

瀬戸大橋を架けた男 杉田秀夫

瀬戸大橋の架橋工事を完成させたのが、^{すぎた ひでお}杉田秀夫さんです。彼の工事にかけた思いはどのようなものであったのでしょうか。

橋に夢をかける 一瀬戸大橋を架けた男一

どこまでも青く、波静かな瀬戸の海をまたぐ夢のかけ橋、瀬戸大橋。昭和63（1988）年4月、四国と本州をつなぐという大きな夢が、瀬戸大橋の完成によって実現した。その完成の感激を人一倍かみしめている男がいた。初代の本州四国連絡橋公団坂出工事事務所長の^{すぎた ひでお}杉田秀夫であった。

彼は目の前に大きく横たわる瀬戸大橋をながめながら、亡き妻の面影に話しかけていた。「和美、おまえがあんなに見たがっていた瀬戸大橋だよ。見えるかい。」

瀬戸大橋の完成を待ちわびていた彼の妻の和美は、瀬戸大橋の完成を見ることなく、病気のために亡くなっていた。橋のことしか頭になく、家庭のことはすべて妻にまかせっきりだった彼にとって、妻が亡くなるということは想像もできないことであった。いつも彼のそばにいて、彼の仕事の最もよき理解者であった彼女の死は、秀夫に大きな打撃を与えた。

しかし、彼は妻の葬儀の日に、その場から抜け出そうとした。その姿を見とがめた彼の母は、「こんな日にまで仕事に行くのですか。」と彼をなじった。秀夫は返すことばもなく、ただ心の中で妻にわびていた。「わかってくれな、和美。おれといっしょにいてくれ。おれを守ってくれ。」と。

その日、彼にはどうしても行かなければならないところがあった。海の上を渡る大きな橋を作るためには、工事の時に海中で爆破作業をしなければならない。その時に起こる振動による漁業補償の問題や、橋脚にあたる部分の土地の買収問題など、解決しなければならないことが山積していた。工事の最初のころは、周辺の住民たちの不安も大きく、理解を得るのにも時間がかかった。その日はちょうど、漁業補償の話し合いの日だったのである。秀夫は妻を失った大きな悲しみに打ちひしがれていたが、彼にはこんな日だからこそ妻のためにも行かなければならないという思いが強かった。



『杉田さんの想いで』
(海洋架橋調査会神戸事務室内誠友会)



南備讃瀬戸大橋の7Aケーソン『瀬戸大橋の基礎』（本州四国連絡橋公団 海洋架橋調査会）

瀬戸大橋の完成、それは秀夫の夢であるとともに妻の和美の夢でもあった。あれほど瀬戸大橋の完成を待ちわびていた和美。彼女は亡くなる少し前に、小石に自分の名前を書き、それを秀夫に渡していた。橋の基礎になる部分の工事が無事に終わった時に、工事に関係した者がそれを祝って、ケーソン（鋼鉄でできた型わく）の中にそれぞれの名前などを書いた小石を放り込むことになっていた。秀夫からそのことを聞いていた和美は、工事が無事に完成することを祈って、小石に自分と娘たちの名前を書き、それをいっしょに放り込んでくれるように秀夫に頼んだのである。秀夫は大事にしまっておいたその小石を取り出し、それに書かれた妻の名前をじっと見つめた。ぐっと握りしめたその石からは、「あなたが頑張って。きつとうまくいくわよ。」という和美の思いが伝わってくるような気がした。秀夫は胸の中に瀬戸大橋の実現に向けての熱い情熱が、ふつつつとわき上がってくるのを感じていた。

四国と本州をつなぐ橋を架ける。これは、四国に暮らす人々にとって長い間の悲願であった。明治時代に大久保謙之丞が本州と四国を結ぶ橋を初めて提案した時、人々は「何を夢みたいなことを。」と笑った。その「夢みたいなこと」が、今、現実のものになろうとしているのである。

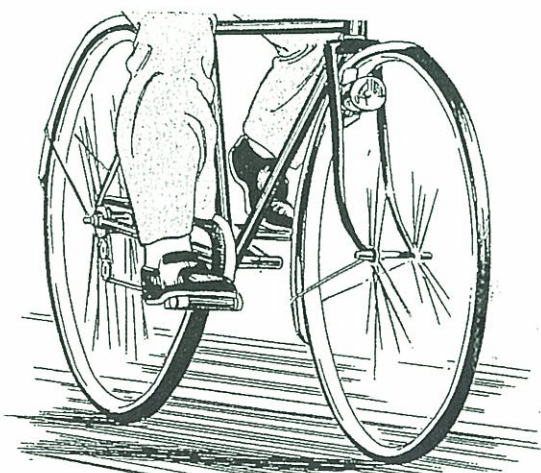
昭和47年6月、杉田秀夫は初代の本四公団児島調査事務所坂出支所長として、ふるさとである香川に赴任した。丸亀に生まれ育った秀夫にとって、四国と本州をつなぐ橋の建設にかかわれるということは、本当にうれしいことであった。それとともに、この橋に寄せる地元の人々の熱い期待がわかるだけに、身のひきしまる思いがしていた。

それまで四国から本州に渡るためには、船を利用する以外に方法はなかった。しかし、船は、天候の影響を受けることが多い。瀬戸内海には濃い霧が出ることがよくあったが、そのたびに船は安全を確保するために出航を取りやめなければならなかった。また、大型の台風がやってきた時にも、船はしばらく欠航した。天候に左右されずに本州に行くために、四国と本州を結ぶ橋がほしいという四国の人々の願いは、日に日に強まっていったのである。

そして、昭和53年10月、瀬戸大橋はいよいよ着工されることになった。四国の人々の長年の夢が実現する時がきたのである。瀬戸内海を大きくまたぐ瀬戸大橋は、海の上を渡る部分が9,368メートルにも及ぶ巨大なものであった。また、橋脚と橋脚の間は長いところで1,100メートルもあった。大きな橋を架ける工事は、この橋脚と橋脚の間が長くなればなるほど工事の難しさもましていく。ましてや瀬戸大橋の場合は、海の中にも橋の基礎になる部分を作らなければならない。その工事の苦労は、並大抵のものではなかった。

陸上で橋を架ける場合にもさまざまな苦労があるが、海の中にはそれにもまして人間を待ち受ける多くの難しい問題があった。その一つが水深との闘いであった。瀬戸大橋の基礎になる部分の海中での工事は、最も深い地点で海面下50メートルのところで行わなければならなかった。

海の中は水深が深くなればなるほど水圧も高くなり、視界が悪くなっていく。瀬戸内海の場合、水深50メートルを越えると、季節によっては1メートル先が見えなくなる。それこそ海中での調査や工事は、手探りの状態で行わなければならないのである。こうした悪い条件のもとで、工事の状況を正確につかむためには、直接人間が海に潜って現場を見て確かめる以外に、方法はなかった。



しかし、水深50メートルのところへ潜るためには、強い体力と高い潜水技術が要求される。いったいだれが潜るのか。秀夫は迷うことなく、工事の責任者である自分が率先して潜ろうと決心していた。

その時、秀夫はすでに50歳を超えており、体力的に潜水に耐えられるかどうかの自信はなかった。そこで彼はあることを決意した。それは自転車を使って体力トレーニングをしようということだった。当時彼は家族とともに丸亀市に住んでおり、そこから坂出市の番の州にある工事事務所までは片道12キロあった。それを自転車で毎日往復しようというのである。それもただゆっくりと自転車を走らせるのではなく、平均時速30キロ、番の州道路では50キロものスピードで走るため

に、全力で自転車をこぐというものだった。これはさすがの秀夫にもこたえた。特に仕事で帰りが遅くなった時の自転車はつらかった。しかし、自分で潜って直接工事の状況を知りたいという彼の決意はかたかった。こうして彼は体力づくりに励む一方で、本四公団の4、5名の職員とともに潜水技術の訓練を受け、水深50メートルまで潜れる資格を取った。そして、海中での工事が盛んに行われた時期には、約3か月半の間に、延べ300回、時間にして400時間あまりも自ら海底に潜り、直接工事の指揮をとった。

「どうして工事の責任者が潜る必要があるのか。若い者にやらせたらいいではないか。」と周囲から言われた時に、秀夫はこう答えた。「工事中に海底の状況を見て、すぐに対応への判断を下さなければならぬ時がある。それをすばやく行うためには、責任を負える立場にいる自分が潜るのが一番であり、当然のことではないか。」と。

こうした数々の苦労の末、工事に着工して10年後の昭和63年に、瀬戸大橋は見事に完成した。かつて彼とともに瀬戸大橋の建設にたずさわった関さんは、秀夫のことをこう語っている。

「彼は問題が起きた時にはすべて自分が引き受け、工事に関するあらゆる面で先頭に立って引っ張ってくれました。彼のうそのない誠実な人柄によって、問題もうまく解決できました。彼に対する地元の人たちの信頼は大変なものでした。」

橋を架けることに生きがいを感じ、仕事に対しても、人に対しても、いつも誠意と責任をもって接しようとした杉田秀夫。瀬戸大橋が完成して5年後に、「大橋を架けた男」と呼ばれた彼は、62歳で短すぎる生涯を閉じた。瀬戸大橋の建設に情熱を燃やし、その人生をかけた彼をなつかしむように、ライトアップされた瀬戸大橋が瀬戸内の闇に浮かぶ。

「橋に夢をかける一瀬戸大橋を架けた男」（香川県中学校道徳教育研究会）『かけがえのないきみだから 中学生の道徳3年』学研より



巨大なものをつくったからといってつくった人間の人生が偉大であるわけではありません。技術的経験の深さと人生の深みとは全く別のことなのです。人生の深みは、人間的な迷い、悩み、苦しみの深さを通して生まれたものだと思います。

『杉田さんの想いで』（海洋架橋調査会神戸事務室内誠友会）