

第13回

旧県道江里峠

—長崎県道路改修の近代化遺産—

所在地：北松浦郡佐々町江里免江里峠

道路は重要な土木施設であり、古い道路は歴史的史跡となる。中でも峠越には、切通や隧道など様々な技術が使われてきた。佐々町から江迎(佐世保市)に行くには、国道204号線で、佐々—吉井—江迎の松浦線に沿った道路を通る。しかし、明治の頃の旧道(現町道：小春露切橋線)は、佐々から山越えて江迎に至る、江戸時代の街道、平戸往還に沿って造られていた。この道路は明治20年(1887)から明治21年(1888)にかけて改修されている。この山越えの峠が「江里峠」である。江戸時代の街道は、徒歩中心の狭くて段差の多い道であったが、明治時代になると、荷車、馬車、人力車が通る、広くて平滑な道路に改修する必要があった。

佐々町の市街地から佐々川の支流の江里川に沿った道を進むと、道は次第に急な斜面を蛇行して上るようになる。しばらく行くと突然、道の向こうが見えない江里峠にさしかかる。峠の頂上には、江里峠の由来を書いた案内板がある。峠を越えた少し平地になったところに二つの石橋がある。近代的な道路を造るために、峠の上を開削し、小川には石橋をかけて、盛土して円滑な道路にした跡を見ることができる。道幅は標準的な3間(5.4m)程度である。



旧県道江里峠



江里峠下橋

峠を江迎側に下った左手の藪の中に一つの石碑が建っている。苔むした石に「山口宗助君之碑」と刻まれている。碑文には、この道路を開削中、明治20年1月14日に長崎県の職員「山口宗助」氏が病死したことを悔やみ、関係者が寄付を募り、明治20年7月に建立したと記されている。裏面に寄付者、金井俊行、朝永東九郎、依田昌吉、吉村長策、小島春次郎、中島四方三郎等が名前を連ねている。金井俊行は当時の長崎区長、朝永東九郎は西彼杵郡長、他は中島川変流工事や、長崎水道工事に携

わった、長崎県精鋭の土木技師達である。「江里峠」は峠道の素晴らしい景観とともに、近代化を目指した明治技術者達の、県土の道造りにかけた情熱が伝わってくる、長崎県の土木遺産である。



山口宗助君之碑

第12回

日見新道切通し

—近代化を目指した長崎市の道路遺産—

所在地：長崎市本河内町・芒塚町

長崎大学名誉教授 岡林 隆敏

江戸時代、長崎街道により長崎を出入りするには、市街地東方にある日見峠の難所を通過していた。明治時代になり、政府は「道路ノ等級ヲ廢シ國道縣道里道ヲ定ム」(明治9年(1876))を制定し、東京から長崎までの路線は一等国道に認定、国道の幅は7間と規定された。一方、政府は明治4年に「治水修路架橋運輸ノ便ヲ與ス者ニ入費税金徴収ヲ許ス」を布告し、道路・橋梁を民間会社が造り、建設費を通行銭で償還することを許可していた。長崎街道の改修では、市街地の東に聳える日見峠に至る道路を造り、頂上付近で切通しを開削する必要があった。この道路改修には、当時の長崎の主要商人達が協議して、日見新道会社を立ち上げ工事に臨んだ。日見新道会社は、当時高島炭鉱社雇測量工師であったE.H.M. ガワル(Gower)に測量を依頼した。

日見新道会社は、日見峠を中心に、長崎側が1里19町(5.9872 km)、日見側が1里8町(4.79 km)を改修した。最高部で山腹を17間6分(約32m)程掘り下げ、長さ約83間(149m)、幅3間(5.4m)の切通しを開削した。日見峠切通しは、明治14年(1881)4月起工し、明治15年(1882)7月30日完成した。この会社負担の建設費は、工事区間の通行料で償還された。明治22年(1889)、県の補償金交付により、料金徴収制度は廃止された。開通直後の日見峠切通しの

写真があるが、人力車が通ることができた。長崎側から上ると、日見新道は切通しを通過した後、矢上に向けて屈曲した坂道を海岸部まで下る。

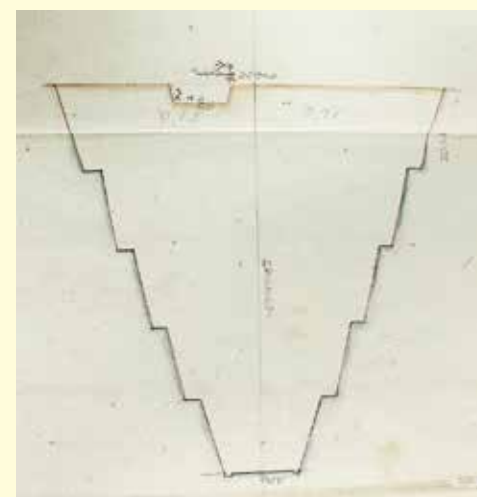
時代は大正時代になり、自動車交通に対応できなくなった日見峠切通しに代わって、峠の下に造られた日見隧道が幹線道路になった。しかし当時の日見新道は今でもほぼ全線当時の状態で残されている。日見峠切通の見上げるような切り立った両側の斜面は、困難を極めた土木工事の姿を今に伝えている。



現在の日見峠切通し



開通直後の日見峠切通し



日見峠切通しの断面図