

国道34号線 日見峠開削の歴史について

長崎大学大学院 学生員○林田幸誠

長崎大学工学部 正 員 岡林隆敏

長崎大学工学部 学生員 田島剛之

1.はじめに

日見峠は、長崎の市街地より東部へ越える場所にあり、長崎街道（現：国道34号線）の中で一番の難所であった。江戸時代から現在まで、この場所では日見峠の開削工事、日見トンネルの開通工事、日見第1トンネルの開通工事等の歴史的土木工事が数多く行われており、道路の変遷を実際に目で見ることができる貴重な場所となっている。しかし、土木史的観点からこれらの調査はなされていない。そこで、本研究では、近世の日見峠、日見峠の開削工事⁽¹⁾、日見トンネルの工事状況⁽²⁾⁽³⁾および開通⁽⁴⁾について調査を行い、土木史的視点から考察を加えたものである。

2.日見峠開削の歴史的経過

表-1に開道当初から現在までの日見峠開削工事の歴史的変遷を示した。まず、江戸期、長崎は幕府にとって重要な都市であったため、長崎と江戸を結ぶ長崎街道の整備がされた。明治期になると、道路の近代化を行うため、長崎街道の難所であった日見峠の開削工事を行った。明治期の新道では、交通に支障を来し始めたので、大正期になり自動車交通に対応するため、日見トンネルを開通させた。現在、国道34号線の交通渋滞緩和のために、もう一本のトンネルとして日見第1トンネルが建設中である。

3.近世の長崎街道

江戸時代、海外との唯一の窓口であった長崎と江戸を結ぶ主要幹線が長崎の表街道である長崎街道であった。それに対して、長崎の裏街道として整備されたものが時津街道（現：国道206号線）であった。写真-1は、江戸中期の長崎街道の地図であるが、長崎から東部へ抜ける峠を通っている。この峠が日見峠である。写真-2は、当時の長崎から日見峠に登る付近の様子を示した絵図である。道の険しい難所であった。

4.日見峠の開削工事

明治時代になると、近世の徒歩を主体とした道路から人力車や荷馬車が通行可能な道路へと整備する必要に迫られた。そこで、日見峠の開削が必要になった。明治13年、日見峠を幅員2間の道路に改修した。続く、明治14年から翌15年にかけて、長崎県庁から現長崎市の東部にある矢上番所橋までの日見新道の開削工事が行われた。この道路は明治15年国道1級に認定された。長崎側と峠の中腹梨木茶屋の交通料徴収所で、通行料を徴収している。さらに、明治20年、幅員5間の道路として改修された。明治22年、県の補償金交付により、料金徴収制度は

表-1 日見峠の歴史的変遷

年代	現在までの工事内容
永禄11年	日見峠に始めて道路を開く
明治14年	日見新道の開削工事着手
明治15年	日見新道の開削工事完成
大正14年	日見トンネルの工事着手
大正15年	日見トンネルの工事完成・開通式挙行
平成3年	日見第1トンネルの工事着手
平成6年	日見第1トンネルの工事完成予定



写真-1 長崎港絵図 (1700年頃)



写真-2 長崎名勝図絵

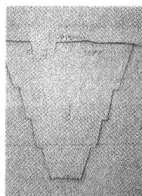


写真-3 日見峠の断面図

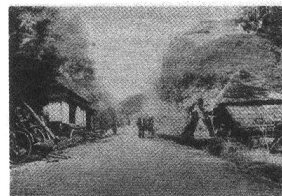


写真-5 日見峠

廃止されている。写真－3と写真－4は、明治15年に完成した日見峠の断面図と平面図である。当時大規模な開削工事であったことが分かる。この切り通しの上を、旧長崎街道が通っていた。写真－5は、明治20年代当時の切り通しの写真である。道路の幅員は約3間程度と思われる。徒歩を主体とした道路から、荷車や自動車の交通が可能な近代的な道路となった。明治期の日見新道に関する工事の事項をまとめたものが、表－2である。

5. 日見トンネルの開削工事

明治後半から大正期になると、本格的な自動車交通を考えた道路の整備が必要になってきた。日見峠では開削工事が行われたが、完成した新道には急勾配の坂道が多く、本格的自動車交通のために、

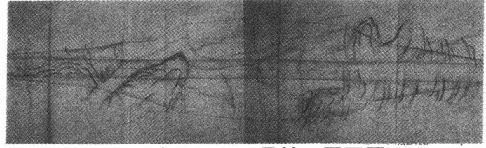
トンネルの建設が実施された。まず、大正10年から大正12年末にかけて、トンネルの手前に取り付けられる道路の工事が行われた。大正13年、実施設計の完了後、トンネル工事に着手し、大正15年、トンネル工事は完成し、同年4月3日に開通式が挙行された。日見トンネルと取付道路を示したものが図－1である。表－3は日見トンネルの開通までの工事経過を示したものである。写真－6は、大正15年完成の日見トンネルである。このトンネルは幅員

7.3m、延長640mであった。現在、平成6年完成予定の延長1055m、幅員10mの日見第1トンネルの工事⁽⁵⁾が行われている。これが写真－7である。

6. まとめ

この研究・調査では、工事関係資料、新聞、地図等により、日見峠開削工事の歴史の変遷を明らかにすることができた。この場所は、近世から現代に至る道路建設の歴史が重層的に残されている場所である。近代都市の形成の過程とそこにアクセスする道路の歴史を見るためには、貴重な場所となっている。道路の近代遺産を残している場所として、評価したい。

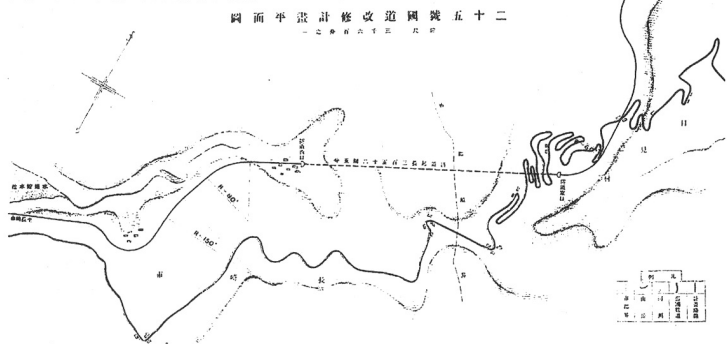
【参考文献】(1) 土木課土工掛事務簿、日見新道開削一件：明治13年、(2) 日見隧道工事概要：長崎県、大正15年4月、(3) 長崎新聞：長崎県立図書館所蔵、大正15年2月11日、(4) 長崎新聞：長崎県立図書館所蔵、大正15年4月4日、(5) 建設省、長崎工事事務所：日見第1トンネル（仮称）パンフレット



写真－4 日見峠の平面図

表－2 日見峠開削の経過

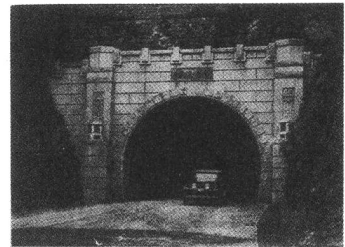
年代	日見新道の工事内容
明治13年	幅員2間の道路に改修
明治14年4月	日見新道会社の設立
	日見新道開削工事着手
明治15年7月30日	日見新道開削工事完成
明治15年8月1日	落成式挙行
明治15年8月10日	通行料徴収開始
明治20年	第2次改修工事開始
	幅員5間の道路に改修



図－1 日見トンネルと取付道路

表－3 日見トンネル工事の経過

年代	日見隧道の工事内容
大正10年	農事試験場付近～トンネルの道路工事開始
大正12年末	農事試験場付近～トンネルの道路工事完成
大正13年	実施設計の完了
大正13年2月	日見トンネルに対し国の許可と補助が下りる
大正13年4月	日見トンネルの工事着手
大正13年7月27日	東1の導坑開始
大正13年8月5日	西1の導坑開始
大正14年6月19日	導坑の貫通
大正15年4月3日	日見トンネルの開通式挙行



写真－6 日見トンネル



写真－7 日見第1トンネル