

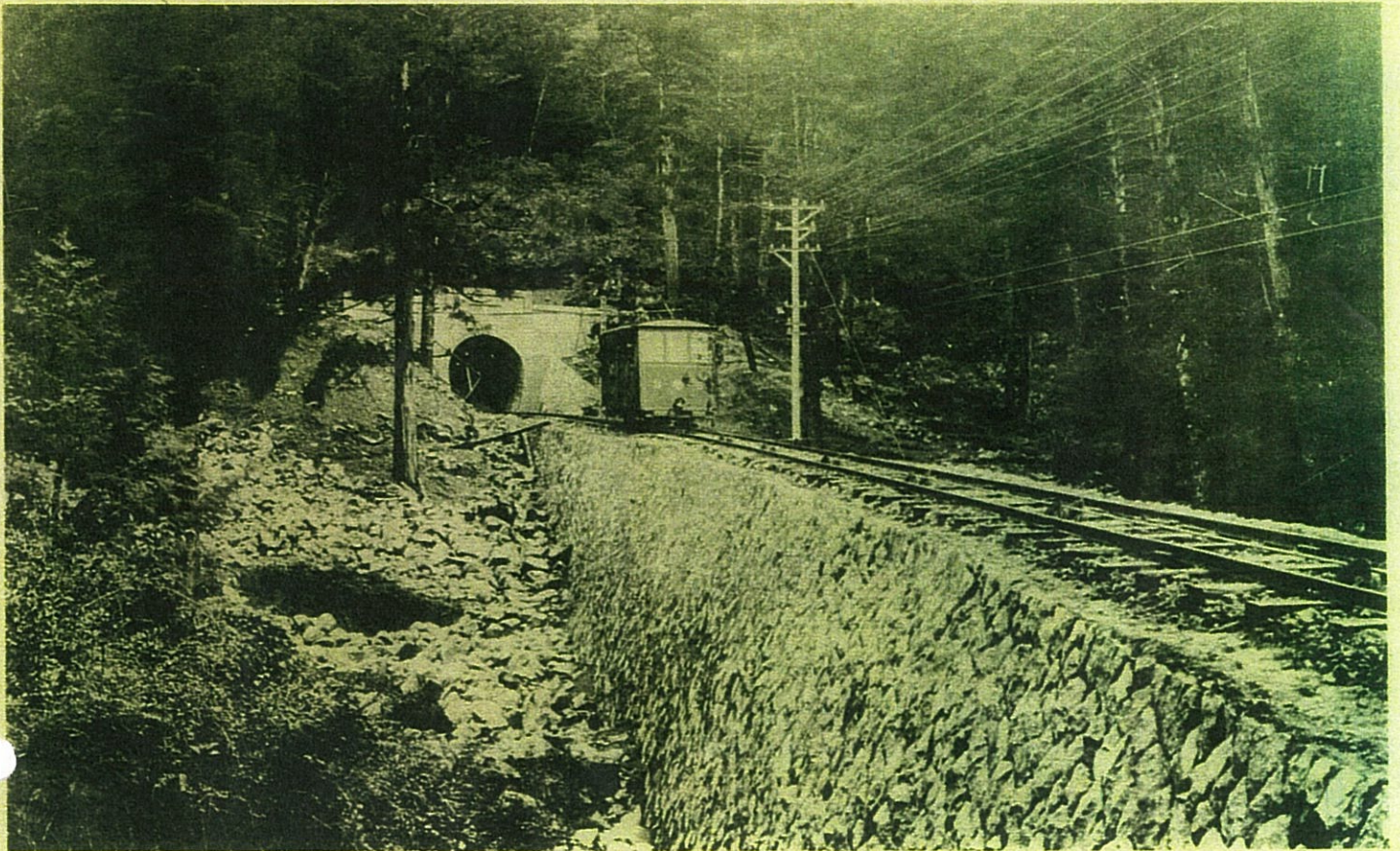
平成27年度 認定

茨城県・平成27年度土木学会選奨土木遺産候補

記入日 平成27年6月

候補の名称 (ふりがな)	筑波山ケーブルカー (つくばさん ケーブルカー)
完成年	大正14年(1925)
諸元・形式等	鋼索鉄道(筑波山山麓から山頂) 路線延長(勾配長) 1,634m、軌間 1,067m 高低差 495m、最急勾配 358/1,000 最小曲線半径 250m、全体の1/3が曲線区間 長峰隧道 延長 118m、全区間カーブトンネル
設計・工事監督	不明 開業当時はスイス製の車両に、ドイツ製のワイヤーで運行
開設者(施工者)	高柳 淳之介(地元の事業家) 筑波山ケーブルカーの開設者(1925年)に て、24年/年
推薦理由	<ul style="list-style-type: none"> 古来より板東無双の霊山と仰がれる筑波山の観光開発のため、地元の事業家によって、大正12年に、筑波山鋼索鉄道株式会社が設立され、工事に着手、大正14年に竣工し、開業した。 ケーブルカーとしては、関東地方では箱根登山鉄道(大正8年竣工)に次いで2番目に開業した。 現在日本で運行中のケーブルカーでは、開業時期では三番目、路線の延長で三番目、高低差で二番目の歴史と規模を誇っている。 路線の特徴は、地形の改変を出来るだけ避け、地形に沿って路線を敷設したため、路線延長の1/3の区間がカーブ区間で90°の方向転換をしており、日本のケーブルカーの中でも希な存在である。 このカーブ区間にある長峰隧道は、急勾配の曲線トンネルで、施工に当たっては、硬岩(斑レイ岩)のためダイナマイトにより掘削し、コンクリートで覆工されており、現在も当時の姿で供用されている。 トンネル建設の歴史の中で、長峰隧道におけるダイナマイト掘削、コンクリート覆工工事は、日本における当工法の黎明期に

	<p>当たる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路体については、概ね之区間で当時のままの石積擁壁が見られるが、特に擁壁高の高い区間は、後年、前面にコンクリート造りの擁壁を施工し補強されている。 ・ 当ケーブルカーの機構は、軌道や車両、巻き上げ機は改修されているが、路体やトンネル等の土木構造物については、ほぼ当時の姿で供用されている。 ・ 筑波山周辺のつくば市等6市では、筑波山及びその周辺地域に、際だって特色のある地形や地質、自然が広がっていることから、平成28年度、日本ジオパークの認定をめざし、現在、推進協議会（会長：つくば市長）を設置し各種事業を展開している。 ・ 茨城県を代表する観光地である筑波山における重要な観光交通施設として長い間役割を果たしており、また、車窓からは地平線や豊かな自然を見ることが出来る格好の視点場として、現在も、年間約40万人に利用されている。 ・ 当ケーブルカーは、茨城県における観光開発のパイオニアであり、現在も、当時の姿を引き継ぎつつ供用を続け、本県を代表する筑波山観光の重要な交通施設として、また、新たなジオパークの利活用施設としての役割も期待されている、大変貴重な土木遺産である。 ・ 日本の近代土木遺産2800選 Bランク
所在地	茨城県つくば市筑波1番地
管理者	筑波観光鉄道株式会社
管理者連絡先 （同意を得ている担当部局・担当課・係名まで記入）	<p>〒300-4352 茨城県つくば市筑波1番地 営業本部 電話番号：029（866）0611</p>
選定された場合に実施を予定しているアピール方法 （選定前ですので、選定されたら実施したいと考えている内容で結構です）	<ul style="list-style-type: none"> ・



Nagamine tunnel Mount Tsukuba.

筑波山ケーブルカー長峰トンネル

