

国境の島・対馬を巡る

古来より大陸文化の窓口となった歴史の島



九州最北端に位置する対馬は、本土から132km、韓国・釜山までわずか49.5kmという国境の島。複雑な入り江のリアス海岸が続き、島の89%を占める山地は照葉樹林が茂る自然豊かな環境です。



1 万関運河(ほんせきうんが)と万関橋



浅藻隧道他 厳原町内の
県道トンネル群



水雷艇が出撃した運河

福岡空港から飛び立った飛行機は、約30分で対馬下島にある対馬やまねこ空港に到着します。空港から対馬の上島・下島を貫く国道382号に出て南へ向かうと、島の中心拠点・厳原町に着きます。ここから山間を縫うように続く県道24号を南下すると、浅藻隧道ほか、厳原町内の県道トンネル群が現れます。

対馬は国境の島として遥か昔から国防の最前線であり、周辺諸国との緊張が高まった明治、大正、昭和の戦前にかけて旧大日本帝国陸海軍は対馬の要塞化を進めました。島の南端の豆蔵崎に15cmカノン砲の砲台を建設するなど、このトンネル群も

軍事施設の整備や物資輸送のため、帝国陸軍によって開削されたものでした。昭和13年(1938)完成の4 浅藻隧道は延長204m、昭和14年(1939)完成の2 安神魂道は延長226.2m、昭

和17年(1942)完成の3 久和隧道は延長266m。いずれも幅は4.5mです。現在は地方主要道として県の管理下にありますが、戦前は軍の機密事項として公にされていなかったと言われています。

トンネル群の坑口は、すべてアーチの下部がすぼまった馬蹄形であり、これは鉄道用隧道に用いられた形状が、戦前の道路用隧道に応用されたものです。ポータルデザインは最上部を飾る笠石に、大き目の歯状紋を施した優雅で端麗な姿で統一されています。建設当時、近隣住民を駆り出して遂行された陸軍の直営工事のはずですが、それでもなお文化の香りを留めた意匠設計となっているところに、当時の土木技術者の意気を感じられます。

対馬空港から国道382号を北上すると、下島と上島の間に架かる万関橋を渡ります。この橋の下にあるのが、激しい潮の流れで知られる1 万関運河です。南北に細長い対馬の中央、島の最も狭いところを開削し、西の浅茅湾と東の三浦湾を結んでいます。

明治28年(1895)の日清戦争終結後、



2 安神隧道 (あがみずいどう)



3 久和隧道 (くわすいどう)



4 浅藻隧道 (あさもすいどう)

中国大陸での緊張関係が続く中、南下政策を推し進めるロシアの脅威に備え、帝国海軍は浅茅湾に竹敷軍港を築きます。この軍港から東海岸へ出る最短航路として、明治33年(1900)、運河を開削しました。

その規模は東西約300m、幅約25m、深さ約3mでした。駆逐艦、水雷艇などをより短時間で出動させるため、運河の兩岸に木材を張ることで、衝突による艦船の損傷を抑えたと言われます。実際に日露戦争では、明治38年(1905)の日本海海戦に参加するため、水雷艇部隊がこの万関運河を通して出撃しています。

運河に架かる万関橋は、初代が明治33年(1900)に架けられ、二代目が昭和31年(1956)に、現在の三代目は平成8年(1996)に建造されたもので、橋長210m、橋幅10m、高さ25.5mです。橋の側には公園が整備され、潮流と夕焼けを眺める観光名所として人気を集めています。

煉瓦造りの魅力に注目

国道382号をさらに北上し、対馬市立豊



5 佐保橋 (さほはし)

玉中学校を過ぎて左に折れ、県道232号に入ります。仁位浅茅湾沿いに進み、佐保川河口で網島方面へ右折して上流に向かうと、**5 佐保橋**があります。大正6年(1917)に架橋された3連の石桁橋は、橋長9.5m、幅2.7m、川床からの高さ1.8mです。砂岩を用いた厚い桁石が、縦横30cmの石柱からなる橋脚各3本、2対で支えられ、そのスパンは2.5m、2.7m、2.5mです。素朴な構造ですが、長年、現役の橋として活躍しています。

再び国道382号に戻って上対馬町に向けて走り、対馬北警察署の前を過ぎて進みます。佐須奈トンネルを抜けて振り返る



6 佐須奈隧道(東口) (さすなすいどう)

と、坑口脇の左奥に**6 佐須奈隧道(東口)**があります。竣工は大正15年(1926)、延長228m、幅員6.5mの煉瓦トンネルです。ポータルデザインは帯石をなくし、坑口の両側に付け柱・ピラスターを配し、上部に階段状のモールディングを施した古典的な趣向です。ピラスター断面を台形にしたデザインが、煉瓦造りの魅力を引き立てています。新しい佐須奈トンネルの竣工は平成18年(2006)、延長436m、幅員9.25mであり、隧道よりもスケールアップしています。

土木遺産 in 九州のホームページアドレス
<http://dobokuisan.qscpua2.com/>

非電化で今に残された貴重な遺産

大村湾岸、明治期の煉瓦トンネル群

JR九州の諫早駅と早岐駅を結ぶ大村線は、現在まで非電化のため、明治31年(1898)に掘削された鉄道トンネルがそのまま残り、大村線の煉瓦トンネル群として注目されています。訪れるには並走する国道34号が便利です。北側から順に南風崎、宮村、新谷、川棚、彼杵の5トンネルであり、いずれも煉瓦アーチ構造で、ポータルデザインは笠石、帯石、ピラスターを備えた冠木門型で統一されています。



南風崎トンネル はえのさきとんねる



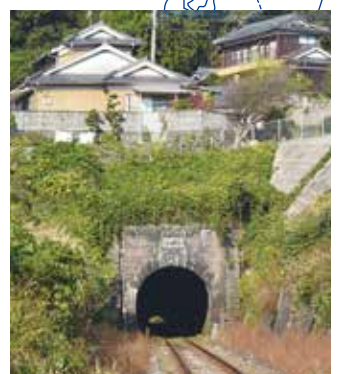
宮村トンネル みやむらとんねる



新谷トンネル しんがえとんねる



川棚トンネル かわたなとんねる



彼杵トンネル そのきとんねる

Another 土木遺産 in 長崎

長崎県

佐世保市
(東彼杵)川棚町
東彼杵町

