

| 한 일 터 널 정 책 세 미 나 |

한일터널과 동북아 통합교통망 구축

| 기 조 연 설 |

먼저 「마음의 터널」을 뚫어야

- 한일 터널에의 제언

허문도 (사)한일터널연구회 고문, 전 통일부 장관

먼저 「마음의 터널」 뚫어야

- 한일 터널에의 제언

허문도 ((사)한일터널연구회 고문, 전통일부장관)

언젠가 완성된 한일터널은 무엇보다도 먼저 한일 양 민족 간의 영구평화의 달성 전망을 거느릴 것이다. 동시에 터널은 그 평화의 보장장치일 것이다. 터널을 만들어 놓고 더 이상 다투거나 싸울 수는 없기 때문이다.

다음으로 한일터널은 인류사의 동아시아 시대를 맞아, 세계에서 가장ダイナミック한 발전센터인 「東아시아 경제권」을 선도하는 대동맥 같은 인프라일 것이다. 한일터널은 그 완성과정 을 통해, 東아시아 레벨의 「공공권 형성」에 박차를 가할 것이고, 東아시아 지역통합의 문을 열어 저칠 것이다.

끝내 그 길은, 그 경제규모와 성장세로 보건대 EU(유럽연합)나 NAFTA(북미자유무역협정)를 능가할 「東아시아 공동체」에 가 닿고야 말 것이다.

그러나 한일관계와 東아시아 지역통합의 오늘을 휘둘러보면, 터널 완성점까지 가야 할 길은 멀고, 그때 까지 극복되어야 할 난제들이 머리를 디밀고 있음을 눈감을 수 없을 것이다.

다른 어떤 과제보다 우선적으로 검토해야 할 사안은 한·일 양 국민 사이에 진정한 신뢰관계가 구축되어 있는가 하는 것이다. 국가레벨의 의사결정을 국민여론이 좌우하는 시대가 되고 보니, 국민간의 신뢰관계구축에 대한 공산 없이는 공사자체를 엄두 낼 수 없겠기 때문이다.

토목공학 이전에 마음의 문제

한일터널은 그래서 토목공학의 문제이기 전에 먼저 마음의 문제이다. 인문적 문제이고, 역사의 문제이고, 문화의 문제인 것이다.

그동안의 한일관계를 보면, 양 국민간의 신뢰관계 구축을 어렵게 했던 것은 역사인식 문제이고 과거청산문제이다. 야스쿠니 신사참배 문제나 교과서 문제가 그 같은 예이다. 문제가 이것뿐 만은 아니지만 이를 두고 양국정부가 그간에 시도했던 정치적 해결은 외교관계의 일시적 개선에는 공헌했으나, 국민끼리의 진정한 신뢰관계는 만들어 내었다고 하기 어렵다.

그 단적인 증거는 부산시가 몇 달 전 한일터널 문제를 제기했을 때, 아고라망에 3만건이나 매국노...운운하며 댓글이 올라왔던 사실에 있다. 터널을 통해 일본과 한발자국 더 가까

워지는 것을 국민여론은 거부하고 있는 것이다.

80년대, 세계를 하나로 만드는 국제하이웨이 구상의 일환으로 제기된 한일터널 문제에, 이상주의적 열정으로 달라 들었던 일본의 프로젝트 매니징의 거두 니시보리 에이사부로(西掘榮三郎)를 따르는 그룹이 낸 보고서에도 다음과 같은 지적이 보인다.

『日韓 양국민의 지지가 없으면, 日韓터널은 모습을 드러내지 못할 것이다.』 이 얘기는 당연히 들리겠지만, 양 국민간의 마음문제의 해결이 터널문제 진전에 불가결하다는 점을 강조하고 있는 것이다.

지배와 군림의 한일 통로·관부연락선

한일터널은 한국과 일본 간의 바닷길에 일어나는 역사상 두 번째 혁명이다. 한일간 바닷길의 첫 번째 혁명은 일본이 일.러전쟁에 이긴 1905년에 있었다. 전쟁에 진 러시아가 일본의 조선에 대한 지배를 승인해 준 포츠머스 강화조약이 이해 9월 5일에 체결되었고, 그 20일 뒤인 9월 25일 일본 시모노세끼(下關)와 부산 사이에 1,600톤 급의 이끼마루(壹岐丸)를 취항 시킴으로써 물결 거센 韓.일간 통로에 혁명이 일어난 것이다. 그 40일 뒤 쓰시마마루(對馬丸)까지 띄워 양쪽으로부터 하루 한편씩 운항하게 된다. 이해 11월, 일본은 한국의 주권을 강탈하는 조치를 취하고, 한국을 보호국으로 하였다.

한일통로의 혁명으로 등장한 관부연락선은, 조선침략을 위한 전쟁에 이긴 나라일본이 전승의 영광과 대륙침탈의 야망과 액션을 실어 나르는 통로로서 먼저 등장했던 것이다.

민족의 어둡고 괴로웠던 시절의 역사를 문학으로 기록했던, 작가 나립 이병주는 『관부연락선』에서 다음과 같이 쓰고 있다.

『관부연락선을 타고 한국으로 건너가는 일본사람들은 지배하기 위해서, 군림하기 위해서였고, 관부연락선을 타고 일본으로 건너오는 (조선)사람들은 그 잘난 생명을 이을 호구지책으로 노예가 되기 위해서였다.』

이 같은 얘기를 여기에 굳이 쓰는 이유는 인간이란 전시대의 체험에서 갖게 된 관념이나 이미지를 다음 시대의 적응행동에 투영하는 습성에서 자유로울 수 없기 때문이다. 한일터널을 뚫어내기 위해 극복하지 않으면 안되는 과제를 하나라도 피하지 말고 직시하자 함이다.

제1통로인 「관부연락선」 이미지의 편린이라도 일본이 오늘에 남겨놓고 있어서는 통로의 제2혁명인 한일터널은 불가능할 것이다.

이병주는 「관부연락선」의 끝부분에서 실재 인물인 듯한 일본인 친구 E가 일본의 C공론에 실은, 당시 진행 중인 국교정상화를 위한 한일회담에 대한 코멘트를 소개하고 있다. 「한일회담에 임하는 일본측의 태도는 어디까지나 참회의식의 발현이어야 한다.」가 그 골자였다.

참회란 하나의 인간실존이 죄악의 과거를 청산하는 의식 아닌가. 그때의 한일회담에 일본

측으로부터 참회의 분위기가 있었는지 없었는지 일본인들이 잘 알 것이다.

참회없는 과거청산은 불모

청구권이란 이름으로 돈 몇 억불 얹어 과거를 정치적으로 정리한 것이 한일국교 정상화였다. 외교관계는 생겨났으되 국민들 마음속에 상대를 향한 진정한 신뢰관계가 생겨날 계기는 되지 못했다.

오히려 역의 계기만 있었다. 근년에 와서 다시 불고 있는 일본 내셔널리즘 재흥의 바람 속에, 침략과 군국의 기억은 덮어둔 채 제국의 과거를 미화하고 정당화는 발언이 예사로 발에 걸린다. 심지어는 「한일합방」이나 「창씨개명」이 한국 사람들이 원해서 한 것이란 헛소리를 하는 사람들이 버젓이 행세하는 세상이 요즘 일본 아닌가. 『관부연락선』에서 이병주는 비열하고 간사한 매국노의 챔피언 같은 송병준(宋秉峻)에게 필주(筆誅)를 가하고 있다. 한국 사람인 송병준이 한일합방을 해야 한국 사람들이 산다고 앞장을 서고, 국가 수뇌부를 상대로 공갈, 협박을 자행했으니, 송병준만 아는 일본사람들은 한국 사람들이 원해서 「한일합방」을 한 것이라고 하는 것일까.

그러나 국교정상화가 된지 수 십년이 지나도 이같은 작태가 일본 속에 남아 있는 한, 한일 양국민 간의 진정한 신뢰관계는 이뤄지기를 바라기는 어렵다. 한일터널의 입구도 아득하기만 할 것이다.

東아시아 공동체의 사활적 인프라일 한일터널에 마음을 태우는 사람 들은 그 전문이 토목 일지라도 한일간에 놓여 있는 마음의 과제앞에 진지할 수 있어야 할 것이다.

「한일터널은 먼저 양국간에 마음의 터널부터 뚫어야 한다.」 이는 지난 9월 한일터널 연구를 위한 양측 관계자들의 동경토론이 얻은 결론이다. 터널 프로젝트에 대한 바른 접근이라 할 수 있을 것이다.

터널 공사는 국민간의 신뢰구축 공사

「마음의 터널」을 뚫기 위해서는 몇 가지의 제언이 있을 수 있다. 제언이 역사의 가해자인 일본한테 주로 향해 있는 것은 불가피하다.

첫째로 참회다. 일본인의 정신에 대해 대표성이 있는 어떤 주체가 패전 40주년에 독일의 바이체커 대통령이 한 것과 같은 참회연설을 누구의 요구와 관계없이 한번 할 수는 없을 것인가.

그동안 일본이 그렇게 ODA(정부개발원조)를 퍼부어도 꿈쩍도 않던 일본으로 향한 국제시

선에, 근거를 흔드는 변화가 일어날 것이다.

한·일간 바닷길의 제1혁명인 관부연락선이 남긴 이미지를 통로의 제2혁명인 한일터널부터 깨끗이 차단코자한다면, 그것은 참회로서 만이 가능할 것이다. 다시 한번 말하거니와 유감이다, 반성이다 통석(痛惜)이다 등의 레토릭으로 될 일은 아니라는 것이다. 스스로의 영혼을 죄악의 과거로부터 건져 내는 일이 레토릭으로 될 것인가.

둘째로 일본 관변 엘리트들의 탈아(脫亞)의식의 청산이다. 일본 외무성의 관료경험도 있는 동아시아 공동체론의 한 전문가는 다음과 같이 지적한다.

「일본이 지금까지 동아시아의 지역통합의 흐름에 본격적으로 발을 내딛지 못한 최대의 이유는 對美 배려와, 아직도 일본인의 엘리트 속에 도사리고 있는 탈아입구(脫亞入歐)의 정신구조가 아닐 것인가.」

「탈아입구」는 한마디로 하면 일본이 明治 이래 스스로의 아이덴티티를 돌봄이 없이 아시아의 이웃을 멸시하고 침탈한 심적 동력의 발신원이다. 脫亞 의식의 세탁을 보여주는 징표 없이는 아시아의 이웃과의 신뢰관계는 영원히 생겨나지 않을 것이다.

脫亞의식의 세탁을 두고서, 일본이 한번 상기해 볼 것이 있다. 「2005년 가을의 UN총회에 서, 일본이 안보리 상임이사국 진입을 노리고 제출했던 UN개혁안이 이웃 동아시아(ASEAN+ 韓中)의 어떤 나라의 지지도 받지 못하고 무너졌던」 사실이 그것이다. 일본이 그동안 갖다 바친 UN분담금이나, ODA나, ASEAN국가인 타이에서 시작된 아시아의 금융위기에 일본이 행한 기여를 생각하면, 참으로 딱한 일이라 할 수밖에 없다. 이같은 차질의 연원에 脫亞의식이 나 침략의 과거에 대한 스스로의 스탠스에 문제가 있다는 것을, 일본은 이미 알고 있을 것이다.

지난 봄 중국은 일본과 함께 전략적 호혜주의란 것을 내 걸면서, 야스꾸니 신사등의 과거사를 더 이상 거론치 않고, UN을 두고서도 일본을 향해 안보리의 문을 열수 있을 것 같은 포즈를 취했다.

일본이 초대국 일보 전에 있는 중국하고만 전략적 호혜관계면 됐지, 무슨 더 이상의 「과거」가 필요하겠느냐고 한다면, 이는 日本의 또 한번의 「脫亞주의」이고, 「脫亞入中」주의라 해야 할 것이다.

「脫亞」세탁없이 대륙으로 못가

셋째로 도국근성(島國根性)의 청산이다. 일국 평화주의, 일국 번영주의를 내용으로 하는 島國근성의 청산없이는 열도(列島)의 사주팔자(四柱八字)를 대륙과의 육속(陸續)으로 바꿀 수는 없을 것이다. 선진 일본이 그 마음속에 그들처럼 잘사는 이웃을 받아들이고, 그같은 이웃을 만들어 내려고 드는 것이 스스로의 평화전략일 수 있다는 것을, 일본은 진작부터 알고 있을

것이다.

과거사에 대한 참회, 脫亞의식의 청산, 島國근성의 극복, 이 세 과제를 지금 한일터널 프로젝트의 선행조건으로 日本 사회 앞에 제시하면 답이 있을까. 프로젝트의 출범은 기약이 없을 것이다. 일본의 현주소는 여기서 멀지 않아 보인다.

세가지 선행조건을 내려 버린다면 앞에서 든 아고라망의 여론이 얼어붙어 프로젝트는 역시 발을 뗄 수 없을 것이다.

그러면 어찌해야 하나, 대륙의 풍운은 급한데.

일본측은 터널 프로젝트 자체를 세 가지 과제의 실천과 그 표현 수단으로서 끌어안아 볼 수 있을 것이다. 아고라망의 눈들은 파들어가는터널 속에서 日本측의 과거청산의 실체를 확인해야 할 것이고, 동시에 東아시아가 공유할 수밖에 없는 우람한 미래를 미리 들여다 볼 수 있을 것이다. 그러면 되는 것 아닌가. 터널 役事라는 일자체를 가지고서 참회하고, 청산하고, 극복하고, 거기 답하여 꿈을 선취(先取) 할 수 있는 길은 열려 있다.

東아시아에 평화혁명의 막이 오를 것이다.

우리의 발은 국민국가를 딛고 서 있지만, 우리의 사념(思念)은 국민국가를 넘어설 수 있는 것이다.

08. 10. 25

참고문헌

1. 日韓 トンネルプロジェクト, 佐佐保雄 監修,
世界日報社, 東京, 1993
2. 青函 トンネルから英佛海峡トンネルへ, 持田豊 著, 中公新書, 東京
3. 東アジア共同體-經濟統合의 ゆくえと日本-, 谷口誠 著, 岩波新書
4. 東アジア共同體の構築3, 國際移動と社會變容, 西川潤,
平野健一郎 編, 岩波書店, 東京, 2007
5. 관 부 연 락 선 1,2, 이병주, 한길사, 서울, 2006.

まず「心のトンネル」穿つことから

— 韓日トンネルへの提言 —

許文道((社)韓日トンネル研究會 顧問, 前 統一部長官)

いつの日か完成される韓日トンネルは、何よりもまず韓日両国間の永久平和の達成の展望をかかえているだろう。トンネルはその平和保障の装置となる。トンネルを作っておいてこれ以上争うことはできないからである。

次に韓日トンネルは、長い人類史の中で東アジア時代を迎え世界で最もダイナミックな成長センタである「東アジア経済圏」を先導する大動脈のようなインフラとなるだろう。韓日トンネルは、その建設過程を通じ東アジアレベルの「公共圏の形成」を促し、東アジア地域統合の扉を開いていくことになるだろう。結局韓日トンネルから始まる道は、経済規模と成長の勢いでEU(ヨーロッパ連合)やNAFTA(北米自由貿易協定)を凌ぐ「東アジア共同体」に帰着することになるだろう。

しかし現実の韓日関係と東アジア地域統合の状況に目を向けると、トンネルの完成までの道は遠く克服しなければならない難題が山積している。この中でもどんなことより優先的に検討しなければならない課題は、韓日の両国民の間に真の信頼関係が構築されているかどうかのことである。今や国の意思決定は国民世論が左右する時代である。従って両国民間に信頼関係の構築しうめるめどが立たなければ、国レベルの合意も、工事自体もとても手がつけられないだろう。

土木工学以前に、心の問題

そこで韓日トンネルは、土木工学の問題以前に、まず心の問題である。人文的な問題、歴史の問題、文化の問題でもある。

これまで韓日の両国民間の信頼関係の構築を難しくしてきたのは、歴史認識と過去清算の問題である。靖国神社の参拝や教科書の問題はその好例である。問題はこれだけではないが、これまでこれらの問題解決のため両国政府が取ってきた政治的な解決手法は外交関係の一時的改善には貢献したが、国民同士の真の信頼関係を作り上げたとは言にくい。

その端的な証拠は釜山市が数ヶ月前に韓日トンネルの建設問題を提起した時、韓国のインターネット(アゴラ)に3万件ものの「売国奴…」などの声が載せられた事実からもうかがうことができる。トンネルの建設を通じ日本とより一步近くなることを国民世論は拒否しているのである。

80年代、世界を一つに結ぶ国際ハイウェイ構想の一環として提起された韓日トンネル問題に、理想と熱情に燃え取り組んできた日本のプロジェクトマネジメントの巨頭・西堀栄三郎さんをしたうグループの報告書にも次のような指摘がある。『日韓の両国民の支持がなければ、日韓トンネルは姿を現わすことができないだろう』。この話は当たり前聞こえるが、実は両国民の心の問題の解決が、トンネル構想の進展に不可欠であることを強調している。

支配と君臨の韓日通路—関釜連絡船—

韓日トンネルは、韓国と日本との間の海の道で起きている史上第2番目の革命である。第1番目の革命は日本が日露戦争で勝った1905年に起きる。戦争に負けたロシアが日本の朝鮮支配を承認したポーツマス講和条約はその年の9月5日に締結された。そしてその20日後の9月25日、日本の下関と釜山の間に1600トン級の「壱岐丸」が就航する。波荒い韓日の海の通路に革命が起きたのである。その40日後には追加に「対馬丸」が就航し韓日両方から1日1回ずつ運航するようになる。そしてその年11月、日本は韓国の主権を強奪する措置を取り、韓国を保護国にする。このように韓日間の交通革命に登場した関釜連絡船は、朝鮮を巡る奪い合い戦争で勝った国・日本が戦勝の栄光と大陸侵奪の野望とアクションを運ぶ通路としての役割をまず果たす。

当時の韓民族の暗くて苦しかった歴史を文学で表現した作家 那林 李炳注は『関釜連絡船』で次のように述べている。『日本の人々は支配するため、君臨するため、関釜連絡船に乗って韓国にわたり、朝鮮人は、たいしたこともないその命を食いつなぐため、奴隷になるため、関釜連絡船に乗って日本にわたったのだ』。

このような話を敢えてここでする理由は、人間とは前の時代の体験で身についた観念やイメージを次の時代の適応行動に投射する習性から自由になりにくいからである。私が言いたいのは、韓日トンネルの成功させるためには、我々が乗り越えなければならない課題を一つでも避けずに直視しようということである。その意味で、第1番目の革命であった「関釜連絡船」のイメージの片鱗でも今の日本に残しては、第2番目の革命である韓日トンネルは不可能になるだろう。

李炳注は『関釜連絡船』の終わりの部分で実在人物とみられる日本人の友人「E」が日本の「C」公論に寄稿した、当時の韓日国交正常化会談に対するコメントを紹介している。「韓日国交正常化会談に臨む日本側の態度はあくまでも懺悔意識の発現ではなければならない」というのがそのポイントである。懺悔というのは、人間実存が罪惡の過去を清算する儀式である。当時の韓日国交正常化会談で日本側に懺悔の気持ちがあったのかどうかは日本人自らがよく分かるはずである。

懺悔なき過去清算は、不毛

請求権という名で、お金を幾億ドルをわたし過去を政治的に整理したのが韓日国交正常化であった。これにより外交関係は回復できたが、国民同士が本当の信頼関係を再生していくきっかけにはできなかった。むしろ逆の効果を生み出すきっかけとなった。近年また吹いている日本のナショナルリズム再興の風の中には、侵略と軍国の記憶は不問に付したまま、帝国の過去を美化し正当化する発言が多くなっている。ひいては「韓日合併」や「創氏改名」は韓国人が願ったことであったと虚言する人々が堂堂と活躍する世の中が今の日本である。

李炳注は『関釜連絡船』で卑劣でずるい売国奴のチャンピオンのような宋秉峻に筆誅を加えている。韓国人の宋秉峻が「韓日合併をすると韓国人が救われる」と音頭を取って、国家首脳部を相手に恐喝、脅迫をほしきままにしたので、宋秉峻だけ知っている日本人達は韓国人が願って「韓日合併」をしたと思っているのか？しかし、国交正常化されてからすでに数十年が

経った今でもこのような実態が日本の中に残っている限り、韓日両国民の本当の信頼関係の構築は難しい。そして韓日トンネルの入り口も遠くなるばかりである。

東アジア共同体の死活的インフラである韓日トンネルに志を持つ人達はその専門が土木であっても、韓日の間に残っている心の課題を真剣に考えなければならない。「韓日トンネルは先に両国間の心のトンネルからつくらなければならない」。これは去る9月の韓日トンネル研究のため韓日両側の関係者達が集まった東京討論で得られた結論であった。トンネル・プロジェクトに対する正しいアプローチだといえるだろう。

トンネル工事は、国民同士の信頼構築の工事

「心のトンネル」をつくるには、いくつかの提言があり得る。そして提言の内容が主に日本に向かっているのは、その歴史的加害の経緯からやむ得ない面がある。

第1は、懺悔である。敗戦40周年にドイツのバイチェッカー大統領が行ったような懺悔の演説を、日本人の精神を代表するある主体が、外からの要求ではなく自ら進んで一度行うことはできないだろうか？ もしこれが実現すれば、これまで日本がそんなにODA(政府開発援助)をばらまいてもびくともしなかった日本に対する国際的な視線が根底から変わる可能性がある。韓日の海の道の第1革命であった関釜連絡船が残したイメージを、第2革命である韓日トンネルによりきれいに整理する方法は、まず懺悔があって可能であろう。もう一度強調するが、それは残念、反省、痛惜などのレトリックで済ませる事ではない。自らの魂を罪惡の過去から救い出す事はレトリックでできるはずがない。

第2は、日本のエリート達の脱亜意識の清算である。日本の外務省の官僚経験も持つある東アジア共同体論の専門家は次のように指摘する。『日本がこれまで東アジアの地域統合の流れに本格的に踏み込めなかった最大の理由は対米配慮と、いまだに日本のエリートの中に燻っている脱亜入欧の精神構造ではなかろうか』。「脱亜入欧」は簡単にいって、日本が明治以来、自らのアイデンティティーを振り返らず、アジアの隣国を見下し侵奪した心的動力の発信源である。この脱亜意識からの洗い落としなしには、アジア隣国との信頼関係は難しい。これに関連して、改めて思い起してほしい出来事がある。「2005年秋の国連総会で、日本が安保理の常任理事国への進出を狙って提出した国連改革案が隣り東アジア(ASEAN+韓中)のどの国からの支持も得られず挫折したこと」がそれである。日本がこれまで収めた国連分担金、ODA、東南アジアで始まったアジアの金融危機に対する日本の貢献等を考えれば、本当に残念なことだと言わざるを得ない。しかしこのようなミスマッチの根底には、脱亜意識や歴史問題が存在していることを、日本はすでに分かっているだろう。

今年の春、中国は日本との戦略的な互惠主義を掲げ、靖国神社などの歴史問題をこれ以上取り上げず、国連の安保理問題についても日本に開放的な態度をとりうるかのような姿勢をみせた。しかしもし日本が超大国の一步手前にある中国だけと戦略的互惠関係が構築されたならそれを十分とし、これ以上「過去」問題にこだわる必要はないとするところがあるなら、それは日本のもう一度の「脱亜主義」であり、「脱亜入中」主義だと言わなければならないだろう。

「脱亜」の洗い落としなしには、大陸には行けない

第3は、島国根性の清算である。1国平和主義、1国繁栄主義をその内容とする島国根性の清算なしには、列島の運命の相を大陸との陸続きに変えることはできないだろう。先進国日本は頭の中では、日本並みに豊かな隣国があった方が、そのような隣りを作り上げることが自らの平和戦略にもなることを、すでに分かっているはずである。

過去史に対する懺悔、脱亜意識の清算、島国根性の克服、この3つの課題を韓日トンネル・プロジェクトの先行条件として今の日本社会に提示すれば答は得られるだろうか。？しかし日本の現住所を見る限り、その可能性は低く見える。そしてその分、トンネル・プロジェクトの出帆も遠くなる。もしこの3つの先行条件を無視し、プロジェクトを進めていこうとしても、前述したようなインターネットを含め世論は凍りつき、プロジェクトは進まないだろう。しかし大陸の風雲急の今、どうすればいいのか？

日本側はトンネル・プロジェクト自体を、3つの課題実践のシンボルに位置づけトンネル仕事自体をその表現手段にする選択肢もあり得る。その時、韓国側の目はトンネルの建設の中で日本側の過去清算の実体を確認し、同時に日本とともに東アジア人として共有せざるを得ない雄大な将来像をいち早くつかむことができるだろう。それでいいのではないのか？トンネルの建設という仕事を通じて懺悔し、清算し、乗り越え、そしてともに将来の夢を先取する道は十分可能である。

東アジアに平和革命の幕が切って落とされるだろう。そして我々の足は国民国家の中に立っているが、我々の思念は国民国家を乗り越えることができるのだ。

〈参考文献〉

1. 日韓トンネルプロジェクト(佐佐保雄 監修、世界日報社、1993)
2. 青函トンネルから英佛海峡トンネルへ(持田豊 著、中公新書)
3. 東アジア共同体－経済統合のゆくえと日本－(谷口誠 著、岩波新書)
4. 東アジア共同体の構築3、国際移動と社会変容(西川潤、平野健一郎 編、岩波書店、2007)
5. 開釜連絡船1・2(李ビョンジュ、ハングル社、2006)