

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：東京都千代田区飯田橋4-1-11
〒102-0072 信濃ビル6階
TEL 03-3265-8813 FAX 03-3237-1012
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

総会特集

東京本部の第8回通常総会が6月15日（水）、ホテルアルカディア市ヶ谷私学会館で行われた。野沢太三会長の挨拶に続き、森喜朗元内閣総理大臣が祝辞を述べた。議事では野沢会長が議長に選出され、平成22年度の事業報告・収支決算報告、平成23年度の事業計画・予算案の審議などを行なった。

◇森喜朗元内閣総理大臣の祝辞

本日の総会には野沢先生に敬意を表するため参りました。野沢先生は何十年に亘り整備新幹線を進めてきました。厳しい財政の中で財務当局を説得して資金を引き出し、新幹線と並行する一部の在来線をJRから分離したり、通過県が建設費用の一部を負担する制度の種を蒔くなど新幹線の整備を粛々と進めてきました。野沢先生は日韓のトンネルの前に日本の鉄道の神様みたいな人です。

日韓トンネルについては金大中大統領から話があり、その答礼として私は2000年のASEMの時に欧州の大統領など首脳にお話ししました。日本と韓国をつなぐことはドーバー海峡をつなぐことと同じ意味があると思います。アジアやユーラシア大陸から見ると、日本と韓半島を結ぶということは世界と日本の長い歴史の中であっていいことだと思います。

そのことに対し野沢先生がひたむきな努力

をされていることに敬意を評します。また、ご出席の皆様も學術その他の面で一生懸命応援をされていらっしゃると思います。政治判断するまでの間に資料や技術を十分勉強していただくことを期待しております。生きている間にツルハシで起工式ができたという希望をもっています。

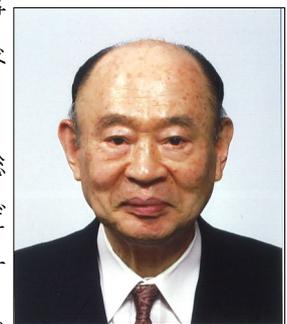


総会で祝辞を述べる
森喜朗元内閣総理大臣

◇野沢会長の挨拶と1年間の概略報告

【挨拶】国難といわれる東日本大震災の中にあつて、私共はこの仕事を着実に進めてゆくべき重要な課題と認識し、例年通りこの時期に総会を開催させていただきました。非常時ですが、やるべきことをきちんとやり、お役に立ってゆけばと思う次第でございます。

私は当会発足のときから会員としてお仲間に入れていただき、国会議員を退いてからは皆様のご要請により会長という重職を引き受け6年目になります。この間、現地を何回も訪



野沢太三 会長

間し、ご意見を伺いながら、いよいよ夢を現実のものに近づける段階にきたと心得ている次第です。

【1年間の概略報告】 日韓トンネルは、日本と韓国が力を合わせて現実にとりくむ課題であるという認識で現在に至っておりますが、去年はそれを裏付けるようないくつかの勉強会がありました。

まず昨年8月のソウルでのシンポジウムでは我々の考えをまとめて報告を申し上げます。10月の釜山でのセミナーでは大東文化大学の永野慎一郎名誉教授が「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を行い、併せて巨済島などの現地を視察し具体的な課題を確認しました。

また昨年の10月には「日韓新時代のための提言、共生のための複合ネットワーク構築」が打ち出されました。これは国からの指示を受け、日本と韓国の有識者の皆様が集まり、日韓のこれまで100年を振り返り総括し、将来の50年100年はいかにあるべきかという方針を打ち出したものです。この中で日韓トンネルの実行がアジェンダ21という項目の一つとして採用されました。いよいよ日韓トンネルが国のレベルでの共通の認識課題として浮かび上がってきました。

背景は非常に好転しておりますが、これ等を具体化するためにはご承知の通り多くの課題が残されております。何より先ず両国国民の皆様のご理解と共感を戴くことですが、そのために必要な技術的、経済的、社会的諸問題について見通しを立て、「なるほどこの通りやれば出来るのだ」という確信をそれぞれのレベルの皆様と共有していた



東京で開かれた第8回通常総会

だくことが非常に重要と思っております。

◇議事

【平成22年度の事業経過報告】

全体経過報告に続き、各事業活動報告として下記の事業について報告があった。

1. 社会教育事業として、昨年8月に大韓民国のソウルで開かれた第11回国際シンポジウムに参加したこと。
2. 調査研究事業として、日韓トンネルの修正Bルート案を作成したこと。
3. 国際協力事業として、①昨年3月に大韓民国の釜山市で日韓トンネルに関する日韓合同会議を開催、②7月に大韓民国済州市での地域発展委員会に参加、③10月に大韓民国釜山市で日韓トンネルに関する国際セミナーを開催したこと。
4. 情報収集提供事業として、インターネットで情報を提供したこと。
5. 刊行紙の発行事業として、「日韓トンネル通信」を3回発行したこと。

【平成23年度の事業計画】

平成23年度の事業計画案を審議した。

1. 社会教育事業

関係者に日韓トンネル計画をブリーフィングをする。対象は福岡・佐賀・長崎各県の県知事、福岡・唐津・壱岐・対馬各市の市長、その他、商工会議所や観光協会などとする。

この案に対しては国連事務総長に日韓トンネルの説明をすべきとの提案が会員からあり審議した。その結果、国連事務総長は公平かつ客観的に物事を判断する立場なので、機会を見てご理解を頂戴するため社会教育事業に盛り込むことになった。

2. 調査・研究事業

トンネル工法の研究として次のような各種工法を研究する、①片押し 30Km の掘削を可能にする TBM の研究、②デンマーク/ドイツ間の海底トンネルに関する文献研究、③スイスのゴッタルトベーストンネルに関する研究。

これらの研究は、砂岩と頁岩の互層にところどころ花崗岩が貫入している日韓トンネルの地質構造に対応するため必要な硬い岩を水密性を保った状態で片押し 20 ～ 30Km 程度掘削可能な TBM の開発を研究するという視点から行う。

この案に対し、スイスのゴッタルト・ベーストンネルは既に掘削が終了しているので、マレーシア・クアラルンプールで現在進行中の導水トンネル工事も研究対象として良いという提案があった。

このほか、調査・事業として、対馬海峡西水道の最適ルートの研究が承認された。また、国際協力事業として韓国など諸外国で開催される講演会やシンポジウムへの参加、情報収集・提供事業として日韓トンネルに関する各種図面の作成、刊行紙の発行事業として刊行紙の発行が平成 23 年度事業計画として承認された。

(報告)日韓トンネルに関する報告会が開かれました。

東京の第 8 回総会の時間帯の前後をはさんで日韓トンネルに関する報告会があり、総会前に野沢太三会長が「日韓トンネルの構想と実現への展望」を、総会終了後に中村忠彦顧問が「日韓トンネルに関する米国からの報告」をテーマに報告した。

【日韓トンネルの構想と実現への展望】

報告者：野沢太三会長

今年になって韓国側でピーストンネルという海底トンネル専門雑誌が発刊されました。それに対する個人的な寄稿を頼まれ、日韓トンネルの進め方について考えをまとめました。本日は、それに手を加えて日韓トンネル研究会としての共通の考え方を「日韓トンネル構想と実現への展望」という緑色の冊子としてお手元にお届けしました。

この内容は昨年 8 月にソウルで開かれた「第 11 回国際シンポジウム」で日韓トンネルに関する当会の考えを聞いてくださることとまとめて報告を申し上げております。本日、皆様のご承認を頂ければ、この論文を当研究会の公式見解として活用したいと思えます（別紙参照）。

【日韓トンネルに関する米国からの報告】

報告者：中村忠彦顧問

大学院以来、在米 40 年になる中村です。今回の報告にあたり米国で何人かに日韓トンネルのことを尋ねてきました。

まずナショナル・ウォウ・カレッジ（米国防大学）では日韓トンネルについて「気を付けてやって欲しい」と言っていました。その理由は鉄道のもつ大きな力によるものです。第二次

世界大戦でドイツと対戦していたソ連がシベリア鉄道經由で極東の精鋭部隊を西方に急遽大移動させドイツ



米国の報告をする中村忠彦顧問

に勝ちました。シベリア鉄道が日米そして世界全体の歴史を変えたという報告書もあります。大きな力を持つ鉄道について、中国はユーラシア大陸全域に及ぶ鉄道をつくる計画を次々に発表しております。それに対しアメリカは大変な懸念をもっています。

アメリカから見るとユーラシア大陸の西の端の英国は大陸と海底トンネルで結ばれ EU という大きな組織と NATO という大きな軍事同盟で安定しています。他方、ユーラシア大陸の東の端の日本列島はアメリカと 60 年間条約を結んで今日を迎えています。日本とロシア、日本と韓国、日本と中国との間に北方領土、竹島、尖閣諸島という領土問題をかかえ、日本は周辺 3 箇国との間にきしみを見せています。

私が「日韓トンネル構想をどう思うか」と聞くと、逆に「日本はこの三国とどのようにしてゆくのか。日本は日韓トンネルをどう位置づけるのか。アメリカから日韓トンネルをどうするかは返事出来ない」と返答してきます。

ブルッキング研究所というアメリカのシンクタンクでは、「アメリカが中国と張り合うのか協調するのか決定する際に日本はどんな役目を果たすのか。これまでの日米同盟を継続するのか。日本は中国とアメリカとの関係をどうするのか」と聞いてきました。それによって日韓トンネルの果たす役割が決まってくるというものです。アメリカは日韓トンネルが

韓国、北朝鮮の間の共存を射程に入れるならば、日韓トンネルを政治的に大いに応援できるだろうと思います。

アメリカに於ける鉄道の位置づけですが、オバマ大統領は予備選挙の頃からアメリカ全土に高速鉄道をつくるべきだと公約してきました。しかし米国内にはハイウェイシステムを守りたいという力があり、サンディエゴからロスまでの高速鉄道を日本の技術を導入して建設する計画も潰されかかっています。

米国内で日韓トンネルの問題をいろいろな人に投げると、いろいろな答えが返ってきます。「日韓トンネルがアメリカの将来の東アジア政策にどう位置づけられるかをできるだけ具体的に知りたい」「アメリカの世界政策の中で日韓トンネルを良い位置づけができるならば一緒にやってもいい」といった回答です。ウォール街では「建設費が 10 兆円位ならば、アメリカの経済規模からすれば、位置づけさえできれば 5 兆、10 兆円を投資してユーラシア大陸の鉄道事業に参画できるのでウォール街でも歓迎する」といった回答もありました。

日本発の情報をもっと力強く発信すればアメリカの世界政策と経済政策の中でトンネルの位置づけが本当に良いものになると思います。

(お知らせ)2011年4月1日に事務局が東京本部内に移転しました。

旧事務所：〒106-0041 東京都港区麻布台
1-1-20 麻布台ユニハウス506

新事務所：〒102-0072 東京都千代田区
飯田橋4-1-11 信濃ビル6階
TEL 03-3265-8813 FAX 03-3237-1012