

2019年11月1日

九州旅客鉄道株式会社

関門トンネル開業77周年記念乗車券を発売！！

山陽本線の門司駅～下関駅間を結ぶ「関門鉄道トンネル」は、1942年(昭和17年)11月15日の開業から今年で77周年、人間で言うところの喜寿を迎えます。JR九州ではこれを記念し、またこれからも長く親しみを持っていただけることを願い、「関門トンネル開業77周年記念乗車券」を発売します。

記念乗車券は、「門司駅」と「門司港駅」から「下関駅」までの片道乗車券2枚セットで、記念乗車券の台紙には関門トンネルの歴史や工法、構造などを記載し、乗車券としてだけでなく、皆様に関門トンネルについてさらに理解を深めていただけるものとなっております。詳細については以下のとおりです。

1 発売箇所：門司駅及び門司港駅

2 発売数量：2,000セット

※門司駅 1,400セット、門司港駅 600セット

3 セット内容：記念乗車券2枚・台紙

■記念乗車券

①門司駅→下関駅 片道乗車券 230円

②門司港駅→下関駅 片道乗車券 280円

※いずれもB型硬券

■台紙 (別紙参照)

4 発売価格：1セット 770円(税込)

5 記念乗車券の有効期限：2020年3月31日まで1回限り有効

6 ご購入方法：2019年11月15日(金)の窓口営業開始時間から発売を開始します。

※ 窓口営業開始時間 門司駅5時30分、門司港駅5時40分

※ 郵送での発売は行いません。発売箇所でのみ発売します。

7 その他

・ご購入はお一人様5セットまでとさせていただきます。

・予定枚数を超えての発売は行いません。

・発売箇所によるデザイン等の違いはございません。



※画像はイメージです。

台紙デザイン

※画像はイメージです。

(外面)

～ 関門トンネルを駆け抜けた列車たち ～

- 特急「富士」(関門トンネル開業日)
- 特急「さちかぜ」(EF10+10系)
- 1953年トンネル水没後の試運転列車(D51 206)
- 421系とEF10
- 特急「日向」(キハ82系)
- 特急「つばめ」(EF30+サヤ420+151系)
- 急行「あきよし」(キハ28-58系)
- 特急「つばめ」(581系)と急行「玄海」(475系)
- 「カドレイン」(EF30+20系)と特急「富士」(ED76+24系25型)
- 「さくら」(14系)
- 423系
- キハ66-67系
- 特急「にちりん」(485系)
- 高速貨物列車「スーパーライナー」(EF81+コキ)
- 特急「なは」(EF81+24系25型)
- 特急「さくら・はやぶさ」(ED76+24系25型+14系)と特急「いそがせ」(181系)

関門トンネルの歴史と駆け抜けた列車たち

関門トンネル開業 77周年記念乗車券

2019年11月15日

写真協力:大瀬戸会、奈良崎 博保様、宇都宮 照信様

(中面)

関門トンネルについて

本州方面への列車が門司駅を発車すると、間もなく関門トンネルに入ります。この関門トンネルは、山陽本線門司駅～下関駅間の関門海峡の海底をくぐって結ぶ、延長約3.6kmの世界初の海底トンネルです。1942年11月15日 関門トンネルの開業により、それまで関門連絡船を介して下関駅と門司駅(現門司港駅)で乗り換えて30分以上要していた本州と九州の行き来を、直通通車により9分程度(開業当時)に大幅に短縮し、利便性を大きく向上させました。

また、物流の面で鉄道と船舶の積み替えが無くなり、輸送量と時間を大幅に改善し、戦時中の物資輸送や戦後日本の経済成長を大きく支えてきました。開業から2000年頃までは、九州各地と東京や大阪などを結ぶ寝台特急「さくら」「富士」「あさかぜ」「あつぎ」など多くの長距離旅客列車が走っていましたが、新幹線連続橋の整備や航空路線の拡充に伴い徐々に廃止されていきました。

現在では、北九州地区と下関とを都市間輸送を担う旅客列車と、福岡・鹿児島などと東京・大阪・札幌などを結ぶ貨物列車が合わせて毎日180本程走っています。

関門トンネルは1942年の開業より今年で77年、人間で言うところの百寿を迎えました。これからも関門トンネルが、地域そして日本の発展に貢献していきけるようJR九州はトンネルを守り続けて参ります。

2019年11月15日 関門トンネル開業77年の百寿を祝して

歴史

1901年(明治34年)	5月27日 馬関(現下関)～門司間連絡航路開設
1911年(明治44年)	鉄道院総務課後藤新平が鉄道の関門海峡橋断について検討を指示
1935年(昭和10年)	鉄道省内に関門隧道技術委員会を設置
1936年(昭和11年)	9月19日 工事着手(小倉江にて起工式)
1941年(昭和16年)	7月10日 下り線の本坑が貫通
1942年(昭和17年)	7月1日 下り線開業(貨物列車の運転開始)
1942年(昭和17年)	7月15日 下り線開業(旅客列車の運転開始)
1944年(昭和19年)	8月8日 上り線開業
1953年(昭和28年)	6月28日 軍需災害によりトンネルが水没
2006年(平成18年)	11月18日 土木学会選奨土木遺産に登録
2019年(令和元年)	11月15日 関門トンネル開業から77年

工事・工法

1935年、鉄道大臣の内田信也は「関門隧道技術委員会」を設置してルートやトンネルの規格標準を決定し、翌年9月19日着工。下関と門司の両方から掘削を開始しました。軟弱地層や漏水、複雑な地層を克服するため、シールド工法、潜函工法、圧気工法といったトンネル掘削の特殊工法をフルに使用し、国家的事業としての国民の支援、従事者の献身的な努力により難工事を克服し、1942年11月15日に下り線が、1944年8月8日に上り線が開業しました。また、開業当初から直流1,500ボルトで電化され、九州の国鉄で初めての電化区間となりました。9月9日からはこれら2本の単線トンネルを使って複線運転を開始しました。

潜函工法による掘削

シールドマシンと技術者

関門トンネル貫通点

トンネル掘削と地山との空爆充填工事

構造図

試掘坑道(豆トンネル)について

通俗「豆トンネル」と呼ばれる試掘坑道は、本トンネルの掘削にあたり、地質の調査や本トンネル掘削時の連絡坑、資材の運搬、湧水の排出路として使用されました。トンネル完成後は、本トンネルの湧水の排出路、保守・点検のための通路などとして現在も日々使用しています。

構造規格

項目	下り線	上り線
延長	3,614m	3,605m
海底部延長	1,140m	1,140m
トンネル内幅	4.8m(シールド部は6.0m)	4.8m(シールド部は6.0m)
トンネル高	5.75m	5.75m
最急勾配	1,000分の20	1,000分の25
貫通年月日	1942年(昭和17年)3月27日	1943年(昭和18年)12月31日

関門トンネル開業 77周年記念乗車券

11.15	門司から 下関まで	230円 下関駅発
11.15	下関から 門司まで	280円 門司港駅発

JR貨物承継済