

shun Opinion Magazine 平成6年7月1日発行(毎月1回1日発行)第26巻第7号
昭和44年8月2日第三種郵便物認可

諸君!

THE SHOKUN! 文藝春秋
創刊25周年記念特別号

戦後民主主義の虜
「十二歳」の宰相たち 江藤 淳

三島さんの自決、そして『諸君!』 徳岡孝夫

**筒井康隆氏は
やはり間違っている** 浅田 彰

半世紀を経て公開 **東條英機の遺書**

新連載 **神さま、
それをお望みですか** 曾野綾子

1994 JULY 7

Bunshun Opinion Magazine

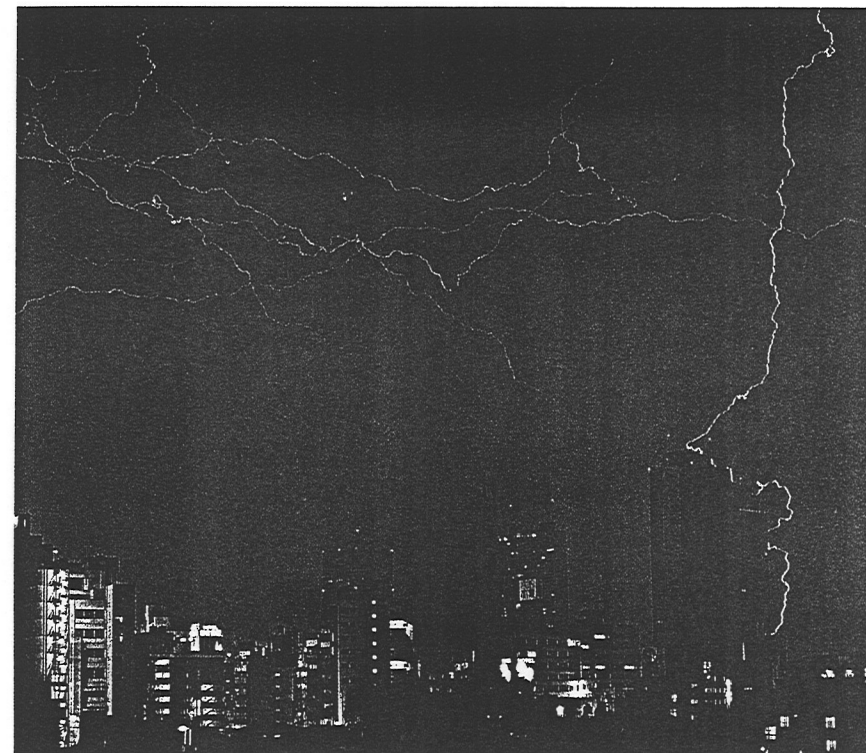
諸君! 1994.7

第26巻 第7号 平成6年7月号

特別定価六七〇円(本体六五〇円)

昭和44年8月2日第三種郵便物認可
平成6年7月1日発行(毎月1回1日発行)

"THE SHOKUN!" July 1994 Vol.26 No.7 Published Monthly by BUNGEISHUNJU Ltd. Tokyo, JAPAN.



TEPCOサンダー・バスターズ
チームの自慢は、固い守りと素早い機動力です。

雷は日本の夏を彩る風物詩として親しまれていますが、電気にとっては大敵。毎年、この季節になると電力関係者を悩ます“要注意人物”でもあります。もちろん、変電所や送電鉄塔などの施設は、落雷による影響をできるだけ少なくする避雷装置や保護装置を備えています。さらに、雷レーダーにより雷雲の発生状況や強さを把握すると、この情報により電力設備の的確な保守・運用ができるよう、迅速に態勢を整えます。また、落雷事故による電力設備への影響を最小限にいとめる対策は二重、三重にも及んでいます。遠い発電所から電気を安定してお届けするために、きょうもTEPCOマンたちは頑張っています。



い。

だから、マイルの本が売れるのは分るが、バブルがはじけた不況の日本で、一五〇万部も売れるというのはどうしてなのか——私にはよく分らない。

それも、ユーロトンネルのローカル波及効果には違いないが、グローバル波及効果となると気宇壮大だ。

海峡トンネル構想目白押し

▼鉄道ルネッサンス ユーロトンネルは明らかにヨーロッパに運輸革命をもたらそうとしている。すでにEU加盟二カ国にスイス、オーストリアが参加して二〇一五年を目標にヨーロッパ全土に全長三万キロの高速鉄道網を敷設しようという二五カ年計画（施工費一〇〇億ドル）がEU本部で検討されている。その主役は云うまでもなく、TGVを開発したフランスだ。フランスの鉄道ルネッサンスへの入れ込み様は、ユーロトンネル社の株主総数五六万人中、フランス人が四三万人を占めている事実にはつきり現われている。二五カ年計画が完成したあかつきには、ヨーロッパの各主要都市は高速鉄道で結ばれるようになるのだ

が、その鉄道網の重要部分がローマ帝国の道路網と重複しているというのも、いかにもヨーロッパ的な現象である。

▼ジブラルタル海峡トンネル ユーロトンネルができるのなら、ジブラルタルにも——というわけだが、実はこの計画の実現性調査は一九七九年にスペインのファン・カルロス国王とモロッコのハッサン国王の合意に基いて行われているのだ。しかし、まだトンネルと決ったわけではなく、橋の建設も提案されており、最終的な決定は下されていない。

一九九〇年には世界各国から鉄道専門家三〇〇人がマラケシュで会合を開き、肉付けされたトンネル計画を検討した。それによると、トンネルの直径二二メートル、ユーロトンネルと異なり一本のトンネルを複線とし、横に保守、緊急脱出用のサービス・トンネルを建設し、トンネルの全長二八キロで、スペイン側タリファとモロッコ側タンジールを結ぶことになっている。問題は工費で、九〇年現在で五〇億ドルから一〇〇億ドルと見積られているが、日本からの出資も期待されている。専門家筋はトンネル開通まではかなりの年月を要するだろうとみているが、完成し、開通すれば、

ロンドン→ユーロトンネル→パリ→マドリッド→タリファ→ジブラルタル・トンネル→ジブラルタルというルートでアフリカ大陸に乗り込み、ケープタウンまで行くことも不可能とは言えなくなる。

また、スエーデンとデンマークを橋とトンネルで結ぶ計画も実現すれば、オスローからケープタウンへの新幹線の旅も夢ではなくなり、ヨーロッパならではのロマンが展開されることだろう。

▼ベーリング海峡トンネル ユーロトンネルはアフリカばかりでなく、遠く北極海に接するベーリング海峡にまで影響を及ぼし、ポスト冷戦時代に入ったロシアと米国の間で、ベーリング海にトンネルを建設する計画が検討されている。周知の通り、ベーリング海峡はいまから一万二〇〇〇年前には陸続き同様でアメリカ・インディアンの先祖はここを渡って北米から南米に散らばって行ったと云われている。

一七二五年、ロシアのピョートル大帝は当時ロシア領だったアラスカとシベリアが果して陸続きなのかどうか調査するためロシア海軍のV・ベーリング（デンマーク生れ）大尉を現地に派遣したところ、陸続きではなく、海峡だったことが判明、そこか

日韓トンネル

ユーロトンネルは日本が掘った

らベーリング海峡と名付けられたのだが、この海峡は全長約一〇〇キロで、ドーバー海峡より広いから、トンネルの長さも二倍になる。

ベーリング・トンネル建設計画の歴史は一九〇五年に遡る。当時ニューヨークの資本家のグループが、ニューヨークとベルエポックのバリーを鉄道で結ぼうという奇想天外な計画を立て、資本金五〇〇万ドルで「トランス・アラスカ・サイベリアン鉄道」という会社を設立したのだが、第一次世界大戦とロシア革命のため計画は立ち消えとなった。したがって、現在のトンネル計画は約九〇年振りということになるが、推進母体はロシア、米国、カナダの会社で構成される「インターヘミスフェリック・ベーリング・ストレート・トンネル・アンド・レールロード・グループ」という名のコンソーシアムだ。

トンネルの全長は前記のように約一〇〇キロでロシア側チュコト半島デジニョフ岬と米国側アラスカ州プリンス・オブ・ウエールズ岬を結ぶ区間だが、海峡上に二つの島があるため、トンネルの海底部分は約三七キロ（ユーロトンネルと同じ）で、残りは二つの島の中を通ることになるそう

が、調査が完了するまでまだ二、三年はかかるから、具体的なことは未定。

ユーロトンネルとの大きな違いは、ロシアの場合はシベリア鉄道を延長してトンネルまで伸ばさなければならないのだが、その距離何と四八〇キロ、米国の場合も八八〇キロの延長が必要だという点で、文字通り前途遠慮だが、ロシアのチュコト州知事、米国アラスカ州知事ともに、トンネルは地域開発に必要不可欠だとして、米ロ・コンソーシアムの支援とPRに余念がないようだ。

しかし、いつになるか分らないが、このトンネルが開通すれば、それこそブエノスアイレスからケープタウンまで列車旅行ができるわけで、「線路は続くよ、どこまでも」というアメリカ民謡が現実になるとは正に驚きである。

▼日韓トンネル ユーロトンネルの開通は同じ島国でありながら日英両国はかくも違うものかと考えさせられたが、日本でも九州と韓国を結ぶ「日韓トンネル・プロジェクト」なるものが検討されていることを知り、その成否は別として、ユーロトンネルの波及効果の大きさにびっくりした。

最後にユーロトンネルと直接関係はない

が、一九七八年、アメリカのランド研究所のロバート・M・ソルターという未来学者が、「プラネトラム」(Planetram)と題する報告を発表、そのセンセーショナルな内容が各方面の注目を集めた。

何がセンセーショナルなのかと云うと、プラネトラムとは地球を走る地下鉄のことで、ソルター報告によると二一世紀以降に地球上に地下鉄網を張りめぐらせ、超高速電車を走らせて国際交通手段とするというのだ。

その手始めにまず北米大陸横断のトンネルを掘り、その中を時速二万キロのスピードでリニアモーター・カーを走らせ、ニューヨーク・ロサンゼルス間をわずか二一分で結んでしまう。ただし、それはあくまで目標で実際には、技術的な制約から時速五〇〇キロぐらいで、大陸横断には二時間かかるだろう、とソルター博士は弁明する。

二一分が二時間になるあたり、どうも眉つばくさいが、ランド研究所といえど世界に冠たるシンクタンクだから、まさかそんないい加減な報告は出す筈がない。

事実は小説より奇なりというが、トンネルはSFの世界に通じるような気がしてならない。