

日韓トンネル研究会年報

2009年5月1日発行 第4号

JOURNAL OF THE JAPAN - KOREA TUNNEL

特定非営利活動法人日韓トンネル研究会



巻頭言

濱 建介

特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会 副会長

日韓トンネルは1938年、当時の鉄道省建設局が唐津と釜山間を結ぶ朝鮮海峡トンネルの調査着手ルートを決定し、直ちに準備的実施調査を開始した時に始まる。

日韓トンネル研究会は2004年にNPO法人として発足して以来満5年経ち、その間2006年には野澤会長を迎え、日韓トンネルの重要性の啓蒙、国際協力として外国人の学者、技術者等との交流会、情報収集等を精力的に進めて来た。2006年、2007年の2年間の活動実績は、昨年（2007年）の年報3号に会長から縷々述べられている通りである。昨年（2008年）はそれに引き続いて活発な活動を展開してきた。概要を述べますと

- ① トンネル沿線にあたる市、町、即ち福岡市、唐津市、壱岐市、対馬市、玄海町及び韓国の釜山市、慶尚南道庁へ説明兼表敬訪問を行った。
- ② 次に、訪日された韓国の諸団体即ち平和統一財団、釜山発展研究院、韓日トンネル研究会、大韓建設協会に対し説明会、勉強会を持った。特に釜山発展研究院と韓日トンネル研究会の一行10名には青函トンネルの現場を案内、竜飛斜坑及び坑底設備について説明を行った。
- ③ また、韓国で行われた釜山国際シンポジウム（詳細本文）、韓国地質資源研究院のシンポジウムにも参加した。
- ④ 更に、従来パンフレットで3ルートを案として示していたものを出来るだけ早く、また両国の合意を得たものに一本化しようといることから、日本側の案を韓日海底トンネル研究会、釜山市長、慶南発展研究院、慶尚南道庁議長、釜山発展研究院にそれぞれ説明した。これに対し釜山市の進める新開発地域である江西地区の現地案内、説明を受け、これを参考に検討を進めている。

翻ってユーロトンネルは1994年の開業まで構想が発表された1804年から紆余曲折を経て200年の間その実現に熱意を継続して維持し続けてきた。もともと位置的にも経済界の注目に値する場所にあり、重要性、必要性を喚起し続けられ、最終的に政界を突き上げ民間主導で実現にこぎつけたのである。しかし、総工費100億ポンドがすべて民間の資金であるため、開業12年目の2006年秋にはその債務の54%を棒引きにして貰って今、再建途上である。日韓トンネルはこのプロジェクトが実現されれば日韓間のみならず北東アジアの経済的にも政治的にも安定した共存共栄の体制となり、更にヨーロッパへの交通手段の構築にも大いに寄与することは疑いのないところである。このような国家的経済的必要性を広く、長く持続して行く必要があり、このためには、政府の特別な施策が望まれる。たまたま12月1日には第44回日韓・韓日協力委員会合同総会（会長：中曽根康弘前首相）がソウルにて開催され共同声明を発表、その最後に「会議は両国を連結する海底トンネルの建設が長期的に北東アジアの統合プロセスに大きな役割を果たす可能性があることに留意し、今後、専門家による研究を通じて両国内でこの問題を積極的に検討していくことで意見の一致をみた」と発表された。

両国の政府首脳による理解をうけ、今年もまた関係諸機関と互いに協力、勉強し合い一歩ずつ前進して行きたいと思っている。

目 次

◆日韓トンネル政策セミナー（2008年10月30日釜山で実施）	1
한일해저터널 정책 세미나 (2008년10월30일에 한국 부산)	
Agenda Seminar of Japan - Korea Tunnel (Busan, Korea October 30, 2008)	
概 要	1
1. 日韓トンネル政策セミナーとは何か	3
2. 主催者挨拶	4
・財団法人 釜山発展研究院 院長 イ・ゲシク(李 啓植)	4
・特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会 会長 野澤 太三	4
・社団法人 韓日トンネル研究会 共同会長 ソ・イテク(徐 義澤)	5
3. 基調演説	6
・「まず心のトンネルを掘らなければならない」	6
社団法人 韓日トンネル研究会 顧問 ホ・ムンド(許 文道)	
4. 主題発表	7
・「日韓海底トンネル事業の現状と推進課題」	7
特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会 常任理事 藤橋 健次	
・「日韓トンネルの争点となる事項および基本構想」	9
財団法人 釜山発展研究院 前任研究委員 チェ・チグ(崔 治国)	
・「北東アジアの繁栄と日韓トンネルの建設」	11
崇實大学 教授 シン・ジャンチョル(申 章澈)	
・「日韓海底トンネルの社会文化的課題」	12
財団法人 釜山発展研究院 政策協力所 所長 キム・ヒョンギョン(金 滢均)	
5. 討論と質疑応答	14
6. 閉会の辞	17
7. 主題発表と討論の全発言	17
앱스트랙트	46
Abstract	48
◆日韓トンネル関連の新聞・雑誌記事	51

日韓トンネル政策セミナー

(日韓トンネルと北東アジア統合交通網の構築)

2008年10月30日に韓国の釜山で開かれたセミナーの内容

概要

2008年10月30日(木)に韓国の釜山市にある釜山市上水道事業本部10階の会議室で「日韓トンネル政策セミナー」が開かれた。このセミナーは、同年8月27日(水)に東京で開催した「海底トンネル研究国際ワークショップ」の場で提案されたトンネルのルート案や使い方などについて、より具体的に論議することを目的としている。主催は、韓国側の財団法人釜山発展研究院、社団法人韓日トンネル研究会、および日本側の特定非営利活動法人日韓トンネル研究会である。

【主催者挨拶】 主催者挨拶として釜山発展研究院のイ・ゲシク(李啓植)院長、韓日トンネル研究会のソ・イテク(徐義澤)共同会長、日韓トンネル研究会の野澤太三会長が挨拶した。

【基調講演】 基調講演で社団法人韓日トンネル研究会のホ・ムンド(許文道)顧問が「まず心のトンネルを掘らなければならない」というテーマで演説し、トンネルを作る前提として①過去の歴史に対する懺悔、②脱亜意識の清算、③未来志向の確立を図る必要性、を強調した。

【主題発表】 主題発表では、最初の演者として日本側から当会の藤橋健次常任理事が「日韓海底トンネル事業の現状と推進課題」というテーマで講演し、日韓トンネル研究会の活動経過、歴代会長の紹介など当会の歴史を報告した後、日韓トンネルの地形・地質など路線選定の基本的条件について語り、さらに日韓トンネルの使用目的と使い方としてカートレインとリニアモーターカーなど各種輸送形態の長所短所に触れ、最後に日韓トンネルの運営管理について、建設と運営を分けて行う上下分離方式が効率的であると述べた。

2番目の演者として韓国側から財団法人釜山発展研究院のチェ・チグ(崔治国) 前任研究員(※)が「日韓トンネルの争点となる事項および基本構想」というテーマで講演した。氏は争点のひとつである路線について釜山と福岡を直結する路線を提示し、韓国側のカドク(加徳)島を経て釜山市の西を流れるナクトンガン(洛東江)の河口付近の開発区域に路線を伸ばし、そこに国際複合ターミナルを建設する案を披露した。その他、争点として交通手段、トンネルの工法、トンネルの歴史文化的意義について語った。そしてトンネルに関する日韓共同研究に期待すると結んだ。

3番目の演者として韓国側からスンシル(崇實)大学のシン・ジャンチョル(申章澈)教授が「北東アジアの繁栄と日韓トンネルの建設」をテーマに主題発表し、日韓海底トンネルの建設が実現すれば経済的にはもちろん、北東アジアの政治的緊張関係の緩和と政治的安定がもたらされ、朝鮮半島の統一が早期実現し、北東アジアレベルの地域共同体論議を活性化させ、共存共栄の平和体制確立の機会となり、



釜山で開かれた日韓トンネル政策セミナー「日韓トンネルと北東アジア統合交通網の構築」

ユーラシア横断輸送網構築や日韓の信頼関係の回復、「竹島」紛争の解決、FTA 締結の試金石になると語。

最後に4番目の演者として財団法人釜山発展研究院のキム・ヒョンギョン（金滄均）政策協力所長は「日韓海底トンネルの社会文化的課題」というテーマで語った。まず氏が2週間前に釜山市民を対象に行った日韓トンネルについての意識調査の結果を発表し、約60%が日韓トンネル建設は必要と回答したことなどを報告した。また、真剣な経済交流と協力を保証することなどを日本側に期待すると同時に、日韓交流の歴史に対する誤解と不信を解くことが肝要で、そのためにも事業の名称を「日韓トンネル」から「釜山福岡連絡鉄道（道路）」などに変える必要があると語った。

【討論】討論では社団法人韓日トンネル研究会のチョン・ホニョン（鄭憲永）理事が司会を担当した。主催3団体の各代表と主題発表者に当会の濱建介副会長らが加わり、基調演説や主題発表の内容などについて活発に討論した。技術的側面では、日韓トンネルが構想の段階から現実的課題になりつつあるので最も建設しやすく費用対効果が大いルートを選定すること、貨物列車の走行を前提にトンネル勾配やそれを可能にする出入り口を設定すること、などが意見として出された。またプロジェクト推進には広く市民から賛同を得ることが大切なため、特に韓国側から見て心理的違和感の強い「唐津」を始終点としないこと、あるいは日韓両国以外の周辺国がプロジェクトに参加しやすいように「日韓トンネル」という名称を変えるなどの提案があった。日韓両国間の心の通うトンネルを作ることがプロジェクトを実現する最大かつ最も緊急な仕事であると確認された。

最後に司会者が路線など技術的な課題に対しては早急な論争をさけ、プロジェクトを成功させるために生じる各段階での課題や問題点について整理してゆくことに本日のセミナーが帰着したと述べ、セミナーを終えた。

-
- ・ 한국어 앱스트랙트는 46 페이지에 기재.
 - ・ The English abstract prints it in 48 pages.

※注1：最初に専門委員として任じられた研究員

1. 日韓トンネル政策セミナーとは何か

- ① 開催目的：2008年8月27日（水）に東京で開催した「海底トンネル研究国際ワークショップ」の場で提案されたトンネルのルート案や使い方などについて、より具体的に論議する。
- ② 期 間：2008年10月30日（木）14:30～18:00
- ③ 場 所：釜山市上水道事業本部 10階の会議室（大韓民国釜山市）
- ④ 主 催：韓国側：財団法人 釜山発展研究院、社団法人 韓日トンネル研究会、
日本側：特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会
- ⑤ 基調講演：
◆ホ・ムンド（許 文道）社団法人 韓日トンネル研究会 顧問（当時）
演 題：まず心のトンネルを掘らなければならない
- ⑥ 主題発表：以下の4名
◆藤橋 健次 特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会 常任理事
テーマ「日韓海底トンネル事業の現状と推進課題」
◆チェ・チグ（崔 治国）財団法人 釜山発展研究院 前任研究員
テーマ「日韓トンネルの争点となる事項および基本構想」
◆シン・ジャン Chol（申 章澈）崇實大学 社会科学部 日本学科 教授
テーマ「北東アジアの繁栄と日韓トンネルの建設」
◆キム・ヒョンギョン（金 溟均）財団法人 釜山発展研究院 政策協力所 所長
テーマ「日韓海底トンネルの社会文化的課題」
- ⑦ 討 論：基調講演者および主題発表者に以下の5名を加えた計10名
◆野澤 太三（特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会 会長）
◆濱 建介（特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会 副会長）
◆キム・ジェチュン（金 濟春）大宇建設
◆ユ・ジョンウ（柳 鍾又）釜慶大学 教授
◆パク・インホ（朴 仁鎬）釜山経済再生市民連帯 常任議長
- ⑧ 聴 衆：約100名

2. 主催者挨拶



イ・ゲシク (李 啓植)

財団法人 釜山発展研究院 院長

これまでも日韓海底トンネルは、多くの方々の関心と努力により構想・討論されてきました。今日、「日韓トンネルと東北アジア統合交通網の構築」というテーマで日韓トンネル政策セミナーを当研究院で開催することを大変嬉しく思います。今日の政策セミナーでは、韓国と日本の多様な立場と見解が発表され、また活発な論議が行われると思います。しかし、何より大事なことは、韓日両国の信頼と協力の精神に基づき相互理解の幅を広げることです。特に私どもは、今までの抽象的論議の水準を経て、去る8月の「東京会議」でトンネル建設の前向きなアプローチ法及び代案路線を提案しました。従って今日、この場ではこれを踏まえながら、今日は一層進んだ論議が行われることを期待しております。

特に、釜山と福岡は、最近では国境を越えた超広域協力プロジェクトの本格的な推進に向け、具体的な論議を進めています。このような経済圏形成の次元で効率的な交通インフラ構築の必要性はさらに高まっていくと思われま。

今日のセミナーが、韓日両国の専門家らの真剣な発表と討論を通じ、お互いの考えと条件を十分に理解し、生産的な論議の機会になることを期待します。多忙な日程の日本側と韓国側の参加者、そして皆様の健康と幸運をお祈りします。



野澤 太三

特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会 会長

この度、釜山発展研究院、韓日トンネル研究会および日韓トンネル研究会の共同主催により、日韓トンネル政策セミナーが開催されることは、まことに時宜を得た企画と考えます。発案されました皆様に心から敬意を表します。

これまでの両国の研究を通じて、日韓海底トンネルの実現の前提となる海底の地形、地質、断層の有無等については相当な調査が重ねられ、概略の傾向が判明していますが、まだ空白の区域も残り、具体的なルートに沿った調査はこれから本格的に実施する必要があります。

ります。

路線選定は、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ではありますが、始点・終点は経済的に発展し、人口配置の最も適切な都市を選ぶ必要があります。またすでに開発された鉄道、道路、港湾等のインフラを最大限に活用し、費用の節減と合わせて効果の極大化を図ることが求められております。

海底トンネルは建設工事の技術とあわせて将来、維持管理運営について確実な見通しを立てる必要があります。トンネルを通じて運ばれる人、物、情報の流れは日韓両国を結ぶ強い絆となって両国の繁栄を支える力となります。日本と韓国は発展著しい中国と連携し、北東アジア経済共同体の担い手となることが期待されています。

皆様のご活躍を心から祈念しご挨拶いたします。ありがとうございました。



ソ・イテク（徐 義澤）

社団法人 韓日海底トンネル研究会 共同会長

今日の日韓間の国際セミナーは、急激な国際的状況で日韓海底トンネルの建設構想は単なる日韓の交通網の構築というレベルを超え、韓国と日本、中国、そしてユーラシアを結ぶ超広域経済圏を形成していく意図からその意義を見出せなければならないと思います。現在、平和統一財団でロシアとアメリカ大陸を結ぼうというベーリング海峡トンネル構想でも大陸間を繋ぎ一つのゾーンを作ろうと試みています。現に日韓間の理解と情緒が違います。しかし、将来に目を向け、今事業を始めるのが時代変化に正しく対応する姿勢であると思います。特に日韓トンネルは両国の最終合意があって初めて実施できる国家的プロジェクトなので、多くの討論と研究を通して長期的に進めるべきだと思います。

今日のセミナーは、両国間の公の議論の場を切り開くことにおいて大きな意味があると思います。今日のセミナーが成功裏に開催される事を祈願し、場内の皆様に感謝申し上げます。ありがとうございました。

3. 基調演説



ホ・ムンド（許 文道）

社団法人 韓日トンネル研究会 顧問（当時※）

テーマ「まず心のトンネルを掘らなければならない」

【発表要約】

「まず心のトンネルをほらなければならない」という題目は、去る8月に釜山発展研究院と日韓トンネル研究会と日本の日韓トンネル研究会の関係者たちが集まって現地視察と共にセミナーがありました。そのときの結論のひとつでした。日韓間のトンネルを掘ることは韓日間の両国の間にある心のトンネルを先ず掘ってこそ可能である、ということでした。

心のトンネルを掘るというのはレトリックではなく、具体的に一度過去の歴史を断絶し懺悔すること、その次に脱亜意識を完全に洗い落とすこと、その次に一国繁栄主義、一国平和主義の島国根性を完全に克服することです。これが心のトンネルを掘る具体的な課題であり作業です。これをせずして韓国間のトンネルを掘って列島の運命の四柱八字（生年月日時の干支で8字）を大陸との陸続きに変えることは出来ません。

人間は前の時代の体験で身についた観念やイメージを次の世代に適応させ、そのイメージを持って適用するようになります。時代が違っても人が変わっても前時代のイメージからは自由になれません。それは、悪意ではなく、人間とはそういうふうにならされているからです。

過去の歴史に対する懺悔、脱亜意識の清算、島国根性の克服、この3つの課題を日本社会とエリートたちに要求して心のトンネルを掘るために働かなければなりません。私たちは日本側に提示します。トンネルを作ることを通して懺悔し、トンネルを作ることを通して脱亜意識を清算し、トンネルを作ることを通して島国根性を克服することを要求します。

いつか海底トンネルが完成すれば、私たちはもうこれ以上争ったり紛争するのは考えられません。完成した時は、すでにそのような事を越えて韓国と日本が永久平和の達成を望むようになります。それだけでなく日韓トンネルにより韓国、日本両国が世界の注目をあび、世界的な勢いであるEU（ヨーロッパ連合）やNAFTA（北米自由貿易協定）といった世界が地域化される地域共同体が重要な共同体になっていくのです。それ故に、日韓トンネルは、韓国と日本が東アジア地域に共同圏を作っていく具体的なきっかけになる重要な役割を果たすことが出来ます。

※ 2009年5月現在は顧問職を辞している。

4. 主題発表



藤橋 健治

特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会 常任理事

テーマ「日韓海底トンネル事業の現状と推進課題」

【発表要約】

◆ 日韓トンネル事業の経緯

- ① 研究会の設立・・・1983年5月に任意団体の日韓トンネル研究会を設立
- ② 部会の構成・・・4部会を設け、政策、理念、地形、地質、設計、施工、環境、気象などをそれぞれ担当した。
- ③ 調査期間・・・約10年間、1993年当時まで続けられた。
- ④ 結果分析・・・1993年以降は、2部会制に移行し、調査結果の分析を行う。
- ⑤ 改変・・・特定非営利活動法人（内閣府認証）となる。

当会の歴史

発足：1983年5月24日（任意団体）

(歴代会長)	初代会長：佐々保雄（北海道大学名誉教授・青函トンネル地質顧問） 1983年5月～2000年5月 青函トンネル建設の関係者などを集め、当会前身の「日韓トンネル研究会」を創設。
(2代目)	2代目会長：持田 豊（英仏海峡トンネルプロジェクト技術顧問） 2000年5月～2002年5月 十数年間蓄積した地形地質調査データを整理解析し、報告書を作成。
(3代目)	3代目会長：高橋彦治（仲光エンジニアリング(株)取締役） 2002年6月～2006年6月 韓国側の関連団体との交流を盛んにし、共同研究の礎を築いた。
(4代目)	4代目会長：野澤太三（元参議院議員・法務大臣） 2006年6月～現在 トンネルルートに関する調査などを集約し、韓国側との共同研究を進行中。

◆ 日韓トンネルの概略

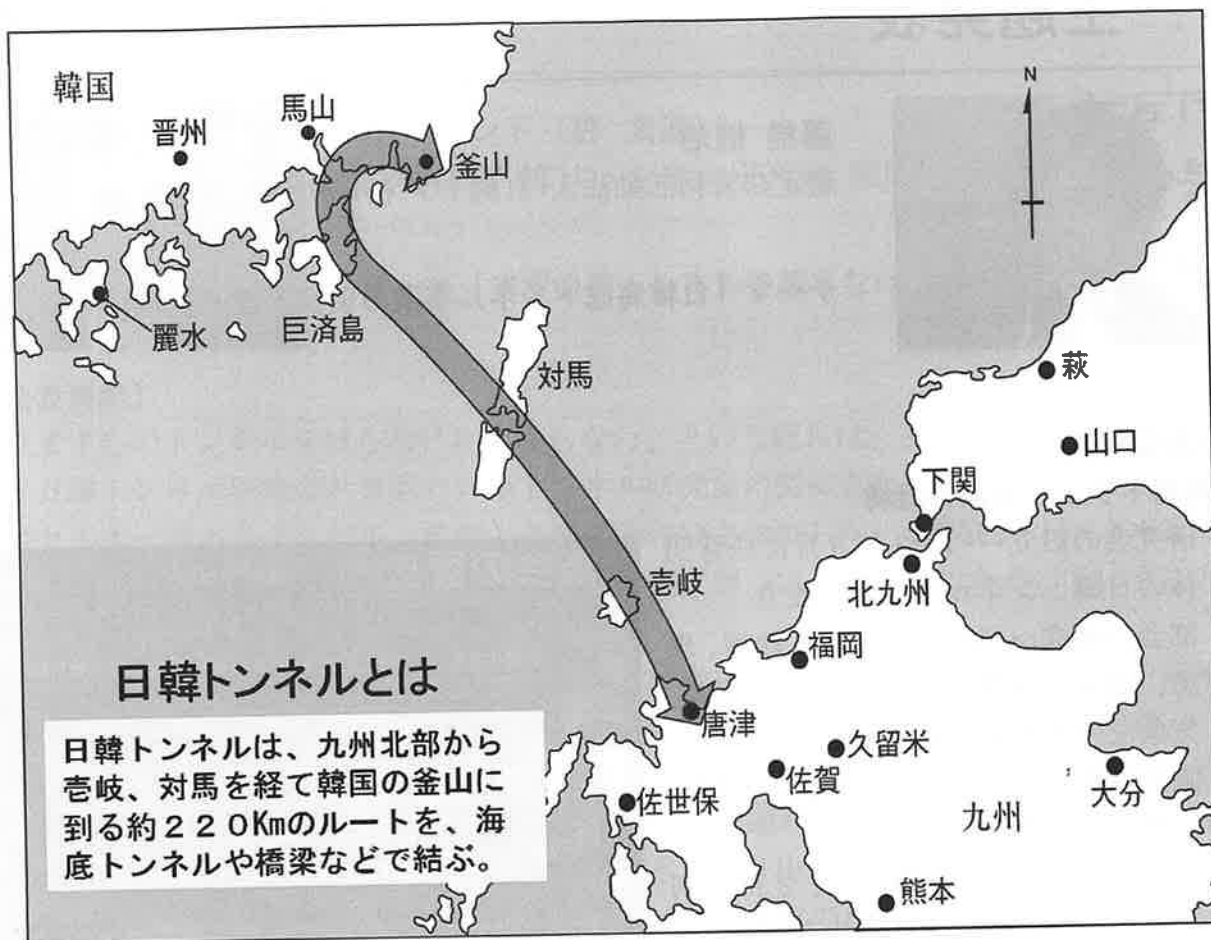
- ① 九州北部から壱岐、対馬を経て韓国の釜山にいたる約220kmのルート。
- ② 対馬から釜山までの最短区間は約50kmほどの距離で230m以上の深いところがある。
- ③ 対馬から釜山の最短区間をトンネルで直接に結ぶことには技術的な課題がある。
- ④ 対馬とコジエ（巨済）島との間は60kmほどの距離で最大深度は160mと北部より浅い。

◆ 地質調査結果

- ① 対馬、韓国間の水深が160m以上かつ軟弱層での施工経験がなく技術開発と研究が必要である。
- ② 対馬北西沖の落差1000m級の基盤層の落ち込みの成因について調査研究が必要である。

◆ 路線選定の基本的条件

- ① 人口の中心という視点から大都市である福岡市と釜山市を結ぶことが基本的な条件。
- ② 新幹線、カートレインの運用を考慮し、曲線半径6,000m、最大勾配15%を満たす。
- ③ 最大勾配と最大水深によりルートは自ずから限定されてくる。



◆ 日韓トンネルの使用目的と使用方法

- ① 高速性、大量性、安全性、確実性、利便性、任意性などが満足されるべき条件。
- ② 旅客は新幹線、貨物はコンテナ、自動車はカートレイン方式などの輸送形態がある。
- ③ 道路トンネルは排気処理やドライバーによる運転能力の信頼性等の課題がある。
- ④ カートレイン方式は、自動車の持つ任意性、鉄道の持つ高速性、安全性、確実性などの利点を併せ持つ輸送形式でありユーロトンネルの実績がある。
- ⑤ 磁気浮上式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だが、重量物の運搬には適さない。またレール方式の鉄道との相互乗り入れが困難さなどの難点がある。
- ⑥ 工期は10年内外、工費は10兆円内外というラフな数字となる。
- ⑦ 日韓トンネルの建設と運営を分けて行う上下分離方式を検討する必要がある。



チェ・チグ（崔 治国）

財団法人 釜山発展研究院 前任研究員

テーマ「日韓トンネルの争点となる事項および基本構想」

【発表要約】

◆ 研究概要

研究の背景と目的は、日韓トンネルの既存の計画案および推進方法を把握し、北東アジア統合交通網の構築の一環として妥当性を検討し、釜山の東北アジア物流中心都市としての政策方案を準備すること。

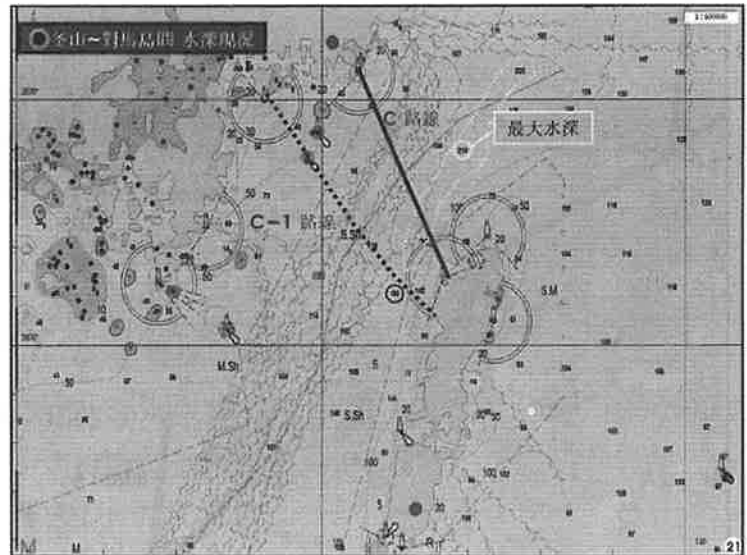
◆ 海底トンネルの韓国側での基本構想

- ① トンネルの機能側面は釜山～福岡連結トンネルになる。
- ② 釜山のカンソ（江西）地域の国際複合ターミナルとの連結を考慮する。
- ③ 交通手段は高速鉄道とカートレインを併用するユーロトンネルタイプの案となる。
- ④ 工法は連結部の延長短縮のために沈埋工法とシールド工法を併用する
- ⑤ 韓国人の拒否感を考慮して日本側の接続部を唐津から福岡への変更を検討する。

◆ 路線代案の説明

C-1 すなわち釜山からカドク（加徳）島に連結し、対馬と連結し壱岐と福岡を繋ぐ案を提示する。この路線は大深度部分を避けることができる。

C-1 はカンソ（江西）地区にある開発区域と連結して複合ターミナルを作ることができる。そこに接続するのが本研究院では最適路線であると提示した。

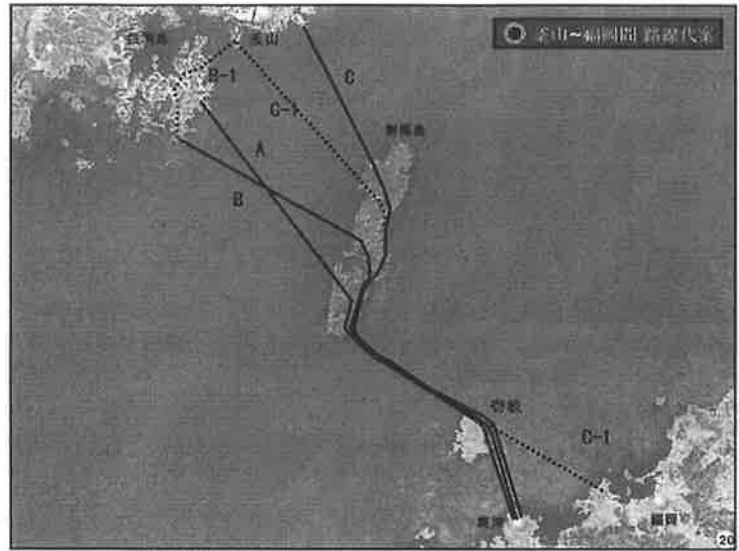


◆ トンネルの工法および比較検討

大宇建設で我々と共同研究した部分で設計速度は 350 km、曲線半径は 5,000m、最大縦断曲線半径は 25,000m、最大縦横傾斜は 25%を適応した。特異事項は沈埋トンネルを深度 50m 以下の超軟弱地盤に適用したということである。シールドの被覆は最少 1.5D 以上（平均 3 D）現在 50m 程度を考えている。

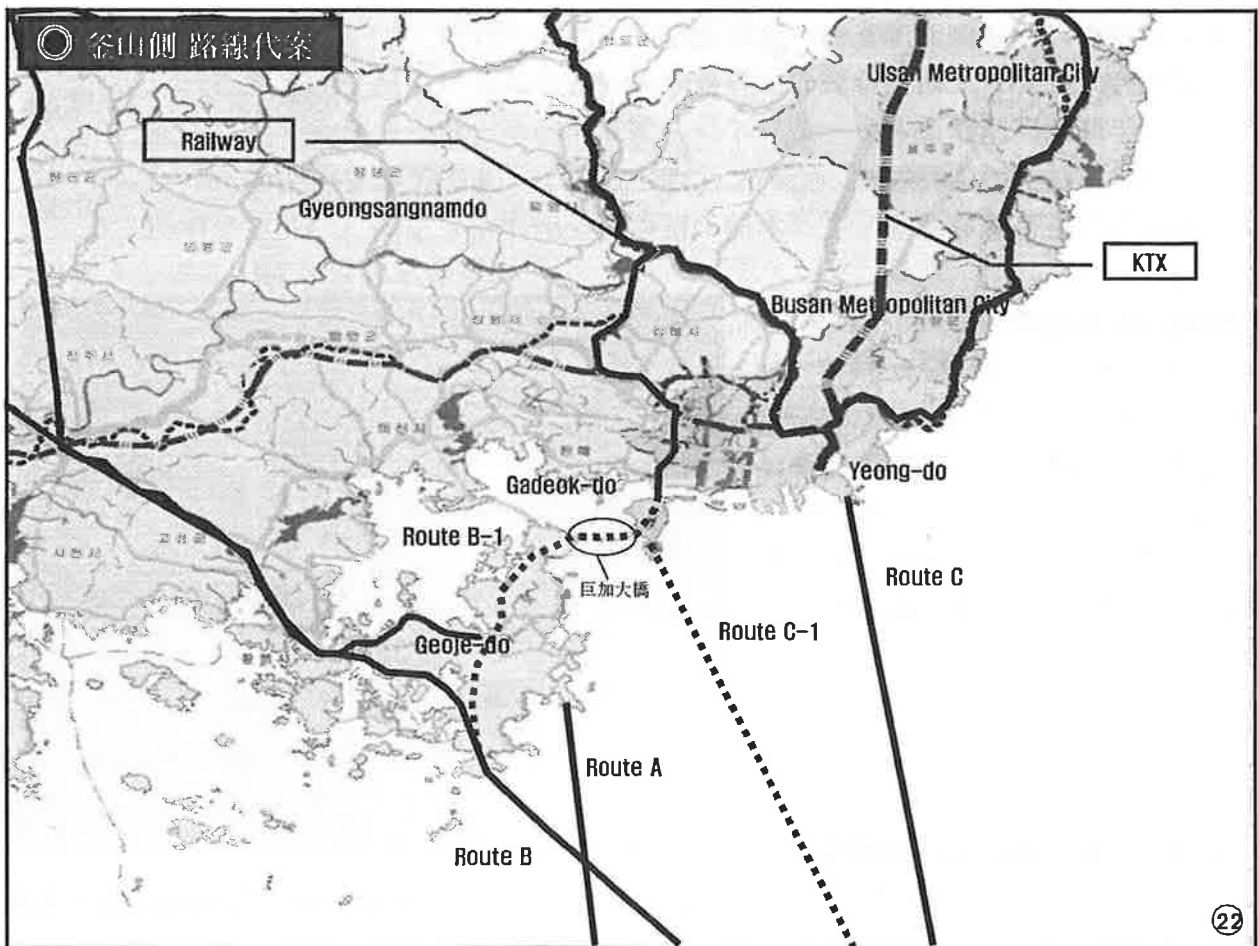
◆ 釜山～福岡のトンネルの平面図

本研究で最も核心的なことは、私が先ほどお話した大深度部分を避け、沈埋トンネルとシールド工法を併行すると、C-1 路線で実際にカドク（加徳）島近くに駅を作ることができる縦断面を検討できた。



◆ 最適ルート案

工事費はC-1 の場合、112 兆ウォンとなっています。総延長が 231 km から 210 km に短くなり、最大水深は 220m から 180m まで浅くなった。いろいろな側面から全体案の中でC-1 を最適案として我々は検討している。



◆ 今後どんな形態であっても日韓共同研究の共同予算を作り、共同研究がなされることを研究院の立場から切実に期待している。



シン・ジャン Chol (申章澈)
崇實大学 社会科学部 日本学科 教授

テーマ「東北アジアの繁栄と日韓トンネルの建設」

【発表要約】

① 東北アジアの特殊性と日韓トンネルの意義

- ・ 東北アジア（日本、韓国、北朝鮮、中国、ロシア）は特殊な地域である。
- ・ その特殊性とは、歴史的、政治的、経済的な利害関係が複雑であることをいう。
- ・ それぞれの国が人的・物的交流において断絶しており事実上、島として存在している。
- ・ 特に北朝鮮は周辺国家との外交上、安保的利害関係で多くの問題をもっている。
- ・ その問題を解決するために日韓トンネル建設が戦略的意味をもっている。

② 日韓トンネルに対する当事国の認識

- ・ 韓国においても日本においても、政府レベルの関心と対応度が低い。

③ 改善の方法

- ・ 具体的な建設議論の前に両国の正しい認識と相互信頼を回復する。
- ・ 政治・経済的な利害関係を解消する。
- ・ 国民的共感を構築するための先行努力する。
- ・ 両国指導者の確信と政治的決断が必要。
- ・ イギリスとフランスからの教訓に学ぶ。

④ 日韓トンネル実現の効果

- ・ 経済的あるいは政治的緊張関係が緩和する。
- ・ 朝鮮半島の統一が早期実現する。
- ・ 北東アジアレベルの共存共栄への平和体制を確立する機会となる。
- ・ アジアとヨーロッパを結ぶユーラシア横断輸送網構築に寄与する。
- ・ 日韓の信頼関係を回復し領土問題解決の一助となる。

⑤ 進め方

- ・ 人類社会の夢を具現化するために、汎国家的レベルで日韓トンネルを検討すべきである。



キム・ヒョンギョン (金 滢均)
財団法人 釜山発展研究院 政策協力所 所長

テーマ「日韓海底トンネルの社会文化的課題」

【発表要約】

日韓トンネルの技術は有用性ばかりでなく、使われる治、社会、経済的な与件まで考えなければならない。私は2週間前に釜山市民を対象に日韓トンネルというテーマで意識調査した。調査は10月20日から27日の間にアンケートをし379人が回答した。オンラインのインターネット調査の特性上、積極的な賛成者と積極的に反対する人だけが調査に応じる特性はある。

◆ 調査結果

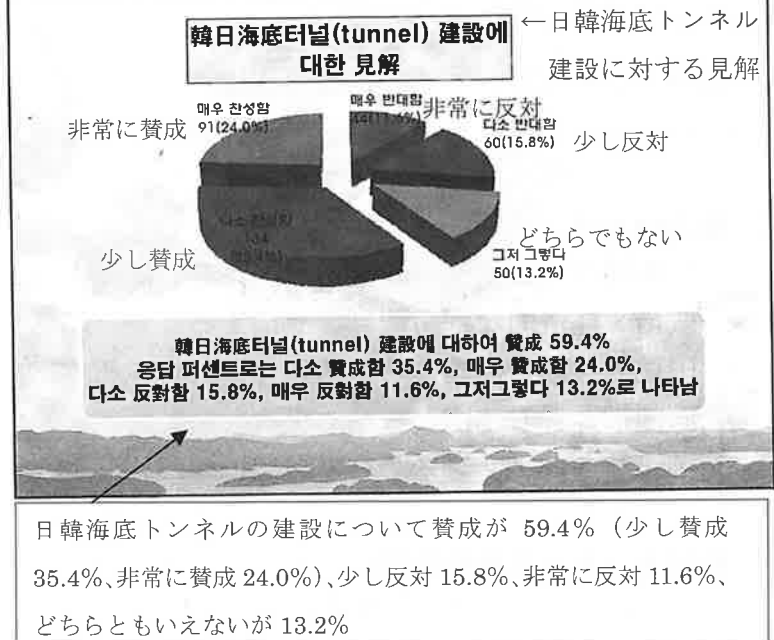
日韓海底トンネル建設の必要性に対し約60%が賛成した。「必要だ」と考える理由は「北東アジアの統合交通網の構築のため」が47.6%で最も多い比率を占めた。「必要ない」と考える理由は、「大陸の端の起終点の役割を失うので」が38.6%で最も多い比率を占めた。日韓海底トンネル連結のために日本に望むこととしては、「真剣な経済交流と協力を保証する」が29.0%で最も多い回答だった。

◆ 課題

調査結果から出た克服しなければならない課題は以下の通りである。

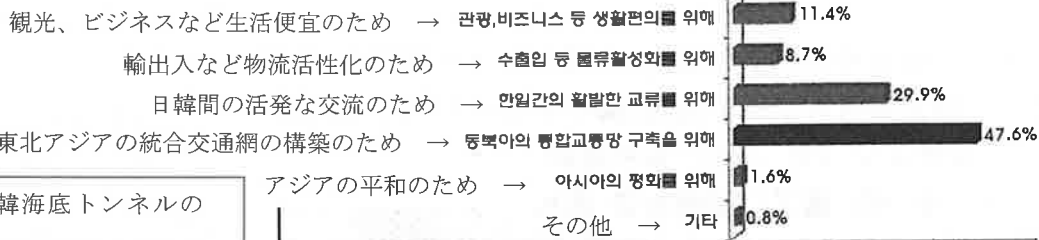
- ① 佐賀県唐津に対する感情的な拒否感（朝鮮出兵の拠点のため）。
- ② 韓国との交流ではなく中国との交流が目的ではないかという不信。
- ③ 古代の日韓交流の歴史に対する誤解と不信。
- ④ 日本の大東亜平和の名分と大東亜共栄圏への心配が交差すること。
- ⑤ この事業を推進している宗教団体に対する拒否感。
- ⑥ 開通時の釜山の实益に対する否定的な認識。
- ⑦ 人工島造成時の国境設定問題を克服。

II. 釜山市民 意識調査 結果



II. 釜山市民意識調査結果

トンネル建設が必要な理由 → **터널(tunnel) 建設 必要 理由**

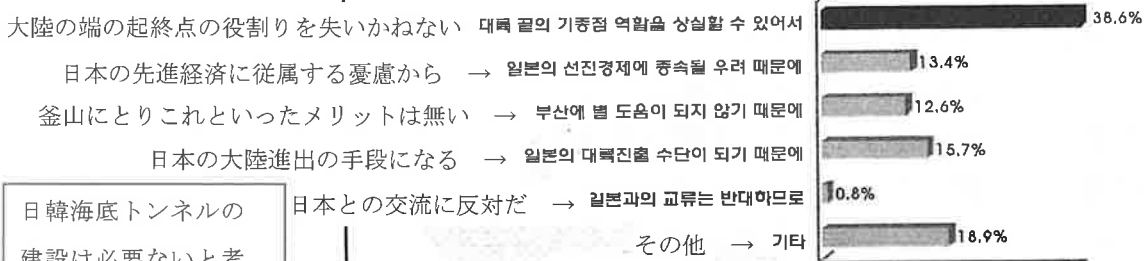


日韓海底トンネルの建設が必要と考える理由として「北東アジアの統合交通網構築のため」が47.6%と最も高い比率を示した。

韓日海底터널 建設이 必要하다 생각하는 理由로 '東北亞의 統合交通網 構築을 위해' 가 47.6% 로 가장 많은 比率 차지함.

II. 釜山市民意識調査結果

トンネル建設が不必要な理由 → **韓日海底터널(tunnel) 建設 不必要 理由**



日韓海底トンネルの建設は必要ないと考える理由として「大陸の端の起終点の役割りを喪失しかねない」が38.6%と最も高い比率を示した。

韓日海底터널 建設이 必要없다 생각하는 理由로는 '대륙 끝의 起終點 役割을 喪失할 수 있어서' 가 38.6%로 가장 많은 比率를 차지함.

◆ 今 後

日韓トンネルを前向きに進めるために以下のことを留意する。

- ① 中国の急浮上を肯定的与件として活用する。
- ② 事業の名称を日韓トンネルから「釜山—福岡連結鉄道(道路)」などに改名する。
- ③ 釜山は通過都市ではなく、乗り換え都市になるための多様な戦略が必要。
- ④ 釜山・福岡共同運営海底トンネルアカデミーを開設し親近感を高める。

5. 討 論

基調講演者および主題発表者に以下の5名を加えた計10名で討論した。

- ◆野澤 太三 (特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会 会長)
- ◆濱 建介 (特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会 副会長)
- ◆キム・ジェチュン (金 濟春) 大宇建設
- ◆ユ・ジョンウ (柳 鍾又) 釜慶大学 教授
- ◆パク・インホ (朴 仁鎬) 釜山経済再生市民連帯 常任議長



野澤 太三

特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会 会長

プロジェクト賛同の輪を広げることがこれから大切である。

- ・ 日韓トンネルは夢や構想の段階から技術的成果を獲得できる段階に来ている。
- ・ 韓国との共同調査を検討すべき段階に来ている。
- ・ 過去の問題の解決は未来を見ることによって答えが出ると考える。
- ・ C-1 ルートの提示は大変有意義な提案と思う。
- ・ ルート選定では最も建設しやすいルートを選ぶことが先決である。
- ・ 費用対効果を考慮すれば自ずから最適ルートは決まってくる。
- ・ プロジェクトを市民の皆様に理解していただくことが大切である。
- ・ 人の輪と心の交流を通じ実現に向けての賛成意見を増やすことが大切。



濱 建介

特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会 副会長

貨物を考慮し勾配や後背地を考えて計画を立てる。

- ・ 日韓トンネルの利用は貨物を外しては成り立たない。
- ・ 貨物を考え、勾配は可能であれば12%、強くても15%までが限界ではないか。
- ・ 勾配25%という提案は牽引力やスピード上の問題があり検討を要する。
- ・ 水深160mに土被り50mで水圧21キロも今後可能になると思う。

- ・ 海岸線のすぐ近くにトンネルが上がってくるのは問題がある。
- ・ 沈理工法を湾外で適用すると潮流の影響があるので非常に困難である。
- ・ 出入り口の基地面積は積みおろしや車両検査のため 500~600ha は必要となる。
- ・ 後背地を考えて計画を立てる必要がある。



キム・ジェチュン (金 濟春)
大宇建設

技術的課題は克服可能だがプロジェクトの妥当性研究が必要。

- ・ 25年に及ぶ日本側での技術的検討に驚きを感じる。
- ・ 青函トンネルやアクアライン、ユーロトンネルで海底トンネルの安全性は立証済み。
- ・ 地盤調査や施工性、経済性、工期等を総合検討して最終工法を決めるべきだ。
- ・ 道路や鉄道で最も重要なのは線形すなわち路線だと思う。
- ・ 最適な調査法の決定が本プロジェクトの技術的検討の核心になると考えている。
- ・ 技術面からの可能性は日本側と共に努力すれば十分に確保できると思う。
- ・ 課題は経済的・社会的・文化的な妥当性検討が具体的になされているかである。
- ・ 妥当性検討が両国での社会的共感を形成できるレベルに至っているかは疑わしい。
- ・ 妥当性研究の成果とプロジェクト開始とは密接な関係がある。



ユ・ジョンウ (柳 鍾又)
釜慶大学 教授

事業と両国の研究団体の名称を変えて共同研究すべきだ。

- ・ 日韓トンネルは非常に急を要する大事業である。
- ・ 社会的文化的な問題が事業の妨げになっている。
- ・ 基調講演の「心のトンネル」の懺悔、脱アジア、島国根性の克服に共感する。
- ・ 上記3条件をプロジェクトの先行条件として日本社会に提示することに賛同する。
- ・ 政治や経済的な利害関係を解消し国民的共感をつくるために知恵を絞るべきだ。
- ・ 情報共有や技術共有、共同開発の積極的試みをもっとあれば事業はもっと発展した。
- ・ 日韓の文化的な問題を軟化させるため日韓トンネルの名称を変えた方がよい。
- ・ トンネル研究会の名称を日韓共同で規定し共同研究できる土台を準備すべきだ。



パク・インホ（朴 仁鎬）

釜山経済再生市民連帯 常任議長

海底トンネルの必要性について反論があり慎重な検討が必要。

- ・ 海底トンネルの必要性について反論があり慎重に検討する必要がある。
- ・ 日韓トンネルより海上輸送のほうが役に立つという意見もある。
- ・ 日韓トンネルの名称を「アジアトンネル」のような名称に変えるべきだ。
- ・ 歴史的に不幸な時期があったため唐津からの出発ではだめだと思う。
- ・ 市民の共感と活発な議論を求める必要がある。
- ・ 福岡釜山間の超広域経済交流圏で議論する機会が欲しい



ソ・イテク（徐 義澤）

社団法人 韓日トンネル研究会 共同会長

韓日トンネル研究会の会長として事業の名称変更を提案する。

- ・ 日韓トンネルの名称を変えたほうがよいという意見に積極的に賛成する。
- ・ 名称は「シルクロードトンネル」「ユーラシアントンネル」「アジアトンネル」など。
- ・ 広範囲で超広域圏の名称ならば中国やヨーロッパ大陸全体が参加し同質性を持てる。
- ・ 経済的妥当性を確保するために多くの国が参加しなければならない。
- ・ ユーラシアントンネルならば大陸に属する諸国が工事費の一部を補助できる。
- ・ 韓日トンネル研究会の会長として日韓トンネル研究会に名称変更を提案する。



ホ・ムンド（許 文道）

社団法人 韓日トンネル研究会 顧問（当時）

社会的偏見や先入観について心を整理することが大切である。

- ・ トンネルの名称を変える前に心のトンネルを掘らなければならない。
- ・ 名称は「東アジアトンネル」でよいが、結論は両国レベルで出すべきものである。
- ・ 釜山側で研究を蓄積し国家が意思決定できる基本プレゼンテーションをつくるべき。
- ・ 宗教の理想的な目標が出発点であっても誰かがそれをやればよい。
- ・ 日本では宗教的立場にない西堀栄三郎氏が計画に共感し超大物級の人々を結束させた。

- ・ 社会的偏見によって先入観があるとなこのようなプロジェクトはできない。
- ・ これからそのような問題に対し心を整理することが非常に重要だと思う



藤橋 健次

特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会 常任理事

日韓トンネルのプロジェクトの推進が懺悔の道である。

- ・ 日本が懺悔する立場にあったとして、百万回千万回謝罪しても謝罪は成就しない。
- ・ このプロジェクトを推進してゆく過程の中に懺悔問題も克服・解決されるという確信めいた実感をもつに至った。
- ・ その過程で顕在化する課題を丁寧に解決することが深刻な問題を克服する道である。

6. 閉会の辞



チョン・ホニョン (鄭 憲永)

釜山大学校 工学部 都市学科 教授

社団法人 韓日トンネル研究会 理事

チェ・チグ（崔治国）博士の提案した技術的議論については現状ではまだ検討していないこともあり避けました。代わりにこのプロジェクトが成功するために、また成功していく段階で生じる問題点や課題について整理して述べて下さい。ました。腹を割って話をすれば、おそらく徹夜しても語れないほど多そうですが、決められた時間が過ぎました。これで、今日の韓日トンネル政策セミナー「日韓トンネルと東北アジア統合交通網の構築に対するセミナーを終わりたいと思います。

7. 主題発表と討論と質疑応答の全発言

■開 会

【チェ・チグ（崔 治国）】

これから日韓トンネル政策セミナーを始めたいと思います。私は釜山発展研究院前任研究員のチェ・チグ（崔治国）でございます。私は、日韓トンネル研究の企画部チーム長を務めています。先ず、今日の行事進行の式次を簡単に申し上げます。今日の行事は、ご挨拶と2人の祝辞、そして、概略的な参加者の紹介、基調演説を致します。そして、釜山大学のチョン・ホニョン（鄭憲永）教授に主題発表と討論の司会をして頂きます。それでは、先ず、釜山発展研究院のイ・ゲシク（李啓植）院長のご挨拶です。

■開会の辞

【イ・ゲシク（李 啓植）】

今日、「日韓トンネルと東北アジア統合交通網の構築」というテーマで日韓トンネル政策セミナーを当研究院で開催することを大変嬉しく思います。今日の政策セミナーのため、日本からお越しいただいた「日韓トンネル研究会」の野澤太三会長、濱建介副会長をはじめ、日韓トンネル研究会の皆様を心より歓迎します。特に野澤会長をはじめ皆さんは、去る8月、我々訪問団を歓迎し、遠い距離の現場視察までお供して下さいました。改めて感謝申し上げます。そして、「韓日トンネル研究会」のホ・ムンド（許文道）顧問とソ・イテク（徐義澤）会長をはじめ関係者の皆様を心より歓迎します。特に日韓関係に対する幅広い見識を持つホ・ムンド（許文道）顧問の講演は、今日のセミナーをさらに輝かしてくれることを確信します。その他、釜山市役所の皆様と、今日参加していただいた皆様に感謝申し上げます。

今日の政策セミナーでは、韓国と日本の多様な立場と見解が発表され、また活発な論議が行われると思います。しかし、何より大事なことは、日韓両国の信頼と協力の精神に基づき相互理解の幅を広げることです。特に私どもは今までの抽象的な論議水準を経て、去る8月の「東京会議」でトンネル建設の前向きなアプローチ方法及び代案路線を提案しました。従って今日、この場ではこれを踏まえながら、一層進んだ論議が行われることを期待しております。

ところが残念なことに、最近の国際的な金融危機の流れの中で、このような大規模プロジェクトに関する論議は委縮してしまうのではないかとこの憂慮もあります。しかし、もう一方では、金融危機など域内のいろいろな危機を共同で対応するためには北東アジア地域の統合経済交通網を構築する次元で、日韓トンネルの建設問題が新たな視点で注目される可能性もあります。従って日韓両国がおかれた特殊な状況を積極的に理解し、さらにトンネル連結都市の具体的な状況を幅広く理解する努力が必要になります。

特に、釜山と福岡は、最近では国境を越えた超広域協力プロジェクトの本格的な推進に

向け、具体的な論議を進めています。今週も「釜山・福岡フォーラム」及び「釜山・福岡友情の年記念行事」が続いて開催されます。このように釜山と福岡は国境を越え超広域経済圏に発展するための共同の努力を具体的に進めています。そして、このような経済圏形成の次元で効率的な交通インフラ構築の必要性はさらに高まっていくと思われま

す。今日のセミナーが日韓両国の専門家らの真剣な発表と討論を通じ、お互いの考えと条件を十分に理解し、生産的な論議の機会になることを期待します。多忙な日程の日本側と韓国側の参加者、そして皆様の健康と幸運をお祈りします。ありがとうございました。

【チェ・チグ（崔 治国）】

続いて日韓トンネル研究会の野澤太三会長の祝辞でございます。

【野澤 太三】

日韓トンネル研究会の会長を務めております野澤太三でございます。この度、釜山発展研究院、韓日トンネル研究会および日韓トンネル研究会の共同主催により、日韓トンネル政策セミナーが開催されることは、まことに時宜を得た企画と考えます。発案されました皆様に心から敬意を表します。

今回のセミナーにおいては、日韓海底トンネルに関しまして、日本側からは「事業の推進と現状の課題」、韓国側からは「争点となる事項および基本構想」、「北東アジアの繁栄との関係および社会・文化的な研究」が発表され、討論が行われることになっております。

これまでの両国の研究を通じて、日韓海底トンネルの実現の前提となる海底の地形、地質、断層の有無等については相当な調査が重ねられ、概略の傾向が判明していますが、まだ空白の区域も残り、具体的なルートに沿った調査はこれから本格的に実施する必要があります。

路線選定は、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であります。始点・終点は経済的に発展し、人口配置の最も適切な都市を選ぶ必要があります。またすでに開発された鉄道、道路、港湾等のインフラを最大限に活用し、費用の節減と合わせて効果の極大化を図ることが求められております。あわせて沿岸地域の活性化を期待して、島嶼部に適切な駅を配置し活用することが大事であります。日韓トンネルはその延長、深さにおいて世界一の規模となりますが、これまでに日本の青函トンネル 53km、仏英を結ぶユーロトンネル 50km が開業し、20 年以上の実績をあげています。

路線の規格やトンネルの設計、利用性等は、先行したこれらトンネルの実績が大変参考になります。また最近のトンネル技術の進歩は目覚しく、施工法は安全性、施工速度、経済性等の視点から最適の工法を選択することが可能であります。

海底トンネルは建設工事の技術とあわせて将来、維持管理運営について確実な見通しを立てる必要があります。トンネルを通じて運ばれる人、物、情報の流れは、日韓両国を結ぶ強い絆となって、両国の繁栄を支える力となります。日本と韓国は発展著しい中国と連携し、北東アジア経済共同体の担い手となることが期待されています。

皆様のご活躍を心から祈念しご挨拶といたします。ありがとうございました。

【チェ・チグ（崔 治国）】

次は、韓日トンネル研究会ソ・イテク（徐義澤）共同会長の祝辞です。

【ソ・イテク（徐 義澤）】

尊敬する野澤太三日韓トンネル研究会会長、ホ・ムンド（許文道）韓日トンネル研究会顧問、イ・ゲシク（李啓植）釜山発展研究院院長、そして、この場に共に参加して下さった皆様、私たちは 21 世紀の地球村の時代を生きています。21 世紀の地球村時代は、一国ではなく広域圏内にある多数の国々が力を合わせて共同して繁栄と発展に向け協力する時代であります。

世界中至る所で地域協力が進んでいます。地球村の中でも最大の地域協力は地中海連合で、EU27 ヶ国と地中海沿岸の中東及び北アフリカ 17 ヶ国等の 44 ヶ国が共同発展に向け互いに協力しています。その他にも東南アジア 10 ヶ国の ASEAN、南米 12 ヶ国の UNASUR、NAFTA など多くの国々が地域協力を力を入れています。

今日の日韓間の国際セミナーは、急激な国際的状況で日韓海底トンネルの建設構想は単なる日韓の交通網の構築というレベルを超え、韓国と日本、中国、そしてユーラシアを結ぶ超広域経済圏を形成していく意図からその意義を見出せなければならないと思います。現在、平和統一財団でロシアとアメリカ大陸を結ぼうというベーリング海峡トンネル構想でも大陸間を繋ぎ一つのゾーンを作ろうと試みています。現に日韓間の理解と情緒が違います。しかし将来に目を向け、今事業を始めるのが時代変化に正しく対応する姿勢であると思います。特に日韓トンネルは両国の最終合意があつて初めて実施できる国家的プロジェクトなので、多くの討論と研究を通して長期的に進めるべきだと思います。

今日のセミナーは、両国間の公の議論の場を切り開くことにおいて大きな意味があると思います。今日のセミナーが成功裏に開催される事を祈願し、場内の皆様に感謝申し上げます。

■参加者紹介

【チェ・チグ（崔 治国）】

次に参加者の紹介をいたします。紹介は原則的に個人別に全員の方を紹介すべきですが、進行のために参加機関と団体を簡単にご紹介申し上げます。

先ず、日本側の参加者をご紹介申し上げます。日韓トンネル研究会で野澤太三様と濱建介副会長を始め 12 名が参加されました。拍手で迎えてくださるようお願いいたします。そして、韓日トンネル研究会でイ・ヨンフン（李龍欽）共同代表を始め、計 13 名がご参加下さいました。次は今日の共同研究チームであるデウ（大宇）建設で 4 人がご参加下さいました。次は関連専門家として社団法人韓日海底トンネル研究院でパク・キョンブ（朴慶夫）院長を始め、多くの方々のご参加下さいました。次は釜山市からチェ・ジョンホ チーム長を始め 2 人がご出席下さいました。次は釜山発展研究院でイ・ゲシク（李啓植）院長

を始め 10 名の研究陣がご出席下さいました。

続いて基調演説があります。基調演説の前に壇上にいらっしゃる方々は、正面の席に移動して下さるようお願いいたします。基調演説は韓日トンネル研究会顧問であるホ・ムンド（許文道）元統一部長官をお願い申し上げます。大きな拍手でお迎えくださるようお願いいたします。

■基調演説

【ホ・ムンド（許文道）】

只今ご紹介を受けたホ・ムンド（許文道）でございます。主催側で準備した資料の 15 ページの「先ず心のトンネルをうがつことから」という題目です。日本の方々には翻訳文を参考して下さいようお願いいたします。

この題目は初めてではなく、去る 8 月に釜山発展研究院と韓日トンネル研究会と日本の日韓トンネル研究会の関係者たちが集まって現地視察と共にセミナーがありましたが、その初めての討論の総合的な結論の一つが日韓間のトンネルを掘ることは日韓両国間にある「心のトンネルを先ず掘ってこそ可能である」ということでした。

先回、釜山市で日韓トンネルが必要であると発言するやいなや、インターネットのヤフーを通して強烈な反発が出ました。3 万件以上だったという事実を関係者を通して聞いたことがあります。このことから現段階で国民が海底トンネルを通して日本が韓半島と近づくことについて、どのような出発点に立っているかを確実に知るべきです。それがはっきりしないと理想的な話で終わり一歩も進みません。

さらにこの日韓海底トンネルは決定的な段階から始めようとする、国家間の意思決定がなければ絶対にできません。国家間の意思決定というのは国民の世論が決定する時代になりました。特に竹島（独島）問題や教科書問題、このようなことをはっきりすることが大事です。

いつか海底トンネルが完成すれば、私たちはもうこれ以上争ったり紛争するのは考えられないし、もし、かりにそのような事が残っていれば海底トンネルは完成できません。完成した時は、すでにそのような事を越えて韓国と日本が永久平和の達成を望むようになります。それだけでなく日韓トンネルにより韓国、日本両国が世界の注目をあびるために世界的な勢いである EU（ヨーロッパ連合）や NAFTA（北米自由貿易協定）といった世界が地域化される地域共同体が重要な共同体になって行くのです。それ故に、韓日トンネルは、韓国と日本が東アジア地域に共同圏を作って行く具体的なきっかけになる重要な役割を果たすことが出来ます。

日韓海底トンネルは、短時間で出来るものではありません。いくら考えても 10 年はかかります。東アジア共同体において日韓海底トンネルは決定的に重要な役割を果たすようになります。しかし、決定的に重要なことは、結局韓国と日本がそれほど簡単な関係ではないことです。韓国大使館の友だちと会うと日韓関係について話を交わします。又、日本の須之部量三という方がいます。その方がいつも話すことは、日本の国際化の入り口に韓国

があるというのです。日本が韓国と真の友好関係を結ぶことができれば、世界どの国とも問題はない。一番近い所に韓国がある。日本が国際化するかの可否は韓国にかかっている。また韓国も同様である。いつも、そんな会話をしました。日本との関係はそれほど簡単ではありません。その間、韓日・日韓関係において経済閣僚会議の部分では議員連盟、協力委員会などしばしば往来しました。様々な対話をしましたが、ほとんど、政治的な対話に過ぎませんでした。

私たちが海底トンネルについて考えると、日韓間の海の道は昨今の事ではなく、何千年前から交流が続いてきました。しかし、一番決定的に韓国と日本の間の海の道に革命が起きたのは1905年です。釜山から眺めると対馬が見え、対馬南側から眺めると壱岐という島が見えます。それで壱岐という島の名前を取って、1600 t級の「壱岐丸」が1905年に就航しました。その40日後、「対馬丸」まで就航し、両側から一日一回ずつ運航するようになりました。これが第1革命であり、日韓海底トンネルを掘るようになれば、日韓の海の道に第2番目の革命が起きるようになります。

しかし、この第2番目の革命を韓国側がどのように受け入れるだろうか。この問題が先ず登場します。人間は前の時代の体験で身についた観念やイメージを次の世代に適応させ、そのイメージを持って適用するようになります。ところで、時代が違っても人が変わっても前時代のイメージからは自由になれません。それは、悪意ではなく、人間とはそういうふうにならされているからです。

日韓の海の道に第1革命である「壱岐丸」が1905年9月25日に就航しました。ご存じのように1905年と言えば日露戦争で日本が勝ちました。そしてポーツマス条約でロシアが講和条約を結び日本の朝鮮支配を承認したのです。そもそも日露戦争というのは、日本が韓国を支配しておいてロシアと日本が争った戦争です。日露戦争は韓国を侵略するための戦争でした。日本はその戦争に勝ち、戦勝の栄光と大陸侵奪の野望とアクションを運ぶ船が第1革命の初めての通路でした。

そして日韓海底トンネルが第2革命です。私たちは海底トンネルを掘るよりも心のトンネルを掘ることがもっと重要であると言い続けることなく、それを解決せずに国家意思決定は出来ません。イ・ビョンジュ（李炳注）の「関釜連絡船」という小説があります。「関釜連絡船」の終りの部分に日本人の友人「E」が日本の「C」公論に多分「中央公論」のようですが、「中央公論」に日韓国交正常化会談での日本側は懺悔の気持ちで臨むべきであるというコメントを載せました。当時日本の知識人が書いたようです。問題は罪悪の過去と過去に残ったイメージを断絶する為には懺悔という意識がなくては断絶できないということです。

例えば、ドイツは徹底した懺悔姿勢でバイチェッカー大統領が懺悔演説をしました。日本に来て演説をしました。敗戦40周年懺悔の演説と言えば、全世界が知っています。そのような姿勢を日本は出しませんでした。時間がいくら経っても解決出来ません。それで私は誰が要求したのではなく、本当にこの事をしようとするなら懺悔が成されなければならないと思います。

このように第1革命のイメージを完全に洗い落とさなければなりません。そして、海底

トンネルと言えば、東アジア共同体、さらに地域統合ですが、言うまでもなく決定的に必要であると日本では研究しています。

数日前に早稲田大学の教授陣でしたが、東アジア共同体に対して日本は積極的ではないその理由は、日本のエリート達に残っている脱亜入欧の意識構造ではなかろうかと自分たちでそのように思っている、と日本人たちが話したのです。私が話したのではありません。これを参考しなければなりません。

脱亜とは何ですか。アジアの田舎者を相手してもどうにもならないのでこれからは、アジアは相手しないでアジアを抜け出そう。それで、日本は朝鮮や中国を侵略したのです。しかし今や時代が変わり、そして日本は経済大国になって全世界の経済をリードする立場になりました。それでも日本は未だにアジアの隣国に対して脱亜的な意識を持っているという心配な声が日本国内にあります。この海底トンネルをやる時、最小限日本のエリート達が脱亜意識を清算せずして、韓国人と中国人との関係が改善出来ると思ったりトンネルが出来る思うならばそれは大きな間違いです。

次に島国根性を清算しなければなりません。一国の繁栄主義、一国平和主義意識、即ち日本だけ豊かに暮らせば良いと思うのが島国根性です。そのような意識がもし残っていれば、海底トンネルの前に心のトンネルを掘るべきです。心のトンネルを掘るというのは、レトリックではなく、具体的に一度過去史を断絶し懺悔すること。その次に脱亜意識を完全に洗い落とすこと。その次に、一国繁栄主義、一国平和主義の島国根性を完全に克服すること。これが心のトンネルを掘る具体的な課題であり作業です。これをせずして日韓間のトンネルを掘って列島の運命の四柱八字（生年月日時の四柱が干支で8字となり運命を表す）を大陸との陸続きに変えることは出来ません。

過去の歴史に対する懺悔、脱亜意識の清算、島国根性の克服、この3つの課題を日本社会とエリートたちに要求して心のトンネルを掘るために働かなければなりません。

私たちは日本側に提示します。トンネルを作ることを通して懺悔をし、トンネルを作ることを通して脱亜意識を清算し、トンネルを作ることを通して島国根性を克服することを要求します。

アゴラ網（インターネット）の目は、掘って行くトンネルの中で未来の完成をいち早くつかむことができます。そして日本が大陸に行く手段として韓日海底トンネルを考えることは、昨日や今日ではありません。これから大陸へ進んで行く関門を韓国が背負っています。このトンネルを通して日本が来るのではなく、私たちが東アジア時代を迎えて私たちがむしろ5大洋へ進んで行く事が出来ます。そして、共同体の決定的な門の役割を果たす事が出来ます。この海底トンネルを通して懺悔し、このトンネルを通して脱亜意識を洗い落とし、そして、島国根性を克服するのです。両国がどのような姿勢で臨むのかという課題があるということを知らなければなりません。このような意味でこの資料を書きました。時間がないので、これで終わりです。

■主題発表

【チェ・チグ（崔 治国）】

次は4つの主題発表と総合討論そして、自由討論の順に行います。先ず4つの課題を発表した後、約10分間休憩し討論の時間を持ちたいと思います。司会は釜山大学教授であり、韓日トンネル研究会理事であるチョン・ホニョン（鄭憲永）教授をご紹介します。拍手でお迎え下さい。

【チョン・ホニョン（鄭 憲永）】

只今紹介を受けました韓日トンネル研究会の理事で、釜山大学に在職しているチョン・ホニョン（鄭憲永）と申します。これまで日韓海底トンネルについて多くのシンポジウムと報告会がありました。今日のセミナーは、去る8月25日から8月30日まで釜山発展研究院と韓日トンネル研究会そして日韓トンネル研究会の3つの団体が集まって日本が今まで研究して来た韓日海底トンネルの路線の内容と、東京で開かれたワークショップに続いて行われるセミナーとなります。

日韓海底トンネルは本当に必要であるという意識が非常に内在されています。しかし、祝辞でソ・イテク（徐義澤）総長がおっしゃっていたように、世界は今や経済グローバル化しつつ、東北アジア経済地域協力化に向けて行く所です。また、我が国の観点からは南北間の鉄道連結を含め、大陸間ではアメリカ大陸までも連結して鉄道で運営しようという動きの中で海底トンネルについて、もう一度考えてみる時間が必要ではないかと思えます。

日韓トンネルが本当に可能なのか。可能ならばその時期はいつか。また、最終路線があるならばそれはどれか。このような事がもっと明確になる契機になればと思います。それで、今日のこのセミナーが重要だと思えます。今日の4人の方の主題発表と総合討論の5人の方がいらっしゃいます。先ず、この資料の2ページの4人の方が3時20分から4時30分にわたって発表して下さい、20分の休憩後、総合討論と自由討論そして晚餐会があります。

先ず、主題発表する方をご紹介します。初めに「日韓トンネルの事業現状と推進課題」について特定非営利活動法人日韓トンネル研究会の常任理事である藤橋健次氏をご紹介します。拍手でお迎え下さい。2番目に発表される「日韓トンネルの争点事項および基本構想」について、釜山発展研究院のチェ・チグ（崔治国）博士をご紹介します。3番目に発表される方をご紹介します。「東北アジアの繁栄と韓日海底トンネル建設」について崇實大学のシン・ジャンチョル（申章澈）教授をご紹介します。4番目に「日韓海底トンネルの社会文化的課題」について、釜山発展研究院の政策協力所所長であるキム・ヒョンギョン（金滢均）博士をご紹介します。

それでは、最初に「日韓トンネルの事業現状及び推進課題について、藤橋健次氏の発表です。よろしく願いいたします。

主題発表①

【藤橋 健次】

ご紹介いただきました日韓トンネル研究会の藤橋健次でございます。私に与えられましたテーマは「事業の現状および推進の課題」ですが、まずはじめに日韓トンネル研究会について若干の紹介をさせていただきたいと思っております。

1983年5月に当時の北海道大学名誉教授であり、青函トンネルの地質調査全般の顧問をされていた佐々保雄氏により任意団体として日韓トンネル研究会が設立されました。

当初は4つの専門部会を設けまして、第1部会は政策・理念などを担当し、第2部会は地形・地質など、そして第3部会は設計施工、第4部会は環境・気象などをそれぞれ担当し、調査と研究を行ってまいりました。

これらの活動は、既存資料の収集解析、現地での調査で、もちろんこれらは日本側に限られておりましたが、それに基づいた各種報告書の作成などを行うことにより、日韓トンネル実現のための可能性を探ってまいりました。以上の調査研究などは約10年間、1993年当時まで続けられました。これらの一応の区切りと致しまして、技術的側面の可能性に限り、多少の課題は残りますが、概ね可能であるという結論を下してきました。

それ以降は、政策委員会、技術委員会の2部会制に移行し、引き続いて調査結果の整理分析を行ってまいりました。

2004年2月に、それまでの任意団体から特定非営利活動法人、これはNPO法人と申しますが、日韓トンネル研究会は内閣府より認証を受け、正式な法人格を頂くことにより再出発致しました。NPO法人となることで、それまでの部内的活動を対外的活動に拡大展開し、より高度で充実した情報を得ることが可能になりました。

具体的には、社会的教育事業としまして、シンポジウムなどの展示会、講演会などによる啓蒙活動、各種セミナーの企画と参加。調査研究事業として、各種データの収集、解析、現地調査の実施など。国際協力事業として、各国の関連機関との共同研究、情報の収集、そして提供交換事業として各テーマの資料などをビジュアル化しホームページを通じての広報を行ってまいりました。そして最後に、刊行誌の発行事業として、機関紙や年報の発行を行っております。そして今現在では、韓国側団体との間で共同研究をする枠組み作りを進めようと活動中であります。

ご紹介の最後になりましたが、当会の歴代会長の紹介をさせていただきます。初代会長は最初に設立時の会長として紹介いたしました佐々保雄氏でありました。2代目会長は持田豊氏で、この方も青函トンネル建設には大いに尽力されまして、英仏海底トンネルプロジェクトの技術顧問を歴任して、当会の蓄積されたデータの整理・解析作業の指導と報告書を作成されました。3代目の高橋彦治会長は、長年日本の土木建設における地質学の向上発展をリードされ、会長就任とともに韓国側の関連団体との交流を積極盛んにされ、共同研究の基礎を築かれました。そして現在、先ほど皆様方にご挨拶いたしました4代目会長の野澤太三氏は、日本の旧国鉄の施設局長として、日本の鉄道建設の事実上最高責任者の立場で指導力を発揮され、その後参議院議員では3期、特に都市部の地下鉄建設時に問題となる大深度の地下利用に関する特別処置法を議員立法として法制化され、その後閣僚

として法務大臣を歴任されております。3年前、当会の会長として就任後はルートに関する情報をまとめ、韓国側との共同研究を進められているところでございます。

さて、当日韓トンネル研究会のご紹介はこれで終わりました、次に私どもの調査研究成果に基づき、日韓トンネルがどのようなものになるかについて以下に述べてみたいと思います。

まず皆様方にお断りしておきたいことが4点ほどございます。

1番目に、私たちの研究は主に技術上の観点からその可能性を探るものでありまして、そのほかのソフト的なもの、つまり政治的なこと、文化・歴史的なことなどは他の研究機関に譲るものとして一応棚上げしております。しかし、先ほどホ・ムンド（許文道）先生のお話にもありましたように、今後においてはこれらのテーマも合わせて研究していくべきだと考えております。

第2番目に、当会が発足してからすでに25年以上経過しております。その間、技術の向上も日進月歩でありました。我々は現時点でのグローバルな技術情報を集約し、それを基にプロジェクトをシミュレートしております。したがって、当面実用化のめどが立たない技術的前提は採用しておりません。

第3番目と致しまして、当会が行ってきた25年間の研究資料は膨大な量になります。今ここで私の持分でそれを簡潔にご紹介するのは私の能力を遥かに超えております。皆様のご理解に到らないところはどうかお許し願いたく思います。

第4番目には、私共は日本の研究機関であります。したがって表現方法など、お国の韓国の先生方には不愉快な思いを与えてしまうことがあるかも知れませんが、ご寛容な心でご理解いただきたく思います。

それでは、日韓トンネルとはどのようなものになるのか。それは、日本の九州北部から壱岐、対馬を経て韓国の釜山にいたる約220kmのルートを海底トンネルや橋梁等で結ぶものであります。その位置関係は、九州側、佐賀県唐津から壱岐までが約28km、水深が一番深いところで約60mほどです。次に壱岐から対馬までの海岸線間の海の距離が約51kmあります。そしてその間の一番深い最大深度が約130mほどであります。この対馬からお国の韓国の釜山までの一番近いところで約50kmほどになります。しかし、そこには230m以上の深いところがありまして、その区間をトンネルで直接に結ぶことには技術的な課題があります。なお、対馬とコジェ（巨濟）島との間は海の距離が60kmほどの距離になりますが、最大深度が160m、北部よりも約70mほど浅くなります。地理的位置関係はこのような状況になります。

それぞれの地上部における地理地形の特徴を見ますと、九州唐津地区におきましては標高130m前後の台地と海岸がリアス式に向かっている狭い低地になります。そして壱岐でございますが、標高80メートル前後、最も高いところでも200m前後の台地と、海岸に囲まれた低地となっております。それから対馬ですが400m以上で一番高いところでは640m程の山岳地帯の急峻な山脈が連なっております。そして平地が極端に少ない島であります。そして韓半島はすでにご存知のように、標高600m程度を頂とする急峻な山地と海岸沿いでは比較的広い平地が見られます。

そして、トンネルを掘削する場合のルート上の地質性状は施工性の難易度に大きく影響します。施工方法を決定する上でも重要な前提であり、建設資金の積算に際して重要な要素であります。したがって、トンネル建設のためのハード面における調査のうち地質調査は特に重要な調査項目となります。

専門家以外の方は少々退屈でしょうが、少しお付き合い下さい。九州北部から壱岐対馬では、火山岩類第三紀の堆積岩、および第四紀の火山岩類と堆積岩類となっています。また対馬西水道には、対馬の海岸線に並行して大きな断層が走り、その西側では岩盤が深く落ち込み、その上に新期堆積層があります。実は我々が若干の技術的課題として申し上げていることは、この区間の施工法についてですが、水深が160m以上かつ軟弱層での施工経験が現在世界でも例が無く、これについての技術開発と研究が必要であると考えております。

更にトンネル掘削の場合、断層の存在は非常に大きな施工上の困難が伴います。特に海底トンネルの場合、断層と破砕帯に遭遇した場合、無尽蔵の海水が坑内に流入することもあり、その時点で施工が不可能になることも考えられます。まさしく青函トンネルではこの問題が最大の課題でありましたが、その克服のために数々の新技術が開発されました。

現在、研究対象地域においては、活断層とみられるものは発見されておりませんが、対馬北西海岸海域10km程沖合いに対馬と並行して落差1,000m級の基盤層の落ち込みがあります。これらは通常対馬トラフと呼ばれておりまして、その成因については今後の調査研究が必要と考えております。

以上の自然条件を踏まえた上で、次に路線選定の基本的条件について考察してみたいと思います。日韓トンネルを中心とした半径2,000km圏域の人々は約10億人以上あり、ユーロトンネルの6億人と比較しても非常に多くの人口を有しております。しかし、500km圏域となりますとユーロトンネルの場合の1億2千万人に対して、日韓トンネルのそれは7,500万人で62%程度であります。これは日韓トンネルが、日本、韓国共に都市圏から遠く離れ、更に幅200kmに及ぶ海域が横たわっているからであります。

このことから、日韓トンネルをめぐるインフラがどのようなものになるか、議論が求められるところであります。しかし、それは当然既存のインフラが活用されるという前提にたつてのことと考えられ、その場合、人口の中心という視点から日本側は九州の政治経済の中心である福岡市、韓国側は釜山市の大都市を結ぶことが基本的な条件と考察されます。

技術的側面としましては、新幹線、カートレインなどを運用する前提として、半径6,000m、最大勾配15%、他には最大水深によりルートは自ずから限定されてくると思います。

その場合、当然のこととして沿線地域の活性化がはかれることとなり、以下のような方向性が期待されます。

- 1 番目に、日韓交流を軸とする国際交流拠点の形成。
- 2 番目に、広域的な機能を持つ拠点都市の形成。
- 3 番目に、沿岸地域間の交通利便向上を活用し、地域相互交流を活性化。
- 4 番目に、物流機能の向上を活用し、経済基盤の強化。
- 5 番目に、産業立地ポテンシャルの向上を活用し、企業誘致によって地域経済の発展。

などが見込まれると共に、対馬の国際化、壱岐の本土化なども促進されることと思われる。

次に日韓トンネルの使用目的と使用方法について述べてみたいと思います。日韓トンネルは、日韓両国を結ぶ大動脈になるとともに、将来的にはアジア全域やヨーロッパとも連結され、特に北東アジアにおける共同体形成の拠点となり得ることから、これらの需要に対応できる必要があります。そのために考えられることは、高速性、大量性、安全性、確実性、利便性、任意性など、これらが満足される必要があります。

そこで、これらのハードとしての輸送形式は

1 番目に、旅客運送として新幹線、リニアモーターカー。

2 番目に、貨物輸送としてトラック、コンテナ。

3 番目に、自動車として道路トンネル、カートレイン方式。

エネルギー輸送では送電ケーブル、パイプライン。そして、情報伝達の場合には光ファイバーケーブルなどが考えられます。

では、これらの輸送形式のそれぞれの特質について若干述べてみたいと思います。まず最初に道路トンネルの場合ですが、道路を走る自動車は満足すべき条件としての任意性に優れていますけれども、化石燃料を使用する現状では排気処理のための設備、200km を超えるトンネル区間のドライバーによる運転能力に対する信頼性等の不確実性があります。近年エコカーなどの実用化が進められておりますが現状での普及度を考えますと、課題が残ります。

次にカートレイン方式について説明いたします。これはシャトル方式とも申しますが、この方式は自動車の持つ任意性、鉄道の持つ高速性、安全性、確実性などの利点を併せ持つ輸送形式として、ユーロトンネルではすでにこの方式で実績を持つに至っています。なお、運用のための基地として、イギリス側のフォークストンにおきまして 140ha の基地を必要としております。このご覧のところは、イギリスのフォークストンの基地です。このパワーポイントにはありませんが、フランス側ではこの 3 倍以上、600ha の基地を確保しています。

またユーロトンネルでは、このカートレインと高速列車 TGV が併用して利用されておきまして、基本的には私どもの日韓トンネルもこの方式によるのが現実に適うものと思われる。このようにトレーラー、トラック、そして乗用車がシャトル列車に乗り込む様子を皆様方に示しております。

次にリニアモーターカーについて説明いたします。これは現在日本の JR 東海が実用化に向けて開発を進めております。磁気浮上式のリニアモーターカーで、高速走行が可能であると同時に、レール方式の新幹線に比べて強い勾配区間の走行も可能であります。これは長大トンネル内の走行には大きな長所であり検討されるべき輸送形式ではありますが、重量物の運搬には適さないこと、レール方式の鉄道との相互乗り入れが困難であること、運用実績のないことから信頼性、また建設費の積算に対する精度などに難点があることが考えられます。

そして最後に、日韓トンネルの運営管理について意見を述べてみたいと思います。そも

そも、日韓トンネルの建設費はどれほどのものかとよく聞かれますが、これはルート区間の自然条件、当該地域の協力体制とその度合い、トンネル構造体の規模と形式、使用目的とその運用方式によって大きく異なります。もちろん私どもは、それぞれの条件に応じて詳細に積算する用意はありますが、現段階では正確に提示することは困難であります。しかし、当プロジェクトの可否を論ずる場合、建設費用は重要な要素でありますから、一応申し上げますと、当研究会が今の段階で提示できる額としては、日本円にいたしまして10兆円内外というラフな数字になります。

次に工期であります。近年のトンネル建設技術を勘案して、約10年内外であろうと思われ。7年程度でできるという日本の技術者もおります。

このように日韓トンネルは建設費が非常に高額になるために、上下分離方式を検討する必要があると考えます。ここで上下分離方式とは、鉄道などの運営において、下部の管理と、上部、これは運行・運営などを行う組織を分離いたしまして、下部と上部の会計を独立させる方式であります。現在日本国内では、中央政府、自治体や公営企業第三セクター企業などが資産、つまりこれを下部といいますが、これを保有し、それを民間会社や第三セクターが借り受けるなどして運行、運営、上部のみを行う営業形態をとり、効率のよい経営が行われております。

まだまだ申し上げたいことは数多くありますけども、私に与えられた時間が来ましたのでこれで終わらせていただきたいと思います。ご清聴ありがとうございました。

【チョン・ホニョン（鄭 憲永）】

藤橋健次氏は私が知るところによると、27年間日韓トンネル研究会で続けて研究されてきた方です。もう一度大きな拍手をお願いします。次は日韓トンネルの争点事項および基本構想に対して釜山発展研究院のチェ・チグ（崔 治国）博士を紹介いたします。

主題発表②

【チェ・チグ（崔 治国）】（文中の〈 〉はセミナー時に配布されたテキストでのページ図番号）

お会いできてうれしいです。釜山発展研究院のチェ・チグ（崔 治国）です。私は、日韓トンネルの争点事項と基本構想に対してお話しいたします。報告の順序は、①研究概要、②日本側の計画案の検討、③海底トンネルの韓国側の基本構想、④今後の推進課題、の順序でお話しします。

まず研究概要です。研究の背景と目的は、北東アジアの経済協力が強調される中で、日韓トンネルの既存の計画案および推進方法を把握し、北東アジア統合交通網の構築の一環として妥当性を検討し、釜山の北東アジア物流中心都市としての政策方を準備するためでした。

研究課題の題名としては、日韓トンネルおよび北東アジア統合交通網の構築の研究に関する内容です。第1段階は今年7月から12月までで、8月25日から30日まで現場視察および日韓ワークショップを開催しました。第2段階の研究は、1段階の研究を通して来年1月から6月までの上半期に行うことを計画しています。

視察ルートは対馬と壱岐、唐津を通して現場を視察しました。そして、その計画を通して東京でワークショップを開催し、その次の日に青函トンネルを視察しました。壱岐では我々が訪問した結果、多くのことを聞き、知ることができました。対馬地域です。我々が気がかりであった地上ターミナルの予定地と釜山側のルートを知ることができました。また青函トンネルを訪問しましたが、我々一行は多くの驚きをこらえることができませんでした。

次は東京の日韓ワークショップの事項です。韓国側から日韓トンネルの研究方向と、日韓トンネル研究会からトンネルの推進計画、ボスポラスおよび青函トンネルに対する内容を発表して下さいました。この場を借りて、日韓トンネル研究会が我々の現地視察と東京でのワークショップを準備してくださったことに対して深く感謝申し上げます。

まず、研究に関する動向です。昨年7月5日に、ここで日韓国際シンポジウムを開催いたしました。釜山では8月7日にホ・ナムシク（許南植）市長が記者会見を通して妥当性の検討推進を発表し、続いて我々研究院で妥当性の研究を始めました。

その後釜山日報が報道しましたが、これに対してインターネット討論部屋のインターネットのコメント数が6日間で488件におよび、照会件数は私達も驚きましたが、41万件に達しました。主要討論内容は、釜山はただの経由地に転落し釜山港のハブ機能を喪失するというのが最も大きな内容でした。その次は、東南経済圏が九州経済圏に吸収される問題をあげていました。その次に、歴史文化的に日本の大陸進出の機会を提供するという問題を提起していました。

一方、肯定的な側面では釜山の経済回復と超広域経済圏形成の与件を準備できるいい機会だという意見もありました。また、専門的な討論の内容でもありますが、経済的な妥当性を確保するのが難しいという内容もありました。

次は、日本側の計画案検討の内容です。我々が去る8月に視察した内容と政策討論の結果を中心として要約を試みました。路線の代案はB案を日本側では最適案として設定しているようです。その理由はC案の場合は最大水深が220mだからです。A案の場合は、対馬の陸上部にトンネルを作るのが難しいという点でB案が最適案として提示されていました。

次は日本側の路線別縦断面図です。我々研究院が最も難点だと考えることが、対馬の地形地質図は研究されていますが、韓国側には大韓海峡（対馬海峡西水道）区間の地質が分からず工法と路線を選定するのを難しくしています。そのような前提の下で、初めの争点事項として路線のお話をすれば、先ほどお話したように日本の日韓トンネル研究会ではB路線であるコジェ（巨濟）島への連結を最適路線として考えています。その理由は対馬の地上駅設置と工事が容易であるという点です。本研究ではこれとは違い、釜山と福岡を直結する路線を提示しようと思います。これは歴史文化的な側面の問題を克服し、大都市間に直接連結することにより需要創出が容易であるためです。また、重要なことの一つに釜山のカンソ（江西）地域の国際複合ターミナルとの連結が容易な点をあげることができます。

次の争点事項としては交通手段です。先ほど藤橋先生が発表して下さいました。日

本側では新幹線を中心としているようです。一部の意見としてリニアモーターカーとカートレインおよび道路鉄道併用案を検討しているようです。我々研究院では、高速鉄道中心、言い換えるとリニアモーターカーとカートレインを中心として研究しています。ユーロトンネルと似た観点です。

主要の争点事項の3番目として工法の問題です。この部分は先ほどお話ししたように地形地質部分が明確ではないので具体的なお話は難しいですが、本研究では連結部の延長短縮のために沈埋工法とシールド工法を併用する方法を提示しました。あとでお話しいたします。

争点事項の4番目として、トンネルの歴史文化的意義を再確立する部分です。日本側では北東アジアの共同発展のための基盤施設として歴史的な地域にトンネル建設をすることにより、未来志向的な日韓関係を形成するという主張でした。本研究では壬辰の乱（文禄・慶長の役）の出兵地である唐津に対する韓国人の拒否感を考えて、日本側の接続部を唐津から福岡に変更する案を検討しました。

その次に海底トンネルの基本構想です。路線と交通手段は基本方向として北東アジア総合交通網構築のレベルで検討しました。詳細事項としては、北東アジアの主要都市間の2時間以内のアプローチを原則にし、これを通して1日生活圏を形成することです。具体的に空間的な範囲によって区分してみると、2,000～1,000 km圏域内の都市間はシャトル航空路線を利用するのが妥当なようです。例をあげると、釜山～羽田間や釜山～北京間がそうです。1,000～500 km圏域内の都市間連結は高速鉄道を利用するのが妥当なようです。これは、瀋陽、丹東、平壤、大阪、神戸が含まれています。500 km圏域内の都市は高速鉄道とカートレインの路線利用が妥当なようです。500 km圏域内には同一生活圏と経済圏形成が可能な地域となります。最近の釜山と福岡との共同経済圏形成の協力に対する内容もこのような側面で重要だと思われま

す。このような前提のもとで、①本海底トンネルの基本構想はトンネルの機能側面は釜山～福岡連結のトンネルになります。②交通手段は高速鉄道とカートレインを併用するユーロトンネルタイプの案となります。先ほどお話しした空間的な圏域別の内容です。500 km圏域ですが、釜山を中心としてみると九州地域が含まれるとみま

す。この圏域をみると、東京とソウルは日韓海底トンネルを利用するのが簡単ではないと思われま

す。先ほどお話ししたように、キンポ（金浦）と羽田を結ぶシャトル航空が費用の側面や時間的な側面で容易だからです。したがって、我々は釜山と福岡のトンネルとして機能を付与しました。これを大きな空間的な範囲内でみてみようと思いま

す。日中韓の北東アジア統合交通網の構想案が、ご覧のように次のとおりです。〈P50 上図挿入〉この部分は鉄道中心の連結区間です。鉄道路線となっていますが、中国の東北3省、ウラジオストクを繋ぐこの部分は北東アジアのビクルートとなります。そして、上海を連結する鉄道路線があります。この地形はすでに工事中にあります。釜山からソウルは進行中です。日本側の政策概念を私がみました。Kurishima akiyasu 教授が発表した内容ですが、日本の北東アジアシームレス(Seamless ASIA)の政策概念です〈P50 下図挿入〉。実際的にこの黒いループが1日生活圏でできていま

次は路線機能および代案です<P51 下図挿入>。先ほどお話ししたように、この路線は釜山～福岡間の連結機能をしており、大都市間の路線が妥当だという点をお話しします。次に陸上部の連結機能性の側面から結論的にお話しすると、日韓トンネル研究会の既存の3路線の補完路線の代案を導き出す必要がありました。先ほどお話ししたように、日韓間のトンネルから地域間のトンネルとしての機能を付与しました。具体的な内容となります。我々が先ほどC-1を提示しましたが、釜山地域はカドク（加徳）島に連結し、対馬のこの点を連結し壱岐と福岡を繋ぐC-1を我々の案として提示しています。その修正代案の根拠として最も大きな問題が、C-1の場合はこの大深度の黄色線部分が210mの大深度となります<P52 上図>。この大深度を避ければ180mまで路線の区間を作ることができます。

我々釜山側の既存の交通体系網と連結部分です。既存のC路線はヨン（影）島に連結されていましたが、修正案C-1はカドク（加徳）島になります。日本側が宣言するB路線は、カドク（加徳）島に連結してチンジュ（晋州）にきて西部路線でTCRと繋ぐ路線です。先ほど藤橋さんが発表された修正路線はコジェ（巨濟）島からカドク（加徳）島に繋ぐこの路線になります<P52 下図>。しかし、この路線は追加費用が多くかかり、重複する部分が多くあります。具体的にカンソ（江西）に連結する路線です。現在、カドク（加徳）島に繋いでカンソ（江西）地区にある開発区域と連結して複合ターミナルを作ることができる地域がここです<P53 上図>。ここに接続するのが本研究院では最適路線であると提示しています。

次はトンネルの工法および比較検討です。この部分は簡単にお話しします。いろいろな地形地質の問題があるので今後の課題として残そうと思います。我々が事前に検討したトンネルの比較工法ですが、ここにおられる方々はご存じですので省略いたします。

英仏海底トンネルの断面です<P54 下図>。路線鉄道とカートレインが2つのトンネルの断面と中央がサービストンネルとなります。デンマークとスウェーデンを連結するOresundトンネルの内容です。この部分は橋梁と沈埋トンネルが複合して連結されている部分です。

そして、今回我々が現場視察をした青函トンネルです<P55 下図>。我々が驚いたことは、水平から水深140m、再び100m下がりトータル240mで建設されたという点でした。

次は大宇建設で我々と共同研究した部分です<P56 下図>。路線と工事費の選定に対する内容です。まず検討の基準として韓国の設計基準です。設計速度は高速線適応で350kmを適用し、曲線の半径は5,000m、その次に最大縦断曲線の半径は25,000mを適用しました。そして、最大縦横傾斜は25‰を適応しました。特異事項は沈埋トンネルを深度50m以下の超軟弱地盤に適用したということです。シールドの被覆は最少1.5D以上（平均3D）現在50m程度を考えています。

次は釜山～福岡のトンネルの平面図になります<P56 下図>。まず、福岡の連結部分はこの地域の地形がよくわからないので既存の唐津と壱岐を連結する案と、我々は我々の案であるカドク（加徳）島に連結する案のうちC-1、C-2を区分して作りました。したがって、本研究で最も核心的なことは私が先ほどお話しした大深度部分を避け、沈埋トンネルとシールド工法を併行するとき、C-1路線も実際にカドク（加徳）島近くに駅を作ることができる縦断面も検討することができました。

路線別の特性です<P57 上図>。この部分の地域を検討した内容のうち、C-1 がいろいろな意味で妥当となりました。既存のモク（木）島やミナミヒョンジェ（南兄弟）島を利用したという点も既存と違います。

詳細な図面です<P57 下図>。先ほどお話ししたように、C-1 線を中心としてミナミヒョンジェ（南兄弟）島からカドク（加徳）島までは超軟弱地盤なので沈埋トンネル区間を計画しました。その次に既存の C-2 の場合はモク（木）島に連結する部分ですが、この部分はあとでお話しいたします。工事費と延長の側面で C-1 より不利となりました。

次は沈埋トンネルの断面です<P58 上図>。断面は幅が総 17m くらいです。シールドひとつの断面は 9.45m です。

工事費の検討結果です<P58 下図>。詳細な説明は省略いたします。大まかにお話しますと、C-1 の場合、112 兆かかるとなっています。これは下の表でご覧のとおり、韓国のレートが高いので、1,400 ウォンを基準にしている時です。

次は既存の路線との比較です。ここで C-1 と C-2 の場合は実質的に総延長が 231 km から 210 km に延長が大幅に短くなるのがわかります。最大水深は 220m から 190m、あるいは 180m まで浅くなりました。いろいろな側面から全体案の中で C-1 が最適案だとして我々は検討しています。

最後です。私に与えられた時間にほぼなりました。今後の推進課題です。本研究は先にお話ししたように 2 段階の研究で推進しています。1 段階の研究は、実際に本日お話ししました主要な路線や交通手段を確定しようと思います。その次に影響分析までも含めようと思います。主要内容は釜山港に与える影響、市民や国民たちが非常に気をもんでいる部分になります。1 次的な研究は終わりましたが、今日は時間の関係上発表できませんでした。また、両地域に与える経済的な影響です。釜山～福岡間の統合経済圏、超強力経済圏にどのような影響を与えるのか、また北東アジア統合構築網にどのような影響を与えるのか検討をしています。

次に経済性の検討として、旅客と貨物需要として RT 調査と ST 調査をしています。できれば、韓国で適用していたアンケートを日本でも同じように調査を行おうと思います。そして、その結果を比較検討して提示しようと思います。それを通して、地域の波及効果と経済性の形成をしようと思います。その次に市民の共感形成レベルで路線変更が先ほど発表されました。続いての発表になりますが、歴史、文化的な側面から肯定的な部分と否定的な課題を分析しようと思っています。推進事業としては 1 次研究は基本構想と影響分析、2 次研究は経済性分析と推進案を作っています。2 次研究に関しては日韓共同研究の必要性を切実に感じています。したがって、今後どんな形態であっても日韓共同研究の共同予算を作り、共同研究がなされることを研究院の立場から切実に期待しています。以上で終わります。

【チョン・ホニョン（鄭 憲永）】

次は、北東アジアの繁栄と日韓海底トンネル建設、についてシン・ジャン Chol（申章澈）教授がお話しして下さいます。

主題発表③

【シン・ジャン Chol (申 章澈)】

私がこれに関心を持つようになった背景は次のとおりです。

北東アジア 3 国の特殊性などを解決する過程で日韓海底トンネルの建設を模索しました。ご存じのとおり、北東アジア 3 国は世界経済で占める比重が現実的に相当高いです。例をあげると、世界の教育分野で北東アジア 3 国の比重が約 10%にもなり、また世界の GDP の約 20%を占めています。地政学次元でも重要な位置にあります。したがって、経済性の相互依存関係が深まっている状況です。

しかし、歴史的、政治的、経済的には相当利害関係が複雑です。歴史的な認識や政治的な理念、経済的発展段階も違い、経済的な利害関係が複雑です。特に朝鮮半島は韓国と北朝鮮に分断されており、事実上の島国と同じです。朝鮮半島は地政学的に北東アジアの中心にあり、北東アジアの物流中心国家としての潜在的な力量がありますが、島国のように地理的に孤立しています。したがって日韓間のみならず、北東アジアレベルでは、北東アジア 3 国が事実上それぞれの島として存在しています。

人的・物的交流における断絶性の問題を解決するためには、北東アジア地域において北朝鮮の開放は必須となります。しかし、最近の北の核問題と解放時期は予測が不可能です。それは周辺国家との外交、安保的利害関係と関連し、現実的に安保上の緊張関係の画期的な改善のためには多くの難関が存在しています。そのような問題を解決するために、日韓間の海底トンネル建設が戦略的意味をもっています。日韓海底トンネルの建設が具体化される場合には、中国とロシアの TCR(中国横断鉄道)、TSR(シベリア横断鉄道)と関連した経済的利害関係が発生します。

次は日韓トンネル建設に対する当事国家の認識です。最近の日韓関係は民間レベルの活発な交流がありましたが、政治、外交的には決して望ましい方向に展開していません。のみならず、海底トンネルに対して韓国はもちろん、日本においても政府レベルの関心と対応度が低いです。解決するには、具体的な論議に先立って、両国の正しい認識と相互信頼の回復、政治・経済的な利害関係の解消と国民的共感帯を構築するための先行努力と両国指導者の確信と政治的決断が必要です。

解決の方向としては、全世界的に地域化が深まっていることを直視し、海底トンネル建設の論議を機に相互不信の歴史的残滓を果敢に清算しなければなりません。

次にヨーロッパのイギリスとフランスからの教訓です。今日の EU 構成国である 27 カ国は、長い歴史的葛藤と政治的対立関係にありました。しかし、今日のヨーロッパは世界で最も早く政治・経済的統合関係を成し遂げ、名実共に地域共同体として浮上しました。特に、ヨーロッパの島国であるイギリスと大陸国家であるフランスは、ヨーロッパの覇権を取り巻いて深刻な対立と競争意識による根深い愛憎関係にありました。例をあげると、1066 年にイギリスのノルマン王朝がフランス領土を一部占領し、1337 年の 100 年戦争、1775 年のアメリカの独立戦争、1800 年のナポレオン戦争と 1805 年のトラファルガー海戦等、英仏間の長い地理的断絶が歴史的葛藤と相互不信関係をもたらしたとすることができます。

結論的にお話しいたします。日韓海底トンネルの建設が実現されれば経済的にはもちろん、北東アジアの政治的緊張関係の緩和と政治的安定を通し、朝鮮半島の統一が早期実現され、北東アジアレベルの地域共同体論議を活性化させ、北東アジアレベルの共存共栄の平和体制確立のための機会になり、日本、韓国(北朝鮮を含む)、モンゴル、中国、ロシア、ヨーロッパを結ぶユーラシア横断輸送網(ニューシルクロード)構築に寄与するだろうし、韓国と日本の密接な交流を通して信頼関係を回復し、「竹島(独島)」紛争の解決の一助となるだろうし、FTA締結の試金石になると確信します。

以上で発表を終わりますが、ひとつだけ補足のお話をいたします。日韓トンネルの建設とは、夢のような未来の人類社会を具現するもので、汎国家的レベルで検討されなければならないと思われまます。以上、発表を終わります。

【チョン・ホニョン(鄭憲永)】

最後にキム・ヒョンギョン博士の主題発表があります。

主題発表④

【キム・ヒョンギョン(金滢均)】(文中の〈 〉はセミナー時に配布されたテキストでのページ図番号)

キム・ヒョンギョン(金滢均)です。私は社会学者なので工学的に合わない部分があることを理解して下さい。まず、トンネルの社会文化的レベルでお話しいたします。工学技術の有用性のみがその技術の価値を評価することができる尺度ではありません。その技術が使われる政治、社会、経済的な与件まで考えなければなりません。特にユーロトンネルの場合、提案から建設まで250年以上がかかりました。その次に名称の歴史性、社会性を調べてみると、ドーバー海峡(イギリス)、カレ海峡(フランス)と称する英仏海峡の公式名称は、チャンネルトンネルまたはチャンネルとトンネルを合成した新しい造語である「チャンネル」です。トンネルの名称自体が技術的表現であると同時に、時代的、歴史的社會像を反映します。

トンネルがもつ社会文化的な条件をみてみましょう。現在建設されているトルコのイスタンブール市を、ヨーロッパのイスタンブールとアジアのイスタンブールに分離するボスポラス海峡を繋ぐ核心的な道があります。重要な役割としてオスマン帝国の文化的同質性が重要な役割もします。同じように、オレスンドトンネルはスウェーデンとデンマークの2国を繋いだりもしますが、2国を貫通しているスカンジナビア主義とバイキング文化の同質性が相当重要な役割をしています。しかし、日韓海底トンネルの場合は大韓海峡(対馬海峡西水道)、対馬海峡(対馬海峡東水道)、玄界灘等、表現と位置の差くらい文化的連帯感の確保が重要だということを強調したいです。

私が2週間前に釜山市民を対象に日韓トンネルというテーマで意識調査をした結果をお話しいたします。10月20日から27日の間にアンケートをした結果、379人が回答した内容です<P75 下図>。しかし、制限された意味があります。オンラインのインターネット調査はその特性上、積極的な賛成者と積極的に反対する人だけが調査に応じる特性があることを事前に明らかにしたいと思えます。日韓海底トンネル建設の必要性に対する応答とし

て約60%が賛成しましたが、実際私の期待より高い結果でした。先ほどお話しした私たちの研究テーマに対するインターネットでの世論に対する特性が表れました。

年齢別に日韓トンネル建設に対する考えを質問した結果、50代が平均3.75点、日本を訪問したことがある人は3.48点でした。そして、日韓海底トンネル建設の必要性に対する回答として「必要だ」が67%でした。「必要だ」と考える理由として、「北東アジアの統合交通網の構築のため」が47.6%で最も多い比率を占めました。それでは、「必要ない」と考える理由としては、「大陸の端の起終点の役割を失うので」が38.6%で最も多い比率を占めました。年齢別の日韓海底トンネルの否定的効果を質問した結果、20代、30代、40代、および60代以上は、「釜山が単純な経由地に転落する」。50代は、「日本の大衆文化が無分別に入ってくる」に高い反応がありました。建設時期に対する質問には、10年以内が28.5%で最も多かったです。最後に日韓海底トンネル連結のために日本に望むこととしては、「真剣な経済交流と協力を保証する」が29.0%で最も多い回答でした。

このような調査結果より、克服しなければならない課題をお話しいたします。日本側の出口である佐賀県唐津の名護屋城は豊臣秀吉の壬辰の乱（文禄・慶長の役）の出兵地なので、感情的に拒否感を与えます。2番目としては、韓国との交流が目的ではなく、究極的には中国との交流が目的なのではないかという不信です。日本が推進する政治的な意図に対する疑問を克服し、その次は日本の大陸進出の足場のみ提供するのではないのかという課題を克服しなければなりません。

一方で古代の日韓交流の歴史に対する誤解と不信があるのが現実的な状況です。日本の大東亜平和の名分と大東亜共栄圏への心配が交差する問題と、この事業を推進している宗教団体に対する拒否感が克服しなければならない課題です。また、開通時の釜山の実益に対する否定的な認識と人工島造成時の国境設定の問題を克服しなければなりません。所どころ中間に人工島を作らなければなりません、竹島（独島）問題のようにまた一つの国境問題の言い争いにならないかと心配です。

しかし、心配だけしてはだめです。肯定的に発展させる課題が十分にあります。21世紀の北東アジア統合交通網の構築事業が拡大される必要があります。古代の燦爛とした日韓交流の歴史文化は、新しく到来した事業で文化的プライドを両国が回復することができるきっかけになればと思います。また、中国の急浮上を肯定的与件として活用しなければなりません。

そのような意味で、先ほどチェ・チグ（崔治国）博士が発表されましたが、事業の名称を日韓トンネルから「釜山—福岡連結鉄道（道路）」に命名しなければならないでしょう。釜山—福岡の超広域圏インフラ事業として推進し、複雑で微妙な感情と重さを解決することが必要ではないかと思います。

今全世界は大都市中心で連結されてきています。したがって、両都市が協力し発展競争の世界的な流れに従って、釜山は通過都市ではなく乗り換え都市のための多様な戦略が必要です。

対馬は連結地域として1年に8万人にのぼる韓国人訪問客があります。これをもう少し活性化させれば、対馬に対してもう少し親近感を高める手段になるとみています。港湾の

関係者たちの物動量縮小に対する心配を解消するでしょう。最後に今日このような集まりで釜山～福岡共同運営海底トンネルアカデミーを開設し、親近感を高めることができるのではないかと提案いたします。他の提案内容は資料を参考にして下さい。ありがとうございました。

【チョン・ホニョン（鄭 憲永）】

これで4名の発表を終わります。日本の事業現状および推進課題に続いて、技術的で新しい路線と多くの問題点を提案しました。これで主題発表をすべて終え、予想時間より17、8分超過しましたが、10分間休憩し、5時10分から総合討論と自由討論があります。拍手で主題発表を終わります。

■ 討 論

【チョン・ホニョン（鄭 憲永）】

討論してくださる方々をご紹介します。日韓トンネル研究会の野澤太三会長をご紹介します。次は日韓トンネル研究会濱建介副会長をご紹介します。3番目に大宇建設のキム・ジェチュン（金濟春）さんをご紹介します。次にユ・ジョンウ（柳鍾又）教授をご紹介します。釜山経済再生市民連帯常任議長のパク・インホ（朴仁鎬）様をご紹介します。

釜山側と韓国側の新しい路線を考えて、文化的な部分も問題を提起しました。この問題に対して、まず日本側の二人の方が討論を発表し、その次に韓国側にマイクを渡して討論し、そして自由席にマイクを渡すという順番で進めていきたいと思っております。それでは、野澤会長よろしくお願いたします。

【野澤 太三】

野澤でございます。最初に当てられましたので、簡単に私の一生と今後の問題解決方法その他について私の考えを申し上げたいと思っております。

まず日本の藤橋先生が申しました話を要約すれば、日韓トンネルは、いろいろ夢あるいは構想という段階から現実的なエンジニアリング、技術的な成果をすでに獲得できる段階にきている、ということを知りやすく説明していただいたと思っております。このために最も参考になりますのは、日本における青函トンネルの実績がございます。既に建設以来20年を経過して有効に使われており、近い将来、新幹線を通す工事も進められております。もう一つ更に参考になりますのが、フランスとイギリスを結ぶユーロトンネルの実績で、それを参考にすることで、今後の日韓トンネルを計画し、設計し、建設をするのに大変役に立つことについてのご指摘も頂いたわけがございます。今後の課題として、韓国と共同して調査をした方がよい、というご提案を受けておりますので検討したらいいかと思っております。

そして、基調講演で隣にいらっしゃるホ・ムンド（許文道）先生から、「心のトンネルを

掘ることが重要だ」というご指摘を頂戴しております。これは8月に釜山発展研究院の皆様方が、日本のルートと現場の視察をされたあと議論をいろいろした結果、技術的な課題ももちろん大事でございますが、それ以前にやはり両国民の間の心の通うトンネルを作ることがこのプロジェクトを実現する最大また最緊急の仕事ではないか、そういう意味で今日はそれをしっかりお話されました。そして問題は、歴史的課題、過去の問題、様々なしこりが日韓の間にあるとして、それをどう解決するかということについてもご提案があったわけでございます。私は過去の問題を議論するのに、過去だけを見ていたって答えは出ない、未来を見ることによって答えが出ると考えておりますが、先生はそれをトンネルを実現するという経過の中で、過程の中で克服をすることができるのではないかとご提案をしておりました。

それからもう一つ、C1ルートという新しい提案がチェ・チグ（崔治国）先生のほうからございました。これまでA,B,C3ルートということで10年以上ご提案したまま来ているわけでございますが、新しいC1、あるいはC2というルートも可能ではないかという大変前向きなご提案もございました。これについては私共いくつか意見はございますが、何よりもやはりこのトンネルは海の深い所を掘るという難しい課題を克服するためには、まず建設が可能であるかどうか、その観点から最も建設しやすいルートを選ぶということがまず最初でございます。そしてまた、出来上がったルートを今度はどう利用し活用するかという観点から評価をすれば、どのルートが最も費用対効果が大きいか、要するに、投じた投資に対する収益回収等も含めまして効果的なルートはどれであるかは、自ずから調べますと客観的に最良のルートが決まってくるのではないかとみているわけでございます。その意味で、まず大事な第一歩が今日踏み出されたということで、大変これは有意義なご提案だったと思うわけでございます。

それから、更にキム・ヒョンギョン（金滢均）所長からのご提案であります。釜山の市民の皆様が社会意識という調査を綿密にやっていただいたわけでございますが、これは最初のお話にありました心のトンネルを掘るということと誠に共通の課題でございます。やはり市民の方々、あるいは国民の皆様全体と申しますか、大部分の方々がこのプロジェクトに賛成をしていただく、そのことによって始めて問題が前進をするという提案だと思います。ユーロトンネルの場合についても200年以上の計画の中で実現できたのは、やはり両国民がECUという枠組みの中で、もう2度と戦争はしないという枠組みができた段階で初めて、トップ同士の握手もできたわけでございます。その意味で何よりもまず、市民の皆様がこのプロジェクトを理解していただくということが大事であり、そして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すこと、人の輪を広げることがこれから大事だと私は感じたわけでございます。以上、私の意見をお話しました。

【チョン・ホニョン（鄭 憲永）】

記録なし

【濱 建介】

私は現役時代つまり学校卒業して以来、日本の旧国鉄に就職し、それ以来鉄道トンネルの建設に携わってまいりました。青函トンネルの建設も、はじめの調査当時の事務所長として参画して以来、いろんな立場を経ながら最後まで関係してまいりました。この日韓トンネル研究会の初代会長の佐々先生には青函トンネルをやっていた時に非常にお世話になりまして、しょっちゅうトンネルの中に入って、あるいは相談し指導していただきました。その先生が会長になられ、私も誘われまして入会して以来20年ほどおるわけです。

最近NPOになりましたが日本のいわゆる国土省関係、その他協会、もちろん土木学会などを含めての総力を挙げての調査として取り上げてほしいというのが我々のはじめからの願いであります。しかしなかなかそういう事態になっていないのが現状でございます。今後大いに努力をして、早く本格的な調査に携われるようにしたいなと思っております。

本日のセミナーのご案内にありました、釜山側の接続部に対する理解を深めるというふうに書いてございました。接続部のみ今日お聞きしましたことも含め勾配などについてちょっと意見を申し上げたいと思います。

このトンネルは先ほどからいろいろ利用価値の問題もありましたが、やはり北東アジアという大きな目を見た時に貨物を外しては成り立ちません。また日韓間だけで見ても、人の往来だけでは問題があります。そういった意味で、どうしても貨物は必要です。そのためには今までの経験からみまして、やはり勾配ができれば12%、強くても1%までが限度ではないか、そう思って私どもは設計を考えておるわけでございます。ちなみに青函は12%です。現在青函の場合は、先ほど会長が紹介されましたように、今工事しようとしているのは片方の1本の線はそのままでもう一つの線路のレールの外側にレールを敷設してその線を軌道として走るといったことです。今のところは狭軌でしかも貨物が非常に活躍しております。併用をいかにするかがこれからの問題でございますが、いずれにしても貨物というものを除くとこのトンネルは成り立たないというふうに考えております。25%という発表がございましたが、これは非常に牽引力が少なくなるしスピードが落ちるとか、旅客の列車の邪魔になるのではと思っております、このへんは検討の余地があります。

また青函トンネルの場合は、水の出る地質がありましたが、非常に長い間の調査でいろいろ分かってきて山岳方式で注入をして水を止めておりました。当時は、もうスタートしたのが43年前ですが、ボーリングマシーンを投入しました。いろいろ検討してやりましたが、湧水など軟弱地盤にぶつかって総延長で3キロくらい掘って断念したわけです。しかし、シールドはその後非常に技術が発達しまして、ユーロトンネルをやる時に水圧を試験したら、20キロまでの水圧の試験はやってあります。20キロというと200mですが余裕をみて25キロくらいまで掘れば突発しても対応できるということが考えられますが、20キロが実験で出来れば実用的には15キロすなわち150m程度というところかなと思います。そのへんで考えてみますと、これも今の考えですが、今後25kmくらい進めば160mプラス下に50mくらいで21キロあればいいわけです。

青函は40年前の時点の技術であり地質も場所によることから、青函を山岳でやったことにこだわる必要はないということでございます。また、沈埋にしても日本の中でもやってお

りますが、一番私が心配するのは湾外でやろうとしますと相当な流れがあります。この流れに向かってやることは、沈埋としては非常に致命的な難しい問題であります。ボスポラスの場合も、今、大体終わりに近づいておりますけれども、現場に行ってみましても非常に苦労しております。うまくいっておりますが、あれを10キロもやるとか、あるいは5キロやることは非常に大変な作業です。湾の中に入った場合は別でございます。土被りも少なくすむし、いいかと思えます。それからもう一つ、海岸から陸地に上がる実例でいいますと、ドーバーの場合はフォークストーンとカレでそれぞれ8kmと3kmの陸上のトンネル部分があります。青函の場合は周囲の山が険しいものですから、それが17kmと13kmで30kmあります。ですから、青函の場合は53kmの延長で30kmが陸地で、そういった陸地の部分のトンネルも長くいるものですから、海岸からすぐに顔を出すというわけにはいきません。

それともう一つ、貨物の問題では貨物の取り扱いで、ドーバーの場合でも検疫があったり、いろんな施設がいります。それから、積み下ろしとか、あるいは車両検査などの問題、こういった問題で非常にいろんな設備があつて基地が非常に長い基地であります。ドーバーの場合でいいますと、フォークストーン側で150ha、フランス側では650haといっていますが、650haはただあるから取つてあると思えますので、それを引いても500から600ha必要ではないかと思えます。そういったことも後背地を考えていろいろ計画を立てる必要があるかと思えます。私どもも皆様方のご意見を聞いて、また我々もいろいろ勉強し、いいものにしていきたいと思っております。以上でございます。

【チョン・ホニョン（鄭 憲永）】

只今討論して下さった濱建介副会長と野澤太三会長は東京大学工学部の先輩、後輩の関係で、濱先生は先輩でいらっしゃると思っております。野澤先生は政治家でいらっしゃるし、濱先生は技術者として働いてこられました。日韓海底トンネルは、経済的妥当性のために貨物輸送が必要です。そのために勾配があまりにも強いとできませんが、釜山市が提示した25%はあまりにも強いのではないかという問題が提起されました。青函トンネル工事の時のシールド工法の経験談をお話して下さいました。海底下10mの海域部分は水の流れが強いのでトンネルが上がってくると問題が大きいという心配なお話もして下さいました。そして、海岸線の近くに出口を出すには非常に問題があるのではないかという問題を提起して下さいました。私たちは、今回新しい路線を提案しましたが、この部分の技術的な問題を克服するためには詳細な路線案がなければならないし、克服しなければならない課題が多いようです。参考にして下さい。お二方の討論はこれで終わります。次は、韓国側の討論になります。

【キム・ジェチュン（金 濟春）】

こんにちは。キム・ジェチュン（金濟春）です。私たちが本格的に技術的検討を始めてからそんなに経っていません。日韓トンネル研究会の場合は、25年以上検討し、そして技術的部分で多くのことが検討をされていることに非常に驚き、より一層開発しなければならないと思っております。トンネルの勾配もそうですし、我々が検討を始めてから日が浅

いので足りない部分が多くあります。技術的側面でこれからもっと多くの検討を通して整理し、私たちの案を修正する部分があれば修正しようと思います。

我が国内の場合、実は公認されたトンネルはありません。今、デウ（大宇）建設でカドク（加徳）島とコジェ（巨濟）島を連結する区間にトンネルを施工しています。それは、韓国唯一の海底トンネルです。しかし、日本では青函トンネルやアクアライン、そして英仏海峡トンネルがあり、これらで海底トンネルの安全性がある程度検証されたと思います。しかし、我々のプロジェクトは既存のどの海底トンネルより延長や水深等、いろいろな側面で精密な検討が必要だと思います。海底トンネルの場合、トンネルの工法の決定は地盤調査や基礎調査を遂行し、それによる施工性・経済性・工事期間等を総合検討し、最終の工法を決定しなければならないと思います。

したがって、日韓海底トンネルは、世界的なプロジェクトとして、この事業を設計し、まとめる段階まで、ここにいらっしゃる多くの方々や周辺の呼応と助けを受けなければならないと思います。設計と施工自体が10年以上かかるとすると、現在のトンネル工法と技術を適用して、どんな問題が生じても知的に解決できると思います。そして現在の交通技術の発達をみても、10年、20年後は経済的や技術的にもっと効率的に開発できるのではないかと、漠然とですが技術的な側面では肯定的な期待をしております。

私が申し上げられることは、トンネルの工法の側面で技術的検討は工法自体の検討よりも、先にお話したように、ある程度解決可能だと思います。いずれにしろ道路や鉄道において最も重要なのは、線形、つまり路線ではないかと思います。それで、最適の実用的な部分、ある地盤調査や基礎調査を通して、工法も工法ですが、最適な調査を決定していくことが、本プロジェクトにおいて、技術的検討の核心になるのではないかと考えています。結論的に申し上げますと、技術的には社会的に具体化しながら可能であると思います。

次に、私たちがこの海底トンネルプロジェクトの検討過程が短かったので、不足な部分が多くあり、それに関してはもう少しがんばります。そして、問題は世界最大のプロジェクトであるこの事業が単純な技術的側面でできるのか、できないのかよりも、この韓日トンネルの場合問題は何かということ、経済的・社会的・文化的な妥当性の検討が今、具体的にこなされているのか。これまで今回のような機会が数回あったと存じております。それが日本側や韓国側の社会的共感を形成できる価値を論ずることのできるレベルに至っているのかということに対しては疑わしいです。そして、具体的な研究がもっと進まなければならないと思います。

そのような研究がこのプロジェクトを実質的に可視化できる、すなわち、始まる時点と密接な関係があると思います。その他、技術的な部分については、先ほど申し上げたように日本側と共に努力すれば、技術的な部分は十分に確保できるのではないかと思います。これで終わります。

【チョン・ホニョン（鄭 憲永）】

お疲れ様でした。キム・ジェチュン（金濟春）氏は今回、チェ・チグ（崔治国）博士と検討する過程で共に研究し、資料を提供した方だと存じております。今後、トンネルが建

設される時期が10年後になるので、この部分を強く提案する必要があるのではないかと。特にトンネルでは路線自体が重要であるとし、今後15年、20年後なので工法等は克服できると語られたと思います。次は釜慶大学のユ・ジョンウ（柳鍾又）教授をご紹介します。

【ユ・ジョンウ（柳 鍾又）】

お会いできてうれしいです。釜慶大学建築学部のユ・ジョンウ（柳鍾又）です。我が大学には日韓トンネル研究会が10年前行った地質探査、地質調査に関係した方々がいました。しかし、今まで何の対話もなく埋もれてきたことを覚えています。私が調べてみると、特に無関心になる理由もないのにそうなったのは、韓日関係、日韓関係のいろいろな文化的・社会的な問題が共に介在していたので、そこに参与した教授たちが特に関心を持たず、黙認していたのではないかと思います。

私は韓日トンネルが非常に早急になさなければならない大事業であると考えています。基調演説でおっしゃったように、心のトンネルを掘って過去の歴史に対する懺悔、脱アジア意識の清算、島国根性の克服、この3つを韓日トンネルプロジェクトの先行条件として日本社会の前に提示し、その答えを得ることができれば、というお話に私も共感いたします。このような政治・経済的利害関係を解消し、国民的共感を構築するのに、何をどのようにするのかを私たち皆が共に知恵を絞らなければならないと思います。

私は、日韓トンネル研究会がこれまでずっと研究し、民間団体から法人体として研究会を発展させてきながらも、韓国との関係で幅広い情報共有や、各種技術共有、共同開発等の積極的な試みがもう少しあったならば、もっと早くこのような集まりや、試みのいろいろな事業が発展していたのではないかと思います。

私は建築分野なので、土木の話をするのでもなく、文化的な韓日関係に関する問題をやわらかく解くためには、韓国側や日本側でこのトンネルの名称を一日も早くユーロトンネル、ボスポラストンネルのように、トンネル研究会の名称を韓日共同で一つを規定し、それを中心として共同研究ができる土台を準備するのはどうかと提議し、発表を終わりたいと思います。ありがとうございます。

【チョン・ホニョン（鄭 憲永）】

ありがとうございます。トンネルの名称自体が両国の深い溝になり、国民の感情を難しくするので、名称を変更し共同テーマを決めて、研究する方向を設置することを提議されました。今日4人の方の討論を終えて、最後に釜山経済再生市民連帯常任議長のパク・インホ氏にマイクを渡します。

【パク・インホ（朴 仁鎬）】

今日の討論者の中で最後になります。ほとんど先に述べられたので重複せざるを得ません。今日は運が良くないようです。イ・ヨンフン（李龍欽）会長が理事長でいらっしゃる時、約14年前に一信設計で発表したことがあります。ちょうど今日2時から福岡と釜山と九州の市民団体約70名が集まって、討論会をするので簡単に述べます。

1 番目は、慎重なアプローチが必要だと考えます。慌てずに慎重にしなければならないとお話したいです。KMI 韓国海洋水産開発院では、海上輸送がこれほど発展しているのに海底トンネルの必要性があるのかという反論が提起されています。そのお金があれば海上輸送にもっと役立つのという話が金海海洋水産開発院で話されています。

2 番目は、先ほどユ・ジョンウ（柳鍾又）教授が話されましたが、これは私の考えです。韓日海底トンネルの名称ではできないと思います。そして、唐津からの出発はだめだと思います。それはほとんどの方々が唐津に対する歴史的な不幸な時期があったのでこの名称では難しいと思います。アジアトンネルのような名称を考えています。

3 番目は、これからもう少し市民の共感を形成する必要があると思います。思った以上に非常に難しいです。技術的側面も重要でしょうが、もう少し市民の共感の合意・建議を求める必要があると思います。

4 番目は、これから福岡・釜山・九州間の超広域経済交易圏で論議される機会があればと思います。私は、福岡・釜山・九州間の海は、海ではなく川だと思っています。

最後に、シン・ジャン Chol（申章澈）教授の PF 関係のことです。これが果たして今後の費用関係が国際的に可能なのか。それで申教授の研究がもっと必要だと思います。

【チョン・ホニョン（鄭 憲永）】

これで討論者の討論を終え、自由討論に入りたいと思います。今日発表した内容の中で、疑問点やコメント、建議事項があれば述べて下さい。

【ソ・イテク（徐 義澤）】

今日二人の討論者と二人の発表者が韓日トンネルの名称を変えたほうが良いという意見がありました。私は、これに積極的に賛成します。韓日トンネル研究会の会長として、日韓トンネル研究会に名称の変更を考慮してほしいという意思を伝えたいと思います。その理由は、まず韓日というのは両国です。つまり、非常に狭い意味の韓国と日本をいいます。また釜山・福岡も狭い地域間をいいます。しかし、韓日海底トンネルはアジアとヨーロッパ大陸を連結する広範囲な超広域圏となります。それならば、当然名前を変えなければならないのではないのでしょうか。また、韓日トンネルがいろいろな難関を突破しなければならないので、両国間の国民感情から韓日というのを例えば、シルクロードトンネルとか、ユーラシアントンネルとか、アジアトンネルのような広範囲な超広域圏の名称に変えれば、韓国・日本だけでなく中国やヨーロッパ大陸の全体が同参でき、同質性を持つことができる一つのトンネルなので、そのように変えてほしいと思います。

2 番目は経済性です。韓日海底トンネルにとつもない工事費が予想されています。韓日トンネル間に物流が行き来してもこの工事費を解消できません。この工事費を解消する方法は、アジア大陸全体、ヨーロッパ大陸全体が物流をお互いに交換しなければ解消することはできません。はっきり申し上げられることは、最後の決定は、両国政府間の協議で成されます。この協議過程で経済性に対する妥当性がなければ、これは始まりません。それで、この経済性を確保するためには多くの国を同参させなければなりません。

まだ言えませんが、ユーラシアントンネルになるならば、中国も一部の工事費を負担しなければならないし、また、間接的にユーラシア大陸に属する諸国からも工事費の一部を補助する機会を与えることができます。しかし、韓日という名称がつけば、地域の狭い限界線のためにこれを克服できません。それで今日私は、韓日トンネル研究会の会長として、公式的に日韓トンネル研究会に名称を変えることについて、もう一度考慮して頂ければという提案をいたします。

【チョン・ホニョン（鄭 憲永）】

ありがとうございます。名称変更を提案し、二つの側面で述べて下さい。ました。

【ホ・ムンド（許 文道）】

討論に一つ提案したいと思います。名称を変える前に心のトンネルを掘らなければなりません。今、ユーロとか、EUとか、NATAというふうに関域共同化は世界的基準で生じているので、韓日トンネルの場合は東アジア共同体を前倒しする梃子のような役割を必ず果たすだろうと思います。韓・中・日3国の経済が世界経済の何%を占める時代がきました。東アジアの時代が来たので、「東アジアトンネル」という名前が良いと思います。これは、すぐ結論を出そうというのではなく、次の段階で両国レベルで結論を出すことと思います。

そしてルートを釜山・福岡を連結するという話がありますが、戦略的に釜山をどうこうするという事よりも、今は釜山側で、研究の蓄積と国家の意思を決定できる基本プレゼンテーションをたくさん作っておいて多くの技術が開発されれば、釜山でも、どこでも可能であろうと思います。

次に、キム・ヒョンギョン（金滢均）博士のお話の中で、このトンネルに関して誰がやった、というふうに関域的な、宗教的な見解が障害になるのではないかという話がありましたが、それは、恐らく初めに国際ハイウェイを、次にその延長線上で韓日海底トンネルを統一教会のムン・ソンミョン（文鮮明）総裁が先に提唱し、そこに日本の専門家たちが呼応することがきっかけになって研究が始まりました。それこそ韓国と日本の間でも心を開くべきですが、ある理想的な目標を宗教が提示したとして、宗教がそのプロジェクトを強要するのでもなく、誰が提案したとしても、それをもってやればいいのであって、一般的・社会的な偏見をもっては、このプロジェクトはできないと思います。

理想主義の傾向と信念が強い集団でなければなりません。韓日トンネルは多くの先見性と使命感を要求します。

日本では西堀栄三郎という方は、南極探検隊をし、日本山岳会の会長もされた方です。しかし、その方は、統一教会員ではありませんが、その方の話に共感したので、私の知る限り日本の超大物級の人々を結束することが出来ました。

したがって、社会的偏見によって先入観を持っていれば、このようなプロジェクトはできません。これからそのような問題に対して、しっかり心を整理することが非常に重要だと思います。だからといって、このプロジェクトを通して宗教統一しようという話では絶対にならないと私も知っているので、その点について明確にすることが重要だと思います。

【チョン・ホニョン（鄭 憲永）】

分かりました。ホ・ムンド（許文道）顧問は、名称まで提案して下さいました。しかし、今日決定する事項ではないと前提して下さいました。釜山・福岡という小さな名称よりは、広大な名称が良いのではないかと述べられました。そして討論の新しい指示をして下さいましたが、次回に検討することに致します。

それでは、日韓トンネル研究会側から、意見とか提案する内容があれば、コメントして下さい方はいらっしゃいませんか。

【藤橋 健次】

私は実は私は 28 年間このプロジェクトの課題に取り組んでおります日本のいち土木技術者であります。したがって、日本人を代表できるような能力も立場も持っておりません。したがって、私が日本を代表した意見ということで述べられるような能力も持っておりません。しかし、先ほどホ・ムンド（許文道）先生の基調講演にもありましたが、日韓の非常に深刻な問題については、日本の指導者が日韓の問題で謝罪、懺悔を乞いたいと常にふれられますけれども、日本が懺悔すべき立場であったとしても、百万回、千万回謝罪をしたとしても、そのことで謝罪が成就するとはどうしても考えられないのです。従いまして、ホ・ムンド（許文道）先生、そして野澤会長がおっしゃられるように、このプロジェクトを推進していく過程の中に、それが克服、解決されるのではないかという、非常に確信めいた実感を私は持つに至っています。このプロジェクトを進める過程で様々な問題や潜在的なものが顕在化されてきているという実感を持っています。それを一つ一つ丁寧に整理して解決、克服していくことが、そうした深刻な問題を克服していく道であると考えております。この日韓トンネルを実現していくことが、そういう問題解決の最も近い道であると私は感じております。ありがとうございました。

■閉会の辞

【チョン・ホニョン（鄭 憲永）】

ありがとうございます。チェ・チグ（崔治国）博士の提案した技術的問題に対して反論を提起すると思いましたが、その部分に対しては今すぐに検討していないので避けました。そして、このプロジェクトが成功するために、また成功していく段階で生じる問題点や課題について考えていらっしゃることを整理して述べて下さいました。予定した時間を 10 分過ぎました。おそらく腹を割って話をすれば、徹夜しても語れないほど多そうですが、決められた時間が過ぎました。それでは、今日の発表と討論は、これで終わりたいと思います。今日、祝辞と基調演説を下さったイ・ゲシク（李啓植）院長と野澤太三会長、ホ・ムンド（許文道）顧問に感謝し、主題発表して下さいました 4 人の方に感謝申し上げます。これで、今日の韓日トンネル政策セミナー「韓日トンネルと東北アジア統合交通網の構築」に対するセミナーを終わりたいと思います。

한일터널정책세미나

(한일터널과 동북아시아 통합교통망의 구축)

2008년 10월 30일에 한국부산에서 개최된 세미나의 내용

앱스트랙트

2008년 10월 30일 (목) 에 한국 부산시에 있는 부산시 상수도 사업본부 10층 회의실에서 「한일터널정책세미나」가 개최되었다. 이 세미나는 같은 해 8월 27일 (수) 동경에서 개최된 「해저터널연구 국제워크샵」에서 제안된 터널 루트나 사용 방법등에 대해서 보다 구체적으로 논의하는 것을 목적으로 하고 있다.주최는 한국측 재단법인 부산발전연구원,사단법인한일터널연구회,및 일본측의 특정비영리활동법인 일한터널연구회이다

【주최자인사】 주최자인사로서 부산발전연구원의 이계식원장,한일터널연구회의 서의택 공동회장,일한터널연구회의 노자와 타이조 회장이 인사했다.

【기조강연】 기조강연에서 사단법인한일터널연구원의 허문도 고문이 「먼저 마음의 터널을 뚫어야 한다」라는 테마로 연설하고 터널을 만드는 전제로서 ①과거 역사에 대한 참회, ②탈아 의식의 청산, ③미래지향의 확립을 꾀하는 필요성을 강조했다.

【주제발표】 주제발표에서는 첫 발표자로서 일본측 당회의 후시하시 겐지 상임이사가 「한일해저터널 사업현상과 추진과제」라는 테마로 강연하고 일한터널연구회의 활동경과,역대회장의 소개등 당회의 역사를 보고한 후 한일터널 지형·지질등 노선 선정의 기본적조건에 대해서 논하고 더우기 한일터널 사용목적과 사용방법으로서 카트레인과 리니어모터카등 각종수송 형태의 장단점을 논의하고 마지막으로 한일터널의 운영관리에 대해서 건설과 운영을 나누어서 행하는 상하분리방식이 효과적이라고 논의했다.

두 번째 발표자로서 한국측에서 재단법인부산발전연구원의 최치국 선임연구원이 「한일터널의 쟁점이 되는 사항 및기본구상」이라는 테마로 강연했다.그는 쟁점의 하나인 노선에 대해서 부산과 후쿠오카를 직결하는 노선을 제시하고 한국측의 가덕도를 거쳐 부산시의 서부를 흐르는 낙동강 하구근처의 개발구역에 노선을 늘리고 거기에 국제 복합터미널을 건설하는 안을 피로했다.그 밖에 쟁점으로서 교통수단,터널 공법,터널의 역사문화적 의의에 대해서 논의했다.

세 번째 발표자로서 한국측에서 숭실대학의 신장철교수가 「북동아시아의 변영과

한
경
한
공
회
「
부
한
보
해
「
【
3
주
단
루
출
시
강
프
있
더
마
프
가

한일터널의 건설」을 테마로 주제발표를 하고 한일해저터널 건설이 실현되면 경제적으로는 물론 북동 아시아의 정치적 긴장관계의 완화와 정치적 안정을 가져 오고 한반도 통일이 조기 실현되고 북동 아시아레벨의 지역공동체 논의를 활성화시켜 공존 공영의 평화체제 확립의 기회가 되고 유라시아 횡단운송망구축과 한일 신뢰관계의 회복과 「독도」 분쟁의 해결, FTA 체결의 시금석이 된다고 논의했다.

마지막으로 네 번째 발표자로서 재단법인부산발전연구원의 김형균 정책협력소장은 「한일해저터널 사회문화적 과제」라는 테마로 발표했다. 먼저 그는 2 주일 전에 부산시민을 대상으로 행한 한일터널에 대해서 의식조사 결과를 발표하고 약 60%가 한일터널 건설은 필요하다고 대답한 것 등을 보고했다. 또, 진지한 경제교류와 협력을 보장하는 것 등을 일본측에 기대함과 동시에 한일교류의 역사에 대한 오해와 불신을 해소하는 것이 중요하며 그렇기 때문에 사업 명칭도 「한일터널」에서 「부산후쿠오카연락철도」 등으로 바꿀 필요가 있다고 말했다.

【토 론】 토론에서는 사단법인한일터널연구회 정현영 이사가 사회를 담당했다. 주최 3 단체 각 대표와 주제발표자와 당회의 하마 겐스케회장등이 가담하여 기조연설이나 주제발표 내용등에 대해서 활발히 토론했다. 기술적 측면에서는 한일터널이 구상 단계에서 현실적 과제로 되어 가고 있기 때문에 가장 건설하기 쉬운 비용대 효과가 큰 루트를 선정할 것, 화물 열차 주행을 전제로 터널 구매나 그것을 가능하게 하는 출입구를 설정할 것 등이 의견으로서 나왔다. 또 프로젝트 추진에는 폭넓게 시민으로부터 찬동을 받는 것이 소중하기 때문에 특히 한국측에서 본 심리적 위화감이 강한 「쓰시마」를 시종점으로 하지 않을 것, 혹은 한일 양국 이외의 주변국이 프로젝트에 참여하기 쉽도록 「한일터널」이란 명칭을 바꾸는 등의 제안이 있었다. 한일양국간의 마음이 통하는 터널을 만드는 것이 프로젝트를 실현하는 최대 더우기 가장 긴급한 일이라고 확인되었다.

마지막으로 사회자가 노선등 기술적인 과제에 대해서 성급한 논쟁은 피하고 프로젝트를 성공시키기 위해서 생기는 각 단계에서의 과제나 문제점에 대해서 정리해 가는 것으로 오늘의 세미나를 마무리 짓겠다고 말하며 세미나를 마쳤다.

Agenda Seminar of Japan – Korea Tunnel

(Japan –Korea Tunnel and the construction of an integrated northeast Asia transportation net)

The contents of the convened seminar in Korea-Busan, October 30, 2008

Abstract

The “Japan- Korea Tunnel agenda seminar” was held at the 10th floor conference room of the water supply projects Head Quarters of Busan city in Korea on Thursday the 30th of October, 2008.

“Japan- Korea Tunnel Seminar” was held at the conference room, 10th floor of the Water Supply Projects Headquarters of Busan City, South Korea, on 30th October (Thursday), 2008.

This seminar was co-organized by the Busan Development Institute and the HAN-IL Tunnel Research Institution on the Korean side as well as the Japan-Korea Tunnel Research Institute, a non-profit organization, on the Japanese side. It was aimed at presenting more concrete proposals concerning the tunnel’s planned route and its usages, as a follow-up to “The Undersea Tunnel International Research Workshop” held on 27th August (Wednesday), 2008, in Tokyo, Japan.

Organizers address

Organizers greetings were given by the President of the Busan Development Institute Dr. Lee, Kye-Sik, and by the Co-President of the HAN-IL Tunnel Research Institution Dr. Suk, Eui-Tack and the President of Non Profit Foundation the Japan-Korea Tunnel research Institute Dr. Daizou Nozawa.

Keynote speech

Mr. Ho, Moon-do, the Advisor of the HAN-IL Research Institution, addressed in his keynote speech “The need to begin with digging the heart tunnel” and emphasized that the premises of making this tunnel requires first repentance of the past history, and second shuffling off the concept of “Japan is superior to other Asian countries” and third is the necessity to establish a positive and future-oriented view.

Presentation of the main topic

The first performer at the presentation was the standing board director of the Non Profit Foundation the Japan-Korea Tunnel Research Institute of the Japanese side Mr. Fujihaashi Kenji. He discoursed on the theme of the current status of the Japan-Korea undersea tunnel and its impelling assignment. He also spoke about the progress of the operations of the Japan-Korea Tunnel Research Institute, introduced their successive chairman and gave a report of their history. After which he also spoke about the geological formation and topography of the Japan-Korea tunnel

as basic parameter of the route planning, and elaborated further by hitting on the merits and demerits of the purposes and usages of the tunnel in all sorts of transport patterns like that of Car Train and the Linear motor car . He finally spoke about the operational management of the tunnel promoting the efficiency of a two-tiered system in operating the construction and the management separately.

Dr. Choi, Shi-Gook, the elected research associate of the Busan Development Institute, was the second performer at the presentation. He discoursed on the theme of "What is to become an issue of dispute over the basic framework of the Japan- Korea tunnel", and indicated that one of these disputes would be how it is a directly -connecting route between Busan and Fukuoka. Besides that, he elaborated that the route will go through the Kadok island on the Korean side, stretching to the development districts of the vicinity of the Busan city westward-flowing river Naktongan branching bay. He also spoke about the method of transportation and the tunnel's constructing techniques as another issue of dispute, and about the historical cultural significance of the tunnel. He then linked that to the expected collaboration in Japan and Korea researches on the tunnel.

The third performer was Dr. Shin Jan-Chol, professor of Seonshil University from the Korean side. He spoke on the theme of "The prosperity of North East Asia and the construction of the Japan-Korea tunnel". He said that the fulfillment of the construction of this Japan-Korea undersea tunnel would not only be an appeasement to the economical and political strained relations of North East Asia, but will also bring political stability and hasten the unification of the Korean Peninsula. Furthermore, he added that it will invigorate also the controversial ecological community level of the region of North East Asia to give the opportunity for establishing a peaceful structure of coexistence and co prosperity, by establishing the Eurasian transportation intersection net, recovering the relationship of mutual trust between Japan and Korea, resolving the Takeshima conflict and by becoming a touch stone for concluding the FTA.

As the fourth and final performer of the presentation, Dr. Kim, Hyeong- Kyun the political cooperation director of the Busan Development Institute spoke on the theme of "The social cultural assignment of the Japan Korea undersea tunnel" reporting that as he began two weeks ago by conducting a survey on the attitudes of the citizens of Busan city towards the Japan- Korea tunnel, around 60% have confirmed the need of constructing it. He also said that along with anticipations of earnest seriousness in economic interactions and guaranteed cooperation from the Japanese side, it is also essential to ravel out the misconceptions and distrust in the historical Japan- Korea interchanges, and that's also why there is a need for changing the naming of the project from "Japan-Korea Tunnel" to "Busan-Fukoka access Railway", he said.

The debate

Dr. Jung, Hun-Young, the administration officer of the Korea- Japan Tunnel Research Institute moderated the debate. He was joined by their Vice President Mr. Hama Kensuke and a representative of each of the main organizing associations in debating dynamically over the main subject and the keynote address. Given the fact that the Japan-Korea Tunnel Project is entering

into a stage of actual assignment up from the conceptual stage, the seminar heard some technical advices such as: to select a tunnel route that would ensure both the best construction efficiency and cost-benefit performance; to determine the tunnel's gradient suitable for the passage of freight trains and the tunnel's exit / entry points that would enable the gradient.

Another proposition was the importance of getting a wide assent from the public to the implementation of the project, for which it is vital that the Karats, which raises a strong psychological discomfort on the Korean side especially, should not be specked as the mark grabber all the while. Or, conceivably, that changing the naming of "Japan-Korea Tunnel" can make it easier for both of Japan, Korea and the neighboring countries to participate. Also that the implementation of building a heart commuting tunnel between the two countries of Japan and Korea is ascertained to be an ultimate and most urgent pursuit.

The moderator finally concluded by stating the need to avoid hasty argumentations concerning the route of the tunnel and other technical issues, and called for putting in orderly disposition each of the problems or issues that might arise in each stage for the success of the project. With this, he said, today's seminar is resolved. The seminar finished.

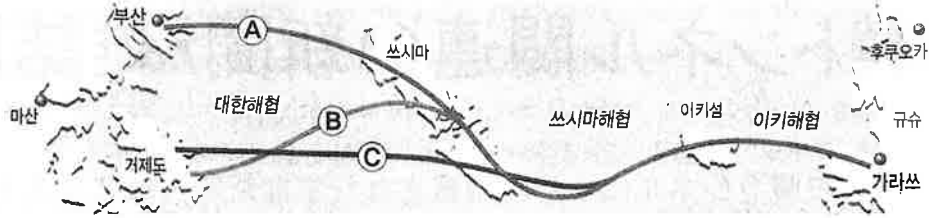
日韓トンネル関連の新聞・雑誌記事

日韓トンネルについて掲載された主な新聞・雑誌リスト

No	新聞・書籍名	発行年月日	国名	種類	主 な 内 容	頁
1	釜山日報	2008/6/27	韓国	新聞	日韓海底トンネル急浮上、釜山発展研究院本格研究	52
2	世界日報	2008/6/30	韓国	新聞	日韓海底トンネル推進本格化、釜山市チーム構成	55
3	釜山日報	2008/7/1	韓国	新聞	日韓トンネル建設の妥当性と問題点を検討し賛同の輪を	57
4	釜山日報	2008/7/1	韓国	新聞	日韓トンネルの論議が加速、本誌報道後に関心高まる	59
5	釜山日報	2008/7/4	韓国	新聞	日韓海底トンネル、共存が前提でなければ	62
6	朝鮮日報	2008/10/11	韓国	新聞	錦湖アジアナ会長「韓日海底トンネルの建設を」	65
7	東亜日報	2008/10/11	韓国	新聞	韓日海底トンネルを掘ろう。錦湖アジアナ会長が提案	67
8	釜山日報	2008/10/30	韓国	新聞	韓日海底トンネルで超広域経済圏を。セミナー開催	69
9	朝鮮日報	2008/11/3	韓国	新聞	韓日海底トンネル：論議が再び活発化	71
10	釜山日報	2008/11/3	韓国	新聞	韓日海底トンネル事業を政府次元で推進	74
11	東亜日報	2008/11/7	韓国	新聞	韓日海底トンネルを掘るか掘らないか議論再点火	76
12	ソウル経済	2008/11/13	韓国	新聞	海底地中構造調査「最適路線」を探せ	81
13	釜山日報	2008/12/18	韓国	新聞	韓半島に物流・観光の大変化来る	84
14	釜山日報	2009/1/1	韓国	新聞	韓日海底トンネル釜山市民の思いは56.4%が賛成	87
15	日韓協力	2009/1/1	日本	新聞	総会の共同声明に日韓トンネル検討が盛り込まれる	90
16	毎日新聞	2009/1/5	日本	新聞	近隣繁栄化策として日韓トンネルの絶好の機会	93
17	釜山日報	2009/1/10	韓国	新聞	日韓トンネルと日韓海底共同開発の議論も可能	96
18	釜山日報	2009/1/31	韓国	新聞	日韓海底トンネルに反対	99
19	土木学会誌	2009/2/1	日本	雑誌	実現したい夢のトンネル「日韓トンネル」	101
20	WEEKLY REPORT	2009/2/6	日本	新聞	福岡北ロータリークラブでの野澤太三会長講演	105
21	釜山日報	2009/2/18	韓国	新聞	釜山許市長、日韓トンネルは肯定的な検討が必要と語る	107

한·일 해저터널 노선안

(자료제공:일한해저터널연구회)



“초광역경제권 토대, 동북아교통망 시발점”

한·일 해저터널 급부상

한·일 해저터널 건설 논의가 수면 위로 급부상하고 있다. 부산시와 부산발전연구원(BDI)은 27일 일본 후쿠오카와 한국 동남권(부산·경남) 지역을 잇는 한·일 간 해저터널 건설과 관련, 동북아복합교통망 구축 차원에서 본격적인 연구에 착수했다고 밝혔다.

부발연 동남권~후쿠오카 구축 본격 연구

“경제파급 효과 막대” 부산시 적극 추진

양 도시 민간 차원 연구회도 잇달아 발족

부발연은 최치국 도시창조본부 선임연구위원을 단장으로, 김형균 정책협력처장, 금성근 지식경제본부 선임연구위원 등 교통, 물류, 사회·문화, 경제 분야 전문가 8명으로 ‘한·일해저터널 태스크포스(TF)팀’을 구성해 본격적인 연구에 돌입했다.

부발연 TF팀은 현재 5차례 세미나를 개최한 데 이어 오는 12월 초까지 1차 보고서를 제출하고, 국내외 전문가들을 참석시켜 동북아물류 중심도시로서의 역할과 정책방향을 담은 ‘국제물류교통도시 심포지엄’을 개최한다는 계획이다.

이와 함께 부발연 이계식 원장은 곧 부산~거제 간 거가대교의 3.7km 침매터널 공사 시공회사인 대우건설의 모기업 금호아시아나 그룹 박삼구 회장 등 국내 재계 인사와도 직접 면담해 사업 타당성

을 논의할 계획이다.

이에 앞서 허남식 시장과 박삼구 회장은 지난 17일 가덕도 침매터널 현장에서 직접 만나 ‘한·일 해저터널’에 대한 국내기업의 참여 여부를 비공식적으로 논의했다.

허 시장은 27일 “향후 국경의 개념이 없어지는 초광역적 국제상황에 대처하고, 일본과의 경제협력을 통한 부산지역 경제발전을 위해서 한·일 해저터널 필요성과 효과, 문제점 극복 방안에 대한 구체적인 검토를 부발연에 지시했다”면서 “다음달 2일 취임 2주년 기념 기자회견에서 한·일 해저터널의 연구추진을 공식 발표할 계획”이라고 밝혔다.

허 시장은 “정부 차원에서도 관심을 갖도록 공감대를 확산시키는 노력이 필요하다”면서 “해저터널을 통해서 일본 규슈 지역과 하

나의 생활권으로 형성이 가능하다”고 덧붙였다.

한·일 해저터널 TF팀의 최치국 단장은 “동북아시아 경제통합을 위해 부산의 시각에서 동북아통합교통망과 국제자유무역도시의 기반시설 차원에서 한·일 해저터널을 연구 중”이라면서 “현재 논의 중인 부산~후쿠오카 초광역경제권 논의의 하나로도 생각하고 있다”고 밝혔다.

부발연은 △한·일, 한·중 해저터널이 동북아국가경제협력체계에서의 타당성 △초광역경제권 형성의 기반시설로 적합성 △직접 영향권인 기·중점 지역의 경제적 파급 효과 △부산항 물류에 미치는 영향 등을 분석하겠다는 계획이다.

부산시는 이번 한·일 해저터널 논의에서 연결부를 항만과 철도, 고속도로 접속이 용이하고, 해상터널에서 육상으로 연결부 부지 확보가 가능한 부산 강서구를 염두에 두고 있는 것으로 알려졌다.

한편 국내에는 민간 분야에서 이용훈 일신설계 회장, 서의택 중앙도시계획위원장(전 부산외대 총장) 등으로 (사)한·일해저터널연구회를 발족시켜 활동 중이다. 일본은 민간차원의 일·한 해저터널연구회에 이어 지난 3월에 일본 자민당 규슈지역 중의원 14명을 중심으로 일·한 해저터널추진동맹을 발족했다.

이병철 기자 peter@busanilbo.com

釜山日報

2008年6月27日

日韓海底トンネル急浮上「超広域経済圏土台、東北アジア交通網始発点」

釜山発展研究院 東南圏～福岡 構築本格研究

「経済波及効果、莫大」釜山市積極推進、両都市民間レベルの研究会も続々発足

日韓海底トンネル建設の論議が水面に急浮上している。釜山市と釜山発展研究院（BDI）は27日、日本の福岡と韓国の東南圏（釜山・慶尚南道）地域を結ぶ日韓間の海底トンネル建設に関し、北東アジア複合交通網構築レベルで本格的な研究に着手したと明らかにした。

釜山発展研究院はチェ・チグ都市創造本部選任研究委員を団長に、キム・ヒョンギョン政策協力署長、クム・ソングン知識経済本部選任研究委員ら、交通、物流、社会・文化、経済分野の専門家8人で「日韓海底トンネルのタスクフォース（TF）チーム」を構成し本格的な研究に突入した。

釜山発展研究院 TF チームは、これまで5回のセミナーを開催したのに続き、来る12月初めまでに1次報告書を提出し、国内外の専門家たちを参加させ、北東アジア物流の中心都市としての役割と政策方向を入れた「国際物流交通都市シンポジウム」を開催する計画だ。

これと共に釜山発展研究院のイ・ケシク院長は、まもなく釜山～巨済間の巨加大橋の3.7kmの沈埋トンネル工事施工会社である大宇建設の親企業、錦湖アジアナグループのパク・サムグ会長ら国内の財界人士とも直接面談し、事業の妥当性を論議する予定だ。

これに先立ち、ホ・ナムシク（許南植）市長とパク・サムグ会長は、去る17日に加徳島の沈埋トンネル現場で直接会合し「日韓海底トンネル」に対する国内企業の参与可否を非公式的に論議した。

許市長は27日「今後、国境の概念がなくなる超広域的な国際状況に対処するため、日本との経済協力を通じた釜山地域の経済発展のために日韓海底トンネルの必要性和効果、問題点の克服方法に対する具体的な検討を釜山発展研究院に指示した」とし、「来月2日の就任2周年記念記者会見で日韓海底トンネルの研究推進を公式発表する」と明らかにした。

許市長は「政府レベルでも関心を持つような共感の帯を広げる努力が必要」とし、「海底トンネルを通して日本の九州地域とひとつの生活圏の形成が可能」とつけ加えた。

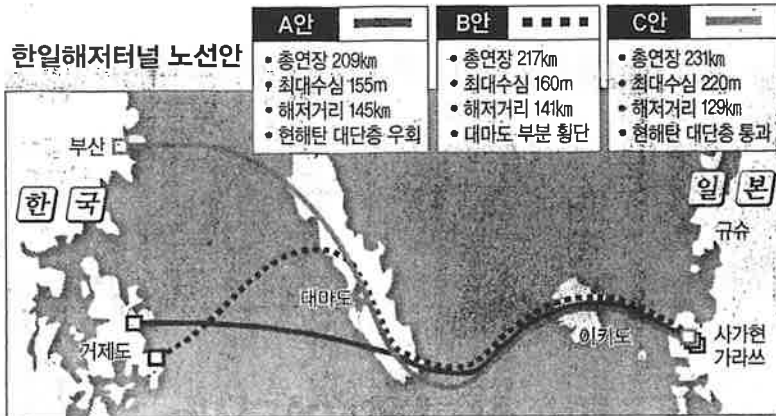
日韓海底トンネル TF チームのチェ・チグク団長は「北東アジア経済統合のため、釜山の視点で北東アジア統合交通網と国際自由貿易都市の基盤施設面から日韓海底トンネルを研究中」としながら「現在論議中である釜山～福岡の超広域経済圏論議の

ひとつとして考えている」と語った。

釜山発展研究院は、△韓日・韓中海底トンネルが東北アジア国家経済協力体系での妥当性、△超広域経済圏形成の基盤施設としての適合性、△直接影響圏である起・終点地域の経済的波及効果、△釜山港物流に与える影響等を分析する計画だ。

釜山市は今回の日韓海底トンネル論議で、連結部を港湾と鉄道、高速道路の接続が容易で、海上トンネルと陸上との連結部の土地確保が可能な釜山の江西区を念頭に置いていると伝えた。

いっぽう、国内には民間分野でイ・ヨンフム（李龍欽）一信設計会長、ソ・イテク（徐義澤）中央都市計画委員長（前釜山外大総長）らが社団法人韓日海底トンネル研究会を発足させ活動中だ。日本は民間レベルの日韓海底トンネル研究会に続き、去る3月に日本の自民党九州地域衆議院14人を中心に日韓海底トンネル推進同盟を発足させた。



韓·日 해저터널 추진 본격화

부산시, TF팀 구성... 동북아 교통망 구축 논의

그동안 민간 차원에서 진행돼온 한일 해저터널 건설 논의가 한일 관할 지방정부 차원에서 본격화되고 있다.

부산시와 부산발전연구원은 일본 후쿠오카와 한국 동남권(부산·경남) 지역을 잇는 한일 해저터널 건설과 관련, 동북아복합교통망 구축 차원에서 연구에 착수했다고 29일 밝혔다.

이를 위해 부발원은 최치국 도시창조본부 선임연구위원을 단장으로 김형균 정책협력처장, 금성근 지식경제본부 선임연구위원 등 교통, 물류, 사회·문화, 경제 분야 전문가 8명으로 '한일 해저터널 태스크포스(TF)팀'을 구성했다.

부발원 TF팀은 오는 12월까지 1차 보고서를 제출하고, 국내외 전문가들이 참석한 가운데 동북아물류 중심도시로서의 역할과 정책방향을 담은 '국제물류 교통도시 심포지엄'을 개최할 계획이다.

부발원은 또 다음달 중으로 부산~거제를 잇는 거가대교(3.7km)의 해저침매터널공사를 맡고 있는 대우건설의

모기업 금호아시아나그룹 측과 접촉, 한일해저터널 사업 타당성을 논의할 계획이다.

허남식 부산시장은 "국경의 개념이 사라지는 초광역적 국제상황에 대처하고 경제발전을 도모하기 위해 해저터널 효과 등에 대한 연구에 들어갔다"고 말했다.

이와 관련해 국내에는 민간 분야에서 이용흡 일신설계 회장이 지난해 사단법인 한일해저터널연구회를 발족시켜 활동 중이다.

일본은 민간 차원의 일한해저터널 연구회에 이어 지난 3월 일본 자민당 규슈지역 중의원 14명을 중심으로 일한해저터널추진동맹을 발족했다.

한일해저터널은 1981년 천주평화연합(UFP) 문선명 총재가 국제평화고속도로 건설을 제창하며 첫번째 사업으로 제안했다. 이후 일본 측 연구기관인 일한터널연구회와 건설사업단이 설립돼 지금까지 해저지질조사 등을 진행했다.

부산=전상후 기자
sanghu60@segye.com

日韓海底トンネル推進本格化

釜山市、TF チーム構成

これまで民間レベルで進められてきた日韓海底トンネル建設の議論が日韓それぞれ管轄地方政府のレベルで本格化している。

釜山市と釜山発展研究院は、日本の福岡と韓国の東南圏（釜山・慶尚南道）地域を繋ぐ日韓海底トンネル建設と関連する北東アジア複合交通網構築というレベルで研究に着手したと29日明らかにした。

そのため釜山発展研究院はチェ・チグ都市創造本部選任研究委員を団長とし、キム・ヒョンギョン政策協力署長、クム・ソングン知識経済本部選任研究委員など交通、物流、社会・文化、経済分野の専門家8人で「日韓海底トンネルタスクフォース（TF）チーム」をつくった。

釜山発展研究院のTFチームは来る12月までに1次報告書を提出し、国内外の専門家が参加する中で北東アジア物流の中心都市としての役割と政策方向を含む「国際物流交通都市シンポジウム」を開催する計画だ。

釜山発展研究院はまた、来月中に釜山～巨済を繋ぐ巨加大橋（3.7km）の海底沈埋トンネル工事を請負う大宇建設の親会社である錦湖アジアナグループ側と接触し、日韓海底トンネルの事業妥当性を議論する予定だ。

ホ・ナムシク（許南植）釜山市長は「国境の概念がなくなる超広域的国際状況に対処し、経済発展をはかるために海底トンネルの効果などの研究に着した」と話した。

これに関連し、国内では民間分野でイ・ヨンフム（李龍欽）一信設計会長が昨年、社団法人韓日海底トンネル研究会を発足させ活動中だ。

日本では民間レベルの日韓海底トンネル研究会に続き、去る3月に自民党の九州地域の衆議院議員14人を中心に日韓海底トンネル推進同盟を発足した。

日韓海底トンネルは1981年、宇宙平和連合（UPF）ムン・ソンミョン（文鮮明）総裁が国際平和高速道路の建設を提唱し、その最初の事業として提案した。その後日本側の研究機関である日韓トンネル研究会と建設事業団が設立され、これまで海底地質調査などを行った。

부산일보

6 2008년 7월1일 화요일 제 19812 호

종합

■ 허남식 시장 기자회견

“후반기에 원도심·서부산권 균형발전 주력”



허남식 부산시장은 1일 오전 10시30분 부 산시장에서 기자회견을 열고 민선4기 후반 기 시장운영 방향에 대해 설명했다.

허 시장은 “원도심과 서부산권의 균형발 전에 주력하겠다”고 강조했다. 허 시장은 “서구, 영도 등 5곳의 뉴타운 사업으로 원도 심을 현대식으로 재생시키고, 공공기반시설 을 과감히 지원하겠다”면서 “침체된 사상공 단을 도시형첨단산업공단으로 재개발하겠 다”고 밝혔다. 허 시장은 이어 “을숙도를 세 계적인 도보형 생태체험 관광지로 꾸미고, 가덕도 일원을 경제자유구역으로 지정해 국 제비즈니스와 종합해양관광휴양지로 개발 하겠다”는 의지를 드러냈다. 이를 위해 영공 대교를 민자로 개발하겠다고 약속했다.

고유가로 대중교통비 인상논의가 진행되 고 있는 가운데 허 시장은 “시내버스 준공영 제와 지하철환승제의 마을버스 시행 확대 를 통해서 시민의 교통비 부담을 최대한 줄 여하겠다”고 강조했다.

허 시장은 이어 “고유가 대책으로 신재생 에너지시설 확충을 통해 부산을 저비용고 효율 도시로 만들겠다”면서 “자전거이용활 성화 종합계획을 수립해 부산을 생활 자전 거 도시로 탈바꿈시키겠다”고 선언했다.

허 시장은 또 “국경이 없어지는 초광역적 상황에 대처하기 위해 한일해저터널 건설 의 타당성, 문제점을 검토해 공감대를 형성 하겠다”며 해저터널 건설 문제의 공론화에 적극 나섰다.

허 시장은 이어 “미래 성장산업인 해양레저 산업과 해양관광을 연계해 부산을 해양레저 관광산업의 중심지로 만들겠다”고 밝혔다.

허 시장은 또 “부산·진해경제자유구역을 확대하고, 흥릉과 같은 국제자유도시로 나 아가기 위한 제반여건을 마련하는 데도 적 극 노력하겠다”고 밝혔다.

한편 현 정부의 지방균형발전 확대에 대 해 허 시장은 “최근 균형발전과 분권정책은 후퇴하고, 수도권과 비수도권의 격차가 더 커질 위기에 놓여 있다”면서 “반 지방정책 에 단호히 반대하고, 지방자치에 필요한 권 한과 재항권을 넘겨받도록 시·도지사들과 연대해 대처하겠다”고 강조했다.

이병철·강윤경 기자

釜山日報 2008年7月1日

後半期に旧都心・西釜山圏の均衡発展に力を注ぐ

許南植市長記者会見

ホ・ナムシク（許南植）釜山市長は1日午前10時30分、釜山市庁で記者会見を開き民選4期後半期の市政運営方向について説明した。

許市長は「旧都心と西釜山圏の均衡発展に力を注ぐ」と強調した。許市長は「西区、影島など5箇所ニュータウン事業で旧都心を現代式に再生し、公共基盤施設を積極的に支援する」とし、「沈滞した沙上工業団地を都市型先端産業工業団地に再開発する」と明らかにした。許市長は続けて「ウルスク（乙淑）島を世界的な徒歩型生態体験観光地に育成し、カドク（加徳）島一円を経済自由区域に指定し、国際ビジネスと総合海洋観光休養地に開発する」という意思を示した。このためにオムグン（嚴弓）大橋を民間資金で開発することを約束した。

石油価格の高騰で公共交通費の引き上げ議論が進む中で許市長は「市内バス準公用制と地下鉄乗り換え制のマウルバス施行の拡大を通して市民の交通費負担を最大限減らしていく」と強調した。

許市長は続けて「石油価格の高騰の対策として新しい再生エネルギー施設の拡充を通し、釜山を低費用高効率都市に作りあげる」とし、「自転車利用活性化総合計画を樹立し、釜山を生活自転車都市に変えたい」と宣言した。

許市長はまた「国境がなくなる超広域的状況に対処するため、日韓海底トンネル建設の妥当性、問題点を検討し賛同の声を広げる」とし、海底トンネル建設問題を公の場で行うことに積極的な姿勢を示した。

許市長は続けて「未来の成長産業である海洋レジャー産業と海洋観光を連携し、釜山を海洋レジャー観光産業の中心地にしたい」と明らかにした。

許市長はまた「釜山・鎮海経済自由区域を拡大し、香港のような国際自由都市にするための諸条件の準備にも積極的に努力する」と明らかにした。

一方、現政権の地方均衡発展への冷遇に対して許市長は「最近均衡発展と分権政策は後退し、首都圏と非首都圏の格差がさらに大きくなる危機に置かれている」とし「反地方政策に断固として反対し、地方自治に必要な権限と裁量権を譲り受けられるよう、市・道知事らと連帯して対処する」と強調した。



한·일해저터널 일본 측 시발지로 시험굴착작업이 진행됐던 일본 사가현 가라쓰 해저막장 전경. 부산일보DB

한·일해저터널 논란 가속화

본보 보도 이후 관심 증폭... “중점 일본에 빼앗긴다” 견해도

한·일해저터널 문제가 수면 위로 급부상하고 있다는 보도(본보 6월 27일자 1면) 이후 부산시청과 본사 홈페이지 등에는 하루 100여개씩의 댓글이 올라오는 등 시민들의 관심이 증폭되고 있다.

부산시청 관계자는 “하루 평균 100여개씩 한·일해저터널을 반대한다는 내용의 e-메일이 ‘부산시에 바란다’ 코너에 올라와 이를 담당자에게 이관시켜주는 것 자체가 주요 업무가 돼 버렸다”고 밝혔다. 실제로 시청 홈페이지에는 ‘해저터널 결사 반대’ ‘어떤 실리가 있습니까?’ 등등 해저터널 추진 자체를 반대하는 목소리가 줄을 잇고 있다. 그만큼 시민적 관심이 높다는 이야기다.

이 같은 반응은 이 기사를 처음 보도한 본보에도 마찬가지로 e-메일과 항의 및 문의 전화 등이 줄을 잇고 있다.

부산시는 “일단 공론화해서 문제점과 타당성을 검토하겠다”면서 “부산의 시각과 장기적으로는 동북아 지역 통합 차원에서 이 문제에 접근하겠다”는 입장을 보이고 있다.

하남식 부산시장은 1일 기자회견에서 “초광역 협력 상황에 대처하고, 동북아경제권의 성장환경에 맞춰 부산지역 경제발전의 파급효과를 키우기 위해 한·일해저터널 타당성과 문제점을 검토해 공감대를 형성하는 데 노력하겠다”고 밝혔다. 결국 일본 규슈지역과의 초광역 협력과 터널이란 SOC건설을 통해 지역경제에 미치는 파급력에 주목하겠다

는 전략이다. 부산시는 해저터널 논의를 통해 한국 측 연결부 주요 후보로 강서구를 집중 부상시키고 있다.

그러나 부정적인 견해도 많다. 해저터널 건설로 동북아교통망의 핵심인 아시안하이웨이(한국~이란 등 31개국 연결: 연장 14만km)의 기점 및 종점을 일본에 빼앗긴다는 지적이 높다. 또 부산항의 주수입원인 환

결할 뿐 한국으로서는 아무런 혜택도 없는 사업일 수 있다”면서 “건설 합의가 이뤄져도 대륙접속권은 따로 받아야 하며, 운영지분 및 경영권도 절반씩 가져야 한다”고 지적했다.

풀어야 할 숙제도 많다. 한·일 양국이 서로를 지리적으로 연결하기 위해 문화·역사·정치적으로 학습이 돼 있느냐는 의문이다. 특히 일본이 역사적 가해자로서의 치열한 자기반성을 통해 한국과 중국으로부터 상호신뢰와 공감대를 이끌어내야만 해저터널 논의 자체가 가능하다. 초국경 협력은 상호신뢰에서 시작되기 때문이다.

하지만 터널 건설이 15~30년 걸리는 사업이기 때문에 ‘막연한 반대’보다는 타당성과 손익의 면밀한 분석 자체는 필요하다는 여론도 만만찮다. 또 현 정권에서 이 논의를 시작할 경우 부산도 자체적인 연구성과를 통해 ‘나름의 선택’을 준비해야 한다는 지적이다. 물론 이런 논의를 시작하는 게 일본의 장기적인 한반도 전략에 넘어간 풀이라는 음모론도 존재한다. 대한해협보다 더 깊은 동북아시아의 역사적 골을 한·일해저터널 논의가 메울 수 있을지 주목된다.

이병철 기자 peter@

양국 지리적 연결 위해선

문화·역사적 학습 필요

⋮

막연한 반대보다

‘나름의 선택’ 준비 지적도

적화물의 물동량이 넘어가, 일본에 동북아환적화물거점기지를 내주게 된다는 우려다. 게다가 유럽 중동 등의 관광객은 터널 종착지가 될 일본으로 바로 건너가면 한국은 단순한 경유지로 전락한다는 논리가 반대 여론의 핵심이다.

동대 이장우(상경대) 교수는 “대륙 진출이란 일본의 숙원사업만 해

기회를 듀오

Do! 듀오

부산 605-5200

釜山日報 2008年7月1日

日韓海底トンネルの議論が加速

本紙報道後に関心が高まる …「終点を日本に奪われる」との見解も
両国の地理的連結のためには文化・歴史的学習が必要
漠然とした反対より「それなりの算段」で準備すべきとの指摘も

日韓海底トンネル問題が水面上に急浮上しているという報道(本報6月27日付1面)以降、釜山市庁と本社ホームページ等には一日に100件余ずつコメントが書き込まれるなど、市民の関心が高まっている。

釜山市庁の関係者は「一日平均100件余ずつ日韓海底トンネルに反対する内容のE-mailが「釜山市に願う」のコーナーに書き込まれ、それを担当者に移管すること自体が主な業務になってしまった」と語った。実際に市庁のホームページには「海底トンネル絶対反対」「どんな実益があるか?」など、海底トンネルの推進自体に反対する声が並んでいる。それほど市民の関心度が高いということだ。

このような反応は初めてこの記事が報道した本報にも同じくE-mailや抗議および問い合わせ電話などが目白押しだ。

釜山市は「まず公の議論にして問題点と妥当性を検討する」とし、「釜山からの視点と長期的には北東アジア地域統合のレベルでこの問題にアプローチする」という立場を見せている。

ホ・ナムシク(許南植)釜山市長は1日の記者会見で「超広域的な協力に対処し、北東アジア経済圏の成長環境に合わせ、釜山地域の経済発展の波及効果を育てるために日韓海底トンネルの妥当性と問題点を検討し、賛同の声を広げることに努力する」と明らかにした。つまり日本の九州地域の超広域協力とトンネルというSOC建設を通し、地域経済に与える波及力に注目しようという戦略だ。釜山市は海底トンネルの論議を通じ、韓国側の連結部の主要候補としてカンソ(江西)区に着目し浮上させている。

しかし、否定的な見解も多い。海底トンネル建設で北東アジア交通網の核心であるアジアハイウェイ(韓国～イランなど31カ国を連結:延長14万km)の起点および終点を日本に奪われるとの指摘が高い。また、釜山港の主な収入源である積替え貨物の物動量に移り、日本に北東アジアの積替貨物拠点基地を渡すことになるという憂慮だ。その上、ヨーロッパや中東などの観光客は、トンネルの終着地となる日本にそのまま渡るなら、韓国は単なる経由地に転落するという論理が反対世論の核心だ。

トンギ(東義)大学のイ・チャンウ(商経大)教授は「大陸進出という日本の宿願事業を果たすだけで、韓国としては何のメリットもない事業であるといえる」とし、「建設が合意されても大陸接続権は別途得なければならない、運営持分および経営権も半分ずつ持たなければならない」と指摘した。

解決すべき宿題も多い。日韓両国がお互いを地理的に連結するために文化・歴史・政治的に学習されているのかという疑問だ。特に日本が歴史的な加害者としての真摯な自己反省を通して韓国と中国から相互信頼と賛同の声を導き出すことで海底トンネルの論議自体が可能になる。超国境協力は相互信頼から始まるからだ。

しかし、トンネル建設が15～30年かかる事業のため「漠然とした反対」よりは妥当性と損益の綿密な分析自体は必要だという世論も少なくない。また、現政権でこの論議を始める場合、釜山も自主的な研究成果を通し「それなりの算段」を準備しなければならないという指摘だ。もちろん、このような論議を始めることは日本の長期的な朝鮮半島戦略に言いくるめられたからだとする陰謀論もある。対馬海峡よりもさらに深い北東アジアの歴史的な溝を日韓海底トンネル論議が埋めることができるのか注目される。

섬 나라 일본은 대륙 진출에의 욕망이 컸다. 400여년 전 일본을 통일한 도요토미 히데요시는 대륙 정벌을 꿈꾸고 조선에다 '정명항도(征明嚮導·명을 지려하니 길을 안내하라)'를 요구했는데, 대마도 도주가 전담과정에서 문구를 '가도입명(假途入明·명으로 가려하니 길을 빌려달라)'으로 고쳐 전했다. 과대망상적 명분에 담긴 일본의 목적은 조선 침탈을 통한 영토 확장이었다.

꿈이 없었던 대륙 진출의 야욕

메이지 유신 초기 일본 정부 실력자들은 공공연히 정한론(征韓論)을 제창했다. 신정부에 대한 불만의 화살을 조선 침략에 돌리려는 목적이었다. 청·일전쟁과 러·일전쟁도 조선과 만주에 대한 일본의 야욕에 의해 발발된 것이다. 양 전쟁에서의 승리로 일본은 조선을 마음대로 주무를 수 있도록 국제적 승인을 받았다. 결국 일본은 조선의 후진인 대한제국을 합병하여 식민통치하게 된다. 일본의 침략팽창주의가 조선 전발과 대륙 진출에 있어서 얼마나 치밀하고 집요했는지, 동북아의 근세사가 잘 설명하고 있다.

이처럼 일본이 유사 이래로 열망하던 대륙 진출에의 꿈, 그것도 대륙과의 육로 연결이라는 새로운 차원의 대(大)프로젝트가 21세기 오늘에 거론되고 있다. 바로 한·일 해저터널 건설 공론화 논란이다. 이번 논란의 시발점은 일본측이 아닌 한국의 부산이다. 한·일 간에 형성됐던 지난 역사의 흐름과는 방향이 다른 점이 주목거리다.

김요칼럼



김종명 논설위원

한·일 해저터널, 상생 전제돼야

하남식 부산시장은 지난 1일 기자회견을 통해 한·일 해저터널 건설 문제의 공론화에 나섰다. 국경이 없어지는 초광역 협력 상황에 대처하기 위한 것이라고 했다. 부산을 중심으로 한 동남경제권과 일본 규슈권역과의 실질적 교류 활성화와 터널이란 SOC(사회간접자본) 건설을 통해 지역경제를 발전시켜 나가겠다는 것이다.

일본에서는 이미 27년 전부터 한·일 해저터널 탐사용 터널을 굴착하며 각종 조사와 시험 등을 통해 차근차근 준비를 해오고 있지만, 크게 주목받지는 못했다. 물론 한·일 해저터널 건설은 일본 군부가 1980년대부터 구상했던 것이다. 지난 2003년 한국교통연구원이 실시한 타당성 조사에서 한·일 해저터널은 부산이 물류 중심이 아닌 경우자로

전략하는 등의 이유로 실익이 없다고 보고 됐다. 그러나 여기에 반대하는 의견도 있다.

한·일 해저터널 건설과 관련, 반대론자들은 일본 측으로선 대륙 진출 속원사업 해결을 비롯, 일본 전역의 세계적 관광 상품화 등 실한 이익이 발생하지만, 한국 측으로선 부산항의 물류허브 기능 축소, 아시안하이웨이의 기점 및 중점 상실, 항공 및 해운업의 위축, 관광산업 몰락 등 실익이 없다는 것이다. 한마디로 소탐대실의 우려(憂)를 우려한다. 이에 반해 찬성론자는 탈경제의 글로벌화시대는 국제환경의 변화에 적극적으로 대응하고, 해저터널 운영주도권을 갖는다 면 한국이 일본보다 높은 성장 잠재력을 가질 수 있다는 것이다. 또한 해저터널이 거제와 연결될 경우도 결국 물류가 부산을 통과

할 수밖에 없다고 주장한다. 이 같은 경제적 관점 외에도 양국 간 얽히고설킨 역사문제와 국민감정 또한 해저터널 건설에 있어서 주요 변수가 될 것이다. 한·일 해저터널 건설은 과거 일본이 대륙 진출을 위해 침략전쟁마저 불사했던 '아만의 역사'를 포용하는 의미가 될 수 있다. 일본에 대해 역사적 피해의식이 남아 있는 한국인들이 이를 현실적으로 수용할지가 관건이다.

하지만 오늘의 국제 환경은 한·일 양국을 포함한 동북아 경제통합체라는 큰 그림을 요구하고 있다. 해저터널 건설은 이를 가속화 시킬 촉매가 될 것이다. 한국이, 특히 부산이 이 사업의 타당성과 문제점 등을 냉철하게 면밀히 검토, 연구하는 것은 바람직하다. 일본은 이 사안에 대해 이미 심도 깊은 연구와 조사를 해오고 있음을 명심할 필요가 있다. 이미 한발 앞서간 일본이다.

양국 '여울' 메우는 작업될지?

일본의 저명한 경제평론가 고무로 나오키(小室直樹) 박사는 '한·일 간의 비극'이란 저서에서 "일본인과 한국인은 가까이 있으면서 과거 2천년동안 참으로 허심탄회하게 가슴을 터놓고 이야기를 나누는 적이 한번도 없었다. ... 일본과 한국 사이에 파여진 여울은 현해탄이라기보다는 오히려 태평양보다 더 넓다"고 했다. 해저터널 건설이 그 '여울'을 메우는 작업의 하나가 될 것인가. 그러기 위해서는 한국과 일본의 허심탄회한 대화의 자리가 더 많이, 더 다양하게 마련돼야 할 것 같다.

myung7@busanilbo.com

釜山日報

2008年7月4日(金)

〔金曜コラム〕日韓海底トンネル、共存が前提でなければ

キム・ジョンミョン論説委員

島国日本は大陸進出の欲望が大きかった。400年余り前、日本を統一した豊臣秀吉は、大陸征伐を夢見て朝鮮に征明向導（明を打つので道を案内しろ）を要求したが、対馬島主が伝達過程で言葉を仮途入明（明に行くので道を貸してくれ）」と修正して伝えた。誇大妄想的な名分で彩られた日本の目的は、朝鮮侵略による領土の拡張だった。

絶え間ない大陸進出の野望

明治維新の初期、日本政府の実力者らは公然と征韓論を提唱した。新政府への不満の矛先を朝鮮侵略に向けさせるのが目的だった。日清戦争と日露戦争も朝鮮と満州に対する日本の野望によるものだ。両戦争の勝利で日本は朝鮮を自由に操る国際的承認を得た。結局日本は朝鮮の後身である大韓帝国を合併し、植民地統治することになった。日本の侵略膨張主義が朝鮮収奪と大陸進出においてどれほど緻密かつ執拗だったかは、北東アジアの近世史によく表れている。

日本が有史以来渴望していた大陸進出への夢、それも大陸と陸路で連結するという新しい大プロジェクトが21世紀の今日、もちあがっている。まさに日韓海底トンネル建設の議論である。今回の議論の始発点は日本側ではなく韓国の釜山だ。日韓間に形成されてきた過去の歴史の流れとは方向が違う点が注目すべき点である。

ホ・ナムシク（許南植）釜山市長は去る1日、記者会見で日韓海底トンネル建設の議論を公にする作業に乗り出した。国境がなくなる超広域的な協力に対処するためとした。釜山を中心とした東南経済圏と日本の九州圏域との実質的な交流活性化やトンネルというSOC(社会間接資本)建設を通し、地域経済を発展させていくというものだ。

日本ではすでに27年前から日韓海底トンネルの探査用トンネルを掘削し、各種調査と試験等を通し綿密に準備をしてきたが、大きく注目されることはなかった。もちろん日韓海底トンネル建設は日本の軍部が1930年から構想したものだ。去る2003年、韓国交通研究院が実施した妥当性調査で、日韓海底トンネルは釜山が物流の中心ではなく経由地に転落するなどの理由で「実益がない」と報告された。しかし、これに反対する意見もある。

日韓海底トンネル建設について反対論者は、日本側には大陸進出という宿願事業の達成をはじめ、日本全域の世界的観光商品化など多くの利益が発生するが、韓国側としては釜山港の物流ハブ機能の縮小、アジアハイウェイの起点および終点の喪失、航空および海運業の萎縮、観光産業の没落など実益がないというのだ。目先の小さな利益をむさぼり大きな利益を失う愚を憂慮する。これに対し賛成論者は境界をなくすグローバル時代という国際環境の変化に積極的に対応し、海底トンネル運営の主導権を握るなら韓国が日本より高い成長潜在力をもつことができるという。また、海底トンネルが巨済と連結される場合も結局は物流は釜山を通過するしかないと主張する。

このような経済的観点以外に両国間に横たわる歴史問題と国民感情もまた海底トンネル建設において大きな変数となるだろう。日韓海底トンネル建設は過去日本が大陸進出のために侵略戦争さえ辞さなかった「野蛮な歴史」を内在するとも言える。日本への歴史的な被害意識が残る韓国民がこれを現実的に受け入れるかどうかがかぎだ。

しかし今日の国際環境は、日韓両国を含む北東アジア経済統合体という大きな構図を要求している。海底トンネル建設はこれを加速する触媒になるだろう。韓国が特に釜山がこの事業の妥当性と問題点を冷徹、綿密に検討し、研究することは望ましい。日本はこの事案に対してすでに深い研究と調査を行ってきていることを肝に銘じておく必要がある。すでに一步先を行っている日本である。

両国を隔てる淵を埋めるプロジェクトとなるか？

日本の著名な経済評論家小室直樹博士は「日韓間の悲劇」という著書で「日本人と韓国人は近くにいなながらも過去2千年間虚心坦懐に胸のうちを開いて話をしたことが一度も無かった。…日本と韓国の間掘られた淵は玄界灘というよりむしろ太平洋より更に広い」と言った。海底トンネル建設がその「淵」を埋める作業のひとつになるのか。そのためには韓国と日本の虚心坦懐な対話の場がさらに多くいろいろ準備されなければならないようだ。

박삼구 금호 회장 “韓·日 해저터널 만들자”

양국 경제인 회의에서 ‘공동연구’ 제안

박삼구 금호아시아나 그룹 회장은 10일 서울 신라호텔에서 열린 ‘한·일 비즈니스 서밋트 라운드테이블(BSR: Business Summit Roundtable)’에서 ‘한·일 해저터널’ 건설을 제안했다.

박 회장은 이날 “한·일 해저터널이 한·중 해저터널까지 연계되면 동북아 전체는 물론 향후 유럽과도 연결돼 유라시아 대륙횡단의 대동맥이 완성될 수 있다”며 해저터널 건설에 대해 양국 재계가 공동 연구할 것을 주장했다. 박 회장은 유럽을 하나로 만든 영국

·프랑스 해저터널의 경우 2억 1000만 명의 여객과 1억 7000만t의 화물이 오가며 유럽 경제 활성화에 일조한 점으로 들었다.

이날 행사에는 조석래 회장 등 경제 5단체장과 박삼구 금호아시아나 회장, 이웅렬 코오롱 회장, 이윤우 삼성전자 부회장, 강유식 LG 부회장 등 한국 측 재계인사 15명과 미타라이 후지오 게이단렌 회장, 조 후지오(張富士夫) 도요타 자동차 회장 등 주요 경제인 12명이 참석했다.

김영진 기자 hellojin@chosun.com

朝鮮日報: 2008/10/11

錦湖アジアナ会長「韓日海底トンネルの建設を」

朴三求(パク・サムグ)錦湖アジアナ・グループ会長は10日、ソウルの新羅ホテルで開かれた「韓日ビジネスサミット・ラウンドテーブル(BSR)」で、「韓日海底トンネル」の建設を提案した。

朴会長はこの日、「韓日海底トンネルが韓中海底トンネルとつながれば、東北アジア全体はもちろん、今後ヨーロッパとも連結され、ユーラシア大陸を横断する大動脈が完成し得る」と語り、海底トンネル建設について両国の財界が共同研究すべきだと主張した。朴会長はヨーロッパを一つにまとめた英仏海峡トンネルについて、旅客2億1000万人と貨物1億7000万トンが往来し、ヨーロッパ経済活性化の一助になった点を例に挙げた。

この日のイベントには、全国経済人連合会の趙錫来(チョ・ソクレ)会長はじめ経済5団体の長及び錦湖アジアナの朴三求会長、コーロンのイ・ウンリユル会長、サムスン電子の李潤雨(イ・ユンウ)副会長、LGのカン・ユシク副会長ら韓国側から15人、日本経済団体連合会の御手洗富士夫会長、トヨタ自動車の張富士夫会長など日本側から12人の財界人が参加した。

金栄慎(キム・ヨンジン)記者

朝鮮日報／朝鮮日報日本語版

“한일 해저터널 뚫자”

박삼구 금호아시아나 회장 제안



박삼구(사진) 금호아시아나그룹 회장이 한국과 일본을 연결하는 해저터널을 건설할 것을 제안했다.

박 회장은 10일 서울 중구 장충동 신라호텔에서 열린 ‘제2차 비즈니스 서밋 라운드테이블(BSR)’에 참석해 “한일 양국간 관광 교류를 증진하기 위해서는 이 같은 방안이 필요하다”고 밝혔다.

그는 “해저터널을 통해 유럽이 하나가 된 대표적인 예가 영-프랑스 해저터널”이라며 “1994년에 개통된 영-프랑스 해저터널을 통해 지금까지 2억1000만 명의 여객과 1억 7000만 t의 화물이 영국과 유럽대륙을 오가며 유럽경제 활성화에 일조하고 있다”고 말했다.

이와 함께 “한일 해저터널이 앞으로 한중 해저터널과 연계된다면 중국과 러시아 등 동북아시아 전체는 물론 향후 유럽과도 연결돼 유라시아 대륙 횡단의 대동맥이 완성될 수 있다”고 덧붙였다. 송진흙 기자 jinhup@donga.com

東亜日報

2008年10月11日

「韓日海底トンネルを掘ろう」

朴三求 クンホアジアナ会長 提案

朴三求(写真) クンホ(金湖)アジアナ会長が韓国と日本を連結する海底トンネルを建設することを提案した。

朴会長は10日ソウル中区ジャンチュン洞にある新羅ホテルで開かれた「第2次ビジネスサミット ラウンドテーブル(BSR)」に参加し、「韓日両国間の観光交流を増進するためにこのような案が必要である」と語った。

氏は「海底トンネルを通してヨーロッパが一つになった代表的な例が英仏海底トンネルだ」と言い、「1994年開通した英仏海底トンネルを通して今までに2億1000万名の旅客と1億7000万tの貨物がイギリスとヨーロッパ大陸を行き来しヨーロッパ経済活性化に役立つ」と語った。

さらに「韓日海底トンネルが今後、韓中海底トンネルと連携すれば、中国とロシアなど東北アジア全体は勿論、今後ヨーロッパとつながるユーラシア大陸横断の大動脈が完成する」と加えた。

부산일보

종합

2008년 10월30일 목요일 제 19914호

2

“한일해저터널로 초광역경제권을” 부발연 등 세미나 개최 ... “교통·물류망 획기적 변화” 주장

부산~후쿠오카를 직접 연결하는 한일해저터널을 통한 통합교통망 구축이 양 도시의 초광역 광역경제권 형성에 필수적이라는 의견이 제기됐다.

부산발전연구원(원장 이계식)은 30일 오후 부산상수도사업본부 10층 회의실에서 (사)한일터널연구원(공동대표 서의택, 이용흠), (사)일한터널연구원(회장 노자와 다이조)와 공동으로 '한일터널과 동북아 통합교통망 구축을 주제로 세미나'를 개최했다.

이계식 원장은 축사를 통해 “금융 위기 등 역대 다양한 위기에 공동대처를 위해서는 동북아지역 통합경제 체제가 마련되어야 하며, 한일간 터널 연결은 동북아 통합구축망 차원에 서 새로 조망되어야 한다”고 강조했다.

부산발전연구원 최치국 선임연구원은 발제문에서 “부산~후쿠오카

이라고 소개했다.

송실대 신장철 교수는 '동북아번영과 한일해저터널 건설' 발표문을 통해 "한일터널을 통해 경제적으로 는 물론 정치적으로 동북아 차원의 공존공영의 평화체제 확립을 위한 계기가 마련될 것"이라면서 "TCR(중 국황단철도), TSR(시베리아황단철 도)과 연계를 고려할 때 한일터널은 한일간의 교류 협력을 넘어, 북한의 개방을 앞당길 수 있다"고 주장했다.

부산발전연구원 김형균 정책협력

차장은 “시민의식에 대한 전문가 조 사결과 터널필요성은 '동북아 통합교 통망 구축'과 '한일간 활발한 교류', '관광·비즈니스 등 생활편의' 순으로 나타났다”면서 “한일간 터널연결을 위해서는 일본측의 '진심 어린 경제 교류와 협력 보장', '건설비용 상당부 분 부담', '건설과정에 한국기업 적극 참여'가 전제되어야 한다”고 밝혔다.

김 차장은 이어 터널건설시 △부 산의 경우지 진락 △건설효과와 일 본 독점 △부산항의 위축 △신규로 건설되는 중간 인공섬에 의한 국경 선 시비우려 등을 극복해야할 과제 로 제시했다. 김 차장은 “세계적인 지역통합의 시대적 흐름을 위한 인 프라로 터널을 구축해야한다”고 주 장했다.

이범철 기자 peter@huseilbo.com

나서 연구자로는 반대하다”고 소개 했다. 후지하시 상임이사는 “노선선 정은 인구의 중심이라고 하는 시점 에서, 일본 후쿠오카와 한국 부산의 2대도시를 맺는 것이 기본적인 조건” 이라면서 “건설비용은 약 10조엔, 공 사기간은 10년이 소요될 것”이라고 주장했다. 후지하시 상임이사는 “터 널의 수송형식은 자동차가 가지는 임의성, 철도가 가지는 고속성, 안전 성, 확실성 등의 이점을 모두 합한카 트레인(Car-Tram)이 가장 현실적

연결터널을 통해 500km 권역내의 도 시는 자동차와 철도 노선을 이용, 동 일 생활권 및 경제권 형성이 가능하 다”면서 “육상 연결 교통망 연계 및 터미널 건설방안을 감안해 볼 때 부 산 강서지역의 복합터미널과 직결 등의 관점에서 부산~후쿠오카 노선 안이 적합하다”고 밝혔다.

일한터널연구원 후지하시 켄지 상 임이사는 '일한해저터널의 사업현상 및 추진과제' 주제발표에서 “일한터 널연구회는 발족 이후 25년이나 지

「韓日海底トンネルで超広域経済圏を」

釜山発展研究院などがセミナー開催 …… 「交通・物流網 画期的に変化」主張

釜山～福岡を直結する韓日海底トンネルを通じ、統合交通網の構築が両都市の超国境広域経済圏の形成に必須という意見が提起された。

釜山発展研究院（院長 イ・ゲシク（李啓植））は、30日午後、釜山上水道事業本部10階会議室で、社団法人韓日トンネル研究会（共同代表ソ・イテク（徐義澤）、イ・ヨンフム（李龍欽））、社団法人日韓トンネル研究会（会長 野澤太三）と共同で「韓日トンネルと東北アジア統合交通網構築」をテーマとするセミナーを開催した。

イ・ゲシク院長はその祝辞で「金融危機など域内のいろいろな危機に共同対処するには東北アジア地域統合経済体制がつくられねばならず、日韓間トンネル連結は東北アジア統合構築網のレベルで新たに展望しなければならない」と強調した。

釜山発展研究院のチェ・チグ専任研究委員はその発表文で「釜山～福岡連結トンネルを通じ500km圏内の都市は自動車や鉄道路線を利用し一日生活圏および経済形成が可能である」とし、陸上連結交通網連携およびターミナル建設案を勘案してみると、釜山のカンソ（江西）地域の複合ターミナルと直結などの観点から釜山～福岡路線案がふさわしいと語った。

日韓トンネル研究会の藤橋健次常任理事は「韓日海底トンネルの事業の現状と推進課題」という主題発表で「日韓トンネル研究会は発足以後25年を経ており、その研究資料は莫大」と紹介した。藤橋常任理事は「路線選定は人口の中心という視点から日本の福岡と韓国の釜山の2大都市を結ぶことが基本的な条件」とし、「建設費用は約10兆円、工事期間は10年かかる」と主張した。藤橋常任理事は「トンネルの輸送形式は自動車のもつ任意性、鉄道のもつ高速性、安全性、確実性などの利点を全て併せ持つカートレインが最も現実的」と紹介した。

崇實大の申章澈教授は、「東北アジアの繁栄と韓日海底トンネルの建設」という発表文で「韓日トンネルを通じ経済的にはもちろん政治的に東北アジア次元の共存共栄の平和体制確立の契機になる」とし、「TCR(中国横断鉄道)、TSR(シベリア横断鉄道)と連携を考慮すると韓日トンネルは日韓間の交流協力を超え、北朝鮮の開放を推し進める」と主張した。

釜山発展研究院のキム・ヒョンギョン政策協力所長は「市民意識についての専門家の調査結果、トンネルの必要性は「東北アジア統合交通網構築」と「韓日間の活発な交流」、「観光・ビジネスなど生活便宜」の順となったし、「韓日間のトンネル連結のためには日本側の「真心のこもった経済交流と協力保証」「建設費用の相当部分の負担」「建設過程に韓国企業の積極的参加」が前提とならなければならない」と語った。

キム所長は続いてトンネル建設時△釜山の経路地転落、△建設効果の日本独占、△釜山港の萎縮、△新規に建設される中間の人工島による国境線是非の憂慮、などを克服しなければならない課題として提示した。キム所長は「世界的な地域統合の時代的な流れのためのインフラとしてトンネルを構築しなければならない」と主張した。

한일해저터널 논의 다시 불붙나

부산-후쿠오카 초광역경제권 형성 힘입어 한일 양측서 검토... 규슈에 추진모임 결성

최근 부산-후쿠오카 간 초광역경제권에 대한 구체적인 논의가 본격화되고 있는 가운데 두 도시를 연결하는 한일해저터널 건설에 대한 논의가 다시 탄력을 받고 있다.

부산-후쿠오카를 해저터널로 연결하는 것에 대한 논의는 20여 년 전부터 진행돼 왔으나 지난해 20일 부산시장과 후쿠오카시장 등이 초광역경제권 형성을 위해 협력하는 창구로 '부산-후쿠오카 경제협력회의'를 창립하고, 지난 1일 열린 부산-후쿠오카 포럼에서는 초광역경제권 형성에 대한 실천과제가 논의되고, 민간협력·문화 교류 증대에 합의하는 등 과거 어느 때보다도 두 도시 거리가 좁혀지고 있기 때문이다. 경제, 문화적인 협력이 가능하기 위

해서는 해저터널을 통한 두 지역의 물리적 거리를 줄여야 하는 것은 필수적이라는 것이다.

2일 부산발전연구원(부발연) 이계식 원장은 "한일 간 터널 연결은 동북아 통합구축만 차원에서 새로 조망되는 것이 맞다"고 말했고, 부발연 최치국 선임연구위원도 "부산~후쿠오카 연결터널을 통해 500km 권역 내의 도시는 자동차와 철도 노선을 이용, 동일 생활권 및 경제권 형성이 가능하다"고 말했다. 이 같은 의견들은 지난달 30일 열린 '한일터널과 동북아 통합교통망 구축'을 주제로 한 세미나에서도 나왔다. 당시 세미나에 참가했던 일한터널연구원 후지하시 겐지 상임이사도 "한일해저터널은 일본 후쿠오카와 한국 부산을 잇는 것

이 기본적인 조건"이라고 주장했다. 한일해저터널의 건설에 대한 관심이 부산에서만 일고 있는 것이 아니라서 실현 가능성에 대한 기대감은 더욱 높아지고 있다.

지난 31일 대통령실 국정감사에서 는 한나라당 김정권(김해시 갑) 국회의원이 한일해저터널 공사 사업타당성 검토의 필요성을 제기했고, 정경길 청와대비서실장은 긍정적인 답변을 한 것으로 알려졌다. 김 의원에 따르면, 특히 일본은 자민당 규슈지역 중의원 14명을 중심으로 해저터널추진모임을 결성하는 등 일본에서도 최근 한일터널에 대한 관심이 더욱 높아지고 있다.

또 지난해 10일 박삼구 금호아시아나 그룹 회장도 이응렬 코오롱 회장 등 한국 측 재계인사 15명과 도요타 자동차 회장 등 일본의 주요 경제인 12명이 참석한 회의에서 한일해저터널의 공동 연구를 주장하기도 했다. 권경훈 기자

동해안절경 감상하는 바다열차 6일부터 운행

코레일 부산지사는 열차를 타고 동해안의 절경을 감상할 수 있는 '바다열차체험 여행상품'을 마련, 오는 6일부터 12월 26일까지 매주 목요일 운행한다고 2일 밝혔다.

바다열차는 오전 6시30분 부산역에서 우등 관광버스를 타고 강원도 추암역까지 이동, 점심식사를 한 뒤 송대바위를 감상하고 삼척역으로 와서 해안선 열차를 타는 코스다. 삼척역에서 열차를 타면 동해와 정동진, 강릉까지 58km의 해안선을 따라 이동하면서 동해안의 절경을 감상할 수 있다.

바다열차는 바다 쪽으로 지리가 향해 있어 통유리로 특별 제작된 창문을 통해 열차 밖 풍경을 감상할 수 있게 돼 있다.

강릉역에서 내려 무릉계곡을 돌아 본 뒤 다시 열차를 타고 부산으로 돌아오면 된다. 문의 8051-466-8122

권경훈 기자 werther@chosun.com

韓日海底トンネル：論議が再び活発化

釜山・福岡の「超広域経済圏」構想を背景に 韓日双方で検討……級数に推進の集まり結成

最近、釜山市と福岡市の間で「超広域経済圏」の形成を目指す具体的な論議が本格化している中で、両都市を結ぶ韓日海底トンネルの建設に関する論議も再び活発化しつつある。

釜山と福岡を海底トンネルで結ぶ構想に関する論議はすでに20年余り前から浮上していた。先月20日に両市の市長らが「超広域経済圏」の形成に向けて協力するための窓口として「釜山・福岡経済協力協議会」を発足し、また今月1日に行われた「釜山・福岡フォーラム」では「超広域経済圏」の形成に向けた実践課題について話し合われ、民間レベルでの協力や文化交流の拡大について合意するなど、これまでにないほど両都市の距離が縮まっている中で、韓日海底トンネルの建設に関する論議も活発化しているのだ。経済や文化などの面での協力を可能にするためには、海底トンネルによって両都市の物理的な距離も縮めなければならないというわけだ。

釜山発展研究院のイ・ゲシク院長は2日、「韓日両国を海底トンネルで結ぶ構想は、北東アジアの統合という次元で新たに検討していくことが望ましい」と述べ、また同研究院のチェ・チグク研究員も「釜山 - 福岡間を海底トンネルで結ぶことにより、500キロ圏内にある都市との間を自動車や鉄道で移動し、一つの生活圈や経済圏を形成することが可能になる」との考えを示した。こうした意見は先月30日、「韓日トンネルの建設および北東アジアの統合交通網の構築」をテーマとして行われたセミナーでも出た。このセミナーに出席した日韓トンネル研究会の藤橋健次常任理事も「韓日海底トンネルは日本の福岡と韓国の釜山を結ぶのが基本的な条件となる」と主張した。

韓日海底トンネルの建設については、釜山だけで関心が高まっているわけではなく、実現の可能性への期待感はさらに高まっている。

先月31日に国会で行われた大統領室に対する国政監査では、ハンナラ党の金正権（キム・ジョンクオン）議員（慶尚南道金海市甲選挙区）が韓日海底トンネルの建設に関する妥当性について検討する必要性を訴え、これに対し大統領府の鄭正佶（チョン・ジョンギル）秘書室長が前向きな答弁をしたという。一方、金議員によると、日本側では自民党の

九州選出の衆議院議員 14 人が中心となって「海底トンネル推進の会」を結成するなど、海底トンネルの建設に対する関心が最近さらに高まっているという。

また、先月 10 日には錦湖アジアナ・グループの朴三求（パク・サムグ）会長が、コーロンのイ・ウンニョル会長など韓国財界の要人 15 人と、トヨタ自動車の張富士夫会長など日本の主な経済人 12 人が出席して行われた会議の席上で、韓日海底トンネルに関する共同研究の必要性について言及した。

釜山＝クォン・ギョンフン記者

朝鮮日報／朝鮮日報日本語版

부산일보



080-801-8010

ES250

ES250

(2面)

2 판 제 19917 호

동남권 대표신문 www.busanilbo.com

2008년 11월 3일 월요일 (음력 10월 6일)

종합

부산일보

한·일해저터널 사업 정부차원 추진

대통령실장, 국감서 “예비타당성 조사 적극 검토하겠다”

부산시와 부산발전연구원 차원에
서 거론되고 있는 한일해저터널 건
설이 청와대 관계자의 예비타당성
조사 실시 검토 입장 표명에 따라 중
앙 정부 차원의 추진 사항이 불 전망
이다.

김정권 의원(한나라당·경남 김해
갑)은 지난 31일 대통령실에 대한 국
회 운영위원회 국정감사에서 현재
논의가 되고 있는 한일해저터널의

타당성과 조사 실시 여부에 대한 의
견을 질의한 결과 이 같은 내용의 답
변이 있었다고 3일 전했다.

김 의원은 이날 국감에서 “한일해
저터널은 필요성 및 가능성에 대해
찬반양론이 대립하고 있으므로, 각
관적 판단을 위한 체계적인 연구가
필요하다”면서 “정부차원에서 예비
타당성 조사 수준의 검토를 위해 예
산을 투입할 의향이 없느냐”고 질의

했다.
정정길 대통령 비서실장은 이에
대해 “한일해저터널에 대한 예비타
당성 조사를 할 용의가 있고, 적극 검
토하겠다”는 답변을 했다는 것이다.

김 의원은 이 같은 정 실장의 답변
내용에 대해 “대통령실에서 한일해
저터널에 대해 공식적인 입장을 밝
히거나, 예비타당성 조사 실시를 공
언한 것은 처음”이라며 “이는 한일터

널 연결 문제에 대한 논의를 국가차
원으로 공식화했다는 데 의미가 있
다”고 분석했다.

한편 부산발전연구원은 지난 30일
오후 부산상수도사업본부 10층 회의
실에서 (사)한일터널연구회(공동대표
서의택, 이용홍), (사)일한터널연구회
(회장 노자와 다이조)와 공동으로 ‘한
일터널과 동북아 통합교통망 구축’을
주제로 세미나를 개최했다. 이날 세
미나에서 이계식 부산발전연구원장
은 “부산~후쿠오카를 직접 연결하는
한일해저터널을 통한 통합교통망 구
축이 양 도시의 초국경 광역경제권 형
성에 필수적”이라고 밝혔다.

이병철 기자 peter@

大 者 日 尔 伝 否 予 尔 て 日 人 法 通 植 構

釜山日報 2008年11月3日 総合

韓日海底トンネル事業を政府次元で推進

大統領室長、国政監査で「予備妥当性調査を積極的に検討」

釜山市と釜山発展研究院のレベルで始まっている韓日海底トンネル建設が、青瓦台関係者の予備妥当性調査実施検討の立場表明により中央政府レベルの推進事項となる見込みだ。

キム・ジョンゴン（金正権）議員（ハンナラ党、慶尚南道、金海甲選出）は、去る31日、大統領室に対する国会運営委員会の国政監査で、現在論議されている韓日海底トンネルの妥当性と調査実施について意見した結果、このような内容の答弁があったことを3日伝えた。

キム議員はこの日、国政監査で「韓日海底トンネルは、必要性および可能性について賛否両論が対立しており、客観的な判断をための体系的な研究が必要だ」とし、「政府次元で予備妥当性調査レベルの検討のための予算づけする意向はないのか」質問した。

チョン・ジョンギル（鄭正佶）大統領秘書室長はそれに対し、「韓日海底トンネルに対する予備妥当性調査をする用意があり積極的に検討する」と答弁したというものだ。

キム議員はこれらチョン室長の答弁内容について「大統領室で韓日海底トンネルについて公式的な立場を表明し、予備妥当性調査実施を公言したことは始めて」とし、これは韓日トンネル連結問題の論議を国家レベルで公式化したことに意味があると分析した。

一方、釜山発展研究院は去る30日午後、釜山上水道事業本部10階の会議室で社団法人韓日トンネル研究会（共同代表、ソ・イテク（徐義澤）イ・ヨンフム（李龍欽））、社団法人日韓トンネル研究会（会長、野澤太三）と共同で「韓日トンネルと東北アジア統合交通網構築」をテーマとするセミナーを開催した。この日のセミナーでイ・ゲイシク（李啓植）釜山発展研究院長は「釜山～福岡を直接結ぶ韓日海底トンネルを通じた統合交通網の構築が、両都市の超国境広域経済圏の形成に必須」と語った。

‘한일해저터널 뚫어야 하나 말아야 하나’ 논란 재점화

“동북아 통합 차원 추진” vs “일본만 혜택”

한동안 잠잠하던 한일해저터널 건설 논란이 다시 불거졌다. 부산과 일본 후쿠오카(福岡)시는 지난달 30일 공동으로 세미나를 열고 한일해저터널 건설의 필요성을 제기했다. 같은 달 31일 대통령실 국정감사에서는 한나라당 김정권(김해시 갑) 의원이 한일해저터널 사업 타당성 검토 필요성을 묻자 정정길 대통령실장이 “긍정적으로 검토하겠다”고 답변하면서 논의에 탄력

이 불었다. 이에 앞서 지난달 10일에는 박삼구 금호아시아나 그룹 회장이 한국 측 재계인사 15명과 도요타자동차 회장 등 일본의 주요 경제인 12명이 참석한 회의에서 한일해저터널의 공동 연구를 주장했다. 그러나 이 문제는 양국 간의 역사와 지정학적 환경, 동북아의 정치 및 경제 질서까지 복합적으로 얽혀 합의점을 찾기가 쉽지 않을 것으로 전망된다.



일본 측이 한일해저터널의 시발점으로 제안한 가라쓰에 1986년부터 400억 원을 들여 탐사용 터널 400m를 뚫었다. 가운데 벽면 아래 사각형의 검은 부분이 터널 입구다. 가라쓰는 임진왜란 당시 일본군의 출병지였다. 동아일보 자료 사진

※ 어떻게 추진됐나

표면적으로는 1981년 통일교 문선명 총재가 서울에서 열린 한 포럼에서 국제평화고속도로 건설 방안을 제안하면서 비롯됐다.

이후 일본에서는 1983년 홋카이도(北海道)대 명예교수였던 사사야스오(佐佐保雄) 씨가 일한터널연구회를 설립해 본격 검토에 들어갔다. 연구회는 △정책·이념 △지형·지질 △설계시공 △환경·기상 등 4개 전문위원회를 두고 25년째 조사와 연구를 한 뒤 ‘터널 건설이 가능하다는 결론을 내렸다.

1986년부터 일한터널연구회가 터널의 시발점으로 제안한 일본 규슈(九州) 사가(佐賀) 현 북서부에 있는 도시인 가라쓰(唐津)에 탐사용 터널 건설공사를 시작해 현재 400m가량을 파 놓은 상태다. 이곳은 임진왜란 때 일본군의 출병지였다.

국내 일부 전문가들은 일본이 1920년 대륙 진출 루트를 확보하기 위해 이 프로젝트를 처음 계획한 뒤 1939년부터 민관 합동으로 주도면밀하게 추진해 오고 있다고 주장한다.

한국 측은 2003년 한국교통연구원과 한국철도기술연구원이 건설교통부 발주를 받아 ‘한일해저터널 필요성 연구’ 용역을 실시한

계 유일한 연구로 당시 ‘타당성이 없다’는 결론이 내려졌다.

하지만 지난해 허남식 부산시장이 공식적으로 타당성 여부를 검토하겠다고 밝혔다.

이에 따라 올해 6월 부산발전연구원(BDI)은 태스크포스(TF)를 만들었고 이번 세미나에 이어 12월까지 1차 보고서를 제출할 계획이다. 한일해저터널에 대한 한국 측의 조사연구는 현재 결음마 단계다.

부산-日후쿠오카市 공동 세미나서 필요성 제기

日 1980년대 본격 검토… 한국은 결음마 수준

※ 검토 중인 노선은

일본 측은 거제~가라쓰 2개 노선과 부산~가라쓰 1개 노선 등 3개 잠정 안을 만들었다. 거제 구간 중 서측 구간을 1순위로 꼽고 있다.

한국에서는 지난달 30일 한일터널연구회(2007년 설립)와 일한터널연구회가 공동으로 마련한 ‘한일터널과 동북아 통합교통망 구축’ 세미나에서 BDI 최치국 선임연구위원이 부산~후쿠오카 노선을 제안했다.

최 연구위원은 부산 강서지역

에 국제복합터미널을 지어 해저터널을 연결하면 공항과 항만, 아시안하이웨이(AH), 중국횡단철도(TCR) 및 시베리아횡단철도(TSR) 등의 교통망과 연계할 수 있어 기존 일본 노선보다 훨씬 낫다고 주장했다.

이 자리에서 일한터널연구회 후지하시 겐지(藤橋健次) 상임이사는 “한일해저터널은 일본 후쿠오카와 한국 부산을 잇는 것이 기본적인 조건”이라고 말했다.

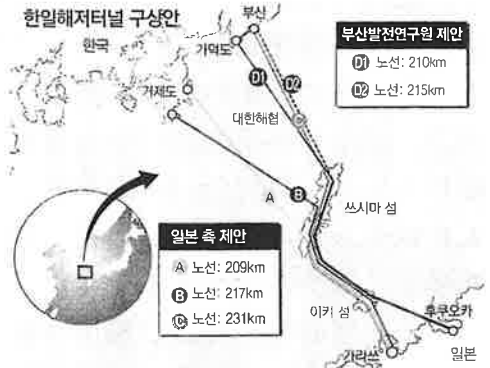
전문가들은 한일해저터널 건설 비용을 160조~200조 원으로, 공사기간은 10년 내외로 전망하고 있다.

※ 뜨거운 논쟁

전문가들 사이에서는 한일해저터널의 필요성을 놓고 의견이 분분하다.

송실대 신장철 교수는 최근 세미나에서 “한일관계뿐 아니라 동북아 및 유라시아 차원의 경제 통합과 지역공동체 구축을 위해 추진되어야 한다”고 찬성했다.

한일터널연구회 고문인 허문도



전 통일원 장관은 “이는 양국민 간 신뢰 구축 없이는 엄두를 낼 수 없기 때문에 토목공학 이전에 마음·역사·문화의 문제”라고 강조했다. 하지만 부산대 최열 교수는 “터널이 들어서면 일본은 수많은 나라와 육지로 연결되지만 한국은 일본밖에 연결되지 않아 공간적 행방성에 어긋난다”며 동남권

경제를 일본이 빨아들이는 ‘블랙홀’을 우려했다.

반대하는 전문가들은 “일본이 얻을 수 있는 혜택은 엄청나지만 한국의 피해는 아무도 예측할 수 없다”며 “깊이 있는 연구와 국민적 합의 도출이 선결 과제”라고 지적했다.

부산=조용휘 기자 silen1@donga.com

전국포커스

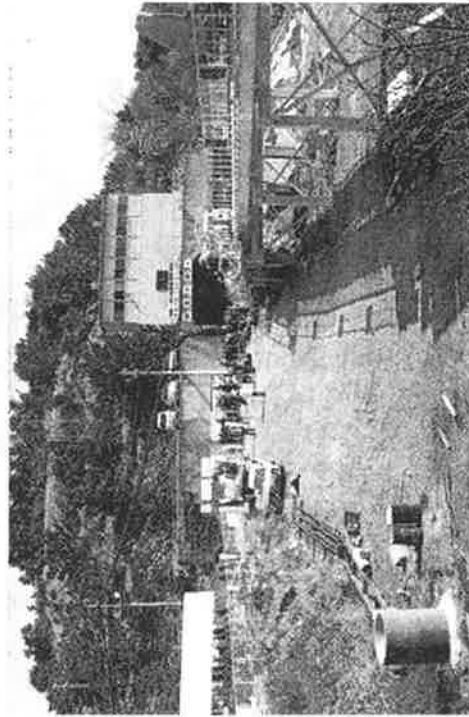
동아일보 제27148호 ㉔

‘한일해저터널 뚫어야 하나 말아야 하나’ 논란 재점화

“동북아 통합 차원 추진” VS “일본만 혜택”

한동안 잠잠하던 한일해저터널 건설 논란이 다시 불거졌다. 부산과 일본 후쿠오카(福岡)시는 지난달 30일 공동으로 세미나를 열고 한일해저 터널 건설의 필요성을 제기했다. 같은 달 31일 대통령실 국정감사에서는 한나라당 김정권(김해시 갑) 의원이 한일해저터널 사업 타당성 검토 필요성을 묻자 정장길 대통령실장이 “긍정적으로 검토하겠다”고 답변하면서 논의에 탄력을

이 불었다. 이에 앞서 지난달 10일에는 박삼구 금호아시아나 그룹 회장이 한국 측 세계인사 15명과 도요타자동차 회장 등 일본의 주요 경제인 12명이 참석한 회의에서 한일해저터널의 공동 연구를 주장했다. 그러나 이 문제는 양국 간의 역사와 지정학적 환경, 동북아의 정치 및 경제 질서까지 복합적으로 얽혀 합의점을 찾기가 쉽지 않을 것으로 전망된다.



일본 측이 한일해저터널의 시발점으로 제안한 가라쓰에 1986년부터 400여 원을 들여 탐사용 터널 400m를 뚫었다. 가운데 벽면 아래 시각형의 검은 부분이 터널 입구다. 가라쓰는 임진왜란 당시 일본군의 출병지였다. 동아일보 자료 사진

어떻게 추진됐나

표면적으로 1981년 통일교 문선명 총재가 서울에서 열린 한 포럼에서 국제평화고속도로 건설 방안을 제안하면서 비롯됐다.

이후 일본에서는 1983년 홋카이도(北海道)대 명예교수였던 사이스오(佐保雄) 씨가 일한터널연구회를 설립해 본격 검토에 들어갔다. 연구회는 △정책·이념 △지형·지질 △설계시공 △환경·기상 등 4개 전문위원회를 두고 25년째 조사와 연구를 한 뒤 '터널 건설이 가능하다'는 결론을 내렸다.

1986년부터 일한터널연구회가 터널의 시발점으로 제안한 일본 규슈(九州) 사가(佐賀) 현 북서부에 있는 도시인 가라쓰(唐津)에 탐사용 터널 건설공사를 시작해 현재 400m가량을 파 놓은 상태다. 이곳은 임진왜란 때 일본군의 출병지였다.

국내 일부 전문가는 일본이 1920년 대륙 진출 루트를 확보하기 위해 이 프로젝트를 처음 계획한 뒤 1939년부터 민간 합동으로 주도면밀하게 추진해 오고 있다고 주장한다.

한국 측은 2003년 한국교통연구원과 한국철도기술연구원이 건설통부 발주를 받아 '한일해저터널 필요성 연구' 용역을 실시한

게 유일한 연구로 당시 '타당성이 없다'는 결론이 내려졌다.

하지만 지난해 허남식 부산시장이 공식적으로 타당성 여부를 검토하겠다고 밝혔다.

이에 따라 올해 6월 부산발전연구원(BDI)은 태스크포스(TF)를 만들었고 이번 세미나에 이어 12월까지 1차 보고서를 제출할 계획이다. 한일해저터널에 대한 한국 측의 조사연구는 현재 걸음마 단계다.

부산-日후쿠오카市 공동 세미나서 필요성 제기
日 1980년대 본격 검토... 한국은 걸음마 수준

검토 중인 노선은

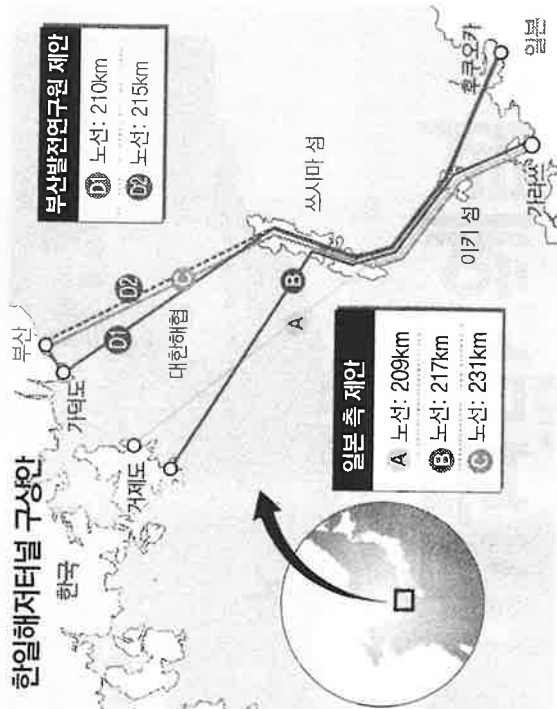
일본 측은 거제~가라쓰 2개 노선과 부산~가라쓰 1개 노선 등 3개 잠정 안을 만들었다. 거제 구간 중 서측 구간을 1순위로 꼽고 있다.

한국에서는 지난해 30일 한일터널연구회(2007년 설립)와 일한터널연구회가 공동으로 마련한 '한일터널과 동북아 통상교통망 구축' 세미나에서 BDI 최치국 선임연구위원이 부산~후쿠오카 노선을 제안했다.

최 연구위원은 부산 강서지역

에 국제복합터미널을 지어 해저터널을 연결하면 공항과 항만, 아시안하이웨이(AH), 중국항단철도(TOR) 및 시베리아항단철도(TSR) 등의 교통망과 연계할 수 있어 기존 일본 노선보다 훨씬 낫다고 주장했다.

이 자리에서 일한터널연구회 후지하시 겐지(藤橋健次) 상임이사는 "한일해저터널은 일본 후쿠오카와 한국 부산을 잇는 것이 기본적인 조건"이라고 말했다.



전 통일원 장관은 "이는 양 국민 간 신뢰 구축 없이는 염두를 낼 수 없기 때문에 토목공학 이전에 마을·역사·문화의 문제"라고 강조했다.

하지만 부산대 최열 교수는 "터널이 들어섬엔 일본은 수많은 나라와 육지로 연결되지만 한국은 일본밖에 연결되지 않아 공간적 형평성에 어긋난다"며 동남권

경제를 일본이 뺏아들이는 '블랙홀'을 우려했다.

반대하는 전문가들은 "일본이 얻을 수 있는 혜택은 엄청나지만 한국의 피해는 아무도 예측할 수 없다"며 "깊이 있는 연구와 국민적 합의 도출이 선결 과제"라고 지적했다.

부산=조용휘 기자 silen@donga.com

先 達 卒 的 人 ル 了 見
高 氷 を 氣 と 北 ぬ
ト ン ネル 研 究 会 年 報

東亜日報 (2008年11月7日)

「韓日海底トンネルを掘るか掘らないか」議論再点火

東北アジア統合次元で推進 VS 日本のみが恵沢

しばらく静かだった韓日トンネル建設の議論が再燃している。釜山と日本の福岡市は、先月30日、共同でセミナーを開き、韓日海底トンネルの必要性を提起した。同月、大統領室の国政監査で、ハンナラ党のキム・ジョングオン（金海市甲選出）議員が韓日海底トンネルの事業の妥当性検討の必要性を質問すると、チョン・ジョンギル大統領室長は「肯定的に検討する」と答弁し議論に弾みがついた。

これに先立ち、先月10日には、パク・サング金湖アジアナグループ会長が、韓国側財界人15名とトヨタ自動車会長など日本の重要経済人12名が参席する会議で韓日海底トンネルの共同研究を主張した。しかし、この問題は、両国間の歴史と地政学的環境、東北アジアの政治および経済秩序まで複合的に絡んでおり、合意点を探すのは簡単ではないことと見込まれる。

釜山—日本の福岡市の共同セミナーで必要性提起

日本 1980年代に本格検討・・・韓国は歩き始めの水準

○どのように推進できたか

表向きは1981年に統一教会の文鮮明総裁がソウルで開かれたフォーラムで、国際平和と高速道路の建設案を提案することから始まった。

以降日本では1983年に北海道大学名誉教授であった佐々保雄氏が日韓トンネル研究会を設立し本格的検討に入った。研究会は、△政策・理念△地形・地質△設計・施工△環境・気象など4つの専門委員会を置いて25年間調査と研究をした後「トンネルは可能である」という結論を下した。

1986年から日韓トンネル研究会がトンネルの始発点として提案した日本の九州佐賀県北西部の都市である唐津で探査用トンネル工事を始め、現在400mほど掘り進んだ状態である。ここは壬申の乱のとき日本軍の出兵地だった。

国内の専門家は、日本軍が1920年、大陸進出ルートを確保するためにこのプロジェクトを始めて計画して以来、1939年から官民合同で用意周到に綿密に準備してきたと主張する。

韓国側は、2003年、韓国交通研究院と韓国鉄道技術院が建設交通部から発注を受けて「韓日海底トンネルの必要性研究」という仕事を実施したのが唯一の研究で、当時「妥当性がない」という結論が出た。

しかし、昨年、ホ・ナムシク（許南植）市長が、公式的に妥当性の可否を検討すると明らかにした。

これについて今年6月、釜山発展研究院（BDI）は、タスクフォース（TF）を作り、今回セミナーに続いて12月までに1次報告書を提出する計画である。韓日海底トンネルについて、韓国側の調査研究は、現在歩き始めの段階である。

○検討中の路線は

日本側は、巨済～唐津の2路線と釜山～唐津1路線など3つの暫定案を作った。巨済区間中、西側の区間を第1番としている。

韓国では、先月30日、韓日トンネル研究会（2007年設立）と日韓トンネル研究会が共同で実施した「韓日トンネルと東北アジア統合交通網構築」セミナーでBDIのチェ・チグ選任研究員が釜山～福岡路線を提案した。

チェ研究員は、釜山の江西地域に国際複合ターミナルを作って、海底トンネルを連結すれば、空港と港湾・アジアハイウェイ（AH）、中国横断鉄道（TCR）およびシベリア横断鉄道（TSR）などの交通網と連結することができ、既存の日本の路線よりはるかに良いと主張した。

この場で、日韓トンネル研究会の藤橋健次常任理事は、「韓日海底トンネルは日本の福岡と韓国の釜山を繋ぐのが基本的条件」と語った。

専門家らは韓日海底トンネルの建設費を160兆～200兆ウォンで、工事期間は10年内外と見込んでいる。

○熱い論争

専門家らの間では、韓日海底トンネルの必要性において意見が白熱している。

崇實大学のシン・ジャンチョル（申章澈）教授は、最近セミナーで「韓日関係だけでなく東北アジアおよびユーラシア次元の経済統合と地域共同体構築のために推進しなければならない」と賛成した。

韓日トンネル研究会の顧問であるホ・ムンド（許文道）前統一院長官は、「これは両国民間の信頼構築なしでは成し得ないので、土木工学以前に心・歴史・文化の問題である」と強調した。

しかし、釜山大学のチェ・ヨル教授は、「トンネルが入ってくれば、日本は多くの国と陸地でつながるが、韓国は日本としか連結できないので、空間的なバランスに欠けている」と語り、東南圏経済を日本が吸い込む「ブラックホール」を心配した。

反対する専門家らは、「日本が得られる恵沢は、とてつもないが、韓国の被害は誰も予測できない」と言い「深みのある研究と国民的合意を導き出すことが先決課題である」と指摘した。

写真の説明

日本側は韓日海底トンネルの始発点として提案した唐津に1986年から400億ウォンを投入して探査用トンネルを400mを掘った。中ほどの壁面下の四角形の黒い部分がトンネルの入り口である。唐津は壬申の乱の当時、日本軍の出発地であった。東亜日報資料。

서울경제. 2008. 11. 13(목)

한국과 일본 중국을 연결하는 해저터널 건설의 기술적 타당성에 대한 과학자들의 논의가 본격화된다. 한중일 3국을 연결하는 해저터널을 건설하려면 경제성이 있고 3개국 국민의 여론적 지지도 받아야 하지만 기술적으로 건설 가능한지도 중요하다. 국토해양부 산하 해저시설을 차폐기술연구단과 'UN이 정한 지구의 해 한국위원회'는 14일 서울 등부공공센터에서 '해저터널 국제 심포지엄'을 개최, 한중일 해저터널 건설

이 기술적으로 가능한지, 필요로 하는 요소 기술은 무엇인지 등을 논의한다. 해저터널 건설 경험이 있는 노르웨이 일본 등의 과학자 기술자들과 한중일 해저터널의 기술적 타당성을 논의하고 국내 연구성과를 살펴볼 수 있는 자리다. 해저시설물 차폐기술연구단에는 한국지질지원연구원을 주관기관으로 한국건설기술연구원 한국철도기술연구원 SK건설 등 4개 기관이 참여하고 있다.

내일 '한·중·일 해저터널' 국제심포... 기술논의 본격화

해저 지층구조 조사 '최적노선' 찾아야

◇ 한중일 해저터널이란=한국을 중심으로 중국과 일본이 해저터널로 연결되면 기차나 승용차로 바다를 건너 다른 국가로 이동할 수 있게 된다. 과학자들은 직접 차량이 달리는 도로 형태보다는 영국과 프랑스를 연결한 유로터널처럼 기차가 달리도록 하고 차량은 기차에 실어 수송하는 형태가 적합한 것으로 보고 있다.

한중 터널의 경우 경기 평택-중국 웨이하이(374km), 인천-웨이하이(362km), 충남 태안-웨이하이(320km) 등의 노선이 논의되고 있다. 한중 해저터널에 관한 연구를 진행해온 경기개발원의 조응래 부원장은 발표자료를 통해 "서해의 경우 최대 수심이 80m에 불과, 최대 수심이 220m나 되는 한일 해저터널보다 건설하기 용이하고 여객 수요도 한국인의 중국 방문은 2020년 192만명, 2030년 648만명, 중국인의 한국 방문은 2020년 299만명, 2030년 456만명에 이를 것"으로 전망했다.

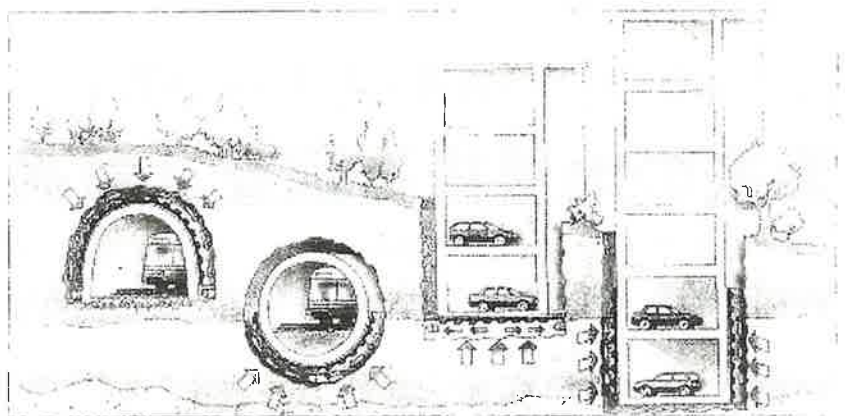
한일 해저터널(약 230km)은 부산 또는 거제도에서 대 한해협 중간의 인공섬을 거쳐 일본 쓰시마섬-하카다를 연결하는 노선 양국 국경을 기준으로 한국 구간은 약 30km 안팎이고 대부분이 일본 노선이다. 수심이 깊은 지역의 경우 수압을 견디는 구조와 경사로를 통해 육지와와의 높이를 맞추는 설계가 필요하다.

◇ 어떤 기술이 필요한가=해저시설물 차폐기술연구단은 지난 2005년부터 2010년까지 5년간 95억원을 투자해 요소기술을 연구하고 해저지반 조사, 해저터널 방배수 설계, 바닷물 유입이 우려되는 지반층 보강(그라우팅) 기술 등을 개발해왔다.

해저터널은 육상터널과 달리 엄청난 바닷물의 수압을 견디는 구조가 필요하기 때문에 최적의 노선을 찾아내야 한다. 이를 위해 탄성파 탐사를 통해 해저 암반의 지층구조를 정밀하게 확인해야 한다. 건설 단계에서는 실제 크기의 터널을 뚫기 전에 수평으로 지층을 시추하는 '선진 천공기술' 개발이 필요하다. 일본의 경우 세이칸 해저터널을 뚫으면서 수평으로 지층을 250m까지 시추할 수 있는 선진 천공기술을 확보했지만 우리나라의 기술수준은 현재 30m 안팎에 불과하다.

방배수 설계기술은 터널의 암반 벽과 터널 외벽 사이에 발생하는 바닷물 유입을 효과적으로 빼낸다. 배수가 이뤄지지 않으면 암반으로부터 전달되는 압력이 터널의 외벽에 그대로 전해지기 때문이다.

그라우팅 기술은 암반의 미세한 틈으로 바닷물이 유입되는 것을 막기 위해 이 틈으로 미세한 시멘트 형태의 보강재를 주입, 지반구조를 강화시켜준다. 이 기술의 핵심은 최적의 압력으로 보강재를 주입하는 하는 것으로 주



수평으로 지층 시추하는 고도의 선진천공술 확보를 해수유입 막는 지반 보강술 방배수 설계기술도 필요

입압력이 높을 경우 암반의 틈을 더욱 벌리게 되고 압력이 낮을 경우 보강제로서의 역할을 다하지 못하게 된다.

◇ 국내 해저터널 현황=현재 국내에는 해저터널이 건설된 사례가 없다. 유일하게 건설된 것은 부산과 거제도를 연결하는 차가도 노선의 3.7km 구간이 침매터널 방식이다. 침매터널은 터널형태로 제작된 180m 길이의 콘크리트 구조물들을 바다 밑에 가라앉힌 뒤 연결해 전체 터널을 완공하는 방식이다.

완전한 해저터널로 현재 건설이 논의되고 있는 것은 인천-김포 고속도로 중 일부 구간(약 300m) 당초 지반담착공 예정이었으나 최근 글로벌 금융위기 여파로 내년 3월 이후로 착공시기가 미뤄진 것으로 알려졌다.

충남 보령-안면도 노선의 경우 교량과 해저터널을 혼합하는 형태로 입찰서가 공고됐으나 변동 가능성도 있다고 한다. 이 노선에 해저터널 건설을 추진하는 것은 인면도 앞바다가 선박이 항해하는 주항로이고 인근에 고려청자 수장지역이 있기 때문.

신희순 한국지질지원연구원 해저시설물 차폐기술연구단 단장은 "해저터널 건설 기술은 교량이나 침매터널보



위사진 ▶▶▶ 바닥 배수관을 이용한 배수처리 개념도 터널 바닥에 설치된 요철 형태의 배수관을 이용해 최적의 배수가 이뤄지도록 바닥 배수관이 설계됐다
아래사진 ▶▶▶ 침매터널 방식으로 건설된 기가도교 약 180m 길이의 터널형 콘크리트 구조물을 바다에 침수시킨 뒤 연결해 바닷속 터널을 건설했다

다 이전 환경에 미치는 피해가 적다"며 "국내 건설사들도 해저터널 건설 경험을 쌓아 해외시장 진출에 큰 도움을 받을 수 있다"고 말했다

[대덕=김재윤기자 hama9306@sedu.co.kr]

ソウル経済 2008.11.13 (木)

韓国と日本・中国を結ぶ海底トンネル建設の技術的妥当性について科学者らの議論が本格的になった。韓中日の3カ国を結ぶ海底トンネルを建設するためには、経済性があることと3カ国の国民の世論支持も得なければならないが、技術的に建設可能かも重要なことである。国土海洋部の傘下の海底施設物遮蔽技術研究団と「国連が決めた地球の年韓国委員会」は14日ソウルの東部金融センターで「海底トンネル国際シンポジウム」を開催、韓中日の海底トンネル建設が技術的に可能か、必要とする要素、技術は何かなどを議論する。海底トンネル建設の経験があるノルウェーや日本などの科学者・技術者らと韓中日海底トンネルの技術的妥当性を論議し、国内の研究成果を調べることのできる場である。海底施設物遮蔽技術研究団には、韓国技術支援研究院を所轄機関として韓国建設技術研究院、韓国鉄道技術研究院、SK建設など4か所の機関が参加している。

明日「韓・中・日海底トンネル」国際シンポ…技術論議の本格化

海底の地層構造調査「最適路線」探せ

◇韓中日海底トンネルとは＝韓国を中心として中国と日本が海底トンネルで結ばれば、鉄道や乗用車で海を渡り他国へ移動できる。科学者ら直接車両が走る道路形態よりはイギリスとフランスを結ぶユーロトンネルのように鉄道が走るようにし、車両は鉄道に載せて輸送する形態が適していると見ている。

韓中トンネルの場合、京畿平澤～中国のウェイハイ（威海）（374 km）仁川～ウェイハイ（362 km）忠南泰安～ウェイハイ（320 km）などの路線が論議されている。韓中海底トンネルの研究を進めてきた京畿開発院のチョウ副院長は発表資料で「黄海の場合、最大水深が80mに過ぎない。最大水深が220mにもなる韓日海底トンネルより建設しやすいし、旅客需要も韓国人の中国訪問は2020年492万名、2030年648万名、中国人の韓国訪問は2020年299万名、2030年456万名に至る」と見ている。

韓日海底トンネル（230 km）は釜山または巨済島から大韓海峡中間の人工島を経て日本の対馬～博多を結ぶ路線である。両国の国境を基準として韓国の区間は30 km内外であり、殆どが日本の路線である。水深が深い地域の場合、水圧を耐える構造と傾斜路を通して陸地との高さを合わせる設計が必要である。

◇どんな技術が必要か＝海底施設物遮蔽技術団は去る2005年から2010年まで5年間95億ウォンを投資して要素技術を研究し、海底地盤調査、海底トンネルの防水・排水設計、海水流入が憂慮される地盤補強（グラウティング）技術などを開発してきた。

海底トンネルは、陸上トンネルと異なって莫大な海水圧に耐える構造が必要なため最適の路線を見出さなければならない。このため弾性波探査を通して、海底岩盤の地層構造を精密に確認しなければならない。建設段階では実際の大きさのトンネルを掘る前に水平に地層を試錐する「先進穿孔技術」の開発が必要である。日本の場合、青函トンネルを掘りこつて水平に地層を250mまで試錐できる先進穿孔技術を確保したが、我が国の技術水準

は現在 30m 内外に過ぎない。

防水・排水の設計技術は、トンネルの岩盤壁とトンネルの外壁の間に発生する海水流入を効果的に抜き出す。排水が成されなければ岩盤から伝達される圧力がトンネルの外壁にそのまま加わるためである。

グラウティング技術は、岩盤の微細な隙間への海水流入を防ぐため、この隙間へ微細なセメント形態の補強材を注入し地盤構造を強化させるものだ。この技術の核心は最適の圧力で補強材を注入することで、注入圧が高い場合、岩盤の隙間が更に出来、圧力が低い場合、補強材としての役割を果たす事ができなくなる。

◇国内の海底トンネルの現況＝現在国内には海底トンネルが建設された事例がない。唯一、建設されたのは、釜山と巨済島を連結する巨加大橋路線の 3.7 km 区間の沈埋トンネル方式である。沈埋トンネルはトンネルの形態に制作された長さ 180m のコンクリート構造物らを海底に沈めて連結し、トンネル全体を完工する方式である。

完全な海底トンネルとして現在建設が論議されているのは、仁川～金浦高速道路の一部区間(約 300 m)。そもそも先月着工予定だったが、最近グローバル金融危機の余波のため、来年 3 月以降に着工時期が延びることになった。

忠南保寧～安眠島路線の場合、橋梁と海底トンネルを混在させる形態で入札書が公告されたが変わる可能性もある。この路線に海底トンネルを建設するのは安眠島の近海は船舶が航海する主な航路であり、周りに高麗青磁の水葬地域があるためである。

シン・ヒスン 韓国地質資源研究院の海底施設物遮蔽技術研究団団長は「海底トンネルの建設技術は、橋梁や沈埋トンネルより魚場の環境に与える被害が少ない」と言い、「国内の建設会社も海底トンネル建設の経験を積むことで海外市場の進出に大きな助けとなる」と語った。

<中央の大文字>

水平に地層を試錐する高度な先進穿孔技術確保を
海水流入を防ぐ地盤補強術
防水・排水の設計技術も必要

<写真上>

底の排水板を利用した排水処理概念図

トンネルの底に設置された凹凸形態の排水板を利用して、最適の排水機になるように底の排水板が設計された。

<写真下>

沈埋トンネル方式で建設された巨加大橋

約 180m 長さのトンネル型コンクリート構造物を海に沈水させた後、連結して海中のトンネルを建設した。

한·중·일 해저터널 추진 내용과 과제

한반도 물류·관광 대변화 오나

한국과 중국, 일본을 자가용으로 관광 다니고, 제주도를 고속철도로 건널 수 있다면 얼마나 좋을까. 그동안 동북아 3국은 바다와 북한 장벽으로 인해 공항이나 항만으로만 접근이 가능했지만 최근 들어 해저터널 구상이 본격화되면서 이같은 꿈이 현실로 다가오

고 있다. 이럴 경우 EU처럼 동북아 3국도 단일 경제체제 구축이 한층 빨라지겠지만 한편으로 100km가 넘는 해저터널 건설 기술과 100조원 안팎의 비용, 터널 개통 뒤의 막대한 인적·물적 교류에 따른 후유증 등이 해결 과제다.

한~일, 평택~중국, 호남~제주...동북아 공동경제 교두보 해저 100km 이상 건설기술·100조원 안팎 비용 확보 관건

▲3개 터널구상안을 보니...=먼저 한~일 해저터널의 경우 여러가지 노선이 있지만 한국측이 주장하는 노선은 부산과 일본의 후쿠오카를 잇는 안이다. 그동안 일본측에서 적극적이었지만 최근 들어 부산에서도 관련 세미나를 갖는 등 국내에서도 관심이 높다.

부산시 산하 부산발전연구원도 지난 7월부터 연구를 시작, 10월 말에는 양국간 세미나를 개최하는 등 적극적이다. 이달 말까지 한~일 해저터널 1차 연구를 마친 뒤 '내년 상반기 중으로 일본측과 공동연구를 진행할 계획이다.

이 연구원 최치국 선임연구원은 "한~일 해저터널 관련해 최근 부산지역 여론조사 결과 그동안 알려진 것과는 달리 의외로 긍정적 반응이 많아 놀랐다"고 말했다.

한~중 해저터널은 경기 평택과 중국 산둥반도의 항구도시 웨이하이 사이 374km를 잇는 구간이다. 현재 한~일 해저터널엔 70조~100조원, 한~중 해저터널엔 100조원 이상의 막대한 건설비가 들어갈 것으로 추산된다.

국내에서 구상 중인 구간으로는 호남~제주간 해저고속철도가 대표적이다. 목포~해남~보길도~추자도~제주도에 이르는 167km 구간으로 호남선과 연계한 해저고속철도로 추진될 가능성이 높다.

이 구간이 건설되면 서울에서 제주도까지 KTX로 약 2시간26분, 목포에서 제주도까지는 40분 정도로 김포~제주 항공노선과 비교해도 경쟁력이 있다고 한국교통연구원은 전망했다.

▲터널 뚫리면 어떤 변화 오나=일단 한·중·일 해저터널이 개통되면 동북아 3개국이 단일 경제권으로 통합되는 시기가 빨라질 전망이다.

교통연구원 안병민 동북아북한연구센터장은 "앞으로 터널이 뚫리게 되면 한·중·일 3국간 운송시장의 장벽이 낮아지면서 공동경제권 기반이 구축된다"고 밝

혔다. 한~일 해저터널이 개통될 경우 부산은 향후 건설될 동남권 신공항과 강서국제 물류도시 등 지역 인프라와 연계해 시너지효과가 기대된다.

최치국 선임연구원은 "한~일 해저터널이 연결되면 자동차와 철도 노선을 이용, 동일 생활권 및 경제권 형성이 가능하다"면서 "부산·울산·경남·대구·경북 등 동남권 5개 시·도는 한~일 해저터널의 직접 영향권이 될 것"이라고 전망했다.

호남~제주간이 개통될 경우 기존 KTX 개통으로 활성화된 경부축에 호남축이 관광도시 제주를 종착지로 하는 새로운 라인으로 구축, 경제활성화에 도움이 될 것으로 전문가들은 보고 있다.

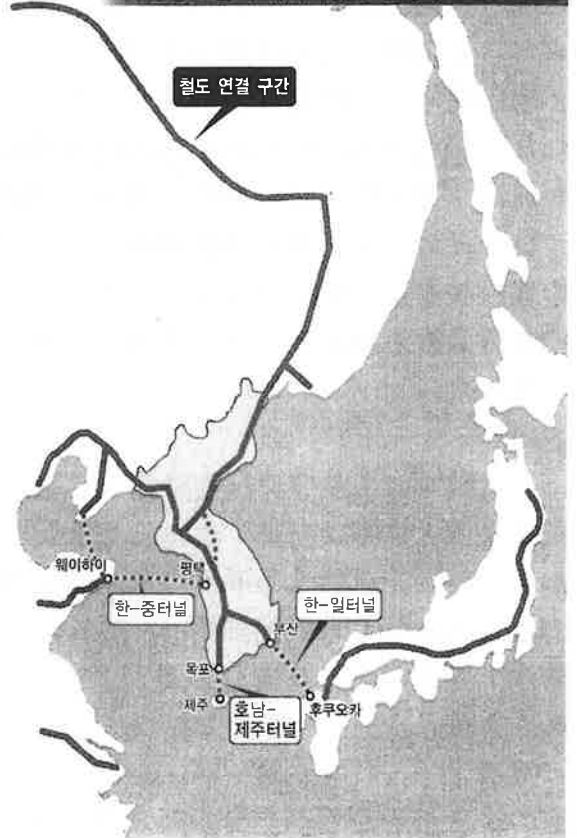
▲걸림돌은 없나=그러나 동아시아 3국을 잇는 한·중·일 해저터널은 공사 착수 이전에 선결 과제가 너무 많다. 천문학적 건설 비용 뿐만 아니라 세 나라의 사회·문화적 차이를 극복할 수 있을지 미지수. 또한 한~일 해저터널 개통시 한반도가 일본의 대륙 진출 교두보가 되거나 부산항의 기능이 약해질 수 있다는 우려까지 제기되고 있다.

기술적으로도 목포~제주간은 수심 120m, 한~일 구간은 수심 160m 이상 되는데 이같은 깊이의 해저터널을 건설한 경험은 세계 어디에도 없기 때문에 심해해저터널 기술 개발이 관건이다.

한~중 해저터널의 경우 무엇보다 비용 마련이 쉽지 않을 전망이다. 구간이 너무 멀어 중간기점에 인공섬이 필요한데, 이 섬 건설에만 10조원 이상이 드는 등 총 100조원 이상이 소요될 것으로 추산되기 때문.

경기개발연구원 조운래 부원장은 "기술 확보도 되지 않은 상황에서 이를 추진할 경우 결국 일본이나 외국업체 좋은 일만 시킬 수 있는 만큼 자체 기술 개발 이후에 고속철이 추진돼야 할 것"이라고 말했다. 배동진 기자 djbae@busanilbo.com

한반도 삼각 해저터널과 동북아 통합 교통망



3개 해저터널 개요

항목	한-일	한-중	호남-제주
구 간	부산-쓰시마-후쿠오카	평택-웨이하이	목포-해남-제주
거 리	209~231km	374km	167km
비 용	70조~100조원	100조원 이상	14조8천억원
건설기간	7~10년	15년 안팎	11년
이용수요	?	?	연간 1천500만명
기대효과	?	?	생선유류 44조원, 고용유발 34만5천명
어 려 음	해저 160m 이상 공사경험 전무	인공섬 건설에만 10조원	예산확보 관건

(자료=부산발전연구원·경기개발연구원·한국교통연구원)

釜山日報 (経済) 2008年12月18日

韓中日海底トンネル推進内容と課題

朝鮮半島の物流・観光大変化訪れるのか

韓国と中国、日本を自家用車で観光し、済州島に高速鉄道で渡ることができるならどれほどいいだろうか。これまで東北アジア3国は海と北朝鮮の壁によって、空港や港湾からのみ行くことができたが、最近になって海底トンネル構想が本格化し、このような夢が現実になってきている。その場合、EUのように東北アジア3国も単一経済体系構築が一段と早まりそうだが、一方では100kmを越える海底トンネル建設の技術と100兆ウォン前後の費用、トンネル開通後の莫大な人的・物的交流による後遺症等が解決課題だ。

日～韓、ピョンテク（平澤）～中国、ホナム（湖南）全羅道～チェジュ（済州）
…東北アジア共同経済橋頭堡

海底100km以上の建設技術・100兆ウォン前後の費用確保が鍵

▲3つのトンネル構想案をみると…

まず日韓海底トンネルの場合、いろいろな路線があるが、韓国側が主張する路線は釜山と日本の福岡を繋ぐ案だ。これまで日本側が積極的だったが、最近になって釜山でも関連セミナーを行う等、国内でも関心が高い。

釜山市の傘下である釜山発展研究院も、去る7月から研究を始め、10月末には両国間のセミナーを開催する等、積極的だ。今月末までに日韓海底トンネルの1次研究を終え、来年上半期中に日本側と共同研究を進める計画だ。

この研究院のチェ・チグ選任研究委員は、「日韓海底トンネルに関連して、最近釜山地域の世論調査結果、これまで伝えられていたのとは違い、意外に肯定的な反応が多く驚いた」と話した。

韓中海底トンネルは、キョンギ（京畿）道のピョンテク（平澤）と中国の山東半島の港湾都市である威海間375kmを結ぶ区間だ。現在、日韓海底トンネルには70兆～100兆ウォン、韓中海底トンネルには100兆ウォン以上の莫大な建設費がかかると推算されている。

国内で構想中の区間としては、ホナム（湖南）、チョルラ（全羅）道のチェジュ（済州）間の海底高速道路が代表的だ。モッポ（木浦）～ヘナム（海南）～ポギル（甫吉）島～チュジャ（楸子）島～チェジュ（済州）島に至る167km区間で、ホナム（湖南）線と連携した海底高速鉄道として推進される可能性が高い。

この区間が建設されれば、ソウルからチェジュ（済州）島まで KTX で約 2 時間 26 分、モッポ（木浦）からチェジュ（済州）島までは 40 分程度で、キムポ（金浦）～チェジュ（済州）の航空路線と比較しても競争力があると韓国交通研究院は見通した。

▲トンネルが掘られればどんな変化があるのか

韓・中・日海底トンネルが開通すれば東北アジア 3 カ国が単一経済圏として統合する時期が早まる見通しだ。

交通研究院のアン・ビョンミン東北アジア北朝鮮研究センター長は「今後トンネルが掘られるようになれば、韓・中・日 3 国間の運送市場の障壁が低くなり、共同経済圏基盤が構築される」と明らかにした。

日韓海底トンネルが開通される場合、釜山は今後建設される東南圏新空港とカンソ（江西）国際物流都市等、地域インフラと連携しシナジー効果が期待される。

チェ・チグ選任研究院は「日韓海底トンネルが連結されれば、自動車と鉄道路線を利用、同一生活圏および経済圏形成が可能だ」とし、「釜山・ウルサン（蔚山）・慶尚南道・テグ（大邱）・慶尚北道等、東南圏 5 ヶ市・道は日韓海底トンネルの直接的な影響圏になる」と見通した。

湖南（全羅道）～済州間が開通する場合、既存の KTX 開通で活性化した京釜側に、湖南（全羅道）側が観光都市・済州を終着地とする新しいラインとして構築、経済活性化の助けになると専門家はみている。

▲障害物はないのか

しかし、東アジア 3 国を結ぶ韓・中・日海底トンネルは、工事の着手以前に先決課題が非常に多い。天文学的な建設費用のみならず、3 国の社会・文化的な差を克服できるかどうかは未知数。また日韓海底トンネル開通時、朝鮮半島が日本の大陸進出の橋頭堡になる、釜山港の機能が弱まるという心配まで提起されている。

技術的にも木浦～済州間は水深 120m、日韓区間は水深 160m 以上になるのに、このような深さの海底トンネルを建設した経験は世界のどこにもないので、深海海底トンネルの技術開発が鍵である。

韓中海底トンネルの場合、何より費用の準備が簡単ではない見通しだ。区間が非常に遠く、中間基点に人工島が必要だが、この島建設だけでも 10 兆ウォン以上がかかる等、総 100 兆ウォン以上がかかると推算されているからだ。

京畿開発研究院のチョ・ウンレ副院長は「技術確保もできていない状況でこれを推進する場合、結局日本や外国業者にいい仕事を与えるので、自己技術開発のあと、高速鉄道を推進しなければならない」と話した。

부산일보

2 판 제 19967 호

2009년 1월 1일 목요일 (음력 12월 6일)

1946년 9월10일 창간 전화 051-461-4114

내일날씨 부산 -2~8도 경남 -6~8도

동남권 대표신문 www.busanilbo.com

부산-후쿠오카 우정의 해

부산 60%, 후쿠오카 78% '경제공동체' 구상에 찬성

■ 부산일보-서일본신문, 시민의식조사

대한해협을 사이에 둔 자매도시 부산과 후쿠오카는 교류 20주년이 되는 올해를 '우정의 해'로 지정했다. 이에 대해 부산 시민 63.8%, 후쿠오카 시민 78.0%는 '우정의 해'를 계기로 경제·관광·교육·문화 등에서 두 도시의 교류·협력이 활발해질 것이라고 기대했다.

또 바다와 국경을 뛰어넘은 두 도시의 '경제공동체' 구상에 대해 부산(60.2%)과 후쿠오카(78.0%) 시민 모두 압도적으로 찬성해 초광역경제권 형성을 지지했다.

이는 부산일보사와 후쿠오카에 본사를 둔 자매지 서일본신문사가 공동으로 부산리서처와 서일본신문 에스파센타에 의뢰해 부산 시민 500명, 후쿠오카 시민 300명을 대

계속해야 한다고 대답해 일본 쪽이 지역 간 교류를 더 증시하는 경향을 보였다.

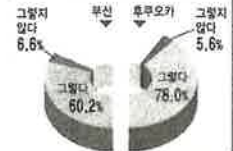
부산 또는 후쿠오카에서 한·일 정상회담을 개최하지는 제안에는 부산(75.4%)과 후쿠오카(80.0%) 모두 압도적으로 찬성했다.

양 지역 시민 모두 '우정의 해' 지정 사실을 잘 모르고 있는 것('알고 있다' 부산 24.2% 후쿠오카 21.0%)으로 나타나 홍보가 필요한 것으로 지적됐다.

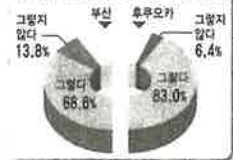
「부산 시민만을 상대로 한 한·일

부산-후쿠오카 시민 설문조사

부산-후쿠오카 경제공동체 바람직한가



양국관계 악화되더라도 지역교류 계속해야하나



해저터널에 대한 질문에는 56.4%가 찬성해 반대(24.0%)보다 배 이상 지지의견을 표사했다.

이에 대해 '부산-후쿠오카 포럼'의 부산 측 간사인 장제국 동서대 부총장은 "이번 조사 결과는 두 지역민들이 지방의 한계를 국경을 뛰어넘는 협력으로 돌파하고자 하는 데 공감하고 있음을 보여준다고 평가했다."

한편 양 시는 오는 2월 2일 부산문화회관에서 후쿠오카의 유명 브랜드 초청 공연 등을 내용으로 하는 우정의 해 기념식을 가진 뒤 영화제 출품작 상호 교류 등 연중 다양한 행사를 계획하고 있다.

김승일 기자 dojune@

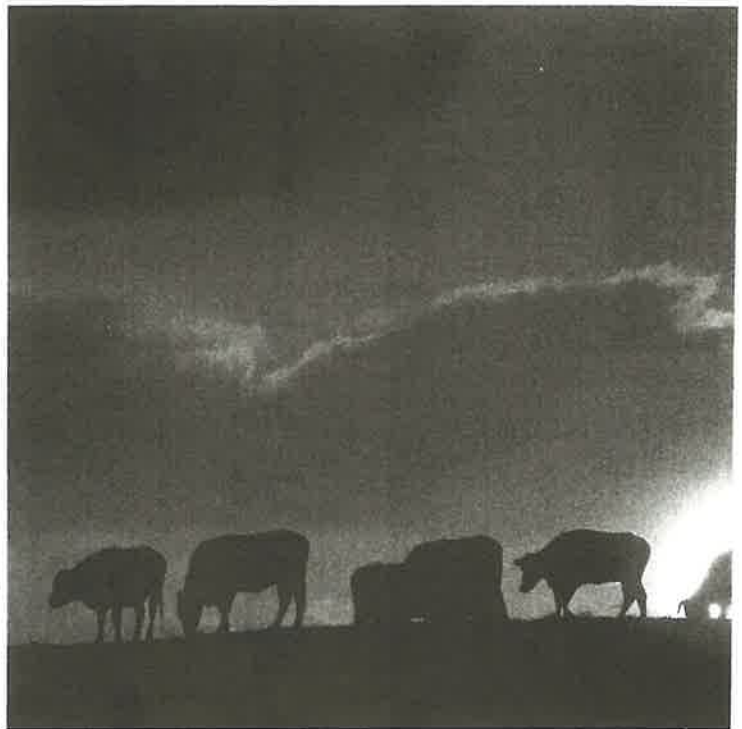
양국 관계 악화되도 교류 계속 '압도적'

상으로 12월 초 '부산-후쿠오카 우정의 해' 관련 시민의식 조사를 실시한 결과다.

▶관련기사=4·5면 좌면=6면 조사 결과에 따르면 부산 시민 19.0%가 후쿠오카를 방문한 적이 있었던 반면 후쿠오카 시민들은 다소 높은 27.3%가 부산을 찾은 적 있다고 응답했다.

양 도시 간의 친근감에 대한 질문에 부산 시민 39.0%는 '후쿠오카가 일본의 다른 도시에 비해 친근하다'고 응답했고 후쿠오카 시민들도 비슷한 비율(38%)로 '가깝게 느낀다'고 대답했다. 친근감은 세대별로 다소 차이를 보였는데, 부산은 고령층으로 갈수록 친근감이 떨어진 반면 일본은 연령에 비례해 가파르게 올랐다.

'국가 간 관계가 악화되더라도 지역 간 교류는 계속되어야 하는가'는 질문에 부산 시민 68.6%는 '계속되어야 한다'고 응답했다. 후쿠오카 시민은 83.0%가 교류를



기축년엔 힘내~소!

홍시 속살 같은 하늘에 하얀 해 하나가 쏘옥~머리를 내밀었다. 음이 아니라 하는 단어들에 출렁임을 쳤다. 대지에 입맞춤하던 소가 천 번!

부울경 생산물 우리가 산

지역소비가 경제 살린다
부산일보 2009 캠페인

상공계·시민단체 등과 '제2 물산장

소비→투자→고용 확대 '선순환 고리

1923년 1월 9일 서울에서 역사적인 모임이 열렸다. 20여개 민족단체 대표 160여명이 우리 땅에서 나고 생산되는 토산품을 사용하자는 결의를 다졌던 것이다. 일제의 수탈정책에 항거해 민족경제의 씨앗을 뿌린 '조선 물산장려운동'은 그렇게 시작됐다.

그로부터 86년 후, 부산에서 지역경제를 살리기 위한 '제2의 물산장려운동'이 시작된다. 2009년 부산일보가 펼칠 '지역소비가 경제 살린다-부산일보 2009 캠페인'이 바로 그것이다.

▶관련기사 14·15면

부산-울산·경남지역의 생산물에 대한 소비를 진작시키고 지역 재래시장 등 소상공인을 이용함으로써 지역 내 제조·유통·서비스업은 물론 농어민들이 경기침체의 후한기를 극복하는 것을 돕기 위해서다. 사실 지역경제는 그 어느 때보다

어렵다. 우선 자본과 기술, 유통망에서 경쟁력을 갖춘 기업과 농어업인이 많지 않다.

설상가상으로 미국발 금융위기로 부터 촉발된 세계적 불황이 지역 경제를 더욱 옥죄었다. 수입이 준 소비자들은 지갑을 닫기 시작했고, 얼어붙은 소비심리는 다시 실물경기로 이어 붙어 악순환의 고리를 만들고 있다.

'지역소비가 경제 살린다-부산일보 2009 캠페인'은 지역민의 총체적 역량을 모아 이 같은 상황을 극복하기 위해 기획됐다. 소비 주체들에게 자신감을 불어넣어 소비를 진작시키면 지역의 생산자를 살릴 수 있다. 여력이 생긴 생산 주체들이 투자를 늘리고 고용을 창출해 다시 구매력을 높이는 '선순환 고리'를 만드는 게 이 캠페인의 목표다.

이 캠페인에는 부·울·경 단체와 지방의회, 상공계 시민·사회단체들이 동참할 예정이다. 부산상공회의소, 부산지역농어업인연합회 등이 '지역소비운동협의회'를 설립하기로 합의했다.

이번 캠페인의 방향과 내용을 제공하게 될 지역소비는 이날 참석한 단체와 층의 다양한 시민·사회단체를 영입해 실질 역량을 갖춘 방침이다.

부산시 경제산업실 배 "경제의 최종 목적은 소비" 부산과 유통도 모두 죽는 위험에 처한 지역경제를 소비 진작 캠페인은 경기 활황이 될 것이라고 기대한다. 김영한 기자 kim01@b

신년특집

56.4% 찬성...반대보다 배 이상 높아

■ 한·일 해저터널 부산 시민 생각은?

20대와 60대, 여성보다 남성 지지 많아

‘양쪽 모두 이익’ ‘일본에 이익’ 순 답해

한·일 해저터널에 대한 부산시민들의 생각은 어떨까? 설문 결과 56.4%가 찬성해 반대(24.0%)보다 배 이상 높았다. 응답자의 19.6%는 ‘잘 모르겠다’고 답했다.

연령별로는 20대(66.7%), 60대(59.4%)의 지지율이 높았고 30대

(31.1%)는 낮았다. 남성(57.4%)이 여성(55.4%)보다 찬성률이 약간 높다. 직종별로는 서비스직(83.3%)과 제조업(75.0%)의 찬성률이 높았고 무직(47.3%), 공무원·교원(50%), 주부(53.8%)는 부정적이었다.

‘해저터널이 한국과 일본 어느

쪽에 이익이 된다고 생각하느냐’는 질문에 ‘양쪽 모두 이익’(33.6%)이란 응답이 가장 많았고 ‘일본에 이익’(26.8%), ‘한국에 이익’(9.0%) 순이었다.

연령은 20대(40.0%)와 30대(36.7%), 직종은 서비스직(50.0%)과 일반 사무직(46.5%)이 한·일 모두에 이익이 될 것이라는 생각이 많았다.

‘일본이 이익이 될 것’이라고 생각하는 사람들은 50대(31.3%)와 40대(28.2%), 제조업(62.5%)과 공무원·교원(37.5%)이 더 많았다. 전문직(29.4%)과 학생(13.2%)은 ‘한국에 더 이익이 될 것’이라고 응답했다.

김승일 기자

한·일 해저터널에 대한 찬반



(단위:%)

해저터널이 이익이 되는 나라



(단위:%)

釜山日報

2009年1月1日

日韓海底トンネルに対する釜山市民の考えはどうだろうか？アンケートの結果、56.4%が賛成し反対(24.0%)より倍以上高かった。回答者の19.6%は「よくわからない」と答えた。

年齢別では20代(66.7%)、60代(59.4%)の支持率が高く、30代(31.1%)は低かった。男性(57.4%)が女性(55.4%)より賛成率が若干高かった。職種別ではサービス職(83.3%)と製造業(75.0%)の賛成率が高く、無職(47.3%)、公務員・教員(50%)、主婦(53.8%)は否定的だった。

「海底トンネルが韓国と日本のどちらに利益になると考えるか」という質問に「両方に利益」(33.6%)という回答が一番多く、「日本に利益」(26.8%)、「韓国に利益」(9.0%)の順だった。

年齢は20代(40.0%)と30代(36.7%)、職種はサービス業(50.0%)と一般事務職(46.5%)が日韓両方に利益になるという考えが多かった。

「日本に利益」と考える人々は、50代(31.3%)と40代(28.2%)、製造業(62.5%)と公務員・教員(37.5%)が多かった。専門職(29.4%)と学生(13.2%)は「韓国に利益」と回答した。



発行日 平成21年1月1日
 編集人 苅部 正男
 清水 正
 発行所 日韓協力委員会
 〒103-0023
 東京都中央区日本橋本町2-6-3
 TEL: 03-3639-5222
 定価200円(〒含む)

「第44回日韓・韓日協力委員会合同総会」ソウルにて開催

「第44回日韓・韓日協力委員会合同総会」が、昨年12月1日に韓国ソウルで開催され、日本側から中曾根康弘会長を団長に25名が訪韓した。訪韓団は前日の11月30日に韓国ソウルに到着し、南憲祐韓日協力委員会会長による歓迎晩餐会(於 現代グループ「迎賓館」)が行われ、翌日の総会が成功裡に終わるよう祈念し、韓日協力委員会の役員と意見交換がなされ、遅くまで心温まる歓迎を受けた。

合同総会では、本会議の前に開会式が行われ、開会式は韓日協力委員会の禹鍾溟事務総長による開会宣言、李承潤副会長の開会の辞、韓日協力委員会の南憲祐会長、日韓協力委員会の中曾根康弘会長の順に挨拶が行われた。引き続き、李明博韓国大統領のメッセージを柳明桓外交交通商部長官(前駐日韓国大使)が代読し、麻生太郎内閣総理大臣のメッセージを重家俊範駐韓日本大使、中曾根弘文外務大臣のメッセージを小倉和夫元駐韓日本大使が代読し、来賓として参席された金炯昨国会議長から祝辞をいた



だいた。

本会議では、政治分野を小此木政夫慶応大学法学部教授・伊豆見元静岡県立大学国際関係学部教授、経済分野を北畑隆生経済産業省顧問・鷲尾友春日本貿易振興機構特別顧問、また社会文化分野では小倉和夫国際交流基金理事長・百瀬格韓国三井物産顧問が基調演説及び討論を行った。討論はかなり熱心に行われ、両国の考え方の共通点や見解の相違が明らかにされたが、その後協議を重ね、最終的には出席者全員の賛同を得て共同声明が採択された。

本会議終了後、一行は李明博韓国大統領を表敬訪問するため青瓦台(大統領府)へと向かい、青瓦台到着後、まず李大統領と中曾根会長の二者会談が行われた。会談の中で、中曾根会長は北朝鮮による日本人拉致問題解決に向け、韓国の強力な支援を要請した。これに対し、李大統領は、「同感だ、できるだけ協力しよう」と述べられ、問題解決に協力する考えを明らかにした。その後、訪韓団全員が李大統領



中
第
お慶
私
て活
設立
に就
りま
のり
相会
構築
ころ
こ
交正
きた
くれ
韓
権な
私は
たバ
間の
思い
平
国を
国の
いて
ら要
国語
森総
で導
員招
業を
で、
日
東ア
年1
催し
で発
月2

中曽根弘文外務大臣のメッセージ

第44回日韓・韓日協力委員会合同総会の開催をお慶び申し上げます。

私自身もこの10年来、日韓協力委員会の一員として活動してきていますが、日韓・韓日協力委員会が設立されて40年を迎える記念すべき年に、外務大臣に就任し、日韓二国間関係の第一線に立つことになりました。去る20日、APEC閣僚会合の際にペルーのリマにて、旧知の柳明桓外交交通商部長官と初の外相会談を行い、「成熟したパートナーシップ関係」を構築していくために協力していくことで一致したところでした。

この重要な二国間関係を進めていくに当たり、国交正常化がなされてからの43年の長くを共に歩んできた日韓・韓日協力委員会ほど、日韓関係を支えてくれる頼もしい応援団はありません。

韓国は我が国にとって、自由民主主義、基本的人権などの基本的価値を共有する最も重要な隣国です。私は外務大臣として、今後とも日韓関係を「成熟したパートナーシップ関係」に拡大すると両国首脳間の合意を実行するため、努力を重ねていきたいと思っております。

平成12年、私は戦後の文部大臣としては初めて韓国を訪れました。それが可能となったのも、日韓両国の政界、財界、学者、文化人など様々な方々と築いてきた関係があればこそです。その際に韓国側から要望を頂きましたが、大学入試センター試験に韓国語を外国語として採用することについて、当時の森総理の強い御意向もあって、非常に短い準備期間で導入が決められました。また、在任中に、韓国教員招へいプログラムや日韓共同理工系学部留学生事業を開始させることもできました。これらの枠組みで、これまで9年で延べ1,650人の韓国の方々を日本



に招かれています。

日本語学習者数は世界の中で韓国が最多であることは、当時も今も変わりませんが、日本での韓国語学習熱も、飛躍的に高まり、日本人が韓国人観光客と韓国語で会話をしている風景などが見られるようになったことは大変喜ばしいことです。

私も、毎年本総会に出席し、日韓協力委員会に積極的に参加してまいりましたが、各界の第一人者である皆様が、本委員会の中でも、強い熱意を持って、しかも長年にわたって活動されておられます。皆様のご長年のご尽力に改めて敬意を表したいと思います。

今後も日韓・韓日協力委員会が、ますますの発展を遂げられることを祈念いたしまして、私のご挨拶とさせていただきます。

2008年12月1日

日本国外務大臣 中曽根 弘 文

第44回日韓・韓日協力委員会合同総会 共同声明

日韓・韓日協力委員会は、第44回合同総会を「北東アジア情勢の変化と日韓協力」を主題として2008年11月30日から12月1日まで大韓民国ソウルで開催した。1969年2月、日韓・韓日協力委員会が両国で発足してから40周年を迎え、これを記念し今年5月27日に東京で創立40周年記念レセプションを催

した。また、ソウルでは12月1日、第44回日韓・韓日協力委員会合同総会を開催する機会に、慶祝レセプションをおこなった。この40年間の両国委員会の活動と実績を評価しつつ、今後共に奮発し、日韓両国の未来志向的な友好協力関係を強化・発展させる固い決意を確認した。

大韓民国李明博大統領は、総会に寄せた祝賀メッセージを通じ、1969年、韓日間の民間外交チャンネルとしては最も早く構成された韓日・日韓協力委員会が、次世代指導者を招聘し相互理解を深めさせるなど、両国間の友好関係の発展のために多くの寄与をしてきたと評価し、去る10月の北京ASEM首脳会議の機会に麻生総理と会い、国際金融状況で緊密に協力しつつ対処することで意を共にしたとし、また、11月のワシントン世界金融首脳会議でも両首脳は、他の主要国家と共に金融危機の対処方を協議し、12月中旬の福岡で開催される第一回韓日中首脳会議でも金融問題を中心として主要懸案に対する深みのある議論がなされるものと期待した。

日本国麻生太郎内閣総理大臣は、総会に寄せた祝賀メッセージを通じ、日韓関係を「成熟したパートナーシップ関係」に拡大させ、アジアの二大先進国として金融危機に対しても緊密に連携し、アジア太平洋地域の安定と繁栄を築き、日韓両国が共に発展するよう協力する、との決意を表明した。

一、会議は、最近米国で発生した金融危機が全世界に拡散し、予測することが困難なほど深刻な金融・経済危機を作り出している情勢に直面し、このような難局を克服するにあたり、日韓両国の緊密な連帯と協力が重要で、地域的な次元で日韓中三国の協力がきわめて重要であるということで認識を共にした。日本側は、明年4月に再開されるG20体制の財務長官会議において韓国がイギリス・ブラジルと並んで協同議長国を務めることになったことを歓迎し、その成果に期待を表明した。また、会議はこのような国際情勢の急変に照らし、東アジア地域協力体の形成とこれを推進する北東アジアの役割が緊要であることを再確認した。

一、会議は、2005年5月20日の第41回合同総会において、北東アジアの平和安定と協同繁栄を促進するため、日韓中の北東アジア三国の首脳会談を、他の国際会議とは独立したかたちで定期的で開催することを促す緊急協同決議文を採択した。それ依頼、毎回総会で提起してきたことを想起しつつ、今年12月13日、このような日韓中首脳会議を日本国福岡で開催するという戦後の歴史でも画期的な出来事として心から歓迎すると同時に、現在の世界的金融危機の中で、北東アジアの声を世界に発信する絶好の機会であることを認識し、大きな

成果があがることを期待した。

一、会議は、北東アジア情勢の変化を幅広く綿密に検討し、北朝鮮核問題の解決のため六カ国会議の9.19共同声明と2.13合意などに依拠した外交交渉が紆余曲折の末、相当な成果と共に漸次重大な局面に直面しているのに注目しつつ、日韓両国と日韓米三国が一層緊密に協調しなければならないことで意見を共にした。

一、会議は、日韓両国間のFTAが両国の経済関係の拡大緊密化に有益なだけでなく、やがて展望される北東アジアの経済統合にも寄与するものとの認識を持ち、両国政府が早期の日程内に交渉を再開するよう重ねて促すことにした。

一、会議は、全地球的温室効果ガスの増加による地球温暖化や砂漠化による黄砂飛来の問題、また中国・インドなどの産業発展と工業化による越境大気汚染問題に留意し、日韓中共同でこれらの問題の実態調査と環境科学技術研究、さらには技術移転をおこなうことが望ましいということで、意見が一致した。

一、会議は、40年前の年間1万人に過ぎなかった両国間の人的往来の規模が、今では年間500万人の大台に達するようになったことを高く評価しつつ、さらに一層両国の友好親善の基盤を堅固にすることにおいて国民的次元の交流が極めて効果的という認識に立ち、今後、芸術、学術、スポーツなど各分野での交流と次世代政治指導者と教育者及び青少年などの人的交流を、一層各方面で多様に拡大するよう努力することにした。

一、会議は、北東アジア地域統合を促進するため、合同総会の成果を活用しつつ、政治・経済・文化の各分野にわたる実践方案に関し、研究を継続していくことにした。これに関連し、会議は、両国を連結する海底トンネルの建設が長期的に北東アジアの統合プロセスに大きな役割を果たす可能性があることに留意し、今後、専門家による研究を通じて両国内でこの問題を積極的に検討していくことで意見の一致をみた。

一、会議は、次回第45回合同総会を2009年中、適切な次期に東京で開催することに合意した。

2008年12月1日
日韓協力委員会
韓日協力委員会

2009年1月5日(月)

ronsetsu@mbx.mainichi.co.jp

社説

09年チェンジ 世界同時不況

歴史に残る恐慌へと進むのだろうか。

専門家の予測や各種の調査は、新春からそんな暗い予感を振りまいている。しかし、不安にとらわれてはいけない。「悪い」を「改善」につなげるも「最悪」に突き落とすも、私たちの行動次第なのだ。今年は貴重な1年となる。

「我々が唯一恐れるべきは恐れそのものだ」。1933年春、第32代米大統領に就任したフランクリン・ルーズベルトは、就任演説で訴えた。「後退を前進に変えるのに必要な努力をまひさせる根拠なき恐怖」。その恐怖を乗り越える政策が今、再び求められている。幸い、当時は存在しなかった手立てを私たちは持つ

ている。国際協調の枠組みだ。75年前の世界には、主要8カ国による「G8」も、先進国と新興国を合わせた「G20」も世界貿易機関(WTO)もなかった。大恐慌などの反省から築き上げた、この国際協調の枠組みを活用しない手はない。

気になる保護主義

ところが、現実とは逆方向へと動きつつある。

世界銀行の予測によれば、今年の世界の貿易量は1982年以来初めて、前年を下回りそうだ。主に先進国の景気後退に伴う需要減を受けたものだが、間違った政策によってさらに貿易を落ち込ませ、世界同時不況をより深刻化させることにならないかと、心配だ。

昨年11月に米ワシントンで開かれたG20金融サミットで、首脳らは「協調」を高らかにうたった。08年内にWTOの自由化交渉で大枠合意をめざすこと、少なくとも1年間、新たな貿易障壁を築かないことを誓った。だが参加国のロシアと

協調こそ回復の

東アジアで

対する補助金の役割を果たす。こうした支援策は他国の対抗策を招き、保護主義を加速させかねない。恐怖にかられ、市場を閉ざすことや通貨を切り下げることによって国内の雇用を守るうとした保護主義は、かつて恐慌を一層深刻化、長期化させた。他国の犠牲のもと優位に立とうとする近隣窮乏化政策はナシヨナリズムと共鳴した。同じ道をたどることのないよう、日本は開かれた市場の維持と景気対策での国際協調をねばり強く他国に働きかけねばならない。自

由貿易の恩恵を最も受けてきた国の一つとしての責務でもある。

保護主義を排除する努力に加え、日本自らが国内にとどまらない景気刺激策を打ち出すべきだ。「内需拡大」が叫ばれているが、国内の消費や投資を喚起する

プロジェクトをやってみてはどうだろう。

世界的な景気後退の中、減速するとはいえ、相対的に高い成長が期待されるのが東アジア地域だ。しかし、その成長に必要な資金は金融危機下の米欧から入ってこなくなる。アジア諸国は

処方せんだ

共同プロジェクトを

策だけでは不十分である。「100年に一度の危機」と呼ぶのであれば、それを超えるスケールの構想が必要になる。

例えば東南アジアを含む東アジア全体を広い意味での「内需」ととらえ、域内諸国と共同で大規模なプロ

環境対策にも力を入れようとして、技術力が足りない。日本の資金と技術が積極的に出て行く時だ。これは途上国支援ではない。広い意味での公共投資ととらえるべきである。今や日本の東アジア向け輸出は対米、対欧州連合(EU)

を合わせたものを上回る。アジアで加工された後、最終的に米欧市場に向かうものも多いが、今後は所得向上により東アジア域内で消費する比重を高めていかねばならない。

「そのための構想を特に日中韓が中心になって早急に練り上げる。各国ばらばらの財政出動ではなく、地域全体が発展し、豊かになるための効率的な戦略を共同作業で描いてみよう。高速交通網や巨大物流網の建設、環境に優しいエネルギー・インフラの整備などできることは多いはずだ。」

「近隣繁栄化策」を

日本と韓国を海底トンネルでつなぎ、中国や東南アジアまで縦横に走る高速道路や新幹線を敷設する構想もある。戦後の信頼醸成の努力が欧州に比べ立ち遅れ

たアジアでは、大構想が持ち上がった後も相互不信や政治的な対抗意識が邪魔をし、具体化しない例が多かった。だが、単独行動の限界を鮮明にした経済危機は、政治的障害を克服するきっかけとなる。雇用創出や経済関係の緊密化、信頼醸成を一気に進める絶好の機会ではないか。

欧米の経済が大きく落ち込む中、相対的に日本の悪化度合いが軽いと見られ、円が買われている。円高の悲鳴が自動車など輸出産業から聞こえてくる。

だが円高になれば海外への投資は安上がりになる。むしろチャンスである。

近隣窮乏化ではなく近隣繁栄化へ、「恐れ」に負けて保護の壁を築くのではなく、より開かれた経済へと前進する力へ。ギアを果敢に切り替えよう。

부경대 대마도연구소 이근우 원장

“한·일 양국 협력과 상생의 논리 개발”

부산에서 직선 거리로 49.5km에 있는 산으로 이뤄진 섬. 자기 나라인 일본보다는 외국인 한국에 더 인접한 땅. 바로 대마도다. 이렇게 가깝고도 먼 대마도를 전문적으로 다루는 연구소가 문을 열었다.

최근 개소식을 갖고 활동에 들어간 부산 부경대 대마도연구소. 이근우(49·시학과 교수) 원장은 “부산과 제일 가까운 대마도 연구를 통해 한·일 양국의 지난날을 돌아보고 앞으로 협력과 상생의 논리를 개발하는 것”이라고 연구센터 발족의 의를 밝혔다.

지난해 부산지역 정치인들이 독도 문제와 관련해 대마도연구회를 창립하며 대마도에 대한 관심이 높아졌다. 이 원장은 “이 관심을 학술적 배경을 가진 연구로 이끌어가기 위해 연구센터가 생겼다”고 설명했다. 그는 “지금까지 대마도 연구는 경제적 측면에 집중된 경향이 있었다. 우리 센터는 역사와 문화, 지질 등 다양한 내용을 담은 종합적인 연구를 펼쳐나갈 예정”이라고 소개했다.

포괄적 연구를 위해 대마도연구소에는 이 원장을 비롯해 부산대 손문 교수(지질), 동아대 박광춘 교수(고고) 등 부산지역 8개 대학에서 43명의 교수가 참여했다. 이들은 일

역사·문화·지질 등 종합적 접근
높아진 관심 학술적으로 뒷받침



확충서, 부산·대마도 고지도집도 이 총서와 함께 간행할 예정이다.

이 원장은 현재 국사편찬위원회에 일부가 보관돼 있는 ‘대마도종가문서’를 활용한 연구에 기대를 건다. “대마도 도주인 증씨 일가의 집안 문서인 대마도종가문서를 연구하면 한·일 관계 변천사와 독도에 관한 많은 내용을 알게 될 것”이라는 게 그의 생각이다.

대마도는 한·일 관계의 척도와 같은 존재라는 게 이 원장의 평가다. 역시적으로 대마도 사람들은 양국 관계가 우호적일 때에는 왜관의 형태로 부산에 정주했고, 관계가 나쁠 때는 왜구가 돼 나타났다는 것. 이 원장은 “대마도는 일본에서 한반도를 가장 잘 아는 지역이다. 도주가 조선에서 관직을 받기도 했다”고 설명했다.

대마도는 또 역사적으로 볼 때 한·일 교역의 중간다리 역할을 하면서 살이 왔다. 이 원장은 “그것이 대마도의 양속성(兩屬性)”이라고 말했다. 한국에도 속하고 일본에도 속한다는 뜻이다. “선택은 대마도 사람들의 것이지만 한·일 양쪽에 모두 속하면서 양국 관계 변화를 미리 감지하고 충격을 조절하는 완충 역할을 하는 양속성이 가장 바람직한 모습일지 모른다.”

오름아 기자 chris@busean.com

연구를 많이 안 하는 곳이다. 한국의 대마도 전공자도 극소수에 불과하다고 밝혔다. 그만큼 자료가 부족하다는 이야기다. 이 원장은 우선 기존의 대마도 연구 자료를 모아 이를 바탕으로 ‘대마도 연구총서’를 만들 계획이라고 말했다. 일본과 관계 있는 부산의 유적지인 왜관, 왜성, 식민시대의 건축물에 대한 내용을 담은 ‘부산문

본사, 한국사, 국제법, 정치, 예술 등 다양한 분야에 걸쳐 대마도를 연구한다. 이 원장은 대마도를 경유하는 한일 해저터널과 한·일 해저 공동개발에 대한 논의도 가능할 것이라고 덧붙였다. 내달에는 연구센터 소속 교수들이 대마도를 직접 방문할 예정이다. 이 원장은 “대마도는 일본에서도

釜山日報

2009年1月10日

釜慶大 対馬研究センター イ・グンウ院長

「日韓両国の協力と共生の論理開発」

歴史・文化・地質等総合的に接近
高まる関心、学術的に後押し

釜山から直線距離で49.5kmにある山でできた島。自国の日本より外国である韓国により隣接した土地。それが対馬だ。そんな近くて遠い対馬を専門的に扱う研究所が門を開いた。

最近開所式を行い、活動を始めた釜山の釜慶大対馬研究センター。イ・グンウ（49・歴史学教授）院長は「釜山と最も近い対馬の研究を通して、日韓両国の過去を振り返り、今後の協力と共生の論理を開発しようというもの」と研究センターの発足の意義を明らかにした。

昨年、釜山地域の政治家が竹島問題と関連し対馬研究会を創立して、対馬に対する関心が高まった。イ院長は「この関心を学術的背景をもった研究に導くために研究センターが作られた」と説明した。氏は「これまで対馬の研究は経済的な側面に集中した傾向があった。このセンターは歴史と文化、地質等、多様な内容を含んだ総合的な研究を繰り広げる予定」と紹介した。

包括的な研究のために対馬研究センターには、イ院長をはじめ釜山大ソン・ムン教授（地質）、東亜大パク・クァンチュン教授（考古）等、釜山地域8つの大学から43人の教授が参与した。日本史、韓国史、国際法、政治、芸術等、多様な分野にわたり対馬を研究する。

イ院長は対馬を経由する日韓海底トンネルと日韓海底共同開発に対する論議も可能だろうと付け加えた。来月には研究センターの所属教授たちが対馬を訪問する予定だ。

イ院長は「対馬は日本でも研究をあまりしない場所だ。韓国の対馬専攻者もごく少数にすぎない」と明らかにした。それほど資料が足りないということだ。イ院長は、まず既存の対馬研究資料を集め、それらをもとに「対馬研究叢書」を作る計画だと話した。日本と関係のある釜山の遺跡地である倭館、倭城、植民地時代の建築物に対する内容を盛り込んだ「釜山文化叢書」、釜山・対馬古地図集」もこの叢書と共に刊行する予定だ。

イ院長は現在、国史編纂委員会に一部が保管されている「対馬宗家文書」を活用した研究に期待をかける。「対馬の島住民である宗氏一家の家内文書である対馬宗家文書を研究すれば、日韓関係の変遷史と竹島に関する多くの内容を知るようになるだろ

う」というのが氏の考えだ。

対馬は日韓関係の尺度のような存在だというのがイ院長の評価だ。歴史的に対馬の人々は、両国の関係が友好的なときは倭館の形態で定住し、関係が悪い時には倭寇となって現れた。イ院長は「対馬は日本のなかで朝鮮半島を最もよく知る地域だ。島主が朝鮮から官職を受けたりもした」と説明した。

対馬はまた歴史的にみるとき、日韓交易の中間橋の役割をしてきた。イ院長は「それが対馬の両属性」だと話した。韓国にも属し、日本にも属するという意味だ。「選択は対馬の人々のものだが、日韓両側に属しながら両国の関係の変化を先に感知し、衝撃を調節する緩衝の役割をする両属性がもっとも望ましい姿なのかもしれない」

부산일보

2 판 제 19991 호

2009년 1월 31일 토요일 (음력 1월 6일)

오피니언

독자마당

한일해저터널을 반대하며

일본은 동남아의 중심지가 되기 위해 한일해저터널을 만들려고 한다. 중국, 러시아, 유럽으로 뻗어나가는 것이 그 목적이다. 과거 일본이 우리나라를 강제로 찬탈한 후 만주철도를 놓기 위해 우리의 간도 땅을 중국에 주었고, 그 문제는 아직도 해결되지 않은채 방치되고 있다. 잘못된 과거에 집착은 하지 않아도, 앞날을 위해 잊지는 말아야겠다.

일본이 계획한 해저터널은 유럽 규격과 같은 아시아의 표준형으로 신간선 방식을 예정하고 있다. 이 방식이면 철도로 유럽 함부르크까지 10일이면 갈 수 있다. 일본은 1983년부터 일한해저터널 연구회를 만들어 준비해 왔고, 2006년에는 규슈에 물류단지 1천만평을 조성함은 물론 해저터널도 시발지 300m를 만들어 홍보하고 있다. 한국에도 한일해저터널 연구원을 설립해 놓고 있다.

최근 부산에도 물류단지가 확보되었다. 여기에 일본과 다국적 기업의 물류를 흡수, 동북아 물류 거점화를 이룬다면 어떨까? 언젠가 남북 철도가 개통되고 부산에서 중국, 소련, 유럽까지 물류를 수송을 하게 되면 세계의 기업들을 유치할 수도 있을 것이다. 그러면 부산이 동북아뿐 아니라 세계로 연결되는 철도의 시발점이자 중점 역할을 할 수 있을 것이다.

한일해저터널 공사보다 부산시가 철도 복선 등을 준비하는 것이 더 경제적이라는 생각이다. 부산발전을 10~50년 내다보는 신항 확장과 신공항 건설, 철도개선 사업 등을 시급하게 준비해야 한다. 최부규·부산·동래구 사직3동

釜山日報

2009年1月31日

[読者の広場]

日韓海底トンネルに反対して

日本は東南アジアの中心地となるために日韓海底トンネルを作ろうとしている。中国、ロシア、ヨーロッパへの進出がその目的だ。過去、日本が韓国を強制的に奪い取った後、満州鉄道を作るために韓国のカンド（間島・訳注：現在の吉林省遼寧省、黒龍江省、内モンゴルの一部など満州南東部地域の総称）を中国に与え、その問題はまだ解決されないまま放置されている。誤った過去に執着はしないと、未来のために忘れてはならない。

日本が計画した海底トンネルは、ヨーロッパの規格と同じアジアの標準型として新幹線方式を予定している。この方式なら鉄道でヨーロッパのハンブルグまで10日あれば行くことができる。日本は1983年から日韓海底トンネル研究会を作って準備してきており、2006年には九州に物流団地1千万坪を作ることはもちろん、海底トンネルも始発地の300mを作り、宣伝している。韓国にも韓日海底トンネル研究院を設立している。

最近、釜山でも物流団地が確保された。ここに日本と他国的企業の物流を吸収、東北アジアの物流の拠点化を果たすならどうであろうか？いつか南北鉄道が開通し、釜山から中国、ソ連、ヨーロッパまで物流を輸送するようになるなら、世界の企業を誘致することもできるだろう。それならば、釜山が東北アジアだけでなく世界に繋がる鉄道の始発点であり終点の役割をすることができるだろう。

日韓海底トンネルの工事より、釜山市が鉄道の複線等を準備する方がより経済的であるという考えだ。釜山の発展を10～50年先を見通しての新港の拡張と新空港の建設、鉄道改善事業等を急いで準備しなければならない。

チェ・ブギユ(釜山東萊区社稷3洞)

JSCE Magazine, "Civil Engineering"

Vol.94 No.2 February 2009

特集

トンネル技術の今昔

—知られざるトンネルの世界—

土木學會誌

02

この人に聞く 笹島建設(株) 会長 笹島 信義 さんに伺いました

PHOTO REPORT 台湾・高雄地下鉄全線開業
伝統的石材構築技法の解明と継承



夢のトンネル

朝倉 俊弘

正会員 京都大学大学院教授

究極の夢のトンネル

筆者がまだ小学生の頃だったと記憶するが、ワクワクするようなSF映画に出てきたトンネル施工法が強く印象に残っている。題名も配役、あらすじも正確には覚えていないが、旧日本軍の生き残りが南洋の種々の鉱石の豊富な島で驚くべき新型戦艦を建造し、捲土重来を期していた。いざ出陣というとき、なんとその戦艦の先端部分がとがったドリルになりゴリゴリと岩盤をうがちながら地下深く突進するのである。もちろん水には浮くし、空も飛べる。当時は今と違って純真だったので「すつ、すげえ！」と感動したものである。今であれば「おいおい、不法占拠だし、鉱石の不法採掘だし、掘進にあたって用地は取得したの？ 区分地上権の設定は？ せめて起工承諾は？ ドリル径より大きいブリッジ部は引つかからないの？ どうやって曲がるの？ 艦尾からジェット噴射しているけど反力は足りるの？ 掘れたとして掘削土の搬出は？

支保もせずにそんなにどんどん掘進しちゃって後ろのトンネルは崩れない？」と、この程度のイチャモンは瞬時につけるであろう。しかし、これこそ夢のトンネル施工法ではないか？ なにしろゴリゴリ進む急速施工、支保も覆工も用地費もいらぬ経済施工であり、人間は丈夫な艦体の中の安全施工である。恐らく船尾からのジェット噴射でトンネル壁面は溶融し再固結して堅牢な覆工になるのであろう。と、これはあくまで子どもだましのSFの世界であるが、ここには究極のトンネル施工法が示されている。すなわち、どのような地質条件であつても急速施工、経済的施工、安全施工が可能な施工法こそが夢のトンネル建設である。有史以来、これまでにトンネル技術にかかわる何千万という先達が努力に努力を重ねて目指し求めてきたものは、まさに急速施工、経済的施工、安全施工ではないか？

昔のトンネル、今のトンネル

将来を考える前に過去のトンネルと今のトン

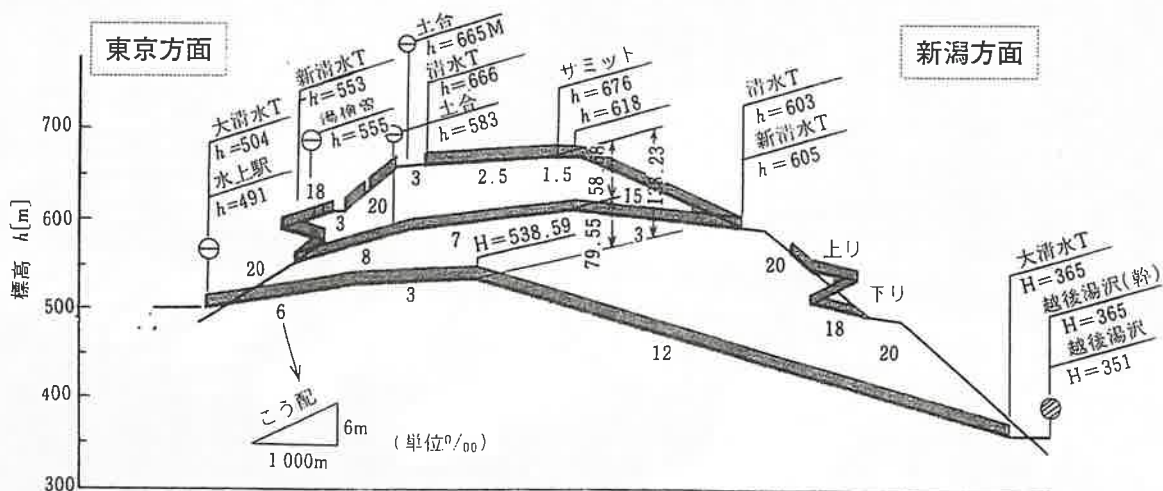


図 清水トンネル3兄弟

写し 人は人の往來を妨げんと谷川岳

きないと誰が言い切れるであろうか？

ネルを比較してみよう。過去のトンネル技術、および最新のトンネル技術については、本特集号の別稿に詳しいので参照されたい。1000年前を振り返れば、海外でもわが国でも地下利用に関しては低迷時代であり、記述すべきものもない。2000年前といえ、わが国では弥

生時代の、たとえば登呂遺跡に見られるような 竪穴式住居や井戸の掘削がなされた程度で、トンネル技術らしきものはなかったようである。一方海外では水路トンネル(ローマ、フチノ湖水路など)やら洞窟式修道院(トルコ、カッパドキアなど)やら地下共同墓地(ローマ、カタコンベなど)に

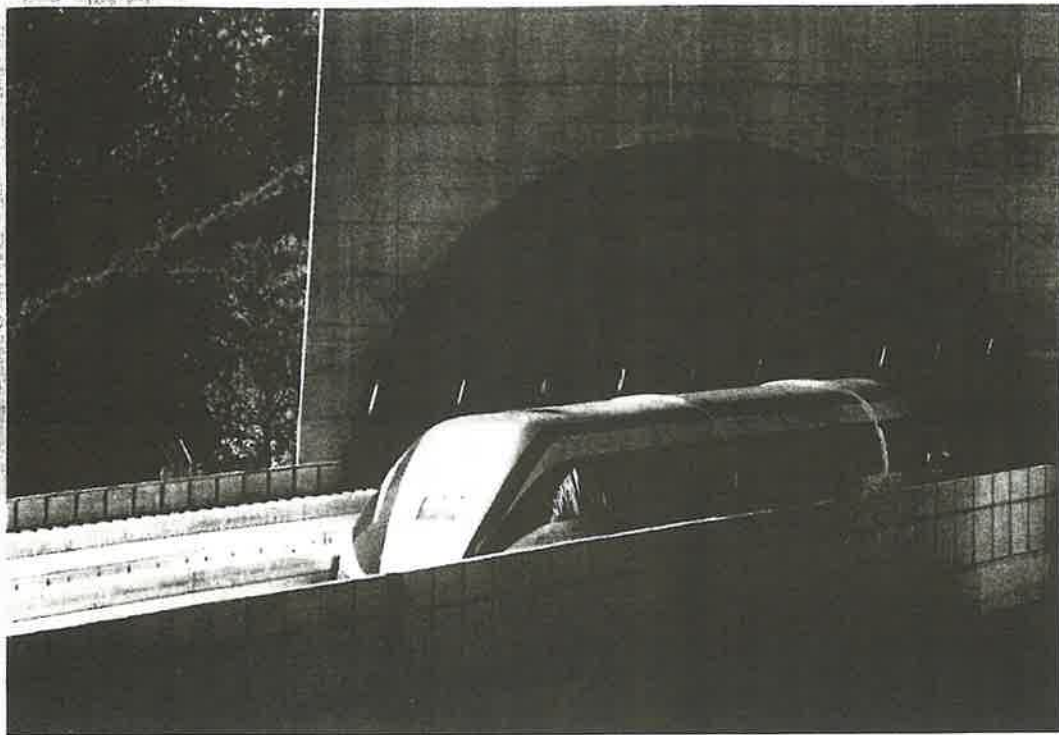


写真 リニアモーターカーとトンネル(山梨実験線)

トンネル技術の源流が垣間見られる。当時はほとんどが人力作業によっており、覆工は無普請かれんがや石積みによっている。当時の人びとから見れば現代のトンネル技術はどのよう映るであろうか? 弾性波や電磁波を利用した調査技術、コンピュータによる数値解析を用いた設計技術、強力な爆薬や大型機械を駆使した施工技術など、まさに夢のよう技術であり想像をはるかに超えるものである。同様に、浅学非才なる筆者には、たとえば1000年後といった将来のトンネル技術がどのように発展していくのか、まさに想像もつかない。

清水トンネル3兄弟とその子孫

上州と越後を結ぶ上越路には人の往来を妨げんと谷川岳

が立ちほだかり、これを鉄路で越すために大正期にはループ線で勾配を和らげながら山を登り、最後の山越えのために清水トンネルが掘られている。昭和の高度成長期の輸送力増強の必要性からつくられた新清水トンネルは一部ループ線を解消して清水トンネルよりも深く位置している。さらに新幹線のための大清水トンネルは、車両のモーター性能の向上とトンネル技術の向上から、前記2トンネルよりもはるかに深い位置に直線的につくられ、その結果20kmを超える長大トンネルとなっている(図)。このような深いトンネルは、山を三角形で表したときの底辺に位置するので基底トンネルともいえる。ヨーロッパのアルプス越えのトンネルも急勾配をよじ登るかのような登山鉄道から深部化、長大化が進み同様にbase tunnelなどと呼ばれている。この傾向を飛躍的に(というよりSF的に)発展させると、たとえばアメリカ大陸まで平面的にも縦断的にも直線的なトンネルをつくることができれば、本稿のタイトルにふさわしい、まさに夢のトンネルとなるではないか? このようなトンネルであれば出発後、重力の作用によって列車は加速し、さらに最深部を過ぎて目的地に近づくとき重力の作用によって減速するというきわめてエネルギー効率のよい輸送手段となるのではないか? もちろん強大な地圧や水圧、地熱の克服、超長大トンネル掘削の困難さなどを考えると近い将来に実現すべくもないが、1000年、2000年後となればひょっとして実現できないと誰が言い切れるであろうか?

実現したい夢のトンネル

前項では、実現可能性を評価しがたいような夢のトンネルについて述べたが、本項ではもう少し近い将来に実現できそうな夢のトンネルについて述べたい。

一つ目は日韓トンネルである。これは戦前の大東亜縦貫鉄道構想の一環でもあり、またユーラシア・ドライブウェイ構想に含まれるものでもある。調査坑の施工までなされており、技術的には実現可能ともいわれているが、費用対効果、政治的、宗教的背景など、克服すべき課題は少なくない。しかしながら、数百年来の構想と何回もの工事着手と挫折を繰り返しながらも完成にこぎつけた英仏海峡トンネルのことを考えると、いざれ計画が急加速するときがくるかもしれない。逆に、トンネル技術者としては、日韓トンネル建設が堂々と進められるようなアジアの、あるいは世界の経済情勢や政治情勢が実現しないものと渴望する次第である。

二つ目は、中央リニア新幹線である。時速500kmの超高速の浮上式鉄道を前提としているため、その線形は従来よりもさらに直線的なものとなり、したがってトンネル区間が多くなることが予想される。アメリカ、ロシアや最近の中国の子どもたちが自国の有人宇宙船打ち上げを誇らしげに語るのを見るにつけ、技術立国を目指すわが国としてはぜひ早期にこの計画を実現していただきたいものである。完成の暁には日本の子どもたちはきっと自国を誇りに思い眼を

輝かせてくれることであろう。なお、超高速走行するがゆえに生じる空気力学的な諸問題を解決するために、断面積を従来よりも大きくする(車両に対する内空断面積の比を大きくする)必要があるほかは特段これまでと異なつたトンネル技術が要求されるわけではない(写真1)。南アルプスルートを採用した場合には、わが国では未経験の大きな土被りとなり、大きな地圧、水圧に遭遇して苦勞なしとはいかないであろうが十分に施工可能といえる。ただし、夢の超特急が走るトンネルである。間違つても維持管理に手間のかかる欠陥トンネルであつては困る。調査、設計、施工にわが国のトンネル技術のすべてをつぎ込み、メンテナンスにまつたく手のかからないトンネルを実現してこそ夢のトンネルとなり得よう。

三つ目は、夢というには現実的すぎるかもしれないが、すでに存在するトンネルの耐震強度を十分なものにするのである。地震多発国であるわが国において、いつ何時既設のトンネルを強い地震動が襲うかもしれない。そんなとき、従来言われてきたように地震に強いトンネルであつてほしいものである。地形・地質条件が悪く、構造的に問題があると地震時に被害を受けやすいことがわかつてきた。過去につくられたトンネルは、その時々技術者が苦勞を重ねて完成したものであるが、現在もそうであるように、完全な無欠陥のトンネルというわけではない。たゆまぬ維持管理の努力を重ね欠陥を取り除いていくことが耐震性の向上につながるはずである。巻厚が足りなかつたり、背面に空洞のあるトンネルは順

番に直していきたいものである。夢の実現には努力が必要だ。

私の夢

最後に、トンネル技術に関する筆者の個人的な夢について字数を費やすことをお許しいただきたい。前述したように2000年前、1000年前の人が見れば今のトンネル技術は素晴らしく進歩している。100年前から見ても同様であろう。しかしながら進歩したはずの個々の技術の自身はどうであろうか? 最新の調査技術をもつてすれば必要な精度で地質構造は把握できるであろうか? 最新の解析技術をもつてすればトンネル周辺地山の挙動は再現でき、支保や補助工法の効果は的確に表現できるであろうか? いったん施工を始めればどのような地山でも順調に掘り進み、供用後にびび割れやら変状に無縁のトンネルがつくれるであろうか? 残念ながらいざれについても答えは否である。おそらく今後しばらくは夢のようなトンネルを夢想するのではなく、きわめて実直に目の前にある数々の調査、設計、施工、計測、維持管理といった未完成の技術の完成度を高めていくべき取り組みが必要であろう。特に、トンネルの設計が本来の設計と呼べるレベルにまで高めたいものである。過去の先輩たちが、これまで営々と努力を積み重ねて現在があるように、われわれもコツコツと努力を積み重ねてこそ100年後、1000年後に夢のトンネルが実現することであろう。妄言(わづらひ)ご有恕(ごゆるみ)あれ。

ロータリーソング 「それでこそロータリー」



指揮
森山桂吾委員長
伴奏
吉賀貴子さん

■ 会長挨拶 (梶原正成 会長)

先週の大相撲初場所では朝青龍が見事に復活優勝を果たしました。いろいろ言われても、しっかり結果を残す精神力は大したもの。ものに恵まれた現代の若者に、良い意味でのハングリー精神と貪欲さを参考にしたい。

■ ニコニコ箱 (川久保邦彦 SAA)

2件 5,000円 累計 635,718円

光安直樹会員：誕生月です。

鐘川邦次朗会員：今週は沖縄にウィンドサーフィンをしに行きました。気温は23℃で、半袖OKでした。青くきれいな海で3日間楽しんで参りました。

////////////////////////////////////

■ 卓話 「日韓トンネルについて」

特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会
会長 野澤太三のざわたいそつ氏 (元法務大臣)

日韓トンネルについては、1910年代、田辺朔朗先生 (京都帝国大学教授) が個人的に調べたという記録があるが、これは具体的な話にはならなかった。

具体化したのは、1940年、当時の鉄道省が「弾丸列車計画」(東京発→韓国・朝鮮半島経由→北京)を立案した時に出た構想が、正式に国の方針として取り上げられた最初。当時、機関車は蒸気機関車で、時速120キロ位。(当時の意気込みを感じる資料の新聞記事の説明) 戦争のために中断し、戦後になり新たに見直し、最初に昭和34年に東海道新幹線を着工することとした。(東京オリンピックを契機に東京-大阪新幹線が5年半ほどで実現)引き続き山陽新幹線。

韓国も、日本の新幹線の成功をみて、KTXということでフランスの技術を導入、現在、ソウルから釜山まで走っている。中国は、現在7万5千キロほどの鉄道を10年ほどで10万キロにしようと最重点の施策をとり大車輪で始めている。いずれにしても昔の「弾丸列車計画」が、昨今の技

術の進歩の裏付けをもって逐次実現している。



森首相当時、ASEM (Asia Europe Meeting) という首脳間のトップレベルでは相当話題に上っている。

路線選定の基本は経済・人口の集積している重心点を選ぶことが大事。そういう意味

からも福岡・釜山は拠点である。トンネルを「道路」として利用するのは排気ガスの問題があり、技術的に難しい。「鉄道」として使い、車を運べば道路としての機能は残る。ユーロトンネルやボスボラス海峡トンネル、青函トンネルなどの世界の主要海底トンネルの事例を写真で説明



概要をさらに具体化するためには、設計・施工上の問題点、技術的な課題をしっかりと調べる必要がある。収支採算性の目途をつけて資金を集め、将来予想されている北東アジア経済共同体の基本的インフラとしてこれが有効に生きてくるようにこれから具体化していく必要がある。これをどう運営するかについても旅客・貨物含めて有効に使っていくプランを考えなければならない。そしてやがてこれは政府レベルの正式な機関同士で合意をし、政府対政府の課題として取り上げて頂くことが何よりも大事である。

米国では、オバマ新大統領のもとで“グリーンニューディール”が提唱されている。日本でもそれに匹敵する“スーパーニューディール”というようなしっかりした錦の御旗を立てて日本の将来を打ち出して頂きたい。私どももこのプロジェクトがその一環としてお役に立てれば幸いと考えている。

写真・文責/直江延明

부산일보

4 2009년 2월18일 수요일 제 20006 호

종합

“한 뿌리 맞나?” 사안별 큰 시각차

부산시-한나라 을 첫 당정협의

17일 열린 부산시와 한나라당의 2009년 첫 당정협의회는 부산현안에 대한 지역정치권과 지방정부의 현격한 시각차가 여과없이 드러난 자리였다. 정치권과 시 당국은 △광역상수도 △재개발·재건축 △동서지역 격차 △한일 해저터널 등의 문제에서 여러차례 상충된 입장을 보였다.



허남식 부산시장과 한나라당 김정훈 부산시당위원장을 비롯한 지역 국회의원들이 17일 오후 서울 여의도 렉스런호텔에서 부산경제 살리기를 내용으로 한 당정협의회를 갖고 있다. 박희만 기자 phman@

2020 하계올림픽 유치는 논의조차 못해

한일터널·재개발 문제도 뚜렷한 이견

특히 회의 끝무렵 허남식 시장이 '2020년 하계올림픽 유치'와 관련, 지역 정치권의 협조를 구했으나 김정훈 부산시당 위원장은 "아직 의원들 사이에 입장정리가 안됐다"며 논의 자체를 거부하기도 했다.

유기준(서구) 의원은 "부산시의 의욕적인 사업들은 대부분 경남·울산의 협력을 필요로 한다"며 "광역상수도 사업이나 동남권 허브공항 건설 등은 나중에 지자체간의 극렬한 대립을 초래할 가능성이 있다"며 신중하고 면밀한 대책마련을 촉구했다.

서병수(해운대·기장갑) 의원은 "재개발 재건축을 반드시 해야할 지역에는 주차장·공공시설 등 공공용지를 차근차근 확보해놓으면 나중에 사업이 훨씬 수월하다"며 "그동안 몇 번이나 말씀드렸는데 제대로 추진되지 않고 있다"고 지적했다.

박민식(북·강서갑) 의원은 "서부산권 학생들의 학력이 해운대구 등에 비해 월등히 모자란다"며 "결국 아이들의 미래가 성장동력인 만큼 교육청이 할 일이라고 수수방관하지 말고 시에서 챙겨달라"고 주장했다.

이진복(동래) 의원은 "부산과 일본 사이에 해저터널 뚫는다는 얘기가 있는데 그렇게 되면 부산이 가진 항만의 특수성이 사라진다"며 부산시의 입장을 물었다.

이에대해 허 시장은 "부산으로서 한일해저터널이 일본과의 교류협력에 중요하기 때문에 긍정적인 검토가 필요하다"며 "다만 정서적 문제나 건설방식에 있어서 초기적인 단계에서 많은 논의가 필요하다"고 답변했다.

재개발·재건축 문제에 대한 정치권의 문제제기는 가장 심각했다.

허 시장은 "대상지역이 가장 많은 도시가 부산이고 그만큼 어려움도 많다"며 "결국 사업성 때문에 추진이 안되는 곳이 많은데 국비 지원을 계속 건의하고 있다"고 보고했다.

그러자 김무성(남구을) 의원은 "부산의 주택보급률은 이미 100%를 넘어 재개발 사업이 제대로 되기 힘들다"며 "자신이 살던 곳에 아파트를 새로 지어도 돈이 없어 들어갈수 없는 사람이 많다는 것이 현실"이라고 지적했다.

허원제(부산진갑) 의원은 "부산의 재개발·재건축 대상면적은 여의도의 10배에 이르고 세대수로는 38만 가구"라며 "이렇게 많은 지역을 동시에 재개발하는 것이 옳은지 따져봐야 한다"고 주장했다.

허 시장은 "수요문제도 있지만 현재 열악한 주택을 그대로 둘 것이냐는 고민도 있다"며 "도저히 어려운 곳은 시기를 늦추는 등 부산 전역의 재정비 계획을 다시 검토하겠다"고 한발 물러섰다.

박석호·전창훈기자 psh21@busan.com

釜山日報

2009年2月18日

「本当に同じ‘根’か？」懸案により大きな見解の差

釜山市—ハンナラ党 今年最初の政党協議

17日に開かれた釜山市とハンナラ党の2009年最初の政党協議会は、釜山の懸案に対する地域政界と地方政府の顕著な見解の差が表れた場であった。政界と市当局は、△広域上水道△再開発・再建築△東西地域の格差△日韓海底トンネル、等の問題で何度も立場の食い違いがみられた。

2020年夏季オリンピックの誘致は議論でさえできず 日韓トンネル・再開発問題も明らかな異見

特に会議の終盤、ホ・ナムシク（許南植）市長が「2020年夏季オリンピック誘致」と関連し、地域政界の協力を求めたが、キム・ジョンフン釜山市党委員長は、「まだ委員の間で意見の調整ができていない」と議論自体を拒否する場面もあった。

ユ・ギジュン西区議員は、「釜山市の意欲的な事業は大部分が慶尚南道・ウルサンの協力を必要としている」とし「広域上水道事業や東南圏ハブ空港建設等は、あとで自治体間の猛烈な対立を招く可能性がある」として、慎重かつ綿密な対策準備を促した。

ソ・ビョンス（海雲台・機長甲）議員は、「再開発・再建築を必ずしなければならない地域には、駐車場・公共施設等の公共用地をきちんと確保しておけば、後に事業が遥かにやり易い」とし「これまで何度もお話したが、ちゃんと推進されていない」と指摘した。

パク・ミンシク（北・江西甲）議員は、「西釜山圏の学生の学力が海雲台等に比べずば抜けて低い」とし「結局は子供たちの未来が成長の動力源であるだけに教育庁が行うことだと傍観するのではなく、市で動いてほしい」と主張した。

イ・ジンボク（東萊）議員は、「釜山市と日本の間に海底トンネルを掘るという話があるが、そうなれば釜山がもつ港湾の特殊性が失われる」として、釜山市の立場を尋ねた。

これに対しホ（許）市長は、「釜山としては、日韓海底トンネルが日本との交流協力に重要なので肯定的な検討が必要だ」とし「しかし、情緒的な問題や建設方式において初期的な段階で多くの議論が必要だ」と返答した。

再開発・再建築問題に対する政界の問題提起は最も深刻だった。

ホ（許）市長は、「対象地域が最も多い都市が釜山で、それだけ難しいことも多い」とし「結局、事業性のために推進できない場所が多いが国費の支援をずっと建議している」と報

告した。

それに対し、キム・ムソン(南区乙)議員は、「釜山の住宅普及率はすでに100%を超え、再開発事業がうまくいくのは難しい」とし「自分が住んでいた所にアパートが新しく建てられても、お金が無くて入ることができない人が多いのが現実」と指摘した。

ホ・ウォンジェ(釜山鎮甲)議員も、「釜山の再開発・再建築の対象面積は、汝矣島(ヨイド)の10倍に及び、世帯数としては38万世帯」とし「こんなに多くの地域を同時に再開発することが正しいのか、よく検討しなければならない」と主張した。

ホ(許)市長は「需要の問題もあるが、現在の劣弱な住宅をそのまま置いておくのかという悩みもある」とし「どうしても難しい所は時期を遅らす等、釜山全域の再整備計画をもう一度検討する」と一歩引き下がった。

パク・ソクホ・チョン・チャンフン記者

会員配布：非会員1,000円（送料別）

日韓トンネル研究会年報 第4号

発行日	2009年5月1日
編集発行者 事務局	特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会 〒106-0041 東京都港区麻布台1-1-20 (株)国際経済総合研究所内 TEL. 03-3589-4188 FAX. 03-5570-1634 FreeDial : 0120-09-2188

編集発行 特定非営利活動法人
日韓トンネル研究会
発行人 野澤太三

事務局 〒106-0004

東京都港区麻布台1-1-20
(株)国際経済総合研究所内
TEL 03(3589)4188
FAX 03(3570)1634

**The Japan-Korea Tunnel
Research Institute**