

ほんきょうろ

本郷路(ほんきょうろ)とは、人類すべてが本心から慕い求める故郷である理想世界=地上天国を実現するための道路という意味です。

(題字は文鮮明師)

本郷路

ほんきょうろ

9,10月号 October 1987 VOL.33

発行日/昭和62年10月1日(毎月1日発行)
定価/年間購読 3000円(送料込)
発行所/◎国際ハイウェイ建設事業団
〒150 東京都渋谷区道玄坂2-10-12
新大塚ビル3号館4階 ☎03(496)-2862
郵便振替・東京4-150968(本郷路編集部)



3月ごとに水温計を引き上げる(加唐島で)

国際ハイウェイ建設事業団は、昨年九月から、佐賀県東松浦半島の名護屋浦・呼子海域で水温調査を続けている。これは斜坑建設に伴う周辺海域環境調査の一環として行われているもので、環境アセスの基礎資料となるものである。またそのデータは漁業関係者にも提供されており地元漁民からも喜ばれている。

養殖産業にも貢献 呼子海域の水温を調査

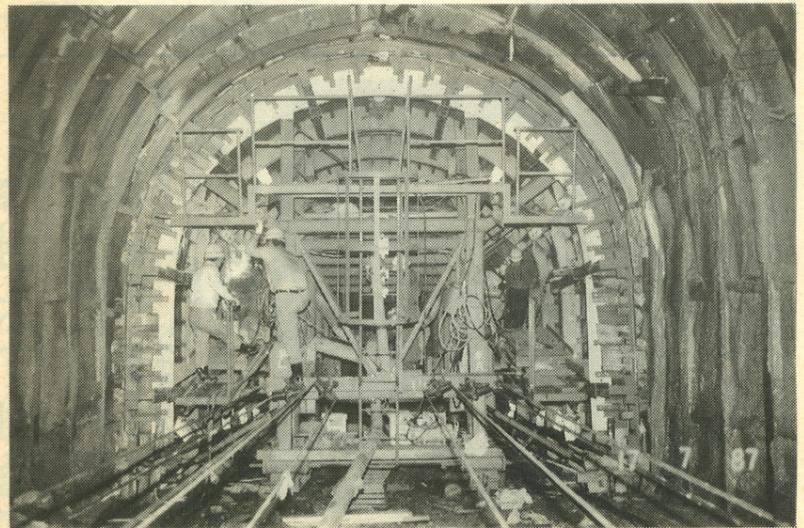


温や塩分が急変する)が当海域で確認されたのである。潮汐と急潮現象は、湾内の海水交換に影響を与える二大要素であり、この海域で急潮現象が頻繁に発生していることは、外洋との海水交換がよくなされていることを意味する。今回の水温調査は、この急潮現象の実態把握が主目的である。観測場所は、湾内・湾入口・外海の合計五カ所(図一参照)。RMT水温計を五カ所の深さに設置して三分ごとに海水温度を測定する。水温計は約三分のデータの記憶できるの計を三カ月に一度の割合で水温計を引き上げ、内部の測定データを取り出す必要がある。事業団では、これまで六度の引き上

日韓トンネル調査斜坑

掘削開始から一年内外の関心高まる

切羽から斜めボーリングも



鋼製セトルを坑内で組み立てた後、コンクリートを打設

内外から大きな注目と期待を集めた日韓トンネル調査斜坑の掘削から、一年が経過した。斜坑現場では、既に第一期工事二百メートルの掘削を終え、コンクリートの覆工も終了した。現在坑内では、第二期工事に備えて斜めボーリングの準備が進められている。日韓トンネルの看板が山頂にひときわそびえる佐賀県西郷町の調査斜坑現場は、深かった谷間が坑内から運び出された土りで埋め立てられ、掘削から一年が経過して、その景観も徐々に変化してきた。

対馬の開発を促進

浅茅湾の漁業調査進む

日韓トンネル研究会の生熊利活用委員会(生熊委員長)は、八月二十一日から対馬浅茅湾で漁業調査を行った。これは、浅茅湾の総合開発構想の一環として、湾内の漁業の実態、魚の種類および食物連鎖を把握するためのものであり、昨年十一月に実施された漁業調査の続行である。調査は八月二十七日まで続けられ、その成果は委員会に検討された後、浅茅湾生熊の魚類図鑑としてまとめられることになっている。またこれまで秋と夏の調査が行われたが、魚の移動性を調べるため、今後は冬と春にも同様の調査が予定されている。

自由公路

九月九日、日本列島を縦断する高速道路ネットワークが実現した。首都圏と東北道がこの日にドッキング。名神から三十二年を経て、青森、熊本間の二千里がハイウェイで結ばれた。また、同日、青函では初の試験列車がトンネル内を走行。来年三月の開通を目指して最後の調整が行われた。交通網の整備は経済繁栄の礎であり、鉄道も高速道路も戦後高度成長の大動脈だった。そこで科学技術庁が発表した技術予測報告書によると、一九九五年に超電導材料が実用化し二〇〇一年にはリニアカーが運転を開始。二〇一〇年には無公害の水素自動車普及する。さらに二〇二〇年にはガソリン車も可能になる。快適な未来社会が目に見える。快道な未来社会が目に見える。一方、総務庁の老年人口に関する調査によれば、各国とも平均寿命が年々伸びているものの社会の老化が深刻になっている。ちなみに日本では、六十五歳以上が人口の十一割を占める。欧米の十五年前後には比べると低い。十三年後には欧米を上回る。二〇世紀は高齢化社会だ。老人は豊かな生活以上に人の心のふれ合いを求め、そう考えると、今後は快適な生活環境とともに、人間関係のあり方を重視する必要がある。科学技術による物質文明の発展にあわせて精神文明の建設が願わるところだ。国境・文化・言語を超えてつながる国際ハイウェイの浪漫は、この両者の要求を満たしている。

海外の話題

日韓トンネル報告会開催

報告は、日本トンネル技術協会の会員で、台湾で土木技術の発展に尽力する呉榮榮氏によって、約二時間にわたる集約された報告が行われた。呉氏は、ドライバー、青

未来をつなぐ国際ハイウェイ・プロジェクト

国際文化財団創設者 文鮮明師

人類一家族という理想を実現する方向で、東洋と西洋の諸国を連結するのが、国際ハイウェイの構想です。世界の人々を一つに結ぶ高速輸送のネットワークをつくり、世界の至る所に一日以内で往復できるようになれば、それだけ地上天国の実現は早いといえるでしょう。



世界の経済が統合されるにつれ、広範な経済の発展が可能となり、人々はみな豊かな生活を営み、大部分の時間をレジャーに費やすようになるでしょう。私はすべての人々が真の生活を楽しむ理想世界が、必ず来るということを確認しています。

(第10回科学の統一に関する国際会議での挨拶より抜粋)

(ご案内)

- ビデオ ●「本郷路」国際ハイウェイ(10~15分、日、英語)
パンフレット ●「国際ハイウェイ・プロジェクト」(B5判、日、英語)
●「国際ハイウェイ基本構想」(A4判変型)
●「国際ハイウェイレポート」(B5判)
新聞 ●「本郷路」月刊(タプロイド判)

●お申し込みお問い合わせ ☎03-496-2862



国際ハイウェイ建設事業団

〒150 東京都渋谷区道玄坂2-10-12 新大塚ビル3号館4階 ☎03(496)2893

会員募集

- 正会員 年額 1口 5,000円
●賛助会員 年額 個人 1口 10,000円以上 年額 法人 1口 50,000円以上
●お申し込み先 ☎03-496-9211

国際ハイウェイ・プロジェクト

日韓トンネル研究会

CLIP TAPE 4-60N KOKUYO



国際文化財団創設者 文鮮明師

第一回科学の統一に関する国際会議(一九八二年)の講演より抜粋

提唱者の言葉

人類を滅亡から救う道は、エゴイズムを取り除き、思想の違いの問題を解決することである。...

対馬渡海を望む(中央は対馬空港)



比留間氏

物心両面を満たす道づくり 先生方は研究会の道路トンネル委員会の委員として、日韓トンネルの研究に直接携わって...

座談会

- 出席者 比留間 豊 東京道路工団代表取締役 田中 王子也 日本ロードエンジニアリング代表取締役 田島 利男 株式会社 本郷路編集部

始めたいです。それ様 また人間の幸福を考えた時、生活面でのこうした物質的な条件を満たすと同時に、精神的な道を通って一体化したいです。...

心の問題も焦点あてる必要あり 比留間 対馬の将来に希望を与える計画 田中 国家越えて良き隣人意識高める 田島

田島 比留間さんのお話しは、国際ハイウェイについてもなされる平和ということに重点が置かれています。この二日間、対馬を歩いてきました。...



田島氏

現在、そのお金は、証券会社に流れたマネーゲームに使われて、更に海外投資に向けられていくんです。海外が土地も労働力も税金も安いと外は、いわゆる高利貸現象です。...



田中氏

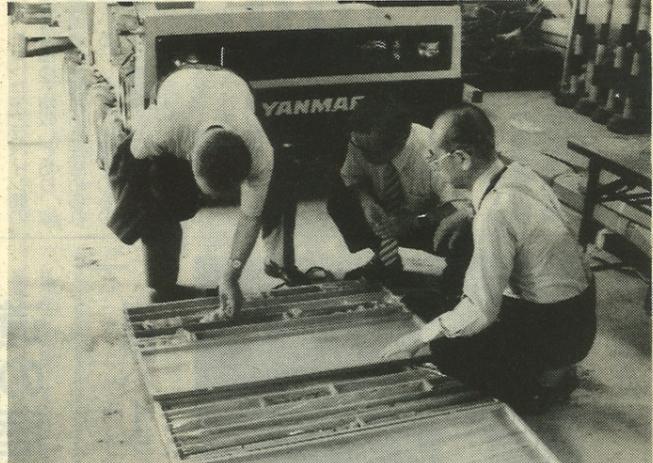
問題の本質を鋭く抉る論説、解説面。生活情報を的確に、ユニークに。清原美弥子の「人生案内」...

絶対的価値観の確立

救いは神中心の宗教から

は絶対的価値の基礎であり、絶対的価値はすべての宗教的徳目の基本であります。...

かえれば、今日の混乱は、神に基礎を置かない思想や哲学では明らかに解決できないということなんです。...



比留間氏は海洋ボーリングのコアを観察(対馬事務所)

比留間 この四十年間で、日本は世界有数の金持ちになりました。昨年一年間にたったお金の八十兆円をうります。...

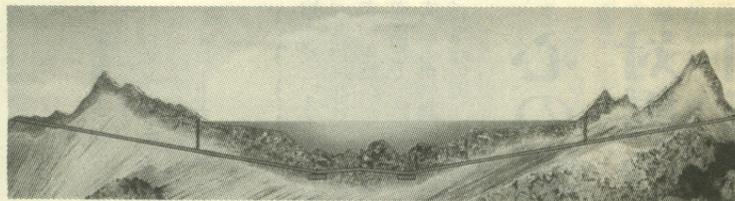
もちろん自然をむやみに荒してはいけません。鉄道や道路も一つの文化財だと思わなくてはなりません。...

信頼と責任 世界日報 総合日刊紙 紙面の特色は... 国際面が充実しています。...

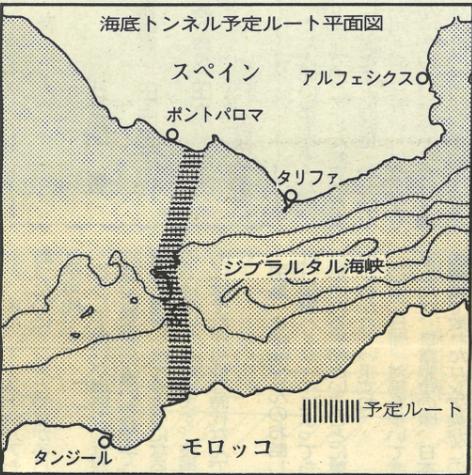
ヨーロッパ アフリカ 2大陸つなぎ未来へ



スペインからモロッコを展望する



ジブラルタル海峡断面図(海底トンネル案)



海底トンネル予定ルート平面図
スペイン アルフェシクス
ポントパロマ タリファ
ジブラルタル海峡
モロッコ タンジール
予定期間

ジブラルタル海峡連絡計画



地中海から大西洋への出口にあたるジブラルタル海峡では、ヨーロッパ大陸とアフリカ大陸が約十五キロメートルに接近する。この海峡を橋または海底トンネルで結び、両大陸を陸続きにしよという構想は、既に十世紀からあったのだが、長い間、夢のままにされていた。その理由、技術的、経済的な問題もさることながら、政治的な問題が大きかった。しかし、政治の安定を果したモロッコと財政難に悩むスペインの新たな目標として、近年再び注目を集めるようになり、両国が合意で大陸連絡計画がスタートした。これは青函トンネルを上回るビッグプロジェクトである。

両国王の合意

シブラルタル海峡のアフリカ側に位置するモロッコ王国は、二十世紀の初頭にフランス保護領となり、第二次世界大戦後に独立したが、政情が安定するまでは三十年を要した。しかしその後、一九七二年に

第三世界から飛躍

モロッコ・スペインが共同推進

国民投票で新憲法が制定され、七七年に単一政党内閣を成立させた。国内の体制は次第に安定してきた。国土約四十六万平方キロ、人口約三千万人の回教国である。

このルートでは、最大水深が九百メートルに達する。現在の技術をもってしても海峡をつなぐのは相当困難であると考えられている。そこで、最も現実的なルートは、マラタ岬とポントパロマを結ぶルートである。直線距離は約二十八キロと遠くはないが、最大水深は約三百メートル、最近のトンネル掘削技術を用いれば施工可能な水深である。海峽連絡の手段としては、多くのアイデアが提出されたが、大きく分けると、①固定橋脚式で高圧湧水対策が課題となる。

このルートでは、最大水深が九百メートルに達する。現在の技術をもってしても海峡をつなぐのは相当困難であると考えられている。そこで、最も現実的なルートは、マラタ岬とポントパロマを結ぶルートである。直線距離は約二十八キロと遠くはないが、最大水深は約三百メートル、最近のトンネル掘削技術を用いれば施工可能な水深である。海峽連絡の手段としては、多くのアイデアが提出されたが、大きく分けると、①固定橋脚式で高圧湧水対策が課題となる。

友好と繁栄を

ジブラルタル海峡を渡る人の数は、一年間に約四百万人、貨物は石油と鉱物資源を除いて約四千万トンである。量的にはそれほどではないが、トンネルができれば潜在的な交流が掘り起こされる。両国は期待している。アフリカ大陸全体を眺めてみると、アフリカからの輸出品のうち六十以上はヨーロッパ向けであり、年々増加傾向にある。これに比べてアフリカ大陸内の貿易は全体の四割程度というから、ヨーロッパとアフリカ各国を恒常的に結ぶことの重要性も理解されよう。

道の歴史

7

国際ハイウェイへの道のり



アルプス山脈を越えるボナパルト

偉大な道路建設者であった。ナポレオンが最初に名を博した。総裁政府のイタリア方面軍司令官として、北イタリアを制した。その後の大冒険に、第一回対仏大同盟を解体させた功であった。このときからアルプスを越える山岳道路の必要性を感じた。山岳道路の建設は、また山岳道路のあり方についても体験的に知るようになった。ローマ時代にヨーロッパで発達した道路は、中世封建社会では閉鎖的時代を過ぎた。しかし、遠隔地交易とそれに続く大航海時代には、ヨーロッパ諸国が海外の植民地を求めて新航路を開拓したことから、陸上交通は再び重要な時代を迎えていた。それに伴って、繁栄を誇った内陸都市は衰退し、代わってヨーロッパ、インドなどの沿岸都市が繁栄を極めたわけである。その意味で、近世は海洋時代の時代といえることができる。

戦争に次ぐ戦争の時代

人本主義を理念としたフランス革命が恐怖政治へと流れ、ロベスピエールが処刑されると、保守派が勢力を巻きかえしたが、政局は不安定なままであった。アルジョアや富農は、革命の成果を定着させ、社会秩序を安定させてくれる強い指導力を待望したのであり、ナポレオンは約十五年間にわたるこの期待に応えていった。

ローマ人を滅ぼす

アルプス越えたナポレオン



北イタリアの峡谷

主義的風潮が台頭して、ナポレオンの没落を促した。このころは、ある歴史の皮肉でもある。ナポレオンの残した業績は、それ以上に偉大な。彼はまた戦争に次ぐ戦争の時代だった。それは疑い余地がない。「戦争こそ歴史発展の基礎である」という彼の名言がそれを示している。

陸上交通の復興に貢献

ところが、ナポレオンはこうした海洋時代の時代への転機をもたらした。ナポレオンの執物なまの道路建設は、ヨーロッパに再び陸上交通の復興をもたらす契機となったのである。「余の辞書に不可能の文字はない」と言うナポレオンに、アルプス越えは、簡単なものではなかった。それは、彼がまず皇帝たる以前、執政の頃に命じたシンプロン峠越えとモン・スニ越えの道路建設の工事が証明している。ヨーロッパを征服しようとする者は、まずアルプスを征服しなければならぬ。だが、その興味深いところは、ナポレオンが一八〇四年から一八二二年の間に道路建設に投じた金額は、この時期の要する金額に要した費用のほぼ二倍に相当するところである。いかにナポレオンが道路の重要性を認識したかがいかにわかる。ナポレオン帝国の発展に、道路建設の果たした役割は小さくないといえる。

道路建設に莫大な投資

こうして完成したシンプロン越えの峠道は、最初の命令からわずか五年の工期であったが、海抜三千メートルの高地を通るというのにその勾配は最高でも九割で、良い馬車なら安全に越えられた。また、ランススールとスニの間、モン・スニ越えの峠道は、ナポレオンがイタリアへ侵入する際の主要な交通路と考えられ、その建設のために彼は莫大な金を支出した。シンプロン峠の峠道とモン・スニの峠道に彼が支出した金額は、彼が没落するまでに全ヨーロッパの道路建設に投じた額のほぼ七分の一に相当する。ヘルマン・シュライバーは、ヨーロッパ人の道路建設がこのシンプロン越えによって初めてローマ人を凌いだと言っている。だが、その興味深いところは、ナポレオンが一八〇四年から一八二二年の間に道路建設に投じた金額は、この時期の要する金額に要した費用のほぼ二倍に相当するところである。いかにナポレオンが道路の重要性を認識したかがいかにわかる。ナポレオン帝国の発展に、道路建設の果たした役割は小さくないといえる。

ナポレオンの外征によってフランス革命の理念が諸国に広まり、諸国に旧秩序の崩壊をもたらしたことは注目される。もちろんその結果、諸国の民族

らないという格言が彼を奮い立たせたのだろうか。アルプスの麓に馬に乗って立つナポレオンを描いた名画を想起すれば、あはれいさした彼の大胆な冒険心に触れられるかもしれない。シンプロン峠は、それまでほとんど人の通らない小径があるだけで、地図上でも不完全な想像に過ぎない。測量技術も少なく、工夫も山岳に不慣れであるなど悪条件が重なり、一旦は中止に追いやられた。しかし、そのころのこのことで動じたナポレオンは、統率力も兼ね備えた有能な技師ニコラ・セアールに出会い、周到な計画によって工事は再開した。火薬を大量に使った大工事であったが、事故も大きかった。この工事の犠牲者は四百名とも七百名とも言われている。