(3) 総合 昭和58年(1983年) 11月6日(日曜日) 世界日報

大陸と〝地続き〟になる

日韓海底トンネル構想

夢の実現へ 動き出す

九州と韓国の間、約二百三十五キロにわたって海底トンネルを掘ろうという壮大な「日韓トンネル」構想実現についての調査が、民間レベルで現地の佐賀県下で進められている。「世界基督教統一神霊協会」の文鮮明教祖が「人類一家族の理想を実現しよう」という提唱でスタートしたビッグプロジェクト。だが、「夢物語」「利権がらみ」と実現に疑問視する声も聞かれる一方、民間の「国際ハイウェイ建設事業団」で学者や専門家で組織する「日韓トンネル研究会」が発足するなどしている。すでに、九州でのボーリング調査や音波探査も意欲的に行われているが、国際問題や調査だけでも約六百億円、総工費三兆円といわれる資金問題など課題も多い。この二十一世紀にかける壮大な構想は、とにもかくにも実現めざして動き出している。

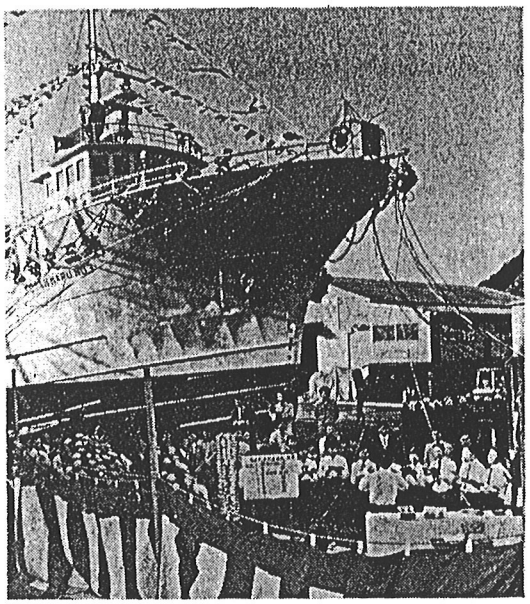
（阪 清鷲記者）

基督教式の進水式

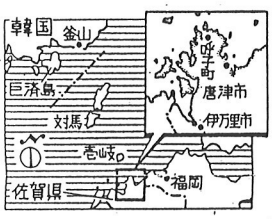
先月末、佐賀県伊万里市・伊万里港にある佐賀造船鉄工所で、一隻の調査船の進水式が行われた。国際ハイウェイ建設事業団（福栗玄太郎理事長）所有の「第三定安丸」（一六〇・七トン）が、初めてドックから出たのだ。マストに万国旗が翻り、船首にはこのプロジェクトの提唱者である文鮮明師の写真が掲げられていた。

進水式は、同造船所始まって以来というキリスト教式で行われた。聖句の朗読あり、聖歌隊の合唱ありで、神式の進水式しか知らない造船所関係者の間には、ちょっぴり戸惑いも感じられた。が、ともかく式は、荘厳なうちに進んでいった。

「海底トンネルができれば、日韓両国の交流がさらに深まるでしょう」「同船が、世界平和のために活躍されんことを期待する」という関係者のあいさつが続くと、船の上からまかれる紅白のもちを目あてに集まった近所のおかあさんたちはげんな顔。人口六万の半農半漁の小さな町に、このそう大きくもない調査船が、九州と韓国・釜山の間、約二百三十キロを海底トンネルで結ぶという「日韓トンネル」の〝夢〟を乗せていることを知る人は、少なかったからだ。



万国旗が飾られ、華やかに行われた調査船「第三定安丸」の進水式＝9月20日、佐賀県伊万里市で



統一教会創始者

文鮮明師が提唱

準備委発足 地質調査も始まる

人類一家族を目的に

地元の人にも、まだあまり知られていないこの壮大な計画。ちょっと早く紹介すると―佐賀県東松浦郡呼子町から壱岐、対馬、韓国・巨済島を経由して釜山まで、全長約二百三十五キロに海底トンネルを掘る、というもの。青函トンネルの約四倍の長さでもし実現すれば、まさに史上最長でギネスの記録になる。

そもそも計画の発端は一昨年十一月、韓国・ソウルで開かれた国際文化財団主催の「科学の統一に関する国際会議」にさかのぼる。その席上、同財団の創設者である文鮮明師が、「人類一家族という理想を実現する」ことを目的に、「日本・韓国・中国を連結し、中国本土、南アジア、中近東を通過してソ連及び欧州に至る」という国際ハイウェイ構想を提唱したのである。「日韓トンネル」は、その第一段階に当たるわけだ。

この提唱を受け翌月、統一教会が中心となり、日本建設協力委員会が開催され、昨年四月には正式に「国際ハイウェイ建設事業団」が発足した。さらに今年五月、「日韓トンネル」実現のための調査研究を目的とする「日韓トンネル研究会」が結成された。同研究会の役員には、会長に青函トンネル技術顧問の佐々保雄・北大名誉教授、副会長に金山政英・元駐大韓民国大使ら各分野の学者、専門家が名を連ねている。会員は現在、約千人に達したという。また七月には、同研究会の九州支部支部長＝高田源清・九州大名誉教授＝も設立されている。

この間、事業団の事務所は唐津をはじめ、対馬、壱岐にも連設され、調査船も購入。先月末完成した「第三定安丸」は、事業団の二隻目の調査船となった。これとともに、九州での地質調査も昨年六月から始まり、呼子町加部島でボーリング調査、海域部でマルチチャンネルによる音波探査も進んでいる。事業団側では、「まだ調査段階」というものの意欲的だ。

国家的プロジェクト

しかし、この構想が本当に実現可能なのだろうか。佐々氏は「長いというだけでなく、大きな断層がありそうなので、青函トンネルの技術をそのまま利用できる面もあるし、もっと高度化する必要もあるが、技術的には決して不可能ではない」と言いきる。が、「それより困難なのは対韓国問題。今のところ韓国側は、この計画にそっぽをむいている。韓国の人が一緒にやる気になる雰囲気をつくるのが、もっともむずかしい」と指摘する。

また、調査費だけでも六百億円。総工費三兆円といわれる資金問題。調査段階の現在は、その費用のほとんどは統一教会側が出しているというが、今後それをどうするかも問題である。計画そのものが、国家的プロジェクト規模になるため、多くの面で解決すべき問題が残っている。

事業団のある職員は「困難は巨大プロジェクトの宿命。今は実行可能なことをやることが先決だ」と話す。事業団側では「来年の四月には地質調査の概要を終え、八五年の春までにメーンルートを決めたい。その時点で政府に働きかけたい」と語っている。

国際問題にしろ、資金問題にしろ国家レベルの課題であるため、この計画に対する政府の対応が注目される。すでに、一部マスコミでは「利権、軍事がらみ」とうがった見方も出ているが、そんな声をしり目に「日韓トンネル」の調査作業は、すでに具体的に進んでいる。