

韓日国際シンポジウム

（日韓海底トンネルと釜山の選択）

参加報告書

開催日：2007年5月14日（月）

主催：財団法人 釜山発展研究院

場所：大韓民国釜山市鎮区楊亭2洞273-20番地

会場：釜山市庁舎（上水道事業本部ビル）10階会議室

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. シンポジウム参加の経緯	3
3. 会場全体の動き	3
4. 挨拶	4
5. 主題発表	5
6. 討 論	6
7. 閉会の辞	12

資 料 編

写 真	14
発言内容	20
新聞記事	36

韓日国際シンポジウム参加報告書

1. 韓日国際シンポジウムとは何か

- ① 主 題：日韓海底トンネルと釜山の選択
- ② 開催目的：下記について賛否両論いろいろな立場から議論する機会とする
 - ・日韓海底トンネルが韓国、日本、釜山などの地域に与える影響
 - ・日韓海底トンネルについての今後の対応など
- ③ 期 間：2007年5月14日（月）
- ④ 場 所：上下水道事業本部ビル 10階会議室
大韓民国釜山市鎮区楊亭2洞273-20番地
- ⑤ 主 催：財団法人 釜山発展研究院（釜山市が設置した産学官共同の研究機関）
- ⑥ 主題発表：以下の3名
 - ・日韓トンネル計画について
野澤太三（特定非営利活動法人日韓トンネル研究会 会長）
 - ・物流の側面からみた日韓海底トンネルの活用の可能性
ホ・ユンス（財団法人釜山発展研究院 海洋港湾研究部 副研究委員）
 - ・日韓海底トンネルと国土の均衡開発
ホ・ジェワン（中央大学校 産業科学大学長）
- ⑦ 討論者：以下の4名に主題発表者3名を加えた7名
 - ・濱建介（特定非営利活動法人日韓トンネル研究会 副会長）
 - ・ナム・ギチャン（韓国海洋大学校 物流システム工学科 教授）
 - ・チョン・チャンム（ソウル大学校 教授）
 - ・イ・スンリュ（中国延邊科学技術大学校 対外部 総長）
- ※ 司 会：
パク・イノ（釜山経済再生市民連帯 常任議長）
- ⑧ 通 訳：日本語と韓国語間の同時通訳をFM ラジオで受信して聞いた。

2. シンポジウム参加の経緯

2007年3月4日に財団法人釜山発展研究院から当会事務局に電話およびFAXでシンポジウムへの参加要請があった。要請内容は、日本側からの立場での海底トンネルの考え方やあり方などについて語る主題発表者と討論者を各1名ずつ出してほしいという内容であった。この要請を検討した結果、出席を決定した。

3. 会場全体の動き

シンポジウムの会場は、釜山市の庁舎である上下水道事業本部ビルの10階会議室で、常設席105席に加え、臨時の椅子が会議室後方に準備されていた。会場には日韓トンネル計画に関心を持つ有識者や一般市民がおしかけ、会場に入れない人も見られた。主催者の釜山発展研究院は配布した資料の数などから約200名の参加があったと推測した。会場には日韓トンネル推進に反対するグループも見られた。

開会は午後4時で、進行の釜山発展研究院研究企画室長がシンポジウムの趣旨や諸注意を述べた。

その後、釜山発展研究院のキム・ヨンサン院長が主催者挨拶で「今、私たち釜山が日韓トンネルの議論の主体となる時がきたのではないかと考えたからです」とシンポジウム開催の経緯について述べた。

次に、釜山市のホ・ナムシク市長が来賓挨拶で「私たちの市は今日このシンポジウムを契機として、今後、各界専門家や政界、経済界、また市民社会などの多様な意見を持続的に集約しながら釜山の立場を構築していこうと思います」とシンポジウムに対する期待を述べた。

主題発表は4時15分から5時30分までで日本から1名、韓国から2名の専門家計3名が発表した。

10分間の休憩を挟んで5時45分から討論に入った。司会は釜山経済再生市民連帯のパク・イノ常任議長で、まず会場に臨席した主な人や団体を紹介した。

討論では主題発表者に3人の討論者が加わり、日韓トンネルの賛否両論などを含め活発な議論を繰り広げた。またその議論内容に対し会場からも様々な意見や主張があった。

予定終了時刻を30分超過した午後7時に、釜山発展研究院のキム・ヨンサン院長が閉会の辞で「本日は結論を出す日ではありません。これからスタートです。本日を機に釜山で活発な議論が行われることを期待しています」と述べ、シンポジウムを終了した。

4. 挨拶



主催者挨拶要約

財団法人釜山発展研究院
キム・ヨンサム院長

釜山発展研究院が「日韓海底トンネルと釜山の選択」という主題でこのセミナーを開くことになったのは、釜山がこの議論の主体となる時がきたのではないかと考えたからです。日韓海底トンネルが「日韓間や釜山・福岡間の経済活性化に役立つ」というような一般論的な推測から抜け出し、日韓海底トンネルをめぐる提起される問題点をより科学的に検証し、未来の釜山の発展に備えようと考えています。

日韓海底トンネルの議論は今後も続くと考えられ、数十年後には日韓両国間の政治的、経済的決断によって可視的な成果が表れると思われませんが、このような全ての論理の何が釜山に役立つだろうかということ巨視的な脈絡と微視的な脈絡から悩むことが私たち研究院の役割だと考えています。

今日のセミナーは私たち釜山の未来に大きな結果をもたらす主題です。参席した皆様の多くの関心と積極的な参加をお願い申し上げます。



来賓挨拶要約

釜山市
ホ・ナムシク市長

このシンポジウムは、これまで日本の学会や団体などで散発的に議論されてきた日韓海底トンネルの建設構想に、国家や都市発展の側面で真剣に照明をあててみる場として大きな意味をもつと思います。

もちろん、いろいろな側面で賛否の意見が多いという事実はよく知っています。しかし、日韓海底トンネルの議論の中心には常にこの釜山が関与しており、直接間接的に最も大きな影響を受ける地域なので、釜山がどんな方式であってもこの問題に大きな関心を持たないわけにはいかないと考えています。

私たちの市は今日このシンポジウムを契機として、今後、各界専門家や政界、経済界、また市民社会などの多様な意見を持続的に集約しながら釜山の立場を構築していこうと思います。

5. 主題発表



野澤太三

(特定非営利活動法人日韓トンネル研究会会長)

テーマ「日韓トンネル計画について」

「日韓トンネルを実現するためには、日韓両国の研究者、各種団体が協力し、トンネルに関する技術的、経済的、社会的役割を解明し、的確な見通しを樹立し公表することです」と述べた。



ホ・ユンス

(釜山発展研究院 海洋港湾研究部 副研究員)

テーマ「物流の側面からみた日韓海底トンネルの
活用の可能性」

「釜山が付加価値の高い製品の物流基地になればトンネルの活用度は高まるが、釜山がそこまでの拠点になる可能性は低い」と指摘した。



ホ・ジェワン

(中央大学校 産業科学大学長)

テーマ「日韓海底トンネルと国土の均衡開発」

「英仏をつなぐユーロトンネルの例を見ても、日韓トンネルが釜山の競争力を強化させるのは明らか」と主張した。

6. 討 論

休憩をはさんで5時45分から討論に入り主題発表者に3人の討論者が加わり、日韓トンネルの賛否両論などを含め活発な議論を繰り広げた。またその議論内容について会場からも様々な質問や意見があった。

6-1 討論者間の討論



濱建介：特定非営利活動法人日韓トンネル研究会副会長

ルート3案のうちA案を推奨しているというのは間違い。

- ・ 日韓トンネル研究会が始まったのは1983年である。
- ・ 地質、地形、気象、海流を含め、いろいろな勉強をしてきた。
- ・ 3本の案はこういった調査の結果を受けて案として出したものである。
- ・ 日本側がA案を推奨しているということはない。



ナム・ギチャン：韓国海洋大学 物流システム工学科 教授

市場と需要分析に基づいて議論を進めることが必要。

- ・ 日韓トンネル建設は技術的には問題ないと思っている。
- ・ 工費がどれくらいかを算出し事業の妥当性を検討しなければならない。
- ・ 事業性が認められてから初めて具体的な計画とその実行段階に入れる。
- ・ 船舶と航空機の中間の交通手段がでてきて、鉄道との競合が起こりうる。
- ・ 旅客が鉄道を利用するのは4, 5時間くらいが限界である。
- ・ 中国との物流は船を使うのが経済的である。
- ・ 日韓トンネルの市場は韓国と日本に限られる。
- ・ 日韓トンネルの建設は韓国の国家均衡発展に対する波及効果が大きいの。
- ・ 日韓トンネルは投資規模が大きく市場規模が小さいため事業性は低い。
- ・ 民間資本や一般的な事業推進方法では不可能。
- ・ 政府の財政事業になるための当為性と論理性があるかが気になる。
- ・ 市場と需要分析に基づいて議論を進めることが必要である。



イ・スンリュ：中国延邊科学技術大学校 対外部 総長

3名の主題発表者への質問。

① 野澤太三氏への質問：

- ・日本の若い世代などが日韓トンネルについてどんな考えを持っているのか。
- ・釜山が通過地域に過ぎなくなるという論点に対し、どんな代案をもっているか。
- ・日韓トンネル研究会が今もなお宗教団体の支援で仕事をしているのか。

② ホ・ユンス氏への質問

- ・6つのシナリオのうち釜山発展研究院や釜山市はどれを選ぶつもりなのか。

③ ホ・ジェワン氏への質問

- ・通過されるだけの釜山ではなく収穫地域となるためのどんな案をもっているか。



チョン・チャンム：ソウル大学校 地球環境システム工学部 教授

日韓経済圏ができれば首都圏ソウルとの対抗が可能になる。

- ・釜山市民の方々が日韓トンネルに何故このように保守的なのか理解できない。
- ・国土計画のため国から資金が入るので釜山市民の税金が工事することはない。
- ・物流や工事費も分かっていないのに何故対話の場までなくしてしまうのか。
- ・日本でも韓国でも日韓トンネルに関心を持っていない人はいる。
- ・釜山がこのままでは港湾物流産業において比較優位を維持できない。
- ・今は日韓トンネルについて一緒に悩んで話す時期だと思う。
- ・荷動き量も観光客も全て理論の上ではなすべき。
- ・今の釜山だけではトランス・チャイナ・ネットワークにつなげられない。
- ・日韓が協力してシベリアや中国に進出できるための協力が必要だ。



野澤太三：特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会 会長

九州や釜山などトンネルから 300km 位までが最も被益。

- ・日韓トンネルは技術的な課題も相当残っている。
- ・事業性が成り立ってこそ初めて日韓トンネルは着手される。
- ・船より早く飛行機よりも安い貨物というものがある。
- ・トンネルを中心に300km位までが最も被益し釜山や九州がそれにあたる。
- ・トンネルの仕事は多くの経験が必要なため年配者のリードも必要である。

- ・ 日韓トンネル研究会は任意団体の頃、宗教団体の資金的支援を受けていた。
- ・ 現在、内閣府認証のNPO法人となり、宗教団体の支援は解消している。
- ・ 宗教的立場の方も含め、国民の皆様の幅広い支援が必要になっている。



ホ・ユンス：釜山発展研究院 海洋港湾研究部 副研究員

釜山市としてどのシナリオに進むかは決まっていない。

- ・ シナリオプランニング法で旅客や物流や需要まで含めて分析した。
- ・ 釜山市としてどのシナリオに進むかはまだ決まっていない。
- ・ 個人的な考えでは1番の Two Superpowers に行ったほうがよいと思う。
- ・ 10年20年後まで特別な問題なしに釜山港湾中心の産業維持は可能だ。
- ・ 釜山の港湾産業以外では映像やコンベンション産業の育成も必要だ。
- ・ 日韓トンネルが映像、映画、コンベンション産業に影響を与える可能性はある。



ホ・ジェワン：中央大学校 産業科学大学長

釜山市の主導により日韓トンネルを実現する。

- ・ 少なくとも30年先を見通して日韓トンネルを話し合わなければならない。
- ・ 英仏トンネルは収益性ではなくNATOという軍事共同体があって実現した。
- ・ 単に日本と韓国を結ぶだけのトンネルだと実質的な利益はない。
- ・ 韓国を通過して中国やヨーロッパまで行ける通路にならないといけない。
- ・ 日韓トンネルの妥当性には事業的妥当性と社会的妥当性があり区別が必要。
- ・ 日韓トンネルで釜山が持つ立地的な競争力が強くなる。
- ・ 韓国では産業界の主導は期待できず、むしろ釜山地域が主導する必要がある。



野澤太三：特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会 会長

日本でも若いグループが日韓トンネルに参画している。

- ・ 国土交通省の若いグループが日韓トンネルを未来的計画として扱っている。
- ・ 自民党の外交部会は韓国との良好な関係維持に最も有効な計画としている。

6-2 会場からの質問や意見



氏名不詳

地震対策は大丈夫か。

- ・ 建設コストがわかっているにも係わらず何故発表しないのか不思議だ。
- ・ 日韓トンネルは地震に対して大丈夫か。
- ・ 工事終了後の釜山経済活性化や日韓間の特別な活性化案を研究してほしい。



チョン・グニョン：

地域開発とトンネル計画の連携すべき。

- ・ 韓国の KTX は 1435 ミリの標準軌だが日本の鉄道との連携はどうか。
- ・ 釜山の地域開発と日韓トンネルの出入り口の連携はどうか



氏名不詳

市民の共感を得た後、得失を考えた計画推進が必要。

- ・ 日韓海底トンネルは十分な市民の共感を得たうえで得失を考えて構想するのが肝要と思う。
- ①ホ・ジェワン先生への質問：
 - ・ G7である英仏とそうではない日韓を経済的な側面だけの分析はどうか。
 - ②またホ・ユンス先生への質問：
 - ・ 大陸横断鉄道が運行された場合、いつごろの時期の完成が有利か。
 - ③野澤先生への質問：
 - ・ もし韓国で18年前に研究会が発足していたらこのように推進できたか。



パク・キョンブ：社団法人 韓日海底トンネル研究会 理事長

釜山の発展のため日韓トンネルの研究を継続すべきだ。

- ・ 4月のKNNテレビに出演及び5月発行の「時事ジャーナル」で意見した。
- ・ 未来志向的に進むためには韓国は日本、中国、アメリカのハブになるべきだ。
- ・ 釜山市民が反対する理由はない。
- ・ 今、間違ったら数年後に釜山は仁川市に抜かれ韓国第3番目の都市になる。
- ・ 釜山発展研究院は釜山の発展のため研究を続けなければならない。



ウ・デュホ：国際環境で市民団体の仕事をしている

日本は戦前の大東亜共栄圏を狙っているのではないか。

- ・ 東アジアにはアメリカ、日本、ロシア、中国が係わっている。
- ・ キリスト教の思想でEUは統合したが、東アジアでは共栄圏は困難と思う。

①野澤会長への質問：

- ・ 左側通行の日本、右側通行の韓国。それをどのように解決するのか。
- ・ 日本は大陸への熱望から戦前の大東亜共栄圏を狙っているのではないか。

②ホ・ジェワン先生への意見：

- ・ 日本の国土交通省や自民党、建設業者が年金を使って進めたい巨大計画だ。
- ・ 韓国は半島で釜山はその先端なので経済的なメリットは少ないと思う。



濱建介：特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会 副会長

大雑把にみると建設コストは10兆から20兆円くらい。

- ・ コストは総延長、地質条件、湧水量、施工法、建設時期により大幅に変わる。
- ・ コストは大雑把に10兆円から20兆円くらいではないかと思う。



野澤太三：特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会 会長

出入り口や基地は韓国の皆様に知恵を絞って欲しい。

- ・ 地震が地下深くなるほど安全なことは、阪神淡路大震災のときにも立証された。
- ・ 軌道間 1435 ミリは、韓国や中国を含む世界で最も一般的なゲージである。
- ・ 在来線の活用を含め、このゲージの採用が一番効果的と思う。
- ・ 釜山の実情から広大な土地がいるシャトル基地はその外側になると思う。
- ・ 出入り口や基地をどうするかは韓国の皆様に知恵を絞っていただきたい。
- ・ 右側通行か左側通行かは両国で相談して解決することです。



ホ・ジェワン：中央大学校 産業科学大学長

海底トンネルの主要駅は大都市でなければならない。

- ・ コストを現段階で推定することは意味がありません。
- ・ 釜山付近の大規模な土地としてはミリャン（密陽）もいいと思う。
- ・ 大切なことは海底トンネルの主要駅は必ず大都市でなければならない。
- ・ 500 万以上の大都市圏をつなぐことで海底トンネルの経済性がでてくる。
- ・ 経済力の格差があるから海底トンネルができないとういことはない。
- ・ 海底トンネルで結んで経済力の調整をするウィンウィンを考えるべきだ。
- ・ 韓国が負担すべき建設費は韓国と対馬間の中間までと言える。
- ・ 韓国側の建設費負担は全費用の 10 分の 1 の 8 兆ウォンほどになる。
- ・ 国家の未来を考えればソウルの首都圏に新都市を造るより利益があると思う。

7. 閉会の辞



財団法人釜山発展研究院
キム・ヨンサム院長

本日は結論を出す日ではありません。これからスタートです。本日を機に釜山で活発な議論が行われることを期待しています。本日テーマ発表をしてくださった方々、そして議事進行者の皆様、そしてフロアから質問してくださった方々、本日はこれをもちまして終わらせていただきます。3時間みなさま本当にありがとうございました。

シンポジウムの司会者

総合司会



釜山発展研究院 研究企画 室長

討論会司会



パク・イノ
釜山経済再生市民連帯常任議長



シンポジウムの参加者



シンポジウムの発表者と討論者

韓日国際シンポジウム

(日韓海底トンネルと釜山の選択)

資料編

(写真、発言内容、関連記事)

写真



会場となった釜山市の庁舎（上水道事業本部ビル）の前にて



会場

庁舎案内図



釜山発展研究院で院長と懇談する野澤会長



キム・ヨンサン院長（右）



シンポジウムの受付



シンポジウム会場（中央）



シンポジウム会場（左側）



シンポジウム会場（右側）



発言内容

シンポジウムの討論部分の日本語通訳内容

【総合司会】釜山経済再生市民連帯のパギノ常任議長が勤めてくださいます。パギノ議長に拍手をお送りください。

【司 会】今日、司会を受け持つ釜山経済再生市民連帯のパギノと申します。皆さん発表はいかがでしたか？今日、本当にこのホットイシューのように賛否両論があつてどうにもならない熱いテーマを持って議論しています。

ではまずテーマ発表者をご紹介申し上げます。テーマ発表をされた日韓トンネル研究会の野澤太三会長に拍手を送ってください。物流面で発表をしてくださったホヨンス釜山発展研究院の연구원です。またこれまでこの分野に関して大変な研究をされているホジェワン中央大学都市および地域計画学科の先生でいらっしゃいます。また今、暑く大変熱気あふれる討論の場となるとおもいますが、キムヨンホ港湾研究雑誌で海底トンネルに非常に関心を持っていらっしゃるキムヨンホ会長がいらっしゃいます。ありがとうございます。一信設計からイヨンホ社長が十年くらいでしたか長い間日韓海底トンネルについて記事を書かれていたイヨンホ先生です。また交通フォーラムを担当されている釜山大学のソヨンホ先生もいらっしゃっています。またこの分野で多くの関心を持っている釜山銀行戦略企画部ホンチンホさんもいらっしゃいました。わたしがこのようにご紹介申し上げますのは、皆さんが関心をもっているからです。国土環境で市民団体の仕事をされているウ先生もいらっしゃいました。インジ大学イフベ先生もいらっしゃいますね。特に今日は市民社会団体代表の方もたくさんいらっしゃいます。最後まで着席されています。ありがとうございます。特に釜山経済を愛する市民連帯、釜山経済再生市民連帯のユン先生をはじめ多くの会員の方がいらっしゃいました。どうもありがとうございます。

ではみなさんご起立願います。挨拶をしたいと思っておりますので、どうもありがとうございます。そのほかにもいちいちお名前を読み上げることが出来ないところご了承願います。では最後まで皆さんご静聴ください。あとでまた質問もお願いします。こういう意味で拍手をお願いします。こういうふうに熱気あふれる討論の場としたいので大きな拍手をしました。皆さん延滞できる出来る時間は6時半です。6時半を超えないようにしたいと思います。討論者の皆さんはもちろん言いたいことはたくさんあると思いますが、7分以内でお願いします。7分以内で終わる方にはもっと大きな拍手を送りたいと思っておりますのでよろしくお願いします。それからフロアの皆さん。多くの質問をしてください。賛否両方で質問をお願いします。この問題は釜山にとって大変重要な問題ですから皆さんの質問を期待しています。

先ほど申し上げましたように本日のこのテーマ発表では肯定的な面、否定的な面、そして釜山発展研究院でこれから損得を考える第一部となります。市民の共感をまず得なければなりません。そういう意味で今日は大変有意義な場になると思います。あとで皆さんフロアのほうで質問をお願いしたいと思います。挙手して質問をお願いします。ではただいまより討論をしたいと思っております。

まず、討論者をご紹介します。濱建介日韓トンネル研究会副会長でいらっしゃいます。拍手

をお願いいたします。ナムギチャン韓国海洋大学物流システム工学科の先生です。イスンギョル中国エンベン科学技術大学海外部副総長でいらっしゃいます。またイスンギョル副総長は私どもも知り合いです。大変釜山に関心があって多くのアイディアを下さっています。いつも感謝しております。イスンギョル副総長もう一度拍手をお願いします。チョンチャンムソウル大学地球環境システム工学部の先生でいらっしゃいます。このように討論の順序もこのように濱先生から始めてナム先生、イ先生、チョン先生このような順に沿って討論をしたいと思いません。ではまず、濱先生からお願いします。

【濱建介】では私から進めさせていただきます。私は横におります先に講演しました野澤会長と一緒にトンネル研究会の仕事をずーとやっております。日韓トンネル研究会が始まったのが1983年でございまして、それ以来、地質、地形、気象、海流、そういったものを含めていろいろな勉強をしてまいりました。

2002年に東アジア共同体を可決するという事で、日本とアセアンの首脳が会議をし、また2004年に上海での国連の総会でハイウェイを計画されたのが出ております。私どもは先ほどからいろいろ話す中で技術的な問題を含めて広範囲な勉強をしているわけですが、先ほど説明がありました3本の案というのは実はこういった調査の結果を受けて案として出した問題でありまして、細かくこれからどういう風な利用の仕方をするか、あるいは何をするか、そういったものを含めてゆきますと、いろいろな後背地の問題があって、その中からどれを選ぶかというのはこれからの問題になります。日本側がA案を推奨しているということは誤解だと思しますのでこれは訂正させていただいて、引き続き私どもが地質的に非常に明瞭にわかったことは、対馬の西側の北のほうに非常にやわらかい堆積層が深く入っており、南のほうに行くとなくなる。水深は北のほうが深くて220mで、そういったことが非常に顕著にわかっております。ただ対馬の西側にはストーンと大きく落ちた場所があります。そういったものを勘案しながらつくった案でございまして。施工法をこれから決められるルートに従い施工法はみな新しい技術を含めて検討してゆこうと。ですから私どもがA案を推奨してこれでやるんだというふうなことは重ねて忘れていただきたいと思います。細かい話は質問があればいくらでも。ありがとうございました。

【司 会】ありがとうございました。次はナム・ギチャン先生お願いします。

【ナム・ギチャン】本日発表内容をありがとうございました。技術的な内容そして物流の側面から活用可能性までいろいろなテーマがありましたが、このような大型のプロジェクトで最も重要なのが市場の需要ですが、その内容の部分が少し除外されているのが残念だと思います。

まず日韓トンネル研究会の会長から技術的な話がありましたが、私は技術的には問題がないと思っています。すでに90年代終盤にいろいろなトンネルが建設され今は技術的には発展していますので問題は無いと思っています。それでは次の段階に移らなければならないのですが、その次の段階というのは妥当性の問題です。事業性があるのかどうか。特に工事費はどれくらいなのか、そこから得られる収益はどれくらいなのか。このように事業性が認められたうえで私たちは具体的な計画そして実行段階に移ることが出来ると思っています。

技術的な面は問題が無いと思っただうえで、次にホ先生から物流の部分も説明していただきましたが、結論から見ますとその結論に私も同意しています。日韓間の付加価値のある物流の需要は増えるとおもいます。所得増大や新港湾物流団地の運営、多国籍企業の物流企業の誘致など様々な需要は増えると思いますが、私たちが今存在していない新しい輸送手段が登場すると思います。先ほど説明もありましたが、今よりもっと早い船舶や航空産業の中間ぐらいになるレベルが登場するとおもいます。日本ではもう技術的な部分では解決されておりまして、鉄道が建設されたとしても、このような新しい輸送手段と激しい競争をしなければならず、その競争があるときに限って需要市場そういった部分に参加できると思います。まず鉄道が海上輸送運賃より安くなるというわけには行かないと思います。安くは出来ないと思ひまして、貨物の部分の需要などを制限されて需要を得ることになると思います。その対象になる市場ですが地理的にみますと、その市場をどこまでとみるのか？中国とかロシアという話もありますが私たちは韓国と日本に限られると思います。貨物の場合中国の市場はフィング船を利用するのがもっと経済的であり、様々な面において有利だといえます。旅客市場は一般的に経験から見ますと鉄道を利用して私たちが一般的に旅行しているのではないですか。定期的に運行するといったときに鉄道を利用できる時間はどれくらいでしょうか。私は4、5時間くらいだと思います。それ以上だったら航空機との競争になると思います。

日本と韓国の場合だとある程度市場は制御されるといえるでしょう。そしてホ先生からの発表がありましたが日韓海底トンネルが建設されるという前提の上でその波及効果を検討してみましたが、それが与える国家均衡発展への波及効果は大きいと思います。私は少し違った観点からの意見を申し上げますと、英仏海底トンネルとの比較が多かったのですが、80年末そして90年末まで私はイギリスとオランダにいたのですが、そこでそれを建設し利用する段階まで見てきました。まず市場において大きな違いがあると思います。結論から申し上げますと英仏トンネルの市場の規模は大きいですが、日韓トンネルの市場規模は小さいので、英仏海底トンネルとは比べ物にならないと思います。英仏トンネルの場合にはトンネルを23分くらいで通過できるものですが私たちは200キロ位で事業規模は4倍くらい大きいです。市場の規模をどうみるかは観点の違いもあると思いますが、単純に人口から見ますと英仏トンネルの半分くらいしかありません。移動性というのは英仏海底トンネルの重要なルートに当たるロンドンとパリのラインが世界観光の中心地区となっていますが、イギリスは国際業務の中心都市となっていて、その移動も多いといえますが貨物の側面から見ますと私たちと違いが大きいといえます。単一市場となっていて韓国のトラックが日本と中国を往来するという形の市場はすでに出来ていました。そういう部分で違いがあると思います。観光から見ますとKTXの利用客が10万人を超えています。ところが2006年英仏海峡トンネルの一日の旅客は2万6千くらいであり多くないといえます。カーフェリーなど様々なルートが存在して航空もありまして分散されるところもあるといえます。それで様々な効果を考慮したうえで事業性が市場の投資規模は大きいのに市場の規模が小さいので事業性は低いと申し上げたいと思います。英仏海底トンネルの運営会社であるユーロトンネルはまだ投資による赤字が続いている状況で、最近状況は改善されましたが株価の暴落などで株主の70パーセント以上が市民ですが、その差額の問題がずーと続いて議論となっています。日韓海底トンネルの場合には民間資本、一般的な事業推進方法では不可能ではないかと思っています。結局政府の財政事業に行くかという問題に

なると思いますが、そうなるには当為性と論理性があるのかという部分が気になるところです。結論は技術的な部分もう検討されていて波及効果なども差はありますが妥当性はあると思って、核心は誰がどうリードするかという部分ですが、その側面から見ると市場そして需要分析について、それに基づいて議論を進める必要があると思います。私たちがもっと生産的な議論を進めることに役立つのではないかと思います。ありがとうございました。

【司 会】先ほど紹介を忘れてしまいました。日韓海底トンネル研究会の理事長がでいらっしやいました。皆さん拍手をお願いします。そしてソウ団長もいらっしやいます。ありがとうございます。イスンギル対外副総長からのあいさつです。意見があります。

【イ・スンリュ】私はソウルと延邊を一ヶ月に多数往来しながら産業分野、経済分野にいらっしやる企業家の皆さんが中国の大学とどういう風に協力をするのか、それが主な業務です。東アジアの企業、家学者、産学関係と深い関係を持っておりますのでこのようなすばらしい討論会に参加できました。発表された方々にまず質問をしたいと思います。まず野澤会長に質問をします。野澤会長。日韓海底トンネルに情熱と夢を持って望んでいる姿に感銘を受けました。私は質問があるのですが濱会長もそうでしたが70代という大変な年配の方が海底トンネル問題をリードされていますが、この海底トンネルを20年、30年先のことだと思えるのですが、実行段階はそうなると思えるのですが、今の日本の戦後世代の若い世代たちが、若い政治家たち、経済専門家の方たちがどんな考えを持って日韓トンネルに臨んでいらっしやるのか。韓国はこういう風に熱気を帯びた討論をしているのですが日本の戦後世代はこういう問題に対してどれほど敏感に対応されているのか。それについてお答え願います。海底トンネルは先ほどの韓国のお二方の発表にもありましたけれども、特に私が会っている交通関係者の皆様、物流経済にいらっしやる方々のお話を聞くと90パーセントは否定的です。ですから結局海底トンネルが作られたら釜山は通過するだけで日本だけが得をする、こういうお話を90パーセント以上の方がされております。もしそうならば日本側で韓国と一緒に海底トンネルを実行に移そうとする意思があるのならば、釜山が通過地域に過ぎないという問題に対して日本はどのような代案を持ってこの様な問題を解決しようとしているのか。それについてのお話を聞きたいと思いません。これはもちろん日本だけが対応する問題ではなく、韓国も検討し討論すべき問題ですが、まず、日本の日韓トンネル研究会の責任者として釜山が通過地域に過ぎないというこの論点についてどういう対応策を持っていらっしやるのかについてお願いします。また最後に海底トンネル研究会が宗教団体の支援を受けて80年代から仕事をされておりますが、今も尚宗教団体の支援で仕事をされていらっしやるのか、もちろんこれは韓国立場では重要な問題になります。宗教団体が積極的に望んでいるということが、国民的な感情問題といいましようか、あとでまた問題になる可能性もありますので、そのてんについてお話をお願いしたいと思います。そしてホユンス先生。いろいろスタディーを具体化され発表してくださいました。6つのシナリオに備えることが必要だということをおっしゃいました。率直に聞きたいのですが釜山の発展について誰にもまして関心のあるかたがココにいらっしやるのですが、釜山発展研究院と釜山市の観点というのは、この6つのシナリオで何をとり、それでももちろん内部的に決まったものは無いと思えるのですが、可能性としてはどんなシナリオを選ぶつもりなのか虚心坦懐に率

直に話していただければと思います。最後にホチャワン先生。ホジェワン先生は海底トンネル分野では今日始めてお目にかかるのですが本当に専門家でいらっしゃるって多角的な立場でこの問題を長い間検討されてきている先生です。開発効果とか国土軽減問題について発表してくださいましたが、ひとつお聞きしたいことがあります。ホジェワン先生は都市計画を専攻された先生でいらっしゃるようですが、都市計画関係者の方は話をしてみると海底トンネルを肯定的に思っているようです。釜山の北港湾問題とかホ場干潟を開発するとか加徳島新港湾をこれから上海に備えた発展方策として港背地の鎮海市をどのように発展させるのかを、また巨済島と関連して海雲台からカガン大橋をそして影島、ソン島を、加徳島、済州島、巨済島にいたるこの区間を総合的にマルチフルに開発すべきか。そういう観点で海底トンネルの問題を大変肯定的に思っています。さらには対馬と巨済島をつないで釜山一帯を日韓共同経済水域、経済特区、そういう概念にまで総合的に開発したいと思っいらっしゃるようです。もちろん通過するだけの釜山ではなくそこに滞在しその地域が収穫地域となる、そして日韓間の民族主義の問題なども克服できるそういう代案をおっしゃる方もいらっしゃるのですがホ先生はどういう考えをお持ちになっいらっしゃるのかお聞きしたいと思っいます。以上質問を終えます。

【司 会】ありがとうございます。たいへんいい質問でした。野澤先生に3つの質問がありました。ホジェワン先生は都市計画ではなくて地域計画です。でも答弁可能だと思います。ナムギチャン先生もいろいろな質問をされたので、あとでお答え願っいます。では次にチョンチャンム先生願っいます。

【チョン・チャンム】ソウル工学大学で教授をしているチョンチャンムと申します。本日、釜山でいろいろな方々の前で話すチャンスをお戴きまことにありがとうございます。私は日韓海底トンネルの専門家ではありません。私が勉強した分野は郊外の海上高速道路でありまして、それについて論文を2年前に日韓海底トンネルについて首都圏の経済がどうなるのかについて検討したことがあります。そんなことがありまして今日お招きいただきこの場にいます。今日はちょっとなれなれしくない話をしたいと思っいますが、イ・スンユル副総長からのお話、楽観的な都市計画について私は楽観的に私もお話ししたいと思っいます。野澤先生からの今後の推進方向と解決すべき課題について、日韓海底トンネルについてたくさんの方々が結論を出さなければならぬと思っいらっしゃると思っいますが、それについて要約ありがとうございます。ホインス先生の論文を見ると非常に難しい研究テーマだったと思っいます。釜山発展研究院で算出して・・・反対世論から深く研究されていることがわかりました。どういう立場から見るのか釜山物流関係者の方々の全般的な意見ではないかと思っいます。これからの課題も多いと思っいます。ホ・ジェワン先生の日韓海底トンネルと国土の均衡開発のテーマはホ先生が経済学をなさっていますので、先生は3人の方々のなかで釜山の発展効果について最も強い意見をもっいらっしゃると思っいます。この意見に私も同意しています。3人の先生の論文についてこれぐらいに整理して私の意見は釜山市民の方々が日韓海底トンネルについて何故こういう風に保守的なのか私は理解できません。国土計画などを通じて私は国土をいろいろ行って見ますと釜山市、国土計画を立てて何かを導入すると損は無いと思っいらっしゃる方が多かったです。損失するものも10年くらいだと思っある程度の投資費が釜山経済に投入され、今後、釜山

市民の方々の税金で工事することでもないと思います。中央企業または民間企業から投資して事業を進めるとは思います。釜山の市民の方々は賛成する明確な理由があるのに何故こういうふうの問題があると保守的に考えていらっしゃるのか私は理解できないところです。二つ目は都市計画を勉強する人の立場からみると物流や運賃についてはまだ確定していないと思っ

ている部分が多いです。70兆ウォンになるか200兆ウォンになるか30兆になるか誰も知らない部分ですし、技術も分からないし、そういう対話の場までなくしてしまうのか。野澤先生のお話のように一緒に会って政府レベルの意見交換をするのはどうでしょうかという意見があれば釜山市からは何の損失も無いと思います。そういう立場から見ると私はこの状況が理解できないのです。数多くの討論会を見て数多い意見を見て私は今、自分の意見を持って自分の意見から考えることが必要だと思います。国土均衡発展から見ると、昨日私は日本の東京大学にいつてきましたが、日韓海底トンネルについてご存知ですかと聞いたら、日本でも関東や大阪地方の先生ではなく沿岸地域の関心が多くて、同じく韓国においてもソウルではなく、ソウルには関心のテーマではなく関心を持っている人も少ないです。黄海の近くにいる人の関心が高いというのが事実で、関心が無い人が両国に存在していることは事実です。それで釜山がこういうふうに一方向的に考える必要は無いと思います。釜山の海運港湾が釜山経済の3分の1を占めている重要な産業です。ですが物流産業が釜山のビジョンとして働いているかということが聞きたいです。最近港湾物流産業の競争力が釜山のほうから見ると遅れている状況ですがすべてが航空貨物として運ばれており物流や荷動き量なども韓国は今遅れている状況です。私から見ると釜山が今、この状況にとどまっていると、港湾物流産業において比較優位を維持することは出来ないと思います。維持できれば今のこの議論は必要性ないと思いますが、今は一緒に悩んで話す時期ではないかと思います。また重要なイシューは日本経済が今のように世界的に製造業を中心に残っているかという問題です。

日本が製造業に残っていて原材料を輸入して輸出してこそ日韓海底トンネルが利益になるのです。問題があってそれを利益のほうにつなげてゆけばいいのですが、荷動き量も観光客も全部理論の上で考えるべきだと思います。少なくとも韓国と日本が製造業や他のどんな産業に特化してゆくべきで、そのときに荷動き量がどうなるのか、それを考えるべきです。でも人々の行き来からみますと料金、運賃、10年、20年後の意見であって、それが今の時期に機能している内容ではないとおもいます。そして首都圏衛星都市が今、非常に発展を見せていますがソウルという大都市も小規模な衛星都市がもう隷従関係となってしまったといえます。ではその都市が今衰退しているかといえばソウではありません。釜山はどうでしょうか？70年代末は経済が発展していましたが、今はそういう話しはありません。首都圏だけが中心になっていて段々大きくなっているだけで一部の都市計画学者の中には日韓経済圏というのは首都圏に対抗する架空都市で働ける日本が韓国よりも経済水準が高く、釜山と日本の一部の都市が連合したら首都圏の対抗できる、釜山の声を出せる可能性が現れると思います。今の状況では今後、釜山経済圏というのは存在できなくなるかもしれません。ひとつの国土の中で大都市とも競争してこそ発展するのだと思いますが、今は首都圏だけが一方的に大きくなって、他の地域経済圏は衰退減少をみせているのです。こういう観点で日本経済に編入されるという問題ではなく、釜山の人々がそういう風に行使するわけにも行かないし、私はそんなふうにあっていると思いません。そして釜山の方々は、釜山の方々の力量によるもので貿易による様々な機会も

存在しますので、これは避けるべき問題ではなくて挑戦すべき課題だと思います。日本から何故日韓海底トンネルについてこういうふうになっているのか。日本が関心を持っているのは韓国と連結することではなく、ユーラシア大陸と連結することにあるというのが共通の意見だと思いますが、私たちが日本の助けをなし、助けを得ずにトランス・アジア鉄道ネットワークと他の鉄道を連結することは出来ないと思います。私は鍵を握っているのは韓国だと思います。日本からの物流の圧力があつたときにそれをどう調整するかは私たちの立場から出来るので、私たちが利用すればいいのではないかと思います。そういう部分から考えると駅を造って製造基地を造るとか競争力を付ける方向に行けばいいと思いますが、今の釜山経済だけではトランス・チャイナ・ネットワークにつなげることは出来ないと思います。そういう部分は難しいのではないかとおもって。日韓関係は過去はありますけれど、それを忘れてこれからは協力してゆく方策、シベリアや中国に進出できるための協力をしなければならないと思います。

【司 会】 チョン・チャンム教授、釜山のための忠告をありがとうございました。ただ釜山市民の人をまとめて一括していってしまうのはちょっと問題があるのではないかとと思います。保守的だと一括して言うのではなくて、それにはいろいろな意見があるということを理解していただきたいと思います。フロアからの質問は後にしまして今、テーマ発表者からの答えを聞きましてからフロアに回したいと思います。野澤太三先生から質問に対する答えを簡単にお願い申し上げます。

【野澤太三】 ナム・ギチャン先生からのお話でございしますが、技術的には既に解決されているとのことですが、それはまだまだ課題が相当残っているということでございますが、さらに市場の内容はどうか、事業性としてはどうかということは非常に重要であるというお話がありまして、もう次の段階に進むべきではないかというお話がありました。これはまさにそのとおりでありまして、事業性が成り立たないようではこのプロジェクトは成立しないし着手するわけにもゆかないだろう。やはりこのトンネルが効果があるという見極めがついた段階で初めて着手が可能になると思っています。それに必要な資金或いは施工の体制、運営の体制を全部見通した上での着手という風に考えているわけでございます。もう一つ大事なことは船があるし飛行機があります、韓国と日本を結ぶ人と物を運ぶ手段は、既に相当発達をしているのですが、私どものこれまでの青函トンネル、ユーロトンネルの状況を見ますと船よりも早く飛行機よりも安い荷物や貨物というものが必ずありますね。そして人間の移動という点から考えますとご指摘がありましたように3時間ないし4時間、5時間ぐらいまでが我慢の限度かな、ということと考えますと、これはトンネルを中心にして大体100キロ、200キロ、300キロくらいのところが最も影響が強かつ被益する、利益を被るということも分かっておりますので、この辺のところを釜山を中心とする皆様が大きい活用していただければと思うわけでございます。日本でいえば九州地区が最も利益を被るわけであると、こう考えているわけでございます。それからイ・スン Chol先生からのお話がありましたように70代から取り組んでいる、濱私両方ですがトンネルは、濱先生は80代ですが、トンネルの仕事は多くの経験を要することでありますし、私どもは青函トンネルを計画し施工しそして今完成し利用しているその経験を初めから全て知っているのが濱であり、私も後半について関係しておりました。気が

付いて70代になっていたあるいは80代になっていたということですが気持ちは未だ青年の気持ちでございます。それから、日韓トンネル研究会につきまして宗教団体の支援がどうなっているのかというお話がありますが、これは任意団体でスタートした段階で支援をうけ工事をやったことはございますが、現在その姿は解消されまして、今内閣府の認証をいわゆるNPO法人ということで国民の皆様から広くご支援を戴くかたちになっております。このような大プロジェクトになりますと、国民の皆様の幅広いご支援が必要になりますので、そういった宗教的な立場の方も含め幅広いご支援のもとに国民の支持者の **One of them** ということでもうからも進めてゆかなければならないかなと思っております。私どもは全く中立にして公正でございます。大体以上でございます

【司 会】ありがとうございます。ではホ先生お願いします。

【ホ・ユンス】ホ・イスンギル先生から研究の立場、釜山市の立場はどうなのかについて質問してくださいました。私は今、分析したシナリオプランニング技法からしますと日韓間のトンネルについて旅客中心とか一部の物流部分において効果があるというはなしがたくさんありました。それについて需要まで私が加えて研究することが出来ましたが、それについて状況について研究を一応してみたというところです。釜山市の立場からシナリオ1が最もいいとか、最悪は Disasterとかどっちに進めてゆくかはまだ決まっていない部分で、わたしの純粋な研究結果だけだと考えていただきたいと思います。わたしの個人的な考えからは一番の Two Superpowers に行ったほうがよいと思いますが、状況や北東アジアの物流競争の状況によって最後の5番目、6番目のシナリオにできなければ10年後、20年度までは特別な問題なしで釜山港湾を中心に産業が維持できて発展することが出来、そして釜山の地理的な長所を生かして発展させてゆくことが出来ると思います。そしてチョン・チャンム先生からの話にもありましたが、釜山経済が10年後、20年後も今のような港湾産業を維持しているのか、今のビジョンでは出来るかという質問についてはうまく出来ている部分には継続して支援して、他の産業は他の産業の代替してゆく、そういう過程を通じて映像・コンベンション産業などを育成している状況でありますので、日韓海底トンネルが物流だけではなく、映像、映画その他のコンベンション事業にまで影響を与える可能性も少なくともある程度はあると私は思っています。以上です。ありがとうございました。

【司 会】拍手をお願いします。先ほど野澤太三先生が日本の戦後若い世代の関心についての話もありましたが、こういう部分がちょっと知りたいところです。年配の問題ではなくて若い世代がどれほどの関心を持っているのか。それについての答えをあとでお願いします。それではホ・ジェワン先生お願いします。

【ホ・ジェワン】どこまで答えてよいのか分からないのですが、いくつか私の意見を申し上げたいと思います。まず第一に記憶すべきことは今すぐ韓国と日本が日韓海底トンネルをしたいと公表したとしても実際に海底トンネルが完成するためには少なくとも30年以上はかかります。ユーロトンネルの例を申し上げますと、イギリスとフランスが英仏海底トンネルを調査

してみようとそれを話したのが63年度でした。1963年度でした。イギリスとフランスが
ではこの二国間で主導して海底トンネルを作りましょう、そういう政府間協定を結んだのが7
1年でした。そして紆余曲折を経て完成したのが1994年度でした。政府間の合意を締結し
たとしても20年、調査を始めて30年です。多分韓国と日本はイギリスとフランスよりも、
もっともっと解決すべき関係があると思います。ですから少なくとも30年以上を見通して日
韓トンネルを話し合わなければならぬことを記憶していただきたいと思います。もうひとつ、
日韓海底トンネルは英仏トンネルが可能だったのは収益性とかもちろんそういう話もありま
すけれど、本当はそうではなくて一番基本的な条件は軍事共同体を NATO という軍事共同体
があったからです。イギリスとフランスが最初に政府間交渉を結んでから中断した理由はイ
ギリスの軍部が反対したからです。同じように韓国と日本がアメリカを中心に友好国とい
いますが二国間の共同軍事、私の国を侵略しないだろう、そのような確信が無ければこのよ
うな海底トンネルは不可能です。二番目に不可能なケースですが日韓トンネルが単なる日本
と韓国を結ぶだけのトンネルであります、実質的な利益はありません。この海底トンネル
が少なくとも現実化するためには、韓国を通過して中国そしてさらにはヨーロッパまで行
ける通路にならないということです。そして多くの方が日韓海底トンネルの妥当性がな
いといひます。しかし妥当性という話をするとき2つの側面があります。ひとつは社会的な
妥当性でありまして、もうひとつは事業的妥当性であります。英仏海底トンネルを運
営するユーロトンネル社が赤字だということは事業的妥当性的な面です。つまり海底
トンネルを運営するキャッシュフローがあわないことができます。その重要な理由は英
仏トンネルは100パーセント民間投資ビジネスだったからです。100パーセント民間
事業だったので英仏トンネルに使われた14兆ウォンに至るものが株式よりは国際金
融機関から借りてきた。その利子の償還がうまくいかなかったので赤字が生まれ
ています。社会的妥当性というのは海底トンネルを運営するその失態のキャッシュ
フローが合うか合わないかではなくて社会的な妥当性というのはつまり海底トン
ネルによって全体社会が受ける利益と全体社会が受ける損失とどっちのほうが大
きいか、英仏トンネルの検討結果を見ますと英仏トンネルは運営する前も・・・あり
ました。民間事業としてやればこれは赤字となる。しかし社会的には大きな利益に
なるだろう。なぜならば海底トンネルが出来上がれば陸上交通手段が生まれ既存の
海上の手段もあります。これが競合すると陸上交通手段が海上交通よりも運賃が安
くないにしても、二つの交通手段間の競争が海上輸送運賃も安くなるし、新し
く作られた陸上運賃も既存のものよりも安くなるだろう。10パーセントぐら
い低くなるだろう。数千万人がその運賃コストの中で10パーセントの運賃
コストが削減できるということをかんがえてみてください。これがもっとも大
きな社会的妥当性です。日韓海底トンネルをつくる場合、日韓海底トンネルが
その通行手段、通行運賃がやすいからではなく、新しい交通手段が入って
きて競争した結果、既存の運賃も安くなるし、新しく作ったものも安くなる。
ですから利用者にとっては旅行者であれ企業家であれビジネスマンであれ安
い運賃で往来できるということになります。ですから社会的妥当性は高くなり
ます。

【司 会】まとめてください。すみません。

【ホ・ジェワン】最後に私の希望だけを申しますと、韓国の住宅総合不動産税をみてみますと、わたしはスジというところに住んでいますが、5パーセントが分担にすんでいるということです。しかし釜山は5パーセントにもなりません。これはなにをいうかと申しますと、釜山というところが何か新しいきっかけが無ければ地域経済の活性化は図れない。例えば私は海底トンネルで、海底トンネルの利益よりも海底トンネルで釜山が持つ立地的な競争力が大きくなると 思います。多くの方が経済特区にすべての企業が入るかどうかが疑問に思われますが、海底トンネルがあれば日本をターゲットにした企業が入ると思います。ですから釜山がこの海底トンネルに主導的な、英仏トンネルは地域ではなく産業界が主導でした。その海底トンネルの収益性が高いだろうなという国際コンサルタント会社の報告があったからですが、韓国は産業界の主導は期待できません。むしろ釜山地域が指導する必要があると思います。ありがとうございます。

【司 会】野澤会長には、若い世代が海底トンネルにどういう風に思っているのか、簡単をお願いします。

【野澤太三】関心を持っているかということですが、今国土交通省の若いグループが「21世紀プロジェクト」ということで、いくつかの未来的なプロジェクトをもちあげておりますが、そのなかの一番魅力的なプロジェクトが日韓トンネルであると。これは公式の計画とかそういうことではありませんが、ビジョンとして打ち出しております。また自由民主党の外交部会を中心としたグループも韓国との良好な関係を維持するためのもっとも有効なプロジェクトとして育てるべきであるということ、すでに中山元会長をはじめ継続して取り組んでいるところでございまして、今後ともそういった考え方については変わっておりません。みんな若い人が参画しております。

【司 会】はいありがとうございます。私が6時30分までに終わらせたいと申しあげましたが、質疑応答の時間も長くなり皆さんの我慢の時間を10分くらい20分くらい延長するのがいかがでしょうか。

それではここからは皆さんに時間をまわしたいと思います。質疑応答が書面からありましてソウルから釜山までこの問題で来られたとおっしゃいましたが質問もひとつの技術だと思えますが質問を必ず1分以内をお願いいたします。はい。マイクありませんか。

【会場から発表者不明】3つほど簡単に申し上げたいと思います。トンネルコストの予測が出来るにもかかわらず話が出ていません。A,B,Cの案、そして日本の対馬、壱岐、橋で結ぶことが出来るにもかかわらず陸地を利用すれば海は114Kmくらいにしかならないと思うのですが、それはだめなんですか。費用を十分知っています。もうココで何故発表しないんだらうという気がします。中国でも台湾と48兆から60兆ウォンかかるというふうにいっています。日本の青函トンネルは日本円で7千億円、ドルで58億ドル、キロ当たり1億800万ドルくらいかかっていると思いますけれども、ユーロトンネルは64億兆ウォンくらいになると思います。日韓トンネルのコストを十分に皆さんは考えているにも係わらず話をして

ん。また工法と言うのは TBM 工法を使われるということなのですが、地震にも問題は無いのか。三番目は重要なことなんです、日本列島の陸地化、陸地化になると思うのですが、トンネルを作ると日本列島の陸地化になるのですが、数百億ドルの効果があるにもかかわらず、これからじゃあこのコスト全体を分担し、工事が終わってから釜山経済活性化のために特別対策も立てる必要があると思います。また経済的な日韓間の何か重要な対策を研究して欲しいと思います。何故こういう話を申し上げるかと言いますとスエゾン川を通過するだけで10億ドルくらいがかかります、コストとして。日韓トンネルはホ先生のお話のように64年度の、構想は39年度ありましたが64年度構想して84年度完成しました。24年間かかったわけです。その工事期間の間も魚が泳いでいたのですね、ですから、工事を短縮できる方法、日本で画期的な釜山経済を活かせる、活性化できる特別案を講じなければならないと思います。ありがとうございます。

【司 会】この関係は野沢先生おねがいします。後でお願いします。あとで。それから、チョン・グニョン教授お願いします。質問を簡単をお願いします。どの先生に質問するかもお願いします。

【チョン・グニョン】はい、質問いたします。トンネルに関して標準断面構成については問題が無いと思いますが、ルートの問題がありました。日本は A 案ではないかという話もあって、釜山は C 案を願っているという話もあって、それはまだ検討段階だとおっしゃいました。線路の規格の問題ですが、道路なら韓国も日本もトンネルを通過するときは問題が無いと思いますが、報告書からみると新幹線の規格に1435ミリミリの規格、その方式が最適だとおっしゃいましたが、韓国には KTX の路線がすでに京釜線にあって、今後20、30年経ったら全国土にこの路線が普及しますが連係問題はどうなるのが正しいのか。これが想定されて、どっちの方が正しいのか、そっちの方ちょっと疑問があります。そして、ホジェワン先生に一つ質問がありますが、これがトンネルが開通すると、日本の野沢先生からの話にもありましたが、歴史、そして工事期間などに関していろいろな問題はありますけれども入り口とかについて付帯施設が必要だと思います。釜山の都心から見るとそれを確保する必要はなく、周辺地域は全部グリーンベルトとなっていてこんな状況の中で交通が地域をリードする部分において問題となると思います。今後、都市発展において地域開発において、出入り口との連携について発展方向はどうなるかお願いします。ユ・会長お願いします。

別の面で質問いたします。

【司 会】どなたにご質問ですか

【会場から発表者不明】まず中央大学のホ先生に質問を申し上げます。日韓海底トンネルは十分な市民の共感帯と損得を考えてから構想するのが、それが先だと思います。イギリスとフランスの海底トンネルはその当時イギリスとフランスは人口も似ていましたし、国民所得も同じようなレベルでした。また今は G7 として世界のリーダーです。そういう国と、今、韓国と

日本はちょっと相手にならないと思うのです。そういうレベルで経済的な側面を、余り経済的な面だけを考えていらっしゃるのではないかと思います。二番目に物流的な側面ではホユンス先生にご質問いたします。今、海底トンネル、先ほどある方が15年かかる20年かかる、またある方は始まったら30年かかるというふうにおっしゃいました。大陸横断鉄道が運行されているとき、果たしてどっちのほうの方が有利なのでしょうか。三番目には、地政学的な面で日本の野澤会長にご質問いたします。もし日本が大陸に接している韓国が18年前に研究会を発足して閣議の認定を経て果たして仕事をこのように推進できたんだらうかということを質問したいと思います。

【司 会】はい、朴先生お願いします。質問するときは自己紹介をまずお願いします。

【パク・キョンブ】私はソウルから来たパクキョンブと申します。日韓海底トンネル研究院の理事長となっています。本院は2004年度に日本の日韓トンネル研究会と一緒に進めるために韓国でも社団法人を作ったわけで政府から承認を受けて去年3月に発足しました。私の質問の前に先ほど説明いただきましたので、反駁も出来ずにいますが、韓国はこれから未来志向的な方向へ進んでいかなければなりません。最初にアメリカを相手にして他の国々が発展していますが、韓国はどちらを相手として目指してゆくべきでしょうか。韓国は日本、中国、アメリカでハブは韓国になるべきです。

【司 会】質問でお願いします。

【パク・キョンブ】補足説明です。今、否定的な意見もある肯定的な意見もありますが、韓国はある意味で日本から・・・です。4月22日、KNN テレビに私が出てお話しましたが、時事ジャーナル、この雑誌5月15日に販売されたこの雑誌にも私の意見がありますので関心のある方はお願いします。釜山も市民が反対する理由は無いと思います。今、間違ってしまったら日本もソウですけれども、第二の都市が大阪でした。数年前に横浜になってしまったわけですが、そうってしまったら釜山が今現在仁川が3位となっていますが、4、5年経ってしまうと2位を奪われてしまうというわけです。釜山はどうなるのでしょうか。日韓海底トンネルと釜山の選択、ですから釜山発展研究院ではこれから肯定的であれ否定的であれ釜山の成功のためこれを続けて研究し、釜山の発展のためにこれを続けなければならないと私は思っています。以上です。

【司 会】質問ではなく補足説明とご理解していただければと思います。質問も簡単をお願いします。今、時間上の問題もありまして簡単をお願いします。

【ウ】国土関係研究所のウと申します。今日、ナム・ギチャン先生が討論を明快にされました。あとでホ・ジェワン先生にまた質問したいと思います。まず野澤会長に質問を申し上げます。日本はイギリスの影響を受けまして右側に運行しますね。それは韓国違います。韓国は右側ですから。それをどのように解決されるのでしょうか。これが日本が1939年まで満鉄株式会

社ですね、日本の新幹線と関釜連絡船で満州まで行ってハルピンからパリまで行く列車がシベリア横断鉄道がありました。そして大東亜共栄圏を夢見てそのときの夢にまた浸っているのではないかと、その延長線上で大陸に関する熱望というか経済性の問題を克服してまで、それを狙っているのではないかとそういうふうにかえます。右翼が韓国の統一、海底トンネル、すべての問題を大東亜共栄圏として考える思想的な裏づけがあるのではないかと思います。まず唐津の出発点にトンネルを掘っていますけれども、一番重要なことはEUのモデルだと思います。イギリスとフランスとは違うのですね。EUと日中韓の状況を見ますと、アジアは冷戦体制でも正反対のコミュニズムと・・・極端な対立をしていました。いまま大陸と海洋勢力の軸が。

【司 会】 簡単をお願いします

【ウ】 アメリカと中国がそうですしアメリカとロシア、日本とロシア、日本と中国この列強が平和な東アジア共栄圏になるのだろうか、EUのモデルは違うと思うのです、EUは世界大戦が終わってキリスト的な思想の元で統合しましたが、私たちの関係とは違うと思います。また今はテロの時代です。だから今は脆弱な状況におかれていると思います。経済性を離れてそうなんです。

ホ先生にも申し上げたいのですが、日本の国土交通省、トンネル、橋、年金を使って国家が債務を負ってトライアングルにしています。国土交通省、自民党、建設業者の延長でこれをしたがる巨大なプロジェクトなんです、今、日本の政界を見るとサハリンとかハバロフスクまで沿海州をつなぐその線路まであります。みなさん英仏は50キロですが青函は53Kmです。釜山は231キロです。天文学的な差がある距離です。これをしたとき、そしてもうひとつ釜山の広域市という行政構造はトンネルができあがったときにカレーのようにできることはありません。物流基地が出来るような土地もありません。ですから巨済島というところ、チンジュをつなげば英仏トンネルで物流基地があって低い発展しか出来ません。・・・がもっと発展します。・・・を指導するからです。ブリュッセルとかケルンとはアムステルダム、ロッテルダム、結ばれる、そういうところにあるのが・・・がもっと発展しました。でも韓国は半島です。釜山はその最後にあります。ですから波及効果は少ないと思います。トンネルがA案で進めばチンジュがリーダーになると思います。ですからそういう面で釜山は海運産業まあ釜山にとってはいろいろマイナスになるのではないかと思います。イギリス、ロンドン、パリ、ブリュッセルがバナナコリとですね、集中しているのですね。発展地域が。陸上手段において利益が極大化する経済的なメリットがありました、日本列島は長いですし、韓半島とも。ですからヨーロッパに比べると経済的なメリットも少ないのではないかと思います。長くなってすみません。

【司 会】 質問は以上とさせていただきます。答えになるものもあれば、ならないものもあるとおもいますが、今、時間がオーバーしてしまいましたので、皆さんもうちょっと我慢してください。それで今、全部答えることは出来ないと思います。2分くらいの線で主題発表をお願いいたします。野澤先生、ちょっと時間を短くして全部入らないと思いますが、よろしく願いいたします。

【濱建介】コストのことが出ましたのでお話しします。これが簡単に出るかという考えをされているかも知れませんが、トンネルは地質によってもものすごく金が変わるわけです。同じ地質でも水がどういうふうに出るかによってべらぼうに変わってくるわけです。全体的な値段ですが、一例ですが、青函トンネルが54キロありまして、5300億です。同じ日本ですが東京のアクアラインという東京湾を横断するトンネルと橋梁の部分これが15キロあります。15キロのうち10キロがシールドトンネル、その中央の縦坑も入れまして1兆5千億かかっております。ですから地質により施工法により、また時期が青函の場合は69年から実際の調査工事を始めております。調査そのものはもっと前ですけれども。ですから今回のA、B、Cルートにしてもどのくらいの固結度があるか、どのくらいの湧水があるか、そういったものを全部詳細にしなないと出てこないものです。ですから大雑把に言って200キロあってではどのくらいかといえば、わたしがここでいうならば10兆から20兆円くらいじゃないかしかいえないのが本音でございます。

【司 会】費用は100兆から200兆になるのではないかなという意見でした。

【野澤太三】それから私にも質問がありました地震対策は大丈夫かということですが、実は私は日本で大深度土地利用という法律を議員立法で通した一人でございますが、地震は地下深くなるほど安全になります。これは阪神淡路のときにしっかりと実証されておりました、このてんではもうご心配ないと思っております。それから新幹線規格の1435mmが最適と私は申し上げましたが、これは韓国のみならず中国を含め世界的な意味でもっとも一般的なゲージであるということから在来線の活用も含めてこれが一番効果的だということでございます。新幹線も貨物もこれで運べるということでございます。それから出入り口に土地があまりないという釜山の実態を考えて見ますと、その出入り口付近の施工基地あるいは将来の「・・基地、あるいは駅を設置することさらには、大きなシャトルの基地が必要になりますが、これはやはり外側に求めなければならないと。それをどうするかは韓国の皆様に大いに知恵を絞ってもらいたいと思っております。それから右側通行か左側通行かということは確かに解決しなければいけないことですが、両国で相談することで解決しなければならない。

【司 会】ホ・ジェワン先生 1分か2分くらいでお願いします。

【ホ・ジェワン】まず推定費用は大きな意味はありません。今話すのは余り意味がありません。英仏海底トンネルも予想したより2倍以上かかってしまいました。10年以上の大規模事業は推定費用はありません。オーストラリア、オペラハウスの予想したものの10倍以上かかりました。そして釜山の立場で緊急で大規模な土地が必要だという話がありましたけれども、近隣地域のミリャン（密陽）とかもいいと思いますし、また海底トンネルの効果を正確に見るためには海底トンネルの主要駅は必ず大都市でなければなりません。大都市を通過しなければなりません。そうしないと大都市圏で大都市をつなぐ500万以上の大都市圏をつなぐ路線にならないと海底トンネルの経済性はないと思います。もし土地が必要ならば、また、ホ先生はおか

しな話を言っているといわれる方もいらっしゃるかもしれませんが、私が釜山市長だった路線の問題を深刻に考慮したいと思います。得と失を考えよう。韓国と日本は経済力の差があるというお話がありました。英仏トンネルと同じにはいかないという話がありましたけれども、ヨーロッパのスペインとアフリカのモロッコは経済力の格差がひどい地域ですが、ジブラルタル海峡にも海底トンネルの議論があります。これは単純に経済力の格差があるから海底トンネルができる、できないではなくて、造って経済力の低い国と高い国がお互い調整が出来るウィンウィンを考えるのです。韓国の負担が大きすぎる230キロですが、冷静に考えますとその中で韓国が負担すべきものは韓国と対馬50キロしかありません。半分考えると25キロで、235キロのうち25キロだけを韓国が負担すればよいので10兆円というお話がありました。80兆ウォンくらいですよ。10分の一くらいを負担すればよいのです。8兆ウォンです。韓国首都圏の400から500万人の新都市をつくるにはそれほどお金はかかります。ソウルの首都圏で新都市を造るよりは、こっちのほうで国家の未来を考えたときにもっと利益があると思います。

【司 会】3時間ぐらい経っていますが皆さん本当にありがとうございます。このように長時間一緒にご臨席くださいましてありがとうございます。釜山発展研究院のキム・ヨンサン院長拍手でお迎えしたいと思います。

【キム・ヨンサン】皆様、本日は結論を出す日ではありません。これからスタートです。本日を機に釜山で活発な議論が行われることを期待しています。本日テーマ発表をしてくださった方々、そして議事進行者の皆様、そしてフロアから質問してくださった方々、本日はこれもちまして終わらせていただきます。3時間の間みなさま本当にありがとうございました。

関連新聞記事

朝鮮日報

chosun.com

부산·경남

2007년 5월 15일 화요일 라⑥

“양국간 의견교환 기회 필요”

한일해저터널 심포지엄

한일해저터널 관련 국제심포지엄이 14일 부산에서 열렸다.

부산시와 부산발전연구원이 ‘한일해저터널과 부산의 선택’이란 주제로 공동 주최한 이 심포지엄은 이날 오후 4시부터 2시간30여분간 부산 연제구 연산동 부산시 상수도사업본부 10층 회의실에서 진행됐다. 심포지엄에선 노자와 다이조우(野澤太三) 일한터널연구회 회장, 허윤수 부산발전연구원 부연구위원, 허재완 중앙대 산업과 학대학장 등 3명이 주제 발표를 했다.

노자와 회장은 ‘일한터널계획에 대하여’란 주제로 발표를 하면서 “일한터널계획에서의 기점과 종점으론 일본의 후쿠오카와 한국의 부산으로 하는 것을 전제로 한다”며 “향후 과제로선 일본의 오사카, 한국의 서울을 배후지로 고려하고 있으며 장래는 도쿄, 북경까지 시야에 넣어

검토할 것”이라고 말했다.

노자와 회장은 또, “공사기간은 15~20년 정도 소요될 전망”이라며 “그러나 양국 연구자, 각종 단체들이 협력해 터널에 관한 기술적, 경제적, 사회적 역할 등을 연구하여 제대로 된 전망을 먼저 수립해야 하고, 양국 정부간 의견 교환 기회를 만드는 것도 필요하다”고 말했다.

허윤수 부연구위원은 ‘물류측면에서의 한일해저터널 활용 가능성-시나리오 플래닝 기법을 중심으로’란 발제를 통해 “대학·국책연구원 등 전문가 35명을 상대로 한일해저터널의 영향에 대해 설문조사를 한 결과, ‘해저터널로 인해 부산항 부가가치 물류기능은 지금과 별 달라지는 것이 없을 전망’이란 응답이 50.4%였다”며 “반면 ‘부가물류 기능확대, 물동량 증가 등 큰 영향을 미칠 것’이란 응답은 28.2%에 그쳤다”고 말했다.

박주영 기자

朝鮮日報（2007年5月15日）釜山・慶南版

【翻 訳】

「両国間の意見交換の機会必要」

日韓海底トンネルシンポジウム

日韓海底トンネル関連の国際シンポジウムが14日、釜山で開かれた。

釜山市と釜山発展研究院が「日韓海底トンネルと釜山の選択」という主題で共同主催したこのシンポジウムは、この日午後4時から2時間30余分間、釜山ヨンジェ区ヨンサン洞 釜山市上水道事業本部10階会議室で行われた。シンポジウムでは野沢太三日韓トンネル研究会会長、ホ・ユンス釜山発展研究院副研究委員、ホ・ジェワン中央大産業科学大学長など3名が主題発表を行った。

野沢会長は「日韓トンネル計画に対して」という主題で発表し、「日韓トンネル計画の起点と終点としては、日本の福岡と韓国の釜山とすることを前提とする」とし、「今後の課題としては、日本の大阪、韓国のソウルを背後地と考慮しており、将来は東京、北京まで視野に入れ検討するもの」と話した。

野沢会長はまた、「工事期間は15～20年程度所要する見通し」とし、「しかし、両国の研究者、各種団体が協力してトンネルに関する技術的、経済的、社会的役割等を研究し、しっかりした見通しをまず樹立しなければならず、両国政府間の意見交換の機会を作ることも必要」と話した。

ホ・ユンス副研究委員は「物流面での日韓海底トンネルの活用可能性＝シナリオプランニング技法を中心として」という提案を通して「大学・国策研究院など専門家35人を対象に日韓海底トンネルの影響に対しアンケートを行った結果、“海底トンネルによって釜山港の付加価値物流機能は今と特に変わらない見通し”という回答が50.4%だった」とし、「反面“付加物流機能拡大、物動量増加など大きな影響を与えるもの”という回答は28.2%にとどまった」と話した。

朝鮮日報

A16

2007년 5월 11일 금요일 나

전국

‘韓·日 해저터널 논의’ 다시 수면 위로

한일(韓日) 간 오랜 검토와 논란의 대상이었던 ‘한일 해저터널’ 건설에 대한 논의가 최근 부산에서 다시 활기를 띠고 있다.

부산시와 부산발전연구원은 한일해저터널 건설의 필요성에 대해 본격 논의하기 위해 오는 15일 ‘한일해저터널 국제세미나’를 열 예정이다. 이에 앞서 부산시는 한일해저터널에 대한 이해도를 높이기 위해 지난 3일 교통국 주최로 ‘한일해저터널 워크숍’을 갖는 등 그동안 잠잠했던 한일해저터널에 대한 공론을 본격화하는 모습이다.

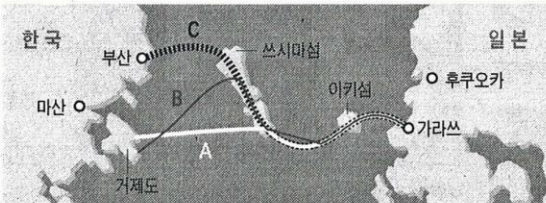
부산시의 이 같은 움직임은 지난 2월 말 허남식(許南植) 부산시장이 부산시의 10대 과제를 발표하는 자리에서 “당사자가 될 수도 있는 부산시가 한일 해저터널 건설 문제에 대해 진지하게 검토할 필요가 있다”고 언급하면서 시작됐다. 부산시 이영환(50) 선진부산개발본부장은 “부산이 해저터널 논의의 내용과 수준에 대해 잘 알고 있어야 향후 필요한 대책을 세울 수 있을 것”이라고 말해, 앞으로 한일해저터널 건설이 보다 심도 있게 논의될 수 있음을 시사했다.

◆3개 노선 검토 중

노선은 현재 3개 안으로 압축돼 있다. 일본 규슈 사가현 가라쓰~쓰시마 하도~경남 거제시(209km), 일본 가라쓰~쓰시마 상도~경남 거제시(217km), 일본 가라쓰~쓰시마~부산(231km) 등 노선이다. 이는 그동안 해저터널에 대한 연구를 주로 해왔던 일본 측 학계의 안(案)이다. 이 터널 길이는 영국~프랑스를 잇는 유로터널 50.54km의 4배 이상이다. 이 터널이 만들어질 경우 해저터널 중 세계 최장(最長)이 된다.

이들 3개 노선은 서로 장·단점

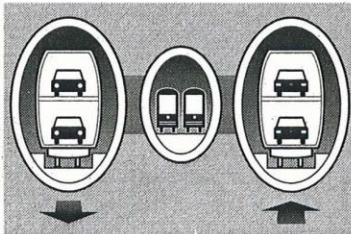
한·일 해저터널 노선 구상안



	총연장	최대수심	육상거리	해저거리	특징
A안	209km	155m	64km	145km	대단층 우회, 해저구간이 가장 깊
B안	217km	160m	76km	141km	쓰시마 횡단
C안	231km	220m	103km	128km	노선이 비교적 직선으로 주행성 양호, 대단층 통과

유로터널(도버해협) 개요

총연장	50.45km
착공	1988년
개통	1994년
공사비	14조원
터널 구성	철도전용터널 3개 (좌우 일방통행, 중앙 서비스 터널) 차량운반, 여객·화물 2종류 열차운행



부산시, 워크숍·세미나 개최 등 공론 본격화 3개 노선 검토... 사업타당성 놓고 찬반 ‘팽팽’

을 갖고 있다. 쓰시마 하도(下島)를 거쳐 거제시로 가는 1안은 가장 짧지만 바다 밑으로 가는 거리가 가장 길다. 쓰시마 상도(上島)를 거쳐 거제시로 가는 2안은 쓰시마를 횡단하는 것 외에 1안과 비슷하다. 부산으로 가는 3안은 노선이 비교적 직선이지만 가장 길고 지진대를 지난다는 문제점을 안고 있다. 그러나 부산항과 경부축 등 물류 연결성 및 효율성이 좋고 경제성이 높다는 것이 장점이다. 또 해저(海底) 부분이 128km로 다른

안에 비해 20km 가까이 짧다.

공사비는 60조~100조원, 공사기간은 15~20년에 이를 것으로 추산되고 있다. 유로터널(공사비 약 14조원, 공사기간 6년)에 비해 공사비는 5배, 공기는 3배 이상이다. 그러나 터널을 몇 개로 할지, 터널에 도로뿐 아니라 철로도 넣을지 등에 대해선 정해지지 않았다. 전문가들은 터널 기능과 노선 등에 따라 사업비와 공사기간이 더 늘어날 가능성이 큰 것으로 보고 있다. 유로터널은 굴이 3개(좌우 일

방통행 터널, 중앙 관리용 터널)로, 열차가 운행되고 있다.

◆극명히 갈리는 찬반 논쟁

사업타당성이 주 논란거리다. 찬성론자들은 일본에서 대륙으로 수송되는 물동량의 통과료만 챙겨도 남는 장사라는 주장을 펴고 있다. 한국해양대 박진희(41) 물류시스템공학과 교수의 연구에 따르면, 부산~오사카 간 물류 비용이 현재는 컨테이너 1개(20피트 기준)당 665달러지만 해저터널이 건설되면 472달러로 거의 30% 절감된다. 박 교수는 “해저터널 건설에 의한 성장잠재력 증가는 일본이 5% 이내지만 한국의 경우 9~150%일 정도로 한국 측이 월등히 높다”고 주장했다.

해저터널이 건설될 경우 부산의 혜택이 클 것이라 예측도 있다. 부산대 정현영(50) 도시공학과 교수는 “해저터널이 건설되면 부산을 중심으로 한 우리 동남권과 일본 규슈 지역이 한일해협 경제권을 형성할 가능성이 크다”고 말했다.

반면 반대론자들은 “한국 측엔 실익이 없고 일본의 대륙진출을 돕기만 하는 결과를 초래한다”는 입장이다. 부산대 최열(48) 도시문제연구소장은 “해저터널이 건설될 경우 우리는 동남쪽의 일본만큼 공간이 확보되지만, 일본은 우리를 거쳐 유라시아 대륙까지 공간이 넓어져 공간적 형평성이 맞지 않는다”고 주장했다.

반대론자들은 2003년 한국교통연구원이 건설교통부 발주를 받아 수행한 ‘한일해저터널 필요성 연구’에서 “해저 화산지대를 지나고 있는 등 3개 노선 모두 사업성이 없다”고 결론 낸 것도 근거로 내세우고 있다.

부산=박주영 기자 park21@chosun.com

朝鮮日報 (2007年5月11日)

【翻 訳】

「日韓海底トンネル論議」再び水面上に

日韓間の長い検討と論難の対象であった「日韓海底トンネル」建設に関する論議が最近釜山で再び活気を帯びている。

釜山市と釜山発展研究院は日韓海底トンネル建設の必要性に対する本格的な論議のため、来る14日「日韓海底トンネル国際セミナー」を開く予定である。これに先立ち釜山市は、日韓海底トンネルに対する理解度を高めるために去る3日、交通局の主催で「日韓海底トンネルワークショップ」をもつなど、これまで静かであった日韓海底トンネルに対する公開議論を本格化する様子だ。

釜山市のこのような動きは、去る2月末、ホ・ナムシク（許南植）釜山市長が10大課題を発表する席で「当事者になり得る釜山市は日韓海底トンネル建設問題に対して真剣に検討する必要がある」と言及したことから始まった。釜山市のイ・ヨンファル（50）先進釜山開発本部長は「釜山が海底トンネル論議の内容と水準を知らなければ、今後必要な対策を立てることができない」と話し、今後、日韓海底トンネル建設がより深く論議されうることを示唆した。

◆3つの路線検討中

路線は現在3つの案に圧縮されている。日本の九州佐賀県の唐津～対馬下島～慶尚南道巨濟市（209km）、日本の唐津～対馬上島～慶尚南道巨濟市（217km）、日本の唐津～対馬～釜山（231km）などの路線だ。これは今まで海底トンネルの研究を行ってきた日本側の学界の案である。このトンネルの長さはイギリス～フランスを結ぶユーロトンネル50.54kmの4倍以上だ。このトンネルが作られた場合、海底トンネルの中で世界最長となる。

これら3つの路線はお互い長所と短所を持っている。対馬下島を経て巨濟市に行く2案は対馬を横断すること以外は1案と似ている。釜山に行く3案は路線が比較的直線であるが、最も長く地震帯を通るという問題点をかかえている。しかし、釜山港と京釜軸など物流の連結性および効率性がよく経済性が高いというのが長所である。また海底部分が128kmで他の案に比べ20km近く短い。

工事費は60兆～100兆ウォン、工事期間は15～20年かかると推算されている。ユーロトンネル（工事費約14兆ウォン、工事期間6年）に比べ工事費は5倍、工期は3倍以上だ。しかし、トンネルを何本にするのか、トンネルに道路だけでなく鉄道も敷くのかなどに関しては決まっていない。専門家はトンネルの機能と路線などによって事業費と工事期間がさらに増える可能性が高いとみている。ユーロトンネルはトンネルが3つ（左右の一方通行トンネル、中央の管理用トンネル）で列車が運行している。

◆はっきりと分かれる賛否論争

事業妥当性が主な論点である。賛成論者たちは日本から大陸に輸送される物動量の通過料の

み確保しても儲かる商売だという主張を広げている。韓国海洋大パク・チンヒ（41）物流システム工学科教授の研究によると、釜山～大阪間の物流費用が現在はコンテナ1つ（20 フィート基準）当り665ドルであるが、海底トンネルが建設されれば472ドルでほぼ30%節減される。パク教授は「海底トンネル建設による成長潜在力の増加は日本が5%以内だが、韓国の場合、9～150%くらいと韓国側がはるかに高い」と主張した。

海底トンネルが建設される場合、釜山の恵沢が大きいという予測もある。釜山大チョン・ヒホンヨン（50）都市工学科教授は「海底トンネルが建設されれば、釜山を中心とした我々東南圏と日本の九州地域が日韓海峡経済圏を形成する可能性が高い」と話した。

反面、反対論者たちは「韓国側には実益がなく、日本の大陸進出を助けるだけの結果をもたらす」という立場である。釜山大チェ・ヨル(48)都市問題研究所長は「海底トンネルが建設される場合、我々は東南側の日本だけ空間が確保されるが、日本は我々を経てユーラシア大陸まで空間が広がり空間的な平衡性が釣り合わない」と主張した。

反対論者たちは2003年韓国交通研究院が建設交通部の発注を受け遂行した「日韓海底トンネルの必要性の研究」で「海底の火山地帯を通過している等3つの路線全てに事業性がない」と結論を出したことも根拠としてあげている。