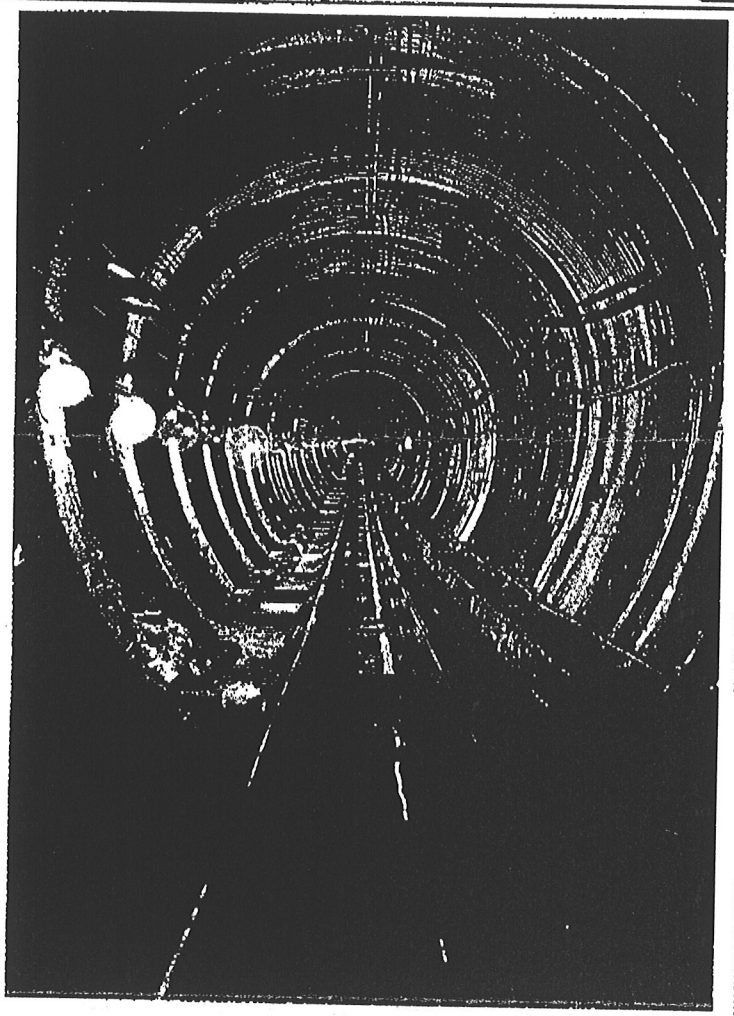
読売新聞 社会 1992年11月3日(火)

海底動脈

関門トンネル50年

◎1◎



新しい血液が流れ始める時のような新鮮な気分で、海峡の底をはう一本の動脈を列車がしっ走する。機関車のヘッドライトが闇（やみ）を照らし、動輪がレールをかむ音は、狭い空間に満ちて、一番列車の通過を祝う拍手に聞こえた――。

昭和十七年十一月十五日午前六時前、十二両の客車を引いたえび茶色の電気機関車・京都発鹿児島行き第二三二号が関門海峡を初めて潜り抜けた。所要時間は約四分であったろう。

当時の新聞は「世紀の偉業」として書き立て、トンネル賛歌までできた。〈世紀の誉だ（中略）血に燃えて……。東海林太郎が歌ういささか軍国的な「海の底さへ汽車は行く」が全国に流れた。

あれから五十年。海底動脈が生み出した波及効果は計り知れない。物心両面での九州と本土の一体化。トンネル掘削技術の伝播（でんぱ）も見落とせない。

場面は一気に飛んで、一九九一年六月。ロンドン・ビクトリア駅で挙行された英仏海峡トンネル（海底部三十七・九キロ）の貫通祝賀会。「ドクター・モチダ、ここまでこぎつけたのも、あなたのお陰だ」。持田豊（六四）は英仏両国の技術者らから握手攻めにあった。元日本鉄道建設公団青函トンネル建設局長。津軽海峡の青森県・竜飛崎と北海道・吉岡の海底を結ぶ同トンネル（同二十三・三キロ）掘削の苦闘を描いた映画「海峡」で、高倉健が渋く演じた主役のモデルとなった人物だ。

技術の力

昭和17年 一番列車走る

日本製掘削機 驚異的な威力

現在、東京で建設コンサルタント会社の副社長をしているこのトンネル掘りの〝神様〟は、両国が宿願とアは西洋人らとスクラムを組んだ。日本製の五台の大型シールド機（掘削機）は驚異的スピードで地下を進んだ。異なるセクションのしたビッグプロジェクトのシニア・テクニカル・アドバイザー（上級技術顧問）に任ぜられ、完成するまで約五年間に二十回現地を踏んだ。三度にわたって工事のやり直しを指示するなどえらく厳しい〝神様〟だった。

ドーバー海峡（フォークストン―カレー）の海底深く、持田ら日本のエンジニア達は西洋人らとスクラムを組んだ。日本製の五台の大型シールド機（掘削機）は驚異的スピードで地下を進んだ。異なるセクションの連携を重視した「関門」以来の日本型作業システムも、工事の能率を大幅にアップさせた。

関門鉄道を実現させた技術と精神は関門国道（昭和三十三年）、同新幹線（同五十年）と引き継がれ世界最長の青函（同六十三年）でも生かされた。さらにヨーロッパとアフリカを結ぶジブラルタル海峡、ユーラシア大陸と日本列島を結ぶ対馬海峡トンネルの夢さえも現実へ近づけている。

持田が自負するように関門トンネルは海底トンネルの母。技術大国日本の原点を見る気がする。

◇　◇

関門海峡に世界で最初の海底トンネル、関門トンネルが開通して、半世紀が流れ、十五日には五十周年記念式典が催される。郷愁を運び、文化を運び、経済を積んで、数知れぬ列車がここを通過した。世紀の難工事を制して大事な役割を果たして来た海底動脈の過去、現在、未来を探る。

（文中敬称略）

明治29年に構想

「関門トンネル」構想は明治29年、博多商業会議所が出したのが始まり。同44年、鉄道院総裁後藤新平が研究着手を指示。大正8年から十か年事業として予算化されたが関東大震災、恐慌で延び、工事着手は昭和11年9月、鉄道大臣内田信也の時。海底部約一・一キロ。

トンネルの内部は巨大な生き物のような迫力に満ちている（多重露光撮影）