

青函トンネル記念館

—海峡を走る全国縦貫弾丸列車—

亀谷 隆



「永倉新八の胴衣」
戊辰戦争で沖田総司と同じ新撰組副長助勤
だった時に着用した。裏地には、伏見の戦い
から甲州勝沼の戦いまで、着用したと墨書さ
れている。

版画・谷口二郎（札幌）

★津軽海峡の地形

昭和41年（1966）の春ごろと記憶している。

当時、北海道大学理学部教授で地質学を担当されていた佐々保雄先生から電話があり、お願いしたいことがあるので会いたいとのことであった。

互いの都合を確認して会うことになった。佐々先生は、長さ1mほどの紙筒を2本携えて来られ、「実は津軽海峡の地形図が完成したが、着色されていないので一目で様子を知ることができない、ついでに、深さ140mの津軽海峡の地形を等深表示5m間隔で着色してほしい」との依頼である。

返答として「海であることから青が基調となり、28段階の明度になりますが、表現として明度差が判別しにくい結果となりますが、よろしいですか？」と伝えたところ、「正確さを基本とするから、よろしい」との回答を得た。

筒から出された地図は幅90cm、長さ180cmで、ちょ

うど畳1帖の大きさで、三六合板パネルに収まるのでパネル製作は容易と判断しつつ、「津軽海峡の海底地形は、こんなに複雑なんですね」という驚きの声に先生は「この地形図は、津軽海峡連絡随道技術調査委員会の要請で、海上保安庁水路部が2年にわたる音響測深などの調査をし、昭和30年（1955）に完成した縮尺2万分の1、等深表示2m間隔の地図を基にしているんです」とのこと。さらに「この地図を見た外国の地形学者は、こんな詳しい地形図にはまだお目にかかったことがない」と語ったという。

その後、先生から地形の詳細について説明を受けた。

津軽海峡は東西約100km、南北20～50km、最深部は449mで、南は平館海峡で陸奥湾に続き、対馬海流の支流が西側から流入し、尻屋崎の東側で親潮と接触する。海底は大陸棚が発達した地形となっており、2万年前には海峡は誕生しておらず、掘削するトンネルの予定のルートは幅の狭い陸橋ともいえる低地帯で、動物が北から南へ、そして南から北へと往来していたと推測されるという。その陸橋が水に埋没したのが約1万7,000年前から1万5,000年前とされているとの説明であった。確かに、地形図を見ると陸橋であったと推察できる地形で、着色は28本の曲りくねった線に沿って海底面の濃紺色から海水面の淡碧色までを斑なく塗らなければならない。

★しょっぱい川

津軽海峡は、俗に“しょっぱい川”ともいわれ、海峡中央部の潮流は西の日本海から、東の太平洋へと向かい、その流速は3～6ノットで、速力が7ノットくらいの漁船では容易に航行できない。

かつて、本州から北海道に移住者が住まはじめたころ、北陸や東北からの米や酒、食器などを積んだ北前船は、潮流と風まかせの航海であり、想像を絶する困難な海峡であったろう。

海峡も19世紀には、太平洋と日本海を結ぶ唯一の水路とされ、海峡はいわば世界航路のインターチェンジであり、函館港は格好のドライブインともいえ、ここで一服して7つの海へ散っていく船が多かった。その海峡の海底にトンネルを掘削して、鉄道を運行させようという機運は、大正9年（1920）ころからあったが実現に至らなかった、

その後、昭和14年(1939)ころに日本全国縦貫弾丸列車案が鉄道省幹線調査室で企てられ、このときに海底トンネルも研究された。このときの案では青森県下北半島から、北海道汐首岬のルートである。

その後、戦災による復興などの事情によりトンネル工事の実現は遠のいていたが、昭和29年(1954)9月、北海道を直撃した台風15号により5隻の青函連絡船が被害を受け、1,430名が死亡する惨事「洞爺丸事件」が契機となり、翌年の30年から本格的な調査に入ることになる。

青の明度28段階による海底図が完成し、佐々先生に検収を受けた。先生は出来栄えに対してお礼の言葉を述べると同時に「同じ地形図をもう1点着色願えないか?」と話され、その活用について聞くと「今回の地形図は五稜郭タワーに併設する青函トンネルコーナーに、願う地形図は青函トンネル建設局内に掲示したいので」と笑顔で話された、結果として、またまた夜業をして着色に日々を費やす結果となった。

★青函トンネル記念館での悩み

昭和46年(1971)、北海道が道立の『青函トンネル記念館』をトンネル工事基地のある福島町に建設するとして、記念館の展示構想を作成する依頼があった。

道として昭和48年度に開館を予定しているとのことで、5名の学芸員でプロジェクトチームを編成し、展示内容の検討や資料の調査を行った。

展示全体の統括役として、トンネルを掘削している場を調査すべく、工事事務所に出向き、調査計画を説明した。所長より「トンネルに入るときには、パンツのみ身に付け、その上から所定の作業服を着て下さい」とのこと。

その理由はトンネルに入って判明した。何しろ湿度が90%前後で、防水カメラ以外のカメラは透明なビニールでカバーしなければならず、作業服も直ぐに湿ってしまう状況であった。

約1年間の月日をかけての調査情報を基調として、展示内容の訂正、追加などの検討をし、津軽海峡の歴史、海底の地形と地質、トンネル掘削の技術など、観覧する多くの人びとが世紀の大事業として理解できるような設計を行った。

当時、まだ松前町まで鉄道が運行しており、函館駅で乗換えて福島町に行くことができた。

建築工事が終了した記念館は、トンネルをイメージした円筒形を左右対象にした建物である。展示空間はコンクリートの円筒形で、中央で手を打つと反響音が中心に戻るという、まったく手に負えそうもなく、頭の中で「予想もしない事態が始まった。悩みとの戦いをしなくては」と覚悟をするしかなかった。

すぐに設計変更をするべく協議をし、何とか反響音を除去する対策を立てることができた。

展示工事が大詰めになり、実際にトンネルを掘削している関係者が見学をしたいとのことで、工事状況を説明しつつ見ていただいた。

とくに、実際に掘削しているトンネルと同じ大きさで臨場感を再現した展示空間は、トンネル工事を伝える重要な場としていた。

見学をしていた職員の一人から「このトンネルは間違っている?」との指摘があったことから、その間違いをうかがったところ「盤(岩盤の略)に対する矢木*の打ち方が違います」とのこと。「写真を十分に撮り、その通りに製作したんですが」と返答すると「いくら写真を撮っても盤の癖までは撮れないでしょう。トンネルマンは長い経験で、癖を見て、矢木の打つ方向や角度などを加減しますからね」と話し、まを置いて「ここは、我々に任せてくれませんか、本物の資材と最高の技術で再現しますから」と逆に頼まれる結果となった。

後日、先人が残した「餅は餅屋」という言葉の素晴らしさを改めて感じた。

※ 矢木(やぎ): 矢板のかわりに使用する丸太、角材。



profile

亀谷 隆 かめや たかし

1943年函館市に生まれる。武蔵野美術大学卒業。公立中学校教諭、市立函館博物館、北海道開拓記念館に勤務し2006年退職。北海道大学、北海道東海大学講師を歴任。現在、北海学園大学講師(博物館学)、特定非営利活動法人公共環境研究機構理事長、北海道博物館協会会員、北海道北方博物館交流協会評議員、地域文化開発研究会主宰など。

谷口 二郎 たにぐち じろう

1932年富良野市に生まれる。北海道大学文学部卒業。北海道庁に勤務し1990年退職。約30年にわたり北海道の自然や生活道具などをモチーフとした版画制作の活動を続けている。