

5. 選奨土木遺産一覧

NO	対象構造物	受賞理由	支部	所在地	竣工年
◆2014（平成 26）年度					
1	新釧路川	「釧路市に甚大な被害を与えた大正 9 年洪水を契機に開削され、洪水対策に加え釧路港への土砂流入を防ぎ、地域の発展を支えた施設」である。	北海道	北海道釧路市、釧路町	1921(大正 10)年に着手、着工以来 10 年を経て、1931(昭和 6)年に完成
2	松前港 福山波止場	「松前城石垣の再利用材と北海道で最も初期の練積みコンクリートで築造された堤体を有し、近代土木技術への過渡期を物語る遺構」である。	北海道	北海道松前郡松前町	1875(明治 8)年竣工、明治 22 年に小破修理、明治 25 年から 3 カ年の補修工事
3	仙山線鉄道施設群	「トレスル橋、長大隧道など昭和初期の先端土木技術を反映し、転車台、変電所、機関区など東北初の直流電化や戦後新幹線の礎となる交流電化発祥の地として世界に誇る日本の鉄道技術資産」である。	東北	宮城県仙台市、山形県山形市	1928(昭和 3)年～1955(昭和 30)年
4	成宗電車第一、第二トンネル	第二トンネルは「明治 43 年に建設された煉瓦造の鉄道トンネルで、形態的にほぼ同一な 2 つのトンネルが連続している姿は趣がある貴重な土木遺産」である。	関東	千葉県成田市	1910(明治 43)年
5	羽村取水堰（投渡堰）	「江戸の発展を支えた歴史的価値の高い施設であることに加え、設置当時の投渡しの技術が現在まで継承されている貴重な土木遺産」である。	関東	東京都羽村市	1909(明治 42)年
6	日光稲荷川流域の砂防堰堤群	「技術革新による砂防工法の移行期に建造された堰堤群で、比類のない意匠的特徴とともに近代砂防の歴史を伝える重厚壮麗な土木遺産」である。	関東	栃木県/日光市	1920(大正 9)～1937(昭和 12)年
7	信越線 太田切橋りょう	「明治中期に、谷越えの鉄道敷設に当たり築造されたレンガと石造りの水路トンネルで、現在も使用されている貴重な土木遺産」である。	関東	新潟県/妙高市	1887(明治 20)年
8	水戸市低区配水塔	「鋼製水槽を内蔵する鉄筋コンクリート造りの水道配水塔で、外壁には装飾が施され、近代水道にかける市民の思いが込められた施設」である。	関東	茨城県/水戸市	1932(昭和 7)年
9	江ノ島電鉄	「明治期の日本における鉄道黎明期の雰囲気や今に伝え、地元密着型の軌道として湘南の風景の一部となっている貴重な土木遺産」である。	関東	神奈川県/藤沢市、鎌倉市	1902(明治 35)年
10	敷島浄水場配水塔	「県都前橋の憩いの場である敷島のシンボルであり、水道の歴史を伝承する貴重な土木遺産」である。	関東	群馬県/前橋市	1929(昭和 4)年
11	堀切橋	「親柱頂部に尖頭や半球が施され、高欄は三角形等の空間がある。これらの表面に幾何学模様が刻まれており、野外アート風の橋である貴重な土木遺産」である。	関東	埼玉県/行田市、鴻巣市	1933(昭和 8)年

12	旧親不知トンネル	「明治後期に天陰親不知の断崖絶壁を貫通させた総煉瓦造りのトンネルで、当時の土木技術を後世に伝える貴重な土木遺産」である。	関東	新潟県/糸魚川市	1912(大正元)年
13	嫌谷砂防堰堤群	「明治初期の巨石の空石積みによる砂防施設で、延長 300m に渡り床固工、床止工とともにほぼ完全な形で現在にのこる貴重な土木遺産」である。	中部	岐阜県/中津川市加子母	1884(明治 17) 年(推定)
14	旧稲葉地配水塔	「16 本の支柱に囲われた独特のフォルムを持つ配水塔で、戦後には図書館、演劇練習館へと転身して有効活用される稀有な土木遺産」である。	中部	愛知県/名古屋市中村区	1937(昭和 12) 年
15	旧余部橋りょう(余部鉄橋)	「明治末期に東洋一の橋りょうとして建設され、また適切な補修により 1 世紀にわたりほぼ建設当時の姿を残した貴重な土木遺産」である。	関西	兵庫県/美方郡香美町	1912(明治 45)年 (平成 25 年橋台 1 基、橋脚 3 基、上部工 3 径間のほか橋脚基部 3 基・橋桁 1 径間を現地保存)
16	砂山池・龍ヶ池揚水機場	「琵琶湖東岸の農業発展に寄与した日本で最初期の蒸気ポンプによる地下水くみ上げ施設で現在も電動で稼働している貴重な土木遺産」である。	関西	滋賀県/犬上郡豊郷町	1913(大正 2)年
17	旧北陸本線トンネル群	「旧北陸本線の最大の隘路であった敦賀・今庄間で建設されたトンネル群であり、現在も道路として機能する貴重な土木遺産」である。	関西	福井県/敦賀市、南条郡南越前町	檜曲トンネル他 10 トンネル:1896(明治 29) 年 山中信号所スイッチバック:1919(大正 8) 年
18	小刀根トンネル	「日本人技術者による国内 2 例目の鉄道トンネルであり、また建設当時の姿を留めるものとしては国内最古の鉄道トンネル」である。	関西	福井県/敦賀市	1881(明治 14)年
19	来原岩樋	「わが国に現存する最古級の運河閘門で、天井川の斐伊川と高瀬川を結ぶため、国内では珍しい連続閘門」となっている。	中国	島根県/出雲市	1700(元禄 13)年
20	熊井隧道	「自然石とレンガを用いて明治 38 年に建設された隧道で、笠石や帯石、キーストーン、鋸型飾り積みなどが美しい魅力的な土木遺産」である。	四国	高知県/幡多郡黒潮町	1905(明治 38)年
21	細島験潮場	「明治期に設置された現存する日本最古かつ現役の験潮場であり、世紀を超えて地道な潮位観測に貢献している貴重な施設」である。	西部	宮崎県/日向市	1892(明治 25)年
22	湯野田橋	「国道 34 号線にある明治 21 年(1888 年)に建設された現役で日本最古の石アーチ橋」である。	西部	佐賀県/嬉野市	1888(明治 21)年
◆2015(平成 27) 年度					
1	茨戸川の岡崎式単床ブロック護岸	「岡崎文吉が考案・敷設し、その技術は北海道開発に貢献し、さらには海外にも継承され、国内に普及している連節護岸の礎となる施設」である。	北海道	北海道/石狩市	1917(大正 6)年
2	旧函館本線神居古潭ト	「北海道官設鉄道として建設され、	北海道	北海道/旭	1897(明治 30)年、

	ンネル群	わが国有数の膨張性岩盤地帯に挑み、逐次路線改良を重ねながら道内幹線鉄道輸送を支えた施設群」である。		川市	1928(昭和 3)年
3	東秋留橋	「橋長 149.7m、6 径間連続の鉄筋コンクリートアーチ橋であり、戦後の施工例は全国的に殆ど無く、戦前を代表する貴重な橋梁」である。	関東	東京都/あきる野市	1939(昭和 14)年
4	大間港	「服部長七のたたき工法による護岸で築港され、RC 橋脚、鋼トラス・台座などの施設とともに佐渡鉱山を下支えた貴重な土木遺産」である。	関東	新潟県/佐渡市相川大間町	1892(明治 25)年
5	足利市近代水道施設群	「生活衛生と工業化を支え市制施行後の都市づくりの基盤となった装飾性豊かな施設群で、近代化の様相を映し出す貴重な文化遺産」である。	関東	栃木県/足利市	1930(昭和 5)年 * 1934 年・1955 年頃 一部改築施設含む
6	元町・山手地区の震災復興施設群	「横浜の都市形成において重要な役割を担い、設計・意匠等最先端の土木技術が取り入れられ、歴史的構造物としても貴重な土木遺産」である。	関東	神奈川県/横浜市中区	1926(大正 15)年～ 1928(昭和 3)年
7	筑波山ケーブルカー	「コンクリート覆工隧道や 90 度に方向転換する路線設定など大正期の最新技術を駆使し建設され、今尚、筑波山観光の重要な交通施設」である。	関東	茨城県/つくば市	1925(大正 14)年
8	旧上野鉄道鬼ヶ沢橋梁	「富岡製糸場等と縁のある鉄道施設で、軽便鉄道規格で明治 30 年当時の橋梁の現存例として希少な土木遺産」である。	関東	群馬県/富岡市～下仁田町	1897(明治 30)年
9	飯沼水準原標石	「オランダ人技師リンドにより設置され、日本水準原点の基となった本邦初の水準原標石で、近代測量の出発点となる重要な記念碑」である。	関東	千葉県/銚子市	1872(明治 5)年
10	南向発電所取水堰堤	「昭和初期に 11km 離れた水力発電所へ導水するために建設された、ローリングゲートと調和するゲートピアが個性的な堰堤」である。	中部	長野県/駒ケ根市中沢	1929(昭和 4)年
11	庄内用水元杵樋門	「明治初期に用水と舟運のために開削された水路の取水施設で、明治末期に人造石工法で改築された貴重な樋門」である。	中部	愛知県/名古屋守山区瀬古	1910(明治 43)年
12	蔵造川水路橋	「明治時代の鉄道建設に伴い建造された跨線水路橋で、現存する非常に貴重な煉瓦アーチ橋」である。	中部	長野県/塩尻市北小野	1906(明治 39)年
13	由良川橋りょう	「建設当時国内最多径間を誇るコンクリート橋脚の鉸桁橋梁であり、築後 90 年を経るも保存状態が極めて良好である貴重な土木遺産」である。	関西	京都府/舞鶴市・宮津市	1923(大正 12)年
14	市原人道橋 / (旧 市原橋)	「明治末期に架設された鉄骨コンクリートアーチ橋であり、国内に現存する鉄筋コンクリートアーチ橋の先駆けとして貴重な土木遺産」である。	関西	京都府/京都市左京区	1912(明治 45)年

15	別所砂留	「福山藩による江戸時代の大小様々な形態の砂留が、一溪流に 30 基以上、良好な状態で現存している貴重な土木遺産」である。	中国	広島県/福山市	1764(宝暦 14)年以前
16	百間川の治水施設群－一ノ荒手, 二ノ荒手, 米田の旧堤防, 大水尾の旧堤	「分水部から河口部まで、旭川の放水路として江戸期に築造された百間川の一連の治水システムが現存している貴重な土木遺産」である。	中国	岡山県/岡山市	1687(貞享 4)年(一ノ荒手, 二ノ荒手), 1687(貞享 4)年以降(米田の旧堤防), 1692(元禄 5)年以前(大水尾の旧堤)
17	三成ダム	「わが国における最初期の本格的なアーチダム」である。	中国	島根県/奥出雲町	1954(昭和 29)年
18	新川橋梁	「明治末期に架けられた鉄道橋で、将来の軌道の複線化を見込んだ階段状練石積み橋脚という、希少な特徴を持つ土木遺産」である。	四国	香川県/木田郡三木町平木～三木町鹿伏	1911(明治 44)年
19	第一白川橋梁 【撤去のため認定解除】	「阿蘇カルデラの出口立野に鉄道省最初期に建設され、当時鋼スパンドレルブレーストアーチの最大スパンであった 166.3m の鉄道橋」である。 ※2016(平成 28)年熊本地震で被災、2021(令和 3)年撤去のため認定解除。	西部	熊本県/南阿蘇村	1927(昭和 2)年 2016(平成 28)年 被災 2021(令和 3)年 撤去
20	立野橋梁	「第一白川橋梁とともに鉄道省最初期に建設され、高さ 34m の鋼トレスル橋脚を 3 脚有する 138.8 m の鋼プレートガーダー橋」である。	西部	熊本県/南阿蘇村	1924(大正 13)年
21	五ヶ瀬川畳堤	長良川、揖保川と五ヶ瀬川にのみ現存する構造物で、特に「五ヶ瀬川に設置された畳堤は、大正末期から昭和初期に設置された我が国最古のもの」とされている。	西部	宮崎県/延岡市川中	1920(大正末期)年頃から 1934(昭和初期頃)年(昭和 9 年まで確認済み)
◆2016(平成 28)年度					
1	旧網走線開業時の鉄道施設群	明治期に建設され当時の鉄道技術を現在に伝えるとともに、北海道東部が鉄道とともに発展したことを後世に示す貴重な土木遺産である。	北海道	北海道陸別町, 本別町	本別川橋梁 (1908(明治 41)年架設) 陸別駅転車台 (1910(明治 43)年設置)
2	開拓使三角測量基線－勇払基線(勇払基点, 鶴川基点), 函館助基線(一本木基点, 亀田基点)	正確な北海道地図作製のため欧米の近代測量技術で行われた三角測量基線の位置を示す遺産であり、わが国における基線測量の嚆矢である。	北海道	北海道	(1)勇払基線 1873 年(明治 6 年) (2)函館助基線 1875 年(明治 8 年)
3	磐越西線鉄道施設群	明治・大正期の多様な橋梁群、隧道、駅舎、転車台群を有し、さらに震災時の石油製品輸送などライフラインとして東北と関東を繋いだ貴重な土木遺産である。	東北	福島県, 新潟県	1904 年(明治 37 年)～1922 年(大正 11 年)
4	四ツ谷用水	広瀬川の河岸段丘の微地形を巧みに利用し自然流下の水路配置と地下水涵養を行い、杜の都仙台の水環境を支える近世より継承された貴重な土木遺産である。	東北	宮城県仙台市青葉区	1624 年(寛永年間)から 1703 年(元禄年間), 1957(昭和 32)年～1961(昭和 36)年に補修
5	十三湖水戸口突堤	地域を苦しめた度重なる水戸口閉塞による浸水被害を解消し、岩木川の治水と津軽平野の発展の礎となった貴重な土木遺産である。	東北	青森県五所川原市十三	1946(昭和 21)年

6	鳴子ダム	複雑なカルデラ地形の地に外国の技術者を招かずに日本の技術者だけで建設した我が国初の本格的100m級アーチ式コンクリートダムである。	東北	宮城県大崎市	1957（昭和32）年
7	わたらせ渓谷鐵道関連施設群	近代日本の産銅輸送の根幹を担った足尾鐵道草創期の息吹と情趣を伝える施設群で、地域コミュニティの要として継承される土木遺産である。	関東	群馬県、栃木県	1912（大正元）年～1930（昭和5）年
8	響 橋	幻のオリンピックと呼ばれる第12回東京大会マラソン折返し地点に築造され、荘厳な橋梁デザインは当時の証左となる貴重な土木遺産である。	関東	神奈川県横浜市の鶴見区	1941（昭和16）年
9	江連用水旧溝 宮裏両樋	江戸期に開設された灌漑用水の分水施設で、明治期に煉瓦造りに改築され、地域の貴重な歴史的資産として維持管理されてきた施設である。	関東	茨城県下妻市本宗道	1900（明治33）年
10	南高橋	昭和7年に架けられた都内最古の鋼鉄トラスの道路橋であり、本体に明治時代の旧両国橋の一部が使用されている貴重な土木遺産である。	関東	東京都中央区	1932（昭和7）年
11	信濃川 千手水力発電所施設群	鐵道網の電化を目的として昭和初期に建造され、現在も鐵道輸送を支える施設群である。	関東	新潟県十日町市	1938（昭和13）年～1954（昭和29）年
12	小山樋門	明治31年に建設された3連アーチの煉瓦造水門で、千葉県内で現存する煉瓦造水門の中で最も古く、歴史的価値のある構造物である。	関東	千葉県松戸市	1898（明治31）年
13	湘南港	第18回オリンピック東京大会において築造され、市民に開かれた海洋文化の発展に大きく寄与し、五輪とともに歩む貴重な土木遺産である。	関東	神奈川県藤沢市	1964（昭和39）年
14	榎戸新田橋りょう	明治初年から進められた新開地への鐵道の開設に伴い建造された県下最初期の煉瓦造アーチ橋で、地域開発の記念碑となる土木遺産である。	関東	千葉県八街市	1897（明治30）年
15	向野橋	明治期に京都保津峡に架けられた当時最大スパンの典型的米国製トラス橋が、昭和初期に跨線橋として移設転用された希少な土木遺産である。	中部	愛知県名古屋市中村区、中川区	1930（昭和5）年／本体は1899（明治32）年
16	名古屋港跳上橋	昭和初期に名古屋港内に設けられた鐵道可動橋で、日本に現存する数少ない近代跳開橋の1つである。	中部	愛知県名古屋市の港区	1927（昭和2）年
17	宮川堤	近世に伊勢の地を守るため築かれた宮川下流右岸の堤防で、本堤と刎出しと堤外植樹等で構成された現代にも治水上機能する土木遺産である。	中部	三重県伊勢市中島	17世紀～18世紀
18	三重高等農林學校農場の給水井戸	三重大学農学部的前身である三重高等農林學校の設立後に農場の土地改良のために教官と学生が協力して整備した灌漑施設である。	中部	三重県津市栗真町屋町	1924（大正13）年
19	百寿橋	地元住民の寄付を受け、郡山城中堀に架けられたRC橋で、特徴的な高	関西	奈良県大和郡山市	1936（昭和11）年

		欄等をもち、域内道路として活用されている貴重な土木遺産である。			
20	旧国鉄五新線（未成線） 鉄道構造物群	紀伊山地を鉄道で貫く大構想に駆けた先人の志を未来に語り継ぎ、沿線住民にも親しまれている貴重な土木遺産である。	関西	奈良県五條市	1959（昭和 34）年（五条～城戸間）
21	火ノ山砲台	関門海峡防備のために明治期に築造された下関要塞のうちの一つで、現在でもその姿を留めている貴重な土木遺産である。	中国	山口県下関市	1891（明治 24）年
22	宮内川青石護岸	伊予の青石を石材とした矢羽根積の護岸であり、青石が織りなす綾が美しい土木遺産である。	四国	愛媛県八幡浜市保内町川之石	昭和初期
23	佐井川橋	大正期に建設された初期の鉄筋コンクリート桁橋であり、本格的な井桁状の橋脚や円形模様の高欄を有する貴重な地域の土木遺産である。	西部	福岡県築上郡吉富町直江	1920（大正 9）年
24	始良橋	昭和初期に建設された橋長 150m を超える鉄筋コンクリート桁橋であり、珍しい紋様の閉塞高欄を有する貴重な地域の土木遺産である。	西部	鹿児島県始良市	1932（昭和 7）年
◆2017（平成 29）年度					
1	滝の上発電所施設群	「石炭産業の電力化と高圧送電に応え、落差のある岩盤に堅坑を設けた落水方式を採用し、改修を経て地域に貢献し続ける水力発電所」である。	北海道	北海道夕張市	1925（大正 14）年（平成 28 年改修）
2	網走橋	「街の発展に伴い橋の機能と景観を保った拡幅がなされ、八十年以上に渡り国道橋として活躍する、北海道内現存最古のゲルバー鉄桁橋」である。	北海道	北海道網走市	1934（昭和 9）年（昭和 49 年改修）
3	聖橋	「関東大震災の復興橋梁として、土木と建築各々の大家となった山田守と成瀬勝武の設計により建設された鉄骨コンクリートアーチ橋」である。	関東	千代田区神田駿河台四丁目～文京区湯島一丁目	1927 年（昭和 2 年 3 月）
4	京浜港ドック	「ドライドックとしての希少性の他、製作ケーソン数は同方式で国内最大であり、近代横浜港の整備に大きく貢献した土木遺産」。	関東	神奈川県横浜市中区山内町	1926（大正 15）年
5	J R 上越線清水トンネル 関連施設群	「トンネル掘削技術の進歩と貴重なループ線を今に伝え、谷川連峰を貫通して首都圏と日本海側を最短距離で結ぶ貴重な土木遺産」である。	関東	群馬県みなかみ町～新潟県湯沢町	1931（昭和 6）年：清水トンネル等 1967（昭和 42）年：新清水トンネル等
6	万内川砂防堰堤群・ 日影沢床固工群	「現地産の石を極めて精巧に組んで作られた石積構造の堰堤であり、周囲の自然と調和した美しさを持つ貴重な土木遺産」である。	関東	新潟県妙高市	1921（大正 10）～1934（昭和 9）年
7	亀甲橋	「昭和 8 年に架橋された県内では珍しい 3 連の下路式アーチ鋼橋であり、秩父往還の要所として地域で親しまれてきた土木遺産」である。	関東	山梨県山梨市	1933（昭和 8）年
8	東武鉄道渡良瀬川橋梁・ 砥川橋梁	「英国製から米国製への移行期以降の輸入トラス 2 橋で、細身の鋼材の繊細さと煉瓦および石積による橋脚が歴史的風格を醸す土木遺産」である。	関東	渡良瀬川橋梁：栃木県佐野市～群馬県館林市 砥川橋梁：1896（明治 29）年製、1946（昭和	渡良瀬川橋梁：1914（大正 3）年頃 砥川橋梁：1896（明治 29）年製、1946（昭和

		産」である。		砥川橋梁： 栃木県日光市	21) 年転用
9	里川水系水力発電所群	「茨城県で最初に電源開発された水系にかかる発電所群で地域の近代化に貢献すると共に当時の建設技術を今に伝える貴重な土木遺産」である。	関東	茨城県常陸太田市、日立市	1908(明治 41) 年～ 1926(大正 15) 年
10	玉川橋	大正 10 年に完成した清流・都幾川に架る埼玉県最初の R C アーチ橋であり、景観上も優れた貴重な土木遺産である。	関東	埼玉県ときがわ町	1921(大正 10) 年竣工, 1987(昭和 62) 年度高欄改装
11	緑橋防潮水門	「熊野灘に注ぐ市木川の河口部分に建設された防潮堤と橋を兼ねた、石材と煉瓦による構造物で、高潮被害から地域を守り続けた施設」である。	中部	三重県南牟婁郡御浜町市木	1918(大正 7) 年
12	駿府御囲堤(薩摩土手)	「徳川家康による駿府城拡張工事に伴い、駿府の町を安倍川の洪水から守るために設置され、今でも洪水防御機能を有した貴重な御囲堤」である。	中部	静岡県葵区井宮町妙見下	1600(慶長年間) 年頃
13	往生地浄水場	「長野市の水道創設事業で建設された市内最古の浄水場であり、後の水道普及に大きく貢献し、建設後 100 年経った今も稼働する施設」である。	中部	長野市大字西長野往生地 1 2 2 0 番地 2	1915(大正 4) 年
14	檜野埼灯台	「英国技師ブラントンによる石造洋式灯台であり、地元古座川産の宇津木石を用いたわが国初の回転式洋式灯台」である。	関西	和歌山県東牟婁郡串本町大島檜野	1870(明治 3) 年
15	奈良市水道関連施設群	「意匠的特長に富む高地区配水池、奈良阪計量器室などいずれも創設時の姿を残し、一部は店舗に転用され現存する貴重な水道遺産群」である。	関西	奈良県奈良市、京都府木津川市	1922(大正 11) 年 市坂ポンプ所のみ 1957(昭和 32) 年
16	鵬雲洞・毛見隧道	「交通の難所、船尾山を貫通すべくそれぞれ路面電車軌道及び県道の一部として開削され、紀州青石を用いた秀逸な意匠をもつ土木遺産」である。	関西	和歌山県和歌山市毛見	鵬雲洞：1911(明治 44) 年 毛見隧道：1925(大正 14) 年
17	前河原橋りょう	「独自規格の煉瓦によって構築され、スプリングラインに石材の挿入された特徴的構造をもつ歴史的鉄道橋」である。	関西	滋賀県米原市飯(い)	1889(明治 22) 年
18	竹野川橋りょう・田君川橋りょう	「国内で 3 連現存するラチス桁のうちの 2 連であり、架設当時の橋梁工事事情を現代に伝える貴重な土木遺産」である。	関西	竹野川橋りょう：兵庫県豊岡市 田君川橋りょう：兵庫県美方郡新温泉町	竹野川橋りょう：1911(明治 44) 年(ラチス桁部分は 1920(大正 9) 年) 田君川橋りょう：1912(明治 45) 年(ラチス桁部分は 1922(大正 11) 年)
19	大阪京都間鉄道煉瓦拱渠群	「本区間内(明治 10 年全通)に設けられた煉瓦造の鉄道橋及び隧道群であり、欠円アーチやねじりまんぼなどの特徴をもつ土木遺産群」である。	関西	京都府西京区(馬場丁川) 長岡京市(七反田、	1875(明治 8) 年(樋口・円妙寺・馬場丁川暗渠、後藤川避溢橋、藪ヶ花跨道橋) 1876(明治 9) 年(尻

				老ヶ辻) 乙訓郡大山崎町(円妙寺) 大阪府高槻市(後藤川, 奥田ノ端, 藪ヶ花) 大阪府茨木市(門ノ前, 尻戸三) 大阪府大阪市北区(樋口暗渠)	戸三避溢橋, 門ノ前跨道橋, 奥田ノ端暗渠, 七反田・老ヶ辻拱渠)
20	金慶橋	「戦後の有料道路に架設された道路橋であり, 構造用強度材としてアルミニウム合金が使用された貴重な土木遺産」である.	関西	神戸市北区有馬町字孫七 1 7 6 2 - 2	1961(昭和 36)年
21	山陰道の石畳 一駟馳山峠, 蒲生峠	「通行が困難であった峠道を改良するために施された石畳で, 当時の様子が偲ばれる」土木遺産である.	中国	鳥取県岩美町	1812(文化 9)年【駟馳山峠】, 1892(明治 25)年以前【蒲生峠】
22	府能隧道	「佐那河内村・神山町と徳島市との物流・交流を支えてきた現役の隧道で, 煉瓦積みと飾り石など丁寧な意匠が施された貴重な土木遺産」である.	四国	徳島県名東郡佐那河内村, 徳島県神山町	1923(大正 12)年
23	中島川変流部護岸	「明治政府の 3 番目の大規模港湾事業である第 1 次長崎港改修事業の唯一の遺構で, デ・レーケが調査・設計に携わった貴重な土木遺産」である.	西部	長崎県長崎市	1889(明治 22)年(平成 28 年一部改修)
◆2018(平成 30)年度					
1	山線鉄橋	千歳市支笏湖温泉地区の千歳川に移設された英国製の 200 フィートピン構造ダブルワーレントラス橋で, 道内現存最古の明治期の鋼橋である.	北海道	北海道千歳市支笏湖温泉	1899(明治 32)年, (1924(大正 13)年移設)
2	苫小牧港大規模掘込港湾施設	漂砂対策に基づく防波堤と長大な水路からなる世界初の掘込式港湾を砂浜と原野に築き, 新たな臨海工業地帯の開発を実現した施設である.	北海道	北海道苫小牧市	1963(昭和 38)年:掘込水路供用開始 1964(昭和 39)年度:西防波堤完成 1967(昭和 42)年度:東防波堤完成
3	油壺験潮場旧建屋	我が国の初期の測量技術を今に伝え, 日本の標高の基準である「日本水準点」の管理に重要な役割を果たしてきた貴重な土木遺産である.	関東	神奈川県三浦市三崎町	1894(明治 27)年
4	北用水樋門	現存する茨城県最古の煉瓦造りの樋門であり, 小貝川周辺地域で, 当時盛んに行われた利水事業に関し, 今に残る唯一の土木構造物である.	関東	茨城県北相馬郡利根町	1900(明治 33)年
5	横浜港ハンマーヘッドクレーン	我が国のクレーンによる荷役の先駆けとして堅固な基礎により建設以来百年以上も使用され, 横浜港の基礎を築いた貴重な土木遺産である.	関東	神奈川県横浜市	1914(大正 3)年
6	上毛電気鉄道関連施設群	地域の発展を支え, カスリーン台風の被害から早期に復旧し, 地域の復	関東	群馬県前橋市, みどり	1928(昭和 3)年

		興に寄与した歴史を今に伝える貴重な土木遺産である。		市、桐生市	
7	鬼怒川発電所 黒部ダム	大正期初頭に建造された本邦初の発電用重力式 C ダムで、近代化を牽引した土木技術の精華を伝える、湾曲線が壮麗・重厚な土木遺産である。	関東	栃木県日光市	1913(大正 2)年、1989(平成元)年改造
8	村田川橋りょう	明治 45 年に米国から輸入し架設された国鉄東海道本線の大井川橋りょうから、昭和 38 年に転用し再架設した、歴史的な構造物である。	関東	千葉県千葉市中央区～市原市	1912(明治 45)年(昭和 38 年現位置に架設)
9	小河内ダム	昭和 32 年に完成した貯水容量約 1 億 8540 万 m ³ を誇る国内最大の水道専用ダムであり、東京の安定給水を支える重要な土木遺産である。	関東	東京都西多摩郡奥多摩町原 5 番地	1957(昭和 32)
10	千貫樋	2 連のアーチ型煉瓦造樋管で県内に現存する同型施設は希少であり、当時の技術と工法を示す貴重な土木遺産である。	関東	埼玉県 さいたま市桜区	1904(明治 37)年
11	宇津ノ谷隧道群	ひとつの峠において、日本で 2 番目にできた明治の近代隧道をはじめ、大正、昭和の各時代にそれぞれ建設された 3 つの隧道である。	中部	静岡県静岡市、藤枝市	1876(明治 9)年 1930(昭和 5)年 1959(昭和 34)年
12	上麻生発電所取水堰堤	大正末期以降の濃尾の電力需要に対応して建設された、日本現存最古のローリングゲートの美しい発電用取水堰堤である。	中部	岐阜県加茂郡白川町	1926(大正 15)年
13	御成橋	昭和初期に沼津市街地から伊豆の遊覧地へ向かう観光道路の象徴的地点として再建されたバランススタイルアーチの鋼橋である。	中部	静岡県沼津市	1937(昭和 12)年
14	辰巳用水関連施設群	小立野台地系を巧みに利用した隧道と開渠・暗渠によって金沢城内外を潤す水路と、横穴・管理道・伏越・専用水路などの関連施設群である。	中部	石川県金沢市	1632(寛永 9)年以降
15	阪堺電気軌道と関連施設群	現在も稼働する明治中～末期に整備された路面電車と、その沿線の大和川橋梁、住吉駅など戦前の秀逸な土木遺産により構成される貴重な土木遺産である。	関西	大阪府大阪市～堺市	明治 33(1900)年 明治 44 年(1911)年 昭和 3 年(1928)年
16	阪神・淡路大震災による被災構造物群	平成 7 年 1 月 17 日に発生した兵庫県南部地震により、神戸市内の被害を受けた主要な被災構造物の保存を通じて、震災の記憶を語り 続けるため、これら遺構を土木遺産とするものである。	関西	兵庫県神戸市	平成 7(1995)年 [被災年]
17	中之島 S 字橋	周辺の橋梁との関係性も重視し景観に配慮されているほか、初期の曲線桁橋として解析理論の実用化を図った例であり、その後の橋梁技術の発展の礎となった貴重な土木遺産である。	関西	大阪府大阪市	昭和 39(1964)年
18	江崎灯台	英国人技師ブラントンの設計により日本で 8 番目に建設された洋式灯台で、現存中 3 番目に古い石造りの灯台である。	関西	兵庫県淡路市	明治 4(1871)年
19	近鉄道明寺線鉄道構造物群	開業以来 120 年が経過した現在も、開業当初の鉄道構造物が現役で使	関西	大阪府柏原市～藤井寺	明治 31(1898)年

		用され、なおかつ良好に存在する貴重な土木遺産である。		市	
20	業平橋	大正期からの長きにわたって東西交通を支え、意匠的にも優れているとともに、時代に応じた改修を加えつつ昔の面影を保ちながら現在に至る貴重な土木遺産である。	関西	兵庫県芦屋市	大正 14(1925)年
21	呉鎮守府地下施設群	戦時中にも関わらず良質な材料で築造され、太平洋戦争末期には重要な役割を担った施設で、保存状態も良好な貴重な土木遺産である。 ※ 2020 (令和 2) 年に名称変更 (旧名: 旧呉鎮守府防空指揮所および地下壕)	中国	広島県呉市	昭和 20(1945)年頃
22	吉野川橋	吉野川に架かる橋長 1070.2m、17 径間の鋼ワーレントラス橋で、増田淳が設計。徳島県の発展の礎として、竣工当時の姿を残す貴重な橋梁である。	四国	徳島県徳島市	昭和 3(1928)年
23	曲渕ダム	神戸・長崎以外では初めて高さ 30m を超えた水道専用ダムであり、福岡市水道創設の水源として現在も人々の生活を支える土木施設である。	西部	福岡県福岡市早良区	1923(大正 12)年
24	平熊の石洗越	農業用水路内への谷川の流入を防ぐために作られた石造構造物で、災害防御用としては全国で唯一の石アーチ橋である。	西部	鹿児島県霧島市隼人町	1777(安永 6)年以前
◆2019 (令和元) 年度					
1	岩松ダム	十勝川本流の豊かな水量を生かした電源開発として初めて建設され、北海道東部地域の産業発展に大きな貢献をしている発電用ダムである。	北海道	北海道上川郡新得町	1942 (昭和 17) 年
2	旧運河橋	鋼材の節約や軽量化、景観の向上を目標として新技術導入に挑んだ先人の気概を示す北海道で最古、国内でも最初期の全溶接単純鋼板桁橋である。	北海道	北海道石狩市	1936 (昭和 11) 年 (昭和 56 年移設)
3	旧浦村鉄橋	当初、鉄道橋として設置され、後に 3 つの道路橋として分割整備し、うち 2 橋は、120 年以上現役で活躍している貴重な土木遺産である。	関東	新潟県長岡市	1898 (明治 31) 年
4	日本水準原点と日本水準原点標庫	日本の高さ (標高) の基準として明治 24 年に陸地測量部により創設された原点標とそれを保護するための建築史上貴重な石造施設である。	関東	東京都千代田区永田町 1 丁目 (国会前庭北地区憲政記念館構内)	1891 (明治 24) 年
5	鹿島港整備関連施設群	鹿島臨海工業地帯の拠点であり、世界有数の掘込型でもある鹿島港。その整備において、厳しい自然との対峙や住民の思いを今に伝える貴重な施設である。	関東	茨城県神栖市	1963(昭和 38)年:船溜南防波堤 1968(昭和 43)年:居切島 1969(昭和 44)年:鹿島港開港
6	滝の鼻橋	都幾川に架かる鋼製のワーレントラス橋梁、山型鋼をリベットで結合したトラスを用いている点が特徴	関東	埼玉県比企郡ときがわ町	1925 (大正 14) 年

		の長さ 21m の橋である。			
7	土合砂防堰堤	砂防を目的として湯松曾川に建設された群馬県初のアーチ式堰堤。谷川岳と一体となった景観を形成する貴重な土木遺産である。	関東	群馬県利根郡みなかみ町	1941（昭和 16）年
8	旧熱海線鉄道施設群	大正から昭和にかけて建設。関東大震災等幾多の災害を克服した、世界に誇る土木技術の歴史を今に伝える貴重な土木遺産である。	関東	神奈川県小田原市、静岡県熱海市・函南町	1934（昭和 9）年
9	旧国鉄足利駅舎	昭和初期建造の現役駅舎で現今の足利の礎を築いた交通・物流基盤施設であり、昭和モダンの風情と煌めきを留める歴史的建造物である。	関東	栃木県足利市	1933（昭和 8）年
10	上蔵砂防堰堤	戦後に花崗岩切石の丁寧な練石積みによりコンクリートを充填して全て人力で造られた大規模なアーチダム本堤とその副ダムの砂防施設である。	中部	長野県下伊那郡大鹿村	本堰堤：1954（昭和 29）年 副ダム：1967（昭和 42）年
11	忠節橋	岐阜市街地への重要なアクセス部に、河川大改修と戦争終結するや否や建設された象徴的なブレーストリブバランストアーチ鋼橋である。	中部	岐阜県岐阜市	1948（昭和 23）年
12	揖斐大橋	岐阜・大垣間をつなぐ岐垣国道が失業対策事業として建設された際に、長良大橋とともに建設された 6 連曲弦ワーレントラス橋である。	中部	岐阜県大垣市 岐阜県安八郡安八町	1933（昭和 8）年
13	賀茂川・鴨川河川構造物群	戦前、景観に配慮し設計され、我が国有数の河川景観と親水空間創出に貢献した、貴重な土木遺産である。	関西	京都府京都市	1947（昭和 22）年（ただし左岸中流部は暫定整備状態。当該範囲は、1999（平成 11）年に改修工事完了）
14	嵯峨野観光鉄道の構造物群	京都鉄道の敷設に際して建設されたもので、格調高い意匠性ととともに、観光資源としても活用されている優れた土木遺産である。	関西	京都府京都市、亀岡市	1899（明治 32）年
15	関西本線三郷～河内堅上間橋梁群	関西本線三郷～河内堅上間橋梁群を構成する第 3 大和川橋梁と第 4 大和川橋梁は、大規模な地すべり地を迂回するために特異な架構形態を採用した希少な鉄道構造物である。	関西	奈良県生駒郡三郷町、奈良県北葛城郡王寺町、大阪府柏原市	1932（昭和 7）年
16	戦前竣工の京都市児童公園群	軸線配置された施設群（特徴的なラジオ塔、水呑み場など）がヴィスタを形成し、地域市民に親しまれ続けてきた貴重な土木遺産である。	関西	京都府京都市	1935（昭和 10）年～1942（昭和 17）年
17	平野橋	第一次都市計画事業で東横堀川に架けられた橋梁群の 1 つで、世界で初めて逆ランガー形式を採用して洗練された意匠を実現した土木遺産である。	関西	大阪府大阪市	1935（昭和 10）年
18	逆瀬川の砂防設備	赤木正雄によるわが国で最初の流路工の事例であり、その後の補修においても当初のデザインをよく踏襲した優れた土木遺産である。	関西	兵庫県宝塚市	1934（昭和 9）年頃
19	七川ダム	常用洪水吐きに国内最古の高圧スルースゲートを設置した多目的重力式コンクリートダムで、戦後のダム史上極めて価値ある土木遺産で	関西	和歌山県東牟婁郡古座川町	1956（昭和 31）年

		ある。			
20	大砂川トンネル	天井川である大砂川をくぐる石・煉瓦造の鉄道トンネルで、川越えの苦労を偲ばせる、明治の鉄道交通の近代化などを象徴する貴重な土木遺産である。	関西	滋賀県湖南市	1889(明治 22)年
21	琵琶湖疏水鴨川運河施設群	橋梁などが群として存在する独特な景観を造り出しているところに大きな特徴がある土木遺産である。	関西	京都府京都市	1894(明治 27)年、他
22	上津屋橋	わが国屈指の大規模な木造流れ橋で、コスト縮減を図りつつ風情ある景観を保つ取り組みが続けられている優れた土木遺産である。	関西	京都府八幡市、久世郡久御山町	1953(昭和 28)年
23	用郷林道 七曲がり	若き技術者と地元石工による建設のエピソードが語り継がれた石積のつづら折り林道で、建設当時のまま残っている貴重な土木遺産である。	中国	岡山県新見市	明治 45 (1912) 年
24	大原橋	昭和 9 年の室戸台風の災害復旧橋梁として架橋された戦前最長の R C ローゼ桁橋である。	中国	岡山県岡山市	昭和 17 (1942) 年
25	麻生堰	野中兼山によってつくられた曲線斜め堰で、建設当時の姿のまま現役で活用されている貴重な土木遺産である。	四国	高知県四万十市麻生	江戸時代前期
26	上椎葉ダム	大調整能力を持つ水力発電用ダムとしては日本初の大規模アーチ式ダムで、戦後復興期に急増する九州の電力需要を支える上で大きな役割を果たした現役の土木構造物である。	西部	宮城県東白根郡椎葉村	1955 (昭和 30) 年
27	川畑井堰	宝暦年間に築造された幅 18m、高さ 3m を有する切り石による階段状の取水堰堤で、近世由来の取水堰堤としては全国で唯一と考えられる貴重な土木遺産である。	西部	鹿児島県南さつま市	宝暦年間 (1751 ~ 1763)
28	若松港築港関連施設群	筑豊炭田からの石炭の積出基地として開発整備され、大正期には日本最大の石炭積出港として繁栄し、日本の近代化に大きく貢献した。	西部	福岡県北九州市	1890 (明治 23) 年 ~ 1935 (昭和 10) 年頃
◆2020 (令和 2) 年度					
1	金山ダム	中空重力式構造やフロート式取水塔等先駆的技術を採用。北海道総合開発計画の下に建設された、治水・農業・水道・発電用多目的ダムである。	北海道	北海道南富良野町	1967 (昭和 42) 年
2	神居大橋	景勝地神居古潭に架かる吊橋で、当初の木製補剛トラスの形式を継承しつつ改修され、かつての木橋の姿を今に伝える貴重な土木遺産である。	北海道	北海道旭川市	1938 (昭和 13) 年 (1958 (昭和 33) 年, 1972 (昭和 47) 年, 1981 (昭和 56) 年等, 木部材等について改修)
3	馬淵川放水路	多くの洪水を引き起こしてきた大きく湾曲した河口部を改善し、北東北有数の産業都市である八戸市の発展の礎となった貴重な土木遺産である。	東北	青森県八戸市	1950 (昭和 25) 年
4	寺坂橋	現在利用されている道路橋として	関東	埼玉県本庄	1889(明治 22)年

		は埼玉県内最古の石造アーチ橋であり、竣工時の様相を残す橋として貴重な選奨土木遺産である。		市若泉 1 丁目 60 番 2 地先	
5	鷺石橋	群馬県に現存する鋼プラットラス形式としては唯一のもので、谷川連峰を背景に利根川清流に調和の取れた景観をかもしだす土木遺産である。	関東	群馬県沼田市	1929 (昭和 4) 年
6	表参道ケヤキ並木道 (赤坂杉並線)	表参道ケヤキ並木道 (赤坂杉並線) は、1921 年に明治神宮の参道として整備され、ケヤキ並木を備えた広幅員街路のモデルとなった土木遺産である。	関東	東京都渋谷区神宮前 1 丁目～港区北青山 3 丁目	1921(大正 10)年
7	日光いろは坂 (第 1・第 2)	リゾート開発の萌芽期を支え、また本邦初の県営事業であるとともにわが国の先駆的観光道路の記念碑となる重要な土木遺産である。	関東	栃木県日光市	第 1 : 1954 (昭和 29) 年 第 2 : 1965 (昭和 40) 年
8	佐伯橋	山梨県内では数少ない戦前完成の上路式鋼ソリッドリブ・アーチ橋であり、都留市の歴史風景の一つとして親しまれる貴重な土木遺産である。	関東	山梨県都留市田原 4 丁目～十日市場	1927 (昭和 2) 年
9	栃ヶ原地すべり第 1 号集水井	日本初の集水井として建設され、当該工法が全国に普及する契機となった貴重な土木遺産である。	関東	新潟県柏崎市	1955 (昭和 30) 年
10	横浜港新港埠頭 関東大震災復興岸壁群	関東大震災による壊滅的な被害を、大正 12 年 11 月から大正 14 年 3 月という短期間で復旧した、日本で初めての近代港湾復旧事業である。	関東	神奈川県横浜市中区新港 1 丁目	1925 (大正 14) 年
11	秦野・曾屋水道施設群	住民主体の簡易水道としては全国初めてであり、明治・大正・昭和と続く、我が国の水道技術の推移を今に伝える貴重な土木遺産である。	関東	神奈川県秦野市水神町	ロ号水源開口部 : 1888(明治 21)年 (1990(平成 2)年改修) ハ号水源開口部 : 1914(大正 3)年 (1990(平成 2)年改修) 大正期配水池・ポンプ室 : 1925(大正 14)年 昭和期配水池 : 1960(昭和 35)年 ポンプ、上水道用陶管等展示物 : 1926(大正 15)年、他
12	常盤橋	関東大震災後に架設され、日本近代橋梁史、特に東京中小河川におけるデザイン思想に重要な役割を果たしている二連アーチの橋である。	関東	東京都千代田区大手町 2 丁目～中央区日本橋本石町 1 丁目	1926 (大正 15) 年
13	黒部ダム	戦後の電源体制を支えた水力発電所用の大規模貯水施設であり、トンネル、軌道など関連施設を含め、難工事を経て完成した土木遺産である。	中部	富山県中新川郡立山町、黒部市、長野県大町市	1963(昭和 38)年
14	狩野川放水路	狩野川流域の水害防止のために建設省が三大放水路の一つとして施設した人工水路で、一部トンネル構造を有する治水の要となる施設である。	中部	静岡県伊豆の国市、沼津市	1965(昭和 40) 年

15	中川運河	名古屋の工業地において港湾と鉄道を連絡する主要動線を確保するため都市計画事業で建設され、経済発展を支えた貴重な土木遺産である。	中部	愛知県名古屋港区名古屋港～中川区旧国鉄笹島貨物駅	1932（昭和7）年
16	五六閘門	牛牧輪中における下流からの逆水を防ぐ明治末に竣工した人造石構造の樋門で、より広域な後代の治水にも機能している貴重な土木遺産である。	中部	岐阜県瑞穂市牛牧	1907（明治40）年
17	ビル・高架道路・地下鉄駅の一体整備（船場センタービル、大阪市道築港深江線、阪神高速道路、Osaka Metro 中央線本町駅・堺筋本町駅）	小規模な専門卸売店が密集する船場地区で、店舗ビルと高架道路・地下鉄駅を一体整備するという卓抜したアイデアを実現した施設である。	関西	大阪府大阪市中央区	1970（昭和45）年
18	大阪狭山市域の南海電鉄煉瓦造暗渠群	南海電鉄高野線狭山～大阪狭山市駅間の開通時に整備された煉瓦造暗渠群。稀少なねじりまんぼ等が残る地域にも親しまれている。	関西	大阪府大阪狭山市	1898（明治31）年
19	阪急電鉄神戸市内線高架橋	阿部美樹志が設計した RC 高架橋で、優美な曲線をもつ洗練された造形と、阪神・淡路大震災にも耐えた堅牢さを備えている。	関西	兵庫県神戸市灘区～中央区	1936（昭和11）年
20	姫路市営モノレール遺構群	博覧会会場の手柄山中央公園～姫路駅間 1.6km を結んだ全国初となる市営モノレールの遺構群。戦後姫路の躍進と大志の結集体である。	関西	兵庫県姫路市	1966（昭和41）年
21	豊岡市水道の創設期施設	旧城崎町と旧豊岡町の上水道創設期に建設された築百年を迎える施設であり、当時の温泉産業、生活衛生に貢献した土木遺産である。	関西	兵庫県豊岡市	荒船浄水場：1920（大正9）年 旧豊岡町水道施設：1922（大正11）年
22	笹生川ダム	三次元的応力解析法によるダム本体の構造設計により、安全性の確保とダム堤体積の最小化を実現させた我が国最初のダムである。	関西	福井県大野市本戸	1957（昭和32）年
23	出合橋	三段峡の玄関口に架橋された優美なデザインの RC タイドアーチ橋で、地域のランドマークとして住民にも親しまれている土木遺産である。	中国	広島県安芸太田町	1935（昭和10）年
24	三架橋	琴弾八幡宮の門前町に架橋された3連のアーチが優美な弧を描く RC タイドアーチ橋である。	四国	香川県観音寺市	1935（昭和10）年
25	八代の石造干拓施設群	全国屈指の干拓事業である八代干拓において建設された樋門群や堤防によって構成されている貴重な土木遺産である。	西部	熊本県八代市	1816（文化13）年～1938（昭和13）年
26	宮内原用水の二穴式隧道群	二つの隧道を並置する希少な構造を有する現役の施設で、江戸期の土木技術を現代に伝える土木遺産である。	西部	鹿児島県霧島市隼人町	1716（正徳6）年
◆2021（令和3）年度					
1	糠平ダム	当時最高水準の国産大型機械採用や前例のない蒸気養生により、寒地での短期施工を実現した北海道内の電力安定を支える重力式ダムである。	北海道	北海道河東郡上士幌町	1956（昭和31）年

2	弾丸道路(札幌・千歳間道路)	積雪寒冷地や自動車高速走行のための先駆的な設計基準を導入し、北海道に限らず全国の道路改良の指標となった土木遺産である。	北海道	北海道札幌市、北広島市、恵庭市、千歳市	1953(昭和28)年
3	北上川上流総合開発ダム群	五大ダムは、北上川流域の治水を最大の目的にしながら、発電・灌漑用水・上水などの機能を併せた多目的ダム群として地域を支える土木構造物群である。	東北	田瀬ダム：岩手県花巻市 湯田ダム：岩手県和賀郡西和賀町 四十四田ダム：岩手県盛岡市 御所ダム：岩手県盛岡市 石淵ダム：岩手県奥州市	田瀬ダム：1954(昭和29)年 湯田ダム：1964(昭和39)年 四十四田ダム：1968(昭和43)年 御所ダム：1981(昭和56)年 石淵ダム：1953(昭和28)年
4	只見線鉄道施設群	福島・新潟両県の地域資源の活用や豪雪地帯を結ぶライフラインとして、その機能美とともに四季折々の風景を創生する貴重な土木遺産群である。	東北	福島県、新潟県	1925(大正14)年～1971(昭和46)年
5	渡良瀬川上流域足尾の砂防堰堤群	大規模な土石流災害の軽減・抑止を目的とした本邦最大級施設を含む砂防堰堤群。環境問題に視点を置いて未来への思考を誘う重厚な土木遺産である。	関東	栃木県日光市	1940(昭和15)年～1970(昭和45)年
6	円上寺隧道	日本最古級のコンクリート造の河川トンネルで、建設から100年以上経過する今も地域の防災に寄与し続けている貴重な土木遺産である。	関東	新潟県長岡市	1915(大正4)年
7	塔之沢発電所と関連施設	当時最新の発電設備や国産技術を多用するなど、明治期における水力発電の基礎を作り、箱根の観光を支えてきた貴重な土木遺産である。	関東	神奈川県足柄下郡箱根町	1909(明治42)年
8	六郷水門	今もなお水門としての機能を保ち、多摩川改修工事や六郷用水の歴史を物語る地域のシンボルとなっており、貴重な土木遺産である。	関東	東京都大田区	1931(昭和6)年
9	栗尾沢砂防施設群	作られた大正5年当時の東日本では事例が少ない切石積の砂防堰堤など、砂防事業の歴史や技術を今に伝える貴重な土木遺産である。	関東	埼玉県秩父郡小鹿野町	2基：1916(大正5)年 6基：1933(昭和8)年 1基：1934(昭和9)年 1基：1935(昭和10)年
10	東山円筒分水槽	永年水不足に悩まされてきた片貝川流域へ合理的かつ公平に分水するため川を潜るサイフォン終端に設けられた美しい円形の分水施設である。	中部	富山県魚津市	1954(昭和29)年
11	彩雲橋	昭和初期の犬山城附近の観光開発にともない木曽川へ流れ込む郷瀬川上に架けられた、鉄道レールを用	中部	愛知県犬山市	1929(昭和4)年

		いた瀟洒な2連アーチ橋である。			
12	殿橋	乙川に架かる12径間連続RC桁橋で、昭和2年竣工以来補修を加えながらもスレンダーな形姿を保つ岡崎市街のシンボルの遺産である。	中部	愛知県岡崎市	1927(昭和2)年
13	山川橋	川辺ダム建設に際して昭和12年にダム湖に架けられたゲルバー式RCラーメン橋で、永年地域で愛されてきた土木遺産である。	中部	岐阜県加茂郡川辺町	1937(昭和12)年
14	生駒鋼索線と生駒山上遊園地飛行塔	わが国私鉄に見られる観光施策を証示する最古の施設であり、先例のない中で独自に開発したものととして貴重な現役の土木遺産である。	関西	奈良県生駒市	【近畿日本鉄道生駒鋼索線】 宝山寺1号線：1918(大正7)年 宝山寺2号線：1926(昭和元)年 山上線：1929(昭和4)年 【生駒山上遊園地飛行塔】1929(昭和4)年
15	津守下水処理場1系水処理施設	稼働当初の躯体構造を維持しつつ、80年以上に渡り家庭や工場などから排出される汚水を処理し続けている貴重な現役の土木遺産である。	関西	大阪府大阪市西成区	1940(昭和15)年
16	谷瀬の吊り橋	安全安心を希求する地区住民の思いにより建設され、その後60年以上にわたり供用され続け、現在は観光資源となっている土木遺産である。	関西	奈良県吉野郡十津川村	1954(昭和29)年
17	琵琶湖疏水(第1, 第2, 分線ほか)	明治期に建設され、多目的利用によって京都の近代化に大きく貢献した。技術や意匠の質も高く、不動の歴史的価値を有する土木遺産である。	関西	滋賀県大津市、京都府京都市山科区、左京区	琵琶湖疏水(第1)：1890(明治23)年 琵琶湖疏水(第2)：1912(明治45)年 琵琶湖疏水(分線)：1890(明治23)年 扇ダム放水路、草川、百々川、ほか小水路群：1890(明治23)年頃
18	関西本線木津川橋りょう	適切な補強や更新により明治時代に架けられた橋梁の長寿命化を実現した点で、優れた事例として顕彰すべき施設である。	関西	京都府相楽郡笠置町	1連目、3連目：1897(明治30)年、1926(大正15)年ランガー補強 2連目：1926(大正15)年 4連目、5連目：1953(昭和28)年
19	旧成相池堰堤	渇水時の農業用水確保のため建造された粗石モルタル造の重力式ダムで、先人の水確保の努力を後世に伝える貴重な土木遺産である。	関西	兵庫県南あわじ市	1950(昭和25)年
20	和田旋回橋	日本初かつ最古の鉄道用可動橋であり、当初の架設地点に供用され続け現在も地元住民により積極的に活用されている貴重な土木遺産である。	関西	兵庫県神戸市兵庫区	1899(明治32)年
21	村田 鶴が湖北地方に残した隧道群	材料特性から煉瓦とコンクリートを使い分ける秀逸な設計が施され、格式高い意匠とともに永年にわた	関西	滋賀県米原市～長浜市 谷坂隧道：	横山隧道：1923(大正12)年 谷坂隧道：1935(昭和

		り地域交通に貢献した土木遺産である。		滋賀県長浜市	10) 年
22	爆撃被害建材の再活用 橋梁本川橋，九十九橋	敗戦直後の資材難の中，爆撃を受けた光海軍工廠の建材を再活用した橋梁で，部材に弾痕や以前のリベット孔が残っている貴重な土木遺産である。	中国	本川橋：広島県広島市中区 九十九橋：広島県安芸郡海田町	本川橋：1949(昭和 24) 年 九十九橋：1950 (昭和 25) 年
23	千賀居隧道	ループ道路に建設された隧道で，当該形式の隧道として国内最古クラスの貴重な土木遺産である。	四国	愛媛県八幡浜市	1905(明治 38)年
24	緒方川の 多連アーチ石橋群	2～6 連のアーチを有する石橋がひとつの地域にまとまって現存する貴重な土木遺産である。	西部	大分県豊後大野市	緒方橋：1911(明治 44) 年 鳴滝橋：1922(大正 11) 年 長瀬橋：1923(大正 12) 年 原尻橋：1923(大正 12) 年 柚木寺原橋：1928 (昭和 3) 年
25	花峯橋	現存する希少な木造方杖式の道路橋のひとつで，当時の我が国における木造橋建設技術を今に伝える貴重な土木遺産である。	西部	宮崎県日南市	1929(昭和 4)年
◆2022 (令和 4) 年度					
1	室蘭港港湾施設群	東洋一の石炭積出港として我が国の近代化と鉄の街の飛躍的發展に貢献した港湾の歴史と技術を伝える構造物群である。	北海道	北海道室蘭市	南防波堤：1938(昭和 13)年度 北防波堤：1927(昭和 2)年度 旧大黒島灯台：1926(大正 15)年度 旧国鉄埠頭：1959(昭和 34)年度 旧国鉄埠頭(北外防波堤へのケーソン流用)：1967(昭和 42)年度 旧北荷埠頭：1940(昭和 15)年度 本輪西埠頭：1959(昭和 34)年度 北日本埠頭：1959(昭和 34)年度
2	標津橋	アーチリブにフィーレンディール構造を持つ国内唯一の橋梁形式で，戦後の北海道の土木技術の発展に寄与した土木遺産である。	北海道	北海道標津郡標津町	1962(昭和 37)年
3	旧茂喜登牛水路橋	PC 技術黎明期当時でも国内最大クラスの PC 桁であるとともに，約 60 年以上北海道の電力安定供給に貢献した水路橋である。	北海道	北海道足寄郡足寄町	1958(昭和 33)年
4	福島 of 石橋群	近世から明治期に伝承された信州や九州の石工技術を，地元の石工が磨き育てたその歴史を顕彰する貴重な土木遺産群である。	東北	福島県福島市，他	1772(安永元)年～1914(大正 3)年と推定
5	丸森橋	宮城県内で唯一現存している戦前に作られたプラットトラス道路橋。	東北	宮城県伊具郡丸森町	1929(昭和 4)年

		石張りの橋脚が特徴的である。			
6	渡良瀬遊水地	河川の増水時に横溢する洪水を一時的に貯留するわが国最大級の治水施設。建設と環境の両立を具現化した歴史的な土木文化遺産である。	関東	栃木県栃木市、小山市、下都賀郡野木町、群馬県邑楽郡板倉町、茨城県古河市、埼玉県加須市	1972(昭和 47)年[第 2 調整池概成まで]
7	豊海橋	関東大震災の復興事業で架橋された国内初の鋼フィーレンデール橋。技術的に優れ景観にも配慮した貴重な土木遺産である。	関東	東京都中央区	1927(昭和 2)年
8	清水谷戸トンネル	全国鉄道網へと広がる端緒となった現役最古の鉄道トンネルであり、建設時の煉瓦構造など明治期の鉄道技術を今に残す土木遺産である。	関東	神奈川県横浜保土ヶ谷区、戸塚区	上り線:1887(明治 20)年 下り線:1898(明治 31)年
9	豊川放水路	豊川の洪水被害を軽減するために戦後に建設された、我が国を代表する放水路の一つである。	中部	愛知県豊川市	1965(昭和 40)年
10	中川橋	中川運河とともに竣工したブレーストリブタイドアーチ橋で、平成末に「横取り工法」で改修して次世代へつながれた貴重な土木遺産である。	中部	愛知県名古屋市港区	1930(昭和 5)年 [2022(令和 4)年改修]
11	波切の石積構造物群	当地の石工たちが整備した漁港や集落の石積みであり、大王崎を含む波切のまちの発展を支えた貴重な土木遺産である。	中部	三重県志摩市	1860(安政 7)年頃～ 1930(昭和 5)年頃
12	揖保川畳堤	眺望への配慮など住民の意見が反映された特殊堤で、住民の防災意識の高さが結実した貴重な現役の土木遺産である。	関西	兵庫県たつの市	1957(昭和 32)年頃
13	大阪市水道創設期及び拡張初期の施設群	大阪市の大手前配水場、柴島浄水場取水塔及び旧第 1 配水ポンプ場は、わが国の近代水道創設・拡張を象徴する貴重な土木遺産である。	関西	大阪府大阪市中心区、東淀川区	大手前配水場：1893(明治 26)年 柴島浄水場 1・2 号取水塔：1914(大正 3)年 柴島浄水場 3 号取水塔：1930(昭和 5)年 柴島浄水場旧第 1 配水ポンプ場(現水道記念館)：1914(大正 3)年
14	春日野道 桜橋	福井県の成立期に嶺南と嶺北を結ぶために建設された春日野道の構造物のうちでも、特に良好に保存された土木遺産である。	関西	福井県南条郡南越前町	1886(明治 19)年
15	高野山森林軌道の遺構群	わが国で最初の森林軌道をルーツとし、その後の産業発展に貢献した。森林軌道の盛衰を記録する歴史の証人として重要な土木遺産である。	関西	和歌山県伊都郡九度山町、高野町	1909(明治 42)年 ※九度山貯木場～塵無土場
16	南海本線紀ノ川橋梁	明治期と大正期のトラス橋が上下線に並ぶ現役の鉄道施設。橋梁技術の進展や維持管理の重要性を今に伝える土木遺産である。	関西	和歌山県和歌山市	上り線:1903(明治 36)年 下り線:1922(大正 11)年
17	箱ヶ瀬橋	下津井瀬戸大橋をはじめ日本の長大吊り橋建設に寄与し、「夢の架け	関西	福井県大野市	1967(昭和 42)年

		橋」と呼ばれ親しまれている現役の土木遺産である。			
18	不動川砂防歴史公園の砂防設備群	明治初期のデ・レーケの手による堰堤と関連施設。今も現役で市民に愛される土木遺産である。	関西	京都府木津川市	1875(明治8)年～1922(大正11)年
19	摩耶大橋	当時前例のない1本主塔の斜張橋であり、摩耶埠頭と新港突堤を結んで神戸港の発展に寄与した貴重な現役の土木遺産である。	関西	兵庫県神戸市中央区～灘区	1966(昭和41)年
20	神戸大橋	我が国最初のダブルデッキ構造を有する現役の橋梁であり、新港第4突堤とポートアイランドを結び神戸港の発展に寄与した現役の土木遺産である。	関西	兵庫県神戸市中央区	1970(昭和45)年
21	翁橋	大正から昭和初期に橋面が煉瓦舗装された数少ない橋梁のうち、当時の舗道煉瓦が全面に残っている極めて貴重な橋梁である。	中国	岡山県津山市	1926(大正15)年
22	山国橋	昭和初期に建設されたRC造の長大橋。ゲルバー桁や二穴式の煉瓦積み橋脚を有する貴重な地域の土木遺産である。	西部	福岡県築上郡吉富町～大分県中津市	1934(昭和9)年
23	赤尾木港の岸岐と築島	巻石構造を有する堤防及び護岸。江戸期鹿児島島の離島における築港技術を伝える貴重な土木遺産である。	西部	鹿児島県西之表市	岸岐：1781(天明元)年 [昭和初期に改修] 築島：1862(文久2)年
◆2023(令和5)年度					
1	十勝川統内新水路	十勝川流域の洪水被害軽減や統内原野の開発促進に貢献し、泥炭湿地帯の河道掘削及び築堤の施工技術や過程を示す貴重な新水路である。	北海道	北海道中川郡池田町～豊頃町 幕別町～豊頃町	1937(昭和12)年
2	茂岩橋	変断面下路式ゲルバートラスの橋梁において国内最長スパンを誇り、左右対称で中央に尖峰が並び立つ、均整の取れた意匠の土木遺産である。	北海道	北海道中川郡豊頃町	1961(昭和36)年 (1970(昭和45)年歩道橋添架)
3	大倉ダム	我が国唯一のダブルアーチダムであり、多目的ダムとして仙塩地域の人々の生活や産業を支えてきた歴史的構造物である。	東北	宮城県仙台市青葉区	1961(昭和36)年
4	只見川ダム施設群	豪雪地帯の水資源と地形を巧みに利用したダム・電源開発等の河川史や地域資産として貴重な土木遺産群である。	東北	奥只見ダム：福島県南会津郡檜枝岐村、大鳥ダム・田子倉ダム：福島県南会津郡只見町、滝ダム：福島県大沼郡金山町、本名ダム・上田ダム：福島県大沼郡金山町、宮下ダム：福島県大沼	奥只見ダム：1961(昭和36)年 大鳥ダム：1963(昭和38)年 田子倉ダム：1959(昭和34)年 滝ダム：1961(昭和36)年 本名ダム・上田ダム：1954(昭和29)年 宮下ダム：1946(昭和21)年 柳津ダム・片門ダム：1953(昭和28)年

				郡三島町, 柳津ダム: 福島県河沼 郡柳津町, 片門ダム: 福島県河沼 郡会津坂下 町	
5	蔵前橋	関東大震災の復興橋梁. バランスのとれた3連の鋼アーチ橋として歴史的価値が高い貴重な土木遺産である.	関東	東京都台東区～墨田区	1927(昭和2)年
6	城ヶ島大橋	鋼床版箱桁形式を採用し, 種々の構造的課題を応力測定試験等により解決, その後の橋梁技術発展の礎となった橋梁である.	関東	神奈川県三浦市	1960(昭和35)年
7	阿賀野川満願寺「基準点標石」	阿賀野川で初の国による河川改修事業着工時に設置した基準点. 公園内に移設されたが, 河川の形を決めた原点となる土木遺産である.	関東	新潟県新潟市秋葉区	1915(大正4)年
8	大井ダム・大井発電所	国内初の本格的ダム式発電所として建設され, 電力王・福沢桃介氏最大の偉業ともいわれる. 大正期の風情を残す貴重な土木遺産である.	中部	岐阜県中津川市～恵那市	1924(大正13)年
9	大井川橋梁(下り線)	大正時代に製造. リベットによる剛結合の曲弦プラットトラス桁で, 歴史的価値の高い橋梁である.	中部	静岡県島田市	1915(大正4)年
10	深良用水 用水隧道	江戸時代に農業用水として芦ノ湖から静岡側へ通水するため横穴等を使用せず素掘りで掘削されたものとして日本最長の山岳トンネルである.	中部	静岡県裾野市	1670(寛文10)年
11	鬼谷川砂防堰堤	福井県で最古の砂防堰堤. 大きなもので1mを超す丸石を積み上げて建造されており, 現在も効果を發揮している貴重な土木遺産である.	関西	福井県大野市	1897(明治30)年
12	紀州鉄道及び旧御坊臨港鉄道廃線部分	開業から92年経過した今も往時の設備を使用して運行されており, 廃止路線にも軌条等が残存する貴重な土木遺産である.	関西	和歌山県御坊市	1931(昭和6)年
13	東高洲橋	関西に残る数少ない“本当に動く”可動道路橋. 尼崎市南部工業地域を支え続け, 経済発展に大きく寄与した貴重な土木遺産である.	関西	兵庫県尼崎市	1966(昭和41)年
14	高砂港 向島突堤	工楽松右衛門築造の高砂港防波堤の一部が改修等を重ねながら残されており, 港湾築造の技術を現代に伝える貴重な土木遺産である.	関西	兵庫県高砂市	1810(文化7)年, 1929(昭和4)年改修
15	近鉄難波線 大断面シールドトンネル	わが国で最初の複線断面機械掘りシールドトンネルであり, 軟弱な沖積平野でさまざまな補助工法を駆使して完工した貴重な土木遺産である.	関西	大阪府大阪市中央区	1970(昭和45)年
16	木津川橋りょう・岩崎運河橋りょう	大阪環状線に在る国内唯一の複線下路ダブルワーレントラス橋で, 斜角がきつく垂直の端柱と平行弦トラスを用いた貴重な土木遺産である.	関西	大阪府大阪市浪速区～西区	1928(昭和3)年

17	琵琶湖大橋(下り線)	現代の長支間長桁橋の先鞭となった3径間連続鋼床版箱桁橋。140mという支間長は、完成当時同形式として国内最長を誇った貴重な土木遺産である。	関西	滋賀県大津市～守山市	1964(昭和39)年
18	内尾大水門	興除新田の干拓用樋門として築造され、長さ10mを超える花崗岩を使用した現存するわが国最大の巨石樋門である。	中国	岡山県岡山市南区	1823(文政6)年頃
19	佐川橋	大正林道の橋梁として架設された鉄筋コンクリートアーチ橋で、永年地域で愛されてきた土木遺産である。	四国	高知県高岡郡四万十町	1939(昭和14)年頃
20	横瀬二連水路橋	明治期の大分に建設された二連の石造アーチ橋で、階段状の水路壁と重厚な橋脚を有するユニークな土木遺産である。	西部	大分県大分市	幹線水路 1900(明治33)年 左岸側 1904(明治37)年 右岸側 1906(明治39)年
21	荒崎新地の石造干拓施設群	薩摩藩独自の行政制度のもと、肥後藩との技術交流によって実現した土木事業の貴重な物証である。	西部	鹿児島県出水市	1866(慶応2)年
◆2024(令和6)年度					
1	旧岩保木水門	旧岩保木水門は、釧路の発展に寄与した新釧路川開削を象徴し、後年増築された木造上屋が特徴的な道内最古の鉄筋コンクリート造水門である。	北海道	北海道釧路町	1931(昭和6)年
2	奥行臼の交通施設群	奥行臼の交通施設群は、近現代の根釧地方の開拓と酪農振興、人々の定住に貢献した交通土木施設が、各年代のシステムとして一箇所に現存する唯一の遺産群である。	北海道	北海道別海町	1910(明治43)年～1964(昭和39)年
3	黒川橋梁(上り線)	黒川橋梁(上り線)は、近代の鉄道技術を伝える貴重な鋼ワーレントラス橋で、重厚感漂う壮大な石張り橋脚が連続する圧倒的スケールの優美な鉄道橋梁である。	関東	栃木県那須町～福島県白河市	1920(大正9)年
4	駒形橋	駒形橋は、隅田川に架かる関東大震災の復興橋梁であり、国内初の本格的鋼中路式アーチ橋として歴史的に価値の高い貴重な土木遺産である。	関東	東京都台東区～墨田区	1927(昭和2)年
5	相模大橋	相模大橋は、国内で初めて、20t荷重で設計され、主桁の大半に高張力鋼を用いた橋梁で、我が国の橋梁技術発展の礎となった貴重な土木遺産である。	関東	神奈川県厚木市～海老名市	1955(昭和30)年
6	覚王山ずい道	覚王山ずい道は、都市部における国内初の開放型手掘り式シールド工法、円形断面シールドと鉄筋コンクリート製セグメントを採用した地下鉄トンネルである。	中部	名古屋市千種区	1963(昭和38)年
7	犬山橋	犬山橋は、大正時代に樺島正義が鉄道道路併用橋として設計し鉄道橋へ改修された、オベリスク様の親柱が残る3連の鋼ワーレントラス橋である。	中部	愛知県犬山市～岐阜県各務原市	1925(大正14)年→2000(平成12)年に鉄道専用橋として改修
8	大谷～大津間の開業時	大谷～大津間の開業時の鉄道遺構	関西	大津市	逢坂山ずい道：

	の鉄道遺構	は、初めてわが国の技術者・技能者だけで建設された明治 13 年の鉄道遺構で、わが国の鉄道技術の自立を示す貴重な土木遺産である。			1880(明治 13)年 旧上関寺町架道橋橋台：1880(明治 13)年→1921(大正 10)年に橋桁撤去 逢坂地下道：1879(明治 12)年
9	林田隧道	林田隧道は、摂津・丹波間の交通の難所を解消するため建設され、石ポータルを有する現役の道路隧道の中で日本最古の土木遺産である。	関西	兵庫県猪名川町	1883（明治 16）年→1984（昭和 59）年改修（ボックスカルバート継足・覆工コンクリート設置）
10	阪神甲子園球場・枝川橋梁	阪神甲子園球場・枝川橋梁は、我が国最古の本格的野球場と地域拠点の鉄道駅を支える橋梁で、廃川敷に計画・開発された「甲子園開発」を象徴する貴重な施設である。	関西	兵庫県西宮市	阪神甲子園球場：1924（大正 13）年→外野の築堤式スタンドを 1929(昭和 4)年に RC 造（アルプススタンド）、1936（昭和 11）年に全てを RC 造に改修 枝川橋梁：1925（大正 14）年
11	港大橋	港大橋は、規模、材料、工法ともに我が国のトラス橋の到達点を示した、中央径間長としては日本最長、世界第 3 位のゲルバートラス橋である。	関西	大阪府大阪市	1974（昭和 49）年
12	目の字形ラーメン橋－志谷川橋梁、日向川橋梁	志谷川橋梁、日向川橋梁は、三江線でのみ採用された極めて珍しい目の字形鉄筋コンクリートラーメン橋である。	中国	島根県川本町	1934（昭和 9）年（開通年）
13	瀬詰橋	瀬詰橋は、吉野川支流の川田川に架かる旧道の橋で、大正時代の中路式鋼鈑桁橋は希少であり、左岸に建設当時の親柱が現存する貴重な土木遺産である。	四国	徳島県吉野川市	1925(大正 14)年
14	尾鈴橋	尾鈴橋は、戦後初めて支間長 100m を超え、恐竜を彷彿させるダイナミックなフォルムが特徴の戦後復興期を代表する貴重な土木遺産である。	西部	宮崎県木城町～日向市	1951(昭和 26)年