

日韓トンネル通信

編集 特定非営利活動法人
日韓トンネル研究会
発行 (株)国際経済総合研究所

本部事務局：東京都港区麻布台1-1-20
〒106-0041 麻布台ユニハウス513
TEL 03-3589-4188 FAX 03-5570-1634
E-mail office@jk-tunnel.or.jp

九州支部：0120-09-1631

(報告) NPO 法人日韓トンネル研究会が発足しました。

当会は、平成16年6月1日、東京で開催した第1回会員総会、ならびに同7月7日、福岡で開催した九州支部第1回会員総会をもって活動を開始しました。正式名称は、「特定非営利活動法人日韓トンネル研究会」で、通称NPO法人日韓トンネル研究会と呼んでいます。NPOとは、“Non-Profit Organization”、日本語に訳すと「非営利組織」や「非営利団体」といった意味です。NPO法人とは、「政府により法人格を認められた民間の非営利団体」ということです。



(報告) 東京の設立総会が行われました。

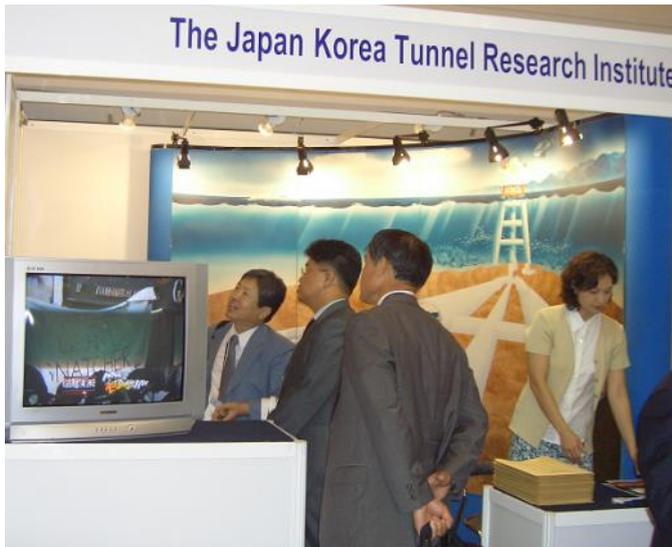
東京本部の設立総会が6月1日、アルカディア市ヶ谷私学会館で行われました。まず、来賓として出席した韓国国際ハイウェイ研究会の尹世元会長と、韓日トンネル技術研究会の成百詮会長、韓国国際ハイウェイ研究会の高冠瑞副会長、社団法人大韓土木学会副会長の朴慶夫副会長から挨拶がありました。次に高橋彦治会長が議長に選出され議事に入

り、まず、平成16年度事業計画を審議し下記の事業実施の方針が承認されました。

- ① 社会教育事業：一般市民、政・財界人に対して、講演会、勉強会等の開催によ

り、日韓トンネルの重要性を説き、啓蒙を図る。

- ② 調査・研究事業：アジア各国の主要都市の現状、物流・交通の現況を調査し、トンネル完成後の経済、政治等について研究する。
- ③ 国際協力事業：一般市民と外国人の学者、技術者との交流会を開催し、科学技術に対する興味を高め、日韓トンネル研究に対する理解を深める。
- ④ 情報収集・提供事業：インターネット



により、不特定多数の人に日韓トンネルに関する情報の提供を行い、日韓トンネル研究に対する意識の高揚を図る。

- ⑤ 刊行紙の発行事業：「日韓トンネル時報」「日韓トンネル研究」の刊行紙を発行し、日韓トンネル研究の経過と将来像を示し、日韓トンネル研究に対する理解を深める。

具体的な実施事業としては、外国人技術者との交流、日韓トンネル計画の展示、日韓トンネル計画に関する共同研究、インターネットによる情報提供、日韓トンネル研究に関する情報誌の発行などが承認されました。

さらに、平成16年度事業会計収支予算が審議し承認されました。

(報 告)九州支部の設立総会が行われました。

九州支部の設立総会が7月7日、福岡ガーデンパレスで行われました。来賓として出席した高橋彦治会長の挨拶の後、兼重修氏（熊本大学名誉教授）が議長に選出され議事に入

りました。まず、平成16年度事業計画が審議し承認されました。続いて平成16年度事業会計収支予算書を審議し承認されました。

(報 告) 社会教育事業の一環として、ソウルで開かれたアジア7カ国土木工学大会に日韓トンネル計画を展示しました。

8月17日から2日間にわたり、大韓土木学会が主催し、ソウルのシェラトンウォーカーヒルホテルで開催された「アジア7カ国土木工学大会」に、当会として出展し、日韓トンネル計画を展示しました。展示会には韓国国内外の土木関連有力企業35社が出展参加しました。日韓トンネルのブースは縦横3mの広さで、主な展示物は、①日韓トンネル完成予想図、②小型パネル8点（韓国語説明



文付き）、③テレビによるビデオ放映4点、④配布物4点、各400部です。韓国の有力新聞が、当研究会が日韓トンネルを展示する記事を大きく出したため、多くの見学者が訪れ、配布物は2日目の昼までになくなりました。

また、アジア7カ国土木工学大会のシンポジウムではユーロトンネルと日韓トンネルについての研究論文の発表がありました。

(記事紹介) 日韓トンネル計画に関連する新聞・雑誌掲載記事を紹介します。今回は次の1点です。

・中央日報（韓国） 2004年8月14日

【翻訳】

土曜の話題 韓日海底トンネル？

水面下の超大型プロジェクト

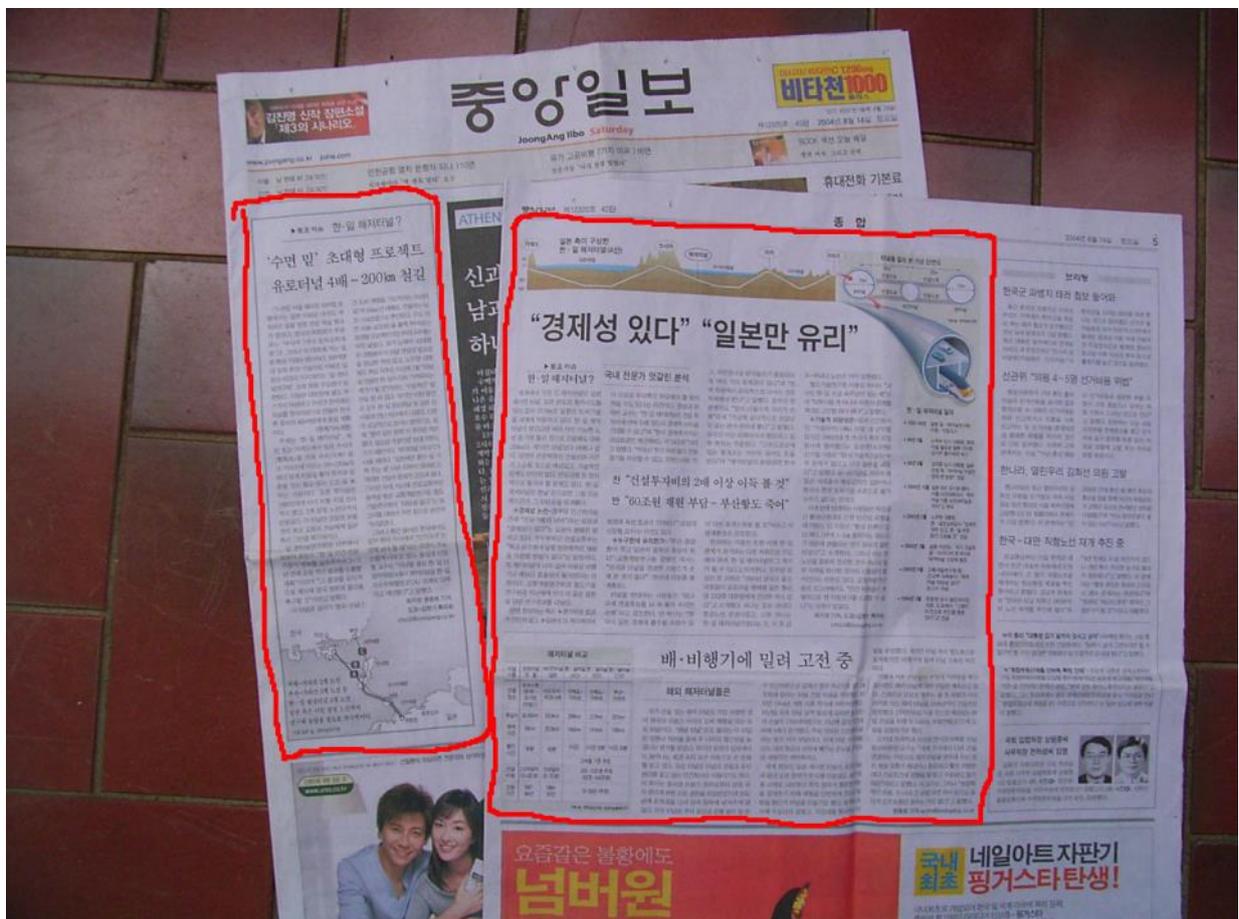
ユーロトンネルの4倍、長さ200Km超

17～18日、ソウルのシェラトンウォーカーヒルホテルでは、一般人なら誰も注目しない専門学術行事が開かれる。韓国土木学会が主催する「アジア7カ国土木工学大会」だ。しかしこの大会にかける日本側の期待は非常に大きい。500余人の土木学者、技術者で構成される日本の非営利機構（NPO）「日韓トンネル研究会」に所属する数十人の会員が訪韓す

る。彼らは会場に別途ブースまで設置、数年間にわたり準備してきた資料を韓国語版に作成し、韓国側の出席者およそ400人に配る計画だ。（関連記事5面）

テーマは「韓日海底トンネル」。プサン（釜山）またはコジエド（巨済島）から日本の対馬を通過して九州の唐津に続く200～230キロの海底トンネルを掘り、韓国と日本をつなぐ線路（または道路）を建設しようという構想だ。日本の学者らは1980年代、すでに地形・地質調査まで実施し、3つの暫定路線案までまとめている。このトンネルさえ建設できれば、ヨーロッパまでの陸上交通が可能となるだけに日本側は積極的だ。

日韓トンネル研究会の高橋彦治会長は、「日韓の民間の専門家が情報を共有して2～3年内に共同研究結果を出す予定」、「その結果を公式的に提示し両国政府の決断を促す」と語った。



このトンネルの長さは、英国～フランス間のドーバー海峡を横切るユーロトンネル（約50キロ）の4倍で、建設費は62兆～104兆ウォン（およそ6兆～10兆円）と推算されている。首都移転費用（45兆ウォン（4兆5千億円））を大きく上回る超大型プロジェクトだが、韓国ではまだ馴染みが薄い。過去、ノ・テウ（盧泰愚）元大統領、キム・デジュン（金大中）前大統領がこのトンネル建設の必要性に言及したほか、ノ・ムヒョン（盧武鉉）大統領も就任直後の昨年2月に「トンネルを作れば韓日両国がいつそう近づく」という友好的な発言をしている。しかしこうした発言はすべて、韓日首脳会談など日本人と会った席で出た多分に外交的と取れる発言で、実際に力を注ぐ政策として推進されたことはない。必要性の主張と同じぐらい反対の世論も大きいからだ。海底トンネルの話が出てくる度に「日本だけに有利」という指摘が相次ぎ、莫大な建設費問題が強調されてきた。こうした中、昨年、交通開発研究院、鉄道技術研究院が「妥当性はない」という報告書を出し、完全に水面下に沈んだ。

しかし最近になって韓国でも一部の学者らの間で「真剣に議論するとき」という意見が出始めている。スンシル（崇実）大のシン・ジャン Chol（申章澈）教授は「先月開かれた韓日産業貿易会議で、海底トンネルを日韓自由貿易協定（FTA）議題として扱おうと提案した」と話した。

【5面】

“経済性あり” “日本だけが有利”

国内専門家の間で食い違う分析

賛成：建設投資額の2倍以上の利益

反対：6兆円の財源負担、釜山港も死ぬ

世界最長の海底トンネルである日本の青函トンネル。それは日本本土と北海道を結ぶ長さ5

3.9Km、日本の土木技術を世界に誇っている。日韓海底トンネルができればいろいろ可能な路線の中で最も短いものを建設してもおよそ200Kmだ。青函トンネルの4倍にもなる。当然のことながら天文学的な建設費と期間がかかることが予想される。技術的な問題も簡単ではない。反日感情など、政治的に解決しなければならない課題もある。日韓海底トンネルは単なる夢として終わるプロジェクトなのだろうか。その妥当性を計算してみた。

◆経済性の議論＝政府と民間の学者の間で「造るだけ無駄」という立場と、「経済性あり」とする立場とに鋭く対立している。主務官庁である建設交通部は、「最小で60兆ウォン（6兆円）に達する天文学的な財源を準備する方法がない」という立場である。また、海底トンネルがあまりにも長いため、費用上、飛行機や船より効率性が劣るという考えだ。交通開発研究院と鉄道技術研究所は、昨年すでにそのような結論を盛り込んだ研究結果を提出した。

一方、賛成側は、▲景気浮揚効果が少なくなると、▲日本がより積極的であり意外に我がほうの負担すべき額が少ないのではないか、という意見だ。中央大のホ・チェワン（許在完）教授は「日韓海底トンネル建設投資費に比べ2倍程度の経済的便益が期待できる」とし、「韓国経済に与える波及効果だけを計算しても、約54兆ウォン（5兆4千億円）」と語った。「不動産投機を憂慮することなく建設景気を浮揚でき、自然な地方経済育成効果が期待される」（スンシル（崇実）大学のシン・ジャン Chol（申章澈）教授）という意見もある。……【以下省略】