

釜山と日韓トンネル —21世紀にむけて—

Pusan and Japan-Korea Tunnel
—Toward 21st Century—



釜山水産大学校名誉教授
高冠瑞

釜山の総合計画構想と日韓トンネル

釜山は理念と国境を超越した巨大な都市に成長する。わが国の国土総合開発計画では、89年度をAとし2001年をBとした場合、国土面積、人口、GNPのB/Aがどうなるかを示しているが、国土面積は1.01とあまり変わらない。人口は1.1倍、GNPは5,000億ドルから1兆6,800億ドルと3.4倍になるとしている。人口分布は首都圏に集まる傾向が強く、それを政治的に避けるよう計画上に反映し地方を強化する。1990年代に1,550kmの高速道路を建設し、10年後にはその2.36倍の高速道路の建設を考えている。舗装率は70.5%から100%、港湾の荷役能力は2.2倍、コンテナ処理能力は4.5倍、自動車の普及率は4倍となる。その他の項目についても指標を作り、それに基づいて釜山の発展を図る計画である。特にGNP、自動車の普及率、高速道路などは他の指標に比べてだいぶその比率が高くなっている。

細かい都市環境指標では、GRPつまりGNPに対する釜山の一人当たりの総生産をみると、釜山が都市の中でも一番貧しいことがわかる。GNPに比較して釜山が半分くらいのGRPにしかない。都市化が進むにつれていろいろな工場が郊外に、また外国に出るようになった結果、GRPが下がる傾向になっている。それが今、釜山としても苦しいことで、どのように脱皮するかが大きな問題になっている。

2000年代の釜山市について5つの視点から説明する。第1は釜山港の埋め立てと海上人工島を造る予定である。これには予算がだいたい上がっている。第2にカラクランド島にはレジャータウンを造る。第3に先端工業団地に電子工学的工業団地や自動車工場といった新しいテクノタウンを造る。第4は新しく造る計画の加徳飛行場がある。現在の飛行場は金海にあるが、それを加徳に移すというものである。第5に海域部分にある自然保護域。ここには毎年ガンとかカモなどの鳥類が飛来し、自然保護の立場から保存する必要がある。

この5点をさらに詳しく説明すると、人工島には250万坪の新市街地を造り、98年度には釜山エキスポをここで開催し、三大事業のひとつとして進行させる。そして人工島には金融都市、大使館、貿易センターを、海域方面にはコンテナ埠頭を造る。そしてミョンジ、ノクサン、鎮海を埋め立てて工業団地として新しく開発する。

第1都市高速道路、第2都市高速道路は南海の西方のハイウェイとつながり、ソウルと釜山の高速道路につながる。現在は釜山を中心として2本の高速道路が南北方向に、そして東西方向に1本の高速道路

が走っている。現在の高速道路は釜山から慶州を経てソウルに行くという大廻りになっているが、それを直行して大邱を経てソウルに通じ、新たに造られる工業団地と連結するよう今年に計画に反映される。レジャーランドとしては競馬場、自動車競技場、ボート競技場、市民広場、博物館、モノレール、などをカラクランドに設ける。

そして飛行場は現在は計画には入っていないが、私は市長に会うたびに、その飛行場はただの飛行場ではなく、

スペースシャトルのステーションを造ってもらいたいと言っている。現在アメリカやヨーロッパに行くのに10時間以上が費やされる。しかしスペースシャトルが10年以内に運行されれば、地球上の至るところに1時間以内で行けるようになる。スペースシャトルのステーションを造れば、アメリカやヨーロッパから旅行者がやって来て、ここから飛行機で東京、北京に行く。するといやでも釜山は世界の中心地にならざるを得ないのではないか。さらにすぐとなりには日韓トンネルが通じれば、飛行場と橋で繋ぎ、飛行場はもっと規模を大きくする。そして日韓トンネル、スペースシャトルのステーション、ソウルへの高速道路、その3つを連結させた形で開発してもらいたいと言っている。地下鉄は今工事しているのが東西方向の地下鉄であるが、今後は南北に街を十字型に走らせる計画にもなっている。高速道路は釜山を囲む環状高速道路を新しく計画している。これは多くの橋で連結され、一部はトンネルになっている。釜山の入り口にある2つの橋は釜山を象徴する美しい橋を造ろうということになっている。人工島は反対する側の主張もあるが、シミュレーションの実験などは済んでいる。

ところでボストン、ニューヨーク、フィラデルフィアは一つの巨大都市になっている。英語ではこれをメガロポリスと言うが、日本でも東京、名古屋、大阪、神戸は都会が続いて巨大都市に発展している。韓国では釜山を中心とした蔚山、馬山、昌原、巨済島をオリエンタルメガロポリスとして発展させている。これらは一つの巨大都市にとどまらず、対馬を中心に福岡、長崎、下関もこれからは一つの大きなメガロポリスとして発展すると思う。すると今でこそ250kmの広い海に感じられるが、1時間以内で通ずれば下関、福岡、釜山、馬山は一つの湖を囲む海洋都市となる。そうなれば現在、製造業地域、住宅地域などがばらばらになっている都市機能から脱皮し、都市ごとの特性にあった役割を分担する。国際化、都市化、情報化を前提に、テクノタウンとしての工業団地、情報団地としてのテレポート、サービス団地、国際貿易団地、金融団地などを役割に従って区分し、あたかも五臓六腑のように、その機能がお互いに協力しあう一つの大きな都市になると思う。そしてこれらを連結、移動する手段が調和しなければならない。価値観の転換が迫られている

都市が変われば国家体制が変わるのみならず、価値観、生活構造が変わるのは当たり前だと思う。大きな変化は一つの革命である。その痛みと辛さを私たちは一緒に味わわなければならない。しかし、その辛さと痛みを乗り越えて努力すれば、その結実を得ることができると思う。今、日本では日本だけのことを、韓国では韓国だけのことを考える人がたくさんいる。しかしこれからは“国境を越えない人は人間の資格はない”、という厳しい話になるかも知れない。そのような価値観を持たなければならないと思う。



講演する著者 (1994年7月26日、福岡)

私たち一人一人は人間として生きるのも難しい。一人の家族を率いる夫として家長として生きるのも難しいことである。しかし自分が犠牲になっても、家族が犠牲になってもお国に尽す人がいる。私たちはそうなりたいと願い、そのような人を偉いと思っている。しかし自分の国までも犠牲にして人類のためにはたらく人もいる。そうなれば聖人と言える。心ではそれを尊び、自分もそうなることを願うが実行に移すことは難しい。

21世紀は目に見えないことがもっと重要な時代になってくる。このことは社会学者も語学学者も異口同音に語っている。80年代、90年代に入り科学を重んずる環境になってきた。しかし科学はやはり人が扱うものだから人間性が問題になってくる。21世紀は人間性が最も重要で、見えるものよりも見えないものが重要な時代になってくる。このような価値観の大転換を前提にしない限り、国境を越えるとか人類のためにとかいうことは実行できないと思う。するとこれからの私たちはどうあるべきか？ 地域社会から世界共同体社会に、自然開発生活から人間と自然の調和生活に、利己的成長から全般的均衡（平準化）に、また諸宗教から世界宗教に転換しなければならないと思う。諸宗教が今のように自分の宗教だけを主張している限り争いはつきないと思う。あらゆる宗教は地球の平和、人類の平和のために世界宗教に転換せざるをえない。それを前提に、これからの日韓関係を考えていかなければならない。その意味で第1の題目である釜山の現状と日韓関係は、これからは物質の問題でなく、心情の問題、心のふれあいの基本的な転換と価値観の転換を前提にしなければならないと思う。

数日前に釜山のある大学の総長と会う機会があり日韓トンネルの話に触れた。その総長は、「絶対日本と陸続きにしてはならない」と言っていた。夢のような話だが、素朴な農民でも世界平和、アジア共栄圏のためには「日韓トンネルが是非必要である」という人もいる。しかし韓国人の根底に流れている気持ちは、経済的、文化的な日本の侵略であり、属国になるのではないかという疑いである。そういう気持ちを持っている人がたくさんいると思う。日韓トンネルを通過させるためには対話と努力が両国にないといけない。単に物質的、物理的なことだけでは解決できないと思う。

(第12回九州支部通常総会での記念講演より、1994年7月26日、福岡)