日韓人才小研究

JOURNAL OF THE NIKKAN TUNNEL STUDY GROUP NO.14-1994

特集:第2回日韓中・国際シンポジウム

"Congratulations on the Completion of the Eurotunnel"

London — Paris May, 1994

International Highway Construction Corporation

Office: 37-13, Udagawa-cho, shibuya-ku, Tokyo 150, Japan Phone(03)3481-5733 Fax(03)3481-5994

/祝《 ユーロトンネル開通 *ヨーロッパと日本が結ばれる日も遠くない。

ユーロトンネル「WORLD TUNNELLING」誌より

新型列車「ユーロスター」の試験走行 〈NHK「テクノパワー」④地底を拓くより〉

日韓人ンネル研究

JOURNAL OF THE NIKKAN TUNNEL STUDY GROUP NO.14-1994

特集:第2回日韓中・国際シンポジウム

「絶対価値と新しい世界秩序」

【第2部】パネルディスカッション

【第2部】パネルディスカッション

■提唱者のメッセージ 文 鮮 明 師 「国際ハイウェイプロジェクト・日韓トンネルの実現を」 ■第2回日韓中・国際シンポジウム (東京) ………………… 東京・シンポ 11

■第2回日韓中・国際シンポジウム(福岡)……………………………… 福岡・シンポ 51

JOURNAL OF THE NIKKAN TUNNEL STUDY GROUP NO.14-1994

Report: Second International Symposium

Contents

Founder's Message Rev. Sun Myung Moon 1

"Absolute Values and New World Order"

Special Columm Dr. Yasuo Sasa 5

"Realization of International Highway and Japan-Korea Tunnel Project"

Second International Symposium in Tokyo 11

[Part II] Panel discussion

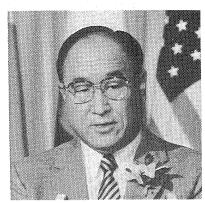
Second International Symposium in Fukuoka 51

[Part II] Panel discussion

■提唱者のメッセージ (第19回ICUS・第5回PWPA世界大会開幕総会)

絶対価値と新しい 世界秩序

Absolute Values and New World Order



国際文化財団創設者 文 鮮 明 師

尊敬する議長、著名な学者、そして紳士、淑女の皆様!

第19回「科学の統一に関する国際会議」と第5回「世界平和教授アカデミー」世界大会開幕総会で皆様にお話しできますことを嬉しく思います。皆様方が私の故国、韓国に来られたことを心から歓迎します。

昨年、私たちは、「科学の統一に関する国際会議」の他にも非常に特別な二つの会議に参与しました。それはすなわち、世界平和宗教連合と世界平和連合です。この二つの機構は、新しい世界秩序の構築のために創設されたものです。特に世界平和宗教連合は世界平和の建設を目的として世界の宗教を一つにするのに貢献するようになりました。最近、湾岸戦争で皆様は世界がどの様に宗教戦争に陥るようになるのかを目撃しました。また、宗教による地球の災難は起き続けるでしょう。

今まで多くの政治家達は自分達の目的のために宗教的敵対感を利用してきました。宗教は無力であり、混乱していました。そして宗教は世界平和のための責任をはっきり悟ることができずにいます。今や世界平和宗教連合を通して全世界から来た宗教指導者は、お互いに和解するようになるでしょうし、平和のための指導者になるでしょう。すべての文化で宗教は中心核でなければならなかったし、広義の標準でなければなりませんでした。各宗教は自分自身の教えと自分の伝統を変わりなく守ってきたことに誇りを持っています。各自は自分の宗教をすべての他の宗教よりも優秀な宗教だと考えています。しかし、宗教的な教えは宇宙的な要素をもっているだけでなく、その教えは神様から出ました。一人の方であられる神様は、すべての宗教の神様であられます。それゆえに宗教は、各自、宗教自体を浄化させなければならないし、宇宙的な原理として昇華させなければなりません。宗教の中心的価値は神様の"真の愛"です。真の愛は"他人の為に生きよ"という教えとして説明され得ます。個人は家庭の為に生き、家庭は社会のために生き、社会は国家の為に生き、国家は世界の為に生きるのです。同じように私の宗教は他の宗教のために生きなければならないというのです。このような原理は真理です。

宇宙的原理の根源は、神様であられます。宇宙の創造で、神様は自分の創造物のために、自分自身、全体を投入されました。また、歴史を通して自分勝手に生きる堕落した人類を救援されるために絶えず犠牲になってこられた方がすなわち神様であられます。神様の御旨を知った預言者、聖者、そして哲人達は自分の生活の中で神様に従いました。



第19回ICUSと第5回PWPA世界大会開幕総会(韓国・ソウル)

そして彼等自身が真理を守ることで満足せず、他の人を教えるために犠牲の道を歩みました。モーセ、孔子、釈迦無二、マホメット、ソクラテス、そしてイエスはすべて皆、苦難を受けたし、彼等は人々を教えることさえ迫害を受けた聖賢達でした。人類を悟らせ、解放させるために彼らの生を犠牲にしました。

世界平和連合は世界平和のための政治家と国家機関の協力機構です。今日の世界は、国家主義としてはもち堪えられません。現在、東ヨーロッパで燃え上がっている民族紛糾は、民族主義の破壊的な特性を立証しています。民族的誇りや自己決定は、ただ、世界協同体に貢献する中で得るようになる時、正しく善であるのです。私の国だけを優先して他の国に対する憎悪を増進させる国家主義は人の為に生きる宇宙原理に相反するものです。宇宙の原理に背するすべての主義は消滅するようになるでしょう。

今、幾つかの国々はヨーロッパ共同体と同じ多国籍連合体に加入しようとする傾向を見せています。このような傾向はこれから更に深化するでしょう。すべての国家は地域共同体として連合するでしょう。すなわちヨーロッパ国家連合、東アジア共同体、アフリカ国家共同体、南北米共同体等として、ということです。政治家が国家利己主義を超越しようとすれば他の国と共にすることができる統一された価値がなければなりません。ヨーロッパの国家を連合させることのできるものは何ですか?経済政策だけでは不十分です。未だにそこには産業国家と農経国家間に多くの論争があります。社会政策はまた一つの論争の種です。万一、私たちがヨーロッパ統合の要素をさがすとすれば、それはまさに基督教文化です。

中東の人や東洋人と比較するとヨーロッパの人々は多くのものを共有しています。すなわち共通の文化、共通の社会慣習、そして最も重要なことは共通の倫理と世界観等を共有しているということです。このような共通的なヨーロッパ文化の根は基督教精神です。基督教文化はヨーロッパの知的、社会的、政治的生活の基礎です。しかしヨーロッパの基督教は、それ自体が深い歴史的分裂によって苦しめられています。北アイルランドとユーゴスラビアの紛争で見るように私たちは彼らの葛藤がプロテスタントとカトリック、そしてギリシャ正教会らの間の解けない宗教的紛争によるものであることを悟ることができます。それゆえに宗教の調和と統一は、政治的、社会的平和と統一より先行しなければならない必要性があるのです。

新しい世界秩序は国家共同体として成り立つでしょうし、各共同体は共通の宗教文化によって結ばれた基台の上で経済と政治的、円満な関係を通して結合されるでしょう。私は、この様な歴史の流れを数十年前から予見していました。これが40余年を越えるまで多くの犠牲をものともせず宗教間の対話と和合のための活動を増進させてきた理由です。新しい世界秩序が実現されるために私たちは、宗教間の対決と戦争を防止しなければなりません。このような問題を解決するために、私はすべての宗教を抱えることのできる基盤を作るために苦労を惜しみませんでした。私は自身の聖職を遂行する前に、霊界にいるイエス、釈迦無二、孔子、マホメットの前で私に啓示された原理を提示しました。そして彼らは原理が正しいと証しました。み意のある宗教指導者達は世界平和のためにすべての宗教人達が本来の教えを中心としてお互いに和合し一致する実践運動に立ち上がらなければならないことを悟っています。神様の下に宗教を一つに統一させることが、神様が私に与えられた使命です。

世界平和宗教連合と世界平和連合は心と体の関係を以て共に働くでしょう。今まで堕落人間達は、体が彼らの個々人の生を支配するように許容してきましたし、自身の喜びのために人を抑圧し闘争する利己主義的な人間達の悪なる世界を造ってきました。これがすなわち地上地獄です。それとは反対にただ少数の人だけが宗教を追求し、体の誘惑を振り切れという心からわき出てくる善なる良心の声に従ってきました。ただこの少数の人だけが神様に出会うことができ、地上で天国を準備することができます。同じようにある国家的な政治家も宗教の声に耳を傾けませんでした。政治的な叫びのなかで、道徳的であり、霊的な価値の声はただ微かに聞こえただけでした。

東洋だけでなく西洋でも、政治家達は神様なくして経済的、政治的政策で繁栄を成そうと努力しました。 しかし、彼等の努力は無駄骨に終わってしまいました。どんな国も神様の祝福なくしては繁栄することが できません。神様は心と体、そして宗教と政治が一つになり "為に生きよ"という原理を実践する国だけ を祝福されます。しかし、天の権能に対してめくらの政治家達は未だに地上だけを眺めています。共産主 義指導者達は70年間神様なくして富を実現しようと努力してきましたが、彼らの国はすでに破産してしま いました。同じように西欧国家も景気後退、犯罪、社会的腐敗等により恐ろしい熱病にかかっています。

宗教指導者達が目を開いてそれらの真の原因を発見する時までは解けないでしょう。このような問題は、ただ宗教的な指導者達が神様の下に一つの平和世界を建設するために一致する時、政治家達が宗教の教えに従うようになるでしょう。その時初めて心の世界を代表した宗教と体の世界を代表した政治経済の解決が成され世界の国家は自然に一つになるでしょう。世界平和宗教連合と世界平和連合はこのような原理的基盤をもっているために国連等多くの国際機構が失敗したところから出発し成功するでしょう。

尊敬する学者の皆様!

新しい世界秩序のための学者達の役割は大変重要です。全人教育のためには社会各分野の連結が必要です。人々は家庭、教会、学校と社会の中で人格を学ぶようになります。文明社会を発展させることのできる人材を育てていくために家庭、教会、学校と社会は絶えずお互いに協調しなければなりません。私達の時代の最も大きい課題は多元的な地球村社会でどのように全人教育を実施するかということです。皆様方はこの社会において知識の宝庫です。皆様の学生達は皆様が教える知識よりも皆様自体から多くのことを学びます。学生達は師の習慣を模倣し、社会に対する態度を学び、師の価値観に対して深い影響を受けます。皆様はいつも師の立場に立たなければならないし、未来のための望ましい人間の表象にならなければなりません。神様を中心とする絶対価値である真の愛が基本になる新しい文化伝統を立てるための皆様方の使命は大変貴いものです。

皆様がご存じの通り、今回の大会は第1回「世界文化体育大典」の一環として行われます。人類の精神文化を収拾して人間の幸福のための真正な価値を探し、神様と人間と万物が造化された平和な新しい文化世界を指向する歴史的な行事です。全世界の学者、宗教人、言論人、政治家、青年代表達が地球村家族の一員として一つの場所で出会い人類和合の知恵と経験と実践を結集する祝典です。特に8月25日には世界全域から集まった約3万余双が神聖なる祝福を受けるようになりますし、神様を中心とした新しい家庭伝統の確立を確認するようになるでしょう。

家庭は国家社会の最も基礎的な単位です。社会問題の解決は家庭問題の解決から始まります。人種を超越した"真の愛による世界一家"理想は平和世界具現と直結します。人類は神様を中心とした家庭で模範になる夫と妻になることを誓約し、祝福家庭を成すことによって、正しい倫理を実践し道徳の模範を見せることができます。このようになる時、真の愛が結実する理想的な家庭、社会、国家、世界を成していくことができます。全世界から約6万名が祝福を受けるために一つの場所に集まるという事実は神様と世界と真の父母の下に一つになったということを象徴します。私は皆様すべてをこの歴史的な祝福の場に招待します。

終わりに、皆様に私が計画推進している三つの事業を紹介しようと思います。一番目は思想と宗教世界を統一しようとする"一つの経典"をすでに発刊したことであり、二番目は21世紀の人類の知恵と文化の統合をはかるための国際文化財団による"大百科辞典"編纂を始めましたし、三番目は知識の交流と全世界の教授、学生達の相互交流を推進する世界大学連盟のために"ブリッジポート大学"を引き継いだことです。この三つの新しいプロジェクトは未来の地球村の新文化世界を創造し増進するのに大きく寄与するでしょう。

もう一度、この意義深い会議に参席するためにソウルに来られた皆様全員に感謝の意を表します。特別に、「科学の統一に関する国際会議」、議長として苦労されているゲルホルム博士と世界平和教授アカデミーの世界的発展に努めておられるカプラン博士に感謝いたします。今回の会議で皆様方の討論が大きな実を結ぶことを願います。皆様と皆様の家庭に神様の加護と祝福がありますようお祈り致します。

ありがとうございました。

「第19回「科学の統一に関する国際会議」(ICUS) と第5回「世界平和教授アカデミー」(PWPA) 世界大会開幕総会での基調講演より」
(1992年8月20日、韓国・ソウル、インターコンチネンタル・ホテル)

国際ハイウェイプロジェクト・日韓トンネルの実現を

Realization of International Highway and Japan-Korea Tunnel Project



日韓トンネル研究会会長 (北海道大学名誉教授) 佐々保雄

■日韓トンネル構想との出会い

一葉のリーフレットが机上にあった。前夜(1981年12月5日)日本山岳会の年次晩さん会で、隣に座っておられた前会長の西堀栄三郎さんから、「一度これを読んで下さい。できたら、日本でもこれに応じて、一肌脱いでみませんか」と渡されたものであった。見ると、先月ソウルで催された「科学の統一に関する国際会議」の開会式で、同会議創設者・文鮮明師の「平和のための国際ハイウェイ」(International Highway for the Future Peace of the World)と題する提言であった。英文と韓国語文のプロポーザルがあり、続いて、日本から韓(朝鮮)半島に渡り、ソウル、平壌を通り、北京へ向うハイウェイのルート地図が描かれ、海峡部のトンネルの断面図も示されていた。

これを見て、私はアッという思いであった。というのは、その前年(1980年)の5月、私が北海道大学に在った折の学生で、今ソウル大学の地質学教授として、同学界の第一人者となっている鄭昌熙教授――教え子がそれぞれの立場で有用な人物になっていることは、教師としての大きな喜びであり、誇りである――その彼に招かれて、ソウルに赴むき、ソウル大学や延世大学、エネルギー資源研究所(KIER)などで講演を行なった。その題目の一つが、私が今まで携わってきた「青函トンネル」であった。ソウル大学での講演では、その話の結びに、このような海底トンネルが韓国と日本との間にできれば、両国のために、極めて有意義に違いないこと、そのために、君たち若者が、一つ奮起して、その実現に努力してみないか、と語ったことがあったからである。

しかし、この発言は、学術上、技術上の興味から、青函トンネルで発展をみた海底トンネルの調査や掘削の技術が、日韓トンネルとしてすぐに応用できることを踏まえてのことであった。むろん、それが日韓間の文化の交流、経済の発展、ひいては両国間の理解と親善とをもたらすという観念が底流としてはあったが、文師の提唱のように、世界平和のためにといった理想の下に行なったものではなかった。しかもこの日韓を結ぶ交通体系の構想は、私が考え出したものではなく、すでに故人となった、旧国鉄の桑原彌寿雄技師が、戦前に考え出していたものである。

■青函トンネルに携って

私は昭和5年に東京帝大の地質学科を卒業し、その年に創設された北海道大学の理学部に助手として入籍

した。当時、地質学科は、若い教授達がそれぞれの新しいテーマに取り組んで、意気盛んであった。私は長尾巧教授とともに、北海道と本州とはどんな地質学的関係にあるかという研究課題で、道西地方を歩き廻り、それに基づいて、本州北部との関連を述べた論文を昭和7~8年にかけて公けにした。戦後、海外の領地を失って、北海道の地位が改めて見直され、その開発が叫ばれた時、最初の基本計画として、交通・運輸の整備が挙げられ、その具体策として、青函トンネルが日の目を見ることとなった。

昭和21年のこと、背の高い青年が教室に現われて、先生の後輩ですがと名刺を差し出したのが、これも故人になった旧国鉄の伊崎晃技師であった。聞くと津軽海峡に「青函トンネル」の計画があり、文献収集の間に、私の論文が目にとまり、たいへん参考になったこと、ついてはこれからご指導を仰ぎたいと、彼らしい丁重な挨拶であった。これが縁となって、以来30有余年、この青函トンネルに関係することになる。今、この計画が日の目を見るといったのは、すでに戦前、昭和10年代に鉄道省(旧国鉄の前身)にその計画が起案されていたからである。

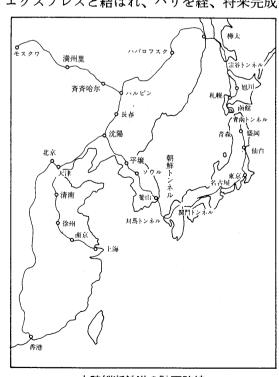
その頃、鉄道省に「三法螺」と呼ばれる三人の士がいた。一人は桑原彌寿雄で、法螺原吹雄とか法螺彌寿と仇名され、あとは法螺貫こと渡辺貫博士と、法螺次郎こと、立花次郎であった。いずれも大言壮語で人を煙にまいていたという。夢というか、頭の中に雲のごとく湧くアイディアを口にするからであった。いずれも既に故人となったが、気宇壮大な人たちであった。

この法螺彌寿雄に初めて会ったのは、昭和21年の初夏であった。180cm近い巨漢で、挫折を知らない、自信に満ちた顔であった。話し始めると止めどなく、次々と話題が広がる。最初はもちろん青函トンネルの話だったが、それは彼の抱く構想のほんの一端に過ぎぬという。環日本海鉄道は北海道から樺太に渡り、間宮海峡から沿海州に出、満州のハルビンで満鉄と結ばれる。これは奉天(瀋陽)でアジア横断鉄道と交わる、いわば後者の支線に当たるわけである。本線は、九州から壱岐・対馬を経て朝鮮の巨済島に渡り、半島を縦断して、奉天から北京に出る。そこから西に走って、天山南路を辿り、パミール高原を越えて、テヘランに入り、イスタンブールに出る。そこでオリエント・エクスプレスと結ばれ、パリを経、将来完成

するであろうチャンネル・トンネル (ドーバー海峡トンネル) をくぐって、ロンドンに達する。

その頃には、満鉄の自慢であった「あじあ号」よりも速い列車ができていようから、東京発ロンドン行特急は数日のものになるだろうという。一介の地質学者に過ぎぬ私は、その大きな構想に、ただうなづくのみであった。なるほど、法螺原吹雄だなと思いながら。しかし、彼は地質好きのせいもあって、いつか話が合い、新しい交りが続くことになる。実はこの企画の一部は、戦前実行に移されていたのである。戦雲しきりに動く昭和16年、対馬では陸上の地質の概査が行なわれ、壱岐水道では地震探査が始まって、水柱をしきりに上げていた。探査をしたのは、法螺貫こと渡辺貫博士であった(氏は地質屋だが、物理探査の有用性を早く認め、日本での実用化に努めた草わけの一人である)。さらに昭和17年には九州に接した加倉島で600mの試錐も行なっていた。

しかし、同年暮れに始まった太平洋戦争で、この調査計画

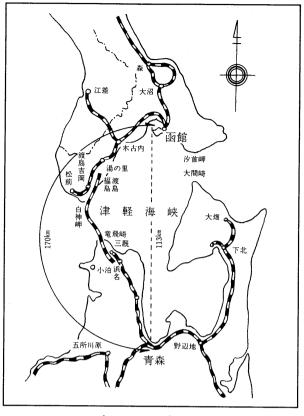


大陸縦断鉄道の計画路線

は頓挫し、敗戦後、朝鮮は独立して、この話は全く立ち消えになってしまった。以来、日本鉄道公団でも、道路公団でも、この計画を積極的に口にしたのを聞かない。着想の貧困というべきである。

わずかに、青函トンネル計画のみは、日本の再建の問題とからんで、昭和20年以来、調査が続けられ、昭和39年には試験斜坑が、46年には本坑掘削に着手、以来、多くの困難に遭い、苦心を重ねたが、それと同時に技術の向上には著しいものがあった。私も、前に述べたように、調査の初期の段階からこれに参与し、当時用い得るあらゆる海底地質調査技術の駆使を進言し、また掘削が始まってからは、ほとんど毎月南北両坑に入って、その成果を見守った。

この今世紀最大の工事と目され、完成の暁には全長53.85 km、世界最長のトンネルは、昭和60年3月、本坑の貫通を見ることとなった。こうして、調査から工事にかけての多年の経験が、多少でも日韓トンネルの計画に役立てばと、この計画にコミットすることになった次第である。



青函トンネル位置図

■ユーラシア・ドライブウェイ構想

今、日本では、アジア横断鉄道の計画を忘れてしまったといったが、これは実は正しくない。官公側には無くなっていたが、民間には、それが甦えっていたのである。昭和55年に大手ゼネコンの大林組が、そのPR誌「季刊 大林」第7号として「道」を公刊したおり、その中で、「ユーラシア・ドライブウェイ構想」を画いている。すなわち、東京一ソウル一北京一西安一蘭州一トルファン一天山南路一カシュガルーキルギット一イスラマバードーカブールーへラードーメシャドーテへラン一アンカラーイスタンブールーベオグラードーローマーミラノーフランクフルトーブリュッセルーカレーードーバー海峡ーフォークストンーロンドンまでのルートがこれである。このうちカシュガルとイスラマバードの間には既にハイウェイが完成しており、他にも部分的にはハイウェイがあるが、一貫させるためには、多くの国々の協力が必要となる。

大林組のプロジェクトチームはその中で、日本-韓国間の「海の道」を最も難関と見て、特に力点を置いている。このうち、始点九州唐津市北方の呼子から、加部島、加唐島を経て壱岐の石田への総延長32.1 kmのうち海上部23 kmは橋梁群、すなわち斜長橋、桁橋および吊橋などの組み合せで通る。また壱岐・対馬間は海底部49 km、陸上部11 kmを直径6 mの2本の本トンネルとサービストンネルで通りぬける。これに自動車を通すとなると換気の問題があるが、それまでに電気自動車や水素自動車が開発されることを期待し、さもなくば、貨客車と共に自動車専用輸送のいわゆるカー・トレインを用いる鉄道を考えている。

対馬は南端から北端に走り、朝鮮海峡に入る。ここでは、対馬西沖に対島断層による水深200 mを越す対馬海盆があるので、山岳トンネル様式を採らず、鋼鉄枠とコンクリートからなるチューブを連ね、海中

に吊るす水中トンネル、全長53.2 kmを計画している。こうして、日本より韓国に至る「海の道」日韓ハイウェイは、その日韓トンネルを根幹とし、全長約130 km、工事は年数にして約20年、工費にしてほぼ3兆円と試算している。まさに壮大な計画である。

これは、当時得られたあらゆる資料を駆使した上に、大林組の中堅・若手の自由な発想と討論の末生まれた案で、橋梁、トンネルをはじめ、特に水中トンネルを採り上げていることなど、新技術を開発しようという意気込みに、若い頭脳の働らきが見られ、まことにほほえましい。こうして、アジアを通じてヨーロッパに至るハイウェイは、古く桑原技師の発想があったとはいえ、まさに換骨脱胎、新時代にふさわしい、今日的な言葉でいえば、マクロエンジニアリングにふさわしい刮目すべき発想として、現在に甦ってきた。

■東西・南北問題の解決をめざす文鮮明師

一方、文鮮明師の提唱は、以上の技術者的発想と全くその立場を異にし、宗教家としての理想の顕現といえる。今日の世界は、東西問題あり南北問題あり、さらに至る所、上下階層の相克および異宗教間の争いがあり、何れも解決は容易ならず、時に戦争の火種となりかねない。これらを融合し、真の平和をもたらすために、文師はかねてから、新しい汎世界的な宗教理念、統一原理に基づく統一教会を創設している。東西・南北問題解決のためには、国家間の意志の疎通、文化の交流、経済活動の活発化が必要であるとし、その手段として、世界平和高速道路の建設を提唱したわけである。すなわち、アジア諸国をハイウェイ網で結んで「アジア共同体」を形成する骨格とする。また、アジアからヨーロッパに延ばして、東西文明の交流の機関とし、これを世界の平和をもたらす土台としたいと説いている。

師自身の統一原理を基本とする宗教活動には、それに共鳴する人々の多いことと同時に、韓国のみならず一予言者故郷に受けいれられずか一海外においても、反対とまで行かずとも、不賛成者も少なくないことは事実である。それを承知の上でも、民族の交流の手段としての交通機関の整備を、平和をもたらす具体策とすることには、さほど異論がないであろう。私もその意味で、師の提唱する世界平和高速道路計画には賛同している。

この文師の提唱に対し、米国では、早速対応して、世界に跨がるハイウェイ構想が打ち出された。ニューズワールド(1982年2月20日)紙上に公表されたもので、全世界を結ぶ高速道路と、同時に海縁部における海洋牧場や、砂漠地帯緑化の潅漑溝なども図示してある。この図では旧ソ連を避けているのが気になるが、真の平和のためには、旧ソ連にも世界に通ずるハイウェイ、あるいは近代化したシベリア鉄道が、その役を果たす時が来て、初めて真の世界和平がもたらされると言うべきであろう。

これらの考えは、国際間の現実に照らし、理想に走り過ぎた甘い考えだという批判は、十分承知の上で、 なお敢て、前進のためには一歩でも踏み出すべきだと考え、共鳴の意を表わしたい。

■民間ベースで研究を開始

このような背景のもとで、1983年5月に「日韓トンネル研究会」(会長・佐々保雄)が発足した。その後、本研究会の各部会で、その立案に基づいて種々の委員会が設けられ、計画が進められていった。

例えば、このような工事で日韓両国が協力するためには、いかなる精神・理想を持つべきか、また両国の文化に与えるインパクトの見通しなどは「理念・文化委員会」といった部門でなされる。ここでは格調高い、説得力ある理念が掲げられると共に、日本の36年に及ぶ植民地支配、その間韓国民に与えた深い傷

跡をいやす努力も傾注された。一方、「政治・経済委員会」では、この計画の対面する政治的諸問題や経済 的効果、すなわちその実現がどのように両国のために有益か、またマイナスの面なども考察された。

こうした研究に対し、実際に計画を進める具体的な委員会には、次のようなものが設置された。

まず「地形・地質委員会」では、工事の基礎となる海底および陸上の地形図や地質図を、当初の目標として作製すること。その結果、工事の難易の判定や路線の選定が行なわれ、さらに工事に入ってからは、地質の先方予知と工事の方策が討議される。トンネルの成否いかんはこの委員会の成果にかかっているので、現在、日本の海底地形・地質調査能力の全てがこれにかけられることになった。

この委員会の結果を土台として、工事設計の確立や工事方法の決定が「設計・施工委員会」でなされ、将来の実施段階では工事の管理・運営が行なわれる。以上の調査や工事の段階で必要な、海・陸・空の情報は「気象・海象委員会」で集められ、その安全な遂行を助けるであろう。完成したトンネル内にどのような交通機関を走らせるかは「走体委員会」が設計委員会と協力して検討することになる。また工事に伴う環境保全の問題や住民生活や経済に与える影響問題は、「環境委員会」が扱う。

最後になったが、それら、調査から工事に関する一切の資金の調達方法を考え、財源を確保するためには「財務委員会」が設けられる。こうした諸委員会は、日韓両国に設けられなければならないが、その提案、意見の疎通、情報・技術の交流は「連絡協議会」が行なうであろう。こうした組織はかなり大掛かりなものになろうが、英仏間のドーバー海峡トンネル計画がほとんど民間の手によって行なわれたことにかんがみ、日本でも民間主導型で行なう方が、能率的・経済的に見て望ましい。

日韓トンネル計画は、いずれ政府間の交渉を待たなければならない時機が来ようが、それまではできるだけ理想と技術に基づく、国民間の問題として、これを進めて行きたいものである。

■世界平和への第一歩として

このように、東アジア・ハイウェイを最初に着手し易い区間として、日韓間があり、両者を結ぶための 日韓トンネルがまず第一に考えられる。

その実現には、世界の平和の礎を築く第一歩という理念を基盤としよう。経済的には中島正樹氏(㈱三菱総合研究所取締役相談役)らの提唱される「世界公共投資基金」(GIF)などがその核心となることが望ましい。今の日本にはこれらの一翼を担い得る力が十分あろう。一方、技術的には、日本は気象的・地質的あらゆる悪条件を超えて達成してきた土木技術があり、特にトンネルでは、「青函トンネル」という顕著な実績がある。したがって日韓双方にその意志さえあれば、その実現への着手はさほど遠くないであろう。

ただ、懸念されるのは韓国側に、日帝36年の統治で生まれた対日感情がある。最も嫌いな国として日本がいつも筆頭に挙げられるのはその現われであろう。したがって、話の進め方では、経済侵略ととられるおそれもあり、誤解を招き易い。従来、とかく日本は国益優先の考えが強いとされ、経済の損得からのみ見られがちであったが、技術的・経済的な供与が大きいこと、一時的にはともかく、長期的には有効な機能を果たし得るだろう点、特に東アジア・ハイウェイの一環としての重要性を強調し、説得力ある理念をもって、韓国側と手を握ることが必要であろう。

こうして、日韓トンネルの建設の過程で、調査技法および工事技術の点で、多大の進歩が生まれることは疑いない。それによって、グローバルに見た、いわゆるマクロエンジニアリングにおける技術的寄与は大きなものがあろう。またその建設の過程で、日韓の連帯感が育成され、技術上の協力・交流が行なわれることは疑いない。



調査斜坑の起工式でテープカットする関係者 (左から4人目が著者、一番右が西堀栄三郎氏) (佐賀県・鎮西町の日韓トンネル調査斜坑現場、1986年10月1日)

さらに、完成のあかつきには、日韓間の人的・物的交流が盛んになり、文化的・経済的向上が見られるに違いない。それらを通じ、両国間の精神的障壁が除かれることになれば、「よき隣人」として、将来の東アジアにおけるEC、すなわち「アジア共同体」の一角を築くことになるであろう。

このトンネルの延長を、ソウル―平壌―北京に連結しようとする時、先ず韓半島南北の平和的統一が不可欠となる。これは容易ならぬ問題であるが、民族の平和と生活の向上の立場から、日・中両国も加わって、私心なき説得を重ねることにより、やがて解決される時がくるであろう。また、このハイウェイの支線が南下し、マレー半島に達し、されにインドネシアおよびアジアハイウェイと結ばれる時、ここに「アジア共同体」の具体的な環が出来上ることになろう。

一方、この延長が、アジア内陸に及んだ場合、その地形上の特質から天山南路よりはむしろ、北路を通って、中央アジア諸国を経由することで、この地球の動脈ともいえる道が結ばれれば、そこに世界平和への一層の近づきが得られるであろう。

日本の明治維新後の躍進が、また戦後の急速な復興が、国民の教育と英知にあったことはいうまでもないが、同時に鉄道の建設、交通網の整備が基本であったことは疑いない。それと同じように、このユーラシア大陸を貫ぬく交通動脈が、その周辺諸国に及ぼす影響は多大なものであろう。それを根幹として、南北への支線の発達により、いわゆる東西問題や南北問題の解決の手がかりを作ることになろう。

その第一歩としての日韓トンネル、さらに東アジア・ハイウェイの建設に、日本がコミットすることは、 各民族間の交流に始まり、究極的な世界の平和に貢献することになり、われわれも島国根性から脱却し、世 界市民としての意識をもち得ると同時に、世界からも尊敬され、親愛される国となることであろう。

日韓トンネル研究会設立10周年記念

第2回日韓中・国際シンポジウム

【テーマ】

「東北アジアの開発と国際ハイウェイ・日韓トンネルの役割」 サブテーマ:「プロジェクトの波及効果と課題」

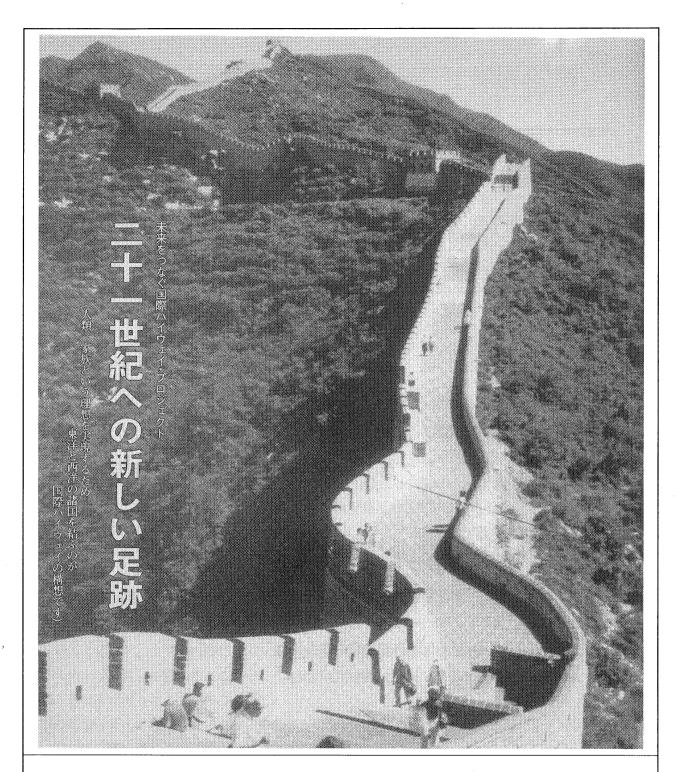
◇日 時:1993年6月17日 PM 2:20~ ◇会 場:東京・麹町会館

◇共 催: (日本) 国際ハイウェイプロジェクト・日韓トンネル研究会

財団法人亜細亜技術協力会・日韓トンネル研究専門委員会

(韓国) 国際ハイウェイ研究会

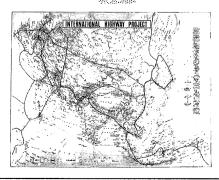
(中国) 京丹国際高速公路準備委員会



祝

日韓トンネル研究会設立10周年

(1983年~1993年)



かつて大陸の文化は韓半島を通り、壱岐・対馬を経て日本に流れ込んだ。 いま、この海の下を通る日韓トンネル 計画が着実に進められている。やがて 日本がハイウェイで海を越え、大陸と一つとなる日もこよう。



日韓トンネル研究会設立10周年記念

第2回日韓中・国際シンポジウム

■第1部■ パネリスト発表 (午後2時20分~4時20分)

【パネリスト】

- ■プロジェクトの波及効果の評価と課題 吉田 信夫氏(福岡大学工学部教授)
- ■東北アジアの開発と国際ハイウェイの役割 朴 明燮氏(韓国、釜山水産大学校貿易学科副教授)
- ■中国河北省高速公路の概況と京丹国際高速公路の意義 朱 振中氏(中国、河北省交通庁副庁長)

【コーディネイター】

大塚 茂氏 (弁理士、日韓トンネル研究会常任理事)

■第2部■ ディスカッション (午後4時30分~6時)

【国外からの参加者】

- ・尹 世元氏(韓国・成和大学校総長、国際ハイウェイ研究会会長)
- ・金 栄輝氏(韓国・成和大学校理事長、国際ハイウェイ研究会顧問)
- ・高 冠瑞氏(韓国・釜山水産大学教授、国際ハイウェイ研究会副会長)
- · 馮 西禄氏 (中国 · 河北省交通庁科長)
- ·康 雄偉氏(中国·河北省交通庁所長)

THE SECOND JAPAN-KOREA-CHINA INTERNATIONAL SYMPOSIUM

Celebration of the 10th Anniversary of the Foundation of the Japan-Korea Tunnel Research Institute

- PART I Presentation from Panelist from each Country ———
 [Panelists and Subjects]
- Evaluation of Influence and Problems of the Japan-Korea Tunnel

 Nobuo Yoshida (Professor of the Fukuoka University)
- Development of North East Asia and Role of the International Highway

 Myong Sop Pak (Associate Professor of the Pussan University)
- Outlook of Highway in Hebei Province and Significance of Beijing-Dandong International Highway

Zhen Zhong Zhu (Deputy Commissioner Engineer, Hebei Provincial Communication Department)

[Coordinator]

Shigeru Otsuka (Patent Attorney, Regular Director of JKTRI)

PART II Panel Discussion

[Participants from Overseas]

- Se Won Yoon (President of the Sung Hwa University, Chairman of the International Highway Research Institute of Korea)
- Young Whi Kim (Excutive Director of Sung Hwa University, Excutive
 Advisor of the International Highway Research Institute of Korea)
- Kwan Soh Ko (Professor of the Fussan University, Vice Chairman of the International Highway Research Institute of Korea)
- Xi Lu Fen (Section Chief Engineer, Highway Division of Communication

 Department of Heibei Province)
- Xlong Wei Kang (Section Chief Engineer, Highway Division of Communication Department of Heibei Province)

第2回日韓中・国際シンポジウムを開催

テーマ「東北アジアの開発と国際ハイウェイ・日韓トンネルの役割」

共催/日韓トンネル研究会

助亜細亜技術協力会

1993年6月17日 • 東京



第2回日韓中国際シンポジウム(東京、 6月17日)

日本と大陸を連結する「日韓海底トンネル」の実現に向けて調査研究を続けている国際ハイウェイプロジェクト・日韓トンネル研究会(会長・佐々保雄)の第11回通常総会が都内で行われた。また今回は、同研究会設立10周年を記念して第2回日韓中・国際シンポジウム(共催:動亜細亜技術協力会・日韓トンネル研究専門委員会)が「東北アジアの開発と国際ハイウェイ・日韓トンネルの役割」と題して開催された。その中で、日本側のパネラーから「日韓トンネルの建設費を6兆円と推計、その経済効果を16~21兆円と推定できる」。また中国側からは「中国政府が国際ハイウェイの一環である、北京-丹東間(全長900km)のハイウェイ建設を国家計画として決定、同プロジェクトのフィージビリティ・スタディーを1994年末までに完了したい」など、意見が出された。

シンポジウムに先駆けて、菅原喜重郎・衆議院議員から「日本の国際貢献の責務がますます重くなる中、この民間の企画を早く国家プロジェクトに乗せ、実現するようにがんばっていかなければならない」と激励のあいさつが述べられた。続いて基調講演の部に入り、初めに吉田信夫・福岡大学工学部教授が「プロジェクトの波及効果の評価と課題」と題して講演。その中で同氏は、国際ハイウェイ、日韓トンネルのような交通資本整備による波及効果は、ストック効果とフロー効果の二面性があることに言及。その上で、国内の産業連関表を用いての日韓トンネル建設投資効果の推計を試みた。それによると日韓トンネルの建設費を6兆円と推計、それに生産誘発係数(2.62~3.52)を乗ずると、16~21兆円の経済効果がもたらされると推定した。

次に、朴明變・釜山水産大学校貿易学科副教授が「東北アジアの開発と国際ハイウェイの役割」と題し

て講演。初めに、80年代後半以後の社会主義国の変革によって新たな平和共存の国際秩序が形成されており、国際経済体制の多極化が進むなか、「経済のブロック化」が進展していることに触れた。さらに、東北アジア地域が世界地域経済圏とアジア太平洋地域において核心的役割を果たすためには、幹線道路、鉄道だけではなく、国際ハイウェイ網の整備が必要であるとし、国際ハイウェイが完成されれば「長期的には海上輸送より迅速で精巧な国際複合輸送ルートが構築されるであろう」と結んだ。

最後に、朱振中・河北省交通庁副庁長が「中国河北省高速公路の概況と京丹国際高速公路の意義」と題して講演。その中で同氏は京丹高速道路(全長900km)の意義について触れ、「京丹(北京~丹東)高速道路は世界平和高速道路(1981、文鮮明師により提唱)の一環であり、わが国が計画している高速道路網のなかの重要な項目のひとつである」と強調。さらに「このプロジェクトが中国側に正式に提出されて以来、政府および関連機関が高い関心を寄せている。また河北省でも京秦高速道路の2000年完成、供用を目指して本格的フィージビリティ・スタディーの報告書作成を94年末までに完成するように考えている」と述べた。

そのうえで、このことによって「文鮮明先生の提唱した国際ハイウェイの偉大な理想がどこよりも早く中国河北省で実現することができるように願っている」と強調し、締めくくった。続いて、ディスカッションが行われ、講演者の三人のほか、尹世元・成和大学総長(韓国・国際ハイウェイ研究会会長)、金栄輝・同大理事長、高冠端・釜山水産大学教授(国際ハイウェイ研究会副会長)、馮西禄・河北省交通庁科長、康雄偉(同庁所長)らによる意見交換が行われ、終了した。

■第2回日韓中・国際シンポジウム (東京)

プロジェクトの波及効果の 評価と課題

Evaluation of Influence and Problem of the Project



福岡大学工学部教授 吉田信夫

日韓トンネルの開発の効果、プロジェクトのねらい等は、これまで『日韓トンネル研究プロジェクト第一次基本構想予備調査分析報告書』、筑波大学河野博忠教授による「東北アジア経済圏の長期的最適成長に資するアジア高速道路網」リポート、清水馨八郎・日韓トンネル研究会基本政策部会長による政策委員会報告などで報告されている。とくに政策委員会報告は具体的に9つの開発効果をあげている。そこで本論では、日韓トンネルの建設が関連地域にもたらす経済効果の評価法のアプローチ、日韓トンネルの経済効果、日韓のインター・リージョナルな交流について評価してみたい。

1. 交通資本の整備による効果

1) ストック効果とフロー効果

国際ハイウェイ・日韓トンネルのような交通資本の整備による波及効果は、ストック効果とフロー効果の2つである。ストック効果とは、交通基盤である道路、鉄道、空港などの整備が企業や工場などの物流、業務、生産活動、国民の観光、レジャー活動などへ、効率化、合理化、質的なレベルアップをもたらすことである。そして都市再開発、情報通信、ハイテク産業の誘致や高度化を促し、生活では安全、快適、円滑な交通環境を保障する。交通基盤である道路、鉄道、空港に加えて、上水道、都市公園などの公的社会資本の整備水準の達成率を長期にみたのが図ー1である。公的社会資本のストック額は、1990年までに460兆円と見込まれている。2000年までの430兆円の公共投資計画を加えて、2010年までの実質投資額が横ばいになったとしても、2010年での公的社会資本のストック額はおよそ1,110兆円になり、1990年までの2.3倍になるとの報告があるり。したがって、公的社会資本の単位あたりのコストがアップしても、現在の整備水準が40~50%ほどである高規格幹線道路、空港なども、2010年ではおよそ概成に近いものになろう。一方、フロー効果とは、交通資本である道路、鉄道、空港への建設投資が生みだす建設業などの生産拡大の効果と、これらが整備されたあと、運輸の活動が生みだす効果である。たとえば、日韓トンネルによる建設投資は日韓両国の建設、鉄鋼、電力などの生産を拡大させる。そして、日韓トンネルの開通後の運輸の供用による輸送機械、運輸サービス、商業などへの経済効果をもたらす。これらのフロー効果は、日韓トンネルの利用者、運輸の事業者、企業、国、自治体など広い範囲にわたる。

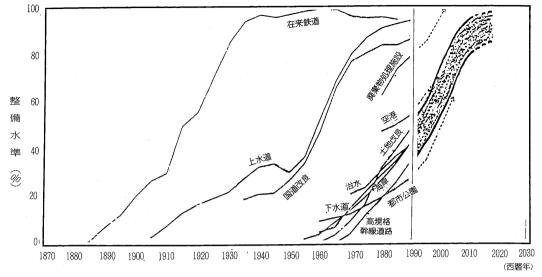


図-1 公的社会資本の部門別整備水準

部門別整備水準の長期イメージ(経済企画庁総合計画局において作成) (注1)

1) 各部門の整備水準は、例えば、上水道・下水道についてはその普及人口を高規格道路、国道改良、在来鉄道、海岸についてはその延長を、都市公園、治水、土地改良についてはその整備面積などを指標とし、部門ごとの一定のレベルに対する達成率を示したものである。

2) 2010年ごろまでの社会資本整備の進展のイメージを極めて大まかに描いたものであり、将来における目標値や達成されるべき水準を示したものではない。

フロー効果の前者である建設投資が生みだす効果は建設の着工と同時に生じ、運輸の活動が生みだす利用者の旅行時間の短縮、費用の節約などの効果もただちに発生する。そして、日韓両国にわたる市場の拡大による売上増、行動圏の拡大の効果も早い時期に生じる。しかし、企業の立地、人口増、税収の増加などの効果は、やや時間をおいて発生する。建設投資が生みだす経済効果、運輸の活動が生みだす経済効果については、日米の空港の事例の報告がある²⁰。

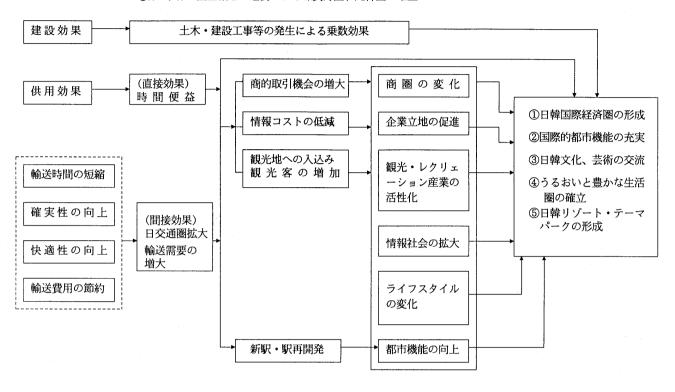
2) 日韓トンネルの社会・経済的効果

日韓トンネルの建設効果と供用効果は図-2のように数多くの社会・経済の効果を生みだす。まず新幹線 ~日韓トンネル~京釜高速鉄道、成田空港、関西新空港、金浦空港の交通基盤をもとに、日韓にまたがる 国際的な経済と物流、そして国際的な情報ビジネスの集積をもとに、コンベンション施設、テレポート施設などの都市機能が充実する。そして、日韓の伝統的な文化、芸術の交流、"もの"から"こころ"へ、量から質へのライフスタイルの変化は、より魅力ある生活圏を実現する。一方で日韓の海岸、山岳のゆたかな自然環境であるスキーなどの山岳リゾート、クルーザー、ヨットなどの海岸リゾート、ハウステンボス、東京ディズニーランド、ロッテワールドなどのテーマパークなどなどが日韓をたがいに連合させる。

これらの日韓の結びつきを一層強めるために、日本、韓国、中国などを含めて東アジア共同体East Asian Communities (EAC)の確立をここで提言しよう。EACはEuropean Communities (EC)と同じように、地域の統合によって加盟各国の国家的利益をキープする狙いである。その実現のためには、日韓トンネルを基盤とした交通インフラの整備により、日韓の環日本海圏、環黄海圏、後で述べる九韓圏の交流がまず第一歩である。

図-2 日韓トンネルの整備による社会・経済の効果

- ①東アジアの人、文化、財貨、情報、技術などの交流によるEAST ASIAN COMMUNITIES の確立
- ②日韓トンネル、宗谷トンネル、間宮トンネルによる環日本海圏の確立
- ③第1、第2国土軸との連携による環黄海圏、九韓圏の確立



2. 建設投資による経済効果の評価システム

1)産業連関表による評価

日韓トンネルの整備による社会・経済効果の図-2のなかで、ここでは建設効果について総括してみよう。 参考文献²⁾ で述べたように、産業連関表を用いての建設投資の効果の評価は、図-3のような費用構成の分析と波及効果の分析である。費用構成の分析とは、建設投資が中間需要(投資)の原材料のどの部門にいくら配分され、付加価値の雇用者所得や家計外消費にいくら配分されるかを算出する。波及効果はそれぞ

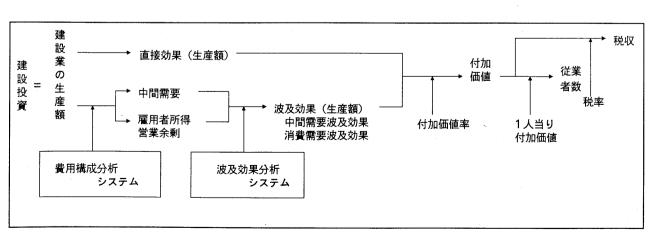
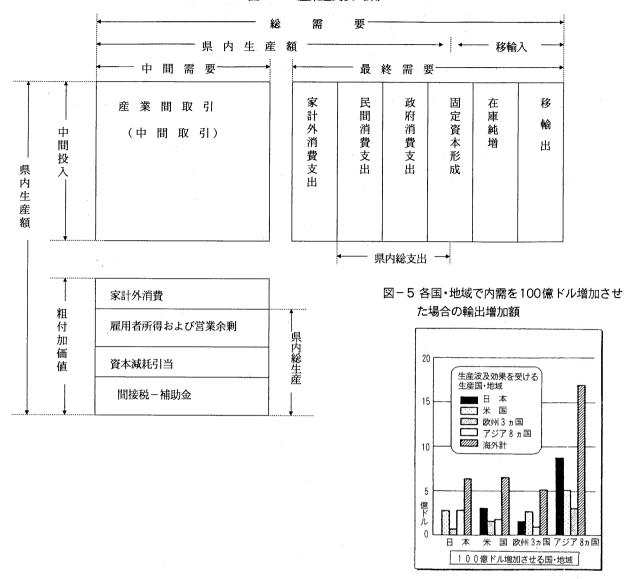


図-3 建設投資効果の分析フロー

図-4 産業連関表(県)



資料:「日経」 1993. 8. 4

れの目的に応じた図-4のような産業連関表を用いて推計する。つまり、経済活動は建設、電力、鉄道、不動産など、それぞれの産業部門が、互いに絡み合いながら、生産活動、サービス活動を行っている。たとえば、建設業に投資が発生すると、その工事を施工するための鋼材の生産が必要になり、鋼材の生産のために銑鉄、粗鋼が増産される。つぎに、電力の需要が増し、原油、LPガスの輸入が増える。このように、建設業に発生した需要は次々と別の財貨、サービスを必要とする。さらに雇用者の所得、営業利益などを生みだす。ある地域内において、ある一定期間、通常は1年の経済の取り引きをマトリックスにしたのが、周知の産業連関表である。産業連関表は全国の産業連関表、全国をいくつかの地域に分けての地域間産業連関表、県、市単位の地域内産業連関表などが作成されている。

ところで、日韓トンネルの建設のように、国際間にわたる経済の取り引きの相互関係を検討できる国際間の産業連関表が、1993年5月に通産省から初めて発表された。この国際産業連関表は、日・米・欧州共同体(EC)・アジア間の経済の相互関係を明らかにしたものである。日、米に加えて、アジアは韓国、中国、台湾、東南アジア諸国連合(ASEAN)の5カ国、計8カ国、EC諸国は仏、英、旧西独の3カ国である。これを使えば、日韓トンネルなど、国際的な交通資本の整備が日、韓その他の国への輸出、輸入などの生産

に与えるインパクトを金額で推計できる。たとえば、通産省はアジア、EC、米、日本の内需を 100 億ドル増加させた場合の他国、他地域への輸出額の増加を図-5 のように推計している。アジアが 100 億ドルの内需を発生させると、日本に 4.77 億ドル、米国に 2.83 億ドル、EC に 1.89 億ドルの輸出増加を生じる。一方、日本が 100 億ドルの内需を発生させると、アジアに 1.83 億ドル、米国に 1.57 億ドルの輸出増加を生じる。

2) 建設投資による波及効果

日韓トンネルの計画が実施に移されると、前に述べたように建設費のかなりの額が日韓トンネルに関係する産業部門に投入される。そしてこの産業部門から原材料を提供する産業部門へ連鎖的に需要を誘発、波及していく。この生産を誘発、波及していく大きさを示すのが生産誘発係数である。経済企画庁によれば表-1のように新幹線、道路などの事業ごとに、生産誘発係数(B)を試算している。ただし、堀内義朗は事業ごとに、表-2のような用地費の割合(A)の違いを指摘し、事業ごとの用地費を除いた投資額の比率を考え、生産誘発係数(A)×(B)を提示している 30 。

	用地費を除いた 投資額の比率	生産誘発 係 数	生産誘発効果			
	(A)	(B)	(A) × (B)	指 数		
新 幹 線	0.91	2.27	2.07	100		
道路	0.84	2.06	1.73	84		
住 宅	0.79	2.18	1.72	83		
街 路	0.50	2.07	1.04	50		

表-1 用地費を除いた建設投資に対する生産誘発効果

表-2 建設省所管事業および新幹線の用地費比率

	事)	¥	用	地	費	比	率 ((%)	
建	河		JII			1	5	-		
設	道		路			1	6			
省	玉		道			1	9			
所管	地	方	道			1	4			
事	街		路			5	0			
業	下	水	道			6	3	,		
注1)	住		宅			2	1			
整	東北(盛	岡〜新青	森)	8						
強備	北陸(高山	崎~新大	阪)	11						
新	九州(博	多~西鹿児島)		9				平均	9	
幹	九州(博多~長崎)		10							
線	北海道(新青森~札幌)		6							

注 1) 建設省建設経済局調査情報課資料(58年度)

²⁾ 用地費には補償費も含む

3. 整備新幹線による経済波及効果の評価

日韓トンネルの経済波及効果は、前記の国際産業連関表により推計できる。本原稿では国際連関表がまだ入手できていない。したがって、日韓トンネルは、かなりの区間がトンネルと想定されるので、類似の日本の新幹線のケースをとりまとめてみよう。そこで三菱総研による整備新幹線の生産誘発効果、鉄建公団による九州新幹線鹿児島ルートの生産誘発効果、中部経済連合会によるリニア中央新幹線の生産誘発効果などを整理してみる。

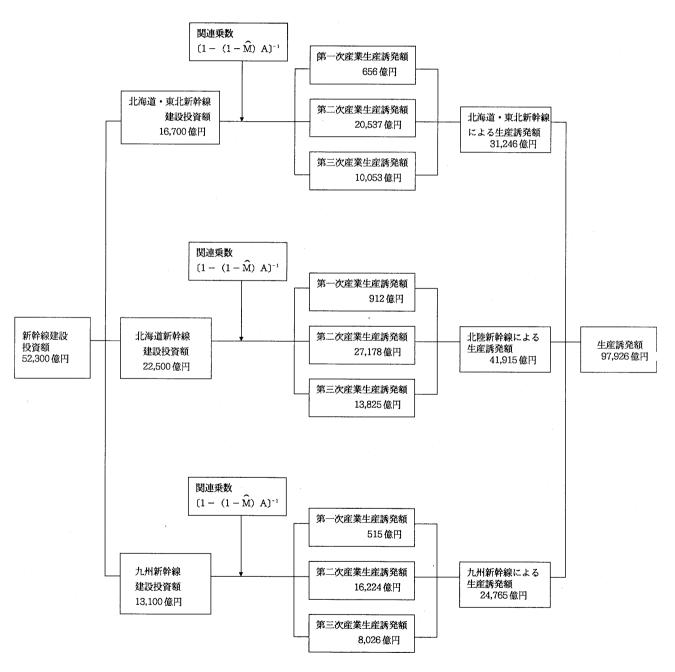


図-6 整備新幹線の建設投資による生産誘発効果

- 注1) 北海道・東北新幹線は盛岡〜札幌間、北陸新幹線は高崎〜大阪間、九州新幹線は福岡〜鹿児島間、および福岡〜長崎間で供用を 開始すると仮定している。
- 注2) 価格はすべて昭和54年価格。 (資料:国鉄資料より三菱総合研究所作成)

①三菱総研による整備新幹線の生産誘発効果

整備新幹線の北海道、東北新幹線、北陸新幹線、九州新幹線(鹿児島ルート、長崎ルート)の建設投資と第1、2、3次産業への生産誘発額についてまとめたのが図-6である。整備新幹線への5兆2,500億円の建設投資は、9兆7,926億円の生産誘発額を生じ、生産誘発係数は1.87である。九州新幹線の建設投資は1兆3,100億円でその生産誘発額は2兆4,765億円で、生産誘発係数は1.89である⁴。

②鉄建公団による九州新幹線鹿児島ルートの生産誘発効果

鉄建公団は九州新幹線鹿児島ルートについて、その生産誘発額を表-3のように推計している⁵⁾。九州新幹線鹿児島ルートの建設費は8,700億円である。用地費810億円を除いた7,890億円が建設投資にむけられる。7,890億円の建設投資のなかでおよそ6割の4,724億円が原材料の中間投入になり、その72.4%の3,421億円が九州地域内の投入額であり、7,890億円の4割の3,192億円が雇用者所得などの粗付加価値額になる。自給率72.4%による地域内投入額3,421億円による第一次生産誘発額は5,610億円で、域内の生産誘発係数は1.64である。建設投資7,890億円=直接生産誘発額7,890億円と第一次生産誘発額5,610億円の計1兆3,500億円でみると生産誘発係数は1.71になる。この生産誘発の連鎖をどこで打ち切るかで、生産誘発額が動く。第一次生産誘発額の1%の水準で切ると、連鎖した乗数の生産誘発額は7,178億円になる。したがって、前記の1兆3,500億円にこれを加えた生産誘発額は2兆678億円で、生産誘発係数は2.62である。

③たくぎん総研による北海道新幹線の生産誘発効果

北海道新幹線(青森~札幌)による建設投資は1兆700億円である。用地費が5%含まれるため、直接の建設投資は1兆165億円である。このうち、原材料への中間需要は8,283億円で、生産誘発額は2兆1,406億円と報告されている⁶⁾。したがって、生産誘発係数は2.92である。

表-3 九州新幹線鹿児島ルート建設に伴う総効果(10部門)

(単位:億円,%)

	生産誘発額 総 計	構成比	生産誘発額 計	累積生産 誘発額
1次産業	505.5	2.4	71.4	434.1
2次産業	12,678.6	61.3	11,171.7	1,506.9
鉱 業	232.3	1.1	226.4	5.9
製造業	4,412.0	21.3	3,003.3	1,408.7
建設業	8,034.4	38.9	7,942.1	92.3
3次産業	7,493.8	36.2	2,256.6	5,237.1
卸•小売業	1,558.1	7.5	488.9	1,069.1
金融•保健•不動産	1,451.4	7.0	337.4	1,114.0
電気・カス・水道業	603.7	2.9	346.6	257.1
運輸・通信業	803.2	3.9	423.2	380.0
サーヒス業・その他	3,055.1	14.8	654.2	2,401.0
公 務	22.3	0.1	6.3	16.0
合 計	20,677.9	100.0	13,499.8	7,178.1

表-4 リニア中央新幹線の建設による経済波及効果

(単位:億円)

	合	計	一次波	及 効 果	乗 数 波	及 効 果
	生 産 増	付加価値増	生 産 増	付加価値増	生 産 増	付加価値増
建設	23,980	10,130	18,020	7,610	5,960	2,520
金融•不動産•サーヒス	16,300	11,040	3,770	2,550	12,530	8,490
電 機・機 械	8,000	2,790	6,410	2,230	1,590	560
商業	7,950	5,560	2,690	1,880	5,260	3,680
鉄鋼	6,230	1,240	4,270	850	1,960	390
運輸機械	6,070	1,870	4,490	1,390	1,580	480
6 部 門 計	68,530	32,630	39,650	16,510	28,880	16,120
その他部門計	37,000	12,430	16,580	5,390	20,420	7,040
全 部 門 計	105,530	45,060	56,230	21,900	49,300	23,160

出所:三菱総合研究所調べ(1988)

④中経連によるリニヤ中央新幹線による生産誘発効果

リニヤ中央新幹線は超電導式磁気浮上リニアモーターカーにより、東京~名古屋~大阪を時速500キロで運転し、東京~大阪60分、東京~名古屋を40分で結ぶ計画である。三菱総研の試算によると、リニア中央新幹線の建設投資を3兆円と想定したとき、その経済波及効果は表-4のようになる。連鎖した乗数の波及の生産誘発額を合わせて、建設部門が2兆3,980億円、金融、不動産、サービス部門で1兆6,300億円、電気材機部門で8,000億円などの生産誘発額がある⁷。この生産誘発係数は10兆5,530億円/3兆円=3.52である。

4. 日韓トンネルの建設による経済効果について

日韓トンネルと同じようなトンネル部の多い日本の新幹線の建設投資による経済効果を生産誘発額でみてきた。この生産誘発額は表-3、4のように、一次の生産誘発額と乗数の波及効果である累積生産誘発額とに分かれる。三菱総研による生産誘発額は前者だけであり、鉄建公団、たくぎん総研、中経連による生産誘発額は両者の合計である。前者だけの生産誘発係数を求めると、鉄建公団の生産誘発係数は1.71、中経連は1.86で、三菱総研の1.89とほぼ同じである。建設部門の費用構成がほぼ同じであれば、生産誘発係数はおよそ1.82である。乗数効果をいれた累積生産誘発額は地域の経済構造、原材料の自給率、雇用者の所得率などなどでバラツイてくる。九州新幹線鹿児島ルート、北海道新幹線の建設地である九州、北海道は原材料の自給率が低いし、リニア中央新幹線などの中部は自給率が高い。

つぎに、累積生産誘発額を加えた生産誘発係数はそれぞれ2.62、2.92、3.52で、建設投資の2.62~3.52 倍の生産誘発額を生じる。この他、雇用者所得や企業の利益による粗付加価値部門の増加があるが紙数の 関係で省略する。ところで日韓トンネルの建設費は6兆円と推計されている⁸⁾。前記の生産誘発係数(2.62 ~3.52)×6兆円とみれば、(16~21) 兆円の経済効果が推定できる。この他、企業の交際費、出張の旅費・ 手当などの家計外消費、雇用者の所得、企業の利益などの粗付加価値が増える。そして、これらがさらに 財貨の生産、サービスを誘発する付加価値増の経済効果を生みだす。表-4のリニア中央新幹線のケースで は、生産増(生産誘発額)の43%を占める4兆5,060億円の付加価値を生みだしている。さらに、所得税、 法人税などの国税、住民税などの地方税も増収になる。

したがって、日韓トンネルへの建設投資は、生産誘発額に付加価値額、国税と地方税の増収が加算されるので、(16~21) 兆円の生産誘発額を大きく上まわる経済効果になる。詳しくは前記の通産省の国際産業連関表を用いて、日韓両国への経済へのインパクトを試算する必要がある。

5. 日韓のInter National な交流から九韓のInter Regional な交流へ

これまで日本と韓国とは、国単位の国際交流が主役で、インター・ナショナルの関係であった。しかし、九州と韓国との航空による交流、国際フェリーによる交流、JR九州のジェットフォイルによる交流で、日韓のインター・ナショナルな交流とともに九州と韓国、つまり、九韓交流のインター・リージョナルな交流のウェイトが増しつつある。たとえば、日本を訪れる韓国人観光客およそ100万人のなかで20%が九州を観光している。一方、韓国を訪れる日本人観光客のうち18%が九州からである。金載元韓国観光公社福岡支社長は「九州は韓国に近いし、物価も安い。それに人情も深い。温泉好きの韓国人には人気がある」と語っている。日韓の物流でも、九州から韓国への輸出は15.4%(全国は5.8%)、輸入は15.6%(全国は5.4%)である。このようなインター・リージョナルな潮流は自治体のソウル事務所の駐在、出向、そして行政研修で速まりつつある。韓国と九州とのインター・リージョナルな交流をもう少し詳しくコメントしてみよう。

九州北部の福岡、佐賀、長崎の3県と韓国南岸地域の釜山市、全羅南道(光州)、慶尚南道(慶州)、済州道の1市3道の地域レベルの国際交流を協議する日韓知事サミットがある。正式には日韓海峡沿岸県市道知事交流議会である。第一回は韓国の斉州島で、第二回目は佐賀県・嬉野町で開かれた。その成果のひとつとして、日韓観光回廊の計画がある。長崎県・対馬を核にして韓国南岸と九州北部をつなぐ自然、歴史、文化などの観光資源をネットワークする計画である。すでに、国土庁の国土総合開発事業調整費による建設省、運輸省、文化庁による九州北部歴史回廊整備計画調査委員会の運輸省部会(部会長、福岡大学教授・吉田信夫)は韓国南岸への交通体系も含んだ整備方針の検討を行っている。

インター・リージョナルな交流は観光だけではない。第一回の日韓サミットでの成果として、今年の秋には「古代王国・伽那」をテーマにしたシンポジウムが韓国の慶尚南道で開かれ、北部九州3県の考古学関係者が参加する。そのきっかけは韓国の南部と九州の北部で同じような環濠集落、かめ棺が発掘されたからである。つまり、九州の北部と韓国南部とのインター・リージョナルな学術交流が始りつつある。同じ時期に日韓海峡沿岸環境技術交流会議も開催の予定である。これは北九州市が国際テクノロジー都市を目指し、国内外でも高く評価された環境対策のノウハウと人材を育てている。釜山市は急激な人口増加、工業化、都市化がすすみ、環境技術の交流に大きな関心を寄せている。

つまり、インター・ナショナルな国と国との交流とともに、インター・リージョナルな地域と地域との 交流の時代が誕生しつつある。日韓トンネルの建設はこれらの交流を大きくバック・アップ・サポートす るものだ。つまり、日韓交流、九韓交流における5つのインフラ、交通、情報、文化、エネルギー、水の整 備のなかで、とくに交通のインフラの整備を急ぐべきである。日韓トンネルの交通のハードなインフラは、 情報、文化のソフトなインフラの整備を速め、日韓、九韓の時間距離のパイプを短く、太くする。そして、 日韓、九韓との間の民族性の違いによる文化の距離も短くできる。企業や個人の所得の格差の経済の距離 もぐんと短くできる。

エピローグ

かつて、シャルル・ド・ゴール大統領は英仏の歴史的対立、国民性の違いをもとに、ドーバー海峡は大西洋よりも広いと言い切った。しかし、今日、EC統合による関税の壁の消滅、旅券のフリーパス、航空運賃の自由化、そして来春のユーロートンネルの供用により、いまやドーバー海峡はテームス川、セーヌ川よりも狭いと彼地では言われている。ユーロートンネルを通ってTGVがパリ~ロンドンを結べば、"フランスではイギリスのミルクティーの香りが、イギリスではフランスの犬のペットの匂いがただよう"とささやかれている。そして、ドーバー海峡の時間の距離の短縮はイギリスにとっては美味なワインを安価に入手でき、フランスにとってはイギリスの北海の新鮮な魚貝を味わえる。

日韓の歴史的経過、国民性の違いにより、対馬海峡は黄海よりも広いという懸念も、日韓トンネルが開通すればユーロートンネルにもまさる日韓、九韓の共同の交流が加速されるだろう。日韓トンネルの供用は韓国の人に、阿蘇の壮大な火山の山岳美を、別府の湯けむりの温泉のぬくもりを、より手軽に楽しんでもらえる。九州からは韓国の豊富な海鮮料理のグルメを味わえる。そのためにはまず、日韓で済州島にしか認められていないビザなし渡航を、対馬や釜山市、全羅南道、慶尚南道、九州全域にも広げていくべきである。

第2回の日韓知事サミットは"日韓新時代は地方から築きあげていく"という共同声明を発表した。その共同声明の内容は、行政、研究機関の相互交流、共同研究、経済交流のための地域商品の展示会、経済交流会議の開催、国際社会に対応した人材の育成などである。日韓、九韓の交流が理念から実践へのステップに入ったことを宣言したといえる。日韓、九韓の交流から、日韓中の黄海沿岸への環黄海圏交流が大きく展開する。そこで、江戸時代に対馬藩の日韓交流を動かした儒学者、雨森芳洲の「互いに、欺かず、争わず、真実をもって交わる」をエピローグの締めの言葉としたい。

女 献

- 1) 糠谷真平: 2010年に向けた社会資本整備, 計画行政, 29号 1991
- 2) 吉田信夫:地域振興と運輸~空港の整備と活動による経済効果について
 - ~MOBILITY №91. 1993
- 3) 堀内義朗:整備新幹線と内需拡大、土木学会論文集 №385, 1987
- 4) 三菱総研:国土空間の将来像~整備新幹線の意義と役割, 1985
- 5)日本鉄道建設公団:九州新幹線影響報告書, 1988
- 6)日本鉄道建設業協会北海道支部:北にはばたけ新幹線, 1993
- 7) 中部経済連合会: リニア中央新幹線が中部地域経済におよぼす影響と対応策, 1991
- 8)佐々保雄:日韓トンネルプロジェクト,世界日報社,1993

光言社のほん

日韓トンネル研究会設立10周年 おめでとうございます。

—(株) 光 言 社一 : 〒150 東京都渋谷区宇田川町37-18 TEL 03(3467)3105代

■第2回日韓中・国際シンポジウム (東京)

東北アジアの開発と 国際ハイウェイの役割

Development of North East Asia and Role of International Highway



釜山水産大学貿易学科副教授 朴 明戀

1. 序 論

1980年代後半以後、急速に進行してきた社会主義国の変革によって、新たな平和共存の国際秩序が形成されており、国際経済体制の多極化が進行する中で、世界各国間では隣接国、域内国、または利害を共にした国家間で共同利益を追及するための経済ブロック化現象が広がってきている。このような中でアジア太平洋地域は、欧州共同体(EC)および北米自由貿易協定(NAFTA)と共に2000年代の経済中心地として浮かび上がってきた。特に中国の東北3省、旧ソ連の極東シベリアと沿海州、日本そして南北朝鮮を含む東北アジア地域は、今後アジア太平洋地域をリードしてゆくであろうと見られる。東北アジア5カ国の相互の貿易規模は、1985年の378億2,570万ドルから1989年の677億2,500万ドルに大きく増加することにより、域内貿易の比重が急速に増加しており、最近、南北朝鮮、中国、ロシア、日本など、各国間の相互関係改善の動きが活発に進んでいる。東北アジア地域において、域内貿易および相互関係の急速な進展は、この地域の旺盛な潜在成長力と相まって、東北アジア経済圏(EAC)の構成をさらに加速化している。したがって、本稿においては、東北アジア地域経済圏形成の可能性と推進方向を探り、もってこのような経済圏の形成において、最も大きい障害要因のひとつである東北アジア地域、特に中国、北朝鮮、ロシアの内陸輸送体系の現況を考察することによって、東北アジア経済圏の形成において国際ハイウェイ網構築の役割を提示しようと思う。

2. 東北アジア経済圏の構想

最近、中国と旧ソ連の積極的なアジア太平洋政策と共に、韓国と旧ソ連の国交正常化、韓中貿易事務所の開設、北朝鮮と日本の修交関係の促進、南北朝鮮関係改善の動き、旧ソ連の日本の北方領土返還に対する論議などにより、東北アジア地域での経済協力の動きは新しい段階に入った。従来のような極めて広いアジア太平洋地域、または環太平洋圏をひとつにまとめた広域経済圏の形成から、域内の地理的特性を共にする局地的経済圏の形成を追及する一つの方向として、東北アジア経済圏形成の動きが徐々に起りつつある。

韓中日3国にロシア極東地域を併せて、一般に、東北アジア地域としているが、中国の場合は旧満州である東北3省(遼寧省、吉林省、黒龍江省)が、この対象地域として含まれる。この地域は面積的にはアジア全体の面積の2割にあたる $828万 \, \mathrm{km}^2$ 、人口としては1割を少し越える約3.5億人を含んでいる。1990年を基準として、東北アジア地域の経済力をECおよびNAFTAと比較してみると(表-1)のようになる。同表でGNPと貿易規模においては、これらのブロックに比べ多少落ちるが、人口面においては似た様相を見せており(ECの約1.1倍)、東北アジア地域は未開拓の潜在市場として開発価値が十分にあるということができる。

東北アジア地域の経済力は、国家別にみると(表 -2)のようになる。これらの国家は経済力において著しい格差を見せており、これは経済の均衡発展戦略よりは、不均衡発展戦略がこの地域の開発初期段階に適合していることを意味する。(表 -3)を見ると、これら地域間の交流は主に、韓日関係および中日関係

東アジア NAFTA 区 分 358.7 327.8 345.0 人口 (100万) 3,270 6,245 5,938 GNP (10億ドル) 17,400 18,100 6,972 1人当GNP (ドル) 1,213.2 2,783.9 938.2 1) 貿易規模(10億ドル) 1,367.9 512.9 輸出額(10億ドル) 554.4 輸入額(10億ドル) 658.8 1,416.0 425.3

表-1 EC・NAFTA・東アジア地域の経済力比較(1990)

資料: JETRO, IMF, EPB 1991

注 1) 香港と台湾を含んだ数値

表-2 東北アジア地域国家の主要経済指標(1990)

区分	単 位	韓 国	北韓	日 本	中国"	旧ソ連	モンゴル 2)
人口	万 名	4,279	2,138	12,300	114,333	29,100	209
GNP	百万邡	237,900	21,100	2,961,000	368,480	2,633,700	1,090
1人当GNP	ドル	5,560	987	23,038	322	9,230	522
輸出	百万孙	65,016	1,950	286,948	62,100	104,480	242
輸入	百万孙	69,751	2,850	234,799	53,400	121,720	366
輸出/GNP	%	27.3	9.2	10.1	16.9	4.1	22.2
輸入/GNP	%	29.3	13.5	8.3	14.5	4.3	33.6
産業構造							,
第1次産業	%	11.1	26.8	2.4	26.8	22.9	14.7
第2次産業	%	45.6	56.0	36.7	46.7	42.2	25.6
第3次産業	%	43.3	17.2	60.9	26.5	34.9	59.7

資料:「東北アジア経済協力の可能性と韓国の対応策」産業研究院 1991

注 1) 中国の GNP は人民弊単位をドルに換算したもの (1ドル=4.7221元)

2) モンゴルはGDPでありモンゴル貨幣単位をドルに換算したもの(商業換率:1ドル=3.0 Tugriks)

によって展開されてきた。それも韓国および中国の一方的な対日依存関係によってなされてきた。中国の場合、対日貿易が輸出入すべて常に第1位を占めている。中日間のこのような経済関係は、事実上、韓日関係においても基本的に同様であり、1990年の韓国の対日輸入依存度は約30%にもなっている。

ところで、韓中関係はこれまで政治的理由のため大きく発展することができなかった。しかし、1980年代に入って急速に進展するようになり(表-4参照)、特に1992年8月の韓中間の国交樹立を契機に、両国間の経済交流は一層促進されるとみられる。一方、東北アジア地域の国家は、天然資源、資本、技術、労働力および経営ノウハウの分野において相互補完性が強く、経済協力を促進させた場合、各構成国の利益を極大化することができる。つまり、東北アジア地域の国家は、日本の資本と技術および経営ノウハウ(資本集約的な生産財工業)、旧ソ連極東地域の天然資源(原料部門)、中国の労働力(労働集約的農業)および資源、北朝鮮の労働力および資源、韓国の資本と技術および経営ノウハウ(資本集約的な重化学工業)が相互に結合した分業関係を形成することができる可能性が想定できる(表-5参照)。もちろん、ここには資源供給国の経済構造の固定化問題を解決するため、先進工業国からの活発な技術移転が前提とならなければならない。

ここで資源についてみてみると次のようになる。東北アジア地域国家の主要資源生産国と需要国の資源量を概略的に示したものが(表 - 6)である。同表においてわかるように、現在、韓国と日本が海外から輸入している石炭、鉄鉱石、穀物など3大資源は両国合わせた合計がそれぞれ1億3,000万トン、1億5,000万トン、そして2,800万トンに至っている。1990年現在、日本と韓国は世界1、2位の石炭輸入国であり、中国は最大の輸出国である。穀物と鉄鉱石の場合においても、日本と韓国を合わせると世界最大の輸入国となる。このように資源が豊富な旧ソ連と中国が、ほとんど大部分を輸入に依存する韓国と日本に隣接しているという点は、非常に高い経済協力の可能性を見せている。しかし旧ソ連と中国が、韓国と日本の資源供給国となるためには、港湾施設および内陸輸送施設の未整備と輸送の非効率性の問題が解消されなければならない。

以上においてみるように、東北アジア地域内の経済協力の拡大と貿易の増大が予想されるが、円滑な経済協力の促進をなすには、物資の流れをスムーズにすることのできる社会間接資本施設の拡充が急がれる。特に未整備な社会間接資本施設は、中国およびロシア・極東地域の共通的な特徴として指摘されており、高速道路、鉄道および港湾など、基本インフラの整備・拡充が重要な課題になっている。

表-3 東北アジア地域国家間の貿易現況(1989)

単位:億別

輸入国	旧ソ連	中 国	北朝鮮	韓国	日本	計
旧ソ連	_	18.49	8.88	2.08	30.85	60.30
中 国	20.67		1.87	14.38	85.15	122.07
北朝鮮	14.86	3.78	-	n.a.	2.02	20.66
韓国	3.92	17.05	n.a.	_	174.50	195.47
日本	30.25	111.37	2.80	134.60		279.02
計	69.70	150.69	13.55	151.06	292.52	677.52

資料:(表-1)と同一

表-4 韓中経済関係の発展 単位:百万川

Service Service	草	章—中 貿易 ¹⁾		直接山	又支 1)	中国	一北韓貿易	2),
	輸出	輸入	収 支	件数	金額	輸出	輸入	収 支
1980 (A)	115	73	42			347	287	60
1985	683	478	205	1	0.014	231	257	- 26
1986	715	621	94	2	0.2	233	276	- 43
1987	813	866	– 53	. 1.	0.6	277	236	41
1988	1,700	1,387	313	2	3.4	345	234	111
1989	1,438	1,705	– 267	12	9.8	377	185	192
1990	1,580	2,268	- 688	38	54.5	358	125	233
1991 (B)	2,371	3,441	- 1,070	112	84.7	525	86	439
B/A (倍)	20.6	47.1	-	161 ³⁾	145.7 ³⁾	1.51	0.30	_

資料: 韓国銀行「海外投資統計年譜」 1992年版および中国通関統計等の資料

注 1) 韓国の対中国輸出入および直接投資の実績 注 2) 中国の対韓国輸出入の実績 注 3) 1991年末の累計

表-5 東北アジア地域国家の相互補完性比較

区分	資 源	労働力	技 術	資 本	経営ノウハウ
旧ソ連	0 0	×	×	×	×
中国	00		×	×	×
北韓	0		x * _ ×	×	×
韓国	×	×	0	0	
日本	×	×	0 0	0 0	00

資料: 産業研究院, UNDP, Tumen River Area Development, Mission Report (1991.10)

注)〇〇は豊富、〇は余裕、×は不足

表-6 北東アジア地域の資源生産および需要現況

資 源 単位		生	産 国		需 要 国			
更 <i>你</i>	半江	合 計	旧ソ連	中 国	合 計	日本	韓国	
天然ガス	万 ㎡	6,430	6,430	n.a.	3,438	3,236	202	
原油	万り	575,977	62,213	513,764	21,807	17,800	4,007	
石 炭	万り	182,414	77,000	105,414	12,996	10,494	2,502	
木 材	万㎡	35,302	29,500	5,802	3,533	2,833	700	
鉄 鉱 石	万炒	40,290	24,100	16,190	14,930	12,761	2,169	
大 豆	万炒	1,023	n.a.	1,023	541	435	106	
とうもろこし	万炒	7,893	n.a.	7,893	2,291	1,581	710	

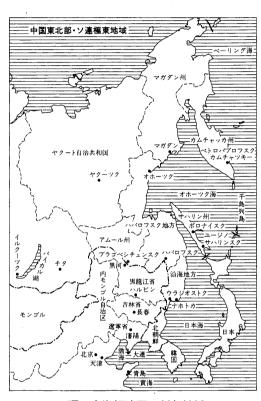
3. 東北アジア地域経済圏の推進方向

東北アジア地域においては次の3種類の方向に地域経済圏形成の動きが提起される。

3. 1 環東海(日本海)経済圏

東海(日本においては日本海)をはさんだ南北朝鮮、中国東北部、ロシア極東部および日本を含む地域。この経済圏の形成は、旧ソ連の改革、開放化の波に乗って、主に日本側によって提唱されてきた。しかし「環日本海」という名称からして、南北朝鮮および中国がよく思わない上に、中国が東海(日本海)に面した国家でないという点、さらに日本が東北アジア地域において強力な主導権を行使する場合、国家間の信頼性や安定が阻害されないかという危惧、さらには日本国内の問題として、日本海側地域の経済的基盤の弱さ、等のために、この経済圏は大きな進展を見ずにいる。

日本の地域別開発状況を見ると、日本海地域が太平洋地域に比べて経済発展が大きく立ち遅れている。さらに東京圏をはじめとした大都市に産業および情報、国際機関の機能が集中しており、地域間の不均衡が深まり、地方経済の活力は低下傾向にある。したがって日本は、環日本海地域国家との経済交流を拡大し、長期的には日本海地域の経済発展を図り、さらに国土の均衡ある発展を期すために環日本海経済圏形成に大きな関心をもっている。



環日本海経済圏の対象地域

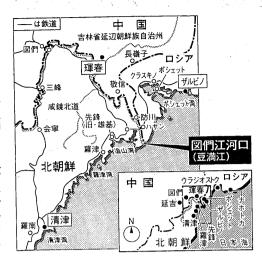
3. 2 環黄海経済圏

韓国の西海岸(黄海岸)地域と中国山東省および遼寧省を連結する経済圏として、韓中間の経済協力に基をおいた構想である。この地域においては、日本とロシア極東地域が除外されている点において非現実的な面がある。旧ソ連の立場においては、黄海への直接進出が不可能なために積極的な参与が難しく、北朝鮮も日本海地域に自由貿易地域の設置を考慮しているなど、日本海(東海)地域への進出を図っている。旧ソ連は中国が豆満江地域の開発に大きな関心をもっているのと違い、環日本海経済圏または東北アジア経済圏が形成される場合、ロシアの極東地域の中でもウラジオストクとナホトカ地域を中核都市にしたい意向のようである。これはロシアがすでに1988年ナホトカを経済特区に指定し、外国企業を誘致しており、1991年には極東最大の軍港であるウラジオストクまでも開放し、外国企業を誘致しようとしており、最近ではナホトカとウラジオストク地域をすべて自由貿易地域として開発しようという計画もある。

3. 3 豆満江流域開発計画

中国・北朝鮮・ロシア国境に沿って流れる豆満江流域である三角地帯(中国側は防川、北朝鮮側は先鋒、ロシア側はポシェトまたはハサン地域)の共同開発を通して、この地域の森林開発、社会間接資本の形成、

経済特区の設置を通した中継加工貿易、工業化などを促進しようとするものである。同計画は当該国のみならず、韓国・日本・モンゴルが参加を希望しており、現在UNDP(国連開発計画)も積極的に支援しており、その前途は明るい。この計画の長期的目標は北朝鮮、中国、ロシアが占めているこの地域を、世界的な資源加工および製造業さらには中継貿易の中心地として開発するということである。豆満江地域が日本や韓国に隣接しているのみならず、シベリア横断鉄道と中国横断鉄道との連結が可能であるため、交通の中心地となる可能性が大きい。豆満江地域を通した日本海への出口の確保は、中国東北地域の対外貿易を大いに発展させるだけでなく、ウランバートルから長春を経て豆満江地域を連結する輸送路が完成すれば、モンゴルの東北地域の開発が非常に容易になることである。



図們江(豆満江)河口周辺図

しかし今まで関係国は、この計画に対して自国の利益と個別的特殊性に基をおいた計画を提示しているため、これらの国家間の利害を調整する上で相当な時間が必要であると予想される。例えば、貨物を自国の港口を通して日本海に直送するため、中国は防川を、北朝鮮は先鋒港を開発しようとする計画をもっている。一方この地域は、北朝鮮、中国、ロシアの3国の国境が接しているため、東北アジアの中核都市として発展する可能性は大いにあるが、この地域の道路、鉄道、通信網など、社会間接施設が不足しており、これに対する莫大な投資が前提になってこそ円滑な開発がなされるのである。

4. 東北アジア地域の内陸輸送の現況と展望

東北アジア地域の国家は長い間、政治的、軍事的な対立関係にあったため、同地域の国家間を連結する 航空、道路、鉄道、港湾、海上路などの社会間接施設の整備が大幅に後れており、東北アジア地域の協力 問題と関連して、社会間接施設の整備が最優先的に解決されなければならない問題として指摘されている。 特に東北アジア地域の経済協力を円滑に発展させるためには、中国、ロシア、南北朝鮮をすべて連結する 鉄道網だけではなく、国際ハイウェイ網の内陸輸送体系が構築されなければならないであろう。

このような東北アジア地域の内陸輸送体系の発展展望は、現在、南北朝鮮の政治軍事的対立によって、早期の実現が難しいのが実情である。東北アジア地域からヨーロッパ大陸まで貨物を輸送する輸送ルートとして、海上ルートとシベリア横断鉄道(TSR: Trans Sybria Railway)ルートを使用することによって、

- ①中国の蓮雲港から出発して蘭州とウルムチを通過し、TSRに連結される中国横断鉄道(TCR: Trans China Railway)
- ②中国の天津から出発して北京を通過しモンゴルのウランバートルを経由し、TSRに連結するモンゴル横断鉄道(TMGR: Trans Mongolia Railway)
- ③中国の大連港から出発して満州のハルピンを通過し、TSRに連結する満州横断鉄道(TMR: Trans Manzuria Railway)
- ④韓半島の南端から出発してTSRに連結される韓国横断鉄道(TKR: Trans Korean Railway)まで出現する展望であり、4種類の大陸横断鉄道輸送ルートが競合しながら発展する展望である。

しかし東北アジア地域の効率的な交通網の構築のためには、各輸送手段の長所または特性を最大限に生

かさなければならない。適切な輸送手段の選択も適用区間、距離に従って輸送効率を最大化することができる。ここにおいて国際ハイウェイの妥当性を見いだすことができる。高速道路輸送は短所もあるが長所も大きい。到着、出発時間サービスと輸送能力に融通性があり、短距離輸送の速度が早く、単位当たりの費用も低廉で、戸口から戸口への輸送(door-to-door)が可能である。国際ハイウェイ輸送は、市場を拡大し特殊化を促進して、生産性と効率を高めることにおいて助けになるであろう。以下に中国、北朝鮮およびロシアの内陸輸送について簡単に考察する。

4. 1 中国

中国は全国各地の自給自足経済圏を建設する地域的自力更生の確立に重点を置いてきた。そのため基本的に全面的な輸送需要が発生せず、輸送の全国的なネットワークも形成されなかった。最近、全国的な経済交流が活発化し、全国的で対外志向的な輸送需要が急増するに従って、自給自足下において形成された前近代的輸送体系は需要拡大に答えきれなくなった。

中国の交通輸送体系の特徴は鉄道と水運、特に鉄道を中心としたものである。その典型的な例として、農産物の短距離輸送に対して、輸送特性に反する非効率的な鉄道輸送が誤用されてきた。しかし80年代以後、中国の持続的な経済発展によって貨物輸送方式が従来の原料・資材輸送中心から、半製品および完成品への輸送比重が増加するに従って、急速な Motorizationが進展しており、道路部門の輸送分担率は急激に増加している。このため、国際ハイウェイの建設は鉄道の貨物輸送の停滞状況を緩和するだけではなく、東北3省を横断する大動脈として、東北経済の発展を加速化し、東北アジアの経済技術の発展を促進する上で大きな役割を果すであろう。

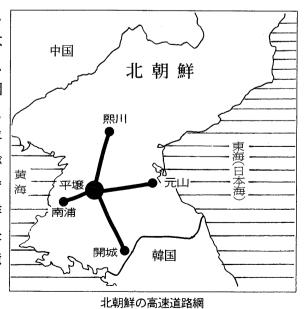
4. 2 北朝鮮

北朝鮮の陸上交通は鉄道輸送に依っている。しかし北朝鮮は比較的道路が発達しており、鉄道輸送の次に重要であり、鉄道がない山間地域では道路輸送が唯一の輸送手段となっている。北朝鮮の道路の総延長は約2万2,000kmで、このうち舗装道路は約1,400km、高速道路は350kmで韓国の2分の1にも満たず、高速道路の総延長は14%以下である。北朝鮮は平壌など重要都市の道路と沿海道路の舗装を推進している。

しかしアスファルトの不足で、平壌の中心道路のみアスファルト舗装し、その他はすべてセメントで舗装した大部分が砂利路である。北朝鮮の道路網の特徴としては、幹線道路は基本的に鉄道と並行していることである。国土の高速道路、主要幹線道路を見ると次のとおりである。

高速道路は平壌一元山間、平壌一南浦、平壌一開城、平壌一煕川間があり、このほか国道が34、主要地方道が440路線ある。主なものとしては、開城一新義州道路で延長が426km、工業区と農業区を通過しており、北朝鮮において最も重要な道路である。高城一穏城道路は延長が968kmで、高城から元山、咸興、清津および中国遼境道路と連結されている。

新義州―古茂山道路は、延長が816kmで鴨緑江に沿っ



て東部と西部の主要道路を連結している。平壌一元山高速道路 は延長が220.6km 、幅員17mであり、21カ所のトンネルで東 西海岸を連結する主要道路である。しかし、この道路は時速 40km以上での走行は難しく、牛馬車と車輌が混合しており、実 際には高速道路としての役割を果たしていないのが実情である。

興、韓半島の自主平和統一、東北アジア総合輸送体系樹立に重要 な政治経済的意義をもっている。第1段階の道路を利用した南 北朝鮮の出入りは、開城〜板門店〜文山をつなぐ国道1号線と、 鉄原~平康をつなぐ国道3号線、そして東海岸の高城~清津をつ なぐ国道7号線を利用することができる。第2段階として第1段 階の陸上交通網が構築され、南北朝鮮の相互交流が円滑になる に従って、南北朝鮮の交通網体系の効率化が切実になる。この 段階に突入すると、単純な陸上路線の連結よりは、東北アジアの 交通体系下において、南北朝鮮の交通体系の現況把握と将来の 方向を設定しなければならない。

統一に備えた南北朝鮮の交通網の構築は、南北朝鮮の経済振 過去数十年間、南北朝鮮の交通政策の違いによる(北朝鮮は鉄

穏城らい 中江 楚山 新義州 平壌(高城 <u>ソウル</u>() (2 蔚山: 南海生馬山 釜山

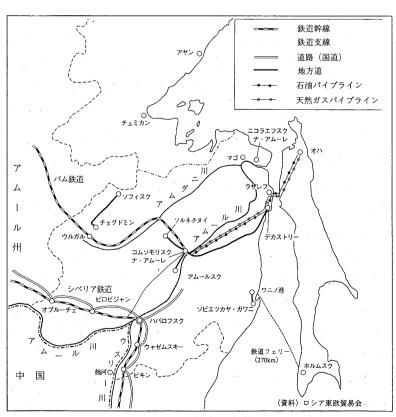
南北統一後、連結が予想される道路網

道中心、韓国は道路中心)異質性を考えあわせた南北朝鮮共同交通計画と関連政策を樹立するに当たって、 国際ハイウェイの開発は一つの助けになるであろうと見られる。特に、国際ハイウェイは、韓国に比べて 劣悪な北朝鮮の道路輸送能力を高めることによって、豆満江三角地帯と隣接する中国東北地域とロシアの

極東地域から出入りする貨物の移動をさ らに円滑にするであろう。

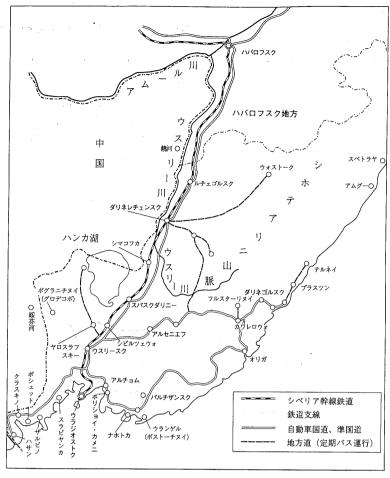
4.3 ロシア

輸送は旧ソ連の地域的分業、生産の特 殊化および経済の全般的な発展を実現す る前提条件である。現在、旧ソ連の西部 において需要される80%以上の原料と燃 料を東部から輸送しなければならず、東 部の生産と建設において需要される大部 分の物資は、西部から輸送しなければな らない。旧ソ連は東西間の最長輸送距離 が約1万km、南北間の最長距離が約4, 000km ある。主要運河は南北向で冬季が 長く、年の半分以上は使用することがで きない。この結果、長い間鉄道が輸送方 式において主導的役割を果たしてきた。 機動性があり、短距離の輸送に適合した



ロシア・ハバロフスク地方の交通、インフラ網

道路輸送は、貨物輸送量においての比重 は大きくないが、増加趨勢にある。また 旅客輸送においては道路輸送が増加し続 け、1989年現在、最も一般的な旅客輸送 手段として登場している。このような点 を考えあわせると、国際ハイウェイの開 発は漸増する貨物と旅客の輸送に寄与す ることは明らかである。旧ソ連の道路は 道程が短く道路事情が悪いだけでなく、 道路網の発展が遅れ道路の輸送効率が高 められず輸送費用が高価である。旧ソ連 の輸送体系の基本的特徴として、輸送網 分布の不均衡を挙げることができる。例 えば、輸送網(鉄道、道路、運河)は旧 ソ連ヨーロッパ地域の南・西部に緻密に 集中しており、シベリア・極東・カザフ・ 中央アジアの広い地域は逆に低い密度に なっている。東シベリアと極東地域は、 輸送力が全国的に最も遅れた地域であ る。これらの地域の輸送施設は、シベリ ア鉄道(TSR)とバイカル・アムール鉄



ロシア・沿海地方の交通網

道(BAM)に過ぎず、これら鉄道の周辺を除いた地域の輸送は大変難しい状態である。

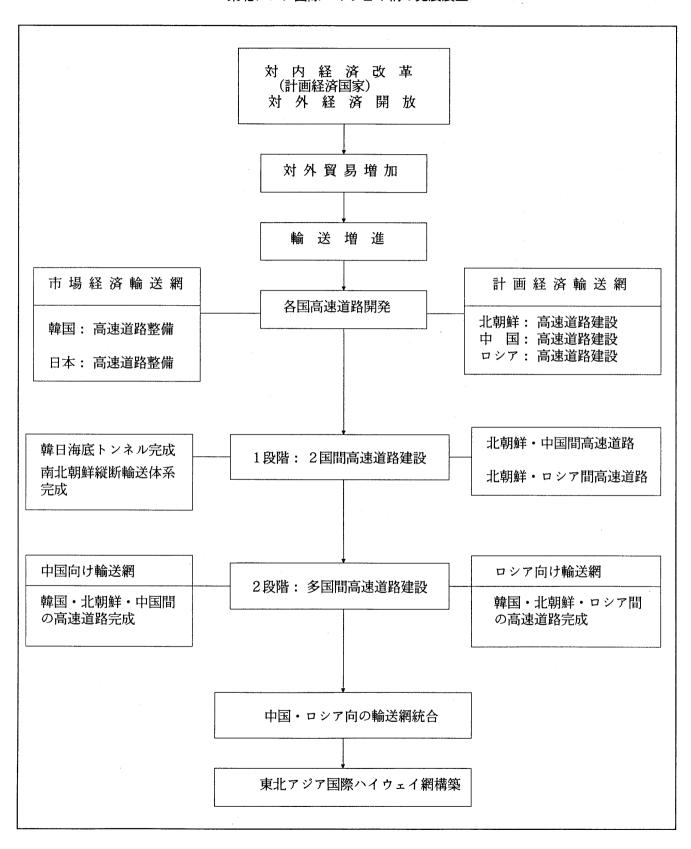
一方、旧ソ連の輸送施設はその役割を十分に発揮できずにいる。本来、水路と道路輸送が担わなければならない貨物の大部分を鉄道が担つており、毎年1,000万トン内外の貨物を50km以内の距離に輸送し、200km以内の距離においてのみ1億2,000万トンを輸送している。これは鉄道輸送量の約32%にもなる。この問題に対して、旧ソ連は短距離輸送を鉄道から自動車に移そうと計画を立てているが、この実行はなかなかはかどらない状況で、国際ハイウェイの開発は、旧ソ連の全般的輸送効率を増大させ、長期的に国民経済の発展に貢献するであろう。さらに国際ハイウェイはシベリア横断鉄道を利用した国際複合輸送をさらに発展させ、東北アジアとヨーロッパ間の貿易を一層促進させることは明らかである。

以上のように、東北アジア地域経済圏が発展していくに従って、国際ハイウェイの構築は以下の図のような段階で進展していくであろうと思われる。

5. 結 論

近年、世界経済秩序が大きく変化していくなかで、東北アジア国家間の貿易は急速度に増加しており、これからも貿易規模はさらに増加する趨勢である。東アジア国家間の協力は、南北朝鮮関係改善に相互連携し推進されなければならず、各国が共同で協力し、輸送網を開発し発展させることのできる道を模索しなければならない。東北アジア地域が、世界地域経済圏とアジア太平洋地域において確固たる役割を果たすためには、鉄道のみならず国際ハイウェイ網がしっかりと発達しなければならないであろう。

東北アジア国際ハイウェイ網の発展展望



国際複合運送や東北アジア広域物流事業の一環として、資本および技術集約的物流事業部門である国際ハイウェイ構築に対する関心が切実に願われている。アジアとヨーロッパを連結するシベリア大陸横断鉄道は、アメリカの近代的な鉄道運営技術を導入して、貨物輸送サービスの画期的改善を図っている。近年、バンコクにおいて開かれたアジア太平洋経済社会理事会(ESCAP)に参加した韓国側代表は、東北アジア鉄道建設のための資金27万ドルのうちで10万ドルを、そしてフランス側が17万ドルを支援することを約束した。また、大陸横断鉄道輸送網は日本、韓国、中国、香港など、極東全域に拡張される展望である。したがって、ここにおいて国際ハイウェイが開通されれば、長期的には海上輸送より更に迅速で精巧な国際複合輸送ルートが構築されるであろう。東北アジア経済圏構築に対する過度な期待は禁物であるが、無条件に不可能であると見るのもやはり禁物である。21世紀においては、過去においては想像もできなかった国際政治経済秩序に大きな変化の波が現われることを直視しなければならない。それは人間主義の復活であり、政治体制に関係なく、民族間の善意の競争と協力時代が到来することを予告するものである。

よって国際ハイウェイ網の構築は、東北アジア地域がアジア太平洋地域と世界地域経済圏において確信的役割をするに当たって大きな助けになるであろう。既存のシベリア横断鉄道が、単に旧ソ連の資源搬出入経路やヨーロッパと極東間の海上輸送ルート代替経路の役割を成しているのに反して、国際ハイウェイは、このような単純輸送連携機能から一次元さらに前進し、ヨーロッパとアジアの既存経済圏域を両端の動力源として、経済の発展対象を国際ハイウェイ網周辺地域に広範囲にわたって物資を流通・需要しながら、資源開発と農業、工業、サービス業および生産と消費の両大機能を効率的に連結させ、もって東北アジア経済圏の起爆剤の役割を果たすであろうと期待される。

*祝、日韓トンネル研究会設立10周年

建設内外装工事一式

禽

有限会社

篠 﨑 工 業

代表取締役 篠 暗 善 四 郎

〒270-01 千葉県流山市鰭ヶ崎1463-16 TEL0471(50)4774 FAX0471(59)4473

河北省高速公路の概況と京丹国際高速公路の意義

Outlook of Highway in Hebei Province and Significance of Beijing-Dandong International Highway



中国・河北省交通庁副庁長 朱 振中氏

ご来場の皆様、中日韓・国際シンポジウムに参加するため、私をはじめとする河北省交通庁の訪日団3名が、中国京丹国際高速公路準備委員会の委託を受け、国際ハイウェイ建設事業団および日韓トンネル研究会のお招きにあずかりましてやってまいりました。まず最初に主催者の方々に深く感謝申し上げます。また、今回シンポジウムに参加される代表各位に敬意を表すものであります。私はこの機会を通し、国際ハイウェイの偉大な理想と日韓トンネルの準備状況に対して理解を深め、また日本における高速道路建設の経験を学ぶとともに、皆様に河北省の道路の発展概況および京丹国際高速公路建設の意義を紹介することができますことを非常な喜びとするところです。そこで、次に前後2つの項目に分け、皆様にご紹介したく存じます。

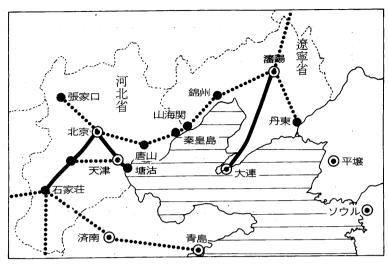
まず初めに、河北省の道路の発展と現状ですが、河北省は、首都北京と天津の2大都市の周囲に位置し、 華北、東北、西北地域の交通の要衝地帯となっています。東は渤海に接する海岸線が487kmあり、西には 山西省の石炭基地に接しています。また、遼寧、河南、山東、および内モンゴル自治区と隣接しているた め、わが省は、北京から全国各地に通ずる重要な通路であり、同時にエネルギー資源の輸送通路でもあり ます。とにかく恵まれた位置にあります。

省全体の人々が経済建設を中心として、改革開放路線を堅持しており、経済の成長が迅速に進んでいます。交通運輸設備では道路整備が長足の発展を遂げています。92年まで省全体の道路の供用延長が48,344kmに達し、その中で中規格道路の延長が44,195kmに至り、総延長の91.4%を占めています。高規格および準高規格の道路延長が30,818kmに至り、総延長の63.8%を占めています。県と県の間に、アスファルト舗装道路を実現すると同時に、郷と郷および村と村の間も車とトラクターで走行できるようになりました。85%の村にはアスファルト舗装道路が通っています。ここ数年来、高規格道路建設が急がれた結果、92年までに2級自動車専用道路と高速道路の供用延長が984kmに達し、総供用延長の2%を占めるようになっています。

しかし道路輸送の基礎整備は、経済建設と社会発展の要求にはいまだ応じきれてはおりません。発展の速度面から見ると、省全体の供用延長は1982年と比べ20.5%伸びたのに対し、同期間に自動車保有台数が3.6倍増加し、省境界を経由する台数も大幅に増加してきました。年々増加の一途をたどる道路交通量は、

道路の通行能力の成長速度をはるかに越えるものとなっています。そのためわが省は交通量の最も頻繁な省の一つになっています。省内の国道・省道幹線道路の混雑区間は50%以上を占め、特に幹線道路が混合交通であるため麻痺状態がますます進み、国民経済の発展に影響を及ぼすほどの大きな障害になっています。

重要な経済幹線道路の混合交通問題を解決するために、わが省は河北省の情況に基づいて、第7期10カ年計画から2級自動車専用道路と高速道路の建設を始

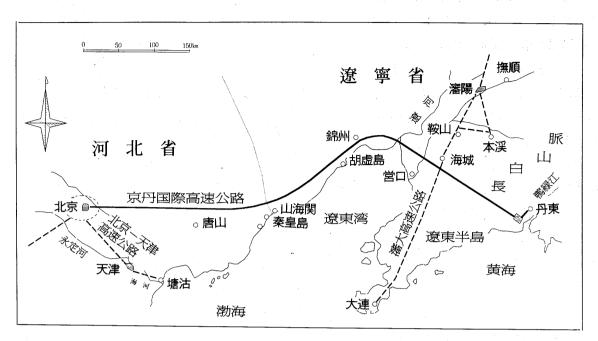


中国東北地方の高速道路計画網

め、現在まで706kmの2級自動車専用道路と219kmの高速道路および片側高速道路がすでに完成しました。そのなかで供用をすでに開始したものに、北京から石家庄までの延長212kmの片側高速道路があります。これは国家計画による国道主要幹線道路のひとつであると共に、河北省の道路網のなかで交通量の最も多い、また経済効果の最も大きい幹線道路のひとつになっています。この道路は石家庄や保定など重要な都市と9つの県、市を通過し、多数の国、省、県、郷の道路を結び、骨格となる道路網になっています。この経済的影響を受ける地域の面積は36,189m²、省総面積の19.28%を占めています。この地域の人口は省全体の28.8%を占め、生産額は省全体の32.9%を占めるに至っています。開通以来、京石高速道路の交通量は急激に増加し、一日あたりで9,000台/日に達しています。そして京石高速道路の開通は沿線の穀物、建築、冶金、電力、紡績などの発展を促進しているだけではなく、省全体の経済振興に大変役に立っています。

改革開放の拡大に対応するため、投資環境をさらに改善し、高速道路建設を一層速めることが必要です。 第8期5カ年計画から2000年まで、わが省が優先して推進すべき主要幹線道路としては、京深道路の河北 省区間、京福道路の河北省区間、京深道路の河北省区間北京から秦皇島まで、天津から保定まで、石家荘 から太原まで、石家荘から青島まで、北京から張家口などの全部で9路線、1,367kmの高速道路あるいは 自動車専用道路が計画されています。北京を交通の要衝として、石家荘、天津を交通の中継地として、10 の省直轄都市や、3つの港、それに2か所の石炭基地などに向けて、放射線状形態をもつ高速道路網を目指 しています。これ以外にも沿海地域道路の整備改善、地方一般道路の整備を進め発展させることや、省内 全体の通行力を高めること等を狙っております。

第二に、京丹国際高速道路の意義について申し上げます。京丹国際高速道路は、世界平和高速道路(文鮮明師により提唱)の一環であり、わが国が計画した高速道路網のなかの重要な項目のひとつであります。このプロジェクトは遼寧、河北、北京、天津の4つの地域を経由する、北京から中国東北地方に通じる重要な輸送路であります。これが完成すれば、中国東北地方の経済成長、国民生活の改善、交通事情の緩和に対して十分な役割を担うことができます。このプロジェクトが中国側に正式に提出されて以来、わが国の政府および関連機関は高い関心を寄せています。すなわち国際高速道路はわが国の経済成長にも、東北アジアの経済成長にも、ひいては全世界の経済成長にも非常に有益であると考えております。近年来、特に鄧小平氏が中国南部を視察し、講話を述べ、中国共産党第14回代表大会が終了してから後、改革開放の拡



中国ハイウェイ計画ルート案

大が進むと共に、急速な経済成長が続いています。しかし、それとともに交通運輸の整備が立ち後れ、首を絞めるような状態となり、わが国の経済成長を制約しています。河北省の事情もその如くであります。

京丹国際高速道路が通過する唐山と秦皇島はわが省の振興都市です。また秦皇島はわが国の開放地域のひとつで、有名なリゾート地でもあります。毎年6月から9月にかけてここを訪れる国内外の観光客は1000万人を越えています。既存の京秦道路の延長は253kmで、そのなかで3級以下の道路延長が91.5kmで、交通事情が悪くなっています。また、既存の道路の中には未開通道路の延長が14km残っていますので、自動車が迂回しなければならないうえに速度も落ちているのが現状であります。京秦道路の交通量は1991年で6,000から10,029台/日に達しました。推定では西暦2000年の交通量が一日あたり11,771台から23,648台、さらに2020年には30,614台から61,505台に達すると予測されています。このため一日も早く京秦高速道路を建設することがわが省にとって急務となります。また、わが省の政府も高い関心をもって2000年までに完成、開通にこぎつける決意を固めました。現在、京秦高速道路の詳細なフィージビリティ・スタディーを急いで行なっています。

京丹国際高速道路建設の各項目の作業過程を早めるために、この機会を通して国際ハイウェイ建設事業団の皆様と、専門家の皆様のわが国への訪問を招請致します。そしてフィージビリティー・スタディーの報告書作成計画について討議し、その報告書を94年までに完成するよう考えています。さらに96年、97年に着工、2000年までの完成、開通を目指しています。このことによって文鮮明先生の提唱した国際ハイウェイの偉大な理想が、どこよりも早く中国河北省で実現することができるように願っています。そのことによってまたわが国の改革開放路線を促進し、経済発展の要求に応えることもできます。

以上、私が述べました意見を皆様が理解して下さり、皆様との協力が成功することを願うものであります。最後に国際ハイウェイの理想が一日も早く実現されますように心からお祈りしながら私の講演を終わらせていただきます。ご静聴ありがとうございました。

会員入会募集

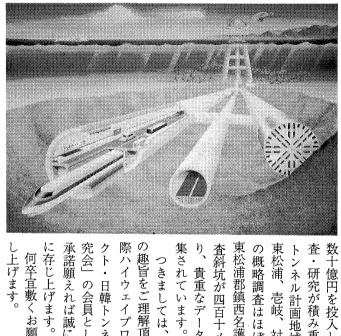
国際ハイウェイ・プロジェクト 日韓トンネル研究会会員入会のお願い



保雄 佐々 長

(北海道大学名誉教授)

(会長・佐々保雄) と調査工事の推進母体としての 「国際ハイウェイ建設事業団」



の趣旨をご理解頂き国 際ハイウェイプロ ジェ 元会」の会員としてご 存じ上げます。 / 諾願えれば誠に幸甚 何卒宜敷くお願い申 、ト・日韓トンネル研 つきましては、

5,000円 1 🗆

年額 個人 1 口 10,000円以上 年額 法人 1 口 50,000円以上

者・文鮮明師によって提唱され、 統一に関する国際会議(ICUS)の第十回ソウル大会において、国際文化財団創設 り決議された「国際ハイウェイ構想」です。この構想は人類が直面している南北問題 るための具体的な計画の一部であります」。本計画は一九八一年十一月十日、科学の 西洋の諸国を高速道路網で連結する壮大なプロジェクトで、未来の理想世界を実現す 東西問題、さらには人種、宗教問題などを解決し、新しい世界文明をつくるという理 念に基づく極めて具体的な提案です。 現在、研究機関として一九八三年の五月二十四日に設立した、「日韓トンネル研究会 |際ハイウェイプロジェクトは日本と大陸を海底トンネルで結び、さらに東洋 会議に参席した一〇九カ国、 七七〇名の科学者によ

涎

旨

の両団体によって運営され、日韓トンネル実現に向けて満七年間 東松浦郡鎮西名護屋では地質調査の為の調 の概略調査はほぼ完了しています。 査・研究が積み重ねられ、その結果、 数十億円を投入し、幅広い分野における調 り、貴重なデータが収 査斜坑が四百十メートルまで掘削されてお トンネル計画地域と予想されている区域 対馬)の陸上部及び海上部

【お問い合わせ・お申し込み】

国際ハイウェイプロジェクト・日韓トンネル研究会

東京都渋谷区神山町12-3 アーバン神山202 TEL03(3481)6977 FAX03(3481)6295

(パンフレット等の資料のご請求は上記までお問い合わせ下さい。)

第2回日韓中・国際シンポジウム -

【第2部】パネルディスカッション

1993年6月17日

東京



第2回日韓中国際シンポジウム・パネルディスカッション

■大塚茂氏■: ご紹介を受けました大塚でございます。第二部のパネルディスカッションのコーディネーターをいたします。テーマは先ほどの第一部に3人の講師の方が触れられました「東北アジアの開発と国際ハイウェイー―日韓トンネルの役割」ということでございますが、実は本日は先ほどの講師の3人の方以外に、韓国から3人、それから中国からお二人のパネリストが参加されることになっております。各パネリストから先ほどの3人の講師が指摘いたしました論点等につきましてご意見を賜りながら、第二部のパネルディスカッションを有意義なものにしたいと思います。



(弁理士、日韓トンネル研究会 常任理事)

大塚 茂

ご承知のように、このテーマにありますような国際ハイウェイ、日韓トンネルの問題は新聞紙上でもしばしばとり上げられるようになりました。世界の景気が冷えきっているときに、産業インフラの一番大きな役割を占めています道路網の整備ということにそれぞれ各国とも関心を寄せてきました。そういうことの証左だと思います。当研究会も既に十有余年をかけまして、日韓トンネルを初め国際ハイウェイの問題につきまして、専門家によるそれぞれの研究を進めて参ったわけでございますが、昨年を含めましてここに日本と韓国、中国という東北アジアの3国が、それぞれの専門家を集めまして、このような国際シンポジウムを開催できるようになりましたことは、われわれとしましても非常に意義深いことと考えております。それではこれから1時間40分ぐらいの時間でございますけれども、まずパネリストをご紹介申し上げま

す。先ほどの3人の講師の方につきましては、ご紹介する必要もないと思いますけれども、韓国からは先ほどのパネリストの方の他に、尹世元氏、氏は韓国の成和大学校の総長をやっておられまして、韓国側の国際ハイウェイ研究会の会長を務めておられる方でございます(拍手)。そのお隣に金栄輝氏がパネリストとして参加していただいております。氏は韓国の、同様に成和大学校の理事長をやっておられる方でございます(拍手)。そのお隣が高冠瑞氏でございますが、氏は釜山水産大学校の教授でありまして、国際ハイウェイ研究会の副会長を務めておられる方でございます(拍手)。そのお隣は先ほどご紹介ありました朴明燮氏でございます。そのお隣に中国から先ほどご講演をされました朱振中氏。朱氏のお隣が河北省交通庁の所長を務めておられる康雄偉氏でございます。そのお隣は河北省の交通庁の課長をやっておられる馮西禄氏でございます。(拍手)。私のお隣は先ほども非常に貴重なお話をしていただきました福岡大学工学部教授の吉田信夫氏でございます(拍手)。以上、本日この第二部のパネリストとしていろいろご貢献をさせていただく諸先生方でございます。

このパネルディスカッションの進行のプロセスといたしましては、初めにそれぞれ先ほど述べられました講師の方も含めまして、5分から7~8分ぐらいの時間をかけまして、一つ本日のテーマ、それから本日講師の方が述べられました論点等につきまして、講師以外のパネリストにつきましてはご意見をいただく、こういうような段取りで進めたいと思います。吉田先生から先ほどの論点で非常にはっきりいろいろ触れていただいたわけでございますが、それに何かつけ加えるようなことがありましたら一つ簡単に述べていただき、そういうことで私の方から左の順でパネリストの方にご意見をいただきたいと思います。吉田先生どうぞ。

■吉田信夫氏■: 先ほどは時間がなくて触れなかったんですが、実は私、九州におりまして、九州の24時間国際空港にちょっと触れましたけれども、それをちょっとしゃべってみます。そこでいつも引っかかるのは実は財源でございまして、その建設効果だとかいろんなメリットは分かるんだけれども金はどこから持ってくるんだという話にいつも引っかかるわけです。それにつきまして先ほどから、日韓トンネルは私、詳しくは勉強しておりませんが、かなり膨大なお金がかかる、そのお金をどうするかということはもう大分これまで議論されていると思うんです。



吉田信夫

(福岡大学工学部教授)

実は新幹線がらみでヨーロッパのSSCFというかフランス国鉄ですか、

で存知のTGVの新線建設をどうするかというような議論だとか、それから今香港では例のカイタク空港の代わりに新しい空港を施工中でございまして、先週実は月曜日まで香港におったわけです。それからお隣の国の韓国では、ニュー・ソウル・メトロポリタン・エアポートという仁川沖の空港問題、これもかなりお金がかかるようでして、大変韓国の方は今政府の方もお金が苦しいということです。そういう財源調達の問題で一番、どうやるかという議論の時に先ほど中国の方から京丹国際高速道路の話がありましたけれども、将来お金が採算性がとれるところは、ご存知のBOT方式でやれるわけです。つまりみなさんご存知のドーバー海峡もユーロトンネル社とトランス・マンシュ社というのがやってまして、先ほどご紹介した通りですが、財源を見直したいというような話があります。香港のカイタク空港の新しい移転問題も、実はこれは空港を中心にして十大プロジェクトがあります。メインは新しい空港でございまして、これは造成は香港政府がやりますけれども、運営していく時には、これはBOTでやるのか、という知恵の出しどこ

ろであります。したがいまして需要があって将来採算性が見込めるところは、どういうような方式でもよ ろしいんじゃないかと思います。

もう一つうまい事例は、実はご存知だと思うんですが、フランスでいわゆる新幹線のTGVが走っておりまして、一番最初に走ったのがパリから地中海のある町でありますが、これは実はローカル鉄道でございますので、フランス国鉄自身が新線を建設しました。これは儲かるからよろしいということでやったわけですが、それから2年ぐらい前に開発しましたアトランティック線というのがありまして、これはパリから大西洋側のある町までですが、実は地中海に行く線よりも採算性が悪いので、フランス政府とフランス国鉄が金を出しましょうという、かなり柔軟なやり方です。さらにこれから計画が進んで行く、パリからドイツの方に向かって行く新線については、採算性が悪いので、これはいま申し上げたフランス国鉄とフランス政府、それに地方自治体も金を出すという形で財源を調達しております。日本の新幹線は規格品というか統一的なやり方でやるということで財源をとりつけますが、外国ではかなり柔軟というか、その地域地域に応じて地方で分担しなければいけないところは分担するというやり方だろうと思います。そういった意味で、これから日韓トンネル、どういうふうに財源調達されていくのか、私共々皆様の知恵を借りなければいけないんですが、それについて関連、関係ある皆様方のご発言を聞きたいと、かように思っておりますのでよろしくお願いいたします。

■大塚氏■:次は尹先生でございますが、尹先生はご紹介するまでもなく、韓国側ではこの国際ハイウェイ問題につきましていろいろとご貢献をされている方でございまして、この前も私、親しく先生とお話ししました折、「とにかく心の問題だ」と、われわれは心の問題を忘れておるというようなことをおっしゃって、非常に感銘を受けたわけでございますが、物理学者といいますか科学者であって、しかもその精神面において非常に豊かないろいろな見識をもっておられる、尊敬している方でございます。尹先生からひとつ。

■尹世元氏■:ご紹介の通り私は物理を勉強した者で、こういう分野に対しては専門的な知識をもっていないので、非常に恐縮に思っております。私は吉田先生の論文を読んでいろいろなことを勉強させていただいたことを非常にありがたく思っています。

先生の論文を読んでの第一の感想は、公的社会資本の部門別設備の水準の項がありますが、日本に関するものなのか、それとも世界的なものか、だいたい私の推測では日本に関するものではないかと思うんですが、こういうのは韓国の立場から見て、国と国との地域差、国家間との差から部門別の整備水準が違うんじゃないかと思うんです。



尹 世元

(成和大学校総長、韓国・国際ハイウェイ研究会会長)

もう一つは、日韓トンネルだけでも6兆円の資金を必要とする。それは日本が全部掘ると、トンネルを完成するための費用だと、そう推定するようなことをして定めたものだと思うんですが、このような建設はだいたいにおいて国際間の事業として行なわれるんではないかと私は思うんですが、この場合に実質的なものを日本と韓国、また国際的企業連合が入り込むかも知れないけれども、そういうものの分担はどういうように考えるのか。またその後に起きる生産誘発係数というものがあって、その生産誘発係数のシェア、日本と韓国とのシェアはどういうように考えるのか、等について前もって合意がなければ具体的な進行は

難しいんではないかと、吉田氏の論文を聞いて感じたことの一つであります。

もう一つは日本ではリニア中央新幹線を計画中と思うんですが、これが東京 - 大阪間だけか、それともそれを延長して福岡・博多までか、ということに対してどういうご意見がございますか、ということを質問したいと思うんですが。日韓トンネルにはいろいろの輸送手段が考えられるけれども、その場合、東京-大阪間だけのリニア・モーターカーよりは、九州まで延長して日韓トンネルまでも延長し、将来は釜山とソウル、そして大陸の北京までもそういうようなリニアモーターカーで行った方が、輸送手段としていいのではないかと、考えます。一昨日、韓国ではソウルと釜山間の高速電鉄の計画の一端が発表されて、日本の新幹線はちょっと除外されて、フランスとドイツで開発したシステムを公表するという報道がありましたが、そういう韓国の情勢とあわせて、近い将来の問題というよりもこれは20世紀を持ち越すと思う、こういう日韓トンネル計画、国際間の全般的な輸送系統をどういうふうにもって行くのが望ましいかということに対しても先生のご意見があればと思います。

■大塚氏■:どうもありがとうございました。先生は輸送問題は素人だとおっしゃりながら、質問はきわめて鋭い非常に重要な点を突いておられます。この4点につきましては一応パネリストの方からご意見というか、それぞれの所論を発表していただいて、後に吉田先生の方から質問に答えるという形でご意見をいただきたいと、こういうふうに考えますので先生一つよろしくお願いいたします。(誌面の都合上、返答の部分は割愛させて頂きました。)では次は、先ほどご紹介しました金先生の方からお願いします。

■金栄輝氏■: ただ今ご紹介されました金と申します。私は、今回日韓トンネル研究会主催の会議には初めて参加しましたけれども、今日3人の先生方から立派な論文を拝聴してとても大きな感銘を受けました。とくに吉田先生の「日韓トンネル開発による経済的な波及効果」に対してはとても考えさせるものがありました。今韓国において、京釜高速電鉄と仁川沖の新国際空港建設計画の二大事業について大きな議論がなされております。前の政権の時に二大事業をすることが決定されましたけれども、新しい政権に変わりまして、これは果たして予定通りになすべきかどうかという問題も討議されております。その必要性は皆認めておりますけれども、いま韓国が当面しているいろいろな問題がありますので、ほかの問題をよ



金 栄輝 (成和大学校理事、韓国・国際 ハイウェイ研究会顧問)

そにしてこの二つの問題に莫大な投資をすることができるかということのために大きな議論が起こっているのであります。

日本は韓国と比べますと、もう既に何十年も前から東京大阪間に新幹線が走りましたし、今は整備新幹線という大きな計画が実行されていると聞いております。しかし日本の経済力と韓国の経済力はとても大きな差があります。もちろん韓国も今一生懸命経済発展のためにやっておりますけれども、やはり韓国が一番問題にしているのは南北間の統一問題、これが最も大きい問題として浮かび上がっております。これは安保問題、韓国民族の宿願を達成するという意味において、この南北統一問題に一番大きな比重をおいて政府がやるのは当たり前のことだと思います。もちろん今現在の世界の趨勢が世界家族化、そして地球村建設という理想を求めておりますので、この日韓トンネルあるいは国際ハイウェイプロジェクトというものは、必ずなされなければならないものであることはこれは誰もが認めるところであると思います。

それで、そういう意味において今すぐには実現はされないと思いますけれども、しかし将来のために、こ

の問題に対する研究はこれからも重ねていかられなければならないと思いますし、これに対して立派な研究がなされているということ、これはとても心強いものであると思います。

私も多くの研究はこれからしなければなりませんけれども、特に経済面に対する波及効果、これに対する研究がもっと進められて、ここに投資することが結局は国の発展のために、また世界の発展のために大きな貢献をするということがはっきりすれば、いくら難しい問題があったとしても、このプロジェクトに投資をすることが可能になると思うのであります。でありますから、こういう問題をもっと広く知らせて、多くの支持を得られるようにすることが大事ではないかと思うのであります。今日発表された論文は皆立派なものでありまして私もこれに対してもっと研究をしていきたいと思います。

■大塚氏■:どうもありがとうございました。韓国にとっては、南北の統一、統合という悲願があるわけでございますが、この南と北とを結ぶ一つのとっかかりというのがまさに国際ハイウェイといいますか、グローバルビレッジを築く上において、国際ハイウェイ、まあ韓国と北朝鮮の場合は国際というのはちょっと当たらないかも知れませんけれども、いずれにしましても両国をまたがるハイウェイの建設ということに非常に意義を感じておられるということにつきましては、われわれも同感でございます。これこそ日本を含むアジアの平和のために絶対必要なことである。そういう趣旨でわれわれも非常に感銘を受けた指摘だというふうに考えております。

次に先ほどの朴氏と同じ釜山水産大学で教授をされております高冠瑞氏からご意見を賜りたいと思います。

■高冠瑞氏■:日本語は下手ですけれども、時間を省くという意味で日本語でしゃべらせていただきます。まずいところがあると思いますけれども、よろしくお願いします。佐々先生の髭は白いですけれども、私の髭はまだ黒いほうです。これが白くならないうちに何とか本工事に取り組みたいという願いをもっています。そういう熱心さは失いたくないという気持ちですけれども、いろいろな面で、まだカウンターパーツとしてまともに韓国の方から助けができなくて、これからもっと努力しなければならないということを感じています。神様のプログラムと人類が追求する理想郷とはいつも一致しています。神様のプログラムと人類が追求する理想郷とはいつも一致しています。その具体的な方法が国際ハイウェイだと私は考えています。神は愛から人類をつくり、世界を創造なされたけれども、私たちはそのでは、



の子供として、神様のその願いを私たちの手でやってのけるという、そういう気持ちで国際ハイウェイを いち早くつくって世界平和をもたらす。その具体的な方法が国際ハイウェイだと思っています。

そういう意味で私の大学では海上探査船を今年水進させました。これまで陸上でのボーリング調査はどうにかなりましたけれども、これから韓国側では海洋探査、特に音波探査の方がまだまだできていない、そういう状況になっています。韓国側としてはそれをどういうふうに行っていくかということが大きい問題であると思います。また技術面も問題ですけれども、過去においてはフランスとイギリスも仲がよい関係ではありませんが、韓国と日本もそれ以上に仲がよいとはいえない関係にあります。そういう意味で、関連する国家間の情報交流とか、相互の理解、そういうことを緊密化させるということがまた一つの大きな問題と思いまして、関係するわが国の人々に理解を求めるということも、大切な仕事だと思っています。今

後はこの国際ハイウェイの目的とその影響を理解してもらって、国民がそろってこれに賛成して、いち早 くこのトンネルが完成するよう努力したいと思っています。

質問ではありませんけれど、中国側の発表の中で高速道路とか一級自動車専用、二級自動車専用という言葉がありますけれど、それをもっと明確に理解するという意味では、その差がどういうことで区別されるかということをちょっと説明していただければと思います。よろしくお願いします。以上でございます。

■大塚氏■:どうもありがとうございました。高先生のお話の中でわれわれ感銘を受けるわけでございますけれども、われわれの日韓トンネル研究会の十有余年の歴史といいますか、いろいろとディスカッションを重ねて、研究も進めて参りましたけれども、その中で一番の話題というのは、日本でいろいろと技術的な研究を進めてそれぞれの実績もあげてきているのですけれども、日本が独走して韓国側で一向に反応がないと、韓国側の方でそれに呼応する姿勢がないということで、若干焦燥感に駆られていた時代もあったわけでございます。いずれにしても両方が手を携えてやれるような態勢の環境ができたなという感じをもちまして、ただ今のお話、私にとりましても非常に喜ばしいお話だというふうに考えております。質問がこれまた先ほどの例によりまして、後ほど中国の方から質問に対する解答をお願いしたいと思います。

韓国側の最後で、先ほどの講師をされました朴氏でございますが、非常に若い方で元気のいい、しかも 歯切れのいい一つの論点を示していただきました。朴氏まだ何かそれに付け加えるようなことがございま したら一つお願いいたします。

■朴明燮氏■:皆様もご存知のように、フランスとイギリスの間で初めてトンネルを造ろうとした当時のことを振り返りますと、私自身の記憶では、正確かどうかは分かりませんが、ナポレオン時代からイギリスとフランスの間にそういう海底トンネルを通すという構想がありました。しかしその計画に反対したのは大陸のフランスではなくて島国のイギリスであったということです。今現在、韓国と日本ということを比較してみますと、韓国国内よりも日本の方が、同じ島国でありながら関心をもっているというのを見ますと、イギリスと日本というのは同じ島国という立場でありながら、非常に対照的な反応を示しているということに関心をもちました。それらの関係というのは、イギリスとドイツ、特に第二次世界大戦以降の



朴明燮

(釜山水産大学校貿易学科副教授)

韓国と日本の関係、そういったものを見ますと、それは当然理解できるのではないかと思いますし、またイギリスとフランスの海底トンネル、その当時の国民の反応を見ますと、フランスの国民というのはそういう海底トンネルが地域的にできるということに対して非常にいい反応を示したのに対して、イギリスは鉄道網が通ることに対して国民たちも反対していたということを知っています。

私自身は、もちろん日本と韓国というのは過去のいろいろな歴史がありますけれども、現在の世界の流れというものを信じたいと思います。特にECの統合、EEAへの移行とか、あるいはNAFTA、アジアにおいてもASEAN、アフリカの統合など、これらの国々が経済の統合、融合というものを中心として、地域的にも協力していくというそのような情勢を見せておりますので、東アジア、東北アジアにおきましてもそのような経済的な融合、いわゆる統合というものをなすために協力をして行かなければならないのではないかと信じています。

みなさんご承知のように今、APECなどが経済、政治、文化、いろいろな面での統合をめざして多くの国がAPECの方に参加していますけれども、これは一つの大きな強力な経済圏の形成であると私は見ておりますし、東北アジアにおきましても、リージョナル・エコノミック・コミュニティ、そういったものが人や財力や経済を通して、いわゆる人が移動することによって経済の統合あるいは経済的な発展というものがなされていくのではないかと考えています。ヨーロッパの情勢を見ますと、昨年のオーストリアなどのライン運河の竣工によりまして、いろいろな経済圏というのが運河というものを通して連結されるようになってきました。またドイツにおいてはライン、ドナウ、このような大きな運河の完成によって、また内陸部まで運河というものを利用して、経済的にも結びつきを強めている中で、その運河の完成というものが25年の歳月を要しまして完成に至ったという事実を見ます時に、もちろんその運河に対して30年前、50年前にそういうようなプロジェクトをたてた当時は、当時の人々はそれに対してむしろ反対の立場をとっていたという事実があるわけです。ですからこれと同じようなことがこの国際ハイウェイについてもいえるのではないかと、このように考えています。

このような東北アジアの経済圏というものを、あるいは世界的な経済協力というものは政治的なイデオロギーの非常に似ている、同じような立場においてそれが可能になってきましたし、今では意味をなさなくなってきましたコメコンなどもそのようなところに統合されているわけであります。ところが半面、東北アジアにおきましては、社会主義の国家、それから資本主義の国家というようなイデオロギーの違った国家があるということが一つの問題となっていますし、その中でもっとも問題となるのは北朝鮮の経済の問題、それから政治の問題、そのような問題が解決されない限り、東北アジア地域においてのいわゆる国際ハイウェイプロジェクトというのは難しいのではないかという観点と、それから中国に関しては市場開放がなされましたけれども、そのような中国側からの北朝鮮に対する政治的な、あるいは文化的な働きかけというものが非常に大きなポイントとなるのではないかと思います。

政治的には、非常にそういう意味においては北朝鮮の立場というものは微妙であります。それは明らかでありますけれども、経済的な面で見ますと日本の果たさなければならない役割というのも非常に大きなものだと考えます。特に今まで50年間、経済におきましては、この東アジアにおいてリーダー的な役割をして参りましたし、このようなハイウェイプロジェクトに関しても中国とかロシア、そのような地域における技術的な提供というものは非常に重要になって参ります。特に韓半島における日本の役割というのは、隣国が平和に暮らすことによって、日本の平和というものも維持されるであろうし、逆にそのような隣国が本当に難しければ、日本のこれからの経済発展というのも非常に難しいといえるのではないかと思います。

先ほど個人的にですけれど、吉田氏が発表された論文の中で、リージョナブル・コーポレーションという一つの発想というものに私は非常に感銘を受けましたし、自分自身が発表した部分につきましてもまだまだいろいろな研究を重ねてこれから頑張って行きたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

■大塚氏■:どうもありがとうございました。非常に国際的な経験豊かな朴氏がナポレオンあるいは ヨーロッパのいろいろな事情を例に引きまして説明されて、日韓トンネルの意義につきましてわれわれは その意識を深めたものと思います。ナポレオンにつきましてはご承知のように、ドーバー海峡にまたがる 国際トンネルの提案者といいますか、その擁護者の一人であったというふうにわれわれも承知しておりま す。とかくナポレオンというのは制服王とか、侵略王とかいう点だけではなく、私の専門の工業所有権の 関係でも、ナポレオンがフランスのデザイン法のもとをつくったというようなきわめて文化的にも高い識見をもった政治家でありました。今やはり日本と韓国の間にいろいろしこりもあるわけですけれども、ナポレオンをそのまま例に引くことはいいかどうかは別にしまして、やはりナポレオンのような識見の高い政治家が日本あるいは韓国、どちらでも結構だと思いますが、ここに出てきてこういう国際問題を円滑に処理し、アジアの平和のために万世に残るような金字塔をたてる、そういうことをやれるような政治家がほしいなと私はひそかに思っているわけであります。

さてその次は中国の朱振中氏でございますが、先ほどいろいろと河北省のハイウェイの問題につきましてご説明を聞きまして、まず一国でハイウェイの問題が解決すると、その次は二国間の問題、最後には多国間の問題というふうな朴氏の先ほどのアプローチの一つの構想から考えますと、いよいよ中国にもその多国間構想のアプローチの火がついたなということで、私も非常に感銘を受けて聞いておったわけです。朱氏そのほかに何か付け加えることがありましたら一つお願いするということと、また同時に先ほど高先生の方から一級道路、二級道路というんですか、その道路につきましてご質問がありましたので、あわせてそれにつきましてもご解答をいただければと思います。

■朱振中氏■:一級とか二級という高速道路というのは、中国が特別に設定した基準ですから、ちょっと他の国の区別と多少違うと思います。国際道路の基準とは違います。一級道路というのは封鎖式、いわゆる外から入れないという状態をつくる高速道路であります。それでは次に私の個人的意見を申し上げます。中国は発展途上の国です。私たちの河北省は経済の発展という全国的なところから見ますと、いわゆるまん中辺の上の方にいるというような状況でございます。高速道路をつくるということから見ますと、私どもの国自体は最近それを始めたばかりであるといえますし、私たちの省もやはり同じような状態でございます。私たちの国でいいますと、これは遼寧省でございますけれども、瀋陽と大連の間の瀋大高速道路、それから私たちの省の中では北京と石家荘の間の高速道路、この道



朱 振中 (中国・河北省交通庁副庁長)

路の影響というものは私たちの政府ばかりでなく国民全体に対しまして、次のようなことを認識させました。といいますのは、経済発展というものをなすためにはどうしてもやはり高級な道路、高速で走ることのできる道路を整備することだと、それがまず必要だということを私どもに認識させました。

今の北京から東北地方に至るところの鉄道というものを考えてみますと、これはまだ輸送量というものからいきますと、10分の30しかそれを満たすことができないということになっております。したがいましてこのように輸送力が足りないということでありますから、何としても早く北京から丹東まで、特に私どもの省内におきますと北京から秦皇島までの一区間というものを早く建設する必要があると考えております。そしてさらにそれは急を要することでございます。

私どもの省政府におきましては、このプロジェクトを非常に注目しております。交通庁、交通に関わるところの者たちに対しまして非常にこうしたことに対して強く推し進めるようにという指示を出しております。なるべく早くこれを完成するようにと。この道路の建設というものが、わが国の東北地方におきますところの経済発展に対して非常に有利であるとともに、同じく河北省に対しましても良い影響を与えることができます。

それはまた国際的に見ますと、いま各国との間ではさまざまな交通手段を用いて便宜を図っておりますけれども、たとえば飛行機であるとか、水運であるとか、道路であるとか鉄道であるとか、これらのいろいろな輸送形態をもっておりますのを各国がお互いが連携をもちあってこれらの総合的な体系というものを考えていく、お互いにそういうことをすることによって初めて国家間におけるところの経済的な発展、あるいは文化的な交流、こうしたことを促進することができるのではないかと考えます。

したがいまして、国際ハイウェイというものをつくろうというこの提示というものが、これはやはりそのほかの輸送手段というものと同じように必ずや各国それぞれの国の経済的発展、さらには技術的な発展、そして文化の交流をもたらすものと確信しております。私が心から願うことは、この京丹国際高速道路というものに対するところの、早期の事業化調査(フィージビリティ・スタディー)というのを済ませ、ぜひともわが省におけるところの計画というものと一体化させ、2000年前に必ずやこの道路を実現させていただきたい、このように考えている次第です。

■大塚氏■:どうもありがとうございました。中国は偉大な国であります。万里の長城を築いた国でもあります。万里の長城はご承知のように、国際化を阻むといいますか、外敵を阻むわけですから国際化を阻む大事業でありましたけれども、今朱氏のおっしゃったような京丹国際ハイウェイにしても、河北省の国際ハイウェイにいたしましても、まさに国際化を早めよう、促進しようという大事業でございまして、必ずやこれが達成されるものとわれわれは信じております。

日韓トンネル

ネオ・シルクロードの起点から

プロジェクト

北海道大学名誉教授 佐々保雄 監修 国際ハイウェイ建設事業団編

絶賛発売中

定価 2,000円 四六判・上製本・260頁



商品のお問い合わせは

本郷路社 ☎03(3481)5731(代)

〒150 東京都渋谷区宇田川町37-13 国際ハイウェイプロジェクト、日韓トレネル建設の専門情報をお伝えしています。

日韓トンネル研究会九州支部設立 10 周年記念

第2回日韓中・国際シンポジウム

【テーマ】

「東北アジアの開発と国際ハイウェイ・日韓トンネルの役割」 サブテーマ:「プロジェクトの波及効果と課題」

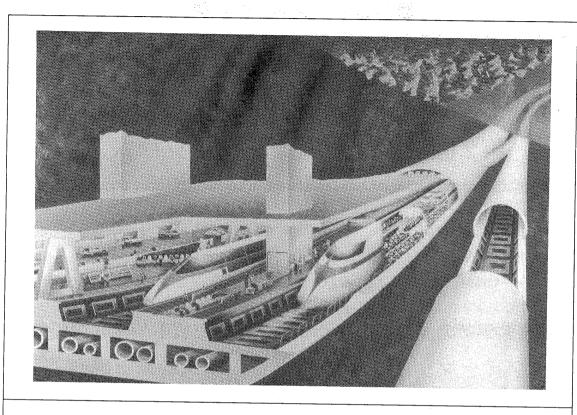
◇日 時:1993年7月26日 PM 2:30~ ◇会 場:福岡・博多都ホテル

◇共 催:(日本)国際ハイウェイプロジェクト・日韓トンネル研究会九州支部

財団法人亜細亜技術協力会・日韓トンネル研究専門委員会

(韓国) 国際ハイウェイ研究会

(中国) 京丹国際高速公路準備委員会



没稿原稿

を受け付けています。

当研究会では、日韓トンネル計画の向 上発展を図るために、次の要領で広く有 益なる原稿を募集しております。

- (1) 原稿の類別は論説研究・地質・設計・施工・環境などの技術面に関する新工法紹介、または連載講座・随筆・紀行文などや文化・経済・政策などのソフトに関するものとし、ニュース的写真・工事写真・設計図表なども募集しています。
- (2) 原稿用紙は既製の四百字詰原稿用紙を使用し、できるだけ新しい資料を採用し、かつ現代的な用字用語で書いてください。 なお原稿の枚数は所定用紙で20枚以内(但し図・写真のスペースは別)とします。
- (3) 事務局で多少記事の体裁や用語を改める点、また編集の都合により一部省略

させていただく場合のあることなど、あらかじめご了承いただきます。

(4) 原稿には題名(英文題名付記)、勤務先名、勤務先(自宅)住所、氏名(ローマ字付記)、電話番号を明記してください。

なお、ご不明な点や、当研究会に関するご意見・ご感想などありましたら、研究会事務局宛にお寄せください。

国際ハイウェイプロジェクト 日韓トンネル研究会

〒150 東京都渋谷区神山町12-3 アーバン神山202 TEL03 (3481) 6977

日韓トンネル研究会九州支部設立 10 周年記念

第2回日韓中・国際シンポジウム

■第1部■ 各国パネリスト発表

【パネリスト】

- ■プロジェクトの波及効果の評価と課題 吉田 信夫氏(福岡大学工学部教授)
- ■文化共同体理念からみた東北アジアハイウェイの重要性 李 瑞行氏(韓国、韓国精神文化研究所教授)
- ■中国ハイウェイが東北アジアに及ぼす影響」 常 玉良氏(中国、遼寧省交通庁副庁長)

【コーディネイター】

樗木 武氏(九州大学教授、日韓トンネル研究会九州支部理事)

■第2部■ ディスカッション

【国外からの参加者】

- ・高 冠瑞氏(韓国・釜山水産大学教授、国際ハイウェイ研究会副会長)
- ・成 百詮氏(韓国・㈱韓国海外技術公社社長、韓日トンネル技術研究会会長)
- · 李 建培氏 (韓国·㈱韓国海外技術公社常務理事)
- ・趙 惠安氏 (中国・京丹国際高速公路準備委員会委員長)
- ・李 樹石氏 (中国・遼寧省交通庁計画処処長)

THE SECOND JAPAN-KOREA-CHINA INTERNATIONAL SYMPOSIUM

Celebration of the 10th Anniversary of the Foundation of the Kyushu Branch of Japan-Korea Tunnel Research Institute

- Evaluation of Influence and Problems of the Japan-Korea Tunnel

 Nobuo Yoshida (Professor of the Fukuoka University)
- Importance of the North East Asian Highway Seen from the Idea of Cultural Community

 Suh Haeng Lee (Prof, Institute of Korea Spirit and Culture)
- Influence of the China Highway on North East Asia

 Yu Liang Chan (Deputy Director, Liaoning Communications Dept.)

 [Coordinator]

Takesi Chishaki (Professor of the Kyushu University, Regular
Director of JKTRI of Kyushu Branch)

PART II Panel Discussion [Participants from Overseas]

- Kwan Soh Ko (Professor of the Fussan University, Vice Chairman of the International Highway Research Institute of Korea)
- Baik June Sung (President of the Korea Oversea Technology Corp., Chairman of the Korea-Japan Tunnel Technological Research Institute)
- Keon Bae Lee (Director of the Korea Oversea Technology Corp.,)
- Hui An Zhao (Director of the Preparatory Office for Beijing-Dandong International Highway Project)
- Shu Shi Li (Director Engineer of the Planning Division of Liaoning Provincial Department of Communications)

第2回日韓中・国際シンポジウムを開催

テーマ「東北アジアの開発と国際ハイウェイ・日韓トンネルの役割」

共催/日韓トンネル研究会

助亜細亜技術協力会 1993年7月26日・福岡



第2回日韓中国際シンポジウム(福岡、7月26日)

設立10周年を迎えた日韓トンネル研究会九州支部(支部長、高田源清・九州大学名誉教授)主催の第2 回日韓中・国際シンポジウムが「東北アジアの開発と国際ハイウェイ・日韓トンネルの役割」と題して7月 26日福岡市内で行なわれた。 この日おこなわれたシンポジウムでは、樗木武・日韓トンネル研究会九州支 部理事(九州大学教授)の司会で進行。はじめに吉田信夫氏(福岡大学工学部教授)による「プロジェク トの波及効果の評価と課題 | と題して講演が行なわれ、九州新幹線鹿児島ルートを含む整備新幹線による 建設投資・生産誘発効果や国内の産業連関表を用いて日韓トンネルの建設費を6兆円と推定、「16~21兆円 の経済効果が期待できる」と展望した。続いて、李瑞行氏(韓国精神文化研究所教授)により「文化共同 体理念からみた東北アジアハイウェイの重要性」と題して発表が行なわれ、そのなかで「冷戦構造の崩壊 で地域ブロック化が進むなかで、国際ハイウェイ構想が民族、国家の壁を超えて一つの地球村世界を形成 するために、文鮮明師の提唱された本プロジェクトは重要な役割を果たす」と説明した。最後に常玉良氏 (中国・遼寧省交通庁副庁長) から「中国ハイウェイが東北アジアに及ぼす影響」と題して発表が行なわれ た。そのなかで、中国・遼東半島を縦断する瀋大(瀋陽~大連)高速道路が1990年に開通したことで沿道 5都市の国民総生産が18%引き上げられたと、具体的数値を示しながら「中国政府が国際ハイウェイの― 環である北京~丹東間(全長900km)のハイウェイ建設を国家計画として決定した」と述べた。その後、第 2部のディスカッションでは、パネリストの3人のほか、高冠瑞氏(韓国・釜山水産大学校教授)、成百詮 氏(韓国海外技術公社社長)、李建培氏(韓国海外技術公社常務理事)、趙惠安氏(京丹国際高速公路準備 委員会委員長)、李樹石氏(遼寧省交通庁計画処処長)らにより活発な意見交換が行なわれた。

■開会の辞=佐々保雄会長■

今日は韓国からも中国からもお客さんをお迎えすることができまして、大変光栄に、また嬉しく存じております。本研究会はもうできまして10年を経過致しました。そのあいだに基礎的な各種の調査、それが一応終わりましていよいよそれらを土台にして実施に移す段階に入ったとわたしたちは思っております。今までも韓国および中国の方々にはいろいろお世話になりましたが、これから一層実施に当たっての多くの困難を排してその実現に向かいたいと思っております。で、今後とも皆様のご指導とご協力をお願いしたいと思っております。

この国際ハイウェイというのは単に物理的な道路を造るということ だけでなくて、その背景には精神的なものすなわちこのハイウェイを



佐々保雄 (北海道大学名誉教授、日韓 トンネル研究会会長)

通して各国の人々の往来が激しくなるに従ってやがてはおたがいの心が通じあいおたがいに仲良くしてゆこうというような平和の満ちゆく大道としての意義がこのハイウェイにあると思います。私たちにとりまして多くの賛同して下さっている方々、ここにお集まりの方々も同じような気持ちと考えますが、より一層このハイウェイの実現に向かって皆様のご協力とご鞭撻をお願いしたいと思っております。とりあえずこの開会に際しての会長のあいさつといたします。

■司会挨拶=樗木武氏■

ただいまご紹介頂きました九州大学の樗木でございます。今回のシンポジウムは日韓トンネル研究会の発足、特に九州支部設立10周年ということで記念すべきシンポジウムを開催させて頂いております。タイトルと致しましては、お手もとにプログラムが組まれていると思いまけれども「東北アジアの開発と国際ハイウェイ・日韓トンネルの役割」と、こういうタイトルでシンポジウムをやらせて頂きます。ここで東北アジアと申しますと、言うまでもございませんけれども一応の意識としては中国、韓半島、日本この地域を東北アジアとここでは一応言っているようでございます。ここではその範囲での巨大プロジェクトということでお話し頂きたいと思います。そうは言いながら中



樗木 武 (九州大学教授、日韓トンネル 研究会九州支部理事)

国という大陸は非常に大きいので必ずしも東北とは限りませんけれども、今日ご出席の方は中国の中でも 遼寧省の方々がおいでになっておりますからこの地域を対象としての役割の話になるのではないかと私は 思います。こういうイメージをもちながらシンポジウムをやらさせて頂きたいと思います。

これからやりますシンポジウムは時間的な制約もございまして、通常いうところのシンポジウムのよう



九州・シンポジウムの会場風景

な討論形式はとりえませんので、まずはプログラムにもありますように、それぞれの国から代表して頂いたご三方に一人30分ずつ、それぞれの立場からお話をして頂くことにし、その上で中国、韓国、日本からのパネラー、あるいは今日ご出席の方々も加えましてそれぞれの方に若干なりともコメントをいただくと、いう形式で進めさせて頂きたいと思います。よろしくお願いしいます。それではさっそくシンポジウムに入りたいと思いますが、まず最初は日本側を代表致しまして、福岡大学の教授であられる吉田先生から「プロジェクトの波及効果の評価と課題」と題しましてお話しをいただきたいと思います。一つ先生の忌憚のないご意見をいただきたいと思います。お願い致します。

《(注) 吉田信夫氏の論文は東京でのシンポジウムと同様なため省略させて頂きました。》

Sumicon 住鉱コンサルタント株式会社

代表取締役社長 酒井 九州男

本社/東京都新宿区歌舞伎町2-16-9(新宿TKビル)。 **☎**(03)3205-603l 代 支店/札幌・仙台・東京・名古屋・大阪・四国 営業所/水戸・広島・松山・ 九州 事業所/菱刈・菊間 事務所・出張所/大館・盛岡・筑波・千葉・埼玉・ 西条 試験室/札幌・千葉

建設コンサルタント

- ●土木設計と施工監理
- 環境調査と公害防止設計施工監理
- 観測井の設計施工と計器設置

地 質 調 査

- ●地 熱調 査
- ●地質調査
- ●資源開発



■第2回日韓中・国際シンポジウム(福岡)。

文化共同体理念からみた 東北アジアハイウェイの重要性

Importance of North East Asia
Highway Seen from Idea of
Cultural Community



韓国·精神文化研究所教授 李 瑞行氏

私は日本語がよくできませんので韓国語で発表致します。資料は日本語版を参考にして頂ければ幸いに思います。発表内容は仏教、儒教あるいは文化を中心とした文化共同体から見た国際ハイウェイの重要性を探索するところにその目的を起きました。どこまでも客観的な事実に忠実であるように努力を致しましたが、しかしながら本論がもともと150枚ほどの長い論文であるものを40枚から50枚ほどに要約したため皆様方に理解し難い点もあることと思います。

ョーロッパのフランス革命以後に急成長した政治的民族主義イデオロギーの影響によって、東北アジアは侵略と反目すなわち日清・日露戦争、日本による韓半島の強制占領を経験し、共産主義世界の戦略による韓半島の分断問題がいまだ解決されずにいます。その間、世界は科学の発展と脱冷戦によって、ひとつの地球村時代を迎え、交流は自由にすることができるが、世界を引ぱっていくことができる理念と方案が用意されておらず、相対主義理念と価値観を越えることができないまま、世界のいたる所において紛争が起こっている。旧ソ連が崩壊し、CISという独立国家共同体に再編成されたが不安と葛藤は依然として残っており、EC、北米、アジアなどがブロック化を試図しているが相互不信はまだ続いている状態です。

古今東西を問わず歴史上、宗教、哲学、科学の領域で人類の平和と幸福は絶え間なく追求されてきましたが今だに実現されていないわけです。究極的な理念と実践方案が提示されない中で、宗教、哲学、科学などは分野別にはそれなりに部分的な結果も納めてきました。さる40年間、世界平和統一理念とその方案が、韓国の生んだ文鮮明先生によって宗教、思想、経済、教育、政治、芸術、文化面など総合的な分野において推進されてきた事実を見のがしてはならないと思います。特に、第10回「科学の統一に関する国際会議」(ICUS)において、宗教、思想、文化、経済の統一運動として新しいひとつの統一世界、すなわち東西文明を総合した新しい太平洋文明を成し、人類の理想を実現することができる具体的方案として「人類はひとつの家族ひとつの兄弟」という大命題のもと、実践方案の一環として東西諸国を連結する国際ハイウェイの青写真が発表された事実は注目すべきことであります。

このような遠大なる構想である、韓国と日本・中国を経てユーラシア大陸を横断し、ロンドン、モスクワに至る国際高速道路建設計画の中で、まず最初に韓・日・中の東洋3国の文化の同質性を、仏教と儒教の二つの側面を中心とした文化的交流を見ることによって、国際高速道路の妥当性と理念定立に協助しょう

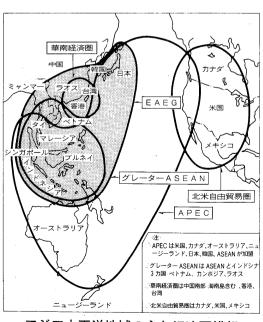
と思います。21世紀を目前とした今日の科学文明というものは時間の短縮をもたらし、韓国からアメリカまで行くのに2、3時間で行ける日がそれほど遠くないと思います。

科学文明が発達する前には韓国と日本の間の距離も非常に遠いものでありました。しかし今日では、釜山から福岡に来るのに飛行機で40分しかかかりません。飛行機の中で昼の食事を配っていたのですけれどもその食事が全部配り終る前に、すぐに福岡空港に下りますので準備して下さいというアナウンスが入ったわけです。私は弁当を受け取りはしたのですが、これを食べようか食べまいか考えながら笑いをこらえることができませんでした。私の横に座っていた人はのどが渇いて缶ビールを注文してもらったのはいいのですけど飲もうか飲むまいか考えているうちにカバンの中に入れるのを見ました。

このように近い韓国と日本の間でありますけれども福岡空港についてから検査とか手続きを終えて福岡空港から出てくるまでにやはり40分の時間がかかりました。人間は不必要な制度、国境という制度の中で一生の大事な時間を無駄に過ごしているように感じました。東洋の3国は昔から同じ文化圏の中で生活してきたわけでありますから、私たちは遠い原始時代の人達と同じ感覚をもって現代を過ごしているかもしれません。89年度北京でアジア大会があった時にも私は北京に行って参りましたけれども韓国から北京に飛行機に乗ってゆく時間と北京についてから北京のホテルに着くのと時間が同じでありました。このようにわたしたちは不必要な国境というものを越える手続きの中でいらいらすることを皆さんも経験なさったのではないかと思います。

しかしョーロッパにおいてはノービザの伝統というものをずいぶん以前からもっております。私たち韓日中の東洋3国というものは人種的にも同じ人種でありますし同じ背景があります。また思想的背景も似ていれば同じ文化の中で生活してきた3つの国であります。外的な環境といたしましてはこの韓日中の三カ国はひとつになって地球村時代を迎える準備ができているわけです。しかしながら内的に見た時には文化的共同体理念というものが確立されておらず、こういった不必要な面倒くさい手続きを経なければならない不便な生活を強いられている状態であるわけであります。政治、経済、外交、宗教、民族、言語等を越えることのできる価値文化の形成ができていないがゆえに閉鎖された各国の文化圏内から各国を見ようとしているが故にこのような不便な生活を強いられている状態であるわけであります。

韓・日・中の東洋3国の関係は非常に密接であり、 時代が流れるに従ってその交流は頻繁になり、影響を及 ぼす主体的立場も変化をなしてきました。今日の問題 は、過去にどの国がどの国に影響を与えたかにあるので はなく、仏教文化と儒教文化によって一つの文化共同体 をなしてきたこの3国が、現在は軍事主義と冷戦イデオ ロギーによって状況が大きく変わり、同じ文化共同体と はいえないほど異質的な分化現象によって、国家と国家 の間の断絶と競争が極度に深化しているというのが実情 であります。これ以上文化の断絶と極端な競争のみをす るわけにはいかないため、今日の世界は個人や国家を問 わず、相互依存的関係を維持しなくては存在できないた め、EC、NAFTA、ASEANのように有機的な関係下に おいて地域ブロック化およびひとつの地域共同体を指向



アジア太平洋地域の主な経済圏構想

しています。

このような現象は19世紀の文化と伝統体制と理念によって持続的な対立と葛藤に対する大きな変化であるというほかなく、互いの生き方を尊重する和解と協同の新たなる文化共同体理念と価値観出現の予告であることは間違いありません。このような時に一つの地球村世界をなすための統一理念と、これを実現するための多様なプロジェクトが推進されていることは幸いなことであります。まず、1983年、日韓トンネル研究会が発足したことは偶然なことではなく、時にかなった事業であることは間違いありません。国際ハイウェイは人類の理想を達成するための一つの方策であり、先見性の高い人類の期待でもあります。それゆえ、現実的な交通手段や経済的次元において重要であるばかりではなく、人類文化の共同目標でもある人類の愛と正義と世界平和を実現することができる文化理念と交流方向においても、その重要性が証明されてゆかなければならないと思います。

したがって今回の国際シンポジムが日・韓・中の文化交流現況の歴史的な一考察によって、国際ハイウェイ、特に日韓トンネルの重要性をさらに認識する契機とならんことを願うものであります。最後に各国の文化と理念を越えた政治、経済、文化的共同体の価値観をトンネルの技術に先立って成立する必要があることを提言しつつ、これで終わらせていただきます。



一社会の美化に奉仕する一

株式会社一成クリエイト

■トータルクリーニング

■養生工事

■ガラスコーティング

■イシノール施工

【主な業務内容】

(長期撥水防汚剤)

〈本

社〉 〒168 東京都杉並区宮前1-7-7 松木ビル4F

TEL 03 (5370) 3171 (代表) FAX 03 (5370) 3175

〈大阪営業所〉 〒562 大阪府箕面市瀬川4-7-10

勢州テラスハウス3号

TEL 0727 (23) 2412

FAX 0727 (23) 2413

〈札 幌 FC〉 〒001 札幌市北区新琴似10条3-5-6

TEL 011 (765) 3801

FAX 011 (765) 3871

■第2回日韓中・国際シンポジウム(福岡)-

中国ハイウェイが東北アジア に及ぼす影響

Influence of the China Highway on North East Asia



中国·遼寧省交通庁副庁長 常 玉良氏

ご紹介頂きました中国遼寧省の交通庁副庁長の常玉良でございます。今日、発表させて頂く内容は「京 丹国際高速道路の建設を早め、東北アジア地域の経済と社会発展を促進する」という課題でございます。ご 来場の皆様、私ども遼寧省の交通庁の訪日団は国際ハイウェイ建設事業団の梶栗玄太郎理事長ならびに山 岡建雄副理事長のお招きを受け、今回の重要な国際シンポジウムに参加することを、非常な栄光とすると ころでございます。私ならびに視察団一同、心から感謝の意を表したいと思います。次に中国遼寧省の概 況について簡単に紹介させて頂きます。

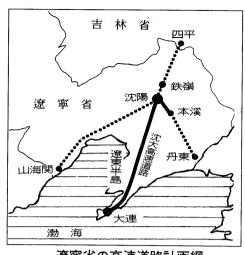
わが遼寧省は中国東北地域の南部に位置し、東北アジア経済の中心地帯となっています。省の総陸地面積は145,900km²で、全国の陸地面積の約1.5%であり、また人口は4,000万人で、全国総人口の約3.5%を占めています。さらに省の下には14の省直轄市があり、省人民政府は瀋陽市に設けられています。

遼寧省は古い歴史をもち、この数年来、いくつかの珍しい考古学の発見がありました。たとえば、営口市にある金牛山では旧石器時代の洞窟遺跡の中に非常にまれな古人類の化石が発見され、金牛山人と命名されました。猿人がいかにして知恵をもった人類に変化したかについての研究とその解答に対して重要な学術価値をもつものです。朝陽牛河梁の紅山文化、女神廟の祭壇、石積家屋の集落遺跡などは、典型的なわが国北方の紅山文化を代表しています。これはわが国の北方地域の有史以前の文化の中では最も高い水準のものであり、これによって中華文明の起源を従来の4千年前から千年早い5千年前にまで遡って研究することができるようになりました。

遼寧省は全国の古い工業地帯のひとつであり、主な工業に鉄鋼、石油、石油化学、機械製造、電子、建築材料、および紡績などがあります。省内の交通は比較的発達しており、総合的な輸送方式が完備されています。鉄道は4,000km近く、道路は41,500kmほどあり、そのうちすでに建設された高速道路は400km余りになります。河川航路は508km、国際空港は瀋陽と大連の2カ所、パイプラインは1,400km余りになります。省全部の海岸線は2,100km、沿岸の港は大から小まで10カ所があり、そのうち4カ所は対外開放の港で、貨物取扱量は9,000万トンに達しています。改革開放以来、省の全体国民経済の発展は比較的早く、社会の総生産額は毎年約10%前後増加しているため、運輸送量は非常な勢いで増え、現在の交通基本施設は国民経済の発展の要求には応じられなくなっています。今後、交通基本施設の建設を強化しなけれ

ばならないと存じます。

つぎは瀋陽から大連までの高速道路の経済効果についてお話させて頂きます。瀋大高速道路は、1984年6月に着工し、1990年9月に完成し、開通しました。全長は375kmで、現在、わが国の最も長い高速道路であり、遼東半島を縦に貫抜いています。遼東半島の面積は5.3万km²であり、省総面積の36%を占めています。この地域はわが省の最も発達した地域で、経済発展の速度は全省の平均レベルより高く、全省経済に重要な役割を果たしています。瀋大高速道路の開通以来、沿線の経済建設のスピードが早いリズムで促進されました。1991年、沿線の5都市の国民総生産は前年より18%引き上げられ、省全体の57.8%を

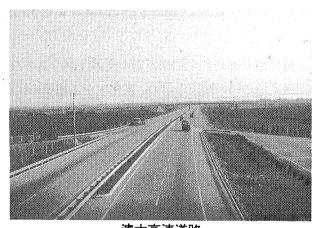


遼寧省の高速道路計画網

占めました。瀋大高速道路によって沿線の投資環境が改善され、沿線都市の対外開放の歩調が早められま

した。現在、沿線では46カ所の経済技術開発区を建設し設置しています。これらの開発区はみな対外向けであり技術レベルは高く、よい経済効果を生んでいます。現在、全線の年平均の交通量の増加速度は15%以上に達しています。したがって10年前後ですべての建設投資の元を取ることができると信じています。

次は京丹国際高速公路の建設についてお話しします。瀋大高速道路が完成された後、すでに顕著な経済効果が見られ、わが省は今世紀末以前に好機をと

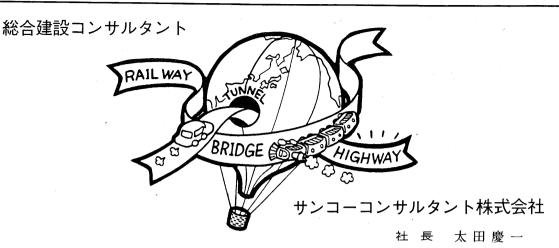


瀋大高速道路

らえて、高速道路の建設を早めなければならないと考えています。これから遼寧省では"一環四射"の主要幹線高速道路網の建設を進めたいと思います。一環というのは、瀋陽市を取り囲む高速道路であり、四射とは京丹国際高速道路の瀋陽から丹東まで、また瀋陽から山海関まで、瀋陽から四平およびすでに完成された瀋大高速道路のことをいいます。現在、京丹国際高速公路の瀋陽から本渓までの区間は早いスピードで施工中です。残りの区間は、積極的にフィージビリティ・スタディーを行なっています。1996年に施工される予定です。

文鮮明先生の提唱された国際ハイウェイの構想は非常に先見性のあるプロジェクトであり、われわれ遼 寧省は京丹国際高速公路準備委員会の協力の下に、今、積極的にこのプロジェクトに力を注いでいます。な んとしても今世紀末以前には京丹国際高速公路を完成することを目指して努力していきたいと思います。 この席上で皆様は、この私の話を聞かれ、きっと喜んでくださることと思います。

宇宙は永遠でありますが、私どものいかなる人間の人生にも限りがあります。したがって、今日の良いチャンスを逃すことなく、急いで国際ハイウェイの完成を早めるように努力しなければならないと思います。京丹国際高速公路が完成した後、東北アジア地域の国民経済は飛躍的に発展するものと予測されます。限りある資源がより合理的に利用され、その地域のより一層の繁栄と恒久の平和が促進されるものと確信しています。21世紀の到来を迎え、私たちは着実な仕事をなし、京丹国際高速公路が一日も早く完成するために努力致しましょう。ご静聴ありがとうございました。



- 計画・設計 道路 トンネル 橋梁 河川 上・下水道 港湾 空港 鉄道 都市・地方・地域計画 公園 緑地建築 etc.
 - 調査 地質 土質 水文 物理探査 解析 etc.
 - 地上 航空 海洋 地租 補償調査 etc.
 - その他 環境アセスメント 施工管理 etc.

〒103 東京都中央区日本橋室町2-1-1 本 三井2号館

TEL 03(3241)1416 (代) 〒136 東京都江東区亀戸1-8-9 TEL 03(3683)7111 (代) 東京本店

札幌・東北・新潟・北関東・東関東・ 茨城・西関東・横浜・名古屋・

大阪・四国・広島・九州・南九州・田川・大牟田

神戸・茨城・他23営業所 営業所 研究所 調布・立川

東中国海の海洋水産専門家が一堂に執筆

第3回国際海洋水産専門家会議 『東中国海学術討論会』 (EAST CHINA SEA SYMPOSIUM) 大陸棚海洋開発研究会編

【特長】

- ●東シナ海の水産資源と環境特性について33編を掲載
- ●全文中国語(日本・韓国両国専門家の論文については日本語
- ●東シナ海の水産資源、漁業、赤潮、環境汚染、気象など、多角 的に言及



B5判 260頁 定価 5000円 (本体4850円)

【お問い合わせ】 編集発行

大陸棚海洋開発研究会 TEL 03(3481)6989, FAX 03(3481)6295

〒 150 東京都渋谷区宇田川町 37 - 13 スリーエスビル 1F

第2回日韓中・国際シンポジウム

【第2部】パネルディスカッション

- 1993年7月26日 福岡



第2回日韓中国際シンポジウム・パネルディスカッション

■樗木武氏■:それでは先ほどお三方から、この国際ハイウェイ、日韓トンネルの役割ということでお話をいただきました。それらを踏まえながら、あと補足説明や、あるいはお互いのご意見もあろうかと思いますから、そうしたことを中心としてディスカッションを進めさせていただきたいと思います。その前に、ご出席された先ほどのお三方以外の方については、まだご紹介いたしておりませんので、あらためてここで紹介させていただきたいと思います。それでは先ず、韓国の方からですが、韓国から先ほどの李瑞行氏に続きまして、新たに釜山水産大学の教授であられます高冠瑞氏。それから同じく韓国から、韓国海外技術公社の社長をしておられます成百詮氏。同じく韓国の韓国海外技術公社の常務理事をしておられます。



樗木 武 (九州大学教授、日韓トンネル 研究会九州支部理事)

建培氏。以上の方々が韓国からお見えになっております。それから中国の方は、先ほどの常玉良氏に加えまして、京丹国際高速公路準備委員会委員長をされております趙惠安氏。それからやはり遼寧省の交通庁計画所所長をしておられます李樹石氏でいらっしゃいます。以上の方々を加えまして、これから約1時間程度でございますが、討論をいたしたいと思います。討論は、先ほど日本、韓国、中国と、順にご紹介いただいたわけですが、今度は逆に中国、韓国、日本という順序で、それぞれのご意見を賜わるようにしたいと思います。なお、日本の吉田先生については、討論と同時に、先ほどお話の中で、ドーバー海峡トンネルの最新情報もお持ちだということで、そのスライドもせっかくあるということでございますから、討論の別枠として、最後にそのスライドの紹介もいただくということにいたしたいと思います。

それでは先ず、中国の方に関連いたしまして、私の方から若干の質問みたいなことをいたします。その

ことも踏まえつつ、それから先ほどの中国の方の遼寧省の紹介も踏まえつつ、要は、国際ハイウェイ、日韓トンネルの役割について、どうお考えになるかということを、それぞれの諸先生方からコメントをいただくことにいたしたいと思います。

先ほどご紹介いただきましたように、中国の中でかなり努力をされて高速道路をはじめとする高速交通体系の整備に力を入れておられる、またそれが成功しているというようなお話をいただいたり、そのようにして各国がそれぞれ国内の高速交通体系の整備に努力し、その上で国際間の連携を図るということがこの国際ハイウェイ構想を推進する上では早道であり、望ましい姿ではないかというふうに私自身考えております。しかしながら、中国大陸につきましては非常に広大でありまして、またわが国と比較するのも何ですけれども、その交通体系の整備という点ではかなりの遅れもあるということも否めないことではないかと思っております。そうした意味で、この点をいかに克服するのか、特に資金面だとか技術面、そうしたことでお話があるのだろうと思います。あるいはこの点で現在、何が一番大きな問題なのかというような話、そして今後、中国と隣国、政治体制の違いも非常にあって、難しい問題もございますが、そうしたものとの連携を深めつつ、国際ハイウェイの波及効果として、中国としてはどういうことを強く望むのか、こういう問題があるのではないかと思っております。そうした内容につきまして、先ず趙氏いかがでございましょうか。

■趙惠安氏■: 先ほど、九州支部総会のご挨拶の中ですでに申し上げましたように、この10年来、日本の国際ハイウェイ建設事業団および韓国の国際ハイウェイ研究会は、この国際ハイウェイプロジェクトに対して多大な力を入れてまいりまして、真摯な態度で一生懸命仕事をしている様子に対しては深く敬服しております。わが国の京丹国際高速公路準備委員会は、国際ハイウェイ建設事業団と北京交通部それに中国・国際友好連絡会(友連会)の協力の下に誕生、発足したものでございます。1988年、日本とアメリカの友人が中国を訪問されたとき、中国側に国際ハイウェイ構想を進言しました。その進言をいただいて京丹国際高速公路準備委員会が発足したものでございます。京丹国際高速公路準備委員会は、発足してから



趙恵安

(中国・京丹国際高速公路準備委員会 委員長)

今年で5年たちますが、この5年間は短い期間ですけれども、いろいろ仕事を成してきました。 まずは中国の中央と地方の関係、特に、遼寧省、河北省、天津、北京の4つの地域の政府との関係をいろいろ調整してきました。

ご存知のように中国では高速道路の建設は、建設し始めたばかりですので、延長も短く、また技術的にも非常に遅れています。しかし、すでに建設されました北京から、天津さらに塘沽までの高速道路から見まして、非常に顕著な経済効果が現われていますので、高速道路の重要性については非常に、全国的に認められています。それで北京から、国際ハイウェイの一部分である、丹東までの高速道路の建設、こういう高速道路ができましたら、きっと遼寧省と河北省に対しては飛躍的な経済効果をもたらすものと信じまして、中央から地方まで非常にこの計画を支持しております。

京丹国際高速公路準備委員会が発足して以来、日本側との協力のもと既に1988年から90年までに予備 調査を完了いたしました。京丹国際高速公路準備委員会が発足してから一つ予想しなかったことが起こっ ています。それは中国の経済発展の速度がこの3年来非常に速くて、去年はすでに12.8%になっています。 こういうハイスピードの経済発展のために、交通施設に対して新しい需要ができています。特に中国では、 経済体制の改革と社会主義市場経済をとっておりますので、道路に対しては新しい要求が出ており、この 数年来、国の指導者から一般の国民まで、高速道路に対する認識は非常に深められまして、道路の重要性 はだんだん認められてきました。今中国では、「豊かになりたければ先ず道路をつくらなければならない」 と、こういう話がはやっています。

今年の6月18日に、山東省済南市で高速道路建設の会議が開かれました。その席上で、これから8年以内にすべての財力を集中して、東西南北の4つの幹線高速道路の建設を進めようと決議されました。南北縦断路として、黒龍江省の同江から海南省の三亜まで、先ずつくろうと呼びかけております。もう一本は北京から広東省の珠海市までです。東西横断路として、江蘇省の連雲港から新彊まで、一本は、上海市から四川省の成都市までです。この4つの幹線高速道路の建設によりまして、中国の沿海から内陸まで、総延長1.45万kmに達します。この4本の幹線高速道路の建設によりまして、中国の20の省、市、自治体、そして中国の重要な100くらいの都市をつなぐことができます。それから瀋陽から北京まで、そして北京から上海市までの高速道路を建設しようと考えております。今世紀の末までの8年間くらいを利用しまして、以上の高規格高速道路を完成しようと考えております。

以上のような計画を実現させるためには、非常な財源が必要です。そういう資金の調達はとても難しい ことでありますが、一部は中央の投資と地方の調達とあとは外資を利用したいと思っています。

■樗木氏■:今のお話の趙惠安氏は京丹国際高速公路準備委員会の委員長でもあられまして、中国の高速道路計画の全体像を紹介されました。私どもも、中国の今後の道路計画がよく分かったと思います。次は、遼寧省の交通庁計画所の所長をされています李樹石氏に一言コメントいただければと思います。

■李樹石氏■:1988年以来、この国際高速道路の事業に携わってきました。遼寧省は中国の北京政府と同じように、京丹国際高速道路の建設を非常に大事にしております。遼寧省の経済の発展は全国の経済の発展に重要な役割を果たしております。北京から丹東までの高速道路は、遼寧省に及んでいる部分は600kmくらいです。遼寧省政府は遼寧省内の600kmくらいは今世紀末前までに完成することを要求されております。たくさんの建設の資金を調達してきました。残りの部分は国際金融機関の協力をいただければ幸いと存じております。先ほど来から中国の交通と道路の発展について十分なご紹介がありましたが、現在、遼寧省の高速道路の建設を、設計院が調査を行っております。瀋陽から山海関までの国際高速道路の調査は今



李 樹石

(中国・遼寧省交通庁計画処処長)

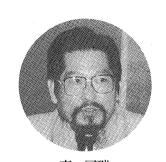
年の末までにできると思います。1995年からは瀋陽から山海関までの道路建設に着工したいと存じます。 その起工式に、ご在席の皆様、ご出席いただければ幸いと存じます。

■樗木氏■:ありがとうございました。それでは中国のお話は一通りお伺いして、最初に申し上げました質問のいくつかはいただいたような気がいたしております。広い中国の中で、どのように高速道路を建設し、あるいは準備をしているのか、ちょっと地図が頭の中に浮かびませんので、具体的なルートが分かりませんけれども、いずれかの機会にそういう図面はお見せいただけるのではないかと期待しております。

それから資金面などでは、非常に日本と似て、中央、地方、それから外資の導入ということで、努力をされているというお話をいただきました。そのほか市民の意識の高揚といいましょうか、日本も同じことですけれども、そうした面での努力というのが非常になされているということもお聞きし、これからの中国の高速道路も発展して行くであろうと、こういうお話であったと思います。

では続きまして、韓国の諸先生方にお話をお伺いしたいと思います。今日もお話がございましたように、 韓半島というのは中国と日本のちょうど中間に位置しておりまして、今日のシンポジウムの範囲、東北ア ジアというエリアで考えてみますと、国際交流、特に文化とか経済、技術、こうしたすべてを含んででは ございますが、重要な位置を占めております。また今後も、その位置を占めていくことに変わりないと思 うわけですが、この点を踏まえまして、韓半島が果たすべき基本的な役割とは一体何だろうかというよう なこと、あるいはそうした点から見て、韓半島が克服しなければならない課題はいくつかあると思います が、それが重要なものとしては何なのかということ、さらには国際ハイウェイ、日韓トンネルの役割と期 待を、そうした中間に位置して、どういうふうに期待されているかというようなことを中心に、それぞれ 役割分担でお話いただければと思います。

■高冠瑞氏■:まず韓半島が果たすべき基本的な役割についてお話したいと思います。昔から韓国は日本と中国の間にありまして、橋頭堡の役割をして参りましたが、その役割というのは現在までも引き継がれているものであると思います。例えば、経済や技術の面におきまして各種のノウハウなどを日本が韓国の方に伝授してくだされば、その受け継いだものをまた韓国から中国に伝授することができるだろうと思っております。それから次に、韓半島におきまして克服しなければならない問題点についてでありますけれども、何よりもまず南北の緊張緩和が至急の問題でありまして、そこから南北の共同、統合までもって行かなくてはならないというふうに思っております。なぜかと言いますと、韓半島が非常に不安定な状態



(韓国・釜山水産大学教授、国際ハイウェイ研究会副会長)

でありますと、日本、中国にもその不安定な状態というのは波及すると思われるからです。この南北の緊張緩和につきまして、日本が積極的に援助をしてくださいますならば、韓半島はその役割を十分に果たし得るというふうに考えております。その中におきましても日韓中3国の経済的な調節の役割というものは、韓半島においては一番大きな果たすことのできる役割であろうと思っております。

次に日韓トンネルあるいは国際ハイウェイに対してかけられている期待についてでありますけれども、まず何よりもノー・ビザで往来ができる、そこにあって近代におきまして日韓中の間に起きた異質感を乗り越えて一つになっていくことができるのではないかと期待できると思います。私は何をもちましても、この日韓中が異質的な感情を乗り越えて同質的な感情をもつことによってのみ、東北アジアに平和と安定をもたらすことができるというふうに思っております。ですから、この日韓トンネル、国際ハイウェイを通しまして、日韓中が一つの共同体となり得ることを通して、また環太平洋時代において世界の中心的役割を果たし得ることができるものであると思っています。質問の答になったかどうか分かりませんが、一応終わらせていただきます。

■樗木氏■: ありがとうございました。最後におっしゃった共同体、これはこれだけをテーマとして、一体この東北アジアでそうしたことが可能かどうか、やはり勉強していく重要なテーマ、あるいはそういう示唆をいただいたのではないかと思っています。そのほかに韓国側の方で追加することがあればお願いします。

■成百詮氏■:お話ししたいことはたくさんありますが、時間の関係もありますし、また同じ研究所から参りましたので、私が代表して一言お話し申し上げたいと思います。ここに参席なさっている方、技術者の方がたくさんおられると思うのですが、そういう意味で技術的にみて非常に難しい点もたくさんあるというふうに思います。この国際ハイウェイにおけます根本精神については私は非常に賛成しているものでありますけれども、しかしこれを実行しようとするときには非常に難しい問題点が3つほどあるというふうに私は思っております。その中の問題点の一つといたしましてまず、日本人の考え、それから韓国人の考え、中国人の考えが同じであ



(韓国・㈱韓国海外技術公社社長、韓日トンネル技術研究会会長)

るかどうかというのが一つ大きな問題であるというふうに思います。またその中におきましても、いわゆる韓国と北朝鮮との考えが同じであるかというのが一つ大きな問題になってくると思います。もう一つは、非常に資金がかかるわけですけれども、この資金調達問題をどのようにする考えをもっているかというのが二つ目の問題点になると思います。3番目が技術的な問題になるというふうに思います。この技術的問題の中で一番重要であり、また難しく、一番お金もかかるのが、この日韓トンネルであろうと思います。

日本ではこれに関しての研究を今までたくさんして参りましたが、しかしながら青函トンネルの技術をもってこのトンネルをつくることはなかなか難しいものでありますし、またヨーロッパのユーロトンネルの技術をもっても難しいものであります。今までの技術をもってして、このトンネルを一番安く、また安全に、また一番よくつくろうとすれば、さらに技術の研究というものが必要になってくると思います。それからこれを始める時期におきましても研究の余地があるというふうに思います。このような問題をいろいろ考えたときに、やはりこの国際ハイウェイの中で日韓トンネルの問題が一番難しいがゆえに、日本でも日韓トンネル研究会をつくって一生懸命研究をしているのだと思います。それに遅ればせながらでありますけれども、韓国におきましてもこの国際ハイウェイ事業とは別に、関連いたしまして韓日トンネル技術研究会をつくって研究を始めた次第です。とは言いましても、実際、今までやったことはとくにないわけですけれども。

それに日本の日韓トンネル研究会におきましても、韓国側からみたそういった問題点においても積極的な協力をしていただければと思います。ですから両国におきまして、このトンネルの問題が無事に解決するようでありましたならば、その後に続くいろいろな問題についても先は明るいというふうに思うわけです。そういったことから、このトンネルの研究にいたしましても、日韓の両国におきまして情報交換やあるいは勉強会といった機会をもつことができればと思っております。ありがとうございました。

■樗木氏■:以上、韓国の方々からお話をいただきました。こちらの質問に対しても、ある程度お答をいただいたかと思っておりますが、要は基本的には共同体というようなイメージ、あるいは世界の人類を一つにというようなスローガンの下での精神運動、あるいは国際ハイウェイをつくるにおいても、3国それ

ぞれの考えがある程度同じかどうか、その辺を詰め、そうしたソフト的なイメージを含めたもう少し広い 範囲で検討していく必要性があるのではないかというのが共通した主張ではなかったかと思います。

そのほかの資金調達、技術問題についても指摘を受けましたが、日本でもこの研究をしておりますし、韓国でも今からおやりになるということですから、いずれかの機会に双方が交流しあって、こうした問題を深めて解答を見いだしていくということが重要になってくるかと思います。そうした時期が早く来ることを願っております。こうしたことを踏まえながら、これからもこのような勉強会なり、あるいは日韓トンネル研究会さらには国際ハイウェイ建設事業団などが中心となって、さらにこの問題を深めていただいて、世の中にさまざまに啓蒙していただければ、これはありがたいことだと思っております。その意味でこれからの皆さん方の一段の努力を期待して今日のシンポジウムの締めくくりにさせていただきたいと思います。

日韓トンネル研究会

国際ハイウェイ構想の一環である日韓トンネル計画に関する調査・研究およびその受託・委託、内 外の情報資料の収集、講演会・研究会等の開催、国際交流、および刊行書の出版、広報 PRなどの日 韓トンネル計画を達成するための諸事業を行う。

THE JAPAN-KOREA TUNNEL RESEARCH INSTITUTE

The JKTRI, an organ of the International Highway Project, is responsible for the research and development of the Japan-Korea tunnel plan. The Institute is presided by Dr. Yasuo sasa, professor emeritus of Hokkaido University and an authority in geology. Basic activities of the JKTRI are to direct on-site surveys, organize research programs and study groups, to release scientific reports, to issue publications and conduct public relations.

■広告目次■

・国際ハイウェイ建設事業団	P-12
・(株)光言社	P-26
• (有)篠崎工業	P-37
・住鉱コンサルタント(株)	P-57
・(株)―成クリエイト	P-60
・サンコーコンサルタント(株)	P-63

Japan-Korea Tunnel Research Institute

Urban_Kamiyama 202 3-12 Kamiyama-cho, Shibuya-ku, Tokyo 150

日韓トンネル研究

1994年(No.14-1994) 1994年5月1日発行 第14号

編集発行:国際ハイウェイプロジェクト :日韓トンネル研究会

修:財団法人亜細亜技術協力会

日韓トンネル研究専門委員会

発 行 者:佐々保雄

会員頒布:非会員1,000円(送料別)

事務局:東京都渋谷区神山町12-3 〒150 アーバン神山202 TEL03(3481)6977 FAX03(3481)6295

九州支部:福岡市中央区赤坂1-3-21

〒810 中川ビル202 TEL092(732)9100 FAX092(732)9255

②無断転載を禁ず



[内容]

第一部 沖ノ島で、古代祭祀の遺物10万余点が出土した。新羅、中国、イラン伝来の豪華 な品々。4世紀に、大和朝廷は辺境の孤島で何を祈ったのか。遺跡調査の生き証人 によるロマン溢れる発見の記録。

第二・三部 人類学、民族学、言語学、考古学など様々な角度から日韓の絆を検証。韓 半島に栄えた楽浪文化が我が国に与えた影響を評価し、古代の玄界灘が「国境の 海」でなく、日韓を結ぶ「紐帯の海」であったことを立証。

第一部 海の正倉院 沖ノ島

- ・『古事記』『日本書紀』に登場する宗像大社の神々
- ・韓国金海へ続く「海のシルクロード」
- ・純金の指輪と「三種の神器」を発見 第二部 玄界灘は日韓を結ぶ「紐帯の海」
 - 志登ドルメン遺跡調査によせて
- 日韓両民族の類似点

- ・「原始日本語」の成立
- ・韓国と北部九州に共通する支石墓(ドルメン) 第三部 楽浪文化は流れて
 - 日本古代国家成立の文化的背景
- ・「英委奴国王」の金印
- ・楽浪文化と古代日本
- 結 語 日本よ何処へ行く!



著者プロフィール 1910年生まれ。九州大学法文学部国史科学。戦後、GHQの神道指令のさ中、福岡県教 有委員会の職員として大学所大湖宮、英徳山神社、宗像大学社などの修理、保存に今走。 昭和29年、第1次沖ノ島調舎団を組織し、実質的責任者として発掘に従事。 後、八幡大学講師、東和大学教授、純心短期大学教授を経て、国上館大学客員教授。 九州を拠点に全国を講演し、日本を愛することの尊さ、日韓両国の友好を説き続ける。

沖ノ島と「海のシルクロード」



まえがき:田村圓澄^{(九州大学名誉教授、} 前九州歴史資料館館長) 掲載写真——金製指輪/水晶製切子玉 唐の三彩/三角縁三神三獣鏡/他多数 定価1400円(税込)/並製・四六判・216頁

■九州 支部 福岡市中央区赤坂一―三一二)九一〇〇 FAX〇九二(七三三)九二五五■九州 支部 福岡市中央区赤坂一―三一二 中川ビル三〇二 「四八一)六二九五 東京事務局 東京都渋谷区神山町12―3 アーバン神山二〇二

The Japan-Korea Tunnel Research Institute