

韓日トンネルは未来志向的協力関係の象徴

—両国の否定的国民情緒克服のための課題—

キム・ギチュン(前法務部長官、韓日トンネルフォーラム代表、弁護士)

道、開放、寛容は発展と繁栄の象徴だ。ローマは全ての道をローマに通じさせ異民族を寛容し包容することで偉大な帝国を建設し‘パクス・ロマーナ’を謳歌した。日本は明治維新後の開放により西洋文物を導入しアジアの覇権国家となった。では、朝鮮はどうであったか。朝鮮時代後期の興宣大院君は鎖国に一貫することで日本の侵略を許し禍を招き入れた。終戦後、大韓民国は開放と寛容で発展と繁栄を享受しているが、北韓は閉鎖と敵対で退嬰と窮乏に陥っている。

歴史的に開放と閉鎖、寛容と敵対は相反する結果を招来する。韓国と日本の両国を陸路で連結する韓日海底トンネルは開放と寛容の窓口として後日必ず両国に共通の発展と繁栄をもたらし、ひいては東北アジアと世界平和の礎石となるだろう。多くの専門家がそのような点から韓日トンネルの意義を肯定的に分析している。

なぜ韓日トンネルなのか

韓国と日本は民主主義と市場経済、そしてアメリカとの同盟という価値を共有しており、戦略的観点から相互協力を強化していかなければならない。21世紀の安定した地域秩序、世界秩序の構築と維持の側面からも両国関係をさらに固めていく必要がある。

ところが歴史問題や領土問題などの多くの構造的障害要因があって韓日両国の足かせとなっている。その中で韓日関係を画期的に発展させるためには相互依存関係を深める利害関係を拡大する一方で、脱冷戦以降の新しい国際関係と自国の中長期対外政策において相手国に対する戦略的価値を客観的に評価すべきである。また、両国の懸案、例えば中国問題、北韓の非核化や韓半島統一問題、大量殺傷武器とテロ、環境問題、金融危機などに関し、相互認識と理解を共有して効果的な協力方案を模索していかなければならない。

このような意味からも韓日トンネル建設は未来志向的韓日関係を構築する象徴的事業となることができる。現在、韓日両国は地方自治団体、市民社会、企業、学者間の人的・文化的交流を拡大して政治外交的摩擦を緩和させている。韓日トンネルはこのような現状に加え、航空や海上交通に依存する物流交通網を幅広く拡充するだけでなく、経済統合と共同体意識形成という有史以来初めての戦略的效果まで誘

発することができるだろう。

韓日トンネルを起点とする東北アジア物流網に中国を参与させ、その維持運営に対し責任ある役割を担わせることができれば、韓日トンネルは東北アジア地域の経済的相互依存が深まって、中国に対し地域秩序を尊重するよう促す効果を期待することができる。韓日トンネルに連携した東北アジア物流網が構築され多国籍開発が成されれば、中国は東北三省と北部地域の経済活性化、東南アジアと東北アジアの調和的発展、東北アジア地域の安保に対する脅威排除などの実利を得ることができる。

中国の交通網事業を韓日トンネルと連携して東北アジアの物流交通網として統合するなら中国経済の軟着陸を誘導し東北アジア秩序の安定化に大きく寄与するであろう。また、韓日トンネル－韓半島縦断鉄道(TKR)－中国横断鉄道(TCR)－モンゴル横断鉄道(TMGR)を軸に日本、韓国、北韓、中国、ロシア、モンゴルを貫通する国際プロジェクトの推進が可能となる。さらにこの路線を中央アジアを経てシベリア横断鉄道(TSR)と連結することでユーラシア大陸の統合物流体系にも編入することができる。その結果、中央アジア、中東、東南アジアを連結する鉄道網が形成され、さらにはヨーロッパにまで達することになるであろう。ゆえに韓日トンネルは汎アジア鉄道網の核心的出発点でありながらも、対中国協力強化の基礎となることができるのである。

韓中日の物流交通網が拡充されればナショナリズムが緩和される

韓中日を中心とした東北アジアには歴史及び領土問題を巡る葛藤、排他的民族主義、中日間の軍備競争と覇権競争などの不安要素が残存している。韓日トンネルを起点とした韓中日三国を貫通する物流網が拡充されれば、現存するナショナリズムの相当部分が緩和され、物理的・軍事的衝突を防ぐ緩衝材の役割を果たすだろう。

東アジアは過去に比べ地域的に統合され、かなりの地域で共同体意識が芽生えている過程にある。政府間合意に基づいているという点で超国境鉄道網はたとえ上部の意思で始まったことだとしても、一旦構築されれば超国境経済圏すなわち地域民衆の統合が加速化され、この下部統合が地域共同体形成を願う上部政治的意思を後押ししてくれることになるだろう。そうなれば、東北アジア鉄道網事業と連携した韓日トンネルは東北アジア次元の共同体意識形成に重要な物質的基盤を提供すると同時に残存する民族主義を緩和させる促進剤になると考えられる。

中国は機会、脅威、危機という矛盾した三形態の変数を常に韓国に及ぼしている。従って中国の経済危機または調整局面が発生した場合に備えた適切な戦略が必要だ。この場合、韓国は日本との新しい連帯を模索することを考えに入れる必要がある。韓国と日本はアジア圏で唯一の経済協力開発機構(OECD)会員国で、自由民主主義と

市場経済という共通の基盤を有している。また市民社会が連携した長期的な安定化勢力の存在などにより協力の潜在力は東アジア国家群のどの組み合わせより大きい。

韓日トンネルは韓日経済圏形成の礎石となって、韓日間の非対称的な相互依存を緩和することで新しい韓日連帯体制を構築することができるだろう。このような固い連帯体制を土台として日々増しつつある中国の一方主義と覇権主義に複合的に対応するなら韓国と日本は東北アジア統合の求心点の役割を担うようになり、相互実利外交のパートナーとして高い価値を共有することができるだろう。韓日トンネルは経済及び政治的に東北アジア次元の共存共栄という平和体制確立のためのきっかけになると考えている。シベリア横断鉄道、中国横断鉄道との連携も考慮するなら、韓日トンネルは単なる韓日間の交流協力を超えて、周辺国をして韓半島の平和体制構築と北韓の解放を求める誘導灯の役割をすることにもなるであろう。

韓日トンネルは平和のトンネル、北韓の経済活性化にも寄与

韓日トンネルが建設され、韓半島縦断鉄道が北韓内陸を通過するようになれば、北韓は線路使用料という収入とともに莫大な外貨を得ることができる。すなわち、北韓はシベリア横断鉄道および中国横断鉄道の連携地となって物流基地として位置づけられるようになり、経済復興を成すことができるだろう。これは北韓の政治経済的安定と併せて莫大な統一費用削減効果をもたらすということは言うまでもない。また韓半島における南北の物理的障壁を取り除く画期的な契機にもなるであろう。さらに北韓の改革・開放を促進し南北間の異質性を解消して共同体意識が深まることによって統一が早まる好材料として作用することは予想に固い。韓日トンネル建設と並行して韓半島縦断鉄道が建設される頃にはどんな形にせよいわゆる北韓リスクが相当部分解消されることは明らかだ。

韓日両国のトンネル建設専門家によると、韓日トンネルは技術的になんら問題はないそうだ。即ちトンネル構造と建設工法においては‘単線並列’または‘複線トンネル+サービストンネル’として工事費を割り出せばよく、現場の地質条件や施工与件、トンネル断面の大きさ、環境に与える影響、トンネルの安全性及び工事費の規模などの複合的な諸般事項に関しては区間別にNATM(New Austrian Tunneling Method)、シールドTBM(Tunnel Boring Machine)、沈埋トンネルなどの工法を併用すればいいのである。

財源確保においても韓日両国政府(公企業)と民間企業の出資で法人を設立し共同で事業を施行していくことになるが、国家予算と借款、債券発行などで集めればいくらかでも可能であると言う。民間コンソーシアムの場合、主にプロジェクト・ファイナンスを通して財源を調達できる。このような両国政府の能動的な参与があれば、特殊目的会社の信頼性が引き上げられて財源調達がさらに容易になり、専門家が推

算している十年余りに亘る工事期間中に100兆ウォンの財源調達が可能であると判断される。

万が一、収益性がよくない場合でも最少運営収入保障制度(Minimum Revenue Guarantee)のような制度を活用してインセンティブを提供することも考えられる。推算される工事費がたとえ天文学的な数字であっても韓日両国の国内総生産(GDP)を鑑みると長期的に両国が分担するなら十分に現実性があると思われる。

どんな大規模国策事業でも当然費用対効果、即ち経済性を計算しなくてはならない。経済的プロジェクトとしての韓日トンネル事業を効果的に推進するためには経済的収益性、資本調達の効率性を厳密に計算すべきではあるが、この事業は国際政治的プロジェクトとしての特性が強いということを看過してはいけな。韓日トンネルは長期的な観点からの韓日両国の生存繁栄を追求するための戦略的選択肢の一つであり、経済的収益性だけでその可否を判断することはできない。韓日トンネルはたとえ両国の経済的共同体として出発したとしても、究極的には両国の和合をもたらす平和トンネルとなり、さらには東北アジア平和の基盤となるからである。

韓日国民感情、繁栄する未来のために克服すべき

韓日トンネルは巨視的・長期的観点から30年ないしは50年後の韓国安保と経済的利益を確保するための挙国的先行投資と見るべきである。従って建設費、運営費として弾き出される顕在的損益計算にとらわれてはならず、未来の潜在的な需要創出効果を十分に考慮する創造的発想が必要である。

韓日両国国民の間にも同様な韓日トンネルに対する否定的な視覚が存在する。韓国国民の血には三国時代から倭寇の略奪行為、文禄・慶長の役、36年間の日帝植民統治、徴用、挺身隊、教科書歪曲、竹島領有権問題などを巡る反日感情が根付いており、韓日トンネルは日本の大陸進出に寄与するだけで韓国には実益がないから莫大な投資をする必要がないという否定的な情緒がある。かつて戦前の日本軍国主義勢力が大陸を侵奪する目的で韓日トンネルを試みたりはしても、今は日本側でも時代状況の変化や莫大な投資額のために政府民間を問わずこの事業に消極的だ。

ゆえに韓日トンネル事業を円滑に推進するためには両国国民が有する否定的な視線を何とか緩和し克服させることが最優先の課題となる。韓日トンネルは間違いなく両国の共生共栄と共同成長及び発展に寄与し、さらには東北アジアの共同体形成や平和に重大な役割を負うプロジェクトである。しかし、両国国民の否定的な情緒の克服や政府を率いる政治指導者たちの決断がなければその実現は不可能である。ならば予想される障害要因をどのように克服すべきか。

韓日間の歴史認識を取り巻く摩擦、竹島問題における対立などを考えると、国民的合意を短期間に成すのは決してたやすくはない。両国間の懸案を巡る摩擦が激化す

ればするほど両国の国民感情も対立していくだろう。短期間に摩擦を解消するのが事実上不可能であるなら、次善の策としてその摩擦が招来する悪影響を最小化するような賢明な対処をするしかない。そのためにはまず両国政府間に戦略的な共同努力が必要である。加害者である日本は真剣かつ謙虚に反省しなければならないし、韓国は大乘的な見地から和解のための寛容を示さなければならない。

韓日トンネル構想は決して選言的やイデオロギー的なものではない。海で隔絶された韓半島と日本列島をトンネルで連結することで既に各文化地層に広範囲に広がっている地殻変動の結果を受容して実践的に対応するための事業だ。

韓国国民も日本に対する強い被害者意識から脱皮して、最近の韓流やスポーツ、企業などで見られるように対日関係において自信を持つことが必要だ。この自信を土台に領土的蹂躪を経験した韓国が主導することで、韓日トンネルこそ東アジア地域の歴史的和解を先導するプロジェクトとなるという認識を広く共有するべきである。

韓日トンネルが日本の大陸進出にだけ役に立つのであって韓国には何の利得もないという敗北主義的認識は払拭させなければならない。今後は韓国が韓日トンネルを経由してかつて朝鮮通信使が日本に渡ったように福岡、大阪、東京を経て北海道にまで進出するという自信を持つ必要がある。日本国民も韓日トンネルを通して釜山、ソウルを往来することで韓日両国が近くて近い隣国になれるように努力すべきであろう。

今は両国指導者が具体的な活動を示す時

ドーバー海峡を横切るユーロトンネルも初めは島国イギリスの利益にしかならないという批判が支配的だった。しかし、開通してみたら大陸に属するフランス側のほうがより多くの利得が生まれたという事実を他山の石と考える必要がある。韓国の官民各分野で韓日トンネルに対する関心を持ち、その意義を広く国民に知らせる努力が強化されねばならない。そのためには世論主導層と言論に対して韓日トンネルの意義と効果を認識させる多角的努力が緊要である。

イギリスとフランスは度重なる戦争により韓日以上に積年の恨みを抱いていた間柄だった。それにもかかわらず19世紀初めのナポレオン1世の時初めて提案された両国間の海底トンネルを二百年間にわたる紆余曲折の末、1994年5月に開通させた。このユーロトンネル(正式名称はChannel Tunnel)建設が実現した背景にはイギリスのサッチャー総理とフランスのミッテラン大統領という二人の傑出した政治指導者の決断があった。1916年、1924年、1930年など何度も計画が検討されたが、両国の政治的方向性の変化によって成立しなかった。それが1986年ついにミッテラン、サッチャー二人の合意により掘削工事に着手したのだった。

韓日両国の政治指導者たちも何度か韓日トンネル建設の必要性について言及したことがある。1990年5月には盧泰愚大統領、1999年9月と2006年11月には金大中大統領、2000年10月には森喜朗総理、2003年2月には盧武鉉大統領がそれぞれ韓日トンネルの必要性について言及したり、関心を表明したりした。しかし、両国政府レベルでの具体的な合意を導き出したり実践的計画を立てて進めたことはなく、単に抽象的な関心表明に過ぎなかった。

今後はこれより一歩進んで国民的合意形成を前提にした上で両国首脳はユーロトンネルの経過を手本に具体的に共同研究チームを構成して韓日海峡地質探査や最適路線検討などの実質的な調査研究に着手すべきである。そして、両国首脳はこの韓日トンネルプロジェクトこそが歴史的緊張と敵対関係を解消し共同体意識の高揚と共同繁栄の礎になるという信念を持って、国民を積極的に先導し説得しなければならない。

併せて韓日トンネル建設に関心と信念を持つ全ての市民団体は否定的国民情緒を克服するために多角的な努力をして、政治指導者に決断を促すよう力を注ぐべきである。このような努力が韓半島縦断鉄道建設と並行して推進されるなら、東北アジアの平和と韓半島の統一を早めるシナジー効果が発揮されると考えるのである。

(翻訳 東義大学校教授 竹市千恵)