
| 한 일 터 널 정 책 세 미 나 |
한일터널과 동북아 통합교통망 구축

| 주제발표 |

동북아 번영과
한일 해저터널 건설

신장철 송실대학교 교수

東北亞 繁榮과 韓日 海底터널 建設

The Korean-Japanese seabed tunnel construction
and Northeast Asia prosperity

-韓日터널 政策세미나-
2008년 10월 30일

신장철(송실대)

問題 意識

-東北亞(韓半島, 日本, 中國, 러시아)의 特殊性和 解決課題의 摸索

- 東北亞 地域內의 經濟的 相互依存 關係가 深化
- 歷史・政治・經濟的 利害關係가 複雜
- 歷史的 認識과 理念, 經濟的 發展段階 등에 있어서의 差異 등
⇒ 遲遲不進한 共同體 論意의 原因
- 韓半島의 南・北 分斷과 北韓의 存在: 韓國은 事實上的 섬나라,
東北亞 3國도 地理的 斷折狀態
⇒ 韓半島는 地政學的으로 東北亞의 中心에 있어, 東北亞 物流
中心 國家로서의 潛在的 力量이 있으나, 섬나라와 같이
地理的으로 孤立

☞ 域內 國家間의 地理的 近接性 確保:
東北亞 繁榮과 共同體 論意의 實現 可能性을 높임

韓・日 및 東北亞의 特殊性

-韓國과 日本關係의 特殊性: 分爭과 葛藤, 相互 不信과 緊張關係

歷史・政治的 側面: 複雜하며 미묘한 關係 (야스쿠니신사 參拜, 慰安婦 問題, 獨島 領有權 問題, 歷史 教科書 問題 등)

經濟的 側面: 經濟的 發展 段階의 差異에 의한 貿易逆調의 深化(主要 産業部門에서의 競合關係)

-東北亞의 地理的 特殊性

東北亞 3國이 事實上 各各의 섬으로 存在: 人的, 物的 交流에 있어서의 斷折性 (港灣과 空港施設을 통한 制限의인 移動만 可能)

⇒域內 資源의 效率의 配分과 人的 交流에 큰 制約要因
東北亞 次元의 統合 交通網과 複合 物流體制의 構築이 必要

☞ 韓・日 海底터널 建設의 意義

- 東北亞 3國의 地理的 斷折性을 克復하고 近接性을 確保
- 韓・日 間은 물론 北・日 關界에 있어서도 劃期的 改善
- 中國, 러시아, 나아가서는 유럽大陸과의 交通網과 物流體制의 劃期的인 變化에 寄與

※ 韓・日 海底터널(假稱)의 名稱: 建設 論意가 具體化될 時點의 時代 狀況과 環境 등을 考慮하여 繁縷될 수 있는 것으로, 例를 들면 아시아(Asia)터널, 東邦(Oriental)터널, 東洋터널, 東北亞 터널, 平和(Piece) 터널, 自由(Freedom) 터널 등으로도 命名 될 수 있음.

東北亞의懸案解決을 위한手段

-北韓의 開放 ⇔ 開放時点의 豫測이 不可能
(周邊 國家와의 外交, 安保的 利害關係와 關聯)

京義線, 京元線이 復原될 경우: 韓國이 東北亞 物流 및 交流에 있어서
中心國家로 急浮上 ⇔ 現實的으로 安保的 緊張關係의 劃期的 改善을
위해서는 수많은 難關이 存在

☞ 懸案 解決을 위해 韓·日 間의 海底터널 建設이 戰略的 意味를 가짐

-戰略的 意味

☞ 韓·日 海底터널 建設은 '韓日間의 關係에 執着할 것이 아니며, 周邊國
의 政治的 利害關係와 經濟的 得失關係와는 無關하게 推進'되어야 함

韓日 海底터널 建設의 戰略的 意義

-韓日 海底터널 建設이 具體化될 경우
南·北韓을 둘러싼 周邊 政勢의 變化를 招來: 中國과 러시아의 TCR(中
國 橫斷鐵道), TSR(시베리아 橫斷鐵道)의 連繫와 關聯된 經濟的 利害
關係의 發生 → 韓半島 縱斷鐵道(TKR)의 北韓 通過를 위한 政治的 壓力
→ 北韓의 經濟的 利得과 함께 開放 促進

北韓은 TKR 通過에 따르는 莫大한 規模의 通行 手數料 收入과 經濟的 波及
效果: 北韓 經濟의 發展과 復興을 앞당김 → 南北統一 費用을 節減

☞ 當事國인 韓國과 日本의 政治, 經濟, 社會的 交流 및 協力 次元에서
그치는 것이 아니라, 北韓을 東北亞 協力體制 속에 包容하는 契機됨
⇒ 韓民族의 念願인 韓半島의 統一을 위한 實踐的 論意와 그 實現을
앞당길 수 있는 契機가 됨.

☞ 向後 東北亞 次元의 政治·經濟 共同體 論意에 있어서 起爆劑 役割을
할 것이며, 窮極的으로 是 尤라시아 次元의 經濟 協力 및 共同體 形成
에도 寄與함 ⇒ 아시아와 유럽을 아우르는 人類文明의 發展에 있어
서 劃期的인 契機가 됨

海底터널 建設에 대한 當事國의 認識

(現 狀況)

- 最近의 韓日 關係는 民間次元의 活潑한 交流(韓流 붐)
⇒ 政治, 外交的으로는 결코 바람직한 方向으로 展開되고 있지 않음
- 海底터널 建設에 대해 韓國은 물론, 日本에 있어서도 政府次元의 觀心과 呼應度가 낮음 (幾回와 함께 挑戰이 並存)

(解決 課題)

- 具體的인 論意에 앞서 兩國의 바른 歷史 認識과 相互 信賴의 回復
- 政治・經濟的 利害關係의 解消와 國民的 共感帶을 構築하기 위한 先行 努力
- 兩國 指導者의 確信과 政治的 決斷이 必要

(解決 方向)

- 全 世界的으로 地域化가 深化되고 있음을 直視 → 海底터널 建設 論意를 契機로 相互 不信의 歷史의 殘在을 果敢히 清算 → 共存共榮에 의한 WIN-WIN 體制 構築에 貢獻한다는 確信과 意志
- 韓・日 間의 關係 뿐만 아니라, 東北亞 및 유라시아 次元의 經濟統合과 共存 共榮에 의한 地域 共同體 構築을 위한 實踐의 方案임을 認識

☞ 海底터널 建設에 대해 韓日 兩國이 보다 積極的인 姿勢와 具體的인 論意가 必要

유럽의 英國과 프랑스로부터의 敎訓

- 오늘날의 EU 構成國인 27個 國家들은 오랜 歷史的 相互葛藤과 政治的 對立 關係에 있었음(民族, 文化, 理念 그리고 經濟的 發展段階의 差異에 의해 수 많은 迂餘曲折을 겪음) ⇒ 오늘날 유럽은 세계에서 가장 먼저 政治・經濟的 統合關係를 이룩하고 名實相符한 地域共同體로 浮上

- 특히, 유럽의 섬나라인 英國과 大陸國家인 프랑스는 유럽霸權을 둘러싸고 深刻한 對立과 競爭意識에 의한 뿌리 깊은 愛憎 關係에 있었음

☞ 1066年の 英國 노르만王朝의 프랑스 領土 一部 占領
1337年の '100年 戰爭'
1775年の 美國獨立戰爭
1800年の 나폴레옹 戰爭과 1805年の 트라팔카르 海戰 등

※ 英・佛間의 오랜 地理的 斷絶이 歷史的 分爭과 葛藤, 相互 不信關係를 增幅

- 英・佛 兩國은 1957年의 로마條約에 따른 유럽經濟共同體(EEU)結成에 協力함을 契機로 以後의 유럽 共同體 形成과 關聯된 論意에 있어서 主導的 役割을 함
 - 1994年에 歷史的인 유로 터널을 開通시켜 도버海峽을 海底터널로 連結시킴으로서, 1993年의 EU統合과 名實相符한 地域 共同體 形成에 寄與
 - ⇒ 유럽에서의 地理的인 斷絶性을 克復하고, 相互信賴를 바탕으로 한 善隣 友好 關係를 構築함으로써, 유럽의 政治・經濟的 統合關係의 形成에 決定的으로 寄與
- ☞ 오늘날 韓國과 日本의 '獨島'分爭 解決에 있어서 示唆하는 바가 큼

<參考資料 1>

韓日 海底터널 建設의 經濟的 妥當性(檢討)

-先行 研究 動向 및 限界:

個別 研究次元에서 이루어져 分析基準과 方法을 달리하고 있어 分析結果의 整合性과 一般性이 不足

-考慮 및 檢討되어야 하는 要素

豫想 工事區間(韓國側)에 대한 具體的인 地形 調査와 技術的 可能性, 터널 規模 및 橫斷 型式, 着工時點, 鐵道의 性格(高速鐵道 혹은 磁氣浮上列車) 및 輸送內容, 設計 및 施工 方法, 長期 工事に 따르는 産業構造 및 換率의 變動, 掘鑿 및 施工 技術의 開發 水準 등

⇒多樣한 可變 要素에 의해 cash flow에 根據한 費用 및 便益 算出이 不明確하여 統計 資料의 信賴性과 計算 方法과 結果의 整合性 確保에 限界

-既存의 研究 事例

○韓國側 研究('韓日海底터널의 必要性 研究', 交通開發研究院 및 韓國鐵道技術研究院, 2003)

建設期間 20年間(2004-2023), 프로젝트라이프30年(2024-2053年)을 假定하고, 費用(建設費, 運營費, 車輛 購入費) 및 便益(運行費, 時間節減)을 分析한 結果, A路線(B/C分析)0.556, B路線(B/C分析)0.546, C路線(B/C分析)0.452倍로서 經濟性이 없는 것으로 分析(A路線이 相對的으로 良好하나, 거제地域으로의 鐵道 入口에 問題가 있음을 指摘).

○日本側 研究('日韓터널의 經濟評價', 日韓터널 研究會, 1996)

GNP 增加率을 說明變數로 하고(工事期間 25年, 完工時期 2030年), 프로젝트라이프50年(2031-2080)總 物動量(貨物 및 旅客 物動量, 輸送 分擔量) 回歸分析을 통한 時間, 資本, 費用節減에 의한 便益 分析의 結果, 다른 分野에 대한 波及效果를 考慮하지 않을 경우 鐵道 및 道路並用 2本(B/C分析) 경우 0.1797으로 經濟性이 없음. 그러나, 建設業에 대한 投資는 1.977852배의 波及效果 (1990年의 産業연관표 基礎)가 있으며, 다른 分野에의 波及效果를 考慮하면 鐵道, 道路並용 2本(B/C分析) 1.15762倍로서 經濟的 妥當性이 있는 것으로 分析(積極的으로 檢討).

-經濟外的 波及效果에 대한 綜合的 研究의 必要性(向後 研究課題)

- 關聯 技術 및 産業에의 波及效果: 터널 및 鐵道車輛 關聯 技術의 開發 및 技術移轉 效果, 建設 및 觀光 등 關聯 産業에의 波及效果 등
- 地域 開發 및 유라시아 次元의 交通(物流)網 構築: 國土의 均衡開發, 東北亞 및 유라시아 次元의 統合 交通網 및 複合 物流網의 構築 등
- 社會 및 政治, 外交의 波及效果: 韓半島 周邊 政勢의 變化 및 東北亞 緊張關係의 緩和, 韓半島 平和體制 構築과 北韓의 開放 誘導(韓半島 統一의 早期實現)
- 東北亞 및 유라시아 共同體 形成과 人類 平和와 福祉에 寄與

<參照資料 2>

建設費用의 負擔에 대한 見解

☞ 유로터널: 7年工事に 約 18兆(總延長: 51Km, 韓日터널(209-231Km)의 約 1/4). 韓日터널의 推定 工事費: 18兆*4倍=約 72兆

假定1) 7年 동안의 工事期間과 約 72兆圓의 工事費가 所要되고, 領土基準으로 韓日間이 分擔한다고 假定했을 경우(유로터널의 事例)

=韓國: 年間 3兆圓(總 22兆圓) 日本: 年間 約 7兆 1千億圓(總 50兆圓)

假定2) 15年 동안의 工事期間과 100兆圓(유로터널의 約 140%)의 工事費가 所要되고, 領土基準(全體 工事區間の 約 70%가 日本領土)으로 韓日兩國이 分擔한다고 假定했을 경우(保守的 數値의 適用)

=韓國: 年間 2兆圓(總 30兆圓) 日本: 年間 4兆 6千億圓 分擔(總 70兆圓)

※韓國의 行政首都 移轉費: 當時 政府案: 45兆 6千億(단, 專門家 및 國會 豫算政策處의 資料: 103兆) 所要.

- 假定 3) 兩國 國家의 財政狀態가 여의치 못할 경우, 民間 또는 金融機關의 國際 프로젝트 파이낸싱에 의해 建設資金을 充當할 수 있음.
- ※英佛터널의 경우: 프로젝트 파이낸싱(PF)技法을 동원하여, 民間會社인 유로터널社(Eurotunnel) 設立을 통한 起債活動에 의해 純水 民間
- 資本을 導入하여, 兩國國家의 財政的 支援과 債務保證 없이 建設活動이 修行되었음
- ☞ 프로젝트파이낸싱: 特定 프로젝트로부터 未來 一定時点에서 發生하는 現金흐름을 擔保로 하여 當該 프로젝트를 隨行하는데 必要한 資金을 調達하는 金融技法

맺음말(論意의 當爲性)

韓日 海底터널 建設이 實現되면,

1. 經濟的으로는 물론, 東北亞의 政治的 緊張關係의 緩和와 政治的 安定을 통하여, 韓半島에서의 統一을 早期에 實現
2. 東北亞 次元의 地域 共同體 論意를 活性化시키고 東北亞 次元의 工存工榮의 平和體制 確立을 위한 契機
3. 日本, 韓國(北韓 包含), 몽고, 中國, 러시아, 유럽을 잇는 유라시아 橫斷 運送網(뉴 실크로드) 構築에 寄與
4. 韓國과 日本의 密接한 交流를 통하여 信賴關係를 回復하고, 當面한 '獨島'分爭의 解決에 一助할 것이며, FTA 締結의 試金石이 될 것임.

韓日海底터널 建設은

“‘꿈과 같은 未來 人類 社會’를 具現하는 것으로,
汎國家的 次元에서 檢討되어야 할 것으로 思料됩니다”.

韓日トンネル政策セミナー
| 한일터널 정책세미나 |

한일터널과 동북아 통합교통망 구축
韓日トンネルと東北アジア統合交通網構築

主 題 発 表
| 주제발표 |

東北アジアの繁榮と韓日海底トンネルの建設

동북아 번영과
한일 해저터널 건설

申章澈 (崇実大学教授)
신장철 송실대학교 교수

東北亞 繁榮^と과 韓日 海底^{トンネル} 터널 建設

The Korean-Japanese seabed tunnel construction
and Northeast Asia prosperity

— 韓日^{トンネル} 터널 政策^{세미나} 세미나 —

2008년 10월 30일
年 月 日

申 亨 澈 (崇實大)
신장철 (숭실대)

問題 意識

— 東北亞 (韓半島, 日本, 中國, 러시아)의 特殊性과 解決課題의 摸索

- 東北亞 地域^と內^の의 經濟的 相互依存 關係가 深化
- 歷史・政治・經濟的 利害關係가 複雜 ^{何とに於ける} ^{ほど}
- 歷史的 認識과 理念, 經濟的 發展段階 등에 있어서의 差異 등
⇒ 遲遲不進^の共同體 論意^의의 原因
- 韓半島의 南・北 分斷과 北韓의 存在: 韓國은 事實上的 섬^의 島國^{島国},
⇒ 韓半島는 地政學的으로 東北亞의 中心에 있어, 東北亞 物流
中心 國家로서의 潜在的 力量이 있으나, 섬^의 島國^{島国}과 같이
地理的으로 孤立 ^{があるが} ^{島國のように}

域內 國家間의 地理的 近接性 確保:
東北亞 繁榮과 共同體 論意의 實現 可能性을 높임
と の を 高める

韓・日 및 東北亞의 特殊性

- 韓國과 日本關係의 特殊性: 分爭과 葛藤, 相互 不信과 緊張關係

歷史・政治的 側面: 複雜하며 미묘한 關係 (靖國神社 參拜, 慰安婦 問題, 獨島 領有權 問題, 歷史 教科書 問題 등)

經濟的 側面: 經濟的 發展 段階의 差異에 의한 貿易逆調의 深化(主要 産業部門에서의 競合關係)

- 東北亞의 地理的 特殊性

東北亞 3國이 事實上 各各의 섬으로 存在: 人的, 物的 交流에 있어서의 斷折性 (港灣과 空港施設을 통한 制限의인 移動만 可能)

⇒ 域內 資源의 效率的 配分과 人的 交流에 阻 制約要因
東北亞 次元의 統合 交通網과 複合 物流體制의 構築이 必要

韓・日 海底터널 建設의 意義

• 東北亞 3國의 地理的 斷折性을 克復하고 近接性을 確保

• 韓・日 間은 물론 北・日 關界에 있어서도 劃期的 改善

• 中國, 러시아, 나아가서는 유럽大陸과의 交通網과 物流體制의 劃期的인 變化에 寄與

※ 韓・日 海底터널(假稱)의 名稱: 建設 論意가 具體化될 時點의 時代 狀況과 環境 등을 考慮하여 繁縷될 수 있는 것으로, 例를 들면 아시아(Asia)터널, 東邦(Oriental)터널, 東洋터널, 東北亞 터널, 平和(Piece)터널, 自由(Freedom)터널 등으로도 命名 될 수 있음.

等として命名できる。

東北亞의 懸案解決을 위한 手段

-北韓의 開放 ⇔ 開放時点의 豫測이 不可能
(周邊 國家와의 外交, 安保의 利害關係와 關聯)

京義線, 京元線이 復原될 경우: 韓國이 東北亞 物流 및 交流에 있어서
中心國家로 急浮上 ⇔ 現實의 으로 安保의 緊張關係의 劃期的 改善을
위해서는 수많은 難關이 存在

☞ 懸案 解決을 위해 韓·日 間의 海底터널 建設이 戰略的 意味를 가짐
戰略的 意味

☞ 韓·日 海底터널 建設은 '韓日間의 關係에 執着할 것이 아니며, 周邊國
의 政治的 利害關係와 經濟的 得失關係와는 無關하게 推進'되어야 함

韓日 海底터널 建設의 戰略的 意義

-韓日 海底터널 建設이 具體化될 경우
南·北韓을 둘러싼 周邊 政勢의 變化를 招來: 中國과 러시아의 TCR(中國
橫斷鐵道), TSR(시베리아 橫斷鐵道)의 連繫와 關聯된 經濟的 利害
關係의 發生 → 韓半島 縱斷鐵道(TKR)의 北韓 通過를 위한 政治的 壓力
→ 北韓의 經濟的 利得과 함께 開放 促進

北韓은 TKR 通過에 따르는 莫大한 規模의 通行 手數料 收入과 經濟的 波及
效果: 北韓 經濟의 發展과 復興을 앞당김 → 南北統一 費用을 節減

☞ 當事國인 韓國과 日本의 政治, 經濟, 社會的 交流 및 協力(次元에서
그치는 것이 아니라, 北韓을 東北亞 協力體制 속에 包容하는 契機임

→ 韓民族의 念願인 韓半島의 統一을 위한 實踐的 論意와 그 實現을
앞당길 수 있는 契機가 됨

☞ 向後 東北亞 次元의 政治, 經濟, 共同體 論意에 있어서 起爆劑 役割을
할 것이며, 窮極的으로는 유라시아 次元의 經濟 協力 및 共同體 形成
에도 寄與함 → 아시아와 유럽을 아우르는 人類文明의 發展에 있어
서 劃期的인 契機가 됨

海底터널 建設에 대한 當事國의 認識

- (現 狀況)
- 最近의 韓日 關係는 民間次元의 活潑한 交流(韓流 畧) ⇨ 政治, 外交의 으로는 결코 바람직한 方向으로 展開되고 있지 않음
 - 海底터널 建設에 대해 韓國은 물론, 日本에 있어서도 政府次元의 觀心과 呼應度가 낮음 (幾回와 함께 挑戰이 竝存) にかいて
- (解決 課題)
- 具體的인 論意에 앞서 兩國의 바른 歷史 認識과 相互 信賴의 回復
 - 政治・經濟的 利害關係의 解消와 國民的 共感帶를 構築하기 위한 先行 努力
 - 兩國 指導者의 確信과 政治的 決斷이 必要
- (解決 方向)
- 全 世界的으로 地域化가 深化되고 있음을 直視 → 海底터널 建設 論意를 契機로 相互 不信의 歷史的 殘在를 果敢히 清算 → 共存共榮에 의한 WIN-WIN 體制 構築에 貢獻한다는 確信과 意志 だけてなく 及びヨロコビによる
 - 韓・日 間의 關係 뿐만 아니라, 東北亞 및 유라시아 次元의 經濟統合과 共存 共榮에 의한 地域 共同體 構築을 위한 實踐의 方案임을 認識
- ☞ 海底터널 建設에 대해 韓日 兩國이 보다 積極的인 姿勢와 具體的인 論意가 必要

유럽의 英國과 프랑스로부터의 敎訓

- 今日の にあつた である
- 오늘날의 EU 構成國인 27個 國家들은 오랜 歷史的 相互葛藤과 政治的 對立 關係에 있었음(民族, 文化, 理念 그리고 經濟的 發展段階의 差異에 의해 수 많은 迂餘曲折을 겪음) ⇨ 오늘날 유럽은 세계에서 가장 먼저 政治・經濟的 統合關係를 이룩하고 名實相符한 地域共同體로 浮上 最も早く
 - 특히, 유럽의 섬나라인 英國과 大陸國家인 프랑스는 유럽霸權을 둘러싸고 深刻한 對立과 競爭意識에 의한 뿌리 깊은 愛憎 關係에 있었음
- ヨロコビの 島國である
- ☞ 1066年の 英國 노르만王朝의 프랑스 領土 一部 占領
 - 1337年の '100年 戰爭' 9 フランス
 - 1775年の 美國獨立戰爭
 - 1800年の 나폴레옹 戰爭과 1805年の 트라팔카르 海戰 등
- ナポレオン 9 トラパルカド 戦い
- ※ 英・佛間 的인 오랜 地理的 斷絶이 歷史的 分爭과 葛藤, 相互 不信關係를 増幅 的인 長い 的인 必要

・英・佛兩國は1957年のローマ條約によるヨーロッパ共同體(EEU)結成に協力した契機として以後のヨーロッパ共同體形成と關聯した論議に對しては、主導的役割を担ったことについて

⇒ 유럽에서의 地理的인 斷絶性을 克復하고, 相互信賴를 바탕으로 한 善隣 友好 關係를 構築함으로써, 유럽의 政治・經濟的 統合關係의 形成에 決定的으로 寄與

→ 今日 と の において する点が多い
오늘날 韓國과 日本의 '獨島'分爭 解決에 있어서 示唆하는 바가 큼

＜参考資料 1＞ ^{トコネル}韓日 海底^の터널 建設의 經濟的 妥當性(検討)

一 先行 研究 動向 및 限界: ^{あまり} ^{おそれた} ^は ^も 異にしてあり
個別 研究 次元에서 이루어져 分析 基準과 方法을 달리하고 있어 分析 結果
의 整合性과 一般性이 不足

-考慮 및 檢討되어야 하는(要素)의 中
 豫想 工事區間(韓國側)에 대한 具體的인 地形 調査와 技術的可能性, 日淸
 規模 및 橫斷 型式, 着工時點, 鐵道의 性格(高速鐵道 혹은 磁氣浮上列車)
 및 輸送內容, 設計 및 施工 方法, 長期 工事에 따르는 産業構造 및 換率의
 變動, 掘鑿 및 施工 技術의 開發 水準 등 による

⇒多様な可變要素^{おおい}の^{おおい} cash flow^のに^{たとへ}根據^{した}た^{おおい}費用^かと^の便益^の算出^のに^の不明確^のな^の統計資料^のの^の信頼性^のと^の計算方法^のと^の結果^のの^の整合性^のと^の確保^のの^の限界^のに^のあり^の

既存の 研究 事例

○ 韓國側 研究('韓日海底トンネル'의 必要性 研究', 交通開發研究院 및 韓國鐵道技術研究院, 2003)

建設期間 20年間(2004-2023), 프로젝트 라이프 30年(2024-2053年)을 假定하고, 費用(建設費, 運營費, 車輛 購入費) 및 便益(運行費, 時間節減)을 分析한 結果, A 路線(B/C分析)0.556, B路線(B/C分析)0.546, C路線(B/C分析)0.452倍로서 經濟性이 없는 것으로 分析(A路線이 相對的으로 良好하나, 거제地域으로의 鐵道 入口에 問題가 있음을 指摘).

○ 日本側 研究('日韓トンネル의 經濟評價', 日韓トンネル 研究會, 1996)

GNP 增加率을 說明變數로 하고(工事期間) 25年, 完工時期 2030年), 프로젝트 라이프 50年(2031-2080)總 物動量(貨物 및 旅客 物動量, 輸送/分擔量) 回歸分析을 통한 時間, 資本, 費用節減에 의한 便益 分析의 結果, 다른 分野에 대한 波及效果를 考慮하지 않을 경우 鐵道 및 道路並用 2本(B/C分析) 경우 0.1797으로 經濟性이 없음. 그러나, 建設業에 대한 投資는 1,977,852배의 波及效果(1990 年의 産業연관표 基礎)가 있으며, 다른 分野에의 波及效果를 考慮하면 鐵道, 道路並용 2本(B/C分析) 1,157,62倍로서 經濟的 妥當性이 있는 것으로 分析(積極的 檢討).

經濟外的 波及效果에 대한 綜合的 研究의 必要性(向後 研究課題)

- 關聯 技術 및 産業에의 波及效果: トンネル 및 鐵道車輛 關聯 技術의 開發 및 技術移轉 效果, 建設 및 觀光 등 關聯 産業에의 波及效果 등
- 地域 開發 및 유라시아 次元의 交通(物流)網 構築: 國土의 均衡開發, 東北亞 및 유라시아 次元의 統合 交通網 및 複合 物流網의 構築 등
- 社會 및 政治, 外交의 波及效果: 韓半島 周邊 政勢의 變化 및 東北亞 緊張關係의 緩和, 韓半島 平和體制 構築과 北韓의 開放 誘導(韓半島 統一의 早期實現)
- 東北亞 및 유라시아 共同體 形成과 人類 平和와 福祉에 寄與

<参照資料 2>

建設費用の負擔에 대한 見解

ユーロトンネル 7年工事に 約 18兆(總延長: 51Km, 韓日トンネル(209-231Km)의 約 1/4). 韓日トンネル의 推定 工事費: 18兆*4倍=約 72兆

假定1) 7年 동안의 工事期間과 約 72兆圓의 工事費가 所要되고, 領土基準으로 韓日間이 分擔한다고 假定했을 경우(유로터널의 事例)
=韓國: 年間 3兆圓(總 22兆圓) 日本: 年間 約 7兆 1千億圓(總 50兆圓)

假定2) 15年 동안의 工事期間과 100兆圓(유로터널의 約 140%)의 工事費가 所要되고, 領土基準(全體 工事區間의 約 70%가 日本領土)으로 韓日兩國이 分擔한다고 假定했을 경우(保守的 數値의 適用)
=韓國: 年間 2兆圓(總 30兆圓) 日本: 年間 4兆 6千億圓 分擔(總 70兆圓)

※韓國의 行政首都 移轉費: 當時 政府案: 45兆 6千億(단, 專門家 및 國會豫算政策處의 資料: 103兆) 所要.

- 假定 3) 兩國 國家의 財政狀態가 여의치 못할 경우, 民間 또는 金融機關의 國際 프로젝트 파이낸싱에 의해 建設資金을 充當할 수 있음.
의 프로젝트 파이낸싱により
- ※英佛터널의 경우: 프로젝트 파이낸싱(PF)技法을 動員하여, 民間會社인 유로터널社(Eurotunnel) 設立을 통한 起債活動에 의해 純水 民間資本을 導入하여, 兩國國家의 財政的 支援과 債務保證 없이 建設活動이 修行되었음
了れたこと
プロジェクトファイナンス
プロジェクト外から
프로젝트파이낸싱: 特定 프로젝트로부터 未來 一定時点에서 發生하는 現金흐름을 擔保로 하여 當該 프로젝트를 隨行하는데 必要한 資金을 調達하는 金融技法
프로젝트를 하는 데 필요한 자금을
프로젝트 파이낸싱

맺음말(論意의 當爲性)

韓日 海底터널 建設이 實現되면,

1. 經濟的으로든 물론, 東北亞의 政治的 緊張關係의 緩和와 政治的 安定을 통하여, 韓半島에서의 統一을 早期에 實現
 1.1 經濟的으로든 물론, 東北亞의 政治的 緊張關係의 緩和와 政治的 安定을 통하여, 韓半島에서의 統一을 早期에 實現
2. 東北亞 次元의 地域 共同體 論意를 活性化시키고 東北亞 次元의 工
 存工榮의 平和體制 確立을 위한 契機
 2.1 東北亞 次元의 地域 共同體 論意를 活性化시키고 東北亞 次元의 工
 存工榮의 平和體制 確立을 위한 契機
3. 日本, 韓國(北韓 包含), 몽고, 中國, 러시아, 유럽을 잇는 유라시아
 橫斷 運送網(뉴 실크로드) 構築에 寄與
 3.1 日本, 韓國(北韓 包含), 몽고, 中國, 러시아, 유럽을 잇는 유라시아
 橫斷 運送網(뉴 실크로드) 構築에 寄與
4. 韓國과 日本의 密接한 交流를 통하여 信賴關係를 回復하고, 當面한
 '獨島'分爭의 解決에 一助할 것이며, FTA 締結의 試金石이 될 것임.
 4.1 韓國과 日本의 密接한 交流를 통하여 信賴關係를 回復하고, 當面한
 '獨島'分爭의 解決에 一助할 것이며, FTA 締結의 試金石이 될 것임.

韓日海底터널 建設은

“夢의 實現을 위한 夢의 實現”을 具現하는 것으로,
 “꿈과 같은 未來 人類 社會”를 具現하는 것으로,
 汎國家的 次元에서 檢討되어야 할 것으로 思料됩니다”.