

SECRET REPORT

新聞では分らない
国際情勢激変図

日韓

トンネル構想と

人脈交替

45年目にして甦った「大陸横断弾丸計画」の大風呂敷のうらに潜む「新アジア経済圏設立」の蠢動を読む

5月24日発足した
国際ハイウェイ・
プロジェクト・日
韓トンネル研究会
と完成予想図

週刊ポスト

青函トンネルの三倍の距離

さる5月24日、東京のホテルニューオータニで「国際ハイウェイプロジェクト・日韓トンネル研究会設立総会」なる会合が開かれた。

この日韓トンネル研究会というのは、その名の通り、日本と韓国とを海底および海中トンネルで結ぶことを目的とする団体である。名誉会長に松下正寿・元立教大総長、会長に佐々保雄・北大名誉教授（青函トンネル技術調査委員）。理事には中川学・一橋大教授、清水馨八郎・千葉大教授、北原正一・熊谷組専務、紅林茂夫・国際経済研究センター理事長ら。そして顧問として、安井謙・前参院議長福田派、江崎真澄・衆院議員田中派、大塚雄司・文部政務次官（福田派）らの名前があげられている。

で、その「日韓トンネル」の構想だが――、「日韓トンネル、これは21世紀に向けての国際間のテストケースであり、世界最初のテストケースです」

と日韓トンネル研究会の佐々会長がいう通り、たしかに壮大な規模のプロジェクトである。日本側の起点は、佐賀県唐津

市の北西約十五キロにある呼子。

ここから壱岐まで橋でつなぎ、壱岐から対馬までは対馬海峡を海底トンネルで、さらに対馬から韓国・釜山までは海中に巨大なチューブを吊り下げる方式の海中トンネルで結ぶ。総延長が約百三十キロ。これは青函トンネルのざっと三倍の距離だ。

「総工費は三兆円。これは青函トンネル一基当たりの建設費から割り出したもの。工期は二十年を見込んでいます」

と、日韓トンネル研究会の原美輝雄・事務局長。

ところで、この日韓トンネル構想には、実はモデルがある。第二次大戦前の昭和14年、当時鉄道省技師をしていた桑原弥寿雄という人が「大陸横断弾丸列車計画」というのをつくった。これは「東京発ロンドン行き」

の列車で、そのコースは――、東京↓「関門トンネル」↓九州↓「朝鮮海峡トンネル」↓釜山↓「朝鮮鉄道北上」↓平壤↓ハルビン↓「シベリア鉄道に入り」↓モスクワ↓ロンドン。

つまり、この「大陸横断弾丸列車計画」の一部として、現在の日韓トンネル構想の原型ともいうべき「朝鮮海峡トンネル」

計画が含まれていたのだ。

結局、この計画は戦争の激化で立ち消えとなり、「幻の朝鮮海峡トンネル」に終わったが、こうした計画が当時のいわゆる「大東亜共栄圏」構想の一環として立てられたものであることはいうまでもあるまい。

そして、昭和10年代の「幻の朝鮮海峡トンネル」は、55年になって、再び息を吹き返した。大手建設会社・大林組の「ユーラシア・ドライブウェイ」プロジェクトがそれである。この構想は同社のPR誌「道」（55年夏発行）に載せられたもので、大林組広報室によると、

「あれはウチのプロジェクト・チームが半年がかりでつくり上げたもので、日韓をトンネルでブチ抜き、ユーラシア大陸を横切り、ドーバー海峡を貫通してロンドンまでを一本のハイウェイで結んでみようという構想。このなかでとくに力を入れたのは日韓のトンネル構想で、佐賀県呼子―壱岐―対馬―釜山のル

ートを、橋、海底トンネル、海中トンネルの順で結ぶ。調査・研究の結果、技術的に可能であるということとで発表したわけですが、私どもでは約二十年の工期と三兆円の費用がかかると試算しています」（同社広報室広報企画課・林章氏）

おわかりのように、この大林組の日韓トンネル構想は、冒頭に紹介した日韓トンネル研究会のそれとほとんど同じである。そして今、日韓トンネル研究会の佐々会長は、

「青函トンネルの土木技術と、日本の海洋調査能力をもつてすれば、日韓トンネルをつくることは十分に可能。あとは時間と資金の問題だけです」と自信をこめていい、また同研究会の原事務局長は、

「すでに技術的な調査段階に入っています。昨年12月には、九州・唐津地区で深さ五百メートルのボーリングを行いました」すでに構想は具体化に向かっていていることを明らかにする。

統一協会＝文鮮明師の影が

日韓トンネル研究会の顧問に名を連ねている文部政務次官・大塚雄司代議士は、

「自由主義圏では最も近い関係にある日本と韓国がトンネルで結ばれ、事実上の陸続きになるということとは、文化的にも経済的にも、さらに心理・精神面においても、計り知れない意義があります。一部には、日韓トンネル構想がかつての大東亜共栄圏構想につながるんじゃないかと、新たな日韓癒着を生むんじゃないかと指摘する向きがありますが、そんなことはとても考えられませんよ」

こう強調し、また交通学者の清水馨八郎・千葉大教授も、

「これは夢のある素晴らしいプロジェクトですよ。今度の日韓トンネル研究会の発足に對して、日韓癒着だの日韓新人脈の構築だのと詮索する人もいます。うですが、そんなこというなんて、まったくナンセンスです。そういう実態はありません」

批判はマト外れ、という。

だが、同研究会理事の一人である中川学・一橋大教授は、

「日韓トンネル・プロジェクトを進めていく過程では、先々、政治、外交、経済面でいろいろの問題が生じると思いますね。現に、経団連サイドでは、この構想の背後にある文鮮明氏の存在が気になっているようです。現在の調査研究費の半分ぐらいは文鮮明氏から出ているということですから……」

こんなふうというのだ。

文鮮明氏、例の統一協会の教主で、国際文化財団の創設者。この人が日韓トンネル構想の実質的な提唱者であるとされる。前出の大林組の「ユーラシア・

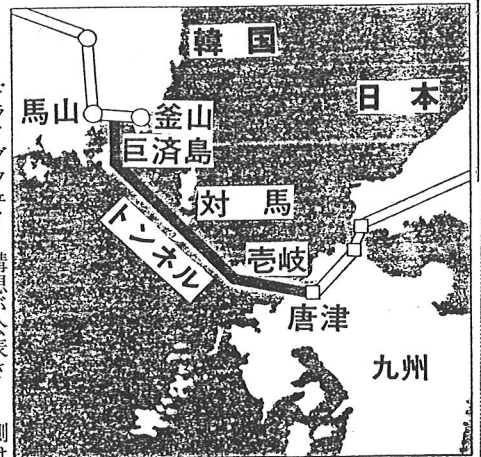
経薄短小

日本経済は、このところ、トンからキロ、さらにグラムへと製品の軽薄短小化が進んでいる。加えて経済のサービス化、ソフト化も急速である。それが基礎素材の需要の構造的停滞となつて、素材産業の前面に立ちはだかっているのだ。過去10年間に基礎素材のGNP原単位は30%も低下している。その一方で、ファインセラミックスに代表される新素材メーカーが急成長を遂げているのである。

産構法

週刊ポスト

＜日韓トンネルのルート＞



ドライブウェイ」構想が公表された一年余り後の81年11月。文氏はソウルで開かれた「科学の統一に関する国際会議」（国際文化財団主催）で、ユーラシア大陸横断の「国際ハイウェイ」構想を提唱し、その実現のためにはまず日韓トンネルから着手すべきであると主張した。文鮮明構想の内容は、大林組のそれと合わせて似かよっている。

そして、文氏の提唱を受けて日本の世界平和教授アカデミーが昨秋、日韓トンネル研究プロジェクト総括委員会を発足させた。これまで日韓トンネル向けのボーリング調査などを行ってきた主体は、このプロジェクト総括委員会である。

日韓トンネルをめぐるこうした動きをフォローしてきた韓国問題専門誌『コリア・レポート』の辺真一・編集長が次のように

指摘する。

「文鮮明氏の統一協会は朴正熙政権の末期には韓国国内での活動を制限され、文氏自身も韓国に帰ることができなくなっていたが、全斗煥政権になってからは『和解』が進んだ。文氏も帰国が許され、韓国内で例の大きな合同結婚式を主催したりしている。日韓トンネル構想について韓国政権側は今のは何の意思表示もしていないが、今ではレーガン政権誕生に役買ったといわれる文鮮明氏は韓国の政権筋にもかなり近いということに留意しておく必要がある。

一方、日韓トンネル研究会の

波及効果を期待する産業界

「完成してそこを高速列車が走ることになれば、九州―釜山は三十分で結ばれる」（佐々氏）という日韓トンネル構想。

日韓トンネル研究会理事で、元駐韓大使の金山政英氏は、「これが実現すれば、発展途上国を含めた経済の活性化につながる。計画が正しいものであれば、誰が提唱しようといわにかまわないじゃないですか」といいます。

清水馨八郎氏も、「四つの島から成る日本はまさ

名誉会長・松下正寿氏が会長の世界平和教授アカデミーは、統一協会と国際文化財団と一体とさえいわれる学者グループ。このグループの学者たちが日韓トンネル研究会の主流を形成している。こうした人たちが自民党政治家の参加を得て大プロジェクトを動かそうとしているところに、今度の日韓トンネル構想の人の脈絡があるわけだ」

そして、日韓トンネル研究会理事の一人は、匿名を条件に、「たしかに文鮮明と統一協会が関係していることへの危惧はあります。こういうプロジェクトは、脱政治、脱宗教でなければいけない。文鮮明氏は表舞台から退くべきですよ」

「建設は半官半民ということになるでしょうから、国および財界に資金をお願いしなければなりません」（原事務局長）

と語るが現時点では財界に動く気配はない。某有力財界人は、「海のものとも山のものともわからん怪しげな大風呂敷では、協力のしようもない」とソツけない態度だし、ユーラシア・ドライブウェイ構想を打ち上げた大林組も、

「ウチはただPR誌の企画としてやっただけで、日韓トンネル研究会とは関係ありませんし、関係するつもりもありません」（広報室・林氏）

こういつてシリごみする。

また、中川学・一橋大教授は「単純計算してみたところでは資金三兆円で日韓トンネルを建設すると、日本側だけでも、鉄セメント、機械などの各産業に

わたって、約六兆円の波及効果が期待できる。しかし、巨大プロジェクトには失敗が多いし、どこかにワナがある。そこを見きわめなければ……」

というのだ。そして『コリア・レポート』の辺真一氏は、

「この日韓トンネル構想は要するに、日本主導による『新アジア経済圏』の設立に本質的な狙いがある。だが、統一協会とは容易に誘いに乗るまい。それでも韓国側は、中曽根首相の『対馬海峡封鎖』発言に怒り、竹島問題などでも日本の態度に猛反発している。それを無視して日韓トンネルで浮かれていくと、かえって大きなトラブルを招くことになりかねない」

こう警告するが、アジアの情勢も水面下で激しく変わろうとしていることは確かだ。

カップ酒の開拓者

確かな品質

SAKE

One CUP

OZEKI

ワンカップ®大関

過当競争 素材産業の多くは装置産業である。したがって規模の利益を確保するためには、増産する以外にない。しかも、欧米各国に比べて、企業規模の小さい企業が、数だけは比較にならないほど多い。乱立状態といえるだろう。となると、業界内部での過当競争におもむくのは必至である。こういった体質に思い切ったメスを入れることができるだろうか。それを打開しない限り、コスト高、製品安による企業収益の悪化は解消しない。

産構法