

七重浜は、あのあたりだろうか。おりしも1隻のカーフェリーが下北半島の大間港に向けて、通り過ぎていった。函館港の目と鼻の先だ。

乗客乗員1314人を乗せた青森行き「青函連絡船「洞爺丸」が座礁転覆したのは、1954年9月26日の嵐の夜のこと。この事故で、1155人が犠牲になった。遺体の多くが七重浜に打ち上げられたという。翌日、台風一過

の青空の下、砂浜が地獄と化した様子は、想像にも及ばない。

この大惨事がきっかけとなり、世の中に、津軽海峡に海底トンネルを建設しようという気運が一気に高まった。そして、1964年、青函トンネルの工事は調査坑に着手。工事は幾多の困難を乗り越え、いつしか世紀の大事業と呼ばれるようになる。

洞爺丸事故から34年間の歳月を経て、青函トンネルは1988年、ついに開通にこぎ着けた。長期化する工事は、事業の賛否を問う世論の風に、何度もさらされた。それでも、坑内の灯が絶えることがなかったのは、土木技術者ばかりでなく、津軽海峡にかかわる人びとのさまざまな想いがあったからこそだ。

2015年、青函トンネルを通って、新幹線が北海道まで開通する。それは、先人の想いに新たな想いが加わる節目の時だ。同時に、遺された巨大な社会資本を有効に活用できるのか、私たちの真価が改めて問われることになる。

おおむら・たくや

1982年生まれ。写真家。大学で土木を専攻。卒業後、写真撮影に針路をとる。大学4年間で蓄積して修めた構造力学の知識を生かして、雑誌取材を中心に土木の施工を撮影している。

【撮影地】北海道七飯町 鳴川岳中腹

© OMURA Takuya