

深く掘る

日本と韓国を結ぶ世界最長の海底トンネルは ムーニーによって建設されるのか？

文：ケンジ・ホール

イラスト：エイコ・オジャーラ

佐藤博文氏にとって世界平和は絵に描いた餅ではない。日本と韓国を結ぶ海底トンネルによってどのような結果が生み出されるかを彼は知っている。精巧な高速道路の素晴らしい青写真が壁に掛けられた東京のオフィスで「国境を越えたインフラによって戦争の可能性が終息する」と佐藤氏は語った。「これは恒久平和をもたらさうし、国家間の国境や壁は無意味なものになっていく」

これは日本の国会議員らとの会合で佐藤氏が使う決まり文句である。国際ハイウェイ財団（IHF）の理事長として佐藤氏は日本政府に対し、日本の南西にある九州の唐津から韓半島の南東端にある釜山を結ぶトンネルには投資価値があるということを何年にもわたって語ってきた。

250kmという長さは海底トンネルとしては世界最長のものであり、日本の青函トンネル（本州と北海道を結ぶ鉄道トンネル）の4倍、英仏海峡トンネルの5倍の長さとなる。国際ハイウェイ財団の試算によれば、工期は最低15年、費用は約10兆円（860億ユーロ）だが、工事遅延の可能性や対馬海峡西水道の軟弱層を掘削する上での多くの技術的課題についてはこの試算においては考慮に入れていない。そもそもこのプロジェクトは果たして実現可能であろうか？国際ハイウェイ財団が30年以上に渡って政治家たちに働きかけてきたにも関わらず進展は遅々としている。

しかし佐藤氏は挫折感を味わってもそれを見せない。国際ハイウェイ財団は統一教会（現：世界平和統一家庭連合）の創始者である故文鮮明師の意向、神の召命に忠えていくのだと佐藤氏は説明する。文氏は1981年に国際ハイウェイおよび日韓トンネルを提唱した。東京に住む家族が車に乗ってロンドンまで行くことを文氏は思い描いた。そして5か月後に国際ハイウェイ財団（旧国際ハイウェイ事業団）が設立された。

今日、世界平和家庭連合が国際ハイウェイのプロジェクトに資金援助をしている。元は道路トンネルとして計画されていたものから今はユーロトンネルや日本の新幹線を手本とする鉄道トンネルに発展しており、国際ハイウェイ財団が設立されて以降、計画策定や海底調査、そして九州や対馬や壱岐の用地買収にすでに120億円（1億300万ユーロ）を使っている。

国際ハイウェイ財団がその理想実現に対して幅広い支援をいかにして得られるかは不透明だが、度々争ってきた日本と韓国が高次の連結に合意することは恐らくより困難だろう。しかし両国はその構想を考慮している。2009年当時、韓国の李明博大統領はその実現可能性の研究を命じた。そして日本政府の諮問機関は、東京とソウルとの共同関係構築プロジェクトの一つとして日韓トンネルを取り上げた。昨年には釜山市長がそのプロジェクトの再調査予算として2億ウォン（16万5千ユーロ）を計上したと伝えられる。

国際ハイウェイ財団は東京やソウルで支援を求めながら建設に資金を投入し続けている。「経済人は採算がとれなければ手を引く。政治家は反対を受ければ計画をやめる。しかし我々は長期的な観点をもっている。喜んで夢を追いかける誰かがいなければならぬ。」と佐藤氏は語る。