

~~~~~ 卷頭言 ~~~~~

## 青函、本四の連絡と 日韓トンネル

To Connect the Seikan Tunnel,  
The Honshu-Shikoku Bridge  
and the Japan-Korea Tunnel

(社)海外鉄道技術協力協会顧問 瀧山 養



青函トンネルの構想は敗戦で四の島に封じ込められたわが国で、夢として生れたが、具体化したのは昭和29年に、千三百余人の生命を呑んだ洞爺丸事故が原因であった。時あたかも国籍不明の機雷が流されておったので、北海道民の受けた衝撃は大きく、国鉄が調査に乗り出し、鉄道建設公団が引き継ぎ、16年の日子と七千億円の巨費を投じて美事完成し、来年三月開通の運びとなった。水深140m、海底下100m、幾多の断層と出水を克服した世紀の大土木工事で、わが国のトンネル関係技術者の世界に誇るべき功績である。私は国鉄の担当常務理事として、予算の苦しい中に調査を続行させ、鹿島建設の専務として、本州方海底部分のJ.V.に参画、国鉄技師長以来技術委員会のメンバーとして参加し、海外技術協力協会理事長として、青函トンネルの技術をドーバー海峡に役立たせることに努めるといった縁があるのである。この青函トンネルが開通する時期となった今日、国鉄の経営が赤字になったからと言う事だけで、トンネル建設の意義を否定した暴論が横行しているのは洵に遺憾である。青函トンネルを見学した外国人は千人を越している。いずれも防衛のためと取っているが、わが国では過去の歴史を忘れ、防衛はタブーと勝手に決めこんでいるのである。目先の利害に捉われて国家百年の大計を考えないことが今日のわが国の政治の欠陥であると思われる。

大正14年鉄道布設法が制定され、全国3万2千キロの鉄道網が認められて、その中に淡路島を縦貫する鉄道の予定線が含まれていた。青函トンネルが、予定線に追加され国鉄が調査に着手すると、

これに呼応して、本四連絡線が、地元政治家の間で持ち上がってきた。明石-鳴門ルートは明石海峡にあって、トンネルよりも橋梁の方が技術的には容易であると見られていた。橋梁となるとより容易と考えられる児島-坂出ルートと宇野-高松ルートが話題に登ってくる訳である。夫々のルートの両端には政治家の地盤がある。当時、建設線を担当していた私が出張の途次、鳴門に立ち寄っただけで、国会に呼び出されて他のルートの先生に詰問される程であった。橋梁となると当然、鉄道と道路の併用橋が考えられるので、建設省側もこうした動きに恐れを為していた。当時、土木学会の副会長をしていた私は同協会の理事だった道路局の尾之内規格課長（後の本州四国連絡橋公団総裁）と相計って、土木学会に調査を依頼することとし調査期間5年間は国会の討論から逃れることとした。昭和37年の事であった。ところがこの凍結期間が明けてみると情勢は一変していた。道路予算は経済の発展と共に鰻登りに膨れ上がり、選挙の有力な武器として登場し、地元政治家の力によって、明石-鳴門、児島-坂出の外、尾の道-今治の三ルートが同時に揃って取り上げられることになった。鉄道の方は国鉄経営の赤字と共に脱落して、児島-坂出ルートのみ残り、新幹線の方は当然お預けという形となって、来年春の開通を見る運びとなった。わが国の政治が、如何に選挙本位の政治かを示した例である。

これに反して、日韓トンネルは、世界の平和を目指した国際協力のプロジェクトで、崇高な哲学を以て進められている点は青函や本四とは異なるところである。