

動き始めた 環日本海経済圏

日本海圏経済研究会幹事

藤間丈夫

21世紀の巨大市場

創知社

動き始めた環日本海経済圏

日本海圏経済研究会幹事
藤間丈夫

創知社

ISBN4-915510-57-3 C0036 P1800E

定価1,800円(本体1,748円)

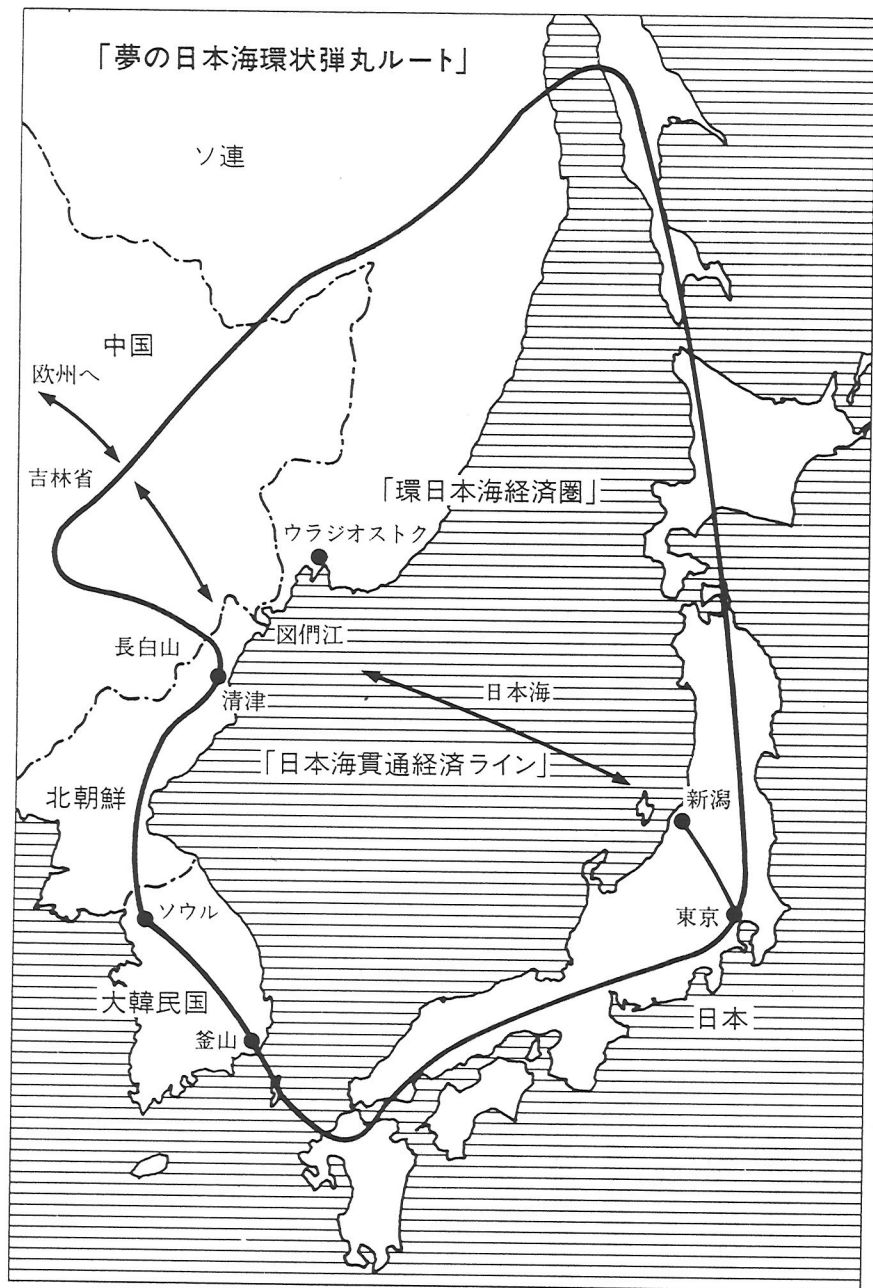
No. 107 (1/4)

夢の日本海環状弾丸ルート

日本海という海は、見方を変えれば北東アジア地域の湖ともいえる。将来を展望すれば、この日本海を環状に囲むルートを建設することも夢ではないだろう。ヨーロッパでは大連合の結成に向かう中、イギリスとフランスを隔てるドーバー海峡を海底トンネルで結ぶ工事も進行している。九三年にはロンドン、パリ間を三時間で、ロンドン、ブリュッセル間を二時間四五分で結ぶ鉄道が完成する。

日本海を囲む夢の「日本海環状弾丸ルート構想」はたぶん人により、それぞれコースの取り方が違うだろうし、技術的な問題からも制約を受けることだろう。しかし、どちらにせよ、すでにある関門トンネル、青函トンネルを利用することに加え、朝鮮半島と九州を結ぶ海底トンネル、北海道とサハリン、サハリンと大陸を結ぶ海底トンネルが必要となる。ひとつの試案としてはハバロフスクから、中国吉林省の首都長春、そこから観光地として有望な長白山を通過して、ゴールデン・デルタの一角、清津、そこからソウル、釜山、九州というコースはどうであろう。

夢のような話と思うだろうが、日本と朝鮮半島を結ぶ海底トンネル道路の可能性を調査、研究している機関もある。その「日韓トンネル研究会」によると、工費は約五兆円、実現のめどは二



○年後になるという。ルートは九州の東松浦半島から壱岐を通り、対島から韓国巨済島、あるいは釜山に到るコースが有望視されている。が、全長は約二三〇キロメートルで、すでに実現の見通しは立っているといわれる。日韓トンネルの計画は一九四〇年に始まっていたが、第二次世界大戦後放棄され、そのかわりに青函トンネルの工事が進められた経緯があるようだ。

また同研究会では、北朝鮮と中国の国境を流れる鴨緑江のほとり丹東から北京までの約一〇〇〇キロメートルの区間についても、調査を行い高速道路の可能性を探っている。日韓トンネルのルートは北朝鮮を通り、北京にまで到るという大きな計画である。現在、中国は大連から瀋陽、北京から天津までの高速道路を完成させようとしている。そう考えれば、そのルートはハルビンやハバロフスク、ウラジオストクまで延長されるのも夢ではないだろう。とりあえずは、日韓トンネルを通じて、日本、韓国、北朝鮮、中国、ソ連が高速道路で結びつく可能性もあるわけだ。

昨年、来日した韓国の盧泰愚大統領も国会演説で、北東アジアの平和と繁栄を構築するため日韓両国の共同努力を強調し、日韓トンネルの構想に前向きな姿勢を示した。

EC統合の遠因は、この一〇年ほどでヨーロッパの高速道路のネットワーク化が進んだためとする意見もある。また、その経済効果も大きいに違いない。たとえばサハリンは一大リゾート地になるかもしれないし、そうなると北海道へ与える経済波及効果も大きいだろう。日韓トンネルを通じての日本・朝鮮・中国相互の物流量も将来的には大変な量になるであろう。

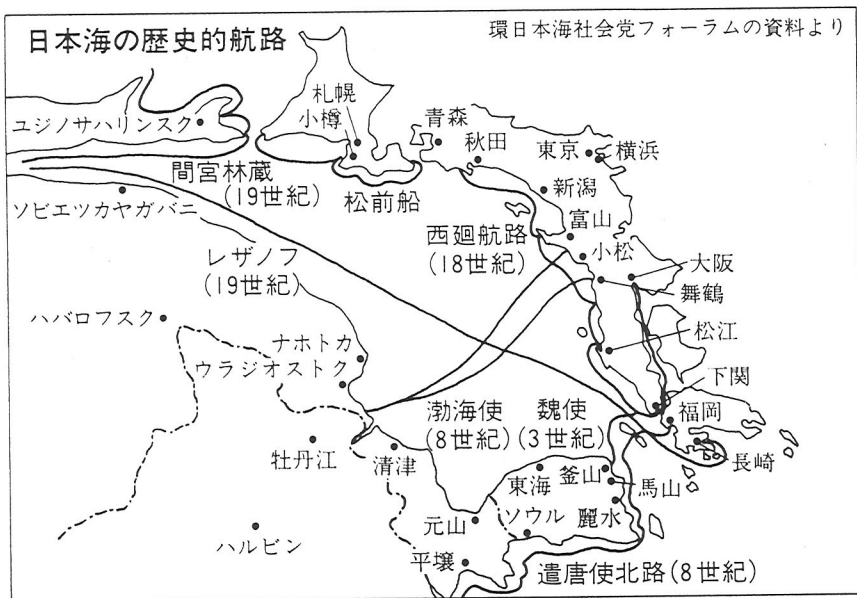
もちろん、極東地域や中国東北地区の天然資源開発や食糧基地化にも大きなインパクトを与えるだろう。対岸諸国の人たちとの民間交流も深まり、それこそ、東アジアの人たちがこのルートを利用して、山形県蔵王の樹氷をみるといったことも可能になる。」

日本海という湖水

このように、日本と沿岸諸国を結ぶ鉄道、道路（陸路）の敷設はおそらく九〇年代の末、今世紀末にはにわかに現実性をもってくるに違いない。しかし、今のところ、沿岸五か国相互を結ぶ交通手段はやはり、海路と空路である。

まず、北陸・新潟を中心とした対岸諸国との定期海運ルートを見ると、新潟と極東のポストチヌイ港のコンテナ便、新潟―ナホトカ航路、中国の飼料が運ばれてくる新潟と北朝鮮の清津航路、富山港とナホトカ・ポストチヌイ航路、極東の木材を運ぶ富山―ワニノ航路、舞鶴―清津航路、釜山と金沢、富山、新潟を結ぶ航路などがあげられる。

しかし、日本海側の輸出入の量は微々たるものであり、他の外国との交易を含めても、日本全体の二〜三パーセントを占めるにすぎないといわれている。かつて日本海の港は、北海道の海産物や東北の米を大阪に輸送する北前船（西廻航路）でおおいに栄えたが、今は盛時のおもかげも



ない。たとえば、日本とポストチヌイ港のコンテナ便の数をみても、新潟港は月二便、富山港は月一便に対し、横浜港は六便、神戸六便、名古屋四〜五便という有様だ。距離的には近いのに、ここでも太平洋ベルト地帯の港に圧倒されている。

その理由は法的に国際船運賃の格差がないというところもあるだろうが、やはり充実したコンテナ基地や埠頭の数、水深といった港湾設備によっている。日本の港湾政策は明治以来、一貫して、太平洋側の港を拡充強化してきた。第二次世界大戦後はアメリカ経済に組み込まれ、いっそうその傾向に拍車がかかった。しかし、環日本海経済圏の成立への動きが活発化している今、日本海側の拠点港の大規模な港湾整備がなされねばならない。それには当然、中央政府の協力も必要となる。それから、日本海を湖水とみれば、遊覧船の航