

しびる

一般社団法人日本建設業連合会 関西支部



●巻頭対談／近畿の未来
大阪・関西万博

●夢洲は、関西の未来都市化へ向けた「壮大な実験場」
黒田 章裕氏×松崎 公一氏

●レポート・最前線
大阪の南北軸を強化し
広域エリアの活性化につながる

●北大阪急行線の延伸

●未来へのとびら

〈建築男子〉人のチカラを美感じます。 中村 貴一さん
〈土木女子〉緊張・やり甲斐を体感。 大瀨 里奈さん

●偉人たちの歴史街道

明治政府に招聘されたオランダ人土木技師
ヨハネス・デ・レーケの偉業

●しびる Walker

「デカンシヨ」がつかなく、伝統と未来 丹波篠山

●ランドマーク

京都府全体の発展の拠点となる
念願のスタジアムが完成へ

●トピックス／歴史のある風景

歴史のある風景

日本初！山岳に作られた鉄道トンネル — 逢坂山隧道 — 滋賀県大津市逢坂

京都と滋賀を結ぶ主要幹線 国道1号逢坂。

かつて逢坂山は山城国と近江国の国境として逢坂関が置かれていた。

逢坂山隧道は、ノミヤツルハシなど手掘りで約1年8か月かけて完成した

日本人の技術者・技能者による初の山岳トンネルで、長さ665m。

1880年（明治13年）竣工し、東海道本線下り線として、

廃線となる1921年（大正10年）まで40年余り使用された。

長州藩出身の松下村塾の門下生で、後に鉄道の父とまで崇められた

技術者・飯田俊徳が工事の監督を務めた。

当時の逢坂山隧道のほとんどは埋められ、

現在は東側隧道口のみが近代化産業遺産として保存されている。

重厚な総石積みみの坑門は今なお完全な形で現存しており、

坑門上部の石額「築成頼功」は時の太政大臣・三条美美の揮毫によるものだ。

日本のトンネル技術発展の礎を築いた逢坂山隧道。

現在は、京都と大津を結ぶ東海道本線の新逢坂山トンネル、

京阪京津線の逢坂山トンネル、名神高速道路の蟬丸・大津トンネルが

逢坂山をくぐり抜けている。



現在は東側隧道口のみが残っている。