

寄　書

国際架橋の意味するもの

清水馨八郎*

1. 四島国から一島国日本へ

本年3月10日、世紀の青函トンネルの本坑が貫通した。この快挙は北海道、本州、四国、九州の四島国日本的一体化の夢の実現であり、やがてこれは国際的な日韓トンネルの可能性を確実なものにし「青函から日韓へ」の人類の夢は更にふくらむことになった。

私は終戦直後焼土の日本に復員してきて、富士山を仰ぎ、「國破れて山河あり…」を実感した。幸い日本は破れたといつても北海道、本州、四国、九州の四大島の眞の民族固有の領土は残っていた。正に四等国になり下った思いであった。これを元の一等国に戻すことを復員者たちは誓って祖国復興に邁進した。

私は日本を一等国にする道は四つの島を繋ぎ合わせ、相乗効果を發揮させた時、名実共に一島国（一等国）日本が生れるものと確信した。

今から12年前に早くも新関門トンネルが完成し本州と九州は陸続きになった。本州と四国もあと数年で本四架橋の三本の橋が完成する。これに青函の成功で日本列島は完全に一島国（一等国）の夢が実現するのだ。それへの過程の努力こそ科学技術の進歩を促し、民族の活力の源泉となってきたのである。

神が人間を男女に分断してくれたお蔭で、お互

いに求め合い、恋や物語が生れ、人間活力の源泉となってきた。同様に、日本は列島に分断されていたお蔭で、これを対岸相互に橋やトンネルで結ぼうと努めてここに民族のロマンや科学技術の進歩が生れた。これが南米のチリのような一本棒の国と違う、「日本列島」国のメリットである。

このような列島の活力こそ日本をして戦後忽ち経済で突出させ、先端技術で突出し、長寿でも世界一に踊り出た背景なのである。青函トンネルの完成でまたまたギネスブックを書き変えねばならなくなってしまった。

2. 青函トンネルの教訓

私は数年前竜飛崎から津軽海峡を望み、更に地下にもぐって本坑を見学して、湿度百パーセントの地底に働く人々の努力に頭が下がった。このよう人に目につかぬ人柱によって日本列島が支えられていることを知り感謝した。さらに列島の地下を構成するグリーンタフの美しい緑色の軟かい凝灰岩層の存在を目のあたりにして感動した。欧米でみたトンネルは、硬い岩石を掘るのだから、簡単にでき上がる。日本でのトンネル建設は水と泥と断層との戦いで、これが海底トンネルともなると、欧米の数十倍の困難さがあるのでということを感じて関係者に深く頭を下げた。

さて、折角生れた世紀の大トンネルなのに未だ

*千葉大学名誉教授

使い方が決まっていない。無責任な評論家は、早くも世界の三大バカの一つとして万里の長城とエジプトのピラミッドに次いで青函トンネルをあげている。赤字国鉄にまた大赤字を加えるものとして無用の長物を造ったものだと、今のうちにふさいでしまえなどと、他人事の如く嘲笑している。

今の無能国鉄が赤字だから青函は無用だとするのは余りにも短絡的思考である。

このトンネルは国鉄のためにのみ造ったものでない。単に短期間のソロバン勘定で経済的なつじつまが合えばよいというものではない。第一に日本列島をまとめ上げる基本のルートで、民族百年の願望なのである。とくに北海道民の夢はこの「道」で本土に直結することだった。これは一朝有事の道民の生命綱になる貴い道である。本土に直接つながる心理的安心感は本州の人には十分理解できない所である。

また防衛上、軍事上の役割も大きいことは勿論である。次に人と物と車と各種ケーブルが通じ、その経済効果は測り知れない。トンネルの途中にいくつもの空間を別に造って、国の大切なものを貯蔵したり、地下研究所をつくり宇宙線や地球科学やトンネル技術研究の世界のセンター、メッカにしてもよいではなかろうか。

3. 札幌発ロンドン行き列車を

この国家事業の結果を今の無能国鉄に任そうとするから無用論が生れるので、これを国民のものとして皆で自由に考えれば、有効な使い方はいくらでも生れる。民間の青函トンネル株式会社をつくって、一括これに任せ、民間の活力を十分發揮させることだ。国鉄はここに新幹線や在来線を走らせ使用料をこの会社に払うだけでよい。

それだけで収支があわないので、トンネルホテル、水中観光など民間の知恵を働かせて21世紀の中頃までの息の長い計画で償還できるようとする。要は国家百年の大系の下に、長期的に有効活用を考えることだ。現代人の短慮で、赤字が出るから、これ以上金をかけたくないから折角つくったトンネルをふさいでしまえといった暴論に与みしてはならない。

子孫は現代人より一層知恵があるから、必ずもっとよい活用法をあみ出すだろう。だから「子孫のためにトンネルを残す」気概こそが大切である。

る。

このトンネルの技術は世界各地で計画中の長大トンネルを勇気づけている。特に目下構想中の日韓トンネルの可能性について大きな刺戟となる。日韓トンネルは21世紀の中頃までにはアジアハイウェイにつながり、ヨーロッパを経てドーバー海峡トンネルに結びついているであろう。これによって「札幌発ロンドン行き」の直通列車やバスが走る日も夢ではなくなくなったのだ。

4. 日韓トンネルは研究に 参加することに意義がある

私は本研究会に当初から参加しているが、はっきり言ってこの構想の目的、意義、内容などについて何も解らず五里霧中で、ただ仲間のあとにくついてきた。こんな夢のような構想が出来る筈はない。しかし何だか面白そうだ、といった野次馬根性と面白半分で参加して、1年ほど過ぎた。総合部会である第1部会に所属してきたが、誰の話しを聞いても、確信を以てこれが目的だ、理念だ、意義だ、実現性などを話してくれた人がいない。恐らく会長も部会長も私と同じ懐疑に悩まされながら参加しているのではないだろうかと思っていた。ところが2年目くらいから、呼子や対馬の現地を視察したり、関係者のひたむきな努力、夫々の研究成果の発表会などを聞いているうちに、自分なりに漠然とはしているがこの構想の意義、研究会に参加することの喜びを感じるようになってきた。

オリンピック精神は勝つことではなく、参加することに意義があるといわれる。同様にこの研究会も、この構想が完成するしないに拘らず、研究会に参加することに意義があることを私もやっと悟るようになった。

この構想と研究は第1に極めて国際性に富み、第2にあらゆる科学技術を包括する学際性が要求されること、第3にそこには人類のロマンが一杯で、夢に満ちているということである。

第1の国際性を考えても、日本人がかつて経験したことのない国際的大プロジェクトへの挑戦である。自国だけの独自な政治、経済、文化のやり方では解決できない。国際的な公共事業への参加の場合の配慮、方法、手段や具体化への道を考えるだけで日本人にとって新しいテーマである。当

座の相手国である韓国の事情を知らねばならない。この研究会を通して日韓文化の交流の歴史、日韓文化同源論や日韓運命共同体論を知ることができた。トンネル研究を進める過程で、増え日韓関係の国際的理義の必要を痛感するようになった。

このトンネルは更にアジアハイウェイに通ずる壮大なものなので、アジア全体の事情を政治、経済、文化、軍事などの面でも掘り下げなければならなくなってくる。またこの構想は、目下日米両政府が構想している、環太平洋時代の構想の一部に組み込まれねばならない。ともあれこの研究会に参加しているだけで、夢がアジアへ、太平洋へそして世界に及ぶので、国内プロジェクトとは異なる、スケールの大きな感激と、グローバリズムや国際性の函養に役立つのである。

第2にこの事業は学際性の理解や必要性が強調されなければ、到底完成しないことで、これは当初から解っていた。実際に参加してみると、これ又予想以上のスケールの大きさで、必要な科学技術の裾野の広さに驚嘆させられた。総合部会だけでも、哲学、歴史学、政治、経済、社会、軍事とあらゆる人文科学を網羅せねばならない。第2部会の地形、地質、海洋、気候などの地域の自然科学を総動員せねばならない。第3部会の実現への科学技術となるとこれ又現代科学技術の粋を総結集せねばならない。第4部会の環境論についても、国内問題と違ったグローバルな海洋変化、気候、生態についての配慮が要求される。

実際問題になると、以上四部会でもおおいきれない違ったテーマや課題が生ずる可能性が予想されるのである。それほどこの研究会の対象とする目標に迫るには科学、技術の裾野が広く、また学際的な協力が必要となってくるのである。

このような研究会の活動は、目標の完成すると言ふに拘わらず、その過程で新しい理念や、科学、技術の進歩を促すこと必至である。

私はこの会に参加して、自分の専門分野の狭さと片寄った知識しか持っていないことを反省させられると同時に、専門外の広大な新知識を学ぶことができた。更にこのような学際的な研究会では、異なった分野の学者、研究者の交流によって、交友関係の幅が著しく拡大する。学界以外の財界、官界の実践面の専門家とも広く交流する機会が与

えられて、私自身の知脈、人脈が急に広くなった。

第3はこの研究会とその構想は「ロマンの豊度」であるという点である。この構想は未知への挑戦だからロマンが一杯である。ロマンのない所に進歩はない。人類とはロマンで生きてきた動物で、過去のロマンは必ず実現させているのである。このロマンに接近するためには越えるべき困難や問題が山積している。問題なき所に進歩がない。これをのりこえる所に進歩や人類の夢があるのである。

人間の創造力は無限である。この構想の実現への道については、百人百様の個別な創造力を自由に發揮することができる。富士山に登る道は無数であるように、この構想実現の道も無数にある。だから、この構想は創造性に富む人間にとてすればらしく楽しいものとなるのである。

この構想を「世界平和への掛橋」とみる政治家もあれば、未来の「科学技術への掛橋」とみる技術者もあり、歴史家は日韓新時代、「日韓文化の掛橋」とみる。このように立場によって様々な夢やロマンをこの橋に掛けることができるのである。

5. トンネルより架橋を

本会は国際ハイウェイプロジェクトの一貫としての日韓トンネル研究会となっている。折角ハイウェイで来たのに、何故日韓の間だけはトンネルになっているのであろうか。ここに私は当初から不満を持っていた。これはトンネルより「日韓架橋」とすべきだと今でもずっと考えている。日韓の掛橋が、橋でもトンネルでもつながればよいのであって、初めからトンネルと決めてかかることはないと思うからである。橋では絶対不可能と解った時にトンネルにすればよい。

トンネルと橋では出来上った時、明暗、景観、観光、人間性、地域開発、公害、軍事面などでかなり対称的となる。

橋の方がトンネルより数段勝ることは、関門大橋と、関門トンネルの対比で明らかである。本四架橋もすべての本体が海面上に雄大な美姿を現わし出したが、これがもしすべてトンネルだったら、その価値、特に観光や地域効果は今の何分の一かに縮小してしまうことだろう。

日韓の掛橋は海を渡る距離が長いので初めから

橋は無理だと決めてかかっている。果たしてこれでよいのだろうか。これは過去、現在からの発想だからそうなるが、これを未来から発想したら当然橋の方に軍配が上がるのである。何故ならその完成は30年から半世紀先のことだからである。青函トンネルも着工から20年かかってやっと本坑が全通した。完成はなお数年先のことになろう。このような大プロジェクトは構想段階だけで10年はかかる。更に計画段階で数年、工事実施段階で20~30年をみておかねばなるまい。してみると完成は30年から半世紀先のことと21世紀の初頭から中頃のことであろう。

その頃の未来人が持っている価値観や所有している科学技術の量の大きさ、その頃の国際情勢は今とは一変しているだろう。

先ず国際情勢だがその頃までには共産主義下の人民も解放され、東西の緊張もなく、世界平和が実現し、中ソも、韓朝の間も自由交流の時代を迎えていたであろう。国防上、軍事上の要請であるトンネルの方が橋より安全といった配慮をする必要もなくなっていると確信する。

次に科学技術は日進月歩であり、その知識や技術量は10年で倍増するというから、完成時の21世紀初頭から中頃の科学技術は現在予想もつかぬほど長足の進歩をとげているであろう。今不可能と思っていること、夢のようなことが殆ど実現しているであろう。海洋に橋桁を建てたり、人工島を造ることなど容易になっているであろう。水上交通や空中交通も飛躍的に発達していく、折角トンネルが出来ても、未来の人は景色もみえない暗やみのトンネルの方を選ぶ者が果たしているであろうか。このように未来人からみるとトンネルは物笑いになってしまふのではなかろうか。

次に人間の心理面からみても、人間性からみても、人はトンネルより橋を好むものである。陰陽説をとるまでもなく橋は明るく陽であるが、トンネルは暗く陰の相である。橋は凸で男性的でトンネルは凹で女性的である。全長が約200kmに及ぶ夜のようなやみの中のトンネルを、未来人が2時間以上も耐えられるであろうか、自動車に乗って一般人がトンネルという閉じ込められた空間を1時間以上通ること自体、非人間的で心理的にも人を異常にさせる環境である。

韓国人にとってトンネルのイメージは極めて悪

い。それは北朝鮮が知らぬ間に侵略のため10数本もの「南侵トンネル」を掘り続けていたからである。トンネルは無気味な恐ろしさを秘めたものだ。それを今度は南の日本側から日韓トンネルが掘られてくる。これは南侵トンネルに対して日本からの「北侵トンネル」の連想をいたかせないだろうか。韓国側を納得させ、平和のかけ橋だと認識させ、同じテーブルにつかせるだけでもこれから大きな努力が必要である。

更に橋とトンネルでは完成後の観光面、地域開発面に与える効果に著しい違いが出てくる。

トンネルでは折角完成してもこの人類の世紀の偉業とその全体像をこの目で直接見ることができない。つまり風景にならないのである。本四架橋の鳴門大橋や瀬戸内海大橋が漸次偉様を水面に現わしてきたが、既にそれ自体が新たな瀬戸内海の景観を創造している。20世紀日本民族の知識と努力の結晶を子孫に誇らしげに残したことだと叫んでいるようだ。青函のようなトンネルでなくてよかったですとつくづく思う。

トンネルでは絵にならないばかりか、折角の偉業も視覚を通して体感できない。トンネルではシンボル性が全くない。折角の民族の誇りを内外人に示すことができない。橋なら、これを渡る外国人に、そのまま技術の成果を体得させ、技術輸出、プラント輸出を誘発できる。

またトンネルでは呼子や釜山側の橋元地域への効果が十分現われない。海岸からかなり入った内陸の地点からトンネルに突入しなければならないからだ。トンネルでは途中の壱岐も、対馬も単なる通過点ということになり、地域開発効果を十分期待することができないのではなかろうか。

6. 対馬、壱岐の再発見と開発効果

国内的にみた場合、この日韓架橋の最大の地域効果は、離島としての壱岐、対馬の開発である。中でもこの橋は本土に150kmも離れて、対馬海峡に浮ぶ対馬の孤島性の脱却に大きな意味を見出すことができる。

私は昨年、対馬に初めて渡り、島の南北を縦断して様々な発見をして感動して帰ってきた。位置が韓国に50km、本土に150kmで、韓半島により近い国境の島でありながら、その重要性が本土の人々から全く忘れられている。地形は山勝ちで

平地に乏しいが面積は佐渡や沖縄島に次ぐ第3の大島で淡路島より大きい。南北に細長く日本列島と走行が一致して、小さな日本島を思わせる国際島である。

この大きな島に人口僅か7万人でとまり、山勝ちで産業も乏しく本土から忘れられている。しかし壱岐対馬国定公園に指定されていることでも解るように海岸線が1,000kmもあり、うち美しいリニア式の海岸が長く、中部の浅茅湾の如きは湖のような静かな姿で正に絶海の秘境である。対馬暖流に囲まれ気候も温暖で、観光的には全く未開発の処女地である。貴重な宝の資源が静かに眠っているといった風情だ。日韓トンネルで対馬の地底を単に通過するだけでは惜しい。トンネルの場合でも、この島だけは南端から北端まで約70～80kmの尾根道を通れば、左右に海をみて天下の大パノラマを俯瞰できるのである。

国境の島として、元寇の遺跡も多く、日韓文化交流のナゾを秘めた島で、学術的、文化的にも多くの価値を秘めた島である。

水産資源のみならず、土地資源、岩石資源などで、まだまだ開発の余地は十分ある。同じ国境の島々である北方領土より、対馬の方がはるかに開発の余地を残しているのである。帰るあてのない島をあこがれるより、既に日本領土になっている国境の島、対馬の大島を開発する効果ははかり知れないものがある。

日韓架橋の効果を一番多くうけるのはこの対馬である。「離島は忽ち利島に変ずる」のであろう。

7. 対馬までの道は国内問題

日韓トンネルは、国際関係問題として、解決に困難な問題が数多くあることが予想されるが、対馬までの道は、従来の国内問題として処理できる。これを第一段階として計画し、実施してしまえばよい。日韓両国家と国民の合意を取りつけてからなどと待っていたならば、着工は更に先へ遠のく。対馬までの道ができる20～30年後には韓国側の体制も十分整っていることであろう。

技術的にも壱岐一対馬の150kmが結ばれるなら、韓国と対馬の50km間もその技術の延長として可能となる。呼子から壱岐まではヒトイキで架橋が可能であり、対馬までも人工島を並べて橋脚にすれば橋で渡れる。対馬海峡を人工島で渡る

技術の開発があれば、朝鮮海峡も渡れない筈がないからである。

国内問題としての壱岐一対馬大橋は、両離島の開発と同時に、佐賀県の開発効果に結びつく。この道を呼子から佐賀市に向ってそのまま真っ直ぐ延長する。佐賀県は福岡県と長崎県の間に挟まれて、長く後進性をかこってきた。この道が有明海に直進し、これに福岡から長崎に至る横断道路が多久付近で交錯し、多久地域に一大開発文化センターを創設することができる。これによって佐賀県は日韓架橋の日本側の橋元県として、東松浦半島地区、多久地区、有明海地区ともに活況を呈することになろう。これだけでも、この大事業への投資の開発効果は十分期待できるものと考える。

8. 未来からと、神の思し召しとして

この大事業は現在や過去の延長としてみてはならないこと、常に21世紀の未来の彼方から発想すべきものというのが、私が得た最大の確信となつた。更に未来の国際情勢や技術革新は一層明るいといった楽観論的立場に立って進ませるべきだと悟った。

次にこの事業を考えるのに、いかにして収支をバランスさせるかの経済合理性のみで捕えてはならないということである。「人類の夢をかける」「世界平和へのかけ橋」といった壮大な超長期の地球的大規模の事業で、ソロバン勘定を超えたものであるからだ。

この点青函トンネルも民族の夢をかけたもので、現在人のソロバンに会わぬからとか、使い方が解らないからといった短慮で批判してはならない。16世紀に築城した大阪城は難波のシンボルで、観光的にも大阪のドル箱として子孫に大変な恩恵を与えているではないか。

この構想は提唱者の文鮮明師が神の啓示としてひらめいたもので、下から人々の期待が積み上がって発想したものではない。つまり神から上からの思し召しとして与えられたものである。人類の永遠の平和と繁栄のための民族と歴史をこえた事業で、現在人の知恵と奉仕の結集でなしとげるべき、聖なる構想である。民族を越えて神を信ずる善意の人々の総力で必ず実現するものと確信しなければならない。