

都民の水がめ建設

(小河内ダム(おごうちダム))

小河内ダムは、1938(昭和13)年11月、東京西部の多摩川をせき止め、都民の飲料水を確保する目的のため建設を開始し、第二次世界大戦中には一時中断をした後、1957(昭和32)年に竣工しました。現在でも水道専用の貯水池では、我が国最大級の貴重な水がめとして利用されています。



ダム建設によって水没した旧小河内村の集落が残っていました。(図中 で囲んであります)



JR青梅線の「氷川(現奥多摩)駅」からダム工事用の鉄道が施設されていました。



ダムが竣工し、ダム湖(奥多摩湖)により水没した旧小河内村は、ダムの名称として残りました。



奥多摩有料道路(現奥多摩周遊道路)が開通しました。



ダム湖(奥多摩湖)周辺は、秩父多摩甲斐国立公園の一部として観光スポットとして人気があります。



提供(東京都水道局 水道歴史館)

ダム建設前の写真

港を堀込み工業立地した国家プロジェクト (鹿島臨海地域)

茨城県南部の鹿島灘の鹿島市・神栖市に広がる鹿島臨海工業地域は、1972(昭和47)年の海岸から内陸に向かいY(ワイ)字形に掘込(掘削)工事により港湾整備を行う壮大な造成計画から始まりました。



砂丘が続き海岸線と平行に並ぶ集落、主産業は畑作と沿岸漁業に頼っていました。



第二次大戦時中の神の池航空隊高松飛行場の跡が残っていました。



1964(昭和39)年、居切浜から掘割川に沿っての掘込が始まりました。



工事が終了し、10万tクラスの船舶が利用できる重要港湾として整備され、また、1985(昭和60)年に鹿島臨海鉄道の貨物線が開通、「神の池」はほとんど埋立てられ一部残りました。



重化学工業を主とした工業地域として大きく変貌を遂げました。



提供(関東地盤 鹿島港湾・整備事務所)

現在の鹿島港

日本を代表する空の玄関口を建設

空港建設から見る空の玄関口

■成田国際空港(旧 新東京国際空港)

地図から見る空港建設



空港建設前は、下総御料牧場などがあり、のどかな農村地帯でした。



御料牧場の跡地などには、滑走路や空港施設が建設され、空港へのアクセス道路や鉄道が整備されてきました。



空港の拡充や鉄道の乗り入れ、ホテルなどの宿泊施設の建設がされています。

成田国際空港建設経緯

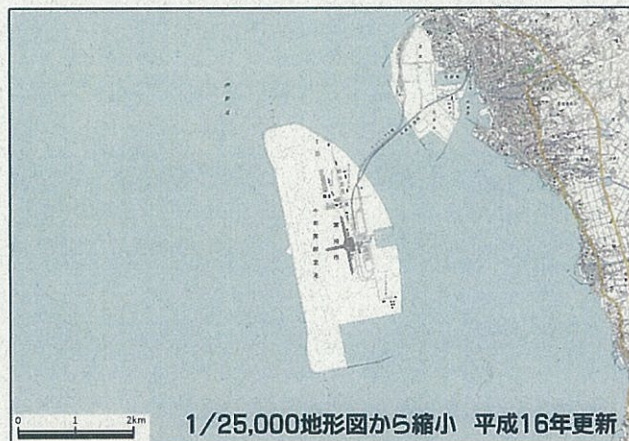
1960年(昭和35年)代に入ると高度経済成長により国際輸送における航空の需要に対応するために新空港建設の検討が始まりました。

当時の羽田空港の拡張には、港湾での土木技術、港湾計画、管制区域の調整などの対応が難しいことから、いくつかの候補地のなかから千葉県三里塚に決められ、1978年(昭和53年)5月20日に新東京国際空港として開港しました。

その後、空港への鉄道や道路の乗り入れ、滑走路の拡充、空港関連施設の建設などが行われて現在に至っています。

なお、「新東京国際空港」は、2003年(平成15年)の公団から新会社に移行した際に、「成田国際空港」と名称変更しました。

日本での空港建設は、騒音問題などから海上や郊外に大規模な空港を作るようになりました。



●海上に建設された中部国際空港(平成17年開港)



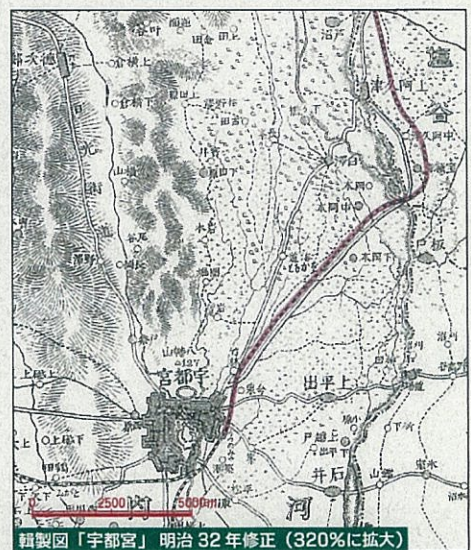
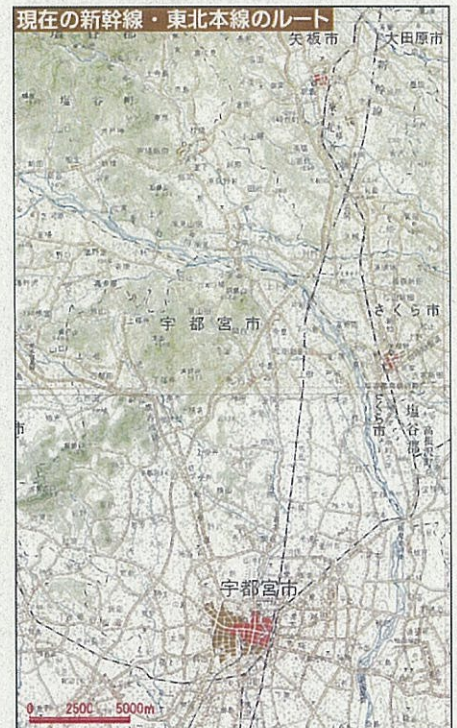
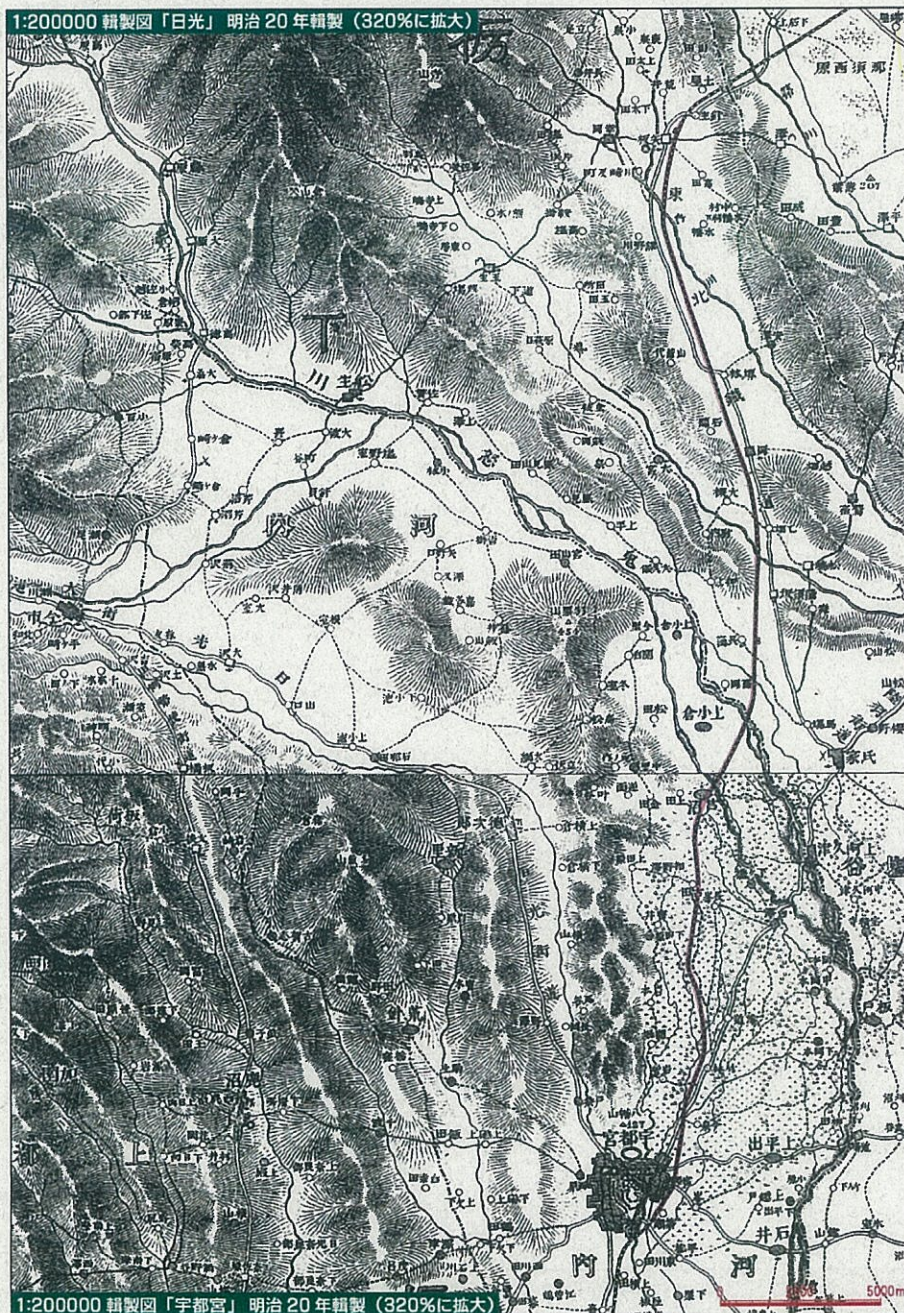
●郊外に建設された広島空港(平成5年開港)

開業からわずか 10 年だけの別ルート

東北本線 宇都宮～矢板

JR東北本線の宇都宮・矢板間は明治 19 年に日本鉄道会社の手により開業しましたが、当時は鬼怒川の右岸（西側）を北上し、現在よりも 10km ほど上流で鬼怒川を渡っていました。ところが開業から 10 年後の明治 30 年には宝積寺や氏家をまわる現在のルートに変更されました。明治 20 年に作成された 20 万分 1 輯製図「日光」と「宇都宮」には、その旧ルートが描かれています。明治 32 年に修正された「宇都宮」では、新しいルートに変更されています。

わずか 10 年で経路変更をしたのは、工期短縮・経費削減を優先して旧ルートで建設したものの鬼怒川の氾濫でたびたび運行に支障が出たためといわれています。120 年前と比べて橋梁架設などの土木技術が格段に進歩した現代、東北新幹線はほぼ旧ルートに寄り沿うようにまっすぐ北上しています。



鉄道の廃駅跡地が高速道路のPAに変身

北陸本線の旧線跡は北陸自動車道に

JR北陸本線の敦賀・今庄間は、1962年（当時は国鉄）に全長13,870mの北陸トンネルができるまでは、木ノ芽峠の険しい地形を迂回して杉津経由で運行されていましたが、トンネルの開通にともない廃線となりました。また、木ノ本・敦賀間は1957年に深坂トンネル経由に付け替えられると、その後、旧線は柳ヶ瀬線として再出発しましたが「日本一の赤字線」となり、1964年に廃止されました。

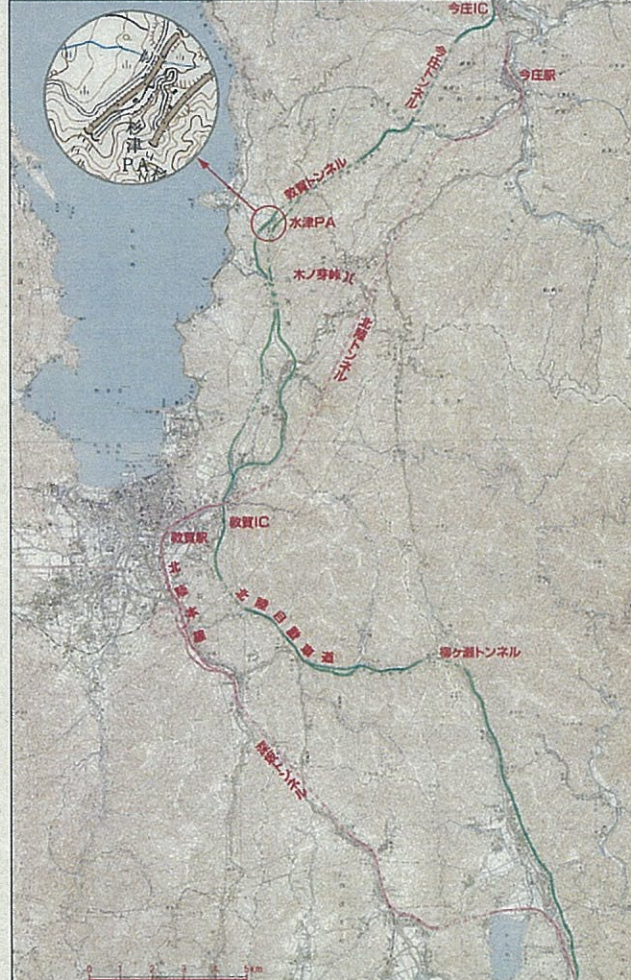
現在、鉄道の廃線跡の大半の区間は北陸自動車道に転用されています。敦賀湾を眼下に眺め、風光明媚で知られた水津駅跡は、北陸自動車道の水津パーキングエリアに生まれ変わっています。

1:50000 地形図「今庄」（昭和35年資料修正）＜縮小＞

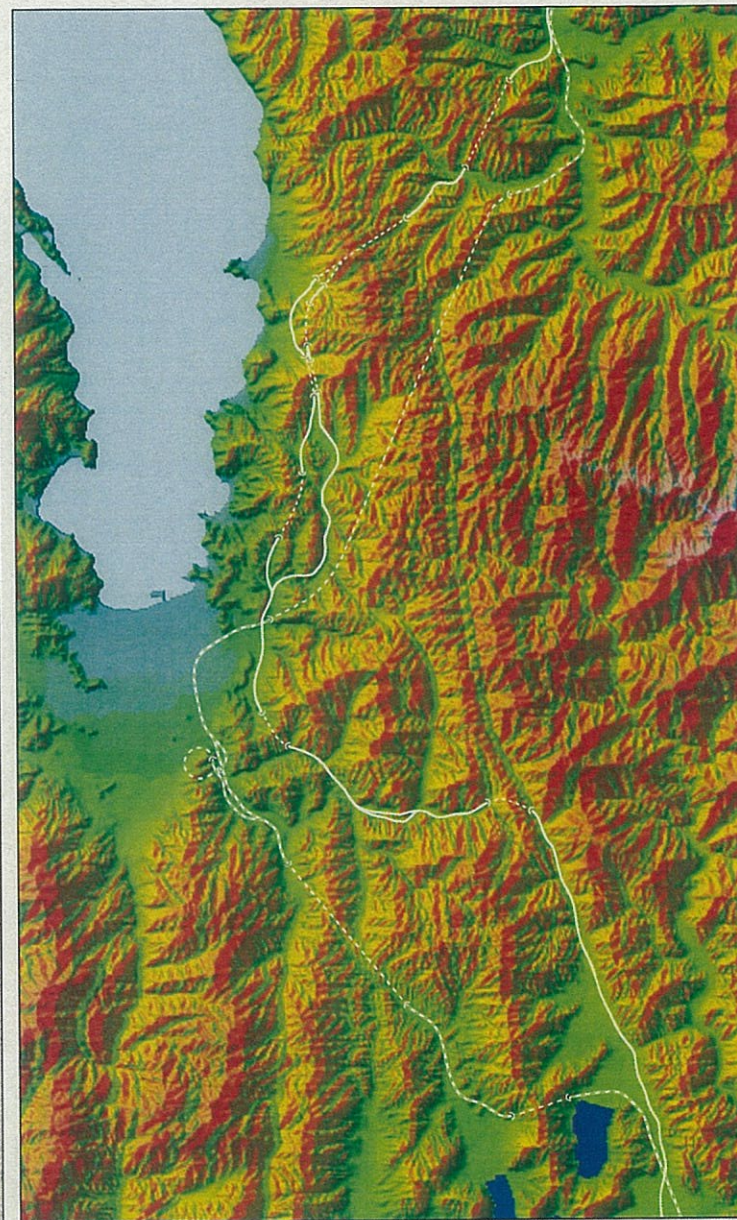


1:50000 地形図「敦賀」（昭和25年応急修正）＜縮小＞

1:50000 地形図「今庄」（平成17年要部修正）＜縮小＞



1:50000 地形図「敦賀」（平成17年要部修正）＜縮小＞



赤青メガネで見ると、北陸本線や北陸自動車道のおおる付近の地形を立体的に見ることができます

地図から消えた

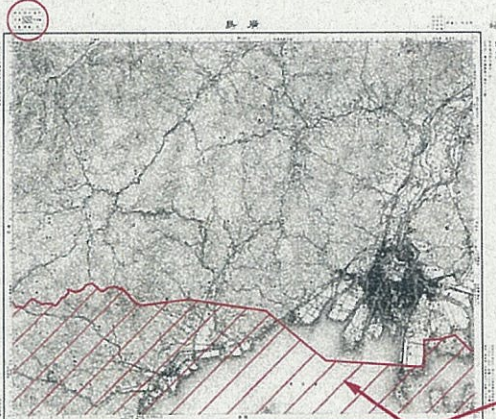
昭和の初めごろから太平洋戦争の終結まで、一般に刊行された地図の中には、軍事上の重要地域の擬装のため、「改描」あるいは図の一部分を削除したうえで発行されたものがあります。

（「改描」とは：軍事上重要な施設等を書き変えたり空白にしたりすること）

1:50000「広島」(50%に縮小)

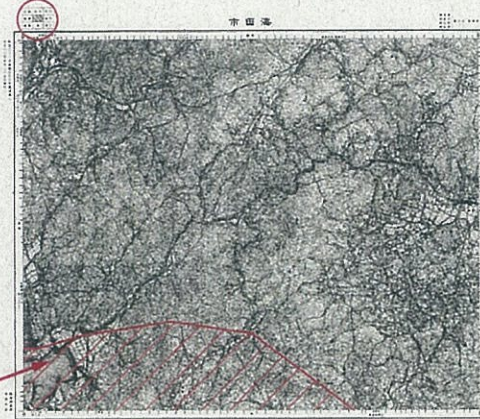
1:50000「海田市」(50%に縮小)

【改描前】



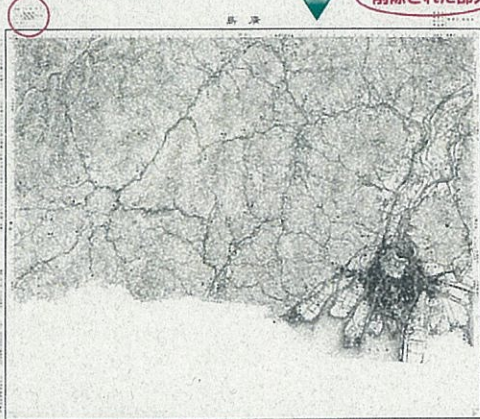
昭和4年2月25日発行

削除された部分

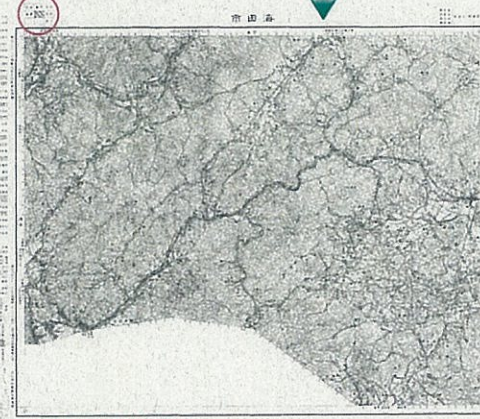


大正12年9月25日発行

【改描後】



昭和8年10月30日発行



昭和8年10月30日発行

「海田市」の索引図【改描前】

計加	部可	美乃
嶋廣		原竹
嶋殿	吳	津三

「広島」の索引図【改描前】

郷本	計加	部可
田津		市田海
港新	島殿	吳



「海田市」の索引図【改描後】

計加	部可	美乃
島廣		原竹
		津三

「広島」の索引図【改描後】

峡段三	計加	部可
田津		市田海
港新		

ここに展示した5万分1地形図「広島」と「海田市」は、呉や江田島といった重要な基地につながる部分が削除されています。また、この2図葉の南隣りの「呉」「厳島」は地図の所在自体を隠すため、図郭の外側に表示された索引図からもその名称が削除されています。

1:50000「青梅」(200%に拡大)

【改描前】 ➡ 【改描後】



狭山丘陵にある山口貯水池（狭山湖）、村山貯水池（多摩湖）は「波状水線」で描かれていた水面を「芝地」の表現に書き改めてダムとダム湖があることを擬装しています。

（「波状水線」とは：水面を表す波紋のような表現）