



2008-09年度 国際ロータリーのテーマ

WEEKLY REPORT

福岡北ロータリークラブ

2009年2月6日

例会場 ● セントラルホテルフクオカ

例会日 ● 毎週金曜日 12時30分

事務所 ● 〒810-0001

福岡市中央区天神2-3-10

天神/パインクレスト411号

TEL715-6660

FAX715-6692

E-mail fnrc@lime.ocn.ne.jp

1229

会長：梶原 正成

幹事：鐘川邦次朗

RI会長 李 東建 (Dong Kurn Lee)

本日のプログラム (2/6)

1. 国歌「君が代」 ロータリーソング「奉仕の理想」
伴奏 吉賀貴子さん
2. 会長報告 (梶原正成 会長)
3. 幹事報告 (鐘川邦次朗 幹事)
4. 委員会報告
5. 卓話 「イニシエーション・スピーチ」
野村誠二 君



掲 示 板

■ 2月のこれからの卓話予定

- 13日 「2700地区における社会奉仕活動」
地区委員長 松尾武男氏 (小倉西RC)
- 20日 三嶋隆夫君
- 27日 「イニシエーション・スピーチ」
田中克典君

■ 日本のロータリー (昨年11月末現在)

会員数 ; 96,246人 クラブ数 ; 2,308

■ 訪米中の波多野次期ガバナーより

前略
ガバナー エレクト研究會は
大変なハードで 時間には
わけています。その上 同題点
より 大変な年度になると思われ
ます。皆様のご協力なくして
は 乗り切れません。切に
ご援助をお願いいたします
合掌

POST CARD
INTERNATIONAL ASSEMBLY - SAN DIEGO, CALIF. U.S.A.
AIR MAIL JAPAN

米ロ・サンジゴにこ
ガバナー エレクト
波多野 聖雄

2009-2010年度
国際ロータリーのテーマ

THE FUTURE OF ROTARY
IS IN YOUR HANDS

■ ユニークな3つのクラブ

… “ロータリーの友” 2月号25頁より

① 須賀川ロータリークラブ

年1回開催される茶会の亭主はその
年度の会長、幹事

② 三春ロータリークラブ

週報IT100% (ペーパーレス化)

③ 桜ロータリークラブ

会員が女性だけ

— 2月は世界理解月間 —

卓話者野澤氏を紹介 ▼ 沖縄の海で(鐘川会員)

▼ (村上会員)



出席報告

2009/1/30		2009/1/16	
会 員 数	64 人	会 員 数	63 人
出席会員	46 人	出席会員	50 人
出席免除	4 人	メイクアップ	7 人
ゲスト	6 人	出席免除	4 人
出席者合計	58 人	欠席会員	2 人
出席率	71.88 %	修正出席率	96.83 %

ゲスト/野澤太三氏 (卓話者)

日韓トンネル研究会関係者

ビジター

福岡	1 人	福岡西	1 人	福岡東	1 人
福岡城南	2 人	福岡平成	1 人		
合 計		6 人			

ロータリーソング 「それでこそロータリー」



指揮
森山桂吾委員長
伴奏
吉賀貴子さん

■ 会長挨拶 (梶原正成 会長)

先週の大相撲初場所では朝青龍が見事に復活優勝を果たしました。いろいろ言われても、しっかり結果を残す精神力は大したもの。ものに恵まれた現代の若者に、良い意味でのハングリー精神と食欲さを参考にして頂きたい。

■ ニコニコ箱 (川久保邦彦 SAA)

2件 5,000円 累計 635,718円

光安直樹会員：誕生月です。

鐘川邦次朗会員：今週は沖縄にウィンドサーフィンをしに行きました。気温は23℃で、半袖OKでした。青くきれいな海で3日間楽しんで参りました。

////////////////////////////////////

■ 卓話 「日韓トンネルについて」

特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会

会長 野澤太三のざわだいそう氏 (元法務大臣)

日韓トンネルについては、1910年代、田辺朔朗先生 (京都帝国大学教授) が個人的に調べたという記録があるが、これは具体的な話にはなかった。

具体化したのは、1940年、当時の鉄道省が「弾丸列車計画」(東京発→韓国・朝鮮半島経由→北京)を立案した時に出た構想が、正式に国の方針として取り上げられた最初。当時、機関車は蒸気機関車で、時速120キロ位。(当時の意気込みを感じる資料の新聞記事の説明) 戦争のために中断し、戦後になり新たに見直し、最初に昭和34年に東海道新幹線を着工することとした。(東京オリンピックを契機に東京―大阪新幹線が5年半ほどで実現)引き続き山陽新幹線。

韓国も、日本の新幹線の成功をみて、KTXということでフランスの技術を導入、現在、ソウルから釜山まで走っている。中国は、現在7万5千キロほどの鉄道を10年ほどで10万キロにしようと最重点の施策をとり大車輪で始めている。いずれにしても昔の「弾丸列車計画」が、昨今の技

術の進歩の裏付けをもって逐次実現している。



森首相当時、ASEM (Asia Europe Meeting) という首脳間のトップレベルでは相当話題に上っている。

路線選定の基本は経済・人口の集積している重心点を選ぶことが大事。そういう意味

からも福岡・釜山は拠点である。トンネルを「道路」として利用するのは排気ガスの問題があり、技術的に難しい。「鉄道」として使い、車を運べば道路としての機能は残る。ユーロトンネルやボスポラス海峡トンネル、青函トンネルなどの世界の主要海底トンネルの事例を写真で説明



概要をさらに具体化するためには、設計・施工上の問題点、技術的な課題をしっかりと調べる必要がある。収支採算性の目途をつけて資金を集め、将来予想されている北東アジア経済共同体の基本的インフラとしてこれが有効に生きてくようにこれから具体化していく必要がある。これをどう運営するかについても旅客・貨物含めて有効に使っていくプランを考えなければならない。そしてやがてこれは政府レベルの正式な機関同士で合意をし、政府対政府の課題として取り上げて頂くことが何よりも大事である。

米国では、オバマ新大統領のもとで“グリーンニューディール”が提唱されている。日本でもそれに匹敵する“スーパーニューディール”というようなしっかりした錦の御旗を立てて日本の将来を打ち出して頂きたい。私もこのプロジェクトがその一環としてお役に立てれば幸いと考えている。

写真・文責/直江延明