87.6.19

危険な「日韓海底トンネル」

背景に「韓」日反動の思惑

狂信的な反共団体である「世界基督教統一神霊協会」（統一協会）の教主、文鮮明が提唱した「国際ハイウェイ構想」をうけて、いま「日韓海底トンネル計画」なるものが進められている。この動きは、日本帝国主義の「大東亜共栄圏」を再現し、軍事を中心に経済などあらゆる分野で「韓日運命共同体」を実現しようという、時代の流れに逆行するきわめて危険な策動である。統一協会系の動きというよりは、南朝鮮に対する侵略野望を実現して「韓日運命共同体」を追求する日本反動勢力とそれに追従する全斗煥一派、さらには米・日・南朝鮮の軍事一体化の完成に拍車をかけるアメリカを背景にして出てきたものである。

三角軍事一体化の産物

「大東亜共栄圏」ふたたび

「世紀の大プロジェクト」「世界を一つにという宗教的野望への挑戦」と、統一協会系の学者や文化人からもちあげられている文鮮明の「国際ハイウェイ構想」だが、別に目新しいものではない。日本鉄道省官房[illegible]・湯本昇が一九三九年「大東亜共栄圏構想」の一環として、日本ー朝鮮ー中国ーヨーロッパーロンドン間を結ぶ「大陸横断鉄道計画」を作成したことはその方面の関係者によく知られていた。それをまたぞろ何故、文鮮明はむしかえしたのか。

文は「中国大陸から韓半島を縦断し、トンネルあるいは鉄橋で日本列島と連結して日本を縦断する一大国際ハイウェイで、ここでは自由が保障される」とし、「日韓国際ハイウェイ」の建設で「アジア共同体が形成される」「アジア諸国間では自由往来が可能となります。その結果、北韓は軍事力による侵略の野望を放棄し、「日本とアメリカの方向で自動的に一致を見ます」とのべている。

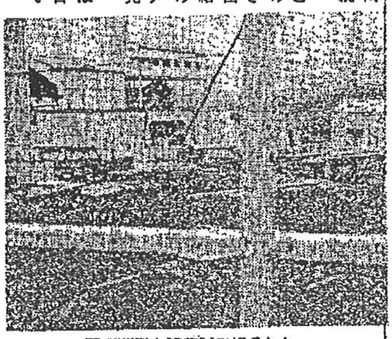
これを荒唐無けいと笑ってはいられない。文の考えは、米・日・南朝鮮反動の考えと一致しているからである。

「運命共同体」でぴったり

「日韓古代文化同根論は今や常識だ。韓国は運命共同体だ。「日本の四つの島が橋や隧道で結ばれたように、日韓もトンネルで結ばれ一国のようにパスポートなく自由往来できる日が必[illegible]だ」（清水馨八郎・千葉大教授）「敗戦日本が、今日の繁栄を得たのは、38度線の分断による[illegible]。そして特需ブームのおかげであり、核兵器もなく、国民所得一%以下の防衛費で平和を享有できるのは、日米安保条約による核の傘と、大韓民国の国民所得の5・5%防衛費負担のおかげであることを銘記すべきである。この母国にむくいる一方策が、我々の日韓トンネル計画である」（高田保清・九州大名誉教授、原文の[illegible]）

これは「日韓トンネル研究会」が発行している「日韓トンネル時報」から抜すいしたものだが、「安全保障面からみると、日本は韓国と同じ領土であると考えてほしい」とのべ、南朝鮮の軍事一体化のため日本が経済協力を一段と強化してくれるよう求めた全斗煥の「韓日運命共同体」とぴったりなのだ。

昨年十月、佐賀県・鎮西町で極東開発名護屋試験坑で行なわれた調査斜坑の起工式には、中曽根首相、さらにはニューリーダーの一人である竹下登・自民党幹事長らが祝電を送った。侵略的野望をすてきれない日本反動と、積極的にそれを引き入れ、「二つの朝鮮」策を追求し南朝鮮だけでも確保しようとする全斗煥の思惑と一致する。



極東開発名護屋試験場のなかにある調査斜坑の建設現場

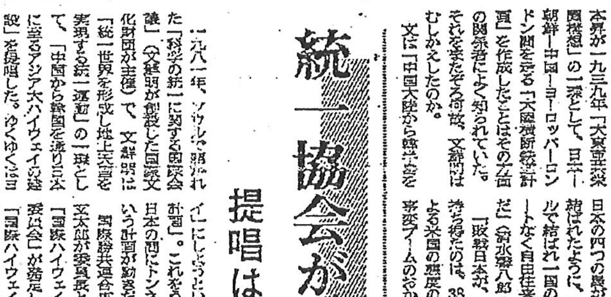
莫大な利権ゆ着の温床

これらの発言は、アメリカの経済戦略にもとづいていると見てもよい。軍事、政治、経済、文化などあらゆる面で統合を強めている三角同盟にとって、もしこのトンネルが完成すれば、空と海上だけでなく、陸上でも密着していくわけで、米日「韓」三角軍事同盟の完成にいっそう拍車がかけられる危険性を持つわけだ。

それに工事が始まれば、莫大な金額が動き、利権が渦巻くだけでなく、新たなゆ着の温床になることは目に見えている。調査だけで数百億円、二、三兆円といわれる、何しろ「ビッグプロジェクト」なのだ。金あまりに悩み、内需拡大を図りたい日本政界……。

統一協会は宗教的教化をすることによって、「韓」日反動の歓心を買うつもりだ。ついでに未開拓分野の人脈を広げることができれば、もうけものだとでも考えているのだろう。

「アジアの平和」などの美名のもとに統一協会・勝共連合を暗躍させ、南朝鮮を軍事戦略拠点にし、朝鮮分断を永久化しようという「韓」日反動の策動を許すことはできない。とくに、文の発言にもあるように、このトンネル計画が朝鮮民主主義人民共和国を敵視する立場から出たものであることを看過することはできない。彼らが、平和ではなく戦争を望んでいることが、この計画によってふたたび明らかになった。



「国際ハイウェイ建設事業団日韓トンネル」の看板（佐賀県・鎮西町）

統一協会がしゅん動

提唱は「教主」文鮮明

一九八一年、ソウルで開かれた「科学の統一に関する国際会議」（文鮮明が創設した国際文化財団が主催）で、文鮮明は「統一世界を形成し地上天国を実現する統一運動」の一環として、「中国から韓国を通り日本に至るアジア大ハイウェイの建設」を提唱した。ゆくゆくはヨーロッパにものばし、はては全世界に通じる「国際ハイウェイ」にしようという「[illegible]壮大なお話」。これをうけて南朝鮮と日本の間にトンネルを掘ろうという計画が動きだした。

国際勝共連合事務総長の梶栗玄太郎が委員長となってすぐに「国際ハイウェイ日韓建設技術委員会」が発足した。翌年には「国際ハイウェイ建設事業団」が正式発足し、統一協会会長で勝共連合会長の久保木修己が会長に、梶栗[illegible]に就任した。国際文化財団に援助される学者文化人でつくる「世界平和教授アカデミー」も参画、事業団の助言組織として「日韓トンネル研究会」も結成された。約千人が会員になっているというが、統一協会、勝共連合の人脈で占められている。たとえば名誉会長の松下正寿・元立教大総長は勝共連合教授団名誉会長、副会長の金山政英・元駐「韓」大使は勝共連合代表世話人、顧問の高田保清・九州大名誉教授は勝共連合福岡県支部長といった具合である。また、工事や調査にあたっている「極東開発株式会社」の[illegible]・代表取締役、[illegible]・[illegible]理事らは統一協会の信者だ。

公表されている計画によると佐賀県鎮西町から壱岐、対馬、巨済島を経由して（一部は架橋）、釜山まで全長約二百三十㌔（海底部約百六十八㌔）の海底トンネルを掘るというのだが、これは青函トンネルの約四倍の長さで、工費はざっと三兆円と見積もられている。