

建設の碑
いしづみ

関門隧道建設の碑ほか

歩いて渡ろう関門海峡

東日本建設業保証株式会社
建設産業図書館
江口知秀
Tomohide Eguchi

岩 国の錦帯橋と厚狭の寝太郎堰を巡った「西国土木のたび」も、そろそろ終わりが近づいてきた。終着地はどこにしようか迷っていたが、同行者は九州へ行ったことがないので、せっかくだから福岡県の門司まで足を延ばすことにした。

本州と九州を隔てる関門海峡を渡るにはいくつものルートがあり、飛行機と船以外はいずれも著名な土木構造物を通ることとなる。山陽本線で関門鉄道トンネル（昭和十七年）をくぐるか、新幹線で新関門トンネル（昭和五十年）を突っ切るか、車で関門国道トンネル（昭和三十三年）か関門橋（昭和四十八年）を走るかだ。この中で最もエポックな構造物は、世界初の海底トンネルである関門鉄道トンネルなのだろうが、私が興味を引かれたのは関門国道トンネルだった。

こちらも海底を通る道路トンネルとしては世界初であり、車輛だけではなく歩行者専用道を設けた世界初の海底人道トンネルでもある。一キロほどの関門海峡を電車でゴーや車でブーでは、同行者の九州初上陸を飾るに味気ない。なにより、海の底を歩いて九州へ渡るなんて、歩くの大好きな私としては大変魅力的なのだ。さらに歩行者は無料なので財布にもやさしい。迷う理由はなく、下関のランドマーク

「海峡ゆめタワー」近くの宿を勇んで出発した。

関門国道トンネルは、昭和十二年の着工から三十三年の開通まで、なんと二十一年の歳月を要しており、あの丹那トンネルの一六年を軽く抜いている。これは難工事が招いたわけではなく、戦争に翻弄された結果だった。軍工事扱いだった関門鉄道トンネルには、必要な労力資機材が注ぎ込まれる一方、国道トンネルは窮乏し、やっと戦争が終わったかと思えばGHQの命令により「現状維持」に留めることを余儀なくされ、ようやく工事が再開されたのは日米講和条約締結後の昭和二十七年だった。

関門海峡沿いをぶらぶら歩いてたどりついた下関側の関門トンネル人道入口前には、海峡に面して古い砲台が野外展示されていた。関門海峡は、この砲台が使用された幕末の下関戦争や、古くは壇ノ浦の戦いの舞台となった。幼い安徳天皇を抱いた二位尼が、「海の底にも都がありますぞ」と沈んでいった、まさにその場所にトンネルが通じていると思えば、神妙にもなり、また少々不気味でもあった。

お目当ての関門国道建設の碑は、人道入口ビルの脇に建てられており、同所には肖像レリーフがはめ込まれた関門国道建設事務所の初代所長加藤伴平氏の碑も建てられていた。上半分が自動車道、下が人

道と二階建ての独創的なトンネルの構造は、加藤氏の発案によるという。

四〇人乗りのエレベーターで、しばし降りると広い待機場があり、念入りにストレッチをする初老の夫婦がいた。ずいぶん気合が入っているが、何をほめるのかと疑問に思いながら、九州の門司側入口まで全長七八〇メートルのトンネルを進むことにした。

（つづく）



関門隧道建設の碑

【交通】JR下関駅から海峡沿いを徒歩約1時間

※碑文の全文は日建連HPに掲載しています。