

ユーラシアをつなぐ「絹の道」

第2部 アジア新時代のビジョン

世界日報

数百年の長きにわたって対立・競争(おんし)関係にあった英米とフランスは、第二次世界大戦後、欧州経済共同体(EU)・欧州共同体(EC)を経て、欧州連合(EU)・創設に至る中、それまでの敵対関係を克服し、きずなを徐々に強めていった。その緊密化の過程では、英仏海峡トンネル(ユーロトンネル)が開通し、英国が欧州大陸と「地続き」になったことが、両国民の心理に大きな影響を与えた。アジアにおいて英米関係に相当するものが、日韓関係にある。かつては近くは海(日本海)と遠くは山(朝鮮半島)に隔たれていた両国だが、昨年のワールドカップ(W杯)の共同開催などを機に、かなりその距離は近づいてきている。将来、日韓を結ぶ海底トンネルが建設され、日本列島と韓半島が「地続き」になれば、日韓の交流は急速に増加し、両国関係は一層緊密さを加えることは言うまでもない。韓半島は今、北朝鮮の核実験をめぐって、かつてなく緊迫した状況にある。そうした中で、韓国と北朝鮮をつなぐ鉄道の建設にむけて作業は、着実に進められている。この路線が完成すれば、南北の人的交流と貿易は飛躍的に拡大するとともに、北朝鮮の経済開放を促進し、破たん状態の経済を救済する大きな要因となる。

さらに、この鉄道・道路が日韓トンネルで連結されれば、札幌から韓半島、中国、中央アジアを経て、あるいはシベリア鉄道を経由して、遠くインドに至るまでの海陸が一つつながるようになる。鉄道の高速化を図り、国際ハイウェイが建設され、ユーラシア大陸を貫く現代の「絹の道」とすれば、それは単に経済効果だけでなく、地域の平和と安定に大きな貢献をしていくであろう。

(文部部・中村明芳)

シベリア鉄道

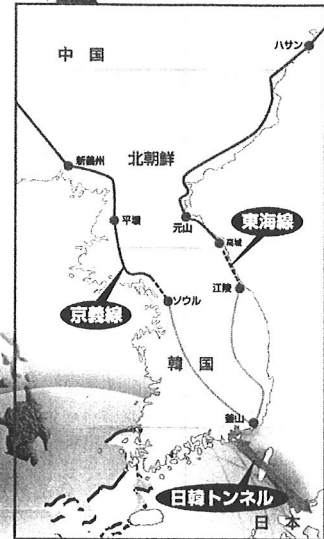
韓半島縦貫パイプライン構想

次頁拡大

中国の高速道路網(建設中)

国際ハイウェイ・プロジェクト

INTERNATIONAL
HIGHWAY PROJECT



数百年の長きにわたって対立・怨讐（おんしゅう）関係にあった英国とフランスは、第二次世界大戦後、欧州経済共同体（EEC）、欧州共同体（EC）を経て、欧州連合（EU）創設に至る中で、それまでの敵対感情を克服し、きずなを徐々に強めていった。その緊密化の過程では、英仏海峡トンネル（ユーロトンネル）が開通し、英国が欧州大陸と「地続き」になったことが、両国国民の心理に大きな影響を与えた。

アジアにおいて英仏関係に相当するのが、日韓関係である。かつては「近くて遠い国」と言われた両国だが、昨年のワールドカップ（W杯）共同開催などを通じ、かなりその距離は近づいてきている。『将来、日韓を結ぶ海底トンネルが建設され、日本列島と韓半島が「地続き」になれば、日韓の交流は急速に増加し、両国関係は一層親密さを加えることは言うまでもない。

韓半島は今、北朝鮮の核疑惑をめぐって、かつてなく緊迫した状況にある。そうした中でも、韓国と北朝鮮をつなぐ鉄道と道路の連結に向けた作業は、着実に進められている。この陸路が完成すれば、南北の人的交流と貿易は飛躍的に拡大するとともに、北朝鮮の経済開放を促進し、破たん状態の経済を救済する大きな要因となる。

さらに、この鉄道・道路が日韓トンネルで連結されれば、札幌から韓半島、中国、中央アジアを経て、あるいはシベリア鉄道を経由して、遠くロンドンに至るまでの陸路が一つにつながることになる。鉄道の高速化を図り、国際ハイウエーが建設され、ユーラシア大陸を貫く現代の「絹の道」となれば、それは単に経済的効果にとどまらず、地域の平和と安定に大きく貢献しよう。

（外報部・中村明芳）

- 1002 -

で高速鉄道・道路で連結



ロシアの民族舞踊



上海の京劇



万里の長城（中国）



扇舞 (韓國)



金閣寺（日本）



日韓トンネル完成予想図



雲南省少数民族白族 (中国)



王宮とワット・プラオケ (タイ)

[illegible]

浮世絵太田記念美術館理事長 太田 清蔵

東アジア新時代の胎動

未開發諸國援助

国連大学通して

実現し

日韓トンネルを

意見広告

次更扩大

意見広告

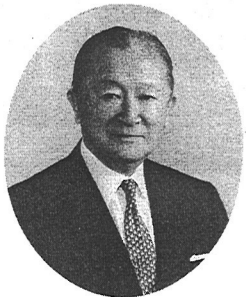
日韓トンネルを

実現しよう

国連大学通して

未開発諸国援助

東アジア新時代の胎動



グアム無任所名誉大使
浮世絵太田記念美術館理事長 太田 清蔵

日本と韓国を海底トンネルで結ぼうという「日韓トンネル」のビッグプロジェクトが提唱されて久しい。このトンネル構想こそ、日本から韓国、北朝鮮は言うに及ばず、中国大陸、ロシアなどを通じて欧州大陸まで列車の旅を可能にする今世紀最大のビッグプロジェクトである。この日韓トンネルに加え、世界の被災地に医師を派遣する病院船構想が実現すれば、東アジアにもたらす経済的効果は計り知れず、世界平和実現に絶対欠かれない必要条件であることは、誰の目にも明らかだ。

問題は、この長大プロジェクトを建設する費用をどうするかということだ。これには私にひとつの成案がある。日本政府は現在、未開発諸国にODA（政府開発援助）を拠出しているが、このODA予算を国連大学施設への援助に切り替えれば、日韓トンネルの建設は可能になる。ODAの使い道については様々な論議があるが、わが国政府は一九八五（昭和六十）年七月、当時の米カーター政権の主席補佐官ブレンスキー氏からGNP（国民総生産）の四％二十兆円をODAとして拠出するよう、勧告を受けたことがある。同年九月、ベーカー財務長官、グリーンズパン議長（いずれも当時）は二年で日本円を二倍に吊り上げると懲罰宣言を行った。このような懲罰宣言にもし日本が年間二十兆円のODAを了承したとするなら、当時の一九八五年から去年の二〇〇二年までの十七年間に二十兆円ずつ、合計三百四十兆円のODAを出していなければならぬ。実際のところは四十兆円を実施済みなので、三百兆円が世界に對する実施未履行額となる。

日本がこれほど多額のODAを世界に流すより、国連大学の主管下ですべてを実施すれば、相手国および第三国の反対もなく世界から素直に感謝されて、援助を受け取ってもらえることになるであろう。つまり、日韓トンネル、病院船などはいずれも国連大学の所有となるのであり、相手国の所有としてはいらない。

国連大学所属の病院船二百隻（総屯数十二万）、建造費四百億円）および八兆円のオフショア・病院船群の建造が、ODAで可能になると、日本の造船産業がフル稼働しても追いつけない。為替レートとプライムレートにかかっているアメリカの手枷足枷をアメリカに對するODA援助の形で解いて戴くと、不良資産は即日優良資産に転換して、恩恵は全世界に波及するであろう。

こうして実現される日韓トンネルによって、日本の最重要中間拠点が対馬となり、対馬の環境観光対策にも非常に大きな起爆剤となるに相違ない。これに合わせて、日韓両国の間で懸案の竹島を渡り鳥の生態観測の場とすることが出来る。これまで日本側では山階鳥類研究所の最重要信託項目として「今日の鳥の生態が、明日の人間の生態」と言う立場から研究が行われてきているが、これを国連大学の仕事とすれば、韓国の干渉を排除することも出来るだろう。なぜならば、国連大学のODAによる日韓トンネルで、韓国側が大きな受益国家となるからである。

資金は税収や国債を土台にして発行する日銀券とは別に、87年に成立した法律（通貨の単位及び貨幣の発行等に関する法律第四条）を基に、政府が発行権を持ち、日銀に発行させる通貨で、生産余力を土台にしたもので、国会の審議を要しない。個人預貯金の範囲内で日本の国連大学が購入する代金に当てることが出来る。それによって、日本の資産勘定をフル操業させる事が出来、アメリカを始め世界がその恩恵に浴することが出来る。

こうした日韓トンネルは欧亜を結ぶ基幹鉄道になるだけでなく、朝鮮新幹線、トマン河口トンネル、樺太北海道トンネルと結んで、ロシア、日本、北朝鮮、中国の四国解放姉妹都市が国連の一九九〇年の経済開発指定地域通りとなり、中国は旅順、大連を通らずに黒龍江省、吉林省から直接日本海、太平洋に抜けることが出来るようになるだろう。

こうした数々の長大かつビッグな可能性を秘めた今世紀最大のプロジェクトが、日韓トンネルである。日韓両政府はこの実現に向けて今こそ共同歩調を取るべきである。

