

사단법인 한일터널연구회

## News Letter

사무실 : 부산광역시 동구 초량3동 1153-14 일신빌딩 3층 / Tel : 051-462-7473 / Fax : 051-466-4709

## 한일 양 단체, ‘공동연구회(가칭)’ 구성키로 기술, 경제성, 정치환경 등 과제 공동연구

한국의 한일터널연구회(공동대표 서의택 이용흠)와 일본의 일한터널연구회(회장 노자와 다이조)가 앞으로 ‘공동연구회’(가칭)를 구성, 한일터널 건설을 위해 필요한 구체적인 과제들을 함께 연구해 나가기로 합의했다.

두 단체는 2월 27일 부산 초량 일신빌딩 5층 회의실에서 정기모임을 갖고 이같이 합의했다. <오른쪽 사진>

두 단체는 결성될 가칭 공동연구회를 통해 한일터널건설과 관련된 기술적 과제, 경제성 검토, 정치적 환경정비 등의 과제들을 논의하고 결정해나가기로 의견을 모았다. 또 새로 발족될 ‘공동연구회’의 정식명칭은 공동연구회가 공식 출범할 때 함께 논의해서 정하기로 했다.

이날 정기모임에는 한국측에서 서의택 이용흠 공동대표, 박치권사무총장, 이우봉 이사 등이 참석했고 일본측에서는 후지하시 겐지(藤橋健次) 상임이사, 이나다 아키히토시 사무국장, 야마오카 다테오(山岡建雄) 상임이사 등 3명이 참석했다.

서의택 공동대표는 이날 모임에서 인사말을 통해 “최근 한국 언론들이 한일터널 관련한 기사들을 잇달아 보도하고 있으나 정확하지 못한 보도가 많다. 한일터널건설이 어떻게 추진되고 있는지를 국민에게 정확하게 알



리는 홍보활동이 당면과제다”며 “한일터널건설을 실현시키기 위해서는 한국과 일본을 대표하는 우리 두 단체가 합동으로 어떤 추진체를 만드는 것이 좋겠다”고 말했다.

이에 대해 후지하시 상임이사는 “우리의 한국측 파트너는 한일터널연구회뿐이며 그것을 전제로 오늘 한국에 왔다”며 “한일터널은 국제적인 프로젝트로 한일 양국간의 정치적 과제와 기술적 과제가 동시에 해결되지 않으면 이 프로젝트가 현실적인 프로젝트가 될 수 없다. 일한터널연구회 노자와 회장은 향후 1, 2년 내에 한국

과 일본이 정부차원에서 한일터널건설에 대해 정치적 합의를 하는 것을 목표로 삼고 있다”고 밝혔다.

양측은 또 현재 한일 양국정부가 준비하고 있는 ‘한일 신시대 공동연구 프로젝트’에 한일터널건설 프로젝트가 포함될 수 있도록 한일 양측 좌장을 만나 설득하기로 했다.

양측 참석자들은 이날 모임을 끝내고 자갈치 명물횃집으로 가 저녁식사를 함께 하며 우의를 다졌다. 양측은 빠른 시간 내에 다시 만나기로 했다. \* <2면에 관련기사>



## 2009년 정기총회 1월 30일 열려

롯데호텔서 회원 41명 참가  
일본측 하마 부회장 등 2명 특별참석



정기총회를 끝내고 참석자들이 기념촬영을 했다.

사단법인 한일터널연구회(공동대표 서의택, 이용흠)는 지난 1월 30일 오후6시 부산 서면 롯데호텔 42층 회의실에서 2009년도 정기총회를 열

고 2009년도 사업계획안, 정관개정안 등의 안건들을 통과시켰다.

이날 정기총회는 먼저 부산발전연구원 최치국박사의 특강(부산~후쿠오카 루트에 대한 설명)을 듣고 이어 정현영 이사의 사회로 서의택 공동대표의 인사말, 신입회원 소개, 이계식 부발연 원장과 이영 부산상공회의소 상임부회장의 축사, 박치권 사무총장의 회무 보고 등의 순서로 진행됐다.

이 자리에는 ‘일한터널연구회’의 하마 겐스께 부회장과 야마오카 다테오 상임이사가 특별방한해 참석했다.

이날 참석자는 기존회원 22명과 신입회원 14명 등 모두 41명이었다.

이어 서의택 공동의장과 일본측 하마 겐스께 부회장의 건배제의로 만찬을 가진 뒤 오후 7시 30분경 총회를 끝냈다. \* <정기총회 참석자 명단은 4면에>

### 2월 27일 한일 모임에서의 발언록

#### “일본은 독도 문제 등에 지혜로워야”

이용흠 공동대표



“일본측에서 신경을 써야 할 중요한 문제는 한국 국민들의 여론이다. 우리는 한일터널건설에 대한 한국 내에서의 부정적인 여론구조를 긍정적인 것으로 바꿔 놓기 위해 부단히 연구하며 노력하고 있다. 한일터널 추진에 가장 큰 걸림돌은 무엇보다 한국에서의 부정적 여론이다. 설사 한국 내에서 한일터널건설에 대한 여론이 긍정적으로 바뀌어 놓는다고 해도 만약 일본에서 독도문제를 또 들고 나온다면 한국인들의 여론은 일시에 돌아서고 말 것이다. 또 한일터널 실현을 위해서는 북한도 매우 중요한 존재다. 한일터널이 한국과 일본만의 연결이 돼서는 의미가 없다. 북한을 통과해서 중국 유럽 등지로 이어져야 하는데 일본이 대책없이 북한을 자극하면 안 될 것이다. 북한에 의한 일본인납치문제 같은 것에 일본이 지혜롭게 대처해야 할 필요가 있다고 본다”

#### “현재 동원 가능한 기술을 채택해야”

후지하시 상임이사



“지난 20여년간 터널굴착 기술은 비약적인 발전을 해왔다. 자동차주행이 가능한 터널건설이나 전기자동차 운행, 리니어모터 등의 기술동원도 불가능한 것은 아닐 것이다. 그러나 만약 정치적 과제가 5년 내에 해결된다고 가정하면 당장 동원할 수 있는 기술은 ‘현재의 기술’ 이 될 수 밖에 없다. 만약 한일간에 정치적 타결이 되면 일본수상은 당장 우리에게 설명을 요구할 것이다. 그러면 노자와 회장은 ‘현재 동원 가능한 기술’로 설명하게 될 것이다. 왜냐하면 현재 당장 시행 가능한 기술을 가지고 설명을 해야 설득이 가능할 것이기 때문이다. 따라서 자동차주행식 터널건설은 시간적으로 어렵다고 본다. 일본의 입장은 영불터널처럼 자동차를 철도로 실어나르는 셔틀철도방식을 기본으로 상정하고 있다”



# 주일 한국 특파원단 가라쓰 한일터널 조사갱 현장 취재

## 10개 언론사 소속 기자 12명 현장취재 참가

일본 동경주재 한국특파원단이 지난 2월 14일 일본 사가현 가라쓰 한일해저터널 조사사갱 현장을 취재했다.

이번 현장취재는 동경주재 한국 특파원단이 먼저 일본의 세계평화 통일가정연합측에 요청해 이뤄졌으며 한국특파원들의 가라쓰 단체 현장취재는 처음 있는 일이다.

이번 현장취재에 참가한 일본주재 한국특파원은 △연합뉴스 △서울신문 △중앙일보 △한국경제 △YTN △세계일보 △동아일보 △매일경제 △한국일보 △SBS 등 10개사 소속 12명이다.

이들은 하루전인 2월 13일 오후 늦게 후쿠오카 시오코호텔에 도착,

여장을 풀 뒤 다음날 일본 가정연합측의 안내로 현장을 취재했다.

특파원단은 한일터널 조사사갱 굴착 현장에서 후지하시 겐지(藤橋健次) 현장소장으로부터 브리핑을 받고 547m에 이르는 갱 막

장까지 들어가 현장을 둘러봤다.

이번 현장 취재에 참가한 특파원들은 한일터널 이슈에 대한 새로운 인식과 이해를 넓히는 기회가 됐으



주일 한국 특파원들이 조사사갱 안에서 설명을 듣고 있다.

며, 특히 터널 문제에 대한 현장성, 필요성, 당위성을 몸으로 느끼게 됐다고 말했다. \*

## 국내 언론 한일터널 잇단 보도

‘가라쓰發 기사’ 쏟아지자 국내서 황당한 기사도  
국내 증시에도 영향, 일부 종목 상한가로 치솟기도

일본 도쿄주재 한국 특파원단의 일본 가라쓰 한일터널조사사갱 현장취재를 계기로 국내언론들이 최근 경쟁적으로 한일터널관련 기사를 쏟아냈다.

지난 2월 14일 이후인 21일부터 26일까지 한일터널관련 기사를 ‘가라쓰發 기사’로 다룬 언론은 △연합뉴스 △매일경제 △한국경제 △YTN △MBN 등 5개 언론매체이다.

또 현장취재와는 별도로 국내취재로 한일터널관련 기사를 보도한 매체는 △주간조선 △서울경제 △경향닷컴 △매경이코노미 △머니투데이 △이데일리 △이투데이 등 12개 언론매체다.

연합뉴스는 후지하시 겐지(藤橋健次) 현장 소장의 인터뷰를 통해 한일터널 탐사용 터널의 굴착과정을 소개하고 “이 터널의 예상 물동량 등을 토대로 분석할 때 완공 후 15년이면 건설비 회수가 가능할 것으로 기대하고 있다”는 내용도 곁들였다.

YTN도 “(가라쓰란 곳이 임진왜란 출병지여서) 역사적 문제가 있는 곳이지만, 이것을 통해 (양국) 융화되고 우정을 구축할 수 있다고 생각한다”는 인터뷰내용을 보도했다. 특히 YTN FM은 부산발전연구원 선임연구원 최치국 박사와의 전화인터뷰를 통해 국내 추진상황 등에 대해 자세히 소개

했다.

이같은 국내 언론들의 한일터널 관련 ‘소나기식 보도’는 일본주재 한국특파원들이 ‘가라쓰發 기사’에 자극받은 국내언론들이 서둘러 관련 기사를 경쟁적으로 다루면서 일어난 것으로 분석된다. 그러나 이같은 보도경쟁에 따라 ‘일본측이 한국측과 의논도 하지 않은 채 일방적으로 한일터널을 파고 있다’ ‘일본측의 일방적인 터널굴착에도 불구하고 왜 한국정부가 방관만 하고 있느냐’는 식의 조사사갱이 뭔지도 모르고 작성한 황당한 기사내용도 적지 않았다.

한편 국내언론들의 ‘소나기식 보도’가 국내 증시에도 영향을 끼쳐 한일터널공사와 관련이 있어 보이는 일부 회사의 주식이 상한가를 기록하는 등 웃기는 현상이 일어나기도 했다. \*



## 일본 가라쓰 조사사갱의 역사

1981년 11월 10일 문선명 총재는 한일터널 프로젝트를 포함하는 ‘국제평화고속도로(국제하이웨이) 사업’을 선언했다. 이에 따라 그 다음해인 1982년 4월 국제평화고속도로사업을 구체화하기 위한 국제하이웨이건설사업단(IHCC)이, 1983년 5월에는 ‘한일터널연구회’가 각각 발족됐다.

일본측은 1983년 7월 규슈(九州)사가(佐賀)현 가라쓰(唐津)와 이끼(壱岐), 쓰시마(對馬島) 등 한일터널 관련 지역의 조사를 개시했다. 이어서 실험선 3척으로 일본영해 바다 밑(총연장 길이 1만5000여km)에 대한 해저지질조사를 수년간 벌여 거제~가라쓰 2개 노선과 부산~가라쓰 1개 노선 등 3개 노선을 제시했다.

한국 측에서도 당시 선문대 윤세원 총장과 고관서 부총장의 주도로 ‘한일터널연구회’가 발족돼 1988년 10월 거제도 일대 5개 지역에서 시추 조사를 벌였다.

이같은 기초작업을 토대로 1986년 10월 사가현 가라쓰에서 ‘조사를 위한 파일럿 터널’ 공사가 시작됐다. 제1차 공사는 1987년까지 210m, 1989년까지 200m를 굴착했다. 그 후 기술적 문제 등으로 공사가 중단됐다가 2006년 3월 다시 2차 공사를 시작했다.

일본측은 이 파일럿터널을 ‘조사사갱(斜坑)’이라고 부르고 있는데 이것은 지질 등의 조사를 위해 해저 쪽으로 비스듬히 굴착해 들어가는 터널 ‘이란 뜻이다. 이 조사사갱은 폭 5.4m, 높이 5m의 터널로 안에는 송풍관, 급수관, 배수관, 전력선, 작업용 레일이 설치되어 있다. 앞으로 1,300m를 더 굴착할 계획이라고 일본측은 말하고 있다.

이 조사사갱이 앞으로 한일터널이 정식으로 착공될 경우에도 활용될 수 있을지 여부는 현재로서는 알 수 없다. 한일터널의 일본쪽 시작점을 어디로 잡을지에 따라 이 조사사갱의 활용여부가 정해지기 때문이다. 이에 대해 한일터널연구회측은 “현재의 조사사갱의 위치는 이끼섬과의 최단거리 지점”이라며 “특별한 변수가 없는 한 현재의 조사사갱 위치가 한



일본 사가현 가라쓰의 조사사갱 입구 모습

일터널의 일본쪽 시작점이 될 가능성이 크며 따라서 현재의 조사사갱이 앞으로 한일터널 굴착공사에서 토사 및 각종 장비 운반, 배수에 활용될 가능성이 있다”고 주장하고 있다. \*

## 정기총회 참석자 명단

△ 고관서 고문 △ 서의택 공동대표 △ 류종우 △ 박성수 △ 박치권 △ 이동욱 △ 전국삼 △ 정현영 △ 이상운 <이상 이사> △ 김차웅 감사 △ 김정수 △ 문태경 △ 박정오 △ 백정수 △ 서세욱 △ 송신곤 △ 송해경 △ 윤정대 △ 윤종문 △ 이영우 △ 이재오 △ 임원재 <이상 회원>

△ 한백술 중앙카프링(주)회장 △ 신영욱 전 부산지검 수사과장 △ 김기신 (주)일신설계 부회장 △ 한상중 (주)백송엔지니어링 사장 △ 정기택 삼부토건(주)차장 △ 김충호 경성대 토목과 교수 △ 정경환 (주)동아지질 사장 △ 이명건 (주)엠에스엔텍 사장 △ 정진교 동아대 토목과 교수 △ 이영학 건축사 △ 전관수 (주)흥익개발 회장 △ 여성열 서면골프 사장 △ 이정환 (주)삼흥회장 △ 김정길 동의대 부총장 <이상 신입회원 14명/무순>



社団法人韓日トンネル研究会

2009年3月12日発行

## News Letter 第9号

## 日韓両団体、「共同研究会(仮称)」構成へ

## 技術、経済性、政治環境等の課題共同研究

韓国の韓日トンネル研究会(共同代表 徐義澤・李龍欽)と日本の日韓トンネル研究会(会長 野沢太三)が、今後「共同研究会(仮称)」を構成、日韓トンネル建設のために必要な具体的課題を共に研究していくことで合意した。

両団体は2月27日、釜山の草染にある一信ビル5階会議室で定期集会を行い、このように合意した。＜右写真＞

両団体は結成される仮称「共同研究会」を通して日韓トンネル建設に関連する技術的課題、経済性検討、政治的環境整備等の課題を論議し、決定していくことで意見をまとめた。また、新しく発足される「共同研究会」の正式名称は共同研究会が公式スタートするときに議論することに決めた。

この日の定期集会には、韓国側から徐義澤・李龍欽共同代表、朴致権事務総長、李雨鳳理事等が参席し、日本側からは藤橋健次常任理事、稲田昭俊事務局長、山岡建雄常任理事等3名が参席した。

徐義澤共同代表はこの日の集まりの挨拶で、「最近、韓国のマスコミが日韓トンネルに関する記事を続けて報道しているが、正確ではない報道が多い。日韓トンネル建設がどのように推進されているのかを国民に正確に伝える広報活動が当面の課題だ」とし、「日韓トンネル建設を実現するためには、韓国と日本を代表する我々両団体が合同で推進体を作るのが望ましい」と話した。

これに対し藤橋常任理事は、「我々の韓国側のパートナーは韓日トンネル研究会だけであり、それを前提として今日は韓国に来た」とし、「日韓トンネルは国際的なプロジェクトとして、日韓両国間の政治的課題と技術的課題が同時に解決されなければ、このプロジェクトが現実的なプロジェクトになることない。日韓トンネル研究会の野沢会長は、今後1,2年以内に韓国と日本が政府レベルで日韓トンネル建設について政治的合意を図ることを目標にしている」と明らかにした。

両団体は、現在日韓両国の政府が準備している「日韓新時代共同研究プロジェクト」に日韓トンネルの建設プロジェクトが含まれるように日韓両国の座長に会い説得することにした。

両団体の参加者たちはこの日の集まりを終え、チャガルチ名物フェッチプに行き夕食を共にし親交を深めた。両団体は近いうちにもう一度会うことにした。＜2面に関連記事＞



## 2009 年定期総会 1 月 30 日開かれる

### ロッテホテルで会員 41 名参加

日本側濱副会長等 2 名特別参席

社団法人日韓トンネル研究会(共同代表 徐義澤・李龍欽)は、去る 1 月 30 日午後 6 時、釜山の西面ロッテホテル 42 階会議室で 2009 年度定期総会を開き、2009 年度の事業計画案、定款改定案等の案件を通過させた。

この日の定期総会では、まず釜山発展研究院のチェ・チグク博士の特別講演(釜山～福岡のルートに対する説明)を聞き、続いてチョン・ホニョン理事の司会で徐義澤共同代表のあいさつ、新入会員の紹介、イ・ゲシク釜山発展研究院院長とイ・ヨン釜山商工会議所常任副議長の祝辞、朴致権事務総長の会務報告等の順で進行された。

この場には、「日韓トンネル研究会」の濱健介副会長と山岡建雄常任理事が特別に訪韓し参席した。

この日の参加者は、既存会員 22 名と新入会員 14 名等合わせて 41 名だった。

続いて徐義澤共同議長と日本側の濱健介副会長の乾杯の音頭で晚餐となり、午後 7 時 30 分頃総会を終えた。＜定期総会参席者名簿は 4 面に＞

### 2 月 27 日日韓の集まりでの発言録

#### 「日本は竹島問題等に賢くならなければ」

李龍欽共同代表

「日本側が神経を使わなければならない重要な問題は、韓国の国民たちの世論だ。我々は、日韓トンネル建設に対する韓国内での否定的な世論構造を肯定的なものに変えていくために常に研究し努力している。日韓トンネル推進の最も大きな障害物は、何よりも韓国での否定的な世論だ。たとえ、韓国内で日韓トンネル建設に対する世論を肯定的に変えたとしても、もし日本で竹島問題を持ち出すと、韓国の国民世論は一気に背を向けてしまうだろう。また、日韓トンネル実現のためには、北朝鮮も非常に重要な存在だ。日韓トンネルが韓国と日本だけの連結となっては意味がない。北朝鮮を通過して中国、ヨーロッパなどに繋がらなければならないのに、日本が対策なしに北朝鮮を刺激してはならない。北朝鮮による日本人拉致問題のようなことに対して、日本が賢く対処する必要があると思う。」

#### 「現在動員可能な技術を採用しなければ」

藤橋常任理事

「去る 20 余年間、トンネルの掘削技術は飛躍的な発展を遂げてきた。自動車走行が可能なトンネル建設や電気自動車の運行、リニアモーターカー等の技術動員も不可能ではないだろう。しかし、もし政治的課題が 5 年以内に解決すると仮定すると、すぐに動員できる技術は「現在の技術」にならざるを得ない。もし日韓間に政治的妥結がなされれば、日本の首相はすぐ私たちに説明を求めるだろう。そうなれば野澤会長は「現在動員可能な技術」で説明するようになるでしょう。なぜなら、現在すぐに施行可能な技術をもって説明する



ことにより説得可能だからだ。したがって、自動車走行式のトンネル建設は時間的に難しいとみている。日本の立場は英仏海底トンネルのように自動車を鉄道に乗せて走るシャトル鉄道方式を基本として想定している」

## 駐日韓国特派員団、唐津の日韓トンネル調査坑現場取材

### 10つのマスコミの所属記者 12人が現場取材に参加

日本の東京駐在の韓国特派員団が去る2月14日、日本の佐賀県唐津の日韓海底トンネル調査斜坑現場を取材した。

今回の現場取材は、東京駐在の韓国特派員団がまず日本の世界平和統一家庭連合側に要請したことにより実現し、韓国特派員たちの唐津の団体现場取材は初めてのことだ。

今回の現場取材に参加した日本駐在韓国特派員は、△連合ニュース△ソウル新聞△中央日報△韓国経済△YTN△世界日報△東亜日報△毎日経済△韓国日報△SBS等10社の所属12人だ。

一行は前日である2月13日午後遅く福岡シーオークホテルに到着、荷物をほどいたあと次の日、日本の家庭連合側の案内で現場を取材した。

特派員団は、日韓トンネルの調査斜坑掘削現場で藤橋健次現場所長から説明を受け、547mにいたる坑道の突き当たりまで入り現場を見学した。

今回の現場取材に参加した特派員たちは、日韓トンネルの論点に対する新しい認識と理解を広める機会になり、特にトンネル問題に対する現場性、必要性、当為性を体で感じたと話した。

## 国内のマスコミ、日韓トンネル続けて報道

### 「唐津発の記事」溢れ、国内でとりとめのない記事も

### 国内の証券市場にも影響、一部種目上限価格に上がる

日本の東京駐在の韓国特派員団による日本唐津の日韓トンネル調査斜坑現場取材を機に、国内のマスコミが最近競争して日韓トンネルに関する記事を続けて出した。

去る2月14日以降の21日から26日まで、日韓トンネルに関する記事を「唐津発の記事」として扱ったマスコミは、△連合ニュース△毎日経済△韓国経済△YTN△MBN等5つの言論媒体だ。

また現場取材とは別に、国内取材として日韓トンネル関連記事を報道した媒体は△週刊朝鮮△ソウル経済△京郷ドットコム△毎経エコノミー△マネートゥデイ△イーデイリー等12の言論媒体だ。

連合ニュースは、藤橋健次現場所長のインタビューを通し、日韓トンネルの探査用トンネルの掘削過程を紹介し、「このトンネルの予想物動量等を土台に分析するとき、竣工後15年あれば建設費の回収が可能であると期待している」という内容も付け加えた。

YTNも「(唐津という場所は壬辰の乱の出兵地なので)歴史的な問題がある場所だが、



ここを通して(両国が)打ち解け、友情を築くことができると考える」というインタビュー内容を報道した。特に YTN FM は、釜山発展研究院の専任研究員であるチェ・チグク博士との電話インタビューを通し、国内の推進状況等に対して詳しく紹介した。

このような国内のマスコミの日韓トンネルに関する「にわか報道」は、日本駐在の韓国特派員たちの「唐津発の記事」に刺激された国内のマスコミが、急いで関連記事を競争して取り扱ったことにより起こったと分析される。しかし、このような報道競争で「日本側が韓国側と論議もしないまま、一方的に日韓トンネルを掘っている」「日本側の一方的なトンネル掘削にもかかわらず、なぜ韓国政府が傍観しているのか」というような調査斜坑が何も知らずに作成したあきれた記事内容も少なくなかった。

いっぽう、国内のマスコミの「にわか報道」が国内の証券市場にも影響を与え、日韓トンネル工事と関連があるとみられる一部の会社の株式が上限価格を記録する等、面白い現象が起こったりした。

### 日本の唐津調査斜坑の歴史

1981年11月10日、文鮮明総裁は日韓トンネルプロジェクトを含む「国際平和高速道路(国際ハイウェイ)事業」を宣言した。これによって、その翌年である1982年4月に国際平和高速道路事業を具体化するための国際ハイウェイ建設事業団(IHCC)が、1983年5月には「日韓トンネル研究会」がそれぞれ発足した。

日本側は、1983年7月に九州の佐賀県唐津と壱岐、対馬等、日韓トンネルの関連地域の調査を開始した。続いて、実験船3隻で日本領海の海底(総延長1万5000余km)に対する海底地質調査を数年間行い、巨済島～唐津の2つの路線と釜山～唐津の1路線等3つの路線を提示した。

韓国側でも、当時鮮文大学の尹世元総長と高瑞冠副総長の主導で「韓日トンネル研究会」が発足され、1988年10月に巨済島一帯の5地域でボーリング調査を行った。

このような基礎作業を土台に、1986年10月に佐賀県唐津で「調査のためのパイロットトンネル」工事が始まった。第1次工事は1987年まで210m、1989年まで200mを掘削した。その後、技術的な問題等で工事が中断し、2006年3月に再び2次工事を始めた。

日本側はこのパイロットトンネルを「調査斜坑」と呼んでいるが、これは地質等の調査のために海底側に斜めに掘削して入っていくトンネルという意味だ。この調査斜坑は、幅5.4m、高さ5mのトンネルで、中には送風管、給水管、排水管、電力線、作業用レールが設置されている。今後1,300mまで更に掘削する計画だと日本側は話している。

この調査斜坑が今後、日韓トンネルが正式に着工する場合にも活用されるかどうかは現時点では分からない。日韓トンネルの日本側の始発点をどこにするかによって、この調査斜坑の活用可否が決まるからである。これに対し日韓トンネル研究会側は、「現在の調査斜坑の位置は壱岐との最短距離地点」とし、「特別な変化の要素がない限り現在の調査斜坑の位置が日韓トンネルの日本側の始発点になる可能性が高く、したがって現在の調査斜坑が今後日韓トンネルの掘削工事で土砂および各種整備運搬、排水に活用される可能性が高い」と主張している。



**定期総会参加者名簿**

△コ・カンソ(高瑞冠)顧問△ソ・イテク(徐義澤)共同代表△リュ・ジョンウ△パク・ソンス△パク・チゴン(朴致権)△イ・ドンウク△チョン・グクサム△チョン・ホニョン△イ・サンウン<以上理事>△キム・チャウン監査△キム・ジョンス△ムン・テギョン△パク・ジョンオ△ペク・ジョンス△ソ・ソウク△ソン・シンゴン△ソン・ヘギョン△ユン・ジョンデ△ユン・ジョンムン△イ・ヨンウ△イ・ジェオ△イム・ウォンジェ<以上会員>

△ハン・ペクスル中央カプリング(株)会長△シン・ヨンウク前釜山地検捜査課長△キム・ギシン(株)一信設計副会長△ハン・サンジュン(株)ペクソンエンジニアリング社長△チョン・ギテクサンプ土建(株)次長△キム・チュンホ慶星大土木科教授△チョン・ギョンファン(株)東亜地質社長△イ・ミョンゴン(株)MSN テック社長△チョン・ジンキョ東亜大土木科教授△イ・ヨンハク建築士△チョン・グァンス(株)弘益開発会長△ヨ・ソンヨル西面ゴルフ社長△イ・ジョンファン(株)サムフン会長△キム・ジョンギル東亜大副総長<以上新入会員 14名/順不同>