

## 東北アジアの開発と 国際ハイウェイの役割

Development of North East Asia  
and Role of International Highway



釜山水産大学貿易学科副教授

朴 明燮

### 1. 序 論

1980年代後半以後、急速に進行してきた社会主義国の変革によって、新たな平和共存の国際秩序が形成されており、国際経済体制の多極化が進行する中で、世界各国間では隣接国、域内国、または利害を共にした国家間で共同利益を追及するための経済ブロック化現象が広がってきてている。このような中でアジア太平洋地域は、欧州共同体（EC）および北米自由貿易協定（NAFTA）と共に2000年代の経済中心地として浮かび上がってきた。特に中国の東北3省、旧ソ連の極東シベリアと沿海州、日本そして南北朝鮮を含む東北アジア地域は、今後アジア太平洋地域をリードしてゆくであろうと見られる。東北アジア5カ国の相互の貿易規模は、1985年の378億2,570万ドルから1989年の677億2,500万ドルに大きく増加することにより、域内貿易の比重が急速に増加しており、最近、南北朝鮮、中国、ロシア、日本など、各国間の相互関係改善の動きが活発に進んでいる。東北アジア地域において、域内貿易および相互関係の急速な進展は、この地域の旺盛な潜在成長力と相まって、東北アジア経済圏（EAC）の構成をさらに加速化している。したがって、本稿においては、東北アジア地域経済圏形成の可能性と推進方向を探り、もってこのような経済圏の形成において、最も大きい障害要因のひとつである東北アジア地域、特に中国、北朝鮮、ロシアの内陸輸送体系の現況を考察することによって、東北アジア経済圏の形成において国際ハイウェイ網構築の役割を提示しようと思う。

### 2. 東北アジア経済圏の構想

最近、中国と旧ソ連の積極的なアジア太平洋政策と共に、韓国と旧ソ連の国交正常化、韓中貿易事務所の開設、北朝鮮と日本の修交関係の促進、南北朝鮮関係改善の動き、旧ソ連の日本の北方領土返還に対する論議などにより、東北アジア地域での経済協力の動きは新しい段階に入った。従来のような極めて広いアジア太平洋地域、または環太平洋圏をひとつにまとめた広域経済圏の形成から、域内の地理的特性を共にする局地的経済圏の形成を追及する一つの方向として、東北アジア経済圏形成の動きが徐々に起りつつある。

韓中日3国にロシア極東地域を併せて、一般に、東北アジア地域としているが、中国の場合は旧満州である東北3省（遼寧省、吉林省、黒龍江省）が、この対象地域として含まれる。この地域は面積的にはアジア全体の面積の2割にあたる828万km<sup>2</sup>、人口としては1割を少し越える約3.5億人を含んでいる。1990年を基準として、東北アジア地域の経済力をECおよびNAFTAと比較してみると（表-1）のようになる。同表でGNPと貿易規模においては、これらのブロックに比べ多少落ちるが、人口面においては似た様相を見せており（ECの約1.1倍）、東北アジア地域は未開拓の潜在市場として開発価値が十分にあるということができる。

東北アジア地域の経済力は、国家別にみると（表-2）のようになる。これらの国家は経済力において著しい格差を見せており、これは経済の均衡発展戦略よりは、不均衡発展戦略がこの地域の開発初期段階に適合していることを意味する。（表-3）を見ると、これら地域間の交流は主に、韓日関係および中日関係

表-1 EC・NAFTA・東アジア地域の経済力比較（1990）

区分	NAFTA	E C	東アジア
人口（100万）	358.7	327.8	345.0
GNP（10億ドル）	6,245	5,938	3,270
1人当GNP（ドル）	17,400	18,100	6,972
貿易規模（10億ドル）	1,213.2	2,783.9	938.2 <sup>1)</sup>
輸出額（10億ドル）	554.4	1,367.9	512.9
輸入額（10億ドル）	658.8	1,416.0	425.3

資料：JETRO, IMF, EPB 1991 注1) 香港と台湾を含んだ数値

表-2 東北アジア地域国家の主要経済指標（1990）

区分	単位	韓 国	北 韓	日 本	中 国 <sup>1)</sup>	旧ソ連	モンゴル <sup>2)</sup>
人口	万 名	4,279	2,138	12,300	114,333	29,100	209
GNP	百万ドル	237,900	21,100	2,961,000	368,480	2,633,700	1,090
1人当GNP	ドル	5,560	987	23,038	322	9,230	522
輸出	百万ドル	65,016	1,950	286,948	62,100	104,480	242
輸入	百万ドル	69,751	2,850	234,799	53,400	121,720	366
輸出/GNP	%	27.3	9.2	10.1	16.9	4.1	22.2
輸入/GNP	%	29.3	13.5	8.3	14.5	4.3	33.6
産業構造							
第1次産業	%	11.1	26.8	2.4	26.8	22.9	14.7
第2次産業	%	45.6	56.0	36.7	46.7	42.2	25.6
第3次産業	%	43.3	17.2	60.9	26.5	34.9	59.7

資料：「東北アジア経済協力の可能性と韓国の対応策」産業研究院 1991

注1) 中国のGNPは人民幣単位をドルに換算したもの（1ドル=4.7221元）

2) モンゴルはGDPでありモンゴル貨幣単位をドルに換算したもの（商業換率：1ドル=3.0 Tugriks）

によって展開されてきた。それも韓国および中国の一方的な対日依存関係によってなされてきた。中国の場合、対日貿易が輸出入すべて常に第1位を占めている。中日間のこのような経済関係は、事実上、韓日関係においても基本的に同様であり、1990年の韓国の対日輸入依存度は約30%にもなっている。

ところで、韓中関係はこれまで政治的理由のため大きく発展することができなかった。しかし、1980年代に入って急速に進展するようになり（表-4参照）、特に1992年8月の韓中間の国交樹立を契機に、両国間の経済交流は一層促進されるとみられる。一方、東北アジア地域の国家は、天然資源、資本、技術、労働力および経営ノウハウの分野において相互補完性が強く、経済協力を促進させた場合、各構成国の利益を極大化することができる。つまり、東北アジア地域の国家は、日本の資本と技術および経営ノウハウ（資本集約的な生産財工業）、旧ソ連極東地域の天然資源（原料部門）、中国の労働力（労働集約的農業）および資源、北朝鮮の労働力および資源、韓国の資本と技術および経営ノウハウ（資本集約的な重化学工業）が相互に結合した分業関係を形成することができる可能性が想定できる（表-5参照）。もちろん、ここには資源供給国の経済構造の固定化問題を解決するため、先進工業国からの活発な技術移転が前提とななければならぬ。

ここで資源についてみてみると次のようになる。東北アジア地域国家の主要資源生産国と需要国の資源量を概略的に示したものが（表-6）である。同表においてわかるように、現在、韓国と日本が海外から輸入している石炭、鉄鉱石、穀物など3大資源は両国合わせた合計がそれぞれ1億3,000万トン、1億5,000万トン、そして2,800万トンに至っている。1990年現在、日本と韓国は世界1、2位の石炭輸入国であり、中国は最大の輸出国である。穀物と鉄鉱石の場合においても、日本と韓国を合わせると世界最大の輸入国となる。このように資源が豊富な旧ソ連と中国が、ほとんど大部分を輸入に依存する韓国と日本に隣接しているという点は、非常に高い経済協力の可能性を見せていている。しかし旧ソ連と中国が、韓国と日本の資源供給国となるためには、港湾施設および内陸輸送施設の未整備と輸送の非効率性の問題が解消されなければならない。

以上においてみると、東北アジア地域内の経済協力の拡大と貿易の増大が予想されるが、円滑な経済協力の促進をなすには、物資の流れをスムーズにすることのできる社会間接資本施設の拡充が急がれる。特に未整備な社会間接資本施設は、中国およびロシア・極東地域の共通的な特徴として指摘されており、高速道路、鉄道および港湾など、基本インフラの整備・拡充が重要な課題になっている。

表-3 東北アジア地域国家間の貿易現況（1989）

単位：億ドル

輸出国 輸入国	旧ソ連	中國	北朝鮮	韓國	日本	計
旧ソ連	-	18.49	8.88	2.08	30.85	60.30
中國	20.67	-	1.87	14.38	85.15	122.07
北朝鮮	14.86	3.78	-	n.a.	2.02	20.66
韓國	3.92	17.05	n.a.	-	174.50	195.47
日本	30.25	111.37	2.80	134.60	-	279.02
計	69.70	150.69	13.55	151.06	292.52	677.52

資料：(表-1) と同一

表-4 韓中経済関係の発展

単位：百万ドル

	韓一中貿易 <sup>①</sup>			直接収支 <sup>②</sup>		中国一北韓貿易 <sup>③</sup>		
	輸出	輸入	収支	件数	金額	輸出	輸入	収支
1980 (A)	115	73	42	—	—	347	287	60
1985	683	478	205	1	0.014	231	257	-26
1986	715	621	94	2	0.2	233	276	-43
1987	813	866	-53	1	0.6	277	236	41
1988	1,700	1,387	313	2	3.4	345	234	111
1989	1,438	1,705	-267	12	9.8	377	185	192
1990	1,580	2,268	-688	38	54.5	358	125	233
1991 (B)	2,371	3,441	-1,070	112	84.7	525	86	439
B/A (倍)	20.6	47.1	—	161 <sup>④</sup>	145.7 <sup>④</sup>	1.51	0.30	—

資料：韓国銀行「海外投資統計年譜」1992年版および中国通関統計等の資料

注 1) 韓国の对中国輸出入および直接投資の実績 注 2) 中国の対韓国輸出入の実績 注 3) 1991年末の累計

表-5 東北アジア地域国家の相互補完性比較

区分	資源	労働力	技術	資本	経営ノウハウ
旧ソ連	○○	×	×	×	×
中国	○○	○○	×	×	×
北韓	○	○○	×	×	×
韓国	×	×	○	○	○
日本	×	×	○○	○○	○○

資料：産業研究院、UNDP、Tumen River Area Development, Mission Report (1991.10)

注) ○○は豊富、○は余裕、×は不足

表-6 北東アジア地域の資源生産および需要現況

資源	単位	生産国			需 要 国		
		合計	旧ソ連	中國	合計	日本	韓国
天然ガス	万m <sup>3</sup>	6,430	6,430	n.a.	3,438	3,236	202
原油	万ト <sup>t</sup>	575,977	62,213	513,764	21,807	17,800	4,007
石炭	万ト <sup>t</sup>	182,414	77,000	105,414	12,996	10,494	2,502
木材	万m <sup>3</sup>	35,302	29,500	5,802	3,533	2,833	700
鉄鉱石	万ト <sup>t</sup>	40,290	24,100	16,190	14,930	12,761	2,169
大豆	万ト <sup>t</sup>	1,023	n.a.	1,023	541	435	106
とうもろこし	万ト <sup>t</sup>	7,893	n.a.	7,893	2,291	1,581	710

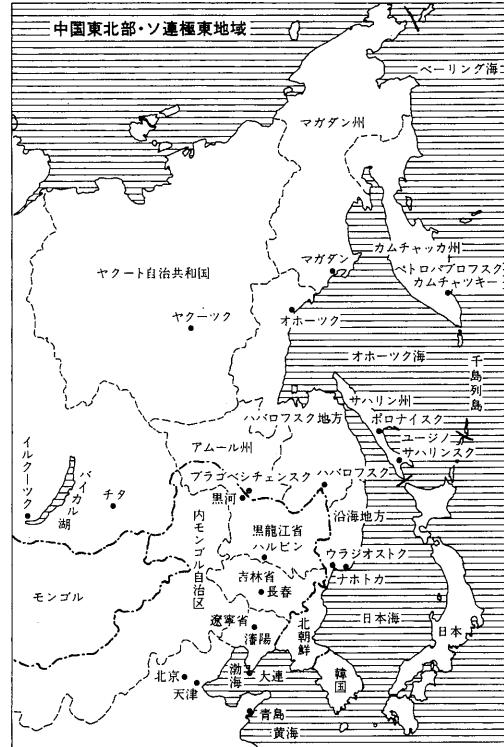
### 3. 東北アジア地域経済圏の推進方向

東北アジア地域においては次の3種類の方向に地域経済圏形成の動きが提起される。

#### 3. 1 環東海（日本海）経済圏

東海（日本においては日本海）をはさんだ南北朝鮮、中国東北部、ロシア極東部および日本を含む地域。この経済圏の形成は、旧ソ連の改革、開放化の波に乗って、主に日本側によって提唱されてきた。しかし「環日本海」という名称からして、南北朝鮮および中国がよく思わない上に、中国が東海（日本海）に面した国家でないという点、さらに日本が東北アジア地域において強力な主導権行使する場合、国家間の信頼性や安定が阻害されないかという危惧、さらには日本国内の問題として、日本海側地域の経済的基盤の弱さ、等のために、この経済圏は大きな進展を見ずにいる。

日本の地域別開発状況を見ると、日本海地域が太平洋地域に比べて経済発展が大きく立ち遅れている。さらに東京圏をはじめとした大都市に産業および情報、国際機関の機能が集中しており、地域間の不均衡が深まり、地方経済の活力は低下傾向にある。したがって日本は、環日本海地域国家との経済交流を拡大し、長期的には日本海地域の経済発展を図り、さらに国土の均衡ある発展を期すために環日本海経済圏形成に大きな関心をもっている。



環日本海経済圏の対象地域

#### 3. 2 環黄海経済圏

韓国の西海岸（黄海岸）地域と中国山東省および遼寧省を連結する経済圏として、韓中間の経済協力に基をおいた構想である。この地域においては、日本とロシア極東地域が除外されている点において非現実的な面がある。旧ソ連の立場においては、黄海への直接進出が不可能なために積極的な参与が難しく、北朝鮮も日本海地域に自由貿易地域の設置を考慮しているなど、日本海（東海）地域への進出を図っている。旧ソ連は中国が豆満江地域の開発に大きな関心をもっているのと違い、環日本海経済圏または東北アジア経済圏が形成される場合、ロシアの極東地域の中でもウラジオストクとナホトカ地域を中心とした意向のようである。これはロシアがすでに1988年ナホトカを経済特区に指定し、外国企業を誘致しており、1991年には極東最大の軍港であるウラジオストクまでも開放し、外国企業を誘致しようとしており、最近ではナホトカとウラジオストク地域をすべて自由貿易地域として開発しようという計画もある。

#### 3. 3 豆満江流域開発計画

中国・北朝鮮・ロシア国境に沿って流れる豆満江流域である三角地帯（中国側は防川、北朝鮮側は先鋒、ロシア側はポシェトまたはハサン地域）の共同開発を通して、この地域の森林開発、社会間接資本の形成、

経済特区の設置を通じた中継加工貿易、工業化などを促進しようとするものである。同計画は当該国のみならず、韓国・日本・モンゴルが参加を希望しており、現在UNDP（国連開発計画）も積極的に支援しており、その前途は明るい。この計画の長期的目標は北朝鮮、中国、ロシアが占めているこの地域を、世界的な資源加工および製造業さらには中継貿易の中心地として開発することである。豆満江地域が日本や韓国に隣接しているのみならず、シベリア横断鉄道と中国横断鉄道との連結が可能であるため、交通の中心地となる可能性が大きい。豆満江地域を通した日本海への出口の確保は、中国東北地域の対外貿易を大いに発展させるだけでなく、ウランバートルから長春を経て豆満江地域を連結する輸送路が完成すれば、モンゴルの東北地域の開発が非常に容易になることである。

しかし今まで関係国は、この計画に対して自国の利益と個別の特殊性に基をおいた計画を提示しているため、これらの国家間の利害を調整する上で相当な時間が必要であると予想される。例えば、貨物を自国の港口を通して日本海に直送するため、中国は防川を、北朝鮮は先鋒港を開発しようとする計画をもっている。一方この地域は、北朝鮮、中国、ロシアの3国の国境が接しているため、東北アジアの中核都市として発展する可能性は大いにあるが、この地域の道路、鉄道、通信網など、社会間接施設が不足しており、これに対する莫大な投資が前提になってこそ円滑な開発がなされるのである。

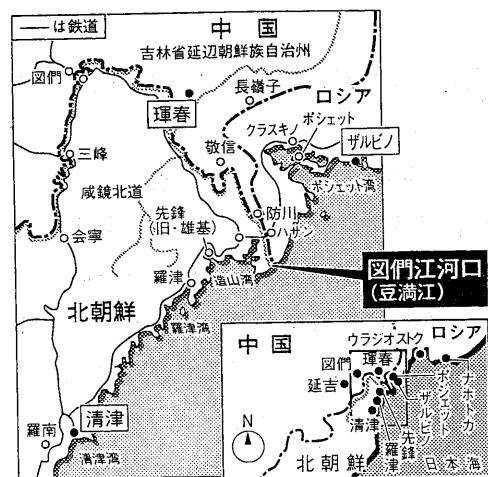
#### 4. 東北アジア地域の内陸輸送の現況と展望

東北アジア地域の国家は長い間、政治的、軍事的な対立関係にあったため、同地域の国家間を連結する航空、道路、鉄道、港湾、海上路などの社会間接施設の整備が大幅に後れており、東北アジア地域の協力問題と関連して、社会間接施設の整備が最優先的に解決されなければならない問題として指摘されている。特に東北アジア地域の経済協力を円滑に発展させるためには、中国、ロシア、南北朝鮮をすべて連結する鉄道網だけではなく、国際ハイウェイ網の内陸輸送体系が構築されなければならないであろう。

このような東北アジア地域の内陸輸送体系の発展展望は、現在、南北朝鮮の政治軍事的対立によって、早期の実現が難しいのが実情である。東北アジア地域からヨーロッパ大陸まで貨物を輸送する輸送ルートとして、海上ルートとシベリア横断鉄道（TSR：Trans Sybria Railway）ルートを使用することによって、

- ①中国の蓮雲港から出発して蘭州とウルムチを通過し、TSRに連結される中国横断鉄道（TCR：Trans China Railway）
  - ②中国の天津から出発して北京を通過しモンゴルのウランバートルを経由し、TSRに連結するモンゴル横断鉄道（TMGR：Trans Mongolia Railway）
  - ③中国の大連港から出発して満州のハルビンを通過し、TSRに連結する満州横断鉄道（TMR：Trans Manzuria Railway）
  - ④韓半島の南端から出発してTSRに連結される韓国横断鉄道（TKR：Trans Korean Railway）
- まで出現する展望であり、4種類の大陸横断鉄道輸送ルートが競合しながら発展する展望である。

しかし東北アジア地域の効率的な交通網の構築のためには、各輸送手段の長所または特性を最大限に生



図們江（豆満江）河口周辺図

かさなければならない。適切な輸送手段の選択も適用区間、距離に従って輸送効率を最大化することができる。ここにおいて国際ハイウェイの妥当性を見いだすことができる。高速道路輸送は短所もあるが長所も大きい。到着、出発時間サービスと輸送能力に融通性があり、短距離輸送の速度が早く、単位当たりの費用も低廉で、戸口から戸口への輸送（door-to-door）が可能である。国際ハイウェイ輸送は、市場を拡大し特殊化を促進して、生産性と効率を高めることにおいて助けになるであろう。以下に中国、北朝鮮およびロシアの内陸輸送について簡単に考察する。

#### 4. 1 中国

中国は全国各地の自給自足経済圏を建設する地域的自力更生の確立に重点を置いてきた。そのため基本的に全面的な輸送需要が発生せず、輸送の全国的なネットワークも形成されなかった。最近、全国的な経済交流が活発化し、全国的で対外志向的な輸送需要が急増するに従って、自給自足下において形成された前近代的輸送体系は需要拡大に答えきれなくなった。

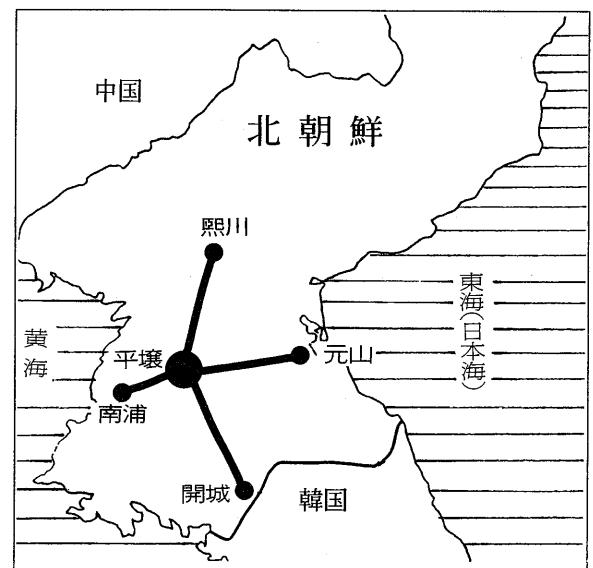
中国の交通輸送体系の特徴は鉄道と水運、特に鉄道を中心としたものである。その典型的な例として、農産物の短距離輸送に対して、輸送特性に反する非効率的な鉄道輸送が誤用されてきた。しかし80年代以後、中国の持続的な経済発展によって貨物輸送方式が従来の原料・資材輸送中心から、半製品および完成品への輸送比重が増加するに従って、急速な Motorization が進展しており、道路部門の輸送分担率は急激に増加している。このため、国際ハイウェイの建設は鉄道の貨物輸送の停滞状況を緩和するだけではなく、東北3省を横断する大動脈として、東北経済の発展を加速化し、東北アジアの経済技術の発展を促進する上で大きな役割を果すであろう。

#### 4. 2 北朝鮮

北朝鮮の陸上交通は鉄道輸送に依っている。しかし北朝鮮は比較的的道路が発達しており、鉄道輸送の次に重要であり、鉄道がない山間地域では道路輸送が唯一の輸送手段となっている。北朝鮮の道路の総延長は約2万2,000kmで、このうち舗装道路は約1,400km、高速道路は350kmで韓国の2分の1にも満たず、高速道路の総延長は14%以下である。北朝鮮は平壌など重要都市の道路と沿海道路の舗装を推進している。しかしアスファルトの不足で、平壌の中心道路のみアスファルト舗装し、その他はすべてセメントで舗装した大部分が砂利路である。北朝鮮の道路網の特徴としては、幹線道路は基本的に鉄道と並行していることである。国土の高速道路、主要幹線道路を見ると次のとおりである。

高速道路は平壌—元山間、平壌—南浦、平壌—開城、平壌—熙川間があり、このほか国道が34、主要地方道が440路線ある。主なものとしては、開城—新義州道路で延長が426km、工業区と農業区を通過しており、北朝鮮において最も重要な道路である。高城—穩城道路は延長が968kmで、高城から元山、咸興、清津および中国遼境道路と連結されている。

新義州—古茂山道路は、延長が816kmで鴨緑江に沿っ



北朝鮮の高速道路網

て東部と西部の主要道路を連結している。平壌一元山高速道路は延長が220.6km、幅員17mであり、21カ所のトンネルで東西海岸を連結する主要道路である。しかし、この道路は時速40km以上での走行は難しく、牛馬車と車輛が混合しており、実際には高速道路としての役割を果たしていないのが実情である。

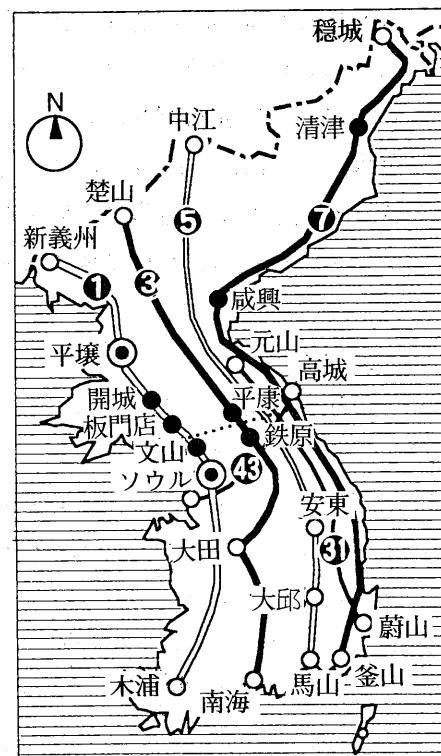
統一に備えた南北朝鮮の交通網の構築は、南北朝鮮の経済振興、韓半島の自主平和統一、東北アジア総合輸送体系樹立に重要な政治経済的意義をもっている。第1段階の道路を利用した南北朝鮮の出入りは、開城～板門店～文山をつなぐ国道1号線と、鉄原～平康をつなぐ国道3号線、そして東海岸の高城～清津をつなぐ国道7号線を利用することができる。第2段階として第1段階の陸上交通網が構築され、南北朝鮮の相互交流が円滑になるに従って、南北朝鮮の交通網体系の効率化が切実になる。この段階に突入すると、単純な陸上路線の連結よりは、東北アジアの交通体系下において、南北朝鮮の交通体系の現況把握と将来の方向を設定しなければならない。

過去数十年間、南北朝鮮の交通政策の違いによる（北朝鮮は鉄道中心、韓国は道路中心）異質性を考えあわせた南北朝鮮共同交通計画と関連政策を樹立するに当たって、国際ハイウェイの開発は一つの助けになるであろうと見られる。特に、国際ハイウェイは、韓国に比べて劣悪な北朝鮮の道路輸送能力を高めることによって、豆満江三角地帯と隣接する中国東北地域とロシアの極東地域から出入りする貨物の移動をさらに円滑にするであろう。

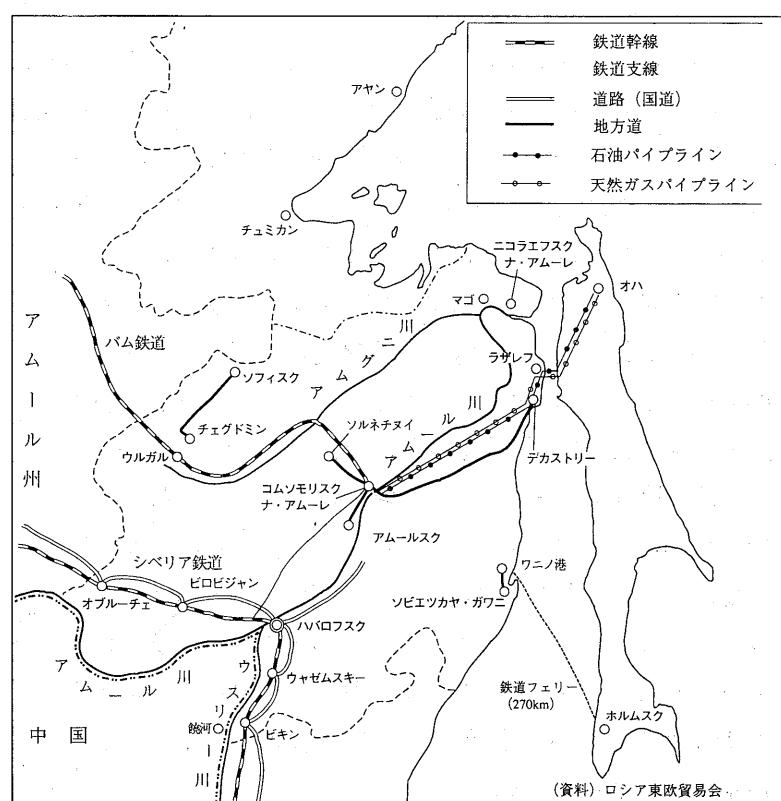
#### 4.3 ロシア

輸送は旧ソ連の地域的分業、生産の特殊化および経済の全般的な発展を実現する前提条件である。現在、旧ソ連の西部において需要される80%以上の原料と燃料を東部から輸送しなければならず、東部の生産と建設において需要される大部分の物資は、西部から輸送しなければならない。旧ソ連は東西間の最長輸送距離が約1万km、南北間の最長距離が約4,000kmある。主要運河は南北向で冬季が長く、年の半分以上は使用することができない。この結果、長い間鉄道が輸送方式において主導的役割を果たしてきた。

機動性があり、短距離の輸送に適合した



南北統一後、連結が予想される道路網



ロシア・ハバロフスク地方の交通、インフラ網

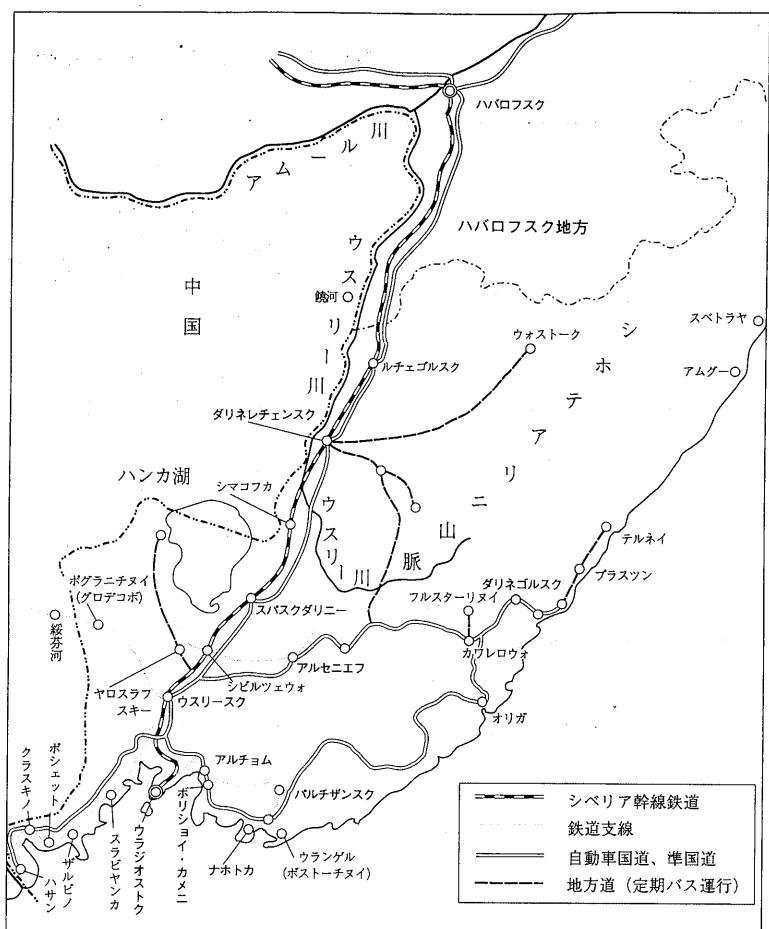
道路輸送は、貨物輸送量においての比重は大きくなないが、増加趨勢にある。また旅客輸送においては道路輸送が増加し続け、1989年現在、最も一般的な旅客輸送手段として登場している。このような点を考えあわせると、国際ハイウェイの開発は漸増する貨物と旅客の輸送に寄与することは明らかである。旧ソ連の道路は道程が短く道路事情が悪いだけでなく、道路網の発展が遅れ道路の輸送効率が高められず輸送費用が高価である。旧ソ連の輸送体系の基本的特徴として、輸送網分布の不均衡を挙げることができる。例えば、輸送網（鉄道、道路、運河）は旧ソ連ヨーロッパ地域の南・西部に緻密に集中しており、シベリア・極東・カザフ・中央アジアの広い地域は逆に低い密度になっている。東シベリアと極東地域は、輸送力が全国的に最も遅れた地域である。これらの地域の輸送施設は、シベリア鉄道（TSR）とバイカル・アムール鉄道（BAM）に過ぎず、これら鉄道の周辺を除いた地域の輸送は大変難しい状態である。

一方、旧ソ連の輸送施設はその役割を十分に發揮できずにいる。本来、水路と道路輸送が担わなければならない貨物の大部分を鉄道が担つており、毎年1,000万トン内外の貨物を50km以内の距離に輸送し、200km以内の距離においてのみ1億2,000万トンを輸送している。これは鉄道輸送量の約32%にもなる。この問題に対して、旧ソ連は短距離輸送を鉄道から自動車に移そうと計画を立てているが、この実行はなかなかはかどらない状況で、国際ハイウェイの開発は、旧ソ連の全般的輸送効率を増大させ、長期的に国民経済の発展に貢献するであろう。さらに国際ハイウェイはシベリア横断鉄道を利用した国際複合輸送をさらに発展させ、東北アジアとヨーロッパ間の貿易を一層促進させることは明らかである。

以上のように、東北アジア地域経済圏が発展していくに従って、国際ハイウェイの構築は以下の図のような段階で進展していくであろうと思われる。

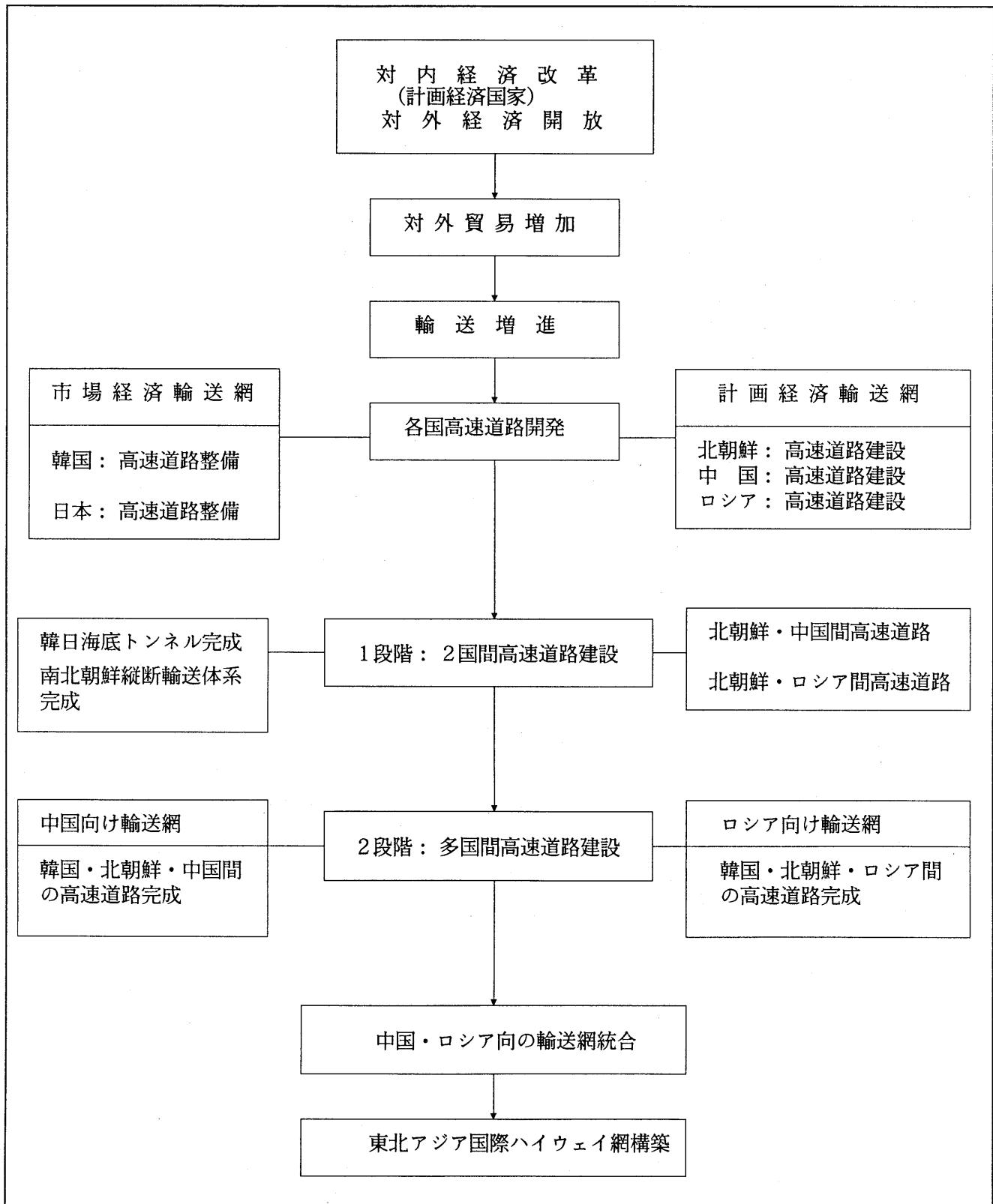
## 5. 結 論

近年、世界経済秩序が大きく変化していくなかで、東北アジア国家間の貿易は急速度に増加しており、これからも貿易規模はさらに増加する趨勢である。東アジア国家間の協力は、南北朝鮮関係改善に相互連携し推進されなければならず、各国が共同で協力し、輸送網を開発し発展させることのできる道を模索しなければならない。東北アジア地域が、世界地域経済圏とアジア太平洋地域において確固たる役割を果たすためには、鉄道のみならず国際ハイウェイ網がしっかりと発達しなければならないであろう。



ロシア・沿海地方の交通網

## 東北アジア国際ハイウェイ網の発展展望



国際複合運送や東北アジア広域物流事業の一環として、資本および技術集約的物流事業部門である国際ハイウェイ構築に対する関心が切実に願われている。アジアとヨーロッパを連結するシベリア大陸横断鉄道は、アメリカの近代的な鉄道運営技術を導入して、貨物輸送サービスの画期的改善を図っている。近年、バンコクにおいて開かれたアジア太平洋経済社会理事会（ESCAP）に参加した韓国側代表は、東北アジア鉄道建設のための資金27万ドルのうちで10万ドルを、そしてフランス側が17万ドルを支援することを約束した。また、大陸横断鉄道輸送網は日本、韓国、中国、香港など、極東全域に拡張される展望である。したがって、ここにおいて国際ハイウェイが開通されれば、長期的には海上輸送より更に迅速で精巧な国際複合輸送ルートが構築されるであろう。東北アジア経済圏構築に対する過度な期待は禁物であるが、無条件に不可能であると見ると見るのもやはり禁物である。21世紀においては、過去においては想像もできなかった国際政治経済秩序に大きな変化の波が現われることを直視しなければならない。それは人間主義の復活であり、政治体制に関係なく、民族間の善意の競争と協力時代が到来することを予告するものである。

よって国際ハイウェイ網の構築は、東北アジア地域がアジア太平洋地域と世界地域経済圏において確信的役割をするに当たって大きな助けになるであろう。既存のシベリア横断鉄道が、単に旧ソ連の資源搬出入経路やヨーロッパと極東間の海上輸送ルート代替経路の役割を成しているのに反して、国際ハイウェイは、このような単純輸送連携機能から一次元さらに前進し、ヨーロッパとアジアの既存経済圏域を両端の動力源として、経済の発展対象を国際ハイウェイ網周辺地域に広範囲にわたって物資を流通・需要しながら、資源開発と農業、工業、サービス業および生産と消費の両大機能を効率的に連結させ、もって東北アジア経済圏の起爆剤の役割を果たすであろうと期待される。

## 『祝、日韓トンネル研究会設立10周年

建設内外装工事一式

有限会社



篠 崎 工 業

代表取締役 篠崎善四郎

〒270-01 千葉県流山市緒ヶ崎1463-16

T E L 0471 (50) 4774 F A X 0471 (59) 4473