



国道213号隧道史

しろ@廃線隧道

はじめに

別府市を起点として、杵築市、国東町、豊後高田市を経て、宇佐市に至る国東半島海岸の幹線国道である。この実延長約90kmの路線には2006年1月現在、17のトンネルが存在し、その内16個までが真玉町～香々地町～国見町に集中している。

この中でもとりわけ歴史が古く、密度の濃い香々地～国見間の隧道群を紹介していきたいと思う。



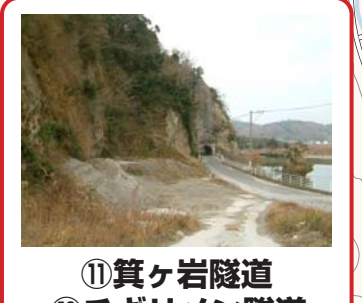
国道213号周辺の隧道群

- 明治24年竣工
- 明治34年頃竣工
- 明治42年頃竣工
- その他

沿革

国道213号線は明治時代まで九一の往還、浦辺往還と呼ばれる「殿様道」であった。江戸時代から連続と維持されてきた往還の大きな変革は、明治34年3月の県道沿海道路（真玉町～竹田津村）、明治42年1月の海岸道路（竹田津村～国東町）の開通である。この道路は「貨物の輸送不可能に近く…」(香々地町史)と言われた従来の山越えの道をトンネル主体の道へと切り替えるもので、これにより荷馬車や客馬車が運行されるようになり、物資の交流が盛んになった。なお、この時建設された隧道数20を越える道路が今日の国道213号線の基本路線になっている。

大正10年に豊後高田～竹田津間に乗合自動車（香々地自動車株式会社）が開業し、昭和10年頃には豊後高田～国東間（直通は無し）に路線バスが開通した。おそらくこのバスの登場による影響だと思われるが、昭和10年～11年に改修、新規に建設された隧道は、判明しているだけでも7つに上る。その後、昭和20～30年代も順次改修が続けられ、昭和40年代に入ると竹田津～徳山間にフェリー就航、新大分空港が開設、それに伴い国道213号線も急ピッチで改良され、隧道改修もほぼ完成している。





① 栗島隧道

香々地町の西端に存在していた沿海道路由来の隧道。
昭和11年の改修（山形の廃道様、全国隧道リストより）を経て、昭和47年頃に開削撤去された。現在は隧道の痕跡は全く残っていない。



③ 小池隧道

昭和40年3月に現在の姿に改修されている。それ以前（例えば昭和初期）に改修が行われていたかは不明。平成6年6月に小池人道トンネルが竣工している。



① 栗島隧道

堅来港

③ 小池隧道

羽根港

羽根

② 堅来隧道

堅来

香々地真玉バイパス
予定路線

香々地

← 一覧へ戻る



② 堅来隧道 (現・堅来トンネル)

栗島隧道同様、昭和11年に改修を受けている。その後、更に昭和48年3月に拡幅改修され現在に至っている。なお、計画中の「香々地真玉バイパス」が開通すれば堅来トンネルは旧道化する模様。

尾崎

香々地港

香々地

⑤松津隧道

④羽根隧道

羽根港

羽根

堅来港

堅来



④羽根隧道

昭和35年3月に改修され、国道213号線の隧道として長く利用されたが、平成15年頃にトンネルを通らないバイパスが開通した。



⑤松津隧道

昭和37年3月に当時としては大きめの断面に改修され、現在も変わらず国道213号線の隧道として使用されている。国道213号線の現役トンネルとしては最古であり、この松津隧道と羽根隧道とが現役・旧道の境い目と言える。



⑥ 松津頭隧道



⑦ かんだや隧道



⑧ 牛ヶ迫隧道



連続する3つの隧道は昭和28年～30年に改修されている。
これは時期的に考えて、昭和29年8月に（新）香々地町（香々地町、三浦村、三重村が対等合併）の発足と無関係ではなさそうだ。昭和48年頃にはバイパス（香々地トンネル）が開通し、現在は旧道になっている。沿海道路竣工時は松津頭隧道が三浦村と岬村の境界であった。



⑨ 貴船隧道

全体的にコンクリートが吹付けられている（昭和37年施工？）が、その他は特に改修が加えられた様子がないのは、住宅街の隧道のため前後の道路を含め、拡幅が困難であったためだろうか。昭和45年頃にバイパスが開通している。

⑩竹田津隧道（初代）

西国東郡香々地町と東国東郡国見町（竣工時は西国東郡岬村と東国東郡竹田津村）の境界に位置する隧道。当初、見目地区の海岸道路は、貴船から、堀切、高島を経て竹田津へ通じるように計画されていたが、沿線の人口や、経費等の兼ね合いで見目谷経由に変更されたとのこと（香々地町史）。地形の複雑な高島経由のルートを取った場合、粟島隧道～牛迫隧道間のような隧道群が誕生していたのではないかと想像される。

昭和33年3月に別ルートで竹田津隧道（二代目）が開通したため、竣工時のままの姿で残されることになった。

現在、初代隧道は廃道になっているが、徒歩ならば通行は可能。ただし、時期によっては蝙蝠の営巣地になっていたり、水没していることもあるので十分な装備が必要である。

昭和63年には三代目に当たる新竹田津トンネルが開通している。



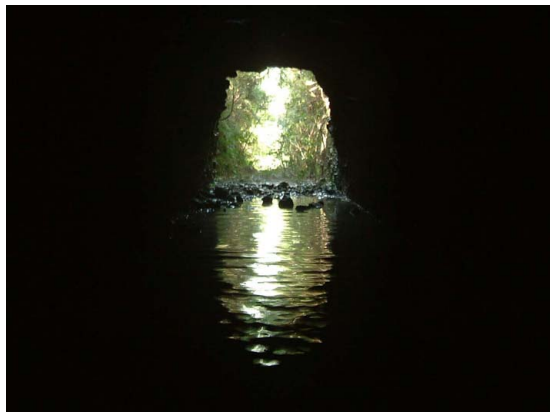
竹田津隧道（初代）（明治34年頃竣工）



多量の蝙蝠が生息する初代隧道。



竹田津隧道（二代目）（昭和33年竣工）



時期によっては深く水没する。



新竹田津トンネル（三代目）（昭和63年竣工）

豊後高田市

⑪ 箕ヶ岩隧道 と ⑫ チギリメン隧道 (明治24年竣工)

竹田津村では早くから道路改修を実施しており、沿海道路に先立つこと10年前の明治24年に、鬼籠～櫛海間に「箕ヶ岩隧道」、櫛海～伊美村間に「チギリメン隧道」を開通させている。(国見町史)

箕ヶ岩隧道は旧国道に同名の隧道が残っているが、これは昭和10年に竣工した二代目の隧道であり、初代の隧道は完全に埋没しているものと見られる。

一方チギリメン隧道の方は妙見隧道の旧道に当たると思われ、それらしい隧道が載った地形図の提供も受けているのだが、今の所発見には至っておらず、今春中に再調査する予定である。



初代・箕ヶ岩隧道跡 (豊後高田口)



初代・箕ヶ岩隧道跡 (国東口)



二代目・箕ヶ岩隧道
昭和10年6月竣工。昭和45年頃に埋立地を通る新道が開通し旧道となる。



櫛海集落からチギリメン隧道が越えていた稜線を見る





妙見隧道 豊後高田口



妙見隧道 国東口

妙見隧道 (昭和11年竣工)

昭和11年にチギリメン隧道の新トンネルとして開通したと見られる隧道。延長は約450mあり、路線中で最長であった。昭和54年3月に国見トンネルが開通し、現在は広域農道（オレンジロード）の一部として利用されている。



⑬ 権現隧道 (現・権現トンネル)

伊美と櫛来を結ぶ海岸道路の隧道。昭和42年の隧道リストでは幅員5.0mと記されているが、これは昭和初期に拡幅を経た数値ではないかと推測される。昭和50年に現在のトンネルに拡幅改修されている。

権現隧道：延長260.0m、幅員5.0m (昭和42年当時)

権現トンネル：延長250.0m、幅員8.5m (昭和50年5月竣工)



⑭古櫛隧道 (現・古櫛トンネル)

海岸道路の隧道群の中でも複雑な経歴を持つのがこの古櫛隧道である。

昭和30年代の道路改修により隧道を迂回する海岸沿いに新道が建設されたため、早々と古櫛隧道は旧道になった。その後は町道として細々と利用されることになるが、立地的に利用していたのは主に歩行者だったのではないと思われる。

平成に入って国道213号線の線形改良によって拡幅改修を施され、およそ40年ぶりに幹線道路に再び戻るようになった。

古櫛隧道：延長182.0m、幅員3.4m (町道時代)

古櫛トンネル：延長181.0m、幅員7.0m (平成6年3月竣工)

見崎

両崎

櫛来港

⑭古櫛隧道

⑮水ヶ元隧道

水ヶ元トンネル

岐部



⑮水ヶ元隧道

竣工時は伊美村と熊毛村の境界であった。両村は昭和30年に合併し国見町が発足している。扁額には昭和28年6月竣工と刻まれているが、これはおそらく改修年だろう。

昭和55年3月に水ヶ元トンネルが開通した。

← 一覧へ戻る



⑩ 松ヶ尾隧道

扁額によると昭和27年10月竣工（これもおそらくは改修年）。昭和50年代に松ヶ尾トンネルが開通している。

金比羅鼻

熊毛港

岐部

松ヶ尾トンネル

⑩ 松ヶ尾隧道

小熊毛

⑪ 花開隧道

大熊毛



⑪ 花開隧道

小熊毛と大熊毛を結ぶ旧熊毛村中心部の隧道。昭和41年に改修され現在に至っている。昭和63年10月に歩道トンネルが開通した。



内迫隧道 豊後高田口



内迫隧道 国東口

⑱内迫隧道 (仮称)

古櫛隧道同様、昭和30年代に隧道を通らない新道が開通している。この隧道はその後利用されることもなく廃道となり、今では藪の中に忘れ去られている。竣工当時のままの姿だと思われるが両坑口の損傷著しく、崩壊が進行中である。正式名称が不明のため、最寄のバス停名を取って「内迫隧道」と仮称する。



内迫隧道 内部



⑱ ござや隧道

昭和43年3月に改修され現在の姿になる。権現隧道同様、二度目の改修の可能性が高い。
ござや隧道：延長293.0m、幅員5.0m（昭和42年当時）
ござや隧道：延長281.8m、幅員8.2m（昭和43年3月改修）



藤ノ木隧道 豊後高田口



藤ノ木隧道より見た小迫トンネル

⑳ 藤ノ木隧道

扁額には昭和11年1月竣工と記されている。昭和48年に藤ノ木トンネルが開通したため廃道となる。国道213号線の旧隧道としては珍しい、自動車でも通り抜けられない廃隧道である。
※無理をすれば通り抜けできないことはない。



藤ノ木隧道 内部





②1 小迫隧道 (現・小迫トンネル)

元々は藤ノ木隧道とは連続する「兄弟隧道」とでも言うべき隧道であったが、こちらは新規にトンネルを掘ることなく拡幅改修されている。

小迫隧道：延長116.0m、幅員5.0m (昭和42年当時)

小迫トンネル：延長116.0m、幅員8.0m (昭和47年3月改修)



納屋隧道 国東口



納屋隧道 豊後高田口

②2 納屋隧道

数ある国東の隧道群の中でこの隧道のみ近代土木遺産に指定されている (Cランク)。もっとも凝ったデザインのポータルを持つのは国東側のみで豊後高田側は素掘りのままである。これは納屋隧道が旧熊毛村最初の隧道であり、隧道群の坑門に当たるとい意味を含め、殊更デザインに拘ったのではないかと推測する。

扁額によるとこのポータルの竣工年は昭和10年2月になっている。

国道213号 隧道の変遷



- ① 粟島隧道
- ② 堅来隧道
- ③ 小池隧道
- ④ 羽根隧道
- ⑤ 松津隧道
- ⑥ 松津頭隧道
- ⑦ かんだや隧道
- ⑧ 牛迫隧道
- ⑨ 貴船隧道
- ⑩ 竹田津隧道
- ⑪ 簗ヶ岩隧道
- ⑫ チギリメン隧道

明治24年

竹田津村による隧道建設。

明治34年

県道沿岸道路（真玉町～竹田津村）開通。

明治42年

海岸道路開通。この時の隧道の規格は幅3.0m程度と思われる。

昭和10年代

国東鉄道が国東まで開業。バスの登場。隧道幅員約5.0mに拡張。

昭和20年代

昭和10年代から引き続いて改修、戦後

昭和30年代

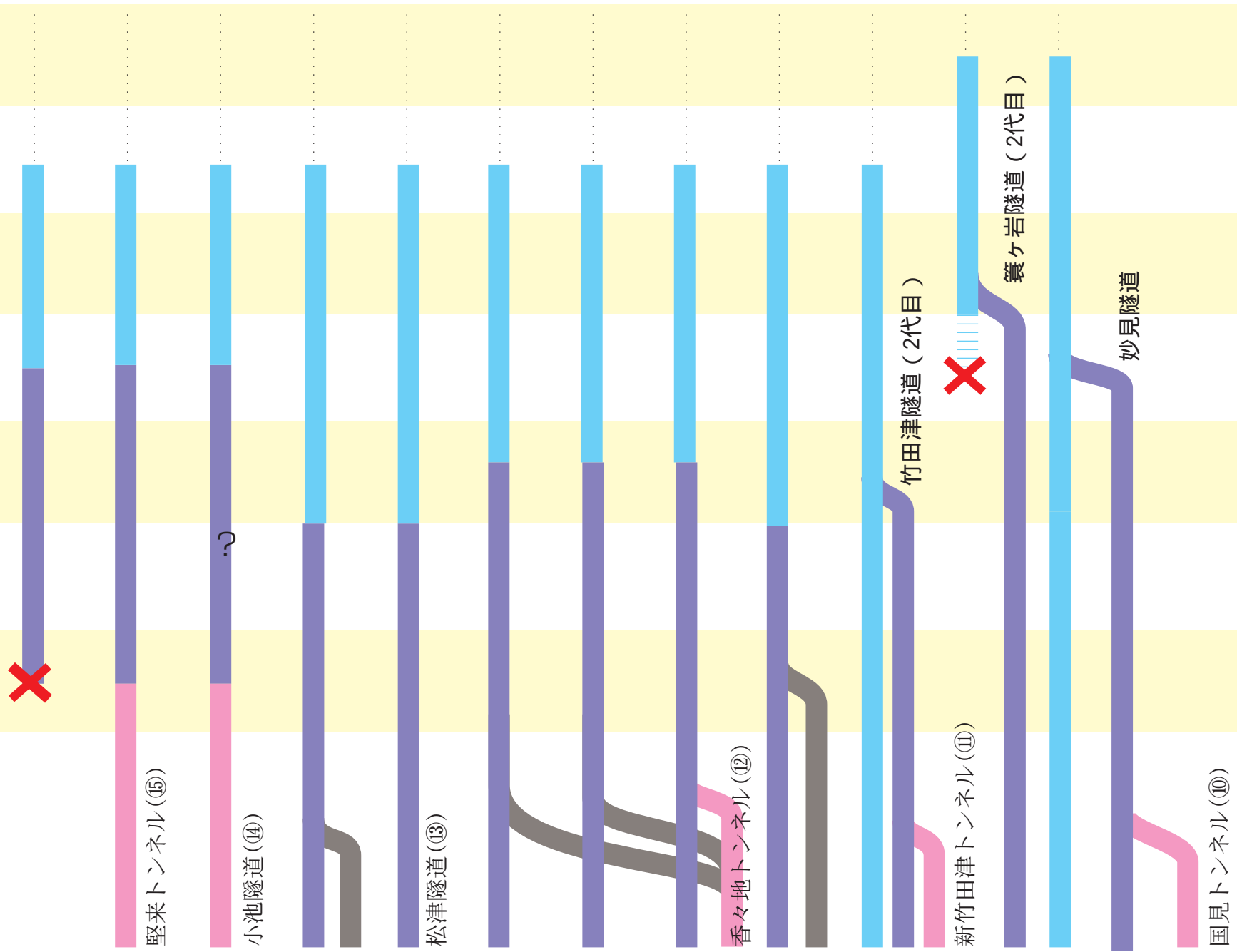
現在でも通用する隧道が混在

昭和40年代

モータリゼーション。空港、港の整備。

昭和50年代～現在

- オリジナル
- 第一次改修
- 第二次改修
- バイパス化



⑬権現隧道

⑭古櫛隧道

⑮水ヶ元隧道

⑯松ヶ尾隧道

⑰花開隧道

⑱内迫隧道

⑲ごうや隧道

⑳藤ノ木隧道

⑳小迫隧道

⑳納屋隧道

明治24年

竹田津村による隧道建設。

明治34年

県道沿岸道路（真玉町～竹田津村）開通。

明治42年

海岸道路開通。この時の隧道の規格は幅3.0m程度と思われる。

昭和10年代

国東鉄道が国東まで開業。バスの登場。隧道幅員約5.0mに拡張。

昭和20年代

昭和10年代から引き続いて改修、戦後

昭和30年代

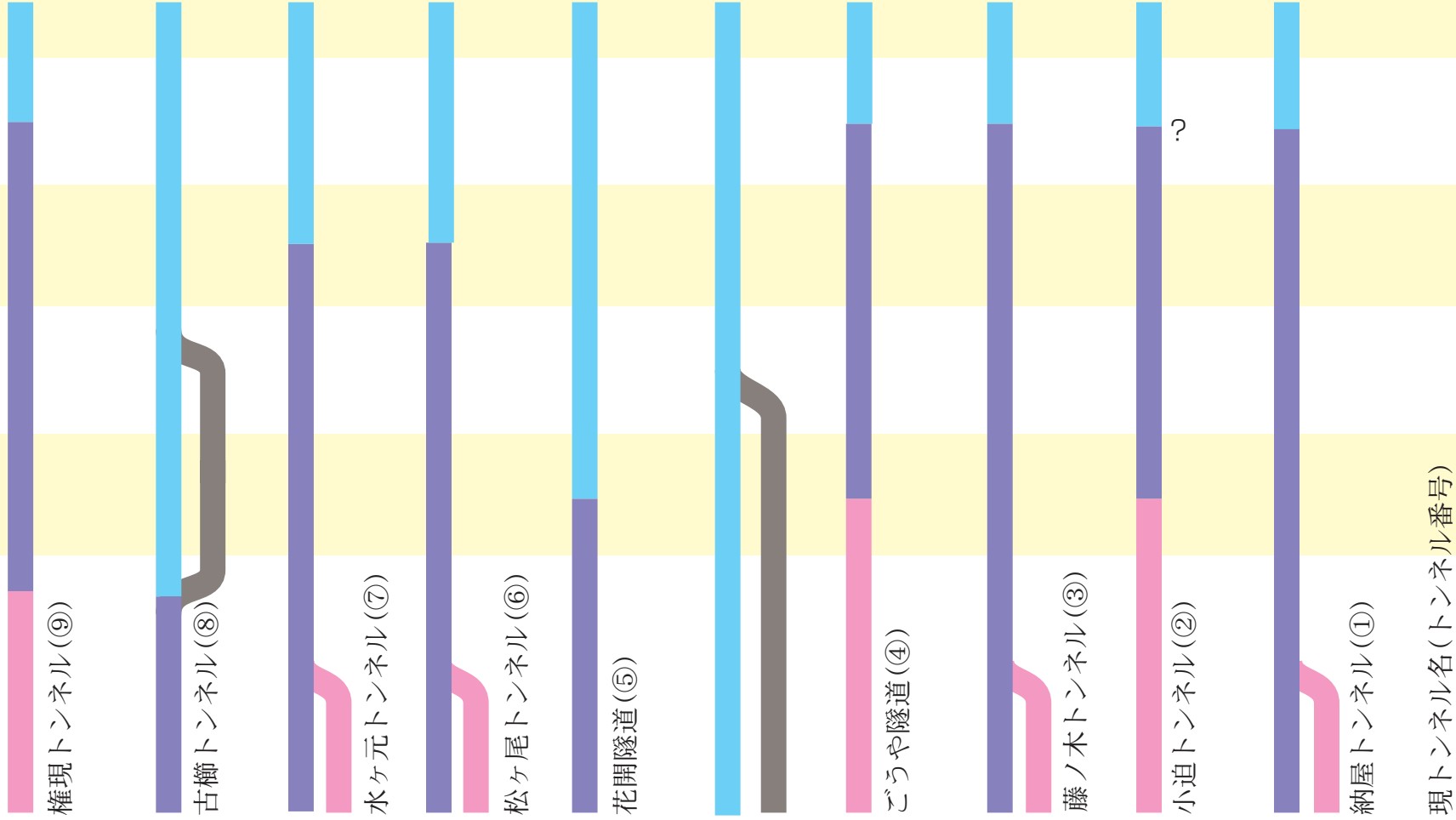
現在でも通用する隧道が混在

昭和40年代

モータリゼーション。空港、港の整備。

昭和50年代～現在

- オリジナル
- 第一次改修
- 第二次改修
- バイパス化



現トンネル名(トンネル番号)