【55】ダムの人気

戦争の痛手からようやく回復の兆しの見え始めた昭和31年（1956）に天竜川に「佐久間ダム」が、翌昭和32年（1957）に多摩川に「小河内ダム」が完成しました。いずれも高さ150m級の大ダムで、明るいニュースの少なかったこともあり、当時の日本人は大いに喜びました。2年続けてダムの記念切手が発行されました。

佐久間ダムは設立されたばかりの電源開発（株）の手による発電専用ダムですが、モッコとツルハシの人力主体の日本の土木の分野に、アメリカ流の最先端の機械化施工技術を持ち込み、折からの電力不足を解消するためわずか4年という短期間で工事を完成させたのです。ブルドーザーや大型ダンプなど日本人が見たことがない機械の活躍が珍しく、地味な工事映画も一般公開されるや大入り満員で、観客数が500万人にも達したといいます。佐久間ダムは戦後の土木界のヒーローとして登場したのです。

小河内ダムは旧東京市水道局（現、東京都水道局）の水道専用ダムで、増加する東京の人口増に対処するため、戦前の昭和6年（1931）に計画され昭和11年（1936）に着工の運びとなりましたが、945戸という多数の水没戸数を生ぜしめ、その悲劇が石川達三の今でいうルポルタージュ風の小説「日蔭の村」で世間にも知られていました。

また、ダムが完成して数年後の昭和36年（1961）から昭和39年（1964）の東京オリンピックまで続き“東京砂漠”といわれた大渇水時には、ダム貯水池は酷使されて涸れてしまい、役に立たないダムとしてメディアにも悪口を云われました。小河内ダムには、終始、不運がつきまといました。

ところで、以来、70年近く経過した現在ではどうでしょうか。

佐久間ダムは交通不便な山間地にあり、最寄りのJRの駅からバスもタクシーも無く徒歩で行くかマイカーに頼らざるを得ません。また、周辺に観光地も温泉も無いので遠足や旅行の対象地になりにくいのです。ゴールデンウィークの好天の日でもダムの駐車場には10台くらいの車しか停まっていないというさびれかたです。

一方、小河内ダムはと云うと、ダムの最寄りの奥多摩駅まではＪＲ中央線から電車が来ており、駅からダムまではバスで15分しかかかりません。むろんタクシーもあり、東京都心から2時間くらいでダムサイトまで行けます。また、ダム周辺の地域はハイキング、ドライブ、サイクリングに適したルートやキャンプ場が整備されており、温泉もいくつか散在しているので、近年は遊覧客、観光客で大変にぎわっているのです。

ダムの本来機能とは関係のないことですが、ダムが一般の人々の人気を博するためには、レクリエーションや観光ということがキーワードのようです。

東京から遠いのですが、最近完成した利根川上流の「八ッ場ダム」も地元関係者の努力で評判が良く、大勢の人が訪れていると聞き、ご同慶の至りです。