

社説



日韓トンネルと国際ハイウエー構想に
対して、韓国と中国が期待と関心を寄せている。

国際シンポジウム「東北アジアの開発
と国際ハイウエー・日韓トンネルの役
割」(国際ハイウエープロジェクト、日
韓トンネル研究会共催)がこのほど東京
で開催され、韓国から成白詮・韓国海外
技術公社社長はじめ六人の官僚と民間人
が出席、中国からは蘭曉石・中国国際友
好連絡会第一副秘書兼常務理事の三人が
出席。実現への期待と課題が話し合われ
た。

欧州では統合のシンボルに

成氏は、国際ハイウエーの実現には、
韓国と北朝鮮の位置づけが重要になると
主張し、「南北間を連結する幹線道路網
計画は、南北統一による輸送需要の増加
まで考慮して推進すべきだ」と語ってい
る。

一方、蘭氏も「中国の商品経済をさら
に発展させ、農産品の流通を促進するた

めには、道路の改善が切実な課題だ」と、
国際ハイウエー構想への歓迎の意を表明
した。同氏は、中国政府の局長クラスの人
物で、今回の講演は中国の公式見解と
もいえ、中国側のこの構想にける期待
の大きさを表している。

「国際ハイウエー・プロジェクト」は、

和解を促進する日韓トンネル

一九八一年十一月ソウルで開かれた第
十回科学の統一に関する国際会議(I
CUS)の席上で、世界基督教統一神靈
協会(統一教会)の創始者・文鮮明師が
提唱したもので「日韓トンネル」の調査
研究はその一環として行われてきた。

佐賀県で現在掘削中の同トンネルのパ
イロットトンネルは、四百三十メートル
今後第二期工事として千二百メートル掘り
進める予定という。

大陸と島国日本を結ぶ「日韓トンネル」
の意義を考える上で、大きな参考になる

のは、九〇年十二月に貫通したフランス
と英国を結ぶユーロトンネルである。
ドーバー海峡を横断するこのトンネル
の完成は、九三年の予定だが、ナポレオ
ン時代の構想から実現にいたるまで、実
に二百年を要した。

ユーロトンネルは、幾度となく構想さ
れては消えていった「欧州の夢」だった。
英下院で計画案が提出され、否決された
回数には二十数回におよぶ。

一七五一年にナポレオンが実現しよう

ある。

ところが、サッチャー首相(当時)が
ユーロトンネル・プロジェクトの実施を
決定してからは、逆に、その実現は欧州
統合のシンボルとなっていた。

ユーロトンネルがユニークなのは、一
部の公費も使わず、民間のみの資金で実
行されている点だと言われているが、日
韓トンネルも、民間プロジェクトとして
進められてきた点でユニークだ。
これらの二つのトンネルは文明的な

意味での大きな共通点を持っている。す
なわち、大陸と島国との和解、一致、一
体化であり、冷戦終結後における世界平
和の新秩序形成への道程といえる。

ユーロトンネルが実現すれば、ここは
世界で最も交通量の多い、最も重要な輸
送路の一つとなっていく。運用開始から
最初の一年間でここを通過する乗客数は
三千万人、貨物量は千六百万トンに達する
と見込まれている。パリとロンドン間の
所要時間も空路とほとんど変わらず、飛
行機を使う際の面倒な手続きもいらない。

その恩恵と影響を最も受けるのは、欧
州北西部の四都市、リバプール、パリ、
フランクフルト、アムステルダムを結ぶ
菱(ひし)形で囲まれる地域だ。ここは
世界で最も人口密度が高く、交通量の多
い地域である。

自由市場圏形成にも不可欠

東アジア共同体の形成に関しては、欧
州統合に比べて困難な要因が多い。日本
が東アジア諸国を侵略した傷跡が今も残
っているし、文化的、宗教的背景も欧州
のように均一ではない。それに加えて、
日本のような先進国から中国のような低
開発国まで、経済格差に大きな開きがあ
る。これらの課題を解決していくために
は、新しい価値観と具体策が必要といえ
よう。

韓国の盧泰愚大統領が九〇年に来日の
際、日韓トンネルに関して言及したよう
に、それはアジアの平和促進のための大
きな第一歩である。東アジア地域の技術
経済の平準化、共同の自由市場圏の形成
に向かう具体的方策として不可欠のもの
だ。ユーロトンネルが「欧州の夢」であっ
たとすれば、国際ハイウエーと日韓トン
ネルは「東洋の希望」である。