

進む「国際ハイウェイ」構想

アジア全域に経済波及効果

進んでいる。同計画は、中国内部の二万三千キロのハイウェイと日韓トンネルの建設に必要な資金が十三、二十兆円という超巨大プロジェクトだ。国際ハイウェイ構想は国際文化財団の創設者である文鮮明師によって八一年に提唱されたものだが、その実現の可能性に対して年々期待が高まっている。

わが国の過剰な流動資金は、相対的に金利の高いアメリカなどに流出しているのが現状だが、メキシコなど借款国の債務不履行やドル暴落に対する不安が高まりつつあること、また、土地や株など財テクに利用されているものに對し、それら実態のない投機に利用されるよりは、実物資産の建設に向けられるべきであることは、多くの識者から指摘されているところであ

る(中島正樹氏、ロバート・V・ローザ氏等)。当日、第一部会の河野博忠・筑波大学教授が「アジアハイウェイ計画の社会経済効果」を報告し、「アジアハイウェイ」のプロジェクトが、東アジア全域に経済波及効果をもたらす十分に採算が合う

企業・個人投資でも注目

こと、またその実現のための資金調達方法について述べ、関心を呼んだ。河野教授によると、ハイウェイが通過する日本、韓国、北朝鮮、中国のみならず、ソ連を含めた近隣諸国にも多大な影響を与えるという。教授はいくつかのケースに分けたシミュレーション分析を行い、これまで東アジア四カ国には体制上の違いから十分な交易関係があるとはいえないが、資源の分布、産業構造の違い四カ国には、互いに補完的に機能し水平分業化できる素地は十分にあり、またその機能を發揮することによって生じる乗数的効果は相当なものになると予想している。

また、同ハイウェイプロジェクトに個人や企業が投資を行う場合、債権の流動化、証券化によって投資した金額が保全できるシステムにし、出資したものがいつでも他に換えられるようにするのなら安心して投資できる、と同教授は語っている。投資のリスク負担を公共当局が肩代わり、つまり国民経済に広くリスクを分散するというわけだ。また、投資には免稅措置を講ずることとも考慮されている。

現在、ドーバー海峡の「英仏海峡連絡路」建設計画が進められているが、長さが一キロで総工費約百億(一兆四千億)とされ、すでに日本の十三の銀行を含む世界三十一銀行からなる大融資団が結成され軌道に乗っている。日本の大規模な貿易黒字が諸外国の批判的どころか、各企業が国際的責任を自覚し、「国際社会への再投資」が求められる今日、同ハイウェイ構想は、将来性のある、より実物的な投資対象となること、また有効な内需拡大策として注目される。

日本とアジア・欧州をハイウェイで結ぶ計画を進めている「国際ハイウェイプロジェクト」の「日韓トンネル研究会」は二十五日、都内のホテルで第五回総会と報告会を開いた。

社会部・市原 幸彦

「日韓トンネル研究会」の研究調査報告会で「アジアハイウェイ計画の社会経済効果」を発表する河野博忠筑波大学教授(25日、東京・新宿の京王プラザホテルで)

