

TKR과 세계교통망 구축, 물류중심국가로서의 한국

-한일터널과 베링해협 터널을 중심으로-

이재훈 | 한국교통연구원 철도정책기술본부장

한반도중단철도(TKR)라는 개념은 1994년에 유엔 아태경제사회위원회(UNESCAP)가 아시아육상교통 인프라스트럭처 개발(ALTID, Asian Land Transport Infrastructure Development Project) 계획의 일환으로 아시아횡단철도 북부노선(한반도, 몽골, 중국, 러시아, 카자흐스탄)이 검토되면서 등장했다.

대륙연결 랜드브리저로서 시베리아횡단철도(TSR), 중국횡단철도(TCR), 만주횡단철도(TMR), 몽골횡단철도(TMGR)의 중요성이 부각되고 있으며, 남북간의 경의선·동해선 연결사업의 추진, 남·북·러 철도 연결사업 등으로 대륙수송망으로서의 TKR의 중요성은 더욱 커지고 있다. 최근에는 한중해저터널, 한일 해저터널, 베링해협 해저터널 구상이 본격 논의되면서 철도 네트워크를 중심으로 한 물류거점지로서 한반도가 재조명되기 시작했다.

이와 관련해 국책연구기관과 지방자치단체 연구기관, 민간 연구기관 등에서 다양한 연구가 추진되었으나, 연구 주체의 주관적 시각과 일방적인 논리가 강조된 설득력이 부족한 연구로 평가되고 있는 것이 현실이다. TKR, TSR, TCR 등의 철도망의 기능과 역할, 해저터널의 경제성에 대한 논란이 계속되고 있으며, 지나친 낙관론과 지나친 비관론이 혼재하고 있는 상태에서 공감대 형성이 어려운 실정이다.

남북한은 2007년 4월 남북경제협력추진위원회의 합의를 통해 2007년 5월 17일 남북열차 시험운행을 실시했다. 그러

나 북한이 2008년 12월 일방적인 육로통행 제한조치를 실시함에 따라, 2008년 11월 28일 이후 철도운행은 중단된 상태이다. 철도공사는 철도운행이 중지된 이후 현장 순회 위주로 도라산역~임진강역 구간의 레일, 자갈 등 도상 점검을 실시하고 있으나 국토해양부와 통일부, 국방부 간의 업무중복 또는 공백현상이 발생할 가능성이 높으며 종합적이고 체계적인 관리체계가 미비한 실정이다.

TKR 연결 사업의 현주소

북방경제와 철도는 불가분의 관계를 갖고 있다. 북방 대륙국가인 러시아와 중국, 몽골은 주철종도(主鐵從道)의 교통망을 갖추고 있는 철도중심 국가이다. 북한 역시 화물수송의 90%를 철도가 분담하고 있다. 북방 대륙국가의 경우 철도는 단순한 물자와 사람을 공간적으로 이동시키는 교통수단이 아니라 정치·경제·문화를 하나로 결합시키는 국가의 심볼로서의 기능을 수행하고 있다.

최근 중국과 러시아, 몽골, 북한은 국가간 철도 단절구간의 복원을 비롯해 국경통관, 검역, 출입국 시스템 개선, 항만연결철도망 구축 등을 위한 대규모 투자를 실시하였으며, 법적·제도적 장벽을 해결하기 위해 양자간·다자간 협력체계를 구축 중에 있다.

예컨대 2012년 8월 북한의 장성택 국방위원회 부위원장의



블라디보스토크역. 노선 길이가 약 9,300km에 이르는 시베리아횡단철도의 출발지이자 종착역이다.

중국 방문 이후 북·중간 경제협력이 재점화되고 있다. 장성택은 북·중 양자간의 '정부 인도' '기업 위주' '시장 원리' '상호 이익'이라는 기본원칙을 재확인하면서, 중국측의 보다 적극적인 참여와 사업추진 속도 제고를 요청했다. 북한은 중국 지방정부와 민간 차원의 투자실적이 부진한 현실에서 중국 중앙정부의 개입을 요구한 것으로 보인다. 그러나 중국 정부는 "양국 정부가 인도하되 기업이 주축이 돼 시장을 바탕으로 한다"는 합의문 수준으로 응답했다.

통계치로 나타나는 북·중 경협 수준은 급속한 성장 추세에 있다. 대중(對中) 의존도가 심화돼 2011년 기준 북·중 무역규모는 전년대비 62.4% 증가한 56억 2900만 달러에 이른다. 북·중 경협의 범위와 내용에 대한 다양한 시각이 존재하는 가운데, 공통되는 의견은 북·중간 사회간접자본을 중심으로 한 협력은 확대 심화되고 있다고 볼 수 있다. 북·중간 북한 사회간접자본에 대한 현대화와 신규투자는 단순한 지원 수준에 그치지 않고 시설의 공동개발·공동운영이라는 단계까지 확대되고 있다.

중국은 2010년 10월 공산당 제17기 중앙위원회 5차 전체회의에서 향후 중국경제의 방향인 12차 5개년 계획(2011~2015)을 수립했다. 철도 여객 전용선과 지역간 간선, 석탄운송관 건설의 가속화, 고속철의 발전, 고속 여객운송 네트워크 형성, 대량 화물운송 네트워크 강화 등을 꼽을 수 있다.

중국 지린성이 추진하고 있는 창지투(長吉圖, 창춘~지린~투먼) 개방 선도구 사업 계획의 경우 100개의 중점 프로젝트를 수립했으며, 그중 대외운송로 부문과 관련해 12개 프로젝트, 173억 5000만 위안의 투자계획이 확정되었다. 북한과 관련해서는 5개의 철도사업을 추진 중에 있다.

창지투 선도구 계획에서 교통인프라 사업이 구축된다면, 동북아시아의 교통물류 체계에 미치는 영향은 막대하다. 도로, 철도, 항만 계획이 모두 추진된다면 두만강

유역의 간선 교통물류망은 기초적 수준의 국제운송로 역할을 할 것으로 판단된다. 특히 철도망 계획이 모두 추진되면 두만강 유역을 중심으로 한 동북아시아의 간선철도 교통망이 완성돼 북한의 나진과 청진, 러시아의 자루비노와 블라디보스토크 등 북·러 항만을 이용하여 중국 동북지방, 더 나아가 몽골, 러시아, 유럽까지 연결될 수 있는 동북아 철도교통망이 구축될 것이다. 이 지역의 철도망 구축은 두만강 유역의 경제 발전에 큰 영향을 미칠 것이며, 북·중·러 경제협력 및 교역에 긍정적인 역할을 담당할 것이다.

〈표1〉「창지투 개발개방 선도구관련 100개 중점건설 프로젝트 중 대외운송로부문

프로젝트명	연장/투자비	건설기한
투먼-남양-두만강-하산 철도 합작개조 대상(북)	126km/ 총 24억 3,000만 위안	2020년
중국-조선 청진철도합작개조 대상(북)	171.1km/ 총 20억 위안	2020년
허룽-난평-무산 철도구간(북)	53.5km/ 총 16억 위안	2015년
투먼-나진 철도합작개조대상(북)	158.8km/ 총 12억 7,000만 위안	2020년
통징-카이산톤 철도통상구건설대상	2.5km/ 총 1억 5,000만 위안	2020년

자료: 한국교통연구원

훈춘시 정부는 그동안 단절됐던 쇠이완즈~훈계리(북한) 철도 연결 계획을 적극적으로 준비하고 있다. 이 철도는 일제침략시기에 존재했던 철도로, 연결을 위해 복구할 거리는 5.5km에 불과하다. 그중 중국 경내가 4.5km, 북한 경내가 1km이다. 복원계획이 실시될 경우 북·중 경제협력에 큰 역할을 할

것으로 전망된다.

라선 컨트란스, 나진~두만강 구간 철도 49년간 임차

북한과 러시아간 경제협력은 소련 붕괴 이후 양국 내 산업 및 금융권 침체와 맞물려 현저히 감소됐다. 예컨대 1992~1997년 북·러 간 교역량은 10배나 감소하여 6억 달러에서 6500만 달러로 하락했다. 러시아는 북한의 주요 무역 경제 파트너로서의 역할을 상실한 셈이다.

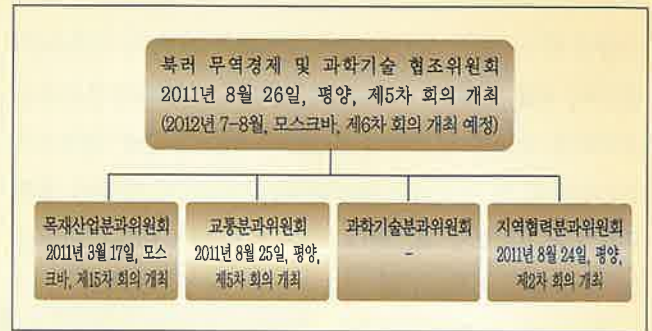
그러나 2000년 들어 북·러간 교역량이 반짝 증가세를 보이다가 2006년부터 다시 감소했다. 2000년 7월 당시 푸틴 러시아 대통령이 평양을 방문하고, 2001년 8월 김정일 국방위원장이 러시아를 답방하면서 양국 간 경제통상협력에 안정화 단계로 접어들며 증가세를 보이기 시작한 것이다. 이에 따라 2000~2005년 북·러 간 교역량은 1억 5000만 달러에서 2억 3000만 달러까지 늘어났다. 그러나 2006년~2009년 양국간 교역량은 다시 5분의 1 가까이 감소했다.

2010년 들어 북·러간 교역량은 다시 증가세로 돌아서 9800만 달러를 기록했다. 러시아의 대북 수출량은 8,230만 달러로 97.8% 증가했으며, 대북 수입량은 1640만 달러로 110.3% 증가했다. 2010년에 교역량이 증가한 요인은 러시아의 대북 수출품목 중 기계설비와 연료가 크게 증가했기 때문이다. 기계설비의 경우 교역액이 2009년 대비 3.8배 증가하여 4,150만 달러를 기록했다. 연료는 3.2배 증가한 2,780만 달러에 이르렀다.

러시아와 북한은 양국간 투자확대와 경제협력을 강화하기 위하여 양국정부간 통상경제 및 과학기술협력위원회(경제협력위)를 운영하고 있으며, 지금까지 5차례에 걸쳐 정례회의를 개최했다. 2011년 8월 평양에서 개최된 제5차 회의에서 가스 및 철도 연결 등의 경제협력과 나선특구와 나선~하산간 개발협력, 북한 노동자의 연해주 파견, 북한의 러시아 채무 탕감, 소련제 군수물자 조달 등 문제가 집중적으로 논의됐다.

2008년 러시아철도공사와 북한 철도성이 하산-나진 프로젝트 실행을 위한 협정서를 체결한 이후, 같은 해 러시아철도공사(토르코브이 돔)와 북한 나진항 측이 '라선 컨트란스' 합

〈그림1〉 북러 무역경제 및 과학기술 협조위원회 운영체제



자료: 러시아경제개발부

작회사를 설립했다. '라선 컨트란스'의 초기자금은 2800만 유로(러시아 측 70%, 북한 측 30%)였다.

양국은 2008년 10월 나진-하산 철도 개보수를 위한 착공식을 가졌다. 2009년부터 '라선 컨트란스'는 하산-나진 프로젝트 관련 업무를 관장하고 있다. '라선 컨트란스'는 북한 철도성 산하 동해연운회사와 나진-두만강 구간 철도를 49년간 임차하는 내용의 계약을 체결하고, 하산-나진 프로젝트 추진을 위한 자금을 출자 유치했다. 하산-나진 프로젝트의 총 사업비용은 83억 루블이다. 나진-두만강 개보수 구간 중 32km(혼합궤)는 완공했으며, 해당 구간 중 20km는 대규모 개보수가 이루어졌다.

2012년 8월 초 러시아에서 북한 철도기술자들을 대상으로 실시한 7주간의 연수프로그램이 종료됐는데, 북한 철도 기술자들은 러시아 철도기술자들의 현장경험을 전수받았다. 러시아 기술자들은 철도설비 운영기술을 비롯한 동력공급, 통신·신호 보안, 짐중제어·폐색기술 등을 북한측에 전수했다.

러시아와 연결되어 있는 북한내 철도와 도로는 동해안의 해안·하천지역을 주로 통과한다. 특히 남·북·러 간에 협의되고 있는 가스관 통과 대상지역도 매우 제한적이다. 이 통과 가능 지역에서 점유권 토지 및 작업용 도로용 토지를 폭 25m 이상 확보 가능한 곳은 철도나 도로부지 인근이다. 사업의 효율성이나 경제성 측면에서도 남·북·러 철도·가스·전력사업이 결합된 패키지 형태로 추진되는 것이 바람직하다.

동북아 물류중심지화 전략

지난 참여정부의 국정목표는 ‘평화와 번영의 동북아시아’였으며, 이를 구현하기 위한 방안의 하나로 동북아 물류중심국가로의 발전을 설정했다. 2003년 4월 ‘동북아 경제중심추진위원회’가 구성되어 범정부적인 차원에서 동북아 물류문제가 본격적으로 제기됐다. 이어 2003년 8월에는 인천공항·부산항·광양항과 각 배후단지를 ‘세계의 화물과 정보, 그리고 사람이 모이는 동북아의 관문’으로 육성시킨다는 비전을 설정하고, 그동안 각 부처에서 개별적으로 추진되던 관련계획을 종합하여 ‘동북아 물류중심 추진 로드맵’을 확정지었다.

정부는 동북아 물류중심 추진 로드맵에 따라 인천국제공항을 동북아의 중추공항으로, 부산·광양항을 동북아의 중심항만으로 각각 육성하기 위한 공항·항만 시설과 배후단지, 접근교통시설을 확충했으며 운송체계의 효율화를 위해 내륙물류거점시설도 늘렸다. 또한 철도·항만에 대한 투자를 증대하여 대량운송체계를 구축하도록 교통시설 투자배분의 조정을 추진한 바 있다. 그런가 하면 세계 물류기업의 유치와 위해 국제물류활동을 지원하는 관세자유지역법과 자유무역지역법을 일원화하고 첨단 물류정보망 체계를 구축했으며 통관제도 등을 개선했다. 이와 함께 물류 전문기업의 육성과 고급물류전문인력의 양성도 추진했다. 외부적으로 중국과 러시아를 중심으로 하는 동북아 물류환경의 급격한 변화, 내부적으로 전략에 따른 각종 이해관계가 상충하면서 전략 추진의 어려움이 나타나기도 했다.

물류와 관련한 정부 주무부처로는 국토해양부, 지식경제부 등이 있는데, 동북아 물류중심지화 전략과 관련하여 이들 간의 역할분담이 정확히 설정되어 있지 않아 정책과 의견 조율의 어려움이 있고 상호 긴밀한 협력이 이뤄지지 못했다. 또한 물류정책이 부처별·사안별로 산발적으로 추진됨으로써 정책의 일관성과 연계성이 확보되지 못했다는 지적이 일고 있다.

동북아 물류중심지화 전략의 실현에 있어 중요한 과제는 주변국들과의 협력에 기초한 ‘특화된 경쟁구도’의 구축이다. 특히 동북아 역내국가간 교역 확대를 통해 역내 총 물동량의

증가를 이끌어내고, 이를 기초로 역내 거점 공항·항만들 간의 협력적 네트워크를 구축하는 것이 중요한 과제이다. 역내 항공자유화(open sky)와 항공화물시장 개방은 각국의 영공주권과 자국 항공사 보호 등을 이유로 진행 정도가 미흡한 실정이다. 역내 국가간 항만 인프라에 대한 경쟁적·대결적 확장을 통한 허브경쟁이 치열하게 전개됨에 따라 중복·과잉투자로 인한 문제도 발생했다. 공항·항만 및 배후단지와 관련하여 과제 진행이 미흡하거나 부진한 경우가 많은데, 이는 개발에 들어가는 자본소요가 워낙 크고 상당부분 국고지원에 의존하기 때문이다.

세계철도망 구축전략은 특화된 경쟁구도로

한일해저터널에 대해서는 일본 정부의 관심과 국민적 공감대 유무의 명확한 검증이 필요하다. 일본 국내에서 한일해저터널에 대한 내각과 의회의 움직임은 매우 미미하다. 한일정상회담시 일본 총리가 한일해저터널을 외교적 수사로 언급한 것 외에 주목할 만한 움직임은 보이지 않는다.

1996년 8월 일본 자민당 외교조사회(회장 나가야마 타로)가 한일해저터널에 대한 내부 워크숍을 개최한 바 있다. 2003년 7월에도 자민당 외교조사회가 유사한 형태의 회의를 개최했는데 “한일해저터널이 기술적으로 가능하다”는 전문가의 의견을 청취하는 수준에 그쳤다.

2003년 일본 자민당은 ‘꿈 실현 21세기회의’에서 향후 100년간 추진해야 할 사업을 국민 공모했는데, 이 가운데 3대사업 중 하나가 한일해저터널이다. 2008년에는 일본 국회에서 일한해저터널추진의원연맹이 결성됐으며 회원은 총 8명이다. 하토야마 유키오 전 총리를 제외한 7명은 모두 한일해저터널 연결지역인 규슈 출신으로 전국적인 이미지가 미약하다.

일본의 비영리법인인 일한터널연구회의 연구와 홍보활동도 미미한 수준이다. 한일해저터널을 일본의 국가개발 어젠다로서 인식하기에는 일본 국내의 공감대 형성이 감지되지 않고 있다. 이에 따라 우리 정부의 공식적 대응은 불가능한 실정이다.

한일터널에 대한 장벽을 교통 네트워크 측면에서 극복하려면 철도수송의 경제성 확보, 리니아 모터카의 적용 가능성, 재원조달 등 해결이 관건이다. 일본의 거리별 수단분담률 분포에 의하면 1000km 이상 거리에서의 철도 수단분담률은 4% 수준이다. 따라서 서울~도쿄간 1830km에 대한 경쟁력 확보 방안이 마련되어야 한다.

동북아 철도망 구축과 나아가 세계 철도망 구축 전략의 구체적 실현에 있어서 가장 중요한 과제는 주변국들과의 협력에 기초한 '특화된 경쟁구도'의 구축이다. 특히 동북아 역내 국가간 육상운송망 교역의 확대를 통해 역내 총 물동량의 증가를 이끌어내고, 이를 기초로 역내 거점 간의 협력적 네트워크를 구축하는 것이 무엇보다 중요하다.

〈표2〉 일본의 거리별 수단분담률 분포

단위:천인/년, 분담률(%)

구분	0~50km	50~100km	100~200km	200~300km	300~400km	400~600km	600~800km	800~1000km	1000km 이상	합계
항공	0 (0.0)	77 (0.0)	1,840 (0.7)	8,690 (7.2)	8,452 (12.8)	21,476 (34.9)	20,724 (80.3)	29,636 (91.6)	15,192 (95.9)	106,087 (8.0)
철도	7,683 (2.3)	25,587 (6.3)	67,116 (25.3)	79,157 (65.3)	51,900 (78.5)	37,414 (60.9)	4,716 (18.3)	2,671 (8.3)	649 (4.1)	276,893 (20.9)
신칸센	56 (0.8)	12,982 (3.2)	43,318 (16.4)	67,071 (55.3)	49,937 (75.6)	34,600 (56.3)	3,840 (14.9)	1,905 (5.9)	310 (2.0)	216,525 (16.4)
재래선	5,122 (1.5)	12,605 (3.1)	23,798 (9.0)	12,086 (10.0)	1,963 (3.0)	2,814 (4.6)	876 (3.4)	766 (2.4)	339 (2.1)	60,369 (4.6)
고속버스	267 (0.1)	2,698 (0.7)	5,664 (2.1)	2,455 (2.0)	272 (0.4)	253 (0.4)	101 (0.4)	4 (0.0)	0 (0.0)	11,714 (0.9)
승용차	322,818 (97.6)	375,833 (93.0)	190,255 (71.9)	30,964 (25.5)	5,467 (8.3)	2,326 (3.8)	270 (1.0)	47 (0.1)	7 (0.0)	927,987 (70.2)
고속도로	54,106 (16.4)	144,841 (35.8)	115,803 (43.7)	20,602 (17.0)	3,739 (5.7)	1,648 (2.7)	125 (0.5)	24 (0.1)	5 (0.0)	340,893 (25.8)
일반도로	268,712 (81.2)	230,992 (57.1)	74,451 (28.1)	10,362 (85.5)	1,727 (2.6)	678 (1.1)	145 (0.6)	23 (0.1)	2 (0.0)	587,092 (44.4)
전체	330,768 (100.0)	404,195 (100.0)	264,875 (100.0)	121,266 (100.0)	66,091 (100.0)	61,469 (100.0)	25,811 (100.0)	32,358 (100.0)	15,848 (100.0)	1,322,681 (100)

자료 : (사단법인) 운수정책연구기구, 「장기수송 수요예측에 관한 조사보고서」 2001

2012년 러시아철도공사는 베링해 철도터널사업이 구상단계에 있다고 발표한 바 있다. 러시아철도공사 야쿠닌 사장은 이 사업에 대해 2017년까지 러시아 국내에서 법적 승인이 이루어질 것으로 전망하고 있다.

러시아는 향후 10~15년 내에 본격적인 사업시행이 이루어질 것으로 전망하면서 다자간 협력 형태의 추진방식을 제시하고 있다. 한국이 이러한 다자간 협력구도에 주도적으로 참여하려면 관련기술의 개발과 선도사업으로서의 한일·한중 해저터널, 호남-제주 해저터널의 사업화가 적극 검토되어야 할 것이다.

물류주도권 잡을 시간 여유 많지 않아

급격한 동북아 정치·경제환경 변화에 대응하기 위해서는 다양한 전략이 모색돼야 한다. 국제 수송로에서의 탈락은 심각한 경제적 손실로 나타날 수 있다. 무작정의 기다림은 대책이 아니며, 우리에게 주어진 시간이 많지 않다는 사실을 알아야 한다. 특히 동북아지역의 물류주도권을 중국, 러시아가 장악할 가능성에 대비해야 한다. TKR의 활성화와 한일·한중 해저터널 등을 통한 한반도의 거점화 전략은

국가의 생존전략이다. ㊟

〈표3〉 한·일 해저터널 개통시 서울~도쿄간 소요시간

구분	거리	소요시간	비고
서울~부산	412.0km	1:56	고속철도(평균속도 213km/h) 2단계 개통시
부산~가라쓰(唐津) (해저터널)	219.0km	1:20 (0:40)	신칸센(최고 350km/h) (탄환열차: 최고시속 700km/h)
하카다(博多)~도쿄	1,197.6km	6:04	신칸센
합계	1,828.6km	9:20 (8:40)	

주 : 해저터널 거리는 일한터널연구회의 노선대안의 평균거리임

TKR と世界交通網構築、物流中心国家としての韓国

韓日トンネルとベーリング海峡トンネルを中心とする

イ・ジェフン 韓国交通研究院 鉄道政策技術本部長

朝鮮半島縦断鉄道（TKR）という概念は、1994年に国連アジア太平洋経済社会委員会（UNESCAP）がアジア陸上交通インフラストラクチャー開発（ALTID, Asian Land Transport Infrastructure Development Project）計画の一環としてアジア横断鉄道の北部路線（朝鮮半島、モンゴル、中国、ロシア、カザフスタン）が検討されることにより登場した。

大陸連結ランドブリッジとしてシベリア横断鉄道（TSR）、中国横断鉄道（TCR）、満州横断鉄道（TMR）、モンゴル横断鉄道（TMGR）の重要性が増しており、南北間の京義線・東海線連結事業の推進、南・北・ロシア鉄道の連結事業などにより大陸輸送網としてのTKRの重要性はさらに高まっている。最近では韓中海底トンネル、韓日海底トンネル、ベーリング海峡海底トンネル構想が本格的に議論され、鉄道ネットワークを中心とした物流拠点として朝鮮半島が再び脚光を浴び始めてきた。

これに関して国策研究機関と地方自治団体の研究機関、民間の研究機関などで妥当性の研究が進められているが、研究主体の主観的な視点と一方的な論理が強調され、説得力に欠けた研究と評価されているのが現実だ。TKR、TSR、TCRなどの鉄道網の機能と役割、海底トンネルの経済性についての議論が続いており、行き過ぎた楽観論と行き過ぎた悲観論が混在している状態では世論形成が困難というのが実情だ。

韓国と北朝鮮は2007年4月に南北経済協力推進委員会の合意を通じ、2007年5月17日に南北列車の試験運転を実施した。しかしながら北朝鮮が2008年12月に一方的に陸路通行の制限措置を実施したため、2008年11月28日以降、鉄道運行は中断状態にある。鉄道公社は鉄道運行が中止されて以来、現場巡回によるトラサン駅～イムジン江駅区間のレールやバラストなどの道床点検を実施しているが、国土海洋部と統一部、国防部の間の業務重複あるいは空白現象が発生する可能性が高く、総合的かつ体系的な管理体系が整えられてないのが現状である。

TKR 連結事業の現状

北方経済と鉄道は不可分の関係にある。北方の大陸国家であるロシアと中国、モンゴルは主鉄従道の交通網を持つ鉄道中心の国家である。北朝鮮もやはり貨物輸送の90%を鉄道が占めている。北方大陸国家の場合、鉄道は単純な物資と人を空間的に移動させる交通手段ではなく、政治、経済、文化をひとつに結ぶ国家のシンボルとしての機能を果たしている。

最近、中国とロシア、モンゴル、北朝鮮は国家間の鉄道が途絶えた区間の復元を始

め、国境通過、検疫、出入国システムの改善、港湾を結ぶ鉄道網の構築などのために大規模な投資を実施しているが、法的・制度的な壁を解決するために両者間、多者間の協力体系を構築中である。

例えば 2012 年 8 月、北朝鮮のチャン・ソンテク国防委員会副委員長の中国訪問以後、北朝鮮と中国の間の経済協力が再燃している。チャン・ソンテクは北朝鮮・中国両者間の「政府主導」「企業重視」「市場原理」「相互利益」という基本原則を再確認した上で、中国側のより積極的な関わりと事業推進の速度増進を要請した。北朝鮮は中国の地方政府と民間次元の投資実績が不審という現実から中国中央政府の介入を要求するとみられる。しかし中国政府は「両国政府が主導して企業が主軸となって市場を土台とする」という協議文レベルで応答した。

統計値に載った北朝鮮・中国の経済協力のレベルは急速な成長趨勢にある。対中依存度が深まり 2011 年基準で北朝鮮と中国の貿易規模は前年比 62.4%増の 56 億 2900 万ドルに上った。北朝鮮と中国の経済協力の範囲と内容についての様々な視点があるなかで共通した見方は、北朝鮮と中国間の社会間接資本を中心にした協力は拡大深化しているものとみられる。北朝鮮と中国の間の北朝鮮の社会関係資本に対する近代化と新規投資は単純な支援レベルにとどまらず施設の共同開発・共同運営というレベルにまで拡大している。

中国は 2010 年 10 月の共産党第 17 期中央委員会 5 次全体会議で今後の中国経済の方向である 12 次 5 ヶ年計画（2011～2015）を樹立した。鉄道旅客専用線と地域間の幹線、石炭運送と建設の加速化、高速鉄道の発展、高速旅客運送ネットワーク形成、大量貨物運送ネットワーク強化などが挙げられる。

略

羅先 コントランス、ラジン～豆満江区間の鉄道 49 年間賃借

略

東北アジアの物流センター化戦略

前与党政府の国定目標は「平和と繁栄の東北アジア時代」であり、それを具体化するための手段の一つとして東北アジア物流センター国家としての発展を設定した。2003 年 4 月に「東北アジア経済センター推進委員会」が組織され、汎政府的レベルで東北アジアの物流問題が本格的に提起された。続く 2003 年 8 月にはインチョン空港、釜山港、光陽港と各背後の団地を「世界の貨物と情報、そして人々が集まる東北アジアの関門」として育成するというビジョンを設定し、それまで各部署で個別に進めてきた関連計画を総合して「東北アジア物流センター推進ロードマップ」を確定した。

政府は東北アジア物流センター推進ロードマップに沿い、インチョン国際空港を東北アジアの主軸空港に、釜山・光陽港を東北アジアのセンター港湾へとそれぞれ育成するため、港湾施設と背後団地、アプローチ交通施設を拡充し、運送体系効率化のため内陸の物流拠点施設も増やした。また鉄道・港湾への投資を増やし、大量運送体制を構築するため交通施設の投資配分の調整を進めてきた。さらに世界の物流企業の誘致ために、国際物流活動を支援する関税自由地域法と自由貿易地域法を一元化し、先端物流情報網体系を構築し、通関制度などを改善した。それと共に物流専門企業の育成と高級物流専門マンパワーの養成も進めた。外部的には中国とロシアを中心とする東北アジア物流環境の急激な変化、内部的には戦略による各種の利害関係がぶつかり合い戦略推進の困難が表面化したこともあった。

物流に関連した政府主務部署としては国土海洋部、知識經濟部などがあるが、東北アジア物流センター化戦略と関連し、これらの間の役割分担が的確に設定されておらず、政策と意見の調律が困難で相互の緊密な協力がなされなかった。また物流政策が部署別・事案別に散発的に進められることで、政策の一貫性と連携性が確保できなかったという指摘もある。

東北アジア物流センター化戦略の実現において重要な課題は、周辺国との協力に基づく「特化した競争構図」の構築だ。特に東北アジア域内国家間の交易拡大を通じ、域内の総物流量の増加を引き出し、これを基礎として域内拠点空港・港湾間の協力的なネットワークを構築することが重要な課題である。域内航空自由化（open sky）と空港貨物市場の開放は、各国の領空主権と自国の航空会社の保護などを理由に進行程度が充分ではないのが実情だ。域内国家間の港湾インフラについての競争的・対決的拡張によるハブ競争が熾烈に繰り広げられることで重複過剰投資の問題も発生した。空港・港湾および背後団地と関連し、課題の遂行が不十分だったり不振な場合が多いが、これは開発に投入する資本があまりにも大きく相当部分を国家の支援に頼ったためである。

世界鉄道網の構築戦略は特化した競争構図に

韓日海底トンネルについては日本政府の関心と国民的な世論の有無について明確な検証が必要である。日本国内における韓日海底トンネルについての内閣と議会の動きはごく僅かである。韓日首脳会談で日本の総理が韓日海底トンネルを外交的な修辭として言及した以外に注目に値する動きは見えない。

1996年8月に日本の自民党外交調査会（会長：中山太郎）が韓日海底トンネルに関する内部的な勉強会を開いたことがある。2003年7月にも自民党の外交調査会が似たような会議を開催したが「韓日海底トンネルは技術的に可能」という専門家の意見を聞き取りしたレベルに終わった。

2003年に日本の自民党は「夢実現 21世紀会議」で、今後100年間に進めるべき事業を国民に公募したが、そのなかの3大事業の一つが韓日海底トンネルである。2008年には日本の国会で日韓海底トンネル推進議員連盟が結成されたが会員は8名だ。鳩山由紀夫前総理を除く7名は全て韓日海底トンネル連結地域である九州出身としてであり積極的なイメージが弱い。

日本の非営利法人である日韓トンネル研究会の研究と広報活動も僅かなレベルである。韓日海底トンネルを日本の国家開発のアジェンダ（行動計画）として認識するほどまでには日本国内での世論形成が高まっていない。従って我が国政府の公式的対応は不可能なのが実情だ。

韓日トンネルの壁を交通ネットワークの面から克服するには、鉄道輸送の経済性確保、リニアモーターカーの適用可能性、財源調達などの解決が重要な要となる。日本の距離別手段分担率分布によれば 1000km 以上の距離では鉄道の手段分担率は4%レベルだ。従ってソウル～東京間 1830km について競争力を確保する方法が構築されなければならない。

2012 年、ロシア鉄道公社はベーリング鉄道トンネル事業が構想段階に入ったと発表した。ロシア鉄道後者のヤクーニン社長は、この事業について 2017 年までロシア国内で法的な承認がなされるものとみている。

ロシアは今後 10 年～15 年以内に本格的な事業施行がなされるとみて他者間協力形態での推進方式を示している。韓国がこのような他者間協力構図に主体的に加わるには関連技術の開発と先導事業として韓日・韓中トンネル、ホナム～済州海底トンネルの事業化が積極的に検討されなければならないのだ。

東北アジアの鉄道網構築さらには世界鉄道網の構築戦略の具体的実現において最も重要な課題は周辺国との協力に基づく競争構造の構築である。特に東北アジア域内の国家間陸上輸送網交易の拡大を通じて物流量の増加を牽引し、それを基礎として域内拠点間の協力的なネットワークを構築することが何よりも重要である。

物流の主導権を握るため時間的ゆとりは多くない

急激な東北アジアの政治・経済環境の変化に対応するためには多くの戦略を模索しなければならない。国際輸送路からの脱落は深刻な経済的損失となる。意味もなく待つことは対策とはいえない。我々に残された時間は多くはないという事実を知るべきである。特に東北アジア地域の物流の主導権を中国、ロシアが掌握する可能性に備えなければならない。TKR の活性化と韓日・韓中海底トンネルなどを通じた朝鮮半島の拠点化戦略は国家の生き残り戦略である。

表-3 韓日海底トンネル開通時のソウル～東京間所要時間

区分	距離	所要時間	備考
ソウル～釜山	412.0km	1:56	高速鉄道（平均速度 213km/h）2段階開通時
釜山～唐津 （海底トンネル）	219.0km	1:20 (0:40)	新幹線（最高 350km/h） （弾丸列車：最高時速 700km）
博多～東京	1,197.6km	6:04	新幹線
合計	1,828.6km	9:20	

		(8:40)	
--	--	--------	--

注：海底トンネルの距離は日韓トンネル研究会の路線案の平均距離