

う つ の や ず い どう ぐ ん め い じ た い し ょ う し ょ う わ
宇津ノ谷隧道群 (明治・大正・昭和)

中部地方の
選奨土木遺産

管理者：静岡市・藤枝市・静岡国道事務所

竣工年：1876（明治9）年・1930（昭和5）年・1959（昭和34）年

認定理由：ひとつの峠において、日本で2番目にできた明治の近代隧道をはじめ、
大正、昭和の各時代にそれぞれ建設された3つの隧道。

平成30年度登録



宇津ノ谷隧道（明治） 南側坑口、「宇津谷隧道」の銘板がかかっている。



宇津ノ谷隧道（大正） 北側坑口、こちらも「宇津谷隧道」の銘板。



宇津ノ谷隧道（昭和） 北側坑口、「新宇津ノ谷隧道」の銘板がかかっている。

東海道における宇津ノ谷峠の山越え回避と、安部川への安水橋架橋により失業した川越人足再雇用の必要性から、明治9（1876）年、宇津ノ谷集落近くに隧道が開通した。日本で2番目、日本人だけで造った隧道としては最初の近代隧道である。1890年代に失火と岩石の崩落で通行不能になったが、不十分だった構造が改修されて、長さ203m、高さ3.8m、幅3.9mで赤煉瓦の隧道となった。

大正時代になり、自動車輸送が普及しはじめると、大きな幅員が必要になり、大正15年（1926年）に着手されて5年後に、長さ227m、高さ4.5m、幅7.3mと対面交通可能なトンネルが開通した。このとき、明治の隧道は一旦廃道となったが、昭和29（1954）年の台風により、大正の隧道西口で土砂が崩壊して交通不能になり、急遽、明治隧道が代替路とされた。図らずも災害時のリダンダンシーが確保されていたことが評価されて、旧隧道は復旧、現在にも遺されて歩行者は中を通ることができる。

この災害による被害や、同年の国による第1次道路整備五ヶ年計画が契機となり、また将来の自動車交通の増大、高速化への対応の必要性から、新たな隧道の建設が望まれた。昭和34（1959）年についに開通した新しいトンネル（長さ844m、高さ6.6m、幅9.0mの当時として巨大断面）は、大正隧道の損傷状況や、そもそも軟弱地盤で断層破砕帯であるこの地域の地質調査など、既存の経験を徹底的に調査して生み出された。

さらに平成7（1995）年には宇津ノ谷隧道（平成）が開通し、明治時代から現在に至る百数十年に渡り地域の重要交通路を担う稀有な土木遺産群となっている。

