

좋은신문 좋은하루



goodday

www.hot.co.kr

제444호

2003년 2월
수요일
[60판]

26



한·일간 해저터널 뚫자

>29



“가깝고 가까운 이웃 한·일 해저터널 뚫자”

盧·고이즈미 정상회담

한국과 일본이 바다로 하나가 되는 꿈의 구상이 이번에는 실현될 것인가.

한국과 일본의 정상은 25일 한·일 우호 및 협력의 상징이면서 한·일 공동 대륙진출의 통로가 될 해저터널 건설 필요성에 인식을 같이했다.

청와대 관계자에 따르면 노무현 대통령은 이날 취임식 뒤 청와대에서 가진 고이즈미 준이치로 일본 총리와의 정상회담에서 “한·일간에 해저터널을 뚫어야 한다는 의견이 있어왔지만 북한 문제 때문에 실행하지 못하는 것 같다”며 “그것이 해결되면 해저터널 착공 문제가 경제인들 사이에 다시 거론될 것”이라고 말했다.

노대통령의 이같은 해저터널 언급은 회담 과정에서 고이즈미 일본 총리가 교류확대를 통한 양국 우호관계 강화의 필요성을 역설하자 구체적 대안 중 하나로 나온 것이다. 노대통령은 고이즈미 총리가 “월드컵 공동 개최가 한·일 교류에 기여했고, 양국간 하루평균 1만명의 관광객이 오가는 등 교류경제 효과가 크다”고 말하자 해저터널 건설의 필요성을 제기했다.

노대통령은 “일본과 한국, 러시아를 기차로 달릴 수 있게 된다면 경제적 의미뿐 아니라 한·일이 더욱 가까워지는 계기가 될 것”이라며 해저터널에 대한 경제적 효과와 함께 양국간 선린

우호관계 강화라는 의미를 부여했다. 노대통령은 이어 “한국과 일본은 과거사에 발목이 잡혀서는 안되고 미래로 나아가야 한다”며 “동북아의 역사를 바꿔가는 동력이 되자”고 역설했다.

한·일 해저터널 건설 필요성은 1990년 당시 노태우 대통령이 가이후 도시키 일본 전총리에 게, 2000년 김대중 대통령이 모리 요시로 전총리에게 제기했던 사안이다. 그후 잠시 주춤했다가 2002년 월드컵 한·일 공동 개최를 계기로 정부와 학계 일각에서 구상을 구체화해보려는 움직임이 있었다. 이와 관련해 정부 관련 부처에서는 현재 한·일 해저터널 건설 타당성 검토작업을 진행 중인 것으로 전해진다.

정부 관계자는 “그동안의 연구결과로 미뤄 해저터널은 부산에서 일본 쓰시마를 거쳐 규슈를 연결하는 안이 가장 타당성 있는 것으로 보인다”며 “총 연장은 200km에 이를 것”이라고 말했다.

일본에서는 1940년대 대동아 공영권 구상 실현을 위해 한·일 해저터널 건설 구상이 나왔고, 이후 민간단체 등에서 이를 연구해왔다. 이같은 일본의 움직임에 반해 아직 국내에 반일 감정이 남아 있고 두만강, 압록강, 현해탄 등 민족 존립을 위한 지형적 장애물이 필요하다는 이유 등으로 반대하는 의견도 만만찮아 해저터널 구상이 실현되기까지는 상당한 진통이 예상된다.

김남웅 기자 kny@hot.co.kr

Goodday (韓国スポーツ紙) 2003年2月26日(水)

韓日間海底トンネルを掘ろう

“近くて近い隣り 韓日海底トンネルを掘ろう”

盧・小泉首脳会談

韓国と日本が海でひとつになる夢の構想がこのたびは実現するか

韓国と日本の首脳は25日、日韓友好および協力の象徴であり、日韓共同の大陸進出の通路となる海底トンネル建設の必要性に認識を同じくした。

青瓦台の関係者によれば盧武鉉大統領はこの日、就任式の後、青瓦台で行なわれた日本の小泉純一郎総理との首脳会談で“日韓間に海底トンネルを掘らねばならない”の意見があるが、北朝鮮問題のために実感できないようだ”とし“それが解決すれば海底トンネル着工問題が経済人らの間から再度とりあげられるだろう”と語った。

盧大統領がこのように海底トンネルに言及したのは、会談のなかで日本の小泉総理が交流拡大を通じて両国の友好関係強化の必要性を力説した際に、その具体的提案の中のひとつとして出したものだ。盧大統領は小泉総理が“ワールドカップ共同開催が日韓交流に寄与し両国間で一日平均1万人の観光客が行き来するなど交流経済効果が大きい”と語るや否や海底トンネル建設の必要性を提起した。

盧大統領は“日本と韓国、ロシアを汽車で走れるようになれば経済的意味のみならず韓日がさらに近くなる契機になる”と海底トンネルの経済的効果とともに両国間の善隣友好強化という意味を付け加えた。盧大統領は続いて“韓国と日本は過去の歴史にとらわれていては駄目で未来に向かわなければ”とし、“東北アジアの歴史を変えてゆく原動力になろう”と力説した。

韓日海底トンネル建設の必要性は、1990年に当時の盧泰愚大統領が日本の海部俊樹総理に、2000年に金大中大統領が森喜朗前総理に提議した事案である。その後、しばらくなりを潜めていたが2002年ワールドカップ日韓共同開催を契機に政府と学界の一部で構想を具体化してみようとの動きがあった。これと関連して政府関連の部署で現在、韓日海底トンネル建設の妥当性検討作業を進行中であると伝えられている。

政府の関係者は“これまでの研究結果から推定して海底トンネルは釜山から日本の対馬を経て九州を結ぶ案が最も妥当性があると思われる”さらに“総延長200Kmに達するだろう”と語った。

日本では1940年代、大東亜共栄圏構想の実現のため韓日海底トンネル建設構想が起こり、以後民間団体などでこれを研究してきた。このような日本の動きに対しまだ国内に反日感情が残っており、豆満江、鴨緑江、玄界灘など民族存立のための地形的遮蔽物が必要だという理由などで反対する意見も根強く、海底トンネル構想が実現するまでには相当な産みの苦しみが予想される。