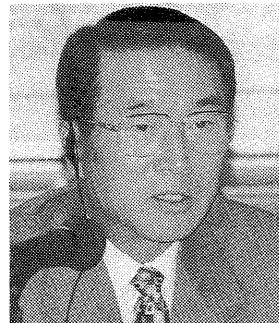


韓日トンネルと韓半島の幹線 道路網との連結ルートの検討

“Study on Route Network Connecting with
Korea-Japan Tunnel and National Land
Axis in Korea”



(株)韓国海外技術公社社長

成 百詮

1. 緒言

今日の世界経済は、情報化の進展と交通通信手段の急速な発達、そして各国経済の開放化と国際化による資本移動の自由化などにより、国境なき経済の際限なき競争時代を迎えており。一方、このような経済の国際化の趨勢に並行し、地域内における規模と協力の経済を通じた競争力の強化を図るため、欧州連合(EU)、北米自由貿易協定(NAFTA)などのような地域経済の統合もなされている。そして中国経済の高揚により、新たな経済圏として浮上する東北アジア地域は、わが国と中国を連繋する環黄海圏と、韓半島と日本、ロシアが参与する環東海圏(環日本海圏)が主軸となり、これらのいわゆるBESETO(Beijing-Seoul-Tokyo)帯を包含する圏域内を互いに結びつける効率的な総合交通網の構築が、21世紀の東北アジア時代における、この地域の発展の鍵となると言えよう。

1. 21世紀のアジア時代における韓半島の交通

わが国は国際化、開放化の時代を迎え21世紀には東北アジアの経済活動の中心基地としての役割を果すと、経済の流れを後押し、その発展要件の一つである交通体系を長期的かつ効率的に構築しようとしている。最近、交通関係の研究機関(交通開発研究院)と政府(建設部)から、東北アジアと韓半島の交通に関して発表された内容を土台として、これを簡単に紹介することにする。

とりもなおさず21世紀の韓半島の交通発展の戦略は、南北韓の経済統合を推進するための南北交通体系の構築と、さらには東北アジアの能率的な交通網を形成すると同時に、その中心的な役割をも果してゆこうという前向きな視点から構築されなければならない。これらの目標を達成するためには、第1に東北アジアの複合輸送網の構築、第2に東北アジアの国際交通網の中心基盤建設、この2つの長期交通政策が打ち立てられなければならない。

その主要な政策課題として次のようなものが挙げられる。

■東北アジア地域の旅客と貨物の複合輸送網(Intermodalism)

港湾開発、高速鉄道と高速道路建設など韓国の輸送力強化のための基幹交通網構築

交流指向の南北交通体系の構築

環東海（環日本海）、環黃海圏の高速総合交通網の構築

■東北アジアの国際交通の中心基地化のための課題

永宗島国際空港の建設促進

釜山港と光陽港を2大国際港湾として開発

■効率的な天然エネルギー輸送ネットワークの構築

■汎アジアガスパイプ網建設の推進

まず、韓半島の交通体系の構築は、南北韓の交通の連結を優先し、徐々に韓半島の北東方面と北西方面の大陸連結交通軸を形成するように推進するが、基本的には“日”の字形の高速鉄道網と、東西軸、南北軸の格子状高速道路網で構築する（図-1、図-2参照）。

さらに韓半島は中国と連繋する環黃海圏と、日本・ロシアと連繋する環東海圏（環日本海圏）の中心に位置することにより、東北アジア地域の交通網は韓半島を中心とする無限大の符号形態（∞）に構築されるといえよう。またそこはいわゆるBESETO帯と呼ばれる21世紀の東北アジア発展の支点となる核心地帯に位置しているのである（図-3参照）。

環東海圏（環日本海圏）の総合交通網は、釜山、束草、羅津と日本の新潟、極東ロシア地域（ウラジオストク）を海運航路で結ぶと共に、釜山～ウラジオストク間に高速電鉄と高速道路を建設し、これを中国、韓半島および日本とを連結する韓日トンネルに繋がるようにする。環黃海圏の交通網は、韓半島と日本の九州、そして中国の大連、北京、上海に、海運と航空はもちろんのこと、BESETO地域を貫通する高速鉄道および道路を推進するものである。

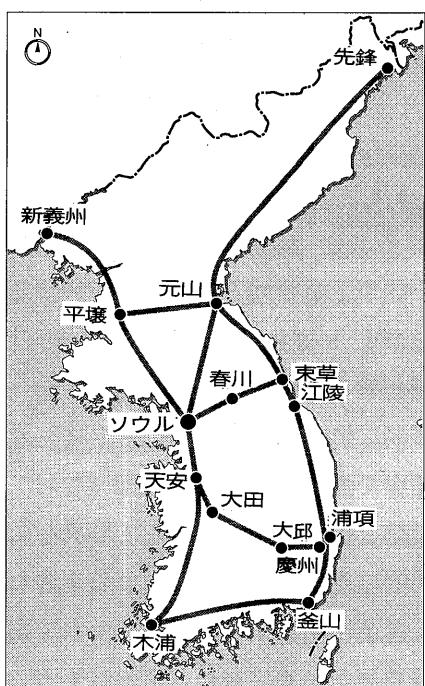


図-1 南北韓を連結する幹線鉄道網構想

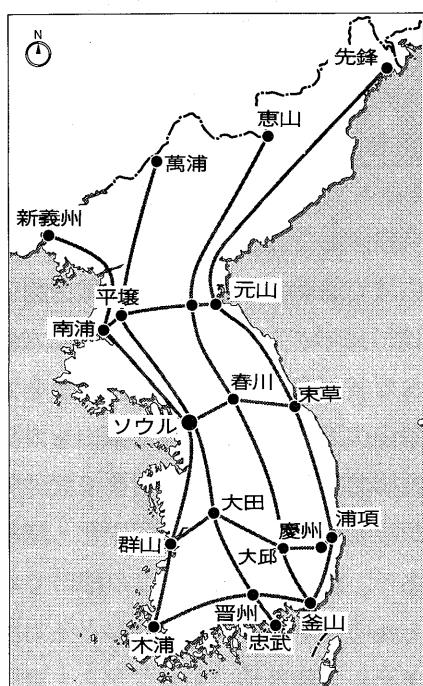


図-2 南北韓を連結する高速道路網構想

2. 釜山圏の中長期開発計画

最近、わが国の政府（建設部）は、国際化・開放化時代に見合うよう、わが国の国土を海洋指向のU字形に開発するため、東西・南海岸に沿って全国を7つの広域圏域と国民余暇地帯として定め、年次的にそれを開発してゆくことにした。この開発案によれば、わが国の国土を東北アジアの中心圏域として育成するため、牙山湾、群山・長項、光州・木浦、光陽湾、釜山、大邱・浦項および大田など7つの広域圏を定め、産業地帯と臨海型工業団地の造成を推進してゆくものである。このうち、世界貿易センターと新港湾、新

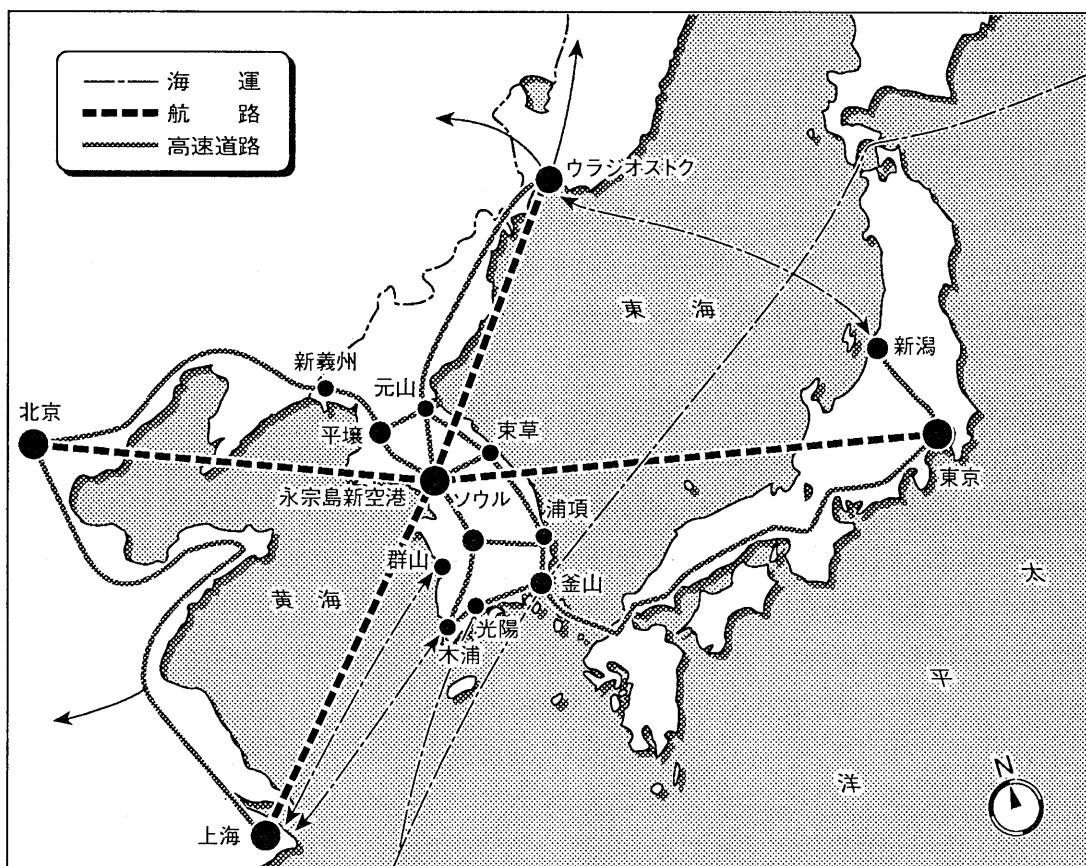


図-3 21世紀の東北アジア地域の主要な国際幹線網構想図

産業地帯、広域交通網などを建設する釜山圏広域開発事業と、国家工業団地と新都市を建設する牙山湾広域開発事業は、来年から着手されることになっている。まず、韓日トンネルの韓半島への進入地点と連繋が密接になる釜山広域圏の開発計画について、その概略を紹介することにする。

政府の釜山広域圏開発計画は、釜山を太平洋へ向かう国際的な拠点都市として、そしてソウル首都圏の対応都市として育成することに目標を置いている。釜山の開発を通じて、日増しに加重されている首都圏への集中現象を解決し、釜山を国際化・開放化時代の国際貿易と情報の中心地として開発してゆこうというものである。釜山はわが国第2の都市でありながら、首都圏偏重政策により、それにふさわしい成長を遂げることができずについた。履物など主力産業の沈滞で地域経済が困窮する状況に置かれており、国内最大のコンテナー貨物基地でありながらも施設不足でその機能を果たせずにきた。交通はもうこれ以上放置しておけない状況にまできており、財政難、用地難、住宅難など、いわゆる3難に喘いでいるというのが今日の釜山の実情であるといえる。

そこで政府はこれらの問題を解決し、さらには21世紀にむけて再跳躍を図るため、今年から2011年まで15兆ウォンの予算と民間資本を投入して、

- ①港湾と国際空港など国際化のための基盤施設を拡充し、
- ②先端産業を育成し産業の競争力を強化し、
- ③交通網と情報交流網を拡充し、釜山と近隣地域の産業を連繋させることにした。

これらの事業がなし遂げられれば、釜山は太平洋とユーラシア大陸を連結する地政学的な利点を生かし、名実相応の国内第2の経済圏として、その地位を獲得できると見込まれるのである。

その具体的な開発計画を事業別に略述する。

事業範囲：釜山直轄市と、釜山の都心から60km内外に位置する金海、蔚山、馬山、昌原、鎮海、密陽、長承浦市の7都市と、金海、梁山、蔚山、義昌、咸安、密陽、巨濟郡など7つの郡が開発の対象地域である。

人口配分：釜山広域圏の人口は、現在の約629万名から2011年には753万名まで増加する。その増加した人口を吸収するため、金海、馬山、昌原、蔚山、巨濟などに新市街地を造成し、進永、金海、梁山に田園都市をつくる。

工業団地開発：ノク山、新湖、アンゴル工業団地など既存の工業団地を拡張し、この工業団地に高附加值産業を誘致する。釜山市の江西区の智士などに科学産業研究団地135万坪を造成し、情報通信、事務自動化、高分子、新合金などの新素材産業を誘致する。

業務団地開発：水営飛行場の移転敷地に情報・業務複合団地を造成し、世界貿易センターと国際常設展示館、国際会議場、情報通信拠点基地など、国際業務施設と文化サービス施設などを誘致する。釜山北港内の既存の埠頭施設（1～4埠頭）を外埠頭に移転し、そこに国際金融、国際会議場、国際旅客埠頭など国際貿易の支援施設を建設する。

物流団地造成：沙上工業団地の開発地域に電気、電子、工具の商店街と、履物およびレジャースポーツ、衣類の卸売り施設を誘致する。加德新港湾に国際貿易を支援する流通団地を造成し、隣接する嚴弓洞に農水産物の卸売り市場と集配送団地および建設資材・鉄鋼流通団地を造成する。

交通計画：釜山（三楽洞）～大邱間の高速道路（80.2km）を年内に着工し、智山～沙上間の道路を新設するなど12の道路を新設または拡張する。鎮海～昌原間の長福トンネルと安民トンネルを4車線に拡張する一方、加徳～巨濟間の連陸橋（9km）を建設する。釜山～蔚山間の東海南部線を複線電化し、老圃～梁山間の釜山地下鉄2号線を延長し、沙上～馬山～鎮海間の電鉄（51.7km）を新設する。

港湾計画：加徳島に年間処理能力 6,900万トン（53船籍）規模の国内最大（現在の釜山港の1.5倍）のコンテナー港を建設し、馬山港の第4埠頭をコンテナー港に変え、馬山の西港埠頭を拡充する。また蔚山港を年間処理能力 376万トンの港湾へと、温山港は 540万トンの処理能力の港湾へと拡充する。

空港および情報通信計画：義昌郡の大山面に国際空港を建設する。水営湾の情報業務団地内に情報通信の中央基地を設置し、釜山の智士尖端産業団地、加徳島新港湾、甘川港、昌原機械工業団地、蔚山工業団地、巨濟の長木観光産業団地などに分局を設置する。

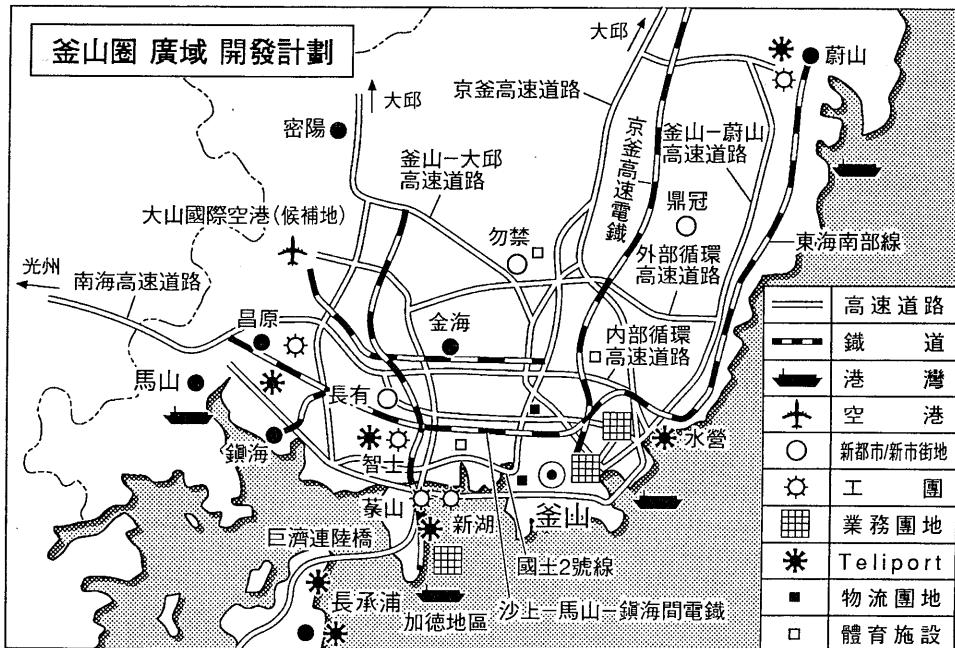


図-4 釜山圏の広域開発計画

3. 韓日トンネルと東南圏幹線道路網との連結ルート案

最近、政府はわが国の国土を東北アジアの中心圏域として育成するための「国土開発基本方案」を確定している。これは牙山湾、群山・長項、光州・木浦、光陽湾、釜山、大邱・浦項、大田など7つの地域を広域開発圏域として定め、開発を推進するというものである（図-6参照）。またそこにはソウルと雪嶽山・束草を結ぶ東西高速道路と、春川～大邱、驪州～龜尾、大田～晋州を結ぶ南北縦断高速道路を2004年までに完成し、全国土の均衡ある開発を行なってゆく計画も含まれている。

また統一に備えた中長期道路網体系として「南北7カ軸、東西9カ軸」の格子状幹線道路網の建設を公表している。南北7カ軸は木浦～ソウル～新義州、馬山～原州～惠山、光州～ソウル～満浦、釜山～江陵～羅津（先鋒）軸などであり、東西9カ軸は既存の高速道路や国道を拡充して建設される（図-7参照）。韓日トンネルの韓半島への進入と幹線道路網との連結方案を検討するにあたって、これまで日本の民間団体である「日韓トンネル研究会」（会長：佐々保雄・北海道大学名誉教授）が主導し日韓双方で想定・検討してきた、九州北端～壱岐～対馬～巨済島ルートと、九州北端～壱岐～対馬～釜山ルートの場合、次の3つの路線案が考えられる。

1案：対馬～巨済島の北東部（長木面）～加徳島～釜山（ノク山）まで、現在計画されている釜山外郭環状道路と結び、京金高速道路に通じるようにする。

2案：対馬～巨済島の東西を貫通～固城～晋州に至り、晋州で東西方向には南海高速道路と、南北方向には忠武～大田間の高速道路と連結されるもの。この路線は（図-6）のとおり東南圏において釜山圏と光陽湾広域圏の中間地域に進入し、東西と南北の幹線道路網と結ばれる。

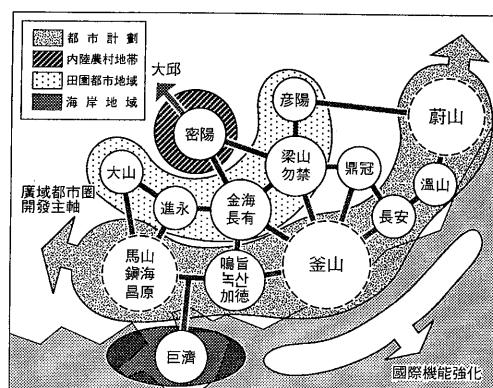


図-5 釜山圏開発の構造

▲道路

表-1

事業名	延長(Km)	事業費(億ウォン) (95年以降)	備考
釜山(三楽河)～大邱高速道路	80.2	12,285	95年着工計画
梁山～龜浦～西釜山高速道路	20.2	3,278	施工中
釜山～蔚山高速道路	38.0	5,400	
南海高速道路拡張	53.9	5,505	施工中
釜山外廊循環高速道路	68.0	15,233	
洛東大橋および内部循環道路	64.9	23,638	施工中
第3都市高速道路	10.8	4,799	施工中
釜山～鎮海高速道路	34.9	1,894	施工中
加德～巨濟連陸橋	9.0	5,000	
空港路拡張	12.0	780	施工中
ノク山～駕洛～金海道路新設	20.0	2,000	
智士～海上道路新設	15.0	1,500	

▲電鉄、鉄道

事業名	延長(Km)	事業費(億ウォン)
東海南部線の電化(釜山～蔚山)	74.9	5,832
地下鉄2号線延長(老圃～梁山)	10.1	—
沙上～馬山間の電鉄新設	51.7	8,800

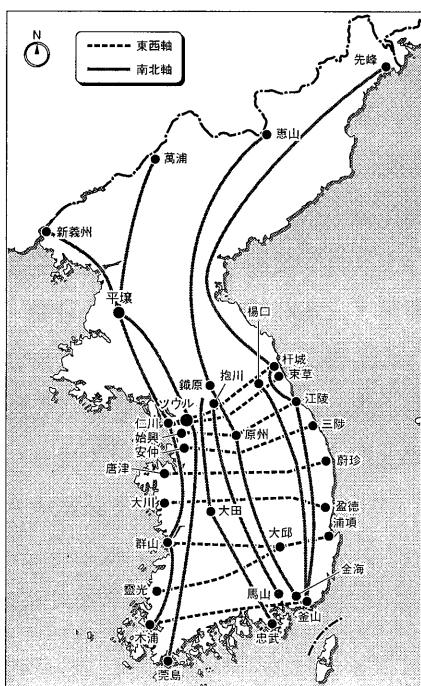
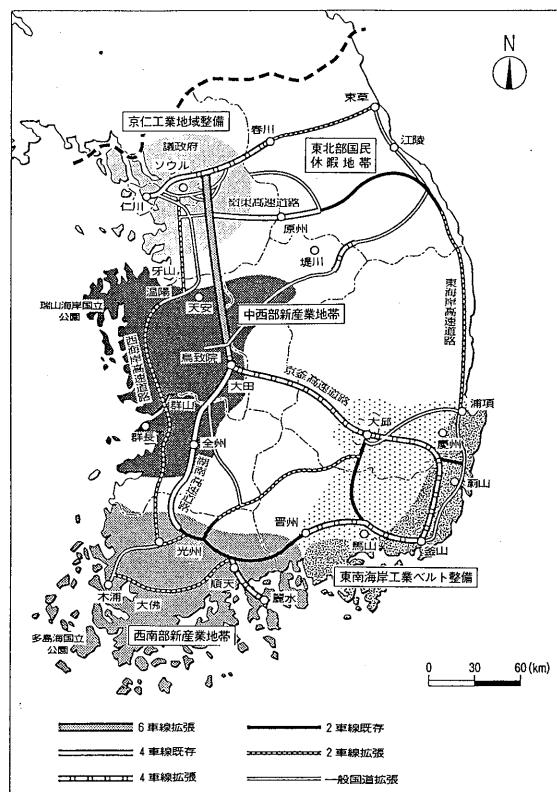
図-6 建設部の国土開発基本方案
(U字形開発の青写真)

図-7 全国幹線道路網の計画図

3案：対馬～釜山の東部に進入し、直接、現在の京釜高速道路と連結する案である。

この3つのルート案は（図-8）に示すとおりであるが、今後、第3次国土開発計画と、南北統一に備えた東北アジア交通体系樹立の具体化、そして韓半島の経済と社会的な変化と発展に対応できるよう、多角的かつ綿密な調査と研究作業を行なってゆかなければならぬと考えられる。

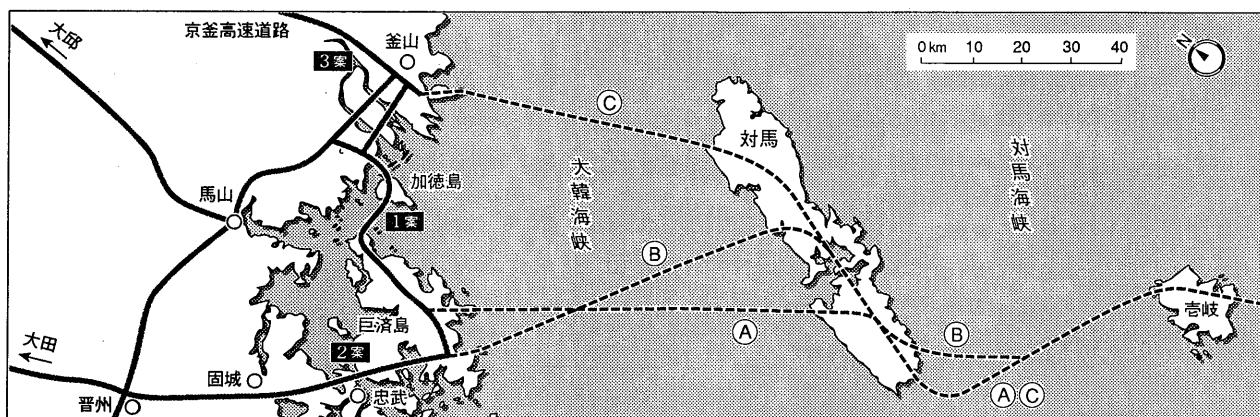


図-8 韓日トンネルと東南圏幹線道路網との連結ルート案