

国際新聞 1989年2月13日

韓日海底トンネルは空想ではない

●水産大の高冠瑞教授が主張

事業家K氏は、韓日海底トンネルを30分で走破する超高速特急列車にゆったりと体を委ねて事業構想を思い浮かべる。

明らかに空想科学小説の場面を連想させるこの話しを、実行しようとする動きが具体的に進められていることがわかって、世の人々の噂になっている。

いわゆる韓日海底トンネル建設計画がまさにそれである。この計画は、去る81年、国際科学者統一大会に於て、文鮮明師が提案した国際ハイウェイ建設計画の一部である。

国際ハイウェイ建設計画は、簡単に言えば貧富や理念を超越して世界全国家を一つの陸上・海上通路で連結させるという理想論に近い構想だと言えよう。

しかし、何よりも人々の関心を引いているのは、この計画が単純な机上の空論とか、雲をつかむような話にとどまらず、段階的に実行に移されているという事実である。

韓日海底トンネル建設計画の場合、すでに日本側においては去る83年から専門研究会が発足し、対象地域の海洋地質調査に着手し、韓国側に於ては86年から同研究会が構成され研究調査活動を始めた。

大韓海峡の海底を貫通する 235kmを越える長大な海底トンネルで、韓国と日本を連結させるという基本構想を立てている。

この計画は、現在、両国のトンネル坑口の対象地である日本の唐津と韓国の巨済島地域の地形地質調査がまとめられる段階にきている。

PWPA（世界平和教授協議会）傘下の国際ハイウェイ研究会釜山支部長である水産大の高冠瑞教授によれば、この海底トンネルの日本側の坑口である福岡の唐津に於ては、既に300mの海底トンネルが掘られている状態であり、韓国側の坑口である巨済島に於ては（コヒョンとタデ（地名）など6カ所の地域にまたがって地質調査が推進されている。概算すると120兆ウォンという想像しがたい天文学的工事費が計算されるが、この工事の第一段階の計画案によれば、日本の唐津・壱岐・対馬、巨済島をトンネルや橋梁で結ぶという構想以外には、走行車輛や工法などは、いまだに明らかにされていない。

高教授は、「この計画案は、アジアを起点とし世界を単一経済圏として結合し、世界人類の共存共生圏を築くことがその主な目的」と説明し、「統一教会がやっていることだと言って排斥する態度は少し異常ではないだろうか」と語っている。