

《対馬島の総合開発計画》

1. 日韓トンネルの開通によって対馬はどのような環境変化があるのでしょうか？

対馬は壱岐とは異なり、急峻な山間の島を形成している。距離的には、壱岐との間がおよそ 50km、韓国本土との間がおよそ 60km ほどである。対馬も壱岐と同様に、各駅停車の「こだま」型が停車することになるので、九州本土との間は新幹線方式ならばおよそ 30 分ほどで往来できる。また韓国本土へは 20 分もかからない。また平坦地の少ない対馬にとっては、トンネルの掘削で出たズリなどを埋め立て処理すれば、広大な土地が確保できる。現に、対馬空港は急峻な山間の頂を切り開いて平坦地になっている。



2. 対馬島でのトンネル建設工事で特に注意を要することはありますか？

対馬でのトンネル掘削工事で注意が必要なのは、千年以上も昔から掘られてきた亜鉛鉱山の地下坑道である。そのため、急峻な山間の対馬では下島から浅茅湾を横断して上島に抜けるコースを採用することになる。また、島を通過した後の対馬海峡西水道にある断層地帯をうまく通り抜けることが必要となる。

3. 対馬のこれからの産業資源は何ですか？

対馬は壱岐と同様に、東アジアとのメインストリートとしての位置づけから、自然の景観を生かした、①国際コンベンションセンター ②国際メディカルセンター ③国際ライフサイエンスセンター ④マリーナレジャー施設——などのような国際的な諸施策を設けて総合的な活力ある地域振興を行うことが肝要である。

《その他に、陸・海・空を利用した複合輸送機能基地…》

対馬は日韓トンネルによる陸上貨物と対馬空港を利用した航空貨物の国際ターミナル機能を持たせることによって、複合輸送拠点となりうる。またこれらの物資を加工・貯蔵・保管する中継機能も兼ね揃えた自由貿易地帯 (FTZ) として期待できる。



《 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