평화 터널로서의 한일터널에 대한 기대

노자와 다이조(野澤太三) | 특정비영리활동법인 일한터널연구회장
전 법무부 장관, 전 참의원 의원, 공학박사

한일터널은 한일관계의 새로운 미래를 열고 동아시아 제휴를 강화하는 상징적인 프로젝트이다. 그런 점에서도 이 프로젝트는 반드시 추진할 필요가 있다. 작년 10월에 한일 양국 지식인 26명이 발표한 한일 신시대 공동 프로젝트 보고서는 '해저터널 추진'이라는 항목 아래 그 필요성을 역설하고 있다. 보고서에는 여러 과제를 제시하고 있지만 한일 관계 개선을 위해 제안된 하드웨어 부분은 한일터널뿐이란 점에 주목하게 된다.

동아시아 평화의 기축

한일터널이 실현되기 위해서는 한일 양국 국민이 이 프로젝트에 대해 이해의 폭을 넓히는 것이 무엇보다 중요하다. 따라서 양국의 많은 분들이 마음을 열고 서로 교류를 넓혀가는 것은 물론, 이 프로젝트에 대해 찬성하는 사람들을 확산시킴으로써 서로의 연결 고리를 넓혀나가는 것이 절실한 과제이다.

유로터널은 영국과 프랑스의 양 국민이 유럽공동체(EU)라는 틀 안에서 이제 두 번 다시 전쟁은 하지 않겠다는 제도적 장치가 만들어진 단계에서 처음으로 정상끼리 악수를 할 수 있었고, 유로터널이 건설되면서 EU는 더욱 활기를 띠게 됐다. 그런 점에서 한일 양국도 경제뿐만 아니라 유럽 의회나 NATO와 같은 정치, 안전보장 측면에서 보다 견고한 틀을 만들어 영불 관계 수준까지 끌어올릴 필요가 있다. 그렇게 되면 한일터널 건설도 가능하게 될 것이고 동아시아 공동체 형성도 기대할 수 있을 것이다.

한일터널의 역사

유로터널이 건설되기까지는 약200년이 소요됐다. 한일터널은 20세기 중반부터 건설의 필요성이 제기되기도 했지만, 민간 주도로 한일 양국이 관심을 갖기 시작한 것은 1980년대에 들어서면서부터이다. 1990년에는 노태우 대통령이 일본 국회 연설에서 한일터널의 필요성을 강조했다. 한일 양국의 정상은 그 후에도 이 문제에 서로 언급했다. 그러나 양국 사이에는 역사적으로나 국민 정서상으로 앙금이 남아 있기 때문에 한일터널이 실현되기까지는 양국의 각계각층이 서로 마음을 터놓고 교류하는 것이 중요하다고 본다.

기술적 검토의 필요성

한일터널 건설을 놓고 지금까지 많은 논의가 있었지만 아

철도나 도로, 리니어 모터카 등 선택사항은 여러 가지가 있지만 실제로 실행 가능한 안을 만들어야 한다. 세이칸터널이나 유로터널에서 이미 경험한 것처럼 철도터널이 적절하며, 현실적으로는 신칸센과 KTX가 상호 운행하는 터널이 될 것으로 전망된다.

직도 그것으로는 충분하지 않다. 이 메가 프로젝트를 실현시키기 위해서는 이제 기본으로 되돌아가서 각국의 해저터널 건설의 선례나 실례를 배우는 것은 물론 앞으로의 기술적 가능성과 경제적 전망을 분명히 짚어야 한다. 그러한 토대 위에서 한일 양국 국민의 이해와 찬동을 끌어내야 한다. 그러기 위해 한일 양국 전문 연구자와 관련 단체가 참여한 가운데 기술적, 경제적, 사회적 차원에서 해저터널 건설의 필요성을 분석하고, 한일터널이 양국에 끼치게 될 전망을 정확히 공표하는 것이 지극히 필요하다고 본다.

터널이 가져올 양국의 영향

한일 양국 사이에 터널이 완성되면 사람이나 화물, 차량의 교류가 활발하게 될 것이다. 더구나 배나 비행기를 타는 것보다도 터널을 이용하는 편이 빠르고, 게다가 값싸게 왕래할 수 있다면 양국의 교류는 비약적으로 확대될 것이 틀림없다.

세이칸터널이나 유로터널을 보더라도 짐이나 화물을 운반할 경우 배보다 빠르고 비행기보다 운임이 싸다는 것이 드러나고 있다. 사람의 이동이라는 측면에서는 터널을 중심으로 500km 정도의 지점까지는 어느 교통 수단보다 가장 큰 효

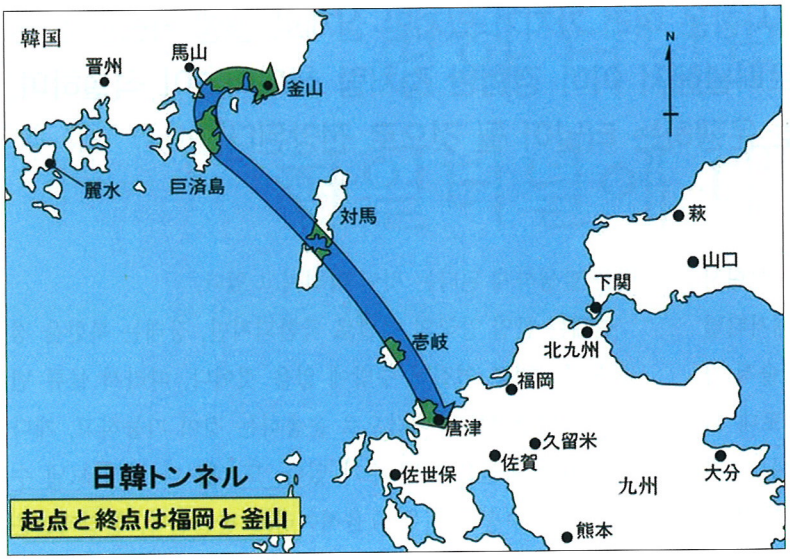
력을 발생하게 된다는 것이 밝혀지고 있다.

현재는 한일 양국의 터널로 국한되지만, 장래는 북한을 경유해 중국과도 연결될 수밖에 없을 것이다. 따라서 물류 면에서도 비행기보다 대량으로 운송하는 것이 가능하고, 게다가 값싸게 화물을 보낼 수가 있다. 또 배보다 빨리 보낼 수 있어 터널 수송은 매우 효율적이라고 판단된다. 한일터널은 물류가 주축이 되고, 거기에 차량의 이동과 인적 교류가 동반된다고 볼 수 있다.

한일터널에는 무엇이 달릴까

터널 안을 무엇이 달리는가에 대해서도 짚어볼 필요가 있다. 물론 철도나 도로, 리니어 모터카 등 선택사항은 여러 가지가 있지만 실제로 실행 가능한 안을 만들어야 한다. 세이칸터널이나 유로터널에서 이미 경험한 것처럼 철도터널이 적절하며, 현실적으로는 신칸센과 KTX가 상호 운행하는 터널이 될 것으로 전망된다. 리니어 모터카는 고속 주행이나 경사가 심한 구간에서 주행하는 것도 가능하고, 발상도 뛰어나지만 아직 실험 단계에 머물러 있기 때문에 해저터널로 적합한지 여부는 미지수이다.

도로 터널로 활용하는 연구도 거듭돼 왔지만 10km에서 15km 마다 배기용 인공섬이 필요하고 수심이 150m라는 것을 생각하면 약간 무리가 있다. 또 운전상의 심리적인 문제까지 생각할 때 자유 주행은 어려울 것으로 본다. 도로로의 기능은 셔틀 열차에 의해 자동차를 운송할 경우 충분히 이뤄질 수 있기 때문에 도로의 대체 기능은 대부분 실현될 수 있다. 한일터널은 사람과 화물 양쪽 모두 교통 수요에 대응할 수 있는 것이 중요하고, 유로터널에서 그 효과가 실증된 카 트레인 방식인 셔틀 열차를 터널 부분에서 달리게 하면서 도로 기능을 겸비하는 철도터널이 현실적이라고 생각된다.



〈그림 1〉 루트 평면도

노선 선정에 필요한 것들

노선의 선정은 터널 건설비를 구체적으로 책정하고, 앞으로 어떻게 운용할 것인가 하는 계획을 세우는데 가장 중요한 과제이다. 한일터널 노선을 한눈에 알아볼 수 있도록 그려본 것이 그림 1의 지도이다. 터널의 시점이나 종점은 경제적으로도 발달되고 인구 배치가 가장 뛰어난 도시를 선택할 필요가 있다. 노선은 해저를 지나게 된다는 난점을 극복하기 위해 건설과 보수를 고려해 선정해야 한다. 특히 해저부는 최대 거리가 짧고 수심이 얕은 곳을 선정하는 것이 중요하다.

그림에서 일본 기점은 가라쓰로 되어 있지만 실제 노선으로는 볼 때는 후쿠오카가 기점이 된다. 도중에 이키, 대마도, 거제도를 경유하며 한국측 종점 기점은 부산이다. 기점, 종점은 철도나 고속도로, 공항, 항만 등 양국의 기존 인프라를 최대한 활용할 수 있는 곳이 돼야 한다. 그러기 위해 야드(yard)로 불리는 환적 기지를 터널 갱구 부근에 설치해 차량의 하역이 가능하고 화물을 취급하는 발착선이나 하역선, 대피선 등을 확보해 하역이 신속하게 이뤄질 수 있도록 해야 한다. 고속열차와 저속열차의 분리로 열차 운행의 효율화를 도모할 필요도 있다.

노선 종단의 요소

노선 종단을 결정하는 큰 요소는 터널 경사도와 해저 지형이다. 터널 경사도는 신칸센과 화물열차의 운행을 고려할 때 12~15‰로 설정함으로써 속도나 견인 정수(定數)가 저하하지 않게 배려한다. 터널 상단에서 해저까지 지층 두께(土被)는 산악 공법에 의한 굴착 가능성과 터널의 안전성을 확보하기 위해 100m는 필요하다. 또 이키, 대마도, 거제도의 각 역은 모두 지상역으로 하되 시공 기지나 차량 기지로 이용할 수 있도록 한다.

노선 단면 형상

일본 세이칸 터널은 복선 단면이며 대단면 터널 하나에 왕복 궤도가 깔려 있다. 이것은 산악 공법을 전제로 주로 액체 주입 작업의 효율화를 고려해 하나로 집약했기 때문이다. 한편 유로터널은 단선 병렬형으로, 비교적 소단면 단선 터널을 2개로 뚫어 양쪽 모두 왕복할 수 있게 되어 있다. 터널 도중에는 한쪽 단선에서 다른 쪽 단선으로 열차를 바꾸는 시사스 크로싱(분기기)이 있어 보수나 터널 내 화재 발생 등 만일의 사고에 대응할 수도 있다.

한일터널의 경우 수심이 깊고 수압도 높기 때문에 터널 굴착이나 보수 면에서 소단면이 유리하고 열차가 스쳐 지나갈 때의 안전성 확보를 위해 유로터널식 단선 병렬형이 적합하다고 생각된다. 단면 형상은 지질 성질과 상태나 공사비용 등도 고려해서 결정하게 될 것이다.

시공법

한일터널 최심부는 대마도와 한국간 해협이며, 수심은 대체로 160m에서 230m정도이다. 세이칸터널이나 유로터널에 비해 상당히 깊다. 시공법은 터널 볼링 머신(TBM) 공법을 중심으로 한 실드공법의 고속 굴착이 필요하다. 물론 일부는 산악 공법, 매우 얕은 곳은 부분적으로 침매 공법도 검

해로를 경유하는 것보다 육로에 의해 거리나 시간, 비용을 줄일 수 있는 노선이 열림으로써 아시아와 유럽 등 전세계를 연결하는 평화의 터널(PEACE TUNNEL)로서의 일익을 담당할 것으로 기대하는 것이다.

토하는 등 3가지의 공법이 채택될 것으로 보고 있다.

굴착 기간은 착공 후 10년을 전망하고 있다. 공법 선정에는 무엇보다도 해저터널 건설의 가능성이 가장 높고 안전한 시공을 하는 것이 우선이며, 아울러 장래 사용법, 이용 효과를 고려해 시공하는 것이 중요하다.

운영은 상하 분리 방식

한일터널 건설비용은 약 10조엔을 전망하고 있다. 한일터널 건설이 실현되기 위해서는 가장 먼저 건설에 필요한 기술적 문제를 구체적으로 짚어보고, 수지 채산이 맞는 운영 구조를 구축할 필요가 있다. 한일터널은 해저를 안전하게 굴착함으로써 안정된 운행이 가능하도록 하기 위해서는 많은 투자가 필요하다. 이 투자 비용이 운영 비용에 전가된다면 경영 전망은 어두울 수 있다. 유로터널은 전액 이자를 부담하는 민간 자금에 의해 건설되면서 그 이자를 갚는 것이 도저히 불가능하게 되자 53%의 채권을 포기함으로써 정상화하는 길을 걸었다.

일본 세이칸터널은 당초 정부 재정투융자의 차입금으로 건설됐지만 국철 개혁안으로 인해 전액 나라 부담으로 대체함으로써 공공 사업으로 전환했다. 또 펌프 교체 등 고액 보수비는 국가에서 3분의 2를 부담하고 있다. 지금 건설 중인 정비 신칸센 1500㎞는 기본적으로는 국가 공공사업으로 자리 매김하고 있고, 국가 3분의 2, 지방3분의 1의 공적 자금으로 건설해 운영 주체인 JR는 수익 범위의 사용료만 대출료로 지불하는 상하 분리 방식을 채택하고 있다. 이 구조 덕분에 수송량이 적은 정비 차원의 신칸센도 모두 채산이 맞게 건설되고 있다.

한일터널도 한일 양국의 공공 사업으로 하되, 필요에 따라 유지 관리도 정부가 보증함으로써 경영 안정을 도모할 필요가 있다. 그래서 인프라 건설과 보유는 공적 주체가 담당하고 운영은 민간이 맡는 상하 분리 방식의 도입이 효과적이다.

공동 조사 필요

대마도와 한국 사이 해협은 한일터널 중에서 기술적으로 가장 주의해야 할 구간이다. 그 깊이는 160m에서 230m정도로 보고 있다. 이 지역은 한일 양국 국경을 통과하기 때문에 정밀하고 광범위한 조사가 이뤄지지 않고 있다. 따라서 정확한 해저지형 조사를 실시해 가능한 한 얕고 지질이 양호한 노선을 찾을 필요가 있으며, 양국 공동 프로젝트로 시행하는 것이 중요하다.

지금까지 일본측에서는 오랜 세월에 걸쳐 대마도에서 한국에 이르는 3가지 노선안이 병렬적으로 제안됐지만 실행 단계에서는 하나로 좁힐 필요가 있으며 지금 그것이 최대의 과제이다.

이러한 목적을 달성하기 위해서 지금 한일 양국이 공동으로 조사를 실시해야 한다. 해저 지형, 지질, 수심 등 필요한 데이터를 갖춰 공동으로 최적 노선을 선정하는 것이 필요하다.

마지막으로

동아시아 지역은 향후 비약적인 발전이 기대되고 있다. 한일터널은 물류를 기반으로 동아시아 경제 공동체를 실현하는 구체적인 프로젝트로서 큰 가능성을 지니고 있다. 머지않아 북한이나 중국도 참가함으로써 동아시아 공존공영 시대가 도래할 것으로 간절히 염원해 본다. 한일터널은 앞으로 시베리아철도나 실크로드와 연결함으로써 대 유럽으로 나가는 길을 열어갈 가능성도 갖추고 있다. 해로를 경유하는 것보다 육로에 의해 거리나 시간, 비용을 줄일 수 있는 노선이 열림으로써 아시아와 유럽 등 전세계를 연결하는 평화의 터널(PEACE TUNNEL)로서 일익을 담당할 것으로 기대하는 것이다. Ⓟ

平和トンネルとしての韓日トンネルに対する期待

野澤 太三

特定非営利活動法人日韓トンネル研究会会長
元法務大臣　　元参議院議員　　工学博士

◆ 東アジア平和の基軸

日韓トンネルの建設は、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推進する必要があります。昨年10月に日韓両国の有識者によって書かれ発表された日韓新時代共同プロジェクトの報告書は、そのなかで「海底トンネルの推進」という項目を掲げ、その必要性を説いています。報告書にはいろいろな提言がありますが、日韓関係の改善のため取り上げているハードウェアは日韓トンネルだけです。

日韓トンネルの実現には市民の皆様にこのプロジェクトをご理解いただくことが大事であり、一人でも多くの方々に心の交流をしていただき、この実現についての賛成の意見を増やし、人の輪を広げることが大切です。英仏海峡トンネルは英仏両国民がEUという枠組みの中で、もう二度と戦争はしないという保障が出来た段階で初めてトップ同士の握手ができ、その建設はEU形成の大きな原動力となりました。日韓の間でも、経済のみならず欧州議会やNATOのような政治･安全保障面で、より堅固な枠組みを作り、英仏関係のレベルまで近づける必要があります。そうなれば日韓トンネルも可能になり、東アジア共同体の形成も見通せるでしょう。

◆ 日韓トンネルの歴史

英仏海峡トンネルは約200年の歴史があります。日韓トンネルは20世紀半ばから長い歴史がありますが、民間主導で日韓双方が関心を持ち始めたのは1980年代に入ってからです。1990年には韓国の盧泰愚大統領が日本の国会で日韓トンネルの必要性を訴える演説を行いました。日韓の首脳はその後もこの問題に言及して工ールの交換をしてきました。しかし国民レベルでは歴史的、感情的に難しい点が残っており、実現するためには国民各層の心の通

い合う交流が必要です。

鉄道、道路、リニアモーターカーなど選択肢はいろいろありますが、実際に実行可能な案を作らなければなりません。そのためには、青函、英仏で既に経験済みの鉄道トンネルとするのが適切で、現実的には新幹線と KTX が相互乗り入れするトンネルになるでしょう。

◆ **技術的検討が大切**

日韓トンネルはこれまで多くの論議が交わされて来ましたが、未だ十分ではありません。この大事業を実現するため、今こそ基本に立ち返り、世界の先例、実例に学んで技術的可能性と経済的見通しを明らかにし、日韓両国国民の理解と賛同を頂く必要があります。そのために日韓両国の研究者、各種団体が協力し、トンネルに関する技術的、経済的、社会的役割を解明し、的確な見通しを立て、それを公表することが極めて有効です。

◆ **どうトンネルを使うか**

トンネルが出来上がると人や貨物、車の交流が盛んになります。船や飛行機に乗るよりもトンネルを利用したほうが早く、しかも安く往来できるとなれば、トンネルが完成すれば飛躍的に往来が盛んになることは間違いありません。青函トンネルやユーロトンネルをみても船よりも早く飛行機よりも安い荷物や貨物というものが必ずあります。一方、人間の移動という点から考えますとトンネルを中心に500km位のところが最も影響が大きく且つ裨益します。現在は日本と韓国
の間のトンネルですが、将来は北朝鮮を経由して中国とも結ばれるということから、物流面からみても飛行機よりも大量に、しかも安く貨物を送ることができ、また、船より早く送れるトンネル輸送は非常に効率が良いと考えられます。日韓トンネルは物流を主体とし、そこに車と人の流れが載るという性質をもつと考えられます。

◆ **何が走るか**

トンネルの中を何が走るかについては、鉄道、道路、リニアモーターカーなど選択肢はいろ

いろありますが、実際に実行可能な案を作らなければなりません。そのためには、青函、英仏で既に経験済みの鉄道トンネルとするのが適切で、現実的には新幹線とKTXが相互乗り入れするトンネルになるでしょう。リニアモーターカーは高速走行や勾配の強い区間の走行も可能で発想としては面白いですが、未だ実験段階のため海底トンネルで大丈夫という実証

道路機能を併せ持つ英仏海峡トンネル

がまだありません。道路トンネルとしての研究も重ねてきましたが、10kmから15kmごとに排気用の人工島が必要であり、水深が150mということを考えると道路トンネルはやや無理があります。また運転上の心理的な問題があり自由走行は難しいでしょう。道路としての機能は、シャトル列車により航送すれば充分使命を果たすことが可能であり、道路の代替機能は殆ど実現できます。日韓トンネルは人と貨物の両方の交通需要に対応できることが大切で、英仏海峡トンネルでその効果が実証済みのカートレイン方式のシャトル列車をトンネル部分に走らせ、道路機能を併せ持つ鉄道トンネルとするのが現実的と考えられます。

◆ ルート平面

路線の選定は、トンネルの建設費を具体的に定め、利用上の見通しを立てる上で最も重要

な仕事になります。日韓トンネルのルートが一目で分かるように図化したのが図 - 1の地図です。トンネルの始点･ 終点は経済的にも発達し、人口配置の最も優れた都市を選ぶ必要があります。ルートの選定ではこのトンネルが海底を通るという難しい課題を克服するため、建設と保守の観点から最も建設し易いルートを選ぶということがまず肝心です。特に海底部

図– 1　ルート平面図

の　　最大距離が短く水深が浅いことが重要です。

図ではトンネル自体の日本の起点は唐津となっていますが、ルートの選定としては福岡が起点となります。途中に存在する壱岐、対馬、巨済島を経由し、韓国側の終点起点は釜山となります。起･ 終点は鉄道、高速道路、空港、港湾等両国の既存インフラをできるだけ活用し、効果を最大にする必要があります。そのためヤードと呼ばれる積み替え基地をトンネルの坑口付近に設置し、車の積みおろし、貨物を扱う着発線、荷役線、待避線群の確保による荷役の迅速化、高速列車と低速列車の分離による列車ダイヤの効率化を図る必要があります

◆ ルート縦断

ルート縦断を決定する大きな要素は、トンネル勾配と海底地形です。トンネルの勾配は新

幹線と貨物列車に配慮して12～15‰に設定し、速度や牽引定数が低下しないよう配慮します。トンネル上端から海底までの地層の厚さ（土被り）は山岳工法による掘削の可能性とトンネルの安全性を確保するため100ｍは必要となります。また壱岐、対馬、巨済島の各駅は全て地上駅とし、施工基地や車両基地としても利用できるようにします。

◆ **断面形状**

日本の青函トンネルは複線断面で大断面のトンネル１本に往復の軌道を敷いています。これは山岳工法を前提として主として薬液の注入作業の効率化を考慮して１本に集約したためです。一方、英仏海峡トンネルでは単線並列型で比較的小断面の単線トンネルを２本掘り、それが両方とも往復できるようになっています。トンネルの途中にはシーサスクロッシングが入っていて、一方の単線から他方の単線へ列車を入れ替える仕組みがあり、保守やトンネル内の火災発生など万一の事故の際に対応し易くなっています。

日韓トンネルの場合、水深が大きく水圧も高くなるためトンネル掘削機の設計や保守の面から小断面が有利で、列車のすれ違い時の安全性確保についても英仏海峡式の単線並列型が有利と思われます。断面形状は地質の性状や工事費用なども考慮して決めることになるでしょう。

◆ **施工法**

日韓トンネルの最深部は対馬と韓国間の海峡で、水深は概ね160ｍから230ｍ程度です。青函トンネルや英仏海峡トンネルに比べてかなりの大水深となります。施工法はトンネルボーリングマシン（TBM）工法を主体としたシールド工法による高速掘削が考えられ、一部は山岳工法、ごく浅いところは部分的に沈埋工法も検討する３つの組み合わせになるでしょう。掘削期間は着工後１０年を見込んでいます。工法の選定には何よりも海底トンネルの建設の可能性が最も高く、安全な施工ができることが第一であり、併せて将来の使い方、利用効果ができるだけ便利になるように配慮することが重要であります。

◆ **運営は上下分離方式**

試算では日韓トンネルの建設費用は約10兆円を見込んでいます。日韓トンネルを実現するためには、まず第一に建設に必要な技術的可能性の具体的解決策を明らかにし、併せて、利用に際してトンネル活用による収支採算のとれる仕組みを構築する必要があります。日韓

トンネルは海底を安全に掘削し、安定した運行を確保するため、大きな投資が必要となります。この資本費用の負担が運営のコストにかかると経営の見通しは困難となることが予想されます。英仏海峡トンネルは全額有利子の民間資金により建設し、その返済のため経営が破綻し、53％の債権放棄により再生しました。

日本の青函トンネルは当初、政府の財政投融資の借入金で建設しましたが、国鉄改革の中で全

海路を経由するより陸路により距離も時間も費用も低減できるルートの実現は、アジアと欧州など全世界を結ぶ平和のトンネル(PEACE TUNNEL)の一翼を担うことが期待されます。

額国の負担に振替え、公共事業に切替えました。またポンプの取替え等の高額の保守費は国が2/3を負担する仕組みも併用しています。只今建設中の整備新幹線1500ｋｍは基本的に国の公共事業として位置付け、国2/3、地方1/3の公的資金で建設し、運営主体のJRは受益の範囲の使用料だけ貸付料として支払う上下分離になっています。この仕組のおかげで輸送量の少ない整備新幹線もすべて採算がとれるようになり、建設が進んでいます。

日韓トンネルも日韓両国の公共事業として位置付け、必要により維持管理も併せ保証し、経営の安定を図る必要があります。このため、インフラの建設と保有は公的主体が受持ち、運営は民間が行う上下分離方式の導入が効果的であります。

◆ 共同調査が必要

対馬と韓国の間の海峡は日韓トンネルの中で技術的に最も注意すべき区間です。その深さは160mから230m程度と見られますが、日韓両国の国境を通過しているため精密かつ広範囲な調査はされておりません。このあたりの正確な海底地形調査を行い、なるべく浅く地質の良好なルートを捜す必要があり、両国共同のプロジェクトとして取り組むことが肝要であります。

これまで日本側では長年に亘り、対馬から韓国に至るルートについて３つの案が並列的に提案されてきましたが、実行案としては１本に絞り込む必要があり、当面の最大の課題であります。

このような目的を達成するため、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であります。海底の地形、地質、水深などの必要データを揃え、共通の認識により、最適ルートを選定することが必要であります。

◆ おわりに

東アジア地域は今後飛躍的な発展が期待されています。日韓トンネルは物流を主体にその流れを加速し、東アジア経済共同体を実現する具体的なプロジェクトとして大きな可能性を持つものです。いずれは北朝鮮や中国も参加した取り組みが成立し、東アジアに共存共栄の時代が来ることを切に念願するものであります。日韓トンネルは、将来シベリア鉄道や、シルクロードと連結し、対欧州への道を開く可能性も備えています。海路を経由するより陸路により距離も時間も費用も低減できるルートの実現は、アジアと欧州など全世界を結ぶ平和のトンネル(PEACE TUNNEL)の一翼を担うことが期待されます。