

\*\*\*\*\*

# 東北アジア経済共同体の形成と日韓海底トンネル 建設についての韓国的観点からの研究

シン・ジャン Chol (申章澈)

崇實大学校 社会科学大学 日本学科教授

本稿は本誌掲載論文「동북아 경제공동체 형성과 한·일 해저터널 건설에 대한 한국적 관점에서의 연구」を翻訳した  
ものです【訳責：事務局】

\*\*\*\*\*

## 【要 約】

東北アジアは、地理的条件においても経済統合に、および共同体の形成においても有利な潜在的条件を備えているにもかかわらず、政治および制度的からの多くの制約条件がある特異な地域といえる。近年、東北アジアの主要構成国である韓国、中国、日本3カ国間の交易と投資規模は大きく拡大し、相互協力のためのいろいろ検討されているにもかかわらず、経済共同体形成についての国家的次元の議論は足踏み状態にある。

東北アジア域内の国家の中で、韓国は東北アジアの経済統合および経済共同体形成のための議論が比較的早い時期からあった。しかし近年、朝鮮半島を取り巻く環境変化と国内経済の継続的沈滞、そして政治的な不安定さなどが重なり、国家的力量が弱まり、議論に大きな進展がないのは明らかである。

ところで、東北アジアの経済統合と経済共同体形成の議論に弾みをつけるためには、東北アジアを取り巻く政治・政治的利害関係と、理念的葛藤の解消、経済的な協力関係と国民的合意と信頼関係などによる共通の価値と主体性（アイデンティティ）を共有しなければならない。しかし周知の通り、東北アジアの複雑な歴史的背景と国家間の利害関係は、東北アジア地域内に山積みになっている懸案の解決するにあたって制約要因となっている。

特に、東北アジアの経済統合において、地理的近接性の確保は重要な解決課題のひとつである。東北アジアの構成国の地理的断絶性を解消するためには、北朝鮮の早急な開放と日韓間の陸上交通網の確保が前提となる。特に、日韓海底トンネルの建設問題は、東北アジアの統合交通網と複合物流網の構築において避けられない手段であり、日韓間の関係だけでなく東北アジア経済共同体の

形成においても重要な要素になっている。

ヨーロッパの強大国である島国イギリスと大陸に属するフランス両国が、歴史的わだかまりを払拭し、1994年にユーロトンネルを開通させ、ドーバー海峡を海底トンネルで結んだ事実は、今日、韓国と日本の海底トンネル建設の議論に大きな意味を与えている。それだけでなく、東北アジア3カ国以上に長い歴史的对立関係と政治的過程を経ており、また宗教および民族間の葛藤なども激しかったヨーロッパ諸国が、世界で最も早く政治・経済的統合関係を成し遂げ、名実共の地域共同体であるヨーロッパ連合(European Union)をスタートさせた事実は、今日の東北アジア共同体議論において他山の石としなければならない。

ところで、韓国と日本の間の海底トンネル建設は、日韓両国においてチャンスとリスクが同居するものである。その具体的な議論に先立ち、まず両国は複雑な歴史的背景と共に政治・経済的利害関係と国民的共感を構築する努力が必要だ。それにも拘わらず、最近の日韓関係は、民間の活発な交流にもかかわらず、政治・外交的には決して望ましい方向には展開しておらず、日本はもちろんのこと、韓国国民の海底トンネルに対する関心と理解にも好意的な反応を見いだせないのが現状である。

日韓両国は、全世界的に地域化が進んでいる今こそ、対立と葛藤の相互不信の歴史的遺物を果敢に清算し、海底トンネル建設に対しより積極的に議論し、東北アジアの実質的な意味で経済統合と共存共栄による地域共同体の構築方法を積極的に模索しなければならない。

特に去る20世紀に、韓国を数十年間にわたり植民地の下に置き、苛酷な支配で加害国の立場にある日本の徹底した自己反省と、韓国との海底トンネル建設を契機として、深い不信関係を清算し、未来指向的な善隣友好関係の構築を積み重ねるなら、日韓関係にはもちろんのこと東北アジア地域の安定と共同体形成に肯定的な影響を及ぼすと思われる。

## I. 序論－問題意識

近年、東アジアや東北アジア経済共同体の議論が、かつてないほど活発に展開されている。特に、東北アジアの主要な構成国である韓国と中国、そして日本全体の人口は、2004年8月現在で世界の人口の23.6%を占めているが、これはヨーロッパ連合(EU)の約4倍に達する規模である。それだけでなく、これら3カ国間の交易量も拡大の趨勢にあり、2004年末現在で、世界のGDPの20.9%、世界の外国為替保有高の38.1%を占めているなど、経済的な躍動性と相好依存性と共に、成長潜在力が大きな地域として浮上している。

しかし、これら東北アジア3カ国は、複雑な歴史的関係と深刻な理念的相違により、冷戦が終息し地域化の新しいパラダイムが定着している21世紀においても、北米およびヨーロッパその他の地域に比べ、経済共同体形成の議論が相対的に大きく遅れている。

一方、韓国では東北アジアの経済統合および経済共同体形成の議論が比較的早い時期からあった。特にノ・ムヒョン(盧武鉉)現政権は、長い冷戦体制の瓦解を契機に、東北アジアの平和と繁栄のための体制を構築するため、いわゆる「東北アジア中心構想」を推進した。しかし、その間、朝鮮半島を取り巻く環境変化と国内経済の引き続く沈滞による国家的力量の弱化により、議論に大きな進展はなかった。<sup>1</sup>

本研究は、これらの問題を念頭に置いて出発しており、地政学的にみて東北アジアの中心に位置する韓国が、政治・経済的な力を強化させる方法を模索することに意義を置いている。もう少し具体的には、本稿は東北アジアが20世紀と21世紀にかけて最も躍動的な地域の一つであるにもかかわらず経済統合の動きが微弱という現実に関心を合せており、その対処方法ひとつとして東北アジア構成国の物理的断絶性を克服し、地理的近接性を確保する議論を展開する。

このため本研究では、東北アジア経済共同体構築の主な限界要因になっている日本とユーラシア大陸との地理的断絶を緩和する手段を模索する。すなわち、日韓海底トンネル建設はこの問題解決の中心であり、その意義と期待される効果を東北アジア経済共同体の形成という観点から調べ、今後の台頭が予想される懸案解決を模索することに目標をおいている。

それだけでなく本研究では、ヨーロッパの地域共同体形成の過程と実情に言及し、ヨーロッパ統合においてユーロトンネル<sup>2</sup>建設が持つ意義を考察する。こ

---

<sup>1</sup> 具体的な内容は、本文の第4章を参照。

<sup>2</sup> ユーロトンネルはイギリスとフランスを結ぶ海底トンネルを建設し、管理する民間会社の名前である。一般的にチャンネルトンネル(Channel Tunnel)と呼ばれるが、ChannelとTunnel

れらを通じ、東北アジア共同体の議論において、構成国の間の地理的近接性を確保する必要性と共に、日韓海底トンネル<sup>3</sup> 建設の妥当性を検証しようと思う。

## Ⅱ．東北アジア経済共同体の概要

### 1．経済共同体の概念

東北アジア経済共同体をめぐり、これまで多くの議論があったにもかかわらず、未だ東北アジア経済共同体の学術的な概念が成立せず、実際に東北アジア経済統合体、東北アジア時代論、東北アジア共同体などの用語が区別されないまま混用されている。

特に、韓国の盧武鉉現政権が主張した「東北アジア時代論」<sup>4</sup>は、東北アジア共同体の実現を目標にしたが、具体的で実効性ある案を明示できなかったのは明らかだ。具体的な内容は後述するが、現政権の「東北アジア構想」は、日本と中国といった隣接国家はもちろんのこと、韓国国民でさえも関心を集められなかったのだ。

その理由はいろいろな観点から指摘されるが、何よりも東北アジアの経済統合と経済共同体、ひいては共同体に対する概念や定義が不明確だったためであった。それだけでなく、その構想は各国の歴史、文化・宗教・民族の主体性が

---

を合成した新造語であるチャネル(Chunnel)と呼ばれることもある([http://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%B1%84%EB%84%90\\_%ED%84%B0%EB%84%90](http://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%B1%84%EB%84%90_%ED%84%B0%EB%84%90))。

しかし本研究では上記のトンネルを便宜上、ユーロトンネルで用語を統一する。

<sup>3</sup> 韓国の釜山または巨済島と、日本の九州、対馬を結ぶ海底トンネルを、韓国では韓日海底トンネル、日本では日韓海底トンネルと命名されているが、これは、あくまでも便宜的なことで、仮称ということができる。したがって日韓海底トンネルの名称は、建設議論が具体化した時点の時代状況と環境などを考慮し十分に反映されるべきもので、例を上げれば「アジアトンネル」、「汎アジア(Fax Asia)トンネル」、「東方(oriental)トンネル」、「東洋トンネル」、「東北アジアトンネル」、「ユーラシアトンネル」、「平和(piece)トンネル」、「自由(freedom)トンネル」などと命名されることもありうる。

<sup>4</sup> 大統領の諮問機関である東北アジア時代委員会は、「東北アジア時代構想」で東北アジアの安保協力の形成と東北アジア経済協力体の形成により、平和と繁栄の東北アジア共同体を構築するが、そのためには国内の力量を強化し、東北アジアの経済協力の基盤と東北アジアの経済協力ネットワークを構築し、北朝鮮核問題の解決を通して平和体制の土台を準備し、多者間の安保協力体を構成することで韓国北朝鮮間の平和体制の構築が必要だということを提起している。具体的な内容は、東北アジア時代委員会 編(2004)、「平和と繁栄の東北アジア時代構想—ビジョンと戦略」ホームページ資料, pp.14-15 参照。

反映された、概念の整合性と普遍性が確保できず、理論的な観点での議論も試験的な水準にとどまった。

一方、これまでの研究によれば、経済統合は経済共同体が形成される一連の各段階を指し示す狭義の概念で認識されている。すなわち、経済共同体の発展過程は、地域内の自由貿易協定、関税同盟、共通市場の段階を経て、窮極的には単一市場へ向かう過程を総括するという、より広い意味の概念で使われている。<sup>5</sup>

また地域共同体は、ヨーロッパ共同体(EU)がモデルになっており、経済的協力関係による経済共同体の形成と共に、国家間の相互作用関係を通じた政府間水準での政治的合意により規範が生成され、共同体としての目的達成のため持続的な発展経路を持つようになる。すなわち、東北アジアの共同体が拘束力を持つ超国家共同体の水準を超越し、一つの連邦国家の水準に統合の程度を向上させるためには、市場が主導する統合(market-led integration)の段階を越えた、制度的統合による「法共同体的」基盤が構築されなければならない。<sup>6</sup>

しかし、経済共同体と地域共同体は、生産要素の自由な移動により自然に形成されるのではなく、国家間に高度な政治的過程を伴っており、これは自由貿易協定(FTA)と地域主義の拡散と同じ環境変化と深い連関性があるといえる。

このような共同体が持つ一般的な意味を東北アジアに接木させて、東北アジア共同体の概念を定義してみると次のようになる。すなわち、東北アジア共同体とは、東北アジアを形成する構成国家の地理的特殊性と政治的イデオロギー、そして経済制度とシステムの限界を克服し、機能・制度的な統合により、東北アジアの共存共栄のための経済的な統合関係と政治的共同体化、そして多者間の協力体制の構築を通しての域内構成国家の共同利益を極大化する汎国家的な生存戦略ということができる。

---

<sup>5</sup> 特定の域内国家の経済統合は、概して市場の接近と拡大について「制度化」するという特徴があるが、それは主に国家間の協定および協約が基礎になっている。具体的な内容はアン・ジョンソン他編「東北アジア経済協力：統合の第一歩」、パギオン社、2003. p.369 参照。

<sup>6</sup> 東北アジアの汎共同体の基盤が作られるためには、共同体の制度化の過程を経るか、汎共同体の設定においては、共同体法の直接効力(direct effect)の原則と、優位(supremacy)原則が確立されなければならない。ここで前者の直接効力とは東北アジア共同体法が韓国、中国、日本など3つの会員国内で直接適用することを意味し、後者の優位の原則である東北アジア共同体法で国内法との不一致が発生する場合、共同体法が優先しなければならないことを意味する。具体的な内容は ユン・ジョンソン、チョン・チャンファ、キム・ジョゲ、パン・ミンソ(2004)「東北アジア共同体の行政組織構築に関する研究：ヨーロッパ連合の行政府である執行委員会組織の比較分析を中心に」統一研究院, pp67-77 参照。

## 2. 東北アジア経済共同体の議論とその限界

### 1) 東北アジアの地域的範ちゅうと特殊性

まず 地域領域(regional realm) は、地区的領域(global realm) の下位にある概念であり、 地域主義(regionalism) は、新しい空間の設定作業において特定の目標を実現するための社会的、 経済的、 政治的領域を構成する空間的過程である。したがって、地域という空間は自然、 地理的に明確に確定するものでなく、 戦争、 葛藤、 貿易など人間の相互作用の結果、 現れる組織的領域であり、 柔軟性あるイメージ空間でもある。<sup>7</sup>

しかし従来の東北アジアと関連した地域研究は、その大部分が歴史的に、 持続する境界と永続性ある特質に基づいた地理学的な傾向の中で、 協力に障害となる条件を探索する次元でなされてきた。言い換えれば、東北アジアあるいは北東アジアの地域(region)設定は、経済共同体の議論において重要な要素であるにも拘わらず、深い議論が欠如していると言える。

東北アジアの地理的定義は、東北アジアの経済協力の範囲に影響をおよぼす重要な概念であるが、構成国家間の利害関係が複雑に絡まっていて、明確に定まっているわけではない。言うならば、東北アジア地域の先行研究の大部分は、地域の設定において地域の範囲を漠然とまたは任意的に定めており、似た空間にある国家間の政治・経済的相互関係を中心に論議されてきた。したがって、普通、東アジア、環日本海岸、東北アジアまたは北東アジア、アジア太平洋などの用語の地域範囲を設定するにあたって、客観的な基準と当為性が確保されていないのが現実だ。

例えば、東北アジアの地域的範囲は、論者によって台湾・北朝鮮・モンゴル・ロシアの一部が含まれたり、また場合によっては、韓国・中国・日本の3カ国を指し示すこともある。<sup>8</sup> また、東アジアは一般的に東南アジアと東北アジアを包括する、より広い意味の地域を指し示すが、ASEAN+3のように特定の国家だけを含む場合もあるなど一義的でない。特に、前述した韓国の現政府が標ぼうする「東北アジア構想」の地域は、お互いに他の政治、経済、社会共同体間の利害の対立と協調を伴う政治的過程として中国と日本を綴るなかで、その中心を占めようという空間構想である。したがって、韓国での「東北アジア」の用語が、日本と中国でも同じ意味を持っているかは検討の余地がある。<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> この部分に関してはソン・ヨル(2005).「日本の地域はどこか? 一空間設定戦略の系譜分析」、 「東アジア3国の自己認識と共同意識」東洋政治思想史学会、現代日本学会、ペ・ジェデ、東アジア研究チーム共同主催セミナー資料 参照。

<sup>8</sup> 本研究では議論の便宜上、東北アジア地域を構成する主要国家は韓国と中国、そして日本の3カ国を指す。もちろん北朝鮮も韓国と共に東北アジアの構成と共同体形成において重要な地政学的位置を占めるが研究の便宜上、除外した。

<sup>9</sup> ソ・ニョル(2005).前掲書 参照。

このように、東北アジア地域の定義が不明確な理由は、いろいろな観点から説明できるが、概して東北アジア地域が持つ独特な地政学的環境と歴史的相互関係、そして体制の葛藤と共に、経済発展の格差が存在するなどの特殊な状況に起因している。それと共に東北アジア地域の特殊な状況は、その相当部分が複雑な歴史的相互関係と冷戦体制の産物であり、経済規模と発展段階の差と民族的葛藤の構造は、近年の経済統合の議論において否定的な要因になっている。

10

しかし一方では、同じ漢字および儒教文化の共有価値と、近年、東アジア金融危機後に地域連帯の必要性について共感が形成されたことは、東北アジアでの共同体形成の潜在的な可能性を高めている。特に、地域の覇権国として急浮上している中国と、経済大国である日本の存在、朝鮮半島の地政学的位置と力学関係などは、東北アジアの経済的統合関係と地域共同体形成の当為性を高めている。

## 2) 東北アジア経済共同体の議論と現住所

東北アジアの主要構成国家である韓国・中国・日本3カ国が、経済共同体の構築を通し、共存共栄の基盤を構築しなければならないと認識するようになった背景には、1980年代中盤以後の世界的規模の地域統合の動きがあった。すなわち、1980年代中盤以後のヨーロッパ連合(EU)の統合拡大と、米国が主導する北米自由貿易(NAFTA)の形成の動きなど、地域経済の統合を通し、世界政治や経済の舞台で影響力が拡大する過程で、東北アジア国家は経済共同体の形成を通し、域内国家間の経済協力が必要であることを強く認識するようになった。

特に、韓国・中国・日本3カ国が経済共同体に関心を持つようになった決定的契機は、1997年に東アジア国家を襲った通貨危機であった。韓国・中国・日本3カ国は、タイ、インドネシア、韓国などのアジア各国が経験した経済的危機状況を克服する過程で、地域国家間により緊密な経済協力の必要性を共感するようになった。

ところで韓国・中国・日本3カ国の経済共同体構築の議論は、いろいろな観点からなされている。すなわち、3カ国間の自由貿易協定(FTA)締結と経済統合体の構成、さらにはEUのような地域共同体に発展しなければならないことを主張するなど、いろいろなタイプの主張が提示されている。これらの議論の一

---

10 東北アジア地域統合の経済的制約要因の中で、東北アジア3カ国の経済発展段階および規模の差異とともに、製造業部門での失業増大と農業部門での輸入減少も主な要因のひとつとなっている。具体的な内容はシン・ヨンデ(2004)「東北アジア経済協力と統合のためのロードマップ -EUの単一市場型経済共同体論を中心に」産業研究院, pp.36-38 参照。

般的共通点は、3カ国間の経済的統合が必要であり、長期的には経済・政治共同体として発展しなければならないという点にある。

特に、東北アジアの構成国家が平和と繁栄の基盤を固めるためには、経済協力の強化と共に政治関係の改善も並行しなければならない。すなわち、東北アジア国家の恒久的な経済発展と共に、外交および安保分野において相互の協力を強化するためには、経済・政治的共同体が必要だという認識が台頭している。

11

現実的には東北アジアの主要構成国の韓国、日本、中国の東北アジアの主要3カ国は、地理的な隣接性と共に儒教文化圏に属するという共有価値を持っており、1990年代以後、相互交易および投資が急増している。それにも拘わらず、現在の東北アジアは地域主義の低い段階であるFTAですら締結できずにいる状況にある。<sup>12</sup> 言い換えれば東北アジア3カ国は、複雑な歴史的関係と深い理念的相違から、冷戦が終息し地域化の新しいパラダイムが定着している21世紀において、北米およびヨーロッパその他の地域に比べて経済共同体形成の議論が相対的に大きく遅れている。

その主な理由は、大きくは次の政治・経済的要因に見出すことができる。まず前者は、東北アジア地域が、まだ冷戦の遺物から抜け出せないことだ。また後者は、発展段階の相異と規模の差、競合する産業構造と分業秩序でのオーバーラップ、輸出市場および品目の競争関係などによるもの、これらの要因が経済共同体を形成するための具体的で実効性ある議論を阻害していると言える。

### Ⅲ. 東北アジアの位相と経済協力の現況についての概観

#### 1. 東北アジア地域の経済規模と推移

周知の通り、東北アジアの主要構成国の韓国・中国・日本3カ国間の経済統合の議論は遅々と進まない状態にあるが、東北アジアは世界経済ブロックの主要な地域として急激に浮上している。

この内容を少し具体的に言及すると、まず東北アジアを構成する韓国・中国・日本の3カ国、米国、カナダ、メキシコ間のNAFTA、ヨーロッパ27ヶ国によるEUと共に、世界3大経済ブロック圏の中の一地域であるという事実だ。す

---

11 ユン・ジョンソル、チョン・チャンファ、キム・」ジョゲ、パン・ミンソ(2004)、前掲書、p.71 参照および部分引用。

12 もちろん日本はシンガポール(2003年)とメキシコ(2004年)、韓国はチリ(2003年)など域外国家と各々FTAを締結したが、領域国家間の実質的な経済統合の議論は停滞状態にある。具体的な内容は、国家情報大学院編(2004)、「東北アジア新秩序—経済協力と地域安保」、ペクサン書堂、pp.114-119 参照。



なわち、東北アジア 3 カ国は、2003 年の基準で世界人口の約 24%である 15 億人の人口規模であり、実質 GDP 規模は 7 兆 710 億 ドルであり世界全体の 5 分の 1 を越える 21%に達するなど、既存の NAFTA、EU などの超強大経済圏と張り合うほどの水準になっている(表-1 参照)。

表-1 東北アジア 3 カ国が世界経済で占める比重 (2003 年基準)

区 分	人 口		実質 GDP(10 億ドル,%)		貿易 (百億ドル,%)	
	規 模	比 重	規 模	比 重	規 模	比 重
東北アジア	14.8	23.6	7071	20.9	2473	15.2
E U	3.8	6.1	8195	24.4	5563	34.2
NAFTA	4.3	6.8	11766	35.0	2839	17.4
その他	39.7	63.5	6647	19.8	5400	33.2
世 界	62.5	100.0	33617	100.0	16276	100.0

資料: 1) DRI-WEPA Global Insight's、World Overview

2) キム・セウォン(2005)、「東北アジア市場統合は可能か? -ヨーロッパ経済統合の経験から得られる示唆点を中心に」韓国経済研究院報告書, p105

一方、東北アジア 3 カ国が世界交易で占める比重は、緩やかに増加してきた。表-2 は、世界交易量の中で韓国・中国・日本が占める比重の推移を国別に表したものであるが、この表を通して東北アジア 3 カ国は、1990 年の 11.5%から 2002 年には 13.0%に、全世界的に交易量の絶対的規模が大きくなると共にその比重も比較的緩やかに拡大してきたことが分かる。

特にこの表を通じて、韓国の交易量の比重は 90 年代の中後半の外国為替危機による景気沈滞の影響を受けて減少した反面、中国は 1990 年の 1.7%から 2002 年には 4.8%に大きく増加したことが分かる。しかし日本は 90 年代初期のバブル崩壊以後の長期不況の余波で、1990 年の 7.8%を頂点に、その後の持続的な減少傾向が反映され、2002 年には 5.8%に交易量が大きく減少したことが分かる。したがって、この表を通じて日本の輸出および輸入量の趨勢的減少は、世界交易量に占める東北アジア 3 カ国の比重が緩やかな上昇に留まった主要因といえる。

表－2 東北アジア3カ国が占め世界経済の比重（単位：百万ドル、％）

区分	1990		1995		2000		2002		2008	
	名目 GDP	比重	名目 GDP	比重	名目 GDP	比重	名目 GDP	比重	名目 GDP	比重
韓国	252.6	1.1	489.3	1.7	461.5	1.5	476.7	1.5	814.0	1.7
日本	2965.7	12.9	5116.9	17.7	4762.7	15.1	3996.3	12.4	5164.8	10.6
中国	389.5	1.7	700.2	2.4	1080.0	3.4	1237.3	3.8	2519.8	5.2
韓・中・日 合計	3607.8	15.7	6306.4	21.8	6304.2	20.0	5710.3	17.7	8498.6	17.4
世界	22962.9	100	28931.6	100	31442.0	100	32247.3	100	48853.3	100

資料：1)Standard & Poor's DRI,World Outlook 2001

2)Global Insight 's, World Overview, June 2003

3)キム・バクス(2004),「東北アジア経済統合の可能性と推進方向」, 東北アジアの新秩序－経済協力と地域安保, 国家情報大学院編,ペクサン書堂,P.115

それにも拘わらず、東北アジア3カ国の長期展望では、既存の NAFTA と EU との差が大きく減り、今後、東北アジア地域の経済的位相が大幅に強化すると予測されている。表－3は、このような事実を裏付けるもので、2003年を基準に近づく2025年のいくつかのマクロ経済指標の展望値を表している。この表で今後、東北アジア3カ国の人口は一貫して減少傾向を見せるのである。2025年の実質GDP規模は世界全体の約22%を占め、EUを超越すと予想されている。特に貿易規模はその間に大きく増加し、2025年頃には NAFTA の水準を凌駕すると予測されていて、中国経済の急成長と回復基調にある日本および韓国経済は、東北アジア地域の経済的位相をより一層高めることができる。

表－3 東北アジア3カ国の今後の経済展望

区分	人口		実質GDP)		貿易(%)	
	2003年	2025年	2003年	2025年	2003年	2025年
東北アジア	23.6	20.9	20.9	21.8	15.2	22.3
EU	6.1	5.0	24.4	19.5	34.2	33.0
NAFTA	6.8	6.6	35.0	34.7	17.4	19.6q
その他	63.5	67.5	19.8	24.0	33.2	25.1
世界	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

資料：上記の表－1と同じ

## 2. 域内貿易および投資の現況と課題

東北アジア3カ国が集まって一つの経済圏を形成するには、一定水準以上の経済規模を揃えなければならず、またEUのような域内国家間の相互依存的な成長過程が要求される。なぜなら、国家間の経済的な相互依存の程度は、市場統合の可能性を評価する主要要素のひとつだからである。

東北アジア3カ国は、前述した経済規模と共に相互依存関係も進んでおり、東北アジアの経済共同体の論議で潜在的実現可能性が高いと言われている。<sup>13</sup>

少し具体的に言及すると、東北アジアの全体の貿易規模の中で領域内交易が占める比重すなわち域内貿易依存度は、1990年代初め以後、着実に拡大しているのである。もちろんEUおよびNAFTAの水準にはおよばないが、その比重は1990年の12.5%で、1995年の18.6%、2000年の20.3%、2002年には22.4%と安定した増加傾向を示しており、10年余りの間にほとんど2倍近く増えた。言い換えれば域内輸出の比重は1990年の11.2%から2002年には19%に、域内輸入の比重は同期間に14%から26.3%に大きく増加したのである(表-4)。

上記の現象の背景は、原材料および部資材の輸入で域内に依存する比重が高いか、世界市場を対象に輸出活動を展開したためと考えられるが、主に韓国と日本の中国に対する交易で発生する特徴がある。特に中国の急速な経済成長が域内の貿易依存度の深まりを主導しているが、中国は一種の工場のような役割をして3カ国間の取引関係を活性化している。<sup>14</sup>

表-4 東北アジア3カ国の域内貿易比重の推移(単位: %)

区 分	輸 出	輸 入	交 易
1990	11.2	14.0	12.5
1995	15.8	22.0	18.6
2000	17.0	24.0	20.3
2002	19.0	26.3	22.4

資料: 1) IMF、Direction of Trade Statistics Yearbook 1997、2002、2003 年度

2) キム・バクス(2004),前掲書、 p.115

このような東北アジアの域内貿易の深まりと共に域内の経済取引におけるもう一つの特徴は、外国人直接投資(FDI)も急激に増加しているという事実であ

<sup>13</sup> キム・セウオン(2005),「東北アジア市場統合は可能か? -ヨーロッパ経済統合の経験から得られる示唆点を中心に」韓国経済研究院 報告書, pp.105-106 参照および部分引用。

<sup>14</sup> キム・セウオン(2005), 前掲資料.p.105

る。1980年代の後半以後、全世界的に直接投資が増加し、世界経済のグローバル化の重要な動力として作用し、1990～2000年間にかけて世界交易は約90%増加したが、海外の直接投資は同期間におよそ6倍に増加した。<sup>15</sup>

表-5は、東北アジア3カ国の年度別相互投資規模の変化を表しているが、貿易依存度の深まりと共にFDIも増加趨勢にあることを表している。この表を通じ、韓国に対する中国および日本、そして日本に対する韓国および中国の直接投資は、起伏があり相対的にその規模は小さいが、中国に対する韓国および日本の投資は、大きく増加する趨勢にあり、絶対的な比重を占めていることが分かる。特に韓国の中国に対する直接投資は、1997年の外国為替危機以前までは急速な増加傾向にあったが、その後、海外投資が萎縮して減少趨勢にあった2002年から増加し、2003年には何と45億ドルに達する投資がなされ、日本の50億ドルの水準に肉迫する急激な増加の趨勢にあることが分かる。

上記の通り1990年代以後の東北アジアの経済関係は、主に交易および投資で飛躍的に発展した。すなわち、東北アジア3カ国は、域内の経済的な相互依存関係が進み、市場統合を推進しなければならない当為性を高めている。特に全世界的に地域主義が拡散し<sup>16</sup>、統合関係が進んでいる現実を勘案するならば、東北アジアの経済統合の課題は既に選択の問題から抜け出し、国家経済の興亡盛衰とも直結している。それにも拘わらず、東北アジアの構成国間には外交・政治的論理と経済的利害関係、その他、社会的葛藤要因により、域内ではFTAすら締結できないでおり、議論自体も遅々として進まないのが現実である。

表-5 東北アジア3カ国の域内外国人直接投資額

投資誘致国	投資国	1992年	1994年	1997年	2000年	2002年	2003年
韓国	中国	3	2	2	57	250	50
	日本	174	345	275	1100	1404	540
中国	中国	120	723	2142	1490	2721	4489
	日本	710	2075	4327	2916	4190	5054
日本	中国	12	66	69	49	25	33
	日本	5	7	5	5	2	3

資料:キム・セウオン(2005),前掲書, p.109

<sup>15</sup> 国家情報大学院 編(2004), 前掲書, p119。

<sup>16</sup> 1948年のGATTスタート以後、1995年のWTO体制がスタートするまでの47年間に締結された地域貿易協定(RTA)は124ヶだったが、WTOのスタート後8年間のRTAは、何と130ヶを超過し、現在、全世界的に300余ヶのRTAが存在しているといわれている。(国家情報大学院 編(2004), 前掲書, pp 123-124 部分引用。)

## IV. 韓国政府の「東北アジア構想」についての検討

前述したとおり、近年、東北アジア3カ国の経済的依存関係が深まっており、経済統合の潜在的可能性があるにもかかわらず、東北アジア3カ国の特殊な状況により、経済統合の議論が振るわない状況にある。

これに韓国では現政権になって、いわゆる「東北アジア構想」または「東北アジア経済センター」という政策課題を提示して東北アジアの共同体議論に積極的に取り組んだが、本章ではその構想の議論の実体を考察し、論理的限界を指摘することにより、韓国での東北アジア経済共同体の議論の現状を点検することにしよう。

### 1. 議論の背景および過程

韓国は、戦後の長かった冷戦体制の瓦解が契機となり、東北アジアの経済統合および経済共同体形成に積極的な関心を示している国家のひとつである。これまで韓国・北朝鮮間の緊張緩和と平和構築の努力が表面化して中国とロシアに向かった「北方外交」が成果を上げ、また中国経済の急浮上とWTO加入、NAFTAとEUのスタートなど、朝鮮半島と東北アジアを取り巻く政治・経済秩序の新しい変化は、韓国における東北アジア共同体形成の議論を加速化させた。

特に2003年2月に就任した盧武鉉大統領の東北アジア経済共同体議論は、いわゆる「東北アジア共同体構想」の一環として推進し、金大中政権の対北朝鮮包容政策を一段階発展させ、韓国が主導して東北アジアの平和と繁栄のための体制を構築するという野心的な国家の中長期戦略のビジョンから出発した。

盧武鉉大統領は、就任直後その構想を実現するための機構として「東北アジア経済中心推進委員会」を発足させたが、北朝鮮核問題の長期化と東北アジア情勢の流動化を反映し、2004年には「東北アジア時代委員会」として機構を拡大改編し、「平和と繁栄の東北アジア時代」の具現化のための中長期的な国家戦略のビジョンを提示した。

大統領の諮問機関である「東北アジア時代委員会」広報資料によれば<sup>17</sup>当初、東北アジア構想を出した背景には次の3種類の要因があったことを指摘している。すなわち、第一に、東北アジアの政治、経済、安保情勢の急激な変化、第二に、東北アジアがヨーロッパや北米大陸に次ぐ主要な経済圏に成長したこと、第三に、いろいろな領域で台頭している域内の対立に積極的に対応し、平和と繁栄の共同体を作っていく前向きな管理戦略、にあったことを明確に表してい

---

<sup>17</sup> 大統領諮問 東北アジア時代委員会 編(2004)、「平和と繁栄の東北アジア時代構想」広報資料, pp.8-11 参照。

る。

## 2. 議論の内容および限界

周知の通り、現政権の東北アジア構想は、米ソ両極体制の和解と世界化と地域主義の台頭を背景としており、東北アジア地域に域内共同市場を構築しなければならないことを主な内容としている。すなわち、大陸と海洋を連結する韓国の地政学的位置と、経済センターとしての潜在力を極大化し、平和と繁栄の東北アジア時代を開いていくにあたり、韓国が積極的に寄与することを目標としている。

しかし現政権の当初の「東北アジア経済センター構想」は、次のような要素について内外からの強い批判に直面した。第一に、地域概念の狭小性に対する批判で、東北アジアの概念を韓国、北朝鮮と中国、日本、ロシア、と地理的な隣接国に限定することで閉鎖性と排他性を露呈したことだ。これに「東北アジア構想」では、地域概念は地理的側面と機能的側面があることを加え、その概念を修正し、機能的側面においては米国と ASEAN を含むまで概念を拡大させた。

第二に、東北アジア経済センターの「センター」という概念が批判を受けた。すなわち、韓国は地政、地経学的位置と位相に照らしてみると、東北アジア地域の戦略的な経済的中心の役割を果たせないという逆説的な主張が提起された。これに対して東北アジア構想では、韓国が東北アジア経済の中心ではないことを認め、韓国は地域経済のネットワークの中核、または地域協力を促進する震源地として、その概念と範囲を縮小して修正した。<sup>18</sup>

このように国家内部の力の強化と対外協力の増進を目標にした現政権の東北アジア構想は、これまでの政策的努力にもかかわらず、国民の関心は概して稀薄で国民的次元の共感が形成されておらず、国際社会でも注目を受けなかったことは明らかである。<sup>19</sup> すなわち、現政権スタート後の2度にわたる貨物ストライキは、物流分野の労働システムの遅れを露呈し、東北アジア物流中心国家建設の可能性に対し強く疑問が提起されたことだ。

特に、執権後にむしろ深刻化した貧富格差と深刻な労使対立、社会安全網の不良による社会的不安の増大などの内部要因が「繁栄の東北アジア構想」の実現に障害物となり、最近の北朝鮮核問題で起こされた日米間の軍事同盟強化と中国と日本のアジア覇権競争など、外的環境の悪化なども韓国の外交的位置づけを萎縮させているといわれている。<sup>20</sup> また、沈滞局面からなかなか抜け出

<sup>18</sup> 東北アジア時代委員会 編(2004), 前掲資料, pp.12-13 参照。

<sup>19</sup> ヤン・キホ(2004), 「東北アジア共同体形成のための代案として、韓・中・日の地方間国際交流」現代日本学会「日本研究論叢」pp.36-37

<sup>20</sup> 国家情報大学院 編(2004), 「東北アジア新秩序—経済協力と地域安保」, ソウル:ペクサン

せない国内経済と、政治的リーダーシップの不在なども国家的力量と位相を弱  
化させる要因となっていて、現政権が中長期的国家戦略として推進している「平  
和と繁栄の東北アジア経済共同」構想は岐路に立っていると言える。

それだけでなく、日本の竹島（独島）領有権主張以後、韓国と日本間に流れ  
ている冷たい雰囲気と韓国国民の日本に対する不信感の深まりも現政権の東北  
アジア共同体構想の実現に負担となっているとされている。<sup>21</sup>

## V. ヨーロッパ共同体形成とユーロトンネル建設の意義

### 日韓海底トンネル建設の当為性

前述した通り、東北アジア3カ国は、近年、経済的依存関係が進んでいるが、  
政治・経済統合の共同体形成の議論は極めて振るわない状態にある。その理由  
は、東北アジア3カ国が置かれている特殊な状況、すなわち歴史的対立関係と  
政治的イデオロギー、経済規模および水準の差、葛藤と不信による否定的な国  
民的感情などが一役かっている。

一方、ヨーロッパ諸国は、世界で最も早く政治・経済的統合関係を成し遂げ、  
名実共に地域共同体として浮上している。ヨーロッパ連合(European Union、  
以下、EU)構成国27ヶ国は、東北アジア3ヶ国よりも長期間にわたる歴史的相  
互関係と政治的対立の過程を体験したし、宗教および民族間の葛藤なども激し  
かった。

特に、ヨーロッパの島国であるイギリスと大陸国家であるフランスは、「100  
年戦争」に見るように深刻な対立関係と競争意識による根深い愛憎関係にあっ  
たが、<sup>22</sup> 両国は1993年のEU統合において主導的な役割を果たした。また、  
英・仏両国は、1994年にユーロトンネル<sup>23</sup>を開通させ、ドーバー海峡を海底ト  
ンネルで結ぶことで地理的な断絶性を克服し、両国間の相互善隣友好と信頼関

---

書堂, pp.151-162

<sup>21</sup> ハンギョレ新聞(2005),「岐路に立つ東北アジア共同体構想」3月6日付社説参照。

<sup>22</sup> ソウル新聞(1994年5月21日付),「シャンソン中の素敵で英語の先生」記事参照。

<sup>23</sup> 本研究でのユーロトンネルの名称は、あくまでも恣意的なものであり、韓国では英仏トンネルと命名している。後述のようにイギリスではドーバー海峡、フランスではカレー海峡と称する英仏海峡の正式名称はチャンネル(Channel)であり、この海峡を陸路で連結させるトンネルの公式名称はチャンネルトンネルである。ユーロトンネルはイギリスとフランスのチャンネルトンネル(Channel Tunnel)を運営する民間会社であるユーロトンネル(Eurotunnel)社の社名である。しかしながら本研究では先に周知した通り、議論の便宜のために上記トンネルをユーロトンネルと通称している。

係を構築することにより、ヨーロッパ地域の政治・経済的統合関係の構築に大きく寄与した事実は、現在の韓国と日本の海底トンネル建設議論に示唆する点が多いといえよう。

本章では、イギリスとフランスが長い歴史的葛藤と対立関係を清算し、ヨーロッパ統合の象徴になったユーロトンネル建設の事例を考察し、現在、東北アジア3カ国が直面している特殊な状況を克服し、地理的近接性を確保する最も効果的な解決手段である日韓間の海底トンネル建設の妥当性を導出する。

## 1. ユーロトンネルの 建設 背景 および 過程

ユーロ(Euro)トンネルの正式名称はチャネルトンネル(Channel Tunnel)であり、ドーバー海峡の最も狭い部分であるイギリス側のチェリントン(フォークストン附近)とフランス側のコックニュー(カレー附近)を結んでいる(図-1 参照)。このトンネルは 1986 年 5 月にイギリスとフランスの (Calais) の両側から同時に掘削工事に着工し、1990 年 12 月に海底工事が完了し、1994 年 5 月 6 日に正式に開通した。<sup>24</sup>

図-1 英仏間のユーロトンネルの位置と連結区間



< 出処 >

[http://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%B1%84%EB%84%90\\_%ED%84%B0%EB%84%90](http://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%B1%84%EB%84%90_%ED%84%B0%EB%84%90)

ところで、このトンネル建設計画はナポレオン時代にまで遡るが、その構想が具体的な形で現れたのは 19 世紀序盤からであった。すなわち、1802 年にフランスの鉱山エンジニアだったアルバート(Albert Mathieu-Favier)により初めて考案され、その翌年にはイギリスのヘンリー(Henri Mottray)によりアイディア

<sup>24</sup> [http://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%B1%84%EB%84%90\\_%ED%84%B0%EB%84%90](http://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%B1%84%EB%84%90_%ED%84%B0%EB%84%90) 参照。



が提案された。<sup>25</sup>

その後、当時のイギリスの鉄道・運河土木技師として著名だったゾーン ホークショー(Hawkshaw、 Sir John、 1811～1981)が、サウスイースタン鉄道会社とロスチャイルド家の支援を受け、1865年に海底地質調査に着手し、技術的に海底トンネルの掘削が可能だということを立証した。その結果、1882年に海底掘削坑を施工する作業が着手された。しかしその翌年1883年に、英国議会在国内の保安を理由に掘削作業に反対する立場を議決し、一方的に工事が中断された。<sup>26</sup>

その後1916、1924、1930年に、この計画が再検討されたが、実際に着工にまで至らなかった。

そのような中、1957年に7月にイギリスとフランス両国間に、いわゆる「チャンネルトンネルスタディグループ(Channel Tunnel Study Group)」が構成され、地質・土木技術、そして経済的波及効果などを網羅した提案書が1960年に完成した。<sup>27</sup> それを契機にイギリスとフランス両国政府が1966年にトンネル掘削作業の再開に合意し、本格的にプロジェクトが推進されるようになった。

1973年には、当時イギリスの首相だったヒースと、フランスのポンピドゥー大統領は、イギリスのヨーロッパ単一市場参加の象徴としてユーロトンネルの建設を決定し、精密な基礎調査と共に民間に海底トンネル建設を委任する措置を行ない、サービストンネルの掘削に着手した。<sup>28</sup> しかし、そのプロジェクトは1975年1月に新しく政権を取ったイギリスの労働党政府の誕生という政治的環境変化とオイルショックの影響による財源圧迫により一方的に中断された。すなわち、1974年の総選挙で保守党の政府が敗北し、ヨーロッパ統合に消極的でユーロトンネル建設に懐疑的だった労働党政府が執権し、莫大な規模の工事費

---

<sup>25</sup> 当時アルバートにより考案された英仏間の海底トンネルは、当時の貨幣単位で100万ポンドの工事費が必要と策定され、油のランプで内部を明るくし、またトンネルの中間に人工島を作って新鮮な空気を馬と人に供給し、馬車での通過を前提に構想された。これについての具体的な内容は [http://en.wikipedia.org/wiki/Channel\\_Tunnel](http://en.wikipedia.org/wiki/Channel_Tunnel) および <http://www.eurotunnel.com>(ユーロトンネル社 ホームページ) 参照。

<sup>26</sup> <http://100.empas.com/dicsearch/pentry.html?i=177384>(エムパス ホームページ資料) および イム・ソンファ(2005)、「ユーロトンネルの虚と実—英仏トンネルの建設と利用現況」KOTRA EURO MONITOR 第050-14号 参照。

<sup>27</sup>

<http://www.eurotunnel.com/ukcP3Main/ukcCorporate/ukcAboutUs/ukcOurHistory/ukpHistory.htm>

<sup>28</sup> 具体的な内容はホ・ジェワン(2007)「英仏海底トンネルの建設効果および日韓海底トンネルに構想に対する示唆点の検討」韓日海底トンネル研究開発セミナー資料.大韓民国国会 大会議室, pp.29 参照および部分引用。

用調達に難色を示し、国際慣例を無視しながらまでも一方的に放棄を宣言したのである。

このように一時、イギリス政府により放棄されたユーロトンネルは、1980年代に入って再び論議された。すなわち、放棄宣言4年後の1979年に、英国鉄道公社(BR)とフランス鉄道公社(SNCF)は、共同で鉄道専用トンネルを提案すると同時に両国政府は関心を持つようになり、特に1984年には当時の英国のサッチャー首相は閣僚の反対にもかかわらず、純粋な民間による海底トンネル建設を強力に支持するなど、政治的リーダーシップを発揮した。<sup>29</sup>

1986年1月には、当時両国の頂上だったイギリスのサッチャー首相とフランスのフランソワ・ミッテラン大統領は、民間投資によって工事を進行することを正式に合意し、ユーロトンネル(Eurotunnel)社が発注処に選ばれたことを公布した。まもなく同年2月には、両国の外務部はケントベリーにて批准に公式署名した。

これで工事中断後、およそ100年余り経った1986年1月20日に、ユーロトンネル社は両国政府から事業認可を受け、その年5月にユーロトンネルは工事に着手できたのである。1987年12月15日には、イギリス側で、1988年2月28日にはフランス側で各々、掘削作業が始まり、1990年に12月に歴史的な海底工事を完工し、1994年5月6日を期して歴史的な開通式を行った。<sup>30</sup>

このように、ユーロトンネルは19世紀初めにナポレオン一世の時に提案され、開通に至るまで、およそ200年という歳月を要した。しかし、このトンネルは建設期間中に頻繁な設計変更と工期延長、物価上昇などにもなう工事費と負債の負担が加重し、そして開通直後である1996年11月にはトンネル内での車両火災が発生して1997年5月に全面復旧するなどの迂余曲折があった。

## 2. ユーロトンネルと主な経営実態

### 1) ユーロトンネルの主要財源

ユーロトンネル<sup>31</sup>の総延長は50.45km(海底部分の長さは38kmで世界最長)で、日本の青函トンネルに続く世界第2の長い海底トンネルである。

ユーロトンネルは、2本の鉄道トンネルと1本のサービストンネルで構成さ

---

<sup>29</sup> 当時、イギリスのサッチャー首相は市場原理を徹底的に導入し、沈滞局面あった英国経済を復興させようとした。すなわち、英国政府は各種の経済的規制を果敢に緩和し、また公営企業の民営化を強力に推進した。これに政府の各種公共サービスを民営化した。特にユーロトンネル建設においても民間部門の資本力による資金調達と建設を通じ、政府の財政的負担を軽減しようとした(ホ・ジェワン(2007), 前掲資料, pp.28-31 参照および部分引用)。

<sup>30</sup> ユーロトンネル社、前掲ホームページ、関連内容参照。

<sup>31</sup> <http://blog.theple.com/lllk/folder/11.html?uid=229>

れている。すなわち、2本のトンネル(直径7.6m)には、乗客専用的高速鉄道であるユーロスター、貨物列車、そして自動車を積むカートレインの3種類が15分間隔で通過する一本の鉄路が設置されており、サービストンネル(直径4.8m)は、非常時の待避および安全、サービス確保のための通路として活用されている。また、これら3つのトンネルは、375m間隔で連結通路が設置されていて、有事のとき、この通路を利用してお互いに行き来できるよう設計されている。

このトンネルの最大水深は60mで、平均水深が45mの海底に位置しており、海底空間での高圧と予期できない地質上の問題を解決するために、TBM(Tunnel Boring Machine)を使用して掘削した。すなわち、シールド(Shield)という最新のトンネル掘削機を英国で5機、フランスで6機、総11機を投入し、1987年6月に掘削工事を始め、一日で最高75.5mの掘削速度を記録するなど工事期間の短縮に拍車をかけ、1990年12月に海底工事を完工し、1994年5月に開通した。

このトンネルは、現在、英国側のフォークストン附近とフランス側のカレー附近を連結しており、TGVの超特急列車のユーロスター(Euro-star)が英国のロンドンとフランスのパリ、英国のロンドンとベルギーのブリュッセルの区間を運行している。<sup>32</sup>

しかし、英国のロンドンとフランスのパリを2時間30分でつなぐこの鉄道専用のトンネルは、2015年には飽和状態に達するはずとの展望が提起されている。最近、収益の概念とは別途に自動車専用の第2ユーロトンネル建設計画が検討されている。<sup>33</sup>

## 2) ユーロトンネルの事業主体および営業状況

ユーロトンネル建設事業の施行主体は、民間投資者で構成された純粋な民間会社であるユーロトンネル(Eurotunnel)社で、この会社は英国側とフランス側の民資参入者により構成された英・仏合弁法人である。ユーロトンネル社は、英仏両国の政府から建設工事竣工後の運営、維持管理に達するまで一切の権限を、着工時点である1987年から55年間委任され、BOT(Build Operate and Transfer)方式で管理した後、2042年に両国政府に所有権を譲り渡すことになる。

1984年に英国のサッチャー首相は、ユーロトンネルを建設するにあたり100%民間資本で推進するという条件で事業を承認し、150億ドル(約18兆ウォン)に達する莫大な工事費は英国とフランス政府からの一切の資金支援や支給保証なしでプロジェクトファイナンス(Project Financing)を通し、株式公募と銀行融資により調達した。1986年10月以後、数回にわたる有償増資および対外起債を通して建設資金を用意し、全世界200余行の銀行が国際シンジケートを

---

<sup>32</sup> エンバス ホームページ、前掲資料参照。

<sup>33</sup> ウィキペディア(英文版)、前掲資料参照。

組織し、88億9千万ポンドを調達した。このうち日本の38の銀行が約23%の資金を投資した。この工事は国家間の超大型インフラ建設を純粋な民間資本がリードした代表的な投資事例として評価を受けている。<sup>34</sup>

しかし1994年にトンネルが開通して以後、当初の予想とは異なり、深刻な経営難から破産の危機に直面するなど、経営の困難を経験していること知られている。<sup>35</sup> 当時の報道によれば、建設工事関連の債務金額が約750億フラン(韓貨12兆ウォン)で、1年間の支払利子額だけで60億フラン(韓貨9,600億ウォン)であった。弱り目にたたり目で1996年11月18日にはトンネル内部で、トラックとトレーラを運搬する車両で火災が発生し、乗客と貨物の量が激減する事態になったりもした。<sup>36</sup>

しかしその間、ユーロトンネル社の一貫した構造調整により、乗客と貨物量が延びて1997年から営業利益において黒字を出している。2006年初期にあげた総収入は1億3150万ポンド(韓貨2,205億ウォン)だった。しかし建設費用が当初の予想をはるかにオーバーした150億ドルが必要になったことで債務の利払い負担が加重し、累積債務が増えて経営に大きい負担になっている。

### 3. EU出帆とユーロトンネル建設

イギリスとフランスを連結するユーロトンネル建設の過程でも、歴史性は重要な変数として作用した。前述のとおり大陸からの侵略を心配したイギリスは、早くから海底トンネル建設を反対した。中世末期に両国が繰り広げた「100年戦争」の過去の歴史の沈殿物も肯定的な議論を妨害する要素になった。このような英仏間の長い間の葛藤と対立関係を克服できたのは、20世紀末にEU(ヨーロッパ連合)と共同体的なこ入れと、英仏両国の政治指導者がとった未来指向的な態度が大きな力になった。<sup>37</sup>

特に1994年にユーロトンネルが開通し、英国とフランスが陸上交通手段で連結された過程は、実にドラマチックであったし、これは両国が200年以上夢みてきた未来の実現そのものであった。

すなわち、従来は37kmの海峡を旅客船を利用して渡るのに約1時間30分かかったが、高速鉄道であるユーロスターでは最大20分台で通過することで、移動

---

<sup>34</sup> イム・ソンファン(2005)、前掲資料、p.12 内容部分参照。

<sup>35</sup> 2006年8月2日に総額90億ユーロの負債を解消できずユーロトンネル社が破産保護申請(法廷管理)を申請したことがフランスのパリの商業法院に受入れられて、負債の元金と利子支払いを凍結したまま6ヶ月間債権団と再協議した(朝鮮日報, 2006年8月4日付 記事内容参照)。

<sup>36</sup> トンネル内の車両火災事件と被害規模などについての具体的な内容はウィキ百科(英文版)、前掲資料参照。

<sup>37</sup> 国際新聞(2005年10月5日)、「日韓海底トンネル、夢のプロジェクトなのか<6>造るか粉砕するか」関連記事参照および部分引用。

時間はもちろん安全性、便宜性、快適性などに画期的な変化をもたらした。<sup>38</sup>

ところが先に言及した通り、ユーロトンネル建設においてフランスがより積極的だった。1980年代中盤にイギリスのサッチャー首相は政治的判断により事業を承認し、物理的統合を通してイギリスがヨーロッパの一員に編入した。当時のヨーロッパ共同体市場(EC)がヨーロッパ統合によりヨーロッパ連合(EU)に変貌する過程で成就された20世紀末の最大の建設プロジェクトであった。<sup>39</sup>

特にユーロトンネル建設を推進するにあたっては、技術および資金面での障害よりは政治・社会的共感の形成に、より多くの困難があり期間も必要だった。ユーロトンネルはヨーロッパの政治・経済的統合を実現するために1993年11月に発効したマーストリヒト条約によってヨーロッパ12ヶ国が参加したEUのスタートに合わせ推進されたもので、1994年5月に歴史的なヨーロッパ共同体の開始を記念する象徴物として開通した。

しかしユーロトンネルは開通してから10年過ぎた今日において、初期建設費用の利払いによる困難に直面している。それにも拘わらず、ユーロトンネルは開通以後2005年まで、何と1億7千8百万人内外がトンネルを利用してイギリスとヨーロッパ大陸を往来したと集計されている。また英仏間の旅客運送の約35%、車両輸送は40%の占有率を記録し、2005年の統計資料によれば、一日に平均約2万6千人余りがユーロトンネルを利用し、商品輸送は平均約4万7千トン余りに達すること集計されている。<sup>40</sup>特に2006年の一年間、高速鉄道であるユーロスターを利用してユーロトンネルを通過した乗客は約786万人で前年度に比べて約5%増加したと報告されている。<sup>41</sup>

このような内容を土台に、ユーロトンネルは陸上交通手段が、高速鉄道の通過で英仏間の地理的断絶性を克服し、人的・物的な移動が画期的に増加させたことが分かる。それだけでなく、ユーロトンネルは、英仏とEU国家相互間の政治的同質性と経済的な相互依存性を深め、域内国家間の友好交流増進に寄与し、さらにはEUの地理・経済的統合関係と名実共の地域共同体形成に大きく貢献しているといえる。

---

<sup>38</sup> 船舶へ移動するには海上通過に要する時間的費用はもちろん、陸上から海上へ、海上から陸上へ乗換える過程で発生する時間的損失と不便さなども便益算定に含む。

<sup>39</sup> イ・ボンナム(2005.1),「ユーロトンネル—想像を実現させた技術挑戦の白眉」,建設ジャーナル 1月号, p.70 参照。

<sup>40</sup>ユーロトンネル社 2005年度 年次報告書。

(<http://durotunnel-eng.franklinpartners.com/droite.htm?page=11>)内容参照。

<sup>41</sup> )<http://eurotunnel.com/ukcP3Main/ukcCorporate/ukcMmediaCentre...> 関連内容参照。

## VI. 東北アジア経済共同体の推進課題と日韓海底トンネルの建設

日韓間の海底トンネル建設の早急な議論と共に、地球的次元で大陸をつなぐ海底トンネル建設が積極的に論議されている事実に注目しなければならない。特に、ヨーロッパとアフリカを海底トンネルで結ぶ作業が具体化しており、最近ではヨーロッパのスペインと北アフリカのマロココをつなぐ全長 40km(海底区間 28km) のジブラルタル海峡を貫通する海底トンネル建設の試験工事が着工された。<sup>42</sup> それだけでなく、米国のアラスカとロシア北東部をつなぐベーリング海峡に海底トンネルを建設する議論も本格化しており、はなはだしきは米国のニューヨークとイギリスのロンドンを結ぶ大西洋横断海底トンネル建設も技術的観点で検討されているなど、今後、全世界的次元で海底トンネル建設が一大ブームを起こすと予想されている。

このような事実を通してみると、日韓海底トンネルは全世界的次元の海底トンネル建設ブームを加速化させることはもちろん、東北アジア地域での経済共同体形成とユーラシア鉄道網の構築においても主要な役割を担うと判断される。そこで本章では前述したヨーロッパ連合の形成においてユーロトンネルが果たした役割を念頭に置き、日韓海底トンネルと東北アジア経済共同体形成との関係を調べ、その意味と解決課題を模索する。

### 1. 東北アジア経済共同体の潜在的可能性と解決課題

前述した韓国での東北アジア構想とは別に、近年、東北アジアの主要構成国の韓国・中国・日本3カ国間の経済共同体形成のための内外の環境と条件が好転している。特に東北アジア3カ国は、世界的に進行している地域化の趨勢に便乗するため地域次元の経済統合体結成の必要性を共感しており、中国のWTO加入と世界経済に占める比重が急激に増大したのを契機に、東北アジアの経済的協力と政治的紐帯関係の強化の必要性が切実になっている。

それにも拘わらず、東北アジアは周知の通り地域の経済協力が振るわず、経済共同体推進の議論が進展しない状況にある。その要因はいろいろな観点から

---

<sup>42</sup> ヨーロッパとアフリカを連結するジブラルタル海底トンネルは、1980年に初めて提案された後、2003年末にスペインとマロココ首脳会談で関係改善の方策として再度提示されて以来、地質調査など路線の妥当性調査が進められてきた。ついに2007年3月6日には2025年の完工を目標に建設のため、両国政府間に正式な合意があった。このトンネルが完工すれば、日本の青函トンネル(53.9km)とユーロトンネル(50.45km)に続く世界で3番目に長い海底トンネルになる(中央日報、2007年3月16日付、「ヨーロッパとアフリカ結ぶ40kmの海底トンネルを作る」関連内容参照)。

の指摘できるが、まず歴史的観点から見ると、過去の歴史に対する立場のちがいと終わりのない領土紛争、経済的には体制および発展段階の差、そして政治的には冷戦体制の残滓である対立的イデオロギーと安保的緊張状態が続いている点を指摘できる。

しかし前述したとおり、東北アジア地域は1990年代末の東アジア経済危機を契機に域内での共同体意識が広がっており、EU共同体の形成と地域主義の世界的拡散などの環境変化で経済協力の関心が高まっている。

東北アジアに経済共同体が形成されるためには数多くの限界および障害要因を先に解決しなければならないが、東北アジアの独特の地理・社会的環境と条件を考慮すると、次のようないくつかの前提条件について段階的な解決方を提示できる。<sup>43</sup>

まず東北アジア3カ国間に政治・経済・社会的な国民的共感の形成のための基盤が造成されなければならない。これは経済共同体形成のための前提条件であり、近年、東北アジア3カ国間で論議されているFTA交渉で見られるように、経済統合体の議論に弾力をもたせるためには、なによりもまず多方面の領域と分野で共感が形成されなければならない。

二つ目に、東北アジアの地域・分野別の共同議題と関心事を開発し、これを実現できるリーダーシップを養成しなければならない。共同のアジェンダ(Agenda)と関心事を発掘し、市民団体、NGO、地域の指導者らの交流と協力体制を構築すべきである。東北アジア共同体についての中央政府の関心と成果は微弱だが、地方政府間の交流は比較的活発で、特に、市民が交流チャンネルとして重要な役割を遂行していることに注目する必要がある。

三つ目に、東北アジア3カ国は、長期的なビジョンと枠組みを持って、共同のプロジェクトを開発するべきだ。例えばヨーロッパ地域の場合、ヨーロッパ石炭鉄鋼共同体(ECSC: European Coal and Steel Community、1952年)から出発し、ヨーロッパ経済共同体(EEC: European Economic Community、1958年)を経て、今日のヨーロッパ連合(EU、European Union、1992年)により名実共の巨大な地域共同体を達成したことは、昨今の東北アジア共同体の議論において示唆するところが大きいといえる。

一方、東北アジア次元の経済共同体が形成されるためには、多方面にわたる共感の形成と共同のビジョンとプロジェクトを開発すると共に、交通・物流・通信・エネルギーなどのインフラ産業を整備するべきだ。すなわち、商品・資本・サービスのより自由な移動と人的交流の円滑化を通じ、東北アジア域内の

---

<sup>43</sup> キム・デリ、パク・ジェウン他共著(2004)、「東北アジア経済共同体の未来」、シンジ書院、pp.269-277 参照。

資源が効率的に配分されなければならない。そのためには、経済大国の日本と世界の工場である中国、そして、その間に位置する韓国と東北アジア構成国家の間の地理的近接性が確保されなければならないことは何より当然の道理である。

このような観点から見ると、本研究で注目している日韓海底トンネル建設は、東北アジア3カ国の地理的断絶性克服の一助となることにより、日韓関係と日朝関係はもちろん、中国とロシア、ひいてはヨーロッパ大陸との交通網と物流体制に画期的な変化をもたらすはずである。

もちろん日韓海底トンネル建設に関連した議論如何によっては、東北アジアの緊張緩和と政治的安定を通して地域共同体の議論を活性化させ、共存共栄の平和体制確立の契機になる。それだけでなく日韓海底トンネル建設は、朝鮮半島での南北朝鮮統一をも後押しする契機となり、また陸上交通手段を通して、モンゴル、中国、ロシア、ヨーロッパをつなぐユーラシア鉄道網の建設という夢のような未来を実現する起爆剤になり、汎人類的な次元で積極的に検討されなければならない。<sup>44</sup>

## 2. 東北アジア共同体形成に対する東北アジア3カ国の認識

前述した EU の事例で見ると、ヨーロッパ統合の歴史は、古代から今日に至るまで、あらゆるヨーロッパ人が共同組織中に結束させるための意識的で自発的な努力の過程として理解できる。

特に、16世紀から民族国家らが形成され対立する過程で、ヨーロッパの平和を保証できる組織の創設を主張するようになって以来、ヨーロッパ諸国を平和的な協力方法で組織化しようという一連の努力が第2次世界大戦後に現れるようになった。すなわち、第2次大戦後、ヨーロッパは焦土と化して分裂したが、ヨーロッパ再建のために共同の努力と恒久的な平和体制を樹立しようという意志などが今日のヨーロッパ建設の原動力になったのである。

1992年2月に調印にされたマーストリヒト条約は、ヨーロッパ共同体の12会員国によるEUのスタートを知らせ、経済および通商通貨同盟と政治連合を通し、協力と統合によるヨーロッパ共同体の建設を意味する。ヨーロッパ共同体は、力と支配の産物でなく平和と法秩序の建設を目指したヨーロッパ各国の努力と市民の自由な意志の結果だったのである。<sup>45</sup>

一方、東北アジアを構成する韓・中・日3カ国は、古代から今日に至るまで、

---

<sup>44</sup> 拙稿(2005.6),「日韓海底トンネル建設議論のための試論的研究」,韓日経商論集,韓日経済学会,第31巻 参照。

<sup>45</sup> ハン・ミョンス(2006),「ヨーロッパ共同体:歴史の中の可能性が現実の必然性に」,人文学研究,崇実大学校 人文科学研究所,全体 内容 参照。



政治、経済、社会的に密接な関係を結んできたのであり、漢字、儒教、仏教などの文化要素を共有しながら「東北アジア文化圏」を形成した。もちろん、朝鮮半島が東北アジア文化圏の形成で橋渡しの役割をしてきた。

また 前述した通り、近年、東北アジア 3カ国は中国の WTO 加入を契機に経済的依存関係が進み、東北アジアの経済協力のための共同体形成の必然性が増大している。しかし東北アジア 3カ国の歴史的関係は複雑で、戦争と紛争、葛藤と対立関係により、相互の不信関係がなかなか払拭されず、域内にある国家間の経済協力体と共同体形成の議論も他の地域に比べてそれほど活発でないのも現実だ。<sup>46</sup>

それにも拘わらず、地域化とブロック化が進む 21 世紀において、東北アジア 3カ国は歴史認識の共有を通し、和解と協力の体制を早く構築しなければならない。言い換えれば、東北アジア 3カ国は、歴史的に相互に協力した経験と共有価値を生かし、信頼回復と共存共栄のための共同の議題を樹立し、経済協力と共同体形成を遮るいろいろな障害要因を早く除去しなければならない。

ここで今後の地域協力と共同体議論において、韓国・中国・日本 3カ国の立場を概観し、経済統合と共同体形成に対する認識をいくつかのキーワードを中心に簡単に提示すると次の通りになる。<sup>47</sup>

#### 1) 韓国の立場と基本認識

韓国は大陸のロシアと中国、海洋の日本とアメリカを結ぶ中間位置にあり、半島的な特性をもっている。したがって、韓国はこれらの国家を結ぶ架橋国家の役割と共に、東北アジアの地域協力を促進する力を発揮する潜在力を持った国家として、域内国家の統合と共同体形成において、仲裁者の役割を担当するために国家的力量を注いでいる。

特に韓国の現政権は、大陸と海洋を結ぶ地政学的位置と、経済の中心地としての潜在力を極大にして平和と繁栄の東北アジア時代を開くことを政策目標としている。すなわち、本稿の第 4 章で記述した通り、韓国の現「参与政府」は、政治関係の改善と経済協力の拡大という循環構造を確立し、また開放的で躍動的な市場の構築で東北アジアを世界経済の成長の中心軸に育成するビジョンと国家戦略を提示している。

---

<sup>46</sup> 古代時代以来、現代に至るまでの東北アジア 3カ国の平和的な交流と協力の歴史、葛藤と紛争の歴史を時代別に考察した資料としては、東北アジア時代委員会 編(2005)、「東北アジアの協力と葛藤の歴史」がある。

<sup>47</sup> もちろん東北アジアの統合体または共同体の議論には、本文のような経済的側面以外にも当然、政治・安保・外交的次元、歴史・社会・文化的次元での国家別認識と解決課題なども議論の対象に含まなければならない。しかし本研究では経済的共同体に注目した議論の特性と便宜に考慮し、経済的側面の立場を中心に言及した。

このような観点から見ると、韓国は表面的には域内統合について最も積極的な立場を表明してしながらも、実際には東北アジア国家間の経済的依存関係を深めているといえる。前述の第3章で言及した内容と共に、最近、東北アジアに対する韓国企業の直接投資が増えている趨勢にあり、対外貿易において東北アジア地域との貿易が占める比重が増えているなど、東北アジアの経済協力推進において重要な行為者になるために努力している。

## 2) 中国の立場と基本認識

中国は、巨大国家としてこれまで推進してきた経済発展戦略から、東北アジア地域よりも東アジアの地域協力を重視している。中国が認識する地理的な東北アジア地域は東アジア地域に含まれる。<sup>48</sup> すなわち、中国は東北アジア地域より東アジア地域の協力を重視しているが、その理由は東北アジア地域が政治はもちろん軍事・安保上でも激戦状態と認識している反面、東アジア地域は東北アジア3カ国と台湾、香港、そして東南アジアにつながる国際分業秩序を中国の経済発展に活用するのに有利なためである。

したがって、中国は東アジア地域協力に対しては経済協力を中心にした政治・軍事協力への拡大を推進する反面、東北アジア地域に対しては、経済協力を推進するものの、政治および軍事協力は中長期的立場から漸進的へ推進している。すなわち、中国は経済協力関係においてアセアン+3による東アジア協力を主軸にしながら、アセアン+1（韓・中・日各国）による多角的な協力方式の発展を期待している。

しかし、中国の勢力拡大を牽制する米国と、地域の覇権を意識している日本の存在は、域内の政治・軍事協力に対する中国の役割を消極的にしているが、対外経済協力においては二元的発展戦略(two track strategy)を採択することで対外開放と国際化を加速化させている。すなわち、まず中国は対外的には2001年のWTO加入を契機に世界化の趨勢に積極的に参加しながら、国内制度を国際水準に改革して世界経済への編入を図る一方、東アジアの地域統合趨勢に主導権を行使し、域内で中心的役割を遂行するための国家的力量の向上に力を傾けている。

---

<sup>48</sup> すなわち中国が認識している東アジア地域の地理的な範ちゅうは、中国の東北地方、ロシアの極東地域、朝鮮半島と日本であり、広義の概念ではモンゴルと中国の華北および華東地方などが含まれる。次に記述されている東北アジア共同体形成に対する中国と日本の基本的立場は、イ・チャンジェ、キム・ソンチョル、ペ・グム、ハン・テガン、イ・ジェヨン、パン・ホギョン((2005)、「東北アジア経済共同体実現のための段階的推進戦略」 対外経済政策研究院, pp. 78-85 を部分的に参照した。

### 3) 日本の立場と基本認識そして課題

日本の東北アジア地域経済協力についての立場は比較的消極的である。日本はシンガポールに続きアセアンと FTA 締結を推進しているが、韓国との FTA 締結の交渉は決裂し、中国との交渉も保留状況にある。

言い換えれば、日本は東アジアでアセアンとの協力には積極性を示すが、東北アジア地域は葛藤要素が多い地域と見なし、政治および軍事的協力はもちろん、経済協力においても競争相手として認識し、比較的消極的な立場を取っている。それにも拘わらず、中国との貿易投資は相当の水準で増加し、日本の経済回復が中国の経済成長と噛み合っている程に、中国と日本の間には経済的相互補完関係が進んでいる。

東北アジア共同体形成と関連して日韓海底トンネル建設の議論が進展し具体化すれば、日本は陸上交通手段で連結するようになり地理的共同体に編入され名実共に東北アジアの大陸国家の一員に編入することになる。経済大国の日本が東北アジア協力体の一員として編入される事実はチャンス要因でもある。日本の歪曲された歴史認識と覇権意識が残っていることは深刻なリスク要因にもなり得るため域内国家が憂慮している。

したがって日本は何よりもまず域内での領土紛争、資源紛争、過去の歴史などに起因する不信関係を果敢に清算し、共存共栄のウィンウィン(win-win)関係構築のため、より積極的に目に見える努力を先行するべきだ。すなわち、日本は東北アジア域内国家との友好善隣関係の構築こそ東北アジアの政治的安定と経済共同体形成において重要な要素であることを認識して、経済規模に見合う国家的力量と外交的リーダーシップを発揮しなければならない。

### 3. 東北アジア共同体の議論と日韓海底トンネル建設

現在、東北アジアの主要構成国のひとつ日本が島国として大陸と分離されており、朝鮮半島は東北アジアの中心に位置し、東北アジアの物流中心国家としての潜在的力量は備えているが、南北朝鮮の分断により、韓国は事実上、島国のように地理的に孤立にしており、地政学的な利点が十分に発揮できないのが実情だ。

言い換えれば、東北アジアは地理的な特殊性により物流および人的交流に断絶性が存在していて、港湾と空港施設を通じての限定的な物流移動のみが可能で、東北アジアをつなぐ統合交通網と複合物流体制が整備されていないなど、域内資源の効率的な配分と人的な交流が大きく制約されている。これを克服するには、まず東北アジア構成国家の地理的断絶性を克服し、地理的近接性が確保しなければならない、また北朝鮮の開放が必須条件になる。

このような観点からの問題解決において「日韓間の海底トンネル」建設の議論は有効かつ十分な戦略的意味を持っている。

すなわち、韓国の立場から見ると、朝鮮半島の南北分断により大陸との陸上交通手段は断絶しており、島国のような存在として残っており、東北アジア次元の交通・物流体系においてハブ機能を遂行するには限界があるということだ。もちろん、南北朝鮮が統一の先行段階として京義線および京元線を復元すれば、当然、韓国が半島としての地政学的位置が活用され、東北アジア中心の物流中心国家として登場できるが、南北関係の解決は政治体制および外交的力学関係と密接な関係があるため経済論理としては解決出来ないし、何よりもその時期を予測できないという現実的な問題がある。

しかし、本研究で主張している日韓海底トンネル建設は、東北アジア次元の政治的日程と状況変化とは関係なく推進でき、むしろ朝鮮半島の緊張関係緩和と安保的対立関係の解消に一定の役割を期待することができる。

すなわち、日韓間の海底トンネル建設は、単に当事国である韓国と日本との政治、経済、社会的交流や協力の次元でだけではなく、議論如何によっては北朝鮮を東北アジア協力体制の中に引き込む契機となって、朝鮮民族の念願である朝鮮半島統一のための実践的議論とその実現を牽引する契機になることができる。

それだけでなく、韓国と日本の海底トンネル建設は、東北アジアの政治、経済共同体議論の起爆剤の役割をするはずで、究極的にはユーラシア次元の経済協力および共同体形成にも寄与するはずだ。<sup>49</sup>

## VII. 結 論

周知の通り、東北アジアは地理的条件において経済統合および共同体形成に有利な条件を揃えているにもかかわらず、政治および制度的に多くの制約条件を持った特異な地域といえる。近年、東北アジアの主要構成国である韓国・中国・日本3カ国間の交易と投資規模が大きく拡大したが、相互協力のための多方面の議論と研究があるにもかかわらず、経済共同体形成のための国家次元における具体的進展がないのが現実である。

東北アジアの経済統合と経済共同体形成の議論が弾力性をもつためには、東北アジアを取り巻く政治、政治的利害関係と理念的葛藤の解消、経済的な協力関係と国民的合意と信頼関係などによる共通の価値と主体性（アイデンティティ）を共有しなければならない。しかし周知の通り、東北アジアの複雑な歴史的背景と国家間の利害関係は、東北アジア地域内の山積した懸案解決の制約要因になっている。

---

<sup>49</sup> 具体的な内容は、拙稿(2007.2.21)、「日韓海底トンネル建設議論のための談論」、韓日トンネル研究開発セミナー資料、大韓民国 国会大会議室, pp.18-21 参照。

特に、東北アジアの経済統合において、地理的近接性の確保は重要な解決課題の中のひとつである。東北アジア構成国の地理的断絶性を解消するには、北朝鮮の早急な開放と日韓間の陸上交通網の確保が前提となる。特に日韓海底トンネル建設問題は、東北アジアの統合交通網と複合物流網構築において避けられない手段になっており、これは日韓間の関係だけでなく東北アジア経済共同体の形成においても重要な要素になっている。

韓国と日本の間の海底トンネル建設は、日韓両国においてチャンスとリスクが同居するので、その具体的な議論に先立ち、まず両国は複雑な歴史的背景と共に政治・経済的利害関係と国民的な共感を構築する努力が必要だ。しかし最近の日韓関係は「韓流」ブームに見るように民間次元の活発な交流があるにもかかわらず、政治・外交など国家間の関係においては決して望ましい方向に展開しておらず、日本はもちろん韓国国民の海底トンネルに対する関心と理解においても好意的な反応を見出せないのが現実だ。

日韓両国は、今こそ対立と葛藤による相互不信の歴史的残滓を果敢に清算し、海底トンネル建設をより積極的に議論し、東北アジアの実質的意味の経済統合と共存共栄で地域共同体構築に寄与する方法を積極的に模索しなければならない。特に先の世紀に韓国を数十年間にわたり植民統治の下に置き加害国の立場にいる日本が、徹底した自己反省と共に政治的リーダーシップを発揮し、韓国との海底トンネル建設を契機として根深い不信関係を清算し、未来指向的な善隣友好関係の構築に新しく乗り出すならば、日韓関係はもちろん東北アジア地域の安定と共同体形成に肯定的な影響を及ぼすことになるはずだ。

先に論述した通り、イギリスとフランスを結ぶユーロトンネルの場合、約 200 余年にわたる技術的な観点からの検討作業と共に、両国の経済・文化・宗教・理念的葛藤の要素などの障害要因を果敢に克服し、EU 共同体の歴史的スタートに寄与した事実は昨今の日韓関係において示唆する点が大きいいといえる。

## 参 考 文 献

キム・デレ、パク・ジェウン 他共著：(2004)、「東北アジア経済共同体の未来」、シンジ書院。

キム・バクス：(2004)、「東北アジアの経済統合の可能性と推進方向」、東北アジア新秩序ー経済協力と地域安保、国家情報大学院編、ペクサン書堂。

キム・セウォン：(2005)、「東北アジア市場統合は可能か？ーヨーロッパ経済統合の経験で得られる示唆点を中心に」、韓国経済研究院報告書。

キム・ヨンジャン編：(2006)、「21 世紀の東北アジア共同体形成の課題と展望」、ハヌルアカデミー。

ナム・ドグ：(2002)、「東北アジアに注目しよう」、サムソン経済研究所。

国家情報大学院 編：(2004)、「東北アジアの新秩序-経済協力と地域安保」、ペクサン書堂。

東北アジア時代委員会 編：(2004)、「平和と繁栄の東北アジア時代の構想-ヴィジョンと戦略」、ホームページ 資料。

(2005)、「東北アジアの協力和葛藤の歴史」報告書。

(2004)、「平和と繁栄の東北アジア時代の構想」広報資料」。

(2005)、「東北アジア共同体形成に与えるヨーロッパ統合事例の示唆点」報告資料。

パク・テギユ：(2004)、「東北アジアの経済協力和秩序」、図書出版。

申章澈：(2005)、「日韓海底トンネル建設議論のための試論的研究」、韓日協商論集、第31巻。

申章澈：(2007.2.21)、「日韓トンネル建設議論のための談論」、韓日海底トンネル研究開発セミナー資料、大韓民国国会大会議室。

ソン・ヨル：(2005)、「日本の地域はどこか? -空間設定戦略の系譜分析」。「東アジア3カ国の自己認識と共同意識」東洋政治思想史学会、現代日本学会、ペ・ジェデ 東アジア研究チーム共同主催セミナー資料。

アン・チュギョン訳：(2004)、「東北アジア経済協力和統合の第一歩」、パク・ヤンサ。

イ・ボンナム：(2005.1)、「ユーロトンネル-想像を現実化させた技術挑戦の白眉」、建設ジャーナル 1月号。

イ・チャジェ、キム・ソン Chol、ペ・グム、ハン・テガン、イ・ジェヨン、パン・ホギョン：(2005)、「東北アジア経済共同体実現のための段階的推進戦略」、対外経済政策研究院。

イム・ジョンドク：(2001)、「東アジア経済協力和域内自由貿易」、釜山大学校 国際地域問題研究所。

ユン・チョンソル、チョン・チャンファ、キム・ジョンゲ、パン・ミンソク：(2004)、「東北アジア共同体の行政組織構築に関する研究:ヨーロッパ連合の行政府である執行委員会組織の比較分析を中心に」。統一研究院。

シン・ヨンデ：(2004)、「東北アジア経済協力和統合のためのロードマップ-EUの単一市場型経済共同体論を中心に」、産業研究院。

ヤン・ギホ：(2004)、「東北アジア共同体形成のための代案として 韓・中・日の地方間国際交流」現代日本学会、日本研究論叢。

ハン・ミヨンス：(2006)、「ヨーロッパ共同体:歴史の中の可能性が現実の中の必然性に」、「人文学研究」崇実大学校 人文科学研究所。

許在完：(2007.2.21)、「英仏海底トンネルの建設効果および日韓海底トンネル構想に対する示唆点検討」、日韓海底トンネル研究開発セミナー 資料、大韓民国国会大会議室。

中央日報：(2007.3.16)、「ヨーロッパ-アフリカをつなぐ40kmの海底トンネルを作る」関連記事。

Jacques Gounon Chairman & Chief Executive:(2007.3)、「2005 & 2006 Annual results」、

Euro Tunnel.

<http://www.eurotunnel.com>

<http://ja.wikipedia.org>.

[http://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%B1%84%EB%84%90\\_%ED%84%B0%EB%84%90](http://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%B1%84%EB%84%90_%ED%84%B0%EB%84%90)

[http://en.wikipedia.org/wiki/Channel\\_Tunnel](http://en.wikipedia.org/wiki/Channel_Tunnel)

その他、インターネット および 新聞記事などの内容参照。