

中央日報 (韓國) 2000 年 10 月 25 日

분수대

한·일 해저터널

영국과 프랑스를
해저터널로 연결한
다는 발상은 프랑
스 쪽에서 먼저 나
왔다. 프랑스 북부
도시 아미앵의 아
카데미는 1750년



영·불해협을 관통하는 고전 구조물 선지
에 관한 아이디어를 공쿠르에 부쳤고 지
질학자였던 니콜라 데마레가 제안한 해저
터널 굴착안이 수상작으로 뽑혔다. 하지
만 실현 가능성과는 거리가 먼 공상수준
이었다. 그런 점에서 프랑스 광산기사였
던 알베르 마티유는 영·불 해저터널의
진정한 선구자라 할 만하다. 1802년 그
는 위 아래로 두개의 터널을 뚫어 위로
마차길을 깔고 아래는 배수용 터널로 이
용하는 방안을 제시하며 상세한 설계도까
지 그렸다. 해군대국 영국을 제압하지 못
해 안달이던 나폴레옹 1세도 상당한 관
심을 보였다.

전문가들 사이에서는 터널 굴착 방식 외
에도 천제, 튜브 가설, 교량 건설 등 각종
아이디어가 속출했지만 가장 큰 장애는 영
국 정계와 군부의 부정적 태도였다. 19세
기 중반 영국 총리였던 파머스턴은 “지금
도 두나라 거리가 너무 가까워 문제인데
더 줄이자는 얘기냐”며 반대했고 가넷 윌
슨과 잠군은 노골적으로 대륙의 침략 위험
축대 가능성을 내세우며 반대여론을 주도

했다. 안보적 고려와 외교적 고립주의 등
이 복합적으로 작용한 결과였다. 영국 국
방부가 군사적 근거에서 영·불 해저터널
건설에 더 이상 반대하지 않는다고 공식
천명한 것은 2차 세계대전이 끝나고 나서
도 한참 뒤인 1955년이였다.

지난주 서울에서 열린 아시아·유럽경
상회의(ASEM)에서 모리 요시로(森喜
朗)일본총리가 한·일 해저터널 건설을 제
안해 관심을 끌고 있다. 규슈(九州)와 쓰
시마(對馬)섬, 부산을 연결하는 1백80km
의 터널을 뚫어 한반도와 시베리아, 유럽
까지 철도를 연결한다는 구상이다. 경의선
복원공사로 부풀어 오른 ‘철(鐵)의 실크로
드’의 꿈을 일본까지 확대하고 싶다는 애
기로 들린다.

일본은 94년 개통된 영·불 해저터널
(50.5km)보다 6년이나 앞서 혼슈(本州)
와 홋카이도(北海道)를 잇는 세계 최장의
세이칸(青函)해저터널(53.9km)을 건설한
기술력을 갖고 있다. 일본이 공사비의 대
부분을 낸다면 한·일 해저터널이라고 불
가능한 꿈은 아니다. 대륙 진출은 일본의
역사적 숙원이다. 경부선과 경의선도 그래
서 건설됐다. 안보상으로 대한해협이 갖는
의미는 크다. 경제적 측면만 고려해 실행
리 결정할 문제는 아니다. 영·불 해저터
널도 첫 구상에서 실현까지는 2백44년이
걸렸다.

배명복 논설위원

<bmbmb@joongang.co.kr>

中央日報（韓国）2000 年 10 月 25 日

分水嶺

韓日海底トンネル

英国とフランスを海底トンネルで結ぶという発想は最初フランス側から出された。フランス北部の都市アミアンのアカデミーは 1750 年、英仏海峡を貫通する固定構造物の設置についてのアイデアをコンクールに出し、地質学者であったニコラ・デマレが提案した海底トンネル掘削案が受賞作に選ばれた。しかしながら実現可能性とはあまりにも隔たりが大きく空想の域であった。そのような点からフランスの鉱山技師であったアルベル・マティユが英仏海底トンネルの真正な先駆者というにふさわしい。1802 年彼は上下に 2 つのトンネルを掘り、上は馬車道とし下は排水用トンネルとして利用するという方を提示し詳細な設計図まで書いた。海軍大国である英国を制圧できずいらだっていたナポレオン 1 世も相当な関心を見せた。

専門家らの間からはトンネルの掘削方式の他にも チューブ架設、橋梁建設など各種のアイデアが続出したが、最も大きな障害は英国の政界と軍部の否定的態度であった。19 世紀中盤、英国の総理であったパモストンは「今も 2 国間の距離があまりにも近く問題であるがそれをもっと近づけようというつもりなのか」と言って反対し、カニ・ウォンスリ將軍は露骨に大陸の侵略の危険性増大の可能性をたてに反対世論を先導した。安全保障上の考慮と外交的な孤立主義などが複合して作用した結果であった。英国の国防부가軍事的根拠から英仏海底トンネルの建設にこれ以上反対しないと公式的に表明したのは第二次世界大戦が終わってからしばらく経った 1955 年であった。

先週ソウルで開かれたアジア欧州主脳会議（ASEM）で森喜朗日本総理が韓日海底トンネル建設を提案し関心を呼んでいる。九州と対馬、釜山を結ぶ 180 Km のトンネルを掘り韓半島とシベリア、ヨーロッパまで鉄道を連結するという構想だ。京義線の復元工事で持ち上がった「鉄のシルクロード」の夢を日本まで拡大したいという話に聞こえる。

日本は 94 年開通した英仏海底トンネル（50.5 Km）より 6 年も前に本州と北海道を結ぶ世界最長の青函海底トンネル（53.9 Km）を建設した技術力をもっている。日本が工事費の大部分を出せば韓日海底トンネルも不可能な夢ではない。大陸への進出は日本の歴史的宿願だ。京釜線と京義線もそうして建設された。安全保障上、大韓海峡がもつ意味は大きい。経済的側面だけ考慮してうかつに決定する問題ではない。英仏海底トンネルも最初の構想から実現までは 244 年もかかった。