

世界思想

6

No.320
June
2002

DOMESTIC AFFAIRS

社会

ジャーナリスト
吉原 正夫

日韓トンネルに 両国の温度差

Society

韓国の建設交通省が、釜山と九州北部を結ぶ海底トンネル（総延長約百八十キロ）建設の妥当性を検討するため、調査を開始した。

サッカーW杯の日韓共同開催で友好ムードが盛り上がり、夢の架け橋構想に両国民の関心は高まっているが、なぜか日本政府の反応は冷ややかだ。

韓国政府はトンネルのルートとして「釜山―対馬―九州北部」を想定している。ところが、対馬を名指しされた長崎県も、地理的に日本側の「玄関口」となる可能性の高い佐賀県も、「（韓国の）調査結果が出てみないと、なんとも言えない」（長崎県企画調整課）と、

全くやる気がみられない。

このたびの調査に、韓国政府は七千万ウォン（約七百万円）の予算を投ずるといふ。その半分は日本での情報収集に向けられることになるが、資料提出の要請があった場合の対応についても、「あれば出したいが、情報も知識も全くない」（佐賀県企画調整課）といったお粗末ぶりだ。

佐賀県北部の鎮西町ではかつて、民間団体が地質調査やトンネルの試掘、斜坑工事を行ったことがある。一九九〇年には、佐賀県議会でもトンネル構想の話題が取り上げられたが、その時、同県は「把握していない」と答弁した。

一方、長崎県は九一年、民間の研究機関「日韓トンネル研究会」から、トンネルに関する調査研究を求める陳情を受けたが、調査に取り組もうとはしなかった。その後、両県とも、この話題には一切触れないできている。

一九九〇年、東京で行われた日韓首脳会談で、盧泰愚大統領（当時）が海部俊樹首相（同）にトンネル建設計画を持ちかけた。その後、十年間、なんの音沙汰もなかったが、二〇〇〇年九月、金大中大統領が森喜朗首相（同）との会談で、この問題に言及。その翌月、ソウルで開かれたアジア欧州会議（ASEM）首脳会合で、この計画を提案した。

この時、同提案について各国首脳は歓迎の意を表明し、森喜朗首相（当時）も「大きな関心を持っている。（欧州と日本が鉄路で結ばれたら）ASEM鉄道と命名したい」と前向きな姿勢を示したといわれる。ところが、政府は今日まで何もやっていない。

このたびの韓国の調査について

も、日本政府は「（日本側の）窓口になる部署はない」（外務省）、「情報提供といわれても（トンネル構想について）話し合ったこともないから……」（国土交通省）と、どこ吹く風だ。

八三年から約二十年間にわたって、さまざまな研究を行っている「日韓トンネル研究会」は、トンネル建設の総工費を三・六兆円、六兆円、工期を七年、十年と試算する。また、対馬を経由する建設ルートについては「対馬の西側に断層があり、軟弱な地質の区間が長くなる」という課題がある、と指摘している。

膨大なデータを蓄積している同研究会は「積極的に情報提供していきたい」としているが、いまのところ同会には、政府からも地方自治体からも問い合わせは全くないという。

トンネル構想に対するこの温度差は、日韓友好ムードに水を差すことになりかねない。英仏ユーロトンネルを実現させた日本の掘削技術も、泣いているのでないか。S