

本が好き! MARCH 2009 vol.33

新連載

「生命36億年の旅
—進化の物語を紡ぐ—」

渡辺政隆

光文社の本から

朱川湊人

「本日、サービスデー」

有吉玉青

「ぼくたちはきっとすごい大人になる」

秋元 康

「続・象の背中—バトンタッチ—」

刊行エッセイ

「“天からの預かりもの”を
バトンタッチする日」

光文社

本が好き!

vol.33 MARCH 2009

新連載「生命36億年の旅—進化の物語を紡ぐ—」 渡辺政隆

光文社

08

www.d-bros.jp



D-BROS PRODUCTS

No. 568 (1/10)

本が好き! MARCH 2009 vol.33

新連載

8 渡辺政隆 「生命36億年の旅－進化の物語を紡ぐ」

テーマエッセイ

17 忘れられないテレビ番組

西 加奈子・原田ひ香・長岡弘樹・岡崎武志・ヴァシイ章絵

光文社の本から

4 朱川湊人 「本日、サービスデー」

134 有吉玉青 「ぼくたちはきっとすごい大人になる」

138 秋元 康 「続・象の背中－バトンタッチー」
刊行エッセイ 「“天からの預かりもの”をバトンタッチする日」

連載小説

28 誉田哲也 世界でいちばん長い写真

68 黒野伸一 ジョシカク!

114 佐藤正午 身の上話

エッセイ&
コラム

38 太田直子 字幕屋は銀幕の裏側でクダを巻く

40 豊崎由美 ガター&スタンプ屋ですが、なにか? わたしの書評術

47 石原千秋 書き出しの美学 山田詠美「ベッドタイムアイズ」

56 平山夢明 非道德教養講座

63 南陀楼綾繁 ^{ブックストリート} 本町通りを歩こう

84 ひこ・田中 子どもの物語はどこへ行くのか

95 西牟田 靖 「ニッポンの穴」紀行～日韓トンネル

104 栗林佐知 借りといて何をいう～!

106 松尾スズキ ^{とうげんきょう} 問源郷の二人 YOU&宮藤官九郎

110 檳村さとり おとな養成所

130 金原瑞人 今月のYA指定席

83 BOOKS' LAND CAFE

132 書店員さんのお勧め本

145 執筆者紹介

146 定期購読のご案内

Art Direction / Design : Naoko Fukuoka (DRAFT)
Design : Shoichi Maehara (DRAFT)
Cover Illustration / Cut : nakaban



連載ノンフィクション

「ニッポンの穴」紀行

西牟田 靖

第二回 日韓トンネル

佐賀県唐津市名護屋調査斜坑

全長200キロの海底トンネル入口

日本と韓国を海底トンネルで結ぼうとする「日韓トンネル」の存在を知ったのは2003年ごろのことだ。月刊の某サブカル実話雑誌に掲載されていたトンネル潜入ルポを目にしたのだ。記事によると、トンネル工事を推進しているのは統一教会、玄界灘にほど近い佐賀県の北部の山中にトンネル入口部分があるという。

統一教会といえは、'80年代後半から'90

年代前半にかけて、毎日のように耳にした名前だ。見知らぬ外国人同士を集団で結婚させる合同結婚式や、壺などを法外な値段で売りつける靈感商法といった彼らの手法にマスコミの非難報道が集中したのだ。

カルトの印象が強い統一教会が、日本で清涼飲料水を売ったり、韓国で旅行会社をやったりとサイドビジネスに励んでいることは知っていた。しかし国と国を結ぶ国家プロジェクト規模の大工事を手がけるとは……。記事にはトンネル入口

の写真が載っていたが、にわかには信じがたい気がした。

なにせトンネルの入口部分のある佐賀県北部から韓国南端の大都市、釜山までは200キロ以上もの距離がある。本州と北海道を結ぶ青函トンネルですら約50キロと日韓トンネルの4分の1以下の長さしかない。日本が国家プロジェクトとして取り組んだその青函トンネルですら完成まで20年あまりの年月を要しているのだ。彼らの取り組みは無謀としかいえない。そもそもトンネルは実在する

「ニッポンの穴」紀行

通行中の皆様へお知らせ

これより70m先の坑内入口より
(400m地点)に於いて1日1回~2回に
分けて名護屋調査斜坑試験掘削工事の
ため発破を行います。

発破の時間帯

午前11時30分~12時

午後15時~15時30分

上記時間にての作業を予定していま
すが、多少のスレが出るかと思われ
ます。ご了承ください。

※、発破にての直接の影響は有りません。



道路沿いのフェンスにあった
「発破」のお知らせの看板

「進入禁止」일금지

佐賀県の唐津市街に一泊した翌朝 8

のだろうか。現地へ行つてあるかどうか
確かめたいという願望が僕の中に芽生え
た。その後、続報記事が出ることはなく、
願望は実現しないまま沈潜していた。
状況が変わったのは2008年9月の
ことだ。ひよんなことからその記事を書
いたカメラマンから「工事が再開され
ようだ」という不確定情報が寄せられ
たのだ。現状はどうなっているのだろ
うか。「日韓トンネル」の存在とその正
体を確かめに行くことにした。

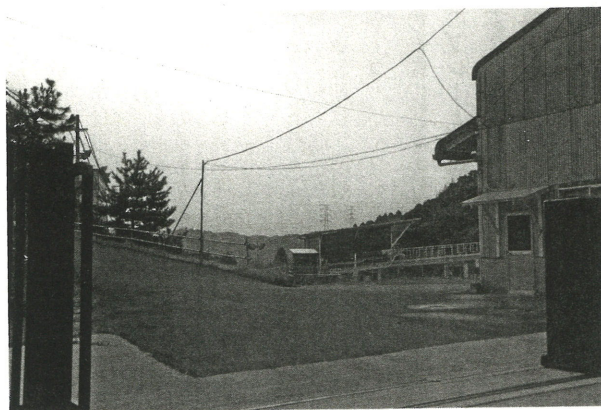
時、あらかじめ用意しておいたレンタカ
ーで宿を立ち、玄界灘をめざし一路北上
する。国道204号線、県道23号線を通り、
目印となる名護屋中学校へ向かってい
た。途中、玄海エネルギーパークの看板
を見つける。名護屋の西、東松浦半島の
北西部には玄海原子力発電所がある。日
本で原発があるところといえば、海の近
い人里離れた僻地と相場が決まってい
る。「日韓トンネル」はまさにそうした
場所へとつながる沿道にあるようだっ
た。

午前8時半ごろに名護屋中学校に到着
する。祝日の朝ということで人影のない
中学校脇の道を山側にのぼってゆく。雑
誌によると日韓トンネルはすぐそばのは
ずだが、案内板どころかどこにも「日韓
トンネル」の文字はない。徐行して探し
ながら片側一車線の道をのぼってゆく。
中学校の横の坂を50メートルほどのぼ
ると、道の左側は小高い丘でその前にはフ
ェンスが続くようになる。やがて、その

先が開けており「立入禁止」の看板がか
かった、白い門扉にあたる。右側は開い
ている。さらに道を進むと今度はレンガ
造りの門柱があり、その右側にはブレ
イトがかかっている。黒い門扉は開いて
いる。敷地内は右手に作業所のような建
物。まっすぐ奥の方に斜めになった橋の
ようなものが見えた。

クルマを道の先のほうにとめて、門の
ところまで戻る。ここが「正門」なのだ
ろうか。門柱のプレートには「極東開発
株式会社 名護屋調査斜坑」とある。さ
らに門柱の左側フェンスには「コーダ技
研(株) 名護屋作業所」「通行中の皆様
へお知らせ」として発破を行う旨が記さ
れている。ここが例の日韓トンネルだろ
うか? と考えていると、一台の乗用車
がやってきた。運転しているのは中年の
男性で、こちらを一瞥しながら門を通
って敷地の中に入っていた。
別に悪いことをしているつもりはない
し、後ろめたさもない。しかし、こちら

「ニッポンの穴」紀行



道路から見た調査現場。正面奥の鉄橋が左下の方でトンネルに繋がる

の姿を見られたことで恐れをなしてしま
い、いったんクルマまで引き返してしま
う。

さて、この後どうすべきか。門の外から遠巻きに見えるものを記録して退散するか、秘密裏に侵入するか、堂々と正面

きつて行くか。結局、入れるとこまで入って、その場でできるなら率直に、堂々と聞いてみようということに決めた。

あらためて、門の前に戻り、敷地内に入る。敷地の中央奥は線路の鉄橋のようで、右上から左下へとすこしずつ傾斜している。線路はトンネルの入口へと続いているようだ。傾斜している線路は途中、屋根と左右の覆いで囲まれているところが、覆いの隙間から使われている作業用車両が二両置いてあるのが見える。

トンネルの手前には網フェンスがあり、「進入禁止인입금지」の看板がかけられている。左側に坂道があり、のぼった先はプレハブ造りの事務所のような坂道の左手前にあるのは何らかの案内板のようだが、ブルーシートがかけられている。右側の作業所を目指す。作業所の壁に取り付けられているのは監視カメラだろうか。作業所入口付近に作業服姿の男性がいた。

「すみません。このあたりに日韓トンネルがあると聞いてきたんですが……」

「わたしはここで働いてるだけですの
で、詳しいことは社長に聞いてくださ
い」

男性は妙に恐縮した様子だ。

「ここが日韓トンネルなのですか」

「いや、そのへんのことも社長に聞いてください」

どうも関わりを持ちたくないようだ。その代わり、「社長」の居所である事務所の場所を指さして教えてくれた。いきなり入ってきたことに対して注意されると思ったが、存外、丁寧な対応だ。

トンネル入口部分の真上にあるプレハブ風の建物が作業員のいう事務所だった。「社長」に話を聞くため事務所へとさっそく向かう。途中、トンネルの入口部分が見えたが、ネットがかかっている、中はよく見えない。トンネル上部には「日韓トンネル名護屋調査斜坑 한일터널나고야조사■갱」（日本語では「日

韓」だが、ハングル文字では「韓日」となっている。「斜」の字に相応するハングル文字は草に覆われて読めない」と看板があり、その下にはさらに大きい「安全第一」の看板がある。トンネル周辺には作業員は見当らない。

7年10兆円で実現する計画

事務所は二階建てで一階部分には資材や工具、バイクなどが置かれている。その一端に穴があり、「開口部使用中注意」のプレートが掛けられている。この穴が「斜坑」に通じているのだろうか。二階の事務所に行くのを躊躇していると、作業所で見えた男性とは別の男性が一人、事務所の中から出て階段を降り、僕の目の前に現れた。入口で見かけた、クルマで敷地内へと入っていった人だ。さきほどの作業員のいう「社長」とはこの男性なのだろうか。

白いTシャツに緑の作業ズボン、サンダルばきというでたち。年齢は50歳く

らいだろうか。髪型は白髪交じりのぼさぼさ頭で立川談志を彷彿とさせる。体格は中肉中背、しわ深い顔に細い目が光っている。普段は柔和そうだが、疑いの視線をこちらに向けているため、表情は陰を帯びている。口調には不信任があらわで、不躰に詰問するような感じだ。

「何の用か」「どこから来た」「何を調べているんだ」

男性は強い口調で矢継ぎ早に質問を浴びせてくる。どうも立腹しているようだ。僕はたじろぎながらも努めて誠実に答えることにした。

「すばらしい計画があると聞いて東京から来ました」

質問が終わるのを見計らって、僕の方から「社長」にいくつか質問してみることにした。彼の話しぶりには含みがあり、率直に聞けば答えてくれそうな雰囲気があった。

「作業員の方に社長に話を聞くようにと言われましたが」

「社長ではなく現場を任されているだけだ」

少しむっとしたような表情を浮かべてはいるが、質問に答えるのはまんざらでもなさそうだ。

「ここで行なわれている工事はどのようなものですか」

「日韓トンネルのことは日韓トンネル研究会に聞いてくれたほうがいいんだが。」

ここでは調査坑を掘っている」

日韓トンネルの名が出たので、すこし安心した。やはりここが日韓トンネルの掘削現場らしい。「社長」(ここでは便宜的にこう呼ぶ)によると工事の進捗は以下の通りである。

「工事はやっぱりやらなかつたりしている。今までに全長600メートル、深さ120メートル、傾斜14度。ここがだいたい標高70メートルぐらいだからマイナス50メートルぐらいは、掘ったことになる。ここは調査坑で海底から何メートルの深さな水がしみ出てこないかを調べてい

「ニッポンの穴」紀行



日韓トンネル名護屋調査斜坑。
上部に二基のカメラが見える

る」

つまり600メートル分、斜めに掘り進むのに、120メートル分の垂直の深度があるということだ。スラスラと数字が出てくるということは、「社長」は技術者なのか。続けて言う。

「実際のトンネルはここから10キロ離れたところからになる。鉄道には必要な傾斜度というのがあるから。自動車道路にすると換気の問題があるから無理。鉄道

専用。クルマはシャトル列車に乘せて運ぶことになるだろう」

では実際のトンネルを掘り始めたらどのぐらいで完成する見通しなのだろうか。

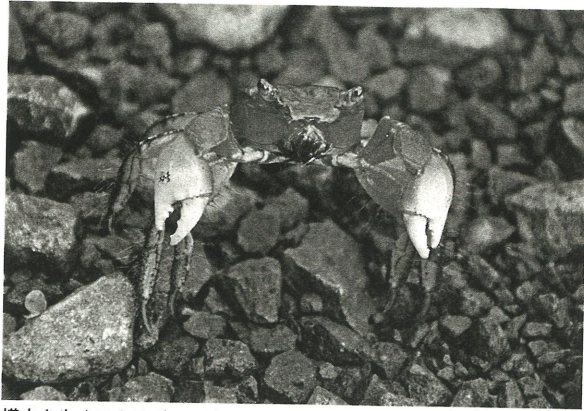
「10年といわれているが、実際に着工したら7年できる。月間500メートルとして年間6キロ。最高で月間1200メートル進む。釜山から対馬の60キロは5年で掘れる。今ならユーロ（トンネル）よ

りも早く掘り進める技術があるから。予算は10兆円。ただし今の国際関係や情勢もある。あんたらも知っているだろうけど、公共事業費は年々上がっている。だけど、トンネルは技術向上のため、90年代初めに比べると費用は70%ぐらいだ」

「社長」は具体的な数字をあげて説明する。相応に自信を持っているようだ。

そもそも10兆円がこの規模の工事として高いのか安いのかもわからない。そんな大金をかけてまで造る意義があるのかもわからない。だけど7年で10兆円という具体的な数字を提示されると、そういうものかと、わからないなりに納得させてしまう説得力が「社長」にはある。

技術的な問題をクリアできたとしても、政治的な問題についてはそううまくいかないのではないか。特に竹島問題についての日韓のあいだの認識の隔たりは埋めがたいものがある。また北朝鮮と韓国との関係をどのように考えているのかも気になる。トンネルによって日韓がつ



構内を歩くアカテガニ。確かにここは海とつながっている

ながっても、北朝鮮が態度を硬化させたままであれば、トンネルの価値はかなり低いものになるからだ。

「竹島の帰属問題については棚上げすればいい。祖国統一とか韓国人で唱えてる人が多いけど、実現すると思ってる人はいないでしょ。あと、イミグレーション

ン（出入国）の問題があるな。日本はいままで空と海しか（外国との経路が）なかったから」

当初、うさんくさい「穴」だと思っていたのだが、存外、現実性がある話に思えてきたから不思議だ。こちらが驚いて興味を示すたびに「社長」の態度も柔和になり、ときおり笑顔混じりに答えるようになる。

「地層の問題とかも調査してくれといわれている。まっすぐ進むルート上の地盤が悪い場合、どの迂回ルートがいいかも調べている。ユーロトンネルに視察にも行っている。夢物語みたいと思うだろうが、実際にできることなんだ」

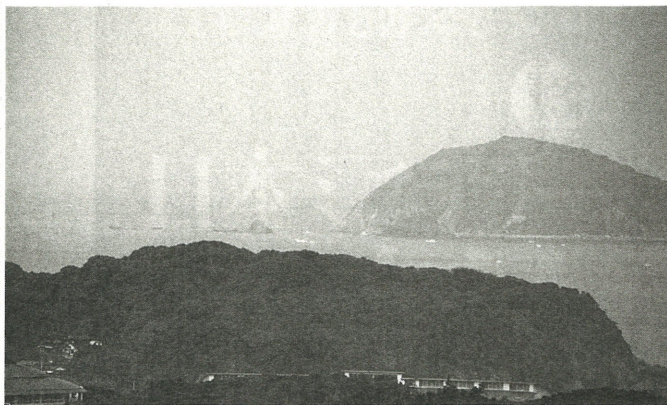
説明をうけた後、丁寧に謝意をあらわし、その場を後にすることにした。「社長」自身はトンネルに相当な思いがあるのだ。当初、「日韓トンネル」というのがあまりに気宇壮大で（そのわりには知られていなくて）珍妙に感じていたのだが、思っていたよりもはるかにまっとう

な気がした。ただ、本当に実現に向かっていくのだろうか。

秀吉朝鮮出兵の地と頓挫の歴史

一度、敷地内に入って話までしたので、多少見て回ってもよからうと思いつ、トンネル近くまで降りた。トンネル脇には工事に関する各種のプレートが掲示されている。「建設業の許可証」「労災保険関係成立表」「緊急時連絡表」「作業主任者一覧表」「有資格者一覧表」「無災害記録表」には「平成18年10月27日～平成20年4月30日 目標時間3450時間」とある。「入坑者一覧表」は名前の書かれた白プレートがかけられている。「入坑時」は各自の名札を白に「出坑時」は各自の名札を赤に「とあるから、ひよっとして中に人がいるのだろうか。線路上にはトロッコ列車が走っているのだ。」「本日の坑内酸素濃度 5月2日9時測定 21パーセント」となっている。4か月も前の数値のままである。工事は現在

「ニッポンの穴」紀行



名護屋城跡から玄界灘を望む。右に見えるのは加部島

ストップしてしまっているらしい。トンネルの入口などそこかしこに監視カメラが置かれているし、作業員や「社長」がすぐそばにいますので、トンネルの中ですぐ勝手に入ることはやめておく。トンネルの穴には通気用なのか、巨大なダクトがネットの端から中に通じている。穴の

中はコンクリートの側壁が見えるだけで、その先はまったくの闇だった。

現場を離れた後、「日韓トンネル」ルートとなる玄界灘を眺めるため、近くの高台にある名護屋城跡へ向かった。名護屋城とは豊臣秀吉が朝鮮侵略（文禄・慶長の役）の出兵基地として16世紀末に建設したもので、当時、大坂城について大きかったという。城の周りには全国の大名の陣屋が100以上も集まっていたが、朝鮮侵略が失敗に終わり秀吉が亡くなると廃城となってしまい、現在、建物は何も残っていない。

駐車場から坂道を歩き、城跡の頂上についている。かつて、ここは秀吉の朝鮮出兵の要塞だった。眼下にはそれぞれの武将の陣屋があったはずだ。玄界灘からは島々が望める。晴れていれば、遠くに対馬が見えるはずだが、どんより曇っているところにあるかわからない。その対馬の北側からは時折肉眼で見渡せる距離に韓

国の釜山がある。この地からは大阪や東京よりも朝鮮半島の方がずっと近いのだ。この地の置かれている位置を僕は肌で感じ取った。

地理的にそう遠くない距離にある朝鮮半島とのあいだにトンネルを造る計画は何も統一教会が最初に始めたわけではない。1930年代に日本政府が「日韓トンネル」を構想し、建設すべく動いていた。戦後のように南北に分断されていなかった朝鮮半島、そして日本の傀儡国だった満州国（現在の中国東北部）や樺太といった当時の日本領のあいだをトンネルでつなげて鉄道で結び、大陸進出の足がかりをつくろうとした。日本は大陸に資源を求め、戦争を遂行しようとしたのだ。日韓トンネルに関しての具体的な動きとして、1938年には予備実施調査が始められているし、1941年には九州や対馬でボーリング調査が実施されている。その後、戦局の悪化により、地質

調査は取りやめられ、計画は頓挫^{とんさ}している。

40年後の1981年、統一教会の文鮮明が「国際ハイウェイ構想」を提唱する。それは日本、朝鮮半島、中国をトンネルや鉄橋で連結し、ゆくゆくは全世界に通じる自由圏ハイウェイを建設しようという、壮大なものだった。

「世界の経済が統合されるにつれ、広範な経済の発展が可能となり、人々は皆豊かな生活を営み、大部分の時間をレジャーに費やすようになるでしょう。(中略)私は、すべての人々が真の生活を楽しむ理想世界が、必ず来るということを確信しています」(国際ハイウェイ建設事業団『日韓トンネルプロジェクト』世界日報社/1993年より)

文鮮明が作り上げようとした「理想世界」、その建設の第一歩がこの日韓トンネルのプロジェクトだったのだ。

1986年、教団は現地法人を作り工事に着手するもその後の進捗は芳しいも

のではなかった。工事開始からすでに20年以上が経過したというのに、まだ調査段階で、600メートルしか掘り進んでいないのだ。いったいどういうことなのだろうか。「社長」が「聞けばいい」と口にした日韓トンネル研究会に、後日、電話で話を聞いてみた。

「当時は統一教会が現地法人を作ってプロジェクトをすすめていました。プロジェクトが長くなるにしたがって興味を失っていったようです。資金難も問題でした。日韓トンネル研究会がNPO法人として認定された2004年よりも前に、教団との関係は清算されています。研究会に教団の人間はいません。資本金でも人材面でも関係がありません」

電話に出た男性は丁寧でフランクな話しぶりで答えてくれた。

「活動資金は寄付で成り立っています。内閣府のHPを見ていただければ、資金の流れを確認していただけます」

統一教会とは関係のない新体制で再ス

タートを切ったというところらしい。大日本帝国政府、統一教会が手がけ頓挫した計画が、三度目の正直でいよいよ実現するのかもしれない。電話での話しぶりに期待が持てるような気がした。しかし事務局の活動体制に話が及ぶと、期待はもろくも崩れ去った。トンネル建設はまだ「絵に描いた餅」の状態であることが薄々わかった。

「みな他の仕事を掛け持ちでやっています。ここには普段誰もいないことが多いんです」

計画がいよいよ本格化するというのであれば準備に追われているはずである。専従の職員がいない事実はまだ何も始動していないということの裏返しといえなくもないからだ。

地理的には近いが、心理的には遠い日本と韓国。両国の間をトンネルでつなげれば、心理的距離はぐっと縮まることだろう。しかし、工事が本格的に着手される兆しは見えない。