

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：東京都千代田区飯田橋4-1-11
〒102-0072 信濃ビル6階
TEL 03-3265-8813 FAX 03-3237-1012
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)韓日協力委員会で日韓トンネルの招請講演をしました。

去る6月29日(金)、ソウルのプレジデントホテルで日韓トンネル講演会が開かれた。主催者は韓日協力委員会(ナム・ドク会長)で、招請を受けた野澤太三会長がテーマ「韓日海底トンネル構想と実現への展望」について約1時間にわたり講演した。講演には日韓トンネルに関心を持つ政財界の人士約30名が参加した。

講演後、質疑応答と食事会を含む2時間程の交流を行った。

【講演内容】 ポイントは以下の通り。

- ・新しい日韓関係の未来と東アジアの連携を強める象徴的なプロジェクトとして日韓トン

ネルを推進する必要がある。

- ・「何故できないか」という視点ではなく「どうすればできるのか」という視点が大切。
- ・工事費10兆円の調達には、長期的な国債を中心とした資金調達を基本とし、国際的な資金財団などの支援も受ける。
- ・日韓トンネルの便益と経済妥当性を考える上で、利用者と事業者の便益だけではなく、国民的な便益、社会的な便益なども加味したものを作らなければならない。安全性、行動圏の拡大、代替性を勘案した発展要素を加えることで収支採算性が十分に成り立ち、経済妥当性があると考えられる。
- ・当面日韓両国が協力して取り組むべきことは、これまでデータが少なかった海域について必要な調査を共同で行うことだ。

・日韓トンネルのような大事業を進めるには、単なる経済や人、モノ、カネばかりでなく、何よりもこれを実現することが両国国民のため、あるいは世界平和のために大変役立つ仕事であるという強い意思の力が必要だ。

【質疑応答】韓国側の質問(Q)に対し、野澤会長が回答(A)した。

Q：地震国の日本ではトンネルに対する安全対策は進んでいますか？

A：日本では近年、昨年3月の東日本大震災、2004年の新潟県中越大地震、17年前の阪神淡路大震災という3つの大震災に見舞われました。これらの地震に関するトンネルの調査は相当詳しく行っています。総じてトンネルは地震に対し大変安全で、例えば阪神淡路大震災の場合には構造的な問題から地下鉄が一部崩落しましたが、六甲トンネルは少しヒビが入っただけで被害を受けていません。新潟県中越地震の場合では一部のトンネルに被害が出ましたが、軟弱地盤を補強することで解決可能であることがわかっています。今回の東日本大震災でトンネルにはほとんど被害がありません。

Q：昨年3月の東日本大震災では大きな津波がありました。トンネルや鉄道の被害はどれほどでしたか？

A：東日本大震災では韓国から大変なご協力お見舞いをいただき誠に感謝に耐えませんが、今回の津波では一部のトンネルが津波に飲み込まれました。したがって私どもは地震に対する対策と併せ津波の及ばないような位置に坑口を設定する、あるいは斜坑

の坑口を作ることの重要性を再確認し、その対応に取り組んでいます。なお、今回の大震災では鉄道のお客様や職員からは死者が出ておりません。

Q：釜山と対馬の間が日韓トンネルであり、対馬から日本本土までは日韓トンネルではなく、「日本トンネル」ではないか、という意見もありますが、どう思われますか？

A：確かに国境を考えると対馬と韓国の間だけが国際トンネルで、それ以外の部分は「日本トンネル」あるいは「韓国トンネル」となります。しかしプロジェクトとして考えると、これらは別々に独立して成立するわけではありません。一体的に実現し活用するもので、両国の協力が不可欠です。建設から利用するまで全て両国の協力が大前提となり、それがあってこそ初めて一番難しい対馬海峡も実現できると考えています。

Q：日韓トンネルの意義について話すとき、政治的な意味が込められると議論が激しくなります。むしろ経済妥当性や合理性を優先して検討する方が良いと思いますが、いかがでしょうか？

A：私共は、経済合理性と妥当性とを分けて考えています。合理性は単なるB/Cで収支を計算したものです。それに安全性とか両国国民の親近感を高めるような国民的合意などを含めたものが経済妥当性であると考えています。

Q：日韓トンネルを研究するうえでの韓国側のカウンターパートはどこですか？

A：私は日韓トンネルに携わって25年、会長

になって7年目です。この間、ご協力いただける方、また志を同じくする方とはどなたとでも協力しながらやってきました。今、私どもがお付き合いしている団体は四つほどあり、技術的、政策的なことや運用に関する情報交換を行なっています。

Q：日韓トンネルを作った場合に、日本側の利益が韓国側の利益よりも大きいのではないかという気がします。両国が建設費用を同じように負担することには少し違和感を覚えています。いかがでしょうか？

A：日韓トンネルを作ったらどちらが得をするかは、基本的かつ大事な質問です。私は両方も得をすると考えております。その割合は今後議論されると思いますが、「双方ともよかった」というふうにしていくべきです。例えば、往来の安全面ではまさに五分五分です。また両方の国民の皆様が行動圏が一気に倍増しますから、これも五分五分であり、住んでいる人の数だけ行動圏が広がるという意味でプラスです。さらに代替性、強靱性も5割増しで、空と海だけではなく陸続きになり安心安全の道が開けます。そう考えると日韓両方の損得はちょうど半分ずつだと考えています。

(報告)九州支部報告会が行われました。

九州支部報告会が7月26日（木）、ホテル福岡ガーデンパレスで行われた。昨年までは東京とは別に九州支部の総会を開いてきたが、今年度からは「ひとつの組織では同じ議案書について同時に審議すべき」という原則により、九州支部では報告会を開くことになった。

報告会に先立ち、次の方々から祝電が来た



九州支部報告会で講演する野澤太三会長

ことが報告された 1. 原竹岩海（福岡県議会議員）、2. 三原朝彦（前衆議院議員）、3. 宮島大典（衆議院議員）、4. 山崎拓（前衆議院議員）、以上50音順。

次に野澤太三会長が「日韓トンネル実現への展望」と題する講演で、日韓トンネルの具体的なイメージ作りの大切さを訴えた。

講演終了後、去る6月26日に東京で開かれた総会の議事について事務局から報告があった。総会終了後、野澤会長を囲み九州支部の役員が参加して懇親会が開かれた。

(報告)幹事会が開かれました。

去る9月12日（水）、千代田区飯田橋の当会本部で幹事会が開かれた。本年度の事業の中間報告として、政界や官界対象のブリーフィングの状況（社会教育事業）、韓国の韓日協力委員会による招請講演（国際協力事業）、韓国の海底トンネル専門誌「ピーストンネル」からの論文執筆依頼（情報収集・提供事業）などの状況を確認した。また、調査研究事業として「トンネル工法研究」の進め方を検討した。

(報 告)第2回トンネル工法勉強会を行いました。

去る9月12日(水)、日韓トンネルの工法研究のための第2回トンネル工法勉強会が開かれた。今年2月7日に発生した岡山県倉敷市のJX日鉱日石エネルギー水島製油所の海底トンネル事故でシールド工法の安全性に対する信頼が大きく揺らいだ。勉強会では、その工事の施工者である建設会社から事故に詳しい専門家を招き、事故の原因や今後の対応などについてヒアリングした。

(お知らせ)日韓トンネルの冊子ができました。

冊子「日韓トンネルの構想と実現への展望」が、今年6月の第9回通常総会で、当会の公式見解として採択された。

この冊子は、日韓トンネルとは何か?どのように建設するのか?何処を通過するのか?等について説明するとき、当会発行のパンフレットと併せて使うことで、より理解を深めることができる。冊子の構成は以下の通り。

I. 日韓トンネルの構想

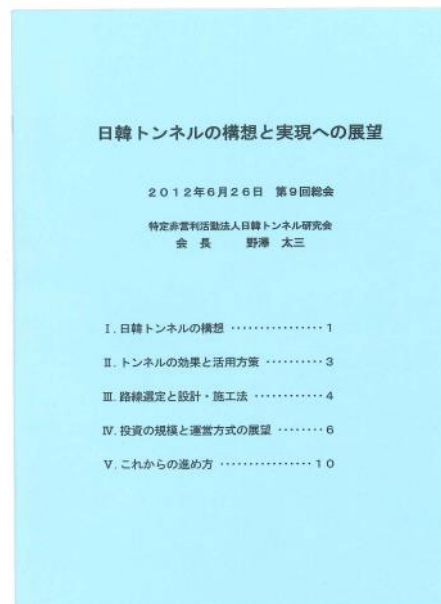
1. 日韓新時代の到来
2. 日韓トンネルの歴史
3. 技術的・経済的検討が必要
4. 周知広報、両国民の理解と協力が重要

II. トンネルの効果と活用方法

1. トンネルの利用方法
2. 走行形式—実行可能な案

III. 路線選定と設計・施工法

1. ルートの平面線形
2. ルートの縦断勾配



冊子「日韓トンネルの構想と実現への展望」

3. トンネルの断面形状

4. 建設工事の施工法

IV. 投資の規模と運営方式の展望

1. 建設費用とその調達
2. 運営は上下分離
3. 日韓トンネルの便益と経済妥当性

V. これからの進め方

1. 共同調査の推進
2. 東アジア発展の期待
3. 強い意志の力が必要

- ・ 冊子の形態：A4 11頁 (写真:カラー)
- ・ 言語：日本語のみ、 表紙：青い厚紙

【冊子をお分けします】

- ・ 1部あたり 200円の寄付をお願いします。
- ・ 送料は5部まで80円です。
(それ以上の場合はご相談ください)

- ・ 連絡先 (申込先) 当会事務局

FAX:03-3237-1012

E-mail:office@jk-tunnel.or.jp