



本州から約 60 km 離れた隠岐諸島は、かつて幾度となく火山活動を繰り返しながらカルデラを形成してきました。このため、島後（隠岐の島町）の西から北にかけての海岸線は荒波と潮風に浸食され、断崖や奇岩怪礁、洞窟が続く造形美を生んでいます。この海岸線の重栖（おもす）から福浦へ 3 本のトンネルがあります。

トンネルの掘られた地層は今から約 550 万年ほど前に噴出した重栖層と呼ばれる火山岩類の一部で、粗面岩と呼ばれるアルカリ成分を多く含んだ中性の火山岩の火砕岩です。この火砕岩は軟らかくて削りやすく、言い換えれば浸食されやすいため、海岸には海食崖や波食棚またポットホールや波食窪などができています。福浦トンネルが掘られた火砕岩は、火山の噴火で巨大な噴煙柱が垂直に上昇した後、火砕物が急速に降下して堆積したもので、火砕物が高速で移動・堆積した証拠である斜交層理や平行層理、あるいは噴石や火山弾の落下痕が見られます。

明治以前、福浦－重栖間の道は急峻な崖の中腹にありましたが、落石や転落の危険があるため、明治初期に海岸沿いの道が造られました。波蝕棚を平坦にし、危険な数箇所を掘ってつないだのが初代福浦隧道です。しかし、北西の季節風が強いと波食棚は波で洗われて通行ができなくなります。

このため、明治 31 年（1898 年）に新しいトンネルが作られました。これが 2 代目の福浦隧道です。このトンネル工事には、島後を縦断する北方道建設のために広島県から一族を率いて来ていた石工の高井甚三郎があたりました。その後昭和 50 年（1975 年）、近くのトンネル建設の工事車両を通すために、トンネル断面が広げられました。そして昭和 63 年に 3 本目のトンネル、新福浦トンネルが開通しました。

現在、2 代目のトンネルには亀裂が入るうえ落石の危険があるため、車での交通は禁止されていますが、ウォーキングのルートとして観光スポットにもなっており、2005 年度に土木学会から「選奨土木遺産」に認定されました。

■位置図



新福浦トンネル



選奨土木遺産「福浦隧道」福浦側から見る



選奨土木遺産「福浦隧道」（上…初代・下2代目）
2枚とも、重栖側から撮ったもの