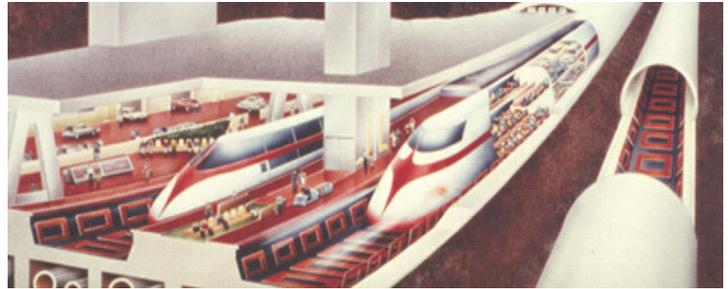


《九州地域の総合開発計画》

1. 日韓トンネルの開通によって九州地域の移動人口はどのような変化があるのでしょうか？

日韓トンネルが完成することによって、九州北部は国際物流拠点としての地位ばかりではなく、人流面でも大きな役割を担うことになる。日韓トンネルの走体としては当初、新幹線（軌道）方式が導入されるであろうが、将来的にはリニア方式の導入も十分にありうる。新幹線方式によ



る人口移動範囲はわが国では、九州・中四国地域、さらに拡大して阪神地区がカバーされるであろう。しかしもし、リニア方式が導入されると、中京圏はもとより首都圏も視野に入る。現在、日本と韓国との相互旅客人数はおよそ 500 万人ほどである。そのうち直接、九州と釜山地域とを往来している旅客数は 100 万人弱ほどと思われる。この 20 年間で、日韓間の相互移動人口はおよそ 10 倍に拡大したが、次の 20 年間でさらに倍増すればおよそ 1,000 万人時代へと突入する。ある試算では、日韓間の移動人口は将来的には 2,000 万人になるとの報告もある。

2. 日韓トンネルの開通によって九州地域の物流移動にはどのような変化があるのでしょうか？

日韓トンネルの完成で最も恩恵を受けるのが日韓間の物流移動、とりわけ鉄道によるコンテナ移送となる。特に、日本側からの物流移動はほぼ全国各地にわたる。北は、北海道・東北地域の農産物から自動車や電機・電子製品の



部品・中間品など多種多様な物資が、日本各地から鉄道コンテナで九州北部に集積されることになる。物資の積み替えを容易にする意味でも、トンネル内の軌道は青函トンネルと同様に、韓国側貨物列車（軌間：1,435mm）と日本側貨物列車（同 1,067mm）が走行できるための何らかの方式（国際標準軌、三線軌条やトレイン・オン・トレインなど）を用いる必要がある。その場合、韓国側の釜山周辺と日本側の九州北部にそれぞれ大規模なコンテナ・ヤードが必要になる。これらは港湾とも連携が取れたものであることが望ましい。

なお、一列車当たり 40 個のコンテナ（12ft・20ft）を一日 20 時間（残りの 4 時間は保守点検）15 分（4 本/1 時間）ごとに往復で走らした場合、年間およそ 240 万個のコンテナを輸送できる。したがって、トンネルの本数は貨物用（複線 1 本）と旅客用（複線 1 本）、それに避難用のサービス・トンネル（1 本）と、海底トンネルという条件のため、水はけ用にどうしてもパイロット・トンネル（1 本）——が最低限必要となる。したがって将来的には、貨物用のトンネルがさらにもう 1 本必要になる（年間 500 万個の需要）。また最終的には、旅客の急増によるリニア・モーターカー専用のトンネルも必要になる。

《 任意団体 日韓トンネル建設促進協議会 》

Association for Promotion of the Japan-Korea Tunnel Construction All rights reserved

◆協賛団体：国際ハイウェイプロジェクト総合研究所、アジアインフラストラクチャー総合研究所