

Sunday

世界日報

コミュニティの輪を広げよう

令和3年(2021)

4 / 25

今週の格言

吹かぬ風に船は進まず

条件が備わって初めて事を成し得る。韓国のことわざ。



ひと(20面)

南三陸ワイナリー 佐々木道彦さん

オススメ
記事

特報

中国・新疆の太陽光パネル 米国で懸念高まる / 5

いのちの言葉

忘がたきふるさと / 10

令和時代の家族のかたち

本当に必要な当事者支援とは / 11

ファミリー

新メニューで食文化救う / 12

児童福祉の現場から

父への復讐で暴走族に? / 16

選挙公約に日韓トンネル

釜山市長選で注目

対馬北端の「韓国展望所」から見える釜山の街並み。
管制基地がある海粟島 / 4月10日、長崎県対馬市、
川瀬裕也撮影



両国関係乗り越える契機になるか?

韓国大統領選挙の前哨戦とされ、日韓関係にも大きな影響を与える、ソウル・釜山市長選挙が、両市共に野党候補が圧勝した。これにより釜山市長に当選した、朴亨俊氏が公約として掲げた、九州北部と韓国南部をトンネルで結ぶ「日韓トンネル構想」に注目が集まっている。

実現すれば、青函トンネル（約54キロ）や英仏海峡トンネル（約50キロ）を超えて、世界最長の235キロ（海域部168キロ）となる日韓トンネルはまさに、人類史上最大のビッグプロジェクトだ。

そんな「夢のトンネル」構想が、戦後最悪とも言われる両国関係を開拓する契機となるのか。約40年前から同構想を進める一般財団法人「国際ハイウェイ財団」の事業が展開されている佐賀県・唐津、長崎県・壱岐、対馬の現場を取材した。



未来見据えて日韓つなげ

福岡空港から西へ。車を約2時間走らせると、玄界灘に突き出た佐賀県唐津市の東松浦半島に着く。豊臣秀吉が朝鮮出兵の要所として陣を置いた名護屋城などを建設する際、地質調査を行った。豈か数分の所に、国際ハイウェイ財団が掘削した日韓トンネルのこ



韓国に最も近い、対馬・阿連調査斜坑の坑口=9日、川瀬裕也撮影

る。日本語とハングルで「日韓トンネルの調査斜坑がある。入り口には日本語とハングルで「日韓トンネル唐津調査斜坑」とある。

調査斜坑とは、海底トンネルが、翌々年には専門家らが助言する「日韓トンネル研究会」が設立され、調査・研究が行われてきた。

日韓トンネル構想は、1981年にソウルで開催された第10回「科学の統一」に関する国際会議（ICUS）で、世界的宗教指導者、故文鮮明師が世界中の自由な往来を可能にする「国際ハイウェイ構想」の一環として提唱した。

それに基づき、翌年には国際ハイウェイ財団の前身である「国際ハイウェイ建設事業団」が、翌々年には専門家らが助言する「日韓トンネル研究会」が設立され、調査・研究が行われてきた。



現在最も深くまで掘削が進んでいる、佐賀県・唐津調査斜坑の坑口=8日、川瀬裕也撮影

時間走らせると、玄界灘に突き出た佐賀県唐津市の東松浦半島に着く。豊臣秀吉が朝鮮出兵の要所として陣を置いた名護屋城などを建設する際、地質調査を行った。豈か数分の所に、国際ハイウェイ財団が掘削した日韓トンネルのこ

う。日韓トンネルのルート案は主に三つ提唱されている。その中で、唐津から壱岐を通り、対馬の向こうに釜山

を抜けて韓国・巨済島に入る「A案」が、現在最も実現性が高いという。A案のルートに従い、

東海岸に位置する八幡半島の先端にある、壱岐を代表する景勝地のひとつ「左京鼻」。そこ

の地として栄えた壱岐に到着した。一番高い山でも200メートルといふ平坦な土地で、米や野菜、魚、牛など、豊かな生活資源に恵まれた島だ。

関係悪化も事業継続に強い意志

唐津、壱岐、対馬の現場に行く

から海岸沿いを西へ少し進むと、芦辺斜坑現場がある。斜坑現場と言つてもトンネルはまだ掘られておらず、来月から作業事務所を設置する予定だとい

う。

壱岐から水上ジェット船で約1時間かけ、次なる目的地の対馬に到着した。平坦な壱岐とは対照的に、ごつごつした高い岩山が多く、田園風景もほとんどない。

島の南西部に位置する厳原町阿連に斜坑現場がある。作業事務所と坑口が完成しており、今後、水や電気などのパイプライン整備や、トロッコを引くためのウインチ小屋の建設を進める予定だという。

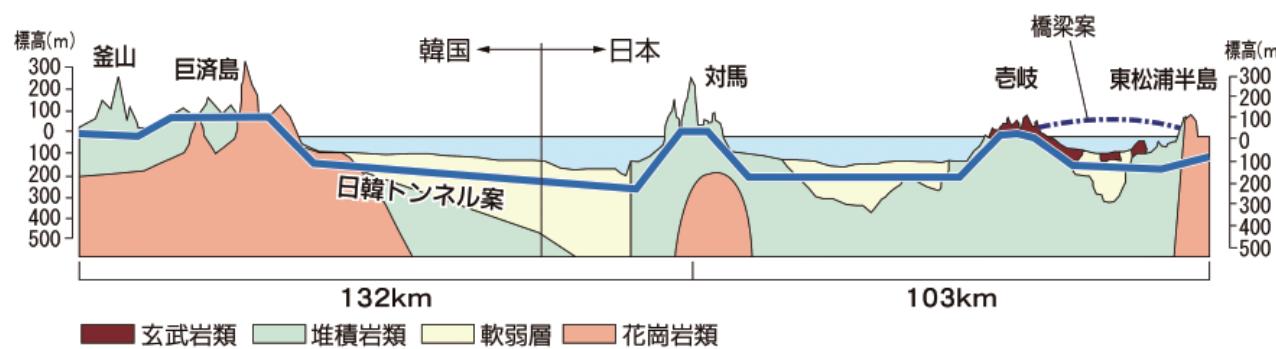
一方で、難しい点もある。阿連に斜坑現場がある。作業事務所と坑口が完成しており、今後、水や電気などのパイプライン整備や、トロッコを引くためのウインチ小屋の建設を進める予定だという。

一方で、難しい点もある。阿連に斜坑現場がある。作業事務所と坑口が完成しており、今後、水や電気などのパイプライン整備や、トロッコを引くためのウインチ小屋の建設を進める予定だという。

一方で、難しい点もある。

80年前にあった? 幻の高速鉄道計画

日韓海峡地質断面図及びトンネル計画図



日韓トンネル年表

1940	3月	東京～北京を49時間で結ぶ「広軌幹線鉄道計画」が旧帝国議会で承認される
1944	3月	戦況の悪化で建設費の捻出が難しくなり、計画はストップ
1981	11月	韓国ソウルで開かれた「第10回科学の統一に関する国際会議」の席上、故文鮮明師が国際ハイウェイ構想を提唱
1982	4月	国際ハイウェイ建設事業団設立
	6月	北九州で地表踏査の開始
	10月	東松浦半島でのボーリング調査の開始 日韓トンネル海域部の音波探査の開始
1983	5月	日韓トンネル研究会の設立
	9月	佐賀県鎮西町で電気探査、簡易弾性波探査
	10月	日韓トンネル海域部の環境調査の開始
1984	6月	壱岐でボーリング調査の開始
	9月	対馬でボーリング探査開始
1985	12月	ソウルで日韓合同会議・報告会
	4月	対馬海峡西水道で海洋ボーリング実施 壱岐～東松浦半島間の渡海測量
1986	10月	日韓トンネル調査斜坑の起工式(佐賀県東松浦郡鎮西町) 韓国で国際ハイウェイ研究会の設立
1987	4月	名護屋気象観測所の設置(鎮西町)
	4月	財団法人「亞細亞技術協力会」
1988	9月	日韓トンネル研究専門委員会の発足
	10月	日韓トンネル調査斜坑二期工事の開始(鎮西町) 韓国の大濟島でのボーリング調査の開始
1991	2月	韓国の土木、土質技術者来日
	8月	「日韓トンネル計画」に関する陳情団派遣(福岡、佐賀、長崎)
1992	3月	韓国で韓日トンネル技術研究会の設立
2010～		47都道府県で「日韓トンネル推進県民会議」が順次設立
2017	11月	地方組織をまとめた「日韓トンネル推進全国会議」が設立

い。80年前、戦争を見据えた計画が、現代、日韓友好とアジア構想へと姿を変え、進み始めていた。世界平和のための夢のトンネル

戦前から戦後、その莫大な建設費が計上されていてもかわらず登場しては、消えるを繰り返してきた「日韓トンネル構想」は新たな展開を見せようとしている。

「日韓トンネル構想」は、1981年にソウルで開催された第10回「科学の統一に関する国際会議（ICUS）」で、世界的宗教指導者、故文鮮明師が世界中の自由な往来を可能にする「国際ハイウェイ構想」の一環として提唱したもの。しかし、その40年前に、東京と北京を陸続きで結ぶ幻の高速鉄道計画があつた。

第2次世界大戦前夜の1938（昭和13）年、軍事輸送力などを確保するため、ソウルで釜山に入り、ソウルを抜け、奉天へと進み、終点・北京まで平均時速150キロ（最速200キロ）で49時間かけて到着させることを可能にした。トンネルの原案とも呼べる計画だ。

この鉄道を1954年まで建設することが、1940年3月の帝国議会で「広軌幹線鉄道計画」として承認され、1941年7月から本格的に工事が始まった。しかし戦況の悪化によって、建設資金の捻出が難しくなり、1943年度をもって計画は中断した。しかし、戦後直後の1946年、元運輸大臣の五島慶太氏（後の東急電鉄会長）が、外資による資金調達で実行に移そうとしたが、「国鉄の復興が先」という意見が多数を占めた



弾丸列車の路線予想図（『写真週報』242号から）=1942年10月14日

その後、日韓トンネル構想は、1980年代に大林組を中心とした「ユーラシア・ドライバーウェイ構想」として独自に関心を示したが、莫大な建設費などから構想段階で止まっている。同構想は、東松浦半島から壱岐まで島々を吊り橋と斜張橋で結び、壱岐から対馬までは青函トンネルと同様の海底トンネルで対馬から釜山までは、水深50メートルのところに円筒形のトンネルユニットを据え付ける海中トンネルでつなぐものだった。

ため断念した経緯がある。

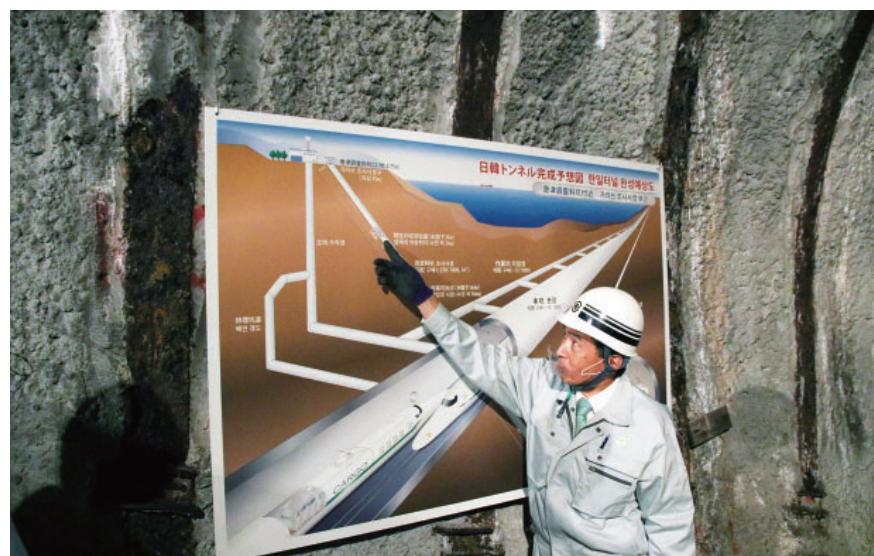
こうした時期に取得した用地の約2割が、1964年10月に開業する「東海道新幹線」に転用された。

東京～北京を49時間で結ぶ 大林組も独自の計画

韓国で日韓トンネル議論が再燃

釜山市長選契機に野党が意欲

文政権は否定するも選挙は惨敗



唐津調査斜坑の最深部で、工事の進捗状況を説明する末次眞一所長
=8日、川瀬裕也撮影

在寅政権は否定的立場を示しているが、両選挙共に野党候補が圧勝したこと

で、日韓トンネルが夢物語ではなくなるかもしれない。

事の発端は、韓国保守系最大野党「国民の力」の金鍾仁非常対策委員長が2月1日、釜山・加徳島に視察に訪れた際、加徳島新空港の建設とともに、釜山と九州を結ぶ海底トンネルの建設も積極的に検討すると発言したことだ。

しかし党内からは「親日レッテル貼りが無理やりすぎる」「韓日トンネルに変わる代案を示せていない」との声も上がった(ハニギョレ新聞)。

そして迎えた両市長選投開票語る』(シンセリム刊)の内容を紹介する記事を掲載した。

同書は日韓トンネル建設の意義や、有用性、実現可能性などについて専門家の意見をまとめたもの。故・金大中元大統領や故・盧武鉉元大統領、森喜朗元首相、野沢太三元法相などの政治家をはじめ、世界的な投資事業家などが「知性100人」として多方面について議論し

日の4月7日、日韓トンネルを公約に掲げた朴亨俊氏が釜山市長に当選。ソウルも同じく野党候補の呉世勲氏が圧勝した。韓国大統領選の前哨戦とも言われる選挙だけに、文在寅政権へのダメージは大きなものとなつた。

これに伴い、本紙・姉妹紙の韓国セゲイルボは7日、「釜山市長選挙を前に突然持ち出すのは無責任だ」と批判した。洪翼杓政策委員長も「海底トンネルでわれわれが得る利益は、日本に車で行くことしかないが、日本は韓国と北朝鮮を経て、中国、ロシア、欧州まで行くことができる」とし、「非常に不適切な政策公約である」と主張した。

日本と韓国を結ぶ「日韓トンネル」は、これまで何度も実現に至つてきただが、現在も実現に至っていない。しかし韓国の保守系野党が4月のソウル・釜山市長選挙を前に、日韓トンネル構想に言及し、建設へ意欲を示したことで再び注目を集めている。これに対し、反日姿勢を貫く文

民主党」の崔仁昊報道官は「韓



釜山市長に当選した朴亨俊氏

これに対し、政権与党「共に

青函・英仏・日韓トンネルの比較(日韓トンネルは計画データ)					
	総延長距離	最大水深	土被り(深さ)	構造	工期
青函トンネル 1988年開業	54km	140m	100m	複線1本 内径9.7m	14年 (本坑掘削)
英仏トンネル 1994年開業	50km	60m	50m	単線2本 内径7.6m	5年 (工事中断を除く)
日韓トンネル 20XX年開業	235km	155m (Aルート)	100m	複線1本 単線1本	最短10年
					1兆5000億円 (当時7500億円)
					1兆7000億円 (90億ポンド)
					10兆円

昨日今日に出てきた事案ではない。英仏は隣同士それほど仲が良いが、海底トンネルでドーバー海峡をつなぎ両国は共生共榮している。韓国もやはり韓日関係の進展はもちろん、東アジアの平和と繁栄の原動力として日韓海底トンネルを推進しなければならない」と主張し

60歳シリーズ
寝たきりにならない
食を正す!

腸づくり

- 腸が元気になると腸にあつた
- 腸が元気になると薬いらすの体になる
- 腸能力を高める
- 腸が元気になると腸の基本は
- 腸が元気になると腸の基本は



阿部一理 著 1300円+税

60歳からはじめる
もの忘れ、認知症を防ぐ
6つの食材

- ①醤油と味噌
②玄米
③豆腐とおから
④油
⑤水
⑥塩
- 認知症を防ぎ
脳の働きを良くする
体内の毒素を
排泄する水
自然塩は
血圧を下げる!!
- これで判断力、記憶力が維持できます。



阿部一理 著 1300円+税

腸も良くなれば脳も良くなる!!
認知症700万人時代に備えよ!!