

特 集

英仏トンネルの歴史的意義

(現地レポート、ロンドン・パリ)

Historical Signification of the Eurotunnel
(Report from London, Paris)

英国時間の1990年12月1日午前11時(フランス時間同日正午)すぎ、大ブリテン島と欧州大陸は最後の氷河期が終わって以来、8000年ぶりに陸続きとなった。英仏(ドーバー)海峡トンネル工事の3つのトンネルのうち、作業用のサービストンネルが貫通したからだ。この模様は英仏のテレビで現場から生中継され、両国国民がこの歴史的瞬間を見守った。

この日、英仏両側から手持ち削岩機で最後の厚さ約15センチのチョーク質の壁に穴があけられ、両国作業員が握手、国旗を交換した。穴はさらに人が通れるまで掘り広げられ、約10分後に最初の仏作業員が英側に渡り、英作業員と肩を組んで記念撮影。両国関係者はシャンパンで貫通を祝った後、仏代表は英側の、英代表は仏側のターミナルにそれぞれ向かった。

また翌日の英各紙は「英国はもはや島ではない」(サンデータイムズ)、「ヨーロッパがわれわれとつながった」(サンデー・テレグラフ)など、写真や図解入で大きく報じ、トンネル貫通の歴史的な意義を強調した。

《 概 要 》

英仏海峡トンネルはドーバー海峡の海底下を通

り、英イングランド南東部フォークストンとフランス北西部カレーを結ぶもの。全長は50キロと青函トンネル(53.85キロ)よりわずかに短い。海底部分は約38キロ(青函トンネルは23.3キロ)と世界一の長さを誇る。また、建設事業はすべて民間資金で賄われる。

昨年貫通した直径4.8メートルのサービストンネルは工事完成後は、保守点検・緊急避難・換気用に利用される。その南北両側を走る鉄道用の2本のトンネル(直径7.6メートル)も今年夏ごろには貫通の見通し。15メートル間隔で並ぶ3本のトンネルは緊急避難用の連絡通路でおよそ375メートルごとに相互に結ばれている。

鉄道用トンネル内は乗用車・バス用とトラック用の二種類のシャトルが運行し、車と人を同時に運ぶほか、ロンドンとパリ、ブリュッセルを結ぶ旅客および貨物列車が走る。直通列車はロンドン-パリ間を3時間、ロンドン-ブリュッセル間を3時間10分で結ぶ予定。ちなみに英国から大陸に向かう列車は北トンネルを、大陸から英国に向かう列車は南トンネルを走る。

正式開業は93年6月の予定で、英国と欧州大陸を結ぶ「固定された連絡路」が初めて完成することになり、もはやフェリーや飛行機のように天候によって運航が左右されることはなくなる。事業

主体ユーロトンネルでは、同年の利用客を2900万人、貨物を1600万トンと見積もっている。

《 歴 史 》

英国と欧州大陸を「固定された連絡路」で結ぼうという構想は200年も前からあった。連絡路は海底トンネルのほか、海底に大きな鉄管を敷設する案や、人口島を造り、その間を橋で結ぶなどの構想も提案された。こうした構想に対して、スエズ運河やアルプスを貫くトンネルなど大型プロジェクトの好きなフランス側が常に積極的だったのに対して、英国側は概して懐疑的かつ消極的だった。

海底トンネル建設へ初めて本格的提案を行ったのはフランス人技術者アルベール・マチュー。彼は英仏間にアミアン条約が結ばれ、束の間の平和が訪れた1802年にナポレオン1世に直接計画を提示した。ナポレオンはこの計画を了承したが、1年も経たないうちに両国は再び戦争を開始し、計画は水泡に帰した。

ナポレオンは英国侵略を企図したが、1805年のトラファルガー沖の海戦でフランス・スペイン連合艦隊がネルソン提督率いる英艦隊に敗れ、侵略は防がれた。しかし、フランスからの侵略の脅威という記憶は、「固定された連絡路」の提案があるたびに英国国民の心に蘇るようになった。

その後、1870年の普仏戦争でフランスがプロシヤに敗れ、フランスの脅威が弱まった後、英国でも海底トンネル建設への機運が高まった。時のビクトリア女王は船酔がひどく、計画に大賛成だったという。72年から計画が具体化、英仏両側からトンネルの試掘も始まった。

ところが81年になってビクトリア女王が突然変心、王立アカデミー会長ら知識階級が先頭になってトンネル建設反対を唱え始めた。そして最終的には「トンネル建設は侵略者に道をあけることになる」との軍の反対に遭い、英政府は計画中止を決定せざるを得なかった。7つの海を支配した大英帝国の海軍も海があれば力を発揮するが、英

国が欧州大陸と陸続きになってしまったら、国を守ることができないというわけだ。

英国ではそれ以来、何度となく海底トンネル建設案が出されたが、そのたびに軍の反対にあってつぶされた。1913年になって英議会は再びトンネル建設計画の検討を決定。当時のアスキス内閣の海軍大臣チャーチルは、「安全確保に必要なのは海軍が大砲で破壊できることだ」との意見を具申しした。この問題はトンネルの出入り口を沖合400メートルの人口島につくり、島と陸との間は橋でつなぐという方法で解消された。

当時はナチス・ドイツの脅威が高まってきており、英国侵略が懸念される一方、トンネルを通じて軍隊を大陸に送れるという効用も指摘された。にもかかわらず、結局はこの時も軍の反対で計画は流れてしまった。しかし、皮肉にも第二次世界大戦でドーバー海峡を航行する多くの連合国側商船がドイツ軍のUボートに撃沈されたことは、海底トンネルの有用性を証明することになった。

戦後、とくに英国が欧州経済共同体（EEC）に加盟した73年以降は、海底トンネル建設を求める声が一層高まり、74年には英国海峡トンネル会社が掘削を開始した。だが、翌年には英仏両側からともに1.6キロ以上掘り進んだところで、資金難のため早くも計画は中止となった。

こうした紆余曲折を経るうちに、79年にサッチャー保守党政権が誕生。英国経済の再生を目指すサッチャー政権は80年3月に海底トンネル建設案を公募。84年11月にはミッテラン仏大統領との間で原則合意に達し、86年1月に最終決定がなされた。工事は87年12月に開始され、昨年12月にはサービストンネルが貫通するに至った。

（東京・竹林春夫）

《 資金計画 》

「ドーバーの白亜の断崖」という言葉があるように、英仏海峡トンネルが通るドーバー海峡の海底には、いわゆる「チョーク」と呼ばれる軟らかな石灰岩の層が横たわっている。掘削に先立ち、地

質学者、鉱山技術者らのグループが1年間にわたり地質調査を実施、最も防水のよい経路を決定した。10気圧まで耐えられる日本製掘削機を駆使、トンネル掘削は90年の平均月進900メートルのペースで進んでいる。90年12月にはサービストンネルが開通し、現在は2本の鉄道用トンネルの掘削が今年夏の開通を目指して続行中だ。

トンネル工事の快調さに比べ、資金面では英仏海峡トンネルはこれまで何度か壁に突き当たってきた。事業主体のユーロトンネル社が責務不履行で訴えられたこともあれば、昨年夏には約200億フランの資金補充計画を、融資銀行団の半数近くが拒否するという事態が発生。サッチャー英首相(当時)が海部首相に書簡を送り、日英蔵相会談で海峡トンネルへの邦銀の追加融資を要請するといった一幕もあった。

英仏海峡トンネルの建設は民間事業として行われているのが特徴で、このため建設資金はユーロトンネル社の自己資金および国際協調融資団を構成する銀行からの融資で賄われる。ユーロトンネルは1986年2月12日に英仏政府間で調印されたカンタベリー条約と、同年3月に結ばれた事業認可契約により設立された英仏コンソーシアムで、ロンドン、パリの証券取引所に上場されている。

同社は海峡トンネル建設に伴う資金調達だけでなく、2042年までトンネルの運用、経営に責任を持つ。コンソーシアムを構成する企業としては、英側ユーロトンネルPLC、仏側ユーロトンネルSAの各持ち株会社のほか、それらの子会社で事業認可を受けている英側チャンネル・トンネル・グループ、仏側フランス・マンシュなどがある。

本格工事が始まる前の87年11月の試算では、トンネル工事費は271億フランとはじき出された。内訳はトンネル掘削132億9000万フラン、ターミナル等の固定施設113億6000万フラン、車両等の供給契約24億5000万フラン。これにインフレに備えての準備金、資金調達コスト、ユーロトンネル社運営費を加え、93年の開業までに約480億フランかかるというのが当初の見積もりである。

だが、この見積もりは建設資材の高騰や安全対策の強化などで大幅な修正を余儀なくされる。まず翌88年10月、ユーロトンネルの発注でトンネル建設を請け負うトランス・マンシュ・リンク(TML)が、工事費用を約300億フランに上方修正、93年までの総費用は523億フランにアップした。TMLはそれぞれ英国、フランスを代表する大手建設会社10社が参加するコンソーシアムで、英国側がバルフォア・ビーティー、コスティン、タルマック、ティラー・ウッドロー、ウィンピー、仏側がブイグ、デュメグ、SAE、SGE、スピー・パティニョールの各社からなる。また実際に工事に当たっている下請け企業は100以上、従業員は12,000人に上る。

89年に入るとTMLはさらに工事費用の上昇を通告。一方、ユーロトンネルとTMLの意見の食い違いも大きくなり、同年夏から秋にかけて両者が別々の見積もりをはじき出すに至った。ユーロトンネルはトンネル工事費400億フラン、プロジェクト総額700億フラン、これに対してTMLは工事費427億フラン、総額740億-750億フランに上るとの予測を出したが、いずれにせよユーロトンネル社の資金力600億フランを上回することは確実にになり、追加資金の調達が必至となった。

ユーロトンネル社は87年11月の増資により100億フランの自己資金を得るとともに、国際協調融資団210行から500億フランの融資を取り付けている。このうち100億フランは欧州共同体(EC)の融資機関である欧州投資銀行(EIB)によるものだ。また、邦銀は東京、三和、日本興業、長期信用を幹事行に39行が参加している。なお、この時、ユーロトンネル株は一株35フランで放出され、パリ市場では同年12月10日の初取引で27フランの値を付けた。

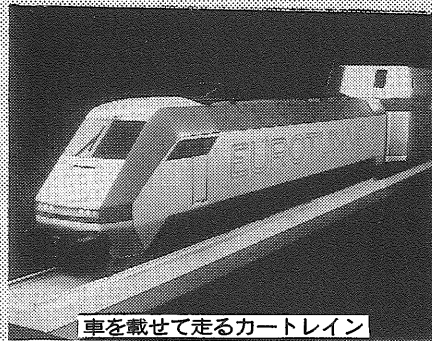
ところで、総工費が当初予定をはるかに上回ることが明らかになった89年夏以降、さまざまなトラブルが続発した。9月にはブソワール(トンネル掘削面を支える鉄筋コンクリートのせり石、トンネル全体で70万個以上)の製造工場が待遇改善を要求するストライキが発生、掘削作業がストップ



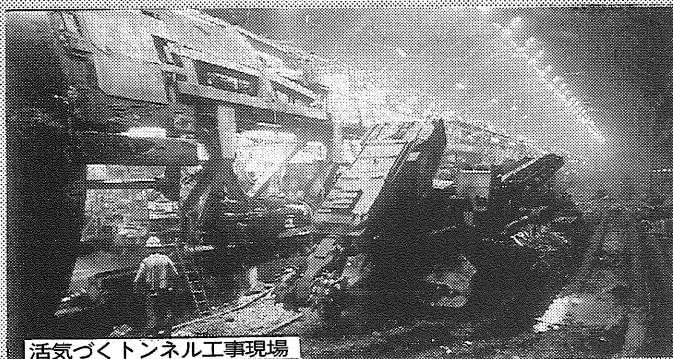
最先端の掘削現場



工事現場のコントロールセンター



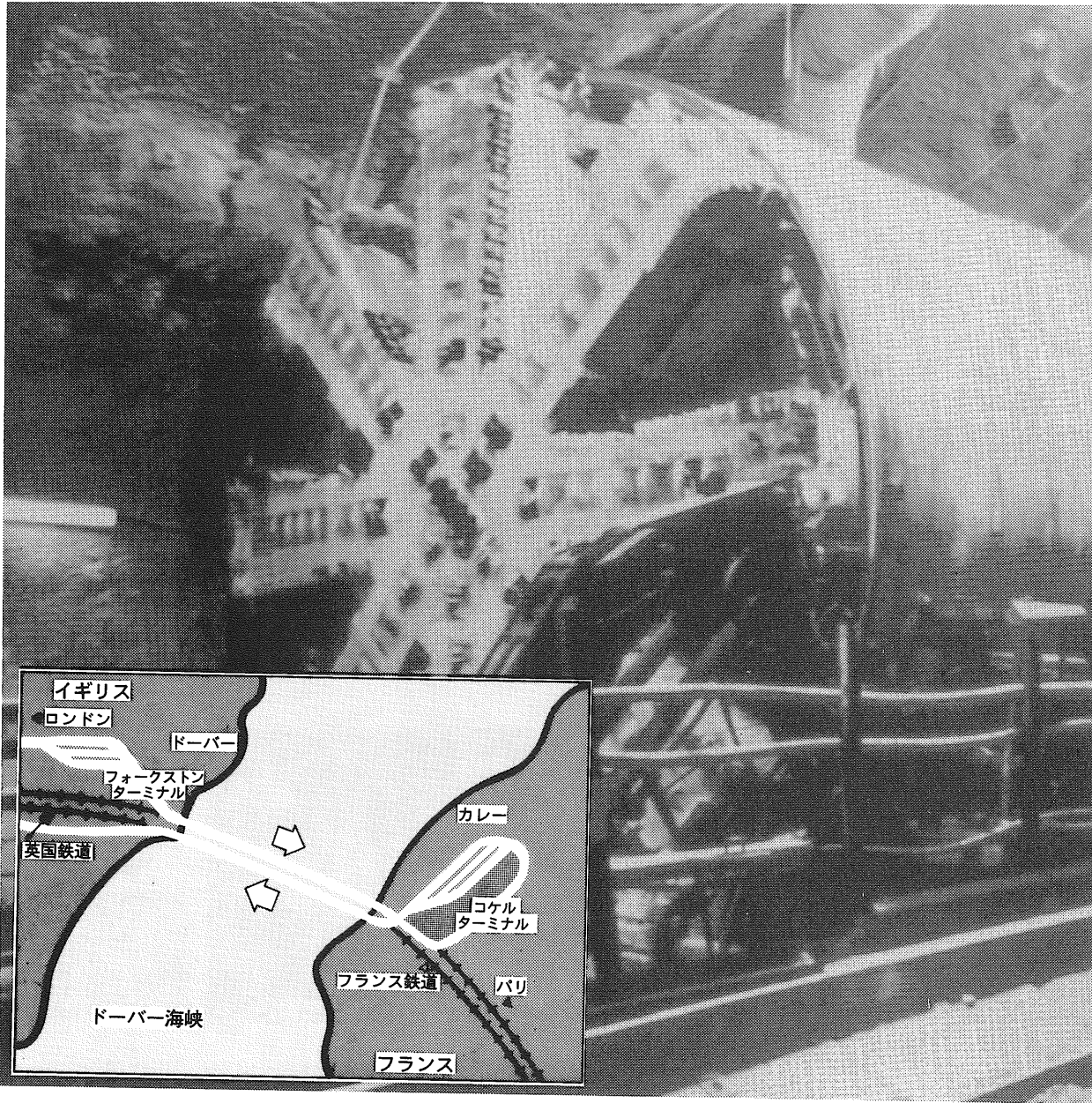
車を載せて走るカートレイン



活気づくトンネル工事現場



竣工が完了したトンネル構内

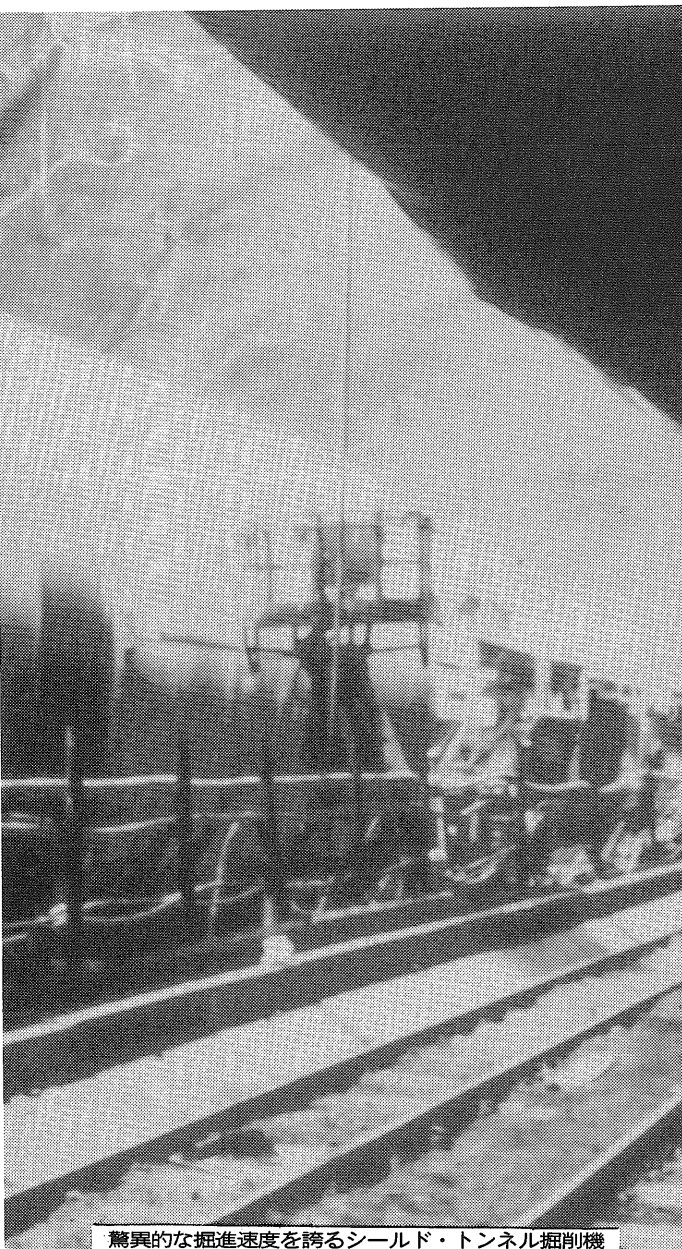


プしたり、11月にはユーロトンネル株をめぐるインサイダー取引疑惑が発覚し、仏証券取引委員会(COB)が調査に乗り出すといった具合だ。

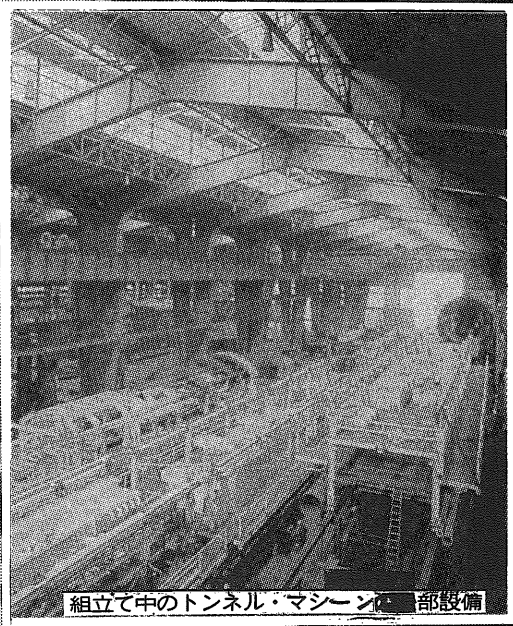
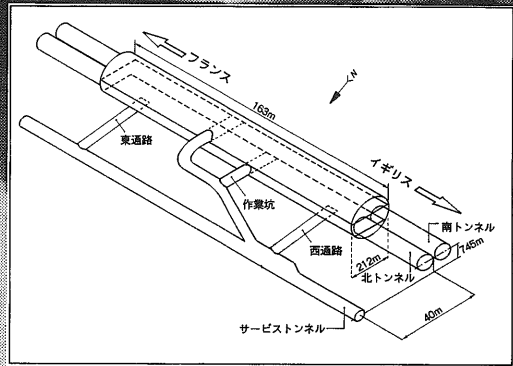
パリ証券取引所では、「総費用が1000億フランに達する」「仏建設業界ナンバーワンのブイグが手を引く」などの噂が飛び交い、6月末に126.90フラン(パリ)の最高値をつけたユーロトンネル株も40フラン台まで暴落の憂き目にあっている。明けて90年1月には、工事代金支払い方法に関す

る意見の対立などから、TMLがユーロトンネルを二度にわたって仏ナンテール商事裁判所に訴えるという事態に発展した。

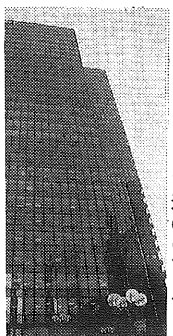
90年4月23日、ユーロトンネルのアラステア・モートン英側代表とアンドレ・ベナール仏側代表は、トンネル建設工事費の「最終予想額」をロンドンとパリで同時発表。これによればトンネル工事費は424億5000万フランと当初予想を56%強も上回り、ユーロトンネル運営費71億8000万フ



驚異的な掘進速度を誇るシールド・トンネル掘削機



組立て中のトンネル・マシンに設備



ユーロトンネル社のビル



パリにあるユーロトンネルの本社



トンネルの実物大模型

ラン、準備金32億9000万フラン、資金調達コスト168億フランを合わせて93年の開業までに必要な資金は766億フランとなった。

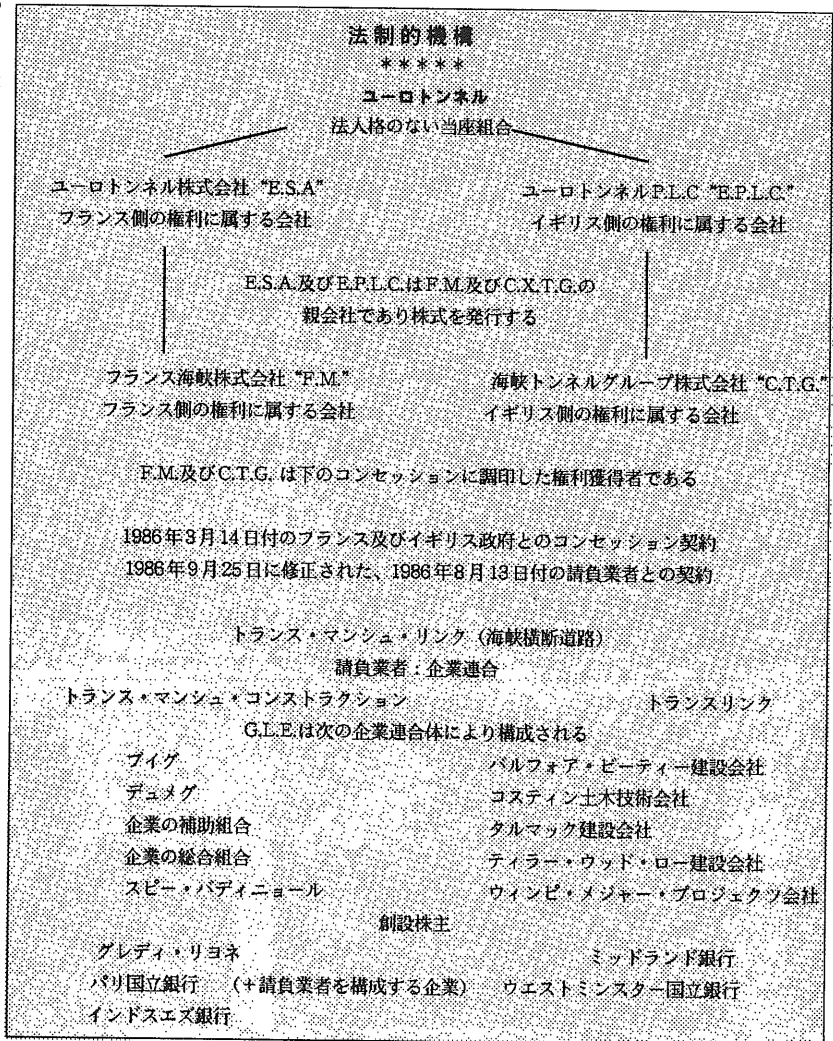
ユーロトンネル社は並行してTML、関連銀行と追加資金捻出策を話し合い、追加融資で約200億フラン、株主割当増資で約50億フランを補充する方針を固めた。しかし、87年の融資と異なりユーロトンネル社の度重なる工事費見直しに不信感を強めた銀行団側との交渉は難航。8月に入り、融資銀行団210行のうち追加融資に応じたのは91行、110億フランにとどまっていることが判明するなど、事態はまたも深刻化した。

追加融資のうち23%相当を要請された邦銀の中には消極的なところも多く、このためサッチャー首相（当時）が海部首相に融資促進を要請する書簡を送り、9月の橋本蔵相とメージャー蔵相（当時）の会談でもこの問題が取り上げられた。

そのかいあってか、10月に入ると英銀筋から追加融資確保の情報が流れる。10月25日、ユーロトンネル社は融資銀行団との間で180億フランの追加融資を定めた修正融資協定を取りまとめ、これとは別にEIBからも30億フラン融資の同意を得ることに成功した。修正融資協定によれば、ユーロトンネル社は680億フランに上る融資を1996年6月まで利用できる。また返済は1996年から2010年までの4半期ごとに行われる。続いてユーロトンネル社は11月初め、56億6000万フラン

の株主割当増資を決定、12月14日に増資に成功したと発表した。また、91年2月にはEC委員会がユーロトンネル社へ20億フランの融資を表明、これにはEC蔵相理事会の承認が必要だが、ユーロトンネルは早速歓迎の意を表している。

ここで、海底トンネルの将来予測に目を転じてみよう。コンサルタント企業SETECエコノミー、及びWSAによる試算では、使用開始の93年に年間換算で2900万人の旅客、1600万トンの貨物がトンネルを利用すると予想しているが、これが西暦2003年には4460万人、2680万トンに、さらに2013年には5390万人、3800万トンに伸びると見込まれる。これはドーバー海峡を往来する旅客の約32%、貨物の約18%がトンネルを経由すると



想定した上での数字だ。

トンネルの主な事業収入は、鉄道用トンネルを運行するシャトル列車の運賃と直通列車を走らせる英国鉄（ブリティッシュ・レイル）、仏国鉄（SNCF）からの使用料だが、通年使用が開始される94年には64億7800万フラン、2003年には88億8100万フラン、2013年には107億2500万フランの収入を見込んでいる。

一方、ユーロトンネル首脳は将来計画では、海峡トンネルのもたらす波及効果（国境消失感、他の海峡交通との競争など）を計算に入れ、コンサルタント企業の予測よりはるかに強気の数字をはじき出している。

それによれば、事業収入は94年76億4000万フラン、2003年158億2400万フラン、2013年310億9000万フランと伸び、ユーロトンネル社の最終運用権利年度である西暦2041年には1430億6600万フランに達する。また、営業経費、設備償却、借入金の利払いを差し引いた営業収益は97年から黒字に転換し、税引き後利益25億8700万フラン、2003年には同43億9700万フラン、2013年に同110億2900万フラン、そして2041年には594億3300万フランの利益を計上するとしている。

一時、経営危機がとりざたされたユーロトンネル社も追加資金の確保、サービストンネルの貫通を機に再び生气を取り戻したようだ。ECではすでに統一市場を越えて経済・通貨統合、欧州統合の動きが活発化している。こうした機運の高まりとともに、英仏海峡トンネルは欧州統合のシンボルとしての重みも加えつつある。

（パリ・小坂 明）

《むすび》

トンネルの一部が貫通した今、掘削に関する技術的問題は克服され、英仏海峡トンネルの完成はもはや時間の問題となっている。しかし、トンネルに対する評価は英仏両国民の間に依然微妙な隔りがある。

フランス国民は英国が海底トンネル建設に賛同したとき、「英国はもはや大英帝国以来の孤高を保つことをやめ、欧州の一部になることを選択した」と感じた。これに対して英国国民、特にサッチャー首相（当時）はあくまでトンネルの経済的効用に注目していた。92年末までに欧州共同体（EC）域内の人、もの、資本の動きを自由化する市場統合が実現する。トンネルは島国という英国のハンディキャップをカバーするものとして価値がある。だが、市場統合は自由貿易体制の実現であり、権力の一極集中を意味する経済統合や政治統合とは全く別の次元の問題というのがサッチャー女史の考えだ。

英国とフランスは有史以来のライバル。人口もほぼ同じ、歴史的業績も同程度と考えられる。近世に至るまでは文化の大半はフランスから、もしくはフランスを通じて英国に渡ってきたことを英国人は認めがらない。英国人のフランス人に対する感情は、親しみを感ずるとともに敵意をもち、恐れを抱くとともに攻撃的になるといった具合に複雑で矛盾している。英本島を征服した最後の民族がフランス語を話すノルマン人だったことも英国国民の深層心理に深く刻まれているのだろう。

英国の大衆紙が海底トンネルを通して「狂犬病にかかったフランスのキツネが英国に入っている」と報じたのも、一部国民の感情を代弁しているといえる。トンネルの入り口となる“英国の庭”ケント州の住民の間からは、高速鉄道建設などによる環境破壊に対する不安の声が上がっているのも事実だ。

にもかかわらず、サービストンネル貫通の直前に、10年以上にわたって英国に君臨した“鉄の女”サッチャー首相が辞任に追い込まれた原因の一つは、同首相の欧州統合に対する冷淡な政策への保守党内部からの反発だった。海底トンネルの完成は英仏両国民の交流を一層拡大させ、歴史的な感情のしこりを解消するのに役立つだろう。時代の流れは欧州統合にあり、物理的に英国と欧州大陸を結ぶ英仏海峡トンネルが欧州統一の象徴であることは間違いない。（ロンドン・中村明芳）