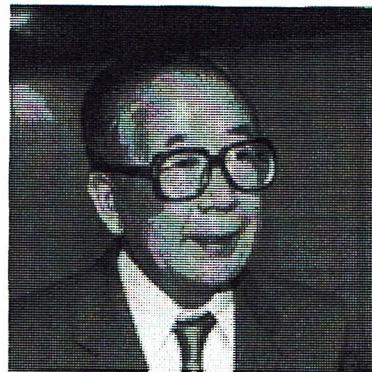


■卷頭言■

## 日韓共同研究を促進



日韓トンネル研究会長  
高橋彦治

よき時代の国鉄の建設技術者であった私には、国鉄改革とは何であったのかという反省の気持ちがあります。労使間の対立と紛争、経済的非採算性を問題として展開されましたが、それは問題を矮小化した捉え方であったように思われてなりません。それは、相互補完的な交通政策のありようであり、さらには大気汚染や温暖化をもたらす地球規模の環境問題が視点としてあった筈であります。

日韓トンネル計画の構想に関しては、飛行機やフェリーがあるのに、何を今さらといった調子の一部ジャーナリストのしたり顔のコメントがありました。日韓トンネル研究会の活動は、全地球的な交通体系の構築を底流とした視点を持っていると考えてもよいのですが、当面の問題としては、北東アジア圏域内で、秩序ある物流と文化交流を通して、世界の平和を考えて行こうという構想を基調とした行動計画であります。北東アジア圏域を形成するためのルートは、その中で最難関とする問題は、日本と韓国とを連結する海底トンネル建設の可否に懸かっています。

本プロジェクトによってもたらさせる開発効果は、単に経済的効果のみではなく、それを超越した次元であり、次のような内容のものであります。例えば、

- (1) 人類愛という高い次元の価値観による国際秩序の確立に寄与する。
- (2) 人、物、文化の交流が円滑になり、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（高速輸送システムや光ファイバーケーブルによる通信のネットワーク化など）。
- (3) 電力、ガス、石油、石炭、水などエネルギーおよび資源の有効利用。
- (4) 東アジア地域は、人的資源、物的資源が多彩かつ豊富であり、交通機関を充実させることにより強力な経済圏をつくることができる。すなわち北東アジア共同体の形成です。
- (5) 世界経済の活性化。

日韓トンネル研究会は1983年5月に設立されて今年で満21年を迎えました。韓国においては韓日トンネル構想に関する認知度が高く、大韓土木学会主催のもとに、日韓トンネル研究会の活動成果の報告を求められたり、また、日本の国土交通省にあたる建設交通部から「韓日トンネル計画の妥当性調査」ということで、日本側の調査資料も合せて、既存資料の取りまとめ調査費が計上されたなどの状況にあります。また、情報の共有化を前提とした合同会議が毎年のように行われています。

日本国内においては、日韓トンネル構想に関する認知度が低く、自民党外交調査会の勉強会で当研究会の活動報告が数回行われてきましたが、土木学会や行政側との接触は実現しないでいます。

これまでに行われた日韓トンネル研究会の活動状況は、およそ次の通りであります。日韓トンネルの建設地域と予想されている佐賀県東松浦半島や壱岐、対馬の周辺では、すでに陸上部の概略調査がほぼ完了しています。また、建設に伴う経済効果や地域開発計画、トンネルの施工法や防災対策や環境関連問題などについても、研究が進められています。ルートの大部分は海底トンネルですが、壱岐と九州の間には橋梁案も検討されています。さらに佐賀県鎮西町では、調査斜坑の掘削が現在410mまで進み、貴重なデータが収集されています。韓国側でも、1988年に巨濟島でのボーリング調査が始まっています。

青函トンネルや瀬戸大橋を完成させた日本の土木技術は世界的にも高く評価されており、ユーロトンネルやスカンジナビア・リンクにおいてもその優秀な技術が活躍していることは周知の通りです。明石海峡大橋や東京湾横断道路も、世界中の注目を集めている中ですでに完成をみています。

日韓トンネルや国際ハイウェイ計画は、こうした日本の技術力を近隣諸国にまで広め、東アジア地域の発展を促し、さらには共同体形成のために大いに貢献するものと考えられます。

1990年代から2000年代に入って東西冷戦は終結し、世界は大きな変貌を遂げつつあります。2000年3月20日、ブッシュ大統領によるアメリカのイラク攻撃が行われ、世界情勢は再び三度、混沌としてきました。経済・社会情勢など本プロジェクトをとりまく環境が変化し、また、価値観が揺れ動くなかで、本プロジェクトの理念の再構築が求められています。

こうした時代の趨勢の中で、そうであるから、なおさらのことアジア共同体の必要性は今後ますます高まるでしょう。日本が今の繁栄を維持するためにも、アジア大陸とひとつになることが最良の道かと思われます。日本、韓国、中国が自由交流の道で結ばれたならば、相互補完的な協力体制ができ、豊かな経済圏が誕生することになります。その懸け橋となるのが、この日韓トンネルなのです。

本年2月2日、日韓トンネル研究会は内閣府の認証を受けて、「特定非営利活動法人（通称NPO法人）日韓トンネル研究会」として活動することになりました。日韓ト

ンネル研究会は「特定非営利活動法人日韓トンネル研究会」と「資産管理団体としての日韓トンネル研究会（任意団体）」とに分離されます。

NPO の申請をして、それ取得できたことは、それなりに期待することがあってのことあります。日韓トンネル研究会に関して、これまでに流布されてきた世間の評価は、一部ジャーナリズムに見られるように、全くの夢物語として扱われてきた面がありました。研究会の構成員である私たちの活動にしても、一面では、そのような雰囲気の存在を否定し得なかつたのではないかの反省であります。

ここへ来て、NPO として内閣府から認知されたことは、当事者にとって実に画期的なことであると覚悟を新たにしております。発足して 21 年を過ぎ、研究会を構成しているメンバーは高齢化して、組織の若返りが必要となっております。NPO の認証を取得した日韓トンネル研究会としては、今こそ、学協会・国土交通省・通産省・外務省・財務省など官界や民間企業からの人材の参加を進め、もって組織の若返りを果たし、活動の活性化を図り、日韓トンネル建設の機運を盛り上げる機会であります。

日韓トンネルの建設は人類にとっての夢ですが、このようなプロジェクトは誰かが発想し、培養し、熟成させることによって始めて現実的な構想として活力が与えられます。このことは歴史の教えるところでもあります。プロジェクトのライフサイクルという考え方があります。プロジェクトの発想から関連調査、経済性・社会的問題に関する情報とその予測、そしてルート選定、基本設計、詳細調査、計画案の作成、ファイナンス、実施計画の策定、建設完了までをプロジェクトのライフサイクルとして捉えるのです。21 年あまりかけて行われた研究会の活動は、ルート選定の前提となる概略地質調査が一通り終了したところであり、これから先は候補ルートを複数設定して、それぞれのルート沿いに、もう少し詳細な地質調査が行われようとする段階にあります。それには膨大な調査費を要し、また本ルートの決定段階までには許認可など多くの手続上の問題があり、そしてこれらのこととは優れて行政府の政策活動の領域に属します。その上、日韓両国の合意形成が前提として必要であります。これは任意団体の活動範囲を超えているばかりでなく、法人格の団体であって多くの手続上の問題があります。いうなれば、これまでの当研究会の活動は、プロジェクトのライフサイクルの中では構想の発想から培養期間に相当し、特定非営利活動法人日韓トンネル研究会の活動は、プロジェクトの熟成期を迎えることになります。

したがって、日韓トンネル研究会の当面の活動としては、各種調査計画を活性化させる環境を整備すること、日韓共同研究を更に促進することが肝要であると考えております。