



寄 書

加納 俊二さんを悼む

藤 井 松 太 郎*

わが国トンネル技術の権威として、トンネル一筋に生きてこられた加納俊二さんが長逝され、昭和47年11月25日、築地の本願寺で告別式がしめやかに行なわれました。私は式場にかざられた、在りし日の逞しい彼の遺影に接して、一人涙を押えることができませんでした。

加納さんは昭和3年に学校を卒えられてから、20数年を国鉄で過ごされ、昭和24年札幌工務局長を最後に国鉄を去られ、熊谷組に入社されて、最後には熊谷組副社長の要職についておられました。一口にトンネル技術者といっても、主として発注者側の官庁等において計画や設計の面で名を成している技術者と、建設業界において主としてトンネル施工の面で大をなしている技術者がありますが、加納さんはその両方に、いずれも20数年の年期を入れられているので、文字通りトンネル技術の権威であり、トンネル技術の神様でありました。

加納さんは、国鉄に奉職された当初は、鉄道省熊本建設事務所^{ひとしが}に籍を置かれ、有明海の近くで架橋工事等をやっておられましたが、昭和9年、仙台―山形間の仙山線の鉄道建設工事で面白山を貫く5kmあまりの仙山トンネルの直轄工事が始まる^{ひとしが}と迎えられて現場長となり、トンネル専門家としての第一歩を踏みだされることとなりました。仙山トンネルの直轄工事では、戦前戦後のよき時代でもあり、加納さんもずいぶんトンネル工事を楽しまれたことと思われます。仙山トンネルを完成されると、その腕を買われて、関門海峡の海底トンネル工事に従事されることとなりました。そのころから日本も戦争に突入して、物資や労力が漸次不足してくるし、この海底トンネルは、現在施工しているものと異なり、海底からのかぶりも薄く、地質も悪いので、シールド工法や圧気工法を用い、ずいぶんご苦労をなさったことと思われます。その後苦労が実って、戦争末期の昭和19年には下り線・上り線ともみごと完成をみることができ、加納さんはその功により叙勲の榮に浴されました。終戦後の加納さんの札幌工務局長時代には、富内線に日振トンネルという難物^{ひとしが}があって、膨張性の地山に悩まされることとなりました。物や金のない時代で、加納局長は陳情にしばしば本社に足を運ばざるを得ないのですが、本社に

は私どもはじめ現場を知らずに口のうるさい連中がたむろしているので、彼は私どもの口封じに、ニッカウキスキーなどをぶらさげて漂然とあらわれたものです。

加納さんは、こんな苦労が実って、押しも押されぬトンネル技術の大家に成長されました。熊谷組に入社されてからも、東海道新幹線の諸トンネルや、関西電力黒部ダムに付帯する大町トンネル等の大小無数のトンネルを手がけられましたが、なかでも大町トンネルの断層破砕帯では、42キロもの水圧を持った多量の湧水に遭遇され、いろいろご苦労をなさいました。現在行なわれているサイドパイロットと称する掘削方式は加納さんの創意によるものと記憶しています。

加納さんの性格は非常に温厚で、技術屋にありがちな頑なさがなく、いわば市井の苦勞人といった風格がありました。現在土木学会にあるトンネル工学委員会も彼の提唱によるもので、一言居士の多いトンネル技術者の意見を彼一流のユーモアでうまくまとめ、示方書の改訂やら、シールド工法、沈埋トンネルの研究等を重ね、一昨年には国際シンポジウムを開くなど、相当な成果をあげてまいりました。一応の使命を終えた本委員会をどんな方向に持っていくべきかについては、幹事長加納さんのお知恵がぜひとも必要なのですが、にわかに長逝されて残念でなりません。加納さんは非常に頑健な方で、病気のことなどは、ついぞうかがったことがありませんでしたが、半年ほどまえ足を傷められたとかで、ステッキを持って歩かれていました。多分現場で足場をふみはずされたのだろうぐらいに思って気にとめませんでしたが、それが加納さんにお目にかかる最後となりました。

永年にわたるトンネル技術者としてのきびしい自然との戦いで、頑健な彼にも漸次疲れが累積したものと、私は考えています。

日本鉄道建設公団は、現在53kmあまりの青函トンネル工事を進めており、その一番難所の本州側竜飛岬付近の火山岩地帯を、加納さんのおられた熊谷組がジョイントベンチャーで請負っております。この難所を突破するために、加納さんの知恵や経験が大きく物をいうだろうと私ども彼を知る者は等しく期待していましたのに、いまは空しくなりました。まことに惜しい人を亡くしたものです。

(1972. 12. 6・受付)

* 名誉会員 工博 日本交通技術(株)社長
土木学会トンネル工学委員会委員長