

アプロ21

月刊

1

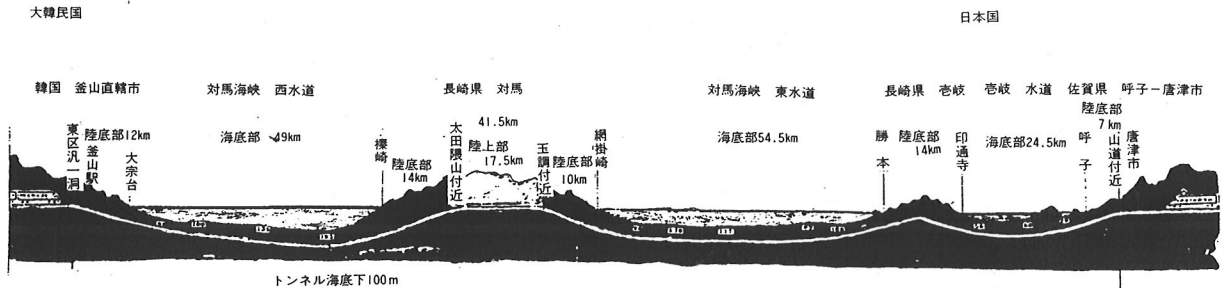
平成9年9月5日第三種郵便物認可
通巻65号 2003年1月8日発行(毎月8日発行)



見誤つてはならない盧武鉉氏当選の意味
―「包容政策」信任した内実示そう
《初夢企画》「韓日鉄道海底トンネル」を走る

앞으로21

韓日鉄道海底トンネル（案）略図の断面



高垣雄二郎・案

《二〇〇三年・初夢企画》

吉成繁幸（編集者）

博多から釜山までを新幹線が一時間弱で結ぶ——韓日両国民にとって長年の夢であった「韓日海底トンネル」の具体的建設プランが鉄道マニアでもある大阪在住の日本人歯科医によって数年前に発表された。ここでは、かなり詳細なそのプランを『初夢』の中で実現し、東京からソウルまで、高速列車の旅を体験してみよう。

「韓日鉄道海底トンネル」を走る

ユーラシア大陸と日本列島が、
二万年ぶりに「地続き」になる

二〇××年某月某日午前六時、東京駅十四番ホームからソウル行き『のぞみ』一号が発車した。この列車は午前十時五三分に博多に到着する。ここで税関職員や韓国国鉄のスタッフなどが乗り込み、午前十一時に博多駅を発車し、開通したばかりの「釜博海底トンネル」を通過して、五五分後の正午五分前に釜山駅に到着する。さらに釜山駅を正午に出発した『のぞみ』は、すでに開通している韓国

新幹線の軌道に乗り入れ、一時間四十分後の午後一時四十分ソウル駅に到着する予定だ。総走行距離二二〇八・一キロを七時間四十分かけて走破する。

この列車旅行のハイライトは、「釜博海底トンネル」の走行である。トンネルは全長二〇二キロでそのうち海底部分は一二八キロになる。その行程のほとんどはトンネル部分なので車窓からの景色は期待できないが、二千年ほど前には弥生人が水田耕作の技術や土器、金属器の文化を携えて渡来し、それ以降、奈良時代までに百万人以上ともいわれる渡来人たちが航海のリスクをもとせず

渡来した海の下を、列車はたったの一時間で通過する。

博多駅を出た列車は、しばらく右手に海を眺めながら、JR筑肥線と平行して唐津まで向かう。博多から唐津までは約五十キロである。白砂青松の海岸が美しい虹の松原をあっという間に過ぎると、唐津市付近から地下に潜る。

車窓の外にトンネルの暗黒が広がる頃、博多駅で買った駅弁の「めんたい弁当」を開くことにした。博多名物として有名な辛子明太子も、辛子明太子を博多で最初に売った「ふくや」の主人が朝鮮から引き上げて来たとき、朝鮮で作られていた辛子明太子をそのまま博多で作ったのが発祥である。明太子というのがそもそも韓国語である。韓国ではスケソウダラを明太（ミョンテ）といい、その子供（卵）だから明太子（ミョンテジャ）である。日本ではタラコのことである。博多で「めんたい弁当」を買わなくても、韓国に行けば本場の辛子明太子をふんだんに食べられるのであるが、博多駅での待ち時間で空腹を感じたこともあり、名物は一応押さえておきたいと思ったからだ。

弁当を食べ終えてひと休みしていると、列車は一度地上に出る。対馬を走行しているのである。対馬の厳原近くで一度地上に出て、十七キロほど陸上を走る。しかし、対馬は平地が少なく地上でもトンネルが多い。景色を

見るゆとりもなく、あっという間に対馬の北端から再び海底トンネルに入ってしまった。すると、車内に韓日の税関職員が巡回してきた。トンネルの通過中に出入国審査を同時にしようというのである。彼らとは別に、シェパード犬を連れた税関職員も客席を通っている。別に新幹線の中で犬の散歩をしているわけではない。それは麻薬犬である。麻薬犬は麻薬の臭いを嗅ぎ付けると、その前で座り込むようにしつけられている。乗客たちはパスポートと乗車券を取り出し、パスポートに出国と入国のスタンプをそれぞれ押してもらい、簡単な手荷物の点検もあった。航空機や船舶では、それぞれの領海を過ぎて公海上では免税商品の販売が行われるが、新幹線車中ではそれはない。海底トンネルとはいえ両国が陸続きになった以上、対馬と釜山の中間部分が国境となる。日本列島は、第四氷河期の終了後にユーラシア大陸と海で隔てられたが、それ以来約二万年ぶりに大陸と陸続きになったことになる。

釜山からソウルまでセマウル号 より二時間半も早い韓国新幹線

ほどなくして列車は釜山市南部の影島（ヨンド）で地上に出て釜山駅に入った。

釜山駅では五分ほど停車して乗務員の交代がある。ここから韓国国鉄の職員が運転し、

車掌も韓国国鉄の職員が務める。『のぞみ』の車輻はJR東海もしくはJR西日本の所有物ではあるが、釜山からソウルまでは韓国国鉄が借りて運行する形式をとるのだ。

釜山駅を定刻の正午に発車した『のぞみ』は、韓国新幹線の軌道を滑るように疾駆し始めた。韓国国鉄の軌道幅は、新幹線も在来線のほとんども日本の新幹線と同じ標準軌の一四三ミリで、日本の新幹線車輻はそのまま乗り入れ可能である。

かつて日本が朝鮮を植民地にしていたとき、日本から中国大陸へ向かう人々は、下関から釜山連絡船で釜山へ渡り、朝鮮半島を列車で縦断して満州に向かうことが多かった。その当時、釜山からソウルや平壤を経由して、新京（長春）やハルビンへ向かう特急の名称が『のぞみ』と『ひかり』であった。JR東海やJR西日本がどうしてそのときと同じ名称を東海道山陽新幹線につけているのかその真意は不明だが、当時と同じ名称の列車が、朝鮮半島の大地の上を疾走することになる。名称自体には植民地支配の罪はないとしても、当時を知る韓国人の中には抵抗を感じる人もいるだろう。新『のぞみ』号は、韓日の鉄道関係者の合意のもと、懺悔（ざんげ）と諷（みそぎ）を済ませた上で走っているというように聞こえる。

ただし、日本の新幹線車輻が韓国新幹線に乗り入れるのには技術上の問題があり、それ

をクリアした上で『のぞみ』の車輛が韓国新幹線軌道を走っているのである。

韓国新幹線はフランス新幹線TGVの方式を採用している。フランス新幹線と日本の新幹線の最大の違いは、フランス新幹線は先頭車輛及び最後尾の車輛が動力車輛でいわば機関車であり、中間部分はすべて動力装置のない列車という動力集中方式である。日本の新幹線は動力が幾つかの車輛に分散される動力分散方式である。それぞれ長所・短所がある。フランス方式の方がメンテナンスが楽で総車重は比較的軽い、日本方式の方がスピードの切り換えがスムーズという利点がある。モーターやブレーキのシステムにも根本の違いがあり、問題点は車輛の互換性がなく、運転やメンテナンスがダブル・スタンダードになるということである。ただどちらも交流モーターなので、車輛に変圧器があれば走らせるだけならそう問題はない。車幅は日本の新幹線のほうが若干大きい、韓国新幹線は上下線路の間隔やトンネル断面が日本より広くとっている。従って、韓国新幹線の車輛も日本の新幹線への乗り入れは可能ということである。

スピードは、フランスTGVが通常運転では世界最高速の三二〇キロを誇っている、韓国新幹線は最高速度を三〇〇キロに設定している(設計上の最高速度は三五〇キロ)。日本の新幹線は現在二七〇キロである(山陽

新幹線の一部では三〇〇キロ)。ATC(自動列車制御装置)やCTC(列車集中制御装置)はほぼ同様なシステムなので、安全上の問題は全くない。

『のぞみ』の車輛にとっては、路線敷が日本よりやや広くダイヤが混み合っていない韓国新幹線のほうが、ゆったりとしかもスピードアップして走ることができるだろう。

韓国新幹線開通の最大のメリットは、ソウルと釜山の間の現在のセマウル号では四時間十分かかっていたものが、途中二・三駅停車で所要一時間四十分と、何と二時間二九分も短縮されることである。都心から空港までの時間を考えれば、釜山ソウル間は航空機利用よりもはるかに利便性が高くなる。

ソウル釜山間は約四四〇キロあり、東京から東海道で岐阜羽島の少し先あたりになる。日本でもその位の距離では新幹線が一番使い勝手がいい乗り物である。

韓国新幹線は、ソウルと大田間が二〇〇年初め、ソウル釜山全線は二〇〇二年初めが当初の開通予定であって、ワールドカップの開催にも充分間に合うはずであったが、九八年の「IMF事態」で計画は大幅に遅れている。現在のところ開通時期が明確にされていないが、韓国経済は急速に回復してきているので、ソウルと大田との部分開通は間もなくであろう。

初夢の中の『のぞみ』号はその後順調に

快走し、途中、慶州、大邱、大田に停車してソウルの間近にまで迫って来た。

新幹線専用軌道はソウル近郊の光明市までで、そこに南ソウル駅が造られている。そこからは在来線の軌道に乗り入れて、『のぞみ』は新装なったソウル駅に無事到着した。

時計を見ると、午後一時四十分の定刻通りの到着である。

「韓日海底鉄道トンネル」は、西日本に大きな経済効果がある

七時間四十分の乗車時間という結構長いようにも感じるが、東京都心からソウル都心への移動を考えると、飛行機と比べて時間が多くかかっているとは言いがたい。東京都心から成田空港まで早くても一時間三十分、車が渋滞しているともっとかかる。しかも空港には出発二時間前に着いていなければならぬ。成田空港から仁川空港までの飛行時間が二時間四十分、入国審査にいくらか時間を食い、仁川空港からソウル都心までやはり一時間三十分かかるので、東京駅からソウル駅までを午前六時に二人が同時に出発したとしたら、新幹線利用者のほうが飛行機利用者よりも若干早くソウル駅に着く計算になる。

某元野球有名選手のように、飛行機には絶対に乗りたくないという人にとって、新幹線なら海底を走るときでも地面の上を走ってい

るので、気持ちの上でもずいぶん楽になるだろう。

交通費はどのくらいになるだろうか。

前述のように、海底トンネル内の韓日の国境線は対馬と釜山の中間地点とすると、そこまではJRの区間であるから、東京からその地点までのJR区間の距離は約一三五キロで、現在の運賃では一万四千六百円である。その距離の新幹線の指定特急料金はおそらく一万円程度であろう。

韓国国鉄の料金は日本に比べると格段に安く、韓国新幹線の予想運賃はソウル釜山間で二万四千五百ウォン（現在のレートで約二千五百円）と計画されており、トンネル内の韓国領地分の約七十キロを含めても三千円ほどだろう。合計で片道三万円はかからない。飛行機の東京ソウル間の正規の運賃は片道七万円を越えているからかなり格安だ。ただ、飛行機では実際にはかなり格安のディスカウントチケットが出回り、最も安いものでは東京ソウル往復で一万九千八百円というものまである。シーズンオフでは往復三万円代から五万円代のチケットが普通であるから、時期によつては飛行機のほうが安いようだ。ただし飛行機の場合、空港までの運賃や空港使用料は別にかかるから、運賃はほぼ互角ともいえないよう。

新幹線と飛行機が所要時間、運賃ともに互角となれば選ぶのは好みの問題になるが、今

の試算はあくまでも東京を出発地と考えた場合で、西に行けば行くほど、特に大阪以西の各都市からの利便性は新幹線のほうがかなり良い。

特に博多と釜山のトンネルを挟んだ両岸の相互交流はかなり頻繁になると考えられる。片道一時間はもはや通勤圏内である。西日本各地の人々にとつて、韓国各都市へ出掛けることは国内旅行なみの身近さになる。トンネル開通による経済面の「トンネル効果」は莫大なものになると言えよう。釜山は人口四百万人の韓国第二の都市であり、今や横浜や神戸を抜いて東アジア一の貿易港でもある。博多も百万以上の人口を抱え、しかも不況の日本にあつても元気がいい。アジアに向けたゲート都市として将来性も高い。期待ほどの経済効果がなかった青函海底トンネルの二の舞いにはならないとほぼ断言できる。トンネルの両岸地域の活力が全く違つた。

トンネルの利用方法も様々に考えられる。新幹線の運行とは別に、博多と釜山間だけを走る高速貨物列車や自動車専用貨車などを頻繁に往復させれば、物流業者やマイカー客も呼び込みやすくなり、更に「トンネル効果」が高まると期待できる。

肝心の建設費用であるが、全長約五四キロの青函トンネル（一九八八年完成）が約一兆一千億円、全長約五〇キロの英仏ユーロトンネルが一兆七千億円（一九九三年完成）だつ

たことを参考にすると、距離の比較や物価上昇、技術的困難さなどその他の要素を加えても総工費は十兆円はかからないだろうと推測される。

韓日海底トンネルは、日本と韓国を結ぶだけでなく日本と遠くヨーロッパまでも繋がるトンネルでもある。十兆円は決して安いとは言えないにしても、今後の何十年、何世紀後までも見据えた経済効果を考えると、早く造れば造るほど、将来への経済波及効果は高いと言えるのではないか。

韓日両国は、目先の障害や思惑を越えて、東アジア全体の百年の計のつもりで、両国一致の国家プロジェクトとして「韓日海底トンネル」建設の取り組みに早速スタートすべきではないか。このプロジェクトは、サッカーのワールドカップ以上に韓日の国民意識を近づけるものになると思われる。青函トンネルを造った日本のトンネル技術は世界一であるし、韓国経済も先進国としての水準に立ち直りつつある。現時点で、技術的にも経済的にもそれほど困難なものではない。

ユーラシア大陸の東西を結ぶ、 韓日「プロジェクトX」になる

一九九〇年五月、当時の盧泰愚大統領が来日した際に日本の国会演説で次のように締めくくった。

「来たる世紀には、東京を出発した青年が、日韓海底トンネルを通ってソウルの親友と一緒に、北京、モスクワ、パリ、ロンドンと大陸を結び、一つにつなぐ友情旅行を楽しむ時代を共に想像しましょう」

この演説内容は、すでに夢物語ではなくあった。北朝鮮をめぐる情勢はまだ困難さはあるとしても、朝鮮半島の南北をつなぐ鉄道の工事は進められており、北朝鮮もいつまでも世界の孤児ではいられないだろう。朝鮮半島から中国、ロシアを通り、パリやロンドンに鉄路がつながるのはすでに時間の問題であ

る。一九九六年三月、バンコクで開かれたアジア欧州首脳会議においても「汎アジア横断鉄道構想」が議題に上っている。関係する各国は鉄道規格の統一などについても協力していくことになっている。

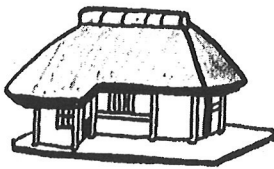
ユーラシア大陸の東端の島国日本にはすでに新幹線網があり、韓国でももうすぐ完成する。一方でユーラシア大陸の西端の欧州でも新幹線網が整備されている。中国でも新幹線の計画がある。中間のロシアやアジア各地でも各国の鉄道をつなぐ意欲が高まっている。「韓日海底トンネル」が出来れば、その全て

が有機的に結びつくのだ。今こそ、かつての「大東亜共栄圏」という侵略が主眼のプロジエクトとは別の、アジアやユーラシア大陸全体を視野にいたれたプロジェクトを日本から発することが問われているのではないか。日本には「プロジェクトX」の成果を勝ち得た技術者がいた。ノーベル賞を受賞するような若手のサラリーマン技術者もあとに続いている。日本に今必要なのは遠い将来を見据える夢を持った政治家だけだろう。「韓日海底トンネル」を「初夢」だけでは終わらせたくない。

A

最近、ラジオで地場農業振興のために「ちさんちしよう」運動を積極的に推進しようというような内容の放送を聞いた。最初は何のことなのかよく理解できなかったが、放送を聞いているうちに、地元の農産物をその地域で消費することを「地産地消」と言うらしいと理解した。また、別に「スローフード」という現在の食文化の主流となっているファーストフード見直しの気運が、世界的に広がっていることも知った。二十世紀はアメリカ流の経済原理や価値観がグローバル化し、巨大化してその優位性を跋扈させ容認された時代でもあったが、新しい世紀では反動が起き、それぞれの地域特性や伝統文化の再認識が始まったということなのだろうか。

あるじの
むなざんよう (32)



「地産地消」

太田良介

信州麻積村 そばや風来坊 店主

新聞では世界最大手のハンバーガーチェーンが、底価格競争などで売上げ額が頭打ちとなり、今期決算は赤字に転落したことを伝えていた。営利追求の合理的システムが作りだした世界略の戦略的同品質商品のハンバーガーに、お客の味覚が飽きを感じ始めた兆しかもしれない。人間の食は不変ではないし、営利追求の手段に傾きすぎた食は味気ない。「スローフード」の波は人間の食の感性の本質的な要望であろう。地味、慈味にこだわり、地元のそば粉や野菜、山菜で商いをしている山村のそば屋にとつて、新世紀の食の潮流は大いなる励ましである。「地産地消」なんて当然じゃないかと鼻息荒い主人はひつじ年の御年六十歳、還暦を迎える。