

日韓トンネル通信

編集/発行

特定非営利活動法人
日韓トンネル研究会

事務局：東京都港区麻布台1-1-20
〒106-0041 (株)国際経済総合研究所内
TEL 03-3589-4188 FAX 03-5570-1634
E-mail office@jk-tunnel.or.jp

九州支部：福岡市南区老司3-5-28-605
〒811-1346
TEL 092-556-7110
☎0120-09-2188

(報告)ルート検討委員会が開かれました。

第8回ルート検討委員会が2月23日(火)、東京都千代田区飯田橋の当会本部で開催された。比較ルートA, B, C 3案のBルートに似た線形をもつ「修正Bルート」の韓国・対馬区間の陸上地形、海底地形、平面線形、路線の勾配、海底部の土被り(トンネル上端から海底までの距離)、勾配などについて検討した。

(報告)ルート検討委員会が開かれました。

第9回ルート検討委員会が3月11日(木)、東京都千代田区飯田橋の当会本部で開催された。修正Bルートの韓国・対馬区間の海底地形などの情報を元に、対馬側のトンネル坑口や対馬地上駅のあり方などについて検討した。

(報告)コジェド(巨済島)および釜山市のカンソ(江西)地区を視察しました。

3月22日(月)に日韓トンネルの韓国側の出入口候補と想定されるコジェド(巨済島)と釜山市のカンソ(江西)地区を視察した。日本側の参加者は当会の野澤太三会長、濱建介副会長、山岡建雄常任顧問、河野博忠常任理事、藤橋健次常任理事、大島洋志理事および事務局員ら計8名である。また韓国側からは社団法人韓日トンネル研究会のパク・チゴン(朴致権)事務総長、財団法人釜山発展研究院のチェ・チグ(崔治國)都市創造本部本部長ら5

名が参加した。

一行は午前8時に宿泊地である海雲台グランドホテルからマイクロバスで出発し、韓国本土側の港ヨンウォン・アンゴルからカーフェリーでコジェド(巨済島)に入った。コジェドは済州島に次ぎ韓国第2の面積をもつ島で近年、巨大な造船所などの建設が進み、人口約30万を擁する一大産業地帯に変貌しつつある。また日韓トンネルの建設や供用の際の敷地確保、駅間距離の短縮、効率的な保守や安全確保、韓国南東部へのアクセスなど重要な位置を占める島とみられている。



コガ(巨加)大橋の建設現場

一行は現在工事が進められているコジェド(巨済島)と釜山のカドクト(加徳島)を結ぶコガ(巨加)大橋の建設現場付近を巡り、海岸の露頭(地層や岩石が直接露出している場所)を視察した。また島のほぼ中央部にあるコジェシ(巨済市)周辺の地形や地域開発の状況を視察した。



海岸の露頭を視察した一行

コジエド（巨済島）視察後、カーフェリーで韓国本土側に戻り、釜山市のカンソ（江西）地区を視察した。釜山市はカンソ地区に巨大な物流基地を造成中で、釜山市を東北アジアの海洋首都として再生する計画を進めている。この計画は現在の釜山港の機能の大方をこの地区で建設が進んでいる釜山新港に移転して海運の拠点とし、既存の金海空港および構想中の海上空港による空輸力アップにより世界的な物流ハブ都市に跳躍しようというものである。



カンソ地区の開発予定（カドク島と釜山新港の部分）

釜山発展研究院はこのカンソ地区の広大な敷地を利用し、そこに日韓トンネルのターミナルを設置し、貨物の積み替え基地とする構想を持っている。また日韓トンネル内をTGVなどの高速鉄道やカートレインで走行し、釜山と福岡を同一経済・生活圏

とする構想を研究中である。一行はビジッターセンターでカンソ地区の現状と開発計画の説明を受け、また日韓トンネルのターミナル候補地の場所を確認した。

最後に一行はカンソ地区を流れる河川「ナクトンガン（洛東江）」の河口に行き、そこに広がる広大な湿地帯を水鳥の飛来・生息地として大切に保護している状況を視察した。

（報 告）ルートに関する日韓合同会議が開かれました。

3月23日（火）、財団法人釜山発展研究院の9階会議室で、日韓トンネルのルートに関する日韓合同会議が行われた。この会議は2008年10月30日に韓国の釜山市で行われた「日韓トンネル政策セミナー」の際に韓国側が提案したルートと駅の案（対馬北部から韓国の加徳島を経て釜山市のカンソ地区を結ぶ案）を研究し、当会としての意見を加えた「修正Bルート案」を韓国側に提案するために行った。

会議には日本側からは前日の現地視察に参加した8名、韓国側では釜山発展研究院のチェ・チグ（崔治国）都市創造本部本部長、クム・ソンゲン（琴性根）知識経済本部前任研究委員、イ・サング博士ら3名、財団法人慶南発展研究院のソン・ギョク環境交通研究室責任研究員、パク・ピョンジュ博士の2名、社団法人韓日トンネル研究会のソ・イテク（徐義澤）共同代表理事、イ・ヨンフム（李龍欽）共同代表理事、パク・チゴン（朴致権）事務総長、イ・ドンウク（李東郁）理事の4名、計9名が出席した。

会議は10時30分に始まり、まず野澤太三会長がルート選定に関する基本的な考え方



財団法人釜山発展研究院で開かれた日韓トンネルに関する日韓合同会議

として①既存の工法で実現可能なルートであること、②完成後に利用しやすいルートであること、をあげた。次にルート選定の要素として、①水深が浅い部分を通過すること、②駅間距離が短いこと、③釜山のカンソ（江西）地区をシャトル基地と貨物基地として利用すること、④韓国のKTXなど高速鉄道がソウルから福岡・大阪まで直行できること、⑤釜山駅近くとコジェド（巨済島）内に駅を設置すること、⑥物流を考慮して勾配は15%までとすること、⑦外海での沈埋工法は避けること、⑧土被りを100 mほどとって不測の事態への対応

を可能にすること、⑨供用時の効果が高い駅の配置とすること、などについて説明した。

また野澤会長は図-1に示したルート概念図に沿って描かれた「修正Bルート案」の平面図や縦断図などについて詳細を説明した。

次に、釜山発展研究院のチェ・チグ（崔治国）本部長が釜山市がカンソ（江西）地区で進めている国際産業物流都市造成計画について説明し、日韓トンネルがその一環として検討されていることを報告した。

両者の発表の後、一昨年に提案があった韓国側のルート案と今回日本側が提案した「修正Bルート案」について両案のメリットや課題などについて検討した。このような検討は今後とも必要に応じて行われる。



図-1 日韓トンネルのルート概念図（対馬・韓国間）

（記事紹介）日韓トンネル計画に関連する新聞・雑誌記事を紹介します。今回は次の1点です。

・トンネルと地下 2010年1月号 p.43-49

（抜 粋）



仕事は大きな夢を抱きながら楽しくやろう

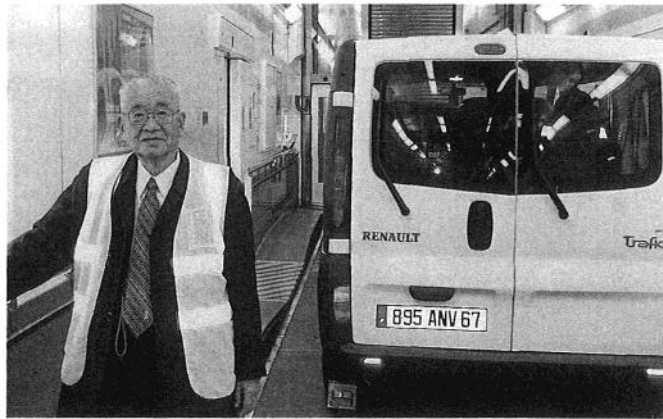
トンネル六十年の遍歴

濱 建 介

土木学会名誉会員

2010年(平成22年)1月

トンネルと地下



ユーロトンネルシャトルカー内で

とは言え、そう悲観ばかりしているわけにもゆかず常に未来に明るい夢を持ちつづけたいものである。

今、私の所属しているNPO日韓トンネル研究会は昔の弾丸列車計画時代の大陸鉄道への連絡と考えられていた日韓トンネルをいかに建設するかを研究している所である。当初任意団体であったが平成16(2004)年NPOの認可を受け、現在の会長は野澤太三氏である。

日本国内では、なかなか論が持ち上がり残念であるが韓国においては(財)大韓土木学会、(社)韓日海底トンネル研究院、(社)韓日トンネル研究会、(財)釜山発展研究院などがそれぞれ活動しており、当NPOとも共同のセミナーを催したり、共同研究に参画したりしている。

英仏間のユーロトンネルは1802年釜山技師の発案をナポレオンが採り上げたことから始まったとされているが、その後200年ものあいだ息の長い取りくみの結果、平成6(1994)年に開業した。ユーロ

トンネルには次の3種類の列車が走っている。①シャトル(カートレイン)でトンネル区間のみ走行。自動車は自走で乗り降りする。②ユーロスター(高速列車)。ロンドン〜パリ間などを結ぶ客車。③貨物列車。コンテナなどの貨物を運ぶ。

このうちユーロスターは1994年開業時、英国側終点はロンドンのウォータールーで、それまでフェリーを經由して、ロンドン〜パリ間6時間55分がわずか2時間55分に短縮された。2003年高速第1区間完成で2時間35分となり、さらに2008年、終着駅をセントパンクラス駅に移すとともに高速第2区間の完成をみて2時間15分となり、ユーロトンネルがますます大きな役割を果たしている。

また、一昨年から実験を行ってきたシベリア鉄道の自動車輸送について辻久子氏((財)環日本海経済研究所特別研究員)の論文が『JREA』(Vol.52, No.1, 2009)に掲載されている。それによるとマツダの生産拠点、広島と防府から

日本海を1,000台の車を船でウラジオストック近くのザルピン湾へ送り、そこから3回に分けて300台ずつ隔日にモスクワへ輸送された。モスクワまでの鉄道輸送日数は予定どおり約11日、日本の港湾を出発してモスクワまで18日間で到着した。従来のフィンランド経

由に比べ輸送日数は30日間も短縮されたということである。費用はほぼ同じであったそうである。今後の北東アジアの経済圏の発展のためにも、また東西の輸送手段の確立のためにもぜひこの日韓トンネルを完成させたい。そのための着手に至るまで、政治的経済的に

解決すべき問題、また施工のための技術開発などの問題も多々あるが、ユーロトンネルのように長い年月を経た例も参考にしながら、いつかは完成させたいという大いなる夢をいだいている。賛同者が多数集まることを切に願うものである。