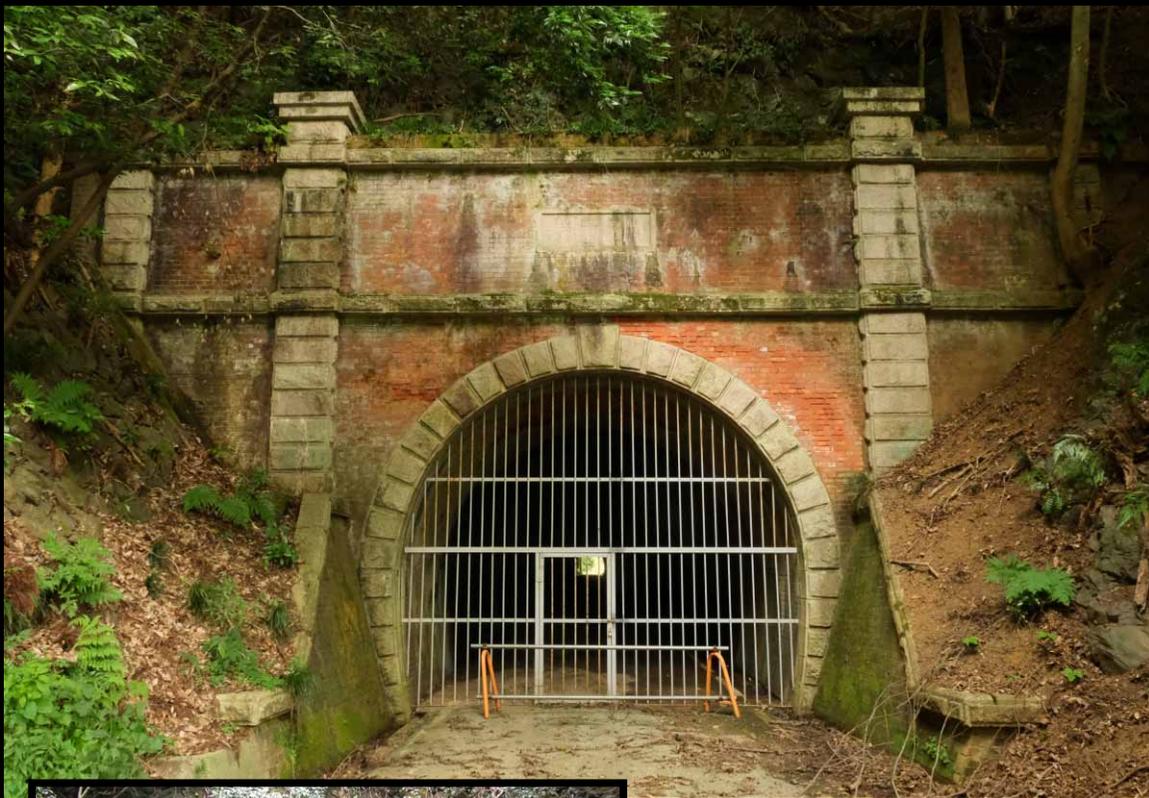
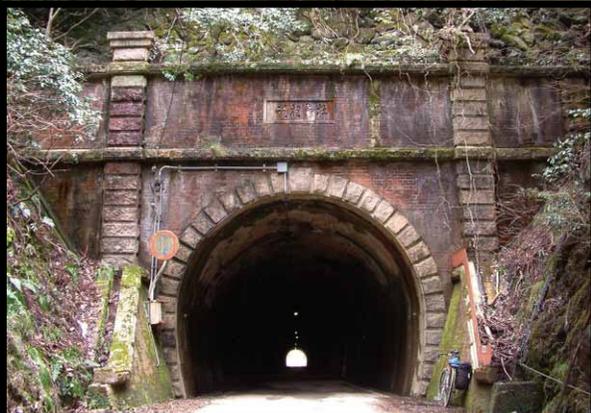


# 波乱万丈の歴史を秘めた 湖国の煉瓦隧道兄弟



▲横山隧道鳥羽上口（2023年撮影）



◀横山隧道菅生口（2003年撮影）

隧道  
レッド  
58  
横山隧道・  
佐和山隧道  
（滋賀県）  
データブック  
【沿革】

●路線創始の頃 佐和山隧道が建設された路線は当時は朝鮮人街道といった。江戸時代に朝鮮国からの例幣使が通行したことに由来し、中山道の脇道として需要が高く明治20年（1887）に滋賀県が初めて認定した際にも県道路線の一つに認定されている。この県道朝鮮人街道の犬上郡彦根町〜鳥居本村間に佐和山隧道は建設されることになる。一方横山隧道の路線は坂田郡東黒田村と

## 横山隧道 DATA

行政／滋賀県長浜市鳥羽上～米原市菅生  
延長／164.2m  
幅員／4.5m  
竣工／大正12年（1923）

廃止／平成15年（2003）  
共用年数／80年+  
備考／近代土木遺産Cランク、  
土木学会選奨土木遺産

西黒田村を結んだ里道で黒田道と呼ばれていた。黒田道は明治28年に制定された地方税土木工費支弁規則で“地方税支弁里道”に認定されている。地方町村による里道改修を促進するために改修費用を県費で支弁・補助する制度(その対象となる里道を認定し“支弁里道”“補助里道”等と称呼した制度)はどの府県でも採用されていたが——むしろ県治の第一歩としてそれを制定した府県が多い。明治20年に独立を果たした奈良県なども第一回県会の劈頭でこの制度を審議可決している——、制定が遅れた滋賀県ではその埋合せとして対象路線の改修費を全額支弁するという惜無な内容になっていた。そのせいもあって県会で支弁里道認定を求める請願運動が相次ぎ、認定道の数は鰻登りに増えていくこととなるが、それら全てを改修するような余裕は滋賀県にはなく、主要



▲佐和山隧道西口（彦根方）



◀横山隧道東口（鳥居本方）

## 佐和山隧道 DATA

行政／滋賀県彦根市古沢町～佐和山町

廃止／昭和30年（1955）

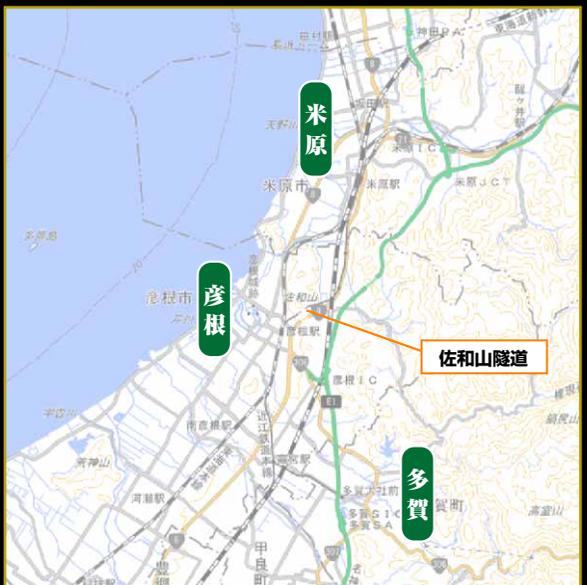
延長／230.0m

共用年数／31年

幅員／4.5m

備考／近代土木遺産Cランク

竣工／大正13年（1924）



▲佐和山隧道周辺図。



▲横山隧道周辺図。

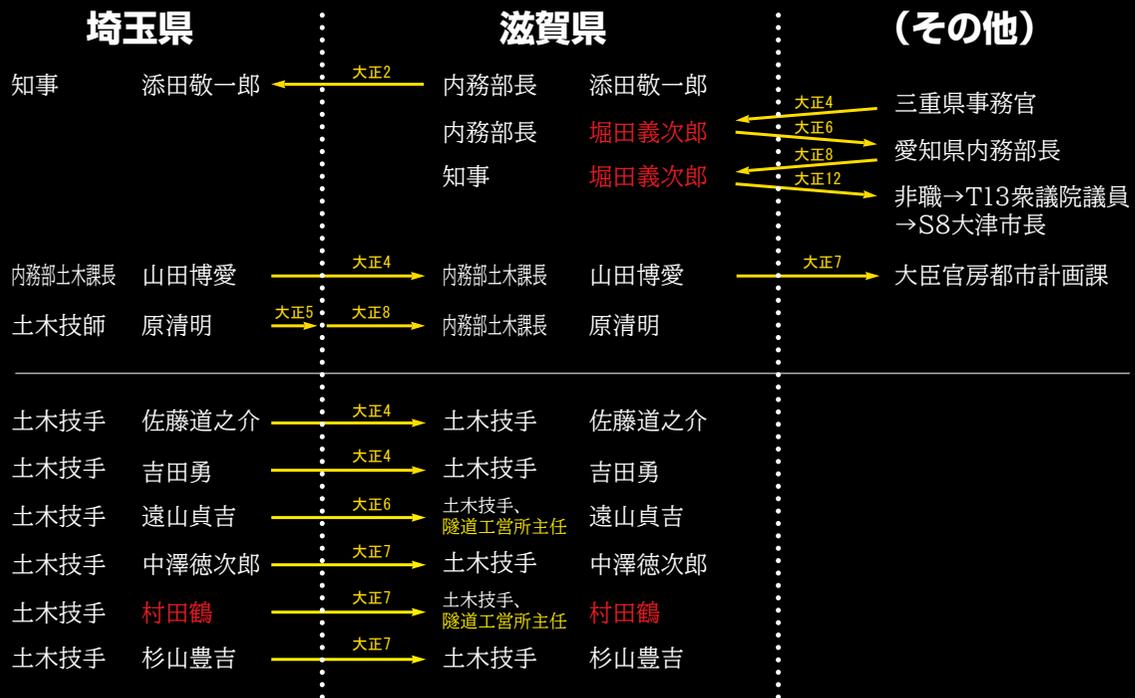
路線の要所が姑息に改修されたのみである（この時期他府県で計画されたような全県的な道路改修は滋賀県では行なわれていない）。

佐和山隧道の位置は彦根市街から中山道に出る捷路として需要があり、早くから隧道計画が持ち上がったては消えていた。例えば明治10年には阪田郡柏木村の仁木貫一なる者が発起人となって胎内堀建設を申請したが人物内偵の結果却下されている（滋賀県蔵公文書：明一な—337—10512）。

また明治17年には彦根出身東京在の中山茂七が隧道会社を設立しその株金と通行料の徴収によって工費を償還する計画を申請（明一な

—278—2）。中山の計画は東京府に照会のうち内務大臣山縣有朋に対して許可可然の上申がなされているが実現していないところを見ると山縣によって棄却されてしまったようである。因みに明治初期の滋賀県では民間資本による隧道・新道建設が多数計画されているが——例えば京都在の人物による観音坂隧道計画（明治9年）、大音竜太による賤ヶ岳隧道計画（明治21年）など——実現したものは少ない。明治10年代末に中山道や東海道筋に建設された天井川隧道群も元は地元人民の発案・申請した事業であった（明一な—337—9ほか）。

黒田道の関係町村でも早くから路線改良の要望があった。隧道竣工記念碑には明治18年頃から運動が始まったとあり（これは



▲大正期の滋賀県官吏の移動状況（滋賀県⇄埼玉県を中心に）。

黒田道の県道昇格を求める運動のことを指しているのかも知れない）、また隧道実現に尽力した政友会滋賀県支部の党史には明治31年頃から党員の高森慶太郎（東黒田村）北村幾多郎（西黒田村）の両氏が中心となって隧道建設の請願運動が始まったと記されている。地方税支弁里道に認定されたことを受けてより抜本的な改良として隧道建設が提唱されるようになったものと想像される。しかしこの方面の交通は黒田道の北隣・観音坂を経由する県道長浜道がすでに存在していたこともあり明治年間に黒田道へ改良のターンが回って来ることはなかった。

### ●隧道計画の進展と政党政治

この膠着状況は明治末から大正時代にかけて変化していく。原動力は「政治の民主化」、政党の

台頭であった。雄藩出身者が政府要職を占め彼らの思惑によって国が動かされていった時代から民衆意見の代弁者たる政党員による政治へと移り変わっていく過程で政党運動と結びついた陳情運動が増加していき、県当局もそれを無下に扱うことができなくなっていくのである。両隧道が実現した背景には立憲政友会の関与が濃厚にあり、その視点で観てゆくと地方道路の一改修史としてではなく国政変

遷史という大きな流れの中に位置付けることができ、興味深い。

大正2年に政友会との連携内閣である**第一次山本権兵衛内閣**が成立し、その見返りとして各地に政友会系知事が誕生した際には滋賀県内務部長を務めていた添田敬一郎が埼玉県に異動して第15代知事となった。その移動と対応するように大正4年には埼玉県内務部土木課長だった**山田博愛**技師が滋賀県へ移り土木課長に就いている。そうして山田の異動を引き金として埼玉県下で働いていた技手たちが何人も滋賀県へ渡ってくることになる（前掲図）。後に横山隧道・佐和山隧道を始めとする数々の道路隧道の設計者として名を残すことになる村田鶴もそんな移籍組の一人であつた<sup>※1</sup>。

山田博愛は東京帝大土木科の出身で道路行政や都市計画のエキスパートであつた。滋賀県で土木課長を務めた後は内務省本局に戻り新設された都市計画課に入って**都市計画法**の成立に尽力。また関東大震災後には帝都復興計画の樹立にも関わっている。そのような道路の専門家を招いて滋賀県の道路行政の遅れを取り戻そうとした人事だつたのだらう。

※1

山田の異動は滋賀県と埼玉県の間で行なわれた交渉により決定している（山田の招聘を乞う滋賀県知事↓埼玉県知事宛書面の下書きや両者の間で交わされた電報文などが公文書として残されている）。知事や部長、技師といった親任官の人事は内務大臣に任免権があつた。内務省本局が掌握していたとされるが、この例のように府県の希望・都合による人事もあつたのは興味深い。なお親任官の人事は官報に掲載され逐一を追うことが可能だが判任官である技手は各府県の知事に任免権がありその人事も府県広報にしか掲載されないため府県を跨いでの技手の異動は非常に追いかけるににくい。制度上もそのような異動を想定していなかつたよう。他府県に移る場合は病気等の理由で依願退職↓異動先の府県で任用というイレギュラーなことをしなければならなかつた。『**廢道を読む**』（37）参照。

大正4年4月成立の第二次大隈内閣は政友会の対立党派である立憲同志会が提携したため政友会系知事が更迭され滋賀県にも新知事が就任した(第14代・池松時和)。またこの時に三重県事務官であった堀田義次郎が滋賀県内部部長に任命されている(後に滋賀県知事として横山・佐和山隧道の建設を実行することになる人物である)。この堀田内務部長と山田土木課長のコンビの下で横山隧道・佐和山隧道の最初の計画が作られることになる。

両隧道の建設計画が県議会に提出され可決するのは大正5年度の県議会のことだった。この可決も政友会が大きな働きをしたように『立憲政友会滋賀県支部党誌』にも二隧道建設のことが取り上げられている。曰く横山隧道は黨員の高森慶太郎・北村幾太郎両氏が中心となって請願運動を続けてきたが果たせず、いたところ、佐和山隧道の請願運動に対して彦根出身の実業家・寺村庄三郎が個人で一万円もの寄付を申し出、それが決定打となって佐和山隧道建設が内定。その報を受けた東西黒田村でも運動熱が高まり、更に寄付金を集めて再請願した結果横山隧道も同時着工することに内定したという。この時黒田道は地方税支弁里道であったので本来その工費は県が全額負担する筈のものであった。しかし実際には地元寄付金が決め手となって工事が可決しているところに当時の道路行政の機微を読み取ることができる。各地から上がってくる数々の改修陳情と相克し自らのそれを採用してもらったには本来不必要な地元負担を自ら申し出て愁訴するしかなかったのである。

県議会議事録の中で山田技師が計画している2隧道のことを説明している箇所がある。その内容を抜書すると

朝鮮人街道(佐和山隧道)

隧道長90間 うち45間煉瓦巻

道路長 905間

幅10尺

### 黒田道（横山隧道）

隧道長80間 うち60間煉瓦巻

道路長 965間

幅10尺

とあって①隧道全長の一部を煉瓦で巻くこと②隧道幅10尺で当初は計画していたことがわかる。また同年の県会議事録中池松時和知事の予算説明中（県吏員費）に、これら二つの隧道工事を計画しているがその監督に当たる人材がいらないこと、そのために他所から月額50円で人を雇って両隧道の監督を掛け持ちさせたいと述べた節がある。ここでいう「五十円の人」は後に埼玉県から移籍してくる遠山貞吉技手である。

遠山貞吉は明治12年埼玉県生まれ、同県の治水生徒制度により攻玉社で学んだ「子飼いの技術者」だった。明治40年からは北足立郡に出張し青梅街道の改修と**畑隧道**の工事監督を経験してい



▲青梅街道畑隧道南口。三段に繰り出した笠石を含め総煉瓦造でピラスターは非採用。北口は崩落を後補した別意匠。

る。山田技師の場合と同様にツテに頼って埼玉県に人材を求めた結果隧道工事の経験があった遠山が招かれることになったのだろう。

両道の改修

は朝鮮人街道は大正6年から3ヶ年継続、黒田道は同年から4ヶ年継続事業として可決した。しかしここから再三再四の遅延と計画変更を経験することになる。

### ● 実現を阻んだ紆余曲折

大正6年1月末にはこの事業に理解のあった堀田内務部長が愛知県へ転身。そして2月にはこの年11月に滋賀県下で**陸軍特別大演習**の開催が内定する。陸軍特別大演習は毎年一回各府県持ち回りの形で開催されていた実戦形式の演習で、その準備は開催府県がすべて行なわなければならなかった。戦前の憲法では天皇が軍の最高統帥者とされていたので当然天皇が来県することになり、その宿泊所の用意や沿道の警護はもちろん、演習地の確保や田畑を使用した場合の農作物への補償等も行なわなければならない。降って湧いたその大演習のために隧道建設どころの話でなくなってしまうわけである。二隧道の建設のために招聘された遠山技手も大演習の準備の最中に赴任し（7月24日・同日隧道工営所主任に任命）、結局は大演習絡みの工事の部局に回されて二隧道には関わることなく終わってしまったようである。ただこの大演習に関連して**家棟隧道**が建設されておりそちらには関わっている可能性が高い。



▲大正六年陸軍特別大演習記念絵葉書。四日目千本村で行なわれた演習を写す。

家棟隧道は現野洲市辻町と小堤との間に建設された総



▲家棟隧道西口。2006年9月24日撮影。その翌日から撤去工事が始まり同年中に完全に姿を消した。撤去の様子や石材の保管場所は『[喪われた道の物語 第2回](#)』参照。

石造の天井川隧道であった。当時中山道の改良が遅れており、この場所も家棟川の土手を登り下りして越えなければならぬ旧態然だったが、大演習2日目に大正天皇を乗せた御輦がこの場所を通過する行程が組まれている（野洲駅↓鏡山御野立所、帰路同）。その御輦の通行のために家棟隧道が急遽建設された節がある――

――家棟隧道の西口帯石には「大正六年十月竣功」と刻まれていた。大演習開催の前月に完成しているわけである――。しかしそのことを明示的に書き残した記録は管見の限り存在しない。陸軍特別大演習は開催地の負担を軽減するため演習にかこつけて過剰な道路改修をしてはならないという通達が予め出されるものだったが、にも関わらずこのような工事を行なったために公けにできなかったものと推測される。後に滋賀県はこの演習に係る事業の報告書『[大正六年陸軍特別大演習滋賀県記録](#)』を作成しているが全

1000ページを超

えるこの大著の中にも家棟隧道建設の記述はなく、ただ辻町小堤間立会の道路改修に5821円98銭の大費が投じられたことが記録されているのみである。

陸軍特別大演習に明け暮れた大正6年が過ぎると、佳境を迎えていた第一次大戦の影響であらゆるものの物価が高騰し

(同年8月米騒動発生)。大正5年度県会で可決した費用では工事が完遂できないことが自明となり着工のタイミングを逃し続けた。そうこうしているうちに遠山技手は天津工区の土木出張所に異動となり、代わって来滋し隧道工営所の主任となったのが村田鶴技手であった(大正7年10月15日)。

この年9月には日本初の本格的な政党内閣とされる原敬内閣が成立。政友会が党是としていた積極政策を国の政策として推進していくことが可能となり(事実原敬内閣は道路法やその付帯法を続々成立させてゆくことになる)、そんな原敬内閣によって第16代の滋賀県知事に任命されたのが堀田義次郎であった(大正8年4月18日)。堀田自身はどの政党にも与していなかったようだが政友会内閣によって任命された関係から滋賀県でも親政友会的な積極政策を展開してゆく———そのため政友会系の傀儡県政と揶揄された———※2。停滞していた二隧道の工事計画も堀田の就任によって再点火され、同年7月2日には朝鮮人街道・黒田道の工事請負の入札、8月には佐和山隧道工事に着手、11月には横山隧道にも着工と一気呵成に進んでいる。このあからさまな急加速は政府意向の反映でもあったろうが、内務部長時代に手を付けていた事業故に早く完遂させたいという思いもあったろう。

そんな着工後にも隧道設計を変更しなければならなくなっていた

---

※2 堀田知事はその就任中に多くの道路改修計画を成立させている。道路法成立に伴って政府が策定した第一次道路改良計画に対応する汎県的な道路改良計画を樹立したし(政府の方針転換に伴い補助が打ち切れ中途半端に終わったのは他県と同様である)、湖北の東西を連絡する県道木之本海津線、通称「琵琶湖北岸周遊道路」の建設も堀田知事時代に可決したものである。賤ヶ岳隧道・湖北隧道・大崎隧道などを含む大工事で10数年の歳月を経て昭和11年に完成した。

る。大正8年4月に成立した道路法に関連し同12月6日に公布された[道路構造令](#)に伴うものである。この政令は文字通り道路の構造を規定したもので、その中で府県道幅員が3間(5.4m)以上と定められた。但し書きで「山地其他特殊の箇所限り3尺以内縮小することを得」とされたもののそれでも最低4.5mの幅員が求められるようになったわけである。大正5年に予算が可決した時には幅10尺(3.0m)で計画していたため道路構造令に従って隧道設計を大きく変更しなければならなくなり、その変更により隧道工営所の二代目主任となっていた村田技手が関わることになって、そのため彼が設計者として名を残すことになったものと思われる。その他にも工事に着手してみると地山が予想以上に安定していないことがわかり坑道全部を煉瓦巻きにするという変更もなされている。

以上のような紆余曲折の末、横山隧道は大正12年5月に、佐和山隧道は13年6月に竣工した。横山隧道は当初4ヶ年継続事業と予定されていたので工事自体はほぼ計画通り進んだといえる。むしろ手間取ったのは佐和山隧道で3ヶ年継続の予定が5年かかって漸く完成したことになる。なお黒田道は道路法施行に伴う県道指定で府県道長浜大垣線に昇格(大正9年4月1日)。この路線はかつて観音坂がその役割を担っていたもので、横山隧道にかけられていた期待の程がわかる。佐和山隧道に関しては近辺路線が錯綜していて判然としないものの大正13年6月18日に府県道仏生寺彦根線が認定された際には確実に府県道となっている筈である(それ以前から県道大津福井線、国道14号等として供用されていた可能性もある)。

なお隧道誘致の功績者であった高森慶太郎・北村幾多郎の両氏は大正9年に流行性感冒の病痾に斃れ竣工を見ることなく他界した。北村氏の葬儀には工事監督だった村田鶴も出席したことが同

家に残されている芳名帳から判明している。今なら誤解を招きかねない行動だが明治生まれの人情家であり“ポリスメン”であった彼には当然為すべきことだったのだろう。

●**対称的な“その後”** 両隧道とも滋賀県道として長く機能したが末期は対称的である。佐和山隧道は後に中山道筋の機能を奪って国道14号に昇格、戦後の国道指定では8号となったが、昭和30年に新隧道が建設されその際に東口が埋め戻されたため完膚無きまでの廃道になっている。西口はかろうじて露出しているが傷みが進行しており扁額も風化が進んでいる。横山隧道は県道名称を変えながら平成15年（2003）まで現役で稼働し、その後も旧道として長く利用可能な状態にあったが、近年改修のために柵が設けられ通行不能になっている（滋賀県による調査でヴォールト上の空洞が見つかりその埋め戻し工事が行なわれることになっている。工事完了後に改めて長浜市道となる予定）。また横山隧道は平成13年に、佐和山隧道は平成17年に**近代土木遺産**と認められ、横山はさらに令和3年（2021）、長浜市上草野の谷坂隧道とともに**選奨土木遺産**に認定された（タイトル『**村田鶴が湖北地方に残した隧道群**』）。また1990年代末頃に地元有志を中心として横山隧道保存会が結成され、令和5年11月5日に竣工100周年の節目を祝って記念事業を開催するなど保存活用運動が活発に行なわれている。

【**特徴**】 同時に工事が進められた関係から両隧道ともほぼ同一構造のポータルである。即ちイギリス積み煉瓦の胸壁に花崗岩製の笠石帯石とピラスター4本を備え、また坑門意匠と一体化した丁寧な作りの排水渠を有している。ただし横山隧道のピラスターは笠石を貫通するいわゆる冠木門式の構造で佐和山隧道は笠石を

貫通しない鳥居式であるという違いがある。均整の取れた美しいポータルは煉瓦造隧道の一つの到達点と評してよい（全国的に見ても最晩期の煉瓦隧道）。

坑道はいずれも総煉瓦巻で幅員も確かに4.5mある。横山隧道などは坑道補修の痕跡が全く見られず、ほぼ無傷のまま100年を経過しているのは貴重。施工の丁寧さや設計の正しさの現れと見てよい。ただし組積造隧道の宿命であるポータル裏の亀裂がわずかながら見られ、またヴォールト裏に空隙が生じていることが判明しその埋め戻し工事が行われることになっている。佐和山隧道の方は半水没状態で長く放置されてきたためか坑道側面水平に大きな亀裂が入っている（湿潤のため基礎が緩んで土圧の影響が顕れているものとみられる）。胸壁も背後からかなり強い力が掛かっているようで扁額中央に縦に亀裂が入りつつある。

両隧道とも竣工当時の知事である堀田義次郎の書が扁額に掲げられている。横山隧道西口は篆書の「開衆正門」（人々に開かれた門、あるいは人々が開いた門）、東口には草書の「在野枉路」（山



▲横山隧道菅生口の排水渠。ポータル意匠と一体化する形で煉瓦造の溝が切られている。排水渠の下段はポータル面と垂直方向を向いて、それ自体がポータル面を支持する控え壁の役割も果たしているのが地味に秀逸である。佐和山隧道にも全く同じ作りの溝あり。



▲横山隧道扁額。上：上鳥羽方、下：菅生方。



▲佐和山隧道扁額。上：彦根方、下：鳥居本方。

※3

隧道は峠下に立地しているが東口を下るとすぐに菅江の集落とその背後に広がる田園風景を見晴らせる。西口も竣工当時は隧道口から坂田の平野を遠望することができたという(西黒田まちづくりセンター研修室に当時の写真が掲げられている)。山に在るといっても野に囲まれている印象のほうが強くする隧道で、それを踏まえた「在野」であるのだろう。

野の捷路※3)。佐和山隧道も西口は篆書額で「宮容妙門」(宮殿のような美しい門)、東口草書額「茂進遂路」(困難を乗り越えて完成させた道)を掲げる。いずれの額も関防印や白文・朱文印まで再現されており、作品として書かれた書がそのままに再現されている。こうした本格的な扁額は明治時代には珍しくなかったが、大正末期に竣工した隧道では珍しいことと言えるかも知れない。なお横山隧道篆書額の関防印は「啓風」、佐和山額には「聚氣」。白文朱文はすべての額で共通で、白文は「義卿」、朱文は「从黄斎主」用いている。朱文の「斎主」は滋賀県知事たる身を表しているものと想像されるが「黄に従う」というのは意味深である。あるいは黄〓政友会であって、政友会系知事としての現在地を自嘲を込めてそう名

乗っていたのかも知れない（三顆印詳細は西黒田まちづくりセンターに寄贈した篆書額拓本を参照されたい）。

横山隧道は東西に一つずつ開通記念碑が建てられているのが珍しい。東西の黒田村がそれぞれで完成を祝ったわけで、それだけ完成が喜ばれた隧道だったことがわかる。碑に刻まれた文字や文章は東西で全く同じだが東西黒田村の有志が隧道建設を首唱したという下りの村名の表記がそれぞれの側のものを先に掲げている違いがある。即ち西側は「西黒田村鳥羽上東黒田村菅江」、東側は「東黒田村菅江西黒田村鳥羽上」。碑の篆額と書は西黒田村常喜在の富田節信によるもので（大正期『[近江国坂田郡志](#)』の編纂者）、この筆も大変美しく鑑賞のし甲斐がある。

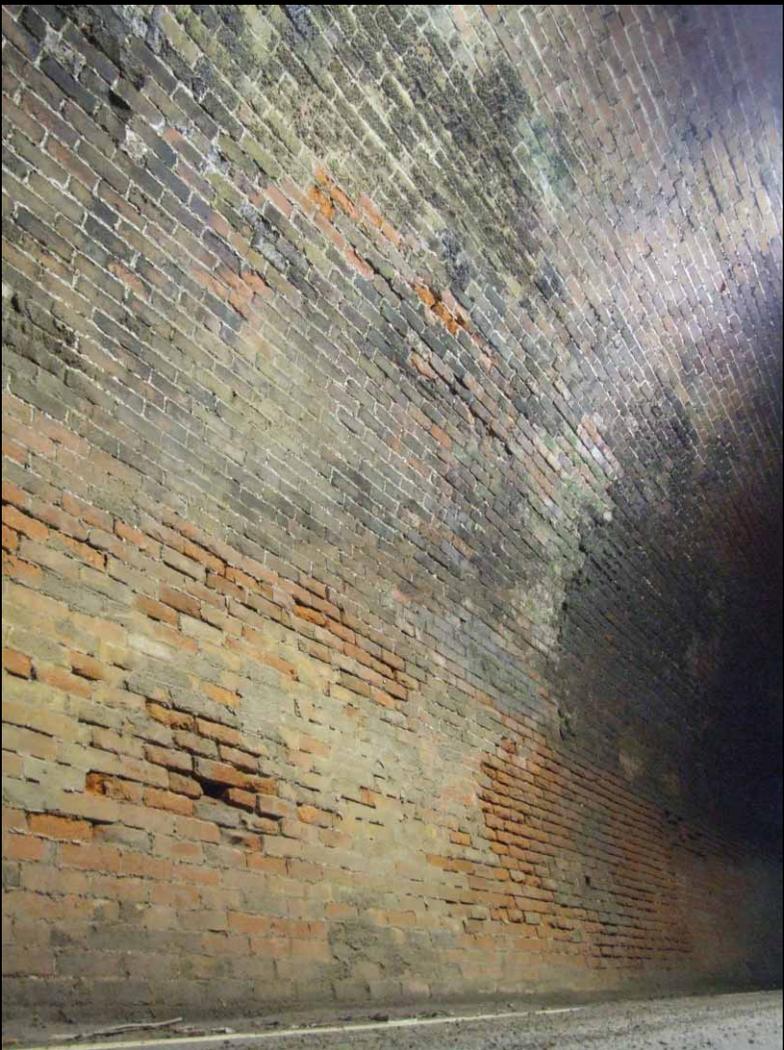


▲横山隧道碑。右：東黒田村側、左：西黒田村側。石材は近江長岡駅からコロを使って運ばれ現場で刻字されたと伝えられる。赤点線の部分が相違。なお東碑は裏面に寄付者名を刻むが西口は別に碑を立てて刻んでいる。

の項で述べたような時系列があるため彼がゼロから設計したものではなかった可能性が高い。特に家棟隧道の意匠との共通点を考えてみる必要があるだろう。家棟隧道は総石造の隧道だったが幅広く取られた胸壁を笠石帯石と4本のピラスターで支える構造は横山佐和山と共通していた。

この隧道が陸軍大演習の開催決定を受けて急造されたことを考えると既存の隧道の設計を流用した可能性が高く、そうでなくてもその時点で在籍していた誰かの設計であったわけだから横山・佐和山の初期設計もこれに近かったことが想像され得る。ただし家棟隧道の坑道は垂直側壁＋半円アーチの構造で馬蹄形坑道で建設された二隧道とは異なっていた。また家棟隧道は天井川隧道であったためかポータル高が制約を受け笠石帯石間が窮屈に作られていた。ここを広く取って坑道高さもポータル高さの比を黄金比に近くしている2隧道のほうが明らかに美しく、そうした設計変更更に村田氏が関わったのだとすればその功績は無論彼に帰せられるべきだろう。

**【アクセス】** 2023年11月現在、隧道近辺に至る公共交通機関はないため、乗用車で向かうか田村駅から歩くかタクシーを利用するしかない（駅から約7km）。隧道取付き道路は施門されているが自由に開閉して入ることができる。但し東口は隧道前に旋回可能なスペースがないため門前に停めていくことをお勧めする。



▲横山隧道坑道（2008年撮影）。煉瓦表面の剥離はあるもののコンクリート吹付けの補修やクリティカルな傷みは見られない。この頃はまだ坑道内の街灯も機能していたが2010年4月頃には通電が止められていた。

●横山隧道・佐和山隧道関連年表（竣工まで）

年月	出来事	出典
明治20年4月15日	県、県道表告示 ↓ 朝鮮人街道が県道に	1
明治28年	県、地方税土木工費支弁規則を制定 ↓ 黒田道が地方税支弁里道に	2
明治31年	高森慶多郎、北村幾太郎ら、横山隧道建設を提唱	7
大正2年2月20日	第1次山本権兵衛内閣 成立（立憲政友会との連携内閣）	
同 6月1日	滋賀県内務部長 添田敬一郎 離滋 ↓ 第15代埼玉県知事	3
大正4年3月11日	埼玉県内務部土木課長 山田博愛 来滋 ↓ 滋賀県内務部土木課長 （以降、埼玉県からの技手移動が相次ぐ）	4
同 4月16日	第2次大隈重信内閣 成立（立憲同志会連携内閣）	
同 4月28日	千葉県知事 池松時和 来滋 ↓ 第14代滋賀県知事（政友会系）	5
同 7月1日	三重県事務官 堀田義次郎 来滋 ↓ 滋賀県内務部長	6
大正5年11月	県会で朝鮮人街道（佐和山隧道）、黒田道（横山隧道）改修予算が可決 朝鮮人街道：大正6～8年 3ヶ年継続事業 黒田道 …大正6～9年 4ヶ年継続事業	7
大正6年1月29日	滋賀県内務部長 堀田義次郎 離滋 ↓ 愛知県内務部長	8
同 2月	陸軍特別大演習 開催内定（於彦根）	9
同 7月24日	埼玉県北足立郡技手 遠山貞吉 来滋 ↓ 隧道工営所 主任	10
同 10月	中山道 家棟隧道 竣工	
同 11月13～16日	陸軍特別大演習 実施	9
同 12月17日	森正隆 来滋 ↓ 第15代滋賀県知事（政友会系）	11
）	第一次大戦の影響による物価高騰 ↓ 横山・佐和山隧道の着工延期	7
大正7年1月1日	隧道工営所 主任 犬上郡・坂田郡に常駐	12
同 9月20日	原敬内閣 成立（政党政治の確立）	
同 10月15日	村田鶴 来滋 ↓ 隧道工営所 主任	13
大正8年4月10日	道路法 公布	16
同 4月18日	愛知県内務部長 堀田義次郎 再来滋 ↓ 第16代滋賀県知事（政友会傀儡県政）	14
同 7月2日	朝鮮人街道・黒田道 工事請負入札 （朝鮮人街道：大正10年2月末日 黒田道：大正11年2月末日 竣工予定）	15
大正8年8月	佐和山隧道 着工	7

大正8年11月	横山隧道着工	17
同 12月6日	道路構造令公布 国道の幅員 ……4間(7.2m) 以上※1 府県道の幅員 ……3間(5.4m) 以上※2 郡道・町村道の幅員…2間(3.6m) 以上※2 ※1 山地其他特殊の箇所限り1間以内縮小可 ※2 山地其他特殊の箇所限り3尺以内縮小可	17
大正9年4月1日	両隧道設計変更(幅員増、素掘り↓煉瓦巻立) 道路法施行	18
同 5月	府県道長浜大垣線(横山隧道) 認定	19
大正12年5月	横山隧道竣工(総工費117,860円、幅員4.5m) 工費中2万円余りは地元寄付	20
大正13年6月	佐和山隧道竣工(総工費130,756円、幅員4.5m)	7
同 6月18日	仏生寺彦根線(佐和山隧道) 認定	19

1. 明治20年滋賀県告示第63号(『現行滋賀県布令類纂「第10冊」第5編 上巻」(明治28年滋賀県令第12号) 『土木地理』係ル法規類抄』)
2. 官報第251号(1913年6月2日)
3. 官報第781号(1915年3月12日)
4. 官報第523号(1915年4月29日)
5. 官報第875号(1915年7月2日)
6. 『立憲政友会滋賀県支部党誌』p.p. 256～257
7. 官報1346号(1917年1月30日)
8. 『大正六年陸軍特別大演習滋賀県記録』p. 2
9. 滋賀県公報第513号(1917年7月28日)
10. 官報第1914号(1917年12月18日)
11. 滋賀県公報第554号(1918年12月26日)
12. 滋賀県公報第633号(1918年10月15日)
13. 官報第2011号(1919年4月19日)
14. 滋賀県公報第708号(1919年7月2日)
15. 法律第58号(官報第2004号 1919年4月11日)
16. 内務省令第24号(官報第2203号 1919年12月6日)
17. 勅令第459号(官報第2176号 1919年11月5日)
18. 『滋賀県史』第4巻 p.p. 293～316
19. 横山隧道碑 碑文

## この記事の感想をお聞かせください。

公式サイトアンケートのほか、下記フォームからお送りいただくこともできます。みなさまのご意見、お待ちしております！

### 1. この記事はいかがでしたか？

←つまらない・役に立たない    ふう    おもしろい・役に立つ→

1                      2                      3                      4                      5

### 2. コメントをどうぞ！

(空欄でも結構です。内容は「日本の廃道」公式サイトや本誌で公開する場合があります。公開を希望されない場合は「公開不可」にチェックを。)

公開しない

次号発行まで保留