

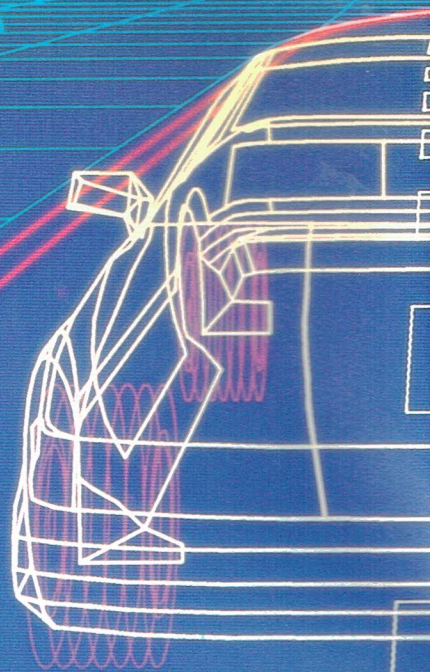
J A P A N K O O R N E E A T U N N E L L

日韓トンネル



国際ハイウェイプロジェクト・日韓トンネル研究会

道



VISION OF T

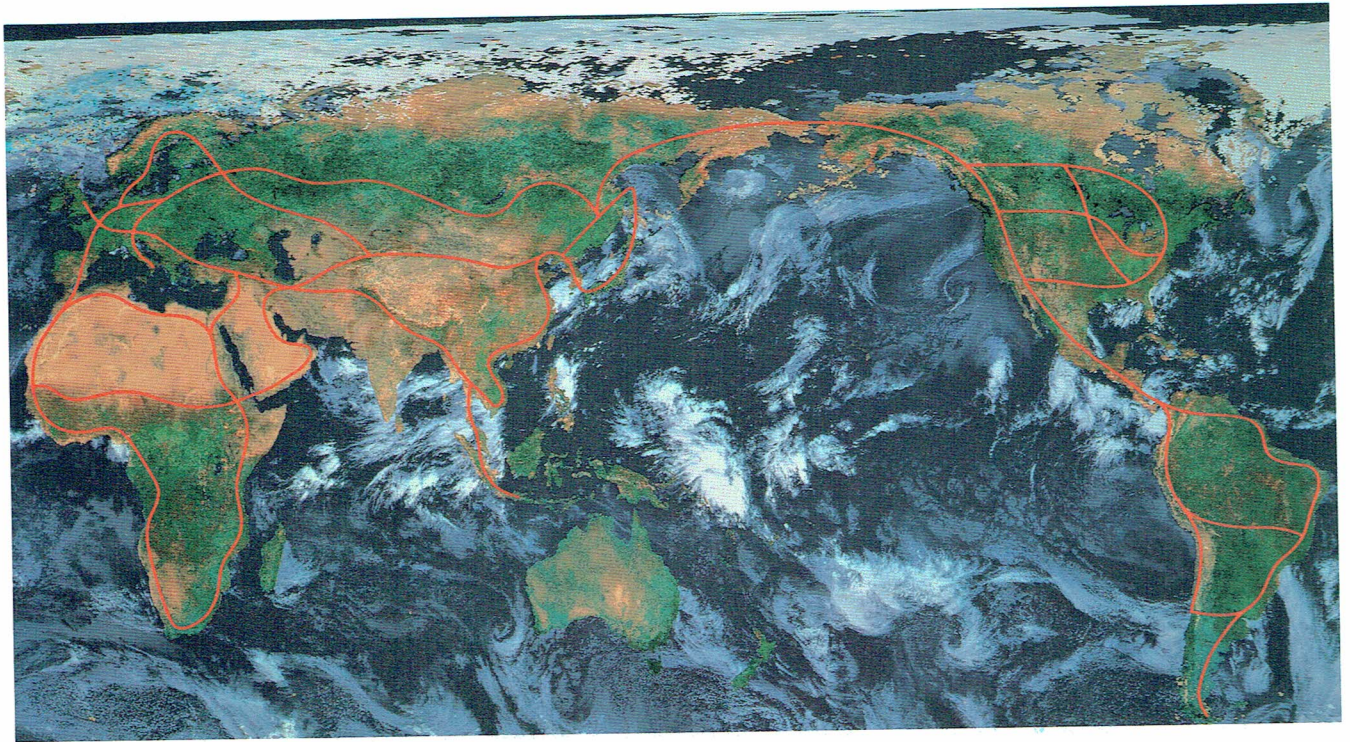
日本と大陸を陸続きに、そして世界をひとつに。

◆
世界は今、ボーダーレスの時代に向かいつつあるといわれています。
しかし本当にそうなるためには、越えなければならないハードルは、まだまだ大きいようです。
南北問題や民族問題、資源の浪費、環境汚染、不況、貧困、失業者……………。
これから紹介する国際ハイウェイ・日韓トンネルプロジェクトは、
そうした問題を解決するための一つの提案です。



THE FUTURE

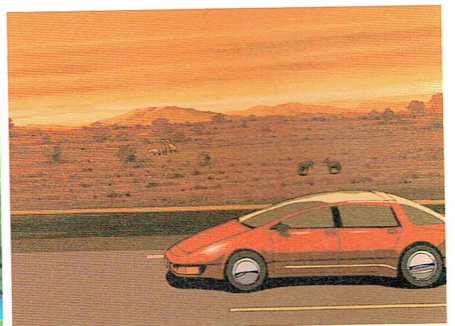
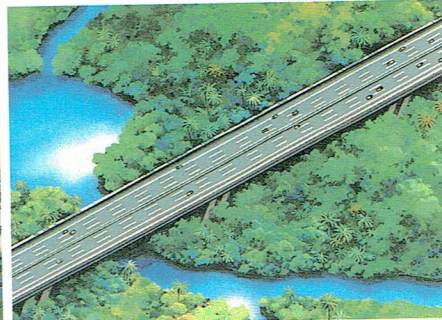
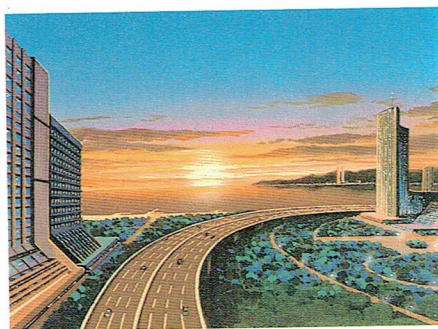
全世界をひとつに結ぶ国際ハイウェイ構想



4大陸を高速交通システムでネットワーク化

国際ハイウェイ・プロジェクトとは、ユーラシア大陸の東西を高速交通システムで結び、さらにそれをアフリカ大陸や南北アメリカ大陸にまで延長して、世界中を一つの交通体系で網羅しようという壮大な構想です。その第一次案として、東京～ソウル～北京を結ぶ東アジアハイウェイが提案されています。このような国際ハイウェイの実現によって、世界中の国々を結ぶ、人、物、情報の流れが円滑になり、諸地域

の均衡ある経済発展が行われ、さまざまな経済格差をなくすことができるようになります。また、技術の平準化も促進され、世界各国が共に繁栄する道を切り開くことが可能になります。この構想は、反目と闘争を繰り返す国益中心主義に終止符を打ち、人類愛という高い次元から、万民が等しく自由と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るのです。



東京から韓半島、中国、東南アジアを経て、中近東、ヨーロッパ、そしてロンドンへ。

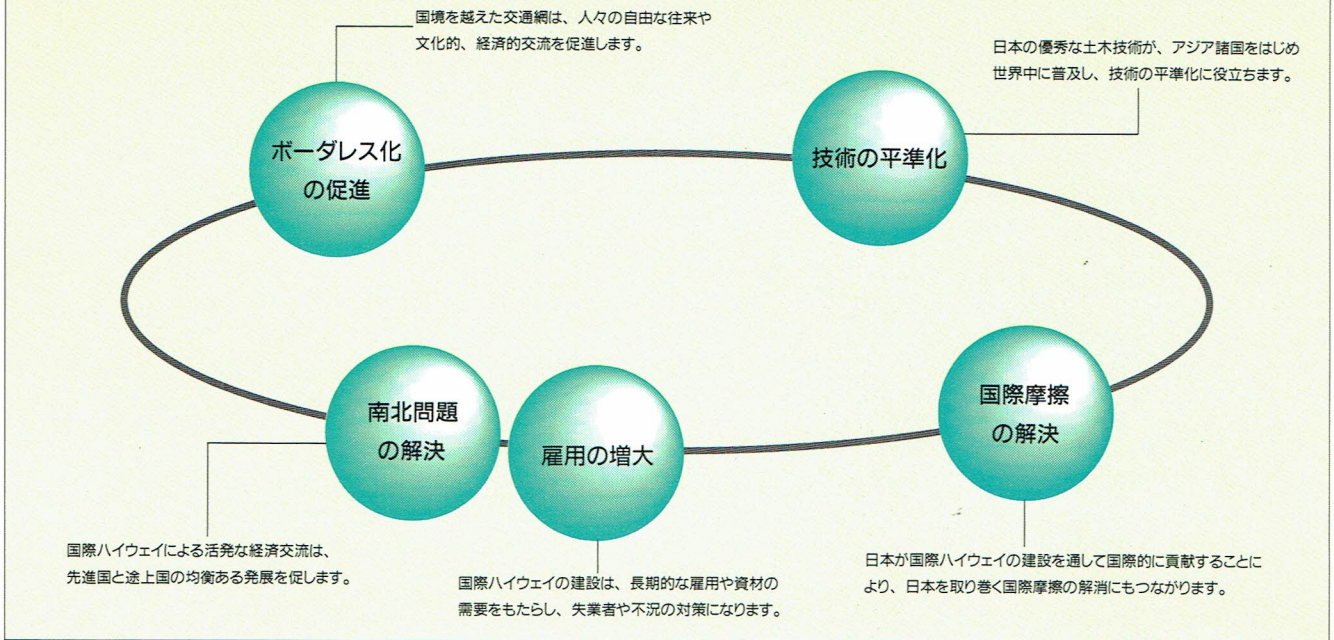
これは世界平和を実現するための具体案です

国際ハイウェイは、単に高速道路だけでなく、超高速鉄道やリニアモーターカー、高速物流システム、通信ネットワークなどを併設し、さらに空港や港湾を隣接させた総合的な交通システムを指しています。21世紀を目前とした今日、世界は新しい国際的秩序を確立する必要性に迫られています。本構想は、ボーダーレスな世界の実現のために大きな役割を果たし、また全世界的なネットワークづくりは、莫大な経

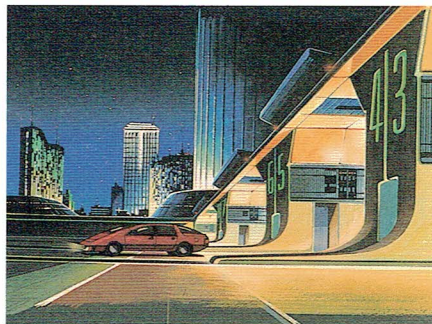
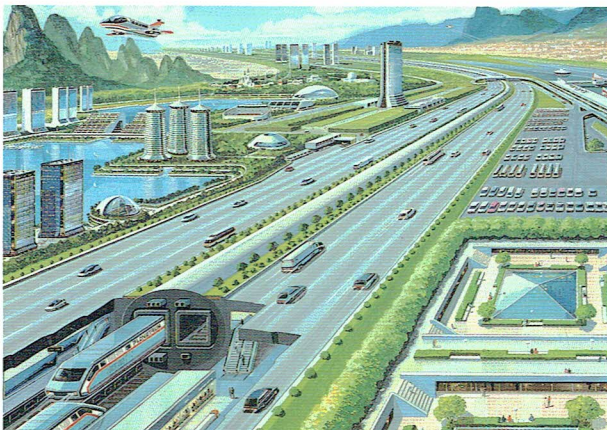
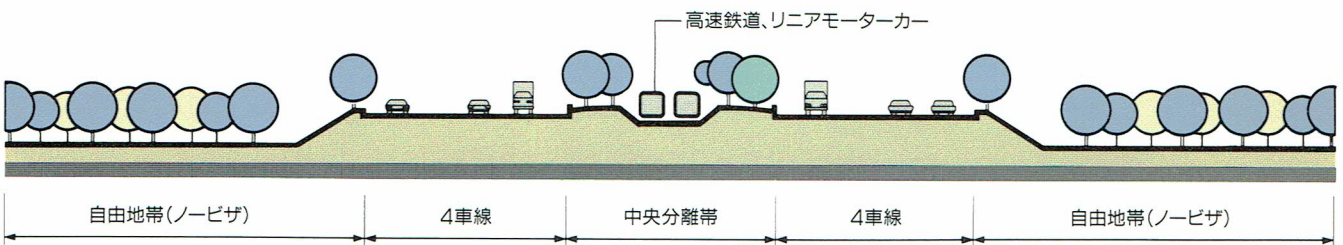
済的浪費と資源の損失を避けることにもなるでしょう。さらに、新しい視点からの土地利用計画を推進することも可能になります。

基本構想では、国際ハイウェイの両側、幅1kmを自由地帯とし、そこを国境を超越した地域とします。ここには、国籍に関わらず誰でもがノービザで入ることができ、人種や民族を超えた自由な交流が可能になります。そのためにハイウェイの沿線には、国際会議場やホテル、

開発効果—プロジェクトのねらい



国際ハイウェイの基本構想



自動チェッカーによる入出ゲート

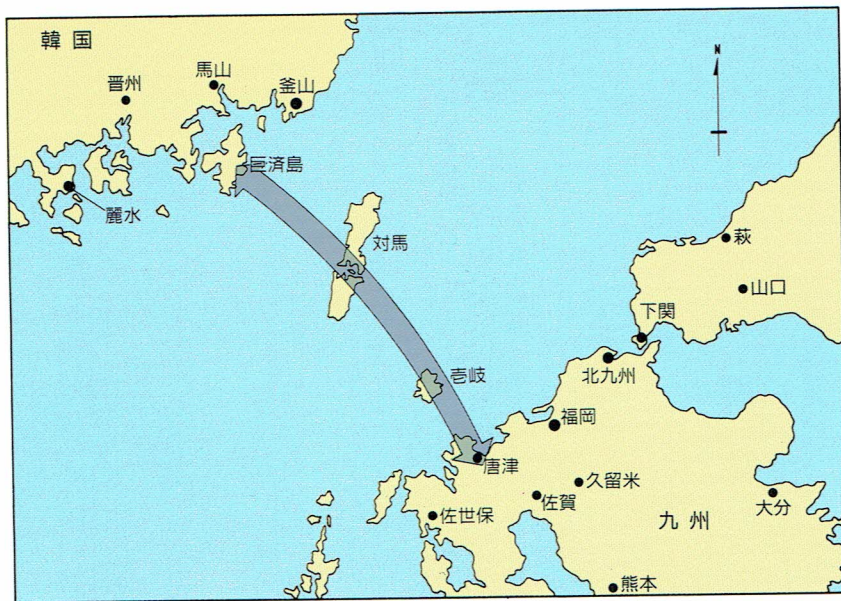
国際ハイウェイの想像図

娯楽施設などが建設されます。またこの自由地帯には、環境保全のためのグリーンベルトも施されます。国際ハイウェイによって、世界のいたるところに1日以内で往復できるようになれば、それだけ世界平和の実現は早くなるといえるでしょう。

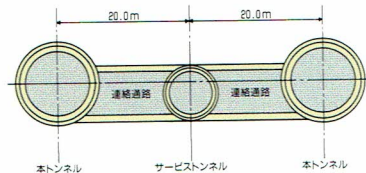
国際ハイウェイ構想の中で、日本や韓国、中国など、アジアの国々を結ぶのが東アジアハイウェイ計画です。この三国が自由交流の道で

結ばれたならば、互いの不足分を補い合っ、大きな経済的相乗効果が生まれることとなります。その影響はアジア全域に波及し、アジア発展の大きな牽引力になるはず。こうした自由往来が実現した結果、文化や経済などの交流が頻繁になり、国家間の経済格差やイデオロギーの対立は解消の方向に向かうこと。将来は、アジア共同体の形成へと発展することも考えられます。

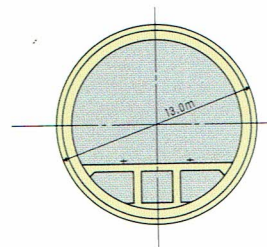
九州ー釜山を結ぶ日韓トンネル



配置図案



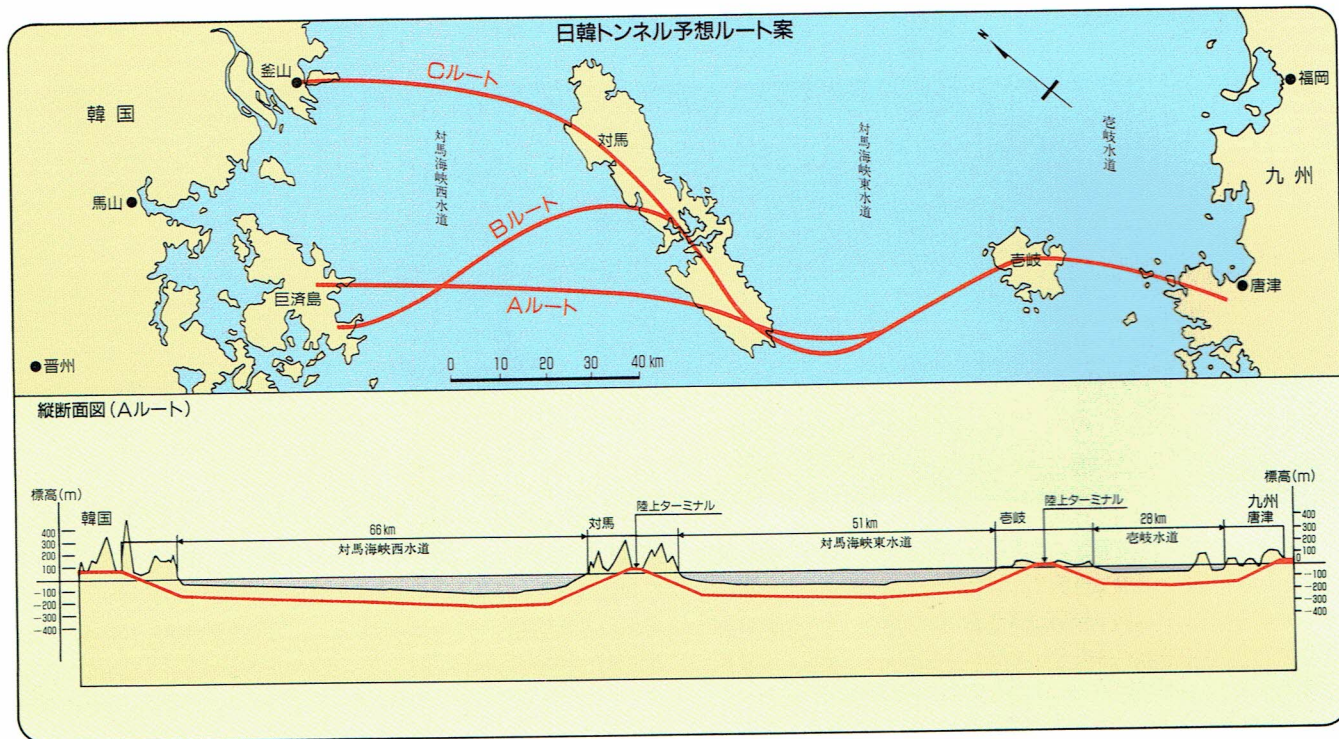
本トンネル断面図案

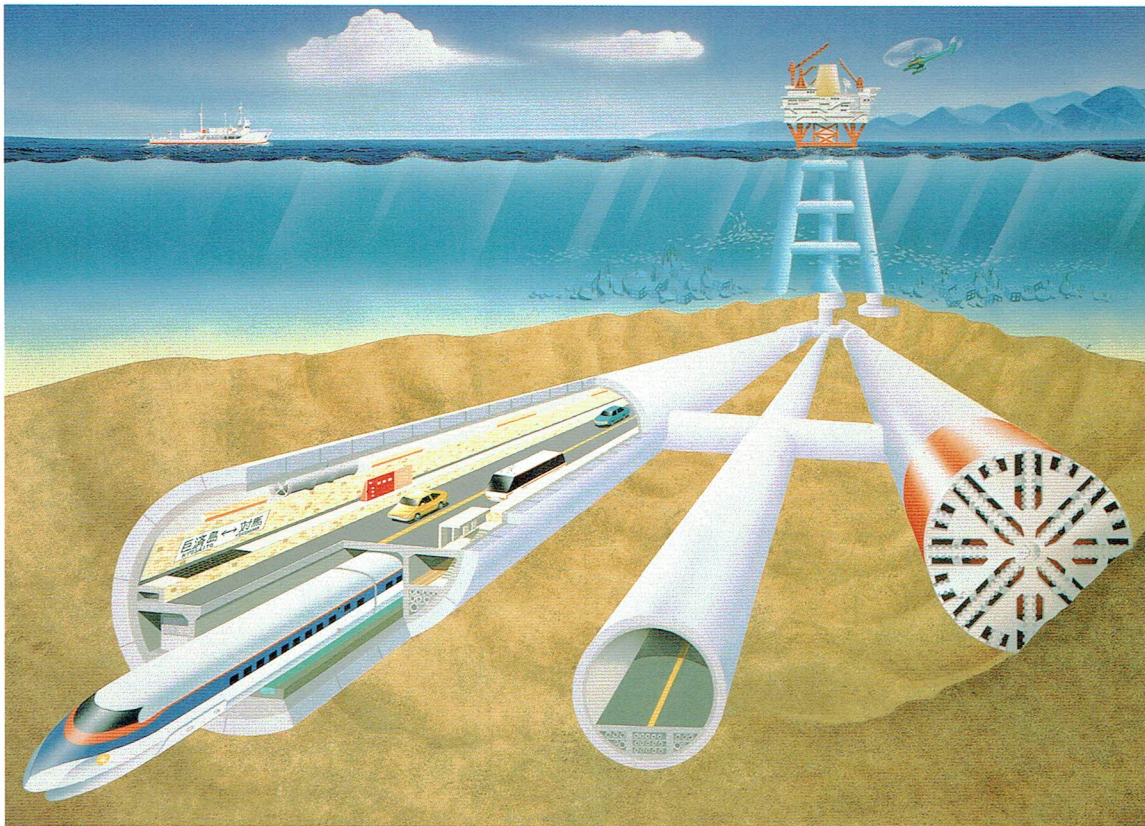


人類の新たな挑戦ー世界最長の海底トンネル

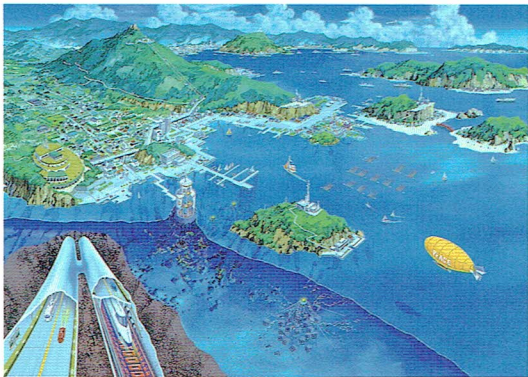
日韓トンネルは、国際ハイウェイプロジェクトの中でも、最も難工事が予想される部分で、九州北部から壱岐、対馬を経て韓国の釜山へ至る235kmのルート、海底トンネルや橋梁で結ぶ計画です。これは、総延長が青函トンネルやユーロトンネルの実に4倍にも及ぶ、歴史的なプロジェクトです。このトンネルは、日本にとって大陸への重要な玄関口となるでしょう。また、東松浦半島と壱岐の間は、トンネルでなく橋梁で結ぶ構想もあります。

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。幸いにして日本には、青函トンネルや本四連絡橋を成し遂げた素晴らしい技術力があります。現在ですら、青函トンネルなどに携わってきた多くの技術者が、日韓トンネル計画に参加し、調査活動が着々と進められています。人類の限りなきチャレンジ精神は、さらなる壮大な事業に挑戦しようとしているのです。





完成予想図(高速道路とリニアモーターカーの併用案)



日韓トンネルと対馬の開発予想図



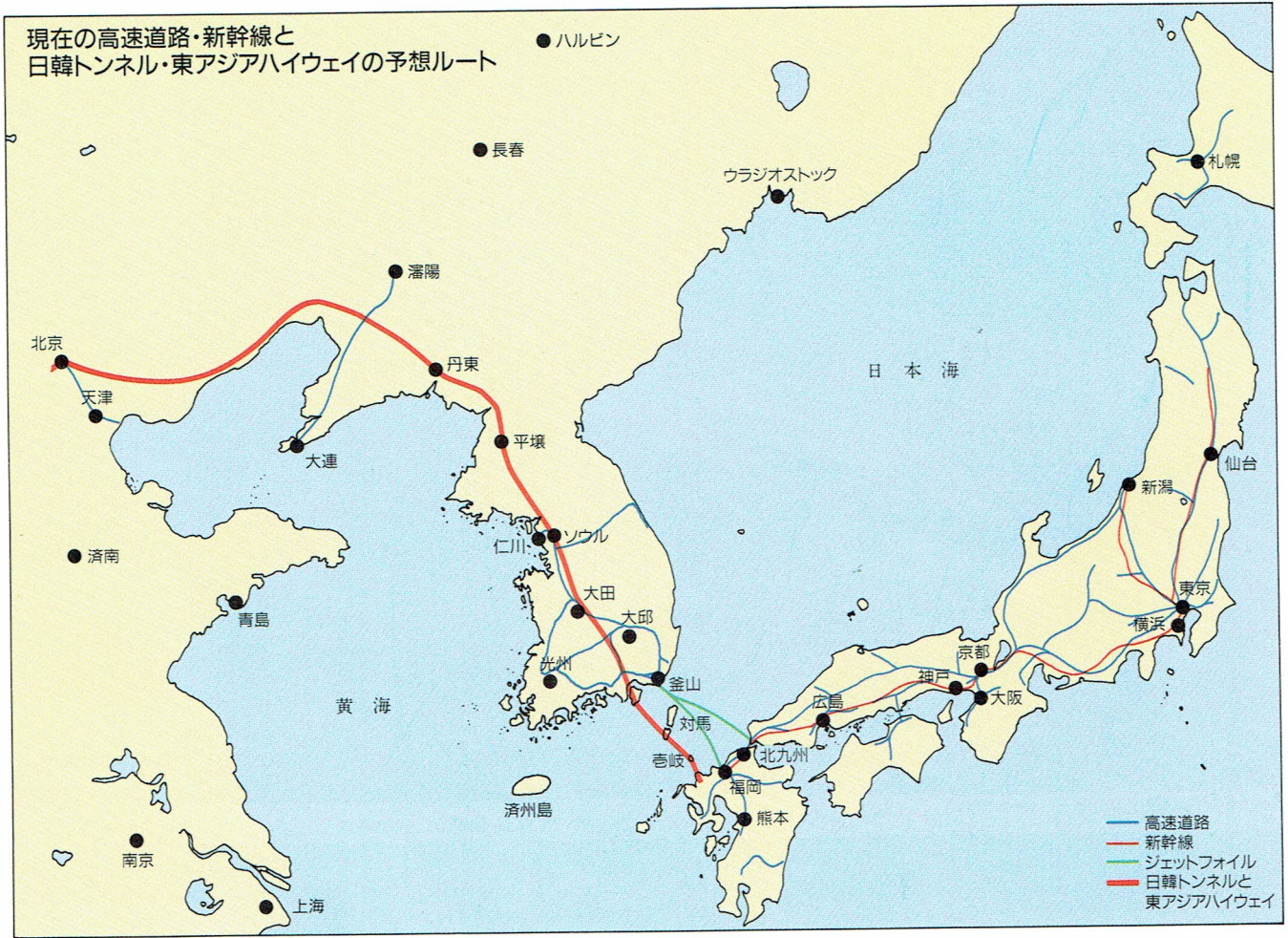
東松浦半島～壱岐間の橋梁案

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

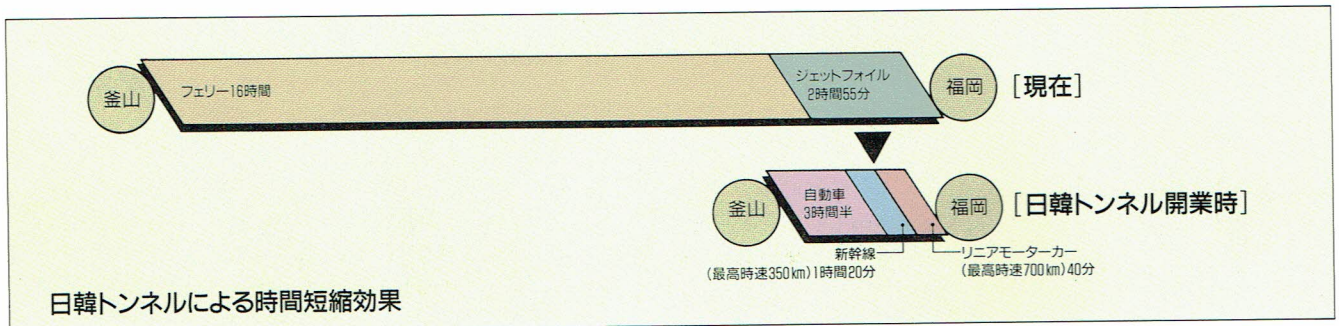
日韓トンネルが実現すれば、人、物、情報の国際交流が活発になり、技術や産業の平準化が行われ、アジア地域の均衡ある発展に寄与することができます。特に東アジアは、人的資源、物的資源が多彩でかつ豊富であり、交通機関を充実させることにより強力な経済圏をつくるすることができます。その際、日韓が工業国として中核的な役割を持つようになります。また日韓トンネルの建設により、青函トンネルや本四連絡橋で蓄積した技術ノウハウをさらにレベルアップさせ、世界中の

巨大プロジェクトに貢献することができるようになります。さらに完成までの過程で、長期的に雇用や資材の需要が生じますので、関連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。今日、日本の国際的な貢献度がさまざまに問われていますが、このプロジェクトを推進することは、日本が世界に対して歴史的な貢献を果たし、また世界平和に向けてのリーダーシップを発揮することのできる最良の方法だといえるでしょう。

アジア共同体の実現に向けて



日韓トンネルで日本と大陸が陸続きに

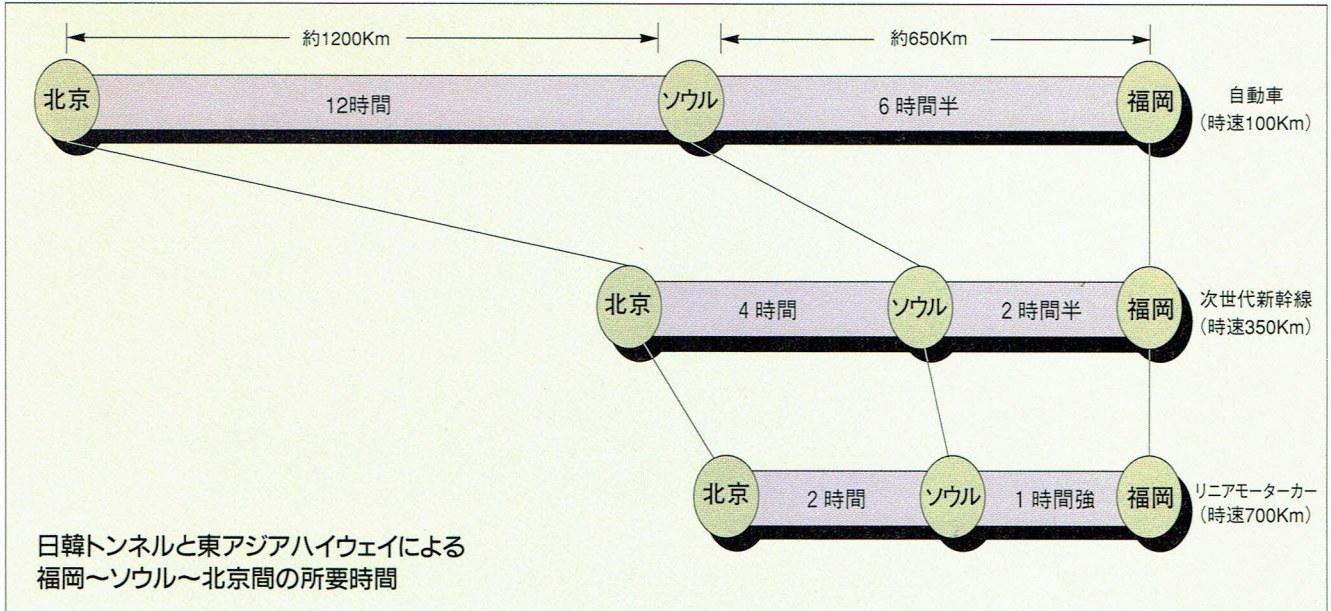


現在、福岡から釜山までの航路は、フェリーによって約16時間、ジェットフォイル（高速水中翼船）によって約3時間で結ばれています。日韓トンネルが完成すれば、そこを自動車が行くことによって両都市間は約3時間半に、次世代の新幹線（時速350km）ならば1時間20分ほどに、リニアモーターカー（時速700km）ならば40分ほどに短縮されます。所要時間の短縮効果ばかりでなく、トンネルによって天候に左右されない、安全で確実な交通網が形成されますので、船舶や航空機

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。

また将来、日韓トンネルが東アジアハイウェイに連結されて北京まで延びれば、福岡～北京間は新幹線で約6時間半に、リニアモーターカーならば約3時間半にまで短縮されることになります。

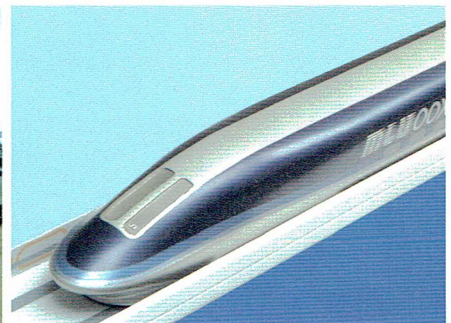
21世紀の新しい交通システムづくり



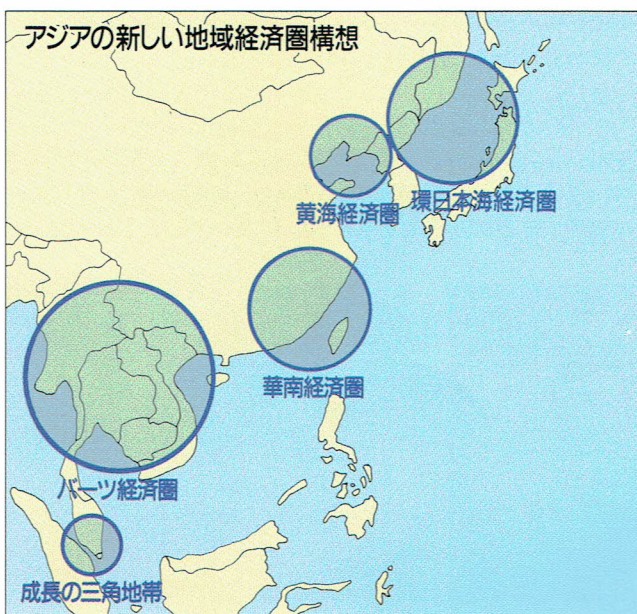
ジェットfoil (JR九州)



次世代の超高速新幹線 (JR西日本)



リニアモーターカー (JR東海)



日韓トンネルはアジア経済圏の大動脈

近年、環日本海経済圏や環黄海経済圏などが話題になっています。政治的な壁によって遮られていた国々に、新しい時代の流れにより、交流の道が開かれてきました。この地域は、資源や人材の面で膨大な潜在能力を有し、大きな可能性を秘めています。来る21世紀は東アジアの時代、あるいは極東の時代とも言われています。日韓トンネルは、これらの地域を密接に連結し、新しい経済圏を成長させる大動脈となるでしょう。統合ECや北米に匹敵するアジア共同体の実現も夢ではありません。

実現へ向けて動き出した日韓トンネル計画

1981年 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年 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年 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、簡易弾性波探査を実施
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年 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年 3月	対馬に地震計を設置
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年 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年 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年 4月	財団法人「亜細亜技術協力会」日韓トンネル委員会の発足
7月	国際ハイウェイ代表団、中国首脳と会談
10月	韓国の巨済島でのボーリング調査の開始
1989年 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年 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)
1991年 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年 3月	韓国で韓日トンネル技術研究会の設立
6月	日韓中・国際シンポジウムの開催 第1回日韓中合同会議の開催

国際ハイウェイ・日韓トンネルプロジェクトの歩み

国際ハイウェイ構想が初めて提唱されたのは、1981年の11月です。その提唱を受けて、翌1982年の4月には、日本において「国際ハイウェイ建設事業団」が設立され、九州の北部や壱岐、対馬での地質調査を

開始しました。さらに翌年の1983年5月には、多くの専門家や有識者が集って「日韓トンネル研究会」が発足し、調査結果に基づいてルートを選定や施工法の検討などを行うようになりました。当研究会には、



第10回「科学の統一に関する国際会議」(ソウル)



日韓トンネル研究会の設立総会



中国首脳部との会談



佐賀県鎮西町の日韓トンネル名護屋調査斜坑



海底地質の音波探査



海洋ボーリング(対馬沖)



東松浦半島～吉岐間の渡海測量

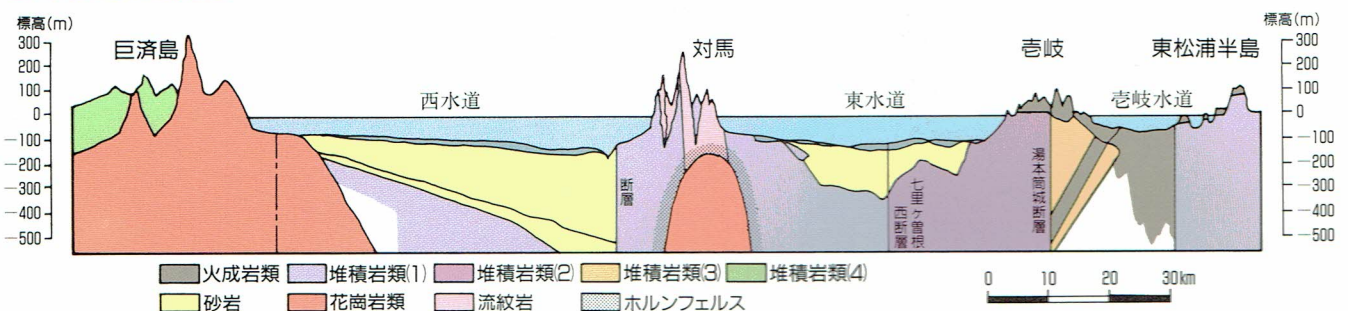
青函トンネルの経験者も多数参加しています。調査活動は、地表踏査や陸海のボーリング調査、海洋音波探査やドレッシング、環境調査など多岐にわたっています。また1986年10月からは、佐賀県の鎮西町において調査斜坑の掘削が開始されました。同じ1986年には、韓国において「国際ハイウェイ研究会」が設立、巨済島でのボーリング調査などを始めました。

このような調査の成果により、日韓海峡の地質状況が次第に明らかになってきました。それによると、まず巨済島は白亜紀層の堆積岩類から、対馬は第三紀層から成り、いずれも花崗岩の貫入を受けていま

す。吉岐は表層部に玄武岩類を主とする火成岩類が分布し、基盤岩は第三紀層より成っています。また対馬海峡の西水道と東水道の海底には、いずれも断層があり、軟質の砂層が厚く堆積しています。この区間が、難工事の予想されるところです。

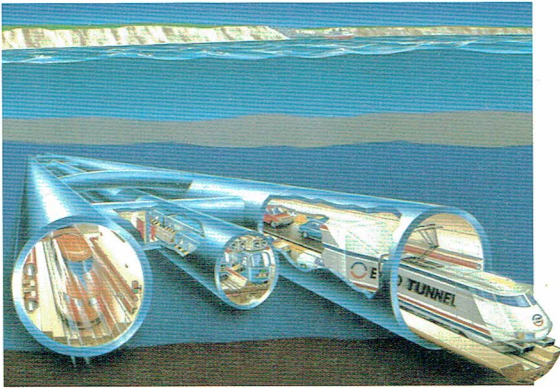
一方、東アジアハイウェイの実現に向けても、1988年の7月に中国首脳との会談が行われ、その第一段階として北京から丹東（北朝鮮との国境の町）までを結ぶ中国ハイウェイを計画することになりました。翌1989年4月には、北京に「京丹国際高速公路計画準備委員会」が発足し、さまざまな調査活動を行っています。

日韓海峡の地質概要

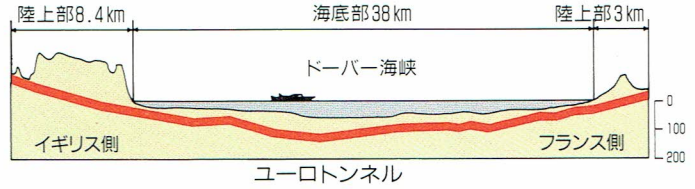


世界の海峡連結プロジェクト

EUROPE



TGV



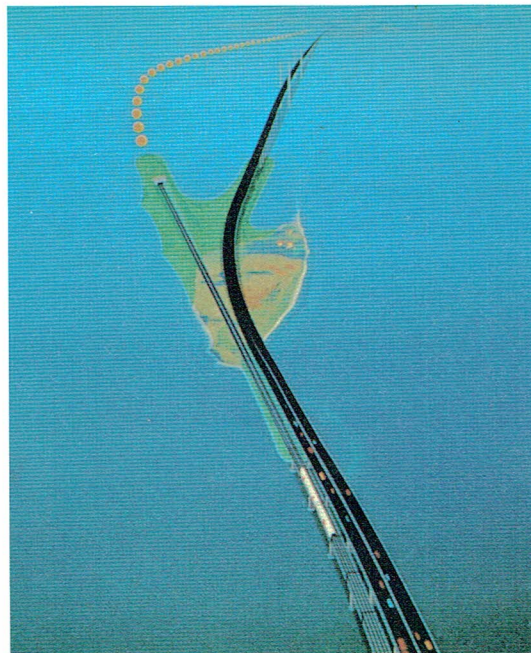
ユーロトンネル

日本の技術力や資本も参加して建設が進められているユーロトンネルは、1988年2月に本坑の掘削が始められ、1991年の6月には貫通するという、スピード工事でした。1993年の完成を目指して現在最終的な施工が行われており、完成すれば、フランス国鉄の超特急TGV（時速300km）によって、ロンドン〜パリ間は3時間で結ばれることになります。



ボスポラス橋

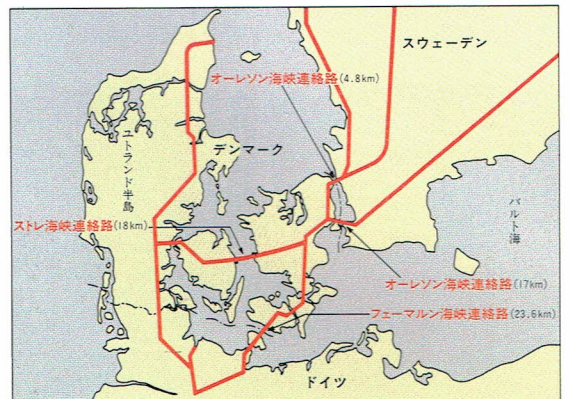
アジアとヨーロッパを隔てるボスポラス海峡には、1973年に全長1560m、6車線のつり橋が架けられました。ところがその後、交通量の増大により新しい橋の必要性に迫られ、1988年には第二ボスポラス橋が完成しています。この工事には、日本人の技術者も参加しました。またこの近くのゴールデンホーン橋は、日独の企業体によって施工が進んでいます。

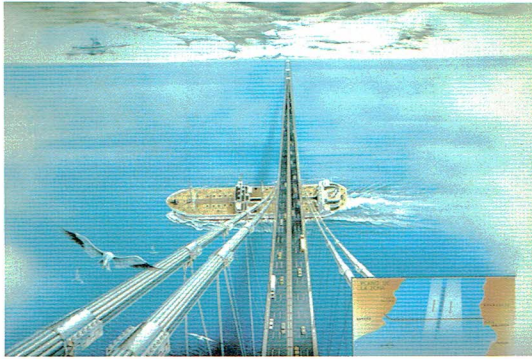


スカンジナビアン・リンク

バルト海から北海への出口に位置するデンマークの諸島を結び、デンマークとスウェーデンとドイツを連結する壮大な計画がスカンジナビアン・リンクです。この計画は、3つの大きな海峡連絡路から成っています。すなわち国際海峡であるオーレンソフ海峡とフェーマルン海峡、そしてデンマーク領内のストレ海峡です。このうちストレ海峡連絡路は、1987年に着工しています。

ストレ海峡連絡路の予想図



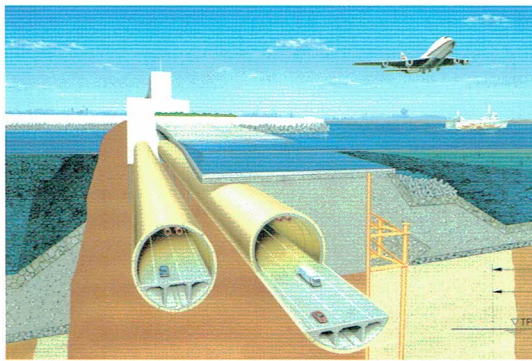


橋梁案の一つ

ジブラルタル連絡

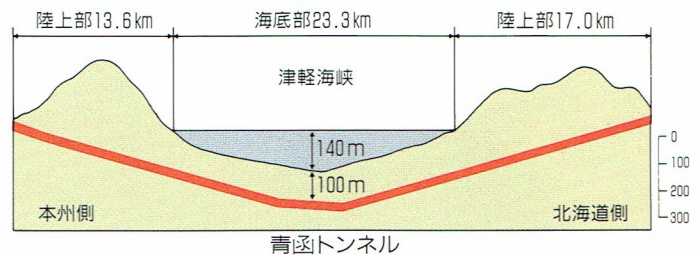
1979年にスペインとモロッコの両国王が、ジブラルタル連絡計画に合意し、調査が始められました。この海峡は、幅が最小部分で15kmと比較的狭いの比べ、水深が最大900mと非常に大きいのが特徴です。この問題を克服するため、海底トンネル案の他に、超長大の橋梁案や水中トンネル案などが出されており、現在検討が続けられています。

JAPAN



東京湾横断道路

東京湾横断道路は、全長15kmのうち川崎側の10kmが海底トンネル、木更津側の5kmが橋梁になります。トンネル区間は、直径14mという世界最大のシールドマシンが、前例のない軟弱地盤層を掘削するというので、世界中の技術者の関心を集めています。1996年には開通する予定であり、東京湾環状道路の中心に位置することになります。



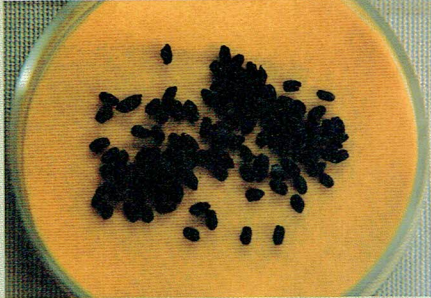
青函トンネルと本四連絡橋

1988年、青函トンネルと本四連絡橋という2つの巨大大業が完成しました。この偉業は、日本の技術力の優秀さを世界に示し、また世界の土木事業に大きな影響を与えました。青函トンネルは、本坑の掘削だけで14年、調査期間も入れると全体で40年の歳月を費やした、まさに世紀の大事業といえます。また本四連絡橋は、橋の展覧会といわれるほどのさまざまな形式の橋が、全長6km以上にわたって一本に連なっています。



文化交流のメインルート 日韓海峡の歴史

縄文～弥生時代



縄文時代の末期になると、大陸から稲作や金属器が伝わるようになった。(唐津市菜畑遺跡の炭化米・縄文末期)

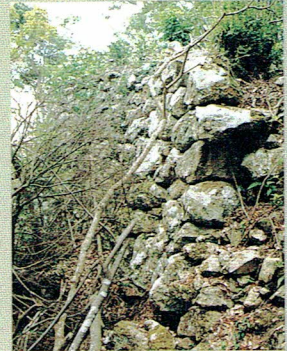


1世紀頃、福岡にあった奴国は後漢の光武帝に朝貢し、金印を賜った。この奴国は魏志倭人伝にも登場する。(「漢倭奴国王」の金印・福岡県志賀島出土・弥生中期)

古墳～飛鳥時代



6世紀に入ると、百済から仏教が伝来した。(太宰府市観世音寺の金銅仏・6世紀)



7世紀には天智天皇の命により、九州各地に城が築かれた。これらの城は、百済の技術者の指導の下に築かれた。(対馬の金田城跡)

奈良～平安時代



福岡の鴻巣館(こうろかん)は、奈良・平安を通して大陸からの玄関口となり、世界中の文物が集まった。(西アジア産のガラス器・鴻巣館跡出土・9世紀)

鎌倉～室町時代



13世紀頃から、多数の高麗鐘が日本へ持ち込まれた。高麗鐘は竜頭や飛天像が特徴的である。(唐津市恵日寺の鐘・11世紀製造)

江戸時代



文禄・慶長の役に日本へ運ばれた多くの朝鮮陶工は、九州各地に窯を築き、中でも李参平は江戸初期に有田焼を開いた。(李参平の碑・佐賀県有田町)



対馬の宗藩は対朝鮮外交に尽力し、朝鮮通信使の接待役も担当した。(朝鮮通信使絵巻・対馬歴史民族資料館蔵)

私たちも本計画に参加しています。



友愛の輪を世界に広げるハイウェイ

今や日本は、従来の自国本位の利益追求から脱却し、その資本力と技術力を他国との共栄のために奉仕する時にきています。この認識の上に立って生じた友愛の輪を、延びゆくハイウェイを通じて大きく広げていきたいと思えます。日韓トンネルはこうした理念に基づき、国際ハイウェイ建設の第一歩として、多大な困難を乗り越えて踏み出したのです。

日韓トンネル研究会会長
北海道大学名誉教授 佐々 保雄



日韓トンネルで両国の新しい未来を築く

過去において日韓両国には、さまざまな歴史的関わりがありましたが、日韓トンネルによって両国が道路で結ばれば、それを起点として日韓の明るい歴史が展開されるものと確信します。その意味で、国際ハイウェイは日本、韓国、中国を結んで新しい東洋文明を創造し、さらに東洋と西洋を結んで新しい理想世界を建設する起点になっていくことでしょう。

韓国国際ハイウェイ研究会会長
成和大学校総長 尹 世 元



国際ハイウェイ建設は平成日本の使命

経済的には先進国の頂点に立った日本が、これから世界の平和と繁栄にいかにか寄与していくかが、平成の時代の私たちに課せられた使命であると思えます。新しい太平洋文明の形成が期待されている21世紀を前にして、その中心的役割を担うべき日本の責任は重大です。その責任を果たす道を示しているのが、国際ハイウェイ建設という世界平和実現のための壮大な計画です。

財) 亜細亜技術協力会理事
元駐韓大使 金山 政英

日韓トンネル研究会の会員を募集しています。

入会のご案内

日韓トンネル研究会の会員の方々には、プロジェクトの進捗状況をレポートした月刊紙「本郷路（ほんきょうろ）」や論文集「日韓トンネル研究」を送付します。また、シンポジウムや講演会等の開催についてもご案内いたします。入会を希望される方は、左のはがきに必要事項を記入してお送り下さい。入会案内と入会申込書を郵送いたします。

年会費： 個人会員一口5,000円 法人会員一口50,000円

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駅東2-8-9 馬場ビル203号
TEL 092-473-6009 FAX 092-473-0389
