

グラウンド・デザインに 位置付けられた開発土木事業を！



五十嵐 日出夫*

「青函トンネルに海水を注ぎ込んで埋め戻せ！」
交通評論では当代第一と称され、学界はもとより交通運輸業界にも絶大な影響力を持つ角本良平先生は壇上で、このように主張した。もう二十数年も以前のことである。

その日、「青函トンネルの有効利用」をめぐって、全国関係各界のオピニオン・リーダーが札幌グラウンドホテルに集まってシンポジウムが開催されていたのである。

満場の聴衆、呆気に取られて一瞬静まり返ったと見るや、やにわに「地元の五十嵐さんはどう思うか？」と問い掛けてきた。

青函トンネルの有効利用などといってこのままずっと使い続けられれば、24時間絶え間なく出水する大量の水を排出する費用はもちろんのこと、維持・補修費等にも莫大な費用がかかる。そのうちに耐用年限が迫ってあちこちに破損が出て来たりでもすればもうお終いだ。今のうちにトンネルを埋め戻して掛かる費用を節減せよ、というわけだ。

改めて言うまでもないが、青函トンネルは、北海道民の長年の悲願であった。戦時中は沿海州辺りから流されると言われた機雷が海峡に幾つも浮遊して、連絡船は安全航行ができない。

確かに北海道は外地、かの地は内地と言われ同じ日本の国土でありながら、北海道は格落ちの地と見られてはいたが、道民としてはいかにも悲しく本州と地続きになることを長い間強く念じてきた。

昭和29年9月26日（1954）未明、台風15号はこの地を襲い、青函連絡船洞爺丸ほか5隻の連絡船が沈没、死者・行方不明1430人、未曾有の大災害であった。

かくして青函トンネル構想は息を吹き返し、昭和63年3月（1988）、総延長53.85km、海水面下240mの世界に誇る青函海底トンネルが開業したのである。

翌日、私は札幌駅改札口上壁に掲げられていた、列車の発車時刻・行き先表示板を何の気なしに眺めてい

た。と、パラ・パラ・パラと表示板が動き出し、「北斗星〇号-〇〇：〇〇→上野」と現れたではないか。覚えぬ涙が滲み出て頬に流れた。「ああ！ この鉄道こそ、お国の仕事である」と。

もちろんその時は既に国鉄は民営化されていたし、鉄道は鉄建公団がつくったものではあったが、私には、なぜかこの日本国の素晴らしさと、この国に生まれたことのうれしさをしみじみと感じたのであった。

確かに青函トンネルは金食い虫かもしれない。世界三大バカの無用長大な施設かも知れない。しかし、このトンネルによって我が国の4つの島は身も心も一体となったのである。北海道もまたこれでまさしく内地になり得た。

近頃、公共事業無用論が喧しい。費用・便益比（B/C）が総てを支配している。果たしてこれで我が国はいいのだろうか。

角本良平先生が主張した「青函トンネル埋め戻し論」はもちろん冗談ではあろうが、なぜこのような冗談が、公開の席で、しかも地元のホテルで論じられたかを今一度考えてみなければならぬ。

それは、青函トンネルの重要性が、我が国のグラウンド・デザインの中に確りと位置付けられていなかったためである。北海道の誰もが、ただ喜ぶばかりで、青函トンネルの重大な意義を我が国のグラウンド・デザインの中に確実に位置付けようとはしなかったのである。

たとえその公共事業に多額の費用がかかり、維持・補修に困難が予想されてはいても、我が国民の誇りを支え、国の存亡、未来の持続的な発展に不可欠なものであるならば、何を措いてもその事業は実施されるべきである。

今こそ、わが北海道開発土木研究所においては、道民と共に、否、全国民と共に斯くの如き公共事業の根本事についても真剣に侃諤の議論を展開すべき時ではないか。