

千葉県唯一の路面電車のトンネル

伝えたい千葉の産業技術 100 選

登録番号	第034号
名称(型式等)	成宗電車第一・第二トンネル
所在地	成田市本町上町地先
設立(竣工)年	明治43(1910)年12月

選定理由

成宗電車第1・第2トンネルは、成田駅と地域の二大霊場である成田山新勝寺と鳴鐘山東勝寺(宗吾霊堂)に参詣客を運ぶために敷設された成宗電車(軌間1,372mm、直流600V)のトンネルです。明治時代の終わりには、鉄道網の発達により成田山への参詣客はどんどん増加しました。そのため、これらの霊場に参詣客を一気に運ぼうと計画されたのが成宗電車です。ただ建設には、新勝寺参道の客足が途絶えることを心配した旅館・商店主や人力車の車夫などが猛反対し参道を通ることを断念、迂回して新勝寺に至るコースに変更しました。そのため、台地部分を掘削して線路を敷設することが必要となり、道路や工作物で掘削できない部分がトンネル化されました。

トンネルは2本あり、市役所側にある第1トンネルは、イギリス積みのレンガ造りでアーチ環6枚巻・軒は楕型飾積みで、野村組(現株式会社フジタ)によって施工されました。掘削は開削工法(全体の土砂を取り除き、トンネルを組み上げてから埋め戻す工法)で行われ、大きさは、全長40.8m、坑門高9m、アーチ環半径3.6m、アーチ環腰高1.3m、ピラスターは、市役所側間口4.5×奥行0.9m・成田山側間口4.5×奥行0.9m、翼壁長は、市役所側2.0m、成田山側2.0mとなっています。

一方、成田山側の第2トンネルは、イギリス積みのレンガ造りでアーチ環6枚巻・軒は楕型飾積みで、同じく野村組によって施工されました。掘削はトンネル工法(全体の土砂を取り除き、トンネルを組み上げてから埋め戻す工法)で行われ、大きさは、全長12.2m、坑門高9m、アーチ環半径3.54m、アーチ環腰高1.5m、ピラスターは、市役所側間口3×奥行0.9m・成田山側間口5×奥行0.9m、翼壁長は市役所側4.0m、成田山側5.5mとなっています。なお、翼壁・ピラスターは上端部に小口縦積みの飾りが施されているほか、トンネル内部には現在でも架線を下げたハンガー痕が残っています。

平成26(2014)年度には、土木学会選奨土木遺産に認定されています。



写真1：第一トンネル



写真2：第二トンネル