

(4) 2000年(平成12年) 7月7日(金曜日)

対馬新聞

第3244号

国際ハイウェイプロジェクト

日韓トンネルの効果

これでまた日韓トンネルの話は何度か浮上しては消えたが、いずれも日本と韓国だけを繋ぐといった単純なものではなかった。戦前の構想では日韓トンネル経由で東京からロンドンまで高速鉄道を繋ぎ、青函トンネル、宗谷海峡、間宮海峡にもトンネルを掘って日本海を環状に結ぶ構想であった。今後も日韓トンネルは世界の交通網とつながるものというスタンスは変わることはないだろう。交通網は人体で言えば血管や神経に相当することを考えれば、日韓トンネルも単なる自動車や鉄道の通り道ではなく、情報・通信網やエネルギー輸送なども考えた構想であって欲しい。

最近、天然ガスや石油をパイプラインで遠路はるばる運ぶようだが、日本で年間に消費する石油およそ二億六千万キロリットルを直径二メートルのパイプ一本で供給するには時速九キロの流れでOKだ。机上の計算ではあるがパイプラインの力は大い。最近光ファイバーで高速大量の情報伝送が可能となっているし、今後は超伝導素材を用いた送電も実用化する。それらを束ねて日韓トンネルに通したら対馬は間違いなく日本の頸動脈にあたる重要な島となる。

将来、日韓トンネルが東アジアハイウェイに連結され北京まで延びると、福岡と北京間には新幹線で六時間半、リニアモーターカーで約三時間半まで短縮され、時間短縮効果は大きい。経済効果も一説によると日韓トンネルの建設資金が六兆円、日韓トンネルを運用する経済効果は二十兆円に達するとのことだ。