

日韓トンネル通信

編集/発行

**特定非営利活動法人
日韓トンネル研究会**

事務局：東京都港区麻布台1-1-20
〒106-0041 株式会社国際経済総合研究所内
TEL 03-3589-4188 FAX 03-5570-1634
E-mail office@jk-tunnel.or.jp

九州支部：福岡市南区老司3-5-28-605
〒811-1346
TEL 092-556-7110
☎0120-09-2188

(報告)東京の第7回総会が行われました。

東京本部の第7回通常総会が、5月25日(火)、ホテルアルカディア市ヶ谷私学会館で行われた。野澤会長が議長に選出され、先ず事務局から平成21年度の事業報告として、①ルート検討委員会でルート案3本を一本化するための検討を続け、対馬と韓国の間について韓国側との意見交換を行ってきたこと、②勉強会を開催し「ユーロトンネルの経営破たん原因」「日韓トンネルの経済効果」など特に日韓トンネルの経済側面から検討したこと、③日韓合同会議として、今年3月に釜山でルートに関する日韓合同会議を開いたことなどについて報告があった。また、昨年12月に韓国のテグ(大邱)で開かれた地域発展研究会で、イ・ミョンバク(李明博)大統領が「韓国政府は日本や中国との海底トンネルの建設を長期的な検討課題として位置づけ、経済的、技術的な側面から研究に着手することを決めた」と発表したことも報告された。さらに、それら内外の動きを受けて各社テレビ局が日韓トンネルについて報道するにあたり、当会が取材協力したことが報告された。

次に平成21年度の事業会計収支決算の報告があり承認された。平成22年度事業計画では、①地方自治体など日本国内団体への日韓トンネル計画のブリーフィングの実施、②日韓トンネル計画資料の作成と新ルート案作

成、③韓国側団体との共同研究の準備、などを審議し承認された。次に平成22年度の事業会計収支予算案を審議し承認された。議事終了後、野澤太三会長が「日韓トンネルのルート選定について」と題し講演した。

(報告)2010 地域発展委員会の国際会議で日韓トンネル計画について講演しました。

去る7月9日(金)、韓国のチェジュ(済州)島で開かれた「2010地域発展委員会の国際会議」のセッション5「韓日海峡圏における地方間の協力と実践の課題」で当会の役員が「韓日海底トンネルの基本構想と推進方案」と題し講演した。地域発展委員会は大統領直属の諮問委員会で地域発展の主要な政策について大統領の諮問に答えるため設置された。国際会議は7月6日から3日間行われ、6つのセッションで韓国、日本、中国、ロシアからの招請者24名が多彩な講演を行った。

(お知らせ)東京事務所が移転しました。6月1日より下記住所です(本部は従来通り)。

事務局：〒106-0041 東京都港区麻布台
1-1-20 麻布台ユニハウス506
株式会社国際経済総合研究所内
特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会
TEL 03-3589-4188 FAX 03-5570-1634
※部屋番号が503から506に変わりました。
電話やFAX番号は変わりません。

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

・世界日報（韓国） 2009年4月15日 ※

寄稿 韓日の障壁を崩す海底トンネル事業
キム・ギジュン（前法務大臣）

5月で英仏海峡トンネルが開通して15年になる。英仏海峡トンネルは、一頃、建設そのものが不可能だとか財政的に収支が合わないと揶揄されたこともあった。しかし現在、ヨーロッパの交通体系の主要な資産になった英仏海底トンネルは、地域の統合を促進させている。（中略）

今、また別の地域が海底トンネルの受益国となることを望んでいる。日本の九州と朝鮮半島の釜山を結ぶ海底トンネルは、技術的問題と同時に数世紀に渡る葛藤と反目の結果である両国の不信感という困難に直面している。日韓両国の非政府団体は、海底トンネルの事業の基盤を築くため多額の資金と時間を投資した。（中略）

日本の超党派議員集団は、2008年2月に合同記者会見を持ち、日韓海底トンネル計画を支持する立場を明らかにした。前国防長官はこの計画を平和構築という次元から考えて推進しなければならない「夢の計画」と表現した。

韓国内でも関心が高まっている。釜山市長は支持する意思を公に示した。最近、両国間の旅行など交流規模が増大していることも海底トンネル事業の前途を明るくしている。（中略）

日韓両国がトンネル事業を共同で進めることこそが両国国民がひとつに結ばれる最良の方法である。トンネル計画を進展するためには民間部門での討

기고

韓・일간 장벽 허물 '해저터널' 사업



김기준 전 법무장관

5월이면 영일해협 터널(영국과 프랑스를 잇는 해저터널)이 개통된 지 15주년이다. 영일해협 터널은 한때 건설 자체가 불가능하거나 재정적으로 수지가 맞지 않는다는 조롱을 받기도 했다. 하지만 현재 유럽 교통체계의 주요 자산이 된 영일해협 터널은 여러 통찰을 축적시키고 있다. 기술적, 경제적 문제를 넘어 정치적, 문화적, 사회적 문제를 해결하는 데도 기여했다. 그러나 영국의 문화유산과 프랑스의 문화유산이 충돌하는 지점에서, 그리고 영국과 프랑스의 경제정책에 대한 요구사항이 주요 장애물로 떠올랐다.

일본의 초당적 의원 모임은 2008년 2월 활동 기자회견을 갖고 한일 해저 터널 계획 지지 입장을 밝혔다. 전직 국무총리는 이 계획을 통해 구상 차원에서 추진되고 추진되어야 할 '꿈의 계획'이라고 표현했다. 한국 내에서도 관심이 높아지고 있다. 부산시장은 지지 의사를 공식화했다. 최근 들어 양국 각 여행 등 교류 규모가 커가는 정도 해저터널 사업의 앞날을 밝게 했다. 전문가들은 한일 해저 터널의 공학적 난관은 모두 기술적으로 해결할 수 있다고 말한다. 많은 부분은 양국 사이에 놓인 역사적·심리적 장벽이다. 그동안 해저터널은 그러한 장벽을 무너뜨리는 계기가 될 수 있었다. 한일 양국이 터널 사업을 공동으로 추진하는 일이며, 두 나라 국민들을 하나로 묶을 수 있는 가장 좋은 방법이다. 터널 계획이 진전되려면 민간 부분의 토론 열기가 양국 정부 간 공식적인 토론 단계로 넘어가야 한다. 그 결과 한일 양국 정부가 1986년 영국과 프랑스가 조인한 한터널조약과 유사

사한 외교적 합의를 이끌어내고 이를 바탕으로 터널 계획이 추진돼야 한다. 한일 해저터널 계획의 사회적 중요성은 아무리 강조해도 지나치지 않는다. 이 터널은 일본에서 한국, 나아가 북을 경유한 중국의 광대한 운송망을 연결시키는 교통 체계를 만들어낼 것이며 동북아 주요 3국인 한중일국을 하나의 경제공동체로 묶어줄 것이다. 이 지역의 안정과 안전은 미국의 이해와 직결된다. 많은 이들이 주장하는 것처럼 세계가 '글로벌화 시대'로 접어드는 시점에 선 터라 그렇다. 한중일 3국의 교역 상대국인 미국에 한일 해저터널이 갖는 경제적 영향은 적지 않다. 미국의 세계에서 가장 큰 시장이자 가장 많은 무역 노획을 창출하며 경제적으로 성장하고 있으며 이 지역의 동북아 지역은 미국의 연방 차단을 통한 원외시장이었다. 김기-조남규 원외시장 것이다. 김기-조남규 원외시장 것이다. 한일 해저터널은 구해 노획과 디미트르프 대크 동맹이 13차 워싱턴 원외시장에 공동으로 체결한 것이다.

論の熱気が両国政府間の公式的な討論段階にまで上がらねばならない。その結果、日韓両国政府が1986年に英国とフランスが調印したカンタベリー条約のような外交的な協定を引き出し、それを土台にトンネル計画が推進されればよい。

日韓海底トンネル計画の世界的な重要性はいくら強調してもし過ぎることはない。このトンネルは日本から韓国、さらには北朝鮮を経て中国の広大な運送網を結びつける交通体系をつくるものであり、北東アジア主要三カ国である韓中日を一つの経済共同体に結び付けるものである。この地域の安定と安全は米国の利害と直結する。多くの人が主張するとおり、世界が「汎太平洋時代」に入ろうとしている視点ではさらにそうである。韓中日三国の交易相手国である米国に日韓海底トンネルがもつ経済的合意は少なくない。米国は世界最大の市場へ接近でき、経済的に繁栄し緊密に連結された北東アジア地域は米国の安全保障負担をいっそう軽減させるだろう。

※この文はキム・ギチュン元法務長官と日韓海底トンネル研究会の野澤太三会長が13日付の米国日刊紙「ワシントンタイムズ」に共同寄稿したものを韓国紙「世界日報」が転載したものである。