



新大阪—岡山間 165 km の営業開始を昭和 47 年 4 月にひかえた山陽新幹線工事——この区間の土木工事はすでに 90% 以上を終了、試運転電車の登場も真近い。岡

山—博多間 400 km も併行して進められ 50 年 4 月の開業を目標に、全工区とも工事の最盛期に入りつつある。全線開業の暁には新大阪—博

多間 565 km が3時間 30 分、最終的には東京—博多間 1080 km が約 6 時間で結ばれる。最高時速 250 km/h を実現するために最小曲線半径は東海道新幹線の 2500 m に対し 4000 m を採用、瀬戸内海ぞいにび

っしり立ちならぶ諸都市を避け、ルートの大半を山側に求めた。そのため東海道新幹線では 13% にすぎなかったトンネル率は、新大阪—岡山間で 35%、岡山—博多間では何と全線の 53% がトンネル——風光明媚なセトウチの風物を楽しむべくもなく、DISCOVER JAPAN とは縁遠い乗物となりそうだ。

総延長 275 km におよぶトンネル群は 110 本。シンプロン 19.8 km、アペニンを 42 m 抜いて世界第 2 位となる新関門・18.560 km、4 位の六甲・16.2 km をはじめ、安芸・13.0 km、北九州・9.6 km、備後・8.9 km、福岡・8.5 km、神戸・8.0 km、帆坂・7.6 km など、3 km 以上の長大トンネルだけでも 23 本に達し、これらが完成する昭和 49 年度には、世界の山岳トンネルベストテンの半数をわが国の鉄道トンネルが占めることになる。そして 24 年間をトンネル掘り一本槍で過ごしてきた大野輝男尾道工事区長も、自己の持つ掘削記録を更新すべき絶好のチャンスを描みとった一人——停年で鉄道を辞めるまでに延べ 50 km 以上のトンネルを手がけること、これが大野さんの執念なのである。

国鉄の直轄工事現場へ昭和 22 年に入って以来 24 本のトンネルを掘り、25 本目にあたる 備後トンネル 8 k 888 m だけでは記録が達成できないとし、「もう一本のトンネルを担当工区に入れてくれる」と局長にせがみ、3 k 770 m の尾道トンネルを獲得、「これでトータル 51 k 337 m の記録になるはず……」とゴキゲンな大野区長、そのトンネル人生のあれこれを今月はご紹介しよう。

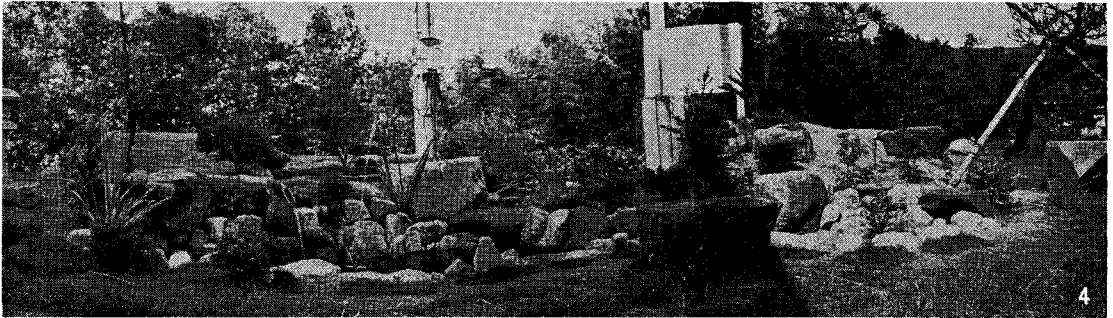
大野輝男という本名を知らなくても“トンネルのテルさん”といえは大きくうなずく人が多い。大正 11 年の岐阜市生まれで 48 才。名古屋工業学校土木科を昭和 16 年に出て国鉄岐阜工事事務所へ入るが翌年応召、21 年に復員して岐工へ戻り、直轄工事現場の教習線尾田工事区へ配属、難所・深坂ざい道へ回されたことが、テルさんのトンネル人生を運命づけてしまった。北陸本線・倶利伽羅、紀勢本線・蓬神坂、曾根、神岡線・第 4 中山、東海道線・石部など、次々と難工区を担当、37 年に中央西線に移り、愛岐、第十二河原、第一～第三羅天など西線の複線化・電化のネックとなっていたむずかしいトンネ



ルを掘り抜き、23 本・39 k 679 m の記録を残して長野工事事務所へ転任、45 年 4 月に広島に呼び寄せられ山陽新幹線工事局線増課長補佐をへて尾道工事区 16 km の区長となる。

尾道—三次を結ぶ国道 184 号線を北へ約 2 km、国道をやや左へそれた小高い丘の上に建つ 2 棟のプレハブの建物が尾道工事区の事務所兼宿舎である。いまは静まり返っているものの、この地区は広島付近の五日市とともに新幹線反対運動の急先鋒。新任の区長の前にはムシロ旗がはためき、鋭い罵声が飛びかい、けわしい表情の顔がならんでいた。「福山と三原には駅ができるのに、なぜ尾道にはとめないのか？」という素朴な憤懣が着工によって一挙に爆発したわけだ。「腹を割って話し合えば必ずわかってもらえる」固く信じたテルさんは、摩擦をさけ、ひたすら耐えしのぶことを部下達や請負業者に命じ、とくに規律の厳正を求めた。10 月 31 日、もやもやした空気の中で備後トンネルの起工式を終り、忙しい仕事の段取りの合間をぬって、日夜を問わない交渉また交渉の連続。ひとつひとつ、納得のゆくまで説得してまわるテルさんの気さくな人柄が、やがて固かった地元の人達の気持ちを少しずつときほぐしていった。振動や騒音公害に対しては、実際に東海道新幹線のトンネル付近へ代表に足を運ばせ体験してもらったこともある。ほぼ半年後テルさん達の努力が実り、ほとんど反対の声は聞かれなくなった。「一番強く反対した人と一番仲良しになってしまった」と頭をかき、事務所の横にある 5 坪ほどの新しい庭を指さして、「この庭の工事はわたらの直轄だが材料は全部地元支給で……」と朗らかに笑うテルさんや部下の人達。石灯籠、芝、庭石、樹や花、はては池に泳いでいる二、三十匹の見事な鯉まで、すべて地元の人達の寄附——まことにほほえましい融和ぶりではあるまいか。「私個人としては何とか尾道駅をつくってあげたい。三島駅のような方式はとれないものか」とはテルさんのつぶやきであった。

話題をこの辺でテルさん達トンネル屋を育て上げた国鉄の直轄工事へ戻そう。いまや国際的なレベルとなったわが国トンネル施工技術の基盤は、この国鉄の直轄工事



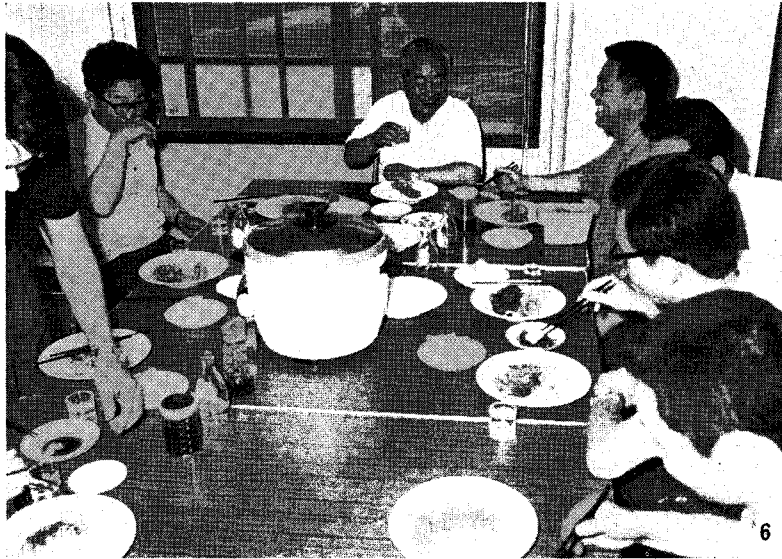
制度によって築かれた、といっても過言ではあるまい。請負に頼らず、みずから労務者を使い、新機械の導入、新工法の開発、外国技術の国情にあった消化などに取り組み、施工の合理化をすすめ、幾多の研究改良を重ねながら常に克明に実績を記録してゆく直轄工事は、技術力の蓄積には最適な方法であった。丹那・俱利伽羅・蓬神坂・親不知などで国鉄直轄部隊が味わった苦闘の歴史は、多くの工事誌や報告書にまとめられ、技術の進展に大きく寄与している。かつてないほどの大湧水や膨張性土圧に悩まされた5k170mの敦賀線深坂ずい道。「経験した中でとび抜けてむずかしい工事だった」とテルさんは当時を回想しながら、「直轄は一種のトンネル学校……とくに若い学士さん達には何よりも生きた勉強だったはず……」区長や助役としてテルさんと苦楽をともにした人達は、いまやわが国トンネル界のリーダーばかり。「そのころセンスの良かった人達は皆のびている」と何人かの名前をあげ、楽しそうにエピソードを披露してくれた。この直轄のベテ



【写真のことは】

1. やがては全く人手のいらぬ自動掘削機械を……トンネルに賭けるテルさんの夢は限りなく広がる。
2. 中央西線第二羅天トンネル貫通の喜びの瞬間（43年9月）。握手をするのは中山岐工土木課長（現広島幹線工事局次長）。何年かたって自分が関係したトンネルを列車で通るときは感慨無量だという。
3. あらゆる点で尊敬するという先輩・斉藤徹広島幹線工事局長を迎えての備後トンネル起工式（46年10月）受付風景。ユーモアあふれるテルさんの話に緊張がほぐれる。

4. こ事は直轄、材料は地元支給という融和精神が生んだ堂々たる小庭園、殺風景なブレハブずまいを救うオアシスである。やがてこの上を山陽新幹線が250km/hで通過してゆく
5. 備後トンネルの立坑で建設会社の所長に指示を与えるテルさん。暑いときには、穴の中にいるに限るという根っからのトンネル屋さん。
6. 広島は酒どころ、1本70円の名もなき2級酒だって実いうまいという。1日の疲れをいやす貴重なたととき。男だけの気がねのない世界が広がる。門限は10時だが皆ほとんど外出しない。



きびしいが教え方はじつに親切、「施工法の進歩に考え方が先進できるように若い人を指導したい」というように考えは常に新しい。そのためか区長の現場行きには同行をせがむ希望者が多く人選に苦勞するという。大先生の回診に多勢のインターンがつくと同じような理屈なのだろう。俳優の加東大介に似たずんぐりした体つき、大きくにごやかな目、明るくカラリとした屈託のない性格、上司にも

ラン 30 名あまりは、いま世紀の大工事である青函トンネルに挑戦しているが、「彼等なら、まずどんな難工事でも大丈夫」とテルさんは力強く青函の成功を断言する。

11 人の国鉄マンと 170 人の請負関係者が取り組んでいる尾道工事区の完成は 48 年 12 月、総予算 120 億円、主要部分の発注はこの 10 月でほとんど終る。工事区最大のハイライトは何といっても備後トンネル。8k 888m の貫通パンザイは来年の 5 月の予定とか。進捗率はまだ 10% ほどだが、9 月から 12 月にかけての最盛期には 250 人ほどを投入、一気に勝負をつけるかまえだ。地質はとくに問題ないが、地質や地形に応じた工法を考えないと全く効果がないため、底設導坑先進上部半断面工法・側壁導坑先進上部半断面工法・上半先進工法の三工法を採用した。いずれにせよ、どんな工法でも「掘ったら巻く、ゆるむ前に巻く」ことがトンネル工事の原則、過去の豊かな経験をもとに下す適切な判断はまず狂いがなく、区長に対する請負側の信頼は絶大という。備後は広幹工のトンネル工事のモデルとなっているだけに見学者の絶え間がないのも悩みのひとつとか……。

テルさんは子供さん達の学校の関係で昭和 34 年から家族を大垣へ置いたまま寮生活を続け、月に一度か二度しか家に帰らない。帰っても現場が心配で、おちおち休んでいられないという。区長のほか助役 2 人、技術掛 7 人、事務係 1 人の 11 人のうちいまは 7 人が寮暮らし、4 人が近所の借家から通っている。「区長が里帰りしないもんだから、わしらもなかなか家へ帰れない」とは助役さんのぼやきだが、「何といってもトンネルの仕事はチームワーク……」と口ぐせにいうように部下とのコミュニケーションは、きわめてよろしいようだ。

遠慮なくかみつくが、決して憎まれぬ、という周囲の声だが、やはり人徳なのであろう。寮の小母さん心づくしの夕食のテーブルをかこみ、1 本 70 円也の 2 級酒が並ぶ男だけの世界、殺風景だが実になごやかだ。終れば「ほかに楽しみがないんで……」と弁解するマージャンが始まる。寮の門限は 10 時、夜間外出はまずない。「若い連中には気の毒だが、尾道の盛り場は治安がよくない。請負の人達にも夜は出るなど命令している。もし何か起って新幹線の連中が……なんていわれたら立つ瀬がない」というとおり、夜のトラブルは絶無だそう。このあたり、テルさんの統率力は抜群。生活へのきびしい自覚が地元の人達の信頼につながるのでもあろう。

親がいなくても子は育つとか——12 年間というもの仕事一筋の父親にかわって家庭を守りぬかれた奥さんの苦勞も実を結び、お嬢さん二人は就職、一番下の女の子も中学生、ご長男は日大土木を出て大成建設へと、それぞれ立派な成人ぶりである。父親の血をひいてか、ご長男は岐阜の高山の近くにある現場で水路トンネルを掘っていると、「息子には目を決めてできるだけ会うようにしている」といかにも楽しそうに目を細める。

山陽新幹線の白い巨大なベルトが、やがていまわれわれの立つ寮のど真中を横切る。備後トンネルの通過時間はたった 3 分たらず——もはや創造の喜びや感慨にふけるいとまのない非情なスピードである。空も海も陸も、そして人間・貨物をとわぬ大量高速輸送時代、合理化とは、しょせんこうしたものなのであろうか。

新幹線建設を支える多くの土木技術者たちのご無事とご健闘を祈り、11 人のトンネル男たちの盛大な見送りを受けながら土砂降りの工事区をあとにした。【編集部】