

世界最長・最深のトンネルづくり

本格着工めざす

青函トンネル

日本列島をつらぬく開発の主軸

10月2日。わが国最長の山岳トンネルになる六甲山脈の地底では、両側から手探ぐりで掘り進んだトンネルの導坑部が、最後の壁1.2メートルを残して秒読みに入った。点火のスイッチが入ると瞬時、にぶい爆発音とともに腹にこたえる震動をともなって狭い坑内がゆるぎ、つづいて発生した爆風は鼻っ先に火薬の匂いを運んで、なぎ倒しそうな勢で坑外へ逃れる。

がっばり空いた穴の向こうに待機する男達の顔が幾重にも重なり、それが笑顔に変わりながら手を差し伸べるように走り寄って来て固い握手が交され、〃バンザイ〃が坑内に轟く。

「貫通」はトンネル工事のクライマックスであり、この一瞬のために3年2カ月の長い歳月が自然との苦闘にかけられた。

そして今日もこの瞬間をめざして中央道の恵那山トンネル(8.5キロメートル)をはじめ、全国各地で大小いくつかのトンネル工事が掘り進められているのだ。

今世紀ほど日本列島の改造論、地域開発論が呼ばれ、積極的に推進されている時代は過去にない。だから、土木技術者はその気になれば、朝、早朝の瀬戸をまたいで建設中の関門道路つり橋を見て、とんぼ返りで青函トンネルの切羽に立つことができる。

関門道路橋は、次の本州四国架橋への最大の足がかりであり、土木技術者の夢であり、国民の願望であり、日本列島連結そのものである。

青函トンネル一道産子の長年の夢であり、明治2年以來、100年の開拓歴史の中でも果せなかった北海道開発の夢が、いま津軽海峡の海底で少しずつ結実しようとしている。

北海道の開発を外部から1本の鉄道トンネルで促進しようというわけで、この世紀の事業、距離にすれば本州の北の果て竜飛崎からトンネルでもぐって北海道松前半島に出る全長54.2キロだが、世界最長トンネルを誇るシンプロン・トンネル(スイス～イタリア間)20



キロを大きく追い抜く世界一の海底トンネル。世界3位の山岳トンネル、六甲18キロに比べて約3倍の長さ。

英仏が共同作戦でドーバ海峡を掘り進む予定の海峡トンネル(約50キロ)よりもさらに長い前代未聞のもの。本州側の坑口は竜飛の断崖の上に、日本鉄道建設公団の最前線、竜飛事務所があり、ここから1,315メートルの斜坑が津軽海峡の底深く掘り進み、ついで水平坑も80メートル以上掘り進んでいる。

夜ともなると函館の街の灯が目の前の水平線上にびっしり並び、彼の地底(吉岡事務所)では本州側からのトンネルを迎える、迎え掘りが意気込みも激しく、1,210メートルの斜坑を掘り終えて、水平坑も約16,000メートル以上と快ピッチで掘り進み、オーストラリア製の掘削機ウォールマイヤーはハイペースだ。

46年から10年計画ではじまる北海道総合開発第三期計画(財投など20兆円以上)を政府は腹づもりで決定しているので、北海道庁企画部では「この青函トンネルの完成に合わせて、つぎつぎと新しい計画が達成できると思うとたずさわる者としては本懐です。それだけに一日も早く本格着工を」と手放して喜んでた。道庁職員の顔も青函トンネルの話になると明るく楽しそうだ。