



## 会長就任挨拶

会長 佐々保雄（北大名誉教授）

佐々で御座います。只今、理事の方々によりまして、日韓トンネル研究会の会長に御推挙頂きました。これは大層な名誉であり、光栄にも存じますが、同時に事の大きさを思いますと、責任の重さを背にズシリと感じて居ります。

単に一介の地質学者に過ぎません私が、ここに立つに至りました経過を顧みますと、ある一夕のことを先ず思い浮かべます。ここに一冊のリーフレットが御座います。題して“International Highway for the Future Peace of the World”、著者は韓国出身の文鮮明師です。私の属して居ります日本山岳会では、毎年の暮れ恒例の年次晩餐会を催して居りますが、その席上、隣に座って居られた前会長の西堀栄三郎博士から、『君、これに目を通して見て下さい。青函トンネルに長く携わって来た君のことだ、一つこれにのり出して見ませんか。平和教授アカデミーの尾脇事務局長にも連絡して置くから』と渡されたのがこの冊子でした。

これは、その年（1981年）の11月、韓国ソウルで開かれた第10回『科学の統一に関する国際会議』の席上で、この会議の創設者である文鮮明師が提唱されたもので、宗教的な見地から、世界の平和を念願とし、その達成の手段の一つとして、世界をハイウェイで結ぼうと言うものです。この地上の路によって人々は往来を繁くし、相互の理解を深め、それによって、人々の間に平和を齎そうと言う、理想に燃えた、壮大な計画です。その具体的な第一歩として、日本と韓国との間にハイウェイトンネルを造ってはと、その画までが描かれております。

私は、宗教的な立場は異なりますが、その理想とする所に共感を覚えますと共に、私が多年にわたり微力ながらお手伝いして来た青函トンネルの地質調査の経験が、これに多少でも御役に立て得るならばと、この計画に著しい興味を抱くに至り

ました。

こうして、山登りを通じての友人、青函トンネル、ソウルでの会議、この3つが見えない線によって結ばれて、私は今ここに立って居ります。不思議な御縁と言うべきでありましょう。

しかし、この日本と韓国との間をトンネルで結ぼうと言う計画は、今回が初めてではありません。既に古く、昭和10年代に、国鉄の鉄道監察官、湯本昇と言う方が、ベルリンに派遣されて、滞在中に日本をふり返って、既に、アジア横断鉄道の必要性を感じ——当時ドイツでそうした計画のあったのに刺激されてかも知れませんが——帰国後、『中央アジア横断鉄道建設論』を昭和14（1939）年に東亜交通社から出版して居られます。東京ベルリン間に、当時のことですから、鉄道ですが、それを通そうと言う案です。副題として、『世界平和への大道』とあります。また同時に、国鉄内に『中央アジア横断鉄道研究会』が設けられ、その会員の中に後に『青函トンネル』の生みの親となった、国鉄の技師桑原弥寿雄氏の名も見えます。当時の試算で約12億円だったと聞いて居ります。

私は、この日韓トンネルの話を、この桑原さんから、戦後聞いて居ります。彼は国鉄の建設局にあって、鉄道の路線選定などを主としてやって居られました。仇名を『ホラ弥寿』（桑原弥寿雄）、国鉄の三ボラ『ホラ寛（渡辺寛）、ホラ弥寿、ホラ次郎（立花次郎）』という大風呂敷をひろげて、人を煙に巻く三名物男の一人でしたが、青函トンネルもこのシベリア横断鉄道の支線、環日本海鉄道のほんの一部に過ぎない訳です。その青函トンネルもつい先日、そのパイロットトンネルが貫通しましたが、その最後のハッパの響音を聞きつつ、私はこれに関係した何人かの、友人たちの顔を思い浮かべたことでした。桑原さんもその一人でした。

この青函トンネルの着工は戦後でしたが、日韓

の方は既に、昭和15年に調査に入って居りました。対馬などの地質調査を始め、九州の呼子から杵岐までの地震探査も行われ、ボーリングも試みられました。しかし先の太平洋戦争によって中止になり、戦争後は韓国の独立によって、この計画も挫折してしまいました。

しかし、その火種は、消えていた訳ではありません。昭和55年に大林組ではその機関誌の7号『道』に、ユーラシア・ドライブウェイの構想を公表し、東京とロンドンを結ぶ画を描いて居られます。その中で、特に技術的な難所は日韓の間だとされ、九州から杵岐迄の30kmは橋梁、対馬迄の50kmはトンネル、韓国迄の50km余は水中トンネルと、極めてアンビシャスな設計を立てて居られます。

こうした今日の日本が持つ技術的な能力、例えば青函トンネルで示した実績に、文師の思想的理念を土台とし、韓日両国民がその気になり、相協力すれば、この日韓トンネルは、実行は不可能ではないと考えるに至りました。

そこで、昨年1月に平和教授アカデミーの主催で、先ず青函トンネルの調査に携わった方達を中心に集まりを開きました。皆、『日韓トンネル』だとして疑心暗鬼、眉唾で寄り合いましたが、先ずトンネルを通せるものかどうか、そこがどんな地形で、どんな岩石から出来ているかなどを調べて見ようと言うことになりました。地形地質委員会が結成された訳です。既存のあらゆる文献資料が蒐められ、また関係陸上部や海底の一部の予察的地質調査や、ボーリングなども行われました。

一方、この計画にはどんな意義があるのか、どんな効果があるのか、どう作業を進めていくか、などを考える総括委員会が、松下正寿先生の下で結成され、また佐々木忠義先生の下ではこの計画における環境問題を扱う委員会が招集されました。

こうして、一年ほど作業を推し進めて参ります

うち、この問題は思った以上はるかに大きく、今までの有志でやっていただけでは、手に余ることだと考えるようになりました。これは国際間の問題でもあるから、日本の衆知を集めて、とりかからねばと言うことで、更めてこの度、『日韓トンネル研究会』とし、新たな発足をすることになった次第であります。

元来ならこうした試みは、国と国との間でのこともあり、政府でとり上げてやるべきことかも知れません。しかし、そうした発想のあるやも聞きませんし、またその動き出すのを待っていては、いつのことか判りません。一つこれは民間主導型、即ち英仏間のドーバー海峡トンネル計画で行われて来た様式で行うかと言うことになりました。これは前世紀の初葉に始まった計画ですが、調査・立案・試掘すべて民間がやって来て居ります。これが政府間の問題になると、軍部や時の経済状態などに支配されて、話がいく度もつぶれて居ります。さて、先ずこの会はどのような組織で運営して参るかについて申し上げます。これは日韓トンネルに関心を持たれている方なら、どなたでも会員になれます。その中から今の所、特に関心を強く持っておいでの方々によっていくつかの部会が構成されることとなります。皆さんそれぞれの専門分野に応じて、このトンネルの理念・経済・文化・政治と言った問題を考える部会、トンネルの通る部分の地形、地質、水文の調査に関する部会、どこに路線を設け、どんな設計で工事を進めるかを考える部会、このトンネルの環境問題を研究する部会などの4部会に分かれて、研究や調査を進めます。

またその部会は更に必要であれば、いくつかの小委員会を設けて作業いたすこととなります。また部会委員中からは理事が選ばれ、その中から更に会長、副会長を立てて会を運営することとなります。

また会の運営経費及び部会からの申請や発注による調査経費などは、一般会員及び賛助会員による会費と、この計画を実務的に推進しようと言う国際ハイウェイ建設事業団からの寄附によってまかなわれることになりました。

このトンネルの為の調査は昨年からはじめましたが、今年を含めて3年位の間に、徹底的に基本的な地形地質調査を進めて、どこを通せるか、どんな設計で、どんな工法でやれるかの方針が立てられるようにしたいと考えて居ります。こうして路線の候補地が決まり、更に詳細な調査を経て、工事にとりかかることとなります。同様な過程は韓国でも、まだ未組織ですが、やがて日本と対応して組織され推進されることになりましょう。

こうして調査や研究が進み、一般の方々の理解と協力を得てトンネル建設の下地が出来た、ある適切な時点で、政府に所見を具申し、これを両国間の実際問題として採り上げ、着工に移すと言うことにしたいと考えて居ります。その日の早いことを期待して、本会は、その使命を着実に果して参りたいと存じます。

このようなトンネルは、技術的に見てどうかと申しますと、何分にも長い。一部は橋にするにしても世界に類のない長大なものとなり、多くの困難があることは言う迄ありません。今の日本には青函トンネルや、本四連絡橋を仕上げつつある技術がありますが、それをもってしてもなお難しい問題があり、仕事が進むにつれて一層難問が次々と現われて来るに違いありません。しかし、青函トンネルでそうであったように、これらを克服する知識と技術が、その都度生まれてくることでしょう。むしろ青函を遙かに越えた新技術が次々と現われて来るに違いないと期待しております。

さて、その工事に要する経費は一体どの位になるのでしょうか。設計も工法も決まって居りません

ので、実の所何とも申し上げられませんが、ほんの目安で考えて見ますと、青函トンネルでは今の所大づかみに1km100億、1m100万円とか言うことですから、日韓の場合、長さ5倍として、ざっと2兆5千億円ぐらいかかることとなります。因みに大林組の試算によりますと一部橋梁にして約3兆円と言うことでもあります。

しかし、このような高い経費を費やしてまで、トンネルを築くことに抵抗を覚える方も多に違いありません。今、交通機関としては飛行機があります。例えば、韓国ソウルにも3時間足らずで行けます。また大量の貨物は、船で安く運べます。しかし、これらは全天候的ではありませんし、また飛行機も庶民の足とまではなかなか参りませんし、点と点を結ぶにすぎず、飛行場をどこにでも作るという風には行きません。どこ迄でも大地に足をつけて行けるのは、やはり道であります。途中好きな所に留まり、ユックリし、廻り道も出来ます。人々はこれを使って、往来が頻繁になります。交通が繁くなり、互いに知り合う機会がふえて、やがて相互の理解が深まります。これこそ、国と国、人と人の和を齎す源です。心の交わりのない所に友情も生まれません。

人はそれでよいとして、これを利用して運ぶ、貨物、産物が一体あるかどうか、これも問題であります。隣国であり、互いに容易に融通し合えるものもあるでしょうし、これによって、新たに産業が振興されることもあり得ましょう。それら人と物の交流が、建造費や完成後の保持などどのように見合うか、果してどれだけ効果を、両国に齎すかは、これから十分に検討すべき問題であることは言うまでもありません。

一方、このトンネルが軍事用に悪用される恐れがないかと懸念される方も居られるかもしれませんが、トンネルは爆破し、封鎖してしまえば一巻の終りで、軍の輸送に使われることはない

でしょうし、また、日韓の間には戦争などは将来とも起り得ないと信じて居ります。また周辺の国々との戦いもあってはならないことです。

道が出来たからと言って、平和が来ると言うのは余りに甘い考えだと言えます。だからと言って、何もせずには何も起らずで、むしろ疎外を齎らすことになりましょう。特に韓国との間には36年間の支配するもの、支配されるもの、と言う関係だった歴史があります。この心の傷は深く、容易に癒し難いものがあります。それを僅かずつでも直し、互いに近づく為にこの道がある訳です。

このような国際ハイウェイは、何れも先ず太い背骨があり、それから派生し各地に至る動脈があつて、その使命は全うされます。今これを世界的に眺めると、米大陸を南北に通ずるパンアメリカンハイウェイ、ヨーロッパ各国にわたるヨーロッパハイウェイ、アフリカを横断するアフリカンハイウェイ、中近東からインドを廻り、インドネシアに至るアジアハイウェイと、地球上は今やハイウェイのネットで囲まれようとして居ります。これを地図上に描いて見ますと、大きなブランクになっているのが、アジア大陸です。これを埋めて、赤線を入れようと言うのがこのユーラシアハイウェイです。その入口を果すのがこの日韓トンネルで、正にこの平和大道の玄関と申せましょう。

一方、世界には経済国と言いますか、政治圏と言いますか、地方毎にブロック化して居るのが現状であります。ヨーロッパにECあり(10ヶ国、1965年より)、中近東にOPECあり(5ヶ国、1960年)、アメリカにOASあり(28ヶ国、1948年)、東南アジアにASEANあり(6ヶ国、1967年)、共産圏にCOMECONあり(10ヶ国、1949年)、こうして見ますと、無いのは東アジアです。中国、韓国、台湾、日本、フィリピンなどは十分にアジア共同体 EAST ASIA COMMUNITY (EAC)

として、互いに助け合い、有無相通じ、互いに文化や経済の向上を図ることが出来ることになりましょう。

これからは隣国の人民の幸福と平和なくして、自国のみの幸福も平和もあり得ません。そのEACを結び合う第一歩たり得るのが、この日韓トンネルの役割だと考えます。

このようなブロックが更に互いに結び合つて、大きな輪をつくるところに、平和が近づいて来るでしょう。その土台となる交流の手段ハイウェイは、単に経済上の採算では計り知れぬ、意識上のメリットを齎すものと考えます。世界のどこかで無益に血を流す戦争の為のエネルギーのほんの一部をさけば、このようなハイウェイは各地に立ちどころに出来るのではないのでしょうか。こうして、共通の目標・平和の為に協力し、友情を得、互いに信頼を抱き合うところに、平和の道が拓けて来ることでしょう。

今や自国の国益のみを望む時は過ぎ去ろうとして居ります。自国中心の考えから、汎世界的な考えと脱却せずして、自国の繁栄はあり得なくなりました。今の日本を見る世界の眼の冷たさを考えますと、日本はその経済力や、技術力を、世界の為に奉仕せねばならぬ時は今だと考えます。それによって、世界から親しまれ敬愛される国民になれることでしょう。他国の信頼と好意こそ、国の最大の財産だと言えます。

この使命感と創造性と論理に裏づけられて、私達はこの日韓トンネルの研究を進めたいと考えて居ります。それが日本の21世紀への最も大きな遺産となると信じます。私自身もこうした決意と勇気をもってこれに立ち向かいたい所存で御座います。