

金森リポート

No.116



日韓海底トンネルの構想

かな もり ひさ お
金 森 久 雄

8月28日に韓国の釜山で東アジア総合研究所と釜山発展研究院の共催による「東北アジア自由貿易圏の形成と物流協力」についての国際シンポジウムが行われた。参加者は日本、韓国、中国、ロシア、モンゴルであるが、その時の印象は参加者の誰もが日韓の自由貿易協定の締結に熱心なことであった。日本と韓国との自由貿易協定は1999年に学術レベルでの共同研究を始めたのが最初であるが、日本側では農業関係の反対が強く、また韓国側では韓国の日本に対する貿易が入超であることなどから反対が強かった。現在でもその反対は残っているが、農業関係者でも自由貿易反対だけを唱える人は減っている。また韓国でも貿易収支が赤字だから自由化出来ないという主張に対する反省が出ている。2002年末で世界の自由貿易協定は250件を超えており、このままでは日韓がそれに取り残されてしまうという危機感が高まったからだ。

この会議に報告された論文で注目を浴びたものの一つに「日韓海底トンネルの構想」というのがあった。環日本海経済研究所の三橋郁雄氏の報告だが、大いに注目され、モンゴルの参加者などは最も勇気づけられるものだといった。

これは北東アジアの各国は鉄道でつながっているが、日本だけは切り離されている。韓国と日本の間に海底トンネルを掘ってこれを連携すべきだという一構想である。韓国の釜山と日本の東松浦半島の距離は235km、現在世界一の青函トンネルの約4倍の長さであるが、途中で壱岐、対馬という2つの島がある。それを利用す

るルートであれば、海底部分は青函トンネルクラス或いはそれを少し大きくした程度のものを3つ作ればよく、技術的には十分可能だという。2001年の日韓の訪問者は日本—韓国が238万人、韓国—日本が113万人、合計351万人であるが、旅客の総数は2020年には2500万人、2040年には3000万人が予想される。このうち往復で2000万人ぐらいいは日韓トンネルを通るであろう。料金は下関・釜山間のフェリーでは2等客室往復1万6000円だが、これを参考として片道1万円とすると、年間の収入予定額は2040年で年間2000億円、これに貨物の輸送や自動車の通行を加えると総収入は6500億円となる。建設コストは7兆円と予想される。

自由貿易協定の締結は日韓貿易の発展に非常に望ましいことであるが、貿易発展のためには自由貿易協定を結ぶだけでなく、物流の発展が必要である。そのために日韓の海底トンネルを是非考えてみる必要がある。日韓海底トンネルはただ日本と韓国との関係を密接化するだけではない。韓国と北朝鮮との鉄道が連結すれば、日本から韓国の釜山、ソウル、北朝鮮のピョンヤン、中国の瀋陽、長春へと交通が活発となる。さらに満州里を通じてロシア、ヨーロッパへと繋がるのが可能になる。日韓海底トンネルは2010年に工事を開始して、2020年に供用が始まることを考えている大プロジェクトである。現在は夢のような話であるが、検討してみる価値がある。

(日本経済研究センター顧問、題字も)