

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や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実現するにすなわすという記事が出ている。

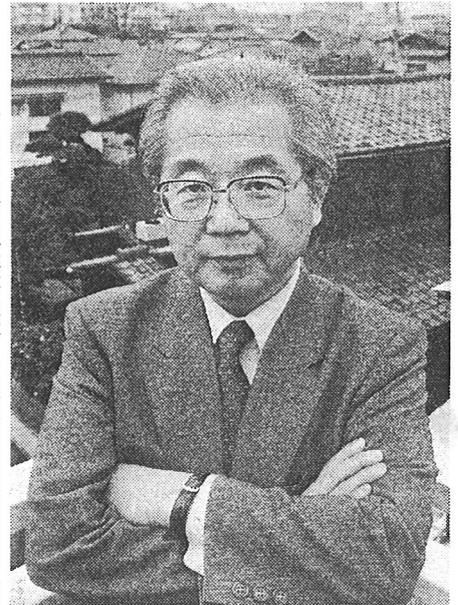
鉄道ファンとしては大歓迎である。私はナホトカからモスクワまでシベリア横断鉄道に七日間乗ったことがあるし、アメリカでもヨーロッパでも何度も長距離寝台列車を利用した。長い汽車旅行で残っているのはオーストラリア横断への思いである。

しかし、今回の案の終点は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(2000年)に初めてヨーロッパに出掛けて、イギリスとフランスの間のユーロトンネルを特急列車で通過した。乗心地は上々で、いつ海底に入ったかと思うくらいほつスムーズであり、大いに満腹した。対岸の見えるドーヴァー海峡をフェリーで渡るのは二時間を要して、

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、ポルトガルでも高い料金にもかかわらず、すでに同海峽横断車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望である。

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をさかのぼる。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げなかった。その後、IIRが機破りとしてなら防止できないが、事故を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、そのよきな心配を減らすには、

それ自動車積の積込みと積みおろし、混雑する積降場の待ち時間が加わって時間が無駄になる。それはかなり大きな、気象条件の悪いときは、乗客は酔吐くに悩まされるし、船の運航が遅れたり中止されたら、迷惑を被る。

アに及んだ。その政治家は「自分は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、その案が実現すれば、それを支援して、その案が実現すれば、困る」と最近では言われない。この「と語った。厳しい選挙戦に備えられた政治家として、非合法な出稼きをかもしないが、極めて残念なことである。

大陸へのドライブも可能に二十一世紀には飛行機旅行はさらに拡大するだろう。日本は、空運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、成田や新関西国際空港、西もローカル空港になる恐れがある。そうしなければ、

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。ヨーロッパには現在、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、アメリカのモロコシの間、シラカレトンネルを掘るという話もある。

日韓トンネルは「アジ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。」