着実に進む日韓トンネル工事

水平分業の形成加速

第3セクター方式目ざす

＊＊＊

日韓トンネルの調査斜坑工事が昨年十月からはじまってはや二カ月。幅六㍍、高さ五・五㍍の調査斜坑は、約百㍍の距離まで延びている。これまで日韓トンネルは〝壮大な夢〟とされてきたが、これでいよいよ現実化の段階に入ったといえる。同トンネルは日本と韓国を海底トンネルで結ぶという計画で、その全長は青函トンネルの約四倍の二百三十五㌔㍍、総工費は三兆円にも及ぶ。二十一世紀に向けたビッグ・プロジェクトである日韓トンネルの推進は、日韓両国を含む北東アジア地域の経済発展に多大のメリットをもたらそう。

（経済部・坂口浩二）

＊＊＊

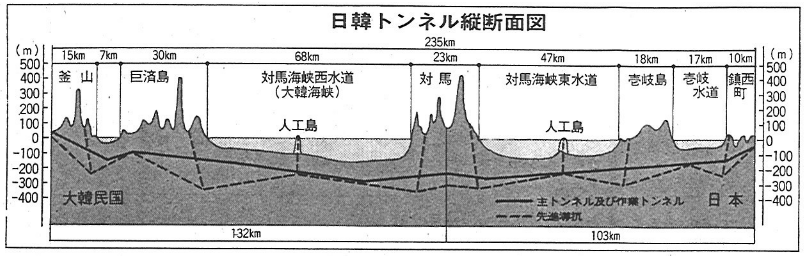
掘り始められた調査斜坑

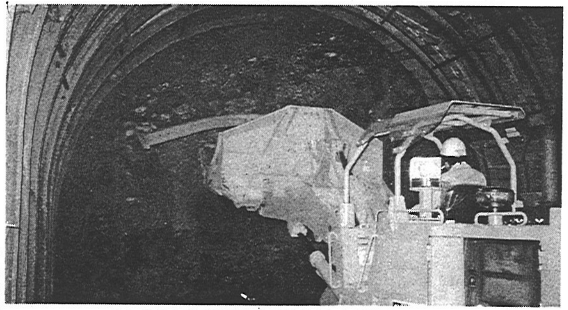
「これまで日韓トンネル・ルートの地質調査を行ってきたが、調査斜坑を掘り始めて現実感がでてきた。青函トンネルの斜坑を掘りはじめたことが人生の最大の喜びだったが、日韓トンネルの調査斜坑起工はちょうどそれを思い起こさせた」――。当時、鉄建公団海峡線部長として青函トンネルの建設を最初からてがけ、映画『海峡』の主人公のモデルにもなったサンコーコンサルタントの持田豊常務は感慨深く語った。

日韓トンネルはアジア・ハイウェイ構想の一環で、一九八一年に国際文化財団の創設者である文鮮明師が提唱したもの。日韓トンネルのルートは佐賀県・鎮西町から壱岐、対馬、韓国・巨済島を経由して釜山に通ずる全長約二百三十五㌔㍍。青函トンネルの全長が約五十四㌔㍍、英仏海峡トンネルが同約五十㌔㍍であることに比べても、日韓トンネルがいかに巨大なプロジェクトであるかが理解できる。

同トンネルでは直径約十一㍍のメーントンネルを二本掘る計画だ。一本は高速旅客列車とバス・乗用車運搬用のシャトル列車を運行させ、もう一本は道路トンネルにする。日韓トンネルはアジア・ハイウェイ網のなかでも技術的に特に難しく、「日韓トンネルの貫通はアジア・ハイウェイ構想の実現を意味する」（国際ハイウェイ建設事業団）ほどだ。

近年米国の貿易赤字の拡大に伴って、米国は日本や韓国などのアジア諸国に対し貿易不均衡是正の要求を強めてきている。情報やサービス産業を重視した米国の産業構造からすると、米国の貿易赤字縮小はかなり難しい面がある。また、アジア諸国も輸出の市場を米国に依存しすぎたきらいもある。このため識者の間では、二十一世紀に向け日本、韓国、中国などが水平分業体制を築き、〝アジア的規模での内需拡大〟を図るべきだとの主張がでている。「日韓トンネルをつくることは国がつながるということで、経済、文化などの交流を通じ世界平和に大きく貢献する」（持田常務）のだ。


日韓トンネル縦断面図


トンネル内部を補強しながら着実に掘り進む調査斜坑

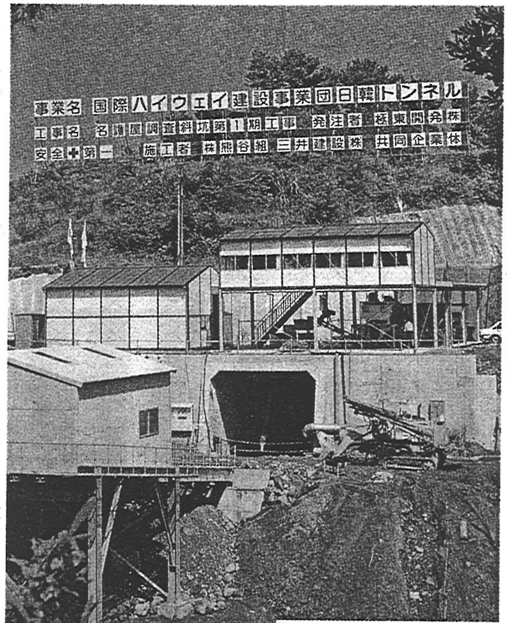
九州がアジアへの玄関に

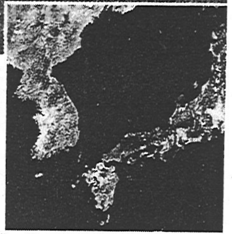
また、日韓トンネル建設のアドバイザーである日韓トンネル研究会は「開通による物流、人的交流の拡大で、本四架橋の機能が有効に活用できる」ことも指摘している。「日韓トンネルの完成を見越して九州北部を中心にいろいろな施設ができるので、人口の分散効果が期待できる」（同）など、人口の東京一点集中が加速するなかで、九州がアジアに対する玄関になることは、先に発表された第四次全国総合開発計画のテーマとなった〝特色ある地方の都市づくり〟を実現化することにもなる。

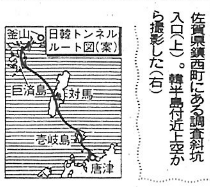
超長期プロジェクトである日韓トンネルの本来的なメリットではないが、本格的な工事に入ることで中長期的に資材調達による関連産業へのインパクトや膨大な雇用の創出が見込める。計画では日韓トンネルの本坑を掘るための斜坑をおよそ十本掘る。「斜坑の建設基地一カ所に約千人の作業員が必要になる」（国際ハイウェイ建設事業団）ことから、雇用のピーク時には約一万人の作業員が必要になる計算である。国内の採炭とトンネル建設の作業は似ているので、「炭鉱閉山による失業者が日韓トンネル・プロジェクトへシフトするのは可能である」（日本鉄道建設公団、横山章理事）ことから、先行きの暗い石炭産業にとっては朗報だ。

長崎県の三菱石炭鉱業高島砿業所が閉山になり、千四百人余りの鉱員が路頭に迷うことになった。さらに、第八次石炭政策によって国内での石炭の生産は縮小することになり、今後五年間で五十六鉱の炭鉱閉山は必至となっている。このため、全国で二万四千人の鉱員のうち、中期的には約一万一千人の失業者がでるものと予測されている。

「若い鉱員ならば、職業訓練校で新しい技術を身につけ、全く畑の違う仕事につくことも可能だが、三十歳後半以降になるとなかなかそうもいかない」（三菱石炭鉱業・総務課）。高島炭砿の鉱員のうち二十―三十人は退島した。約千四百人の鉱員は今後の生活に不安を抱きながら年越しをしている。三菱炭鉱では離職者の対策に尽力しているものの、「平均年齢が四十三歳で、ほとんどが穴掘りのベテラン。〝モグラ〟には〝モグラ〟の仕事が一番あっている」（三菱石炭鉱業）という事情から、失業者の職場探しは非常に難しいようだ。


事業名　国際ハイウェイ建設事業団日韓トンネル
工事名　名護屋調査斜坑第1期工事　発注者　極東開発株
安全✚第一　施工者　株熊谷組　三井建設株　共同企業体


佐賀県鎮西町にある調査斜坑入口（上）。韓半島付近上空から撮影した（右）



必要な公共プロジェクト化

問題は資金調達の面である。日韓トンネルが開通しても民間ベースの交通施設としては採算が合わないため事業化は難しい、というのが大方の見方である。しかし、「膨大な社会的便益が形成されることからすれば、民間ベースでは採算が合わないとしても、社会的な便益が伝播（ぱ）、拡散、波及し、日韓トンネルが企業活動や家計に大きなメリットをもたらすことは確実」（筑波大学・河野博忠教授）である。つまり、日韓トンネルは本来、公共投資で行うべきプロジェクトなのだ。ただ、財政事情が悪化している状況下では、国や地方公共団体と民間企業との共同出資で事業を行う第三セクター方式が有望視されている。

このほか、〝会員権方式〟を導入する計画もある。これは、「ただ単に金銭的な利益を求めるプロジェクトではなく、民族、国境を超えた文化、経済の深まりによってアジア諸国が共存共栄の道を開くことが日韓トンネルの目的だ。だから、会員権方式で日本国内だけにとどまらず、アジア諸国あるいは世界各国から投資を募る」（国際ハイウェイ建設事業団）という内容だ。投資家には、投資額に応じて日韓トンネル開通後にフリーパスや割引制度が付与され、その権利は子々孫々まで継承できるというメリットがある。

アジア・ハイウェイ構想

人類一家族という理想を実現するために、東洋と西洋の諸国間を連結する役割を演じるのが国際ハイウェイだ。世界の人々を一つに結ぶ高速輸送のネットワークを作り、世界各国へ短時日に往復できるようにするのが目的だ。同構想の一段階として、アジア・ハイウェイの建設を目指している。東西に広がる中国の国土を効率的、合理的に利用することによって、中国の経済的自立（テイク・オフ）を図るというねらいがある。さらにアジア・ハイウェイの建設が中国を中心としたアジアに恒久的な経済成長をもたらす。近隣諸国はその波及効果によって経済的に発展していくというわけ。日韓トンネルはこうした構想の一部である。

アジア・ハイウェイは日本、韓国、北朝鮮、中国を連結し、中国本土、南アジア、中近東を通過してソ連および欧州に至る。自家用車で世界一周も夢ではなくなる。ハイウェイに結ばれる大都市の近郊には、ハイウェイに隣接して空港を建設し、ビザを必要としない簡単で迅速な出入国システムを採用する。ハイウェイの両側、最低一㌔㍍の地帯は中立の緩衝地帯を設け、国境を超越した区域にする。同区域内には、高速乗用車や観光バスを利用する人々のための宿泊や娯楽などの施設を建設する。

世界経済の統合化が進むにつれ、広範な経済の発展が可能となり、人々はみな豊かな生活を営み、大部分の時間をレジャーに費やすようになる。世界を旅行しながら、自然を愛し、自然から学ぶことによって、人間、国家どうしの対立抗争を避け、協調相和する理想世界を実現することが、アジア・ハイウェイの究極の目的である。

談話

日韓友好に重要な役割

熊谷組専務取締役
北原　正一氏

日韓トンネルを掘ることは技術的に可能だ。青函トンネルは海底部が二十三㌔㍍だった。これに対し日韓トンネルの海底部の一番長い所（大韓海峡）は六十八㌔㍍あるが、途中十㌔㍍間隔で人工島を設け、そこから掘るようにすれば技術的には問題はない。

開通後にトンネルの中を真空にすることによって空気抵抗をなくし、列車を超高速で走らせるプラネットランを導入することもすばらしい。理論的には時速一万㌔㍍のスピードで走ることができる。時速千㌔㍍で走ったとしても、佐賀県・鎮西町から韓国・釜山まで約二百五十㌔㍍あるのでたった十五分で行ける計算だ。

日本と韓国という国の違いが県が違うといった程度の密接な信頼関係ができて相互間の往来が頻繁になれば、日韓トンネルは重要な役割を担うようになる。

青函トンネルの工事を始めるに際しても、当時の建設大臣は二千億円（実際は総額約八千億円）ぐらいでできるならば、採算性がないとしても非常に安いではないか、という感覚であった。結局は、日本と韓国の国民の大多数が小遣いを倹約してでも日韓トンネルを作った方が大きな便益が得られて良いという発想になれば、日韓トンネルの早期実現が可能になる。

事業への積極的参加を

日本鉄道建設公団理事
横山　章氏

昨年十月一日に盛大な調査斜坑の起工式が行われたのには、正直言って驚いた。こんなに早く取りかかれるとは思わなかった。日韓相互の交通を活発にして両国の交流を深め、世界平和を築こうというアジア・ハイウェイ網＝日韓トンネルの基本的理念に全く同感である。

これまで韓国と日本には、米国に対して輸出基地としてのライバル意識が強く働いていた。日本と韓国は民族的にも文化的にもつながりの深い間柄だから、こうした意味で交流を深めていこうとする動きは重要である。中長期的にみた日韓間での水平分業の形成は、両国の経済力が等しいレベルにあることが前提であるが、韓国自体はかなり経済力をつけてきているので、うまくいくと思う。

しかし残念なことは、日韓トンネル・プロジェクト構想自体が一般国民にほとんど知られていないことだ。マスコミは同プロジェクトを報道しない。建設業界の中にも、同プロジェクトの意義を十分理解していない企業が少なくない。日韓トンネル研究会にしても、土木学会やトンネル技術協会などが積極的に参加していくべきだ。

No. 43（1/1）