

# 日韓海底トンネル専門学会セミナー (第33回大韓土木学会定期学術大会)

## 参加報告書

開催日：2007年10月11日（木）

主催：社団法人 大韓土木学会

主管：社団法人 韓日海底トンネル研究院

場所：大韓民国 テグ（大邱）広域市

会場：EXCO（大邱展示コンベンションセンター）409-1号

特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会



## 【目 次】

### 本 文

1. 日韓海底トンネル専門学会セミナーとは何か . . . . . 2
2. セミナー参加の経緯 . . . . . 3
3. 会場全体の動き . . . . . 3
4. 発表者および討論者の紹介 . . . . . 4
5. 主題発表 . . . . . 6
6. 討 論 . . . . . 7

### 資 料 編

- 写 真 . . . . . 11
- 発言内容 . . . . . 17
- 新聞記事 . . . . . 25

# 日韓海底トンネル専門学会セミナー参加報告書

## 1. 日韓海底トンネル専門学会セミナーとは何か

- ① 主 題：日韓海底トンネル建設の可能性はあるのか
- ② 開催目的：日韓海底トンネル建設構想について土木関係者の理解を広げる
- ③ 期 間：2007年10月11日（木）14時30分～16時30分
- ④ 場 所：EXCO（大邱展示コンベンションセンター）409号の1  
大韓民国大邱広域市
- ⑤ 主 催：社団法人 大韓土木学会 / 主 管：社団法人 韓日海底トンネル研究院
- ⑥ 主題発表：以下の3名
  - ◆ホ・ジェワン（中央大学校 都市計画学科 教授）  
日韓海底トンネルの国土波及効果の検討
  - ◆イ・ジョンチュル（釜慶大学校 建設交通部 教授）  
日韓海底トンネルの土木工学的展望
  - ◆シン・ジャンチョル（崇實大学校 社会科学大学 日本学科 教授）  
東北アジア繁栄のための日韓間の海底トンネル建設
- ⑦ 討論者：以下の3名に主題発表者3名を加えた6名
  - ◆アン・ヨンモ（大邱支庁政策開発担当官）
  - ◆チョン・ホニョン（釜山市交通審議委員）
  - ◆野沢太三（特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会 会長）
- ⑧ 司 会：総合司会は以下の1名
  - ◆ムン・ジョンシク（消防防災庁、財政企画チーム、国会担当）
- ⑨ 座 長：討論の座長は以下の1名
  - ◆パク・キョンブ（社団法人 韓日海底トンネル研究院 理事長）
- ⑩ 通 訳：逐次通訳（日本語→韓国語、韓国語→日本語）
  - ◆日本語と韓国語間の逐次通訳をFM ラジオで受信して聞いた。
- ⑪ 参加者：約150名

## 2. シンポジウム参加の経緯

社団法人韓日海底トンネル研究院のパク・キョンブ理事長から当会事務局に電話でセミナー参加要請があった。要請内容は、社団法人大韓土木学会主催の「第33回大韓土木学会定期学術大会」の付帯行事として、「日韓海底トンネル研究開発セミナー」を開くので、日本側から討論者を1名出してほしいという内容であった。この要請を当研究会で検討した結果、出席を決定した。また、並行しておこなわれる展示会「CIVIL EXCO 2007」にも出展することになった。

パク・キョンブ理事長によると「日韓海底トンネル研究開発セミナー」の開催は、社団法人大韓土木学会のパク・サンホ会長の勧めで開催することになったとのことである。

なお、当会は2003年に同会場で開かれた「CIVIL EXCO」に日韓トンネルを展示したことがある。

## 3. 会場全体の動き

シンポジウムの会場 EXCO（大邱展示コンベンションセンター）は、大邱空港の西約3 Kmにある展示場である。社団法人大韓土木学会主催の「第33回大韓土木学会定期学術大会」が10月10日から12日までの3日間開かれ、その付帯行事である「専門学会セミナー」の一つとして「日韓海底トンネル専門学会セミナー」が開かれた。

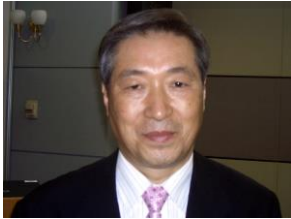
10日の10時から定期学術大会の開会式があり、11時に展示会「CIVIL EXCO 2007」が開場した。その展示会場の1階下の409号室で午後2時30分から4時30分までセミナーを行った。本来3時間であったが急に1時間30分に減らされたため休憩時間を調整し、実質2時間のセミナーとなった。

今年に入り、ソウルや釜山で日韓トンネルに関するセミナーや討論会が連続して開かれるなど、プロジェクトへの関心が高まっていたためか、約200名の専門家や市民が参加し、準備した200部の資料は全て配布した。

セミナーでは主題発表者3名が基調講演し、その後、討論者3名が加わり日韓トンネルに関する意見を交換した。

なお、展示会「CIVIL EXCO」でも、4年前の日韓トンネル展示ではパンフレットなど資料200部を2日間かけて配布したが、今回はわずか半日で配布終了する状況の変化が感じられた。

## 4. 発表者および討論者の紹介



**司会者** ムン・ジョンシク（文正植）

（現在）消防防災庁、財政企画チーム、国会担当

この場に多くの方が参席してくださり、本当にありがたく思います。主催者から時間を早めてくれという要請があり、仕方なく時間を減らしました。その関係で発表は15分間で、討論は5分ずつにしたいと思います。それでは本日発表される方を紹介します。



**発表者** ホ・ジェワン（許在完）

（現在）中央大学校 都市計画学科 教授

（略歴）米国ペンシルバニア大学（地域経済学博士）  
建設交通部



**発表者** イ・ジョンチュル

（現在）釜慶大学校 建設工学部 教授、東京大学 教授

（略歴）東亜大学大学院（土木工学博士）、ソウル特別市建設局・  
道路局、監査院名誉監査員



**発表者** シン・ジャン Chol（申章澈）

（現在）崇實大学校 社会科学大学 日本学科 教授

（略歴）東京大学（経済学博士）、大宇経済研究所



**討論者 アン・ヨンモ**

(現在) 大邱市庁政策開発担当官

(略歴) 漢陽大学大学院卒、ソウル地下鉄建設本部・大邱地下鉄建設本部



**討論者 チョン・ホニョン**

(現在) 釜山市交通審議委員、釜山市建築委員、釜山交通公社非常任理事、釜山商工会議所経済政策諮問委員

(略歴) 釜山大学卒、大阪大学（工学博士）



**討論者 野沢太三**

(現在) 自民党政務調査会参与、自民党長野県連顧問、同東京都連常任顧問、社団法人日中科学技術文化センター会長、日本鉄道施設協会顧問、日韓OB議員連盟会員、保護司連盟顧問、日韓トンネル研究会会長。

(略歴) 東京大学工学部土木工学科(工学博士)、長野鉄道管理局長参議院3期、北海道開発政務次官、参議院外務委員長、決算委員長、自民党国際局長、長野県連副会長、自民党整備新幹線建設促進特別委員会委員長、弾劾裁判所裁判長、参議院憲法調査会会長、法務大臣、自民党鉄道基本問題調査会副会長、磁気浮上式鉄道に関する特別委員会事務局長、東京都連政調会長、東京都連副会長、



**座長 パク・キョンブ（朴慶夫）**

(現在) 社団法人 韓日海底トンネル研究院 理事長

(略歴) 漢陽大学大学院（工学博士）、建設部、駐日本国大韓民国大使館建設官

## 5. 主題発表

14時40分から、ムン・ジョンシク氏の司会で3名の発表者の主題発表が始まった。



### ホ・ジェワン（許在完）

（中央大学校 都市計画学科 教授）

#### テーマ「日韓海底トンネルの国土波及効果の検討」

「日韓トンネルは、トンネルが立地する釜山圏地域の立地経済力を大きく強化することにより、国土空間構造を多角構造に転換させる始発点になりうる」と強調した。



### イ・ジョンチュル

（釜慶大学 建設工学部 教授）

#### テーマ「日韓海底トンネルの土木工学的展望」

「日韓海底トンネルは国民的合意の下で推進されなければならない、短期的な景気浮揚政策や南北の和解の雰囲気に乗じてはならず、今後100年以上を見通して国益となるかどうかを判断して推進されなければならない」と指摘した。



### シン・ジャン Chol（申章澈）

（崇實大学校 社会科学大学 日本学科 教授）

#### テーマ「北東アジア繁栄のための日韓間の海底トンネル建設」

「アジア、ヨーロッパを繋ぐユーラシア鉄道網の建設で経済的効果はもちろん、南北統一、北東アジアの緊張緩和と政治的安定のためにも日韓海底トンネルが必要」と主張した。



## 6. 討 論

15時50分からパク・キョンブ氏の司会で討論に入った。主題発表者に3人の討論者が加わり、日韓トンネルについて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



**アン・ヨンモ**（大邱市庁 政策開発担当官）

**韓国が経由地になるので韓国の国益を考えた慎重な対応が必要。**

- ・ 日韓トンネルは必要である。
- ・ しかし韓国が経由地になるので経済的な妥当性などについて検討が必要。
- ・ 本当に作る必要があるか一度考えてみる必要がある。
- ・ 韓国側の費用負担は10～20%だがそれに対する十分な検討が必要。



**チョン・ホニョン**（釜山市交通審議委員）

**日韓トンネルの出入り口は影島より星山地域が望ましい。**

- ・ 経済分析や技術的妥当性以前に日韓間の雰囲気作りが先決ではないか。
- ・ 雰囲気作りは交流が大切で、釜山圏と福岡圏の交流拡大が必要。
- ・ グローバル化が進むなかで国際的にも日韓トンネルは必要である。
- ・ 世界情勢が急変しており日韓トンネルは早い時期にできると思う。
- ・ 新幹線システムとKTXシステムが足を引っ張り合うのではないか。
- ・ 出入り口はヨンド（影島）よりソンサン（星山）地域が望ましい。
- ・ 南海岸の釜山と全羅南道までの高速鉄道は必ず準備しておくべきだ。



**野沢太三**（特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会 会長）

**韓国側がイニシアチブをとってルートを決めていただきたい。**

- ・ ユーロトンネルをモデルとして利活用を研究すべきである。

- ・ どのように使うかを見据えた上で建設のあり方を考えることが大事だ。
- ・ 物流面で大きな基地が必要なので、その観点からのルートが絞込みが可能。
- ・ ルートの絞込みは韓国側がイニシアチブをとって決めていただきたい。
- ・ トンネルは日本と韓国の永遠の絆となり友好のシンボルとなる。



ホ・ジェワン（中央大学校 都市計画学科 教授）

**経由地となれば韓国は北東アジアの物流中心地になる。**

- ・ 20年後には中国は世界第一の、日本は世界第二の経済大国になる。
- ・ 経済大国となった中国と日本との間の物流、商流、人流は想像を超える量となる。
- ・ 日韓トンネルがないと中国と日本はダイレクトに結ばれてしまう。
- ・ 日韓トンネルがあれば人流や物流の一定部分が韓国を経ることになる。
- ・ 起終点が経済的に大きく機能しているときのみ起終点としての意味を持つ。
- ・ 韓国は経由地となることで日本が受ける恵沢の一部を共有できる。
- ・ 経由地となれば韓国は北東アジア物流中心地となることのできる。



イ・ジョンチュル（釜慶大学 建設工学部 教授）

**使用方法を前提に路線を選定するという野沢会長の意見に賛成。**

- ・ 地震の備えについて慎重なアプローチが必要だ。
- ・ 鉄道か道路かについては経済効果が大きいので今後の研究課題となる。
- ・ ソンサン（星山）が出入り口になるという案は構想の研究が必要だ。
- ・ 使用方法を前提として路線選定するという野沢会長の意見に賛成する。



シン・ジャン Chol（崇實大学校 社会科学大学 日本学科 教授）

**東アジア全体の利益のため政治的決断で進めるべきだ。**

- ・ 世界中で大陸を繋ぐ作業が進行中でそれに乗り遅れるべきではない。
- ・ 東アジア全体が不利にならぬよう政治的決断で日韓トンネルを進めるべきだ。
- ・ 新幹線とKTXの問題を解決するためリニアモーターカーを導入すればよい。

## 6-2 会場からの質問や意見



チョン・ジェウク（教授）

ルートは巨済島が貨物基地として使えるなどメリットが大きい。

- ・ ルートの件で巨済島路線のメリットが大きいと思う。
- ・ 巨済島は貨物基地などとして使える。
- ・ 釜山の方は巨済島にルートが行くことをどう思うか。



アン・ビョンソク（ファヤン技術管理者）

日本海という表記には配慮していただきたい。

- ・ 日本人と韓国人の考えには大きな違いがある。
- ・ パンフレットでは「日本海」となっているがご配慮いただきたい。
- ・ 日韓トンネルは日本側で費用を分担して早急に進めるべきだ。



野沢太三（特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会 会長）

日本海という名称は地図の作り方など国際的なルールによるもの。

- ・ 日本海という名称は地図の作り方など国際的なルールで大方の人が賛成したもの。
- ・ 巨済島は利用すべきだがKTXの始発点である釜山に結びつけることが重要。
- ・ 韓国側のイニシアチブで進めて欲しい。



アン・ビョンソク（ファヤン技術管理者）

工事費用の分担はどうか？



**野沢太三**（特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会 会長）

**工事費の分担比率は今後の協議事項。**

- ・ 工事費用の負担は常識では国境線で区分すると思う。
- ・ 工事費の負担は今後の課題であり分担の比率は協議事項である。



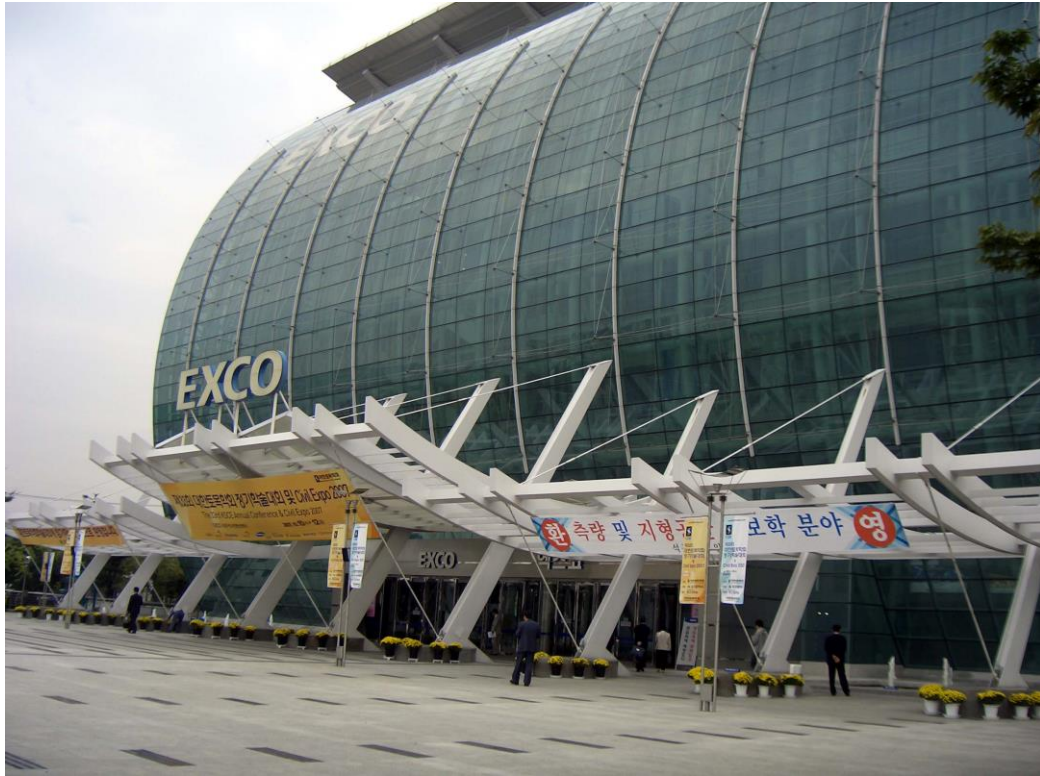
**チョン・ホニョン**（釜山市交通審議委員）

**釜山の人の方々は巨済島のことは全く考えていないと思う。**

- ・ 巨済島は大都市から余りにも遠いのでアプローチに問題がある。
- ・ 釜山の人の方々は巨済島のことは全く考えていないのが実情である。
- ・ 慶尚南道の人々がどのように考えているかはわからない。

# 写真





セミナー会場となった大邱展示コンベンションセンター



会場正面玄関



セミナー会場の受付



セミナー風景





セミナー参加者



セミナー参加者





討 論



コメンテーターとして発言した野沢会長



セミナー終了後

# 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】2007年度大韓土木学会定期学術大会 日韓海底トンネル専門学会セミナーを開催しようと思います。この席に皆様が多く参席していただき本当にありがとうございます。それではまず、今日のセミナーで発表される方を紹介します。

まず、座長であられる朴慶夫韓日海底トンネル研究院理事長は、漢陽大学大学院で工学博士を授与され、建設部で主要要職を務められました。そして、外務部の駐日本国在外韓部軍師団建設部官を歴任されました。現在、韓日海底トンネル研究院理事長であられる朴慶夫座長を紹介します。

次は、発表される方々を紹介いたします。まず、ホ・ジェワン中央大学都市地域学科教授は、アメリカのペンシルバニア大学で地域経済学博士学位を取られました。その後、建設交通部など主要会長を歴任されました。現在、中央大学産業科大学長として在職されているホ・ジェワン博士を紹介します。

次はシン・ジャン Chol 崇実大学日本学科教授を紹介します。シン・ジャン Chol 日本学科教授は東京大学で経済学博士学位を取られ、大邱経済研究所におられました。現在、崇実大学教授としておられるシン・ジャン Chol 博士を紹介します。

次は発表者であられるイ・チョン Chul 釜慶大学建設工学部教授を紹介します。イ・チョン Chul 教授は東亜大学大学院で土木工学博士を取られ、ソウル特別市建設局と道路局に勤務され、監査院の名誉監査員など主要要職を務められました。現在、東京大学の教授としておられるイ・チョン Chul 博士を紹介します。

次は、土木委員3名を紹介します。討論委員であられるアン・ヨンモ大邱市庁政策開発担当官は、漢陽大学大学院を出られ、ソウル地下鉄建設本部と大邱地下鉄建設本部に勤務されました。現在、政策開発担当官をしておられるアン・ヨンモ担当官を紹介します。

次は、チョン・ホニョン討論委員は、釜山大学を出られ、日本の大阪大学で工学博士を取られました。現在、釜山市交通審議委員、釜山市建築委員、釜山交通公社非常任理事、釜山商工会議所経済政策諮問委員であられるチョン・ホニョン博士を紹介します。

次は、討論者であられる野沢太三 日韓トンネル研究会会長は、東京大学工学部土木学科の工学博士学位をとられ、長野鉄道管理局長、日本の参議院を3期もされました。北海道開発政務次官もされ、参議院時代には外務委員長、決算委員長、自民党国際局長、長野県連副会長、自民党整備新幹線建設促進特別委員会委員長、弾劾裁判所裁判長、参議院憲法調査会会長、法務大臣、自民党鉄道基本問題調査会副会長、磁気浮上式鉄道に関する特別委員会事務局長、東京都連政調会長と東京都連副会長を歴任されました。現在、保護司連盟顧問、自民党政務調査会参与をされておられます。自民党長野県連顧問、同東京都連常任顧問、社団法人日中科学技術文化センター会長、日韓トンネル研究会会長、日本鉄道施設協会顧問と日韓議員OB会会員をしておられる野沢太三会長を紹介します。

このように発表委員を紹介しました。今日は時間に追われている関係で発表委員は15分間発表をしていただき、討論員は5分ずつにしたいと思います。当初は2時間でしたが、主催者側から時間を早めてくれとのことで、仕方なく時間を減らしました。この後、皆様の質問を受けることにします。それでは今から座長にマイクを渡しセミナーを進行したいと思います。ありがとうございます。

## 【主題発表】…終了

【座長】 こんにちは。朴慶夫です。3名が発表されましたが、これから討論者であるアン・ヨンモ大邱広域市政策開発課長が話していただきます。

【アン・ヨンモ】 こんにちは。大邱市のアン・ヨンモです。まず、土木学会学術大会で日韓海底トンネル建設は可能性があるのかという論題を討議することになったことを非常に意味深く感じます。現在直面している東北アジアの情勢や経済発展、物流輸送、観光面で非常に時期適切な主題ではないかと考え、釜山地域や、国会で活発に論議されていることについて技術者の立場から討議することになったことをうれしく思います。

まず、ホ・ジェワン教授が海底トンネルに対する立地条件の地域的な波及効果を中心に話して下さいましたが、私はそれよりは東北アジア政策、つまり韓国の地域的な波及効果以前に国家的な波及効果、言い換えるなら韓国が中心にある中国と日本を照らし合わせてみると、韓国にもたらす波及効果がどんなものがあるのか、そのような方向路線でアプローチし、論議過程を経るのがいいのではないかと思います。特に現在活発に推進されているTSRやTGR、ユーラシア鉄道など近いうちに完成するなら、重要なことは現在韓国の釜山がこの全てのユーラシア鉄道の起点と終点になるのに、日韓海底トンネルが作られれば起点と終点を日本にもっていくことになれば、また違う検討を十分にしなければならないのではないかと思います。もちろん、私の個人的な考えでは日韓海底トンネルの建設が可能なのか、私は必ず可能で、また作らなければならないと考えます。

しかし、このように推進する環境を技術者たちや専門家たちが造成する必要がある。それなら、この否定的な意見に対してもう一度言うと、釜山が経由地になるので、それに対する十分な経済的妥当性、または費用の側面で検討されなければならないと考えます。

したがって、通過地にならないければならない意味や内容を十分に説明されなければならないと思います。その次に日韓海底トンネルの土木工学的側面の展望という主題で発表して下さったイ・チョンチュル教授。何度もとりあげられましたが、経済性がないということは交通開発研究院で利用便が費用対効果の側面から出た事項です。私たちは京釜高速鉄道KTXを約50年前から始めながら、費用対効果の側面では現在も出ていません。したがって単純に費用対効果の側面から接近をすることは望ましくないと考えます。もう少し付け加えると、土木工学側面では特に今後のトンネルの地震に対する話です。この部分をもう少し深くアプローチしなければならないと考えます。

また、私たちが計画段階から鉄道と道路の併用トンネルについてお話がありましたが、200キロを上回るので様々な側面でユーロトンネルのようにカートレインと高速鉄道の併用が望ましいのではないかと考えます。

最後に北東アジアの繁栄のための日韓間の海底トンネル建設をシン・ジャン Chol教授が話していただきました。まずは、前提条件を周辺国の政治的な利害関係や経済的な損得とは無関係に推進されなければならないというお話しでした。私はこの部分に対して同意は難しいと考えます。なぜなら、まず現実的な北東アジア情勢と、その次には投資費の問題があります。ユーロトンネルとは少し違いがあるということです。もう少し楽に考えると、私たちは本当に日韓海底トンネルを必ず作らなければならない必要性を感じているか一度考えてみる必要があります。日本側の

立場からみると必ず日韓海底トンネルを作らなければならないという立場ではないかと考えます。したがって、私たちが接近するときに、日本が80～90%、韓国が10%～20%程度で作らなければならないのではないかと考え、残りの10%～20%に対する費用の側面は十分に検討されるのではないかと思います。

結論的にお話しするなら、私は必ず日韓海底トンネルは作らなければならない、時期的に今、論議するのも少し遅いのではないかと思います。したがって、今後このような必要なことに対する環境と雰囲気づくり、そして何よりも技術的な土台が準備される契機となります。ありがとうございました。

**【座長】** ありがとうございます。アン・ヨンモ課長がすばらしいお話をしてくださいました。討論後、総合的に返答をするようにいたします。そのような意味でもう一度熱い拍手をお願いいたします。

次は釜山大学チョン・ホニョン教授が話してくださいます。

**【チョン・ホニョン】** みなさん、お会いできてうれしいです。紹介を受けた釜山大学国際学科にいるチョン・ホニョンです。このように土木学会で海底トンネルに関する討論をできて栄光です。

まず、私は3名の発表に対して項目ごとに討論する前に、雰囲気を作ること自体が重要であるとみるので、一般的に私が考えている部分をお話します。この日韓海底トンネルに対して経済的分析や技術的妥当性を論議する前に理解しなければならない課題が多いと思います。

第一に、2つの国の間の雰囲気が非常に重要です。2国の国家間で文化的な部分などに理解がなければいけません。

次に、さらに韓国側で日本をどのようにみて評価するのかに対する意識が重要ではないかと思えます。まず、雰囲気とは交流です。交流を通して交通需要が増大すると自然と必要性がでるでしょう。

ところで、最も基本的に釜山圏と九州圏の交流がもっと拡大しなければなりません。同じ経済圏で動くことができるようにです。これまではフェリーしか無く時間が長くかかったが、今では2時間50分で釜山から九州まで行けます。ソウルまで行くのと同じです。資料など必要なものがあればソウルに行くより釜山の人たちは九州に行くくらいです。したがって、雰囲気を今後より育てていかなければならないと思います。

2国間の文化をお互いに理解しなければならないということは、地理的には近いが遠い国のように感じていたのが、お互いの文化、芸術が多く入ってきました。以前は日本の車に乗ってれば少し申し訳ない感じがしていましたが、今ではメティスという車に乗れずにいららするほどに韓国の人々は好んでいます。ハイブリッドカーも出て、だんだん理解されていますが、これをもっと多く理解しなければならないとみえています。

その次に私たちが日本をどのようにみるのかに対して、過去には国際化時代とっていましたが、今は国際化を越えグローバル化時代といます。国際化時代はお互いの文化を開放しようというイメージがありますが、グローバル化時代はインターネットが入り国境が無くなり、そういう側面で見ると2国間の交流を深くするレベルでも、国際化のレベルでも、そして世界化のレベルでも日韓海底トンネルが必要ではないかと考えます。

ところで、建設時期を一度考えてみましたが、私は長い間考えながら韓国の雰囲気や学会で経済性がないというのを聞くと、私が生きている時代にはだめだろうと思うことが多かったです。



ところが、世界情勢が急変するので早くできるのではないかと考えます。

最後に検討する過程で皆様をお願いしたいことは、北朝鮮が門戸を開放するのかわからないのか、それ自体を十分に検討してくださることを願います。また、考えてみられたかは知りませんが、日本は新幹線システムで韓国は KTX システムです。この2つのシステムが後に足を引っ張るのではないかと、一度検討してみられたのでしょうか。また海底トンネル建設が工事費や、これは単純ですが、単純というよりは把握しやすいですが、需要や経済性効果はどのようにみるのかによって非常に違って表れます。したがって、そのような部分を区別して十分に検討する必要があると考えます。

その次に、イ・ジョンチュル教授は影島に出口を作ろうと言われましたが、私の考えは少し違います。星山地域に作ればいいのではないかと思います。釜山の観光資源のレベルでそのように考えます。そして過去の釜山駅は日本と国際線を繋ぐために釜山駅がそのようになっていますが、全体的にみると釜山駅が星山のほうに出口を作り、釜山を代表するのが国土全体レベルでもっとよいのではないかと思います、最後に日韓海底トンネル建設を前提にしても、また全体の近郊発展のためにも南海岸と釜山と光州、全羅南道までの高速鉄道を私たちが必ず準備しておかなければならないのではないかと思います。以上で終わります。ありがとうございました。

**【座長】**ありがとうございました。次に日本の日韓トンネル研究会の野沢会長をお願いします。

**【野沢太三】**今日は土木学会のシンポジウムに日本からお招きをいただきましてまことにありがとうございました。私は日本の日韓トンネル研究会の会長をおおせつかっております野沢太三と申します。

今日は3先生の有益な講義をお聞きしまして大変感銘を深くいたしました。3先生ともユーロトンネルをひとつのモデルとして活用利用すべきだ、こういう認識で私も考えが一致しております。昨年暮れ私どもはユーロトンネルの視察に参りまして、そこで一番感じましたことは、トンネルを作ったときの使い方をどうしたらよいか、その組み合わせを早く日韓トンネルでもビジョンとして持たなければならないということです。ユーロトンネルでは主なお客様はシャトルカー、自動車輸送ですね。それとユーロスター新幹線のような高速のお客様、そして貨物、この3つでございます。それぞれ努力しておりますが、今後とも伸びてゆく要素がありますから、日本と韓国を結ぶ将来の人の流れと物流を考えたときに何が主なお客様となるか、その点を見据えた上で建設のあり方を考えることが大事だと考えています。

日本と韓国を結ぶ場合、やはり今後のあり方としては物流、人流ともに大事でございますが、特に物流の面では大きな基地が必要となりますので、その必要性からしまして今 A、B、C3案の提案が出ておりますけれど、これについてはおのずから使い方の面から絞り込むことが可能ではないかと考えおります。この絞込みについては地域の開発等の問題もありますので、韓国側でイニシアティブをとっていただいております。お決めいただくことが大事だと思っております。

日本側としては、ほぼルートとしてはこの辺だということは内定しておるところでございます。いずれにしてもこの内容を絞り込むために、さらに技術的課題、これは私ども技術者がやるべきですが、それと経済的な追求をして、そして同時に政治家のリーダーシップをぜひ期待したいところであります。しかし何よりも大事なことは、国民の皆様の理解とご協力でございますので、これを目指して私ども引き続き努力すべきと考えます。ご清聴ありがとうございました。

【座長】野沢会長がわかりやすくお話してくださいました。遠いところから来られた野沢会長にもう一度熱い拍手をお願いします。

【野沢太三】このトンネルは日本と韓国の永遠の絆になり友好のシンボルとなることを確信しておりますので皆さんともども推進したいと思っております。

【座長】それでは3名の討論者が話されました。それに対して簡単に回答を発表者の方に話していただき、発表のあとに座席にいらっしゃる2名を推薦し質問を受けようと思います。

【ホ・ジェワン】私に与えられた質問はアン・ヨンモ担当官が提起された2つだけお話したいと思えます。

国家的波及効果をもっと重要なのではないか、それも重要です。これは別の論文で発表しました。国家的波及効果というとき、経済性の問題と関連産業波及と国土効果、この3つぐらいが話されます。この3つの中で一部分を抜き取って発表し、残りの産業関連効果や経済性の部分は違う作業でお話します。

ここで経済性がいつも問題になります。日韓海底トンネルの経済性を論ずる時、方法は2つです。まずは何かというと、費用面を課題に韓国側の立場でさっき海底トンネルの長さをみましたが、釜山から対馬まで海底の長さは50キロ程度しかありません。しかし、もし国境を基準にするならばその半分で私たちが担当しなければならないのは25キロです。全体の220キロほどの総延長の中で私たちが実際に建設費を担当しなければならないのは協議の結果によって変わってくることもありますが、国境の概念でみると25キロほどにしかありません。

したがって、私たちが担当しなければならない建設費用は過大に考えず、〈録音状態不良〉傾向があるとみて、その次に研究学者たちの文献を1年間たどってみました。英仏海底トンネルの場合でも経済性2つを学者らが論じています。〈不明〉キャッシュフロー上の経済性は英仏海底トンネルの場合にも、すでに海底トンネルが完成する前にキャッシュフロー上の経済性は限界があったと話し、地域開発波及効果や違う効果を考えた社会性、社会的波及効果までも考えた総合的経済性は相当高いとだいたい分析しています。したがって、わたしたちの場合も経済性の範囲を先ほどシン・ジャ Chol教授が話されたように、もう少し多様な要素を入れることによって正確な経済性が出るとみています。

また、よく提起される質問が先ほどアン担当官が提起をされましたが、日韓海底トンネルを作らなければ韓国、特に釜山がユーラシアの帰終の役割をするのに、もし海底トンネルが作られれば、日本がその機能をして韓国が損をするのではないか、このような話を非常によくされます。しかし、私はその話が理解できません。なぜなら私が日韓海底トンネルを主張する理由はこのような論理から出発しました。

もし、海底トンネルを建設しないとしましょう。ご存知の通り約20年後には中国がアメリカをしのぐ世界第1位の経済大国になります。そして、日本はアメリカの次の第3の経済大国になるでしょう。第1の経済大国と第3の経済大国の間になされる物流と商流、人流つまり人の流れは想像を超えるほどです。しかし、その規模が、その流れがどのようになされるのかというと、もし日韓海底トンネルがなければ日本の空港と中国の空港でダイレクトに連結されます。しかし、日韓海底トンネルが作られ、韓国が韓国の陸上交通を通して最終的に中国と繋がるなら、日本から中国に行く多くの物流と人の流れの中の一定部分が必ず朝鮮半島を経るようになる効果があ



ります。韓国を経ることにより韓国に多様な機会がもたらされ、収入源が得られるのです。

私は起点終点としての役割が大きいのは、その起終点が経済的に大きい機能をしているときのみ意味があると思います。例を挙げると、ユーラシア鉄道の終点が韓国になったとしましょう。韓国から中国や日本に行く物流量がどれくらいになりますか。ヨーロッパに行く物流量が日本からユーラシア鉄道を通して中国とヨーロッパに行く物流量は韓国の物流量とは比較にならないほど大きいです。

したがって、私は韓国がむしろ起終点ではなく経由地になることにより、起終点として日本が受ける恵沢の一部を韓国が共同で享有し、韓国の物流や人流の流れも全く影響を受けないという点で、むしろ朝鮮半島は経由地になるとき北東アジアの物流中心地になることができると私はみているので、むしろ日韓海底トンネルがそのような観点からもっと必要だ。そのようにみえています。ありがとうございます。

**【座長】**ありがとうございます。非常に論理的に説明してくださりよく分かりました。次にイ・ジョンチュル教授お願いします。

**【イ・ジョンチュル】**時間が非常に迫っているようです。簡単にお話します。アン・ヨンモ担当官が話された経済性がないということは、私が〈不明〉認めたものと理解してくださればと思います。そして、地震の備えが必要だということは慎重にアプローチする必要があると考えます。鉄道と道路のトンネルが難しいということは波及効果が大きいので今後研究課題だと考えています。

チョン・ホニョン教授の星山側の出口が妥当だというお話は構想研究が必要だと思います。

野沢会長がどのように使用するのかを前提とした路線選定が必要だということは私も非常に同感します。以上です。

**【シン・ジャン Chol】**私が話したいことは雰囲気作りが必要だということですが、雰囲気とはいろいろな意味をもっています。しかし、ご存知の通り全世界的に大陸を繋ぐ作業が進行しています。また、対立している台湾と中国が海底トンネルを推進しており、ロシアとアメリカ間のベーリング海峡を繋ぐ作業も推進されています。特にグローバル化が深まり全世界的に大陸を繋ぐ作業というような変化に私たちが遅れて便乗すると、韓国はもちろん日本、さらには東アジア全体もおそらくいろいろ不利ではないかという観点で政治的な決断が必要ではないかと思います。

最後にチョン・ホニョン教授が話されたように、もしトンネルを掘る場合に、日本の新幹線と韓国の KTX の事情が違うので相当問題になるのではないかと提起されました。事実そうです。どちらも譲歩し難い懸案事項だと思います。したがって、私は解決策を準備しなければならないと思います。その解決方法が私はリニアモーターカーと考えています。

野沢会長は日韓海底トンネル建設を日韓間の友好のシンボルにしたいと話されました。

**【座長】**ありがとうございます。時間の関係上討論者が討論された内容を十分に理解することは無理でしょうが、今後、韓日海底トンネル研究院でこのようなセミナーを十分な時間をとって行えるよう努力いたします。それでは簡単に聴衆席からチョン・ジェウク教授お話し下さい。

**【チョン・ジェウク】**簡単に質問します。A, B, Cルート案の韓国側工事費の概要が簡単に出ています。今日、釜山からいらっしゃった方々がたくさんいらっしゃると思います。巨済島路線に相当利点があるように見えます。例えば貨物基地とかインフラ施設を利用できればと私個人としては考えます。釜山からいらっしゃった方々はこれについてどのように思われますか。

**【座長】**ありがとうございます。答弁いたします。次にもうお一方お話下さい。

**【アン・ビョンソク】**ファヤン管理技術者のアン・ビョンソクと申します。市民団体に関心があり、詳しく聞きました。何よりも重要なことは日韓間の交流が日本人の考えと韓国人の考えの間に大きな違いがあることです。野沢太三会長に質問があります。パンフレットを見ると「日本海」と書いてあります。こんな簡単な問題から雰囲気を作り上げることにご配慮いただければと思います。次に全体的な流れを見たとき日本側で費用を分担して早急に進めなければならないと判断されます。発表者の方々に個人的な判断から時期や方法がどうであればよいか簡単に正確にお話いただければと思います。

**【座長】**野沢先生お願いします。

**【野沢太三】**日本海という名前について確かにご異議があるかもしれませんが、これは地図の作り方などに国際的なルールもありますので、そういった面で大方の人が賛成してくださっているところで、これからも使っていったらよいと思います。またご相談したいと思います。それから巨済島をつかったほうがいいじゃないかというのは、私も巨済島は確かに利用すべきであり活用すべきだと思いますが、あそこでとめてしまうわけにはゆかないので、それはやはりKTXの始発駅である釜山と結びつけることが非常に重要な課題になると思っております。今後の検討でございますが、これは韓国側でイニシアチブをとって進めていただきたいと思っております。

**【アン・ビョンソク】**工事費用の負担についてはどうでしょうか？

**【野沢太三】**工事費用の負担はこれまでの常識では国境線で区分するというかと思いますが、これは今後の課題でございます。分担の比率は協議事項です。

**【チョン・ホニョン】**チョン・ギョンソク教授がお話くださったコジェ（巨済）島路線は、予測するに日韓海底トンネルを全く考えなかったと思われます。そして大都市とあまりにも離れており、アプローチの問題があるので釜山側にいる方々は大方、巨済島側は全く考えていないのが実情です。ただし慶尚南道の人々はどのように考えているのかはわかりません。

**【座長】**わかりました。ありがとうございます。時間が30分経過しました。討論を深めたいのですが時間の関係で終わろうと思います。今日司会をしてくださったムン・ジョンシクさんに拍手を下さり、発表された3人の教授と討論された3名のため大きな拍手をお送りください。

**【司会】**これで本日の日韓海底トンネル土木学会のセミナーを全て終わります。ありがとうございます。

# 関連新聞記事

# 한·일 해저터널, 논쟁은 이미 달린다

## 어제 건설 가능성 학술대회

한일해저터널이 연결될 경우 '일 신칸센-한국 KTX-남북 경인선'을 연결하는 셈이어서 동아시아 8국의 철도가 완성되는 것이다.  
 이날 신 교수는 "아시아, 유럽을 잇는 유라시아 철도망 구성으로 경제적 효과는 물론, 남북통일, 동북아 긴장완화와 정치적 안정을 위해서도 한일 해저터널이 필요하다"고 주장했다.  
 노자와 다이조 한일해저터널연구회 회장도 "해저터널은 한 나라만의 사업이 아니라 때문에 한·일 양국의 공감대가 필요하고 언제가는 반드시 추진해야 할 프로젝트"라고 강조했다.

◆한일해저터널 구성의 '축발' 대한해협과 마주하는 일본 규슈(九州) 북단 카

Q. 해저터널이 뭘까요?

KTX-신칸센 잇는 철도 서울-후쿠오카 7시간

Q. 일본이 서두른다는데?

日 물류비용 대폭 절약 한·중·일 경제권도 형성

라츠, 20여년간 한일해저터널을 뚫기 위해 500여 파를 파들어 간 흔적이 남아있다. 이 계획은 일본에서 유라시아 대륙을 지나 영국까지 2만여km를 자동차도로로 연결하는 '극제어웨이' 프로젝트로 발전해 일본 규슈에서 이기(鹿兒) 섬, 쓰시마를 거쳐 규슈로 부선까지 터널과 교량으로 연결하는 구성으로 발전했다.  
 그 첫 프로젝트인 한일해저터널 건설을 위한 일본에서 규제위원회가 1982년 5월 1일 1983년 '한일해저터널연구회'가, 한국에서는 1992년 '한일해저터널연구회'가 설립됐다.

박정호 한일해저터널연구회 이사장은 "한일해저터널로 일본, 한국, 중국이 자유롭게 연결된다면 동북아 3개국간 상호보완적인 협력 체계가 구축될 뿐 아니라, 유라시아와 북미 대륙이 하나로 연결될 경우 엄청난 부가가치를 창출하는 세계권을 탄생시킨다"고 주장했다.  
 그러나 아직까지 한일 양국 정부차원에서 협의가 이뤄지지 않고 있다. 특히

근 들어 한국측 전문가들 사이에서도 "대륙국간 사를 일으켜 경제를 호황시키고 물류비용을 절감하기 위해서라도 진지하게 논의해 볼 때"라는 의견이 나오고 있다. 일부 학자들 사이에서 해저터널을 한일자유무역협정(FTA) 모델로 다루자는 견해도 있다.

### ◆일본의 의외의 구성

일본이 한일 해저터널 건설에 적극적인 이유는 유라시아 대륙 진출을 위해 육상철도를 타고 싶기 때문이다. 일본 해저터널연구회측은 개통 15년이면 건설비 회수가 기대할 만큼 투자효율이 매우 높은 세계적 프로젝트라고 부각하고 있다.

일본-유럽 간 해상운송 기간은 현재 20일인 데 비해 해저터널로 싱가포르까지 구축되면 7~8일이면 가능하고 이에 따라 물류비용도 4분의 1

Q. 무엇이 문제인가요?

공사기간만 20년 예상 비용 100조원 이를 뜻

Q. 우리에게 어떤가요?

남는 장사 vs 일본 유리 찬반 엇갈려 16년째 논의

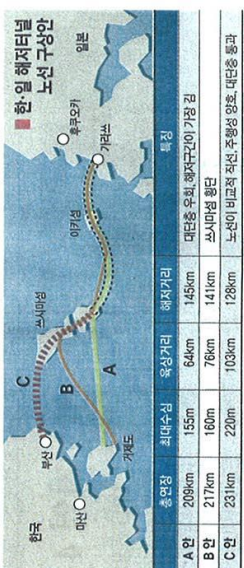
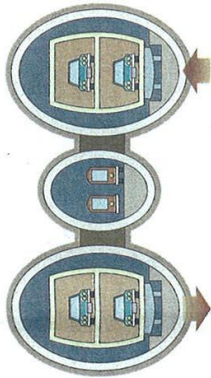
로 돌아갈 것으로 예상하고 있다.  
 또 일본 측은 한국과 터널로 연결되면 세계 3대 교량도를 구성할 수 있다. 자동차 전용 고속도로, 교양철도, 비행기 수도에 면하는 터미널과 터미널로 한일 양국을 잇는 21세기 신교통 시스템을 갖춘 다는 구성도 하고 있다. 예컨대 자동차를 타고 서울-후쿠오카 간을 7시간 서울-베이징간을 13~14시간 정도의 주파도로 한다는 것.  
 한일터널은 길이 4000m, 폭 50m의 4개의 터널로 구성된다.

### ◆노선까지 연구돼 있다

한·일 양쪽 해저터널연구회 전문가들은 이미 3개 노선을 연구해 놓고 있다. 일본 규슈 SPT(쓰시마)~쓰시마, 히도(下島)~경관(2000m), 일본 규슈 카리다~쓰시마~쓰시마~쓰시마(2170m) 등 노선이다. 이들 터널 길이는 각각 1000~2000m 정도인 터널 50.5km의 해이 이상이다. 이 터널이 만들어질 경우 해저터널 중 세계에서 가장 길다.

## ■ 유라터널(도버해협) 개요

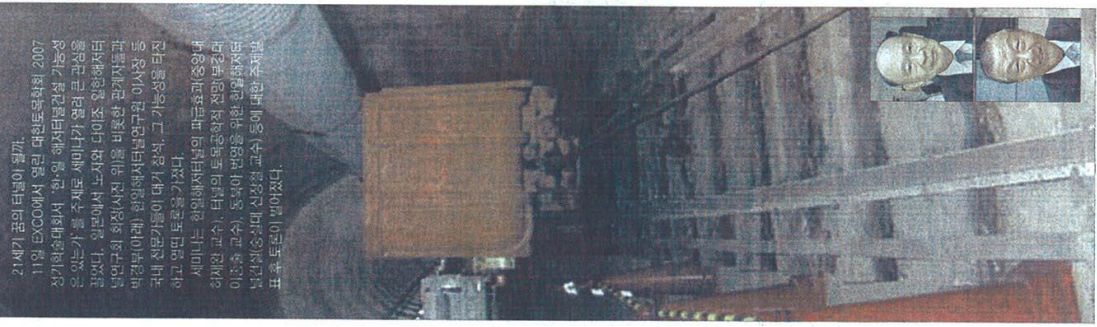
총연장	50.45km
착공	1988년
개통	1994년
공사비	14조 원
터널 구성	철도 전용 터널 3개 철도 전용 도로 터널, 중앙 서비스 터널, 차량용 터널, 여객 차량용 터널, 2층부 열차용 터널



이들 3개 노선은 서로 수직선을 갖고 있다. 쓰시마 해안을 거쳐 거제시를 가는 1안은 가장 짧지만 바다 밑으로 가는 거리가 가장 길다. 쓰시마-경관 도로를 거쳐 거제시로 가는 2안은 쓰시마를 횡단하는 노선이 비교적 직선이지만 가장 길고 지진대를 지나는 문제점을 안고 있다. 그러나 부산항과 경부고속도로를 연결할 수 있는 3안은 비교적 짧고 안전한 노선이다. 이 노선은 15~20년에 이를 것으로 예상된다. 유라터널은 1982년 5월 1일 착공했다. 유라터널은 길이 4000m, 폭 50m의 4개의 터널로 구성된다.

### ◆극명히 갈리는 찬반 논쟁

찬반 양측의 찬반 논쟁은 이미 3개 노선을 연구해 놓고 있다. 일본 규슈 SPT(쓰시마)~쓰시마, 히도(下島)~경관(2000m), 일본 규슈 카리다~쓰시마~쓰시마~쓰시마(2170m) 등 노선이다. 이들 터널 길이는 각각 1000~2000m 정도인 터널 50.5km의 해이 이상이다. 이 터널이 만들어질 경우 해저터널 중 세계에서 가장 길다.



21세기 꿈의 터널이 꿈이 아니다. EXCO에서 열린 대한토목학회 2007 정기학술회에서 한·일 해저터널건설 가능성을 논의하는 모습이다. 한·일 해저터널건설 연구회 회장인 노자와 다이조 한일해저터널연구회 회장(왼쪽)이 인사말을 하고 있다. 노자와는 해안해저터널의 파급효과 중양해 해저터널 건설을 위한 토목공학의 진화, 육상과 해상 운송의 통합, 동북아 번영을 위한 한일해저터널 건설, 신교통수단, 신교통 건설, 그 가능성을 논하고 있다.

대한해협과 마주하는 일본 규슈(九州) 북단 카리다(鹿兒) 섬, 쓰시마를 거쳐 규슈로 부선까지 터널과 교량으로 연결하는 구성으로 발전했다. 그 첫 프로젝트인 한일해저터널 건설을 위한 일본에서 규제위원회가 1982년 5월 1일 1983년 '한일해저터널연구회'가, 한국에서는 1992년 '한일해저터널연구회'가 설립됐다.

류 비용이 터널이나 1개년 30% 정도 절감된다고 주장하고 있다. 또 해저터널 건설에 따른 성장 잠재력 증가도 일본이 5% 이하지만 한국의 경우 10%가 넘는 정도로 한국측이 유리하다는 것. 해저터널이 건설되면 부산을 중심으로 한 우리나라의 관내 일부 구상 지역의 새로운 한일해협 경제권을 형성할 수 있다는 점도 매력으로 꼽고 있다.

반대론자들은 한국측은 심의이 되고 일본의 대륙 진출을 보는 결과만 조려한다는 주장이다. 2003년 한국교통연구원 연구원인 김성규 박사를 만나 이 수반한 한일해저터널 필요성 연구에서 '해저터널은 일본과 한국을 잇는 3개 노선 모두 사지 화산지대를 지나고 있는 등 3개 노선 모두 사다. 해저터널이 건설될 경우 한국은 일본과 중국 간의 확보되지만, 일본은 유라시아 대륙까지 접근할 수 있다'고 말했다.

중요한 사항인 교수는 '영양해(영양해)의 유출로 인해 수역 오염, 물류, 관광 등 각 부문별 효과 예상치를 떠나거나 기대이상인 장도 있지만 장기적 관점으로 보면 한일해저터널연구회 본회의 연구결과에 찬한다. 고 지적했다.

이민수 기자 z.zapper@msn.co.kr



## 日韓海底トンネル 論争はすでに始まっている

21世紀、夢のトンネルとなるか。

11日、EXCOで開かれた大韓土木学会の2007定期学術大会で、「日韓海底トンネル建設の可能性はあるのか」をテーマにセミナーが開かれ、大きな関心をよんだ。日本から野沢太三日韓海底トンネル研究会会長(写真左)を始めとする関係者らと、朴慶夫(写真右)韓日海底トンネル研究院理事長など国内の専門家らが大挙して参席。その可能性を検討し熱い討論を繰り広げた。

セミナーは日韓海底トンネルの波及効果(中央大ホ・ジェワン教授)、トンネルの土木工学的展望(釜慶大イ・ジョンチュル教授)、東北アジア繁栄のための日韓海底トンネル建設(崇実大シン・チャン Chol教授)などの主題発表の後、討論が行われた。

### 昨日、建設可能性の学術大会

日韓海底トンネルが結ばれる場合「日本の新幹線－韓国の KTX－南北京義線」を連結する予定で東アジア3国の鉄道が完成する。

この日、シン教授は「アジア、ヨーロッパを繋ぐユーラシア鉄道網の構成で経済的効果はもちろん、南北統一、東北アジアの緊張緩和と政治的安定のためにも日韓海底トンネルが必要」と主張した。

野沢太三日韓トンネル研究会会長も「海底トンネルは一国のみの事業ではなく、日韓両国の共感形成が必要で、いつかは必ず推進されるべきプロジェクト」と強調した。

### ◆日韓海底トンネル構想の出発

朝鮮海峡と向かい合う日本の九州北端の唐津。20年余り前に日韓海底トンネルを掘るために500m余りを掘った痕跡が残っている。この計画は日本でユーラシア大陸を経てイギリスまで2万km余りを自動車道路で繋ぐ「国際ハイウェイプロジェクト」として出発し、日本の九州から壱岐、対馬を経て巨済島や釜山までトンネルと橋梁で繋ごうとする構想に発展したもの。

その初めのプロジェクトである日韓海底トンネル建設のための動きはすでに25年前に出発した。1982年5月日本で国際ハイウェイ建設事業団が発足し、1983年「日韓トンネル研究会」が、韓国では1992年「韓日海底トンネル研究院」が設立された。

朴慶夫韓日海底トンネル研究院理事長は「日韓海底トンネルで日本、韓国、中国が自由に繋がるなら、東北アジア3カ国間の相互補完的な協力体制が構築されるだけでなく、ユーラシアと北アメリカ大陸が一つに繋がる場合、非常に大きな付加価値を創出する新しい経済圏を誕生させる」と主張した。

しかし、これまで日韓両国の政府レベルで「力を入れた政策」として後押しされてはいない。最近になって韓国側の専門家の間でも「大土木工事を起こし経済を好転させ、物流費用を節減するためにも真剣に論議しなければならない時」という提案がでていいる。一部の学者たちの中で、海底トンネルを日韓自由貿易協定(FTA)の議題として扱おうという見解もある。

### ◆日本の意図と構想

日本が日韓海底トンネル建設に積極的な理由は、ユーラシア大陸進出のため海底トンネルを通じた陸上通路を通じたいため。日本の海底トンネル研究会側は開通して15年すれば建設費の回収が期待できるくらい投資効率が非常に高い世界的プロジェクトと分析している。

日本～ヨーロッパ間の海上運送期間は現在20日間であるのに比べ、海底トンネルで新交通体系が構築されれば7～8日で可能となり、それにより物流費用も4分の1に減ると予想している。

また日本側は韓国とトンネルで繋ぐ場合3つの交通便を構想している。自動車専用高速道路、高速列車、飛行機の速度に準ずるリニアモーターカーで日韓中を繋ぐ21世紀の新交通システムを持つという構想である。例えば、自動車に乗りソウル～福岡間を7時間、ソウル～北京間を13～14時間ほどで走破するというもの。日韓トンネルは長さがイギリス・フランス間のドーバー海峡を横断するユーロトンネル(約50km)の4倍になり、建設費も天文学的だ。

### ◆路線まで研究されている

日韓両国の海底トンネル研究会の専門家たちはすでに3つの路線案を研究している。日本の九州佐賀県唐津～対馬下島～慶尚南道巨済(209km)、日本の唐津～対馬(上島)～慶尚南道巨済(217km)、日本の唐津～対馬～釜山(231km)の路線だ。これら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る場合、海底トンネルの中で世界最長だ。

これら3つの路線はどれも長所と短所を持っている。対馬の下島を経て巨済市に行く1案は最も短い、海底に行く距離が最も長い。対馬上島を経て巨済市に行く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だが、最も長く地震帯を通るという問題点を抱えている。しかし、釜山港と京釜側など物流連結性および効率性がよく、経済性が高いということが長所。また、海底部分が130余kmで他の案に比べ20km近く短い。

専門家たちは工事費に60兆から100兆ウォン、工事期間は15～20年に至ると推算している。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。専門家たちはトンネルの機能と路線等によっては事業費と工事期間がさらに長くな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(左右の一方通行のトンネル、中央の管理用トンネル)で、列車が運行されている。

<p>Q：海底トンネルって何？</p> <p>KTX～新幹線を結ぶ鉄道</p> <p>ソウル～福岡行き 7時間</p>	<p>Q：何が問題か？</p> <p>工事期間だけで20年を予想</p> <p>費用は100兆ウォン所要</p>
<p>Q：日本が急いでいるのか？</p> <p>日本側は物流費用大幅節約</p> <p>日韓中経済圏も形成</p>	<p>Q：我が方としてはどうか？</p> <p>儲かる商売 VS 日本が有利</p> <p>賛否両論16年目の論議</p>

## ユーロトンネル（ドーバー海峡）概要

- ・ 総延長：50.45Km
- ・ 着工：1988年
- ・ 開通：1994年
- ・ 工事費：14兆ウォン
- ・ トンネル構成：鉄道専用トンネル3本（左右一方通行、中央サービストンネル）、車両運搬、旅客・貨物2種類の列車運行

	総延長	最大水深	陸上距離	海底距離	特徴
A案	209km	155m	64Km	145Km	大断層を迂回、海底区間が最短
B案	217Km	160m	76Km	141Km	対馬横断
C案	231Km	220m	103Km	128Km	路線が比較的直線、走行性良好、大断層を突破

### ◆明確に別れる賛否論争

事業妥当性が議論の題材だ。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だけ確保しても儲かる商売だと主張。韓日海底トンネル研究会の分析によると、海底トンネル建設により釜山ー大阪間の物流費用がコンテナ1個当たり30%程度節減されると主張をしている。また、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10%を超えるほど韓国側が有利だということ。海底トンネルが建設されれば釜山を中心とした東南圏と日本の九州地域に新しい日韓海峡経済圏を形成できるという点も魅力としている。

反対論者たちは韓国に実益が少なく、日本の大陸進出を助ける結果のみもたらすと主張する。2003年に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」では、「海底火山地帯を通過しているなど3つの路線全て事業性がない」と結論を出したことを根拠にしている。海底トンネルが建設される場合、韓国は日本の分の空間が確保されるが、日本はユーラシア大陸まで空間が広くなり、実益と空間的な衡平性において有利なことがないというもの。

中央大のホ・ジェワン教授は「英仏海峡(ユーロトンネル)の事例でみるように、雇用、物流、観光など各部門別の効果の予想がはずれたり期待以上である点もあるが、長期的な観点でみると政府レベルで本格的な論議と研究をしなければならない時だというのは明らかだ」と指摘した。