

## 国際ハイウェイプロジェクト

## 日韓トンネルの歴史(二)

対馬と壱岐を経由して日本と大陸をトンネルや橋で結ぼうという計画はすでに戦前の昭和十四年にあった。当時、鉄道省の湯本昇監察官はその著書「中央アジア横断鉄道建設論」で東京・ベルリン間を一週間で結ぶ計画を立案し朝鮮海峡に海底トンネルを描いている。また同じ鉄道省の桑原弥寿雄技官は東京発ロンドン行きの鉄道を唱えた。これらの発案はすぐさま実際の調査活動に移行し、昭和十五年には佐賀県の東松浦半島で地質調査が始まり、昭和十六年には海上部の音波探査も始まった。もちろん壱岐や対馬でも地質調査が始まったが、戦況の悪化のため調査計画は頓挫し、敗戦後この話は全く立ち消えになってしまった。以来、官公庁側でこの企画を積極的

海中につるす海中トンネルを計画している。一方、韓国では昭和五十六年ソウルで開かれた「科学の統一に関する国際会議」の開会式で文鮮明師が「平和のための国際ハイウェイ」を提唱し、北京からピョンヤン、ソウルを経て対馬海峡を渡り東京に至る東アジアハイウェイを図示している。これは世界を国際ハイウェイ網で結び、物心の自由化と一体化を図るというグローバルな計画である。

このように、日本と韓国を結ぼうという構想は、技術者としての湯本・桑原氏、大林組の系譜があり、一方、思想家としての文師の提唱がある。この理念と技術が一つに融合し、日韓相携え、その計画をいっそう実質的なものとして、推進・遂行させ、実現が図られることを期待したい。

(4) 2000年(平成12年) 5月26日(金曜日)

対馬新聞 第3238号

官公庁にはなくなってしまうこの壮大な計画は二十数年経て民間から蘇った。昭和五十五年に大手建設会社である大林組は、そのPR誌「季刊大林」第七号のなかで東京発ロンドン行きのユーラシア・ドライブウェイ構想を描いている。なかでも日本―韓国の「海の道」を最も難関とみて特に力点をおいている。それをみると壱岐・対馬間は海底トンネルを、対馬・釜山間は鋼鉄枠とコンクリート枠からなるチューブを連ね、

| 日没   | 日出   | 干潮   | 満潮   | 干潮   | 満潮   | 曜日 | 月日   |
|------|------|------|------|------|------|----|------|
| 1926 | 0515 | 2141 | 1543 | 0947 | 0318 | 土  | 5 27 |
| 1927 | 0514 | 2257 | 1701 | 1058 | 0438 | 日  | 28   |
| 1927 | 0514 | 2356 | 1801 | 1149 | 0536 | 月  | 29   |
| 1928 | 0513 | —    | 1853 | 1233 | 0523 | 火  | 30   |
| 1929 | 0513 | 1315 | 1941 | 0047 | 0705 | 水  | 31   |
| 1929 | 0513 | 1357 | 2027 | 0133 | 0747 | 木  | 6 1  |
| 1930 | 0512 | 1440 | 2114 | 0219 | 0829 | 金  | 2    |

厳原港基準  
【潮の干満】