

特 集

日韓トンネル計画へのプレゼンテーション

Presentation of Japan-Korea Tunnel Plan

清水 肇八郎
青島 利浩
猪狩 達夫

国際ハイウェイ上の 壱岐・対馬の 現状と将来

—再び壱岐・対馬をたずねて—



千葉大学名誉教授 清水 肇八郎

壱岐、対馬再発見

昨年8月、再度壱岐・対馬に航空機でなく、今度は船で玄海灘を渡って親しく視察する機会を得た。両島を海上から眺めながら以下の印象を得て帰ってきた。

九州本島からみると壱岐も対馬も本土を遠く離れた離島である。韓国に近い国境の島である。佐賀県の呼子の港を離れると次第に心細くなるのである。それなのに壱岐は日本国の中で何故第一番という名の島になったのであろう。それもその筈、日本民族の遠い祖先が大陸から日本に渡ってきた時、壱岐・対馬は一番最初に上陸した島であるからだ。対馬は海岸から直接数百米の山岳が迫って古代人の居住に適しなかったが、壱岐は入江が多く、平坦地で住み易かったからである。

古事記における大八島の国生みが開拓の順序からすれば、壱岐が第一番でよいわけだ。私たちはとかく、本土からみて僻地と思う壱岐島は、春一番が壱岐から初まるように、先祖たちが辿ってきた道の順に従って素直に見直さねばならないと考える。

両島は今、何千年の眠りからさめて、日韓トンネル、国際ハイウェイ建設の時代に入って、この

両島は、再び歴史の檻舞台に登場しようとしているのだ。先祖が渡来した逆のコースを通って、再び大陸に帰る時がきたのである。

戦前、日本が大陸に生活の活路を見出そうとした時は、この両島は大陸への最前線の重要な国境の島々であった。それが戦後、大陸との関係が絶たれ、米国に向う太平洋斜面が日本民族の生きる表通りとなってから、この両島は長崎県の離島としてすっかり忘れられてしまった。

ところが再び日本が東アジアのリーダーとして大陸への恩返しをするための国際ハイウェイを完成するためには、この両島はその第一線の重要な役割を果さねばならなくなつた。両島は離島から一転して、東アジア文化圏、経済圏のセンターになる宿命が与えられているのである。

日本と朝鮮半島の間には、天の配剤よろしく壱岐と対馬が存在する。この二島があったからこそ、ここにトンネルを掘ってつなげようという発想が生れたのである。もし二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発想しなかつたであろう。東シナ海に900キロの橋を架けようと馬鹿なことを言い出さないのと同じくらいの人間が渡ることのできない海の距離である。

この二島がなくて、韓国と日本をつなぐ最短距離は山口県の日本海側の長門の岬である。この距離が180キロ程で最短だ。誰もここからトンネルで韓国に渡ろうなどと計画した人はいない。

こう考えると天の配剤としてこの二島が飛石的にあったから、ここにトンネルをつけようと発想されたものである。してみると日韓トンネル構想もこの二島をいかに生かすかが最も重要なテーマになるのである。この二島を無視して、ただ通過するコースの一部の橋桁にされるのであれば、ここにトンネルを掘る意義の大半を失うのである。かくて本構想全体の中で、壱岐・対馬の位置付けと開発こそ最重要的テーマたりうるのである。

日本列島の交通の主脈が戦後、北海道から本州一九州を経て沖縄へと南北の軸に移ってから、壱岐・対馬はこのメインストリートから外れてし

また。従って両島の生きる道は国際ハイウェイ。日韓トンネルにかける以外にない。これから到来する東アジア時代になれば両島が持つ位置、土地、観光、文化資源が再発見される。日韓トンネル完成の暁には、この両島は単なる離島から東アジアの経済、観光文化の中心として中枢的役割を果たすことになろう。両島は単なる長崎県下の離島から、九州のそして日本の、更に世界の中心島として注目を浴びることになろう。

島の時代の到来

世界地図を開いてみると、広い大陸をもつ国より、小さくても海に開かれた土地を広くもつ国の方が栄えている。海を介して広く世界に自由に結びつけるからである。小さな島である、ハワイやシンガポール、パリ、キプロス、ジャマイカなどがその例である。

巨大な大国、中国では、点のような香港島、マカオなどの都市の活気に勝る所はない。淡路島ほどの面積しかないシンガポール島の発展はめざましいものがある。目下アジアのNIESとして世界の注目の香港、シンガポールは大陸とは別の島であったからこそ発展したのだということがわかる。

島は地域が海で限られていて、地理的存在が明解である。大陸から独立して封建的な政治支配から解放され、海に開いて自由で開放的な雰囲気があふれている。海洋性の気候と景観が保養や観光的条件を自然に具えている。孤立している海の中の港は、自由貿易港に適して、世界の中継貿易や金融の自由市場を構成しうる。

島の別天地性は大陸の中の都市より、国際会場として、気分が改たまり、治安も良好で、国際リゾートを兼ねた、大集会に最適である。各種サミットがこのような島のホテルで挙行されることが多くなった。交通や情報通信機関の発達した現在から将来、国際会議や各種集会は専らこのような設備を具えた島の中で行われることが多くなると予想される。

また島の中は地域が狭いので、道路、電気、ガ

ス、電話などのインフラへの投資効率もよく、島ぐるみ近代都市を形成し易いのである。

以上のことから、21世紀に向って世界の中心地は増え島のような小域に集中する傾向になること確実である。21世紀は島の時代ということができる。かくて壱岐、対馬は今は離島の僻村であるが、その地理的位置が、日韓両大国の渡り廊下の上にあり、東アジア経済圏の中心であり、21世紀の島の時代をリードすることになろう。その受け入れ体制さえ完備すれば、正に離島こそ利島で、離島であることが却って将来は魅力的なものとなろう。

青函、瀬戸大橋完成後の日韓トンネル

1988年は日本の歴史にとって忘れられない年となった。それは3月に青函トンネルの開通、4月に瀬戸大橋の完成で、四つの島が一つの地続きの一島国（一等国）日本になった年だからである。これは日本の経済発展と科学技術の成果である。日本は橋やトンネルの技術と経済力で世界一であることを内外に示した。このトンネルと橋を渡った日本人は等しく日本の資本と技術のこの大成果は日本のためだけのものではなく、広く世界人類のために使うべきであるという自信と使命感に打たれる。

私もこの二大プロジェクトの成果を自らの足で体験した。そして今、日韓トンネル研究のため再び壱岐・対馬を訪ずれて、前とは全く異なる感慨をもったのは当然である。以前は研究会員としてこの島々を視察しても、この大海原にトンネルや橋を架けるなどと全く、夢のような話だと内心思っていた。ところが、今回は全く意気込みが違っていた。過日渡った青函トンネルと瀬戸大橋の感激が思い出されて、こちらも夢ではないぞという自信が湧いてきた。技術的にはこちらも十分可能だ。ただ、両者ではスケールが5倍ほど大きくなるだけなのである。長さと費用が5倍程余計にかかる。その頃日本がもつ資金と技術の量もそれに応じて大きくなっているから、余り心配ない。た

だ、二国間にまたがる国際海峡を渡るという国際性上の問題を越えねばならぬ点が、青函、瀬戸とは異なるだけである。

ともあれ、青函、瀬戸の成功は、日本の政治家や国民に橋やトンネルへの関心を高めたことで、日韓トンネルという国際事業への精神的準備ができたことになる。直接的には日韓トンネル研究会にとっても、夢から現実に近づいたという意識革命ができたことで意義がある年となった。また地元、壱岐・対馬の両島民にとっても、橋元の長崎県や佐賀県の行政当局にも現実的対応を迫られることになった。

経済的に絶好調の日本、世界的に平和気運が流れつつある時、竹下内閣は日本の使命を“世界のために役立つ日本”を国家目標にかけるようになった。この時こそ日韓トンネルの大構想を内外に示す絶好のチャンスである。

天の時は正に到れりである。地の利は関係地元に十分理解されているのである。残るは人の和のみとなった。いかにして意識を一つに結集するかである。政治的決断の時である。

二島までは国内問題として決断、 対応の準備を

日韓トンネル構想は計画、建設、完成後の三つの段階がある。壱岐・対馬の両島は、計画、建設段階でも最も重要な役割を果たさねばならない。その間の恩恵を最も多く受ける島でもある。

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し、準備に入ったのである。壱岐・対馬両島も工事に入る今から、この世界的事業の推進に協力し、それへの対応の地域振興策に入らねばならない。両島が本土と陸続きになる意味とその影響の大きさははかり知れない。四国などの先進地域の変化と対応を参考に勉強に入らねばならない。現在は九州方面からの僅かの観光客が航空機や船で来ているが、簡単に車で直接行けるとなると、その質量は桁違いに飛躍する筈である。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両島は位置付けされるのである。

橋の完成で壱岐などは福岡市の50キロ圏の1時間通勤圏に組み込まれる。福岡のベッドタウンになり、福岡の完全な通勤圏、生活圏、観光圏、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て、この両島はアジアの楽園、玄界灘のハワイとしてその特色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。この島は韓半島の南端から150キロの沖合にあり海洋性の温かい韓国人の憧れの南の島だが、飛行機でしか行かれない。日韓トンネルが出来れば新婚さんは自動車で安価で気楽な壱岐・対馬に最も近い海外旅行ができる事になる。特に壱岐には温泉もあり（濟州島には温泉がない）新婚夫婦の息がピッタリで意気統合の島として売り出されるだろう。

韓国はオリンピックも無事すませNIESの中の優等生である。21世紀には日本と同じGNPに達する。豊かな社会で第一に望まれるのは海外旅行である。日本人がまず米国旅行に行ったように、韓国人の日本への海外旅行は必ずやブームを呼ぶであろう。その最も近く安くて身近な海外旅行は対馬・壱岐である。かくて韓国や大陸の人々の海外旅行ブームは、対馬・壱岐から始まることが予想される。

文師の国際ハイウェイ構想から誘発されたこの日韓トンネル構想は、はからずも壱岐・対馬に新しい認識と開発への意欲をかき立てられた。しかしこの構想がたとえなくとも、もはや後戻りはできない。壱岐と対馬を本土に結びつける夢は何としても実現させねばならない。対馬一韓半島までは国際トンネルだが、対馬までは国内問題である。韓半島の事情に無関係に、対馬までは国境に関係ないからこれを第一目標として実施に移さねばならぬ。技術的、資金的には十分可能である。

四国に橋がかかっては四国側の人々の熱意と運動の賜物であった。日韓トンネル構想も、フルに恩恵を受ける。対馬・壱岐側の積極的な運動が

先導せねばならない。日韓トンネル構想を契機として、壱岐時代、対馬時代を迎えるなければならない。

二島の性格の違いを明確に

壱岐・対馬の二島民は、現在、僻地なるが故に政治、経済、生活面で三重構造の矛盾をかこっている。現在、この両島は、行政的には沢山の島をかかえる長崎県の中に組み込まれている。県庁の長崎市に行くには極めて不便である。この両島は地理的には佐賀県の東松浦半島の沖にある島々で、船では佐賀県の呼子から距離的に近い。ところが、住民の生活圏、経済圏は完全に福岡県に属しているのである。このように両島は三重構造に悩まされている。実際の生活と行政、文化が乖離しているのである。交通体系がかわった現在にあっても、行政的には藩制時代の遺構がそのまま現在に尾を引いているのである。伊豆七島が地理的には伊豆に属すべきものを金持の東京都に所属しているのと逆の関係で、福岡より貧しい長崎県に入っているからなお不幸である。

本土の人々は壱岐・対馬というと、朝鮮海峡に浮ぶ二つの小島として一対に呼称してますのが普通である。ところが実際に来てみると両島は、景観的、地質的にも全く異質で、天地の差があることに驚く。この差異をはっきり確認することが、日韓トンネル構想を立てる上からも、両島の開発構想を立てる上からも絶対必要である。

まず第一に両島は地形という自然環境が全く異なるということである。壱岐は低平な丘陵性の島で、田畠や山地の利用が容易であるが、対馬は、全島が山岳島である。標高数百米の山々が海岸に迫って、海岸平野を全く欠いている。

両島のこの違いはどこからきたか。それは地質構造上の成り立ちが基本的に異なるからである。対馬は韓国的で、壱岐は九州的地形の延長だからである。対馬島の走行は韓国の尉山の海岸山脈と同じ南北の方向をとっている。地質的には韓国の花崗岩の山岳の延長で、山頂にはハゲ山もみられる。

位置が本土より韓半島の方に僅かに近いので、既に韓国に入っているような感じがする。石屋根や風俗などの人文現象でも大陸の面影を見る事ができるのである。

気候的にも対馬には韓半島の三寒四温の影響が見られて、風土的にも韓国的である。

対馬の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キロもある。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をつくっている。このため対馬は一つの島といつても北の上県と南の下県の二つの島に分かれる。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。一旦この中にに入った者は、深山幽谷に入った思いでウグイスの声を聞きながら、鯛を釣る楽しみに海か山かの異常な錯覚におちいる。このとじこめられた海面こそ、将来世界的な観光と養殖の中心として無限の可能性を秘めている。

第二に対馬は日本の離島中、佐渡や奄美大島に次ぐ第三の大島だが、壱岐の方はその数分の一の小島である。地形の著しい対比から、対馬は何かにつけて男性的な荒々しさがあるが、壱岐は女性的でのどかな田園風景が展開する。

対馬では部落間、町と町との交通がすべて山の峠を越えねばならず、海岸の隣の漁村同志も、海岸に沿う道がなく、山を越えねばならない。これに対して壱岐は丘陵性地形で道路網がよく発達しているが、とてもなく曲りくねった道ばかりである。

対馬には平地というものが殆どなく、唯一最大の平坦地は、山を平地に切り開いた人工的な対馬空港だけである。

対馬は九州の大縮尺の地図では、はみ出して入りきらないので、いつも百五十万分の一以上の小縮尺の地図でみているが、小さな島と見誤ってしまい勝ちである。統計の上で日本の第3の属島で、南北70キロもある大きな島であることを知っても、実際に視察してみなければ殆ど実態を知るこ

とのできない神秘の島である。

一言でいえばこの対馬は何事も二元的な島であるということだ。島であって山なのだ。山岳であって海洋にめぐまれている。山と海をふんだんに兼ね具えている。また一つの島でなく二つの対の島なのである。上県と下県の完全に南北二元分割できる双子の島である。

更に人文的には日本の島であって最も韓国的な風俗が残っているのである。島民は日本と韓国と両方に顔を向けているのである。

対馬・壱岐が類似している点は、両島が日韓の間の朝鮮海峡に飛び石的に浮ぶ国境の島であるということだ。対馬は戦前まで国境の島として大部分が要塞地帯に編入されて、一般の立ち入りが禁じられ、ペールに包まれていたため他の離島より更に開発が遅れてしまった。

次に両島共、海岸線の出入りに富み、リアス式の入りくんだ美しい海岸をもち、海洋リゾート開発の可能性を多く蔵している。

両島の歴史で忘れることのできないのは蒙古の来襲による元寇の侵略の悲惨な過去をもつことである。各所に文永、弘安の何れの史跡が残されている。

壱岐に国立の国防博物館を創設せよ

元帝国の二度にわたる日本侵略は、大陸の東方に浮ぶ平和な楽園、島国日本が、歴史上初めて経験した悲惨な典型的な侵略戦争であった。大陸民族の残虐性を初めて知った大事件であった。二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かった。逃げ場のない島の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。その悲惨さと怨念を後世に伝える人も絶えてしまったのである。

今、日本には反戦、反核、平和などを唱えるニセ平和運動がさかんだが、彼らは恐ろしい共産主

義の謀略に乗せられているのに気が付いていない。アジア大陸や北方のシベリア民族のヤバン、狂暴さは、元寇の侵略の如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、自衛隊を解体させ、武器を捨てさせ、その直後に共産主義者自体は血を流さずに日本を完全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(の当たり見ることができるのが壱岐・対馬の両島である。文永の役と弘安の役の古戦場の史蹟巡りで、国民に国防の重要性、必要性を教育することがよいと考える。これが壱岐に国立の国防博物館、対馬にその支所をつくる意義と使命である。これこそ、この両島の国家的任務だと考える。

壱岐の最高峰「岳の辻」(213m)はかつて防人と狼火台が置かれた所である。先祖たちは蒙古の来襲に遭った時、ここにノロシをあ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ある。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、ノロシを上げ続け皆殺しにあいながら、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。

これらの事実を現在の本土の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るのである。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この両島民の責任は重大であ

る。今後の日本では太平洋から敵が来襲する沖縄戦のようなことは起りえない。あるとすれば、北朝鮮やソ連による元寇（露寇）の可能性が高いのである。その危機感を常に本土に知らせるノロシの役目を果たすのが、この両島の使命であると考える。国防教育のための国防博物館の設置こそその第一歩で、この両島の歴史と個性を生かした最も適した事業であると見る。

対馬は一つ、壱岐は一つに

壱岐と対馬は朝鮮海峡に浮ぶワンセットの島として本土の人々に理解されているが、自然上、人文上、似て非なる両島である。しかしながら国際ハイウェイ・日韓トンネルのコース上の島として数々の共通の使命をもっている。世紀の大プロジェクトを前にした、両島の開発構想にはこれら共通点や相違点を巧みに活用した、様々な将来構想が描き出せる。壱岐にある伝統の焼酎、和牛、果樹栽培といった特産を生かすことは勿論である。

また両島は壱岐・対馬国定公園にも指定されているので、今度は国際的な公園にふさわしい観光開発が期待される。それにも両島が、基本的にはもっているアイデンティティを十分發揮した、壱岐は壱岐らしく、対馬は対馬らしく開発されねばならない。

今後の構想の在り方については、今回旅行に参加された専門家の青島氏や猪狩氏の構想と今後の研究にまつことにする。私はその対応のために、行政や民間の意識統一の必要を特に強調しておき



たい。

壱岐はその名の通り、日本列島のナンバーワンの壱の島である。何事も春一番で有名だ。祖先が名付けたこの一番の地名に地元民は誇りを持つべきだ。

現在、壱岐の島には郷の浦、勝本、芦辺、石田の四町があり、全部合わせても人口僅か4万人余りに過ぎない。本土から渡ってみるとこの小さな島が四つの町に分割されている事実を知って驚く。壱岐は一つの目標の下に合併したら四万人の新市が生れる。現在各町の財政力は小規模で長崎県下の平均を、かなり下回っている。

そこで四町が一気に合併すれば文字通り壱岐市になれるのである。首長は4分の1ですみ、職員も議員も半減して行政の無駄がなくなり効率のよい行政運営ができる筈である。人間が集まることで集積の利益も生れる。新産業も育ち易い。全島的な将来統合計画も正しく立てられる。対馬と異なり地形が平坦で交流し易く、合併の基礎は十分できている。

トンネル構想が発表され、建設段階に入ると、行政が一本であった方が何かにつけて便利である。外部からの民間デベロッパーも暗躍する。各町がバラバラで企業の誘致競争などしたら、壱岐は一つの理想の将来に悔いを残すことになる。

対馬は昭和35年には7万人もの人口があったが最近ではやっと5万人を保つほど過疎が進んでいる。ここに下県郡下の厳原町、美津島町の2町、北の上県郡下に豊玉町、峰町、上県町、上対馬町の

4町がひしめいている。過疎が進むにつれて各町の行政規模や能力は年々縮小せざるを得ない。壱岐以上に対馬全町一率が期待される所である。

ところが各町は地形が全く複雑で、夫々海に向かっているが相互の連絡は陸路では山を越えねばならぬほど別々の営みをするほど孤立している。地形的には一緒になりにくい状況にある。それでも6つの町は多すぎる。これを先ず下県郡下で一つ、上県郡下で一つの町に合併という第一段階がとれないものだろうか。

対馬の開発が遅れているのは地形が複雑、高峻で、道路交通が屈曲と山越えで部落同志が容易に結びつかないからである。それならどうするか。それにはトンネル道路を縦横にあければよいのである。先ず第一に南北の縦貫道路をトンネルを中心にして直線で貫くことだ。これで道路距離は今の半分になる。道路の比高もなく平準な道となる。日韓トンネルの海のトンネル技術をもってすれば、対馬の陸上のトンネルは容易である。対馬島にこそトンネルが必要なのである。これで地域間の交流は革命的に変わり、対馬は一つの理想に接近できる。観光、リゾート開発も急速に進む筈である。対馬トンネル道路網の完成で対馬は再発見されるのである。

日韓トンネル時代を前にして壱岐は一つ、対馬は一つの理想の下に、官ではさかんに町長サミットを、民間でも全島民会議を開いて、受け入れ体制を整えることである。21世紀の子孫のために、現代住民の正しい対応が期待されるのである。

