

日韓トンネル通信

編集 特定非営利活動法人
日韓トンネル研究会
発行 (株)国際経済総合研究所

本部事務局：東京都港区麻布台1-1-20
〒106-0041 麻布台ユニハウス513
TEL 03-3589-4188 FAX 03-5570-1634
E-mail office@jk-tunnel.or.jp

九州支部：0120-09-1631

(報告)総合研究開発機構(NIRA)で、日韓トンネル計画の報告会を行いました。

昨年9月8日、東京都渋谷区恵比寿にある総合研究開発機構(NIRA)で日韓トンネル計画の報告会が行われた。この報告会は、NIRAが進めている「北東アジアのグランドデザイン」に関連し、日韓トンネルの実現可能性についてのNIRAからの講演依頼を受けて開催されたものである。NIRA側からは、理事長を始めとし役員2名とスタッフが出席した。また当会からは高橋彦治会長、濱建介・大塚茂常任理事らが出席し、約1時間にわたり日韓トンネル計画の報告を行った。

(報告)大韓土木学会と日韓トンネル計画に関する共同研究をはじめました。

昨年10月5日、当会は、社団法人大韓土木学会(大韓民国ソウル)の韓日物流システム研究委員会と、「日韓トンネル計画に関する既存公開資料収集及び整理調査研究」について共同研究する契約の調印を行った。

これは、韓国における物流及び交通政策並びに韓国南部及び海域部の地形地質情報等の収集整理を日韓両国の技術者・研究者が共同で行い、科学技術の振興を図るとともに、その調査研究結果をもって日韓トンネル計画推進に寄与することをその目的としている。

調印には、日本から高橋彦治会長、藤橋健治常任理事が、韓国側からは朴慶夫(パク・キョンブ)大韓土木学会副会長、林忠洙(イム・チュンジュ)大韓土木学会事務総長、李承浩(イ・スンホ)大韓土木学会韓日物流システム研究委員会委員長が参加した。

(報告)第1回常任理事会が行われました。

去る11月16日、当会会議室で第1回常任理事会が開かれた。高橋彦治会長が議長を勤め、総会以降の活動内容を確認した。

理事会前の昼食会には、野沢太三氏(前法務大臣)が出席した。氏は日韓トンネルに関する国内外の動きについて報告し、次年度より当会の役員に復帰する考えを表明した。

(記事紹介)日韓トンネル計画に関連する新聞・雑誌掲載記事を紹介します。今回は次の1点です。

・ジンギスカン(韓国) 2004年10月号

【本文翻訳】

去る8月17日、ソウルのシェラトンウォーカーヒルホテルで、今年で第2回目となる専門学術行事が開催された。韓国土木学会が主催する「アジア7カ国土木工学大会」がそれだ。ホテル1階にある無窮花ボールルームで行われた学会に対して、日本側がかける期待は大変なもの

だ。日韓海底トンネル建設を展示するブースで、日韓トンネル技術開発団体のひとつ「日韓トンネル研究会」のプロジェクト技術マネージャー、ヒラノアツシ氏に会い、詳細な話を聞くことができた。

ブース前に設置されたテレビ画面には、全世界の海底トンネルの工事記録を簡略に編集したプログラムと日韓トンネルの概念がアニメーションで繰り返し上映されていた。1坪半余りのブースには、壁全体を覆うほどの大きさのトンネル概念図が据えつけられていた。

1983年5月、東京で「日韓トンネル研究会」が設立され、本格的な企画を開始した。日韓トンネル研究会は、1982年から1989年まで、工事区間となる日韓海峡の地形・地質調査を終えた。

1992年3月には大韓土木工学協会が中心となり、「韓日トンネル技術研究会」が設立され、1993年11月に第1回「日韓トンネル技術交流会」がソウルで開催された。しかし、その後、国内でトンネルに関連した研究はほとんどなかった。去る2月、チョン・ドンヨン（鄭東泳）当時、ヨルリン党議長が東京で「日韓海底トンネルをグランドビジョンとして推進する名分あり」と言及したことが単発的ニュースとして国内の言論界で報道された程度だった。

1994年、島国英国とヨーロッパ大陸を結ぶ海底トンネル「ユーロトンネル：英国のフォークストンからフランスのカレ間51Kmの区間を結ぶ」が完工・開通したことで「ユーロ共同体」が実現した。島国日本と大韓民国を結ぶ海底トンネルができれば韓・中・日3国間の物流がより円滑になり、アジアがひとつに結ばれる効果をもたらすのである。

日韓トンネル計画に関する土木技術的研究を



担当し、日本の土木界を主軸とする日韓トンネル研究会は、1984年から1990年まで7年間に渡りルート選定、交通需要予測、トンネルの断面構造、沈埋工法（川や海底にトンネルが入るほどの深さの溝を掘り、作業場で『沈埋函：トンネル構造体』を予め造り、海底トンネルを設置する場所に運搬し、事前に造成された溝に沈埋函を横たえて設置する方法）、シールド工法（トンネルを掘った後、水圧・土圧から構造物を保護するためトンネルの周囲を補強する工事方法）、人工島、道路換気、防災設備など多方面の技術的要素を検討している。…（以下省略）