

《 壱岐島の総合開発計画 》

1. 日韓トンネルの開通によって壱岐はどのような環境変化があるのでしょうか？

壱岐と九州本土との距離はおよそ 30km ほどである。したがって、この間を新幹線ないしはリニア・モーターカーが通れば 10～20 分ほどで往来できるようになる。もちろん、東海道新幹線のように、各駅停車の「こだま」型があれば、ノンストップの「ひかり」型が共存する構造となり、壱岐には各駅停車の「こだま」型が停車することになる。これによって、毎時一本の割合で定期運行しただけでも、輸送供給は大幅に伸びるし、地元の人々の移動も容易になる。



2. 壱岐島でのトンネル建設工事で特に注意を要することは何ですか？

これまでの水門調査などの各種調査や既往の文献などによると、壱岐島では地下水系が飲料水や稲作などの灌漑用途に多分に用いられていることがあり（また、島の北西部には温泉地もある）、この地下水系への影響を極力さけることが必要である。

3. 壱岐のこれからの産業資源は何ですか？

壱岐は対馬と同様に、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リゾート住宅地 ②地場産業の育成 ③施設の誘致建設 ④各種スポーツ施設の建設 ⑤マリーナの建設 ⑥マラソンコースの設置——などの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、橋梁案もあるが…》

壱岐と九州本土とを連結する工法として、自然の景観美を生かした橋梁案があるが、通常のトンネル工法より数倍の総工費を要することがネックとなる。

《壱岐空港を用いた陸・空の総合輸送》

壱岐島には空港があり、この空港の下まで支線を通して陸・空の総合輸送体系を構築することができる。



《 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