

財界九州

昭和35年8月13日 第三種郵便物認可
昭和62年1月20日発行(毎月20日発行)
第28巻 第2号 発行所 財界九州社

明日の九州をひらく

No749

2

壮大な夢実現へ着々"日韓トンネル"

土地転がし—福岡都心で金融機関が暗闘!

衝撃走る! 田中産業グループ倒産



「行動する九経連」の推進役—石崎貞正／九州・山口経済連合会理事長

九州新時代—地域とともに歩む総合情報誌

夢大な壮 着々へ実現

日韓トンネル

どう見ても景況的には明るい展望を持てそうにない昭和六十二年。だからといって新年早々、暗い話ばかりでは恐縮。そこで新年にふさわしいユメのある話として紹介するのがこの「日韓トンネル」建設構想。構想といっても単なる机上構想ではなく、そのための組織も作られ、現地での地質調査も行われた。具体的な構想なのだ。しかも日本側の出入口は佐賀県唐津市か福岡県糸島町とあつては、九州人「知らなかった」では笑われる？

59年夏に「研究会」設立総会

ちよつと古い話になるが、五十九年夏、福岡市で「日韓トンネル研究会」の九州支部設立総会が開かれた。その研究会は、九州支部設立より一年早い五十八年五月、全国の大学の地質、土木、建設などの分野の大学教授などをメンバーにして発足している。研究会の会長は、わが国の地質学会の最高権威者と言われる北海道大学名誉教授の佐々保雄氏である。九州支部の初代支部長には、九州大学名誉教授の高田源清氏が就任した。

九州支部発足を前に、すでに海底トンネル建設候補地の地質調査は一定進んでいたが、九州支部発足を機に調査はさ

らに本格化し、壱岐、対馬、東松浦で合わせて十数本のボーリングによる地質調査が行われた模様である。

日韓トンネルと言うぐらいだから、もう一方の出入口は韓国側にあるわけだが、実は九州支部発足と前後して韓国側でもその年の八月から済州島、巨済島でボーリングによ

構想は戦前から、戦争で中断

もともと日・韓の間に海底トンネルを建設しようではなか、との構想は戦前からあった。当時の国鉄の技師らによって「東京発ロンドン着」というとても遠大なプ

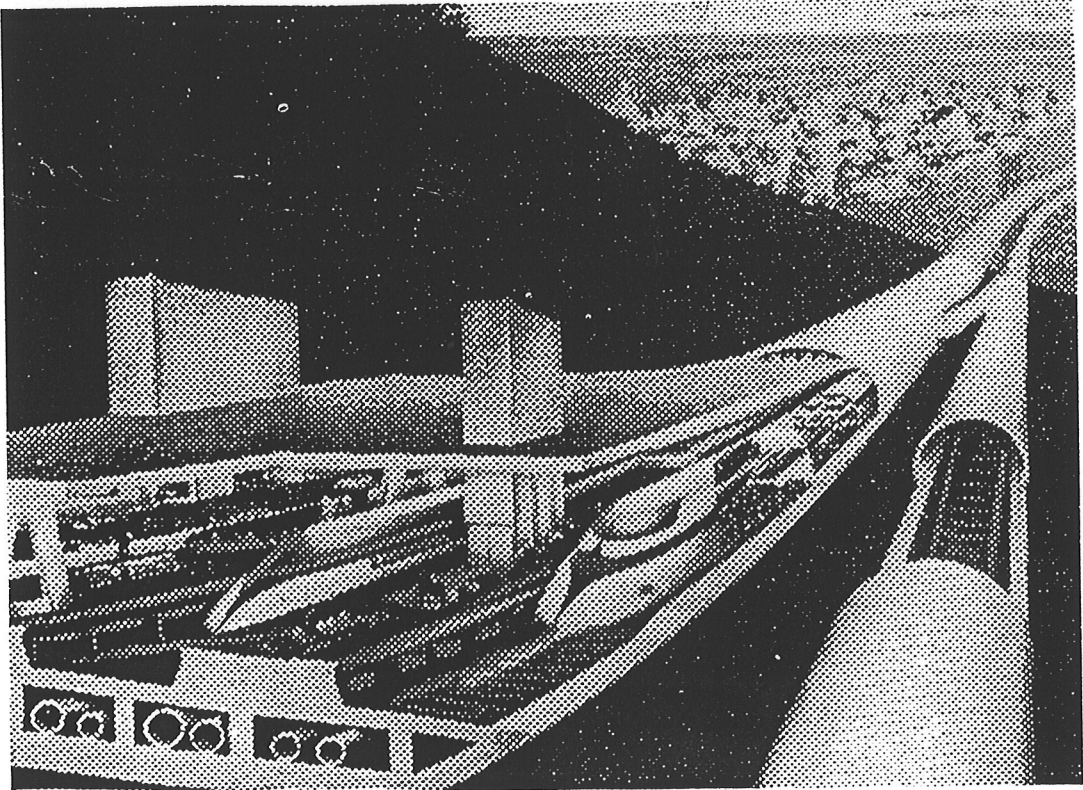
ランの本が書かれた。そのルートの一つが日・韓間のトンネルというわけで、実際に一部候補地の地質調査も行われたという。しかし、もちろん戦争で計画は中止され、実

る地質調査が行われたようである。

こうなると、この日韓トンネル構想はもはや構想段階ではなく、見方によっては着工したと言っても良さそうだが、では完工、開通時期は？となると、今のところ全く目標時期のないプロジェクトなのだ。この意味ではやはり構想であり、ユメのプロジェクトである。

出入口は唐津か糸島

延長200^キの国際海底・海中ハイウェイ



現しなかった。戦争がなかったなら、今ごろはひよっとすると、開通していたかもしれない。

ない、少なくとも本工事に着工していたかも…というのは言い過ぎだろうか。

それはともかく、戦中、戦後の長い空白期間のち、昭和五十五年、大手ゼネコンの

大林組がPR誌で「ユーラシア・ドライブウェイ」を提唱、この中で日韓トンネル建設の技術的可否にもふれ、再びユメのプロジェクトが姿を現してきた。

一方、韓国のソウルで一九八一年（五十六年）「科学統一に関する国際会議」が開かれ、席上、東京から朝鮮半島を経てユーラシア大陸を横断、ロンドンに至る国際ハイウェイの建設構想が提唱された。この構想に賛同しわが国には任意の組織だが「国際ハイウェイ建設事業団」が結成され、さらに建設構想を具体化する

ため、いろいろと研究しようとして設立されたのが日韓トンネル研究会である。

研究するいろいろとは技術的なもの、資金的なもの、経済的なもの、環境的なもの、それに政治的なものと、それこそいろいろである。近年行われたボーリングによる地質調査などは技術的なデータ、たとえば海底の状況などをつかむための調査であり、これが一定わかってくれば、どういう工法を採用すれば建設可能で、どの程度の資金を必要とするかなどもわかってくるわけである。

工法、費用、工期、試算ずみ

もともと大林組はその道の専門家だけに、その「ユーラシア・ドライブウェイ」構想の中で、すでに一定の工法と費用、工期などはちゃんと想定、試算済みだ。国際政治がからんでいるだけに実現するか、どうかは別にして、その「大林案」を紹介すると、日本側は唐津市から加部島

を経て壱岐までの延長三十二キロメートルのうち海上部の二十三キロをつくり橋などの架橋で結ぶ。壱岐―対馬間四十九キロは関門トンネルや青函トンネルなどと同じ海底トンネル。さらに対馬から韓国の済州島南端までの五三・二キロは水深が深いため、鉄鋼とコンクリート製のチューブを

連ねて海底につるす沈埋トンネルとしている。

結局、九州・唐津から韓国・済州島までだけで百三十四キロにも及び、さらに済州島から朝鮮半島までの距離を加えると、延長約二百キロメートルにも及ぶ「国際海底・海中ハイウェイ」になるわけで、世界最長の青函トンネルの数倍の長さの海底トンネルになる。それだけに工費も五十五年当時の貨幣価値で三兆円以上かかり、工期も約二十年はかかるという、超ビッグプロジェクトである。

ユメのようなプロジェクトとは言いながら日韓トンネル研究会が、日本側のトンネル

経済不振に悩み、政治的に指導力低下に悩むトップが威信回復のため起死回生策として打ち出した政治的側面の強い建設認可条約書のとおり交わしであつても、同計画が大きいく前進したことに間違いはない。日韓トンネルの場合も、技術的、資金的にメドはついても「ユーラシア・ドライプ

の出入口を唐津市か福岡県糸島町と想定して調査、研究を進めていることなど考えると、一方では何となくいざ実現するプロジェクトとの感じがしないでもない。そういえば、昨年六十一年二月、フランスのミッテラン大統領はイギリスを訪問した際、サッチャー首相との間で「ドーバー海峡横断トンネル」建設認可条約書を取り交わした。このドーバートンネル建設計画は、両国の過去の歴史において何度か計画されては立ち消えになった経緯があり、両国にとっては二百年来の懸案事項である。

政治抜きで、まず調査

「ウェイ」のルートである以上、朝鮮半島の南北対立が続いている以上、さらに韓・中関係がうまくいっていない現状では、かりに技術的、資金的メドがついたにしても建設される見通しはまずなからう。しかし逆から言えば、少なくとも今のところ日韓関係はうまくいっているわけであり、

日韓トンネルが開通すれば、それを契機に朝鮮半島の南北関係、韓中関係が改善される

円高デフレも吹っ飛ぶ!!

フランスは、日本の新幹線を抜いて最高時速三百八十キロを出すようになった高速列車「TGV」をドーバートンネルを通じてイギリスに乗り入れたと考えたそう。日韓トンネルも「ユーラシア・ドライプウェイ」の一環とは言え、何も高速自動車道だけを通すと決まっているわけではない。

むしろ世紀の大工事になる以上、自動車も列車も、の複合ルートになると考えた方が常識的だ。そのころには、国鉄が宮崎県佐土原でテスト走行を繰り返している、時速五百キロをも楽に出せる磁気浮上列車も実用化されていることは間違いなからう。

これが走れば、韓国まではひとつ飛びならぬ、ひとつもぐりになるわけで、是非日韓トンネル研究会のメンバーの学者先生や技術者の方には、調査・研究のピッチを上げて

ことも大いにあるわけで、政治抜きでまず調査はどんどん進めてもらいたいものだ。

もらいたいものだ。また先進技術を駆使した日韓トンネルが着工、さらに開通すれば、九州は名実ともに対韓、対中の表玄関になるわけで、昨今のようにIC、鉄、造船などの生産動向で一喜一憂する必要はなくなる。唐津から糸島、福岡にかけての地域が中国、東南アジア交流の国際拠点となり、実務者の出入りが活発になるだけでなく、世界中から観光客が押し寄せてくるだろう。

日韓トンネル実現に向けての地質調査などは五十七年から始まったそうだが、これに続いて五十八年の日韓トンネル研究会発足、五十九年の同研究会九州支部発足と着実に進んでいる。できれば六十二年中にも、もう一歩進め、形で表れるものを何か示しても、raithたいものだ。そうすれば、円高デフレによる深刻さなど、ふっ飛んでしまうのだが……。

“手づくりの心をこめて”



創業嘉永三年

大原松露饅頭

唐津店 09557-3-3181 福岡店 092-712-6667 佐賀店 0952-31-6000