

内務省の關門隧道計畫

内務省ではかねて本州と九州との國道連絡のため關門海峽をつなぐ大吊橋計畫を樹てゐるが、架橋計畫に對しては軍部方面に有力な反對意見があり、結局之を解消せねばならぬ運命となつた。然るに最近本州及北九州に於ける道路網は急速度に完成し、之に伴つて自動車の交通量が著しく増加して來たため、架橋計畫を一擲した内務省は、此際關門海峽に隧道を開鑿して本州と九州との國道を連絡し自動車交通を圓滑にするの急務を認め、こゝに鐵道省の計畫と對抗して國道専用の隧道を開設することゝなつた。

最初内務省内には鐵道省で開鑿すべき隧道の中に自動車道路を設ければ足るとの意見もあり技術的に種々研究を重ねたが、共用隧道は技術的見地より不可能に近く、かゝる大隧道をつくることは經濟的にも困難であるとの斷案に到達したので、鐵道の隧道とは別個に道路隧道を開鑿し自動車交通に一新紀元を劃すべき事に決定したものである。

而して内務省は近く専門技師を現地に派遣してその具體案を練り、明年度豫算に計上して其一端を具體化することゝなつたが、内務省の計畫には次の三案があり、鐵道省の計畫が門司の繁榮を奪ふと非難さるゝに對し門司市との連絡に主眼を置かんとするのが其特徴である。

第一案 下關市東郊外より發し關門の最端距離たる早瀬の瀬を一路南下して直接門司に通ずる海底隧道・總工費8,000,000圓。

第二案 小門海峽(小瀬戸)を通過し彦島を経て大瀬戸海峽を横斷し北九州大里驛西方に連絡する隧道にして本案によれば鐵道省案と同様にして鐵道隧道と並行・總工費15,000,000圓。

第三案 同じく彦島を通り大里よりも門司寄りに接続する中間案・總工費12,000,000圓。

以上の如くで、内務省としては専門的調査の結果、地質、地塊運動、斷層等の關係を考慮し支障なければ是非とも第一案を斷行する方針であり、この工法は鐵道省と同様沈埋式を排してシールド式を採用するものと見られてゐる。實施の期日は全く未定であるが、慎重なる調査を遂げた上、鐵道省案の實施に次いで起工される模様である。

鐵道省が工事に着手し、又本案が實現すれば、關門海峽には殆んど時期を同じうして二つの劃期的大工事出現することゝなるので、たゞに我々工事技術家のみならず世の視聽は舉げて關門に注がるゝであらう。我等は本邦土木技術界の爲に此二案の即時的斷行と、其成功を衷心より冀はざるを得ない。