

## 日韓トンネルの意義と評価

特定産業信用基金理事 大塚 茂

### 文明交流の交通路

人類の文明が始めて開花したのは、ナイル川やチグリス、ユーフラテス川の氾濫と戦いながら、天文学や数学を生み、農耕による生活の安定を得て、次第に都市国家として発展していった過程においてであった。インダス文明は、東と西の出会いの文明とされ、アッカードのサルゴン時代には、インダス河口とメソポタミアとの間に活発な文化的交流が行なわれたらしいとされている。黄河文明は、その流域の広さからナイル文明やチグリス、ユーフラテス文明発生の事情とはいささか異なるという説もあるが、黄河系の小河川の治水がいわゆる黄河文明のよすがになったことは間違いない。

古代における文明の交流は、河川を通じ、あるいは商業路を通じ、部族移動、戦争による掠奪や商品の交易などによって、広範囲にわたって行われたが、それは東から西へ、西から東へとユーラシア大陸を横断して次第に活発になっていった。

文明の交流が都市国家の繁栄を招き、ますます交通路の重要性が認識されることになったが、エジプトやメソポタミアの都市の主要道路は、すでに平らな石板で舗装されていた。ヒッタイト人の首都ハットウシャシャには紀元前1200年に行列用道路が設けられ、アッシリアのアッシュルやバビロンの道路とならんと有名である。ペルシャの壮大な道路網は、スサ、ペルセポリス、エクバタナの宮殿に通じており、サルディスからスサまでの2600キロの道路は、軍隊の10倍の速さで使者が走りまわったといふ。有名なローマ、プリンティシ間260キロのアッピヤ街道もローマ文化繁栄の象徴であり、道路を制するものは、世界を制したのである。古代における商品の価格は、その生産地から100マイル遠ざかるごとに倍加したといわれるが、距離という制約条件を克服するのに道路の整備がいかに重要な意味をもっていたかが容易にうかがわれるであろう。

文明には永遠の境界などありえない。古代にお

いては、道路や河川という伝達手段によって、アラビアの辺境から起ったメソポタミア文明は、西へ東へ広められ、幅広い文化地域へ普及されていった。そして黄河の広い流域に起った中国の古代文明も西欧文明圏に多くの貢献をしてきた。絹のような原料ばかりでなく、火薬、製紙、印刷術、航海術、鉄の铸造など文明の東から西への伝達が活発に行なわれた。シルクロードとして名高い東西の交流ルートが輝かしい歴史的な橋渡しをなしとげたのである。

東から渡來した文明は、ギリシャ、ローマで開花し、これを伝承したヨーロッパ文明は、引き続きビザンツ帝国、回教国、ペルシャなどとの交流を通じて、大きな成長を遂げ世界をリードすることになった。ヨーロッパ文化や文明の隆盛のかげには、キリスト教を支えてきた精神文化や宣教師の果した文明交流への功績は高く評価されねばならないが、海路陸路を通じて、伝達のてがしつかり確保されていたことを忘れてはならない。

ヨーロッパ文明の評価を決定的にした産業革命も蒸気機関車によって代表されるように、交通手段が新しい文明の原動力となった。アメリカの広大な土地と豊富な資源利用が陸路、水路の開拓によって可能になり、アメリカ文明の夜明けを告げるとき、そこに渡ったヨーロッパ文明は次第に生氣を欠くことになる。オスワルド・シュペングラーの予見したように文明の代謝が大西洋を超えてひき起されたのだ。古い文明社会が、そこに蓄積された経験やその他の古い情報と、若者の活力や創造力によって組み立てられる新しい情報を、新しい文明社会へ伝達していく過程で、それに係る伝達手段が、あたかも人体の血液のように、いかに重要な働きをしてきたか十分認識する必要があろう。

アッピヤ街道とならんと有名なローマのフラミニア街道のフルロ峠のペトラベルトウサは、最古のトンネルの一つで、紀元78年に建設された40メートル余りのものであるが、ローマの権威を四

海に伝えるために計画されたフラミニヤ街道やカツシヤ街道建設の前に立ちはだかる岩山も、燃えたぎるローマ文明社会興隆への情熱をはばむことはできなかったのである。ちなみにペトラペルトウサとは、突き抜かれた岩という意味で、ローマ文明伝達のエネルギーの強さを象徴しているかのようである。

メイフラワ号で始めてアメリカ大陸に渡ったヨーロッパ文明の種子は、新しさを求めるピューリタンニズムやフロンティヤ精神に支えられ、アメリカ文明やパックスアメリカとして開花したが、これを可能ならしめたアメリカの鉄道や自動車文明があったことを忘れてはならない。

第2次世界大戦後のアメリカは、優勢な海軍力で海を征し、航空宇宙産業は、地球を独占し、自動車文明は、世界市場を席巻した。アメリカの優位は、ソ連の強化した軍事力や巧みな社会主义のキャンペーンレトリックの前に今や搖るぎかけている。コンピューターという新しい文化交流、情報伝達手段とてもパックスアメリカを下支えするほど長期にわたってその独占を許されなかった。

シュペングラーの指摘しているように、ローマの都市の巨大化や成熟社会の衰退の過程がヨーロッパの没落を暗示したように、アメリカの成熟文明が、より若々しい日本やアジア環太平洋諸国の繁栄しつづける地域経済に象徴される東方の文明にとってかわられようとしている。東方文明の優位性を担保するものは、果してなにか。自動車を専用船で、原油を大型タンカーで運んだ輸送手段の発想転換や、エレクトロニクスを航空機で販路拡大した先見性にあるのであろう。日本の経済的優位性は、コンペアーラインという仕掛け品転送手段とシルクロードにたとえられるべきエレクトロニクスロードの確保によって確立されたと見れば、今日でも道路を制するものは、世界を制するのである。

### 新しい平和のかけ橋

文明の盛衰は、有機体のごとく、誕生、成長、成熟、衰退の過程をへる、無常の公理とみなされた。異文化、異文明の接触と交流を通して、それら文明は模倣によって向上し、ついには古い文明が衰退する。古代文明は、自然との戦い、異民族間

の抗争、商品の交易、宗教の宣布によって、発展し、衰退する歴史をくり返してきた。十字軍の聖地奪回の企てが、ビザンツ帝国の築きあげた東方文明を西方に伝えるのに大いに貢献したことは事実であるが、戦費の損失にくらべれば、交易による文明伝達のコストははなはだしく割安であったろう。戦勝国が敗戦国の技術者を戦利品として強制的に連れ帰ったような古代や中世のケースも、第二次大戦までその例を絶たなかったが、米ソの二大核軍備国との間における技術移転阻止の動きは、技術の向上に伴ないはね上る軍備費の負担増大とともに、これら軍事大国の経済力を極度に圧迫していったようである。技術に永遠の国境はありえないから、技術移転の流れに棹さすような動きは、文明の衰退の兆候と見るほかはない。

二十世紀の終りに近づいて、歴史の流れに逆行するような動きがしきりであるが、ロック経済、貿易摩擦、保護主義の台頭、情報や知的生産物の独占など、公正な競争というよりは、むしろ経済戦争にたとえるべき混乱期に入ったと見られるような局面も少なくない。

文明交流の道をとざして、有機的進展の過程を凍結しようとしている旧体制に対して、日本の唱えるビジョンは、その躍進する経済力と文明の責任ある伝達者たらんとする意欲に支えられて、新たな道標を掲げようとしている。日本は、自由競争、平和主義、自由民主制度の確立をモットーに強力に世界に働きかけてきた。21世紀が日本の世紀になり、日本がナンバーワンの座を確保するかどうかの論議は別として、日本の目指しているものは、広域経済圏の構築である。環太平洋経済協力機構設立の構想には余すところなく、このような日本の理念と意志が表明されている。

日本がアメリカ文明の次に来るべき文明の担い手になるとか、21世紀を日本の世紀にするとかというおごりをいましめ、外界への道を閉そうとする世界的な傾向に対抗し、新しい文明の流れにそった地域間、国際間のかけ橋を作ろうとする経済理念を、平和を恒久的なものにしようとする崇高な政治理念と連結させ、新しい世紀に対処しようとする心がまえが謙虚に求められなければならない。

自由経済や開放市場主義などのグローバリズム

を掲げたアジア太平洋経済協力構想は、環太平洋地域を経済協力という強力なかけ橋で連結しうるような新たな文明の模索と受けとられてよい。日本は、この構想に真面目に取り組み、その経済力に見合ったほどほどの協力を惜んではならない。

東から西へと移転を続ける人類文明の流れを円滑に促進させるためには、その歴史が如実に物語っているように、われわれの力で新しい文明交流のための輸送手段を創造し、考案しなければならない。とりわけ交通手段が特定の地域的な文化所産を、より広い文化地域に普及させるため大いに貢献してきた過去の歴史に着目して、21世紀に向って、かつて東西文明のかけ橋の役を果したシルクロードにかわるべき新しい平和のかけ橋を構築し、交通手段を建設するため、雄大な理念をかかげ、信頼性のある技術とノウハウも求めなければならない。

### 新しいシルクロードの建設と

#### 日韓トンネルの意義

日本経済の成長力がアメリカを凌ぎ、あるいはアメリカ文明が退潮し、日本が世界の文明社会をリードするというシナリオは、近年しばしば話題にのぼる筋書きではあるが、アメリカとともに集団的に明日の自由社会を背負って立たなければならない日本の責任は重大であって、なんらかの分野でアメリカの肩代りをせまられることになるであろう。アメリカ経済は、その生産性の伸び率低下に象徴されるように、地盤沈下が取沙汰されてから久しいが、時代とともにアメリカの競争力がある種の産業分野で日本に対し劣勢になり、対日貿易赤字がその輸出総額の10%になんなんとすれば、アメリカ文明が日本を中心とする東方文明にとってかわられるとする見方も故なしとしたい。

日本の経済成長政策成功の例は、アジアとりわけアジアNICSに大きな刺激材料となった。それら諸国の高い成長率とエレクトロニクスを頂点とする産業構造の近代化は、今後永続する成長路線を保証するものとして、アジア太平洋時代の到来を約束した。日本の成長パターンを追って、韓国の経済発展は輝かしい成果をあげている。北朝鮮との軍事対立による国防費の負担や400億ドル以上

にのぼる対外借款は、韓国経済の重荷となつてゐるが、1983年における経済成長率は8.7%を記録し、アジア諸国においてトップの高成長国となっている。

米ソは、巨大国家化し、軍事対立による国防費の重圧や、遠心力として作用する個人主義価値観、一党独裁の時代錯誤的価値観がそれぞれの陣営にはびこり、ローマが亡びたように、両国体制は、衰退の一途をたどっていると見る学者もいる。

ソ連、アメリカをはじめとして世界12カ国の国防費は、5005億ドル(1981)に達した。この額は、第2次世界大戦に投じたアメリカの戦費の時価換算額に程近い莫大なものである。かつて提唱された世界公共投資基金の所要額は5000億ドルであったが、平和共存が実現するとすれば、この所要額は、基金提案者の主張するごとく、軍費の一部で賄える額であり、景気対策上も建設的かつ効果的である。

戦後40年間にわたって、もっぱら平和と安定のうえに経済繁栄を遂げてきた日本としては、新しい文明の担い手として、あるいは東西対決の調停者として、新たなシルクロード建設に挺身しなければなるまい。新たなシルクロードは、日本と韓国を結び、さらに中国とソ連を通じて、北東アジアの平和街道としなければならない。

この新しい文明の交通路は、絹や半導体を運ぶ単なる商業道路であってはならない。平和をモットーとする21世紀文明の交流のルートであるからパックス(平和)街道と名付けるべきかもしれない。それは一方通行路でなく互恵的な国際路線でなければならない。絶え間ない核戦争の脅威の前に、美しい青い星が永遠に消滅してしまわないよう、このかけがえない地球の大地に、永遠の平和を求める人々がどっかと両足をおろして進めるように、来るべき世紀のパックス街道の建設には、われわれ新しい文明を担うべきアジア人が情熱を傾けねばならないのだ。米ソの時代の後をうけて、日韓の時代が来るかもしれない。狭い国土に貧弱な資源と恵まれない風土条件は、メソポタミアやエジプトの民にチグリス・ユーフラテス川やナイル川の氾濫が苛酷な試練を課してきたように、日本人や韓国人を不斷の危機感にさらし続けてきた。だからこそ日本人のたゆまざる集団的勤勉性が農

耕民族の特性として身についたのであり、今日の経済的発展の基礎になったのである。この風土環境には、韓国人も同様の辛酸をなめてきた。だからこそ韓国人もその伝統的な勤勉さと合理的な成長志向によって、漢江の奇跡を永続的なものにするポテンシャルを示した。

日韓両国の文化的なつながりは、ドルメン、佛教、陶器の文化を共有する以上に親密であった。現代における文明交流のスピードは、情報社会の時代にふさわしく、きわめて急である。近代史における不幸な日韓両国間の一時代が、両国文化交流になお深いわだかまりを残しているが、アジア太平洋の時代における両国の域内指導性発揮の要請は高まるばかりであり、とくに韓国の南北間の調停者としての使命と地位は確固たるものとなつた。

東アジアにおけるパックス街道の建設は、このように緊密な経済、政治、文化関係再興を必安とする両国間を結ぶことで発足しなければならない。日韓間にこのパックス街道の起工プロジェクトとしてトンネル建設の構想があるのは、以上述べてきたところからも、きわめて崇高な理想と現実性をかね備えた卓見であることが容易に理解できるであろう。これこそ新しいアジア文明西進の出発点となるものであると確信する。

宇宙衛星や航空機の時代に、コストのかさむ国際道路やトンネルの建設など時代逆行との批判もあるであろう。しかし航路や水路のような無形なものでなく、この大地に両足をおろして文明の交流のかけ橋を渡るという有形の金字塔を築くことには、ローマ時代にカワシヤ街道に1500メートルのトンネルを掘った大事業にくらべるべき偉大な文明的意義があるのである。

### 日韓トンネルの評価

東西文明が自然や異民族との対決あるいは交易や伝道によって、模倣し合いながら広範囲に交流、移転してきたことはすでに詳しくふれてきたところである。そしてシュペングラーの指摘したように、その文明社会があまりにメガボリス化し、民主主義から派生する無秩序や価値観の混乱が避けがたくなったとき、その文明社会は崩壊するに至るのである。さらにその文明社会の外部との交流

の道があえて閉ざされたとき、その文明社会は老衰するのである。最も重要なことは、いかなる文明社会も交通路の整備を怠るならば、人体の血管が血栓を起こすごとく、また死滅するに至るのである。

ヨーロッパにおけるECやコメコンの出現は、その保護主義とともに文明交流の道を閉したことによじ、ヨーロッパ文明の衰退の前兆となったのである。アメリカ文明は、ニクソンドクトリンに象徴されるように、ベトナム戦争の後遺症たるニューモンロー主義に損われて、外部との交流スピードを減速した。

米ソ対立という有史以来の不経済は、核戦争の脅威を増大させながら、破滅と終末の様相を深めている。

日本が、韓国が、あるいは東アジアの平和愛好国が、米ソのバランスの上に演出された「うたかたの平和」を、米ソに肩がわりして恒久的に維持しようなどというシナリオは、政治経済的には非現実的なものかもしれない。しかし誰かが平和をモットーとする新しい文明を広く交流、定着するようなイニシアティブをとらなければ、われわれのかけがえない美しい青い衛星は永遠に破壊される危機にさらされている。この新しい文明を交流、定着させるために新しいシルクロード、夢の多いパックス街道を建設し、その初期プロジェクトとしての日韓トンネル建設を促進しようとする理念は、文明史的に見て極めて意義深いものであることをふたたび強調しておこう。このような崇高な理念と提案が、日韓当局者、有識者、平和愛好者によって受け入れられるようなときこそ、日韓文化交流をさまたげているある種のわだかまりが氷解したときであり、躍動する新しい東方文明が力強く始動したときであると考えられるのである。

日韓トンネル建設のようなマクロエンジニアリングの対象プロジェクトは、第2パナマ運河の建設などとともに、技術的な見地からも評価されるものであろう。

日韓トンネルやこれが延長路線にあるいわゆるパックス街道構想は、第2パナマ運河のような商業交通路いわゆる採算のとれる新シルクロードの建設提案とはかなり異なる観点からとらえねばならないが、その遠大な理念をバックとして一旦始

動すれば、青函トンネルなどで蓄積された日本のトンネル建設技術を駆使するという点において、マクロエンジニアリング進歩の歴史に新たなページを加えることになるのは間違いない。日韓トンネル建設工事は、恐らく数千億円の巨費を要するものと考えられ、その構想の懷妊期間は長く、しかも工事は短期で完遂すべき巨大プロジェクトとなろう。このプロジェクトには、日本の1)事前地質調査のための先進水平ボーリング2)水どめ用セメントミルク、水ガラスの凝固剤注入技術、3)壁面コンクリート吹付け技術など卓越した蓄積技術が活用できる。これらマクロエンジニアリング施工に関連して、生産波及効果も投資額の2倍も期待できるというマクロ計算もある。

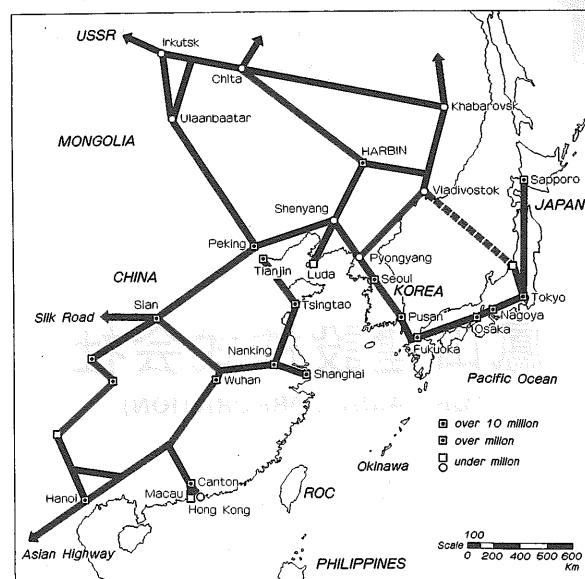
世界公共投資基金構想を推進した三菱総研では、スーパープロジェクトの求められる理由として、1)不況が戦争によって解決してきた過去の苦い経験を繰りかえさないように、2)石油危機を契機とした南北対立の厳しい世界経済局面の緩和のために、3)技術進歩が大規模な経済効果を生み出せるようにとの三点を挙げ、文明史的な巨大なシナリオを提案している。そして英國の経済学者サー・リチャード・ジョリーの指摘する世界が直面する三つの危機すなわち1)金融信用不安2)南北格差3)今や誰もが精神的に疲弊し、「これはどうにもならないのだ」という勇気、意志の欠如と

いう危機に直面して、今ほど人類の未来を保証するため、勇気をもって進むチャレンジ精神が求められているときはないだろうと訴えている。ここに示された巨大プロジェクト提唱者の現代の危機意識こそ、日韓トンネルやパックス街道建設を高く評価できる文明史的な意義づけそのものに他ならない。

日韓トンネル構想には幾多の批判があり、未解決な難問があることは否めない。だからこそ日韓トンネル工事に关心を寄せる研究者は、ひとしく、構想は長く検討しつづけて、その崇高な文明史的な理念にふさわしい舞台設定を慎重にはかるべきだと主張するのである。

米ソの核戦力を基調とする永続的な対立は、どうにもならないのだという諦めを抱かせてはいいなか。それこそ現代の文明社会を破壊に導く致命的な危機ではあるまいか。

東西の和解を恒久的なものにして、東アジアから東西に通じるパックス街道を建設する。その手はじめに日韓両国が過去のわだかまりを捨て、手をつなげるような日韓トンネルを掘るというシナリオこそは、人類文明が破滅するかもしれない現代の危機を乗り切るために大きなしかも有意義な試練であり、これこそが日韓トンネル建設の決定的な意味づけでなければならない。



ルート予定図