

# 国際ハイウェイプロジェクト トンネルか橋梁か地下鉄か

(三)

日本と韓国本土の最短距離は実は対馬海峡ではなく山口県の川尻岬間で三キロほど短い。しかし間に島がないため、そこを結ぼうという発想はでてこないわけだ。対馬海峡には幸いなことに対馬と壱岐があり飛び石の役割を果たしている。ここを経由すれば海底トンネルの長さはおよそ各々六十キロメートルの総延長約五十三キロメートルと比べて大差はない。海底部の距離をみると約二倍強だが現在の日本の技術では決して不可能ではない。橋で結んだらという発想もあろう。潮風に吹かれながら長大橋を渡るのは爽快に違いなし、事実、東松浦半島と壱岐の間には橋梁化をという考えもあるようだ。しかし対馬を挟む両水道はその深さや長さからして間違いなくトンネルとなろう。

対馬にとって関心事はトンネルが対馬に上陸するか地下を通過するだけかという点である。それを左右する重要な要素は地質条件と工法、そして走体すなわちトンネルの中を何が走るのかにある。海底下の岩盤が堅く青函トンネルと同じダイナマイト工法を用いるなら、トンネル内への海水の漏れを避けるため、トンネルはできだけ地下深く潜ることになろう。この場合、対馬は工事中の拠点にはなっても完成後の本トンネルは地下を通過し、対馬の地中深くに地下

駅ができるということになりそうだ。逆に海底下の地質が柔らかく、あの東京湾横断道路を掘ったような工法（シールド工法）を用いた場合、海底下ごく浅いところを掘るので必然的にトンネルは対馬に上陸するという。

通過か上陸かは技術的にはどちらも可能であるというが、対馬島民としては大いに關心のあるところだ。

## 声の奉納

東京都目黒区在住、詩人の朗唱家天童大さん（56）が二日、豊玉町の和多都美神社を訪れ、「声の奉納」をした。今年で十一回目。

天童さんは『一の鳥居』の下に立ち、浅茅湾の潮風を受けながら約二十分間、およそ二百五十首離れた神殿に向かつて『オー』などと声を発した。天童さんは十七年前、初めて同神社を訪れ、声の道がここにはあるといい、十年前から毎年、五月から六月の新月の日に奉納している。

| 日没   | 日出   | 干潮   | 満潮   | 干潮   | 満潮   | 曜日 | 月日   |
|------|------|------|------|------|------|----|------|
| 1934 | 0511 | 2213 | 1619 | 1952 | 0326 | 土  | 6 10 |
| 1935 | 0511 | 2321 | 1731 | 1104 | 0435 | 日  | 11   |
| 1936 | 0511 | —    | 1829 | 1159 | 0534 | 月  | 12   |
| 1936 | 0511 | 1243 | 1917 | 0018 | 0623 | 火  | 13   |
| 1936 | 0511 | 1322 | 1959 | 0104 | 0705 | 水  | 14   |
| 1937 | 0511 | 1357 | 2037 | 0145 | 0741 | 木  | 15   |
| 1937 | 0511 | 1431 | 2112 | 0223 | 0816 | 金  | 16   |

厳原港基準

【潮の干満】

第3240号

対馬新聞

(4) 2000年（平成12年）6月9日（金曜日）