

日韓海底トンネル構想

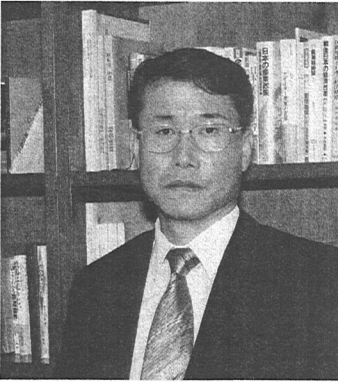
韓国崇実大学社会科学部日本学科教授 申章澈氏に聞く

日韓間を結ぶ日韓トンネル構想は、韓国と日本、両国がともに推進している。韓国と日本、両国がともに推進している。韓国と日本、両国がともに推進している。

持論 時論

日韓トンネル構想は、韓国と日本、両国がともに推進している。韓国と日本、両国がともに推進している。韓国と日本、両国がともに推進している。

経済全体に波及効果 人的往来は「韓流」の何倍も



申章澈氏(韓国・ソウル)

北の開放待たず推進を 鍵を握る公論化と関係改善

日韓トンネル構想は、韓国と日本、両国がともに推進している。韓国と日本、両国がともに推進している。韓国と日本、両国がともに推進している。

シン・ジャン Chol 1958年生まれ。韓国の大学を卒業後、東京大学で経済学博士課程修了。韓国の大学経済研究所などを経て現職。現在、経済正義市民連合の政策委員、韓日産業貿易会常任委員、国際高速鉄道協力フォーラム政策委員などを歴任。

日韓海底トンネル構想

韓国崇実大学社会科学部日本学科教授 申章澈氏に聞く

(第3種郵便物認可)

日韓国交正常化から四十年の今年、日本と韓国を陸路で結ぶ「日韓海底トンネル構想」が改めて関心を集めている。経済効果はもちろん、日韓国が真の絆(きずな)を結び、東北アジア共同体を建設する上でもトンネル建設が持つ意義は計り知れない。韓国で同構想の推進に力を入れている申章澈・崇実大学教授にトンネル建設のメリットや今後の課題などについて聞いた。

(聞き手リソウル・上田勇実)

持論
時論

シン・ジャン Chol 1958年生まれ。韓国の大学を卒業後、東京大学で経済学博士課程修了。韓国の大宇経済研究所などを経て現職。現在、経済正義実践市民連合の政策委員、韓日産業貿易会議常任委員、国際高速鉄道協力フォーラム政策委員などを歴任。

共同体の共実名え超得損

—日韓トンネルに関心を持つようになったきっかけは。

以前から漠然と関心を持っていたが、三年ほど前に南開大学客員教授として中国・天津へ行った時にお会いした日本の元民主党副代表である岩國哲人議員から同トンネルについて話を聞く機会があった。その際、日本の政治家たちも関心を持っていることが分かった。これまでの韓日関係を考えて、これ以上に大きく、また重要な事業はないと思ひ、西国関係の改善のためにも研究してみようと思った。

韓国と日本の関係は、俗に「近くて遠い」といわれるように、本来の意味で近い関係になれなかった。現実的な問題を克服するには、韓半島と日本の地理的な断絶性を克服し、お互いが近接した生活をすべきだと思う。どんなにソフト面で一体となっていて、ハード面で整備されていなければ限界がある。このことは、ドーバー海峡を挟んで英国とフランスをつなぐユーロトンネルが地理的に連結されることで、経済共同体、地域共同体を形成していったのを見ても分かる。

—日韓トンネル建設の意義をどうみているか。

まず経済的な意義が大きい。韓国も日本も景気がいまひとつ本調子でない中、トンネル建設は国家次元のプロジェクトになるため、特に産業界全体への波及効果が大きい建設需要を刺激する。また韓国側は釜山市や慶尚南道、日本側は九州というそれぞれトンネルの両端に位置する地域の観光や物流に影響を及ぼしながら経済を活性化させるだろう。

しかし経済的な側面だけでなく、政治的、社会的な意義も併

せて考えなければならない。韓国、日本が名実共に共同体をつくっていくには、経済的な損得勘定を超える必要がある。一例を挙げると、韓日トンネルは北朝鮮の開放を促し東北アジアの平和、共同体の繁栄に寄与するという政治的なインパクトをもたらす。北朝鮮の開放を促せば、南北統一を前倒しさせることもできる。北朝鮮と日本の関係改善も期待できる。

また人的交流にも大きな変化が予想される。近年、日本の「韓流ブーム」で西国間の往来は急増しているが、その何倍もの効果をすぐにでも得られるだろう。

そして将来の青写真としては、韓国と日本の技術・資本、中国とロシアの資源・労働力が結合して東北アジアにEU（欧州連合）に匹敵するような巨大な共同体を形成していくことも考えられる。

経済全体に波及効果 人的往来は「韓流」の何倍も

——トンネルのルートとして幾つか候補があるが、どのルートが有力か。
現在、韓国側基点として巨済島を出発点とする二コースと釜山を出発点とする一コースの計

三コースが想定されている。釜山を出発点にした場合、三コースのうち距離が最も長い上、中間地である対馬までの海は水深が深くて地理も複雑であるため技術面で課題が多いとされる。

私の考えでは、長距離の海底トンネルでは利用者に精神的な負担を与えないことが重要で、最も迅速に通過でき、しかも最も安全である巨済島を出発点にするコースが適していると思う。

——両国にとってのメリットは何か。

韓国側からすれば、韓日トンネルが開通すれば韓半島全体の政治的地位を高めることができる。韓半島は地政学的に東北アジアの中心でありながら、今まで十分にその役割を果たせなかった。それは南北に分断されていたからだ。トンネルが開通して北朝鮮が開放され南北が統一されれば、当然、地政学的に有利な条件を生かすことも可能だ。

一方、日本もトンネル建設に当たっては当然のことながら経済的な戦略を立てていくだろう。しかし大陸侵略の歴史があるため、経済的基盤の強化を前面に出すことは韓日間の摩擦にもつながるため表立ってはできないかもしれない。

韓国にとっても日本にとっても大きなメリットがあるため、それに伴う相乗効果が期待

韓国にとっても日本にとっても大きなメリットがあるため、それに伴う相乗効果が期待

できるわけだが、韓国側には日本に対する根強い不信感があるのも事実だ。歴史問題が明確に整理されていないため、実際には日本側に悪気がなかったとしても、韓国から誤解を受けやすい。ただ近年の両国関係は非常に緊密になっており、今年起きた独島（竹島の韓国名）領有権問題などは、昔であれば沈黙化までもっと長引いていただろう。



ンネルの約四倍で、これらを基に試算した約七十二兆(約七百二十億)という予測がでている。建設反対派の中には百兆(約一千億)かかると主張する人もいるが、ユーロトンネル建設から十年が経過した現在、工費節減や工期短縮は十分可能だ。七十二兆といっても建設には十五



—同トンネル建設には技術や資金を理由にした慎重論も依然として多い。

土木技術を中心にしたこれまでの研究では、ほぼ問題ないというのが結論だ。ただ今年三月に地震安全地帯と見なされていた福岡で震度6の地震が発生した時、釜山や慶尚南道でも大きな揺れを観測したため、「地震が起きても安全か」という不安

が生じる可能性は十分ある。海底トンネルでは安全性が第一なので、韓日共同で全面的に地質調査を再度行い、耐震面で大丈夫であることを明確に知らせる必要があると思う。

また資金調達に関しては、よく天文学的予算が必要などと言われるが、必ずしもそうではない。一九九四年に開通したユーロトンネルの場合、総建設費は約十五兆(約百五十億)だった。韓日トンネルは距離にして二百一二十三十キロ、ユーロト

ンネルの約四倍で、これらを基に試算した約七十二兆(約七百二十億)という予測がでている。建設反対派の中には百兆(約一千億)かかると主張する人もいるが、ユーロトンネル建設から十年が経過した現在、工費節減や工期短縮は十分可能だ。七十二兆といっても建設には十五

北の開放待たず推進を 鍵を握る公論化と関係改善

まくいかず、経済的效果が限定的に終わるのではないかとこの声もある。

トンネル建設は、北朝鮮の開放の行方に関係なく進めるべきだ。開放を待っているのは十年、二十年の歳月が過ぎてしまっても限らない。北朝鮮が開放されなければ経済的效果はあまり期待できないという指摘はある面

で正しい。しかし、まずは着手することが大事だと思う。政治的問題に左右されずに建設を推進していけば、中国もロシアも経済効果を見れば北朝鮮の開放を促すだろう。

—トンネル開通後の鉄道の相互乗り入れで想定される課題は。

大陸まで連結させるためには世界標準の技術を導入しなければならない。日本の新幹線、韓国のKTX(韓国高速鉄道)など

と自前の車両ではなく、両国が次世代、次々世代のリニアモーターカーを共同開発することが大事。これはトンネル建設と同時に進行させなければならないと思う。

—壮大なプロジェクトであるだけに両国政治家の役割も重要になってくる。同トンネル建設については金

大中前大統領も盧武鉉大統領も言及している。ただ現在のうちに韓日関係が本当の意味で緊密になりきれていない状況下では、両国首脳にとってトンネル建設を推進するのは政治的負担

が大きいだろう。建設で財政負担が不可避となれば日本の国民は反対するだろうし、韓国も歴史問題が引っ掛かって日本との陸続きには抵抗感を覚えるかもしれない。そうしなければ為政者の人気低下、支持率低下も十分考えられる。従って公論化が必要であり、両国の関係改善と政治的決断が重要になってくる。

韓日関係を本当の意味で改善させるのは簡単なことではないが、これまでのパラダイムで考えていては駄目だ。今はEU統合やNAFTA(北米自由貿易協定)のように地域単位で競争力を備えなければならない時代

であり、国家間の利害に執着せず東北アジアに共同体をつくるために未来志向的な観点で努力しなければならない。

要はないと思う。

—核問題などもあって北朝鮮の国土を通過する韓半島縦断鉄道との連結がう