

Korea-Japan Tunnel for the new era of Eurasia



한일터널, 한반도 종단철도, 시베리아종단철도, 중국횡단철도가 추진되어 연결 된다면, 동북아 평화와 한반도 통일도 현실이 되어, 한반도가 동북아 평화 신질서의 중심이 되는 미래가 현재가 될 것이다.
 <장태의 한국외교협회 고문>

가장 중요한 것은 국민 한 사람 한 사람이 일본과 한국이 사이 좋게 지내기 위해 「할 수 있는 일은 한다」는 것입니다. <노자와 다이조 일한터널연구회 회장>

본인이 제안하고 싶은 하나의 제안이 있습니다. 그것은 중국에서 한국을 통하여 일본에 이르는 아시아 권 대(大)하이웨이를 건설하고, 전 세계로 통하는 자유권 대(大)하이웨이를 건설하는 것입니다.
 <이용훈 한일터널연구회 공동대표>

동북아시아가 가지고 있는 지정학적 특성을 극복하고, 인적·물적 교류가 보다 자유롭게 되어 거리 및 공간적인 한계를 극복하는 것은 지역적 차원에서 평화와 번영을 이루려는 선결요인이라고 할 수 있다.
 <신장철 숭실대 교수>

한일해저터널은 세계최대의 지역경제권으로 부상하고 있는 동북아에 획기적인 변화를 가져다 줄 선도적인 국가 간 SOC 미래 프로젝트이다. <허재원 중앙대 명예교수>

아무도 한일 양국 앞에 놓인 미래를 정확히 예측 할 수는 없지만, 그 미래는 새로운 50년을 열어가는 출발점이 이 시점에서 양국 정부와 양국의 지식인, 지도자들이 어떤 오늘을 선택할 것인지에 달려있다
 는 것이 필자의 생각이다. <김인호 시장경제연구원 이사장>



값 18,000원

ISBN 979-11-975590-1-3 03320

유라시아 신시대를 위한 한일터널

(사)한일터널연구회

해바라기

Korea-Japan Tunnel for the new era of Eurasia

유라시아

신시대를 위한 한일터널

(사)한일터널연구회



일한터널이 개척하는 유라시아 신시대

한일 양국은 '자유민주주의와 시장경제'라는 기본 가치를 공유하고 있는 만큼, 공동체 건설을 위해 과거에 짐작하기보다 미래로 나아가야 한다. 한일터널 프로젝트야말로 '평화와 번영의 한일 신시대'를 여는 필수적 사업이다.

18세기는 네덜란드, 19세기는 영국, 20세기는 미국이 세계를 리드한 국가였던 것은 주지하는 바와 같다. 21세기는 아시아지역의 국가가 세계를 리드할 것이라는 것은 오래전부터 예견되어 왔다. 한일터널 건설로 출발된 한·중·일 동북아협력공동체는 아시아 시대를 주도할 구심체가 될 것이다. 우리가 남북 화해와 협력을 통해 평화적 통일을 모색하는 과정은 단순히 한반도의 평화와 통일을 넘어 일본, 중국, 몽골 등이 포함된 동아시아의 협력, 더 나아가 러시아와 중앙아시아를 포괄하는 '유라시아 협력시대'를 만들어 가는 과정이 될 것이다.

한일터널, 한반도중단철도, 시베리아중단철도, 중국횡단철도가 연결되어 추진된다면, 동북아 평화와 한반도 통일도 현실이 되어 한반도가 동북아 평화 신질서의 중심이 되는 미래가 현재가 될 것이다.

서독이 유럽을 묶는데 앞장서서 유럽 통합을 먼저 이룬 후, 다음으로 독일 통일을 달성한 것을 역사적 교훈으로 삼아야 한다.

우리의 운명은 한반도 주인인 우리의 대응 능력과 국민의 의지, 그리고 대외 정책의 방향에 따라 좌우될 것이다. 한반도가 패권 다툼의 타전이 되지 않게 하기 위해서는 동북아 평화공동체의 토대가 될 한일터널 건설에 힘과 지혜를 모아야 할 것이다.

I. 일한터널연구회의 창립 배경

1. 일한 신시대를 향해

이번에 '유라시아 신시대를 위한 한일터널' 발행을 진심으로 축하드립니다. 아울러 투고의 기회를 주셔서 감사합니다. 저는 '어떻게 하면 일한터널을 실현할 수 있는가'라는 관점에서 정보를 드리고 싶습니다.

동아시아는 향후 비약적인 발전이 기대되는 지역입니다. 일한터널은 물류를 주체로 그 흐름을 가속화하여 동아시아 경제공동체를 실현하는 구체적인 프로젝트로서 큰 가능성을 지닌 것입니다. 언젠가는 북한이나



노자와 다이조 | 일한터널연구회 회장(전 일본 법무장관)

중국도 참가한 큰 시장이 성립되어 동아시아에 공존공영의 시대가 올 것
을 간절히 염원하는 것입니다. 일한터널은 장차 시베리아철도나 실크로
드와도 연결해 유럽으로 가는 길을 열어줄 가능성도 갖추고 있습니다.
해로를 경유하는 것보다 거리와 시간, 비용도 저감할 수 있는 육로의 실
현은 아시아와 유럽의 교류를 진행시켜 세계평화의 길을 열 것으로 기대
됩니다.

2. 일한터널연구회 창립 배경

제가 일한터널 계획에 참가한 것은 참의원 의원에 당선된 1986년의 선
거 후, 일한의원연맹의 가입과 함께 일한터널연구회에 임했음을 때부터
입니다. 그 당시의 회장은 홋카이도대학 명예교수인 사사 야스오 선생이
었습니다. 사사 선생은 지질학자로서 일본의 혼슈와 홋카이도를 연결하
는 세이칸터널 건설에 오랫동안 종사하고 있었습니다. 제1차 남극 월동
대 대상으로 잘 알려져 있던 니시보리 에이자부로 박사로부터 한국에서
의 국제회의의 리플릿 '인터내셔널·하이웨이'를 건네받고, 거기에 나
타난 '일한터널 건설'에 깊게 마음이 움직여져 1983년에 '일한터널연구
회'를 창설해 초대 회장에 취임했습니다. 4개의 전문 부회를 설치해, 세
이칸터널의 건설에 종사한 다방면의 학자·기술자가 핵이 되어, 일한터
널에 관련되는 정치, 경제, 문화, 지형, 지질, 설계, 시공, 환경, 기상, 해
상 등 광범위한 조사·연구를 전개했습니다.

2대째의 모치다 유타카 회장은 세이칸터널 어명기의 지질조사를 시작
으로 완성에 이르기까지 건설공사에 종사해, 그 실적으로부터 테크니
컬·어드바이저로서 영불해협터널의 건설에도 공헌했습니다. 모치다 회
장은 '지역이 가지는 개성은 소중한 하면서도 세계는 하나'라고 하는 신



사사 야스오



모치다 유타카



다카하시 히로시

님 아래 일한터널의 중요함과 기술적 가능성을 설명해 프로젝트의 추진
을 주도했습니다.

3대째의 다카하시 히로시 회장은 지질학자로서 도카이도 신칸센의 루
트 선정, 세이칸터널 시공 등에 종사하며 일한해저터널연구회가 설립된
1983년 당시부터 상임이사로 회의 운영의 핵심적 역할을 하고, 회장에
로 취임 후 일한해저터널의 조사 연구의 객관성을 위하여 이 단체를 특
정 비영리활동법인(NPO)으로 다시 발족시켰습니다.

II. 일한터널 노선과 공사비에 대한 연구

1. 노선의 평면 선형

제가 일한터널의 루트 선정과 설계, 시공법에 대해 적극적으로 발언한
것은 2006년 4대 회장을 맡으면서부터입니다. 노선 선정은 터널 건설비
를 구체적으로 정하고 이용 전망을 세우는 데 가장 중요한 일이 됩니다.
터널이 해저를 통과하는 어려운 과제를 극복하기 위해 건설과 유지보수
의 관점에서 최적의 노선을 선택하는 것이 중요합니다.

회장 취임 후 일본 내 가라쓰, 이키, 쓰시마는 물론 한국의 부산시, 가

덕도, 거제도 주변 등을 직접 찾아다니며 눈으로 확인하고 그 결과를 평면에 담았습니다(그림-1).

기점·중점은 경제적으로 발달하여 인구 배치가 가장 뛰어난 도시인 후쿠오키와 부산입니다. 철도, 고속도로, 공항, 항만 등 양국의 기존 인프라를 최대한 활용하여 효과를 극대화해야 합니다.

노선은 해저부의 최대 거리가 짧고 수심이 얇은 것이 대원칙이라고 할 수 있습니다. 거기에 지질이나 단층의 성상 등 객관적 정보를 축적하여 판단하는 것이 중요합니다. 최종 노선은 정식으로 정해진 사업 주체가 가장 합리적이고 효과가 높은 노선을 결정합니다.

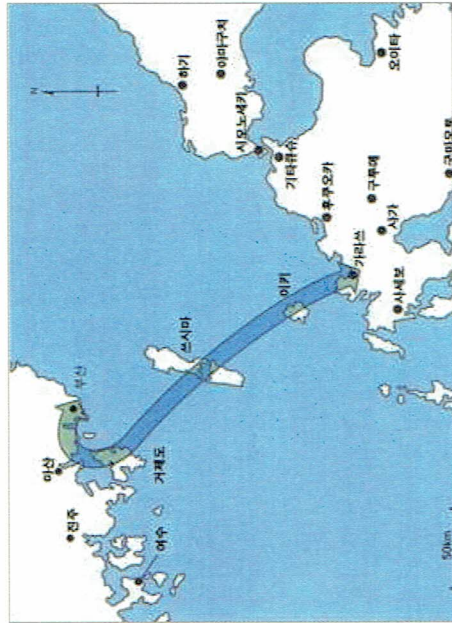


그림-1 평면도

2. 노선의 중단구배

노선의 중단을 결정하는 큰 요소는 터널의 구배 및 해저 지형입니다. 구배는 터널의 철도 이용을 진제로 하면 화물열차와 신칸센 등 고속열차가 이용하기 때문에 세이칸터널의 12퍼밀에서 영불해협터널의 15퍼밀

사이의 선택이 가장 실현 가능성이 높지만, 향후 한층 더 검토가 필요하다고 생각합니다. 곡선 반경은 미래의 고속화를 고려해 6,000m 이상이면 충분하며, 속도 제한이나 캔트, 슬랙이라는 문제도 극복할 수 있습니다(그림-2).

터널 상단에서 해저까지의 지층 두께(토피)는 산악공법에 의한 굴착 가능성과 터널의 안전성을 확보하고, 해저 탄전의 경험 등을 바탕으로 우선 100m라고 생각하고 있습니다. 또 이키, 쓰시마 섬 등 도서부 각 역은 모두 지상역으로 하고 공사 중에는 시공기지로, 완공 후에는 차량기지로 이용할 수 있도록 했습니다.

[한일터널 제원]

총연장거리	270km (가라쓰 ⇄ 부산)	최대구배	12~15%
해저부거리	150km (가라쓰 ⇄ 부산)	공사기간	착공후 약10년
최소곡선반경	6000m	공비	약10조엔

그림-2

3. 터널 단면 형상

일본의 세이칸터널은 복선 단면으로 대단면 터널 1개에 양복 궤도를 깔고 있습니다. 이것은 산악공법을 진제로 주로 약액의 주입 작업의 효율화를 고려해 1개로 짐약했기 때문입니다(사진-1, p28).

한편, 영불해협터널에서는 단선병렬형으로 비교적 소단면의 단선터널을 2개를 파서 양쪽 모두 양복할 수 있도록 되어 있습니다. 터널의 도중에는 시사스 크로싱이 들어가 있어, 한쪽의 단선에서 다른 한쪽의 단선으로 열차를 교체하는 구조가 있어, 보수나 터널 내의 화재 발생 등 만일

의 사고 시에 대응하기 용이하게 되어 있습니다(사진-2, p29).

일한터널의 경우 수심이 크고 수압도 높아지기 때문에 터널 굴착기의 설계나 보수 면에서는 작은 단면이 유리하며, 열차가 엇갈릴 때 안전성 확보도 영불해협식의 단산병렬형이 유리할 것입니다. 단면 형상은 지질과 보수 관리, 공사 비용 등을 고려하여 결정하게 될 것입니다.

4. 시공법

일한터널의 핵심부는 쓰시마와 한국 사이 해협으로, 수심은 대략 160m에서 230m 정도입니다. 세이칸터널이나 영불해협터널에 비해 상당히 큰(=깊은) 수심입니다. 시공법은 터널보링머신(TBM)공법을 주체로 실드공법에 의한 고속굴착을 생각할 수 있으며 일부는 산악공법, 극히 얇은 곳은 부분적으로 침매공법도 검토하는 3가지 조합이 될 것입니다.

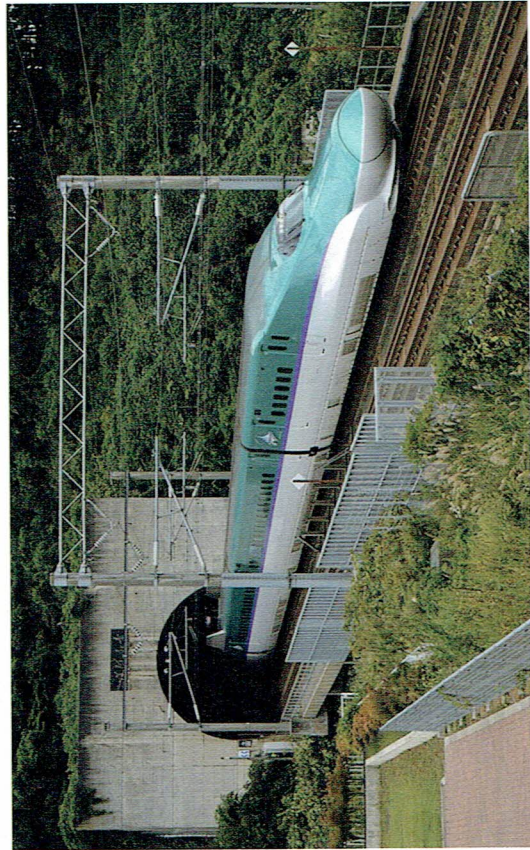


사진-1 세이칸터널과 신칸센

공법의 선정에는 무엇보다도 헤저터널 건설 가능성이 가장 높고, 안전 한 시공이 가능한 것이 우선이며, 향후 사용법 및 이용을 가능한 한 편리 하게 하는 것이 중요합니다.

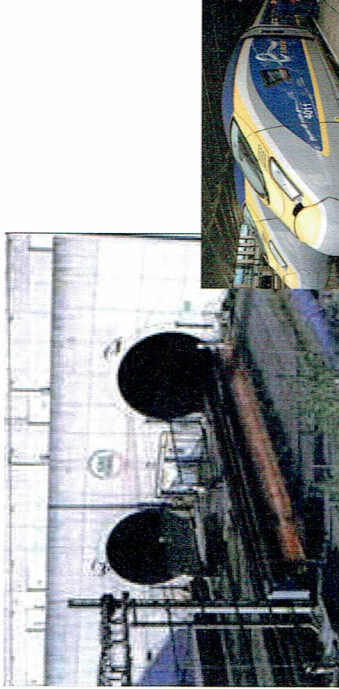


사진-2 영불해협터널과 유로스타

5. 이용방법

일한터널을 어떻게 이용할 것인가에 관해서입니다만, 우선은 신칸센 과 KTX가 서로 노선 연장하여 각각 서울 혹은 오사카, 도쿄까지 열차가 왕래할 것을 제안합니다. 일본의 신칸센 E5계 하야부사는 이미 헤저터널을 통과할 수 있는 사양으로 되어 있습니다. 한국의 KTX는 아직 헤저터널 경험은 없지만 같은 사양의 유로스타는 이미 파리와 런던 간 헤저터널을 지나 총 소요시간이 비행기보다 빠르고 매우 성공적인 성과를 거두고 있습니다. 그러한 기술을 도입하면 충분히 가능하다고 생각합니다. 화물열차 운반은 컨테이너 전용으로 특화되어야 합니다. 화물을 컨테이너에 넣고 화물열차로 터널을 통과합니다. 트럭 등의 적하물은 그대로 카트레인으로 옮깁니다.

자동차로의 수송은 최근 전기, 수소자동차의 실용화, AI(인공지능)와 IoT(사물인터넷)의 제후에 의한 자동차의 안전 제어나 각종 점검항목의 모니터링 기능 향상 등이 급속히 진행되어 과거 운전자의 심리상의 부담, 배기가스의 처리 등과 같은 과제는 해소되고 있어 새로운 기술혁신을 기대할 수 있습니다. 장거리, 대수심 하의 터널 공간에서의 안전·안정·고속·대량 수송을 고려해, 차를 열차에 실은 카트레인으로 터널 내를 왕래해 터널의 출입구 부근에서 차를 해방하는, 이른바 하이웨이 트레인이라는 생각을 제안하고 있습니다(그림-3).

[이용방법]

여객	고속열차 (신칸센, KTX)
화물	화물 컨테이너, 택배편
차	셔틀열차(하이웨이 트레인)

그림-3.

6. 건설비용

공사비 산출을 위해 우선 필요한 것은 루트를 결정하는 것입니다. 설계에서는 서비스 터널의 필요성과 배치에 따라 단면이 달라집니다. 시공법의 선택에 의해 공사비는 크게 좌우되므로 적절한 시공법을 결정합니다. 그리고 이것에 근거해 각종 실적을 감안해 공사비를 직산 견적합니다. 배수 시스템에 대한 준비도 필요합니다. 그것을 감안하여 세이칸터널이나 도쿄만 횡단도로 등의 사례를 참고로, 저희는 현재 매우 대략적인 추산입니다만 총 270km의 공사비를 약 10조엔으로 예상하고 있습니다. 이 숫자는 향후의 조사 및 계획 설계에 의해 바뀌므로, 조사 연구의

진척에 의해 한층 더 내용을 정밀조사해 쌓아 올려 이것을 구체화하는 것이 매우 중요합니다. 그러나 어느 정도의 전망이 서지 않으면 논의를 할 수 없기 때문에 일단 저희는 대략 10조엔, 이를 10년 정도에 끝내는 것을 기본으로 계획을 진행하고 있습니다.

유지비에 대해서는 마지막으로 말씀드리겠습니다만, 비용 대비 효과, 경제적 타당성을 좌우하는 하나의 포인트가 됩니다. 유지관리를 가능한 한 싸게 끝낼 수 있는 방법을 고안해 내는 것이 중요합니다. 그리고 헤지터널을 유지하기 위한 점검 시스템을 매일 어떻게 할 것인지, 일단 위로 어떻게 할 것인지, 그리고 장기적으로 시스템 전체의 교체 개량을 어떻게 할 것인지에 대한 관점에서 일상적인 업무를 결정하고 그 비용을 산출하는 것이 중요합니다.

7. 건설비용의 조달

건설 재원을 생각하는 데 참고가 되는 것이 영블해협터널입니다. 영블해협터널의 경우 넓고 세계적인 규모로 민간자금을 모집해 원칙적으로는 모두 민간에서 시작했습니다. 그러나 공사비용의 증가, 수송량의 변동, 페리 보트 혹은 항공기와의 경쟁이 있어 민간적인 상환을 필요로 하는 자금만으로는 성립되지 않게 되었습니다. 그리고 53%의 채권 포기를 거쳐 새 회사를 재출범시켰고 현재는 순조롭게 운영되고 있습니다.

일한터널의 경우, 그와 같은 전철을 밟지 않기 위해서라도 기본적으로 일한 양국의 공공사업으로서 자리매김하고 그 재원에 대해 쌍방의 지원이 필요하지 않을까 생각하고 있습니다. 구체적으로는 터널을 건설하기 위한 60년 정도로 상환하는 장기저리의 국채나 지방채의 발행을 생각할 수 있습니다. 아울러 야드 주변의 개발이익의 환원을 생각해 그 지역의

지가의 향상 등도 고려해 개발이익을 환원하는 방법도 있습니다.

장기적인 국채를 중심으로 한 자금조달을 기본으로 국제적인 자금제단 등의 지원도 받으면서 장기저리의 머니플렌으로 프로젝트를 형성해 나가는 것이 중요함입니다. 이것은 향후의 큰 과제이며, 각각 전문적인 여러분의 조언도 받으면서 수정해 나가고 싶습니다. 어쨌든 놀랄 만한 금액은 아니며, 10여 년에 걸쳐 10조엔이 되면, 양국 합해 연간 1조엔 정도의 공사비를 엄출하는 것은 일본과 한국의 GDP, GNP를 생각하면 충분히 가능하다고 생각하고 있습니다.

Ⅲ. 운영방식과 추진 방안

1. 운영은 상하 분리방식

공사비는 지질과 루트에 따라 변동하고 설계와 시공법에 따라 변화합니다. 일한터닐을 실현하기 위해서는 우선 건설에 필요한 기술적 기능성의 구체적 해결책을 명확히 하고, 이용 시에 터널 활용을 통한 수지타산을 맞출 수 있는 구조를 구축할 필요가 있습니다.

일한터닐은 해저를 안전하게 굴착하여 안정적인 운영을 확보하기 위해 큰 투자가 필요합니다. 이 자본비용의 부담이 운영비용에 소요되면 경영 전망은 어려워질 것으로 예상됩니다. 영불해협터닐은 전액 유이자 민간 자금으로 건설되었고, 이를 갚기 위해 경영이 파탄 나 53%의 채권 포기로 회생했습니다.

일본의 세이칸터닐은 당초 정부의 재정투자자 차임금으로 건설했지만, 국채 개혁에서 전액 국가 부담으로 대체하여 공공사업으로 전환했습

니다. 또한 펌프 교체 등 고액의 보수비는 국가가 2/3를 부담하는 구조도 병용하고 있습니다. 현재 건설 중인 정비 신칸센 1500km는 기본적으로 국가의 공공사업으로서 국가 2/3, 지방 1/3의 공적자금으로 건설하며 운영주체인 JR는 수익 범위의 사용료만큼 매출로 지불하는, 상하가 분리되어 있습니다. 이 구조 덕분에 수송량이 적은 정비 신칸센도 모두 채산을 맞출 수 있게 되어 건설이 진행되고 있습니다.

일한터닐도 일한 양국의 공공사업으로 자리매김하고, 필요에 따라 유관리도 함께 보증하며 경영 안정을 도모할 필요가 있습니다. 이 때문에 인프라의 건설과 보유는 공적 주체가 담당하고 운영은 민간이 실시하는 상하 분리 방식의 도입이 효과적입니다.

2. 공동조사의 추진

쓰시마 섬과 한국 사이의 해협은 일한터널 중 기술적으로 가장 주의해야 할 구간입니다. 그 깊이는 160m에서 230m 정도로 추정되지만 터널이 일한 양국 국경을 통과하기 때문에 정밀하고 광범위한 조사는 이루어지지 않았습니다. 지형·지질 모두 불분명한 점이 많아 계획 검토가 가능한 수준까지 조사할 필요가 있습니다.

그동안 오랜 기간 쓰시마에서 한국에 이르는 경로에 대해 여러 가지 방안이 병렬적으로 제안되어 왔으나 실행 방안으로 하나를 압축할 필요가 있어 당면한 최대 과제입니다. 이러한 목적을 달성하기 위해 일한 양국이 협력하여 노력해야 할 일은 쓰시마와 한국 간 해역에 대한 필요한 조사를 공동으로 실시하는 것입니다. 해저의 지형, 지질, 수심, 지하수의 거동, 단층 형상 등의 필요 데이터를 갖추고 공동의 인식을 통해 최적 노선을 선정할 필요가 있습니다.

3. 총수의 결단과 국민의 이해

노태우 대통령이 1990년 5월 일본 국회에서 연설을 하면서 마지막을 다음과 같이 마무리했습니다. “오는 세기에는 도쿄에서 출발한 일본 청년이 현해탄 헤저터널을 통과해 서울의 친한 친구와 함께 베이징과 모스크바에, 파리와 런던에 대륙을 연결해 세계를 하나로 있는 우정에 찬 시대를 함께 창조합니다.”

저는 당시 참의원 의원으로 노 대통령의 연설을 직접 듣고 매우 감명받았습니다(사진-3). 대통령의 제안에 대해 이듬해 5월 가이후 도시키 총리가 한국에 와 찬의를 표명했습니다.

이후 2000년 9월에는 김대중 대통령이 방일해 일한 헤저터널 건설을 제창, 그해 10월 아시아유류정상회의(ASEM)에서 모리 요시로 총리가

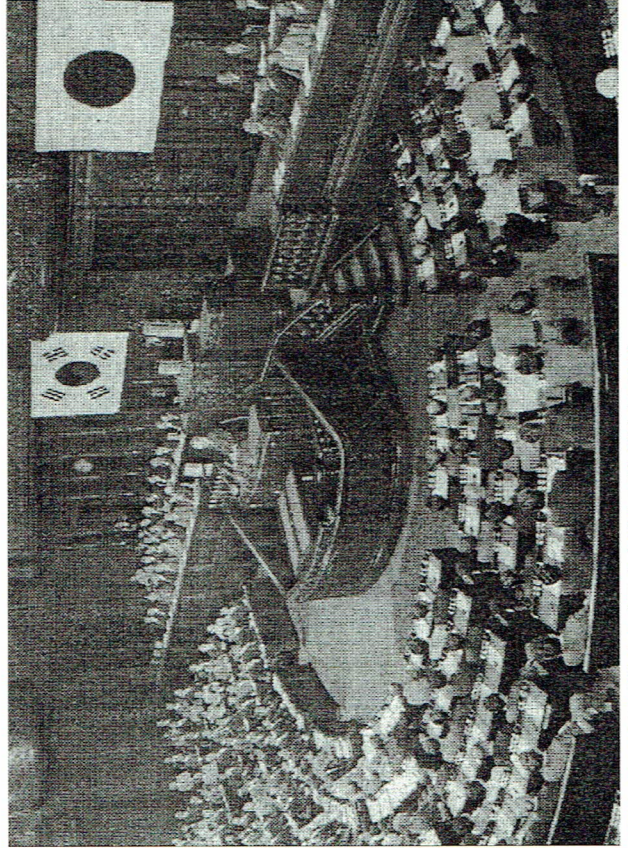


사진 - 3 노태우 대한민국 대통령의 일본 국회 연설 (1990년).

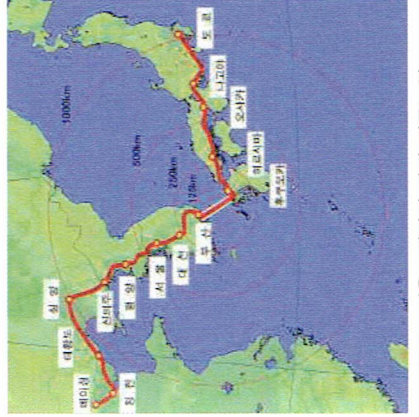
그에 대해 “큰 관심을 갖고 있다”라고 호응, 2003년 2월에는 노무현 대통령도 청와대에서 고이즈미 준이치로 일본 총리와 정상회담에서 일한 헤저터널의 필요성을 언급했습니다.

이러한 흐름에 따라 2010년에 일한 양국의 외무성 주도하에 일한 쌍방의 학자 26명이 ‘일한 신시대를 위한 제안’의 21개의 행동계획을 작성했습니다. 그 ‘어젠다 21’ 중에서 유일한 하드웨어로서 일한터널의 추진이 포함되었습니다.

큰 프로젝트를 움직이기 위해서는 최고 경영자의 강한 결단도 필요합니다. 200년 이상 건설과 중지를 여러 차례 반복한 영분해협터널은 대체 영국 총리와 프랑수아 미테랑 프랑스 대통령의 합의에 의해 실현되었습니다.

양 정상은 캔터베리에서 합의하고 손을 맞잡고 “그럼 함께 합시다. 다시는 영국과 프랑스는 전쟁을 하지 않습니다”라고 맹세를 했고 이후 단번에 영분해협터널 건설이 진행됐습니다.

일한터널 실현에 필요한 것은 최고 경영자의 결단과 그것을 지지하는 국민의 이해입니다. 국민 여러분이 얼마나 이 계획을 이해하고자 하는지



도쿄 ↔ 서울	06:11
서울 ↔ 평양	00:52
평양 ↔ 베이징	04:32
베이징 ↔ 서울	05:25
서울 ↔ 오사카	04:28
부산 ↔ 심양	03:57
베이징 ↔ 도쿄	11:36

도쿄 · 서울 · 베이징 간의 직통노선.

도쿄소요시간(시간 : 분)(표정속도 300km/h)

[단위: km]														
구	도	시	군	구	시	군	시	군	시	군	시	군	시	군
서울	342	515	621	1,019	1,441	1,698	1,859	2,119	2,344	2,626	3,045	3,245	3,463	
인천	942	342	0	173	479	727	1,059	1,358	1,518	1,777	2,002	2,238	2,703	3,141
대전	172	515	173	0	306	554	926	1,183	1,343	1,604	1,829	2,113	2,330	2,883
대구	306	621	479	306	0	246	620	977	1,057	1,268	1,523	1,807	2,224	2,525
충청	248	1,019	727	514	546	0	372	939	789	1,050	1,275	1,559	1,976	2,277
경상	372	1,441	1,019	926	820	372	0	357	477	878	903	1,187	1,604	1,905
전라	297	1,698	1,358	1,183	877	625	257	0	160	421	645	930	1,347	1,648
전남	180	1,858	1,518	1,343	1,037	708	417	160	0	281	466	770	1,107	1,488
경남	201	2,119	1,777	1,604	1,296	1,050	678	421	201	0	225	509	926	1,227
충청	225	2,344	2,002	1,829	1,623	1,275	903	646	486	225	0	284	701	1,002
경상	284	2,626	2,238	2,113	1,807	1,559	1,187	906	770	509	284	0	417	718
전라	417	3,045	2,703	2,330	2,224	1,976	1,604	1,347	1,107	926	701	417	0	301
전남	301	3,245	3,004	2,831	2,525	2,277	1,905	1,648	1,488	1,227	1,002	718	201	0
경남	137	3,463	3,141	2,883	2,662	2,414	2,042	1,785	1,623	1,364	1,139	958	436	137

도로·서울·베이징 간의 주요역간 거리(km).

가 중요함입니다. 한 사람이라도 더 많은 분들과 이 계획을 이해시키고 협조를 부탁드리는 것이 가장 큰 과제가 될 것 같습니다. 다양한 생각, 입장, 이해가 있더라도 대국적으로 볼 때 일한터일이 일 본과 한국 그리고 동아시아의 발전을 위해서도 큰 힘이 된다는 점을 여러분께서 이해해 주시면 일한터일은 완성될 것입니다.

4. 마음의 터널을 파다

2013년에 개봉한 터키 150년의 꿈 '보스포루스해협 횡단철도터널'은 아시아 대륙과 유럽 대륙을 새로운 철도로 연결했습니다. 도쿄에서 서울로, 그리고 실크로드~시베리아철도를 거쳐 유럽에 이르고, 나아가 영불해협터널을 통해 런던에 이르는 행복의 길을 함께 엮시다. 중요한 것은 한사람 한사람이 이 일한터널의 역할을 이해하고, 각각 할 수 있는 일을 하는 것이라고 생각합니다. 정치면에서는 일한 양국은 어려운 입장에 있고 중국과도 같은 관계에 있습니다만, 정치가 어려운

때는 인간의 힘으로 할 수 있는 것을 하면 좋다고 생각합니다. 기술적으로 누적된 과제는 인간의 힘으로도 할 수 있습니다. 학문적 분야에서의 교류도 가능합니다. 그리고 제일 중요한 것은 국민 한사람 한사람이 일 본과 한국이 사이 좋게 지내게 하기 위해 '할 수 있는 일을 한다'는 것입니다. 여행 하나 하는 것만으로도 큰 힘이 됩니다. 그리고 한사람 한사람이 일 본과 한국을 잇는 '마음의 터널'을 파는 것입니다. 친구를 사귀고, 그리고 장래도 함께하자는 마음의 터널을 파는 일은 누구나 할 수 있습니다. 이걸 꼭 제안해 드리고 싶습니다.

일한 양국이 앞으로 50년, 100년 지기로 발전해 나가기 위해 일한터널을 지탱하는 국민 다수가 파는 마음의 터널을 크고 강하게 하는 것이 중요하다고 생각합니다.

이 단편 글은 이 일에 대한 제 마음을 엮은 것입니다. 모두가 지금 할 수 있는 일을 한다면, 그 축적이 큰 고리가 되어, 마침내 북한이나 중국도 참가한 큰 시장이 성립해 동아시아에 공존공영의 시대가 올 것을 믿어 마지않습니다.