

百瀬川隧道の成立

県道小荒路牧野沢線が百瀬川をくぐる百瀬川隧道は、大正14年(1925)7月16日に約10か月の歳月をかけて建設されたトンネルです。

百瀬川は、福井県美浜町との県境付近に源を発し、川原谷と呼ばれる急峻な谷を抜けて、沢・新保地先を経て琵琶湖に注ぐ川で、大規模な谷の侵食で流れ出た土砂は、平地部に入って、大沼から沢地先に広がる広大な扇状地を形成しています。

この川は、かつては黒川とも呼ばれていましたが、いくつにも分流して多くの瀬を成しているという川の特徴から、百瀬川と名づけられたと言われています。そうしたいくつもの瀬を経て流れ出る水は、たびたび増水し、氾濫を繰り返すことでも知られていて、地元の人からは「暴れん坊黒川」とも呼ばれました。

近代になっても、百瀬川はたびたび増水や堤防決壊を繰り返し、周辺道路は交通上の難所と言われ続けていました。川を渡る橋としては、明治35年(1902)に長

さ6間(約11メートル)、幅1.3間(約2.3メートル)の木造の橋が架設されましたが、川の堤防が高いために、橋を渡るためには急な坂道の上下り下りをする必要があり、荷車などの通行は大変困難でした。

そこで、地元住民を中心に、川の下をくぐる隧道の建設を熱望する声があがるようになり、当時の県の関係者の理解もあって、トンネル化の計画が具体化し、大正13



百瀬川隧道竣工式(大正14年7月16日)

年10月8日に、百瀬川隧道建設の起工式が行われました。

わが国では明治維新以降、飛躍的な土木技術の発展とそれに伴う近代交通網の整備が続き、滋賀県内では、天井川の下をくぐる切石造りの隧道として、明治17年の大沙川隧道、19年の由良谷川隧道(ともに湖南市)などの建設が知られています。

隧道は、明治時代頃は切石積みやレンガ造りのものが主流でしたが、大正時代頃からは鉄道用隧道の影響を受けた鉄筋コンクリート造りのものが多く築かれるようになりました。その工事には高額な



現在の百瀬川隧道

費用と高い技術が必要となりましたが、それまでの石積みものより堅固で、現在にも残るような保存性の高いものが数多く造られるようになりました。

完成した百瀬川隧道は、鉄筋コンクリート造り、延長36.4メートル、幅5.5メートルの標準馬蹄形トンネルで、その建設は、当時の高島市内では大きな注目を集めた画期的な土木工事でした。竣工時には、多くの地元住民らも参加をして、盛大な祝賀会が開かれた様子が写真等に残っています。

なお、昭和48年(1973)には、歩行者が安全に通れるように隧道脇に歩行者専用のトンネルが造られました。

☎ 文化財課
(32) 4467

編集者のつぶやき

私の所有している車が来年で10年目を迎えます。まだまだこれからですが、長く乗り続けるには、メンテナンスが大切です。これは人間の体も同じこと。今回の特集では、昨年実施した健診世帯調査・がん検診アンケートの結果を紹介しています。この結果によると健診もがん検診も、受診されていない方が結構おられます。体は車のように乗り換えできません。大切な家族のためにも、ぜひ受診しましょう。(広報担当S)