

昭和61年(1986年)4月1日発行

発行所 国際ハイウェイ建設事業団  
東京都渋谷区道玄坂2-10-12  
新大塚ビル3号館4F TEL 03(496)2893

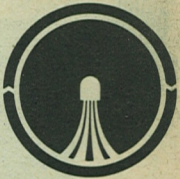
THE INTERNATIONAL HIGHWAY  
CONSTRUCTION CORPORATION

第16号

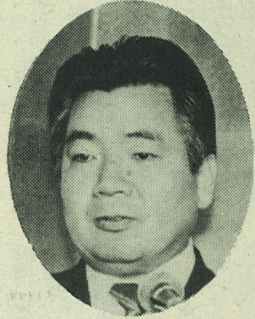
ほんきょうろ

本郷とは人類の本郷の故郷(地上天国)という意味です。従って、本郷路とは地上天国実現のための道路です。

(題字は文鮮明師)



本郷路



国際ハイウェイ建設事業団  
理事長

梶栗 玄太郎

今日、日本を取り巻く内外諸情勢は一段と厳しさを増しています。特に、米国の初めとする諸外国との経済摩擦は、経済戦争とまでいわれるほど激しくなっており、

八六年一月、日韓トンネル研究会理事会での挨拶より抜粋・要約

理事長挨拶

米国は昨年、五百億を超えて対日貿易赤字を記録したのです。

このような経済一辺倒の日本を、米国や先進諸国は歓迎しなへっており、このままでは日本は、各国からボーイコットされかねません。

アジア全体の繁栄

アジア建設で中国近代化を

文先生は国際ハイウェイ建設を提唱されたのです。

統一世界を目指す歴史の流れの中で、ハイウェイ建設を通じてアジア全体の繁栄に貢献してゆくことが、日本が将来生き残るために重要になってくると思われま。

海洋資源を開発へ



複雑な海岸線をもつ浅茅湾(左は対馬海峡)

対馬の産業育成を  
浅茅湾の多目的利用調査

対馬中央に位置する浅茅湾は、リアス式の複雑な海岸線をもつ風光明媚な地であるが、真珠や魚類の養殖も盛んに行われており、対馬の重要な産業地帯でもある。

貴重な地質情報得る  
志岐・対馬のボーリング調査

西端で、掘削深度四百ほどに達し、久田川上流で、深度三百六十

三月には、国際ハイウェイ建設事業団は、年頭から行ってきた志岐・対馬のボーリング調査を終了した。

志岐では、十九日、厳原町のことが確認された。

青函トンネル視察  
海底トンネル国際会議へ参加

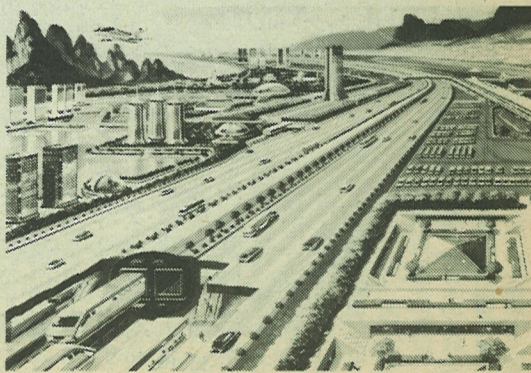
三月二十四日、二十六日、東京千代田区の日本都市センター

三月二十四日、二十六日、東京千代田区の日本都市センターにおいて、(株)日本トンネル技術協会主催で海底トンネル国際会議が開催された。

自由公路

街を歩くと、新しい青函の若者が目につく。

平和の架け橋・国際ハイウェイプロジェクト



(ご案内)

ビデオ

- 「国際ハイウェイ」I (23分)【日、英語】
- 「道・国際ハイウェイプロジェクト」(30分)【日、英語】
- 「本郷路」I (11分)【日、英語】
- 「本郷路」II (23分)【日、英語】

16 ミリ

- 「道・国際ハイウェイプロジェクト」(30分)

パンフレット

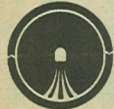
- 「国際ハイウェイプロジェクト」(A4判、12頁 カラー)
- 「国際ハイウェイ基本構想」(A4判変型、40頁)
- 「INTERNATIONAL HIGHWAY PROJECT」(B5判、17頁)【英語】

機関紙

- 「本郷路」(タブロイド判4頁)

●お申し込みお問い合わせ

☎03-496-2893



国際ハイウェイ建設事業団  
THE INTERNATIONAL HIGHWAY CONSTRUCTION CORPORATION

〒150 東京都渋谷区道玄坂2-10-12  
新大塚ビル3号館4F  
TEL 03-496-2893

CLIP TAPE

KOKUYO



# 国際ハイウェイ構想の基本理念

国際ハイウェイ建設事業団副理事長 山岡建雄

## 世界平和実現の道

### アジア共同体の形成へ

人類の幸福と世界平和を実現を目指して、一九八一年、文鮮明師によって提唱された国際ハイウェイ構想も、世界情勢の移り変わりや日本を取り巻く内外諸情況の変化によって、建設の必要性が一段と高まってきている。また同時に、ハイウェイ建設の基本理念となる文鮮明師の提唱理念も大きく注目されてきた。ここでは国際ハイウェイ建設事業団の山岡建雄副理事長が、第三回研究会で発表した「国際ハイウェイ構想の基本理念」の概要を紹介する。

#### 渾身の現代社会

古今東西を問わず幸福を求め、人間の本性として誰でも持っている。そしてこの理想を追求するために、政治・経済・科学・文化・宗教等が発展してきたといえる。その中でも、現実社会の発展に大きく寄与してきたのは、いまでもなく、科学的な理想である。科学の発展は、複雑な諸問題を抱える世界の救済手段として、深い宗教的思想から出発しているといえる。

科学の統一に関する国際会議は、いろいろな現実社会の根本的問題を取り上げ、絶対的価値に基づいた科学のあり方を見つめて、宗教と科学の一致を目指している。科学の統一は、科学の発展と同時に行われなければならない。科学の発展は、科学の統一を促進する。科学の統一は、科学の発展を促進する。



国際ハイウェイ構想は、第10回ICUSで提唱され、満場一致で承認された。

今日、人類問題や国家間の心ずみか争い争いに際して、即ち上層階級と下層階級の対立である。これは共産主義のいうような資本家と労働者の対立ではなく、白人・黄色人種人間の生活様式による文化の統一、そして進んでいく統一運動が、人類の幸福と世界平和を実現するための道である。科学の統一は、科学の発展と同時に行われなければならない。科学の発展は、科学の統一を促進する。科学の統一は、科学の発展を促進する。

文鮮明師による国際ハイウェイ構想の背景には、師の人類救済と理想世界実現を目指す崇高な理念があり、この構想は、複雑な諸問題を抱える世界の救済手段として、深い宗教的思想から出発しているといえる。

## 「日本の進路」についての提言

八五年十二月、米国から韓国に帰国した文鮮明師は、自ら創立したリトルエンジェルズ芸術学校のホールで開かれた「文鮮明師帰国歓迎フェスティバル」で、日本、米国、中南米諸国から文鮮明師を祝うために駆けつけた有識者、学者、記者、財界人を前に、日本の進路について具体的な提言を行った。以下は文鮮明師のスピーチの要旨である。



国際文化財団創設者 文鮮明師

ここにはすべての国々、とりわけ米国、日本、南米の方々が集まっています。それらの国々の使命についてお話ししたいと思います。まず、米国が世界的な指導国家として残るためには、ゴッティスム(神主義)、すなわち神の思想を受け入れることです。すなわち、この思想に対して関心をもち、門を開くことにしよう、生きる道があるのです。

次に南米は、まさに世界の舞台です。今後一つの世界が訪れる時代に生き残る方法は、ラテンアメリカ統一連合(AULA)を編成することです。私がこの地上にある間、

ここに、これができなければならぬ。昔は、南米三十一カ国をいかに結びつけるかに生死をかけた。未来をかけて取り組んでいた。その結果、AULAを通じて世界と共存できる。すなわち南米の豊富な資源を活用して、世界に貢献できる。お話ししたいと思います。

統一運動による救済。文鮮明師が、理想世界実現を

う。そのような意味から、私は一九八一年、世界の先端技術の粋を集めた国際ハイウェイの建設計画を宣布しました。この計画は日本を大陸と結び、韓国、中国を結び、ペリヤを連結する。すなわち、自動的原料供給を確保できる道を開く。お話ししたいと思います。

第二に日本が国際的に解決しなければならぬ問題は、人口問題です。この問題解決には、日本人を海外に送り込まなければなりません。それによって、日本人を救済する世界を開く。お話ししたいと思います。

またアジアでは、日本を中心とした先進国家連帯を中心とした南米とアジアの連結です。アジアの技術工業力を南米に導入して、道を整えなければなりません。これらのことを実践するために、問題となるのは、経済や技術上の問題ではなく、人間的な問題です。お話ししたいと思います。

たドイツ国民を通じて米國を救う運動を行っています。そして私がかつて提言した日本国民と一つになって、米國を生かす運動を行っているのです。これは歴史的事実であり、驚くべきことではありません。

このように、世界のために自國を超えて世界を救済しようとする思想は、永遠なる絶対的価値基準を中心とするものであり、世界が若者が、このために、世界の若者が、このように伝統的思想を打ち捨てていくという驚くべき前例のない事件が展開している。世界を世界にわからずにするのです。怒りの国家に行き、自國よりもっと愛し、その國の人々が自國を愛する以上に怒りの國を愛するようになる。世界は一つになるべきを得ません。

## アジア連合の中心に

### 日本の未来開くハイウェイ建設

日本は周知の如く、アジアの中心国家になっています。今後、アジアを連結するにあたって、日本は過去の侵略国家としての烙印(くわい)や、エコノミック・アニマルの汚名をどう克服するか、が国家創立以来の重大問題とな

ら求むる必要に迫られています。日本は周知の如く、アジアの中心国家になっています。今後、アジアを連結するにあたって、日本は過去の侵略国家としての烙印(くわい)や、エコノミック・アニマルの汚名をどう克服するか、が国家創立以来の重大問題とな

ら求むる必要に迫られています。日本は周知の如く、アジアの中心国家になっています。今後、アジアを連結するにあたって、日本は過去の侵略国家としての烙印(くわい)や、エコノミック・アニマルの汚名をどう克服するか、が国家創立以来の重大問題とな

ら求むる必要に迫られています。日本は周知の如く、アジアの中心国家になっています。今後、アジアを連結するにあたって、日本は過去の侵略国家としての烙印(くわい)や、エコノミック・アニマルの汚名をどう克服するか、が国家創立以来の重大問題とな

ら求むる必要に迫られています。日本は周知の如く、アジアの中心国家になっています。今後、アジアを連結するにあたって、日本は過去の侵略国家としての烙印(くわい)や、エコノミック・アニマルの汚名をどう克服するか、が国家創立以来の重大問題とな

## 国際ハイウェイプロジェクト・日韓トンネル研究会

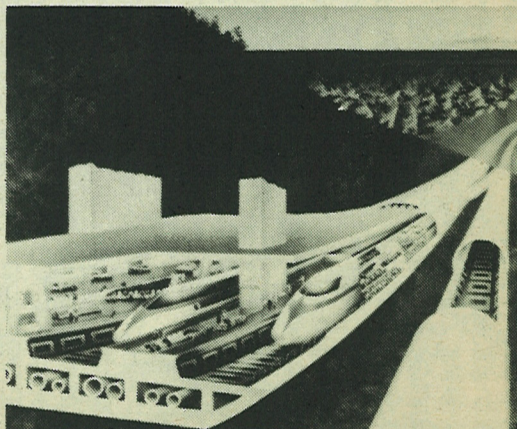
- 「日韓トンネル時報」(B5判) .....500円(送料込)
- 「日韓トンネル研究」(B5判) .....2,000円(送料別)
- 振り込み先 三菱銀行渋谷支店(普)5986474 振替 東京8-143133
- お申し込み先 ☎03-496-9211

### 会員募集

1. 正会員
  - 年額 1口 5,000円
2. 賛助会員
  - 年額 個人 1口 10,000円以上
  - 年額 法人 1口 50,000円以上

国際ハイウェイプロジェクト 日韓トンネル研究会

〒150 東京都渋谷区道玄坂2-10-12 新大塚ビル3号館930号室 電話03-496-9211(代表)



日韓トンネル完成予想図第1案

# 21世紀へ国土開発進む韓国

## 韓国特集

### 日韓トンネルのインパクト

韓国動乱による混乱の後、六十年代にはいり韓国は、計画的な復興政策によって、「漢江の奇跡」といわれる高度成長を成し遂げ現在に至っている。近代化推進のため、六二年に制定された経済開発計画は、現在第五次に達しており、八二年からは経済社会発展五カ年計画と名称をかえて、八六年までの計画が立案されている。またこれらの経済計画と並行して、国土総合開発計画が立てられているが、これは六三年に制定された国土総合開発法に基づいて制定、施行されたものである。

第二次は、七二年から八一年までの十年計画。第二次は八二年から九一年までの十年計画で、現在、八八年のソウルオリンピックに相まって、計画達成に向けて急ピッチで進行中である。ここでは、現在までの韓国国土開発計画の経過及び予測等を中心に検討を加え、日韓トンネルとの関係を考察してゆく。なお本文については、日韓トンネル研究に掲載された、光吉健次・九州大学教授の研究報告を参考にした。

### 国土開発の総括

現在までの韓国における国土開発の経過を見ると、三つの期間にわけることができる。

韓国動乱後から七二年にかけての第一期は、基礎的産業基盤の整備段階といえる。即ち、鉄道の建設と国道の舗装、水道・道路を含め、水資源・水力発電などの基礎的部門への投資をベースにして工業化が進められた。そしてこの時期、すでに蔚山・浦項・馬山などで臨海工業団地が形成されていった。

第二期(七二年～八一年)に

### 韓国国土の概観

韓半島の東海岸は海岸線が単調で、隆起海岸のため水深が急であるが、潮の干満の差はきわめて小さい。また海岸には砂浜・灘が多くみられるが、海岸沿いの平坦地は少ない。それに対して西海岸は、深く入り込んだ海岸線をもっており、潮の干満の差も大きい。一方、南海岸は海岸線がきわめて複雑で、前面には多数の島が点在している。

韓半島の東部を北から南へ走っている太白山脈は、分水嶺をなす。南へゆくと低くなっ

### 道路網が急激に拡大

現在、四十二の都市がある。また韓国の行政区は、特別市、直轄市、道にわかれており、特別市は首都ソウル、直轄市は

飛躍的な経済発展を遂げ、一〇〇の成長をみせたが、その後、全国の道路網の整備が進むにつれて成長率は低下し、六八年以後、高速道路の利用が急増するに従って、鉄道は赤字を記録するようになった。

### 鉄道と道路

高速道路の整備は、六〇年から本格的に推進され、八〇年現在、湖南・南海高速道路、嶺東高速道路、東海高速道路など、総延長は二百二十五キロに達している。方、道路の舗装も着々と進められ、八〇年には国道の舗装率が六七・四％に達したが、全道路網では三三・二％にとどまっている。



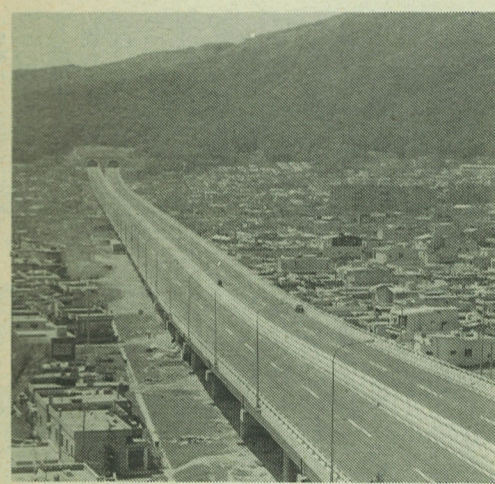
この時期の工業基盤の整備を、整備された。そしてこの期間、旅客輸送は二・七倍、貨物輸送は一・五倍に増加した。積極的に工業化が進められることになった。

六二年から七一年の国民総生産は年平均八・五％、一人当りの国民総生産は五・九％の経済成長を記録したが、そのため都市が開発されて、東南海岸工業地帯の骨格が形成されていった。また鉄道網が拡大された。また鉄道網が拡大された。また鉄道網が拡大された。

### 急速な工業化を推進

この時期の工業基盤の整備を、整備された。そしてこの期間、旅客輸送は二・七倍、貨物輸送は一・五倍に増加した。積極的に工業化が進められることになった。

六二年から七一年の国民総生産は年平均八・五％、一人当りの国民総生産は五・九％の経済成長を記録したが、そのため都市が開発されて、東南海岸工業地帯の骨格が形成されていった。また鉄道網が拡大された。また鉄道網が拡大された。



この時期の工業基盤の整備を、整備された。そしてこの期間、旅客輸送は二・七倍、貨物輸送は一・五倍に増加した。積極的に工業化が進められることになった。

六二年から七一年の国民総生産は年平均八・五％、一人当りの国民総生産は五・九％の経済成長を記録したが、そのため都市が開発されて、東南海岸工業地帯の骨格が形成されていった。また鉄道網が拡大された。また鉄道網が拡大された。

### 急激な工業化を推進

この時期の工業基盤の整備を、整備された。そしてこの期間、旅客輸送は二・七倍、貨物輸送は一・五倍に増加した。積極的に工業化が進められることになった。

六二年から七一年の国民総生産は年平均八・五％、一人当りの国民総生産は五・九％の経済成長を記録したが、そのため都市が開発されて、東南海岸工業地帯の骨格が形成されていった。また鉄道網が拡大された。また鉄道網が拡大された。

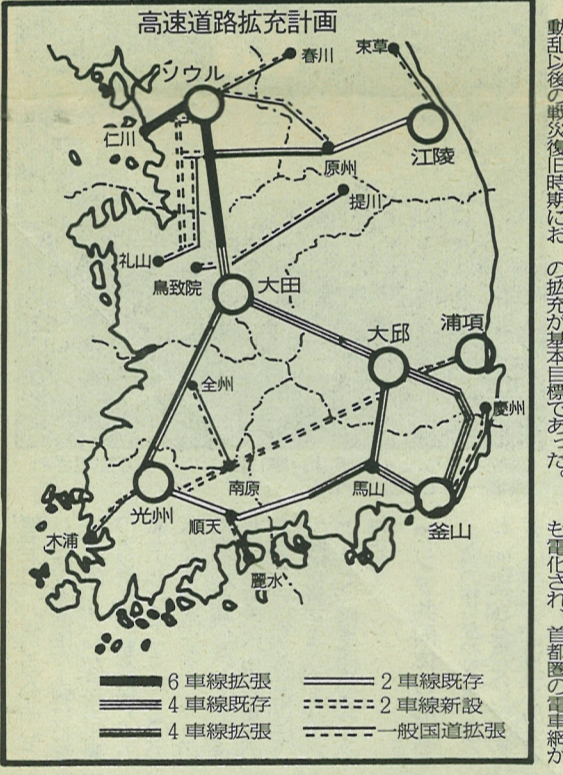
### 第一期の概要

七一年までの国土開発計画は、二つの時期に大別して考えることができる。つまり非計画期(四五年～六一年)と計画期(六二年～七一年)である。

非計画期の戦災復興時期における国土開発の拡大が基本目標であった。

### 第二期の概要

第二次国土総合開発計画は、七一年に作成された。この計画は、人口と産業の調和を図ることを目的とする。都市と農村との間に有機的な関係を形成して、国土の均衡ある開発を目指しており、国土利用管理の効率化と開発基盤の拡充が基本目標であった。



戦後目ざましい経済発展を遂げた韓国は、現在、国内産業の充実と共に、均衡のとれた国土開発を目指すと、国際社会での評価は一段と高まっていった。また八八年のソウルオリンピック後は、近代国家としての大きな飛躍が期待される。

戦乱の中から今日の基盤を築いた韓民族は、日本人に優るとも劣らない勤勉さ、優秀性を備えており、日韓トンネルによって両民族が結びつけば、両国の将来のみに留まらず、アジア全体へ大きな影響をもたらすことになる。

トンネル開通によって、日本と韓国は一日生活圏となり、日韓の行動圏となる。七〇年代以後、韓国では自動車保有台数が国民の活発な往来が期待される著しく増加し、今日では自動車

### 日韓トンネルの影響

戦後目ざましい経済発展を遂げた韓国は、現在、国内産業の充実と共に、均衡のとれた国土開発を目指すと、国際社会での評価は一段と高まっていった。また八八年のソウルオリンピック後は、近代国家としての大きな飛躍が期待される。

戦乱の中から今日の基盤を築いた韓民族は、日本人に優るとも劣らない勤勉さ、優秀性を備えており、日韓トンネルによって両民族が結びつけば、両国の将来のみに留まらず、アジア全体へ大きな影響をもたらすことになる。

### 観光交流も活発化

観光客の数は年々増加しており、今後その傾向は続くものと見られる。

韓国では、すでに慶州総合開発計画、済州総合開発計画、嶺東および東海岸開発計画、扶余・公州開発計画などの観光計画が立案されている。観光計画は、中長期を含め、七七年の第四次経済開発五カ年計画に盛り込まれ、実施されることになる。これらの計画の中でも、韓トンネルを通じて日本とつながれば、日韓両国にとって計り知れない経済的効果をもたらすことになる。

現在、日本から韓国へ向かう観光客の数は年々増加しており、今後その傾向は続くものと見られる。

### 車利用の観光が主流に

韓国では、すでに慶州総合開発計画、済州総合開発計画、嶺東および東海岸開発計画、扶余・公州開発計画などの観光計画が立案されている。観光計画は、中長期を含め、七七年の第四次経済開発五カ年計画に盛り込まれ、実施されることになる。これらの計画の中でも、韓トンネルを通じて日本とつながれば、日韓両国にとって計り知れない経済的効果をもたらすことになる。

現在、日本から韓国へ向かう観光客の数は年々増加しており、今後その傾向は続くものと見られる。