



報告会では図表などを使って詳しく説明された

韓トンネル

研究、新段階へ

部会研究報告会プログラム

会長 佐々保雄

開会挨拶

【第1部会】

(1)アジア高速道路網最適投資編成とファイナンシング

筑波大学教授 河野 博忠

【第4部会】

(2)対馬海況 海象・気象データ表示システム (初年度調査)

㈱パスコ 三浦 秀夫

【第2部会】

(3)対馬浅茅湾の生物ガイドブック作成および真珠養殖場の生態系調査

北海道大学教授 辻田 時美・総合科学(株) 金山 勉

【第3部会】

(4)対馬海峡水道の音波探査の総括

住鉱コンサルタント(株) 中条 純輔

(5)壱岐島南方海上磁気探査解析作業

高知大学教授 松田 阳一

(6)対馬・壱岐間の岩盤とそれ

藤井 上島 信二丸 重美

(7)日韓トンネル施工のための注入工法に関する研究 (その1)

佐藤工業(株) 藤井 村上 島田

(8)沈埋トンネル案調査 (その2)

日本シールドエンジニアリング(株) ケイエムエンジニアリング(株)

(9)沈埋トンネル施工概略検討

第六回総会に先立ち日韓トンネル研究会は、午後二時から示テルニューオータニ・芙蓉東中の間で、昭和六十二年度の部会研究報告会を開催した。会場には日韓トンネルに関心を持つ技術者約三百人が集まり、各部会の研究成果は耳を傾けた。報告内容は一年間の調査研究の総括が中心であったが、経済効果から環境アセスに至るまで細部にわたる研究内容は、ルート選定を目前にした日韓トンネル計画が、調査から建設へと新しい段階に入つたことをうかがわせるものとなつた。

アジアに高速道路網が建設されるに、どれ位の経済効果があるだろうか。また、どのくらいルートが最も効果的なのか。

第一部会は河野博忠筑波大

学教授を中心に、経済的モ

デルを使った「ノンピューター

・シミュレーションによる予

測研究の経験を報告した。

今回発表された結果によると、アジア高速道路網の建設

費を二十兆円とした場合、中

国経済への波及効果だけでも

五・六倍になるといつ。

アジア高速道路網の影響範

囲は広大であるとともに、多

数の産業に関連する。そこで

非線形動学的多地域多部門最

適編成モデルが適用された。

このモデルは、受動的に将来

を予想するのではなく、高速

道路網を積極的に活用して

離陸すること

で、周辺のアジア諸国との牽引車

になることを期待するものだ。

中国の現状だけを見れば、鐵

道や港湾の整備が優先される。しかし、それ

だけに終始している、二十

年後、三十年後になつても中國は遅れた国ままである。

遅れを二晩に挽回するために

は、高度産業政策で最も強

いがわかった。

しかし、この経済学モデル

の研究はスタートしたばかり

で、改善すべき点は多い。

すなはち、シミュレーション

の範囲に韓国、日本、シベリ

アなどを同レベルで含め、さ

らに旅客流動や技術開発によ

る伸びも考慮すれば、「投資の

十倍から三十倍の経済効果

効果を確保できるのではないか」と河野教授は評価した。

藤井信二氏が発表した。

藤井氏らは、青函トンネル

や新開門トンネルなどの七つ

トランシットを持った中国に高速道路

を建設し、中

國は建設費千三百九十九億円を

延長一万三千五百五十キロ。中

期として五期二十五年。高速道

路網は四期末に完成し、五期に

は供用される。

観客なら旅客は、外生的に

扱う。鉄道、港

湾は拡張しても

上限を持つ。

などの諸条件が加味された。

一九八五年に

易になつた。

対馬海峡水道における地

質調査のために、国際ハイウ

ェイ建設事業団は海上音波探

査を実施し、海底ボーリング

も一本掘削している。そこで

第二部会では、総合地質調査

(株)の中条純輔氏を中心

に、海底ボーリングを中心

にこれまでの調査データを統一

的に総括した。海底ボーリング

は、音波探査式の最初のサンプル

ヤンネルのアナログ方式が採

用され、後にマルチチャンネ

ル音波探査が行われるように

なった。海底ボーリングは、

対馬西水道で海底下五百㍍ま

で掘削されてサンプルが採取

されている。海底ボーリング

は、多種の音波探

査の記録を重複して、ボーリ

ングの地質データと照合し

て、同海域の地質を六種類に

区分し、上位から下位にA層

B層C層D層E層F層

と呼ばれる。

報告会では図表などを使って詳しく述べられた

国際ハイウェイプロジェクト

自韓トンネル研究会役員

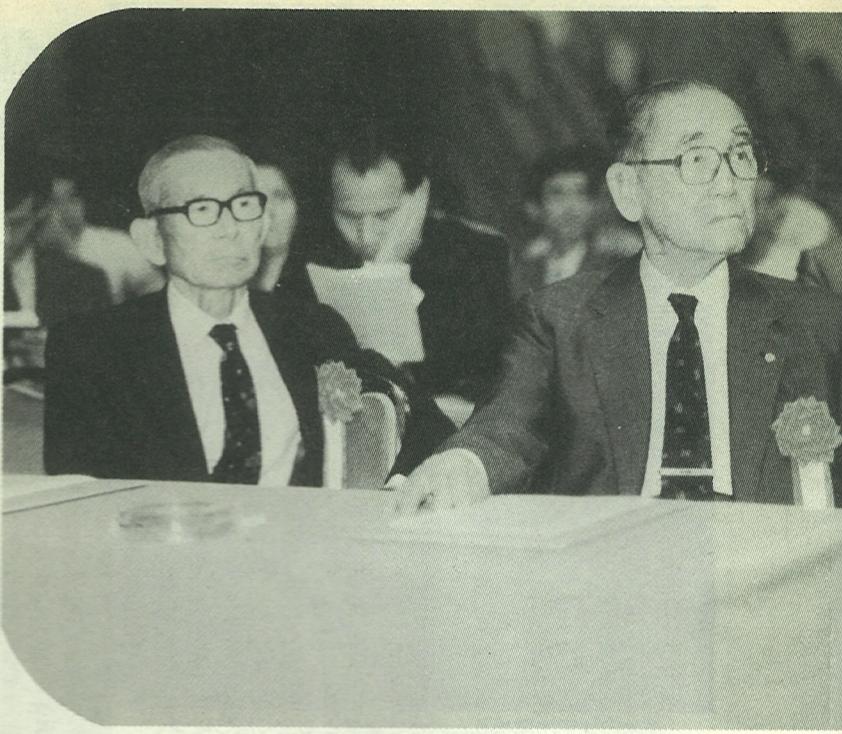
【会長】	佐々保雄 北海道大学名誉教授
【副会長】	金山政英 元駐大韓民国日本大使
瀬山義	元駐海外鉄道技術協力協会理事長
【顧問】	
安藤豊禄 小野田セメント専務取締役	
市川正巳 元筑波大学副学長	
扇谷正造 評論家	
岡田實 元大阪大学学長	
尾上正男 前神戸学院大学学長	
景山哲夫 前近畿大学学長	
☆沓掛哲男 参議院議員	
久保木修己 国際文化財団理事長	
郷司浩平 効日本生産性本部名誉会長	
高田源清 九州大学名誉教授	
那須聖 外交評論家	
西堀栄三郎 ㈳日本工業技術振興協会会長	
野沢太三 参議院議員	
☆堀江正夫 参議院議員	
山田伴次郎 前宇都宮大学学長	
【参考】	
池田肇 横河工事専門取締役社長	
遠藤劍彦 朝日航洋専門取締役社長	
大塚泰二郎 サンコーコンサルタント専門取締役社長	
岡本男雄 山岸建設専門取締役社長	
川崎偉志夫 日本鋼管専門工事業部顧問	
黒田晃 日本工営専門取締役副社長	
小林直樹 住鉄コンサルタント専門取締役副社長	
鈴木善三 八千代エンジニアリング専門取締役社長	
平兼武 ㈱バスコ専門取締役社長	
谷口敏雄 地すべり対策技術協会名誉会長	
蜷川親治 総合地質調査所代表取締役社長	
比留間豊 美和コンクリート専門顧問	
藤井宏博 明治コンサルタント専門取締役社長	
藤原和彦 東海サルベージ専門取締役社長	
渕野正雄 西松建設専門取締役社長	
前原達一 岩崎電機専門取締役	
武田裕幸 国際軌道業者連合会副社長	
宮崎政三 日本物理探査専門顧問	

【理事長】	梶栗玄太郎 国際ハイウェイ建設事業団理事長
【監事】	武田勝彦 早稲田大学教授
本島信 博士	
【常任理事】	
大塚茂 日本工業技術振興協会理事	
小山田秀生 国際文化財団副理事長	
北原正一 熊谷組顧問	
佐久田昌昭 日本大学教授	
清水肇八郎 千葉大学名誉教授	
高橋彦治 八千代エンジニアリング専門顧問	
辻田時美 北海道大学名誉教授	
持田豊 サンコーコンサルタント専門取締役	
山岡建雄 国際ハイウェイ建設事業団副理事長	
李健 政治経済評論家	
【理事】	
伊吹山四郎 日本大学教授	
太田洪量 国際ハイウェイ建設事業団常任理事	
岡部達郎 元国鉄常務理事	
折下功 豊橋技術科学大学教授	
河野博志 青山大学教授	
久保村圭助 芝浦工業大学教授	
紅林茂夫 国際経済研究センター理事長	
小関幸治 熊谷組顧問	
桜井設雄 国際ハイウェイ建設事業団常任理事	
杉本卓司 日本物理探査専門取締役社長	
瀬古新助 中央開発専門取締役会長	
南日俊夫 前日本海洋学会会長	
濱建介 前田建設工業専門取締役	
林知夫 元西海区水産研究所所長	
平野敏行 東海大学教授	
福田泰三 サンコーコンサルタント専門顧問	
古田元男 ㈱ハッピーワールド代表取締役社長	
松本嘉司 東京大学教授	
松山貢三 国際ハイウェイ建設事業団副理事長	
村上良丸 日本シールドエンジニアリング専門顧問	
吉村恒 住研工業専門取締役	

50音順、敬称略

☆印は新役員

(昭和63年6月1日現在)



語る者も聞く者も真剣そのもの (研究報告会会場で)



記念講演で熱弁をふるう天野教授

第一部会では、清水副部長が報告を行い、今までの研究成果を小冊子にまとめる。韓国と協力体制と交流を深める。国際会議による日韓トンネルの後援団体を組織する。国際法上の研究のためにドーバーに調査團を派遣することなどを今年度計画として発表した。最後に清水副部長が、「研究会 자체と研究をともに、最近話題となつた。」と述べた。

その後、新役員の選出を経て、記念講演に移った。講演は「リニアモーターカーと遷都論」というテーマで、京都大学教授の天野光三氏が、長年に及ぶ経験と研究をともに、最近話題となつた。

最後に、山田伴次郎・前宇都宮大学学長が「このよろこびと共に熱心に討論や研究發表がなされ、最後まで全員が残って、盛り上がった。」と感想を述べ、万歳三唱をもって終わった。

い交流のひとときとなり、会場の至る所で歓談する光景が見られた。

は、ゴルバチョフ書記長との間に会談がすみられておりました。

私もまた縁がありまし、していいくといふ姿勢が大切で、五、六年前から韓国で、そういう方向性を示唆しております。

あります。

「リニアモーターカーと遷都論」

京都大学教授 天野光三

は、ゴルバチョフ書記長との間に会談がすみられておりました。私もまた縁がありまししていいくといふ姿勢が大切で、五、六年前から韓国で、そういう方向性を示唆しております。

私はまだ縁がありまししていいくといふ姿勢が大切で、五、六年前から韓国で、そういう方向性を示唆しております。

あります。

私はまだ縁がありまししていいくといふ姿勢が大切で、五、六年前から韓国で、そういう方向性を示唆しております。

あります。

東西交流の先駆け

シルクロードに生きた人々

年表と第一回旅行図

前141 漢の第五代皇帝・武帝が即位する
前139 張騫、武帝の命を受け、大月氏に向けて長安を出発
前139~129 匈奴に捕らえられ、虜囚の生活をする
前129 匈奴を脱出し、大宛国を経て大月氏に至る
前128 帰途につく
前127~126 再び匈奴に捕らえられる

前126 甘父、胡妻と共に帰國
前123 車騎将軍衛青に従軍し、功績をたてて博望侯に封ぜられる
前121 作戦遂行に失敗し、庶人に落とされる
前119 鳥孫を目指して、第二回目の旅行に出発
前115 帰國後、大行(外務大臣)に任命される
前114 病没



しかし、前三世紀の後半になると、否応なく西方に自ら向けるを得ない事態が生じてくる。それが匈奴の出現であった。匈奴とは、モンゴリ高原に住む遊牧民であったが、強力な馬と最新の装備をもって南下を開始し、中国を西北から脅かし始めたのである。

秦の始皇帝が、万里の長城建設に国力を費したのも、匈奴対策のためであつたし、漢の高祖においても、前200年、自ら陣頭指揮に立った匈奴との戦いにおいて、手痛い敗戦を喫し、屈辱的な和平条約を強引に受け入れていた。

前141年、十六歳で即位した武帝も、早速匈奴問題に着手しなければならなかつた。折しも匈奴の捕虜によって、次のような情報が得られた。すなわち、匈奴によって王を殺された月氏族が、西方に逃れながら報復の機をうかがい、同盟国を探しているのである。