日本―韓国にトンネルを

「ハイウェイ研究会」発足

高名な大学教授、有名な研究者らが多数名を連ねた「国際ハイウェイプロジェクト・日韓トンネル研究会」なるものが発足した。青函トンネルを模範にして対馬、朝鮮両海峡をトンネルで結びアジアハイウエーを通すという雄大なものだが、この構想の提唱者が韓国の統一協会教祖の文鮮明氏、資金の出所はすべて原理運動などでとかく話題になっている政治的教団、世界キリスト教統一神霊協会ということが明るみに出た。政府、自治体などが関知しないところで着々と構想が具体化しつつあるが、背後の政治的思惑が改めて注目されそうだ。

提唱者は文鮮明氏 統一協会教祖

注目される政治的思惑

佐々北大名誉教授が会長に

日韓トンネル研究会が発足したのは五月二十四日、都内のホテルで開かれた設立総会。そのパーティーには千人以上の関係者が集まった。研究会の会員は東大、北大、京大、一橋大など全国の大学教授、元大使、著名な評論家、弁護士、建設関係者など約五百人。名誉会長には、文氏の提唱以来、日韓トンネル一協会であることは、まず間違いない」と話している。

問題にかかわりを持つ元立教大学総長・松下正寿氏が、会長には青函トンネル技術顧問の佐々保雄北大名誉教授が選ばれた。

会員の中には統一協会関係者も多数含まれており、副会長や理事など要職も占めている。同研究会の動向に注目している韓国問題専門誌のジャーナリストは「統一協会系アカデミーグループに属している学者がかなりいる。トンネルの提唱も、資金的な援助も、文鮮明氏と統一協会であることは、まず間違いない」と話している。

国際トンネルの難しさは、現実に英仏間のドーバー海峡間のトンネルが全く暗礁に乗り上げていることが証明している。技術的には青函が超難関の〝有名大学〟ならドーバーは〝小学校並み〟とさえいわれているのに、いまだに着工できないでいる。

松下　正寿名誉会長

調査船を購入 海底音波探査

「日韓トンネル」の事始めは一九八一年十一月、韓国のソウルで開かれた「第十回科学の統一に関する国際会議」にさかのぼる。国際文化財団創設者（本部・ニューヨーク）でもある文鮮明氏は、開会式の歓迎演説で、国際ハイウエー構想を打ち上げ「人類一家族という理想を実現するためにも、まず日韓トンネルから始めよう」と提唱した。

この提唱から、わずか一カ月後には、日本統一協会の幹部を委員長とする「インターナショナルハイウエイ日本建設運備委員会」が東京に発足。翌年の一九八二年二月に「日韓トンネル研究総括委員会」が生まれた。トンネル研究会の母体で、委員長には松下・日韓トンネル研究会名誉会長が、同時に発足した地形・地質小委員会の会長には佐々・同会長が登場する。

続いて同年四月、「国際ハイウエイ建設事業団」という名称の、いかにも公的機関らしい組織を設立し、理事長としてやはり統一協会幹部が就任した。同事業団は八月、佐賀県唐津市に現地事務所を開設、調査船まで購入し、トンネル予定ルートの陸上ボーリングや海底音波探査などを続けた。

ところが建設省では「ハイウエーとなるとうちの所管だろうが、そんな事業団は聞いたこともない」。また現地に事務所が開設されたことになっている佐賀県唐津市でも「初耳だ。もちろん調査していることも知らない」と、不思議そうに話しており、事業団の実態はベールに包まれた部分が多い。

延長235キロ 青函の四倍強

それでも、事業団等の調査活動によって、すでに日韓トンネル建設構想もアウトラインながら描かれている。計画では、日本側の上陸地点が佐賀県呼子町で、壱岐―対馬を経て韓国の釜山まで延長二百三十五キロを、全線トンネルで結ぶ。青函の四倍以上だ。しかも、鉄道ではなく自動車をカートレイン（ピギーバック）で運ぶようにする。

このようにみてくると、これまでの日韓トンネル計画は統一協会関係者の手によって進められてきたことは明白である。そして、今回発足したトンネル研究会もまた、一連の活動や組織を系実させたもので、統一協会から独立したわけではない。会則に「本会は〝科学の統一〟に関する会議」（文鮮明氏がスポンサー）が提唱した国際ハイウエー構想の一環である日韓トンネル計画の調査研究をすることにある」と明記している。

日韓トンネル構想は、先月二十三日、東京・丸ノ内の日本倶楽部で開かれた日本工業技術振興会（会長・西堀栄三郎氏）主催の、第二回マクロエンジニアリング・シンポジウムでも発表された。パネラーとして出席した佐々会長は青函トンネルとドーバーの歴史的な背景を説明した後、「いわゆる統一協会を設立された文鮮明氏が〝世界平和のためにハイウエーを〟とプロポーズされた」と、公の場でも、研究会と文鮮明氏の関係をはっきりと披露した。

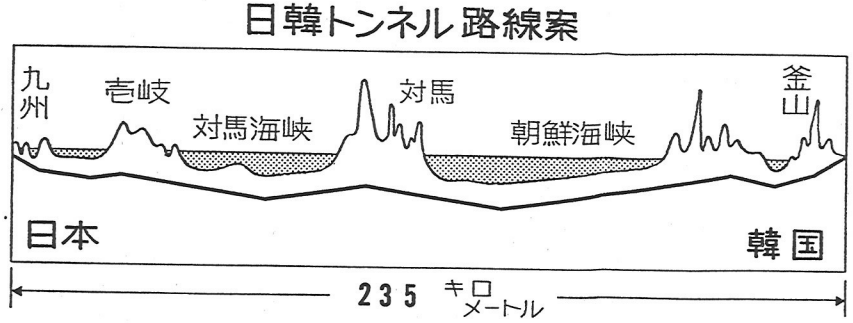
軍事、大陸棚開発利権も絡む

政府間、あるいは両国の権威ある研究調査組織間での接触がないままに歩き出した日韓トンネル構想は、どんな意味をもつのだろうか。日韓問題を手がけている作家の吉原公一郎氏は次のように指摘している。

「日韓トンネルは当面の軍事的効果、即ち日韓による対ソ対馬海峡の封鎖という問題と、大陸棚開発の利権という二つの側面を見逃せない」という。日本の一部の右翼的組織と韓国の原理運動など特異な宗教活動をしている統一協会がイニシアチブをとって打ち上げ、このための巨大な研究調査費を獲得することにねらいがある、とみているわけである。また文鮮明氏のアジア・ハイウエー構想も、もとはナチスのヒトラーが提唱した欧州ハイウエー、あるいは世界ハイウエー構想に発端があるとみている。

会長にまつり上げられた日本山岳会会長でもある佐々保雄北大名誉教授は「私にとって青函トンネルの延長みたいなものでも、全力をあげる」と、科学者として意欲をもっていることを強調している。宗教家の提唱が研究のスタートでもあったことについては「確かに気にはなるが、究極的には平和のために行うのだから、だれが提案者であってもそれは問題でない」と割り切っている。

日韓トンネルの実現性についても、佐々会長は「青函トンネル技術を生かせるので、技術的にさほど困難ではない。七、八年で政治、経済、文化的に総合的な結論を出せるだろう」としている。だが完成はそれから二十年はかかることになるそうだ。



佐々　保雄会長

文　鮮明氏

それは英仏両国が真剣な検討を加えながらも、それぞれの政治の壁を崩し切れないからである。

ところが青函トンネルよりもはるかに難関とみられている日韓トンネルが、なぜ両国政府や公的機関を抜きにして一宗教団体のベースで動き始めたのだろうか。今回の研究会設立までの経緯が、その辺の事情を示してくれる。