

太平洋新国土軸構想の実現と日韓トンネル建設の早期着工を求める意見書

今、世界でも相対的に高い成長が期待されている東アジア地域において日本の技術と資金力を用いて「日韓トンネル」を建設すべきである。

我が国には、「太平洋新国土軸構想（第二国土軸構想）」がある。従来の第一国土軸（東海道・山陽道）と太平洋新国土軸（東海・伊勢湾口・紀伊半島・紀淡海峡・四国・豊予海峡・熊本〈長崎〉）が交わるところが九州北部であり、ここと韓半島を「日韓トンネル」で結ぶことにより、大陸と陸続きとなる。中国・四国・九州地域には、多くのプロジェクトが計画されているが、この東西の国内軸が大陸と連結されることによって南北の国際軸と交わることになる。

日韓トンネルは、総延長 235 k m、総工費 10 兆円、工期 10 年で完成可能であり、この間に、日本はトンネルに連結するリニア新幹線、高速道路を整備する国土総合開発を行うのである。

具体的には、大分県佐賀関半島から愛媛県佐田岬半島までの豊予海峡をトンネルまたは橋でつなぎ、愛媛、香川、徳島をリニア新幹線、高速道路でつなぎ、鳴門から淡路島を通り、紀淡海峡をトンネルまたは橋で和歌山に連結、さらに東京まで直行するリニア新幹線と高速道路を建設するものである。

この日韓トンネル建設を含めた国土総合開発の効果、プロジェクトの具体的なねらいとしては、人、物、文化の交流が円滑となり、技術や産業の平準化が促進され、アジアの均衡ある発展に寄与するとともに、トンネル建設により、長期的雇用や資材需要が生じるので、関連地域に莫大な経済効果をもたらし、景気の安定化や経済摩擦の解消に役立つ。また、エネルギーと資源の有効利用が可能となるとともに、人的、物的資源が多彩かつ豊富な東アジア地域において、新たな交通網の充実により、日本・韓国・中国東北部が工業地帯の中核的役割を担う強力な経済圏が形成される。さらに、青函トンネルや本四架橋等で蓄積した技術ノウハウをさらに発展させ、世界中の巨大プロジェクトに貢献できるなどが考えられる。

我が国は、これまで青函トンネルや本四架橋等の一大事業を完遂してきた。この叡智を日本のみでなく、人類全体の福祉向上のために用いるべきである。

よって、国においては、「日韓トンネル建設」を早期に着工するよう強く要望する。

以上、地方自治法第 99 条の規定により意見書を提出する。

平成 23 年 10 月 13 日

徳島県議会議長 岡 本 富 治