

中国の広州やタイのバンコク、ベトナムのハノイ・ホーチミン市などに進出している外資系（とりわけ日系）企業が地域内の関税低減などの利点を得るため、生産・分業ネットワークの再構築を背景に、地域内の生産拠点の間の部品や中間財の調達の需要の拡大により、物流・輸送サービスの需要が高まりつつあるからである。

これを背景に、GMS全体にまたがる経済回路のバックボーンとなる道路・港湾システムを整備が着実に進んできた。今までADBの援助資金の配分構造をみると、1994年～2007年までの物的インフラの建設への援助額のシェアは8割以上を占め、2008年～2012年までの同シェアは軽減したものの、7割以上を占めた（表参照）。

その結果、上述の4つの経済回路を中心に、道路・港湾ネットワークの整備が着実に進められてきた。1990年代から始まり、2000年代を経て、最近まで、中国の雲南省と広西省、タイ、ラオス、カンボジア、ベトナムの国・地域には基幹道路システムが大きく改善され、陸の物流サービスの展開の最低限の条件が整えられてきたとみられる（図1992年、2002年と2015年の道路ネットワークの比較を参照）。



図1 GMSの経済回路  
資料) Amcham Vietnam (<http://www.amchamvietnam.com>) から引用



表2 GMS 開発プログラムへの援助資金の配分

プロジェクト分野	1994-2007年			2008-2012年			投資額 伸び率 %
	件数	投資額		件数	投資額		
		百万米ドル	%		百万米ドル	%	
運輸・交通	24	8,057	81.6%	26	11,315	73.2%	140.4%
エネルギー・電力	4	1,728	17.5%	19	3,181	20.6%	184.1%
観光	3	47	0.5%	19	268	1.7%	570.2%
人的資源開発	3	39	0.4%	10	103	0.7%	264.1%
電気通信				14	332	2.1%	--
農業開発				9	60	0.4%	--
環境保全				7	185	1.2%	--
投資円滑化				6	6	0.0%	--
合計	34	9,871	100.0%	110	15,450	100.0%	156.5%

資料) 春日(2013) から引用。

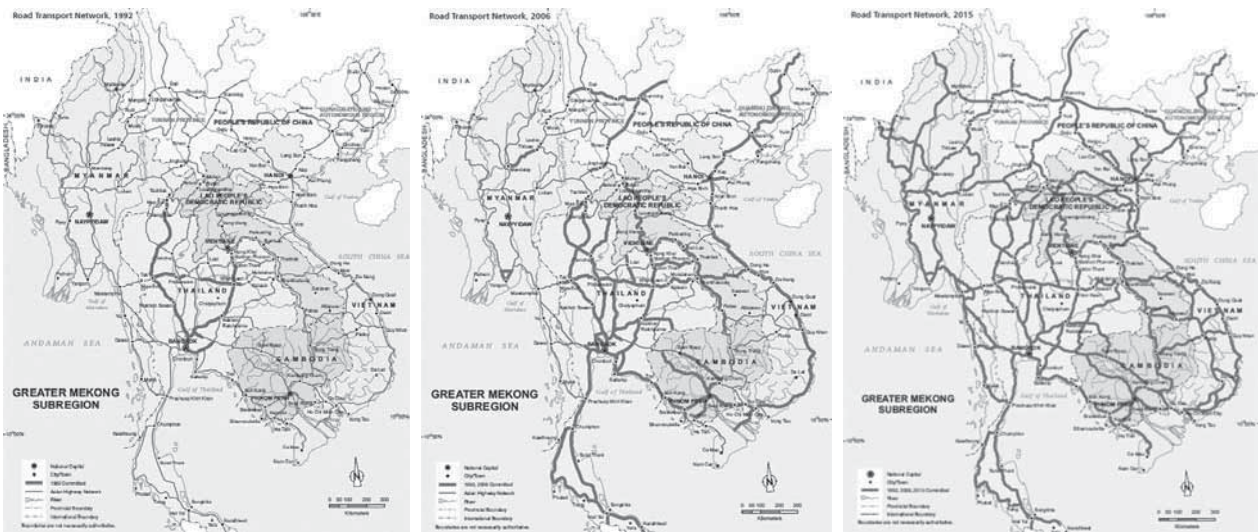


図2 1992、2002、2015年のGMS地域内道路システムの整備の比較

資料) ADB ホームページから引用。

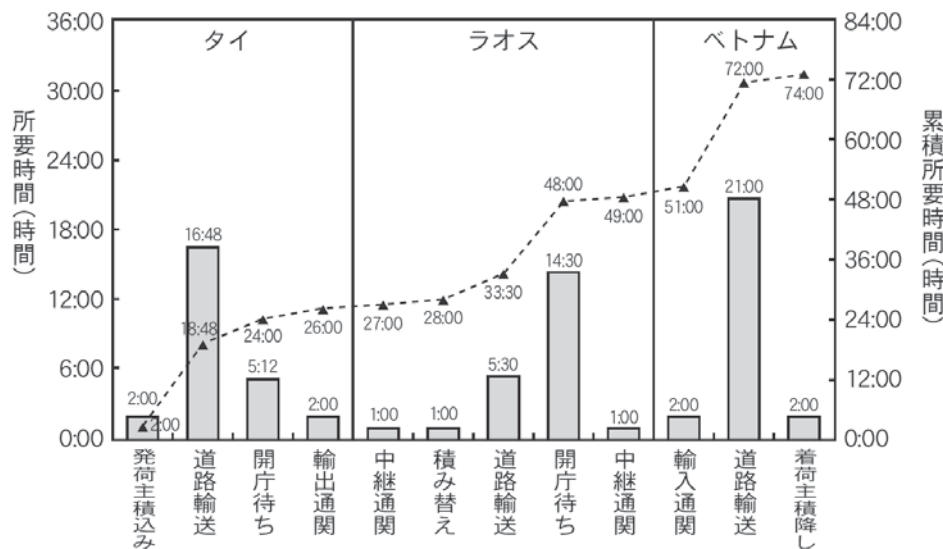


図3 ハノイ・バンコク間の陸路の運送時間の配分

資料) 吉田 (2009) から引用

実際に、2008年から日本の物流企業は、広州・ハノイ間（中越回路）、ハノイ・バンコク間（東西回路）、バンコク・ホーチミン間（南部回路）で、実験的に運送サービスを提供し始めた。しかし、市場の規模や通関制度などの様々な問題で、現段階でも道路システムがある程度整備されたにもかかわらず、国境を超える物流サービスはまだ本格的に展開することが出来ない状況である。

吉田（2008）により、ジェット口の調査データ、民間データ、行政データ、ヒアリングなどの情報を基に、ハノイ・バンコク間、40フィートのコンテナの door to door（発荷主側工場から着荷主側工場まで）の空路、陸路と海路という3つのルートでの運送のそれぞれ所要コストと時間が推計された。その結果、運送時間は、空路（29時間）：陸路（74時間）：海路（213時間）の順で、コストは海路（2,910米ドル）：陸路（5,500米ドル）：空路（6,910米ドル）となった。さらに、陸路の運送時間を、詳細に道路輸送、開庁待ち、通関などに分けると、実際道路輸送時間の合計は、全体の72時間の内、約43時間しかない（図を参照）。即ち、通関制度などの問題が改善されれば、陸路の輸送時間は、大幅に短縮することが可能である。

以上の他、石田（2013）に指摘されたように、東西回路をはじめ、アセアンメンバーにおける道路システムは、ある程度整備されていたが、中国と比べて、道路の質についてまだ改善する余地がある。例えば、最近よく注目される東西回路の場合でも、道路幅が狭い（2車線）区間やサービスエリアが整備されていないので、輸送サービスの質の向上やコスト削減などを制約してしまう。これらの物的なインフラの問題に関わる原因の他に、現在のGMSでの物流サービスの市場を制約するのが、国際輸送の需要がほとんど外資系企業（とりわけ日本の製造メーカー）に限られ、またGMSに進出している企業も大部分は、タイのバンコク周辺とベトナムのハノイとホーチミン市周辺に集中するので、需要の規模は限界

がある。現在、日系運送企業（数社）がハノイ・バンコク又はホーチミン・バンコク間の定期便を提供しているが、片荷輸送（帰り荷がない）問題により、なかなか便数を増やすことが出来ない状況である。

#### B. ソフト面（通関制度など）の改善と限界：

陸路の物流サービスのネットワークに関するソフト面は主に各国間の輸出入に関わる通関制度と交通に関する法律である。一般に、国境貿易の場合、通関手続きの二重チェックだけではなく、異国で異なる交通ルールや道路の標識、運転免許などにより、外国の車両が使用できないので、運搬される荷物を積み替えなければならない（図を参照）。

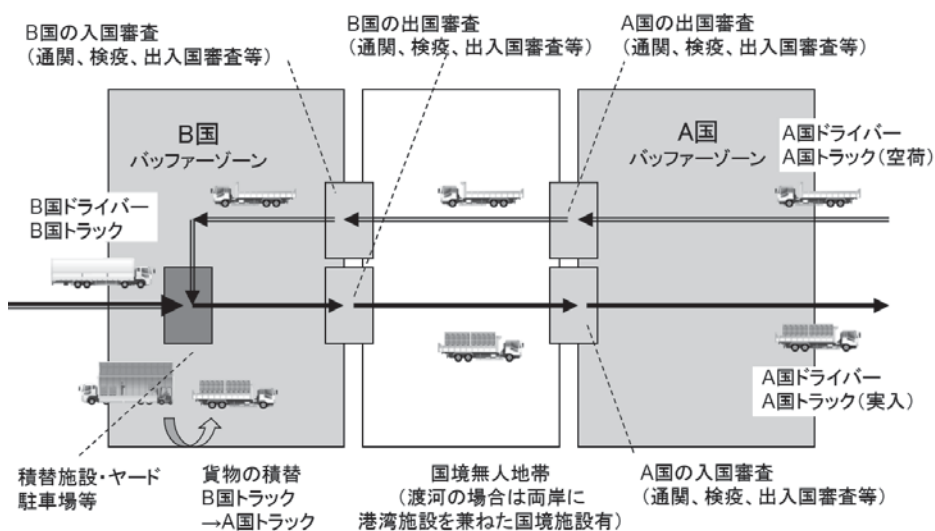


図 一般的な国境貿易の通関方法資料)

JIFFA (2012) から引用

現在、中国・ベトナム間や中国・ラオスなどの国境貿易は、こうした方式が採用されているが、クロスボーダー交通インフラの不備（特にベトナムやラオス側）により、輸送コストも時間もかかり、輸出入活動の円滑化にマイナスの影響を及ぼしてしまう。

実際に、以前GMSのメンバーは、2カ国間で国際交通協定を結ぶこともあった。例えば、タイとラオスの間の国際交通協定は1978年に結ばれ、2004年には同協定が改正された。またはベトナムとラオスの間に1991年から国際交通協定が締結され、同協定が2001年に改正された。他に、ラオスとカンボジアも2004年に国際交通協定を結んだ。しかし、これらの協定はそれぞれ異なるレベルであり、相互に相手国の車両が自国で通行することを認める場合もあったが、いずれも規制が厳しく、国境貿易のネックをもたらす重要な要因であった。

上述の一般的な国際陸送方法のデメリットを省くため、GMSメンバーは通関手続きの簡素化に向けた取り組みとして、GMS 国際道路輸送協定（GMS Cross-Border Transport Agreement）が作成された。同協定は国際輸送の促進

に関わる多様な局面を一つの文書にとりまとめた包括的な多国間制度であり、その内容は主に、1) シングルウィンドウ・シングルストップ通関検査に関する規定と、2) 物（貨物）と人（旅客）の国際輸送に関する規定である。その対象は、人（ビザ発給など） 通行権、通関の物的検査免除、預託金、護送、動植物検査要件、商用交通権の交換要件、道路・橋梁設計基準、道路交通標識、信号等の運輸交通基盤整備などの規定を含む（図を参照）。

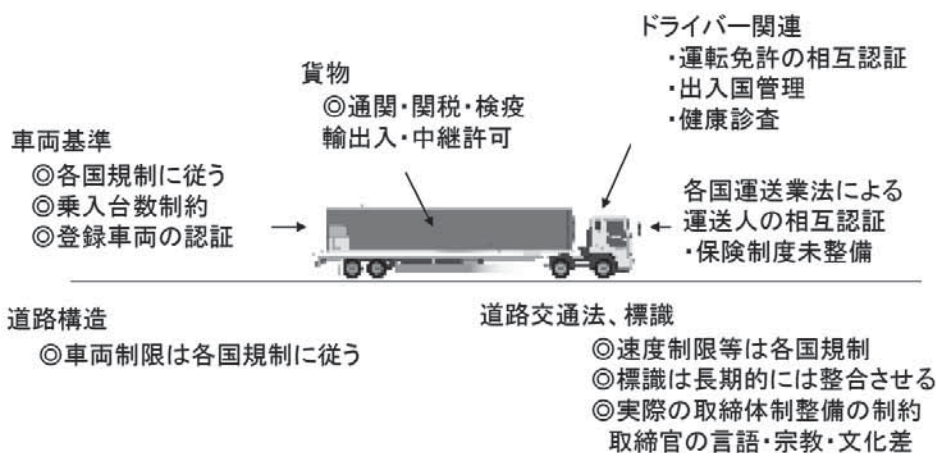


図3 GMS 国際交通協定に含まれる各種法律・規定

資料) JIFFA (2012) から引用

ここでいうシングルウィンドウとは、国境での手続きか一つの窓口で完結するものであり、シングルストップとは、国境を越えるときに輸出国と輸入国で各々行われる検査を共同で行い、1回で完結させる仕組みである。

本来通関手続きには様々な検査があり、例えば、物流に関して通関や品質検査、検査など、また車輻に関して登録、積載重量、車両保険も行われている。しかも、最も面倒な問題は、各検査が輸出国と輸入国、2箇所で行われなければならない、そのため、コスト及びリードタイムが倍増していることである。シングルウィンドウ・シングルストップの仕組みを導入することが出来れば、国境貿易の円滑化を一段改善することが可能となる。

現在、GMSの6各国はGMS・CBTAに加盟しているが、まだすべての内容をすべてのメンバーから合意を得ることが出来ず、それぞれの国で推進された内容が異なる。全地域でこの制度を完全に導入できるまで、まだ当分時間がかかると想定できる。

しかし、1999年にビエンチャンでベトナム・タイ・ラオスは、三国間協定に署名し、その後カンボジアが2001年に、中国が2002年に、最後にミャンマーは、2003年に同協定に加盟した。

2009年から東西回廊に繋がられるベトナム・タイ・ラオスは、相互に商用と非商用の車両の通行を認め合い、3カ国間、シングルウィンドウ・シングルストップの実現に向けてさらなる一歩を前進させた。現在、タイの車両もラオスを

通って、ベトナムまで通行することが可能で、またベトナムの車両もラオス及びタイを通行することも出来るようになった。このため、国際陸送は、国境でまだ二重チェックされるが、荷物の積み替えの作業を省くことが出来るようになった。

### 3. 物流の発展と地域経済活性化のための新しい提案

以上に述べたように、現時点まで、GMS開発プログラムはすでに20年以上経って、地域内の国際物流ネットワークは、以前と比べれば道路・港湾、クロスボーダーインフラなどのハード面から見ても、また通関制度、国際交通協定などのソフト面から見ても大きく改善されたものの、国際物流・貿易の活性化による経済発展効果がまだまだ高められる余地がある。

今までの研究は、様々な問題に注目してGMSの国際物流・貿易のさらなる活性化の可能と政策提言を提示してきた。例えば、石田（2013）は中国を除いて、本格的に物流サービスを展開するため、タイの北部を含めベトナム、ラオス、カンボジア、ミャンマーにおける道路ネットワークの質的な改善（道路幅の拡大や路面の整備など）が必要であると指摘した。また、吉田（2009）はGMS・CBTA（国際交通協定）や地域内の国境貿易に関する手続きの一元化（シングルウィンドウ、シングルストップ）の早期実現ができれば同地域内の国際物流・貿易を一段と活性化させる効果があるが、各国の異なる経済制度や経済発展の格差、また異なる伝統文化・言語、習慣などで、仮にこの協定は全てのメンバー国に批准されても実際すぐに適用できるわけではない。例えばタイでは、税関職員を他国に従事させることは、公務員法で禁止されているため自国内でしか行えず、実現に向けて困難な状況となっているとみられる。

他には、現在国際物流の需要はタイのバンコク周辺地域やベトナムのハノイとホーチミン市周辺地域に進出している外資系企業への過度依存の傾向があるので、整備された道路ネットワークはその間（特にラオス、中部ベトナムなど）の地域の経済発展にとってまだ効果が発揮されていないという指摘もある。こうした外資系への依存を脱出するため、それぞれの地域における民間企業や裾野産業（電子、電気、家電から機械、自動車までの様々な部品の製造）の振興が必要不可欠だという主張及び政策提言も2000年代ごろからよく提示されている。

確かに、これらの提言は極めて重要であり、実際に長い間様々な取り組みで試みた。しかし、いかにすれば各経済回路の中間地域は自力で長期的な経済発展を図ることができるかという課題は依然としてまだ残っている。

GMS出身の立場から考えると、GMSの中の各経済回路の間にある農村地域はごく最近まで伝統的な農業社会がまだ多く残存しているので、急に工業化を進めるのは限界があり、必ずしも賢い選択ではないであろう。むしろ、それぞれの地域の伝統社会文化を維持しながら、もともと多様多彩な文化を観光資源として、官民一体で観光産業を振興する選択の方が合理的である。GSM人口規模は大きいですが、細かくみれば、各経済回路の中間地域においては、人口密度がかなり

低い。観光産業の振興により、同地域内で往来する人（観光客、移動住民）が増えれば、あらゆる市場またはサービスへの需要が生まれてくる。この好循環により、整備された道路システムの経済効果が発揮され、最終的に物流ネットワークの質的な発展に繋がると考えられる。

現在、GMSを訪ねる観光客数は少なくないが、大部分がタイに集中し、地域内を回る観光客はほとんどない。こうした不均衡な分布を調整できれば、観光産業の振興は同地域の経済発展の起爆剤になる可能性が十分ある。

ただし、いかにGMSの農村地域で観光産業を振興することができるかという問題に答えるため、改めてそれぞれの地域にどのような観光資源あるいは観光資源になりうる素材があるかという情報を把握する必要がある。これを残る課題として、次の研究で展開したい。

参考資料:

アジア開発銀行（2008）Strategy 2020: The Long-Term Strategic Framework of the Asian Development Bank 2008-2020 <http://www.adb.org/documents/Policies/Strategy2020/Strategy2020.pdf>

JIFFA（2012）GMS CBTA（越境交通協定）関連資料 2014 協定、解説編（<http://www.jia.or.jp/notice/entry-2151.html>）

石田正美（2014）「ASEAN 物流ネットワーク GMS 経済回路の現状と展望」北陸環日本海経済交流促進協議会・アジア経済研究所 編（2014）『ASEAN 経済の動向と北陸企業の適応戦略』（調査報告）

伊津野 範博（2013）「GMS におけるラオス国の物流課題と今後の展望に関する一考察」神奈川大学（2013）『商経論叢』第48巻、4号

大泉啓一郎（2008）「大メコン圏（GMS）開発プログラムと CLMV の発展：経済回廊整備で広がる可能性と日本の役割」『環太平洋ビジネス情報 RIM』2008 Vol. 8 No. 30

春日尚雄（2013）「メコン地域開発と GMS プログラム」『亜細亜大学アジア研究所紀要』第39号、2013年

損保ジャパン日本興亜（2010）「大メコン圏における物流事情」『物流ニュース』No.76

吉田 雄（2009）「改善が進む ASEAN 物流ネットワーク」貿易トピック（ジェトロ徳島貿易情報センター）



# アジア・ハイウェイと 地域統合

## その現状と課題

**李 鋼哲**

北陸大学未来創造学部教授

### はじめに:「北東アジア人」として

アニハセヨ。ニーハオ。コンニチハ。ズドラスピッチ。サエンバノ。これが今、私が覚えた言語で、「こんにちは」という挨拶です。朝鮮語、中国語、日本語、ロシア語、モンゴル語です。私は自分を「北東アジア人」と自己紹介します。北東アジア人に成り切るために私はこれらの言葉を勉強してきました。私の夢は北東アジアの言語をもっと勉強して全部マスターすることです。

これから皆さんに夢の話をからめて私の報告をさせていただきます。

先ほど、韓国の李鎮奎先生から、「若い学生が来ているので、少し励ましてください」とのことでしたので、韓国の若い方々、日本の方々にどうやって夢を見るのかという話を織り交ぜながらお話ししたいと思います。

私は今から24年前に北京での大学の教員を辞め、夢に見ていた日本に来ました。夢に見たのとは異なり、来日してからは、大変厳しい環境で、アルバイトをしながら10年間勉強し、それも私が中国で勉強した哲学や政治学と違う分野、経済学と経営学の分野を勉強しました。中国ではマルクス主義や共産主義の理念に基づいた学問を勉強しましたが、日本に行くとそれらの思想と決別すると思い、それまで使っていた書籍を全部処分してしまいました。

しかし、日本の大学院に入ったら、皮肉なことに指導先生のゼミではレーニンの「帝国主義論」とマルクスの「資本論」を勉強していました。懐かしいと思いつつも、私はアダム・スミスやケインズの経済学など西側の資本主義経済論を勉強しなかったのですが、日本で改めてマルクス主義政治経済論を勉強せざるを得なくなりましたが、指導先生のゼミ以外では、近代経済学分野の勉強をしました。

その後は、たまたま運良く、日本のシンクタウンである東京財団で研究員となり、北東アジア開発銀行（NEADB）をどうやって設立するのか、というフィー



ジビリティ・スタディの大型政策研究プロジェクトのコーディネーターとして仕事をし、その研究成果を基に当時の小泉政権への『政策提言』をまとめ、内閣府福田官房長官に面会（研究チームの代表と一緒に）し、政策ブリーフィングをするという貴重な体験をする機会に恵まれました。

その後も、日本の内閣府傘下のシンクタンクである総合研究開発機構（NIRA）で主任研究員として採用されました。そこでは中国と韓国のシンクタウンとの共同プロジェクトとして、「北東アジアのグランド・デザイン」など、北東アジアの未来を考える政策研究に3年間従事しました。私が「北東アジア人」として自己意識を固めたのもその時期からでした。私はそれまでに3カ国の言語と文化を身につけることができ、何処の国に行っても違和感なく、自分の故郷のように人々と交流ができたので、私はもはや一国や一族に属するものではなく、北東アジア諸国を自分の祖国や故郷として考え、その未来の発展と繁栄のために自分の人生はあるものだ、という考え方になりつつあったのです。

## アジア・ハイウェイとは？

その延長線上で今日のご報告をさせていただきます。

安秉珉（アン・ピョンミン）先生とベトナムのドマン・ホーン先生からは、詳しく北東アジアの物流、GMSの設立に関して説明がありましたので、私は研究報告というよりは、皆さんに分かりやすく、今、アジアでどんなことが起こっているのか、北東アジアと東南アジア、南アジア、中央アジア、西アジアまでつながる一つの「夢のプロジェクト」がどのように動いているかをお話しさせていただきます。

私の報告テーマは「アジア・ハイウェイと地域統合」についてです。アジア・ハイウェイとは何なのか？皆さんはご存じですか？

その前に、まず第二次世界大戦後に世界ではどのような夢のプロジェクトがあったのかについて見てみたいと思います。最初に夢のプロジェクトとして、パン・アメリカン・ハイウェイという構想が実は1923年に提案されました。南北アメリカ大陸を一つの道路で結ぶという夢のプロジェクトでした（図1を参照）。今は、まだ全部は結ばれてはいませんが、NAFTA（北米自由貿易協定）の北米では全部つながっています。将来的には全米大陸が一つの道路で繋がることになるでしょう。

欧州自動車道路というヨーロッパにおける国際的な道路網が1947年に国連欧州経済委員会により提唱されております。ヨーロッパ・ハイウェイ、欧州道路や国際E-ロードネットワークとも呼ばれます（図2を参照）。国境をまたいで伸びており、ルートの決定は欧州経済委員会（United Nations Economic Commission for Europe 略称 UNECE）によって行われています。路線番号の決定は1975年の欧州経済委員会で定義され、1992年の改正およびコーカサスを含む中央アジア諸国への延伸が2001年に行われています。その後さまざまなマイナーチェンジが行われて（2008年）現在に至っています。

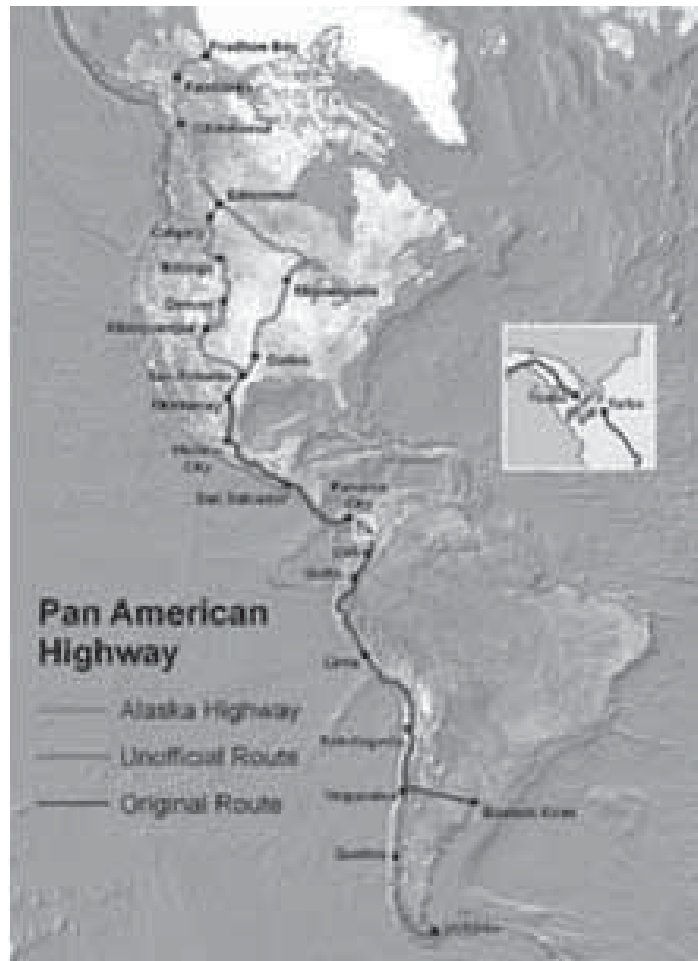


図1 パン・アメリカン・ハイウェイ概念図



図2 国際欧州道路網 (International E-road network)

そして、今度はアジアを見てみましょう。

アジアには「アジア・ハイウェイ」という夢のプロジェクトがあります。既にご存じの方もいらっしゃると思いますが、地図3（p35）をご覧ください。

まず、アジア・ハイウェイは1号線から8号線まで決まっています。その1号線の出発点は東京日本橋です。東京から出発して北九州の博多までつながり、そこから対馬海峡を通過して（現在ではフェリーで渡りますが）、釜山（韓国）に渡ります。車や鉄道で朝鮮半島に渡るためには、先ほど安先生から報告があったように、海底トンネルを造るという構想もあり、後ほど紹介します。釜山からソウルまで繋がり、さらに板門店・開城付近の38度線を越え、朝鮮（DPRK）の平壤を経由して新義州まで、そこで鴨緑江を渡り、中国の丹東、瀋陽を経由して北京から中国大陸を南下し、そこから国境を越え東南アジアのベトナム、ラオス、カンボジア、タイのバンコクなどを経由します。そしてさらに西へバングラデシュやパキスタンを経由してインドにつながり、そして西アジアへ入って終点はイスタンブール。イスタンブールまで行くとイスタンブール大橋を越えて、そのまま車で直接ヨーロッパ、パリなどに行けるという大きな構想です。これがアジア・ハイウェイ1号線ですが、その後、2号線から8号線まで広がり、アジア全体の道路網を構想するようになりました（図3を参照）。

## アジア・ハイウェイ構想の成立過程

アジア・ハイウェイ構想は、どのような経緯でできたのかを簡単に説明します。1959年、国連アジア極東委員会 ECAFE（エカフェ）はアジア・ハイウェイ・プロジェクト（AHP）事務局を設立しました。その後約50年を経て、先ほどドマン・ホーン先生の報告にもあったとおり、二国間、多国間での乗り入れに関する二国間、多国間協定の締結が進んでいます。その詳細は表1をご覧ください。

1959年: 国連アジア極東委員会 (ECAFE、1947年設立) 提唱。
1968年: ESCAPに「AHP事務局」設立。
1988年: 中華人民共和国が参加。
1992～93年: 日本政府の資金援助により、拡大地域を含めたアジア・ハイウェイ網の見直しの調査がなされた。
1993年: 専門家会合で、新アジア・ハイウェイ計画案が承認。路線数29、総延長68,300kmの新計画は、既存の路線を整備・統合し、中国、モンゴルの新路線を追加。
2003年11月: AH政府間協定政府間会合、日本も路線参加表明。
2003年11月18日: バンコクにて「アジア・ハイウェイ道路網に関する政府間協定」が採択。
2004年4月26日: ESCAPにて関係23ヶ国が調印。日本も署名。
2005年7月4日: カンボジア、中国、日本、ミャンマー、韓国、スリランカ、ウズベキスタン、ベトナム、ロシアにて協定が発効。
2005年9月～2008年8月: アルメニア、ブータン、パキスタン、グルジア、アフガニスタン、インド、タイ、タジキスタン、キルギス、カザフスタン、フィリピン、ラオスにて協定が発効。

表1  
ESCAPの設立および  
アジア・ハイウェイ構想の  
進捗状況

ここで ESCAP (国連アジア太平洋経済社会委員会、 Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific) を簡単に説明します。 ESCAP の前身 ECAFE は、 1947 年に設立され本部はバンコクにあります。 ECAFE は、 その後 1974 年に現在の名称 ESCAP に変更されました。 2010 年には、 ESCAP の北東アジア・東アジア事務局が韓国のインチョン (仁川) に設立されました。 この組織は国連機関としてアジア地域をどのように発展させるのかということをしていると考えているわけです。 その中に先ほどのド先生の報告にあった GMS (拡大メコン川サブリジョン) 開発プロジェクトもこの ESCAP が発案し推進していたのです。

アジア・ハイウェイと名付けられた道路は、 1 号線から 8 号線まで総計 14 万キロです。 14 万キロというのは、 赤道を 3 回り半くらいの距離です。 これくらいの



図 3 アジア・ハイウェイ概念図

膨大な道路を一つに結ぼうという夢のプロジェクトなのです。表2は、各国で決めたアジア・ハイウェイがそれぞれどれくらいの距離があるかを示したものです。

アジア・ハイウェイの1号線はAH1と言い、日本橋に道路標示があります(図4を参照)。これが東京を起点として高速道路を結び、福岡、博多まで行きます。そして、さらに釜山、ソウル、平壤、北京、ハノイ、プノンペン、バンコク、ヤンゴン、ダッカ、ニューデリー、そしてイスラマバード、カブール、テヘラン、アンカラ、イスタンブールと全部つなげる構想になっています。これら全ての関係国はすでに協定に署名しています。

日本におけるハイウェイというのは、先ほども申し上げましたが、日本橋を起点として、西に向かって8つの高速道路を経て福岡市に至るまでの区間であります。

釜山にわたり京釜高速道路、清州 - 木川という所で全部つながっているのです。これが韓国におけるアジア・ハイウェイです(図5を参照)。右下には平壤から開城という所まで高速道路でつながっています。

表2 アジア・ハイウェイの国別距離数(単位: km)

国名(abc順)	距離数	国名(abc順)	距離数
アフガニスタン	4,247	マレーシア	1,595
アルメニア	958	モンゴル	4,286
アゼルバイジャン	1,442	ミャンマー	3,003
バングラデシュ	1,806	ネパール	1,321
ブータン	1	パキスタン	5,377
カンボジア	1,340	フィリピン	3,517
中国	26,699	韓国	907
朝鮮	1,320	ロシア	16,869
グルジア	1,154	シンガポール	19
インド	11,432	スリランカ	650
インドネシア	4,115	タイ	5,101
イラン	11,218	タジキスタン)	1,925
日本	1,108	トルコ	5,254
カザフスタン	13,189	トルクメニスタン	2,204
キルギス	1,695	ウズベキスタン	2,966
ラオス	2,318	ベトナム	2,678
総延長14万1,714km			



図4 日本橋のアジア・ハイウェイ(AH1)始点標識



図5 韓国釜山のアジア・ハイウェイ道路標識(標識: 日本 - 韓国 - インド - トルコ)

## 日韓海底トンネル構想

それではアジア・ハイウェイと関連して「日韓海底トンネル」という夢の構想について簡単に報告したいと思います。先ほどの報告と重なってしまいますが、日韓海底トンネルについては、私が NIRA で仕事をしているとき、2005 年に「日韓トンネル研究会」という民間研究機関と共同で研究会を開催し、専門家のお話を伺ったことがあります。

ここではまず構想の路線概要を簡単に紹介します。

日韓海底トンネル構想、3つの路線案（図6を参照）：

- A 路線：唐津 壱岐 対馬の下島 韓国の巨済島（総距離 231 km）
- B 路線：唐津 壱岐 対馬の下島 対馬の上島 韓国の巨済島（総距離 217 km）
- C 路線：唐津 壱岐 対馬の下島 対馬の上島 韓国の釜山（総距離 209 km）

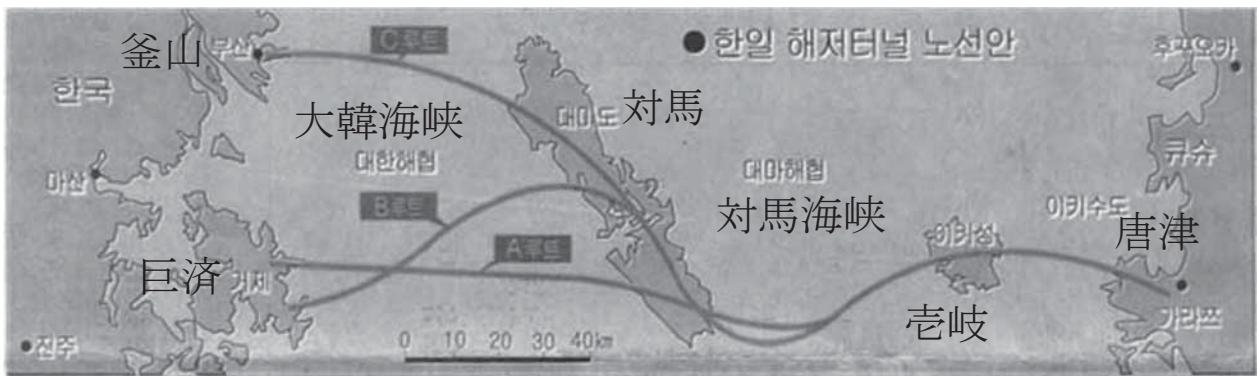


図6 日韓海底トンネル構想の路線案

このトンネル構想では、現在のところ高速鉄道、高速道路、リニア・モーターカー（linear motorcar）など検討中です（図7を参照）。福岡から釜山までトンネル想定、高速道路約3時間30分、高速鉄道（最高時速350km）で約1時間20分、最高時速700kmのリニア・モーター・カーでは約40分、という試算があります。3つの路線候補のなかで、C路線は技術的な問題で排除され、AとB二つのルートが有力視されますが、予想される建設費用は約7兆円、建設期間は10～15年かかるという試算が出ております。

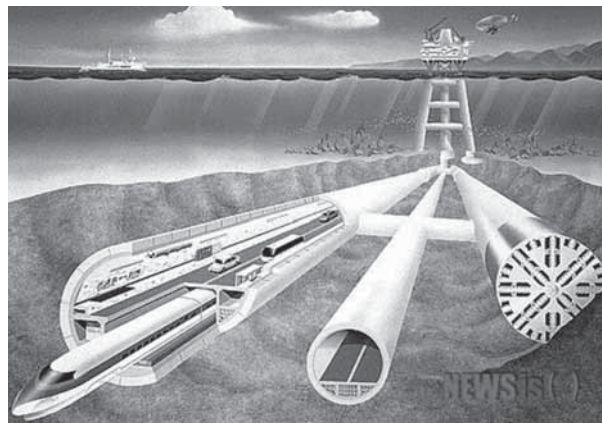


図7 日韓海底トンネル設計図

この日韓海底トンネル構想が実現されると、京義線の復旧を想定した場合、日本とヨーロッパ間に列車が走ることが可能になります。韓国高速鉄道（最高時速300 km）で走行した場合、博多 釜山間は1時間、東京 ソウル間は約8時間、さらにソウル 北京間にフル企画の高速鉄道が建設されると、東京 北京間は約14時間かかるという試算になります。

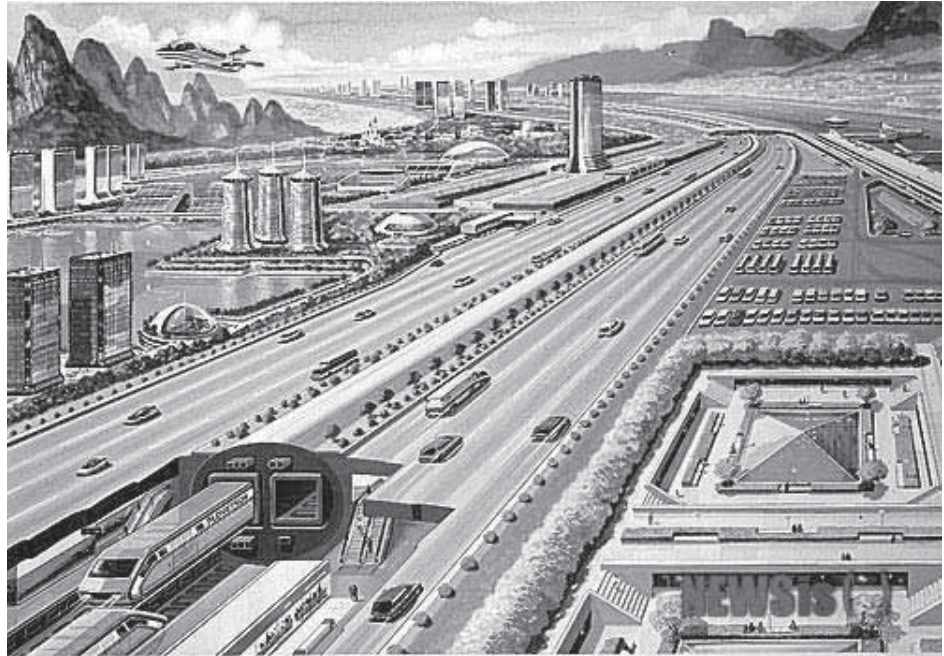


図8 海底トンネルと国際ハイウェイ構想図（韓国側、2014-08-26）

## 日韓海底トンネル構想の経緯

この日韓海底トンネル構想というのは、実は戦前に旧日本鉄道省が提案をしています。ウィキペディア「日韓トンネル」項目には次のように紹介されています。

「九州と朝鮮半島を結ぶトンネルを掘る構想の原点は、1930年代に立てられた「大東亜縦貫鉄道構想」であった。これは当時日本領であった朝鮮半島の南端の釜山府（現：釜山）を起点とし、京城府（現：ソウル）を経て安東（現：丹東）から当時の満州国領内へ入り、奉天（現：瀋陽）を經由して中華民国領内に入り、北京、南京、桂林を経て、ハノイ、サイゴン（現：ホーチミン）、プノンペン、バンコク、マレー半島を通りシンガポールに至る約10,000kmの路線を建設する構想であった。

さらに1940年代に東京 - 下関間を結ぶ弾丸列車計画が立てられた後、1942年には「東亜交通学会」が設立され、日本本土（内地）から壱岐、対馬を経て釜山へ至る海底トンネルを建設し、上記の大東亜縦貫鉄道と結んで東京 - 昭南（シンガポール）間を弾丸列車で結ぶ構想が立てられた。日本本土側の起点は下関、博多、呼子（現：唐津市）などが考えられていた。なお、1942年4月に満鉄東京支社調査室が作成した報告書「大東亜縦貫鉄道二就テ」では、日本側の起点を下関としている。

実現に向けて対馬や壱岐でボーリング調査などが実施されたが、これらの計画は第二次世界大戦の激化と敗戦によりすべて頓挫した」と紹介されています。

当時は、東京でチケット1枚買って、鉄道に乗って、そのままロンドンまで行きましょう、という夢のあるプロジェクトとして提案されました。日本の敗戦により、この構想は沈んでいました。

1981年11月、韓国のソウルで、統一教会の教祖・文鮮明が、自ら主催する第10回「科学の統一に関する国際会議」において、人類一家族実現の基盤にするために全世界を高速道路で結び、経済や文化交流を促進するとして「国際ハイウェイ・プロジェクト」なるものを提唱しました。そして、その「国際ハイウェイ」の最初の起点となるものとして、「日韓トンネル」の建設を提案しました。

1982年2月、日本では「日韓トンネル調査事業委員会」発足、同年4月には「国際ハイウェイ事業団」も設立。トンネル予想路線についての各種の探査や調査。1986年10月、「韓国国際ハイウェイ研究会」とその釜山支部が発足、1992年3月には「韓日トンネル技術研究会」も設立されました。

2000年代：2000年10月20日、ソウルでのASEM首脳会議の昼食会で、当時の森喜朗元総理が金大中大統領に「日本と韓国をつなぐ海底トンネルを造ろう」と提案。2002年9月22日から訪日した金大中大統領が、日韓海底トンネル建設の構想を日本側に提唱することを検討している、と産経新聞（9月20日）が伝えました。

2003年6月9日には、盧武鉉大統領は日本国会で演説し、「日本の青少年が東京で列車に乗り、釜山とソウルを経て北京まで修学旅行に行くのは、決して遠い夢ではないはずです」と間接的に日韓トンネル構想を提案。

韓国交通研究院（KOTI）が、盧武鉉大統領の指示によって『日韓海底トンネルの必要性に関する研究』調査報告書を10月に政府に提出しました。同12月に私が同研究院を研究訪問したとき、この報告書と政策提言によると、海底トンネルの経済的採算性を理由にフィージビリティを否定したということを知っています。

2009年12月、韓国で李明博大統領より2020年までの国土開発基本構想が発表され、日韓トンネルの研究が盛り込まれ、完成は最短で2010年より30年後とされています。2011年1月、韓国国土海洋部は日韓海底トンネルの利便とコストを比較の妥当性に関する韓国交通研究院の調査を受けて、経済性がないとの結果を明らかにしました。

韓国政府の政策としては否定されてしまうのですが、実際に、いまこれについて動いているグループがあります。韓国の統一教会というグループが中心になり、資金を出して、試掘も日本の北九州と韓国で始めています。

## 日韓海底トンネルの最近の動き

昨年のソウル・ニュース（2014. 8. 27、キム・テウン記者）は、最近の日韓トンネルの動きについて下記の通り報道しています。

「韓日海底トンネル対馬調査斜坑起工式が9月11日午前9時、対馬の巖原で



開催される。国際ハイウェイ財団が主催する起工式は文鮮明(ムン・ソンミョン)・韓鶴子(ハン・ハクチャ)世界平和統一家庭聯合総裁が提唱し民間次元で推進してきた平和プロジェクトである。対馬から韓国に向かって進む調査斜坑では今回が初の起工式となる。1981年11月10日、文鮮明総裁は、当時ソウル第10回国際科学統一会議(ICUS)において、ノーベル賞受賞者をはじめとする各分野の学者ら720人が参加する中、“国際ハイウェイ・韓日トンネル構想”を提唱した。

中国から韓国を通じて日本に達するアジア圏大平和高速道路を建設し、全世界に通じる自由権大平和高速道路を建設する。中国大陸から韓半島を縦断しトンネルや鉄橋で日本列島に連結して日本を縦断する自由が保証される国際平和高速道路圏をいう。これが建設されれば、アジア3国は文字通り、平和高速道路に連結され一体化することができる。

今回の対馬起工式は宗教指導者らが集まって、韓日海底トンネル調査斜坑工事の安全を祈る行事だ。3年前から対馬の韓国側海岸に斜坑基地の建設を始め約100万平方メートルの土地を用意した。この土地に幅8メートル、長さ2キロの搬入路建設、1万5000平方メートルの斜坑用地の整備、ウィンチ設備用高台の造成、調査斜坑の坑口の入口工事などを行っている。この斜坑はこれまで対馬の西水道海底に分布する未固結層の調査用であり、韓日海底トンネルのパイロット・トンネルにも活用する予定だ。斜坑基地用の土地は唐津、壱岐、対馬を合わせて120万平方メートル以上を確保された。唐津斜坑基地(20万平方メートル)、壱岐(5万平方メートル)、対馬斜坑基地(100万平方メートル)の各場所で、その地域の人々の理解と協力を得ながら20年、30年かけて購入された」という。

## 日韓自動車相互乗り入れ可能に

先ほど、GMSではタイ・ベトナム・ラオスで相互乗り入れできると報告がありました。日韓でも自動車の相互乗り入れが可能になっています。もちろん、日本と韓国の間には対馬海峡があるので越えられませんが、フェリーであれば九州から釜山まで大体4時間くらいで行けます。相互乗り入れで物流だけでなく人の流れも生まれ、さまざまなことが動き始まっているのです。

2012年8月28日の『読売新聞』の記事によりますと、日韓の間では自動車相互乗り入れが実現されているのです。

「2012年の日中韓物流大臣会合の合意に基づき、日韓両政府が規制緩和して実現した。日本と韓国の両政府は、1台のトラックに両国のナンバー・プレートを取り付け、公道を相互に乗り入れて合意し、11月から実証実験を始める。

第1弾は、日産自動車九州(福岡県)と、提携先の韓国・ルノー・サムスン自動車(釜山)の両工場を往復する貨物便で、集荷した自動車部品を相手国に運ぶ。貨物船のコンテナに荷物を積み替える作業が不要になるため、作業速度が向上、経費削減。海外では、ダブル・ナンバー制度は、中国と香港の間などで導入事例。実験では、例えば、福岡県の工場からダブル・ナンバーのトラックで積み荷を下関港(山口県)まで運び、トラックごと貨物フェリーで釜山港まで移動させる。釜山港に到着後は、韓国の公道を走ってルノー・サムスンの工場まで届ける。

韓国から日本向けは主に商用車用の部品を、日本から韓国向けは乗用車用の高性能部品をそれぞれ輸出する計画だ。日産の最新型商用車は約4割の部品が韓国製。2014年にはルノー・サムスンに日産ブランドの新車生産を委託する方針だ。

ただ、領土問題を巡って日韓関係が悪化しており、実施を不安視する声もある」と紹介されているのです。もし、朝鮮半島の南北和解が実現されれば、東京から南北朝鮮経由で中国まで車を運転して行くことも可能になるでしょう。そのためには、日朝関係正常化も進めなければなりません。

## おわりに にかえて

私に与えられた報告時間は限られていますので、かなり省略しましたが、テーマの地域統合との関係性については述べる時間がありませんでした。いずれ、アジア・ハイウェイという夢のプロジェクトは実現されると信じていますし、それがアジアの地域統合に対して計り知れない経済的、政治的な効果をもたらすと思われまます。

将来のことですが、10年くらい後に私は定年になります。定年退職したら家内と二人で、東京から車に乗って、アジア大陸を横断して、またアジアのほとんどの国を経由して、イスタンブールまで行き、さらにヨーロッパにてドライブ旅行する、これが私の夢です（図9を参照）。

この夢はすぐには実現できません。皆さんの努力も必要です。各国の政府の努力も必要です。でも、今、EUが共同体になりEUのハイウェイが実現されたように、いずれこの夢の構想は実現されることを確信しています。皆さん、一緒に夢を見ましょう。



図9 アジア・ハイウェイ1号線の略図

講師略歴

榊原 英資 【さかきばらえいすけ】 Eisuke SAKAKIBARA

インド経済研究所理事長・青山学院大学教授  
 東京大学経済学部卒、1965年に大蔵省に入省。ミシガン大学に留学し、経済学博士号取得。1994年に財政金融研究所所長、1995年に国際金融局長を経て1997年に財務官に就任。1999年に大蔵省退官。  
 慶應義塾大学教授、早稲田大学教授を経て、2010年4月から青山学院大学教授。

安 秉珉 【アン ビョンミン】 Byung Min AHN

韓国交通研究院ユーラシア北朝鮮インフラセンター所長  
 韓国檀国大学法学部卒、筑波大学社会科学部研究科修了。  
 1983年に国会法制司法委員長補佐官を経て、1987年に韓国交通研究院（総理室傘下の国策研究機関）に就業。2001年に国連ESCAP、UNDPの国家専門家、2006年から韓国交通研究院の北東アジア研究室長、動向分析室長、北朝鮮研究室長を経て2014年11月からユーラシア北朝鮮インフラセンター所長。

ド マン ホーン DO MANH Hong

桜美林大学ビジネス管理栄養学群准教授  
 National Economics University（ベトナム）経営学部卒業。  
 桜美林大学国際政治経済学研究科（学術博士）、早稲田大学社会科学総合学術院（旧社会科学部研究科）日本学術振興会特別研究員等を経て2008年4月から桜美林大学ビジネス管理栄養学群准教授。  
 専門分野：経済学、開発経済学、アジア経済。

李 鋼哲 【リ コウテツ】 Kotetsu LI

北陸大学未来創造学部教授  
 中国吉林省生まれ。北京で大学および大学院卒業後大学で専任講師。91年来日。  
 立教大学院で経済学博士課程修了。東京財団、名古屋大学、総合研究開発機構等を経て、2006年から北陸大学未来創造学部教授。  
 専門分野：東北アジア経済。

## SGRAレポート バックナンバーのご案内

---

- SGRA レポート01 設立記念講演録 「21世紀の日本とアジア」 船橋洋一 2001. 1. 30発行
- SGRA レポート02 CISV国際シンポジウム講演録 「グローバル化への挑戦：多様性の中に調和を求めて」  
今西淳子、高 偉俊、F. マキト、金 雄熙、李 來賛 2001. 1. 15発行
- SGRA レポート03 渥美奨学生の集い講演録 「技術の創造」 畑村洋太郎 2001. 3. 15発行
- SGRA レポート04 第1回フォーラム講演録 「地球市民の皆さんへ」 関 啓子、L. ビッヒラー、高 熙卓 2001. 5. 10発行
- SGRA レポート05 第2回フォーラム講演録 「グローバル化のなかの新しい東アジア：経済協力をどう考えるべきか」  
平川 均、F. マキト、李 鋼哲 2001. 5. 10発行
- SGRA レポート06 投稿 「今日の留学」「はじめの一步」 工藤正司 今西淳子 2001. 8. 30発行
- SGRA レポート07 第3回フォーラム講演録 「共生時代のエネルギーを考える：ライフスタイルからの工夫」  
木村建一、D. バート、高 偉俊 2001. 10. 10発行
- SGRA レポート08 第4回フォーラム講演録 「IT 教育革命：ITは教育をどう変えるか」  
臼井建彦、西野篤夫、V. コストブ、F. マキト、J. スリスマンティオ、蔣 恵玲、楊 接期、  
李 來賛、斎藤信男 2002. 1. 20発行
- SGRA レポート09 第5回フォーラム講演録 「グローバル化と民族主義：対話と共生をキーワードに」  
ペマ・ギャルポ、林 泉忠 2002. 2. 28発行
- SGRA レポート10 第6回フォーラム講演録 「日本とイスラーム：文明間の対話のために」  
S. ギュレチ、板垣雄三 2002. 6. 15発行
- SGRA レポート11 投稿 「中国はなぜWTOに加盟したのか」 金香海 2002. 7. 8発行
- SGRA レポート12 第7回フォーラム講演録 「地球環境診断：地球の砂漠化を考える」  
建石隆太郎、B. プレンサイン 2002. 10. 25発行
- SGRA レポート13 投稿 「経済特区：フィリピンの視点から」 F. マキト 2002. 12. 12発行
- SGRA レポート14 第8回フォーラム講演録 「グローバル化の中の新しい東アジア」+ 宮澤喜一元総理大臣をお迎えして  
フリーディスカッション  
平川 均、李 鎮奎、ガト・アルヤ・ブトゥラ、孟 健軍、B. ヴィリエガス 日本語版2003. 1. 31発行、  
韓国語版2003. 3. 31発行、中国語版2003. 5. 30発行、英語版2003. 3. 6発行
- SGRA レポート15 投稿 「中国における行政訴訟 請求と処理状況に対する考察」 呉東鎬 2003. 1. 31発行
- SGRA レポート16 第9回フォーラム講演録 「情報化と教育」 苑 復傑、遊間和子 2003. 5. 30発行
- SGRA レポート17 第10回フォーラム講演録 「21世紀の世界安全保障と東アジア」  
白石 隆、南 基正、李 恩民、村田晃嗣 日本語版2003. 3. 30発行、英語版2003. 6. 6発行

- 
- SGRA レポート18 第11回フォーラム講演録「地球市民研究：国境を越える取り組み」高橋 甫、貫戸朋子 2003.8.30 発行
- SGRA レポート19 投稿「海軍の誕生と近代日本 - 幕末期海軍建設の再検討と『海軍革命』の仮説」朴 栄濬  
2003.12.4 発行
- SGRA レポート20 第12回フォーラム講演録「環境問題と国際協力：C O P 3 の目標は実現可能か」  
外岡豊、李海峰、鄭成春、高偉俊 2004. 3. 10 発行
- SGRA レポート21 日韓アジア未来フォーラム「アジア共同体構築に向けての日本及び韓国の役割について」2004. 6. 30 発行
- SGRA レポート22 渥美奨学生の集い講演録「民族紛争 - どうして起こるのか どう解決するか」明石康 2004. 4. 20 発行
- SGRA レポート23 第13回フォーラム講演録「日本は外国人をどう受け入れるべきか」  
宮島喬、イコ・プラムティオノ 2004.2.25 発行
- SGRA レポート24 投稿「1945年のモンゴル人民共和国の中国に対する援助：その評価の歴史」フスレ 2004. 10. 25 発行
- SGRA レポート25 第14回フォーラム講演録「国境を越えるE-Learning」  
斎藤信男、福田収一、渡辺吉裕、F. マキト、金 雄熙 2005. 3. 31 発行
- SGRA レポート26 第15回フォーラム講演録「この夏、東京の電気は大丈夫？」中上英俊、高 偉俊 2005.1.24 発行
- SGRA レポート27 第16回フォーラム講演録「東アジア軍事同盟の過去・現在・未来」  
竹田いさみ、R. エルドリッチ、朴 栄濬、渡辺 剛、伊藤裕子 2005. 7. 30 発行
- SGRA レポート28 第17回フォーラム講演録「日本は外国人をどう受け入れるべきか - 地球市民の義務教育 -」  
宮島 喬、ヤマグチ・アナ・エリーザ、朴 校熙、小林宏美 2005. 7. 30 発行
- SGRA レポート29 第18回フォーラム・第4回日韓アジア未来フォーラム講演録「韓流・日流：東アジア地域協力における  
ソフトパワー」李 鎮奎、林 夏生、金 智龍、道上尚史、木宮正史、李 元徳、金 雄熙 2005. 5. 20 発行
- SGRA レポート30 第19回フォーラム講演録「東アジア文化再考 - 自由と市民社会をキーワードに -」  
宮崎法子、東島 誠 2005. 12. 20 発行
- SGRA レポート31 第20回フォーラム講演録「東アジアの経済統合：雁はまだ飛んでいるか」  
平川 均、渡辺利夫、トラン・ヴァン・トウ、範 建亭、白 寅秀、エンクバヤル・シャグダル、F. マキト  
2006. 2. 20 発行
- SGRA レポート32 第21回フォーラム講演録「日本人は外国人をどう受け入れるべきか - 留学生 -」  
横田雅弘、白石勝己、鄭仁豪、カンピラパーブ・スネート、王雪萍、黒田一雄、大塚晶、徐向東、  
角田英一 2006. 4. 10 発行
- SGRA レポート33 第22回フォーラム講演録「戦後和解プロセスの研究」小菅信子、李 恩民 2006. 7. 10 発行
- SGRA レポート34 第23回フォーラム講演録「日本人と宗教：宗教って何なの？」  
島園 進、ノルマン・ヘイヴンズ、ランジャンナ・ムコパディヤーヤ、ミラ・ゾンターク、  
セリム・ユジェル・ギュレチ 2006. 11. 10 発行

- SGRA レポート35 第24回フォーラム講演録「ごみ処理と国境を越える資源循環～私が分別したごみはどこへ行くの?～」  
鈴木進一、間宮 尚、李 海峰、中西 徹、外岡 豊 2007. 3. 20 発行
- SGRA レポート36 第25回フォーラム講演録「ITは教育を強化できるか」  
高橋富士信、藤谷哲、楊接期、江蘇蘇 2007. 4. 20 発行
- SGRA レポート37 第1回チャイナ・フォーラムin 北京「パネルディスカッション『若者の未来と日本語』」  
池崎美代子、武田春仁、張 潤北、徐 向東、孫 建軍、朴 貞姫 2007. 6. 10 発行
- SGRA レポート38 第6回日韓フォーラムin 葉山講演録「親日・反日・克日：多様化する韓国の対日観」  
金 範洙、趙 寛子、玄 大松、小針 進、南 基正 2007. 8. 31 発行
- SGRA レポート39 第26回フォーラム講演録「東アジアにおける日本思想史～私たちの出会いと将来～」  
黒住 真、韓 東育、趙 寛子、林 少陽、孫 軍悦 2007. 11. 30 発行
- SGRA レポート40 第27回フォーラム講演録「アジアにおける外来種問題～ひとの生活との関わりを考える～」  
多紀保彦、加納光樹、プラチャー・ムシカシントン、今西淳子 2008. 5. 30 発行
- SGRA レポート41 第28回フォーラム講演録「いのちの尊厳と宗教の役割」  
島園進、秋葉悦子、井上ウイマラ、大谷いづみ、ランジャンナ・ムコパディヤヤ 2008. 3. 15 発行
- SGRA レポート42 第2回チャイナ・フォーラムin 北京&新疆講演録「黄土高原緑化協力の15年 無理解と失敗から相互理解と信頼へ」  
高見邦雄 日本語版、中国語版 2008. 1. 30 発行
- SGRA レポート43 渥美奨学生の集い講演録「鹿島守之助とパン・アジア主義」  
平川均 2008. 3. 1 発行
- SGRA レポート44 第29回フォーラム講演録「広告と社会の複雑な関係」  
関沢 英彦、徐 向東、オリガ・ホメンコ 2008. 6. 25 発行
- SGRA レポート45 第30回フォーラム講演録「教育における『負け組』をどう考えるか～  
日本、中国、シンガポール～」  
佐藤香、山口真美、シム・チュン・キャット 2008. 9. 20 発行
- SGRA レポート46 第31回フォーラム講演録「水田から油田へ：日本のエネルギー供給、食糧安全と地域の活性化」  
東城清秀、田村啓二、外岡 豊 2009. 1. 10 発行
- SGRA レポート47 第32回フォーラム講演録「オリンピックと東アジアの平和繁栄」  
清水 諭、池田慎太郎、朴 榮濬、劉傑、南 基正 2008. 8. 8 発行
- SGRA レポート48 第3回チャイナ・フォーラムin 延辺&北京講演録「一燈やがて万燈となる如く  
アジアの留学生と生活を共にした協会の50年」  
工藤正司 日本語版、中国語版 2009. 4. 15 発行
- SGRA レポート49 第33回フォーラム講演録「東アジアの経済統合が格差を縮めるか」  
東 茂樹、平川 均、ド・マン・ホーン、フェルディナンド・C・マキト 2009. 6. 30 発行
- SGRA レポート50 第8回日韓アジア未来フォーラム講演録「日韓の東アジア地域構想と中国観」  
平川 均、孫 洌、川島 真、金 湘培、李 鋼哲 日本語版、韓国語 Web 版 2009. 9. 25 発行

- SGRA レポート51 第35回フォーラム講演録「テレビゲームが子どもの成長に与える影響を考える」  
 大多和直樹、佐々木 敏、渋谷明子、ユ・ティ・ルイン、江 蘇蘇 2009. 11. 15 発行
- SGRA レポート52 第36回フォーラム講演録「東アジアの市民社会と21世紀の課題」  
 宮島 喬、都築 勉、高 熙卓、中西 徹、林 泉忠、ブ・ティ・ミン・チ、  
 劉 傑、孫 軍悦 2010. 3. 25 発行
- SGRA レポート53 第4回チャイナ・フォーラム in 北京&上海講演録「世界的課題に向けていま若者ができること～  
 TABLE FOR TWO～」近藤正晃ジェームス 2010. 4. 30 発行
- SGRA レポート54 第37回フォーラム講演録「エリート教育は国に『希望』をもたらすか：  
 東アジアのエリート高校教育の現状と課題」玄田有史 シム チュン キャット  
 金 範洙 張 健 2010. 5. 10 発行
- SGRA レポート55 第38回フォーラム講演録「Better City, Better Life～東アジアにおける都市・  
 建築のエネルギー事情とライフスタイル～」木村建一、高 偉俊、  
 Mochamad Donny Koerniawan、Max Maquito、Pham Van Quan、  
 葉 文昌、Supreedee Rittironk、郭 荣珠、王 劍宏、福田展淳 2010. 12. 15 発行
- SGRA レポート56 第5回チャイナ・フォーラム in 北京&フフホト講演録「中国の環境問題と日中民間協力」  
 第一部（北京）：「北京の水問題を中心に」高見邦雄、汪 敏、張 昌玉  
 第二部（フフホト）：「地下資源開発を中心に」高見邦雄、オンドロナ、ブレンサイン  
 2011. 5. 10 発行
- SGRA レポート57 第39回フォーラム講演録「ポスト社会主義時代における宗教の復興」井上まどか、  
 ティムール・ダダバエフ、ゾンターク・ミラ、エリック・シッケタンツ、島園 進、陳 継東  
 2011. 12. 30 発行
- SGRA レポート58 投稿 「鹿島守之助とパン・アジア論への一試論」平川 均 2011. 2. 15 発行
- SGRA レポート59 第10回日韓アジア未来フォーラム講演録「1300年前の東アジア地域交流」  
 朴 亨國、金 尚泰、胡 潔、李 成制、陸 載和、清水重敦、林 慶澤 2012. 1. 10 発行
- SGRA レポート60 第40回フォーラム講演録「東アジアの少子高齢化問題と福祉」  
 田多英範、李 蓮花、羅 仁淑、平川 均、シム チャン キャット、F・マキト 2011. 11. 30 発行
- SGRA レポート61 第41回SGRAフォーラム講演録「東アジア共同体の現状と展望」恒川恵市、黒柳米司、朴 榮濬、  
 劉 傑、林 泉忠、ブレンサイン、李 成日、南 基正、平川 均 2012. 6. 18 発行
- SGRA レポート62 第6回チャイナ・フォーラム in 北京&フフホト講演録  
 「Sound Economy～私がミナマタから学んだこと～」柳田耕一  
 「内モンゴル草原の生態系：鉱山採掘がもたらしている生態系破壊と環境汚染問題」郭 偉  
 2012. 6. 15 発行
- SGRA レポート64 第43回フォーラム講演録 in 蓼科「東アジア軍事同盟の課題と展望」  
 朴 榮濬、渡辺 剛、伊藤裕子、南 基正、林 泉忠、竹田いさみ 2012. 11. 20 発行

- SGRA レポート65 第44回フォーラム講演録 in 蓼科「21世紀型学力を育むフューチャースクールの戦略と課題」  
赤堀侃司、影戸誠、曹圭福、シム・チュン・キャット、石澤紀雄 2013. 2. 1発行
- SGRA レポート66 渥美奨学生の集い講演録「日英戦後和解（1994-1998年）」(日本語・英語・中国語) 沼田貞昭  
2013. 10. 20発行
- SGRA レポート67 第12回日韓アジア未来フォーラム講演録「アジア太平洋時代における東アジア新秩序の模索」  
平川 均、加茂具樹、金 雄熙、木宮正史、李 元徳、金 敬黙 2014. 2. 25発行
- SGRA レポート68 第7回SGRA チャイナ・フォーラム in 北京講演録「ボランティア・志願者論」  
(日本語・中国語・英語) 宮崎幸雄 2014. 5. 15発行
- SGRA レポート69 第45回 SGRA フォーラム講演録「紛争の海から平和の海へ - 東アジア海洋秩序の現状と展望 - 」  
村瀬信也、南 基正、李 成日、林 泉忠、福原裕二、朴 栄濬 2014. 10. 20発行
- SGRA レポート70 第46回 SGRA フォーラム講演録「インクルーシブ教育：子どもの多様なニーズにどう応えるか」  
荒川 智、上原芳枝、ヴィラーク ヴィクトル、中村ノーマン、崔 佳英 2015. 4. 20発行
- SGRA レポート71 第47回 SGRA フォーラム講演録「科学技術とリスク社会  
- 福島第一原発事故から考える科学技術と倫理 - 」  
崔 勝媛、島 蘭 進、平川秀幸 2015. 5. 25発行
- SGRA レポート72 第8回チャイナ・フォーラム  
「近代日本美術史と近代中国」  
佐藤道信、木田拓也 2015. 10. 20発行

レポートご希望の方は、SGRA 事務局 (Tel : 03-3943-7612 Email : sgra.office@aisf.or.jp) へご連絡ください。



SGRAレポート No. 0073

---

第14回日韓アジア未来フォーラム  
第48回SGRAフォーラム

## アジア経済のダイナミズム - 物流を中心に

編集・発行 (公財)渥美国際交流財団関口グローバル研究会(SGRA)  
〒112 0014 東京都文京区関口3 5 8  
Tel: 03 3943 7612 Fax: 03 3943 1512  
SGRA ホームページ: <http://www.aisf.or.jp/sgra/>  
電子メール: [sgra-office@aisf.or.jp](mailto:sgra-office@aisf.or.jp)

発行日 2015年11月10日  
発行責任者 今西淳子  
印刷 (株)平河工業社

関口グローバル研究会 禁無断転載 本誌記事のお尋ねならびに引用の場合はご連絡ください。