

湖北の隧道への

トンネル

いざない

元県庁土木職員

上野邦雄さんと歩く



▲湖北の隧道を案内して下さった上野邦雄さん

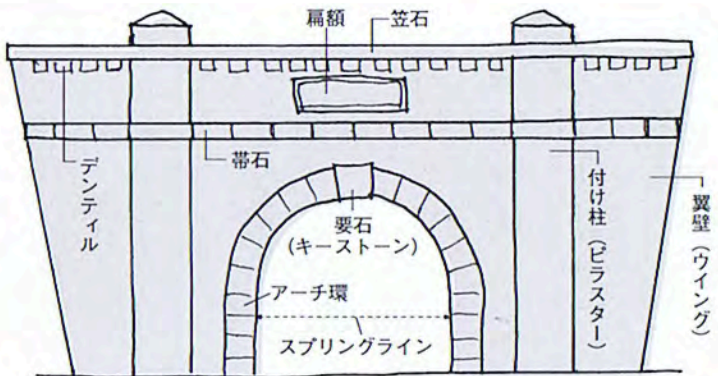


図1 ポータルの構造

近代のトンネル先進地・滋賀

長浜市大依町の浅井文化スポーツ公園に集合した取材班は9名。いつもより参加者が多いのは未知なるトンネルの魅力発見への期待の高さを示している。

まずは上野さんにお話を伺った。木之本土木事務所勤務されていた時に湖北のトンネルに興味を持ち、田中雅彦さんとともにまとめられた「滋賀の近代のトンネルの歴史と村田鶴が残した隧道群」はウェブ上でも読むことが出来る。

さて、滋賀に近代（江戸時代末期～第二次大戦頃まで）トンネルが多いのは、何よりこの地が交通の要衝であったことが大きい。

日本のトンネル技術は鉄道網の整備とともに発達してきた。大津と京都をつなぐ東海道本線の旧逢坂山トンネル（明治13年完成）は日本の技術者だけで造られた山岳工法による初めてのトンネルであり、また、余呉町と敦賀をつなぐ北陸本線の柳ヶ瀬トンネル（明治17年完成）は、日本で初めてダイナマイトを使用したトンネルとして、それぞれ日本のトンネル史にその名を刻んでいる。なお、柳ヶ瀬トンネルは現役で使用さ

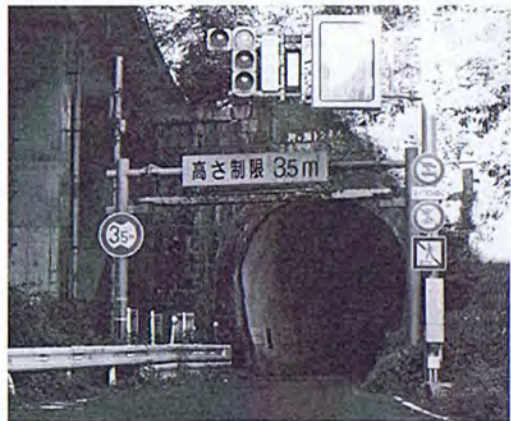
滋賀は近代トンネルの宝庫だ。

しかしながら、そう言う私自身、今回の特集でトンネルの歴史を初めて知ったくらいだから、おそらく「知る人ぞ知る」という形容詞が必要なのだろう。

そこで、元滋賀県庁の土木技術職員である上野邦雄さんから基礎知識を説明いただき、湖北の魅力的なトンネル群を案内していただくことにした。



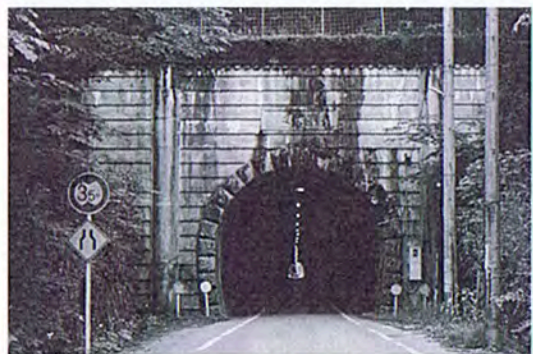
▲取材班、谷坂隧道に到着



▲道路トンネルとして現役の北陸本線の柳ヶ瀬トンネル（敦賀側坑口）



▲彫りの深いアーチ環やデンティル（谷坂隧道／側坑口）



▲円柱状のピラスターが遠目にも印象的（谷坂隧道郷野側坑口）

れている鉄道トンネル（後に車道トンネルに転用）としては、その先の敦賀市にある小刀根トンネルに次いで日本で二番目に古い。

また、大津・京都間では水路のトンネルとして、明治23年（1890）に琵琶湖疏水（第一疏水）が完成している。この時代、滋賀では国家的プロジェクトが着々と進められており、関連するトンネルが次々と造られていたのである。

一方、地域の暮らしに目を転じてみると、奥琵琶湖沿いの山地や横山丘陵などの地形は、永らく人々の往來の障害となっており、賤ヶ岳（昭和2年完成）、観音坂（昭和10年完成）、横山隧道（大正12年完成）などの開通は地域住民の悲願であった。さらに、後述する湖北隧道（昭和9年完成）のように、モーターゼーションの時代の到来を予見し、風光明媚な琵琶湖の景観を活かした観光道路のためのトンネルも造られている。

このように様々な種類のトンネルが造られた近代の滋賀は、まさにトンネル先進地だった。そして、この時代、村田鶴（13頁参照）という優れた土木技師が滋賀県の職員であったことは、滋賀にとって誠に幸運

だったといえる。

トンネルの顔・ポータル

トンネルの入口＝坑口の構造物は総称して「ポータル」と呼ばれる。いわばトンネルの顔に当たる部分である。

図1に示すのが冠木門型と呼ばれる、昭和初期までのトンネルに多く見られる代表的なポータルだ。

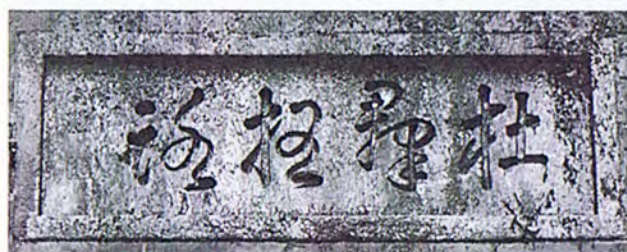
その構造は、最上部に笠石が並び、その下に帯石が走っている。門柱のような付け柱（ピラスター）がトンネルのアーチを挟んで建つという様式である。なお、ピラスターが笠石を貫通しないタイプはその見た目から「鳥居型」と呼ばれることもある。坑口の上部にはトンネルの名称だけでなく、初期の柳ヶ瀬隧道の「萬世永頼」などのように建設の意義などを表現した文字が記された「扉額」が収まる。坑口の馬蹄形のアーチが始まる点を水平に結んだ線を「スプリングライン」といい、スプリングラインより下のトンネルの側面が「側壁」である。

初期のトンネルの覆工材にはレンガが用いられていたが、関東大震災（大正12年）で多くのレンガ造りの建物が崩壊し、耐震性が問われるよ



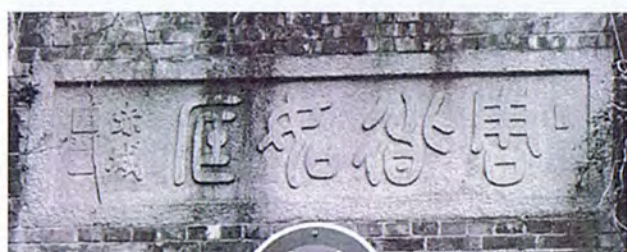
「開衆正門」

- ①横山隧道西側坑口（長浜市鳥羽上町）
- ②大正12年（1923）
- ③堀田義次郎
- ④陽刻・篆書



「在野扨道」

- ①横山隧道東側坑口（米原市菅江）
- ③堀田義次郎
- ④陰刻・行書だろうが流麗な筆使いで書かれている



「周道如匡 赤城」

- ①賤ヶ岳隧道西側坑口（長浜市木之本町山梨子）
- ②昭和2年（1927）
- ③不明。「赤城」が誰を指すのかも不明。着工当時の知事だった堀田義次郎の揮毫かもしれない
- ④陽刻・篆書。レンガ造りの洋風なトンネルに篆書体の文字は、一見アンバランスに思えるが、かっこよさを引き立てている



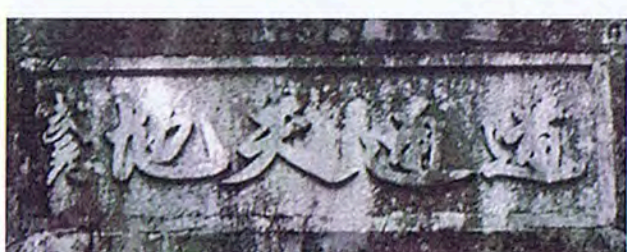
「賤ヶ嶽隧道 大正十三年十二月 鴻嶺」

- ①賤ヶ岳隧道東側坑口（長浜市木之本町大音）
- ③末松偕一郎
- ④陰刻・楷書。山梨子側とは一変して行書体の文字。「鴻嶺」は末松偕一郎の雅号



「档鳥坂隧道 昭和七年十一月竣功」

- ①档鳥坂隧道北側坑口（長浜市木之本町古橋・川合）
- ②昭和7年（1932）
- ③伊藤武彦
- ④陽刻・行書



「道通天地 武彦」

- ①档鳥坂隧道南側坑口（長浜市木之本町川合）
- ③伊藤武彦
- ④陽刻・行書

扁額検分

- ①所在地
- ②開通（竣工）年
- ③揮毫
- ④特徴など

トンネルの入口に掲げられた扁額。ふだんは一瞬で通り過ぎてしまうので気に留めることがないが、よく見ると、そこには意味深い漢字が並んでいる。いったい誰が、どんな文字を刻んでいるのだろう。調べてみると、揮毫者のほとんどが当時の滋賀県知事。その人物によって大きな違いが見受けられることが分かった。(小林)

扁額に揮毫した滋賀県知事 (任期)

16代	堀田義次郎 (1919年4月～1923年10月)
17代	末松偕一郎 (1923年10月～1925年9月)
26代	伊藤 武彦 (1932年6月～1934年10月)
27代	村地 信夫 (1934年10月～1936年4月)



「萬世永頼」

- ①柳ヶ瀬トンネル東側坑口（長浜市余呉町柳ヶ瀬）
- ②明治17年（1884）
- ③伊藤博文（初代内閣総理大臣）
- ④陰刻・行書。柳ヶ瀬隧道坑口にあったものを外して、長浜鉄道スクエアで展示している（50頁参照）。現地にはレプリカがある



「丹生隧道」

- ①杉本（丹生）隧道西側坑口（長浜市余呉町上丹生）
- ②大正7年（1918）
- ③不明
- ④陰刻・行書



「杉本隧道 大正七年六月竣工」

- ①杉本（丹生）隧道東側坑口（長浜市木之本町杉本）
- ③不明
- ④陰刻・楷書



「宮容妙門」

- ①佐和山隧道南側坑口（彦根市古沢町）
- ②大正12年（1923）
- ③堀田義次郎
- ④陽刻・篆書