日韓トンネルの完成予想図

# 日韓トンネル構想

## 未来志向の「夢」共有を

日本と韓国の関係は、戦後最悪と言われるほど低迷している。そんな時だからこそ、両国は未来志向の壮大な「夢」を共有することが重要ではないか。その夢とは、九州北部と韓国南部を海底トンネルで連結する「日韓トンネル構想」である。日韓をトンネルで「陸続き」にすることは、負の歴史を乗り越える決定的な契機となるのは間違いない。それだけでなく、人的往来や物流の飛躍的な拡大によって、両国の繁栄に大きく寄与するはずだ。

福岡市中心部から西へ車を約1時間半走らせると、玄界灘に突き出た佐賀県唐津市の東松浦半島に着く。豊かな自然に囲まれた地域の一角にあるのが、「一般財団法人国際ハイウェイ財団」が掘削した日韓トンネルの調査斜坑だ。

調査斜坑とは、海底トンネルを建設する際、地質調査を主目的に海岸近くに試験的に掘られる急勾配のトンネルのこと。入り口には「日韓トンネル唐津調査斜坑」の看板が掲げられ、ハングルでも書かれている。現時点の調査斜坑の長さは540㍍で、深さは海抜マイナス56㍍に達する。

「エキサイティングだ。これはまさに世界を変える歴史的事業と言っていい」

調査斜坑には海外から日韓トンネルに関心を寄せる多くの人が視察に訪れるが、9月中旬、興奮気味にこう語る小柄な米国人の姿があった。「世界三大投資家」の一人と称されるジム・ロジャーズ氏である。調査斜坑の突端（切羽）で現場責任者から説明を受けたロジャーズ氏は、ヘルメット姿で構想実現に強い期待を寄せたのだった。

日韓トンネル構想は、1981年にソウルで開催された第10回「科学の統一に関する国際会議（ICUS）」で、世界的な宗教指導者、故文鮮明師が世界中の自由な往来を可能にする「国際ハイウェイ構想」の一環として提唱した。それに基づき、翌年には国際ハイウェイ財団の前身である「国際ハイウェイ建設事業団」が、翌々年には専門家らが助言する「日韓トンネル研究会」が設立され、調査・研究が行われてきた。

世界最長の海底トンネルである青函トンネルの長さは約54㌔、英仏海峡トンネルは約50㌔。これに対し、日韓トンネルは、国際ハイウェイ財団の見積もりで全長235㌔（海域部168㌔）にもなる。まさに人類史上最大のビッグプロジェクトである。

このような歴史的事業を一民間組織が取り組むのは無謀に見える。だが、誰かが先陣を切らなければ、実現への機運は生まれない。国際ハイウェイ財団はこれまで、トンネルルートとして想定される唐津、壱岐、対馬での地表踏査や、陸上・海上部の音波探査、ボーリング調査、さらに前述の調査斜坑を掘削して地質調査等を行ってきた。

青函トンネルを掘った世界最高の技術陣を動員して行ってきた調査を通じ、導き出された結論はこれである。

日韓トンネルの施工は技術的に可能だ――。

日韓トンネルに次世代新幹線が導入されれば、福岡―ソウル間が2時間半ほどで結ばれる。まだ実績のないリニアモーターカーを導入するのは現時点では難しいと言われているが、もしリニアであれば、その時間をさらに大幅に短縮できる。両国は日帰り観光圏内となり、人的往来は飛躍的に拡大するだろう。

日韓トンネルが完成し、さらに将来的に国際ハイウェイが38度線を越えて朝鮮半島から中国までつながれば、新たな物流の大動脈ができることになる。これは日韓両国に甚大な経済的利益をもたらすことになろう。

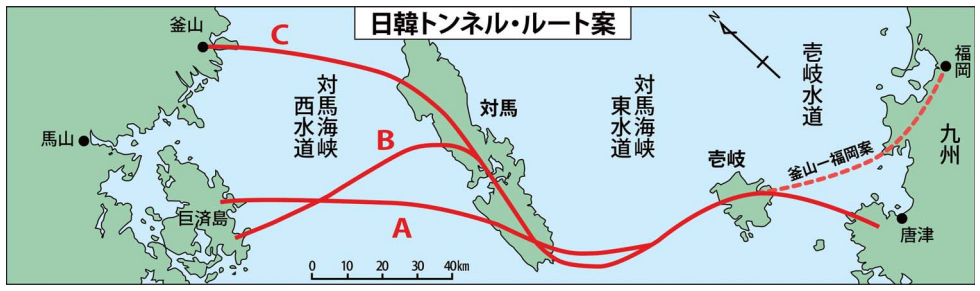
建設費や採算性などクリアすべき課題は数多くあるが、中でも最大のハードルは日韓両国民の理解をいかに促進するかだ。物理的なトンネルを建設する前に、まず「心のトンネル」を掘らなければ構想は前進しない。

そうした中、2010年以降、47都道府県で「日韓トンネル推進県民会議」が順次設立されてきた。地方組織をまとめて国に構想実現を働き掛けることを目的とした「全国会議」も17年に設立された。

韓国側でも日韓トンネル構想への関心は徐々に高まってきている。唐津の調査斜坑には毎年、2000人ほどが視察に訪れるが、その8割が韓国人だ。今年3月に開かれた「日韓トンネル実現九州連絡協議会」（会長・梶山千里元九州大学総長）の総会には、韓国から釜山地域の大学総長ら16人が参加し、活発な意見交換が行われた。韓国で実施された世論調査では、国民の62％が日韓トンネルに肯定的だという結果も出ている。

日韓トンネル実現九州連絡協議会
〒816－0864
福岡県春日市須玖北9丁目139
TEL／FAX　092－519－2753
E-mail　nikkantonneru@yahoo.co.jp

（資料提供・国際ハイウェイ財団）



佐賀県唐津市にある日韓トンネルの調査斜坑を訪れ、現場責任者から説明を受けた著名投資家のジム・ロジャーズ氏（左）

## 「地理と歴史変える」 米投資家 ジム・ロジャーズ氏

私が知る限り、今世紀で最もエキサイティングなプロジェクトの一つだ。日本と韓国を結び付けることになるからだ。

今は隣の国に行くのに、航空券を購入し、空港に向かわなければならない。しかし、（トンネルができれば）ドライブ気分で向かうことができる。これは日本人と韓国人の考え方を大きく変えるだろう。

日韓トンネルが建設されたら、子供と一緒に東京からロンドンにドライブしたい。その頃には38度線も開かれているだろう。

この種の建設事業は大量の雇用を生み出す。開通したら、観光や商売をはじめすべての分野を刺激するだろう。

このようなプロジェクトは、人類の歴史でも頻繁にあるものではない。かつては英仏間のドーバー海峡を掘るトンネル工事があった。このようなプロジェクトは地理を変え、歴史を変える。地理は簡単に変えられないが、日韓トンネルはそれを変えるものだ。

日韓トンネルは日本をよりアジアに近づける。これは日本にとって必要なことだ。

私は専門家ではないが、エンジニアも地質学者も財務の専門家も可能だと言っている。採算を確保でき、日本も韓国も大きな借金を負わずに済むという話だ。これはインフラ投資では何より好ましい形だ。

日本は現在、多額の財政赤字を抱えている。最も重要なポイントは、この工事が借金を増やさない、子供の将来に重荷を背負わせることはないことをはっきり示すことだ。その上で、商売や貿易などトンネルがもたらす恩恵を説明する必要がある。

このプロジェクトは両国にとって良いことだ。政治家がなぜ積極的に取り組まないのか理解できない。

# 人とモノの流れ 劇的拡大



調査斜坑の掘削工事の様子

## 採算確保は十分可能 専門家試算

日韓トンネルは完成後にトンネルと同じ55％で計算すると、2253億円の利益を上げることができる。

野田教授は、結論として「東アジアの平和と安定が実現し、十分な出資とソフトローンが供給された場合には、日韓トンネルはプロジェクト・ファイナンスで実施することが可能」と主張。10兆円の建設費を35～50年で完済できるとしている。

この試算には旅客輸送は含まれていないが、野田教授は「日韓トンネルの開通によって、一日日帰り圏が韓国南部と日本の九州・中国地方に形成されることも確かだ」と指摘。英仏間では、トンネルによって旅客数が1995年の730万人から2016年には2061万人に急増しており、日韓でも「同様の状況が発生することになるであろう」と予想している。

日韓トンネルは完成後に採算を確保し、10兆円ともいわれる建設費を賄うことができるのか。これは誰もが抱く大きな疑問だが、日韓の専門家からは肯定的な試算が出ている。

中でも、注目を集めているのが、西南学院大学法学部の野田順康教授が昨年3月にまとめた報告書だ。英仏海峡トンネルのビジネスモデルや日韓間の物流データなどを踏まえて、日韓トンネルの利用予測や採算性を試算した。

それによると、日韓トンネルが担う日本と北東アジア諸国（韓国、中国、ロシア、北朝鮮）との総貨物輸送量を3276万6000㌧と予想。鉄道でこの量を運ぶには、18万2000車両が必要となる。1車両あたり225万円と仮定すると、貨物輸送による日韓トンネルの年間収入は4095億円。営業利益率を英仏

### 青函・英仏・日韓トンネルの比較（日韓トンネルは計画データ）

| | 総延長距離 | 最大水深 | 土被り（深さ） | 構造 | 工期 | 現在の物価換算建設費 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 青函トンネル 1988年開業 | 54㎞ | 140m | 100m | 複線1本 内径9.7m | 14年（本坑掘削） | 1兆5000億円（当時7500億円） |
| 英仏トンネル 1994年開業 | 50㎞ | 60m | 50m | 単線2本 内径7.6m | 5年（工事中断を除く） | 1兆7000億円（90億ポンド） |
| 日韓トンネル 20XX年開業 | 235㎞ | 155m（Aルート） | 100m | 複線1本 または単線2本 | 最短10年 | 10兆円 |