



巻頭言

大塚 茂

当会副会長

太平洋経済協力会議日本委員会委員、弁理士

人間は本来、大地に足をつけて陸続きの道を安全に旅する喜びを本能的に享受しているものようである。旧暦2月末の引き潮時には、韓国本土が南東海上にある珍島群のモ島(茅島)と陸続きになる。その時機を見計らって多くの観光客が地続きになった島まで大挙して渡る行事が現地を訪れる観光客の間でも名物になっている。西に目を向けると、孤島に建つフランスのモンサンミッシェル修道院も観光の名所、引き潮のとき陸続きになるので、大勢の観光客が本土のモンサンミッシェル地区から島まで歩いて渡って平和と幸福を祈念して修道院へお参りする。

日本と韓国とに間に海底トンネルを掘って両国の間を陸続きにする巨大プロジェクトは、20世紀初頭両国にとって不幸な歴史の一ページが綴られた時代もあったが、長い目で見ると平和と友好関係に結ばれてきた両国を陸続きにして、北東アジア地域の劇的な経済発展の気運を背景に、地域内において相互の観光振興や、効率的な物流ルートの確保に役立させようとする、いわば地続きの上を渡る人間本来の喜びに結び付けられる、一大快挙ではないかと思うのである。

日韓トンネル研究会は、4分の1世紀に渡り、周辺地域の平和、安全への貢献、経済発展の推進、東北アジアやロシアにまたがる広域物流の円滑化を基本理念として、日韓トンネルの技術的フィジビリティ・スタディに大きな功績を積み重ねてきた。日韓トンネル建設事業というマクロエンジニアリングを成功させるためには、北朝鮮の協力、対馬海峡の本格的海底調査など、政治的、技術的問題をはじめとして、数兆円を越す巨額な建設資金の調達など、解決すべき課題が数多く残されているが、古代のシルクロードが東西交易路として長安、天山山脈を行く「オアシスの道」やモンゴル高原、黒海をよぎる「草原の道」として平和と交易の発展に貢献したように、21世紀の東西物流の要路の基点として日韓海底トンネルを建設することの重要性は万代不易であろう。

日韓トンネル建設事業は、これまで主として日本側の主導で調査研究が進められてきたが、最近になって喜ばしい国際的な動きが表面化した。韓国は、(社)韓日海底トンネル研究院が当研究会と提携して調査研究事業に乗り出し、韓国国会議員の主催で韓日海底トンネルセミナーがソウルで開催され、両国をまたがる海底トンネルをアジア・トンネル、オリエント・トンネルとして位置づけ、中国などを含む広域物流発展の拠点とすべきであるとの意見が表明された。また中国の要人が訪日して、中国が日韓トンネル事業に参画することに興味があり、この巨大建設事業を国連プロジェクトとして取り上げ、地域の平和と発展に役立たせるのも一案であり、中国は支援を惜しまないと言明した。

長年当研究会が取り組んできた日韓トンネル建設構想が、北東アジアの主要3ヵ国間で共通の関心事たるアジア海底トンネル建設事業として注目され始め、多数国間の協力の枠内で具体的な技術的調査研究が進み、路線の決定、事業運営体制の将来構図、建設費調達の方策などにつき、より一歩前進した成果を挙げ、もって世界平和と共存に寄与する21世紀の国際的大事業として脚光を浴びることを望んでやまない。