

“한일터널은 제 필생의 사업, 생애를 걸었습니다”

—일본 철도계 거장 노자와 회장에게 듣는 ‘한일터널 프로젝트’—



한일터널은 한국과 일본 열도를 해저터널로 연결함으로써 육상교통으로 양국을 오갈 수 있도록 하자는 꿈의 프로젝트이다. 일본은 대륙 진출을 위해 오래전부터 이 구상을 밝혀왔고, 한국도 역대 대통령이 수차례 그 필요성을 언급해왔다. 그러나 양국의 역사적 앙금과 경제난, 정치적 리더십 부재 등으로 구체적인 계획은 아직 수면 위로 떠오르지 못하고 있다.

현재 250여km(해저구간 120여km)에 이르는 한일터널을 건설하는 데는 여러 현안이 있지만 양국의 민간 차원에서 이를 해결하기 위한 상당한 수준의 논의가 진척되고 있다. 이미 예상 노선이 발표되고, 기술적 측면이나 정치·경제적 측면에서 다양한 내용의 검토가 이뤄지고 있다. 일본에서 한일터널 건설 추진을 위해 가장 활발하게 움직이고 있는 곳이 특정비영리 활동법인인 일한터널연구회이다.

본지는 창간 1주년을 기념해 일본 철도 분야의 최고 권위자이자 법무대신을 역임한 노자와 다이조(野澤太三) 일한터널연구회장을 인터뷰했다. 노자와 회장은 일본 국유철도회사에 입사, 실무 경험을 축적한 데 이어 세 차례나 참의원을 거치면서 국철 개혁에 앞장선 것은 물론, 대심도(大深度) 지하공간의 이용 법률을 제안해 통과시키는 등 일본 철도 발전의 산증인이다. 노자



한일터널 예상노선을 설명하는 노자와 회장

와 회장은 이러한 경험을 바탕으로 한일터널 건설의 연구 및 추진 활동에 적극적으로 참여하며 노익장을 과시하고 있다. (이 대답은 서면으로 진행됐으며, 후지하시 겐지 일한터널연구회 상임이사의 협조로 이뤄졌음을 밝힌다.)

지금은 한일터널 비전을 구체화할 때

-한일터널 추진을 위해 언제나 앞장서주시고, 관심을 가져주신 것에 대해 감사드립니다. 그동안 한일터널은 한일 양국 사이에 큰 관심사항임에도 제대로 추진되지 못하고 있는 것은 막대한 건설비용과 과거사 문제 등으로 인한 부정적 국민 정서가 여전히 해소되지 않기 때문으로 보고 있습니다. 그러나 세계가 급속히 글로벌화하면서 단절된 여러지역이 터널이나 교량으로 이어지고 있고, 특히 최근 연구 결과에 따르면 한일터널은 경제·기술적으로 타당성이 높은 것으로 나타나고 있습니다. 한일 양국도 이제 신시대를 맞아 과거사에서 벗어나 한일터널 건설을 적극 추진해야 한다는 목소리가 높습니다. 그동안 한일터널을 추진하면서 현장에서 느끼는 분위기는 어떠합니까?

△픽스터널매거진과 인터뷰를 하게 되어 영광으로 생각합니다

다. 지난 해 창간 이후 한일터널에 관심을 가지고, 저희 생각을 지상에 발표할 기회를 주신 것에 대해 깊이 감사드립니다.

한일터널 건설에 대한 기본적인 자세는, 지금까지 긴 논의를 거쳐 온 한일터널을 이제는 꿈에서 비전으로, 더 나아가 비전에서 구체적인 계획으로 서서히 구체화하는 일입니다. 다시 말하면 실행 가능한 방안을 찾아내 구체적 계획으로 정리할 단계에 들어갔다고 봅니다. 교량이 좋을지, 터널이 좋을지, 터널의 경우에서도 산악공법이 좋을지, 터널볼링머신에 의한 기계굴착이 좋을지, 그렇지 않으면 수심이 얇은 곳은 침매공법을 이용하는 것이 어떨지 다양한 제안이 나와 있습니다. 저희는 그것에 대해 하나하나 상세하게 검토를 거듭해서 점점 큰 그림을 잡아가고 있습니다. 지금 필요한 것은 가장 안전하고 확실한 실적이 있는 설계 시공법을 선택해 추진하는 일이며, 저희들은 그것에 관한 문헌조사 혹은 현장견학, 실적 검토 등을 거듭해 가고 있는 중입니다. 오랫동안의 연구 끝에 꿈을 현실로 접근시키고 실행으로 옮길 단계에 접어들었다고 자부합니다.

-일본정부는 한일터널에 대해 꾸준히 관심을 가져왔고, 정치인들도 한일터널 건설에 우호적인 입장을 취해온 것으로 알고 있습니다. 일본의 움직임에 대해 설명해주시지요.

△우선 일본에서는 의회와 의원 차원에서 한일터널 건설을 위한 초당파 의원 연맹이 결성되어 정보를 교환하고 있습니다. 장래 일본과 한국을 연결하는 창구로서 기대가 큼니다. 또 일본과 한국 의원끼리 결성한 일한우호의원연맹이 오랫동안 활동해 왔는데, 한일의원연맹 산하 21세기위원회에서 이 문제를 논의하고 있습니다. 더 나아가 일본에서 당시 여당이었던 자유민주당 외교부회 안에서도 논의가 있어서 저희가 가서 직접 설명을 드렸습니다.

또 노태우 전 대통령이 일본국회에서 연설을 한 이래 두 나라 정상 간 논의를 거듭해온 역사적 성과도 있습니다. 한일터널은 한국과 우호관계를 한층 더 발전시키기 위해 가장 유효한 프로젝트로서 육성해야 된다는 생각에는 양국이 일치되어 있습니다.

이제 필요한 것은 한일터널을 실현하기 위한 기술적 가능성과 경제적 합리성을 기반으로 이 터널의 실현으로 인한 교류 향상과 우호친선 확대 등 그 효과를 널리 알려 양국 국민과 지도자의 이해를 얻는 일입니다.

양국 정상에게 모든 데이터를 제시할 준비 갖춰

한일터널에 대한 각계의 협력을 확대하기 위해서는 학자들에 의한 여론 계발이 효과적인만큼 강연회나 세미나를 각지에서 열고 있습니다. 그러한 노력들이 마침내 의회나 행정부를 움직이는 힘이 된다고 생각합니다. 기술적 가능성으로는 장거리 굴착이 가능한 TBM 개발과 고압 내수성 향상이 최대 과제입니다. 여러 나라의 실태를 참고해 실현 가능한 시스템을 만들어낼 필요가 있습니다.

—한일터널은 양국이 육로로 연결됨으로써 원·원할 수 있는 프로젝트로 보고 있습니다. 그러나 최근 분위기를 보면 일본보다는 한국이 더 적극적입니다. 대통령 직속 지역발전위원회가 2009년 12월 이명박 대통령 주재로 대구 경북도청에서 열린 회의에서 '초광역 개발 추진 전략'의 일환으로 한·중·일 해저터널 건설 구상을 밝힌 데 이어, 2010년 9월 국토해양부가 교통연구원에 한일터널 타당성 연구 용역을 의뢰했습니다. 반면, 일본은 대륙국가가 될 수 있는 유일한 길이 한일터널 건설인데도 요즘 소극적인 자세를 보이고 있습니다. 그 이유로 경기불황과 정치적 리더십 부재 등을 원인으로 꼽는 데, 어떻게 보시지요?

△일본의 경기 동향이 지난 10년 동안 매우 불안정한 상태로 이어지면서 성장률이 하락하거나 정체돼 있는 것도 이유 중의 하나입니다. 국가재정에서 수지 재산이 너무 어려운 상황이 계속되고 있기 때문에 한일터널 건설 같은 전략적인 프로젝트가 보류되어 왔던 것은 부정할 수 없는 사실입니다. 그러나 장래 한일 관계를 더욱 발전시키기 위해서 이를 타개해야 하며 지금이야말로 강한 리더십이 필요한 때입니다.

앞으로의 양국 정상, 특히 일본 정상에게 기대를 걸고 여기에 필요한 준비며, 데이터, 전망 등에 대해서 명확한 방침을 제시해 주려고 합니다. 다만, 일본은 지난 3월 11일 동일본 대지진이라는 엄청난 환란을 겪으면서 복구 사업이 최대 테마가 되었습니다. 정치도, 경제도, 재정도, 오로지 재해 복구에 향하고 있는 실정입니다. 복구사업 규모는 17조~23조엔으로 추측하고 있지만, 향후 보다 확대할 가능성도 있습니다.

이것은 국민 부담으로 전가될 것인데, 그것들을 극복하는 과정에서 전망이 밝으면 그 기세를 모아 한일터널 건설에도 눈을 돌릴 가능성이 있습니다. 저희들은 재해 복구와 연계해 한일터널에 대해서도 국민들에게 일본 장래를 위해서 꼭 필요하며 아주 효과적이라는 홍보활동을 진행시켜 나갈 것입니다.

—2008년 4월 이명박 대통령과 후쿠다 야스오 전 총리의 합의에 따라 양국 학자 26명이 참석한 가운데 출범한 한일신시대연구회는 '한일 신시대를 위한 제언—공생을 위한 복합 네트워크의 구축'이란 보고서에서 양국 정부에 한일해저터널 건설을 제안했습니다. 양국의 학자들은 "경제적, 기술적 타당성은 물론 동아시아 안전보장이나 지체통합에 미치는 효과 등을 체계적으로 연구해야 한다."고 밝히고 있는데, 이제 양국이 이 문제에 적극적으로 나서야 할 때가 아닌가 생각합니다. 회장님의 견해는 어떠하십니까?

△한일 양국 학자들의 제안을 양국 정부가 긍정적으로 평가한 것에 대해 감사드립니다. 저도 이 방향에 대해서는 대 찬성입니다. '한일해저터널 추진'이라는 항목은 '21항목 어젠다' 안에 담겨 이것이 구체적으로 제안되어 하드웨어로 들어 있습니다. 다만 실현을 위해서는 양국 국민에게 이 프로젝트를 이해시키는 것이 중요합니다. 이것을 어떻게 확대 심화시키느냐가 앞으로의 과제일 것입니다.



시속 300km를 자랑하는 도호쿠 신칸센 E5계 '하야부사'에서 기념촬영을 하고 있는 노자와 회장

저희들은 한일터널의 선례가 되는 유로터널 현장을 시찰하고 그 건설 과정에 대해 스터디해 왔습니다. 이 터널은 북대서양조약 기구(NATO)가 전쟁을 지양하고 유럽의 안정을 위한 정치적 기구로 탈바꿈하면서 실현이 가능하게 되었다는 선례가 있습니다. 일본과 한국 사이에서도 경제협력 뿐 아니라 유럽의화나 NATO와 같은 정치적 안전보장의 견고한 골조를 만들어 협력 관계를 높이는 것이 한일터널 건설의 지름길이 아닐까 생각합니다.

양국 정상, 학자들의 제2기 연구에 합의

한일터널 연구는 최근 진행된 이명박 대통령과 노다 요시히코 총리와의 회담에서 재확인되어 제2기 연구에 임하는 것이 승인되었습니다. 이제부터 논의를 보다 구체적으로 진행해 한일터널 건설의 실현에 한층 더 접근시켜 가고 싶습니다. 한국 국민 여러분의 각별한 이해와 응원을 기대하는 바입니다.

-한일터널 프로젝트를 추진하는데 있어서 '10-10'을 이야기하고 있습니다. 건설비용이 10조엔, 건설 기간이 10년 걸린다는 뜻입니다. 양국의 경제를 살리는데 1년에 1조엔 투자는 그렇게 큰 비용은 아니라고 봅니다. 한일 양국이 신시대를 향해 새로운

이정표를 세우기 위해서는 한일터널이 반드시 필요하다는 의지가 무엇보다 중요한 것 같습니다. 일본이 후쿠오카에서 이키섬을 거쳐 쓰시마에 이르는 해저터널을 건설하고 쓰시마에서 한반도의 중간 기점까지 연결해야 하는데 비용은 어떻게 충당할 것인지 말씀해주시고, 상하분리 방식을 적용할 경우 일정부분 정부가 부담해야 하는데, 일본 정부가 이를 감당할 수 있을지도 문제입니다. 물론 국제 컨소시엄을 구성해 금융을 조달하고 이익을 나눈다면 여러 방안이 나올 수 있다고 봅니다. 양국에서 모두 수용할 수 있는 좋은 방안이 있으면 말씀해주시고.

△공사비용에 대해서는 공사 루트를 어떻게 정하느냐가 가장 큰 영향을 줄 것입니다. 그리고 필요한 지질과 지형 조사, 그것을 근거로 설계와 시공법을 상정합니다. 그에 따라 공사비는 크게 지배되는데, 지금까지 저희 추측으로는 약 10조엔의 공사비가 소요될 것이고, 착공하고 나서 10년 정도면 완공할 수 있다고 봅니다. 그것은 현재 기술력으로도 가능합니다. 한층 더 연구할 필요는 있겠지만, 당장 시작해도 할 수 있다는 것에 포인트를 두고 싶습니다. 만들고 나서도 수지 채산성이 있는 구조를 구축해 둘 필요가 있습니다. 유로터널의 경우 영국의 주장이 매우 강했다고 하는데, 전액 유이자인 민간 자금으로 건설했기 때문에 반제

하느라 경영이 어려워져 결과적으로는 53% 정도의 채권 포기로 겨우 재생해 오늘에 이르고 있습니다. 또 일본 세이칸 터널은 당초 도야마후호 침몰사건을 계기로 태풍에 대한 안전 확보라는 관점에서 정부 재정투융자 차입금으로 건설했는데, 국철이 일본여객철도(JR) 그룹이라는 민간회사에 이관되는 가운데 터널 건설비가 전액 국가 부담으로 대체돼 공공사업이라는 형태가 되었습니다. 고가의 보수비용에 대해서도 국가에서 보조가 나와 현재 훌륭하게 지원되고 있습니다. 여기에 더해 신칸센(新幹線)을 투입하기 위해 현재 공사가 진행 중입니다. 또 현재 건설 중인 정비 신칸센 1,500km에 대해서는 제가 국회의원 시절 입안에 참가했지만 기본적으로 국가 공공사업으로 만들어 건설비의 3분의 2는 국비, 3분의 1은 지방비 부담으로 해서 건설하고 있습니다. JR는 완성하고 나서 수익의 범위 내의 대부분, 사용료만으로 지불해 간다는 상하분리 방식을 적용하고 있습니다. 이 구조 덕분에 수송량이 적은 정비 신칸센도 고객이 1만명 전후인데도 충분히 채산이 맞다고 해서 건설이 순조롭게 진행되고 있습니다.

한일터널은 공공사업... 정부 보증 필요

한일터널도 한일 양국의 공공사업으로 자리매김해 정부가 건설 및 유지관리를 보증해서 경영 안정을 도모하는 것이 중요하다고 봅니다. 결과적으로 인프라 부분에 대한 건설과 보유는 공적 주체인 국가 혹은 거기에 준하는 기관이 맡고, 운영은 민간이 맡는 상하분리 방식의 도입이 아주 효과적이라고 생각합니다. 상하분리 방식에 대해서는 정비 신칸센이나 세이칸 터널, 지하철, 지방 교통망, 더 나아가 유럽 각국에 다양한 스타일이 나와 있는 만큼 어느 형태가 좋을지 선택할 수 있으며, 무엇보다 이용의 안정화를 보증한다는 전제가 있어야 할 것입니다.

-최근 러시아가 북한을 통해 가스관을 한국까지 연결시키겠다는 계획을 밝히고 있고, 북한이나 한국 등 당사국이 모두 적극적인 것으로 알고 있습니다. 또한 한국의 역대 정부가 추진해 온 한반도중단철도(TKR) 건설도 실현 가능성이 커지고 있습니다. 따라서 일본이 유럽 및 미주 대륙과 육로로 연결하기 위해서는 한일터널은 불가피한 과제로 보입니다. 이제 일본이 이 문제에 더 적극적으로 나서야 할 때가 아닐까 생각하는데요.

노자와 다이조 회장은 누구인가



특정비영리 활동법인 일한터널연구회 노자와 다이조 회장은 그동안 총리가 바뀔 때마다 한일터널 건설 추진 경과에 대해 보고할 정도로 이 분야의 최고 권위자이다. 1933년 5월 나가노현 타쓰노초에서 태어난 노자와 회장은 1956년 3월 도쿄대학 공학부 토목공학과를 졸업한 뒤 그해 4월 일본국유철도에 입사해 나가노 철도 관리국장, 본사 시설국장(1982년 12월)을 역임한 공학박사이다.

1986년 7월 참의원 의원(비례구)에 당선된 뒤 홋카이도 개발 정부차관을 거쳤고, 1992년 7월 참의원 의원(비례구)으로 재선된 뒤에는 참의원 외무 위원장, 결산 위원장을 맡기도 했다. 1998년 7월 세 번째 참의원 의원으로 당선된 노자와 회장은 자민당 정비 신칸센 건설 촉진 특별위원장, 탄핵 재판소 재판장, 참의원 헌법조사 회 회장을 역임했고, 2003년 9월 법무부 장관에 취임했다. 그리고 2004년 11월 요쿠지츠 대수장을 수상했다.

현재 타쓰노초 고향 대사, 전국보호자연맹 고문, 사단법인 일중과학기술문화센터 회장, 일본철도시설협회 고문 등을 맡고 있다. 일본교통학회와 일본토목학회, 일본지반학회 회원인 노자와 회장은 일본기술사회 고문으로 활약하고 있다.



컨테이너를 싣고 달리는 일본의 화물열차

남·북·러 가스관 사업은 한일터널에도 아주 희망적 소식

△남북러 가스관 사업이나 한반도중단철도 건설은 우리에게도 아주 희망적인 동향이라고 보고 있습니다. 동아시아 전체는 향후 비약적인 경제 발전을 이룩하게 될 것입니다. 동아시아는 세계를 커버하는 경제블록 안에서도 가장 성장하고 있는 그룹이라고 할 수 있지요. 한일터널은 동아시아 경제 공동체를 실현하는 구체적인 프로젝트로서 큰 역할을 할 것입니다. 머지않아 북한도 참가하는 동아시아 공존공영 시대가 올 것이라고 확신하고 있습니다. 이러한 움직임을 우리는 높이 평가합니다. 한일터널은 장래 시베리아횡단철도(TSR)나 실크로드 철도와도 연결돼 중앙아시아와 유럽 등으로의 물자 수송도 가능하게 될 것입니다. 해로를 경유해 유럽이나 중동에 가는 것보다도 육로(철도)를 활용하면 시간, 거리, 비용 모두를 절감할 수 있어 큰 기대가 됩니다.

—일본은 그동안 한일터널 건설을 위해 가라쓰에서 이키, 쓰시마에 이르는 육상과 해역에서 지질조사 활동을 벌여왔고, 사가현 진제이초 나고야에서 파일럿 터널공사를 통해 이미 547m를 굴착한 것으로 알고 있습니다. 일한터널연구회는 일본과 한반도의 공동수역에 대한 조사활동의 필요성도 제기한 것으로 알고 있습니다. 앞으로 한일 양국이 공동조사를 위해 어떤 과정을 거

쳐야 하고, 그 의미는 어디에 있다고 보시는지요.

△쓰시마와 한국 사이에 가로놓여 있는 쓰시마 해협 서수도(西水道, 이른바 현해탄(玄海灘=대한해협) 일각인데, 그 사이가 사실은 가장 수심이 깊고, 거리가 멀다는 문제가 있습니다. 이 해협을 우리가 가장 주의해서 조사할 필요가 있습니다. 여기를 돌파할 수 있으면 다른 수도에 대해서는 거기에 준한 형태로 설계 시공을 시행할 수 있습니다. 이 해협은 양국 국경이기도 하기 때문에 함께 조사하면 어떻게 제안해왔습니다.

수심이 160~230m로 세이칸 터널이나 유로터널보다 훨씬 깊습니다. 지질에 대해서도 3기층의 혈암 혹은 사암의 호층과 같은 것으로 보고 있습니다. 부분적으로 화산암도 들어있으며 단층파쇄대 등의 존재도 몇 군데 있을 것이라고 상정하고 있습니다. 한일 양국이 협력해서 정확한 해저 지형과 지질 조사를 실시해 가장 양호한 루트를 찾을 필요가 있습니다. 그러기 위해서는 조사 항목에서 결과 도출에 이르기까지 양국이 공동 프로젝트로서 공정하게 진행해야 경제적이고 안전하며 장기간 이용이 가능한 최적의 평가가 나올 것입니다.

지금까지 여러 가지 데이터를 분석해 왔는데 아직 실제로 시공하기에는 충분치 않습니다. 우선 조사부터 확실히 한 터 위에서 공통 인식하에 최적의 루트를 선정해 그것에 따라 설계 시공

을 진행하는 것이 중요합니다.

-한국에는 한일터널 건설에 대한 부정적 여론도 많습니다. 이것은 일본의 반성하지 않는 역사 인식 때문입니다. 이러한 분들을 설득해 한일터널이 잘 성사될 수 있도록 하는 것이 관계자들의 역할이라고 생각합니다. 이분들을 위해 도움이 될 수 있는 말씀을 해주십시오.

△한일터널 연구는 20세기 초부터 100년 가까이 진행돼온 역사가 있습니다. 당초는 일본 국가 차원에서 추진하고 있었고, 학자들 모두가 학문적인 관심에서 임했다는 기록도 남아 있습니다. 이것이 민간 차원으로 확대되어 큰 논의가 된 것은 1980년대에 들어와서입니다. 1990년에 노태우 대통령이 일본 국회에서 처음으로 연설을 해서 한일터널의 필요성을 호소했던 것이 큰 사건이었습니다. 저는 당시 참의원 의원으로서 이 연설을 참의원 본회의장에서 듣고 아주 감명을 받았습니다. 노 대통령이 30분 넘는 연설의 마무리 말로 “오는 21세기에는 도쿄에서 열차를 탄 청년이 대한해협의 터널을 통과해 서울의 친구와 함께 파리, 런던으로 여행하는 시대가 올 것입니다. 그러기 위해 양국은 힘을 합쳐 나갑시다”라는 취지의 연설을 하셨습니다. 그때 일본 측 파트너는 가이후 도시키 총리였는데, 가이후 총리는 답방차 청와대에 가서 “대 찬성”이라고 답례를 했습니다.

저의 솔직한 심정 “우선 터널부터 팝시다”

그 다음 단계로 김대중 대통령이 모리 요시로 총리와 아타미 회담 때에도 그 같은 제언을 했습니다. 모리 총리는 그 답례로 서울에서 열린 ASEM 40개국 정상회의 자리에서 찬성의사 표시를 했고, 그 자리에서 자크 시라크 프랑스 대통령이 “완성되면 ‘ASEM 철도’라고 이름을 짓자”고 제언한 것으로 기억합니다. 그 후에도 역대 한국 대통령과 일본 총리 사이에서 이 문제가 자주 화제로 등장했습니다.

그러나 양국 국민 사이에는 아직도 역사적·감정적으로 응어리가 남아 있습니다. 이 문제가 실현되기 위해서는 양국 국민 간 마음이 서로 통하는 교류가 더 많이 필요합니다. 양국 간 경제적인 이해만이 아니라 역사적인 이해가 요청됩니다. 지나온 100년을 제대로 반성 총괄한 다음에, 앞으로의 50년 혹은 100년을 어

떻게 구축해 가느냐 하는 입장에서 서로 이해를 넓히는 것이 중요합니다. 두 나라가 육지로 이어진다면 교류가 한층 더 활발하게 되어 친근감도 단연 달라질 것입니다. 옛날에는 무려 반년이 나 걸려 쓰시마 해협과 겐카이나다(현해탄)를 건너 에도까지 갔다는 기록도 있지만, 지금은 반나절이면 왕복할 수 있는 획기적인 시대가 도래하고 있습니다. 이것을 납득시켜 드리기 위해서는 구체적인 비전을 보여 드리는 것이 저희들 임무라고 생각합니다. 양국 국민의 마음이 통하게 하기 위해서는 “우선 터널부터 팝시다.”라는 것이 저의 솔직한 바람입니다.

-오랫동안 일한터널연구회 회장을 맡아오셨는데, 앞으로 활동계획을 말씀해주십시오. 그리고 한국의 한일터널연구회나 세계평화터널재단과의 교류 계획이 있다면 소개해주십시오.

△한일터널은 위에서 말씀 드린 바와 같이 지금까지 양국 간 많은 논의가 있어 왔습니다. 양국의 강점인 기술력과 경제력, 선진적 판단력을 토대로 세계 각국의 선진 사례를 곁들여 장래의 경제적 전망, 더 나아가 사회적인 시너지 효과를 면밀히 제시해서 한일 양국 국민의 이해와 찬성을 얻는 것이 급선무입니다. 다행히 일본에는 세이칸 터널이라는 큰 사례가 있고, 이미 승객과 화물 운송에 유효하게 이용되고 있습니다. 여기에 신칸센을 병용하기 위해서 제3 궤도를 부설 중에 있고 2015년에는 개통될 예정입니다.

이보다 훨씬 앞서 1944년에는 규슈와 혼슈를 연결하는 칸몬 해협 터널이 재래선으로 관통한 바 있고, 1975년에는 신칸센 해협터널이 실현되기도 했습니다. 저희는 이러한 선례를 충분히 평가해 향후의 한일터널 방식이 어떠한 모습이 가장 좋을 지에 대해서 구체적으로 알기 쉽게 국민 여러분에게 제안할 것이고, 찬성 층을 넓혀 나갈 계획입니다. 이것을 추진하고 있는 한일 양국의 여러 단체 혹은 개인이나 회사, 중앙정부, 자치단체, 의회, 언론기관에게 연구 현황을 밝히고, 한일터널을 가능한 한 빨리 실현될 수 있도록 하는 것이 당면 과제입니다. 여기에 관심을 갖고 있는 여러 단체와 연구회, 그룹 간에 충분히 교류하고 중지를 모아 괄목할만한 성과를 올리고 싶습니다.

-마지막으로 한국의 독자들을 위해 다이조 회장님 자신에 대해 소개를 부탁드립니다.

△저는 대학에서 토목공학을 전공하고 그 인연으로 당시 일



2008년 5월 업무 교류 협정을 맺은 노자와 회장과 이용흠 한일터널 연구회 공동대표

본국유철도에 입사했습니다. 주로 철도 건설 방면에서 일했고, 터널 공사의 조사에서 시공, 유지관리에 이르기까지 많은 체험을 했습니다. 장대터널인 신시미즈 터널(新清水トンネル, 13.5 km)의 경우 제가 루트 선정부터 측량, 설계, 공사발주, 시공, 최종 유지관리까지 담당했습니다. 흙 덮개 1,000m가 넘는 견고한 암반 속에서 발파공법의 사용을 관찰시켰으며, 그것을 계기로 측량사 기술 자격을 따냈습니다. 또 하나는 세이칸 터널이 도야마루호 사고에 대한 안전 대책으로 기획, 조사가 시작되어 착공됐는데, 제가 직접 담당하는 것은 없지만 자주 견학하러 갔었고, 회의에 참가했습니다. 완성된 뒤에는 유지관리책임자로서 관여했습니다. 특히 세이칸 터널이라는 세계최대 해저터널의 실적은 향후의 한일터널 건설과 유지관리에 있어서 많은 참고가 될 것이라고 봅니다.

국철 민영화에 기여... 한일터널은 필생 사업

이후 국철을 7개 회사로 분할해 민영화하기 위해서 국회에 가서 참의원 의원으로서 3기 18년을 근무했습니다. 덕분에 혼슈 3사는 완전히 민영화되어 세계 1, 2위의 훌륭한 철도 회사로 거듭났습니다. 규슈, 시코쿠, 홋카이도 등 3개 섬은 신칸센이 개통되면 항공기나 자동차에 비해 경쟁력이 생겨 모두 자립자활이 가능

할 것입니다. 최근 개통했던 규슈 신칸센은 호조로 이어지고 있고, 민영화가 코앞에 와 있습니다. 이것이 국철 개혁의 성과인데, 그것을 가능하게 한 것이 정비 신칸센 프로젝트의 재원 만들기입니다. 기본적으로 정비 신칸센은 공공사업으로 건설 단계에서 인프라의 3분의 2는 국가, 3분의 1은 지방에서 공적자금을 만들었고, JR그룹은 그것을 30년간 나누어 이용료, 대출료로 지불해 갑니다. 다만 수익범위 안에서 지불하기 때문에 경영상 곤란은 없는 것으로 되어 있습니다. 이것이 하나의 큰 실적으로 지금 1,500km의 거의 반까지 와 있으며, 각지 개업한 곳은 호조 추세입니다. 신칸센은 210km/h로 시작 했지만 벌써 동북 신칸센은 현재 275km/h, 320 km/h를 목표로 기록을 경신하고 있습니다.

또 하나, 국회의원을 맡고 있었을 때 제안한 것이 지하 깊은 곳의 공공적인 이용에 대해서는 무상으로 사용해도 괜찮다는 소위 '대심도 지하 이용법'이라는 법률을 제안해 통과시켰습니다. 이것은 합리적인 토지이용을 도모하기 위해서 입안한 것입니다. 현재 이것이 시공되어 몇 가지 선례도 나와 있습니다. 도로, 상하수도, 철도 등 모든 공공사업에 적용이 가능하며 지금 계획 중인 도쿄와 오사카를 1시간으로 연결하는 중앙신칸센 루트에도 잘 활용할 수 있을 것입니다.

국회의원을 그만두고 나서는 일한터널연구회 회장을 맡아 한일 양국 관계자 분들과 교류를 하며 공동으로 연구조사를 진행해 왔습니다. 지금까지 수차례 토의와 세미나, 현장답사 등을 가졌습니다. 당시 일본과 한국을 연결하는 루트에 대해 A, B, C 3안을 제안했었는데, 지금은 최종 하나의 안을 도출해 내기 위한 노력을 기울이고 있습니다. 위에서 제안한 공동조사도 그 일환이며 이것이 없으면 터널의 구체적인 이미지가 나올 수 없습니다. 세이칸 터널은 산악공법으로 진행된 반면에 유로터널은 터널볼링 머신 공법으로 건설됐으며, 터키 보스포러스 해협은 침매공법으로 이뤄지고 있습니다. 따라서 이들 건설 현장도 동지와 함께 견학하고 그 중에서 최적 시공법을 선택하자고 해서 현재 연구 중에 있습니다. 또한 10조엔에 이르는 공사비를 어떻게 충당할 것인가 하는 문제에 대해서도 다각도로 궁리하고 있습니다. 한일터널은 제 필생의 사업이며 여기에 일생을 걸 생각입니다. ㉞

〈대담=권오문 편집장〉

人物探訪 野澤太三 日韓トンネル研究会会長

韓日トンネルは生涯を掛けた私の一生の仕事

日本の鉄道界の大家 野澤会長に聞く「韓日トンネルプロジェクト」

韓日トンネルは、韓国と日本列島を海底トンネルで結び、陸上交通で両国を往来可能とする夢のプロジェクトだ。日本は大陸進出のためずっと以前からこの構想に関心を持ってきた。韓国も歴代大統領が幾度もその必要性に言及してきた。しかし両国の歴史的問題と経済難、政治的なリーダーシップがないことなどで具体的計画はまだ浮上できずにいる。

現在、250Km 余り（海底区間 120Km 余り）に達する韓日トンネルの建設にはいろいろ懸案があるが、両国の民間レベルでそれを解決するため相当なレベルの議論が進捗している。すでに予想ルートが発表され、技術的側面や政治・経済面からいろいろな内容の検討がなされている。日本で韓日トンネル建設推進のため最も活発に活動しているのが特定非営利活動法人日韓トンネル研究会だ。

本誌は創刊1周年を記念して、日本の鉄道分野の最高権威者であり法務大臣を歴任した日韓トンネル研究会の野澤太三会長にインタビューした。野澤会長は日本国有鉄道に入社、実務経験を積んだ後、3期にもわたり参議院議員を経る中で国鉄改革の先頭に立ったのはもちろんのこと、大深度地下空間利用の法律を提案し通過させたなど日本の鉄道発展の生き証人だ。野澤会長はそれらの経験をもとに韓日トンネル建設の研究および推進活動に積極的に関わり老益壮（年を重ねるにつれて更に気力が充実する人）を誇っている。

（この回答は日韓トンネル研究会の藤橋健次常任理事の協力に依った）

今は韓日トンネルのビジョンを具体化するとき

韓日トンネル推進のため、いつも先頭に立ち関心を持ってくださったことに感謝の言葉を申し上げます。韓日トンネルはこれまで韓日両国間での大きな関心事でしたが、今まで正式に推進されなかったのは、建設費用が大きすぎることは言うまでもなく、過去の歴史的問題など国民の否定的な感情の解消が難しいためと思われます。しかし世界が急速にグローバル化するに従い、鉄道や道路により結ばれ、最近の研究結果によれば経済的、技術的にも妥当性が高いことがわかっています。そして韓日両国、過去の問題から脱して新時代を迎え、パートナーの関係になるべきという声が高くなっています。韓日トンネルを推進しながら、現場の雰囲気はどうでしょうか？

△ピーストンネルマガジンのインタビューを頂戴し、誠に光栄です。昨年の創刊以来、韓日トンネルに関心を寄せていただき、私どもの考えを誌上で発表する機会を与えてくださり、深く感謝いたします。

韓日トンネル建設に対する基本的な姿勢は、これまで長いこと議論してきた韓日トンネルを今は夢からビジョンへ、さらにビジョンから具体的な計画へと徐々に具体化してゆく

ことです。言うならば実行可能な案を作り具体的な計画へと整理する段階に入ったと考えております。橋梁がよいか、トンネルがよいか、トンネルの場合でも山岳工法がよいか、トンネルボーリングマシンによる機械掘削がよいのか、それとも浅いところは沈埋工法を利用することはどうか、さまざまな提案が出てきておりますが、私どもはこれにつきまして逐一検討を重ね、だんだんイメージが固まってきております。今必要なことは最も安全確実に実績のある設計施工法を選択し推進することであり、私どもはそれに伴う文献調査あるいは現場の見学・実績の検討などを重ねたいと考えております。長い間の夢を現実に近づけ、実行に移す段階に差ししかかったと思います。

日本政府は日韓トンネルに対して継続して関心を持ち、政治家たちも韓日トンネル建設に友好的な立場であると思いますが、日本の動きについて説明をお願いします。

△まず日本では議会・議員のレベルで韓日トンネル建設のため超党派で議員連盟を結成し情報を交換しています。将来、日本と韓国を結ぶ窓口として大きく期待されています。また日本と韓国の議員同士で結成した日韓友好議員連盟がすでに長いこと活動しておりますが、韓日議員連盟傘下にある21世紀委員会でこの問題を議論しています。さらに日本のなかで、当時は与党だった自由民主党の外交部会のなかでも議論があり、私どもが行き直接説明しました。

さらに盧泰愚大統領が国会演説をした時から回を重ねてきた歴史的な成果もあります。韓日トンネルは韓国との良好な関係をさらに発展させるために最も有効なプロジェクトとして育成してゆかなければならない、という考えでは一致しています。

今必要なことは、韓日トンネル実現の技術的可能性と経済的合理性を土台に、このトンネルの実現による交流高揚と友好親善の拡大等の効果を広く知らせ、両国民と指導者の理解を得ることです。

両国の首脳に全データを提示する準備を整える

韓日トンネルへの各界の協力を拡大するためには学識経験者による世論の啓発が効果的であり、講演会やセミナー等を各地で開いている。それらの努力はやがて議会や行政を動かす力となると考えられます。技術的可能性としては長距離掘削可能なTBMの開発と高圧耐水性の向上が最大の課題であります。諸外国の実態を参考にして実現可能なシステムを創り上げる必要があります。

韓日トンネルは両国が陸路で繋がることによって、Win-Winが可能なプロジェクトだと思います。しかし最近の雰囲気を見ると、日本よりは韓国の方が積極的です。大統領直属の地域発展委員会が2009年12月、李明博大統領主宰の大邱慶北道庁で開かれた会議で「超広域開発推進戦略」の一環として、韓・中・日海底トンネル建設構想を明らかにしたのに続き、2010年9月に国土海洋部が交通研究院に韓日トンネル妥当性研究用役を依頼しました。しかし、日本が大陸国家になれる唯一の道である韓日トンネル建設ですが、最近消極的な姿勢が見られます。もちろんその理由として景気の不況と政治リーダーの不在などの原因をあげられると思いますが、どうお考えでしょうか？

△日本の景気動向がこの10年ほど不安定な状況が続いて、成長率が下がっており、停滞したことが理由の一つです。国家財政で収支採算が大変厳しい状況が続いているために、韓日トンネルの建設のような戦略的なプロジェクトが先送りになってきたことは否めない事実です。しかし将来、韓日関係を発展させるために、これを打開しなければならず、強いリーダーシップが必要な時です。

これからの両国首脳、特に日本の首脳には期待をしております。今後、そのために必要な準備、データの収集などについて明確な考え方を打ち出さなければなりません。ただ日本は3月11日の東日本大震災という大きな災難にみまわれ、復旧が最大のテーマとなりました。政治も経済も財政も重点的に復旧に向けられているのが実態です。復旧事業の規模は17兆円から23兆円と見積もられておりますが、さらに今後拡大する可能性もございます。

これは国民負担に転嫁されるものですが、これらを克服する中で見通しがついてくると、逆に復興の勢いで韓日トンネルの建設が注目される可能性があります。私どもは財政普及と連携して韓日トンネルについても、国民に日本の将来のために必ず必要で大変効果的というPR活動を進めて行きたいと思っています。

2008年4月、李明博大統領と福田前総理の合意により、両国の学者26人が参加して出帆した韓日新時代研究会が「韓日新時代のための提言：共生のための複合ネットワークの構築」という報告書で、両国政府に韓日海底トンネル建設を提案しています。両国の学者たちは「韓日両国政府の主導により、トンネル建設のための統合的な共同研究を組織し、経済的、技術的な妥当性はもちろん、東アジアの安全保障や地域統合に与える効果などを体系的に研究しなければならない」と提言しており、今後両国がこの問題に積極的に取り組む時ではないかと思われますが、会長のご見解をお願いします。

△韓日両国の学者らの提案を両国政府が肯定的に評価したことはありがたいことです。私もこの方向については大賛成です。韓日海底トンネル推進という項目を21項目のアジェンダの中に書き込んでいただき、具体的に提案されてハードウェアとして入っています。ただこの実現のためには両国の国民にこのプロジェクトを理解していただくことが大事です。これをどう広げ深めてゆくかということが重要であります。

わたしどもは韓日トンネルの事例となっている英仏海峡トンネルの現場を視察し、その建設の経緯について勉強してきました。このトンネルが北大西洋条約機構（NATO）が戦争をやめ、ヨーロッパの安定のため政治的な機構として出来上がったところで実現が可能になったという先例があります。日本と韓国の間でも経済のみならず欧州議会やNATOのような政治的安全保障の堅固な枠組みをつくり、協力関係を高めることが、韓日トンネル建設の近道ではないかと考えております。

両国首脳と学者らの第2期研究が合意

韓日トンネルの研究は、先般行なわれた李明博大統領と野田佳彦総理との会談で再確認をされ、第2期の研究に取り組むことが承認されました。これから論議をより具体的に展

開し、韓日トンネルの実現に一層近づけたいと考えています。韓国の皆様の格段のご理解ご協力を期待しております。

韓日トンネルプロジェクトの推進にあたり、「10-10」をあげています。建設費用は 10 兆円、建設期間は 10 年というものです。両国の経済を立て直すのに、1 年に 1 兆円を投資することは、それほど大きい費用ではないと思われます。韓日両国が新時代に向けて新しい方針を立てるにあたり、韓日トンネルが必ず必要だという意志が重要だと重います。日本が福岡から壱岐を通して、対馬に至る海底トンネルを建設して、対馬から韓半島の中間基点まで連結しなければなりません、費用はどのように配分するのが望ましいと思われますか？上下分離方式を適用する場合、一定部分は政府が負担しなければなりません、日本政府がこの額を捻出できるかが 1 つの問題になると思います。もちろん国際コンソーシアムを構成して、金融を起こして利益を配分することも可能でしょうが、両国が納得できる良い方案は何だと思われますか？

△工事費用につきましては、工事のルートをどうするかということが一番大きく響いてきます。そして必要な地質・地形の調査、これに基づき設計・施工法を想定します。それによって工事費は大きく支配されますが、これまで私どもが概算したところでは約 10 兆円の工事費がかかり、着工してから 10 年程度あれば実現できると見ています。さらに研究する必要がありますが、今すぐに始めてもできるのだというところにポイントを置きたいです。作ってからの収支採算性が取れる仕組みを構築しておく必要があります。英仏海峡トンネルの場合には、英国の主張が非常に強かったそうですが、全額有利子の民間資金で建設したために、その返済のために経営が行き詰まり、結果的には 53 パーセントほどの債権放棄により再生し、今日に至っています。また日本の青函トンネルは、当初、洞爺丸沈没事故を契機に台風に対する安全確保という観点から、政府の財政投融资の借入金で建設されましたが、国鉄が日本 JR グループという民間会社に移管する中で、トンネルの建設費は全額国の負担に振り替えられ、公共事業という形になりました。高額な保守費用についても国から補助が出て、現在立派に支援されています。ここに新幹線を通すために目下、工事中です。また現在建設中の整備新幹線 1500km については、私は国会議員時代に立案に参画しましたが、基本的に国の公共事業として位置づけをして建設費の 3 分の 2 が国費、3 分の 1 が地方の負担で建設しています。JR は、完成してからの受益の範囲の貸付料、使用料だけで支払ってゆくという上下分離の方式を採用しております。この仕組みのおかげで輸送量の少ない整備新幹線も、お客が 1 万人前後しかいなくても十分に採算がとれ、建設が着々と進んでいます。

韓日トンネルは公共事業…政府保証が必要

韓日トンネルも韓日両国の公共事業として位置づけ、政府が建設及び維持管理を保証して経営の安定を図ることが大事であると考えております。結果的にはインフラの部分についての建設と保有は公的主体である国家もしくはそれに準じる機関が受け持ち、運営については民間が効率的に運営するという上下分離方式の導入が大変効果的と考えております。上下分離につきましては整備新幹線あるいは青函トンネル、地下鉄、地方の交通網、さら

には欧州各国でもいろいろなスタイルがあり、そのどの形態が良いか選択できますが、何よりも利用の安定が保証できる前提がなければなりません。

最近ロシアが北朝鮮を通過してガスを韓国まで連結させる計画を明らかにしており、北朝鮮や韓国など当事国が積極的だとされています。また韓国の歴代政府が推進して来た韓半島縦断鉄道(TKR)建設問題も、その実現の可能性が大きくなっています。したがって日本がヨーロッパとアメリカ大陸と連結するためには、韓日トンネルは不可避の課題であると思っています。これから日本がこの問題にもっと積極的になるべき時ではないかと思われるますが。

南北ロシアのガス管事業は韓日トンネルにも非常に希望的なもの

△南北ロシアのガス管事業や韓半島の縦断鉄道建設は、私どもにとっても大変希望の持てる動向であると見ています。東アジア全体は、今後、飛躍的な経済の発展が期待されています。東アジアは世界をカバーする経済ブロックの中でも、最も成長しているグループであるといえます。韓日トンネルは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役割を果たすものです。北朝鮮も参加する東アジア共存共栄時代が来ることを確信しております。このような動きを私どもは高く評価しております。韓日トンネルは将来シベリア横断鉄道(TSR)やシルクロード鉄道と連結して、中央アジアや欧州などへの物資輸送も可能になります。海路を経由して欧州や中東に行くよりも、陸路(鉄道)を活用すれば時間も距離も費用も全て軽減でき、大きく期待できます。

日本はこれまで韓日トンネル建設のために、唐津から壱岐、対馬に至る陸上と海域で地質の調査活動を行い、佐賀県鎮西町名護屋でパイロットトンネル工事をすでに547m掘削したと聞いています。そして日韓トンネル研究会は、日本と韓半島の共同水域に対する調査活動の必要性を提議していると聞いています。これから日韓両国が共同調査のために、どのような過程を通過し、その意味はどこにあると思われますか？

△対馬と韓国の間に横たわる対馬海峡西水道いわゆる玄界灘の一角ですが、この間が実は一番深くて遠いという問題があります。この海峡を私どもは最も注意して調べる必要があります。ここが突破できれば他の水道については、それに準じた形で設計施工が実施できます。この海峡は両国の国境であることから一緒になって調べたらどうかと提案してきました。

深さが160mから230mで青函トンネルや英仏海峡トンネルよりもさらに深くなっております。地質についても第三紀層の頁岩もしくは砂岩の互層のようなものと見ております。部分的に火山岩も貫入しており、断層破碎帯等の存在も何箇所かあるのではないかと想定しています。韓日両国が協力して正確な海底地形地質の調査を行い、最も良好なルートを捜す必要があります。そのためには調査項目から結果導出に至るまで、両国共同のプロジェクトとして公正に進めることで、経済的で安全かつ長期間利用が可能という評価が出てくるのです。

これまでいろいろデータを分析しておりますが、今のところまだ実際に施工するには十

分ではありません。まずは調査から確実にした上で共通の認識によって最適のルートを選定し、これに沿って設計施工を進めることが重要です。

韓国にもまだ韓日トンネル建設に対する否定的世論がないわけではありません。このような人々を説得して、韓日トンネルが完成できるようにすることが、このプロジェクトに関心を持っている人々の役目だと思います。このような人たちへのアドバイスをお願いします。

△韓日トンネルの研究は 20 世紀の初めから 100 年近い歴史があります。当初は国レベルで推進していました。日本が国家として進め、学者が学問的な関心から取り組んだという記録も残っております。これが民間レベルまで拡大して大きな議論になったのは 1980 年代に入ってからです。1990 年に韓国の盧泰愚大統領が日本の国会で初めて演説して、韓日トンネルの必要性を訴えたのが大きな出来事です。私は当時、参議院の議員としてこの演説を参議院の本会議場で伺い大変感銘を受けました。盧泰愚大統領が 30 分を超える演説の締めくくりの言葉として、「来るべき世紀には東京から列車に乗った青年が朝鮮海峡のトンネルを通り、ソウルの友達と一緒にパリ、ロンドンへ旅行する時代が来るでしょう。そのために両国は力を合わせて進みましょう」という趣旨の演説をされました。そのとき日本は海部総理でしたが、海部総理はそれに対して青瓦台に行き「大賛成」と答礼をしました。

私の率直な心情「まずトンネルから掘りましょう」

その次の段階では金大中大統領が森総理と熱海会談のとき、同じように提言しました。森総理はその答礼でソウルで行われた ASEM40 箇国の首脳会議の席上で賛成の意思を表示し、その席でフランスのシラク大統領が「完成した暁には ASEM 鉄道と名付けよう」と提言したことを覚えています。その後も歴代大統領と日本の総理の間でもこれが話題として取り上げられました。

しかし両国国民の間にはまだ歴史的、感情的なわだかまりが残っています。この問題が実現するためには両国国民各層の心の通いあう交流がどうしても必要です。両国の経済的な利害だけではなく、歴史的な理解が必要です。これまでの百年をしっかりと反省し総括した上で、これからの 50 年 100 年をどう構築して行くかという立場に立って、互いに理解を広げてゆくことが大事です。二つの国が陸続きになれば交流が一層盛んになり、親近感が断然違ってきます。むかしは半年もかけて対馬海峡と玄界灘を渡り江戸まで行ったという記録もありますが、それが簡単に往復できる画期的な時代が来ています。いかにして納得していただくかは具体的ビジョンを描いて提示することが私たちの役目であると考えています。両国国民の心が通い合うためには「まずトンネルを掘りましょう」というのが私の率直な願いです。

長い間、日韓トンネル研究会会長を引き受けておられますが、これからの活動計画をお聞かせください。そして韓日トンネル研究会や世界平和トンネル財団との交流計画があればご紹介ください。

△韓日トンネルはさきほど申しましたとおり、これまで両国間で多くの議論が交わされてきました。両国の持ち味である技術力、経済力、先進的な判断力を土台にして、世界の各国の先例・事例に学んで将来の経済的見通し、さらには社会的な相乗効果を詳しく明らかにしてそれを公開し、韓日両国国民の理解と賛成を戴くことが一番の課題です。幸い日本には青函トンネルという大きな実例があり、既に乗客と貨物の輸送で有効に利用されています。ここに新幹線を併用して通すために、第3の軌条を敷設中で 2015 年には開通する予定です。

それよりかなり前、1944 年には九州と本州を結ぶ関門海峡トンネルが在来線で貫通し、1975 年には新幹線の海峡トンネルが実現しております。私どもはこういった先例事例を十分に評価して、今後の韓日トンネルの方式にはどのような姿が一番よいかについて、具体的にわかりやすく国民の皆様に提案し、賛成協力の層を広げてゆく計画です。これを推進している韓日両国の諸団体あるいは個人あるいは会社そして中央政府、自治体、議会、報道機関に研究の現況を明らかにし、韓日トンネルをできるだけ早く実現できるようにすることが当面の課題です。これに関心をもっている諸団体、研究会、グループの間で十分に交流し英知を集めて注目に値する成果を上げたいものです。

最後に韓国の読者の皆様のために野澤会長自身についてご紹介をお願いします。

△私は大学で土木工学を専攻し、そのご縁で当時の日本国有鉄道に入社しました。主に鉄道建設の方面で仕事をし、トンネルの工事、調査、施工、維持管理に至るまで多くの体験をしました。長大トンネルで新清水トンネル 13.5Km の場合、私がルート選定から測量、設計、工事の発注、施工、最終的な維持管理まで担当しました。被り 1000m を越す硬い岩盤の中で発破工法を使い貫通させましたが、これを契機に測量士や技術士の資格を頂戴しました。もうひとつは青函トンネルが洞爺丸事故に対応する安全対策として企画、調査が始まり着工しました。私は直接担当したことはありませんが、しばしば見学や会議に参加しました。出来上がってからは維持管理では責任者として関係しました。特に青函トンネルという世界で最大の海底トンネルの実績は、今後の韓日トンネルの建設と維持管理について大変参考になると見ています。

国鉄の民営化に寄与・・・韓日トンネルは生涯の仕事

その後、国鉄を 7 社に分割民営化するために国会に行き、参議院議員として 3 期 18 年を勤務しました。おかげで本州 3 社は完全に民営化し、世界 1,2 立派な鉄道会社として生まれ変わりました。九州、四国、北海道など 3 つの島は新幹線が通ると航空機や自動車に対して競争力がでて、全部自立自活が可能になります。最近開通した九州新幹線は好調に推移しており、民営化が見えてきています。これが国鉄改革の成果ですが、それを可能にしたのが整備新幹線プロジェクトの財源づくりです。基本的に整備新幹線は公共事業として建設段階ではインフラの 3 分の 2 は国、3 分の 1 は地方で公共の金でつくり、JR グループはそれを 30 年間に分けて利用料、貸付料で支払ってゆく。ただし受益の範囲内での支払いのため経営上の困難は来ない、ということになっています。これがひとつの大きな実績

として、現在 1500km の大体半ばまで来ていますが、各地で開業したところは好調に推移しています。新幹線は 210km/h でスタートしましたが、すで東北新幹線は現在 275km/h、320km/h を目指して記録を更新しています。

それから国会議員をやっているなかで提案したのが、地下深いところは公共的な利用については無償で使ってよいではないか、という所謂「大深度地下利用法」という法律を提案して通過させました。これは合理的に土地の利用を図るために立案したわけです。現在これが施工されていくつか先例も出ております。道路、上下水道、そして鉄道等、全ての公共事業に適応が可能で、今計画されている東京と大阪を 1 時間で結ぶ中央新幹線ルートについても上手に活用できるものです。

国会をやめてからは日韓トンネル研究会の会長を要請され、韓日両国の関係者の皆様と交流し共同で研究調査を進めてきました。これまで何回かのディスカッションとセミナー、現場踏査などを行いました。当時、日本と韓国を結ぶルートについては A,B,C 3 案を提言しましたが、今は最終的にひとつの案を導き出すための努力を重ねています。先ほど提言した共同調査もその一環です。それなくしてはトンネルの具体的なイメージが湧いてきません。青函トンネルは山岳工法でやりましたが、英仏海峡トンネルはトンネルボーリングマシン工法で建設し、トルコのボスポラス海峡は沈埋工法で作られています。したがってその建設現場も同志と一緒に見学し、その中から最適な施工法を選択して行こうことを現在研究中です。また 10 兆円に及ぶ工事費をどのように充当するかという問題に対して多角的に研究しています。韓日トンネルはその意味でトンネルの仕事に一生をかける思いでありまして、私のライフワークとも考えています。今後ともよろしくご指導ご協力をお願いする次第です。韓日トンネルは私の生涯を掛けた仕事であり、そこに一生を掛ける考えです。

(対談＝ゴン・オムン編集長)

特定非営利活動法人日韓トンネル研究会の野澤太三会長はこれまで総理が変わる毎に韓日トンネル建設の経過について報告する程に、この分野の最高権威者である。1933 年 5 月に長野県辰野町に生まれた野澤会長は 1956 年 3 月に東京大学工学部土木工学科を卒業し、同年 4 月に日本国有鉄道に入社し、長野鉄道管理局長、本社施設局長(1982 年 12 月)を歴任した工学博士である。

1986 年 7 月に参議院議員(比例区)に当選し、北海道開発政務次官を経て、1992 年 7 月に参議院議員(比例区)に再選後、参議院外務委員長、決算委員長を歴任した。1998 年 7 月に 3 期目の参議院議員として当選した野澤会長は、自民党整備新幹線建設促進特別委員長、弾劾裁判所裁判長、参議院憲法調査会会長を歴任し、2003 年 9 月に法務大臣に就任した。そして 2004 年 11 月に旭日大綬章を受章した。

現在、辰野町ふるさと大使、全国保護司連盟顧問、社団法人日中科学技術文化センター会長、日本鉄道施設協会顧問などを任されている。日本交通学会と日本土木学会、日本地盤学会の会員である野澤会長は日本技術士会顧問として活躍している。