

釜山~큐슈間등 5개路線 제시

韓日터널技術研, 海底터널건설 세미나

韓國과 日本을 1시간대로 연결하는 韓日海底터널 建設에 관한 연구결과가 발표돼 관심을 끌었다.

韓日터널技術研究會는 3일 서울 르네상스호텔에서 '國際하이웨이構想과 韓日터널 프로젝트계획'이라는 세미나에서 韓日터널에 관한 그동안의 연구성과 발표와 건설계획 및 방안을 제시했다.

이날 세미나에서 成百鎔 韓日터널技術研究會 韓國측會長(現 韓國엔지니어링振興協會회장)은 개회사를 통해 "한국의 釜山 또는 馬山에서 일본의 九州지방까지 海底터널을 건설해 연결한다는 한일터널건설계획은 21세기를 앞두고 동북아시아권의 새로운 발전을 촉진하는 架橋역할을 할 것"이라고 강조했다.

주제발표자로 나선 다카하시 호코지(高橋彦治)박사는 '韓日터널 計劃案의 개략적 比較檢討'라는 연구논문을 통해 "한일터널건설계획이 대규모 프로젝트며 國境을 넘는 문제가 있기 때문에 실행가능성에 대해 낙관

할 수 없는 것이 사실"이라고 전제하고 "그동안 路線선정과 교통수요예측을 비롯해 地質調査, 터널단면구조, 인공섬, 道路換氣, 防災設備, 터널굴착공법등의 광범위한 분야에 연구를 계속해왔다"고 밝혔다.

특히 다카하시박사는 "자동차로 3시간정도 그리고 고속철도로 1시간대에 양국을 연결할 수 있는 터널건설을 목표로 하며 工期를 단축하기 위해서는 18km마다 1기의 인공섬을 건설한다는 계획"이라고 말했다.

모치타 유타카(持田 豊)한일터널연구회 상임이사는 '韓日터널의 設計・施工計劃'이라는 논문을 통해 "현재 연구되고 있는 路線은 韓國의 釜山과 日本의 福岡을 연결하는 약 290km구간과 馬山과 일본의 佐賀를 연결하는 260km구간등 5개안이 있고 이들 모두 對馬島를 경유한다"는 案을 제시했다.

또 "해저터널계획은 '巨大프로젝트'로서 施工計劃에 대해 다각적인 검토가 선행돼야 한다"고 지적했다.

韓国・日刊建設 1995年11月4日

釜山～九州間など5路線を提示

韓日トンネル技術研究会、海底トンネル建設セミナー

韓国と日本を1時間台で結ぶ“韓日海底トンネル”の建設に関する研究結果が発表され関心を呼んだ。

韓日トンネル技術研究会は、3日、ソウル・ルネッサンスホテルで“国際ハイウェイ構想と韓日トンネルプロジェクト”というセミナーにおいて、韓日トンネルに関するこれまでの研究成果の発表と建設計画およびその方法を提示した。

この日のセミナーにおいて成百詮・韓日トンネル技術研究会会長（現韓国エンジニアリング振興協会会長）は、開会の辞の中で“韓国の釜山あるいは馬山から日本の九州地方まで海底トンネルを建設し結ぶ韓日トンネル建設計画は、21世紀に向けて東北アジア圏の新たな発展を促進する架け橋の役割をする”と強調した。

主題発表者として立った高橋彦治博士は“韓日トンネル計画案の概略的比較検討”という研究論文を通し“韓日トンネル建設計画が大規模プロジェクトであり、国境を越えるという問題があるため実行の可能性について楽観はできないのが実情”と前置きし、“これまで路線選定と交通需要予測を始め、地質調査、トンネル断面構造、人工島、道路換気、防災設備、トンネル掘削工法などの広範囲に渡る分野について研究を続けてきた”と語った。

特に高橋博士は“自動車で3時間程度そして高速鉄道で1時間台で両国を結べトンネル建設を目標とし、工期を短縮するために18Kmごとに1基の人工島を建設する計画”と語った。

持田豊・日韓トンネル研究会常任理事は“韓日トンネルの設計・施工計画”という論文を通し“現在研究されている路線は、韓国の釜山と日本の福岡を結ぶ約290Kmの区間と、馬山と日本の佐賀を結ぶ260Kmの区間など5路線の案があり、その全てが対馬を経由する”との案を提示した。

また“海底トンネル計画は巨大プロジェクトであり、施工計画に対する多角的な検討が先行されなければならない”と指摘した。