



한·일해저터널 일본 측 시발지로 시험굴착작업이 진행됐던 일본 사가현 가라쓰 해저막장 전경.

부산일보DB

한·일해저터널 논란 가속화

본보 보도 이후 관심 증폭... “중점 일본에 빼앗긴다” 견해도

한·일해저터널 문제가 수면 위로 급부상하고 있다는 보도(본보 6월 27일자 1면) 이후 부산시청과 본사 홈페이지 등에는 하루 100여개씩의 댓글이 올라오는 등 시민들의 관심이 증폭되고 있다.

부산시청 관계자는 “하루 평균 100여개씩 한·일해저터널을 반대한다는 내용의 e-메일이 ‘부산시에 바란다’ 코너에 올라와 이를 담당자에게 이관시켜주는 것 자체가 주요 업무가 돼 버렸다”고 밝혔다. 실제로 시청 홈페이지에는 ‘해저터널 결사 반대’ ‘어떤 실리가 있습니까?’ 등등 해저터널 추진 자체를 반대하는 목소리가 줄을 잇고 있다. 그만큼 시민적 관심도가 높다는 이야기다.

이 같은 반응은 이 기사를 처음 보도한 본보에도 마찬가지로 e-메일과 항의 및 문의 전화 등이 줄을 잇고 있다.

부산시는 “일단 공론화해서 문제점과 타당성을 검토하겠다”면서 “부산의 시각과 장기적으로는 동북아 지역 통합 차원에서 이 문제에 접근하겠다”는 입장을 보이고 있다.

허남식 부산시장은 1일 기자회견에서 “초광역 협력 상황에 대처하고, 동북아경제권의 성장환경에 맞춰 부산지역 경제발전의 파급효과를 키우기 위해 한·일해저터널 타당성과 문제점을 검토해 공감대를 형성하는 데 노력하겠다”고 밝혔다. 결국 일본 규슈지역과의 초광역 협력과 터널이란 SOC건설을 통해 지역경제에 미치는 파급력에 주목하겠다

는 전략이다. 부산시는 해저터널 논의를 통해 한국 측 연결부 주요 후보로 강서구를 집중 부상시키고 있다.

그러나 부정적인 견해도 많다. 해저터널 건설로 동북아교통망의 핵심인 아시안하이웨이(한국~이란 등 31개국 연결: 연장 14만km)의 기점 및 종점을 일본에 빼앗긴다는 지적이 높다. 또 부산항의 주수입원인 한

결할 뿐 한국으로서는 아무런 혜택도 없는 사업일 수 있다”면서 “건설합의가 이뤄져도 대륙접속권은 따로 받아야 하며, 운영지분 및 경영권도 절반씩 가져야 한다”고 지적했다.

풀어야 할 숙제도 많다. 한·일 양국이 서로를 지리적으로 연결하기 위해 문화·역사·정치적으로 학습이 돼 있느냐는 의문이다. 특히 일본이 역사적 가해자로서의 치열한 자기반성을 통해 한국과 중국으로부터 상호신뢰와 공감대를 이끌어내야만 해저터널 논의 자체가 가능하다. 초국경 협력은 상호신뢰에서 시작되기 때문이다.

하지만 터널 건설이 15~30년 걸리는 사업이기 때문에 ‘막연한 반대’보다는 타당성과 손익의 면밀한 분석 자체는 필요하다는 여론도 만만찮다. 또 현 정권에서 이 논의를 시작할 경우 부산도 자체적인 연구성과를 통해 ‘나름의 셈법’을 준비해야 한다는 지적이다. 물론 이런 논의를 시작하는 게 일본의 장기적인 한반도 전략에 넘어간 꼴이라는 음모론도 존재한다. 대한해협보다 더 깊은 동북아시아의 역사적 골을 한·일해저터널 논의가 메울 수 있을지 주목된다.

이병철 기자 peter@

양국 지리적 연결 위해선

문화·역사적 학습 필요

:

막연한 반대보다

‘나름의 셈법’ 준비 지적도

적화물의 물동량이 넘어가, 일본에 동북아환적화물거점기지를 내주게 된다는 우려다. 게다가 유럽 중동 등의 관광객은 터널 종착지가 될 일본으로 바로 건너가면 한국은 단순한 경유지로 전락한다는 논리가 반대 여론의 핵심이다.

동의대 이장우(상경대) 교수는 “대륙 진출이란 일본의 숙원사업만 해



기회를 듀오

I do! 듀오

부산 605-5200  듀오

釜山日報 2008 年 7 月 1 日

日韓海底トンネルの議論が加速

本紙報道後に関心が高まる …「終点を日本に奪われる」との見解も
 両国の地理的連結のためには文化・歴史的学習が必要
 漠然とした反対より「それなりの算段」で準備すべきとの指摘も

日韓海底トンネル問題が水面上に急浮上しているという報道(本報6月27日付1面)以降、釜山市庁と本社ホームページ等には一日に100件余ずつコメントが書き込まれるなど、市民の関心が高まっている。

釜山市庁の関係者は「一日平均 100 件余ずつ日韓海底トンネルに反対する内容の E-mail が「釜山市に願う」のコーナーに書き込まれ、それを担当者に移管すること自体が主な業務になってしまった」と語った。実際に市庁のホームページには「海底トンネル絶対反対」「どんな実益があるか？」など、海底トンネルの推進自体に反対する声が並んでいる。それほど市民の関心度が高いということだ。

このような反応は初めてこの記事が報道した本報にも同じく E-mail や抗議および問い合わせ電話などが目白押しだ。

釜山市は「まず公の議論にして問題点と妥当性を検討する」とし、「釜山からの視点と長期的には北東アジア地域統合のレベルでこの問題にアプローチする」という立場を見せている。

ホ・ナムシク(許南植)釜山市長は1日の記者会見で「超広域的な協力に対処し、北東アジア経済圏の成長環境に合わせ、釜山地域の経済発展の波及効果を育てるために日韓海底トンネルの妥当性と問題点を検討し、賛同の声を広げること」に努力する」と明らかにした。つまり日本の九州地域の超広域協力とトンネルというSOC建設を通じ、地域経済に与える波及力に注目しようという戦略だ。釜山市は海底トンネルの論議を通じ、韓国側の連結部の主要候補としてカンソ(江西)区に着目し浮上させている。

しかし、否定的な見解も多い。海底トンネル建設で北東アジア交通網の核心であるアジアハイウェイ(韓国～イランなど31カ国を連結：延長14万km)の起点および終点を日本に奪われるとの指摘が高い。また、釜山港の主な収入源である積替え貨物の物動量に移り、日本に北東アジアの積替貨物拠点基地を渡すことになるという憂慮だ。その上、ヨーロッパや中東などの観光客は、トンネルの終着地となる日本にそのまま渡るなら、韓国は単なる経由地に転落するという論理が反対世論の核心だ。

トンギ(東義)大学のイ・チャンウ(商経大)教授は「大陸進出という日本の宿願事業を果たすだけで、韓国としては何のメリットもない事業であるといえる」とし、「建設が合意されても大陸接続権は別途得なければならない、運営持分および経営権も半分ずつ持たなければならない」と指摘した。

解決すべき宿題も多い。日韓両国がお互いを地理的に連結するために文化・歴史・政治的に学習されているのかという疑問だ。特に日本が歴史的な加害者としての真摯な自己反省を通して韓国と中国から相互信頼と賛同の声を導き出すことで海底トンネルの論議自体が可能になる。超国境協力は相互信頼から始まるからだ。

しかし、トンネル建設が15～30年かかる事業のため「漠然とした反対」よりは妥当性と損益の綿密な分析自体は必要だという世論も少なくない。また、現政権でこの論議を始める場合、釜山も自主的な研究成果を通し「それなりの算段」を準備しなければならないという指摘だ。もちろん、このような論議を始めることは日本の長期的な朝鮮半島戦略に言いくるめられたからだとする陰謀論もある。対馬海峡よりもさらに深い北東アジアの歴史的な溝を日韓海底トンネル論議が埋めることができるのか注目される。