

The Washington Times

NOZAWA/KIM: Tunnel to link Korea and Japan?

MONDAY, APRIL 13, 2009

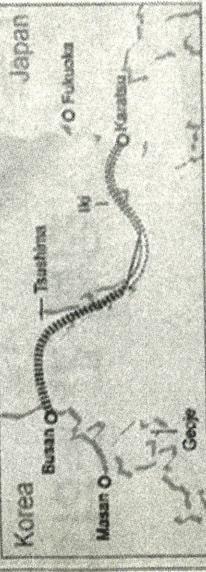
The Washington Times

OPINION // A19

EAST ASIA

Tunnel to link Korea and Japan?

Undersea project promises improved contact, stabler relations



By Daizo Nozawa
and Kim Ki Chun

In May Europe will mark the 15th anniversary of the opening of the Channel Tunnel connecting Britain and France. Once derided as both impossible to build and financially impractical, the tunnel is now an important asset to the overall European transportation infrastructure and has greatly facilitated integration of the region.

Technical and engineering

issues were only part of the challenges faced when the Channel Tunnel was being planned. Concerns over possi-

a major role in redefining relations between Britain and France as well as in the regional economy. It also has been instrumental in redirecting how people from different countries and cultures view one another. It has brought about engineering and technical advances.

Today, another region of the world would benefit greatly from such a tunnel. Korea and Japan are two historic rivals whose relationship is becoming increasingly important not only for Northeast Asia but also for the United States which has a vested interest in the region's stability. As in the case of the Channel Tunnel, such a tunnel, to link the Japanese island of Kyushu with the Korean Peninsula, possibly near the port of Busan, faces not only technical issues but mistrust between the two countries — the result of centuries of conflict and animosity among Koreans. The mayor of Busan, the large port city on the southern tip of the Korean Peninsula, has publicly expressed his support. In recent years, travel and other ex-

will lay the groundwork for such a tunnel. As now conceived, the fixed link between Japan and Korea would be about 200 miles long, depending on the route selected. However, experts expect two Japanese islands, already significant destinations for tourists from both countries, would serve as steppingstones, reducing the underwater portions of the link to about 100 miles.

In February 2008, a group of Japanese parliamentarians representing various political parties held a joint news conference and declared their support for the project. A former defense minister described the proposed tunnel as a "dream-inspiring" project that should be envisioned and promoted as a "symbol of peace-building."

The tunnel clearly has played

changes between the two countries have increased dramatically, boding well for the success of a tunnel. Experts are convinced any engineering challenges can be met with present technology. Far more daunting is the historic psychological barrier between the two countries. Ironically, the project itself may provide the best catalyst for breaking down this barrier. There is no better way to bring people together than to engage them in a project requiring all their efforts.

For the project to proceed, private discussions and expressions of support must move to the next level of formal and official discussions between both countries' governments. Eventually, the two countries need to conclude a diplomatic accord, similar to the Treaty of Canterbury signed by Britain and France in 1986, which would outline the conditions under which the tunnel project would proceed.

The global importance of this tunnel project cannot be overemphasized. It would open a transportation system from Japan to Korea and then through North Korea to join China's vast transportation network, bringing together an economic community of the three most important countries in Northeast Asia.

The United States has a vested interest in the stability

and security of this region as the world enters what some have called the "Pan-Pacific age." The economic implications are also formidable, as the United States, as a trading partner of all three countries, would have access to the largest market in the world. Having regional allies that are prosperous and closely linked with each other may well lessen the security burden on the United States.

The United States may not be in a position to mediate between Japan and Korea on the details of such a project. However, expressions of interest and support from Washington could facilitate matters. With the critical issues of stability, security and economic expansion at stake, U.S. policymakers should begin to focus on what may well become the tie that binds Northeast Asia together.

Daizo Nozawa, a former minister of justice of Japan, is president of the Japan-Korea Tunnel Research Institute. Kim Ki Chun is a former minister of justice and three-term parliamentarian of the Republic of Korea who also was vice chairman of the Korea-Japan Parliamentarians Union. Both men are actively involved in efforts to build a tunnel between their two countries.

ワシントンタイムズ

2009年4月13日

野沢/金:トンネルで日本と韓国を結ぶ?

海底トンネルプロジェクトは連携改善、関係安定を約束

野沢太三、金 Ki-Chun : 2009年4月13日(月)

5月には、欧州は英国とフランスを結ぶ英仏海峡トンネル開通15周年を祝う(迎える)。嘗ては、建設は不可能であり、経済性も非現実的と両面を揶揄されたこのトンネルは、今日全ヨーロッパの交通インフラにとって重要な資産であり、この地域の統合を大いに促進している。

技術的工学的な課題はこの海峡トンネルが計画された時克服しなければない挑戦のほんの一部に過ぎなかった。国家の安全と文化のアイデンティに対する予想される影響への懸念や英国とフランスのより緊密な関係が本当に利益をもたらすかという疑問が主な障害だった。

15年後、英国のメディアは、ロンドンに住んでいるフランス人は約30万人に達すると推定している。全産業は、南フランス、イタリア、スペインで不動産を購入しようとするイギリス人に奉仕してきた。格安航空は、英国と大陸間の旅行の増加に一役買った。しかし、英国とフランス間の水の障壁を崩した心理的意義は、英仏海峡トンネルが最初であり、これらの航空会社がこのような成功を収めていたと見るのは疑問だ。

このトンネルは明らかにこの地域の経済においてばかりでなく、英国とフランスの関係を再定義するにおいても重要な役割を果たして来た。また、それは、異なった文化観の人々を如何に互いに変えるかにおいても助け(道具)になってきた。またそれは、工学的で技術的な発展をもたらした。

今日、世界の別な地域は、そのようなトンネルからの便益を大いに受けようとしている。韓国と日本、歴史的なライバルであるこの二つの国の関係は、北東アジアにとってばかりでなく、この地域の安定に強い利害関係(vested interest:既得権益)(註1)を持ってきた合衆国にとっても、益々重要になってきつつある。日本の九州と、釜山港の付近で韓半島と連結するであろうこのトンネルは、英仏海峡トンネルの場合と同じように、技術的課題のみならず、

世紀に亘った対立と反目 (conflict and animosity) の結果による二国間の不信に立ち向かうことになる。

註1 : vested interest (既得権益でもあるが、公認の関心事 interest でもある)

註2 : animosity は韓国での“恨”（他を憎むというより、心の悲しみを含む。内的な意味が強い）に似ている言葉である。確執は、直訳では discord 或いは feud であるが、国家間の争いの場合は、animosity の方が良いとのことだった。

両国の民間団体は、将来のトンネルのために役立つであろう基礎的（調査と研究に多くの時間と数百万ドルの資金を投入してきた。九州と韓半島間のリンクは、最終的にどのルートが選択されるかによるが、全長 200 マイル前後の間になると思われる。比較して言えば、英仏海峡トンネルはおよそ 31 マイルである。しかしながら、専門家は、日本側の 2 つの島は、今日既に両方の国からの観光客のための重要な目的地になっており、それらを飛び石として利用することによって、海底部の距離を約 100 マイルに短縮することが出来ると考えている。

2008 年 2 月、日本の幾つかの政党から構成された国會議員のグループは、トンネル建設支持を宣言するために共同記者会見を開催した。記者会見に参加した日本の元防衛庁長官は、“平和建設のシンボル”として推進すべき“夢のある”プロジェクトがトンネルであると言明した。

関心は韓国でも大きくなっている。韓半島の南端にある大規模な港湾都市釜山の市長がサポートを公的に表明するまでになった。二国間の旅行とその他様々な交流の劇的な増加はトンネルの成功に良い兆候を示している。

専門家らは、既存の技術で工学的分野でのあらゆる挑戦をも克服することができると確信している。はるかに困難なことは、二国間の歴史的心理的壁だ。

皮肉なことに、このプロジェクト自身が、この壁を破壊する最も良い触媒を提供する。人々の努力が要求されるが、一つのプロジェクトと一緒に従事する以外に、人々を一つにすることが出来る、より良い方法は他にない。

このプロジェクトを推し進めるためには、民間の議論や少数の政治家からの支持表明から、このプロジェクが両国政府間の公式な外交ルートに昇格し議論される必要がある。最終的には、フランスとイギリスの 1986 年にサインされ

たカンタベリー合意と同様に、この二カ国はプロジェクトが進められる条件のアウトラインを示す合意（契約）の締結が必要になるであろう。

このトンネルプロジェクトのグローバルな重要性は強調され過ぎることはない。それは日本から韓国を通過し、更には北朝鮮を経由し、広大な中国の交通網へと連結される交通システムを開くことになる。それは、東北アジアの最も重要な三カ国の経済的共同体（EC）をもたらすことになるだろう。

「汎太平洋（環太平洋）時代」に突入したとある人々がいうように、この地域の安定と安全は、米国にとっては強い利害関係（既得権益）がある。経済的影響は、極めて難しさはあるだろうが、三カ国全てのパートナーである米国にとっては、世界で最大の市場にアクセスすることになり、繁栄し、相互に緊密にリンクする地域的同盟国を持つことは、米国この地域での安全保障負担を軽減するために役立つことであろう。

米国は、このようなプロジェクトの詳細に対して、日本と韓国の調停者の立場にはないかも知れない。しかしながら、ワシントンからの関心と支持の意思表示は、多分事の成り行きを容易にする可能性がある。安定、安全保障、経済発展が掛かっている重要な問題として、米国の政策担当者が、北東アジアを一つに結ぶ紐（Tie）には何が良いかに焦点を絞り始めるべきだ。

野沢太三：前法務大臣（日本）、現在日韓トンネル研究会会長。
金KI-CHUN：元法務大臣（韓国）、国会議員三期、韓日議員連盟副会長。
二人は二カ国間のトンネル建設に活発に関わり努力している。