

中央日報 (韓國) 2000 年 1 0 月 2 3 日

“韓·日 해저터널 뚫자”

모리 총리 ‘ASEM철도’ 제의

국내전문가“실현성 의문”

“한국과 일본을 잇는 해저터널을 만들어 ASEM 철도로 이름 붙이자.”

모리 요시로(森喜朗)일본 총리가 지난 20일 서울에서 열린 아시아·유럽 정상회의(ASEM) 오찬 석상에서 제안한 내용이다.

한·일간 최단구간인 한국의 남해안에서 쓰시마를 경유, 일본의 규슈(九州)를 잇는 터널을 만들자는 것이다.

만약 이같은 제안이 실현된다면 총 길이 1백80km의 이 터널은 세계 최장의 해저터널이 된다.

도버해협을 잇는 영국과 프랑스 사이의 터널 길이는 50km다. 또 일본에는 혼슈(本州)와 홋카이도(北海道)를 잇는 53.9km의 세이칸(青函)터널이 있다.

모리 총리는 “해저터널은 기술적으

론 아무런 문제가 없다. 그러나 문제는 돈”이라고 덧붙였다.

일본측 전문가들은 7백70억달러(약 85조원) 가량의 건설비가 들 것으로 추정하고 있다.

하지만 이같은 어마어마한 건설비 부담에도 불구하고 일본에서 이같은 주장이 나오고 있는 것은 한반도를 거쳐 유럽대륙과 육로로 연결하고 싶다는 일본의 오랜 꿈 때문이다.

때마침 한반도의 화해 분위기로 인해 경의선 복구공사가 시작되면서 일본에선 이같은 구상이 단지 ‘꿈’이 아닌 ‘현실’로 이뤄질 수 있다고 주장하는 목소리가 높아지기 시작했다.

이에 대해 한국의 한 철도 전문가는 AFP통신과의 인터뷰에서 “전문학적 비용이 소요된다”며 실현 가능성에 대해 의문을 표시했다.

예영준 기자 <yyjune@joongang.co.kr>

中央日報（韓国）2000 年 1 0 月 2 3 日

“韓日海底トンネルを掘ろう”

森総理 ‘ASEM 鉄道’ を提議

国内の専門家は“実現性を疑問視”

“韓国と日本を結ぶ海底トンネルを作り ASEM 鉄道と名づけましょう”

森喜朗日本総理が去る 20 日ソウルで開かれたアジア欧州会議（ASEM）の午餐席上で提案した内容である。

韓日間の最短区間である韓国の南海岸から対馬を経由し日本の九州を結ぶトンネルを作ろうというものだ。

かりにそのような提案が実現すれば総延長が 180 Km のこのトンネルは世界最長の海底トンネルになる。

ドーバー海峡を結ぶ英国とフランス間のトンネルの長さは 50 Km である。また日本には本州と北海道を結ぶ 53.9 Km の青函トンネルがある。

森総理は“海底トンネルは技術的には何ら問題はない。しかしながら問題は金（カネ）だ。” と付け加えた。

日本側の専門家らは 770 億ドル（約 85 兆ウォン）程度の建設費がかかるものと推定している。

しかしながら、このようなとてつもない建設費負担にもかかわらず日本でそのような主張が起きているのは韓半島を経てヨーロッパ大陸と陸地と連結したいという日本のかねての夢の故だ。

折りよく韓半島の和解の雰囲気で京義線の復旧工事が始まったことで日本ではこのような構想が単なる ‘夢’ ではない ‘現実’ にもちあがり得ると主張する声が高まり始めた。

これに対し韓国のある鉄道専門家は AFP 通信とのインタビューで“天文学的な費用がかかる” とし、実現の可能性について疑問を表明した。