

長崎港の改修と都市交通の近代化



完成直後の中島川変流工事、中島川河口から見た写真。出島の先端に導流堤が見える。河口から最初の橋が新川口橋（鉄橋、明治23年（1890）架設）、次の橋が出島新橋（木鉄混交橋、明治22年（1889）架設）（長崎歴史文化博物館所蔵）



中島川変流工事の設計図。石黒五十二・内務省が作成。新地蔵に向けて直進していた中島川を、出島の背後（現在の状態）に変流した。（長崎歴史文化博物館所蔵）

明治維新当時、長崎港は日本で最大の海外貿易港であった。明治初期には港の管理がされず、中島川の河口部に土砂が堆積して港湾機能に支障を来していた。この対策のために、長崎県は明治15年（1882）から「デ・レーケ」の指導を受け、植林、砂防、護岸の改修などを行い、中島川を出島外側（海側）に延長することが提案された。しかし、石黒五十二と内務省はこの計画を変更し、明治18年（1885）から明治22年（1889）に出島の背後に中島川を変流する中島川変流工事を行った。長崎港改良工事は、明治政府が野蒜港（宮城県、坂井港（福井県））に次いで行った日本で三番目の港湾工事であった。長崎港では、浚渫土砂で沿岸部に道路を建設し、写真のように河口部に近代的な橋梁が建設され、長崎港沿岸部は急激に近代化された。中島川の河口に架設された新川口橋（明治23年架設）は、アメリカから輸入された日本でも早い時期の鉄製橋梁であった。
*お雇い外国人（オランダ人）



長久橋（ブラットラス形式、木鉄混交橋、明治22年（1889）架設）（個人蔵）



出島新橋（ブラットラス形式、木鉄混交橋、明治21年（1888）架設）（活水学院所蔵）

岡林隆敏 長崎大学名誉教授

専門は土木工学（橋梁振動工学、維持管理工学）、土木史（近代化遺産、構造物修復）
長崎県文化財保護審議会委員、長崎県・市町長寿命化修繕計画委員会委員長
歴史的土木産業構造物調査、文化財指定、文化財の修復を行っている。針尾無線送信所、長崎市本河内水道、中島川護岸改修、西海橋などがある。

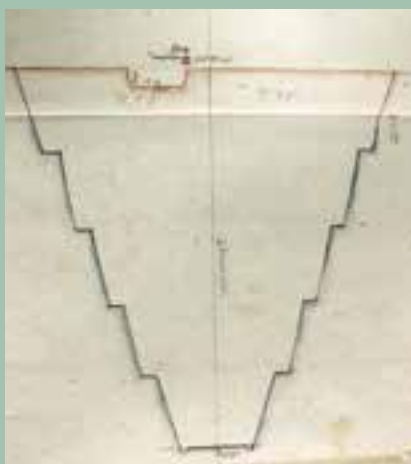


松ヶ枝橋（ボーストリングトラス形式、木鉄混交橋、明治22年（1889）架設）（個人蔵）

近代的道路の建設



日見切通し（長崎側5.9km、日見側4.8kmの中間にあった）、道路の計画は日見新道会社であったので、開通当時、通行料を徴収した。（長崎大学附属図書館所蔵）



日見峠切通しの断面図
長さ770尺（233m）、高さ17尺（30.1m）、幅員3間（5.4m）（長崎歴史文化博物館所蔵）

土木の近代化で最初に着手されたのは、道路の改修と近代港湾の建設であった。外国人居留地が建設された長崎（区・市）は三方山に囲まれ、荷車や人力車によって他の都市と行き来するには、江戸時代の道路を改修し、峠を開削して平滑な幅員の広い道路にする必要があり、長崎街道の改修が始まった。日見新道会社が創立され、途中に日見峠切通が開削、明治15年（1882）8月に日見新道の落成式が行われた。この工事が、長崎県における最初の大規模な道路工事であった。日見新道は切通しを通過すると、写真のような急峻な屈曲を通り海岸部の矢上まで下る。明治20年（1887）には、長崎・茂木間の道路が新設され、途中に大規模な田上の切通が建設された。長崎から時津、野母への新道、さらに長崎県



長崎から雲仙・島原・天草・熊本に行くために、茂木港は重要であった。茂木新道の途中にある大規模な田上切通し。（個人蔵）



36曲りの急斜面を下る日見新道（大正時代の写真）（個人蔵）

内の県道の改修が始まった。日見新道の改修は、近代道路建設を目指し長崎県で最初に行われた記念すべき工事である。

第1回

近代都市建設へ向けて

明治維新は、江戸時代の社会基盤を近代化する大転換点であった。明治維新後の日本は、西欧列強から侵略されないために社会基盤の近代化を進め、国力を充実させる必要があった。道路、鉄道、港湾、水道、通信などあらゆる土木分野の工事が全国で二斉に始まった。現在の繁栄した国土は、この時代の遺産の上に築かれている。長崎県では、全国に先駆けて土木の先達が多く、この時代の遺産を乗り越えて近代的な土木構造物を建設してきた。県内の明治初期の土木構造物を紹介しよう。