

섬 나라 일본은 대륙 진출에의 욕망이 컸다. 400여년 전 일본을 통일한 도요토미 히데요시는 대륙 정벌을 꿈꾸고 조선에다 '정명향도(證明嚮導·명을 치려하니 길을 안내하라)'를 요구했는데, 대마도 도주가 전달과정에서 문구를 '가도입명(假途入明·명으로 가려하니 길을 빌려달라)'으로 고쳐 전했다. 과대망상적 명분에 담긴 일본의 목적은 조선 침탈을 통한 영토 확장이었다.

끊임 없었던 대륙 진출의 야욕

메이지 유신 초기 일본 정부 실력자들은 공공연히 정한론(征韓論)을 제창했다. 신정부에 대한 불만의 화살을 조선 침략에 돌리려는 목적이었다. 청·일전쟁과 러·일전쟁도 조선과 만주에 대한 일본의 야욕에 의해 발발된 것이다. 양 전쟁에서의 승리로 일본은 조선을 마음대로 주무를 수 있도록 국제적 승인을 받았다. 결국 일본은 조선의 후신인 대한제국을 합병하여 식민통치하게 된다. 일본의 침략팽창주의가 조선 찬탈과 대륙 진출에 있어서 얼마나 치밀하고 집요했는지, 동북아의 근세사가 잘 설명하고 있다.

이처럼 일본이 유사 이래로 열망하던 대륙 진출에의 꿈, 그것도 대륙과의 육로 연결이라는 새로운 차원의 대(大)프로젝트가 21세기 오늘에 거론되고 있다. 바로 한·일 해저터널 건설 공론화 논란이다. 이번 논란의 시발점은 일본측이 아닌 한국의 부산이다. 한·일 간에 형성됐던 지난 역사의 흐름과는 방향이 다른 점이 주목거리다.

금요칼럼



김종명 논설위원

한·일 해저터널, 상생 전제돼야

허남식 부산시장은 지난 1일 기자회견을 통해 한·일 해저터널 건설 문제의 공론화에 나섰다. 국경이 없어지는 초광역적 협력 상황에 대처하기 위한 것이라고 했다. 부산을 중심으로 한 동남경제권과 일본 규슈권역과의 실질적 교류 활성화와 터널이란 SOC(사회간접자본) 건설을 통해 지역경제를 발전시켜 나가겠다는 것이다.

일본에서는 이미 27년 전부터 한·일 해저터널 탐사용 터널을 굴착하며 각종 조사와 시험 등을 통해 차근차근 준비를 해오고 있지만, 크게 주목받지는 못했다. 물론 한·일 해저터널 건설은 일본 군부가 1930년대부터 구상했던 것이다. 지난 2003년 한국교통연구원 이 실시한 타당성 조사에서 한·일 해저터널은 부산이 물류 중심이 아닌 경유지로

전략하는 등의 이유로 실익이 없다고 보고됐다. 그러나 여기에 반대하는 의견도 있다.

한·일 해저터널 건설과 관련, 반대론자들은 일본 측으로선 대륙 진출 숙원사업 해결을 비롯, 일본 전역의 세계적 관광 상품화 등 술한 이익이 발생하지만, 한국 측으로선 부산항의 물류허브 기능 축소, 아시안하이웨이의 기점 및 종점 상실, 항공 및 해운업의 위축, 관광산업 몰락 등 실익이 없다는 것이다. 한마디로 소탐대실의 우(愚)를 우려한다. 이에 반해 찬성론자는 탈경계의 글로벌시대라는 국제환경의 변화에 적극적으로 대응하고, 해저터널 운영주도권을 갖는다면 한국이 일본보다 높은 성장 잠재력을 가질 수 있다는 것이다. 또한 해저터널이 거제와 연결될 경우도 결국 물류가 부산을 통과

할 수밖에 없다고 주장한다.

이 같은 경제적 관점 외에도 양국 간 얽히고 설킨 역사문제와 국민감정 또한 해저터널 건설에 있어서 주요 변수가 될 것이다. 한·일 해저터널 건설은 과거 일본이 대륙 진출을 위해 침략전쟁마저 불사했던 '야만의 역사'를 포용하는 의미가 될 수 있다. 일본에 대해 역사적 피해의식이 남아 있는 한국인들이 이를 현실적으로 수용할지가 관건이다.

하지만 오늘의 국제 환경은 한·일 양국을 포함한 동북아 경제통합체라는 큰 그림을 요구하고 있다. 해저터널 건설은 이를 가속화 시킬 촉매가 될 것이다. 한국이, 특히 부산이 이 사업의 타당성과 문제점 등을 냉철하게 면밀히 검토, 연구하는 것은 바람직하다. 일본은 이 사안에 대해 이미 심도 깊은 연구와 조사를 해오고 있음을 명심할 필요가 있다. 이미 한발 앞서간 일본이다.

양국 '여울' 메우는 작업될지?

일본의 저명한 경제평론가 고무로 나오키(小室直樹) 박사는 '한·일 간의 비극'이란 저서에서 "일본인과 한국인은 가까이 있으면서 과거 2천년동안 참으로 허심탄회하게 가슴을 터놓고 이야기를 나눈 적이 한번도 없었다. ...일본과 한국 사이에 파여진 여울은 현해탄이라기보다는 오히려 태평양보다 더 넓다"고 했다. 해저터널 건설이 그 '여울'을 메우는 작업의 하나가 될 것인가. 그러기 위해서는 한국과 일본의 허심탄회한 대화의 자리가 더 많이, 더 다양하게 마련돼야 할 것 같다.

myung7@busanilbo.com

釜山日報

2008年7月4日(金)

〔金曜コラム〕日韓海底トンネル、共存が前提でなければ

キム・ジョンミョン論説委員

島国日本は大陸進出の欲望が大きかった。400 年余り前、日本を統一した豊臣秀吉は、大陸征伐を夢見て朝鮮に征明向導（明を打つので道を案内しろ）を要求したが、対馬島主が伝達過程で言葉を仮途入明（明に行くので道を貸してくれ）」と修正して伝えた。誇大妄想的な名分で彩られた日本の目的は、朝鮮侵略による領土の拡張だった。

絶え間ない大陸進出の野望

明治維新の初期、日本政府の実力者らは公然と征韓論を提唱した。新政府への不満の矛先を朝鮮侵略に向けさせるのが目的だった。日清戦争と日露戦争も朝鮮と満州に対する日本の野望によるものだ。両戦争の勝利で日本は朝鮮を自由に操る国際的承認を得た。結局日本は朝鮮の後身である大韓帝国を合併し、植民地統治することになった。日本の侵略膨張主義が朝鮮収奪と大陸進出においてどれほど緻密かつ執拗だったかは、北東アジアの近世史によく表れている。

日本が有史以来渴望していた大陸進出への夢、それも大陸と陸路で連結するという新しい大プロジェクトが21世紀の今日、もちあがっている。まさに日韓海底トンネル建設の議論である。今回の議論の始発点は日本側ではなく韓国の釜山だ。日韓間に形成されてきた過去の歴史の流れとは方向が違う点が注目すべき点である。

ホ・ナムシク（許南植）釜山市長は去る1日、記者会見で日韓海底トンネル建設の議論を公にする作業に乗り出した。国境がなくなる超広域的な協力に対処するためとした。釜山を中心とした東南経済圏と日本の九州圏域との実質的な交流活性化やトンネルというSOC(社会間接資本)建設を通し、地域経済を発展させていくというものだ。

日本ではすでに27年前から日韓海底トンネルの探査用トンネルを掘削し、各種調査と試験等を通し綿密に準備をしてきたが、大きく注目されることはなかった。もちろん日韓海底トンネル建設は日本の軍部が1930年から構想したものだ。去る2003年、韓国交通研究院が実施した妥当性調査で、日韓海底トンネルは釜山が物流の中心ではなく経路地に転落するなどの理由で「実益がない」と報告された。しかし、これに反対する意見もある。

日韓海底トンネル建設について反対論者は、日本側には大陸進出という宿願事業の達成をはじめ、日本全域の世界的観光商品化など多くの利益が発生するが、韓国側としては釜山港の物流ハブ機能の縮小、アジアハイウェイの起点および終点の喪失、航空および海運業の萎縮、観光産業の没落など実益がないというのだ。目先の小さな利益をむさぼり大きな利益を失う愚を憂慮する。これに対し賛成論者は境界をなくすグローバル時代という国際環境の変化に積極的に対応し、海底トンネル運営の主導権を握るなら韓国が日本より高い成長潜在力をもつことができるという。また、海底トンネルが巨済と連結される場合も結局は物流は釜山を通過するしかないと主張する。

このような経済的観点以外に両国間に横たわる歴史問題と国民感情もまた海底トンネル建設において大きな変数となるだろう。日韓海底トンネル建設は過去日本が大陸進出のために侵略戦争さえ辞さなかった「野蛮な歴史」を内在するとも言える。日本への歴史的な被害意識が残る韓国民がこれを現実的に受け入れるかどうかのカギだ。

しかし今日の国際環境は、日韓両国を含む北東アジア経済統合体という大きな構図を要求している。海底トンネル建設はこれを加速する触媒になるだろう。韓国が特に釜山がこの事業の妥当性と問題点を冷徹、綿密に検討し、研究することは望ましい。日本はこの事案に対してすでに深い研究と調査を行ってきたことを肝に銘じておく必要がある。すでに一歩先を行っている日本である。

両国を隔てる淵を埋めるプロジェクトとなるか？

日本の著名な経済評論家小室直樹博士は「日韓間の悲劇」という著書で「日本人と韓国人は近くにいながらも過去2千年間虚心坦懐に胸のうちを開いて話をしたことが一度も無かった。…日本と韓国の間に掘られた淵は玄界灘というよりむしろ太平洋より更に広い」と言った。海底トンネル建設がその「淵」を埋める作業のひとつになるのか。そのためには韓国と日本の虚心坦懐な対話の場がさらに多くいろいろ準備されなければならないようだ。