**Тоннель Сэйкан** ([яп.](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AF%D0%BF%D0%BE%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%8F%D0%B7%D1%8B%D0%BA) 青函トンネル *Сэйкан тоннэру***[?](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B8%D0%BA%D0%B8%D0%BF%D0%B5%D0%B4%D0%B8%D1%8F%3A%D0%AF%D0%BF%D0%BE%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%8F%D0%B7%D1%8B%D0%BA%22%20%5Co%20%22%D0%92%D0%B8%D0%BA%D0%B8%D0%BF%D0%B5%D0%B4%D0%B8%D1%8F%3A%D0%AF%D0%BF%D0%BE%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9%20%D1%8F%D0%B7%D1%8B%D0%BA)**, или 青函隧道 *Сэйкан дзуйдо:*) — [железнодорожный тоннель](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%96%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%82%D0%BE%D0%BD%D0%BD%D0%B5%D0%BB%D1%8C) в [Японии](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AF%D0%BF%D0%BE%D0%BD%D0%B8%D1%8F), длиной 53,85 км с подводным фрагментом длиной 23,3 км. Тоннель опускается на глубину около 240 метров, на 100 метров ниже уровня морского дна[[1]](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D1%8D%D0%B9%D0%BA%D0%B0%D0%BD#cite_note-1). Он пролегает под [Сангарским проливом](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B0%D0%BD%D0%B3%D0%B0%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D0%B2%22%20%5Co%20%22%D0%A1%D0%B0%D0%BD%D0%B3%D0%B0%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9%20%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D0%B2), соединяя [префектуру Аомори](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D1%80%D0%B8_%28%D0%BF%D1%80%D0%B5%D1%84%D0%B5%D0%BA%D1%82%D1%83%D1%80%D0%B0%29) на японском [острове](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B2%22%20%5Co%20%22%D0%9E%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B2)[Хонсю](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A5%D0%BE%D0%BD%D1%81%D1%8E) и остров [Хоккайдо](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A5%D0%BE%D0%BA%D0%BA%D0%B0%D0%B9%D0%B4%D0%BE) — как часть [линии Кайкё](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%9B%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D1%8F_%D0%9A%D0%B0%D0%B9%D0%BA%D1%91&action=edit&redlink=1) [железнодорожной компании Хоккайдо](https://ru.wikipedia.org/wiki/Hokkaido_Railway_Company). Это самый глубоко залегающий под морским дном и второй по длине (после [Готардского базисного тоннеля](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%BE%D1%82%D0%B0%D1%80%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%B1%D0%B0%D0%B7%D0%B8%D1%81%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D1%82%D0%BE%D0%BD%D0%BD%D0%B5%D0%BB%D1%8C%22%20%5Co%20%22%D0%93%D0%BE%D1%82%D0%B0%D1%80%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9%20%D0%B1%D0%B0%D0%B7%D0%B8%D1%81%D0%BD%D1%8B%D0%B9%20%D1%82%D0%BE%D0%BD%D0%BD%D0%B5%D0%BB%D1%8C)) железнодорожный тоннель в мире.

Название тоннеля «Сэйкан» переводится как «Величественное зрелище»[[2]](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D1%8D%D0%B9%D0%BA%D0%B0%D0%BD#cite_note-autogenerated20131112-1-2).

Сэйкан является вторым по времени сооружения подводным железнодорожным тоннелем в Японии и в мире после[тоннеля Каммон](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D0%BC%D0%BC%D0%BE%D0%BD_%28%D1%82%D0%BE%D0%BD%D0%BD%D0%B5%D0%BB%D1%8C%29), соединяющего под проливом Каммон острова [Хонсю](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A5%D0%BE%D0%BD%D1%81%D1%8E) и [Кюсю](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%8E%D1%81%D1%8E%22%20%5Co%20%22%D0%9A%D1%8E%D1%81%D1%8E).

История и современность[[править](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%A1%D1%8D%D0%B9%D0%BA%D0%B0%D0%BD&veaction=edit&vesection=1) | [править вики-текст](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%A1%D1%8D%D0%B9%D0%BA%D0%B0%D0%BD&action=edit&section=1)]

Поводом к сооружению тоннеля стала крупномасштабная морская катастрофа, произошедшая в 1954 году в Сангарском проливе. При тайфуне затонули пять переполненных пассажирами паромов, курсировавших между островами, погибли более 1000 человек. Сразу после катастрофы начались изыскательские работы. В 1955 году правительство Японии, изучив мнения учёных и экспертов, пришло к выводу о возможности строительства. Тоннель проектировался 9 лет, сооружался с 1964 по 1988 год, в строительных работах участвовало около 14 млн человек. На всём протяжении был уложен бесстыковой путь. «Сэйкан» открыт для движения скоростных поездов 13 марта 1988 года[[2]](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D1%8D%D0%B9%D0%BA%D0%B0%D0%BD#cite_note-autogenerated20131112-1-2).

Затраты на сооружение тоннеля в ценах 1964—1988 годов составили 6,9 млрд [японских иен](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AF%D0%BF%D0%BE%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%B8%D0%B5%D0%BD%D0%B0), в современном масштабе цен это около 70 млн долларов [[3]](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D1%8D%D0%B9%D0%BA%D0%B0%D0%BD#cite_note-3).

Быстрое и недорогое авиапутешествие между островами оставляет туннель Сэйкан относительно незанятым. Замена паромной железнодорожной переправы на тоннель не остановило снижение пассажироперевозок железнодорожным транспортом на этом направлении. Если в 1988 году тоннелем воспользовались свыше 3 млн. пассажиров, то в 1999 — менее 2 млн[[4]](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D1%8D%D0%B9%D0%BA%D0%B0%D0%BD#cite_note-RailwayOps-4). Такой объём пассажиропотока тоннель [Мармарай](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B0%D1%80%D0%BC%D0%B0%D1%80%D0%B0%D0%B9%22%20%5Co%20%22%D0%9C%D0%B0%D1%80%D0%BC%D0%B0%D1%80%D0%B0%D0%B9) под Босфором имеет за два дня[[5]](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D1%8D%D0%B9%D0%BA%D0%B0%D0%BD#cite_note-5).

На сегодняшний день Сэйкан остаётся самым длинным ***действующим*** железнодорожным тоннелем в мире. Этот рекорд будет побит, когда будет завершён Готардский базисный тоннель (ориентировочная дата сдачи в эксплуатацию 2016—2017 г.).