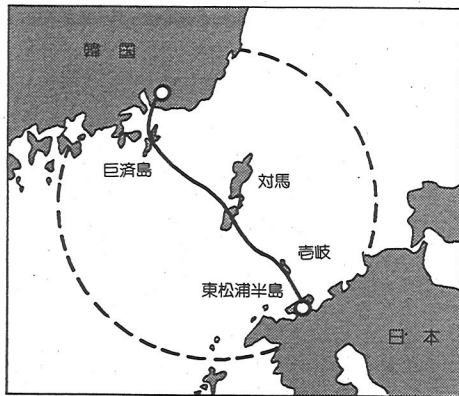




## 研究項目(国際ハイウェイ建設事業団)

- ①日韓トンネル建設における経済波及効果予測
- ②アジアハイウェイの社会経済効果の研究
- ③沈埋トンネルの研究
- ④老朽一呼子間の橋りょう計画
- ⑤日韓海底トンネル施工法の研究
- ⑥道路トンネルの換気計画に関する研究
- ⑦超長大トンネル防災設備の研究
- ⑧日韓トンネルの立体計画
- ⑨日韓トンネル人工島計画
- ⑩日韓トンネル施工のための注入工法の研究
- ⑪日韓トンネル建設に伴う環境アセスメントに関する研究
- ⑫日韓トンネル関連地域開発整備計画
- ⑬気象衛星NOAA熱赤外画像による対馬海峡の海況変動の研究
- ⑭対馬海峡潮位表示システムの開発



## アジアハイウェイ

九州と韓国を結ぶ海底トンネル「日韓トンネル」を掘り、「二国間」に「二国間」に、リアモーターカーを走らせ日本と大陸を結ぶ。こんな夢のようなプロジェクトが発足して十年近くを迎えている。学術的な調査、研究はすでにかんがりの段階にまで進んでいる。しかし、建設するとなると詳細設計が必要だし、どういった形で運営するかなども決定しなければならぬ。民間で建設、運営するの、それも第三セクター方式を。また、日本と韓国の二国を結ぶトンネルだけに両国が政治的に解決しなければならぬ問題ももちろんある。それだけに計画が具体化するまでには曲折も考えられるが、この日韓トンネルの研究、調査にかかわっている学者や技術者たちは英国とフランスを結ぶドーバー海峡トンネルの実現に意を強くしているのも事実のようだ。日韓両国首脳の間でも日韓トンネルが話題として持ち上がるようになりつつある。二百三十五キロメートル建設には約十年の歳月と七兆一十兆円の費用が必要ともいわれる巨額プロジェクト。それだけに具体化すれば経済的波及効果は計り知れないものがある。また、アジア経済圏・アジア文化圏の形成がより身近なものになることも期待されている。

日韓トンネルは昭和五十六年十一月、世界基督教統一神霊協会創始者の文鮮明氏がソウルで開かれた「科学の統一」に関する国際会議で「アジアハイウェイ構想」、

「国際ハイウェイ構想」、語ったのを契機にクロスアッパの中心的国家に成長した日本を含めて韓国、中国および他のアジア諸国がハイウェイで結ばれれば、アジア建設という基礎が自然に形成され、経済や文化の交流が頻繁となり、アジア共同体が形成されるというものであった。アジアハイウェイ構想を実現するには、日本とアジア大陸をトンネル

または橋で結ぶ以外にはない。橋で結ぶには、あまりに長距離であるため海底トンネル構想が浮かび上った。経緯はこうだ。五十七年四月には国際ハイウェイ建設事業団(東京、会長久保本修二氏)が設立され、日韓トンネル建設に必要な基礎調査として第一次地質調査(北九州、対馬、対馬南部)を開始したほか、佐賀県東松浦半島の呼子町には陸上ポリング(五百メートル)を実施している。また、この年には音波探査船「第一安定丸(五十一)」を建造して日韓トンネル海域部の第一次音波探査に乗り出した。

## 鎮西町で調査斜坑

五十八年五月には国際ハイウェイ建設事業団の下部組織として日韓トンネル研究会(会長佐々保雄氏、北海道大学名誉教授)が結成された。日韓トンネルが建設された場合、日本側の出入り口となる九州には同研究会九州支部(支部長高田源清氏、九州大学名誉教授)が引き続き設立さ

## 地質・海洋など調査

日韓トンネル建設に当たっては、地質調査、建設技術の研究、海洋調査、さらには環境影響調査などが専門グループによって行われ、その報告書が次々に作成されている。九州・対馬、対馬・韓国ルートを選定した場合、水深は深い所が七十メートル、今のところでは、シールド工法による掘削が十分に可能とする一応の結論が出ている。日本ではドーバー海峡トンネル(五十一・五五)、最大水深六十メートルを上回る青森トンネル(五十三・五五)、同四百四十メートルを掘削した実績があり、ドーバー海峡トンネルでも日本から掘削機が輸出され、使用された。このことは掘削そのものについては日本の技術が優れていることが物語る。

しかし、今のところ民間企業、個人を中心とした組織による調査、研究であり、詳細調査の実施や建設となるべくして日韓両国の国家プロジェクトとして取り組まなければならない。あまりにも膨大な構想だけに民間だけで具体化するのでは困難視されるからだ。そこで、今年中に調査結果の報告書をもとめ、政府に提出し、日韓トンネル建設の可能性と効果を提言できる体制を整えることになっている。また、国家プロジェクトとして組み込んでもらうためには多くの国会議員にも日韓トンネルについて十分理解してもらう必要がある。そこで、今秋にも「日韓トンネル推進議員連盟」(仮称)を設立し、勉強会などを開催して「二国間」を検討していく。

## リアカーを運行

九州(鎮西町)―老朽対馬―釜山のルートで二百三十五キロになり、九州―老朽間は架橋案も検討されている。ハイウェイとなれば車が走ることに、カーレーン方式による車線送りが考えられている。また、この場合、駐車スペースを必要とし、その確保対策、さらにはカーレーンに横たわった時間をいかに短縮するかなどについても検討されつつある。また、鉄道はリアモーターカーを運行させ、短時間で日韓両国間を結ぶなどの構想が持ち上がっている。

日韓トンネルが完成すると、アジアハイウェイを通じてアジア全体で相互補完が行われ、そこに共同体が築かれる。それは単に経済的なものだけではない。人、情報の交流が活発化する。アジアの平和な点で大きく貢献するところだ。

一方、韓国では、日本での調査斜坑建設を受けて六十年十月、国際ハイウェイ研究会がソウルで発足、同時に同研究会釜山支部も

## 韓国にも「研究会」

釜山(鎮西町)―老朽対馬―釜山のルートで二百三十五キロになり、九州―老朽間は架橋案も検討されている。ハイウェイとなれば車が走ることに、カーレーン方式による車線送りが考えられている。また、この場合、駐車スペースを必要とし、その確保対策、さらにはカーレーンに横たわった時間をいかに短縮するかなどについても検討されつつある。また、鉄道はリアモーターカーを運行させ、短時間で日韓両国間を結ぶなどの構想が持ち上がっている。