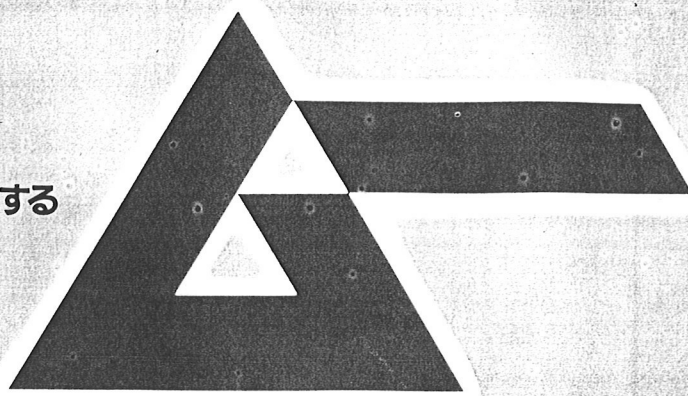


SUPER MYSTERY MAGAZINE | mo

UFO・超能力・心霊・
古代文明・超科学

世界の謎と不思議に挑戦する



1991年6月1日発行

(毎月1回1日発行)

第13巻第6号

昭和57年3月10日

第3種郵便物認可



総力特集 世界最大の秘密結社が画策する
戦慄のプログラム

フリーメイソンリー 世界帝国建設 の陰謀

6

月号 NO.127

●特別企画
寿命倍增の未来科学

●巻末2色刷り特集
夢の“地球改造計画”

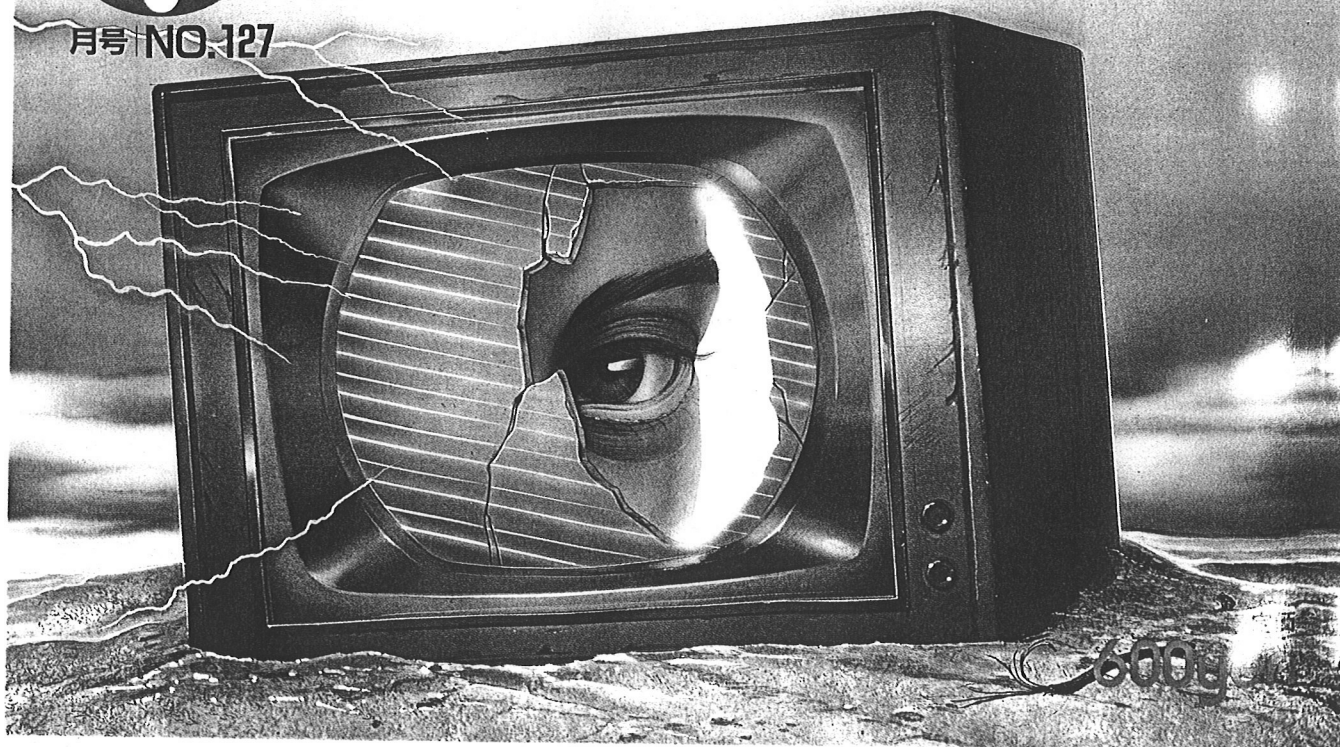
●実用スペシャル
催眠コミュニケーション

●2色刷り特集
闇の黙示録ウエツプミの謎

●超時空ミラクル対談
高橋 巖VS前田日明

邪眼を退け、幸運をもたらす神秘の護符
神聖エジプト古代神マンダラ

特別付録



夢の 地球改造 計画

●巻末2色刷り特集 協力II矢沢サイエンスオフィス イラストレーションII木原康彦／安田尚樹
ベリング海峡横断ダムからアフリカ中央人造湖まで……驚異の巨大プロジェクトが進行している!!

今、世界では、驚くべき「巨大プロジェクト」が計画、あるいは進行している。

太平洋と大西洋を結ぶ「第2パナマ運河」、

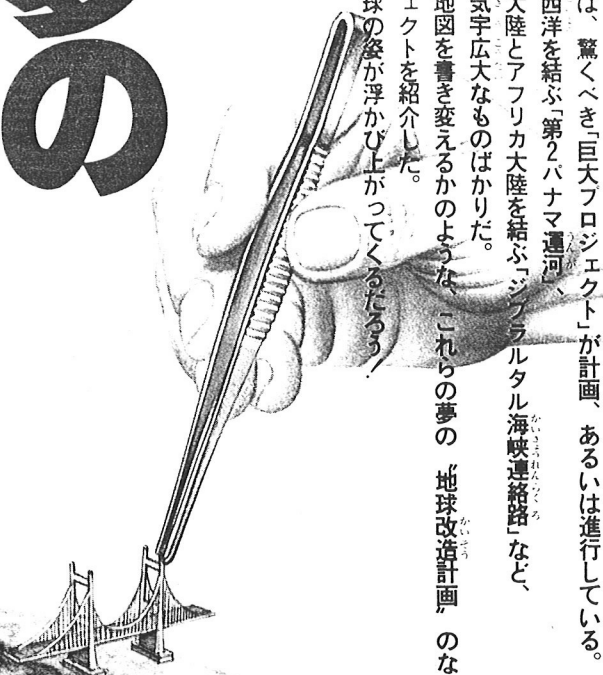
ヨーロッパ大陸とアフリカ大陸を結ぶ「ジブラルタル海峡連絡路」など、

その構想は気宇広大なものばかりだ。

まるで世界地図を書き変えるかのような、これらの夢の「地球改造計画」のなかから、

6大プロジェクトを紹介した。

近未来の地球の姿が浮かび上がってくるだろう。



PROJECT 5

日韓海洋トンネル

島国・日本をユーラシア大陸に直結する

可能性を追求する
シミュレーション

日本列島と朝鮮半島を隔てる対馬海峡は、もっとも狭いところでも168キロある。この海峡が長年にわたって日本をユーラシア大陸から隔て、日本の文化と精神風土を培ってきた。

もし、対馬海峡が途中で何の足掛かりもない単一の海峡なら、ここに海底トンネルを通すことなど思いもよらなかったことだろう。

佐賀県の玄界灘沿岸から北の方角を見ると、舌岐がよく見える。この間の最短距離は約20キロにすぎない。そして、舌岐から対馬までは約60キロ、対馬から韓国の釜山までは50キロ余り、いずれも晴れていればはっきり見える距離だ。

そこで、これらの島を利用して日本列島を朝鮮半島と結び付けようという発想が生まれるのも必然的なことだったのかもしれない。

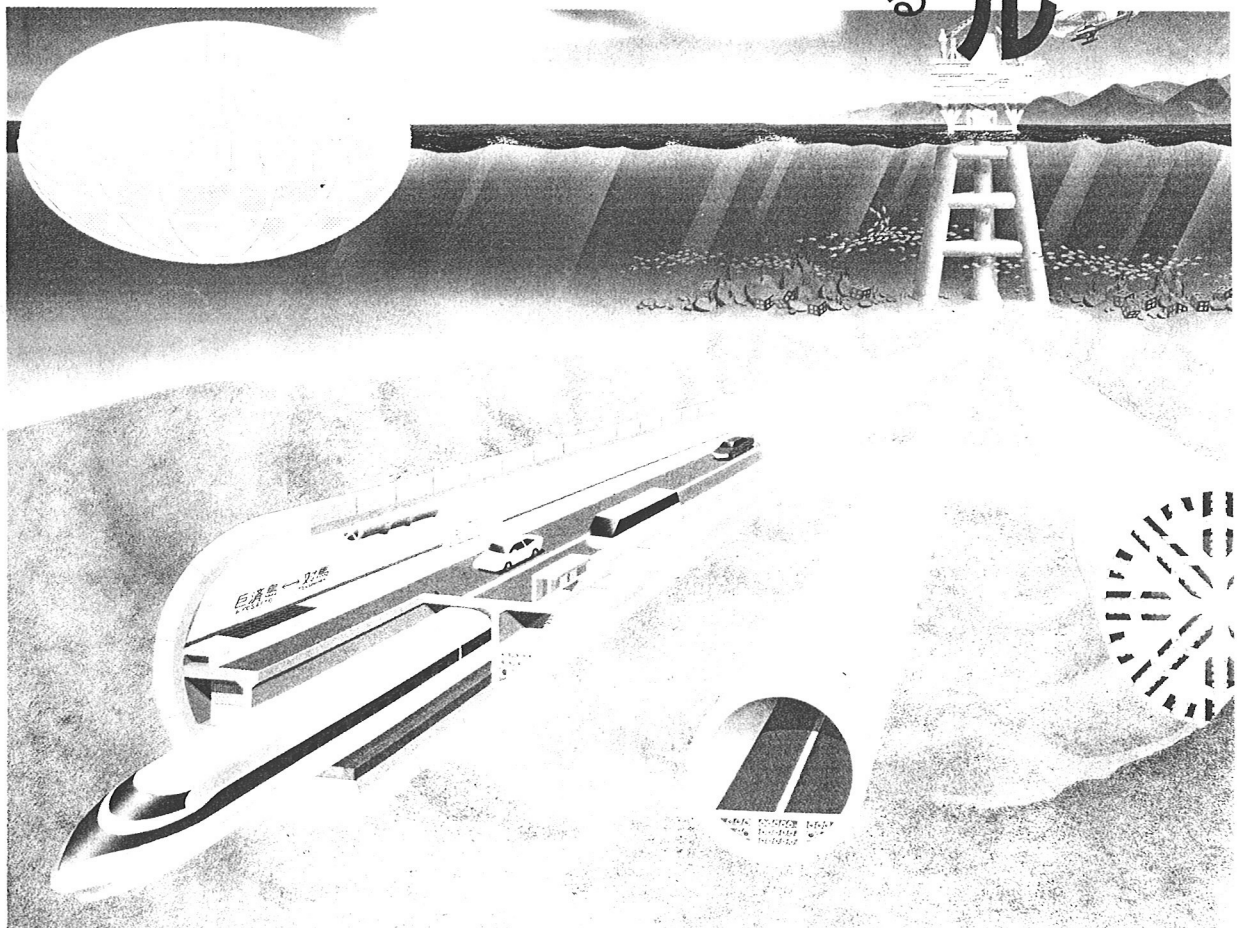
日韓海洋トンネルの最初の構想は、第2次世界大戦の前に日本の鉄道省が構想した「亜細亜環状鉄道建設計画」にまで遡る。これは当時、鉄道省建設局計画課の主任技師であった桑原弥寿雄によって提起されたものだ。

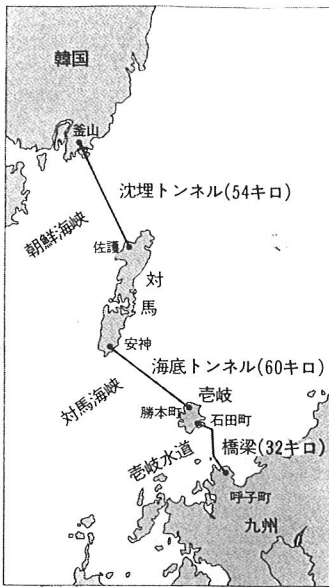
まず、南からは対馬海峡を経て大陸に渡る。また、北からは津軽海峡をトンネルで抜けて札幌、旭川、稚内と走り、宗谷海峡からトンネルで樺太（現サハリン）に上陸した後、間宮海峡を埋め立てて大陸に入ることを考えていたのである。

すなわち、日本列島を北と南で大陸と地続きにし、アジアをぐるりと一周する鉄道を建設しようという、なんとも気宇広大な計画だったのだ。昭和16年と17年には相次いで対馬海峡の地質調査のためのボーリングも行われた。だが、当時の技術と国情から考えても、とうとい実現不可能なものであった。

その後、ふたたび日韓トンネル

↓日韓海洋トンネル・ルートのうち、対馬と釜山の間の54キロには海底トンネルが採用されることになるという。





↑日韓海洋トンネル・ルート案の図。
146キロの長さである。

構想が注目されるのは、1980年のことである。この年、建設会社の大林組はユーラシア大陸を横断して東京とロンドンをつなぐ「ユーラシア・ドライフウェイ構想」の一環として、日韓海洋トンネルの検討を行い、現在の土木技術をもってすれば十分に実現可能である、という結論に至った。

大林組の構想では、対馬海峡を横断するルートの起点は佐賀県東松浦郡呼子町である。ここから舌岐までの間に点在する加部島、加唐島、各島の間にそれぞれ橋を架け、さらに舌岐・対馬、対馬・釜山間をトンネルで結ぶ。舌岐の勝本町から対馬の安神まで60キロを結ぶ海底トンネルは、青函トンネルを超える世界最長の海底トンネルとなるが、技術的には青函トンネルと同じレベルで建設可能とみられている。

問題なのは対馬の北端の佐護から朝鮮半島側の釜山までの54キロ

だ。この区間の海底には対馬トラフと呼ばれる断層が走っており、幅10キロ、水深220メートルの凹地になっているうえに、地質が軟弱でトンネルを掘るという方法が使えないのだ。

そこで、この区間では海底に支持架を作って、その上に巨大な円筒状のトンネル・ユニットを沈めてアンカーで固定するという、世界的にも珍しい海中トンネル方式が考えられた。

舌岐・対馬間、対馬・釜山間ともに、これだけ長いトンネルになると車をそのまま走らせる自動車トンネルにすることは、換気の点を考えても極めて困難である。

そこで、大林組の構想では海底トンネルは英仏間に建設中のユーロトンネルと同様、自動車を輸送する列車を走らせるものとされている。

1980年時点での試算によれば、建設費は直接工費だけで3兆

円、工期は20年を要するという。これはすぐに実現を目指した計画というより、可能性を追求するシミュレーションといったほうがいいかもしれない。しかし、現在の土木技術でこれだけの事業を実現できると結論できたことの意義は大きいといえるだろう。

最大の難関となる 日韓海洋トンネル

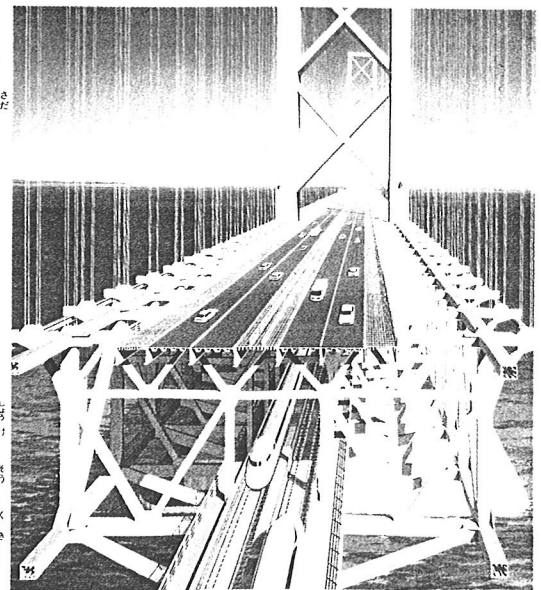
そして、1981年に、韓国に本部を置く宗教団体「統一協会」が発表した「国際ハイウェイ建設構想」にも日韓海洋トンネル案が含まれていた。

この「国際ハイウェイ」そのものは、韓国で開かれたシンポジウム「科学の統一に関する国際会議」で提案されたものだ。

ハイウェイの道筋は、日本・朝鮮半島・中国・インドシナ半島・インド・アフリカ・オーストラリア・ヨーロッパへと続く。

このほかにも、多数の支線が候補に上がっていて、文字通りインターナショナルな計画だ。

これらすべてのルートの中で最大の難関とされるのが日韓海洋トンネルなのだ。そこでこの難関の突破が国際ハイウェイ計画の最初



↑佐賀県呼子町～舌岐間は、図のような道路・鉄道併用橋で結ぶ案もある。(イラスト=国際ハイウェイ建設事業団。右も)

の目標に定められ、1982年に日本に「国際ハイウェイ建設事業団」が設立された。

同事業団がその年から行ったさまざまな調査に基づいて、これまでにまとめられたトンネルの構想は次のようなものだ。

まず、ルートは韓国の晋州市から九州の佐賀県多良市までの全長約300キロ。このうち海峡横断ルートは佐賀県鎮西町名護屋から韓国の釜山までだ。横断ルートには現在3通りのものが提案されているが、いずれも全区間がトンネルとなり、日本側の調査坑はそのまま将来のトンネルの先進導坑として利用される。

トンネルは直径15メートルの内

この計画が当初の通り西暦2000年に実現したならば、開通時間で1日3万台、2015年には4万台の車を通す能力を持つ。東アジアの地域経済の活性化に極めて大きな影響をもたらすことになるだろう。

舌岐・対馬が東南アジアにおけるシンガポールのように物流と情報の中継基地になる日も近いのか!