

年表

- 1981 11月 韓国ソウルで開かれた「第10回科学の統一に関する国際会議」の席上、文鮮明師が国際ハイウェイ構想を提唱
- 1982 4月 国際ハイウェイ建設事業団設立
- 6月 北九州で地表調査の開始
- 10月 東松浦半島でのボーリング調査の開始
- 日韓トンネル海域部の音波探査の開始
- 1983 5月 日韓トンネル研究会の設立
- 9月 佐賀県鎮西町で電気探査、簡易弾性波探査
- 10月 日韓トンネル海域部の環境調査の開始
- 12月 対馬で重力探査の開始
- 1984 6月 対馬でのボーリング調査の開始
- 8月 対馬水道で磁気探査の開始
- 9月 対馬でボーリング探査開始
- 1985 3月 対馬に微小地震計を設置
- 12月 ソウルで日韓合同会議・報告会
- 1986 4月 対馬海峡西水道で海洋ボーリング実施
- 10月 対馬-東松浦半島間の渡海測量
- 日韓トンネル調査斜坑の起工式(佐賀県東松浦郡鎮西町)
- 韓国で国際ハイウェイ研究会の設立
- 名護屋気象観測所の設置(鎮西町)
- 1987 4月 対馬の浅茅湾で漁業実態調査の開始
- 8月 財団法人「亜細亜技術協力会」
- 1988 4月 日韓トンネル研究専門委員会の発足
- 9月 日韓トンネル調査斜坑二期工事の開始(鎮西町)
- 10月 韓国の巨済島でのボーリング調査の開始
- 1989 4月 中国で京丹(北京-丹東)国際ハイウェイ計画準備委員会の設立
- 5月 中国ハイウェイの予備調査の開始(北京-瀋陽-丹東)
- 1990 4月 大阪「国際花と緑の博覧会」で国際ハイウェイを紹介するアニメーションを上映(～9月)
- モスクワで開かれた第11回「世界言論人会議」で国際ハイウェイ構想を発表
- 1991 2月 韓国の土木、土質技術者来日
- 8月 「日韓トンネル計画」に関する陳情団派遣(福岡、佐賀、長崎)
- 1992 3月 韓国で韓日トンネル技術研究会の設立



高橋 昌治氏

国際ハイウェイ日韓トンネル計画は一九八一年十一月十日、韓国ソウルで開催された第十回科学の統一に関する国際会議の席上、文鮮明師によって提唱されました。この提唱を受け世界平和教授アカデミー、故松下正寿会長(元立教大学総長)が中心となり、日韓トンネル研究プロジェクト総括委員会が発足しました。この委員会が提出した報告書「日韓トンネル研究プロジェクト第一次基本構想」が、予備調査分析報告書に基づき、一九八三年五月二十四日に国際ハイウェイプロジェクト・日韓トンネル研究会が発足しました。発足には、終始青園(ソウル)が参加し、同国の交通量の集中を誘発してい

関係国家間の交流通じ 相互の理解と緊密化を

質、第二部会(設計施工)、第四部会(気象海象)の四つの調査研究部会が構成され、研究会の組織を中心として活動してきましたが、国際社会的、経済的諸条件に対応して、昨午六月の総会で組織改革が行われ、現在の研究会組織は、総会、理事会、政策委員会、技術委員会が構成

法整備の調査研究が行われていきます。

また技術委員会、総括部会、建設計画部会、官民共同プロジェクト部の三つの部会が構成されております。総括部会では、今までの約十年間の調査の総括と問題点の整理、確認と対応策の検討、建設計画部会では二十一世紀の

ネル計画の地質顧問をされた、北海道大名誉教授の佐々木雄雄先生が就任されました。発足直後の昨年六月までの約九年間は、第一部会(政策理念)、第二部会(地形地

この新組織の下に、次のような調査研究を実施する予定です。

政策委員会は、基本政策部会、広報部会、資金調達部会の三つの部会が構成されています。これらの部会では、日韓トンネルの基本構想の構築、国際コンペの開催準備の検討、組織と資金調達のための



6月15日開催された、国際ハイウェイに関する日韓中シンポジウム

とすべきでない」と道路交通の重要性を主張した。中国の道路交通については、「商品経済をさらに発展させ、農産品の流通を促進させるためには、輸送機関の改善が重要。特に道路の基本建設を早めなければならない」と、同国の発展のために道路の整備の欠かせないことを強調した。

このプロジェクトが実現すれば、①技術、産業の平準化によるアジア地域の均衡ある発展、②東アジアの豊饒な人的資源、物的資源を基盤とした強力な経済圏の創出、③これまで蓄積した技術、ノウハウをヘルプアップさせ、今後の巨大プロジェクトに貢献する、④建設を通して長期的な雇用、需要が生じ、気候の安定につながる、⑤などの効果が期待でき、東アジア周辺諸国へ与える経済的、政治的影響はきわめて大きい。

日韓中 アジアハイウェイ・シンポジウム

中国の物資輸送に不可欠

韓国からは、成昌韓商海外技術公社社長(元建設道路局長)が参加し、同国の交

る(成社長)。

続いて基調講演した蘭曉石

中国国際友好連合会第一副秘書長兼常務理事は、「道路の到達深度、広がり度やみその面的に及ぼす影響は、他のいかなる輸送方式も代わるこ

中国国際友好連絡会第一副秘書長

蘭 曉石氏

本年は中日国交正常化二十周年であり、また文鮮明先生が国際ハイウェイ構想を提唱されて十周年であります。講演を始めるまえに、文鮮明先生の名言に触れさせていたきます。それは「国際ハイウェイは人類理想を達成するための一つの方案である」ということです。

輸送網の水準低い中国 主要都市つなぐ道路を

確かに、道路の重要な作用は、単に人や物を輸送するだけでなく、道路建設は経済の発展と生活の繁栄をもたらします。したがって、私たちは平和と発展を追求するという崇高な目標の下に、この理想実現のため、東京を訪問し、日本と韓国の同じ事業に携わる方々から多くを学び、また



送網の密度と技術装備の水準は、ともに経済発展途上国家に後れを取っており、甚だしくは、ある発展途上国よりも遅れています。これは道路運輸方面でもっと当てるべきことです。道路網の構成からみま

千二百キロで全道路総延長の約二〇％ですが、それらの受け持つ交通量は、全交通量の八〇％以上を占めています。またわが国の道路密度は、毎百平方キロに十一キロにも至っておりません。これは米国の七分の一、日本の三分の一、またインドの五分の一、またわが国の商品経済を進展させるには道路の基本建設を早めなければなりません。

国際ハイウェイ構想の中で、第一段階は東アジア国際ハイウェイであり、京丹国際ハイウェイは、東アジア国際ハイウェイの一部分であります。この道路は、中国の首都・北京と、東北各主要都市を結ぶ幹線道路です。この道路の完成は、わが国の二つの発達地区の遼東半島と京津塘経済開発区、中日韓三国を緊密に連結するものです。そして、この地区内外の物資輸送と中日韓の貿易の繁栄のために優れた条件を創造するものです。

そこで私たちは、友人の方々と一緒にこの国際ハイウェイの完成を促進したいと思えます。中国は古代一本のシルクロードがあり、対外経済文化交流史に輝かしい足跡を残しました。新しい国際ハイウェイの誕生は、各国人民の友誼(ぎ)の連帯として、人類にさらに美しい明日をもたらしてくれるでしょう。

国際ハイウェイ特集

(株)韓国海外技術公社社長

成 百詮氏



在、韓国の自動車台数は旧西ドイツの六〇年、日本の六五年代の水準であり、九〇年度は三百四十万台で

また経済成長により自動車保有台数が年二・三％の高い増加率を示しており、大都市の交通混雑は筆舌につくしがたいほど深刻です。半面、交通部門への投資がGDPの二・一―二・五％の水準にすぎず、投資が必要の増加に大

刺で、ソウル仁川軸とソウル金山軸に交通需要と施設投資が偏重され、地域の均衡開発という平衡性を阻害し、首都圏に過度な交通量の集中を誘発しています。

韓国は総人口の七九％が都市内に居住しており、特に首都圏に人口の四二％が集中し、国土開発の構造が首都圏を中心にして形成されています。したがって、釜山港と仁川港を経由する物資の出入量が過剰で、ソウル仁川軸とソウル金山軸に交通需要と施設投資が偏重され、地域の均衡開発という平衡性を阻害し、首都圏に過度な交通量の集中を誘発しています。

きく後れを取っています。したがって、公路はもちろん鉄道も主要路線が九二年度には輸送限界に達し、海上輸送においても物流量に比べて荷役能力が不足しており、輸送時間と費用の損失は膨大です。具体的に述べると、大都市圏の交通の現況はソウルの地下鉄の場合、その混雑度は二七七％であり、釜山の地下鉄

深刻な韓国の交通混雑 道路網の整備計画が鍵

の場合には約三三〇％に達しています。輸送需要を展望すると、現

す。しかし将来の自動車の保有台数を推定すると、二〇〇一年には千二百万台、二〇二〇年には二千万台の水準に達することが予想されます。韓国の経済規模の拡大による交通の活性化で通行回数が増加し、生活様式の変化による余暇時間の活用で観光、行楽の通行が増加し、輸出入貨物の急増などで交通量が幾何級数的に膨張することは必至となっています。

国内旅客は二〇〇一年には八八年の一・三六倍に増加し、国内の貨物は同一・七四倍と大幅に増加、物流量は現在の二倍以上に増加するものと推定されます。これらの交通需要を満たすには現在の水準より二・五倍以上の道路能力が必要になります。

そこで道路網の整備計画が問題となりますが、優先的に推進すべき主要幹線道路としては、嶺東―東海高速道路の拡張、釜山―浦項―江陵―東草間の幹線道路などが計画されています。南北間を連結する幹線道路網計画は、南北統一による輸送需要の増加まで考慮して推進する予定です。

高速電鉄網の形成は、現在実施設計中の京釜高速電鉄と湖南、嶺東軸など、大量交通需要軸を対象に優先順位に従って段階的に推進すると同時に、新産業地帯、国民余暇地帯、新都市開発など、他部門の計画として推進します。

年表

- 1981 11月 韓国ソウルで開かれた「第10回科学の統一に関する国際会議」の席上、文鮮明師が国際ハイウェイ構想を提唱
- 1982 4月 国際ハイウェイ建設事業団設立
- 6月 北九州で地表調査の開始
- 10月 東松浦半島でのボーリング調査の開始
- 日韓トンネル海城部の首波調査の開始
- 1983 5月 日韓トンネル研究会の設立
- 9月 佐賀県西郷町で電気探査、簡易弾性波探査
- 10月 日韓トンネル海城部の環境調査の開始
- 12月 対馬で重力探査の開始
- 1984 6月 志岐でのボーリング調査の開始
- 8月 志岐水道で磁気探査の開始
- 9月 対馬でボーリング調査開始
- 1985 3月 対馬に微小地震計を設置
- 12月 ソウルで日韓合同会議・報告会
- 1986 4月 対馬海峡西水道で海洋ボーリング実施
- 志岐～東松浦半島間の海底測量
- 10月 日韓トンネル調査資料の起工式(佐賀県東松浦郡西郷町)
- 韓国で国際ハイウェイ研究会の設立
- 名産気象観測所の設置(鎮西町)
- 1987 4月 対馬の支那側で商業実地調査の開始
- 8月 財団法人「国際ハイウェイ構想研究会」設立
- 1988 日韓トンネル研究専門委員会が発足
- 9月 日韓トンネル調査資料二期工事の開始(鎮西町)
- 10月 韓国の巨済島でのボーリング調査の開始
- 1989 4月 中国で京丹(北京-丹東)国際ハイウェイ計画準備委員会の設立
- 5月 中国ハイウェイの予備調査の開始(北京-瀋陽-丹東)
- 1990 4月 大阪「国際花と緑の博覧会」で国際ハイウェイを紹介するアニメーションを上映(～9月)
- モスクワで開かれた第11回「世界言論人会議」で国際ハイウェイ構想を発表
- 1991 2月 韓国の土木、土質技術者来日
- 8月 「日韓トンネル計画」に関する陳情団派遣(福岡、佐賀、長崎)
- 1992 3月 韓国で韓日トンネル技術研究会の設立

世界の平和と安定に貢献



高橋 淳治氏

関係国家間の交流通じ 相互の理解と緊密化を

【本紙記者高橋淳治氏インタビュー】高橋淳治氏は、日韓トンネル研究会の会長として、日韓トンネルの推進に尽力している。彼は、このトンネルが、東アジアの平和と安定に貢献するだけでなく、関係国家間の交流通じと相互の理解と緊密化を促進する役割を果たすことを期待している。



6月15日開催された、国際ハイウェイに関する日韓シンポジウム

日韓中 アジアハイウェイシンポジウム

中国の物資輸送に不可欠なアジアハイウェイの建設は、東アジアの平和と安定に貢献するだけでなく、関係国家間の交流通じと相互の理解と緊密化を促進する役割を果たすことを期待している。

「アジアハイウェイ」は、東アジアの平和と安定に貢献するだけでなく、関係国家間の交流通じと相互の理解と緊密化を促進する役割を果たすことを期待している。



蘭 曉石氏

中国国際友好連絡会第一副秘書長

輸送網の水準低い中国 主要都市つなぐ道路を

中国の輸送網の水準は低い。主要都市をつなぐ道路を建設する必要がある。



成 百詮氏

韓国海外技術公社社長

深刻な韓国の交通混雑 道路網の整備計画が鍵

韓国の交通混雑は深刻である。道路網の整備計画が鍵となる。

韓国の交通混雑は深刻である。道路網の整備計画が鍵となる。韓国は、道路網の整備を通じて、交通混雑を解消し、経済の発展を促進する必要がある。

国際ハイウェイ特集

日韓トンネル
研究会会長

佐々 保雄



韓国と日本

この会が発足して十年近
くなりですが、このたび直
接の工事に結びつくよう
詳細な調査を終え、トン
ネルを掘っても差し支え
ないという段階に
いたりました。
関係者諸
兄に深く感謝
申し上げます。
韓国と日本

この会が発足して十年近
くなりですが、このたび直
接の工事に結びつくよう
詳細な調査を終え、トン
ネルを掘っても差し支え
ないという段階に
いたりました。
関係者諸
兄に深く感謝
申し上げます。
韓国と日本

10年目にして本工事着工

世界平和の大動脈に

鉄の内部で起りまして、
一部調査が進んだ時期も
ございます。しかし大東亞
争、その後の疲弊した日本
においては、その夢を現
するものができませんでした。
たが、国勢が回復し、国民
として世界平和の大動脈
にしようといことを提唱
されました。それに対し
て、日韓トンネル研究会も
できたわけです。その後、
多岐の方々の努力により
まして、青函トンネルの実

主催者あいさつ

日韓トンネル
研究会理事長

梶栗玄太郎



提唱以来十年間、今日ま
だに全国国民に対して募
約百億円を要する。この
金活動をやりたい」と関係
し、調査活動を展開してき
ましたが、おかげさまで一
つの山を越え、新しい段階
に入るときを迎えて
おられます。当
初、民間団
体が始め
から、何
もな
い状況で
いた

立法化図り資金調達を

おま政府にお願いすべ
き。いよいよこれからは国民
意を固めております。この
である、という指示。対し
て積極的に協力を要請
をいたしました。当時、
日韓トンネルの総工費は三
兆円、現在では二兆円ぐ
らいになっていますが、三
兆円の総工費に対し、調査
と議員連盟の創設ならび

一つのヤマ越え新段階

資金の調達を
図り、具体的
にこのプロ
ジェクトを進
展させていき
たい、という決

の要望と期待を語った。同プロジェクトは、世界
基督教統一神霊協会（統一教会）の文鮮明師が八一年
に提唱したもので、このプロジェクトの一部の日韓ト
ンネルは、現在佐賀県で掘削中の調査斜坑トンネルは
四百十メートル、二期工事は十三百メートル掘り進める予定。

国際環境の大きな変化の中、東アジアの重要性が増
しつつあるが、日本と大陸を海底トンネルで結び、東
洋と西洋を高速交通網で連結しようという国際ハイ
ウェイに関する日韓トンネルプロジェクト（国際ハイ
ウェイプロジェクト）は、現在佐賀県で掘削中の調査斜坑トンネルは
四百十メートル、二期工事は十三百メートル掘り進める予定。
総会が六月十五日、東京都千代田区のホテルで開催さ
れ、国際ハイウェイプロジェクトの意義、実現性など
が日本、韓国、中国の代表者の間で話し合われた。日
韓中の代表者は、各国の交通事情、同プロジェクトへ

北朝鮮含め緊密化必要

明した。また、日韓トンネル
研究会理事長で国際ハイ
ウェイ建設事業団理事長の梶栗玄
太郎氏があいさつに立ち、「和
解の時代にあつて、世界平和
を全世界が模索している。具
体的な平和追求の方案となる
ハイウェイであり、このハイ

備はわれわれの責務と考
えている」と語り、プロ
ジェクト
実現への熱意を表明した。
最も難工事の
日韓トンネル
日韓トンネルは、ハイ
ウェイ

イのなかでも最も難工事が予
想される部分、同研究会は、
九州北部から青森、対馬を経
て韓国、釜山に至る三三三
五キロメートル、調査、試
掘を進めている。総延長で青
函トンネル、ドーバー海峡の
英仏海峡トンネルの四倍にも

及ぶ巨大なプロジェクトとな
る。
基調講演をした、高橋彦治
地下コンサルタンツ顧問（元
鉄道技術研究所室長）は、国
際ハイウェイの今後の課題に
ついて、「東北アジアの環境
の変化のなかで、その役割は
重要。その前提条件として、
関係する国家間の情報交換と
交流を通じて、相互の理解と
関係の緊密化を図らなければ
ならない」とし、日韓中相互
の交流だけでなく、北朝鮮を
も含めた話し合いが必要と訴
えた。

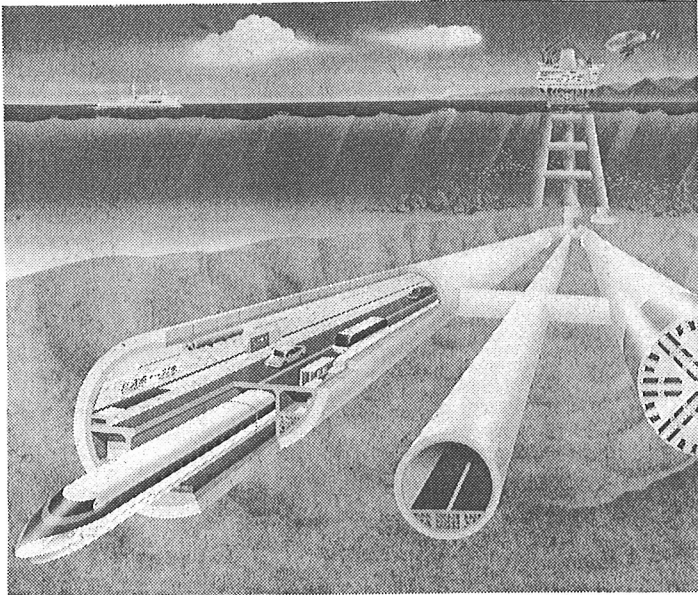
大アジア経済圏を創出

本工事へスプリングボード

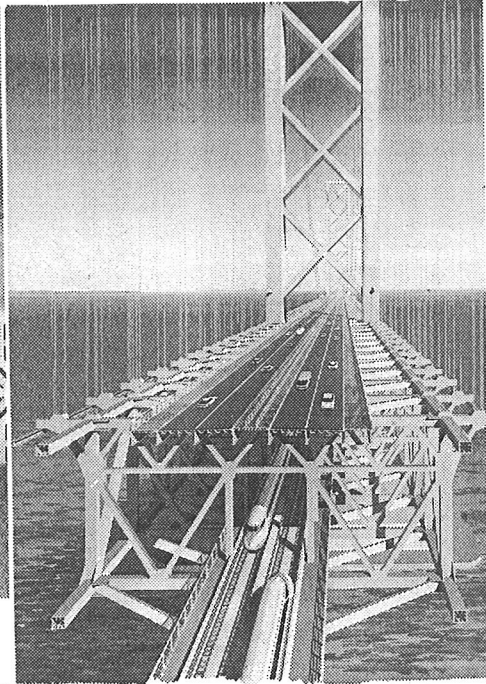
青函トンネルの建設にも携わった、佐々保雄日韓トンネル

ル研究会会長は、「詳細の調査は完了し、掘り進めてもよいという段階に入った。この

会を本工事にかかるスプリングボードにしたい」と語り、同シンポジウムへの期待を表



日韓トンネルの完成予想図（上）。橋りょう部分の完成予想図（右）



人的・物的資源の地域均衡を促進へ

ウェイがどのような役割を果たし得るのか、ますます研究していききたい」と、自由と平和を全世界が享受することを目的とする同プロジェクトへの期待と熱意を示した。

来賓の尹世元韓国国際ハイウェイ研究会会長は、「（国際ハイウェイは）日韓の友好関係ばかりでなく、世界に平和をもたらすものとして今からわれわれが準備すべきだ」と、世界平和のためのハイウェイ・プロジェクトであることを強調し、また「世界は、あらゆる民族が繁栄することを願っている。そのための準備

筑波大学教授

河野博忠氏



海峽横断トンネル（困難性に対しては、とりあえず規模の経済性が存在し、その地域の早期の離陸が東北アジア全体

差の解消が達成されればよい。これらの現実的説明はきわめて難しい課題です。アジア高速道路網の形成にかかわる政治的、技術的（日韓

東北アジアの発展へ「北」にも高速道路必要

恒久平和となるでしょう。計画視野を、アジア高速道路網計画の準備期間十年、建設期間二十年、経済効果発生、浸透期間二十年の合計五十年として、この期間、アジア諸国がどのように経済発展し、完全雇用が達成され、資源配分の最適化がなされるか。また、どのように所得の分配の構成、すなわち各国間の経済格差の解消と各国内の貧富の

の長期的発展の契機となり得る東北アジア経済圏を中心として、公共投資の先行投資を行うことが考えられます。その後、機が熟した段階で中国・大韓民国の国際ルートに完結する、すなわち北朝鮮にも幹線高速道路をレイアウトさせてもらうという現実的な方法もあります。

われわれのアジア開発の経済理念に則る経済政策、経済計画への処方箋は、まず、各国に賦存する人物、物的資源を最大限に有効利用することです。そしてアメリカ、西欧、日本の経済発展にも後れず、追いつき、かつ場合によっては追い越しながら、アジア内部では規模の経済性、技術的、外部効果を最大限発揮するようにします。

その上で、これからの五十年間、各国の国民の厚生（幸福、満足）の合計が最大化するように最適成長するためには、東北アジア各国の総合交通体系、とりわけアジアハイウェイ網は、各国内で、地域別、期間別にいかにレイアウトされるべきかという問いに答えることになると思います。このような処方箋を導き出すのに最も有効な技法が、ここで開発された非線形動学的多地域多部門離散型最適計画編成モデルといわれるものです。

（同氏の講演の中で、「課題設定の二部（開発の経済理念）」の項を要約した）