

# 土木紀行

## 登録有形文化財 明治宇津ノ谷隧道

静岡県静岡市

### はじめに

静岡市は、平成15年の旧静岡市と旧清水市の合併を経て、平成17年に全国で14番目の政令指定都市へ移行するとともに、平成18年3月31日に蒲原町と、平成20年11月1日に由比町とそれぞれ合併しました。

北は標高3,000m級の南アルプスから、南は深海2,500mの駿河湾まで多様で多彩な自然環境を有し、約1,412km<sup>2</sup>の広大な市域のうち、約8割を森林で占める緑豊かな都市を形成しています。

### 官道(今でいえば国道)の変遷(図1)

静岡市から西に向かう道は、古くは駿河湾に近い日本坂(現国道150号)を通っていましたが、険しい急な坂を登る道でもあったため、平安時代中期以降、この明治宇津ノ谷隧道(以下「明治のトンネル」という)のある宇津ノ谷峠を通るようになったといわれています。江戸時代に入ると「東海道五十三次の道筋」(旧東海道)として整備され、以降宇津ノ谷峠は東西交通の要衝として、現在もさまざまな歴史を刻み続けています。

### 「明治のトンネル」の誕生

日本が近代国家への歩みを始めた明治時代に入ると東海道の交通を円滑にするための取り組みが

始まり、まず明治7年安倍川に木橋が架けられ、その年の5月に宇津ノ谷峠のトンネル工事が着工されました。トンネルの掘削は、宇津ノ谷、岡部(現藤枝市)双方から進められましたが、当時の測量技術ゆえ、接続点では高さ、位置とも合わず、くの字形に曲がった段差のあるトンネルとなり、構造は、地盤の悪い宇津ノ谷側は硬質の青石積み、地盤の良い岡部側は杉や楠などの角材の合掌枠で施工されたと伝えられています。

このトンネルは、大阪、神戸間に開かれた石屋川隧道に次いで日本で2番目に施工されたもので、崩落等さまざまな苦難を乗り越え、当時としては莫大な施工費(約2万4,000円)をかけ明治9年6月に完成し、明治4年にできた徴収につい



(注) (一)は一般県道,(国)は国道。

図 1

ての法律をもとに、わが国初の有料道路トンネルとして運営されました。

こうして、長さ224m、高さ3.6m、幅5.4mのトンネルが開通し、峠越えの時代は完全に終わり、古くから難所として知られていた宇津ノ谷峠の交通事情は大きく変貌することになりました。

## 「明治のトンネル」の歴史

交通事情が変わり多くの人力車や荷車が行き交い、さまざまな繁栄をもたらした初代のトンネルでしたが、明治29年カンテラの失火により内部の合掌枠が燃え、岩石が崩落し通行不能となってしまいました。

明治36年、ようやく復旧工事が始まり、明治37年5月に現存する「明治のトンネル」が開通しました。工事は、宇津ノ谷側の開削口の位置を変更して行われ、くの字形を直線にするとともに、内壁を全てレンガで覆う改良が施され、側壁部は茶レンガによるイギリス積み、アーチ部は赤レンガによる長手積みを採用し、耐火性のある近代的なトンネルとして復活しました。

総工費約8万円をかけ、長さ203m、高さ3.8m、幅3.9mに生まれ変わった総レンガ造りのモダンなトンネルは、その後、「大正のトンネル」ができるまで、日本の交通・物流を支え、人力車から自転車、自動車と交通機関の発達とともに時を重ねていきました。

## 一時的な復活

大正時代末期の自動車社会の到来に伴い、昭和5年に完成した「大正のトンネル」により、「明治のトンネル」はその役目を終え廃道となりましたが、昭和29年の台風による災害で「大正のトンネル」が通行不能となると、「明治のトンネル」が2カ月間にわたり緊急的に利用され、東西の交通遮断の危機を回避しました。



写真 1 アプローチ

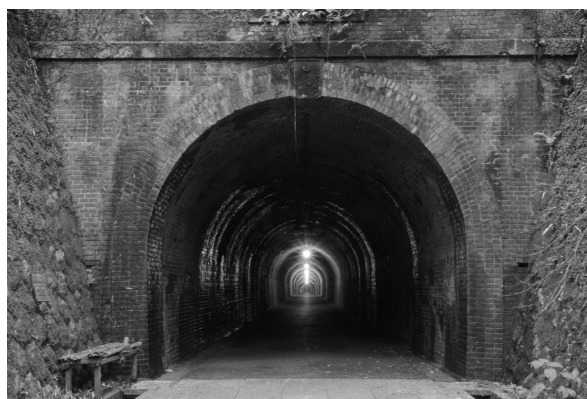


写真 2 入口

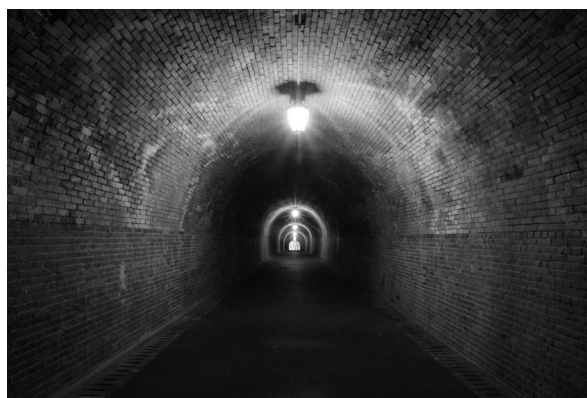


写真 3 隧道内

## 「明治のトンネル」の今 平成の補修工事

平成8年4月、宇津ノ谷峠周辺の整備計画が旧建設省のカントリー・トレイル事業として採択されたため、平成8年から9年の2カ年にわたり、「明治のトンネル」の改修工事が行われました。

主な工事内容は、補強のための裏込め材注入、坑門の地山への固定、排水溝の設置、路面の舗

装，照明の設置であり，裏込めにはレンガ覆工に負担をかけないように比重が小さく，耐水性の高い発泡ウレタンを採用し，錆の発生のないFRP製のロックボルトで地山への固定を図りました。

現在，「明治のトンネル」は，「お羽織屋」「慶龍寺」などの古い町並みや「<sup>つた</sup>鷹の細道」の古道とともに，歴史や文学に触れながら自然に親しみ散策のできる遊歩道として第二の人生を歩んでいます。

## 時代トンネルの競演 (図 2)

参考になりますが，この宇津ノ谷地区は，トンネルの掘削という近代の土木技術の発展の歴史を，明治・大正・昭和・平成の各トンネルに見ることができ，しかもおのおのが今もなお，現役の建造物としてそれぞれの役割を果たしているという，全国的に見ても珍しいエリアとなっています。

## おわりに

この「明治のトンネル」は，明治時代の貴重な土木遺産であり，平成9年に現役のトンネルとしては全国で初めて「明治宇津ノ谷隧道」として国の登録有形文化財に登録されました。また，宇津ノ谷の集落を含むこの地区は，平成11年に静岡県都市景観賞優秀賞を受賞しています。

私たちは，今なお明治初期の面影を残す大変貴重なこの宇津ノ谷地区を，今後ともさまざまな伝承，維持管理を重ね，後世に確実に継承していかなければなりません。

## 【参考資料】各トンネルの概要

### 明治のトンネル

明治9(1876)年に開通。

長さ224m，高さ3.6m，幅5.4m

明治37(1904)年に改築再開通。

長さ203m，高さ3.8m，幅3.9m(静岡市107m，藤枝市96m)

現在は，遊歩道。

### 大正のトンネル

昭和5(1930)年に開通。(大正15(1926)年に着工)

長さ227m，高さ4.3m，幅7.3m

現在は，県道藤枝静岡線。

### 昭和のトンネル

昭和34(1959)年に開通。(平成のトンネル築造時に改修)

長さ844m，高さ6.6m，幅9.0m

現在は，国道1号上り線。

### 平成のトンネル

平成7(1995)年に開通。

長さ881m，高さ6.58m，幅11.25m

現在は，国道1号下り線。

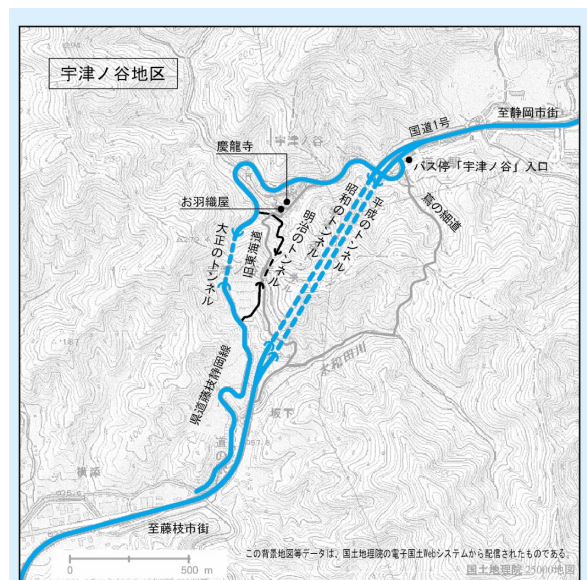


図 2