



## 第4回

### 関門国道トンネルの住友彰さん、99歳で永眠。土木技術者の誇り高く

平成23(2011)年9月

住友彰さんが亡くなった。8月16日。明治45年生まれ、99歳であった。

告別式は福岡市内の斎場で行われ、関門トンネル建設工事などで、指導を受けた後輩たちが、弔辞を述べた。後輩といっても、もう70歳を超えている。

昭和12年、関門海峡の海底を貫く国道トンネルが着工され、完成した同33年まで、実に21年間、住友さんは、戦前、戦中、戦後の混乱期、この歴史的なトンネル工事の先頭に立ち続けた土木技師であった。

最後にお会いできたのは、昨年春だったように記憶する。関門国道トンネルの建設についてのインタビューだった。100歳に、あと1年という白寿に達しながら、あの小さな体のどこから、ほとばしり出るとかと思わせるような力強い声で、エンジニアらしく、メモを繰り、正確に年月、数字を確かめながら、その「記憶と記録」をたどる。

九州大学工学部土木学科を卒業と共に、内務省技師として、下関工事事務所勤務を命じられた。並行して、関門鉄道トンネルが工事中で、国道と鉄道の競争のようになった。

しかし、国道トンネルは次第に鉄道トンネルに水をあけられ、まるで鶴と亀の競争のようだった。その差は、軍部の応援であった。太平洋戦争をすでに意識していた日本軍部は鉄道による輸送力強化を最優先したのだ。資材、人員、すべてを鉄道トンネルに優先的に供給、戦時下の物不足、人不足のもとでは決定的な格差であった。

関門鉄道トンネルは敗戦1年前の同19年に完成したが、国道トンネルはまだまだ開通には程遠い距離を残していた。軍部が敗戦間際に、「工事を急げ」と伝えてきた。多分、本土本決戦に備えて、戦車を走らせようという意図だったのだろう、と推察された。

もともと国道トンネルは「関門橋」だった。トンネルでなく、橋で関門海峡を渡る構想はすでに設計図もできていたが「橋では敵の攻撃さらされる」という理由で潰され、トンネルになった。住友さんは「関門橋」に携われると意気込んでいたが、その志は玉砕させられたのである。

しかし、技術者としては、幸せな面もあった。水没の危機感を抱きながらの海底トンネル掘削そのものもだが、道路トンネルには独自の技術が必要となる。換気装置である。自動車が吐き出す排気ガスの処理には欠かせない。その後、自動車時代を迎えて、ほとんどの長大トンネルには換気装置が必須条件となり、関門トンネルはその技術的基盤となったのである。

住友さんは、関門国道トンネルの完成50年記念誌でも中心になって筆を執り、土木技師への「技術の継承」に情熱を傾けた。現在も関門国道トンネルは3万台を超える車両が毎日利用する、重要な社会資本だ。NEXCOの維持管理者は、現在でも、質が高い堅牢なトンネル技術の結晶の驚かされるという。「宝物のような工事だった」と振り返ったトンネル男、住友さんの言葉が今も耳に残る。

玉川 孝道（西日本新聞元副社長）

夢アイデア審査委員長（平成22年～令和2年）