

NPO法人 日韓トンネル研究会

心と幸せの通い合う海底トンネルの建設

[会の目的](#)
[会のあゆみ](#)
[役員紹介](#)
[お知らせ・活動](#)
[刊行物紹介](#)
[書籍紹介](#)
[入会案内](#)
[お問い合わせ](#)

会の目的・概要

国境を超えるトンネル 英仏海峡トンネル vs.日韓トンネル

もくじ

1.日韓・英仏両国の人口比とGDP比

2.トンネルの概要

- (1) ルート図、概念図、ルート縦断面図
- (2) 総延長距離、海底部距離など
- (3) 工期・工費
- (4) 利用方法、運用方法
- (5) 英仏海峡トンネルの現状

3.日韓トンネル実現への今後の課題

- (1) 技術的課題
- (2) 経済合理性の見通し
- (3) 行政、議会の理解と協力
- (4) シヤトル外交に期待

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

4. [承諾する](#) [詳しく見る](#)

国と国を結ぶトンネルには、20年以上の営業を続けている英仏海峡トンネルがあります。そこで、日韓を結ぶ日韓海底トンネルと英仏海峡トンネルを、海峡を中心に半径500Km圏・1,000Km圏の人口・GDPなどの比較から、日韓トンネルの実現可能性について検討してみましょう。

1.日韓・英仏両国の人口比とGDP比

人口を比較すると、海峡を中心に英仏海峡トンネルは、半径500km圏内に、パリ、ロンドンを含め1億3,000万人です。

日韓トンネルは、ソウル、大阪を含め8,000万人です。

1,000km圏では、ヨーロッパ主要都市が入り、2億6,000万人、一方日韓トンネルは中国まで範囲が拡大し、3億8,000万人になります。

北朝鮮が今のところ阻害要素になっているものの、500km圏内の人口及び産業構造を基礎にしたプロジェクトとしても、十分に採算がとれるものとなっています。

(1) 日韓・英仏両国の人口と名目GDP比

人口：英仏両国計＝1億2,800万人 日韓両国計＝1億7,800万人 約1.4倍

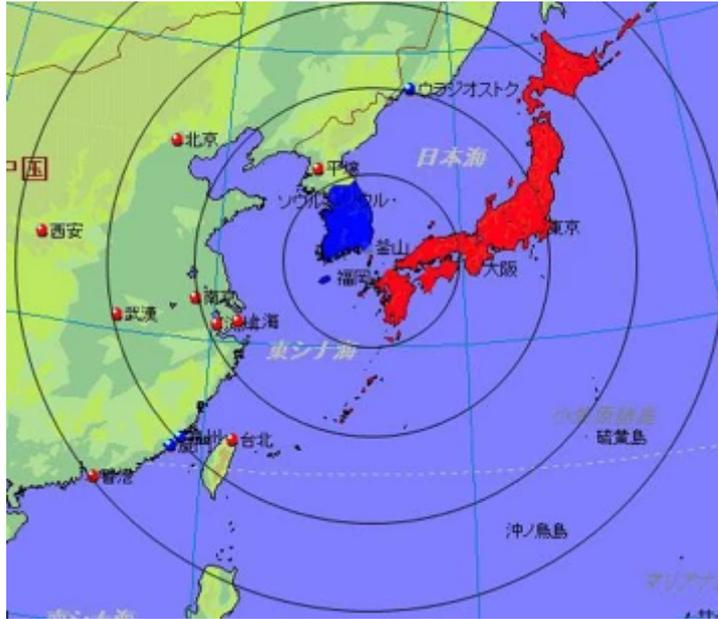
GDP：英仏両国計＝630兆円 日韓両国計＝745兆円 約1.2倍



Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

[承諾する](#)
[詳しく見る](#)



(人口は2016年・名目GDPは2017年、1\$=120円換算)

(2) 日韓経済関係 (人の往来)

1.日韓関係

韓国の経済はGDPで1兆5308億ドル（約170兆2500億円）（2017年）で世界12位の先進国であり、貿易では韓国にとり日本は、中国（21.7%）、米国（15.1%）に次ぐ第3位の貿易相手国（5.8%）です。また、日韓間の相互往来者数は1,049万人（2018年）に達しています。

◇日韓相互往来者数は2017年に945万人、2018年には1,000万人を突破し、過去最高の1,049万人を記録しました。

◇2018年の訪日韓国人数は約754万人で前年比5.6%増加、過去最高を記録。

◇2018年の訪韓日本人数は約293万人で前年比27.6%の大幅増となっています。

日 Cookie Use

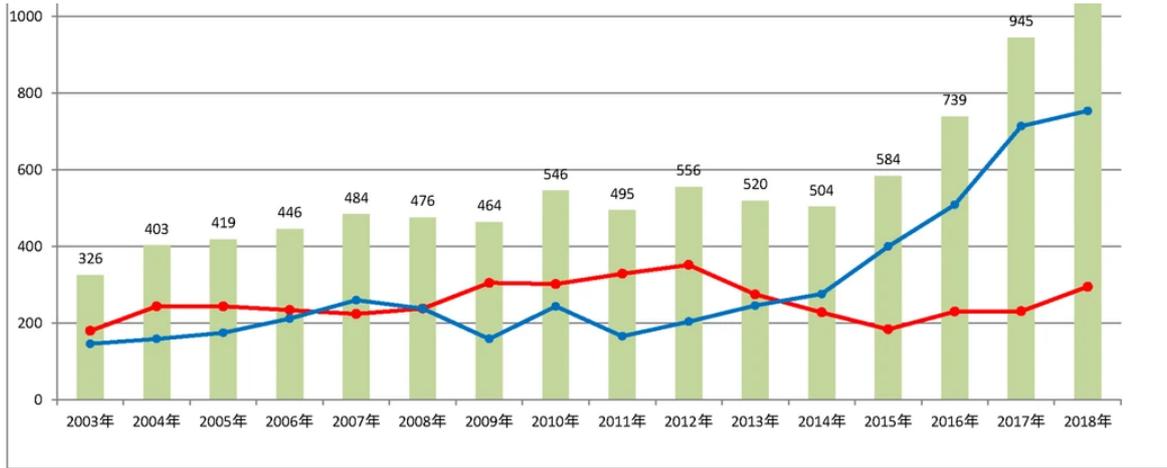
We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

承諾する
[詳しく見る](#)

日韓間の往来者数 (2003~2018)

作成 2019/1/29

◇2018年の相互往来者数は1049万人となり、過去最高を記録した。



西暦	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
訪韓日本人数(万人)	180	244	244	234	224	238	305	302	329	352	275	228	184	230	231	295		
訪日韓国人数(万人)	146	159	175	212	260	238	159	244	166	204	246	276	400	509	714	754		
合計(万人)	326	403	419	446	484	476	464	546	495	556	520	504	584	739	945	1049		

出典：日本政府観光局(JNTO)、韓国観光公社
集計：特定非営利活動法人日韓トンネル研究会

出典：日本政府観光局（JNTO）、韓国観光公社 作成：日韓トンネル研究会

2.トンネルの概要

日本と韓国を何でつなぐのがよいか？

トンネル利用の優位性と利用方法

海峡で離れた国と国を結ぶには、船、飛行機もありますが、もしトンネルができれば、人、貨物、車の移動が頻繁になるに違いありません。

青函トンネルや英仏海峡トンネルをみても、物流面からみても、飛行機より安く、しかも大量に貨物を送ることができ、船よりも早く送れるトンネル輸送は非常に効率が良いと考えられます。

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

(1) 承諾する
[詳しく見る](#)

ここに車と人の流れが載るといった性質をも



日本側の始点と韓国側の終点

図化したのがルート案平面図です。

トンネルの始点・終点は経済的にも発達し、人口配置の最も優れた都市を選ぶ必要があり、また海底を通るといいう難しい課題を克服するため、建設と保守の観点から建設し易いルートを選ぶことが肝心で、海底部の最大距離が短く水深が浅いことが重要になります。



ルートの平面図

本会では、ルート案として、福岡が起点とし、唐津、壱岐、対馬、巨済島を經由し、韓国側の終点起点は釜山を結ぶ路線で、海峡幅約200km、海底部距離150km（唐津—釜山）総延長270km(海底部)となります。

起・終点は鉄道、高速道路、空港、港湾等両国の既存インフラをできるだけ活用し、効果を最大にする必要があります。

そのためヤードと呼ばれる積み替え基地をトンネルの坑口付近に設置し、建設段階は動力基地、資材置場、残土処理等に活用します。

開業後は車の種別や乗り場、荷物などによって異なる場合があります。
 荷役線、待避線群の確保必要がです。
 ダイヤの効率化を図る必要があります。

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

走り

承諾する [詳しく見る](#)

自動車、リニアモーターカーなど選択肢はいろいろ

しかし、実際に実行可能な案を作る必要があります。青函、英仏で既に経験済みの鉄道トンネルとするのが適切で、現実的には車を積んだシャトル列車と貨物コンテナ列車に加え、新幹線と

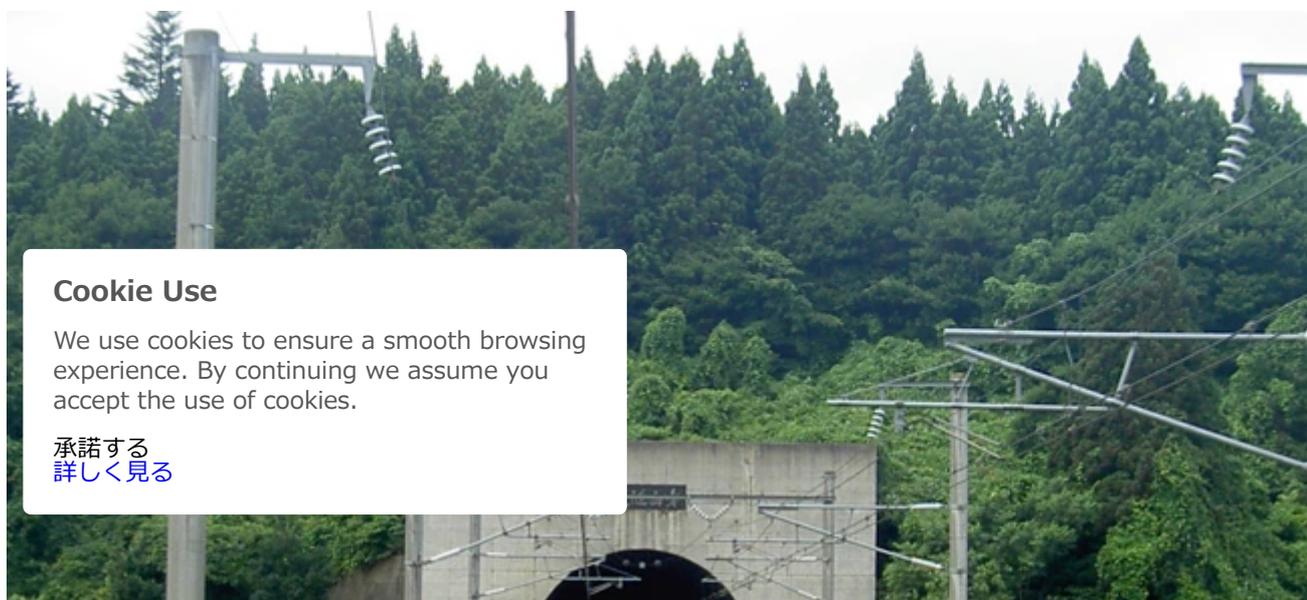
青函トンネルは複線断面で大断面のトンネル1本に往復の軌道を敷いています。

一方、英仏海峡トンネルでは単線並列型で比較的小断面の単線トンネルを2本掘り、両方とも往復できるようになっています。

トンネルの途中にはシーサスクロッシング（分岐器）が入っていて、一方の単線から他方の単線へ列車を入れ替える仕組みがあり、保守やトンネル内の火災発生など万一の事故の際に対応し易くなっています。



英仏海峡トンネル：単線型の並列トンネル



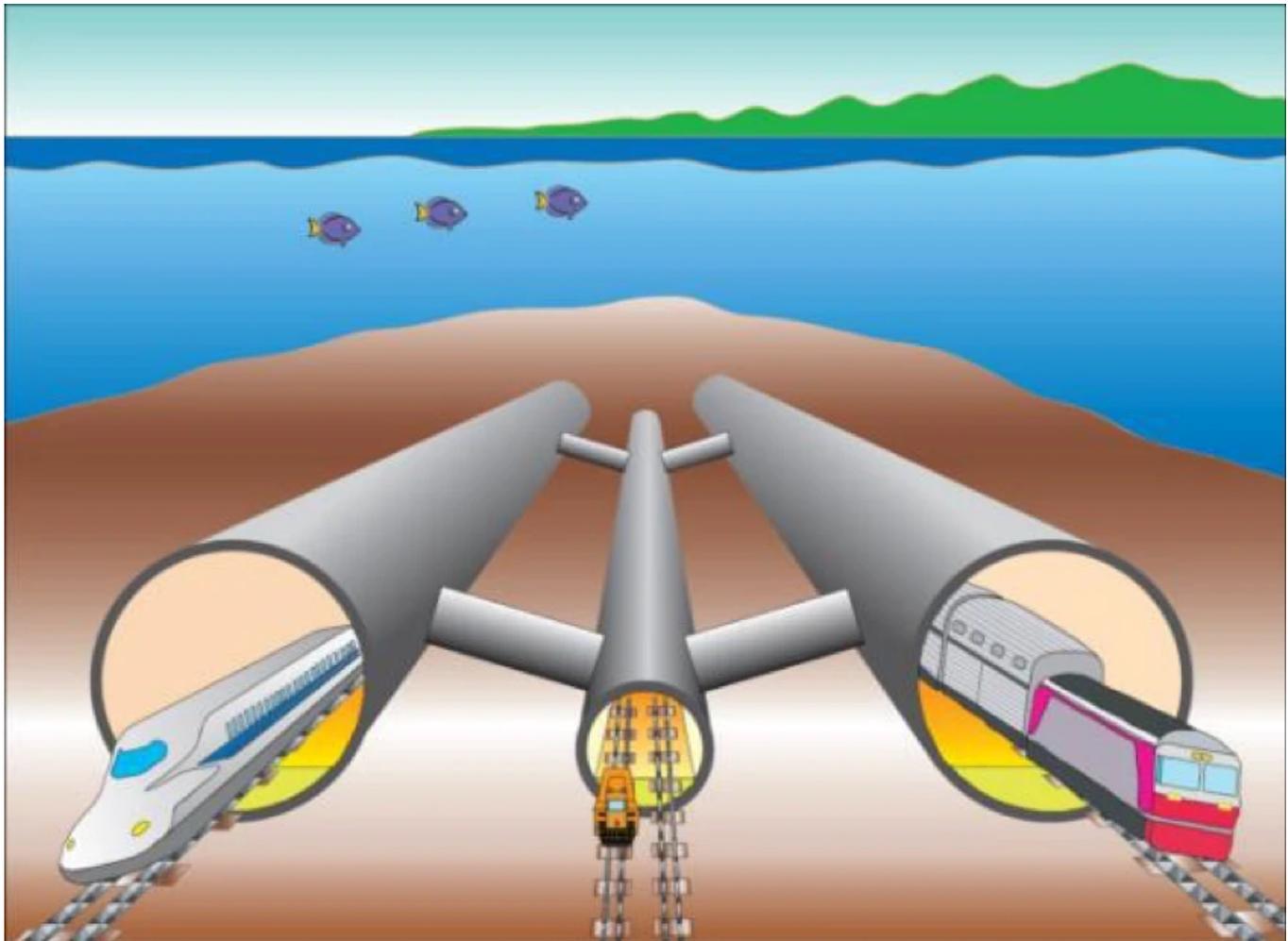
Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

[承諾する](#)
[詳しく見る](#)



青函トンネル：複線型のトンネル



トンネルの概念図

Cookie Use

本社は We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

レ（先進坑）・作業坑としての機能をもちますが、す。

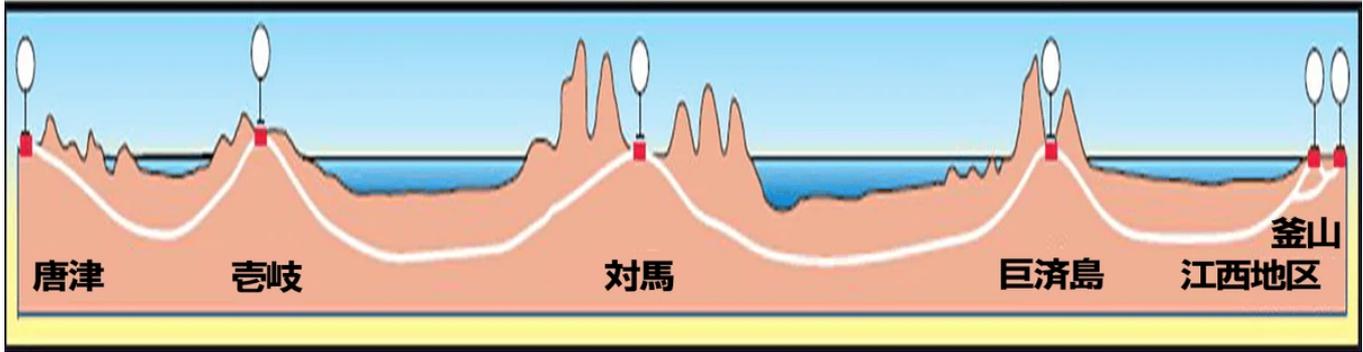
[承諾する](#)
[詳しく見る](#)

2. 経路の選定

ルート縦断を決定する大きな要素は、トンネル勾配と海底地形です。

トンネル上端から海底までの地層の厚さ（土被り）は山岳工法による掘削の可能性とトンネルの安全性を確保するため100mは必要となります。

また壱岐、対馬、巨済島の各駅は全て地上駅とし、工事中は施工基地として、完成後は車両基地としても利用できるようにします。



ルート縦断面図

以下に、諸元をまとめています。

(1)～(3) 諸元

総延長距離	270km (唐津⇄釜山)
海底部距離	150km (唐津⇄釜山)
最小曲線半径	6000m
最大勾配	12～15‰
工期	着工後 約10年
工費	約10兆円

(4) 利用方法 運用方式

用途	高速列車 (新幹線、KTX)
	コンテナ、宅配便
	車 (ハイウェイトレイン)

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

承諾する
[詳しく見る](#)

運営は上下分離方式で

英仏海峡トンネルは全額有利子の民間資金により建設し、その返済のため経営が破綻し、53%の債権放棄により再生しました。

日本の青函トンネルは当初、政府の財政投融資の借入金で建設しましたが、国鉄改革の中で全額国の負担に振替え、公共事業に切替えました。またポンプの取替え等の高額の保守費は国が2/3を負担する仕組みも併用しています。

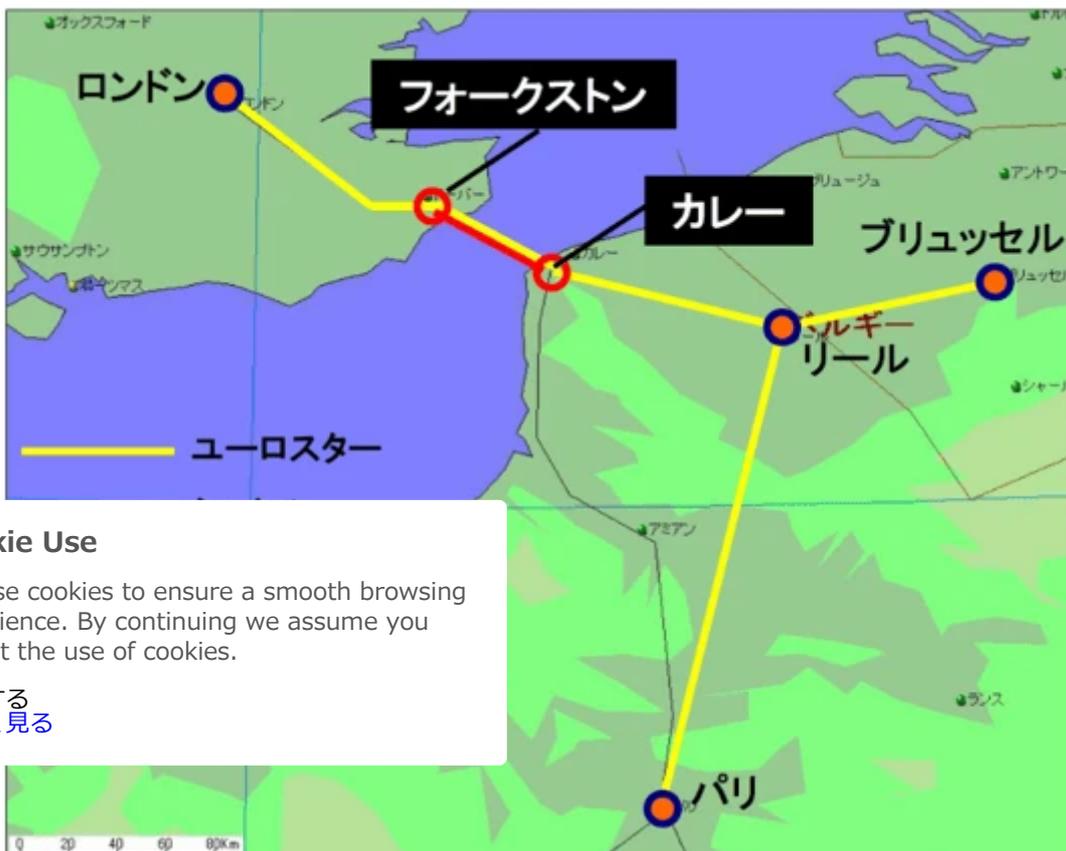
日韓トンネルも日韓両国の公共事業として位置付け、必要により維持管理も併せ保証し、経営の安定を図る必要があります。

このため、**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**です。

インフラ建設と保有	公的主体	下
運 営	民 間	上

(5)英仏海峡トンネルの概要

英仏海峡トンネル（1994年開業）



Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

[承諾する](#)
[詳しく見る](#)

◆列車の運送実績(3種類の列車)

(1994年～2016年まで22年間)

① シャトル（カートレイン）

- ・ 2億1,600万人の旅客（旅客の55%）
- ・ 2,500万台のトラック
- ・ 3億2,000万トンの荷物（貨物の89%）



シャトルに乗り込むトレーラー



Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

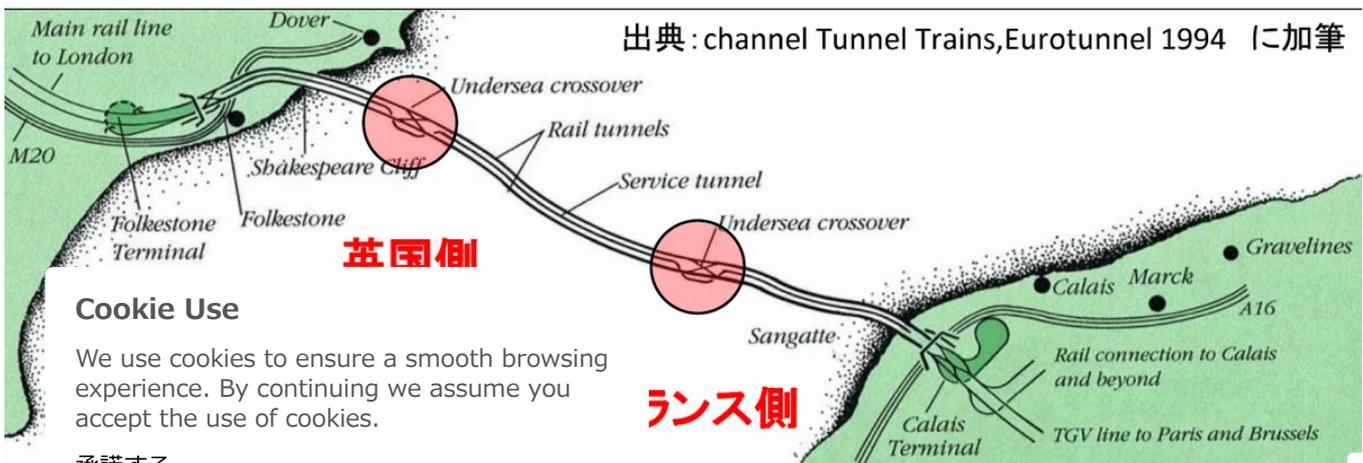
[承諾する](#)
[詳しく見る](#)



シャトルに乗り込むトレーラー



シャトルに搭載された乗用車



Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

承諾する
[詳しく見る](#)



トンネル内分岐器付近を走るシャトル



客車でくつろぐ自動車の運転者と旅客者たち



Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

承諾する
[詳しく見る](#)

② ユーロスター（高速列車）

1両7100万円、全列車高（列車全150両）



ユーロスター

③貨物列車（コンテナ専用）

・ 3,900万トンの貨物（貨物の11%）



貨物列車

英仏海峡トンネルの実績

◆輸送実績 (合計)

- ・ 旅客 = 3 億 9 千万人（英国人口の6倍）
- ・ 貨物 = 3 億 6 千万トン

Cookie Use

上 We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

**輸送の実績は、海峡がトンネルで連結さ
れよう。**

[承諾する](#)
[詳しく見る](#)

(6) 日韓海峡トンネルの今後 v.s. 英仏海峡トンネルの実績

日韓トンネルの実現には両国民の皆様にご理解いただくことが大切です。

日韓間でも、経済のみならず政治・安全保障面でも、英仏関係のレベルまで近づける必要があります

日韓トンネルの位置と今後の役割

現在、日韓海峡トンネルを取り囲む状況はどうなっているのでしょうか。現状と今後を表にしてみました。

現 状

- ①東アジアは世界の成長センターとなっている。
- ②日韓両国は、歴史認識問題などを抱えている。
- ③海洋では太平洋島嶼国での覇権主義的行動がみられる。
- ④大陸では冷戦期の二極化構造の残滓がみられる。
- ⑤巨大経済圏構想や海洋安全保障構築の動きが盛んになっている。

今 後

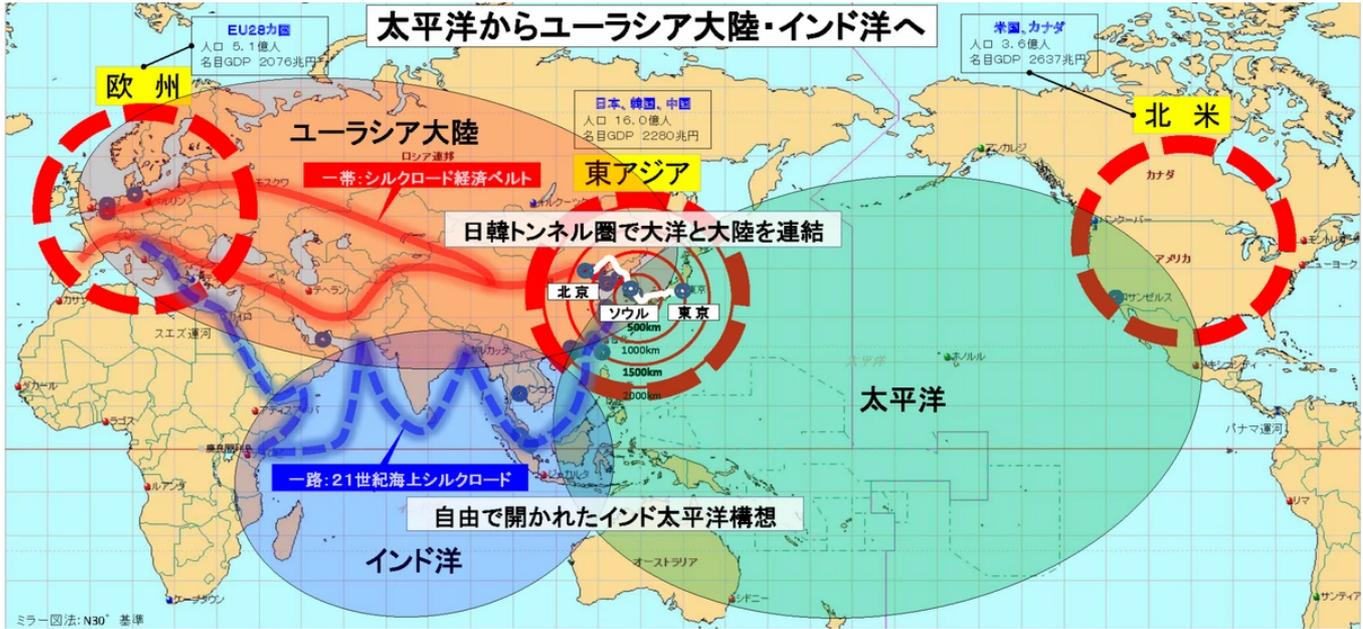
- ①日韓両国は、信頼不足による摩擦を共同努力によって克服する。
- ②日本は、太平洋島嶼国のパートナーシップを強化する。
- ③韓国は、大陸諸国とのパートナーシップを強化する。

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

[承諾する](#)
[詳しく見る](#)

④日韓両国は、環太平洋パートナーシップ協定（TPP）を強化する。
 ⑤日韓両国は、環太平洋パートナーシップ協定（TPP）の共同研究を主導する。



(6)-1技術革新 開発中の高速鉄道の技術で運用

輸送に関する技術革新によって、日韓トンネルを通じて、今後人・自動車・貨物の往来が頻繁になるでしょう。

開発中の高速鉄道の技術で運用



平成29年7月4日 東日本旅客鉄道株式会社プレスリリースより転載

アルファエックス(JR東日本)
(最高時速360km、試験時最高時速400km)

Advanced Labs for Frontline Activity in rail Experimentation → ALFA-X
(最先端の実験を行うための先進的な試験室[車])

- ◆試験車両の研究開発コンセプト
 - ①さらなる安全性・安定性の追求
 - ②快適性の向上
 - ③環境性能の向上
 - ④メンテナンスの革新

- ◆高速化のための研究開発の例
カント、緩和曲線、レール面の波状摩耗、
締結装置、防音カバー、障害防止工

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

承諾する
詳しく見る



CR400F「復興号」(中国鉄路総公司)

動力分散式高速列車を開発中(韓国鉄道公社)

(6)-2 高速鉄道の活用 (所要時間)

東京・北京間の法定速度300km/hでの4時間到達エリア

トンネル内を何が走るかについては実行可能で経験済みの鉄道が適切です。前述した、日本で現在開発中の高速鉄道「ALFA-X」は、試験時最高速度400km/h、営業最高速度360km/hです。

こうした高速鉄道を活用すれば日韓トンネル区間372kmを含む東京・北京間の3,483kmは、東アジア発展の拠点となることでしょう。

東京・北京間の鉄道駅間距離

(単位: km)

	駅間(km)	東京	名古屋	大阪	広島	福岡	釜山	テジョン	ソウル	ピョンヤン	新義州	瀋陽	秦皇島	天津	北京
東京	-	0	342	515	821	1,069	1,441	1,698	1,858	2,119	2,344	2,628	3,045	3,346	3,483
名古屋	342	342	0	173	479	727	1,099	1,356	1,516	1,777	2,002	2,286	2,703	3,004	3,141
大阪	173	515	173	0	306	554	926	1,183	1,343	1,604	1,829	2,113	2,530	2,831	2,968
広島	306	821	479	306	0	248	620	877	1,037	1,298	1,523	1,807	2,224	2,525	2,662
福岡	248	1,069	727	554	248	0	372	629	789	1,050	1,275	1,559	1,976	2,277	2,414
釜山	372	1,441	1,099	926	620	372	0	257	417	678	903	1,187	1,604	1,905	2,042
テジョン	257	1,698	1,356	1,183	877	629	257	0	160	421	646	930	1,347	1,648	1,785
ソウル	160	1,858	1,516	1,343	1,037	789	417	160	0	261	486	770	1,187	1,488	1,625
ピョンヤン	261	2,119	1,777	1,604	1,298	1,050	678	421	261	0	225	509	926	1,227	1,364
新義州	225	2,344	2,002	1,829	1,523	1,275	903	646	486	225	0	284	701	1,002	1,139
瀋陽	284	2,628	2,286	2,113	1,807	1,559	1,187	930	770	509	284	0	417	718	855
秦皇島	417	3,045	2,703	2,530	2,224	1,976	1,604	1,347	1,187	926	701	417	0	301	438
天津	301	3,346	3,004	2,831	2,525	2,277	1,905	1,648	1,488	1,227	1,002	718	301	0	137
北京	137	3,483	3,141	2,968	2,662	2,414	2,042	1,785	1,625	1,364	1,139	855	438	137	0

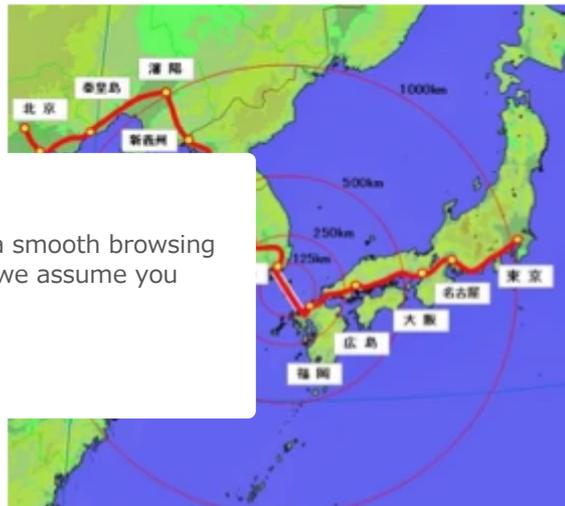
日韓トンネル

↑
日韓トンネル

■ 表定速度200km/hで4時間以内で到達(距離800kmまで)

■ 表定速度350km/hで4時間以内で到達(距離1400kmまで)

特定非営利活動法人日韓トンネル研究会



Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

承諾する
[詳しく見る](#)

表定速度300km/hでの主な駅間所要時間

東京	⇔	福岡	(3時間33分)
大阪	⇔	ソウル	(4時間28分)
広島	⇔	ピョンヤン	(4時間19分)
釜山	⇔	瀋陽	(3時間57分)
ソウル	⇔	泰皇島	(3時間57分)
ピョンヤン	⇔	北京	(4時間32分)

(6)-3 日韓首脳外交の話題となる日韓トンネル

日韓トンネル建設についての提案や調査が戦前にもありました。戦後は1980年代に民間からの多くの提案がありました。建設会社、宗教団体などの提案、学者の方々のレポートなど、百家争鳴の時代と言えます。

これを受け、日韓双方の首脳レベルでの外交が始まりました。

盧泰愚大統領(1990/05)—海部俊樹首相、

金大中大統領(2000/10)—森喜朗首相、

盧武鉉大統領(2003/02)—小泉首相、

李明博大統領—福田康夫首相-->「日韓新時代のための提言」

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

承諾する
[詳しく見る](#)



日韓双方学者各13人が「日韓新時代共同研究プロジェクト」を形成、報告書「日韓新時代のための提言」（2010/10）が提出された。

21の提言の中に「日韓トンネル推進」があります。日韓関係の改善のため取り上げたハードウェアは日韓トンネルだけです。

日韓新時代アジェンダ21

日韓関係

歴史和解努力

ハイレベル対話の活性化

交流ネットワークの多層化

キャンパス・アジア実現

東アジア知識銀行

マルチメディア協力

国際政治

共生複合ネットワーク強化

対北朝鮮政策強調

安全保証協力の強化

新アジア秩序共同構築

世界的な安全保証協力

エネルギー環境協力

グローバルガバナンス協力

国際経済

共生・反映ネットワーク構築研究

包括的は勝ち締結

金融秩序安定化協力

金融秩序長期発程協力

情報通信協力

開発協力

環境事業の機会拡大

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.



承諾する
詳しく見る

出典：日本国 外務省サイト

日韓トンネルの建設と保守の観点から、建設しやすいルートを選ぶため、海底部の地形と地質を調べることが重要です。

特に日韓海峡の地形地質共に不明な部分が多く、日韓両国による共同調査が欠かせません。建設計画の検討が可能なレベルにまで調査するためには、日韓両国の協力体制をつくる必要があります。

3. 日韓トンネル実現への課題

日韓トンネル実現には、技術、経済、行政、議会、外交などのいくつかの課題がまだ残っています。

以下に、それらの課題と克服の方向性についてまとめてみました。

1. 技術的課題

- ・ T B M、セグメント、ずり出し、維持管理、改良

2. 経済合理性の見通し

- ・ B / C , $(B + D + G.D.H.) / C$ 、財源、公設民営
($B =$ 便益、 $C =$ 費用、 $D =$ 安全性・安定性 (S) + 行動圏 (A)
+ 代替性 (R))、 $G.D.H =$ Gross National Happiness)

3. 行政、議会の理解と協力

- ・ 議員連盟、立法、予算、施行主体

4. シャトル外交に期待

- ・ 日韓基本条約、日韓首脳間合意、アジェンダ 2 1 の発展

5. 国民的合意の形成

- ・ 心の通い合うトンネル

4. 国民的合意のために

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

承諾する
詳しく見る

トンネル
合う、いざ貫かむ、この隧道を

2012年6月26日

心の通い合うトンネル

玄海の灘越え、幸の通い合う、皆で掘ろう、このトンネル
 隧道を

2018年6月7日

현해탄의 바다 건너 다함께 뚫읍시다 행복의 길을!

玄界灘の 海を越え みんなで掘ろう さち
 幸の道

会長 野澤太三詠む

NPO日韓トンネル研究会

日韓トンネル研究会のあゆみ

任意研究団体 日韓トンネル研究会

1983年 5月 日韓トンネル研究会設立 (東京)

1983年 7月 日韓トンネル研究会九州支部設立

1985年 12月 日韓合同会議および報告会 (Seoul市)

1986年10月 佐賀県鎮西町名護屋で調査斜坑起工式

1987年 12月 日韓トンネル研究会(Seoul市)

1988年 12月 日韓トンネル研究会(Seoul市)

1989年 12月 日韓トンネル研究会(Seoul市)

1990年 12月 日韓トンネル研究会(Seoul市)

1991年 12月 承諾する
[詳しく見る](#)

1992年 3月 韓日トンネル技術研究会設立 (Seoul市)

1992年 6月 第1回日韓中・国際シンポジウム開催 (東京・九州)

1993年 12月 日韓トンネル研究会(Seoul市)

1993年 3月 国際ハイウェイ中国ルート（北京～瀋陽間）計画案、中華人民共和国・国家計画に昇格
 1993年 6月 第2回日韓中・国際シンポジウム開催（東京・九州）
 1993年11月 第1回韓日トンネル技術交流会開催（Seoul市）
 1994年 4月 第1回日韓合同・中国高速道路調査団訪中
 1994年10月 第2回日韓合同・中国高速道路調査団訪中
 1994年11月 第3回日韓中・国際シンポジウム開催（東京・九州）
 1995年 1月 URBAN CREATION '95に出展（東京晴海）
 1995年11月 第2回韓日トンネル技術交流会開催（Seoul市）
 1996年 5月 大韓民国建設交通部関係者来日・現地視察（佐賀県名護屋）
 1996年 8月 自民党外交調査会で日韓トンネル計画報告（自民党本部）
 1997年11月 第4回世界平和会議で国際ハイウェイ日韓トンネル計画報告（WASHINGTON.DC）
 1999年 6月 大韓民国国会議員関係者へ日韓トンネル計画報告（Seoul市）
 1999年 9月 大韓民国釜山特別市市長一行・現地視察（佐賀県名護屋）
 1999年12月 第3回韓日トンネル技術交流会開催（Seoul市）
 2000年 1月 韓国放送公社(KBS)が日韓トンネルを取材（東京・九州）
 2000年 5月 韓国放送公社(KBS)が日韓トンネル計画を全国放映
 2000年 8月 韓国文化放送(MBC)が日韓トンネル計画をトップニュースとして報道
 2000年10月 第17回EAROPH国際会議にて日韓トンネル計画報告(韓国)
 2000年12月 NHK長崎放送局が日韓トンネル計画を取材・放映
 2001年 2月 韓日・日韓議員連盟総会で日韓トンネル計画を紹介（韓国）
 2002年 4月 韓国政府「韓日トンネル計画の妥当性調査」に着手と発表
 2002年 8月 大韓土木学会トンネル委員会第2回トンネル施工技術大討論会にて日韓トンネル計画を発表（韓国）
 2002年 9月 自民党国会議員ら韓国慶尚南道・巨済島・対馬を視察
 2003年 2月 韓国盧武鉉大統領就任式後の小泉首相との会談で日韓トンネルに言及
 2003年 3月 自民党は「国づくりの夢」として日韓海底トンネル構想を発表
 2003年 4月 国土交通省「国作りの100年デザイン」を策定し、日韓トンネルを含むアジア連携交通網を提案
 2003年 5月 西日本新聞にて韓国建設交通部が6月にも「韓日トンネルの妥当性調査」の検討結果を取りまとめると報道
 2003年 6月 盧武鉉大統領日本の国会演説で日韓トンネル計画に言及
 2003年 6月 自民党外交調査会で日韓トンネル計画の報告、技術的には可能との結論を報告
 2003年 7月 韓国釜山文化放送(MBCTV)が九州の地元と当会役員への取材を行なった
 2003年 8月 大韓土木学会主催「Civil Expo2003」に当計画を出展
 2003年12月 九州朝日放送（TV局）が当会役員へ取材
 2004年 6月1983年5月設立の任意団体日韓トンネル研究会が解消し、業務はNPO日韓トンネル研究会が継承）

Cookie Use

特 We use cookies to ensure a smooth browsing
20 experience. By continuing we assume you
20 accept the use of cookies.

20 [承諾する](#)
20 [詳しく見る](#)

トンネル研究会が設立（東京）

長(韓国/ソウル)

開催（東京）

ステム研究委員会と共同研究に関する契約を締結

2005年 7月 「2005世界道路交通博覧会」（韓国）に出展（韓国/高陽）

2005年 12月 大韓土木学会日韓物流システム研究委員会と共同研究に関する最終報告会開催（東

2006年10月 社団法人韓日海底トンネル研究院と日韓トンネルの技術および情報交流に関する調査研究合意書を締結

2006年10月 釜山市長と慶尚南道知事を表敬訪問し日韓トンネルを説明（韓国/釜山・昌原）

2006年11月 英仏海峡トンネルを視察（英国、フランス）

2006年 12月 ルート検討委員会の発足、

2007年 2月 講演会「日韓海底トンネル研究開発セミナー」で講演（韓国/ソウル）

2007年 5月 シンポジウム「日韓海底トンネルと釜山の選択」で討論者として参加（韓国/釜山）

2007年 5月 釜山・巨済間連結道路の建設現場を視察（韓国/釜山）

2007年 5月 展示会「DEMEX2007」に出展（韓国/ソウル）

2007年 8月 壱岐・対馬市の市長など関係者を表敬訪問し日韓トンネルを説明（壱岐、対馬）

2007年10月 「日韓海底トンネル専門学会セミナー」に参加（韓国/大邱）

2007年10月 展示会「CIVIL EXPO 2007」に出展（韓国/大邱）

2008年 5月 ボスポラス海峡海底トンネル工事現場を視察（トルコ）

2008年 5月 社団法人韓日トンネル研究会と日韓トンネルの技術および情報交流に関する調査研究合意書を締結

2008年 8月 福岡・唐津・壱岐・対馬各市長を訪問し日韓トンネルを説明

2008年 8月 唐津市で懇談会を開催（唐津）

2008年 8月 釜山発展研究院と「海底トンネル研究国際ワークショップ」を共同開催（東京）

2008年 8月 釜山発展研究院一行と共に唐津、壱岐、対馬、青函トンネルを視察

2008年 9月 大韓建設協会一行と会談（東京）

2008年 10月 中国鉄道・物流事情を視察（中国/北京・瀋陽・大連等）

2008年 10月 社団法人韓日海底トンネル研究院および慶南発展研究院でルートに関する説明会を開催（韓国/ソウル・昌原）

2008年 10月 釜山市長と慶尚南道議会議長を表敬訪問し日韓トンネルを説明（韓国/釜山・昌原）

2008年 10月 「日韓トンネル政策セミナー」を財団法人釜山発展研究院と社団法人韓日トンネル研究会と共催（韓国/釜山）

2008年 10月 巨済島と江西地区を視察（韓国/巨済・釜山）

2008年 11月 「海底トンネル国際シンポジウム」で発表（韓国/ソウル）

2009年 1月 福岡市で日韓トンネルについて講演（福岡）

2009年 7月 対馬懇談会を開催（対馬）

2009年 10月 対馬懇談会を開催（対馬）

2009年 12月 「慶南の韓日海底トンネル推進方向セミナー」で発表（韓国/昌原）

2010年 3月 巨済島と釜山市江西地区を視察（韓国/巨済・釜山）

2010年 3月 「ルートに関する日韓合同会議」を開催（韓国/釜山）

2010年 7月 「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（韓国/済州島）

2010年 8月 「第11回東アジア国際シンポジウム2010」で講演（韓国/ソウル）

2010年 10月 「日韓トンネルの基本構想と今後の改題国際セミナー及び専門家会議」を財団法人釜山発展研究院と社団法人韓日トンネル研究会と共催（韓国/釜山）

20 山)

Cookie Use

20 We use cookies to ensure a smooth browsing

20 experience. By continuing we assume you

20 accept the use of cookies.

20 承諾する
20 詳しく見る

山)
|会議開催（福岡）

憲政会館、日本大使館訪問を訪問（韓国/ソウル）

|講演（韓国/ソウル）

構想と実現への展望」を発行

2012年 11月 参議院協会で日韓トンネルを講演（東京・参議院会館）

2012年 12月 仁杉学校で日韓トンネルを講演（東京）

2014年 7月 日韓議員・有識者特別懇談会で「日韓トンネルが拓く新時代」を招請講演（東京・衆議院会館）

2014年 9月 講演会「韓日海底トンネルと北東アジア平和の未来」で講演（韓国/釜山市庁）

2015年 3月 講演会「東北アジア鉄道統合ビジョンと韓日海底トンネル」で講演（韓国/ソウル憲政記念館）

2015年 11月 講演会「日韓トンネルの構想と実現への展望」で講演（東京）

2015年 12月 地形地質委員会の発足

2016年 4月 韓国建設技術研究院(KICT)の一行と合同勉強会を開催（東京）

2017年 11月 小石原川ダム導水路トンネル建設工事の視察（福岡県）

2018年 2月 大韓民国憲政会を訪問（韓国/ソウル）

当会が単独で開いた総会、理事会、各種委員会、勉強会、講演会は割愛しました

●2004年9月NIRA「総合開発研究機構」で、本会高橋彦治会長が講演し、講演内容の要約が、2005年9月発行のNIRA機関紙に掲載された。

NIRA総合研究開発機構：出版物情報

NIRA政策研究2005年Vol.18 No.9

「インセンティブ」の再構築 新たな社会の統合と流動性を求めて

<アジア定点観測>

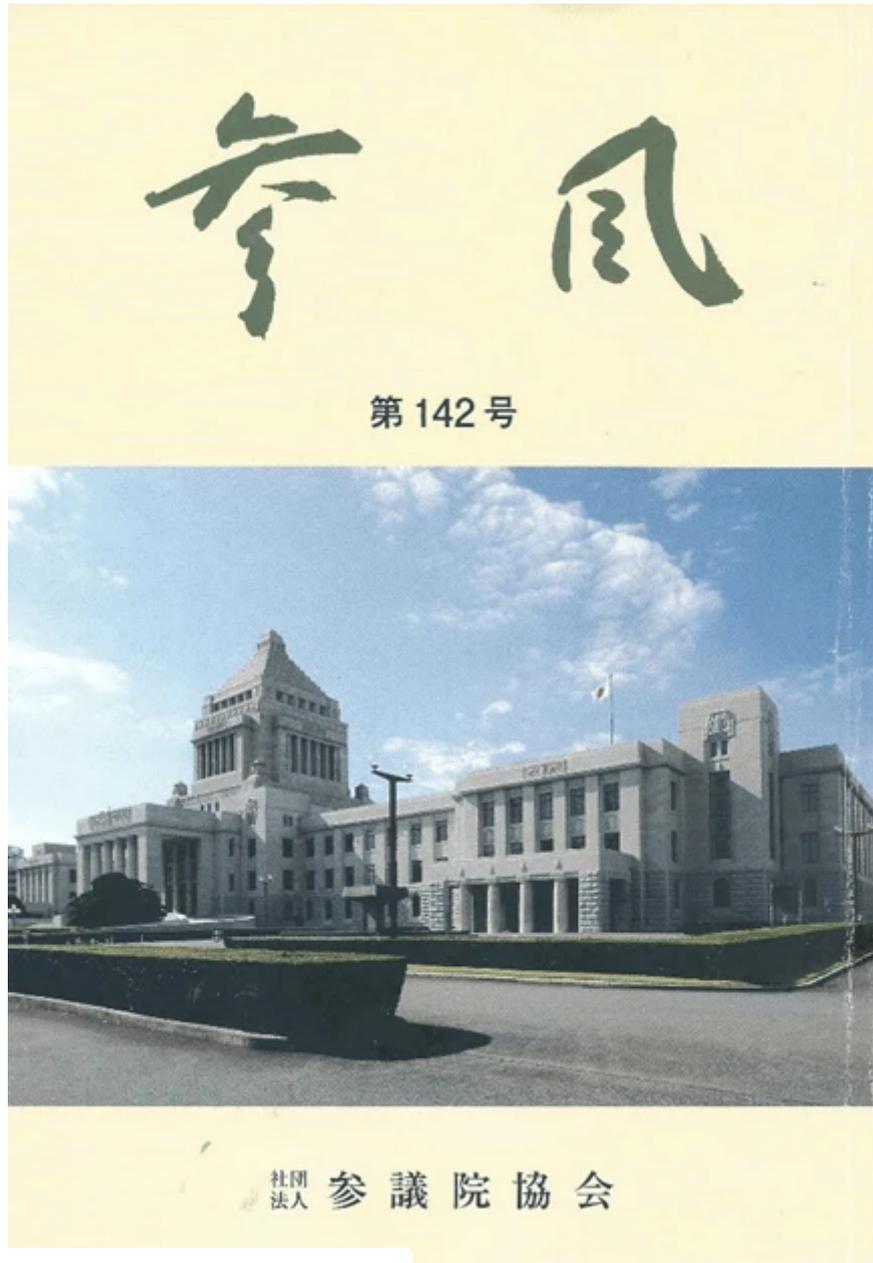
日韓トンネル計画について

（#）
日 形 れ の する 見
る。日韓トンネルの建設に用いられる設計工法は、シールドトンネル、沈埋トンネル、水中トンネルおよび山岳工法が考えられるが、本稿では山岳工法について述べた。

こおける地域的経済連携の進展に伴い、日韓トンネルが実施されたトンネル建設関連の各種技術的調査は、地まか、日韓両国間の海峡に3本のルートを設定し、そまたな交通システムの建設と、エネルギー、情報通信は技術的に確立された新幹線の線路規格を準用す

る。日韓トンネルの建設に用いられる設計工法は、シールドトンネル、沈埋トンネル、水中トンネルおよび山岳工法が考えられるが、本稿では山岳工法について述べた。

- 2012年11月 参議院議員会館で、(社)参議院協会主催の研究会が開催された際、野沢太三本会会長が、「日韓トンネルの構想と実現への展望」と題する講演を行った。内容は参議院協会機関誌「参風142号」に38頁に亘り掲載されました。



Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

[承諾する](#)
[詳しく見る](#)

、

て な し 想 年
私 っ 先 て に や 今 野



トンネルの構想と実現への展望」

日韓トンネル研究会会長・元参議院議員 野沢 太三



野沢 太三氏

ございます。
院協会の講演会に私が長
ました日韓トンネルの構
を取り上げていただきま
がとうございました。
口ころから大変お世話に
が、今日は、あわせまし
委員会あるいは日韓友好

議員連盟ですつとお付き合いをしており
ました先生にも御案内を差し上げており
まして、その皆様方にも御出席をいただ
くようお願いをしております。そんな
ことも含めまして、今日は分かりやすく
パワーポイントを使ってお話をするつも
りですが、本日の話は、この六月の末日
に参議院協会として韓国へ研修に行きま
した折に、韓国の韓日協力委員会でお話
をした内容とほぼ、同じ内容でございま
すが、それを少し補強、補充して、お話
をしたいと思えます。韓国は大変勉強を
しており、向こうのレベルが大分上がっ
ておりますので、日本の国会の先生方に
も同じような情報を差し上げることがエ
チケツトかなということでも申し上げたこ
ころ、このような企画を催してください

まして、誠に感謝でございます。

まず、この「日韓トンネルの構想と実
現への展望」というこのタイトルでござ
います。これは韓国側にも同じお話を
したのですが、どうしたらできるんだ、
逆になぜできないかと、この両方の問い
かけがあるのです。私どもは前向きな考
え方で、なぜできないかという理由なら
幾らでも挙げられるのですが、やはりこ
うすればできるというノウハウを含めて
お話をさせていただくつもりです。

大体こういう構想があるということ自
身を大部分の日韓両国民の皆様が余りよ
く御存じでない、あるいは多少知ってい
ても内容についての御理解が十分でない
ということから、今日お手元に差し上げ
てあります四ページ見開きのパンフレッ
トは大体五分で分かる日韓トンネルとい
うつもりで作りました。頭から四ペー
ジをまくっていただくと、最低限これだけ
見ていただければ大体のことが分かる
ということで作ったものです。今日はこの
内容に沿いまして、さらにこれを具体化
するにはどうするかということでお話を

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

- 2 承諾する
詳しく見る
- し

「日韓トンネルが拓く新時代」を招請講演がありま



講演する野澤会長

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

- [承諾する](#)
[詳しく見る](#)

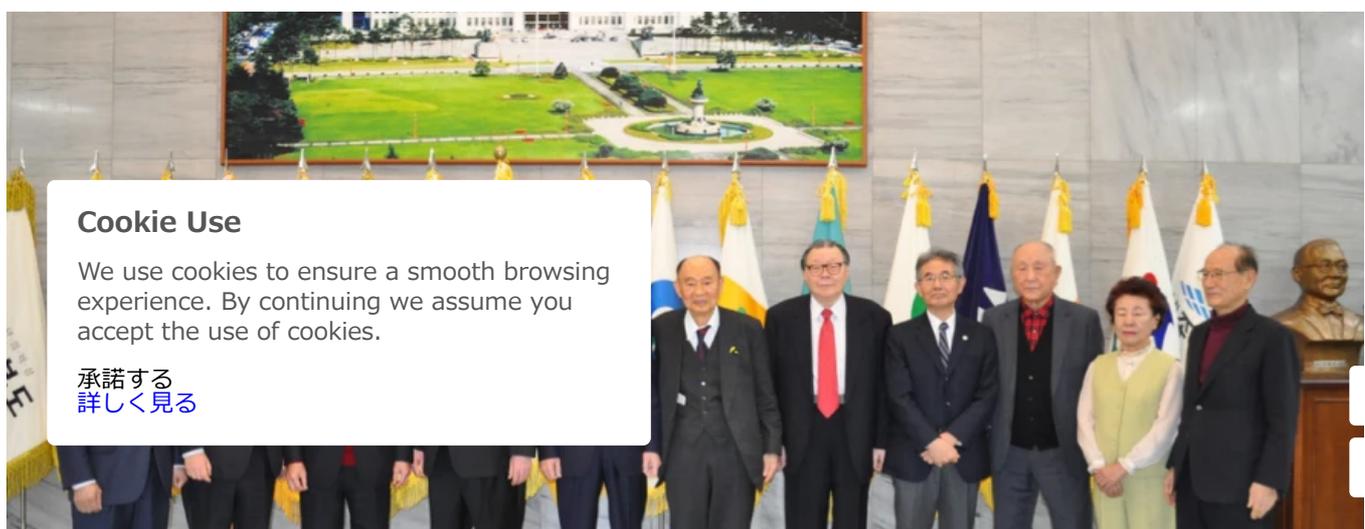
しました。

2019年5月20（月）、韓国ソウルの忠政記念館で開かれた国際シンポジウム（主題：東北アジア鉄道統合ビジョンと韓日海底トンネル、主催：国会未来フォーラム他、後援：統一部他）で永野慎一郎（大東文化大学名誉教授、当会理事）が講演しました。

- 大韓民国憲政会を訪問（韓国/ソウル）

2018年2月21日（水）、野澤太三会長と永野慎一郎常任理事ら4名は、ソウル市永登浦区にある大韓民国憲政会を訪問しました。大韓民国憲政会は国会議員経験者の集まりで、韓国の国会開設から現在に至る60年間に国会議員を経験した約1200名で構成される。韓国は一院制のため国政への影響力は強い。

今回の訪問は、議院議員経験者からなる一般社団法人参議院協会（理事長：野澤太三）の企画で、日韓両国の議員経験者間での未来志向の交流を重ねるために行ったものでした。





大韓民国憲政会のホールにて



大韓民国憲政会でのユ・ヨンテ（劉容泰）会長（右）他憲政会会員との懇談

2018年(平成30年)度役員・顧客 参与

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

[承諾する](#)
[詳しく見る](#)



【会長】

野沢 太三 (のざわ たいぞう)

昭和8年5月 長野県辰野町に生まれる

昭和11年1月 東京大学文学部文学士(文学科)

昭和11年1月 **Cookie Use**

昭和11年1月 We use cookies to ensure a smooth browsing (役部門)
昭和11年1月 experience. By continuing we assume you
昭和11年1月 accept the use of cookies.

昭和11年1月 [承諾する](#)
北沢 [詳しく見る](#)

平成10年7月 参議院外務委員長、決算委員長

平成10年7月 参議院議員 (比例区) 3期目当選

[ホーム](#) [目的](#) [あゆみ](#) [役員紹介](#) [お知らせ](#) [活動内容](#) [刊行物紹介](#) [書籍紹介](#) [入会案内](#)
お問い合わせ

平成16年11月 旭日大綬章受賞

現在 公職 辰野町ふるさと大使

団体 全国保護司連盟顧問、日中科学文化センター会長、特定非営利

活動法人日韓トンネル研究会会長、

日本鉄道施設協会顧問

学・協会 日本交通学会員、日本土木学会員、日本技術士会顧問、

日本地盤学会員

【副会長】

大島 洋志 国際航業株式会社技術サービス本部

本部最高技術顧問

【常任理事】

北川 修三 基礎地盤コンサルタンツ株式会社技師長

河野 博忠 筑波大学名誉教授

桑原 彌介 日本交通技術株式会社社友

永野慎一郎 大東文化大学名誉教授

藤橋 健次 コーダ技研株式会社

代表取締役

山岡 建雄 一般財団法人国際ハイウェイ

財団顧問

【理事】

佐々木和資 九州支部支部長、元福岡対馬会会長

井手 然 土地家屋調査士

浦田 拓郎 福岡対馬会副会長

小山 幸則 立命館大学総合科学技術研究機構上席研究員

多田 直樹 有限会社対馬新聞社代表社員

樗木 武 九州大学名誉教授

豊坂 敏文 壱岐市議会議員

増留 真一 サンウイング株式会社

代表取締役

【お知らせ】

松本 **Cookie Use**

本書 We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

【】
今本 承諾する
詳しく見る

浦田 拓郎 元対馬尚書長

太田 誠一 元衆議院議員

金子原二郎 参議院議員、元長崎県知事

谷川 弥一 衆議院議員、自由民主党離島振興特別委員長
徳野 英治 一般財団法人国際ハイウェイ財団会長
三原 朝彦 衆議院議員、衆議院原子力問題調査特別委員会委員長
成 百詮 韓国海外技術公社会長
高冠瑞 釜山水産大学名誉教授
朴慶夫 社団法人韓日海底トンネル研究院理事長
李龍欽 社団法人韓日トンネル研究会会長

【参与】

岸本 英雄 玄海町町長

会長1名、副会長1名、常任理事6名、理事8名
監事2名、役員計18名、顧問14名、参与1名

お知らせ

活動内容(2018年度)

活動報告と活動計画



1. 事業の成果

日韓トンネルは国会など議会の承認を得ながら進めることが大切である。そのため、研究の基本に立ち返り、大水深や高水圧に耐えるマシンやセグメントの開発など設計・施工面での可能性に見当をつけることを目指した。

これらについて根拠ある見通しを立て、それを公表することで、日韓トンネルが日韓両国共通の関心事となるよう研究を進めた。

平成29年度は以下のことを研究した。

①社会教育事業

- ・ 渉外活動
- ・ 講演会や勉強会の開催

②調査研究事業

- ・ 地形地質の研究
- ・ 工法の研究
- ・ 事例研究
- ・ 日韓トンネルに関する資料収集
- ・ トンネルに関する既存資料収集

③国際協力事業

- ・ 交流会の実施
- ・ 在外公館の訪問

④情報収集提供事業

- ・ インターネットによる情報収集
- ・ ホームページの公開と維持

⑤刊行誌の発行事業

- ・ 日韓トンネル通信の発行
- ・ パンフレット等の増刷

(研究成果の概要は当会の刊行物「日韓トンネル通信」に公表し、関係する政府ならびに地方公共団体に発送した。)

2018年度（平成30年度）事業計画案

1. 社会教育事業

① 関係者に日韓トンネル計画のブリーフィングを実施する

対象

- ・ 国会議員をはじめ関連する議会関係者
- ・ 関連する政府並びに地方公共団体など
- ・ 旅客や貨物の輸送に関わる関係団体

② **Cookie Use**

て法人会員、個人会員を積極的に募り、財政基盤を強

化? We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

2.

承諾する
詳しく見る

①

・ 既存資料による日韓トンネル全域の地形地質調査。対馬海峡西水道については韓国側団体に合同勉強会の実施を呼びかける。

- ・ トンネル内湧水の事例を研究する（東京トンネル、東京湾横断道路トンネルなど）
- ③ 海底トンネル内湧水を少なくするための研究
 - ・ テールシールの構造や中に入れるグリースなどを研究する。
- ④ トンネルの防災対策調査
 - ・ トンネルの防火対策を調査する（事例：英仏海峡トンネルの火災事故）
- ⑤ 日韓トンネルの設計条件の研究
 - ・ トンネルの断面形状（単線並列断面か複線断面か）
 - ・ 連絡横坑の適切な間隔
 - ・ 海底部分の土被り
 - ・ その他
- ⑥ 事例研究
 - ・ ユーロ圏における多国間の交通インフラ事例
- ⑦ 日韓トンネル諸研究へのガイドライン作成

3. 国際協力事業

韓国など諸外国で開催される講演会やシンポジウムなどに参加し、日韓トンネルを含め海底トンネルに関する情報を提供・収集する

4. 情報収集、提供事業

- ・ 検索サイトを活用した情報収集
- ・ ホームページの維持管理・更新

5. 刊行紙の発行业

- ・ 日韓トンネル通信（4回以上）
- ・ パンフレットの発行
- ・ 冊子「日韓トンネルの構想と実現への展望」の発行

刊行物紹介

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

承諾する
 詳しく見る

トンネル通信

本号で56号となりました。これもひとえに会員皆様方

のお力添えによるものと深く感謝申し上げます。

当会ではこの間に発行した「日韓トンネル通信」の創刊号から49号までのバックナンバーを取り揃えています。創刊号から48号までは白黒版で発行しましたが、それらを含め全てカラー版に直しました。ご

- ・送料：1回につき120円（部数問わず）

日韓トンネル通信、パンフレット、冊子をご入用の方は[こちらをクリック](#)してください。

CLICK or TAP

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

[承諾する](#)
[詳しく見る](#)

[ホーム](#) [目的](#) [あゆみ](#) [役員紹介](#) [お知らせ](#) [活動内容](#) [刊行物紹介](#) [書籍紹介](#) [入会案内](#)
[お問い合わせ](#)

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

[承諾する](#)
[詳しく見る](#)

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

[承諾する](#)
[詳しく見る](#)

[ホーム](#) [目的](#) [あゆみ](#) [役員紹介](#) [お知らせ](#) [活動内容](#) [刊行物紹介](#) [書籍紹介](#) [入会案内](#)
[お問い合わせ](#)

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

[承諾する](#)
[詳しく見る](#)

[ホーム](#) [目的](#) [あゆみ](#) [役員紹介](#) [お知らせ](#) [活動内容](#) [刊行物紹介](#) [書籍紹介](#) [入会案内](#)
[お問い合わせ](#)

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

[承諾する](#)
[詳しく見る](#)

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

[承諾する](#)
[詳しく見る](#)

[ホーム](#) [目的](#) [あゆみ](#) [役員紹介](#) [お知らせ](#) [活動内容](#) [刊行物紹介](#) [書籍紹介](#) [入会案内](#)
[お問い合わせ](#)

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

[承諾する](#)
[詳しく見る](#)

[ホーム](#) [目的](#) [あゆみ](#) [役員紹介](#) [お知らせ](#) [活動内容](#) [刊行物紹介](#) [書籍紹介](#) [入会案内](#)
[お問い合わせ](#)

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

[承諾する](#)
[詳しく見る](#)

[ホーム](#) [目的](#) [あゆみ](#) [役員紹介](#) [お知らせ](#) [活動内容](#) [刊行物紹介](#) [書籍紹介](#) [入会案内](#)
[お問い合わせ](#)

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

[承諾する](#)
[詳しく見る](#)

[ホーム](#) [目的](#) [あゆみ](#) [役員紹介](#) [お知らせ](#) [活動内容](#) [刊行物紹介](#) [書籍紹介](#) [入会案内](#)
[お問い合わせ](#)

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

[承諾する](#)
[詳しく見る](#)

[ホーム](#) [目的](#) [あゆみ](#) [役員紹介](#) [お知らせ](#) [活動内容](#) [刊行物紹介](#) [書籍紹介](#) [入会案内](#)
[お問い合わせ](#)

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

[承諾する](#)
[詳しく見る](#)

[ホーム](#) [目的](#) [あゆみ](#) [役員紹介](#) [お知らせ](#) [活動内容](#) [刊行物紹介](#) [書籍紹介](#) [入会案内](#)
[お問い合わせ](#)

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

[承諾する](#)
[詳しく見る](#)

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

[承諾する](#)
[詳しく見る](#)

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

[承諾する](#)
[詳しく見る](#)

[ホーム](#) [目的](#) [あゆみ](#) [役員紹介](#) [お知らせ](#) [活動内容](#) [刊行物紹介](#) [書籍紹介](#) [入会案内](#)
[お問い合わせ](#)

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

[承諾する](#)
[詳しく見る](#)

[ホーム](#) [目的](#) [あゆみ](#) [役員紹介](#) [お知らせ](#) [活動内容](#) [刊行物紹介](#) [書籍紹介](#) [入会案内](#)
[お問い合わせ](#)

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

[承諾する](#)
[詳しく見る](#)

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

[承諾する](#)
[詳しく見る](#)

Cookie Use

We use cookies to ensure a smooth browsing experience. By continuing we assume you accept the use of cookies.

[承諾する](#)
[詳しく見る](#)