

両国民の橋渡し

日韓トンネル構想の意義

松下一國國際研究所所長
元立教大學總長

松下正寿

文鮮明師の提唱

国際ハイウエーの一環



世界基督教統一神靈協會教祖・文鮮明師

日韓トシネルの構想が、最初に発表されたのは一九八一年十一月にソウルで開かれた第十回科学の統一に関する国際会議においてである。

予定である。従つて、現在の段階においては具体的な構想は全然できていない。しかし、今まで研究した範囲において、この構想にはどこに問題があり、どんな困難があるか、構想が実現したらどういうメリットがあるか等、不完全、不正確ではあるが、語るべきことが無いわけではない。私は右に述べた委員会に関係はしてゐるが、以下に述べようことは私個人の意見であつて、委員会とは何の関係もないことはもちろんである。

間には日本側では老岐と対馬があり、韓国側には巨濟島がある。日本側はどこを出发点とするかという上、今考えられているのは水深二〇—三〇以下の唐津灣を是んで呼子町と糸島半島の前原町である。糸島半島から老岐島の間は水深五〇メートル最深处は、呼子町と加部島、唐唐島間も水深五〇メートルである。老岐島は山岳地帯ではあるが、高さは平野に近い。対馬は上県郡と下県郡との二島に

直線距離で
230^キロを結ぶ

演説で「国際・ハ्यूウェー」 日韓トンネルとは、言うの構想を提唱し、その一部までもなく、日本と韓国をたがくトンネルのことであるとして、まず日韓トンネルのつなぐトンネルのことであるから開始すべきであると主張した。日本の世界平和を授アカデミーは、その構想を受けて一九八二年二月八日、日韓トンネル研究プロジェクト総括委員会を組織して直ちに活動を開始し、ほぼ一年間のうちに研究を完了し、一九八三年三月まで最終報告書を作成するまで直線距離は約三三〇〇

を、そして、未だボーリング調の音色であるから、それし、日韓トンネルは純粹の。日韓トンネルの場合は、一兆二千億圓ぐらいいと思われるが、三兆圓はかかる、といふ説もある。これらの点、もやはり現実しボーリングの費用はどのくらいかかるを實施してみないとわからないのであるが、一回のボーリングを掘るより、はチェーンの間に腐層で破けて割れ、鉄道輸送の方が實際的であると考えられる。

橋とトンネル
合わせて120キロ

を運した方がいい。か。

日韓トンネルの輸送機関は、青函トンネルの場合には、はたどうするか。全体の構想は一、当たり一〇〇億円弱で、が国際イwuエーであるから、完成の時点では非常に大きな困難が横た

Iリングで何億という莫大に費用がかかるのであるから、日韓トンネルの前途に

列車で交流盛り上げ

韓トンネルにはどういい。しかし、何かもっと深い。戦前の北京の老人も立リットがあるか？　いところに一種の不安感が派であつたが、平壤の老人

在、東京からウルムまで飛行機で二時間内で行ける。大量の貨物は船で輸送される。それで充分ではな
 い、莫大の費用をかけて、それと韓國の大衆との間
 における嫌惡感である。
 最近、大正助韓するが、韓
 國の大衆は毎年會議に出
 席する。それは政府とか、國
 家とかとは關係なく、日本
 はこれを實施した。
 是は韓國に深い影響を与
 えたと言われているが、私
 はこれを實施した。
 あるのは疑うことのできな
 い事實である。それは一体
 何か。それは政府とか、國
 家とかとは關係なく、日本
 はこれを實施した。
 是は韓國に深い影響を与
 えたと言われているが、私
 はこれを實施した。

はないか、という意見
 だと思う。或る意味に
 て全くその通りだと思
 いる。それは必ずしも日本
 が四十年近く韓国を植民地
 にしていたからではないとい
 思う。それよりか、韓国の
 嫌悪感という点では一つ
 だが、内容は異なる。日本
 の大衆は韓国人を軽蔑して
 いる。大衆が頻りに往復すると
 立派な人になれるのかと驚か
 されるような人がいる。
 必ず立派な人に会ふ。それ
 で尊敬の念が出て来るので
 ある。みんなが立派でなく

日・韓大衆の自由往

来でアジア復帰を

正寿

る。日韓トンネルの場合は一兆二千億円ぐらいと思われるが、三兆円はかかるという説もある。これらの点もやはり現実にはボーリングを実施してみないとわからないのであるが、一回のボーリングで何億という莫大な費用がかかるのであるから、日韓トンネルの前途には非常に大きな困難が横たわっていることを覚悟しなくてはならないと思う。

い。戦前の北京の老人も立派ではあったが、平壤の老人よりはむしろ韓国に深い影響を与えたと言われているが、私はこれを実感した。

最近、私は毎年会議に出席するため訪韓するが、韓国の学者のうちのにはこんな立派な人がいるのかと驚かされるような人がいる。

大衆が頻々と往復すると必ず立派な人に会う。それで尊敬の念が出て来るのである。みんなが立派でなくていい。極めて少数でもいいから立派な人に会って、いれば、「朝鮮人は下品だ」とか「日本人は無作法だ」とかいう一般論は言わなくなる。幾ら口で「日韓親善」を唱えても、心の中で反感を持って、私は日本人にもならない。私は日本人も韓国人も本来立派な国民であると思う。両国の大衆

化を吸収して、近代化を成したのも日本が島国であったからである。しかし、最近では島国としての場所が、段々に失われて来てる。航空機の発達により、防衛的島地から見ても島国無意味になった。日本は空爆で破壊され、空襲で敗戦したのである。

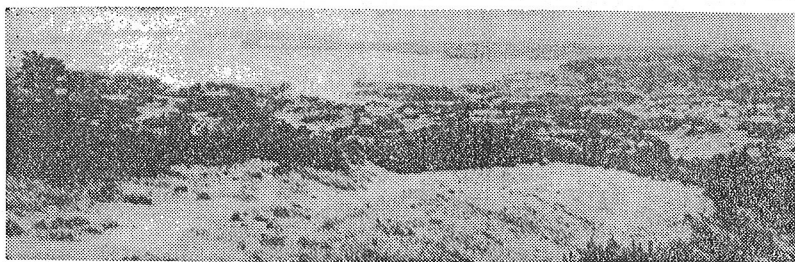
世界は一体化されつつあると共に地域化されつつある。欧洲のECはその典型であるが、アメリカ大陸にその傾向が窺える。東アジアも早晚一体化して来るはずであるが、今、全くのどこ、日本離れは注目している。私は元来親米主義であるから日米関係の改善には大賛成であるし、それに対する代価は当然払うべきものと思っている。うべきものではない。

しかし、現在進行しつつある日米間の貿易摩擦は一時的現象ではなく構造的である。そこに日米親善の限度がある。日本は既にここきで近代化に成功したのであるから、これからはアジアに目を向けるべきである。

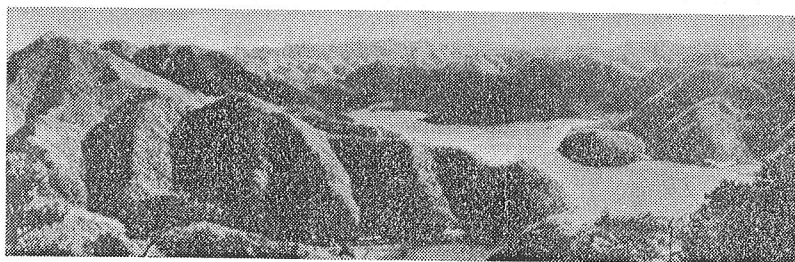
主権を異にするのも一つの心

しかし、私が幾たび力説しても効果はないであらう。日韓の大衆が自由往復するようになると、我々はいやでも大陸に目をやれざるを得なくなる。それで我々が初めてアジアに復帰できるのである。西洋文明が行き詰まっていることは既に衆知の事実である。西洋文明は偉大な文明であるが、やはり対立抗争の文明であるから行き詰まり、没落したと東洋文明の時代が来たと私は思っている。東西の文

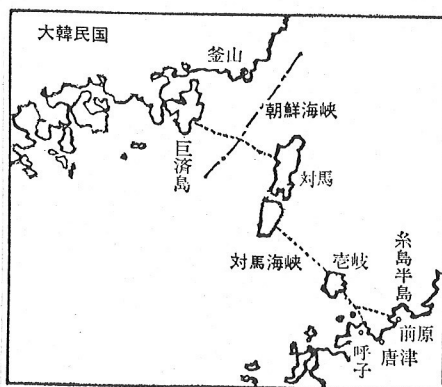
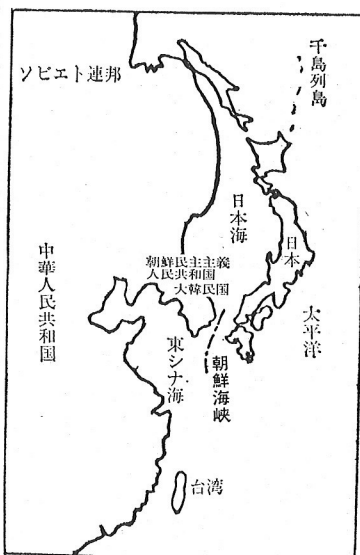
志岐島民の四割が住む郷ノ浦町



対馬の溺谷



▼ 東アジアの略図



には断層による破砕帯、軟弱帯、湧水なされる所に韓國害がひかえていた。日韓間にはそのよきと悪いの障子が無い。故に主土工事という点から見ると、日韓トンネルの方がはかに有利ではなからうか。

どこからどこまでをトンネルにして、どこを橋梁にするか。それは、もっと調査を進めからでないとなかなかと言えないが、思いつきとしては九州からトンネルは何も見えないから景観価値ゼロであるが、九州から奄美までの海はすばら

っていない。やはり、成田 貧民が日本に来て掃除人夫、空港まで車が行ってソウルまで飛んだ方が便利である。しかし、今でも飛行機は大衆的ではない。汽車は大衆的である。日韓トンネルが開通したら日韓間の大衆の往復が盛んになるであろう。私はそれが非常に重要であると思う。

日本と韓国との関係は日本とほかのどの国との関係とも異なっている。日韓間には政治的にも、経済的にも、いわゆる「難問」と呼ばれるものは一つもない。従つて、日韓兩國政府間にこれという対立感はある人を見たことがな

入がよく知り合つてさえないけれども、必ず兩國の大衆間の親善は達成されると思う。日韓トンネルの重要性はそこにあると思う。

日本は島国である。島国であるからアジア大陸から来る外敵を防ぎ、国の安全を確保することができた。日本は島国であるから四通八達で、どこでも交通が自由であった。日本が東アジアのうち最も早く欧米文明を総合した真の世界文明の時代が来る筈である。そしてその際、指導的役割を演ずるのは日韓両国民である。その重要な役割を演ずるためには、この二大国民はもつと成長し、主権を異にするもの、一つの国を持たなくてはならない。文鮮明師の提唱した日韓トンネルの構想は、かかる意味において、重要な意義を有するのである。

日韓トンネルのルート想定図