

はきわめて不幸な歴史がある。歴史を全体としてみれば、両国関係は総体的にはむしろ良好であった。だがいま、両国民の意識を規定しているのは近代に入ってからの、その不幸な歴史の鮮烈な印象にはかならない。

日本人の対韓認識の一般的状況がそうである以上に、韓国人の日本観は屈折している。被支配の歴史を通じての、反撓と抵抗に充ちている。

韓国民の誰もが、頭では隣国、日本との友好善隣関係を、あるべき姿として思い描いている。ことにこの数年来のすべての側面における韓国社会の成熟と、そのもとにおける国民意識の変革は、韓国民の対日意識をも大きく変えた。88年のソウル・オリンピックをその一つの成果とする国際化時代の到来は、かつてはそれ一色であった抵抗ナショナリズムの変容として、よりグローバルな視点からの日本観を定着させつつある。

だが一方では、どこかに、いまだひっかかるものが残る。

そんなところへの日韓トンネル問題である。どのような反応が惹起されるであろうか。いずれにせよ、問題山積であることに疑いはない。

しかし依然として、日韓トンネルの一方の当事国が韓国であることは、敵然たる事実である。日韓トンネルの実現のためには、両者が歩調を合わせねばならない。

日本側の事業の進捗状況は、できるだけ早い時期から、双方の当事業が緊密に連携すべきことを、あらためて私に痛感させるものであった。

日韓トンネルと地質構造

東京大学名誉教授 木村 敏雄

第四紀に日本列島が韓半島に、ひいては大陸に接続していた頃、ナウマン象などの哺乳動物が対馬のあたりを渡って渡ってきたことがよく知られている。その後、海水面が上昇したので、そこは対馬海峡の海となってしまったのである。

しかし、ナウマン象渡来以前に、韓半島と日本列島とがずっと陸地としてつながり合っていたわけではない。四億年近い日本列島の歴史の中で、陸続きになったり、海峡に切り離されるといった事件を繰り返している。

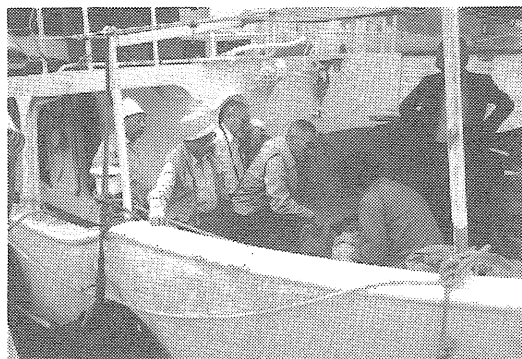
ナウマン象が渡来する前に、北九州が韓半島と陸続きであったのは、1億2000万年くらい前から5000万年くらい前までの長い期間であった。その時、両側の地域には同じ種類の淡水貝が住んでいたし、地質も似かよっていた。

そのあと、韓半島南部と北部九州との間に大きな裂け目が大断層としてできた。そして日本列島は韓半島から離れて南に大きく移動した。その大断層の主なもの是对馬の西側にできたらしいが、日本列島が移動したために凹みができ、対馬両側の海峡の原型ができた。そして北部九州の炭田地帯の炭層ができた時代のあとで(約2300万年前)、九州の北側から山口県の西北部にかけての地域に、東シナ海から東北に向かって日本海に向う海峡の海ができていく。

次の時代には(約1500万年前)、五島から佐保の北あたりまでを含む大きな淡水湖を内側にもつ陸地ができたが、その陸地は九州本島、壱岐、



千俣蒔山から見た対馬の山々



音波探査現地視察 筆者左から2人目

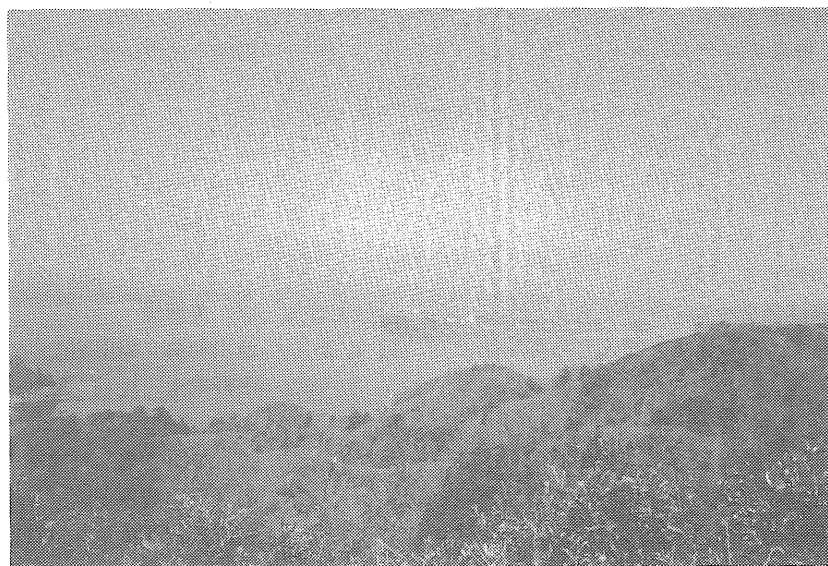
対馬を合わせる大きなものであったらしい。その大きい陸地の西北側に、対馬の西側に、深い海峡が韓半島との間にできて、そこから暖流が日本海に流れ込んだものらしい。対馬の東側の海峡が大きく広がったのはそれよりずっと後のことで、ナウマン象の渡来はそれよりも更に後のことである。

以上が韓半島と北部九州とのつながりの歴史のあらましである。これにはまだまだ未解決の問題が非常に多く残されているので、日韓トンネル研

究の機会にそのいくつかが解決できるのではないかと私は非常に期待している。

対馬の西には、5000万年ほど前に韓半島との間に大きな裂け目ができた。その後の歴史をたどってみると、この裂け目は厚い堆積層におおわれてしまっている。大断層も地下深くにあって、すっかり癒着してしまっているとみられる。それが日韓トンネルの障害となるものではない。しかしその大断層が部分的に再活動して、上につもった堆積層の中にもやや大きい断層ができている可能性もある。このあたりの歴史からみて、そのような断層があったとして、日韓トンネルの工事が不可能ということはありそうもないが、工事を相当に難航させる断層が全く無いとはいいい切れない。そのような断層があるのか無いのか、あるとしてどのような性質のものかが、トンネル調査の重要な鍵の一つになりそうである。

また学問的にいうと、ここは古い地質時代に大断層という地殻の古傷ができたところである。新しい地質時代の地質構造ができるとき、その古傷がどのような影響を与えたかを知る上でも、構造地質学上非常に興味もたれるのである。



対馬最北端比田勝展望台