

社説



英仏間のドーバー海峡を海底トンネルで結ぶ「ユーロトンネル」が開通し、エリザベス女王、ミッテラン仏大統領らの出席のもと六日、開通式典が催された。

最終仕上げの遅れから実際の運行は来月からの予定だが、英国はこれで氷河期以来初めてヨーロッパ大陸と「地続き」になった。仏紙フィガロの表現を借りれば、この日「英国は島国でなくなった」のである。

二世紀に及ぶロマンと猜疑心

折しも欧州の統合が進む中、欧州連合(EU)統合にはどちらかといえば消極的な英国が、陸上交通面でも「欧州の一部」になったことは、「二つのヨーロッパ」へと向かう大きな歴史の流れを象徴する出来事といえる。

ユーロトンネルは、約六年の歳

月と総工費約百億ポンド(約一兆六千億円)をかけて建設された。トンネルは全長五十一・五キロのものが二つと、より小さい補助トンネルが一つついている。

二つのトンネルには鉄道線路が通り、来月からトラックごと積み

えていった。その理由は、技術的裏付けがなかったということもあるが、それ以上に敵国の侵略を容易にするという国防上の懸念が大きかった。

特にスペインやナポレオンの侵略、第二次大戦ではヒトラーの脅威を、島国という戦略上の利点を生かすことによってはねのけてきた英国にこの懸念が強かった。仏との戦争発生時には出入り口を爆

英国が島国でなくなった日

込む大型貨物列車が、年内には特急旅客列車、乗用車専用列車が運行する予定だ。特急列車「ユーロスター」が運行すると、従来フェリーと鉄道で計六時間かかっていたロンドン・パリ間を三時間で結ぶ。

ドーバー海峡を海底トンネルで結ぶ具体的な構想が初めてフランス人鉱山技師によって提案されたのは十九世紀初頭のこと。以来さまざまな計画が打ち出されては消

破することなども真剣に論議されたという。

このようにユーロトンネルは二世紀に及ぶロマンと猜(さい)疑心のかっとうを克服して生まれたものだ。今後、海峡交通が活発化することが予想されるが、これまで欧州大陸を「ヨーロッパ」と呼び、自分たちをヨーロッパと区別し、島国としての「特殊性」にこだわってきた英国人の心理へ及ぼ

す影響も小さくないだろう。

英国人が大陸と「地続き」となることを受け入れた大きな理由の一つは、政治、経済あらゆる面をみて市場としての統合が進む欧州大陸とのつながりが今後、自国の生命線となるという、極めて現実的な認識であった。

振り返ってわが国を見たとき、韓半島や中国大陸に対するわが国の地理的、歴史的、文化的位置が、

英国の欧州大陸に対するそれと極めて類似した関係にあることに気づかされる。そして極東のこの地域は今後、巨大な経済圏へと発展していくことが予想される。そういう点からユーロトンネルの開通はわが国の未来を考えるうえで貴重な示唆を与えるものといえよう。

周知のように、日本と韓国の間にも、対馬海峡を海底トンネルで

結ぶ「日韓トンネル」プロジェクトがスタートしている。同プロジェクトは一九八一年、ソウルで開かれた「第十回科学の統合に関する国際会議」で同会議の創設者、文鮮明師が提唱。国際バリエイ建設事業団、日韓トンネル研究会が推進母体となり地質調査、ルート選定、建設方法などが研究され、すでに調査斜坑も掘られている。

もちろん実現までには、さまざまな課題が横たわっている。統合へと進む欧州とは違い、東アジアの政治情勢はなお不安定な状況にあるし、日韓間の心の溝は英仏間以上に深いものがある。

「日韓トンネル」も夢でない

しかし、かつて荒唐無稽(わうとうむけい)と思われたユーロトンネルが完成し、現実(じつじ)にエリザベス女王が列車で海底をくぐり、対岸のカレーでミッテラン大統領と昼食をともにするのを見ると、日韓トンネルも決して夢ではないとの感を深くするのである。



発行所
世界日報社
東京都渋谷区宇田川町12番9号
郵便番号 150
電話 (03) 3476-3411
郵便振替口座 東京7-40860番
©世界日報社 1994