

\*\*\*\*\*

# 日韓海底トンネル研究開発セミナー

2007年2月21日に韓国のソウルで開かれたセミナーの内容

\*\*\*\*\*

## 概要

2007年2月21日(水)に韓国ソウル市の国会議員会館大会議室で「日韓海底トンネル研究開発セミナー」が開かれた。このセミナーは、日韓トンネルの技術的動向などを討論し、日韓トンネルをより現実的な方向に近づけることを目的としている。主催はヤン・ヒョンギル(梁亨一)国会議員で、韓国の社団法人韓日海底トンネル研究院のパク・キョンブ(朴慶夫)理事長がセミナーを推進してきた。

始めに発表者3名が日韓トンネルの建設効果や歴史的意義、北東アジアで果たす役割などについて講演した。

まずホ・ジェワン(許在完)韓国中央大学都市地域計画学科教授は、日韓トンネルとユーロトンネルを比較研究した成果を示し、ユーロトンネル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いるように、日韓トンネルでも大陸側の韓国の受益が日本側より大きいと考えられることを指摘した。また産業連関分析による日韓トンネル建設の産業波及効果や、成長潜在力モデルの分析結果を示し、日韓トンネルの建設が韓国経済の均衡発展を推進することを示した。

次にファン・ハクチュ(黄鶴周)延世大学土木工学科名誉教授は、今後、日本も韓国も単独で世界をリードするのは難しく、両国が手を取りあって協力して今後の世界を牽引してゆくことの大切さを指摘した。また日本も韓国も国民の多くが建設業に関連した分野に従事しているので、「玄界灘トンネル工事の着手」が両国の景気活性化のきっかけとなると語った。

シン・ジャン Chol(申章澈)崇実大学社会科学部教授は、ユーロトンネルの分析結果などから、北東アジア経済共同体の形成には北朝鮮の早急な開放と日韓間の陸上交通の確保が前提となると述べた。そして日韓トンネル建設は日韓両国にとってチャンスでもありリスクでもあるので、両国間の対立と葛藤の相互不信を果敢に清算し、日韓トンネル建設についてより積極的に議論することが大切と結んだ。

これらの発表に対し、討論者としてキム・チニョン(仁川広域市総合建設部長)、カク・チュウオン(中央日報経済研究所長)、大塚茂(当会副会長)がコメントした。

.....

※한국어 앵스트랙트는 18 페이지에 기재.

※The English abstract prints it in 19 pages.

## 1. 日韓海底トンネルセミナーとは何か

- ① 開催目的：日韓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論点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る。
- ② 期 間：2007年2月21日（水）10：00～12：10
- ③ 場 所：国会議員会館大会議室（大韓民国ソウル市）
- ④ 主 催：ヤン・ヒョンギル（梁亨一）国会議員
- ⑤ 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（許在完）中央大学 都市地域計画学科 教授  
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
  - ◆ファン・ハクチュ（黄鶴周）延世大学 土木工学科 名誉教授  
玄界灘に海底トンネルを掘る
  - ◆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  
日韓海底トンネル建設論議のための談論
- ⑦ 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）野沢太三会長代理
- ⑧ 聴 衆：約200名（配布したパンフレット部数から推定）
- ⑨ 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. 日韓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. 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論点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全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。

### 4. 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言い難い。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。長期的観点から見ると、むしろ国際政治的効果がより大きいと言える。
- 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が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、日本と韓国は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方がよい。

- ① 日韓両国とも建設業関連従事者が多い。その景気浮上策の一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るろう。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に必要不可欠である。日韓トンネルは日本、韓国、中国の3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。現実的には3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な姿勢から果敢に抜け出し、全人類の平和と共同協力のグローバルなレベルで接近しようとする努力が必要である。

## 5. 討論と質疑応答

主題発表者3名に加え討論者3名が加わり、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。

### 5-1 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。
- ・ その時、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に活力を与えた。
- ・ 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の建設に拍車を掛ける。

- ・ 日韓トンネルは南北統一の起爆剤の役割を果たす。

#### ホ・ジェワン教授への質問

交通開発研究院が2002年に行った研究では、「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？

#### 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？



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 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カリゼ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 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他はない。
- ・ 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。

## 5-2 会場からの質問や意見



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？



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。

- ・ 日韓間はここ50年から100年位の間には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。

## チョン・ムンス会長（所属不明）

### 中央日報に載せて国民全体に知らせ起爆剤にしては？

- ・ 日韓トンネルを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。



カク・チェウオン（中央日報経済研究所 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面で扱い、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。

## 6. 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裏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意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、新しい思考力を持つようにして下さったヤン・ヒョングル国会議員に感謝致します。



## シンポジウムの司会者

総合司会



ムン・ジョンシク (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



シンポジウムの参加者



シンポジウムの発表者と討論者

## 7. 主題発表と討論と質疑応答の全発言

### ■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下さいました。博士にもう一度大きな拍手をお送り下さい。

それでは、発表者と討論者は壇上に上がって下さい。セミナーを進行致します。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。熱弁して下さいましたホ・ジェワン博士に感謝いたします。次の発表者はファン・ハクチュ教授で、「玄界灘に海底トンネルを掘る」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】ファン・ハクジュ教授は「過去の歴史を土台として日韓海底トンネルを敷こう」と主張され、また「21世紀は韓国が主導する」という展望の明るい話をして下さいました。良い内容を発表して下さったファン・ハクジュ教授にもう一度拍手をお願いします。

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

【シン・ジャン Chol（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 Chol 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となるためには、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協力のグローバルなレベルで接近しようとする強い努力が必要」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 Chol 崇実大教授、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頂ければ幸いです。

## ■ 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。討論者を紹介いたします。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・ジェウオン博士、そして本日、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来られた大塚茂副会長、そしてパク・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】先ほどご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ました。現在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の承認を受けました。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で説明致します。

日韓トンネル建設の計画について建設計画、効果など肯定的な感情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する民間レベルの断片的な研究や、学問、調査が数十年間ありましたが、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、行政自治部が法人として韓日海底トンネル研究院を設立しました。これは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。本日のセミナーは非常に意味があると思います。日韓海底トンネルが実現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し、国民の中に共感を育てて行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すると日本に利益を与えることになり、日本に非常に多くの利益が行く。そして韓国経済が日本経済に従属するなど、日本側がより多くの恵みを受けるので急ぐ必要はない」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の大東亜共栄圏構想のような軍国主義の復活に対する反対運動もあります。

私が以前、仁川市管内の大学教授らと話したことがあるのですが、教授たちの大部分から「時期尚早ではないか」という話も聞きました。昨日の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果たしたのは、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の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、中央日報の社説で見たのですが、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ます。さらには、南北統一の起爆剤の役割も果たすと思えます。

しかし、日韓両国間には日韓海底トンネルについての議論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、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、一つのプロジェクトとして推進することが望ましいと思えます。

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」という研究結果が出ています。これは、単純に否定的な視点で指摘したものに過ぎないのですか。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て、もう一度お話ししていただければ幸いです。

そして、ファン・ハクチュ教授に対し、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ついての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見ますが、これに対する意見はどうなのか、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す。2つ質問が出ました。ホ・ジェワン教授への質問は、2002年度に経済部の日韓海底トンネルの経済性について、その内容はよくは分かりませんが、相当否定的だったようです。それに対する回答をして下さい。また、ファン・ハクチュ教授は、日本では特別法が制定されているか否かについてお話し下さい。まずホ・ジェワン教授お願いします。

**【ホ・ジェワン】** 英仏海底トンネルに多くの企業が参与し、日本の多くの金融機関が英仏海底トンネルの建設費用として資金貸与した理由は、その時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。実際に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返済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を調達しても残りますが、非常に高額な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。我が国では交通開発研究院が分析をしましたが、この分析の鍵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ることです。それらが朝鮮半島を経なければならぬ理由は特にありません。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船や飛行機を使わずにダイレクトに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、ということが鍵ですが、その推定は私が見たところ特別でないと思います。

それを非常に小さく見積もると経済性が低く表れ、それを非常に大きく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位になるのか？ 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はありません。したがって、日韓海底トンネルの経済性の問題について交通開発研究院で行ったのは、私が見る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】** 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、休んでいたのではありません。2002年にイム・ウンテク建設部長官が韓国と日本の間の日韓海底トンネルに対して関心を持って下さり、私がデータを渡しました。そのとき、6千億ウォン程度の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韓日海底トンネル研究会のソン・ベクチョン（成百詮）会長と共に日韓トンネルの会議に参加しました。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、韓国の技術、経済、工学など全ての人々が総動員されて資料を作りました。また、ロッテ建設のイム・ソンナム社長時代に日韓海底トンネルの研究費3千万ウォンを貰いました。それで延世大学で海底トンネルについての報告書をつくり、韓日トンネル研究院でも報告書を作りました。報告書は出ましたが政府は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心配して中止したのです。

私たちはひとつ整理しなければならないことは1981年11月10日に提唱し、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されました。そこで韓国と日本の歴史的背景からこのプロジェクトがよ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た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、日本も韓国もそうであり、建設投資のお金が国家予算より常には120から130パーセント多いです。私たちが知らなければならないことは、韓国の国民の25%、日本の国民の40%が建設業で生計維持しているので、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に勝つためには、日韓海底トンネルを作ることによって両国の建設業を活性化させ、周辺に大きな影響を与えることと考えています。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ものがいいのか」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研究会を組織し、4年前にNPOとして承認されました。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。その点を了承して下さい。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・チェウオンです。タンジン（唐津）という地名が3カ国で共に使われています。日本には唐津（からつ）があり、韓国に唐津（タンジン）があり、中

国にも唐津（タンジン）があります。なぜこの3カ国がタンジン（唐津）を使っているのかというと、昔からの物の流れからです。したがって、この海底トンネルの問題も唐津から出発すれば、物流の次元で解決します。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。そのような観点から日韓海底トンネルを見る視点は一つに固定させる必要があると思います。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ついては全部出ました。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、なども出ました。これからは〈How to〉をしていかなければなりません。どのようにするのか？日本は非常に荒々しく多くの要求をしてきました。私たちからは要求が出ていません。もう一度言うと、日韓海底トンネルの問題は日本から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方ですが、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って聞くと、不満を多く話します。「平気」だというのは彼らは終着駅になるのでトンネルを掘ればいだろうという意味からで、釜山や巨済島は中間になるので不便だということです。何故なら、お金を落とさ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、例えば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ため、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のです。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リゼーション、すなわち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らないと思います。したがって、共生と共存の概念であるグローカリゼ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、私たちが地図を見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時間で行ける国です。少し広くすると済州島まで行くのと九州に行くのと同じです。産業地図を書くと600キロの中に全て入ります。600キロを描くと、どのような姿が広がるかということ、全世界の自動車産業が全てそこに入っています。全世界の半導体が全て入っています。全世界の人々がそこに全て入っています。1番の産業は600キロの中に全て入っています。したがって、私たちはWhy、何故しなければならないのかと言う必要もなく、当然しなければなりません。そのような意味で2つお話をしました。

最後に、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、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大臣や、また通商大臣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。既にそれ位、民間では大きな流れが形成されています。

このようなことを見た時に、結局は何かというと「日韓海底トンネルは政治が解決しなければならぬ」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ぬと思います。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。先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、コンセンサス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ぬと思います。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下さいました。この日韓海底トンネル建設に共感し、課題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それに対する現地調査、設計をしなければならぬと思います。もし準備しないと私たち韓国の技術分野で相当困難なことになるのではないかと思います。今日のセミナーもそのような側面から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ごさまで理解して下さいました。

次は日韓トンネル研究会の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・ハクチュ教授は79歳です。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下さい、ありがとうございます。それでは副会長をお願いします。

**【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持たれたことは、従来からの経緯からみて、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する提案があったとき、「いまだき鉄道建設などと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、地上でつながった交通網、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。

先程、「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、財政投融资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他はない」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・ジ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。せつ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皆怒ると言います。英仏関係はそんな事情でしたが200年が経ち、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、日本は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年位の間には、色々い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経ちました。韓国と北朝鮮の問題もあって、この計画は来年さ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）】** 一言申します。時間を長引かせたりしません。普段から尊敬するヤン・ヒョンイル議員とパク・キョンブ会長がこの場を準備して下さい、尊敬するファン・ハクチュ教授が場を共にして下さいうれしいです。

私は、討論者であるカク・ジェウオン中央日報経済研究所長にお伺いします。今、韓国の言論のうちで朝鮮日報、中央日報、東亜日報といえれば相当力がある言論として韓国の



全ての方が認識しています。しかし、私は元々この件に対し関心を持っていて、本日、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。私は韓国経済を読んでいます。韓国経済をみると、いわゆる経済部分もしくは他の分野で具体的な記事を書いて国民の共感を得て、国民が歓迎する記事を多く書いています。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可能性があるのか、あればおそらく国民全体に知らせる起爆剤となり、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】** 先程お話しましたが、コンプレックスを減らす起爆剤として海底トンネルを作るということに私は全面的に同感します。昨年からこれまで中央日報の1面のトップに海底トンネルについて書きました。そして今朝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つを共に経て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のです。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裏に終えるようにして下さった発表者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下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り、来賓に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下さったヤン・ヒョンギル国会議員に感謝致します。もう一度お立ち下さい。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】** 今日参加して下さった全ての方々に感謝し、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。

## 한일해저터널 연구개발 세미나

2007년 2월 21일에 한국 서울에서 열린 세미나 내용

### 앱스트랙트

2007년 2월 21일(수) 한국 서울 국회의원회관 대회의실에서 「한일해저터널 연구개발 세미나」가 열렸다. 이 세미나에 목적은 한일터널의 기술적 동향 등을 토론하고, 한일터널을 보다 현실적인 방향으로 접근하는 것이었다. 주최자는 양형일 국회의원이고, 한국 사단법인 한일해저터널연구원 박경부 이사장이 세미나를 추진해 왔다.

먼저 발표자 3명이 한일터널의 건설 효과나 역사적 의의, 동북아에서 가하는 역할 등에 대해 강연했다.

먼저 허재완 중앙대 도시지역계획학과 교수는 한일터널과 유로터널을 비교 연구한 성과를 보이며 유로터널에서 대륙 측인 프랑스 수익이 섬나라 측인 영국을 크게 웃돌고 있는 것처럼 한일터널에서도 대륙 측인 한국 수익이 일본 측보다 클 것이라는 것을 지적했다. 또한 산업 관련 분야 분석에 의한 한일터널 건설의 산업 파급 효과나 성장 잠재력 모델의 분석 결과를 보면 한일터널 건설이 한국 경제의 균형발전을 추진하는 것으로 나타났다.

다음으로 황학주 연세대 토목공학과 명예교수는 앞으로 한국과 일본이 단독적으로 세계를 선도하는 것은 어렵고 두 나라가 손을 잡고 협력하면서 향후 세계를 이끌어 나가는 것의 중요함을 지적했다. 또한 한국과 일본의 많은 국민들이 건설업에 관련한 분야에서 일하고 있기 때문에 「현해탄 터널 공사 착수」가 양국 경기 활성화의 계기가 될 것이라고 말했다.

신장철 숭실대 사회화학부 교수는 유로터널 분석 결과 등에서 동북아 경제 공동체 형성에는 북한의 시급한 개방과 한일간 육상교통 확보가 전제가 된다고 말했다. 그리고 한일터널 건설은 한일 양국에 있어 기회이기도 하고 위험이기도 하기 때문에 양국간 대립과 갈등의 상호불신을 과감히 청산하고 한일터널 건설에 대해 보다 적극적으로 의논하는 것이 중요하다고 말했다.

이러한 발표에 대해 토론자로서 김진영(인천광역시 종합건설부장), 곽재원(중앙일보 경제연구소장), 오즈카 시게루(大塚 茂·당회 부회장)가 논평했다.

# Joint Seminar concerning Research and Development of the Japan-Korea Undersea Tunnel

Seoul, Korea February 21, 2007

## Abstract

The Joint Seminar concerning Research and Development of the Japan-Korea Undersea Tunnel was held at the main conference room of the Congressman Hall in Seoul, Korea on Wednesday, February 21, 2007. The seminar was intended to discuss technological trends regarding the Japan-Korea Tunnel in the two countries and promote the Korea-Japan Tunnel Project in realistic manners. Mr. Yang Hyun-Gil, Korean Congressman sponsored this bilateral event in cooperation with Mr. Park Kyung-Boo, chairman of the Korea-Japan Tunnel Research Institute, a Korean incorporated association.

At the beginning, three guest speakers gave lectures on the advantages effected by the construction of the tunnel, its historical significance and the roles it plays in North-East Asia.

First, Mr. Hur Jae-Wan, professor of the Faculty of Urban and Regional Planning of the Chung Ang University, announced the results of comparison studies between the Japan-Korea Tunnel and the Euro Tunnel, indicating that just as France on the continental side has been receiving more profits than the island Britain since the construction of the Euro Tunnel, the Korea-Japan Tunnel will probably bring more benefits to Korea than to Japan. He also explained the economic ripple effect of the tunnel on many sectors using industrial analysis data and maintained by referring to the results of development potential model investigation that the tunnel will contribute a great deal to the balanced development of the Korean economy.

Next, Mr. Hwang Hak-Joo, professor emeritus of the Civil Engineering Department of the Yonsei University insisted that neither Korea nor Japan would be able to lead the world on its own in the future and that it is of great importance for both countries to cooperate with each other and take initiative in the international community. He also said that the Genkainada Tunnel Project will create jobs for many construction companies, thus stimulating the economy of both countries.

Lastly, Mr. Shin Jang-Churl, professor of the Social Science Department of the Soongsil University, proposed on the basis of the data of the Euro Tunnel research that ensuring the smooth transportation between Korea and Japan and encouraging North Korea to promote the open-door policy in timely manners would greatly facilitate the establishment of the North-East Asian Economic Community. Pointing out that the Japan-Korea Tunnel Project has both merits and demerits, he concluded that the two nations must make every possible effort to eliminate the conflict and mutual distrust still prevailing in people's minds and have heart-to-heart talks with one another to complete the project successfully by taking proper measures against risk factors.

After that, Mr. Kim Jin-Yeong, General Construction Manager of Incheon Metropolitan City, Mr. Kwak Jae-Wun, Chief of the Central Daily Economic Report and Research Center and Mr. Shigeru Otsuka, vice-chairman of the Japan-Korea Tunnel Research Institute made comments on the opinions of the three guest speakers in discussion style.