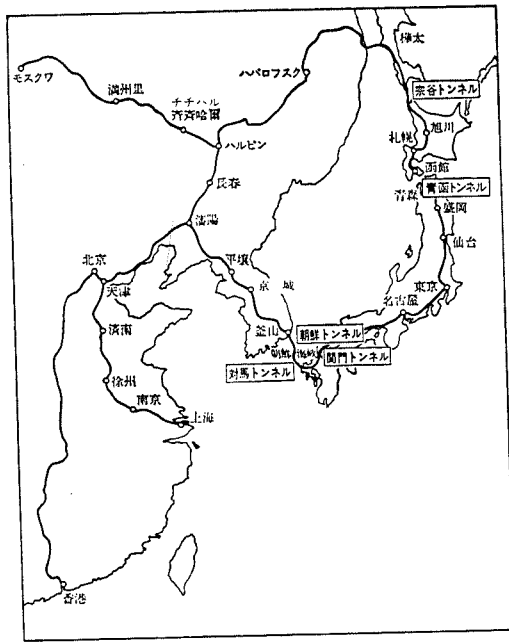


青函トンネル物語

青函トンネル先達導坑
貫通点
左側トンネル 114,927m
右側トンネル 114,927m
日本電気建設公社
昭和58年1月27日

吉井書店



大陸縦断鉄道の計画路線

こうして、昭和二十年敗戦まで、すべての鉄道新線の工事は、中止された。

それでは青函トンネルの具体的な構想を初めて樹てたのは誰か？ 本当のところはよくわからない。たゞ前述したように下北半島の蛇浦トンネル地質調査のついでに、津軽海峡大間付近の踏査を依頼する文書が存在したり、また後述するように、終戦後間もない時期に「青函トンネルの地質調査打ち合せ会」が開かれ、その席上かなり

謀ノ拳ニアラザル事、余ノ信ジテ疑ハザル処ナリ」と記している。この阿部寛治は函館で海産物商を営なみ、函館市議をつとめ、石川啄木の義弟宮崎郁雨等とも親交があり、函館図書館の「紅茶クラブ」では文学に情熱を注ぐ。昭和十一年四十八才で没している。

当時関門海底鉄道トンネルは、大正八年以降十ヶ年継続事業として、総額一、八一六万円の子算案が、第四十回帝国議会で協賛され、実測、地質調査等が行われていた。たまたま第一次世界大戦後の物価金の暴騰に遭遇し、工事実施の機を失い、大正十二年九月、関東大震災もあり、ついに第五十四回帝国議会で本トンネル工事は予定計画から削除されている。こうした情勢に刺激されて、上記論文が記されたのであろう。これが、記録に残っている最も古い文献である。

次いで、鉄道省盛岡建設事務所が、下北半島の大畑・大間間の新線建設地質調査に付随して、津軽海峡東口の調査を大臣官房技術研究所に依頼した昭和十四年六月一日付文書が残っている。これが、正式調査の第一歩であらう。

この調査の発案者が誰であったのかは不明である。巷間、本人と伝えられている桑原弥寿雄は、昭和十三年二月以来、中国戦線の橋梁修理隊の一員として、北支にあり、十四年五月、長岡建設事務所に帰還して、九月下関工事事務所勤務となっていたのでこの調査の発案者ではあり得ない。

これとは別に、当時新線建設をやっていた鉄道技術者の間では、世界最初の海底トンネルである関門トンネル（下関と門司の間、三、六一四メートル）が完成に近づいた昭和十四～五年頃、次はどこをやるうかと、各海峡（朝鮮海峡、対馬海峡、津軽海峡）が話題にのぼっていたという。

そして、東京・下関間九七一キロメートルを九時間五十分で結ぶ弾丸列車計画が、第七十五回帝国

議会で決定された。昭和十五年に、これを延長して対馬海峡、朝鮮海峡に海底トンネルを掘り、朝鮮、中国等大陸と連絡することが具体的に取上げられた。翌昭和十六年、佐賀県唐島で、地質調査のためボーリング工事が行われると共に、対馬海峡では弾性波による調査も行われた。この佐賀県唐島沖の弾性波調査は、附近の海域で日本海軍の潜水艦の沈没事故があり、途中で中止されている。

その後、戦況は悪化の一途を辿り、弾丸列車計画は、丹那等長大トンネルに着工したものの中止が繰り返された。まして海峡の調査等は真先に中止となった。

詳細な計画案が説明されている所から、戦前、或る程度しつかりした構想がたてられていたものと思われる。戦前、戦後を通じて国鉄建設陣の中核にいた藤井松太郎は、「青函トンネルの発想を最初に抱いたのは、多少桁外れで普通人の常識とは異っているが、我々凡人の到底希求出来ないものを持っていた桑原弥寿雄。あいつしかないよ」と、青函トンネルの構想を最初に打出したのは彼であると、はっきり語った。

本州と北海道を結ぼう

「ピー・ピー・ピー・トーン」正午の時報を並四球のラジオが知らせた。続いて「堪へ難キヲ堪へ忍ヒ難キヲ忍ヒ……」と天皇陛下の御声が流れてきた。国民が初めて聞く玉音であったがよく聞き取れなかった。昭和二十年八月十五日、大東亜戦争終結の知らせであった。日本国民にとってありえないはずの敗戦という結末である。ポツダム宣言受諾を告げる放送に、ただ呆然とするだけだった。しかし、戦争における死の恐怖と戦時生活の苦しさから解放されると思うと、ほっとし、まわりが明るくなっていくのを覚えた。こうして長い間続いた戦争は終わった。敗戦により日本の国土は本州、北海道、四国、九州の四つの島を残すだけとなった。ここにひしめく八千万の人口、戦争は終わったが猛烈な生活難の波が一気に押し寄せてきた。生きるための闘いが始まった。本来、人間が生活するために必要な衣食住の中でも、当時は食べものを確保することが先決であった。今までの外地からの食糧輸入がなくなり、しかもこの年の米作は四十年來の大凶作で、都市では遅配、欠配があたりまえとなってい

た。平和が来たといっても世相は騒然たるものであった。

戦争中、中央アジア鉄道建設による欧亚連絡や、少くとも朝鮮・満洲・中国との鉄道による連絡を夢みて、朝鮮海峡トンネルを計画し、宍岐や対馬で何本かのボーリングまで実施していた国鉄の建設技術陣にとっても、この敗戦は大きなショックであったが、ただちに残された四つの島、北海道、本州、四国、九州を鉄路で結ぼうと考えたのはまた自然であった。

当時既に本州と九州は鉄道の関門トンネルによって陸続きになっていたから、残るのは北海道と本州間の青函トンネルと、四国と本州を淡路島経由で連絡する明石トンネル・大鳴戸橋であった。

昭和二十一年二月二十六日、運輸省鉄道総局の施設局長室において「津軽海峡連絡隧道調査法打合せ会議」という名で、青函トンネルの調査方法の打合せが行われた。この会議が青函トンネル建設に関する第一回目のものである。終戦から僅か半年後のことであった。名簿によると出席者は、岡田信次施設局長、村上保則盛岡地方施設部長、風間武雄札幌地方施設部長、小宅習吉線路課長、加納俊二工事課長、線路課の大石重成技官、桑原弥寿雄技官、宮崎政三技官、粕谷逸男技官、鉄道O・Bの小林紫朗前局長、星野茂樹囑託のメンバーである。

会議では桑原が、今まで図上で調査した事項として、線路規格、経過地、下北半島経由の東線と津軽半島経由の西線の距離比較、水深、地形地質の比較、トンネル断面、海底からの土被りなどを説明した。そして工事上の問題点、今後調査する事柄を審議して、昭和二十一年度早々には正式な委員会「津軽海峡連絡隧道調査委員会」を本省施設局に設置することを決めた。

また今後の作業分担として、本省では現地の踏査、ルート選定、設計、工事計画、予算、輸送量調査などを、盛岡、札幌の両地方施設部では地形測量、ボーリングを担当し、三角測量および渡海水準

測量は内務省地理調査所へ、水深測量は水路部へ、陸上踏査による地質調査は北海道大学等へ委託し、海底弾性波による海底地質調査は請負で行うことを決定している。そして注目すべきことは、この時既に本命ルートは西線となっており、東線は調査はするが踏査程度にとどめること、海底部の土被りは一〇〇メートルあれば安全であるとし、試掘坑掘削の必要性を提示していることである。この時桑原が説明した計画案は、トンネル全長三八・二キロメートル（現在五三・八五キロメートル）、海底部延長二一・五キロメートル（現在二三・三キロメートル）、最急勾配一〇〇〇分の二六（現在一〇〇〇分の二二）となっている。

説明役を務めた桑原の上司、小宅線路課長は一高、東大、それからポルト部まで桑原の先を歩んだ、五年先輩である。小宅は、不羈奔放な桑原の才能を認め、その良き理解者であった。小宅は桑原について、

「彼は何事にも熱心で一本気であり、目的に猛進するタイプ。その行動力と宣伝力は相当なものであった。当時国鉄の全技術者が精神的空白の状態にあった時、海峡連絡鉄道の必要と海底トンネルの可能性を叫んだ。そして、彼が画いた多くの鉄道計画、線路選定の中で見事に実を結んだ最大のものが津軽海峡鉄道、青函トンネル計画である」

と。また、
「彼は構想をたてると八面六臂の活躍をし、声高らかに部内外に宣伝して歩く。こうしたことから当時誰言うもなく、ホラ弥寿、の名があった」
と付け加えている。

翌二十一年、東京駅丸の内周辺の街路樹が新緑となった四月二十四日、津軽海峡連絡隧道調査委員

会は第一回の会議を開いた。委員会では主として桑原が各種計画の説明を行い、次の委員会までの間に彼が現地を踏査して決めることを決めている。第二回委員会は六月七日に開かれ、桑原と部下の小沢要作技官が北海道と津軽方の現地を踏査した結果を報告した。津軽側は道路が不完全なため、健脚の桑原も宇鉄以北、竜飛までは行けなかった。そのためこの区間の踏査は次回に繰り延べると報告した。第三回委員会は八月二十日に開かれ、極めて急ピッチで調査計画の詰めが行われていった。当時、運輸省がトンネル計画の推進に相当の力を入れていたことがうかがわれる。戦後の資源確保の点からみて、未開発地の多く残る北海道開発の重要性和本州と北海道間の輸送量の確保が急務と考えられたからであろうが、桑原等の精力的な根廻しと推進があったのであろう。しかし会議における小宅線路課長や石田啓次郎技官の発言は慎重であり、調査を進めるに当って、大規模な地質調査は進駐軍の許可を得て実施すること、施工法や具体的な数字にはなるべくふれないことを注意している。

桑原弥寿雄の夢

昭和十四年、弾丸列車による大陸横断鉄道構想が、鉄道省、陸軍部内で打ち立てられた。また、昭和十四年十月十五日には、鉄道省監察官だった湯本昇が「中央アジア横断鉄道建設論」を東亜交通社から出版した。これによると、すでに地質調査の開始されていた朝鮮海峡のトンネル掘削とともに、大陸に既存する鉄道を利用することを前提とし、包頭または西安・バクダット間（七、四七四キロメートル）に、天山南路ワハン越え、いわゆるシルクロード経由の鉄道を建設し、東京・ベルリン間一

六、六二四キロメートルを、最新式機関車によって十日間で走る直通運輸を計画したものである。

この計画を、社団法人帝國鉄道協会の事業として進めるべく、昭和十六年九月中央アジア横断鉄道調査部の設立が決定された。そして平面図および縦断図の作成は国鉄関係委員と幹事が担当することとなったが、その作成がほぼ終わった段階で、戦局は急速に悪化し、昭和二十年五月の集会を最後に事実上の解散を余儀なくされ、すべての計画は中断するに至った。

その頃桑原や小沢は、朝鮮海峡トンネルの調査に従事していた。彼らは昭和十五年頃から度々現地調査のため、九州から玄海灘を渡り、杵岐・対馬をはじめ、朝鮮の釜山へも足を運んだ。

弾丸列車は東京を出ると、一路西進し関門トンネルを抜けて九州に入る。朝鮮海峡トンネルは佐賀県呼子を起点とし、杵岐まで二五キロメートルで結ばれ、杵岐の陸上を一〇キロメートル通り、そこから五〇キロメートルの対馬海峡の下を走り対馬の巖原に上陸する。巖原から上島の陸上部を北進し、浅茅湾を橋で渡って下島を比田勝まで東海岸を通る。この間六〇キロメートル。それから比田勝・釜山間の朝鮮海峡を五〇キロメートルのトンネルでくぐり抜け朝鮮半島に上陸する。朝鮮海峡トンネルができれば東京発ロンドン行や東京発香港行が可能になると桑原は小沢達に壮大な夢を語っていた。

敗戦によって、朝鮮海峡トンネルの調査は中止され、弾丸列車の夢も消え失せて幻の鉄道となった。昭和二十一年五月津軽半島の陸上踏査に向った桑原と小沢は、青森から津軽線で蟹田まで行き、そこからは海岸線に沿って徒歩で三厩村に入るしか方法がなかった。元ポートの選手らしい大きな体格の桑原と、背の余り大きくない小太りの小沢のコンビは、ともに国鉄独特の黒のゲートルに地下タビのいでたちである。小沢の肩には洗面道具と日用品を入れた小さなリュックがかけ、手には点検ハ

ンマーと五万分の一の地図を持っていた。一方の桑原は、歩く途中で拾った棒切れが杖の代りをしてゐる。初めて三厩の小さな漁港に立った小沢は、白波の立つ海峡の向うに白く輝く北海道の山々を見ながら「こんな所にトンネルが本当に掘れるのかな！ 余程の金と技術がなければできっこないだろう」と思い、桑原の顔をじっと見上げた。

「戦前から『海の下を掘るのは難しくない』という自信を持ち、その可能性を見定めるため、桑原さんは、よく炭鉱を調べて歩いていました。海底から石炭を掘っていた三池炭鉱、端島炭鉱、太平洋炭鉱などです。湧水の問題、掘削工法と課題は多いが、エネルギーにその調査のため全国を歩いていましたね。また、戦争中に朝鮮海峡にトンネルを掘って弾丸列車を走らせるという大陸横断鉄道の調査の時にも、桑原さんは『海底トンネルは技術的にも掘れる、海底炭鉱を見たまえ』と、いつも言っていました」

昭和二十二年十月、「交通技術」という雑誌に「津軽海峡海底隧道計画とその調査について」と題し、桑原は一文を寄せている。この頃運輸省では、北海道と本州の陸上部でボーリングおよび弾性波探査による地質調査を始めていた。「交通技術」に載せたレポートの冒頭に、「戦後日本は内地および北海道の極限せられた狭小なる地域に、約八千万人の人口を擁して自活せねばならなくなった。その新情勢において、北海道は現在最も人口希薄であり且亦その未開発資源の豊富さに於て、日本としての役割は絶対的に重要であり、その今後の開発は刻下の最緊急である」と説き、そして現在の連絡船等の航送能力では、開発によって急増する貨客を輸送できないこと、悪天候による渡航の困難さが開発を妨げているので「この津軽海峡の海底下に連絡隧道を造ることが出来れば、鉄道運輸を確保することが出来て、戦後日本の自活態勢が確保されることになる」と述べている。