

相互依存の韓日関係

◀29▶

日韓・韓日海底トンネル構想

日本と韓国を結ぶ海底トンネル建設は日韓両政府間で公式的な合意に達していないが、各種調査は進展し、研究成果も出揃っている。実現のためのプロセスが残っているだけだ。

海底トンネル建設についての日韓両国の動きを見ると、1989年に日韓議員連盟会長の竹下登元首相が与党自民党に検討を指示しており、1990年に訪日した盧泰愚大統領や91年に訪韓した海部俊樹首相も海底トンネルに言及し、推進の意向を示した。2000年9月に訪日した金大中大統領は「韓日海底トンネル建設」の構想を森喜朗首相に提唱した。これを受けて、同年10月、ソウルで開催された第3回アジア欧州会議(ASEM)首脳会合で、森首相が日韓トンネル



ながの・しんいちろう 1939年韓国生まれ。早稲田大学大学院政治学修士課程修了。英シエ博士課程修了。現在、大東文化大学教授、同大学大学院経済学部長。

大東文化大学教授 永野慎一郎

信頼関係築いて早期実現を

の共同建設を提案した。2002年4月から韓国政府の委託を受け、交通開発研究院が技術的問題点や、日韓の工事負担の割合、韓国にとっての交通・物流戦略上の価値などについて分析を行った。2003年2月25日、盧武鉉大統領が就任式直後の小泉純一郎首相との会談で、「北朝鮮問題が解決すれば、経済界で取り上げられることになるだろう」と語った。

このような状況下で、盧武鉉政権当時、韓国交通研究院と韓国建設産業研究院は建設交通部の委託を受けて「韓日トンネル必要性研究」を行ったが、約100兆円(約1兆円)ともされる建設費用の財源不足などを理由に「建設の妥当性はな」とする報告書をまとめた。しかし推進派は、韓日トンネルの経済性に対する否定的な分析は建設業および他の産業への波及効果を

全く考慮しないもので、雇用創出や建設景気の波及効果を考慮に入れば、十分に妥当性はあると反論している。

水面下で議論

日韓両国の首脳レベルでの関心が示されたにも関わらず、政府レベルでの合意は至っておらず、水面下で活発に議論されている段階である。2006年11月、ハンナラ党の任太熙議員は

全と考慮しないもので、雇用創出や建設景気の波及効果を考慮に入れば、十分に妥当性はあると反論している。

議員連盟が超党派で結成された。自民党の衛藤征士郎議員、現衆議院副議長を代表に、民主党の鳩山由紀夫現首相、公明党の神崎武法・前代表、社民党の重野安正・幹事長、国民党の亀井久興・幹事長などが名を連ねる超党派議員連盟である。

ソウルで開かれた学術会議で「韓日両国が共同事業として取り組むべきだ」と主張し、「1日1万名以上が両国を往来する時代に空や海の輸送だけでは役不足なので、(トンネル建設は)両国関係を改善する手段にもなり、国家レベルの支援が求められている」と述べた。2008年に入ると、日本との政界も動いた。九州出身の与野党大物議員を中心に日韓海底トンネル推進議

国を結ぶ海底トンネルの建設が必要である」と提案した。朴会長は「海底トンネルを通じヨーロッパが一つになった代表的な例が英仏海底トンネル」であるとして、「1994年に開通した英仏トンネルを通じて現在まで2億1000万名の旅客と1億7000万トンの貨物が英国とヨーロッパ大陸を往来し、ヨーロッパ経済活性化に貢献している」と述べた。さらに「韓日海

底トンネルがいずれ韓中トンネルと連結されれば、中国やロシアなど東北アジア地域はもちろん、将来はヨーロッパと連結され、ユーラシア大陸横断の大動脈が完成する」と付け加えた。

3ルートが有力

地方自治体レベルでも本格的な研究が始まった。釜山市と釜山発展研究院は、東北アジア複合交通ネットワーク構築に向けて、交通、物流、社会文化、経済分野の専門家や「韓日海底トンネル・タスク・フォース(TSF)チーム」を構成し、海底トンネル事業の妥当性について検討を始めている。許南植・釜山市長は、「国境の概念が消える超域的国際状況に対処し、経済発展を図るために、海底トンネル効果などに対する研究に入った」と話した。

現在、検討されている日韓海底トンネルの有力な路線は3つある。
Aルート…唐津―壹岐―対馬(下島)―巨濟島(総延長209キロ、うち海底区間145キロ)
Bルート…唐津―壹岐―対馬(上・下島)―巨濟島(総延長217キロ、うち海底区間141キロ)
Cルート…唐津―壹岐―対馬(上・下島)―釜山(総延長231キロ、うち海底区間128キロ)

これまで各方面から問題提起がなされ、海底トンネルの可能性及び経済性などについて分析がなされた。建設に必要な費用は10兆515兆円、建設期間は約10年という調査結果も出ている。日韓両国の現在の技術と経済力からすれば、建設は可能である。両国政府が共同プロジェクトを編成して両国民の合意を導きながら、積極的に取り組むべき時機であると考える。「橋を架ける」ことは両側に利益があるのであって、一方だけ得る次元ではない。「共通の利益」という認識が必要であり、信頼関係の構築が必要である。日韓海底トンネルの建設が、未来志向の日韓関係の架け橋になることを切に望みたい。