

提 言

国際ハイウェイ建設の意義と 日韓トンネルの使命

Significance of the International Highway and
the Mission of the Japan - Korea Tunnel



国際ハイウェイ建設事業団
中国ハイウェイ調査特別委員会委員長
(日韓トンネル研究会顧問)

谷 藤 正 三

資本主義と社会主義というイデオロギー闘争の時代はすでに終わり、やっと平和な時代の到来と喜んだのも束の間、多くの国々の内に存在する多種多様な民族がそれぞれ自主・自決の道を歩もうと画策し始めている。ところが、その歩き方をみると、多岐にわたって異なる政治・経済・教育水準の中で、いたずらに民族自決の正しさのみ強調され、確固たるダイアグラムもないままにいたずらに衝突ばかり激しくなるような社会現象を巻き起こしている。平和を求めた国民に与えられたものは、単に利己的・紛争多発型の不安定世界の絵図に過ぎないようにも見える。特に最も激しく揺れているのは東欧・西アジアの諸国であろう。冷戦融解後の圧力の弛みは民族自決の流れが高まる方向に動いていった。

これはレーニンの民族自決権に由来するものであるが、彼は積極的に民族自決を認めようとしたものではなく、各民族国家が自由意志に基づいて真に民主的国家として大国家の中にとどまってくれるものとして考えていたのである。中央集権的巨大国家を形成していくても、権力行使による抑圧体系ではなく、お互いに平和に仲良く存立していくものとして期待していたのである。とこ

ろが、過去における抑圧の歴史は一挙に自由・自主・自決へと後先を考えさせる暇もなく走らせてしまったのである。しかもその錦旗は民族自決という言葉である。

グローバル化とボーダレス時代

ところが、最近。情報の発達や陸上交通機関の進歩によって、世界中の各地域の経済事情・政治情勢・生活環境がマスコミを通して伝播され、国連機関の誘導等を通して他地域への移動が比較的容易になったために、民族混住の地域が非常に増えてきているのである。

特に大国家であればある程、民族混住度が進んでおり、ある領域について单一民族自決国家と決めることなど不可能といっていいぐらいになってしまっているのである。したがって、民族自決という大義名分だけでは、政治的に解決不可能な時代になってしまったのである。特にごく最近の情報革命はそれぞれの国の知識層を通して、他国の豊かさ、生活水準の高さを直視できる機会を拡げ、自国の貧困感の火に油を注ぐ結果となっている。国民は国民としての努力を忘れて権力者に不満をもつようになり、眼に見えて改善されないとさっ

*元北海道開発庁事務次官、国土政策研究会会长

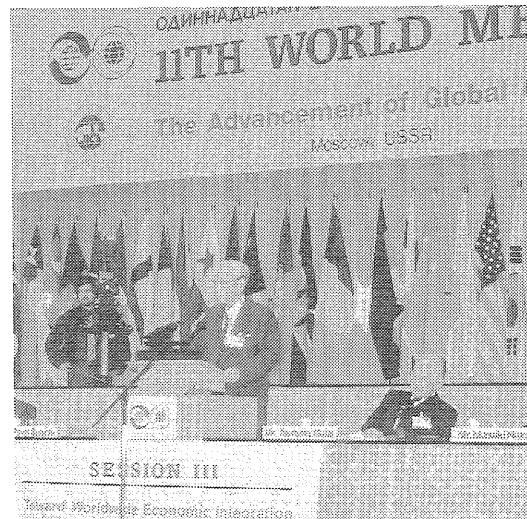
さと国境を越えて難民となって流動し、ますます民族の混在化を激化させている。

一方では、国家の権力者が自分の権力にこだわって、国民大衆を忘れた冒険行動に走ることさえも起きている。経済のグローバル化が進み、世界の民族が相互依存度を深めている中で、特定の地域の国民が誤った情報の下でとんでもない紛争を起こすことさえ起きているのである。

世界のグローバル化の進展・経済統一、ボーダレス時代を迎えて、しかも民族混在時代に入っている今日、もっと正しい情報が世界の全国民に伝達できるように努力し、経済的にも政治的にも自主・自立を困難とする小国家のみが幸福な生活社会を形成できるかのような誤解をさせないように世界の人類を誘導していく必要があるのである。広域的大国家連邦の中で広域経済圏を構成し、それぞれの地域特性を活かしつつ、自由で平和な連合国家組織を保持しながら、次第に大同団結への道を進んでいくことが必要であろう。「今こそ世界に新しい窓を開けるチャンス」ということで、今年五月末、国連軍縮京都会議が開催され、湾岸戦争で世界各国がかなりの一致行動を取ったことに対する成果を強調していた。

相互不信と猜疑心が渦巻く世界

現在、地球上で明るい見通しを立てられるものは西欧ぐらいで、アフリカの安全保障・第三世界への武器拡散・南米の経済不安等、どうすれば解決できるのか問題は山積みしていると言つていいだろう。特にアジア世界は歴史も文化も多様で混沌とした政治経済不安の中で、相互不信と猜疑心が克服できないでいる。これに低教育水準での宗教闘争までからんでいる。ジョン・ミースハイマー、シカゴ大学政治部長の言葉をかりれば「冷戦とはただの長続きした平和のことだった」と皮肉な表現が許されるような時代をいつまでも許すわけにはいかないだろう。平和にも大きな費用がいるのである。戦争で破壊と無をつくるか、平和によって人類にストックを残すかの違いであ



第11回「世界言論人会議」の席上、国際ハイウェイ構想を報告する著者（1990年4月、モスクワ）

る。異質の価値観や文化・宗教が混在するのが人間社会の現実である。

“世界は一つ”という命題は文鮮明師が強く主張しつづけ、そのために特に、成長率の低い国々に対して経済的・政治的連繋を強めることによって、逐次理解度を高めようと世界大会を通して精魂を傾けておられるが、世界の動きは思うように動いてくれていない。冷戦融解によって力の世界が除かれて民主的社會が安定すると思ったのに、思わずる民族間の独立闘争というミクロ的問題で闘争が激しさを増している。毎年、政治経済問題・宗教問題などについて世界大会が開かれ、世界融和の大目標に向かって立派な決議が出されているにもかかわらず、国家間・民族間・部族間の闘いは逆行の一途をたどっているよう見える。

特に、力によって抑えられてきた植民地経験をもつ国家は今の時代になって、その體が出てきたかのような感じでさえある。理性と感情が混線してしまったようである。もっと教育水準・生活水準が上がれば理解も反省も早まるであろうが、そこまで到達することは容易なことではない。

交通機関活用し、“世界平和”実現

世界の情報を最も迅速に伝えるには視聴覚に

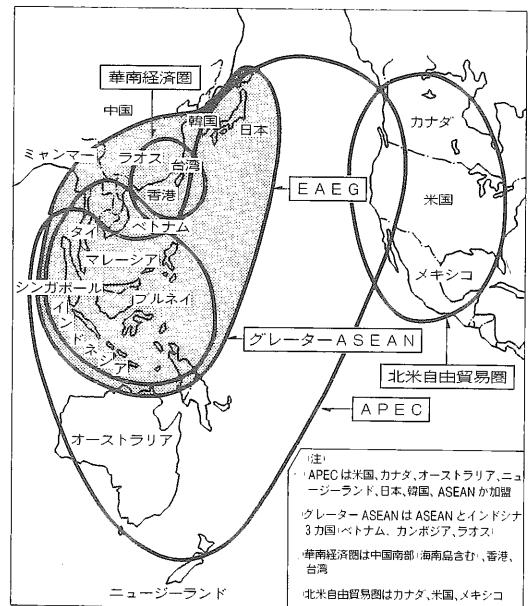
訴える衛星通信による方法である。政治・経済・芸術・文化あらゆるニュースは地球上どこでも同じ価値観の上にたっている。つまり、情報通信の世界は完全に“世界は一つ”の実現を見ているのであるが、受ける側では経済的格差がこれを空間において拒絶させている。したがって、これに代わるものとしては、地上交通機関を活用するしか残されていない。これらの中で、飛行機も鉄道も点を中心として情報を拡散する。道路は線に従って面積的に情報を拡散が行われる。しかも人間のいるところ、どこへでも最も経済的に拡大していくことができる。最近のモータリゼーションの波は地球の隅々まで押し寄せ、情報伝達の大役を果たしている。

ドイツのアウトバーンを皮切りに汎アメリカン・ハイウェイ、アジア・ハイウェイが大きな波を打って前進している。国際ハイウェイ建設事業団の存在価値もこの歴史的流れの中に基礎をおいしているのである。“世界は一つ”という大目標の前に高速自動車体系を完成した西欧諸国によって、EC統合という大事業を果たした現実がわれわれの将来を明るくしてくれているのである。

交通の発展がもたらす相互均衡

“世界は一つ”という構想は一挙に達成されるものではない。現在いろいろ計画されている経済圏構想について十分調査して、可能な領域を強化しながら逐次拡大していく手法が必要であろう(図-1)。太平洋経済協力会議(PECC)がまとめた91年版経済概況報告は、実質経済成長率を予測している。これによると91年の平均経済成長率は米国の景気後退などを反映して実質の4.8%から4.3%に下がるが、今年後半から景気は回復し、92年には5.2%になるという明るい見通しをたてている。

これらの経済圏領域の諸国はどちらかといえば、最近中進的経済力をもってきた国々以上であるから、国際協力も行いやすく、これを中核として政治的・経済的に混乱している環インド洋圏の

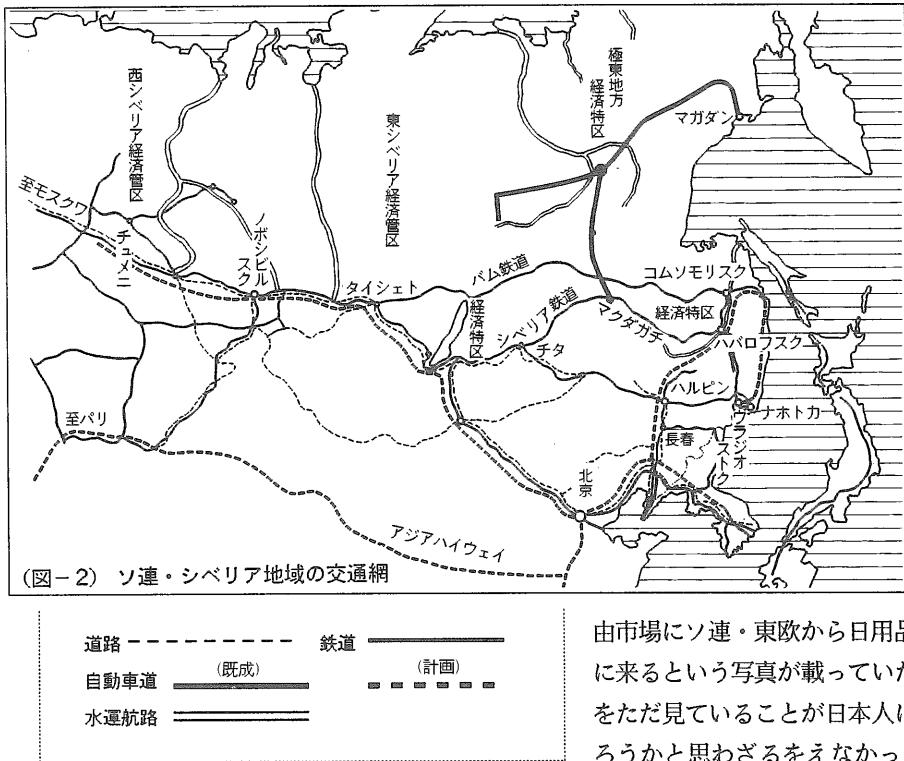


(図-1) アジア太平洋地域の主な経済構想

国々に向かってアジア・ハイウェイの建設、東欧諸国に向かってシルクロード・ハイウェイの建設、大国ソ連の経済安定に向かってシベリア・ハイウェイの建設などを進めていく必要があるであろう。

今世紀の大半の間、世界を分裂させてきたイデオロギー対立が衰退したとはいえ、新たに南北問題としての富める国と貧しい国との不均衡が争いの最も大きな原因となっている。富める国では問題とされない民族問題でも、長期にわたる緊張の原因となり得るのも貧しさがゆえの闘争である。交通の発達によって情報が的確に伝達され、国境なき世界の時代への前進目標が理解されれば次第に争いは緩和されていくであろう。人材を最も必要とする低開発国ほど逃避によって人材を失っていく現在社会の現象を少しでも早く解消することが大事なことである。

一方、アジア地域での戦後処理の一環ともいすべき戦後46年間の敵対関係にあった日ソ両国が4月中旬のゴルバチョフ来日を境にして、善隣友好関係に向かって動き出している。しかし経済大国日本といわれ、資金力・技術力において世界の頂点にありながら政経不可分の原則にこだわって困窮しているソ連に救いの手を差し伸べることを躊躇



躇しているように見える。

共同声明における四島返還交渉問題を明記し、無査証枠組を提起し、共同の互恵的経済活動の開始・軍事脅威の削減など将来に対する明るい見通しを示唆している点などを考えれば、互恵の雰囲気の中で、政治・貿易経済・科学技術・資源開発などの分野での建設的な協力を積極的に進めることができ、隣人としての愛情であるべきでないだろうかとも考えられる。ゴルバチョフ大統領の経済協力問題に対する提案は石油・ガス・石炭等のエネルギー資源の開発、運輸、通信網整備とそれに関連する金融・経済協力関係の整備展開であった(図-2)。

今や、環日本海経済圏の時代到来

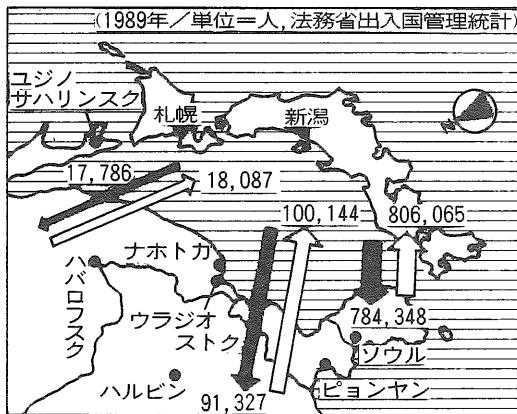
日本で最も望ましい提案が隣人からなされているのである。経済大国日本がこの協力によって大きな利益を得るということだけではなく、世界のリーダーとしての日本が既に述べてきたようにアジアの安定という大目標のために活用するとい

う大望の下に大きな活動をすべきではないだろうか。現在、アジア全体にバラ撒いている海外協力という名の資金を効率的に回転をはかるための一手法としても考えられることであるとも思われる。

6月9日の日経新聞に北京の自

由市場にソ連・東欧から日用品を求めて買い出しに来るという写真が載っていた。隣人の困窮状態をただ見ていることが日本人に許されていいのだろうかと思わざるをえなかった。これまで45年間にもわたって軍事的脅威者としてみてきたソ連が急に普通人になったからといっても疑いの眼でみることもやむを得ないと考えるのも常識であろう。がしかし、今、ソ連改革派が民主的国家として生まれ変わろうとしている時、中央支配に執着する既存勢力にモミクチャにされようとしている政治的大混乱のさ中において、改革派を勝利に導く決定打は経済援助であることは理の当然である。近視眼的思考はやめるべきであろう。財政均衡・価格改革・民業活性化を助け、資源開発に協力する必要があるのである。

資源開発は極東地方が主体となるであろう。極東7自治体(ハバロフスク、沿海、サハリン、カムチャッカ、カガタン、アムールの各州およびヤクート自治共和国)は昨年11月、地域経済の相互間調整・地元経済の育成を目的とする極東経済協会を正式発足させ、直接貿易権も与えられるようになっている。日ソ間での協力が行われるとすれば、森林資源・漁業とその関連産業の開発、石油・石炭等のエネルギー開発、鉄道・道路・港湾などの輸送システムの整備、開発関連機械工業、食料



(図-3) 環日本海の3カ国から日本への出入国者

生産・肥料工業、など多くの業種に技術協力が可能であるはずである。かくして環日本海経済圏が現実の姿を現わし、日本海内海化時代を迎えることになるであろう(図-3)。

環日本海経済圏としては沿海州地方、ハバロフスク地方、サハリン州、アムール州が中心となるソ連側の極東部と中国の東北3省(黒竜江・吉林・遼寧)、それに北朝鮮と韓国及び日本で構成される。これらの関連する地域の国民総生産は現在5兆ドルに達しているが、これが順調に開発されればさらに拡大されるであろう。潜在能力は非常に大きいものがある。これを促進させるには通信、交通等のインフラストラクチャーの整備が重要なポイントとなっている。

このように考えてくると世界は一つという大目標に向かう方向には政治的、社会的安定を促進する側からの高速道路建設とともに経済安定とい

く必要があるようにも思われる。

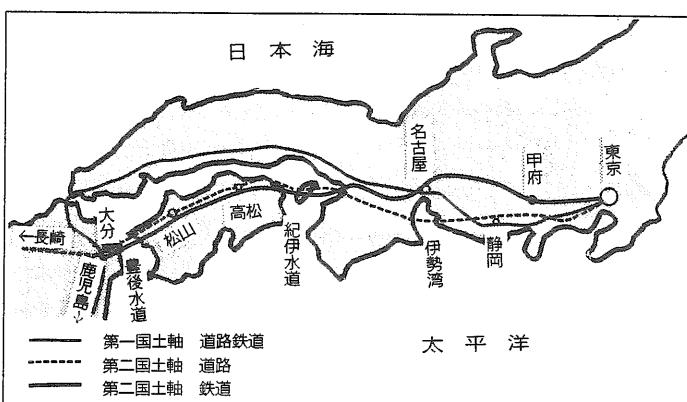
日韓トンネルの使命

日本は経済大国としての海外協力に大きな貢献を行うとともに、西欧諸国に比べて遅れていた社会資本整備に力を尽くし、島国としての特性の故に世界的な大型プロジェクトを完成させてきた。青函トンネル、本州四国架橋、東京湾横断道路等技術的に見ても革新的な栄光を担ってきた。しかも21世紀初頭には総て完成を見るところで来ている。さらに進展すべきプロジェクトとして第2国土軸の建設が叫ばれている。これは現在の道路・鉄道の主幹線に対して東京から伊勢湾口、紀伊半島、紀淡海峡、四国、豊予海峡を経て熊本(長崎)に至る主幹線軸を造ろうとするものである(図-4)。

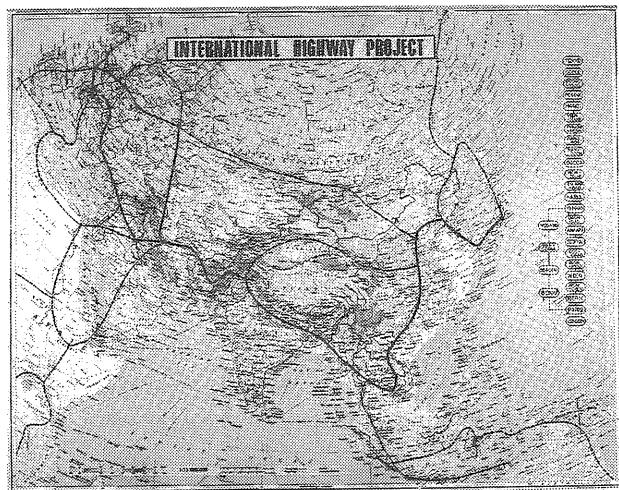
道路体系は第2東名に連結されて、時速140キロ規格となり、鉄道はリニアシステムとなり時速500キロラインとなるであろう。その時には伊勢湾口架橋、紀淡海峡トンネル、豊予海峡トンネルは大規模プロジェクトとして浮上してくることとなり、現在保有する技術陣営の断絶を防ぐことができよう。しかし、これらのプロジェクトは今後の基本調査となるから着工時期についてはかなりの時差は避けられないものと考えられる。

一方、日韓トンネルを含み、朝鮮半島、中国・東北省経由北京に至る高速自動車道は既に基本調査

が順調に進められており、21世紀初頭には完全に着工態勢が整っているはずである。しかもこのルートはそれぞれ世界の主要経済圏を貫通するはずの、①シベリアに至る高速道路②外蒙経由モスクワに至る高速道路③シルクロードを逆行するパリに至る高速道路④アジアハイウェイ幹線⑤バンコックで分岐する南アジアハイウェイ幹線、の5路線(図-5)の要になるものであるから、各関連国の協力によってできる



(図-4) 第一、第二国土軸を中心とする主幹線



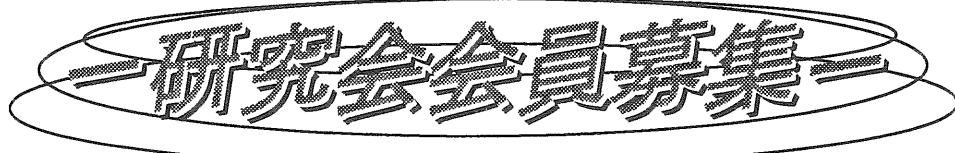
(図-5) ユーラシア大陸を縦横無尽

だけ早期に完成する必要にせまられているる路線である。しかもこのルート中での日韓トンネルは技術的にも経費的にも或は工期的にも“世界は一つ”という大目標へ進むための生命線となっているの

である。あらゆる努力を集中して、この20世紀末には総ての調査事業を完了して何時でも着工可能な態勢になる必要があると思われる。

1990年末の日米構造協議の結果、今後10年間の公共投資額は総額430兆円と決定された。これはフローの投資とストックへの投資を考えれば必ずしも十分ではないであろう。日本の現在の経済成長率をもってすれば、さらに充当すべき余裕をもつであろう。日本の技術は今や水素燃料飛行機、リニアカートレーン、電磁推進船時代に突入している。必ずや科学的合理的工法も開発されていくであろう。もう一頑張り、日韓トンネル研究会の方々に奮起を期待し、成功を祈る次第である。

(『本郷路』紙、1991年7、8、9月号に掲載)



本会は国際ハイウェイ構想の一環である日韓トンネル計画の調査・研究を内外の専門家の協力を得て、情報・資料の収集、講演会、シンポジウムの開催、さらには国際交流や刊行書として『日韓トンネル研究』、『本郷路』(月刊紙)の発行を通して、会員の皆様との連帯を深めています。

本会を具体的に推進するために幅広く会員の募集を致しておりますので、何卒宜しく御加入下さいますようお願い申し上げます。

【会 費】 正会員 年額5,000円
賛助会員 年額
個人一口 10,000円
法人一口 50,000円
(一口以上)

国際ハイウェイプロジェクト
日韓トンネル研究会
〒150 東京都渋谷区宇田川町37-13
スリーエスピル1F
TEL03(3481) 6977
FAX 03(3481) 6295