

第二百七十五話 弾丸列車復活、構想力と底力に敬意

「当メモランダム 61 話知られざる壮大なる夢と挫折」で述べた「大東亜縦貫鉄道」と接続すると考えられる弾丸列車計画が構想され、大東亜戦争間にも営々と工事は進められたが、戦局悪化に伴い工事は中断された。戦後、本構想は新幹線として復活し、日本の戦後復興を象徴する東京オリンピックの開幕(1964/10/10)に合わせて開通(10/1)することになる。筆者の世代には思い出深い出来事だ。(首都高速の開通もこの時期だ。)

1 広軌幹線計画(弾丸列車計画)の概要

鉄道幹線調査会(1939/7/12 設立)が、東海道・山陽両幹線の輸送力拡大のために別線の高規格鉄道敷設が必要であるとの結論を出した。

1940 年帝国議会において「広軌幹線鉄道計画」が承認され、1954 年までに開通させることを目標に、用地買収・工事が開始されることとなった。

- ・東京一下関 984.4 km に在来線とは別の複線新線敷設、16 駅
- ・出来るだけ直線ルート、立体交差を追求
- ・9 時間以内で東京-下関を結ぶ。長距離高速列車の集中運転

2 工事(関連工事を含む)の実施状況

(1) ルートの測量

測量は、1939 年から始まり、1942 年度末には殆どのルートが決定した。

(2) 用地買収

東海道区間については、半ば強制的に多くが終了(為に戦後提訴され、最高裁で国鉄側の敗訴確定、敗訴した用地の再買収はされなかった。)

(3) 新丹那トンネルの工事



1942/3/20 静岡県熱海口で、新丹那トンネルの起工式が行われた。東海道線丹那トンネルの工事が難航したこともあり、研究会が 11 回開かれ、工事は鉄道省の直轄として、総延長 7880m、工期は 7 年 6 ヶ月とされた。

戦局悪化に伴い、1943/1、工事は中止された。その時点で熱海口・函南口とも 200 ~300m の覆工が完成していた。

現在の新幹線用として工事が再開されたのは、1959(S34)年であり、オリンピックイヤー1964(S39)年に完成した。

(4) 日本坂トンネルの工事

1941/8、日本坂トンネルの工事が始まり、戦争中も継続され、1944/9 に完成した。

(5) 関門海底トンネルの貫通

明治末期以来の懸案であった関門連絡船に代わるものとして海底トンネルが構想され、下り線 3614m、約 5 年半の工期で 1942/3/27、世界初の海底トンネルが貫通した。工事は国防上の機密とされた。シールド工法を採用した。軍事輸送に大いに寄与したことは事実だ。このトンネルは、大東亜縦貫鉄道、朝鮮海峡海底トンネルと接続したいとの思惑もあったと考えていいのではなかろうか。勿論、別々のプロジェクトではあるが・・

米軍の爆撃目標にもなっていた？

3 日本の底力

我が国が、軍事的必要性もあり、大東亜共栄圏構想との関連もあるこのような一大プロジェクトを戦中期に行ったことは驚きに値する。日本人の底力を感じるのは小生のみではあるまい。日本には構想力も底力もある。もっと誇って良いと確信する。

(了)