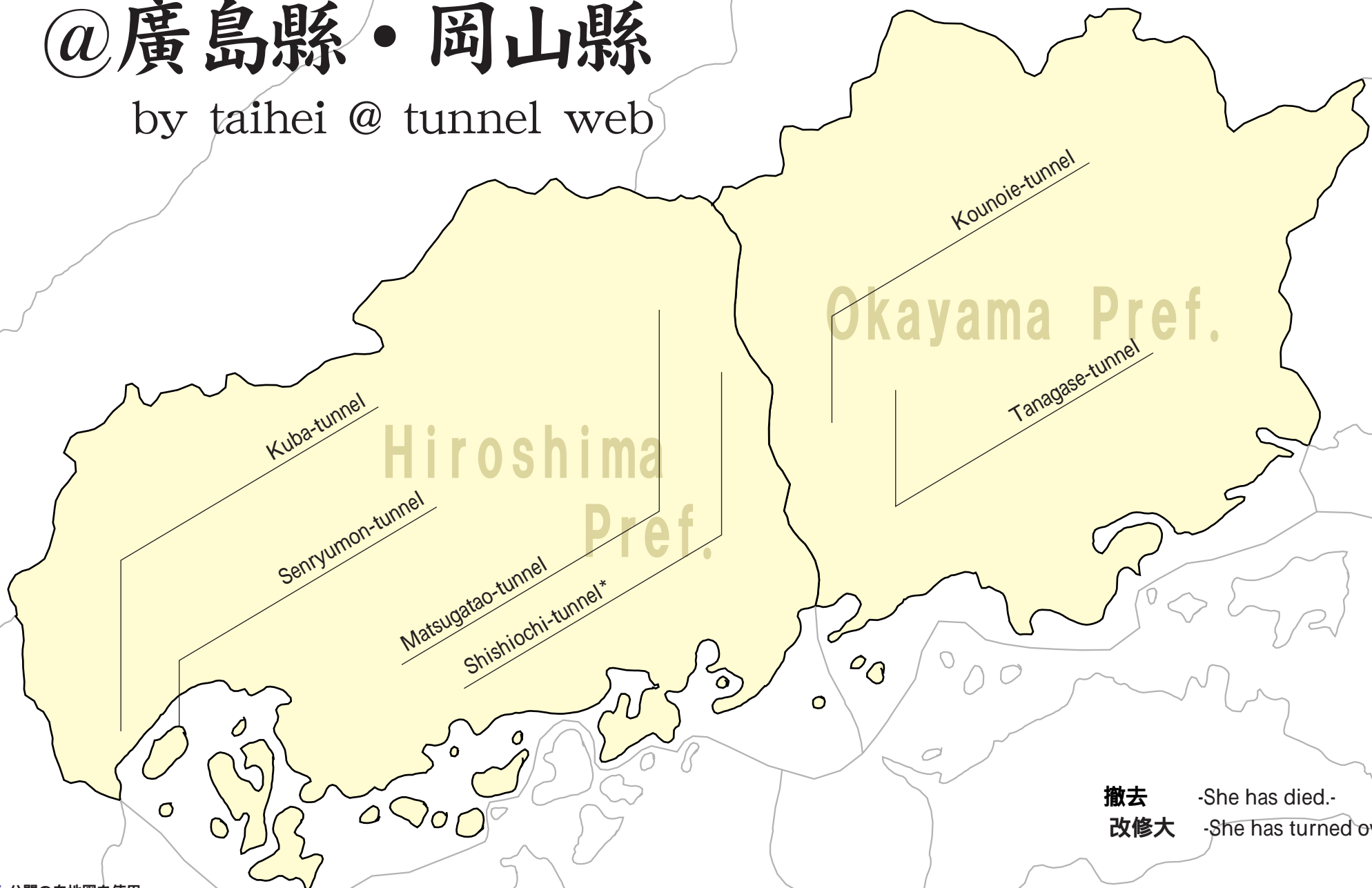


明治隧道 Project

@ 広島縣・岡山縣

by taihei @ tunnel web



撤去 -She has died.-
改修大 -She has turned over.-

このprojectの目的

『明治工業史・土木編』にある記述をもとに、明治時代に少なくとも358あったという道路隧道を探るこの企画もこれまで、兵庫、大分南西部、和歌山、三重、大阪と続いてきて第6回ということになり、私(taihei)のメインフィールドである中国地方から岡山県と、広島県を取り上げさせていただいた。

「…明治に至り開鑿したる主なる隧道は、総数三百五十八あり。其中最も多数の隧道を有する地方を擧ぐれば、千葉七十六、静岡三十一、福島十九、新潟、石川共に十五、神奈川、兵庫共に十三等なり。」

私の知る限りでは5県で少なくとも27箇所 of 明治隧道の建設が確認されているが、『明治工業史・土木編』には、中国地方5県は挙がっていないためそのすべてが、358箇所に含まれているかどうかは不明である。

■進行概要

明治隧道かどうかの確認は、これまでのprojectでは「正式二万分一地形図集成」を中心におこなわれてきたが、今回はほとんどの隧道が図幅の範囲外に存在する隧道であったため、旧版の5万分の一地形図や各市町村史、隧道リスト(道路トンネル大鑑付表)をもとに、現地取材などを行って確認した。

■岡山、広島県の明治隧道の概況

他の地方と比較して明治時代において実施された国道、県道等の道路改修で建設された隧道は少ない。明治17年から行われた広島と島根を結ぶ三本の大規模な県道改良においても、隧道建設は行われていない。これは、中国山地が比較的急峻な山地でないこと、特に山陽には花崗岩地帯が多く風化しやすいため、隧道を建設せずとも道路開鑿が行いやすかったとことなどが理由として考えられる。そのため、両県に存在した明治隧道は延長の短い小隧道がほとんどである。(逆に言うと今回紹介したもの以外にも記録に残っていない小隧道が存在した可能性はある。)

■参考文献

明治工業史・土木編(工学会・1929年)
阿哲郡誌(阿哲郡教育会・1929～1931年)
東城町史(東城町史編纂委員会・1996年)
油木町史(油木町史編さん委員会・2005年)
目で見ると大竹・廿日市100年(郷土出版社・1997)
正式二万分の一地形図集成(柏書房・2001)
隧道リスト(道路トンネル大鑑付表)、隧道データベース

撤去 - She has di ed-

松ヶ峠隧道

Mapion地図

隧道データベース

広島県庄原市 / 明治 16 (1883) 年竣工、撤去年不明

現在でも古い家並みが残る東城の町は、近世には、中国山地の鉄や農産物の集積地として栄えていた。しかし、近代になりそれまでの舟運や牛馬人力による物資の輸送では限界があったため、各方面への車道開鑿が急がれることとなった。

明治 15 - 17 年には広島県内の県道改修費の多くが奴可郡 (比婆郡の一部) に割られるなど、福山方面を中心に県道の改修が急ピッチで進むとともに、東城と西城を結ぶ県道についても、地元有力者の川庄右衛門らの奔走などにより、明治 15 年から 16 年にかけて大規模な改修が行われた。その改修の一環として、川鳥地区と八幡地区を結ぶ松ヶ峠には隧道が建設された。



現在は道路改修に伴って開削され、県道もルート変更されたため、往時の面影もなく撤去時期も不明である。

近所の方のお話を聞かせていただいたが、現役時代は木製支保の漏水の多い隧道で、山際のぬかるんだ道を歩いて芸備線備後八幡駅へ出るのに利用していたという。



東城町史に当時の様子が良く分かる資料が掲載されていたので、一部を引用する。

「川鳥村松ヶ峠に隧道を穿つこと 1ヶ所、長さ四拾貳間とし其前後に在る山脚切割の数拾四ヶ所此の延長間数五百五拾貳間五尺なり。」

「開道後日尚浅きも日々人力車の通行を見ざるなく、且つ沿村の人民荷車十余両を購求せしを目撃す。」

「開道の式を挙行するや沿道又は近村の人民は種々の販ひ物を荷車数拾両に装填し、松ヶ峠隧道の西入口に新設したる祝場にきん集す」(東城町史)

Hiroshima Pref.

Okayama Pref.

獅子落隧道（仮称）

Mapion地図

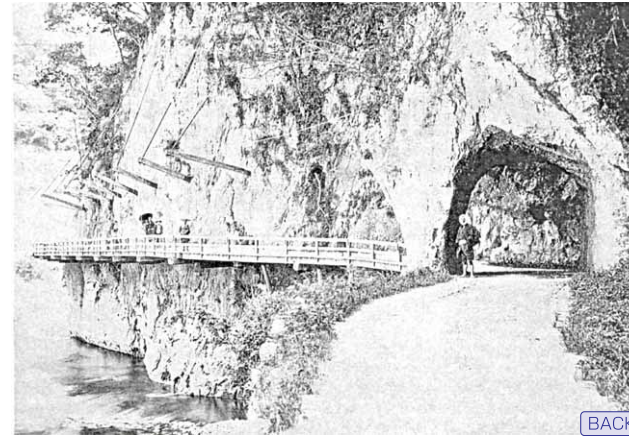
隧道データベース

広島県神石高原町 / 明治 16 (1883) 年頃竣工、撤去年不明

松ヶ峠隧道の項でも触れたが、明治 16 年から 18 年ごろにかけて、奴可郡東城町と福山を結ぶ東城・福山往還は三等県道となり、それまでは一部山越えを強いられていた区間に新たに川沿いの道が建設されるなど一気に改修というよりも開鑿され、物資運搬や人馬の往来に効果を発揮した。その中でも特に険しい「獅子落」(神石高原町手入付近)には、東城町史や油木町史に掲載されている写真によると棧道と隧道を組み合わせて道路が建設されていたようである。

しかし、古い地形図にもその存在は記されておらず、地元取材でも、戦後に隧道が残っていた記憶はないとお話してあったため詳細は不明である。大正年間の帝釈川発電所建設にあたって大規模な道路改良が行なわれていることから、その際に撤去されたものではないかと思われる。

しかし、隧道や棧道の撤去後も現・手入トンネルの北側 100m ほどのところに「獅子落」という難所が残っていたことだけは間違いなく、路線が国道 182 号へ昇格した後も事故の多発する崖際の狭い見通しの悪い道で、何度も改修要望を出してようやく現在の 2 車線国道になったものだという。



(写真左)
隧道と棧道が連続していた明治 41 年の獅子落。明治の道路改修以前はわざわざ山越えを繰り返すルートがとられていた。
(写真引用：東城町史)

(写真下左)
現在の獅子落。この岩壁に沿って道路が走っていた
(写真下右)
道路改修は山を削るのでなく河川側へ線形改良した大掛かりなものである。



獅子落橋の表記が見える地形図（明治 34 年発行）だが、隧道記号は確認できない。



Hiroshima Pref.

改修大 -She has turned over-

玖波隧道

Mapion 地図

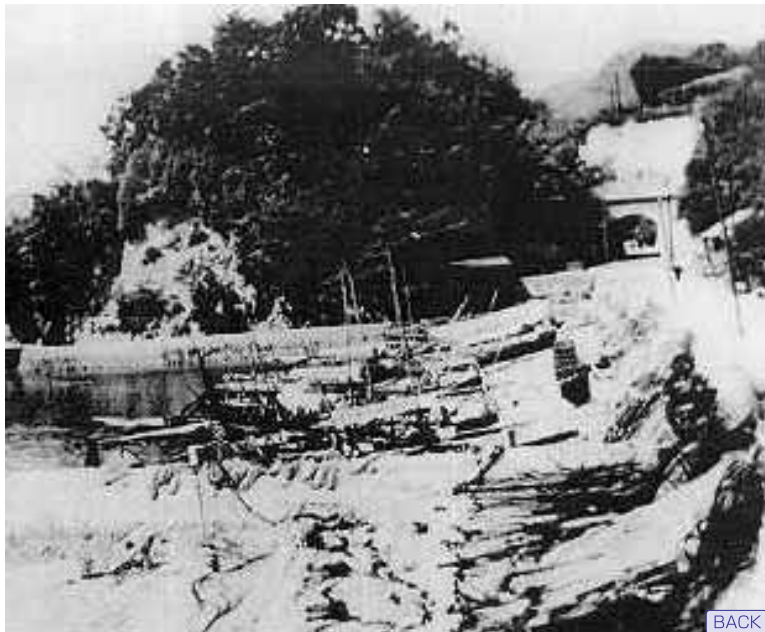
隧道 データベース

広島県大竹市 / 明治 12 (1879) 年竣工、昭和 11 年改修

西国街道（山陽道）の宿場町として栄えた大竹市玖波地区。廿日市市大野浦からこの玖波にかけては四十八坂といわれる山中を通る難所であった。この区間については、現在でも一部で石畳が残るなど当時の面影を色濃く残している。

明治になり国道整備を行うにあたって、ようやく海岸沿いの道路が整備されることとなり玖波の町の北東側の入り口にあたった馬ためし峠と呼ばれた小さな尾根の先端を穿つ隧道が明治 12 年に竣工している。

この隧道はきちんとした記録が残っているものでは中国地方で最初に建設された道路隧道ということになる。全国的に見ても国道として建設された隧道としては初期のものにあたる。（隠岐の初代福浦隧道はこれより早い建設の可能性があるがあくまで集落間を結ぶ人道としてのものであった。）

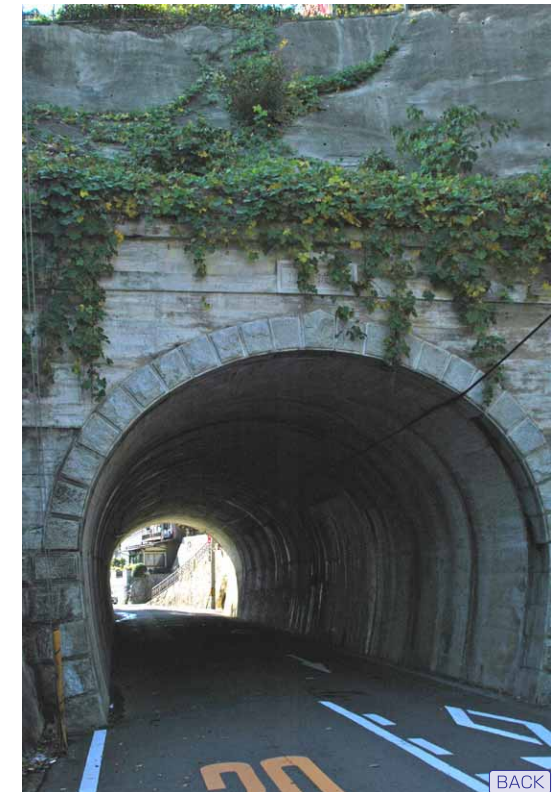


昭和 10 年代の玖波漁港と隧道（改修後）
写真引用「目で見る大竹・廿日市の 100 年」

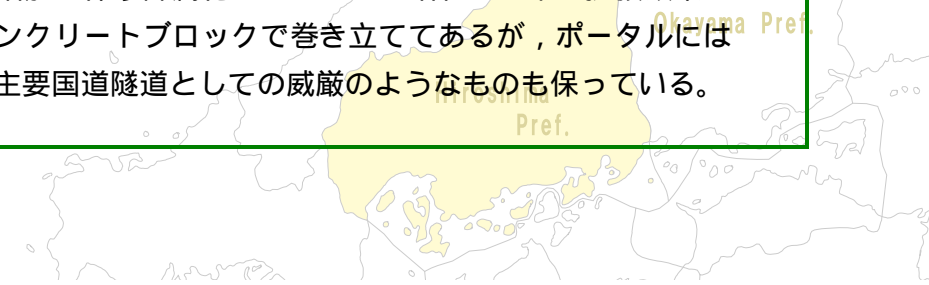


当初の姿や諸元については、資料を見つけれなかったため、どのようなものであったのかは不明である。石造あるいは煉瓦造のものであったかもしれない。

現在残っている隧道は交通量の増加に伴う陳腐化にともなって昭和 11 年に拡張改築されたものだ。それでも、内部はコンクリートブロックで巻き立ててあるが、ポータルには石組みの飾りつけがなされるなど主要国道隧道としての威厳のようなものも保っている。



引用：明治 27 年測図 二万分の一地形図



改修大 -She has turned over-

潜龍門

Mapion 地図

隧道 データベース

広島県廿日市市 / 明治 44 (1911) 年竣工

日本三景の一つ安芸の宮島の栈橋の正面に「保存」状態に残っている旧県道厳島公園線の隧道で、隧道データベースにおいては当初、所在地が宮島町包ヶ浦となっていたが、実際の所在地は宮島栈橋の正面。船を下りてターミナルの建物を出ればすぐにわかる位置にある。

かつては、海岸沿いの岩鼻を削り貫いたトンネルであったのだろうが、地先が埋め立てられて栈橋となってしまったため、一線を退いている。もうじき竣工 100 年となる。 隧道ではなく「潜龍門」とはなかなか渋いネーミングだ。内部はモルタルで塗装してあるため当初の構造は見る事が出来ないが、小さいながらも石造の坑門をもつ。



ここからあとは、余談と観光宣伝になるが、宮島町内には、建設年代こそ下がるものの昔ながらの狭い街中に自動車を何とか通すために、小さな隧道がいくつも建設されている。厳島の島内には新しいものも含めて 7 本のトンネルがあるが、平成に竣工したものも含めて「トンネル」表記のものはない。

また、宮島には厳島神社のほかにも毛利元就が山口の大内領を手にするきっかけとなった厳島合戦の古戦場、明治時代に建設された広島湾要塞の残骸などもあり、古代から近代までそれぞれの歴史遺産が残っている。



撤去 - She has di ed-

蚊家隧道

Mapion 地図

隧道 データベース

岡山県新見市 / 明治 25 (1892) 年竣工、平成 9 (1997) 年撤去

新見市旧哲多町の南部、蚊家(こうのいえ)地区にあった古隧道で、素掘りの小隧道であったということがわかっているだけで、町史、郡史などにも隧道については記載がなく詳細は不明だ。(平成 16 年度道路施設現況調査によると延長 10m 幅員 4.0m 有効高 3.5m とあり、拡幅改修を受けている可能性がある。)

川沿いの岩を削り貫いた隧道であったものと思われるが、平成 9 年に道路改修にともなって撤去され現在ではその面影すら残っていない。地形図上では昭和 51 年発行の五万分の一地形図ではすでに隧道記号が消えている。また、「道路トンネル大鑑」のリストにも載っていないため、撤去工事以前に廃されていた可能性もある。

地元の方への取材によっても隧道があった位置や覆工がされていなかったことが確認できた程度で、そのいわれなどについては知ることができなかった。

しかし、もともこの隧道のあった県道は中国山地の産物集積地として栄えた広島県東城町(現庄原市)から銅山で栄えた高梁市吹屋地区への物資輸送ルート(特に燃料用の薪炭については重要な供給ルートだったのではなかろうか。)として結ばれていた山越えの旧往来を川沿いに付け替えた道路であった。沿線 3 か村の手で明治 20 年(1887)年ごろから明治 28(1895)年にかけて建設されており、大正 11(1922)年には吹屋東城線(現在は主要地方道北房井倉哲西線)として県道に編入されている。

なお、地図によっては東側にもう一箇所隧道記号があるものがあるが、古い地形図にも記載がなく実在したものかどうかは確認できていない。

現役時代諸元 - 延長 10.0m 幅員 4.5m 有効高 3.5m

▶ 東側から、隧道跡地を望む。コンクリート吹付で補強された箇所に隧道があったという。撤去後は切通ですらなくなっている。



▼ 西側からの現状



▼ 地図上では見えづらいが隧道記号が確認できる。また、この地点にも隧道記号がある地図もあるが、どの年代の地形図にも載っていない。



引用 国土地理院 1/50000 地形図 新見 明治 31 年測量

Pref.

Usnima Pref.

撤去 - She has di ed-

棚ヶ瀬隧道

Mapion 地図

隧道 データベース

岡山県新見市 / 明治 39 (1880) 年竣工、撤去年不明

新見往来と呼ばれた高梁（備中松山）城下と新見を結ぶ道は、高梁川に沿うルートは石灰岩地帯が深くえぐられ、両岸が切り立った峡谷となっていたため、一部で川に沿わず山越えをする二本のルートで結ばれていた。高梁川沿いにも道はつけられていたようで、山越えを避けることができるため利用者も多かったようだが、増水時には通行できないなど、不便かつ危険な道であったという。

明治になり、特に険路であった阿賀郡草間村（当時）の谷間地区と広石地区の間は、郡内有志が出資して（当時は、県道ですらなかったようで、工事費用 3,360 円は地元がすべて負担している。）明治 13 年に改修工事が行われた。中国地方の他県で地方道路改修が本格化するはこの数年後からであるから、時期的にはかなり早い時期の改修といえるだろう。難工事であったとされるが、わずか半年で 5.2 キロの道路改修が竣工した。

しかし、この改修後も新見高梁間の川沿いのルートは車馬の通行に十分とは言えず、渡船場や栈道区間も存在したことから県道に編入された後、明治 36 年の正田橋、井倉橋の架橋や明治 39 年にはこの棚ヶ瀬隧道の建設、拡幅や坂道の切り下げが行われるなど改築が続けられ、大正末期に至ってようやく渡船場が廃止され、改良が完了することとなった。

現在では、県道は国道 180 号となり、さらにその改築に伴って隧道は撤去され、小さな切通がその姿をとどめるだけであるが、近くにある絹掛の滝の駐車場に扁額と修路碑が残されている。

現役時代諸元 - 延長 21.0m 幅員 3.8m 有効高 4.2m



◀ 南側から隧道跡を望む。わずか 21mほどの延長であったため、現在はその面影を偲ぶすべもないが、岩山に生えている一本の松は当時から唯一残るものだという。

明治 14 年に建てられた「修路碑」多少大きさには書いてあるのだろうが、当時の険路ぶりがうかがえる。碑の足元にははずされた扁額が安置されている。▶▼



Hiroshima Pref.