

■ 한일 해저터널 어디까지 왔나 ■

개통땐 양국 인적·물적 교류 ‘대혁명’

최근 동북아경제권 기반 조성과 발전의 방안으로 한일 해저터널 건설이 주목받고 있다. 전문가들은 초빙해 유라시아 대륙의 주요 관문이 될 한일 해저터널의 기능성과 타당성, 비용, 건설에 따른 경제·사회적 효과 등에 대해 알아본다.

—인근 국가들로부터 한일 해저터널 건설 제의가 있는 것으로 알려졌다.

▲해저터널 교수=일본은 학자, 정치인, 기업인 등이 속한 ‘일한 해저터널연구회’를 중심으로 해저터널을 공동연구하자고 제의해오고 있다. 한일 정상회담을 할 때마다 필요성을 언급하는 정도이지만 공식적으로 정부 차원에서 한일 해저터널을 건설하자는 제안은 없었다. 다만 함께 연구하자는 것이다. 예컨대 일본 토목학회에서 한국 학자들과 건설업체에 해저터널을 적극 검토할 것을 제의한 바가 있다.

英—佛터널 개통 200년 걸려

▲전일수 원장=1991년부터 미국 일본 한국 러시아 중국 등의 민간 전문가 모임인 동북아경제포럼에서 동북아 운송시장의 자유화를 논의하기 시작했다. 거기서 제기된 한일 해저터널은 과거 일본이 대동아공영권과 관련해 구상했던 것이다. 최근에는 우리나라 전경련이 동북아 물류통상 로드맵에 포함시킬 것을 정부에 건의했다. 그러나 많은 공사비와 경제성, 국민감정 때문에 적극적으로 추진되지는 않고 있다.

—한일 해저터널 사업이 추진되기 위한 전제조건이 있다면.

▲허=3가지 정도를 들고 싶다. 첫째, 국민적 공감대가 형성돼야 한다. 해저터널을 놓고 우리나라가 정작해 이점을 상실하는 것이 아니냐는 우려와 새로운 기회로 보는 쪽으로 의견이 갈린다. 일본도 규슈 지역에 있는 한일 해저터널에 대한 관심도가 높고 의지가 강하지만, 도료를 중심으로 한 혼수 지역 사람들은 별로 관심이 없는 것 같다. 일본이 대륙과 연결되는 문제와 관련해 일본인들은 2차대전이나 일진왜란 등 역사적으로 아픈 기억을 떠올리기 때문에 섬나라로 남아 있기를 원하는 경우가 많다.

둘째, 한일 해저터널은 한반도의 교통 네트워크와 중국·유럽의 교통 네트워크를 통합하는 과정과 수단으로서 의미가 있어야

한다. 단순한 한일 양국의 왕래수단이 된다면 많은 비용을 투입할 이유가 없다. 사전에 남·북한과 중국의 교통 네트워크가 확충되어야 한다.

셋째, 양국 정치 지도자의 정치적 결단이 필요하다는 점이다. 유로터널 건설도 영국과 프랑스의 정상이 정치적 결단을 내려 이뤄졌다.

▲전=동의하다. 그리고 국민에게 투자 가치와 재원조달 등에 대해 합리적으로 설명하고 설득해야 할 것이다.

국민설득이 관건
골깊은 반목털고
새 이정표 세워야

—한일 해저터널 건설의 타당성은 있다고 보는가.

▲전=전문가들의 견해에 따르면 기술적 타당성은 충분하다. 문제는 재무적 타당성과 경제적 타당성이다. 교통개발연구원 조사에 따르면 이러한 측면의 타당성은 없는 것으로 나왔다. 그러나 개인적인 생각으로는 경제·사회적 효과까지 반영하여 타당성

을 검토해야 한다고 본다.

▲허=다른 하나를 추가한다면 바로 정치적 타당성이다. 공주와 대구를 잇는 88고속도로는 이전까지 교류가 없던 영호남 지역을 연결하는 정치적 의미가 있다. 한일 해저터널이 설사 경제적 타당성이 떨어지더라도 정치적 타당성에서는 필요하다고 본다. 한일 간 뿌리 깊은 반목을 해소할 수 있는 좋은 계기가 되고, 양국의 미래에 중요한 이정표가 된다고 생각한다.

▲전=사실 사회간접자본(SOC) 시설 사업은 경제적 타당성을 넘어서 사회적 가치를 더 중요시한다. 영불 해저터널의 경우 나폴레옹 시대에 제안된 것이 200년이 지나 지금이 이뤄졌다.

—한일 해저터널을 건설하는 데 기술적



허재완

중앙대 도시·지역계획학과 교수
▲미국 펜실베이니아대학교 지역경제학 박사 ▲건설교통부 중앙도시계획위원 ▲한국지역경제학회 회장



전일수

인천대 동북아물류대학원장
▲미국 테네시대학교 공간경제학 박사 ▲교통개발연구원 부원장 ▲한국해양경제학회 회장

동북아 요충지 이점 국가 자산화할 호기

인 어려움은 없는가. 공사기간은 얼마나 될 것으로 보는가.

건설기간 10~15년 소요

▲전=기술적인 부분에는 문제가 없다는 데 양국 전문가들의 견해가 일치한다. 기간은 대개 15년으로 알려져 있고, 이는 일본 교수는 10년까지 줄일 수 있다는 의견도 내놨다.

▲허=공사 도중 예상치 못한 지층을 만나게 되면 공작 속도가 느려진다. 대한해협의 지층조사는 완전하게 이뤄지지 않아 정확한 공사기간을 말하기 어렵지만 15년 정도면 충분하다는 의견이 많다.

—동북아 지역에서 한일 해저터널이 가

▲허=한일 해저터널이 완공되면 일본이 동북아 대륙으로 편입하게 된다. 경제적 공동체뿐만 아니라 지역 공동체가 되기 때문에 정치적 의미가 매우 크다. 일본의 평평을 받은 동북아 국가 중에서 가장 가혹한 시련을 겪었던 한국이 해저터널을 통해 일본과 연결됨으로써 중국과 대만이 일본과 선린 관계를 형성하는 데 큰 역할을 할 것이다. 이는 동북아의 정치 안정과 지역경제권 형성에 중요한 일이다. 영불 터널은 유럽공동체를 상징하는 구조물이라는 점에서 유로터널이라 불린다. 영국과 프랑스의 해저터널이지만 이를 통해 유럽이 진정한 하나의 공동체가 됐다는 의미가 있는 것이다. 한일 해저터널은 영불 해저터널보다 더 강력한 정치적 의미가 있기 때문에 아시아아터널이나 동북아터널로

불리는 것이 더 잘 어울릴 것이다.

▲전=유럽의 모든 나라를 연결하는 유로피언 운송 네트워크는 각국의 경제력을 강화하는 기반이 되고 있다. 우리도 동북아 시장 통합의 기반이 되는 운송 네트워크를 구축해야 한다고 본다. 대동아 공영권에서 제기했던 것이기는 하지만 지금은 상황이 다르다. 미래지향적으로 생각해야 한다.

—한일 해저터널이 개통됐을 때 우리나라와 주변국에 미치는 경제적 효과는 어떻게 보는가.

日 대륙으로 편입
지역공동체 형성
기폭제 역할할듯

▲전=운송 네트워크는 물류비를 절감시켜 기업 경쟁력을 강화하고 양국의 인적 교류도 크게 증가시킬 것이다.

▲허=그 효과는 우리의 상상을 초월할 것이다. 구로공단에서 만들어진 제품이 트럭에 싣려 해저터널을 거쳐 일본 백화점으로 판매가 된다. 물류 과정이 대륙 줄어든다. 또 대

나 비행기는 전체지반의 영향을 많이 받지만

글 쓰는 순서

①한일 해저터널 추진 경과 ③각국의 해저터널 현황
②한일 해저터널 예산 및 기간 ④전문가 대담

▲전=건설비가 최대 200조원까지 들어갈 수 있지만, 우리가 부담할 부분은 전체의 8분의 1밖에 되지 않는다. 인천국제공항 건설 비용 정도가 들어갈 것이다.

▲허=일본 측 투자 규모가 우리보다 훨씬 크다. 대마도와 부산 사이의 바다 노선의 절반 정도만 우리가 부담하고 일본이 나머지 공사비를 낼 용의가 있다면 우리에게는 큰 부담이 되지 않는다.

—한일 해저터널로 인해 우리가 겪게 될 사회적 변화가 있다면.

▲전=가가우면서든 먼 나라였던 한국과 일본이 가까우면서든 가까운 사이가 될 수 있다. 지역공동체를 이루는 기폭제 역할을 독촉할 수 있다.

▲허=독특한 동북아 문화 형성에 중요한 계기가 될 것이다. 만일 한일 해저터널이 생기고 난 후 교류에서 자신감이 생기면 한중 해저터널 건설 논의도 활발해질 것이다.

—한일 해저터널이 실현될 경우 어떻게 해야 대규모 적자로 파산위기를 맞고 있는 유로터널 등의 전철을 밟지 않을 수 있나.

▲전=SOC는 정부 차원에서 지원해줄 필요가 있다. 우리나라도 정부가 해마다 7조원을 도로 부문에 투자하고 있는데, 해저터널을 민간인에게만 부담시킨다면 우리가 있다.

日, 對韓투자 크게 늘어날듯

▲허=유로터널이 재정적 어려움을 겪고 있지만, 이 터널의 수입은 유지관리 비용보다 많다. 다만 민간업자들이 100% 참여하다 보니 선박과 비행기 업체들이 요금을 경쟁적으로 낮추면서 완공 후수가 어렵고, 이차비용을 감당하지 못하고 있다. 한일 해저터널이 외국투자자들에게 부담 수익사업을 확실히 부과하고 정부가 부분적으로 참여하면서 유리한 조건으로 자금이 조달된다면 재정적 문제는 피할 수 있을 것이다.

—한일 해저터널의 성공을 위해 더 검토해야 할 부분이 있다면.

▲허=관심의 불이 꺼지지 않도록 여론을 선도하는 그룹이 필요하다. 터널 유형과 관리 방법 등에 대한 철저한 검토가 있어야 하고 언론의 관심이 필요하다.

▲전=한일 해저터널 사업은 동북아 지역 전체의 안정을 추구하는 기반이 될 것이다. 이 때문에 북한 문제에 대한 각국의 공동 노력에도 큰 도움이 될 수 있다고 본다.

사회—언론경연 여론독자부정
정리=김보은 기자, 사진=김창규 기자

최근 동북아경제권 기반 조성과 발전의 방안으로 한일 해저터널 건설이 주목받고 있다. 전문가들을 초빙해 유라시아 대륙의 주요 관문이 될 한일 해저터널의 가능성과 타당성, 비용, 건설에 따른 경제·사회적 효과 등에 대해 알아본다.

—인근 국가들로부터 한일 해저터널 건설 제의가 있는 것으로 알려졌다.

▲허재완 교수=일본은 학자, 정치인, 기업인 등이 속한 '일한 해저터널연구회'를 중심으로 해저터널을 공동연구하자고 제의해 오고 있다. 한일 정상회담을 할 때마다 필요성을 언급하는 정도이지만 공식적으로 정부 차원에서 한일 해저터널을 건설하자는 제안은 없었다. 다만 함께 연구하자는 것이다. 예컨대 일본 토목학회에서 한국 학자들과 건설업계에 해저터널을 적극 검토할 것을 제의한 바가 있다.

英~佛터널 개통 200년 걸려

▲전일수 원장=1991년부터 미국 일본 한국 러시아 중국 등의 민간 전문가 모임인 동북아경제포럼에서 동북아 운송시장의 자유화를 논의하기 시작했다. 거기서 제기된 한일 해저터널은 과거 일본이 대동아공영권과 관련해 구상했던 것이다. 최근에는 우리나라 전경련이 동북아 물류통신 로드맵에 포함시킬 것을 정부에 건의했다. 그러나 많은 공사비와 경제성, 국민감정 때문에 적극적으로 추진되지는 않고 있다.

—한일 해저터널 사업이 추진되기 위한 전제조건이 있다.

▲허=3가지 정도를 들고 싶다. 첫째, 국민적 공감대가 형성돼야 한다. 해저터널을 놓고 우리나라가 지정학적 이점을 상실하는 것이 아니냐는 우려와 새로운 기회로 보는 쪽으로 의견이 갈린다. 일본도 규슈 지역에서는 한일 해저터널에 대한 관심이 높고 의지가 강하지만, 도쿄를 중심으로 한 혼슈 지역 사람들은 별로 관심이 없는 것 같다. 일본이 대륙과 연결되는 문제와 관련해 일본인들은 2차대전이나 임진왜란 등 역사적으로 아픈 기억을 떠올리기 때문에 섬나라로 남아 있기를 원하는 경우가 많다.

둘째, 한일 해저터널은 한반도의 교통 네트워크와 중국·유럽의 교통 네트워크를 통합하는 과정과 수단으로서 의미가 있어야

한다. 단순한 한일 양국의 왕래수단이 된다면 많은 비용을 투입할 이유가 없다. 사전에 남·북한과 중국의 교통 네트워크가 확충돼야 한다.

셋째, 양국 정치 지도자의 정치적 결단이 필요하다는 점이다. 유로터널 건설도 영국과 프랑스의 정상이 정치적 결단을 내려 이뤄졌다.

▲전=동의한다. 그리고 국민에게 투자 가치와 재원조달 등에 대해 합리적으로 설명하고 설득해야 할 것이다.

국민설득이 관건 골깊은 반목털고 새 이정표 세워야

—한일 해저터널 건설의 타당성은 있다고 보는가.

▲전=전문가들의 견해에 따르면 기술적 타당성은 충분하다. 문제는 재무적 타당성과 경제적 타당성이다. 교통개발연구원 조사에 따르면 이러한 측면의 타당성은 없는 것으로 나왔다. 그러나 개인적인 생각으로 는 경제·사회적 효과까지 반영하여 타당성



허재완

중앙대 도시·지역계획학과 교수

▲미국 펜실베이니아대학교 지역경제학 박사 ▲건설교통부 중앙도시계획위원 ▲한국지역경제학회 회장

동북아 요충지 이점

을 검토해야 한다고 본다.

▲허=다른 하나를 추가한다면 바로 정치적 타당성이다. 광주와 대구를 잇는 88고속도로는 이전까지 교류가 없던 영호남 지역을 연결하는 정치적 의미가 있다. 한일 해저터널이 설사 경제적 타당성이 떨어지더라도 정치적 타당성에서는 필요하다고 본다. 한일 간 뿌리 깊은 반목을 해소할 수 있는 좋은 계기가 되고, 양국의 미래에 중요한 이정표가 된다고 생각한다.

▲전=사실 사회간접자본(SOC) 시설 사업은 경제적 타당성을 넘어서 사회적 가치를 더 중요시한다. 영불 해저터널의 경우 나폴레옹 시대에 제안된 것이 200년이 지나 그 꿈이 이뤄졌다.

—한일 해저터널을 건설하는 데 기술적

인 어려움은 없는가. 공사기간은 얼마나 될 것으로 보는가.

건설기간 10~15년 소요

▲전=기술적인 부문에는 문제가 없다는데 양국 전문가들의 견해가 일치한다. 기간은 대개 15년으로 알려져 있고, 어느 일본 교수는 10년까지 줄일 수 있다는 의견도 내놨다.

▲허=공사 도중 예상치 못한 지층을 만나게 되면 굴착 속도가 느려진다. 대한해협의 지층조사는 완전하게 이뤄지지 않아 정확한 공사기간을 말하기 어렵지만 15년 정도면 충분하다는 의견이 많다.

—동북아 지역에서 한일 해저터널이 가지게 되는 의미는 어떤 것인가.



전 일수

인천대 동북아물류대학원장

▲미국 테네시대학교 공간경제학 박사 ▲교통개발연구원 부원장 ▲한국항만경제학회 회장

불리는 것이 더 잘 어울릴 것이다.

▲전=유럽의 모든 나라를 연결하는 유로피언 운송 네트워크는 각국의 결속력을 강화하는 기반이 되고 있다. 우리도 동북아 시장 통합의 기반이 되는 운송 네트워크를 구축해야 한다고 본다. 대동아 공영권에서 제기됐던 것이기는 하지만 지금은 상황이 다르다. 미래지향적으로 생각해야 한다.

—한일 해저터널이 개통됐을 때 우리나라와 주변국에 미치게 될 경제적 효과는 어떻게 보고 있는가.

日 대륙으로 편입 지역공동체 형성 기폭제 역할할듯

▲전=운송 네트워크는 물류비를 절감시켜 기업 경쟁력을 강화하고 양국의 인적 교류도 크게 증가시킬 것이다.

▲허=그 효과는 우리의 상상을 초월할 것이다. 구로공단에서 만들어진 제품이 트럭에 싣려 해저터널을 거쳐 일본 백화점으로 곧장 가게 된다. 물류 과정이 대폭 줄어든다. 또 배나 비행기는 천재지변의 영향을 많이 받지만

▲전=건설비가 최대 200조원까지 들어갈 수 있지만, 우리가 부담할 부분은 전체의 8분의 1밖에 되지 않는다. 인천국제공항 건설 비용 정도가 들어갈 것이다.

▲허=일본 측 공사 구간이 우리보다 훨씬 길다. 대마도와 부산 사이의 바다 노선의 절반 정도만 우리가 부담하고 일본이 나머지 공사비를 낼 용의가 있다면 우리에게는 큰 부담이 되지 않는다.

—한일 해저터널로 인해 우리가 겪게 될 사회적 변화가 있다면.

▲전=가까우면서도 먼 나라였던 한국과 일본이 가까우면서도 가까운 사이가 될 수 있다. 지역공동체를 이루는 기폭제 역할을 톡톡히 할 것이다.

▲허=독특한 동북아 문화 형성에 중요한 계기가 될 것이다. 만일 한일 해저터널이 생기고 난 후 교류에서 자신감이 생기면 한중 해저터널 건설 논의도 활발해질 것이다.

—한일 해저터널이 실현될 경우 어떻게 해야 대규모 적자로 파산위기를 맞고 있는 유로터널 등의 전철을 밟지 않을 수 있는가.

▲전=SOC는 정부 차원에서 지원해줄 필요가 있다. 우리나라도 정부가 해마다 7조원을 도로 부분에 투자하고 있는데, 해저터널을 민간인에게만 부담시킨다면 무리가 있다.

日, 對韓투자 크게 늘어날듯

▲허=유로터널이 재정적 어려움을 겪고 있지만, 이 터널의 수입은 유지관리 비용보다 많다. 다만 민간업자들이 100% 참여하다 보니 선박과 비행기 업체들이 요금을 경쟁적으로 낮추면서 원금 회수가 어렵고, 이자비용을 감당하지 못하고 있다. 한일 해저터널의 경우 사업자에게 부대 수익사업을 적절히 부과해주고 정부가 부분적으로 참여하면서 유리한 조건으로 자금이 조달된다면 재정 문제는 피할 수 있을 것이다.

—한일 해저터널의 성공을 위해 더 검토해야 할 부분이 있다면.

▲허=관심의 불이 꺼지지 않도록 여론을 선도하는 그룹이 필요하다. 터널 유형과 관리 방법 등에 대한 철저한 검토가 있어야 하고 언론의 관심이 필요하다.

▲전=한일 해저터널 사업은 동북아 지역 전체의 안정을 추구하는 기반이 될 것이다. 이 때문에 북한 문제에 대한 각국의 공동 노력에도 큰 도움이 될 수 있다고 본다.

사회=안경업 여론독자부장,

정리=김보은 기자, 사진=김창규 기자

국가 자산화할 호기

▲허=한일 해저터널이 완공되면 일본이 동북아 대륙으로 편입하게 된다. 경제적 공동체뿐만 아니라 지리적 공동체가 되기 때문에 정치적 의미가 매우 크다. 일본의 점령을 받은 동북아 국가 중에서 가장 가혹한 시련을 겪었던 한국이 해저터널을 통해 일본과 연결됨으로써 중국과 대만이 일본과 선린 관계를 형성하는 데 큰 역할을 할 것이다. 이는 동북아의 정치 안정과 지역경제권 형성에 중요한 일이다. 영불 터널은 유럽공동체를 상징하는 구조물이라는 점에서 유로터널이라 불린다. 영국과 프랑스의 해저터널이지만 이를 통해 유럽이 진정한 하나의 공동체가 됐다는 의미가 있는 것이다. 한일 해저터널은 영불 해저터널보다 더 강력한 정치적 의미가 있기 때문에 아시아터널이나 동북아터널로

해저터널은 낯설고 상관없다. 영불 해저터널은 물류비용 인하의 기폭제가 됐다. 마찬가지로 요금인하의 혜택은 고스란히 한일 양국을 오가는 사람들에게 돌아가게 된다. 또 늘어나는 한일 간 인적·물적 교류에 해저터널이 큰 역할을 할 것이다. 특히 일본의 한국에 대한 투자가 상당히 많아질 것이다.

해저터널이 완공된 이후인 20여년 후를 생각해보자. 그때면 경제학자들이 예견하기에 중국의 경제력이 엄청나게 성장해 있을 시점이다. 중국과 일본의 거래 일부가 한일 해저터널을 통해 이뤄진다면 동북아 요충지의 이점을 자산화할 수 있는 좋은 기회가 된다. 건설업계에도 지대한 영향을 미칠 것이다. 신기술 개발과 함께 엄청난 고용 유발 효과가 있을 것이다.

世界日報 2005年7月22日

日韓海底トンネルはどこまで来たか

開通すれば両国の人的・物的交流の「大革命」

北東アジア要衝の地の利点、国家的資産とする好機

国民への説得が肝心。根深い反目を取り除き、新しい道しるべを立てるべき。

日本は大陸に編入。地域共同体形成の起爆剤の役割を果たす。

近頃、北東アジア経済圏の基盤造成と発展の方策として、日韓海底トンネルの建設が注目されている。専門家を招き、ユーラシア大陸の主要な関門となる日韓海底トンネルの可能性とその妥当性、費用、建設による経済・社会的効果などについて解明した。

ホ・ジェワン教授（中央大、都市・地域計画学科）

（米国ペンシルベニア大学校 地域経済学博士、建設交通部 中央都市計画委員、韓国地域経済学会 会長）

チョン・イルス院長（仁川大学東北アジア物流大学院長）

（米国テネシー大学校空間経済学 博士、交通開発研究院 副院長、韓国港湾経済学会 会長）

Q: 近隣国家などから日韓海底トンネルの建設の提議があるようだが？

ホ・ジェワン教授＝日本は、学者、政治家、企業人などが所属する「日韓海底トンネル研究会」を中心に海底トンネルを共同研究しようと提案してきている。日韓首脳会談のたびごとに必要性に言及する程度ではあるが、公式的に政府レベルで日韓海底トンネルを建設しようという提案はなかった。ただ一緒に研究しようということだ。例えば日本土木学会で韓国の学者らと建設業界に対し海底トンネルを積極的に検討することを提議したことがある。

英仏トンネル開通に200年かかる

チョン・イルス院長＝1991年から米国、日本、韓国、ロシア、中国などの民間専門家の集まりである東北アジア経済フォーラムで、北東アジア運送市場の自由化について議論し始めた。その場で提議された日韓海底トンネルは、過去に日本が大東亜共栄圏と関連して構想したものである。最近では我国の全経

連が、北東アジア物流通信ロードマップに入れることを政府に提案した。しかし多額の工事費と、経済性、国民感情のより積極的に推進されないでいる。

Q: 日韓海底トンネルの事業が進められるための前提条件があるとすれば？

ホ＝3つほど挙げてみる。まず、国民的な共感の土台が形成されなければならない。海底トンネルについて、我国が地政学的利点を失うのではという憂慮と、新たな機会と見る向きとに意見が分かれる。日本も九州地域では日韓海底トンネルについての関心度が高く意志も固いが、東京を中心とした本州地域の人々は特に関心がないようである。日本が大陸と結ばれるという問題と関連し、日本人達は、第2次世界大戦や壬申の乱など、歴史的な手痛い記憶を思い出すので島国として残ることを願う場合が多い。

第2に日韓海底トンネルは朝鮮半島の交通ネットワークと、中国・ヨーロッパの交通ネットワークを統合する過程と手段としての意味がなければならない。単純な日韓両国の往来手段とすると、多くの費用を投入する理由がない。事前に韓国、北朝鮮、中国の交通ネットワークが拡充されなければならない。

第3に、両国の政治指導者の政治的決断が必要だという点である。ユーロトンネルの建設も英国とフランスの首脳が政治的決断を下し成就した。

チョン＝同感です。そして国民に投資価値と財源の調達などについて、合理的に説明し説得しなければならない。

Q: 日韓海底トンネル建設の妥当性はあるとみるか？

チョン＝専門家らの見解によると、技術的妥当性は十分である。問題は財務的妥当性と経済的妥当性である。交通開発研究院の調査によると、このような側面で妥当性はないということになっている。しかし個人的な考えとしては経済・社会的効果まで反映させて妥当性を検討しなければならないと思う。

ホ＝ひとつつけ加えると、まさに経済的な妥当性である。光州と大邱を結ぶ88高速道路は、これまで交流のなかったヨンホナム地域を結ぶ政治的意味がある。日韓海底トンネルがたとえ経済的妥当性に劣るとしても、戦時的妥当性からは必要だと思う。日韓間の根深い反目を解消する良い契機となり、両国の未来に重要な道しるべになると考えられる。

チョン＝実際に、社会間接資本（SOC）施設作業は、経済的妥当性を超えて社会的価値をより重要視する。英仏海底トンネルの場合、ナポレオン時代に提案されたものが200年余り経てその夢が成就した。

Q: 日韓海底トンネルを建設するために技術的な困難はないが、工事期間はどれ

くらいかかるとみるか？

建設期間は10～15年かかる

チョン＝技術的な部門には問題がないことで、両国の専門家の見解が一致している。期間はおおよそ15年となっているが、ある日本の教授は10年まで短縮できるという意見を出している。

ホ＝工事の途中で予想できない地層に直面すれば、掘削速度が遅くなる。対馬海峡西水道（大韓海峡）のボーリング調査は完全にはされておらず、正確な工事期間は言いにくいだが15年程度ならば十分という意見が多い。

Q: 北東アジア地域で日韓海底トンネルがもつ意味はどんなものか？

ホ＝日韓海底トンネルが完成すれば、日本が北東アジア大陸に編入されることになる。経済的共同体だけではなく、地理的共同体になるので政治的意味が非常に大きい。日本に占領された北東アジア国家の中で、最も過酷な試練を経てきた韓国が、海底トンネルを通じ日本と結ばれることで、中国と台湾が日本と善隣関係を形成するための大きな役割を果たすのである。このことは北東アジアの安定と地域経済圏形成に重要なことである。英仏トンネルはヨーロッパ共同体を象徴する構造物であるという点でユーロトンネルと呼ばれる。英国とフランスの海底トンネルではあるが、それを通してヨーロッパが正真正銘の一つの共同体になったという意味があるのである。日韓海底トンネルは英仏海底トンネルより、さらに強力な政治的意味があるので、アジアトンネルとか東北アジアトンネルと呼ぶのがよく似合うのである。

チョン＝ヨーロッパの全ての国を結ぶヨーロッパ運送ネットワークは、各国の結束力を強化する基盤になっている。我々も北東アジア市場統合の基盤になる運送ネットワークを構築しなければならないと見る。大東亜共栄圏で提議されたことではあるが、今は状況がちがう。未来志向的に考えなければならない。

Q: 日韓海底トンネルが開通したとき我国と周辺国に与える経済的効果はどれほどか？

チョン＝運送ネットワークは物流費用を節減させ、企業競争力を強化し、両国の人的交流も大きく増加させるのである。

ホ＝その効果は我々の想像を越えるものだ。クロ工業団地で作られた製品が、トラックに乗って海底トンネルを通過して、日本の百貨店にまっすぐ行くようになる。物流過程が大幅に減る。また船や飛行機は天災地変の影響を強く受け

るが、海底トンネルは天候と関係ない。英仏海底トンネルは物流費用低減の起爆剤になった。同じように料金引き下げの恵沢は、そのまま日韓両国を行き来する人々が受けるようになる。また、増加する日韓間の人的・物的交流に海底トンネルが大きな役割を果たすのである。特に日本の韓国に対する投資が相当多くなるのである。

海底トンネルが完成した20年後を考えてみよう。そのときは経済学者らが予見する中国の経済力が莫大に成長している時点である。中国と日本の取引の一部が日韓海底トンネルを通じてなされるなら、北東アジア要衝の地の利点を資産化できる良い機会になる。建設業界にも大きな影響を与えるのである。新技術開発と共に莫大な雇用誘発効果があるのである。

チョン=建設費が最大200兆ウォンまでかかり得るが、我が方が負担する部分は全体の8分の1にしかない。仁川国際空港の建設費用程度かかるということだ。

ホ=日本側の工事区間が我が方よりはるかに長い。対馬と釜山間の海の路線の半分程度だけを我が方が負担し、日本が残りの工事費を出す用意があれば、我が方には大きな負担にはならない。

Q: 日韓海底トンネルによる我が方が受ける社会的変化があるとすれば?

チョン=近くて遠い国だった韓国と日本が、近くて近い間柄になれる。地域共同体を形成する起爆剤の役割を十分に果たすことになる。

ホ=独特な北東アジア文化形成に重要な契機となる。もし海底トンネルができ、交流で自信がつけば、中韓海底トンネル建設論議も活発になるだろう。

Q: 日韓海底トンネルが実現した場合どうすれば大規模赤字で破産の危機にあるユーロトンネルなどの二の舞を踏まずに済むのか?

チョン=SOCは政府レベルで支援する必要がある。我国も政府が毎年7兆ウォンを道路部分に投資しているが、海底トンネルを民間人だけで負担させるには無理がある。

日本の対韓投資が増大する

ホ=ユーロトンネルが財政的困難に陥っているが、このトンネルの収入は維持管理費用より多い。ただ、民間業者らが100%参画してはみたものの、船舶と飛行機業界が料金を競争して下げることで現金回収が困難になり、維持費用を充当できないでいる。日韓海底トンネルの場合、事業者が付帯随意事業を適

切に割り当て、政府が部分的に関わりながら有利な条件で資金が調達すれば財政問題は避けられるのである。

Q: 日韓海底トンネルの成功のためもっと検討しなければならないことがあるとすれば？

ホ＝関心の火が消えないよう世論を先導するグループが必要だ。トンネルの類型と管理方法などについて徹底した検討がなければならず、マスコミの関心が必要だ。

チョン＝日韓海底トンネル事業は、北東アジア地域全体の安定を追求する基盤となるものだ。そのため北朝鮮問題についての各国共同の努力にも大きな助けになるとみられる。