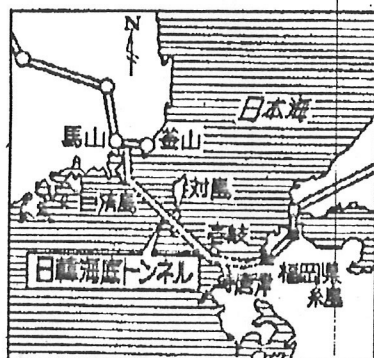


日韓結ぶ海底トンネル

雄大な構想浮上



唐津に調査事務所

唐津市と韓国・釜山間約二百キロを海底トンネルで結び、高速鉄道やハイウェイを通そうという雄大な構想がある。青函トンネルの四倍、建設費は約二兆円を突破する。とても大きな話で、政治的な問題もからむ。実現性はもろく構想そのものに対し、疑問視する向きもあるが、技術的に可能かどうかだけでも検証しよう」と民間レベルの建設事業団が決定、先月上旬、唐津市に調査事務所も設けた。

この発端は昨年十一月、ユーラシア大陸を横断、ロシア・韓国・ソウルを開いた斜トンネルを国際ハイウェイ構想の統一に関する国際会議で、唐津市が提示された。政治的・国際文化財団主催だ。席上、唐津市の有識者とも上、「国際社会における東西、南北の対立を解消する」目的で、東海から朝鮮半島を経て

この構想に賛同したのが世界キリスト教統一神聖教会などの団体。さうして国際ハイウェイ建設事業団(総務長・北大名郎副理事長)を組織、「とりあえず日韓海底トンネルから手がけてみよう」と昨年九月、世界平和教授アカデミー(会長・松下正寿元立教大総長)に學術調査を委託した。その一方で二月五日、唐津市神田にて実現を目指す「日韓海底トンネルプロジェクト」を組織、本格的な調査に取り組み、青函トンネルにも関係した佐々保雄・北大名郎教授らが中心メンバーとなる予定。同事業団では「建設費はともかく、技術的に可能かどうかを見極め、もし可能であれば世論を喚起し、政府などに働きかけ、事務所を設け、現地調査に入る。同事務所は既存の資料

を収集、加部島でボーリング調査も実施した。関係者の話によると、海底トンネルは唐津から宍喰・対馬を経て釜山近くの韓国・巨濟島に上陸するルートと、福岡県・糸島町を出発点にする二つのルートが考えられている。対馬沖にあるといわれる断崖のため、トンネル掘削が不可能な場合、浮体式トンネル方式により、唐津・釜山を唐津海峡で結ぶ第三のルートも検討されている。建設費は現時点で試算して約二兆円、調査費だけでも約六百億円という。