

韓・日トンネルが 関連地域に及ぼす影響

－ 巨済島とその周辺地域 －

Korea-Japan Tunnel Influence on
Relative Region

金 學魯*

1. 序 論

1.1 研究目的と範囲

論文の目的は、韓日海底トンネルの建設により、出口と予想される巨済島と、また巨済島から内陸に連結するその周辺地域に及ぼす影響と開発効果を構想してみるためである。このような目的の細部的内容は次のようである。

(1) 先ず、韓日トンネルの建設により、その出口と予想される巨済島の中心地域と、その通過地域に及ぼす影響と開発効果、およびこれに対備する構想のために、関連がある巨済島の現況を調査する。

(2) 巨済島から内陸の連結地点および広範な周辺地域についてもその現況を調査する。

(3) 韓日トンネル建設による影響と開発効果は広範囲な部門にわたって現れるが、ここでは直接的な影響が予想される交通体系、地域開発およびごく一部の社会経済部門に限定して取り扱う。

(4) 一方、その影響の地域的範囲はたいへん広いと予想されるので、いわゆる広域的な地域開発効果に対する構想を試図する。しかしその範囲は、このトンネルが国際高速道路の一部として内陸地

方に連結して限なく拡張されるものであるから、この論文では韓国側の出口である巨済島全域と、橋を通じて内陸に渡って行く既存高速道路または鉄道、国道等と連結することによって生じるインターチェンジまたはターミナルが予想される所を、交通体系上の結節したその周辺の広域地域に限定する。特に、より強くインパクトを受ける地域は、韓国政府が樹立していた第二次国土総合開発計画（1982－1991）に提示されている東南海岸工業ベルト地域になるだろう。

(5) 韓日トンネルおよび国際高速道路の建設と関連したこの研究は、韓国の国土開発総合計画とこの計画を根拠として樹立された道開発計画および市郡計画を深く考慮して、これらと連関させて論議しなければならないのはもちろんである。

1.2 研究の前提

(1) 韓日海底トンネルの建設は日本を始発点として韓国（北韓を含む）、中国、ソ連の内陸を貫通するインターナショナルハイウェイ・プロジェクトの一環である。

(2) 韓日トンネルは日本の唐津から出発して、そこから最短距離に位置している壱岐、対馬島を経て巨済島に連結し、巨済島からは陸上高速道路になる。

* 釜山大学教授

表 1 巨済島の教育機関現況

区 分	学 校 数	学 生 数	教 員 数
幼 稚 園	48	1,807	41
国民学校	52	19,642	647
中 学 校	13	8,967	256
高等学校	6	6,305	217
合 計	119	36,721	1,161

資料：巨済郡統計年報（1987）

(3) 巨済島の具体的な出口地点と巨済島から内陸地方への連結地点および連結手段は他の分科の研究結果と建設計画によるだろうが、出口地点と連結地点にはインターチェンジとターミナルの建設が同時になされると思う。

2. 巨済島と周辺地域の現況

2.1 巨済島の現況

巨済島が巨済郡という名称を最初にもつようになったのは、新羅の景德王16年（757年）であった。朝鮮時代になって日本の侵略がしばしばあり、太宗14年（1414年）に居昌郡に避難したため一時済昌郡と呼ばれた。1422年日本の侵略が終わって世宗のときには巨済県、成宗20年（1489年）には巨済府に昇格した。1592年に始まった壬辰倭乱を経た後1895年に再び巨済郡に改称した。1914年（日帝時代）行政区域改編で統営郡に統合された後1953年になって現在の巨済郡に再び復帰された。郡庁所在地は初めに長承浦としたが、現在は新縣邑にしている。行政上現在の巨済郡は、長承浦邑と新縣邑の2個邑と8個面、3個主張所でなされている。

巨済郡の総面積は396.87km²であり、13の有人島と、36の無人島で構成されている。人口は約17万名であり、これらの中で約6万名は巨済郡内の三大産業施設（大宇造船、三星造船、原油備蓄基地）に勤める人々である。

また、巨済郡には2個の国際開港場、2個の1種

表 2 巨済郡の宗教団体現況

区 分	教 堂	信 徒 数	教 職 者
仏 教	40	21,656	47
元 仏 教	1	100	1
改 信 教	121	11,247	166
天 主 教	18	7,282	29
合 計	180	40,285	243

資料：巨済郡統計年報（1987）

指定港、19個の2種指定港、2個の3種指定港および64カ所に達した小規模港がある。観光地としては広く知られている巨済海金剛を始めとして門洞滝、旧助羅海水浴場があり、巨済島の東南方面および西南方面の海上はいわゆる閑麗海上国立公園に指定されている。

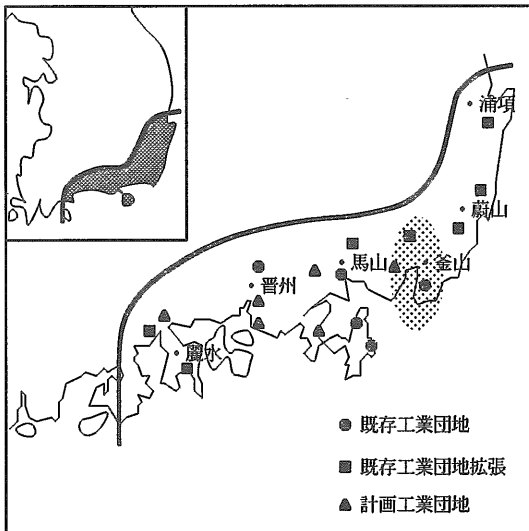
これ以外に巨済郡にある教育機関と宗教団体の現況は表1、2のとおりである。

また、巨済郡の総道路延長は237kmだが、国道が59km、地方道66km、郡道112kmであり、道路の舗装率は50％程度にすぎない。巨済島が陸地と連結した橋梁は、有名な巨済島大橋がある。

2.2 東南海岸工業ベルト地域の現況

「東南海岸工業ベルト地域」とは、韓国国土総合開発計画で樹立した工業立地計画を根拠として指定した工業帯状地域であるが（図1参照）、地域としては、釜山直轄市と2個道、13個市、15個の郡を包括している。この地域には12個の大規模工業団地と6個の計画工業団地がある。特に、蔚山と昌原の重化学工業団地、浦項と麗川の製鉄工業団地、巨済の2大造船所などは、1960年代以後韓国の工業化を主導した産業基地といえる。したがって、この地域では、雇用機会が多くて人口集中が激しく、現在700万名を越えると推算される。

この地域はまた、人と貨物の移動が頻繁でたいへん複雑な交通体系を形成している。高速道路では、南海高速道路、京釜高速道路、邱馬高速道路、88高速道路などがこの地域を通り、鉄道は京釜線と



資料：第二次国土総合開発計画（1982 - 1991）、建設部

図1 東南海岸工業ベルト

慶全線がこの地域を通過している。それ以外にもよく発達した国道と地方道をもっている。

そしてこの地域を韓国での人口規模でみると、第2位の釜山（400万人）を始め、近くに大邱（200万人）と、光州（100万人）があり、人口50万人を越える蔚山と馬山をも含んでいる。また、ここでは文化遺産がよく保存されており、慶州と晋州および智異山と伽倻山などの自然景観が秀麗な観光名所をもっている。

今まで巨済郡と東南海岸工業ベルト地域を2つに区分して現況を調べてみたが、実は巨済郡も東南海岸工業ベルト地域内に含まれる。このように区分した理由としては、韓日トンネルの出口が巨済島に設置され、そこにターミナルが設けられるだけでなく、高速道路が巨済島の陸上を貫通することによって起こる島全体の驚くべき変化を先ず重要視しようとしたからである。さらに、この高速道路が巨済島のとても幻想的な橋を通過して内陸に渡り、既存の都市やその交通体系と連結されながら、その地点を中心に、広域にわたる衝撃的な変化が起こることに注目した。

前で紹介した現況などを考えて、韓日トンネルの建設と一緒にこの地域で起こる変化の姿を頭の中に描きながら、いくつかの部門の発展構想を次

に整理することにする。

3. 韓・日トンネルと地域開発効果

韓日トンネルの開通は巨済島と東南海岸工業地域の変化に大きな影響を与えることになるだろう。韓日トンネルと同じような道路の建設は、重要な連結地点での地域の変化が予想されるし、交通と交易の新しい中心地が形成されることである。これに随伴して、いろいろな下部施設の発展をも促進することであろう。したがってこの論文は、先ず巨済島の出口地点で形成される新都市建設を構想してみた。次の章では、内陸地方で予想される交通体系の革新について調べてみることにする。

3.1 出口予想地点

巨済郡には、現在都市的な要素をある程度もっているところがあり、巨済郡庁が所在している新縣邑と、韓国最大の造船団地に沿っている長承浦邑がこれに該当する。都市的な属性は、先ず人口の量的増加を大きな前提条件にするが、この人口増加の趨勢は表3のとおりである。

ところがこれらの地域は、今後一つの都市圏に発展する可能性が強い。新縣邑は島の中央に位置しているため、巨済郡の行政中心地としての機能を遂行し、長承浦邑は立派な港湾に沿っており産業立地性が良い（図2参照）。それに境界まで接しているため、これから相互補完的な機能を統合し、一つの都市圏域に発展する潜在力がいくらかでもあ

表3 巨済郡の人口増加趨勢

	巨済郡計	長承浦邑	新縣邑
1980	109,634	20,919	14,174
1982	151,474	45,182	24,509
1984	179,359	60,278	33,376
1985	173,777	58,715	31,443
1986	166,768	58,948	30,043

資料：巨済郡統計年報（1987）

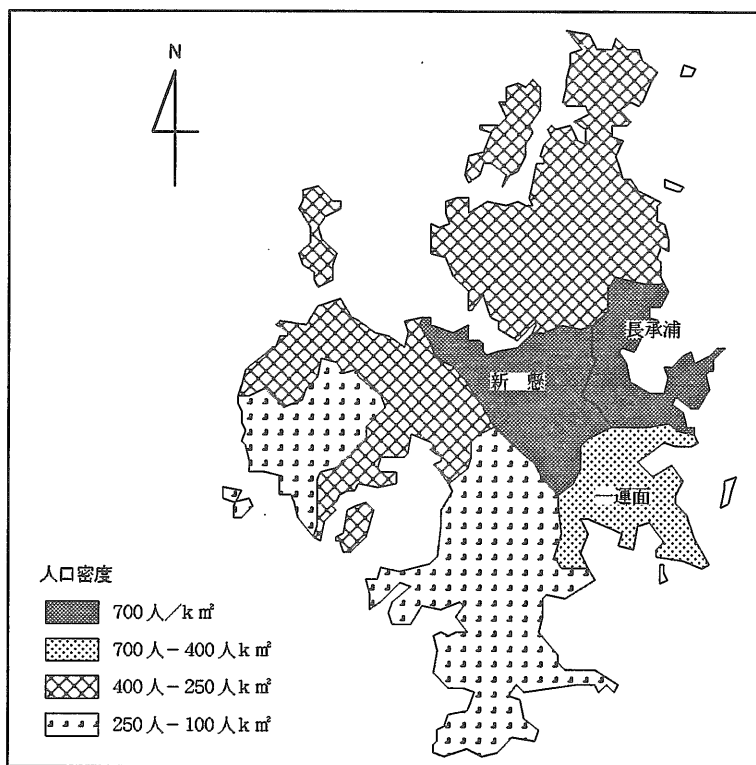


図 2 巨済郡管内図

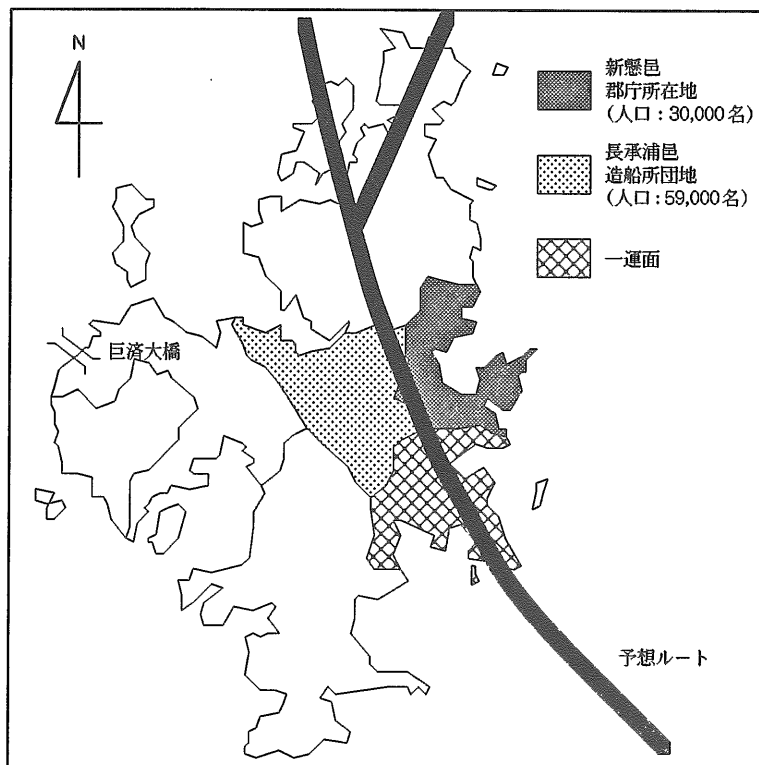


図 3 巨済郡新都市開発地域

表4 巨済郡の産業基地区域開発現況 (1987)

(単位: k m²)

	邑・面	指定面積	開発面積	未開発面	指 定 目 的
竹島産業基地 開発区域	新 縣 邑	3.73	2.25	1.48	造船工業基地建設および 宅地造成
玉浦産業基地 開発区域	長承浦邑	7.44	5.59	1.85	〃
	一 運 面	1.32	0	1.32	宅地造成
知世浦産業基地 開発区域	一 運 面	2.26	2.26	0	石油備蓄基地建設
計	3 個 邑 面	14.75	10.10	4.65	

資料: 釜山日報社、釜日年鑑 (1987)

る。特に、長承浦邑は韓国で一番の大型造船所が
始動し始めた。1980年度後半期から外部人口の
流入で人口が継続増加したが、1985年造船景気の
世界的な不況でその増加率が、現在では多少伸び
なやんでいる状況だが、それでも今後都市に昇格
するのに必要な最小限の人口(5万人)を上回っ
ているだけでなく、これから造船産業の景気が回復
すればその自然的条件と産業立地性によってま
すます発展する展望である。

このような事情を十分認識して、この圏域から
そんなに遠く離れていない場所から韓日トンネル
を上陸させ、長承浦邑と新縣邑の都市下部施設を
効率的に利用できるようにするのが良いと思う。
このようになれば、長承浦邑・新縣邑と韓日トン
ネルの上陸点を包括する一つの新しい都市圏が形
成され、この都市圏は産業および貿易と交通の新
しい中心地として発展していくであろう。

このような理由から考えてみれば、韓日トン
ネルの上陸点は巨済郡の一運面にするのが良いであ
ろう(図3参照)。長承浦邑・新縣邑・一運面を包
括する新都市の建設は、現在巨済郡が推進する
「産業基地開発区域計画」(表4参照)とも一致する
ために、一方では新都市建設を促進し、また一方
では韓日トンネルと高速道路の効果をますます高
め、両者の補完と上昇効果が同時に現れることで
あろう。

長承浦邑と新縣邑は、産業都市として育成発展
させ、一運面はベッドタウンに開発するというの

が巨済郡の長期発展計画である。この計画の成功
的な遂行は、韓日トンネルの出口地点に現れる衝
撃をかなり吸収することができると思われる。し
たがって、この地域は韓日トンネルが完工するま
でに都市が必要とする下部設備を十分備えるよう
になる展望である。このような場合に注意しなけ
ればならないのは、韓日トンネルが長承浦にある
大型造船と新縣邑に位置している三星造船および
一運面にある知世浦石油備蓄基地をよく避してい
きながら、この地域の新都市建設と調和をなすこ
とが問題と言える。

3.2 新都市開発

国際高速道路の一環である韓日海底トンネルの
韓国側出口の最初の上陸地点が、無意味な通過地
域にならないためにも、前で指摘した長承浦、新
縣、一運地域は、対馬島と最短距離に位置して
おり、新都市開発地域として2つの要素が一致す
るという点で魅力的であり、そのような利点を生か
し、また韓日トンネルがもつ意味を生かす新都市
建設構想に深い注目をもちたいと思う。

先ずこの地域に対する上位計画を調べてみれば
次のとおりである。

3.2.1 国土総合開発計画との関係

この地域に対して「第二次国土総合開発計画」
は次のような都市開発方向を提示している。一つ
は産業基地の背後工業都市に開発する、二つは産

業基地開発促進によって開発された戦略産業基地として施設拡充および関連業種団地を助成する、三つは既に樹立されている閑麗海上国立公園開発計画によって海上公園建設を推進することなどがそれである。また、同国土総合開発計画は、釜山大圏－巨済中圏－長承浦小圏に地域生活圏体系を構想することによって、この地域を小単位生活圏に指定している。

3.2.2 慶尚南道総合開発計画との関係

この地域に対する上級広域自治団体である慶尚南道の開発計画は都市特性で、①都市構造上、屈曲がひどい海岸と東西を横たわる丘陵が都市空間軸を遮断して都市圏が孤立的に形成されるとみる。②造船工業の特化と連関産業開発を通じて産業都市に急成長する可能性をもっている。③天然観光資源および文化遺産観光資源が調和をなし、巨済島を中心都市に成長させる潜在力をもつ地域としてみる。

一方、同計画はこの地域の都市機能を、①造船工業団地の背後都市、②巨済小生活圏の地域サービス都市、③東南海岸漁業基地としての水産都市、④巨済観光圏の拠点港湾都市などと設定している。

3.2.3 問題点と潜在力

この地域が新しい都市に発展することにおいて、現在もっている問題としては次のようなことが上げられる。

- (1) 総計画区域面積は55.7k m²で、山地が多く開発可能地域は約14%で7.86k m²にすぎないため中高密度が避けられない。
- (2) 地域間幹線道路（国道14号）の幅が2車線にしかすぎず、地勢与促上、迂回道路の建設がなければところどころにトンネル建設が避けられない。
- (3) 既存市街地の無秩序な開発と都市基盤施設の不足、海水汚染の心配が大きいなどである。

このような問題点があるが、既存産業施設や巨済島全体に及ぼす中心的都市機能の役割り、すぐ

れた観光資源、そして巨済島沿岸漁業の中心機能などの潜在力のために各種機関の長期発展計画は実現可能性が高い。

3.2.4 韓日トンネルの影響

上記のような、多くの与捉と潜在力を前提にしたこの地域の新都市開発構想は、韓日トンネルと高速道路の建設によって一層実現性を高めることになるだろう。そのような影響を根拠として将来を展望するならば、

- (1) この地域に形成される新都市は、巨済島全域に及ぼす行政の中軸機能を発揮することによって、現在の2個邑と1個面を包括して、その法的地位上当然市に昇格することになるだろう。
- (2) この新都市（現在の一運面）南端に湧き上がった海底トンネルが、延草面と長木面を経て幻想的な橋を通過して内陸地方へ連結すれば、現在の国道2車線道路および唯一な内陸地方との連結手段である巨済大橋がもつ交通体系の不利な与捉を完全に克服するようになるだろう。
- (3) 天恵の観光資源を周囲にもっている新都市は、巨済島を囲んでいる閑麗海上国立公園だけにとどまらず、忠武市、三千浦市、南海郡、麗川市に至る5大閑麗海上国立公園を開発して活性化するのに中心的機能をもつようになるだろう。
- (4) それ以外にこの新都市は、東南海岸の漁業前進基地および海洋進出のための、海洋産業の支援都市に背伸びすることになるだろう。

4. 交通・輸送体系の革新

韓日海底トンネルは、韓日間および韓国内の交通・輸送体系に一大革新をもたらすようになるだろう。なぜならば、韓日間交通体系では従来のような海上交通と航空交通に依存する二元体制から、海底トンネルを通じた三元体制に変わるようになり、このとき韓日トンネルは従来の交通および輸送量を大きく吸収するようになるからである。特に、従来の両大交通手段による輸送量と能

力をこのトンネルが大きく吸収するという展望の理由はトンネル交通がもつ迅速性、便利性、安定性のためだと見ることができるだろう。

次に韓日間交易手段および輸送体系の変化と韓国国内交通体系の革新に分けて検討してみることにする。

4.1 韓・日間交易手段の変化

従来、韓日両国間の交易手段は、海上、航空交通に依存しているし、前者が絶対的な比重を占めている。これは、両国が内陸国ではなく同じ海岸線に沿っている自然環境のためだった。しかし、韓日トンネルの建設はこのような自然条件を完全に克服しながら、ヨーロッパ全域の鉄道運送を担当している International Company for Transport by Transcontainer の機能をもつようになることによって、いわゆる玄関から玄関までの一貫運輸体系 (door to door) がなされる展望である。

韓国と日本間の交易量は、1980年代に入ってから100億ドルを突破したし、今まで年平均約14%の驚くべき増加率を見せている(表5参照)。このような趨勢だと、両国間の交易量が21世紀初め頃には1000億ドルの規模に達することが推定されるが、その相当部分が次に述べる諸費用節減効果であり、韓日トンネルを通じて交易することに期待される。

表5 韓国の対日輸出・入規模

	輸出額	輸入額	計
1980	3,039.4	5,857.8	8,897.2
1981	3,502.8	6,373.6	9,876.4
1982	3,388.1	5,305.3	8,693.4
1983	3,403.6	6,238.4	9,642.0
1984	4,602.2	7,640.1	12,242.3
1985	4,543.4	7,560.4	12,103.8
1986	5,425.7	10,869.3	16,295.0

資料：韓国銀行、経済統計年報(1987)(単位：百万ドル)

まさに韓日トンネルと同じような巨大な社会間接資本は、その便益が不特定な社会全般に波及されることによって、その社会の中の個別経済主体の生産活動と消費活動に影響を与えるだけでなく、これによってほかの多くの経済主体の生産および消費活動も影響を受けるため、なかなか価格化するのが難しい。

しかし、私たちは多少概略的ではあるが、既存の韓日間輸送手段である船舶と航空機に比べて、高速鉄道がもついろいろな利点が、従来の運送手段を支配する立場に立つようになるだろうと予想することができる。

- (1) 輸送物量の観点では、貨物は船舶に劣らない大量輸送が可能であるだろうし、旅客は航空機に劣らない大量輸送が可能であろう。
- (2) 韓日トンネルは、気象の影響を全然受けない利点がある。
- (3) 輸送の安定性も重要な利点になるだろう。気象の悪条件を受けないという点でもそうだが、荷役の回数を1~2回省略させることができるという点でもそうだ。(door to door systemの荷役回数を減らすことができる)
- (4) 輸送の迅速性もかかせない利点である。現在までに開発された超高速鉄道方式でみても、韓日トンネルは2時間以内で走破できると期待される。さらに、これと迅速性面で競争になる航空機では、複雑な手続きとその荷役作業に比べればより有利になることが期待される。

このようなこと以外にも多くの利点があるだろう。一言で言えばこれは船舶の大量輸送性と航空機の迅速性を同時に備えた輸送手段であると見ることができる。

上で調べてみたのと同じように、韓日トンネルは韓日間貨物の輸送はもちろん、観光および一般旅客の輸送にも大きな変化が起これると予想されるために、巨済島の出口地点に形成される新都市の発展に衝撃的刺激になることは余りにも明白である。

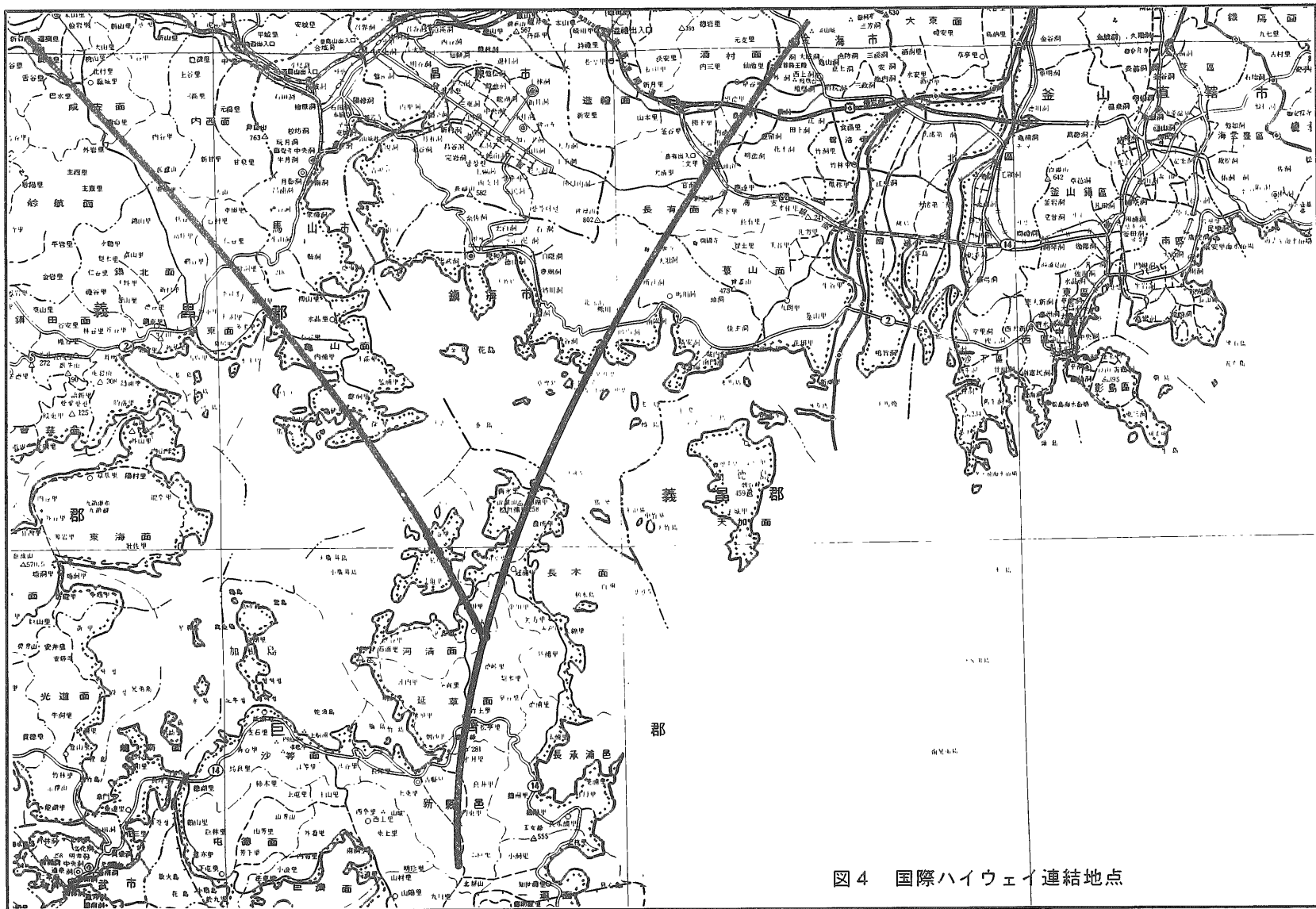


図4 国際ハイウェイ連結地点

4.2 国内交通体系に及ぼす影響

4.2.1 巨済島と内陸との連結

韓日トンネルが巨済島一連面で湧きあがってそこにターミナルを構成する一方、その周辺地域に新都市建設を促進することは、前で調べてみたことと同じである。ところが、このトンネルとともに限りなく走って行く国際高速道路が、長承浦と新縣邑の間を走り抜け、橋を通じて内陸のある地点に連結するという事は大きな関心事にならざるを得ない。これは深度のある調査分析を根拠とした物理的計画によるだろうが、内陸の東南臨海工業地域に複雑に立地している産業基地と既存都市などを考慮する一方、国内既存高速道路（南海岸高速道路）に出合う最初の地点にインターチェンジを形成するのが合理的であるかを考慮する必要がある。なぜなら、国際ハイウェイは既存市街地や産業施設を犠牲にせず、既存交通体系と絶妙に調和をなすようにするのが理想的だからである。

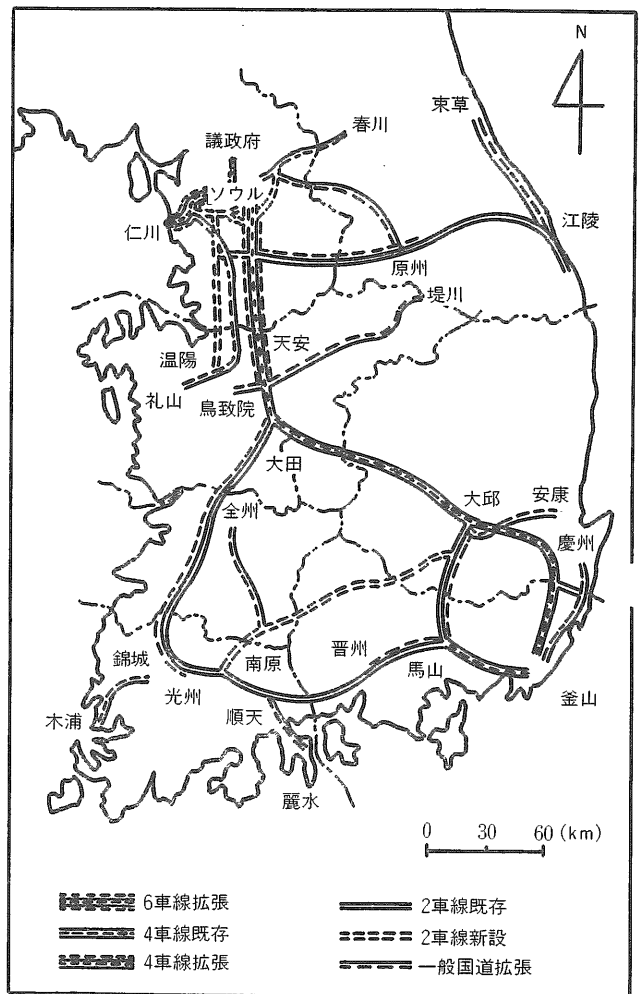
ところが、国際ハイウェイが巨済島北端の延草面と長木面を経て内陸地方に連結することができる可能な地点は、釜山と昌原の間か、馬山と晋州の間でなければならないという判断がある（図4参照）。なぜならば長木面北端と一番近い距離に位置する鎮海、昌原、馬山は一つの大都市圏を形成しているだけでなく、昌原機械工業基地を始めとして、馬山と鎮海付近には多くの産業施設などが所々に立地している。したがって、連結地点は釜山～昌原間か馬山～晋州間であるが、その地点にあった既存交通体系との調和という点では大同小異だ。なぜなら、国際ハイウェイがこの地域に接続されれば、その地点がどこであっても東南海岸地帯に沿って形成されている南海岸高速道路、慶全線鉄道および国道とぶつかるようになっているし、また釜山方面と光州方面への接続に難しさが無い。また、邱馬高速道路と京釜高速道路との容易な接続を通じて、大邱とソウル方面への連結も別に難しさがないと思うからである。

4.2.2 東南海岸工業地域の交通体系に及ぼす影響

東南海岸工業地域の交通体系現況は、既に前で紹介したとおりである。ここでも、第二次国土総合開発計画（1982 - 1991）で提示している交通需要展望および交通網拡充計画を調べてみた。次に、国際ハイウェイがこの地域の交通体系に及ぼす影響を調べてみることにする。

4.2.2.1 交通需要展望と交通網拡充計画

1970年代の10年間における国内外の旅客と貨物輸送量は、国内で旅客が2.4倍、貨物が1.7倍、国際では旅客が3.6倍、貨物が3.1倍に各々増加し



資料：第二次国土総合開発計画（1982 - 1991）、建設部

図5 高速道路拡充計画

表 6 交通需要展望

(単位: %)

			1983	1990	2000	年平均増加率	
						1984~1990	1991~2000
地域交通	旅客 (百万名)	公路	922	2,379	4,679	14.5	7.0
		鉄道	469	965	1,934	10.9	7.2
		海運	9	15	24	7.5	5.0
		航空	2.4	5	11	11.1	8.2
		小計	1,402.4	3,364	6,648	13.3	7.4
	貨物 (千トン)	公路	126,403	211,906	424,706	7.7	7.2
		鉄道	50,478	78,277	126,295	6.5	4.9
		海運	28,600	41,169	70,322	5.3	5.5
		航空	43	68	93	6.8	4.6
		小計	205,524	331,420	621,416	7.1	5.2
国際交通	旅客 (千名)	海運	56	86	107	6.3	2.2
		航空	3,703	9,855	29,268	15.0	11.5
		小計	3,759	9,941	29,375	14.9	11.5
	貨物 (千トン)	海運	118,185	247,641	549,676	11.1	8.3
		航空	266	788	3,787	16.8	17.0
		小計	118,451	248,429	553,463	11.1	8.3

註: 地域交通の公路旅客 (市外+高速バス)
公路貨物 (路線+地域)

資料: 国土開発研究院

表 7 道路施設拡充計画

	事業区間	事業規模 (km)	備考
高速道路新設	光州-大邱 城南-板橋 仁川-溫陽 半月-新葛	174.9 8.2 75.0 88.0	東西 高速道路
高速道路拡張	ソウル-仁川 ソウル-天安 大田-光州 馬山-晋州 水原-セマル 大邱-馬山	6車線 " 4車線 " " "	湖南 高速道路 南海 高速道路 嶺東 高速道路 邱馬 高速道路
幹線道路拡張	仁川-水原、天安-礼山 ソウル-議政府 ソウル-春川 陶農-横城-原州 鳥致完-堤川、江陵-束草 光州-木浦、麗水-順天 全州-南原、釜山-慶州 大邱-浦項、水原-天安	4車線 6車線 4車線 " " " " "	

資料: 第二次国土総合開発計画 (1982-1991)、建設部

表 8 鉄道網拡充計画

(単位: km)

	事業名	区 間	延 長	事業期間
主要幹線	京釜高速電鉄	ソウル - 大 田	160.0	'86 ~ '90
	湖南線複線化	裡 里 - 木 浦	172.0	'82 ~ '88
	慶全線複線化	三 浪 津 - 馬 山	34.6	'87 ~ '91
産 業 線	新 設	西井里 - 浦 升	25.0	'82 ~ '91
		長 項 - 群 山	24.0	'87 ~ '91
	複 線 化	堤 川 - 淵 堂	25.3	'85 ~ '89
		堤 川 - 嶋 潭	17.3	'87 ~ '90
	電 鉄 化	堤 川 - 榮 州	64.0	'85 ~ '89
		榮 州 - 鉄 岩	86.4	'87 ~ '90
		ソウル - 春 川	77.6	'87 ~ '91
		大 邱 - 慶 州	72.4	'82 ~ '91
		慶 州 - 釜 山	107.7	'87 ~ '91
	広 軌 化	水 原 - 仁 川	53.2	'83 ~ '86

資料: 第二次国土開発総合計画 (1982-1991)、建設部

表 9 港湾および空港拡充計画

	1980 (A)	1986	1991 (B)	B/A
港湾荷役能力 (千トン)	82,300	135,000	204,300	2.5
国際空港処理能力 (万 人)	725	1,880	3,180	4.4

資料: 第二次国土総合開発計画 (1982-1991)、建設部

表10 主要港湾開発計画

(単位: 百万トン)

	荷役能力増加	事業期間	主 要 事 業
釜 山 港	32.2	'82~'91	「コンテナ」埠頭、甘川港、東三洞雜貨埠頭
仁 川 港	15.8	'82~'89	閘門増設、南港建設
群 山 港	3.8	'82~'91	内外港施設拡充、新港開発
木 浦 港	2.8	'82~'91	内港整備、北港開発

資料: 第二次国土総合開発計画 (1982-1991)、建設部

た。資料をもとに韓国の国土開発研究院が作成した国内外の各種交通手段別輸送需要展望（1984～2000）をみると表6のとおりである。この表によると地域交通と国際交通、旅客と貨物、輸送手段に関係なく驚くべき増加が予想される。

このような展望によって同計画が明らかにしている道路施設拡充計画、鉄道網拡充計画、港湾および空港拡充計画などを表を通じて紹介すれば表7、表8、表9、表10、図5のようになる。

4.2.2.2 交通体系に及ぼす影響

前で紹介した交通需要展望と交通網拡充計画は、たとえ全国的次元のものであっても、旅客と貨物の輸送での大きな関心と若しくは東南海岸工業地域でも起きている。それは、同計画が明らかにしている交通網拡充計画の実施のための基本方向から、①継続的な需要増加に流通隘路が予想される京釜、湖南、南海軸の大量の高速輸送手段の拡充。②国際化時代に対処して大規模臨海工業港湾と専門埠頭および空航施設の拡充などが比重高く指摘しているところでよく現れている。

したがって、韓日トンネルと国際ハイウェイは、韓国の東南部臨海工業地域の産業施設および10余個の带状都市のために発生する、旅客と貨物の

輸送渋滞症を大幅に吸収する効果をもたらしてくれるのである。

(1) この地域と直接関連する京釜、南海岸、邱馬、88高速道路は、毎年驚くほど交通量が増加しているし（表11参照）、特に京釜、南海岸高速道路はひどい渋滞症が現れているが、この面でも国際ハイウェイは、釜山と光州の東西軸を南北軸に横たわって内陸の大都市である大邱、大田、ソウルを貫通することによって、その渋滞症を大部分吸収することができる。

(2) 東南臨海工業地域だけでなく、近隣工業地域から流入して来るコンテナ貨物を吸収することにより、大都市釜山と馬山との市街地交通難の解消はもちろん、コンテナやその他の貨物の積滞をも解消することによって、重要港湾の機能を減らしてくれるようになるだろう。

最後に、期待される効果としては、巨済島と内陸地方との交通難を完全に解決しているのが、この地域で唯一の交通手段である巨済大橋であるが、この大橋の1日交通量は既に5千台を越えとされる（表12参照）。しかし、この大橋は内陸との交通から一番不利に位置しているのが実情である。

表11 高速道路交通量

(台数/年)

	全体高速道路 交 通 量	京釜高速道路 (ソウル-釜山)	南海岸高速道路 (釜山-順天)	邱馬高速道路 (大邱-馬山)	88高速道路 (大邱-光州)
1980	49,461,601	19,522,388 (39.5/)	6,878,452 (13.9/)	2,467,304 (5.0/)	
1981	51,962,965 (/105.1)	20,567,939 (39.6/105.4)	7,859,564 (15.1/114.3)	2,579,751 (5.0/104.6)	
1982	60,545,344 (/116.5)	22,516,785 (37.2/109.5)	11,092,798 (18.3/141.1)	3,157,755 (5.2/122.4)	
1983	73,723,725 (/121.8)	26,578,003 (36.1/118.0)	13,667,102 (18.5/123.2)	3,534,601 (4.8/111.9)	
1984	86,041,303 (/116.7)	30,650,871 (35.6/115.3)	15,217,549 (17.7/111.3)	4,005,240 (4.7/113.3)	
1985	97,518,444 (/113.3)	34,261,335 (35.1/111.8)	19,302,191 (19.8/126.8)	5,031,288 (5.2/125.6)	1,089,877 (1.1/)
1986	111,852,332 (/114.7)	38,909,020 (34.8/113.6)	23,157,805 (20.7/120.0)	5,747,750 (5.1/114.2)	1,527,658 (1.4/140.2)

* 該当年度末基準

** かつこの中の数字は、該当年度全体高速道路交通量対比であり、
後の数字は（同路線の）前年度交通量対比である。

資料：韓国道路公社統計年報（1987）

表12 巨済大橋交通量現況

	小 型	普 通	大 型	計
バ ス	238		534	772
貨 物 ト ラ ッ ク	918	770	354	2,042
乗 用 車				2,225
そ の 他				18
自 動 車 計				5,057

* 1986年10月の1日平均交通量

** 内陸地方と巨済島間のすべての陸路交通は、巨済大橋を通過せざるを得ない。

資料：慶尚南道統計年報（1987）

5. 結 論

今まで、韓日トンネルを含めた国際ハイウェイがもたらしてくれる衝撃を、地域開発と交通および輸送体系の革新という側面から調べてみた。しかし、充分でない資料と深度のある分析がなく構成した論文で、日韓トンネル研究会の日本側の会員の方たちの前で発表することをたいへん恐縮に思います。地域開発と交通および輸送体系の革新について、その影響を論議したと思うが、発表者の能力不足で却ってもっと重要な問題が抜けたかもしれないし、課題に対する接近方法が下手で誤診を犯した部分もあるかもしれない。ただし、発表者が皆様と異なって韓国人であるため、皆様よりも関連地域の事情を少しよく知って問題の取り扱いをしたという点で、皆様にこの地域に対する理解を高めるのに助けを与えることができたと思慰する。

同研究会の釜山支部では、まもなく巨済島地域で地質調査を実施するなど、各分科会の会員たちが本格的な研究をするようになることであり、このような活動に歩調を合わせて、本人も今日取り扱った問題に対して、もっと深さのある研究をすることになるだろう。また、第1分科会では地域開発と交通、輸送体系だけでなく社会経済的影響、文化、宗教的影響などに至るまでの研究の範囲を拡大させていかなければならない。このようにすることによって、このプロジェクトを提唱した文

鮮明先生の『世界平和と統一の達成』という精神に一步接近するのに貢献するようになるだろう。

最後に、西暦2010年頃にトンネルを通じて、日本と韓国が往来できるようになるとき、同研究会会長の佐々保雄先生と、ここに参加されたすべての会員、そして私が一緒に集まることができるように祈願するものである。

（訳責 研究会事務局）

