

東アジア新時代と 日韓トンネル

East Asia Age and
Japan-Korea Tunnel



参議院議員

野 沢 太 三

議長並びに御参加会員の皆様！

世界の平和を願い、東アジアに新時代を開くためにお集りいただいた皆様にご挨拶できますことは、私にとって誠に光栄であります。私は日本国会の参議院議員であり外務委員会に所属しておりますが、日韓トンネル研究会の顧問を拝命している鉄道の技術者でもあります。

ベルリンの壁が破れ、東西の冷戦が解消して以来世界は大きく変わりつつあります。ヨーロッパはEUの統合に向け着々と歩みを続けており、政治、経済の両面において、既に実効のある形を整えて参りました。北米地域においてもアメリカを中心に北米自由貿易機構（NAFTA）を形成し、3億7,000万人の巨大市場が実現しつつあります。

アジアにおいては、ただ今ジャカルタで開催中のアジア太平洋経済機構（APEC）が各国の独自性を生かしながら経済面の協力を進めております。これまでの討議の中で2020年までに貿易と投資の自由化、基準認承の枠組み設定、人材の育成等を推進することが合意されております。産業革命以来、世界経済のリーダーはヨーロッパ各国が担当し、第2次大戦後はアメリカが主役となって参りました。

今日その役割は東アジア各国、特に最近著しく成長を続けている韓国、中国、台湾、香港、マレーシア、シンガポール、インドネシアそして日本に期待されるようになり、21世紀はアジアの時代と言われるようになりました。このような発展が可能になったのは先進各国による投資と技術移転がきっかけとなっておりますが、基本的には東アジア各国の国民の努力と工夫が実を結んだものであります。アジアの文明の特徴は伝統的な宗教、言語、生活様式を持ちながら、外来の文化、文明に対して寛容な対応を行い、極めて多様性のある文化を生み出していることでもあります。

日本では昔から八百万の神々を敬い、家庭では神棚と仏壇が共存して参りました。結婚は神前で行い、葬式は仏前で行うことが通例となっております。私はこれからの世界では、自然との共生、異文化との共存、多様性の尊重が何よりも求められ、そのために必要な情報、人、および物資の交流が盛んになり、持続的な成長を可能にすることが大切であると考えます。遠い昔シルクロードを経由してもたらされた文明の受信地となり、その恩恵を受けたわが国は、今後値う限りの力を尽して世界に向けて価値のある情報、文化を発信できるよう努力する必要があります。

最近の韓半島における政治情勢の変化は注目すべき点が幾つかあります。その第1は核開発疑惑に対

する米朝間の交渉が妥結し、北朝鮮の核不拡散条約（NPT）に復帰することが決ったことであります。これにより、北朝鮮は黒鉛型原子炉の建設を凍結し、代って軽水炉型の導入について、韓国の方式を受け入れることを決めました。韓国と日本が求めていた過去の開発問題は軽水炉の導入と併せIAEAにより解明されることとなっております。

二つ目の問題はこれを機会に、米朝両国がそれぞれ連絡事務所を設置し、国交回復へ向けて必要な交渉ができるよう合意したことであります。

三つ目に大切なことは、この米朝合意により、南北朝鮮の対話が再開され、経済の交流が始められる道が開かれたことであり、既にその呼掛が行われて居ります。

わが国はこれらの合意を前提に、これまで中断していた日朝交渉を再開し、韓国、中国、米国と協調しながら北朝鮮の経済再建に協力する用意があります。当面（設立が予定されている）、軽水炉支援の国際共同体「朝鮮エネルギー開発機構」（KEDO）の準備に参加することが求められていますがわが国としてはできる限りの協力をを行い、北朝鮮の国際社会への復帰を速やめることが大切と考えられます。今後予想される南北の統一は、半世紀にわたって分断された政治、経済のみならず、南北を互に知らない世代が育っていることに配慮し、共通の目的と価値観、連帯意識を持つよう信頼関係の醸成に努めることが何よりも先決であります。このため必要なことは、TV、ラジオ、新聞等のマスメディア、通信の自由化、交流の拡大が有効であることはドイツ統一の先例でも明かになっております。また、統一に係わる費用の負担も無視できない問題であり、これに関して日本でもODA（政府開発援助）の活用等、可能な道を探ることが必要になると思われれます。

私は日韓トンネル研究会の顧問として、今後トンネルの実現には先ず何よりも韓半島の政治的安定と統一が必要であり、さらに、中国、ロシアとの交流も自由に行われることが前提となるものと考えております。そのための対話の道がこの度の米朝合意により開かれたことは誠に喜ばしいことであり、この機会を十二分に生かすことが大切であります。さらにトンネルの仕事が現実になるためには、これを必要とする経済の力が育つことが重要であります。日本と韓国、北朝鮮、中国、ロシア極東の北東アジアの人口とGNPは、ユーロトンネルを実現したEU諸国（英、仏、独、伯、蘭）等と比べ、人口面では優位にありますがGNPと人の交流ははるかに及びません。しかし“アジアの奇蹟”と呼ばれたこれまでの成長を持続するならば、21世紀初頭には必ずやEUレベルに達し追付くことは可能と考えております。

今年は鉄道関係は特筆すべき出来事がありました。一つは永年の夢であったユーロトンネルが完成し営業を開始したことであります。このトンネルの施工にあたっては、日本から技術、資金の両面にわたり多大なる貢献が行われたことは御案内の通りであり、今会議においても持田、高橋両先生から詳しく御報告が予定されています。このトンネルの実現にはEU統合という政治上の必要性が背景にあり、民間資金で建設することが可能な経済力が関係諸国に整っていたことが挙げられますが、併せて、TBMの進歩により、飛躍的なスピードで掘削できたという技術的裏付けを指摘しておきたいと思ひます。この成功は現在島国であるデンマークを大陸に結ぶ計画を可能とし、工事はすでに最盛期に入っています。ただ今日本では東京湾横断道路を直径約15mのTBMにより掘削を開始しており、工事は順調に進んでおります。

もう一つの出来事は東海道新幹線が開業してから今年の10月で30年を迎えたことであります。この鉄道は開業以来30年間に28億以上を運び、お客様の死者を一人も出していないことが最も大きな成果であります。今も毎日36万人のお客様を安全に目的地に届け記録を更新しています。また、列車の平均の遅れも十数秒に止っており一時間当たり11本の高密度運転と併せ、高い信頼性を維持しております。速度も1964年開業当初は最高速度210k/h、表定速度163k/hであり、今日では最高速度270k/h、表定速

350k/hの営業運転が可能と見込まれております。

今後の課題は騒音振動対策等の環境面の問題を克服することが課題となっております。今日新幹線は日本のJRにとって不可欠な鉄道であり、日本の経済社会にとっても最も有効な都市間輸送の手段であります。建設当初は茨の道の連続でありました。計画されたのは1930年代であります。大戦に突入して中断し、戦後再開した時は高速道路と計画が競合し、資金の調達に苦しみ、世界銀行からの支援を導入する状況でありました。しかしながら東京オリンピックに合わせて開業してからは順調に業績を伸ばし、今日では複線の鉄道としてほぼ限界に達し、輸送力の増強と代替となる中央新幹線の必要性が強く求められています。

東海道のバイパスとなる中央新幹線は、リニアモーターによる浮上式鉄道によることが期待され、目下、山梨県において実験線の建設が進められています。これまで鉄道技術研究所と宮崎の実験線において基礎実験が繰り返えされてきましたが山梨の実験線は実用上の営業運転を想定し、スピードも550k/hを目標に計画されています。工事が進めば97年には実験に着手し、99年には実験の結論が得られるよう、着々と準備を進めております。

新しい新幹線としては、目下、東北、北陸、九州の3線5区間について工事が行われており、特に98年2月に冬期五輪を迎える長野までは97年10月を目途に開業できるよう建設が進められています。その他計画中の新幹線は北海道、九州を含めると1,500kmに達しこの財源調達が、最大の課題となっております。目下、連立与党三党による整備新幹線検討委員会において鋭意検討中ではありますが、この仕事は国の基幹的交通を支える国土軸として国家プロジェクトにより建設することが必要との認識で一致しております。すでに策定された総額630兆円に上る公共投資10カ年計画においては基盤的交通インフラの整備として、高速鉄道ネットワークの整備、高度化を明記し、21世紀初頭までに実現することを見込んでおります。

現在日本の鉄道、道路建設に必要な土地関係の法制度は憲法、民法に加え、土地収用法を加えて運用されていますが、大都市の地下利用に関しては必ずしも合理的なものといえない状況にあります。したがって、より適切な地下利用のルールを確立するべく、学識経験者による調査会を設置し、その答申を得て立法措置を講ずるよう準備を進めております。

過日來日し、国会において演説された盧泰愚大統領はその言葉の中で「来るべき世紀の初めには、東京発の列車に乗った青年が、朝鮮海峡のトンネルを通り、ソウルの友人と共に平壤、北京、モスクワ、パリ、ロンドンに到達できるように、協力して努力しましょう」と結ばれました。私も皆様のお力でその日が一日も早く来るよう祈りながらお話を終りたいと思います。

ご静聴ありがとうございました。