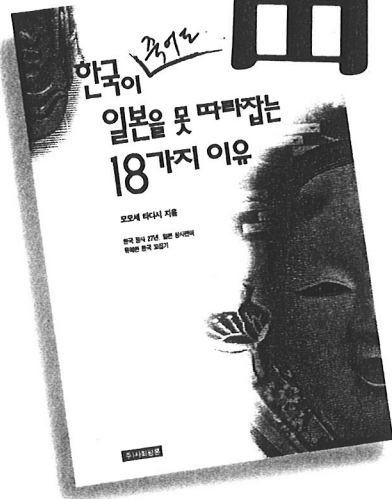


金重明 [訳]

百瀬 格

韓国トーマン会長

死んでも 韓国が日本に 追いつけない 18の理由



文藝春秋

韓国人はなぜ「夢の鉄道」を目指さないのか

20

四、五年前のある日、高麗大夜間大学院から電話がかかってきた。国際通商学科のある教授がわたしに、講演をしてくれと依頼してきたのである。

韓国語がうまくできないので、いったんは断った。それでも、相手はあきらめず、「日本経済新聞の特派員が特別講義をしたこともあるし、韓国に長く住んでいるのだから、何かお話を願います」というのである。韓国語が下手でもかまわないから、気楽に話をしてもらえればいい、という要請を、結局断ることはできなかった。あとで知ったことだが、取引先の社長の息子さんがある教授で、社長が、わたしを強力に推薦してくれたのであった。

その日の講演のうち、よく覚えてるのが、韓国的高速鉄道「新幹線」についての話である。その頃ちょうど、京釜高速鉄道の入札をめぐって、ドイツ、フランス、日本が激しく競争していた。

「日本と高速鉄道の契約をしてはいけません。ドイツとフランスは互いに仲が悪いと聞いていま

すが、この二カ国とコンソーシアム（合作）すべきだと思えます。そしてその契約は、京釜高速鉄道に限るのではなく、五〇年、一〇〇年かかってもしよいから、釜山とヨーロッパを結ぶ鉄道として契約したらいいかなものではないでしょうか」

すると、質問が飛んできた。

「あなたは日本人なのに、どうして日本と契約してはいけないと言うのですか」

「日本と契約すれば、この高速鉄道はせいぜい平壤までしか届かないからです」

わたしの話を要約するところになる。

いま、ロシアにはシベリア横断鉄道というものがあり、カスピ海沿岸で収穫された農産物が沿海州まで運ばれているではないか。韓国が高速鉄道を敷設すれば、五〇年、一〇〇年後には、その列車がヨーロッパまで行くということをどうして想像できないのだろうか。そのような夢、そのような希望がわいてくるではないか。ドイツとフランスのコンソーシアムが不可能ならば、ドイツでもフランスでも、どちらかと契約をすべきではないか。

もちろん統一されるまでは、北朝鮮を通過しなければならぬという問題が残る。しかし、北朝鮮を通過するとき、北朝鮮の地域内では停車せず、乗客一人当たり一〇ドル、あるいは五〇ドルというように通過料を払う、という条件を示せば、間違いなく北朝鮮は通過を許可するであろう。それは、北朝鮮にとっても利益になる事業だからだ。なぜ韓国には、そのように考える人がいないのだろうか。

韓国的高速鉄道が北朝鮮を通過し、ヨーロッパまで乗り入れ、それにベトナム、タイから出発

21

する「アジア特急」が連結すると想像してみよう。そうなれば、この鉄道はいにしえの絹の道 (Silk Road) よりもはるかに堅固な、アジアとヨーロッパを結ぶ「夢の鉄道」になるのではないか。

国際経済において、「物流費」は非常に大きな問題として浮上しつつある。ユーラシア大陸を横断する高速鉄道が完成すれば、現在のように韓国からヨーロッパへ船で商品を輸送するより、少なくとも一週間以上の時間と費用を韓国は節約することができる。飛行機がどれほど発達したとしても、人と貨物を地上で大量に運送する鉄道とは勝負にならない。また、「夢の鉄道」は、極東 (Far East) をヨーロッパに近づけると同時に、鉄道が通過するアジア、ヨーロッパ諸国にも利益をもたらすのである。

ロシアから独立したグルジアやクロアチアは、現在商業の発展に力を注いでいるものの、中央アジア諸国が内戦に苦しんでいるのも、将来に希望を持つことができないから戦っているという一面がある。釜山を出発し、ヨーロッパ大陸を横断して大西洋にいたる夢の鉄道が開通すれば、それはユーラシアのすべての国にとって、共存共栄のための希望の星となるであろう。そして、ユーラシア大陸の端にある釜山は、その希望の出発点であり、終着点となるのである。

いまからでも遅くはない。わたしが京釜高速鉄道の責任者なら、フランスとそのような交渉をするはずである。フランスにとっては「夢の鉄道」でないかもしれないが、少なくとも韓国にとっては「夢の列車」である。五〇年後であってもよい。その列車に、わたしの孫が乗るであろう。鉄道のレールや車両は韓国で製造することもできる。資金はアジア開発銀行 (ADB) や世界銀行 (IBRD) の借款を使用すればよい。ヨーロッパも協力すると思う。

ところで、日本と契約を結んではならない理由とは、何であろうか。ドイツやフランスの高速鉄道は、ほとんど全行程が平原を走る直線コースであるのに対し、韓国と日本の地形はそれとは正反対の山岳地帯であるにもかかわらず……。

もちろん、日本には山にトンネルをうがち、高速鉄道を走らせる技術がある。この技術は、買収するなり、譲り受けるなりして自分のものにする必要がある。日本がその技術を譲らなかったら？ そのときは、ヨーロッパに頼ればよい。

しかしこの列車がユーラシア大陸を横断し、パリへ、大西洋へ、そして海峡を越えてロンドンへまでつながった場合、日本は必ずこう言ってくるはずだ。

「それでは、われわれが日本の資金で釜山と下関を結ぶトンネルを掘るから、この鉄道を連結させてほしい」

最初から日本と契約をしたとすれば、このような夢の鉄道は実現不可能だ。なぜ？ 日本と契約をすれば、この鉄道はせいぜい平壤までしか行かない。残念ながらわれわれ日本人はそのような雄大な構想を抱くことができない人々だからである。