

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)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)九州支部の第7回総会が行われました。

九州支部の第7回通常総会が7月29日(木)、福岡ガーデンパレスホテルで行われた。議事では佐々木和資副支部長が議長に選出され、以下の議案について審議した。

- ①平成21年度の活動と事業の報告
- ②平成21年度の収支決算報告
- ③平成22年度の事業計画案
- ④平成22年度の収支予算案
- ⑤役員の新・退任

審議の内容および結果は本年5月25日開催の東京本部第7回総会と同様である(日韓トンネル通信 No.19 参照)。

【会長報告】

議事終了後、野澤太三会長が「最近の日韓トンネルについて」をテーマとして約1時間、講演した。まず日韓トンネルの全体像として、①ルートは唐津、壱岐、対馬、コジエ(巨済)、釜山をつなぐ、②起点は日本側は福岡、韓国側では旅客が釜山、貨物が釜山郊外のカンソ(江西)地区であるが大阪やソウルを視野に入れて検討する、③国内ルートは新幹線や高速道路など既存インフラを最大限活用すること、などが示された。続いて日韓トンネルの歴史が紹介され、100年近い歴史を重ね、最近になって日韓トンネルは日韓両国の首脳間の話題になってきたが、実現に至るには技術的・経

済的検討に加え両国の国民的合意形成が大切なことが強調された。

次に学ぶべき事例が提示され、①青函トンネル、②英仏海峡トンネル、③ボスポラス海峡トンネル、④東京湾横断道路について、それぞれ設計・施工面さらに運営などについて詳細な説明があった。

今後、調査研究すべき項目としては

- ①地形、地質、水深
- ②路線設定の基本条件
- ③線路の規格
- ④トンネルの利用方法
- ⑤設計と施工法
- ⑥建設主体と財源
- ⑦維持管理と運営

があげられた。特に項目⑥と⑦に関して「上下分離方式」を念頭におくことで日韓トンネル計画の現実化を図ることができることを明らかにした。

最後に日韓トンネルの対馬と韓国間のルート選定に関して日韓双方で差異があることが報告された。韓国側は対馬と釜山の直結ルートを推奨しており、当会は対馬からコジエ(巨済)島を経由して釜山に至るルートを推奨しているという違いである。ルートの一本化は当面の最大の課題の一つであるが、両国による共同研究で最適ルートについて合意を図ることが大切と結び、会長報告を終えた。

(報告)ソウルで開かれた第11回国際シンポジウム2010に参加しました。

8月24日(火)、韓国ソウルのプレジデントホテルで第11回東アジア国際シンポジウムが開かれた。当会の野澤太三会長はパネリストとして参加し「最近の日韓トンネル計画について」という演題で講演した。

この国際会議は、財団法人東アジア総合研究所(日本側)と社団法人韓国北東アジア共同体研究会による共催で、東アジア共同体形成を推進する日韓中3国の具体的な経済協力プロジェクトを論議することを目的としている。パネリストや討論者として参加したのは、日本から13人、韓国から13人、中国から6人、ロシアから1人である。

第1セッションは「北東アジアガスパイプライン事業の現状と課題」がテーマで、続く第2セッションでは「日中韓海底トンネルプロジェクトの推進現状と課題」をテーマに次の5つの発表があった。①最近の日韓トンネルについて(野澤太三:当会会長)、②中国の経済発展とリンクする韓国・日本の物流モデル(原瑞穂:J&Kロジスティクス株式会社社長)、③韓中海底トンネルの推進現況と展望(趙応来:財団法人京畿発展研究院副院長)、④韓日トンネルの基本構想と今後の課題(崔治国:財団法人釜山発展研究院広域基盤研究室長)、⑤中韓海底トンネル建設に関するいくつかの思考に関して(許雲飛:浙江省交通科学研究所副総行程師 研究員)。

野澤会長は日韓トンネルの歴史や概要を述べ、世界中で動き始め大きな成果を上げている海底トンネル計画を紹介した後、日韓トンネルの着工に踏み切るにあたり事前



第11回国際シンポジウム2010 (2010年8月24日、ソウル)

に見通しを立てるべき項目として次の点を指摘した。①地質調査:これまでの概略ルートの調査を更に精度を上げ、想定されるルートに沿って実施する。特に対馬西水道が重要である。②海底地形:ルートはできる限り浅い地形を選ぶことが重要なため、これまでより精度を更に上げて行う。③ルート選定:A, B, C 3ルート案を一本化する。以上の3項目については日韓両国で共同調査研究する。④トンネル断面の形状を青函トンネルのような複線断面1本とするか、英仏海峡トンネルトンネルのような単線並列2本とするかを研究する。⑤トンネルの使い方として車(トレーラー、バス、乗用車など)の運搬とそれに必要な地上ヤードを考慮する。⑥韓国のKTXや日本の新幹線が乗り換えなしで主要都市を結べるようにする。⑦物流の中心はコンテナになるが、日本と韓国全体を入れた検討からスタートし、深まれば中国も視野に入れた施策が必要である。⑧維持管理と運営については「上下分離方式」を採用する。

日韓トンネルについての韓国側のパネリストである釜山発展研究院のチェ・チグク(崔治国)室長は、日韓トンネルが既存の民間次元の議論を超えた総合的な議論のため

の体系的な研究が必要であると前置きし、日本側の「日韓トンネル研究会」と韓国側の「釜山発展研究院」各々のルート案の比較検討結果を提示した。さらに課題には技術的側面での課題と共に、日韓両国姜の心のトンネルを貫くという課題があることを指摘し、技術的研究と共に社会・文化的、経済的な研究が総合的になされることで、日韓トンネルに対する両国国民の理解と幅広い支持を得ることが大切であるため、その第一歩として釜山と福岡を含む地域での日韓トンネルの必要性と地域開発に及ぼす影響を考慮した共同研究が必要であると結んだ。

(報 告)釜山で日韓トンネルに関する国際セミナーを開きました。

10月15日(金)、釜山にある財団法人釜山発展研究院の10階大会議室で「日韓トンネルの基本構想と今後の課題に関する国際セミナー及び専門家会議」を開催した。この会議は日韓トンネルの日韓共同研究案と今後の進め方を議論することを目的として、釜山発展研究院、社団法人韓日トンネル研究会(釜山)、当会の3団体共催で行われた。

まず釜山発展研究院の李彦五院長が歓迎の挨拶を述べ、当会の野澤太三会長と(社)韓日トンネル研究会の徐義澤会長が祝辞を述べた。野澤会長は祝辞の中で今年が日韓併合100年の節目の年に当たることに触れ、「日韓トンネルの建設を新しい日韓関係の未来と東アジアの連携を強める象徴的なプロジェクトとして推進する必要がある」と述べた。

セミナー冒頭で大東文化大学の永野慎一郎名誉教授は「相互依存の日韓経済関係と日韓海底トンネル構想」をテーマに基調講演し、八

幡製鉄と浦項総合製鉄所などを例を挙げ、「日韓両国は困ったときに助け合う相互依存関係」にあると述べ、「日韓トンネルは21世紀の新しい日韓関係を築く記念事業になると確信する」と結んだ。

主題発表では日本側からは当会の藤橋健次常任理事が「日韓トンネル構想のルート選定に関する考察」と題し、既存の調査データを示した上で国境海域における海底下の地質調査を日韓合同で行うことを提案した。また野澤会長が日韓トンネル建設のキーワードのひとつとして「上下分離方式(後述)」について説明した。

韓国側からの主題発表として、釜山発展研究院のチェ・チグク(崔治国)広域基盤研究室長が「韓日トンネルの基本構想及び今後の課題」と題し、日韓トンネルの需要予測や波及効果を含む幅広い分野について報告した。その上で今後の推進課題として、①新しい100年の韓日協力プロジェクトに選定すること、②両国共同研究の遂行、を提案した。

主題発表の後、専門家による指定討論があった。この中で当会の濱建介副会長は青函トンネルに長年青函トンネルに携わった経験から、ルート選定など海底トンネル設計時の地質調査の質がトンネルの工期や工費のみならず完成後の保守管理にまで大きく影響することを挙げ、事前調査の重要性を語った。

セミナーの結論として、ルートの本一化にむけて日韓合同の調査を行うため両国の関係者に働きかけを始めることで参加者が合意した。

【上下分離方式】日韓トンネルを実現するにはトンネルを活用して収支採算のとれる仕組

みを構築する必要がある。日韓トンネル建設には大きな投資が必要となるが、この資本費用の負担が運営のコストにかかるると経営は困難となる。

現在建設中の整備新幹線は基本的に国の公共事業として位置付け、国2/3、地方1/3の公的資金で建設し、運営主体のJRは受益の範囲の使用料だけ貸付料として支払う上下分離になっている。

日韓トンネルも日韓両国の公共事業として位置付け、必要により維持管理も併せ保証し、経営の安定を図る必要がある。インフラの建設と保有は公的主体が受持ち、運営は民間が行う上下分離方式の導入が効果的である。



南兄弟島の位置

(報 告)南兄弟島を視察しました。

10月16日(土)、前日の釜山でのセミナーに参加した野澤会長など当会および釜山発展研究院の技術者が釜山の沖合約20kmに位置する南兄弟島を船上から視察した。南兄弟島は釜山発展研究院が推奨する日韓トンネルルート上にある。この島を接続点として韓国方向はカドク(加徳)島までを沈埋トンネルで、日本側は対馬までをシールドトンネルで結ぶという案である。

(話 題)日韓新時代共同研究プロジェクトの最終報告書に日韓トンネルが行動計画の一つとして提言されました。

10月22日(金)、日本と韓国の学者26人で構成される「日韓新時代共同研究プロジェクト」(日本側委員長・小此木政夫慶応大学教授、韓国側委員長・河英善ソウル大学教授)の最終報告書が韓国で発表され、日韓トンネルを含む21項目のアジェンダ(行動計画)を提言した。同プロジェクトは2008年4月の日韓首脳会談で福田康夫首相(当時)と李明博大統領の合意ではじまり「日韓関係」「国際政治」「国際経済」の3分野について共同研究を積み重ねてきた。その結果、日韓トンネルは「日韓関係」に属するアジェンダで「日韓海底トンネル構想の長期的推進」として盛り込まれた。

報告書では「日韓海底トンネルの建設は、日韓間の人的流れと物流の拡大に貢献するのみならず、島国である日本とアジア大陸全体をつなげるプロジェクトとなるはずである。この計画がもつ経済外的な相互交流効果を高く評価しなければならない」としている。また「日韓海底トンネルは日韓両国だけの物ではない。それが北朝鮮を通過し、中国東北地域の瀋陽までつながるのであれば、日韓中三カ国の北東アジア鉄道網がつながりシベリア鉄道を経由してヨーロッパまで到達できる」としている。

今後の進め方では「日韓トンネル建設は長期的な未来志向プロジェクトである。日韓両国政府のイニシアティブにより、トンネル建設のための総合的な共同研究を組織して、経済的、技術的な妥当性はもちろん、東アジア安全保障や地域統合に与える効果等を体系的に研究しなければならない」としている。