

海の底を「テクテク」、4万歩

柏倉 宏肆

2016年3月26日、北海道新幹線がようやく営業を開始した。

開業からさかのぼること29年。希望に満ち溢れていたこの青函トンネルを通り、私は歩いて海峡を渡った。トンネルは全長55kmにおよぶが、歩いたのは北海道吉岡口から青森県竜飛岬までの海底部分23.2kmである。

有給休暇を取ってまで、トンネル貫通を記念する体験ウォークに参加しようとしたのは、生来の物見高さとその区間をいま歩いておいて、やがて「稚内から鹿児島まで徒歩で縦断」という夢を実現するためでもあった。

7月31日早朝、函館駅に集まった約300人の参加者たちは、ヘルメット・ゼッケン・ナップザック、それに弁当を手渡された。吉岡駅へ向かう臨時列車に20人ずつの班に分かれて乗車。私は第1班に入れられていた。1987(S.62)年、吉岡海底駅と竜飛海底駅が開業し、青函連絡船が廃止になった前年夏のこと、青函トンネルを試運転電車が走る2ヵ月あまり前のことである。



函館を出た車内では、戦前からあったトンネル計画や工事経過など、様々な説明を受けた。列車が通る本坑のほかに作業坑と先進導坑、あわせて3本ものトンネルが掘ってあることをその時初めて知った。

到着した吉岡駅では、歓迎セレモニーのあと午前9時、花火の合図で出発点入口の鉄扉が開かれ、ゴーツという音と共に生温かい風が勢いよく吹き出してきた。

いよいよ、海面下240mまで続く石段を誘導員の案内で歩いて下りて行く。階段の片側には、太いパイプ・バルブ・メーターなどが取り付けられてあり、まるで化学工場のような。反対側にはレールが敷いてあり、トロッコがロープに引かれて上下するようになっている。

10分も降りた頃「足が痛い。トロッコに乗せてくれないかな～」という声が出始めた。通勤で真駒内柏が丘にある250段の石段を毎日上下している私には余裕・・・と言いたいところだが、じつは、暑い風ですっかり汗だくになっていた。

「膝がガクガクだ。もう限界」という悲鳴が上がった頃、一行は水平に走る通路に出た。これが作業坑である。3分ほど行くと突然、カメラの一斉フラッシュを浴びた。新聞各社の取材だった。

作業坑は直径6m程の半円形でコンクリート舗装してあり、天井にはケーブル類、壁には薄暗い照明が点いている。ところどころに自転車やバイク、ナンバープレートのないトラックが止まっていた。



F1とかF3という標識も目についた。それは湧水事故のあった断層の位置を示すものだという。何回目かの湧水事故のとき、番組中継のためにここまで来た同僚の苦勞が偲ばれた。500mおきに、入口からの距離と出口までの距離が示されている。陸上なら道端には草花が茂り、小鳥の声が聞こえるはずなのに、ここでは暗闇の中に点々と照明が灯るだけだ。殺風景そのものである。

作業坑は本坑と30m程離れて平行に掘られており、1kmの間隔で本坑と繋がっている。壁際に幅約1mの側溝があり、かなりの量の水が流れている。「海の底の小川」とは妙な感じでだが、水を地上に汲み上げるためだ。「小川」の水は舐めてみるとショッパイ。頭上100mの海底から沁み込んで来た海水に間違いはない。少しばかり小瓶に汲んでしまい込んだ。

歩いているうちに気づいたが、このトンネルは真っ直ぐではない。大きくカーブしている。10分歩いてもまだ右方向に曲がり続けている。広い砂漠を歩いていると、同じ場所をグルグル回って結局、遭難する・・・という話を思い出した。

誘導員に聞いてみた。「トンネルって真っ直ぐに掘るんじゃないんですか？」
「津軽海峡は水面下140mあたりに水深の浅い(高い)部分があり、尾根のようになって本州と北海道を繋いでいます。この尾根が松前の沖で曲がっているのですが、その下を掘ったのでトンネルも曲がっているのです」。太古の昔、ナウマン象が行き来した尾根らしい。ナウマン象の化石でも出たら「ナウマン・トンネル」という名が付いていたかも知れない。

当初トンネルは、距離が短い「大間～汐首間」という案が有利だったが、掘削深度が浅くて済むこの尾根下を掘ることに決まったそうである。

誘導員氏の話では、トンネル掘削の最新兵器と期待されたトンネル・ボーリング・マシンは、柔らかい所で又カッて身動きが取れなくなり、却って邪魔になったそうである。マル秘の話だ。

柔らかい部分は、コンクリートをミルク状にして周りの土に沁み込ませ固めた後で掘るそうである。

何度かあった大規模湧水事故の貴重な秘話を、海の底で聞くことができた。

正午少し前、トンネル最深部（海面下240m）に到着。

そして、最深部から15分程歩いた所で作業坑からついに本坑に入った。

「ワ～ッ 大きい」。直径12m程の円形で、2階建ての家が楽に入りそう。



黒光りした複線のレールが敷かれ、天井には赤銅色の架線。いまにも列車が走って来そうな感じである。レールは見慣れた枕木ではなく、コンクリートの床に直止めされている。本坑は、レールの間にATSの検出装置ほか多くの機器があり歩きにくい。それまで作業坑を歩かせてくれたのは正解だった。

レールの右外側約40cmに白いタイルが一行に埋めてあった。新幹線用の広軌レールを敷く位置を示しているとのこと。

開業したいまは、すでにレールの下になっているはずだ。

線路の脇を歩いて中間部に着いたのは12時過ぎ。5分程遅れて、対岸から青森組が到着し、拍手を交わしながら挨拶した。

ここで、ミス函館とミス青森が互いの市旗を交換し万歳！

「あれっ？ 木戸浦函館市長、いつの間に来ていたの？ 我々が吉岡の階段を下りるとき見送ってくれていたのに・・・」。我々が作業坑を歩いている間に、本坑内をモーターカーで先回りしていたのだ。

セレモニーのあと線路の脇で昼食休憩をとり、午後1時、竜飛岬に向かって再出発した。

約100mごとに「水」のマークがあるのは、万一の列車火災に備えた注水栓とのこと。先日の火災事故では役に立ったのだろう、と想像する。

トンネルの壁の所々に、大きなファスナー付きのカーテンがあった。水の浸出具合を監視するものだとか。開けてみるとタラ～リ、タラリと水が流れていた。



3kmほど本坑の中を歩き、再び作業坑へ。

こんどの道中は、昼食前のペチャクチャ歩きとは大違いで、みんな黙り込んでいる。大分疲れてきたようだ。ごく緩やかな上り勾配も効いている。

遅れがちな大人たちに代わって中高生が先頭に出て引っ張り出した。「もっとゆっくり！」と注意しても効き目がない。

女性軍から不平が出たところで、先頭を女性に代え中高生は最後尾へ。

いつの間にか側溝の水は逆向きに流れていた。湿気がひどく、壁も床もビショビショになっている。休みたくても座るところがない。終点まであと2kmという所で立ったままの小休止をした。2015年4月の発煙事故はこの近くだったはず。歩かされた乗客は大変だっただろう。



午後4時30分、終点の竜飛岬の階段下に到着。所要時間7時間30分だった。総歩数39,880歩である。だが、最後に1,300段の石段を上らなければ地上には出られない。ゆっくり、ゆっくりと上った。ふと気づくと普通より疲れがはるかに少ない。この石段はじつに上手な設計になっている。人間工学のベテランが設計したのだろう。

青森県の竜飛岬から見た北海道の白神岬はとても美しく、海峡を歩いてきた疲れが吹き飛んでいくようだった。この波の下、海の底を歩いて来たのだ。トンネル完歩を証明するパスポートとテレフォンカード、それに、途中で撮られた写真を見ながらしみじみと感慨に浸った。

1956(S.31)年の3月末、初めて北海道に渡ったときに乗ったのは徳寿丸という船だった。以来、摩周丸、十和田丸ほか何十回も乗ったであろう青函連絡船。

函館へもどる夜の連絡船は静かに航行している。これが最後の乗船か、と思うと感慨ひとしおであり、船上で飲むビールの味はこれまた格別だった。

私の夢「稚内から鹿児島まで徒歩で縦断」は、いまだ実現していない。

(完)



体験ウォークでいただいた記念品の数々
(左からテレフォンカード・完歩証・
通り手形・パスポート)

北海道民放クラブ