

# 韓日海底トンネル研究開発セミナー

## 参加報告書

開催日：2007年2月21日（水）

主催：ヤン・ヒョンギル（梁亨一）国会議員

主管：社団法人 韓日海底トンネル研究院

場所：大韓民国ソウル市ヨイド

会場：国会議員会館 大会議室

特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会



# 【目 次】

## 本 文

1. 韓日国際シンポジウムとは何か	2
2. セミナー参加の経緯	3
3. 展示品および配布物	4
4. 主催者挨拶	5
5. 主題発表	6
6. 討論と質疑応答	9
7. 閉会の辞	13

## 資 料 編

写 真	14
発言内容	22

# 韓日海底トンネルセミナー 参加報告書

## 1. 韓日海底トンネルセミナーとは何か

### ● 開催目的：

韓日海底トンネルに関する技術的な動向と両国間の構想案、海底トンネルで最大の 이슈 になっているいろいろな主題を發表し討論することで、日韓海底トンネル問題をより現実的な方向に近づける。

### ● 期 間：2007年2月21日（水）10：00～12：10

### ● 場 所：国会議員会館大会議室

（大韓民国ソウル特別市ヨンドンポ区ヨイド洞1番地）

### ● 主 催：ヤン・ヒョンギル（梁亨一）国会議員

### ● 主 管：社団法人韓日海底トンネル研究院

### ● 主題発表：以下の3名

・英仏トンネルの建設効果および日韓海底トンネル構想への示唆点検討  
ホ・ジェワン（許在完）中央大学 都市地域計画学科 教授

・玄界灘に海底トンネルを掘る

ファン・ハクチュ（黄鶴周）延世大学 土木工学科 名誉教授

・日韓海底トンネル建設論議のための談論

シン・ジャンチョル（申章澈）崇實大学 社会科学部 日本学科 教授

### ● 討論者：発表者に以下の2名を加えた計6名

・キム・チニョン（仁川広域市 総合建設部部長）

・カク・チェウオン（中央日報経済研究所長）

・大塚茂（特定非営利活動法人日韓トンネル研究会副会長）

…野沢太三会長の代理として出席

### ● 聴 衆：約200名（配布したパンフレット部数から推定）

● 次 第：下記の通り

- ・ 10:00 開会の辞
- ・ 10:10 祝辞および来賓の紹介
- ・ 10:30 主題発表 座長： 朴慶夫（現、韓国防災協会会長）
- ・ 11:50 質疑応答
- ・ 12:10 閉会の辞



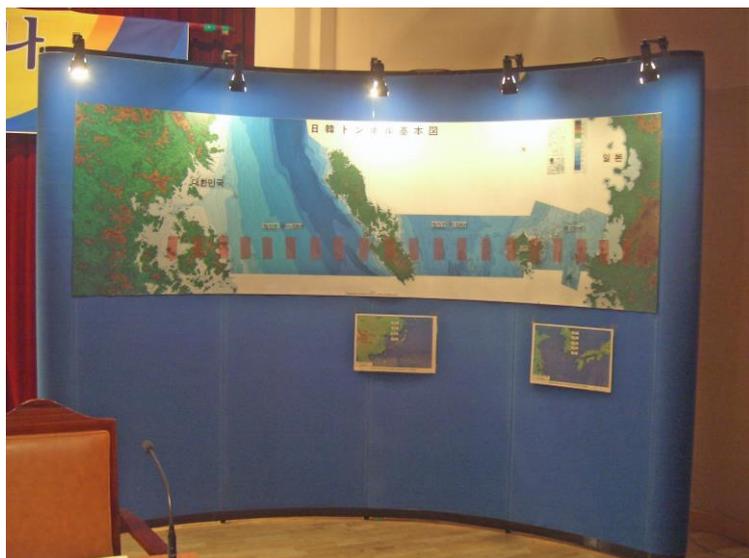
## 2. 韓日海底トンネルセミナーの経緯

2007年1月に社団法人韓日海底トンネル研究院のパク・キョンブ理事長より、本セミナーの参加要請があった。要請内容はシンポジウム形式で行われる同セミナーに討論者として1名出席すること、および日韓トンネルに関するパネル展示とパンフレットの配布であった。この件を野沢会長と相談した結果、討論者として野沢会長が参加することになった。

### 3. 展示品および配布物

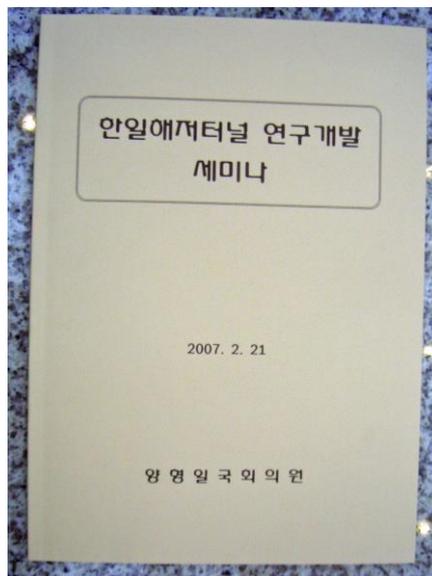
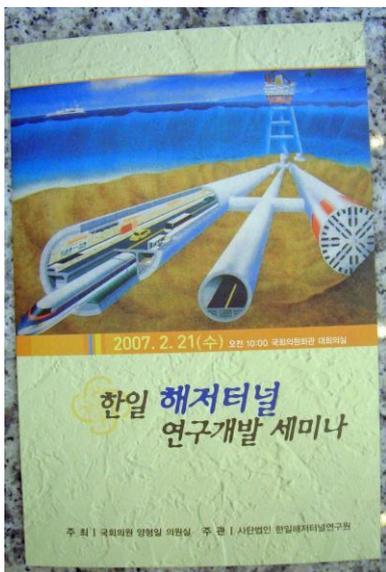
当会は下記の品物をセミナーに提供した。

- ① 日韓トンネル基本図（展示器具スカイラインによる曲面パネル展示）
- ② 小型パネル（対馬を中心とした人口分布図）
- ③パンフレット（21世紀の夢「日韓トンネル」）韓国語版 270部



また、セミナー会場で次の出版物2点を配布した。

- ① セミナーのパンフレット
- ② 発表論文集「韓日海底トンネル研究開発セミナー」



## 4. 主催者挨拶



ヤン・ヒョンギル（梁亨一）

国会議員

これまでも日韓海底トンネルは、多くの方々の関心と努力により構想・討論されてきました。しかし、地質調査、妥当性の検討などの技術的な部分や、日韓間の鋭い問題など、いろいろな理由により、国内では具体的な研究と内容が準備されていないのが実情です。

ここに日韓海底トンネルセミナーを開催し、技術的な動向と両国間の構想案、海底トンネルで最大の 이슈 になっているいろいろな主題を発表し討論することで、日韓海底トンネル問題をより現実的な方向に近づけたいと思います。

とりわけ今回の日韓海底トンネルセミナーが日韓の関係改善にも大きな助けになればと願うものです。

今回のセミナーに参加された韓日海底トンネル研究院長であられるパク・キョンブ博士、日韓トンネル研究会の野沢太三会長をはじめ、セミナーを準備して下さったすべての方々に感謝いたします。

皆様の多くの関心とご協力をお願いいたします。

## 5. 主題発表



### ホ・ジェワン（許 在完）

中央大学 都市地域計画学科 教授

テーマ「英仏トンネルの建設効果および日韓海底トンネル構想への示唆点検討」

#### 【発表要約】

日韓トンネルについての研究は現状では十分とはいえない。しかしユーロトンネルの事例で大陸側のフランスの受益が島国側のイギリスを大きく上回っており、日韓トンネルでも大陸側の韓国の受益は大きいと見ることができる。課題として以下のことがあげられる。

- ①英仏海底トンネルの事例に立脚すると、日韓トンネル建設の必要性和波及効果を単純に経済的側面からだけで考察するのは限界がある。長期的観点からみると、むしろ国際政治的効果がより大きいといえる。
- ②しかし英仏トンネルの推進過程が語っているように、たとえ日韓トンネルの必要性が高いとしても、その実現には国民的合意の造成過程は日韓両国とも容易なことではないとみられる。
- ③英仏トンネルの経験に立脚すると日韓トンネルの国民的合意は、少なくとも次の3つの条件の充足が必要である：東北アジア経済圏の実現が視野に入る、強力な政治指導者、専門家グループおよび経済界の継続的な支持。



## ファン・ハクチュ（黄 鶴周）

延世大学 土木工学科 名誉教授

テーマ「玄界灘に海底トンネルを掘る」

### 【発表要約】

かつて百済の王仁（ワニ）博士が日本に渡来し、漢字と儒教を伝えるなど、日本と韓国が歴史的にも文化的にも近い間柄である。その両国間に現代の土木建設技術を駆使して海底トンネルをつくることは意義深い。心のつながりを大切にするため、その海底トンネルの名称には「日」などの国名を入れず、玄界灘、東アジア、オリエントなどの名称を使ったほうがよい。

- ① 日韓両国とも建設業関連従事者が多い。その景気浮上策のひとつとして両国に数百兆ウォンの波及効果をもたらす玄界灘トンネルの持つ意味は大きい。
- ② かつて中国の西安を起点にローマに至ったシルクロードを延長し、玄界灘トンネルを掘ればシルクロードの起点は日本の東京になる。
- ③ 玄界灘トンネルによりシルクロードの全線が鉄道となり、ゆくゆくは全世界を結ぶシルクロードになる。
- ④ 日韓両国が玄界灘トンネルで手を結べば両国は21世紀をリードすることになろう。今こそ韓国の大統領と日本の首相が玄界灘トンネルについて真摯に対話すべきときである。



## シン・ジャン Chol (申 章澈)

崇實大学 社会科学部 日本学科 教授

テーマ「日韓海底トンネル建設論議のための  
談論」

### 【発表要約】

日韓トンネルは韓国にとっても、現政権が進めている東北アジアの物流中心国家となるための必要不可欠である。日韓トンネルは日本、韓国、中国の三カ国の新しい経済共同体の形成という視点で自由な経済交流に貢献する。現実的に三カ国の足並みはそろっていないとはいえないが、日韓トンネルは前向きに調査研究するに値するプロジェクトである。

韓国が東北アジアの共同体および経済協力体制の中心国家になるためには、日韓海底トンネル建設を具体的に検討しなければならない。特にこの時代のパラダイムに対処するためには日韓海底トンネル建設の直接的な利害関係の当事国である韓国と日本は自国の国家利益の経済的な利害打算にのみ執着する偏狭した姿勢から果敢に抜け出し、全人類の平和と共同強力のグローバルなレベルで接近しようとする活発な努力が必要である。

## 6. 討論と質疑応答

主題発表者3名に加え3討論者が加わり日韓トンネルについて活発な議論をくりひろげた。またその議論内容について会場からもさまざまな質問や意見があった。

### 6-1 討論者間の討論



キム・チニョン（仁川広域市 総合建設部部長）

政治や民族などの利害関係を絶って推進すべきだ。

- ・ 行政自治部の規定発展チーム長をしていた。
- ・ そのとき社団法人韓日海底トンネル研究院の法人認証があった。
- ・ 日韓トンネル建設の効果などの肯定的な共感は形成されたと考える。
- ・ 研究院や民間レベルで両国の共感を育てなければならない。
- ・ 社団法人の設立は日韓トンネル建設の活力を与えた。
- ・ 政治や民族などの利害関係を絶ったプロジェクトとして推進すべきだ。
- ・ 日韓トンネルの建設は北東アジア物流中心地建設に拍車をかける。
- ・ 日韓トンネルは南北統一の起爆剤の役割を果たす。

#### ①ホジェワン教授への質問

…交通開発研究院が2002年に研究では、「日韓トンネルは経済性がない」「日本が物流の中心になる」といった結果が出ている。これは単純に否定的な視点で指摘したものでしょうか？ また雇用や産業波及効果を考慮せずに出された結論でしょうか？

#### ②ファンハクチュ名誉教授への質問

…日本では日韓トンネルの建設特別法が制定されていますか？

#### 【質問に対する回答】



ホ・ジェワン（許在完）（中央大学都市地域計画学科教授）

交通開発研究院の研究結果は非常に限定的なシナリオの中で作られた。

- ・ 日韓間の貨物が日韓トンネルを通る割合（通過率）が経済性の鍵となる。
- ・ 通過率の見積により経済性が大きく左右される。

- ・ 数十種類のパターンの見積が必要である。
- ・ 交通開発研究院の研究結果は非常に限定的なシナリオの中で作られている。



ファン・ハクチュ（黄鶴周）（延世大学土木工学科  
名誉教授）

日韓トンネル建設で両国の建設業が活性化される。

- ・ 私は延世大学で日韓トンネルの報告書を作った。
- ・ しかし政府は日韓の感情の対立を考えてその公開を中止した。
- ・ 韓国では25%、日本では40%の国民が建設業関連者である。
- ・ 日韓トンネルの建設で両国の建設が活性化され周辺への影響も大きい。



パク・キョンブ（朴慶夫）（社団法人韓日海底トンネル研  
究院 理事長）

日本では日韓トンネルに関する特別法は未制定である。



カク・チェウオン（中央日報経済研究所長）

日韓トンネルは政治的に解決しなければならない。

- ・ 韓国、中国、日本に唐津という地名があり歴史的に物流を中心としていた。
- ・ 日韓トンネルは「何故」「どのように」という2つの問題に集約される。
- ・ 釜山中心の直径600Km圏内に自動車や半導体産業が全て入る。
- ・ 日韓トンネルは政治的に解決しなければならない。
- ・ 次期政権で日韓トンネルを政治の論点にしなければならない。
- ・ 政治的に解決するためのコンセンストをどう集めるかが大切である。
- ・ 世界化と地域化を含んだグローバルレーションという言葉を使いたい。



大塚 茂（日韓トンネル研究会長副会長）  
（野沢太三会長の代理出席）

韓国がリードして日韓トンネル構想を進める。

- ・ 日韓トンネルは韓国と日本を結ぶだけでなく世界的規模の物流交通網である。
- ・ 地上につながった交通網、物流網、輸送網は絶対に必要である。
- ・ 政府資金、財政投融资で施行された青函トンネル方式によるほかは無い。
- ・ 各国の指導者が合意し国家的な資金調達を行えば経済的にも成功する。
- ・ 韓国が日本をリードする形で日韓トンネル構想を支援するよう期待する。

## 6-2 会場からの質問や意見



【質問者】氏名不詳

歴史的な感情問題をどうするか？

- ・ 大塚副会長に質問です。
- ・ 歴史的な問題や感情的な問題が解決していないので時期尚早ではないか？
- ・ 日本は韓国に対する弾圧問題をどう解消しプロジェクトを実現するか？



【回答者】

大塚 茂（日韓トンネル研究会長副会長）  
（野沢太三会長の代理出席）

未来思考な取り組みで日韓トンネルを実現する。

- ・ 日韓間はこちら50年から100年くらいの間にいろいろな問題があった。
- ・ それは当時の世界的な雰囲気によって日本が迎合した誤りと考えている。
- ・ 平和国家の日本と韓国が一緒になり世界をリードするという気持が大切。
- ・ 未来思考な取り組みで日韓トンネルとシルクロード構想を実現させたい。



**【質問者】**

チョン・ムンス会長（所属不明）

中央日報に載せ国民全体に知らせ起爆剤にしては？

- ・ 日韓トンネル中央日報に載せる可能性あるのか。
- ・ 載せれば国民全体に知らせる起爆剤となり非常によい働きをすると思う。



**【回答者】**

カク・チェウオン（中央日報経済研究所長）

中央日報に日韓トンネルの企画記事を書く予定だ。

- ・ 日韓トンネルをコンプレックス減らしの起爆剤にすることに賛成する。
- ・ 昨年も第1年で扱い、本日も行事があることを掲載した。
- ・ 「北東アジア」と「21世紀」という視点で企画記事を書く。

## 7. 閉会の辞



パク・キョンブ（朴慶夫）

社団法人韓日海底トンネル研究院 理事長  
本セミナー主管

今日のセミナーを成功的に終わることができるようにしてくださった発表者3名と、討論者3名に感謝し、もう一度この方々に大きな拍手をお願いします。そして最後まで傾聴してくださった来賓にもう一度感謝の心を伝えたいと思います。そして、素晴らしいこの場を準備し新しい知識と情報を提供し、新しい思考力をもつようにしてくださったヤン・ヒョンイル国会議員に感謝いたします。

### シンポジウムの司会者

総合司会



ムン・ジョンシック（文正植）  
消防防災庁、財政企画チーム、国会担当

座長



パク・キョンブ（朴慶夫）  
（社）韓日海底トンネル研究院 理事長

# 写真



セミナー会場入り口（韓国国会議事堂大会議室）



同上



大会議室



セミナー受付



開会の辞



参加者



発表の様子



同上



討 論 開 始



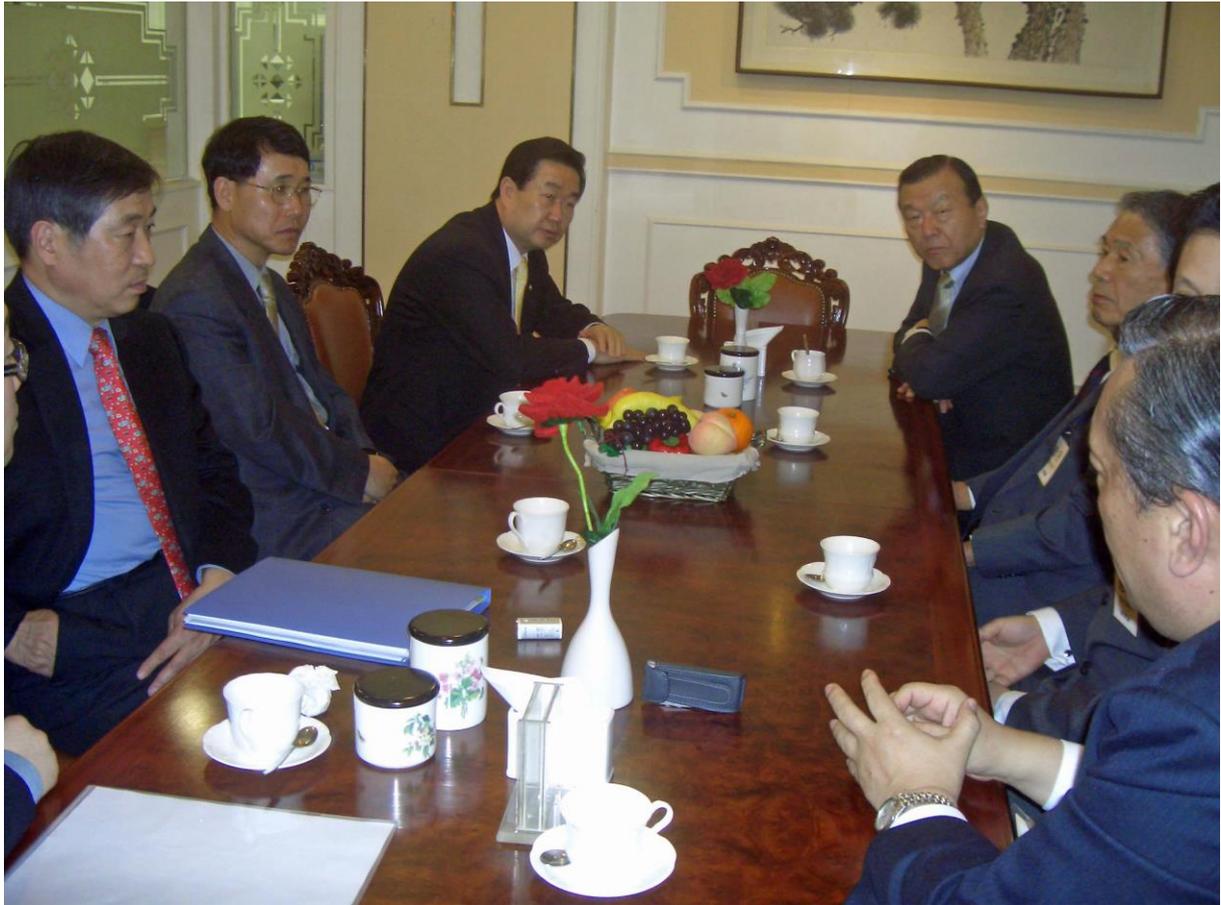
討 論 者



討論會 (左側より撮影)



討論會 (右側より撮影)



セミナー後の打ち合わせ

# 発言内容

## セミナーの主題発表時の司会者発言と討論部分の発言日本語訳

### ■主題発表

【座長：パク・キョンブ】ただいまホ・ジェワン博士が英仏トンネルの事例を分析した結果を熱弁してくださいました。博士にもう一度大きな拍手を送ってください。

それでは、発表者と討論者は壇上に上がって下さい。セミナーを進行いたします。ホ・ジェワン博士は15分の予定でしたが倍の30分説明されました。本当に熱弁してくださいましたホ・ジェワン博士に感謝いたします。セミナーをもう少し早く進行するため、次の発表者はファン・ハクチュ教授が玄界灘に海底トンネルを敷こうという主題で発表します。それではファン・ハクチュ教授よろしく申し上げます。

【ファン・ハクジュ（黄鶴周）名誉教授の発表】・・・省略

【座長：パク・キョンブ】

過去の歴史を基にして日韓海底トンネルを敷こうと主張されたことと、また21世紀は韓国が主導するというような展望の明るい話をしてくださいました。良い内容を発表してくださいましたファン・ハクジュ教授にもう一度拍手をおねがいします。

最後に崇実大学教授であられるシン・ジャンチョル博士は「日韓海底トンネル建設論議のための談論」という主題で発表されます。それでは、激励の拍手をお願いします。

【シン・ジャンチョル（申章澈）教授の発表】・・・省略

【座長：パク・キョンブ】ありがとうございます。シン・ジャンチョル教授は、韓中日3国の新しい経済共同体の形成という視点で日韓海底トンネル建設について理路整然と説明されました。結論として韓国が東北アジアの共同体および経済協力体制の中心国家になるためには、日韓海底トンネル建設を具体的に検討しなければならないと主張されました。特にこの時代のパラダイムに対処するためには日韓海底トンネル建設の直接的な利害関係の当事国である韓国と日本は、自国の国家利益の経済的な利害打算にのみ執着する偏狭な姿勢から果敢に抜け出し、全人類の平和と共同強力のグローバルなレベルで接近しようとする活発な努力が必要と力説するなど、高次元的な側面で非常に有用な内容でした。もう一度大きな拍手をお願いします。

ホ・ジェワン中央大教授、ファン・ハクチュ延世大名誉教授、そしてシン・ジャンチョル スンシル大教授、3名が発表をされました。この3名にもう一度大きな拍手をいただければ幸いです。

## ■ 討論と質疑応答

それでは、これから討論に入ろうと思います。討論者は私が紹介いたします。私の横にいらっしゃる仁川広域市総合建設部本部長のキム・チニョン本部長、中央日報社経済研究所長カク・ジェウォン博士、そして日本から来られた、本日、実は日韓トンネル研究会の会長であられる野沢会長が来られる予定でしたが、お体が悪いので代わりに副会長が来られました。大塚茂副会長、そして株式会社 社長パク・チェマン社長を紹介します。

それでは討論時間は10分とします。10分のうち5分は質疑応答を行います。

**【キム・チニョン】**先ほど紹介頂いた仁川広域市総合建設本部長キム・チニョンです。少し前まで行政自治部の規定発展チーム長をし、今は仁川広域市の総合建設本部長をしております。規定発展チーム長をしていた時は、韓日海底トンネル研究院という社団法人承認を受けました。周りが難しいにもかかわらず、今日このようにセミナーを開催することとなり人一倍感慨深いです。この点をもう一度強調し、準備してきた討論資料をみて説明致します。

日韓トンネル建設の計画に対しては建設計画、効果など肯定的な共感帯は形成されたとみています。今まで日韓海底トンネル建設に対して断片的には民間レベルの研究や、学問、調査に対して数十年間、大した進展がなかったことは周知のことと思います。幸い、昨年に行政自治区が法人として韓日海底トンネル研究院を設立して、日韓海底トンネル建設に活力を与える機会となったと考えます。この今日のセミナーは非常に意味があると思います。今後も日韓海底トンネルが現実化するまでには相当な困難が予想されると思いますが、まず研究院や民間レベルで両国間の交流が活性化され、国民が共感帯をひっばっていくという重要な役割が必要だと思えます。

一部では日韓海底トンネルを建設してまで日本に利益を与え、日本に非常に多くの利益がいく、そして韓国経済が日本経済の従属関係になるというなど、日本側がより多くの恵みを受けるので急ぐ必要がないと一部の学者が主張することは、なくはないと思えます。また一方では日本の過去大東亜共栄圏構想のような軍国主義の復活に対して反対運動もためらわずにあります。

私が前に仁川市管内の大学教授たちと話をしことがあるのですが、教授たちの大部分からまだ時期尚早ではないかというような話も聞きました。昨日中央日報の社説をみると、経済開発協力機構はイタリアのミラノが産業の不誠実に終わることなく伝統的な職人技術に情報テクノロジーとサービス産業を結合させ、産業メトロポリタン地域の中心にグローバルな位置を占めたと評価をしました。この成長の決定的な役割をしたのが、イタリアがヨーロッパの中心部に位置しているという地理的利点です。

アメリカのハーバード大学経営大学院マイケルポート教授は、グローバル経済で最も粘り強い競争力は地政学的な位置だと言いました。これは昨日中央日報の社説でみたのですが、今3名の抜粋された内容からみられるように、我が国は東北アジア地域の最も中心地に位置しているといえます。したがって、日韓海底トンネル建設は東北アジア物流中心地の建設に拍車をかけ、経済の破壊と拡散、国際均衡開発も予想されています。さらには、

南北統一の起爆剤の役割も増大されると思います。

しかし、日韓両国間には日韓海底トンネルに対する論議が何度かなされてきましたが、具体的に推進されなかったのは事実です。最近、南北朝鮮の鉄道連結やロシアの送油管連結、世界のグローバル化などといった社会の雰囲気に乗じて日韓海底トンネルに対する関心が高まっているのは事実です。

したがって、日韓海底トンネルは政治や民族など多くの利害関係を絶ち、ひとつのプロジェクトとして推進することが望ましいと思います。

2つだけ私が提案いたします。

まず、ホ・ジェワン教授に質問することは、2002年の交通開発研究院で研究した結果を見ると、日韓海底トンネルには経済性がない、物流の中心が日本に集まる、という研究結果があります。これは、単純に否定的な視点で指摘した事項に過ぎないのか、雇用および産業波及効果を考慮せずに出された結論に対し、もう一度お話しただければ幸いです。

そして、ファン・ハクジュ教授に対し、私は日韓海底トンネルが建設されるためにはまず関連する特別法が先に制定されなければならないという考えを持っていますが、日本には日韓海底トンネルに対する建設特別法が制定されているのか？もしそうならこの事業を推進するためには関連法がまず制定されなければならないとみますが、これに対する意見はどうであるのか、それをお尋ねして討論を終わります。

**【座長：パク・キョンブ】**ありがとうございました。2つ質問が出ました。ホ・ジェワン教授に質問したことは、2002年度に経済部で日韓海底トンネルに対する経済性に対し、その内容はよく分かりませんが、それが相当否定的だったようです。それに対する回答をしてください。また、ファン・ハクチュ教授には、日本は特別法が制定されているのかという可否についてお話下さい。まずホ・ジェワン教授お願いします。

**【ホ・ジェワン】**英仏海底トンネルの多くの企業が海底トンネルに参加し、日本の多くの金融機関が英仏海底トンネルの建設費用の資金を貸与した理由は、そのとき推定された経済性分析が非常に説得力があったからです。したがって、英仏海底トンネルの経済性の分析結果を見ると、始めてから約4年間で資本金を完全に解消するとなっています。しかし、開通後10年が過ぎましたが、結果は正反対でした。まだ英仏海底トンネルから得られた収入で英仏海底トンネルの運営費は調達しても残りますが、非常に多くの利子を返済できずにいます。これは何を意味するかというと、海底トンネルのような国家間SOCでは自国の経済性分析には限界があるということを端的にみせています。我が国の交通開発研究院では分析をしましたが、この分析のカギとなるのはご存知の通り日本と、中国とヨーロッパ、日本とロシア、この経済大国の間に毎年多くの人々の移動と物資移動がなされています。朝鮮半島を経て行かなければならない理由が特にありません。しかし、日韓海底トンネルが作られ、中国からも日韓海底トンネルを利用して陸上で貨物を送れるとき、中国から日本に送る貨物の何パーセントがダイレクトに船や飛行機を使わずに韓国の日韓海底トンネルを利用するのかということがカギです。したがって、どれだけ多くの貨物が海底ト

ンネルに転換され、どれだけ多くの旅客運送が転換されるのかということがカギですが、その推定が私がみたところ特別でないと思います。

したがって、それを非常に小さく見積もると経済性が低く表れ、それを非常に多くのレベルで見積もると経済性が高く表れるようになっていきます。問題は日韓海底トンネルを利用して走るその列車の所要時間がどれくらいになるのか？ 時速100キロにするのか、時速700キロにするのか、日韓トンネル研究会の資料によると時速700キロのリニアモーターカー程度を考えると、日韓海底トンネルが竣工する時点です。所要時間が飛行機の時間より長くありません。したがって、日韓海底トンネルの経済性の問題は交通開発研究院でおこなったのは、私が見たときには非常に制限的で制約的です。数十種類のシナリオが必要ですが、その中で極めて制限されたシナリオの中で作られたので、私は2つの検討が必要だと思います。

**【座長：パク・キョンブ】** はい、ありがとうございます。今後、もう一度このようなセミナーを持とうと思います。それではファン・ハクジュ教授お願いします。

**【ファン・ハクチュ】** 日韓海底トンネルはその間昼寝をしていたのではありません。2002年にイム・ウンテク建設部長官に韓国と日本の日韓海底トンネルに対して関心を持ってくださり私がデータを渡しました。そのとき、6千億ウォン程度、建設交通部のお金で日韓海底トンネルが妥当なのか調査をすることになりました。もちろん私はここにおられるソン・ベクチョン韓日海底トンネル研究会の韓国側会長と共に日韓トンネルの会議に参加しました。したがって、交通開発研究院と鉄道技術研究院の2箇所から引き受けて行いました。交通開発研究院に行ってみると、博士が約30名いました。そして、鉄道技術研究院にも博士が約20名いました。

したがって、韓国がもっている技術、経済、法学など全ての人々が総動員されて資料を作りました。そして、ロッテ建設でイム・ソンナム社長時代に日韓海底トンネルの研究費3千万ウォンをくれました。それで延世大学で海底トンネルに対する報告書と韓日トンネル研究院でも報告書を作りました。したがって、報告書が全て出て、私が知るところによるとみんな良いというのに、政府で公開を中止させました。なぜなら、政府は日韓関係の感情の対立があるので発表すれば反応がどうなのかとして中止したのです。

私たちは1つ整理しなければならないことは1981年11月10日提唱し、1982年に統一教会の文鮮明先生が国際ハイウェイ事業団を創設しました。そこに韓国と日本の歴史的背景からこのプロジェクトがいいという結論がでました。日本は30年間に1京5000兆の建設をしました。日本の国民の40%が建設で生計を立てています。韓国の国民も25%が建設によって生計を立てています。3分の1は土木、3分の2が建築です。例を挙げると、ロッテワールドを建てるのは建築金で建てるのであって、政府のお金で建てますか？したがって、3分の2が建築ですが、これを主に話すと、民資となり、土木は主に政府を相手にするので3分の1です。したがって、日本もそうで韓国もそうで、建設投資に対するお金が国家予算より常に120, 30パーセント多いです。言うならば、私たちが知らなければならないことは、建設が活性化することにより韓国の国民の25%、

日本の国民の40%が生計維持に必要な条件なので、建設が活性化しない国は自然と崩壊していきます。したがって、私たちがそのような難しい環境で勝つことができるのは、日韓海底トンネルを作ることによって両国の建設が活性化され、周辺に与える影響も大きいと、このように考えています。これで終わります。

**【座長：パク・キョンブ】** ありがとうございます。キム・チニョン本部長に、日本には日韓海底トンネルに関する特別法を制定したのものがあるのかという質問をされましたが、日本はまだありません。日本は23年前から民間レベルでトンネルの研究会を組織し、4年前にNPOに承認されました。したがって、承認されて間もないので特別に制定したものはありません。その点を了承してください、時間の関係上次の討論者を迎えます。

**【カク・チェウオン】** カク・ジェウオンです。唐津（タンジン）という単語が3カ国で共に使われています。日本は唐津（からつ）があり、韓国に唐津（タンジン）があり、中国に唐津（タンジン）があります。なぜこの3カ国がタンジンを使っているのかというと、昔、物流の流れだったからです。したがって、この海底トンネルの問題も唐津から出発するとすると、これは物流中心という次元で解決します。その物流は韓流に続きます。韓流がソウルを中心に日本に行き、中国に行きます。そのような次元で日韓海底トンネルを見る視点は一つに固定させて見る必要性があると思います。今、発表者の皆様が経済、政治、社会などいろいろお話をされました。これを2つに要約すると、一つは〈Why〉何故しなければならないのかに対しては全部でました。物流の中心にならなければならない、ハブにならなければならない、など出ました。

これからは〈To〉をしていかなければなりません。どのようにするのか？2番目、日本は非常に荒々しく多くの要求をしてきました。私たちは要求ができていません。もう一度言うと、日韓海底トンネルの問題は日本がもともと韓国に渡ってきたのです。

2つの側面でお話します。私は最近日本によく行くほうですが、日本の唐津の住民に会って話してみると、唐津の人たちはとても平凡です。日本語で言うと「平気」です。反対に釜山や巨済島に行くと、不満を多く話します。「平気」だという話は彼らは最後の終着駅なのでトンネルを掘るようになるといいだろうという意味で、釜山や、巨済島は中間に通る支点なので不便だということです。なぜなら、お金を落としていかなければだめだということです。もしこの海底トンネルができて、例を挙げると中国からロシアに行く時、果たして日本の人たちが、もしくはヨーロッパの人たちが釜山などにお金を落としていくかに対してはNOです。

したがって私たちは「平気」ではありません。2つの問題をどう克服するのか？2つの問題を克服する方法は私はどの国が主導権を握ったかではなく、それを越えて共にグローバリゼーションという言葉を使いたい。一方ではグローバリゼーション、つまり世界化になりますが、もう一方ではローカルリゼーション、この地域にどんな助けをくれるのか？

九州も助けられなければならないし、釜山や巨済島も助けられなければなりません。したがって、共生と共存の概念であるグローバルレーションという言葉を使うのはどうだろう

かと思えます。

例を挙げると、私たちが地図をみるとソウルから釜山まで450キロです。ソウルから江陵（カンルン）まで200キロです。とても小さな国です。1時間で行くことができる国です。少し広くすると済州島まで行くのと九州に行くのは同じです。産業地図を書くと600キロの中に全て入るようになります。600キロを書くとどのような姿が広がるかという、全世界の自動車産業がそこに全て入っています。全世界の半導体が全て入っています。全世界の全ての人々がそこに全て入っています。1番という産業は600キロの中に全て入っています。したがって、私たちはWhy、なぜしなければならないのかということは言う必要もなく、当然しなければなりません。

そのような次元で2つお話をし、最後に何かという実際に私たちは今立派にこのような場でネクタイを締め、スーツを着ていますが、今釜山では大学生がせっせと福岡に行き来しています。釜山にトンソ大学という大学があります。広く知られている大学ではありませんが、この大学はすっかり日本に夢中です。日本の総理の有力な候補に上っている外務部長官や、また通商省長官が随時知られずに釜山に行き来しています。この大学に来て学生たちに講義をし、学生たちが日本に行っています。それくらいすでに民間側では流れが大きく形成されています。

このようなことをみた時に、結局は何かという日韓海底トンネルは政治が解決しなければならないと思います。今は少し遅いという感じはありますが、次期政権で政治の論点としなければならないと思います。私たちは政治を無視しますが、政治というのはやはり和合の芸術です。政治的にこの問題を解決しなければなりません。さきほど教授が話されましたが、やはり英仏海底トンネルが政治的に解決したように、私たちもこの問題を政治的に解決するため重要なことは、コンセンソの線を集める作業を今からどのような形で行うのか、それを私たちが作らなければならないと思います。以上です。

**【座長：パク・キョンブ】**ありがとうございます。中央日報経済研究所長が良いお話をしてくださいました。この日韓海底トンネル建設に対しては共感され、これを解決するためには政治家達が解決しなければなりません。解決する前にまず私たちはここに対する現地調査、設計をしなければならないと思います。もし準備しないなら私たち韓国の技術分野で相当困難なのではないかと思えます。今日セミナーを行ったこともそのような側面で韓日海底トンネル研究院で何かしようという努力をしているということを皆さまが理解して下さったと思えます。

次は日韓トンネル研究会副会長であられる大塚茂副会長にお願いします。副会長のご年齢は83歳です。そして、ファン・ハクジュ教授は79歳です。それこそ元老であられるにもかかわらず日韓海底トンネルセミナーに参席してくださいありがとうございます。それでは副会長お願いします。

**【大塚茂】**本日、韓国サイドの主催で、このような大規模な研究会がもたれたことは、従来からのいきさつからみて、非常に重要な意義があると考えています。

日韓トンネル建設の理念については、韓国と日本だけの問題ではなく、日本、韓国、北

朝鮮、中国、ロシア、それからヨーロッパあるいは東南アジアを通るシルクロードの建設が最終的な目標であるとわれわれは従来から考えていました。本日、先生方もその点において同意見を述べられたということに、私も非常に感慨を深くした次第であります。

ローマ帝国が発展した非常に大きなポイントは、ローマを中心とした世界に通じる街道、いわゆるアッピア街道の建設でした。道路が世界を制覇する、という理念がありました。日本側は、韓国にかなり大きな利益を与えるという点を考慮しながら、日本、韓国、中国というアジアの新しい世界的経済大国の未来を考え、日韓トンネルは、単に韓国と日本を結ぶトンネルではなく、もっと広い世界的規模の物流交通網ととらえるべきだと考えております。この点は韓国の先生方も同意見でした。

日本では新幹線を建設の提案があったとき、「いまだき鉄道建設などはとんでもないことだ」という話がありました。けれども新幹線は大成功を納めた、という例があります。われわれは両足で地上を歩いているのだから、地上につながった交通網、物流網、輸送網は絶対必要であるし大事なものだと考えています。

さきほど、「どうしたら日韓トンネル構想を実現できるか考える時期だ」とのご発言がありました。われわれは過去四分の一世紀の間の研究の結果、技術的には可能である、という確信を持っております。資金調達の問題は民間だけの問題ではなく国家間の問題、あるいは国際間の問題です。日韓間の政府あるいは中国あるいはロシアあるいは場合によってはヨーロッパ、それらの政府間のプロジェクトとして資金調達を考える必要があると思います。われわれの研究会の会長である野沢太三は、「政府資金、財政投融資で施行された大プロジェクトである青函トンネル方式によるほかはない」とお考えのようです。したがって、日本あるいは韓国、中国、ロシア、関係国の指導者がこのプロジェクトのコンセンサスを作り、国家的な資金調達を行えば、この大事業は資金的にも経済的にも成功すると考えております。

**【氏名不明（会場からの質問）】**大塚副会長に質問です。歴史的な問題や感情的な問題が解決していないので時期尚早との意見もあります。日本は韓国に対する弾圧問題をどうやって解消しプロジェクトを実現できるとお考えですか？

**【大塚茂】**ホ・チェワン先生のお話の中にもあるように、英国とフランスは決して仲は良くありませんでした。せっかく掘ったトンネルをイギリス側で埋めたという話もお聞きしました。フランスでフランス人を怒らせるためにはイギリスの話をすればみな怒るといいます。英仏関係はそんな事情でしたが200年たち、サッチャーなど指導者が「EUという共同体を発展させるために必要だ」と決断し、ナポレオン以来の懸案が解決しました。その解決したということが両国間の感情問題以上に重要であります。

過去、日本が韓国にいろいろなご迷惑をかけました。しかしそのずっと前には韓国はワニ（王仁）先生の訪日史にあるように、高水準の知識を日本に導入しました。日本と韓国の間は過去50年あるいは100年くらいの間には、いろいろなやな問題はありました。われわれはこれを当時の世界的な雰囲気によって日本が迎合した誤りであったと考えております。各総理は度ごとにそれが誤りであったとことを表明されております。過去の問題に対し日

本が韓国に謝罪し、同時に未来志向の友好関係を築こうという点において日本と韓国の指導者の間にコンセンサスを得ています。われわれはそういう立場で行きたい。

先ほどのお話の「日韓トンネルを作るのは韓国サイドの感情問題の点で早いのではないか」ということについてですが、フランスと英国でも200年以上かかっています。日本と韓国の間では四分の一世紀たちました。韓国と北朝鮮の問題もあって、この計画は来年少し来年にすぐ着工にはならないと思います。10年か15年かその期間、未来思考で、平和国家としての日本が平和国家としての韓国と一緒に世界をリードするという気持ちになれば、日韓トンネルあるいはそれに続くシルクロード構想は必ず実現するとわれわれは期待しております。

**【チョン・ムンス会長（会場からの質問）】**少し私が一言申します。時間を長引かせたりしません。普段尊敬するヤン・ヒョンイル議員と朴慶夫会長がこの場を準備してくださり、尊敬するファン・ハクチュ教授が場を共にしてくださりうれしいです。

私は、討論者であるカク・ジェウオン中央日報経済研究院所長にお話します。今、韓国の言論のうちで朝鮮日報、中央日報、東亜日報といえは相当力がある言論として韓国の全ての人々が認識しています。しかし、私は元々この部分に対して関心を持っていて、今日時間を作って主題発表と討論を共に聞く時間を持ちました。私が一度カク・チェウオン所長にお話したいことは、私は韓国経済をみています。韓国経済をみると、いわゆる経済部分や、もしくは他の分野で具代的な記事を書いて国民の共感帯を得て、国民から歓迎される記事を多く書いていますが、もし中央日報がこの日韓海底トンネル建設のために今後日刊紙である中央日報に掲載することができる可能性があるのか、あるならばおそらくこの部分を私たち国民全体に知らせる起爆剤になり、私たち国民情緒にも非常に良い役割をするのではないかと思います。ありがとうございました。

**【座長：パク・キョンブ】**チョン・ムンス会長ありがとうございます。それでは、直接カク・チェウオン先生のお話をお聞きします。

**【カク・チェウオン】**先ほどお話しましたが、コンプレックスを減らす起爆剤に海底トンネルをするということに私は全面的に同感し、そうすることはできます。昨年から今まで中央日報の1面のトップに海底トンネルに対して書きました。そして今日の朝にもこのような行事が開かれるということも書きました。

私の考えでは、日本の唐津、韓国の唐津、中国の唐津、この3つを共に経ながら唐津がもっている東北アジアの意味と21世紀の意味が何かそれを是非企画記事として書いてみたいです。書く予定です。ありがとうございます。

## ■閉会の辞

**【座長：パク・キョンブ】**ありがとうございます。それでは今日のセミナーを成功的に終わることができるようにしてくださった発表者3名と、討論者3名に感謝し、もう一度この方々に大きな拍手をお願いします。そして最後まで傾聴してくださった来賓にもう一度感

謝の心を伝えたいと思います。そして、素晴らしいこの場を準備してくださった来賓が新しい知識と情報を提供し、新しい思考力をもつようにしてくださったヤン・ヒョンイル国会議員に感謝いたします。そのような意味でもう一度お立ちください。大きな拍手をお願いします。ありがとうございます。それでは、座長として任務を終え、司会者にマイクを渡したいと思います。

**【司会：ムン・ジョンシク】** 今日参加してくださった全ての方々に感謝しながら、これですべての行事を終わろうと思います。ありがとうございました。