

第十一稿 山手隧道ものがたり

隧 のはなし 道

「はしのはなし」では、皆さんに横浜の橋の歴史や小話を、定期的に紹介していきます。実は、橋梁課では橋だけでなくトンネルの管理もしています。第11回目は、番外編として、そんな橋梁課で管理している「トンネル」の中でも選奨土木遺産でもある山手隧道について。山手隧道は、本牧地区の発展やトンネル技術の発展の歴史に深く関係するトンネルのひとつです。そんな山手隧道の誕生から、現在までの小話をしていきましょう。

1 山手隧道はどこにあるのか？

山手隧道は、右地図のとおり関内方面と本牧方面を結ぶトンネルです。

横浜市内では大正12年（1923）の関東大震災の復興事業により、橋や港の復興が行われましたが、山手隧道もこの復興事業により建設され、現存する施設のひとつです。

地元では麦田のトンネルとも呼ばれている山手隧道は、後に説明します歴史的な価値等が認められ、横浜市歴史的建造物や土木学会選奨土木遺産に認定されています。

【諸元】

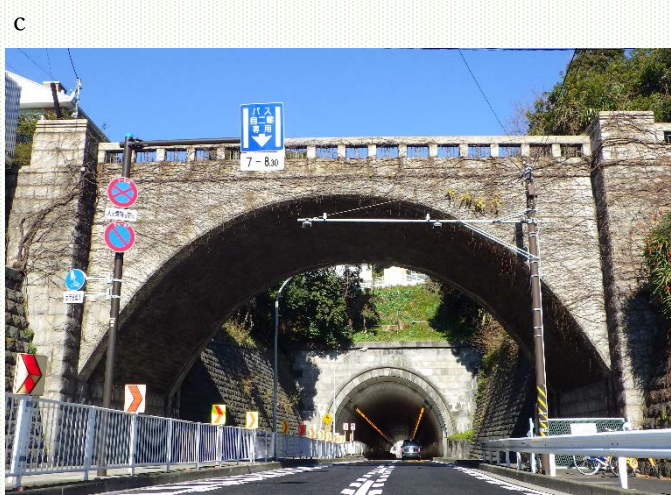
- ・名称：山手隧道(やまてずいどう)
- ・所在地：中区石川町
- ・橋長：219.0m
- ・幅員：10.73m
- ・竣工：昭和3年(1927)
- ・構造：アーチ断面の山岳トンネル



関内・関外エリアの地図。周辺には同じく震災復興事業で架けられた西の橋や櫻道橋が残る地区である。隣には第二山手隧道もあり、共に周辺の道路交通を支えています。



山手隧道を石川町側から望む
ツタに覆われた坑口が長い歴史を感じさせます。



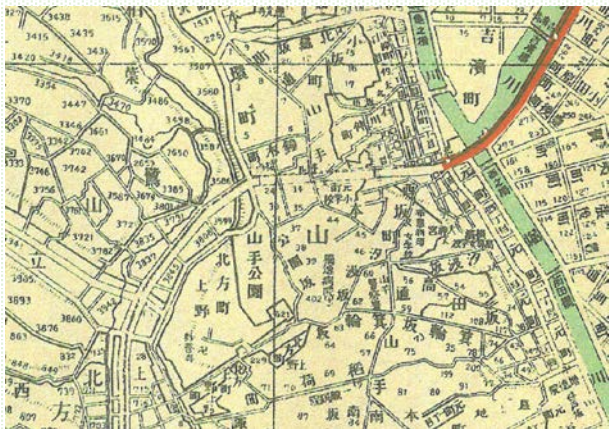
山手隧道を麦田町側から望む
トンネルの手前があるのが、同じく土木学会選奨土木遺産である櫻道橋です。

2 山手隧道はいつからあるのか

大正12年(1923)の関東大震災により、市内の交通網も大きな被害を受けました。その後の復興事業の一環として、山手隧道の建設が始められ、昭和3年(1928)に供用開始されました。山手隧道の工事は、地山の掘削や前後の道路も含めた舗装工事などもあり、震災復興事業としては最大規模の費用を要しました。(工事費は当時の価格で約52万円、現在の貨幣価値に換算すると約36億円ほどになります。)

このトンネルができる以前は、関内地区から本牧方面へ徒歩や車で向かうには、一山を超えて大回りせざるを得なかったため、関東大震災以前より道路トンネルの建設は、市民から強い要望があったとされています。開通により、市道4号線が本牧まで延長され、本牧方面の発展に大きく寄与しました。

d



横濱新地圖(大正8年(1919))

西の橋上流に市電専用橋(赤線)、その路線上に市電専用トンネル(点線)が確認できます。当時は市電以外でここを行き来するには大回りする必要がありました。

e



麦田町側の坑門部につけられている銘板建設“昭和2年12月”と記載されており、その後正式に開通したのは“昭和3年3月”です。実際には、周辺の交通状況から、開通式よりも前に暫定供用されていたそうです。

また、山手隧道は建設当時は日本一・東洋一の幅員を誇る道路トンネルと謳っており、同年代の市内のトンネルと比べると幅員が広いことがよくわかります。そもそも、トンネルの建設は、明治頃から鉄道用のものはありましたが、本格的な道路用トンネルの建設は昭和になってからということもあり、トンネル建設技術の進化の歴史を物語る重要な遺構として評価されています。

山手隧道：幅員_10.73m(竣工_昭和3年)

例) 代官隧道：幅員_5.14m(竣工_昭和2年)

相武隧道：幅員_8.26m(竣工_昭和18年)

東隧道：幅員_5.25m(竣工_昭和5年)

萩台トンネル：幅員_9.63m(竣工_昭和48年)

f



竣工当時の山手隧道(麦田町側)

大きな断面のトンネルであり、それを強調するようなアーチ型の縁取りが施されています。近代になって建設されたトンネルと比べても、遜色のないトンネルです。

g



工事着工当時の様子

一部に砂利層が存在し、多少の湧水があるような地質であったため、今でも軟弱な地盤で使用される「側壁導坑先進工法」という、トンネルの壁にあたる部分から掘り進める工法であったことが、この写真から推測されます。

引用 d：橋梁課所蔵,萩田春風堂[発行],「横濱新地圖」,大正8年2月発行

e：橋梁課撮影

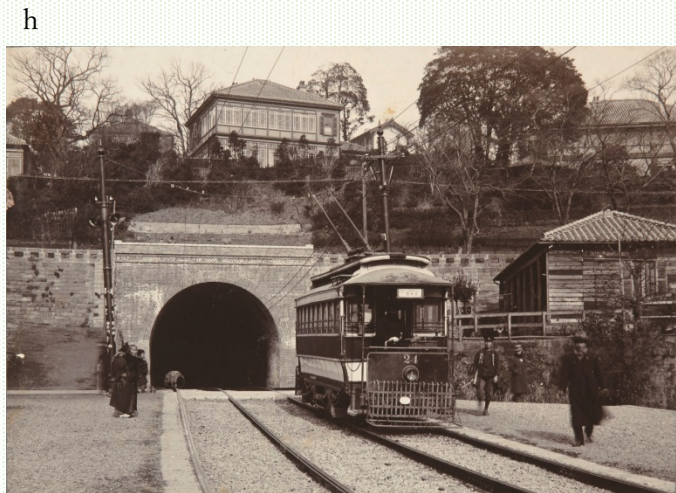
f,g：[提供]横浜市史資料室,横浜市土木局[出版],「復興の横浜」,昭和4年出版

3 “第二”山手隧道の方がより古くから存在する？

山手隧道は本牧通りの本牧方面から元町方面へ向かう側の道路トンネルとなっており、お隣には逆方面へ向かうための道路トンネルとして、第二山手隧道が存在します。実は「第二」となっている、このトンネルは明治44年に建設されており、山手隧道よりも古くから、この場所に存在します。

現在でこそ、第二山手隧道は山手隧道とともに、この周辺の道路交通を支えるトンネルですが、当時は市電専用トンネルとして運用されていました。その後、昭和47年(1972)の横浜市電廃止に伴い、第二山手隧道は道路トンネルとして生まれ変わり、山手隧道は上り線、第二山手隧道は下り線を担うようになりました。

そのため、本来、より古くに作られたトンネルが第二山手隧道、新しいトンネルが山手隧道という珍しい事象が生じました。



h

横浜市電本牧線(西の橋～本牧原)が第二山手隧道(麦田町側)を通過する様子
このトンネルができたことにより、市電の終点は西の橋までだったのが、本牧まで延伸されました。



i

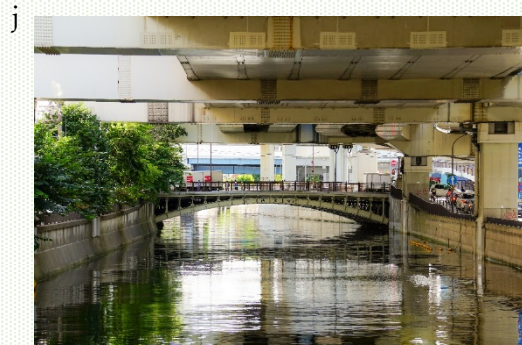
現在の第二山手隧道(麦田町側)の様子
現在では横浜市営バスがここを通過し、昔と変わらず市民の足を支える交通の要衝です。

【コラム】そもそも土木学会選奨土木遺産とは

土木学会選奨土木遺産とは土木遺産の顕彰を通じて土木構造物の保存に資することを目的として、設立された制度です。

橋梁課の管理するものとしては、「横浜水道に関わる隧道(東隧道)」[平成18年]「元町・山手地区の震災復興施設群(打越橋、谷戸橋、西の橋、山手隧道、櫻道橋)」[平成27年]「響橋」[平成28年]が選定されてます。

市内では近年だと「横浜港ハンマーヘッドクレーン」なども選定されてます。



平成27年に認定された「西の橋」
※詳細は、「第三稿 西の橋ものがたり」へ



土木学会選奨土木遺産の認定プレート



土木学会選奨土木遺産の認定書



平成28年に認定された「響橋」
※詳細は、「第十稿 響橋ものがたり」へ

引用 h: [提供]横浜開港資料館,[著]横浜開港資料館編集,「20世紀初頭の横浜」,平成9年8月出版

i,j,k: 橋梁課撮影

l,m: 橋梁課所蔵

4 山手隧道の意匠

坑口はアーチ型の縁取がされており、全体に石貼りが施されています。特に本牧側の坑口は、同時期に建設された櫻道橋や周辺の擁壁と同一の材料を使用し、一体感を重視した意匠となっています。

n



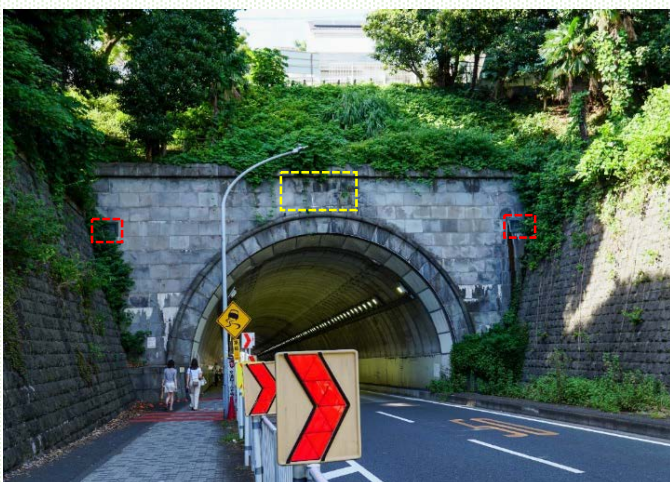
今も昔も、山手隧道のアーチと櫻道橋のアーチが連なるようになっており、元町方面へのゲートのように出迎えてくれます。

o



山手隧道開通記念絵葉書
昭和三年三月十六日(本牧側)

p



赤枠部に銘板がついています。
(左：施設名称、右：建設年等)

トンネルの名称が刻まれている銘板は、一般的には、一番目につきやすいトンネルの坑口天端部(写真pの黄枠)に設置されています。

しかし、この山手隧道を見てみると、その場所には何もついておりません。

よく観察してみると、左上に「山手隧道」と刻まれた銘板があるのが、分かります。

これも一体感のある意匠を重視していたからではないかと考えられます。こういった細部まで行き届いた意匠が景観的にも評価される理由に繋がります。

地元では「麦田のトンネル」という呼び名の方が一般的なのは、そもそもデザイン故に、銘板が目につきにくいいため正式名称の印象が薄いのかもかもしれません。

q



元町側の坑門部につけられている銘板かなり高い位置にひっそりとついている、この銘板には、山手隧道と刻まれています。

r



二本松隧道(上り線)の銘板多くのトンネルでは、このような位置につけられています。