'83.6.25

韓国新聞　（第3種郵便物認可）　第1528号　（4）

巨大な夢の構想動く

世界を結ぶ韓日トンネル

国際ハイウェーは人類の理想を達成する一つの手段であります。今日、すべての人類は飢餓、疫病、戦争からの解放を切望し、平和と幸福に満ちあふれた理想世界を願っております。人類がいだいているこのような願望を、実現不可能な夢で終わらせることはしていて出来ません。私たち一人一人が国籍を越えた統一世界に生きたいという強い願望をいだいています。このような心からの願望は神のいだいている願望でもあり、真の理想であります。試練と苦痛に満ちた二十世紀も終わりに近づき二十一世紀を迎えようとしています。二十一世紀に新しい文明社会を創造するためには、各国が国益を追求することをやめ、グローバルな価値観を確立しなければなりません。勝手な国益の追求は、敵意と闘争をもたらすだけです。今や社会、経済、組織に関する新しい学術理論を提案が出来るものです。隣国の幸福と平和なくして自国の幸福と平和は維持できません。世界平和は国籍の違いを超越した全人類に対する愛という観点からのみ考えることが必要であります。国際ハイウェーの提唱は、未来の理想世界を実現するための具体的な計画の一部としてゆくことが必要な時だと思います。そして、それに基づいて新しい国際的経済秩序を確立する必要があります。国際ハイウェーの提唱は、未来の理想世界を実現するための具体的な計画の一部であります。

国際ハイウェーの提唱

国際文化財団創設者　文鮮明

人類を一つに　新世界の創造

韓国の巨済島から日本の九州糸島半島の間には三つの海峡がある。巨済島―対馬（対馬島）間の大韓海峡、対馬―壱岐間の対馬海峡、壱岐―九州の西方と糸島間の壱岐海峡がそれだ。

この海峡の直線距離は巨済島から対馬まで八十六㌔、対馬から糸島まで百五㌔と合わせて百九十一㌔。

海峡の水深は大韓海峡で深い所は百五十～二百㍍、対馬港峡はこれより少し浅く最深部が百三十㍍、壱岐海峡はこれよりももっと浅く六十㍍程度だ。

これらの海峡は連結した海底にトンネルをつくり、現在世界最長のトンネルである青函トンネルの五十三・九㌔より四倍ほど長い「韓・日トンネル」をつくるというのである。この計画では糸島または対馬→巨済島までが海底トンネルの経由区間だ。

その隣接した呼子から壱岐

純然たる民間研究団体の計画とはいえ、すでに海底地型、地質探査船が資料を収集していて、青函トンネルの地質顧問が百余人の青函トンネル技術者達を連れトンネル設計図をつくっており、夢物語のような話しだけではないようだ。

トンネルの構造は上・下共二車線ずつ4車線の広さとなり、高速電鉄や乗用車が走行できるようにし、この道の下には換気トンネルと補修用通路等が二列設置される。その下と天井側には、電気導管等が入いるようになる。

このような基本設計は国際ハイウェー建設事業団（日本東京都渋谷区道玄坂二―十一―十二・新大宗ビルディング三号館四三一号）と韓・日トンネル研究会（会長・佐佐保雄）により作製され、海底探査船一隻が音波探知機で韓・日間海峡の四分の一位をすでに深度測定した。

トンネル研究会佐佐会長は北海道大学の名誉教授理事、理学博士として日本地質学界の最高権威者だ。

とくに彼は去る一月二十七日日本の青森から北海道の函館にかけて総五十三・九㌔の青函トンネルが貫通されるまで二十年間津軽海峡という複雑な海底の地質を調査した青函トンネルの地質顧問だ。日本山岳会長（JAC）を歴任したこともあり、八十一年にはソウルで山に関する講義もしたことがある。

「韓・日トンネル計画を初めて聞いたのは去る一月十四日東京であった」松下正寿博士が主導する世界平和教授アカデミー傘下にトンネル研究チームが構成され、佐佐博士→ヨーロッパを連結するという国鉄の計画は煙のように消え日本は敗戦の衣食住の確保に汲々としていたのです。」

しかし経済規模が大きくなった日本は、七九年某会社によってユーラシアハイウェー計画が抬頭し、初段階として日本と韓国を連結させる図案まで発表された。

しかしこの計画はただの計画倒れに終わってしまった。

「そんな時に日本山岳会前会長の西堀博士が私の技術的アイディアを評価してくれたことから、このまま仕事に着手する気になりました。」と佐佐博士は語る。

昨年から青函トンネル調査チームは平和教授アカデミーを中心に仕事をしてきた。

「調査中の段階だが技術的にも大変なだけでなく両国間の政治問題もからんできます。小規模な研究会としては力を入れて五月二十四日各界各層の人士が集まり、韓・日トンネル研究専門チーム設立総会を持つことになったのです。」

現在、研究会には四個の小委員会がある。第一委員会は韓国側よりもトンネル部門に参加して仕事するよう意欲をもやすようになることが最終の目的だ。

第二委員会は地型・地質チームを通してどこを掘りどこを通過しなければいけないかどこに橋をかけるかなどの問題で両国間に資料の交換があるようになる。

第三委員会はトンネル通過地点をどのような方式で採掘するかという現場技術を研究し第四委員会は環境の変化による対応策を研究する。

「例をあげれば自然や生物の変化があります。トンネルが貫通すれば日本のねずみが韓国に、韓国のとらが日本に来るかもしれない。また、ところどころに新しい部落ができるが既存部落でこれをどのように受け入れるかなどの問題をどう処理するかなどがある。

委員会は各二十名ずつ四委員会に統合、八十名の専門家達が参加している。日本の各界各層の頭脳を結集して仕事を進めていく計画だという。

昨年七月二十日韓国の慶州で日本の学者四十余人と韓国の専門家達を招待して日本側の推進状況をみせる予定です」

韓・日トンネルは何よりも両国間の合意が大きな問題として特に日本に対する韓国人達の悪感情が障害要因にならなければと配慮しています。

「したがって日本側としては韓・日トンネルが世界平和のバック・ボーンであり決して平和を阻害する侵略ルートでない点を明らかにすることが最も重要です。また貿易や観光客のための通路ならば飛行機があります。このトンネルはそれとはちがった意味、次元での平和のシンボルという点を強調したいのです。

韓・日トンネルは今、調査段階だが、完璧な地理・地質調査に五年、試工に入って遂工まで早ければ十年、おそければ二十年かかるとされ総工費は三兆円になる。

巨大な夢の構想がいま動いている。

四車線の広さで

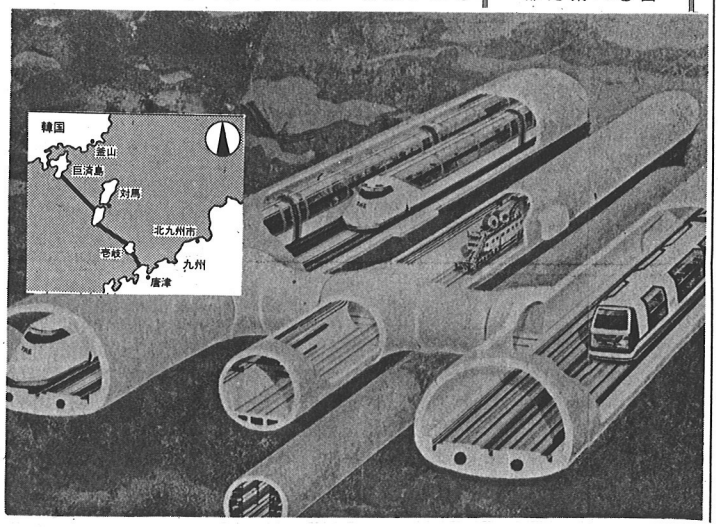
巨済島―九州間百九十一㌔総予算三兆円

一九三九年日本国鉄のベルリン駐在員だった湯本基という人が鉄道を通して世界が一つになることを感じて帰国後「東京発ロンドン着」という資料として実際に地質調査をしたことがあったという。

「四十一年まで地球物理学が動員され地震調査までしたが太平洋戦争が勃発し中断された。また韓国は四十五年解放と同時に日本の植民地でなくなった。そこで日→韓→中→ヨーロッパを連結するという国鉄の計画は煙のように消えて日本は敗戦の衣食住の確保に汲々としていたのです。」

人類一家族、一兄弟

東・西諸国を連結

「人類は一家族、一兄弟という大命題の下に、東・西諸国を連結する国際ハイウェー建設を提唱した国際統一科学会議の小さな本を西堀榮三郎博士からプレゼントされ、この計画に同意するようになりました。」

日本のねずみが韓国に　韓国のとらが日本へ