

日韓トンネル 来月調査結果

韓国

釜山—唐津に鉄道・道路」分析

初の具体的見解

【ソウル7日藤井通彦】韓国建設交通省は、韓国南部と九州北部を結ぶ日韓海底トンネル構想に関して、昨年四月から実施していた初の総合調査の結果を六月中に取りまとめる方針を明らかにした。日韓海底トンネルは金大中前大統領時代に構想推進がうたわれており、二十一世紀の超大型プロジェクトについて韓国側が初めて具体的に示す見解の中身が注目される。



日韓トンネル

太平洋戦争開戦直前の1939年40年ごろ、当時の鉄道省内で大陸横断鉄道との関連から本格的検討が行われ対馬や玄崎でボーリング調査などが実施された。日本の敗戦で立ち消えになったが、80年代に入り日韓双方で調査や研究が再開された。90、91年、当時の盧泰愚大統領と海部俊樹首相の会談で話題になった。

ほか、故竹下登元首相も意欲的だったという。トンネルを含む区間総距離は200〜230キロで、対馬、玄崎のほか他の離島を結び陸上部分を増やしても海底部分は最長50キロを超え、世界最長の青函トンネル(約54キロ)を上回る見通し。

クボ
BOX

日韓トンネルは、日韓首脳会談でたびたび話題に上り、特に金大中大統領は日本から朝鮮半島、武鉉大統領も二月の小泉

純一郎首相との会談で「北朝鮮の核問題解決後」の課題として建設に言及している。韓国政府は昨年、約七百万円の調査費を計上。交通開発研究院が同年四月から①最深部で水

取りざたされている主なルートは韓国釜山周辺から対馬、玄崎を経由して佐賀県唐津市付近に至る区間で、全長は二百〜二百三十キロ。鉄道軌道と自動車道路の二本構成で、総工費は十兆〜二十兆円と見積もられている。

深二〇メートルの海底工事に関する技術的問題点②日韓の工事費負担割合③韓国にとっての交通・物流戦略上の価値などについて分析を進めている。

日韓トンネルについては従来韓国側から、過去の歴史を背景にした拒否感や、東アジアの物流拠点を目指す釜山地域が「通過点」になることへの懸念などが指摘されてきた。しかし、南北鉄道連結工事の着手や来年四月の韓国高速鉄道開通などを背景に、韓国側でも必要性への認識が高まっており、調査内容次第では一気に建設機運が高まることも予想される。

西日本新聞

発行所
西日本新聞社
福岡市中央区天神一丁目
4番1号(〒810-8721)
振替口座 01720-6-20
©西日本新聞社 2003年

5月8日
(木曜日)

電話092(711)
社会部 5222 総務局 5171
地域報道センター 販売局 5151
5225 販売開発部 5430
経済部 5210 広告局 5471
文化部 5260 求人広告 5453
国際部 5207 企画推進部 5466
運動部 5230 事業局 5506
画像センター 5255 メディア局 5146
上記以外のご用は 5555
読者室092(711) 5331

ビル、元氣。
総合ビルメンテナンス 大成株式会社
福岡営業所 福岡市博多区博多駅前2-14-1(ラゾーナビル) 092-433-4331
本社 名古屋 全日本東京大阪 倉庫部 仙台浜松