

日韓トンネル通信

編集/発行

特定非営利活動法人

日韓トンネル研究会

事務局：東京都千代田区飯田橋4-1-11
〒102-0072 信濃ビル6階

TEL 03-3265-8813 FAX 03-3237-1012

E-mail office@jk-tunnel.or.jp

九州事務所：佐賀県唐津市和多田2344-6
〒847-0000

TEL 0955-75-2930

☎0120-09-2188



写真-1 第16回通常総会（2019年6月6日、アルカディア市ヶ谷・私学会館）

（報告）第16回通常総会

第16回通常総会を2019年6月6日（木）、アルカディア市ヶ谷・私学会館で行った。

【会長挨拶】冒頭の挨拶で野澤会長が新しい時代を迎えた決意を表明した。



野澤太三会長

令和の新時代を迎え「美しい調和」を求めて初心に帰りしっかりと働いて行きたいと思えます。

日本には「向こう三軒両隣」という言葉があり、何が

あっても仲良く一緒に暮らしていくという習慣があります。日本と韓国は政治・政府間の関係は近年になく悪化していますが、民間の交流では今年3月の訪韓日本人数が37万5千人を越えるなど、史上空前の良い状態にあります。

日韓トンネルは日韓両国が陸続きになる画

期的なプロジェクトです。これを成功させることで両国は「美しい調和」と呼ばれる関係を築くことができます。

日韓トンネルを実現する3つのポイントがあります。

まず第一に、**技術的な可能性の追求**で、掘削や施工方法、トンネルの維持管理に関する基本的な技術の確立が必要です。第二に、費用対効果で示される**経済的な裏付け**と10兆円と仮置きしている建設費の確保です。第三に、国会の同意です。そのためには国民の過半が日韓トンネルの建設に賛同する**国民的合意**が必要となります。一人でも多くの方が計画に参加できるよう皆様と共に進めていきたいと思えます。

その思いを和歌に込めました。

「玄海の 灘越え幸の通い合う 皆で掘ろう
このトンネルを」

【来賓挨拶】 社団法人韓日トンネル研究会のソ・イテク（徐義澤）、イ・ヨンフム（李龍欽）両共同会長、江島潔 参議院議員が挨拶した。

◇ソ・イテク（徐義澤）共同会長の挨拶

この総会には何度も参加しているので皆様ともすっかり顔見知りとなりました。



徐義澤氏

今春、「韓日トンネル研究会 10 年史」を発行し多方面に配布しています。そして世界的な投資家であるジム・ロジャーズ氏が顧問に就任しました。韓日トンネルは必ず

やり遂げねばなりません。東京発の新幹線に乗ってパリまで皆様と共に旅行しましょう。

◇イ・ヨンフム（李龍欽）共同会長の挨拶

釜山市は昨年、韓日トンネルに関する世論調査を釜山市の予算で実行しました。その結



李龍欽氏

果、「60%近くが韓日トンネルの建設に賛成」という驚くべき結果がでました。韓日トンネルを成功させるには両国の未来に対ししっかりとしたビジョンをもつ未来

志向的な指導者が出て来なければなりません。そのために皆様方と共に多くの祈りが必要だと思います。

◇江島潔 参議院議員の挨拶

前任で市長をしていた山口県の下関市は、



江島潔 参議院議員

戦前から釜山との間に長い交流の歴史があります。

日韓トンネルの実現には技術的・財政的・政治的な3つのハードルがありますが、私も永田町から政界として

解決すべき課題にしっかりと取り組むことをお誓い申し上げます。

【議 事】 野澤会長が議長に選出され議事に入った。報告・議決事項は以下のとおり。なお、これら審議し承認された各種報告書は、当会の所轄庁である東京都がインターネット上の「NPO 法人ポータルサイト」で公開している。

- ①平成 30 年度全体経過報告
- ②平成 30 年度事業活動報告
- ③平成 30 年度活動決算報告
- ④令和元年度事業計画案
- ⑤令和元年度活動予算案
- ⑥令和元年度役員改選案

このうち役員改選では次の 4 名が役員や顧問に就任した。

◇副会長に就任：藤橋健次（公益社団法人 日本技術士会 中部本部 岐阜県支部 副支部長）

◇常任理事に就任：小山幸則（立命館大学 総合科学技術研究機構 上席研究員）

◇顧問に就任：細田博之（衆議院議員）

◇顧問に就任：江島潔（参議院議員）

【提 案】 研究体制の強化のために理事長制を導入する提案があった。日韓トンネル推進の技術・経済的課題を副会長や各常任理事がそれぞれ分野別に担当し、理事長が統括するという体制である。

また日韓トンネルの実現に必要な事業主体の設立や各種法律の制定のため、国政や立法の経験をもつ国会議員経験者の同志を増やし、専門チームを作ることも必要となる。

理事長制の導入には定款の改定が必要のため、今後の総会に諮ることになるとみられる。

【講演会】 総会終了後の講演会では、大成建設株式会社 土木本部理事の岩野政浩氏が「クローズアップ ボスボラス トルコ 150 年の夢 アジアとヨーロッパを結ぶ海峡横断鉄道の建設」をテーマに講演した。

なお、講演の概要は本紙の次号に掲載する予定である。

(報 告)第4回地形地質勉強会

第4回地形地質勉強会を2019年5月10日(金)、千代田区飯田橋の当会本部で行った。

日韓トンネルを実現するための最大の技術的課題は、長距離大深度の対馬海峡西水道下のトンネル掘削で、その区間の地質情報が不十分であることが問題となっている。一方、本土や島嶼部など陸域を含めた壱岐・対馬間においても、設計や施工に不可欠な地質情報が不足しているエリアは少なくない。

今回の勉強会では日韓トンネルが横切る壱岐水道、対馬海峡東水道、同西水道の地質や基盤の分布について検討した。本号では**壱岐水道の概要**を報告する。

壱岐水道は加唐島と壱岐島間にあり、距離約20km、水深50～60mの穏やかな起伏の平坦な海底面をなしている。海底下には更新世の玄武岩を主体とした火山噴出物及び溶岩類が50～70mの厚さで覆っているとみられるが、海底下50m以深の深部構造情報が得られていないため詳細は不明である。玄武岩の下には本土側からは東松浦半島に分布する佐世保層群が、壱岐島側からは中新世の壱岐層群が張り出し分布しているとみられるが確定できるデータはない(図-1)。

壱岐水道のルート選定や設計施工上で特に問題となるのは壱岐層群である。壱岐層群は火山碎屑物起源で膨潤性をもつ部分もあり、本土側の佐世保層群に比べて大きな影響を与えることが予想される。

壱岐層群と佐世保層群の層序関係や分布深度の解明は日韓トンネル計画を進めるうえで地形地質分野の重要な課題となる。

なお、海岸の崖や道路の切通しなど露頭は地下の地質構造を知る助けとなる。加部島の東方約2kmにある鷹島には東松浦半島側から分布する佐世保層群の上位に壱岐水道の海底に広がる玄武岩層が露出している崖がある。

また壱岐島の左京鼻では玄武岩質の芦辺層群の下位に中新世の壱岐層群とみられる凝灰質の地層を観察できる(図-2、図-3)。

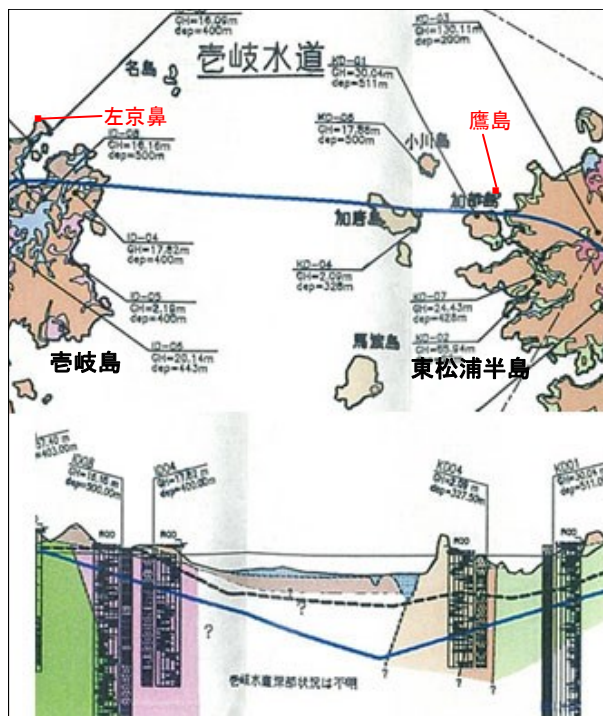


図-1 壱岐水道付近の地質



図-2 加部島東方約2kmの鷹島(通称クジラ島)



図-3 壱岐島の左京鼻付近の芦辺層/壱岐層群?



写真-2 中国鉄道関連技術者一行と野澤会長

(報 告)中国鉄道関連技術者への野澤会長講演

日本の鉄道技術を視察するため中国から来日した鉄道関連技術者を対象にした講演会が2019年7月8日(月)、一般社団法人日中科学技術文化センター(本部:東京都千代田区神田小川町)の主催で行われた。同センターの名誉会長でもある野澤太三会長が「一带一路と日韓トンネル」「新幹線の保守管理」をテーマに約2時間講演した(写真-2)。

冒頭、野澤会長は「習近平の進める一带一路は西の方に向かっていて、北朝鮮、韓国、日本のある東の方に向かうことも大切である。それにより一带一路は大洋州やアメリカを含む巨大な経済圏に繋がる」と指摘した。また「東に向かうルートの核心が日本と韓国を結ぶ日韓トンネルであり、その実現のため日韓トンネル研究会は1983年の設立後、36年間、研究を続けてきた」と語った。

野澤会長が「北京・東京間 3,483km を表定速度 300km/h の列車が 11 時間余で走行可能となり、**陸路での 4 時間到達圏が大きく広がる**」と語ると会場からどよめきがあがった(図-4)。

また海底トンネルの事例として 1994 年に開通した英仏海峡トンネルが人と車と貨物を 3 種の列車で効率的に分担し大量輸送を実現している例を挙げ、日韓トンネルの安定かつ安全な運用には日本の次世代新幹線 **ALFA-X** や中国で運用中の CR400「復興号」などの鉄道

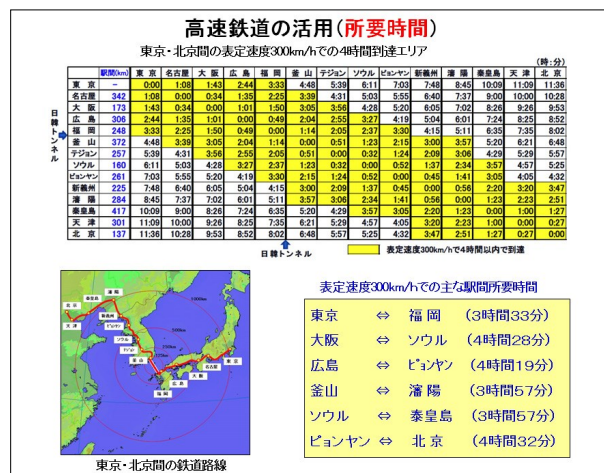


図-4 東京・北京間の鉄道所要時間



写真-3 新青森駅に停車するALFA-Xの試験車両

技術の研磨が必要となると語った(写真-3)。

野澤会長は日本の新幹線が 1964 年の開業以来、事故による乗客の死亡事故を一件も起こしていない背景について次の 12 項目ごとに説明した。①確認車による毎日の点検、②ドクターイエローなどによる線路や架線の定期点検、③乗務員の通報体制、④雪対策、⑤保守間合、⑥若返り作戦、⑦地震対策、⑧テロ対策、⑨荷物検査、⑩ AI 等の活用、⑪補充バラストとマルタイ、⑫保守基地の配置。

聴講した鉄道技術者からは、日韓トンネルについて長距離となる海底区間での電力供給に関する質問があった。また、新幹線について保守点検の項目や頻度、指令室から乗務員への指示の流れ、運転士の権限、AI(人工知能)とIoT(モノのインターネット)の活用、膨大な情報を列車・指令室・各施設間でどのようにやり取りしているかなどの質問が相次いだ。