

\*\*\*\*\*

## 日韓トンネル実現に向けた訪韓

野澤太三

当会会長 元法務大臣

\*\*\*\*\*

### 1. 韓国側団体との合意書調印

私が日韓トンネル研究会の会長に就任したことの挨拶と韓国でカウンターパートになっている団体メンバーとの懇談のため、2006年10月24日から28日まで韓国を訪れたのだが、この時の訪韓は、非常に大きな成果があった。

日本に準じ、韓国でもできるだけ公的な団体を作って研究を進めようと、2006年に社団法人「韓日海底トンネル研究院」ができ、また、その院長に新しく朴慶夫先生が就任することになった。朴先生と私との間で、日韓トンネルの研究調査を共同して進めようという業務協力の合意書を作り、これを調印して双方で持ち合ったことが、まず、最大の成果であったといえよう。

この合意の目的には、日本と韓国に関する海底トンネルの技術情報の情報交換を進める、あるいは、この仕事の育成に必要な支援策として何があるかということなどを明らかにすることなどがある。具体的な協力内容としては、双方で出している通信・会報・定期刊行物などを定期的に相互に交換し、双方の啓発に資するというもので、特に、海底トンネルにかかわる資料や情報については、積極的かつ優先的に進めることとなった。また、研究開発事業やセミナーなどを共同で開催して盛り上げていこうと、日韓両国の関係方面の理解を得ることなども目的として盛り込まれた。その他、お互いに相談して必要なこと、有効なことなどは、適宜協議しながら進めていくということで、両会長と理事長の調印となったのである。

日本の場合は、特定非営利活動法人、いわゆるNPOとして政府から認可されるかたちでスタートしたという経緯に歩調を合わせ、韓国側としては正規に社団法人というかたちで研究グループを認知してもらうことになった。日韓トンネルの課題が、公的な政府認可の団体の研究レベルに格上げされてきたという点は、大きな一つのステップ、歩みになるであろう。

今までは任意団体同士、あるいは研究者個人が集まって勉強する、あるいは社会が自発的に研究するというものであったのだが、韓国も日本も政府認可の



社団法人韓日海底トンネル研究院にて共同研究の合意書を交わす

団体による共同研究の合意書がここで交わされたということは大きな前進である。次の段階、目標としては、これをさらに推し進め、政府と政府、政府間の共同研究、共同調査へと持ち上げることが非常に重要な課題になってくるであろう。

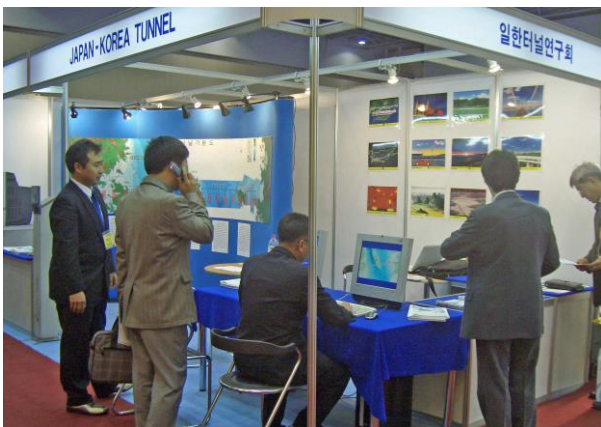
韓国側からはノ・テウ（盧泰愚）大統領、キム・デジュン（金大中）大統領、そして現在のノ・ムヒョン（盧武鉉）大統領三者による日本に対するトンネルの協力呼びかけが来ており、日本側としても、その時々で適切に対応してきているが、いよいよもう一歩すすめたかたちへと前進する段階となってきた。そのための民間レベルでの公式の共同研究調査の合意書ができたことは非常に意義があった。これが中心となり、韓国の場合には大韓土木学会が協力団体として参加し、もう少し広く一般的な意味では、海外技術協力を進める団体がサポートするという動きになってきている。もちろん、今まで研究を進めてきた研究者個人あるいは会社、大学等については、引き続きこのグループに参加して進めてもらえることとなり、大事なステップになった。

## 2. 海底トンネルの調査研究

もう一つ、私の訪韓中に「インフラテック2006」という催しが25日と26日の2日間にわたって開かれたのだが、これは例年開催される大きなイベ



開会式でテープカットをする野澤会長（右から4人目）



日韓トンネル展示ブース（インフラテック）

ントで、韓国を中心に全世界130社ほどの団体会社からの出典・出品が行われる。このインフラテックの一部に私どものトンネルを紹介するブースを作り、パンフレット等で一般に日韓トンネルを紹介したのである。

まず、「そもそも日韓トンネルとは何か」という生い立ち、成り立ちを表わしたのだが、これはフランスとイギリスを結ぶユーロトンネルなどを例に引きながら、このトンネルの実現性等について説明を行った。このトンネルが日本と韓国を結び、「近くて近い国」というかたちで人と物とが安定して流れるように、あるいはそれによって文化交流が進むように、両国の利益の一番基礎的なインフラとして役に立つということが効果として謳われた。

このインフラを進めるためには、海の底を深く掘らなくてはならないため、慎重に調査し、研究する必要がある。その第一が海底地形や地質の調査となる。これまでのところ、こうした調査研究は、さまざまな手法を駆使し、日本側が主体になって進めて来た。

この研究調査の結果から、想定されるルートとしては、日本の唐津から壱岐、対馬の島を経て、韓国側の巨済島とか釜山のほうに至るルートで、海の深さ、海底の地形、地質の状況、断層の有無等について調べた結果、これまで分かった範囲で想定されるルートごとに提示してある。

どれが一番いいかということは必ずしも分かっていないが、可能性についてできるだけ幅広く調べを進め、どういう設計にしたらいいかを調査・研究し、進めている段階である。

トンネルを単線断面で掘るのか、あるいは複線断面で掘るのかという点も、これから決めることになる。実際のトンネルの勾配や曲線半径なども仮の想定をし、それに関してさらに調べを進め、これを一般公開して各方面からの意見を聞くというところまできている。

### 3. トンネル開通の効果

実際にトンネルができ上がった場合の効果という点もあらかじめ評価しておく必要があるが、現在、釜山から福岡までフェリーで6時間、ジェットfoilで2時間55分だが、このトンネルが開通すると、車で2時間半、新幹線で1時間20分となる。そして、リニアモーターとなると40分ぐらいになると見込まれている。

トンネルの開通によって、人の往来や物の交流等が非常にスムーズになると考えられているが、特に大事なことは人の交流である。現在、日本から韓国への往来が240万人、韓国から日本へ180万人で、合わせて年間420万人の往来が日韓の間にはあるが、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ない。

また、人や貨物の交流が盛んになることに加え、送電線のケーブルを通すとか、情報通信のケーブルを通すとか、場合によってはパイプラインを通すというようなことも考えられる。ただし、パイプラインの場合は石油やガスに安全性の問題があるため、別に海の中を通す必要が生じてしまう。やはり、電線や情報を送るケーブルを併設することが最も合理的であろう。

現在は、日本と韓国の間トンネルだが、将来は、北朝鮮を経由して中国とも結ばれることで、東北アジアの経済圏を形成するためにも計り知れない効果が出てくると考えられる。中国まで行くと時間的には飛行機のほうが早くなるため、これは旅客よりも物流が主体となると思われるが、日本と中国との輸送手段として非常に効果が上がるだろう。飛行機よりも多量に、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ている。現在、JR貨物会社が、韓国や中国ともコンテナのかたちに収めた貨物のやりとりを先行的に船で始めているが、こうしたコンテナを利用した効率的なトンネル輸送や物流が、今後の基礎的な輸送需要として計算できる。

このトンネルを作ることで、今後とも日本と韓国、北朝鮮、中国を含め北東アジアの一番の経済圏の中心的な存在になる日中韓の経済構造が一体化できるという大きなメリットが出てくる。すでに首脳レベルでは、「東アジア共同体は大いに結構」ということで進めているが、具体的に裏打ちするインフラがつかないといかないと空念仏になってしまう。そういうことが無いようにする意味でも、トップレベルで合意が進めば一気にこの問題は前進をするだろうが、そうした中で、「インフラテック2006」では、日韓トンネルの紹介が注目を集めたのである。



釜山市長を表敬訪問

#### 4. 釜山・慶尚南道への訪問

訪韓中は、さらに南へと足を伸ばし、日韓トンネルが上陸する地点として想定されている釜山、巨済島のある慶尚南道なども訪れ、そのトップに表敬訪問をすることにした。

2003年にも一度この方面に行っているのだが、ほとんどの人が交代していたため、改めての釜山市長に申し入れをし、市長との面会も実現できたのであった。日本から遙々トンネル研究会の会長が来たと、釜山市長は非常に喜んでくれたが、特に釜山が予定地として計画されているということについて、「釜山は韓国の中で最も日本に近い都市。広域まで入れると500万人に達する韓国二番目の大都市で、今後とも日韓関係を緊密にする窓口になっていくということに、自信と誇りを持って仕事を進めている」と言われたのである。

2005年はAPECも釜山で開かれたのだが、市の真ん中にある100メートルほどのタワーに登ってみると、至るところに住宅や高層ビルがあり、港が相当に完備されていて、韓国一の外国に対する窓口としての名実共に実力を備えてきているという印象を受けた。

こうしたこともあり、日韓トンネルを計画する時には、やはりこの釜山を計画の一環に組み入れたかたちで進めることが大事であると認識をして来たのである。

釜山を訪れた後に、すぐに慶尚南道へ飛び、知事と面会したところ、知事は大統領が3代に渡って日本に呼びかけているという事実も熟知していて、しか



慶尚南道知事を表敬訪問

も一番近いところにある巨済島が上陸予定地、候補地に上がっているということも十分に踏まえた上で、慶尚南道の地域計画、長期計画の中に日韓トンネルを組み込んだとの意思表示があった。既に日本と韓国とがそういうかたちで将来陸続きになるということ念頭に置きながら巨済島をはじめ、慶尚南道の長期的インフラ整備の参考にしているのである。現在はABC3ルートということで提案しているが、これを韓国側とよく相談をし、向こう側の総意を結集してかたちで早いところ韓国サイドのルートを一本化していくことが重要となるだろう。

釜山の市長も、慶尚南道の知事も、この計画については前向きに取り組んでいるという感触を得ることができたのは、大きな成果で、韓日海底トンネル研究院の朴理事長とも協力し、「一本化に努力をしましょう」ということで手を握って帰って来た。

ただし、釜山市内は大変な発展ぶりで、高層ビルが無数に林立し、住宅も山の上まで登っていくという状況で、市内の用地はほとんど利用され尽くされている。巨済島やその先の島など、割と用地に余裕のあるところで計画をすることが大事ではないかということも、今後の課題として韓国側と十分連絡を取りながら進めていくことが必要である。

## 5. 韓国の新幹線、KTX

東大邱からソウルまでの帰路は、念願であった韓国の新幹線、KTXに乗ることができた。

韓国がフランスの技術協力で共同開発したKTXは、時速300キロまで出すことができ、乗り心地もなかなか良いのだが、私から見ると問題と思える点も多々ある。

例えば、ホームの高さと車両の高さに段差、途中にワンステップ踏み段があるため、荷物を持ってその階段を上らなくてはならないという不便さがある。日本のようにホームと車両との間が全く平らなら、車椅子でも乗り降りが楽にできる。韓国のKTXは、バリアフリーとかユニバーサルデザインという観点からすると今一つだと感じる。これは後から直すこともできるので、将来的にはそういう方向に行くだろう。また、私のいた車両のリクライニングのボタンを押しても背中が動かなかったため、他の場所もどうかと尋ねてみたが、どこも動かない。これは何かの故障と思われるが、まだまだ改善、改良の余地があるようであった。

韓国ではKTXと在来線とが同じゲージ、1435という標準軌道であるため、在来線に対する乗り入れが簡単にスムーズにできる。ソウルから東大邱までが高速新線ということで開業しているが、そこから釜山までの間はまだ在来線を利用して行っている。釜山の駅は既に大きく改良されており、東大邱も新幹線



韓国の新幹線 KTX

の駅として改良されているが、途中がまだできていないのである。

将来は、慶州のほうを回って釜山に来る計画になっているので、釜山から巨済島を経て日本に来るルートが一番望ましいと思われる。

韓国新幹線の最大の特徴は、例えば、西南の都市である木浦（日本語ではモッポ）まで乗り入れが可能になっていて、ソウルから出た列車が新幹線で途中を走り、あとは在来線を走ってこの一番端まで行くことができるといった面であろう。幹線のもっとも時間を稼ぐべきところを新幹線として建設してスピードアップし、残りの在来線を150キロぐらいで走るというように、柔軟に選択できるという点では非常にいいかたちになっている。

## 6. 東アジアをつなぐ鉄道構想

経済も順調な韓国は非常に前向きに進んでいるのだが、北朝鮮を經由して中国までつながらないとトンネル本来の効果が出てこない。北朝鮮の鉄道が中国とつなぐ工事を進めているが、まだここは列車が通っていない。中国との関係でいえば列車がもう通過できるが、ロシアのほうも連絡できるように持っていくことが大事である。韓国と北朝鮮との間は、西のほうは京義線、東のほうは東海線ということで工事を既に進めており、これはもう時間の問題であろう。

やがてこれが全部つながると、日本から中国へ、日本からロシアへ、北朝鮮を經由した列車が動く可能性が出てくるということで大変先が楽しみである。そのためにも、北朝鮮には早く、改革、解放の方向に体制を切り替えてもらいたい。往来が自由になれば、そこを通過する貨物や乗客から、それなりの収入が得られるのだから、開かれた経済、開かれた交通を目指すべきだろう。

私の鉄道屋としての希望は、こうした東アジアの地域を鉄道網でつないで、列車の乗り入れを可能にすることである。そのためにも、日韓トンネルの計画は、今、非常に大事な時期に来ているといえる。我々の日韓のグループとしては、技術的問題、経済的な問題、収支採算性等の見込みなども含め、すべての準備を整えて、できるだけ早く政府レベルの研究会にランクアップすることにある。その上で、政治経済の諸情勢が許す段階が来たならば、一気にこれを進めることができる準備をする、これが、私どもの使命であると考えている。