



世界最初の海底トンネル

本州と九州を隔てる関門海峡に鉄道を通そうとする計画は、一九二二（明治四十四）年、鉄道院総裁・後藤新平がその調査を命じたことにさかのぼる。そして、橋梁案を廣井勇が、トンネル案を岡野昇、神保小虎、田邊朔郎が検討し、工事費も低廉で、国防上も有利な後者に決定した。

工事が具体化したのは、一九三五（昭和十）年六月、鉄道省に関門隧道技術委員会が設置されてからで、一九三六（昭和十一年）七月には現場機関として鉄道省下関改良事務所が発足し、同年九月十九日に小森江で起工式が行われ、世界最初の海底トンネルの工事が開始された。

トンネルの断面は、土被りや施工性を考慮して単線並列式とし、山岳工法を基本として、門司方の土被りの浅い区間で開削工法と潜函工法を用いたほか、風化の著しいマサ土の区間で圧気山岳工法と圧気シールド工法を採用した。シールド工法は、国内

らよっど一服

焼きカレー

門司と言えば、バナナのたたき売りの発祥地として有名だが、最近注目を集めているのが焼きカレー。50年ほど前に門司港駅近くの栄町銀天街の某喫茶店が、残りもののカレーを使って考案し、新メニューとして加えたのが始まりとか。ご飯にカレーをかけてチーズを散らし、オーブンで焼くのが基本だが、トッピングなどは店ごとに工夫されている。門司港駅周辺で約20軒が味を競う。



五〇〇ボルトで電化され、塩害に強いステンレス製車体を用いたEF10形電気機関車が、颯爽とくぐり抜けた。

また、トンネルの開通を祝して記念歌が公募され、坂本正雄作詞、大久保徳二郎作曲による国民歌『海の底さえ汽車は行く』が選ばれたが、時局を反映して戦時色の濃い曲となった。関門トンネルの建設は、鉄道輸送にとっても国家の命運を賭けたプロジェクトだったのである。

ちなみに、戦後、日本に進駐してきた連合軍が、鉄道関係者に真っ先に尋ねた質問は、「関門トンネルは無事か？」であったと伝えられる。

関門トンネルの災害と保守

関門トンネルで忘れてはならない災害に、一九五三（昭和二十八）年の水害がある。同年六月二十五日より降り出した雨は、二十八日朝には土砂降りとなり、市内の河川が氾濫して立坑や坑門から流下し、十五時頃までにトンネル延長の六十八%に

相当する約二、五〇〇メートル区間が水没した。排水・排土作業は、七月一日より開始され、同十九日に全線が復旧するに至った。この災害の教訓から、防水扉の設置、排水ポンプの強化などが実施された。その後も、一九六七（昭和四十二年）から二年間かけて、輸送量の増大に対応するため、レールの六〇キロ化や特殊まくりぎの交換工事を実施し、軌道構造の強化が図られるなど、トンネルを維持するための保守管理が間断なく続けられ、現在に至っている。

関門トンネルは、関係者以外は立ち入ることができないため、列車でくぐり抜けるしかないが、彦島にある下関方の坑門付近には、上下線の間に工事の犠牲となった三十二柱の殉職碑があり、線路の外からも眺めることができる。また、弟子待^{でしまち}と小森江には立坑の跡が残り、このうち試掘立坑は、保守管理用の施設として、今も用いられている。

海の底さえ汽車は行く — 関門トンネル —



1 関門トンネル建設中の様子（昭和四十五年九月五日）
下関市要塞司令部許可日 昭和四十五年九月五日



2



3

1 建設中の関門トンネル（絵葉書：筆者所蔵） 2 関門トンネル殉職碑と下関方坑門（勾配の関係でトンネルの高さが上下線異なる）（写真はJR九州構造物技術センターの協力により線路内にて撮影） 3 小森江の試掘立坑（現在も保守管理に用いられている） 4 関門トンネルの位置図

参考文献

- 1) 黒川寛：関門トンネル、関門日報社、1943
- 2) 加納俊二：海底トンネル、少年文化社、1947
- 3) 関門隧道、運輸省、1949
- 4) 関門ずい道の保守、国鉄門司鉄道管理局施設部、1955
- 5) 上田廣：海底トンネル第1号、珊瑚書房、1956
- 6) 田村喜子：関門とんねる物語、毎日新聞社、1992

小野田 滋
ONODA Shigeru
正会員 工博
（財）鉄道総合技術研究所
情報管理部

