新湊川トンネル 下流坑門。湊川隧道の両坑口は姿を消したが、扁額を再使用し当時の意匠を復元することで、明治期土木の偉業を今に伝えている

湊川隧道

兵庫県神戸市

今号の表紙を飾るのは湊川隧道。神戸の住宅街の地下を東西に貫く煉瓦造りのトンネルである。往来するのは人や鉄道ではない。かつてこの隧道には六甲山から流下する川の水が流れていた。

江戸時代末期の開国に伴い神戸には外国人居留地が置かれ活況を呈した。しかし、天井川となっていた湊川が神戸の街を東西に分断し、神戸港に流出する土砂はその港湾機能を脅かす懸念があった。そこで湊川の付け替えが起案され、標高六五㍍の会下山（えげやま）をくり貫き一九〇一（明治三十四）年に築造されたのがこの湊川隧道だ。わが国初となる近代河川トンネルの設計は日本を代表する土木技術者である沖野忠雄、瀧川釼二らがかかわり、施工は大倉土木組（現・大成建設㈱）による。ノミやツルハシを使った手掘りの隧道の延長は約六〇〇㍍、幅七・三㍍、高さ七・六㍍、煉瓦の数は四五〇万個にのぼる。しかし、時を経て一九九五（平成七）年、阪神・淡路大震災により被災、迂回する新湊川トンネルが建設され、湊川隧道はその役目を終える。現在は、兵庫県神戸県民センター神戸土木事務所の管理、湊川隧道保存友の会の献身的なボランティア活動のもと、月に二回の一般公開やミニコンサートなども開催され多くの人が訪れている。

かつて湊川の水を滔々と流していた隧道内には静謐な空気が流れている。想像以上に巨大な煉瓦の構造物が迫ってきた。側壁部はイギリス積み、アーチ部は長手積み、煉瓦の上に花崗岩を敷き均したインバートは見るからに頑丈そうで強靱な存在感を放っている。よく見ると煉瓦面の表情が均一ではない印象がある。数多くの煉瓦製造会社、技術者、職人たちがかかわったので煉瓦の性状や技術の熟度によって変わって見えるのだろうと、保存の会の担当者が教えてくれた。規則的に整然と積まれた長手の一部に小口の煉瓦がポツンと差し込むように置かれている。担当者は施工の途中で帳尻を合わせたのかもしれないと言って笑った。

煉瓦に触れてみる。俄然、明治期土木の息遣い、職人たちの血の通った熱い仕事が伝わってきた。



当欄の土木写真家は震災後にこの隧道を訪れ、工事中の吐口の様子をフィルムに収めている。震災時は吐口坑門の崩壊やトンネル内の煉瓦の剥離、亀裂といった被害に見舞われたが、それでもその未曽有の揺れに耐えてみせた

撮影：西山芳一（表紙、並びに当ページ）