スポーツニッポン　1983年（昭和58年）11月25日（金曜日）

大構想　九州―朝鮮―北京―イスタンブール―オリエント急行

昭和10年 国鉄も企画

大東亜共栄圏の再来か

スクープ

夢か謀略か 日韓トンネル ―②―

（本紙特別取材班）

実は日韓トンネルを含む国際ハイウエー構想が持ち上がったのは、これが初めてではない。八紘一宇、大東亜共栄圏が叫ばれる昭和十年代、国鉄の企画で九州―朝鮮（当時）―奉天―北京―パミール高原―イスタンブールとつなぎ、ここからオリエント急行に接続する日欧鉄道の構想があった。

この計画は実際に動いており昭和十六年に壱岐、対馬の探査、十七年には呼子の沖の加唐島でボーリングが行われた。しかし、太平洋戦争の最中だったので、計画は立ち消えになった。

それが昭和五十五年、民間レベルの研究で突然、日の目を見た。大手建設会社大林組のPR誌「季刊・大林」の道特集で「ユーラシアドライブウェイ構想」を打ち出したのだ。同社のスタッフが半年かけて作ったルートは戦前の国鉄案とよく似ている。ただ、日韓ルートに力点を置き、呼子―壱岐は島づたいの橋、壱岐―対馬はトンネル、対馬―韓国は途中、水深200メートルを超す海盆があるため、海中につるす新タイプのトンネルとの結論に達した。

この大林組の誌上プロジェクトを実現させるような格好で統一教会・文鮮明教祖が五十六年国際ハイウエー構想を提唱したのである。

ここに来て計画が再浮上

学者には好材料

大林組が文教祖のために事前研究したともとれるが、大林組広報課ははっきり否定する。

「あくまでもPR誌のためにした調査です。あのアイデアはうちの専売特許じゃなく、どこの社がやってもあのような結論に達するのでは。だから、大林組と国際ハイウエーのカラミで受けとられるのは不都合です」

ちなみに日韓トンネル研究会の理事には北原正一熊谷組専務が就任、発起人に奥村組、山岸建設のスタッフ名はあるが、大林組からは一人も出ていない。

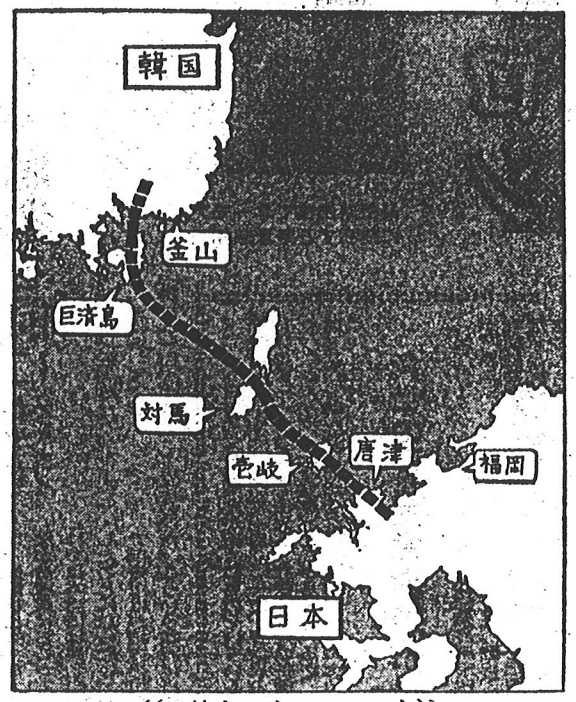
研究会では、今後技術的に可能かどうか、また政治、経済面で具体的につめていく。青函トンネルの地質顧問、佐々保雄北大名誉教授は「あと二、三年調査します。政治家も名義を連ねていますが、政府ベースにもっていくのはまだまだ先のこと。ただ日韓トンネルを今やらないと二十一世紀になって"あのとき作っておけばよかった"と思うでしょう」とまでいう。七十六歳の佐々会長は全力投球の毎日である。

着々と構想進行中だが

また、この研究会に多くの学者が名を連ねているのは、その学問的興味からという。理事の一人、九大理学部地質学教室の相原安津夫助教授は「私たちの役割は実際にトンネルが掘れるかどうかを調べてみること。普通なら予算の関係で出来ない海底地形のデータがもらえることはありがたいことです」と科学者らしい見方。

さる十月六日、福岡市の博多全日空ホテルで「日韓トンネル研究会九州支部」の旗揚げパーティーが開かれた。支部長は高田源河九大名誉教授、顧問には地元出身の三原朝雄、太田誠一、三池信衆院議員が推された。

日韓トンネル構想は着実に進んでいるのだ。



（日韓トンネル・ルート）

（大東亜共栄圏構想）

昭和十五年、松岡洋右外相の声明によるもので、日本を盟主国にし、朝鮮半島、中国大陸、満州（現中国北部）など東アジア地域をひとつの共同体とし、欧州、ソ連、アメリカなどに対抗しようとした。しかし、結局は侵略以外の何ものでもなかった。

スポーツ ニッポン
1983・11・25
No. 2
15面