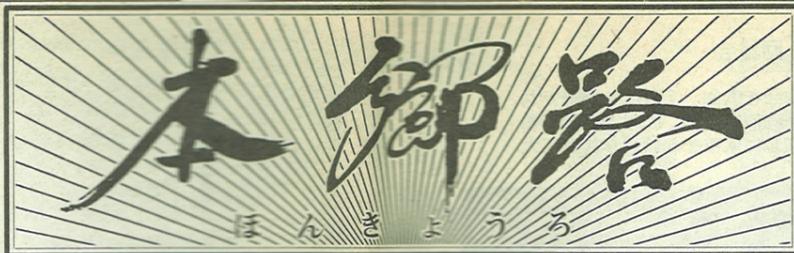


ほんきょうろ

本郷路(ほんきょうろ)とは、人類すべてが本心から慕い求める故郷である理想世界—地上天国を実現するための道路という意味です。

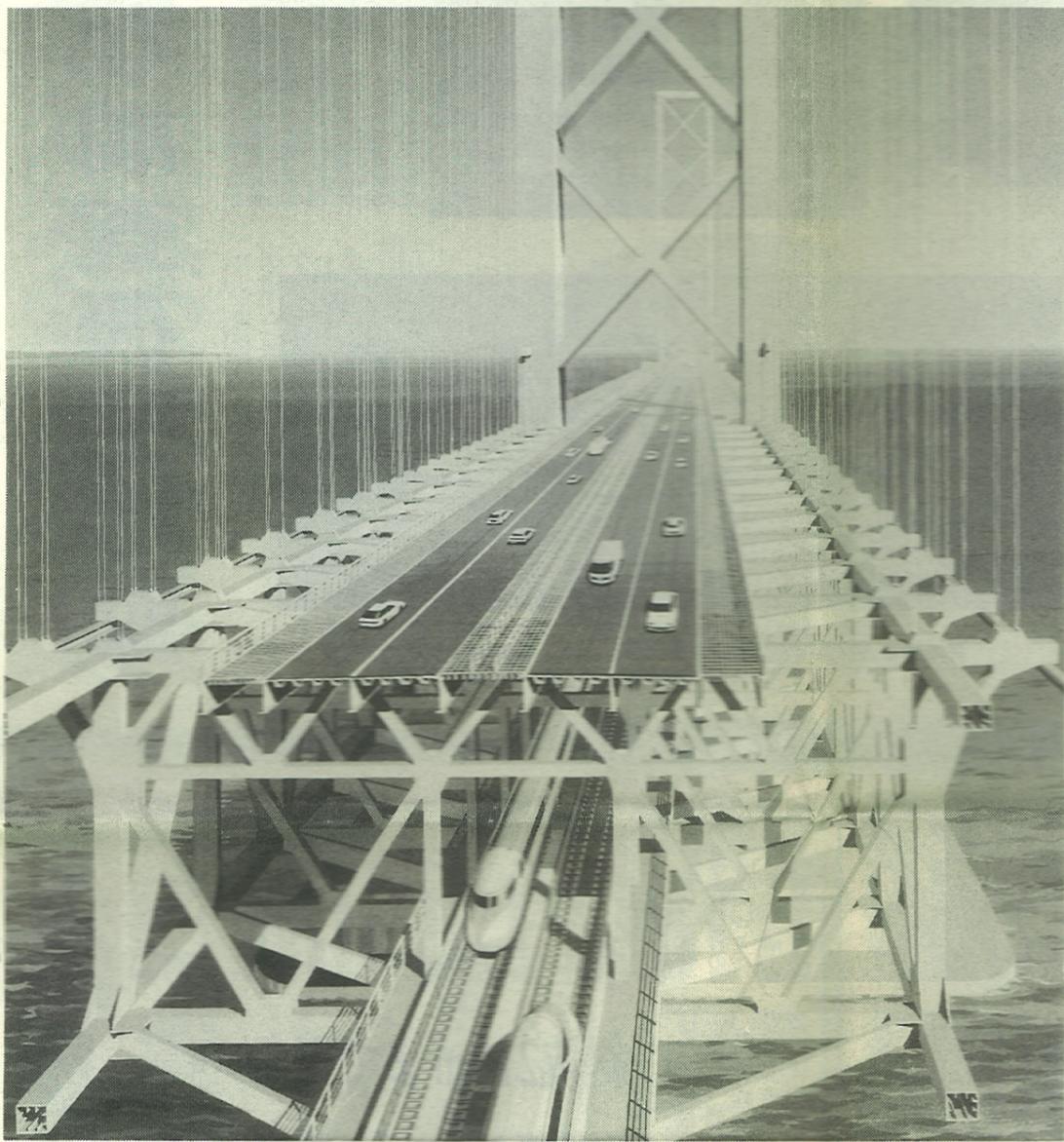
(題字は文鮮明師)



1月号 January 1988 VOL.36

発行日/昭和63年1月1日(毎月1日発行)
定価/年間購読 3000円(送料込)
発行所/©国際ハイウェイ建設事業団
〒150 東京都渋谷区宇田川町37-13
TEL 03(481)5731
郵便振替・東京4-150968(本郷路編集部)

日韓結ぶ未来への架け橋



老岐と呼子を結ぶ橋梁完成予想図 (上部に高速道路、下部に鉄道が通る)

国際ハイウェイプロジェクト
1987年 活動総括

(国際ハイウェイ建設事業団本郷路編集部)



梶栗理事長

日韓協力で夢実現へ

国際ハイウェイ建設は、昨年十一月十日で、提唱から七年目を迎えた。人類一家族実現を目指す同構想も、八一年当時は夢物語とみる人が多く、日韓トンネルさえも地質や施工法、換気

など未知の問題もあって、その実現が危ぶまれていた。そうしたなかで国際ハイウェイ建設事業団(理事長 梶栗大郎)は、日韓トンネル研究会(会長 佐々保雄)の協力で、日韓ルートの実現可能性を調査し、陸路と海路の地質情報を得た。また、トンネル掘削法などに関する工面でも、人工島を利用したルート掘削法などを実現の道筋がみついていた。

また、佐賀県西郷町から調査隊の出発が始まり、日韓トンネルルート内だけでなく海外でも調査隊を集めるようになった。そして昨年十月には、韓国でも国際ハイウェイ研究会(会長 尹世三)が発足し、韓国の研究体制が整ったのである。

八七年の主な活動を振り返ると、まず過去五年間にわたる調査研究の総括業務が完了した。事業団では地質、土木、環境などの研究項目を、それぞれ専門の調査隊が担当し、調査を進めている。

また、日韓トンネル研究会は、東京と福岡で総会を開いて、一年間の活動報告を行うとともに、広島と高松でも研究会を開く。さらに韓国の国際ハイウェイ研究会とも活発な交流を行った。

東京の総会では、韓国の鄭昌烈副会長が出席して巨済島の地質調査報告。七月下旬には、釜山支部から技術者六名が来日して、日本側技術者と一緒に音波探査の技術研修を受け、八月には日本の地質部会委員が韓国を訪れて地質調査隊と調査隊の協力を進めた。

また、日韓トンネル研究会は、東京と福岡で総会を開いて、一年間の活動報告を行うとともに、広島と高松でも研究会を開く。さらに韓国の国際ハイウェイ研究会とも活発な交流を行った。

未来をつなぐ国際ハイウェイ・プロジェクト



国際文化財団創設者 文鮮明師
人類一家族という理想を実現する方向で、東洋と西洋の諸国を連結するのが、国際ハイウェイの構想です。世界の人々を一つに結ぶ高速輸送のネットワークをつくり、世界の至る所に一日以内で往復できるようになれば、それだけ地上天国の実現は早いといえるでしょう。世界の経済が統合されるにつれ、広範な経済の発展が可能となり、人々はみな豊かな生活を営み、大部分の時間をレジャーに費やすようになるでしょう。私はすべての人々が真の生活を楽しみ理想世界が、必ず来るということを確信しています。

- 【ご案内】
ビデオ ●「本郷路」国際ハイウェイ(10~15分、日、英語)
パンフレット ●「国際ハイウェイ・プロジェクト」(B5判、日、英語)
●「国際ハイウェイ基本構想」(A4判変型)
●「国際ハイウェイレポート」(B5判)
新聞 ●「本郷路」月刊(タブロイド判)
●お申し込みお問い合わせ ☎03-481-5731

Table with membership information: 会員募集, 正会員 (年額 1口 5,000円), 賛助会員 (年額 個人 1口 10,000円以上, 年額 法人 1口 50,000円以上), お申し込み先 ☎03-496-9211, 国際ハイウェイ・プロジェクト 日韓トンネル研究会

国際ハイウェイ建設事業団
〒150 東京都渋谷区宇田川町37-13 TEL 03(481)5733

(第10回科学の統一に関する国際会議での挨拶より抜粋)

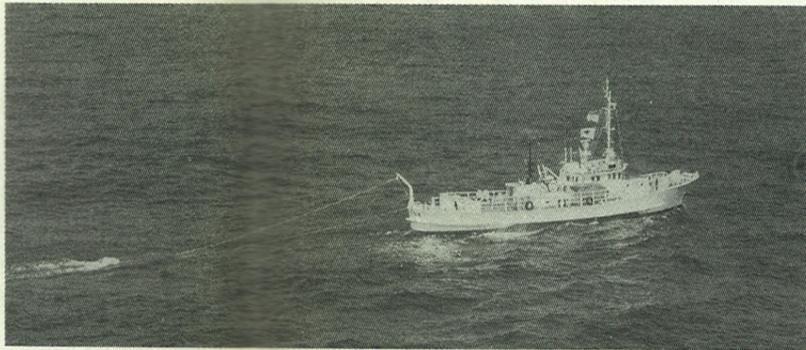
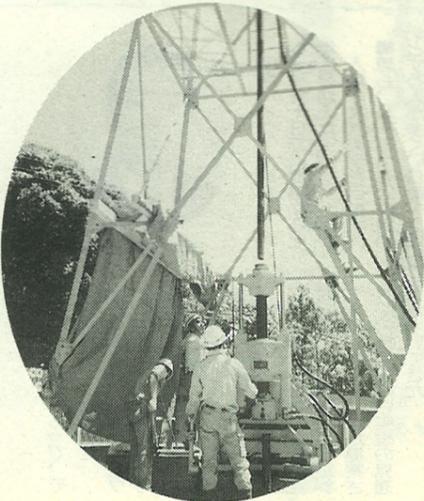
CLIP TAPE
4-60N
KOKUYO

日韓トンネル研究会第5回総会

日韓トンネル研究会は、5月に東京で第5回総会を開催。7月にも福岡で九州支部総会を開いて1年間の活動報告を行った。同研究会は、広島と岩波でも日韓トンネル報告会を開催し、国際ハイウェイ構想に期待をかける参加者に大きな希望を与えた。



陸上ボーリング 陸域部では、玄海町と小川島および吉岐で、合計三本のボーリング調査が行われた。ちなみに陸上では、これまで二十一本のボーリングが行われており、地表調査の結果を合わせて、日韓ルートへの地質解明に大きな手がかりを与えている。



海域部音波探査

対馬北西海域では、5月からスパーカーによる音波探査が開始された。日韓海峡でのこれまでの探査総延長は、約2万kmにも及んでいる。

1987年 国際ハイウェイ フォトアルバム

着実な調査研究活動

気象観測所の設置

四月一日から、風速・風向・雨量などの連続観測が開始された。この観測システムは、環境保全の立場から、環境アセスの基礎資料収集を目的としているが、本坑や橋梁を設計する際の各種データを提供する役割ももっている。

佐賀県西町の調査斜坑敷地内には気象観測所が設置され、

唐津事務所

昨年の唐津事務所は、陸域・海域の調査で、予想以上の成果を上げる事ができました。

斜坑の掘削状況は、坑口から約八十メートルまでは比較的硬い玄武岩質で、支保工もそれほど必要ではなく、吹き付けだけで掘り進んだ区間もありましたが、それ以後は天端、側壁ともに支持状態が悪化し、地層も粘土質になって湧き水も加わり、人が歩くのさえ困難な状況になりました。しかし共同企業体の作業班がこれをよく克服し、六月には二百メートルまで掘り進めた。

斜坑210mまで掘る 海域調査のデータ整理

陸域は、玄海町で二百メートルのボーリング、小川島で四百六十メートルのボーリングを行いました。その成果は後日報告されますが、両現場とも当初予想された通りのコアを取り出せました。

斜坑の掘削は、坑口から二百メートルまで完了しました。現在、掘削は一時中断されており、坑内の切羽から斜坑ボーリングが行われています。

日韓トンネル建設最前線から

地元との交流重視

吉岐分会の役員決まる

吉岐では、八六年までに七本のボーリングを行いました。地質が複雑で相互の関連性がなかなかつかめない状況でした。また吉岐では、離島ゆえに水資源の確保が切実なため、地質の把握は、ルート選定だけでなく、トンネル建設が水資源などの自然環境に与える影響を知る上でも重要です。

石炭センターも動員し、今では吉岐だけでなく、対馬や東松浦半島のボーリングコアの力学試験も行っています。吉岐事務所では、今後さらに設備の充実を計り、各種試験に対応できるように計画しています。吉岐分会の活動として、二月に発起人会を開催し、今後の活動計画、会員の拡大などが検討され、山

口定徳・前吉岐町長が新しい役員を選出を行いました。その結果、分会長には原田薫・長崎県議員、副分会長には、徳田久武・郷ノ浦町長、菅田一郎・勝本町長、山口銀次・石田町長、大皿川恵・吉田町長の四氏

が決定し、理事には田中重士(吉岐市議会議員)が就任しました。また九月には、九州支部長の高田隆博(九大名誉教授)を迎えて、第一回の理事会を開きました。理事会では、役員の補選と報告会の日程、今後の活動計画、会員の拡大などが検討され、山

りました。また懇親会でもこうした懇話会が、地元と関係が深まると期待されています。日韓トンネルへの関心は着実に高まっています。

昨年は、吉岐分会の主催でゴルフコンペも開催しました。報告会とは違ったかたちで、会員の方々と親睦を深めることができたことは大きな収穫で、参加された高田支部長も非常に喜んでおられました。

会員相互の親睦と共に、島民全体との協力を重視してゆくと、トンネル実現の近道であると強く実感した次第です。

八七年は多くの島民の方々とのお交わりを通して、学ばせられることが多々ありました。八八年は、その内容を生かして、日韓トンネル早期実現の足がかりをつくらせたいと決意しています。

(松村賢八所長)

吉岐事務所

有識者が集まる大盛況とな

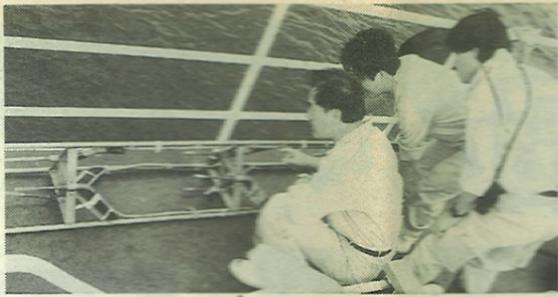
1987年

国際ハイウェイ プロジェクト 活動報告

- 一・一 機関紙一本郷路(第一号発行)(月刊)
- 一・二四 第六回日韓トンネル研究会理事会
- 一・二六 東松浦半島陸域部ボーリングの開始(佐賀県玄海町)
- 二・二一 東松浦半島陸域部ボーリング終了(佐賀県玄海町、二〇二〇)
- 二・二三 第一回日韓トンネル広島報告会
- 二・二七 加部島近海の環境調査開始(佐賀県東松浦半島)
- 三・二二 加部島近海の環境調査終了(流向・流速の観測)
- 四・一 東松浦半島で気象観測を開始(佐賀県西町、名護屋気象観測所)
- 四・一四 東松浦半島陸域部ボーリングの開始(小川島)
- 五・一四 第七回日韓トンネル研究会理事会
- 五・二〇 国際ハイウェイプロジェクト・マルチビジョン制作
- 五・二五 第五回日韓トンネル研究会総会(東京・京王プラザホテル)
- 五・二五 海域部音波探査の開始(対馬北西海域、スパーカーによるシングルチャンネル方式)
- 五・二六 吉岐陸域部ボーリングの開始(吉田町、四六〇)
- 六・四 東松浦半島陸域部ボーリング終了(小川島、四六〇)
- 七・一 第五回日韓トンネル研究会九州支部総会(福岡・博多ホテル)
- 七・一六 韓国・国際ハイウェイ研究会(釜山水産大学一行)来日。対馬沖合で音波探査の研修開始
- 七・一七 日韓トンネル調査斜坑で坑内二次覆土工事開始(佐賀県西町)
- 七・二七 韓国・国際ハイウェイ研究会一行、日本の研修を終了
- 七・二九 海域部音波探査の終了(対馬北西海域、探査総延長一三〇〇キロ)
- 七・三十一 吉岐陸域部ボーリング終了(吉田町、五〇〇)
- 八・二 日韓合同地質検討会。日韓トンネル研究会役員一行、韓国・巨濟島の地質を調査
- 八・二一 対馬・浅茅湾で漁業実態調査の開始(二十七日)
- 十一 日韓トンネル調査斜坑の坑内二次覆土工事終了(佐賀県西町)
- 十一 国際ハイウェイ建設事業東京事務局が新事務所へ移転(渋谷区宇田川町)
- 十一 斜坑ボーリングの開始(佐賀県西町、日韓トンネル調査斜坑内)
- 十一 日韓トンネル地形地質総合検討会
- 十一 第三回日韓トンネル吉岐報告会
- 十二 日韓トンネル研究会常任理事会

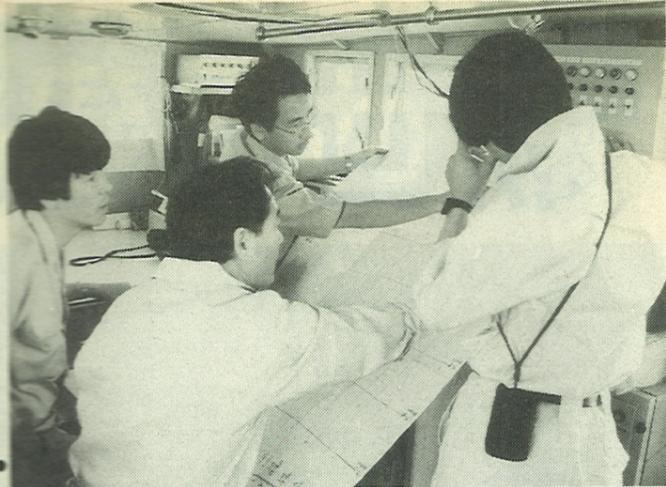
1987年 国際ハイウェイ フォトアルバム

韓国との交流活発に



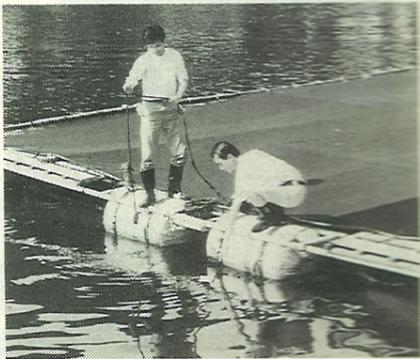
韓国訪日団の技術研修

7月には、韓国・国際ハイウェイ研究会の張善徳・釜山水産大学教授ら6名が来日。日本東技術者と共に音波探査の研修に参加した。



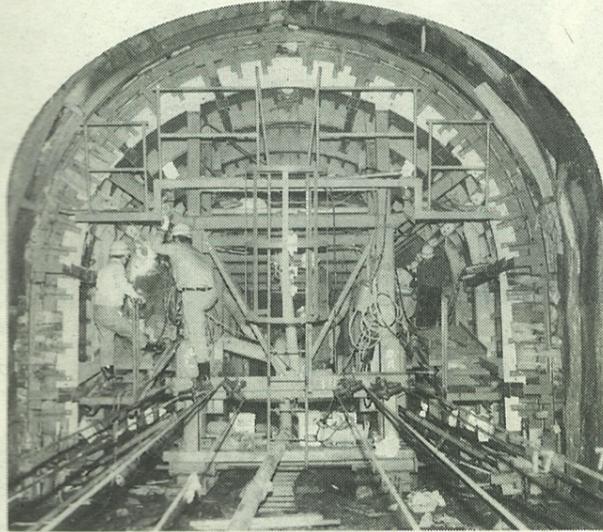
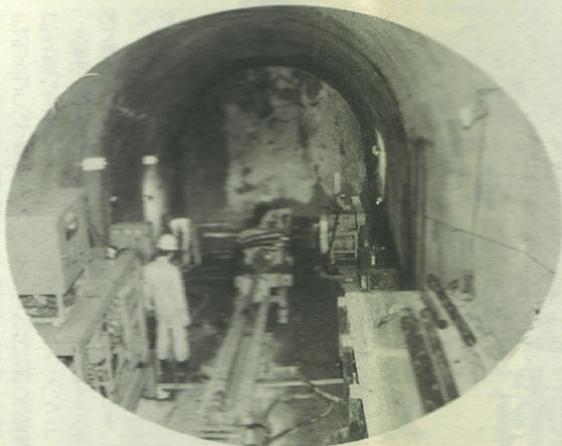
海域部環境調査

佐賀県の名護屋浦と対馬の浅茅湾では、水温・水質・生態系などの環境調査が行われた。そのデータは、環境アセスの基礎資料として利用されるほか、地元漁業関係者にも提供されている。



坑内斜めボーリング

日韓トンネル調査斜坑は、10月、トンネル先端の切羽から、延長五百メートルの斜めボーリングが開始された。今後は、この調査結果をもとに、第二期工事の施工計画が立てられることになる。またここでは、地質調査だけでなく、先進ボーリングの自動化が模索され、青函で開発されたリバーシステムも試みられている。



コンクリート巻立て工事

日韓トンネル調査斜坑は、6月に、第1期工事200mの掘削が終了。続いて、鋼製セトルを使って坑内2次覆工が行われ、トンネル内部がコンクリートで補強された。

日韓トンネル建設最前線から

対馬事務所

韓国をほろか水平線上に眺める対馬に、国際ハイウェイの建設事務所が設けられたのは、八三年五月のことです。

以来、対馬事務所では、四年間にわたって、陸海部の地質調査や浅茅湾を中心とした環境調査を行ってきました。地質は概査が昨年中に終了、精査の段階には入りませんでした。また八五年から始めた地質観測も三年目を迎えています。

調査坑の建設準備 陸海の地質概査終わる

対馬西海では、音波探査や海洋ボーリングによって、海底下の地層が概ね明らかになりました。それによると、対馬沖合には厚さ千メートルに達する堆積層が広範囲に分布することが確認されており、この層にトンネルを通せるか否かが日韓トンネル完成の鍵となります。

調査坑の建設準備は、昨年夏から立坑基地建設に向けて

調査検討を始め、用地選定や各種資料の入手業務を手がけてきました。対馬事務所では、本年も昨年同様、海陸部の環境調査や地質観測等を継続していく予定ですが、何よりも調査坑及び立坑工事の準備を最優先して進めています。

調査坑の建設準備は、昨年夏から立坑基地建設に向けて

調査坑の建設準備は、昨年夏から立坑基地建設に向けて

航空写真の撮影も パイロットの操縦訓練

国際ハイウェイプロジェクトの航空部門を担当する大村事務所が開設されてから五年目になります。ここで、当事務所の拠点である長崎空港を紹介しましょう。長崎空港は、大村市の沖合一・五キロの大村湾内に浮かぶ海上空港です。三千七百五十メートルの滑走路をもつ一級空港で、海上空港としては規模・設備とも世界一を誇っています。

資格取得があげられます。現在、事務所には二名のパイロットがおり、昨年にそれぞれ、事業用操縦士と双発機の資格、計器飛行の資格を取得しました。特に昨年は、小型機の事

大村事務所

国際ハイウェイプロジェクトの航空部門を担当する大村事務所が開設されてから五年目になります。ここで、当事務所の拠点である長崎空港を紹介しましょう。長崎空港は、大村市の沖合一・五キロの大村湾内に浮かぶ海上空港です。三千七百五十メートルの滑走路をもつ一級空港で、海上空港としては規模・設備とも世界一を誇っています。

資格取得があげられます。現在、事務所には二名のパイロットがおり、昨年にそれぞれ、事業用操縦士と双発機の資格、計器飛行の資格を取得しました。特に昨年は、小型機の事

●問題の本質を鋭く抉る論説、解説面。
各界一流の多彩な執筆陣、質量ともに豊かな紙面構成
好評 マスコミ論評

●生活情報を的確に、ユニークに。
清原美弥子の「人生案内」
ジーンディクソンの星占い/門脇尚平 新相見
連載小説——栗田勇作「比叡は萌える」

朝刊20頁(火・木・土16頁) 宅配購読料 1ヵ月2,000円
地方郵送の場合 1ヵ月2,500円(郵送料共)

●お申込みは、お電話がおハガキで...
株式会社 世界日報社・販売局まで
TEL 03(476)3421(代)

〒150 東京都渋谷区宇田川町12-9/郵便振替・東京7-40860

一月月読めば
世界通!

世界日報

信頼と責任

総合日刊紙 世界日報

紙面の特色は...

●国際面が充実しています。
海外37か国に特派員・通信員を派遣/
他紙の4倍の情報/共産圏の的確な情報

ニュースグローバル
世界の論調/まんが「笑ワールド」/他
本紙海外特約紙=WASHINGTON・TIMES、他

アジア時代の幕あけ

新春対談

表現の欠如が誤解をまねく

佐藤 私が一九七九年、八〇年に初めて、パフォーミング・スの研究で渡米した時には、「サーカスの研究をして何の役に立ちますか」とか、「ばかみたい」とか言われたものです。ところが今は、依頼される仕事の五分の一しか引き受けられないほど、引っぱりだかんです。

「表現学」というものは、何のための表現なのかという原点を忘れない限り、いつまでも必要とされるだろうと願っています。

久保木 それは日本民族にこそ一番必要なのではないかと。表現学は、日本文化の根幹をなすものだから、表現学がなければ、日本文化の根幹がわからなくなる。表現学がなければ、日本文化の根幹がわからなくなる。表現学がなければ、日本文化の根幹がわからなくなる。

日本民族のあり方を、国際的により良く説明することが、日本民族の緊急の課題になってきています。

佐藤 日本人は、日本をまん中にしてアメリカを東に、アジアを西に見た場合、東の文化を良しとし、西の文化を低しとする東西高低の意識があると思うんです。だから日本人は、東の方向に行く「はい」として表現の受信者になり、西の方向に行く表現の発信者になってしま

うんでね。

しかし、それはなく、私達は地球全体に向けて表現の発信者にならなければならぬ。同時に人が発信している表現を誤り間違ったようにする必要があり。助けてくれと言われた時に、お金を送ることだと思ひ込む。しかし、実際に相手は望んだのは文化だ。そういう間違いが、お互いあつたような気がします。

そこには宗教も文化も、政治も経済もすべて含まれているので、自分のテリトリーにだけまもってはいけません。宗教が政治に関心がないと、政治家が宗教に関心がないと、お互いあつたような感じがします。

日本の使命は 欧文明の吸収

また、学者の多くは、「その中心に神を失った宗教がなくなった文明は、たゞのちに衰退する」と述べています。いわば、文明の中心は神や宗教にあると言っているのです。

佐藤 神が背後にあつて歴史を動かしているとしたら、神は一つの計画があるはず。それは、一口で言えば人類の救済です。だから文明の移り変わりは、神による救済の摂理で進められているのだと思います。



久保木 修己

くぼき・おさむ 昭和6年、中国・上海に生まれる。戦時によってひきあげ、慶応義塾大学に学ぶ。37年、世界基督教統一神座協会に入会。39年、同協会会長に就任。欧米、東南アジアなどの各国指導者と交流をもつ。国際共連合会長・国際文化財団理事長・国際友好協会会長・国際ハイウェイ建設事業団会長。著書は『愛こそすべて』など。



佐藤 綾子

さとう・あやこ 昭和22年、松本市に生まれる。44年、松本大学教育学部卒業後、東京都江戸川区立第一中学校の教員となり、通称の国家試験に合格する。53年、上野女子大学に入会。55年、ニューヨーク大学大学院パフォーマンス研究学部卒業。57年、実践女子大学大学院で修士号取得。現在、実践女子大学で教員として勤務中。

地球規模の発信者に

国家意識の枠 越える目標

佐藤 ある評論家がこんなことを書いてました。「金糸の現象だ。内閣拡大

だと言われているが、日本の金持ちが、一人一億円のマンションを国内に建てれば内閣拡大は一年でできる」

私はそれを読んで困ったことだと思つたのです。それをやったら内閣拡大はできて、アジア諸国からの非難がものすばらしいに決まっています。

佐藤 日本は無資源国家ですから、そうならば立つ瀬がありません。

久保木 それを救うために私達は、日本を大陸の一部として位置づけようとしているのです。

佐藤 日韓トンネル計画で本気で取り組むのは、日本がアジアの中心になることだと思います。

久保木 偉い先生方の中に、日韓トンネルが出来て世界にハイウェイが通ったら日本の文化がなくなる、という人もいます。ですが、そういう

久保木 女性時代の時代といわれていますが、少なくとも今日までの人類歴史を振り返ると、女性の方が進歩しています。だから、女性の方に期待を寄せていいと思います。

ハイウェイはアジア発展の幹線

佐藤

久保木

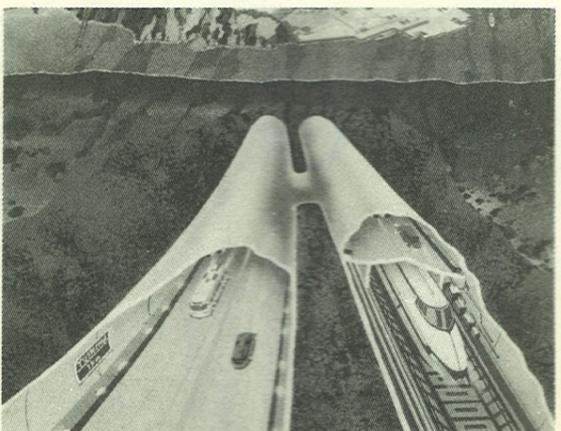
久保木 そこで日本の使命は何かと云って、二十年の歴史をかけて築き上げた欧米の科学技術文明の土壌を吸収して、それをアジア全体に広げていくことではないかと

だから明治時代の先輩たちは、貧しいながらも欧米に渡って一生懸命学んで帰ってきたんです。彼らに実によくその使命を全うしてくれました。

けれども現在、その遺産をアジアに流すのを怠ったために、日本の運命はよく、アジアも生きない、世界も平和になり切れないんです。

佐藤 そうですね。旅行者を見て、日本から韓国や中国へは急激に増えています。日本に来る人はそれほど多くないです。

佐藤 私もある程度、女性性は前の時代の偉大な女性から学びながら、次の時代の偉大な女性性を羽包んでいかねばならないと、私は思っています。



日韓トンネルは国家のテリトリーをこえる

アジア統一は女性の責任で

久保木 ここで、日本がアジアへ流すといっても、場当たり主義的に万端なくというわけにはいきません。やはり中心を定めなければなりません。

佐藤 近い将来に起こりかねない近隣諸国とのさまさまな軋轢を未然に防ぐためにも、国際ハイウェイは極めて効果があるわけですね。道路が通れば文明は後からついてくる。そのためアジア諸国は、この日韓トンネルとアジアハイウェイを、のどから手が出るほど欲しがっているんです。

佐藤 私もある程度、女性性は前の時代の偉大な女性から学びながら、次の時代の偉大な女性性を羽包んでいかねばならないと、私は思っています。

久保木 ここで、日本がアジアへ流すといっても、場当たり主義的に万端なくというわけにはいきません。やはり中心を定めなければなりません。それが日本と韓国と中国です。この極東三国をまず立ち上げます。

佐藤 近い将来に起こりかねない近隣諸国とのさまさまな軋轢を未然に防ぐためにも、国際ハイウェイは極めて効果があるわけですね。道路が通れば文明は後からついてくる。そのためアジア諸国は、この日韓トンネルとアジアハイウェイを、のどから手が出るほど欲しがっているんです。

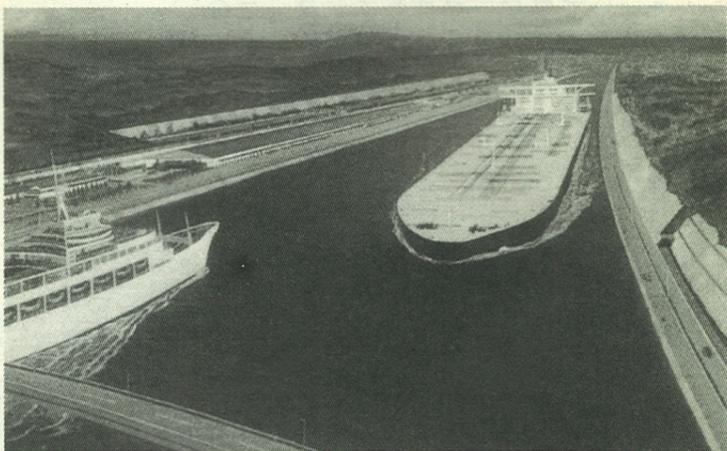
佐藤 私もある程度、女性性は前の時代の偉大な女性から学びながら、次の時代の偉大な女性性を羽包んでいかねばならないと、私は思っています。

佐藤 私もある程度、女性性は前の時代の偉大な女性から学びながら、次の時代の偉大な女性性を羽包んでいかねばならないと、私は思っています。

アジア諸国はハイウェイ建設を願う

久保木 女性時代の時代といわれていますが、少なくとも今日までの人類歴史を振り返ると、女性の方が進歩しています。だから、女性の方に期待を寄せていいと思います。

巨大プロジェクトが世界を結ぶ



着工に向けて調査が進む第2パナマ運河の想像図



日本列島を結ぶの目的により、今も建設が進む高速道路ネットワーク



今、世界の各地で、二十一世紀に向けて、かつてない規模の巨大プロジェクトが幾つも提案されている。中でも、第二パナマ運河計画は、その実現に向けてのほとんどが通れないなど、

陸を海に、海を陸に

◎第二パナマ運河 ◎東京湾人工島

様々な問題点が指摘されておられ、過去数十年間に渡って、現運河を改修するが、それよりも新たに第二運河を建設するかについでに討議が繰り返されてきた。八二年になってやっとパナマ、日本、アメリカの三國政府からなる委員会が設置され、計画が具体化してきた。

の再開発の為に、東京湾に人工島を建設する話である。現在、官民を問わず各界各層から、東京湾の開発構想が打ち出され、その数は四十件を超えている。東京都では、その乱立ぶりに決り顔をしながらも、何らかの再開発の必要性を認めている。特に注目を集めているのが、人工島建設を核とした二つの案「東京コスモポリス構想」で、東京大改造計画である。前者は、巨大構想である。



日本列島

ネットワーク

- ◀ 静かに開通を待つ世界最長の青函トンネル
- ▶ 完成が間近い本四連絡橋、児島・坂出ルート
- ▼ 近く着工予定の東京湾横断道路



スピードの極限に挑む

◎欧州横断鉄道

◎プラネット・ラン



世界で最も速い超特急—フランスのTGV

人類の鉄道にかける夢を二つ紹介しよう。世界最速の超特急といえるフランスが誇る時速三百キロのTGVであるが、この列車を使って西欧諸国を連結しようという構想がほぼ固まった。

ルートは、パリを発してブリュッセルを経由、そこからケルン方面とアムステルダム方面に分かれて進む。また九三年に開通する英仏海峡トンネルを通じてロンドンへも達する計画である。

そうならば、ロンドン・パリは三時間で結ばれ、飛行機並みの速さでしかもずっと容易に往來ができるようになる。欧州地域の一体化を促すには日本のリニアモーターカー促進させるプロジェクトになりやうな技術が是非必要である。

一方、北米大陸では、更に未来を目指した構想が進んでいる。名づけてプラネット・ラン(惑星列車)計画。ニューヨークからロサンゼルスまでの地下に真空チューブを通して、リニアモーターカーを走らせるというもので、空気抵抗がないので途方もないスピードが出せる。すなわち、北米大陸をわずか二十分で横断し、その最高速度は時速二万二千キロ。地球を二時間で一周してしまう超高速となる。

将来はペーシング海峽を超えて、ユーラシアにも走りやうと夢を膨らませようとしている。

「日本、アメリカ、パナマの三國政府で構成されるパナマ運河開発調査委員会」が、第二パナマ運河の企業化調査(フーシシリテ、メスタテ)のための参加企業の公募を開始した。

巨大土木事業と走体 過去二年間の動き

1月	二十日 サッチャー英首相とミチラン公使の会談で、英仏海峡トンネルの建設が正式に決定。二本の鉄道トンネルと換気用トンネルから成るOTGチャンネル・トンネル・グループ案が採用されることになった。
2月	二十一日 わが国の自動車道建設審議会は、全国の高速度道路網を強化するために、十二年間で十九区間、計五百二十キロを新設することに決定した。
4月	二十四日 日本トンネル協会が主催のトンネル国際会議が開かれ、世界十七か国から三百名の技術者が参加。青函、トバ、シララルなどテーマに上げられた。
6月	十九日 日本、アメリカ、パナマの三國政府で構成されるパナマ運河開発調査委員会「フーシシリテ、メスタテ」のための参加企業の公募を開始した。
7月	三十日 地域開発に新しい夢を与えてくれる中台人工島構想の表現に向けて、運輸省が海洋構造物開発の総合研究会を発足させた。
10月	三十一日 東京都が、三か月かかると見込まれるメタノール車一般道路走行テストの結果をまとめた。低公害で経済的な新燃料の特性が明らかにされた。
11月	一日 日韓トンネル建設のための調査研究の起式が、佐賀県西町で行われた。五百名の出席者の中には、韓国からの大学教授も多数参加した。
11月	一日 東京湾の川崎と大津の間十五キロを、橋とトンネルで結ぶプロジェクトに向けて、「東京湾横断道路会社」の創立総会が開かれた。民営第一号として、いかに早く、いかに安くは官民共同の第三センターに切り換わる。
11月	インドネシアのハビビ國務大臣が来日し、ジャバ島とスマトラ島を結ぶ長五百キロのトンネル建設について、日本政府に調査を要請した。

1986

21世紀に向けての布石

海峡横断への情熱

- ◎英仏海峡トンネル
- ◎エーレスンド海峡架橋
- ◎ジブラルタル海峡トンネル
- ◎メッシナ海峡架橋
- ◎ジャワ・スマトラトンネル



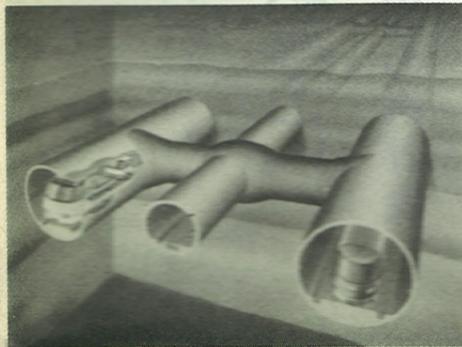
世界の巨大プロジェクト

青函トンネルの完成に誘われて、世界各地で海峡横断計画が、いよいよ現実化しようとしている。

中でもヨーロッパの動きが目覚ましい。この地域は、ヨーロッパ大陸を取り囲む地中海やバルト海、北海が、そこに浮かぶ数多くの島々や大陸同士を隔てており、そこに住む人々にとって海峡は、他国と自国を隔たっている障壁であり、国境に防衛上の強さをもたらした。

ここには、すでに十八、十九世紀の頃より、橋やトンネルで海を渡り、島々大陸、大陸と大陸を結ぶための様々な構想が芽生え、今日まで受け継がれている。その主な例として、英仏海峡トンネル、デンマークのユトランド半島からグリーンランド、シベリア(コシヤク)のシベリア間、メッシナ海峡架橋計画、イタリア本土とシチリア島のメッシナ海峡架橋計画などがあ

トンネル名	全長	海底部	用途
青函トンネル (完成)	54km	23km	鉄道トンネル
英仏海峡トンネル (工事中)	50km	37km	鉄道トンネル
ジブラルタル海峡トンネル	60km	28km	鉄道トンネル
ジャワ・スマトラトンネル	50km	25km	鉄道案が有力
日韓トンネル	約250km	約150km	道路鉄道併用



CTOチャンネルトンネルグループ、英仏海峡トンネル、メッシナ海峡トンネル、ジャワ・スマトラトンネルの模型。

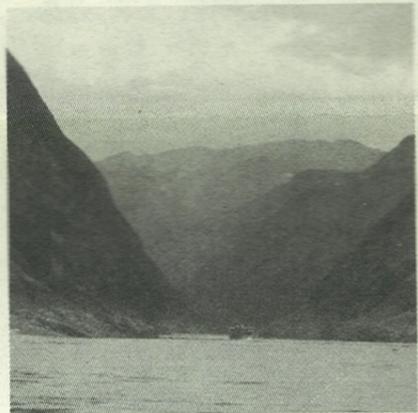
今までは、技術的問題も、政治的、軍事的な壁が大きかったことによる。それが最近になって具体化の動きが見え始めている。シベリアトンネルは、モロッコ政府が日本からの技術援助を要請し、それに応じた鉄道会社が、第三国にわたって海峡横断計画を推進している。

また、香港島では、世界初の高速道路と複線鉄道併設の沈埋トンネルが、やはり国内のメーカによる建設中である。

このように、巨大プロジェクトの推進には超国家的な協働体制が不可欠であり、その中でも日本の役割が大きい。二一世紀には、これらのプロジェクトと国際ハイウェイとを連結させ、世界を一つの大ネットワークにするという構想が、ますます現実化している。

歴史の川に、世界的大事業

揚子江上流 三峡ダム



悠久たる揚子江の流れをわたえた三峡

巨大な中国大陸には、二一世紀のフロンティアとして世界最大の注目が注がれている。中国ではかつての毛沢東時代から、生産設備や土木事業など、村落単位の小規模なものにとどまっていた。スモール・イン・ヒューマン、新たに巨大プロジェクト

近代化を急ぐ中国では、日以上の反響を巻き起こす計画はいわゆる歴史をかけた悲願でもある。

三峡ダムは、資金、技術の面でアメリカや日本との協力の下で建設が進められる見込みだ。総工費は三兆五千五百億、総発電量は千三百万キロワットにも達し、一九八二年に完成した南米パラナ川のイタイプ・ダム(総発電量千二百六十キロワット)を凌ぐことになる予定)であるから、そのスケールの膨大さがしのばれる。

への挑戦が始まっている。その一つが、中国最長の川揚子江の流れを最大限に活用しようとする「三峡ダム」計画である。中国では数千年の昔から、黄河や揚子江などの大河を相手に治水工事への苦闘が繰り返されてきた。この計画はいわゆる歴史をかけた悲願でもある。

1987

- 1月 二十七回 関西国際空港の着工式が、大阪湾の泉洲で行われた。総事業費一兆円、世界初の本格的な人工島による海上国際空港建設が、一九九三年三月開港を目指してスタートした。
- 2月 四回 国鉄のリニアモーターカーMLU001が、有人で時速四百キロを突破。世界記録を作った。
- 3月 インドネシアのジャワ島とスマトラ島をトンネルや橋で結ぶための「ジャワ・スマトラ連絡計画研究会」が、日本のメーカやコンサルタント会社十五社によって設立した。
- 4月 六回 通産省が、「東京湾コスモポリス構想」を発表。東京湾に四つの大規模人工島を造成し、住宅・文化・学園都市を建設するプランをまとめた。
- 5月 二百回 建築家の黒川紀章氏ら八人からなるグループ「二〇二五」が、東京湾新首都人工島や房総運河などのアイデアを盛り込んだ「東京大改造計画」を発表した。
- 6月 二百回 日韓トンネル研究会の第五回総会が開催され、初めて韓国側からも国際ハイウェイ研究会が参加。巨額の地質調査の内容を発表した。
- 7月 十八回 J.R.の浮上式鉄道実験センターで、実用型リニアモーターカーMLU002による初の浮上走行実験が行われ、時速二百三十八キロを記録した。
- 8月 三十一回 「青函トンネル開通記念ウォーク」で、全国から抽選で選ばれた一般人四百八十名が二十三・三キロのトンネル海底部を歩いて横断した。
- 9月 九日 東北自動車道と首都高速の間が開通し、青森から熊本に至る三千キロだが、日本縦断ハイウェイによって直通することになった。
- 10月 エーレスンド海峡架橋について、スウェーデン側と対立する社会党が反対運動を強めて挫折したために、計画は一時中断となった。
- 12月 十六日 日航が開発したリニアモーターカー「HSR」が、一九八九年夏からフランス・ガスで、七キロの区間において実用化試験が行われた。
- 十二日 J.R.グループは、一九八八年四月の青函トンネル、本四架橋の開通を踏まえた新運賃を、運輸省へ申請した。

