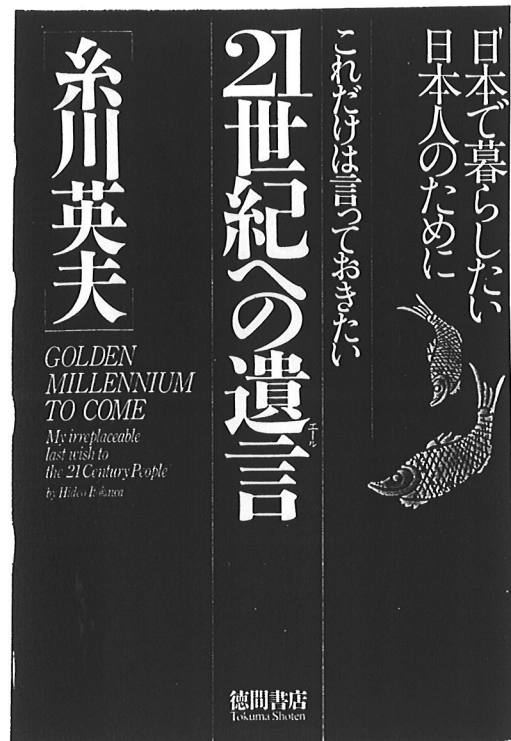


糸川英夫 著

これだけは言っておきたい「21世紀への遺言」  
1996年2月29日 徳間書店発行  
より抜粋



第六章 民主主義から「人間原理」へ／二十一世紀には政治の目標が大変革

## 【インターミッション5】日本のナショナル・プロジェクト

アジア橋を架ければ日本人の心もすつきりする！ 島国で暮らしてきた日本人のものを考え方も変えられる！ 新しい雇用と流通も生み出せる！

私は国家プロジェクトとして日本海にトンネルと橋を架けることを提案します。日本本土で見れば、北海道と本州は青函トンネルで結ばれています。九州と本州、四国と本州、これらもみんなトンネルと橋で結ばれました。残っているのは朝鮮半島と日本列島です。北九州と朝鮮の間を、トンネルと橋でつなごうというのが私のプランです。

杓岐、対馬、九州島の三つの島の間には橋を架け、あとは海底トンネルを掘る。夢物語のように聞こえるかもしれませんが、技術的にはこれまでの技術で充分間に合います。

トンネルを掘るのにどれだけ資金が必要で、橋を架けるのにはどうか。また、瞬間雇用増だけでないどれだけメリットが日本に残るのか。十数年前に、私がアジア橋のレポートを書き、それが土木学会誌か何かに載って、ある機関が、実は、さらに細かなフィジビリティ・スタディやコスト・シミュレーションを済ましておりました。

東南アジアからヨーロッパまではすでにアジア・ハイウェイが貫通しています。朝鮮と中国、朝鮮とロシアを結ぶ新しいハイウェイも近い将来にはできあがるでしょう。

東南アジア経由とダイレクトにアジア大陸を横断するもの。シルク・ロードの例えでいえば、長安からまっすぐ中央アジアに向かうものと、雲南から東南アジアを経過する西南シルク・ロードがありました。

アジア橋（アジア・トンネル）ができれば、皆さんは南回りでも、北回りでも、マイカーで東京からロンドンまでいらつしやれる。ヨーロッパのアウト・バインを通って、フランスを抜け、ドーバー海峡トンネルをくぐれば、そこはもうロンドンです。

このように人間がかなり自由に移動できるようになれば、これまで、APECやASEANといった具合で、パシフィック・リムだけでものを考えてきた日本やアジアNIES諸国の立場も、それにEUが地続きで加わるという形で全く様相が変わってくると思います。中間地帯になる中近東、イスラム諸国圏の存在意味も根本から変わっていく。

日本は島国でなくなりません。大陸とアクセスすれば、ロンドン、パリ、ベルリン、北京、ソウル、シンガポール、それらと全部繋がりますから、日本の限られた面積効率が五〇倍上がります。有用面積比率ならアメリカとトントン、自然に頭の中にイメージされる世界の広さも、これをやればアメリカ人並みになっていくでしょう。つまり「世界」という言葉を聞いた時に浮かべるイメージがずーっとスケール・アップするということです。

有用面積がほしい。世界というものを身内に実感したい。そのような日本人固有の心性が、先の第二次世界大戦を引き起こした要因の一つであると実は、私はずーっと思ってきました。島国の心地よさ、安心感と、島国の孤独、悲しさの両方が日本人にはありまして、今でも、日本企業や日本人が、中国に行き、ASEAN諸国に出ていくのも、大陸と繋がりたいという

う気持ちからであるという説明もできません。

ならば繋がつてしまえば一番簡単です。繋がつてしまえば「島国根性」という、日本人のメンタリティーが変わります。初めて出てくる日本人のよさというものもあるに違いありませんし、そうやって初めて、日本人は身心ともに国際人になれるのではないかと。卑近なことをいえば、このようなプランならば、世界銀行は必ず金を出してくれるでしょう。もし建設費の一切を日本が負担しても、十年もすれば必ず償却ができます。

●日本が島国根性を脱却する究極の方法  
インターミッション5でもふれたように、私は二十年近く前に日本列島と朝鮮半島を結ぶ道路

の建設計画を提案したことがあります。彦岐、対馬、済州島という三つの島を橋や海底トンネルで繋ぎ、日本列島と朝鮮半島を、行き来できる道路を建設したらどうかという提案で、具体的に計算してみると、さほど実現困難なことではないのです。この計画が実現すれば、日本列島の平地部の面積の効率は今日の何倍にも上がり、しかも日本は島国でなくユーラシア大陸の一部になるので、日本人もかつての大ショックを忘れメンタリティーの面でも格段に進歩するに違いありません。この道路と橋の建設も我々の子孫に対する贈り物になると思います。もちろんこれも第四セクターで取り組むべき問題です(226ページ参照)。

別に私は、新日本列島改造論のようなことを、ここで語る気はありません。

しかし今、国内問題になっている日本の官僚制度をどうするか、規制緩和をどうするか、いじめ問題にどう対応するかの問題、対外的な円高の問題、国連常任理事国に加盟するかどうかの問題、日米安保の見直しの問題、核拡散にどのように対応するかという問題、それらすべての問題に日本人がはつきりとした対応がとれない理由は、いつてしまえば日本の島国環境に起因しているような気がしてしょうがないのです。

山岳地帯の有効利用にせよ、朝鮮半島と結ぶ道路建設にせよ、それらは確実に日本の島国環境からの脱却に貢献するものです。そんなことにかかる時間がないよというのは早計ではないでしょうか。またそのような精神こそ、逆に少ない時間を有効に効率的に使う唯一の入り口なのではないでしょうか。実は、こうしたことが新たな二十一世紀に生きていく我々の子孫に残すべきものであると私は考えるのです。

#### ●第四セクターの結集を

実は、国家が返済能力の低い債務国に対して、ローンの返済を求める時、それをご破算、帳消しにするということではなく、何かの形で再建に見合うだけの価値を獲得して決済する方法として、「ボランテニア活動」があります。

債務者に貸した金に見合うだけ、債権者が労働などで価値を無償で提供し、またそうすることにより、放置しておけば、将来確実に自分たちの経済にふりかかるローン未払い、経済活動の停滞に対し、ここでは事前に手をうつわけです。

現代社会では、大きな金を動かす母体というのは、第一セクターと呼ばれる、税金を扱う政府、官の仕事。営利事業を行う民間の第二セクターか、その中間的性格の第三セクターの三つのうちのどれかということになっています。

しかし第四セクターというのが、当然あっていい。第四セクターは、実は「ボランテニア」であつたということを私は、阪神大震災の報道から学びました。