

昨年一〇月にロシアの外国投資・経済協力担当のドミトリエフ大統領特別代表がロシアの東端のチュクチ半島とアメリカの西端のスワード半島の中間のベーリング海峡に海底トンネルを建設する構想を提案した。名称を「プーチン・トランプ・トンネル」とし、両国の友好と団結の象徴となるという意義を強調し、トランプ大統領も賛意を表明している。

この海底トンネル構想は今回が最初の登場ではなく、帝政ロシア時代の一九〇五年に皇帝ニコライ二世が計画を承認して「アラスカ・シベリア横断鉄道会社」が設立されて予備調査が実施されて以後、レーニン、スターリン、ブレジネフの時代にも構想が検討されたが、ソビエト連邦の崩壊や金融危機で進展しなかった。

現在、使用されている海底トンネルの距離は津軽海峡の海底を通過する「青函トンネル（五四キロ）」が一位、イギリスとフランスの中間のドーバー海峡を連絡する「英仏海峡トンネル（三八キロ）」が二位であるから、約一一二キロになる「プーチン・トランプ・トンネル」は目立ちたがりの二人の首脳にとっては格好の目標となる。

これ以外に日本周辺には九州の唐津と韓国の釜山を対馬経由で連絡する「日韓トンネル（二三〇キロ）」、北海道宗谷岬と樺太を連絡する「宗谷海峡トンネル（四三キロ）」、樺太とロシアを連絡する「間宮海峡トンネル（一〇キロ）」が構想され、これらが実現すれば日本はユーラシア大陸や北米大陸と新規の関係を構築することになる。

このような陸路の移動は空路に比較すれば時間がかかるようであるが、実際に建設の計画が検討されている高速鉄道が敷設されれば空路と大差のない時間で往来が可能になるし、さらに重要な特徴は空路に比較して運行頻度が大幅に増加できるので輸送できる人間や物資は桁違いに増大し、費用が大幅に安価になることである。

ここまで紹介した輸送技術の革新が検討すべき課題は情報社会の進展が人間の活動にもたらす影響である。現在では大容量通信網が世界全体に整備され、映像を駆使して情報交換することも可能になっているし、通信料金も初期と比較すれば桁違いに安価になっているが、それでも人間の対面が重要とされるからである。

その検討の素材となる一例がトルコのイスタンブールでヨーロッパ大陸とアジア大陸を隔離していたボスポラス海峡の海底を横断するマルマイトンネルである。一九世紀から提唱されていたが、一九九七年に再度提唱され、古代遺跡の存在により開通が延期されたものの二〇一三年に利用が開始され、両岸の関係を激変させた。

トンネルは交流のなかった地域を親密な関係にするなどの効果があるが、川端康成の『雪国』の冒頭の名文「国境の長いトンネルを抜けると雪国であった」が象徴するように、トンネルには異質の社会を遭遇させ化学反応を発生させる役割がある。そのような視点から世界規模の長大トンネルの効果を理解することも重要である。

トンネル掘削技術の進歩とともに、冒頭に紹介したベーリング海峡横断トンネルを筆頭に、これまで構想はあったものの実現できなかった長大トンネルが次々と実現していく時代が到来している。それらもたらす効果によって、複雑な国際関係にどのような化学反応を発生させるかはトンネル技術大国・日本が真剣に検討する課題である。