

平成8年(1996年)3月24日(日曜日)

Sunday 世界日報

## 汎アジア通貫鉄道

## 建設合意

日韓トンネル構想  
クローズアップ

さきごろバンコクで開かれたアジア・欧州首脳会議(ASEM)で、韓国、北朝鮮、中国、インドネシア半島、シンガポールなどを結ぶ「汎アジア通貫鉄道」の建設が合意したことで、かねてから日韓の民間団体を中心に調査研究が進められてきた日本と韓国を連結する日韓海底トンネル建設構想がクローズアップされている。

汎アジア通貫鉄道の具体案は、マレーシアが作成したもので、シベリア横断鉄道など既存の鉄道と連結して、アジアと欧州を結ぶ鉄道網だ。シンガポールを出発し、クアラルンプール(マレーシア)、バンコク(タイ)、ヤンゴン(ミャンマー)を経て、中国の昆明、

北京、丹東から平壤に向かい、韓国のソウル、釜山に到着。同ルートのうち、新設区間はバンコク・昆明間で、ほかは既存の鉄道を利するものという。

ASEMはまた、昆明からイスタンブール(トルコ)までを結ぶ「シルクロード鉄道」と、ヤンゴンからインドのカルカッタ、ニューデリーを経て、テヘラン(イラン)、イスタンブールを結ぶ「南アジア通貫鉄道」の建設も検討することになった。

汎アジア通貫鉄道建設でネックとなるのは北朝鮮との連結だが、韓国建設交通部の関係者によると、「昨年十月、国連アジア太平洋経済社会委員会が北朝鮮の肯定的な反応を得ている」という。

建設交通部では北朝鮮に対して、連結事業を共同推進することを提起する方針。また、中国の李鵬首相が北朝鮮の説得に乗り出すもようで、南北連結の可能性に期待が高まっている。

一方、ASEMでの汎アジア通貫鉄道の建設合意で、にわかに注目を浴びているのが日韓海底トンネル構想だ。

日本ではすでに八〇年代から民間による日韓トンネル研究会(会長・佐々保雄北海道大学名誉教授)を結成し、これまで、調査報告会を行うなどトンネル建設に強い関心を見せている。韓国側も九二年、建設技術専門家を中心に、韓日トンネル技術研究会を結成し、日本側と研究を重ねてきた。

韓国建設交通部関係者は、ASEMでの汎アジア通貫鉄道建設の合意を受けて、「日本は特にアジア鉄道路線から除外されたため、政府次元で事業推進を公式提議してくる可能性は大きく、事業性と波及効果等を検討し、立場を整理する方針」とし、日本側の動向を把握するように建設官に指示している。

日韓双方の研究会が検討しているルートは、▽釜山―対馬―壱岐―唐津▽巨済島―対馬―壱岐―唐津▽など三路線案を準備。海底トンネルの事業費は道路と鉄道併用の場合十八兆円、工事期間は十五年―二十年だが、経済的波及効果は年間二十兆円(韓国日報)に達するとの試算もある。