

2019年12月16日

佐野陽子



トンネルの彼方

関門トンネル開業 77周年

私（88歳）は小学校の教科書で、日本で世界初めての海底トンネルが出来た、と教わりました。その後、何回も列車でトンネルを通っているのに、トンネルを意識したことはあまりなかったと思います。先週、縁があって北九州市の小倉を訪れました。北九州市の門司と山口県下関市はいま、トンネルや橋や船で結ばれています（3.6 km）。トンネルは、鉄道（JR）と自動車道と人道の三本立てで、今年2019年（11月15日）が開業77周年という記念すべき年でした。

世界のトンネル事情

世界で一番長いトンネルは、日本の青函トンネル（54 km 2010年開通 鉄道用）を越えて、スイスの新ゴットアルド基底トンネル（57 km 鉄道用）が開通したのは2016年です。ただし海底トンネルに限ると、青函トンネルがなお世界一です。有名な英仏海峡トンネル（51 km 1994年開通 鉄道用）をも凌駕しています。トンネルは今や、海・陸の区別があまり重要でなく、地下鉄網の拡充につながっています。総じて日本のトンネル技術の歴史は先駆的であり、海外のトンネル建設にも寄与しました。

関門トンネルはいつから計画を？

このように先駆的な関門トンネルですが、いつから考えられていたのでしょうか。それは、1911年（明治44年）に鉄道院総裁・後藤新平が鉄道の関門海峡横断について検討を指示したことに始まります。そして1936年に工事を開始、1942年に下り線、1944年に上り線が開通しました。いずれも鉄道の貨物と旅客列車用です。他方、国道2号線の自動車用トンネルと歩行者用トンネルが開通したのは1958年でした。この間、1945年の敗戦を迎え、戦後の物資難や1953年の豪雨災害による水没を乗り越えて、鉄道より約15年遅れての完成でした。いまは関門海峡を横断するのに、鉄道、自動車道、人道、新幹線、船、さらに地上の橋（高速道）と充実しています。

青函トンネルになぜ自動車が通れない？

青函トンネルの長さは、関門トンネルの 3.6 kmとは比較にならない 54 kmですが、両者の時期は 50 年近い時代差があります。この間の技術の進歩を考えれば、両者を比べたとしてもおかしくはないでしょう。ましてや、関門トンネル構想は 1911 年に始まっているのです。それにひきかえ青函トンネルは、初めから鉄道専用でした。JR が主体であったからでしょう。自動車については、議論ではときどき出るものの、距離の長さや費用の莫大さにより、陰をひそめるばかりでした。本州と北海道の物流需要予測があまり強気でなかったことも原因だったでしょう。そして現在も、自動車専用トンネルの計画が取り沙汰されています。というのは、自動車を使って本州と北海道を行き来するのは現在、フェリーに限られているからです。もちろん、歩行者や二輪車についてはノータッチです。ここで改めて思うことは、鉄道・自動車・歩行者の 3 本建て関門トンネルが、いかに先進的であったかということです。自働二輪車は人道で、エレベーターで上がり下がりしてあとは手押しです。

帯広から牛がフェリーでやってくる

話は変わりますが、日本で食べる牛肉はほとんど冷凍肉です。東京都中央卸売市場の 2 大分野は魚と肉ですが、この肉が屠畜されるのは品川駅港南口にある「芝浦と場」です。ここでは毎日牛が 400 頭と豚が 2,000 匹、屠畜され、東京の食肉業者に卸され、高級精肉店や料飲店に購入されます。この牛肉は冷凍されない冷蔵肉で、集められるのは全国のブランド牛です。この鮮度を保つため、北は北海道、南は九州から選りすぐられた牛が生きたまま運ばれるのです。それ以外の牛は、全国にある屠場で処理されて食用肉となります。

解凍肉でなく新鮮な冷蔵肉を供給するために、牛は生きたまま東京・品川まで運ばねばなりません。たとえば帯広の黒毛和牛は、20 頭単位くらいでトラックに載せられ、3 日も経ってようやく殺される、それまで飲まず食わずです。排泄物を少なくするためには、フェリーで運ぶのはいいかもしれませんが、牛たちは自分の運命がわかるようです。屠畜場では涙を流す牛もいます。この運搬時間は、フェリーでなく自動車道があればもっと速く着くことでしょう。牛たちの苦痛の時間を減らすことが出来るでしょう。

風が吹けば桶屋が儲かる、という小話ではありませんが、関門トンネルを訪ねて北海道から東京の屠畜場に運ばれる黒牛に思いを馳せました。



東京都中央卸売市場芝浦屠場 2017年8月