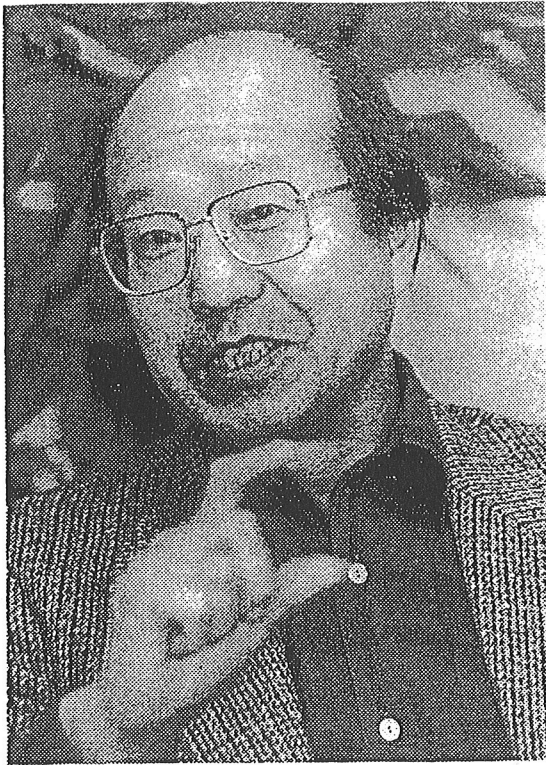




JR総連委員長

福原福太郎氏に聞く

JR総連の福原福太郎委員長は昨年十月韓国を訪れ、韓国鉄道労働組合90年度大会で、東京・ソウル・平壤・モスクワを結ぶ国際鉄道、「自由を乗せた平和列車」構想を発表した。これが実現した場合、わが国と大陸間の距離は一半に縮まり、環日本海経済圏に与える影響も計り知れない。福原氏に、同構想にかける抱負などを聞いた。

「『平和列車』構想を発表したきっかけは何か。」
「何年前になるか、民間ハイウェイプロジェクト（国際ハイウェイ建設事業団）が進めている日韓トンネルの話を聞いた。そのことが一つ頭にあった。それから、盧泰愚大統領が日本の国会で演説をした中に（日韓トンネルの話が

あった。それから、JR総連の国際活動をどうするかという時、韓国の労働組合と交流する中で、韓国と日本との関係を基礎としてアジア全体に広げ、その上に立って、西欧へわれわれの活動を広げていくことが、現在の国際政治経済情勢からしてベストではないかと判断した。それで東京、ソウル、平壤、モスクワを結ぶ『自由を乗せた平和列車』を走らせようということを発表した。」

ではないか。世界的な激動の中で、九二年の、いわゆる欧州共同体（E.C.）統合を見て、もアロク形成化して行く可能性もあると私はみている。そういう状況の中で日本の進路をどうしようかと考えていくべきか、それを考えた時に、これからはアジアの人たちが日本の動向に対してどういう受け止め方をしているか、そのことを重視してやっていたら、なくてはならないことになると

た世界の鉄道関係者らは、二十一世紀鉄道への発展の可能性を見取ったと思う。ぜひ、日韓トンネルに鉄道を走らせ、韓国の仲間とわれわれが手を握ってソウルから平壤、モスクワへと走らせたい。中国も念頭においている。」

「国際間を鉄道で結ぶということは、政治的な課題も多いと思う。」
「韓国の北方政策による積極果敢な展開が情勢を切り開くものでないか。」
「韓国は、これからの、ただ、在来新幹線の形でも、日本で時速三百とか、三百

在来新幹線をもってしてもいいと思う。」
「リニアになると、やや技術的なレベルで、開発というものがどれくらい進んでいるかは、まだまだ研究の余地のあるところだが、将来的にはこれも科学技術の発展を考えれば、そんなに遠い話ではないと思う。しかも、空よりも安全、省エネ的見地を含め、鉄道というのはますます発展する。近い将来必ず実現し得るものだ。」

「日韓トンネルは技術的には可能か。」
「ドーバー海峡トンネルはもつたがった。青函トンネルもできている。技術的にはそんなに遠くにあるということではない。現に民間ハイウェイプロジェクトで追究しているわけだ。」

表した」

「日韓関係を基礎と考えるのはなぜか。」

「世界的にはドーバー海峡のトンネルができるわけだ。一九九三年の開通は間違いないと聞いている。ヨーロッパ全域に広がる文化、経済、政治の交流のなめとして、英国とフランスの間を結ぶドーバー海峡の役割がある。だつたら、日本と韓国の間も同じ

平和列車を走らせたい

「日韓トンネル」を刺激に

思う。最も近くて近い国・韓国の仲間との連帯を基礎にして、アジアに広げたいということだ」

「鉄道の在り方も大きく変わっていくのではないか。」

「求めるのは二十一世紀鉄道の隆盛ということだ。鉄道は今、斜陽産業などといわれている面がある。ところが、国鉄からJRになり、JRの新たな盛り上がり、復権を見

ている。韓国とソ連の大統領会談などを考えると、ますますこれは画餅ではなく、現実だ。『平和列車』は可能だと思ふ。これは世界的な平和の大きな基礎になるのではないか」

「今後、JR全体に対して、また政府側にも積極的に働きかけなくてはならないことだと思ふが、今後の方針は、まず、われわれが打ち上

二十、という記録をつくっている。フランスでつくった五百十四。が世界一の記録だが、日本の新幹線の技術は、これに勝るとも劣らない技術を持っていることは間違いない。ただし、新幹線の速度アップの最大課題は、地勢的にも騒音問題に対処せざるを得ない。騒音を含めた環境の問題があるわけだが、技術的にはもうクリアできる。だから、

民間プロジェクトとの協力は考えているか。」
「ぜひ、そう願いたいし話も聞きたい。民間プロジェクトの交流と、われわれ自身の勉強を通じて、韓国の仲間にも働きかけて、（日韓）双方から実現したいという強い決意をもっている。決意あればおのずと道は開かれると思うし、そんなに夢みないことではない」