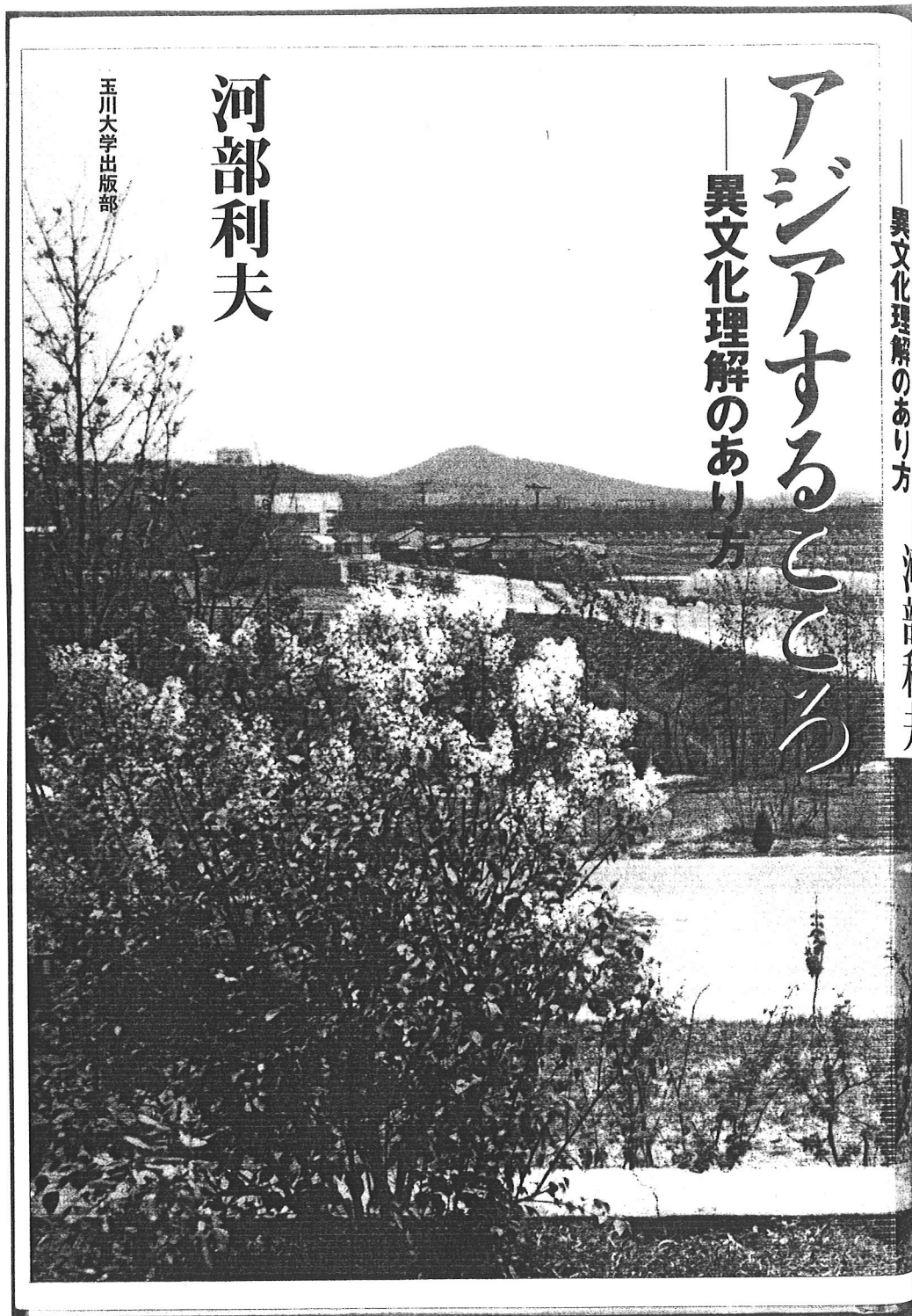




ていいでしょう。そして、私は金大統領の帰国時の、ソウル空港での声明（六月一五日）を、近來にない感動的な言葉として受けとめています。「会うことが重要だった。平壤に行ってみたら、我々の土地だった。平壤に住む人びとも同じ血が流れる民族だった。今回の訪問で、我々の未来は和解も協力も統一もあると確信した。武力統一でもなく、吸収統一でもなく、南北が共存共栄し、次第に統一国家に向かうことを北側に力説して、共感を得た」と。

ここには、地域主義の形成のための共同体のあり方が指摘されています。まさに「地と血」であります。換言すれば、根源的文化的共同体要因に通ずるものとしていいでしょう。

共同体とは、同一利害、同一目的をもった人びとの結合体であります。歴史学的意味からは、前近代（古代、中世）の閉鎖的社会としての生産力の低さから、個人の独立、存在の困難から社会の重要な生活単位、たとえば村落共同体があげられます。社会学的意味からは、ドイツのテニース（F. Tönnies）の定義、共同社会（本質的意味と利益社会選択意志による）二つの類型があります。これをイギリスのマッキーバー（R. M. Maciver）は、community（共同体）と association（協力隊）としています。

『それゆえ、東北アジア共同体を考える場合、まず互いに利益を共有する経済協力体をつくり、それが基盤的な文化的共通性に支えられているという自覚に裏づけられるという道すじに注目すればいいでしょう。東北アジアの大半は幸いなことに、シナ文化圏（漢字、仏教、儒教）、稲作文化圏、騎馬民族文化圏（遊牧騎馬民族の支配階級の文化）を共有しています。これらを「ある文化」とするならば、共有する利益要因という「つくる文化」の創造を考えるならば、ロシア民族よりの共生



環日本海（東海）地図

的関心も可能となりましょう。それゆえに、私たちの東北アジア経済協力民間協会としては、これまで、「つくる共通性」として、次の如き企画を検討してきました。①経済開発特区の開設と技術協力、②東北アジア・フォーラム・センターの設立（東北六カ国の青年の相互理解の場づくり）、③東北アジア友情鉄道の整備、開発（日韓トンネル、宗谷海峡トンネル、間宮海峡トンネルの開発、環日本海鉄道の整備）などであります。

すでに、前述の金大中大統領声明の後段において、「途絶えた鉄道をつなげば、ロンドンやパリにも届く。物流費用は三割節約できる。日本との間に海底トンネルをつくれば、日本の汽車も欧州まで行ける」とあります。

以上、東南アジアとの関係のなかで、戦後に生き返った日本の「凶南の二〇世紀」から、「凶北の二一世紀」へと変転するところに、「日本の生きる道」を考えました。そうした日本に対して、今後東南アジアすなわち ASEAN 10がどうかかわりあうか、また新しい課題を自らに課したいと思うものであります。

野菜と栽培菜と

八百屋で売っているのを、人びとは野菜という。しかし、実際は決して野に生えていた食用の草（菜）ではない。いずれも、栽培されて売物となっているものです。それゆえ、今日ではビニール栽培の如く、季節にまわらず出まわって、人びとの季感をそこなうことおびただしいのです。

現在の日本には、「君がためはるの野に出て、若菜つむ、我衣手^{わえあて}にゆきはふりつつ」なんていう情緒をよび

おこす野菜はない。ほとんど栽培菜です。しかも農薬、化学肥料をつかう無機栽培の弊害がおこっていることは周知のとおりです。

しかしタイ国はちがう。文字どおり野菜のとれる豊饒^{はせじょう}の地であります。「水に魚あり、田に米あり」という言葉は、この国の「ラーマ・カムヘン王の碑文」（二二九二年）の一節に由来するもので、タイ国の資源の豊かさを謳歌するものとして、現在でもつかわれています。華僑の間では、この言葉により、タイを「魚米之地」（フー・ピー・ツー・テー）と形容しているのです。

東南アジアには、貧困あれど飢餓はない。それゆえにこそ、横井、小野田、中村さんたちが孤独のなかで三〇年近くも生きることができたのです。野には菜が、いな食べ物^{いな}が満ちているからです。現在でも魚は手づかみで捕れる。屋敷の周囲にはいろいろな果樹があり、野菜を摘むことができます。

ところが、こうした東南アジアにも、都市の周辺に工業化による無機化汚染の公害が現れはじめています。経済開発の進展は、自然の産物を有償化し、商品化することを推し進めています。そして、野菜も果実も、えびも栽培、養殖されてきています。自然の豊饒が技術の繁栄にとって代われようとしているのです。

それを開発・近代化というならばそれまでであります。しかし、先進工業国の歩んだ道に起こってきている、自然と人間の破壊の愚かさをくりかえさないよう、祈ること切なるものがある今日この頃です。

2 国際から「地域際」へ

二一世紀は地域主義の時代

現代の世界において、国家というものは依然として究極的な理念であり、現実であります。そし

東北アジア地域において、「つくる」共通性として何が考えられるのでしょうか。

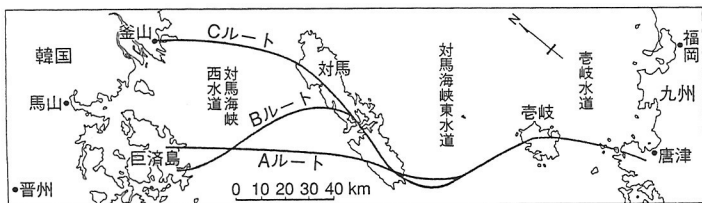
(6)「東北アジア・フォーラム・センター」の設立

東北六カ国の青年たちによる、集合の自由談論の場をつくり、相互理解を進め、将来は、地域開発の大学づくりを構想したいところであります。

(7)「東北アジア友情鉄道」の開発

私がかねがね考えていることの一つに、東北アジア地域に鉄道網を整備してはどうかということがあります。すなわち、「東北アジア友情鉄道」を作るという提案です。新たに線路などを新設する必要はありません。すでにあるものを活用すればよく、それを整備すればよいのです。そして、特に関心をよせているのは「日韓トンネル」の建設であります。このことをある年の「東北アジア経済協力協会」の会議で話したことがありましたが、「それは夢みたいな話だ」と言われました。「しかし、数年前に英仏海峡に鉄道が開通したではないか」と反論しました。青函トンネルも、素晴らしい日本の技術力の産物であります。

これは国際的公共事業になります。この列車ができると「東京発ロンドン行」や「東京発バルセロナ行」列車が可能です。日韓トンネルの費用は約二〇兆円と言われていますが、日本では銀行の再建に何十兆円も投入していることを考えれば、十分可能な投資額と言えます。こうした企画は、まさに南北分断情勢を打破し、平和共存の時代を作る生産的課題と言えるのではないのでしょうか。かつて西独と東独が対立していた時代に、西ドイツから東の西ベルリンに行く時、鉄道はずっと続いていました。東西ドイツは、紳士協約を結んでそうしていました。戦争をしていても、この鉄



日韓トンネル予想ルート案

出典：日韓トンネル研究会

道だけは守ろうという考えをもっていたのです。これこそ素晴らしい叡智といえます。このような考えをどうしてアジア人は、もてないのか。鉄道だけは、戦争などの非常事態があっても手をつけないという紳士協約がどうしてできないのか、考えさせられます。このような広い心をもって取り組み、共同体の形成に向けて一步步進めていくことを願っています。

日韓トンネルの夢

日韓トンネルは、九州北部から吉岐、対馬を経て韓国釜山へ至る二三五キロメートルのルートで、海底トンネルや橋梁で結ぶ計画です。これは、総延長が青函トンネルやユーロトンネルの実に四倍にも及ぶ、歴史的なプロジェクトです。このトンネルは、日本にとって大陸への重要な玄関口となるでしょう。また、東松浦半島と吉岐の間は、トンネルでなく橋梁で結ぶ構想もあります。