

月刊 EAST ASIAN REVIEW
東アジアレビュー

2003●10月号●No.125

October

10

特集 ● 北東アジア自由貿易圏の形成と物流協力



東アジア総合研究所

月刊 EAST ASIAN REVIEW 東アジアレビュー

2003年10月号

10

視点

日韓海底トンネル構想は現実的に可能か……………三橋郁雄 4

特集●東北アジア自由貿易圏の形成と物流協力

第7回東アジア国際シンポジウム2003年開催……………	編集部	6
主催者あいさつ 東アジア総合研究所会長……………	金森久雄	10
釜山発展研究院院長……………	金学魯	10
歓迎あいさつ 釜山広域市市長……………	安相英	11
特別講演 韓国海洋水産部長官……………	許成寛	12
記念講演 韓国全国経済人聯合会会長……………	孫吉丞	13
主題講演 総合研究開発機構理事長……………	塩谷隆英	14
韓国対外経済政策研究院院長……………	安忠栄	15
中国南開大学東北アジア研究センター所長……………	陳 鉞	16
基調講演 韓国経済研究院院長……………	左承喜	17
韓国海洋水産開発院副院長……………	秦炯仁	18
開会あいさつ 東アジア総合研究所所長……………	姜英之	19
第7回東アジア国際シンポジウム 釜山宣言2003……………		20

論壇

反テロ活動でロ米協力の強化を……………ドミトリー・ロゴジン 22

ダイナミズム・イン・アジア

韓国・東海の国境最も前線、ウルルン島を行く……………金丸知好 25

提言

東アジアワイドでの最適事業体制の構築を……………東アジア企業戦略を考える研究会 28

現地レポート

世界一流企業の進出ラッシュ続く天津……………姜英之 31

【連載】朝鮮半島と日本をつなぐ石油ガスパイプライン構想[第4回]

合理的価格、安定的供給が重要……………朝倉堅五 33

編集後記

38

表紙写真●李徹秀

北朝鮮高麗航空のスチュワーデス



日韓海底トンネル構想は現実的に可能か 北朝鮮の鉄道インフラの復興が前提に

三橋郁雄 ● 環日本海経済研究所特別研究員

視点

技術的には対応可能

世界は急速に狭くなっている。遠いヨーロッパでさえ日本の社会に毎日のように大きな影響を与えており、その逆もまた同じである。いわんや北東アジアの国々は互いに隣人であり影響を与え合う。このような時代がくれば、日本が真っ先に大陸と接続する通路は日韓海底トンネルであろう。

日韓トンネルの延長は230km程度といわれており、現在世界一の青函トンネルの約4倍である。途中の沓岐、対馬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もしくはそれを少し大きくした程度を3つ造ればよく、技術的には対応可能と考えられるが、資金は過去のどの土木事業よりもはるかに巨額になると考えられる。

日韓トンネルについては各種情報があるが、平均的なところを総合すると、ルートは東松浦半島―沓岐―対馬―近傍(釜山)で距離は235km、コストは7兆円で、建設期間は10年、といったところになる。

英仏トンネルより大きい需要

日韓トンネルの通行流動量については、日韓間の乗降客数が2020年に2,500万～3,000万人と見込まれているが、このう

ち日韓トンネルの利用は旅客流動の場合1,500万～2,000万人、貨物流動、自動車流動についてはそれぞれ200万～250万TEU、20万～200万台と予想される。英仏海峡トンネルと比較すると、日韓トンネルの需要想定は車両数では英仏トンネルが圧倒的に大きい、貨物量(コンテナ量)と旅客量については日韓トンネルははるかに大きい。

日韓トンネルの通行料金の設定は、建設コストの償還を可能にする観点からではなく、競合する交通機関との競争に伍する観点から求めると、次のようになる。

まず旅客流動では、東京―ソウル間の航空便の割引料金が往復4～5万円、下関・釜山間のフェリーでは2等客室で往復1万6,000円といわれている。これらを参考に一人当たりの片道通行料は1万円とする。コンテナ流動では、東京圏の貨物の大半が日韓トンネルを利用するとした場合、1TEU当たりほぼ10万円とみなすことができる。

日本と大陸間の物流時間が短縮

次にプロジェクトの毎年償還額見込みに関しては、先に想定した通行流動量、通行料金を前提にして算出した日韓ト

ンネル通行料が年間3,700億～6,500億円であることから、結論的には年利率2%、償還期間50年という内容であればプロジェクトは可能と考えられる。

日韓海底トンネルによる物流輸送体系の変化については、北朝鮮が現行の閉鎖体質を将来にわたって残すかどうかにより異なる。閉鎖体質を残す場合、日韓トンネルが開通しても、日本と韓国の交通が便利になるだけで、日本と大陸、韓国と大陸の間の物流動は基本的に変わらないと考えられる。

逆に北朝鮮が閉鎖体質を改善させ、日本、韓国、北朝鮮、中国間がボーダーレスに近い状態になる場合、日本と大陸間の物流は、その時間距離が従来の交通路よりはるかに短縮されると予想されるため、日韓トンネル鉄道をメインに動くようになると考えられる。この結果、朝鮮半島はその通路としてのメリットを受け大陸内鉄道輸送も発展すると考えられる。ただし、このためには北朝鮮の鉄道インフラの復興が前提になる。

日韓、北朝鮮との3国共同研究を

今回、初めて日韓トンネルの分析を試みた。非常に資金規模が大きいプロジェクトであり、かつ日本、韓国、北朝鮮間の

強い連携を必要とする事業である。現在の北東アジアの状況からして、いまは夢のような話にとどまっている。プロジェクト実現には、北朝鮮の対外開放、日韓間の相互交通自由化と積み替えなしの相互乗り入れ、新幹線の相互乗り入れなどが前提となる、そうしたことから、まだ遠い段階にある状況を少しずつ解きほぐしてこそ現実的な可能性が見えてくる。同事業の研究を日韓と北朝鮮三国共同で行えれば、大変面白いと思う。

PROFILE◎みつはし・いくお

1972年京都大学大学院工学研究科修士、運輸省第3港湾建設局企画課長、第1港湾建設局長を経て、1995年むつ小川原開発株式会社常務理事、1997年国際航路協会日本支部事務局長、2002年(財)環日本海経済研究所特別研究員、2003年東アジア総合研究所客員研究員。著書及び論文に「北東アジアの社会資本」、「新網之路」、「北東アジア貿易回廊ビジョンと地域発展方策」など 多数。



日韓海底トンネル構 北朝鮮の鉄道インフラの

三橋郁雄●環日本海経済研究所特別研究員

技術的には対応可能

世界は急速に狭くなっている。遠いヨーロッパでさえ日本の社会に毎日のように大きな影響を与えており、その逆もまた同じである。いわんや北東アジアの国々は互いに隣人であり影響を与え合う。このような時代がくれば、日本が真っ先に大陸と接続する通路は日韓海底トンネルであろう。

日韓トンネルの延長は230km程度といわれており、現在世界一の青函トンネルの約4倍である。途中の壱岐、対馬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もしくはそれを少し大きくした程度を3つ造ればよく、技術的には対応可能と考えられるが、資金は過去のどの土木事業よりもはるかに巨額になると考えられる。

日韓トンネルについては各種情報があるが、平均的なところを総合すると、ルートは東松浦半島―壱岐―対馬―近傍(釜山)で距離は235km、コストは7兆円で、建設期間は10年、といったところになる。

英仏トンネルより大きい需要

日韓トンネルの通行流動量については、日韓間の乗降客数が2020年に2,500万～3,000万人と見込まれているが、このう

ち日韓トンネルの利用は旅客流動の場合1,500万～2,000万人、貨物流動、自動車流動についてはそれぞれ200万～250万TEU、20万～200万台と予想される。英仏海峡トンネルと比較すると、日韓トンネルの需要想定は車両数では英仏トンネルが圧倒的に大きい、貨物量(コンテナ量)と旅客量については日韓トンネルがはるかに大きい。

日韓トンネルの通行料金の設定は、建設コストの償還を可能にする観点からではなく、競合する交通機関との競争に伍する観点から求めると、次のようになる。

まず旅客流動では、東京―ソウル間の航空便の割引料金が往復4～5万円、下関・釜山間のフェリーでは2等客室で往復1万6,000円といわれている。これらを参考に一人当たりの片道通行料は1万円とする。コンテナ流動では、東京圏の貨物の大半が日韓トンネルを利用するとした場合、1TEU当たりほぼ10万円とみなすことができる。

日本と大陸間の物流時間が短縮

次にプロジェクトの毎年償還額見込みに関しては、先に想定した通行流動量、通行料金を前提にして算出した日韓ト

想は 現実的に可能か 復興が前提に

ンネル通行料が年間3,700億～6,500億円であることから、結論的には年利率2%、償還期間50年という内容であればプロジェクトは可能と考えられる。

日韓海底トンネルによる物流輸送体系の変化については、北朝鮮が現行の閉鎖体質を将来にわたって残すかどうかにより異なる。閉鎖体質を残す場合、日韓トンネルが開通しても、日本と韓国の交通が便利になるだけで、日本と大陸、韓国と大陸の間の物流動は基本的に変わらないと考えられる。

逆に北朝鮮が閉鎖体質を改善させ、日本、韓国、北朝鮮、中国間がボーダーレスに近い状態になる場合、日本と大陸間の物流は、その時間距離が従来の交通路よりはるかに短縮されると予想されるため、日韓トンネル鉄道をメインに動くようになると考えられる。この結果、朝鮮半島はその通路としてのメリットを受け大陸内鉄道輸送も発展すると考えられる。ただし、このためには北朝鮮の鉄道インフラの復興が前提になる。

日韓、北朝鮮との3国共同研究を

今回、初めて日韓トンネルの分析を試みた。非常に資金規模が大きいプロジェクトであり、かつ日本、韓国、北朝鮮間の

強い連携を必要とする事業である。現在の北東アジアの状況からして、いまは夢のような話にとどまっている。プロジェクト実現には、北朝鮮の対外開放、日韓間の相互交通自由化と積み替えなしの相互乗り入れ、新幹線の相互乗り入れなどが前提となる、そうしたことから、まだ遠い段階にある状況を少しずつ解きほぐしてこそ現実的な可能性が見えてくる。同事業の研究を日韓と北朝鮮三国共同で行えれば、大変面白いと思う。

PROFILE◎みつはし・いくお

1972年京都大学大学院工学研究科修了、運輸省第3港湾建設局企画課長、第1港湾建設局局長を経て、1995年むつ小川原開発株式会社常務理事、1997年国際航路協会日本支部事務局長、2002年(財)環日本海経済研究所特別研究員、2003年東アジア総合研究所客員研究員。著書及び論文に「北東アジアの社会資本」、「新絹之路」、「北東アジア貿易回廊ビジョンと地域発展方策」など 多数。