

# Ship & Ocean Newsletter

# 80

NO.  
5 December 2003

特集

## 環日本海

### 日韓海底トンネルの実現に向けて

びよん じんいる  
辺 真一

経済では一衣帯水にあるが、政治的にはまだ距離のある日本と韓国。

仮に日本と韓国が海底トンネルで繋がれば、

イギリスとフランスのような間柄になるだろう。

日韓海底トンネルは果たして21世紀に実現するだろうか。

### グローバル化の下での環日本海経済交流

やひろ  
海野八尋

旧ソ連邦の解体は環日本海地域の国際環境を

劇的に変えると期待され、多くの交流計画が立案された。

しかし、その後の経済グローバル化によって現実は期待と大きく異なるものとなった。

新たな政策と活動が必要である。

### さかさ地図の発想と日本海学

橋本清信

発想の転換を視覚的に迫ってくる「逆さ地図」。

これをヒントに発想された日本海学は訴える。

「日本海を知ること全海洋を知ることにつながる。という立場から、

日本海を対象とした総合的な研究を行う意義がある」と。

『Ship & Ocean Newsletter』とは……………

人と海洋の共生をめざして

日本には、これまで海洋問題を総合的に取り扱う機関も、議論の場もありませんでした。この『Ship & Ocean Newsletter』は、海洋の重要性を広く認識していただくため、競艇の売上金の3.3%を活用して発行され、海洋に関する総合的な議論の場を皆様に提供するものです。

# 日韓海底トンネルの実現に向けて

びょん じんい

辺 真一 ● コリア・レポート編集長

## 青函トンネルの3倍の長さ

日本列島と朝鮮半島を海底で繋げる構想があると知ったら「まさか」と驚くだろう。海底で繋げるとは、青森と北海道を結んだ青函トンネルのように日本と韓国の間に海底トンネルを通すことを意味する。

2000年9月に日本を訪問した金大中大統領(当時)は森喜郎総理(当時)主催の晩餐会の席上「日韓トンネルは将来の夢として実現させたい」と、日韓海底トンネル構想をぶちあげたのだ。森総理もこれに応える形で翌月の10月20日、ソウルで開かれたアジア・欧州首脳会談(ASEM)に出席した際に行った日韓首脳会談の場で日韓海底トンネルの重要性を語っていた。こうした経緯もあって、韓国では2002年から交通建設部が研究会を発足させ、海底トンネルの技術、経済的妥当性の検証を始めている。

海底トンネル構想は、韓国側から提案されたものだが、日本もかつて構想し、その実現を目指したことがあった。1935年にJRの前身である国鉄が構想した「日欧鉄道構想」がそれだ。九州から朝鮮、奉天、北京、パミール高原そしてイスタンブールを結び、そこからオリエント急行に接続するという壮大な構想であった。6年後の1941年には壱岐と対馬で探索を開始し、佐賀県唐津の呼子でボーリングに取りかかったが、太平洋戦争の勃発でこのロマンは頓挫してしまった。1980年には某大手建設会社が「ユーラシアドライブウェイ構想」を発表したこともあった。呼子ー壱岐は島づたいの橋、壱岐ー対馬はトンネル、対馬ー韓国は海中につるす新タイプのトンネルで結ぶというものだが、計画倒れに終わった。

九州の佐賀と釜山(全長230km)を繋ぐ韓国の海底トンネル構想は、長さは着工から完成まで28年かかった青函トンネルの3倍で、最大水深は155m、総工費は10兆円前後と、容易ではないが、実現すれば、福岡～ソウル(650km)間は自動車で6時間30分、新幹線で2時間30分、リニアモーターカーで1時間で行ける。

## 復旧する南北縦断鉄道

仮に日韓トンネルが実現すれば、日本にとっては幻に終わった「日欧鉄道」の夢の実現となるが、韓国からの大陸進出は当然、朝鮮半島を南北に分断させている軍事境界線(38度線)の貫通が前提となる。幸いにして、現在、韓国と北朝鮮は、南北首脳会談(2000年6月)を機に38度線で断ち切れた南北間の道路と鉄道の連結に合意し、すでに工事に着手している。南北を縦断する京義線(ソウル～新義州)と京元線(ソウル～元山)が開通すれば、大陸に向けて4つのルートが切り開かれる。京義線は、韓国の釜山～ソウル～北朝鮮の開城～新義州から中国の丹東を結び、中国大陸横断鉄道(TCR)、そしてシベリア横断鉄道(TSR)に繋がる。また、丹東から北京を通してモンゴルを抜け、TSRに連結する路線もある。京元線は、釜山～ソウルから北朝鮮の元山～羅津～ロシアのハッサンを経て、TSRに繋がる路線と、ソウル～新端里～北朝鮮の清津～会寧～南陽

～中国の図們を結ぶ路線がある。図們からモスクワまでは7,721kmで、モスクワからオランダのロッテルダムまでは、2,533kmである。2001年のシベリア横断鉄道利用実績をみると、日本発着貨物が7,545TEU、韓国発着貨物が17,791TEUで、日韓の貨物はロシアのポストチニ港まで海上輸送され、そこからシベリア鉄道を利用する。京義線が復旧すれば、これら貨物を直ちにシベリア横断鉄道に連結することができる。2005年の韓国からEU間のコンテナ物量は、75万TEU、日本～EU間は160万TEUと展望されている。したがって、京義線が貫通すれば、韓国～EU間の物量の20%、日本～EU間の物量の5%は京義線を通じ、シベリア横断鉄道で運ぶことになる。

### 日朝国交は日本に利益

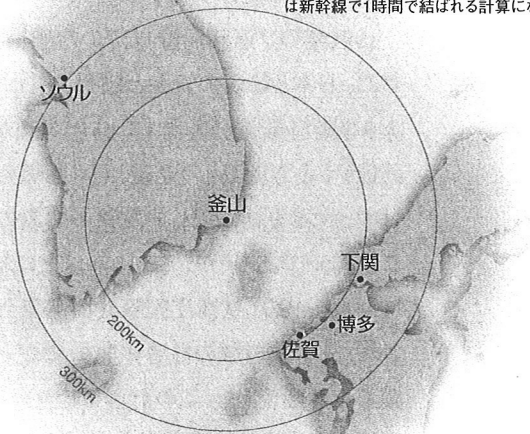
日韓トンネルは先の話になるが、南北鉄道の連結は時流からして1～2年内には開通される。仮に、南北鉄道が通ったとしても日本と北朝鮮との関係が不正常である限り、日本の経済的メリットは限られている。日朝両国は現在、核と拉致問題で対立が続いているが、こうした問題が解決され、国交が開ければ、日本にとっても利益となる。北朝鮮に石油が埋蔵されているからである。北朝鮮に油田がある話はあまり知られていないが、咸鏡北道の吉州、平安南道の安州など陸地と、日本海の元山沖と黄海の南浦沖などに油田が眠っていると言われている。北朝鮮の原油工業部の資料によれば、南浦沖だけでも430億バレルが埋蔵されているという。これが事実ならば、イランの最大油田が260億バレル、アゼルバイジャン、カザフスタン、トルクメニスタンの3カ国を合わせて155億バレルであることから相当な埋蔵量であることがわかる。北朝鮮には資源があってもそれを開発する資金、資材、技術がない。国交が結ばれれば、北朝鮮に植民地支配の償いとして経済協力が行われる。その日本の協力で石油が共同開発されれば、資源のない日本に多大な恩恵がもたらされる。

日韓海底トンネルも、北朝鮮との石油共同開発も、いずれも夢のような話であるが、ナポレオンが1802年に構想した英国とフランスを結ぶドーバー海峡トンネル(全長40km)も、そして青函トンネルも20世紀には実現している。

21世紀のいつの日か、見果てぬ夢が実現するかもしれない。(了)

■釜山から日本まではおよそ200km

現在、就航している下関・博多と釜山間を結ぶフェリーはいずれも14時間あまり掛かるが、もし海底トンネルができれば韓・日間は新幹線で1時間で結ばれる計算になる。



## 編集後記

◆しばらくぶりの特集号で、環日本海。◆辺オピニオンは、日本海海底トンネルという壮大な夢にかけける韓国側の熱気を伝える。その戦前からの歴史、微妙な政治情勢下にある朝鮮半島の鉄道の連結、シベリア鉄道でヨーロッパにつながる貨物輸送市場と資源開発等、興味深い情報で満ちている。21世紀の夢が採算性と結びつく日の到来することを願いたい。◆海野オピニオンは、そのような市場の採算性の要請が、環日本海の経済交流の構想を当初の計画通りに実現することをばむ原因を分析する。経済のさまざまな環境変化は人々の夢の実現に影響を与えるが、逆に、人々の夢にかけける情熱が、長い目で見た経済環境の微妙な変化をいち早く察する感性を生み出し、それを変えうる。冷静な頭脳と熱い心の組合せが必要。◆そのような頭脳の働きが、視点を少し変えることでまったく異なるものとなることを教えるのが橋本オピニオンである。地図では北が上であることを当然と考えるわれわれの日常的な感性が、南が上の地図を見る時に受けるショックは強烈である。コペルニクス的転回の日本海ミニチュア版。日本海の総合的研究が、それぞれの学問領域にパラダイム変化をもたらすような、大きな成果が上がることを期待したい。◆冬の日本海といえば一般的には暗いイメージだが、さまざまな夢が展開される本号のイメージにふさわしいきれいな一句を、「時雨虹日本海の波間より」(三浦恵子)。夢が虹と同じに瞬時に消えるはかないもののだとしても、それが少しずつ姿を変えて着実に再生し、実現に近づいていくならば、一つ一つの夢のはかなさ自体には貴重な価値がある。アラビアのロレンスと呼ばれたT.E.Lawrenceの夢についての言葉。All men dream: but not equally. Those who dream by night in the \*dusty recesses of their minds wake in the day to find that it was vanity: but the dreamers of the day are dangerous men, for they act their dream with open eyes to make it possible. (来生)

\*塵にまみれた心の奥底

## 皆さまの提言をお待ちしております。

「Ship & Ocean Newsletter」は、読者の皆様からの投稿を歓迎いたします。鋭い現状分析や現状批判、技術開発のテーマや進め方についての創造的なご意見、積極的な問題提起や政策提言などを求めます。

## 1. 投稿資格

一切ありません。年齢、性別、職業、国籍を問いません。なお、投稿の際には、氏名、ご所属、役職名、連絡先＝住所、電話・FAX番号、e-mail addressを記載してください。

## 2. 使用言語

日本語をお願いします(英文の場合は、投稿者の側で和訳のうえ、投稿してください)。

## 3. 原稿の取り扱い

編集委員会が拝読のうえ、採否を決定いたします。なお、内容についての補足説明を事前をお願いする場合もあることをご承知おください。

## 4. 返却の有無

電子メールまたはFAXでの投稿を基本とするため、返却はいたしません。控えは投稿者の側で保存してください。

## 5. 投稿要領

- (1) テーマと筆者(氏名、ご所属および役職名)を明記。
- (2) 字数: 約1400字以内(図表類を含む)。
- (3) 形式: ワード打原稿をお願いしますが、手書き原稿でもけっこうです。
- (4) 送付法: 電子メールまたはFAXでお願いいたします。  
(電子メールの場合、一太郎、ワードまたはテキスト形式でお願いします。)

## ●送付先:

シップ・アンド・オーシャン財団海洋政策研究所企画室

FAX.03-3502-2033

E-mail.info@sof.or.jp

「Ship & Ocean Newsletter」  
次号No.81は、12月20日発行です。

本誌は無料でお届けしております。  
送付先変更の場合は、下記までお知らせ下さい。

## ●編集委員会(50音順)

## 【編集代表者】

来生 新 (法律)  
横浜国立大学国際社会科学部教授  
中原裕幸 (政策・産業)  
(社) 海洋産業研究会常務理事

## 【編集委員】

磯部雅彦 (海岸工学・環境管理)  
東京大学大学院新領域創成科学研究科教授  
川勝平太 (文明論)  
国際日本文化研究センター教授  
栗林忠男 (国際法)  
東洋英和女学院大学教授・慶應義塾大学名誉教授  
酒匂敏次 (海洋学)  
東海大学海洋学部教授・前学部長  
濱田隆士 (地球環境科学)  
放送大学教授  
堀 由紀子 (博物館)  
(株) 江戸島水族館代表取締役社長兼館長  
前田久明 (海洋工学)  
日本大学理工学部海洋建築工学科教授

## ●発行人

寺島紘士 SOF海洋政策研究所長

## ●発行

シップ・アンド・オーシャン財団 海洋政策研究所  
〒105-0001 東京都港区虎ノ門一丁目15番16号 海洋船舶ビル  
TEL.03-3502-1828 / FAX.03-3502-2033



「Ship & Ocean Newsletter」は  
日本財団の助成を得て発行されています。



Ship & Ocean Newsletter No.80  
2003年12月5日発行(毎月5日・20日発行)  
©2003 Ship & Ocean Foundation

●本誌は、限りある森林資源の保護のため、全ページともに非木材紙(ケナフ100%)を使用しています。また、印刷は石油系インクではなく、地球環境に優しい大豆油インクで印刷しております。  
製作:(有)ブレインワークス デザイン:堀口デザイン事務所 印刷:(有)好作