

日韓トンネル通信

編集 特定非営利活動法人
日韓トンネル研究会
発行 (株)国際経済総合研究所

本部事務局：東京都港区麻布台1-1-20
〒106-0041 麻布台ユニハウス513
TEL 03-3589-4188 FAX 03-5570-1634
E-mail office@jk-tunnel.or.jp

九州支部：0120-09-1631

(報告)東京本部の第2回常任理事会が行われました。

東京本部の第2回常任理事会が3月24日、アルカディア市ヶ谷私学会館で行われました。高橋彦治会長が議長を勤め、平成16年度活動の中間報告では、情報収集提供事業の一環として当会のホームページを制作中であることなどが報告されました。

(報告)共同研究第1回中間報告会が行われました。

「日韓トンネルに関する既存公開資料収集および整理と調査研究」の中間報告会が3月24日、アルカディア市ヶ谷私学会館で行われました。これは昨年10月5日に当研究会と韓国の大韓土木学会（大韓民国ソウル）の日韓物流システム研究委員会の間で交わした共同研究に関し、日韓両国の研究者が調査研究の進展状況を報告し、今後の調査研究に反映することを目的としたものです。報告では日韓トンネル地域（海域を含む）の地形地質情報の収集結果とそれに基づく当該地域の地形地質現況について意見交換し、課題抽出では各機関の非公開資料および公開範囲の制約があること、また該当地域の地形地質調査が不十分であることがあげられました。

(報告)九州支部の第1回理事会が行われました。

九州支部の第1回理事会が4月27日、福岡ガーデンパレスで行われました。来賓として出席した高橋彦治会長の挨拶の後、兼重修支部長が議長に選出され議事に入りました。平成16年度活動の中間報告、平成17年度事業計画案策定などを行いました。



(報告)東京本部の第2回通常総会と第1回理事会が行われました。

東京本部の第2回通常総会と第1回理事会が6月6日、アルカディア市ヶ谷私学会館で同時開催されました。まず、韓国からの来賓である国際ハイウェイ研究会の尹世元会長、韓日トンネル技術研究会の成百詮会長、国際ハイウェイ研究会の高冠瑞副会長、社団法人



人日本土木学会韓国分会の朴慶夫分会長を代表して尹世元会長が挨拶した。次に高橋彦治が議長に選出され議事に入り、まず、平成16年度の事業経過を報告した。次に平成17年度事業計画案を審議し、次の事業実施が承認されました。①社会教育事業として、韓国で7月に開催される「2005世界道路交通博覧会」に出展する。②調査研究事業として、大韓土木学会の韓日物流システム研究委員会との共同研究を進める。③国際協力事業として、6月の東京総会および8月の九州支部総会に合わせて、日韓の技術者交流会を開催する。④情報収集・提供事業として、当会のホームページを開設し情報を加味する。⑤刊行紙の発行事業として、日韓トンネル研究、および日韓トンネル時報（年4回）を発行する。次に平成16年度事業会計収支決算と平成17年度事業会計収支予算および平成17年度役員案を検討し、承認された。

(報告)共同研究第2回中間報告会が行われました。

「日韓トンネルに関する既存公開資料収集および整理と調査研究」の第2回中間報告会が6月24日、アルカディア市ヶ谷私学会館で行われました。日韓トンネルの設計施工に関わると予想される対馬海峡西水道の断層と、これに並列する韓国側のヤンサン（梁山）断層について議論されました。また今後の研究方向について意見交換をしました。

(記事紹介) 日韓トンネル計画に関連する新聞・雑誌掲載記事を紹介します。今回は次の1点です。

・鉄道新聞（韓国） 2005年1月10日

日韓海底トンネル建設論議のための小考
(崇實大日本学科 申章澈助教授)

①トンネルは北東アジア物流中心国家実現の中心

②両国の近接性を確保、大陸鉄道網を構築

③海底トンネルの建設問題、慎重かつ積極的にアプローチすべき

最近、韓国が北東アジア物流中心

国家になり、経済協力体の中心国家にならないかという主張が政界の一角で持ち上がっている。

しかし韓国がアメリカ・ヨーロッパ・アジアを包括する中心国家に位置づけさ





ち、韓国と日本は海底トンネル建設問題に対し、慎重ではあっても積極的に検討しなければならない時点に立っているのである。もし両国が海底トンネルで結ばれ鉄道ネットワークが構築されれば、それは両国の長い人的・物的交流と協力の歴史において、最も大きな物理的障壁が除去されることを意味する。

しかし私達の社会の一部では日韓海底トンネル建設の論議自体をタブー視する雰囲気がある。日本帝国時代の「大東亜共栄圏」の復活と「大陸侵略の足がかり」を憂慮する否定的見方も存在していることも否定できない。このような不信の相当部分は日本の一部政治家や右翼勢力の歪曲された歴史認識と不適切な言動からきている。日本の徹底した自己反省と信頼回復の努力が必要な部分だ。しかし冷戦の構図が解体され、国際経済の秩序が再編され、また経済ブロック化のパラダイムで隣接国家間のより密接な関係が要求されている現実を直視しようという努力も必要なことと思える。

また、一部には韓国と日本が海底トンネルで繋がると「日本が韓国に比べ、より大きな経済的利益を得る」とし、200kmを越える工事区間と天文学的な建設費用を憂慮する声もある。しかし日韓海底トンネルの建設と関連した技術的可能性は、これまでの研究ですでに検証された。また海底トンネルを通じ、韓国が

れるためには、ロシア・中国・日本などの北東アジア諸国と地理的接近性が確保されなければならない。特に隣接国家である日本との地理的断絶性が克服されなければならない。理由は韓国が北東アジアの中心国家になるためには、朝鮮半島がもつ地政学的位置を積極的に活用されなければならないからである。

北東アジアの物流中心国家の建設が、単に掛け声で終らず、実質的な意味を持つためには、朝鮮半島を中心に鉄道交通網が整備されなければならない。日韓間の海底トンネル建設は、その問題解決の中心にあるということが出来る。すなわ

得る経済的利益は日本のそれよりはるかに大きいということは地政学的な位置・物流費用・中継地・ハブ港・学習効果などの観点から十分に予想される。建設費用においても韓国は距離の基準からみて全体工事区間の約8～9分の1だけ負担することになるので、肯定的かつ積極的に検討する余地がある。

日韓海底トンネル建設という大事業が進められれば、不動産投機なしに国土の均衡ある開発ができ、投資収益が高い国策事業により、沈滞している建設景気を浮揚させ、失業解消、前後方位の産業連関効果などを発生させ、現在不況に陥っている経済を回復させるなどの直接的な効果が期待される。のみならず日韓海底トンネル建設は経済的にはもちろん、北東アジア圏での朝鮮半島の政治的力量と外交的立場を強化させ、さらには南北関係を画期的に改善し、民族の永遠の統一も早める契機になりうるなど、全て推し量ることのできないほどの付随的効果も期待される。

(中略)

20世紀末の冷戦構造解体と新自由主義的国際経済秩序は国際化と世界化を深め、情報化とともに地域統合が21世紀の主要パラダイムとして定着している。今年の締結を目標に日韓両国政府がFTA協商を進めている。北東アジアの地域統

合において、韓国が中心国家になるには日韓のFTA締結が急務だと言える。日韓海底トンネル建設はその有力な解決手段になるのである。1992年のヨーロッパ誕生を年頭に置いて英国とフランスが1994年にユーロトンネルで結ばれたという事実を「他山の石」としなければならないのである。

(中略)

今日、日本は第2次世界大戦で負けてから最も長い景気沈滞を完全に抜け出せないでいる。また韓国経済も内需不振と建設景気の沈滞により、不況の沼に浮く虫のように泳げない状態である。

同病相憐の境遇にある両国が開放60年と日韓国交正常化40周年を迎える喜ばしい新年を迎え、旧態の関係から果敢に脱皮しなければならない。すなわち両国の当面の景気沈滞を浮揚させなければならず、未来志向的な関係を構築し、「近くて近い国」にする時期にいるのである。

日韓間の長い交流において今日のように密接な関係が切実に求められている時期も余りない。侵略と痛手、不信の関係から果敢に抜け出し、相互理解と協調、協力による同伴者としての立場で新未来を開拓しなければならない。