

아베정부와 한일터널 프로젝트

후지하시 겐지(藤橋健次) | 일한터널연구회 상임이사

작년말 총선거로 압승한 자유민주당 아베 신조(安倍晋三) 신내각은 잇달아 경제재건을 위한 여러 정책을 공표하고 동 일본 대지진으로 인한 재해의 본격적 복구 부흥을 위해 움직이기 시작해 내각 지지율도 상승하고 있다.

지금까지 신내각 성립 직후부터 2개월 이상 내각 지지율이 상승을 지속한 예는 없었으니, 일본 국민의 아베 신내각에 대한 기대와 관심의 높이가 엿보인다.

아베 내각, 인프라 예산확보 박차... 신칸센 발전도 호재

한국인들은 외교정책에 있어서 약간 우익적인 발언을 하는 아베 총리를 염려하는 경향이 있으나, 한국과의 관계에 있어서 일본 역대 총리 중에서도 가장 양호한 관계를 구축할 것으로 보인다.

현재 아베 신내각이 최대 과제로 삼고 있는 것이 20년간 지속되고 있는 경제 디플레 체질로부터의 탈피이다. 금융완화를 비롯한 여러 경제시책과 더불어 동일본 대지진의 복구 부흥을 축으로 한 국토 강인화 구상에 의한 방재, 감재(減災)

대책을 세우고 있다. 고도성장기에 정비된 각종 사회자본의 노후화에 대해서도 적극 대처하는 경향이 보인다.

또 일본 신칸센 가동이 예상 이상의 좋은 성적을 거두고 있고 정비 신칸센의 새 선로 계획도 박차를 가하고 있다. 고속철도의 국제적인 진출에도 길이 열릴 것 같다.

이러한 정세를 배경으로 한일터널 구상의 추진에도 새로운 국면이 전개되고 있다. 일한터널연구회에서는 여러 방면에서 이해를 얻기 위해서 전 일본 법무대신인 노자와 다이조(野澤大三) 회장을 선두로 강연회, 세미나 등을 거듭하고 있다. 이에 자민당 신정권의 한일터널 구상에 대한 견해와 최근 동북아시아 정세와 한일터널의 의의, 또 그 교통기관이 되는 고속철도, 신칸센 건설의 동향 등을 논술하고자 한다.

일본 자유민주당은 작년(2012년) 4월에 야당으로서 디플레를 탈피하고 동일본 대지진 복구 부흥과 국력 증진을 도모하기 위해서 10년간 200조엔 규모의 인프라 투자가 필요하다는 제언을 했다. 그리고 그것을 구체화한 국토강인화 기본법안을 6월4일 국회에 제출했다.

이 법안의 기본이념은 크게 3가지로 요약할 수 있다.



2012년 8월 18일 규슈 신칸센 나가사키 루트 기공식에 참석한 노자와 회장(가운데)

첫째, 동일본 대지진을 계기로 경제 등에 있어서 과도한 효율성의 추구가 인구 및 행정, 경제, 문화 등에 관한 기능의 과도한 집중을 만들고 국토 취약성을 부르고 있다는 것이 밝혀졌다. 전쟁 후의 국토정책 및 경제정책에 대한 종합적인 검증을 실시해 그 결과에 의거하여 다극분산형 국토 형성을 도모할 수 있도록 책정, 실시되어야 한다.

둘째, 지역간의 교류 및 제휴를 촉진해 고유의 문화, 자연 조건 등의 특성을 살린 지역의 진흥을 도모하고 일본이 직면하는 과제를 해결하기 위해서 국토 보전 및 복수의 국토축 형성을 통한 국토의 균형 있는 발전을 도모해야 한다.

셋째, 대규모 재해를 미연에 방지하는 것과 동시에 국가 및 사회 여러 기능의 대체성 확보 등을 도모하는 것으로 정치, 경제 및 사회의 활동을 지속 가능하게 한다.

日 인프라 구축, 국토 외부로 눈 돌릴 시점

일단은 국회에서 계속 심의하기로 되었지만 이러한 정책을 걸고 작년말 선거에서 싸운 결과 대승리를 거둔 것은 벌써 한국에서도 알려져 있다.

참의원에서는 소수 여당이라는 변형된 상황에 있지만 정권 여당이 된 마당에 이미 일본 정치가 이 방향성을 가지고 진행될 것이다.

이러한 기본이념을 근거로 우리 일한터널연구회로서 주목해야 할 것은 첫째, 과도한 효율성 추구에 의한 국토 취약성의 검증과 반성. 둘째, 각종 과제 해결을 위해서 국토보전 및 복수의 국토축 형성을 통한 국토의 균형 있는 발전. 셋째, 국가 및 사회의 여러 기능의 대체성 확보를 도모함으로써 정치, 경제, 사회 활동을 지속 가능한 것으로 한다 등 3가지이다.

우선 효율성에 대해서는 선진적인 사회에서 사회자본의 경제적인 효용이란 복잡하고 다양해 적절한 평가가 불가능하다. 일한터널연구회에서는 이러한 비용편익비(B/C)로 표현된 효용성 평가가 현대사회 및 미래사회에 맞도록 재검토와 연구를 제안하고 있다.

다음으로 복수의 국토축 형성과 균형 있는 발전에 대해서다. 일본 국토는 6800개 이상의 섬들로 되어 있고 남북으로 길쭉하고 자연과 기후 환경도 크게 달라 일률적이지 않다. 이들 각각 특징이 있는 지역의 사회 인프라를 안정적으로 확보, 확립하기 위해서는 복수 인프라 라인을 형성하는 것이 중요하다. 특히 정보, 교통 인프라의 확보는 재해 및 긴급사태 대처에 빠뜨릴 수 없는 것이며 재해 대국(大國)인 일본에 있어서 매우 중요한 과제라고 할 수 있다. 일본은 그러한 인프라 라인 구축에 대해서 전통적으로 국내에서만 배려해 왔지만 앞으로는 외부로 향해서도 열여가는 시기에 와있다고 할 수 있다.

끝으로 각종 사회 인프라를 구성하는 기능을 하드, 소프트웨어 모두 이종(異種)으로 호환성을 확보할 수 있도록 연구를 진행시킬 필요가 있다. 거기에다가 오늘날 글로벌 사회를 배경으로 국내만의 호환성이 아니고 바로 세계적인 기능 정비를 다양하게 도모할 필요가 있다.

이상의 과제와 테마는 한일터널 구상의 여러 과제와 공통되기도 하기 때문에 앞으로도 한층 더 연구를 깊이 해야 한다.

제2차 아베 내각 탄생으로 국제사회는 일본에 극우세력이 대두하고 있다고 보고 있는 것 같은데 그것은 큰 오해이다. 특히 한국, 중국에서는 국경문제를 포함해 알력이 높아지고 신지도부 체제 속에서 여러가지 억측과 기대가 난무해 정보 혼란을 부르고 있는 것 같다.

그 오해의 하나가 아베 총리는 한때 A급 전범인 기시 노부

스케(岸信介) 전 총리의 외손이며 일제 도조 내각 시대에 각료로서 참가해 대륙 침략에도 가담한 악명 높은 인물의 영향을 받은 사람이라고 하는 것이다.

그러나 기시 전 총리가 전쟁 후 총리 시대에 일미안보조약의 개정 연장 문제에서 생명을 걸고 비준을 완수한 것은 잘 알려져 있으며 사임 후에도 당시의 박정희 대통령과 함께 한일국교회복에 진력했다. 또 동남아시아 제국과의 관계개선에도 깊은 영향력을 행사했고 그러한 공적으로 1979년 유엔평화상을 수상했다. 따라서 기시 전 총리에 대해서라면 오히려 이러한 세계평화회의 공헌, 특히 아시아, 한국 등지의 우호에 주목해야 한다.

또 경제정책 면에 있어서 제2차 아베 내각의 출발에 맞춰 엔 하락이 진행되어 원화 환율상승으로 한국 제조업, 특히 수출산업에 영향이 있다는 한국 일부 매스컴의 논조가 보인다. 그러나 환차손익이라는 것은 지극히 유동적인 것이며, 또 현재 한국의 산업 체질로 봐도 원화 환율상승은 불리하다고만 할 수 없을 것이다. 예를 들면 한국에서는 현재 높은 비율로 해외투자를 실시하고 있어 원화 환율상승은 양호한 측면도 있는 것이다.

지금 일본에서는 상술한 바와 같이 길어지는 디플레로부터 탈피하기 위해서 여러가지 시책을 마련하고 있다. 적극적인 재정 확충인지 긴축 재정인지 논의는 그치지 않을 것 같다. 제2차 아베 내각에서는 10년간에 200조엔의 재원 확보를 위해 건설국채 확보도 고려하고 있다. 지금까지의 디플레 대책은 모두 어중간한 시책으로 끝났기 때문에 결과적으로 충분한 성과를 얻을 수 없었다. 그 반성으로 대담한 경제대책이 준비되고 있다. 그리고 일본 경제부흥은 주변국가에도 반드시 좋은 영향을 초래할 것이다.

다음으로 국경문제이지만 이것은 한일터널 구상 중에서도 지극히 중요하고 중심적인 테마이기도 하기 때문에 재차 논술하고 싶다. 국경문제를 논할 때 국경의 존재를 국가관리상의 문제와 내셔널리즘 문제를 합쳐서 논의할 경우 해결이 곤란해진다. 내셔널리즘은 근대국가 성립 과정의 산물이라고도 할 수 있지만 이것은 확실히 양국민의 탁월한 지혜에 의해서 해결되어야 하는 한다. 그리고 지금 벌써 선진국가가

된 한일 양 국민에게는 그 지혜가 충분히 갖춰졌다고 확신한다. 동시에 신체제의 한일 양 수뇌에게는 그 능력을 충분히 기대할 수 있다고 본다.

또 그러한 논의를 도모하기 위해서도 일한터널, 구상을 여러 각도로 진행시켜야 될 것이다.

일본 신칸센은 1964년 10월1일 도카이도 신칸센이 개통한 이래 산요, 도호쿠, 조에쓰, 호쿠리쿠, 규슈의 각 신칸센이 개통되어 현재 총영업 거리는 2620km에 이르렀다. 이러한 속에서 도카이도, 산요, 도호쿠(도쿄~모리오카), 조에쓰 신칸센 등은 옛 국철 시대에 건설된 것이며 그후의 신칸센은 전국 신칸센 철도정비법에 따라 계획이 진행되어 왔다.

이것을 일본에서는 정비신칸센이라고 부르고 있다. 규슈 신칸센도 그 정비신칸센 중 하나로, 하카타~가고시마 구간은 2011년 3월12일 개통했다. 그날은 개통 축하회가 계획되어 있었지만 3월11일의 동일본 대지진 다음날이기도 해서 큰 화제는 되지 않았다.

그 규슈 신칸센은 영업을 개시해 벌써 2년이 되었는데 예상 이상으로 영업 성적을 올리고 있고 특히 간사이 방면의 승객수가 증대함으로써 산요 신칸센의 영업 성적도 향상되는 효과를 보고 있다.

한일터널은 亞국가간 갈등 해결에도 이바지할 것

게다가 기존 교통기관이 신칸센에 이용자를 빼앗겨 영업 성적이 하락될 것이라 우려가 있었지만, 일부를 제외하고 증가 경향을 나타내고 있다. 이것은 적절한 교통 인프라를 정비하면 그를 둘러싼 산업경제권이 활성화된다는 실증적 사례이다. 규슈는 한국을 향해 열린 육로와 국제적인 교통 인프라를 구축함으로써 발전적인 사회 형성을 완수할 수 있을 것이다.

지금 아시아에 있어서도 국경문제를 비롯한 국가간 알력이 보인다. 거기에는 국제적인 사정 이상으로 내정적인 요인도 있겠지만 적어도 국가 지도자는 국민의 행복을 바라고 내정과 국제사회에 임해야 한다. 한일터널 구상은 그 테마의 배경에 있는 여러 요인과 문제성을 찾고 해결하는 데 이바지해야 된다고 생각한다. ㉔

安倍政府と韓日トンネルプロジェクト

藤橋健次 / 日韓トンネル研究会 常任理事

昨年末の総選挙で圧勝した自由民主党安倍新内閣は、矢継ぎ早に経済再建の諸政策を打ち出し、また、東日本大震災の本格的復旧復興の為に動き出し、内閣支持率も上昇を続けています。

今日まで、新内閣成立直後より2か月以上内閣支持率が上昇を続けた例はなく、日本国民の安倍新内閣への期待と関心の高さがうかがわれます。

安倍内閣、インフラ予算を確保 拍車・・・新幹線の発展も好材料

韓国の方々にとってみれば、対外交政策において、右寄りの発言が見られる安倍総理を危惧するむきも見られますが、韓国との関係については、日本の歴代の首相のなかでも最も良好な関係を築くことと思われまます。

現在の安倍新内閣が最重要課題として取り組んでいるのが、20年来続いている経済のデフレ体質からの脱却です。金融緩和をはじめとした諸経済施策とともに、東日本大震災の復旧復興を軸にした国土強靱化構想による防災、減災への対策を立てています。高度成長期に整備された各種社会資本の老朽化への対処についても、積極的な予算化をはかる動きがみられます。

また、日本の新幹線の稼働状況が予想以上の好成績を収めていることから、整備新幹線の新線計画などの具体化にも拍車がかかりつつあります。高速鉄道の国際的なプレゼンスにも道が開かれていくことと思われまます。

こうした情勢を背景に、日韓トンネル構想の推進にも、あらたな局面が展開されています。日韓トンネル研究会では、各方面への理解を進めるべく、元法務大臣の野沢会長を先頭に講演会、セミナーなどを重ねています。以下、自民党新政権の日韓トンネル構想に対する見解と、最近の東北アジア情勢と日韓トンネルの意義、また、その交通機関となる高速鉄道、新幹線建設の動向などをレポートします。

日本の自由民主党は、昨年（2012年）4月の在野党の時点で、デフレを脱却させ東日本大震災の復旧復興の促進と国力の増進を図るために、今後10年間で総額200兆円規模のインフラ投資が必要との提言をしました。そして、これを具体化した国土強靱化基本法案を6月4日に国会に提出しました。

この法案の基本理念は、以下の3点にまとめられています。

第一に、東日本大震災を契機に、経済等における過度の効率性の追求が人口及び行政、経済、文化等に関する機能の過度の集中を生み、国土の脆弱性をもたらしていることが明らかになった。戦後の、国土政策及び経済政策についての総合的な検証を行い、それらの結果にもとづき多極分散型の国土形成が図られるよう、策定、実施されること。

第二に、地域間の交流及び連携を促進し、固有の文化、自然条件等の特性を生かした地域の振興を図り、日本が直面する課題を解決するために、国土の保全及び複数の国土軸の形成を通じた国土の均衡ある発展が図られること。

第三に、大規模災害を未然に防止し、また大規模災害が発生した場合の拡大を防ぐとともに、国家及び社会の諸機能の代替性の確保等を図ることにより、政治、経済及び社会の活動を持続可能なものとする。

日本のインフラ構築、国土の外に目を見開く視点

一旦は国会で継続審議されることになったが、このような政策を打ち出して昨年末選挙を戦った結果、大勝利を収めたことはすでに韓国でも知られていることです。

参議院では少数野党という変形した状況はあるものの、政権与党となった現状においては、もはや日本の政治がこの方向性を持って動かされていくものと考えます。

これらの基本理念に対して、我々日韓トンネル研究会が注目すべきコンセプトは、第一に、過度の効率性の追求により国土の脆弱性が推し進められたことへの検証と反省。第二に、各種の課題解決のために国土の保全及び複数の国土軸の形成を通じた国土の均衡ある発展。第三に、国家及び社会の諸機能の代替性の確保を図ることにより、政治経済及び社会の活動を持続可能なものとする、等の3種類となります。

まず効率性については、先進的な社会における社会資本の経済的な効用が複雑さとともに非常に多様化しており、適切な評価が不可能になってきていることです。日韓トンネル研究会では、これらの費用便益比 B/C で評価される効用性の評価が現代社会および未来社会に合うようにする見直しと研究を提案しています。

次に、複数の国土軸の形成と均衡ある発展については、日本の国土は6800以上の島々からなっていると共に、南北に細長く、自然と気候の環境も大きく異なります。これらそれぞれ特徴のある地域の社会インフラを、安定的に確保、確立するためには複数のインフララインを形成することが重要です。特に、情報、交通インフラの確保は、災害時及び緊急を要する事態への対処には絶対に欠かせないものであり、災害大国としての日本にとっては非常に重要な課題といえます。日本はそれらのインフララインについて伝統的に国土内のみに配慮してきましたが、今後は、外部に向けても開いていく時期が来ていると言えます。

最後に、各種社会インフラを構成する諸機能を、ハード、ソフトともに異種機能に対しても互換性が確保出来るよう研究を進める必要があります。それに加えて、今日のグローバル社会を背景に、国内だけの互換性といわず、まさに世界的な機能の整備をマルチプルに図る必要があると考えます。

以上の課題とテーマは、日韓トンネル構想の諸課題と共通することでもあり、今後さらに研究を深めていきたいと考えています。

第二次安倍内閣の誕生によって、国際社会では、日本の極右勢力が台頭してきていると見られているようですが、それは大きな誤解です。特に、韓国、中国では、国境問題を含めて軋轢が高まっていると共に、それぞれが新指導部体制のなかで、様々な

臆測と期待が飛び交い情報の混乱を招いているようです。

その誤解の一つが、安倍総理は、かつての A 級戦犯であった岸信介元総理の外孫で、日帝の東条内閣時代に閣僚として参画し、大陸侵略にも加担した悪名高い人物の影響を受けているというものです。

しかし岸信介氏は、戦後の総理時代に日米安保条約の改定延長問題では、命がけの批准を果たしたことで知られており、その辞任後も、当時の朴正熙大統領とともに日韓国交回復にも尽力しています。また東南アジア諸国との関係改善にも深い影響力を行使してきており、それらの功績で 1979 年国連平和賞を受賞しています。従って、岸元総理の影響を受けているということであれば、むしろ、こうした世界平和への貢献、特にアジア韓国などの友好に注目しなければなりません。

また経済政策面において、第二次安倍内閣のスタートに合わせるかのように円安が進行し、韓国内の製造業、特に輸出産業に影響があると韓国内の一部マスコミの論調が見られます。しかし為替差損益というのは極めて流動的なものであり、また、現在の韓国における産業体質から考えても、ウォン高は不利な面ばかりとは言えないです。一例を挙げますと、韓国では現在、極めて高い比率で海外投資を行っていますが、ウォン高は良好ともいえる為替環境状況だと思われま

す。いま日本では、上述したごとく長引くデフレからの脱却を果たすために様々な施策がとられようとしています。積極的な財政出動か、緊縮財政かの議論は止むことがないかのようです。第二次安倍内閣では、10年間で200兆円の財源確保のため建設国債の確保も考慮しています。今までのデフレ対策は、どれも中途半端な施策に終始したこともあり、結果的に十分な成果が得られませんでした。その反省からも、思い切った経済対策がとられようとしています。そして日本の経済復興は周辺国にも必ずや良い影響をもたらすでしょう。

次に国境問題ですが、これは日韓トンネル構想のなかでも極めて重要で中心的なテーマでもありますから、稿を改めて述べたいと思います。国境問題を論ずる場合、国境の存在を国家管理上の問題とナショナリズムの問題を合わせて議論した場合、決して解決されることはないと考えられます。ナショナリズムは近代国家成立の過程の産物だとも言えますが、これは、まさに両国民の卓越した智慧によって解決されるべきだと思います。そして今や先進国になった韓日両国にはその智慧が充分備わっていると確信します。それと同時に新体制での日韓両首脳にはその能力を十分期待できると考えます。

また、そうした議論を目指すためにも、日韓トンネル構想を様々な角度から進めていくべきだと思います。

日本の新幹線は、1964年10月1日に東海道新幹線が開業して以来、山陽、東北、上越、北陸、九州の各新幹線が開業し、現在の総営業距離は2620kmに及んでいます。これらの中で、東海道、山陽、東北（東京～盛岡間）、上越新幹線などは、旧国鉄時代に建設されたもので、その後の新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づき、整備計画が進められてきました。

これを日本では通称、整備新幹線と呼んでいます。九州新幹線もその整備新幹線の

うちの一つですが、博多～鹿児島間が、2011年3月12日に全線開通しました。その日は開業の祝賀会が計画されていましたが、前日の3月11日の東日本大震災の翌日ということもあり、関連する数々の祝典も自粛されてしまいました。

その九州新幹線は、営業を開始して早や2年になろうとしますが、予想以上の営業成績を上げており、特に関西方面の乗客数が増大することにより、山陽新幹線の営業成績も向上するという、少なからぬ派生効果を生んでいます。

韓日トンネルはアジア諸国間の葛藤解決にも貢献する

加えて、既設の交通機関が新幹線に利用者を奪われ営業成績が下落するのではないかという憂慮があったものが、一部を除いて増加傾向を示しています。このことは、適切な交通インフラを整備すれば、それらを取り巻く産業経済圏が活性させることができるという実証的事例です。九州は、韓国に向けて開かれた陸路と国際的な交通インフラを構築することで、発展的な社会形成が成し遂げられると考えます。

いま、アジアにおいても国境問題をはじめ様々な国家間の軋轢がみられます。そこには国際的な事情以上に内政的な要因もありますが、少なくとも国家の指導者は国民の幸福を願って内政とともに国際社会にあたるべきです。日韓トンネル構想は、そのテーマの背景にあるいろいろな要因と問題性を探し出し解決することに貢献すべきと考えます。

pp.47 写真：2012年8月18日九州新幹線長崎ルート起工式に出席した野澤会長（中）

※本稿は韓国の世界平和トンネル財団が発行する PEACE TUNNEL magazine 通巻 14 号（2013 年 3 月発行）の P. 46～P. 48 を日本語に翻訳したものである

（訳責：特定非営利活動法人日韓トンネル研究会 事務局）