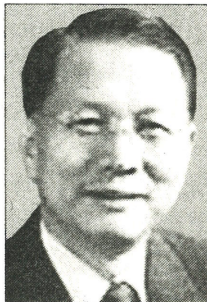


기고

한·일간 장벽 허물 '해저터널' 사업



김기춘
전 법무장관

5월이면 영불해협 터널(영국과 프랑스를 잇는 해저터널)이 개통된 지 15주년이 된다. 영불해협 터널은 한때 건설 자체가 불가능하다거나 재정적으로 수지가 맞지 않는다는 조롱을 받기도 했다. 하지만 현재 유럽 교통체계의 주요 자산이 된 영불해협 터널은 역내 통합을 촉진시키고 있다. 기술적, 공학적 문제들은 터널 계획이 직면했던 여러 도전들 중 일부에 불과했다. 오히려 국가안보와 문화적 정체성, 그리고 영국과 프랑스의 관계증진에 대한 의구심 등이 주요 장애물로 떠올랐다.

15년이 지난 지금, 30만명에 이르는 프랑스인들이 런던에 거주하는 것으로 영국 언론들은 추정하고 있다. 영불해협은 지역 경제뿐 아니라 영국과 프랑스의 관계 재설정 측면에서도 주요한 역할을 담당했다. 영불해협은 기술적, 공학적 진보를 촉진했음은 물론 서로 다른 국적과 문화를 지닌 사람들이 서로를 바라보는 관점을 바꾸는 과정에서도 큰 도움이 됐다.

이제 또 다른 지역이 해저터널의 수혜국이 되길 원하고 있다. 일본의 규슈섬과 한반도의 부산을 잇는 해저터널은 기술적 문제와 동시에 수세기에 걸친 갈등과 반목의 결과인 양국의 불신이라는 어려움에 직면해 있다. 한일 양국의 비정부단체들은 해저터널 사업의 기반을 다지기 위해 수많은 자금과 시간을 투자했다. 어떤 경로를 택하느냐에 달렸지만 현재의 구상 단계에서 한일 양국을 잇는 터널 길이는 약 200마일(320km)이다. 일본의 두 섬(쓰시마, 이키)을 징검다리로 삼는다면 해저터널 부분은 100마일(160km) 정도라는 것이 전문가들의 판단이다.

일본의 초당적 의원 모임은 2008년 2월 합동 기자회견을 갖고 한일 해저터널 계획 지지 입장을 밝혔다. 전직 국방장관은 이 계획을 평화 구축 차원에서 고안되고 추진되어야 할 '꿈의 계획'이라고 표현했다.

한국 내에서도 관심이 높아지고 있다. 부산시장은 지지 의사를 공식화했다. 최근 들어 양국 간 여행 등 교류 규모가 커가는 점도 해저터널 사업의 앞날을 밝게 한다. 전문가들은 한일 해저터널의 공학적 난관은 모두 기술적으로 해결할 수 있다고 말한다. 힘든 부분은 양국 사이에 놓인 역사적·심리적 장벽이다. 그렇지만 해저터널은 그러한 장벽을 무너뜨리는 촉매가 될 수 있다.

한일 양국이 터널 사업을 공동으로 추진하는 일이어야 할 두 나라 국민들을 하나로 묶을 수 있는 가장 좋은 방법이다. 터널 계획이 진전되려면 민간 부문의 토론 열기가 양국 정부 간 공식적인 토론 단계로 넘어가야 한다. 그 결과 한일 양국 정부가 1986년 영국과 프랑스가 조인한 캔터베리 조약과 유

사한 외교적 협정을 이끌어내고 이를 바탕으로 터널 계획이 추진돼야 한다.

한일 해저터널 계획의 세계적 중요성은 아무리 강조해도 지나치지 않는다. 이 터널은 일본에서 한국, 나아가 북한을 경유한 중국의 광대한 운송망을 연결시키는 교통 체계를 만들어낼 것이며 동북아 주요 3국인 한중일을 하나의 경제공동체로 묶어줄 것이다. 이 지역의 안정과 안전은 미국의 이해와 직결된다. 많은 이들이 주장하는 것처럼 세계가 '범태평양 시대'로 접어드는 시점에선 더욱 그렇다. 한중일 3국의 교역 상대국인 미국에 한일 해저터널이 갖는 경제적 함의는 적지 않다. 미국은 세계에서 가장 큰 시장에 대한 접근권을 확보할 것이며 경제적으로 번영하고 긴밀히 연결된 동북아 지역은 미국의 안보 부담을 한결 완화시킬 것이다.

정리=조남규 워싱턴 특파원
※이 글은 김기춘 전 법무장관과 한일 해저터널연구회 노자와 다이조(野澤大三) 회장이 13일자 워싱턴 타임스에 공동기고한 것입니다.

世界日報 (北ニオ) 寄稿 2009 年 4 月 13 日

日韓間の壁を崩す「海底トンネル」事業

キム・キチュン 元法務長官 (法務大臣)

5 月で英仏海峡トンネル (英国とフランスを結ぶ海底トンネル) が開通して 15 年になる。英仏海峡トンネルは、一頃、建設そのものが不可能だとか財政的に収支が合わないと揶揄されたこともあった。しかし現在、ヨーロッパの交通体系の主要な資産になった英仏海底トンネルは、地域の統合を促進させている。技術的工学的な課題は、トンネル計画が直面し挑んだことの一部に過ぎなかった。むしろ国家の安全保障と文化的な停滞、そして英国とフランスの関係緊密化への危惧などが主な障害だった。

15 年を経た現在、30 万名に達するフランス人がロンドンに居住していると英国のメディアは推定している。英仏海峡は経済のみならず英国とフランスの関係の再構築面でも主要な役割りを担った。英仏海峡は技術的、工学的な進歩を推し進めたのはもちろんのこと、互いに異なる国籍と文化を持った人々がお互いを見つめる観点を変える過程でも大きな役割りを果たした。

今、また別の地域が海底トンネルの受益国となることを望んでいる。日本の九州と朝鮮半島の釜山を結ぶ海底トンネルは、技術的問題と同時に数世紀に渡る葛藤と反目の結果である両国の不信感という困難に直面している。日韓両国の非政府団体は、海底トンネルの事業の基盤を築くため多額の資金と時間を投資した。どの経路をとるかにもよるが、現在の構想段階では日韓両国を結ぶトンネルの長さは約 200 マイル (320Km) である。日本の二つの島 (対馬、壱岐) を飛び石とすれば海底トンネルの部分は 100 マイル (160Km) 程度だというのが専門家の判断である。

日本の超党派議員集団は、2008 年 2 月に合同記者会見を持ち、日韓海底トンネル計画を支持する立場を明らかにした。前国防長官はこの計画を平和構築という次元から考えて推進しなければならない「夢の計画」と表現した。

韓国内でも関心が高まっている。釜山市長は支持する意思を公に示した。最近、両国間の旅行など交流規模が増大していることも海底トンネル事業の前途を明るくしている。専門家は日韓海底トンネルの工学的課題は全て技術的に解決可能と語った。困難なのは両国間に横たわる歴史的・心理的な壁である。しかしながら海底トンネルはそのような壁を崩し去る触媒になりうるものである。

日韓両国がトンネル事業を共同で進めることこそが両国国民がひとつに結ばれる最良の方法である。トンネル計画を進展するためには民間部門での討論の熱気が両国政府間の公式的な討論段階にまで上がらねばならない。その結果、日韓両国政府が1986年に英国とフランスが調印したカンタベリー条約のような外交的な協定を引き出し、それを土台にトンネル計画が推進されればよい。

日韓海底トンネル計画の世界的な重要性はいくら強調してもし過ぎることはない。このトンネルは日本から韓国、さらには北朝鮮を経て中国の広大な運送網を結びつける交通体系をつくるものであり、北東アジア主要三カ国である韓中日を一つの経済共同体に結び付けるものである。この地域の安定と安全は米国の利害と直結する。多くの人が主張するとおり、世界が「汎太平洋時代」に入ろうとしている視点ではさらにそうである。韓中日三国の交易相手国である米国に日韓海底トンネルがもつ経済的合意は少なくない。米国は世界最大の市場へ接近でき、経済的に繁栄し緊密に連結された北東アジア地域は米国の安全保障負担をいっそう軽減させるだろう。

整理＝チョ・ナムギュ ワシントン特派員

※この文はキム・キチュン元法務長官と日韓海底トンネル研究会の野澤太三会長が13日付ワシントンタイムズに共同寄稿したものである。