



つしましんこうきょくかないず  
対馬振興局管内図



凡例	
対馬縦貫道路区間	
トンネル	
橋梁	

つしまじゅうかんどろ けいれい  
対馬縦貫道路の経緯

【年号】 【西暦】 【経過年数】 1968年を「0」として います。	明治	大正		昭和																	平成						令和											
	1900	1912	1918	1926	1938	1939	1942	1956	1957	1963	1967	1968	1970	1971	1972	1973	1975	1977	1984	1987	1988	1989	1993	1995	1996	2002	2005	2006	2007	2009	2018	2020						
	-68年	-50年			-30年	-29年	-26年	-12年	-11年	-5年	-1年	0年	2年	3年	4年	5年	7年	9年	16年	19年	20年		25年	27年	28年	34年	37年	38年	39年	41年	50年	52年						
	初代万関橋 供用開始（美津島町、久須保）	縦貫幹線道路改修起工		浅瀬隧道 供用開始（厳原町、浅瀬）	安神隧道 供用開始（厳原町、安神）	久和隧道 供用開始（厳原町、久和）	第2代万関橋 供用開始（美津島町、久須保）	初代大船越橋 供用開始（美津島町、大船越）	豊玉隧道 供用開始（豊玉町、仁位）	賀谷隧道 供用開始（美津島町、賀谷）	美津島町濃部トンネル開通	対馬縦貫道路開通	大船越橋 供用開始（美津島町、大船越）	十善寺トンネル 供用開始（豊玉町、吉田）	八割トンネル 供用開始（峰町、比田勝）	比田勝トンネル 供用開始（上対馬町、比田勝）	美津島トンネル 供用開始（美津島町、大船越）	対馬縦貫道路が国道に昇格し、国道382号と称される	雞知トンネル 供用開始（美津島町、雞知）	浪人坂トンネル 供用開始（美津島町、雞知）	新弓張トンネル 供用開始（上原町、櫻滝、鹿見）	根緒坂トンネル 供用開始（美津島町、根緒）	山田山トンネル 供用開始（上原町、鹿見、峰町三根）	新久田トンネル 供用開始（厳原町、久田）	久田トンネル 供用開始（厳原町、久田）	第3代万関橋 供用開始（美津島町、久須保）	厳原トンネル 供用開始（厳原町、棧原）	小室トンネル 供用開始（厳原町、小浦、南至）	大久保トンネル 供用開始（厳原町、大久保）	向山トンネル 供用開始（厳原町、久田）	佐須奈トンネル 供用開始（上原町、河内、佐須奈）	新濃部トンネル 供用開始（美津島町、濃部）	瀬田トンネル 供用開始（上原町、瀬田）	御嶽やまねこトンネル 供用開始（上原町、瀬田）	美止マトンネル 供用開始（上原町、佐須奈、佐護東里）	大地1号トンネル 供用開始（上原町、佐須奈）	大地2号トンネル 供用開始（上原町、佐須奈）	（仮称）尾浦トンネル 施工中（厳原町、尾浦）
【管内回番号】				27	25	26			13	15			12	11	1	16		17	18	8	19		9	24	23		21	20	10	22	2	14	7	6	5	4	3	28

1975.4.1時点  
比田勝～厳原間  
実延長：93.524km

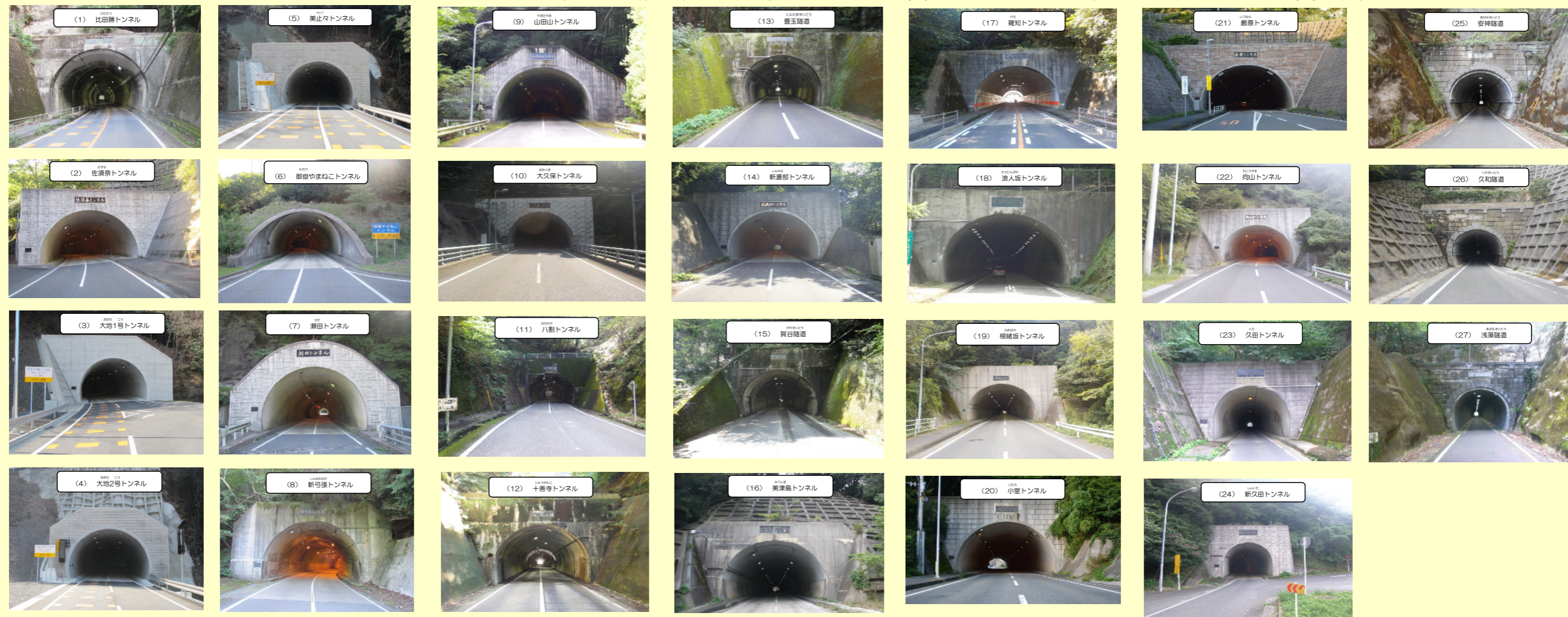
2017.4.1時点  
比田勝～厳原間  
実延長：86.502km

つしまじゅうかんとろう      こうぐち    しゃしん  
**対馬縦貫道路のトンネル坑口の写真**

つしまじゅうかんとろう    ひたかつ    ちく    つつ    ちく      こ  
 対馬縦貫道路（比田勝地区～豆敷地区）には**27個**のトンネルがあります。

いりぐちふきん    いっぱん      こうぐち    よ      かたち    つく      ねんだい（ぎじゅつとう）    ちけい    かんきょう    はんえい  
 トンネルの入口付近は一般に「トンネル坑口」と呼ばれており、その形は作られた年代（技術等）や地形・環境などが反映されています。

こうぐち    まった    どういつ      ほそく    か    き    しょうかい      しゃしん      きたがわ    いち    こうぐち    しゃしん  
 このため、坑口が全く同一になることはほとんどありません。（補足）下記に紹介している写真は、トンネルの北側に位置する坑口の写真です。

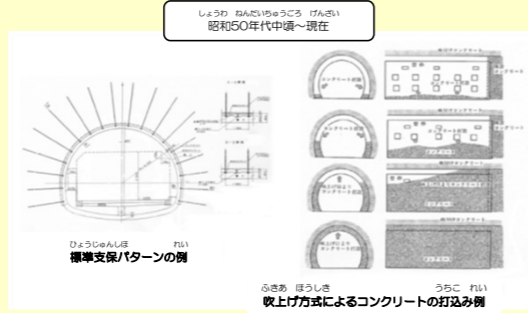
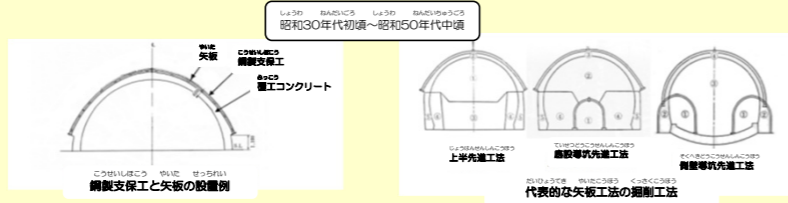
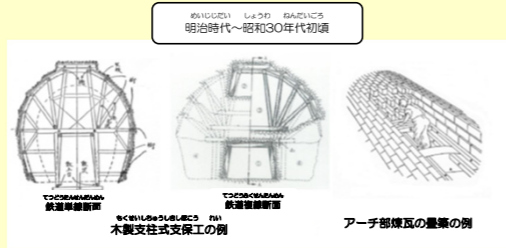


## トンネル施工方法の経緯

日々の技術の発展に伴い、トンネルの施工方法や材料は変化しています。ここでは、明治時代から現在（平成）までの変化を紹介します。

トンネルの建設の歴史

年代	明治	大正	昭和	昭和50年代初頃	昭和50年代中頃	平成
施工法	矢板工法		NATM			
支保材料	木製支保工		鋼製支保工			
覆工材料	レンガ	石積み	コンクリートブロック	場所打ちコンクリート		
覆工施工方法	人か(レンガ・石積み・コンクリートブロック)		機械化打設(ブレーサー・ポンプ)			
	人かはね込み打設・吊り機構による投入(側壁)		引抜き管方式			
			収上げ方式			



## トンネル施工順序の事例紹介

トンネルは「掘る・削る」「補強する」「仕上げ」の工程で施工されます。ここでは、トンネル工事の一連の施工順序の事例を紹介します。

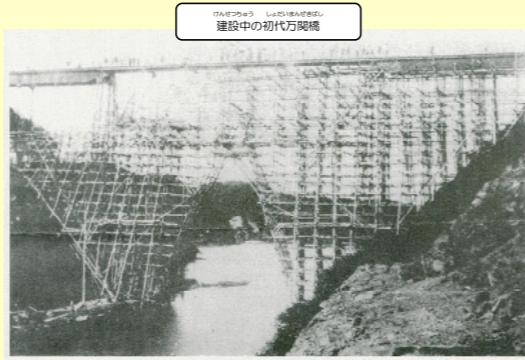
①掘る・削る

②補強する

③仕上げ

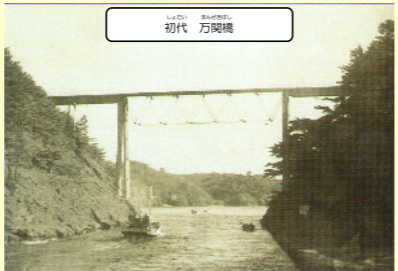
まんぜきばし けいい  
万関橋の経緯

げんざい まんぜきばし ねん けんせう さんだいめ  
現在の万関橋は1996年に建造され、三代目になります。  
あまうらみ くすまの せと にほんのいかん こうろ かくほ  
また、浅海湾から久須保に抜ける瀬戸は、日本海軍が航路を確保するために  
じんこうてき そうせい とちは まんぜきばし けんせう  
人工的に造成され、これに伴って万関橋が建造されております。



建設中の初代万関橋

※「目で見る対馬の100年」掲載



初代 万関橋



二代目 万関橋



三代目 万関橋

だいめ まんぜきばし けんせつ じょうきょう  
3代目万関橋建設状況

げんぜん だいめまんぜきばし けんせつじょうきょうしん しょうがい  
現存する3代目万関橋の建設状況写真を紹介します。

※写真は「株式会社 エム・エムブリッジ」様より提供



つしま じゅうかん どうろ かいつう じょうきょう  
**対馬縦貫道路開通までの状況**

つしまじゅうかんだうろ ねん そくりょう はじ ねん ひだかつ きてん こうじちやくしゆ かんとうだいしんさい たいせん こうじ ちゅうだん  
 対馬縦貫道路は1915年に測量が始まり、1918年に比田勝を起点に工事着手しましたが、関東大震災や大戦などにより工事が中断されました。  
 ねん りとうしんこうほう せいりつ かんせんじゅうかんだうろかいはつ ふっかつ こうじ おこな  
 しかし、1953年の「離島振興法」成立により、幹線縦貫道路開発が復活して工事が行われました。  
 ねん みつしままち の び かいつう どうねん がつ にち つしまじゅうかんだうろ かいつうしき かいさい  
 そして、1968年に美津島町の濃部トンネルが開通したことにより、同年5月12日に対馬縦貫道路の開通式が開催されました。

**幻の縦貫道開通**

明治35年（一八九七）ころ、対馬の実況及び行政状態を調査した内務省の調査員は、島内道路事情の改善を望みながら「因防の見地よりすればやむなし」として送られた道路開発が、日露戦争に際して陸軍省主導で実行された大正の開設に「縦貫道路開発事業」として目を見えた。

大正四年（一九一五）に開業が決定し、同七年、比田勝を起点に工事が始まったが、同十二年に関東大震災が起り、翌十三年から工事が中断され、以後再開されることなく、昭和初年（一八）に陸軍省主導により再開された。大戦が終り、戦後復興の一環として昭和二十六年（一九五三）、「離島振興法」成立により、幹線縦貫道路開発が復活した。

昭和四三年、開通  
 この間、もよもよの歳月が経っていた。幻の対馬縦貫道は、こうして全線開通したのである。

明治三十五年（一八九七）ころ、対馬の実況及び行政状態を調査した内務省の調査員は、島内道路事情の改善を望みながら「因防の見地よりすればやむなし」として送られた道路開発が、日露戦争に際して陸軍省主導で実行された大正の開設に「縦貫道路開発事業」として目を見えた。

大正四年（一九一五）に開業が決定し、同七年、比田勝を起点に工事が始まったが、同十二年に関東大震災が起り、翌十三年から工事が中断され、以後再開されることなく、昭和初年（一八）に陸軍省主導により再開された。大戦が終り、戦後復興の一環として昭和二十六年（一九五三）、「離島振興法」成立により、幹線縦貫道路開発が復活した。

昭和四三年、開通  
 この間、もよもよの歳月が経っていた。幻の対馬縦貫道は、こうして全線開通したのである。

明治三十五年（一八九七）ころ、対馬の実況及び行政状態を調査した内務省の調査員は、島内道路事情の改善を望みながら「因防の見地よりすればやむなし」として送られた道路開発が、日露戦争に際して陸軍省主導で実行された大正の開設に「縦貫道路開発事業」として目を見えた。

大正四年（一九一五）に開業が決定し、同七年、比田勝を起点に工事が始まったが、同十二年に関東大震災が起り、翌十三年から工事が中断され、以後再開されることなく、昭和初年（一八）に陸軍省主導により再開された。大戦が終り、戦後復興の一環として昭和二十六年（一九五三）、「離島振興法」成立により、幹線縦貫道路開発が復活した。

昭和四三年、開通  
 この間、もよもよの歳月が経っていた。幻の対馬縦貫道は、こうして全線開通したのである。

明治三十五年（一八九七）ころ、対馬の実況及び行政状態を調査した内務省の調査員は、島内道路事情の改善を望みながら「因防の見地よりすればやむなし」として送られた道路開発が、日露戦争に際して陸軍省主導で実行された大正の開設に「縦貫道路開発事業」として目を見えた。

大正四年（一九一五）に開業が決定し、同七年、比田勝を起点に工事が始まったが、同十二年に関東大震災が起り、翌十三年から工事が中断され、以後再開されることなく、昭和初年（一八）に陸軍省主導により再開された。大戦が終り、戦後復興の一環として昭和二十六年（一九五三）、「離島振興法」成立により、幹線縦貫道路開発が復活した。

昭和四三年、開通  
 この間、もよもよの歳月が経っていた。幻の対馬縦貫道は、こうして全線開通したのである。

志賀の縦貫道（徳五町仁位一和坂・昭和35年ころ） 縦貫道が仁位から志賀まで通ると、志賀の街へ下るあたり、志賀の海岸には古くは「シヤ、シヤ」という地名を共有した古い道筋を遺している。（提供：藤井正浩氏）

弓張隧道  
 弓張隧道（上野町河原・昭和43年） 仁位から三股に跨す時にできた隧道。仁位川の河口南側の平野を「弓の原」と呼び、南に眺める険しい峠を弓張と呼ぶことから、この難所のトンネルは弓張と命名された。現在は、新しい路線が下を通るようになり、写真のトンネルは廃道となっている。（撮影：江口吉次氏）

島原の一木杉（美津島町河原・昭和43年） 対馬高等学校正門（現東部中学校）と阿波電所の中あたりの道路のまん中にあった。万松院の杉（昭和定文化財）にも匹敵する堂々とした大樹で、若年人の往來を見守ってきたが、交通量増加に伴う道路拡幅に迫られ、昭和43年に伐採、除去された。それから30年後、縦貫トンネルの開通によって阿波道の交通量も激減することになるのだが、ありし日の一本杉の威容。（提供：萩原町）



対馬縦貫道路の開通式（美津島・昭和43年5月） 当時、6万5000人の島民が持ち寄りで行った比田勝一和坂間の縦貫道路が完成し、佐藤島知事を迎えて開通式が行われた。当時はまだ県道で、最後の工事は仁位から美津島町濃部までの区間だった。この縦貫道路は、昭和50年4月から国道に昇格し、全線舗装になった。（提供：上野町）

※「目で見る対馬の100年」掲載

# 長崎土木の紹介

## ◇広報活動

～いろんなところで情報発信してます～

★ホームページでは長崎県の実施している事業や各部署の仕事内容、道路の通行規制の情報などを掲載しています。Facebookではもっと身近な情報、ホットな情報を投稿しています。ぜひ、見て『いいね』してください!!



[土木部]



[対馬振興局]



## ◇道路課の主要事業 《尾浦安神工区》

★尾浦安神工区は、幅員が狭く見通しも悪いため、普通車の離合も困難な場所である。このため、円滑な交通と安全な生活道路の確保及び産業の支援を図るため道路整備を行っています。

【今後の予定】

- ～R4年3月 (仮称) 尾浦トンネル一部区間供用開始予定



トンネル工事施工状況



トンネル安神側状況(R3.10末)