

平成12年(2000年)6月25日(日曜日)

Sunday 世界日報

# 南北で「21世紀の一流国」目指す



15日、平壤の順安空港で、見送りの金正日総書記（左）と別れの言葉を交わす金大中大統領＝ソウル・プレスセンター提供

「これ以上、戦争はない。赤化 共栄して、われわれ韓民族が新しい統一も許さないが、われわれも北朝鮮を害さない。必ず一緒に共存 十五日夜、二泊三日の歴史的な平壤訪問を終えて、ソウル南郊の

京畿道城南市にあるソウル空港に帰国した金大中大統領は、南北首脳会談の成果を踏まえて、二十一

世紀の韓半島の青写真を描いて見せた。会談を通して、韓半島の最大の課題だった戦争の脅威を取り除いたという自信は、南北の共存共栄時代とさらにその後を訪れる統一時代を見据えた、次のような発言に端的に現れている。

「周辺四大国（米中日ソ）は、今は帝国主義でなく、すべてわれわれの市場だ。韓民族が持ついる優れた知識基盤、文化的基盤をもつて、情報化時代に、知識基盤時代にこんな巨大な市場を開拓していくという覚悟をもって、皆さんに北朝鮮に対していたなくよう願いたい」

韓国にとつて北朝鮮の脅威は、過去五十年以上常に「目の上のたんこぶ」のように付きまとい、あらゆる発展構想に限界を設けてきた。この脅威が本当になくなる」とすれば、その効果は、計り知れない爆発力を秘めている。金大統領が帰国報告で言及した「鉄のシルクロード構想」はその一端に過ぎない。

「今、汽車がなぜロンドン、パ

リに行けないか。京義線（ソウル―新義州）、京元線（ソウル―元山）が断絶したからだ。京義線はわずか二十五キロしか断絶していない。これだけつなげればすぐに行ける。流通費用が三〇％削減され、輸送期間がはるかに短くなる。われわれは欧州まで悠々と行けるようになる。そうならば、日本は韓日間に海底トンネルを作つて、日本の汽車が韓国と北朝鮮を経て欧州まで行くようになる。こうして新しい鉄のシルクロードが生まれる。こんな新しい時代を開いて、南北均衡発展をなす。両方が利益を得る」

南北首脳が合意した「南北共同宣言」の第四項は「経済協力を通じた民族経済の均衡的な発展」をうたっているが、これは金大統領がベルリン宣言（三月九日）で発表した北朝鮮の社会インフラ（SOC）整備支援構想と密接に関連している。金大統領は、その最初の事業として、断絶した京義線の復元を念頭に置いているようだ。京義線の断絶区間は、韓国側が汶山―長湍間（十二キロ）、北朝鮮側が長湍―鳳東間（八キロ）の合計二十キロあまり。京元線（断絶区間三十一キロ）やソウルと金剛山を連結する金剛山線（同七十五・三キロ）より、はるかに短い。すでに復元のための設計や用地買収は終わっており、南北政府が決定さえ下せば二年程度で連結可能だといふ。

「工事費はわれわれが全部支出するとしても千億程度。二年ぐらいかかれば、年間五百億程度の肥料二十万ト支援するのに六百四十億かかるので、大きな費用ではない（朴在圭・統一相）」

2面に続く