



明治 28（1895）年、笠井愛次郎による門司と赤間の海峡に橋梁を架設する論文が工学会誌に発表されると、鉄道を主とする連絡方式の調査研究が始まりました。その後、東京赤間関までの山陽鉄道全線開通（明治 34 年）により貨物・旅客数は増大し、九州への貨車航送船は限界を迎えていました。待望論が高まっていくなか、橋梁案とトンネル案が検討されましたが、工事費や国防上の理由で後者が決定されると、昭和 10（1935）年鉄道省に関門隧道技術委員会が設置され、翌 11 年から工事が始まりました。

戦争による物資の欠乏や出水事故、労働力不足という悪条件に見舞われながらも、ようやく昭和 17 年に下り線（延長 3,614m）が完成しました。世界初の海底トンネル「関門鉄道トンネル」の誕生です。その 2 年後には上り線（延長 3,604m）も開通し、複線運転となりました。

下り線と上り線を別々の単線トンネルにするとという関門鉄道トンネルの複線化は、工事の難易度・工費・万一の脱線事故対策などを考慮してのことでした。事業の進捗を遅らせはしましたが、現在、1 日に約 200 本の列車が通行する関門鉄道トンネルの保守管理を考えると、当時の決断に頭が下がります。

一方、関門国道トンネル（延長 3,925.4m）は昭和 12 年に着工されましたが、戦争により中断され、ようやく同 27 年に工事が再開されました。多くの難関を克服して昭和 33（1958）年、明治からの夢をのせた関門トンネルの完成で、早瀬の瀬戸はつながりました。荒廃した国土からの復興は、疲弊した人々の心に明るい未来をしめす希望の光となりました。

海底トンネルが開通して半世紀以上、関門トンネルは鉄道も国道も今なお本州と九州を結ぶ大動脈として活躍しています。戦時下で対米関係が悪化する中、アメリカの最新技術を視察して関門トンネルに取り組んだ技術者たち。当時の土木技術が今もって息づいている関門鉄道トンネルは、困難をのり越えた彼らの記念碑なのかもしれません。

■位置図



関門国道トンネル人道部
海面下約 58 m の海底トンネル（延長 780 m）は徒歩約 15 分で海峡を渡ることができる。



関門国道トンネル内県境部
関門国道トンネル全長 3,925.4m
（トンネル部分 3,461.4m）



関門鉄道トンネル入り口（下関側）
工事の難易度・工費・万一の脱線事故対策などを考慮し、下りと上り線が別々になっている。



関門国道トンネル（下関側）