

# 日韓トンネル通信

編集/発行  
特定非営利活動法人  
日韓トンネル研究会

事務局：東京都港区麻布台1-1-20  
〒106-0041 (株)国際経済総合研究所内  
TEL 03-3589-4188 FAX 03-5570-1634  
E-mail office@jk-tunnel.or.jp

九州支部：福岡市南区老司3-5-28-605  
〒811-1346  
TEL 092-556-7110  
☎0120-09-2188

## (報 告)対馬懇談会が開かれました。

九州支部の第3回対馬懇談会が、昨年10月6日(火)、対馬市の厳原で行われた。佐々木和資副支部長と藤橋健次常任理事が参加し、昨年7月に開催した第1回、第2回対馬懇談会で提案された「対馬分会」の設立に向けて実務的な打ち合わせをした。

## (報 告)ユーロトンネルに関する勉強会が開かれました。

ユーロトンネルに関する勉強会が、昨年11月19日(木)、富山県赤坂会館の会議室で開かれた。講師のグラデュウス・マルチリンガルサービス株式会社の山本千雅子代表取締役(工学博士)が「大規模交通インフラの調達における民活の限界：ユーロトンネルの破綻原因」と題し講演した。

まず研究の背景や目的について話があり、ユーロトンネルの概要と歴史に触れた後、資金調達の経緯では、1986年から株式発行が始まり資金を調達したが、事業費が当初予算よりも約50%増加して資金繰りが悪化、利払いを借入金で賄い、さらに利払いが増える悪循環に陥り2006年にパリ商事裁判所に破産法に準じた保護を申請し、返済と利払いが停止した経緯が示された。

また交通量の予測と実際の差では、貨物と旅客両面から分析結果が示され、需要予測の

甘さが営業収入の悪化に結びついたことが示された。またキャッシュフロー破綻の原因として、事業費自体の増加に加え資金調達費用が当初計画では計上されなかったにも関わらず全事業費の45%を占めるに至ったことがあげられた。



講師の山本千雅子博士



ユーロトンネルに関する勉強会

このような問題を生じた原因として、プロジェクト・マネジメントに必要な「ミッション」、「開始と終了」、「主体(責任者)の正確な定義がユーロトンネルの場合どれもが不透明だったことが指摘された。

考察ではBOT(民間資金で行う公共事業のこと)の問題点として、過少予算と過大需要予測などをあげ、結論として「大規模交通インフラの株式方式BOTによる調達は破綻の危険性が高い」ことを示し講演を締めくくった。

講演終了後、勉強会参加者からユーロトンネル社破綻原因などについて活発な意見交換が続いた。

### (報 告)日韓トンネルに関する取材がありテレビ放映されました。

昨年12月21日(月)に東京都千代田区飯田橋の当会本部で九州朝日放送株式会社報道部が野澤会長に日韓トンネルに関するインタビューをした。「不況の時代に未来ある話題」として、日韓トンネルについて質問があり野澤会長らが応答した。

取材内容に基づく番組は、年明け1月4日(月)に九州朝日放送の報道番組「ニュースピア」などで放映された。

### (報 告)韓国で開かれた日韓トンネルに関するセミナーで発表しました。

昨年12月29日(火)に韓国のチャンウォン(昌原)市で、「慶南の韓日海底トンネル推進方向セミナー」が開かれ、セミナーに招請された藤橋健次常任理事が「日韓トンネル計画の現況」について発表した。セミナーは慶南発展研究院の南海岸発展研究支援センターの主催で行われ、韓国側から4名、日本側から1名が講演あるいは発表した。藤橋常任理事は80枚余りの映像を駆使し計画の経緯や技術的課題などを語った。

### (話 題)韓国の国土開発基本構想に日韓トンネルが盛り込まれました。

昨年12月3日付けの日本国内の各紙(産経新聞、日本経済新聞など)は、「韓国のイ・ミョンバク(李明博)大統領が2日、地域発

展委員会で日韓・中韓トンネルを長期的な課題とし、経済的、技術的な妥当性の研究を盛り込んだ2020年までの国土開発基本構想に決定した」と報じた。

2009年12月3日 日本経済新聞

**日中韓海底トンネル**

**韓国、妥当性を研究**

韓国政府は2日、日本や中国との海底トンネルの建設を長期的な検討課題と位置付け、経済的、技術的な側面から妥当性の研究に着手することを決めた。北東アジアの経済協力推進を目標とする。

**物流網の拡充狙う**

指し、物流網を拡充する狙いがある。日中両国の政府とも協議したい意向だ。

李明博(イ・ミョンバク)大統領の直轄機関で、国土開発計画を検討する地域発展委員会が2020年までに

の基本構想に盛り込んだ。日韓トンネルは韓国南部と日本の九州、中韓トンネルは韓国西北部と中国の山東半島を結ぶ構想だ。

日韓トンネルで有力視されるルートの一つは巨済島(コジエド)と佐賀県を結ぶコースという。(ソウル)島谷英明

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

- ・東洋経済日報 2009年10月2日
- ・東洋経済日報 2009年10月9日

# 相互依存の韓日関係

◀28▶

## 日韓・韓日海底トンネル構想

日本と韓国は一衣帯水の間柄でありながらも「近くて遠い国」と言われていた。しかし、近來になつて、相互交流と理解が深まり「近くて近い国」の関係になつてゐる。

その良い例が、両国民の相互往來の増大である。年間484万4千名が両国間を往來している。2007年の日本人の韓国訪問者は223万6000名であり、2008年には226万7800名に増加した。韓国人の日本訪問者は、2007年の260万6千名から2008年には238万2000名に減少した。円高ウォン安が影響したものと思われる。年間200万名以上の外国人が日本を訪問したの韓国だけであり、韓国人が1999年以来10年連続首位の座を占めている。2



ながの・しんいちろう 1939年韓国生まれ。早稲田大学大学院政治学修士課程修了。フェリス学院大学博士課程修了。現在、大東文化大学経済学部教授、同大学大学院経済学研究科委員長。

大東文化大学教授 永野慎一郎

# アジアの平和と安定に貢献

2007年に日本を訪問した外国人834万7000名のうち31%を韓国人が占めている。

日韓両国間で、経済、文化、芸術、スポーツ等、幅広い分野での交流が進展している。日本の25空港から韓国の3空港に直行定期便が運航しており、羽田・金浦間では1日8便ずつチャーター便が運航している。現在、日韓両国間には123組の姉妹都市が提携さ

### 破格の経済効果

日韓両国において、海底トンネルをつくらうという動きが活発化している。日本の九州と韓国をトンネルで結ぶ構想である。日韓両国間で海底トンネルが完成すれば、日韓間で人の往來だけでなく、物流の移動が

急増し、経済的な波及効果は極めて大きいと見られる。それ以上に重要なことは、韓半島を含む東北アジア地域の平和と安定への貢献である。

日韓海底トンネル構想は、1930年代に「大東亜縦貫鉄道構想」から始まり、大日本帝国経済圏地域間の物資輸送などの交通手段として計画され、ポリーク調査などが実施されたが、第二次世界大戦の激化

会を設置し、25年間にわたる調査研究の結果、トンネル建設は可能という結論を出した。1986年には、佐賀県唐津に探査用トンネル建設工事を始め、調査坑を400mほど掘つて

と日本の敗戦によって頓挫した。1980年代に入って、日韓海底トンネルの建設についての構想が再浮上した。日本側においては、技術者の西堀栄三郎、地質学者の佐々保雄などを中心に研究が始まり、1983年に推進団体として日韓トンネル研究会が設立された。同研究会は、政策・理念、地形・地質、設計施工、環境・気象の4つの専門委員

### 共同事業で推進

日本と韓国を結ぶ海底トンネルは両国政府による共同事業でなければならぬ。日韓両国民の間に歴史上のわだかまりが依然として存在しており、このような共同事業に取り組む余裕などなかったと思われる。

ドンを結ぶ「ユーラシア・ドライブウェイ構想」の一貫として、日韓トンネル構想を公表した。大林組の構想によれば、東松浦半島から壹岐までは、この海域に点在する加部島、加唐島、名島を結ぶ吊り橋と斜張橋を連続して建設する。総全長32.5kmの橋で渡る。壹岐から対馬までは青函トンネルと同様に60kmの海底トンネルを掘削して対馬の南端に上陸する。対馬島内は

地上を縦断し、対馬から釜山までの朝鮮海峡は水深が2200mもあり、海底断層が存在する上に地盤が軟弱であるため、海底に支持架を建設して円筒形のトンネルユニットを据え付ける海中トンネルの建設である。当時の技術力で実現可能な構想と言われた。

1988年に34万に過ぎなかった韓国人の年間日本訪問者数が20年間で約8倍の260万に急増した。その間、韓国経済の高度成長によって国民の生活水準が上昇し、余暇を楽しむ余裕ができたからである。日韓間では、首脳シヤトル外交を始め、さまざまなレベルでの交流が進展しており、日韓間の距離は確実に短くなりつつある。

# 相互依存の韓日関係

◀29▶

## 日韓・韓日海底トンネル構想

日本と韓国を結ぶ海底トンネル建設は日韓両政府間で公式的な合意に達していないが、各種調査は進展し、研究成果も出揃っている。実現のためのプロセスが残っているだけだ。

海底トンネル建設についての日韓両国の動きを見ると、1989年に日韓議員連盟会長の竹下登元首相が与党自民党に検討を指示しており、1990年に訪日した盧泰愚大統領も91年に訪韓した海部俊樹首相も海底トンネルに言及し、推進の意向を示した。2000年9月に訪日した金大中大統領は「韓日海底トンネル建設」の構想を森喜朗首相に提唱した。これを受けて、同年10月、ソウルで開催された第3回アジア欧州会議（ASEM）首脳会合で、森首相が日韓トンネル



ながの・しん 1939年 韓生 早稲田大学大学院政治学修士課程修了。英シエド博士課程修了。現在、東大東文化大学教授、東大大学院経済学研究科委員長。

大東文化大学教授 永野慎一郎

# 信頼関係築いて早期実現を

の共同建設を提案した。2002年4月から韓国政府の委託を受け、交通開発研究院が技術的問題点や、日韓の工事費負担の割合、韓国にとっての交通・物流戦略上の価値などについて分析を行った。2003年2月25日、盧武鉉大統領が就任式直後の小泉純一郎首相との会談で、「北朝鮮問題が解決すれば、経済界で取り上げられることになるだろう」と語った。

このような状況下で、盧武鉉政権当時、韓国交通研究院と韓国建設産業研究院は建設交通部の委託を受けて「韓日トンネル必要性研究」を行ったが、約100兆円（約1兆円）ともされる建設費用の財源不足などを理由に「建設の妥当性は低い」とする報告書をまとめた。しかし推進派は、韓日トンネルの経済性に対する否定的な分析は建設業および他の産業への波及効果を

全く考慮しないもので、雇用創出や建設景気の波及効果を考慮に入れば、十分に妥当性はあると反論している。

### 水面下で議論

日韓両国の首脳レベルでの関心が示されたにも関わらず、政府レベルでの合意は至っておらず、水面下で活発に議論されている段階である。2008年11月、ハンナラ党の任太熙議員は

議員連盟が超党派で結成された。自民党の衛藤征士郎議員、現衆議院副議長を代表に民主党の鳩山由紀夫現首相、公明党の神崎武法・前代表、社民党の重野安正幹事長、国民党の亀井久興幹事長などが名を連ねる超党派議員連盟である。同年10月、朴三求・錦湖アジアグループ会長は、日韓両国財界の会合において、「韓日両国間の観光交流の増進のために日本と韓

ソウルで開かれた学術会議で「韓日両国が共同事業として取り組むべきだ」と主張し、「1日1万名以上が両国を往來する時代に空の海の輸送だけでは役不足なので、(トンネル建設は)両国関係を改善する手段にもなり、国家レベルの支援が求められている」と述べた。2008年に入ると、日本の政界も動いた。九州出身の与野党大物議員を中心に日韓海底トンネル推進議

国を結ぶ海底トンネルの建設が必要である」と提案した。朴会長は「海底トンネルを通じヨーロッパが一つになった代表的な例が英仏海底トンネル」であると述べ、「1994年に開通した英仏トンネルを通じて現在まで2億1000万名の旅客と1億7000万トンの貨物が英国とヨーロッパ大陸を往來し、ヨーロッパ経済活性化に貢献している」と述べた。さらに「韓日海

底トンネルがいずれ韓中トンネルと連結されれば、中国やロシアなど東北アジア地域はもちろん、将来はヨーロッパと連結され、ユーラシア大陸横断の大動脈が完成する」と付け加えた。

### 3ルートが有力

地方自治体レベルでも本格的な研究が始まった。釜山市と釜山発展研究院は、東北アジア複合交通ネットワーク構築に向けて、交通、物流、社会・文化、経済分野の専門家と「韓日海底トンネル・タスク・フォース(TSFチーム)」を構成し、

海底トンネル事業の妥当性について検討を始めている。許南植・釜山市長は、「国境の概念が消える超広域的国際状況に対処し、経済発展を図るために、海底トンネル効果などに対する研究に入った」と話した。現在、検討されている日韓海底トンネルの有力な路線は3つある。

- 間145キロ Bルート：唐津―壹岐―対馬(上・下島)―巨濟島(総延長217キロ、うち海底区間141キロ)
  - Cルート：唐津―壹岐―対馬(上・下島)―釜山(総延長231キロ、うち海底区間128キロ)
- これまで各方面から問題提起がなされ、海底トンネルの可能性及び経済性などについて分析がなされた。建設に必要な費用は10兆515兆円、建設期間は約10年という調査結果も出ている。日韓両国の現在の技術と経済力からすれば、建設は可能である。両国政府が共同プロジェクトを編成して両国民の合意を導きながら、積極的に取り組むべき「橋を架ける」ことは両側に利益があるのであって、一方だけ得する次元ではない。「共通の利益」という認識が必要であり、信頼関係の構築が必要である。日韓海底トンネルの建設が、未来志向の日韓関係の架け橋になることを切に望みたい。