

堀川

かくれ
産業・土木
遺産

舟を倉庫に横づけ 引込水路跡

納屋橋下流の左岸、ピア納屋橋船着場の南に護岸の窪んでいるところがある。今は数メートル奥で行き止まりになっているが、かつては奥まで水路が続いていた。昭和21年に米人モージャー氏が撮影したカラー写真資料にも、その水路は明らかな姿を残している。

明治40年、堀川の舟運に便利な納屋橋東南の尾張藩藩蔵跡地部分で東海倉庫(現:東陽倉庫)が営業を開始し、あわせて舟を倉庫に横づけして円滑に荷役ができるよう、敷地内に大規模のT字形引込水路を造成した。戦後、水路は埋められてその姿は忘れられていたが、堀川を描いた唯一の風景版画がきっかけとなり、護岸の窪みはその引込口であることが判明したのである。

関係者の話によると、堀川の幅が狭いため大きな舟が方向転換する際に舳先を突っ込んで向きを変えられるようにするために埋め残したということであった。

近代浮世絵版画の第一人者として海外でも評価の高い川瀬巴水が「名古屋 堀川」の作品名で、この引込水路境界の情景を月光のもとに描いたのは、昭和10年12月のことである。



▲ 昭和21年頃の東海倉庫引込水路と堀川・天王崎橋
(モージャー氏撮影写真資料 国会図書館デジタルコレクション)

◀ 保存されたT字形引込水路の堀川接続部

建設 明治40年
所在地 名古屋市中区栄一丁目
管理者 名古屋市

堀川

かくれ
産業・土木
遺産

戦前からの唯一の飾り板 岩井橋



大正9年に都市計画法が施行され、名古屋で最初の都市計画事業として岩井線・高岳線などの整備が始まった。この事業の一環として堀川には岩井橋が新設され、新堀川では記念橋が架け替えられた。

納屋橋に比べて、岩井橋は今ひとつ注目を浴びることが少ないが、大正後期の土木技術の粋を集めて造られた橋である。鋼製アーチ橋では日本で2番目に古く、優美なアーチ、どっしりとした石の欄干、四隅に設けられた石造りの共同物揚場の川岸には、舟を係留する石のビット(係留柱)があり、当時の土木技術と輸送幹線だった堀川の姿を今に伝えている。またこの橋は戦前に作られた飾り板を持つ唯一の橋でもある。

岩井橋の設計は、東京帝大卒業後アメリカで橋梁設計・製作技術を学んだ関場茂樹(1876～1942)であり、意匠設計は武田五一(1872～1938)である。武田は東京帝大造家学科に学び、ヨーロッパ留学を経て大正7～9年まで名古屋高等工業学校(現:名古屋工業大学)の校長を務め、岩井橋の架設当時は京都帝大建築学科教授であった。

当時の一流の技術者が設計を担当しており、名古屋市の近代化にける意気込みが伝わってくる。建設には当時の額で431,000円という費用が費やされた。岩井橋は平成19年に土木学会選奨土木遺産に、23年には市認定地域建造物資産に指定されている。

建設 大正12年9月(平成11年 床版改修工事)
規模 長さ:30m 幅:30.6m
所在地 中村区名駅南三丁目・中区松原一丁目
管理者 名古屋市