

理念と文化

国際ハイウェイ・日韓トンネル 構想の理念と日本の使命（2）

（世界平和への大道）

Idea of the International Highway
Japan-Korea Tunnel Project
and Mission of Japan, No.2

清水 騩八郎*

10. 英仏海峡トンネルと 日韓トンネルの対比

ユーラシア大陸の極東の日本と、極西の英国とが、今世紀同時に、日韓トンネルと英仏海峡トンネルに期を一にして挑むことになったのは天の配剤として、極めて摂理的であり、歴史的で意義深いものがある。

英仏海峡トンネルは2百年前のナポレオン時代から、既に26回も構想されてきたものであるが、その都度、この夢の架橋は絵に描いた餅に終わってしまった。このうち1870年代と百年後の1970年代の2回は着工されたが、1回目は植民地闘争による英仏関係悪化で中止、2回目もコスト高が理由で工事を中断してしまった。

26回を概観するに、概して、大陸の仏国側が積極的推進派で、島の英国側が、仏国側に不振不安があって国民の反対運動が根強かった。ナポレオンやヒットラーの英国侵略を防ぎえたのはこの海峡だからと、国防上の見地から英國の軍部が反対した。このように国際情勢が常にこの構想の成否に影響を与え続けた。

ところが、現代はヨーロッパECでもわかるよう

に、欧州の歴史始まって以来、欧州の自由陣営は協調体制にある。この時代背景の下に、1986年1月、英國のサッチャー首相と、仏国のミッテラン大統領の間にドーバー海峡トンネル構想の実現のための合意が成立し調印が行われた。

この40キロの海峡は、年間2千万人の人々が船や飛行機で相互に往来しているほどの世界一の交通量をもつ国際交通海峡である。これが直接トンネルで地続きになると、ロンドン～パリ間は4時間程度で結び付き、この2都は完全に1日行動圏に組み込まれる。まさに新しい2都物語が始まることになるだろう。さらにヨーロッパ全体の経済、社会、文化の活性化に大いに役立つはずである。

このトンネルによって英仏両国は、お互いの距離を40キロだけ恒久平和に近付くことができたといわれている。かくして、“ドーバー”は文字どおり「道場」に、“海峡”は2国の密接な「会場」になろうとしている。

この計画の総工費は75億ポンド（2兆2千5百億円）と見積もられている。その資金の多くはトンネル建設よりも、列車に車や貨物を積載する発着駅などの建設に費やされるという。この資金調達は全世界が協力することになっているが、日本は実質その3分の1を負担することが決まってい

*千葉大学名誉教授

る。ここでも金持ち日本の力が發揮されるのは愉快である。

さて、英仏トンネルは大陸側の仏国が積極的で、島側の英国が警戒感が強く消極的であった。これは日韓トンネルの場合と全く逆で、島の日本が積極的で、大陸の韓国側が消極的であるのは興味深い。韓国民にとってトンネルと聞くと、すぐ北朝鮮からの南侵トンネルを連想させる。北から南侵トンネル、南からは日本の経済侵略トンネルではたまらないと、懐疑的になるのもうなづける。このあたりは、日本側の説得に慎重でなければならない。

英仏海峡トンネルが急に合意に達し着工になったのには、日本の青函トンネルの成功が大きな刺激になったことは否定できない。日本にできることが、先進国の英仏にできないわけがないと踏み切ったのではなかろうか。さて、英仏トンネルが始まれば、今度は当然日韓トンネルが世界の注目を集め、こちらの事業の促進に寄与することだろう。かくして、ユーラシアの東西端で、今世紀末から21世紀にかけて大構想が同時進行することになる。

1954年の洞爺丸の大海上難事故が青函トンネルの必要性と緊急性の世論を高め完成を急がせた。同じことは1987年のベルギー沖でロンドン行きのフェリーが転覆するという大惨事が起きた。この事故が英仏海峡トンネルの必要性を安全面から促進し、推進派を一挙に勇気づけたのである。1955年の宇高連絡船の紫雲丸の大惨事が、瀬戸大橋建設の必要を決定づけたのも同じケースに入る。このように交通機関の進歩発達は事故を契機として大躍進をとげることができる。私はこれを「事故進化論」と名付けている。

ユーラシア大陸の極東日本と極西の英国が、日韓、英仏トンネルで直結され、新シルクロードを介してユーラシア国際ハイウェイの完成の日が近い。東京発ロンドン行きの夢が実現するのだ。人類文明史上これほどの感動があったであろうか。世界は一つ、人類皆兄弟、平和と繁栄の正道、ホンキョウ本郷路の理想の実現である。

11. 「日韓トンネル研究会」参加の意義と使命

国際ハイウェイ・日韓トンネル大構想の理念は、神の声を聞かれた文師の統一思想の摂理的理念の短い言葉の中に要約されている。

私たち一人一人が国籍を越えた統一世界に生きたいという強い願望を抱いている。このような心からの願望は神の抱いていた願望であり、眞の理想である。試練と苦痛に満ちた20世紀も終わりに近づき、21世紀を迎えるとしている。21世紀に新しい文明社会を創造するためには、各国が国益を追求することをやめ、グローバルな価値観を確立しなければならない。

勝手な国益の追求は、敵意と闘争をもたらすだけである。隣国の幸福と平和なくして、自国の幸福と平和は維持できない。世界平和は国籍の違いを超えた、全人類に対する愛という観点からのみ考えることができる。

文師のその考え方は国を越え、国境を越えなければ理想世界に近づけない。そのためには、各國々を直接貫く国際ハイウェイの実現が最も近道であることに到達したのである。東洋と西洋の文化の違いも、自由陣営と共産陣営のイデオロギーの違いも、南北格差も、国際ハイウェイで相互に連結されれば、自ら人類一家族という平和な理想的な社会が実現するものと確信したのである。

さらに、宗教家以外の人々から発想された国際道路の大プロジェクトの理念も、これこそが世界平和に通ずる大道だと考え及んでいるのである。宗教家からみても、科学者からみても、路こそが平和に通ずる道であることに一致しているのである。

日韓トンネル研究会が発足して以来、たくさんの方々から、この構想の理念や理想が語られてきた。それぞれ、短く簡明なキャッチフレーズを残している。その中にこそ理念のエッセンスが要約されている。それらを、今4つのカテゴリーに分類して整理すると次のようになる。

- ①宗教的 ideal を示すもの（例、地上天国実現の道、天の祝福を得る道、^{トクダム}湯滅復帰の道、世界平和の大道）
- ②文化的、経済的 ideal （例、21世紀新シルクロード、世界のニューディール）
- ③未来の夢とロマンをかけたもの（例、ロマンの宝庫夢のかけ橋、21世紀への夢と希望のかけ橋）
- ④日韓関係に期待をかけたもの（例、日韓文化の架け橋、日韓交流トンネル、東アジアECへの架け橋、青函の技術を日韓へ、日韓『恩讐の彼方へ』の現代版）

以上の短いフレーズを並べるだけで、この大構想の理念を見事に表現しているのである。このような理念や理想の下に生まれた日本の「日韓トンネル研究会」には現在4つの研究部会があって鋭意研究が進められている。

第1部会 [総合部会]

（理念、文化、法律、経済、政策等）

第2部会（地形、地質、水理等）

第3部会（路線、設計、施工等）

第4部会（環境、気象、海象等）

これら研究会はこの数年間に延べ2千人以上の学者、専門技術者が参加し、その結果は研究誌「日韓トンネル研究」（年2回既刊8号）と、「日韓トンネル時報」（年4回既刊15冊）、また月1回の新聞「本郷路」に掲載されている。本部は東京だが九州にも支部を置いて活躍中である。このロマンに満ちた世紀の大事業を担当する本研究会に、一人でも多く参加されることを希望する。

あと10年ちょっとで21世紀である。この残された世紀末に私たち現代人は何か意義のあることをやって子孫に残さねばならない。今は21世紀を迎えるための準備の時間である。子孫のために国際ハイウェイや日韓トンネルを残すほど意義のあることはない。しかもそれは世紀を越えて、人類の歴史に残る大事業である。

私たち大人たちは、その完成の21世紀まで生きられないだろう。この目で見、この身体でトンネルや橋を渡れなくても、参加したというわずかの

記録を残すだけでよい。

21世紀の子孫が、平和な世界の中で、楽しんでこの道を通る姿を想像するだけで満足しよう。

オリンピックは勝つためより参加することに意義があるといわれる。日韓トンネル研究会も同じである。日韓トンネルの完成を生きてこの目で見ることができなくとも、その基礎づくりの研究に参加したことで満足しよう。参加したことを歴史に留める喜びを分かち合おうではないか。

12. 壱岐の島の生きる道（Ⅰ）

— 壱岐の未来を考える —

私は1987年の暮、佐々会長と壱岐の島を視察して、地元の識者に日韓トンネルの意義と壱岐の将来について次のような話をした。

日本と韓国の中には、天の配剤よろしく壱岐と対馬が存在する。この2島があったからこそ、ここにトンネルを掘ろうという発想が生まれただ。もし2つの島がなければ、この200キロもある海峡に橋やトンネルを架けようと誰も夢にも着想しないであろう。東シナ海に橋を架けようと馬鹿なことを言い出さないのと同じである。だから、日韓トンネル構想もこの2島を生かさねば意味がない。

日韓海峡は一息に渡海するには相当の距離であるが、具合よく壱岐・対馬の両島が存在しこれを飛び石伝いに渡れるから、大陸と日本との人と文化の交流は、このルートが長く主流となっていた。ところが、日本が大陸に向かって発展していた時は日本の玄関の役割りを果たしていた両島も、日本の経済・社会の重心が太平洋に向かってからは、裏日本の離島として隠岐の島などと同じように全国民から忘れられてしまった。日本列島の交通の主脈は北海道から本州、九州を経て沖縄へと南北の軸に移り、壱岐・対馬はこのメインストリートから外れてしまった。したがって両島の生きる道は、大陸へ渡る中継的位置を活用して、橋やトンネルを造る以外にはないのである。これから到来する東アジア時代になれば、両島がもつ土地、觀

光、文化資源が再発見される。日韓トンネル完成の暁には、壱岐の島は単なる離島としての長崎県の壱岐から、九州の壱岐となり、広く日本列島の中の壱岐として重要な位置が見直されることになる。

日韓トンネル構想は計画、建設、完成後の3つの段階がある。壱岐は計画、建設段階でも非常な役割りを果たすことになる。第1段階で壱岐とは何かの、この島の本質、役割り、使命をしっかりと確認しておかねばならない。第2の建設段階で最も多くの好影響を受けるのが壱岐である。

瀬戸大橋も地元はその20年も前から四国新時代、瀬戸内海時代の到来を予見して対応の準備に入ったのである。壱岐も工事に入る今からこの世界的な事業の推進に協力し、それら対応の地域振興策に入らねばならない。壱岐が本州と陸続きになる意味とその影響の大きさに、四国などの先進地域の変化を参考に勉強に入らねばならない。今は九州方面からのわずかの観光客が飛行機や船で来ているが、簡単に自動車で直接来られるので、その質量は桁違いの飛躍を示すであろう。完全に離島からの脱却である。トンネルを介して、東アジアのメインストリートの上に位置付けされるのである。

橋の完成で、壱岐は福岡の50キロ圏の一時間通勤可能範囲に組み込まれる。福岡のベッドタウンになり福岡の完全な通勤圏、生活圏、経済圏に入ることになる。やがて全九州や本州からも観光客が押し寄せアジアの楽園、玄界灘のハワイとして、その特色のある自然と歴史と文化の別天地性が好まれることになる。

韓国の濟州島は、韓国人の新婚旅行のメッカである。濟州島は韓半島の南端から150キロの沖合にあって海洋性の温かい韓国人の憧れの島だが、飛行機でしか行かれない。これがトンネルができれば、新婚さんは自動車で安価で気楽に壱岐観光を楽しめる。この島こそ新婚夫婦の「息がピッタリ合う、意気統合の島」と、名前を売り込むことができる。

九州本土の呼子と壱岐の間には小島や暗礁があ

り、これを利用すれば瀬戸大橋のように橋で一キで渡れるのである。青函トンネルは、トンネルで闇の中を潜って渡らねばならないが、瀬戸大橋は、せっかく造った人類の偉大な事業を目で確かめて渡る感激に浸れる。トンネルは写真が撮れず、観光価値は橋の10分の1以下になってしまう。

文師の国際ハイウェイ構想がなくとも、壱岐を本土につなぐ橋を架ける夢を、壱岐側が主動して提出しておかねばならない。対馬までのコースは国内で国境に關係ないから、技術的には十分可能である。四国に橋がかかるのは、四国側の人々が熱烈に要望し、積極的に運動したからなのである。日韓トンネル構想を契機として、壱岐新時代を迎えるのではないか。このままの状態で何もしなければそれは死であり、21世紀に「生き、残れない」と知るべきである。

13. 壱岐の島の生きる道（II） —辺境の^{トリテ}砦を生かせ—

壱岐の島は玄界灘に浮かび、国定公園に指定されるほどの海の自然に恵まれながら、観光的にはまだほとんど手つかずの処女地である。

これから日本の日本は高齢化社会に入り、国民の健康志向も一段と強くなる。「リハビリテーション施設もある、離島の静かな環境でのんびり暮らしたい」という需要が高まる。壱岐は高級休養リゾート、観光地として最適な条件を具えている。さらに情報化社会への対応として各企業の研修、大学セミナーハウス等の学習センターに特化するのもよい。長期滞在で学習する若者にとって手近の海と山、海洋レクリエーションやレジャー地がたくさんあることが望ましい。壱岐島はまさにピッタリである。壱岐には元寇の史蹟も多く、新鮮な海の幸も豊富で滞在客を長く楽しませてくれる。

さて、壱岐の島にしかない特色は何か。そのアイデンティティを主張することが、本島の最大の使命と考える。それは「文永と弘安の役」の悲惨

な大事件を国民に知らせるための国防博物館を創設することだ。

元帝国の2度にわたる日本侵略は大陸の東方に浮かぶ平和な楽園、島国日本が歴史上初めて経験した悲惨な侵略された戦争であった。大陸民族の残虐性を初めて知った事件である。2度の侵略とも敵は対馬、壱岐島民を全滅させてから九州を襲ったのである。それは沖縄戦の悲惨さどころではない。逃げ場のない島は住民にはまさに生き地獄だったのだ。ある日突然にモンゴルの襲来を受けて、平和の島の人と建物を全滅させてしまったのだ。だから子孫が続かないでの、その悲惨さと怨念を後世に伝える人もいなかったのである。

今、日本には反戦、反核、平和などを唱えるニセ平和運動がありますが、彼らは恐ろしい共産主義者の謀略に乗せられているのに気が付いていない。アジア大陸やシベリア民族のヤバンさは、元寇の侵略のごとく予告なしに襲ってくるのである。相手の内部に平和念仏を唱えさせ、日米安保を放棄させ、自衛隊を解体し武器を捨てさせ、その後に共産主義者は血を流さずに日本を侵略占拠しようとしているのである。彼らは北方四島どころか、北海道、本州、四国、九州の「日本四島」をそっくり狙っているのである。

蒙古やロシア民族の野蛮な侵略の恐ろしさを目の当たりに見ることができるのが壱岐の島である。「文永の役と弘安の役」の古戦物の史蹟巡りで、国民に国防の重要性を教育することができる。これが壱岐に「国防博物館」をつくる意義と使命である。これこそ壱岐住民の国家的責任だと考える。

壱岐の最高峰岳ノ辻^{岳ノ辻}(213m)はかつて防人と狼火^{ノロシ}が置かれた所である。先祖たちは蒙古の来襲に遭ったとき、ここにノロシを上げて、大軍の来襲を一刻も早く本土の人々に知らせてくれたのです。壱岐は日本の最前線の辺境の砦として日本民族を救うため、ノロシを上げみな殺しになりながら、敵の本土への攻撃力を弱めるために戦ってくれたのである。これらの事実を本土国民は全く知らない。それでよいのであろうか。現在の日本は

当時以上に外敵の脅威にさらされています。元寇に殺された先祖の恨みを晴らし、現代日本人への警鐘のためにも壱岐の役割と責任は重大です。今後の日本では沖縄戦のようなことは起こり得ない。あるとすれば、ソ連による元寇の可能性^{露寇}が高いのです。日本が生き残るためにも壱岐は立ち上がって下さい。壱岐こそ日本の運命を決定する島になるのです。

壱岐はその名のとおり、日本列島でナンバーワンの^{1番}島です。何事も「春一番」で有名な島です。祖先が名付けたこの一番の地名に誇りをもって下さい。

現在壱岐の島には郷ノ浦、勝本、芦辺、石田の4市があり、全部合わせても人口はわずか4.1万人です。「壱岐は一つ」の目標の下に町々が合併したら4万人の新市が生まれます。現在各市の財政力は長崎県下の平均を下回っています。そこで4つの市が「一氣」に合併し、一(壱)つになることです。市長は4分の1の一人ですが、職員も半分ですみ、行政の無駄がなくなり効率のよい市政が出現します。人間が集まることによって集積の利益が生まれる、新産業が育ちます。全島的な将来総合計画も正しく樹てられます。これぞまさに「イキ統合」の実です。力を一つにして壱岐大橋を造致する。これで壱岐はすべて「イキかえる」のです。架橋こそ壱岐の革命です。

14. 対馬を視察して —離島変じて利島になる—

対馬を見ずしては日韓トンネルは語れない、と先輩に教えられて、私が初めて対馬を訪れたのは1984年の春であった。壱岐と対馬は一対として呼称されるが、来てみるとこの両島の自然環境は全く対称的であるのに驚いた。壱岐は全島が低平で、風物がどこか日本のあるが、対馬は全島がしゅん険な岩山で平野らしい土地はほとんどない。標高2~3百mの山々が海岸に迫っている。南北に細長い島(70キロ)で、壱岐(17キロ)に比して4倍ほども長い大きな島である。その走行

は韓国尉山^{ウルサン}の海岸山脈と同じ南北の方向をとっている。地質的にも山頂にハゲ山あり、韓半島の延長であることがわかる。位置が本土より韓半島の方にわずかに近いので、既に韓国に入ったような感じがする。石屋根や風俗などの人文現象に大陸の面影を見ることができる。

海岸線は沈降と隆起によってできた複雑にして美しいリアス式海岸で総延長914キロもあり、海の公園としての利用が待たれる。島の中央が沈降して溺れ谷の静寂な浅茅湾^{アシカワザ}をつくっている。このため島といつても北の上県^{アッカ}と南の下県^{アッカ}の2つの島に分かれる。双子の島という意味で対の島ともいえる。浅茅湾は日韓海峡に取り残された静まりかえった神秘の海上のミズウミである。この海こそ、観光と養殖の中心として将来に無限の可能性を秘めている。

対馬は日本の離島中、佐渡や奄美大島、沖縄に次ぐ第4の面積をもつ大きな島だが、九州の大縮尺の地図では入りきらないので、いつも150万以上の小縮尺の地図で見ているから、小さく見誤ってしまうのである。かなり大島でありながら平地が乏しく、人口はわずか7万人余りにすぎない。

対馬は日韓海峡のほぼ中央に位置し、韓国と日本に対する島という意味にもとれる。戦前までは国境の島として大部分が要塞地帯であり、一般的立ち入りが禁じられていたため他の離島よりさらに開発が遅れてしまった。

しかし、遅れているものは幸いである。ここに日韓トンネルが開通すれば、本島が秘めている地下資源、観光資源、漁業資源、土地資源などは一挙によみがえる。離島はたちまち変じて「利島」となるのである。

対馬の開発整備計画は次の3点で進められる。

- ①島の資源を活用した食糧、観光基地の形成。
- ②日韓両国の架け橋としての文化・観光の拠点。
- ③新社会システムの導入によって定住環境を向上させる。

以上3つの方向性にそって、施設の配置を計画していく。

①では、対馬の主要産業である水産業について

は、栽培漁業の振興によって魚種、漁獲の増大を図る。

また、農林業では対馬牛、椎茸を強化するとともに、先端技術を導入して、非土地利用農業の開発を推進する。そして市場拡大のために、トンネルを利用した流通、加工、商品開発機能を確立していく。また、浅茅湾周辺の自然環境を保護することによって、観光地としての魅力を増加させる。以上のための施設としては、海洋牧場、畜産基地、実験農場、流通加工センター、観光開発センターなどをつくる。

②では、対馬海峡の中心に位置し歴史的な日韓交通の中継基地という条件をふまえて自由貿易センター、国際会議場を建設し、文化・観光の拠点機能を確立する。

③離島というハンディを克服するため、新技術を駆使した生活・産業システムを導入する。そのためテレトピア計画を進め、これと連動してニューメディア利用による医療、生活情報など多元情報システムを導入する。

また、地場産業の近代化に向けて先端産業システムを導入する。さらに島の自然条件を活用して、波力、潮汐、海流などの海洋エネルギー、風力、太陽熱エネルギーのシステムを導入して、生活、産業エネルギーを供給していく。

以上ごとく、トンネルの開通はこの絶海の離島にさまざまの夢と希望が湧き上がる。

壱岐、対馬という2島が存在したからトンネル構想が生まれたので、この2島を百パーセント生かさねばこの計画の日本側メリットは失われる。そのためトンネルのコースは対馬の南端でいったん上陸し、70キロの本島を陸路で南北に縦断して、北端から再び日韓海峡の下へ潜るというのが対馬の人々の願いである。

壱岐、対馬を本土と結ぶ構想は国内問題をして実施できるので、ここまで韓国に関係なく進ませればよい。国際問題の前に国内問題としてもこの大事業は早速始めねばならない。

15. 対馬までの道は国内問題 —九州では佐賀県に最大の インパクトを与える—

日韓トンネルは、国際関係問題として、解決に困難な国際法上の問題が数多くあることが予想される。ところが、壱岐から対馬までの道は、従来の国内問題として十分処理できる。これを第1段階として計画し、実施に移してしまえばよい。日韓両国家と国民の合意を取りつけてからなどと待っていたのでは、着工はさらに先へ遠のく。対馬までの道ができる15~20年後には、韓半島側の体制も十分整っていることであろう。

技術的にも壱岐～対馬間の50キロが結ばれるなら、韓国～対馬間の70キロもその技術の延長線として可能となる。呼子から壱岐までは、それこそヒトイキで架橋が可能であり、対馬までも人工島を並べて橋脚にすれば橋でも渡れる。対馬海峡を人工島で渡る技術の開発があれば、日韓海峡も渡れないはずがないからである。要は、容易なところから順次進ませ、技術を高めつつ、より困難な個所に挑めばよいのである。

国内問題としての壱岐～対馬大橋は、両離島の開発と同時に、佐賀県の開発効果に結びつく。この道を呼子から佐賀市に向かってそのまま真っすぐに延長する。佐賀県は福岡県と長崎県の間に挟まれて、長く後進性をかこってきた。県庁都市の佐賀市は人口わずか12万で日本一小さな県都に留まっている。県域全体の力が弱いことを意味する。したがって、佐賀県はこの日韓トンネル構想に最も力を致さねばならない。

対馬～壱岐から来たトンネルの道をそのまま有明海の方まで直進させる。これに福岡から長崎に至る横断道路は佐賀県中央の多久付近で交錯する。そこで、この後進の多久地域に一大開発センターを創設することができる。これによって佐賀県は日韓架橋の日本側の橋元県として、東松浦地区、多久地区、有明海地区ともに活況を呈することになろう。これだけでも、この大事業への投資

の開発効果は十分期待できるものと考える。

この大事業は現在や過去の延長としてみてはならない。常に21世紀の未来の彼方から発想すべきものというのが、私が得た最大の確信となった。技術は日進月歩である。21世紀人類が獲得する技術や資本は現在とは桁違いであろう。さらに、未來の国際情勢も抑圧民族の解放が進んでいそう明るいものになろう。このように未来への樂觀論的立場に立って、積極的に進ませることが肝要である。

次に、この事業を考えるのに、いかにして収支のバランスをとるかの経済合理性とか市場原理からのみとらえてはならない点である。「人類の夢をかける」「世界平和へのかけ橋」といった壮大な超長期の地球的規模の事業だから、はじめからソロバン勘定を度外視して出発したものである。この点歴史上の万里の長城もピラミッドも大神殿もすべてソロバンを超えたものだからできたのである。

青函トンネルも民族の夢をかけたもので、現代人のソロバンに合わないとか、使い方がわからないからといった短慮で批判してはならない。

16世紀に築城した大阪城は今は「なにわ」のシンボルで、観光的にも大阪のドル箱として子孫にたいへんな恩恵を与えているではないか。

この構想は提唱者の文鮮明師が、神の啓示として、ひらめかれたもので、下からの人々の願いや、期待が積み上がって発想されたものではない。

人類の永遠の平和と繁栄のための民族と歴史を越えた事業で、現代人の知恵と奉仕の結果でなしとげるべき、聖なる構想なのである。民族を越えて神を信ずる善意の人々の総力で必ず実現するものと確信しなければならない。これで世界人類の平和と繁栄が得られるものなら、かなりの投資も安いものだ。たちまち献金とボランティアの奉仕活動が集まるものと確信する。

1988年はアジアで第2回のソウルオリンピックが開かれる年だ。日本では青函トンネルと瀬戸大橋の開通で湧き立っている。まさにトンネルや架橋の世紀である。世界の目が、ソウルに日本に集

まっている。東アジアの幕明けの時代である。この時こそ、国際ハイウェイ・日韓トンネルの大構想を国の内外に宣言する絶好のチャンスと考える。

16. 濑戸大橋を渡って —この技術は世界のために—

今年1988年は日本の土木工学技術者にとってたいへんな歴史に残る年である。3月10日に青函トンネルの開通、そして、4月10日に日本は本州、北海道、四国、九州の四大島が瀬戸大橋の開通で遂に文字通り一島国（一等国）の地続き国になったのである。これは神代以来のすばらしい大事件である。日本の輝かしい技術と経済発展の成果である。トンネルや橋で大海原を越えて車や列車で自由に往来できるようになったのである。海を渡るトンネルや橋の世紀を日本が人類のために最初に切り開いた。なんとすばらしい年に生まれ合わせたことであろう。

私の年ごろの仲間が戦地から終戦直後の焦土の日本に引き揚げてきたのは20代のはじめであった。当時の青年であった私たちは、日本の将来の復興のため次のようないい夢をかけた。それは当時世界の一等国として教えられた日本が、敗戦で一度に四つの島に押し込められ、文字通り四島（等）国になり下がってしまった。これを私たちの生きているうちに必ず元の一等国に戻そうではないかと。それにはこの資源のない列島国を相互に連結して、相乗効果を發揮できる一島国にすることだと誓い合った。今年は、その青年たちの夢が40年余りにして見事に実現したのである。

過日、早速、完成直後の瀬戸大橋を渡海する感激を味わってきた。この世紀の大事業が民族に与える感動や経済社会へのインパクトは、24年前の新幹線開通時以上のものがあることを確信した。

全国から何百台も観光バスを連ねて、四国へ四国へと草木もなびく勢いであった。琴平の金刀比羅宮の参詣客は倍増し、各地の観光地はホテル建設がブームになっていた。四国は燃えに燃えてい

るといった感じであった。

香川の番の州で開催されている瀬戸大橋博は、巨大な橋脚の頭上を車や列車が往来し、それ自体がこの博覧会の最大の出し物になっていた。一つ一つの橋脚は霞が関ビル数10個を海に並べたような偉容さでのしかかる。これだけでエジプトのピラミッドを越えるマンモス構造物で仰ぎ見る者を圧倒する。

ケーブルやワイヤーなど橋の技術の粋が集められ、吊橋もあれば斜張橋もあり、橋の展覧会にもなっている。千トン、やがて新幹線の2千トンの列車が通ってもビクともせず、大台風や大地震にも耐えられる。この偉業はパナマ、スエズ運河、万里の長城など人類が歴史に残したビッグプロジェクトを遙かに凌ぐ世紀の偉業だ。

この橋は、世界の海の国立公園瀬戸内海を再発見させてくれる。中央の与島に展望台をつくったため、岡山側の鷲羽山からしか眺められなかつ瀬戸内海を、海の中央から展望して新たな感動に浸れる。夜も橋ゲタにイルミネーションが輝いて真珠の首飾りのようだ。自然の美と人工の美がここに極まれりといった風情である。

また、四国は今、四国が生んだ大聖人、弘法大師ブームでもある。今から千2百年前、大師は大海原を渡って苦難の後、唐から貴重な仏の教えと技術を日本に伝えた。そのとき既に「子孫よこれからは海と空を渡るべし」と名を空海と改め、子孫に夢とロマンをさとした。この空海の夢が今実現したのだ。瀬戸内の海上70メートルの高さを渡ると、人はまさに空と海を行く、空海の気分を味わい、先人の先見の銘の偉大さに改めて脱帽するのである。

この橋を渡った日本人は誰も日本民族の技術や経済、勤勉の偉大さに自信と誇りを覚える。同時に日本が得たこの技術や金は、広く人類のために使わねばならぬとの使命感に燃えてくるのである。このチエとカネを世界のためにと考えたとき、私の頭に最初に浮かんだのが、日韓トンネルと架橋であり、次が東アジアハイウェイ建設で中国の近代化を助けることであった。

日韓トンネル研究会に当初から参加してきた私は、当初は「どうせできっこないが、おもしろそうだ、ロマンがある、参加することに意義がある」という程度にしか考えていなかった。ところが、今回瀬戸大橋を渡って、がぜん自信が湧いてきた。生きている間に国際ハイウェイも、日韓トンネルも実現できる。私にも生きて渡りはじめの感動を味わうことができると確信した。渡る日までは死ねない。健康で生きていようと決心した。

17. 経済・技術大国日本の国際的使命 一神の祝福、経綸に答えよう一

明治120年間に日本は世界史に二つの奇跡を残した。一つは維新から40年後、当時世界最強のロシア帝国に軍事的に圧勝したこと、二つ目は戦後の焼野が原から立ち上がり、40年にして今度は経済力で米国を追い越したことである。いずれもゼロからの出発だ。

一方、米ソの2大国の世界覇権国家時代は終わろうとしている。モスクワの米ソINF会談はその晩鐘である。では次の世界平和と安定を支える指導国家はどこか。天上の神はそれを日本に期待しているのではなかろうか。日本が神の経綸に応えて、従来の霸道でなく王道でパックスジャポニカの使命を果たすことができれば、これまた日本は人類史上に第3の奇跡を残すことになろう。

そのためには、戦後日本を長く精神的に束縛していた東京裁判史觀（日本は侵略国、犯罪国、サタン国）と日本去勢化のための占領憲法の制度的クサリから解放されねばならない。日本を本来の自主独立国家に戻し、神の祝福を感謝し、その撰理に従わねばならない。

日本は侵略国でも、残虐性も乏しい民族であることは神が一番よく知っている。マッカーサーの上にある天上の神の裁きが下ったのである。戦後40年の歴史の証明といってもよい。神は正義に味方し、サタンを助けるはずがない。日本の戦後の発展は何を意味するか。米ソこそサタンであったことが実証されつつあるのである。神は知っているからだ。

奥野長官の爱国的発言を問題発言と騒いで大臣を罷免させてしまった。奥野発言を問題発言と考えることの方が問題で異常なのである。大東亜戦争は侵略戦争でなかったことは神の裁きの40年の歴史が証明している。それは、第1にアジアからサタンの欧米の植民地を解放するためだった。日本は戦いに負けたが、結果はすべて解放されて目的を果たした。第2は、敗者の日本を世界一の大金持ちの経済大国に、米を世界一の借金国へ転落させた。日本の明治以来の正義が神に届いたのである。第3に日本が迷惑をかけたというかつての植民地国韓国、台湾、占領地のシンガポール、 ASEAN諸国などすべてが今たいへんな経済発展をとげている。これは何を意味するか。日本の占領政策と日本を見習ったお蔭であることが次第に明らかになってきた。

次に神が日本を祝福するわけは、日本は世界一残虐性が乏しい民族であることを認めたからである。その理由の第1は農耕民族の植物を主食とする民族と肉を主食として日常血を見て暮らす民族と、どちらが残虐性があるか明らかだ。欧米の神まで血ぬられたイケニエを好み、日本の神は野菜、果物のお見えしか受け付けない。また、日本は先進国の中で奴隸制度というものを全く知らぬ唯一の民族だ。

次に動物の分布で、肉食で強い虎や狼が大陸の中央を占拠し、弱い動物ほど半島や山奥や沖の島に追いやられる。オーストラリアのカンガルーーやコアラがアジア大陸から遠く離れた島でやっと生き残っているのが象徴的だ。人類も同じで、ユーラシアの中央は勇猛なジンギスカンなどが占拠し、弱い者ほど辺境の山奥や半島、島に追いやられる。韓半島の韓民族も弱いが、さらに弱い民族がポートピープルになって辿り着いたのが日本民族だ。だから日本人は「人類のコアラ」ということができる。

終戦直後蒋介石が邦人と軍人2百万をなぜ賠償も取らずに無傷で帰してくれたのか。後からきた中共が、南金虐殺30万をデッチ上げたが、事実な

ら蒋介石が邦人を帰すといつても民衆が承知せず掠奪や殺人の混乱があったはずだ。及木大将の水師営の会見のように「昨日の敵は今日の友」の武士道は当時世界を感動させたものだ。

戦時中日本軍は交戦規定に違反せず、真珠湾の軍艦を攻撃したが、ハワイの住民に何の危害も与えなかった。ところが米軍は広島、長崎に原爆を、東京空襲から日本の多くの都市に無差別攻撃をかけ市民を多数殺した。日米どちらが国際法規に違反したサタンであったか、神の裁きが下ったので

ある。

以上のごとく日本には侵略性も残虐性もなく、明治以来、明治天皇の五カ条の御誓文の天地の公道に基づいていたから、神の加護を一身に集めて、今日の繁栄を築くことができた。選民としての日本は神の経綸祝福を自覚し感謝して、日本の富と技術を一億国民のためだけでなく、50億人類のために奉仕すればパックスジャポニカの時代は必ず到来する。国際ハイウェイ・日韓トンネルは日本の世界への贈り物としよう。

投稿原稿を受け付けています。

当研究会では、日韓トンネル計画の向上発展を図るため、次の要領で広く有益なる原稿を募集しております。

(1) 原稿の類別は論説研究・地質・設計・施工・環境などの技術面に関する新工法紹介、または連載講座・随筆・紀行文などや文化・経済・政策などのソフトに関するものとし、ニュース的写真・工事写真・設計図表なども募集しています。

(2) 原稿用紙は当研究会所定の原稿用紙を使用し、できるだけ新しい資料を採用し、かつ現代的な用字用語で書いてください。なお原稿の枚数は所定用紙で30

枚以内（但し図・写真のスペースは別）とします。原稿用紙は当研究会へご請求あり次第、お送りします。

(3) 事務局で多少記事の体裁や用語を改める点、また編集の都合により一部省略させていただく場合のあることなど、あらかじめご了承いただきます。

(4) 原稿には題名（英文題名付記）、勤務先名、勤務先（自宅）住所、氏名（ローマ字付記）、電話番号を明記してください。

なお、ご不明な点や、当研究会に対する、ご意見・ご感想などがありましたら、研究会事務局宛にお寄せください。