東アジア共同体と東北アジア共同体

分断コリアの統一を考える

河部利夫 著

目　次

1．地域際の時代 …… 2

2．共同体のあり方 ……15

3．「東北アジア共同体」の可能性 ……26

発刊に寄せて ……39

※本書は、「タイ国情報」（発行：財団法人タイ協会）第39巻第6号（2005年11月）、第40巻第1号（2006年1月）、第40巻第2号（2006年3月）に掲載されたものをまとめたものです。

済協力の互恵平等に留意する』、『社会主義国（ロシア、中国など）の改革が軌道に乗ること』、『韓国、北朝鮮の対立、緊張の緩和』などである。

そして、特に強調したことは、『友達の友達は、友達である』、の開かれた『こころ』をもつことである」と。

ところで、すでにのべたように、現在の日本では「東アジア共同体」の言及は政界、財界、言論界などで目立っていますが、「東北アジア共同体」の関心が低調なのは、なぜでしょうか。

それこそ、まさに日本という国は依然として「図南」の志向がつづいている現実をみつめざるをえないのであります。このことは、すでにこの課題シリーズの「1．地域際の時代」でのべています。これは、日本ばかりではありません。いずれも、欧米への傾倒を示していることは自明であります。しかし、その強調のために、東北アジアへの関心がうすく、主体的発想が高まらず、先進国の開発途上地としての処遇、あるいは露骨なエネルギー、鉱物資源の取得の対象となっているのでしょう。

たしかに、明治近代化の図南の政策は正当な選択であり、福沢諭吉の脱亜入欧の指示によって、近代国家日本が実現しました。しかし、21世紀の日本の生きる道は、まさに「脱欧入亜」とまで、私は強調したいのです。

東北アジアという地域は、東北六カ国の「生命圏」（Vital Area）であることを、私たちは痛感すべきです。私はよく引用してきていますが、現在の日本経済は依然として、「自動車を売って、パンを買う」というあり方をつづけています。太平洋戦争後に生き方としては、残った戦時中の技術力以外に利用できるものがなかったことは周知のとおりです。そして、幸運にもこの道

を歩み出した日本にとって経済発展のチャンスがつづきました。それが、朝鮮戦争であり、ベトナム戦争、アフガン戦争というように、他国の戦争ごとに日本は世界の工場になり、経済復興をとげることができたのです。

しかし、こうした日本にとって「無資源国家」への転変という危険な状況が生れてきたのです。天ぷらそばを食べるとき、メイド・イン・ジャパンは水だけと言われます。穀物の自給率は40％止まりをつづけ、すべての先進国はもとより開発途上国にもおとっています。フランスでパリを抜けると、あとは麦畑がどこまでも続いています。イギリスも同様です。しかし、外国人が日本に来て、東京駅から大阪駅まで、新幹線の窓外に、ずっと家並みがつづいているので驚きます。一体どこに田畑があるのか疑問に思うそうです。

御承知のように、私はよく言います。ベトナムがアメリカに勝つことができたのは、米とヌオック・マム（魚醤油、タイのナム・プラー）がつづいていたからであると。東南アジアは日本に比べて貧しい、しかし飢えはありません。日本の経済状況を自給自足に改革打開することは、戦後50年余りの変質を前にしては、容易ではありません。それゆえにこそ、私の造語である「図北」の道、すなわち「東北アジア共生」への積極化を強調するのです。

●東北アジア交流促進も夢

東北アジア地域主義を論じながら、私は日本人にとっては、環日本海の枕詞（まくらことば）を使用する誘惑に駆られました。ところが、韓国と北朝鮮は「東海」と称しています。1991年

9月1日両国の国連への同時加盟のとき、論議のなかで日本海の名称が使われたら、両国ともに一致して、「東海」の名称を強調してやまなかったことを仄聞しています。

また、半島の人びとはかつて、「朝鮮海」と呼んだこともありますし、西の「黄海」を「西海」と呼び、東の海（わが日本海）を「東海」と対称したのが定着したのです。1992年6月、北京で東北アジア経済協力民間協会の国際会議が開かれたとき、日本人発表者の一人が日本海の言葉を使いましたが、後の討論のとき南北の代表がこぞって、一致して反論しました。しかし、中国、ロシアの出席者は、日本海は国際的に定着しており、自国語では固有名詞となっていると、反論したのです。

しかし、私は立ってのべました。民族が伝統的に使っている名辞は、「神聖なる利己主義」（holy egoism）として認めるべきであるとし、次の如く提案して賛意をえました。すなわち、日本人が使うときは、「日本海」（東海）と、コリアの人びとは「東海」（日本海）との合意ですんだのです。

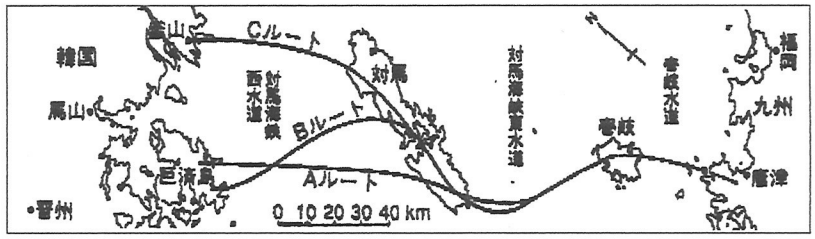
私の夢は、この日本海（東海）を中心軸として、東北六カ国の協力、共生を推進する手段としての交通網の整備をまず実現することです。

すなわち、「環日本海（東海）友好鉄道」の開発です。九州から北海道北端の稚内まで鉄道は敷かれています。極東ロシアのハバロフスクより南下ウラジオストックを過ぎて、北朝鮮を経て、日本海沿岸あるいはソウルを経て釜山（プサン）にいたる路線もあります。北の北海道・サハリン間の宗谷（そうや）海峡、サハリンとシベリアとの間宮（まみや）（タタール）海峡などは、関門海底トンネル、青函トンネルをつくった日本の技術力には容易なことです。難しい

問題となっているのは、韓国南端と九州北端を結ぶ「日韓トンネル」の構想です。この企画をある年の「東北アジア経済協力民間協会」の国際会議で話したとき、南北コリアの参加者より、「夢物語だ」と批判されたことがあります。しかし、英仏のドーヴァー海峡（Strait of Dover）の海底トンネル（106キロ）が、日本の技術協力も参加して成功しているとして、反省を求めました。すでに、日韓それぞれ「日韓トンネル研究会」が設けられ、研究協力が進んでおります（私は、日本側の理事）。

日韓トンネルは、九州北部から壱岐、対馬を経て韓国釜山へ至る235キロのルートを海底トンネルや橋梁で結ぶ計画です。総延長が青函トンネルやユーロトンネル（ドーヴァー海峡）の4倍に及ぶ、歴史的なプロジェクトなのです。費用は約20兆円（1990年現在）と言われています。

要するに、私の夢は、「環日本海（東海）環状線」という鉄道の建設であります。これによって、6カ国の人びとに人と、資源の交流が簡易にできることになること、相互理解の効果により共同体意識を高めることができるという期待です。そして、更に日本海（東海）を内海として、フェリー利用の交流も頻繁



日韓トンネル予想ルート案
（出典：日韓トンネル研究会）

となり、EUと同じように、出入国のヴィザなし、統一通貨の実現など、共生・共栄の、そして多民族的地域主義を達成することであります。

発刊に寄せて

コリアンアートフェアー実行委員会委員長の河部利夫は今年満93歳を迎えました。

河部は、「東南アジア研究」の権威であるが、現在は「東北アジア研究」をライフワークとしています。

本実行委員会が主催する「アジア（コリアン）平和美術展」のレセプション席上では、いつもかくしゃくとした姿勢で挨拶をされ、そのお元気なことと明瞭かつ含蓄のある話は、聞く者を魅了しています。そして、「自分の最後のご奉公は東北アジアの共生に寄与することだ」と熱っぽく語られるのです。

その「アジア（コリアン）平和美術展」は、1995年10月東京展を皮切りに現在まで254回（2006年9月現在）を数え、現在も全国各地で継続開催されています。

1997年10月、東京展における北朝鮮訪日代表団と韓国訪日代表団の両国公認による分断後初めての交流の席上で、河部は「今日はベルリンの壁が崩れた日と同じであります。やがて南と北の平和共存が実現できると確信しております！」と力強く挨拶され、参席者の喝采を受けたのです。

河部はアジア諸国に対する深い贖罪の気持ちを秘めながら、「日本の生きる道はまず東北アジアの共生の道を確立することである」と、全国各地で訴え続けています。

本著は、「タイ国情報」（財団法人タイ協会）で掲載されたものを、「東北アジア共同体」をテーマにまとめたものです。河部が自ら「体験し体感」してきた「生の追体験」をもとに、私共が目指す「東北アジアの共生と南北コリアの平和統一」への道しるべを示す平和への願いをこめた渾身の一冊です。その深い思いが多くの人にお伝えできれば幸いです。

コリアンアートフェアー実行委員会事務局

河部利夫（かわべ　としお）
東京外語大学、東京国際大学名誉教授。
専攻は東南アジア及び東北アジア研究。特に最近は外国学の開発に取り組んでいる。

東アジア共同体と東北アジア共同体
分断コリアの統一を考える

河部利夫 著
2006年10月19日発行
■発行
コリアンアートフェアー実行委員会
■本部事務局
東京都世田谷区船橋4－6－10
美術世界内
電話：03－3789－9018
URL　http://www.korean-art.com