

国際ハイウェイプロジェクト

対馬とアジア

日韓トンネルが話題にされた頃、飛行機と船舶が発達した時代に、なぜトンネルなのかと疑問視する人が多かった。急ぐ人は飛行機で行くし、運賃は船のほうがはるかに安い。日韓トンネルを鉄道が通りハイウェイが走るにしても、とてもそれに対抗することはできないであろうというものであった。

このような批判は、東京を起点にしたこれまでの交通体系を無意識の内に前提としている。日本は今、いわゆる多極分散による均衡ある国土の発展を目指しており、そのインフラの目玉が、高速交通ネットワークの整備と、地方中枢・中核都市の拡大である。その結果、東京への一極集中はかならず正され、たとえば北九州圏においては、むしろ韓国や中国をにらんだ経済圏が形成されてゆく可能性が高い。国際交流も地方の時代を迎えようとしているのである。

今後は九州と韓国、中国、ロシアとの交流は活発になるだろうし、国境を越えた一体感も形成されてくるようになる。洞爺丸の遭難に、青函トンネルがあればと国民の多くが思ったように、日韓の間にもトンネルが欲しいと思う国民は、日本でも韓国でも確実に増えている。当然、日韓両国民の支持がないと、日韓トンネルは日の目を見ることができないので

ある。

我が郷土対馬は「魏志倭人伝」にも島の記録が残されているように、古来より大陸との接点であり、往来の要衝なしてきた。またつねに防衛、侵略の最前線基地として歴史の荒波にもまれてきた。その歴史のなかで対馬人は外に開かれた心を培ってきた。これからは「心の開発」が急務。日韓トンネルにせよ、その実現はいやおうなしに国際人としての日本人の品格が問われることになる。日本の政治家がいつまでたっても問題発言で物議を醸すように、頭の中身の国際化、もつと感性レベルと言々と「心の国際化」は、言うにはやすすく行つに難しい。「心の開発」「心の国際化」が必要である。外国人に対して閉鎖的な日本人の性格や制度を、外に開かれたものに変えてゆく努力が肝要ではないか。

第3250号 新聞 馬 新 聞 対

(4) 2000年(平成12年) 8月25日(金曜日)