

韓·日 海저터널 기술협력



成百陸 회장

韓·日 양국

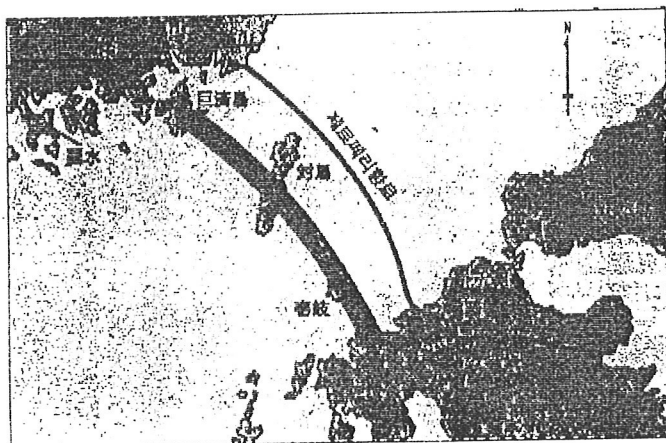
기술연구회 합의서 교환

부산 - 日 규슈간 2백 30 km

【부산 25일 특파원 리정호 기자】 부산-일본 규슈간 해저터널 건설을 위한 기술연구회 합의서가 25일 교환되었다. 합의서는 양국 정부와 기업계 대표가 참석한 가운데 교환되었다.

합의서는 양국 정부와 기업계 대표가 참석한 가운데 교환되었다. 합의서는 양국 정부와 기업계 대표가 참석한 가운데 교환되었다.

한국측은 부산-일본 규슈간 해저터널 건설을 위한 기술연구회 합의서를 25일 교환하였다. 합의서는 양국 정부와 기업계 대표가 참석한 가운데 교환되었다.



합의서는 양국 정부와 기업계 대표가 참석한 가운데 교환되었다. 합의서는 양국 정부와 기업계 대표가 참석한 가운데 교환되었다.

합의서는 양국 정부와 기업계 대표가 참석한 가운데 교환되었다. 합의서는 양국 정부와 기업계 대표가 참석한 가운데 교환되었다.



발행·편집인: 최철인
www.cennews.co
서울 중구 회현동 2가 49-1
(우편번호 100-062)

2000年9月25日

建設経済新聞

日韓海底トンネル技術協力

釜山～日本・九州間230Km

日韓両国の技術研究会が合意書を交換

日本の九州から我国の釜山を結ぶ日韓海底トンネル建設のため、海底トンネルの土木技術を研究する韓国の韓日トンネル技術研究会（会長：成百詮）と日本の日韓トンネル研究会（会長：持田豊）が先週、ソウルの江南区新沙洞にある技術研究会で、日韓トンネルのプロジェクト実現に向けて今後ともさらに共同で協力して行くことで合意し合意書を交換した。

成百詮韓日トンネル技術研究会会長は、日韓トンネルの構想は国際ハイウェイプロジェクトの中でも最も難工事が予想される部分であり、日本の九州北端部から壱岐島、対馬を経由し韓国の巨済島あるいは釜山に至る約230Kmを海底トンネルや橋梁で結ぶというもので、このトンネル計画はその総延長がユーロトンネルの50Kmや青函トンネル54Kmの4倍に達し、工事費は150兆ウォン規模の世紀の巨大プロジェクトになるだろうと語った。

成会長は日韓トンネルの推進経緯について、81年11月ソウルで開催された第10回科学国際会議で「国際ハイウェイ構想」が提唱されたことが始まりで、83年に日本では日韓トンネル研究会が設立され、韓国では88年に巨済島の地質調査が実施され、92年に成会長の主導で韓日トンネル技術研究会が設立されたと語った。

韓国の韓日トンネル技術研究会は、道路、鉄道、土質分野などの専門技術者らが布陣し研究しており、日本の日韓トンネル研究会は役員130名、個人会員1千名、法人会員2百社などで構成され、トンネル計画に関する調査研究と内外の情報資料収集、国際交流、および広報事業を進めているとのことだ。

これまで日本側の日韓トンネル研究会が調査研究したトンネル平面線形をみると、①日本の北九州～壱岐島～対馬～巨済島間231KmのAルート、②北九州～壱岐島～対馬（下島）～巨済島間長さ217KmのBルート、③北九州～壱岐島～対馬（下島）～釜山間208KmのCルートなど3路線を選定している。

またトンネルは、断面を三心円としトンネルの内空幅は9.5mを標準とすれば、工期は掘削速度を最大年間1千メートルして工期短縮の方策として海底部の中間に人工島を構築し工区の分割によって両方から掘削するとすればおよそ15～20年という工期で竣工すると見ている。

成百詮会長は韓日間海底トンネル計画が、最近、南北の平和ムードとともに京義線の復元で鉄のシルクロードを念頭に置いた視点で脚光をあびる価値は十分あると語った。