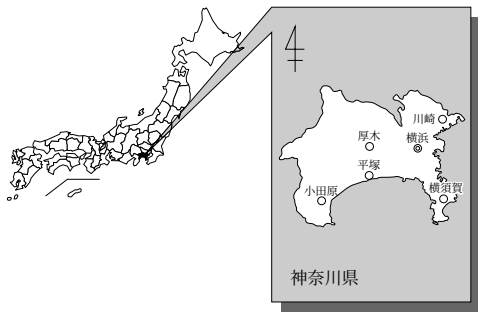


土木紀行

国登録有形文化財 川崎河港水門

神奈川県川崎市



はじめに

川崎市は、川崎町、大師町、御幸村の3町村が合併して大正13（1924）年7月1日に市制が施行されました。神奈川県内では、横浜市、横須賀市に次ぐ3番目の市として川崎市が誕生し、来年で市制90周年を迎えます。

川崎河港水門は、川崎市制施行後の大正15（1926）年11月に起工し、昭和3（1928）年3月に完成しました。現在も当時のままの姿で働き続け、その芸術的な意匠から多くの市民に親しまれています（写真－1，2）。

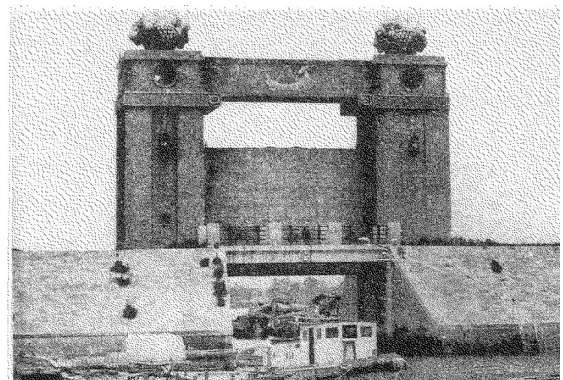
川崎河港水門の歴史

川崎港の周辺は、明治時代末期、川崎の工業化が省線川崎駅を中心に開始され、川崎駅周辺から多摩川下流域の一帯に近代的な工場が次々と進出し、工場地帯として発展する可能性がありました。

しかし、当時の多摩川は、大雨が降るたびに洪水や氾濫を繰り返し、堤防の決壊や橋が流出するなど甚大な被害をもたらす「あばれ川」と呼ばれ、河川の改修が課題とされていました。

そこで、大正13（1924）年に内務省は多摩川堤防改修工事を行いました。

大正時代末期、川崎市は、物資の輸送を円滑にするため、古来より水運に利用されてきた多摩川の堤防の一角から内陸部に運河を開通させ、開鑿により生ずる土砂で兩岸を埋め立てて工場や住宅



写真－1 完成当時の川崎河港水門



写真－2 銘板①

地にし、第一次世界大戦による好景気の中で商業用地の拡大を図るなど大規模な運河・港湾計画が立てられました。

この計画の一環として、川崎河港水門は、当時の多摩川改修事務所長であった内務技師金森誠^{しげゆき}之が設計し、日本で最初に試みられた工事が行われました（「金森式鉄筋レンガ」や当時の新しい特許技術であった「まさかり杭」を使用）。

総工費は当時の予算で約54万円かかり、工事は約1年半の歳月をかけて行われました。

また、この河港水門によって堤防が途切れてしまうことから、安全性を確保するため、川と河港を遮断する強固な水門を築造しました。

幻の大運河計画

運河・港湾計画は、現在の川崎区を対角線に横切る3筋の大計画であり、昭和10（1935）年に運河幅員33～40mの都市計画事業として内務省から認可を得ました。総工費600万円という壮大な計画は、「水の都川崎」と新聞でも華やかに取り上げられました。

しかし、この計画は、道路のような建築制限がないため、計画予定地内に工場や住宅が次々と建設されるほか、第二次世界大戦の開戦により戦時体制はさらに強化されるなど、当時の社会状況や国益に合わなくなり、昭和18（1943）年に廃止されました。

こうして運河の建設は、河港水門から約220mかいさく開鑿されたところで中断し、現在では一部が埋め立てられ、水門に接続する部分約80mが舟溜まりとして残存するのみとなりました（図－1）。



川崎河港水門の役割

わが国で最初の河港水門は、幻の大運河計画のシンボルとして現在も広く市民に愛され、主に千葉方面からの砂利（月3,000t）の陸揚げ施設として、1日数隻の砂利運搬船の出入りに利用されています。

川崎河港水門の特徴

川崎河港水門は、2本のタワーとタワーをつなぐ梁、ゲートによって構成されています。

タワーの登頂部には、当時の川崎の名産物であった梨、ぶどう、桃などを籠に溢れんばかりに盛り付けられた装飾が施されています。

また、渦巻き模様の彫刻や飾り窓、川崎市の市章を巧にあしらひ、さらに、梁の側面には、現在では残されていませんが、レリーフ上のエジプト様式の舟が描かれているなど、水門にしては非常にユニークかつ優れたデザインとなっています（写真－3、4）。



写真－3 現在の河港水門



写真－4 タワーの頭頂部

地域の宝物

川崎河港水門は、土木構造物としては極めて装飾的で異彩を放っているとして高く評価され、平成10（1998）年に国の登録有形文化財として登録されました。また、平成19（2007）年には地域活性化に役立つ近代化産業遺産として国に認定されました（写真－5）。



写真－5 銘板②

【参考文献】 川崎市史