

Viewpoint

国家的事業の射程に入る

「世界日報」の読者にはおなじみだが、あの「日韓トンネル」が、ついに他紙の記事になった。

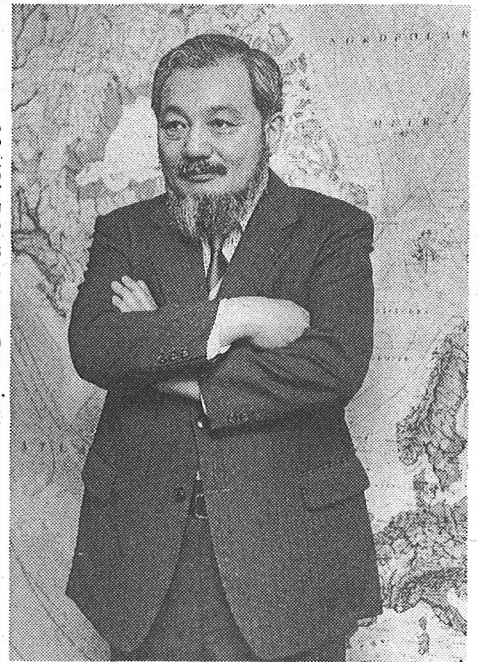
今年六月十七日の「朝日新聞」は、「『国が街づくりする時代は終わった』、『国土庁』の見直しも、次期全総で下河辺部会長」と題してアジアに開かれたハブ空港の開港問題や日韓トンネルも次の全総の射程に入ってくる、と予測する」と書いた。全国総合計画の中に含められるということは、国家的事業になるということだ。

同じく八月一日の日経産業新聞は「環日本海経済圏インフラで結ぶ、エンジンリング振興協が構想」と題して、地図入りで「現在：日韓海洋トンネル計画：など、個別に進められている既存プロジェクトを統合し、環日本海全域の将来のネットワーク像を開発業者の視点で示した」と書いた。日韓トンネル構想は大半ベロロップ業界の共有財産になりつつあるのだ。

つまり、「いきおい」がついて来たのだ。

勢いに乗った「日韓トンネル」

筑波大学教授 加藤 栄一



大デベロッパ業界も注目 見込める巨大経済効果

ていつて行った人、努力した人が一番多いのである。

通行料だけで採算とれる

これからは、いきおいがついた坂道の雪なすみのように、運動はどんどん大きくなって行きます。新しい弟子が増えるだろう。

しかし、「上師は恨みにへ。中師は怒りにへ。下師は勢いにへ」という。恨みになるほどきびしく先生につくのが、上師にへんてくできたことで、上等の弟子である。

先生の熱情をありがた思っているのは、一番良い先生にいたるところにあらぬ。中師といいたところ、まして、世間で有名人とか、大勢の弟子

あったのが効いた。しかし、「昇りに信ずる者は幸いなり」「邪悪なる時代はしるし(証)となる奇蹟を求む」と聖書にあるとおりである。初めから主唱した人、初めから信じ

を含めて、トンネルは皆々として返済して行く計算になっていたが、要するに次第に増加する通行料で、返してしまえるのであった(だからこそ日本の銀行も巨額を貸したのだ)。つまり、通行車両数で、支払い可能な通行料さえ累積もればよかった。これは、官僚にとって驚異のありがたであった。

11月に東京で国際会議

もちろん、良い場所に恵まれたからである。今後の構想として、ペーリング海峡やジブラルタル海峡やアドリア海やフィンランド・エストニア間、スコットランド・アイルランド間などが提案されている(英誌エコノミスト、一九九四年八月十三日号)が、英仏海峡および日韓海峡ほど、経済的に好い見込みのできるところはない。

しかし、こういう励ましは、ほとんど私から言う必要もないくらい「日韓トンネル」運動家は信仰を持っていた。コロンブスも、誇大妄想

の、偏執狂のと思われていたが、ともかく多くの部下がついて行ったから成功したのではないか。その力は女王と国庫をも動かしたのではない。今、私は深く敬意を表する。

日韓トンネルが実現したら、ミレニアム千年単位のインフラストラクチャー(基盤)となる。「自分の車でどこまでも行ける」という希望を青少年に与え、無数の人と財が動き、世界と人は変わるだろう。

今年十一月十三日・十五日、日韓トンネルをめぐる国際会議が東京で開かれる。これは、次のミレニアムに物的と精神的の両方のインフラストラクチャーを建てる会議になるだろう。