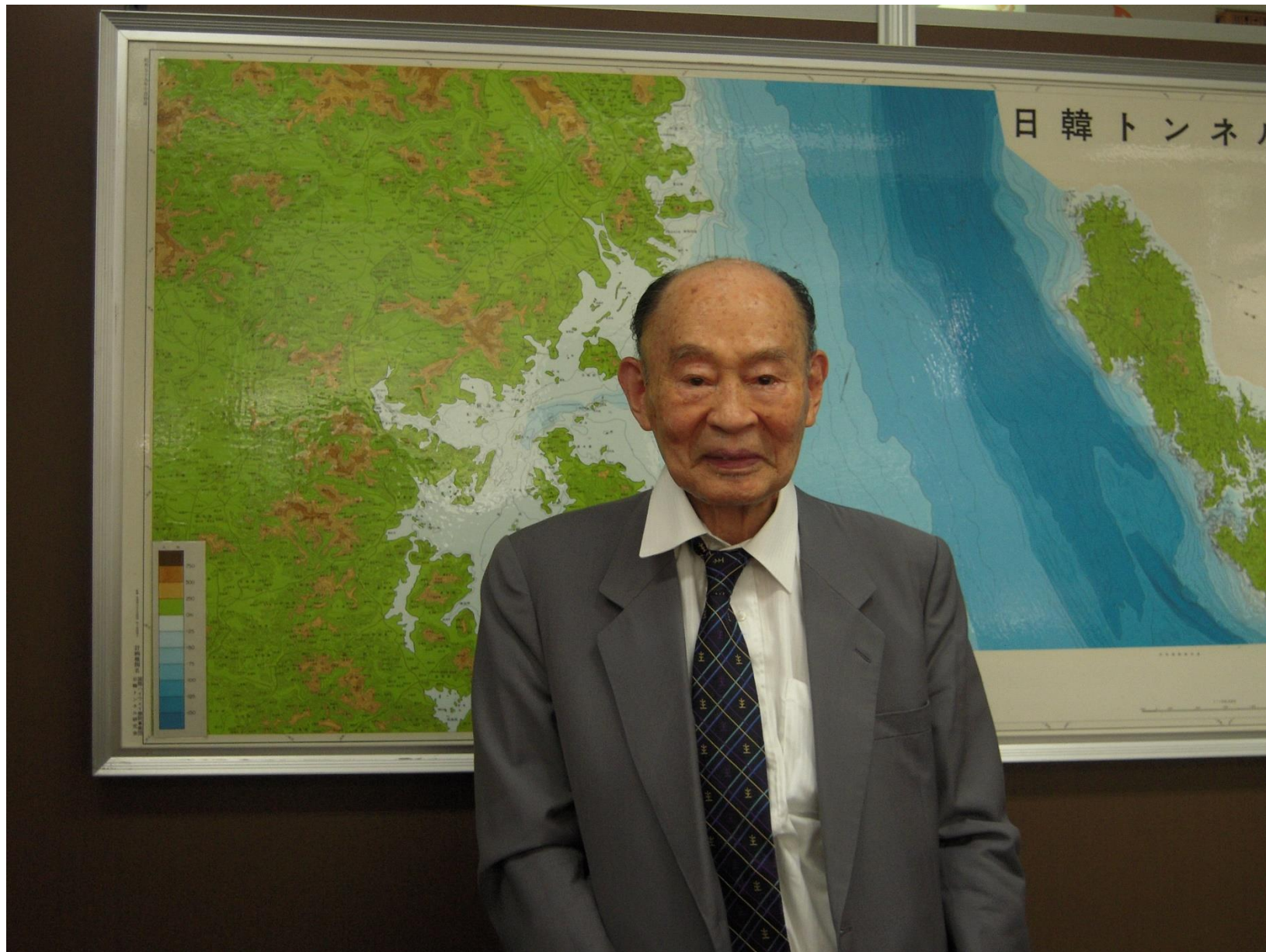


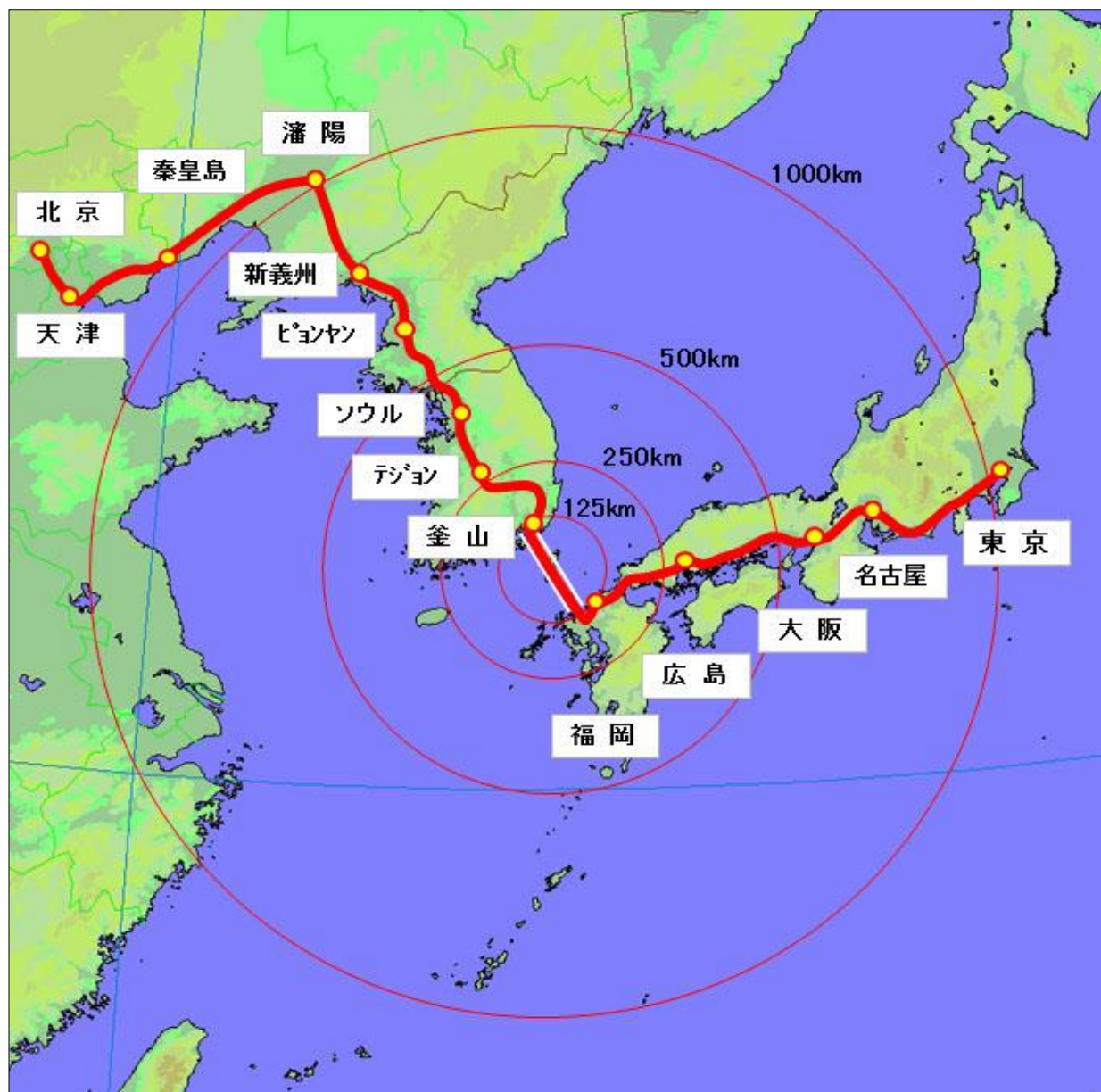
日韓トンネル構想

特定非営利活動法人日韓トンネル研究会

会長 野澤太三



会長 野澤太三



東京・ソウル・北京間の直通路線

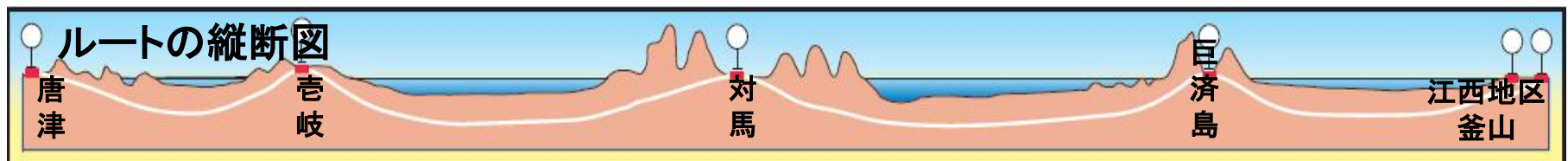
路線平面図



諸 元

総延長距離	270km (唐津⇄釜山)
海底部距離	150km (唐津⇄釜山)
最小曲線半径	6000m
最大勾配	12～15‰
工 期	着工後 約10年
工 費	約10兆円

路線縦断図



日韓トンネル

一日行動圏の拡大

(単位: km)

	駅 間	東 京	名 古 屋	大 阪	広 島	福 岡	釜 山	テジョン	ソウル	ピョンヤン	新義州	瀋 陽	秦皇島	天 津	北 京
東 京	—	0	342	515	821	1,069	1,441	1,698	1,858	2,119	2,344	2,628	3,045	3,346	3,483
名 古 屋	342	342	0	173	479	727	1,099	1,356	1,516	1,777	2,002	2,286	2,703	3,004	3,141
大 阪	173	515	173	0	306	554	926	1,183	1,343	1,604	1,829	2,113	2,530	2,831	2,968
広 島	306	821	479	306	0	248	620	877	1,037	1,298	1,523	1,807	2,224	2,525	2,662
福 岡	248	1,069	727	554	248	0	372	629	789	1,050	1,275	1,559	1,976	2,277	2,414
釜 山	372	1,441	1,099	926	620	372	0	257	417	678	903	1,187	1,604	1,905	2,042
テジョン	257	1,698	1,356	1,183	877	629	257	0	160	421	646	930	1,347	1,648	1,785
ソウル	160	1,858	1,516	1,343	1,037	789	417	160	0	261	486	770	1,187	1,488	1,625
ピョンヤン	261	2,119	1,777	1,604	1,298	1,050	678	421	261	0	225	509	926	1,227	1,364
新義州	225	2,344	2,002	1,829	1,523	1,275	903	646	486	225	0	284	701	1,002	1,139
瀋 陽	284	2,628	2,286	2,113	1,807	1,559	1,187	930	770	509	284	0	417	718	855
秦皇島	417	3,045	2,703	2,530	2,224	1,976	1,604	1,347	1,187	926	701	417	0	301	438
天 津	301	3,346	3,004	2,831	2,525	2,277	1,905	1,648	1,488	1,227	1,002	718	301	0	137
北 京	137	3,483	3,141	2,968	2,662	2,414	2,042	1,785	1,625	1,364	1,139	855	438	137	0

日韓トンネル

日韓トンネル

表定速度300km/hで4時間以内で到達

東 京 ⇄ 首 尔 06:11

首 尔 ⇄ 平 壤 00:52

平 壤 ⇄ 北 京 04:32

北 京 ⇄ 首 尔 05:25

首 尔 ⇄ 大 阪 04:28

釜 山 ⇄ 沈 陽 03:57

北 京 ⇄ 東 京 11:36

東京・ソウル・北京間の主要駅間距離(km)

到達所要時間(時間:分)
(表定速度300km/hの場合)

利用方法

旅 客	高速列車（新幹線、KTX）
貨 物	貨物コンテナ、宅配便
車	シャトル列車 （ハイウェイ・トレイン）

運用方式（上下分離方式の活用）

インフラ建設と保有	公的主体	下
運 営	民 間	上



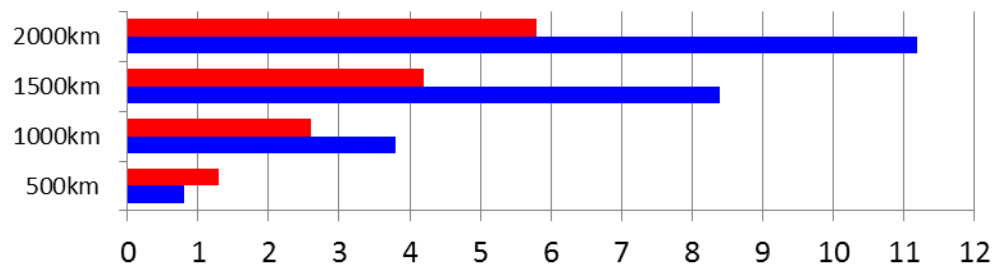
新幹線



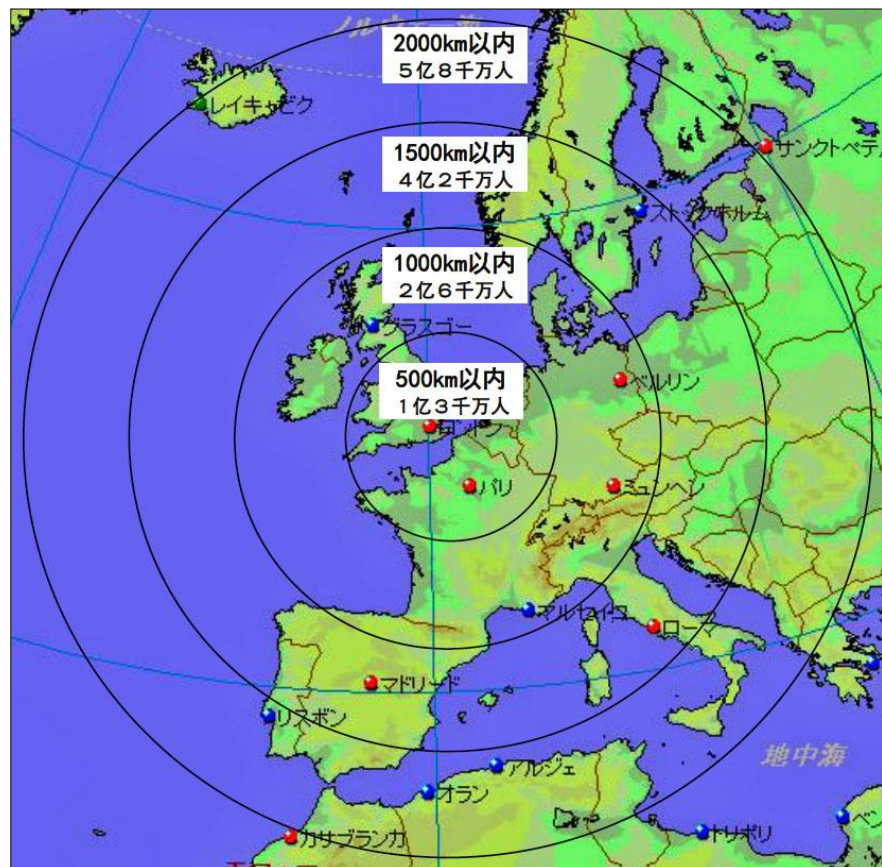
カートレイン（英仏海峡トンネル）



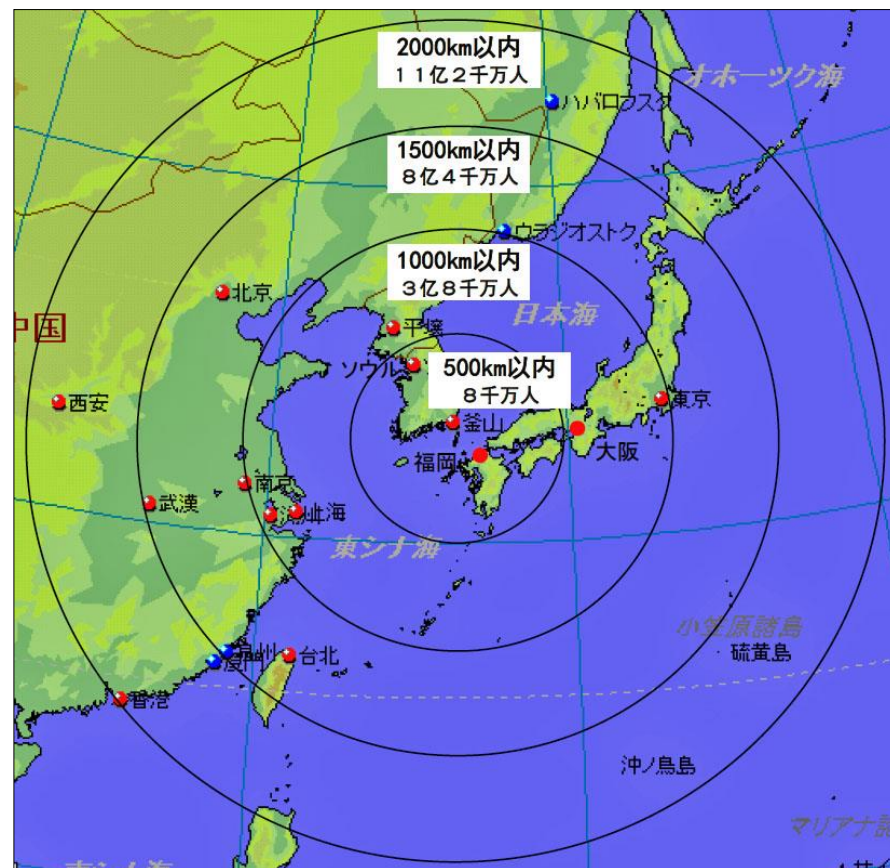
貨物列車



■ 英仏海峡圏の人口
■ 日韓トンネル圏の人口



英仏海峡トンネル圏の人口



日韓トンネル圏の人口

I. 日韓トンネルの緒元

総延長距離	270km (唐津⇄釜山)
海底部距離	150km (唐津⇄釜山)
最小曲線半径	6000m
最大勾配	12～15‰
工 期	着工後 約10年
工 費	約10兆円



新幹線



KTX (韓国高速鉄道)



シャトル列車 (英仏海峡トンネル)



貨物コンテナ



TBM (英仏海峡トンネル)

II. 利用方法

旅 客	高速列車 (新幹線、KTX)
貨 物	貨物コンテナ、宅配便
車	シャトル列車 (ハイウェイ・トレイン)

III. 運用方式 (上下分離方式の活用)

インフラ建設と保有	公的	主体	下
運 営	民 間		上

日韓トンネル構想と実現への展望

일한터널구상과 실현에의 전망

A Plan for The Japan-Korea Tunnel and the Prospect of its Actualization



ルートの平面図



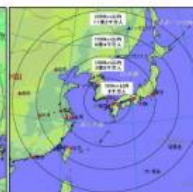
トンネルの概念図



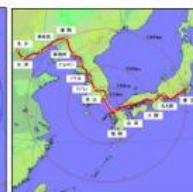
ルートの縦断面図



英仏海峡トンネル圏の人口



日韓トンネル圏の人口



東京・ソウル・北京間の直通路線



東京・ソウル・北京間の主要駅間距離 (km)

東京 ⇄ ソウル	06:11
ソウル ⇄ ビンヤン	00:52
ビンヤン ⇄ 北京	04:32
北京 ⇄ ソウル	05:25
ソウル ⇄ 大 阪	04:28
釜 山 ⇄ 瀋 陽	03:57
北京 ⇄ 東京	11:36

到達所要時間 (時間:分)
(概算速度300km/hの場合)

パンフレット: ↓ 下記WEBサイトからDownload可能

日本語パンフレットは当研究会会員用ページからDownloadできます

<http://www.jk-tunnel.or.jp/publication/jkt-pamph/jkt-pamph.html>

終