

日韓海底トンネル

日韓海底トンネルの調査斜坑
(唐津市鎮西町で)

「可能か」より「必要か」の議論を

斜坑に入り込んだ。長さ約400m、地下からの深さは100m、掘削機とパワースショベルが掘かれた終点から振り向き、右の入り口は夜空に浮くように遠くに見えた。

藤橋は「対馬から韓国までの50・60kmの地質は3つの層を必要とがあるが、技術的に掘削は服でできるといふ意見を提えた。しかし、「1トン単位がでるがよ、日輪の手来」に必要なのをを論議する方が、はるかに重要

島国・日本が大連（旅順）で結ばれた。どんな利益を奪害が生まれたのか。巨大な世界観はどのように変化するのか。佐賀県会議員は、04年3月、構想として県報の見解を一般読者でなしたなかで、古川知事は「大昔大きなもの、国の動向を是等りたい」と述べているとまづいている。藤橋が求める本格的な議論は、技術的研究に比べて、大きく遅れている。

佐賀県唐津市沖で1941年7月、朝鮮海峡トンネルの地質調査のため記録船に乗り、海底弾性波探査を行う鉄道省の技師ら（日韓トンネル研究会提供）



日韓海底トンネル構想 1990年以降、海部首相や盧泰愚大統領（いずれも当時）ら日韓首脳が未来構想として言及してきたが、①地質、地形調査が済んでいない②事業の採算性が不透明③北朝鮮問題など安全保障面の環境も整っていない—などの理由で政府間協議に至っていない。

ただ、民間レベルでは、1983年5月に設立された日韓トンネル研究会が、佐賀県唐津市から釜山までは慶尚南道・巨済島に至る3ルート案—地図—をソウルの社団法人「韓日海底トンネル研究院」に提示するなど研究は進む。実現すれば、全長209〜231㎞。英仏間のユーロトンネル（50.5㎞）の4倍以上、青函トンネル（53.8㎞）を抜き世界最長となる。

釜山市では今年に入り、許南植市長の陣頭指揮で、国際シンポジウムや職員の研究会が相次いで開催され、トンネルが釜山の将来に有益となるかなどについて活発に議論されている。

朝鮮海峽の
交流拡大
と転化は
前回は
時の鉄壁
年の計画
日韓トン
先の利益
韓の共済
みたい」

文中敬称略

日韓海底トンネルの
調査斜坑入り口
(唐津市鎮西町で)

百年の計

実際にトンネルが掘れるのかどうかの技術的・地質調査は、新幹線建設費の予算が通過した後の40年、月から唐津市で始まった。

参加した鉄道大臣官房研究所技師・宮崎政二(92)（東京）
在任、戦後手掛けた文書によれば、海底に干掛けたタイ・ナマイトを爆発させ、地中に地震波が伝わる要な地層の良しあしを判断する海底弾性波探査の手法、呼子・志岐の海上に発破船や記録船を浮かべた。

しかし、41年6月、海軍の潜水艦が近海で没し、発破作業が不可能となり、12月の閉戦によって調査は縮小を余らなくされた。

韓国でいま、日韓海底トンネル構想が活発に議論されている。その源流は、戦前、日本が露かたの脱却を夢見て建設をもくろんだ朝鮮海峡トンネルだ。大陸経営の野望が90年余の時を経て、日韓平和共存と交流の緊密化のための設計図に生まれ変わるべく設計している。(豊浦潤一)

空想にあららず

「戦前の指導者たちが結集させた英知とエネルギーは、戦後を越えて生き続けている。代を越えて生き続けている。技術、産業の発展史から見れば、戦前、戦後はつながっている。」

東京 北京 ベルリンを朝鮮海峡トンネルを利用して結

大戦中（1914～18年）から、
 陸上の資源を国内に運ぶ補給
 路としてトンネルの必要性を
 唱えていた。

1917年（大正6年）、
 参謀本部の小篠田中佐（後
 の首相）は中国北部の資源
 調査を行い、同年8月「帝
 国国防資源」を書き上げた。

その中で、小篠は、潜水艦
 の攻撃を避けながら大陸の資
 源を国内に輸送する方法とし
 て、「（朝鮮・海峽）一大ト
 ンネルをつくり、これに鉄道

舘岡山王市在
 住「写真
 日本陸軍
 は第1次大
 戦中（1914～18年）から、
 陸上の資源を国内に運ぶ補給
 路としてトンネルの必要性を
 唱えていた。

舘岡山王市在
 住「写真
 日本陸軍
 は第1次大
 戦中（1914～18年）から、
 陸上の資源を国内に運ぶ補給
 路としてトンネルの必要性を
 唱えていた。

舘岡山王市在
 住「写真
 日本陸軍
 は第1次大
 戦中（1914～18年）から、
 陸上の資源を国内に運ぶ補給
 路としてトンネルの必要性を
 唱えていた。

を敷設するをもつて最も安全なり」と提言す。

小磯の構想は具体的だった。年間予算4000万円。21年で完成との書写真を示し、「決して純然の空想にあらざるを知るべし」と強調。

（釜山 蔚南 対馬） 厳原（対馬） 勝本（本郷） 一印 通寺浦（本郷） 呼子 唐津 線」を結ぶルートが最速と主張した。

本郷 対馬を飛び石に、呼子と釜山付近となく案は、現在、日韓の国境、民間団体が議論している試案と重なる。

関東軍参謀総長原実衛も、参謀本部戦術部指揮課長時代の36年（昭和11年）に「また、朝鮮要路（釜山）に於ては、(一)朝鮮海峡橋樑敷設に關し速やかに具體的調査研究を促進

大陸への足がかり

当時の政府幹部の頭にあったのは、島國という日本の地理的制約を服したいという願望だった。

37年（昭和12年）に成立した近衛文相・閣議の鉄道相中島久年（1884-1949）は、省内の局長会議で、「（大陸の交通路は）揚子江の岸でありを目標に計画すべき島國根性の鉄道網の放棄が先だ」と演説した。

鉄道監督の湯本昇は42年3月、発表した「大東亜縦貫鉄道の建設」で、「二つから大大陸の南へは半島國的存在に改造する要がある」と唱

[illegible]

増。3年には31年の3倍の総90万になり、輸送能力も限界に達した。

下関と釜山を結ぶ開蒙連絡船の輸送力も足りなかった。新幹線で輸送力不足は補つても、港で待たされるなど、意味はない。

計画にかかわつた鉄道省官房幹線調査課の稲葉正彦は42年昭和17年 3月、省内で行つた講演会で、「新幹線計画の完璧を期するものには、朝鮮海峡における内地陸連絡路につき調査を行い、至急成案を得る必要がある」と訴へた。

戰時輸送

百年の計

日韓海底トンネル

韓国でいま、日韓海底トンネル構想が活発に議論されている。その源流は、戦前、日本が島国からの脱却を夢見て建設をめぐんだ朝鮮海峡トンネルだ。大陸経営の野望が90余年の時を経て、日韓平和共存と交流の緊密化のための設計図に生まれ変わろうとしている。

(豊浦潤一)

空想にあらず

「戦前の指導者たちが結集させた英知とエネルギーは時代を超えて生き続けている。技術、産業の発展史から見れば、戦前、戦後はつながっている」

東京―北京―ベルリンを朝鮮海峡トンネルを利用して結

ぶ戦前の新幹線計画を描いたノンフィクション「弾丸列車」(実業之日本社、1994年)の著者、前関孝則(61)(埼玉)は第1次大戦中(1914～18年)から、大陸の資源を国内に運ぶ補給路としてトンネルの必要性を唱えていた。



県狭山市在住。写真に写っているのは、日本陸軍

は第1次大戦中(1914～18年)から、大陸の資源を国内に運ぶ補給路としてトンネルの必要性を唱えていた。

1917年(大正6年)、参謀本部の小磯国昭少佐(後の首相)は中国北・中部の資源調査を行い、同年8月、「帝国国防資源」を書き上げた。

その中で、小磯は、潜水艦の攻撃を避けながら大陸の資源を国内に輸送する方法として、「(朝鮮)海峡に一大トンネルをつくり、これに鉄道

を敷設するをもって最も安全なり」と提言した。

小磯の構想は具体的だった。「年間予算4000万円。21年で完成」との青写真を示し、「決して単純なる空想にあらずを知るべし」と強調。

「釜山―鰐浦(対馬)―厳原(対馬)―勝本(壹岐)―印通寺浦(壹岐)―呼子―唐津線」を結ぶルートが最適と主張した。

壹岐、対馬を飛び石に、呼子と釜山付近をつなぐ案は、現在、日韓の自治体、民間団体が議論している試案と重なっている。

関東軍参謀石原莞爾も、参謀本部戦争指導課長時代の36年(昭和11年)にまとめた「重要産業5か年計画」で、「朝鮮海峡横断鉄道敷設に關し速やかに具体的調査研究を促進す」と主張した。

当時の政府幹部の頭にあったのは、島国という日本の地理的制約を克服したいという願望だった。

大陸への足がかり

37年(昭和12年)に成立した近衛文磨内閣の鉄道相中島知久平(1884～1949年)は、省内の局長会議で、「(大陸との交通路は)揚子江の岸あたりを目標に計画すべきだ。島国根性の鉄道観の放棄が先決だ」と演説した。

鉄道監察官の湯本昇は42年3月号に発表した「大東亜縦貫鉄道建設論」で、「元来自然の島国的存在を、人工的に大陸国あるいは半島国的存在に改造する必要がある」と唱

えた。

国内世論も後押しした。35年7月7日付九州日報は、一面トップで「朝鮮九州を結ぶ世界一の海底トンネル、内務省で立案」と報じ、「ヨーロッパあたりから自動車旅行に來ても船なしで東京まで行ける時代が来るかもしれない」と夢を膨らませた。佐賀県唐津市長・河村嘉一郎は「なんという素晴らしい大画期的計画でしょう。諸手をあげて賛成です」とのコメントを寄せた。

戦時輸送

トンネル計画は、鉄道省が38年(昭和13年)12月、東京―下関間の新幹線敷設を検討する「鉄道幹線調査分科会」を設置して以降、現実味を帯び始める。

日中戦争が始まり、大陸へ兵員を輸送する東海道・山陽本線の旅客輸送量が急

増。39年には31年の3倍の約90万人になり、輸送能力は限界に達した。

下関と釜山を結ぶ関釜連絡船の輸送力も足りなかった。新幹線で輸送力不足は補っても、港で待たされるなら、意味はない。

計画にかかわった鉄道省官房幹線調査課の稲葉通彦は42年(昭和17年)3月、省内で行った講演会で、「新幹線計画の完璧を期するためには、朝鮮海峡における内大陸連絡路につき調査を行い、至急成案を得る必要がある」と訴えた。

百年の計

実際にトンネルが掘れるのかどうかの技術的な地質調査は、新幹線建設費の予算が通過した後の40年5月から唐津市で始まった。

参加した鉄道大臣官房研究所技師・宮崎政三(92)(東京在住)が戦後まとめた文書によると、海底に仕掛けたダイナマイトを爆発させ、地中に

野望から友好の道へ

時流/源流

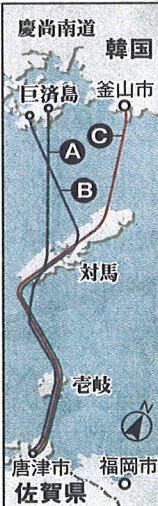
佐賀県唐津市沖で1941年7月、朝鮮海峡トンネルの地質調査のため記録船に乗り、海底弾性波探査を行う鉄道省の技師ら（日韓トンネル研究会提供）



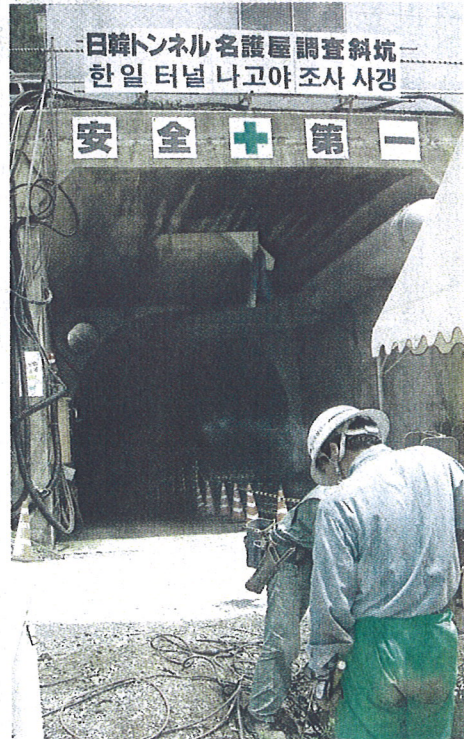
日韓海底トンネル構想 19
90年以降、海部首相や盧泰愚大統領（いずれも当時）ら日韓首脳が未来構想として言及してきたが、①地質、地形調査が済んでいない②事業の採算性が不透明③北朝鮮問題など安全保障面の環境も整っていない——などの理由で政府間協議に至っていない。

ただ、民間レベルでは、1983年5月に設立された日韓トンネル研究会が、佐賀県唐津市から釜山または慶尚南道・巨済島に至る3ルート案＝地図＝をソウルの社団法人「韓日海底トンネル研究院」に提示するなど研究は進む。実現すれば、全長209～231キロ。英仏間のユーロトンネル（50.5キロ）の4倍以上、青函トンネル（53.8キロ）を抜き世界最長となる。

釜山市では今年に入り、許南植市長の陣頭指揮で、国際シンポジウムや職員の研究会が相次いで開催され、トンネルが釜山の将来に有益となるかなどについて活発に議論されている。



日韓海底トンネルの調査斜坑入り口（唐津市鎮西町で）



地震波が伝わる速さで地層の良しあしを判断する海底弾性波探査のため、呼子・壱岐の海上に発破船や記録船を浮かべた。

しかし、41年9月、海軍の潜水艦が近海で沈没し、発破作業が不可能になり、12月の開戦によって調査は縮小を余儀なくされた。

結局、トンネルも新幹線も実現しないまま、敗戦を迎えたが、戦前の指導者たちが描いた計画は、戦後、一大国家プロジェクトとなった東海道新幹線（1959年着工）の建設に引き継がれた。

そして、大陸進攻のための朝鮮海峡トンネルは、日韓の交流拡大のための未来構想へと転化した。

前回は言う。「これらは当時の鉄道省幹部たちが国家百年の計を見据えていた証拠。日韓トンネルについても、目の利益ではなく長期的な日韓の共栄を見据えた議論を望みたい」

（文中敬称略）

キーワードで探る

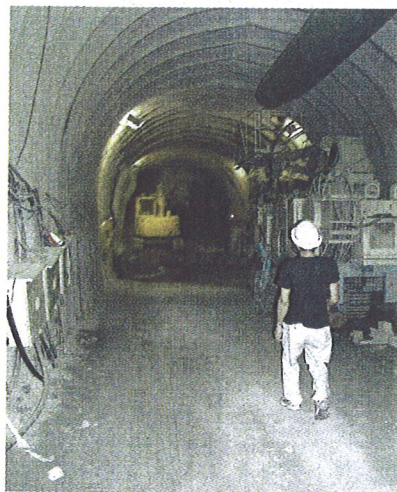
「可能か」より「必要か」の議論を

佐賀県唐津市鎮西町に、日韓トンネルの技術的課題を研究するための調査斜坑がある。NPO法人「日韓トンネル研究会」(東京)の役員で、藤橋健次(58)は写真が社長を務める「タ技研(本社・唐津市)」が1986年10月から掘削、年間約3000人の韓国人ツアー客が訪れる観光スポットとなっているという。

戦前、鉄道省が地質調査を行った地点のそばで、豊臣秀吉が朝鮮に出兵した文禄、慶長の役(1592、98年)の際、本陣とした名護屋城跡から南に100m掘削費用は寄付や藤橋の借入金でまかっていたという。



で、豊臣秀吉が朝鮮に出兵した文禄、慶長の役(1592、98年)の際、本陣とした名護屋城跡から南に100m掘削費用は寄付や藤橋の借入金でまかっていたという。



日韓海底トンネルの調査斜坑
(唐津市鎮西町で)

カーブに乗り込み、急傾斜の斜坑に入った。長さ約480m、地上からの深さは120m。掘削機とパワーショベルが置かれた終点から振り返ると、入り口は夜空に浮かぶ月のように遠くに見えた。

藤橋は「対馬から韓国までの50〜60kmの地質はさらに調べる必要があるが、技術的問題は克服できそうだ」と自信を見せる。しかし、「トンネルができるかより、日韓の未来にとって必要なものを議論する方が、はるかに重要」と強調する。