

## 近代トンネルの裏方たち

現代の道路づくりをめぐる環境はまことに厳しい。この中央道も調布―高井戸間の供用を開始するまでに昭和 37 年 5 月に整備計画が決ってから、なんと 14 年という歳月を費している。その中で恵那山トンネルは、標高 2190 m の山腹を貫く全長 8489 m の世界屈指、そして世界最新の設備を誇る道路トンネルであり、昭和 50 年度土木学会技術賞の授賞理由（本誌 23 ページ参照）にもあるように、わが国土木技術の発展に一段階を画する大きな成果の一つと評価されている。

恵那山トンネルは、伊那谷と木曽谷の生活圏を結んでいるが、古代にも現代の中央道と奇しくも一致する“東山道”が神坂峠を越え美濃と信濃の国とを結んでいた。このトンネルの計画を含む中央道の全体計画は、戦後の荒廃期の中にあって、海岸沿いだけでなく“日本の背骨に高速道路を”という構想を守り育てた多くの人たちの執念が結実したものなのである。

中央道の全線はまだ開通していない。駒ヶ根 I.C. より名古屋方面は、すでに供用を開始してはいるものの、利用車はまだまばらである。供用を開始した翌日は、物珍しさも手伝って 2 万 2000 台余の車がごった返したというが、最近ではすっかり落ち着いて、平均 1 日あたり 4218 台（昭和 50 年 8 月 23 日～51 年 3 月 31 日まで）の線で安定しているという。

都市部のシェルター付や遮音壁に囲まれた高速道路に慣れっこになった目には、このあたりの景観はすばらしいの一語につける。ドライバーの立場から見た場合、道路は開放的であればあるほど走りよいに決っているのだが、通る側、通られる側の論理は、ときに全く正反対なものとなる。一本の道路をめぐるさまざまな出来事に思いを馳せながら飯田 I.C. に降り恵那山トンネルを中心にその前後を管理している真新しい飯田管理事務所へ着く。

＜人間関係がうまくいっているな＞という事務所へ足を踏み入れたときの第一印象は、林知宏所長と花田虎雄副所長の息の合ったコンビという思いに裏付けられた。制服にぴたり身をつつまれた林所長―私たちは写真に見られるように、めったに着帽まではしないという正装にお目にかかるという榮譽に浴したのであるが一口調は温厚そのもの、しかし話の内容は的を得

て鋭く、先見の明のある名管理者であろうとお見受けする。これを助ける副所長の花田さんは、制服姿より振り鉢巻に長靴が似合うと本人がいわれるように、ざっくばらんな人柄、ただし仕事には厳しいとお聞きした。酸いも甘いも知りつくした両輪からかもしだされる雰囲気はまことにすがすがしく、若い人びとの間にも和やかでいて、自然にやる気を起こさせる空気を創り出しているようであった。「管理というのは受身的な仕事だから、どうしてもマンネリ化し易いので」と林所長が言われるように、日常的な人間関係を積極的に発揚することによってマンネリ化を防いでいるという、管理者の配慮が感じとれる。

「道路管理とは具体的に言ってどういうお仕事をなさるのでしょうか？」

「管理の仕事は、交通管理、構築物の維持管理、料金の徴収などが主なものです。昭和 48 年以前には、道路の構築物を守るのが管理事務所の仕事でしたが、仕事の多様化とともに業務の委託も増え、この場合を申せば委託のうち直営業務は、料金収受、交通管理、自主救急、料金収受機械保守、道路巡回施設保守となっています。」

「こと道路建設の技術に関してはわが国は卒業したと思いますが、これからの課題は、いかに周囲の環境にマッチさせ、最少の費用で作り、安い維持費で管理していくかということでしょうね」と、使命の重大さ、難しさを語って下さる。

「自分たちの若いころには、自然の一部を壊してそれを元どおりにするために、のり面の問題、自然排水系の問題などに対して、かなりの問題意識をもち、自分自身で積算・設計してきたが、現在では排水系一つの問題をとってみても、外注のコンサルタントまかせて技術的に一本の筋が通っていない」という技術屋所長の言から第一線に立つ現場技術者の嘆きが聞こえるようだ。そして「完成した道路をいったん公団が引き取ってしまえば、公団で補修せざるを得なくなるが、建設工事に比べて決して多いとはいえない予算のわく内では、とてもやりきれない、“建設の落ちこぼれ”が多くなっているので維持管理が難しくなる一方で……」と現代の風潮への指摘もまことに当然なことであろう。

林所長もご多分にもれず、開通前後に 8 町村公害対策連絡協議会と称する市民運動から、67 項目にわたる要求を突きつけられたという。この項目中にはすぐに解決できないものもあるが、建設途上に「ちょっと気を使えば解決できるような問題も少なくなかった」というから、謙虚な反省のもとに、新しい人間環境の形成を見すえた Civil Engineering を打ちたててゆかなければならないことを痛感した。

工期と予算にしばられ、十分なチェックが難しいという最近の建設工事のしわ寄せが、もし受身の維持管理の仕事にかかっているとすれば問題は大きい。この管理事務所には、全国でも初めての試みとして、土木・電気・交通管理・事務・用地を1グループにした管理助役制度がある。現在5名の管理助役がおり、仕事としては管制室を守りながら、管理的初期能力を発揮するとか。管理助役5名、通信管理職5名、設備保守職4名の計14名が常時3名の2交替制の勤務をとっている。ちなみに職員数は56名、委託を含めると192名の大部隊になる。

伊那地方は朝6時ごろから始める早朝野球の盛んなところだ。村単位から始まり地区そしてマイナーから大リーグへと段階があって、人口7万7000人の飯田市内だけでも100チーム余2000人以上がプレイしているという。

「この管理事務所でも早朝野球に参加していますが、勤務が2交替制の変則勤務ですから、皆が揃って練習する時間もなく練習不足がたたって、まだ市内の早朝試合では一勝もしておりません。今朝も一試合消化してきてんですが、また敗けてしまって……」と、林所長はくやしそうだ。

恵那山トンネルは、最新のエレクトロニクスに管理された＜現代のタイムトンネルマシン＞と呼ぶべきものである。トンネル内の動きは、飯田の管理事務所にある管制室の制御盤に逐一報告されてくる。走行車両はトンネル内では、カーラジオを7つの周波数のうちいずれか一局に合わせておくことが義務づけられる。制限速度40kmをオーバーしようものなら、ラジオに強制的に公団の警告テープが割り込んでくるとともに、トンネル内の電光板標識によって減速が指示されるといった具合に、ドライバーの行為はすべてお見通しだ。供用開始以来、6月18日現在で無事故300日という記録も、この設備なら

ば当然のことであろう。したがって維持管理費は膨大である。トンネル工事のうち土木費260億円、施設費80億円の巨費は、最新鋭のエレクトロニクス技術となって技術国日本のすべてを凝縮している。管内の電力使用量は毎月100万円近く、昨年12月から本年3月までの雪氷対策費（散布薬液代）だけでも3000万円～3500万円を投じているというから、単位計算をただけでも大赤字区間であろうことは容易に推察される。

そして、かつての八王子一大月間の段階供用をもち出すまでもなく、このトンネルに対してもやはり対面交通による段階供用に対しても賛否両論があるようである。2本掘るべきトンネルを1本にし、交通管制上必要だからといってここまで電氣的に完璧に近い制御をやる必要があるのかというのが一応の議論である。しかし現行の維持管理体制のなかで維持修繕作業人員が、東名高速開通時には1kmあたり3.6人であったものが、現在では0.4～0.5人と急減していること、長大トンネル内での不測の事態に備えるためには、北陸トンネル、笹子トンネルなどの経験を考えると一種の狂気ともとられかねない重装備をせざるを得ないのではないかという感じとともに、高度経済成長期の申し子と評する向きも多い。

維持管理の仕事は、「ちょうど靴に足を合わせるようなもの」と言っておられた林所長。「飯田という街は、忘れていた人間の温かさを再認識させてくれる人情の厚い街です」としみじみ語られた花田副所長。地味で縁の下の力持ち的な存在であるにもかかわらず、地域にとけ込んで着実に若い人たちが育ってきているのを頼もしく思いつつ、車窓を流れる信濃路の美しさに心を奪われながら帰途についた。

（文・中村雅昭／写真・河村忠男）

#### 恵那山トンネル内の安全施設

|         |             |
|---------|-------------|
| ナトリウム灯  | 5 m 間隔      |
| 非常電話    | 200 m "     |
| 自動火災感知器 | 12.5 m "    |
| 水噴霧ノズル  | 5 m "       |
| ITVカメラ  | 200 m "     |
| スピーカー   | 50 m "      |
| 消火栓     | 50 m "      |
| 排気口     | 5 m "       |
| 送気口     | 5 m "       |
| 非常待避所   | 700 m "（交互） |
| 電光板     | 700 m "（"）  |



写真左から 岩原、仙頭、小蔵、林所長、小久保、花田副所長、小林の各氏