No.690 (1/1)

界日報 The Sekai Nippo 1982/8/23

日韓トンネルで相互理解を

日本が世界に貢献する時

佐々保雄氏にインタビュー

世界の国の多くは、国境があっても他国と陸続きである。そのためにお互いの交流が深く、メリットも多い。日本も国際化が叫ばれている今日、なんとか〝島国根性〟から脱却する必要がある。そのための一案として、「日韓トンネル建設構想」がある。そこで、第一人者である佐々保雄氏に、その構想について語ってもらった。

佐々　保雄

発案は戦前の国鉄マン

――今、日韓トンネルを造る仕事をされているそうですが。

そうなんです。九州から壱岐、対馬を通って、韓国に渡るハイウエーですが、その大部分は海底トンネルになります。ハイウエーといっても、海のところはトンネルになり、車は台車で運ばれることになるでしょう。全長が総計百五十キロメートルぐらいになりましょうが、それを高速列車で走れば三十分ぐらいでとどきます。

――それは壮大な計画ですね。どうしてそんな構想を持たれたんですか。

昭和十年代ですが、国鉄に桑原弥寿雄という技師がいましてね、今私が毎月行っている青函トンネルもこの人の発想です。いろいろな型破りの着想を言い出す人でしてね。彼は朝鮮に渡り、中国を横断して、中近東に入り、ヨーロッパに至るアジア横断鉄道、つまり東京発ロンドン着の高速鉄道を考えていました。朝鮮との間はすでに調査も行われていたんです。しかし米国と戦争が始まり、それどころでなくなり、やがて敗戦でしょう。朝鮮は独立して、以来この話は口にする人もいませんでした。しかしつい先年、ゼネコンの大林組のプロジェクトチームが、ユーラシアハイウエーの構想を公にしています。そのPR紙ですが、壱岐までは橋で、対馬にはトンネルで、韓国へは海中トンネルといって、宙づりのチューブで渡る案です。総計費は三兆円と試算しています。ところが昨年、これは韓国側からですが、ソウルで開かれた「科学の統一に関する国際会議」で主催者の文鮮明師が、世界の平和を築く具体的な方法として、「インターナショナル・ハイウエー」を造ろうと提唱し、みんなに感銘を与えています。その時配られたリーフレットを、前の日本山岳会長の西堀栄三郎さんが持ってこられて、「君、青函にも初めから関係したんだから、一つこれもやってみないか」というわけです。それでこの文師の企画を土台として、日本のもつ技術力と経済力をもってすれば、実現は不可能ではないんじゃないかと考えて、乗り出したわけです。

――しかし、人は飛行機で、大量物資は船でとすれば、今さらトンネルとも言えませんが。

しかし、それらは全天候的ではないですね。大地を踏んで方々に自由に行ける道路の発達が、やはり交通の根幹となるでしょうね。

各国の経済に刺激

――それが平和をもたらすというのはどうですかね。

交通の整備で人の往来が盛んになり、付き合いが深くなることは、やはり相互理解をもたらす元でしょうね。年月はかかるでしょうが。ことに韓国に対しては、いわば隣人ですから、心を通じ、仲良くする必要がありますしね。日本人の中にあるいわれのない侮べつ感を取り去るためにも、かの国をよく知る必要もあります。みごとな文化もあり、立派な人物も多い。日本統治の三十六年の償いのためにも、これは私たちの手で仕上げる心構えを持ちたいものです。

――経済的にはどんな効果がありますか。

物資の交流はより盛んになるでしょうね。一時的なデメリットももたらすかもしれませんが、将来韓国のみならず、ハイウエーがのびて大陸に通ずるようになれば、それを動脈として、支線を方々に延ばしていく。それが各国の経済に刺激を与えることになり、地域開発効果としても現れることでしょう。

――ところで、このトンネル計画のために、どんな組織が作られていますか。

今のところ、まだ国のベースで始める段階にはないために、ドーバー海峡の計画と同じように、当分民間の力で研究や調査をはじめているところです。日本の民間には十分にその能力がありますからね。また、時間的にも経済的にもその方が効果的だと思います。最近「国際ハイウエー研究所」というのが設けられています。その中に理念、文化、政治、経済、法律などの諸部門、一方、地形や地質、設計、施工、気象、海象、環境などの小委員会も設けられ、その幾つかはすでに活動を始めています。

問題は経費と時間

――韓国側の方はどうなっていますか。

先月その件で韓国にも行って多くの方々にお会いしてきました。大方は賛成ですが、今の日韓関係ではその時期でないという方もいました。教科書問題の起こる前でしたがね。

――ところでその実現性は、たとえば肝心の資金面の方ではどうなっていますか。

それが問題です。結局は世界のためだから国際的な財団でも出していただくことになるでしょうね。今の国連にその力があるかどうかわかりませんが、たとえば三菱総研の中島さんの唱えておられるグローバル・インフラストラクチャー・ファンド（GIF）のようなものができあがれば、そこからということも考えられます。

また、海上の調査、これは物理探査とか海上試錐とかですが、関係地域にもっか了解をとりつけているところです。あと数年はこの基礎的な調査にかかるでしょうが、それが終わると設計、施工部会の出番です。

――そのトンネルは技術的には可能なんですか。

今日の日本の海洋調査の能力や土木技術の水準をもってすれば、やる気さえあれば、トンネルを掘ることは経費と時間の問題です。青函トンネルの今の技術が風化しないうちにですね。それがこの種の地球的にみたインフラストラクチャーや技術の基礎となるでしょう。

また、建造の過程で飛躍的な技術の進歩をみることでしょう。青函トンネルがそうであったようにね。各国への技術移転へもつながりますし、将来の国際分業体制の手本にもなります。日本の経済力と技術力を単に日本のためだけでなく、世界のために貢献する時が来ていると私は思っています。

それが、日本人そして日本がよい友人として方々の国から親しまれ、好まれる道になるのではないでしょうか。それが遠くて近い道です。

（北海道大学名誉教授）