**日韓トンネル推進神奈川県民会議３周年記念講演会（2016.10.30.）**

**「未来志向の日韓関係と日韓トンネル」**

　**永野 慎一郎（大東文化大学名誉教授）**

**Ⅰ．日韓交流の歴史**

日本と韓国は2000年以上の交流の歴史があります。古代から近代に至るまで中国やインドなど東洋文明が盛んな時代には、大陸文明を日本に伝来したのは朝鮮の知識人たちでありました。「論語」や「千字文」を日本に伝えたのは4世紀末、応神天皇の時、百済から渡来した王仁博士であります。仏教文化や儒教思想を日本に伝来したのは朝鮮の知識人たちであり、また陶磁器の技巧を日本人に教えたのは朝鮮の技工たちでありました。

19世紀に入り、東洋諸国が鎖国政策を採る中で文明開化に遅れていた時代に、日本はいち早く西洋文明を受容し近代化を始めました。日本は欧米諸国から学んだ西洋的な価値観や知識などを領土拡張政策の推進に利用し、韓国や中国などアジア近隣諸国に迷惑をかけた時期がありました。

この時代における歴史認識問題が未だに尾を引いています。過去のある時期に当時の指導者たちによって行なわれた行為に過ちがあったとすれば素直に認め、解決に努めるべきであり、負の遺産を次の世代にまで引きつかせるべきではありません。同時に寛容な気持ちで二度とそのようなことが起こらないように認め合い、赦し合い、確認し合いながら、未来志向の関係構築に努めることが重要であります。歴史問題でいつまでも過去を引きずることは賢明ではないし、生産的ではありません。

両国民間の信頼関係を構築することが重要であります。信頼関係構築のためには相手側の立場を理解し、尊重することから始まります。お互いに理解し合い、尊敬し合うことが大事です。相手を尊敬することによって自分も尊敬されるものです。

日韓併合から106年、韓国が日本の植民地支配から解放されてから71年が経過しました。その間、日韓両国を取り巻く国際環境が大きく変わりました。現在、日韓両国は東アジア地域の優等生として世界経済を牽引する機関車の役割をしています。

1960年代韓国の一人当たりGNPは87ドルでした。現在、韓国の一人当たりGDPは27,000ドルを超え、世界第11位の経済大国であり、G20の主要メンバーであります。ソウル・オリンピックの成功を契機に自信をつけ、急成長を成し遂げました。「漢江の奇跡」と言われています。国交正常化以来、自由、民主主義、市場経済という共通の価値観を持ち、相互依存関係の中で、日韓両国は、政治や経済だけでなく、文化交流など様々な分野において交流が行われています。

日韓交流を活発にする契機を作ったのは、金大中政権の日本文化開放であります。従来韓国は日本の音楽、映画、漫画など大衆文化を禁止していました。日本のCDや映画などの輸入を認めると、日本製品が韓国市場を席巻し、韓国の大衆文化が育成されないという理由からです。

金大中政権は日本文化開放に踏み切ると同時に、文化輸出国を目指しました。その結果、日本で韓流ブームが起こり、韓国で日流ブームが起きました。人の往来が盛んになり、その背景にある文化交流が双方向で進行しています。いわゆる「ヨン様ブーム」が起きました。

2002年のワールドカップ共同開催を契機に民間交流が拡大されました。両国間で、政治、経済、文化、芸術、スポーツなど、幅広い分野で交流が進展しています。昨年に日本訪問した韓国人は400万人を超え、韓国訪問した日本人は184万人ほどでした。年間584万人が日韓両国を往来しています。国交正常化した年の1965年には日韓を往来する人が年間1万人でありました。現在は1日16,000人が両国を往来しています。

現在、羽田―金浦間は1日12便が運航中です。日帰りもできる距離です。日韓両国に160組の姉妹都市が提携され、地方レベルでの交流が拡大し、草の根の交流が進行しています。

**Ⅱ．相互依存の日韓関係**

グローバル化が進展し、人・物・金・情報が国境を越え、自由自在に移動する時代になりました。国境は意味がなくなります。資源は共有のものであるという認識が必要となります。相互依存の関係が益々深くなります。

日韓関係は相互依存関係であり、これからは共生共栄の道を推進することが時代の流れであります。

日本と韓国の相互依存関係の実例を挙げたいと思います。

戦後の日本はGHQの占領下で米国の援助に依存していました。戦争の敗北によって軍隊だけでなく、海外に移住していた日本人が一斉に帰国しました。朝鮮半島には76万人の日本人がいました。満州や中国などから約400万人の海外移住者が帰ってきたので、食糧も不足し困窮極まる時代でありました。

1950年に勃発した朝鮮戦争は日本の戦後復興にとって「恵みの雨」でありました。政治的には連合国の対日講和会議を急ぐことによって、名実共に独立国となりました。敗戦国日本は52か国の連合国と講和条約を締結しなければなりませんでした。しかし、東西冷戦が始まり、米ソ対立が激しくなって、終戦から５年経っても講和条約を結べない状況が続きました。米国の主導でサンフランシスコ平和条約が締結されたのは1951年9月、朝鮮戦争の最中です。朝鮮戦争のお陰でようやく独立国となったのです。

米軍によって実施された朝鮮戦争特需が戦後日本の経済復興の起爆剤となりました。それが自立経済確立の基礎作りに多大な貢献となりました。

　トヨタ自動車は最も恩恵を受けた企業です。GHQの占領下で緊縮財政により倒産の危機に直面していたトヨタ自動車を救済したのは朝鮮戦争特需でありました。

**「米軍からの特需という神風に恵まれ、倒産寸前のトヨタは、大きく息を吹き返した」**と当時のトヨタ自動車石田退三社長が社史で書いています。

トヨタだけでなく、日産、いすずなどの自動車業界、繊維業界、鉄鋼業、造船業などが直接米軍による特需効果を受けました。当時、「金へん景気」「糸へん景気」という言葉が流行しました。特需効果は国民生活全般に行き渡り、一種の消費ブームが起こり、国民生活の向上によって家電製品も良く売れました。これで一気に戦後復興が始まったのです。朝鮮戦争が日本経済に及ぼした影響です。

他方、1960年に軍事クーデターで政権を取った朴正煕将軍は意欲だけで資金も技術も経験もない状況の中で、日韓国交正常化を急ぎ、日本からの請求権資金及び経済協力資金を有効に活用し、産業化の基盤造成を始めました。高速道路建設、多目的ダム建設、綜合製鉄所建設などインフラ整備が韓国経済発展の原動力となりました。

　綜合製鉄所建設は朴正煕大統領の夢でありました。外資及び技術導入のため、欧米先進国の金融機関に支援を要請しました。しかし、世界銀行などから「経済性が低い」と断わられました。

　第2次世界大戦後、発展途上国の上位国の多くが経済自立を目指して、綜合製鉄所建設を試みましたが、技術、経営運営上の理由でほとんど失敗しました。当時の世界銀行総裁ユージン・ブラックがIMF大会で、「発展途上国には3つの神話がある。第1に、高速道路の建設、第2に、総合製鉄所の建設、第3に、国家元首の記念碑の建立である」と述べました。発展途上国の非経済性と浪費について指摘したものです。

韓国の綜合製鉄建設には日本側の協力が必要でした。日本の政財界は消極的でした。日本のライバルを育てることになるからです。不可能を可能にしたのが、安岡正篤という人物です。安岡正篤は戦後日本の**「歴代首相のご意見番」「政財界の指南役」**として知られていた人物で、日本の政界や財界に多大な影響力をもっていました。

　安岡正篤はナショナリストであり、保守主義を代表する知識人でありました。安岡は**高い次元で国益を考え、さらに上の次元で両国の将来を考えていた人物で、目先の利益を追求するのではなく、広く、深く、長期的にものを考える思想家でありました。**安岡は浦項綜合製鉄所建設への日本の協力は、南北分断によって苦しんでいる韓国を助けるだけでなく、それが日本の国益につながると判断したのです。

　浦項綜合製鉄（POSCO）は韓国経済の発展に不可欠な基盤産業であり、韓国経済発展に多大な貢献をしました。**韓国の経済成長によって最も利益を得たのは実は日本です。**韓国の産業構造は戦前から現在に至るまで日本依存型になっていました。生産基盤が日本をモデルに形成されているので、製造設備は日本から導入し、部品・素材も日本から仕入れ、日本から資金を調達していました。そのため韓国経済が成長すればするほど日本は自動的に利益を得られる仕組みでありました。

　国交正常化の時、韓国が日本から導入した請求権及び経済協力資金は無償3億ドル、有償2億ドルを10年間にわたって生産物および用役によって支払われました。現金ではなく、現物、すなわち、生産物で支払ったのです。当時、日本は現金で支払う財政的な余裕がありませんでした。

韓国は5億ドル相当の経済協力資金を10年間に分けて導入しました。金額はそれほど大きい金額ではなかったのですが、それでも当時の韓国の経済・財政状況では有効な資金でありました。それを有効に活用したと考えるべきです。同時に、見逃してはならないことは国交正常化によって在日韓国人の母国訪問が自由化され、在日韓国人企業家たちの資金還流や技術移転が新生韓国経済発展に多大な貢献をしたことです。

**Ⅲ．東アジアの平和と安定**

東アジア地域における平和と安定にとって重要なカギとなるのは、日中韓3国の協力関係の構築です。3国の経済規模は著しく大きくなりました。世界人口の21％、GDPの23％、貿易総額の19％を占めています。

世界の外貨準備高総額（2015年）12兆米ドルのうち、中国3兆3,450億ドル（1位）、日本1兆2,070億ドル（2位）、韓国3700億ドル（6位）、3国で46％を保持しています。東アジア地域が世界の工場であり、成長センターであることを示しています。

　日中韓3国は、巨大な経済規模であり、世界最大の市場です。日本は先進技術の蓄積を持っています。中国は莫大な人的資源および潜在力があります。韓国は活力溢れるチャレンジ精神があります。3か国の持ち味をうまく活用すれば、さらなる発展が可能です。排除の論理で対立するのではなく、協力し合い、共通の利益を追求すれば、共に利益が得られます。相互協力を通じて、信頼関係が構築できれば、東アジア地域の平和と安定への貢献となります。

　日韓中首脳会議はASEAN+3会議に出席した3国首脳が朝食会を開いたことから始まりました。それを公式化したのは福田康夫元首相です。当番議長となった福田首相は3国が持ち回り開催することにし、次回は日本で開催したいと提案して了承されました。福田首相の突然の辞任で、後継首相の麻生太郎首相の地元福岡で第1回日中韓サミットが開催されました。年に一度持ち回りで北京、済州島、東京、北京で開催されました。しばらく中止になっていましたが、ようやく再開されるようになりました。まず、首脳同士の交流を通じて様々なテーマについて意見交換することです。次に大臣クラスの相互交流、実務者レベルの交流、政界、経済界、学界、マスコミ界、スポーツ界、地方自治団体や一般市民の交流など、様々なレベルにおける交流が必要です。

　日中韓３国は体制の相違があります。中国は社会主義を堅持し、共産党一党独裁体制を維持しています。日本と韓国は自由民主主義と市場経済という共通の価値観を共有しています。過去の歴史の束縛から脱皮し、未来志向の関係構築に努めることが有益です。日韓両国が協力関係を強化し、力を合わせて連携すれば、強力な政治力が発揮できます。その上で、共通の利益および地域の平和と安定のために日中韓3国の協力関係を構築していくことです。

**Ⅳ．EU誕生と英仏トンネル建設の教訓**

EUの誕生および英仏トンネル建設は、日韓関係および日韓トンネル建設への教訓となります。EUは、1952年に発足した欧州石炭鉄鋼共同体が始まりです。欧州石炭鉄鋼共同体はフランスとドイツの国境地帯にあるルール、ザール、ロレーヌ地方など石炭と鉄鋼の鉱山をめぐる領有権争いを解決するために、共同経営、共同開発を目的として設立されました。当初、仏、西独、伊、ベルギー、ルクセンブルグ、オランダの6か国から始まり、EC,拡大EC,EUへと発展しました。現在、28か国が加盟しています。

英国は脱退しますが。

　英仏トンネルは200年の論争の末にできました。英仏関係は決して仲が良い時代だけではなかったのです。戦争の経験もあります。時代の変化の中で、両国間を結ぶ海底トンネルの必要性を認識したミッテラン大統領とサッチャー首相の間で合意されました。英仏海底トンネルの建設によって、両国民の交流が盛んになり、関係改善に貢献しています。また、経済交流が拡大しています。

**Ⅴ．未来志向の日韓関係の構築**

　1998年10月、**小渕恵三首相と金大中大統領**の間で、**「21世紀に向けた新たな日韓パートナーシップを構築するという共同宣言」**が発表されました。国交正常化以来築かれてきた両国間の緊密な友好協力関係をより高い次元に発展させるためには両国が過去を直視し相互理解と信頼に基づいた関係を発展させていくことが重要であることに一致しました。小渕首相は、**「今世紀の日韓関係を回顧し、我が国が過去の一時期韓国国民に対し植民地支配により多大の損害と苦痛を与えたという歴史的事実を謙虚に受け止め、これに対し、痛切な反省と心からのお詫びを述べました」**。金大中大統領は、小渕首相の**「歴史認識の表明を真摯に受け止め、評価すると同時に、両国が過去の不幸な歴史を乗り越えて和解と善隣友好協力に基づいた未来志向的な関係を発展させるためにお互いに努力することが時代の要請である」**と表明しました。

　過去の歴史にこだわるのではなく、未来に向けて真摯に考え、行動すべき時期です。

　**21世紀の新時代は複合化の時代**です。冷戦的思考を超えた新時代に相応しい複合的な思考が必要です。日韓両国が東アジアの平和と繁栄のために共同で複合ネットワークを構築する必要があります。それは21世紀における日韓共生のための戦略的選択となります。複合ネットワークとは、両国の政府、地方自治体、教育機関、企業、NGO,NPOなどが政治、経済、文化、情報知識、科学技術、環境などの様々な領域におけるネットワークの構築です。そのネットワークを日韓両国だけでなく、中国を含めた東アジア地域に広げていくことです。そうすれば、東アジアの平和と繁栄への貢献となり、東アジア中心の国際秩序が形成されます。新しい未来を開拓することが日韓両国の進むべき道であります。50年後、100年後を見据えて、次の世代に遺産として遺せる賢明なやり方は何かを考えるべきです。自分だけ生き残れるのではなく、周辺諸国と力を合わせて共に生きる道を探ることが重要です。これが大きな意味での国益になります。ゼロサム・ゲームではなく、プラスサム・ゲームの論理で考える必要があります。

　明治時代の外交官として日韓共生のために尽力した若松兎三郎という人物を紹介したいと思います。

　朝鮮半島南西部全羅南道木浦市に日本領事館がありました。1900年に建立した西洋風の建築物です。韓国政府によって国家史跡として登録され、現在近代歴史館として活用されています。室内の展示物には若松兎三郎の遺跡が展示されています。

若松兎三郎は明治2年（1869年）に大分県玖珠町という山村で生まれ、同志社で創立者新島襄などに教育を受け、クリスチャンとなります。東京帝大法学部在学中に外交官試験に首席で合格したエリート外交官です。ニューヨーク領事館勤務、清国杭州領事、沙州領事を歴任し、1902年木浦領事に就任しました。

　木浦高下島で米国種陸地綿を試作し、綿花を朝鮮半島全地域に普及させた人物です。日本国内では気候の関係上栽培できない世界的な綿種の陸地綿を木浦地方の気象条件などを綿密に調査し、陸地綿栽培が可能であると判断した若松は韓国の産業発展に寄与し、日本の紡績業界への原綿補充になれば、一挙両得となると外務省はじめ、東京の政財界に要請して綿花栽培協会を設立させ、国策で綿花奨励事業を推進させた立役者でありました。綿花は韓国の主要産業となり、国民経済に多大な貢献をしました。

　木浦高下島には「朝鮮陸地綿発祥之地」の記念碑が建っています。裏面には「明治37年木浦駐在大日本帝国領事若松兎三郎氏此地ニ初メテ陸地綿ヲ耕作ス」と刻まれています。綿花奨励30周年記念会が建立したものです。戦後しばらく放置されたものを日本人が遺したものでも文化遺産であるという認識が広がり、木浦市によって記念碑が復元され、周辺に綿花畑が造成されました。現在韓国でほとんど消えかかっていた綿花が再び見られるようになりました。

　若松兎三郎が日本国領事として始めた国策事業ではありましたが、現地の人々の生活向上を念頭に置き、日韓共生のために推進した綿花栽培の発祥地・木浦高下島に2万坪の綿花畑が造成され、平和のシンボルとして脚光を浴びようとしています。木浦市は綿花畑を中心に高下島を観光スポットにする一方、綿花を産業として育成するために民間人に経営参加を呼び掛けています。高下島全体を綿花の島にする構想です。

　併せて、木浦市によって木浦の儒達山から高下島を結ぶ海上ケーブルカーを建設中です。2018年春に運航する予定になっています。

　若松兎三郎が韓国産業開発に貢献したのはもう一つあります。食塩の生産不足で輸入に依存していた状況を見て、韓国南部の多面に広がる干潟地を利用して中国や台湾で生産していた天日塩の製塩を提案し実現させた先駆者でもあります。

　国境を超え、民族を超えて、日韓共生のために尽力し、日韓の懸け橋になろうとした若松兎三郎の思いが日韓の歴史認識で揺れているこの時期に韓国社会で理解され、評価を受けるようになったことは嬉しいことです。昨年9月には、『綿の花とその日本人』と題する若松兎三郎の伝記が韓国で出版されました。多くのマスコミが善良な日本人として紹介しています。

　帰国してからは京都で生活しながら、在日韓国人たちの人権擁護のために京都府知事や警察署長に陳情することもありました。

**Ⅵ．日韓トンネル構想と展望**

日韓トンネル構想は、20世紀初めから長い歴史があります。NPO法人日韓トンネル研究会が設立され、日韓トンネルに関して調査・研究し、活動しています。

1. **日韓トンネルの経済圏**

日韓トンネルの中心地の対馬から500km圏内には日韓両側に約8千万人が居住している。1000km圏内には3億8千万人、1500km圏内には8億4千万人、2000km圏内には11億2千万人が居住しており、経済圏も拡大されます。

日韓トンネルの実現可能な経済圏を想定する場合、現在自由往来も不可能な北朝鮮要因があります。当面は韓国の管轄権内の500km圏内の人口と産業をベースにして、トンネルの果たす使命を議論する必要があります。しかし、北朝鮮問題が解決され、朝鮮半島の平和が確保できれば、資源が豊富で人口が集中している中国東北地方、さらには極東ロシアまで延長され、シベリア鉄道経由でヨーロッパに至ります。それによって当然経済圏も拡大されます。

**(2)　日韓トンネルの役割と活用方法**

　日韓トンネルが建設されると人や貨物、車の往来が盛んになります。船舶や飛行機を利用するよりもトンネルを利用した方が早く、しかも安く往来できるというメリットがあります。また、台風などで船舶や飛行機が運航できない時にもトンネルがあれば緊急移動が可能です。

トンネルの中を何が走るかについては、鉄道、自動車、リニアモーターカーなど選択肢はありますが、実際に現時点で実行可能な案を作らなければなりません。そのためには、青函トンネルや英仏トンネルで経験済みの鉄道トンネルとするのが適切であり、現実的には車を積んだシャトル列車と貨物コンテナー列車に加え、新幹線とKTXが相互乗り入れするトンネルが想定されます。

日韓トンネルは人と貨物の両方の交通需要に対応できることが大切です。英仏海峡トンネルで実証済みのカートレイン方式のシャトル列車を海底トンネル部分に走らせ、道路機能を併せ持つ鉄道トンネルとすることが現実的です。

**(3)　日韓トンネルのルート設定**

日韓トンネルのルートの選定は、トンネルの建設費を具体的に定め、利用上の見通しを立てる上で最も重要な仕事です。日韓トンネル研究会が新ルートとして提案しているのは福岡を起点に唐津～壱岐～対馬～巨済島～江西地区～釜山に至るルートです。

福岡・釜山間は約270km、唐津・巨済島間は約200km、海上部のみでは約130kmです。

トンネルの始点・終点は経済的に発達し、交通アクセスが良く、人口配置の最も優れた都市を選ぶ必要があります。ルートの選定ではこのトンネルが海底を通るという難しい課題を克服するため、建設と補修の観点から最も建設し易いルートを選ぶということも肝心です。特に海底部の最大距離が短く水深が浅いことが重要です。

**(4)　建設費用と調達方法**

　日韓トンネル建設の大きな課題は、工事費の見通しと財源の問題です。工事費の算出のために必要なことはルートを決めることです。施工法の選択により工事費は大きく左右されるので適切な施工法を決める必要があります。総延長距離270km、工事費約10兆円と見込み、一応の目処として総費用10兆円、工期10年程度を見込んでいます。日韓トンネルは基本的に日韓両国の公共事業として位置づけ、その財源に対し双方からサポートする必要があります。

長期的な国債を中心とした資金調達を基本とし、国際的な資金財団等の支援も受け入れながら長期低利のマネープランでプロジェクトをつくる必要があります。

**(5)　上下分離の運営方式**

日韓トンネルを実現するためには、まず建設に必要な技術的可能性の具体的解決策を立てる必要があり、利用に際してトンネル活用による収支採算のとれる仕組みの構築が必要です。日韓トンネルは海底を安全に掘削し、安定した運行を確保するためには多額の費用が必要になります。この費用負担が運営のコストにかかると経営の見通しは困難になります。

日韓海底トンネルは日韓両国の公共事業として位置付け、必要により維持管理も併せて保証し、経営の安定を図る必要があります。このため、インフラの建設と保有は公的主体が受持ち、運営は民間が行う上下分離方式の導入が効果的であると考えます。

**(6)　日韓トンネル建設の目的と将来の展望**

　日本と韓国の間でトンネルができれば、両国間で人の往来だけでなく、物流の移動が急増し、経済的波及効果は大きくなります。それ以上に重要なことは、朝鮮半島を含む東アジア地域の平和と安定への寄与となります。

日韓海底トンネルは日本と韓国を結ぶだけでなく、それが北朝鮮を通過し、中国東北地方の鉄道網につながり、シベリア鉄道を経由してヨーロッパまで到達するという遠大なプロジェクトです。

日韓トンネルが開通し、東京駅を出発した列車が釜山に渡って、軍事境界線を越え、朝鮮半島を縦断して、シベリア鉄道につながるようになれば、北朝鮮の改革・開放はさらに進展することになります。

　日韓トンネルの建設について日韓両政府間で公式的な合意には達していませんが、1990年に盧泰愚大統領から始まり、日韓首脳会談において韓国の歴代大統領と日本の歴代首相が日韓トンネルの必要性に言及しています。しかし、国民レベルでは歴史認識や感情的な問題もあり、トンネル建設の機が熟しているとは思えません。実現のためには国民各層の心の通い合う交流が必要であり、未来志向で考える認識が重要です。

　したがって、両国政府の合意による共同調査研究体制を作る必要があります。しかし、政府は世論の動向を見て動きます。国民的な推進運動を盛り上げる必要があります。そして政治リーダーたちの高度な政治的な判断が必要です。目先の利益ではなく、国家の将来を見据えての判断が重要です。

　日韓トンネル建設の究極的な目的は、東アジアの平和と安定並びに共生共栄への道であり、当面の目標としては、日韓両国の経済交流の架橋の役割であります。トンネルができれば人の往来が盛んになることによって交流が進み、相互理解が深まり、共通の価値観が生まれ、それが文化交流および経済交流の深化につながります。両国民の心の通った交流が進展すれば、良き隣人として協力し合う関係に発展します。

日韓トンネル構想は、いまや夢からビジョンに、さらには具体的な実現に向けて走り出しています。

御清聴有難うございました。