



# 戦略的朝鮮半島政策と 日韓トンネル国家事業化への提言

## 提言

### 一、急がれる戦略的な朝鮮半島政策の構築

#### 一、日韓トンネルがもたらす経済効果

- (1) 北東アジア輸送システムの欠点が画期的に改善
- (2) 広域経済圏の形成と地域振興
- (3) 技術の継承と優位性の確保
- (4) 鉄道関連事業への波及効果
- (5) 採算性評価は将来の南北統一を視野に考慮すべき

#### 一、日韓トンネルがもたらす政治効果

- (1) 日韓の和解と信頼促し、日米韓三国の連携と同盟の信頼性が向上
- (2) 朝鮮半島の平和的統一を促す触媒

#### 一、いまこそ国家事業化の決断を

- (1) 日本人に大きな夢と希望を与える事業
- (2) 中韓トンネル構想に先駆けて、日韓トンネルを政府レベル事業に格上げを



# Contents

1	急がれる戦略的な朝鮮半島政策の構築 .....	1
2	日韓トンネルの構想：これまでの経緯 .....	3
	(1) 戦前の弾丸列車構想	
	(2) 戦後における世界を繋ぐ平和のトンネル構想	
	(3) 日韓両政府の動き：共同研究に選ばれた日韓トンネル構想	
3	海底トンネル建設の史例に学ぶ .....	6
	(1) 英仏海峡トンネル建設に至る長い道のり	
	(2) 鉄の宰相サッチャーの英断	
	(3) 英仏海峡トンネル建設事業から学ぶべき史訓	
	1) 早期の事業計画策定と十分なリードタイムの確保	
	2) サッチャーの指導力、それに長期の工事を遂行可能とした安定政権	
	3) 敵対関係という恩讐を越え、一つの大規模事業の完遂を目指し共に手を携えて取り組む協同協力の精神	
	4) 重層的な日韓調整メカニズムの構築	
4	日韓トンネルがもたらす経済効果 .....	10
	(1) 北東アジア輸送システムの欠点が画期的に改善	
	(2) 広域経済圏の形成と地域振興	
	(3) 技術の継承と優位性の確保	
	(4) 鉄道関連事業への波及効果	
	(5) 採算性評価は将来の南北統一を視野に考慮すべき	
5	日韓トンネルがもたらす政治効果 .....	14
	(1) 日韓の和解と信頼促し、日米韓三国の連携と同盟の信頼性が向上	
	(2) 朝鮮半島の平和的統一を促す触媒	
6	結語：いまこそ国家事業化の決断を .....	17
	(1) 日本人に大きな夢と希望を与える事業	
	(2) 中韓トンネル構想に先駆けて、日韓トンネルを政府レベル事業に格上げを	

## 政策提言

### 「戦略的朝鮮半島政策と日韓トンネル国家事業化への提言」

#### 1 急がれる戦略的な朝鮮半島政策の構築

アメリカの国際的な影響力の後退が懸念されるなか、北東アジアにおいては中国が覇権的攻勢的な外交姿勢を強め、また北朝鮮の核ミサイル脅威も高まるなど日本を取り巻く国際環境は緊迫の度合いが高まっている。一方、少子高齢化や社会保障経費の増大等による財政の悪化など国内環境も難しさを増している。このような状況の下、わが国が限られた国力の中で最大限の国益実現と北東アジアの平和構築を図るには、周辺諸国との関係においても、これまで以上に戦略的な外交政策を展開することが必要となっている。なかでも一衣帯水の関係にある朝鮮半島は、日本の安全保障に重大な影響を及ぼす地域であり、その地政的な重要性に鑑みれば、戦略的な外交政策の確立が最も急がれる地域である。

第2次世界大戦後、朝鮮半島は南北に分断された状態が続いている。日本が正式の外交関係を維持しているのは韓国であるが、日韓の関係は「未来志向」であるべきだと指摘される。一般にそれは「過去を直視し、真摯な歴史認識を抱きつつも、同時に将来に目を向け建設的協力的な関係を築くべし」との趣旨であろう。過去の植民地支配や慰安婦問題等歴史に起因する諸問題の克服とともに戦略的な対朝鮮半島政策を進めるにあたっても、日本は未来志向的であることが求められるのである。

そもそも国家の外交政策が“戦略的”であるためには、地政的な要因に目配せするとともに、長期的な視座から国際関係や関係諸国の動向を把握する姿勢が不可欠である。日本が戦略的な対朝鮮半島外交を展開するにあたっては、南北分断の現状を恒久不変の姿として固定的先験的に捉えるのではなく、南北関係の推移展望や朝鮮半島を取り巻く国際関係の将来変化など国際政治の潮流とダイナミズムに目を向け、朝鮮半島情勢をより長期的かつ多角的に分析しなければならない。即ち、現状への対処に軸足を置いた状況対応型の外交スタイルを超えて、近い将来における北朝鮮の体制変化や南北統一の可能性をも想定し、視野に入れた朝鮮半島政策を打ち出す必要があるということである。

朝鮮半島の南北分断状況に終止符が打たれ、一つの政治共同体の下に収束する場合、わが国としては、言うまでもなく韓国を主体とした朝鮮半島の平和的かつ民主的な統一でなければならない。それには、そのような情勢が芽生え、あるいは統一に向けた気運が熟し始めた際、わが国として適宜かつ効果的な政策遂行が可能となるよう十分な事前の準備と対応を怠ってはならない。

韓国主導による南北の平和的統一実現に向かう場合、そのようなプロセスに日本が果たし得る役割、また具体的にとり得る主な政策を列挙すれば、概ね以下のような項目が挙げられるであろう。

(1) 政治・安全保障：強固な日韓・日米韓同盟の構築、北東アジア軍事バランスの安定、朝鮮半島有事に伴う邦人の保護・日本への移送、発生する難民の対策、朝鮮半島統一の際の秩序

## 回復・武装解除支援等

(2) 地域開発：北朝鮮地域の社会資本整備支援（インフラ整備）、資源開発への参加協力、民主主義システムの普及支援（制憲議会選挙の支援、民主主義教育等）、統一事業を進める韓国への財政支援等

このうち、日本が早い段階から統一プロセスに関与するとともに、朝鮮半島北部の地域開発に積極的に関与参画し、朝鮮半島の経済発展を支援することは、日韓関係を緊密化させ、両国の関係改善と同盟強化に資するだけでなく、魅力あるビジネスチャンスを提供することにもなる。人口の減少や高齢化のために日本国内での経済活動が縮小し、海外からの投資も減少しつつあるなか、朝鮮半島の平和的統一を果たした韓国に対する日本企業や日本資本の参加はわが国にとって大きな魅力を持つものである。

かつて九州は朝鮮半島や大陸に向かう日本の窓口であった。戦後、冷戦体制の中で九州と半島・大陸との交流接触は大きく減殺してしまった。だが冷戦後の今日、再び九州はアジアに向けた日本の窓口となりつつある。特に人の移動を伴う観光分野の伸びは目覚ましいものがある。この動きは、朝鮮半島の平和的統一が実現されればさらに加速化されるであろう。それゆえ、北東アジアにおける地域協力の視点から、社会資本整備を進める朝鮮半島と日本の九州を将来一つの経済圏として立ち上げることも検討に値しよう。そうした様々な政治経済的な可能性を好機として活かし、日本の国益実現と北東アジアの平和構築に向けた戦略的対韓外交の施策として、最も魅力に富むのが日韓海底トンネルの建設なのである。

## 2 日韓トンネルの構想：これまでの経緯

日本と韓国を海底トンネルで結ぶと聞けば、一見途方もない夢物語と受けとめられるかもしれない。しかし、日韓トンネルの建設構想は既に過去1世紀にわたる歴史を持っており、長きにわたって提唱、検討が重ねられてきた経緯がある。しかも近年では日韓両国の首脳や政治指導者、財界関係者などが相次いで日韓トンネルに言及するなど強い関心を示している。そこでまず、日韓トンネル構想に関わるこれまでの経緯を振り返ってみよう。

### (1) 戦前の弾丸列車構想

日中戦争が勃発した1937年、近衛内閣の鉄道大臣だった中島知久平は「島国根性を捨てて日本の鉄道も揚子江沿岸あたりを目標にして整備を進めるべきだ」と述べ、日本とアジア大陸を結ぶ鉄道網の建設を唱えた。このような発言の背景には、当時、東海道・山陽両本線の輸送量が急増し始めていた事情が関わっていた。1933年から38年までの5年間で、両線の輸送量は2倍に膨れあがっていたのだ。これは日本経済が経済恐慌による不況を脱して急速に回復しつつあったからだが、なかでも日中戦争を契機として、軍事分野を中心に大陸との連絡、輸送が急増したことが大きな原因であった。

日中戦争の拡大に伴い、今後、一層軍需が増大することが予想され、国力を挙げての総力戦を勝ち抜くための物動計画や輸送手段の確立は急務であった。そのため1939年7月、鉄道省を中心に、各省庁の代表者、各界の学識経験者、それに軍を加えて鉄道幹線調査会が設立され、新たな鉄道網建設の構想について検討が始められた。

同年11月、鉄道幹線調査会は永井鉄道大臣に答申を提出した。その骨子は、東京～大阪を4時間半、東京～下関を9時間、最高時速150キロで運転する長距離高速度鉄道を建設すること、軌道は朝鮮、満州の幹線鉄道と同じ広軌を採用すること、というものであった。この事業は後に“弾丸列車構想”と呼ばれるようになるが、日中戦争が激しさを増し、満州を含む中国大陸への物資輸送が急増するなか、この新高速鉄道の路線を直接大陸まで延ばすことも検討の対象となった。そして、日本と朝鮮半島を海底トンネルで結び、朝鮮半島から奉天を経て北京までを3日間で結ぶ全長3700キロに及ぶ壮大な国際鉄道の構想へと発展していった(1)。

1941年の第75帝国議会で、弾丸列車構想は政府の事業として正式に承認され、5億5600万円の予算が、1954年までの15か年の継続予算として一括認められた。議会の承認を受け鉄道省は用地買収を開始し、翌年8月には新丹那トンネルの建設工事にも着手した。一方、大陸との一貫輸送を実現するための“対馬海底トンネル”建設のための基礎調査も開始された。海底トンネルのルートは呼子から壱岐、対馬を経て釜山を結ぶルートが想定され、佐賀県の呼子に拠点が設けられた。1941年7月、海底の地質調査が実施され、呼子～対馬間の海底掘削は技術的に可能であること、対馬～釜山間は水深が230～240メートルと深い箇所があるため、海底を掘るのではなく、海底に立ち上げた橋脚の上にチューブ型のトンネルを設置し、その中に列車を通すプランが示された。

しかし、太平洋戦争の勃発とその後の戦局の悪化で、工事や調査活動は難航し、日本坂トンネル、東山トンネルは1944年に完成をみたが、新丹那トンネルは途中まで掘り進んだところ

で中断、終戦となった。日本と韓国を結ぶ海底トンネルについても、具体的な建設計画を纏めることは出来なかった。

## (2) 戦後における世界を繋ぐ平和のトンネル構想

敗戦によって日韓トンネル建設構想は立ち消えとなったが、それから約40年の歳月を経て1980年代に入ると、民間のレベルでトンネル建設に向けた議論や構想が再び動き出した。1980年7月、大林組は日韓トンネルの始・終点や建設方式等、具体的な建設案を盛り込んだ「ユーラシアドライブウェイ (EURASIA DRIVEWAY) 構想」を発表した。このアイディアは、九州の佐賀県から壱岐までは海上橋梁、以降対馬までは海底トンネル、そして対馬の陸上区間を経て釜山までを海底トンネルで結ぶというものであった。

また、1981年11月、ソウルで開かれた「第10回国際科学統一会議」(ICUS)において、日本と韓国を結ぶ海底トンネルの建設が提言された。それを機に、日本において日韓トンネル建設に向けた調査活動が始まった。早くも1982年には国際ハイウェイ建設事業団(2009年には一般財団法人国際ハイウェイ財団に改組)が創設され、各候補地域のボーリング調査に着手、翌年5月には「日韓トンネル研究会」という常設の民間研究組織が発足し、韓国や日本のトンネルや土木専門家による地形や地質等の調査・研究活動を積極的にサポートするようになった。これまでの調査の結果などを踏まえ、トンネルのルートは日韓両国を結ぶ最短距離を想定し、九州唐津の東松浦から壱岐、対馬を経て、国境をまたぎ対馬西水道を越えて朝鮮半島南部、韓国の釜山あるいは巨済島に至る経路が最も妥当としている。(2)

こうした民間レベルの動きを聞き知り、日韓議員連盟の会長だった竹下登氏(後に首相)が日韓トンネルの構想に関心を示した。また羽田孜氏(後に首相)も自著で「日本再生プログラム」の一環としてトンネル構想に言及するなど政治レベルでもトンネルへの関心が高まりを見せる。

そして冷戦の終焉後、日韓両国の首脳もトンネル構想に言及するようになった。1990年5月、訪日した盧泰愚大統領は、韓国大統領として初の国会演説に臨んだが、その中でトンネル構想について次のように語っている。

「晴れた日に釜山の海辺に立つと水平線上に対馬の島が見える。対馬からは釜山の灯が見えるだろう。歴史が記録される以前、そのはるか昔から今日に至るまで、両国の人々はこの狭い海峡を渡り、最も近い隣人として交流してきた。・・・近くて近い隣人として、信頼し合う友人として、より平和で繁栄に満ち、自由と幸福が溢れる世界を共に創造しよう。来る世紀には東京を出発した日本の青年が海底トンネルを通過して、ソウルの親友と一緒に北京とモスクワに、パリとロンドンに、大陸を結び世界を一つにつなぐ友情旅行を楽しむ時代を共に創造しよう。」

この演説を皮切りに、以後、日韓首脳の間では度々トンネル構想への理解と賛意が語られるようになった。盧泰愚大統領訪日の翌年、訪韓した海部俊樹首相はトンネル建設推進の意向を表明。また1999年9月、日本を訪れた金大中大統領は、当時の森喜朗首相主催の晩餐会で「日韓間に海底トンネルが出来ると北海道から欧州まで結ばれるので、将来の夢として考えるべきテーマ」と述べ、韓国と日本の間に海底トンネルを建設することを提唱した。翌年9月の訪日の際にも金大中大統領は、森喜朗首相と日韓トンネルについて話し合っている。

それを受けて森首相も 2000 年 10 月 20 日、ソウルで開催されたアジア・欧州首脳会議 (ASEM) の基調演説の中で、「日韓の間に海底トンネルを建設し、鉄道を通してこれをアセム (ASEM) 鉄道」と名付けようと提案した。さらに 2003 年 2 月の日韓首脳会談では、盧武鉉大統領が小泉純一郎首相に対し「トンネルの建設は韓国と日本の仲がもっと親しくなれる契機になる」と、日韓トンネルの建設推進について語りかけたのである。

### (3) 日韓両政府の動き：共同研究に選ばれた日韓トンネル構想

一連の発言を政策へと繋げるべく、盧武鉉政権は 2002 年に約 700 万円の調査費を計上し、交通開発研究院が日韓トンネル建設の技術的問題点や日韓の公費分担割合などの分析を実施した。日本では、2003 年に自民党が議員団体である「夢実現 21 世会議」（議長：麻生太郎）を立ちあげたが、その中の委員会の一つ「国づくりの夢実現検討委員会」は、約 2 千件に上る公募アイデアの中から「日韓トンネル構想」を選択した。同年 6 月には、自民党の外交調査会が日韓トンネル研究会の関係者にヒアリングを実施したうえで、「技術的には建設可能」との見解を示している。2008 年 3 月には、九州選出の自民党議員らを中心に日韓トンネル推進議連も発足するなど政治レベルの関心も俄に高まった。

トンネル建設を目指す動きは、その後、さらに進展を見せる。2009 年 12 月に李明博大統領が発表した国土開発基本構想（～2020 年）の中に、日韓トンネルの研究が盛り込まれた。また 2008 年 4 月の日韓首脳会談での合意を受け、09 年 2 月に「日韓新時代共同研究プロジェクト」が発足した。同プロジェクトは、日本と韓国が国際社会にともに手を携えて貢献していくということを念頭において、日韓両国の多彩な分野の研究者が共同で研究を行うもので、「国際社会に共に貢献する日韓関係」をテーマに、「国際政治」、「国際経済」、「現在及びこれからの日韓関係」の 3 つの分科委員会に分かれて約 1 年半の共同研究が行われ、2010（平成 22）年 10 月 22 日に報告書（アジェンダ 21）が両国政府へ提出された。この報告書では 21 の研究テーマが取り上げられたが、その中で唯一のハードウェア研究項目として採択されたのが「日韓トンネルの建設推進」である (3)。

### 3 海底トンネル建設の史例に学ぶ

#### (1) 英仏海峡トンネル建設に至る長い道のり

日本は、関門トンネルや青函トンネルなど、これまで多くの海底トンネルを建設・運用してきた豊富な実績を持つ。また、英仏海峡トンネルやボスポラス海峡トンネルなど海外の海底トンネル建設にも日本の技術が活かされ、あるいは日本の技術協力がその建設を支えてきた。かように、わが国は海底トンネルの建設では世界最高の技術を誇るが、国境を越えた国際海底トンネルを自らが手がけた実績は未だ無い。

国と国を結ぶ海底トンネルの代表はいうまでもなく英仏両国を結ぶ英仏海峡トンネル、別名ユーロトンネルである。国際海峡トンネルの先駆けとなった英仏海峡トンネルの建設決定から工事、それに完成後の運用方法等々英仏両国が政治、経済、技術の各分野でどのように種々の困難な課題を克服していったかを知ることは日韓トンネルの建設を考えるにあたりおおいに参考になると思われる。そこで英仏海峡トンネルの構想から建設、運用の軌跡を概観したい。

英仏海峡トンネルの正式名称はチャネルトンネル (Channel Tunnel) で、ドーバー海峡の最も狭い部分であるイギリスのチェリントン (フォークストン近傍) とフランスのコックニュー (カレー近傍) を結んでいる。1986年5月にイギリスとフランスの双方から掘削工事に着手し、1990年12月に海底工事が完了、1994年5月に正式に開通した。同年11月にはユーロスターが営業運転を開始している。

イギリスのドーバーとフランスのカレーは“指呼の間”にあり、古来より英仏両国を結ぶ主要航路が設けられてきた。カレー近郊のグリネ岬とドーバー～フォークストン間のイーストウェアの距離は34km。この線上の海峡の水深は40～50メートルと浅く、その間には水深3メートル程のヴェルネ浅瀬という大きな浅瀬があり、この浅瀬を利用して両岸を結ぶ連絡通路建設のアイデアが、過去幾度も提案されている (4)。

なかでも海底トンネル建設の具体的な構想といえるのは、フランス革命後の1802年に、アルベール・マテューがグリネ岬からヴェルネ浅瀬を通りドーバーの西に出る馬車用海底トンネル構想をナポレオンに提出したプランがその嚆矢とされる。翌年にはイギリスのヘンリーモットレイも類似のアイデアを提案した。

その後、イギリスの著名な鉄道・運河土木技師ゾーン・ホークショーが、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年にドーバー海峡の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であることを立証した。これを受け、1882年には海底掘削坑の施工作业が着手されたが、翌83年に英国議会が国内の保安を理由に掘削作業に反対する決議を行い、工事は一方的に中断された。その後1916年、1924年、さらに1930年にもトンネル計画が再検討されたが、いずれも実際の着工には至らなかった。

第2次世界大戦後、ヨーロッパの復興が進むと再びトンネル建設に向けた動きが生まれた。1957年には英仏両国間でチャネルトンネルスタディグループが編成され、地質・土木技術、そして経済的波及効果などを分析した提案書が1960年に作成された。これが契機となり1966年にはイギリスとフランス両政府がトンネル掘削作業を再開させることで合意。1973年には、イギリスのヒース首相とフランスのポンピドゥー大統領が、イギリスのヨーロッパ単一

市場参入の象徴として英仏海峡トンネルの建設を決定し、サービストンネルの掘削に着手した。

ところが、1974年の総選挙で保守党が敗北し、ヨーロッパ統合に消極的で英仏海峡トンネル建設にも懐疑的な労働党が政権に就くと、オイルショックによる財源圧迫から莫大な経費を要するトンネル建設事業に難色を示し、75年には国際慣例を無視し、再びイギリスは一方的にトンネル建設計画の放棄を宣言したのである。

## (2) 鉄の宰相サッチャーの英断

かように、イギリスの政変で再びトンネル建設事業は頓挫したが、この流れを逆転させ、トンネル建設事業を復活させたのがイギリスのサッチャー首相であった。

1979年、労働党から政権を奪還した保守党は、マーガレット・サッチャーを首相に選んだ。同じ年、英国鉄道公社 (BR) とフランス鉄道公社 (SNCF) は、共同で鉄道専用の海底トンネルを建設することを提案した。サッチャー首相は閣僚の反対にもかかわらず、民間主体による海底トンネル建設事業を強く支持し 1986年1月には、フランスのフランソワ・ミッテラン大統領と、民間投資によって工事を進行させることで正式に合意し、ユーロトンネル (Eurotunnel) 社がその発注先に選ばれた。

こうしてサッチャー首相の政治的リーダーシップの発揮により、1986年5月、ユーロトンネル社は英仏海峡トンネルの建設工事に着手した。1987年12月にはイギリス側で、1988年2月にはフランス側で、それぞれトンネルの掘削作業が始まり、1990年に12月に海底部分の工事が完了、1994年5月6日に歴史的な開通式が挙行された。19世紀初め、ナポレオンの時代に提案された英仏海峡の下をトンネルで結ぼうという事業構想は、サッチャーの英断と政治指導力があって、およそ200年という長い歳月を要した末、遂に完成の日の目を見たのである。

英仏海峡トンネルの総延長は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の海底トンネルである。英仏海峡トンネルは、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れている。2本の主トンネル(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。これら3つのトンネルには、375m間隔で連結通路が設置されていて、非常時にはこの通路を利用してお互いに行き来できるよう設計がなされている。

ユーロトンネル建設事業の施行主体は、民間の投資家で構成された純粋な民間会社ユーロトンネル社(英仏合弁法人)である。同社は英仏両国政府から建設工事竣工後の運営、維持管理に至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、2042年に両国政府に所有権を譲り渡すことになっている。

## (3) 英仏海峡トンネル建設事業から学ぶべき史訓

世紀の大事業となった英仏海峡トンネル建設事業から、日本が学ぶべき教訓は多々あるが、なかでも特に重要と考えるのが、以下の五つの項目である。

- 1) 務めて早期の事業計画策定と十分なリードタイムの確保

- 2) 政治指導者の強いリーダーシップの発揮
- 3) 長期かつ大規模な事業を支えられるだけの安定政権の存在
- 4) とともに力を合わせて一つの巨大事業を成し遂げるといふ海峡を越えた当事国相互の協同協力の精神
- 5) 政治レベルから専門技術的レベル、さらに建設現場まで各段階毎の緊密な意見調整メカニズムの確立

#### 早期の事業計画策定と十分なリードタイムの確保

国を超えた海峡トンネルの建設には、その構想から実現に至るまで非常に長いタイムスパンが伴う。そのため、交通需要が逼迫しトンネル建設のニーズが高まった後に検討を開始したり、あるいはトンネル建設に対する社会や国民の理解の成熟をただ待ち続けるだけでは時宜を失ってしまう。熟柿主義に依ってでは建設のタイミングを見誤る危険が高いのだ。それゆえ、構想の具体化や事前調査のために要する期間、非常に長い工期や、さらには数多くの課題を当事国間で解決、克服するために掛る時間などを想定し、十分なリードタイムを確保したうえで事業の決定がなされねばならない。また、務めて早い段階から入念に事業計画を準備する必要もある。

#### サッチャーの指導力、それに長期の工事を遂行可能とした安定政権

英仏海峡トンネルの建設については、フランスよりもイギリスサイドの反対が強かった。島国が大陸と繋がることに対する警戒感が強いためである。イギリスではサッチャーという強力な指導者が英仏海峡トンネル構想に対して強い関心と熱意を示し、英国内に根強い抵抗運動や消極論を抑えることが出来た。またサッチャー首相は、カウンターパートであるフランスのミッテラン大統領とも緊密に連絡・協議を重ねるなど相手国と強い信頼関係を築くことにも成功した。

さらに、イギリスにおける20年にわたる保守党の長期安定政権の存在が、長期間にわたる国家プロジェクトである英仏海峡トンネルの建設を可能にしたといえる。それまでのように保守党と労働党の政権交代が頻繁に生じる政治環境が続いておれば、政府方針の相次ぐ変更や見直しによって事業が頓挫したり、あるいはトンネルの開業が大幅に遅れる可能性もあったと思われる。

この史例に鑑みれば、わが国が日韓トンネル構想を推進するにあたって、その意義や必要性について積極的に国民の啓蒙と理解に務め、国内に存在する懐疑論や反対論を抑え、説得することの出来る強力な指導者が求められる。また長期にわたる大事業を粛々と遂行するためには、政策にブレがなく、かつ国民からの高い支持率に支えられた政権基盤の安定した内閣であることも重要な条件となる。

#### 敵対関係という恩讐を越え、一つの大規模事業の完遂を目指し共に手を携えて取り組む協同協力の精神

当事国間に協力の意識が醸成されてからトンネルを作るのか、あるいは建設作業を通して協力の意識を高めるのか？ 答えはその両方であろう。日本と韓国の関係が改善の兆しを見せている時流に乗る形で共同事業を立ち上げ、そして実際の建設の工程の中で両国の結び付きをよ

り強固なものへと高めていくのが最善の姿といえる。現在、日韓の関係は、両国の間に棘のように突き刺さっていた従軍慰安婦問題が、日韓両国による合意によって平穏化し始めたものの、釜山総領事館前の慰安婦像をめぐって再び険悪化している。不安定な日韓関係を真の友好協力関係へとそのレベルを高め、成熟化させることが重要であり、その実現に最も相応しいプロジェクトとなるのが本構想である。

#### 重層的な日韓調整メカニズムの構築

トンネルの必要性に対する捉え方や建設運用のコンセプト等の基本構想の段階からシステム設計、施行、建設手法等の具体的な技術・工法に至るまで、建設に取り組む英仏両国の間には様々なレベルで大きな認識の相違やズレ、隔たりが存在した。それを克服すべく、サッチャー、ミッテランの両首脳や関係閣僚・高官レベルの緊密な協議、また現場で建設に関わる両国の技術者相互の間でも忌憚のない意見の交換や頻繁な意見調整、打ち合わせが重ねられた。日韓トンネルの建設にあたっては、同様の枠組みとして日韓両国の間に各級の委員会、調整・協議の場を設置する必要があるだろう。

## 4 日韓トンネルがもたらす経済効果

### (1) 北東アジア輸送システムの欠点が画期的に改善

北東アジアの主要な構成国である日本と韓国、それに中国を合わせた三か国の人口は、約15億3千万人で、世界人口全体の20%強を占めている。これは実にEUの約3倍に達する規模である。日中韓三国が世界経済に与える影響も大きく、三か国のGDPは世界全体の22%、貿易額でも世界の20%を占めている(2012年)。日中韓は世界の成長センターであるアジアの中でも中核となる存在であり、この三か国が平和裏に、かつ公正なルールに基づいて、これまで以上に積極的に協力を進めていくことが、東アジア、ひいては世界経済の発展のためにも必要不可欠となっている。

また貿易・投資を通じた日中韓相互の依存関係も高まっている。三か国とも自国の輸入に占める他二国の割合が20%を超えており、それぞれが重要な貿易相手国となっている。中国の覇権主義的行動と軍事的脅威を抑止した上で、日中韓三国の経済連携を一層促進し、こうした関係をより深化させていくことは、将来、中国の民主化が進めば、北東アジアにおける経済共同体形成に途を開く契機ともなろう。

もっとも、これら三国に北朝鮮を加えた北東アジア地域は、冷戦が終焉した後も複雑な歴史的関係と政治理念やイデオロギーの相違・対立を抱えており、21世紀に入っても、ヨーロッパや北米など世界の他の地域に比べ、地域協力の進展や共同体形成の議論が最も遅れた状況が続いている。また北東アジアの場合、信頼性の高い効率的な域内輸送システムの整備が不十分なため、それが外国人投資や交易拡大等の制約となっている。

そのような環境の中で、日本と韓国を結ぶ海底トンネルが建設されれば、従来の北東アジア輸送システムの欠点は画期的に改善される。日韓経済は相互補完の関係が強まりつつあるが、これまで海運や航空輸送に頼らざるを得なかった日韓の物流ルートに陸運が加わることで、一次産品や部品、工業製品の輸送量は飛躍的に拡大し、日韓経済の発展に大きく寄与するであろう。

人の往来も同様だ。2015年韓国を訪れた日本人は3年連続で減少して184万人、日本にきた韓国人は過去最高の400万人であった。日韓関係は険悪なようにいわれるが、それでも年間600万人近い人々が日韓両国を往来しているのだ。トンネルの開通で、観光やビジネス目的で両国を行き来する人の数が、今後飛躍的に伸びることは間違いない。

### (2) 広域経済圏の形成と地域振興

九州の中心である福岡と韓国南部の拠点釜山は、距離にして約200キロ離れており、しかもその間には対馬海峡が横たわっている。だが、日韓トンネルの開通によってこの二つの主要都市が直接鉄道で結ばれることで(5)、九州北部と韓国南部は一つの経済圏とへと拡大、発展していくだろう。政治的にも経済的にもアジアとの関わりが日増しに強まっている日本において、九州は一頭地の利を占めている。また日韓トンネルの建設によって、ヒト、モノ、カネ、それに情報の越境的広域ネットワークが誕生すれば、九州はそのセンター、北東アジア経済圏のハ

ブとなり得る。戦前期日本において果たしていたアジア大陸へのゲートウェイとしての機能を再び取り戻すことが出来るのだ。さらに将来、中国の開放民主化が進み、日韓中の経済交流が拡大する時代を迎えれば、日韓トンネルは北東アジア経済共同体実現の礎石の役割を担うものとなる。

日韓経済関係の拡大や広域経済圏の形成だけでなく、日韓トンネルは、そのルートとなる佐賀、長崎等九州北西部の開発と地域経済の活性化にも寄与する。トンネルの玄関口となる東松浦半島や福岡西部は、新たな海外への窓口となり、西日本における物流拠点となるだけでなく、ニューインダストリーの誘致による産業団地の建設や、その豊かな自然を活かして国際リゾートの開発などが考えられる。壱岐は、観光やリゾート開発に留まらず、アクセスの改善により北部九州のベッドタウンとしての発展も可能だ。

一方、日韓の中間に位置する対馬は国際交流島としての過去の伝統をさらに飛躍させ、国際コンベンションセンターの設置や特区を利用した国際交易拠点としての発展が期待できる。周辺地域の振興をもたらす日韓トンネル建設のプロジェクトは、東京一極集中を抑え、地方の活性化をめざしている今日の日本の経済産業政策にも合致適合する事業である。

国土が狭隘で、既にその高度利用化が著しく進んでいるわが国の場合、用地の確保や土地の買収、近隣騒音対策等々新たな国際空港の建設には非常な制約が伴う。日韓トンネルの建設によって国際鉄道ルートが創設されれば、そうした航空輸送力の限界を補うことが出来る。また、トンネルに送電線を敷設し日韓の電力融通体制を構築すれば、電力の安定供給及び原子力への依存度を低下させることも可能になる。

### (3) 技術の継承と優位性の確保

いま世界の各地域で、大陸と大陸、あるいは大陸と島嶼を繋ぐ海底トンネルの構想に注目と関心が集まり、建設に向けた具体的な動きも出始めている。例えばヨーロッパでは、スウェーデンとデンマークを結ぶエーレソン海峡を橋と海底トンネルで結ぶエーレソンリンクが2000年に完成したほか、ヨーロッパとアフリカを海底トンネルで結ぶ計画も動きだしている。ジブラルタル海峡貫通トンネル構想がそれで、スペインと北アフリカのモロッコを結ぶ全長40km(海底区間28km)のトンネル建設に向けた試験工事が着工された。

アメリカのアラスカとロシアの北東部を繋ぐベーリング海峡トンネル建設の議論も本格化している。そのほかにもマラッカ海峡海底トンネル構想や東ティモールとインドネシアを結ぶ海底トンネル、さらには後述するシベリア鉄道の樺太、北海道への延伸計画も脚光を浴びている。冷戦後に顕著となった経済活動のグローバル化や相互依存の進展を背景にして、国際海底トンネルの建設事業は今後、世界的なブームとなることも十分に予想される。

海底トンネルの建設で豊富な経験を持つわが国は、この分野の技術で他国を圧倒する高いレベルを誇ってきた。その伝統と蓄積を活かし日韓トンネルの建設に着工し、また一つ新たな実績を積み重ねれば、需要の拡大が期待できる海底トンネル建設の事業で、日本は引き続き優位を維持できる。またこれまで培ってきた技術とノウハウを次世代に継承・発展させることも可能となる。

#### (4) 鉄道関連事業への波及効果

日韓トンネルの建設が生み出す効果は、トンネル建設ビジネスにおける優位性獲得や技術の継承だけに留まらない。トンネル内に高速鉄道を敷設する場合には、併せて鉄道関連技術の海外向けビジネスのチャンスを手にすることができ、鉄道事業への波及効果も期待できよう。

これまで鉄道関連ビジネスは国内向けのインフラ整備事業という捉え方が強く、また車両を単体として販売するのが一般的であった。しかし、今日では日本が誇る新幹線をはじめとする鉄道の運行・制御・保安技術等のソフトも含めた幅広い鉄道関連事業が、日本の新たな輸出戦略の重要な柱になりつつある。列車の運行や制御、保安等高速鉄道の運用に必要なシステム全体を提供し、高速鉄道の維持、補修、管理業務を請け負うことで、鉄道関連事業をより長期的で付加価値の高いビジネスモデルへと発展させることが出来るのだ。

#### (5) 採算性評価は将来の南北統一を視野に

日韓トンネルのもたらす経済効果については、2011年1月に韓国国土海洋部が、日韓トンネル建設に要する経費とトンネルがもたらす経済効果を比較すると、費用便益比(B/C)が0.8を下回り、経済性に乏しいとする韓国交通研究院の試算結果を公表している。しかし、先述したように日韓トンネルの建設は戦略的な朝鮮半島政策の一環として考えるべきものであり、南北分断という朝鮮半島の現状を不変固定的に捉えての分析は、将来の発展可能性を見落としてしまうことになる。

評価にあたっては、朝鮮半島の平和的統一を睨んでのプロジェクトとして位置づけることが適切である。言い換えれば、現在の韓国と日本の経済関係を基にトンネルがもたらす経済効果を分析するのではなく、将来南北が統一された状況下での経済効果を考慮すべきなのである。

例えば、英仏海峡トンネルと日韓トンネルの周辺地域の人口を比較すると、トンネル周辺500キロ圏では、英仏海峡トンネルが1億3千万人であるのに対し、日韓トンネルは8千万人に留まる。しかし、北朝鮮及び中国の一部を含む1000キロ圏で見れば、ユーロトンネルの2億6千万人に対し、日韓トンネルは3億8千万人となり逆転する。

半島の平和的統一が実現すれば、朝鮮半島北部地域の社会資本整備事業や鉱物資源の開発、さらに観光を含む人的往来等が活発化することが予想され、それに伴い、朝鮮半島と日本を結ぶ交通網の整備拡大は急務不可欠になる。その際、鉄道網を朝鮮半島北部に延伸させれば、日韓の物流の動脈となるのは日韓トンネルとなり、そうなれば本事業が採算ベースに乗ることは十分に可能と考えられる。

さらに、経済効果や採算性の捉え方にも注意が必要である。例えば青函トンネルの場合は、経済的妥当性の観点だけで建設が決定されたわけではない。300人の犠牲を出した洞爺丸事故のような惨事を二度と繰り返さないという安全性向上の要請も考慮して建設されたものである。即ち、巨大プロジェクト実施にあたっての収支採算の判断にあたっては、事業者と利用者の直接的な経済便益の多寡だけでなく、安全性の向上や地域の発展等より、幅の広い国民的、社会的な便益の度合いを十分に加味した指標を用いるべきと考える。

この国民・社会便益の指数をDで表すならば、Dには三つのファクターが含まれる。

第一はセーフティー&スタビリティ、すなわち安全で安定した輸送が可能になるかどうか

かという点である。事故の発生率や台風等によるフェリーの欠航率といったものを考えてセーフティーエレメントを考えなければならない。

第二のファクターは、地域の発展に関わるもので、利便者のアクティブエリアの拡大の度合いである。トンネルの利用によって一日行動圏が膨らみ行動範囲が拡大することで、トンネル近隣の地域住民やトンネル利用者の行動エリアは倍増する。そのため、行動圏の拡大を一つの指数として係数化し、判定評価の要因に加えてもよいのではないかと考える。

さらに重要な考慮要素は、日韓トンネルによって日本と韓国は海と空だけではなく陸でも繋がるという点だ。韓国国土海洋部の分析では、航空輸送の代替化がもたらす効果は加味されていないが、陸続きになることが生み出す輸送手段の代替性や余裕の高まりを正しく評価する必要がある（リダンダンシー効果）。空港の新たな建設や拡大が望めない環境の下、日韓トンネルが完成した暁には、日韓輸送手段のリダンダンシーは5割増になると見込まれる。

韓国国土海洋部の分析には 電力融通体制のもたらす経済効果も抜け落ちている。空港問題と同様、あるいはそれ以上に代替的な電力供給源の確保は日本にとって極めて大きな経済効果をもたらすことは疑いを得ない。かように日韓トンネルは、日本と韓国の経済関係をより弾性的で強靱かつしなやかなものへと深化発展させる可能性を秘めた事業なのである。

この3要件、即ち安全性・行動圏・代替性（S + A + R）を勘案するとともに、発展要素Dを計量化、係数化して加えたうえでトンネル建設の可否を判断した場合には、収支の採算性は十分に成り立ち、経済的な妥当性があるものと考えられる。国民・地域便益という幅広い視点からその経済的便益を評価すれば、日韓トンネルは採算が採り得る事業となる可能性が高く、今後は政府が本構想推進の主体となり、より精査な調査研究を進めていくべきである。

## 5 日韓トンネルがもたらす政治効果

### (1) 日韓の和解と信頼を促進、日米韓三国の連携と同盟の信頼性向上

英仏海峡トンネルの建設にあたっては、英仏両国の技術やその背景にある文化、国民性の違いが工場の現場では大きな課題となり、それを解決するための各種の調整メカニズムが設けられた。日韓トンネルも国境を越えて島と大陸を結ぶ点で英仏海峡トンネルと同一の事業であり、しかもそのスケールにおいて英仏海峡トンネルを遙かに上回る大規模なプロジェクトとなる。そのため日韓トンネルの建設にあたっては英仏海峡トンネルの事例以上に、トンネルの用途や利用方法、ルート設定、工法、費用分担等々について日韓両国の間で詳細かつ緻密で、かつ忌憚のない意見の交換と協議、調整を重ねることが必要になる。

しかし、そのような労苦の過程を経ることによって、トンネルが完成した後、ドーバー海峡を挟んだイギリスとフランス両国の精神的距離は縮まり、英仏海峡トンネルは欧州統合の推進におおいに寄与することになった。同様に、それ以上の効果が、日韓トンネルにおいても期待できるはずだ。

日本と韓国が一体となり、トンネル建設の大事業に手を携え共同して取り組み、知恵を出し合い汗を流すことで、両国の相互理解は各段に深まり、ともに北東アジアの兄弟国であるとの親しい意識も醸成されよう。トンネル開通による物流の増大や人的交流の拡大がもたらす経済的効果に留まらず、困難な課題や障害を克服するため両国が一丸となって共通のプロジェクトに取り組むことそれ自体が、対馬海峡によって隔てられてきた日本と韓国の距離的な疎遠意識や過去の歴史に由来する反感、反目、精神的な蟠りを解消一掃し、和解と平和秩序形成への大きな契機となることを見落としてはならない。この点こそが、日韓トンネルの生み出す最大の価値といっても過言ではない。

日本と韓国は先に2002年のサッカーワールドカップを共同開催し、見事に成功させた実績を持つ。この共催活動を通して両国の関係はそれまでにないほど近くなり、その後のわが国における韓流ブームや韓国国民の日本に対する関心を高めることにも繋がっていった。日韓トンネルの共同事業は、ワールドカップとは比較にならないほど大きく、かつ恒久的なかたちで、両国の友好と信頼協力関係の構築に寄与するものとなるであろう。

また世紀の一大プロジェクトとともに取り組むことで育まれる日韓の友好や連帯、一体化意識は、日米韓三国の同盟関係の強化という観点からも必要とされるものだ。アジア太平洋地域の安全保障は、アメリカと域内各国が結ぶ二国間同盟を軸とするハブスポーク関係で成り立っているが、中国の台頭に対してアメリカはアジアの同盟諸国間の関係強化を強く求めている。日韓トンネルの建設によって日韓の距離が国民レベルで近くなり、両国の紐帯が強まることは、日韓二国間の関係改善に留まらず、日米韓三国の連携と同盟の信頼性向上に繋がり、アジア太平洋地域の平和と安定にも大きく寄与するのである。

現在、日本が位置する北東アジアは、残念ながら世界の中で最も地域協力の枠組み整備が遅れている地域である。この地域は民族的な対立や、「歴史認識」での相克など複雑な問題を抱えている。歴史的民族的な契機に由来する負の要因を克服するため、わが国の指導者が自ら発意し、強いリーダーシップを発揮して近隣国との共生共栄のための事業を立ち上げることは、

平和国家としての日本のイメージを強く印象づけ、アジア域内のみならず広く世界各国のわが国に対する評価を高からしめるとともに、ひいてはわが国のソフトパワーの強化にも資することになる。

従来、平和国家を自称しながらも、周辺諸国との間に多くの対立要因を抱え、日本はアジアの中で緊密友好な関係を築くことが容易ではなかった。日韓トンネルの建設は、日韓関係改善や日米韓同盟の強化に留まらず、日本が真に平和大国として評価され、尊崇の念を勝ち取る絶好の機会ともなろう。

## (2) 朝鮮半島の平和的統一を促す触媒

北朝鮮の改革・開放が進めば、海底トンネルで結ばれた日韓の高速鉄道網を将来的には北朝鮮に延伸させ、朝鮮半島縦断鉄道へと発展させることも構想の視野に含めて良いだろう。トンネルの完成後、高速鉄道が北朝鮮に延伸、朝鮮半島縦断鉄道が北朝鮮を通過するようになれば、朝鮮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なるからである。

また韓国と鉄道が接続することで、北朝鮮は線路使用料を収入として得るだけでなく、外貨の獲得も可能になる。鉄道網によって北朝鮮が韓国や日本の経済圏と繋がれば、北朝鮮が日本や韓国へのレアアースなどの供給源や物流基地ともなり、北朝鮮経済の安定や振興に資するところ大である。それは北の改革・開放気運を一層高め、南北間の異質性を解消し共同体意識が深まることで朝鮮半島の平和統一を早める好材料としても作用するであろう。

一方、目を北に転じれば、北方領土問題の関連で、日露の経済協力や開発事業がいままさに動き出そうとしている。ロシアは50項目のプロジェクトを日本に提案しているが、その中で特に注目を集めているのが、シベリア鉄道の延伸計画である。日露の物流のみならず観光など人的交流の活発化を期待するロシアは、日露経済協力事業の目玉として、シベリア鉄道を延伸し、サハリンから北海道までをつなぐ大陸横断鉄道の建設を求めている。シベリア鉄道の延伸は、アジア大陸とサハリン（樺太）間の間宮海峡（約7キロ）及びサハリンから北海道・稚内間の宗谷海峡（約42キロ）に橋またはトンネルを建設する構想である。

この構想が実現すれば、日本からロシアの首都モスクワを経て欧州を陸路で結ぶ新たな鉄道ルートが誕生する。プーチン大統領もかつて「シベリア鉄道を日本の貨物で満載することにつながる」と期待感を示した。併せて、モスクワの東約800キロにあるカザンからウラジオストクまでのシベリア鉄道高速化構想も浮上している。シベリア鉄道の輸送期間短縮は、ロシアの経済活性化に貢献するほか日本企業の商機拡大にも繋がるものだ（6）。

ただし、日本としては、まず日韓トンネルを優先し日米韓の連携を強化しつつ、その上でこの構想を考えるべきであろう。日欧間に新たな陸上の交易ルートが開かれ、東京から列車でパリ、ロンドンに直行出来るという夢の大事業は、経済活動の拠点を海外に見出す必要に迫られている日本にとってもメリットは大きいはずだ。日韓トンネルを建設し、日本と朝鮮半島の鉄道網を一体化させるとともに、それと並行してこのシベリア鉄道延伸計画を推進し、将来的には両鉄道の接続も視野に入れてはどうだろうか。朝鮮半島経由及び樺太経由の二つのルートでアジア大陸及びヨーロッパと日本が鉄道で結ばれれば、ユーラシアにおける日本の経済圏は飛躍的に拡大するであろう。

また北と南の双方から伸びる鉄道網によって北朝鮮をこの新たな物流システムに取り込むこ

---

とが出来れば、閉鎖的で社会主義経済の桎梏に苦しむ北朝鮮を開放的な自由主義経済圏の一員へと導くことが出来る。北の経済体制や社会システムの変革を促すことは朝鮮半島の平和的統一を加速させ、東アジア共同体を実現に導く起爆剤ともなろう。日韓トンネルは、北東アジアの経済発展と経済共同体実現の礎となるばかりか、この地域の安定と朝鮮半島の平和的統一を促す“平和の事業”なのである。

## 6 結語：いまこそ国家事業化の決断を

### (1) 日本人に大きな夢と希望を与える事業

大規模なプロジェクトを国家の事業となす場合には、その前提として国民の十分な理解と強い支持が伴わなければならない。それには日韓トンネル建設の必要性を訴えるセミナーや講演、大会なども有効であろう。

アベノミクスの効果が未だ限定的なものに留まっているのは、日本経済の牽引役となる次世代産業が生まれにくいことに加え、わが国の将来や先行きに対して国民が不安感を抱いていることが大きく影響している。先行きが見通せない、あるいは、わが国が今後成熟から衰退へと向かうのではないかとの危惧が買い控えを招き、国民の消費性向を弱らせているのだ。そのような縮小均衡のデフレ状態から抜け出し、インフレーターゲティングを可能にするためには、国民に明るい希望と大きな夢を与える事業や国家プロジェクトがいまの日本には是非とも必要である。

日韓トンネルの建設事業は、国土開発としては日本最後の、そして21世紀の日本が構想し得る最高にして最大の土木プロジェクトである。しかも、オリンピックや万国博覧会のような一過性のイベント開催事業に比して、より長期恒久的な政治経済的効果が期待できる。日本の歴史を変えるまさに世紀の事業であり、後世へのレガシーという面でも、この事業に勝る構想は存在しない。日韓トンネルの建設は、将来に対する夢や明るい未来感を描ききれていない現在の日本人に大きな夢と希望を与える事業であり、必ずや国民の強い理解と支持を得ることができよう。

### (2) 中韓トンネル構想に先駆けて、日韓トンネルを政府レベル事業に格上げを

玄界灘、響灘の波浪よりも越えがたいのは、日韓両国民の間に横たわる相互不信と敵対反目の感情である。この負の情念や恨（ハン）の意識を浄化克服しない限り、真の友好や同盟関係を構築し、平和秩序を構築することは難しい。日韓トンネルは、近くて遠い日本と韓国を一本のルートで固く結びつけ、文字通り近くて近い間柄となす事業である。また日韓両国及び両国民が一致協力して取り組まなければ実現が困難なプロジェクトであり、未来志向の日韓関係を構築するための象徴的な事業となろう。

日韓の経済交流拡大と両国の関係改善、両国民の友好親善促進に資するばかりでなく、長期的な観点に立てば、北東アジアにおける広域経済圏の構築や、さらには同地域の平和と安定、共生共栄の政治共同体を実現に導く事業でもある。日韓トンネルは、北東アジアに平和と安定をもたらすプロジェクトであり、まさに「平和のトンネル」と呼び得るものである。

民間機関の先行調査では、トンネル建設が技術的に可能であることが確認されている。こうした民間主導の先行活動を引き継ぎ、日韓両国政府は一刻も早くトンネル建設のための共同プロジェクト機構を立ち上げ、経済的技術的な妥当性や経済効果などについての調査・検討を開始するとともに、建設ルートの特定制や建設コストの見積もり、資金の償還計画などトンネル建設の総合的な検討体制を立ち上げるべき時期に来ている。

昨今、世界的に国際海底トンネルへの関心が高まりを見せるなか、中国も黄海の海底をトンネルで韓国と結ぶ構想を暖めている。仮に日韓トンネルよりも先に、中国が計画している中韓トンネルの構想が具体化するようなことになれば、韓国の中国への傾斜が一層強まり、北東アジアの経済地図は中国主導で塗り固められてしまうことも懸念される。そのような事態にならぬようにするためには、中韓トンネルよりも構想や調査活動等で先行してきた日韓トンネルを一刻も早く政府レベルの事業に格上げし、その構想を具体化させる必要があるのだ。

むろん、このような世紀の建設プロジェクトに国家としてゴーサインを出し、事業を前進させるには、然るべき要件と実力を備えた政治指導者や内閣の存在が必要となる。先に述べた英仏海峡トンネルの史訓に即してその要件を列挙するならば、時の政治指導者が

- 1) 戦略的な視点から外交政策を遂行できる見識と実績を持っていること
- 2) 日韓間の問題解決に積極的に取り組み、良好な日韓関係を実現し、かつ韓国の指導者と相互信頼の関係を保っていること

さらに、莫大な経費を必要とする事業であり、国民各層の幅広い理解と支持を取り付けることが不可欠である。それを可能にするには

- 3) 国民の支持率が高く、政権基盤が盤石で安定している内閣であることが求められる。

これは決して低いハードルではないが、幸いにも現在の安倍政権はこの三つの条件を全て満たしている。第2次安倍政権は、集団的自衛権の行使に途を開いただけでなく、武器技術輸出や戦略的なODA政策等々、戦後日本の安全保障政策を正常化させた。また慰安婦問題の解決にも政治的主導力を発揮し、日韓関係の改善を実現した。さらに景気回復の実現や災害などに対する迅速な対応なども評価され、長期にわたり高い国民の支持を得ている。これまでトンネル建設に向けて民間有志が続けてきた調査研究の成果を引き継ぎ、現政権において、安倍首相の強力な指導力の下で、日韓トンネルの建設を日本政府の事業として立ち上げることが、本事業を実現させるための最適の選択といえる。日韓トンネルの構想をただの構想に終わらせず、その完成に漕ぎ着けるには、いまがまさに最適な時期にあたっているということだ。

2011年にアジアとヨーロッパを結ぶボスポラス海峡横断海底トンネルが完成した。2013年10月29日、トルコ建国記念日に合わせて挙行された地下鉄開通式典に自ら出席した安倍首相は、次のように語りかけ世界の注目を集めた。

「さあ、次は東京発イスタンブール、そしてイスタンブールからロンドンに繋がる新幹線が走る夢を一緒に見ようではありませんか。」

トルコ政府が進めるボスポラス海峡横断地下鉄の建設に対し、日本政府は資金・技術の両面で援助を実施しているが、この支援決定に尽力した人物こそ、小泉内閣当時の官房副長官であった安倍晋三現首相である(7)。一人の政治家が海底トンネル事業の開始と完成時のテープカットの双方に関わることは非常に珍しいケースであるが、“トルコ150年の夢”と呼ばれたアジアとヨーロッパを結ぶ海底トンネルの建設に協力を惜しまず、海底トンネルに深い因縁と関わりを持つ安倍首相は、日本とアジア大陸を結ぶ日韓トンネルという、まさに日本に残された最後にして最大のプロジェクトの発起人として最も相応しいリーダーといえよう。

.....

東海道新幹線を実現させた中心人物である元日本国有鉄道技師長の島秀雄は生前、「巨大な新幹線の建設工事が予定通りに完成してうまくいったのは、戦前に我々がやった『弾丸列車』

計画があったからだ」と述懐している。弾丸列車構想が誕生してから、新幹線が開業するまでには四半世紀の歳月を要した。

同じ弾丸列車計画から生まれた日韓トンネルは、発案からまもなく1世紀が経過するが、未だ構想の段階に留まったままだ。朝鮮半島に平和的統一の動きが出始めてからでは遅い。完成までに長い歳月を要することを勘案すれば、日韓トンネル建設にむけていま国家が調査の開始を決断しても、決して早過ぎることはない。日本と韓国、さらには日本とアジアの関係を劇的に改善させる起爆剤となる日韓トンネル建設の第一歩を踏み出そうではないか。トンネルの完成によって、対馬海峡は日韓を隔てる自然障壁ではなく日韓紐帯の海の道となるのだ。

## ●注釈

- (1) 弾丸列車構想は戦争の拡大や大東亜共栄圏構想の影響を受けて計画が拡大していった、早くも 1939 年には鉄道省監察官だった湯本昇が、東京とヨーロッパベルリンの間を鉄道で結ぶ中央アジア横断鉄道計画（東京～北京～包頭～中央アジア～バグダッド＝イスタンブール）を発表。その後、奉天～北京まで伸びた幹線をアジア大陸沿岸部に沿って南下させ、シンガポール、さらにはマラッカ海峡を越えてジャカルタ、スラバヤまで結ぶ大東亜縦貫鉄道構想（1942 年）なども提唱された。一方、青函トンネルを構想した桑原弥寿雄は 1940 年、九州と朝鮮半島を結ぶ海底トンネルの建設を主張、また帝国鉄道協会評議員でトンネル建設工事の第一人者である田辺朔郎が「汎交通」1941 年 11 月号に、対馬海峡水底トンネル建設の技術的可能性に関する論文を発表している。田辺は琵琶湖疎水の建設者でもある。
- (2) 巨済島は釜山の南西、朝鮮半島の南端に接する大きな島で、2010 年には釜山と巨済島を結ぶ巨加大橋が開通しており、総距離 8.2 キロのうち 3.7 キロは韓国初の海底トンネルになっている。これまでの地質調査などから、具体的に三つの建設ルートが候補に上がっている。日韓トンネルの距離は具体的なルートにより前後するが、概ね 200~230km と想定され、現在、世界で最も長い海底トンネルである日本の青函トンネル (53.9km) やドーバー海峡を渡る英仏海峡トンネル (50km) より 4 倍も長い。また海底トンネル部分の長さを比べると、日韓トンネルは概ね 130~145km と想定され、これは青函トンネル (23km) の 6~7 倍、英仏海峡トンネル (37km) の 3~4 倍となり、完成すれば人類史上最長の海底トンネルになる。

日韓トンネルに何を走行させるについては、鉄道か自動車のいずれかが選択肢となるが、青函トンネル、英仏海峡トンネルで既に経験と実績がある鉄道トンネルとするのが適切と考えられる。具体的には、乗客専用的高速列車や車を積んだシャトル列車、貨物コンテナ列車の運行が想定される。新幹線と KTX（韓国高速鉄道）の相互乗り入れは、技術的な検討課題だ。リニアモーターカーは高速走行や勾配の強い区間の走行も可能で発想としては興味深い、未だ実験段階に留まっており、リニアの導入は将来の検討課題とすべきであろう。

自動車の利用も検討の対象にはなるが、10km から 15km ごとに排気用の人工島が必要となること、またトンネルの水深が 150m となること、さらに運転上の心理的な問題等も考慮すると、道路トンネルとしての利用は難しいと思われる。もっとも、日韓トンネルは人と貨物の両方の交通需要に対応出来ることが好ましいので、英仏海峡トンネルでその効果が実証済みのカートレイン方式の車載シャトル列車を走らせることによって、道路機能を併せ持つ鉄道トンネルとすることが現実的と考えられる。

次にトンネルの構造であるが、青函トンネルは大断面のトンネル 1 本に往復の軌道を敷いた複線断面になっている。これは山岳工法を前提として、主として薬液の注入作業の効率化を考慮して 1 本に集約したためである。一方、英仏海峡トンネルでは単線並列型で小断面の単線トンネルが 2 本掘られている。トンネルの途中には、一方の単線から他方の単線へ列車を入れ替える仕組み（シーサスクロッシング）があり、保守やトンネル内の火災発生など万一の事故の際に対応し易くなっている。日韓トンネルの場合、水深が大きく水圧も高くなるため、トンネル掘削機的设计や保守の面から小断面が有利だ。また単線並列の場合、少なくともすれ違いによる安全性の心配が無くなり、万一の場合に他方が避難路として使えることから、日韓トンネルも単線並列方式が良い。列車のすれ違い時の安全確保についても、英仏海峡式の単線並列型が有利と思われる。

日韓トンネルは長大な海底トンネルとなるが、現在の日本のトンネル建設技術の水準の高さからみて、建設することは十分に可能である。施工法はトンネルボーリングマシン（TBM）工法を主体としたシールド工法による高速掘削が考えられ、一部は山岳工法、ごく浅いところは部分的に沈埋工法も検討する 3 つの組み合わせになる。唐津付近から壱岐、対馬までは水深が比較的浅く、地質構造上もさほどの問題は無いが、対馬から韓国の間の海峡（対馬西水道）は、水深が 160m から 230m となり、青函トンネルや英仏海峡トンネルに比べてかなりの大水深となる。そのため、日韓両国の共同プロジェクトとしてこの付近の正確な海底地形調査を行い、なるべく浅く地質の良好なルートを捜す必要がある。

トンネルの建設がもたらす経済的な波及効果を最大となすには、鉄道、高速道路、空港、港湾等日韓両国の

既存インフラの活用やそれらと日韓トンネルとの接続を図ることが肝要である。鉄道トンネルとする場合には、トンネルの日本側の起点は唐津付近となろうが、ルートを選定にあたっては新幹線が通っている福岡を起点とし、福岡～唐津間に高速鉄道の敷設を検討すべきである。また、建設にあたっては、ヤードと呼ばれる積み替え基地をトンネルの坑口付近に設置し、建設段階においては動力基地、資材置場、残土処理等に活用し、開業後は車の積み下ろし、貨物を扱う着発線、荷役線、待避線群を確保し、列車ダイヤの効率化を図る必要がある。

日韓トンネル建設の総費用は約 10 兆円、工期は概ね 10 年程度と見込まれる。費用分担は海域分担（九州～対馬が日本、対馬～釜山が韓国）の考えに則れば、韓国側の費用負担は総工費の 2～3 割程度と想定される。

- (3) 「海底トンネルの建設は、巨額の金融支援と先進的なトンネル技術を必要とする長期的な未来志向プロジェクトである。日韓両国政府のイニシアティブにより、トンネル建設の為に総合的な共同研究を組織して、経済的、技術的な妥当性はもちろんへ東アジア安全保障や地域統合に与える効果等を体系的に研究しなければならない。技術的な建設可能性・ルート設定・旅客・コンテナ・自動車流通による物流輸送体制の変容、建設コスト・償還計画などに関して検討することだけでも、このような分野で日韓の人的、経済的、技術的交流が著しく活発化するはずである。このような共同研究を踏まえて、両国指導者は国民の十分な同意を得る方法で、トンネル建設のプロジェクトを推進するのが望ましい」日韓新時代共同研究プロジェクト「日韓新時代のための提言」15 頁。
- (4) 持田『青函トンネルから英物海峡トンネルへ』（中央公論新社、1994 年）109 頁。
- (5) 福岡市と釜山市は 1989 に行政交流都市、2007 年には姉妹都市の関係を築いており、さらに 2009 年には福岡・釜山超広域経済圏形成に向けた協力事業の推進について合意している。
- (6) 『日本経済新聞』2016 年 10 月 3 日
- (7) 安倍首相が地下鉄開通式典に出席すると、ボスポラス海峡の中間地点に安倍首相の名前と日本の国旗が記された銘板が掲げられていた。飯島勲『政治の急所』（文藝春秋社、2014 年）55 頁。

●参考文献

- 市川潔『夢の超特急・関門海底トンネル』（あかね書房、1982年）
- 飯島勲『政治の急所』（文藝春秋社、2014年）。
- 宇賀克夫『ドーバー海峡を鉄道が走る：大陸を結ぶ海底トンネル』（あすなろ書房、1993年）
- NHK「プロジェクトX」政策班『プロジェクトX 挑戦者たち 巨大モグラ ドーバーを掘れ』（NHK出版、2012年）
- 梶栗玄太郎『国際ハイウェイプロジェクト』（光言社、2011年）
- 粕谷 逸男『水底トンネル』（鹿島研究所出版会、1965年）
- 国際ハイウェイ建設事業団『日韓トンネルプロジェクト：ネオ・シルクロードの起点から』（世界日報社、1993年）
- 島秀雄、日本鉄道技術協会『島秀雄遺稿集—20世紀鉄道史の証言』（日本鉄道技術協会、2000年）
- 青函トンネル物語編集委員会『青函トンネル物語—津軽海峡の底を掘り抜いた男たち』（交通新聞社、2013年）
- 大成建設「トンネル」研究プロジェクトチーム『トンネル工法の“なぜ”を科学する』（アーク出版、2014年）
- 高橋団吉『新幹線をつくった男』（PHP 研究所、2012年）
- 田村喜子『関門とんねる物語』（毎日新聞社、1992年）
- 土木学会創立 80 周年記念出版部会ヨーロッパのインフラストラクチャー編集委員会『ヨーロッパのインフラストラクチャー：古代ローマの都市計画からユーロトンネルまで 1312 件の全ガイド』（土木学会、1997年）
- 仲尾宏『朝鮮通信使』（岩波書店、2007年）
- 日韓トンネル研究会「日韓トンネル野高僧と実現への展望」2012年6月26日第9回総会資料
- 日本放送協会『NHK 歴史への招待 24：幻の弾丸列車』（日本放送出版協会、1982年）
- 前間孝則『亜細亜新幹線』（講談社、1998年）
- 前間孝則『弾丸列車』（実業之日本社、1994年）
- 前間孝則『技術者達の敗戦』（草思社、2004年）
- 三田 英彬『青函隧道』（小学館、1999年）
- 持田豊『青函トンネルから英仏海峡トンネルへ』（中央公論新社、1994年）
- 歴史教育研究会他編『日韓交流の歴史』（明石書店、2007年）



政策提言 No.10

---

## 戦略的朝鮮半島政策と 日韓トンネル国家事業化への提言

2017年2月15日

発行所	一般社団法人 平和政策研究所
代表	林 正寿（早稲田大学名誉教授）
住所	〒169-0051 東京都新宿区西新宿 3-18-9-212
電話	03-3356-0551      FAX 050-3488-8966
Email	office@ippjapan.org
URL	<a href="http://www.ippjapan.org">http://www.ippjapan.org</a>



一般社団法人

平和政策研究所

Institute for Peace Policies