

工業時事
通信

海洋開発版

THE INDUSTRIAL NEWS

購読料 1年90,000円 半年50,000円

〔禁無断転載・翻訳〕

発行所 工業時事通信社

THE INDUSTRIAL NEWS AGENCY

編集発行印刷人 柴田茂雄

本社 東京都千代田区飯田橋2-13-9

〒102 (本ビル)

電話 編集局 03(5210)2671代

営業部 03(5210)2677

第2240号

平成4年9月28日(月)発行

目次

協会・団体

日韓トンネル構想実現に向け活動を強化
地質調査・基礎設計を終了、第二段階に

… 2

—— 日韓トンネル研究会 ——

企業動向

固定化微生物流動型超深層曝気法を開発
処理能力従来の20倍、BOD除去率95%

… 6

—— (株)竹中工務店 ——

欧州航路に3600TEU型コンテナ船を投入
北米航路に次いで郵送力の強化図る

… 9

—— 日本郵船(株) ——

☆IHI、VLCC建造で100隻を達成

26年目で到達、三菱重工に次ぐ2番目…10

☆スイングドラム式矩形シールド機を公開

西松建設・日立造船、縦長・横長も可…10

☆岐阜県大垣に流動床式ゴミ焼却処理施設

IHI、もえがらの量を大幅減少…11

海洋性レクリエーション

オンワードが岡山日生町にマリーナ建設
護岸整備を10月にも完了、着工は未定

…12

—— (株)オンワード樫山 ——

☆兵庫県、10月末に第三S・新西宮YH設立

事業費は関連公共事業費と合せて110億円…12

(港湾)

☆大阪府港湾局、今秋の発注予定工事計画

堺泉北港泉北6区-12m泊地浚渫工など…13

(臨海プロジェクト)

☆神戸市、中突堤先端部再開発事業者決定

リエンパル連合で来年4月に着工へ…13

(スポット)

☆紀淡海峡ルート実現目指し交流会議発足

国への要望活動や調査・研究を積極推進…14

☆高石市、10~11月に下水道管布設工を発注…15

予算関連

平成5年度予算管内概算要求をまとむ

広島・舞鶴港の外貿ターミナル新規要求…15

—— 運輸省第三港湾建設局(上) ——

☆国土庁、関空関連施設整備の概算事業費

9,500億円増額し3兆4,300億円に更新…17

海洋技術

地球環境と海洋科学技術の国際貢献策

研究会がグローバルな研究の提言まとむ…18

—— 日経産業消費研究所⑧ ——

【らしんばん】 仙台の若者は…

— 協会・団体 —

日韓トンネル構想実現に向け活動を強化
地質調査・基礎設計を終了、第二段階に

— 日韓トンネル研究会 —

日本・韓国間海底トンネルの研究組織である日韓トンネル研究会（事務局：東京、会長：佐々保雄氏）は、トンネル建設に関する基礎的な学術調査・データ収集を経て設計段階にまで到達したこと、今後は政財界へのアプローチ、九州各県への陳情などを行い、構想の実現に向け働きかけていく方針。同構想は21世紀に日本と韓国を海底トンネルで繋ぎ大陸と地続きにしようという夢のプロジェクトであるが、建設には約10年の期間と10兆円を超す費用がかかることから両国間の政治レベルでの決定や国民のコンセンサスが必要など時間をかけて解決すべき問題が残されている。

日韓トンネルという発想は、昭和56年にソウルで開催された「科学の統一に関する国際会議」で世界基督教統一神霊協会の文鮮明氏が提唱した国際ハイウェイ構想が発端になっている。国際ハイウェイ構想とはユーラシア大陸の東西を高速交通システムで結び更にアフリカ、南北アメリカ大陸にまで延長して世界を一つの交通体系で網羅しようという壮大な構想で、国際ハイウェイの実現によって人、物、情報が円滑に流れ諸地域の均衡ある経済発展が望まれ各国の繁栄が可能になるとともに、世界平和をも実現できるというもの。その中の第一次案として東京～ソウル～北京を結ぶアジアハイウェイが提案され、これを受

けて日本～韓国間に海底トンネルを建設する構想がクローズアップされた。

その後昭和57年4月に国際ハイウェイ建設事業団（本部：東京、理事長：梶栗源太郎氏）が設立され佐賀県東松浦半島や壱岐、対馬でのボーリング、音波調査などの基礎的地質調査を実施した。更に昭和58年5月になって同事業団の活動、目的に賛同した北海道大学名誉教授の佐々保雄氏が中心になり同事業団の下部組織として日韓トンネル研究会が発足した。同研究会は学者や政治家をはじめ建設コンサルティング会社、設計・施工会社、地質調査会社など約50社が賛助会員となり日韓トンネル建設のための地質調査、建設技術の研究、海洋調査、環境影響調査、更に構想実現のための課題研究、政治家・地方自治体への働きかけなど4つの部会に分け各分野の専門家が活発な活動を展開、ルートの設定や施工法についての検討も行なってきた。また、同研究会の九州支部（支部長：高田源清九州大学名誉教授）も設立されている。

昭和61年10月には日韓トンネルが建設される場合にパイロットトンネルとして活用することを前提にした調査斜坑の建設が佐賀県東松浦郡鎮西町で開始され長さ410mを掘削した。翌年には名古屋気象観測所の設置、対馬の浅芽湾での漁業実態調査が開始され平成元年までにトンネル建設に関する基礎的なデータを収集、トンネルの基礎設計を終了した。

これと並行して韓国側の調査機関として61年に国際ハイウェイ研究会がソウルで設立され韓国巨済島でのボーリング調査を実施、

平成4年9月28日(月)発行 工業時事通信(海洋開発版)第2240号(第三種郵便物認可)

日韓海峡の地質状況もかなり把握されてきた。これまでの調査結果によると巨済島は白亜紀層の堆積岩類、対馬は第三紀層からなりいずれも花崗岩の貫入を受けていることがわかった。壱岐は表層部に玄武岩を主とする火成岩類が分布し、基盤岩は第三紀層からなっている。調査では対馬海洋の西水道と東水道の両海底に断層があり軟質の砂層が厚く堆積していることから、「この区間の工事が最大の難関」と研究会では見ている。しかし、現在の技術力で十分建設が可能だという。

〔日韓トンネル計画概要〕

日韓トンネルは、国際ハイウェイプロジェクトで最も難しい工事が予想される部分で九州の鎮西町から壱岐、対馬を経て韓国の釜山へ至る235kmを海底トンネルで結ぶもの。九州～壱岐間は橋梁にすることも検討されている。トンネル内には道路と鉄道を通す予定で、高速道路とリニアモーターカーとの併用で自動車なら福岡から釜山まで約3時間半、リニアならわずか40分で結ばれることになる。

同研究会では、トンネルルートとして3ルートを設定、現段階では対馬を縦断して直接釜山へ通じるつルートが考えられている。この場合は最も深い水深が170mでシールド掘削法で十分対応できるとしている。距離的には青函トンネル(53.85km)や現在工事が進められている英仏海峡のユーロトンネル(50.5km)の約4倍。総工費は鉄道トンネルだけの場合は8兆円規模が想定されるが、ハイウェイを併設する場合はサービストンネルが必要になることから20兆円規模にまで拡大

すると見られている。また、対馬はルートの中間拠点、日韓両国の交流地点として再開されるなど陸上部分の開発費を含めれば更に膨大な開発費用がかかる超大プロジェクトとなる。

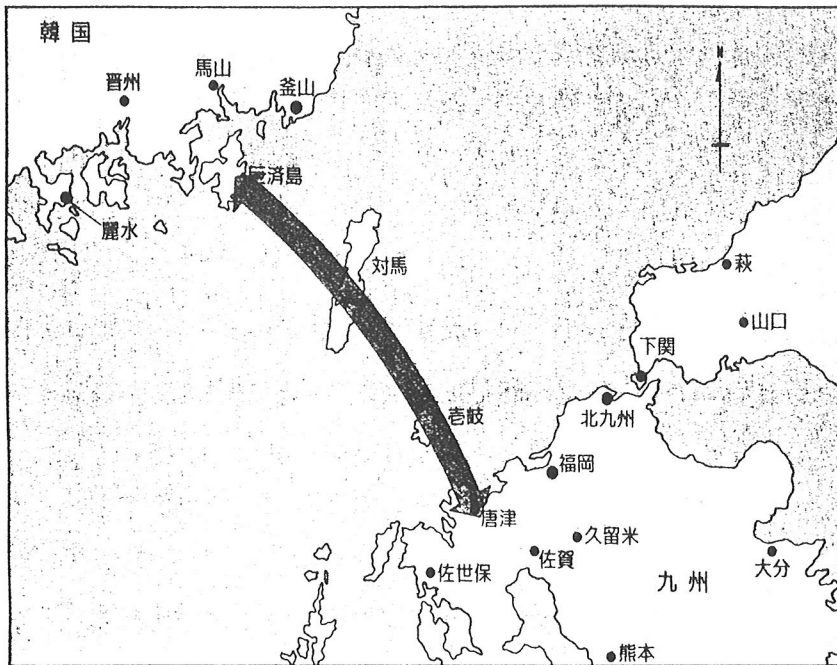
日韓トンネル構想については、詳細調査や建設は民間だけでは実現不可能で日本・韓国政府の協力による国家プロジェクトとして位置付けられ開発が進められることが予想される。それには両国間の政府レベルでの検討、国内での幅広いコンセンサスが求められる。政府レベルでの認識はここ数年高まりつつあり、昨年1月に当時の海部首相が訪韓した際に盧泰愚大統領が国会演説で日韓トンネルに触れるなど様々な席で日韓トンネルが話題になっている。

同研究会では、これまでの調査結果をまとめ報告書として政府に提出しており、更に幅広い支持を得るために国会議員を対象に理解を求めるほか、勉強会を催し構想実現に向けて働きかけていく考え。また、九州など地元の自治体への陳情や勉強会なども並行して行い認識を深めてもらう方針だ。

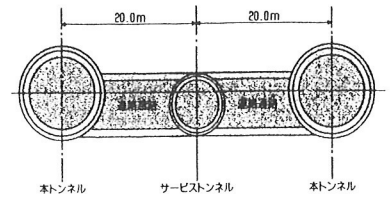
なお、今月16日から19日まで東京・晴海の見本市会場で開催された第2回国際地下開発エンジニアリング展「G E O T E C H' 92」にも出展し、業界関係者などに日韓トンネル構想を広く説明し注目を集めた。

◎日韓トンネル構想・国際ハイウェイプロジェクトの問い合わせ先

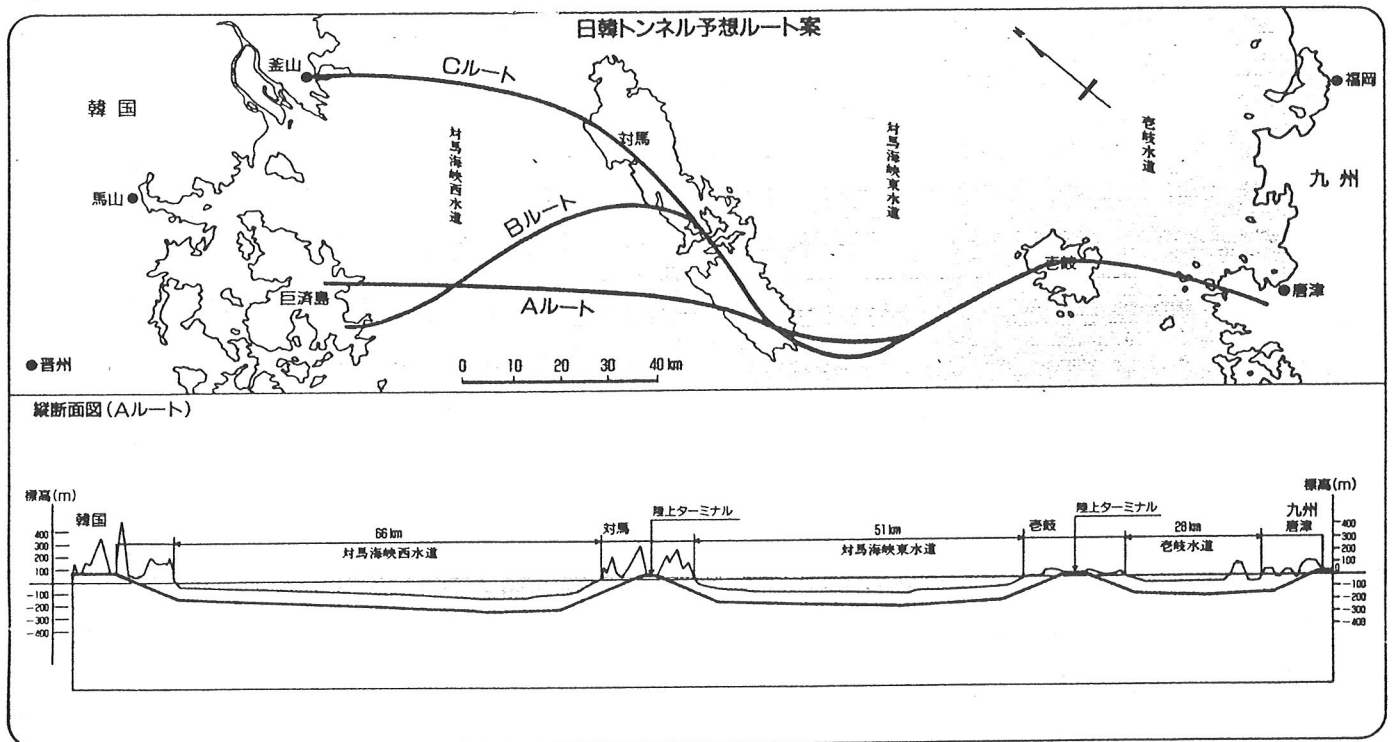
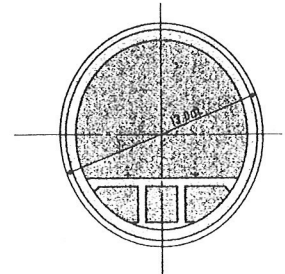
国際ハイウェイプロジェクト・日韓トンネル研究会



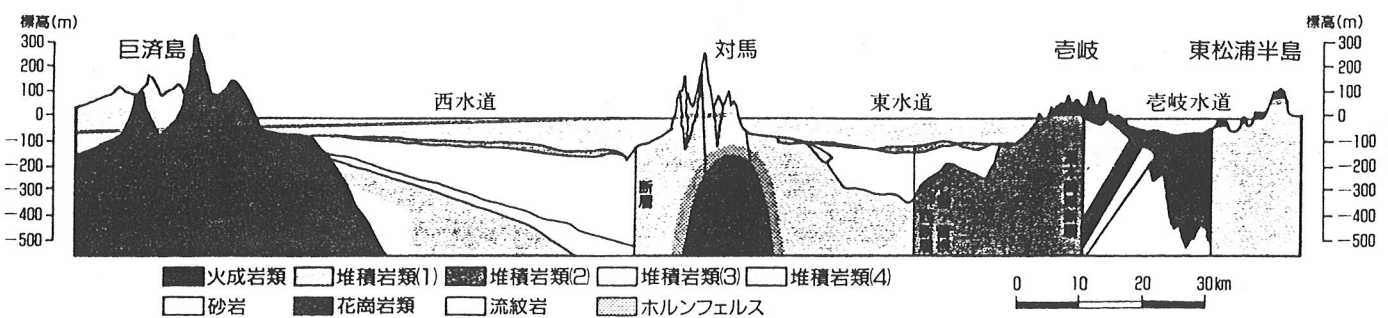
配置図案



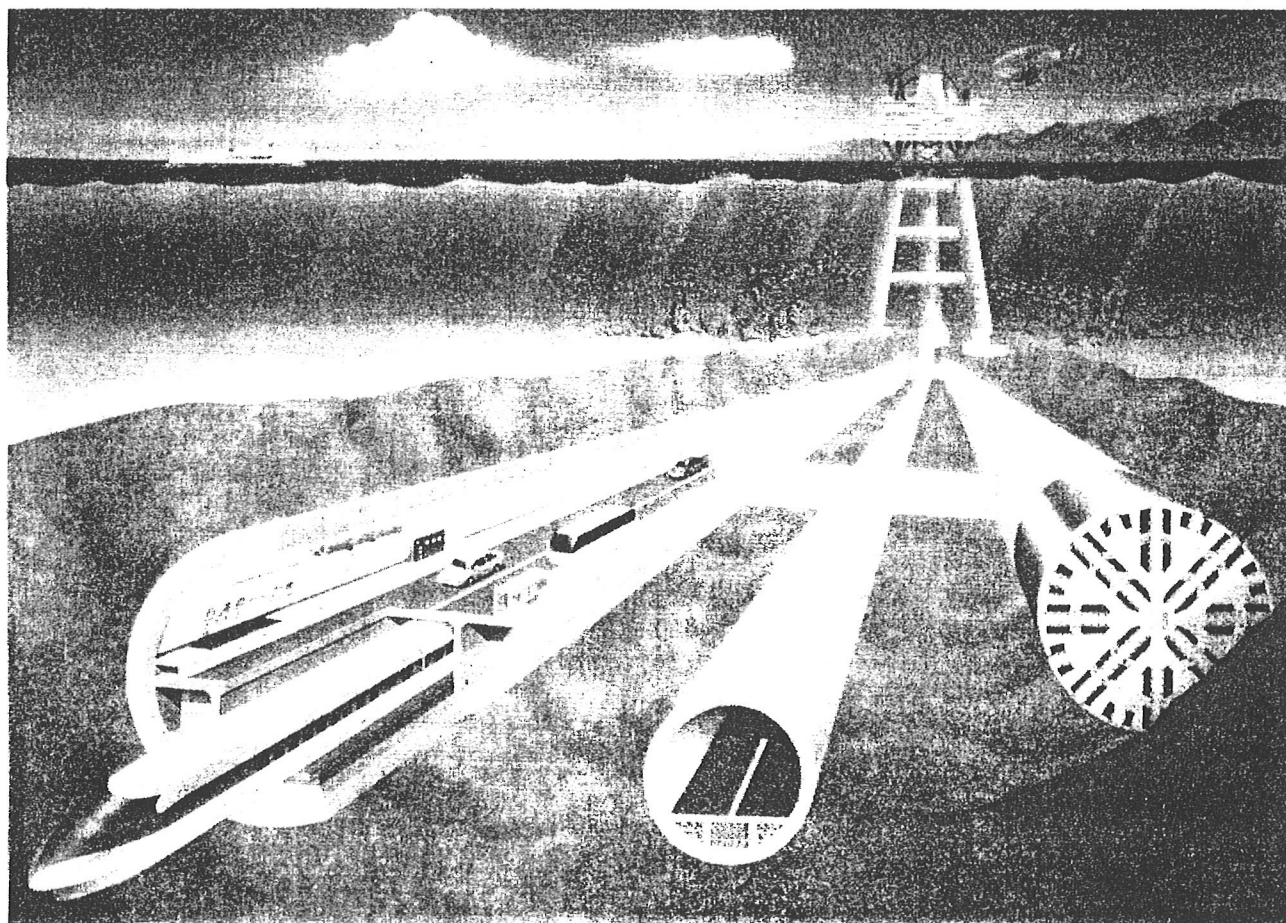
本トンネル断面図案



日韓海峡の地質概要



平成4年9月28日（月）発行 工業時事通信（海洋開発版）第2240号（第三種郵便物認可）



完成予想図「東洋道」と「アジアハイウェイ」の供用案

21世紀の新しい交通システムづくり

