

朝鮮海峽トンネル

いよいよ實現の曙光

調査費八十萬圓、總費十億圓

唐津・釜山間を僅かに二時間

朝鮮海峽海底トンネルの委員会を

國鐵意氣込む

【東京大陸】設け、研究を重ねつゝあつたがこの程トンネル通過地點のみは、決定を見るに至つた。

トンネルは九州唐津線の終着唐津を出発して海峽に入り、直線に豊成島に進み、同島武生水町に出で、この海峽間延長二十六軒七、豊成島の陸上通過は四軒五、更に水底に突入、四十九軒六を以て對馬島に渡り、豊原町に出で、同島の陸上部分は五十三軒七、再び水底を潜つて朝鮮に突入する最後のコースは五十三軒九である。

この第一案のほかには豊原から巨濟

島を経て馬山に出る三十三軒九も考へられてゐるが、要するに第一工費によれば海底トンネル區間の延長百三十三軒二、豊成對馬の陸上區間は六十八軒二合計百九十八軒四が路線の總延長であり、建設局はこの調査を手ルートの決定と共に、實際に着手するため運輸局の協力を得て十四年概算費に調査費八十萬圓を要求するため、急速に研究を進めてをり、概算は大體に進出する日本として、どうも斯かる工事を完成する義務があると思ふ。この戦時下を

機會に國鐵に與へられた使命として是非實現したい。

との決意を披瀝してゐる程で、總の如く考へられたこの大體底トンネル案も實現の黎明を見るに至つたわけである。有史以來の大トンネル工事、唐津釜山を結んで海底下平均六十米の深所を走り、勾配面も大體なく、直線路とし、一丁も大體との接觸上、斷斷を採り用して、電化區間とし、列車の速度も時速百キロの大スピードで、現在鐵道運輸の要する凡そ八時間を僅かに二時間に短縮するもので

ある。

海底の地質調査は爆破による人工地質調査を始め、ボーリング方法など困難なるも慎重に行はれる筈で、年内海峽の風浪激しい冬季のみ休んで朝鮮、對馬、豊成、九州の四地點相互六ヶ所からスタート調査を待つて國鐵の土木技術の精根を傾けて海峽へと挑戦する。

總工費は十億圓、料當りの所要額は五十萬圓の大工事であり、大陸と日本の交通運輸に劃期的影響を齎すものとしてその成果は大いに期待されてゐる。