

訳 文

韓国経済新聞 1986年1月12日

世紀の大役事
アジア共栄の飛び石の橋

韓日「海底トンネル」構想

総延長298 km 工期おおよそ15年

「玄界灘を出入する海底トンネルをくりぬこう」韓国と日本の間に海底トンネルを建設するために、世紀的なプロジェクトが両国の学者達の間で構想され、視線が向けられている。このような構想は韓日両国が主導、アジア圏を一つに結ぶ飛び石の橋を建設することによってアジアの共存時代を繰りあげる遠大な計画から協議されている。

日本で既に対馬島まで地質調査終了
今年中路線確定計画
工費8兆ウォン推算——人工島2個
韓国側では3月に研究委設置

(本文)

構想中のこのトンネルは、これから南北が統一されれば、平壤を經由して中国・蒙古・パキスタン・中東までのシルクロードを過ぎて、地中海の下を通過しヨーロッパまで至る国際ハイウェイを建設する。その出発点を韓国と日本によってする事になっている。

この遠大な計画を実現するため大々的な調査活動を行っている張本人は、日本青函海底トンネル建設主役人、佐々保雄、韓日トンネル研究会会長（北海道大学名誉教授）。純粋民間団体の韓日トンネル研究会は去る82年に結成され、日本側はすでに各都市・支部を置き百余名の学者と専門家が動員され、日本九州前面海から対馬島までの地質調査を完了し、毎月、研究報告会も開いている。また、50億円を要して既の実施された九州から対馬島までの地質及び基礎探査資料を土台として、設計作業を始めているところだ。

韓国側では、鄭昌熙ソウル大学地質学科教授等、関係教授達がソウルと日本九州で開かれた韓日トンネル研究会シンポジウムに招請を受け意見を交換した。

この研究会が計画している韓日海底トンネルは、釜山から巨済島を經由して対馬島を過ぎ日本の福岡～壱岐島～九州に至る延長298 km。巨済島から対馬島まで85 kmと対馬島から壱岐島61 kmは海底トンネル、壱岐島から福岡間54 kmは海底トンネル及び連陸橋、福岡から九州まで45 kmは陸路として建設するということ

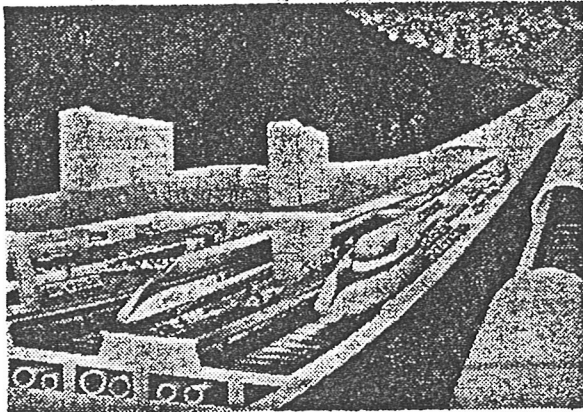
だ。海底トンネルの我が国の出発地の巨済島内8 kmは陸、残った釜山までの45 kmは海底トンネルと連陸路も計画されている。これら釜山から九州までの路線は258 kmから298 kmに至る5つの案を準備しているが、このなかで九州から対馬島までの路線は今年中に確定づける計画だ。

また、この海底トンネルの支持と換気のために巨済島と対馬島の間、対馬島と壱岐島の上に人工島一ヶ所ずつをつくり、両国の境界地点では税関施設を設置する計画だ。この海底トンネルの構造は、2階建になっているが、上の階では高速道路が、下の階では高速電鉄路線が各々計画されている。

この事業が確定され着工されたとしても、工期はおよそ15年かかると見ているし、総工事費も約8兆ウォンに達するものと推算している。

日本側では、具体的な地質・地形調査と海底物理探査がほとんど終る段階に来ているが、我が国の側では、議員会も結成されてない実情だ。これに従って韓国側も議員会構成のための具体的な人選作業をすぐ終って、遅くとも来たる3月までは、韓日トンネル研究会〇〇議員会を結成、すぐにも釜山と巨済島近海に対する海底地質調査を始める計画である。

しかし膨大な事業計画とは別に両国政府間ではこれに対する公式的な意見交換が成し遂げられてなく、近い日時にこの計画が実現されるようではない。しかし国家次元ではない民間次元で両国間の交流増進のため、べらぼうな海底トンネル建設計画が推進されていることは意味があることではなかろうか。(鄭記者)



構想されているトンネル内部模型図



昨年末、ホテルロッテで開かれた韓日トンネル研究会シンポジウムを通して両国学者達が海底トンネル建設に