

寄 書①

国際ハイウェイ・日韓トンネル 構想の理念と日本の使命（1）

—世界平和への大道—

Idea of the International Highway
Japan-Korea Tunnel Project and
Mission of Japan, No.1

清水 馨八郎*

1. 奈良シルクロード博と国際ハイウェイ

「青^{アヲ}丹^ニよし 奈良の都は 咲く花の にほふがごとく 今盛なり」この古歌は、今から1280年前に平城京が誕生し、我が国最初の大規模な国際都市が奈良の地に開かれ、その壮大なロマンに満ちた都の様と、大宮人たちの浮き浮きした心情が実に素直に示されている。

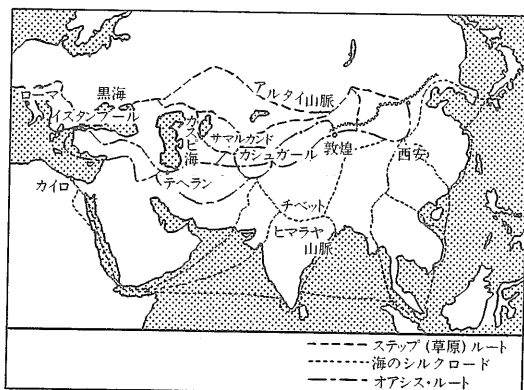
したがって現在奈良市では、シルクロード大博覧会が県市を挙げて盛大に興行され、毎日数万人の観覧者が全国、海外から押し寄せ、今奈良の街は燃えに燃えている。それは平城の都以来かつてないほどの盛況で、古歌にいう“いま”こそが“さかりなり”がピッタリの状況である。

私たちが目下研究中の国際ハイウェイは、ユーラシア大陸を東西に結ぶ東西文化交流の道で、新シルクロードたりうるとの確信の下に、私も観客の一人として博覧会を参考にするため早速概観してきた。

奈良はヨーロッパのベニスやローマに始まる、シルクロードの東の終着駅であった。当時の古代奈良の都の文化といっても、そのすべてはシルクロードに関係する多くの国々や民族の文化の集積

であり模倣であった。よくもはるばると2万キロの道を越えて極東の日本に辿り着いたものである。

シルクロードと一口に言っても、北方ユーラシアのステップ地帯を東西に横断するステップロード（草原の道）あり、中央アジアのオアシス群を結んだオアシスロード（砂漠の道）あり、紅海やペルシヤ湾からインド、東南アジアを経て華南に至る海のシルクロードの3つに大別される。これらいずれの道を通っても、日本に達するためには中国からさらに遣唐使が通った海の道を渡らねばならない。だから奈良へのシルクロードは、陸のシルクロードと海のシルクロードの両方を克服しなければ達成されない。この意味で、現在構想中



シルクロード概略図

*千葉大学名誉教授

の国際ハイウェイは陸の新シルクロードであり、日韓トンネルは海の新シルクロードと言うことができる。

シルクロードは、ドイツの地理学者リヒトホーヘンが、大著『チャイナ』の中で初めて使った名称である。しかし、これは絹が隊商によって運ばれただけの道ではない。古代中国の四大発明“羅針盤、火薬、造紙、印刷”の通った道でもある。また西から東へ絨毯や野菜、果物、ミルクの道、馬の道でもあった。このような物資交流の道だけでなく、宗教や芸術や文化の情報を伝えた、たいせつな精神交流の道でもあった。この道は千年以上にわたってユーラシア大陸の東西の物資と文化の一大交流の道である。この道を介して人類文明史上のさまざまな歴史のドラマが展開するのである。目下絶賛上映中の井上靖原作の『敦煌』も見落としてはならない映画である。私も見て、物語の背後にある酷しい砂漠の地理と民族闘争の歴史に圧倒され感動の連続であった。

博覧会場は新知識の連続であるが、地理学者である私の最も感動したのは、砂漠という環境の酷しさである。シルクロード地域の大半は地球上の乾極の文化であり、日本の湿極文化との著しい対比である。

シルクロードは世界第2の荒涼たるタクラマカン大砂漠を横断せねばならない。その名は“生きて戻れぬ死の砂漠”という意味である。人馬の踏み分け道もたちまち砂に覆われ道が地表に刻印されない。ラクダの獣力と徒歩の人力しか頼れない。隊商や道を伝える僧侶の苦難は想像を絶するものだ。ここを通る人々の願いは鳥のように羽があったらと神に祈る。これが飛天信仰になり、天使(天女)やペガサス、麒麟や孫悟空の物語を生み、たくさんの壁画や像になって残っている。シルクロードを“飛天の道”という意味も理解できる。シルク道路を逆に読むとまさに「クルシ」道路になるのである。千年以上にわたって人類を苦しめたこの道に、ついに天は文師をとおして「国際ハイウェイを創るべし」との託宣を下された。国際ハイウェイこそ、人類が待ちに待った飛天の

道なのである。

シルクロードの終着点日本は、今食べているすべての果物も野菜もこの道を通して伝えられたものだ。仏教も文字も芸能でもある。これら文化の種がたたび日本に落ちると、湿潤な風土と繊細な日本人の手で世界一の文化文明に育つ。世界一豊かに育った日本の富や技術を、今度はシルクロードを介してお返しせねばならない。奈良博を見た者はすべてこの使命観に燃えるのである。奈良は国際ハイウェイという新しいシルクロードの西への出発点となるであろう。

2. 日韓トンネル研究会と理念の必要性

私は国際ハイウェイ・日韓トンネル研究会の発足と同時に参加して、この大構想の理念と研究会の使命について分析することを命ぜられた。

大事業を遂行するためには、当初それは何のため(目的、理想)、誰のため(効用、実利)、いかにして(手段、方法)行うかといった崇高な理想と使命観をまとめた明解な理念が必要なことは言うまでもない。理念なくしての出発は、暗夜に鉄砲を打つごとく、舵なき船のごとく無意味となるからである。

理念は過去、現在、未来を見通したものでなくてはならない。理念とは過去を参考にして、現実の矛盾や困難を克服して、人類をして夢のある理想の未来へ結び付ける懸け橋のための理論である。出発に際しての備えの哲学と言ってもよい。

崇高にして格調高い説得力ある理念をかかげることは、人々をしてこの事業への参加の意欲をかり立て、参加協力者の情熱、勇気、感動、使命観を奮い立たせるものである。

特に国際ハイウェイのような大構想で、世紀を越えて成就すべき大事業には次のような点で理念の構築が必要である。

(1) 人類がかつて挑んだことのない、とてつもない超大型プロジェクトで、余りにも幻想的で夢のような話だから、普通では人は子供だましと相手にしてくれないのである。

- (2) 内外に余りにも多数の参加と協力者が必要だからである。この事業を遂行するためには、国を越え、民族を越え、海を越え、政財界の職業を越えて、老いも若きも、世紀の大動員をかけねばならないからである。
 - (3) あらゆる分野の科学者、技術者、各種専門家を総動員する超学際的事業だからである。本事業が始まってからもう既に約千人を越える学者、技術者が参加しているのである。
 - (4) 動員はヒトのみならず、カネ、モノ、チエをも総動員しなければ完成しない大事業で、長く人類の歴史に残る意義ある仕事であるから。
 - (5) 時間的には超長期にわたる構想、つまり世紀を越えて実現する大事業なので、長く持続的な協力を得るために。また、空間的に多くの異民族の協力、協調、理解が得られなければならない超広域的な事業であるから。
 - (6) この事業の前途には、乗り越えねばならない困難（技術的、政治的、経済的、文化的）が山のように立ちはだかっているから。海洋のカベ、砂漠のカベ、資金のカベ、技術のカベなどその大きなものである。しかし、困難が大きければ大きいほど、理想が高ければ高いほど、挑戦者の夢やロマンも高いのである。
 - (7) 国の内外、広く国際的コンセンサスを得るためには、参加者に共通の人類の使命感や、歴史的大事業に参加していることの喜びと感動を呼び起こすために。
 - (8) 参加する立場による理念の相違をお互いに認め合ねばならない。例えば、①日本の立場と韓国の立場の理念の違い。日本では日韓トンネルと言うのに、韓国ではこれを韓日トンネルと逆に呼ばねば気がすまないといった点である。②宗教家の立場と科学者の立場と政治家の立場の違い。③釜山と北九州の立場、壱岐と対馬といった地域の立場は明らかに相違がみられる。
- このような国、職業、地域による立場、思惑、利害の違いを認め合いながら、これらをついにまとめて、共通のコンセンサスを得ることはなかなか容易ではない。

したがって共通の理念という憲法は、単純明解なものにならざるを得ない。例えばこの道は、世界恒久平和実現のためとか、地上に楽園を築く道、平和の大道、人類一家皆兄弟といったように誰もが納得する平凡な常識に落ち着くようになる。

理念は憲法だから、抽象的な理想をかかげて、余り細かな法律のような細則に触れない方がよい。大枠はアサナワでくくるよりゴムヒモでくった方が、長期と、広域の国や地域や時代に適応できるのではなからうか。

本研究会は発足以来5年「日韓トンネル研究」や「日韓トンネル時報」に数多くの論文が出ている。いずれの報告者も枕言葉に何らかの構想の理念に触れている。理念を中心として報告した論文も多い。これらを通読しても非常に多岐にわたり、これらをついにまとめる作業は容易でなく、私の理念委員会でも長く議論してなかなか結論が得られなかった。そこで結局は、文鮮明師の当初提案の原点に帰ることがよいということになった。

3. 文鮮明師に天の啓示が下る

国際ハイウェイ構想の基本理念は、提唱者文鮮明師発表の最初の構想の原点に帰れば明らかである。それは統一思想からの摂理的理念と言ってもよい。

天上の神と祈りを通して常にチャンネルをもらっておられる文鮮明師に、天は、ある日の祈りの中に忽然として啓示を下したのである。南北を統一し、さらに世界を救う道はないか、道はないかとひたすら神に祈っておられたら、天から声があり「それは路を造ることだ。」「路は道に通ずる」からであると、始めに神の声あり、これを受けて文師は、始めにロゴス（文、言葉、文脈、理念）を鮮明に宣命されたのである。文鮮明という名そのものだったのである。

国際ハイウェイ構想は1981年11月10日、韓国のソウルで開催された第10回科学の統一に関する国際会議（ICUS）の席上、同会議の提唱者であり、国際文化財団の創設者である文鮮明師によっ



第10回 I.C.U.S.

て提唱されたものである。それは世界各国をハイウェイで直接つなぎ、高速輸送のネットワークによって全世界を1日生活圏にしようという計画である。ハイウェイの両側1キロは国境を超越した中立地帯とし、ハイウェイを利用する人のために、空港やホテル、娯楽施設などをつくる。また国境は、ビザなしで通過できるようにする。

こうした自由の道を東洋から西洋へ、さらに全世界に張り巡らしていく過程で、世界の諸問題を解決し、人類一家族という理想を実現するものである。

このように、この計画は互いに敵意と闘争のみをもたらす国益中心主義をやめ、人類愛という高い次元からグローバルな新しい価値観を確立して、全世界を結ぶ高速道路網と科学技術を総動員した豊かな経済基盤の上で、全人類が等しく自由と平和を享受できるような世界を築き上げようとするものであり、世界と人類という視点から考えた新しい土地利用計画といえる。

さて、宗教家である文鮮明師が、なぜ突如としてこのような土木工学的な、聖職者に似合わないハードな構想を発表したのであろうか。現代世界のあらゆる矛盾、闘争、困難が韓半島に圧縮して表れている。同一民族が南北に分かれて憎悪と闘争を繰り返さねばならないほど不幸なことはない。韓民族のすべての悲願である南北統一の切なる祈りから、文師の統一思想は生まれたのであろう。文師は民族を代表してその願いを統一思想に高めたものである。

この思想は韓国人であり、韓半島でなければお

そらく生まれなかったものと思われる。文師はこの思想を拡大して広く世界の東西南北の国々を統一して、全人類が同一の絶対価値の下に地上天国を実現しようと考えた。

高い理想をかかげることによって、現実の地上の闘争の悪さ、馬鹿らしさを超克しようとした。その理想実現の早道が国際ハイウェイであることに到達した。統一思想の実践であり統一運動の一つである。文師発想の数々の統一運動の中ではこの国際ハイウェイ運動は極めて異色なものの一つである。これは単なる思想運動でなく、具体的な道をつくるという実践行動だからである。

とはいっても文師の最初の提案は、宗教家らしく、神の国に通ずる道、平和の大道といったように極めて摂理的、総論的である。これを実際に実現するための技術的、資金的、国際法的などの手立てや時間的な手順など、いわば各論的なことには一切触れていない。特にこの国際ハイウェイの最も困難な部分である日韓トンネルについては全く触れていない。

ところが、この文師の提案が発表されるや逸早く感応し、行動を開始したのが日本なのである。1982年2月8日故松下正寿氏を委員長として『日韓トンネル総括委員会』が発足し、翌83年5月24日には『日韓トンネル研究会』が設立された。

日本は当時、世界一の海底トンネルである青函トンネルの完成を目前に控えていた。この技術と経験は人類的な貴重な資産である。この資産を別の場所で応用する機会を狙っていた。さらに、日



日韓トンネル研究会設立総会

本は資金力も豊富なので、世界に先駆けて参加し貢献できるものと確信した。この大事業は宗教界だけではできない。これには科学者と技術者が参加しなければ実現できない。ここに宗教と科学の統一、宗教家と科学者の協力の見事な連繋が実を結んだのである。

日本側のこの研究会の会長に、青函トンネルの生みの親ともいふべき、地質学の権威佐々教授（北海道大学名誉教授）が就任されたのも素晴らしい取り合わせで、まさに神の啓示に従ったものである。文師を表メシアとすれば、佐々先生はウラのメシアということが出来る。

4. 人類にとって道（ハイウェイ）とは何か （道の概念）——路は道に通ずる——

動物は移動ができて交通を知らない。交通（交通機関という手段）を以て移動・交流できるのは人間のみが創造した文化である。人は「交通する動物」ということができる。

人は交通により空間の克服と時間的隔離をも克服して、地域の構造を改変することができた。

徒歩から馬車へ、舟から蒸気船へ、馬車から汽車へ、自動車から飛行機へと交通機関の進歩は、その都度人類の行動圏を一挙に拡大して、人間生活を飛躍的に向上させてきた。交通が文明に果たしてきた役割りは計り知れない。してみると文明の進歩とは交通（手段）の進歩と言っても過言ではない。それはまさに日進月歩である。

交通の発達、地域格差を平均化し、無価値と思われる空間に新たな価値を創造し、離れた世界、閉ざされた世界を開いて一般化する。2地域の融合を図る手段として交通に勝るものはない。

交通の特性は集中化（統一化）と分散化（拡散化）である。「すべての道はローマへ」の昔から、この交通の属性は権力者、支配者によってしばしば利用されてきた。「道を制する者、天下を制する」からである。徳川幕府が五街道の整備と参勤交替制によって長く天下を制することができたのもこの好例である。

道は人と物と情報の交流を促進し、文化を伝播し、拡散し、シルクロードのように人類の文化史に重要な役割りを果たし、社会の発展進歩に寄与してきた。

道の交差するところに都市が発生する。河岸、スク、橋元、港町、宿場町、市場町は皆これである。その交通条件の変化は直ちに都市の盛衰を決定してきた。

道は地域内外の人々の連帯感を生み出す手段から、地域間、都市間、国家間、広く世界を結び付け、融和させる最高の手段となりうる。道は人間社会の動脈で、生活の基礎基盤のインフラ中の最も基本のインフラストラクチャーといえることができる。

人類の世界観の拡大は旅行によってであった。未知の土地の発見や、諸々の生産物やサービスの交易、文化や知識の交流は旅行なくして不可能であり、旅行は道や、交通、技術なくして、効果は期待し得ない。古くは紀元前2百年、漢時代の張騫による西域への探索の旅、中世のマルコポーロのアジアへの大旅行、近世に至ってはコロンブスのアメリカ大陸発見の旅などがある。その都度、人類は世界観に大きな展望が開けた。観光の“光”は文化のことであり、文化を見ることにより世界観を広げることは交通によってであった。観光とは地域特性である文化を観ること、文化に光をあてて観るということになる。

それぞれの国民のもつ文化の相互理解は、他文化への寛容性と融合性へと導くものである。シルクロードによる文化の交流は、物質的文化と精神的文化の寛容性と許容性を周辺文化圏へもたらした。現代でも他文化への理解度の高さこそが、先進国の証であると言っても過言ではない。

さて、“道”という概念の中には大別して、物質的な視覚的なハードなものと、人が守るべき倫理道徳の人の道、平和の道といった、精神的なソフトの概念とがある。

道という言葉は後者の例として使われる場合が極めて多い。その第1が倫理、道徳の道（人道、正道、王道とか、邪道、外道）であり、第2が宗教と

して道を説く道（道教、神道、伝道）、第3が生活の学習（道楽、道場）の技術や手引きをさす。第4が芸道、武道のように趣味や鍛錬の道（茶道、華道、柔道、剣道）、第5にニュースを知らせる伝達の道（報道、唱道）、第6に地名としての道（東海道、北陸道、尾の道、奥の細道、北海道）がある。さらに花道をかざるとか、道筋を付けるとか、言語道断といったいろいろの使い方がある。

“道あるところに心が通ずる”といったように、道という言葉は上の両方の概念を示すのに極めて便利なよい言葉である。

現代世界の不安と混迷、闘争を救う道はないかと真剣に考えつめれば、その道は必ずあることに気が付く。これが文師が到達した国際ハイウェイで、天道、正道、本郷路だ。「路は道に通ずる」からである。

5. 史上の巨大プロジェクトとその意義

人類は世紀を越える巨大な土木事業（スーパープロジェクト）を古代から現代に至るまで営々と続けて、貴重な文化遺産を残してきた。その構想の動機や理念は、大神殿を除いては、必ずしも宗教的な発想からでないものが大部分である。

人間が造り上げた構造物のうち最古で最大なものはエジプトのカイロ郊外のギザにある3基の大ピラミッドである（前、26世紀）。東洋には宇宙から肉眼で見分けられる唯一の構造物、万里の長城（紀元前221年頃）があり、秦の始皇帝の天下統一と北方蛮族の侵略を防ぐ目的で造られたものだ。

実用を重んじた大事業として、もう一つ上げなくてはならないのは、ローマの道であろう。古代ローマの広大な領土を維持するためにつくられたこの道路網は、西はイベリア半島（現在のスペイン）、東は小アジア西部にまで及び、全長8万キロで、地球を2周するほどの距離であった。

しかし、ピラミッドや古代メソポタミアの聖塔、あるいは日本の仁徳天皇陵など、権力や宗教的信仰の産物と考えられがちな過去の巨大プロジェクトも、重要な社会的機能を帯びていたことは注目

しなければならない。

巨大事業はその社会に経済的余剰がなければ成立しない。その再配分と、長期的かつ組織的な作業によって生じる社会的連帯感、社会を活性化させると同時に、当時の国家経営にとりプラスに作用したものと考ええる。

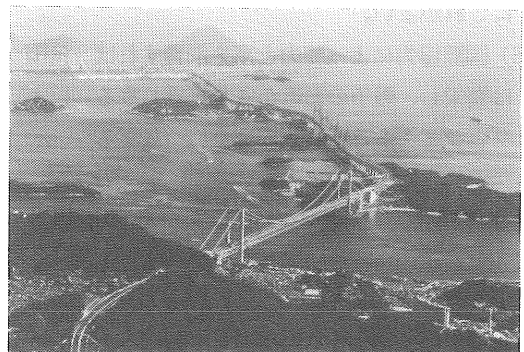
巨大な事業によって、多くの新しい知識を生み出し、技術的な進歩と新たな価値を創造し、さらにはより高度に組織化された社会秩序を生む。この原則は、古代から現代にまで変わることがなく、そして未来をも展望する真理であろう。

近世に入ってスエズ運河の開通（1869年）、そして20世紀初頭パナマ運河が完成（1914年）して、地球の海上交通に一大変革がもたらされた。

20世紀後半に入って人類は巨大な科学技術を駆使して次々と巨大プロジェクトに挑むようになった。その第1は「第2パナマ運河構想」である。現運河は通過に9時間もかかる。水門式のこの運河では船舶の大型化、高速化に適応しなくなったからである。

次はマレー半島の首の根っ子に近く運河を掘ってインド洋と南シナ海を短縮しようとする「クラ地峡運河構想」である。以上はいずれも国際的な海運に大影響を与えるものである。日本でも、青函トンネルの完成と瀬戸大橋の開通は今世紀の人類がなしとげた巨大プロジェクト史上の大偉業である。さらに建設中のドーバー海峡トンネルや東京湾横断道路も世界の注目を集めている。

以上、現代の巨大プロジェクトは皇帝の権力の誇りでも、民衆の宗教的な熱狂によってできたも



瀬戸大橋

のでもない。人類は高度の科学技術を握り、グローバルな視野で、人間の夢やロマンを追及する巨大プロジェクトを次々構想するようになった。

ニューヨークの技術ジャーナリスト、リチャード・カツは、なぜ今巨大プロジェクトでなければならないかについて“Why Big is Beautiful”なのかの論文の中で次の点を列挙している。

- (1) 失敗だった中国の“Small is Beautiful”中国は近代化のため、小規模なものを手ごろに、たくさん造って人海戦術で進めてきた。その結果、溶鉱炉も、小規模発電ダムもすべて失敗に終わった。小規模ではスケールメリットが生まれないからだ。
- (2) ビッグしか役立たない電力。小規模な発電設備ほどエネルギーのロスが大きく「規模の経済性」が得られないからだ。
- (3) 巨大プロジェクトの波及力と推進力。大規模プロジェクトは国民経済のほとんどあらゆる分野に発展効果を放射する。具体的には次の3つの効果である。
 - ①大量の熟練労働者を生み出す。
 - ②新しい科学知識と技術を生み出す。
 - ③乗数効果によって新たな経済活動を直接刺激する。
- (4) 巨大プロジェクトの乗数効果。1ドルの投資が2〜3ドルの生産活動を引き起こす。
- (5) 国際協力プロジェクトが全地球的進歩を促す。共同大事業の実行が全地球的な持続的進歩を促進する。世界的規模の経済成長と生産性向上を促す。つまり、ニューディールを得るためにこれがよい。
- (6) 国際協力によって力と富を消費すれば、各国は繁栄し、戦争のおろかさを実感しうる。巨大プロジェクトこそ戦争の抑止につながる

6. 戦前の先覚者と戦後の大林組の構想 —橋かトンネルか—

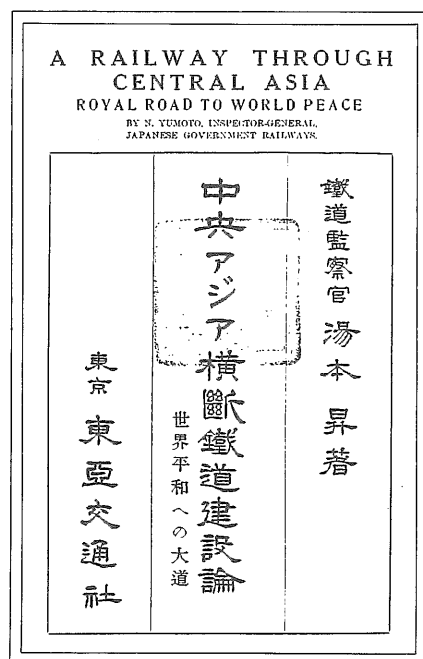
戦前既に、日本から海を渡って韓国へ、そしてアジア大陸を経てヨーロッパへと鉄道を建設しよ

うという雄大な構想はあった。昭和14年、技術者である湯本昇氏による『中央アジア横断鉄道建設論』がそれである。この書の副題に“世界平和への大道”と付けてある。このことから、道は平和に通ずるものという思想は、戦前からあったことを実証している。技術者の発想も、文師の宗教的発想でも、目的は同じく一つであることを示している。

戦前の日本の先覚者の多くは、アジアに大道を引いて、アジア全体の繁栄と平和に寄与すべきだと考えていた。湯本氏は、それを代表したものである。

昭和10年代の国鉄の中に、既に青函トンネル構想を進めていた3人の先覚者がいた。彼らの気宇壮大な構想は、青函に留まらず、環日本海鉄道から、アジア横断鉄道に及び、西欧のオリエント・エクスプレスに結ばれて、ドーバーをくぐってロンドンに達していた。早くも東京発ロンドン行きの夢を描いていた。このため戦前既に壱岐、対馬の地質調査を始めていたが、開戦でやむなくこれを放棄せざるを得なくなった。

戦後になってゼネコンの大手、大林組が“ユー



『中央アジア横断鉄道建設論』表紙

ロシア・ドライブウェイ”構想を発表した(1980年)。文師発表の1年前である。私たちのやっている、国際ハイウェイ・日韓トンネル構想と、発想といい、ルートといいほとんど一致したもので、民間デベロッパーの自由な構想にあふれていて頭が下がった。これもまた、東京発ロンドン行きの日英2万キロを陸続きにしようとする壮大なものである。

このうち最大難関の日韓海峡は3区間の海の道で渡れる。我々の日韓海峡渡海案もだいたいこれを踏襲することになる。

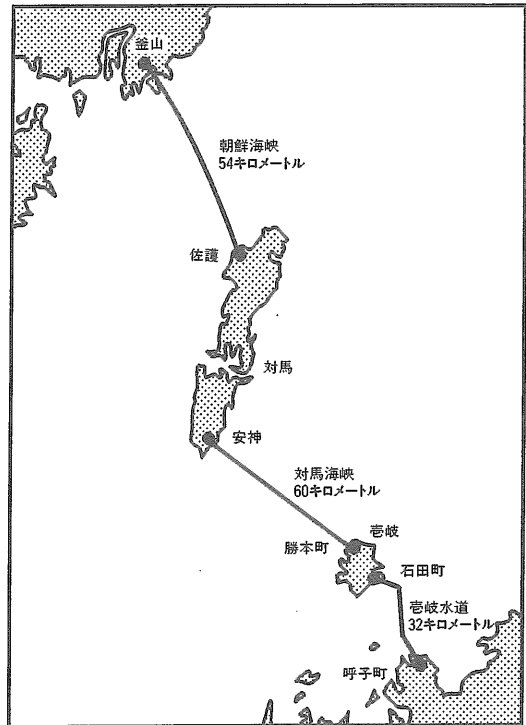
- 第1区間 壱岐水道 呼子から32キロの橋梁で
- 第2区間 対馬海峡 海底トンネル60キロで
- 第3区間 朝鮮海峡 チューブ式沈埋トンネル54キロで

日韓海峡の200キロの間に壱岐、対馬という2島が存在することは、日韓架橋のための天の配剤である。これを3段飛びよく「ホップ、ステップ、ジャンプと飛び越えよ」という神の慈し召しと受け止めるべきである。架橋には橋梁あり、トンネルあり、トンネルでも山岳式、チューブ式、沈埋式と最適の構造物を組み合わせるのがよい。これにより、この海峡は各種工法の生きた実験場になり、渡海技術の博物館として長く人類の文化に貢献できるであろう。

日韓トンネル研究会は、その名のとおおり、当初から2国を隔てるこの海峡をトンネルで越えるという前提で出発した。ところが、大林組の案では第1区間だけは橋で渡ることになっている。トンネルでは、橋で渡ることの観光価値の大部分を失ってしまう。できることならすべてを橋で渡りたい。技術的に困難な所だけをトンネルにしたいというのは人間の自然の願いである。

21世紀の当初に日韓トンネルが全線開通したとき、はたしてその時の人々が、200キロもの長距離を海底の闇の中を3時間ほどもかかって通過することに耐えられるだろうか。排気ガスや照明問題が解決しても、トンネルに長時間閉じ込められる生理的、心理的苦痛は残る。

今年開通した青函トンネルと瀬戸大橋は共にわ



大林組による海の道ルート図

が国始まって以来の大プロジェクトで、世界に誇るべき大事業であった。ところが、トンネルと橋では、渡る人、眺める人のいずれに対しても感動の上に天地の違いが生ずることはいない。完全に明暗を分けるからである。

トンネルではせっかくの技術と資金力の偉大さを眺めることができない。絵にならないからである。橋は渡る感動と同時に眺める感動を併せもつ。開通式当日のテレビ放送でも、トンネルの場合は入口と出口だけが絵になるが、全体像を映し出せない。これに対して瀬戸大橋の方は開通式当日はもちろん、その後長くテレビがその美姿を追って、数々の特集を組んでいる。ここに両者の観光価値の著しい相違をみることができる。

人類の科学技術の総量は5年で倍増するという。20年後に日韓トンネルが完成したとして、そのとき人間がもつ技術量は今の16倍となる。その未来からみると、今の先祖たちがトンネルで貫いたことを必ず後悔するだろう。また、全部をトンネルで通過しては、何のために壱岐、対馬が存在したのかの意味を失ってしまうのではないか。

7. 国際ハイウェイ中東アジアハイウェイ の理念 —中国の近代化に絶対必要—

国際ハイウェイはこれが通過する国々の交流を深め、世界の東西問題、南北問題を道によってすべて解決できるという願いが込められている。世界は一つ、人類一家、地上天国の実現は国際ハイウェイの完成とともに確実に体感できるであろう。道は平和と繁栄に通ずるという喜び、宗教家の理想も、技術者、経世家の理念も一致する。だから、この道は世界平和街道、世界のパックス(PAX) 街道と言ってもよい。

かつて世界をつなぐものは海洋交通が主流で、長大な陸の道の建設は困難で、輸送路としては非能率であった。これに対して現代のハイウェイは、この海洋文明から、世界の交通文明の流れを内陸文明に変えることになる。

この道の建設はその過程で莫大な人と物が動き、大きな需要を生み、地球規模のニューディールとなるであろう。世界の不況を克服し、世界の景気の回復に資すること大である。

また、かつて戦争に向けてきた巨大なエネルギーのロスを、協力してこの平和の道建設に費やして、戦争抑止効果を果たすことができる。

次にこの道の完成のためには、多くの未知への挑戦を強いられるので、新しい科学技術文明の進歩を促すこと確実である。交通の進歩こそ人類文明の進歩の原動力になるからである。

特に東アジアハイウェイは遅れている東北アジア経済共同体の基礎構造となり、地域住民の連帯感を生む効果が大きいものと期待される。

徒歩交通が中心であったため、シルクロードで2千年もかかった東西文化交流の実を、この高速道路では一瞬のうちに大量に果たすことができる。西からゆっくり東へ流れてきたシルクロードの恩恵を一方的に受けてきた日本から、今度は日本を中心とする東アジアの成熟した文化文明を西に向かって大量にお返しすることができる。

またこの道は通過地の発展途上国の経済と生活

をカサ上げすることに役立つ。東アジアに存在する日本、韓国、中国、台湾の12億人を団結させ、東アジアECともいえるべき強固な経済圏、文化圏を形成するのに役立つ。

特に10億の民をかかえ、近代化を急ぐ必要の中国にとっての最重要課題が道路交通網の整備である。特に高速道路網を全く知らない中国にとって、国際ハイウェイ構想は中国の近代化にとって不可決の要請である。満州地域や海岸から遠く離れた内陸に眠る膨大な資源の開発と工業化が急がれているものの、交通網が未発達のため進展状況ははかばかしくない。中国大陆を縦横に走るハイウェイができれば中国近代化への大きなステップになるであろう。

そして、その道が韓半島を経て日本に延びるとすれば、中国としてはもう手を上げて歓迎していくことになる。また、自由の道が日本、韓国、北朝鮮、中国を通れば、自由と共産のイデオロギーの問題もおのずと解決されていくことになる。

高知市の高校修学旅行生が遭遇した不幸な上海事件は、中国の鉄道運営の現状から、起こるべくして発生した事件であった。中国鉄道交通のお粗末を世界にさらしたものだ。中国鉄道運営は計器は手動が主で、人海戦術で行われて、19世紀的段階に留まっている。そこへ近代化政策のあおりで中国の歴史始まって以来の民族大移動が起こっている。自動車交通が未発達なので、鉄道は唯一の大量交通機関としてどこも超満員の過密ダイヤである。そこへ外貨獲得のため海外旅行団を無理して誘致しているから、鉄道の混乱に拍車がかかっている。

航空機は点と点の交通、鉄道は線で、自動車は面へと交通の恩恵を拡大する。自動車はさらに高速道路網の形成で、地域全体へ国家の経済のすべてを一度に活性化する。米国の経済が高度成長したのは高速道路網の完成からである。「国家はひたすらハイウェイを造れ、そのハイウェイが自ら国家を創るであろう」という政策が実ったのである。

日本の高度経済成長も高速道路網が生み出した

ものと言っても過言ではない。にもかかわらず中国はいまだに、都市は自転車、都外は前世紀的鉄道のみで、自動車交通が未発達だ。中国の近代化は高速道路網が必要である。最近中国の識者がやっとこれに気が付いて、文師の国際ハイウェイ構想に積極的になってきた。日韓トンネルより東アジアハイウェイを先にやるべしというのである。外堀を先に埋めた方が、内堀たる日韓トンネルや、韓半島を通過する道路の合意をとりつけ易いからだ。

8. 日韓トンネル構想の理念

日韓トンネル構想は、国際ハイウェイ全コースの中で最も困難な部分である。したがって、東アジアハイウェイの中心課題でもある。大海原を200キロも越え、国境を越え、未知な技術への挑戦として最も夢とロマンに満ちた大事業である。それだけに歴史に残る最もやり甲斐のある仕事である。

海を隔てながらも、隣国として最も交流の長い歴史をもつ日韓両国を橋やトンネルで直接結び付けることの意義は計り知れないものがある。それは『日韓民族文化同源論』からみても『日韓運命共同体論』からみても、両国が陸続きで確実に手を握ることは喜ばしいことである。特に日韓の安全保障に果たす役割りは大きい。この橋が両国の親善友好の架け橋になることはまちがいない、両国の経済、社会、文化に与える影響は計り知れない。その完成は2国の長い歴史上、革命的な出来事となるであろう。

地政学的には韓国は半島性の国で、日本は島嶼性の国だ。この両者が結合することにより、それぞれのメリット、デメリットの相互補完の実が上げられる。両国が地続きで一体化されることは両国民衆の連帯感の形成に大いに役立つものと思われる。

まず、日本にとっての本構想の意義を考えてみよう。それはまず、日本が初めてアジア大陸と地続きになるという歴史上画期的な感激的な事件と

なることである。数百万年前の地質時代には日本列島も大陸に地続きで、ナウマン象などが、この道を通して自由に日本に渡ってきていたのだ。今後の架橋は再びその地質時代に復帰することになるのである。

次に、日本は長く大陸文化の一方的恩恵に対して、今度は大陸側に報恩、お返しすることができるのである。日本の力が中心となってこれが完成すれば、アジア大陸への一大贈り物となるであろう。両者の授受作用の実践である。

また、この大事業は莫大な金と物を投資するので、日本にとっては巨大な内需拡大となり、国際的な日本の貿易摩擦の解消にもつながる。

次に、韓国にとって本構想の意義は何か。

第1に韓半島が初めて、前方の日本島と地続きになり、日韓往来が容易になることである。

第2にこのトンネルの完成は必ずや北朝鮮を大いに刺激し、南北統一の機運を促進する効果があるものと確信する。

第3に、韓国が前方の島大国と陸続きになっていることの有事における安心感である。これはちょうど、北海道民が青函トンネルの存在によって、有事にポートピープルにならずにすむ安心感に似ている。地図を見ると東アジアの大陸部分で自由国は韓国のみである。中国、シベリア、北朝鮮と全部赤色国で埋めつくされている。唯一残されている資本主義国韓国は共産側にとって目の上のたんこぶで、何としても韓国を大陸から追い出したいと願うからである。さてトンネルの実利的効果はたくさん上げられる。

第1に橋元になる北九州と釜山地域の経済、社会、文化が活性化されることは当然である。

第2に九州では佐賀県、特に県央の多久地域は、日本列島の東西の幹線と、トンネルを通して大陸から上陸する南北の交通動脈とが交錯するので、地域振興に期待がかけられている。

第3に現在離島で国境の島である壱岐と対馬が、歴史の檣舞台に登場することになる。対馬観光開発とともに対馬はアジアECのセン

ター、東北アジアのヘソとなる。

第4にこの事業の完成までの調査、研究、工事施工課程で、かなり長期間、関係地域に雇用、資材調達の面で大きな恩恵を与えることになる。本事業は10～20兆円の大投資と見積もられているので、日韓両国の内需拡大効果、失業救済効果は莫大であろう。

最も興味をもって期待されるのは、北朝鮮の本事業への積極参加である。今後10年内外で北朝鮮が解放されるものと確信する。すると、この北が開発した隠密、敏速な南侵トンネルの技術やノーハウは必ずやこの日韓トンネルに直ちに利用、応用できるからである。彼らは「トンネル掘りならまかせてくれ。せっかく得た悪党サタンの悪知恵が、こんなところに役に立つとは」と、感激して参加することであろう。

日本側の北九州にとっても、長年蓄積した石炭掘りの技術が役立ち、現在産炭地の惨憺たる失業地域の社会問題がこれによって十分吸収されることになる。

9. “恩 讐^{オンショウ カナタ}の彼方に” の日韓版

菊池 寛の代表作の一つで有名な『恩讐の彼方に』の主人公“僧了海”の境地と、日韓トンネルを掘る日本民族の願いが一致する。

この世で不義密通、強盗、主人殺しの悪の限りをつくした市九郎は、美濃のある寺に辿り着いたとき、初めて自分が犯した罪をざんげした。「仏道

に帰依し、衆生^{シュジョウサイド}済度のために身命を捨てて人を救うとともに、汝自身を救うのだ」との上人の教化に従って、名を了海と改め、一心に修行に励み、半年後に道心も定まって、諸国^{アンキョ}行脚の旅に立つ。道中で善根を積みながら、やがて九州の耶馬溪に達した。ここには“鎖渡^{クサワタ}し”という命がけの難所がある。そのとき、深い谷川にそびえる絶壁に隧道を掘ることを思い立ち、それが彼の生涯の決意となった。

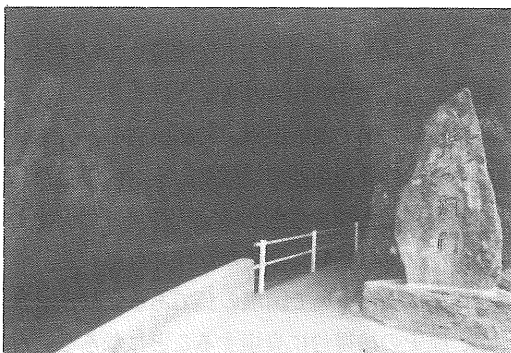
積むべき贖罪の余りに小さかった彼は、自分が精神勇猛の気を試すべき難業のあることを祈っていた矢先だった。今、目の前に行人が難儀し、1年に10に近い人の命を奪う難所を見たとき、彼は、自分の身命を捨ててこの難所を除こうという思いつきが勃然として起こったのも無理ではなかった。市九郎は、自分が求め歩いたものがようやくここに見つかったと思った。1年に10人を救えば10年では百人、百年、千年経つうちに千、万人の人の命を救うことができると思った。こう決心して彼はいちずに実行に着手した。

隧道掘りは難渋を極めた。が、彼の心は少しも動じなかった。初めは嘲笑していた村人たちも、洞門が奇跡的に進むのを見て、工事に参加し手伝うようになった。

そんなある日、殺された主人の一子“実之助”が、父の仇を求めてそこに来合わせた。が、了海を崇める石工たちの切なる命請いを聞き入れ、仇討ちを洞門完成の日まで延期。そのうち実之助もいっしょに槌を振り、仇討ちの日を早めようとした。

1年半の後、了海が誓願を立ててから21年目に、ついに洞門が貫通した。了海は約束どおり、首を実之助の前に差し出した。そのとき既に実之助は、復讐を遂げる無意味さを悟っていた。2人は手を握り合い、この大事業の完成にすべてを忘れて共に感激の涙にむせび合った。

高い理想の人類愛的大事業の完成は、個人サイドの仇討ちといった小さなシガラミを越えるものである。過去のいまわしい関係を恩讐の彼方に忘れ去って、共により大きな人類愛的事業の完成に、



青の洞門の石碑

感激の涙にむせぶのである。

1986年佐賀県鎮西町での調査斜坑起工式で地元の吉田町長があいさつされた。「鎮西町は歴史的に韓国と関係が深く、名護屋は4百年前に豊臣秀吉の朝鮮出兵の拠点となっ^たいまわしい過去もありますが、これからは韓国の人と手を結び合^{って}て友好の度を深めていきたい」と語ったように、このトンネル建設は、日本が韓国に対して犯した過去の罪を償い、韓国民の日本に対する怨恨を晴らし、日韓が結束するための現代における国家版、あるいは国際版の『恩讐の彼方に』であると言える。

“恩讐”とは、なさけとあだ、うらみという意味であり、日本と韓国を隔て、あるいはつなげる玄界灘と対馬、日韓海峡はまさに恩讐の彼方である。

なぜなら日本には古来、儒教、仏教、漢字をはじめ数知れない文化文明の恩恵を中国大陆や韓国からもたらされた。だが、日本は倭寇、秀吉の2度

にわたる朝鮮出兵、そして近代の朝鮮統治と文字どおり恩を仇で返す歴史をつづってきた。日韓トンネルを掘る日本は、犯した罪のつぐないをしようとする僧了海の立場で、韓国が実之助である。日韓が共に手を取り合^{って}て人類的大事業の日韓トンネルを完成させれば、2国間の過去の怨念など小さいこととして恩讐の彼方に忘れ去ることができる。日本にとってこのトンネルの完成は、地上天国を切り開く、^{トビ}蕩滅復帰への道なのである。

現在日韓関係は2千年の歴史の中で最も良好な時代である。日韓トンネル構想はその関係をいっそう強固に確実なものにするであろう。1988年はアジアで、日本に次ぐ第2のオリンピックがソウルで開かれる。日本は全面支援体制をしいている。ソウルオリンピック最多外国人は日本人であろう。1988年こそ日韓トンネル構想を内外に発表する絶好の機会である。

(研究9号に続く)

