「韓日海底トンネル」の建設と東北アジア経済共同体論議
-ユーロトンネル建設の意義を中心に

申章澈(崇實大、韓国)
SHIN, Jang-Churl (Soongsil UNIV, KOREA)

はじめに

近年、東アジアや東北アジア経済共同体の議論が、かつてないほど活発に展開されている。特に、東北アジアの主要な構成国である韓国と中国、そして日本全体の人口は、2008年現在で15億390万名規模で、世界の人口の約25%を占めているが、これはヨーロッパ連合(EU)の約4倍に達する規模である。それだけでなく、これら3カ国間の交易量も拡大の趨勢にあり、2007年末現在で、域内の交易額は5,000億ドルを超え、世界の全商品の輸出に占める比重は約17%であるなど、経済的な躍動性と相好依存性と共に、成長潜在力が大きな地域として浮上している。

しかし、これら東北アジア3カ国は、複雑な歴史的関係と深刻な理念的相違により、冷戦が終息し地域化の新しいパラダイムが定着している21世紀においても、北米およびヨーロッパ その他の地域に比べ、経済共同体形成の議論が相対的に大きく遅れている。

一方、韓国では東北アジアの経済統合および経済共同体形成の議論が比較的早い時期からあった。特にノ・ムヒョン（盧武鉉）前政権は、長い冷戦体制の瓦解を契機に、東北アジアの平和と繁栄のための体制を構築するため、いわゆる「東北アジア中心構想」[1]を推進した。しかし、その間、朝鮮半島を取り巻く環境変化と国内経済の引き続く沈滞による国家的力量の弱化により、議論に大きな進展はなかった。

本研究は、これらの問題を念頭に置いて出発しており、地政学的にみて東北アジアの中心に位置する韓国が、政治・経済的な力を強化させる方法を模索することに意義を置いている。もう少し具体的には、本稿は東北アジアが20世紀と21世紀にかけて最も躍動的な地域の一つであるにもかかわらず経済統合[2]の動きが微弱という現実に焦点を合せており、その対処方法ひとつとして東北アジア構成国の物理的断絶性を克服し、地理的近接性を確保する議論を展開する。

このため本研究では、まず韓国と日本との海底トンネル建設をめぐるこれまでの論議を纏めるとともに、東北アジア経済共同体構築の主な限界要因になっている日本とユーラシア大陸との地理的断絶を緩和する手段を模索する。すなわち、日韓海底トンネル建設はこの問題解決の中心であるという認識下で、その意義と期待される効果を東北アジア経済共同体の形成という観点から調べ、今後の台頭が予想される懸案解決を模索することに目標をおいている。

それだけでなく本研究では、ヨーロッパの地域共同体形成の過程と実情に言及し、ヨーロッパ統合においてユーロトンネル[3]建設が持つ意義を考察する。これらを通じ、東北アジア共同体の議論において、構成国の間の地理的近接性をが確保する必要性と共に、日韓海底トンネル[4]建設の妥当性を検証しようと思う。

第１章　韓・日海底トンネル建設の論議に対する概観

近年の冷戦体制の崩壊や世界規模の地域化、東北アジア情勢の流動化、南北関係の変化、そして韓国政府の物流ハブ国家戦略等を受けて、韓国や日本の一部の学者が中心となって韓･日海底トンネル建設の議論を進めるべきだと主張している 。

しかし、韓･日海底トンネル建設を巡る議論は既に6、70年前に日本で提起されたもので、本稿では論議の背景や過程を考察し、その内容と現状を見て行きたい。

１．論議の背景及び過程

1）日本帝国の大東亜共栄圏構想(1930～40年代)

韓日海底トンネル建設はかなり長い歴史をもっている。つまり、1930年代に日本の帝国主義により構想・推進されてきた。

1937年当時鉄道大臣だった中島和久平の日本鉄道を揚子江沿岸まで整備すべきだという主張を受けて研究が始まり、1939年には鉄道省監察官だった湯本昇が東京とベルリンの間を鉄道で結ぶ構想を書いた本を発表し、1940年には青函トンネルを構想した桑原が韓日海底トンネル建設を主張した。また1941年頃日本国鉄により九州海岸や対馬島等で地質調査と試すい作業が行われた 。

このように1930-40年代にかけて日本の軍国主義による構想はいわゆる「大東亜共栄圏」構築の一環として推進され、韓日の間に海底トンネルを建設して大陸進出路を確保することが根本的な思惑であった。当時日本は大東亜共栄圏を作るため、朝鮮トンネル、対馬トンネル、関門トンネル、宗谷トンネル、青函トンネル等五つの海底トンネルを建設し、日本本土とサハリン・極東ロシア・満州・韓半島等を結ぶ循環鉄道網を計画したのである 。

上記の日本の構想は大陸侵略の手段を確保するために推進されたが、敗戦で実現できなかった。

2）統一教会の東アジアハイウェープロジェクト(1980年代)

敗戦で日本による韓日海底トンネル構想は全て中止されたが、1980年代、日本のある民間企業により再び議論が始まった。

1980年7月、日本の大手建設会社、大林組は韓日海底トンネルの始・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ー(EURASIA DRIVEWAY)構想」を発表したのである。この構想には九州佐賀県から壱岐島までは海上橋梁、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具体的な内容が含まれている。

1981年11月ソウルで開かれた第10回国際科学統一会議(ICUS)で統一教会の文鮮明教祖は「世界を一つに」というかけ声を打ち出したが、これを機に韓日海底トンネル建設に向けた調査活動が始まった。つまり、統一教会は1982年4月、「国際ハイウェイプロジェクト」を立ち上げ、翌年の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を作り、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した 。

3）韓・日首脳間の共感帯作り(1990年代以降～現在)

80年代後半以降、韓日海底トンネル建設を巡る議論は統一教会の資金繰りの悪化で小康状態に陥ったが、90年代以降、韓日両国の首脳により再び取り上げられるようになる。

1990年5月、訪日中の盧泰愚元大統領は議会演説の中でこの問題に触れ、 当時の海部俊樹首相に海底トンネル建設を提案したのである。

また、1999年9月、日本を訪れた金大中前大統領も当時の森喜朗総理主催の晩餐会で「韓日間に海底トンネルができ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問題」といい、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、翌年の9月にも森元総理と海底トンネルに対して話し合ったことがある。それを受けて森元総理も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、「韓日海底トンネルを建設してアセム(ASEM)鉄道」と名付けようと提案する等、韓日両国の首脳により海底トンネルの必要性が訴えられた 。

特に、ノ・ムヒョン大統領の就任以降開催された2003年2月の韓日首脳会談でも海底トンネルについて話し合いが行われた。ノ・ムヒョン大統領の方から小泉純一郎首相に韓日海底トンネルの推進について話をした。ノ・ムヒョン大統領は「トンネルを作れば韓国と日本の仲がもっと親しくなれる契機になる」と話した 。

4）議論の性格及び意義

前述したように、1980年代は日本の民間団体の日韓トンネル研究会により比較的活発な調査が行われた。しかし、90年代に入って統一教会の資金繰りが悪化し、現在では日韓トンネル研究会は簡単な研究だけを進めている。

このように90年代に入って研究にあまり進展がなかった状況の中で、韓日海底トンネルは両国の首脳により再び取り上げられるようになる。

しかし、今まで韓日両国の首脳の間で交わされた韓日海底トンネル建設問題は、韓国と日本がトン

ネルで繋げるくらい近い国であることを強調するための外交的な修辞に過ぎないと言えよう。
韓日両国は解決すべき課題も多く、政治的な決断を下すには無理があると判断しているからである。実際、韓日両国は海底トンネルに対する固い建設意志を表明しておらず、韓国政府もまた政策レベルの公の論議対象にも入れていないのが現状である。

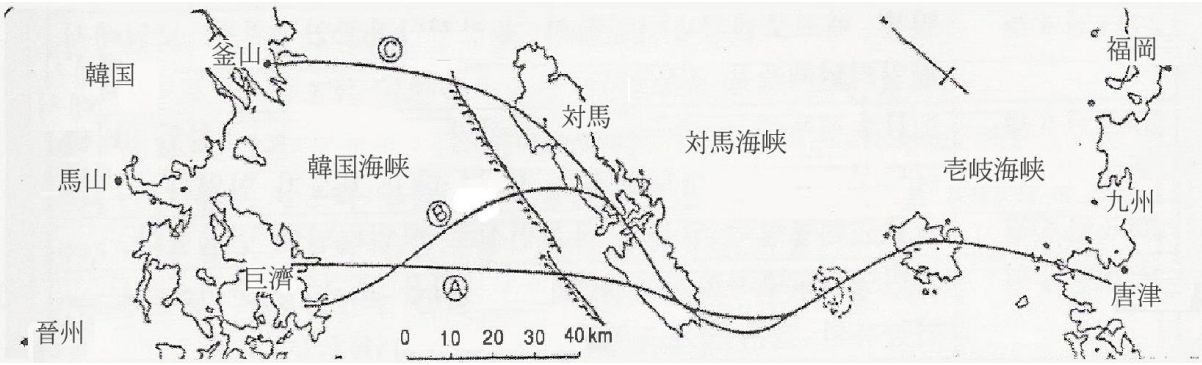
2. 既存の建設案の主要内容

今までは韓国と日本の一部の土木学者が中心となり、調査や研究が行われてきた。ここでは先行研究資料を踏まえつつ、韓日海底トンネルの予想位置や距離、推定の工事期間や費用等について簡単に紹介する。

1) 予想位置・建設区間

現在、韓･日海底トンネルを作る際の最短距離は韓半島の東南端に位置している釜山(又は巨済島)を経由し、日本の対馬と壱岐島を経て本土南西部地域の九州唐津の東松浦を結ぶ区間である。海峡から見ると韓国から日本まで大韓海峡、対馬海峡、壱岐海峡等を通過することになる(<図1>参照)。
韓･日海底トンネルに対しては主に三つの路線が検討されているが、日韓トンネル研究会は3つの路線案を打ち出している。

〈図1〉 韓･日海底トンネルの予想位置及び3つの路線案



＜出所＞ 日韓トンネル研究会、「韓日トンネルへの招待」資料集、pp.3。

すなわち、A案は佐賀県の唐津~壱岐島~対馬南部~巨済島を結ぶ209km(陸上部64km)で、B案は佐賀県~壱岐島~対馬中部~巨済島を結ぶ 217km(陸上部76km)の計画である。C案は佐賀県~壱岐島~対馬北部~釜山を結ぶ231km(陸上部 103km)の路線であり、技術的には3つの路線はすべて韓･日海底トンネルの路線になり得ると言われている(<図1>参照)。

2) 予想距離・推定費用

韓日海底トンネルの予想距離は路線によりおよそ209～231kmに上る。もし建設が現実化すると人類史上最大規模のトンネル工事になる。つまり、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)やドバー海峡を渡るユーロートンネル(50km)より4倍も長い。
海底トンネルだけでおよそ128~145kmに上り、これは青函トンネル(23km)の6～7倍、ユーロートンネル(37km)の3~4倍になるものである(<表1>参照)。
韓日海底トンネルの場合、路線や建設工法、トンネル機能等が全く決定されていないのに、工事期間や建設費用等を推定することはあまり意味がないと考えられる。すなわち、トンネル設計や施工時の掘削方法、トンネル規模や機能等はトンネルの安定性や工事期間、建設費用を計算する上で大事な要素であり、また絶えず新しい施工法が開発されているため正確な算出は不可能と言えよう。

〈表1〉 ユーロートンネル・青函トンネル・韓日トンネルの概要

区分	ユーロートンネル	青函トンネル	韓日トンネル
トンネル区間	英国フォークストーン(Folkestone) -フランスカレー(Calais)	日本本州 -北海道	韓国釜山(又は巨済) -日本九州
着工時期	1986 年	1964 年 4 月	未定

	(初構想: 1802 年)	(初構想: 1939 年)	
施工期間	7 年 (開通日: 1994 年 5 月)	1985 年 3 月(21 年) 開通日: 1988 年 3 月 13 日	未定
工事費用	150 億ドル	6,900 億円	未詳
資金	民間資本・借入金	国の財投融資	未詳
全長	51km	53.850km	209-231km
海底区間	38km(陸上: 13)	23.3km(陸上: 30.55)	128-145km
最大水深	60m	約 140m	155-220m
交通手段	鉄道	鉄道	未詳

＜出所＞ 東亜日報社編「大韓海峡トンネル構想」『科学東亜』2004年7月号、pp.56及び
日韓トンネル研究会、前提資料集pp.4-6等の資料参照。

しかし、80年代初めから半ばまで統一教会は韓日海底トンネルにかかる工事費を総額700億ドルに計上したが、その中で500億ドルはトンネル建設費に、100億ドルは電気、通信、排水、排気等を担当するサービストンネル工事費に、残りの100億ドルは輸送装備等のための金額に割り振られた 。

一方、日本の日韓トンネル研究会は最短路線(A路線)に自動車用トンネルを基準に工事期間は20年、工事費は65兆ウォンくらい掛かると推算したことがある。しかし、 200Kmを超える距離、換気や安全上の問題等を考慮すると自動車用トンネルの建設は意味がなく、従って試算もそれほど意味があるとは言えない。

韓日海底トンネルの最短距離(209Km)はユーロートンネルの約50km(工事費は約18兆ウォン)のほぼ4倍で、距離だけを以って単純計算する場合、建設費は大体72兆ウォンが要ると予想されるが、工法や区間、機能等を明確に設定していない状態ではいかなる試算も現実を反映することは出来ないと前述したことがある。

それにも関わらず、韓日トンネル工事の全体距離のうち、韓国が負担する距離は日本より長くなく、日本は相対的に建設費用への負担が大きいのは確かである。全体の建設区間は209～231Kmで、天文学的な建設費用を懸念する声もある。しかし、巨済島(或いは釜山)と対馬の距離は約66Km(釜山: 49km)で、もし公海上を基準に単純計算する場合、実際に韓国が負担する距離は25Km前後に過ぎず、全体の工事費の中で相当な部分を日本側が負担することになると見られる 。

第２章　ヨーロッパ共同体形成とユーロトンネル建設の意義

ヨーロッパ諸国は、世界で最も早く政治・経済的統合関係を成し遂げ、名実共に地域共同体として浮上している。ヨーロッパ連合(European Union、以下、EU)構成国27ケ国は、東北アジア3ケ国よりも長期間にわたる歴史的相互関係と政治的対立の過程を体験したし、宗教および民族間の葛藤なども激しかった。

特に、ヨーロッパの島国であるイギリスと大陸国家であるフランスは、「100年戦争」に見るように深刻な対立関係と競争意識による根深い愛憎関係にあったが、両国は1993年のEU統合において主導的な役割を果たした。また、英・仏両国は、1994年にユーロトンネルを開通させ、ドーバー海峡を海底トンネルで結ぶことで地理的な断絶性を克服し、両国間の相互善隣友好と信頼関係を構築することにより、ヨーロッパ地域の政治・経済的統合関係の構築に大きく寄与した事実は、現在の韓国と日本の海底トンネル建設議論に示唆する点が多いといえよう。

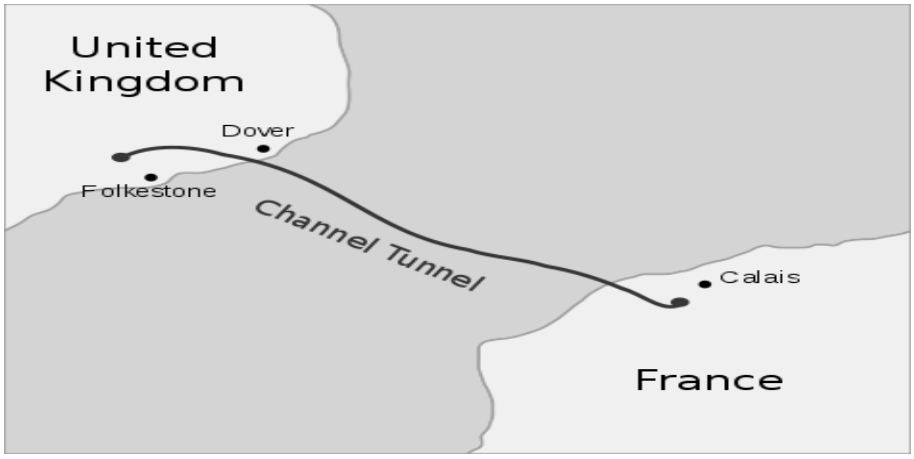
本章では、イギリスとフランスが長い歴史的葛藤と対立関係を清算し、ヨーロッパ統合の象徴になったユーロトンネル建設の事例を考察し、現在、東北アジア３カ国が直面している特殊な状況を克服し、地理的近接性を確保する最も効果的な解決手段である日韓間の海底トンネル建設の妥当性を導出する。

1.　ユーロトンネルの 建設 背景 および 過程

ユーロ(Euro)トンネルの正式名称はチャネルトンネル(Channel Tunnel)であり、ドーバー海峡の最も狭い部分であるイギリス側のチェリントン(フォークストン附近)とフランス側のコックニュー(カレー附近)を結んでいる(図2参照)。このトンネルは 1986年 5月にイギリスとフランスの (Calais)

の両側から同時に掘削工事に着工し、1990年 12月に海底工事が完了し、1994年 5月 6日に正式に開通した。[5]

〈図2〉 英仏間のユーロトンネルの位置と連結区間



＜出処＞ http://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%B1%84%EB%84%90_%ED%84%B0

ところで、このトンネル建設計画はナポレオン時代にまで遡るが、その構想が具体的な形で現れたのは19世紀序盤からであった。すなわち、1802年にフランスの鉱山エンジニアだったアルバート(Albert Mathieu-Favier)により初めて考案され、その翌年にはイギリスのヘンリー(Henri Mottray)によりアイディアが提案された。[6]

その後、当時のイギリスの鉄道・運河土木技師として著名だったゾーンホークショー(Hawkshaw、Sir John、 1811～1981)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だということを立証した。その結果、1882年に海底掘削坑を施工する作業が着手された。しかしその翌年1883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立場を議決し、一方的に工事が中断された。[7]

その後1916、1924、1930年に、この計画が再検討されたが、実際に着工にまで至らなかった。そのような状況の中で、1957年7月にイギリスとフランス両国間に、いわゆる「チャネルトンネルスタディグループ(Channel Tunnel Study Group)」が構成され、地質・土木技術、そして経済的波及効果などを網羅した提案書が1960年に完成した。[8]それを契機にイギリスとフランス両国政府が1966年にトンネル掘削作業の再開に合意し、本格的にプロジェクトが推進されるようになった。

1973には、当時イギリスの首相だったヒースと、フランスのポンピドゥー大統領は、イギリスのヨーロッパ単一市場参加の象徴としてユーロトンネルの建設を決定し、精密な基礎調査と共に民間に海底トンネル建設を委任する措置を行ない、サービストンネルの掘削に着手した。[9]しかし、そのプロジェクトは1975年1月に新しく政権を取ったイギリスの労働党政府の誕生という政治的環境変化とオイルショックの影響による財源圧迫により一方的に中断された。すなわち、1974年の総選挙で保守党の政府が敗北し、ヨーロッパ統合に消極的でユーロトンネル建設に懐疑的だった労働党政府が執権し、莫大な規模の工事費用調達に難色を示し、国際慣例を無視しながらまでも一方的に放棄を宣言したのである。

このように一時、イギリス政府により放棄されたユーロトンネルは、1980年代に入って再び論議された。すなわち、放棄宣言４年後の1979年に、英国鉄道公社(BR) とフランス鉄道公社(SNCF) は、共同で鉄道専用トンネルを提案すると同時に両国政府は関心を持つようになり、特に1984年には当時の英国のサッチャー首相は閣僚の反対にもかかわらず、純粋な民間による海底トンネル建設を強力に支持するなど、政治的リーダーシップを発揮した。[10]

1986年1月には、当時両国の頂上だったイギリスのサッチャー首相とフランスのフランソワ・ミッテラン大統領は、民間投資によって工事を進行することを正式に合意し、ユーロトンネル(Eurotunnel)社が発注処に選ばれたことを公布した。まもなく同年2月には、両国の外務部はケントベリーにて批准に公式署名した。

これで工事中断後、およそ100年余り経った1986年1月20日に、ユーロトンネル社は両国政府から事業認可を受け、その年5月にユーロトンネルは工事に着手できたのである。1987年12月15日には、イ

ギリス側で、1988年2月28日にはフランス側で各々、掘削作業が始まり、1990年に12月に歴史的な海底工事を完工し、1994年5月6日を期して歴史的な開通式を行った。
　このように、ユーロトンネルは19世紀初めにナポレオン一世の時に提案され、開通に至るまで、およそ200年という歳月を要した。しかし、このトンネルは建設期間中に頻繁な設計変更と工期延長、物価上昇などにともなう工事費と負債の負担が加重し、そして開通直後である 1996年11月にはトンネル内での車両火災が発生して1997年5月に全面復旧するなどの迂余曲折があった。

２．ユーロトンネルと主な経営実態

1)ユーロトンネルの主要財源

　ユーロ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の長い海底トンネルである。
　ユーロトンネルは、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。すなわち、2本のトンネル(直径 7.6m)には、乗客専用の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。また、これら3つのトンネルは、375m間隔で連結通路が設置されていて、有事のとき、この通路を利用してお互いに行き来できるよう設計されている。

　このトンネルの最大水深は60mで、平均水深が45mの海底に位置しており、海底空間での高圧と予期できない地質上の問題を解決するために、TBM(Tunnel Boring Machine)を使用して掘削した。すなわち、シールド(Shild)という最新のトンネル掘削機を英国で5機、フランスで6機、総11機を投入し、1987年6月に掘削工事を始め、一日で最高75.5mの掘削速度を記録するなど工事期間の短縮に拍車をかけ、1990年12月に海底工事を完工し、1994年5月に開通した。
　このトンネルは、現在、英国側のフォークストン附近とフランス側のカレー附近を連結しており、ＴＧＶの超特急列車のユーロスター(Euro-star)が英国のロンドンとフランスのパリ、英国のロンドンとベルギーのブリュッセルの区間を運行している。
しかし、英国のロンドンとフランスのパリを2時間30分でつなぐこの鉄道専用のトンネルは、 2015年には飽和状態に達するはずとの展望が提起されている。最近、収益の概念とは別途に自動車専用の第2ユーロトンネル建設計画が検討されている。

2)ユーロトンネルの事業主体および営業状況

　ユーロトンネル建設事業の施行主体は、民間投資者で構成された純粋な民間会社であるユーロトンネル(Eurotunnel)社で、この会社は英国側とフランス側の民資参入者により構成された英・仏合弁法人である。ユーロトンネル社は、英仏両国の政府から建設工事竣工後の運営、維持管理に達す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、BOT(Build Operate and Transfer)方式で管理した後、2042年に両国政府に所有権を譲り渡すことになる。
　1984年に英国のサッチャー首相は、ユーロトンネルを建設するにあたり100%民間資本で推進するという条件で事業を承認し、150億ドル(約 18兆ウォン)に達する莫大な工事費は英国とフランス政府からの一切の資金支援や支給保証なしでプロジェクトフィナンシング(Project Financing)を通し、株式公募と銀行融資により調達した。1986年10月以後、数回にわたる有償増資および対外起債を通して建設資金を用意し、全世界200余行の銀行が国際シンジケートを組織し、88億9千万ポンドを調達した。このうち日本の38の銀行が約23%の資金を投資した。この工事は国家間の超大型インフラ建設を純粋な民間資本がリードした代表的な投資事例として評価を受けている。
　しかし、1994年にトンネルが開通して以後、当初の予想とは異なり、深刻な経営難から破産の危機に直面するなど、経営の困難を経験した。[11]当時の報道によれば、建設工事関連の債務金額が約 750億フラン(韓貨12兆ウォン)で、１年間の支払利子額だけで60億フラン(韓貨 9,600億ウォン)であった。弱り目にたたり目で1996年11月18日にはトンネル内部で、トラックとトレーラを運搬する車両で火災が発生し、乗客と貨物の量が激減する事態になったりもした。[12]
　しかしその間、ユーロトンネル社の一貫した構造調整により、乗客と貨物量が延びて1997年から営業利益において黒字を出している。2006年初期にあげた総収入は1億3150万ポンド(韓貨2,205億ウォン)だった。しかし建設費用が当初の予想をはるかにオーバーした150億ドルが必要になったことで債

務の利払い負担が加重し、累積債務が増えて経営に大きい負担になっている。にも拘らず、商用運転を開始し１５年目になる２００９年現在、設立以降はじめで４千万ユーロの当期収益をあげ、株当たり４セントの配当を承認するなど、営業実績が徐々に改善されている。

3. EU出帆とユーロトンネル建設

イギリスとフランスを連結するユーロトンネル建設の過程でも、歴史性は重要な変数として作用した。前述のとおり大陸からの侵略を心配したイギリスは、早くから海底トンネル建設を反対した。中世末期に両国が繰り広げた「100年戦争」の過去の歴史の沈殿物も肯定的な議論を妨害する要素になった。このような英仏間の長い間の葛藤と対立関係を克服できたのは、20世紀末にEU(ヨーロッパ連合)と共同体的なてこ入れと、英仏両国の政治指導者がとった未来指向的な態度が大きな力になった。[13]

特に、1994年にユーロトンネルが開通し、英国とフランスが陸上交通手段で連結された過程は実にドラマチックであったし、これは両国が200年以上夢みてきた未来の実現そのものであった。

すなわち、従来は37kmの海峡を旅客船を利用して渡るのに約1時間30分かかったが、高速鉄道であるユーロスターでは最大20分台で通過することで、移動時間はもちろん安全性、便宜性、快適性などに画期的な変化をもたらした。[14]

ところが先に言及した通り、ユーロトンネル建設においてフランスがより積極的だった。1980年代中盤にイギリスのサッチャー首相は政治的判断により事業を承認し、物理的統合を通してイギリスがヨーロッパの一員に編入した。当時のヨーロッパ共同体市場(EC) がヨーロッパ統合によりヨーロッパ連合(EU) に変貌する過程で成就された20世紀末の最大の建設プロジェクトであった。[15]

特にユーロトンネル建設を推進するにあたっては、技術および資金面での障害よりは政治・社会的共感の形成に、より多くの困難があり期間も必要だった。ユーロトンネルはヨーロッパの政治・経済的統合を実現するために1993年11月に発効したマーストリヒト条約によってヨーロッパ12ケ国が参加したEUのスタートに合わせ推進されたもので、1994年5月に歴史的なヨーロッパ共同体の開始を記念する象徴物として開通した。

しかし、ユーロトンネルは開通してから10年過ぎた今日において、初期建設費用の利払いによる困難に直面している。それにも拘わらず、ユーロトンネルは開通以後2005年まで、何と1億7千8百万人内外がトンネルを利用してイギリスとヨーロッパ大陸を往来したと集計されている。[16]また英仏間の旅客運送の約35%、車両輸送は40%の占有率を記録し、2005年の統計資料によれば、一日に平均約2万6千人余りがユーロトンネルを利用し、商品輸送は平均約4万7千トン余りに達すること集計されている。特に、2006年の一年間、高速鉄道であるユーロスターを利用してユーロトンネルを通過した乗客は約 786万人で前年度に比べて約5%増加したと報告されている。[17]

このような内容を土台に、ユーロトンネルは陸上交通手段が、高速鉄道の通過で英仏間の地理的断絶性を克服し、人的・物的な移動が画期的に増加させたことが分かる。それだけでなく、ユーロトンネルは、英仏とEU国家相互間の政治的同質性と経済的な相互依存性を深め、域内国家間の友好交流増進に寄与し、さらにはEUの地理・経済的統合関係と名実共の地域共同体形成に大きく貢献しているといえる。

第３章　東北アジア経済共同体の推進課題と日韓海底トンネルの建設

日韓間の海底トンネル建設の早急な議論と共に、地球的次元で大陸をつなぐ海底トンネル建設が積極的に論議されている事実に注目しなければならない。特に、ヨーロッパとアフリカを海底トンネルで結ぶ作業が具体化しており、最近ではヨーロッパのスペインと北アフリカのモロッコをつなぐ全長40km(海底区間 28km) のジブラルタル海峡を貫通する海底トンネル建設の試験工事が着工された。[18]それだけでなく、米国のアラスカとロシア北東部をつなぐベーリング海峡に海底トンネルを建設する議論も本格化しており、はなはだしきは米国のニューヨークとイギリスのロンドンを結ぶ大西洋横断海底トンネル建設も技術的観点で検討されているなど、今後 、全世界的次元で海底トンネル建設が一大ブームを起こすと予想されている。

このような事実を通してみるとき、日韓海底トンネルは全世界的次元の海底トンネル建設ブームを

加速化させることはもちろん、東北アジア地域での経済共同体形成とユーラシア鉄道網の構築においても主要な役割を担うと判断される。そこで本章では前述したヨーロッパ連合の形成に おいてユーロトンネルが果たした役割を念頭に置き、日韓海底トンネルと東北アジア経済共同体形成との関係を調べ、その意味と解決課題を模索する。

1. 東北アジア経済共同体の潜在的可能性と解決課題

前述した韓国での東北アジア構想とは別に、近年、東北アジアの主要構成国の韓国・中国・日本[19]３カ国間の経済共同体形成のための内外の環境と条件が好転している。特に東北アジア３カ国は、世界的に進行している地域化の趨勢に便乗するため地域次元の経済統合体結成の必要性を共感しており、中国のWTO加入と世界経済に占める比重が急激に増大したのを契機に、東北アジアの経済的協力と政治的紐帯関係の強化の必要性が切実になっている。

それにも拘わらず、東北アジアは周知の通り地域の経済協力が振るわず、経済共同体推進の議論が進展しない状況にある。その要因はいろいろな観点からの指摘できるが、まず歴史的観点から見るとき、過去の歴史に対する立場のちがいと終わりのない領土紛争、経済的には体制および発展段階の差、そして政治的には冷戦体制の残滓である対立的イデオロギーと安保的緊張状態が続いている点を指摘できる。

しかし前述したとおり、東北アジア地域は1990年代末の東アジア経済危機を契機に域内での共同体意識が広がっており、EU共同体の形成と地域主義の世界的拡散[20]などの環境変化で経済協力の関心が高まっている。

東北アジアに経済共同体が形成されるためには数多くの限界および障害要因を先に解決しなければならないが、東北アジアの独特の地理・社会的環境と条件を考慮すると、次のようないくつかの前提条件について段階的な解決方策を提示できる。

まず東北アジア３カ国間に政治・経済・社会的な国民的共感の形成のための基盤が造成されなければならない。これは経済共同体形成のための前提条件であり、近年、東北アジア３カ国間で論議されているFTA交渉で見られるように、経済統合体の議論に弾力をもたせるためには、なによりもまず多方面の領域と分野で共感が形成されなければならない。[21]

二つ目に、東北アジアの地域・分野別の共同議題と関心事を開発し、これを実現できるリーダーシップを養成しなければならない。共同のアジェンダ(Agenda)と関心事を発掘し、市民団体、NGO、地域の指導者らの交流と協力体制を構築すべきである。東北アジア共同体についての中央政府の関心と成果は微弱だが、地方政府間の交流は比較的活発で、特に、市民が交流チャンネルとして重要な役割を遂行していることに注目する必要がある。

三つ目に、東北アジア３カ国は、長期的なビジョンと枠組みを持って、共同のプロジェクトを開発するべきだ。例えばヨーロッパ地域の場合、ヨーロッパ石炭鉄鋼共同体(ECSC: European Coal and Steel Community、1952年)から出発し、ヨーロッパ経済共同体(EEC: European Economic Community、1958年)を経て、今日のヨーロッパ連合(EU、 European Union、 1992年)により 名実共の巨大な地域共同体を達成したことは、昨今の東北アジア共同体の議論において示唆するところが大きいといえる。

一方、東北アジア次元の経済共同体が形成されるためには、多方面にわたる共感の形成と共同のビジョンとプロジェクトを開発すると共に、交通・物流・通信・エネルギーなどのインフラ産業を整備するべきだ。すなわち、商品・資本・サービスのより自由な移動と人的交流の円滑化を通じ、東北アジア域内の資源が効率的に配分されなければならない。そのためには、経済大国の日本と世界の工場である中国、そして、その間に位置する韓国と東北アジア構成国家の間の地理的近接性が確保されなければならないことは何より当然の道理である。

このような観点から見るとき、本研究で注目している日韓海底トンネル建設は、東北アジア３カ国の地理的断絶性克服の一助となることにより、日韓関係と日朝関係はもちろん、中国とロシア、ひいてはヨーロッパ大陸との交通網と物流体制に画期的な変化をもたらすはずである。

もちろん日韓海底トンネル建設に関連した議論如何によっては、東北アジアの緊張緩和と政治的安定を通して地域共同体の議論を活性化させ、共存共栄の平和体制確立の契機になる。それだけでなく日韓海底トンネル建設は、朝鮮半島での南北朝鮮統一をも後押しする契機となり、また陸上交通手段を通して、モンゴル、中国、ロシア、ヨーロッパをつなぐユーラシア鉄道網の建設という夢のような未来を実現する起爆剤になり、汎人類的な次元で積極的に検討されなければならない。

２．東北アジア共同体形成に対する東北アジア３カ国の認識

前述したEUの事例で見るように、ヨーロッパ統合の歴史は、古代から今日に至るまで、あらゆるヨーロッパ人が共同組織中に結束させるための意識的で自発的な努力の過程として理解できる。

特に、16世紀から民族国家らが形成され対立する過程で、ヨーロッパの平和を保証できる組織の創設を主張するようになって以来、ヨーロッパ諸国を平和的な協力方法で組織化しようという一連の努力が第２次世界大戦後に現れるようになった。すなわち、第2次大戦後、ヨーロッパは焦土と化して分裂したが、ヨーロッパ再建のために共同の努力と恒久的な平和体制を樹立しようという意志などが今日のヨーロッパ建設の原動力になったのである。

1992年2月に調印にされたマーストリヒト条約は、ヨーロッパ共同体の12会員国よるEUのスタートを知らせ、経済および通話通貨同盟と政治連合を通し、協力と統合によるヨーロッパ共同体の建設を意味する。ヨーロッパ共同体は、力と支配の産物でなく平和と法秩序の建設を目指したヨーロッパ各国の努力と市民の自由な意志の結果だったのである。[22]

一方、東北アジアを構成する韓・中・日３カ国は、古代から今日に至るまで、政治、経済、社会的に密接な関係を結んできたのであり、漢字、儒教、仏教などの文化要素を共有しながら「東北アジア文化圏」を形成した。もちろん、朝鮮半島が東北アジア文化圏の形成で橋渡しの役割をしてきた。

また 前述した通り、近年、東北アジア３カ国は中国のWTO加入を契機に経済的依存関係が進み、東北アジアの経済協力のための共同体形成の必然性が増大している。しかし東北アジア３カ国の歴史的関係は複雑で、戦争と紛争、葛藤と対立関係により、相互の不信関係がなかなか払拭されず、域内にある国家間の経済協力体と共同体形成の議論も他の地域に比べてそれほど活発でないのも現実だ。[23]

それにも拘わらず、地域化とブロック化が進む21世紀において、東北アジア３カ国は歴史認識の共有を通し、和解と協力の体制を早く構築しなければならない。言い換えれば、東北アジア３カ国は、歴史的に相互に協力した経験と共有価値を生かし、信頼回復と共存共栄のための共同の議題を樹立し、経済協力と共同体形成を遮るいろいろな障害要因を早く除去しなければならない。

ここで今後の地域協力と共同体議論において、韓国・中国・日本３カ国の立場を概観し、経済統合と共同体形成に対する認識をいくつかのキーワードを中心に簡単に提示すると次の通りになる。[24]

1)韓国の立場と基本認識

韓国は大陸のロシアと中国、海洋の日本とアメリカを結ぶ中間位置にあり、半島的な特性をもっている。したがって、韓国はこれらの国家を結ぶ架橋国家の役割と共に、東北アジアの地域協力を促進する力を発揮する潜在力を持った国家として、域内国家の統合と共同体形成において、仲裁者の役割を担当するために国家的力量を注いでいる。

特に韓国の前政権は、大陸と海洋を結ぶ地政学的位置と、経済の中心地としての潜在力を極大にして平和と繁栄の東北アジア時代を開くことを政策目標としている。すなわち、韓国の「参与政府」は、政治関係の改善と経済協力の拡大という循環構造を確立し、また開放的で躍動的な市場の構築で東北アジアを世界経済の成長の中心軸に育成するビジョンと国家戦略を提示したのである。た現政権においても、２００９年９月アメリカで開催された、第３次G２０会議の際、２０１０年第５次G２０大会を韓国に誘致するなど、外交舞台での発言力を強化する動きを見せている。

このような観点から見ると、韓国は表面的には域内統合について最も積極的な立場を表明してしながらも、実際には東北アジア国家間の経済的依存関係を深めているといえる。最近、東北アジアに対する韓国企業の直接投資が増えている趨勢にあり、対外貿易において東北アジア地域との貿易が占める比重が増えているなど、東北アジアの経済協力推進において重要な行為者になるために努力している。

2)中国の立場と基本認識

中国は、巨大国家としてこれまで推進してきた経済発展戦略から、東北アジア地域よりも東アジアの地域協力を重視している。中国が認識する地理的な東北アジア地域は東アジア地域に含まれる。[25]すなわち、中国は東北アジア地域より東アジア地域の協力を重視しているが、その理由は東北アジア地域が政治はもちろん軍事・安保上でも激戦状態と認識している反面、東アジア地域は東北アジア３カ国と台湾、香港、そして東南アジアにつながる国際分業秩序を中国の経済発展に活用するのに有利なためである。

したがって、中国は東アジア地域協力に対しては経済協力を中心にした政治・軍事協力への拡大を

推進する反面、東北アジア地域に対しては、経済協力を推進するものの、政治および軍事協力は中長期的立場から漸進的へ推進している。すなわち、中国は経済協力関係においてアセアン+3による東アジア協力を主軸にしながら、アセアン+1 (韓・中・日各国)による多角的な協力方式の発展を期待している。

しかし、中国の勢力拡大を牽制する米国と、地域の覇権を意識している日本の存在は、域内の政治・軍事協力に対する中国の役割を消極的にしているが、対外経済協力においては二元的発展戦略(two track strategy)を採択することで対外開放と国際化を加速化させている。すなわち、まず中国は対外的には2001年のWTO加入を契機に世界化の趨勢に積極的に参加しながら、国内制度を国際水準に改革して世界経済への編入を図る一方、東アジアの地域統合趨勢に主導権を行使し、域内で中心的役割を遂行するための国家的力量の向上に力を傾けている。

3)日本の立場と基本認識そして課題

日本の東北アジア地域経済協力についての立場は比較的消極的である。日本はシンガポールに続きアセアンとFTA締結を推進しているが、韓国とのFTA締結の交渉は決裂し、中国との交渉も保留状況にある。

言い換えれば、日本は東アジアでアセアンとの協力には積極性を示すが、東北アジア地域は葛藤要素が多い地域と見なし、政治および軍事的協力はもちろん、経済協力においても競争相手として認識し、比較的消極的な立場を取っている。それにも拘わらず、中国との貿易投資は相当の水準で増加し、日本の経済回復が中国の経済成長と噛み合っている程に、中国と日本の間には経済的相互補完関係が進んでいる。

東北アジア共同体形成と関連して日韓海底トンネル建設の議論が進展し具体化すれば、日本は陸上交通手段で連結するようになり地理的共同体に編入され名実共に東北アジアの大陸国家の一員に編入することになる。経済大国の日本が東北アジア協力体の一員として編入される事実はチャンス要因でもある。日本の歪曲された歴史認識と覇権意識が残っていることは深刻なリスク要因にもなり得るため域内国家が憂慮している。

したがって日本は何よりもまず域内での領土紛争、資源紛争、過去の歴史などに起因する不信関係を果敢に清算し、共存共栄のウィンウィン(win-win)関係構築のため、より積極的で目に見える努力を先行するべきだ。すなわち、日本は東北アジア域内国家との友好善隣関係の構築こそ東北アジアの政治的安定と経済共同体形成において重要な要素であることを認識して、経済規模に 見合う国家的力量と外交的リーダーシップを発揮しなければならない。

3. 東北アジア共同体の議論と日韓海底トンネル建設

現在、東北アジアの主要構成国のひとつ日本が島国として大陸と分離されており、朝鮮半島は東北アジアの中心に位置し、東北アジアの物流中心国家としての潜在的力量は備えているが、南北朝鮮の分断により、韓国は事実上、島国のように地理的に孤立にしており、地政学的な利点が十分に発揮できないでいるのが実情だ。

言い換えれば、東北アジアは地理的な特殊性により物流および人的交流に断絶性が存在していて、港湾と空港施設を通じての限定的な物流移動のみが可能で、東北アジアをつなぐ統合交通網と複合物流体制が整備されていないなど、域内資源の効率的な配分と人的な交流が大きく制約されている。これを克服するには、まず東北アジア構成国家の地理的断絶性を克服し、地理的近接性が確保しなければならず、また北朝鮮の開放が必須条件になる。

このような観点からの問題解決において「日韓間の海底トンネル」建設の議論は有効かつ充分な戦略的意味を持っている。

すなわち、韓国の立場から見るとき、朝鮮半島の南北分断により大陸との陸上交通手段は断絶しており、島国のような存在として残っており、東北アジア次元の交通・物流体系においてハブ機能を遂行するには限界があるということだ。もちろん、南北朝鮮が統一の先行段階として京義線および京元線を復元すれば、当然、韓国が半島としての地政学的位置が活用され、東北アジア中心の物流中心国家として登場できるが、南北関係の解決は政治体制および外交的力学関係と密接な関係があるため経済論理としては解決出来ないし、何よりもその時期を予測できないという現実的な問題がある。

しかし、本研究で主張している日韓海底トンネル建設は、東北アジア次元の政治的日程と状況変化とは関係なく推進でき、むしろ朝鮮半島の緊張関係緩和と安保的対立関係の解消に一定の役割を期待することができる。すなわち、日韓間の海底トンネル建設は、単に当事国である韓国と日本との政治、

経済、社会的交流や協力の次元でだけではなく、議論如何によっては北朝鮮を東北アジア協力体制の中に引き込む契機となって、朝鮮民族の念願である朝鮮半島統一のための実践的議論とその実現を牽引する契機になることができる。

それだけでなく、韓国と日本の海底トンネル建設は、東北アジアの政治、経済共同体議論の起爆剤の役割をするはずで、究極的にはユーラシア次元の経済協力および共同体形成にも寄与するはずだ。

第４章　韓日海底トンネル建設による期待効果
―韓国側からの観点を中心に

今後、東北アジアの政治的な環境変化は、TKRやTSRの連結問題と直接的な関連性を持ち、実際TKRとTSRが結ばれると日本は韓日海底トンネル建設の必要性を韓国以上に痛感することになる。すなわち、韓日海底トンネルは経済的な意味と共に、韓日や日朝関係を画期的に改善させる政治・外交上の意味も持っている。もちろん韓日海底トンネルによる期待効果は社会・文化等多角的な観点から指摘できる。本章では多様な期待効果の中で、韓国側から得られる政治・経済的な側面に焦点を当て、以下のいくつかのイッシュを中心に論じていきたい。

1. 政治的期待効果

1）韓半島の外交的な力量強化-東北アジア地域共同体の構築において中心的な役割

地政学的な観点から見ると、韓国と北朝鮮を含む韓半島は東北アジア地域の中心に位置し、政治的な面はもとより、交通や物流を含める経済関係においても中心国家としての役割を果たすことが出来る潜在力を十分もっている。

周知の通り、韓日海底トンネル建設は韓国にとって単なる交通手段以上のもので、 東北アジアはもちろんEU経済圏まで統合することになる。すなわち、韓日海底トンネル建設事業を契機に TKR・TSR・TCR、TMR等が一つの鉄道として結ばれると、韓半島・シベリア・中国、ひいては欧州までが一つの共同体になる国際規模の超大型の建設プロジェクトに発展する可能性が高いということである。

特に、韓国と日本が海底トンネルで連結されると、韓国は東北アジア共同体構築において中心国家に浮上することになる。つまり、韓半島は地政学的に東北アジアの中心に位置し、韓日海底トンネル建設を契機に日本を含めたロシアや中国の東北アジア経済統合、ひいてはアジア共同体構築においても有利な対場に立つことができる。

韓日海底トンネルが建設されると、ロシアや中国の資源・労働力が韓国や日本の技術・資本と結合し易くなり、東北アジア圏に巨大な地域共同体を構築できるようになる。このほかにトンネル建設を契機に、アジア・欧州・アメリカといった世界の３大経済圏のうち二つが結ばれ、韓半島の地理的な利点や外交・政治的な力量が発揮されると、韓国は東北アジア共同体構築において主導的な位置を占めるようになる。

2）東北アジア情勢の安定と南北統一の促進

韓日海底トンネル建設は単純な交通手段の拡充のほかに、東北アジア情勢の安定化と韓半島の外交・政治的力量と位置づけを強化する機会になると考えられる。すなわち、既存の南北・日朝関係を画期的に改善させ、東北アジアに平和と繁栄をもたらし、ひいては韓国国民の念願である統一を早めることが出来るかもしれない。

特に、韓日海底トンネル建設と共にTKRが北朝鮮内陸を通過すると、北朝鮮は現段階では予想もできない膨大な線路使用料や通過料という収入・外貨を獲得することになる。すなわち、北朝鮮はTSR・TCRの連携地点として物流基地に位置づけられ、経済が復興し、その結果、南北統一に掛かる膨大な費用を軽減する効果が期待できる。 また、韓半島縦断鉄道が北朝鮮内陸を通過することは北朝鮮の開放と、韓国と北朝鮮の間の物理的な障壁の撤廃、そして南北統一の実現可能性の向上を意味する。

現在、北朝鮮の核開発問題の解決に向け米国・日本・中国・ロシア・北朝鮮・韓国等による「6カ国協議」の再開のために議論しているが、北朝鮮の開放時期を予測することは非常に困難なものである。しかし、韓日海底トンネル建設の問題はこのような政治状況とは別の次元で推進する必要がある。なぜなら、韓国と日本の間で海底トンネル建設が本格的に議論されると、韓半島周辺の東北アジア近隣諸国の間では経済的な利害関係のため経済統合の必要性に対する認識が広がり、北朝鮮の開放が先

決課題であると考えるようになるからである。言い換えれば、韓日海底トンネル建設は東北アジアの政治・経済的な利害関係に変化をもたらし、利害当事国は様々な形で外交チャンネルを動員して北朝鮮の開放を促すだろう。

2. 経済的期待効果

1）韓半島の東北アジア物流における拠点化

韓国が東北アジア物流ハブ国家になるためには、先ず近隣諸国である日本や中国、北朝鮮やロシア等を結ぶ交通インフラを構築しなければならない。地理的な観点から見ると日本以外の国は陸上交通網で結べるが、日本の陸上交通との断絶は東北アジアの経済統合の大きな障害要因になるからである。

韓国と日本が海底トンネルで結ばれることは両国の長い歴史の中で行われてきた人的・物的交流や協力に一線を描く一大事件であり、最大の物理的な障害が取り除かれることを意味する。東北アジアの場合、信頼性の高い効率的な域内輸送システムが不十分なため、それが外国人投資や交易拡大等の足かせとなっているが、韓日海底トンネルが建設されれば従来の東北アジア輸送システムを画期的に改善することになる。

韓日海底トンネル建設で韓国側の享受する経済的な利益より日本側の方が大きいという意見も多々あるが、地政学的な位置、物流費用上の優位、通過・中継地点としての価値、釜山・光陽港のハブ機能の強化、学習効果と後発走者としてのメリット等という韓国側の利益は容易に予想できる。特に釜山広域圏が東北アジア物流ハブとして急成長する可能性が高いと言えよう。

韓日海底トンネル建設は現政権の東北アジアプロジェクトチームによる東北アジア物流ハブ建設に拍車を掛け、韓国が今後名実共に東北アジア物流ハブとして浮上する可能性を高めている。

2）韓日FTA[26]の補完及び交流の活性化

199３年 EU発足、1994年NAFTA締結、1995年 WTO出帆で明らかであるように、世界経済は自由貿易と地域主義が大きな流れになっている。このような観点から見ると韓日間の経済統合は西欧の地域化の流れに対応すると共に、中国やロシアを含む新しい東北アジア経済共同体構築においても重要な役割を果たすことになる。

韓国と日本の間でFTAが締結されれば、人々の生活や企業の経営、国家経済に大きな影響と波長をもたらすだろうことは容易に想像できる。しかし、６回に亘る政府間交渉で締結できるかのように見えたが、現在FTA議論は足踏みの状態に陥っている。それは農水産物解放や非関税障壁等経済論理だけでは解決できない現実的な問題が存在しているからである。

韓日FTAの締結は世界のGDPの17%に当たる経済ブロックが誕生することを意味し、従来の韓日関係にも大変革をもたらすことになる。しかし、韓日間の複雑な歴史問題によりいまだ相互信頼関係が形成できず、韓日FTA交渉はもとより、本稿の韓日海底トンネル建設に対する議論さえも国民の抵抗にぶつかるかも知れない。

しかしそれにも関わらず、韓日両国はFTAによる単純な意味での経済統合から脱皮し、両国の国家利益を最大化し、東北アジア地域でイニシアティブを取るブロックになるためには葛藤関係の解消と共に地理的近接性を確保しなければならない。英国とフランスは1993年11月のEU発足に合わせ、各々の利害関係を乗り越え、1994年５月にユーロートンネルを建設して地理的障害要因を解決し、欧州大陸における真の地域統合に貢献したが、韓日両国もこのことに注目すべきである。

3)国内の建設景気のテコ入れと国土の均衡発展の促進

韓日海底トンネル建設という大規模な国家プロジェクトは、現在建設景気の沈滞で苦境に立たされている国内の建設業界に活力をもたらし、日本との共同プロジェクトを推進することで、日本の先進土木技術を身につける等多くの効果が期待される。

基本的に海底開発は自然環境破壊の懸念や土地の高騰や不動産への投機等の問題が比較的少ないと言われている。特に、韓日海底トンネル建設のような巨大土木工事は、産業の前後方連係効果や投資収益も大きいため、雇用拡大と共に落ち込んでいる国内景気をテコ入れする公共事業的な効果が期待できる。

韓国の場合、前政権に続いて現在の李明博政府においても所謂「韓国版のニューディル政策」により景気を浮揚しようと努めているが、韓日海底トンネルは新しい建設需要の創出にも有効な政策手段

になり得る。特に、最短距離である釜山あるいは巨済島を結ぶ海底トンネルは、国土の均衡開発と大型建設ブームによる景気浮揚策とも関連性が高いので、巨済島を釜山の広域開発圏に含めることは東北アジア物流ハブを発展させ、南海岸を水産や観光の中心地として開発する契機にもなる。

具体的な議論を行う段階ではないが、実際韓国の巨済島と日本の対馬や九州地方を繋ぐ大工事が早急に推進されると、不動産投機のない国土均衡開発ができ、投資収益の高、国策事業として建設景気を浮揚し、失業解消や産業の前後方連係効果等により不況気味にある韓国や日本経済の抜本的な回復にも役立つと期待される。

第5章　韓日両国の対応姿勢と解決課題

周知のように、韓日海底トンネルによる期待効果は、当事国である韓国と日本の政治・経済的な側面はもとより、社会・文化等の多角的な観点から指摘できる。また韓日海底トンネル建設は、単なる２国間の利害関係にとどまらず、東北アジア次元での政治、経済共同体議論の起曝剤の役割をするはずである。究極的にはユーラシア次元の経済協力および共同体形成にも寄与することによって、世界平和と人類福祉の増大にも貢献する契機にも成りうる。

にもかかわらず、日韓両国を含む東北アジア３カ国は、近年、経済的依存関係が進んでいるが、政治・経済統合の共同体形成の議論は極めて振るわない状態にある。その理由は様々であるが、東北アジア構成国が置かれている特殊な状況、すなわち歴史的対立関係と政治的イデオロギー、経済規模および水準の差、葛藤と不信による否定的な国民的感情などが一役かっている。何よりも、韓日海底トンネル建設の当事国である韓国と日本の両国は、互いにより積極的な姿勢で建設の実現に向けて努力しなければならないが、ここでは次のように、その課題と解決方向を示すとことができよう。

1. 建設に対する両国政府の姿勢

周知の通り、1990年代以降盧泰愚元大統領や金大中前大統領、ノ・ムヒョン大統領等は韓半島及び周辺の情勢変化を踏まえて韓日海底トンネル建設の必要性に触れてきた。しかし、韓日両国の政府レベルで公に取り上げたこともなく、具体的な議論もなかった。ただこのイッシュについて関心を持っている一部の学者の間で制限的な議論を行ってきただけと言えよう。

先ず、日本政府の場合、韓日海底トンネル建設に対して公の立場を示していない。しかし、韓日海底トンネル建設は日本人にとって単純な交通手段の拡充という意味を超えるものがあり、大陸進出を夢見る島国の人々には本能を刺激するに十分なイッシュに違いない。

日本の自民党は2003年3月に内部組織である「国づくりの夢実現検討委員会)」により実施された約2千件に上る「国づくりの夢」公募アイディアの中で「韓日海底トンネル構想」を選択した。また2003年6月には自民党内の外交調査会が韓日海底トンネル構想に対して民間技術者と研究者を呼んで意見を聴く等、政界でも高い関心を示している。[27]

一方、韓国政府も日本政府と同様に韓日海底トンネル建設に対して政府レベルの公の立場は明らかにしていない。しかし、韓日海底トンネル建設は北朝鮮の開放を促し、南北関係の平和解決と統一を前倒しできるという期待感を持たせるイッシュになっているのも現状である。

韓日海底トンネル建設は両国の国家的利害関係が絡んでいるが、東北アジアを巡る情勢変化を受けて一変する可能性も秘めている。さらに韓国政府が積極的に推進している東北アジア物流ハブを実現する上で中核課題にもなれる。しかし、日本の歴史歪曲や領土紛争、北朝鮮の核開発疑惑や消極的な開放姿勢等は議論の具体化の足かせになっている。

2. 解決課題

前述したように、韓日海底トンネル建設は韓日FTA締結と共に従来の韓日関係を一変させ、東北アジアにおける韓国の位置づけにも大きな変化をもたらすため、戦略的なレベルでアプローチしていくべき国家の超大型プロジェクトである。

すなわち、韓日海底トンネル建設は両国の有史以来最大の国レベルの大工事であり、両国の人的・物的交流の歴史とその関係にも一線を描く大事件として記録されるだろう。建設を巡る議論が実を結

ぶためには、両国は共に政治的利害関係や経済的利害損得、そして社会・文化的波及効果等について綿密な検討を行う必要があるが、とりわけ両国民の相互理解に基づいた信頼関係を構築し、国民の合意にもとづいた土台を作らなければならない。

韓日間の懸案に対する解決課題と方策について複雑かつ多難な両国の歴史から教訓を学ぶと共に、様々な観点からの指摘ができるが、本稿では両国の信頼関係の回復や韓日FTA締結、北朝鮮の開放という三つの解決課題を示しながら議論を展開して行きたい。

1) 両国国民の信頼回復と共感帯作り

韓国社会の一部には韓日海底トンネルは植民地時代の「大東亜共栄圏」の復活を意味し「韓国側より日本側に経済的利益が大きい」という否定的な見解も存在している。韓国国民の日本に対する不信と否定的な認識の相当な部分は、日本の一部の右寄りの政治家と右翼団体の歪んだ歴史認識や不適切な言行、そして過去に対する不十分な自己反省や歴史清算等に起因している。

しかし20世紀末、冷戦体制は崩壊し、世界経済もグローバル化と共に自由な競争体制に再編され、21世紀にはIT革命による情報化の急進展やボーダレス化、地域化等というパラダイムが深化しつつ、隣接諸国間の密接な関係構築や維持もいまや選択の問題から国家生存の問題に変わっている。すなわち、21世紀に入って新たに世界秩序や国際経済秩序が再編されているので、隣接諸国間とより密接な関係維持を図っていかなければならない。そのため韓国も歴史に対する被害者的な考え方を捨て去り、新しい国際秩序の変化に積極的に対応する努力を傾けるべきである。

もちろん、従来からの韓日関係では想像できないほど大きな変化を予告しているこの両国の大型建設プロジェクトを成し遂げるためには、先ず両国国民の相互理解と信頼関係を構築すると共に、その必要性についても両国国民が共感すべきである。しかし、長い交流の歴史にも関わらず、韓国と日本の間には「近くて遠い国」という認識が依然残っているのが現状である。

そのため日本は過去の歴史に対する正しい認識や信頼回復に向け努力し、その経済力に見合った役割を果たさねばならない。つまり、日本も自らアジア諸国の一員であることを直視すると共に、韓国を含めた東北アジア諸国の反日感情を解消しようとする前向きな姿勢が求められる。

2) 韓日FTAの成功的な締結

韓日海底トンネル問題はFTA交渉で難航している様々なイッシュを解決する補完的な機能も持っているため、経済のほか政策的論理で韓日間の懸案問題を解決する有効な手段にもなり得る。

現在、韓日FTA締結のための交渉から両国の信頼と協力関係構築における日本の立場と態度を検証することができるし、その結果は未来志向的な韓日関係構築の試金石となるだろう。すなわち、韓日海底トンネル建設問題やFTA交渉に対する議論の際は、相互信頼と協力の姿勢が求められ、また韓日両国の相互利益を最大化するWIN-WIN戦略を踏まえた議論を行うべきである。決して時間を気にして妥結を急いではいけない国家の重大事である。

従って、韓日両国では現在足踏みの状態に陥っているFTA交渉と海底トンネル建設問題を具体化し、国家リスクを分散・補完しようとするより戦略的な考え方が必要である。さらに韓日FTAの成功的な締結は東北アジアの地域統合[28]の可能性を測ることでもあるので、韓日両国は共存共栄の認識によりFTA締結を未来志向的なパートナーシップ関係を築く契機にすべきである。

3)北朝鮮の開放とTKRの早急な開通

前述したように、韓日海底トンネル建設は韓国側には単純な交通手段以上の意味を持ち、 北朝鮮の開放は東北アジアはもとより、EU経済圏との交通・物流・政治・経済等の統合関係を構築する前提条件になる。北朝鮮の開放によるTKR開通は韓日海底トンネルを含めてユーラシア鉄道網構築の議論の起爆剤になる。

最近ロシアはシベリア横断鉄道の活性化に積極的に乗り出しているが、これも韓日海底トンネル構想に対する関心を高める背景になっている。このような視点から見ると韓日海底トンネルは、韓国と日本が結ばれることより、大陸と日本が結ばれることにより大きな意味を見出すべきである。

しかし、北朝鮮の開放はその体制と表裏関係にあり、経済的な観点より政治的な理屈が複雑に絡んでいるため、開放時期を予測することは難しいのが現状である。東北アジアの情勢好転に伴い、北朝鮮の開放時期が早まる可能性もあり、京義線や京元線等の復元や、韓国側鉄道との連結事業等も情勢変化を受けて急進展する可能性もある。

一方、韓半島を横断する南北鉄道やシベリア横断鉄道が活性化されないと、韓日海底トンネル建設

による東北アジア複合物流ネットワーク構築は限界にぶつかり、その効果も限定的にならざるを得ないという主張も出ている。しかしそれにも関わらず、韓日海底トンネル建設は北朝鮮の開放とは関係なく推進すべきである。建設に向けた議論が具体的かつ本格的に行われると、東北アジアの政治体制や経済上の利害関係等に対する環境変化は北朝鮮の開放を速める促進剤になるかも知れないということは前述で既に触れている。

むすび

東北アジアは地理的条件において経済統合および共同体形成に有利な条件を揃えているにもかかわらず、政治および制度的に多くの制約条件を持った特異な地域といえる。近年、東北アジアの主要構成国である韓国・中国・日本３カ国間の交易と投資規模が大きく拡大したが、相互協力のための多方面の議論と研究があるにもかかわらず、経済共同体形成のための国家次元における具体的進展がないのが現実である。

東北アジアの経済統合と経済共同体形成の議論が弾力性をもつためには、東北アジアを取り巻く政治、政治的利害関係と理念的葛藤の解消、経済的な協力関係と国民的合意と信頼関係などによる共通の価値と主体性（アイデンティティ）を共有しなければならない。しかし周知の通り、東北アジアの複雑な歴史的背景と国家間の利害関係は、東北アジア地域内の山積した懸案解決の制約要因になっている。

特に、東北アジアの経済統合において、地理的近接性の確保は重要な解決課題の中のひとつである。東北アジア構成国の地理的断絶性を解消するには、北朝鮮の早急な開放と日韓間の陸上交通網の確保が前提となる。特に日韓海底トンネル建設問題は、東北アジアの統合交通網と複合物流網構築において避けられない手段になっており、これは日韓間の関係だけでなく東北アジア経済共同体の形成においても重要な要素になっている。

韓国と日本の間の海底トンネル建設は、日韓両国においてチャンスとリスクが同居するので、 その具体的な議論に先立ち、まず両国は複雑な歴史的背景と共に政治・経済的利害関係と国民的な共感を構築する努力が必要だ。しかし最近の日韓関係は「韓流」ブームに見るように民間次元の活発な交流があるにもかかわらず、政治・外交など国家間の関係においては決して望ましい方向に展開しておらず、日本はもちろん韓国国民の海底トンネルに対する関心と理解においても好意的な反応を見出せないのが現実だ。

日韓両国は、今こそ対立と葛藤による相互不信の歴史的残滓を果敢に清算し、海底トンネル建設をより積極的に議論し、東北アジアの実質的意味の経済統合と共存共栄で地域共同体構築に寄与する方法を積極的に模索しなければならない。特に先の世紀に韓国を数十年間にわたり植民統治の下に置き加害国の立場にいる日本が、徹底した自己反省と共に政治的リーダーシップを発揮し、韓国との海底トンネル建設を契機として根深い不信関係を清算し、未来指向的な善隣友好関係の構築に新しく乗り出すならば、日韓関係はもちろん東北アジア地域の安定と共同体形成に肯定的な影響を及ぼすことになるはずだ。

先に論述した通り、イギリスとフランスを結ぶユーロトンネルの場合、約200余年にわたる技術的な観点からの検討作業と共に、両国の経済・文化・宗教・理念的葛藤の要素などの障害要因を果敢に克服し、EU共同体の歴史的スタートに寄与した事実は昨今の日韓関係において示唆する点が大きいといえる。

参 考 文 献

キム・デレ、パク・ジェウン 他共著：(2004)、「東北アジア経済共同体の未来」、シンジ書院。

キム・バクス：(2004)、「東北アジアの経済統合の可能性と推進方向」、東北アジア新秩序－経済協力と地域安保、国家情報大学院編、ペクサン書堂。

キム・ヨンジャン編：(2006) 、「21世紀の東北アジア共同体形成の課題と展望」、ハヌルアカデミー。

ナム・ドグ：(2002) 、「東北アジアに注目しよう」、サムソン経済研究所。

国家情報大学院 編：(2004) 、「東北アジアの新秩序-経済協力と地域安保」、ペクサン書堂。

東北アジア時代委員会 編：(2004)、 「平和と繁栄の東北アジア時代の構想-ヴィジョンと戦略」、ホームページ 資料。
(2005)、「東北アジアの協力と葛藤の歴史」報告書。
(2004)、「平和と繁栄の東北アジア時代の構想」広報資料」。
(2005)、「東北アジア共同体形成に与えるヨーロッパ統合事例の示唆点」報告資料。
パク・テギュ：(2004)、「東北アジアの経済協力と秩序」、図書出版。
申章澈：(2005)、「日韓海底トンネル建設議論のための試論的研究」、韓日経商論集、第３1巻。
申章澈：(2007.2.21)、「日韓トンネル建設議論のための談論」、韓日海底トンネル研究開発セミナー資料、大韓民国国会大会議室。
申章澈：(200７)、「東北アジア経済共同体論議とその推進課題に関する研究―韓日海底トンネル建設の当為性を導くための試論的な観点での研究」、韓日経商論集（韓日経商学会）、第３８巻。
申章澈：(200７)、「EU形成とユーロトンネル建設事例を通じた東北アジア共同体の論議方向―未来志向的な韓日海底トンネル建設論議のための試論」、日本研究（韓国外国語大学日本研究所）、第３５巻。
ソン・ヨル：(2005)、「日本の地域はどこか? -空間設定戦略の系譜分析」。「東アジア３カ国の自己認識と共同意識」東洋政治思想史学会、現代日本学会、ペ・ジェデ　東アジア研究チーム共同主催セミナー資料。
イ・ボンナム：(2005.1)、「ユーロトンネル-想像を現実化させた技術挑戦の白眉」、建設ジャーナル1月号。
イ・チャジェ、キム・ソンチョル、ペ・グム、ハン・テガン、イ・ジェヨン、パン・ホギョン：(2005)、「東北アジア経済共同体実現のための段階的推進戦略」、対外経済政策研究院。
イム・ジョンドク：(2001)、「東アジア経済協力と域内自由貿易」、 釜山大学校 国際地域問題研究所。
ユン・チョンソル、チョン・チャンファ、キム・ジョンゲ、パン・ミンソク：(2004)、「東北アジア共同体の行政組織構築に関する研究:ヨーロッパ連合の行政府である執行委員会組織の比較分析を中心に」。 統一研究院。
シン・ヨンデ：(2004)、「東北アジア経済協力と統合のための ロードマップ-EUの 単一市場型経済共同体論を中心に」、産業研究院。
ハン・ミョンス：(2006)、「ヨーロッパ共同体: 歴史の中の可能性が現実の中の必然性に」、「人文学研究」崇実大学校 人文科学研究所。
許在完：(2007.2.21)、「英仏海底トンネルの建設効果および日韓海底トンネル構想に対する示唆点検討」、日韓海底トンネル研究開発セミナー 資料、大韓民国国会大会議室。
中央日報：(2007.3.16)、「ヨーロッパ-アフリカをつなぐ40kmの海底トンネルを作る」関連記事。
Jacques Gounon Chairman & Chief Executive：(2007.3)、 "2005 & 2006 Annual results"、 Euro Tunnel.
http://www.eurotunnel.com
http://ja.wikipedia.org.
http://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%B1%84%EB%84%90_%ED%84%B0%EB%84%90
http://en.wikipedia.org/wiki/Channel_Tunnel
その他、インターネット および 新聞記事などの内容参照。

---

[1] 大統領の諮問機関である東北アジア時代委員会は、「東北アジア時代構想」で東北アジアの安保協力の形成と東北アジア経済協力体の形成により、平和と繁栄の東北アジア共同体を構築するが、そのためには国内の力量を強化し、東北アジアの経済協力の基盤と東北アジアの経済協力ネットワークを構築し、北朝鮮核問題の解決を通して平和体制の土台を準備し、多者間の安保協力体を構成することで韓国北朝鮮間の平和体制の構築が必要だということを提起している。具体的な内容は、東北アジア時代委員会 編(2004)、「平和と繁栄の 東北アジア時代構想－ビジョンと戦略」ホームページ資料, pp.14-15参照。

[2] 特定の域内国家の経済統合は、概して市場の接近と拡大について「制度化」するという特徴があるが、それは主に国家間の協定および協約が基礎になっている。具体的な内容はアン・ジュンミョン他編「東北アジア経済協力：統合の第一歩」、パギョン社、2003. p.369 参照。

[3] ユーロトンネルはイギリスとフランスを結ぶ海底トンネルを建設し、管理する民間会社の名前である。一般的にチャンネルトンネル(Channel Tunnel)と呼ばれるか、Channelと Tunnelを合成した新造語であるチャネル

(Chunnel) と呼ばれることもある(http://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%B1%84%EB%84%90_%ED%84%B0%EB%84%90)。しかし本研究では上記のトンネルを便宜上、ユーロトンネルで用語を統一する。

[4] 韓国の釜山または巨済島と、日本の九州、対馬を結ぶ海底トンネルを、韓国では韓日海底トンネル、日本では日韓海底トンネルと命名されているが、これは、あくまでも便宜的なことで、仮称ということができる。したがって日韓海底トンネルの名称は、建設議論が具体化した時点の時代状況と環境などを考慮し十分に反映されるべきもので、例を上げれば「アジアトンネル」、「汎アジア(Fax Asia)トンネル」、「東方(oriental)トンネル」、「東洋トンネル」、「東北アジアトンネル」、「ユーラシア トンネル」、「平和(piece)トンネル」、「自由(freedom)トンネル」などと命名されることもありうる。

[5] ユーロトンネル社、前掲ホームページ、関連内容参照。

[6] 当時アルバートにより考案された英仏間の海底トンネルは、当時の貨幣単位で100万ポンドの工事費が必要と策定され、油のランプで内部を明るくし、またトンネルの中間に人工島を作って新鮮な空気を馬と人に供給し、馬車での通過を前提に構想された。これについての具体的な内容は http://en.wikipedia.org/wiki/Channel_Tunnel および http://www.eurotunnel.com(ユーロトンネル社 ホームページ) 参照。

[7] http://100.empas.com/dicsearch/pentry.html?i=177384(エムパス ホームページ資料) および イム・ソンファ(2005),「ユーロトンネルの虚と実－英仏トンネルの建設と利用現況」KOTRA EURO MONITOR 第050-14号参照。

[8] http://www.eurotunnel.com/ukcP3Main/ukcCorporate/ukcAboutUs/ukcOurHistory/ukpHistory.htm

[9] 具体的な内容はホ・ジェワン(2007)「英仏海底トンネルの建設効果および日韓海底トンネルに構想に対する示唆点の検討」韓日海底トンネル研究開発セミナー資料.大韓民国国会 大会議室, pp.29 参照および部分引用。

[10] 当時、イギリスのサッチャー首相は市場原理を徹底的に導入し、沈滞局面あった英国経済を復興させようとした。すなわち、英国政府は各種の経済的規制を果敢に緩和し、また公営企業の民営化を強力に推進した。これに政府の各種公共サービスを民営化した。特にユーロトンネル建設においても民間部門の資本力による資金調達と建設を通じ、政府の財政的負担を軽減しようとした(ホ・ジェワン(2007), 前掲資料, pp.28-31参照および部分引用)。

[11] 2006年8月2日に総額90億ユーロの負債を解消できずユーロトンネル社が破産保護申請(法廷管理) を申請したことがフランスのパリの商業法院に受入れられて、負債の元金と利子支払いを凍結したまま6ケ月間債権団と再協議した(朝鮮日報, 2006年8月4日付 記事内容参照)。

[12] トンネル内の車両火災事件と被害規模などについての具体的な内容はウィキ百科 (英文版) 、前掲資料参照。

[13] 国際新聞(2005月10月5日),「日韓海底トンネル、夢のプロジェクトなのか＜６＞造るか粉砕するか」関連記事参照および部分引用。

[14] 船舶へ移動するには海上通過に要する時間的費用はもちろん、陸上から海上へ、海上から 陸上へ乗換える過程で発生する時間的損失と不便さなども便益算定に含む。

[15] イ・ボンナム(2005.1),「ユーロトンネルー想像を実現させた技術挑戦の白眉」, 建設ジャーナル 1月号, p.70 参照。

[16] ユーロトンネル社、2005年度 年次報告書。(http://durotunnel-eng.franklinpartners.com/droite.htm?page=11)内容参照。

[17] http://eurotunnel.com/ukcP3Main/ukcCorporate/ukcMdediaCentre... 関連内容参照。

[18] ヨーロッパとアフリカを連結するジブラルタル海底トンネルは、1980年に初めて提案された後、2003年末にスペインとモロッコ首脳会談で関係改善の方策として再度提示されて以来、地質調査など路線の妥当性調査が進められてきた。ついに2007年3月6日には2025年の完工を目標に建設のため、両国政府間に正式な合意があった。このトンネルが完工すれば、日本の青函トンネル(53.9km) とユーロトンネル(50.45km)に続く世界で３番目に長い海底トンネルになる(中央日報, 2007年3月16日付,「ヨーロッパとアフリカ結ぶ 40kmの海底トンネルを作る」関連内容参照)。

[19] 本研究では議論の便宜上、東北アジア地域を構成する主要国家は韓国と中国、そして 日本の３カ国を指す。もちろん北朝鮮も韓国と共に東北アジアの構成と共同体形成において重要な地政学的位置を占めるが研究の便宜上、除外した。

[20] 1948年のGATTスタート以後、1995年のWTO体制がスタートするまでの47年間に締結された地域貿易協定(RTA)は124ケだったが、 WTOのスタート後 8年間の RTAは、何と130ケを超過し、現在、全世界的に300余ケのRTAが存在しているといわれている。(国家情報大学院 編(2004), 前掲書, pp 123-124 部分引用。

[21] もちろん日本はシンガポール(2003年)とメキシコ(2004年)、 韓国はチリ(2003年)など 域外国家と各々FTAを締結したが、領域国家間の実質的な経済統合の議論は停滞状態にある。具体的な内容は、国家情報大学院 編(2004),「東北アジア新秩序－経済協力と地域安保」、ペクサン書堂, pp.114-119 参照。

[22] ハン・ミョンス(2006),「ヨーロッパ共同体：歴史の中の可能性が現実の必然性に」,人文学研究, 崇実大学校人文科学研究所, 全体 内容 参照。

[23] 古代時代以来、現代に至るまでの東北アジア３カ国の平和的な交流と協力の歴史、葛藤と紛争の歴史を時代別に考察した資料としては、東北アジア時代委員会 編(2005),「東北アジアの協力と葛藤の歴史」がある。

[24] もちろん東北アジアの統合体または共同体の議論には、本文のような経済的側面以外にも当然、政治・安

保,・外交的次元、歴史・社会・文化的次元での国家別認識と解決課題なども議論の対象に含まれなければならない。しかし本研究では経済的共同体に注目した議論の特性と便宜に考慮し、経済的側面の立場を中心に言及した。

[25] すなわち中国が認識している東アジア地域の地理的な範ちゅうは、中国の東北地方、ロシアの極東地域、朝鮮半島と日本であり、広義の概念ではモンゴルと中国の華北および華東地方などが含まれる。次に記述されている東北アジア共同体形成に対する中国と日本の基本的立場は、イ・チャンジェ、キム・ソンチョル、ペ・グム、ハン･テガン、イ・ジェヨン、パン・ホギョン((2005)、「東北アジア経済共同体実現のための段階的推進戦略」対外経済政策研究院, pp. 78-85を部分的に参照した。

[26] 2003年12月から韓日両国の間で公の交渉が始まり、以降６回に亘って行われた。特に2004年11月1日から 3日まで東京で開催された第６回交渉では、総則をはじめ紛争解決、商品貿易、非関税措置、投資及びサービス、人の移動、知的財産権等に対して具体的な議論が行われた。しかし、現在は農業部門の開放や知的財産権問題、非関税障壁等の懸案を巡って意見がまとまらず、調整が難航する等交渉がうまくいかないと言われている。

[27] 自民党の外交調査会は2003年6月19日にそれまでの韓日トンネル構想に対して、ドーバー海峡トンネル工事に関わった技術者1名と、韓日海底トンネルに関する調査・研究活動を行ってきた日韓トンネル研究会の役員2名を呼んで意見を聞いた。その場で3人は韓日海底トンネルは「技術的には実現可能」という見解を示している（詳細は自民党(自由民主党)機関紙「デイリー自民」2003年6月19日付け(http://jimin.jp/jimin/daily/03-06/19/150619a.shtml)参照)。

[28]東北アジア地域統合の経済的制約要因の中で、東北アジア３カ国の経済発展段階および 規模の差異とともに、製造業部門での失業増大と農業部門での輸入減少も主な要因のひとつとなっている。具体的な内容はシン・ヨンデ(2004).「東北アジア経済協力と統合のための ロードマップ ーEUの単一市場型経済共同体論を中心に」産業研究院, pp.36-38参照。