

日韓トンネル構想の意義

文鮮明師が提唱 国際ハイウェイの一環

日韓トンネル構想の意義

松下国際研究所所長
元立教大学総長

松下正寿

日韓トンネルの構想が最初に発表されたのは、1981年11月にソウルで開かれた第十回科学の統一に関する国際会議においてであった。その会議の開会式において、会議のスポンサーである国際文化財団の創設者文鮮明師は、その歓迎演説で「国際ハイウェイ」の構想を提唱し、その一部として、まず日韓トンネルから開始すべきであると主張した。日本の世界平和教授アカデミーは、その構想を受けて1982年2月8日、日韓トンネル計画に関する委員会を組織して研究を続けて来た。現在の段階においては、具体的な構想はできていないが、今まで研究した範囲において、この構想には、どこに問題があり、どんな困難があるか、構想が実現したらどういうメリットがあるかなど、語るべきことが無いわけではない。以下に述べることは私個人の意見である。日韓トンネルは、極めて困難な事業であることは確かである。しかし、現在進行中の青函トンネルと比較すると、距離の点からだけでは日韓トンネルの方が青函トンネルより、はるかにはるかに長い。地質学的立場から見ると、日韓トンネルの方が有利かも知れない。日韓間の岩石は古第三紀層と白亜紀層であるのに対し、青函の方は、新第三紀層ではるかに若い。従って岩石も軟かい。しかも、青函の場合には断層による破砕部、軟弱岩、湧水など到る所に障害がひかえていた。土木工事という点から見ると、或は日韓トンネルの方が有利ではなからうかと思う。

どこからどこまでをトンネルにし、どこを橋梁にするか。それは、もっと調査を進めてからでないと確かなことは言えないが、思いつきとしては、九州から壱岐までを橋梁にしたい。トンネルは何も見えないから景観値ゼロであるが、九州から壱岐までの海はすばらしい景色であるから、それを橋梁で結ぶと観光客を誘致出来る。壱岐から対馬まではトンネル。対馬と韓国の間は断層で裂けて削られた深い溝がある。そこはトンネルを掘るよりは、かつて大林組が考えたようにチューブを通した方がいいかもしれない。

日韓トンネルの輸送機関はどうするか。全体の構想が国際ハイウェイであるから、自動車の使用が考えられるのは当然である。しかし、日韓トンネルはその距離が相当に長いから、ドライブは無理ではないか。鉄道輸送の方が実際的であると考えられる。

費用はどのくらいかかるか？

青函トンネルの場合には1 kmあたり100億円弱であるから、完成の時点では、全長53.8 kmとして約5000億と予想されている。日韓トンネルの場合は3兆円はかかるという説もある。ともかく莫大な費用がかかるのであるから、日韓トンネルの前途に非常に大きな困難が横たわっていることを覚悟しなくてはならないと思う。

日韓トンネルにはどういうメリットがあるか？

現在、東京からソウルまで飛行機で2時間内で行ける。大量の貨物は船で輸送できる。それで充分ではないか、莫大な費用をかけてトンネルをつくる必要はないではないか、という意見が出ると思う。或る意味において全くその通りである。しかし、今でも飛行機は大衆的ではない。自動車は大衆的である。日韓トンネルが開通したら日韓間の大衆の往復が盛んになるであろう。私はそれが非常に重要であると思う。

日本と韓国との関係は日本とほかのどの国との関係とも異なっている。日韓間には政治的にも、経済的にも、いわゆる「難問」と呼ばれるものは一つもない。従って、日韓両国政府間にこれという対立感とは全然無い。しかし、何かもっと深いところに一種の不安感があるのは疑うことのできない事実である。それは一体何か。それは政府とか、国家とかとは関係なく、日本の大衆と韓国の大衆との間における嫌悪感である。

嫌悪感という点では一つだが、内容は異なる。日本の大衆は韓国人を軽蔑している。それは必ずしも日本が40年近く韓国を植民地にしていただけからではないと思う。それよりか、韓国の貧民が日本に来て掃除人夫など、いわゆる賤業に従事したからそのイメージが禍しているのではと思われる。韓国人の日本人に対する反感は、ちょうどその裏返しである。不当に軽蔑されているという意識から来る怨恨と憎悪である。こういう相互嫌悪感はどうしたら除けるか。大衆が往復して現実に知り合う以外に道はない。

私は日本統治時代に朝鮮を訪れたことがある。一番印象に残ったのは平壤の老人であった。私はあれほど威厳のある人を見たことがない。戦前の北京の老人も立派であったが、平壤の老人はすばらしい。儒教は中国よりも韓国に深い影響を与えたと言われているが、私はこれを実感した。最近、私は毎年会議に出席するため訪韓するが、韓国の学者のうちにはこんな立派な人がいるのかと驚かされるような人がいる。

大衆が頻々と往復すると必ず立派な人に会う。それで尊敬の念が出て来るのである。みんなが立派でなくてもいい。極めて少数でもいいから立派な人に会っていれば「朝鮮人は下品だ」とか「日本人は無作法だ」とかいう一般論は言わなくなる。幾ら口で「日韓親善」を唱えても、心の中で反感を持っていたらどうにもならない。私は日本人も韓国人も本来立派な国民であると思う。両国の大衆がよく知り合ってさえいけば必ず両国の大衆間の親善は達成されると思う。日韓トンネルの重要性はそこにある。

日本は島国である。島国であるから、アジア大陸から来る外敵を防ぎ、国の安全を確保することができた。日本は島国であるから四通八達で、どこでも交通が自由であった。日本が東アジアの

うち最も早く欧米文化を吸収して、近代化を達成し得たのも日本が島国であったからである。しかるに、最近では島国としての長所は段々に失われて来ている。航空機の発達により、防衛の見地から見て島国は無意味になった。日本は空爆で破壊され、空爆で敗戦したのである。

世界は一体化されつつあると共に地域化されつつある。欧州のECはその適例であるが、アメリカ大陸にもその傾向が窺える。東アジアも早晩一体化しなくてはならないのであるが、今のところ日本離れは注目に値する。私は元来親米主義であるから日米関係の改善には大賛成であるし、それに対する代価は当然払うべきものと思っている。しかし、現在進行しつつある日米間の貿易摩擦は一時的現象ではなく、構造的である。そこに日米親善の限度がある。日本は既にここまで近代化に成功したのであるから、これからはアジアに目を向けるべきである。

しかし、私が幾ら力説しても効果はないであろう。日韓の大衆が自由往復するようになると、我々はいやでも大陸に目をやらざるを得なくなる。それで我々は初めてアジアに復帰できるのである。西洋文明が行きづまっていることは既に衆知の事実である。西洋文明は偉大な文明であるが、やはり対立抗争の文明である。力の文明である。力の文明には限度がある。であるから行きづまり、没落したあと東洋文明の時代が来るとは思わない。東西の文明を総合した真の世界文明の時代が来る筈である。そしてその際、指導的役割を演ずるのは日韓両国民である。その重要な役割を演ずるためには、この二大国民はもっと成長し、主権を異にするも、一つの心を持たなくてはならない。文鮮明師の提唱した日韓トンネルの構想は、かかる意味において、重要な意義を有するのである。