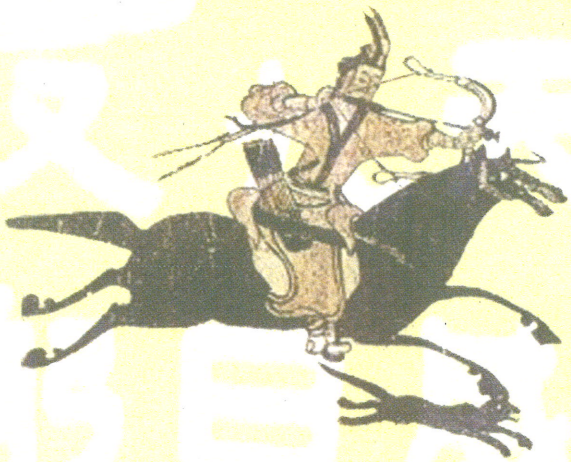
통권17호
2008(영락1618) 가을호

영락이데아

영락(永樂)은 광개토대왕이 즉위하면서 고구려가 세계의 중심임을 선포한 연호이다



권 두 언
지천명(知天命)과 자기존중
이종정(국가보훈처 차장)

포럼뉴스
광개토대왕함 · 영락회(永樂會) 자매결연
영락이데아 편집실

경제연구
EU형성과 유로터널 건설 사례를 통한 동북아공동체의 논의방향
신장철(숭실대학교 교수)

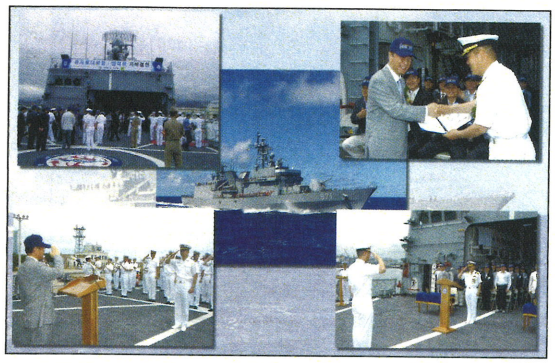
통일연구
전시작전통제권 분리와 연합사 해체 : 회고와 대책
김태우(한국국방연구원 부원장, 국방현안연구담당)

특 집
경주여행의 패러다임을 바꾼다
이정옥(위덕대학교 문화콘텐츠학부 교수)

영락이데아연구소 · 영락회

Contents

영락이데아 2008년 가을호(통권17호)



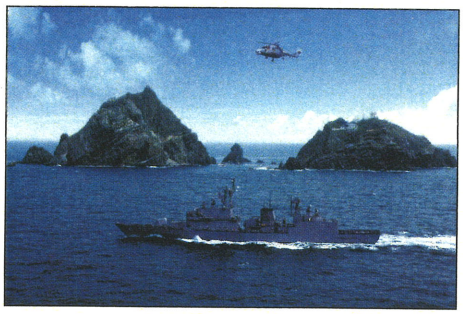
08 권 두 언 / 이 종 정(국가보훈처 차장)
지천명(知天命)과 자기존중

11 포 럼 뉴 스 / 영락이데아 편집실
광개토대왕함 · 영락회(永樂會) 자매결연
① 박 봉 규(한국산업단지공단 이사장)
지방 균형 발전방안
② 홍 양 호(통일부 차관)
남북관계 현황과 대북정책 추진방향
③ 제 석 준(건강제일내과원장)
대장용종과 대장암

21 세계축제기행 / 김 춘 식(백석대학교 행정학과 교수)
승리와 해방의 축하행렬 잔 다르크 축제

29 칼 럼 / 김 영 조(영진대 교수)
외로운 섬 독도를 화나게 하지 말자

33 경 제 연 구 / 신 장 철(숭실대학교 교수)
EU형성과 유로터널 건설 사례를 통한 동북아공동체의 논의방향



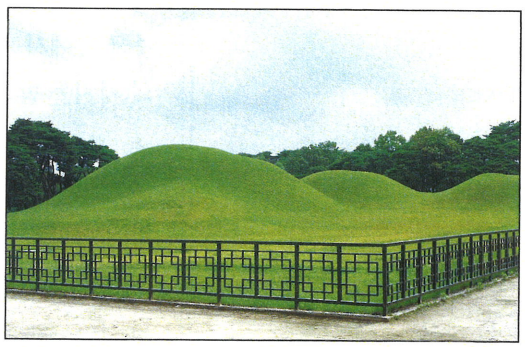
47 통일연구 / 김 태 우(한국국방연구원 부원장, 국방현안연구담당)
전시작전통제권 분리와 연합사 해체 : 회고와 대책

57 중화연구 / 서 진 영(고려대학교 교수)
세계화시대의 중화민족주의

71 역사연구① / <북한 사회과학원>
광개토왕릉비에 대하여

85 역사연구② / 서 길 수 (서경대 교수, 고구려연구회 이사장)
〈간추린〉『한말 유럽 학자의 고구려 연구』

101 특 집 / 이 정 옥 (위덕대학교 문화콘텐츠학부 교수)
경주여행의 패러다임을 바꾼다

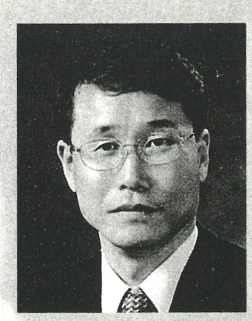


영락회(www.younglak.org) 발행처 : 영락이데아연구소

경제연구

EU형성과 유로터널 건설사례를 통한 동북아공동체의 논의방향

-한 · 일 해저터널 건설의 의의와 당위성 도출을 위한 시론(試論)-



신 장 철
- 숭실대학교 교수
- 영락회 서울포럼 회원

EU형성과 유로터널 건설 사례를 통한 동북아공동체의 논의방향

Ⅰ. 서론-문제의식

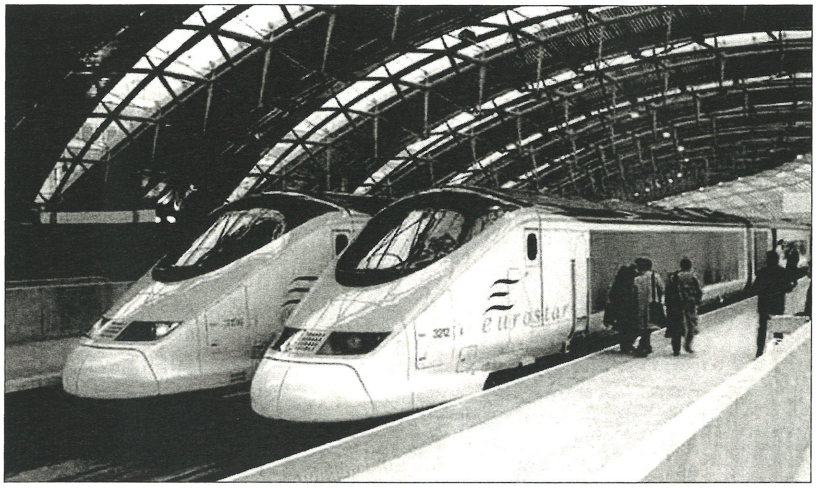
유럽의 강대국인 섬나라 영국과 대륙에 속한 프랑스 양국은 오랜 역사적 대립과 긴장관계를 과감히 청산하고, 1994년에 유로터널(Euro Tunnel)을 개통시켜 도버해협을 해저터널로 연결시켰다. 이와 같은 사실은 오늘날의 한국과 일본 간에 있어서 해저터널 건설과 동북아 차원의 공동체 형성과 관련된 논의에 있어서 큰 의미를 부여하고 있다.

특히 유럽은 동북아의 주요 3개 구성국 이상으로 역사적 충돌과 정치적 대립과정을 겪었으며, 종교 및 민족 간의 갈등 등도 격심한 지역이었다. 그런 유럽이 세계에서 가장 먼저 정치·경제적 통합관계를 이룩하고, 명실상부한 지역 공동체인 유럽연합(European Union, 이하 EU)을 출범시켰던 사실은, 오늘날의 동북아 공동체 논의에 있어서 교훈으로 삼을 충분한 가치가 있다.

그러나 현실적으로 동북아 3국은 복잡한 역사적 관계와 극심한 이념적 차이 등에 의해 경제공동체 형성을 위한 논의가 상대적으로 크게 뒤쳐져 있다. 물론, 동북아차원의 경제공동체 형성에 있어서 지리적 근접성의 확보는 논의의 필연성을 높일 것으로 기대된다. 그러나 그 실현에 있어서 주요 수단이 되는 한·일간의 해저터널건설에 있어서는 아직 당사국인 양국간에 그 어떤 공식적인 논의와 정책적 검토가 없었던 것이 현실이다.

최근의 한·일 관계는 민간차원의 활발한 교류에도 불구하고 정치, 외교적으로는 결코 바람직한 방향으로 전개되지 않아, 일본은 물론 한국 국민의 해저터널에 대한 관심과 이해에 있어서도 반드시 호의적이지 않다는 것도 현실이다. 그럼에도 불구하고 한·일 양국은 전 세계적으로 지역화가 심화되고 있는 지금이야 말로, 대립과 갈등에 의한 상호불신의 역사적 잔재를 과감하게 청산해야만 한다. 다시 말해서, 양국은 해저터널 건설에 대한 보다 적극적이고 구체적인 논의를 통하여, 동북아 차원의 실질적 의미의 경제통합과 공존공영 관계의 구축에 의해 명실상부한 지역 공동체의 형성에 공헌하기 위한

1) 유로터널은 영국과 프랑스를 연결하는 해저터널을 건설하고 관리하는 민간회사의 이름임. 일반적으로 채널터널(Channel Tunnel)로도 일컬어지나, Channel과 Tunnel을 합성하여 신조어인 처널(Chunnel)로 불리기도 함. 그러나 본 연구에서는 상기 터널을 편의상 유로터널로 용어를 통일시킴.



실천적인 방안을 적극 모색하여야만 한다.

본 연구는 상기와 같은 문제의식에서 출발하고 있으며, 주로 유럽의 지역공동체 형성 과정과 실상을 언급하고, 유럽통합에 있어서 유로터널[1] 건설이 가지는 의의를 고찰한다. 이를 통하여 동북아 차원에서 공동체 논의에 있어서 시사점을 도출하고, 또한 동북아 구성국간의 지리적 근접성이 확보되어야 하는 필요성과 함께 한·일간에 해저터널[2]이 건설되어야 할 당위성을 검증하고자 한다.

II. 유럽공동체 형성과 유로터널 건설

오늘날의 EU 구성국인 27개 국가들은 동북아에서의 3개 국가 이상의 오랜 역사적 상호갈등과 정치적 대립관계에 있는 등, 민족, 문화, 이념 그리고 경제적 발전단계의 차이에 의해 수많은 우여곡절을 겪었다. 그럼에도 불구하고 오늘날 유럽은 세계에서 가장 먼저 정치·경제적 통합관계를 이룩하고 명실상부한 지역공동체로 부상하고 있다.

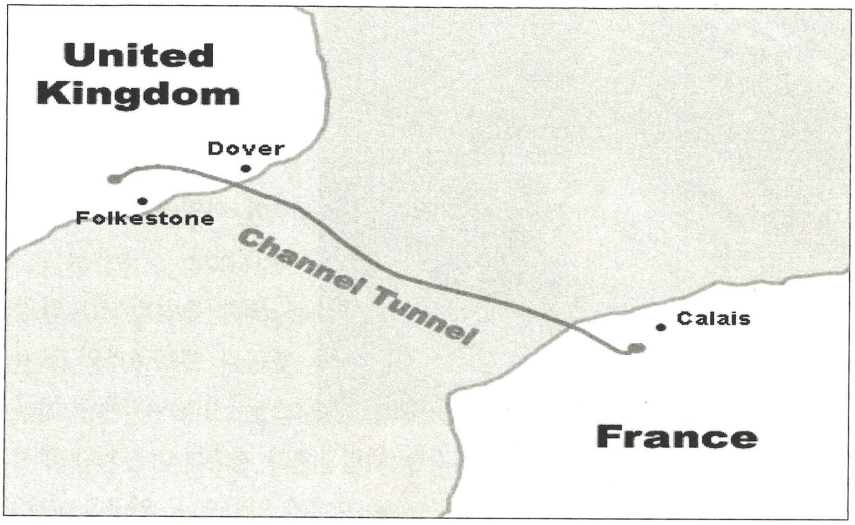
특히 유럽의 섬나라인 영국과 대륙국가인 프랑스는 '100년 전쟁'에서 보듯 심각한 대립관계와 경쟁의식에 의한 뿌리깊은 애증(愛憎)관계에 있었으나, 양국은 1993년의 EU통합에 있어서 주도적인 역할을 수행하였다. 또한 양국은 1994년에 유로터널[3]을 개통시켜 도버해협을 해저터널로 연결시킴으로서 지리적인 단절성을 극복하고 양국사이의 상호선린우호와 신뢰관계 구축을 통해 유럽지역의 정치·경제적 통합관계의 구축에 크게 기여했던 사실은 오늘날 한국과 일본의 해저터널 건설 논의에 있어서 시사하는 바가 크다 할 것이다.

본 장에서는 우선 영국과 프랑스가 오랜 역사적 갈등과 대립관계를 청산하고 유럽통합의 징표가 되고 있는 유로터널을 건설하였던 사례를 고찰한다. 이를 통하여 오늘날 동북아 3국이 처한 특수한 상황을 극복하고 지리적 근접성을 확보하기 위한 실천적인 해결수단을 모색하고자 한다.

2) 한국의 부산 또는 거제도와 일본의 큐슈, 쓰시마를 잇는 해저터널을 두고, 한국에서는 한·일 해저터널, 일본에서는 일·한 해저터널로 명명되고 있으나 이는 어디까지나 편의적인 것으로 가칭(假稱)이라고 할 수 있음. 따라서 한·일간의 해저터널의 명칭은 건설 논의가 구체화될 시점의 시대 상황과 환경 등을 고려해서 충분히 반영될 수 있는 것으로, 예를 들면 '아시아 터널', '범아시아(Fax Asia) 터널, '동방(oriental) 터널', '동양 터널', '동북아 터널', '유라시아 터널', '평화(piece) 터널', '자유(freedom) 터널' 등으로도 명명될 수도 있을 것임.

3) 본 연구에서의 유로터널 명칭은 어디까지나 자의적인 것으로, 한국에서는 영·불 터널로도 명명되고 있음. 후술하는 바와 같이 영국에서는 도버해협, 프랑스에서는 칼레해협이라고 일컫는 영·불해협의 정식명칭은 채널(Channel)이며, 이 해협을 육로로 연결시키는 터널의 공식명칭은 채널터널임. 유로터널은 영국과 프랑스의 채널터널(Channel Tunnel)을 운영하는 민간회사인 유로터널(Eurotunnel)사의 사명(社名)임. 그러나 본 연구에서는 앞서 주지한 바와 같이 논의의 편의를 위해 상기 터널을 유로터널로 통칭하고 있음.

〈그림 1〉 영·불간의 유로터널 위치와 연결 구간



〈출처〉 http://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%B1%84%EB%84%90_%ED%84%B0%EB%84%90

1. 유로터널의 건설 배경 및 과정

유로(Euro)터널의 정식 명칭은 채널터널(Channel Tunnel)로, 도버해협의 가장 좁은 부분인 영국 측의 채링턴(포크스턴 부근)과 프랑스 측의 코크뉴(칼레 부근)를 연결하고 있다(〈그림 1〉참조). 이 터널은 1986년 5월에 영국과 프랑스의 (Calais)의 양쪽에서 동시에 굴착공사에 착공하여 1990년 12월에 해저 공사가 완료되고 1994년 5월 6일에 정식으로 개통되었다.

이 터널의 건설계획은 나폴레옹 시대로 거슬러 올라가지만 그 구상이 구체적인 모습으로 나타난 것은 19세기 초반이었다. 즉 1802년에 프랑스의 광산엔지니어링이었던 얼버트(Albert Mathieu-Favier)에 의해 처음 고안되었으며 그 이듬해에는 영국의 헨리(Henri Mottray)에 의해 아이디어가 제안되기도 하였다.[4]

이 후 당시 영국의 철도·운하 토목 기사로 저명한 존 헉쇼(Hawkshaw, Sir John, 1811~1891)가 사우스이스턴철도회사와 로스차일드 가문의 지원을 받아 1865년에 해저지질조사에 착수하여 기술적으로 해저터널의 굴착이 가능함을 입증하였다. 그 결과 1882년에 해저 굴착갱을 시설하는 작업이 착수되었다. 그러나 그 이듬해인 1883년 영국의회가 국내 보안을 이유로 굴착작업에 대한 반대 입장을 의결함으로써 공사가 일방적으로 중단되게 되었다.

그 후 1916, 1924, 1930년에도 상기 계획이 재검토되었으나 실제로 착공에까지 이르지는 못하였다. 그러던 중 1957년에 7월에 영

4) 당시 얼버트에 의해 고안된 영국과 프랑스간의 해저터널은 당시 화폐 단위로 100만 파운드의 공사비가 소요되는 것으로 책정되었으며, 기름 램프로 내부를 밝히고, 또한 터널 중간에는 인공 섬을 만들어 신선한 공기를 말과 사람에게 공급하여 마차로 통과하는 것을 전제로 구상되었음. 이에 대한 구체적인 내용은 http://en.wikipedia.org/wiki/Channel_Tunnel 및 http://www.eurotunnel.com(유로터널사 홈페이지) 참조.

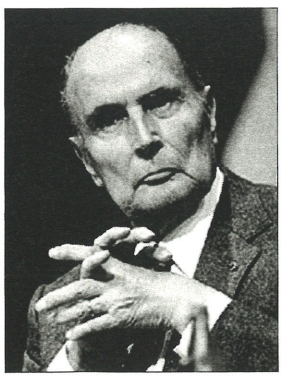
국과 프랑스 양국 간에 소위 '채널터널스터디그룹(Channel Tunnel Study Group)' 이 구성되어 지질 · 토목기술, 그리고 경제적 파급효과 등을 망라한 제안서가 1960년에 완성되었다. 이를 계기로 양국 정부가 1966년에 터널 굴착작업의 재개에 합의함으로서 본격적으로 프로젝트가 추진되게 되었다.

1973년에는 당시에 영국의 히드수상과 프랑스의 퐁피드대통령은 영국의 유럽단일시장 참여를 위한 상징으로 유로터널의 건설을 결정하고, 보다 정밀한 기초조사와 함께 민간에게 해저터널 건설을 위임하는 조치를 취하고 서비스터널의 굴착에 착수하였다. 그러나 이 프로젝트는 1975년 1월에 새롭게 정권을 잡은 영국의 노동당 정부의 탄생이라는 정치적 환경의 변화와 오일쇼크의 영향에 의한 재원압박에 의해 일방적으로 중단되었다. 즉 1974년의 총선에서 보수당의 정부가 패배하고 유럽통합에 소극적이고 유로터널 건설에 회의적이었던 노동당 정부가 집권하자, 막대한 규모의 공사비용 조달에 난색을 드러내며 국제관례를 무시하면서까지 일방적으로 포기를 선언하였던 것이다.

이처럼 한때 영국정부에 의해 포기되었던 유로터널은 1980년대에 접어들어 또 다시 논의되었다. 즉 포기를 선언했던 4년 뒤인 1979년에 영국철도공사(BR)와 프랑스철도공사(SNCF)가 공동으로 철도전용의 터널 건설을 위한 제안이 있음을 계기로 비로소 양국 정부가 관심을 가지게 되었다. 특히 1984년에는 당시 영국의 대처수상은 각료의 반대에도 불구하고 순수 민간부분에 의한 해저터널 건설을 강력히 지지하는 등 정치적인 리더십을 발휘하였다.

이에 마침내 1986년 1월에는 당시 양국의 정상이었던 영국의 대처수상과 프랑스의 프랑수아 미테랑 대통령은 민간투자에 의해서 공사를 진행하기로 정식으로 합의하고 유로터널(Eurotunnel)사가 발주처로 선정되었음을 공포하였다. 곧이어 같은 해 2월에 양국의 외무부는 켄터버리에서 비준에 공식 서명하였다. 이로써 공사가 중단된 후 무려 100여년이 지난 1986년 1월 20일에 유로터널사는 양국정부로부터 사업인가를 받고 그해 5월에 유로터널은 공사에 착수될 수 있었던 것이다. 이로써 1987년 12월 15일에는 영국 측에서, 1988년 2월 28일에는 프랑스 측에서 각각 굴착작업이 시작되어 1990년에 12월에 역사적인 해저공사를 완공하고, 1994년 5월 6일을 기해 역사적인 개통식을 가졌다.

이처럼 유로터널은 19세기 초 나폴레옹1세 때에 제안되어 개통에 이르기까지 약200년이라는 세월이 소요되었다. 그러나 이 터널은 건설기간 중에 잦은 설계변경과 공기(工期)연장, 물가상



승 등에 따른 공사비와 부채 부담이 가중되었고, 개통 직후인 1996년 11월에는 터널 내에서 차량화재가 발생하여 1997년 5월에 전면 복구되는 등의 우여곡절이 있었다.

2. 유로터널과 주요 경영실태

1)유로터널의 주요 제원

유로터널의 총 길이는 50.45km(해저부분의 길이는 38km로서 세계 최장)로서 일본의 세이칸(青函)터널에 이어 세계에서 두 번째로 긴 해저터널이다.

유로터널은 2개의 고속철 터널과 1개의 서비스 터널로 구성되어 있다. 즉 2개의 터널(직경 7.6m)은 승객 전용의 고속철도인 유로스타, 화물열차, 자동차를 싣는 카트레인 등 3종류가 15분 간격으로 통과하는 것으로 1개의 철로가 설치되어 있으며, 서비스 터널(직경 4.8m)은 비상시의 대피 및 안전, 서비스 확보를 위한 통로로 활용되고 있다. 또한 이들 3개 터널은 375m 간격으로 연결통로가 설치되어 있어 유사시 이 통로를 이용하여 서로 접근할 수 있게 설계되어 있다.

이 터널의 최대 수심은 60m, 평균 수심이 45m인 해저에 위치하고 있으며 해저공간에서의 높은 압력과 예상치 못한 지질상의 문제를 해결하기 위해 TBM(Tunnel Boring Machine)을 사용하여 굴착하였다. 즉 쉴드(Shild)라는 최신 터널굴착기를 영국에서 5개, 프랑스에서 6개 등 총 11개를 투입하여 1987년 6월 굴착공사를 시작하여, 하루에 최고 75.5m 굴착속도를 기록하는 등 공사기간의 단축에 박차를 가하여 1990년 12월에 해저공사를 완공하고 1994년 5월에 개통되었다.

유로터널은 현재 영국 측의 포크스틴 부근과 프랑스 측의 칼레 부근을 연결하고 있으며(〈그림 1〉참조), 테제베(TGV)의 초특급열차인 유로스타(Euro-star)가 영국의 런던과 프랑스의 파리, 영국의 런던과 벨기에의 브뤼셀 구간을 운행하고 있다. 그러나 영국의 런던과 프랑스의 파리를 2시간 30분에 잇는 기차전용의 터널은 2015년이면 포화상태에 이를 것이라는 전망이 제기되고 있다. 이에 최근에 수익 개념과는 별도로 자동차 전용의 제2 유로터널 건설을 위한 계획이 구체적으로 검토되고 있는 것으로 알려지고 있다.

2)유로터널의 사업주체 및 영업상황

유로터널 건설사업의 시행주체는 민간투자자로 구성된 순수 민간회사인 유로터널(Euro-tunnel)사이며 이는 영국과 프랑스 측의 민자참여자에 의해 구성된 영·불 합작법인이다. 유로터널사는 영·불 양국의 정부로부터 건설공사 준공 후 운영, 유지관리에 이르기까지 일체

의 권한을 착공시점인 1987년부터 55년 동안 위임받아 BOT(Build, Operate and Transfer) 방식으로 관리한 후 2042년에 양국 정부에 소유권을 넘겨주게 된다.

1984년에 영국의 대처수상은 유로터널을 건설하는데 있어서 100% 민간자본으로 추진하는 조건으로 사업을 승인하여, 150억 달러(약 18조원)에 달하는 막대한 공사비는 영국과 프랑스 정부로부터 일체의 자금지원이나 지급보증 없이 프로젝트 파이낸싱(Project Financing)을 통해 주식공모와 은행융자로 조달했다. 1986년 10월 이후 수차례에 걸친 유상증자 및 대외 기채(起債)를 통하여 건설자금을 마련하였는데 전 세계 200여개의 은행들이 국제 신디케이트를 조직하여 88억 9천만 파운드를 조달했으며 이 중 일본의 38개 은행이 약 23%의 자금을 투자하였다. 이 공사는 국가 간의 초대형 인프라건설을 순수 민간자본이 주도했던 대표적인 투자사례로 평가받고 있다.

그러나 1994년에 터널이 개통된 이후, 당초의 예상과는 달리 심각한 경영난으로 인해 파산위기에 직면하는 등 경영에 어려움을 겪었다. 당시 보도에 의하면 건설공사와 관련하여 채무액만 약 750억 프랑(한화 약 12조원)이고 한해에 지불해야 하는 이자액만 60억 프랑(한화 약 9,600억원)이었다. 설상가상으로 1996년 11월 18일에는 터널 내부에서 트럭과 트레일러를 운반하는 셔틀차량에서 화재가 발생하여 승객과 화물량이 격감하는 사태를 맞기도 하였다.

그러나 그동안 유로터널사의 꾸준한 구조조정에 이어, 승객과 화물량이 늘어남으로서 1997년부터 영업이익에 있어서 흑자를 내고 있다. 2006년 첫 분기에 올린 총수입은 1억 3150만 파운드(한화 2,205억 원)였다. 그러나 건설비용이 당초 예상을 훨씬 초월한 150억불이 소요되면서 채무에 대한 이자지불에 따른 부담이 가중되면서 누적 채무가 늘어나 경영에 큰 부담이 되고 있다.

3. EU출범과 유로터널 건설

영국 · 프랑스를 연결한 유로터널 건설 과정에서는 역사성도 중요한 변수로 작용하였다. 즉, 중세 말기에 양국이 벌인 '100년 전쟁'의 과거사 앙금 등도 긍정적 논의를 방해하는 요소가 되기도 하였던 것이다. 물론, 전술한 바와 같이 대륙의 침략을 걱정한 영국은 일찍부터 해저터널 건설을 반대하였다.

이와 같은 영불간의 오랜 갈등과 대립관계를 극복할 수 있었던 것은 20세기 말에 EU(European Union)라는 공동체적 지렛대와 영 · 불 양국의 정치지도자가 취한 미래지향적 태도가 큰 힘이 되었다. 특히 1994년에 유로터널이 개통되어 영국과 프랑스가 육상교통 수단으로 연결되는 과정은 실로 드라마틱하였으며 이는 양국이 200년 이상이나 꿈 꿔왔던 미래의 실현 그 자체였다. 다시 말해서 종래에는 37km의 해협을 여객선을 이용해서 건너는데 약 1시간 30분이 걸렸으나, 건설 후에는 고속철도인 유로스타로 최대 20분대에 통과하게 됨으로서 이동시간은 물론 안정성, 편의성, 쾌적성 등에 있어서 획기적인 변화를 가져왔던 것이다.[5] 선박으로 이동하는 경우에는 해상을 통과하는데 드는 시간적 비용은 물론, 육상에서 해상, 해상에서 육상으로 환승해야만 하는 과정에서 발생하는 시간적 손실과 불편함 등도 편익 산정에 포함되어야 함.

그런데 앞서 언급한 바와 같이 유로터널 건설은 프랑스가 보다 적극적이었다. 특히 유로터널 건설을 추진하는데 있어 기술 및 자금 측면에서의 장애요인 보다는 정치 · 사회적 공감대 형성에 더 많은 어려움과 시일이 필요했던 것으로 알려져 있다. 역사적 우여곡절을 거친 유로터널 건설논의는 마침내 1980년대 중반에 영국의 대처수상이 정치적 판단에 의해 사업을 승인함으로서 종지부를 찍고, 물리적 통합을 통해 영국은 명실상부하게 유럽 대륙국가의 일원으로 편입되는 계기를 마련하게 되었다.

즉, 유로터널은 1980년대 초에 기존의 유럽공동체(EC, European Community)가 유럽통합에 의해 유럽연합(EU)로 변모하는 과정에서 성취되었던 20세기 말의 최대 건설프로젝트였다. 특히, 유로터널은 유럽의 정치 · 경제적 통합을 실현하기 위하여 1993년 11월 1일에 발효되었던 마스트리히트 조약에 따라 당시 유럽 12개국이 참가한 EU의 출범에 맞춰 추진되었던 것이다. 이처럼 유로터널은 EU출범 그 이듬해인 1994년 5월에 역사적인 유럽공동체의 시작을 기념하는 상징물로서 개통되었으나, 개통 된지 10년이 지난 오늘날에 있어서 초기 건설비용에 대한 이자지불에 어려움을 겪고 있는 것으로 알려지고 있다.

그럼에도 불구하고 유로터널은 개통이후 2005년까지 1억 7천 8백만 명 내외가 터널을 이용하여 영국과 유럽대륙을 왕래한 것으로 집계되고 있다. 또한 영 · 불간의 여객 운송의 약 35%, 차량 수송은 40%의 점유율을 기록하고

5) 선박으로 이동하는 경우에는 해상을 통과하는데 드는 시간적 비용은 물론, 육상에서 해상, 해상에서 육상으로 환승해야만 하는 과정에서 발생하는 시간적 손실과 불편함 등도 편익 산정에 포함되어야 함.
6) 유로터널사 2005년도 연차보고서(http://durotunnel-eng.franklinpartners.com/droite.htm?page=11).
7) http://eurotunnel.com/ukcP3Main/ukcCorporate/ukcMdediaCentre 참조.

있으며 2005년의 통계 자료에 의하면 하루에 평균 약 2만 6천여 명이 유로터널을 이용했으며 상품 수송은 평균 약 4만 7천여 톤에 달하는 것으로 집계되고 있다.[6] 특히 2006년 한 해 동안 고속철도인 유로스타를 이용해서 유로터널을 통과한 승객은 약 7백 86만 명으로 전년도에 비해 약 5%가 증가한 것으로 보고되고 있다.[7]

이와 같은 내용을 토대로 유로터널은 육상교통수단이 고속철도를 통과시켜 영·불간의 지리적 단절성을 극복하여 인·물적 이동이 획기적으로 증가시켰음을 알 수 있다. 뿐만 아니라 유로터널은 영·불과 EU 국가 상호간의 정치적 동질성과 경제적 상호의존성을 심화시켜 역내 국가 간의 우호 교류증진에도 기여하고 있으며 나아가서는 EU의 지리·경제적 통합관계와 명실상부한 지역공동체 형성에 있어서 크게 공헌하고 있다고 할 것이다.

Ⅲ. 동북아 공동체논의와 한·일 해저터널 건설 논의
-유로터널 건설의 의의와 시사점

1. 동북아공동체 논의와 동북아 3국의 극복과제

전술한 EU의 사례에서 보듯이 유럽통합의 역사는 고대로부터 오늘에 이르기까지 모든 유럽인들이 공동의 조직 속에 결속시키기 위한 의식적이고 자발적인 노력의 과정으로 이해된다. 다시 말해서 16세기부터 민족국가들이 형성되고 대립하는 과정에서 유럽의 평화를 보장할 수 있는 조직의 창설을 주장하게 된 이래, 유럽 국가들을 평화적인 협력방법으로 조직화하려는 일련의 노력은 2차 세계대전 후에 나타나게 되었다. 즉 2차 대전 후 유럽은 초토화되어 분열되었으나 유럽의 재건을 위한 공동의 노력과 항구적인 평화체제를 수립하려는 의지 등이 오늘날 유럽건설의 원동력이 되었던 것이다.

특히 1993년부터 발효된 마스트리히트 조약은 유럽공동체 12개 회원국에 의한 EU의 출범을 알리는 것으로 이는 경제 및 통화동맹과 정치적 연합관계를 통해 협력과 통합에 의한 유럽공동체의 건설을 의도하였던 것이다. 즉 유럽공동체는 힘과 지배의 산물이 아니라 평화와 법질서를 건설키로 한 유럽각국의 끊임없는 노력과 시민들의 자유로운 의지의 결과였다.

한편 동북아를 구성하고 있는 한·중·일 3국은 고대로부터 오늘에 이르기까지 정치, 경제, 사회적으로 밀접한 관계를 맺어 왔으며, 한자, 유교, 불교 등의 문화 요소를 공유하면서 '동북아 문화권'을 형성하였다. 동북아 문화권의 형성에 있어서 한반도가 교량역할을 해 왔음은 물론이다. 또한 전술한 바와 같이 근년에 동북아 3국은 중국의 WTO가입을 계기로 경제적 의존관계가 심화되고 있으며 동북아 차원의 경제협

력을 위한 공동체 형성의 필연성이 증대되고 있다.

그러나 동북아 3국의 역사적 관계는 복잡하여 전쟁과 분쟁, 갈등과 대립관계에 의해 상호 불신관계가 좀처럼 불식되고 있지 않으며 역내국가 간의 경제협력체와 공동체 형성을 위한 논의도 다른 지역에 비해 상대적으로 활발하지 않은 것이 현실이다.

특히, 동북아의 주요 구성국 중의 하나인 일본은 동북아지역 경제협력에 대해 상대적으로 소극적인 입장을 취하고 있다. 즉, 일본은 싱가포르에 이어 아세안과 FTA의 체결을 추진하고 있으나 한국과의 FTA체결을 위한 협상은 결렬되었으며 중국과의 협상도 보류된 상황에 있다. 다시 말해서 일본은 동아시아에서 아세안과의 협력에는 적극성을 띠나 동북아 지역은 갈등요소가 많은 지역으로 간주하여 정치 및 군사적 협력은 물론 경제협력에 있어서도 경쟁상대로 인식하고 있다는 것이다.

그럼에도 불구하고 근년에 들어 일본의 중국에 대한 무역 및 투자 규모는 상당 수준으로 증가하여, 일본의 경제회복이 중국의 경제성장과 맞물려 있을 정도로 중국과 일본 간에는 경제적 상호 보완 및 의존관계가 심화되고 있다.

동북아 공동체 형성과 관련하여 한·일 해저터널건설 논의가 진전되어 구체화되면, 일본은 육상교통 수단으로 연결되게 되어 지리적 공동체에 편입되게 되어 명실상부한 동북아 대륙 국가의 일원으로 편입되게 된다. 경제대국 일본이 동북아 협력체의 일원으로 편입된다는 사실은 기회 요인이 되기도 하지만, 가해국인 일본의 왜곡된 역사인식과 패권의식의 잔존은 심각한

도전 요인도 될 수 있어 역내 국가들로부터 긴장과 우려를 자아내고 있는 것도 사실이다.

따라서 동북아차원의 경제 공동체 형성과 한·일 해저터널 건설 논의가 전향적으로 추진되기 위해서는, 일본의 역내에서의 영토분쟁, 자원분쟁, 과거사 등에 기인하는 불신관계를 과감히 청산하고, 상호신뢰에 근거한 공존공영의 윈윈(win-win)관계 구축을 위한 보다 적극적이고 가시적인 노력이 선행하여야 한다. 다시 말해서, 일본은 동북아 역내 국가와의 우호선린관계 구축이야 말로 동북아의 정치적 안정과 경제공동체 형성에 있어서 중요한 요소임을 인식하고, 종래의 고립적인 자세에서 과감히 벗어나 경제규모에 버금가는 국가적 역량과 외교적 리더십을 발휘해야 한다는 것이다.

상기와 같이, 동북아 3국은 역사적인 특수성과 정치적 이념, 그리고 경제적 발전단계와 국민의 가치관 등에 격차가 있어 해결해야 할 과제가 산적해 있다. 그럼에도 불구하고 지역화와 블록화가 심화되고 있는 21세기에 있어서, 동북

아 3국은 역사인식의 공유를 통하여 화해와 협력을 위한 체제를 조속히 구축해야만 하는 것은 이미 선택의 문제에서 벗어나 국가 생존의 문제로 비약되고 있다. 다시 말해서 오늘날 동북아 3국은 역사적으로 상호 협력했던 경험과 공유가치를 살려, 신뢰회복과 공존공영을 위한 공동의 제와 프로그램을 수립하여, 경제협력과 공동체 형성을 가로막는 여러 장애요인들을 조속히 제거해야만 하는 역사적 사명과 기로에 서 있다고 할 것이다.

2. 유로터널과 한 · 일 해저터널 건설의 의의

현실적으로 동북아의 주요 구성국인 한국과 중국, 그리고 일본은 동북아 공동체 논의에 있어서 미묘한 입장의 차이를 보이고 있다. 그 배경에는 역사적, 정치적, 경제적 이해관계 등이 복잡하게 얽혀있어 견해의 차이를 좁히는데 있어서는 여러 한계와 제약요인이 있다. 특히 동북아는 현재 한반도의 남 · 북 분단과 섬나라 일본의 존재에 의해 주요 구성국인 한 · 중 · 일은 지리적으로 단절되어 있어 각각이 사실상 섬나라로 존재하고 있는 것이 현실이다.

다시 말해서 경제대국으로 동북아의 주요 구성국 중의 하나인 일본은 섬나라로서 대륙과 분리되어 있으며, 한반도도 남 · 북한의 분단에 의해 한국은 섬나라와 같이 지리적으로 고립되어 있다. 특히, 한국은 동북아의 중심에 위치해 있으며, 동북아 물류중심 국가로 거듭날 잠재적 역량을 갖추고 있으나, 반도로서의 지정학적 이점이 충분히 발휘되지 못하고 있다.

한편 동북아 지역에서의 한국과 일본과 같이 유럽대륙에서도 영국과 프랑스도 오랜 지리적 단절상태에 있었다. 그러나 앞서 주지한 바와 같이 양국은 1993년 11월 1일에 발효된 마스트리히트 조약에 따른 EU출범에 때를 맞춰 그 이듬해인 1994년 5월에 유로터널 개통을 통하여 고속철도로 연결시켰다는 사실은 작금의 한 · 일 해저터널 건설 논의에 있어서 큰 의미를 부여하고 있고 할 수 있다.

그러나 한 · 일 해저터널 건설 논의에 있어서 당사국의 입장에 있는 한국과 일본은 전술한 바와 같이 야스쿠니신사 참배, 위안부 문제, 독도 영유권 문제, 역사 교과서 문제 등에서 보듯이 역사적으로 복잡한 관계에 있다. 뿐만 아니라 정치적으로는 우여곡절이 많아 한때 식민지하에서 지배 및 피지배 관계에 놓이기도 했으며, 오늘날에는 경제적으로는 경제발전 단계의 차이에 의해 무역역조가 심화되고 있으며, 또한 주요 산업에 있어서도 경합적 구조에 의해 해외시장에서 치열한 경쟁관계 있는 등 분쟁과 갈등 그리고 상호간의 불신과 긴장관계가 좀처럼 불식되고 있지 않은 것이 현실이다.

한편 유럽의 강대국인 영국과 프랑스 양국이 경험했던 역사적인 분쟁과 갈등, 그리고 상호불신의 정도는 오늘날 한 · 일 양국이 겪고 있는 이상으로 심각했던 것으로 일컬어지고 있다. 즉 1066년에 영국 노르만왕조의 프랑스 영토의 일부 점령과 1337년 이후의 100년 전쟁, 1756년의 7년 전쟁, 그리고 1800년의 나폴레옹전쟁과 1805년의 트라팔가르 해전 등 영국과 프랑스가 유럽에서의 패권을 둘러싸고 벌였던 일련에 걸친 치열한 전쟁들은 그동안 양국이 오랜 앙숙관계에 있었음을 나타낸다고 할 수 있다.

그럼에도 불구하고 양국은 1957년의 로마조약에 따른 유럽경제공동체(EEC, European Economic Community) 결성에 협력함을 계기로 1993년 11월의 마스트리히트 조약에 의한 유럽연합(EU)이 결성되어 유럽에서의 정치·경제적 통합의 실현에 있어서 주도적인 역할을 했던 사실은 오늘날의 한·일간의 관계에 있어서 타산지석(他山之石)으로 삼아야 할 것이다.

특히 동북아 지역은 지리적인 특수성에 의해 물류 및 인적교류에 있어서 단절성이 존재하고 있으며 현실적으로 항만과 공항시설을 통한 제한적인 이동만이 가능하다. 즉 동북아 차원의 통합 교통망과 복합 물류체제가 정비되어 있지 않아 역내 자원의 효율적인 배분과 인적교류에 있어서 큰 제약을 받고 있다. 이를 극복하기 위해서는 우선 동북아 구성국가의 지리적 단절성이 극복되어 지리적 근접성이 확보되어야 하며, 이를 실현하기 위해서는 북한의 개방이 선행 필수요건이 됨은 물론이다. 그러나 북한의 개방은 주변국가의 외교·안보적 이해관계와 밀접한 관계가 있는 것으로 무엇보다도 개방시점을 예측하기 어렵다는 현실적인 문제가 있다.

물론 현재 정부차원에서 추진되고 있는 경의선 및 경원선이 복원된다면, 한국의 지정학적 위치가 활용되어 동북아에서 물류 및 교류에 있어서 중심국가로 거듭날 수 있는 기회가 될 수 있으나, 그 실현의 전제가 되고 있는 남·북 및 북·일간의 외교관계와 안보적 긴장관계의 획기적인 개선을 위해서는 수많은 난관들이 존재하고 있는 것이 현실이다.

상기와 같은 현안의 해결에 있어서 '한·일간의 해저터널' 건설 논의는 유효하며 동북아시아의 경제통합 논의에 있어서 충분한 전략적 의미를 가지고 있다고 할 수 있다. 즉 본 연구에서 주장되고 있는 한·일 해저터널 건설 문제는 주

변국의 정치 · 경제적 이해관계와 상황변화와는 별개의 현안으로 추진되어야 한다는 것이다.

왜냐하면 한 · 일 해저터널 건설이 구체화될 경우에는 남북한을 둘러싼 강대국, 즉 중국과 러시아의 TCR(중국횡단철도), TSR(시베리아횡단철도)의 연계와 관련된 경제적 이해관계의 변화를 초래하며, 한반도종단철도(TKR)의 북한통과에 따르는 북한의 경제적 이득과 함께 북한의 개방을 촉진시킬 수 있기 때문이다. 뿐만 아니라 북한의 TKR 통과에 따르는 막대한 규모의 통행 수수료는, 침체상태에 있는 북한경제의 부흥을 앞당겨, 가까운 미래에 가시화되어야 할 남북통일에 필요한 막대한 통일비용을 절감할 수 있는 부수적인 효과도 기대할 수 있다.

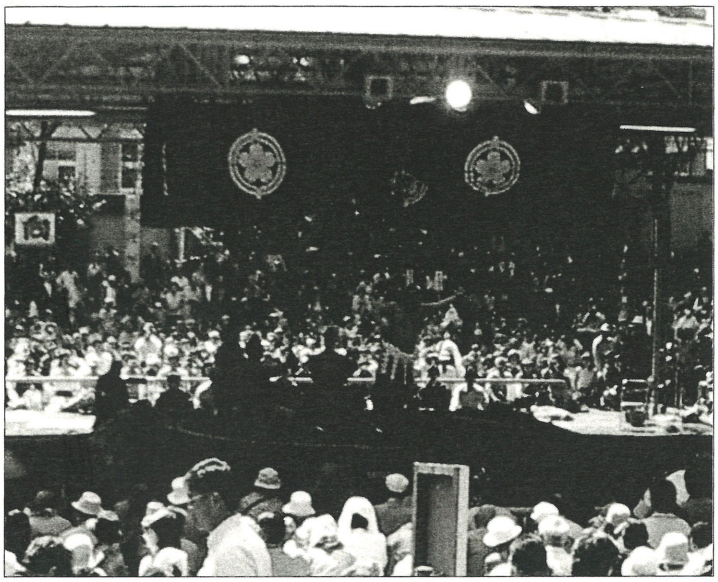
이처럼 본 연구에서 주장하고 있는 한 · 일 해저터널 건설은 단순히 당사국인 한국과 일본의 정치, 경제, 사회적 교류 및 협력 차원에서 거치는 것이 아니라, 북한을 동북아 차원의 협력체제 속에 끌어들여, 한민족의 염원인 한반도의 통일을 위한 실천적 논의와 그 실현을 앞당길 수 있는 계기가 될 수 있다. 뿐만 아니라 한국과 일본사이의 해저터널 건설은 현재 지지부진한 동북아 차원의 정치 및 경제 공동체 논의에 있어서 기폭제 역할을 할 것이며 나아가서는 유라시아 차원의 경제협력 및 공동체 형성에도 기여함으로써 아시아와 유럽을 아우르는 인류문명의 발전에 있어서 획기적인 계기가 될 수도 있다.

Ⅳ. 결론

근년에 들어 동북아의 주요 구성국인 한국과 일본 그리고 중국의 3국간에 있어서 경제적 의존관계가 심화되고 있다. 그러나 이들 3국간에 있어서 정치 · 경제통합을 위한 공동체 형성 논의는 극히 부진한 상태에 있다.

그 이유는 다양한 관점에서 설명이 가능하나 대체로 동북아 3국이 처한 특수한 상황, 즉 역사적 대립관계와 정치적 이데올로기, 경제 규모 및 수준의 차이, 갈등과 불신에 의한 부정적인 국민적 정서 등이 한 몫하고 있다고 할 수 있다. 뿐만 아니라 본 연구에서 주목하고 있는 동북아 3국의 지정학적인 위치, 다시 말해서 구성국가간의 지리적 단절성도 동북아 차원에서의 인적, 물적 교류와 상호 이해와 협력체제의 구축에 있어서 주된 장애요인 중의 하나라고 볼 수 있다. 즉 동북아 차원의 경제통합에 있어서 지리적 근접성의 확보는 중요한 해결과제 중의 하나이다. 동북아 구성국의 지리적 단절성을 해소하기 위해서는 북한의 조속한 개방과 한 · 일간의 육상교통망 확보가 전제가 된다. 그러나 북한의 개방과 남북관계의 획기적인 개선은 정치적 이해관계와 밀접한 것으로 경제논리로서는 해결할 수 없으며 그 시기를 예측 할 수 없다는 현실적인 문제가 있다.

위와 같은 관점에서 볼 때 본 연구에서 주목하고 있는 한 · 일 해저터널 건설은 동북아 차원의 통합 교통망과 복합 물류망 구축에 있어서 피할 수 없는 수단이 되며 이는 한 · 일간의 관계뿐만 아니라 동북아 경제공동체 형성에 있어서도 중요한 요소가 되고 있다고 할 수 있다. 다시 말해서 한 · 일 해저터널 건설을 동북아 차원의 정치적 상황의 변화와는 무관하게 추진하여 한반도의 긴장관계 완화와 안보적 대립관계를



해소하는데 일정한 역할을 하게 함으로써 동북아 차원의 경제통합 논의를 활성화시키는 효과를 기대할 수 있다는 것이다.

무엇보다도 유럽대륙의 프랑스와 영국을 잇는 유로터널의 경우, 무려 200여년에 걸친 기술적인 관점에서의 검토 작업과 함께, 양국 간의 해묵은 경제 · 문화 · 종교 · 이념적 갈등 요소 등의 수많은 장애요인을 과감히 청산하고 유로터널 건설을 통하여 EU공동체의 역사적 출범에 기여했던 사실은 작금의 한 · 일 관계와 동북아 공동체 형성과 관련된 논의에 있어서 지침이 되고 있다 할 것이다.[8] 다소 역설적인 주장이기는 하나, 한 · 일간의 해저터널 건설은 현재 한 · 일 양국의 첨예한 외고 현안이 되고 있는 이른바 '독도분쟁'의 해결에 있어서도 도움이 될 수 있다는 것이다.[9]

특히 동북아에서의 한 · 일간의 해저터널 건설 논의와 함께 지구적 차원에서 대륙을 잇는 해저터널 건설이 적극적으로 논의되고 있는 사실에 주목해야 한다. 예를 들어 현재 유럽과 아프리카를 해저터널도 잇는 작업이 구체화되고 있는데, 최근에는 유럽의 스페인과 북아프리카의 모로코를 잇는 전장 40km(해저구간 28km)의 지브롤터해협을 관통하는 해저터널 건설을 위한 시험공사가 착공되었다. 뿐만 아니라 미국의 알래스카와 러시아 북동부를 잇는 베링해협에 해저터널을 건설하는 논의도 본격화 되고 있으며 심지어 미국의 뉴욕과 영국의 런던을 잇는 대서양 횡단 해저터널 건설도 기술적 관점에서 검토되고 있는 등 향후 전 지구적 차원에서 해저터널 건설이 일대 붐을 일으킬 것으로 예상되고 있다.

상기와 같은 사실을 통해 볼 때, 한 · 일 해저터널은 전 세계를 잇는 해저터널 건설 붐을 가속화시킬 것임은 물론, 동북아 지역에서의 경제공동체 형성과 유라시아 철도망 구축에 있어서도 주요 변수가 될 것으로 판단된다. 글로벌리제이션(globalization)과 지역화의 추세가 심화되고 있는 오늘날이야 말로 한 · 일간의 해저터널 건설과 동북아 차원의 경제공동체 논의에 있어서 가장 적절한 시기인 것으로 사료된다.

8) 이 부분에 대해 좀 더 구체적으로 언급하면, 유럽에서는 다양한 민족과 국가들이 복잡하고 오랜 역사, 정치, 문화적 갈등관계에 있었으나, 이미 200년 전에 영국과 프랑스를 잇는 해저터널 건설의 필요성을 인식하였고, 또한 근년의 EU출범과 때를 맞춰 개통시켰다는 사실은 오늘날의 동북아 공동체 형성과 한 · 일간의 해저터널 건설 논의에 있어서 시사하는 바가 크다 할 것임. 즉, 한국을 비롯한 동북아 구성 국가들은 갈등의 역사를 극복하기위한 노력과 함께, 동북아공동체 형성의 정치사회적 공감대를 형성을 위해 노력해야 함. 특히, 한 · 일 해저터널 건설을 위해서는 양국 정치지도자의 미래지향적 태도와 정치적 결단이 무엇보다 필요한 것으로 사료됨.

9) 영국과 프랑스의 경우, 유로터널 건설을 계기로 인적 · 물적 교류와 왕래가 활발히 이루어짐으로써 오랜 갈등과 대립관계를 해소하고 상호신뢰를 회복하여 국경의 개념이 희석되고 있는 사실은, 작금의 한 · 일양국의 일련에 걸친 영토분쟁의 해결에 있어서 시사점이 되고 있음.

영락이데아
http://www.younglak.org

2008년(영락1618년) 가을호 (통권17호)

영락회 의장 | 최 성 해(동양대학교 총장)

영락이데아 발행인 | 김 영 조
편집인 | 이 동 춘
상임위원 | 임 병 식
인쇄인 | 정 진 섭(유진인쇄사)
인쇄장소 | 서울 중구 충무로4가 15-22

영락이데아 대 표 | 이 동 춘
대표전화 | 02) 865-7333, 010-4338-8325
E-mail | kingidea@korea.com(웹하드: ID/PASS : ime123)
편집이사 | 백 수 현
편집실전화 | 02) 830-8455, 팩스 | 02)830-8108
발행처주소 | 서울 관악구 신림동 1666-56 대동빌딩 202호

동록일 | 2005년 11월 25일
등록번호 | 서울 바03404
발행일 | 2008년 8월 25일
인쇄일 | 2008년 8월 20일

영락이데아편집위원회
위원장 | 이 동 춘
위 원 | 권 순 백, 김 영 조, 이 왕 주, 임 병 식

※ 본 서의 내용중 일부 혹은 전부를 무단으로 복제하는 것은 법으로 금지되어 있습니다.

永楽イデア　２００８年　（秋号）通巻１７号

経済研究

EU形成とユーロトンネルの建設事例を通じた東北アジア共同体の論議方向

―韓・日海底トンネル建設の意義と当為性を引き出す試論―

シン・ジャンチョル（申章澈）
●崇實大学教授
●永楽会ソウルフォーラム会員

EU形成とユーロトンネルの建設事例を通しての東北アジア共同体の論議方向

Ⅰ. 序論—問題意識

ヨーロッパの巨大国である島国イギリスと大陸に属するフランス両国は、長い歴史的対立と緊張関係を果敢に清算し、1994年ユーロトンネル(Euro Tunnel)を開通させ、ドーバー海峡を海底トンネルに連結した。このような事実は、今日の韓国と日本の間において海底トンネル建設と東北アジア次元の共同体形成に関する論議に大きな意味を与えている。

特にヨーロッパは東北アジアの主要三か構成国以上に歴史的衝突と政治的対立過程を経験した。そして宗教及び民族間の葛藤等も激しい地域だった。そのようなヨーロッパが世界で始めて政治・経済的統合関係を成し、名実共に地域共同体であるヨーロッパ連合（European Union,以下 EU）を出帆させた事実は、今日の東北アジア共同体論議において教訓とする充分な価値がある。

しかし、現実的に東北アジア三か国は、複雑な歴史的関係と激しい理念的違い等によって経済共同体形成の為の論議が相対的に大きく遅れている。勿論、東北アジア次元の経済共同体形成において地理的接近性の確保は論議の必然性を高めると期待される。しかし、その実現において主要手段となる韓・日間の海底トンネルにおいては、まだ当事者国である両国間には如何なる公式的な論議と政策的な検討もなかったのが現実である。

最近の韓・日関係は、民間次元の活発な交流にもかかわらず政治、外交的には決して望ましい方向に展開されておらず、日本は勿論、韓国国民の海底トンネルに対する関心と理解においても必ずしも好意的ではないのも現実である。それにも関らず、韓・日両国は、全世界的に地域化が深まっている今こそ、対立と葛藤による相互不信の歴史的残骸を果敢に清算すべきである。言い換えれば、両国は海底トンネル建設に対する、より接極的かつ具体的な論議を通じて、東北アジア次元の実質的な意味の経済統合と共存共栄関係の構築によって、名実共に地域共同体の形成に貢献するための実践的な方案を積極的に模索すべきである。

本研究は、上記のような問題意識から出発し、主にヨーロッパの地域共同体形成過程と実状を言及し、ヨーロッパ統合においてユーロトンネル[1]建設が持つ意義を考察する。これを通して東北アジア次元で共同体の論議において示唆する点を引っ張り出し、又、東北アジアの構成国家間の地理的接近性が確保すべき必要性と共に韓・日間に海底トンネル[2]を建設しなければならない妥当性を検証しようと思う。

Ⅱ. ヨーロッパ共同体形成とユーロトンネル建設

今日のEU構成国家である27ヵ国々は東北アジアでの三か国以上に長い歴史的相互葛藤と政治的対立関係にあった等、民族、文化、理念そして経済的発展段階の違いによって数多くの紆余曲折を経てきた。それにもかかわらず、今日ヨーロッパは、世界で最も早く政治・経済的統合関係を成し、名実共に地域共同体として浮上している。

特に、ヨーロッパの島国であるイギリスと大陸国家であるフランスは「100 年戦争」で見るように深刻な対立関係と競争意識による根深い愛憎関係にあったが、両国は、1993 年の EU 統合において主導的な役割を遂行した。また、両国は 1994 年にユーロトンネル3)を開通させ、ドーバー海峡を海底トンネルとして連結させる事によって地理的な断絶性を克服し、両国間の相互善隣友好と信頼関係の構築を通じてヨーロッパ地域の政治・経済的統合関係の構築に大きく寄与した事実は、今日韓国と日本の海底トンネル建設の論議において示唆する点が大きい。

本章では先ずイギリスとフランスが長い歴史的葛藤と対立関係を清算し、ヨーロッパ統合のシンボルとなっているユーロトンネルを建設した事例を考察する。これを通して、今日東北アジア三か国における特殊な状況を克服し、地理的接近性を確保する為の実践的な解決手段を模索しようと思う。

＜図１＞英・仏間のユーロトンネル位置と連結区間

１．　ユーロトンネルの建設背景及び過程

ユーロ（Euro）トンネルの正式名称はチャンネルトンネル（Channel Tunnel）と言い、ドーバー海峡の最も狭い部分であるイギリス側のチェーリントン(フォークストン付近)とフランス側のコケル（カレー付近）を連結している。(＜図１＞参考) このトンネルは、1986 年 5 月イギリスとフランス（Calais）の両側から同時に掘削工事に着工し、1990 年 12 月海底工事が完了し、1994 年 5 月 6 日正式に開通した。

このトンネルの建設計画は、ナポレオンの時代に遡るが、構想が具体的な姿として現れたのは、19 世紀初めごろだった。即ち 1802 年フランスの鉱山エンジアリングだったアルバート(Albert　Mathieu-Favier)によって初めて考案されたが、翌年にはイギリスのヘンリー(Henri　Mottray)によってアイデアが提案された事もあった。4)　その後、当時イギリスの鉄道・運河土木技士として著名なチョン　ハクショ（Hawkshaw,Sir John,1811~1891）がサウスイーストン鉄道会社とロスチャイルド家の支援を受け 1865 年に海底地質調査に着手して技術的に海底トンネルの掘削が可能であることを立証した。その結果、1882 年海底掘削抗を施設する作業が着手した。しかし、その翌年である 1883 年イギリス議会が国内保安を理由として掘削作業に対し反対の立場を議決することによって工事が一方的に中断された。

その後、1916,1924,1930 年にも上記計画が再検討されたが、実際に着工にまでは至らなかった。その内、1957 年 7 月イギリスとフランス両国間にいわゆる「チャンネルトンネルスタディ　クループ（Channel Tunnel Study Group）」が構成され、地質、土木技術、そして経済的波及効果等の諸々の提案書が 1960 年に完成した。これを契機に両国政府が 1966 年トンネル掘削作業の再開に合意することにより、本格的にプロジェクトが推進するようになった。

1973 年は、当時イギリスのヒース首相とフランスのポンピドー大統領は、イギリスのヨーロッパ単一市場参与の為の象徴としてユーロトンネルの建設を決定し、より精密な基礎調査と共に民間に海底トンネルの建設を委任する措置を取り、サービストンネルの掘削に

着手した。しかし、このプロジェクトは、1975年1月に新しく政権を握ったイギリスの労働党政府の誕生という政治的環境の変化とオイルショックの影響による財源欠乏によって一方的に中断された。即ち、1974年の総選挙で保守党の政府が敗北し、ヨーロッパ統合に消極的でありユーロトンネル建設に懐疑的だった労働党政府が執権すると、莫大な規模の工事費用の調達に難色を示し、国際関係を無視してまで一方的に放棄を宣言したのである。このように一時、イギリス政府によって破棄されたユーロトンネルは、1980年代に入って又、再び論議されたのである。即ち、諦めを宣言した4年後の1979年、イギリス鉄道公社（BR）とフランス鉄道公社(SNCF)共同で鉄道専用のトンネル建設のための提案があることがきっかけに、やがて両国政府が関心を持つようになった。特に1984年は、当時、イギリスのサッチャー首相は、閣僚の反対にもかかわらず、純粋な民間部分による海底トンネル建設を強力に支持する等、政治的なリーダーシップを発揮した。

これについに、1986年1月には当時両国の頂上だったイギリスのサッチャー首相とフランスのミッテラン大統領は民間投資によって工事を進めることで正式に合意し、ユーロトンネル（Eurotunnel）社が発注処として選ばれたことを公布した。同年2月両国の外務部はカンタベリーで批准に公式署名した。これにより工事中断後、おおよそ100余年が過ぎた1986年1月20日にユーロトンネル社は両国政府から事業認可を受け、同年5月にユーロトンネルは工事に着手出来たのである。これによって、1987年12月15日はイギリス側で、1988年2月28日にはフランス側で各々掘削作業が始まり、1990年12月歴史的な海底工事を完工し、1994年5月6日を期して歴史的な開通式を行った。

このようにユーロトンネルは19世紀初ナポレオン1世の時に提案され、開通に至るまで約200年という年月が費やされた。しかし、このトンネルは、建設中の頻繁な設計変更と工期延長、物価上昇等による工事費と負債の負担が増し、開通直後である1996年11月にはトンネル内で車両火災が発生し、1997年5月に全面復旧する等の紆余曲折があった。

2．　ユーロトンネルと主要経営実態

1）ユーロトンネルの主要諸元

ユーロトンネルの総長さは50.45㎞（海底部分の長さは38㎞で世界最長）で日本の青函トンネルに続き世界で2番目に長い海底トンネルである。

ユーロトンネルは2本の高速鉄道トンネルと1本のサービストンネルで構成されている。即ち、2本のトンネル（直径7.6m）は乗客用の高速鉄道であるユーロスター、貨物列車、自動車を運ぶカートレイン等3種類が15分間隔で通過する1個の鉄路が設置され、サービストンネル（直径4.8）は非常時の待避及び安全、サービス確保のための通路として活用している。又、これら3本のトンネルは375㎞間隔で連結通路が設置され、非常時、この通路を利用して互いに行き来できるように設計されている。

このトンネルの最大水深は60mで平均水深45mの海底に位置しており、海底空間での高い圧力と予想出来ない地質上の問題を解決するためにTBM（Tunnel Boring Machine）を使用して掘削された。即ちシールドという最新トンネル掘削機をイギリスで5台、フランスで6台等、総11台投入し、1987年6月に掘削工事を始め、一日最高75.5mの掘削速度を記録する等、工事期間の短縮に拍車を加え、1990年12月に海底工事を完工し、1994

年5月に開通した。

ユーロトンネルは、現在イギリス側のフォークストン付近とフランス側のカレ付近を連結し、(<図1参考>)、TGVの超特急列車であるユーロスター（Euro-star）がイギリスのロンドンとフランスのパリ、イギリスのロンドとベルギーのブリュッセル区間を運行している。しかし、イギリスのロンドンとフランスのパリを2時間30分でつなぐ汽車専用のトンネルは、2015年になれば飽和状態に至るだろうという見込みが提起されている。さらに最近では受益概念とは別に自動車専用の第二ユーロトンネルの建設のための計画が具体的に検討されていることが明らかになっている。

2) ユーロトンネルの事業主体及び営業状況

ユーロトンネル建設事業の施行主体は、民間投資者で構成された純粋な民間会社であるユーロトンネル(Euro tunnel)社であり、民間投資者で構成された英・佛合作法人である。ユーロトンネル社は英・佛両国の政府から建設工事の竣工後、運営、維持管理に至るまで一切の権限を着工時点である1987年から55年間、委任を受けてBOT(Build,Operate and Transfer）方式で管理した後、2042年両国政府に所有権を譲渡することになる。

1984年イギリスのサッチャー首相は、ユーロトンネルの建設を100%民間資本で推進する条件で事業を承認し、150億ドル（約18兆ウォン）に達する莫大な工事費は、イギリスとフランスの政府から一切の資金支援や資金保障のないプロジェクト　ファイナンシング（Project Financing）を通して株式公募と銀行融資で調達した。1986年10月以後、数回に渡って有償の増資及び対外起債を通して、建設資金を準備したが、全世界200余個の銀行が国際シンジケートを組織して88億9千万ポンドを調達した。そのうち日本の38の銀行が約23%の資金を投資した。この工事は、国家間の超大型インフラ建設を純粋民間資本が主導した代表的な投資事例として評価されている。

しかし、1994年トンネルが開通した後、当初の予想とは異なる深刻な経営難による破産危機に直面する等、経営が大変だった。当時、報道によれば、建設工事と関連して債務額だけで約750億フラン（韓貨約12兆ウォン）で、1年に支払うべき利子額だけで、60億フラン（韓貨約9,600億ウォン）だった。弱り眼に祟り目で1996年11月18日は、トンネル内部でトラックとトレーラーを運搬するシャトル車両から火災が発生し、乗客と貨物量が激減する事態を招いた。

しかし、その間、ユーロトンネル社の弛まない構造調整に続き、乗客と貨物量が増えることによって1997年から営業利益において黒字を出している。2006年初に上げた総収入は、1億3150万ポンド（韓貨2,205億ウォン）だった。しかし、建設費用が当初の予想を遥かに超えた150億ドルが費やされながら、債務に対する利子の支払による負担が、加重されて累積債務が増え経営に大きな負担になっている。

3. EU出帆とユーロトンネル建設

英・佛を連結するユーロトンネル建設の過程では、歴史性も重要な変数として作用した。即ち、中世末期に両国が起こした「100戦争」の過去の歴史の滓（かす）等も肯定的論議を妨害する要素になることもあった。勿論、前に述べたように大陸の侵略を心配したイギ

リスは、早くから海底トンネル建設を反対した。

このような英仏間の長い葛藤と対立関係を克服出来たのは、20 世紀末 EU(European Union)という共同体の梃子(てこ)と英・仏両国の政治指導者が取った未来志向的な態度が大きな力となった。特に 1994 年ユーロトンネルが開通しイギリスとフランスが陸上交通手段で連結される過程は、実にドラマチックだったし、これは両国が 200 年以上、念願だった未来の実現そのものだった。言い換えれば、従来は 37 kmの海峡を旅客線で利用して渡るのに約 1 時間 30 分がかかったが、建設後は、高速鉄道であるユーロスターで最大 20 分台で通過することによって移動時間は勿論、安全性、便宜性、快適性等において画期的な変化をもたらしたのである。5) 船舶で移動する場合、海上を通過するのにかかる時間的費用は勿論、陸上から海上、海上から陸上へ相乗りしなければならない過程で発生する時間的損失と不便さ等も便益算定に含まなければならない。

しかし、先ほど言及したように、ユーロトンネル建設はフランスが積極的だった。特に、ユーロトンネル建設を推進するにおいて、技術及び資金の側面からの障害要因よりは、政治・社会的な共感の形成に数多くの困難と年月が必要だった。歴史的な紆余曲折を経たユーロトンネルの建設論議は、ついに 1980 年代中半期にイギリスのサッチャー首相が政治的判断により事業を承認することによって終止符を打ち、物理的統合を通してイギリスは、名実共にヨーロッパ大陸国家の一員として編入される契機となった。

即ち、ユーロトンネルは 1980 年代初めに、既存のヨーロッパ共同体(EC,European Community)がヨーロッパ統合によってヨーロッパ連合(EU)に変貌する過程で成し遂げられた 20 世紀末の最大建設プロジェクトだった。特に、ユーロトンネルはヨーロッパの政治・経済的統合を実現する為に 1993 年 11 月 1 日に発表されたマーストリヒト条約によって当時、ヨーロッパ 12 カ国が参加した EU の出帆に合わせて推進されたのである。このようにユーロトンネルは EU 出帆の翌年である 1994 年 5 月歴史的なヨーロッパ共同体のスタートを記念する象徴物として開通されたが、開通してから 10 年が過ぎた今日において初期の建設費用に対する利子の支払に困難であることが明らかになっている。

それにもかかわらず、ユーロトンネルは開通後、2005 年まで 1 億 7 千 8 百万名内外が、トンネルを利用してイギリスとヨーロッパ大陸を往来したと集計されている。又、英・仏間の旅客運送の約 35%、車両輸送は 40%の占有率を記録し、2005 年の統計資料によると一日平均約 2 万 6 千余名がユーロトンネルを利用したし、商品輸送は、平均約 4 万 7 千余トンに達すると集計されている。6) 特に、2006 年の一年間に高速鉄道であるユーロスターを利用してユーロトンネルを通過した乗客は、約 786 万名で前年度に比べて約 5%が増加したと報告されている。7)

このような内容を土台に、ユーロトンネルは陸上交通手段が高速鉄道を通過させ、英・仏間の地理的断絶性を克服し、人・物流的な移動が画期的に増加させたことを知ることが出来る。それだけでなく、ユーロトンネルは英・仏と EU 国家相互間の政治的同質性と経済的相互依存性を進化させて、域内国家間の友好交流増進にも寄与している。更に、EU の地理・経済的統合関係と名実共に地域共同体形成において、大きく貢献していると言える。

Ⅲ. 東北アジア共同体論議と韓・日海底トンネル建設の論議
－ユーロトンネル建設の意義と示唆点

1． 東北アジア共同体の論議と東北アジア3国の克服課題

前に述べたようにEUの事例で見るようにヨーロッパ統合の歴史は、古代から今日に至るまで全てのヨーロッパ人たちが共同の組織の中に結束させるため意識的かつ自発的な努力の過程として理解できる。言い換えれば、16世紀から民族国家が形成され、対立する過程でヨーロッパの平和を保障できる組織の創設を主張するようになって以来、ヨーロッパの国々を平和的な協力の方法で組織化しよとする一連の努力は、2次世界大戦後現れるようになった。即ち、2次大戦後ヨーロッパは、廃墟となり分裂したが、ヨーロッパの再建の為の共同の努力と恒久的な平和体制を樹立しようとする意志等が、今日ヨーロッパ建設の原動力となった。

特に、1993年から発行されたマーストリヒト条約は、ヨーロッパ共同体12個の会員国によるEUの出帆を知らせることで、これは経済及び通貨同盟と政治的連合関係を通して、協力と統合によるヨーロッパ共同体の建設を意図したのである。即ちヨーロッパ共同体は力と支配の産物ではなく、平和と法の秩序を建設させるようにしたヨーロッパ各国の絶え間ない努力と市民たちの自由な意志の結果だった。

一方、東北アジアを構成している韓・中・日3国は、古代から今日に至るまで政治、経済、社会的に密接な関係を結んで来た。漢字、儒教、仏教などの文化要素を共有しながら「東北アジア文化圏」を形成した。東北アジア文化圏の形成において朝鮮半島が橋梁の役割をして来たことは勿論である。又、前に述べたように近年、東北アジア3国は中国のWTO加入を契機に経済的依存関係が深まり、東北アジア次元の経済協力の為の共同体形成の必然性が増大している。

しかし、東北アジア3国の歴史的関係は、複雑で戦争と紛争、葛藤と対立関係によって相互不信関係がなかなか払拭されず、域内国家間の経済協力体と共同体形成のための論議も他の地域に比べて相対的に活発ではないのが現実である。

特に、東北アジアの主要構成国中の一つである日本は、東北アジア地域経済協力に対して相対的に消極的な立場を取っている。即ち、日本は、シンガポールに続き、アセアンとFTAの締結を推進しているが、韓国とのFTA締結の為の交渉は決裂され、中国との交渉も保留となっている状況にある。言い換えれば、日本は東アジアで、アセアンとの協力には積極性を持つが、東北アジア地域は葛藤要素が多い地域として看做して政治及び軍事的協力は勿論、経済協力においても競争相手として認識しているのである。

それにもかかわらず近年に入って、日本の中国に対する貿易及び投資規模は非常に水準が高まり、日本の経済回復が中国の経済成長と噛み合うほど中国と日本の間には、経済的相互保安及び依存関係か深まっている。

東北アジア共同体形成と関連して韓・日海底トンネル建設論議が進展され具体化され、日本は陸上交通手段として連結されるようになり、地理的共同体に編入され、名実共に、東北アジア大陸国家の一員として編入される。経済大国日本が、東北アジア協力体の一員として編入されたという事実は、機会要因とはなるが加害国である日本の歪曲された歴史認識と覇権意識の残存は深刻な挑戦要因にもなり、域内国々から緊張と憂慮を醸し出すの

も事実である。

従って、東北アジア次元の経済共同体形成と韓・日海底トンネル建設論議が前向きに進められるためには、日本の域内での領土紛争、資源紛争、過去の歴史等に起因する不信関係を果敢に清算し、相互信頼を根拠とした共存共栄のウィンウィン(win-win)関係の構築のためにより接極的かつ目に見える努力を先行すべきである。言い換えれば、日本は、東北アジア域内国家との友好善隣関係構築こそ東北アジアの政治的安定と経済共同体形成において重要な要素であることを認識し、従来の孤立的な姿勢から果敢に脱皮して経済規模に見合った国家的力量と外交的リーダーシップを発揮しなければならないのである。

上記のように、東北アジア３国は、歴史的な特殊性と政治的理念、そして、経済的発展段階と国民の価値観等に差があり解決すべき課題が山積している。それにも関らず、地域化とブロック化が深まっている 21 世紀において、東北アジア 3 国は歴史認識の共有を通じて和解と協力の為の体制を早急に構築すべきことは、すでに選択の問題を脱して国家生存の問題として飛躍している。言い換えれば、今日東北アジア 3 国は歴史的に相互協力した経験と共有価値を生かして、信頼回復と共存共栄の為の共同議題とプログラムを樹立し、経済協力と共同体形成を遮る多数の障害要因を早急に取り除かなければならない歴史的使命と分岐点に立っていると言える。

2.ユーロトンネルと韓・日海底トンネル建設の意義

現実に東北アジアの主要構成国である韓国と中国、そして、日本は東北共同体論議において微妙な立場の差をみせている。その背景には歴史的、政治的、経済的理解関係等が複雑に絡んでいて、見解の差を縮めるには、いろいろな限界と制約要因があった。特に東北アジアは現在朝鮮半島の南・北分断と島国日本の存在よって主要構成国家である韓・中・日は地理的に断絶され、各々が事実上島国として存在しているのが現実である。

言い換えれば、経済大国として東北アジア主要構成国中の一つである日本は、島国として大陸と分離され、朝鮮半島も南・北韓の分断によって韓国は島国のように地理的に孤立している。特に、韓国は東北アジアの中心に位置しているし、東北アジアの中心国家として生まれ変わる潜在的力量を備えているが、半島としての地政学的利点が充分に発揮されてない。

一方、東北アジア地域での韓国と日本のようにヨーロッパ大陸でもイギリスとフランスも長い地理的断絶状態にあった。しかし、先ほど周知したように、両国は 1993 年 11 月 1 日に発効したマーストリヒト条約による EU 出帆に時を合わせ、その翌年である 1994 年 5 月にユーロトンネル開通を通して高速鉄道を連結させたという事実は、昨今の韓・日海底トンネル建設論議において大きな意味を与えている。

しかし、韓・日海底トンネル建設論議において当事国の立場にある韓国と日本は、前にのべたように靖国神社参拝、慰安婦問題、竹島領有権問題、歴史教科書問題等で見るように、歴史的に複雑な関係にある。それだけでなく、政治的には紆余曲折が多く、一時、植民地の下で支配及び被支配関係に置かれたこともあり、今日は、経済的には経済発展段階の差によって貿易逆風が強まり、又、主要産業においても競合的構造によって海外市場で熾烈な競争関係があるなど、紛争と葛藤、そして、相互間の不信と緊張関係がなかなか払

拭されないのが現実である。

一方、ヨーロッパの巨大国であるイギリスとフランス両国が経験した歴史的紛争と葛藤そして相互不信の程度は、今日、韓日両国が経験している以上に深刻だったと言われている。即ち、1066年イギリスのノルマン王朝のフランス領土の一部占領と1337年後の100年戦争、1756年の7年戦争、そして、1800年のナポレオン戦争と1805年のトラパルガル海戦等、イギリスとフランスがヨーロッパでの覇権をめぐって繰り広げた一連の熾烈な戦争は、これまで両国が長いうらみの関係にあったことを表しているといえる。

それにもかかわらず、両国は1957年のローマ条約によるヨーロッパ経済共同体(EEC, European Economic Community)結成に協力するのをきっかけに、1993年11月のマーストリヒト条約によるヨーロッパ連合(EU)が結成され、ヨーロッパでの政治・経済的統合の実現に主導的な役割を果たした事実は、今日の韓・日間の関係において他山の石とすべきである。

特に、東北アジア地域は地理的な特殊性によって物流及び人的交流において断絶性が存在し、現実的に港湾と空港施設を通した制限された移動のみ可能である。即ち、東北アジア次元の統合交通網と複合物類体制が整備されず、域内資源の効率的な配分と人的交流において大きな制約を受けている。これを克服するためには、先ず、東北アジア構成国家の地理的近接性が確保されなければならないし、これを実現するためには、北朝鮮の開放が先行必須要件になるのは勿論である。しかし、北朝鮮の開放は、周辺国家の外交・安保的理解関係と密接な関係があるので、何よりも開放の時点を予測しにくいと言う現実的な問題がある。

勿論、現在政府次元で推進されている京義線及び京元線が復元されれば、韓国の地政学的位置が活用され、東北アジアで物流及び交流において中心国家として生まれ変わる機会となることが出来るが、その実現の前提となる南・北及び北・日間の外交関係と安保的関係の画期的な改善の為には、数多くの難関が存在しているのが現実である。

上記のような懸案の解決において「韓・日間の海底トンネル」建設論議は有効であり、東北アジアの経済統合論議において充分な戦略的意味を持っていると言える。即ち、本研究で主張している韓・日海底トンネル建設問題は、周辺国の政治・経済的理解関係と状況変化とは、別個の懸案として推進しなければならない。

何故ならば、韓・日海底トンネル建設が具体化は、南北間を取り巻く兄弟国、即ち中国とロシアのTCR(中国横断鉄道)、TSR(シベリア横断鉄道)の連携と、関係する経済的理解関係の変化を招き、朝鮮半島縦断の北朝鮮通過による北朝鮮の経済的利益と共に北朝鮮の開放を促進させることが出来るためである。それだけでなく北朝鮮のTKR通過による莫大な規模の通行手数料は、沈滞状態にある北朝鮮経済の復興を早め、近い未来に現実的になるべく南北統一に必要な莫大な統一費用を節減出来る付随的な効果も期待できる。

このように本研究で主張している韓・日海底トンネル建設は、単に当事国である韓国と日本の政治、経済、社会的交流及び協力次元にとどまらず、北朝鮮を東北アジア次元の協力体制の中に引き込んで、韓民族の念願である朝鮮半島の統一の為の実践的論議と、その実現を早めることのできる契機となる。それだけでなく、韓国と日本の間の海底トンネル建設は、現在、遅々とした東北アジア次元の政治及び、経済共同体論議において、起爆剤

役割を果たすことであり、更には、ユーラシア次元の経済協力及び共同体形成にも寄与することによって、アジアとヨーロッパとを共に人類文明の発展において画期的なきっかけとなる。

Ⅳ. 結論

近年に入って、東北アジアの主要構成国である韓国と日本そして中国の三か国の間において、経済的依存関係が深まっている。しかし、これら三か国間において政治・経済統合のための共同体形成論議は極めて不振な状態にある。

その理由は、多様な観点で説明が可能だが、およそ東北アジア三か国が処している特殊な状況、即ち歴史的対立関係と政治的イデオロギー、経済規模及び水準の差、葛藤と不信による否定的な国民的情緒等が一役かっている。それだけでなく、本研究で注目している東北アジア３国の地政学的位置、言い換えれば、構成国家間の地理的断絶性も東北アジア次元での人的、物流的交流と相互理解と協力体制の構築における主な障害要因の中の一つだと見ることが出来る。即ち、東北アジア次元の経済統合において、地理的接近性の確保は重要な解決課題の中の一つである。東北アジア構成国の地理的断絶性を解消するためには、北朝鮮の速やかな解放と韓・日間の陸上交通網の確保が前提となる。しかし、北朝鮮の開放と南北関係の画期的な改善は、政治的理解関係と密接なので経済論理では解決出来ないし、その時期を予測出来ないという現実的な問題がある。

上記のような観点から見たとき、本研究で注目している韓・日海底トンネル建設は、東北アジア次元の統合交通網と複合物流網構築において避けることの出来ない手段となり、それは韓・日間の関係だけでなく東北アジア経済共同体形成においても重要な要素となっていると言える。言い換えれば、韓・日海底トンネル建設を東北アジア次元の政治的状況とは無関係に推進し、朝鮮半島の緊張関係緩和と安保的対立的関係を解消することに一定の役割を果たすことにより、東北アジア次元の経済統合論議を活性化させる効果が出来るのである。

何よりもヨーロッパ大陸のフランスとイギリスをつなぐユーロトンネルの場合、おおよそ200年にわたる技術的な観点からの検討作業と共に両国間の古い経済・文化・宗教・理念的葛藤要素等の数多くの障害要因を果敢に清算し、ユーロトンネル建設を通してEU共同体の歴史的出帆に寄与した事実は昨今の韓・日関係と東北アジア共同体形成と論議において指針となると言える。[8] 多少逆説的な主張ではあるが、韓・日両国の先鋭な懸案となっている所謂「竹島紛争」の解決においても役に立つ。[9]

特に東北アジアでの韓・日間の海底トンネル建設論議と共に地球的次元で大陸をつなぐ海底トンネル建設が接極的に論議されている事実に注目すべきである。例えば、現在ヨーロッパとアフリカを海底トンネルとつなぐ作業が具体化されている。最近は、ヨーロッパのスペインと北アフリカのモロッコをつなぐ全長40㎞（海底区間28㎞）のジブラルタル海峡を貫通する海底トンネル建設のための試験工事が着工された。さらに、アメリカのアラスカとロシア北東部をつなぐベーリング海峡に海底トンネルを建設する論議も本格化している。また、アメリカのニューヨークとイギリスのロンドンをつなぐ大西洋横断海底トンネル建設も技術的観点で検討されている等、今後、全地球的次元で海底トンネル建設が

一大ブームを起こすと予想されている。

上記のような事実を通して見る時、韓・日海底トンネルは全世界をつなぐ海底トンネル建設ブームを加速化させるのは勿論、東北アジア地域での経済共同体形成とユーラシア鉄道網構築においても主要変数となること判断される。グローバリゼイション(globalization)と地域化の勢いが深まっている今日こそ、韓・日間の海底トンネルと東北アジア次元の経済共同体論議において最も適切な時期であると思われる。

1） ユーロトンネルは、イギリスとフランスを連結する海底トンネルを建設し、管理する民間会社の名前である。一般的にチャンネルトンネル(Channel Tunnel)とも言われるが、Chunnel と Tunnel を合成して新造語であるチャンネル(Chunnel)とも言う。しかし、本研究では、上記のトンネルを便宜上ユーロトンネルで用語を統一する。

2） 韓国の釜山又は巨済島と日本の九州、対馬をつなぐ海底トンネルのことを韓国では韓・日海底トンネル、日本では日・韓海底トンネルと命名しているが、これは、あくまでも便宜的なことで仮称である。従って、韓・日間の海底トンネルの名称は、建設論議が具体化する時点の時代状況と環境等を考慮して充分反映出来る。例えば、「アジアトンネル」、「汎アジア(Fax Asia)トンネル」、「東方(oriental)」、「東洋トンネル」、「ユーラシアトンネル」、「平和(piece)トンネル」「自由(freedom)トンネル」、等とも命名出来る。

3） 本研究でのユーロトンネルの名称は、あくまでも恣意的なものであり、韓国では英・仏トンネルとも命名されている。後に述べたようにイギリスではドーバー海峡、フランスではカレ海峡と呼んでいる英・仏海峡の正式名称はチャンネル(Channel)であり、この海峡を陸路で連結させるトンネルの公式名称はチャンネルトンネルである。ユーロトンネルはイギリスとフランスのチャンネルトンネル(Channel Tunnel)を運営する民間会社であるユーロトンネル(Eurotunnel)社の社名である。しかし、本研究では、先ほど主旨したように論議の便宜のため、上記のトンネルのユーロトンネルで通称する。

4） 当時、アルバートによって考案されたイギリスとフランス間の海底トンネルは、当時の貨幣単位で100万ポンドの工事費が所要すると策定されたし、オイルランプで内部を明るくし、又、トンネル中間は、人工島を作って新鮮な空気を馬と人に供給して馬車で通過することを前提に構想された。これに対する具体的な内容は
http://en.wikipedia.org/wiki/Channel_Tunnel 及び
http://www.eurotunnel.com (ユーロトンネル社ホームページ)参照

5） 船舶で移動する場合には、海上を通過するのにかかる時間的費用は勿論、陸上から海上、海上から陸上は相乗りする過程で発生する時間的損失と不便さ等も便益算定に含まなければ

ならない。

6） ユーロトンネル社 2005 年度年次報告書
(http://durotunnel_eng.franklinpartner.com/droite.htm?page=11)

7） http://eurotunnel.com./nkcP3Main/ukcCorporate/ukcMdediaCentre
参照

8） この部分に対してもう少し具体的に言及すれば、ヨーロッパでは多様な民族と国々が複雑で、長い歴史、政治、文化的葛藤関係にあったが、すでに 200 年前にイギリスとフランスをつなぐ海底トンネル建設の必要性を認識した。又、近年の EU 出帆と時を合わせて開通させたという事実は、今日の東北アジア共同体形成と韓・日間の海底トンネル建設論議において示唆するてんが大きい。即ち、韓国を始め東北アジア構成国々は葛藤の歴史を克服する為の努力と共に、東北アジア共同体形成の政治社会的共感帯を形成の為、努力しなければならない。特に、韓・日海底トンネル建設の為には、両国政治指導者の未来志向的態度と政治的決断が何より必要であると思われる。

9） イギリスとフランスの場合、ユーロトンネル建設を契機に人的・物流的交流と往来が活発に行われることによって、長い間の葛藤と対立関係を解消し、相互信頼を回復して、国境の概念が薄くなっている事実は、昨今の韓・日両国の一連にわたる領土紛争の解決の示唆点になっている。