

關 門 隧 道 愈 々 實 現

ひとり鐵道關係のみならず我國交通界多年の懸案となつてゐた關門連絡問題は鐵道省に於て愈々海底隧道を開鑿することに決定、昭和十一年度より着工する筈であるが、内田鈔相は五月十七日西下、同隧道計畫に對し實地檢分を遂げた。當局の工事計畫は大要次の如くである。

線路は下關市長崎町陸橋附近より右折し西工區埋立地を高架線とし彦島を通つて田ノ首崎附近から地下に潜入し初めて大瀬戸海峽海面下約100尺深所を突破し大里——新町間で九州本線に接続する。此線路總延長約10キロ、中約4キロが隧道で、海底部分は延長約2,400米である。

工事は結局シールド式を採用し、第一次計畫として單線一本を開鑿する予定であるが、その工費約1,800萬圓、昭和十一年度から四個年繼續事業とし本省直轄の關門改良事務所を新設し來年度早々此劃期的工事の第一歩を踏み出すが、更に必要な情勢となれば別個の單線隧道を開鑿する方針で、最初計畫した自動車道併設は技術的見地から不可能となり、列車専用の隧道とすることに決定した。

此工事成ると同時に山陽本線幡生または下關と鹿兒島本線小倉間は電化される。總工費1,800萬圓の内5,000萬圓は地上設備、1,300萬圓が海底隧道並に同電化費で、尺當り工費5,000圓となり丹那隧道に於ける約5倍に當る。因に海底隧道は直徑8米の正圓で、外側は厚27耗、幅750耗、重量762.5キログラムの鐵板8枚で捲きその中に厚500耗のコンクリートを捲く。従つて隧道の内徑は5.8米の圓となるわけである。工事は陸上入口南北二個所と海岸二個所の四個所から掘り進めるが、一日八時間勞働三交代としても實際工事に従事する時間は三十分づゝ二回で後の七時間は潜函病予防の爲従業員の生理的調整に要するから海底作業には尨大な延人員を要する。

今 月 の 問 題