

アジア発 日本への手紙

「韓日海底トンネル」に対する韓国側の関心が、強くなっている。

特に韓国側の窓口である釜



山市が積極的に出ている点が注目される。許南植市長は二月、市の「未来10大課題」を発表する席で、トンネル建設について「真剣に検討する必要

부산일보

釜山日報論説委員

李明官さん

る海底トンネルの距離は二百キ以上になる。ユーロトンネル五〇・四五ギよりおよそ四倍長い。建設される場合、世界で最も長い海底トンネルとなるらしく、工事費や工期もおびただしい。韓日の専門家の分析によれば工事費は六

「韓日トンネル」の行方は？

がある」と述べ、前向きに取り組む姿勢を明らかにした。市が支援する釜山発展研究院でも、海底トンネルの妥当性について検討が進んでいる。韓日海底トンネル構想の論議は、英仏をつなぐ「ユーロトンネル」が着工された一九八八年以降に本格化した。韓国(釜山または巨済)―対馬(長崎県)―日本(九州)を連結する海底トンネルの距離は二百キ以上になる。ユーロトンネル五〇・四五ギよりおよそ四倍長い。建設される場合、世界で最も長い海底トンネルとなるらしく、工事費や工期もおびただしい。韓日の専門家の分析によれば工事費は六十兆(約七兆五千億円)―百兆、工事期間は十五―二十年かかる大プロジェクトだ。韓国ではこの間、海底トンネル建設に反対する世論が強かった。何より建設による経済効果は韓国よりは日本に集められるという考えのためだ。海底トンネル建設で、韓国は日本まで陸上交通の空間が広がるだけでなく、日本はユーラシア大陸にまで広がるもの主張だ。ほかに、建設ルートが海底火山地帯を通るため事業性も落ちると、彼らはいく。最近では肯定的な意見が徐々に多くなっている。トンネル建設による成長潜在力の増加は日本が5%以内なのに比べて、韓国10%以上で、釜山―大阪間の物流費用が30%削減されるはずだという分析が出ている。また韓国の東南圏と日本の九州地域が新しい韓日海峡経済圏を形成する可能性も高いという指摘がある。しかしトンネルが建設される可能性は低いと思う韓国人は相変わらず多い。それは近くて遠い「両国関係のせいもある。海底トンネルが建設されて高速列車が運行されれば韓国と日本は一時間以内に行き交うことができる。自動車を利用して二時間あれば十分だ。韓国と日本の交流と友好親善にも画期的な進展をもたらす。まさに夢のようなことである。夢が現実化するためには、韓日両国で海底トンネルに対

している。また韓国の東南圏と日本の九州地域が新しい韓日海峡経済圏を形成する可能性も高いという指摘がある。しかしトンネルが建設される可能性は低いと思う韓国人は相変わらず多い。それは近くて遠い「両国関係のせいもある。海底トンネルが建設されて高速列車が運行されれば韓国と日本は一時間以内に行き交うことができる。自動車を利用して二時間あれば十分だ。韓国と日本の交流と友好親善にも画期的な進展をもたらす。まさに夢のようなことである。夢が現実化するためには、韓日両国で海底トンネルに対

