

News Letter

사무실 : 부산광역시 동구 초량3동 1153-14 일신빌딩 3층 / Tel : 051-462-7473 / Fax : 051-466-4709

대마도 육상구간 예정루트 답사

‘한일터널포럼’과 합동으로 26명 참가

일본 측이 현장안내... 세미나도 가져
“대마도 육상구간은 약 20km”

한일터널연구회(공동대표 서의택 이용흠)는 한일터널포럼(한국대표 김기춘 전법무장관)과 합동으로 지난 6월 22일부터 24일까지 2박3일 일정으로 한일터널의 대마도 루트 현장답사를 실시했다.

이번 대마도 루트답사에는 한일터널연구회 측에서 이용흠 공동대표, 박치권 사무총장, 김차웅 감사 등이, 한일터널포럼 측에서는 김기춘 한국대표 등 모두 26명이 참가했다. 또 일한터널연구회의 후지하시 겐지 상임이사가 일본에서 현지로 와 일행을 한일터널 대마도 육상구간 예정지로 안내하고 일본측의 연구내용 등을 설명했다.

공동답사팀은 6월 22일 오전 부산항에서 드림플라워호 편으로 대마도 이즈하라 항에 도착, 먼저 후지하시 상임이사의 안내로 대마도 육상구간 예정지역을 둘러보았다.

후지하시 상임이사는 대마도의 남북종단 길이가 총 80km이나 대마도에서의 육상구간은 약 20km로 예정돼 있다고 밝히고 한일터널이 대마도 육상으로 올라오는 지점은 이즈하라항 인근의 내륙이며 육상구간에 역사와 철도정비창 등이 들어설 예정이라고 설명했다.



한일터널 대마도 루트답사단이 대마도 최북단에서 기념촬영을 했다.

이즈하라항 인근 대아호텔에 숙소를 정한 일행은 첫째날 저녁 호텔에서 세미나를 열고 후지하시 상임이사로 부터 한일터널 추진 역사와 일본측의 루트 조사 및 해저지질 조사활동 등에 대해 설명을 들었다.

이어 둘째날에는 버스편으로 한일교류 유적지 등을 둘러보고 이동하는 도중 버스 안에서 한기승 동의대 교수와 강대민 경성대 사학과 교수, 김용삼 월간조선 편집장, 소설가 김진명 씨 등으로부터 한일관계를 주제로 한 강의를 들었다.

또 일행은 대마도시청 관계자들을 만나 의견을 교환하는 자리도 가졌다.

마지막날에는 버스편으로 와니우라 한국전망대(부산이 보이는 지점) 등 자연·역사 유적지들을 답사하고 대마도 북쪽항구인 히타가츠항을 통

해 부산으로 귀국했다.

참가자

△이용흠 공동대표 △박치권 사무총장 △류종우 이사 △이동욱 이사 △김차웅 감사 (이상 한일터널 연구회)

△김기춘 한일터널포럼 한국대표 △김인호 평화통일재단 자문위원장 △정태익 베링해협평화포럼 한국대표 △안국정 자문위 홍보분과 위원장, △최재범 자문위 건설분과 위원장 △이흥교 대한 조계종 대각회 이사장 (이상 평화통일재단)

△강대민 경성대 교수 △한기승 동의대 교수 △김용삼 월간조선 편집장 △소설가 김진명 △후지하시 겐지 일한터널연구회 상임이사 (이상 특별 초청) *

공동연구회 명칭 ‘아시아터널 공동연구위’로 제2차 이사회에서 잠정 결정

일 측에 제안하기로

한일터널연구회(공동대표 서의택, 이용흠)는 지난 3월 24일 부산시 동래구 소재 고젠 일식집에서 2009년 도 제2차 이사회를 열었다.

이날 이사회에서는 일본측 일한터널연구회(회장 노자와 다이조)측과 공동 설립기로 한 ‘공동 연구회’의 명칭을 ‘아시아터널 공동연구위원회’로 칭하기로 하고 위원 수를 양국에서 각 5명~10명으로하기로 방

침을 정하고 이 안을 다음 일본측과 만날 때 제시하기로 했다.

이날 이사회는 또 재정문제 해결과 연구활동 활성화 등을 위해 유력

인사 등을 특별회원을 영입, 이들로 ‘한일터널 추진위원회’ (가칭)를 구성하기로 결정했다.

이사회 참석자는 다음과 같다.

△서의택 공동대표 △이용흠 공동대표 △박치권 사무총장 △류종우 △박성수 △이동욱 △전국삼 이사 △김차웅 △장호 감사 *

‘한일터널 시민설명회’ 거제시에서 개최 유력인사 등 4백여명 참석



‘한일해저터널 시민 설명회’가 지난 6월 26일 오후 2시 거제시 고현 청소년수련관에서 열렸다. <사진>

거제시발전연합회(회장 류문학)와 세계평화연합(UFP) 거제시지부(지부장 임호일)가 공동주최한 이날 설명회에는 한일터널연구회 김차웅 감사와 일한터널연구회 후지하시 겐지 상임이사가 참석, 약 3시간에 걸쳐 한일터널 추진상황 등을 미리 준비한 슬라이드를 통해 설명했다.

이날 설명회에는 박치권 한일터널연구회 사무총장이 참관했고 한동환 거제시 부시장, 김두환 거제시의회의장, 육진표 강연기 이태재 이상문 김정자 시의회 의원, 김복희 거제여

“한일터널 뚫어 환태평양시대 주역되자” 강조 이 대표, 스미토모상사 부산지점 개소식에서 인사말



한일터널연구회 이용흠 공동대표가 지난 5월 26일 오후 3시 부산 롯데호텔 42층 샤롯데룸에서 열린 일본계 대기업 종합상사인 (주)스미토모상사(대표 야마유키 요시후미)의 부산지점 개소식에 참석, 참석자대표로 인사말을 했다. <사진>

이 공동대표는 이날 인사말에서 “작년 한일터널연구회에서 한일 간에는 해저터널에 앞서 ‘마음의 터널’을 먼저 뚫어야 한다고 말

한 바 있다”고 소개하고 “환태평양시대에는 한국과 일본의 역할이 중요하다. 한국과 일본이 서로 이해의 폭을 넓혀가면서 한일터널도 뚫어 두 나라가 21세기 환태평양시대의 주역이 되도록 하자”고 말했다.

이날 개소식에는 부산지역 지도층과 일본 총영사, 스미토모 본사 회장, 한국 스미토모 사장 등 다수가 참석했다. *

성연합회장, 권민호 전 경남도의원, 유상화 전 부산지방국토관리청장 등 유력인사들과 시민 등 4백여명이 참석, 상황을 이뤘다.

임호일 UFP 거제시지부장은 이날

설명회가 끝난 뒤 참석자들을 대상으로 설문조사를 한 결과 1백20여명이 응했으며 이 중 절대다수인 1백여명이 한일터널 건설에 긍정적이라는 답을 했다고 밝혔다. *

“한일터널은 양국민 하나로 묶는 가장 좋은 방법”

김기춘 전 장관 노자와 회장, 워싱턴타임즈에 공동기고문

“한일 공동번영은 미국 이해와 직결, 지지 표명 당부” 강조



김기춘 전 장관



노자와 다이조 회장

미국의 워싱턴 타임즈지는 4월 13일자 오피니언 페이지(A19)에 “한일터널 건설에 미국정부의 관심을 촉구한다”는 내용의 한일터널포럼 한국대표인 김기춘 전 법무장관과 일본의 일한터널연구회 노자와 다이조 회장이 공동명의로 기고한 기고문을 게재했다.

김 전장관과 다이조회장은 이 기고문에서 “한일 양국이 터널 사업을 공동 추진하는 일이야말로 두 나라 국민들을 하나로 묶을 수 있는 가장 좋은 방법”이라고 강조했다. 이들은 또 “오랜 역사 동안 라이



워싱턴 타임즈 오피니언 페이지에 실린 기고문

벌 관계에 있는 한국과 일본의 관계는 동북아시아 뿐만 아니라 미국에 있어서도 중요하다. 세계가 이른바 ‘환태평양 시대’에 접어들면서 동북아의 지역 안정과 안보는 미국의 이해와 직결된다. 한중일 3국의 교역 상대국들인 미국에 한일터널이 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 것”이라고 주장하며 한일터널 건설에 대한 미국 정부의 관심과 지지 표명을 당부했다.*

〈기고문 전문 4면에〉

“경남도가 한일터널 주도해야”

경발연 송기욱 박병주박사, 보고서 통해 주장

경남발전연구원(약칭 경발연)의 환경·교통연구실 송기욱 박병주 박사는 지난 3월23일 ‘한일터널의 구상과 경남의 과제’라는 이슈보고서를 통해 “경남도가 한일터널 건설문제에 대해 종합적이고 체계적으로 연구하고 준비해야 한다”고 지적했다.

이들은 보고서에서 일본은 1983년 일한 해저터널연구회를 설립해 한일터널 해역 등에 대한 각종 조사를 벌이는 등 구체적으로 논의해오고 있으며, 부산시도 허남식 시장의 지시로

태스크포스팀이 구성돼 현재 밑그림을 구체화하고 있다고 지적하고 경남도의 적극적인 대응을 요구했다.

이들은 김혁규 전 지사가 지난 2003년 9월 일본 나가사키현 사세보 시에서 열린 한일해협 연안 8개 시·도·현 지사 교류회의에 참석해 ‘한일터널 건설 공동연구회’ 설립을 제안했다가 합의를 이루지 못해 무산된 것 말고는 경남도가 이와 관련한 뚜렷한 대응을 하지 않고 있다고 지적했다.

이들은 경남도가 이해당사자 간 정보 교환과 상호 교류를 확대해 터널 추진 상황을 예의주시하고, 해저터널 건설 선진사례 자료 수집과 분석을 통해 한일터널 건설 가능성을 객관적으로 판단할 필요가 있다고 지적했다.

송기욱 박사는 “할 것인지, 안 할 것인지, 한다면 어느 노선이 최적인지 등에 대한 기초조사부터 시급하게 진행해야 한다는 뜻”이라며 “경남의 처지에서 교통, 물류, 경제적 측면 등을 고려한 연구가 수행되어야 하며 필요하다면 민·관·산·학·연이 태스크포스를 구성해 공동연구를 하는 것이 바람직하다”고 강조했다.*

기고문 전문

“미국은 한일터널에 관심가져야”

금년 5월이면 유럽은 영불터널 개통 15주년을 맞이하게 된다. 한때 건설 자체가 불가능할 것으로, 그리고 재정적으로 수지가 맞지 않을 것으로 조롱을 받던 영불터널은 현재 유럽 전체 교통인프라에 있어 소중한 자산이자 유럽통합의 촉진제가 되었다.

영불터널 계획 당시 공학기술적 문제는 수많은 과제 중 일부에 불과했다. 오히려 국가 안보나 문화 정체성에 미칠 영향, 그리고 영불 간의 관계 증진이 가져다 줄 실질적인 혜택 여부에 대한 의구심 등이 중요한 걸림돌이었다.

영불터널 15주년, 양국간 심리적 장벽 무너져

15년이 지난 지금, 영국 언론에서는 런던에 거주하고 있는 프랑스인이 30만 명에 이르는 것으로 추정되며, 프랑스 이탈리아 스페인 등지의 부동산을 사고자 하는 영국인들이 늘고 있다고 보도하였다. 영국과 유럽대륙 간의 여행객 증가에 있어 저가 항공사들의 영향도 일부 있긴 했지만, 영불터널로 인해 심리적 장벽이 무너지지 않았다면 이들 항공사들이 성공할 수 있었을까 의심스럽다. 영불터널은 영국과 프랑스의 지역경제 뿐만 아니라 양국 관계를 재정립하는데 중대한 역할을 하였다. 그리고 서로 다른 국적이나 문화를 지닌 사람들이 서로를 바라보는 관점을 재인식하는 기회가 되었으며 공학기술적인 발전도 있었다.

한일터널은 ‘꿈의 프로젝트’ 양국간 역사문제가 난관

오늘날 또 다른 지역이 해저터널의 수혜국이 되길 원하고 있다. 오랜 역사 동안 라이벌 관계에 있는 한국과 일본의 관계는 동북아시아 뿐만 아니라 미국에 있어서도 중요하다. 양국의 안정은 미국의 이익과도 부합하는 것이다. 영불터널의 경우와 같이 한반도 남단의 부산 인근과 일본 규슈 섬을 연결하게 되는 한일터널은 기술적인 문제와 동시에 양국 역사 문제에서 비롯된 불신에 직면하여 있다.

양국의 민간단체들은 한일터널에 대한 기반을 다지기 위해 수백만달러의 자금과 상당한 시간을 투자했다. 현재 구상에 따르면 한일간 터널의 길이는 약 200마일이다. 하지만 한국과 일본 사이에 위치하며, 현재에도 양국의 많은 관광객들이 방문하는, 일본의 쓰시마섬과 이키섬을 징검돌로 삼는다면 해저부분을 약 100마일 정도로 줄일수 있다는 것이 전문가들의 판단이다.

2008년 2월, 일본의 초당파 의원 모임은 합동기자

회견을 갖고 한일터널 계획의 지지 입장을 밝혔다. 이 자리에서 전 방위청 장관은 한일터널은 ‘평화구축의 상징물’로 고안하고 추진해야 하는 ‘꿈의 프로젝트’라고 하였다.

한국 내에서도 관심이 높아지고 있다. 한반도 남단의 최대 항구도시 부산의 시장은 지지 의사를 공식화했다. 최근들어 양국 간 여행 등 교류 규모가 커가는 점도 터널의 앞날을 밝게 한다.

정부 간 논의와 합의 도출 필요

전문가들은 한일터널의 공학적인 문제는 현재의 기술로 충분히 해결될 수 있다고 한다. 보다 중요한 관건은 양국의 오랜 역사에서 비롯된 심리적인 장벽이다. 모순되게도, 해저터널이 이러한 장벽을 제거하는 촉매가 될 수 있다. 한일 양국이 터널 사업을 공동 추진하는 일이야말로 두 나라 국민들을 하나로 묶을 수 있는 가장 좋은 방법이다.

프로젝트를 진전시키기 위해서는 개인적인 논의와 지지의사 표명의 수준에서 양국 정부 간의 공식적인 토론 수준으로 발전시켜야 한다. 그 결과 1986년 영국과 프랑스 간의 터널 프로젝트의 건설을 합의한 캔터베리 조약과 유사한 한일 양국 정부의 외교적 합의를 도출할 필요가 있다.

이러한 터널 프로젝트의 세계적 중요성은 아무리 강조해도 지나치지 않는다. 이 터널은 한국과 일본의 교통시스템을 상호 개방하고 나아가 북한을 통과하여 중국의 광대한 교통망과 연결된다면 동북아 주요 3국의 경제공동체는 촉진될 수 있다.

한일터널은 동북아 안정에 기여, 미 국익과 직결

세계가 이른바 ‘환태평양 시대’에 접어들면서 동북아의 지역 안정과 안보는 미국의 이해와 직결된다. 한중일 3국의 교역 상대국들인 미국에 한일터널이 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.

미국은 이 프로젝트의 세세한 부분까지 한국과 일본 사이의 중재자 역할을 할 수 없을지 모른다. 하지만 미국 정부의 관심과 지지 표명은 문제를 수월하게 할 수 있다. 미국의 정책 입안자들은 안정성, 안보, 경제 지분의 확대 등 주요 문제를 가지고 동북아를 하나로 연결하는 프로젝트에 관심을 가져야 한다. *

第 10 号

2009 年 7 月 8 日発行

社団法人 韓日トンネル研究会

News Letter

事務室：釜山廣域市東区草梁 3 洞 1153-14 一信ビル 3 階/Tel:051-462-7473/Fax:051-466-4709

対馬陸上区間予定ルート視察

「韓日トンネルフォーラム」と合同で 26 人参加

日本側が現場案内…セミナーも持つ

「対馬陸上区間は約 20 km」

韓日トンネル研究会（共同代表ソ・イテク<徐 義澤>、イ・ヨンフン<李龍欽>）は、韓日トンネルフォーラム（韓国代表キム・キチュン前法務長官）と合同で去る 6 月 22 日から 24 日まで 2 泊 3 日の日程で韓日トンネルの対馬ルート現場踏査を実施した。

今回の対馬ルート踏査には、韓日トンネル研究会側から李龍欽共同代表、朴致権事務総長、金次雄監事などが、韓日トンネルフォーラム側では、キム・キチュン韓国代表など皆で 26 人が参加した。また、日本の日韓トンネル研究会の藤橋健次常任理事が日本から現地に来て一行を韓日トンネルの対馬陸上区間の予定地を案内し、日本側の研究内容などを説明した。

共同踏査チームは、6 月 22 日午前、釜山港からドリームフラワー便で対馬の厳原港に到着、先ず藤橋常任理事の案内で対馬の陸上区間の予定地域を巡った。藤橋常任理事は、対馬の南北縦断の長さが総 80 km だが、対馬での陸上区間は約 20 km と予定されていると明らかにし、韓日トンネルが対馬陸上へ上がって来る地点は、厳原港近隣の内陸であり、陸上区間に駅舎と鉄道整備場などが設置される予定だと説明した。

厳原港近隣のデアホテルに宿屋を決めた一行は、初日の夕方、ホテルでセミナーを開き、藤橋常任理事から韓日トンネル推進の歴史と日本側のルート調査及び海底地質調査活動について説明を聞いた。

続いて、2 日目は、バス便で韓日交流の遺跡地などを巡って移動する途中、バスの中でハン・キスン ドンイ大学教授とカン・デミン キョンソン大学の史学課教授、キム・ヨンサム月刊朝鮮編集長、小説家キム・ジンミョンさんなどより韓日関係を主題とした講義を聞いた。

また一行は対馬市庁の関係者たちに会い、意見を交換する場も設けた。

最後の日は、バス便で鰐浦の韓国展望台（釜山が見える地点）など自然・歴史の遺跡地などを踏査し、対馬の北側港口である比田勝港を通過して釜山へ帰国した。

参加者

△李龍欽共同代表 △朴致権事務総長 △リュ・ジョンウ(柳種又)理事 △キム・チャウン(金次雄) 監事 (以上 韓日トンネル研究会)

△キム・キチュン韓日トンネルフォーラム 韓国代表 △チョン・テイク ベーリング海峡平和フォーラム韓国代表 △アン・クッジョン 諮問委員会広報分科委員長 △チェ・ジェボム諮問委員会建設分科委員長 △イ・フンギョ大韓曹溪宗大覚会理事長 (以上 平和統一財団)

△カン・デミン キョンソン大学教授 △ハン・キスン ドンイ大学教授 △キム・ヨンサム月刊朝鮮編集長 △小説家キム・ジンミョン △藤橋健次 日韓トンネル研究会常任理事 (以上特別招請)

共同研究会 名称「アジアトンネル共同研究会委員会」で**第2次理事会で暫定決定****日本側に提案する事に**

韓日トンネル研究会(共同代表ソ・イテク<徐 義澤>、イ・ヨンフン<李龍欽>)は、去る3月24日釜山市東萊区所在のゴゼン和食レストランで2009年度第2次理事会を開いた。

この日、理事会では日本側日韓トンネル研究会(会長 野澤太三)側と共同設立することにした「共同研究会」の名称を「アジアトンネル共同研究会」と称することとし、委員の数は各5人～10人とする方針を決め、この案を次の日本側と会う時に提示することにした。

この日の理事会は、また財政問題の解決と研究活動の活性化などのために有力な人士を特別会員として迎入、彼らで「韓日トンネル推進委員会」(仮称)構成することを決定した。

理事会の参加者は、△ソ・イテク<徐 義澤>共同代表 △イ・ヨンフン<李龍欽>共同代表 △パク・チゴン事務総長 △リュ・ジョンウ △パク・ソンス △イ・ドウク △チョン・クッサム理事 △キム・チャウン △ジャン・ホ監事

「韓日トンネル 市民説明会」**巨済市で開催****有力人事など約4百人参加**

<写真>

「韓日海底トンネル市民説明会」が去る6月26日午後2時、巨済市コヒョン(古縣)青少年修鍊館で開かれた。

<写真>

巨済市発展連合会(会長 リュ・ムンハク)と世界平和連合(UPF)巨済市支部(支部長 イム・ホイル)が共同主催したこの日の説明会には、韓日トンネル研究会のキム・チャウン監事と日韓トンネル研究会の藤橋健次常任理事が参加、約3時間に渡って韓日トンネル推進状況などを予め準備したスライドで説明した。

この日の説明会には、パク・チゴン(朴致権)事務総長が参加し、ハン・ドハン巨済市副市長、キム・ドウファン巨済市議会議長、オク・ジンピョ、カン・ヨンギ、イ・テジェ、イ・サンムン、キム・ジョンジャ市議会議員、キム・ボキ巨済女性連合会長、ケン・ミンホ前慶尚南道議員、ユ・サンファ前釜山地方国土管理庁長など、有力人士と市民ら4百余人が参加し盛り上がった。

イム・ホイルUPF巨済市支部長は、この日の説明会が終わった後、参加者たちを対象に設問調査をした結果120余人が応じ、このうち絶対多数である百余人が韓日トンネル建設に肯定的だという答えをしたと明らかにした。

<写真と説明文>

**「韓日トンネルを掘って環太平洋時代の主役となろう。」強調
李代表、住友商事釜山支店開所式で挨拶の辞**

韓日トンネル研究会 イ・ヨンフム(李龍欽)共同代表は、去る5月26日午後3時釜山ロッテホテル42階シャロットルームで開かれた日本の大企業総合商社である(株)住友商事(代表 ヤマワキヨシフミ)の釜山支店開所式に参加、参加者代表として挨拶の辞を述べた。

<写真>

李共同代表は、この日挨拶の辞で「昨年、韓日トンネル研究会で韓日間には、海底トンネルに先立って「心のトンネル」を先ず掘らなければなれないと語ったことがある」と紹介し、「環太平洋時代には韓国と日本の役割が重要だ。韓国と日本がお互いに理解の幅を広げながら韓日トンネルも掘り、両国が21世紀環太平洋時代の主役となれるようにしよう」と述べた。

この日の開所式には、釜山地域指導者層と日本の総領事、住友本社会長、韓国住友社長など多数が参加した。

「韓日トンネルは両国民を一つに束ねる最も良い方法」

キム・キチュン前長官・野澤会長、ワシントンタイムズに共同寄稿文

「韓日共同の繁栄は米国の理解と直結、支持表明促す」強調

<写真>

キム・キチュン前長官

野澤会長

ワシントンタイムズのオピニオンページに載せられた寄稿文

アメリカのワシントンタイムズは、4月13日のオピニオンページ(A19)に「韓日トンネル建設にアメリカ政府の関心を促す。」という内容の、韓日フォーラム韓国代表であるキム・キチュン前法務長官と日本の日韓トンネル研究会野澤太三会長が共同名義で寄稿した寄稿文を掲載した。

キム前長官と太三会長は、この寄稿文で「韓日両国がトンネル事業を共同推進することこそ両国の国民を一つに束ねることのできる最も良い方法」だと強調した。

彼らは、また「長い歴史の間、ライバル関係にある韓国と日本の関係は、北東アジアだけでなくアメリカにおいても重要だ。世界が所謂、『環太平洋時代』に入り北東アジアの地域安定と安保はアメリカの利害と直結される。韓中日3国の交易相対国であるアメリカに韓日トンネルが持つ経済的効果は少なくない。アメリカは、世界で一番大きな市場に対する接近権を確保するだろうし、経済的に繁栄し緊密に連結された北東アジア地域は、アメリカの安保負担をかなり緩和させるだろう」と主張し、韓日トンネル建設に対するアメリカ政府の関心と支持表明を促した。＊

<寄稿文の全文4面に>

「慶尚南道が韓日トンネルを主導しなければ」

慶発研ソン・キウク博士、パク・ピョンジュ博士、報告書を通じて主張

慶南発展研究院（略称 慶発研）の環境・交通研究室ソン・キウク博士パク・ピョンジュ博士は、去る3月23日「韓日トンネルの構想と慶南の課題」と題するイシュー報告書を通して「慶尚南道が韓日トンネル建設問題に対して総合的で体系的に研究し準備しなければならない」と指摘した。

彼らは報告書で、日本は1983年日韓海底トンネルを設立し、韓日トンネル海域などに対する各種の調査を行うなど具体的に論議して来ており、釜山市も許南植市長の指示により、タスクフォースチームが構成され、現在、下絵を具体化していると指摘し、慶尚南道の積極的な対応を要求した。

彼らは、キム・ヒョッキュ前知事が、去る2003年9月に日本の長崎県佐世保市で開かれた韓日海峡沿岸8カ市・都・県知事交流会に参加し「韓日トンネル建設共同研究会」設立を提案したが、合意を得ることが出来ず、慶尚南道はそれに関する明確な

対応をしないでいると指摘した。

彼らは、慶尚南道が利害当事者間の情報交換と相互交流を拡大し、トンネル推進状況を鋭意注視し、海底トンネル建設先進事例の資料収集と分析を通じて、韓日トンネル建設の可能性を客観的に判断する必要があると指摘した。

ソン・キウク博士は「やるか、やらないか。やるならどの路線が最適か、などについて基礎調査から早急に進めなければならない」と述べ、慶尚南道の立場で交通、物流、経済的側面などを考慮した研究が随行すべきであり、必要であれば民・官・産・学・研がタスクフォースを構成して共同研究をするのが望ましい」と強調した。

寄稿文の全文

「米国は韓日トンネルに関心を持たなければ」

今年5月にはヨーロッパは英仏トンネル開通15周年を迎えることになる。一時は建設自体が不可能だろうと、そして、財政的に収支が合わないだろうということで批判された英仏トンネルは、現在、ヨーロッパ全体の交通インフラにおいて大事な資産であり、ヨーロッパ統合の促進剤となった。

英仏トンネル計画の当時、工学技術的問題は、数多くの課題の一部に過ぎなかった。むしろ国家安保や文化の正体性に及ぼす影響、そして、英仏間の関係増進がもたらす実質的な恵沢の可否に対する疑問などが重要な障害物だった。

英仏トンネル15周年、両国間の心理的障壁くずれ

15年が過ぎた現在、英国の言論ではロンドンに居住しているフランス人が30万人に達すると推定され、フランス、イタリア、スペインなどの不動産を購入しようとする英国人たちが増えていると報道した。英国とヨーロッパ大陸間の旅行客増加において低価格の航空会社の影響も一部であることはあるが、英仏トンネルによる心理的障壁がくずれなければ、彼ら航空会社が成功したかは疑わしい。英仏トンネルは、英国とフランスの地域経済だけでなく、両国の関係の再定義に重大な役割をした。そして、互いに異なる国籍や文化を持つ人々が、互いを見つめる観点を再認識する機会になり、工学技術的な発展もあった。

韓日トンネルは「夢のプロジェクト」両国間の歴史問題が難関

今日、また別の地域が海底トンネルの受惠国となることを願っている。長い歴史を通じてライバル関係にある韓国と日本の関係は、北東アジアだけでなくアメリカにおいても重要だ。両国の安定は、アメリカの利益と符合するのである。英仏トンネルの場合のように、朝鮮半島南端の釜山近隣と日本の九州の島を連結する韓日トンネルは、技術的な問題と同時に両国の歴史問題から始まった不信に直面している。

両国の民間団体は、韓日トンネルに対する基盤を固めるために数百万ドルの資金と時間を投資した。現在の構想によると、韓日間トンネルの長さは、約 200 マイルだ。しかし、韓国と日本の間に位置し、現在にも両国の多くの観光客が訪問する日本の対馬と壱岐を渡り石とすれば海底部分を約 100 マイル位に減らすことが出来るのが専門家たちの判断である。

2008 年 2 月、日本の超党派議員の集いは合同記者会見を持ち、韓日トンネル計画支持の立場を明らかにした。この場で前防衛庁長官は、韓日トンネルは「平和構築の象徴物」として考案し推進しなければならない「夢のプロジェクト」だと述べた。

韓国内でも関心が高まっている。朝鮮半島南端の最大港口都市である釜山の市長は、支持の意思を公式化した。最近、両国間の旅行など交流規模が大きくなる点もトンネルの将来を明るくする。

政府間の論議と合意を引っ張り出す必要

専門家らは、韓日トンネルの工学的な問題は現在の技術で充分に解決できると見込んでいる。より重要な要は、両国の長い歴史から始まった心理的障壁だ。矛盾しているが、海底トンネルがこのような障壁を除去する媒介になることが出来る。韓日両国がトンネルの事業を共同推進することこそ両国の国民たちを一つに束ねることの出来る一番良い方法である。

プロジェクトを進展させる為には、個人的な論議と支持意思表示の水準から両国政府間の公式的な討論の水準に発展させなければならない。その結果、1986 年イギリスとフランス間のトンネルプロジェクトの建設を合議したカンタベリー条約と類似した韓日両国政府の外交的合意を引き出す必要がある。

このようなトンネルプロジェクトの世界的重要性は、いくら強調しても言い過ぎではない。このトンネルは、韓国と日本の交通システムを相互開放し、さらに北朝鮮を通過し中国の広大な交通網と連結されれば、北東アジア主要 3 カ国の経済共同体は促進されることのできる。

韓日トンネルは北東アジアの安定に寄与、米の国益と直結

世界が所謂「環太平洋時代」に入りつつあるなか、北東アジア地域の安定と安保はアメリカの利害と直結する。韓中日 3 国の交易相対国の国々であるアメリカに韓日トンネルが持つ経済的効果は少なくない。アメリカは、世界で最も大きな市場に対する接近権を確保するだろうし、経済的に繁栄し、緊密に連結された北東アジア地域は、アメリカの安保負担をかなり緩和させるだろう。

アメリカは、このプロジェクトの詳細な部分まで韓国と日本の間の仲介者の役割りは出来ないかもしれない。しかし、アメリカ政府の関心と支持表明は、問題解決を速やかにできる。アメリカの政策立案者たちは、安定性、安保、経済持ち分の拡大など、主要問題で北東アジアを一つに連結するプロジェクトに関心を持たなければならない。