

(3) 総合 平成12年(2000年)9月22日(金曜日)

世界日報

「鉄のシルクロード」に現実味

訪日を含め、二十日記者会見した韓国の金大統領は「日韓間の海底トンネルが開通されるのは正しい」と述べ、「日韓トンネル」構想に意欲を示した。一部では、二百キロの日韓首脳会談で、同構想を提案するとも検討されていると報道されている。韓半島では六月の南北首脳会談で「和解と協力の時代が開かれた」とを受け、寸断されていた京義線の復元工事が行われるなど、南北にまたがる経済圏構築へ向けて具体的に動き出している。南北の連結に続いて、日韓を結ぶという壮大な構想は、それ自体目新しいものではないが、これまでは膨大な費用、きくしくと「白・韓・朝関係」で「夢のプロジェクト」にとどまっていた。だが、金大統領の発言をきっかけに、二十一世紀に向けて具体性を帯びていきそうだ。

(外報部・岩崎 哲)

韓国大統領

日韓トンネルに意欲

京義線復元工事も起工

日韓トンネルは既に戦前、日本と欧州を結ぶルートとして構想され、旧鉄道省が一九五〇年に研究を組織して、佐賀県の呼子から香取・対馬を経由して韓半島に接するルートが構想されていた。戦後になつて日韓トンネルが具体的に提議されたのは一九八一年、ソウルで開かれた第十回「科学の統一に関する国際会議」で、同会議創設者の文鮮明師が「平和のための国際ハイウェイ」を提唱してからである。

京義線の復元は六月の南北首脳会談を受けて行われた南北関係改善の決断の一つで、休戦ラインを挟んで寸断されている鉄道を復元するとともに、道路を建設する計画である。

京義線は韓国のソウルと、中朝国境の新義州を結ぶ全長四百八十六キロの（開通時は四百九十九キロ）の鉄道で、一九〇六年三月、日本の手で開通し、戦前はソウル・釜山間の京釜線と連結して韓半島を統制する大動脈となっていた。だが、一九四五年十一月、南北分割占領のもとで南北間の交通は防壁されたところから、そこを日本の関与・協力に欠かれない。韓国が物流の中心となるためには、南北が鉄道と道路で連結されるだけでなく、日本と韓半島がトンネルで結ばれなければならない構想でもある。

八三年に専門家、学者を中心として「日韓トンネル研究会」が設立され、ルート選定、施工法の検討、地味調査などが行われ、同時に日韓に中国も加えて、学者・有識者を集めたシンポジウムを開き、プロジェクトの波及効果、経済・文化的影響等について議論を重ねられた。

全長二百三十五キロにもおよぶ九州と韓半島を結ぶ「日韓トンネル」構想の具に、対日政策が大きく転換

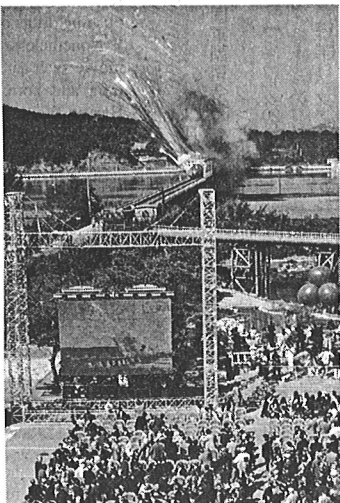
「日韓トンネル」構想の具に、対日政策が大きく転換

「日韓トンネル」構想の具に、対日政策が大きく転換

「日韓トンネル」構想の具に、対日政策が大きく転換



日韓トンネル研究会によるトンネルと東アジアハイウェイの予想ルート



18日、臨津閣で行われた京義線連結の起工式で花火が上がった＝ロイター

「鉄のシルクロード」に現実味

訪日控え、二十日記者会見した韓国の金大中大統領は「日韓間の海底トンネルが開通されるのは望ましい」と述べ、「日韓トンネル」構想に意欲を示した。一部では、二十日からの日韓首脳会談で、同構想を提案することも検討していると報道されている。韓半島では六月の南北首脳会談で「和解と協力の時代」が開かれたことを受け、寸断されていた京義線の復元工事の起工式が行われるなど、南北にまたがる経済圏構築へ向けて具体的に動きだしている。南北の連結が続いて、日韓を結ぶという壮大な構想は、それ自体目新しいものではないが、これまでは膨大な費用、きくしゃくした日・韓・朝関係などで「夢のプロジェクト」にとどまっていた。だが、金大統領の発言をきっかけに、二十一世紀へ向けて具体性を帯びていきそうだ。

(外報部・岩崎 哲)

日韓トンネルは既に戦前、日本と欧州を結ぶルートの一部として構想され、旧鉄道省が一九三九年に研究会を組織して、佐賀県の呼子から香岐・対馬を経由して韓半島に至るルートが構想されていた。

戦後になって日韓トンネルが具体的に提案されたのは一九八一年、ソウルで開かれた第十回「科学の統一に関する国際会議」で、同会議創設者の文鮮明師が「平和のための国際ハイウェイ」を提唱してからである。

八三年に専門家、学者を中心として「日韓トンネル研究会」が設立され、ルート選定、施工法の検討、地表踏査などが行われ、同時に日韓に中国も加えて、学者・有識者を集めてシンポジウムを開き、プロジェクトの波及効果、経済・文化的影響等について討議が重ねられた。

全長三百三十五キロにもおよぶ九州と韓半島を結ぶ

韓国大統領

日韓トンネルに意欲

京義線復元工事も起工

案がまとまり、鎮西町では調査斜坑が掘られるまでに至ったが、資金等の問題で現在は休止している。総工費は五兆円とも見積もられている国際的な巨大プロジェクトだ。

韓国では今年に入って、釜山など日本と経済的関係の濃密な地域の自治体から「日韓トンネル」構想の員

に、対日政策を大きく転換



日韓トンネル研究会によるトンネルと東アジアハイウェイの予想ルート

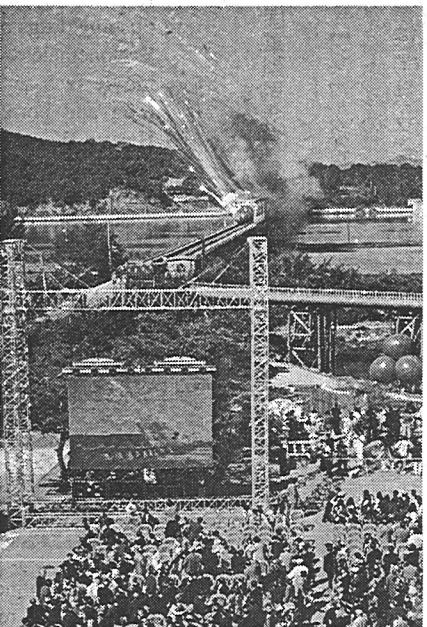
京義線の復元は六月の南北首脳会談を受けて行われた南北閣僚会談で決まったことで、休戦ラインを挟んで寸断されている鉄道を復元するとともに、道路を建設する計画である。

京義線は韓国のソウルと、中朝国境の新義州を結ぶ全長四百八十六キロ（開通時は四百九十九キロ）の鉄道で、一九〇六年三月、日本の手で開通し、戦前はソウル―釜山間の京釜線と連結して韓半島を縦断する大動脈となっていた。だが、一九四五年十一月、南北分割占領のもとで南北間

なるだろう」と述べ、高い期待を示した。
現在、南北共同宣言に盛り込まれた経済協力の具体策として、現代グループが板門店からわずか数キロに位置する高麗王朝の首都、開城に工業団地を造成することで北朝鮮と合意しているが、原材料、中間財のほとんどを南から供給するため、物流の中心となる鉄道と、今回同時着工される道路は不可欠のインフラだ。
金大統領としては、南北経済関係の活性・充実を図り、北の対話・開放体制の後退を防ぎたいところで、そこに日本の関与・協力は欠かせない。韓国が「物流の中心」となるためには、南北が鉄道と道路で連結されるだけでなく、日本と韓半島がトンネルで結ばれなければ実現しない構想でもある。

北朝鮮ではいまだに起工式の日程も決まっておらず、非武装地帯に埋設された地雷の撤去など、難しい作業も残っており、不透明な部分もあるが、将来、京義線、京釜線、日韓トンネルが連結されれば、中国、ロシアを経由して日本から欧州に至る長大な「鉄のシルクロード」が完成することになる。

起工式で金大統領は「京義線の復元は南北双方にとって大きな跳躍の機会になる。わが国が極東の小さな周辺国家から、北東アジアの物流の中心国家、さらに世界の中心国家の一つとして堂々と跳躍する踏み台になる。」



18日、臨津閣で行われた京義線連結の起工式で花火が上がった＝ロイタ