

(9) オピニオン 平成8年(1996年)6月21日(金曜日)

世界日報

Viewpoint

アジアの始発駅は「東京」

先ごろ日本の運輸省が支援して中央アジア・中近東の鉄道を整備し、アジアからヨーロッパへ直通列車の旅ができるようにするという記事が出ていた。

鉄道ファンとしては大歓迎である。私はナホトカからモスクワまでシベリア横断鉄道に7日間乗ったことがあるし、アメリカでもヨーロッパでも何度も長距離寝台列車を利用した。長い汽車旅行で残っているのはオーストラリア横断ぐらいのものである。

しかし、今回の案の終点パリまたはロンドンになっているのは当然としても、起点が釜山になっているのには納得できない。アジアの始発駅は東京であるべきではないか。

私は今年の二月に初めてヨーロッパに出掛けて、イギリス・フランスの間のユーロトンネルを特急列車で通過した。乗り心地は上々で、いつ海底に入ったかかわらないほどスムーズであり、大いに満ちた。対岸の見えるドーヴァー海峡をフェリーで渡るのに一時間半を要し、

日韓トンネルのすすめ

東洋大学教授 大蔵 雄之助



ユーロトンネルはまた膨大な累積赤字を抱えているものの、ポルトよりも高い料金にもかかわらず、すでに同海峡横断者の半数以上を運んでいるという点から、もちろん長期的には有益である。

無限の夢の始まり

W杯共催を好機に計画発足を

英仏トンネル計画の歴史はナポレオン戦争時にさかのぼる。しかし、主としてイギリス側が消極的で、ヨーロッパの時代までは具体的な計画は平らになかった。その後、IIRが爆破したと知らずして防正できないが、事故で浸水したら多数の死傷が出ると反対する意見もあつた。だが、今、そのような心配をするはいない。

両国の交流促進に貢献

日韓トンネルを考へよう。技術的には佐賀県東松浦半島から香岐、対馬を経由し釜山に上げれば可能である。経費は短期的採算性上、

アに及んだ。その政治家は「自分がかねてからそのことを考えていたが、ある宗教団体が計画案を発表しているというので、それを支援しているように取られるのを防ぐ」と語った。厳しい選挙戦にまぎれる政治家としてはやむを得ないところかもしれないが、極めて残念なことである。

それ以外にも日韓の底層レベルの交流の拡大はいろいろと障害がある。一般に日本の入国管理関係者や公安機関には反対意見が強い。短期の観光旅行客のビザ免除の期間延長にも、非合法な出稼ぎを警戒して日本側が消極的だと聞いている。

大陸へのドライブも可能に 二十世紀には飛行機旅行はさうに拡大するなう。日本はフ空港の建設がアジア諸国に比較して決定的に遅れているために、成田や新関西国際空港になる恐れがある。そうしなければ、すれにしても韓国側から日本に大量の人が流れるのは避けられない。

航空交通拡大の一方で、豪華客船の旅や優雅な汽車旅行が客を集めている。トンネルの開通は新しい需要を開拓する。またこれによって日本から大陸へフェリーに乗り換えずにドライブすることも可能になる。ヨーロッパでは現在、デンマークとスウェーデンの間、トンネル計画が進行しており、アフリカのモロッコの間、シラルタル・トンネルを掘っている話もある。

日韓トンネルはユーラシアとアフリカを一本の鉄路でつなぐ無限の夢の始まりである。