸初期の技術を示す港湾遺産「手結港(内港)」，建設コンサルタント協会誌，Vol. 244，pp. 58-61，2009.
- 10) (一社)日本埋立浚渫協会：21世紀に伝えたい港湾遺産，No. 10 高知・手結港(内港)，
<http://www.umeshunkyo.or.jp/104/10tei/page.html>.
- 11) 石川昌康：石川の日本近現代史入，学習研究社，pp. 8-227，2008.
- 12) 井上 聖・樋口輝久・馬場俊介：近代日本の港湾における欧米諸国からの技術導入，土木史研究 講演集，Vol. 24，pp. 281-291，2004.
- 13) 中井 祐：ヨハネス・デ・レーケ、三十年の選択，(社)日本土木工業協会 HP，
<http://www.nikkenren.com/archives/doboku/ce/ce0709/essay.html>
- 14) 宮地 豊・島崎武雄・西山三朗：野蒜港港口突堤の崩壊過程に関する研究，土木史研究，第 21 号，pp. 37-48，2001.
- 15) 港湾学術交流会 編：新版 港湾工学，朝倉書店，pp261-271，2014.
- 16) (社)土木学会 HP：古市公威とその世界，
http://library.jsce.or.jp/Image_DB/human/furuichi/nen/top2.html
- 17) 北海道小樽市：近代港湾の父 廣井 勇が礎を築いた小樽港，建設マネジメント技術，2009 年 3 月号，pp60-61，2009.
- 18) 窪内 篤・関口信一郎：小樽築港の課題～廣井式の導出過程とその適用の歴史～，海洋開発論文集，第 21 巻，pp. 7-12，2005.
- 19) 片山邦雄：近代日本海運とアジア，京都大学博士論文，1995.
- 20) 加地美佐保・樋口輝久・馬場俊介：近代日本の港湾整備における 2 種類のケーソン技術の導入と展開，土木史研究 講演集，Vol. 25，pp. 89-100，2005.
- 21) 臨時税関工事部：横浜税関海面埋立工事報告，国立国会図書館，近代デジタルライブラリー，コマ番号 446，<http://kindai.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/846152?tocOpen=1>.
- 22) 岡林隆敏 編著：上海航路の時代 大正・昭和初期の長崎と上海，長崎文献社，71p，2006.
- 23) 鈴木雅次：港工学（増訂版），追補編，pp. 95-107，1952.
- 24) 石丸安蔵：朝鮮戦争と日本の港湾－国連軍への支援とその影響－，防衛研究所紀要，第 9 巻，第 3 号，pp. 91-105，2007.
- 25) 島崎武雄・山下正貴：歴史的港湾施設の調査方法論に関する研究，土木史研究論文集，第 23 号，pp. 59-70，2004.
- 26) 土木学会土木史研究委員会編：日本の近代土木遺産－現存する重要な土木構造物 2800 選，2005.
- 27) 松江正彦・小栗ひとみ・福井恒明・上島頭司：景観デザイン規範事例集（河川・海岸・港湾編），国土技術政策総合研究所資料，No. 434，港湾編，55p.
- 28) 経済産業省：近代化産業遺産群 33 ～近代化産業遺産が紡ぎ出す先人たちの物語～，2007，

http://www.meti.go.jp/policy/local_economy/nipponsaikoh/pdf/isangun.pdf

- 29) 経済産業省：近代化産業遺産群 続 33 ～近代化産業遺産が紡ぎ出す先人たちの物語～，2008，
http://www.meti.go.jp/policy/local_economy/nipponsaikoh/pdf/isangun_zoku.pdf
- 30) (公社)土木学会：選奨土木遺産，<http://www.jsce.or.jp/contents/isan/>.
- 31) (一社)日本埋立浚渫協会：21 世紀に伝えたい港湾遺産，<http://www.umeshunkyo.or.jp/>.
- 32) (一社)日本機械学会：機械遺産，<http://www.jsme.or.jp/kikaiisan/>.
- 33) 国土交通省港湾局環境整備計画室：平成 12 年度 歴史的港湾環境施設調査報告書，港湾空間高度化環境研究センター，2001 .
- 34) 廣井 勇：日本築港史，丸善，1927 (デジタルアーカイブ：土木学会附属図書館，戦前土木名著 100 書，No.87，http://library.jsce.or.jp/Image_DB/s_book/jsce100/htm/087.html).
- 35) (財)日本航路標識協会：明治期灯台の保全，pp. 1-258，2001.

表2.1.4 近代海洋・港湾土木遺産調査一覽表

地域	番号	名称	種類	所在地 (都道府県)	港湾	管理者	現状	材料	諸元	重要度 (A、B、C)	完成年 (和暦)	備考
北海道	HK1	出町ノ瀨	袋洞	北海道古宇郡 神恵内村	-	赤石地区 〈出町初太郎〉	現存	切石布積	複合型 約100m ×50m	A	明治中期	
北海道	HK2	木下ノ瀨	袋洞	北海道古宇郡 神恵内村	-	竜神岬 〈北海道拓殖銀行〉	現存	-	ハサミ型	C	明治中期	
北海道	HK3	船倉ノ袋洞(美谷の袋洞)	袋洞	北海道久遠郡 せたな町	-	上美谷地区	現存	-	西海岸(オボコ)型 長30m、 高1.5m、他	C	明治後期	
北海道	HK4	鷺泊の袋洞	袋洞	北海道利尻郡 利尻富士町	利尻島 鷺泊港	利尻島 鷺泊港	現存	練積	-	B	-	
北海道	HK5	南高山の袋洞	袋洞	北海道礼文郡 礼文町	礼文島	礼文島	現存	練積	-	C	-	
北海道	HK6	小樽港 北防波堤	防波堤	北海道小樽市 築港	小樽港	小樽港	現役	コンクリートブロック 防波堤	長128.9m 高1.8m→3.0m	A	明治41→昭和54年 葛上げ	(道)近代化遺産
北海道	HK7	小樽港 南北防波堤・島防波堤	防波堤	北海道小樽市 築港	小樽港	小樽港	現役	RCケーン式防波堤	長106.8m、長91.5m	A	明治44～ 大正10	
北海道	HK8	石崎漁港 トンネル式出入口	ふ頭	北海道釧路郡 上ノ国町	石崎漁港	石崎漁港	現存(国登録)	トンネル式水路 コンクリート	(トンネル)高6m、長45m、幅9m (防波堤)長72m	B	昭和9	
北海道	HK9	稚内港 北防波堤トーム	防波堤	北海道稚内市 開運	稚内港	稚内港	現役	RC防波堤	長42.4m 高11.4m	A	昭和11→昭和55年 現→平成14耐震補 強	(道)近代化遺産
北海道	HK10	函館漁港 船入瀬防波堤	防波堤	北海道函館市 入船町	函館漁港	函館漁港	現役	無筋コンクリートブロック 石積み	(北)長105m (南)長10m	B	明治32	
北海道	HK11	留萌港 南防波堤	防波堤	北海道留萌市 大町	留萌港	留萌港	現役	RCケーン式防波堤	長94.0m	C	明治44～ 昭和5	
北海道	HK12	チキヤウ岬灯台(地球岬灯台)	RC灯台	北海道室蘭市 母恋南町	-	室蘭航路 標識事務所	現役	RC灯台 (八角形)	高15m	C	大正9	
北海道	HK13	小樽運河	運河	北海道小樽市 港町	小樽港	小樽港	修景	練積間知石護岸 間知石	長114.0m 幅40m	A	大正12→昭和61 幅	(道)近代化遺産
東北	TH1	尻屋崎灯台	灯台	青森県下北郡 東通村	尻屋崎	心つ軌路 標識事務所	現役	煉瓦	高33m	A	明治9→空襲で大 破・修復	
東北	TH2	船川(旧)第一船入場防波堤	防波堤	秋田県男鹿市	船川港	秋田県	現存	石	南側長22m 北側長51m	B	大正3	(県)近代化遺産
東北	TH3	船川第二船入場防波堤	防波堤	秋田県男鹿市 船川港芦沢	船川港	秋田県	現役	石	先端長80m 後端長30m	A	昭和5	(県)近代化遺産
東北	TH4	貞山運河(新堀)	運河	宮城県仙台市	-	宮城県	現存	石	長9.4km 幅30m	A	明治8→明治23 幅	(県)近代化遺産
東北	TH5	石井閘門	閘門	宮城県石巻市蛇田	-	国土交通省 東北地方整備局	修景 (国重文)	煉瓦	長31.8m 側壁幅5.9m	A	明治13	(県)近代化遺産
東北	TH6	北上運河	運河	宮城県石巻市 ～東松島市	-	宮城県	現存	煉瓦	長118.17m 幅34～45m	A	明治13	(県)近代化遺産
東北	TH7	野蒜築港跡地	突堤	宮城県 東松島市	仙台湾	東松島市	現存	石	長31.45m 改修後22.5m	B	明治15→昭和30 改修→平成12 改修	(県)近代化遺産
関東	KT1	山生橋梁	橋梁	千葉県 鴨川市大海	-	JR内房線/海岸線	現役	RC桁	長164.8m 橋脚11.2m	A	大正9	(県)産業・交通遺跡
関東	KT2	大吹崎灯台	煉瓦灯台	千葉県 鏡子市大吹崎	-	大吹崎航路 標識事務所	現役	煉瓦灯台 (円形)	高31.5m	A	明治7	(県)産業・交通遺跡 世界灯台百選
関東	KT3	第一海堡	砲台	千葉県 富津市	-	財務省	現存	捨石人工島 (水深4～6m) 煉瓦+C造	2.31ha、28cm榴弾砲14門他	B	明治23	
関東	KT4	第二海堡	砲台	千葉県 富津市	-	第三管区 海上保安本部	現存	捨石人工島 (水深10～20m) 煉瓦+コンクリート造	4.31ha、27cmカノン砲10門他	B	大正3→平成9年 補修	
関東	KT5	重箱堀 石積護岸	護岸	東京都 港区芝浦	東京港	東京都	修景	石積	長100m	A	大正2年→全面 修景	
関東	KT6	日の出棧橋	棧橋・護岸	東京都 港区海岸	東京港	東京都	現役	鉄筋コンクリート 石積	長56.4m 幅13.6m 水深6.1m	B	大正14年	
関東	KT7	東京港旧防波堤	防波堤	東京都 江東区・港区	東京港	東京都	現存	石張	長2,300m(江東区) 長300m(港区) 高4.5m(芝浦)幅3.6m	B	昭和5年→昭和13 年延長→平成17年 部分埋立	
関東	KT8	羽田赤煉瓦堤防	防波堤	東京都 大田区羽田	東京港	東京都	現存	煉瓦	延長600m 高1.2m	A	昭和9年	

※注:黄色の○は、「日本の近代土木遺産 2800選」にて詳細調査を実施した施設

表2.1.4 近代海洋・港湾土木遺産調査一覽表

地域	番号	名称	種類	所在地 (都道府県)	港湾	管理者	現状	材料	諸元	重要度 (A、B、C)	完成年 (和暦)	備考
関東	KT9	六郷水門	閘門	東京都 大田区南六郷	-	大田区	現役	門柱:鉄筋コンクリート 本体:鋼製	延長 9.7m 高さ 5.1m 幅 5.0m	A	昭和6年	
関東	KT10	江戸川閘門	閘門	東京都 江戸川区東篠崎	-	国土交通省 関東地方整備局	現役	RC閘門、引上戸(鋼)、RC水門	有効長100.0m 開室幅16.0m ゲート高 6.5m	B	昭和18年	
関東	KT11	平久水門・洲先南水門	水門	東京都 江東区木場	-	江東区	現役	RC閘門	-	C	昭和初期	
関東	KT12	小松川閘門	閘門	東京都 江戸川区小松川	-	東京都	修景	RC閘門	扉幅11.0m	C	昭和5年→平成3年 扉部残し埋立	
関東	KT13	本町の石積護岸	石護岸	神奈川県 小田原市本町	-	小田原市	現存	玉石、切石	長180m 高7m	B	明治36年→明治38年 大正2年延伸	
関東	KT14	川崎河港水門	水門	神奈川県 川崎市川崎区港町	-	川崎市	修景(国登録)	RC閘門(鉄筋煉瓦基礎)、 引上戸(鋼)	幅19m	A	昭和3年→昭和60年 改修	(国)近代化産業遺産
関東	KT15	新港埠頭第三号岸壁	岸壁	神奈川県 横浜市中区新港	横浜港	横浜市	現役	コンクリート塊岸壁、笠石 (粗洲整石)	長180m、笠石7段	A	明治38年→関東大 震災後補修	
関東	KT16	新山下貯木上閘門	閘門	神奈川県 横浜市中区新山下	-	横浜市	現存	RC閘門	塔高13m 扉幅7.5m	C	昭和8年	
関東	KT17	象の鼻	防波堤・埠頭	神奈川県 横浜市中区海老通	横浜港	横浜市	修景	石積	長102.4m	B	慶応2年→関東大 震災後補修	(国)近代化産業遺産
関東	KT18	灯台養突堤	突堤	神奈川県 横浜市中区北仲通	横浜港	横浜市	現存	石積	布積護岸 長17.0m 谷積護岸 長59.7m	C	明治2年	
関東	KT19	横浜港 北水堀・東水堀	混成堤	神奈川県 横浜市中区	横浜港	横浜市	現役	コンクリート ブロック	延長 北1.213.8m 東163.6m	B	明治29年	
関東	KT20	横浜北水堀灯台(赤灯台)	灯台	神奈川県 横浜市中区	横浜港	横浜航路 標識事務所	現役	鉄灯台(六角形)	高15m	B	明治29年	
関東	KT21	横浜東水堀灯台(白灯台)	灯台	神奈川県 横浜市中区	横浜港	横浜市	現存	鉄灯台(六角形)	高15m	B	明治29年→移設	
関東	KT22	横浜港外防波堤 灯台(赤灯台、白灯台)	灯台	神奈川県 横浜市中区 山下公園地先	横浜港	横浜航路 標識事務所	現役	RC灯台(円形)	高24m(2基)	C	昭和10年	
関東	KT23	新港連絡線 護岸	護岸	神奈川県 横浜市中区新港	横浜港	横浜市	修景	石積	長327m	C	明治43年→平成9年 修景	(国)近代化産業遺産
関東	KT24	ドックヤードガードーデン	ドック	神奈川県 横浜市中区 みなとみらい	横浜港	横浜市	修景(国重文)	石ドック(小松石)	長128m→約10m縮小、幅 18.5m、深8.3m	A	明治29年→昭和58年 廃→平成5年移設	(国)近代化産業遺産
関東	KT25	日本丸 メモリアルパーク	ドック	神奈川県 横浜西区 みなとみらい	横浜港	横浜市	修景(国重文)	石ドック	長167.8m→196m、幅28.5m、 深9.2m	C	明治31年→大正7年 延長	(国)近代化産業遺産
関東	KT26	在日米軍横須賀基地 第一、第三、第二号ドック	石ドック	神奈川県 横須賀市泊町	横須賀港	横須賀市	現役	石積	(一)長122.5m、幅26m、深 8.4m、 (二)長94m、幅13.8m、深 6.9m、	A	(一)明治4、(三)明治 7、(二)明治17	(国)近代化産業遺産
関東	KT27	在日米軍横須賀基地 第四号ドック	ドック	神奈川県 横須賀市泊町	横須賀港	横須賀市	現役	石ドック	長220m、幅26m、深10.52m	C	明治39年	
関東	KT28	浦賀ドック	ドック	神奈川県 横須賀市浦賀	横須賀港	横須賀市	現存	煉瓦ドック	長148.4m、幅19.7m、深8.4m	B	明治32年	(国)近代化産業遺産
関東	KT29	シブアイリーナ・ヴェラニス (川間ドック)	ドック	神奈川県 横須賀市西浦賀	横須賀港	横須賀市	現存	煉瓦ドック	長136.7m、幅16.4m、深9.7m	C	明治31年→昭和58年 閉鎖→平成元年	
関東	KT30	常山堤	石堤防 (玉石積)	長野県 上田市坂城町	信濃川水系 千曲川	千曲川 河川事務所	現存	石	L=300m	B	1841 天保12年 ～1845 弘化2年	町史跡
関東	KT31	釜口閘門	RC閘門	長野県 岡谷市湊	諏訪湖 天竜川	長野県	現存	RC	-	C	昭和11年	
関東	KT32	羽毛山堤防	石堤防(玉石積)	長野県 東御市羽毛山	信濃川水系 千曲川	千曲川 河川事務所	現役	石	L=576m H=7.5m	B	文久4 (1864)	
中部	CB1	清水灯台(三保灯台)	RC灯台 (八角形)	静岡県 静岡市清水区 三保	清水港	第三管区 海上保安部	現役	RC	塔高17.73 m (地上-塔頂) 灯火標高21.00 m (平均海面-灯火)	A	明治45年	(県)近代化遺産 (国)近代化産業遺産
中部	CB2	清水港アルプアー	ホイストクレーン	静岡県 静岡市清水区 新港町	清水港	静岡県 清水港管理局	現存 (国有形文)	鉄骨造	幅9m、高さ11m、延長110m	B	昭和3年	(県)近代化遺産

※注:黄色のポイントは、「日本の近代土木遺産 2800選」にて詳細調査を実施した施設

共通

表2.1.4 近代海洋・港湾土木遺産調査一覽表

※注:黄色のポイントは、「2.1.2事例研究」にて詳細調査を実施した施設

地域	番号	名称	種類	所在地 (都道府県)	港湾	管理者	現状	材料	諸元	重要度 (A, B, C)	完成年 (和暦)	備考
中部	CB3	掛塚灯台	コンクリート+鉄灯台	静岡県 磐田市駒場	-	静岡航路標識 事務所	修景	上 鉄製 下 コンクリート製	地上高18.7m 水面高17.6m 塔高 22.47m	B	明治30年	(県)近代化遺産
中部	CB4	御前崎灯台	煉瓦灯台 (円形)	静岡県 御前崎市 御前崎	-	第三管区 海上保安部	現役	レンガ造	(地上-塔頂) 灯火標高 54.0m (平均海面-灯火)	A	明治7年	(県)近代化遺産 保存灯台A
中部	CB5	神子元島灯台	石灯台 (円形)	静岡県 下田市 神子元島	-	下田海上保安部	現役	石造 緑色凝灰岩の一種である 伊豆石	構造物の高さ 23m 水面から灯火までの高さ 51m	A	明治3年	(県)近代化遺産 保存灯台A
中部	CB6	焼津海岸防波石堤	石防波堤	静岡県 焼津市鵜ヶ島	焼津港	-	記念碑のみ	石	L=1,048m H=7~8m W=3.5m	A	明治40年	(県)近代化遺産
中部	CB7	谷津漁港第二防波堤 (波来突堤)	石防波堤	静岡県 河津町	谷津漁港	-	現存	石	-	B	明治30年	(県)近代化遺産
中部	CB8	藤三弘防波堤	石防波堤 (空積)	静岡県 東伊豆町	稲取港	-	現役	石	-	B	明治10年	(県)近代化遺産
中部	CB9	稲取灯台	石灯台 (六角形)	静岡県 東伊豆町	稲取港	-	修景	石	-	C	明治42年	(県)近代化遺産 東伊豆町 指定文化財
中部	CB10	石廊崎灯台	RC灯台 (円形)	静岡県 南伊豆町	-	下田海上保安部	現役	RC	塔高11.38m (地上-塔頂) 灯火標高54.0m (平均海面-灯火)	C	明治4年	
中部	CB11	松重開門	RC開門、 引上戸(鋼)	愛知県 名古屋市中川区 中山王	名古屋港	名古屋市	修景	鉄筋コンクリート、鋼	塔高20m (4基)、 有効長90.9m、 開室幅9.1m	A	昭和5→昭和43開 門埋立て・ゲート撤 去	名古屋市指定有形文 化財/名古屋市都市 景観重要建築物
中部	CB12	品川灯台	煉瓦灯台 (円形)	愛知県 太山市 内山	-	公益財団法人 明治村	修景 (国重文)	レンガ、鉄筋コンクリート	全高約9m、 高さ5.76m	B	明治3→昭和40移 設	区所在地、東京都港 区品川第二台場
中部	CB13	名古屋港 十号地灯標	RC灯台 (円形)	愛知県 名古屋市 港区潮島町	名古屋港	名古屋港管理組合	修景	鉄筋コンクリート	高7.2m	C	昭和14→昭和62移 設	名古屋市認定地域建 造物資産
中部	CB14	稲生南防波堤 (稲生港石積堤防)	石防波堤 (花崗岩、空積+谷 種)	愛知県 蒲郡市 西浦町	三河港形原地区形 原漁港区域内		現役	石積	長175.1m、 高6.0m	A	大正9	
中部	CB15	費崎灯台	RC灯台 (四角)	三重県 津市港町	津港	四日市海上保安部	現役	RC	水面上15m 基礎上7.6m	B	大正11	
中部	CB16	菅島灯台	煉瓦灯台	三重県 鳥羽市 菅島町	鳥羽港	鳥羽海上保安部	現役	煉瓦	塔高9.7m	A	明治6	(国)近代化遺産 登録有形文化財
中部	CB17	櫛田川河口突堤	石導流堤	三重県 松阪市				玉石	延長610m 高さ0.5m ~2m	B	昭和8以前	
中部	CB18	四日市港防波堤 (旧船溜波除堤)	石防波堤	三重県 四日市市	四日市港	四日市港 管理組合		石	延長77m	B	明治16 昭和37嵩上げ	
中部	CB19	四日市港北突堤上部防波堤 (四日市港防波堤、 潮吹き防波堤)	石防波堤 →護岸化	三重県 四日市市 稲葉町	四日市港	四日市港 管理組合	現存 (国重文)	石	延長199m	A	明治27 昭和30護岸化(埋 立)	
北陸	HR1	牛島開門	RC開門	富山県 富山市木場町	伏木富山港	富山県	現役 (国有有形文)	RC	開室L=12.2m W=4.5m H=3.23m	C	昭和9年	
北陸	HR2	中島開門	RC開門	富山県 富山市中島	伏木富山港	富山県	現役 (国重文)	RC	開室L=60.6m W=9.0m H=6.27m	A	昭和9年	
北陸	HR3	万灯台	石灯明台	富山県 魚津市新角川	魚津港	魚津市	修景	石	H=5.0m程度	C	慶応4年	市史跡
北陸	HR4	五厘堤	石堤防 (玉石積)	富山県 滑川市大浦	-	富山県	現役	石	L=200m H=3~5m W=7.2m	A	明治29年	
北陸	HR5	祿崎崎灯台	石灯台	石川県 珠洲市祿崎町		第九管区海上保安 本部	現役	石	高さ12m	B	明治16	(国)近代化遺産 登録
北陸	HR6	旧福浦灯台	木灯台	石川県 志賀町 <福来町>			修景	木	高さ5.2m	A	明治9 昭和27廃止	県指定史跡

表2.1.4 近代海洋・港湾土木遺産調査一覽表

地域	番号	名称	種類	所在地 (都道府県)	港湾	管理者	現状	材料	諸元	重要度 (A、B、C)	完成年 (和暦)	備考	共通	
													近畿	中国
北陸	HR7	相川港船溜(大間港)	護岸	新潟県佐渡市 佐渡郡相川町	-	大間地区 <三菱合資会社>	現存	たまたぎ護岸 RC橋脚 鋼トラス	-	A	明治25→昭和14高 架軌道→廃止	(国)近代化産業遺産		
北陸	HR8	姫崎灯台	鉄灯台	新潟県佐渡市 前津大川	-	阿津航路 標識事務所	現役	鉄骨灯台 (六角形)	高12m	A	明治29	(国)近代化産業遺産 世界灯台百選		
近畿	KK1	立石岬灯台 (H14立石岬→立石岬に変更)	石灯台	福井県敦賀市 字立石エリカヶ崎		敦賀海上保安部	現役	石	基礎・高さ 5.45m	B	明治14			
近畿	KK2	三国港エッセル堤	石防波堤	福井県三国町 九頭竜川河口	三国港	福井県	現役 (国重文)	石(空積)	延長51.1m 幅9m	A	明治13			
近畿	KK3	栗谷港防波堤	石防波堤	滋賀県近江八幡市沖島 町	栗谷港	(管理主体不明)		石(空積)	①延長45.4m 幅3.5m ②延長12.0m	B	昭和8			
近畿	KK4	三栖開門	開門	京都府 京都市伏見区 渡島金井町	-	国交省 淀川河川事務所	修景	RC	有効長82m 開室幅8m 塔高17.5m	B	昭和3年 平成2修復	(国)近代化産業遺産		
近畿	KK5	籠ヶ岬灯台	灯台	京都府 京丹後市 丹後町袖志地内	-	舞鶴海上保安部	現役	石	高12m	B	明治31年	(国)近代化産業遺産		
近畿	KK6	(旧)堺港灯台	灯台	大阪府 堺市堺区 大浜北町	堺港	堺市	修景 (国史跡)	木	高10.7m	A	明治10 →昭和4廃止 →昭和6再築 →平成13復元	(国)近代化産業遺産		
近畿	KK7	由良港防波堤	防波堤	和歌山県 田辺町 阿戸	由良港	和歌山県	現役	石	長約250m 高1.5m	A	昭和18年			
近畿	KK8	樗野崎灯台	灯台	和歌山県 串本町 樗野	-	田辺海上保安部	現役	石	基礎・高4.55m	B	明治3 昭和29高上げ			
近畿	KK9	潮岬灯台	灯台	和歌山県 串本町 潮岬	-	田辺海上保安部	現役	石	高23m	B	明治11年	(国)近代化産業遺産		
近畿	KK10	女ヶ島灯台	灯台	和歌山県 和歌山市 加太女ヶ島	-	田辺海上保安部	現役	石	基礎・高9.2m	B	明治5年	(国)近代化産業遺産		
近畿	KK11	市江崎灯台	灯台	和歌山県 白浜町日置	-	田辺海上保安部	現役	RC	高11m	B	大正10年			
近畿	KK12	神戸港新港第一～第三突堤 /(旧)第四～第二突堤	防波堤・護岸・埠頭	兵庫県 神戸市中央区 新港町	神戸港	神戸市	現役	RCケーソン式突堤、笠石 (笠石布積、御影石)	(第一・第二)長364m、幅 102m、(第三)長365m、幅 102m、(笠石)高さ2.5m、 ケーソン(長35.5m、底部幅 10.9m、頂部幅6.9m、高11.7m)	A	明治49～大正4 大正11 →平成8震災復旧	(国)近代化産業遺産		
近畿	KK13	神戸港(元) メリケン波止場	防波堤・護岸・埠頭	兵庫県 神戸市中央区 波止場町	神戸港	神戸市	修景	コンクリート	長約60m(保存区間)	B	大正14	(国)近代化産業遺産 保存灯台A		
近畿	KK14	江崎灯台	灯台	兵庫県 淡路市野島江崎	-	海上保安庁	現役	石	(基礎)上4.55m 高8.3m	B	明治4			
近畿	KK15	川崎重工 第一号ドック (旧)川崎造船所船渠	造船/ドック	兵庫県 神戸市中央区 東川崎町	-	川崎重工株式会社	廃止(国文化財)	石+無筋コンクリート	長128.98m→160m、幅19.51m→ 22m、深8.54m	B	明治35→ 昭和33改修 平成25撤去	(国)近代化産業遺産		
近畿	KK16	(旧)和田岬砲台	軍事/砲台	兵庫県 神戸市兵庫区 和田岬町	-	三菱重工株式会社	修景(国史跡)	石	径約15m、 高11.5m、 砲眼11個	B	明治15 →大正6補修 →昭和6補修 →平成26補修	(国)近代化産業遺産		
近畿	KK17	(旧)西宮砲台	軍事/砲台	兵庫県 西宮市西波止町	-	西宮市	修景(国史跡)	石(漆喰塗布)	径約17.0m、高約12.0m、砲眼 11個、 大砲2門	A	慶応2 →明治17大穴 →昭和33復元 →昭和40補修復元			
近畿	KK18	新川運河	運河	兵庫県 神戸市兵庫区島上町地 先～今出在藁町	神戸港	神戸市	現役	開削	延長1,530m、幅員25～110m、水 深3.5m	-	明治8			
近畿	KK19	兵庫運河	運河	兵庫県 神戸市兵庫区高松町～ 南渡瀬山町	神戸港	神戸市	現役	開削	延長1,660m、幅員40～130m、水 深2.0～2.5m	-	明治32			
中国	CG1	酒津港第一波止	石防波堤(空積)	鳥取県 鳥取市 気高町	酒津港	鳥取県 県土木整備課 技術課	現役	石積	長約40m、幅7～8m	C	明治20年			

※注:黄色のボックスは、T2.1.2事例研究にて詳細調査を実施した施設

表2.1.4 近代海洋・港湾土木遺産調査一覧表

共通

「日本の近代土木遺産 2800選」を参考

※注: 黄色のボックスは、「2.1.2事例研究」にて詳細調査を実施した施設

地域	番号	名称	種類	所在地 (都道府県)	港湾	管理者	現状	材料	諸元	重要度 (A, B, C)	完成年 (和暦)	備考
中国	CG2	麦垣防波堤	石防波堤(空積)	莞港市 小隆津町	中浜港 (離離港)	鳥取県	現存	石積、コンクリート充填	長170m	C	大正15年	
中国	CG3	津摩漁港 東内防波堤2号	石防波堤(空積、巻石)	浜田市 津摩町	津摩漁港	浜田市 水産課	現存	空積、巻石	長29m	C	昭和7→昭和28・57 改修	
中国	CG4	古蔭漁港 北防波堤	石防波堤(空積)	浜田市 三隅町	古蔭漁港	浜田市 水産課	現存	石	長55m	C	昭和5年→昭和52 年改修	
中国	CG5	岡山港の 防波堤、護岸	防波堤 護岸	岡山市 南区築港元町	岡山港	岡山港 管理事務所	現役	(港外)切石布積、 (港内)傾斜面谷積 傾斜面谷積	防波堤: 470m+40m 護岸: 300m+340m	A	昭和10年・干拓堤 防、昭和20年防波 堤、護岸	(県)近代化遺産
中国	CG6	大島精糖所 岸壁、護岸	石岸壁・鉄葺アローク 護岸	岡山市 東区大島	-	坂本合資会社	修景	切石、花崗岩、 鉄葺アローク	岸壁: 10m、護岸: 約300m	C	明治41年→大正8 年閉鎖	(国)近代化遺産 (県)近代化遺産
中国	CG7	住吉港のスペリ 本酒(のスペリ、 防波堤	石岸路 石斜張(荷揚場) 石防波堤	空岡市 空岡	空岡港	岡山市	現存	花崗岩	幅16.5m×長11m	B	明治45年	(県)近代化遺産
中国	CG8	安芸白石灯標	灯台	笠岡市 真鍋島	真鍋島漁港	笠岡市	現存	石(花崗岩)	防波堤: 長約80m	C	昭和11年	(県)近代化遺産
中国	CG9	アレイからすこじま 公園護岸	灯台	大竹市 阿多田島沖 東南東方約3.0km	-	海上保安庁第六管 区灯台部	現役 (灯台B)	石造り、コンクリート、青銅 鋳物製	高19.8m	B	明治36年	
中国	CG10	呉事業所 係船北護岸	石護岸(切石布積)	呉市 昭和町	呉港	中国運輸局	修景	花崗岩	長約300m、英国製200トン マーヘッドクレーン	A	明治20年代、明治 30(クレーン)→昭和60 年公園化	(県)近代化遺産
中国	CG11	石川島播磨重工業 第四修理ドック	石護岸(切石布積)	呉市 昭和町	呉港	IHI	現役	切石、花崗岩	長151.1m→170mに延長、幅 41.63m	B	明治44年	(県)近代化遺産
中国	CG12	北畑雁木	コンクリートドック	呉市 昭和町	呉港	ジャパン・マリンユナ イテッド	現役	コンクリート 一部石	338m、幅60m、深17m	B	昭和4年	(県)近代化遺産
中国	CG13	地御前港 湾口防波堤	石階段護岸	呉市(大崎下島) 豊町及び	大長港	呉市豊町まちづくり り協議会	修景	花崗岩	長約200m	B	明治後半～大正	
中国	CG14	御手洗港	石防波堤	甘日市市 地御前	地御前港	広島県	現役	花崗岩	(E堤)長72.5m→44m、高 6.5m、(F堤)長84m、(F護岸) 長46m→37m	A	大正5年→昭和45 年改修(B)、昭和12 年修復(F)	(県)近代化遺産
中国	CG15	瀬港	雁木、波止、護岸	福山市 瀬町橋	福山港 瀬地区	広島県	現存 (国立公園)	石積	-	-	波止: 寛政3→明治 18年、雁木: 文化8	(瀬戸内海国立公園の 一部)
中国	CG16	社殿、大島居	雁木、波止	呉市(大崎下島) 豊町御手洗	御手洗港	広島県	現役 (重伝建)	石積	波止: 118m	-	雁木: 天明→明治 7年・安永8年修復、 波止: 文政12年	国宝 重要文化財
中国	CG17	宇部港 西防波堤	RCケーソン式防波 堤	甘日市市 宮島町	宇部港	-	現存 (世界遺産)	木杭 石(花崗岩)	大島居: 高さ16m、 上棟長24m	-	仁安3年	国宝 重要文化財
中国	CG18	下関機械工場 乾船渠	無筋コンクリートドック	宇部市 小島	宇部港	-	現存 (護岸化)	RC	長328m、ケーソン(幅2.75m、 長8m)	C	昭和2～8年 →増立	(県)近代化遺産
中国	CG19	三菱下関造船所 第三ドック・第四ドック	石ドック	下関市 阿弥野寺町	-	運輸省下関機械廠 備事務所	修景	無筋コンクリート	長47m(渠底)、幅10m(渠 底)深6m	C	明治45年(石造岸 壁)	(県)近代化遺産
中国	CG20	牛島 藤田の波止・ 西崎の波止	石防波堤(空積)	光市 大字牛島	牛島漁港	関門ドックサービス (株)	現役	石→コンクリート被覆	(第三)長82.8m、幅16.3m、深 5.9m、(第四)長55.6m、幅 10.5m、深5.9m	B	大正5年(第四)→ 大正11年(第三)	(県)近代化遺産
中国	CG21	木与防波堤	石防波堤(空積)	阿武郡 阿武町木与	木与漁港	光市水産林業課	現役	石積	(藤田)長32.0m、高4.7m、(西 崎)長37.5m、高4.7m	B (A)	明治20年頃(西 崎)、明治25→26年 頃(藤田)	(県)近代化遺産
中国	CG22	久原波止場	石防波堤(空積)	萩市 須佐	須佐湾	-	現役	石	長約50m、高3～4m	B	明治44年→昭和10 年に改築	(県)近代化遺産
中国	CG23	久賀の新波止	石防波堤(空積)	大島郡 周防大島町久賀	久賀港	萩市	現存	石	長約20m、高約4m	C	明治42年	(県)近代化遺産
中国	CG24	恵美須ヶ鼻造船所跡	石積ドック(跡)	萩市 榎東	萩港	萩市	現役 (国史跡)	石積	(小波止)長約20m、高約8m、 (大波止)長218m、→150m、 高約8m	C	文政9年(古波止)、 明治12年(新波止)→ →大波止は一部埋	(県)近代化遺産
中国	CG25	真宮防波堤	石防波堤(空積)	大島郡 周防東和町	-	-	現役	花崗岩	長91m、幅4.9m	B	安政3年	(国)近代化遺産 (県)近代化遺産
中国	CG26	北浜物揚場岸壁	石護岸→ 直立護岸化	高松市 北浜町	高松港	香川県	修景	石切布積→ 天端コンクリート葺上	長約230m	B	昭和3年	
中国	SK1	室本漁港防波堤	石防波堤	観音寺市 室本町	室本漁港	観音寺市	現役	砂岩・安山岩	(2号)長42m、 (3号)長62m高4.7m	C	昭和10年(2号)、昭 和11年(3号)、昭和 29(1号)	(県)近代化遺産
中国	SK2	波節岸灯標、石蔵 (旧指油庫)	石灯台(円形)	丸亀市 丸亀町釜の越 南南東方約1.0km	江ノ浦港	高松海上保安部	現役 (灯台D)	御影石	高13.0m	C	明治28年	(県)近代化遺産

表2.1.4 近代海洋・港湾土木遺産調査一覽表

共通

「日本の近代土木遺産 2800選」を参考

※注:黄色のボックスは、「2.1.2事例研究」にて詳細調査を実施した施設

地域	番号	名称	種類	所在地 (都道府県)	港湾	管理者	現状	材料	諸元	重要度 (A, B, C)	完成年 (和暦)	備考
四国	SK4	多度津港 外港東防波堤、 (元)外港西防波堤	石防波堤	仲多度郡 多度津町	多度津港	香川県	現役	東防波堤:布積と谷積、西 防波堤:谷積・巻石	(東)327m→164m、 (西)509m→285m	A	天保9年(一文字防 波堤) 明治44年	(県)近代化遺産
四国	SK5	箕浦漁港 内港、内港防波 堤、外港防波堤	石防波堤、護岸	観音寺市 豊兵衛町箕浦中	箕浦漁港	観音寺市 建設部建設課	現役	砂岩・花崗岩、 谷積・乱積	(内港)45m×25m、(内港 東)長58m、(回西)長26m、 (外港東)長166m、(回西)長 (第一)長65m・幅11m・深 9.5m、(第二)長47m・幅 5.5m、(深)5m	B	明治初(内港)→大 正5(内港補修、内 港防波堤)→昭和5	(県)近代化遺産
四国	SK6	有田造船所第二工場 (石崎船渠造船所)	石積トック	松山市 港山町	松山港	(有)角田造船所	現役	主として石(谷積)		C	大正期	(県)近代化遺産
四国	SK7	唐子港 赤灯台 (コノ瀬灯台立標)	石灯台(円形)	今治市 唐子浜(沖約230m)	燈籠	今治地方観光協会	修景 (移転)	石(御影石)	高15.3m	C	明治35年→昭和53 年移設復元	(県)近代化遺産
四国	SK8	新築高波止浜とく 2号トック	石トック (修繕トック)	今治市 波止浜	-	(株)新築島とく	現役	石(谷積)	長92m、幅14.8m、 深5.73m	C	昭和17頃	(県)近代化遺産
四国	SK9	篠塚漁港石波止	石防波堤	観音郡 上島町魚島	篠塚漁港	上島町	現存	石(谷積)	-	B	大正→昭和初	(県)近代化遺産
四国	SK10	久良台場・跡	石塁	愛南町 愛南町久良	宿毛湾～深浦漁港	愛南町	現存 (一部)	石積	長100m、高2.5m	B	嘉永3年	(県)文化財
四国	SK11	以布利港 防波堤	石防波堤	土佐清水市 以布利	以布利港	高知県	現役	石(布積)	-	C	大正15年修築開始 昭和5年完成	(県)近代化遺産
四国	SK12	室津港 繫船護岸	石護岸	室戸市室津	室津港	高知県	現役	石(布積)	-	C	寛永19年改修で港 形成 延至7年 内港完成 昭和19年 前港完成	(県)近代化遺産
四国	SK13	手結港(内港)	石護岸	香南市 夜須町	手結内港	高知県	現役	石積み	南北約112m、西約40m	-	承応元年	(県)近代化遺産
九州	QS1	筑後川導流堤	石導流堤	大川市 佐賀市川副町	筑後川河口	福岡県	現役	石導流堤(空積、捨石)	長6527m 幅6m(張石筋) 幅11m(捨石部)	A	明治23年	
九州	QS2	三池港港口開門 (水圧式開門)	煉瓦開門	大牟田市 新港町	三池港	三池港物流(株)	現役	石、レンガ、鋼製	長37.5m、幅20.12m	A	明治41年 昭和27年、昭和58 年補修	(国)近代化産業遺産 (県)近代化遺産 機械遺産
九州	QS3	(旧)牧山鉄道護岸	煉瓦護岸	北九州市 戸畑区牧山海岸	若松港 (酒海灣)	北九州市 土畑開発公社	修景	レンガ、石	長378m	A	明治40年 平成19年修景	
九州	QS4	(旧)葦山製品岸壁	煉瓦護岸	北九州市 八幡東区東田	若松港 (酒海灣)	北九州市 港湾空港局	修景	レンガ、花崗岩(切石布積)	長577m	A	大正11年 平成10年修景	
九州	QS5	若松港石垣岸壁	石護岸	北九州市 若松区浜町	若松港 (酒海灣)	北九州市 港湾空港局	修景	花崗岩石積→(東側)天端 コンクリート補強	長500m	B	明治25年	
九州	QS6	(再)現・赤財天上陸場	石階段	北九州市 若松区本町	若松港 (酒海灣)	北九州市 港湾空港局	修景	石	-	B	大正6年→大正10年 常夜灯→平成8年復 大正10年→平成5年 天端嵩上げ	
九州	QS7	(旧)若松南海岸 物揚場岸壁	石護岸	北九州市 若松区久岐の浜	若松港 (酒海灣)	北九州市 港湾空港局	現役	花崗岩(切石布積)	長482m	A		
九州	QS8	響灘沈艦護岸	軍艦防波堤	北九州市 若松区響町	洞海湾 (灣口部)	北九州市 港湾空港局	現存	麻艦沈船	長90m	B	昭和23年防波堤 →一部護岸化	
九州	QS9	白州(しらす)灯台	石+鉄灯台(円形)	北九州市小倉北区 大字響島(西方2 km)	響灘	関門航路協議事務 所	現役 (灯台B)	石、鉄	高14.5m	B	明治34年	
九州	QS10	出島岸壁	岸壁	長崎市 出島町	長崎港	長崎県	修景	RCケーソン	長200m	B	大正13年	(県)近代化遺産
九州	QS11	中島川変流部護岸	石護岸	長崎市 江戸町	長崎港	長崎県	現役	石積	長200m(左岸)、 長100m(右岸)	B	明治22年	(県)近代化遺産
九州	QS12	元船岸壁	石護岸、岸壁	長崎市 元船町	長崎港	長崎県	現役	石積(切石布積)、RCケー ソン	長673.2m	B	昭和2年	(県)近代化遺産
九州	QS13	小倉修船架 (こすけいゆうせんか)	石トック、石護岸	長崎市 小管町	長崎港	三菱重工業	現存 (国史跡)	石造 レール	1000t級	A	明治1年 →昭和28年廃止 →昭和52年修復	(国)近代化産業遺産 (県)近代化遺産 機械遺産
九州	QS14	三菱長崎造船所 第三トック	石トック	長崎市 岩瀬道町	長崎港	三菱重工業	現役	石トック(板張部コンクリート 造)	長222.1m→276.6m 幅30.3m、深10.4m	C	明治38年 昭和18・32年拡張	(県)近代化遺産
九州	QS15	戸石A防波堤	石防波堤	長崎市 戸石町	戸石漁港	長崎市	現役	石積(玉石練積) 頂部C補修	長260m、高5.5m	B	昭和4年	
九州	QS16	軍艦島	炭鉱跡 護岸	長崎市 高島町	-	長崎市	現存	コンクリート造、RC造	端島:0.063 km ² 、南北 480m、東西160m	-	明治23年採掘開始 昭和49年閉山	(国)近代化産業遺産 (県)近代化遺産
九州	QS17	大隅千石 縮切堤防・樋	石堤防(干拓堤 防)、石水門	佐世保市 大鷲町	-	陸上自衛隊 大鷲新田	現存	砂岩(切石布積)	長2182m、高3.6m、 3門	A	慶応1年 復元	

表2.1.4 近代海洋・港湾土木遺産調査一覽表

共通

「日本の近代土木遺産 2800選」を参考

※注:黄色のボックスは、「2.1.2事例研究」にて詳細調査を実施した施設

地域	番号	名称	種類	所在地 (都道府県)	港湾	管理者	現状	材料	諸元	重要度 (A、B、C)	完成年 (和暦)	備考
九州	QS18	立神(たががみ)保船池護岸	石護岸	佐世保市立神町	佐世保港	米軍基地 佐世保鎮守府	現役	石積(切石布積)	長1699m	A	大正5年	(県)近代化遺産
九州	QS19	佐世保重工第五、第六、第二ドック	第五、石ドック 第六、二:C(石張)ドック	佐世保市立神町	佐世保港	佐世保重工業	現役	石造・コンクリート造(石張) 第五:瀧水のためコンクリート部分改修	第五:長141.4×幅30.3×深11.8、第六:長176.9×幅28.8×深16.2、第二:長222.8×幅33.5m	第五:B(B) 第六:B(B) 第二:C(B)	第五:明治28年 明治34年改修 第六:明治38年 第二:大正2年	(国)近代化産業遺産 (県)近代化遺産
九州	QS20	佐世保重工業第四ドック	RCドック	佐世保市立神町	佐世保港	佐世保重工業	現役	RC造	長343.8m、幅51.3m、深16.5m	B	昭和10年	(国)近代化産業遺産 (県)近代化遺産
九州	QS21	竹敷海軍要港部(たけまき)	石護岸、石堤防、石ドック	対馬市美津島町竹敷	浅茅湾	対馬市	現存	石積	-	A	明治29年以降一廃止	(県)近代化遺産
九州	QS22	お船江跡	港湾跡	対馬市厳原町久田	厳原港	長崎県	現存	石積	-	C	寛文3年(1663年)	
九州	QS23	片島魚雷発射試験場	コンクリート発射場	東彼杵郡川棚町三越郷	大村湾	川棚町	現存	コンクリート造、石+煉瓦積み	57一チ	B	大正7年、昭和16年 拡張一廃止	(県)近代化遺産
九州	QS24	香々畑 新波止地区防波堤	石防波堤	豊後高田市香々畑町	香々地漁港	大分県漁港漁村整備課	現存	石積	延長124m	B	明治末~大正初	
九州	QS25	三角西港 護岸	石護岸	宇城市三角町	三角西港	宇城市	現役 (国重文)	切石布積	長730m、高6.36m	A	明治20年 昭和60年修景	(国)近代化産業遺産 (県)近代化遺産
九州	QS26	寺島灯台(八代筋路)	石灯台	宇城市三角町(寺島の北端部)	三角港	熊本海上保安部	現役 (灯台C)	石積	高11.0m	C	明治31年	(県)近代化遺産
九州	QS27	天草波敷鳥帽子坑・防波堤	坑口と防波堤	天草市牛深町下須島西沖約200m	-	天草市観光文化庁	現存	石積、レンガ	坑口:高6.57m 防波堤:長50m、高6m	B	明治30年頃	(市)指定文化財 (県)近代化遺産
九州	QS28	細島験潮場	レンガ、モルタル	日向市細島町	細島港	国土地理院	現役	石積、レンガ、モルタル	-	B	明治25年 昭和61年自動化	(県)土木遺産
九州	QS29	鹿児島港第一防波堤	石防波堤	鹿児島市本港新町	鹿児島港	鹿児島県	修景 (国重文)	巻石	長498m、高6.6m	A	新波止:嘉永年間 →明治38年改修 一丁台場:明治5年	(県)近代化遺産
九州	QS30	枕崎港西防波堤・荷揚岸壁	石防波堤	枕崎市松之尾町	枕崎港	枕崎市	現存	石積、雁木	雁木13段以上	B	大正7年(一期)、昭和2年(二期)、昭和6年(三期)、昭和12年(四期)	(県)近代化遺産
九州	QS31	知覧門浦荷揚場	石荷揚場	南九州市知覧町南別府	西門浦港	-	現存	石積	-	C	昭和9年	(県)近代化遺産
九州	QS32	大度の用之助港	開削水路	大度	用之助港	-	現存	-	長216m、幅5.4m、深2.1m	B	明治40年	(県)近代化遺産