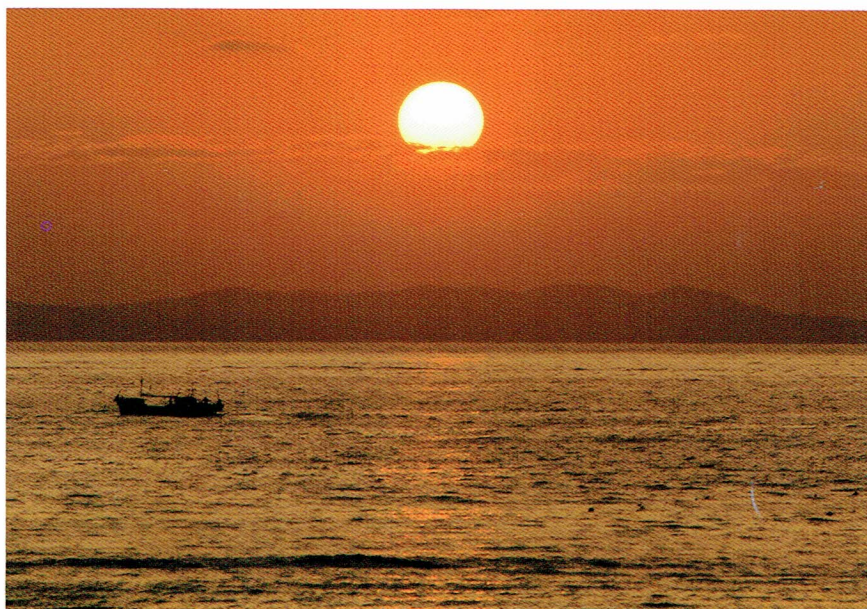


日韓トンネル

JAPAN-KOREA TUNNEL

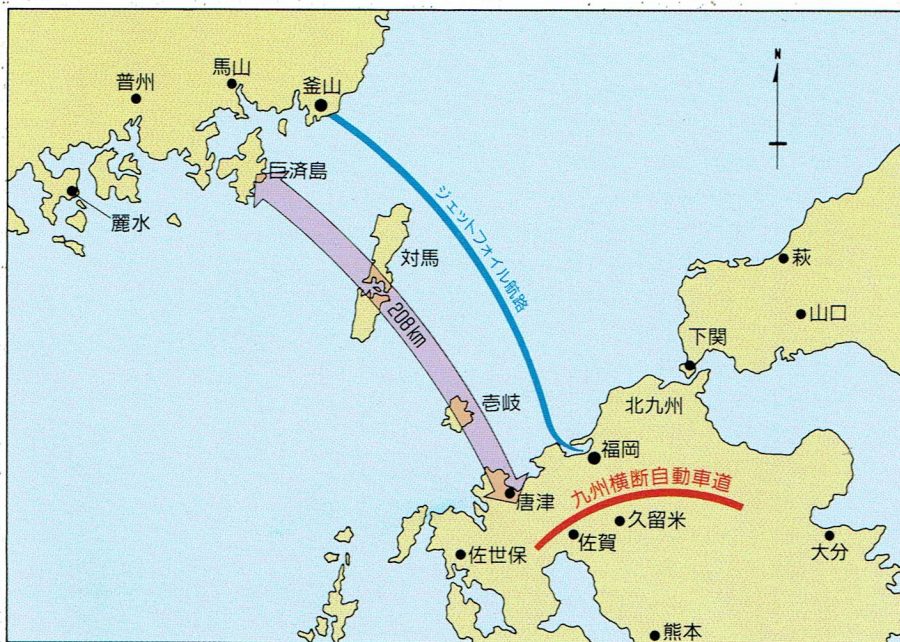


国際ハイウェイプロジェクト・日韓トンネル研究会

日本と韓半島、アジア大陸を結ぶ 歴史的プロジェクト。

■ 日韓トンネル

日韓トンネルとは、九州と韓国間の海峡を、壱岐、対馬の2島を經由して長大トンネルで結び、日本と大陸とを陸続きにする計画です。



日韓トンネルによる交通システムは 高速で安全に輸送できるネットワーク。

■ 所要時間の短縮

日韓トンネルの完成によって、日本・韓国間の所要時間が短縮されるとともに、天候に左右されない、安全で確実な交通網が形成されます。船舶や航空機とは違った輸送サービスの提供が可能になります。

現在、日本・韓国間の観光客の大幅な伸びとともに、貨物輸送にも増加の傾向があり、大量でしかも安全な交通手段が求められてきていることから、日韓トンネルの有効利用が期待されています。



実現へ向けて動き出した日韓トンネル計画。

■国際ハイウェイ・プロジェクトの歩み

1981	11月	文鮮明師が国際ハイウェイ構想を提唱（第10回「科学の統一に関する国際会議」(ソウル)にて）
1982	4月	国際ハイウェイ建設事業団の設立
	6月	北部九州で地表踏査の開始
	10月	東松浦半島でのボーリング調査の開始 日韓トンネル海域部の音波探査の開始
1983	5月	日韓トンネル研究会の設立
	7月	日韓トンネル研究会九州支部の設立
	9月	佐賀県鎮西町で電気探査、簡易弾性波探査
	10月	日韓トンネル海域部の環境調査の開始
	12月	対馬で重力探査の開始
1984	6月	壱岐でのボーリング調査の開始
	8月	壱岐水道で磁気探査の開始
	9月	対馬でのボーリング調査の開始
1985	3月	対馬に微小地震計を設置
	8月	日韓トンネル海域部のドレッシングの開始
	12月	ソウルで日韓合同会議および報告会
1986	4月	対馬海峡西水道で海洋ボーリング実施 壱岐～東松浦半島間の渡海測量
	10月	日韓トンネル調査斜坑の起工式（佐賀県東松浦郡鎮西町） 韓国で国際ハイウェイ研究会の設立 韓国で国際ハイウェイ研究会釜山支部の設立
1987	4月	名護屋気象観測所の設置（佐賀県鎮西町）
	8月	対馬の浅茅湾で漁業実態調査の開始
1988	4月	財団法人「亜細亜技術協力会」日韓トンネル研究専門委員会の発足
	9月	日韓トンネル調査斜坑2期工事の開始（佐賀県東松浦郡鎮西町）
	10月	韓国の巨済島でのボーリング調査の開始
1989	4月	中国で京丹（北京～丹東）国際ハイウェイ計画準備委員会の設立
	5月	中国ハイウェイの予備調査の開始（北京～瀋陽～丹東）
1990	4月	大阪「国際花と緑の博覧会」で国際ハイウェイを紹介するアニメーションを上映（～9月） モスクワでの第11回「世界言論人会議」で国際ハイウェイ構想を発表
1991	2月	韓国の土木・土質技術者来日
	8月	「日韓トンネル計画」に関する陳情団派遣（福岡、佐賀、長崎）
1992	3月	韓国で韓日トンネル技術研究会の設立

人類の英知を結集する巨大

古代から日韓海峡は、日本と大陸とを結ぶ主要なルートでした。日韓トンネルは、日本と大陸との結びつきを一層強め、21世紀において日本と近隣アジア諸国が共存共栄する世界を築くために、重要な役割を果たします。

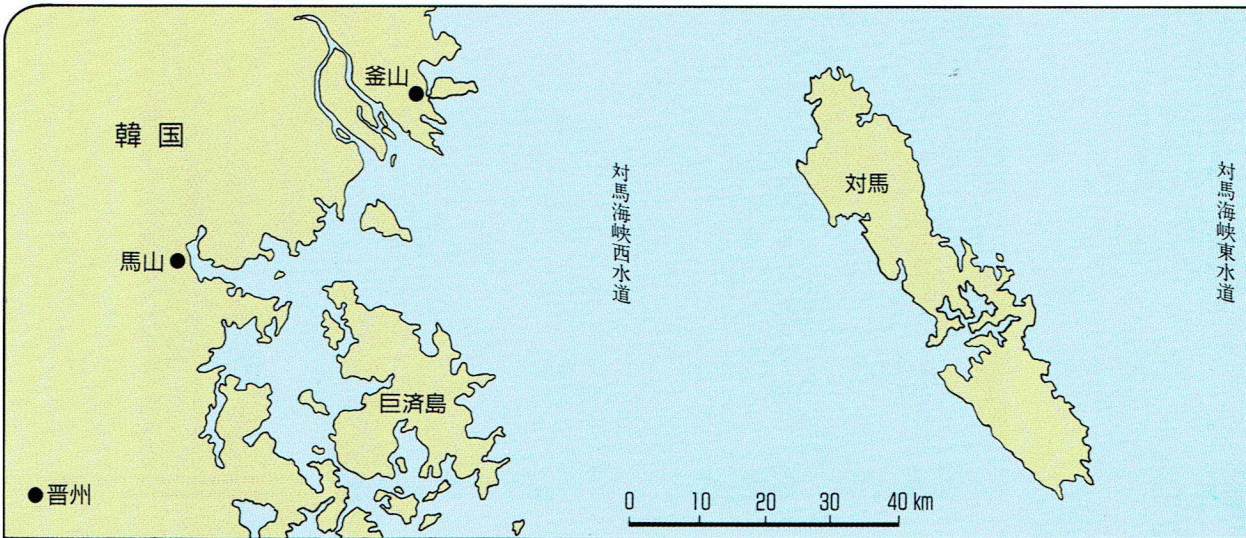
区間

始点 佐賀県東松浦郡
終点 大韓民国慶尚南道巨済郡

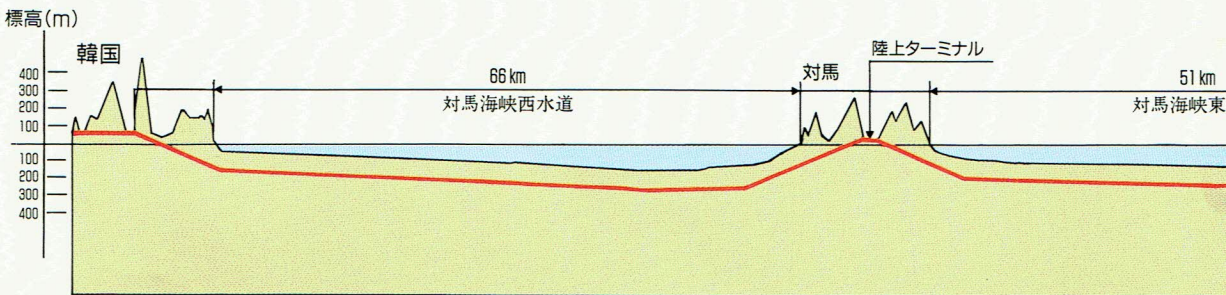
トンネル延長

208 km
(海底部145 km、陸上部63 km)

日韓トンネル建設予定地域



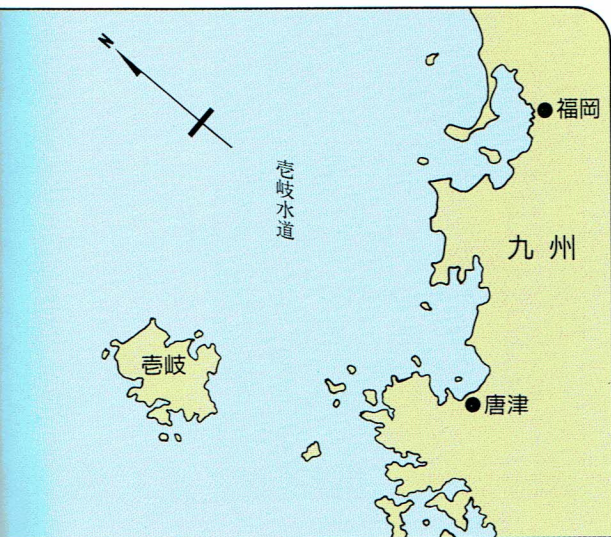
縦断面図



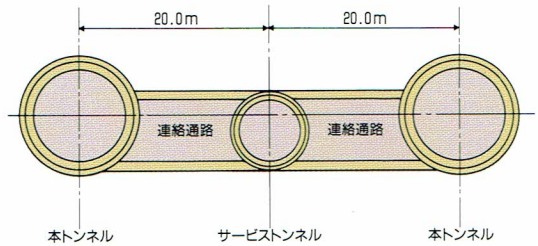
プロジェクト。

トンネル設計基準

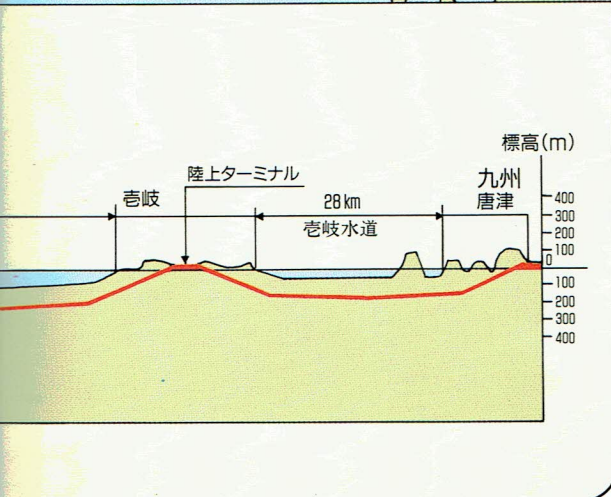
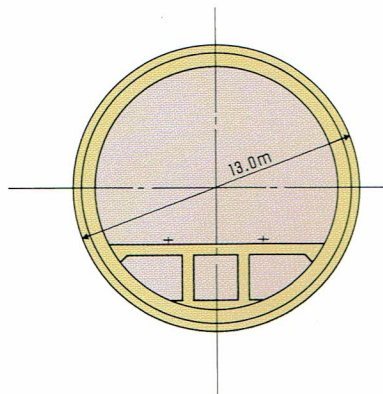
最小曲線半径：6000 m
最急勾配：20/1000
最小土かぶり：100 m
最大水深：150 m
道路・鉄道構造



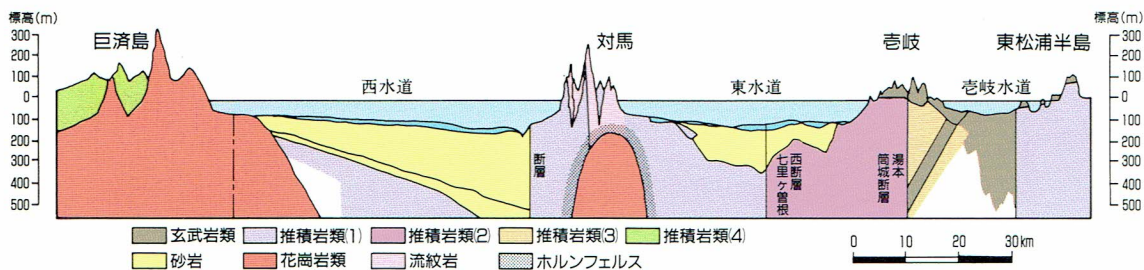
配置図案



本トンネル断面図案



地質調査も着々と進行中。



日本と韓国の間には巨済島、対馬、壱岐の3島がよこたわっています。巨済島は白亜紀層の堆積岩類を主とし、花崗岩類の貫入を受けています。対馬は第三紀層からなり、一部花崗岩の貫入を受けて、周辺の岩石はホルンフェルス化しています。壱岐は表層部に玄武岩類を主とする火山岩類が分布し、基盤岩は第三紀層中新世の岩石より成っています。

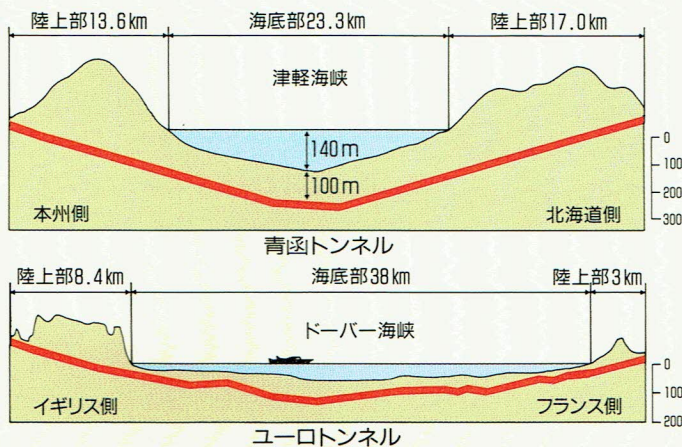
西水道の海底には、対島に沿って断層が分布し、西の新期堆積層と東の対州層群が断層で接しています。新期堆積層は軟質で、固結強度も緩やかです。これに対して対州層群は、岩盤強度も固く、平均で720kg/cm²です。水深は最大で220mです。

対馬と壱岐の間の東水道には、七里が曾根西断層が分布し、ここでも新期堆積物が西に厚く堆積しています。東水道の基盤岩は、断層以西は対州層群、以東は勝本層群です。岩盤強度は300kg/cm²以上と期待されています。水深は最大で120m程度です。

壱岐水道の水深は最大で60m程度で、中央部では火成岩類が発達しています。東寄り海域は水深も浅く(40m程度)、良岩体(岩盤強度300~400kg/cm²)が分布しています。

参考

20世紀の歴史に残る大事業、青函トンネルとユーロトンネル。



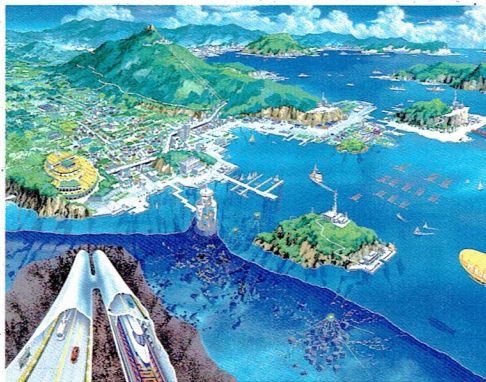
海底トンネルとしては世界最長の青函トンネルは、1971年に本工事が開始され、14年後の1985年に本トンネルが貫通しました。こうした日本の技術や資本も参加して、1988年にはユーロトンネルの工事が始められ、3年後の1991年には貫通するという偉業を成し遂げました。

国際ハイウェイと日韓トンネルは 東西を平和で結ぶ新シルクロード。

■ 国際ハイウェイ・日韓トンネルの基本理念

国際ハイウェイプロジェクトとは、日本と大陸を海底トンネルで結び、さらに東洋と西洋の諸国を高速交通網で連結しようという壮大な構想で、経済力・科学技術・情報を総動員して豊かな経済基盤をつくることにより、万民が等しく自由を平和と幸福を享受できる理想世界の実現を目的としています。

日韓トンネルは、国際ハイウェイプロジェクトの中でも最も難工事が予想される部分で、九州北部から壱岐、対馬を経て韓国釜山へ至る235kmのルートで、海底トンネルや橋梁で結ぶ計画です。これは、総延長が青函トンネルやユーロトンネルの実に4倍にも及ぶ、歴史的なプロジェクトです。この日韓トンネルが実現すれば、アジア共同体の形成を促進させ、強固な経済圏・文化圏をつくりだす懸け橋となるでしょう。



21世紀のアジアにとって きわめて重要なインフラになります。

■ 開発効果・文化交流のねらい

- (1) 人、物、情報の国際交流が円滑になり、技術や産業の平準化が行われ、アジア地域の均衡ある発展に寄与することができます。
(高速輸送システムや光ファイバーケーブルなどのネットワークづくり)
- (2) 東アジアは、人的資源、物的資源が多彩でかつ豊富であり、交通機関を充実させることにより強力な経済圏をつくることができます。この際、日韓が工業国として中核的な役割を持つようになります。
- (3) 日韓トンネルの建設により、青函トンネルや本四架橋で蓄積した技術ノウハウをさらにレベルアップさせ、世界中の巨大プロジェクトに貢献できるようになります。
- (4) 完成までの過程で、長期的に雇用や資材の需要が生じますので、関係地域に莫大な経済効果をもたらし、景気の安定化や経済摩擦の解消にもつながります。

The Japan-Korea Tunnel Research Institute

国際ハイウェイプロジェクト・日韓トンネル研究会

東京事務局：〒150 東京都渋谷区宇田川町37-13 スリーエスビル
TEL 03-3481-6977 FAX 03-3481-6295

九州事務局：〒812 福岡県福岡市博多区博多東2-8-9 馬場ビル203号
TEL 092-473-6009 FAX 092-473-0389