

第2回

県内道路トンネルの土木遺産

長崎大学名誉教授 岡林 隆敏



写真1=建設当時大正15年(1926)頃の日見トンネル

長崎県内で早くからトンネルが建設されたのは、長崎市と対馬市である。長崎市は、一方が海で、周囲が山で囲まれている。周辺都市への往来には、自動車交通の時代になるとトンネルが必要になった。一方、終戦まで軍の要塞化していた対馬は、軍事施設を効率的に建設するために平滑な道路を建設する必要があり、トンネルが建設された。

国道25号線(現34号線)は、明治15年(1882)に完成した「日見の切通し」で、日見峠を越えていた。将来の自動車交通を考え、日見トンネルが掘削され、大正13年(1924)起



写真2=日見トンネル

工、大正15年に完成した。延長640m、幅員7.2mである。写真1は完成直後撮影されたもの、写真2は現在の日見トンネルである。トンネルは少し掘り込まれた所に抗口があり、背後の土砂の崩落を防止するため、擁壁が造られる。ここがトンネルの正面となる。抗口上部は横断方向に歯飾り(デンテル)で装飾され、両側の壁柱(ピラスター)には彫刻が施され、照明が付けられている。上部中央には「日見隧道」と記された扁額が掲げられている。日見トンネルは、国道では唯一、登録有形文化財に指定されている。

長崎市から南部へ向かう野母県道(現国道445号線)には明治25年(1892)頃、海岸部を迂回する路線が造られた。昭和になり、戸町付近の急峻な地形を直線で結ぶ、戸町トンネ



写真3=戸町トンネル(昭和8年(1933)完成)

ルが計画された。昭和7年(1932)に着工し、昭和8年に完成した。延長377.8m、幅7mである。写真3が戸町トンネルである。両側の壁柱は幅が広く力強く、また照明が付けられている。柱頭付近の横断方向は白い石でパラペット状に強調されている。日見トンネルほど装飾的ではないが、力強いデザインになっている。

一方、対馬では長崎県で最初に、大正14年(1925)比田勝に豊崎トンネルが建設されている。その後、幾つかのトンネルが建設されたが、昭和13年(1938)に完成した「浅藻トンネル」が写真4である。対馬市



写真4=浅藻トンネル(昭和13年(1938)完成)

厳原町浅藻にあり、延長203.5m、幅員4.5mである。次いで昭和14年、昭和15年に「安神通ネル」「久和トンネル」が、陸軍の砲台建設用の道路のために造られた。抗口上部横断の歯飾り(デンテル)に特徴があり、抗口のアーチを石造で強調している。

土木構造物としてのトンネルは地味な印象があるが、戦前のトンネルの抗口は正統な意匠で装飾されている。これらのトンネルは長崎県を代表する土木遺産である。



長崎大学名誉教授 岡林 隆敏

昭和22年(1947)生まれ。66歳。高知県出身、工学博士



▲生月大橋(維持管理と振動対策)

平成10年4月長崎大学教授、附属図書館長、情報メディア基盤センター長を務め、平成24年長崎大学退職。在職中には、7,500点の古写真を収集し、「幕末・明治期日本古写真コレクション」を構成し、これをインターネットにより、世界に向けて公開した。専門分野は、橋梁工学(振動、維持管理)、土木史(近代化遺産・構造物財修復)、情報メディア工学(データベース設計)などである。

橋梁工学分野では、おもな研究は道路橋の交通振動対策や維持管理である。道路路面の凹凸と、走行車両による道路橋振動の計算法を確立し、昭和57年度土木学会賞(論文奨励賞)を受賞した。阪神高速高架橋の振動防止装置の開発や、長崎県の大島大橋の粘性ダンパーの設計などがある。「道路橋の遠隔モニタリング技術の研究・開発」により、平成12年度土木学会賞(論文賞)を受賞した。長崎県では平成19年より、長崎大学と共に、県及び県内市町の橋梁長寿命化修繕計画策定と補修のために、長崎県橋梁維持管理計画検討委員会、長崎県市町橋梁修繕長寿命化検討委員会の委員を務めている。

土木史・文化財の分野では、主に近代化土木・産業遺産の調査と文化財指定支援、構造物の損傷修復の業績がある。平成7年(1995)から平成9年まで長崎県の近代化遺産調査をまとめたものが、「長崎県の近代化遺産」として発行されている。長崎市では、「外国人居留地の石垣・石畳・側溝の調査と補修」、「唐人屋敷や出島石垣の調査・修復」、「本河内低部・高部ダムの調査と修復」などを行った。佐世保市では、「鎮守府・海軍工廠」や「初設水道・第1回拡張工事」の調査、「針尾無線塔の歴史的調査」に基づく、重要文化財保存のための支援を行った。現在、島原城石垣崩落の修復を支援中である。



▲針尾無線送信塔(国指定重要有形文化財)