採鉱　運搬

48 まいん

第四通洞（だいよんつうどう）

開削（かいさく）スピード日本新　別子銅山の大動脈

第四通洞周辺
昭和45年(1970)撮影　別子銅山記念館所蔵

現在の第四通洞口

第四通洞（だいよんつうどう）は、坑内運搬の大動脈として、別子銅山に大きく貢献しました。

採掘場の下部移行にともない、第三通洞に続く主要水平運搬坑道として、明治42年(1909)に開削を計画しました。

設計は、採鉱・冶金技術者として著名であった東京帝国大学工科大学の大嶋道太郎です。明治43年2月、開削に着手し、大正４年(1915)9月に大立坑(第三通洞と連結する立坑で、深さ約582メートル)までの4,596メートルを貫通しました。

工期は当初13年を予定していましたが、一組20人の鉱夫が1日4交替で作業に当たるなどして、大幅に早くなり、５年8か月で完成しました。その工期を第三通洞(工期:8年7か月)と比較すると、距離が2.4倍になったのにもかかわらず、工期が３分の2で掘り終え、当時、日本での新記録となりました。そして、大正8年より運用が開始されました。

第四通洞坑口は、海抜156メートルの地点となり、天井はアーチ型で、高さ2.71メートル・幅3.7メートルです。

入坑の様子:電車の速度は時速6～10キロメートル
昭和33年撮影　別子銅山記念館所蔵

その後、別子山筏津地区の下部に向けて、延長約5,100メートルの探鉱通洞(別子鉱床と平行する鉱床の探査と運搬合理化が目的)が昭和10年(1935)から開削され、昭和17年に貫通しました。第四通洞と探鉱通洞が連絡したことから、全延長約10,000メートルの大通洞となり、筏律坑の操業にも大きく貢献しました。

なお、通洞口の「第四通洞」の題字は、住友家15代家長・友純（ともいと）の筆です。

毎日1,000人にもおよぶ入坑を60年にわたり見守った第四通洞も今では役目を終え、静かに人々を迎えています。

http://nmh.hearts.ne.jp/k/gaidobook/048/index.htm