

日韓トンネルについて

北海道大学名誉教授
日本山岳会会長

佐々保雄

一昨年12月の初め、日本山岳会の年次晩餐会の折、前会長の西堀栄三郎さんから「見せたいものがある。日本でもこれに応じて、君一肌ぬいで見ないか」と渡されたのが、文鮮明師の国際ハイウェイ提唱のリーフレットであった。

見ると、九州から壱岐、対馬を通して韓国に渡り、ソウル、ピョンヤンを経て北京に至るルートが画かれてあり、海底トンネルの断面図も示されている。聞けばつい先日ソウルで催されたICUS（科学の統一に関する国際会議）の集まりの折に提唱されたものだという。

文師はかねて、その信ずる宗教的な見地から、人類の平和を念願とし、その運動を進められて居り、その達成の一手段として、世界を国際ハイウェイ網で結び、物心の自由化と一体化を図るものと言う。グローバルな、まことに規模壮大な計画である。

私はその目的にも、方法にも強い共感を覚え、今関係している青函トンネルに関する知識、その中でも私の専門である地質学の立場から、この計画に何らかお手伝い出来るのではないかと考えた。

実は、1981年の5月、ソウル大学に招かれて、その講演の一つとして、青函トンネルをとり上げたが、その終わりを、将来、日韓の間にもこうしたトンネルをつくることは、両国のために極めて有意義なことである。これは君たち若い人々によって是非実現してほしい、と結んだのであった。そこへ今度の文師の話なので、その提唱は一そう身近なものと感じたのであった。

しかし、このトンネル計画は私自身の発想ではない。青函トンネルの立案者、国鉄の桑原弥寿雄氏から、かねて国鉄にその計画があるのを聞かされていたのである。氏は国鉄の監察官湯本昇氏が「中央アジア横断鉄道建設論—世界平和への大道」を昭和14年に刊行された折の、ルートの線引きをされた人物である。当時、湯本氏はベルリンにあって世界の大勢を鑑み、既に早くこのような壮大な企画を立案して居られたのである。しかも世界の平和を目標として。当時のことであるから、ハイウェイでなく、鉄道ではあるが。

桑原氏は国鉄の建設局で路線選定を担当していたが、ホラヤスと仇名されるほど、一見法螺に見える、スケールの大きな構想を次から次へと考え出して、人を煙にまいていた。その最たるものが、九州から朝鮮半島に渡り、北京から天山南路をとり、パミール高原を横切り、テヘランを経て、イスタンブールでオリエントエクスプレス線に結び、ドーバー海峡トンネルで、ロンドンに至る計画であった。その第一歩として、昭和16~17年にわたり、対馬までの物理探査が施工され、地質調査や試錐も行われていたが、戦争に入って中止となり、戦後、韓国の独立もあって、この計画は挫折したままになった。

今世紀最大の工事とされ、完成の暁には、全長53,850m、世界最長の青函海底トンネルはホラヤスの目から見れば、ほんの計画の一端にすぎない。彼は、北海道、樺太、沿海州、朝鮮と言う周日本海鉄道を考え、上記の、いわばニューシルクロードの一支線と見ていたのである。この青函トンネルも先進導坑は既に貫通し、その完成があと2~3年と言う昨今なので、ソウルでの講演の席上、氏を思い出して、上記の結語となったものである。

この桑原計画とは全く別に、それにヒントは得たであろうが、大林組では、最近、「ユーラシア・ドライブウェイ構想」を「季刊大林7号」に公にしている。同社のプロジェクトチームの労作で、

九州の呼子から壱岐水道22kmは橋で、対馬海峡49kmはトンネルで、朝鮮海峡54kmは、水中づりの海中トンネルで通り、韓国の釜山に達するものである。これら構築物の概要も図示してあって、甚だ興味深い。若い技術者たちの、新しい技術を駆使して、大計画に立ち向かう意気込みも紙背に感ぜられて、ほほえましい。

このように、韓国と日本とを、渡海交通体系によって結ぼうと言う構想は、技術者としての桑原氏、大林組の系譜があり、一方、思想家としての文師の提案がある。この理念と技術が一つに融合し、ここに日韓相携え、その計画を実質的なものとし、推進、遂行させ、実現を図ることとなった。幸いに、この計画は内外多くの方々の共鳴を呼び、昨年以來、研究や調査を行って来たが、ここにより広く衆知を蒐めて、新たに国際ハイウェイプロジェクト日韓トンネル研究会として発足することとなった。

今のところドーバー海峡の場合と同じように、当分民間で研究、調査を進めることになろうが、時期が熟せば、政府間の交渉によって、工事に踏みこめることになろう。その前途は国際間の問題なので決して平坦でないであろうし、また工事も技術上の多くの問題があるに違いない。しかし、日本には、距離こそ短いが断層、軟弱岩、出水と多くの問題をかかえた青函トンネルの実績がある。地質は青函より古い岩石からなり堅硬であろうが、距離は4倍近く長いことでもあり、新しい技術の開発も必要となるであろう。

しかし、現在の日本は、その経済力と技術力を、単に自国の為だけでなく、世界の為に奉仕すべき時が来ていると信ずる。またこの遂行の過程で、日韓の技術上の協力交流が行われることも疑いない。また、このトンネルが完工の暁には、一般人の交流が盛んになり、少しづつながら精神的障壁が除かれ、両国お互いによき隣人となることが期待される。それが21世紀を担うアジア協同体を築く第一歩であることを信じて、この研究会に携わることによるその意義を見出す次第である。