

鉄道給水源跡記録保存調査報告書

令和6年12月

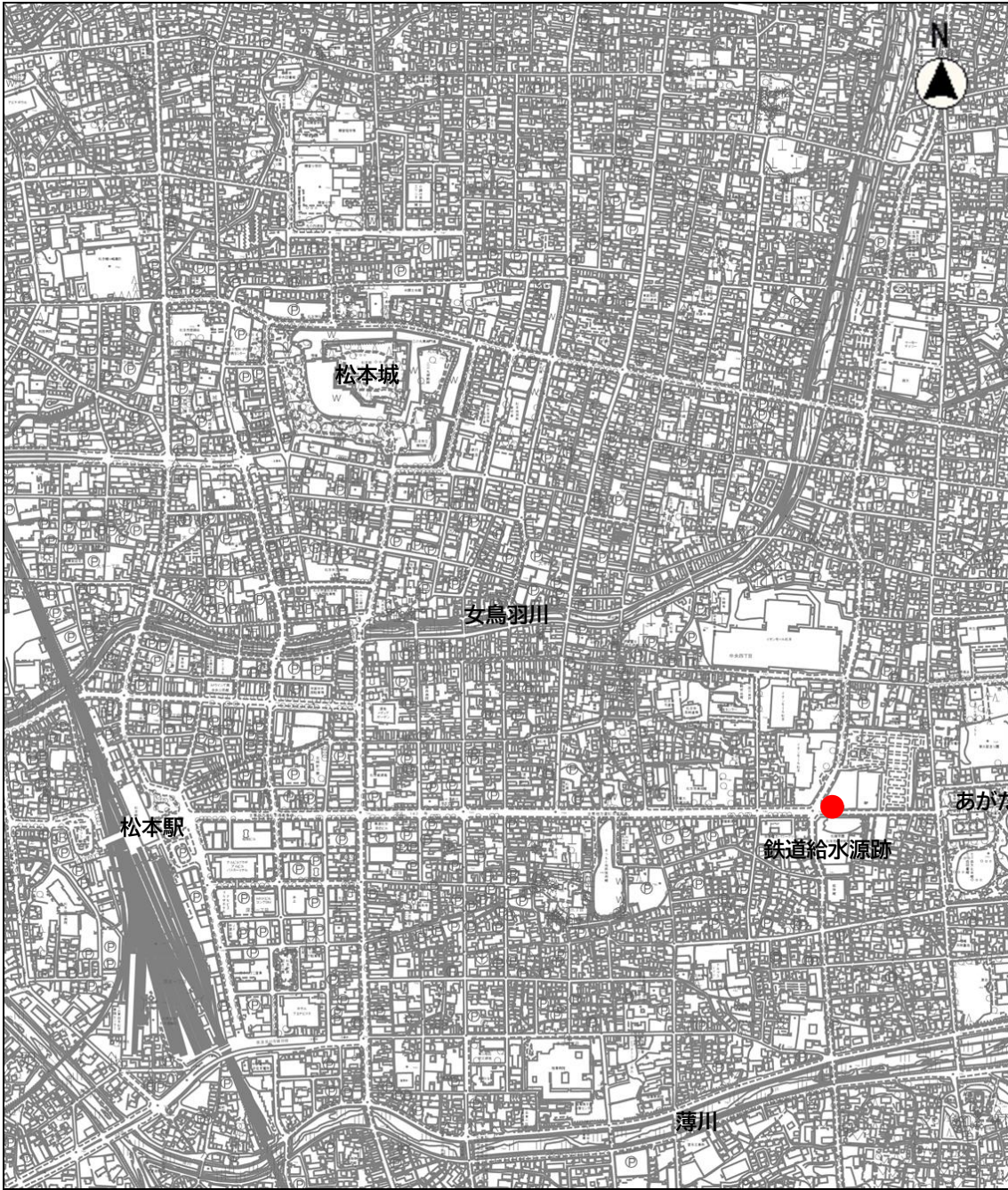
松本市教育委員会

例言

- 1 本書は、都市計画道路 松本駅北小松線（長野県道 主要地方道松本塩尻線）の道路拡幅に伴い解体することになった松本市中央4丁目1140の道路内にある鉄道給水源跡の記録保存調査報告書である。
- 2 本書は、松本市教育委員会が実施した令和3年度から令和6年度までの調査をとりまとめたもので、本文、写真、図面で構成される。
- 3 写真は出典を記したものを除き、松本市教育委員会が撮影した。また、本文中の写真及び図は松本市教育委員会が調製した。
- 4 本書の刊行における担当は次のとおりである。
編集・著作：松本市教育委員会文化財課
執筆：松本市教育委員会文化財課 小林一成

目次

第1章 調査の概要	4
1 調査に至る経緯	
2 実施体制	
第2章 歴史的背景	6
1 沿革	
2 松本の鉄道	
3 鉄道と給水源地	
4 資料からみる鉄道給水源	
5 松本のレンガ	
第3章 調査の概要	16
1 調査方法	
2 実施内容	
第4章 調査の結果	18
1 鉄道給水源跡の調査	
2 類例調査	
3 まとめ	
写真	38
図面	53



位置図



昭和2年(1927)松本市全圖 (松本市立博物館所蔵)

第1章 調査の概要

1 調査に至る経緯

調査対象となった鉄道給水源跡とは、明治35年(1902)松本駅の開業とともに蒸気機関車の給水源として必要な水を、中心市街地の豊かな湧水を利用した井戸により貯水し、松本駅まで距離1.5km、落差8.5mを導水したことを示す鉄道史の貴重な遺構である。

令和3年(2021)6月18日付で長野県松本建設事務所(以下、松本建設事務所)が実施する道路拡幅事業「防災・安全交付金(街路)事業」に関連して、都市計画道路 松本駅北小松線(長野県道 主要地方道松本塩尻線)の松本市^{あがた}県(松本秀峰中等教育学校前交差点～あがたの森交差点)の電線共同溝に係る旧国鉄貯水槽の取り扱いについて、松本建設事務所から松本市教育委員会へ協議があった。

電線共同溝管路部敷設にともない支障になるのは、鉄道給水源跡構造物の北西一部分であるものの、道路の地下に埋設されている鉄道給水源跡構造物の老朽化が著しく、今後道路陥没のおそれがあるため、道路敷地内空洞の対策として松本市教育委員会へ以下の案が提示された。

- ・路床を含む舗装厚1.4mの範囲は、構造物を撤去・処分し、1.4m以深は存置して、碎石(再生クラッシュラン40mm以下)による埋め戻し及び車道舗装を行う。ただし、1.4m以深であっても、配管設備等は撤去する。
- ・現歩道内「鉄道給水源跡」記念碑は拡幅により新設する歩道に移設する。
- ・「鉄道給水源跡」記念碑は、松本市が管理者として占用手続きをする。

以上の協議を受けて、松本建設事務所と松本市教育委員会で現地を確認し、松本市文化財審議委員の協力により現地調査を実施した結果、記録保存が望ましいとの意見集約に至った。

松本市教育委員会から松本建設事務所へ必要な保護措置として、以下を回答している。

- ・旧国鉄貯水槽は「近代遺構(埋蔵文化財)の取扱いに関する方針について(通知)」2教文第667号令和3年(2021)3月25日付における「地域の歴史を理解する上で欠くことのできない重要な意義を有するもの」(周知基準)と判断できるため、保護措置を講じること
- ・記念碑の移設を了承し、占用の届出は松本市教育委員会が行う。

現地は^{あがたまち}県町遺跡の埋蔵文化財に関する協議を進めており、長野県教育委員会から出されている近代遺跡(埋蔵文化財)の取扱いに関する方針に基づき、明治時代の交通施設の遺構であることから、発掘調査の一部として実施することになった。

2 実施体制

(1) 松本市

市長 臥雲 義尚

松本市教育委員会

教育長 伊佐治 裕子

教育部長 藤森 誠 (令和3年度)

教育次長 逸見 和行 (令和4～5年度)

赤羽 志穂 (令和6年度)

文化財課長 竹原 学 (令和3～5年度)

田多井 用章 (令和6年度)

課長補佐 朝倉 一樹

主査 小林 一成

(2) 助言・協力

松本市文化財審議委員 米山 文香

(3) 測量・図化業務委託 (令和3年度)

株式会社 松本測量

第2章 歴史的背景

1 沿革

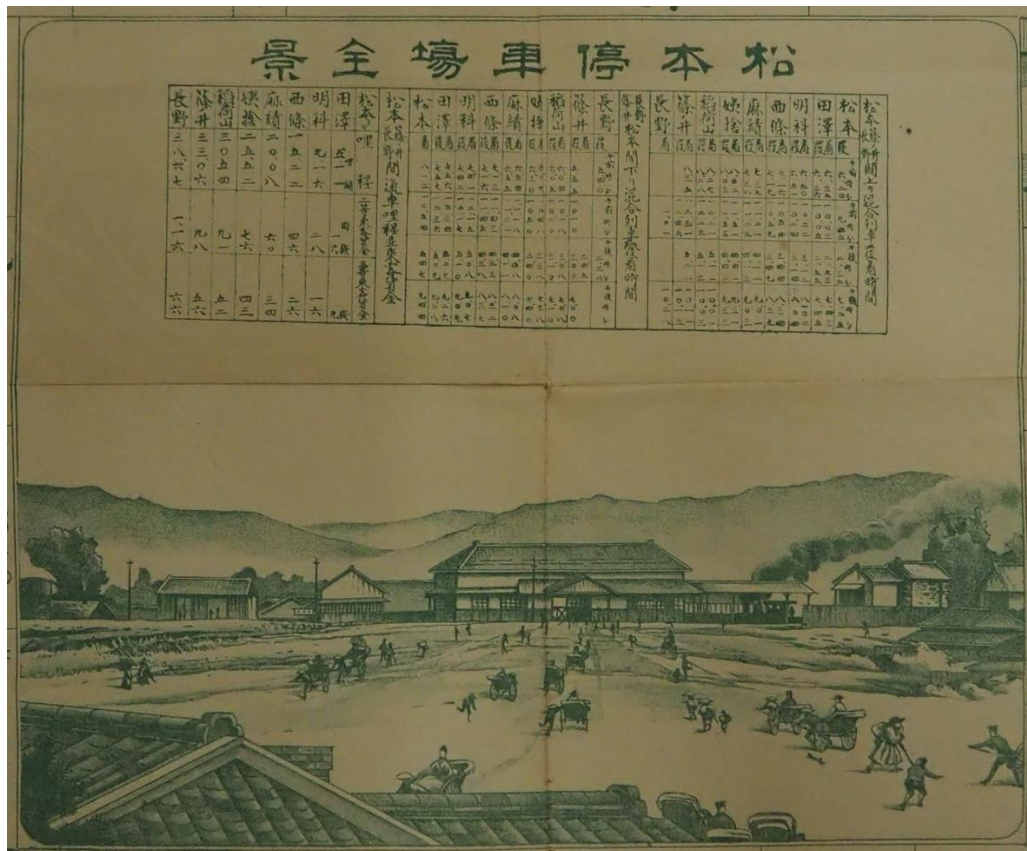
明治 25 年 (1892)	鉄道敷設法
明治 29 年 (1896)	篠ノ井線工事着工
明治 35 年 (1902)	
6 月 15 日	篠ノ井線（篠ノ井－松本間）開通、松本駅開業、給水源地設置 給水源地から蒸気機関車用水を導水
12 月	篠ノ井線（篠ノ井－松本－塩尻間）全通
明治 39 年 (1906)	中央線篠ノ井塩尻間鉄道（塩尻－岡谷間）開通
明治 44 年 (1911)	中央本線（中央東線・西線）全通
大正 5 年 (1916)	信濃鉄道（松本－大町間）開通（現 JR 大糸線）
大正 11 年 (1922)	筑摩鉄道（松本－島々間）開通（現アルピコ交通上高地線）
大正 13 年 (1924)	筑摩鉄道（松本駅－浅間間）路面電車開通
不明	給水源地とともに長沢川の水を蒸気機関車用水に使用
昭和 28 年 (1953)	列車本数増加により鎌田用水を蒸気機関車用水に使用
昭和 31 年 (1956)	篠ノ井線（塩尻－明科間）にディーゼル急行「しなの」が登場
昭和 33 年 (1958)	大糸線（松本－糸魚川間）開通
不明	レンガ山の地上部を改変、縮小のうえコンクリートで被覆
昭和 39 年 (1964)	松本電気鉄道（旧筑摩鉄道）路面電車廃止
昭和 40 年 (1965)	中央東線（松本－新宿間）全線電化 電車基地完成により給水源地廃止
不明	給水源地跡地の地上構造物が通称「レンガ山」と呼ばれる
昭和 53 年 (1978)	日本国有鉄道（以下、国鉄）0B 会松本支部が周囲に花壇を造成
昭和 57 年 (1982)	県道拡幅、交差点改良によりレンガ山取り壊し
昭和 59 年 (1984)	国鉄 0B 会により「鉄道給水源地跡」記念碑建立
昭和 62 年 (1987)	国鉄民営化 東日本旅客鉄道会社（現：JR 東日本鉄道）となる
平成 9 年 (1997)	国鉄 0B 会松本支部から記念碑の保存に係る陳情書提出
平成 10 年 (1998)	松本建設事務所による電線類地中化工事 記念碑を東へ 1-2m 移動、給水源地下構造物の保存継続
令和 6 年 (2024)	松本建設事務所による道路工事 記念碑の移動、給水源地解体（底部現地残存）

2 松本の鉄道

江戸時代までの主要な移動手段は徒歩、物流は主に牛馬であった。明治時代になると人力車や乗合馬車が登場し、松本では明治9年(1876)8月に松本町・塩尻間の馬車が通行許可になっている。物流では、松本は貨物集散の中心地であり、牛馬による運送店は多忙をきわめており、各地を結ぶ道路や橋が改修されて陸路が整っていった。

一方、河川では、天保3年(1832)から^{さい}犀川通船による運搬が行われた。女鳥羽川と犀川を利用した通船は、江戸時代に引き続き明治時代になっても行われており、松本町から更科郡更府村三水(現長野市)までの犀川筋で、旅客の乗船と貨物を運送している。しかし、鉄道篠ノ井線の開通とともに松本からの出航は廃止された。

人や物の移動は、人力車や馬車、牛馬、船が主であったが、鉄道の登場により主要なルートでの大量輸送が可能になった。鉄道は、従来の道路交通、河川交通、通信に変化をもたらし、経済に多大な影響を与えることになった。



明治35年(1902)松本停車場全景 (松本市立博物館所蔵)

明治25年(1892)6月、鉄道敷設法の発布により中山道鉄道は改称されて中央線となり、明治44年(1911)に中央東線(長野-松本-八王子間)、中央西線(松本-名古屋間)全線が開通した。篠ノ井線は、明治35年(1902)6月15日に篠ノ井-松本間開通とともに松本駅が開業し、同年2月16日にはレールや枕木などを運ぶ建築列車が松本停車場に到着している。



初代松本駅舎と人力車(大正時代)
(松本市立博物館所蔵)



中央線を走る蒸気機関車 D51 撮影：竹原学
場所：旧塩尻駅 撮影日：平成9年(1997)11月

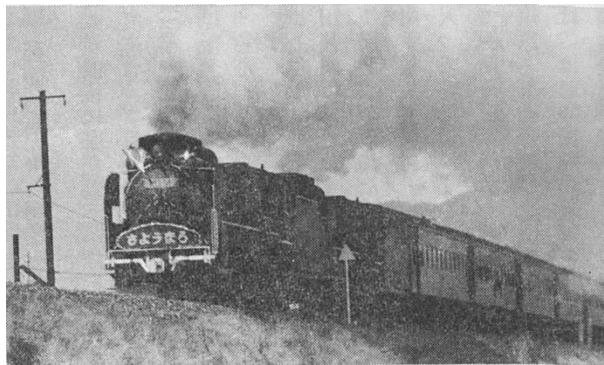
大正時代になると次々に私鉄が開通している。松本市域の鉄道は、首都圏に直結する国鉄の中央東線、中京阪神経済圏を結ぶ中央西線、北陸経済圏との交流を高める私鉄信濃鉄道（のちに国有化、現 JR 大糸線）、県内南北をむすぶ篠ノ井線、北アルプス観光路線の私鉄筑摩鉄道（現：アルピコ交通株）の上高地線、浅間線（昭和39年(1964)廃止）があった。

昭和23年（1948）1月、松本市は中央線電化促進期成同盟会を結成し、国鉄の輸送力増強に協力することにした。昭和31年（1956）には篠ノ井線の塩尻－明科間に石油を燃料とするディーゼル車が初登場し、昭和34年（1959）に中央西線・篠ノ井線の長野－篠ノ井線にディーゼル急行「しなの」が登場した。

昭和40年（1965）7月に中央東線全線の電化が完成し、翌年12月には特急「あずさ」が運行され、松本から東京日帰りが可能となった。中央西線も昭和48年（1973）7月に全線電化が実現し、振り子電車の特急「しなの」が運行された。

蒸気機関車の電化の前に、ディーゼル車の導入による無煙化や輸送力の増強が進み、電化の促進により蒸気機関車は徐々に数を減らし、全線電化とともに昭和45年（1970）に姿を消した。

昭和62年（1987）4月1日、国鉄は民営化により東日本旅客鉄道会社（JR 東日本）となっている。



さようなら蒸気機関車（昭和45年（1970）2月22日）（明科町史下巻より）

3 鉄道と給水源地

鉄道給水源のある埋橋^{うづはし}は、周辺に自噴する井戸が多く見られる地下水位の高い場所である。中心市街地は女鳥羽川^{めとぼがわ}と薄川^{すすきがわ}の扇状地が重なった複合扇状地となっており、この扇端にのる中心市街地の大部分は、伏流水の集水地域で、また大きな地下水盆地ともなっている。この地域は、古くから地下水（伏流水・湧水）の利用が盛んで、江戸時代には松本城の内外に多くの井戸が掘られていた。源智の井戸を始め、源池や埋橋などに水源を求め、豊富な水を城下町へ配水した。これらの水源はいずれも浅い伏流水で、およそ標高 595m の等高線の前後に当たる。現在は揚水量の増大に伴い、地下水位が次第に減少してきているが、古記録と地下水面等高線を比べてみると、江戸時代には自噴地域や地下水面の浅い地域は現在よりも広い範囲であったことがわかる。また、夏・冬期における水量の季節的変化も現在よりは小さかったと考えられる（松本市教育委員会『松本城二の丸御殿跡発掘調査・史跡公園整備』より）。

明治 35 年（1902）このような地の利を活かして、埋橋に設置した井戸を給水源とした。この給水源は、蒸気機関車に必要な水量を貯水し、松本駅まで距離 1.5 km、落差 8.5m を自然流下により松本停車場へ引水している。この水は「機関車用水のほか、駅の飲料水などにも使った。」（降幡利治『信州の鉄道碑ものがたり』）とされる。また、昭和 56 年（1981）8 月 21 日の信濃毎日新聞の記事によると、明治 35 年（1902）、篠ノ井線の松本開通に先立って造られたという。当時、冬期は減水のため人力で水をくみあげた。その際、長い線香を使い、一本が燃えつきるのを交代の目安としたという話も伝わるとのことである（昭和 56 年（1981）信濃毎日新聞記事）。

その後、鉄道敷設の広がりとともに水の需要が高まり、給水源地の他に長沢川や鎌田用水が使用されている。当時、上水道の普及により給水方法に変化があったと思われる。松本市は、昭和 23 年（1948）1 月に中央線電化促進期成同盟会を結成し、国の輸送力増強に協力するが、その後、蒸気機関車からディーゼル車による無煙化、電化による新車両の登場により、蒸気機関車は徐々に姿を消し、最終的に給水源の役割も終えた。

跡地には、地上構造物（縦 3.5m、横 3m、地上高 1.2m）が残っており、レンガ造であったことから通称「レンガ山」と呼ばれた。以後、レンガ山は地上部を改変、縮小されてコンクリートで被覆される。昭和 53 年（1978）には国鉄 0B 会により跡地の保存活動として、花壇造成や美化管理活動が行われているが、昭和 57 年（1982）に県道拡幅と交差点改良によりレンガ山は取り壊された。

昭和 59 年（1984）1 月に国鉄 0B 会により「鉄道給水源跡」記念碑が建立された。平成 10 年（1998）9 月には、松本建設事務所による電線類地中化工事により記念碑を東へ 1m 移動している。



第4図 松本市内の湧水分布

松本市内の湧水分布図（松本市教育委員会『松本城二の丸御殿跡発掘調査・史跡公園整備』より）



昭和 56 年(1981)信濃毎日新聞記事

SL 給水源跡残そう 道路計画で国鉄 OB が運動

「…現在の県道協約 230 平方メートルの用地内に給水源を作った。地下水を地下タンクにため、鑄鉄管を約 1.5 キロ離れた松本駅まで埋設し、約 8.5 メートルの落差を利用し導水した。給水源の地上部は、縦 3.5 メートル、横 2.9 メートル、高さ 1.2 メートルの独特のカマボコ型をしており、レンガ製だったことから、市民からは「レンガ山」と呼ばれた（現在はコンクリートでおおっている）。…冬季は減水のため人力で水をくみあげた…」

4 資料からみる鉄道給水源

写真 1 は昭和 23 年（1948）米軍により撮影された航空写真である。写真右に、あがたの森通りから浅間へ折れる丁字路に、浅間線路面電車とともに長方形の旧水源源跡「レンガ山」が確認できる。

昭和 57 年（1982）県道拡幅と不整形な変則交差点の改良工事により、松本駅から浅間間の路面電車が通っていた丁字路は付け替えられ、交差点位置を大きく西側へ移動したため、現在の交差点と給水源跡の位置関係が写真 1 と変わっている。



写真 1 昭和 23 年（1948）米軍航空写真 レンガ山周辺部分拡大
駅前通りに長方形の鉄道給水源跡、脇に浅間線電車が映る

写真2～5には、浅間線学校前駅の軌道脇にあるレンガ山が写っている。

写真2は、大正13年(1924)筑摩鉄道あさま線電車開通記念絵葉書の1枚である。学校前停留所、右手の柵の中は松本商業学校(現松商学園高等学校)、中央奥に松本高等学校が見える。左脇にあるかまぼこ形の構造物は国鉄松本駅への給水のための井戸である。開通時は単線であったがその後便数の増加によりすれ違いの複線を学校前にも造った。その折りこの井戸も少し北へ移動され、より簡潔な構造となった(窪田雅之『信州松本絵葉書集成』)。大正13年(1924)は施設が稼働していた時期であり、当初に近い外観であることが伺える。当初の写真は見つからないが、屋根部はアーチ状にレンガが積まれており、西側妻面壁中央には横棧が二本入った扉が見えるが、材質は不明である。屋根部のアーチは大人の腰の高さで止まっている。

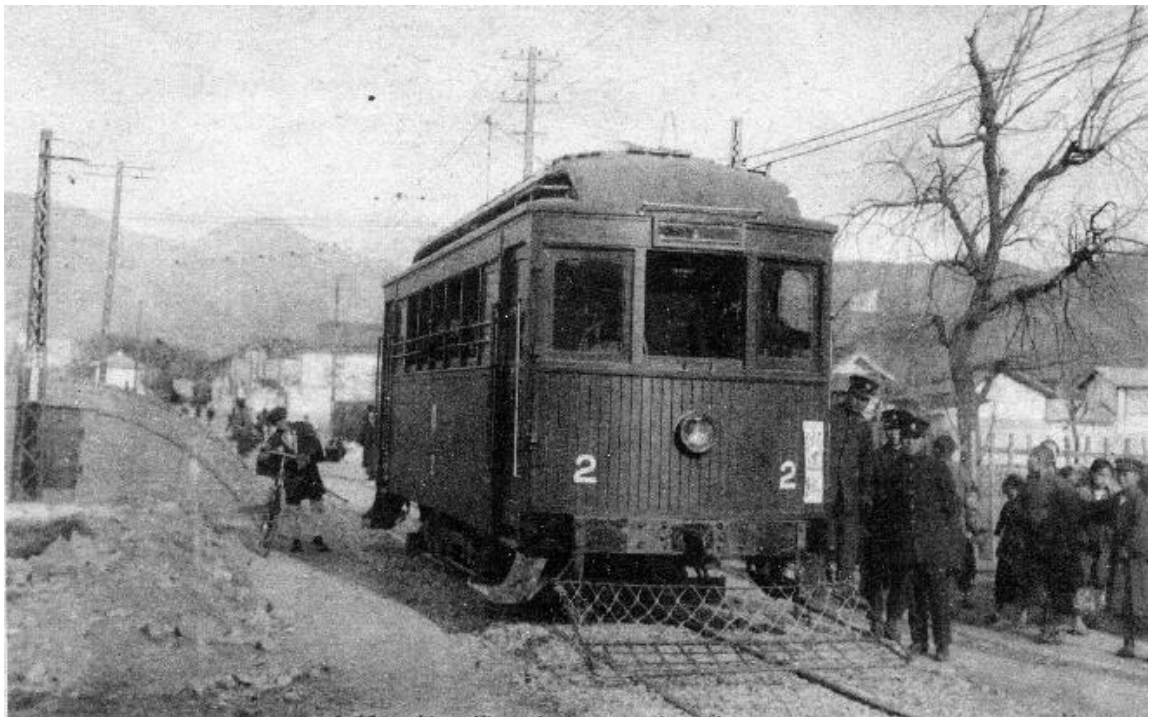


写真2 左に給水源が見える

藤野力氏所蔵(大正13年(1924))

筑摩電気鉄道あさま線開業記念絵葉書

昭和37年(1962)に撮影された写真3-5は、写真2の状態から改変されており、レンガは見られずコンクリート素地に既存鉄扉がついている簡素な上屋となっている。扉上部が写真2よりも薄いため、当初のレンガアーチ部は撤去され、コンクリートに置き換えられたと考えられる。東西方向を向いたかまぼこ型の形状で、西方向の少し離れた位置に小屋と資材が置かれ、北面には重厚な柵で囲われた付属施設が併設されている。



写真3 電車左に給水源が見える

撮影/DRFC クローバー会湯口徹

撮影年：昭和37年(1962)12月～昭和38年(1963)4月



写真4 左に給水源が見える

写真5 電車間に給水源が見える

撮影/DRFC クローバー会湯口徹

撮影年：昭和37年(1962)12月～昭和38年(1963)4月



写真6は、写真3と同年代であるが、写真3にはない、鉄道給水源跡の構造物北側のアーチがさらに続く様子が見える。

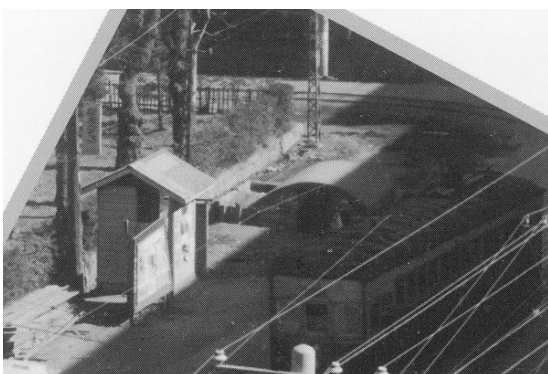


写真6 松本平の今昔 郷土出版社(昭和38年(1963))

手前の小屋や北側の構造物の状況から写真3-5と同年代かと思われる

写真7は、昭和53年(1978)以前の写真と思われるが、鉄扉がついてコンクリートが被覆された状態がよくわかる。写真2、3に見られた扉の横桟がないため、別の扉に置き換えられたか、または何らかの理由で扉が表裏上下逆さに立て掛けられた状態にも見える。壁面の等間隔の横線は、コンクリートで被覆時の型枠材跡と思われる。



▲レンガ山

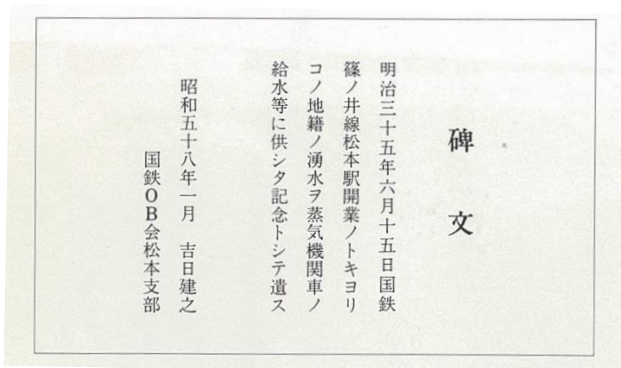


写真7 レンガ山 平成9年(1997)
日本鉄道OB会陳情書添付写真(昭和50
年代撮影か)
不明書籍の切抜 裏面に碑文掲載

5 松本のレンガ

日本におけるレンガは、江戸時代末期の安政年間(1850年代)に長崎で焼かれたものが最初とされる。明治初期には国産化の体制が整っており、明治10年代から20年代にかけてレンガの製造が次第に組織化されていく。大都市にホフマン式輪窯を擁する大工場が勃興する一方で、地方においても中小のレンガ製造業者がこれを補完する形でレンガを製造している(小野田滋『鉄道と煉瓦 その歴史とデザイン』)。

松本においては、鉄道による物資の大量輸送が可能になる明治35年(1902)松本駅開業以前に、レンガが使われた建物が存在する。旧山崎歯科医院(登録有形文化財/明治21年(1888)・平成24年(2012)解体により登録解除)や旧松本カトリック教会司祭館の基礎(長野県宝/

明治 22 年 (1889)) である。旧山崎歯科医院はレンガ造のため大量のレンガが使用されているが、レンガは遠方から運ばれた可能性は低く、浅間や神田を含む東山一帯の数か所の瓦焼の窯で焼かれたと推測される。旧山崎歯科医院の建て主のレンガ商が当時寄留していた神田には、瓦の製造をしていたダルマ窯があったことが確認されており、現地には古いレンガが残されている (米山文香「今はなき赤煉瓦の「旧山崎歯科医院」に寄せて」(『松本市史研究—松本市文書館紀要—第 30 号』))。

旧篠ノ井線の第二白坂トンネル (安曇野市) は、「隧道に使用するレンガは明治 30 年 (1897) 8 月に潮三五山隧道の入口に工場を設置して焼いたが、明治 32 年 (1899) には明科にも工場を設置して軌道で運んだ。」(『明科町史 下巻』) とあり、大量のレンガを必要としたため、現地で製造する必要があったのだろう。明科駅の積み荷に「煉瓦」の記載があることから、篠ノ井線開通後、沿線にレンガが運搬されていることがわかる。

以上のことから鉄道給水源のレンガは、松本駅開業前には鉄道給水源が建設されたため、レンガは旧山崎歯科医院同様に松本地域東山一帯で製造されたか、または、松本駅舎建設のように松本の外で製造したものを鉄道で最寄り駅まで運搬されたことが考えられる。



明治 35 年 (1902) 篠ノ井線松本停車場建築記念列車 (松本市立博物館所蔵)

第3章 調査の概要

1 調査方法

鉄道給水源跡本体の現況調査、解体時の立会い調査、同年代の建造物調査を実施した。

(1) 現況調査

道路工事着手前の鉄道給水源跡の現状を調査した。

貯水槽内部の壁際堆積土を除去してレンガ面をあらわした後、県町遺跡鉄道給水源跡のレンガ積み壁面内側を一眼レフデジタルカメラで撮影および、三次元測量を実施し、立面図、三次元デジタルオルソフォト図を作成した。

(2) 解体調査

道路工事に伴う構造物撤去時に立ち合い、隠ぺい部分の状況を確認して必要に応じて記録した。裏込め材、レンガ材の寸法、目地材及び目地幅、刻印・墨書の有無を確認した。

(3) 類例調査

篠ノ井線沿線の構造物、松本駅周辺の同年代の建物を調査し、レンガの積み方、色、寸法等を比較した。既設建造物は、表面に現れているレンガを可能な範囲で計測した。

2 実施内容

(1) 令和3年度

松本市教育委員会文化財課職員により壁面下部を現すため、レンガ壁際の土を中央へ移動した。



土の移設作業状況

鉄道給水源跡本体の三次元計測および図化を行った。

業務名：県町遺跡鉄道給水源跡三次元計測・図化業務委託

受注者：株式会社松本測量

期間：令和4年（2022）1月20日から令和4年3月25日まで

内容：三次元測量、計測データ処理、図面作成（立面図）、オルソ画像作成、三次元モデル作成

- (2) 令和4年度
篠ノ井線沿線の建造物類例調査、資料収集
道路該当箇所の工事実施なし
- (3) 令和5年度
記念碑移設位置およびレンガ壁の部分保存の協議
道路該当箇所の工事実施なし
- (4) 令和6年度
道路工事立ち合い、松本市教育委員会による埋設部分の調査、篠ノ井線沿線の建造物類例調査、報告書作成



解体工事実施状況

第4章 調査の結果

1 鉄道給水源跡の調査

(1) 現況調査

鉄道給水源跡は道路内に位置しており、付近の歩道植栽帯に記念碑が設置されているほか、道路地下部に貯水槽を残すのみとなっている。現存する貯水槽の内部へは、県道交差点東側の車道路肩部にあるグレーチングを開け、梯子をかけて地下に降りることができた。

貯水槽には、内部を貫く配管が複数存在し、当時松本駅に送水した際に使用した管や、道路地下埋設物として結果的に貯水槽を貫く配置になった上水道ダクタイル管（DCIP）φ200（通水なし、不要管）、NTT 管が確認されている。その他、施設稼働時からあったと思われる金属部材が壁面に固定されている。



グレーチング下部



記念碑

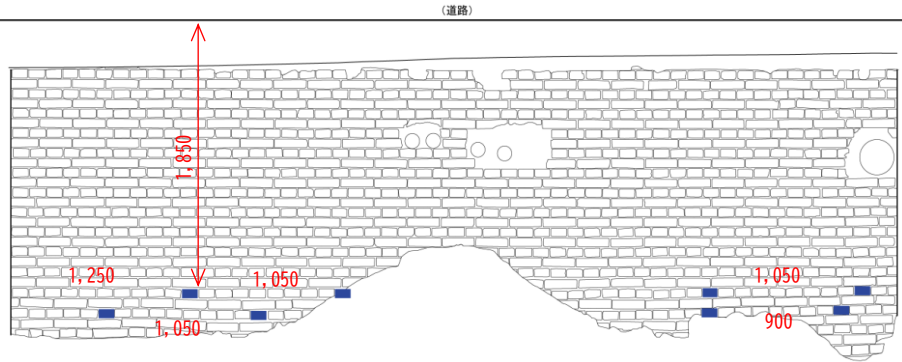
貯水槽上部は、鉄筋コンクリート造の梁と床版（ $t=300$ ）、その上にアスファルト舗装しており、昭和57年（1982）かまぼこ型の地上構造物を撤去した際に施工されたものかと思われる。梁と床版は、鉄筋（丸鋼）が酸化による錆で一部コンクリートが剥落しており、老朽化が進行していた。

壁面は、当初のレンガがよく残っているが、梁と床版や配管工事により部分的に欠損している。レンガはイギリス積み、壁面下方に約1mの間隔でレンガ1つ分集水孔があり、地下水位の高い地盤から地下水を取り入れる井戸構造になっている。この集水孔は壁4面に設けられ、集水孔のあるラインが2行、3行と連続する場合は、互い違いになるよう配列されている。内側空隙部から計測すると、北壁面厚さが1.52mであるのに対して、西壁面は0.6mと違いがあることがわかった。

底部は、道路から約2m下に土が堆積しており確認できなかった。貯水槽内部の堆積土は、湧水が溜まらない地下水位の高さまで埋め戻したものではないかと思われる。

ア 東壁面

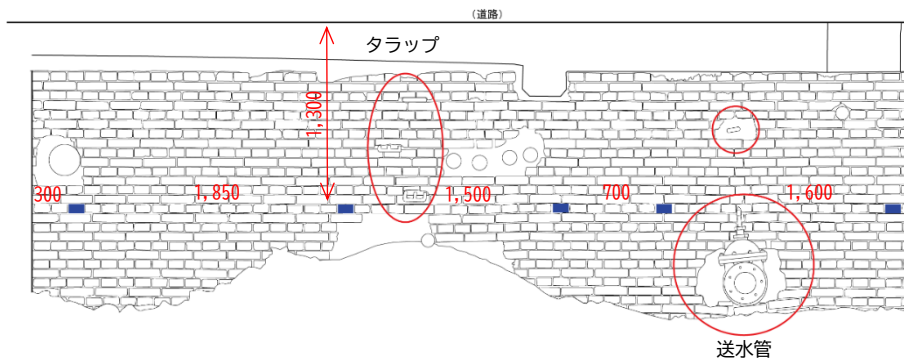
集水孔は、道路面から 1.85m 下がった位置から始まる。小口積み部に 2 列、ほぼ等間隔に入っている。間に長手積み 1 列を挟んでおり、集水孔は上下互い違いになっている部分と、揃っている部分がある。



イ 西壁面

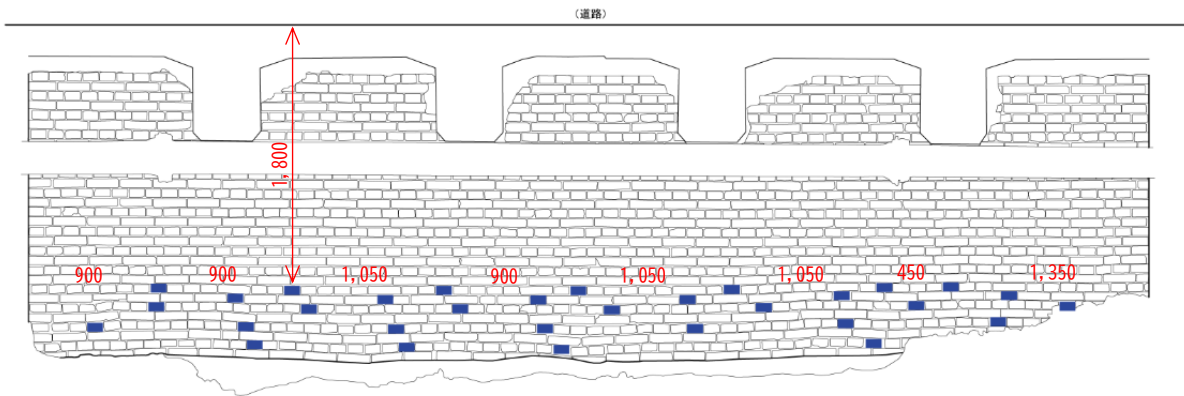
古写真に写る扉のついた面にあたる。扉の下部になる中央に鉄製の 3 本のフォーク形状のタラップが壁のレンガ目地部分に 3 か所、0.35m 間隔で互い違いに固定されている。北側には、松本駅方向に向けた送水管の給水口、1m 上には開閉する器具の支柱と思われる金具が固定されている。

集水孔は、道路面から 1.3m 下がった位置にあり、送水管を避けるためであろうか、他 3 面よりも 0.5m 浅い。小口積み部に 1 列、0.7~1.85m の間隔で不規則に入っている。



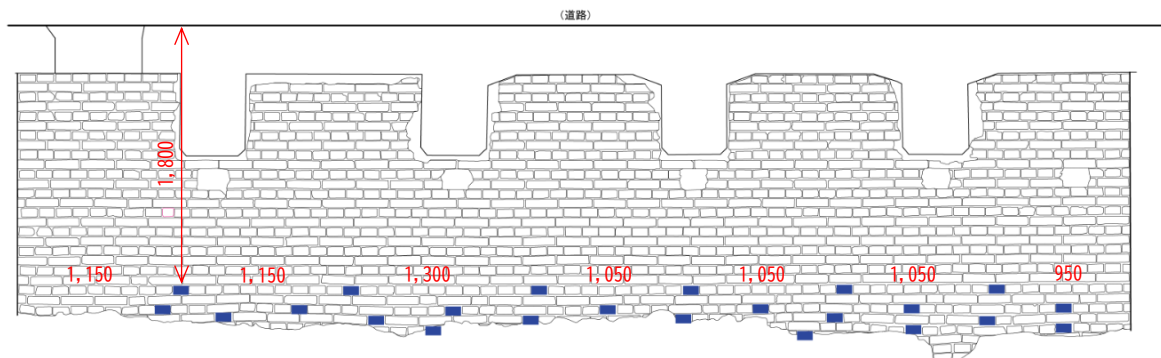
ウ 南壁面

集水孔は、道路面から 1.80m 下がった位置から始まる。小口積み部に 4 列、長手積み部に 1 列、ほぼ 1m 間隔で入っている。間に長手積み 1 列ずつ計 2 列挟んでおり、その下は毎列集水孔が入り、穴は列ごと互い違いになっている。



エ 北壁面

集水孔は、道路面から 1.80m 下がった位置から始まる。レンガ小口積み部に 3 列、長手積み部に 2 列設けられている。1.05~1.30m でほぼ等間隔に入っている。間に長手積み 1 列を挟んでおり、その下は毎列集水孔が入り、穴は上下互い違いになっている。



(2) 解体調査

道路工事に伴う構造物撤去時に立ち合い、構造物の隠ぺい部の状況を確認して必要に応じて記録した。

ア 令和 6 年(2024)6 月 10 日

道路工事による現場立会により南東角外側を確認した。地中部のレンガの状態は良好であった。床板天端から 800 mm 下がったところからレンガ一つ分 100 mm 外へ張り出している。壁面は、下方へ階段状に厚くなる形状であることがわかった。角は芋目地にならないようレンガ一つは 1/4 外へ張り出している部分と、半端なサイズのレンガが使用されている部分が見られた。

コーナーの仕上げによりイギリス積みとオランダ積みを呼び分けるとのことである

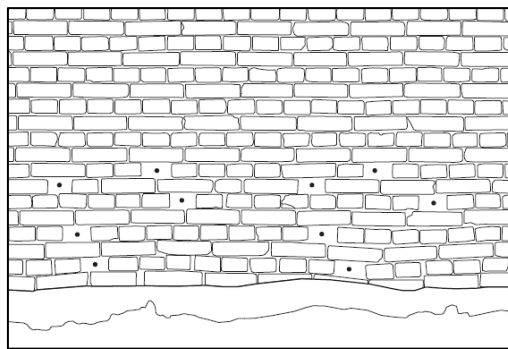
が、本来のイギリス積みに見られる羊羹と呼ばれる短いレンガは使用されていない。



南東外側コーナー部

解体工事中に床版が撤去され、内部の状況がよく見えるようになったため、改めて内部を調査した。集水孔にスケールを差し込むと壁厚であろう部分まで入るため、集水孔は外側へまっすぐ抜けていると考えられる。集水孔より下部も従来のイギリス積みだが、長手方向のレンガに一部小口が見られる変則的な部分がある。

底部分はやはり水が溜まり表面は確認できなかった。底部は道路に影響しないため、壊されることなく埋め戻されている。



南壁面 レンガ積（集水孔部分）と底部の水

イ 令和6年(2024)7月24日

道路工事による現場立会により西壁面から現地展示用に摘出した壁面の一部を確認した。壁面は外側へレンガ1つ分、下部が厚くなっていることがわかった。

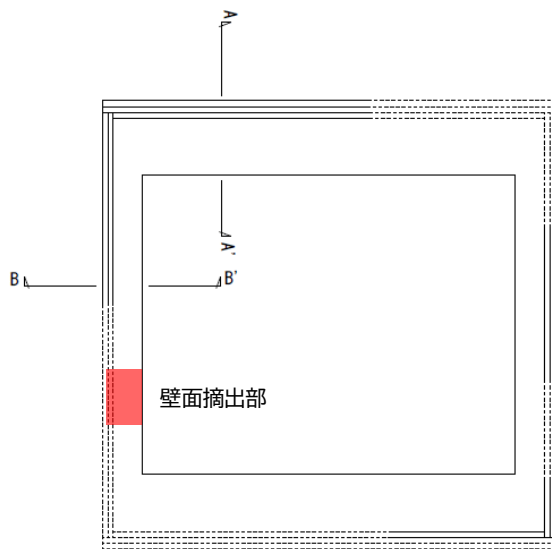
使用されているレンガは、赤茶色の素焼きレンガで目地はモルタルである。全て同じレンガが使用されており、通常よりも高温で焼くことにより、強度と耐水性が高いと言われている色の濃い「焼き過ぎレンガ」や釉薬を使用したレンガは見られない。仕上がり面は丁寧に積まれているが、表面に表れない隠ぺい部の精度は低くなり、20 mm近く目地幅

や、傾きの大きいレンガ、欠けたまま使用されたレンガがあった。調査ではレンガの刻印や墨書は見つかっていない。

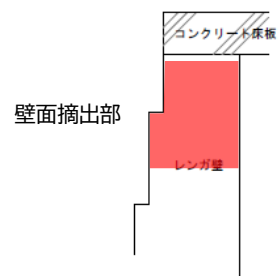


鉄道給水源跡 東壁面 平面方向切取

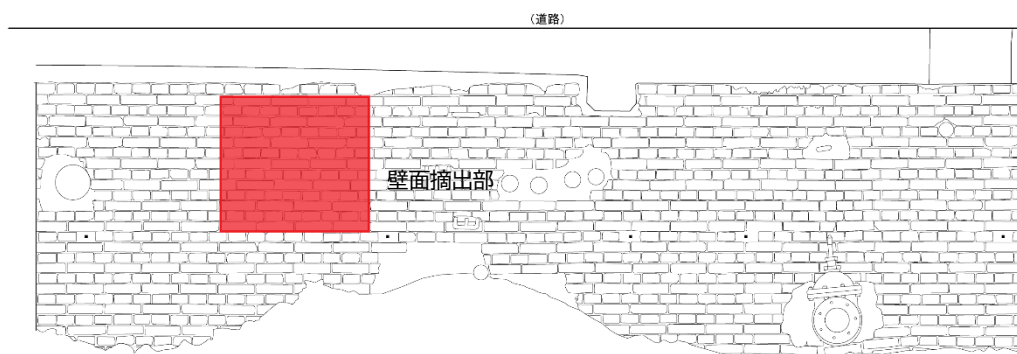
- ・仕上げ面と比べて、目地は広め
- ・斜めに施工されたレンガ
- ・欠けたレンガがそのまま使用



平面図



B-B' 断面図



西立面図

ウ 令和6年(2024)8月8日

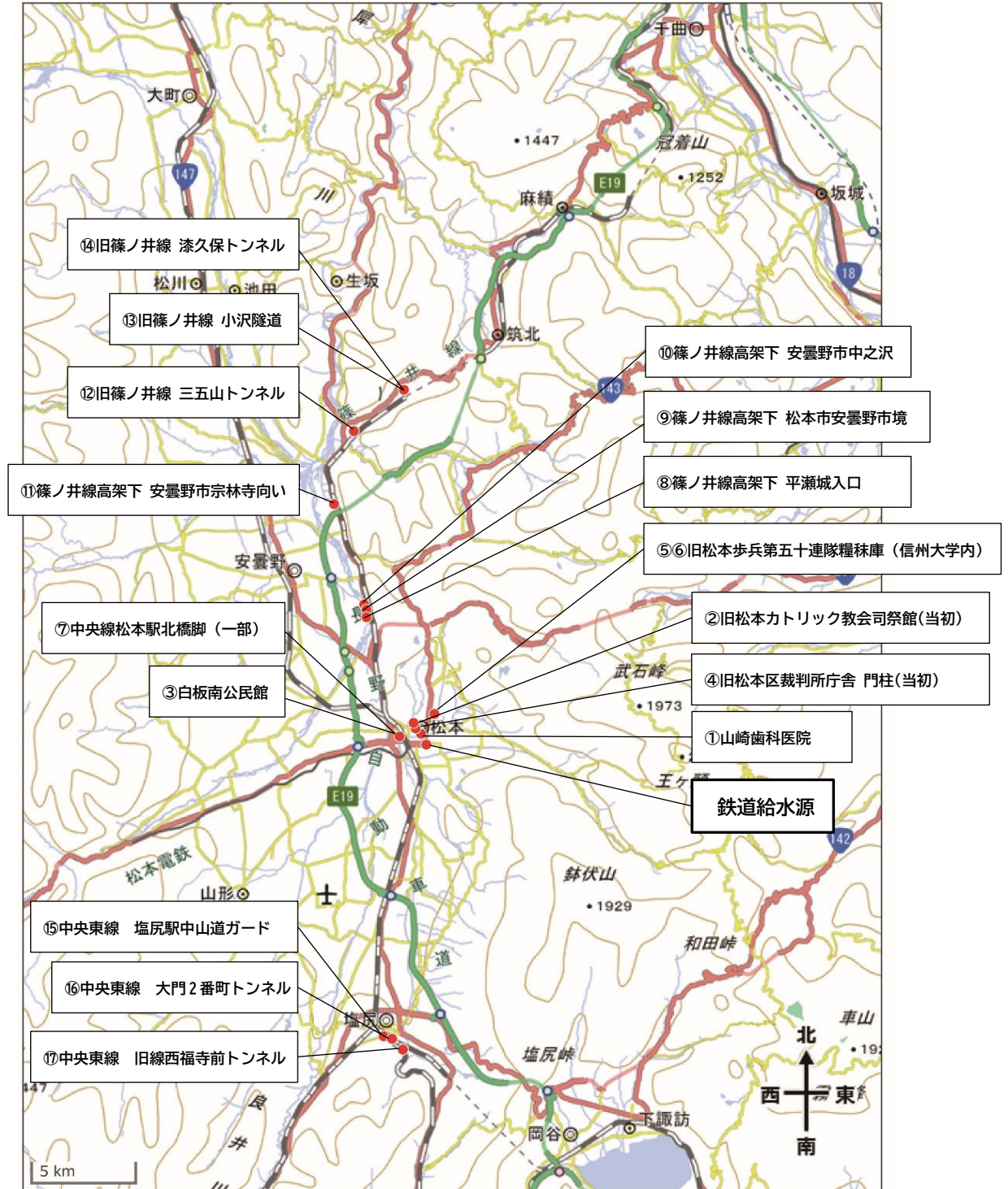
道路工事による現場立会により北西外側壁面を確認した。北側は下方に3段、西側は2段110-120mm程度張り出す形状で、北壁下方に集水孔と思われる穴、西壁面には松本駅へ延びる送水管がある。外壁に接している土は砂混じりの土であった。レンガの目地は砂が多くてもろいが、段差部にはモルタルが充填されており、接着は強固であった。なお、西壁には土留めに用いられたと考えられる木杭が出土している。



北西隠ぺい部壁面状況

2 類例調査

篠ノ井線沿線の構造物、松本駅周辺の同年代の建物を調査し、積み方、色、寸法等を比較した。既設建造物のため、手の届く範囲（トンネルは側壁部分）で表面に現れているレンガの長さ、幅、厚さ、目地を複数箇所計測した。



(国土地理院地図より)

篠ノ井線沿線の建造物一覧

(mm)

No.	年代	名称	組積法 材質	長さ	幅	厚さ	目地
	M35 頃	鉄道給水源	イギリス 赤茶	222.9 (218-227)	106.0 (101-109)	57.6 (55-60)	6.9 (2-11)
①	M21	旧山崎歯科医院	イギリス 赤茶	219 (201-227)	106 (101-110)	60 (54-64)	9.5
②	M22 (H3 移築)	旧松本カトリック教会司 祭館 基礎正面	イギリス 濃茶(釉薬)	219.0 (215-224)	104.0 (100-113)	54.6 (53-57)	参考 13.8 (13-15)
③	不明	白板南公民館	イギリス 赤茶	219.0 (215-223)	108.6 (107-113)	55.2 (53-57)	11.2 (8-16)
④	M41 (S52 移築)	旧松本区裁判所庁舎 門柱	イギリス 赤茶	218.8 (212-225)	105.0 (101-108)	57.4 (57-59)	参考 8.2 (6-10)
⑤	M41 頃	旧松本歩兵第五十連隊糧 秣庫(信州大学内)	イギリス 赤茶	224.8 (221-227)	106.2 (104-108)	56.4 (55-59)	8.8 (5-12)
⑥	M41 頃	〃 門柱	イギリス 濃茶(釉薬)	218.4 (216-220)	102.2 (101-103)	54.2 (52-56)	10.0 (8-13)
⑦	M30-35	中央線松本駅北 橋脚(一部)	イギリス 不明	226.8 (223-230)	111.4 (110-114)	56.8 (56-57)	8.2 (7-10)
⑧	M30-35	篠ノ井線高架下 平瀬城入口	イギリス 長手赤茶・小口茶	219.8 (217-222)	105.4 (104-107)	55.6 (55-57)	11.2 (10-16)
⑨	M30-35	篠ノ井線高架下 松本市安曇野市境	イギリス 赤茶	223 (220-227)	106.6 (105-109)	57.0 (55-59)	11.2 (8-14)
⑩	M30-35	篠ノ井線高架下 安曇野市中之沢	イギリス 赤茶	222 (220-226)	109.2 (106-116)	58.0 (55-61)	8.8 (8-10)
⑪	M30-35	篠ノ井線高架下 安曇野市宗林寺向い	イギリス 長手赤茶・小口茶	224.2 (221-226)	105.2 (104-108)	55.4 (53-58)	8.4 (7-9)
⑫	M30 代	旧篠ノ井線 三五山トンネル	イギリス(側壁) 赤茶	223.7 (220-227)	107.9 (104-111)	56.9 (56-58)	8 (6-10)
⑬	不明	旧篠ノ井線 小沢隧道	イギリス小口斜め 赤茶	224.2 (220-229)	108.4 (106-110)	56.4 (54-57)	11.4 (11-12)
⑭	M30	旧篠ノ井線 漆久保トンネル	イギリス(側壁) 赤茶	220 (214-225)	106.6 (104-110)	57.4 (56-60)	6.8 (5-8)
⑮	M35-39	中央東線 塩尻駅中山道ガード	イギリス 不明	225.3 (223-228)	108.1 (105-110)	57.8 (56-60)	
⑯	M35-39	中央東線 大門2番町トンネル	イギリス(側壁) 不明	224.2 (219-229)	110.2 (109-112)	58.3 (55-60)	
⑰	M35-39	中央東線 旧線西福寺前トンネル	イギリス(側壁) 不明	222.0 (219-226)	108.8 (106-110)	58.0 (55-60)	

積み方は、コーナーの収まりによりイギリス積みとオランダ積みと呼び分けることがあるが、ここではオランダ積みも含めてイギリス積みと総称している。レンガ寸法は、複数のサンプルの平均値を採用したものから、ひとつを抽出したものでばらつきがある。給水源跡の寸法は 15 か所、ナンバーは調査報告書から、②-⑭は 5 か所、⑮-⑰は 12 か所程度測定し、平均値(最小-最大値)を表記

 . . . 鉄道関連施設

沿線構造物の建設年代は不明であるが、鉄道の延伸の記録から推測できる。明治 35 年(1902) 12 月には篠ノ井線(篠ノ井―塩尻間)が開通しているため、明治 35 年(1902)以前には建設されており、安曇野市漆久保トンネルが明治 30 年(1897)建設のため、漆久保トンネルから松本駅間は明治 30-35 年、篠ノ井線塩尻駅が明治 35 年(1902)12 月に全通のため、塩尻駅までは明治 35 年(1902)。その後、明治 39 年(1906)に塩尻岡谷間が開通しているため、その間は明治 35-39 年である。1 路線が北から徐々に延伸したことから、同じ経路で物資が運ばれたと考えられる。

(1) 登録有形文化財(H24 解体により登録解除) 旧山崎歯科医院

建設年代：明治 21 年(1888)

所在地：松本市丸の内

長野県におけるレンガ造建築の最初期の例で、レンガ商である丸山善太郎によって建てられた。腰壁部と窓下には濃い茶色の釉薬レンガまたは焼き過ぎレンガが使われている。現地に残されたレンガには小口だけ色が違うものも見られる。

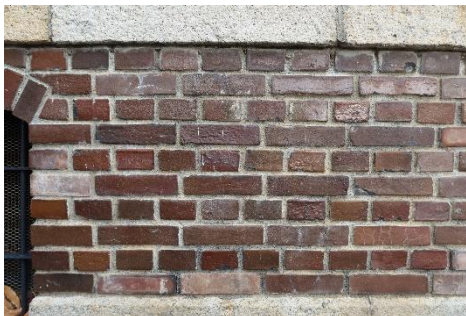


(2) 長野県宝 旧松本カトリック教会司祭館

建設年代：明治 22 年(1889)、平成 3 年(1991) 移築復原

所在地：松本市開智 2 丁目

移築時に新材使用と記録が残るが、南面に当初材と思われるレンガが残る。濃茶色の釉薬がかかったような光沢があるレンガ材で、個々のぼらつきが大きい。司祭館を造ったクレマン神父と山崎歯科医院のレンガ商、丸山善太郎と一緒に写った写真が残っている。



(3) 白板南公民館（旧カセソーダ工場事務所）

建設年代：不明

所在地：松本市白板1丁目

線路沿いに立地し、アルカリ工場跡とも呼ばれ、辺りにレンガ造りの工場があったと言われている。

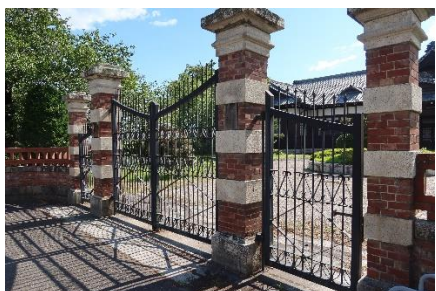


(4) 重要文化財 旧松本区裁判所庁舎 門柱

建設年代：明治41年（1908）、昭和52年（1977）移築復原

所在地：島立2196-1（松本市歴史の里）

移築前は塀上部が鉄格子であった写真もあり、当初からある門柱を計測した。

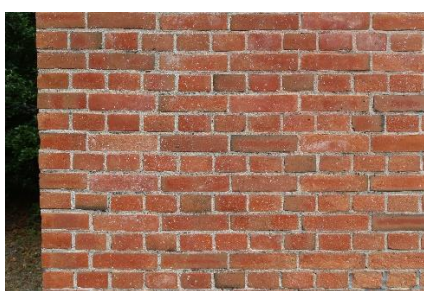


(5) 登録有形文化財 旧松本歩兵第五十連隊^{りょうまつこ}糧秣庫（現信州大学医学部資料室）

建設年代：明治41年頃（1908）

所在地：旭3丁目696-1

信州大学松本キャンパスに残る陸軍施設である。



(6) 旧松本歩兵第五十連隊糧秣庫前門柱

建設年代：明治 41 年頃（1908） 移設：不明

所在地：旭 3 丁目 696-1

旧松本歩兵第五十連隊の正門にあった門柱の一部を移設したもの。本体と違い、レンガは濃茶色の釉薬がかかった光沢がある材で、本体とレンガ寸法が異なる。



(7) 中央線松本駅北（白板中の橋北）橋脚

建設年代：明治 30 年(1897)～35 年(1902)か

所在地：松本市中央 1 丁目

橋脚の一部北側中央にのみレンガ材が見られるが、質感は不明。



(8) 篠ノ井線高架下 平瀬城跡入口

建設年代：明治 30 年(1897)～35 年(1902)か

所在地：松本市島内

小口部だけ色が濃いレンガが使用されている。



- (9) 篠ノ井線高架下 松本市・安曇野市境
建設年代：明治 30 年(1897)～35 年(1902)か
所在地：松本市島内（安曇野市境）



- (10) 篠ノ井線高架下 安曇野市中之沢
建設年代：明治 30 年(1897)～35 年(1902)か
所在地：安曇野市(JR 田沢駅南)



- (11) 篠ノ井線高架下 安曇野市宗林寺向い
建設年代：明治 30 年(1897)～35 年(1902)か
所在地：安曇野市(JR 田沢－明科間)
西側半分がレンガ造になっている。



(12) 旧篠ノ井線 三五山トンネル

建設年代：明治 30 年代

所在地：安曇野市明科三五山



(13) 旧篠ノ井線 小沢隧道

建設年代：不明

所在地：安曇野市漆久保

小沢川橋梁とも呼ばれている。レンガ小口を斜めに積む珍しい構造が見られる。



(14) 旧篠ノ井線 漆久保トンネル

建設年代：明治 30 年（1897）

所在地：安曇野市漆久保



(15) 中央東線塩尻駅中山道ガード

建設年代：明治 35 年(1902)～39 年(1906)か

所在地：塩尻市大門 2 番町（旧中山道 県道 305 号線路交差部）

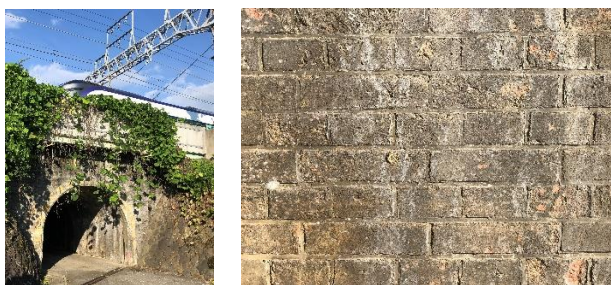
篠ノ井線沿線と比較するため、塩尻駅南の中央東線沿線の構造物を計測した。



(16) 中央東線（中央本線）大門 2 番町トンネル

建設年代：明治 35 年(1902)～39 年(1906)か

所在地：塩尻市大門 2 番町



(17) 中央東線（中央本線）旧線西福寺前トンネル

建設年代：明治 35 年(1902)～39 年(1906)か

所在地：塩尻市下西条（西福寺前）



3 まとめ

(1) 鉄道旧水源跡の調査

現地に残されていた鉄道給水源跡の現況調査と解体調査により、明らかになった結果は下記のとおりである。

外寸 9.23m×9.14m、内寸 7.60m×6.10m、深さ約 2m、壁厚 0.6～1.52m、レンガ造の井戸兼貯水槽である。レンガはイギリス積みで地上から概ね 1.8m以下にレンガ小口大の集水孔が等間隔に設けられており、西壁面には松本駅へ送水する管とタラップが付く。集水孔はレンガ小口部の配列上に設けられることが多く、1～5 列と壁によりばらつきがある。外側は下方へ 2、3 段、階段状に張り出す構造になっており、重力式擁壁のような形状とも言える。裏込め材の有無は不明だが、土は砂混じりで、現在も貯水槽の底付近を掘ると水が出る。外側は正方形に近い形であるが、内側は長方形で南北壁が長い。東西の壁厚が約 0.8m であるのに南北は約 1.5m であるのは、かつて上部にあったかまぼこ型の構造物を支える基礎と長辺方向の土圧対策のためであろうか。

レンガ材は、全て同じ材で赤茶色の素焼きレンガである。寸法にばらつきはあるが、平均値（15 か所）は長さ 222.9 mm×幅 106.0 mm×厚さ 57.6 mm、目地幅は 6.9mm である。目地はモルタルだが、外側の目地は砂の割合が多く、もろい。

道路工事により、鉄道給水源跡は大部分が取り壊されたが、壁の一部と底部が地中に残されている。今回の工事により、西壁面の一部を切り取り記念碑とともに歩道上へ移設した。



歩道上の西壁面と記念碑

(2) 類例調査

鉄道給水源跡の同年代の篠ノ井線沿線及び松本駅周辺の建造物を調査した結果、レンガの材質と寸法のばらつきの少ない厚さを基準に 3 つに分類した。

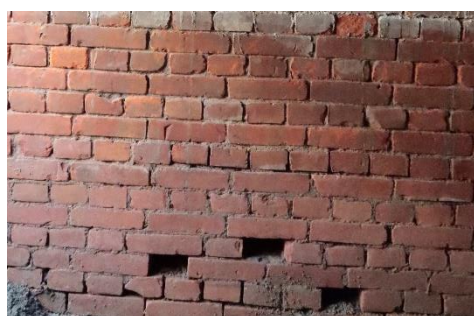
ア 鉄道沿線レンガ 1

レンガ寸法：平均厚さが 56-58 mm レンガ材：赤茶色

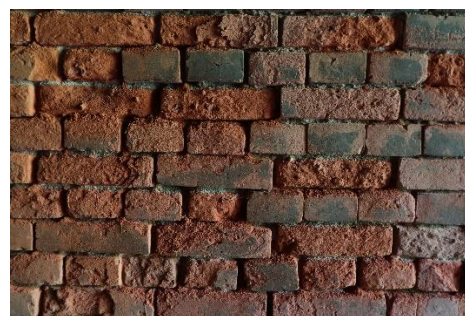
もっとも多く見られたレンガの分類で、篠ノ井線、中央東線の鉄道施設と明治 41 年（1908）頃の公共施設で、鉄道給水源も含まれる。

(mm)

No.	年代	名称	組積法 材質	長さ	幅	厚さ	目地
	M35 頃	鉄道給水源	イギリス 赤茶	222.9 (218-227)	106.0 (101-109)	57.6 (55-60)	6.9 (2-11)
④	M41 (S52 移築)	旧松本区裁判所庁舎 門柱	イギリス 赤茶	218.8 (212-225)	105.0 (101-108)	57.4 (57-59)	参考 8.2 (6-10)
⑤	M41 頃	旧松本歩兵第五十連隊糧 秣庫 (信州大学内)	イギリス 赤茶	224.8 (221-227)	106.2 (104-108)	56.4 (55-59)	8.8 (5-12)
⑦	M30-35	中央線松本駅北 橋脚 (一部)	イギリス 不明	226.8 (223-230)	111.4 (110-114)	56.8 (56-57)	8.2 (7-10)
⑨	M30-35	篠ノ井線高架下 松本市安曇野市境	イギリス 赤茶	223 (220-227)	106.6 (105-109)	57.0 (55-59)	11.2 (8-14)
⑩	M30-35	篠ノ井線高架下 安曇野市中之沢	イギリス 赤茶	222 (220-226)	109.2 (106-116)	58.0 (55-61)	8.8 (8-10)
⑫	M30 代	旧篠ノ井線 三五山トンネル	イギリス (側壁) 赤茶	223.7 (220-227)	107.9 (104-111)	56.9 (56-58)	8 (6-10)
⑬	不明	旧篠ノ井線 小沢隧道	イギリス小口斜め 赤茶	224.2 (220-229)	108.4 (106-110)	56.4 (54-57)	11.4 (11-12)
⑭	M30	旧篠ノ井線 漆久保トンネル	イギリス (側壁) 赤茶	220 (214-225)	106.6 (104-110)	57.4 (56-60)	6.8 (5-8)
⑮	M35-39	中央東線 塩尻駅中山道ガード	イギリス 不明	225.3 (223-228)	108.1 (105-110)	57.8 (56-60)	
⑯	M35-39	中央東線 大門 2 番町トンネル	イギリス (側壁) 不明	224.2 (219-229)	110.2 (109-112)	58.3 (55-60)	
⑰	M35-39	中央東線 旧線西福寺前トンネル	イギリス (側壁) 不明	222.0 (219-226)	108.8 (106-110)	58.0 (55-60)	



鉄道給水源跡



旧篠ノ井線 漆久保トンネル

イ 鉄道沿線レンガ 2

レンガ寸法：平均厚さが 55-56 mm レンガ材：赤茶色

鉄道沿線レンガ 1 とほぼ同じだが、厚さが少し薄い。篠ノ井線⑧⑩はレンガの小口部分が茶色で、長手と小口が交互に積まれているため 2 色に見える。角をみるとレンガの小口部だけが茶であることがわかる。

(mm)

No.	年代	名称	組積法 材質	長さ	幅	厚さ	目地
③	不明	白板南公民館	イギリス 赤茶	219.0 (215-223)	108.6 (107-113)	55.2 (53-57)	11.2 (8-16)
⑧	M30-35	篠ノ井線高架下 平瀬城入口	イギリス 長手赤茶・小口茶	219.8 (217-222)	105.4 (104-107)	55.6 (55-57)	11.2 (10-16)
⑩	M30-35	篠ノ井線高架下 安曇野市宗林寺向い	イギリス 長手赤茶・小口茶	224.2 (221-226)	105.2 (104-108)	55.4 (53-58)	8.4 (7-9)



篠ノ井線 平瀬城入口・安曇野市宗林寺向い

ウ 釉薬レンガ

(ア) 素焼きレンガ寸法：平均厚さが 60 mm レンガ材：赤茶色 ①

(イ) 釉薬レンガ寸法：平均厚さが 54-55 mm レンガ材：濃茶色 ②⑥

①②は長野県におけるレンガ造建築の最初期の例であり、鉄道施設と特徴が異なる。釉薬レンガは「焼き過ぎレンガ」である可能性もあるが、濃茶色で光沢があり見た目に特徴がある。素焼きレンガと比べて耐水性に優れており、建物の基礎や塀や門柱などに使われる例が多い。表にはないが①にも光沢のあるレンガは使われている。⑥は建設に 20 年の開きがあるが、素焼きレンガと比べて釉薬レンガは寸法が小さい。

(mm)

No.	年代	名称	組積法 材質	長さ	幅	厚さ	目地
①	M21	旧山崎歯科医院	イギリス 赤茶	219 (201-227)	106 (101-110)	60 (54-64)	9.5
②	M22 (H3 移築)	旧松本カトリック教会司 祭館 基礎正面	イギリス 濃茶(釉薬)	219.0 (215-224)	104.0 (100-113)	54.6 (53-57)	参考 13.8 (13-15)
⑥	M41 頃	旧松本歩兵第五十連隊糧 秣庫(信州大学内)門柱	イギリス 濃茶(釉薬)	218.4 (216-220)	102.2 (101-103)	54.2 (52-56)	10.0 (8-13)



旧松本カトリック司祭館



旧松本歩兵第五十連隊糧秣庫門柱

3つの分類のうち、ア・イは鉄道沿線のレンガで違いも僅かである。やはり沿線の鉄道施設は同様のレンガで施工されている可能性が高いと思われる。ウは鉄道施設には見られないレンガであったが、外観調査ではそれ以上のことはわからなかった。比較した結果、組積法、寸法、色、目地については下記のとおりである。

エ 組積法

組積法は全てイギリス積みであった。イギリス積みがあらゆる構造物に普遍的に採用されている理由は、当時の解説書や示方書類が原則としてこの手法を煉瓦の標準的な組積法と位置付けていたことが大きかったことが考えられる（小野田滋『鉄道と煉瓦』より）。

オ 寸法

レンガの寸法は、鉄道施設と建物に違いが見られたが、④旧松本区裁判所庁舎門柱、⑤旧松本歩兵第五十連隊糧秣庫（信州大学内）は同様の寸法であった。鉄道開通後の明治41年（1912）建設された国や軍の施設であることが関係していると思われる。

鉄道施設は、篠ノ井線高架下の⑧平瀬城入口、⑩安曇野市宗林寺向いの厚さの数値が低いものの、その他は同様の傾向が見られた。線路の延伸により建設年代を推測したが、⑧⑨は、鉄道沿線上のレンガ産地の違いや、その後の改修による後年の施設の可能性もあるかもしれない。

小野田滋『鉄道と煉瓦』によると寸法を指標として定量的に分類する方法として、クラスタ分析が用いられている。クラスタ分析とは、類似性を持つ個体同士を数値的に判断し、部分集団を形成させながら分類を行おうとする分析手法である。レンガ寸法によりⅠからⅦまで大きく7つに分類されており、調査対象のⅢ群の分布は全国各地にわたっており、全体の1/3強を占め、長さ、幅ともやや小さいものがⅢ-2として整理されている。篠ノ井線、中央東線はⅢ-2になるが、レンガ寸法は、長さ224.1mm、幅107.1mm、厚さ58.6mmである。

カ 色

調査対象のなかには後の塗装により判別できない構造物も含まれているが、レンガ材は、①旧山崎歯科医院の腰壁部、②旧松本カトリック教会司祭館、⑥旧松本歩兵第五十連隊糧秣庫（信州大学）門柱を除いてほとんどが赤茶色であった。⑧平瀬城入口、⑩安曇野市宗林寺向いは長手部が赤茶、小口部が茶色であった。

キ 目地

②旧松本カトリック教会司祭館以外は、目地幅に差異が少なく目地材を含めて傾向はわからなかった。

(3) おわりに

今回の鉄道給水源貯水槽の記録保存調査の他に、鉄道沿線にはまだレンガ造の構造物が少し残っており、近隣の類似施設の比較調査もすることができた。鉄道給水源に使用されたレンガの特定には及ばなかったが、篠ノ井線の蒸気機関車により運搬され、レンガが明科産である可能性が考えられる。

明治35年(1902)の鉄道作業局年報に、鉄道用品の購入としてレンガの納入が521,855,000

個、セメントが 179,585 樽とあり、鉄道施設建設にあたってレンガとセメントの相当量の需要があったことがわかる。

鉄道用煉瓦に関わる技術基準のうち、原文が明らかな記録として最も古いものは、新永間市街線（現東海道本線東京－浜松町間の高架線）の工事にあたって、明治 34 年（1901）10 月に制定された「高架鉄道用並形煉瓦石仕様書」がある。この基準に示された寸法は、長さ 7 寸 4 分（224.2 mm）幅 3 寸 6 分（109.1 mm）厚さ 1 寸 9 分（57.6 mm）である（小野田滋『鉄道と煉瓦』）。これは、鉄道給水源に使用されたレンガ寸法に近い数値である。

レンガ寸法は、製造された時期により変化しており、建設が始まった江戸最末期の頃は、既存の瓦を焼成する窯などが代用されていたため、高温焼成することが難しく厚みのない煉瓦が焼成されていた。また、機械による大量製造が始まるまでは、受注製造されていた煉瓦も多かったため、現場から指定された寸法の煉瓦を納品されていたと考えられる（石田真弥、関崇夫「煉瓦寸法の変遷と組積技術の関連性に関する研究 群馬県内の煉瓦造建造物を対象として」（『前橋工科大学研究紀要 22 巻』2019 年））。大正 14 年（1925）に日本標準規格（JES）第 8 号が採用・交付され、長さ 210 mm、幅 100 mm、厚さ 60 mm に統一された。群馬県の調査では、それ以降の建造物も使用されたレンガ寸法に規格が統一されていなかったことが確認されているため、規格が統一されるまでにはさらに時間がかかったようだ。

一般的な建造物全般と、大量の需要があり明治 34 年（1901）に仕様書があった鉄道施設では、規格の統一にひらきがあるようだ。

今回の調査は、鉄道を中心にした明治 35 年（1902）前後の建造物を対象にしたが、大正 12 年（1923）松本市上下水道局城山配水地（松本市蟻ヶ崎）、大正 15 年（1926）塩類鉱泉塩井乃湯のレンガ塀（松本市大手 3 丁目）など、レンガ造の建造物はさらに増加する。

NTT インフラネット株式会社の協力により、レンガ壁の切り取りや工事中の調査協力、資料提供を受けた。また、松本土建株式会社の協力により、記念碑の移設や切り取ったレンガ壁の設置とともに、給水源跡の説明板を設置した。工事により鉄道遺構はなくなってしまったが、今まで見えなかった地下遺構を一部現地で見られる環境になった。現地を訪れて、松本の地形を巧みに利用した鉄道遺構があったことを実感してほしい。



移設後の記念碑とレンガ壁、説明板

参考文献

- 小野田滋『鉄道と煉瓦 その歴史とデザイン』鹿島出版会 2004年
- 降幡利治『信州の鉄道碑ものがたり』信濃毎日新聞社 2017年
- 『明科町史 下巻』明科町 1985年
- 『市政八十年のあゆみ』松本市 1987年
- 『松本市史第二巻 歴史Ⅲ近代』松本市 1995年
- 『松本市史第二巻 歴史Ⅳ現代』松本市 1995年
- 窪田雅之『近代松本地図集成』書肆秋櫻舎 2013年
- 窪田雅之『信州松本絵葉書集成』書肆秋櫻舎 2009年
- 『山崎齒科医院記録保存調査報告書』松本市教育委員会 2013年
- 『松本平の今昔』郷土出版社 2003年
- 米山文香「今はなき赤煉瓦の「旧山崎齒科医院」に寄せて」（『松本市史研究—松本市文書館紀要—第30号』2020年）
- 石田真弥、関崇夫「煉瓦寸法の変遷と組積技術の関連性に関する研究 群馬県内の煉瓦造建造物を対象として」（『前橋工科大学研究紀要 22巻』2019年）
- 『鉄道作業局年報 明治35年』鉄道作業局 1902年
- 『松本城二の丸御殿跡発掘調査・史跡公園整備』松本市教育委員会 1985年

写 真

着工前



道路拡幅前 車道下部に給水



赤いラインが構造物埋設部分



壁面 金物



西側(駅方向)給水バルブ正面



西側(駅方向)給水バルブ 横方向



構造物を貫く配管



既存配管と堆積土



コンクリート構造物 劣化状況



壁面レンガ積み 集水孔



壁面レンガ積み状況



平成9年 内部の状況 1



平成9年 内部の状況 2

解体調査



道路工事中 フェンス部分が貯水槽



記念碑 仮移設状況



西壁面(南側)



西側壁面



南側壁面 H=2000



南側壁面 H=2000



深さ約 1m コンクリート厚さ 300mm
コーナーレンガ1個幅半分外へ出る



深さ約 800mmから
レンガ幅1個分外側へ厚み増す



レンガ 幅 110mm



レンガ 厚さ 57mm 目地 9-12mm



レンガ 長さ225mm



南壁面コア抜き L=1300 レンガ 5 個半



西壁レンガ積み、送水管



北西壁コーナー



北壁 集水孔



北壁レンガ目地 砂が多い



外壁接地部の砂混じりの土



貯水槽西側から出土した木杭

解体工事(NTT インフラネット(株)提供)



内部構造物 鋼管



上部床版 全景



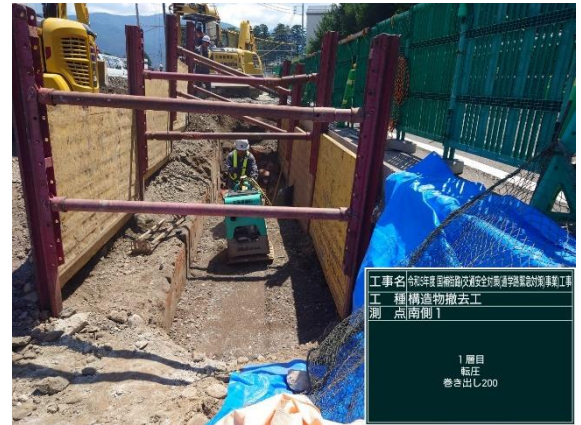
上部床版 切断状況



南側壁面上部



南側壁面 取り壊し完了



南側壁面 取り壊し完了



西壁面 側面掘削状況



西壁面 掘削完了



西壁面 取り壊し状況



西壁面 取り壊し状況



西壁面 取り壊し完了



西壁面 取り壊し状況



北壁面 掘削状況



北壁面 取り壊し後



北壁面 埋め戻し



東壁面 取り壊し状況

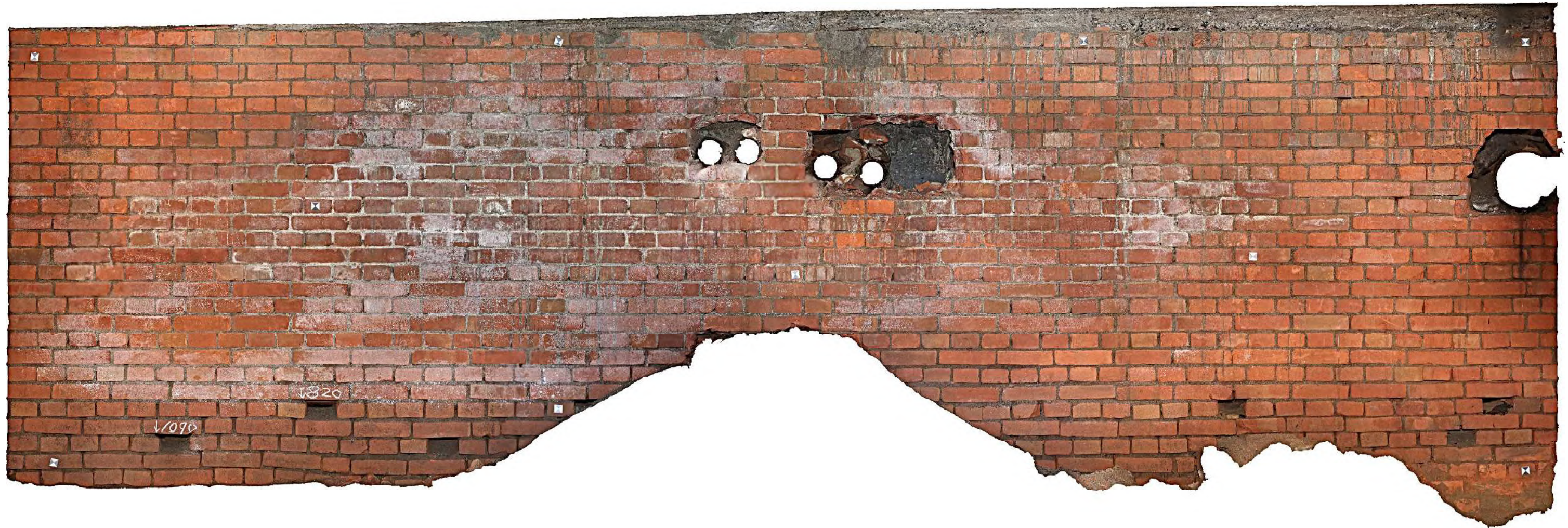


東壁面 取り壊し後



東壁面 埋め戻し

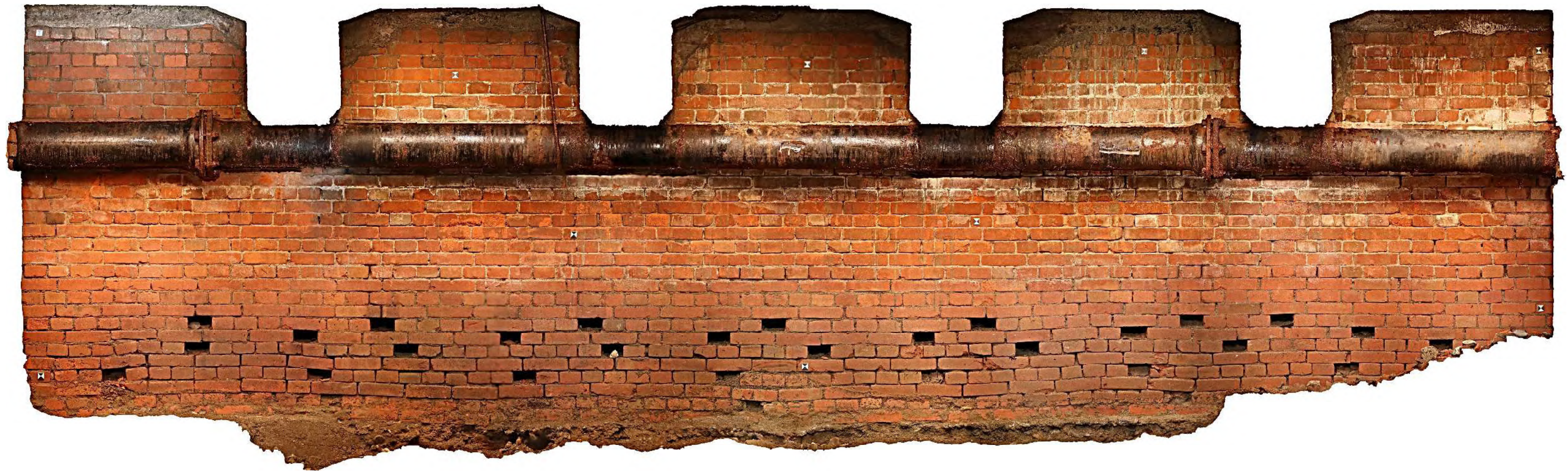
東壁面 オルソ画像



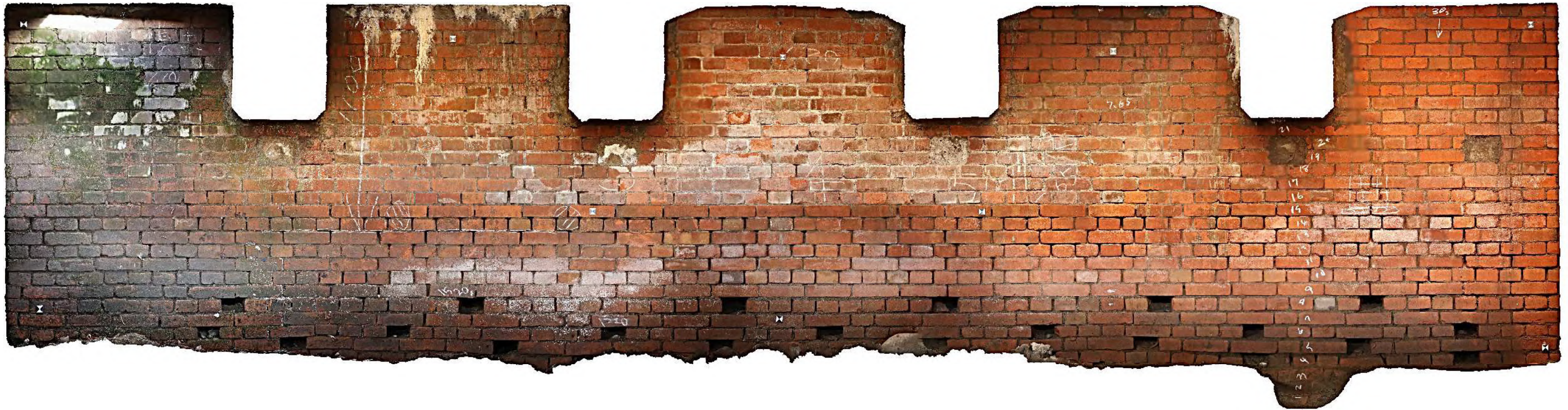
西壁面 オルソ画像



南壁面 オルソ画像



北壁面 オルソ画像

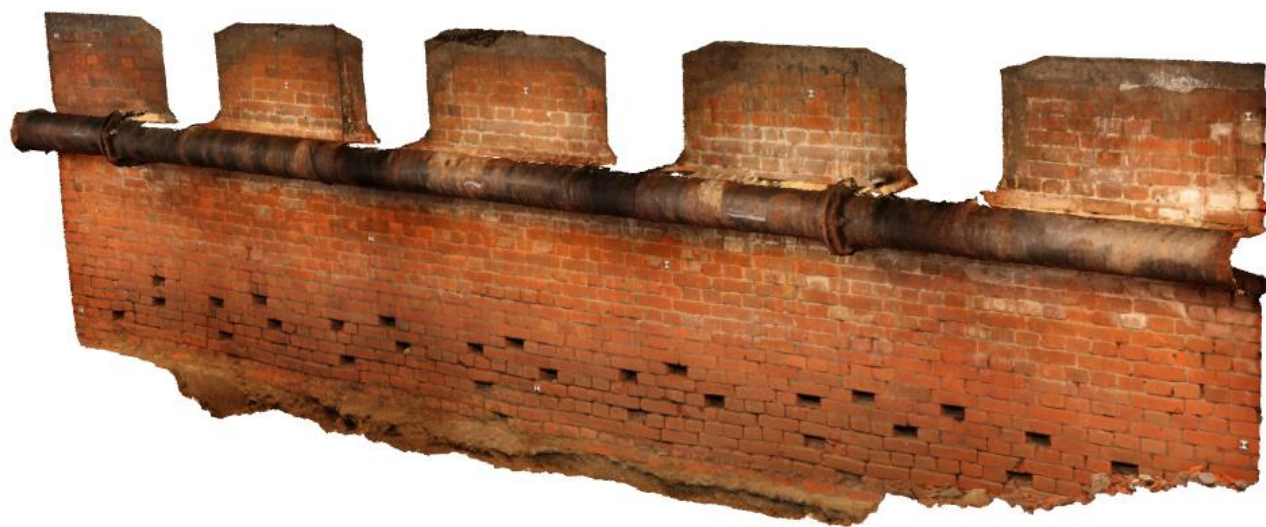




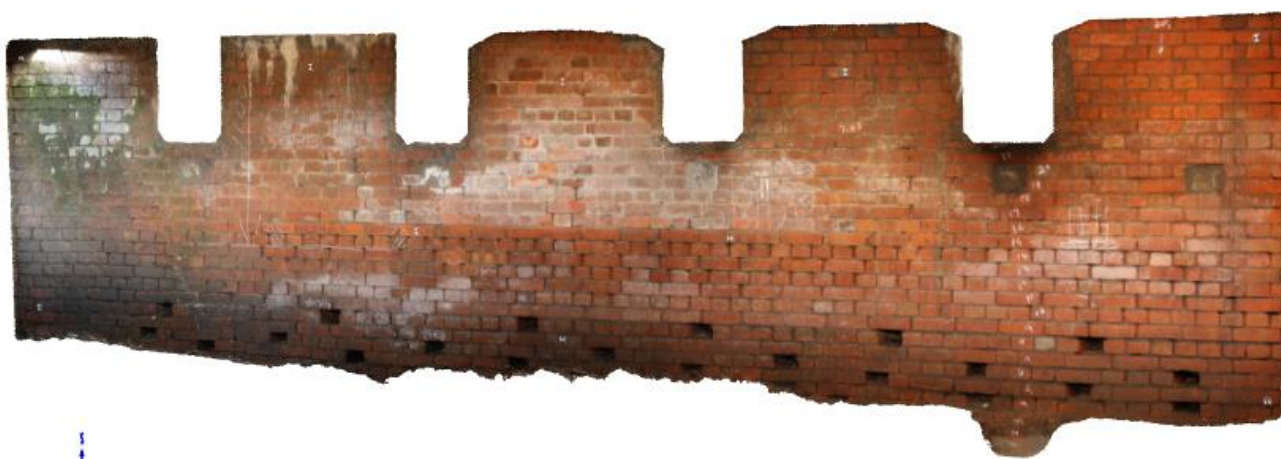
西壁



東壁

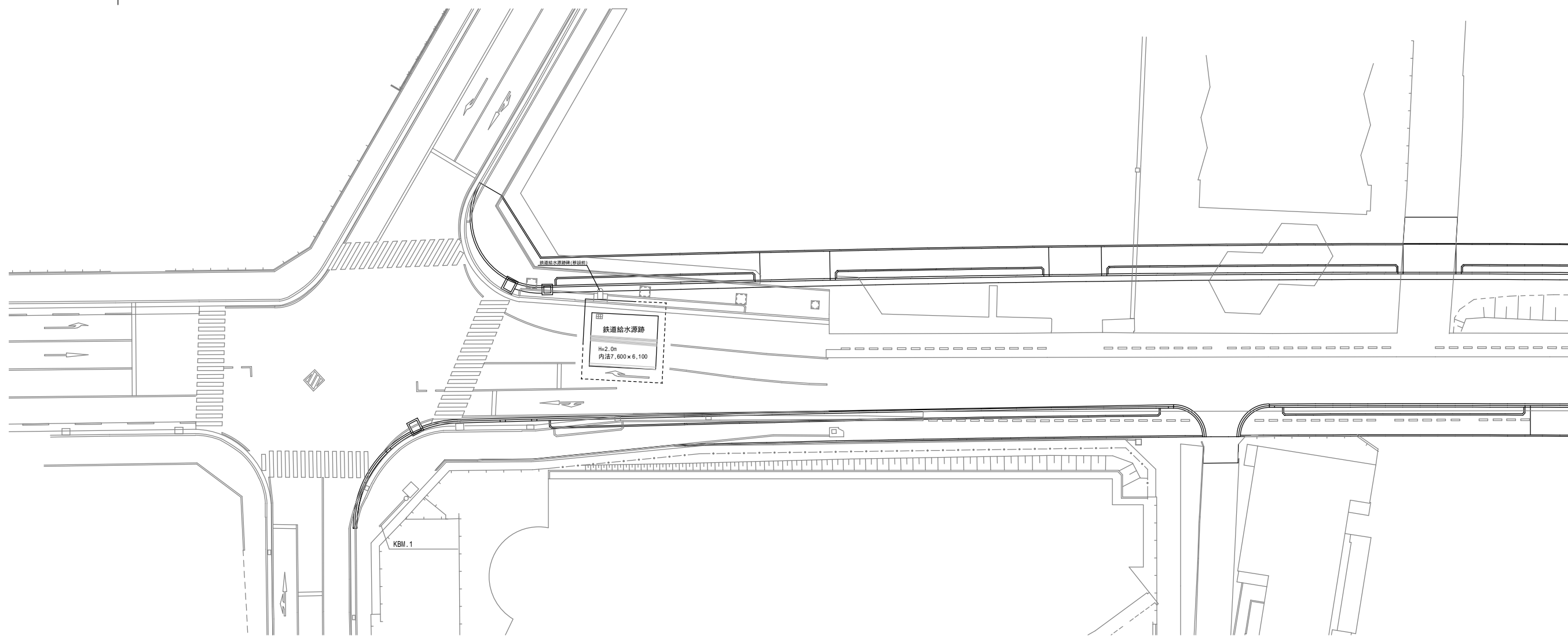
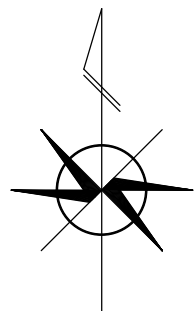


南壁



北壁

圖 面

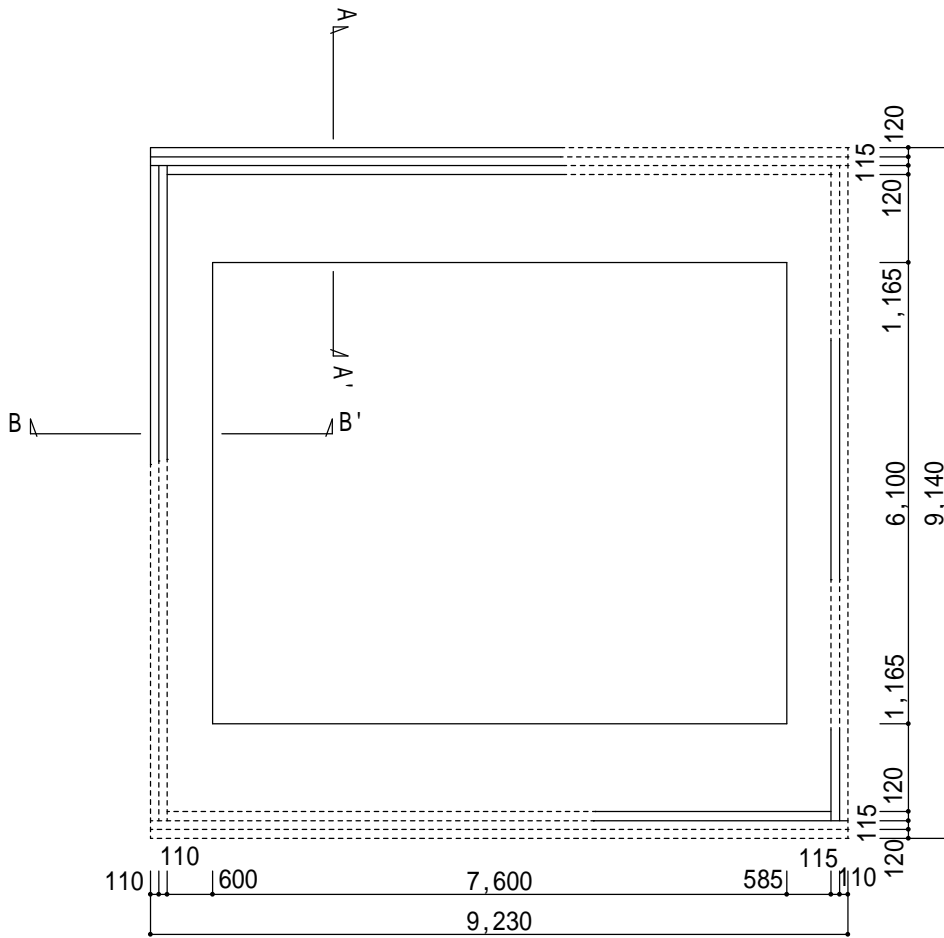
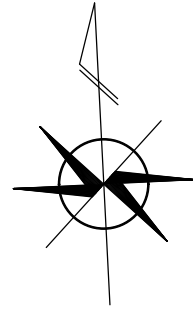


配置図

都市計画道路 松本駅北小松線（長野県道 主要地方道松本塩尻線） 道路平面図

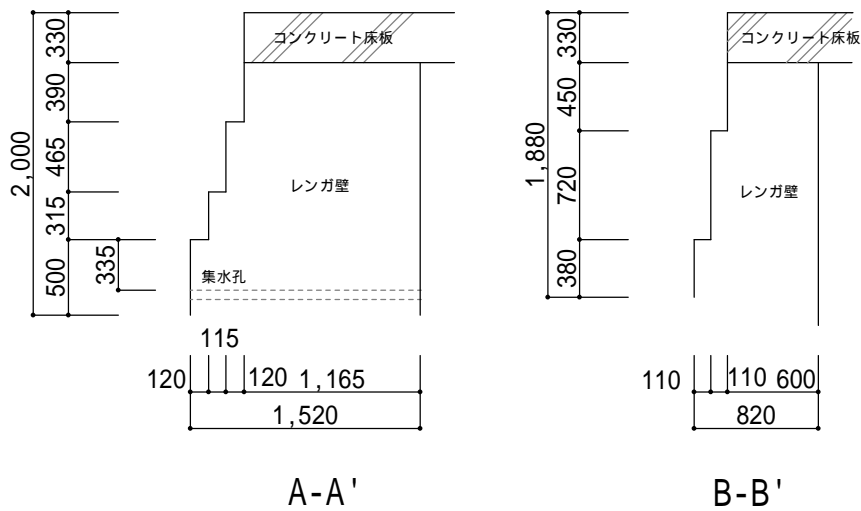
A3：縮尺 1/500

（松本建設事務所より提供を受けた図面に一部加筆）

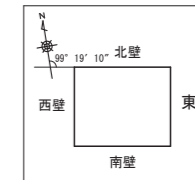


----- 推定

平面図 S=1/100

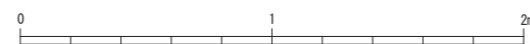
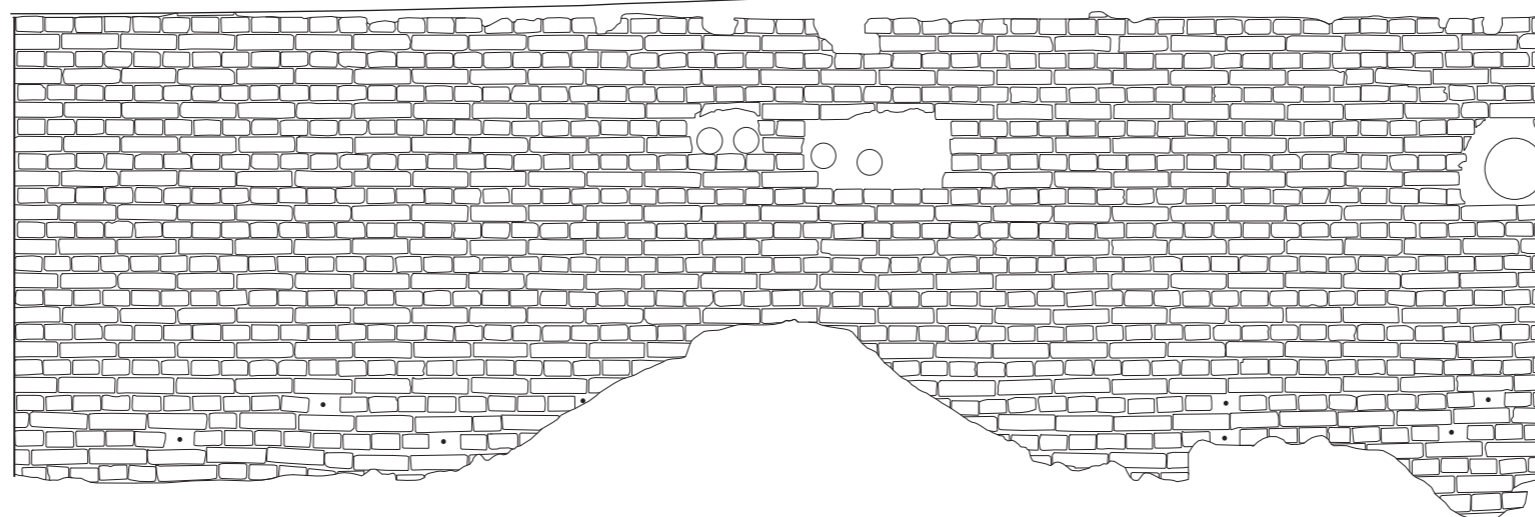


断面図 S=1/50



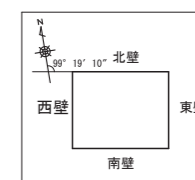
東壁 立面図

(道路)

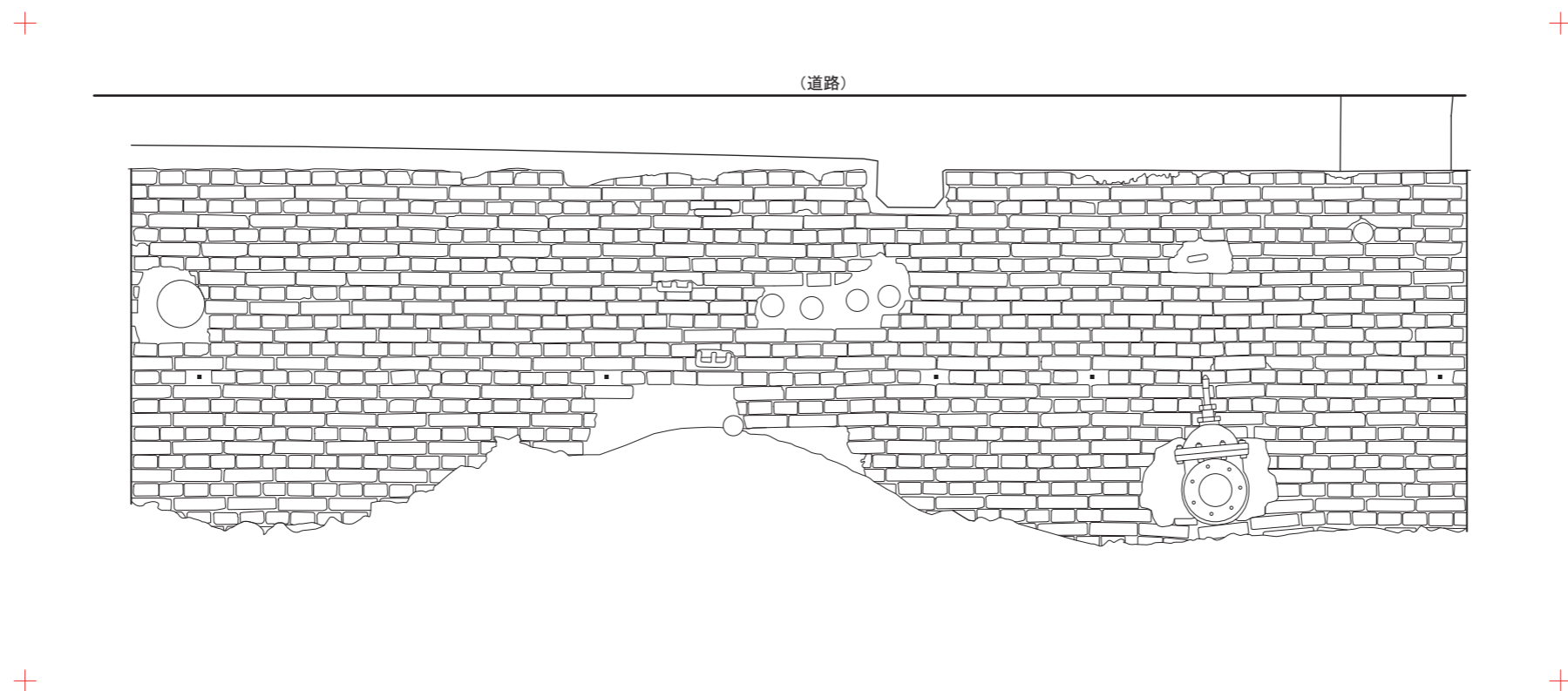


図面 No.

遺跡名	県町遺跡		
遺構名	鉄道給水源跡		
地区名	松本市県1丁目		
タイトル	東壁立面図		
実測日	2022. 2. 8	ベンチマーク(桁)No.	
縮尺	A3 S = 1 : 30	ベンチマーク 高 ㊸	m
実測者	株式会社 松本測量	機械高 ㊹	m
		眼高 ㊸+㊹	m

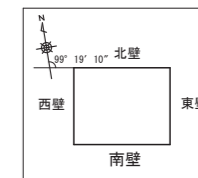


西壁 立面図



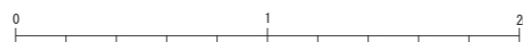
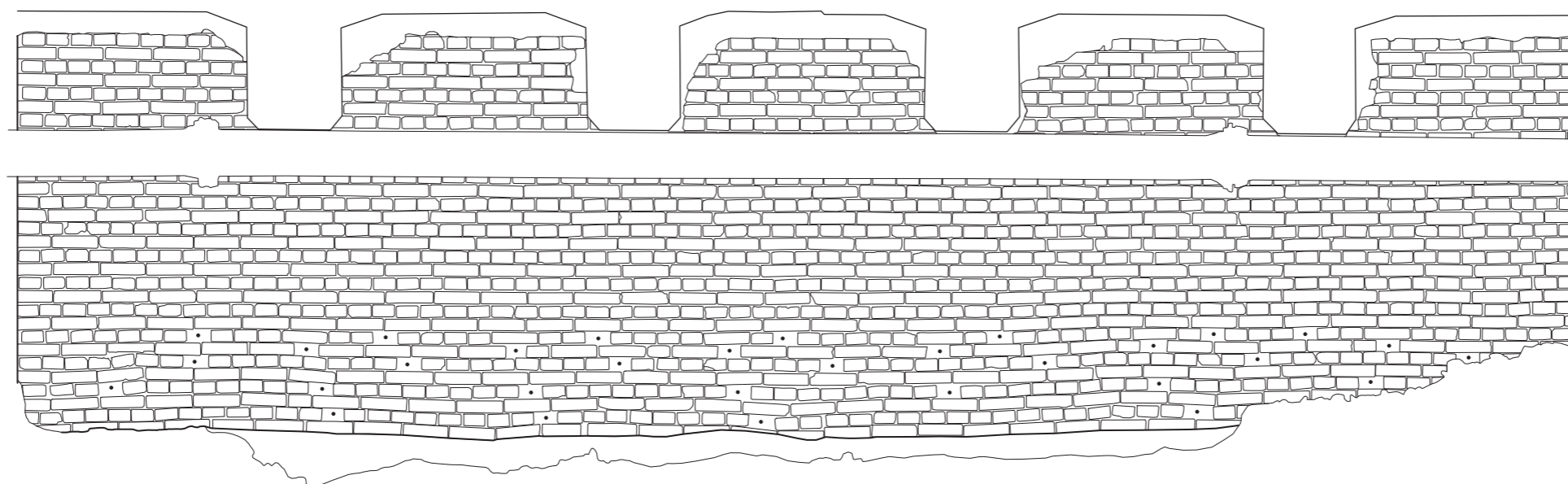
図面 No.

遺跡名	県町遺跡		
遺構名	鉄道給水源跡		
地区名	松本市県1丁目		
タイトル	西壁立面図		
実測日	2022. 2. 8	ベンチマーク(植)No.	
縮尺	A3 S = 1 : 30	ベンチマーク 高 (a)	m
実測者	株式会社 松本測量	機械高 (b)	m
		眼高 (a)+(b)	m



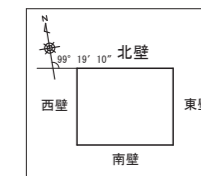
南壁 立面図

(道路)



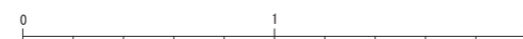
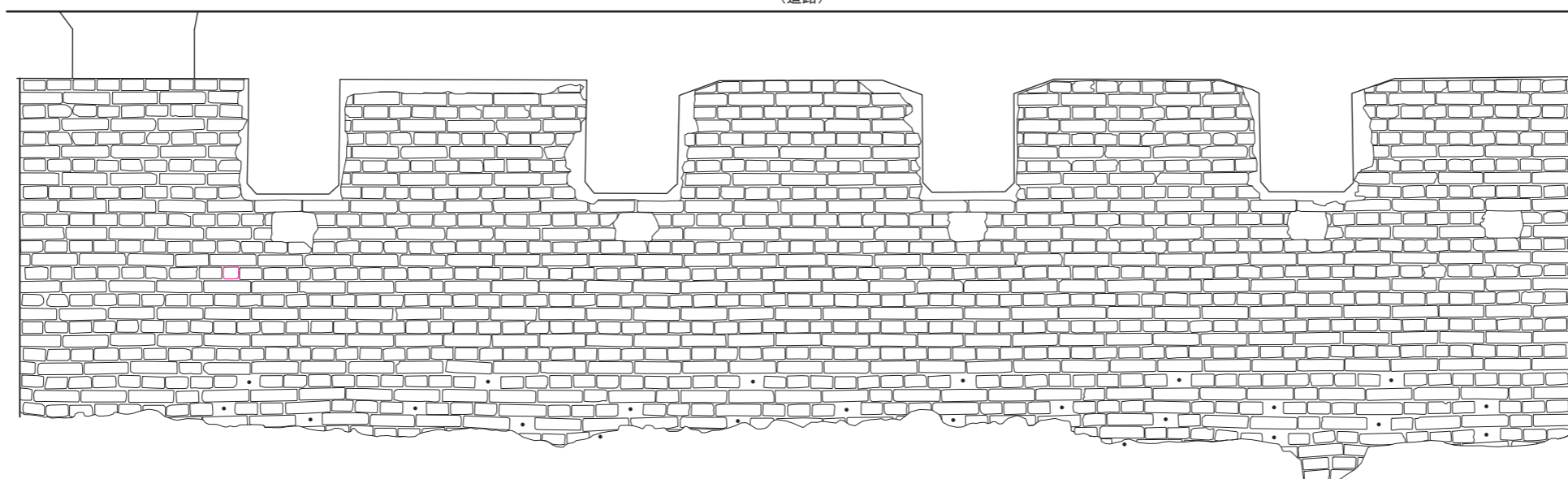
図面 No.

遺跡名	県町遺跡		
遺構名	鉄道給水源跡		
地区名	松本市県1丁目		
タイトル	南壁立面図		
実測日	2022. 2. 8	ベンチマーク(桁)No.	
縮尺	A3 S = 1 : 30	ベンチマーク 高 ④	m
実測者	株式会社 松本測量	機械高 ①	m
		眼高 ④+①	m



北壁 立面図

(道路)



図面 No.

遺跡名	県町遺跡		
遺構名	鉄道給水源跡		
地区名	松本市県1丁目		
タイトル	北壁立面図		
実測日	2022. 2. 8	ベンチマーク(桁)No.	
縮尺	A3 S = 1 : 30	ベンチマーク 高 ㉓	m
実測者	株式会社 松本測量	機械高 ㉔	m
		眼高 ㉓+㉔	m

鉄道給水源跡記録保存調査報告書

発行 松本市教育委員会（担当：文化財課）

〒390-0874

松本市大手3-8-13 松本市役所大手事務所

電話 0263-34-3292

令和6年12月31日
