

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

九州事務所：佐賀県唐津市和多田2344-6
〒847-0000
TEL 0955-75-2930
☎0120-09-2188

(報告)幹事会

幹事会を2020年2月5日(水)、東京都千代田区飯田橋の当会本部で行った。2019年度の活動経過と研究の報告があった(写真-1)。

1. 英仏海峡トンネルの歴史の研究

英仏海峡トンネルが英仏両国間での合意と破棄を繰り返しながらも1994年に開通するに至った4つの要因を挙げた。

- ①根拠ある技術的な実現可能性の確立
- ②欧州統合という大義
- ③傑出した政治的指導者の出現と決断
- ④その決断を促す地政学的条件

2. 韓国側との交流

2019年8月20日(火)、大韓民国憲政会の訪日団に講演をした。一行から「日韓トンネルは未来志向の日韓関係を築く上で有効かつ意味深いプロジェクトだ」という声が上がった。

3. 中国側との交流

2019年8月15日(木)、孔鉉佑(コンシュエンヨウ)駐日大使と意見交換をした。孔大使は、一带一路を日韓トンネルに繋げることに関心を示した。

4. 北朝鮮側との交流

2019年9月下旬に北朝鮮を訪問し、日韓トンネルの進め方等について意見を交換した。

5. 朝鮮海峡トンネル計画とその経緯

新たに発見された公文書や図面をもとに計画の実体と経緯を研究した。その結果、当計画について鉄道省建設局内で技術レベルでの検討を重ねていたことが明らかになった。



写真-1 幹事会

6. 日韓トンネルの断面形状の検討

軟弱な未固結区間でのトンネル断面は、オランダの高速鉄道HSLのグリーンハートトンネルのように、上下線を壁で隔てた複線断面形式が施工面で有利である。断面形状については保守管理面も含め検討を加えていく。

7. 現場視察

2019年11月29日(金)、東京外かく環状道路シールドトンネル工場の現場を視察し、地中の既設杭切削などに関する知見を得た。

8. 日韓共同調査

日韓間の海底トンネルルート検討には、対馬海峡西水道海底下の地形・地質を日韓共同で調査する必要がある。共同調査を韓国側に提案する方法を検討した。

9. 当会の組織改革

前回の通常総会(2019年6月6日開催)で検討を始めることを発表した理事長制度について話し合った。

10. 日韓トンネル建設の意義

日韓関係や東アジアの将来からみた日韓トンネルの役割を検討した(P.2論点参照)。

(論 点) 日韓トンネル建設と日韓関係

日本と韓国を結ぶ日韓トンネルの建設は、新しい日韓関係を築き、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。日本の東側には自由と民主主義を基調とした太平洋が広がっている。一方、韓国の西側のアジア大陸にはナショナリズムを基盤とした社会主義が残っている。

太平洋とアジア大陸の玄関口にあたる日韓両国は、過去の歴史に由来する反感、反目を共同努力により克服することが大切である。平和な秩序づくりという高い次元の目的を共有し、日韓トンネルの建設に取り組むことは、東アジアの政治・安全保障面の堅固な枠組みとなり平和の礎になる。

両国は自由と民主主義を基調とした基本的な価値を共有し、太平洋の海洋安全保障やアジア大陸での巨大経済圏構想の動きを包摂してプロジェクトを推進すべきだ(図-1)。

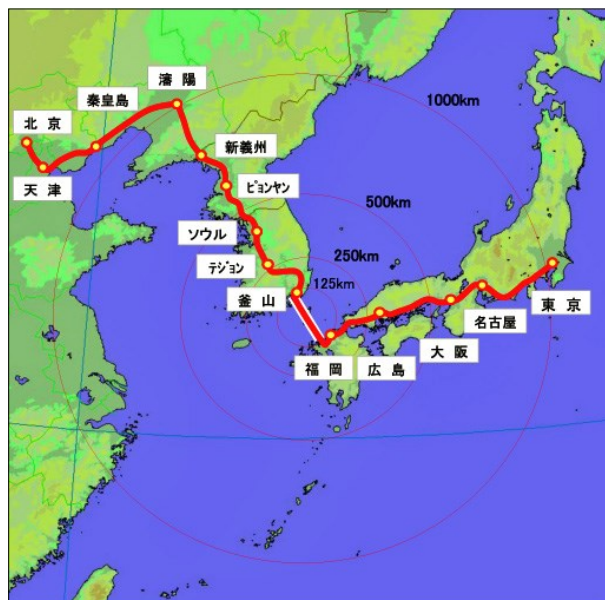


図-2 東京・ソウル・北京間の直通路線

その背景のなか中国が進める一帯一路を東に延ばし日韓トンネルに繋げば、ヒト、モノ、資本が往来し、東京・ソウル・北京間の約3,500kmの沿線3億人が直接裨益する。国境を越えた自由な往来を保証する東アジアは、欧州や北米への道を拓く可能性がある(図-2)。

(本稿は2020年2月5日開催の幹事会での検討要約)

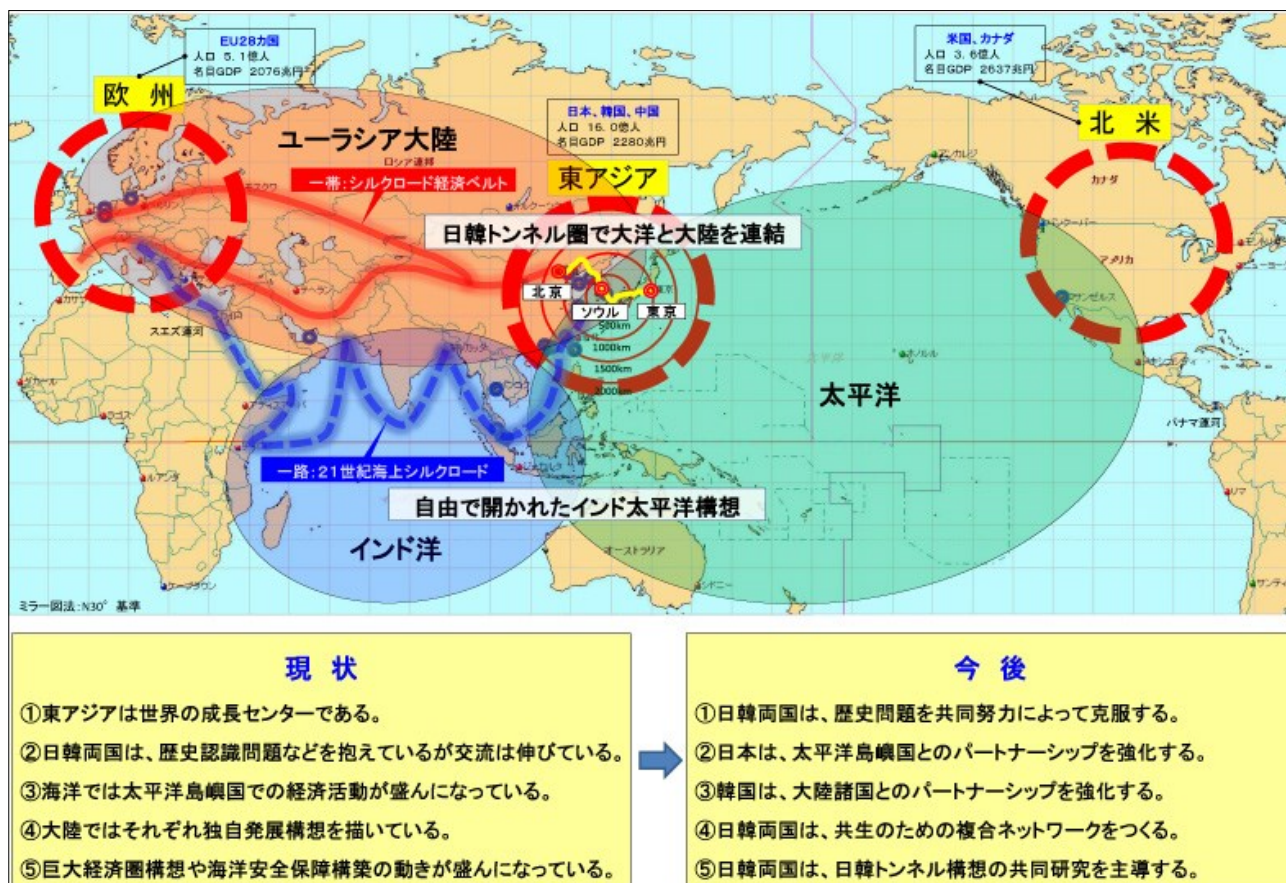


図-1 日韓トンネルの位置づけ