

海底トンネル調査 の重み

矢部 哲雄*

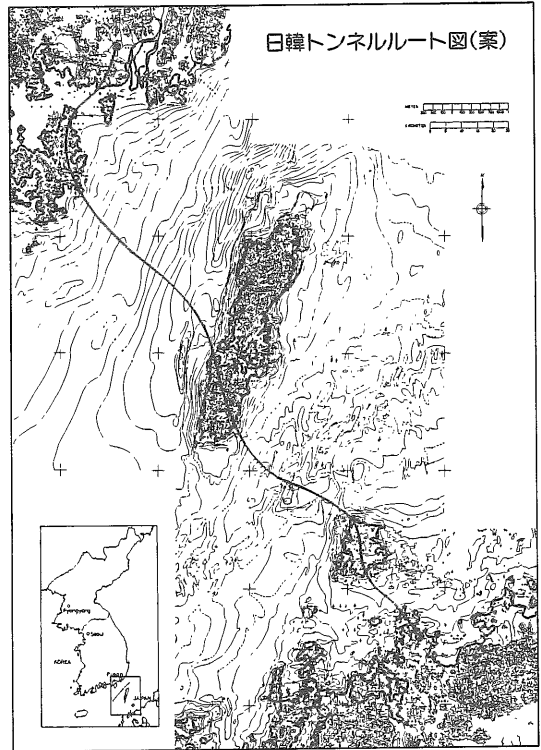
昭和47年より59年までのうち、8年足らずを青函トンネルと共に過ごして参りましたが、最初に坑内へ入った時は、スケールの大きさに圧倒され、自分が小さく感じたものでした。そして、青函トンネルの事がわかるにつれ、昭和21年より開始された調査の下地、即ち、先達の血のにじむ様な努力が隠されている事に、深く感銘を受けた次第でした。

今年3月10日、本坑は無事貫通しましたが、施工技術的な意義において、昭和58年1月27日の先進導坑貫通は、至極の感激でした。貫通の直前、両先進導坑切羽間が106mに迫った時、吉岡側切羽より竜飛側切羽をねらって水平ボーリングを行いました。方向が設計より1°ずれると切羽をそれてしまうという、厳しい条件でしたが、蓄積された技術の集大成として、昭和57年12月16日、貫通ボーリングが成功しました。先進導坑が間違いなく貫通する事が保証された記念すべき日ですが、同時に、先輩諸氏の業績の正しさが証明された日でもありました。

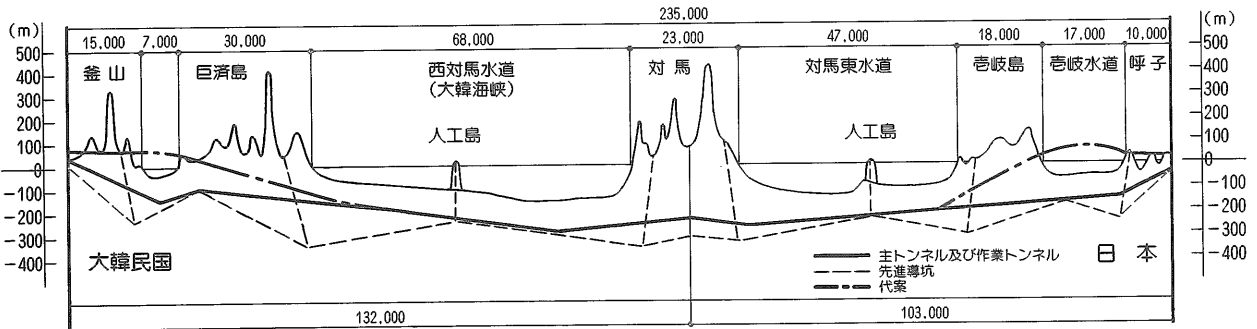
地質調査に関する青函トンネルの意義は、調査手法の確立、坑内調査の重要性の認識、そして、施工実績との対比による調査成果、手法の評価、等があります。調査成果がチェックされないまま

埋もれていく事の多い昨今、実績と対比できた事は大きな財産です。

今、青函トンネルに匹敵する、いや、それ以上の大工事が予想される日韓トンネルの調査が、着々と進んでいます。担当されている方々は、青函トンネルの諸先輩と同様の御苦勞をされている事と思いますが、今が最も大切な時です。問題は色々ありましようが、是非、青函トンネルの残した財産を有効に役立てていただければ、と思います。日韓トンネルの調査が、目的を無事達せられ、一日も早い着工の槌音を聞くことができます様、心より御祈念申し上げる次第です。



日韓トンネルルート図(案)



日韓トンネル縦断面図(案)

* 日本鉄道建設公団