

日韓トンネル研究会年報

2007年5月1日発行 第2号

JOURNAL OF THE JAPAN - KOREA TUNNEL

特定非営利活動法人日韓トンネル研究会

卷頭言



大塚 茂
当会副会長
太平洋経済協力会議日本委員会委員、弁理士

人間は本来、大地に足をつけて陸続きの道を安全に旅する喜びを本能的に享受しているものである。旧暦2月末の引き潮時には、韓国本土が南東海上にある珍島群のモ島(茅島)と陸続きになる。その時機を見計らって多くの観光客が地続きになった島まで大挙して渡る行事が現地を訪れる観光客の間でも名物になっている。西に向けると、孤島に建つフランスのモンサンミッシェル修道院も観光の名所、引き潮のとき陸続きになるので、大勢の観光客が本土のモンサンミッシェル地区から島まで歩いて渡って平和と幸福を祈念して修道院へお参りする。

日本と韓国とに間に海底トンネルを掘って両国の間を陸続きにする巨大プロジェクトは、20世紀初頭両国にとって不幸な歴史の一ページが綴られた時代もあったが、長い目で見ると平和と友好関係に結ばれてきた両国を陸続きにして、北東アジア地域の劇的な経済発展の気運を背景に、地域内において相互の観光振興や、効率的な物流ルートの確保に役立させようとする、いわば地続きの上を渡る人間本来の喜びに結び付けられる、一大快挙ではないかと思うのである。

日韓トンネル研究会は、4分の1世紀に渡り、周辺地域の平和、安全への貢献、経済発展の推進、東北アジアやロシアにまたがる広域物流の円滑化を基本理念として、日韓トンネルの技術的フィジビリティ・スタディに大きな功績を積み重ねてきた。日韓トンネル建設事業というマクロエンジニアリングを成功させるためには、北朝鮮の協力、対馬海峡の本格的海底調査など、政治的、技術的問題をはじめとして、数兆円を越す巨額な建設資金の調達など、解決すべき課題が数多く残されているが、古代のシルクロードが東西交易路として長安、天山山脈を行く「オアシスの道」やモンゴル高原、黒海をよぎる「草原の道」として平和と交易の発展に貢献したように、21世紀の東西物流の要路の基点として日韓海底トンネルを建設することの重要性は万代不易であろう。

日韓トンネル建設事業は、これまで主として日本側の主導で調査研究が進められてきたが、最近になって喜ばしい国際的な動きが表面化した。韓国は、(社)韓日海底トンネル研究院が当研究会と提携して調査研究事業に乗り出し、韓国国會議員の主催で韓日海底トンネルセミナーがソールで開催され、両国をまたがる海底トンネルをアジア・トンネル、オリエント・トンネルとして位置づけ、中国などを含む広域物流発展の拠点とすべきであるとの意見が表明された。また中国の要人が訪日して、中国が日韓トンネル事業に参画することに興味があり、この巨大建設事業を国連プロジェクトとして取り上げ、地域の平和と発展に役立たせるのも一案であり、中国は支援を惜しまないと言明した。

長年当研究会が取り組んできた日韓トンネル建設構想が、北東アジアの主要3ヵ国間で共通の関心事たるアジア海底トンネル建設事業として注目され始め、多数国間の協力の枠内で具体的な技術的調査研究が進み、路線の決定、事業運営体制の将来構図、建設費調達の方策などにつき、より一步前進した成果を挙げ、もって世界平和と共に寄与する21世紀の国際的大事業として脚光を浴びることを望んでやまない。

目 次

| | |
|--|--------|
| 1. 日韓トンネル実現に向けた訪韓 | 野澤 太三 |
| 1. 韓国側団体との合意書調印 | 1 |
| 2. 海底トンネルの調査研究 | 2 |
| 3. トンネル開通の効果 | 3 |
| 4. 釜山・慶尚南道への訪問 | 5 |
| 5. 韓国的新幹線、KTX | 7 |
| 6. 東アジアをつなぐ鉄道構想 | 8 |
| 2. ヨーロトンネルの観察 | 野澤 太三 |
| 1. ヨーロトンネルへ | 9 |
| 2. シャトルの観察 | 10 |
| 3. 合理的なシャトル運営 | 11 |
| 4. 明暗分かれた旅客と貨物 | 12 |
| 5. 見直される都市鉄道とセキュリティ | 13 |
| 6. ヨーロ方式の日本での応用 | 14 |
| 7. 効率的なヨーロのシステム | 15 |
| 8. 万全な安全対策 | 16 |
| 9. トンネル運営の課題と展望 | 17 |
| 3. 英仏海底トンネルの建設効果および日韓海底トンネル および日韓トンネル構想に対する示唆点の検討 | ホ・ジェワン |
| 1. 緒論 | 19 |
| 2. 英仏海底トンネルの事例分析 | 20 |
| 3. 日韓海底トンネルの基本構想と波及効果 | 32 |
| 4. 結びの言葉 | 44 |
| 4. 영·불 해저터널의 건설효과 및 한·일 해저터널 구상에 대한 시사점 검토 | 허재완 |
| 1. 서론 | 48 |
| 2. 영·불 해저터널 사례분석 | 49 |
| 3. 한·일 해저터널의 기본구상과 파급효과 | 60 |
| 4. 맺는 말 | 72 |

| | |
|---|-----------|
| 5. 東北アジア経済共同体の形成と日韓海底トンネル 建設についての韓国的視点からの研究 | シン・ジャンチョル |
| 要 約 | 76 |
| I. 序論－問題意識 | 78 |
| II. 東北アジアの位相と経済協力の現況の概要 | 79 |
| III. 東北アジア経済共同体の概要 | 83 |
| IV. 韓国政府の「東アジア構想」についての検討 | 88 |
| V. ヨーロッパ共同体の形成とユーロトンネル建設の意義 | 90 |
| VI. 東北アジア経済共同体推進の課題と日韓海底トンネルの建設 | 97 |
| VII. 結 論 | 103 |
| 6. 동북아 경제공동체 형성과 한·일 해저터널건설에 대한 한국적 관점에서의 연구 | 신장철 |
| 요 약 | 107 |
| I. 서론-문제의식 | 109 |
| II. 동북아 경제공동체의 개요 | 110 |
| III. 동북아의 위상과 경제협력 현황에 대한 개관 | 114 |
| IV. 한국 정부의 '동북아 구상'에 대한 검토 | 119 |
| V. 유럽공동체 형성과 유로터널 건설의 의의 | 121 |
| VI. 동북아 경제공동체의 추진 과제와 한·일 해저터널 건설 | 128 |
| VII. 결 론 | 134 |
| 7. 日韓トンネル関連新聞・雑誌記事 | 138 |

日韓トンネル実現に向けた訪韓

野澤太三

当会会長 元法務大臣

1. 韓国側団体との合意書調印

私が日韓トンネル研究会の会長に就任したことの挨拶と韓国でカウンターパートになっている団体メンバーとの懇談のため、2006年10月24日から28日まで韓国を訪れたのだが、この時の訪韓は、非常に大きな成果があった。

日本に準じ、韓国でもできるだけ公的な団体を作つて研究を進めようと、2006年に社団法人「韓日海底トンネル研究院」ができ、また、その院長に新しく朴慶夫先生が就任することになった。朴先生と私との間で、日韓トンネルの研究調査を共同して進めようという業務協力の合意書を作り、これを調印して双方で持ち合ったことが、まず、最大の成果であったといえよう。

この合意の目的には、日本と韓国に関する海底トンネルの技術情報の情報交換を進める、あるいは、この仕事の育成に必要な支援策として何があるかということを明らかにすることなどがある。具体的な協力内容としては、双方で出している通信・会報・定期刊行物などを定期的に相互に交換し、双方の啓発に資するというもので、特に、海底トンネルにかかる資料や情報については、積極的かつ優先的に進めることとなった。また、研究開発事業やセミナーなどを共同で開催して盛り上げていこうと、日韓両国の関係方面の理解を得ることなども目的として盛り込まれた。その他、お互いに相談して必要なこと、有効なことなどは、適宜協議しながら進めていくということで、両会長と理事長の調印となつたのである。

日本の場合は、特定非営利活動法人、いわゆるNPOとして政府から認可されるかたちでスタートしたという経緯に歩調を合わせ、韓国側としては正規に社団法人というかたちで研究グループを認知してもらうことになった。日韓トンネルの課題が、公的な政府認可の団体の研究レベルに格上げされてきたという点は、大きな一つのステップ、歩みになるであろう。

今まででは任意団体同士、あるいは研究者個人が集まって勉強する、あるいは社会が自発的に研究するというものであったのだが、韓国も日本も政府認可の



社団法人韓日海底トンネル研究院にて共同研究の合意書を交わす

団体による共同研究の合意書がここで交わされたということは大きな前進である。次の段階、目標としては、これをさらに推し進め、政府と政府、政府間の共同研究、共同調査へと持ち上げることが非常に重要な課題になってくるであろう。

韓国側からはノ・テウ（盧泰愚）大統領、キム・デジュン（金大中）大統領、そして現在のノ・ムヒョン（盧武鉉）大統領三者による日本に対するトンネルの協力呼びかけが来ており、日本側としても、その時々で適切に対応しているが、いよいよもう一歩すすめたかたちへと前進する段階となってきた。そのための民間レベルでの公式の共同研究調査の合意書ができたことは非常に意義があった。これが中心となり、韓国の場合には大韓土木学会が協力団体として参加し、もう少し広く一般的な意味では、海外技術協力を進める団体がサポートするという動きになってきている。もちろん、今まで研究を進めてきた研究者個人あるいは会社、大学等については、引き続きこのグループに参加して進めてもらえることとなり、大事なステップになった。

2. 海底トンネルの調査研究

もう一つ、私の訪韓中に「インフラテック2006」という催しが25日と26日の2日間にわたって開かれたのだが、これは例年開催される大きなイベ



開会式でテープカットをする野澤会長（右から4人目）



日韓トンネル展示ブース（インフラテック）

このインフラを進めるためには、海の底を深く掘らなくてはならないため、慎重に調査し、研究する必要がある。その第一が海底地形や地質の調査となる。これまでのところ、こうした調査研究は、さまざまな手法を駆使し、日本側が主体になって進めてきた。

この研究調査の結果から、想定されるルートとしては、日本の唐津から壱岐、対馬の島を経て、韓国側の巨濟島とか釜山のほうに至るルートで、海の深さ、海底の地形、地質の状況、断層の有無等について調べた結果、これまで分かつた範囲で想定されるルートごとに提示してある。

どれが一番いいかということは必ずしも分かっていないが、可能性についてできるだけ幅広く調べを進め、どういう設計にしたらいいかを調査・研究し、進めている段階である。

トンネルを単線断面で掘るのか、あるいは複線断面で掘るのかという点も、これから決めることになる。実際のトンネルの勾配や曲線半径なども仮の想定をし、それに関してさらに調べを進め、これを一般公開して各方面からの意見を聞くというところまでできている。

ントで、韓国を中心に全世界130社ほどの団体会社からの出典・出品が行われる。このインフラテックの一部に私どものトンネルを紹介するブースを作り、パンフレット等で一般に日韓トンネルを紹介したのである。

まず、「そもそも日韓トンネルとは何か」という生い立ち、成り立ちを表わしたのだが、これはフランスとイギリスを結ぶユーロトンネルなどを例に引きながら、このトンネルの実現性等について説明を行った。このトンネルが日本と韓国を結び、「近くて近い国」というかたちで人と物とが安定して流れるように、あるいはそれによって文化交流が進むように、両国の利益の一番基礎的なインフラとして役に立つといふことが効果として謳われた。

3. トンネル開通の効果

実際にトンネルができ上がった場合の効果という点もあらかじめ評価しておく必要があるが、現在、釜山から福岡までフェリーで6時間、ジェットフォイルで2時間55分だが、このトンネルが開通すると、車で2時間半、新幹線で1時間20分となる。そして、リニアモーターとなると40分ぐらいになると見込まれている。

トンネルの開通によって、人の往来や物の交流等が非常にスムーズになると考えられているが、特に大事なことは人の交流である。現在、日本から韓国への往来が240万人、韓国から日本へ180万人で、合わせて年間420万人の往来が日韓の間にはあるが、船や飛行機に乗るよりもトンネルを利用したほうが早く、しかも安く往来できるとなれば、トンネルが完成すれば飛躍的に往来が盛んになることは間違いない。

また、人や貨物の交流が盛んになることに加え、送電線のケーブルを通すとか、情報通信のケーブルを通すとか、場合によってはパイプラインを通すというようなことも考えられる。ただし、パイプラインの場合は石油やガスに安全性の問題があるため、別に海の中を通す必要が生じてしまう。やはり、電線や情報を送るケーブルを併設することが最も合理的であろう。

現在は、日本と韓国の間のトンネルだが、将来は、北朝鮮を経由して中国とも結ばれることで、東北アジアの経済圏を形成するためにも計り知れない効果が出てくると考えられる。中国まで行くと時間的には飛行機のほうが早くなるため、これは旅客よりも物流が主体となると思われるが、日本と中国との輸送手段として非常に効果が上がるだろう。飛行機よりも多量に、しかも安く貨物を送ることができ、また、船より早く送れるトンネル輸送は、非常に効率が良いと考えられている。現在、JR貨物会社が、韓国や中国ともコンテナのかたちに収めた貨物のやりとりを先行的に船で始めているが、こうしたコンテナを利用した効率的なトンネル輸送や物流が、今後の基礎的な輸送需要として計算できる。

このトンネルを作ることで、今後とも日本と韓国、北朝鮮、中国を含め北東アジアの一番の経済圏の中心的な存在になる日中韓の経済構造が一体化できるという大きなメリットが出てくる。すでに首脳レベルでは、「東アジア共同体は大いに結構」ということで進めているが、具体的に裏打ちするインフラがついていかないと空念仏になってしまう。そういうことが無いようにする意味でも、トップレベルで合意が進めば一気にこの問題は前進をするだろうが、そうした中で、「インフラテック2006」では、日韓トンネルの紹介が注目を集めたのである。



釜山市長を表敬訪問

4. 釜山・慶尚南道への訪問

訪韓中は、さらに南へと足を伸ばし、日韓トンネルが上陸する地点として想定されている釜山、巨濟島のある慶尚南道なども訪れ、そのトップに表敬訪問をすることにした。

2003年にも一度この方面に行っているのだが、ほとんどの人が交代していたため、改めての釜山市長に申し入れをし、市長との面会も実現できたのであった。日本から遙々トンネル研究会の会長が来たと、釜山市長は非常に喜んでくれたが、特に釜山が予定地として計画されているということについて、「釜山は韓国の中で最も日本に近い都市。広域まで入れると500万人に達する韓国二番目の大都市で、今後とも日韓関係を緊密にする窓口になっていくということに、自信と誇りを持って仕事を進めている」と言わされたのである。

2005年はAPECも釜山で開かれたのだが、市の真ん中にある100メートルほどのタワーに登ってみると、至るところに住宅や高層ビルがあり、港が相当に完備されていて、韓国一の外国に対する窓口としての名実共に実力を備えてきているという印象を受けた。

こうしたこともあり、日韓トンネルを計画する時には、やはりこの釜山を計画の一環に組み入れたかたちで進めることが大事であると認識をして來たのである。

釜山を訪れた後に、すぐに慶尚南道へ飛び、知事と面会したところ、知事は大統領が3代に渡って日本に呼びかけているという事実も熟知していて、しか



慶尚南道知事を表敬訪問

も一番近いところにある巨済島が上陸予定地、候補地に上がっているということも十分に踏まえた上で、慶尚南道の地域計画、長期計画の中に日韓トンネルを組み込んだとの意思表示があった。既に日本と韓国とがそういうかたちで将来陸続きになるということを念頭に置きながら巨済島をはじめ、慶尚南道の長期的インフラ整備の参考にしているのである。現在はABC3ルートということで提案しているが、これを韓国側とよく相談をし、向こう側の総意を結集してかたちで早いところ韓国サイドのルートを一本化していくことが重要となるだろう。

釜山の市長も、慶尚南道の知事も、この計画については前向きに取り組んでいるという感触を得ることができたのは、大きな成果で、韓日海底トンネル研究院の朴理事長とも協力し、「一本化に努力をしましょう」ということで手を握って帰つて來た。

ただし、釜山市内は大変な発展ぶりで、高層ビルが無数に林立し、住宅も山の上まで登っていくという状況で、市内の用地はほとんど利用され尽くされている。巨済島やその先の島など、割と用地に余裕のあるところで計画をすることが大事ではないかということも、今後の課題として韓国側と十分連絡を取りながら進めていくことが必要である。

5. 韓国的新幹線、KTX

東大邱からソウルまでの帰路は、念願であった韓国的新幹線、KTXに乗ることができた。

韓国がフランスの技術協力で共同開発したKTXは、時速300キロまで出すことができ、乗り心地もなかなか良いのだが、私から見ると問題と思える点も多々ある。

例えば、ホームの高さと車両の高さに段差、途中にワンステップ踏み段があるため、荷物を持ってその階段を上らなくてはならないという不便さがある。日本のようにホームと車両との間が全く平らなら、車椅子でも乗り降りが楽にできる。韓国のKTXは、バリアフリーとかユニバーサルデザインという観点からすると今一つだと感じる。これは後から直すこともできるので、将来的にはそういう方向に行くだろう。また、私のいた車両のリクライニングのボタンを押しても背中が動かなかったため、他の場所もどうかと尋ねてみたが、どこも動かない。これは何かの故障と思われるが、まだまだ改善、改良の余地があるようであった。

韓国ではKTXと在来線とが同じゲージ、1435という標準軌道であるため、在来線に対する乗り入れが簡単にスムーズにできる。ソウルから東大邱までが高速新線ということで開業しているが、そこから釜山までの間はまだ在来線を利用して行っている。釜山の駅は既に大きく改良されており、東大邱も新幹線



韓国的新幹線 KTX

の駅として改良されているが、途中がまだできていないのである。

将来は、慶州のほうを回って釜山に来る計画になっているので、釜山から巨濟島を経て日本に来るルートが一番望ましいと思われる。

韓国新幹線の最大の特徴は、例えば、西南の都市である木浦（日本語ではモッポ）まで乗り入れが可能になっていて、ソウルから出た列車が新幹線で途中を走り、あとは在来線を走ってこの一番端まで行くことができるといった面であろう。幹線のもっとも時間を稼ぐべきところを新幹線として建設してスピードアップし、残りの在来線を150キロぐらいで走るというように、柔軟に選択できるという点では非常にいいかたちになっている。

6. 東アジアをつなぐ鉄道構想

経済も順調な韓国は非常に前向きに進んでいるのだが、北朝鮮を経由して中国までつながらないとトンネル本来の効果が出てこない。北朝鮮の鉄道が中国とつなぐ工事を進めているが、まだここは列車が通っていない。中国との関係でいえば列車がもう通過できるが、ロシアのほうも連絡できるようになっていくことが大事である。韓国と北朝鮮との間は、西のほうは京義線、東のほうは東海線ということで工事を既に進めており、これはもう時間の問題であろう。

やがてこれが全部つながると、日本から中国へ、日本からロシアへ、北朝鮮を経由した列車が動く可能性が出てくるということで大変先が楽しみである。そのためにも、北朝鮮には早く、改革、解放の方向に体制を切り替えてもらいたい。往来が自由になれば、そこを通過する貨物や乗客から、それなりの収入が得られるのだから、開かれた経済、開かれた交通を目指すべきだろう。

私の鉄道屋としての希望は、こうした東アジアの地域を鉄道網でつないで、列車の乗り入れを可能にすることである。そのためにも、日韓トンネルの計画は、今、非常に大事な時期に来ているといえる。我々の日韓のグループとしては、技術的問題、経済的な問題、収支採算性等の見込みなども含め、すべての準備を整えて、できるだけ早く政府レベルの研究会にランクアップすることにある。その上で、政治経済の諸情勢が許す段階が来たならば、一気にこれを進めることができる準備をする、これが、私どもの使命であると考えている。

ユーロトンネルの観察

野澤太三

当会会長 元法務大臣

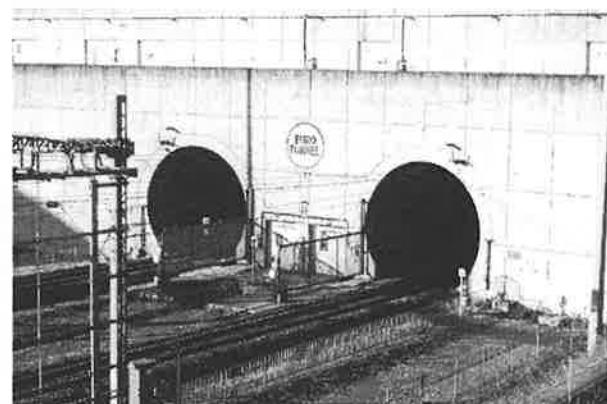
1. ユーロトンネルへ

フランスのカレーとイギリスのドーバー近くにあるフォークストンを結ぶユーロトンネル、その歴史を遡れば、提案自体がなされたのは250年も前となるが、度重なる戦乱や技術の未発達、さらには資金的な問題などの様々な障壁があり、実現に漕ぎつけたのは、フランスのミッテラン大統領とイギリスのサッチャー首相の両国のトップによる合意がなされた20年前のことになる。

このように糾余曲折あったユーロトンネルも、1994年5月に開業し、既に10年以上を経過したが、2006年11月27日から12月4日の期間、その観察に行くことができた。

英仏両国のトップによる合意が基礎となり、両国政府ならびに関係機関、民間の団体などが、その能力を挙げて取組んだ大事業であったユーロトンネルだが、日本では昭和63年に、英仏に先立って青函トンネルが開業したため、これも両国関係者には、大きな刺激になったのではないかと思われる。

トンネルを造るユーロトンネル社という会社を創り、フランス側とイギリス側の両側から工事を着手し、無事に開業を果たしたユーロトンネルは、当初は順調に業績を伸ばしていたが、ここにきて行き詰まりを見せている。基本的にすべて民間



ユーロトンネル（フランス側）



ユーロトンネルの位置

資金を借り入れて、減価償却を立てながらその借入金の元利を返済するというやり方で、基本的な運転経費と収入の面では、収支がトントンか、やや黒字基調では来ていたのだが、借入金の返済が大きくなつたために、経営的に行き詰ってきたのである。

これをどうするかという議論が重ねられ、その結果、主に銀行筋となる債権者の債務の大半、約54%を棒引きにするという方向で、各国や各組織の代表と話をし、債権者との合意を求めていたのである。最後は、投票による決着となり、非常に厳しい僅差によるものであったが、とにかくユーロ社の言い分が通ったのである。私たちは現場へ視察に行ったのが、ちょうどこの合意の成立した翌日で、関係者は皆、胸を撫で下ろしていた光景であった。

2. シャトルの視察

ユーロトンネルは、トンネル建設はユーロトンネル社が主体となって仕事を行っているが、その他にも、テナントである鉄道会社、イギリス国鉄、フランス国鉄、貨物会社、貨物列車を運転する会社などが関連し、シャトル業務といったものもある。

シャトルというのは、自動車を列車に乗せて走らせる業務で、その運営は、トンネルの両側に大きなターミナルを作つて、そこから車を列車に乗せて運ぶという直営のサービスのことである。

アルプスのトンネルでは乗車した経験があるが、ユーロトンネルのシャトルがどの程度の規模かということについての体験はなかつたので、今回、現場見学も兼ねて行くことにした。

フランスのカレーという町の近くのコケルという場所にシャトルの大規模な集積基地があり、その一隅にユーロトンネル社の本社があるので、今回の視察では、そこの責任者から話を聞くことができた。その内容によれば、トンネルの維持管理は大変厳しく、一度火災事故を起こしてはいるが、排気設備や換気設備が有効に機能したために大きな死傷事故には至らず、その後、順調に運営をしているとのことである。

青函トンネルでも、いろいろな工夫をしているが、ユーロトンネルの湧水量は、計画当時、キロ当たり毎秒4リットルを想定していたようだ。ユーロトンネルは全長約50キロあるため、毎秒200リットルであるが、実際は想像のおよそ300分の1程度の湧水しか出でていないという事であった。したがつて、



ユーロトンネル社

トンネル内で湧いて出る湧水よりも、外から列車が持ち込む、あるいは洗浄用で持ち込む水のほうが多く、湧水の心配はほとんど無いという状況であった。

トンネルを掘った地層が白亜系のチョーク、いわゆる白墨のような岩石であったために、もともと水がほとんど出なかつたのだが、加えて、地層の上に粘土層が被つていたため、この粘土層が遮水層にもなつていたのである。掘削中はもちろん、その後の維持管理に関する水の面では恵まれた現場であったといえる。

視察をした日にフェリーのストがあり、私どもは、大きなトレーラーが何百メートルに渡つて長蛇の列になつてゐる光景を偶然目にすることとなつた。

「このストのお陰で、シャトル会社としては助かつてゐる。もう少し長くやってくれると、なお助かる」といった冗談も言つてゐたが、もともとシャトルが始まつたのが、フェリーボートが海で遭難したり、荒天になれば欠航したりするがあるのに対して、トンネルの輸送は安定したサービスを提供できるといふものであつた。本来、こうした目標で作られたシャトルであるため、そうした面では立派に機能しているなど感じることができた。



シャトル列車に乗り込む大型トレーラー

3. 合理的なシャトル運営

視察したシャトル列車の維持管理をする工場は、直営・外注含め、相当な人手をかけて行つてゐたが、少し人数が多すぎるということで、3200人の全従業員のうち900人を、イギリス側、フランス側、それぞれ450人ずつ減らすという合理化計画があり、これから実行するということであった。

研修、補修の現場も視察したのだが、シャトルの車両が良好に維持できるような創意工夫を相当に凝らしていた。列車の種類は、小型の乗用車を運ぶ2階建ての車、バスその他含めた1階建ての車、大きなトレーラー用の車と3種類の列車を走らせている。大きなトレーラーについてはヨーロッパ規格ということで、新幹線車両の車両限界の中にはすっぽり納まるような形でデザインされて

いる。横から乗り込み、順次詰め込んで行って、一杯になったら発車するという仕組みになっている。運転手は乗客用の部屋でゆっくり休むことができ、着いたらバスでそれぞれ自分の車の所まで配ってもらえるようになっている。

トンネルの通過時間そのものは30分くらいであるため、積み替えを含めても、40～50分で海峡を通過できる。そうなると、船で行くよりも半分以下の時間で済むため、輸送の面でも非常に役に立っているとのイメージを受けた。こうしたシャトルの仕事は今後とも続していくであろうし、ユーロトンネル社の主力業務になると予想される。

4. 明暗分かれた旅客と貨物

旅客に関しては、現在、ロンドン～パリ間をフランスのTGVという列車の新しい形のモデル、ユーロスターが2時間35分をかけて走っている。今は、ヒースロー空港からド・ゴール空港へ飛ぶ飛行機と時間的にもちょうどいい勝負になっているが、イギリスの側では高速新線の建設が進められている。また、ウォーターローという駅に着いているターミナルをセント・パンクラスという新しい駅にする工事が続けられており、このセント・パンクラス駅が2007年の11月に開業予定だ。こうした最終的な仕上げ段階になっている工事現場なども見学してきたが、セント・パンクラスが完成すると、ユーロスターのロンドン～パリ間の所要時間が15分短縮され、2時間20分くらいになるとされる。これにより、恐らくイギリスのヒースロー空港から、ド・ゴール空港へ飛んでいる空の利用客の相当数が、新しい新幹線のほうにシフトするのではないかと見込まれていて、旅客輸送の面でも、明るい見通しになっている。



ユーロスター

また、現在走っているユーロスターの本数は一時間に2、3本程度のため、まだまだ増発する余力も十分ある。2012年のロンドンオリンピックを目指した人の交流などもあり、今後とも、この海峡を通過する人数は増えていくと考えられる。

ただ一つ懸念材料としては、2000年くらいまで順調に増えていた貨物輸送が頭打ちとなり、最近の傾向としては減少気味となっている点であろう。

この点に関して関係者の話を伺うと、フェリーとの競争等もあるが、ヨーロッパの鉄道全体が貨物の面ではトラックに押されているということであった。これは、高速道路が原則無料という背景があるようで、ドイツなどでは一部有

料化しているが、フランスは無料でやっている。通行料がなく走れるというのにはドライバーには通過費用の大きな負担がないわけで、競争的にはトラック輸送に圧倒的に有利な状況となっている。この点は、ユーロトンネルの責任者の方々も、当初の予定とはだいぶ違っているという認識のようであった。

したがって貨物輸送に大きな期待は難しいという状況だが、ただ、一部環境的な配慮から、できるだけ道路による貨物を鉄道に乗せ換えようという動きもあり、各国が政策的な誘導をそれぞれ取り組んでいるので、これらがある適度の効果を表わしてくれれば、多少歯止めはかかるかもしれない。だが、全体として、鉄道貨物は減少傾向という現状である。

その一方、EU全体の取り決めの中、片道千キロぐらいの範囲までは、列車で移動することを原則にしようという方針も出ているため、新しい新幹線と高速化という高速新線による利用者の需要が十分期待できるとされている。

5. 見直される都市鉄道とセキュリティー

このような高速新幹線の流れとは少し離れるが、路面電車等を中心とした都市鉄道や地下鉄などに各国ともに相当力を入れてやっている。地下鉄や路面電車などをLRT (Light Rail Transit) とかLRV (Light Rail Vehicle) と呼ばれる低床型の車に取り替え、都市の軌道のサービスを復活する傾向となっていて、パリでも、二つほどの線区が既に取り組んでいる。

昔は、電車が車に排除されていったが、逆に今度は、軌道のほうを優先して、そしてその軌道面を芝生で覆って車が入れないようにしている。また、車椅子でも乗り込めるほど床の低い電車にし、2両くらいを一単位として連接で走るというようななかたちでスピードも上げ、輸送力もしっかりとつけている。既に相当立派な線区が開業しているが、フランスだけではなくて、こうした軽量の都市鉄道がイギリスも含む各国の現象として普及しつつあり、大きな流れとして出てきている。

もう一点、とても驚かされたのはセキュリティ一面で、日本とは比べ物にならないほどの厳しいチェックを各駅ともにやっているのである。

特にユーロスターの場合、国境を超えて走るという状況もあり、フランス側でイギリスの出入国管理官が出向いて検査をするというようなこともやってい



低床型の路面電車

る。改札口に入る前に、所持品などの手荷物検査をしつかり行い、乗客の国籍は全部チェックされ、旅行目的なども明確に申告をするようになっている。乗客の荷物を一ヶ所に集め、麻薬犬がその荷物全てを何回も何回も嗅いで回るというチェックもあったが、日本の感覚からすれば、これは想像を超えた検査であった。

初めて行った現場でもあり、様々な表示・標識や券売機のシステム、乗客の流れなど、珍しい光景が多く、そうした写真を撮っていると、立派な髭をしたお巡りさんから「お前、何故ここに居るんだ?」と、職務質問を受けたりもした。「われわれはユーロスターのミーティングのために、今ロンドンに来ている」と述べると、「ああ、分かった」と事なきを得た。

イギリスから見ると、ユーロスターがフランスと結び、ベルギーのほうにも直通列車が出ているため、今、ロンドンのターミナル駅がヨーロッパ全体に対する発信基地というかたちになってきている。このため、外国人の出入りは相当あるので、セキュリティにはかなり力を入れているのだろう。

6. ユーロ方式の日本での応用

ヨーロッパで見聞きした成果を日本で適用、あるいは将来の日韓トンネルで活用することについては、第一に、青函トンネルにシャトルサービスを導入するという考えがある。

青函トンネルは、現在、在来線の鉄道で、貨物列車が50本あまりで、旅客列車が特急や夜行寝台を含めて30本くらい。全体で80本そこそだが、複線トンネルの能力というのは、本来、200本以上は走らせることができるため、能力としては、まだ半分以下なわけである。今後は、そこに新幹線が入っていくため、相当の本数が増えることになるが、それでもまだ、多少の余裕がある。そこで、その余裕を活用して、北海道と東北、青森とのシャトルを、トラックそれから乗用車を含めてやってみたらどうかという案がある。

現在、フェリーで函館や苫小牧から出ているが、フェリーよりもスピードが相当速くなるため、一定のニーズ、需要は想定でき、あとは運賃を工夫さえすれば、十分成り立つ可能性がある。公共事業の考えからすれば、既にトンネルはできており、「国の資産」として存在しているわけで、運営の経費を捻出するだけの運賃ならば、十分に採算が成り立つという見通しが立っている。唯一問題となるのは、フランス側のターミナルは全部で650ヘクタールと、広大な敷地の中で仕事をしているが、日本でそれだけの敷地が確保できるのかという点である。

広大な敷地、ゆとりあるレイアウトの中には、シャトルサービスの着発線や駐車場などの他に、大きな修繕工場や業務用の建物なども入っている。

フランス側に650ヘクタールの敷地があり、また、イギリス側のフォーク



イギリス側のターミナル

ストンにも 150 ヘクタールくらいの面積を確保し、そこで、自動車の受け渡しをやっているのだが、それだけの土地が、青森と函館の間でうまく確保できるかというのが、大きな課題であろう。

こうした点を日本でどのように応用できるか、さらに調査をし、作る費用や経費についても、早急に勉強する必要がある。こうした費用は、利用者負担が基本であるとはいえ、道路財源等を導入する可能性も視野に入れて研究すべきだろう。

7. 効率的なユーロのシステム

トンネルの中の列車の速度については、こちらで予め調べて行ったのだが、ユーロスターが 160 キロ、シャトル列車が 140 キロ、貨物列車が 100 ~ 120 キロという速度となっているが、単線並列で同じ路線を使うとしたら、これくらいの速度差が限界であろう。

貨物列車は、トンネル内でも目一杯のスピードで走っていることになるが、TGV そのものは 300 キロで走れるため、トンネルの中は徐行をして走っているという状況となっている。

シャトル列車の台車そのものは新幹線と同じ形に作ってあり、積んでいる普通乗用車は止まってサイドブレーキをきっちり引くという程度となっている。この車両の加速・減速・停止等のショックは摩擦だけでもたせる仕組みで、特

別に歯止めや固定装置を作るということはやっていないが、大型トラックだけは、三角形のブロックの車止めをタイヤの前後に差し込んで走るという。外注で行っているというこの仕事が結構大変であるらしく、今後、もっと合理的にやっていかなくてはならないとの議論がなされていた。また、トンネルは15パーミリの緩やかな勾配であり、実際にシャトルサービスをやるとなると、この程度の勾配で抑えておかなければならぬと考えられる。

このような技術的な問題も伺つたが、全体としてユーロトンネルは、非常によく考えられているシステムであった。日本との大きなシステムの違いは、日本の場合、青函ト

ンネル自身が複線トンネルで、そこに列車が往復入るのに対し、ユーロの場合は、単線並行型ということで単線のトンネルを二本堀り、それが両方とも往復ができるようになっている。補修管理をする時には単線機能を活かし、片方の列車を全て止めて反対側に回し、完全にフリーにしたかたちで補修をするようになっており、レールの交換や点検、信号保安設備の修繕取替えなどが効率的に行えるようになっている。また、トンネルの途中には3ヶ所ほど「シーサスクロシング」が入っていて、こちらの単線からあちらの単線へと列車を振り換えることができる仕組みもあり、毎週3回は実施をしているというが、さらに年に一回は、全体を何時間かにわたって休ませて総点検もするため、保守管理の方は万全であるという。

8. 万全な安全対策

今後の課題として、日韓トンネルを青函トンネルのように複線でやるか、それともユーロのように単線並列でやるかという点で、どちらが優れているかよく議論をして、万全を期すことが大切となる。トンネルの延長が長くなることを考えると、保守管理については思いがけないことも起こる可能性があるからだ。

トンネルには、トンネルを掘る時に材料を入れたり出したりすることに使用される「作業坑」というのが入っているが、この作業坑を先行して掘ることによって、地質や湧水の確認ができるという利点がある。この作業坑は、空気を絶えず送り込むことにも使われ、火災などの事後が出た場合、本坑そのものは排煙坑になり、作業坑が送風坑になって風を送ることができるという点も非常に重要となる。加えて、作業坑自体が長いため、その中を走ることも可能とな



シャトル列車で使う車止め

る。

ユーロトンネルでは、非常に幅が狭くて背が少し高い、特殊設計のバッテリ一駆動による点検車があるのだが、それが作業坑の中を 80 キロくらいのスピードですれ違うことができるようになっている。また、作業、消防、警察といった様々なタイプの専門の作業用電気自動車が作業坑に出入りをしているという。

ほぼ 380 メートルおきに作業坑から本坑に連絡坑が付けてあり、万が一列車が止まつても、列車の長さは 400 メートルほどあるので、必ず 1ヶ所か 2ヶ所は連絡坑のある所へ止まり、避難できるような工夫もされている。

9. トンネル運営の課題と展望

前述したように、債権の約半分以上を棒引きにすることで、今後、ユーロトンネル社が健全な経営ができるようになれば喜ばしいことだが、基本的には、インフラに関しては公的資金、税金の付かない資金をできるだけ入れ、運営の圧迫にならないようにすることが必要となるだろう。

無論、利益が生じた部分は、インフラの資本費用の償還に当ててもいいわけで、そのやり方はいろいろあると考えられるが、弾力的な対応が必要と思われる。

その点、現在イギリス側が大々的に導入している「PPP (Private Public Partnership)」というシステムなどは、とても便利で、今後、有効な方法になってくると思われる。この PPP とは、公共サービスの提供に民間資金を利用して、民間に施設整備と公共サービスの提供を委ねる「PFI (Private Finance Initiative)」の手法をさらに進化させたものである。要するに、PPP は、利益の付く民間的な資金と利息の付かない税金を「Partnership」として有機的に組み合わされることによって事業全体を成立させる方式で、今のイギリスでは主流な流れになってきているとされる。イギリスの公共事業の約 15 % が PFI とされているが、ユーロトンネルの関係者なども、「一定の投入した効果が出なければ PFI はやりません」と語っていた。

このやり方を、今後のトンネル計画や地下鉄などの大きなプロジェクトでも、活用できるのではないかということが想定される。しかし、基本的には無利子の資金をどれだけ得る必要があるかという点は、事前に慎重に見計らった上でスタートを切らないと、その後、立ち往生してしまうことにもなりかねない。やはり、旅客や貨物、シャトル方式の輸送方式の需要がどれだけ見込まれるか、この予測が重要となってくる。

青函トンネルでは、80 本のうち 50 本が貨物列車という例で考えると、やはり貨物輸送は非常に重要な位置を占める。特に、北海道の物流のうち本州に出てくる貨物の 4 割が青函トンネルを利用しているのである。また、JR 貨物の

収入の約3分の1近く、3割前後がトンネル経由の貨物による収入である。東京までの1000キロ、大阪までの1500キロという足の長い貨物は、やはりレールを利用した方が便利だということもあり、青函トンネルにおける貨物利用は適切に評価し、今後とも伸ばしていく必要があるだろう。

これが日韓トンネルともなれば、さらに大陸から来る膨大な物流を受けていくことになる。やはり貨物をどういうかたちで運ぶのが最も合理的かということについて、ユーロトンネルの現実をしつかり勉強し、処理をしておく必要があるだろう。

飛行機との競争もある旅客の場合は、極端に足の長い利用者の獲得は難しくなるだろうが、日本でいえば大阪から西、韓国でいえばソウルから南といった地域の利用客、時間的には大体3時間から4時間前後の時間距離で往来できる人口が、日韓トンネルの一番大事なお客様になってくると想定される。ただ、大陸からの人の流れや物の流れを考えた場合に、現在、ネックとなっているのは、北朝鮮である。

レール自体は繋がったものの、北朝鮮の社会体制・政治体制は、列車の運行が容易にできる状態とはなっていない。現在の6ヶ国協議を始めとする各国の努力で、それほど長い時間を有することなく、北朝鮮が開かれた体制へと変わり、経済や物流や輸送がズムーズに受け渡しができるようになればと、私どもは期待している。

英仏海峡トンネルの建設効果および 日韓海底トンネル構想に対する示唆点の検討

ホ・ジェワン（許在完）

中央大学校 都市・計画学科 教授

社団法人韓日海底トンネル研究院 理事

本稿は「韓日海底トンネル研究開発セミナー（2007年2月21日開催）の発表論文を翻訳したものです【訳責：事務局】

1. 緒 論

- 理念の時代が幕を下ろし、経済第一主義の新しい国際秩序が急速に形成され、多くの国々が地理的に隣接国家とより密接な経済協力関係を構築することで、迫り来る経済戦争時代の分岐線を制圧しようと努力を傾けている。
 - * このような地域経済圏の形成は、多極主義の強化にもかかわらず、隣接国あるいは経済的な理解を共にする国家間の域内経済協力強化の動きがいっそう拡大せざるをえない現実のため、今後とも更に拡散するとみられる。
- このような世界経済のブロック化現象は、必然的に同じ地域経済圏内にある会員国家の社会間接資源（SOC）投資政策に重要な影響を与えており、最も際立って現れている現象は域内国家間の SOC 分野でのいわゆる「競争と協力」関係である。
 - * 地域経済圏の形成が現実のものとなった時から、域内の会員国家の間では統合経済圏の中心地の役割を担う競争が過熱し、このような競争の勝敗は究極的にどの国がより効率的かつ経済的な SOC を最も早い時間内に構築するかにより優劣が決まるようになる。
 - * 地域経済圏の形成が、このように域内国家間に SOC 分野の熾烈な競争を誘発することもあるが、違った側面では域内国家間の共同 SOC 事業を促進する契機になることもある。
 - * 域内国家間の迅速な情報交換と情報コストの低減のための国際情報通信網の連係事業、域内国家間の人的・物質的交流の拡大のための国際高速道

路網および高速電鉄網の連係事業などがその良い例である。

- 地域経済圏の形成による、このような域内国家間 SOC 協力事業の最も注目すべき事例として、当然、英仏海底トンネルの建設を挙げないわけにはいかない。
 - * それは今世紀最大の民間土木工事というその規模の巨大さと共に、この海底トンネルによって EU という世界最大の地域経済圏が実質的な経済的・空間的な統合を完了したという象徴的な意味が大きいためである。
 - * 地域経済圏の形成による国家間 SOC 協力事業に関する問題は、最近東北アジア地域でもその論議が次第に活発となってきており、日韓海底トンネル建設の構想図もこのような論議の延長線上に台頭している。
- 例えそうであり、長期的観点で日韓海底トンネルの必要性が認められるとしても、その実現には私たちが慎重に検討しなければならない課題が少なくない。
 - * 例を挙げれば、日韓海底トンネルに対する国民的な合意形成に対する問題、海底トンネル建設に必要とされる財源の調達および分担の問題、海底トンネルの経済性および経済的な波及効果に関する問題、海底トンネルの地域開発の波及効果に関する問題、そして制度的な政治に関する問題などがその主な課題といえる。
 - * 本稿では英仏海底トンネルの示唆点を根拠として、日韓海底トンネルと関連したこのような課題のなかで、経済および地域開発の波及効果に焦点を合わせて論議を進める。

2. 英仏海底トンネルの事例分析

(1) 英仏海底トンネルの概要

- 英仏海底トンネルは、イギリスの Folkestone ターミナルと、フランスの Calais ターミナルを結ぶ総延長 50.45 km (31.35 miles) のトンネルである。
 - * この中で 38 km (24 mile) が実際にドーバー海峡を通過する海底トンネルで、残りは陸地のターミナルに繋ぐための地下トンネルであり、海底トンネルは海の下 25~75m の深さに建設され、平均的な深さは 45 m である。
 - * 英仏海底トンネルはひとつの単一トンネルではなく、3 つのトンネルで構成されており、この中の 2 つは直径が 7.6m に達する鉄道専用トンネルで、その中間にある直径 4.8m の小規模なトンネルは鉄道専用トンネル

- ルを管理するサービストンネルである。
- * 海底トンネルの両端にあるターミナルは非常に巨大な規模である。フランスの Calais ターミナルは 700ha に達し、ヨーロッパで最も大きな陸上運送団地として、イギリスのヒースロー国際空港より更に大きく、団地内の鉄道延長が 50 km、道路延長が 50 km に達する。イギリスの Folkstone ターミナルはこれより小さく 140ha 規模である。
 - 現在、英仏海底トンネルでは 2 種類の列車が運行されている。ひとつはル・シャトル (Le Shuttle) と呼ばれる自動車、バス、トラックなどを運搬する車両輸送専用列車で、もう一つはユーロスター (Eurostar) と呼ばれる旅客および貨物用高速列車である。
 - * ル・シャトルは Folkestone～Calais のトンネル間を行き来し、ドーバー海峡を通過しようとする車両だけを運送するので、イギリスおよびヨーロッパ大陸の道路網を間接的に繋げる機能をもっており、これは英仏海底トンネルの建設および管理の主体である Eurotunnel 会社によって直接運営されている。
 - * 反面、ユーロスターはロンドン～パリ、ロンドン～ブリュッセル間を行き来し、乗客および貨物を運搬するので、イギリスおよびヨーロッパ大陸の鉄道網を直接繋ぐ機能をもっている。これはイギリス鉄道公社 (BR)、フランス鉄道公社 (SNCF)、ベルギー鉄道公社などが共同で運営しており、Eurosunnel 社は単にこれらの鉄道会社から英仏海底トンネルの使用料を受け取っている。
 - * ル・シャトルは気候に関係なく 24 時間年中無休で運行されており、平均 20 分に 1 台ずつ運行され、35 分でドーバー海峡を横断するため既存の平均所要時間の 2 時間 (フェリーの所要時間) を大幅に短縮させている。

(2) 英仏海底トンネルの推進過程および背景

- 1802 年フランスの鉱山技術者 Albert Mathieu-Favier が最初に英仏海底トンネルの建設を提案した。彼はドーバー海峡の中間に人工島を建設し、馬車で通行できる 1.5 km の長さの 2 つの海底トンネルを建設する案を提示したが、この案はナポレオンの関心をひいた。
- * ナポレオンは英仏海底トンネル建設案を当時イギリスのホイッグ党の指導者 Charles James Fox と協議し、両指導者はこの案に非常に好意的な関心を表明した。しかし、1803 年に再開した英仏戦争により建設案は廃棄となった。
- 1872 年イギリスの Hawkshaw は London、Chatham および Dover 鉄道会社の財政支援によって「海底トンネル社」を組織し、3 年後にイギリス下院は、海底トンネル社が必要な予備作業とドーバー周辺の土地を取得で

きるよう認め、「海底トンネル株式会社法」を制定した。

- * しかし海底トンネル社はイギリス政府からトンネル建設に関する全体的な権限を得られず、予備作業に関する権限のみ付与されたので、追加的な財源を調達する苦難を味わうことになった。
- * 一方、フランス側でも 1875 年「フランス海底トンネル株式会社」が設立された。イギリスの場合と違い、フランス海底トンネル会社はトンネル建設関連の完全な権限を政府から付与されたため十分に資金を調達でき、これにより 2,000 ヤードに達する予備トンネルの建設に成功した。
- 英仏海底トンネル関連の作業はこのように活発になったが、1882 年にイギリスの軍部は安全保障戦略上の理由からトンネル建設に反対という報告書を提出し、これを契機にイギリスの言論メディアおよび一般世論もトンネル建設に反対する雰囲気に変わった。
- * このような雰囲気により両国の海底トンネル社は全ての予備トンネル作業を中断し、以後 1950 年代初めまでイギリス軍部の継続的反対および 1,2 次世界大戦のため、英仏海底トンネル計画はそれ以上推進されなかつた。
- しかし、戦後、復旧作業がある程度落ち着くと、英仏海底トンネルの関心が再度起り始めた。特にスエズ運河を管理していた「Suez Canal Company」はエジプト政府からの事業許可が 1956 年に完了したので、莫大な留保財源を投資する新しい投資先を物色し、英仏海底トンネル事業に大きな関心を持ち始めた。
- * 1957 年 Suez Canal 社は既存のイギリス側の海底トンネル社、フランスの海底トンネル社と手を結び「英仏海底トンネル研究会」を組織した。この研究会は 50 万ポンドに達する基金を助成し、トンネル建設の技術的、経済的な侧面を精密検討する研究作業に着手した。
- * 1960 年の初めまで続いたこの研究は、i) 英仏海底トンネルは収益性が十分なため民間部門での財源調達が可能であり望ましい、ii) あらゆる技術的事項を考慮すると、2 つの鉄道専用トンネルおよびサービストンネルを建設することが望ましい、という事業意向書をイギリスおよびフランス政府に提出した。
- * 一方、この研究会とは別に、仮称「英仏海上大橋研究会」が組織され、ドーバー海峡を橋梁で繋ぐプロジェクトを民間財源で行うという事業意向書を両国政府に提出した。
- これを受けてイギリスおよびフランス政府は合同で英仏政府間協力委員会を構成し、民間部門から提出された事業意向書を検討した。ドーバー海峡の地質調査を実施し、トンネルの経済性などを綿密に検討した同委員会は、1963 年にトンネル案が橋梁案よりふさわしいという報告書を発表し

た。

- * 1971年、当時のヒース英首相とポンピドー仏大統領は、英仏海底トンネルの建設がイギリスのヨーロッパ単一市場の参入のための主な象徴と見なし、ついに英仏海底トンネルの建設を民間に委任する措置を取った。
- * これにより両国政府はより精密な基礎調査を遂行し、また建設に必要な両国間の国際条約を締結し、民間部門でサービストンネルの掘削作業に着手した。
- しかし 1975 年 1 月 20 日、当時のイギリス政府はフランス政府や民間部門に、何の打診もなしに一方的に海底トンネル建設の中止を宣言した。
- * イギリスがトンネル事業を途中で止めた実質的な理由は、財源圧迫と政治環境の変化のためである。つまり関連条約によってイギリス政府は、公共財源でトンネルの建設日程に合わせ 80 マイルの長さのロンドン～ドーバー間の高速鉄道を建設することになっていた。条約締結時に急いで推定された予想工事費は 1 億 2,300 万ポンドだったが、1 年半後により正確に推定された工事費では最小でも 3 億 7,300 万ポンドとなり、元の予想額の 3 倍以上かかると計上された。イギリス政府としてはこのような工事費用を調達する自信がなく、それが海底トンネル建設を止める決定をした主な理由である。
- * 同時にトンネル建設に強い執着を見せていましたイギリス保守党のヒース政府が 1974 年に実施された総選挙で敗北し、ウィルソンが率いる労働党に政権を委譲した。保守党と違いヨーロッパ統合に消極的だった労働党政府は、ヨーロッパ統合の象徴となっている英仏海底トンネルに対し非常に懐疑的であり、国際慣例を無視してまで一方的に放棄宣言をした。
- イギリス政府によって止められた英仏海底トンネル計画は、1980 年代に入り、もう一度その必要性が再起された。放棄宣言の 4 年後 1979 年、イギリス鉄道公社 BR とフランス鉄道公社 SNCF が共同で鉄道専用トンネル 1 つを建設する提案を両国政府に提出し、これを契機に英仏海底トンネルが再び両国政府の関心事項として浮上した。
- * 1984 年、当時イギリス首相であったサッチャーは他の閣僚らの反対にもかかわらず、政府の財政支援なしに純粋に民間部門ができるならば英仏海底トンネルの建設を強力に支持するという見解を示した。
- * サッチャー首相の英仏海底トンネルに対するこのような愛着は、イギリスのヨーロッパ統合に対する希望を象徴的に見せることができるという政治的な判断のためであり、ミッテラン仏大統領の全面的な支持を受け、ついに 1985 年に両国政府は英仏海底トンネルを建設し運営する主体を選定する公開公募作業を実施した。このとき両国政府が掲げた条件は政府の財政支援や財政保障を求めてはならないというものであった。

- これにより 1985 年 10 月までに両国政府には 10 件の提案書が申し込まれ、この中から 4 つの案が両国政府の最終的な審査対象になった； **Euroroute, Eurotunnel, Eurobridge, Channel Expressway** である。
- * **Euroroute** コンソーシアムによって提出された案は、トンネルと橋梁を同時に建設してドーバー海峡を横断する道路網と鉄道網を構築するというアイデアだった。具体的にドーバー海峡に 2 つの人工島を建設し、イギリスから人工島まで 7 マイルの長さの橋を建設し、人工島と人工島の間には 11 マイルの長さの海底トンネルを建設し、最後に人工島からフランスまでは再び 4 マイルの長さの橋を建てるというものである。
- * これに比べ建設会社と銀行から構成された **Eurotunnel** コンソーシアムが提示した案は、直径 7.3m の大きさの 2 本の鉄道専用海底トンネルと、これらを結ぶ 1 本のサービストンネルを構築するという内容であった。
- * **Eurobridge** コンソーシアムによって提案された案は、鉄道および自動車が同時に通行できる巨大な橋を建設するというものであった。
- * **Channel Expressway** コンソーシアムの案は、直径 11.3m の大きさの巨大な海底トンネルを 2 つ建設することで、車両および列車が同時に利用できるという提案であった。
- 1985 年にイギリスおよびフランス政府は、これらの案を審査する合同評価団を構成し、合同評価団は工学的な側面、運営の安定性、環境波及効果、安全保障的な側面、水理的な側面、経済性、雇用効果、財源調達、鉄道投資、付随する基盤施設、航海的な側面などを総合的に検討した後、1986 年に最終的に **Eurotunnel** 案を選定した。
- * これによりイギリスおよびフランス政府は、海底トンネルと関連した条約、いわゆるカンタベリ条約を締結し、翌年、必要な国会承認手続きを終えた。そして、これを基礎として海底トンネル建設の主な契約者である **Eurotunnel** 側とトンネル譲与協定を締結した。
- * もともとトンネル譲与期間は 1987 年から 2042 年までの 55 年間で合意されたが、更に 2052 年までに延長された。したがって、英仏海底トンネルはこの期間中は民間部門の **Eurotunnel** 社が計画、設計、建設および運営の責任を全面的に持ち、譲与期間が終わると同時に所有権はイギリス政府に帰属することになっている。しかし、2020 年以降 **Eurotunnel** 側が車両専用のためのトンネルもしくは橋に関する具体的な計画を提示しない場合は、トンネル譲与協定が無効となる旨し書き条項をつけた。
- 1988 年から本格的なトンネル工事に着手し、サービストンネルをまず建設したあと、主トンネルである鉄道専用トンネルを本来の計画より 1 年遅い 1994 年に完了し、その年 5 月に開通した。
- * 英仏海底トンネルは総工事費 100 億ポンドを投入し、約 6 年で竣工した。

今世紀において民間部門最大の土木工事であるこの海底トンネルは、世界最先端の技術が総動員された技術革新の象徴であり、今まで航空便や船便でのみ渡ることができたドーバー海峡を史上初めて陸路で渡れるようとしたものである。

(3) 英仏海底トンネルの財源調達方式

- トンネルの建設が進められていた 1980 年代は、イギリス政府がサッチャーチー首相の哲学で市場原理を導入し、イギリス経済を再建しようと努力していた時期だったので、全ての部門の政府規制を緩和し、同時に各種公共サービスの民営化により政府負担を減らそうとした。
 - * このような政策の基礎の下で、イギリス政府は英仏海底トンネルにも一切の財政支援や財政保障を禁ずる処置を取った。このような与件により Eurotunnel 社は、直接的な建設費用だけでなく、それに伴う各種の追加費用まで全て自力で調達しなければならなかった。
- 基本的に Eurotunnel 社は株式発行と外部借入で必要な費用を調達する財政計画を準備した。
 - * これにより第 1 段階として、Eurotunnel 社の持ち株会社として参与した企業から 5,000 万ポンドを資本金として調達した。第 2 段階として、主に機関投資家を対象にした株式公募で 2 億 6 百万ポンドを調達した。第 3 段階として、株式市場を通して一般大衆を対象に株式を公募し、7 億 5 千万ポンドの調達に成功した。
 - * 英仏海底トンネルの株式公募に最も多く投資した国はフランスで、全体の株式発行額の半分以上を占めており、イギリスはその半分に過ぎない。

〈表－1〉 Eurotunnel 社 株式の国家別分布

| 国 家 | 割 合 (%) |
|-------------|---------|
| France | 56.1 |
| UK | 30.3 |
| Switzerland | 3.0 |
| USA | 2.7 |
| Belgium | 2.0 |
| Germany | 1.3 |
| その他 | 4.6 |
| 計 | 100.0 |

- * 一方、このような株式公募の助けを受け、Eurotunnel 社は次の段階とし

て国際金融市場を通し全世界 225 カ国の銀行による金融コンソーシアムを組織し、これを通して 50 億ポンドを借入れた。実際には政府の財政保証なしに国際金融機関からこのような大規模な国際借入れをすることはとても難しいことであったが、Eurotunnel 社の積極的な借入れ努力と英仏海底トンネルの高い期待収益性のため可能となった。

- * 株式公募の場合とは違いフランス、ドイツ、イギリス、日本など様々な国の銀行から均等に借入れたが、その中でも当時、余裕資金を最も多く持っていた日本の銀行の割合が最も高かった。

〈表-2〉 銀行借り入額の国家別分布

| 国 家 | 割 合(%) |
|---------|--------|
| France | 20 |
| UK | 12 |
| Germany | 13 |
| Japan | 23 |
| USA | 2 |
| その他 | 30 |
| 計 | 100 |

- このような株式発行と銀行借入れを通し、Eurotunnel 社は 1987 年まで当初の目標額である 60 億ポンドを全て調達した。
- * しかし、トンネル工事費が当初の予想より大きく増加するようになり、追加財源の調達が必要になり、それにより 1990 年に追加株式を発行し 5 億 6,600 万ポンドを調達し、続いて前に構成された金融コンソーシアムから 21 億ポンドを更に借入れた。
- * 一方、1994 年にトンネルが開通して以降、初期の不足した運営資金および既存の負債の利子返済のために、更に 7 億ポンドに達する株式発行と 3 億ポンドを借入れた。結果的に Eurotunnel 社は株式発行および外部借入れを通して、合わせてほぼ 100 億ポンドに達する資金を調達した。

(4) 英仏海底トンネルの経済的な効果

- イ) 雇用創出効果
- Channel Tunnel Joint Consultative Committee (1989), K. Button(1994)などの研究結果によると、英仏海底トンネルの建設が雇用に及ぼす効果は、大きく 3 つの形態に分けることができる
 - * 第 1 の形態の雇用効果は、短期的な雇用増大効果である。英仏海底トン

ネルの建設はすぐに工事に関する建設労働力の雇用を創出し、同時に海底トンネル工事に各種原材料を供給する下請業者の雇用需要も増加した。短期的なこのような建設関連産業による雇用創出規模は年間 38,110 人に達した。

- * 第 2 の形態の雇用効果は、中期的な効果である。これは英仏海底トンネルの開通と同時に現れる効果で、これには雇用増大および雇用減少の相反する効果がある。まず、英仏海底トンネルの管理、運営会社である Eurotunnel 社による雇用創出効果として 30,000 人の職員を採用している。これと対照的に海底トンネルの競争産業、特に、それまでドーバー海峡の運送を独占してきたフェリー産業は、競争力の弱化で人員削減が必至あった。さらにフェリー産業が相対的に労働集約的な産業であるので、雇用減少効果がさらに強く現れる。専門家はイギリスの場合、フェリーおよび関連する港湾業から誘発された雇用減少を 4,300~6,600 人程度と推定している。このような観点から、英仏海底トンネルの建設は中期的に見て雇用増大よりは、むしろ微々たる程度だが雇用減少効果が現れた。
- * 英仏海底トンネル建設がもたらす第 3 番目の形態の雇用増加は、長期的、間接的な効果である。英仏海底トンネルはイギリスおよびフランスのヨーロッパ地域内での立地競争力を高め、海外企業の誘致を促進し、また既存の企業も英仏海底トンネルがもたらす交通費用の減少により、ヨーロッパ市場での価格競争力を高めることができるようになった。英仏海底トンネルおよび関連交通網の整備により既存の企業の競争力が高められ、海外企業の進出が高まれば、これはまさに新規雇用の創出につながる。実際にこのような長期的、間接的、派生的な雇用創出効果が、たとえ具体的に計量するのは難しくても、英仏海底トンネルの最も大きな雇用波及効果として論じられている。

- □) 交易拡大効果

- 英仏海底トンネルはドーバー海峡を通過する商品の運送費および運送時間を大きく減らした。
 - * 例を挙げると、海底トンネルの建設以降ドーバー海峡横断の交通料金が以前に比べ約 20%程度下がり、また所要時間も 2 時間から 30 分と短くなつた。
 - * このような運送費用および運送時間の減少は、イギリス企業のヨーロッパ市場での競争力を増加させたので、相対的にヨーロッパ内の交易規模を拡大させる要因となっている。
 - * イギリス産業の場合、全体の製品生産の割合から運送費が占める割合は

3%前後だが、セメント、製鉄および鉄鋼、ガラスなどの重量が重い重化学の製品ほど運送費の割合が高い反面、事務機器、航空などのような精密機器および、先端産業製品や事業サービスのようなサービス業種の運送費の割合は相対的に低い。したがって英仏海底トンネルの建設により、イギリスの対ヨーロッパ交易の中でも重化学製品の交易規模の成長率が相対的に高くなった。

- * 英仏海底トンネル建設がもたらすこのような交易規模の拡大効果を総合的に考慮すると、海底トンネルの経済的な恩恵が窮屈的にどの国、特に海底トンネル建設の当事国であるイギリスとフランスのどちらの国がより大きな恩恵を受けるかという問題はとても興味深い課題である。
- * ヨーロッパ議会 (European Parliament) が英仏海底トンネルの EC 会員国に及ぼす相対的な波及効果を検討したところによると、フランスがトンネル建設に伴う全体の経済的な恩恵の 47%を受けているのに比べ、イギリスは相対的に少ない 28.5%を受けていることが示された。
- * フランスがより多く経済的な恩恵を受けている理由は、地政学的な立地要因とともにヨーロッパの主要都市を繋ぐ発達した交通ネットワーク、特に高速鉄道網のためということが示された。

〈表-3〉 英仏海底トンネルの経済的利益の国家別分布

| 国 家 | 割 合(%) |
|----------------------|--------|
| France | 47.0 |
| UK | 29.5 |
| Belgium & Luxembourg | 3.3 |
| Netherlands | 2.9 |
| Germany | 2.8 |
| Spain | 1.9 |
| その他ヨーロッパ国家 | 12.6 |

資料 : I. Holliday et al.(1991) The Channel Tunnel, p.170

- ハ) 交通サービス産業への効果
- 英仏海底トンネルの建設は、交通サービス産業に最も直接的かつ非常に大きな波及効果をもたらした。
 - * まず、鉄道専用の英仏海底トンネルの建設は、イギリスとフランスおよびヨーロッパ間の交通利用手段の多様化をもたらした。既存の航空サービスまたはフェリーサービスに2分化されていた交通サービスの形態が、海底トンネルの建設により鉄道サービスが加わり、交通サービスの供給

形態が多様化し、消費者の選択の幅が拡大した。

- * このような交通サービスの供給手段の多様化は、利用客の分散をもたらし、結果的には既存の業者の利用客が減少する結果をもたらした。例を挙げれば、ドーバー海峡の交通量の場合、ル・シャトルが通る英仏海底トンネルの開通は、フェリーの割合で自動車および貨物車の平均が約25%減少する結果をもたらした。
- 海底トンネル、フェリー、航空機間の競争は、ついに熾烈な価格競争にまで発展した。専門家によると、英仏海底トンネルおよび既存の業者間の価格競争で平均約20%近く下落した。このような価格下落はイギリス～ヨーロッパ間の交通サービスを利用する数多くの消費者に利益をもたらしている。
- * もちろんこのような価格下落が、利用客の減少と共に既存業者の損失を招くという社会的な損失はあるにはあるが、全体的には価格下落による消費者剩余の大きさが遙かに大きく、少なくない社会的純便益を引き起こしている。
- * 例を挙げると、1995年を基準に、J. Key et al.が推定した価格下落による消費者利益とフェリーおよび航空機の損失、そして実際のトンネル費用およびEurotunnel社の損失に関する資料を利用し、このような社会的純便益を簡単に推定してみると約140億ポンドに達すると示されている。
- * このような事実は、たとえ英仏海底トンネルの建設が当初の予算とは違い、Eurotunnel社に対する私的な便益が純損失を記録していても、それが誘発する外部効果による社会的便益は非常に高いことを物語っている。

〈表-4〉 英仏海底トンネルの社会的純便益

| 区分 | 純便益（百万ポンド） |
|---------|------------|
| 消費者 | 31,039 |
| 供給者 | |
| トンネル | -657 |
| フェリー | -1,577 |
| 航空 | -4,143 |
| トンネル建設費 | -10,000 |
| 合計 | 14,662 |

* J. Kay et al.の推定資料利用

- 二) 地域開発の波及効果

- 英仏海底トンネルが地域開発に及ぼす効果は大きく二つと考えられる。
 - * 一つはトンネルが立地した該当地域にどんな開発効果を及ぼすのかという点で、もう一つはトンネルの建設が地域間の均衡開発問題、つまり地域格差の問題にどんな影響を及ぼすのかという点である。
- 英仏海底トンネルの立地が該当地域に及ぼす効果は、その地域がどんな立地的、経済的な特性を持つかによって異なってくる。
 - * 英仏海底トンネルが立地するイギリスのケント (Kent) 地域は、大ondon地域および中部地域と共にイギリスでも最も開発された地域の一つである。イングランド南東部に位置する人口 150 万のケント地域は、サービス業が主産業で相対的に失業率が低いほうであり、所得水準が高い保守傾向の住民が大多数を占めている都市化地域である。
 - * 反面、フランスのカレー地域は工業、それも伝統的な重工業が主流を成す産業構造だが、地域基盤産業である地域造船所の沈滞で失業が蔓延し、地域経済が構造的な衰退現象を見せており、フランスでも代表的な衰退地域の一つとみなされている。
 - * このような地域的な特性によって、英仏海底トンネルの建設をカレー地域では地域開発の重要な転機と見て積極的に歓迎し、地域に海底トンネル建設の利益を集中させようと多方面にわたり努力した。例を挙げれば、地域の雇用効果を高めるために、海底トンネル建設で雇用するフランス側の労働者の一定比率(75%)を必ずノール・パド・カレーの地域内の人々から雇用するよう義務化した。それに対しケント地域は英仏海底トンネルが招く副作用、特に環境問題の悪化などを心配してトンネル建設に消極的であり、したがってトンネル立地に伴う地域開発政策の焦点も開発利益の地域内波及効果の極大化より、むしろ開発の副作用の最小化にもっと焦点が合わせられた。
- 一方、英仏海底トンネルがイギリスとフランス内の地域格差を悪化させるか、それとも緩和させるかという問題が、海底トンネルの建設問題が本格的な台頭で主な関心事になった。
 - * これは基本的にトンネルが立地するという地域の立地的特性と、トンネルに関連した政府の地域開発政策により影響を受ける。
 - * 英仏海底トンネルによりカレーおよび近隣地域の開発潜在力が高まり、地域間の均衡開発を促進し、したがってトンネル建設が地域格差を緩和する肯定的な波及効果を生んだと評価される。
 - * これに比べ、ケント地域はイギリスで経済力が集中している地域である南部地域に属する典型的な富裕地域だ。このような状況下での英仏海底

トンネルの建設は、既存の格差をさらに悪化させることが示されている。Keeble et al.の推定によると、長期的にトンネル建設による地域別の成長潜在力も南部および中部地域がその他の地域よりも高くなっている。

〈表-5〉 英仏海底トンネルの地域成長潜在力に対する波及効果

| 地 域 | 成長潜在力増加率 |
|---------------|----------|
| South East | 10.05% |
| West Midlands | 6.67% |
| South West | 6.56% |
| Wales | 6.02% |
| East Midlands | 5.93% |
| East Anglia | 2.80% |
| North West | 2.07% |

- ホ) その他の波及効果
- 英仏海底トンネルが、今世紀最大の民間部門の土木工事として、イギリスおよびフランスの建設産業の発展に与えた効果は、交通部門に劣らず大きいと判断される。
 - * 実際にイギリスの建設産業は 1980 年代、イギリス経済の全般的な景気沈滞により数年間不況の淵で苦しんでいた。このような条件の下で 1987 年に始まった英仏海底トンネルの開発は、イギリスの建設業を深い不況から引き上げる起爆剤の役割を果たし、数年間の仕事を保障する契機となった。
 - 英仏海底トンネルは、その規模の巨大さと共に効率性および安定性を保証するので多くの種類の先端技術が動員され、それにより関連の土木技術が開発される効果をもたらした。
 - * 例を挙げると、イギリスの土木界ではトンネル工事で一般的に一日に 25m を掘削した場合に大成功とみなす。
 - * しかし、英仏海底トンネルの場合にはこの記録を數え切れないほど更新し、平均的に一日に 50m ずつ掘削作業を行い、最高 75m を記録した。
 - * トンネル掘削のこのような効率性のために新しい掘削方法が試され、多様な建設技術が開発された¹。

¹ 具体的な例を挙げれば、(i) トンネル掘削時に使用されたトンネル掘削機械(TBM : Tunnel Boring Machines)は世界で最も大きな掘削機として、直径が 8.5m、長さ 25m に達し英仏海底トンネルのために特別製作された。(ii) 英仏海底トンネルの非トンネルライニング製作に使用されたコンクリートは世界で最も強力なものとして、核発電所の圧縮機を作るとき利用されるコンクリートより 2 倍程度の強度を持っている。(iii) 車両運搬専用列車であるル・シャトルに付着された車両は、自動車とバスおよびトラックを運搬

3. 日韓海底トンネルの基本構想と波及効果

(1) 日韓海底トンネルの基本構想

- 日韓トンネル研究会は、日韓海底トンネルのルートとして3つの代案を提案している
 - * (A) 案は韓国の巨濟島から対馬下島を経由し、日本の九州唐津へ繋がる路線で、相対的に水深が浅く全体の長さが最も短いという長所がある反面、海底距離が最も長いという短所がある。
 - * (C) 案は韓国の釜山から対馬上島および対馬下島を経由し、日本の唐津に繋がる路線で、水深も深く全体の長さも最も長いという短所がある反面、海底の長さが最も短く韓国の大都市、すなわち釜山と直接繋がるという長所がある。
 - * (B) 案は巨濟島から対馬上島および対馬下島を経由し、九州の唐津に繋がる路線で (A) 案と (C) 案の折衷形態である。

| | A案 | B案 | C案 |
|------|---------------|----------------------|---------------------|
| 路線経路 | 唐津～対馬(下島)～巨濟島 | 唐津～対馬(下島)～対馬(上島)～巨濟島 | 唐津～対馬(下島)～対馬(上島)～釜山 |
| 総延長 | 209km | 217km | 231km |
| 最大水深 | 155m | 160m | 220m |
| 陸上距離 | 64km | 76km | 103km |
| 海底距離 | 145km | 141km | 128km |

- 日韓トンネル研究会の構想によると、最も好ましい日韓海底トンネルの路線は A 案で、韓国の巨濟島と日本の佐賀県の唐津市を繋ぐルートである。
 - * 唐津市から対馬までは海上大橋になり、対馬から巨濟島までは海底トンネルの形態である。そして、中間駅は海上大橋を含み 5 つ程度を提案している。
 - * 日韓海底トンネルの工事費用は約 6 兆円と推定されており、この建設工事による産業誘発効果は約 15~20 兆円を予測している。

するために特別に製作された、世界で最も大きい鉄道用車両である。(iv) ル・シャトルの運行に必要な電力は 180 メガワット以上で、これは人口 25 万人の都市のピーク時間帯の電力使用量と同じ水準である。(v) ターミナルはヨーロッパ最大の陸上交通ターミナルであり、建設当時、単一工事としては世界最大の土木工事であり、イギリスのヒースロー国際空港より規模が大きい。(vi) トンネルの冷却システムは家庭用冷蔵庫 10 万台の容量と同水準であり、火災、地震、テロ、サボタージュなどトンネル内で発生しうる全ての事故に対する完璧な安全装置を持っており、このために数え切れない実験を繰り返した。

- * 一方、研究会は日韓海底トンネルの竣工期間は 15~20 年程度所要すると予想しており、所要する莫大な建設費はユーロトンネル方式による民間資本、借入れ、両国政府の 3 セクター方式、つまり(仮称)日韓海底トンネル株式会社が主体となる形態を提案している。
- それだけでなく研究会は日韓海底トンネルに伴う関連地域の地域開発の方向も検討した。
- * 海底トンネルの開通後、対馬は国際的な交流地域として開発する構想の下で具体的なプランとして、国際コンベンション地域（国際空港、国際会議場、ホテル、各種スポーツ施設など）、国際メディカルセンター（国際的な総合成人病医療研究施設など）、国際生命科学センター（インターフェロンの研究など）、海洋スポーツ基地などの設置を提案している。

(2) 日韓海底トンネルの形態に対する代案検討

- 日韓海底トンネルはそれがどのような形態で建設されるかは経済性および波及効果の種類と程度に非常に大きく影響する。
- * 日韓トンネル研究会 3 つの代案のうち、A 案が最も好ましいと提案している。それはこのルートの水深が相対的に浅く、対馬から日本の九州に繋ぐ距離が最も短く、総延長距離が短縮されるためである。
- しかし韓国の立場からみると、このルートが最善とみるのは難しい。日韓海底トンネルの路線は工事の難易度、地域開発への波及効果、トンネル連結の交通路などを総合的に考慮し決定しなければならない。
- * 日本側は 3 つの代案であるが、韓国の立場からみると A ルートおよび B ルートは同一であるため、結局は巨濟島～対馬、釜山～対馬の 2 つの案に絞られる。
- * 巨濟島～対馬の路線は、最大水深が 155m で釜山から対馬の 220m に比べ相対的に工事の難易度が低く、巨濟地域が相対的に後進地域なので地域開発に有利だという利点もある。
- * 反面、釜山～対馬路線は、玄界灘の横断距離が最も短く、トンネル連結のための交通網、特に高速鉄道の追加建設が必要ないという利点がある。
- 英仏海底トンネルの経験に立脚すると、韓国の立場としてはトンネルの長さが最も短く、京釜高速鉄道および京釜高速道路など既存の交通ネットワークとの連係が容易な釜山～対馬の路線がより好ましいと判断される。

〈表-6〉 巨濟～対馬、釜山～対馬 路線の比較

| | 巨濟～対馬 | 釜山～対馬 |
|-----------|--------|--------|
| 立地地域の特性 | 後進地域 | 過密地域 |
| トンネル延長 | 66 km | 49 km |
| 最大水深 | 155 m | 220 m |
| トンネル連結交通路 | 追加建設必要 | 京釜高速鉄道 |
| 環境問題 | 海上汚染誘発 | 交通遅延誘発 |

- 一方、日韓海底トンネルの用途をどのような形態にするかという問題についても、やはり3つの代案が可能である。
 - * 鉄道専用トンネル、鉄道・道路併用トンネル、カー・トレイントンネルである。
 - * 鉄道専用トンネルは、その名の通り高速列車のみが走る小規模トンネルを作り、旅客運送および貨物運送を可能にする方式で、建設費が少なくてすむ利点がある反面、自動車通行が不可能という限界がある。
 - * 反面、鉄道・道路併用トンネルは、高速列車のためのトンネルおよび自動車のためのトンネルを同時に建設し、旅客および貨物運送を両輸送手段により同時に可能とする方式で、高速列車だけでなく自動車通行も可能とし、両国間の交流をさらに活性化する利点はあるが、建設所要期間が長く、建設費用が高いという問題点がある。
 - * 最後にカー・トレイン方式は、前の二つの方式を折衷した形態で、基本的に高速列車のみ走るトンネルを建設するが、人だけでなく自動車および貨物車までも同時に運送する特殊高速鉄道が走れるように大規模なトンネルを建設する方式で、英仏海底トンネルが採択した方式である。
- またトンネルの形態においても、列車が一つのトンネル内を一方通行のみ可能として、二つの複数トンネルを同時に建設する方式と、一つのトンネル内で両方向の列車通行を同時に可能とする単一トンネルの建設方式がある。
 - * 前者は英仏海底トンネルで採択した方式で、列車衝突事故を根本的に防止し安全を確保できる長所がある反面、工事費が高いという限界がある。
 - 日韓トンネル研究会の提案によると、トンネルの形態は中央にサービストンネルを置き、2つの主トンネル（直径約11m）を設置するが、ひとつは高速列車用、もう一つは自動車用に使おうというものである。
 - * これは英仏海底トンネルの場合とほぼ同一な形態であり、かかる費用を考えた場合、非常に非現実的な提案と判断される。

- * 特に日韓海底トンネルの長さは最小でも 200 km を超え、英仏海底トンネルの総延長 (50 km) の 4 倍を超える見通しで、建設期間も 2 倍以上 (15 ~ 20 年) 長くなり、工事費は実に 10 倍以上かかると予想される。
- * このような条件を考えると、日韓海底トンネルは英仏海底トンネルの場合と違い、経済性を考慮しパッケージトンネルではなく一方通行型「単一トンネル」にしなければならないと判断する。

(3) 日韓海底トンネルの波及効果検討

イ) 産業波及効果

- 日韓海底トンネルは、今世紀最大の民間部門の土木工事と称される英仏海底トンネルよりさらに規模が大きい工事となるので、韓国および日本の建設産業のみならず関連産業に及ぼす波及効果は相当なものと予想される。
- * それだけでなく、このような産業波及効果が日本と韓国間にどのような差があるかは主要な関心事である。
- * このような波及効果は伝統的な経済分析手法である産業連関分析モデルを通して測定できる。国内ではホ・ジェワンの研究(1996)が唯一である。
- * 日本のアジア経済研究所 (IDE) と韓国銀行は、5 年ごとに日韓国際産業連関表を作成し発表しているが、ホ・ジェワン(1996)は両機関が共同で作成した日韓国際産業連関表を活用した。
- 日韓海底トンネルの産業波及効果を具体的に分析するには、海底トンネル建設投資が、どのような産業の最終需要をどの程度増加させるかという資料がなければならない。
- * 日韓トンネル研究会を中心とした日本側の投資予想額を中心に、英仏海底トンネルの場合を比較し、部門別の最終需要増加額を推定した。
- * 具体的に、日韓海底トンネルの総投資額を 48 兆ウォンと前提し、これを英仏海底トンネルの投資費構成に基づいて部門別に配分した²。そして、このように配分された金額を、韓国および日本の該当領域内の海底トンネルの長さを考え工事費分担額を決定した³。
- 分析結果によると、海底トンネル建設が韓国経済に及ぼす総波及効果は、約 54 兆ウォンに達することがわかる。
- * 海底トンネル建設で最も高く大きな波及効果を示す産業は、道路および鉄道建設業で約 13 兆 2 千億ウォンの算出額増加が予想される。

² 総工事費の 45.5% はトンネル掘削工事費、11.8% はターミナル工事費、25.9% は建設装備の購入費、15.2% は建設資材費、そして 1.7% はその他費用に配分された。

³ 海底トンネルの長さのみを考えた場合、韓国側の海底トンネルの長さは日本側の約 1/6 程度にすぎない。しかし、海底トンネルの形態が釜山から対馬間はトンネル、対馬から唐津は橋と仮定する場合、工事費は釜山から対馬区間が遙かに多くかかる。したがって、この区間が全体の工事費の 2/3 かかると仮定し、このうちの半分、つまり全体費用の 1/3 が韓国側の分担になると想定した。

- * 次に高い波及効果を表す産業は約13兆ウォンの算出額増加が予想される建設資材産業で、約11兆ウォンの増加が期待される建設・鉱山用機械産業がそのあとに続く。
- * 反面、非建設業種で最も高い波及効果を示すのは卸売・小売およびサービス業で約4兆ウォンの算出額増加が予想され、次に皮および化学工業で2兆ウォン以上の生産増加があると期待され、産業用機械産業も1兆ウォン以上の波及効果が予想される。
- 一方、海底トンネル建設事業が日本経済には約89兆ウォンの生産増加をもたらす見通しである。
- * これは韓国の場合よりは遙かに高いが、日本側の投資額が高いという事実を考えると当然の結果といえる。
- * 産業別波及効果において日本の場合も韓国の場合と似た形態を示している。
- * つまり道路および鉄道建設業が約22兆ウォンで最も高い成長効果を示し、建設資材業（約18兆ウォン）、建設および鉱山用機械産業（約14兆ウォン）がそのあとを追っている。
- * 結局、全体の産業波及効果の2/3以上がこれら建設関連の3大産業に集中しているが、これは韓国と似た結果を示している。そして、非建設産業としては卸売・小売およびサービス業の産出額増加が最も高く約12兆ウォンが予想され、これに続き、皮および化学製品、産業用機械が相対的に高い効果を示した。

〈表-7〉 日韓海底トンネル投資の産業波及効果

(単位：10億ウォン)

| 番号 | 産業名 | 日本 | 韓国 |
|----|---------------|------------|------------|
| 1 | 農林水産業 | 291.881 | 181.552 |
| 2 | 鉱業 | 665.073 | 391.217 |
| 3 | 食物及びタバコ産業 | 346.699 | 288.635 |
| 4 | 石油産業 | 206.915 | 132.100 |
| 5 | 皮及び化学製品 | 4,519.933 | 2,289.600 |
| 6 | 建設資材産業 | 18,495.857 | 13,038.464 |
| 7 | ゴム及び非金属鉱物製品 | 976.271 | 340.133 |
| 8 | その他金属及び金属製品 | 2,046.600 | 370.022 |
| 9 | 建設及び鉱山用機械 | 13,977.192 | 12,724.339 |
| 10 | 産業用機械 | 3,099.753 | 1,110.995 |
| 11 | 運送設備及びその他産業製品 | 1,159.868 | 357.032 |
| 12 | 道路及び鉄道建設産業 | 21,792.000 | 13,264.000 |
| 13 | 非住居用建設 | 5,664.000 | 3,864.000 |
| 14 | その他建設 | 1,891.876 | 975.157 |
| 15 | 卸売・小売及びサービス | 12,347.938 | 4,160.359 |
| 16 | 事務用消費 | 1,361.760 | 434.120 |
| | 計 | 88,843.616 | 53,921.725 |

□) 地域開発効果

- 日韓海底トンネルの経済的な利得を空間的に公平に配分するのは困難で、ある地域は海底トンネルの立地で地域経済が跳躍する新しい転機を迎える反面、ある地域はそれほど高い影響を受けないこともある。その結果として地域間の競争力格差は深まるかもしれないし、また緩和されるかもしれない。
 - * 海底トンネルのこのような地域開発の波及効果は、英仏海底トンネルの場合のように最近開発された地域成長の潜在力モデルによって分析することができる
 - * Rich(1980)によると最初に提案された成長潜在力モデル(Economic potential Model)は、特定地域の経済活動中心軸に対する相対的な近接性あるいは接近度(accessibility)を測定する技法である。言い換えれば、成長潜在力モデルは、任意のある地域が周辺地域に強力な影響を及ぼす経済活動中心軸に、どの適度自由に接近することができるかを示す。したがって成長潜在力モデルを利用する場合、日韓海底トンネルが韓国の地域および日本の地域の相対的な接近性に、どのような影響を及ぼすかを計量化できる。
- 前に日韓海底トンネルの建設方式と関連して様々な代案が可能なことを説明した。厳密に言うと、日韓海底トンネルの地域開発効果はどのような代案が選ばれるかによって大きく変わってくるといえる。
 - * したがってここでは、日韓海底トンネルのルートは先の論議により釜山～対馬～唐津の路線の(C)型と仮定した。
 - * そして、トンネルの形態は鉄道・道路併用で建設されると仮定した。
 - * この場合、両国間の貨物運送は、まるで国内の道路運送のように何の障害要因なくトラックによって遂行することができる。つまり、生産地から消費地までノンストップの道路運送によって貨物運搬が可能になり、日韓海底トンネルは海底区間距離、すなわち 128km はそのまま道路の距離になる。トンネルが陸地の道路と同一な機能をする。
- このような仮定のもとで推定された結果によると、日韓海底トンネルの建設は、日本国内の地域よりは韓国内の地域の成長潜在力を高める方に遙かに貢献することがわかる。
 - * 具体的には日韓海底トンネルにより、韓国の地域の成長潜在力が最小 6.17% から最大 33.67% まで増加することを示している。これに比べ、日本の地域の成長潜在力の増加はほんの微々たるもので、全て 1% 未満である。
 - * なぜこのような結果が現れるのか？言い換えれば、日韓海底トンネルの空間的な効果が、韓国の地域では大きく現れる反面、何故、日本の地域では

小さく現れるのか？

- * これを理解するためにはまず、本研究が基本的に日韓海底トンネルは韓国の交通ネットワークと日本の交通ネットワークだけを繋ぐ機能のみとすることが前提となっていることに注目する必要がある。
- * このような条件の下では海底トンネルは韓国の各地域にとり、アジア最大の経済圏である日本の地域に対する接近性を強化させ、成長潜在力が増加する。これに反して日本の地域の場合、韓国の経済力の規模が日本に比べ相対的に低いレベルなので、海底トンネルによって接近性が強化されても相対的に低い成長潜在力を持つことになる。
- * しかし、もし韓国の交通ネットワークが北朝鮮を通過し、中国大陆およびシベリア地域と繋がることを前提とする場合、結果は非常に異なって現れることもある。
- * この場合、日韓海底トンネルは、日本の交通ネットワーク～朝鮮半島の交通ネットワーク～アジア大陸の交通ネットワーク～ヨーロッパの交通ネットワークを連結する機能をもつて、海底トンネル建設による日本の地域の成長潜在力は表に現れた結果より遥かに高くなる。
- * このような事実は、日韓海底トンネルが朝鮮半島の統一（または南北間の完全な経済および交通交流）以前に建設される場合、建設による空間的な波及効果を韓国側がより多く享有する反面、朝鮮半島統一以後に建設される場合、日本側の空間的な波及効果も相当に高いこともあることを意味する。これは同時にいくつかの興味深い結論を示唆する。一つは日韓海底トンネルの建設が早く推進されるほど日本より韓国側がより有利になりうるという点である。もう一つは日韓海底トンネルの建設は日本側がより多くの恩恵を受けるので韓国側が急ぐ必要がない、という一部の主張は根拠が薄い見解と言える点である。
- 一方、分析結果は海底トンネルの建設が韓国および日本の空間構造、すなわち地域間の不均衡問題にどのような影響を及ぼすかという問題についても興味深い結果を提示している。
- * つまり韓国地域の場合、海底トンネルにより成長潜在力が最も高くなる地域は釜山圏で 33.67% の増加を示すと期待されている。これは釜山地域が海底トンネルの立地地域としてトンネル建設による直・間接的な波及効果を最も多く享有することを示しており、英仏海底トンネルの場合でも現れを最大に、海底トンネル建設の最大の受惠地は例外なく全てトンネルが立たないように、海底トンネル建設の最大の受惠地は例外なく全てトンネルが立地した所だという点を鑑みるとき、当然予想される結果だといえる。
- * 日韓海底トンネル建設で、釜山圏の次に成長潜在力が改善される地域は興味深いことにクアンジュ（光州）圏となった。表によると、クアンジュ（光州）圏地域は 23.75% の潜在力の増加が予想され、これはテグ（大邱）圏や

テジョン（大田）圏そして首都圏よりも高い。

- * 海底トンネル建設がクアンジュ（光州）圏の成長潜在力をこのように促進するのは、基本的にクアンジュ（光州）圏の海底トンネルに対する高い接近性とクアンジュ（光州）圏の産業工場などに起因すると判断される。そして、テグ（大邱）圏は21.56%でクアンジュ（光州）圏の次に高い成長潜在力の増加率を示しているが、これは釜山圏および海底トンネルの高い接近性によるものとみられる。
- * 表によると、海底トンネル建設による空間的な波及効果が最も低いと予想される地域は首都圏である。6.17%の成長潜在力の増加率が予想される首都圏は釜山圏の1/5のレベルに過ぎない。首都圏がこのように低い増加率となるのは、海底トンネルとの接近性が最も低いせいでもあるが、日本の大都市圏の高い経済力により、海底トンネル建設後、首都圏が従来享受していた他地域に対する支配力が相対的に低くならざるを得ないためである。
- * 日韓海底トンネルが、このように非首都圏地域の釜山圏、テグ（大邱）圏、クアンジュ（光州）圏の成長潜在力の基盤を大きく強化させる反面、首都圏および首都圏隣接地域であるテジョン（大田）圏には低い成長潜在力の増加率をもたらすという事実は、海底トンネル建設が国土の均衡開発に寄与することを意味する。つまり、日韓海底トンネルの建設が、我が国の空間構造のなかでなかなか治らない病弊と指摘されている首都圏一極を中心とした空間構造の独占化現象の緩和に大きく貢献することを意味する。
- * 特に5大都市の圏域中、最も立ち遅れた地域といえるクアンジュ（光州）圏の成長潜在力の増加率がどの地域よりも高いという事実は、地域間の均衡開発において重要な意味をもっている。釜山圏の高い成長率を同時に考えると、日韓海底トンネルが両地域に与える波及効果をより極大化するするための補完的な措置を伴う場合、海底トンネル建設は我々の国土の安定した空間構造体系、つまり首都圏、クアンジュ（光州）圏、釜山圏の三角形の体系構築に大きく寄与をすると予測される。

〈表-8〉 地域別成長潜在力の推定結果

| 地域区分 | 成長潜在力 | 増加 |
|------------|-----------|--------|
| | 百億ウォン/km | 百分率(%) |
| ソウル圏 | 1,056.987 | 6.17 |
| テジョン(大田)圏 | 905.625 | 10.07 |
| テグ(大邱)圏 | 2,123.674 | 21.56 |
| 釜山圏 | 3,366.174 | 33.67 |
| クアンジュ(光州)圏 | 1,469.950 | 23.57 |
| 福岡圏 | 838.659 | 0.84 |
| 広島圏 | 277.474 | 0.24 |
| 大阪圏 | 164.045 | 0.13 |
| 名古屋圏 | 123.286 | 0.06 |
| 東京圏 | 77.100 | 0.02 |
| 仙台圏 | 124.974 | 0.08 |

- 一方、日本の場合、日韓海底トンネル建設による空間的な波及効果は、韓国に比べ極めて微々たるものと予想される。
- * 推定結果によると、海底トンネル建設で最も成長潜在力が高くなる地域は福岡圏、つまり九州地域となった。この地域が日本側の海底トンネルの立地地域なので当然の結果といえるが、成長潜在力の増加率は 0.84% と非常に小さい。
- * たとえそうであっても、日本の地域間でも海底トンネルの地域波及効果が異なって現れるが、その絶対効果が何しろ低いレベルなので空間構造のパターンに影響を与えることが出来ないとみられる。言い換えると、日韓海底トンネルが日本の国土空間構造に与える波及効果は、韓国の場合は異なり非常に微々たるものと予想される⁴。

ハ) 社会的(経済的)妥当性

- 社会的な妥当性分析は、日韓海底トンネルの必要性を客観的に納得させるために最も必要な作業である。
- * これは日韓海底トンネルの高い建設費用を考えるとき、果たしてそれが与える社会的な便益はどの程度であり、国家的に推進するだけの価値があるかを評価するものである。

⁴ しかし、前述したように日韓海底トンネルが日本の交通システムを中国大陸まで繋げる機能をする場合、このような結論は変わってくることもありうる。

- ある事業なのか？という質問を検討する作業である。
- * このような分析を行うためには、多様かつ精巧な資料が必要であるが、まだこのような資料がきちんと蓄積できずにいる。
 - * 国内では、交通開発研究院が 2005 年の対外費で経済的な妥当性を検討し、悲観的な結論を下したことが知られている。
 - 現条件下で、日韓海底トンネルの経済的な妥当性を実証的に立証するのは容易ではない。
 - * それは、日韓海底トンネルが既存の日韓海峡横断サービスとは根本的に違う技術であるためである。この費用構造上の特徴は、限界費用は無視していいほど少ない反面、大部分が埋没費用という点。このような点を考慮する場合、理論的にみると海底トンネルは構成的な観点から次の表のように 4 つの形態がある。
 - * 表より、(I) の場合は、海底トンネルの建設は企業として収益性があり社会的な側面でも有用な場合、(II) の場合は、トンネルが企業としては収益性があるが公共的な側面では有用性があまりない場合、(III) は企業としての収益性はないが社会的には有用な場合、そして (IV) は企業としても社会的にも双方とも有用性がない場合である。
 - * 概念的にみたとき、(I) の場合には民間資本のみでの建設が好ましく、(III) の場合には公共財源での建設が好ましいといえる。そして (II)、(IV) の場合はプロジェクト自体を推進する必要がなくなる。
 - * 英仏海底トンネルは (I) に該当するが、日韓海底トンネルは (III) に該当するといえる。したがって、現段階で cash flow を中心とした経済性の分析には限界がある。

〈表-9〉 海底トンネルの企業的、社会的有用性

| トンネルの企業的収益性 可能可否 | | | |
|--------------------|--------|------|-------|
| | | 可 能 | 不 可 能 |
| トンネルの社会的 有用性 可否 | 有用である | (I) | (III) |
| | 有用ではない | (II) | (IV) |

二) 財源調達問題

- 日韓海底トンネルを建設する場合は、どのような財源調達方法が最も好ましいだろうか？英仏海底トンネルは、この問題に対し非常に興味深い事例を提供している。
- * 事実、英仏海底トンネルの建設の過程で際立った特徴は、その建設規模ではなく建設方法だといえる。

- * 英仏海底トンネルは世界的に類例がない純粹に民間部門による大規模な公共インフラの調達事例ということができる。英仏海底トンネルは、プロジェクトの計画、設計、財源調達、建設、運営の全過程が完全に民間部門によってなされた。
- しかし最近、英仏海底トンネルにおける、このような民間主導による建設が果たして好ましいかについて、少なくない批判が提起されている。
- * 英仏海底トンネルの開通以降、運営者である Eurotunnel 社はずっと財政的危機に直面している。このような財政的危機を指摘して、民間部門による大規模公共インフラの建設が好ましくないという批判が提起されている。
- 厳密にいようと、英仏海底トンネルの財政的危機は、基本的に建設費用が予想よりはるかに増加した反面、収入は予想値に至らなかつたためである。ならば、なぜこのように工事費用が当初の予想より 2 倍近く増加したのだろうか？これには様々な複合的な要因が作用している。
- * まず工事期間の延長による各種費用の上昇である。もともと英仏海底トンネルは 1993 年までに竣工する予定であった。しかし、これが Eurotunnel 社と施工業者間の不和、施工業者の非効率的な業務処理、安全を理由にした政府間の審議委員会の設計変更要求、追加財源調達上の難しさ、各種安全事故など、もうもろの事情で工期が遅れ、1 年遅い 1994 年に竣工した。したがってこのような遅滞による人件費、金融費用などの増加が全体費用の増加を引き起こした。
- * 二番目は、英仏海底トンネル建設の意思決定が非常に慌しくなされ、これにより建設計画およびデザインの細密な検討がなされなかつたためである。英仏海底トンネルに対する最終的な政治的決定があつたあと、81 日間のトンネルの公募過程を経てトンネルの形態が決定され、工事契約が締結された。その結果、トンネルの細部構造物やターミナルの細部構造の細部の設計は工事進行中に急いでなされ、その上、安全性および環境問題によって頻繁に設計変更の要請があり、それにより必要な資材を追加発注することになり、これもまた費用増加の要因になった。
- * 三番目は、海底トンネルに政府の財政保証がなく、財源調達が相対的に難しく、また不利な条件の借入れをするしかなかつた点も金融費用増加の要因になった。もともと計画された財源調達時には、英仏海底トンネルの収益性への一般的の高い期待により資金借入れに大きな問題はなかつた。しかし工事費が予想より増加し、追加借入れをしようとしたときには、政府の財政保証がない上にトンネル自体の収益性も不明瞭だという理由で多くの苦難を経験した。したがって、適切な時期に財源調達ができず、また相対的に不利な条件の借入れをするしかなかつた点がまさに

費用増加の要因となった。

- 一方、英仏海底トンネルの収入も元来の予想値より低くなかった。つまり、元来 1995 年の収入額は 5 億ポンドと予測されていたが、実際は 3.6 億ポンドにとどまった。
 - * 予想より収入が低くなった理由は、大きく 2 つに分析される。一番目の理由は、ドーバー海峡を運行するフェリー会社との熾烈な競争である。フェリー会社は英仏海底トンネルにより、自分たちがそれまで享受してきた独占的な地位が崩れたので、Eurotunnel 社の財政危機を意図的に誘導しようと無制限な競争を宣言して乗り出した。つまり約 20 億ポンドに達する資金を投資して新規船舶を投入し、施設を改造し、フェリー料金を大幅に引き下げた。これにより Eurotunnel 社もル・シャトルの料金を元来予測していた水準より低い価格で策定しなければならず、その結果、全体の収入額も予想値より大きく下回るようになった。
 - * 二番目の理由は、計画されたトンネル連結の交通網およびその他インフラ施設が適切な時期に設置されず、トンネルの需要増加が非常にゆるやかだったためである。ル・シャトルの需要増加を誘導するためには、海底トンネルまでの車両進入が容易かつ迅速でなければならないが、高速道路の拡充およびその他幹線道路の拡充が適切な時期になされなかった。
- 英仏海底トンネルの財政危機に対する以上の分析結果に照らし合わせるとき、日韓海底トンネルは基本的には公共および民間の合弁の形態で行うのが望ましいと判断される。
 - * 日韓海底トンネルが、英仏海底トンネルのような財政問題を引き起こさないためには、完全な民間主導よりは民間が主導しても必要な分野には公共部門が参与する形態が望ましいと判断される。
 - * 例を挙げると、国際金融市場による、より効果的な財源調達のため、英仏海底トンネルの場合とは異なり、政府が制限された範囲内で財政保障する必要がある。そうすることで、より有利な資金を迅速に調達し利子返済負担を減らすことができる。そして英仏海底トンネルの場合は、Eurotunnel 社に対しトンネル事業以外には一切の付帯収益事業をできないよう法で制限しているが、日韓海底トンネルの場合には積極的に関連付帯収益事業ができるようにする必要がある。このような付帯収益事業を認めることは、相対的に収益性が低い日韓海底トンネルに対する民間の参与を促進でき、莫大な建設費用および低い収益による初期の資金負担を緩和できる。また英仏海底トンネルの場合とは異なり、日韓海底トンネルはトンネルに連結するための各種インフラの建設まで全て民間財源で行うという制限を置かず、収益性が低くてもトンネル波及効果の極大化のために必要なインフラは公共部門が直接建設し、トンネルの竣

工と共に関連インフラが同時に開通することが望ましい。それによって、いわゆる「ネットワーク効果」を通してトンネル建設の社会的効果を拡大でき、またトンネル収入の早期正常化を図ることができる。

4. 結びの言葉

- 英仏海底トンネルの事例に立脚すると、日韓海底トンネル建設の必要性と波及効果を単に経済的な側面からのみ考察するのには限界がある。長期的な観点でみると、むしろ国際政治的な効果がもっと大きいと言える。
- * まず日韓海底トンネルの建設は、日韓両国間の外交的関係だけでなく、東北アジアの政治に重要な影響を与えると予想される。日韓海底トンネルの建設は、根が深い日韓両国の長い政治的な緊張を解消し、ついには本格的な協力の時代を迎えるという重要な政治的シグナルになりうる。韓国と日本は密接した経済的な関係にもかかわらず、積み重なった歴史的な屈曲により、それ相応の政治・外交的な協力関係がみられず、いつも潜在的な緊張関係を維持してきた。このような条件下で、もし日韓海底トンネルの建設に双方間の合意がなされるなら、それはどのような外交的な修辞よりも両国の政治的な協力関係を最も劇的にみせる象徴物になりうる。
- * さらには、日韓海底トンネルの建設は、東北アジア地域の協力関係をさらに一次元高めることで、本格的な東北アジア時代の登場を予告する重要な契機となりうる。東北アジアの全ての国家は、近世の歴史で日本から直間接的な被害を受けた国々であり、その中でも韓国はその被害を最も大きく経験した国である。したがって、日韓海底トンネルの建設を通じた両国間の協力は、東北アジアの緊張関係を緩和し、地域内の国家間の凝集力をさらに高める重要な政治的契機を提供することになる。日韓関係の新しい協力時代を掲げ、実質的な東北アジア時代の建設の政治的な礎を築くことに日韓海底トンネルは大きく貢献できる。英仏海底トンネルが、それがもつ統合ヨーロッパ的な象徴性により「ユーロトンネル」と呼ばれるように、日韓海底トンネルはそれがもつアジア的な象徴性により「東北アジアトンネル」または「アジアトンネル」と呼ばれるかもしれない。
- しかし英仏海底トンネルの推進の過程が示すように、たとえ日韓海底トンネルの必要性が高いとしても、実現のため国民的な合意を導き出す過程は韓国や日本双方とも容易ではないと判断される。
- * 日本はあたかもイギリスがそうであったように、アジア大陸から離れた

島国として長い間享受してきた自分たちの平和さと豊かな地位（いわゆる *island status*）を失いたくないという理由、そして自分たちはその他他のアジア民族とは違うといいういわゆる排他的民族主義(*xenophobia*)により、日韓海底トンネルに対する強い抵抗にあうことが予想される。

- * 韓国の場合も日韓海底トンネルに対する反対が無視できないと予想される。基本的に日本の膨張主義に対する疑いの念が強く残っているうえに、日韓海底トンネルが韓国経済および文化の日本隸属を加速するという憂慮が大きいためである。
- 英仏海底トンネルの経験に立脚すると、日韓海底トンネルの国民的な合意は、少なくとも次の3つの条件が満たされなければならないと思われる。すなわち、東北アジア経済圏の可視化、強力な政治指導者、専門家グループおよび経済界の継続的支持である。
- * 英仏海底トンネルがより本格的にイギリス政府および政界の注目をあびるようになった理由は、EC という国際環境のせいだった。つまりイギリスはヨーロッパ経済統合に主導的に参与するため、英仏海底トンネルがもつ政治的な象徴性を外交的な武器として利用しようとしたのである。日韓海底トンネルが韓国および日本の政治の保守性を押しのけて表舞台に登場するには、東北アジア経済圏という、より強力な政治的なスローガンと外交的な名分が必要といえる。
- * しかし、政治的な名分が提示されたといって、それがすぐに現実とはならない。英仏海底トンネルの 1960 年代の試みが失敗した理由もここにある。1960 年代に失敗した英仏海底トンネルが 1980 年に成功した最も主要な要因は、まさにサッチャー英首相とミッテラン仏大統領という政治的指導者である。彼らは英仏海底トンネルがヨーロッパ統合および両国の経済的な繁栄のために絶対必要という政治的な信念のもと、トンネルをめぐるあらゆる利害関係者の反対および手順上の難しさを克服し、政界と国民を説得した。日韓海底トンネルが、必要な政治的過程を通過し、国民的な共感を形成するためには、日韓海底トンネルが持つ国際政治的な象徴性と経済的な波及効果を理解し、それを推進できる強力な政治指導者が必ず必要である。
- * 英仏海底トンネルは初期の頃から経済界が主導し、その必要性を根気強く提起してきた。もちろん、それは英仏海底トンネルが持っている潜在的な収益性に対する執着がその主要な動機ではあった。しかし経済界の英仏海底トンネルに対するこのような根気強い関心と説得は、英仏海底トンネルがあらゆる困難な中でも消えずに「生きた火種」として残った主な力であった。日韓海底トンネルもそれが現実化されるまでは、周辺の条件により、さらに数多くの政治的な波をかぶることが予想される。し

たがってその国家的、経済的な重要性を継続して強調し、説得する主体的な勢力が必要である。しかし、日韓海底トンネルの収益性は、現在の交通量を考慮すると、まだ英仏海底トンネルに比べて低いと判断される。したがって英仏の場合と違い、政府の特別な誘導策がない限り、短期的には経済界の持続的な関心を得るのは容易ではない。このようなことを考慮するとき、日韓海底トンネルの場合は当分の間、研究所や学界のような専門家グループがその必要性を提起する主導的な勢力にならなければならぬと見通される。

参考文献

- パク・インホ，“日韓海底トンネルの論議と社会経済的効果と持論”，釜山発展フォーラム,36-38,1995.1
- 韓国銀行 調査第2部,1990年日韓国際産業関連表 概要,1996
- ホ・ジェワン(a),経済統合と国家間の社会間接資本の開発：英仏海底トンネル開発事例を中心として,建設産業研究院,1993.6
- ホ・ジェワン(b), “The Korea-Japan Underwater Tunnel Project: Its Similarities to and Differences from the Channel Tunnel”, Regional Studies, vol.31.4,1996,pp431-434
- ホ・ジェワン(C), “英仏海底トンネルの建設効果および日韓海底トンネル構想に対する示唆点”, 国土計画,31巻5号,大韓国土・都市計画学会,1996.10,pp299-320
- ホ・ジェワン, “Do We Need a Fixed Transport Link Between Korea and Japan : Korean Perspective”, International Seminar on Urban Development 発表論文, Nagoya, Japan, 1997.9.18
- 吉田 信夫, “日・韓・中 国際 Highway”, 1993.7
- 三菱総研,国土空間 未来像・整備新幹線 役割,1985
- Clark, C, Wilson, F. and Bradley, J., “Industrial Location and Economic Potential in Western Europe”, Regional Studies, 1969,3,197-212
- D. M. Smith and Gibb, R., "The Regional Impact of Channel Tunnel: a Return to potential Analysis", Geoforum, 1993,24(2),183-192
- I. Holliday, G. Marcou and R. Vickerman, The Channel Tunnel: Public Policy, Regional Development and European Integration, (BELHAVEN PRESS), 1990
- Keeble, D., Owens, P and Thompson, C. "Economic Potential and the Channel Tunnel", Area, 1982, 14, 97-103

Institute of Developing Economies and The Bank of Korea, International
Input-Output Table Korea-Japan, 1996

J. Kay, A. Manning and S. Szymanski, "The Channel Tunnel", Economic
Policy, April 1989

K. Button, "The Channel Tunnel and the economy of southeast England",
Applied Geography, vol 14, 1994, 107-121

R.W. Vickerman, "The Channel: Consequences for Regional Growth and
Development", Regional Studies, 1987, 21(3), pp.187-197

Thompson, I. B., "The Impact on Northern France", Geological Journal, 1973,
139, 258-279

영·불 해저터널의 건설효과 및 한·일 해저터널 구상에 대한 시사점 검토

허재완 (許在完)

중앙대학교 도시계획학과 교수

사단법인 한일해저터널연구원 이사

본고는 「한일해저터널 연구개발 세미나(2007년2월21일 개최)의 발표논문을 전재한 것입니다

1. 서론

- 이념의 시대가 막을 내리고 경제제일주의의 새로운 국제질서가 빠른 속도로 형성되면서 많은 나라들이 지리적으로 인접한 국가들과 보다 밀접한 경제협력관계를 구축함으로써 다가오는 경제전쟁시대의 기선을 제압하려는 노력을 기울이고 있음
 - * 이러한 지역경제권의 형성은 다자주의의 강화에도 불구하고 인접국 또는 경제적이 해를 같이 하는 국가간의 역내 경협강화 움직임이 한층 확대될 수밖에 없는 현실 때문에 앞으로도 더욱 확산될 것으로 보인다.
- 세계경제의 이 같은 불록화 현상은 필연적으로 동일 지역경제권내에 있는 회원국가들의 사회간접자본(SOC)투자 정책에 중요한 영향을 미치고 있으며, 가장 두드러지게 나타나고 있는 현상은 역내 국가들간의 SOC분야에 있어서의 이른바 '경쟁과 협력' 관계임.
 - * 지역경제권의 형성이 가시화 될 때부터 역내 회원국가들 사이에서는 통합경제권의 중심지 역할을 맡기 위한 경쟁이 가열화 되며 이 같은 경쟁의 성패는 궁극적으로 어느 나라가 더 효율적이고 경제적인 SOC를 가장 빠른 시간내에 구축하느냐에 의해 판가름 나게 됨
 - * 지역경제권의 형성이 이처럼 역내 국가들 간에 SOC 분야의 치열한 경쟁을 유발하기도 하지만 또 다른 측면에서는 역내국가들간의 공동 SOC사업을 촉진하는 계기가 되기도 함.
 - * 역내 국가들간의 신속한 정보교환과 정보코스트의 저감을 위한 국제정보·통신망 연계사업, 역내 국가간 인적·물적교류의 확대를 위한 국제고속도로망 및 고속전철망의 연계사업 등이 그 좋은 예.
- 지역경제권 형성에 따른 이 같은 역내 국가간 SOC 협력사업의 가장 주목할만한 사례로는 단연 영·불 해저터널건설을 들지 않을 수 없음.

- * 그것은 금세기 최대의 민간토목공사라는 그 규모의 거대함과 더불어 이 해저터널로 인해 EU라는 세계최대의 지역경제권이 실질적인 경제적·공간적인 통합을 완료하였다는 상징적인 의미가 크기 때문
- * 지역경제권의 형성에 따른 국가간 SOC 협력사업에 관한 문제는 최근 동북아시아지역에서도 그 논의가 차츰 활발해지고 있으며, 한·일 해저터널 건설에 관한 구상도도 이같은 논의의 연장선상에서 대두되고 있음
- 비록 장기적 관점에서 한·일 해저터널의 필요성이 인정된다 하더라도 이의 실현을 위해서는 우리가 신중히 검토하여야 할 과제가 적지 않음
 - * 예를 들어, 한·일 해저터널에 대한 국민적 합의도출에 대한 문제, 해저터널 건설에 소요되는 재원의 조달 및 분담 문제, 해저터널의 경제성 및 경제적 파급효과에 관한 문제, 해저터널의 지역개발 파급효과에 관한 문제, 그리고 제도적 장치에 대한 문제 등이 그 주요한 과제들이라 할 수 있음.
 - * 본 고에서는 영불해저터널의 시사점에 근거하여 한·일 해저터널과 관련된 이 같은 과제들 중에서 경제 및 지역개발 파급효과에 초점을 맞추어 논의를 진행

2. 영-불 해저터널의 사례분석

(1) 영-불 해저터널의 개요: 시설 및 서비스 현황

- 영-불 해저터널은 영국의 Folkestone터미널과 프랑스의 Calais터미널을 연결하는 총 연장 50.45km (31.35 miles)의 터널
 - * 이중에서 38Km (24 mile)가 실제 도버해협을 통과하는 해저터널이고 나머지는 육지의 터미널에 연결하기 위한 지하터널이며, 해저터널은 바다밑 25-75m 깊이에 건설되었으며 평균적인 깊이는 45m
 - * 영-불 해저터널은 하나의 단일터널이 아니고 3개의 터널로 구성되어 있으며, 이 중 2개는 직경이 7.6m에 달하는 철도전용 터널이고 그 중간에 있는 직경 4.8m 짜리의 소규모 터널은 철도전용 터널을 관리하는 서비스터널
 - * 해저터널의 양끝에 있는 터미널은 매우 거대한 규모. 프랑스의 Calais터미널은 700ha에 달하며 유럽에서 가장 큰 육상운송단지로서 영국의 히드로 국제공항보다 더욱 크며, 단지내 철도연장이 50Km, 도로연장이 50km에 달함. 영국의 Folkstone터미널은 이 보다는 작아 140ha 규모
- 현재 영-불 해저터널에는 2종류의 열차가 운행되고 있음. 하나는 르-셔틀(Le Shuttle)이라 불리는 자동차, 버스, 트럭 등을 운반하는 차량수송전용 열차이고 다

른 하나는 유로스타(Eurostar)라 불리는 여객 및 화물용 고속열차

- * 르-셔틀은 Folkestone-Calais 양 터미널 사이를 오가며 도버해협을 통과하고자 하는 차량들만을 운송하기 때문에 영국 및 유럽대륙의 도로망을 간접적으로 연결하는 기능을 하고 있으며 이는 영-불 해저터널의 건설 및 관리 주체인 Eurotunnel회사에 의하여 직접운영 되고 있음
- * 반면 유로스타는 런던-파리, 런던-브뤼셀간을 오가며 승객 및 화물을 운반하기 때문에 영국 및 유럽대륙의 철도망을 직접 연결하는 기능을 하고 있으며 이는 영국철도공사(BR), 프랑스철도공사(SNCF), 벨기에철도공사 등이 공동으로 운영하고 있으며, Eurotunnel사는 다만 이를 철도회사로부터 영-불 해저터널의 사용료를 받고 있음
- * 르-셔틀은 기후에 관계없이 24시간 연중무휴로 운행되고 있으며 평균 20분에 1 대씩 운행되고 있으며, 35분만에 도버해협을 횡단함으로써 기존의 평균소요시간인 2시간(페리의 소요시간)을 대폭적으로 단축시키고 있음.

(2) 영-불 해저터널의 추진과정 및 배경

- 1802년 프랑스의 광산기술자 Albert Mathieu-Favier가 최초로 영-불해저터널의 건설을 제안. 그는 도버해협 중간에 인공섬을 건설하고 마차로 통행할 수 있는 15Km길이의 2개 해저터널을 건설하는 안을 제시하였는데 이 안은 나폴레옹의 관심을 끌었음
 - * 나폴레옹은 영-불 해저터널 건설안을 당시 영국 휘그당의 지도자 Charles James Fox와 상의하였으며 양 지도자들은 이 같은 안에 매우 호의적인 관심을 표명하였음. 그러나 1803년에 재개된 영불전쟁으로 인해 해저터널 건설안은 폐기
- 1872년 영국의 Hawkshaw는 London, Chatham 및 Dover 철도회사들의 재정지원으로 ‘해저터널사’를 조직하였으며, 3년뒤 영국하원은 해저터널사가 필요한 예비작업을 할수 있고 또 도버주변의 토지를 취득할 수 있도록 허용하는 ‘해저터널주식회사법’을 제정하였음
 - * 그러나 해저터널사는 영국정부로부터 터널건설에 관한 전체적인 권한을 얻지 못하고 예비작업에 관한 권한만을 부여받았기 때문에 추가적인 재원을 조달하는데 어려움을 겪게 되었음
 - * 한편 프랑스 측에서도 1875년 ‘프랑스해저터널주식회사’가 설립되었음. 영국의 경우와 달리 프랑스해저터널회사는 터널건설과 관련된 완전한 권한을 정부로부터 부여 받았기 때문에 충분한 자금조달을 할 수 있었으며 이에 따라 2,000 야드에 달하는 예비터널을 성공적으로 건설하였음

- 영·불 해저터널에 관련된 작업이 이처럼 활발해지자 1882년 영국 군부에서는 안보 전략상의 이유를 들어 터널건설을 반대한다는 보고서를 제출하였고 이를 계기로 영국의 언론매체 및 일반여론도 터널건설을 반대하는 분위기로 바뀌었음.
 - * 이 같은 분위기로 인해 양국의 해저터널사들은 모두 예비터널작업을 중단하였으며, 이후 1950년대 초까지 영국군부의 계속되는 반대 및 1·2차 세계대전으로 인해 영·불 해저터널계획은 더 이상 추진되지 못하였음
- 그러나 전후복구사업이 어느 정도 마무리되자 영·불 해저터널에 대한 관심이 다시 일어나기 시작. 특히 수에즈운하를 관리하던 'Suez Canal Company'는 이집트 정부로부터의 사업허가가 1956년에 완료되었기 때문에 막대한 유보재원을 투자할 새로운 투자처를 물색하다가 영·불 해저터널사업에 큰 관심을 갖기 시작
 - * 1957년 Suez Canal사는 기존의 영국측 해저터널사, 프랑스의 해저터널사와 손잡고 '영·불 해저터널연구회'를 조직하였으며, 이 연구회는 50만 파운드에 달하는 기금을 조성하여 터널건설의 기술적, 경제적 측면을 정밀검토하기 위한 연구사업에 착수
 - * 1960년초까지 계속된 이 연구는 i) 영·불 해저터널은 수익성이 충분하므로 민간부문에서 재원조달 하는 것이 가능하고 또한 바람직하다, ii) 제반 기술적 사항을 고려할 때 2개의 철도전용터널 및 서비스터널을 건설하는 것이 바람직하다는 사업의향서를 영국 및 프랑스 정부에 제출
 - * 한편 이 연구회와는 별개인 가칭 '영·불 해상대교연구회'가 조직되어 도버해협을 교량으로 연결하는 프로젝트를 민간재원으로 하겠다는 사업의향서를 양국 정부에 제출
- 이에 따라 영국 및 프랑스정부는 합동으로 '영·불 정부간 협력위원회'를 구성하고 민간부문에서 제출된 사업의향서를 검토하였다. 도버해협의 지질조사를 실시하고 터널의 경제성 등을 면밀히 검토한 동위원회는 1963년 터널안이 교량안 보다 더욱 바람직하다는 보고서를 발표
 - * 1971년 당시의 히드 영국 수상과 풍피드 프랑스 대통령은 영·불 해저터널의 건설이 영국의 유럽단일시장 참여를 위한 주요한 상징으로 간주하여 마침내 영·불 해저터널의 건설을 민간에게 위임하는 조치를 취하였음
 - * 이에 따라 양국정부는 보다 정밀한 기초조사를 수행하고 또 건설에 필요한 양국 간 국제조약을 체결하였으며, 민간부문은 서비스터널의 굴착작업에 착수
- 그러나 1975년 1월 20일 당시의 영국정부는 프랑스정부나 민간부문에 아무런 사전적 협의 없이 일방적으로 해저터널 건설의 중단을 선언
 - * 영국이 터널사업을 포기한 실제적인 이유는 재원압박과 정치환경의 변화 때문. 즉 관련조약에 의거하여 영국정부는 공공재원으로 터널의 건설일정에 맞춰 80

마일 길이의 런던-도버간 고속철도를 건설하게 되어 있었음. 조약체결시 서둘러서 추정한 예상 공사비는 1억2,300만 파운드였으나, 1년 반 뒤 보다 정확하게 추정된 공사비는 최소한 3억7,300만 파운드로 원래 예상액의 3배 이상 소요될 것으로 계상되었음. 영국정부로서는 이 같은 공사비용을 조달할 자신이 없었으며 이것이 해저터널건설을 포기하기로 결정한 주요한 이유.

- * 동시에 터널건설에 강한 집착을 보였던 영국 보수당의 히스정부는 1974년에 실시된 총선에서 패배하여 윌슨이 이끌던 노동당에게 정권을 이양. 보수당과 달리 유럽통합에 소극적이었던 노동당 정부는 유럽통합의 상징으로 비춰지는 영불 해저터널에 매우 회의적이었으며 이에 따라 국제관례를 무시하면서까지 일방적으로 포기선언을 함
- 영국정부에 의해 포기된 영-불 해저터널계획은 그러나 1980년대에 접어들면서 또다시 그 필요성이 제기되었음. 포기선언을 한 4년 뒤인 1979년 영국철도공사 BR와 프랑스 철도공사 SNCF가 공동으로 철도전용 터널 1개를 건설하겠다는 제안을 양국 정부에 제출하였으며, 이를 계기로 영-불 해저터널이 또다시 양국정부의 관심사항으로 부상하였음
 - * 1984년 당시 영국수상이던 Thatcher는 여타 각료들의 반대에도 불구하고 정부의 재정지원 없이 순수히 민간부문이 할 수 있다면 영-불 해저터널의 건설을 강력히 하지 한다는 견해를 피력.
 - * Thatcher수상의 영-불 해저터널에 대한 이 같은 애착은 영국의 유럽통합에 대한 희망을 상징적으로 보여줄 수 있다는 정치적 판단 때문이었으며, Mitterrand 프랑스 대통령의 전폭적인 지지를 얻었고 마침내 1985년 양국 정부는 영-불 해저터널을 건설, 운영할 주체를 선정하기 위한 공개적인 공모작업을 실시하였음. 이 때 양국정부가 내건 조건은 정부의 재정지원이나 재정보증을 요청해서는 안된다 는 것이었음
 - 이에 따라 1985년 10월까지 양국정부에는 10개의 제안서가 접수되었으며, 이중에서 4개의 안이 양국정부의 최종적인 심사대상이 되었다: Euroroute, Eurotunnel, Eurobridge, Channel Expressway.
 - * Euroroute 컨소시엄에 의하여 제출된 안은 터널과 교량을 동시에 건설함으로써 도버해협을 횡단하는 도로망과 철도망을 구축한다는 아이디어 였음. 구체적으로 도버해협에 2개의 인공섬을 건설하고 영국에서 인공섬까지는 7마일 길이의 교량을 건설하며 인공섬과 인공섬 사이에는 11마일 길이의 해저터널을 건설하고 마지막으로 인공섬에서 프랑스까지는 또다시 4마일 길이의 교량을 세운다는 것
 - * 이에 비해 건설회사와 은행으로 구성된 Eurotunnel 컨소시엄이 제시한 안은 직경 7.3m크기의 2개의 철도전용 해저터널과 이들을 연결하는 1개의 서비스터널을

구축한다는 내용

- * Eurobridge 컨소시엄에 의해 제안된 안은 철도 및 자동차가 동시에 통행할 수 있는 거대한 교량을 건설한다는 것
- * Channel Expressway 컨소시엄의 안은 직경 11.3m 크기의 거대한 해저터널을 2개 건설함으로써 차량 및 열차가 동시에 이용할 수 있도록 한다는 제안
- 1985년 영국 및 프랑스 정부는 이들 안을 심사할 합동평가단을 구성하였으며, 합동 평가단은 공학적 측면, 운영의 안정성, 환경파급효과, 안보적 측면, 수리적 측면, 경제성, 고용효과, 재원조달, 철도투자, 부수되는 기반시설, 항해적 측면 등을 종합적으로 검토한 뒤 1986년 최종적으로 Eurotunnel안을 선정
- * 이에 따라 영국 및 프랑스 정부는 해저터널과 관련된 조약 이른바 켄터베리조약을 체결하였으며 이듬해에 필요한 국회인준 절차를 마쳤음. 그리고 이에 기초하여 해저터널건설의 주 계약자인 Eurotunnel측과 터널양여협정을 체결하였음
- * 원래 터널양여 기간은 1987년부터 2042년까지 55년간으로 합의되었으나 다시 2052년까지로 연장되었음. 따라서 영·불 해저터널은 이 기간동안 민간부문인 Eurotunnel사가 계획, 설계, 건설 및 운영을 전적으로 책임지며 양여기간이 끝남과 동시에 소유권은 양국정부로 귀속하게 되어 있음. 다만 2020년 이후 Eurotunnel측이 차량전용을 위한 터널 혹은 교량에 관한 구체적인 계획을 제시하지 않을 경우에는 터널양여협정이 무효화 되도록 단서조항을 달았음.
- 1988년부터 본격적인 터널공사에 착수하여 서비스터널을 먼저 건설한 다음 주터널인 철도전용터널을 원래 완료계획 시점보다 1년이나 늦은 1994년에 완료하여 그해 5월에 개통하였음
 - * 영·불 해저터널은 총 공사비 100억 파운드를 투입, 약 6년만에 완공. 금세기 민간부문 최대의 토목공사인 이 해저터널은 세계 최첨단기술이 총동원된 기술혁신의 상징이자 지금까지 항공편이나 배편으로만 건널 수 있던 도버해협을 사상 처음 육로로 건널 수 있게 한 것임

(3) 영·불 해저터널의 재원조달방식

- 터널건설이 추진되던 1980년대는 영국정부가 Thatcher수상의 철학에 따라 시장원리를 도입하여 영국경제를 재건하고자 노력하던 시기였기 때문에 모든 부문에 대한 정부규제를 완화하고 동시에 각종 공공서비스를 민영화함으로써 정부부담을 줄이고자 하였음.
 - * 이 같은 정책기조 하에서 영국정부는 영·불 해저터널에도 일체의 재정지원이나 재정보증을 금하는 조치를 취하였음. 이 같은 여건으로 인하여 Eurotunnel사는

직접적인 건설비용뿐만 아니라 그에 수반되는 각종 추가비용까지를 모두 자력으로 조달하여야만 하였음.

- 기본적으로 Eutunnel사는 주식발행과 외부차입으로 필요한 비용을 조달한다는 계획을 마련

- * 이에 따라 1단계로 Eurotunnel사의 지주회사로 참여한 기업들로부터 5,000만 파운드를 자본금으로 조달. 2단계로는 주로 기관투자가들을 대상으로 하는 주식공모로서 2억 6백만 파운드를 조달하였으며, 3단계로는 주식시장을 통하여 일반대중을 상대로 주식공모를 시도하여 7억 5천만 파운드를 성공적으로 조달.
- * 영-불 해저터널의 주식공모에 가장 많은 투자를 한 나라는 프랑스로서 전체 주식발행액의 절반 이상을 차지하고 있으며 영국은 이의 절반에 불과.

<표 1> Eurotunnel사 주식의 국가별 분포

| 국 가 | 비중 (%) |
|-------------|--------|
| France | 56.1 |
| UK | 30.3 |
| Switzerland | 3.0 |
| USA | 2.7 |
| Belgium | 2.0 |
| Germany | 1.3 |
| 기타 | 4.6 |
| 계 | 100.0 |

- * 한편 이 같은 주식공모에 힘입어 Eurotunnel사는 다음 단계로 국제금융시장을 통해 전세계 225개 은행들로 금융컨소시엄을 조직하고 이를 통해 50억 파운드를 차입. 사실 정부의 재정보증 없이 국제금융기관으로부터 이 같은 대규모 국제차입을 한다는 것은 매우 어려운 일이었으나, Eurotunnel사의 적극적인 차입 노력과 영-불 해저 터널의 높은 기대 수익성 때문에 가능
- * 주식공모의 경우와는 달리 프랑스, 독일, 영국, 일본 등 여러 나라의 은행에서 고르게 차입하였지만 그 중에서도 당시에 여유자금을 가장 많이 갖고 있었던 일본은행들의 비중이 가장 높았음.

<표 2> 은행차입액의 국가별 분포

| 국 가 | 비중 (%) |
|---------|--------|
| France | 20 |
| UK | 12 |
| Germany | 13 |
| Japan | 23 |
| USA | 2 |
| 기타 | 30 |
| 계 | 100 |

- 이 같은 주식발행과 은행차입을 통해 Eurotunnel사는 1987년까지 당초 목표액인 60억 파운드를 모두 조달.
 - * 그러나 터널공사비가 당초 예상보다 크게 증가하게 되어 추가재원의 조달이 필요하게 되었으며, 이에 따라 1990년 추가주식발행을 하여 5억6,600만 파운드를 조달하였고 이어서 앞서 구성된 국제 금융컨소시엄으로부터 21억 파운드를 또 다시 차입
 - * 한편 1994년 터널이 개통된 이후 초기의 부족한 운영자금 및 기존 부채의 이자 상환을 위해 또다시 7억 파운드에 달하는 주식발행과 3억 파운드를 차입. 결과적으로 Eurotunnel사는 주식발행 및 외부차입을 통해 모두 거의 100억 파운드에 달하는 자금을 조달

(4) 영-불해저터널의 경제적 효과

가. 고용창출효과

- Channel Tunnel Joint Consultative Committee (1989), K. Button(1994) 등의 연구결과에 의하면 영-불 해저터널의 건설이 고용에 미치는 효과는 크게 세 가지 유형으로 나누어 볼 수 있음
 - * 첫 번째는 단기적인 고용증대 효과임. 영-불 해저터널의 건설은 즉각적으로 공사에 참여하는 건설인력에 대한 고용을 창출하였으며, 이와 동시에 해저터널공사에 각종 원부자재를 공급하는 하청업체들의 고용수요도 증가하였음. 단기적으로 이 같은 건설 연관산업에 의한 고용창출규모는 연간 38,110명에 달한 것으로 나타났음.
 - * 두 번째 유형의 고용효과는 중기적 효과임. 이는 영-불 해저터널의 개통과 동시에 나타나는 효과로서 이에는 고용증대 및 고용감소의 상반된 효과가 있음. 우

선 영-불 해저터널의 관리.운영회사인 Eurotunnel사에 의한 고용창출효과로서 30,000명의 직원을 채용하고 있음. 이와 대조적으로 해저터널의 경쟁산업 특히 그 동안 도버해협의 운송을 독점해 오던 페리산업은 경쟁력의 약화로 인원감축이 불가피하였음. 더욱이 페리산업이 상대적으로 노동집약적 산업이기 때문에 고용감소효과가 더욱 높게 나타남. 전문가들은 영국의 경우 페리 및 관련 항만 업에서 유발된 고용감소를 4,300-6,600명 수준으로 추정하고 있음. 이 같은 관점에서 영-불 해저터널의 건설은 중기적으로 보아 고용증대 보다는 오히려 미미한 수준이지만 고용감소 효과가 나타남.

- * 영-불 해저터널건설이 수반할 세 번째 유형의 고용증가는 장기적.간접적 효과임. 영-불 해저터널은 영국 및 프랑스의 유럽지역내에서의 입지경쟁력을 높여 해외 기업 유치를 더욱 촉진하였으며, 또한 기존의 기업들도 영-불 해저터널이 초래 할 교통비용의 감소로 인해 유럽시장에서의 가격경쟁력을 높일 수 있게 되었다. 영-불 해저터널 및 관련 교통망의 정비로 인해 기존 기업들의 경쟁력이 제고되고 해외기업들의 진출이 높아지면 이는 바로 신규고용의 창출과 연결된다. 실제 이 같은 장기적, 간접적, 파생적 고용창출효과가 비록 구체적인 계량화는 힘들지만 영-불 해저터널의 가장 큰 고용파급효과로 거론되고 있음.

나. 교역확대효과

- 영-불해저터널은 도버해협을 통과하는 상품들의 운송비 및 운송시간을 크게 줄여 줌.
 - * 예를 들어 해저터널의 건설이후 도버해협 횡단 교통요금이 이전에 비해 약 20% 정도 낮아졌으며 또한 소요시간도 2시간에서 30분으로 짧아졌음.
 - * 이 같은 운송비용 및 운송시간의 감소는 영국기업의 유럽시장에서의 경쟁력을 증가시키고 따라서 상대적으로 유럽내의 교역규모를 확대시키는 요인이 되고 있음
 - * 영국 산업의 경우 전체 제품생산비중에서 운송비가 차지하는 비중은 3%내외이나, 시멘트, 철 및 철강, 유리 같은 중량이 무거운 중화학 제품일수록 운송비의 비중이 높은 반면 사무기기, 항공 등과 같은 정밀기기 및 첨단산업제품이나 사업서비스 같은 서비스업종의 운송비 비중은 상대적으로 낮음. 따라서 영-불 해저터널의 건설로 인해 영국의 대 유럽교역 중에서도 중화학제품의 교역규모의 신장을이 상대적으로 높아 졌음
- 영-불 해저터널건설이 수반할 이 같은 교역규모 확대효과를 종합적으로 고려할 때 해저터널의 경제적 혜택이 궁극적으로 어느 나라 특히 해저건설 당사국인 영국과 프랑스 중 어느 나라가 더 큰 혜택을 누릴 것인가 하는 문제는 매우 흥미로운 과제

- * 유럽의회(European Parliament)가 영-불 해저터널의 EC회원국에 미칠 상대적 파급효과를 검토한 바에 의하면 프랑스가 터널건설에 따른 전체 경제혜택의 47%를 누리는데 비해 영국은 상대적으로 적은 28.5%를 누릴 수 있는 것으로 나타났음.
- * 프랑스가 더 많은 경제적 혜택을 누릴 수 있는 이유는 지정학적 입지요인과 유럽의 주요 도시를 연결할 수 있는 잘 발달된 교통네트워크 특히 고속철도망 때문인 것으로 나타났음

<표 3> 영-불해저터널 경제적 이익의 국가별 분포

| 국 가 | 비중(%) |
|---------------------|-------|
| France | 47.0 |
| UK | 29.5 |
| Belgium & Luxemburg | 3.3 |
| Netherlands | 2.9 |
| Germany | 2.8 |
| Spain | 1.9 |
| 기타 유럽국가 | 12.6 |

자료:I. Holliday et al.(1991) The Channel Tunnel, p.170

다. 교통서비스산업에의 효과

- 영-불 해저터널의 건설은 교통서비스산업에 가장 직접적이고 커다란 파급효과를 초래 하였음
 - * 먼저 철도 전용의 영-불 해저터널의 건설은 영국과 프랑스 및 유럽간의 교통이 용수단의 다양화를 초래. 기존에 항공서비스 또는 페리서비스로 2분화되어 있던 교통서비스 유형이 해저터널의 건설로 철도서비스가 부가됨으로써 교통서비스의 공급유형이 다양해지고 소비자들의 선택의 폭이 확대되었음
 - * 이 같은 교통 서비스 공급수단의 다양화는 이용객의 분산을 가져와 결과적으로 기존 업체들의 이용객이 감소하는 결과를 초래. 예를 들어 도버해협의 교통량의 경우 르-셔틀을 통한 영-불 해저터널의 개통으로 페리의 지분이 자동차 및 화물 차 평균 약 25% 감소하는 결과를 가져왔음
- 해저터널, 페리, 항공기간의 경쟁은 마침내 치열한 가격경쟁으로까지 발전하였음. 전문가들에 의하면 영-불 해저터널 및 기존 업체들간의 가격경쟁으로 평균 약 20% 가까이 하락. 이 같은 가격하락은 영국-유럽간의 교통서비스를 이용하는 수많은 소비자들에게 이익을 안겨주고 있음

- * 물론 이 같은 가격하락이 이용객의 감소와 더불어 기존업체들의 손실을 초래하는 사회적 손실이 있기는 하지만 전체적으로는 가격하락에 따른 소비자잉여의 크기가 훨씬 커 적지 않은 사회적 순편익을 야기하고 있음
- * 예를 들어 1995년을 기준으로, J. Key et al 이 추정한 가격하락에 따른 소비자 이익과 페리 및 항공기의 손실 그리고 실제 터널비 및 Eurotunnel사의 손실에 관한 자료를 이용하여 이 같은 사회적 순편익을 간단히 추정해 보면 약140억파운드에 달하는 것으로 나타나고 있음.
- * 이같은 사실은 비록 영-불 해저터널의 건설이 당초의 예상과는 달리 Eurotunnel 사에 대한 사회적 편익은 순손실을 기록하고 있지만 그것이 유발하는 외부효과로 인해 사회적 편익은 매우 높음을 말해주고 있음

<표 4> 영-불터널건설의 사회적 순편익:1995기준

| 구 분 | 순편익(백만파운드) |
|-------|------------|
| 소비자* | 31,039 |
| 공급자 | |
| 터널 | -657 |
| 페리* | -1,577 |
| 항공* | -4,143 |
| 터널건설비 | -10,000 |
| 합 계 | 14,662 |

* J. Kay et al.의 추정자료 이용

라. 지역개발 파급효과

- 영.불 해저터널이 지역개발에 미치는 효과는 크게 두 가지로 생각해 볼 수 있음
 - * 하나는 터널이 입지한 해당지역에 어떠한 개발효과를 미치는가 하는 점이고 다른 하나는 터널의 건설이 지역간 균형개발문제 즉 지역격차문제에 어떠한 영향을 미치는가 하는 점
- 영.불 해저터널의 입지가 해당지역에 미치는 효과는 그 지역이 어떠한 입지적.경제적 특성을 갖느냐에 따라 상이하게 나타남
 - * 영-불 해저터널이 입지한 영국의 켄트(Kent)지역은 대런던지역 및 중부지역과 더불어 영국에서도 가장 개발된 지역의 하나임. 잉글랜드 남동부에 위치한 인구 150만의 켄트지역은 서비스업이 주산업으로서 상대적으로 실업률이 낮은 편이며 소득수준이 높은 보수성향의 주민이 대다수를 이루고 있는 도시화 지역

- * 반면 프랑스의 깔레지역은 공업, 그것도 전통적인 중공업이 주류를 이루는 산업 구조인데 지역기반산업이던 지역조선소의 침체로 실업이 만연하여 지역경제가 구조적인 쇠퇴현상을 보이고 있으며 프랑스에서도 대표적인 침체지역의 하나로 간주되고 있음.
- * 이 같은 지역적 특성으로 인하여 영·불 해저터널의 건설을 깔레지역에서는 지역 개발의 주요한 전기로 보고 적극적으로 환영하였으며 지역에 해저터널 건설의 이익을 집중시키려고 다방면으로 노력. 예를 들어 지역의 고용효과를 높이기 위해 해저터널 건설에 고용된 프랑스측 노동자들의 일정비율(75%)을 반드시 노르-빠드-칼레 지역내 사람들로 고용하도록 의무화. 이에 비해 켄트지역은 영·불 해저터널이 초래할 부작용 특히 환경문제의 악화 등을 염려하여 터널건설에 소극적이었으며 따라서 터널입지에 따른 지역개발정책의 초점도 개발이익의 지역내 파급효과 극대화보다는 오히려 개발 부작용의 최소화에 더욱 초점이 맞추어 졌음.
- 한편 영·불 해저터널이 영국과 프랑스내 지역격차를 악화시킬 것인가 아니면 완화 시킬 것인가 하는 문제는 해저터널의 건설문제가 본격적으로 대두되면서부터 주요한 관심사가 되어 왔음
 - * 이것은 기본적으로 터널이 입지하게 되는 지역의 입지적 특성과 터널과 관련된 정부의 지역개발정책에 의하여 영향을 받음
 - * 영·불 해저터널로 깔레 및 인근지역의 개발잠재력이 높아져 지역간 균형개발을 촉진하게 되고 따라서 터널건설이 지역격차를 완화시키는 긍정적 파급효과를 낳은 것으로 평가됨
 - * 이에 비해 켄트지역은 영국에서 경제력이 집중된 지역인 남동부지역에 속하는 전형적인 부유지역. 이 같은 상황하에서 영·불 해저터널의 건설은 기존격차를 더욱 악화시키는 것으로 나타나고 있음. Keeble et al.의 추정에 의하면 장기적으로 터널건설로 인한 지역별 성장잠재력도 남부 및 중부지역이 여타지역 보다 더욱 높게 나타나고 있음

<표 5> 영·불해저터널의 지역성장잠재력에 대한 파급효과

| 지 역 | 성장잠재력증가율 |
|---------------|----------|
| South East | 10.05% |
| West Midlands | 6.67% |
| South West | 6.56% |
| Wales | 6.02% |
| East Midlands | 5.93% |
| East Anglia | 2.80% |
| North West | 2.07% |

마. 기타 파급효과

- 영-불 해저터널은 금세기 최대의 민간부문 토목공사로서 영국 및 프랑스의 건설산업발전에 끼친 효과는 교통부문 못지않게 큰 것으로 판단됨
 - * 실제 영국의 건설산업은 1980년대 영국경제의 전반적인 경기침체로 인하여 수년간 불황의 늪에 허덕이고 있었다. 이 같은 여건하에서 1987년에 시작된 영-불 해저터널의 개발은 영국의 건설업을 깊은 불황에서 끌어올리는 기폭제의 역할을 하였으며 수년간의 일거리를 보장해 주는 계기가 되었음.
- 영-불 해저터널은 그 규모의 거대성과 더불어 효율성 및 안정성을 보장하기 위하여 여러 종류의 첨단기술들이 동원되었으며 이에 따라 관련 토목기술이 개발되는 효과를 가져왔음
 - * 예를 들어 영국 토목계에서는 터널공사에 있어서 일반적으로 하루에 25m를 굴착할 경우 대단한 성공으로 간주
 - * 그러나 영-불 해저터널의 경우에는 이 기록을 수없이 갱신하여 평균적으로 하루에 50m씩 굴착작업을 하였으며 최고 75m를 기록하기도 하였음
 - * 터널굴착의 이 같은 효율성을 위해서 새로운 굴착방법이 시도되었고 다양한 건설기술이 개발되었음¹⁴⁾

3. 한·일 해저터널의 기본구상과 파급효과

(1) 한·일해저터널의 기본구상

- 일한해저터널 연구회는 한일해저터널의 루트로 3가지 대안을 제안하고 있음
 - * (A)안은 한국의 거제도에서 대마하도를 거쳐 일본 큐슈의 당진으로 연결되는 노선으로서 상대적으로 수심이 낮고 전체 길이가 가장 짧다는 장점이 있는 반면

14) 구체적인 예를 들면, (i) 터널굴착공사에 사용된 터널굴착기계(TBM: Tunnel Boring Machines)는 세계에서 가장 큰 굴착기계로서 직경이 8.5m, 길이 25Km에 달하며 영-불 해저터널을 위해서 특별제작 되었다. (ii) 영-불 해저터널의 불터널라이닝 제작에 사용된 콘크리이트는 세계에서 가장 강력한 것으로서 핵발전소의 압축기를 만들때 이용하는 콘크리트 보다 2배정도의 강도를 갖고 있다. (iii) 차량운반 전용열차인 르-셔틀에 부착된 차량은 자동차와 버스 및 트럭을 운반하기 위해 특별히 제작된, 세계에서 가장 큰 철도용 차량이다. (iv) 르-셔틀의 운행에 필요한 전력은 180메가와트 이상이며 이는 인구 25만 도시의 피크타임시 전력 사용량과 동일한 수준이다. (v) 터미널은 유럽최대의 육상교통 터미널이며, 건설 당시 단일공사로는 세계최대의 토목공사였으며 영국의 히드로 국제공항 보다 그 규모가 커다. (vi) 터널의 냉각시스템은 가정용 냉장고 10만대의 용량과 같은 수준이며, 화재, 지진, 테러, 사보타지 등 터널 내에서 발생할 수 있는 모든 사고에 대한 완벽한 안전장치를 담고있으며 이를 위해 수 없는 실험을 되풀이했다.

해저거리가 가장 길다는 단점이 있음

- * (C)안은 한국의 부산에서 대마상도 및 대마하도를 거쳐 일본의 당진으로 연결하는 노선으로서 수심도 깊고 전체 길이도 가장 길다는 단점이 있는 반면 해저길이가 가장 짧고 한국의 대도시 즉 부산과 직접 연계된다는 장점이 있음
- * (B)안은 거제도에서 대마상도 및 대마하도를 거쳐 큐슈의 당진으로 연결하는 노선으로서 (A)안과 (C)안의 절충형태

| A안 | B안 | C |
|---------------------------------|---------------------------|--------------------------|
| 노선경로 당진-대마(하도)-거제도 | 당진-대마(하도)-대마(상도) - 거제도 | 당진-대마(하도)-대마 (상도) -부산 |
| 총연장 209 Km | 217 Km | 231 Km |
| 최대수심 155 m | 160 m | 220 m |
| 육상거리 해저거리 64 Km 145 Km | 76 Km 141 Km | 103 Km 128 Km |

- 일한 해저터널연구회의 구상에 의하면 가장 바람직한 한일해저터널 노선은 A안으로서 한국의 거제도와 일본의 사가현(佐賀縣)의 카라쓰시(唐津市)를 연결하는 루트임
 - * 카라쓰시부터 쓰시마(對馬島)까지는 해상대교가 되며 쓰시마부터 거제도까지는 해저터널의 형태임. 그리고 중간역은 해상대교를 포함해 5개 정도를 제안하고 있음.
 - * 이 경우 한-일 해저터널의 공사비용은 약 6조엔으로 추정되고 있으며, 이러한 건설공사로 인한 산업유발효과를 약 15 - 20조엔 으로 예측하고 있음.
 - * 한편 연구회는 한-일 해저터널 완공기간은 15-20년정도 소요될 것으로 예상하고 있으며, 이에 소요되는 막대한 건설비는 유료터널방식으로 민간자본·차관·양국정부의 3섹터방식 즉 (가칭)일한해저터널 주식회사가 주체가 되는 형태를 제안하고 있음.
- 뿐만아니라 연구회는 한-일 해저터널에 따른 관련지역의 지역개발 방향까지도 검토하였음
 - * 해저터널 개통후 대마도는 국제적 교류지역으로 개발한다는 구상하에, 구체적인 플랜으로 국제컨벤션지역 (국제공항, 국제회의장, 호텔, 각종 스포츠시설 등), 국제메디칼센터 (국제적인 종합성인병 의료연구시설 등), 국제 생명과학센터 (인터넷 폐론 연구 등), 해양스포츠기지 등의 설치를 제안하고 있음

(2) 한-일 해저터널의 형태에 대한 대안검토

- 한-일 해저터널은 그것이 어떠한 형태로 건설되느냐에 따라 경제성 및 파급효과의 유형과 강도에 커다란 영향을 미치게 됨
 - * 일-한터널연구회는 3개의 대안 중 A안이 가장 바람직 한 것으로 제안하고 있음. 그것은 이 루트의 수심이 상대적으로 낮고 대마도에서 일본구주를 연결하는 배후거리가 가장 짧아 총연장거리가 단축될 수 있기 때문
- 그러나 한국의 입장에서 보면 이 루트가 최선이라고 보기는 어려움. 한-일 해저터널의 노선은 공사의 난이도, 지역개발에의 파급효과, 터널연결 교통로 등을 종합적으로 고려하여 결정하여야 함.
 - * 일본측으로서는 3개의 대안이지만 한국의 입장에서 보면 A루트 및 B루트는 동일하기 때문에 결국 거제도-대마도, 부산-대마도의 2개안으로 좁혀짐
 - * 거제도-대마도 노선은 최대수심이 155m로서 부산-대마도의 220m에 비해 상대적으로 공사의 난이도가 낮고 거제지역이 상대적으로 낙후지역이라 지역개발에 유리하다는 이점이 있음
 - * 반면 부산-대마도 노선은 현해탄 횡단거리가 가장 짧고, 터널연결을 위한 교통망 특히 고속철도의 추가건설이 필요하지 않다는 이점이 있음
- 영-불 해저터널의 경험에 입각해 볼 때 한국의 입장으로서는 터널길이가 가장 짧고 경부고속철도 및 경부고속도로 등 기존 교통네트워크와의 연계가 용이한 부산-대마도 노선이 더욱 바람직 한 것으로 판단됨

<표 6> 거제-대마도, 부산-대마도 노선의 비교

| | 거제-대마도 | 부산-대마도 |
|----------|--------|--------|
| 입지지역의 특성 | 낙후지역 | 과밀지역 |
| 터널연장 | 66Km | 49Km |
| 최대수심 | 155 m | 220 m |
| 터널연결교통로 | 추가건설필요 | 경부고속철도 |
| 환경문제 | 해상오염유발 | 교통체증유발 |

- 한편 한-일 해저터널의 용도를 어떠한 유형으로 할 것인가 하는 문제에 대해서도 역시 3개의 대안이 가능
 - * 철도전용터널, 철도-도로병용터널, 카-트레인터널
 - * 철도전용터널은 말 그대로 고속열차만이 다닐 수 있는 소규모터널을 만들어서 여객운송 및 화물운송을 가능케 하는 방식으로서 건설비가 적게 든다는 이점이

있는 반면 자동차통행이 불가능하다는 한계를 가짐

- * 반면 철도.도로병용터널은 고속열차를 위한 터널 및 자동차를 위한 터널을 동시에 건설하여 여객 및 화물운송을 양 수송수단에 의하여 동시에 가능케 하는 방식으로서 고속열차뿐만 아니라 자동차 통행도 가능케 하여 양국간의 교류를 더욱 활성화시킬 수 있다는 이점은 있으나 건설소요기간이 길고 건설비용이 높다는 문제점이 있음
- * 마지막으로 카-트레인 방식은 앞의 두 방식을 결합한 형태로 기본적으로 고속열차만 다닐 수 있는 터널을 건설하되, 사람뿐만 아니라 자동차 및 화물차까지도 동시에 운송할 수 있는 특수고속철도가 다닐 수 있도록 대규모 터널을 건설하는 방식으로서 영-불 해저터널이 채택한 방식
- 또한 터널의 유형에 있어서도 열차가 한터널 내에서는 일방통행만 가능하도록 하여 두 개의 복수터널을 동시에 건설하는 방식과 한 터널 내에서 양방향으로의 열차통행이 동시에 가능하도록 하는 단일터널 건설방식이 있을 수 있음
 - * 전자는 영-불 해저터널에서 채택한 방식으로서 열차충돌을 근원적으로 방지함으로서 안전을 확보할 수 있다는 장점이 있는 반면 공사비 소요가 높다는 한계가 있다. 반면 후자는 비용상의 이점은 있으나 터널내 열차충돌사고를 원천적으로 방지할 수 없다는 어려움을 지니고 있음
 - 일.한 해저터널연구회의 제안에 의하면 터널형태는 중앙에 서비스터널을 두고 2개의 주터널(직경 약 11m)을 설치하되 하나는 고속열차용, 다른 하나는 자동차용으로 쓰자는 것임
 - * 이는 영-불 해저터널의 경우와 거의 동일한 형태이나, 이에 소요되는 비용을 감안할 경우 매우 비현실적인 제안으로 판단됨
 - * 특히 한-일 해저터널의 길이는 최소한 200Km가 넘어 영-불 해저터널의 총연장(50Km)보다 4배가 넘을 것으로 전망되며, 건설기간도 2배 이상(15-20년) 길어지고 공사비 무려 10배 이상 소요될 것으로 예상됨
 - * 이 같은 여건을 감안할 경우 한-일 해저터널은 영-불 해저터널의 경우와 달리 경제성을 고려하여 패키지 터널이 아닌 일방통행형 '단일터널'이 되어야 할 것으로 판단

(3) 한-일 해저터널의 파급효과검토

가. 산업파급효과

- 한-일 해저터널은 금세기 최대의 민간부문 토목공사로 일컬어지는 영-불 해저터널

보다 더 규모가 큰 공사가 될이기 때문에 한국 및 일본의 건설산업 뿐만 아니라 관련 산업에 미칠 파급효과는 상당하리라 예상됨.

- * 뿐만 아니라 이 같은 산업파급효과가 한-일간에 어떠한 차이가 있는지도 주요한 관심사

- * 이 같은 파급효과는 전통적인 경제분석기법인 산업연관 분석모형을 통해 측정 할 수 있음. 국내에는 허재완의 연구(1996)가 유일
- * 일본의 아세아경제연구소 (IDE)와 한국은행은 매 5년마다 한일국제산업연관표를 작성하여 발표하고 있는데, 허재완(1996)은 양기관이 공동으로 만든 한-일 국제 산업연관표를 활용
- 한-일 해저터널의 산업파급효과를 구체적으로 분석하기 위해서는 해저터널건설투자 가 어떤 산업의 최종수요를 어느 정도 증가시킬 것인가에 대한 자료가 있어야 함
 - * 일·한 해저터널연구회를 중심으로 한 일본측의 투자예상액을 중심으로 영·불 해저터널의 경우를 비교하여 부문별 최종수요 증가액을 추정.
 - * 구체적으로, 한-일 해저터널 총 투자액을 48조원으로 전제하고 이를 영·불 해저터널의 투자비구성에 근거하여 부문별로 배분하였음¹⁵⁾. 그리고 이렇게 배분된 금액을 한국 및 일본의 해당 영역내 해저터널길이를 감안하여 공사비 분담액을 결정¹⁶⁾.
- 분석결과에 의하면 해저터널건설로 한국경제에 미치는 총파급효과는 약 54조원에 달하는 것으로 나타남.
 - * 해저터널건설로 가장 높은 가장 큰 파급효과를 나타내는 산업은 도로 및 철도 건설업으로서 약 13조 2천억원의 산출액증가가 예상됨
 - * 다음으로 높은 파급효과를 나타내는 산업은 약 13조원의 산출액 증가가 예상되는 건설자재산업이며, 약 11조원의 증가가 기대되는 건설·광산용 기계산업이 그 뒤를 잇고있음.
 - * 반면 비건설업종으로서 가장 높은 파급효과를 나타내는 것은 도소매 및 서비스 업으로서 약 4조원의 산출액 증가가 예상되며, 다음으로 가죽 및 화학공업으로서 2조원 이상의 생산증가 있을 것으로 기대되며, 산업용 기계산업도 1조원 이상의 파급효과가 예상됨
- 한편 해저터널건설사업이 일본경제에는 약 89조원의 생산증가를 초래할 것으로 전망

15) 총공사비의 45.5%는 터널굴착공사비, 11.8%는 터미널공사비, 25.9%는 건설장비 구입비, 15.2%는 건설자재비 그리고 1.7%는 기타비용으로 배분되었다.

16) 해저터널의 길이만 감안할 경우 한국측의 해저터널 길이는 일본측의 약 1/6 수준에 불과하다. 그러나 해저터널의 형태가 부산-대마도간은 터널, 대마도-당진은 교량으로 가정할 경우 공사비는 부산-대마도 구간에서 훨씬 많이 소요된다. 따라서 이 구간이 전체 공사비의 2/3가 소요된다고 가정하고 이중 절반 즉 전체비용의 1/3이 한국측의 분담이 될 것이라고 상정하였다.

- * 이는 한국의 경우보다는 훨씬 높지만 일본측의 투자액이 높다는 사실을 감안하면 당연한 결과라 할 수 있음
- * 산업별 파급효과에 있어서 일본의 경우도 한국의 경우와 유사한 형태를 나타내고 있음. 즉 도로 및 철도건설업이 약22조원으로서 가장 높은 성장효과를 나타내고 있으며 건설자재업 (약18조원), 건설 및 광산용 기계산업 (약14조원)이 그 뒤를 따르고 있음
- * 결국 전체 산업파급효과의 2/3이상이 이들 건설관련 3대 산업에 집중되어 있는데 이는 한국과 유사한 결과를 나타내고 있음. 그리고 비건설산업으로서는 도소매 및 서비스업의 산출액 증가가 가장 높으며 약12조원이 예상되며, 그 뒤를 이어 가죽 및 화학제품, 산업용기계가 상대적으로 높은 효과를 나타내는 것으로 나타남.

<표 7> 한-일 해저터널투자의 산업파급효과

(단위:10억원)

| 번호 | 산업명 | 일본 | 한국 |
|----|---------------|------------|------------|
| 1 | 농림수산업 | 291.881 | 181.552 |
| 2 | 광업 | 665.073 | 391.217 |
| 3 | 음식 및 담배산업 | 346.699 | 288.635 |
| 4 | 섬유산업 | 206.915 | 132.100 |
| 5 | 가죽 및 화학제품 | 4,519.933 | 2,289.600 |
| 6 | 건설자재산업 | 18,495.857 | 13,038.464 |
| 7 | 고무 및 비금속광물제품 | 976.271 | 340.133 |
| 8 | 기타 금속 및 금속제품 | 2,046.600 | 370.022 |
| 9 | 건설 및 광산용 기계 | 13,977.192 | 12,724.339 |
| 10 | 산업용기계 | 3,099.753 | 1,110.995 |
| 11 | 운송장비 및 기타산업제품 | 1,159.868 | 357.032 |
| 12 | 도로 및 철도건설산업 | 21,792.000 | 13,264.000 |
| 13 | 비주거용건설 | 5,664.000 | 3,864.000 |
| 14 | 기타건설 | 1,891.876 | 975.157 |
| 15 | 도소매 및 서비스 | 12,347.938 | 4,160.359 |
| 16 | 사무용소비 | 1,361.760 | 434.120 |
| | 계 | 88,843,616 | 53,921.725 |

나. 지역개발효과

- 한-일 해저터널의 경제적 이득은 공간적으로 공평하게 배분되기가 어려우며, 어떤 지역은 해저터널의 입지로 지역경제도약의 새로운 전기를 맞게 되는 반면 어떤 지역은 그다지 높은 영향을 받지 않을 수도 있음. 그 결과로 지역간경제력 격차는 심

화될 수도 있고 또는 완화될 수도 있음

- * 해저터널의 이 같은 지역개발 파급효과는 영-불 해저터널의 경우처럼 최근에 개발된 지역성장 잠재력모형에 의거 분석해 볼 수 있음
- * Rich(1980)에 의해서 최초로 제안된 성장잠재력모형(Economic Potential Model)은 특정 지역의 경제활동중심축에 대한 상대적 접근성 혹은 접근도(accessibility)를 측정하는 기법. 환언하면 성장잠재력모형은 임의의 한 지역이 주변지역에 강력한 영향을 미치는 경제활동중심축에 어느 정도 자유롭게 접근할 수 있는가 하는 것을 나타냄. 따라서 성장잠재력모형을 이용할 경우 한-일 해저터널이 한국지역 및 일본지역들의 상대적 접근성에 어떠한 영향을 끼치는가 하는 것을 계량화 할 수 있음.
- 앞에서 한-일 해저터널의 건설방식과 관련하여 여러 가지 대안이 가능함을 설명하였음. 엄밀히 얘기하면 한일해저터널의 지역개발효과는 어떠한 대안이 선택되느냐에 따라 크게 달라진다고 할 수 있음
 - * 따라서 여기에서는 한-일 해저터널의 루트는 앞서의 논의에 의거하여 부산-대마도-당진 노선의 (C)형이라고 가정
 - * 그리고 터널의 형태는 철도. 도로병용으로 건설된다고 가정
 - * 이 경우 양국간 화물운송은 마치 국내의 도로운송처럼 아무런 장애요인 없이 트럭에 의하여 수행될 수 있음. 즉 생산지에서 소비지까지 논스톱 도로운송에 의하여 화물운반이 가능해 지며, 한-일 해저터널의 해저구간 거리 즉 128Km는 그대로 도로거리가 됨. 터널이 육지의 도로와 동일한 기능을 함.
- 이러한 가정하에 추정된 결과에 의하면 한-일 해저터널의 건설은 일본 내 지역들보다는 한 국내 지역들의 성장잠재력 제고에 훨씬 공헌하는 것으로 나타남.
 - * 구체적으로 한-일 해저터널로 인해 한국지역들의 성장잠재력이 최소 6.17%에서부터 최대 33.67%가지 증가하는 것으로 나타나고 있음. 이에 비해 일본지역들의 성장잠재력 증가는 매우 미미하며 모두 1% 미만
 - * 왜 이 같은 결과가 나타나는가? 환언하면 한-일 해저터널의 공간적 효과가 왜 한국지역에는 크게 나타나는 반면 일본지역에는 작게 나타나는가?
 - * 이를 이해하기 위해서는 먼저 본 연구가 기본적으로 한-일 해저터널이 한국의 교통네트워크와 일본의 교통네트워크 만을 연계하는 기능만을 하게 된다는 전제를 깔고 있음을 주목할 필요가 있음.
 - * 이러한 여건 하에서는 해저터널이 한국의 각 지역들로 하여금 아시아 최대의 경제권인 일본지역들에 대한 접근성을 강화시켜 성장잠재력이 증가하게 됨. 이에 반해 일본지역들의 경우 한국의 경제력규모가 일본에 비해 상대적으로 낮은 수준이어서 해저터널로 인해 접근성이 강화되더라도 상대적으로 낮은 성장잠재

력을 갖게 됨.

- * 그러나 만약 남한의 교통네트워크가 북한을 통과하여 중국대륙 및 시베리아지역과 연계된다는 전제를 할 경우 결과는 매우 다르게 나타날 수 있음.
- * 이 경우 한-일 해저터널은 일본의 교통네트워크-한반도의 교통네트워크-아시아 대륙의 교통네트워크-유럽의 교통네트워크를 연결하는 기능을 하게 되기 때문에 해저터널건설에 따른 일본지역의 성장잠재력은 표에서 나타난 결과보다 훨씬 높게 나타나게 됨.
- * 이 같은 사실은 한-일 해저터널이 한반도 통일 (또는 남북간의 완전한 경제 및 교통교류)이전에 건설될 경우 건설에 따른 공간적 파급효과를 한국 측이 더 많이 향유하게 되는 반면 한반도 통일 이후에 건설될 경우 일본측의 공간적 파급효과도 상당히 높을 수 있음을 의미. 이는 동시에 몇 가지 흥미로운 결론을 시사해 줄 수 있는데, 하나는 한-일 해저터널의 건설이 빨리 추진될수록 일본보다는 한국 측이 더욱 유리할 수 있다는 점이고, 다른 하나는 한-일 해저터널의 건설로 일본측이 보다 많은 혜택을 보게 됨으로 한국 측이 서두를 필요가 없다는 일부의 주장은 근거가 약한 견해일 수 있다는 점
- 한편 분석결과는 해저터널이 건설이 한국 및 일본의 공간구조 즉 지역간불균형 문제에 어떠한 영향을 끼칠 것인가 하는 문제에 대해서도 흥미로운 결과를 제시하고 있음
 - * 즉 한국지역의 경우를 보면 해저터널로 성장잠재력이 가장 높아지는 지역은 부산권으로서 33.67%의 증가를 나타낼 것으로 기대되고 있음. 이는 부산지역이 해저터널 입지지역으로서 터널건설로 인한 직·간접적 파급효과를 가장 많이 향유할 수 있음을 나타 내며, 영-불 해저터널의 경우에서도 나타났듯이 해저터널 건설의 최대수혜자는 예외없이 모두 터널이 입지한 곳이라는 점에 비추어 볼 때 당연히 예상되는 결과라 할 수 있음.
 - * 한-일 해저터널 건설로 부산권 다음으로 성장잠재력이 개선되는 지역은 흥미롭게도 광주권으로 나타났음. 표에 의하면 광주지역은 23.57%의 잠재력 증가가 예상되며 이는 대구권이나 대전권 그리고 수도권보다도 높음.
 - * 해저터널 건설이 광주권의 성장잠재력을 이처럼 촉진할 수 있는 것은 기본적으로 광주권의 해저터널에 대한 높은 접근성과 광주권의 산업구조 등에 기인한 것으로 판단 됨. 그리고 대구권은 21.56%로 광주권 다음으로 높은 성장잠재력 증가율을 나타내고 있는데 이는 부산권 및 해저터널과의 높은 접근성 때문인 것으로 보여짐.
 - * 표에 따르면 해저터널건설에 따른 공간적 파급효과가 가장 낮을 것으로 예상되는 지역은 수도권. 6.17%의 성장잠재력 증가율이 예상되는 수도권은 부산권의

1/5수준에 불과. 수도권이 이처럼 낮은 증가율을 보이는 것은 해저터널과의 접근성이 가장 낮기 때문이기도 하지만 일본대도시권들의 높은 경제력으로 인해 해저터널 건설 후 수도권이 종전에 누리던 타 지역에 대한 지배력이 상대적으로 낮아질 수밖에 없기 때문

- * 한-일 해저터널건설이 이처럼 비수도권지역인 부산권.대구권.광주권의 성장잠재력 기반을 크게 강화시키는 반면에 수도권 및 수도권 인접지역인 대전권에는 낮은 성장잠재력 증가율을 초래한다는 사실은 해저터널 건설이 국토의 균형개발에 순기능으로 작동할 수 있음을 의미. 즉 한-일 해저터널의 건설이 우리 나라 공간구조의 고질적인 병폐로 지목되던 수도권 일국 위주의 공간구조 독점화 현상을 완화시키는데 크게 공헌할 수 있음을 의미.
- * 특히 5대 대도시 권역중 가장 낙후지역이라 할 수 있는 광주권의 성장잠재력 증가율이 어느 지역보다도 높다는 사실은 지역간 균형개발을 위해서 주요한 의미가 있음. 부산권의 높은 성장률을 동시에 감안할 때 한-일 해저터널의 양 지역에 대한 파급효과를 보다 극대화 할 수 있는 보완적 조치를 수반할 경우 해저터널 건설은 우리 국토의 안정적인 공간구조체계 즉 수도권-광주권-부산권의 삼각형 체계를 구축하는데 주요한 기여를 할 수 있을 것으로 예측됨

<표 8> 지역별 성장잠재력 추정결과

| 지역구분 | 성장잠재력 증가 | |
|-------|-----------|--------|
| | 백억원 / Km | 백분율(%) |
| 서울권 | 1,056.987 | 6.17 |
| 대전권 | 905.625 | 10.07 |
| 대구권 | 2,123.674 | 21.56 |
| 부산권 | 3,366.174 | 33.67 |
| 광주권 | 1,469.950 | 23.57 |
| | | |
| 후쿠오카권 | 838.659 | 0.84 |
| 히로시마권 | 277.474 | 0.24 |
| 오사카권 | 164.045 | 0.13 |
| 나고야권 | 123.286 | 0.06 |
| 도쿄권 | 77.100 | 0.02 |
| 센다이권 | 124.974 | 0.08 |

한편 일본의 경우 한-일 해저터널 건설에 따른 공간적 파급효과가 한국에 비하여 극히 미미할 것으로 예상됨

- * 추정결과에 의하면, 해저터널 건설로 가장 성장잠재력이 높아지는 지역은 후코오카권 즉 큐슈지역으로 나타났음. 이 지역이 일본측 해저터널 입지지역이라 당

연한 결과라 할 수 있으나 성장잠재력 증가율은 0.84%로 매우 미미.

- * 비록 일본 지역들 간에도 해저터널의 지역파급효과가 상이하게 나타나긴 하지만, 그절대효과가 워낙 낮은 수준이라 공간구조의 패턴에 영향을 줄 수 없을 것으로 보여짐. 환언하면, 한-일 해저터널이 일본의 국토공간구조에 미치는 파급효과가 한국의 경우와는 달리 매우 미미할 것으로 예상됨¹⁷⁾.

다. 사회적(경제적) 타당성

- 사회적 타당성에 대한 분석은 한일해저터널의 필요성을 객관적으로 납득시키기 위해 가장 필요한 작업
 - * 이는 한-일 해저터널의 높은 건설비용을 감안할 때 과연 그것이 주는 사회적 편익은 어느 정도이며, 국가적으로 추진할만한 가치가 있는 사업인가? 하는 질문에 대해 검토해 보는 작업
 - * 이러한 분석을 행하기 위해서는 다양하고도 정교한 자료가 필요하나 아직 이러한 자료가 제대로 축적되지 못하고 있음
 - * 국내에서는 교통개발연구원이 2005년 대외비로 경제적 타당성을 검토한바 있으나 비관적인 결론을 내린 것으로 알려져 있음.
- 현재의 여건 하에서 한-일해저터널의 경제적 타당성을 실증적으로 입증하기란 용이치 않음.
 - * 그것은 한-일 해저터널은 기존의 한-일해협 횡단서비스와는 근본적으로 다른 기술이기 때문임. 이것의 비용구조상 특징은 한계비용은 무시할 정도로 적은 반면 대부분이 잠김비용(sunk cost)이라는 점. 이 같은 점을 고려할 경우 이론적으로 보면, 해저터널은 후생적 관점에서 다음의 표에서처럼 4가지 유형의 결과가 가능.
 - * 표에서 (I)의 경우는 해저터널의 건설이 사적으로 수익성이 있으면서 사회적인 측면에서도 유용한 경우. (II)의 경우는 터널이 사적으로는 수익성이 있으나 공공적 측면에서는 유용성이 별로 없는 경우이며, (III)은 사적인 수익성은 없으나 사회적으로는 유용한 경우, 그리고 (IV)는 사적으로나 사회적으로 모두 유용성이 없는 경우
 - * 개념적으로 보았을 때 (I)의 경우에는 민간자본으로만 건설하는 것이 바람직하며, (III)의 경우에는 공공재원으로 건설하는 것이 바람직하다고 할 수 있음. 그리고 (II), (IV)의 경우 프로젝트 자체를 추진할 필요가 없게 됨.
 - * 영.불해저터널은 (I)의 경우에 해당하는 반면 한-일 해저터널은 (III)의 경우에 해

17) 그러나 전술한 것처럼 한-일 해저터널이 일본의 교통시스템을 중국대륙까지 연계하는 기능을 할 경우 이러한 결론은 달라질 수 있다.

당한다고 할 수 있음. 따라서 현 단계에서 cash flow를 중심으로 한 경제성 분석은 한계가 있음

<표 9> 해저터널의 사적·사회적 유용성

| 터널의 사적 수익성 가능 여부 | | 가능 | 불가능 |
|------------------|-------------|-----------------|-------------------|
| 터널의 사회적 유용성 여부 | 유용함 유용안함 | (I) (II) | (III) (IV) |

라. 재원조달문제

- 한-일 해저터널을 건설하고자 할 경우에는 어떠한 재원조달방법이 가장 바람직스러운가? 영-불 해저터널은 이 문제에 대해 매우 흥미로운 사례를 제공하고 있음.
 - * 사실 영-불 해저터널의 건설과정에서의 가장 주요한 특징은 그것의 건설규모가 아니라 건설방법이라 할 수 있음.
 - * 영-불 해저터널은 세계적으로 그 유례가 없는 순수히 민간부문에 의한 대규모 공공인프라의 조달사례라 할 수 있음. 영-불 해저터널은 프로젝트의 계획, 설계, 재원조달, 건설, 운영의 전 과정이 완전히 민간부문에 의해서 이루어 졌음.
- 그러나 최근 영-불 해저터널의 이같은 민간주도에 의한 건설이 과연 바람직하냐에 대해서는 적지 않은 비판이 제기되고 있음.
 - * 영-불 해저터널이 개통한 이후 운영사인 Eurotunnel사가 계속 재정적 위기에 직면하고 있음. 이러한 재정적 위기를 지적하여, 민간부문에 의한 대규모 공공인프라의 건설이 바람직하지 않다는 비판이 제기되고 있음
 - 엄밀히 얘기하면, 영-불 해저터널의 재정적 위기는 기본적으로 건설비용이 예상보다 훨씬 증가된 반면 수입은 예상치에 미치지 못하였기 때문이다. 그러면 왜 이처럼 공사비용이 당초의 예상보다 2배 가까이 증가되었는가? 여기에는 여러 가지 복합적인 요인이 작용.
 - * 우선 공사기간의 연장에 따른 각종비용의 상승 때문. 원래 영-불 해저터널은 1993년까지 완공키로 예정되었음. 그러나 이것이 Eurotunnel사와 시공업체간의 알력, 시공업체들의 비효율적인 업무처리, 안전을 이유로 한 정부간 심의위원회의 설계변경 요구, 추가 재원조달상의 어려움, 각종 안전사고 등 제반 사정으로 공기가 늦어져 1년이 늦은 1994년에 완공되었음. 따라서 이 같은 자체로 인한 인건비, 금융비용 등의 증가가 전체비용의 증가를 야기

- * 두 번째는 영-불 해저터널의 건설에 대한 의사결정이 매우 급하게 이루어졌고 이에 따라 건설계획 및 디자인에 대한 세밀한 검토가 이루어지지 못했기 때문임. 영-불 해저터널에 대한 최종적인 정치적 결정이 있은 후 81일만에 터널의 공모과정을 거쳐 터널의 형태가 결정되고 공사계약의 체결이 이루어 졌음. 그 결과 터널의 세부구조물이나 터미널의 세부구조에 대한 세부적인 설계는 공사 진행 중에 서둘러 이루어 졌으며, 더욱이 안정성 및 환경문제로 인해 잦은 설계 변경요청이 있었고 이에 따라 필요한 자재를 추가로 발주하게 되어 이것 또한 비용증가의 요인이 되었음.
- * 세 번째는 해저터널에 대한 정부의 재정보증이 없어 재원조달이 상대적으로 어려웠고 또한 불리한 조건의 차입을 하지 않을 수 없었던 점도 금융비용증가의 요인이 되었음. 원래 계획된 재원조달시에는 영-불 해저터널의 수익성에 대한 일반의 높은 기대로 인하여 자금차입에 큰 어려움은 없었음. 그러나 공사비가 예상보다 증가하여 추가차입 하고자 할 때는 정부의 재정보증이 없는데다가 터널 자체의 수익성도 불분명하다는 이유로 많은 어려움을 겪었음. 따라서 적시에 재원조달이 이루어지지 못하고 또 상대적으로 불리한 조건의 차입을 하지 않을 수 없었던 점들이 바로 비용증가의 요인이 되었음.
- 한편 영-불 해저터널 수입의 경우도 원래의 예상치 보다도 낮게 나타났다. 즉 원래 1995년의 수입액은 5억 파운드로 예측되었으나 실제는 3.6억 파운드에 머물렀음.
 - * 예상치 보다 수입이 낮게 나타난 이유는 크게 2가지로 분석됨. 첫 번째 이유는 도버해협을 운행하는 페리회사들과의 치열한 경쟁. 페리회사들은 영-불 해저터널로 자신들이 그 동안 누려왔던 독점적 지위가 무너지자 Eurotunnel사의 재정 위기를 의도적으로 유도하고자 무제한 경쟁을 선언하고 나섰음. 즉 약 20억 파운드에 달하는 자금을 투자하여 신규선박을 투입하고 시설을 개조하였으며 페리요금을 대폭적으로 인하하였음. 이에 따라 Eurotunnel사도 르-셔틀의 요금을 원래 예측했던 수준보다 낮은 가격으로 책정하지 않을 수 없었으며 그 결과 전체 수입액도 예상치를 크게 밑돌게 되었음.
 - * 두 번째 이유는 계획되었던 터널연결 교통망 및 기타 인프라시설이 제때에 설치되지 못해 터널에 대한 수요증가가 매우 완만하게 나타나고 있기 때문임. 르-셔틀에 대한 수요증가를 유도하기 위해서는 해저터널까지의 차량진입이 용이하고 신속하여야 하나 고속도로 확충 및 여타 간선도로의 확충이 제때에 이루어지지 못했음.
- 영-불 해저터널의 재정위기에 대한 이상의 분석결과에 비추어 볼 때, 한·일 해저터널은 기본적으로는 공공 및 민간의 합작형태로 하는 것이 바람직하리라 판단됨.
 - * 한·일 해저터널이 영-불 해저터널과 같은 재정문제를 야기 시키지 않기 위해서

는 완전한 민간주도 보다는 민간이 주도하되 필요한 분야에는 공공부문이 참여하는 형태가 바람직할 것으로 판단됨.

- * 예를 들어 국제금융시장에서의 보다 효과적인 재원조달을 위해 영-불 해저터널의 경우와 달리 정부가 제한된 범위 내에서 재정보증을 할 필요가 있음. 그렇게 함으로서 보다 유리한 자금을 신속하게 조달함으로서 이자상환부담을 줄일 수 있게 됨. 그리고 영-불 해저터널의 경우는 Eurotunnel사로 하여금 터널사업이외에는 일체의 부대수익사업을 할 수 없게끔 법으로 제한하고 있으나 한-일 해저터널의 경우에는 적극적으로 관련 부대수익사업을 할 수 있게 할 필요가 있음. 이 같은 부대수익사업의 혜택은 상대적으로 수익성이 약한 한-일 해저터널에 대한 민간참여를 촉진할 수 있고 막대한 건설비용 및 낮은 수입으로 인한 초기의 자금부담을 완화할 수 있음. 또한 영-불 해저터널의 경우와는 달리 한-일 해저터널은 터널연결을 위한 각종 인프라의 건설까지 모두 민간재원으로 한다는 제한을 두지 말고 수익성이 낮더라도 터널파급효과의 극대화를 위하여 필요한 인프라는 공공부문이 직접 건설하여 터널의 완공과 더불어 관련 인프라가 동시에 개통되도록 하는 것이 바람직함. 그렇게 함으로서 이른바 ‘네트워크효과’를 통하여 터널건설의 사회적 효과를 극대화 할 수 있고 또한 터널수입의 조기정상화를 도모할 수 있음.

4. 맷는 말

- 영불해저터널의 사례에 입각해 볼 때 한-일해저터널 건설의 필요성과 파급효과를 단순히 경제적 측면에서만 고찰하는 것은 한계가 있음. 장기적 관점에서 보면 오히려 국제정치적 효과가 더욱 클 수 있음
 - * 우선적으로 한-일해저터널의 건설은 한-일 양국간의 외교적 관계뿐만 아니라 동북아의 정치에 중요한 영향을 미칠 것으로 예상됨. 한-일해저터널의 건설은 뿐만 아니라 한-일양국의 오랜 정치적 긴장을 해소하고 마침내 본격적인 협력시대로 접어들었다는 중요한 정치적 시그널이 될 수 있음. 한국과 일본은 밀접한 경제적 관계에도 불구하고 누적된 역사적 갈등으로 인하여 그에 상응하는 정치·외교적 협력관계를 보이지 못하고 항상 잠재적인 긴장관계를 유지하여 왔음. 이와 같은 여건하에서 만약 한-일해저터널의 건설이 쌍방간에 합의될 수 있다면 이는 어떠한 외교적 수사보다도 양국의 정치적 협력관계를 가장 극적으로 보여주는 상징물이 될 수 있음.
 - * 한걸음 더 나아가 한-일해저터널의 건설은 동북아지역의 협력관계를 한차원 더 높임으로써 본격적인 동북아시대의 등장을 예고하는 중요한 계기가 될 수 있음.

동북아의 모든 국가들은 근세사에서 일본으로부터 직간접적인 피해를 본 나라들이며 그중에서도 한국은 그 피해를 가장 크게 경험한 나라임. 따라서 한·일 해저터널의 건설을 통한 양국간의 협력은 동북아지역의 긴장관계를 완화하고, 지역내 국가들간의 응집력을 더욱 높이는 중요한 정치적 계기를 제공하게 됨. 한일관계의 새로운 협력시대를 과시하고 실질적인 동북아시대의 건설을 위한 정치적인 주춧돌을 쌓는데 한·일해저터널은 크게 공헌할 수 있음. 영-불해저터널이 그것이 갖는 통합유럽적 상징성으로 인해 '유로터널'이라 불려지듯이 한·일해저터널은 그것이 갖는 아시아적 상징성으로 인해 '동북아 터널' 또는 '아시아 터널'이라 불리울 수 있음

- 그러나 영-불해저터널의 추진과정이 말해 주고 있듯이 비록 한·일해저터널의 필요성이 높다 하더라도 이의 실현을 위한 국민적 합의 도출 과정은 한국이나 일본 모두 용이치 않으리라 판단됨

* 일본은 마치 영국이 그러했던 것처럼 아시아 대륙에서 떨어진 섬나라로서 오랜 동안 누려온 자신들의 평화로움과 풍요로운 지위(이른바 island status)를 잃고 싶지 않다는 이유로, 그리고 자신들은 여타의 아시아 민족들과 다르다는 이른바 배타적 민족주의 (xenophobia)로 인해 한·일 해저터널에 대한 강한 저항에 부딪힐 것으로 전망됨

* 한국의 경우도 한·일 해저터널에 대한 반대가 만만치 않을 것으로 예상됨. 기본적으로 일본의 팽창주의에 대한 의구심이 강하게 남아 있는데다가 한·일 해저터널이 한국경제 및 문화의 일본예속을 가속화시킨다는 우려가 높기 때문임.

- 영-불 해저터널의 경험에 입각해 볼 때 한·일 해저터널의 국민적 합의는 적어도 다음과 같은 3가지 조건이 충족되어야 할 것으로 생각됨: 동북아경제권의 가시화, 강력한 정치지도자, 전문가그룹 및 경제계의 지속적인 지지.

* 영-불 해저터널이 보다 본격적으로 영국정부 및 정치계의 주목을 받게 된 이유는 EC라는 국제환경의 여건 때문이었음. 즉 영국은 유럽경제통합에 주도적으로 참여하기 위하여 영-불 해저터널이 갖는 정치적 상징성을 외교적 무기로 이용하고자 하였던 것임. 한·일 해저터널이 한국 및 일본정치의 보수성을 밀어 제치고 전면에 등장하기 위해서는 동북아경제권이라는 보다 강력한 정치적 슬로건과 외교적 명분이 필요하다고 할 수 있음.

* 그러나 정치적 명분이 주어진다고 해서 그것이 바로 현실화되지는 않음. 영-불 해저터널의 1960년대 시도가 실패했던 이유도 여기에 있음. 정치적 명분을 구체적으로 현실화 할 수 있는 강력한 정치지도자가 필요함. 1960년대에 실패한 영-불 해저터널이 1980년에 성공될 수 있었던 가장 주요한 요인은 바로 대처 영국 수상 및 미테랑 프랑스 대통령이라는 정치적 지도자 때문임. 그들은 영-불 해저

터널이 유럽통합 및 양국의 경제적 번영을 위해 절대 필요하다는 정치적 소신 하에 터널을 둘러싼 제반 이해관 계자들의 반대 및 절차상의 어려움을 극복하고 정치권과 국민을 설득하였음. 한-일 해저터널이 필요한 정치적 과정을 통하여 국민적 공감대를 형성할 수 있기 위해서는 한-일 해저터널이 갖는 국제정치적 상징성과 경제적 파급효과를 이해하고 이를 추진 할 수 있는 강력한 정치지도자가 반드시 필요

- * 영-불 해저터널은 초기부터 경제계가 주도되어 그 필요성이 꾸준히 제기되어 왔음. 물론 여기에는 영-불 해저터널이 갖고 있는 잠재적 수익성에 대한 집착이 그 주요한 동기였음. 그러나 경제계의 영-불 해저터널에 대한 이 같은 꾸준한 관심과 설득은 영-불 해저터널을 온갖 어려움 속에서도 꺼지지 않고 살아 있는 불씨로 남아있게 한 주요한 힘이었음. 한-일 해저터널도 그것이 현실화되기까지에는 주변여건에 따라 수많은 정치적 풍랑을 겪을 것으로 전망되며, 따라서 그것의 국가적, 경제적 중요성을 지속적으로 강조하고 설득할 수 있는 주도적 세력이 필요함. 그러나 한-일 해저터널의 수익성은 현재의 교통량을 고려할 때 아직은 영-불 해저터널에 비해 낮을 것으로 판단되며 따라서 영-불의 경우와 달리 정부의 특별한 유인책이 없는 한 단기적으로는 경제계의 지속적인 관심을 끌기가 쉽지 않음. 이 같은 여건을 고려할 때 한-일 해저터널의 경우는 당분간 연구소나 학계 같은 전문가 그룹이 그 필요성을 제기하는 주도적 세력이 되어야 할 것으로 전망됨.

참 고 문 헌

- 박인호, "한일해저터널 논의와 사회경제적 효과 시론", 부산발전포럼, 36-38, 1995. 1
- 한국은행 조사제2부, 1990년 한-일 국제산업연관표 개요, 1996
- 허재완(a), 경제통합과 국가간 사회간접자본 개발: 영-불해저터널 개발사례를 중심으로, 건설산업연구원, 1996.3
- 허재완(b), "The Korea-Japan Undrewater Tunnel Project: Its Similarities to and Differences from the Channel Tunnel", Regional Studies, vol.31.4, 1996, pp.431-434
- 허재완(C), "영-불해저터널의 건설효과 및 한-일해저터널 구상에 대한 시사점", 국토계획, 31권 5호, 대한국토.도시계획학회, 1996.10, pp.299-320
- 허재완, "Do We Need a Fixed Transpot Link Between Korea and Japan: Korean Perspective", International Seminar on Urban Development 발표논문, Nagoya, Japan, 1997. 9. 18
- 吉田 倍夫, "日-韓-中 國際 Highway", 1993. 7
- 三菱總研, 國土空間 未來像- 整備新幹線 役割, 1985
- Clark, C., Wilson, F. and Bradley, J., "Industrial Location and Economic Potential in Western Europe", Regional Studies, 1969, 3, 197-212
- D. M. Smith and Gibb, R., "The Regional Impact of the Channel Tunnel; a Return to Potential Analysis", Geoforum, 1993, 24(2), 183-192
- I. Holliday, G. Marcou and R. Vickerman, The Channel Tunnel:Public Policy, Regional Development and European Integration, (BELHAVEN PRESS), 1990
- Keeble, D., Owens. P and Thompson, C. "Economic Potential and the Channel Tunnel", Area, 1982, 14, 97-103
- Institute of Developing Economies and The Bank of Korea, International Input-Output Table Korea-Japan, 1996
- J. Kay, A. Manning and S. Szymanski, "The Channel Tunnel", Economic Policy, April 1989
- K. Button, "The Channel Tunnel and the economy of southeast England", Applied Geography, vol 14, 1994, 107-121
- R.W. Vickerman, "The Channel: Consequences for Regional Growth and Development", Regional Studies, 1987, 21(3), pp. 187-197
- Thompson, I. B., "The Impact on Northern France", Geological Journal, 1973, 139, 258-279

東北アジア経済共同体の形成と日韓海底トンネル 建設についての韓国的観点からの研究

シン・ジャンチヨル（申章澈）

崇實大学校　社会科学大学　日本学科教授

本稿は本誌掲載論文「동북아 경제공동체 형성과 한·일 해저터널 건설에 대한 한국적 관점에서의 연구」を翻訳したものです【訳責：事務局】

【要　約】

東北アジアは、地理的条件においても経済統合に、および共同体の形成においても有利な潜在的条件を備えているにもかかわらず、政治および制度的からの多くの制約条件がある特異な地域といえる。近年、東北アジアの主要構成国である韓国、中国、日本3カ国間の交易と投資規模は大きく拡大し、相互協力のためのいろいろ検討されているにもかかわらず、経済共同体形成についての国家的次元の議論は足踏み状態にある。

東北アジア域内の国家の中で、韓国は東北アジアの経済統合および経済共同体形成のための議論が比較的早い時期からあった。しかし近年、朝鮮半島を取り巻く環境変化と国内経済の継続的沈滞、そして政治的な不安定さなどが重なり、国家的力量が弱まり、議論に大きな進展がないのは明らかである。

ところで、東北アジアの経済統合と経済共同体形成の議論に弾みをつけるためには、東北アジアを取り巻く政治・政治的利害関係と、理念的葛藤の解消、経済的な協力関係と国民的合意と信頼関係などによる共通の価値と主体性（アイデンティティ）を共有しなければならない。しかし周知の通り、東北アジアの複雑な歴史的背景と国家間の利害関係は、東北アジア地域内に山積みになっている懸案の解決するにあたって制約要因となっている。

特に、東北アジアの経済統合において、地理的近接性の確保は重要な解決課題のひとつである。東北アジアの構成国の地理的断絶性を解消するためには、北朝鮮の早急な開放と日韓間の陸上交通網の確保が前提となる。特に、日韓海底トンネルの建設問題は、東北アジアの統合交通網と複合物流網の構築において避けられない手段であり、日韓間の関係だけでなく東北アジア経済共同体の

形成においても重要な要素になっている。

ヨーロッパの強大国である島国イギリスと大陸に属するフランス両国が、歴史的わだかまりを払拭し、1994年にユーロトンネルを開通させ、ドーバー海峡を海底トンネルで結んだ事実は、今日、韓国と日本の海底トンネル建設の議論に大きな意味を与えていた。それだけでなく、東北アジア3カ国以上に長い歴史的対立関係と政治的過程を経ており、また宗教および民族間の葛藤なども激しかったヨーロッパ諸国が、世界で最も早く政治・経済的統合関係を成し遂げ、名実共の地域共同体であるヨーロッパ連合(European Union)をスタートさせた事実は、今日の東北アジア共同体議論において他山の石としなければならない。

ところで、韓国と日本の間の海底トンネル建設は、日韓両国においてチャンスとリスクが同居するものである。その具体的な議論に先立ち、まず両国は複雑な歴史的背景と共に政治・経済的利害関係と国民的共感を構築する努力が必要だ。それにも拘わらず、最近の日韓関係は、民間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は展開しておらず、日本はもちろんのこと、韓国国民の海底トンネルに対する关心と理解にも好意的な反応を見いだせないのが現状である。

日韓両国は、全世界的に地域化が進んでいる今こそ、対立と葛藤の相互不信の歴史的遺物を果敢に清算し、海底トンネル建設に対しより積極的に議論し、東北アジアの実質的な意味で経済統合と共存共栄による地域共同体の構築方法を積極的に模索しなければならない。

特に去る20世紀に、韓国を数十年間にわたり植民地の下に置き、苛酷な支配で加害国の立場にある日本の徹底した自己反省と、韓国との海底トンネル建設を契機として、深い不信関係を清算し、未来指向的な善隣友好関係の構築を積み重ねるなら、日韓関係にはもちろんのこと東北アジア地域の安定と共同体形成に肯定的な影響を及ぼすと思われる。

I. 序論—問題意識

近年、東アジアや東北アジア経済共同体の議論が、かつてないほど活発に展開されている。特に、東北アジアの主要な構成国である韓国と中国、そして日本全体の人口は、2004年8月現在で世界の人口の23.6%を占めているが、これはヨーロッパ連合(EU)の約4倍に達する規模である。それだけでなく、これら3カ国間の交易量も拡大の趨勢にあり、2004年末現在で、世界のGDPの20.9%、世界の外国為替保有高の38.1%を占めているなど、経済的な躍動性と相好依存性と共に、成長潜在力が大きな地域として浮上している。

しかし、これら東北アジア3カ国は、複雑な歴史的関係と深刻な理念的相違により、冷戦が終息し地域化の新しいパラダイムが定着している21世紀においても、北米およびヨーロッパその他の地域に比べ、経済共同体形成の議論が相対的に大きく遅れている。

一方、韓国では東北アジアの経済統合および経済共同体形成の議論が比較的早い時期からあった。特にノ・ムヒョン(盧武鉉)現政権は、長い冷戦体制の瓦解を契機に、東北アジアの平和と繁栄のための体制を構築するため、いわゆる「東北アジア中心構想」を推進した。しかし、その間、朝鮮半島を取り巻く環境変化と国内経済の引き続く沈滞による国家的力量の弱化により、議論に大きな進展はなかった。¹

本研究は、これらの問題を念頭に置いて出発しており、地政学的にみて東北アジアの中心に位置する韓国が、政治・経済的な力を強化させる方法を模索することに意義を置いている。もう少し具体的には、本稿は東北アジアが20世紀と21世紀にかけて最も躍動的な地域の一つであるにもかかわらず経済統合の動きが微弱という現実に焦点を合せており、その対処方法ひとつとして東北アジア構成国の物理的断絶性を克服し、地理的近接性を確保する議論を展開する。

このため本研究では、東北アジア経済共同体構築の主な限界要因になっている日本とユーラシア大陸との地理的断絶を緩和する手段を模索する。すなわち、日韓海底トンネル建設はこの問題解決の中心であり、その意義と期待される効果を東北アジア経済共同体の形成という観点から調べ、今後の台頭が予想される懸案解決を模索することに目標をおいている。

それだけでなく本研究では、ヨーロッパの地域共同体形成の過程と実情に言及し、ヨーロッパ統合においてユーロトンネル²建設が持つ意義を考察する。こ

¹ 具体的な内容は、本文の第4章を参照。

² ユーロトンネルはイギリスとフランスを結ぶ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)と呼ばれるが、ChannelとTunnel

これらを通じ、東北アジア共同体の議論において、構成国の間の地理的近接性をが確保する必要性と共に、日韓海底トンネル³建設の妥当性を検証しようと思う。

II. 東北アジア経済共同体の概要

1. 経済共同体の概念

東北アジア経済共同体をめぐり、これまで多くの議論があつたにもかかわらず、未だ東北アジア経済共同体の学術的な概念が成立せず、実際に東北アジア経済統合体、東北アジア時代論、東北アジア共同体などの用語が区別されないまま混用されている。

特に、韓国の盧武鉉現政権が主張した「東北アジア時代論」⁴は、東北アジア共同体の実現を目標にしたが、具体的で実効性ある案を明示できなかつたのは明らかだ。具体的な内容は後述するが、現政権の「東北アジア構想」は、日本と中国といった隣接国家はもちろんのこと、韓国国民でさえも関心を集められなかつたのだ。

その理由はいろいろな観点から指摘されるが、何よりも東北アジアの経済統合と経済共同体、ひいては共同体に対する概念や定義が不明確だったためであった。それだけでなく、その構想は各国の歴史、文化・宗教・民族の主体性が

を合成した新造語であるチャネル(Chunnel)と呼ばれることもある

(http://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%B1%84%EB%84%90_%ED%84%B0%EB%84%90)。

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。

³ 韓国の釜山または巨濟島と、日本の九州、対馬を結ぶ海底トンネルを、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されているが、これは、あくまでも便宜的なことで、仮称ということができる。したがって日韓海底トンネルの名称は、建設議論が具体化した時点の時代状況と環境などを考慮し十分に反映されるべきもので、例を上げれば「アジアトンネル」、「汎アジア(Fax Asia)トンネル」、「東方(oriental) トンネル」、「東洋トンネル」、「東北アジアトンネル」、「ユーラシア トンネル」、「平和(piece)トンネル」、「自由(freedom)トンネル」などと命名されることもありうる。

⁴ 大統領の諮問機関である東北アジア時代委員会は、「東北アジア時代構想」で東北アジアの安保協力の形成と東北アジア経済協力体の形成により、平和と繁栄の東北アジア共同体を構築するが、そのためには国内の力量を強化し、東北アジアの経済協力の基盤と東北アジアの経済協力ネットワークを構築し、北朝鮮核問題の解決を通して平和体制の土台を準備し、多者間の安保協力体を構成することで韓国北朝鮮間の平和体制の構築が必要だということを提起している。具体的な内容は、東北アジア時代委員会 編(2004)、「平和と繁栄の 東北アジア時代構想—ビジョンと戦略」ホームページ資料, pp.14-15 参照。

反映された、概念の整合性と普遍性が確保できず、理論的な観点での議論も試験的な水準にとどまった。

一方、これまでの研究によれば、経済統合は経済共同体が形成される一連の各段階を指し示す狭義の概念で認識されている。すなわち、経済共同体の発展過程は、地域内の自由貿易協定、関税同盟、共通市場の段階を経て、窮屈的には単一市場へ向かう過程を総括するという、より広い意味の概念で使われている。⁵

また地域共同体は、ヨーロッパ共同体(EU)がモデルになっており、経済的協力関係による経済共同体の形成と共に、国家間の相互作用関係を通した政府間水準での政治的合意により規範が生成され、共同体としての目的達成のため持続的な発展経路を持つようになる。すなわち、東北アジアの共同体が拘束力を持つ超国家共同体の水準を超越し、一つの連邦国家の水準に統合の程度を向上させるためには、市場が主導する統合(*market-led integration*)の段階を越えた、制度的統合による「法共同体的」基盤が構築されなければならない。⁶

しかし、経済共同体と地域共同体は、生産要素の自由な移動により自然に形成されるのでなく、国家間に高度な政治的過程を伴っており、これは自由貿易協定(FTA)と地域主義の拡散と同じ環境変化と深い連関性があるといえる。

このような共同体が持つ一般的な意味を東北アジアに接木させて、東北アジア共同体の概念を定義してみると次のようになる。すなわち、東北アジア共同体とは、東北アジアを形成する構成国家の地理的特殊性と政治的イデオロギー、そして経済制度とシステムの限界を克服し、機能・制度的な統合により、東北アジアの共存共栄のための経済的な統合関係と政治的共同体化、そして多者間の協力体制の構築を通しての域内構成国家の共同利益を極大化する汎国家的な生存戦略ということができる。

⁵ 特定の域内国家の経済統合は、概して市場の接近と拡大について「制度化」するという特徴があるが、それは主に国家間の協定および協約が基礎になっている。具体的な内容はアン・ジョンミョン他編「東北アジア経済協力：統合の第一歩」、パギヨン社、2003. p.369 参照。

⁶ 東北アジアの汎共同体の基盤が作られるためには、共同体の制度化の過程を経るか、汎共同体の設定においては、共同体法の直接効力(*direct effect*)の原則と、優位(*supremacy*)原則が確立されなければならない。ここで前者の直接効力とは東北アジア共同体法が韓国、中国、日本など3つの会員国内で直接適用することを意味し、後者の優位の原則である東北アジア共同体法で国内法との不一致が発生する場合、共同体法が優先しなければならないことを意味する。具体的な内容は ユン・ジョンソン、チョン・チャンファ、キム・ジョグ、パン・ミンソ(2004)「東北アジア共同体の行政組織構築に関する研究：ヨーロッパ連合の行政府である執行委員会組織の比較分析を中心に」統一研究院, pp67-77 参照。

2. 東北アジア経済共同体の議論とその限界

1) 東北アジアの地域的範囲と特殊性

まず 地域領域(*regional realm*) は、地区的領域(*global realm*) の下位にある概念であり、 地域主義(*regionalism*) は、新しい空間の設定作業において特定の目標を実現するための社会的、 経済的、 政治的領域を構成する空間的過程である。したがって、地域という空間は自然、地理的に明確に確定するものではなく、戦争、葛藤、貿易など人間の相互作用の結果、現れる組織的領域であり、柔軟性あるイメージ空間でもある。⁷

しかし従来の東北アジアと関連した地域研究は、その大部分が歴史的に、持続する境界と永続性ある特質に基づいた地理学的な傾向の中で、協力に障害となる条件を探索する次元でなされてきた。言い換えれば、東北アジアあるいは北東アジアの地域(*region*)設定は、経済共同体の議論において重要な要素であるにも拘わらず、深い議論が欠如していると言える。

東北アジアの地理的定義は、東北アジアの経済協力の範囲に影響をおよぼす重要な概念であるが、構成国家間の利害関係が複雑に絡まつていて、明確に定まっているわけではない。言うならば、東北アジア地域の先行研究の大部分は、地域の設定において地域の範囲を漠然とまたは任意的に定めており、似た空間にある国家間の政治・経済的相互関係を中心に論議されてきた。したがって、普通、東アジア、環日本海岸、東北アジアまたは北東アジア、アジア太平洋などの用語の地域範囲を設定するにあたって、客観的な基準と当為性が確保されていないのが現実だ。

例えば、東北アジアの地域的範囲は、論者によって台湾・北朝鮮・モンゴル・ロシアの一部が含まれたり、また場合によっては、韓国・中国・日本の 3 カ国を指し示すこともある。⁸ また、東アジアは一般的に東南アジアと東北アジアを包括する、より広い意味の地域を指し示すが、ASEAN+3 のように特定の国家だけを含む場合もあるなど一義的でない。特に、前述した韓国の現政府が標ぼうする「東北アジア構想」の地域は、お互いに他の政治、経済、社会共同体間の利害の対立と協調を伴う政治的過程として中国と日本を綴るなかで、その中心を占めようという空間構想である。したがって、韓国での「東北アジア」の用語が、日本と中国でも同じ意味を持っているかは検討の余地がある。⁹

⁷ この部分に関してはソン・ヨル(2005).「日本の地域はどこか? —空間設定戦略の系譜分析」、「東アジア 3 国の自己認識と共同意識」東洋政治思想史学会、現代日本学会、ペ・ジェデ、東アジア研究チーム共同主催セミナー資料 参照。

⁸ 本研究では議論の便宜上、東北アジア地域を構成する主要国家は韓国と中国、そして 日本の 3 カ国を指す。もちろん北朝鮮も韓国と共に東北アジアの構成と共同体形成において重要な地政学的位置を占めるが研究の便宜上、除外した。

⁹ ソ・ニヨル(2005).前掲書 参照。

このように、東北アジア地域の定義が不明確な理由は、いろいろな観点から説明できるが、概して東北アジア地域が持つ独特的地政学的環境と歴史的相互関係、そして体制の葛藤と共に、経済発展の格差が存在するなどの特殊な状況に起因している。それと共に東北アジア地域の特殊な状況は、その相当部分が複雑な歴史的相互関係と冷戦体制の産物であり、経済規模と発展段階の差と民族的葛藤の構造は、近年の経済統合の議論において否定的な要因になっている。

10

しかし一方では、同じ漢字および儒教文化の共有価値と、近年、東アジア金融危機後に地域連帶の必要性について共感が形成されたことは、東北アジアでの共同体形成の潜在的な可能性を高めている。特に、地域の霸権国として急浮上している中国と、経済大国である日本の存在、朝鮮半島の地政学的位置と力学関係などは、東北アジアの経済的統合関係と地域共同体形成の当為性を高めている。

2) 東北アジア経済共同体の議論と現住所

東北アジアの主要構成国家である韓国・中国・日本3カ国が、経済共同体の構築を通じ、共存共栄の基盤を構築しなければならないと認識するようになった背景には、1980年代中盤以後の世界的規模の地域統合の動きがあった。すなわち、1980年代中盤以後のヨーロッパ連合(EU)の統合拡大と、米国が主導する北美自由貿易(NAFTA)の形成の動きなど、地域経済の統合を通じ、世界政治や経済の舞台で影響力が拡大する過程で、東北アジア国家は経済共同体の形成を通して、域内国家間の経済協力が必要であることを強く認識するようになった。

特に、韓国・中国・日本3か国が経済共同体に関心を持つようになった決定的契機は、1997年に東アジア国家を襲った通貨危機であった。韓国・中国・日本3カ国は、タイ、インドネシア、韓国などのアジア各国が経験した経済的危機状況を克服する過程で、地域国家間により緊密な経済協力の必要性を共感するようになった。

ところで韓国・中国・日本3カ国の経済共同体構築の議論は、いろいろな観点からなされている。すなわち、3カ国間の自由貿易協定(FTA)締結と経済共同体の構成、さらにはEUのような地域共同体に発展しなければならないことを主張するなど、いろいろなタイプの主張が提示されている。これらの議論の一

¹⁰ 東北アジア地域統合の経済的制約要因の中で、東北アジア3カ国の経済発展段階および規模の差異とともに、製造業部門での失業増大と農業部門での輸入減少も主な要因のひとつとなっている。具体的な内容はシン・ヨンデ(2004)、「東北アジア経済協力と統合のためのロードマップ—EUの単一市場型経済共同体論を中心に」産業研究院, pp.36-38 参照。

一般的共通点は、3カ国間の経済的統合が必要であり、長期的には経済・政治共同体として発展しなければならないという点にある。

特に、東北アジアの構成国家が平和と繁栄の基盤を固めるためには、経済協力の強化と共に政治関係の改善も並行しなければならない。すなわち、東北アジア国家の恒久的な経済発展と共に、外交および安保分野において相互の協力を強化するためには、経済・政治的共同体が必要だという認識が台頭している。

11

現実的には東北アジアの主要構成国である韓国、日本、中国の東北アジアの主要3カ国は、地理的な隣接性と共に儒教文化圏に属するという共有価値を持っており、1990年代以後、相互交易および投資が急増している。それにも拘わらず、現在の東北アジアは地域主義の低い段階であるFTAですら締結できずにいる状況にある。¹² 言い換れば東北アジア3カ国は、複雑な歴史的関係と深い理念的相違から、冷戦が終息し地域化の新しいパラダイムが定着している21世紀において、北米およびヨーロッパその他の地域に比べて経済共同体形成の議論が相対的に大きく遅っている。

その主な理由は、大きくは次の政治・経済的要因に見出すことができる。まず前者は、東北アジア地域が、まだ冷戦の遺物から抜け出せないことだ。また後者は、発展段階の相異と規模の差、競合する産業構造と分業秩序でのオーバーラップ、輸出市場および品目の競争関係などによるもの、これらの要因が経済共同体を形成するための具体的で実効性ある議論を阻害していると言える。

III. 東北アジアの位相と経済協力の現況についての概観

1. 東北アジア地域の経済規模と推移

周知の通り、東北アジアの主要構成国である韓国・中国・日本3カ国間の経済統合の議論は遅々と進まない状態にあるが、東北アジアは世界経済ブロックの主要な地域として急速に浮上している。

この内容を少し具体的に言及すると、まず東北アジアを構成する韓国・中国・日本の3カ国、米国、カナダ、メキシコ間のNAFTA、ヨーロッパ27ヶ国によるEUと共に、世界3大経済ブロック圏の中の一地域であるという事実だ。す

¹¹ ユン・ジョンソル、チョン・チャンファ、キム・ジョング、パン・ミンソ(2004), 前掲書, p.71 参照および部分引用。

¹²もちろん日本はシンガポール(2003年)とメキシコ(2004年)、韓国はチリ(2003年)など域外国家と各々FTAを締結したが、領域国家間の実質的な経済統合の議論は停滞状態にある。具体的な内容は、国家情報大学院編(2004)、「東北アジア新秩序—経済協力と地域安保」、ペクサン書堂, pp.114-119 参照。

なわち、東北アジア 3 カ国は、2003 年の基準で世界人口の約 24%である 15 億人の人口規模であり、実質 GDP 規模は 7 兆 710 億 ドルであり世界全体の 5 分の 1 を越える 21%に達するなど、既存の NAFTA、EU などの超強大経済圏と張り合うほどの水準になっている(表－1 参照)。

表－1 東北アジア 3 カ国が世界経済で占める比重(2003 年基準)

| 区分 | 人口 | | 実質 GDP(10 億ドル, %) | | 貿易(百億ドル, %) | |
|-------|------|-------|-------------------|-------|-------------|-------|
| | 規模 | 比重 | 規模 | 比重 | 規模 | 比重 |
| 東北アジア | 14.8 | 23.6 | 7071 | 20.9 | 2473 | 15.2 |
| E U | 3.8 | 6.1 | 8195 | 24.4 | 5563 | 34.2 |
| NAFTA | 4.3 | 6.8 | 11766 | 35.0 | 2839 | 17.4 |
| その他 | 39.7 | 63.5 | 6647 | 19.8 | 5400 | 33.2 |
| 世界 | 62.5 | 100.0 | 33617 | 100.0 | 16276 | 100.0 |

資料: 1) DRI·WEPA Global Insight's、World Overview

2) キム・セウォン(2005)、「東北アジア市場統合は可能か? —ヨーロッパ経済統合の経験から得られる示唆点を中心に」韓国経済研究院報告書, p105

一方、東北アジア 3 カ国が世界交易で占める比重は、緩やかに増加してきた。表－2 は、世界交易量の中で韓国・中国・日本が占める比重の推移を国別に表したものであるが、この表を通して東北アジア 3 カ国は、1990 年の 11.5%から 2002 年には 13.0%に、全世界的に交易量の絶対的規模が大きくなると共にその比重も比較的緩やかに拡大してきたことが分かる。

特にこの表を通じて、韓国の交易量の比重は 90 年代の中後半の外国為替危機による景気沈滞の影響を受けて減少した反面、中国は 1990 年の 1.7%から 2002 年には 4.8%に大きく増加したことが分かる。しかし日本は 90 年代初期のバブル崩壊以後の長期不況の余波で、1990 年の 7.8%を頂点に、その後の持続的な減少傾向が反映され、2002 年には 5.8%に交易量が大きく減少したことが分かる。したがって、この表を通じて日本の輸出および輸入量の趨勢的減少は、世界交易量に占める東北アジア 3 カ国の比重が緩やかな上昇に留まった主な要因といえる。

表-2 東北アジア3カ国が占める世界経済の比重（単位：百万ドル、%）

| 区分 | 1990 | | 1995 | | 2000 | | 2002 | | 2008 | |
|-------------|---------|------|---------|------|---------|------|---------|------|---------|------|
| | 名目GDP | 比重 |
| 韓国 | 252.6 | 1.1 | 489.3 | 1.7 | 461.5 | 1.5 | 476.7 | 1.5 | 814.0 | 1.7 |
| 日本 | 2965.7 | 12.9 | 5116.9 | 17.7 | 4762.7 | 15.1 | 3996.3 | 12.4 | 5164.8 | 10.6 |
| 中国 | 389.5 | 1.7 | 700.2 | 2.4 | 1080.0 | 3.4 | 1237.3 | 3.8 | 2519.8 | 5.2 |
| 韓・中・日 合計 | 3607.8 | 15.7 | 6306.4 | 21.8 | 6304.2 | 20.0 | 5710.3 | 17.7 | 8498.6 | 17.4 |
| 世界 | 22962.9 | 100 | 28931.6 | 100 | 31442.0 | 100 | 32247.3 | 100 | 48853.3 | 100 |

資料: 1)Standard & Poor's DRI, World Outlook 2001

2)Global Insight 's, World Overview, June 2003

3)キム・バクス(2004), 「東北アジア経済統合の可能性と推進方向」, 東北アジアの新秩序—経済協力と地域安保, 国家情報大学院編, ペクサン書堂, P.115

それにも拘わらず、東北アジア3カ国の長期展望では、既存の NAFTA と EU との差が大きく減り、今後、東北アジア地域の経済的地位が大幅に強化すると予測されている。表-3は、このような事実を裏付けるもので、2003年を基準に近づく2025年のいくつかのマクロ経済指標の展望値を表している。この表で今後、東北アジア3カ国の人口は一貫して減少傾向を見せるのである。2025年の実質GDP規模は世界全体の約22%を占め、EUを追越すと予想されている。特に貿易規模はその間に大きく増加し、2025年頃にはNAFTAの水準を凌駕すると予測されていて、中国経済の急成長と回復基調にある日本および韓国経済は、東北アジア地域の経済的地位をより一層高めることができる。

表-3 東北アジア3カ国の今後の経済展望

| 区分 | 人口 | | 実質GDP) | | 貿易 (%) | |
|-------|-------|-------|--------|-------|--------|-------|
| | 2003年 | 2025年 | 2003年 | 2025年 | 2003年 | 2025年 |
| 東北アジア | 23.6 | 20.9 | 20.9 | 21.8 | 15.2 | 22.3 |
| E U | 6.1 | 5.0 | 24.4 | 19.5 | 34.2 | 33.0 |
| NAFTA | 6.8 | 6.6 | 35.0 | 34.7 | 17.4 | 19.6q |
| その他 | 63.5 | 67.5 | 19.8 | 24.0 | 33.2 | 25.1 |
| 世界 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

資料: 上記の表-1と同じ

2. 域内貿易および投資の現況と課題

東北アジア 3 カ国が集まって一つの経済圏を形成するには、一定水準以上の経済規模を揃えなければならず、また EU のような域内国家間の相互依存的な成長過程が要求される。なぜなら、国家間の経済的な相互依存の程度は、市場統合の可能性を評価する主な要素のひとつだからである。

東北アジア 3 カ国は、前述した経済規模と共に相互依存関係も進んでおり、東北アジアの経済共同体の論議で潜在的実現可能性が高いと言われている。¹³

少し具体的に言及すると、東北アジアの全体の貿易規模の中で領域内交易が占める比重すなわち域内貿易依存度は、1990 年代初め以後、着実に拡大しているのである。もちろん EU および NAFTA の水準にはおよばないが、その比重は 1990 年の 12.5% で、1995 年の 18.6%、2000 年の 20.3%、2002 年には 22.4% と安定した増加傾向を示しており、10 年余りの間にほとんど 2 倍近く増えた。言い換れば域内輸出の比重は 1990 年の 11.2% から 2002 年には 19% に、域内輸入の比重は同期間に 14% から 26.3% に大きく増加したのである(表一 4)。

上記の現象の背景は、原材料および部資材の輸入で域内に依存する比重が高いか、世界市場を対象に輸出活動を展開したためと考えられるが、主に韓国と日本の中国に対する交易で発生する特徴がある。特に中国の急速な経済成長が域内の貿易依存度の深まりを主導しているが、中国は一種の工場のような役割をして 3 カ国間の取引関係を活性化している。¹⁴

表一 4 東北アジア 3 カ国の域内貿易比重の推移(単位: %)

| 区分 | 輸出 | 輸入 | 交易 |
|------|------|------|------|
| 1990 | 11.2 | 14.0 | 12.5 |
| 1995 | 15.8 | 22.0 | 18.6 |
| 2000 | 17.0 | 24.0 | 20.3 |
| 2002 | 19.0 | 26.3 | 22.4 |

資料: 1) IMF、Direction of Trade Statistics Yearbook 1997、2002、2003 年度

2) キム・バクス(2004),前掲書、p.115

このような東北アジアの域内貿易の深まりと共に域内の経済取引におけるもう一つの特徴は、外国人直接投資(FDI)も急激に増加しているという事実であ

¹³ キム・セウォン(2005),「東北アジア市場統合は可能か? 一ヨーロッパ経済統合の経験から得られる示唆点を中心に」韓国経済研究院 報告書, pp.105-106 参照および部分引用。

¹⁴ キム・セウォン(2005), 前掲資料.p.105

る。1980年代の後半以後、全世界的に直接投資が増加し、世界経済のグローバル化の重要な動力として作用し、1990～2000年間にかけて世界交易は約90%増加したが、海外の直接投資は同期間におよそ6倍に増加した。¹⁵

表一5は、東北アジア3カ国の年度別相互投資規模の変化を表しているが、貿易依存度の深まりと共にFDIも増加趨勢にあることを表している。この表を通じ、韓国に対する中国および日本、そして日本に対する韓国および中国の直接投資は、起伏があり相対的にその規模は小さいが、中国に対する韓国および日本の投資は、大きく増加する趨勢にあり、絶対的な比重を占めていることが分かる。特に韓国对中国に対する直接投資は、1997年の外国為替危機以前までは急速な増加傾向にあったが、その後、海外投資が萎縮して減少趨勢にあった2002年から増加し、2003年には何と45億ドルに達する投資がなされ、日本の50億ドルの水準に肉迫する急激な増加の趨勢にあることが分かる。

上記の通り1990年代以後の東北アジアの経済関係は、主に交易および投資で飛躍的に発展した。すなわち、東北アジア3カ国は、域内の経済的な相互依存関係が進み、市場統合を推進しなければならない当為性を高めている。特に全世界的に地域主義が拡散し¹⁶、統合関係が進んでいる現実を勘案するならば、東北アジアの経済統合の課題は既に選択の問題から抜け出し、国家経済の興亡盛衰とも直結している。それにも拘わらず、東北アジアの構成国間には外交・政治的論理と経済的利害関係、その他、社会的葛藤要因により、域内ではFTAすら締結できないでおり、議論自体も遅々として進まないのが現実である。

表一5 東北アジア3カ国の域内外国人直接投資額

| 投資誘致国 | 投資国 | 1992年 | 1994年 | 1997年 | 2000年 | 2002年 | 2003年 |
|-------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 韓国 | 中国 | 3 | 2 | 2 | 57 | 250 | 50 |
| | 日本 | 174 | 345 | 275 | 1100 | 1404 | 540 |
| 中国 | 中国 | 120 | 723 | 2142 | 1490 | 2721 | 4489 |
| | 日本 | 710 | 2075 | 4327 | 2916 | 4190 | 5054 |
| 日本 | 中国 | 12 | 66 | 69 | 49 | 25 | 33 |
| | 日本 | 5 | 7 | 5 | 5 | 2 | 3 |

資料:キム・セウォン(2005),前掲書, p.109

¹⁵ 国家情報大学院 編(2004), 前掲書, p119。

¹⁶ 1948年のGATTスタート以後、1995年のWTO体制がスタートするまでの47年間に締結された地域貿易協定(RTA)は124ヶだったが、WTOのスタート後8年間のRTAは、何と130ヶを超過し、現在、全世界的に300余ヶのRTAが存在しているといわれている。(国家情報大学院 編(2004), 前掲書, pp 123-124 部分引用)。

IV. 韓国政府の「東北アジア構想」についての検討

前述したとおり、近年、東北アジア3カ国の経済的依存関係が深まっており、経済統合の潜在的 possibility があるにもかかわらず、東北アジア3カ国の特殊な状況により、経済統合の議論が振るわない状況にある。

これに韓国では現政権になって、いわゆる「東北アジア構想」または「東北アジア経済センター」という政策課題を提示して東北アジアの共同体議論に積極的に取り組んだが、本章ではその構想の議論の実体を考察し、論理的限界を指摘することにより、韓国での東北アジア経済共同体の議論の現状を点検することにしよう。

1. 議論の背景および過程

韓国は、戦後の長かった冷戦体制の瓦解が契機となり、東北アジアの経済統合および経済共同体形成に積極的な関心を示している国家のひとつである。これまで韓国・北朝鮮間の緊張緩和と平和構築の努力が表面化して中国とロシアに向かった「北方外交」が成果を上げ、また中国経済の急浮上とWTO加入、NAFTAとEUのスタートなど、朝鮮半島と東北アジアを取り巻く政治・経済秩序の新しい変化は、韓国における東北アジア共同体形成の議論を加速化させた。

特に2003年2月に就任した盧武鉉大統領の東北アジア経済共同体議論は、いわゆる「東北アジア共同体構想」の一環として推進し、金大中政権の対北朝鮮包容政策を一段階発展させ、韓国が主導して東北アジアの平和と繁栄のための体制を構築するという野心的な国家の中長期戦略のビジョンから出発した。

盧武鉉大統領は、就任直後その構想を実現するための機構として「東北アジア経済中心推進委員会」を発足させたが、北朝鮮核問題の長期化と東北アジア情勢の流動化を反映し、2004年には「東北アジア時代委員会」として機構を拡大改編し、「平和と繁栄の東北アジア時代」の具現化のための中長期的な国家戦略のビジョンを提示した。

大統領の諮問機関である「東北アジア時代委員会」広報資料によれば¹⁷ 当初、東北アジア構想を出した背景には次の3種類の要因があったことを指摘している。すなわち、第一に、東北アジアの政治、経済、安保情勢の急激な変化、第二に、東北アジアがヨーロッパや北米大陸に次ぐ主要な経済圏に成長したこと、第三に、いろいろな領域で台頭している域内の対立に積極的に対応し、平和と繁栄の共同体を作っていく前向きな管理戦略、にあったことを明確に表してい

¹⁷ 大統領諮問 東北アジア時代委員会 編(2004),「平和と繁栄の東北アジア時代構想」広報資料, pp.8-11 参照。

る。

2. 議論の内容および限界

周知の通り、現政権の東北アジア構想は、米ソ両極体制の和解と世界化と地域主義の台頭を背景としており、東北アジア地域に域内共同市場を構築しなければならないことを主な内容としている。すなわち、大陸と海洋を連結する韓国の地政学的位置と、経済センターとしての潜在力を極大化し、平和と繁栄の東北アジア時代を開いていくにあたり、韓国が積極的に寄与することを目標としている。

しかし現政権の当初の「東北アジア経済センター構想」は、次のような要素について内外からの強い批判に直面した。第一に、地域概念の狭小性に対する批判で、東北アジアの概念を韓国、北朝鮮と中国、日本、ロシア、と地理的な隣接国に限定することで閉鎖性と排他性を露呈したことだ。これに「東北アジア構想」では、地域概念は地理的側面と機能的側面があることを加え、その概念を修正し、機能的側面においては米国と ASEAN を含むまで概念を拡大させた。

第二に、東北アジア経済センターの「センター」という概念が批判を受けた。すなわち、韓国は地政、地経学的位置と位相に照らしてみると、東北アジア地域の戦略的な経済的中心の役割を果たせないという逆説的な主張が提起された。これに対して東北アジア構想では、韓国が東北アジア経済の中心ではないことを認め、韓国は地域経済のネットワークの中核、または地域協力を促進する震源地として、その概念と範囲を縮小して修正した。¹⁸

このように国家内部の力の強化と対外協力の増進を目標にした現政権の東北アジア構想は、これまでの政策的努力にもかかわらず、国民の関心は概して稀薄で国民的次元の共感が形成されておらず、国際社会でも注目を受けなかったことは明らかである。¹⁹ すなわち、現政権スタート後の2度にわたる貨物ストライキは、物流分野の労働システムの遅れを露呈し、東北アジア物流中心国家建設の可能性に対し強く疑問が提起されたことだ。

特に、執権後にむしろ深刻化した貧富格差と深刻な労使対立、社会安全網の不良による社会的不安の増大などの内部要因が「繁栄の東北アジア構想」の実現に障害物となり、最近の北朝鮮核問題で引起された日米間の軍事同盟強化と中国と日本のアジア覇権競争など、外的環境の悪化なども韓国の外交的位置づけを萎縮させているといわれている。²⁰ また、沈滞局面からなかなか抜け出

¹⁸ 東北アジア時代委員会 編(2004), 前掲資料, pp.12-13 参照。

¹⁹ ヤン・キホ(2004), 「東北アジア共同体形成のための代案として、韓・中・日の地方間国際交流」現代日本学会「日本研究論叢」pp.36-37

²⁰ 国家情報大学院 編(2004), 「東北アジア新秩序—経済協力と地域安保.」、ソウル:ペクサン

せない国内経済と、政治的リーダーシップの不在なども国家的力量と位相を弱化させる要因となっていて、現政権が中長期的国家戦略として推進している「平和と繁栄の東北アジア経済共同」構想は岐路に立っていると言える。

それだけでなく、日本の竹島（独島）領有権主張以後、韓国と日本間に流れている冷たい雰囲気と韓国国民の日本に対する不信感の深まりも現政権の東北アジア共同体構想の実現に負担となっているとされている。²¹

V. ヨーロッパ共同体形成とユーロトンネル建設の意義

日韓海底トンネル建設の当為性

前述した通り、東北アジア 3 カ国は、近年、経済的依存関係が進んでいるが、政治・経済統合の共同体形成の議論は極めて振るわない状態にある。その理由は、東北アジア 3 カ国が置かれている特殊な状況、すなわち歴史的対立関係と政治的イデオロギー、経済規模および水準の差、葛藤と不信による否定的な国民的感情などが一役かっている。

一方、ヨーロッパ諸国は、世界で最も早く政治・経済的統合関係を成し遂げ、名実共に地域共同体として浮上している。ヨーロッパ連合(European Union、以下、EU)構成国 27 ケ国は、東北アジア 3 ケ国よりも長期間にわたる歴史的相互関係と政治的対立の過程を体験したし、宗教および民族間の葛藤なども激しかった。

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」に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つたが、²² 両国は 1993 年の EU 統合において主導的な役割を果たした。また、英・仏両国は、1994 年にユーロトンネル²³ を開通させ、ドーバー海峡を海底トンネルで結ぶことで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

書堂, pp.151-162

²¹ ハンギョレ新聞(2005), 「岐路に立つ東北アジア共同体構想」3月 6 日付社説参照。

²² ソウル新聞(1994 年 5 月 21 日付), 「シャンソン中の素敵な英語の先生」記事参照。

²³ 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命名している。後述のようにイギリスではドーバー海峡、フランスではカレー海峡と称す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。しかしながら本研究では先に周知した通り、議論の便宜のために上記トンネルをユーロトンネルと通称している。

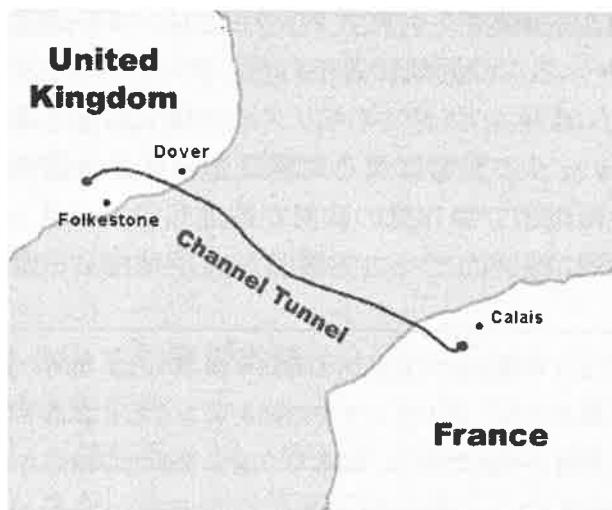
係を構築することにより、ヨーロッパ地域の政治・経済的統合関係の構築に大きく寄与した事実は、現在の韓国と日本の海底トンネル建設議論に示唆する点が多いといえよう。

本章では、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、ヨーロッパ統合の象徴になったユーロトンネル建設の事例を考察し、現在、東北アジア3カ国が直面している特殊な状況を克服し、地理的近接性を確保する最も効果的な解決手段である日韓間の海底トンネル建設の妥当性を導出する。

1. ユーロトンネルの建設背景および過程

ユーロ(Euro)トンネルの正式名称はチャネルトンネル(Channel Tunnel)であり、ドーバー海峡の最も狭い部分であるイギリス側のチェリントン(フォーカストン附近)とフランス側のコックニー(カレー附近)を結んでいる(図-1参照)。このトンネルは1986年5月にイギリスとフランスの(Calais)の両側から同時に掘削工事に着工し、1990年12月に海底工事が完了し、1994年5月6日に正式に開通した。²⁴

図-1 英仏間のユーロトンネルの位置と連結区間



<出處>

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

ところで、このトンネル建設計画はナポレオン時代にまで遡るが、その構想が具体的な形で現れたのは19世紀序盤からであった。すなわち、1802年にフランスの鉱山エンジニアだったアルバート(Albert Mathieu-Favier)により初めて考案され、その翌年にはイギリスのヘンリー(Henri Mottray)によりアイディア

²⁴ http://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%B1%84%EB%84%90_%ED%84%B0%EB%84%90 参照。

が提案された。²⁵

その後、当時のイギリスの鉄道・運河土木技師として著名だったゾーン ホークショウ(Hawkshaw, Sir John, 1811~1981)が、サウスイースタ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、技術的に海底トンネルの掘削が可能だということを立証した。その結果、1882年に海底掘削坑を施工する作業が着手された。しかしその翌年 1883 年に、英國議会が国内の保安を理由に掘削作業に反対する立場を議決し、一方的に工事が中断された。²⁶

その後 1916、1924、1930 年に、この計画が再検討されたが、実際に着工にまで至らなかつた。

そのような中、1957 年に 7 月にイギリスとフランス両国間に、いわゆる「チャネルトンネルスタディグループ(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などを網羅した提案書が 1960 年に完成した。²⁷ それを契機にイギリスとフランス両国政府が 1966 年にトンネル掘削作業の再開に合意し、本格的にプロジェクトが推進されるようになった。

1973 には、当時イギリスの首相だったヒースと、フランスのポンピドゥー大統領は、イギリスのヨーロッパ単一市場参加の象徴としてユーロトンネルの建設を決定し、精密な基礎調査と共に民間に海底トンネル建設を委任する措置を行ない、サービストンネルの掘削に着手した。²⁸ しかし、そのプロジェクトは 1975 年 1 月に新しく政権を取ったイギリスの労働党政府の誕生という政治的環境変化とオイルショックの影響による財源圧迫により一方的に中断された。すなわち、1974 年の総選挙で保守党政権が敗北し、ヨーロッパ統合に消極的な労働党政府が執権し、莫大な規模の工事費ユーロトンネル建設に懐疑的だった労働党政府が執権し、莫大な規模の工事費

²⁵ 当時アルバートにより考案された英仏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必要と策定され、油のランプで内部を明るくし、またトンネルの中間に人工島を作つて新鮮な空気を馬と人に供給し、馬車での通過を前提に構想された。これについての具体的な内容は http://en.wikipedia.org/wiki/Channel_Tunnel および <http://www.eurotunnel.com>(ユーロトンネル社 ホームページ) 参照。

²⁶ <http://100.empas.com/dicsearch/pentry.html?i=177384>(エムパス ホームページ資料) および イム・ソンファ(2005), 「ユーロトンネルの虚と実—英仏トンネルの建設と利用現況」 KOTRA EURO MONITOR 第 050-14 号 参照。

²⁷

<http://www.eurotunnel.com/ukcP3Main/ukcCorporate/ukcAboutUs/ukcOurHistory/ukpHistory.htm>

²⁸ 具体的な内容はホ・ジェワン(2007)「英仏海底トンネルの建設効果および日韓海底トンネルに構想に対する示唆点の検討」韓日海底トンネル研究開発セミナー資料.大韓民国国会 大会議室, pp.29 参照および部分引用。

用調達に難色を示し、国際慣例を無視しながらまでも一方的に放棄を宣言したのである。

このように一時、イギリス政府により放棄されたユーロトンネルは、1980年代に入って再び論議された。すなわち、放棄宣言4年後の1979年に、英國鉄道公社(BR)とフランス鉄道公社(SNCF)は、共同で鉄道専用トンネルを提案すると同時に両国政府は関心を持つようになり、特に1984年には当時の英國のサッチャー首相は閣僚の反対にもかかわらず、純粋な民間による海底トンネル建設を強力に支持するなど、政治的リーダーシップを発揮した。²⁹

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フランソワ・ミッテラン大統領は、民間投資によって工事を進行することを正式に合意し、ユーロトンネル(Eurotunnel)社が発注処に選ばれたことを公布した。まもなく同年2月には、両国の外務部はケントベリーにて批准に公式署名した。

これで工事中断後、およそ100年余り経った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、その年5月にユーロトンネルは工事に着手できたのである。1987年12月15日には、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年に12月に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。³⁰

このように、ユーロトンネルは19世紀初めにナポレオン一世の時に提案され、開通に至るまで、およそ200年という歳月を要した。しかし、このトンネルは建設期間中に頻繁な設計変更と工期延長、物価上昇などとともに工事費と負債の負担が加重し、そして開通直後である1996年11月にはトンネル内の車両火災が発生して1997年5月に全面復旧するなどの迂余曲折があった。

2. ユーロトンネルと主な経営実態

1) ユーロトンネルの主要財源

ユーロトンネル³¹の総延長は50.45km(海底部分の長さは38kmで世界最長)で、日本の青函トンネルに続く世界第2の長い海底トンネルである。

ユーロトンネルは、2本の鉄道トンネルと1本のサービストンネルで構成さ

²⁹ 当時、イギリスのサッチャー首相は市場原理を徹底的に導入し、沈滞局面あった英國経済を復興させようとした。すなわち、英國政府は各種の経済的規制を果敢に緩和し、また公営企業の民営化を強力に推進した。これに政府の各種公共サービスを民営化した。特にユーロトンネル建設においても民間部門の資本力による資金調達と建設を通じ、政府の財政的負担を軽減しようとした(ホ・ジェワン(2007), 前掲資料, pp.28-31 参照および部分引用)。

³⁰ ユーロトンネル社、前掲ホームページ、関連内容参照。

³¹ <http://blog.theple.com/lkk/folder/11.html?uid=229>

れている。すなわち、2本のトンネル(直径 7.6m)には、乗客専用の高速鉄道であるユーロスター、貨物列車、そして自動車を積むカートレインの3種類が15分間隔で通過する一本の鉄路が設置されており、サービストンネル(直径 4.8m)は、非常時の待避および安全、サービス確保のための通路として活用されている。また、これら3つのトンネルは、375m 間隔で連結通路が設置されていて、有事のとき、この通路を利用してお互いに行き来できるよう設計されている。

このトンネルの最大水深は 60m で、平均水深が 45m の海底に位置しており、海底空間での高圧と予期できない地質上の問題を解決するために、TBM(Tunnel Boring Machine)を使用して掘削した。すなわち、シールド(Shield)という最新のトンネル掘削機を英国で 5 機、フランスで 6 機、総 11 機を投入し、1987 年 6 月に掘削工事を始め、一日で最高 75.5m の掘削速度を記録するなど工事期間の短縮に拍車をかけ、1990 年 12 月に海底工事を完工し、1994 年 5 月に開通した。

このトンネルは、現在、英国側のフォークストン附近とフランス側のカレー附近を連結しており、TGV の超特急列車のユーロスター(Euro-star)が英国のロンドンとフランスのパリ、英国のロンドンとベルギーのブリュッセルの区間を運行している。³²

しかし、英国のロンドンとフランスのパリを 2 時間 30 分でつなぐこの鉄道専用のトンネルは、2015 年には飽和状態に達するはずとの展望が提起されている。最近、収益の概念とは別途に自動車専用の第 2 ユーロトンネル建設計画が検討されている。³³

2) ユーロトンネルの事業主体および営業状況

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(Eurotunnel)社で、この会社は英国側とフランス側の民資参入者により構成された英・仏合弁法人である。ユーロトンネル社は、英仏両国の政府から建設工事竣工後の運営、維持管理に達するまで一切の権限を、着工時点である 1987 年から 55 年間委任され、BOT(Build Operate and Transfer)方式で管理した後、2042 年に両国政府に所有権を譲り渡すことになる。

1984 年に英国のサッチャー首相は、ユーロトンネルを建設するにあたり 100% 民間資本で推進するという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英国とフランス政府からの一切の資金支援や支給保証なしでプロジェクトファイナンシング(Project Financing)を通じ、株式公募と銀行融資により調達した。1986 年 10 月以後、数回にわたる有償増資および対外起債を通して建設資金を用意し、全世界 200 余行の銀行が国際シンジケートを

³² エンバス ホームページ、前掲資料参照。

³³ ウィキペディア (英文版)、前掲資料参照。

組織し、88億9千万ポンドを調達した。このうち日本の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な民間資本がリードした代表的な投資事例として評価を受けている。³⁴

しかし1994年にトンネルが開通して以後、当初の予想とは異なり、深刻な経営難から破産の危機に直面するなど、経営の困難を経験していること知られている。³⁵ 当時の報道によれば、建設工事関連の債務金額が約750億フラン(韓貨12兆ウォン)で、1年間の支払利子額だけで60億フラン(韓貨9,600億ウォン)であった。弱り目にたたり目で1996年11月18日にはトンネル内部で、トラックとトレーラを運搬する車両で火災が発生し、乗客と貨物の量が激減する事態になつたりもした。³⁶

しかしその間、ユーロトンネル社の一貫した構造調整により、乗客と貨物量が延びて1997年から営業利益において黒字を出している。2006年初期にあげた総収入は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はるかにオーバーした150億ドルが必要になったことで債務の利払い負担が加重し、累積債務が増えて経営に大きい負担になっている。

3. EU出帆とユーロトンネル建設

イギリスとフランスを連結するユーロトンネル建設の過程でも、歴史性は重要な変数として作用した。前述のとおり大陸から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。中世末期に両国が繰り広げた「100年戦争」の過去の歴史の沈殿物も肯定的な議論を妨害する要素になった。このような英仏間の長い間の葛藤と対立関係を克服できたのは、20世紀末にEU(ヨーロッパ連合)と共同体的なてこ入れと、英仏両国の政治指導者がとった未来指向的な態度が大きな力になった。³⁷

特に1994年にユーロトンネルが開通し、英国とフランスが陸上交通手段で連結された過程は、実にドラマチックであったし、これは両国が200年以上夢みてきた未来の実現そのものであった。

すなわち、従来は37kmの海峡を旅客船を利用して渡るのに約1時間30分かかったが、高速鉄道であるユーロスターでは最大20分台で通過することで、移動

³⁴ イム・ソンファン(2005)、前掲資料、p.12 内容部分参照。

³⁵ 2006年8月2日に総額90億ユーロの負債を解消できずユーロトンネル社が破産保護申請(法廷管理)を申請したことがフランスのパリの商業法院に受入れられて、負債の元金と利子支払いを凍結したまま6ヶ月間債権団と再協議した(朝鮮日報、2006年8月4日付 記事内容参照)。

³⁶ トンネル内の車両火災事件と被害規模などについての具体的な内容はウィキ百科(英文版)、前掲資料参照。

³⁷ 国際新聞(2005年10月5日)、「日韓海底トンネル、夢のプロジェクトなのか＜6＞造るか粉碎するか」関連記事参照および部分引用。

時間はもちろん安全性、便宜性、快適性などに画期的な変化をもたらした。³⁸

ところが先に言及した通り、ユーロトンネル建設においてフランスがより積極的だった。1980年代中盤にイギリスのサッチャー首相は政治的判断により事業を承認し、物理的統合を通してイギリスがヨーロッパの一員に編入した。当時のヨーロッパ共同体市場(EC)がヨーロッパ統合によりヨーロッパ連合(EU)に変貌する過程で成就された20世紀末の最大の建設プロジェクトであった。³⁹

特にユーロトンネル建設を推進するにあたっては、技術および資金面での障害よりは政治・社会的共感の形成に、より多くの困難があり期間も必要だった。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ために1993年11月に発効したマーストリヒト条約によってヨーロッパ12ヶ国が参加したEUのスタートに合わせ推進されたもので、1994年5月に歴史的なヨーロッパ共同体の開始を記念する象徴物として開通した。

しかしユーロトンネルは開通してから10年過ぎた今日において、初期建設費用の利払いによる困難に直面している。それにも拘わらず、ユーロトンネルは開通以後2005年まで、何と1億7千8百万人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。また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年の統計資料によれば、一日に平均約2万6千人余りがユーロトンネルを利用し、商品輸送は平均約4万7千トン余りに達すること集計されている。⁴⁰特に2006年の一年間、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786万人で前年度に比べて約5%増加したと報告されている。⁴¹

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、高速鉄道の通過で英仏間の地理的断絶性を克服し、人的・物的な移動が画期的に増加させたことが分かる。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な相互依存性を深め、域内国家間の友好交流増進に寄与し、さらにはEUの地理・経済的統合関係と名実共の地域共同体形成に大きく貢献しているといえる。

³⁸ 船舶へ移動するには海上通過に要する時間的費用はもちろん、陸上から海上へ、海上から陸上へ乗換える過程で発生する時間的損失と不便さなども便益算定に含む。

³⁹ イ・ポンナム(2005.1),「ユーロトンネルー想像を実現させた技術挑戦の白眉」,建設ジャーナル1月号, p.70参照。

⁴⁰ユーロトンネル社 2005年度 年次報告書。

(<http://durotunnel-eng.franklinpartners.com/droite.htm?page=11>)内容参照。

⁴¹ <http://eurotunnel.com/ukcP3Main/ukcCorporate/ukcMediaCentre...> 関連内容参照。

VI. 東北アジア経済共同体の推進課題と日韓海底トンネルの建設

日韓間の海底トンネル建設の早急な議論と共に、地球的次元で大陸をつなぐ海底トンネル建設が積極的に論議されている事実に注目しなければならない。特に、ヨーロッパとアフリカを海底トンネルで結ぶ作業が具体化しており、最近で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 40km(海底区間 28km) のジブラルタル海峡を貫通する海底トンネル建設の試験工事が着工された。⁴² それだけでなく、米国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議論も本格化しており、はなはだしきは米国のニューヨークとイギリスのロンドンを結ぶ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など、今後、全世界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。

このような事実を通してみると、日韓海底トンネルは全世界的次元の海底トンネル建設ブームを加速化させることはもちろん、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の構築においても主要な役割を担うと判断される。そこで本章では前述したヨーロッパ連合の形成においてユーロトンネルが果たした役割を念頭に置き、日韓海底トンネルと東北アジア経済共同体形成との関係を調べ、その意味と解決課題を模索する。

1. 東北アジア経済共同体の潜在的可能性と解決課題

前述した韓国での東北アジア構想とは別に、近年、東北アジアの主要構成国の韓国・中国・日本3カ国間の経済共同体形成のための内外の環境と条件が好転している。特に東北アジア3カ国は、世界的に進行している地域化の趨勢に便乗するため地域次元の経済統合体結成の必要性を共感しており、中国のWTO加入と世界経済に占める比重が急激に増大したのを契機に、東北アジアの経済的協力と政治的紐帶関係の強化の必要性が切実になっている。

それでも拘わらず、東北アジアは周知の通り地域の経済協力が振るわず、経済共同体推進の議論が進展しない状況にある。その要因はいろいろな観点から

⁴² ヨーロッパとアフリカを連結するジブラルタル海底トンネルは、1980年に初めて提案された後、2003年末にスペインとモロッコ首脳会談で関係改善の方策として再度提示されて以来、地質調査など路線の妥当性調査が進められてきた。ついに2007年3月6日には2025年の完工目標に建設のため、両国政府間に正式な合意があった。このトンネルが完工すれば、日本の青函トンネル(53.9km)とユーロトンネル(50.45km)に続く世界で3番目に長い海底トンネルになる(中央日報、2007年3月16日付、「ヨーロッパとアフリカ結ぶ 40km の海底トンネルを作る」関連内容参照)。

の指摘できるが、まず歴史的観点から見るとき、過去の歴史に対する立場のちがいと終わりのない領土紛争、経済的には体制および発展段階の差、そして政治的には冷戦体制の残滓である対立的イデオロギーと安保的緊張状態が続いている点を指摘できる。

しかし前述したとおり、東北アジア地域は 1990 年代末の東アジア経済危機を契機に域内での共同体意識が広がっており、EU 共同体の形成と地域主義の世界的拡散などの環境変化で経済協力の関心が高まっている。

東北アジアに経済共同体が形成されるためには数多くの限界および障害要因を先に解決しなければならないが、東北アジアの独特的地理・社会的環境と条件を考慮すると、次のようないくつかの前提条件について段階的な解決方策を提示できる。⁴³

まず東北アジア 3 カ国間に政治・経済・社会的な国民的共感の形成のための基盤が造成されなければならない。これは経済共同体形成のための前提条件であり、近年、東北アジア 3 カ国間で論議されている FTA 交渉で見られるように、経済統合体の議論に弾力をもたせるためには、なによりもまず多方面の領域と分野で共感が形成されなければならない。

二つ目に、東北アジアの地域・分野別の共同議題と関心事を開発し、これを実現できるリーダーシップを養成しなければならない。共同のアジェンダ(Agenda)と関心事を発掘し、市民団体、NGO、地域の指導者らの交流と協力体制を構築すべきである。東北アジア共同体についての中央政府の関心と成果は微弱だが、地方政府間の交流は比較的活発で、特に、市民が交流チャネルとして重要な役割を遂行していることに注目する必要がある。

三つ目に、東北アジア 3 カ国は、長期的なビジョンと枠組みを持って、共同のプロジェクトを開発するべきだ。例えばヨーロッパ地域の場合、ヨーロッパ石炭鉄鋼共同体(ECSC: European Coal and Steel Community、1952 年)から出発し、ヨーロッパ経済共同体(EEC: European Economic Community、1958 年)を経て、今日のヨーロッパ連合(EU、European Union、1992 年)により名実共の巨大な地域共同体を達成したことは、昨今の東北アジア共同体の議論において示唆するところが大きいといえる。

一方、東北アジア次元の経済共同体が形成されるためには、多方面にわたる共感の形成と共同のビジョンとプロジェクトを開発すると共に、交通・物流・通信・エネルギーなどのインフラ産業を整備するべきだ。すなわち、商品・資本・サービスのより自由な移動と人的交流の円滑化を通じ、東北アジア域内の

⁴³ キム・デリ、パク・ジェウン他共著(2004)、「東北アジア経済共同体の未来」、シンジ書院、pp.269-277 参照。

資源が効率的に配分されなければならない。そのためには、経済大国の日本と世界の工場である中国、そして、その間に位置する韓国と東北アジア構成国家の間の地理的近接性が確保されなければならないことは何より当然の道理である。

このような観点から見ると、本研究で注目している日韓海底トンネル建設は、東北アジア3カ国の地理的断絶性克服の一助となることにより、日韓関係と日朝関係はもちろん、中国とロシア、ひいてはヨーロッパ大陸との交通網と物流体制に画期的な変化をもたらすはずである。

もちろん日韓海底トンネル建設に関連した議論如何によっては、東北アジアの緊張緩和と政治的安定を通して地域共同体の議論を活性化させ、共存共栄の平和体制確立の契機になる。それだけでなく日韓海底トンネル建設は、朝鮮半島での南北朝鮮統一をも後押しする契機となり、また陸上交通手段を通して、モンゴル、中国、ロシア、ヨーロッパをつなぐユーラシア鉄道網の建設という夢のような未来を実現する起爆剤になり、汎人類的な次元で積極的に検討されなければならない。⁴⁴

2. 東北アジア共同体形成に対する東北アジア3カ国の認識

前述した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、あらゆるヨーロッパ人が共同組織中に結束させるための意識的で自発的な努力の過程として理解できる。

特に、16世紀から民族国家らが形成され対立する過程で、ヨーロッパの平和を保証できる組織の創設を主張するようになって以来、ヨーロッパ諸国を平和的な協力方法で組織化しようという一連の努力が第2次世界大戦後に現れるようになった。すなわち、第2次大戦後、ヨーロッパは焦土と化して分裂したが、ヨーロッパ再建のために共同の努力と恒久的な平和体制を樹立しようという意志などが今日のヨーロッパ建設の原動力になったのである。

1992年2月に調印にされたマーストリヒト条約は、ヨーロッパ共同体の12会員国によるEUのスタートを知らせ、経済および通話通貨同盟と政治連合を通し、協力と統合によるヨーロッパ共同体の建設を意味する。ヨーロッパ共同体は、力と支配の産物でなく平和と法秩序の建設を目指したヨーロッパ各国の努力と市民の自由な意志の結果だったのである。⁴⁵

一方、東北アジアを構成する韓・中・日3カ国は、古代から今日に至るまで、

⁴⁴ 拙稿(2005.6)、「日韓海底トンネル建設議論のための試論的研究」、韓日経商論集、韓日経済学会、第31巻 参照。

⁴⁵ ハン・ミョンス(2006)、「ヨーロッパ共同体：歴史の中の可能性が現実の必然性に」、人文学研究、崇実大学校 人文科学研究所、全体 内容 参照。

政治、経済、社会的に密接な関係を結んできたのであり、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。もちろん、朝鮮半島が東北アジア文化圏の形成で橋渡しの役割をしてきた。

また 前述した通り、近年、東北アジア3カ国は中国のWTO加入を契機に経済的依存関係が進み、東北アジアの経済協力のため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カ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り、相互の不信関係がなかなか払拭されず、域内にある国家間の経済協力体と共同体形成の議論も他の地域に比べてそれほど活発でないのも現実だ。⁴⁶

それにも拘わらず、地域化とブロック化が進む21世紀において、東北アジア3カ国は歴史認識の共有を通じ、和解と協力の体制を早く構築しなければならない。言い換えれば、東北アジア3カ国は、歴史的に相互に協力した経験と共有価値を生かし、信頼回復と共存共栄のための共同の議題を樹立し、経済協力と共同体形成を遮るいろいろな障害要因を早く除去しなければならない。

ここで今後の地域協力と共同体議論において、韓国・中国・日本3カ国の立場を概観し、経済統合と共同体形成に対する認識をいくつかのキーワードを中心に簡単に提示すると次の通りになる。⁴⁷

1) 韓国の立場と基本認識

韓国は大陸のロシア与中国、海洋の日本とアメリカを結ぶ中間位置にあり、半島的な特性をもっている。したがって、韓国はこれらの国家を結ぶ架橋国家の役割と共に、東北アジアの地域協力を促進する力を発揮する潜在力を持った国家として、域内国家の統合と共同体形成において、仲裁者の役割を担当するために国家的力量を注いでいる。

特に韓国の現政権は、大陸と海洋を結ぶ地政学的位置と、経済の中心地としての潜在力を極大にして平和と繁栄の東北アジア時代を開くことを政策目標としている。すなわち、本稿の第4章で記述した通り、韓国の現「参与政府」は、政治関係の改善と経済協力の拡大という循環構造を確立し、また開放的で躍動的な市場の構築で東北アジアを世界経済の成長の中心軸に育成するビジョンと国家戦略を提示している。

⁴⁶ 古代時代以来、現代に至るまでの東北アジア3カ国の平和的な交流と協力の歴史、葛藤と紛争の歴史を時代別に考察した資料としては、東北アジア時代委員会 編(2005), 「東北アジアの協力と葛藤の歴史」がある。

⁴⁷ もちろん東北アジアの統合体または共同体の議論には、本文のような経済的側面以外にも当然、政治・安保、外交的次元、歴史・社会・文化的次元での国家別認識と解決課題なども議論の対象に含まれなければならない。しかし本研究では経済的共同体に注目した議論の特性と便宜に考慮し、経済的側面の立場を中心に言及した。

このような観点から見ると、韓国は表面的には域内統合について最も積極的な立場を表明しながらも、実際には東北アジア国家間の経済的依存関係を深めているといえる。前述の第3章で言及した内容と共に、最近、東北アジアに対する韓国企業の直接投資が増えている趨勢にあり、対外貿易において東北アジア地域との貿易が占める比重が増えているなど、東北アジアの経済協力推進において重要な行為者になるために努力している。

2) 中国の立場と基本認識

中国は、巨大国家としてこれまで推進してきた経済発展戦略から、東北アジア地域よりも東アジアの地域協力を重視している。中国が認識する地理的な東北アジア地域は東アジア地域に含まれる。⁴⁸ すなわち、中国は東北アジア地域より東アジア地域の協力を重視しているが、その理由は東北アジア地域が政治はもちろん軍事・安保上でも激戦状態と認識している反面、東アジア地域は東北アジア3カ国と台湾、香港、そして東南アジアにつながる国際分業秩序を中国の経済発展に活用するのに有利なためである。

したがって、中国は東アジア地域協力に対しては経済協力を中心にした政治・軍事協力への拡大を推進する反面、東北アジア地域に対しては、経済協力を推進するものの、政治および軍事協力は中長期的立場から漸進的へ推進している。すなわち、中国は経済協力関係においてアセアン+3による東アジア協力を主軸にしながら、アセアン+1（韓・中・日各国）による多角的な協力方式の発展を期待している。

しかし、中国の勢力拡大を牽制する米国と、地域の霸権を意識している日本の存在は、域内の政治・軍事協力に対する中国の役割を消極的に入っているが、対外経済協力においては二元的発展戦略(two track strategy)を採択することで対外開放と国際化を加速化させている。すなわち、まず中国は対外的には2001年のWTO加入を契機に世界化の趨勢に積極的に参加しながら、国内制度を国際水準に改革して世界経済への編入を図る一方、東アジアの地域統合趨勢に主導権行使し、域内で中心的役割を遂行するための国家的力量の向上に力を傾けている。

⁴⁸ すなわち中国が認識している東アジア地域の地理的な範囲は、中国の東北地方、ロシアの極東地域、朝鮮半島と日本であり、広義の概念ではモンゴルと中国の華北および華東地方などが含まれる。次に記述されている東北アジア共同体形成に対する中国と日本の基本的立場は、イ・チャンジエ、キム・ソンチョル、ペ・グム、ハン・テガム、イ・ジェヨン、パン・ホギョン((2005)、「東北アジア経済共同体実現のための段階的推進戦略」对外経済政策研究院, pp. 78-85 を部分的に参照した。

3) 日本の立場と基本認識そして課題

日本の東北アジア地域経済協力についての立場は比較的消極的である。日本はシンガポールに続きアセアンと FTA 締結を推進しているが、韓国との FTA 締結の交渉は決裂し、中国との交渉も保留状況にある。

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示すが、東北アジア地域は葛藤要素が多い地域と見なし、政治および軍事的協力はもちろん、経済協力においても競争相手として認識し、比較的消極的な立場を取っている。それにも拘わらず、中国との貿易投資は相当の水準で増加し、日本の経済回復が中国の経済成長と噛み合っている程に、中国と日本の間には経済的相互補完関係が進んでいる。

東北アジア共同体形成と関連して日韓海底トンネル建設の議論が進展し具体化すれば、日本は陸上交通手段で連結す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の大陸国家の一員に編入することになる。経済大国の日本が東北アジア協力体の一員として編入される事実はチャンス要因でもある。日本の歪曲された歴史認識と霸権意識が残っていることは深刻なリスク要因にもなり得るため域内国家が憂慮している。

したがって日本は何よりもまず域内での領土紛争、資源紛争、過去の歴史などに起因する不信関係を果敢に清算し、共存共栄のWIN-WIN(win-win)関係構築のため、より積極的で目に見える努力を先行すべきだ。すなわち、日本は東北アジア域内国家との友好善隣関係の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て、経済規模に見合う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。

3. 東北アジア共同体の議論と日韓海底トンネル建設

現在、東北アジアの主要構成国のひとつ日本が島国として大陸と分離されており、朝鮮半島は東北アジアの中心に位置し、東北アジアの物流中心国家としての潜在的力量は備えているが、南北朝鮮の分断により、韓国は事実上、島国のように地理的に孤立しており、地政学的な利点が十分に発揮できないというのが実情だ。

言い換えれば、東北アジアは地理的な特殊性により物流および人的交流に断絶性が存在していて、港湾と空港施設を通じての限定的な物流移動のみが可能で、東北アジアをつなぐ統合交通網と複合物流体制が整備されていないなど、域内資源の効率的な配分と人的な交流が大きく制約されている。これを克服するには、まず東北アジア構成国家の地理的断絶性を克服し、地理的近接性が確保しなければならず、また北朝鮮の開放が必須条件になる。

このような観点からの問題解決において「日韓間の海底トンネル」建設の議論は有効かつ充分な戦略的意味を持っている。

すなわち、韓国の立場から見ると、朝鮮半島の南北分断により大陸との陸上交通手段は断絶しており、島国のような存在として残っており、東北アジア次元の交通・物流体系においてハブ機能を遂行するには限界があるということだ。もちろん、南北朝鮮が統一の先行段階として京義線および京元線を復元すれば、当然、韓国が半島としての地政学的位置が活用され、東北アジア中心の物流中心国家として登場できるが、南北関係の解決は政治体制および外交的力学関係と密接な関係があるため経済論理としては解決出来ないし、何よりもその時期を予測できないという現実的な問題がある。

しかし、本研究で主張している日韓海底トンネル建設は、東北アジア次元の政治的日程と状況変化とは関係なく推進でき、むしろ朝鮮半島の緊張関係緩和と安保的対立関係の解消に一定の役割を期待することができる。

すなわち、日韓間の海底トンネル建設は、単に当事国である韓国と日本との政治、経済、社会的交流や協力の次元でだけではなく、議論如何によっては北朝鮮を東北アジア協力体制の中に引き込む契機となって、朝鮮民族の念願である朝鮮半島統一のための実践的議論とその実現を牽引する契機になることができる。

それだけでなく、韓国と日本の海底トンネル建設は、東北アジアの政治、経済共同体議論の起爆剤の役割をするはずで、究極的にはユーラシア次元の経済協力および共同体形成にも寄与するはずだ。⁴⁹

VII. 結 論

周知の通り、東北アジアは地理的条件において経済統合および共同体形成に有利な条件を揃えているにもかかわらず、政治および制度的に多くの制約条件を持った特異な地域といえる。近年、東北アジアの主要構成国である韓国・中国・日本3カ国間の交易と投資規模が大きく拡大したが、相互協力のための多方面の議論と研究があるにもかかわらず、経済共同体形成のための国家次元における具体的進展がないのが現実である。

東北アジアの経済統合と経済共同体形成の議論が弾力性をもつためには、東北アジアを取り巻く政治、政治的利害関係と理念的葛藤の解消、経済的な協力関係と国民的合意と信頼関係などによる共通の価値と主体性（アイデンティティ）を共有しなければならない。しかし周知の通り、東北アジアの複雑な歴史的背景と国家間の利害関係は、東北アジア地域内の山積した懸案解決の制約要因になっている。

⁴⁹ 具体的な内容は、拙稿(2007.2.21)、「日韓海底トンネル建設議論のための談論」、韓日 トンネル研究開発セミナー資料、大韓民国 国会大会議室, pp.18-21 参照。

特に、東北アジアの経済統合において、地理的近接性の確保は重要な解決課題の中のひとつである。東北アジア構成国の地理的断絶性を解消するには、北朝鮮の早急な開放と日韓間の陸上交通網の確保が前提となる。特に日韓海底トンネル建設問題は、東北アジアの統合交通網と複合物流網構築において避けられない手段になっており、これは日韓間の関係だけでなく東北アジア経済共同体の形成においても重要な要素になっている。

韓国と日本の間の海底トンネル建設は、日韓両国においてチャンスとリスクが同居するので、その具体的な議論に先立ち、まず両国は複雑な歴史的背景と共に政治・経済的利害関係と国民的な共感を構築する努力が必要だ。しかし最近の日韓関係は「韓流」ブームに見るよう民间次元の活発な交流があるにもかかわらず、政治・外交など国家間の関係においては決して望ましい方向に展開しておらず、日本はもちろん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好意的な反応を見出せないのが現実だ。

日韓両国は、今こそ対立と葛藤による相互不信の歴史的残滓を果敢に清算し、海底トンネル建設をより積極的に議論し、東北アジアの実質的意味の経済統合と共生共栄で地域共同体構築に寄与する方法を積極的に模索しなければならない。特に先の世紀に韓国を数十年間にわたり植民統治の下に置き加害国の立場にいる日本が、徹底した自己反省と共に政治的リーダーシップを發揮し、韓国との海底トンネル建設を契機として根深い不信関係を清算し、未来指向的な善隣友好関係の構築に新しく乗り出すならば、日韓関係はもちろん東北アジア地域の安定と共同体形成に肯定的な影響を及ぼすことになるはずだ。

先に論述した通り、イギリスとフランスを結ぶユーロトンネルの場合、約200余年にわたる技術的な観点からの検討作業と共に、両国の経済・文化・宗教・理念的葛藤の要素などの障害要因を果敢に克服し、EU共同体の歴史的スタートに寄与した事実は昨今の日韓関係において示唆する点が大きいといえる。

参考文献

- キム・デレ、パク・ジェウン 他共著：(2004)、「東北アジア経済共同体の未来」、シンジ書院。
- キム・バクス：(2004)、「東北アジアの経済統合の可能性と推進方向」、東北アジア新秩序－経済協力と地域安保、国家情報大学院編、ペクサン書堂。
- キム・セウォン：(2005)、「東北アジア市場統合は可能か？－ヨーロッパ経済統合の経験で得られる示唆点を中心に」、韓国経済研究院報告書。
- キム・ヨンジャン編：(2006)、「21世紀の東北アジア共同体形成の課題と展望」、ハヌルアカデミー。

- ナム・ドグ：(2002)、「東北アジアに注目しよう」、サムソン経済研究所。
- 国家情報大学院 編：(2004)、「東北アジアの新秩序・経済協力と地域安保」、ペクサン書堂。
- 東北アジア時代委員会 編：(2004)、「平和と繁栄の東北アジア時代の構想・ヴィジョンと戦略」、ホームページ 資料。
- (2005)、「東北アジアの協力と葛藤の歴史」 報告書。
- (2004)、「平和と繁栄の東北アジア時代の構想」 広報資料。
- (2005)、「東北アジア共同体形成に与えるヨーロッパ統合事例の示唆点」 報告資料。
- パク・テギュ：(2004)、「東北アジアの経済協力と秩序」、図書出版。
- 申章澈：(2005)、「日韓海底トンネル建設議論のための試論的研究」、韓日協商論集、第31巻。
- 申章澈：(2007.2.21)、「日韓トンネル建設議論のための談論」、韓日海底トンネル研究開発セミナー資料、大韓民国国会大会議室。
- ソン・ヨル：(2005)、「日本の地域はどこか? -空間設定戦略の系譜分析」。「東アジア3カ国 の自己認識と共同意識」東洋政治思想史学会、現代日本学会、ペ・ジェデ 東アジア研究チーム共同主催セミナー資料。
- アン・チュギョン訳：(2004)、「東北アジア経済協力:統合の第一歩」、パク・ヤンサ。
- イ・ボンナム：(2005.1)、「ユーロトンネル・想像を現実化させた技術挑戦の白眉」、建設ジャーナル 1月号。
- イ・チャジエ、キム・ソンチョル、ペ・グム、ハン・テガン、イ・ジェヨン、パン・ホギョン：(2005)、「東北アジア経済共同体実現のための段階的推進戦略」、対外経済政策研究院。
- イム・ジョンドク：(2001)、「東アジア経済協力と域内自由貿易」、釜山大学校 国際地域問題研究所。
- ウン・チョンソル、チョン・チャンファ、キム・ジョンゲ、パン・ミンソク：(2004)、「東北アジア共同体の行政組織構築に関する研究:ヨーロッパ連合の行政府である執行委員会組織の比較分析を中心に」。 統一研究院。
- シン・ヨンデ：(2004)、「東北アジア経済協力と統合のための ロードマップ-EU の 単一市場型経済共同体論を中心に」、産業研究院。
- ヤン・ギホ：(2004)、「東北アジア共同体形成のための代案として 韓・中・日の地方間国際交流」現代日本学会、日本研究論叢。
- ハン・ミョンス：(2006)、「ヨーロッパ共同体: 歴史の中の可能性が現実の中の必然性に」、「人文学研究」崇実大学校 人文科学研究所。
- 許在完：(2007.2.21)、「英仏海底トンネルの建設効果および日韓海底トンネル構想に対する 示唆点検討」、日韓海底トンネル研究開発セミナー 資料、大韓民国国会大会議室。
- 中央日報：(2007.3.16)、「ヨーロッパ・アフリカをつなぐ 40km の海底トンネルを作る」関連記事。
- Jacques Gounon Chairman & Chief Executive : (2007.3)、"2005 & 2006 Annual results"、

Euro Tunnel.

<http://www.eurotunnel.com>

<http://ja.wikipedia.org>.

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

http://en.wikipedia.org/wiki/Channel_Tunnel

その他、インターネット および 新聞記事などの内容参照。

동북아 경제공동체 형성과 한·일 해저터널 건설에 대한 한국적 관점에서의 연구

신장철 (申章澈)

숭실태각교 사회과학대학 일본학과 교수

【 요 약 】

동북아시아는 지리적 여건에 있어서 경제통합 및 공동체 형성에 있어서 유리한 잠재적 여건을 갖추고 있음에도 불구하고, 정치 및 제도적으로 많은 제약조건이 있는 특이한 지역이라고 할 수 있다. 다시 말해서, 근년에 들어 동북아의 주요 구성국인 한·중·일 3국간의 교역과 투자 규모가 크게 확대되었으며, 상호 협력을 위한 다양한 검토가 있음에도 불구하고, 경제공동체 형성을 위한 국가차원의 논의는 답보상태에 있다.

동북아 역내 국가 중에서 한국은 동북아의 경제 통합 및 경제 공동체 형성을 위한 논의가 비교적 빠른 시기에 있었다. 그러나 근년에 들어 한반도를 둘러싼 외적 환경의 변화와 국내경제의 지속적인 침체, 그리고 정치적 불안정 등이 겹쳐 국가 역량의 약화되어 논의에 큰 진전이 없는 것으로 알려지고 있다.

그런데, 동북아 차원의 경제통합과 경제공동체 형성을 위한 논의가 탄력을 받기 위해서는 동북아를 둘러싼 정치 정치적 이해관계와 이념적 갈등의 해소, 경제적인 협력관계와 국민적 합의와 신뢰관계 등에 의한 공동의 가치와 정체성이 공유되어야 한다. 그러나 주지한 바와 같이 동북아의 복잡한 역사적 배경과 국가 간의 이해관계는 동북아지역내의 산적한 현안에 대한 해결에 있어서 제약요인이 되고 있다.

특히, 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. 특히, 한·일 해저터널 건설 문제는 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 있다.

유럽의 강대국인 섬나라 영국과 대륙에 속한 프랑스 양국이 역사적 앙금을 털어내고 1994년에 유로터널을 개통시켜 도버해협을 해저터널로 연결시켰다는 사실은 오늘날 한국과 일본의 해저터널 건설논의에 있어서 큰 의미를 부여하고 있다. 뿐만 아니라, 동북아의 3국 이상으로 오랜 역사적 대립관계와 정치적 과정을 겪었으며, 또한 종교 및 민족 간의 갈등 등도 격심하였던 유럽 여러 나라가 세계에서 가장 먼저 정치·경제적 통합관계를 이룩하고 명실상부한 지역공동체인 유럽연합(European Union)을 출범시켰다는 사실은 오늘날의 동북아 공동체 논의에 있어서 타산지석으로 삼아야 한다.

그런데, 한국과 일본 간의 해저터널 건설은 한·일 양국에 있어서 기회와 함께 도전이 병존하는 것으로, 그 구체적인 논의에 앞서 우선 양국은 복잡한 역사적 배경과 함께 정치·경제적 이해관계와 국민적 공감대를 구축하기 위한 노력이 필요하다. 그럼에도 불구하고 최근의 한·일 관계는 민간차원의 활발한 교류에도 불구하고 정치, 외교적으로는 결코 바람직한 방향으로 전개되지 않아, 일본은 물론 한국 국민의 해저터널에 대한 관심과 이해에 있어서도 호의적인 반응을 보이지 않는 것이 현실이다.

한·일 양국은 전 세계적으로 지역화가 심화되고 있는 지금이야 말로 대립과 갈등에 의한 상호불신의 역사적 잔재를 과감히 청산하고, 해저터널 건설에 대한 보다 적극적인 논의를 통하여, 동북아 차원의 실질적 의미의 경제통합과 공존공영에 의한 지역 공동체 구축을 위한 방안을 적극 모색해야 한다.

특히, 지난 20세기에 한국을 수십 년간에 걸쳐 식민지하에 두고 가혹하게 치배함으로써 가해국의 입장에 있는 일본이 철저한 자기반성과 함께, 한국과의 해저터널 건설을 계기로 뿌리 깊은 불신관계를 청산하고 미래지향적인 선린우호 관계의 구축을 통해 거듭난다면, 이는 한·일 관계는 물론 동북아 지역의 안정과 공동체 형성에 있어서 긍정적인 영향을 미칠 것으로 사료된다.

I. 서론 -문제의식

근년에 들어 동아시아 또는 동북아 경제공동체에 대한 논의가 그 어느 때 보다 활발히 전개되고 있다. 특히, 동북아의 주요 구성국인 한국과 중국, 그리고 일본의 전체 인구는 2004년 8월 현재 세계인구의 23.6%를 차지하고 있으며 이는 유럽연합(EU)의 무려 4배에 달하는 규모이다. 뿐만 아니라 이들 3국간의 교역량도 확대되는 추세에 있으며, 2004년 말 현재 세계 GDP의 20.9%, 세계 외환보유고의 38.1%를 차지하고 있는 등 경제적 역동성과 상호의존성과 함께 성장 잠재력도 큰 지역으로 부상하고 있다.

그러나 이들 동북아 3국은 복잡한 역사적 관계와 극심한 이념적 차이에 의해, 냉전이 종식되고 지역화의 새로운 패러다임이 정착되고 있는 21세기에 있어서 북미 및 유럽의 여타 지역에 비해, 경제공동체 형성을 위한 논의가 상대적으로 크게 뒤쳐져 있다.

한편, 한국에서는 동북아의 경제 통합 및 경제 공동체 형성을 위한 논의가 비교적 빠른 시기에 있었다. 특히, 현 노무현 정권은 오랜 냉전체제가 와해됨을 계기로 동북아 차원의 평화와 번영을 위한 체제를 구축하기 위해 이른바 ‘동북아 중심’ 구상을 추진하였다. 그러나 그 동안 한반도를 둘러싼 외적 환경의 변화와 국내경제의 지속적인 침체에 의해 국가 역량의 약화되어 논의에 큰 진전이 없는 것으로 알려지고 있다.¹

본 연구는 위와 같은 문제의식을 염두에 두고 출발하고 있으며, 지정학적으로 볼 때 동북아의 중심에 위치해 있는 한국이 정치·경제적 역량을 강화시키는 방안을 모색하는데 의의를 두고 있다. 좀 더 구체적으로 언급하면, 본고에서는 동북아가 20세기와 21세기에 걸쳐서 가장 역동적인 지역 중의 하나임에도 불구하고, 경제통합을 위한 움직임이 미진한 현실에 초점을 맞추고 있으며, 그 대처 방안의 하나로서 동북아 구성국의 물리적 단절성을 극복하여 지리적 근접성을 확보하는 차원에서 논의를 전개한다.

이를 위해, 본 연구에서는 동북아경제공동체 구축의 주요 한계요인이 되고 있는 일본의 유라시아 대륙과의 지리적 단절 문제를 완화하는 수단을 모색한다. 즉, 한·일 해저터널 건설은 이와 같은 문제의 해결에 중심에 있는 바, 그 의의와 기대 효과를 동북아 경제공동체의 형성이라는 관점에서 살펴보고, 향후 대두될 것으로 예상되는 현안에 대한 해결과제를 모색하는데 목표를 두고 있다.

¹ 구체적인 내용은 본문의 제4장을 참조 바람.

뿐만 아니라, 본 연구에서는 유럽의 지역공동체 형성 과정과 실상을 언급하고, 유럽통합에 있어서 유로터널² 건설이 가지는 의의를 고찰한다. 이를 통하여 동북아 차원에서 공동체 논의에 있어서 구성국간의 지리적 근접성이 확보되어야 하는 필요성과 함께, 한·일간에 해저터널³이 건설되어야 할 당위성을 검증하고자 한다.

II. 동북아 경제공동체의 개요

1. 경제공동체의 개념

동북아 경제공동체를 둘러싸고 그 동안의 술한 논의가 있었음에도 불구하고 아직 동북아 경제공동체에 대한 학술적인 개념이 정립되어 있지 않으며, 실제로 동북아 경제통합체, 동북아시대론, 동북아공동체 등의 용어가 구별되지 않은 채 혼용되고 있다.

특히, 한국의 현 노무현 정권에서 주장되었던 주지한 ‘동북아 시대론’⁴은 동북아 공동체의 실현을 목표로 하였으나, 구체적이고 실효성 있는 대안을 분명하게 제시하지 못했던 것으로 알려지고 있다. 구체적인 내용은 후술되나, 현 정부의 ‘동북아 구상’은 일본과 중국의 인접 국가는 물론 한국 국민들에게 조차 관심을 끌지 못했다는 것이다.

그 이유는 다양한 관점에서 지적할 수 있으나, 무엇보다도 동북아 차원의 경제통합과 경제공동체, 나아가서는 공동체에 대한 개념 정의가 불명확하였기 때문이었다. 뿐만 아니라 그 구상은 각국의 역사 문화·종교·민족의 정체성이

² 유로터널은 영국과 프랑스를 연결하는 해저터널을 건설하고 관리하는 민간회사의 이름임. 일반적으로 채널터널(Channel Tunnel)로도 일컬어지나, Channel 과 Tunnel 을 합성하여 신조어인 쳐널(Chunnel)로 불리기도 함(http://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%B1%84%EB%84%90_%ED%84%B0%EB%84%90). 그러나 본 연구에서는 상기 터널을 편의상 유로터널로 용어를 통일시킴.

³ 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.

⁴ 대통령자문기관인 동북아시대위원회는 ‘동북아시대 구상’에서 동북아 안보협력에의 형성과 동북아 경제협력체를 형성에 의해 평화와 번영의 동북아 공동체를 구축한다는 것으로, 이를 위해서는 국내 역량을 강화하여 동북아의 경제협력 기반과 동북아 차원의 경제협력 네트워크를 구축하고 북핵문제의 해결을 통한 평화체제의 토대를 마련하고 다자간 안보협력체를 구성함으로써 남북한의 평화체제 구축이 필요함을 제기하고 있음. 구체적인 내용은 동북아시대위원회 편(2004), “평화와 번영의 동북아시대 구상-비전과 전략” 홈페이지 자료, pp. 14-15 참조.

반영된 개념의 정합성과 보편성이 확보되지 않았으며, 이론적인 관점에서의 논의도 시험적인 수준에서 그쳤다.

한편, 지금까지의 선행 연구에 의하면, 경제통합은 경제공동체가 형성되는 일련에 걸친 단계를 지칭하는 협의의 개념으로 인식되고 있다. 즉, 경제공동체의 발전 과정은 지역내의 자유무역협정, 관세동맹, 공동시장의 단계를 거쳐 궁극적으로는 단일시장으로 가는 과정을 총괄하는 보다 넓은 의미의 개념으로 통용되고 있다.⁵

또한 지역 공동체는 유럽공동체(EU)가 모델이 되고 있는 것으로, 경제적 협력관계에 의한 경제공동체의 형성과 함께 국가 간 상호작용 관계를 통한 정부 간 수준에서의 정치적 합의의 의해 규범이 생성되며, 공동체로서의 목적달성을 위한 지속적인 발전경로를 가지게 된다. 즉, 동북아차원의 공동체가 구속력을 가진 초 국가 공동체 수준을 초월하여 하나의 연방국가 수준으로 통합의 정도를 제고하기 위해서는 시장이 주도하는 통합(market-led integration) 단계를 넘어선 제도적 통합에 의한 ‘법 공동체적(法共同體的)’ 기반이 구축되어야 한다.⁶

그러나, 경제 공동체와 지역 공동체는 생산요소의 자유로운 이동에 의해 자연스럽게 형성되는 것이 아니고, 국가 간에 고도의 정치적 과정을 동반하고 있으며, 이는 자유무역협정(FTA)과 지역주의의 확산과 같은 환경변화와 깊은 연관성이 있다고 할 수 있다.

위와 같은 공동체가 가지는 일반적 의미를 동북아 차원에 접목시켜 동북아 공동체의 개념을 정의해 보면 다음과 같다. 즉, 동북아 공동체란 동북아를 형성하고 있는 구성국가의 지리적 특수성과 정치적 이데올로기, 그리고 경제제도와 시스템의 한계를 극복하고, 기능·제도적 통합에 의해 동북아 차원의 공존공영을 위한 경제적인 통합관계와 정치적 공동체화, 그리고 다자간의 협력체제 구축을 통한 역내 구성국가의 공동이익을 극대화하는 범국가적인 생존전략이라고 할 수 있다.

2. 동북아 경제공동체 논의와 그 한계

⁵ 특정 역내 국가의 경제통합은 대체로 시장 접근 확대에 대한 ‘제도화’라는 특징이 있으며, 이는 주로 국가 간의 협정 및 협약을 기초로 이루어지고 있음. 구체적인 내용은 안충영 외 엮음, ‘동북아경제협력: 통합의 첫걸음’, 박영사, 2003. p. 369 참조.

⁶ 동북아차원의 법공동체 기반이 마련되기 위해서는 공동체의 제도화 과정을 거치게 되나, 법 공동체의 설정에 있어서는 공동체 법의 직접효력(direct effect)의 원칙과 우위(supremacy)원칙이 확립되어야 함. 여기서 전자의 직접효력이란 동북아공동체법이 한국, 중국, 일본 등 3 개 회원국내에서 직접 적용할 수 있음을 의미하며, 후자의 우위의 원칙이란 동북아공동체법이 국내법과 불일치가 발생하는 경우 공동체 법이 우선되어야 하는 것을 의미함. 구체적인 내용은 윤종설·정창화·김정해·방민석(2004), “동북아공동체의 행정조직 구축에 관한 연구: 유럽연합의 행정부인 집행위원회조직의 비교 분석을 중심으로” 통일연구원, pp67-77 참조

1) 동북아의 지역적 범주와 특수성

우선 지역 영역(regional realm)은 지구적 영역(global realm)의 하위에 있는 개념이며, 지역주의(regionalism)는 새로운 공간의 설정작업으로 특정 목표를 실현하기 위한 사회적, 경제적, 정치적 영역을 구성하는 공간적 과정이다. 따라서 지역이란 공간은 자연 지리적으로 명확하게 획정되는 것이 아니라, 전쟁, 갈등, 무역 등 인간의 상호작용의 결과로 나타나는 조직적 영역이며, 신축적인 이미지 공간이기도 하다.⁷

그러나 종래의 동북아시아와 관련된 지역연구는 그 대부분이 역사적으로 지속적인 경계와 영속성이 특질에 근거한 지리학적 편향 속에서 협력의 장애물과 조건을 탐색하는 차원에서 이루어져 왔다. 다시 말해서 동북아시아 또는 북동아시아에 대한 지역(region)설정은 경제공동체 논의에 있어서 중요한 요소임에도 불구하고 심도 있는 논의가 결여되어 있다고 할 수 있다.

동북아의 지리적 정의는 동북아 경제협력의 범위에 영향을 끼치는 것으로 중요한 개념이기는 하나, 구성 국가 간의 이해관계가 복잡하게 얹혀 있어 분명하게 정립되어 있지 않다. 다시 말해서, 동북아 지역에 대한 선행 연구의 대부분은 지역 설정에 있어서 지역의 범위를 막연하게 또는 임의적으로 정해 놓고, 비슷한 공간에 있는 국가들 간의 정치·경제적 상호관계를 중심으로 논의되어 왔던 것이다. 따라서 통상 동아시아, 환동해안, 환황해권, 동북아시아 또는 북동아시아, 아시아태평양 등의 용어에 대한 지역 범위의 설정에 있어서 객관적인 기준과 타당성이 확보되어 있지 않는 것이 현실이다.

예를 들어, 동북아의 지역적 범위는 논자에 따라 대만·북한·몽골·러시아의 일부가 포함되기도 하고, 또한 경우에 따라서는 한·중·일 3국을 지칭하기도 한다.⁸ 또한 동아시아는 일반적으로 동남아시아와 동북아시아를 포괄하는 보다 넓은 의미의 지역을 지칭하고 있으나, ASEAN+3과 같이 특정 국가만을 포함하기도 하는 등 일의적(一義的)이지 않다. 특히, 전술한 한국의 참여정부에서 표방하고 있는 ‘동북아 구상’의 지역은 서로 다른 정치, 경제, 사회 공동체간의 이해의 갈등과 협조를 수반하는 정치적 과정으로서, 중국과 일본을 뛰는 속에서

⁷ 이 부분에 대해서는 손열(2005). “일본의 지역은 어디인가? – 공간설정 전략의 계보분석”. ‘동아세아 3국의 자기인식과 공동의식’ 동양정치사상사학회, 현대일본학회, 배재대 동아세아 연구팀 공동주최 세미나자료, 참조.

⁸ 본 연구에서는 논의의 편의상 동북아지역을 구성하는 주요 국가인 한국과 중국, 그리고 일본의 3국을 지칭하고 있음. 물론 북한도 한국과 함께 동북아 구성과 공동체 형성에 있어서 중요한 지정학적 위치에 있으나, 연구 편의상 제외되었음.

중심을 차지하려는 공간구상이다. 따라서 한국에서의 ‘동북아’ 용어가 일본과 중국에서도 같은 의미를 가지고 있는가에 대해서는 검토의 여지가 있다.⁹

이처럼 동북아 지역에 대한 정의가 불분명한 이유는 다양한 관점에서 설명할 수 있으나, 대체로 동북아 지역이 가진 독특한 지정학적 환경과 역사적 상호 관계, 그리고 체제 갈등과 함께 경제발전에 격차가 존재하고 있는 등의 특수한 상황에 기인하고 있다. 이와 같이 동북아 지역의 특수한 상황은 그 상당부분이 복잡한 역사적 상호관계와 냉전체제의 산물인 것으로서, 경제 규모와 발전 단계의 차이와 민족적 갈등 구조는 근년의 경제통합 논의에 있어서 부정적인 요인이 되고 있다.¹⁰

그러나 한편으로는 같은 한자 및 유교 문화의 공유가치와 근년의 동아시아 금융위기후의 지역 연대의 필요성에 대한 공감대의 형성은 동북아에서의 공동체 형성의 잠재적 가능성을 높이고 있다. 특히 지역 패권국으로 급부상하고 있는 중국과 경제대국인 일본의 존재, 한반도의 지정학적 위치와 역학관계 등은 동북아 차원의 경제적 통합 관계와 지역 공동체 형성의 당위성을 고조시키고 있다.

2) 동북아 경제공동체 논의와 현 주소

동북아시아의 주요 구성 국가인 한·중·일 3 국이 경제공동체의 구축을 통해 공존공영의 기반을 구축해야 한다고 인식하게 된 배경에는 1980년대 중반 이후의 세계적 규모의 지역통합 움직임이 있었다. 즉, 1980년대 중반 이후의 유럽연합(EU)의 통합 확대와 미국 주도의 북미자유무역(NAFTA)의 형성 움직임 등, 지역경제의 통합을 통해 세계정치 경제무대에서 영향력을 확대하는 과정에서, 동북아 국가들은 경제공동체의 형성을 통해 역내 국가들 간의 경제협력이 필요함을 강하게 인식하게 되었다.

특히, 한·중·일 3 국이 경제공동체에 관심을 가지게 된 결정적 계기는 1997년에 동아시아 국가에 닥친 외환 위기였다. 한·중·일 3 국은 태국, 인도네시아, 한국 등의 아시아 각국이 경험하였던 경제적 위기 상황을 극복하는 과정에서 지역 국가들 간에 보다 긴밀한 경제협력의 필요성을 공감하게 되었던 것이었다.

그런데 한·중·일 3 국의 경제공동체를 구축을 위한 논의는 다양한 관점에서 이뤄지고 있다. 즉, 3 국간의 자유무역협정(FTA)체결과 경제통합체의 구성, 나아가서는 EU와 같은 지역공동체로 발전해야 함을 주장하는 등 다양한 유형의

⁹ 손열(2005). 전계서, 참조

¹⁰ 동북아지역 통합의 경제적 제약요인 중에서 동북아 3 국의 경제 발전 단계 및 규모의 차이와 함께, 제조업 부분에서의 실업증대와 농업부문에서의 수입 감소도 주된 요인 중의 하나가 되고 있음. 구체적인 내용은 신용대(2004), “동북아 경제협력과 통합을 위한 로드맵 -EU 의 단일시장형 경제공동체론을 중심으로” 산업연구원, pp.36-38 참조.

주장이 제시되고 있다. 이를 논의의 일반적 공통점은 3 국간의 경제적 통합이 필요하며 장기적으로는 경제·정치공동체로 발전해야 한다는 점에 있다.

특히, 동북아의 구성 국가들이 평화와 번영의 기반을 다지기 위해서는 경제협력의 강화와 함께 정치관계의 개선도 병행되어야 한다. 즉, 동북아 국가의 항구적인 경제발전과 함께, 외교 및 안보분야에 있어서 다자간 협력을 강화하기 위해서는 경제·정치적 공동체가 필요하다는 인식이 대두되고 있다.¹¹

현실적으로 볼 때 동북아의 주요 구성국인 한국, 일본, 중국의 동북아 주요 3 국은 지리적으로 인접성과 함께 유교문화권에 속한 공유가치를 가지고 있으며, 1990년대 이후 상호 교역 및 투자가 급증하고 있다. 그럼에도 불구하고, 오늘날 동북아는 지역주의의 낮은 단계인 FTA 조차 체결하지 못하고 있는 상황에 있다.¹² 다시 말해서 동북아 3 국은 복잡한 역사적 관계와 극심한 이념적 차이에 의해, 냉전이 종식되고 지역화의 새로운 패러다임이 정착되고 있는 21세기에 있어서, 북미 및 유럽의 여타 지역에 비해 경제공동체 형성을 위한 논의가 상대적으로 크게 뒤쳐져 있다.

그 주된 이유는 크게 다음의 정치·경제적 요인에서 찾아 볼 수 있다. 우선 전자는 동북아 지역이 아직 냉전의 잔재에서 벗어나지 못하고 있다는 것이다. 또한 후자는 발전단계의 상이함과 규모의 차, 경합적 산업구조와 분업질서에서의 오버랩, 수출 시장 및 품목의 경쟁적 관계 등에 의한 것으로, 이들 요인이 경제공동체 형성을 위한 구체적이고 실효성 있는 논의를 저해하고 있다고 할 수 있다.

III. 동북아의 위상과 경제협력 현황에 대한 개관

1. 동북아 지역의 경제규모와 추이

주지한 바와 같이 동북아의 주요 구성국인 한·중·일 3 국간의 경제통합을 위한 논의는 지지부진한 상태에 있으나, 동북아는 세계 경제블록의 주요 지역으로 급격히 부상되고 있다.

이 내용을 다소 구체적으로 언급하면, 우선 동북아를 구성하고 있는 한·중·일 3 국은 미국, 캐나다, 멕시코간의 NAFTA, 유럽 27개국에 의한 EU와 함께 세계 3대 경제블록권 중의 한 지역이라는 사실이다. 즉, 동북아 3 국은 2003년

¹¹ 윤종설·정창화·김정해·방민석(2004), 전계서, p. 71 참조 및 부분 인용.

¹² 물론, 일본은 싱가포르(2003년)와 멕시코(2004년), 한국은 칠레(2003년) 등 역외국가와 각각 FTA를 체결하였으나, 역내국가 간의 실질적인 경제통합을 위한 논의는 답보 상태에 있음. 구체적인 내용은 국가정보대학원 편(2004), '동북아 신질서-경제협력과 지역안보' 백산서당, pp.114-119 참조.

기준으로 세계인구의 약 24%인 15 억 인구 규모이며, 실질 GDP 규모는 7 조 710 억 달러로서 세계전체의 5 분의 1 수준이 넘는 21%에 달하는 등 기존 NAFTA, EU 등의 초 강대 경제권들과 견줄 정도의 수준이 되고 있다(<표 1>참조).

<표 1> 동북아 3국이 세계경제에서 차지하는 비중(2003년 기준)

| 구 분 | 인구(억 명, %) | | 실질 GDP(십억 달러, %) | | 무역(백억 달러, %) | |
|-------|------------|-------|------------------|-------|--------------|-------|
| | 규모 | 비중 | 규모 | 비중 | 규모 | 비중 |
| 동북아 | 14.8 | 23.6 | 7,071 | 20.9 | 2,473 | 15.2 |
| E U | 3.8 | 6.1 | 8,195 | 24.4 | 5,563 | 34.2 |
| NAFTA | 4.3 | 6.8 | 11,766 | 35.0 | 2,839 | 17.4 |
| 기 타 | 39.7 | 63.5 | 6,647 | 19.8 | 5,400 | 33.2 |
| 세 계 | 62.5 | 100.0 | 33,617 | 100.0 | 16,276 | 100.0 |

자료: 1) DRI-WEPA Global Insight's, *World Overview*.

2) 김세원(2005), ‘동북아 시장통합은 가능한가? -유럽경제통합의 경험에서 얻을 수 있는 시사점을 중심으로’한국경제연구원 보고서, p.105.

한편, 동북아 3국이 세계교역에서 차지하는 비중은 완만하게 증가해 왔다. <표 2>는 세계 교역량 중에서 한·중·일이 차지하는 비중의 추이를 국별로 나타낸 것으로, 이 표를 통하여 동북아 3국은 1990년의 11.5%에서 2002년에는 13.0%로 전 세계적으로 교역량의 절대적 규모가 커짐과 함께 그 비중도 비교적 완만하게 확대되어 왔음을 알 수 있다.

특히 이 표를 통하여 한국의 교역량 비중은 90년대 중후반의 외환위기에 의한 경기침체의 영향을 받아 감소된 반면, 중국은 1990년의 1.7%에서 2002년에는 4.8%로 크게 증가되었음을 알 수 있다. 그러나 일본은 90년대 초반의 버블붕괴 이후의 장기 불황의 여파로 1990년의 7.8%를 정점으로 그 후의 지속적인 감소세가 반영되어 2002년에는 5.8%로 교역량이 크게 감소되었음을 알 수 있다. 따라서 이 표를 통하여 일본의 수출 및 수입량의 추세적 감소는 세계교역량에서 차지하는 동북아 3국의 비중을 완만한 상승에 머물게 한 주된 요인이었다고 할 수 있다.

<표 2> 동북아 3국이 차지하는 세계경제 비중 (단위: 백만 달러, %)

| 구 분 | 1990 | | 1995 | | 2000 | | 2002 | | 2008 | |
|-------------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|
| | 명목 GDP | 비 중 |
| 한 국 | 252.6 | 1.1 | 489.3 | 1.7 | 461.5 | 1.5 | 476.7 | 1.5 | 841.0 | 1.7 |
| 일 본 | 2,965.7 | 12.9 | 5,116.9 | 17.7 | 4,762.7 | 15.1 | 3,996.3 | 12.4 | 5,164.8 | 10.6 |
| 중 국 | 389.5 | 1.7 | 700.2 | 2.4 | 1,080.0 | 3.4 | 1,237.3 | 3.8 | 2,519.8 | 5.2 |
| 한·중·일 합계 | 3,607.8 | 15.7 | 6,306.4 | 21.8 | 6,304.2 | 20.0 | 5,710.3 | 17.7 | 8,498.6 | 17.4 |
| 세 계 | 22,962.9 | 100 | 28,931.6 | 100 | 31,442.0 | 100 | 32,247.3 | 100 | 48,853.3 | 100 |

자료: 1)Standard & Poor's DRI, *World Outlook 2001*

2)Global Insight's, *World Overview*, June 2003.

3)김박수(2004), “동북아 경제통합의 가능성과 추진방향”, 동북아 신질서-
경제협력과 지역안보, 국가정보대학원 편, 백산서당, p.115.

그럼에도 불구하고 동북아 3 국의 장기전망에 있어서는 기존의 NAFTA 와 EU 와의 격차가 크게 줄어들고 있어, 향후 동북아 지역의 경제적 위상이 대폭 강화될 것으로 예측되고 있다. 다음의 <표 3>은 이와 같은 사실을 뒷받침하는 것으로, 2003 년을 기준으로 다가올 2025 년의 몇몇 거시경제 지표의 전망치를 나타내고 있다. 이 표를 통하여 향후 동북아 3 국의 인구는 꾸준한 감소세를 보일 것이나, 2025 년의 실질 GDP 규모는 세계전체의 약 22%를 차지하여 EU를 추월할 것으로 예상되고 있다. 특히 무역규모는 그 동안 크게 증가하여 2025 년경에는 NAFTA 의 수준을 능가할 것으로 전망되고 있으며, 중국경제의 급성장과 회복기조에 있는 일본 및 한국 경제는 동북아 지역의 경제적 위상을 한층 더 높일 수도 있다.

<표 3> 동북아 3국의 향후 경제전망

| 구분 | 인구 (%) | | 실질 GDP (%) | | 무역 (%) | |
|-------|--------|-------|------------|-------|--------|-------|
| | 2003년 | 2025년 | 2003년 | 2025년 | 2003년 | 2025년 |
| 동북아 | 23.6 | 20.9 | 20.9 | 21.8 | 15.2 | 22.3 |
| EU | 6.1 | 5.0 | 24.4 | 19.5 | 34.2 | 33.0 |
| NAFTA | 6.8 | 6.6 | 35.0 | 34.7 | 17.4 | 19.6 |
| 기타 | 63.5 | 67.5 | 19.8 | 24.0 | 33.2 | 25.1 |
| 세계 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

자료: 상기 <표 1>과 같음.

2. 역내 무역 및 투자 현황과 과제

동북아 3국이 모여 하나의 경제권을 형성하기 위해서는 일정 수준의 이상의 경제규모를 갖추어야 하며, 또한 EU와 같이 역내 국가 간의 상호의존적인 성장과정이 요구된다. 왜냐하면 국가 간의 경제적인 상호의존의 정도는 시장통합의 가능성을 평가하는 주된 요소 중의 하나이기 때문이다.

동북아 3국은 전술한 경제규모와 함께 상호의존관계도 심화되고 있어, 동북아 차원의 경제공동체 논의에 있어서 잠재적 실현 가능성은 높은 것으로 일컬어지고 있다.¹³

좀 더 구체적으로 언급하면, 동북아의 전체 무역규모 중에서 역내교역이 차지하는 비중, 즉 역내 무역의존도는 1990년대 초반 이후 꾸준히 확대되고 있다는 것이다. 물론 EU 및 NAFTA 수준에 미치지는 않으나, 그 비중은 1990년의 12.5%에서 1995년 18.6%, 2000년 20.3%, 2002년에는 22.4%로 안정된 증가세를 나타내어 10여 년 동안에 거의 2배 가까이 늘어났다. 다시 말해서 역내 수출비중은 1990년의 11.2%에서 2002년에는 19%로, 역내 수입비중은 동기간에 14%에서 26.3%로 크게 증가되었던 것이다(<표 4>).

상기와 같은 현상의 이면에는, 원재료 및 부자재의 수입에 있어서 역내에 의존하는 비중이 높으나, 세계시장을 대상으로 수출활동을 전개하기 때문인 것으로, 주로 한국과 일본의 중국에 대한 교역에서 발생된다는 특징이 있다. 특히 중국의 급속한 경제성장이 역내 무역의존도의 심화를 주도하고 있는데, 중국은 일종의 공장과 같은 역할을 하며 3국간의 거래관계를 활성화시키고 있다.¹⁴

¹³ 김세원(2005), '동북아 시장통합은 가능한가? -유럽경제통합의 경험에서 얻을 수 있는 시사점을 중심으로' 한국경제연구원 보고서, pp. 105-106 참조 및 부분 인용.

¹⁴ 김세원(2005), 전자자료. p.105.

<표 4>동북아 3국의 역내무역 비중추이(단위: %)

| 구분 | 수출 | 수입 | 교역 |
|------|------|------|------|
| 1990 | 11.2 | 14.0 | 12.5 |
| 1995 | 15.8 | 22.0 | 18.6 |
| 2000 | 17.0 | 24.0 | 20.3 |
| 2002 | 19.0 | 26.3 | 22.4 |

자료: 1) IMF, *Direction of Trade Statistics Yearbook* 1997, 2002, 2003년도.

2) 김박수(2004), 전계서, p.115.

이와 같은 동북아에서의 역내무역의 심화와 함께 역내의 경제거래에 있어서 또 다른 특징은 외국인직접투자(FDI)도 급격하게 증가하고 있다는 사실이다. 1980년대 후반 이후 전 세계적으로 직접투자가 증가하여 세계경제의 글로벌화에 중요한 동력으로 작용하여, 1990-2000년간에 걸쳐 세계교역은 약 90%증가하였으나, 해외 직접투자는 같은 기간 동안에 무려 6배나 증가하였던 것이다¹⁵.

다음의 <표 5>는 동북아 3국의 연도별 상호투자규모의 변화를 보여주는 것으로 무역의존도의 심화와 함께 FDI도 증가추세에 있음을 나타내고 있다. 이 표를 통하여 한국에 대한 중국 및 일본, 그리고 일본에 대한 한국 및 중국의 직접투자는 기복이 있으며 상대적으로 그 규모가 작으나, 중국에 대한 한국 및 일본의 투자는 크게 증가하는 추세에 있으며 절대적인 비중을 차지하고 있음을 알 수 있다. 특히 한국의 중국에 대한 직접투자는 1997년의 외환위기 이전까지는 급속한 증가세에 있었으나, 그 후 해외투자가 위축되어 감소추세에 있다가 2002년부터 증가하여 2003년에는 무려 45억 달러에 달하는 투자가 이루어져, 일본의 50억 달러 수준에 육박하는 급격한 증가 추세에 있음을 알 수 있다.

상기와 같이, 1990년대 이후 동북아의 경제관계는 주로 교역 및 투자를 통해 비약적으로 발전하였다. 즉, 동북아 3국은 역내 경제적 상호의존관계가 심화되고 있어 시장통합을 추진해야 하는 당위성을 높이고 있다. 특히 전 세계적으로 지역주의가 확산¹⁶되어 통합관계가 심화되고 있는 현실을 감안한다면, 동북아

¹⁵ 국가정보대학원 편(2004), 전계서, p119.

¹⁶ 1948년에 GATT가 출범된 이후 1995년의 WTO 체제가 출범 전까지의 47년 동안에 체결된 지역무역협정(RTA)은 124개였으나, WTO가 출범된 후 8년간의 RTA는 무려 130개를 초과하였으며, 현재

차원의 경제통합의 과제는 이미 선택의 문제에서 벗어난 것으로 국가경제의 흥망성쇠와도 직결되고 있다. 그럼에도 불구하고 동북아 구성국 간에는 외교·정치 논리와 경제적 이해관계, 그리고 기타 사회적 갈등 요인들에 의해 역내에서는 FTA 조차 체결되지 못하고 있으며 논의 자체도 지지부진한 것이 현실이다.

<표 5>동북아 3국의 역내 외국인직접투자액

| 투자 유치국 | 투자국 | 1992년 | 1994년 | 1997년 | 2000년 | 2002년 | 2003년 |
|--------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 한국 | 중국 | 3 | 2 | 2 | 57 | 250 | 50 |
| | 일본 | 174 | 345 | 275 | 1,100 | 1,404 | 540 |
| 중국 | 중국 | 120 | 723 | 2,142 | 1,490 | 2,721 | 4,489 |
| | 일본 | 710 | 2,075 | 4,327 | 2,916 | 4,190 | 5,054 |
| 일본 | 중국 | 12 | 66 | 69 | 49 | 25 | 33 |
| | 일본 | 5 | 7 | 5 | 5 | 2 | 3 |

자료: 김세원(2005), 전계서, p.109.

IV. 한국 정부의 ‘동북아 구상’에 대한 검토

전술한 바와 같이, 근년에 들어 동북아 3국의 경제적 의존관계가 심화되고 있어 경제통합을 위한 잠재적 가능성의 있음에도 불구하고, 동북아 3국의 특수한 상황에 의해 경제통합을 위한 논의가 부진한 상황에 있다.

이에 한국에서는 참여정권이 들어서면서, 소위 ‘동북아 구상’ 또는 ‘동북아 경제중심’이라는 정책과제를 제시하면서 동북아 차원의 공동체 논의에 적극 나서게 되었는데, 본 장에서는 그 구상의 논의의 실체를 고찰하고 논리적 한계를 지적함으로써, 한국에서의 동북아경제공동체 논의의 현 주소를 점검하고자 한다.

1. 논의 배경 및 과정

한국은 전후 오랜 냉전체제가 와해됨을 계기로 동북아 차원의 경제 통합 및 경제 공동체 형성에 적극적인 관심을 표방하고 있는 국가 중의 하나이다. 즉, 그 동안 남·북간의 긴장완화와 평화구축을 위한 노력이 가시화되고, 중국과 러시아를

전 세계적으로 300여 개의 RTA가 존재하고 있는 것으로 일컬어지고 있음(국가정보대학원 편(2004), 전계서, pp 123-124 부분 인용)

향한 ‘북방외교’가 성과를 거두고, 또한 중국경제의 급부상과 WTO 가입, NAFTA 와 EU 의 출범 등 한반도와 동북아를 둘러싼 정치·경제 질서에 있어서의 새로운 변화는 한국의 동북아 공동체 형성을 위한 논의를 가속화시켰다.

특히, 2003년 2월에 취임한 노무현 대통령은 동북아 경제공동체 논의는 이른바 ‘동북아 공동체 구상’의 일환으로 추진하였으며, 김대중 정권의 대북 포용정책을 한 단계 발전시켜 한국이 주도가 되어 동북아 차원의 평화와 번영을 위한 체제를 구축한다는 야심적 국가차원의 중장기 전략·비전에서 출발하였다.

노무현 대통령은 취임 직후 그 구상을 실현하기 위한 기구로서 ‘동북아경제중심추진위원회’를 발족시켰으나, 북핵문제의 장기화와 동북아 정세의 유동화를 반영하여 2004년에는 ‘동북아시대위원회’로 기구를 확대 개편하고 ‘평화와 번영의 동북아시대’ 구현을 위한 중·장기적 국가전략이자 비전을 제시하였다.

대통령 자문 동북아시대위원회의 자체 홍보자료¹⁷에 의하면 당초 동북아 구상을 하게 된 배경에는 다음의 세 가지 요인이 있었음을 지적하고 있다. 즉, 첫째, 동북아의 정치, 경제, 안보 정세가 급격히 변화되었고, 둘째, 동북아시아가 유럽이나 북미대륙에 버금가는 주요 경제권으로 성장하였고, 셋째, 다양한 영역에서 대두되고 있는 역내의 도전들에 적극 대응하여 평화와 번영의 공동체를 만들어가는 전향적 관리전략에 있었음을 분명히 밝히고 있다.

2. 논의 내용 및 한계

주지한 바와 같이, 현 정부의 동북아 구상은 미·소 양극체제의 화해와 세계화와 지역주의가 대두된 것을 배경으로 하고 있으며, 동북아 지역에서의 역내 공동 시장을 구축해야 한다는 것을 주된 내용으로 하고 있다. 즉, 대륙과 해양을 연결하는 한국의 지정학적 위치와 경제 중심지로서의 잠재력을 극대화하여 평화와 번영의 동북아시대를 열어 가는데 있어서 한국이 적극 기여하는 것을 목표로 하고 있다.

그러나 현 정부의 당초 ‘동북아 경제중심’ 구상은 다음과 같은 요소에 대해 내외로부터의 거센 비판에 직면하였다. 우선, 그 첫째는 지역개념의 협소성에 대한 비판으로, 동북아의 개념을 남북한과 중국, 일본, 러시아로 지리적 인접국에 국한시킴으로써 폐쇄성과 배타성을 노정시켰다는 것이다. 이에 동북아 구상에서는 지역개념은 지리적 측면과 기능적 측면이 있음을 들어 그 개념을 수정하여, 기능적 측면에 있어서는 미국과 ASEAN을 포함하는 것으로 개념을 확대시켰다.

둘째로, 동북아경제중심의 ‘중심’ 개념에 대한 비판에 직면하였다. 즉, 한국은 지정(地政), 지경(地經)학적 위치와 위상에 비추어 볼 때 동북아지역의 전략적,

¹⁷ 대통령자문 동북아시대위원회 편(2004), “평화와 번영의 동북아시대 구상” 홍보 자료, pp.8-11 참조.

경제적 중심역할을 수행할 수 없다는 역설적 주장이 제기되었던 것이다. 이에 대해 동북아 구상에서는 한국이 동북아 경제의 중심에 있지 않음을 인정하고, 한국은 지역경제 네트워크의 중핵, 또는 지역협력을 촉진하기 위한 진원지로 개념과 범위를 축소하여 수정하기도 하였다.¹⁸

이처럼 국가의 내부역량 강화와 대외협력의 증진을 목표로 하고 있는 현 정부의 동북아 구상은 그 동안의 정책적 노력에도 불구하고, 국민들의 관심은 대체로 회박하며 국민적 차원의 공감대가 형성되어 못했으며, 국제사회에서도 주목을 받지 못하는 것으로 알려지고 있다.¹⁹ 즉, 현 정부 출범 후 두 차례에 걸친 화물연대 파업은 물류분야 노동시스템의 낙후성이 노정되어 동북아 물류 중심국가 건설의 가능성에 대한 강한 의문이 제기되었던 것이다.

특히, 집권 후 오히려 심각해진 빈부격차와 극심한 노사대립, 부실한 사회 안전망에 의한 사회적 불안의 증대 등의 내부요인이 ‘번영의 동북아 구상’ 실현에 걸림돌이 되고 있으며, 최근의 북한의 핵 문제로 야기된 미일간의 군사동맹 강화와 중국과 일본의 아시아 패권 경쟁 등 외적 환경의 악화 등도 한국의 외교적 입지를 위축시키고 있는 것으로 일컬어지고 있다²⁰. 또한 침체국면에서 좀처럼 벗어나지 못하는 국내경제와 정치적 리더십의 부재 등도 국가역량과 위상을 약화시키는 요인이 되고 있어, 현 정부에 의해 중·장기적 국가전략으로 추진되고 있는 ‘평화와 번영의 동북아 경제공동체’ 구상은 기로에 서 있다고 할 수 있다.

뿐만 아니라 일본의 독도 영유권 주장 이후 한국과 일본 사이에 흐르고 있는 냉기류와 한국 국민의 일본에 대한 불신감의 심화도 현 정부의 동북아 공동체 구상의 실현에 부담이 되고 있는 것으로 알려지고 있다.²¹

V. 유럽공동체 형성과 유로터널 건설의 의의

-한·일 해저터널 건설의 당위성

전술한 바와 같이 동북아 3 국은 근년에 들어 경제적 의존관계가 심화되고 있으나, 정치·경제통합을 위한 공동체 형성 논의는 극히 부진한 상태에 있다. 그 이유는 동북아 3 국이 처한 특수한 상황, 즉 역사적 대립관계와 정치적 이데올로기,

¹⁸ 동북아시대위원회 편(2004), 전자자료, pp.12-13 참조

¹⁹ 양기호(2004), “동북아공동체 현성을 위한 대안으로서 한·중·일 지방간 국제교류,” 현대일본학회 ‘일본연구논총,’ pp. 36-37.

²⁰ 국가정보대학원 편(2004), ‘동북아 신질서-경제협력과 지역안보.’ 서울: 백산서당, pp. 151-162.

²¹ 한겨레 신문(2005), “기로에선 동북아 공동체 구상” 3 월 6 일자 사설 참조

경제 규모 및 수준의 차이, 갈등과 불신에 의한 부정적인 국민적 정서 등이 한몫하고 있다.

한편, 유럽 여러 나라는 세계에서 가장 먼저 정치·경제적 통합관계를 이룩하고 명실상부한 지역공동체로 부상하고 있다. 유럽연합(European Union, 이하, EU)구성국 27 개국은 동북아의 3 개국 이상의 오랜 역사적 상호관계와 정치적 대립과정을 겪었으며, 종교 및 민족 간의 갈등 등도 격심하였다.

특히, 유럽의 섬나라인 영국과 대륙국가인 프랑스는 '100 년 전쟁'에서 보듯 심각한 대립관계와 경쟁의식에 의한 뿌리 깊은 애증관계에 있었으나,²² 양국은 1993 년의 EU 통합에 있어서 주도적인 역할을 수행하였다. 또한 영·불 양국은 1994 년에 유로터널²³을 개통시켜 도버해협을 해저터널로 연결시킴으로써 지리적인 단절성을 극복하고 양국 사이의 상호 선린우호와 신뢰관계를 구축함으로서 유럽지역의 정치·경제적 통합관계의 구축에 크게 기여했던 사실은, 오늘날 한국과 일본의 해저터널 건설논의에 있어서 시사하는 바가 크다 할 것이다.

본 장에서는 영국과 프랑스가 오랜 역사적 갈등과 대립관계를 청산하고 유럽통합의 징표가 되고 있는 유로터널을 건설하였던 사례를 고찰함으로써, 오늘날 동북아 3 국이 처한 특수한 상황을 극복하고 지리적 근접성을 확보하는데 있어서 가장 효과적인 해결수단인 한·일간의 해저터널 건설의 당위성을 도출하고자 한다.

1. 유로터널의 건설 배경 및 과정

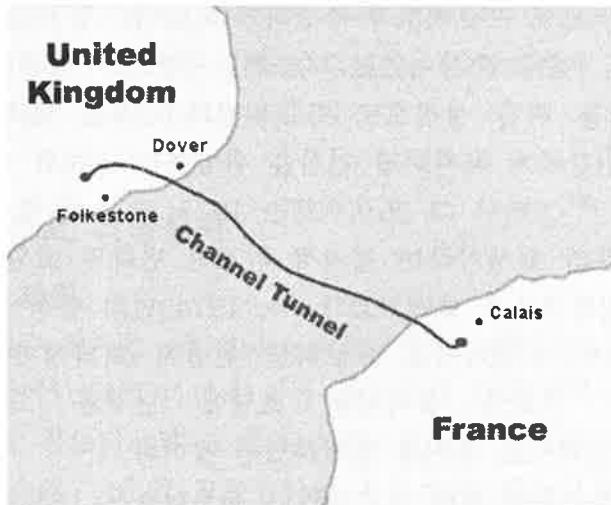
유로(Euro)터널의 정식 명칭은 채널터널(Channel Tunnel)로서, 도버해협의 가장 좁은 부분인 영국 측의 채링턴(포크스턴 부근)과 프랑스 측의 코크뉴(칼레 부근)를 연결하고 있다(<그림 1>참조). 이 터널은 1986 년 5 월에 영국과 프랑스의 (Calais)의 양쪽에서 동시에 굴착공사에 착공하여 1990년 12 월에 해저 공사가 완료되고, 1994년 5 월 6 일에 정식으로 개통되었다.²⁴

²² 서울신문(1994년 5월 21일자), "상송 속의 멋진 영어 선생님" 기사 참조

²³ 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.

²⁴ http://ko.wikipedia.org/wiki/%EC%B1%84%EB%84%90_%ED%84%B0%EB%84%90 참조.

<그림 1> 영·불 간의 유로터널 위치와 연결 구간



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

그런데 이 터널을 건설하려는 계획은 나폴레옹 시대에까지 거슬러 올라가지만, 그 구상이 구체적인 모습으로 나타난 것은 19 세기 초반부터였다. 즉, 1802년에 프랑스의 광산엔지니어링이었던 알버트(Albert Mathieu-Favier)에 의해 처음 고안되었으며, 그 이듬해에는 영국의 헨리(Henri Mottray)에 의해 아이디어가 제안되기도 하였다.²⁵

그 후 당시 영국의 철도·운하 토목 기사로 저명했던 존 호크쇼(Sir John Hawkshaw, 1811~1981)가 사우스 이스턴철도회사와 로스차일드 가문의 지원을 받아 1865년에 해저지질조사에 착수하여 기술적으로 해저터널의 굴착이 가능함을 입증하였다. 그 결과 1882년에 해저 굴착 쟁을 시설하는 작업이 착수되었다. 그러나 그 이듬해인 1883년에 영국의회가 국내 보안을 이유로 굴착작업에 대한 반대 입장을 의결하자 일방적으로 공사가 중단되었다.²⁶

그 후 1916, 1924, 1930년에 이 계획이 재검토되었으나 실제 착공에까지 이르지는 못하였다. 그러던 중 1957년에 7월에 영국과 프랑스 양국 간에 소위, '채널터널스터디그룹(Channel Tunnel Study Group)'이 구성되어, 지질·토목기술,

²⁵ 당시 알버트에 의해 고안된 영·불간의 해저터널은 당시 화폐 단위로 100만 파운드의 공사비가 소요되는 것으로 책정되었으며, 기름 램프로 내부를 밝히고, 또한 터널 중간에는 인공 섬을 만들어 신선한 공기를 말파 사람에게 공급하여 마차로 통과하는 것을 전재로 구상되었음. 이에 대한 구체적인 내용은 http://en.wikipedia.org/wiki/Channel_Tunnel 및 <http://www.eurotunnel.com>(유로터널사 홈페이지) 참조 바람.

²⁶ <http://100.empas.com/dicsearch/pentry.html?i=177384>(엠파스 홈페이지 자료) 및 임성환(2005), '유로터널의 허와 실-영불해저터널의 건설과 이용현황' KOTRA EURO MONITOR 제050-14호 참조.

그리고 경제적 파급효과 등을 망라한 제안서가 1960년에 완성되었다.²⁷ 이를 계기로 영국과 프랑스 양국 정부가 1966년에 터널 굴착작업의 재개에 합의함으로써 본격적으로 프로젝트가 추진되게 되었다.

1973에는 당시 영국 수상이었던 히드와 프랑스의 풍피드 대통령은 영국의 유럽단일시장 참여를 위한 상징으로 유로터널의 건설을 결정하고, 보다 정밀한 기초조사와 함께 민간에게 해저터널 건설을 위임하는 조치를 취하고 서비스터널의 굴착에 착수하였다.²⁸ 그러나 그 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, 포기 선언 4년 뒤인 1979년에 영국철도공사(BR)과 프랑스 철도공사(SNCF)는 공동으로 철도전용 터널을 위한 제안하자 양국 정부는 관심을 가지게 되었으며, 특히 1984년에는 당시 영국의 마거릿 테처수상은 각료의 반대에도 불구하고 순수 민간부분에 의한 해저터널 건설을 강력히 지지하는 등 정치적 리더십을 발휘하였다.²⁹

이에 마침내 1986년 1월에는 당시 양국의 정상인 영국의 대처수상과 프랑스의 프랑수아 미테랑 대통령은 민간투자에 의해서 공사를 진행하기로 정식으로 합의하고 유로터널(Eurotunnel)사가 발주처로 선정되었음을 공포하였다. 곧이어 같은 해 2월에는 양국의 외무부는 켄터베리에서 비준에 공식 서명하였다.

이로써 공사가 중단된 후 무려 100여 년이 지난 1986년 1월 20일에 유로터널사는 양국정부로부터 사업인가를 받고 그 해 5월에 유로터널은 공사에 착수될 수 있었던 것이다. 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.³⁰

²⁷ <http://www.eurotunnel.com/ukcP3Main/ukcCorporate/ukcAboutUs/ukcOurHistory/ukpHistory.htm>

²⁸ 구체적인 내용은 혀재완(2007) ‘영·불 해저터널의 건설효과 및 한·일 해저터널 구상에 대한 시사점 검토’ 한·일 해저터널 연구개발 세미나 자료. 대한민국 국회 대회의실, pp. 29 참조 및 부분 인용.

²⁹ 당시 영국의 대처수상은 시장 원리를 철저히 도입하여 침체국면에 있던 영국경제를 부흥시키고자 하였음. 즉, 영국 정부는 각종 경제적 규제의 과감한 완화와 공기업의 민영화를 강력히 추진하였음. 이에 정부의 각종 공공 서비스를 민영화하였으며, 특히 유로터널 건설에 있어서도 민간부분의 자력에 의한 자금 조달과 건설을 통해 정부의 재정적 부담을 경감하고자 하였음(허재완(2007), 전계자료, pp. 28-31 참조 및 부분 인용).

³⁰ 유로터널사, 전계 홈페이지, 관련내용 참조

이처럼, 유로터널은 19 세기 초 나폴레옹 1 세 때에 제안되어 개통에 이르기까지 거의 200 년이라는 세월이 소요되었다. 그러나 이 터널은 건설기간 중에 잦은 설계변경과 공기(工期)연장, 물가상승 등에 따른 공사비와 부채 부담이 가중되었고, 그리고 개통 직후인 1996년 11 월에는 터널 내 차량화재가 발생하여 1997년 5 월에 전면 복구가 되는 등의 우여곡절이 있었다.

2. 유로터널과 주요 경영실태

1) 유로터널의 주요 제원

유로터널³¹의 총 길이는 50.45km(해저부분의 길이는 38km 로서 세계 최장)로서, 일본의 세이칸(青函)터널에 이은 세계에서 두 번째로 긴 해저터널이다.

유로터널은 2 개의 철도터널과 1 개의 서비스터널로 구성되어 있다. 즉, 2 개의 터널(직경 7.6m)은 승객 전용의 고속철도인 유로스타, 화물열차, 그리고 자동차를싣는 카트레인의 3 종류가 15 분 간격으로 통과하는 것으로 한 개의 철로가 설치되어 있으며, 서비스 터널(직경 4.8m)은 비상시의 대피 및 안전, 서비스 확보를 위한 통로로 활용되고 있다. 또한 이들 3 개 터널은 375m 간격으로 연결 통로가 설치되어 있어, 유사시 이 통로를 이용하여 서로 접근할 수 있게 설계되어 있다.

이 터널의 최대 수심은 60m이며 평균 수심이 45m 인 해저에 위치하고 있으며, 해저공간에서의 높은 압력과 예기치 못하는 지질상의 문제를 해결하기 위하여 TBM(Tunnel Boring Machine)을 사용하여 굴착하였다. 즉, 쉴드(Shild)라는 최신 터널굴착기를 영국에서 5 개, 프랑스에서 6 개 등 총 11 개를 투입하여 1987년 6 월에 굴착공사를 시작하여 1 일 최고 75.5m 굴착속도를 기록하는 등 공사기간의 단축에 박차를 가하여 1990년 12 월에 해저공사를 완공하고 1994년 5 월에 개통되었다.

이 터널은 현재 영국 측의 포크스턴 부근과 프랑스 측의 칼레 부근을 연결하고 있으며, 테제베(TGV)의 초특급열차인 유로 스타(Euro-star)가 영국의 런던과 프랑스의 파리, 영국의 런던과 벨기에의 브뤼셀 구간을 운행하고 있다.³²

그러나, 영국의 런던과 프랑스의 파리를 2 시간 30 분에 잊는 기차전용의 터널은 2015년이면 포화상태에 이를 것이라는 전망이 제기되고 있다. 이에 최근에 수익 개념과는 별도로 자동차 전용의 제 2 유로터널 건설을 위한 계획이 검토되고 있는 것으로 알려지고 있다.³³

³¹ <http://blog.theple.com/lilk/folder/11.html?uid=229>

³² 엠파스 홈페이지, 전자자료 참조.

³³ 위키 백과(영문판), 전자자료 참조.

2) 유로터널의 사업주체 및 영업상황

유로 터널 건설사업의 시행주체는 민간투자자로 구성된 순수 민간회사인 유로터널(Eurotunnel)사이며, 이 회사는 영국 측과 프랑스 측 민자참여자에 의해 구성된 영·불 합작법인이다. 유로터널사는 영·불 양국의 정부로부터 건설공사 준공 후 운영, 유지관리에 이르기까지 일체의 권한을 차공시점인 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 통하여 주식공모와 은행융자로 조달했다. 1986년 10월 이후 수 차례에 걸친 유상증자 및 대외 기채(起債)를 통하여 건설자금을 마련하였는데, 전 세계 200여 개의 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 투자 사례로 평가를 받고 있다.³⁴⁾

그러나 1994년에 터널이 개통된 이후, 당초의 예상과는 달리 심각한 경영난으로 인해 파산위기에 직면하는 등 경영에 어려움을 겪고 있는 것으로 알려져 있다.³⁵⁾ 당시 보도에 의하면 건설공사와 관련한 채무금액이 약 750억 프랑(한화 12조원)이고, 한해 지불이자액만 60억 프랑(한화 9,600억 원)이었다. 설상가상으로 1996년 11월 18일에는 터널 내부에서 트럭과 트레일러를 운반하는 차량에서 화재가 발생하여 승객과 화물의 량이 격감하는 사태를 맞기도 하였다.³⁶⁾

그러나 그 동안 유로 터널사의 꾸준한 구조조정에 이어, 승객과 화물량이 늘어남으로써 1997년부터 영업이익에 있어서 흑자를 내고 있다. 2006년 첫 분기에 올린 총수입은 1억 3150만 파운드(한화 2,205억 원)이었다. 그러나 건설비용이 당초 예상을 훨씬 초월한 150억 불이 소요되면서 채무에 대한 이자 지불 부담이 가중되면서 누적 채무가 늘어나 경영에 큰 부담이 되고 있다.

3. EU 출범과 유로터널 건설

영국·프랑스를 연결한 유로터널 건설 과정에서도 역사성은 중요한 변수로 작용했다. 전술한 바와 같이 대륙의 침략을 걱정한 영국은 일찍부터 해저터널

³⁴⁾ 임성환(2005), 전계자료, p.12 내용 부분 참조.

³⁵⁾ 2006년 8월 2일에는 총액 90억 유로의 부채를 감당치 못한 유로터널사가 파산보호신청(법정관리)을 신청한 것이 프랑스 파리의 상업법원에 받아들여져, 부채의 원금과 이자 지급이 동결된 채 6개월간 채권단과 재협상을 하기도 하였음(조선일보, 2006. 8. 4 일자 기사 내용 참조).

³⁶⁾ 터널내 차량 화재 사건과 피해규모 등에 대한 구체적인 내용은 위키 백과(영문판), 전계자료 참조바람.

건설을 반대했었다. 중세 말기에 양국이 벌인 '100 년 전쟁'의 과거사 앙금도 긍정적 논의를 방해하는 요소가 되기도 했다. 이와 같은 영불간의 오랜 갈등과 대립관계를 극복할 수 있었던 것은, 20 세기 말에 EU(유럽연합)라는 공동체적 지렛대와 영·불 양국의 정치지도자가 취한 미래지향적 태도가 큰 힘이 되었다.³⁷

특히, 1994년에 유로터널이 개통되어 영국과 프랑스가 육상교통 수단으로 연결되는 과정은 실로 드라마틱하였으며, 이는 양국이 200년 이상 꿈꿔왔던 미래의 실현 그 자체였다. 즉, 종래에는 37km의 해협을 여객선을 이용해서 건너는데 약 1시간 30분이 걸렸으나, 고속철도인 유로스타로 최대 20분대에 통과하게 됨으로써, 이동시간은 물론 안정성, 편의성, 퍼포먼스 등에 있어서 획기적인 변화를 가져왔던 것이다.³⁸

그런데 앞서 언급한 바와 같이, 유로터널 건설에 있어서 프랑스가 보다 적극적이었다. 1980년대 중반에 영국의 대처수상은 정치적 판단에 의해 사업을 승인했던 것으로, 물리적 통합을 통해 영국이 유럽의 일원으로 편입하고, 당시의 유럽공동체시장(EC)이 유럽통합에 의해 유럽연합(EU)로 변모하는 과정에서 성취되었던 20세기 말의 최대 건설프로젝트였다.³⁹

특히 유로터널 건설을 추진하는데 있어서 기술 및 자금 측면에서의 장애요인보다는 정치·사회적 공감대 형성에 더 많은 어려움과 시일이 필요했던 것으로 알려지고 있다. 유로터널은 유럽의 정치·경제적 통합을 실현하기 위하여 1993년 11월에 발효된 마스트리히트 조약에 따라 유럽 12개국이 참가한 EU의 출범에 맞춰 추진된 것으로, 1994년 5월에 역사적인 유럽공동체의 시작을 기념하는 상징물로서 개통되었다.

그러나 유로터널은 개통이 된지 10년이 지난 오늘날에 있어서 초기 건설비용에 대한 이자지불에 어려움을 겪고 있다. 그럼에도 불구하고, 유로터널은 개통 이후 2005년까지 무려 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 있으며, 2005년의 통계 자료에 의하면 하루에 평균 약 2만 6천여 명이 유로터널을 이용했으며, 상품 수송은 평균 약 4만 7천여 톤에 달하는 것으로 집계되고 있다.⁴⁰ 특히, 2006년 한 해 동안 고속철도인 유로스타를

³⁷ 국제신문(2005.10.5), '한일 해저터널 꿈의 프로젝트인가 <6> 뚫느냐 마느냐' 관련 기사 참조 및 부분 인용.

³⁸ 선박으로 이동하는 경우에는 해상을 통과하는 드는 시간적 비용은 물론, 육상에서 해상, 해상에서 육상으로 환승해야만 하는 과정에서 발생하는 시간적 손실과 불편함 등도 편의 산정에 포함되어야 함.

³⁹ 이복남(2005.1), '유로터널-창상을 현실화시킨 기술도전의 백미', 건설저널 1월호, p. 70 참조.

⁴⁰ 유로터널사 2005년도 연차보고서(<http://durotunnel-eng.franklinpartners.com/droite.htm?page=11>)내용 참조

이용해서 유로터널을 통과한 승객은 약 7 백 86 만 명으로 전년도에 비해 약 5%가 증가된 것으로 보고되고 있다.⁴¹

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

VI. 동북아 경제공동체의 추진 과제와 한·일 해저터널 건설

작금의 한·일간의 해저터널 건설 논의와 함께, 지구적 차원에서 대륙을 잇는 해저터널 건설이 적극적으로 논의되고 있는 사실에 주목해야 한다. 특히, 유럽과 아프리카를 해저터널도 잇는 작업이 구체화되고 있는데, 최근에 유럽의 스페인과 북아프리카의 모로코를 잇는 전장 40km(해저구간 28km)의 지브롤터해협을 관통하는 해저터널 건설을 위한 시험공사가 착공되었다.⁴² 뿐만 아니라, 미국의 알래스카와 러시아 북동부를 잇는 베링해협에 해저터널을 건설하는 논의도 본격화되고 있으며, 심지어 미국의 뉴욕과 영국의 런던을 잇는 대서양 횡단 해저터널 건설도 기술적 관점에서 검토되고 있는 등, 향후 전 세계적 차원에서 해저터널 건설이 일대 봄을 일으킬 것으로 예상되고 있다.

이와 같은 사실을 통해 볼 때, 한·일 해저터널은 전 세계적 차원의 해저터널 건설 봄을 가속화시킬 것임은 물론, 동북아 지역에서의 경제공동체 형성과 유라시아 철도망 구축에 있어서도 주요 변수가 될 것으로 판단된다. 이에 본장에서는 전술한 유럽연합 형성에 있어서의 유로터널이 수행했던 역할을 염두에 두고, 한·일 해저터널과 동북아 경제공동체 형성과의 관계를 살펴보고, 그 의미와 해결과제를 모색하고자 한다.

1. 동북아 경제공동체의 잠재적 가능성과 해결과제

⁴¹ <http://eurotunnel.com/ukcP3Main/ukcCorporate/ukcMediaCentre...> 관련내용 참조.

⁴² 유럽과 아프리카를 연결하는 지브롤터 해저터널은 1980년 처음 제안된 뒤 2003년 말에 스페인과 모로코 정상회담에서 관계 개선을 위한 방안으로 다시 제시된 이후 지질조사 등 노선의 타당성 조사가 진행돼 왔음. 마침내 2007년 3월 6일에는 2025년 완공을 목표로 건설을 위한 양국 정부 간에 정식 합의가 있었음. 이 터널이 완공되게 되면 일본의 세이칸(青函)터널(53.9 km)과 유로터널(50.45 km)에 이은 세계에서 세 번째로 긴 해저터널이 됨(중앙일보, 2007년 3월 16일자, '유럽-아프리카 잇는 40km 해저터널 만든다' 관련 내용 참조).

전술한 한국에서의 동북아 구상과는 별도로, 근년에 들어 동북아의 주요 구성국인 한·중·일 3 국간의 경제공동체 형성을 위한内外의 환경과 여건이 호전되고 있다. 특히, 동북아 3 국은 세계적으로 진행되고 있는 지역화 추세에 편승하게 위해서는 지역 차원의 경제 통합체 결성이 필요함을 공감하고 있으며, 중국의 WTO 가입과 세계경제에서 차지하는 비중이 급격히 증대됨을 계기로, 동북아 차원의 경제적 협력과 정치적 유대관계의 강화의 필요성이 절실히 요구되고 있다.

그럼에도 불구하고 동북아는 주지한 바와 같이 지역차원의 경제협력이 부진하고, 경제공동체 추진을 위한 논의가 진전되지 못하고 있는 상황에 있다. 그 요인은 다양한 관점에서 지적이 가능하나, 우선 역사적 관점에서 볼 때에는 과거사에 대한 입장의 차이와 끊임없는 영토분쟁, 경제적으로는 체제 및 발전단계의 차이, 그리고 정치적으로는 냉전체제의 잔재인 대립적 이데올로기와 안보적 긴장상태가 지속되고 있다는 점을 지적할 수 있다.

그러나, 전술한 바와 같이 동북아 지역은 1990년대 말의 동아시아 경제위기를 계기로 역내 공동체 의식이 확산되고 있으며, EU 공동체의 형성과 지역주의의 세계적 확산 등의 환경 변화는 경제협력에 대한 관심을 고조시키고 있다.

동북아 차원에서 경제공동체가 형성되기 위해서는 수많은 한계 및 장애 요인이 선결되어야 하나, 동북아의 독특한 지리·사회적 환경과 조건을 고려할 때 다음과 같은 몇몇 전제 조건에 대한 단계적 해결 방안을 제시할 수 있다.⁴³

첫째, 동북아 3 국간에 정치·경제·사회적인 국민적 공감대의 형성을 위한 기반이 조성되어야 한다. 이는 경제공동체 형성을 위한 전제 조건으로, 근년에 동북아 3 국간에 논의되고 있는 FTA 협상에서 볼 수 있듯이, 경제 통합체를 위한 논의가 탄력을 받기 위해서는 무엇보다도 우선 다양한 영역과 분야에서 공감대가 형성되어야 한다.

둘째, 동북아 차원의 지역·분야별 공동 의제와 관심사를 개발하고 이를 실현시킬 수 있는 리더십이 양성되어야 한다. 공동의 아젠다(Agenda)와 관심사를 발굴하여 시민단체, NGO, 지역 지도자들 간의 교류와 협력 체제를 구축하여야 한다. 비록 동북아 공동체에 대한 중앙정부의 관심과 성과는 미진하나, 지방정부 간 교류는 비교적 활발하게 이루어지고 있으며, 특히 시민이 교류채널로서 중요한 역할을 수행하고 있는 것에 주목할 필요가 있다.

셋째, 동북아 3 국은 장기적인 비전과 프레임을 가지고 공동의 프로젝트를 개발하여야 한다. 예를 들어 유럽지역의 경우, 유럽석탄철강공동체(ECSC: European Coal and Steel Community, 1952년)에서 출발하여 유럽경제공동체(EEC: European Economic Community, 1958년)를 거쳐 오늘날의

⁴³ 김대래·박재운 외 공저(2004), ‘동북아 경제공동체의 미래.’ 신지서원, pp. 269–277 참조.

유럽연합(EU, European Union, 1992년)에 의해 명실상부한 거대 지역 공동체를 달성했던 것은 작금의 동북아 공동체 논의에 있어서 시사하는 바가 크다 할 것이다.

한편 동북아 차원의 경제 공동체가 형성되기 위해서는 다양한 부분의 공감대 형성과 공동의 비전과 프로젝트를 개발하는 작업과 함께, 교통·물류·통신·에너지 등의 인프라 산업을 정비하여야 한다. 즉, 상품·자본·서비스의 보다 자유로운 이동과 인적 교류의 원활화를 통하여 동북아 역내의 자원이 효율적으로 배분되어야 한다는 것이다. 이를 위해서는 경제대국 일본과 세계의 공장인 중국, 그리고 그 사이에 위치하고 있는 한국과 동북아 구성 국가들 간의 지리적 근접성이 확보되어야 함은 무엇보다 당연한 이치이다.

이와 같은 관점에서 볼 때, 본 연구에서 주목하고 있는 한·일 해저터널 건설은 동북아 3국의 지리적 단절성을 극복하는데 일조함으로써, 한·일간의 관계와 북일 관계는 물론, 중국과 러시아, 나아가서는 유럽 대륙과의 교통망과 물류체계에 있어서 획기적인 변화를 가져오게 할 것이다.

물론 한·일 해저터널 건설과 관련된 논의 여하에 따라서는 동북아의 긴장완화와 정치적 안정을 통하여 지역 공동체 논의를 활성화시키고 공존공영의 평화체제 확립을 위한 계기가 될 수 있다. 뿐만 아니라 한일 해저터널 건설은 한반도에서의 남·북한 통일도 앞당기는 계기가 되고, 또한 육상 교통수단을 통하여 몽고, 중국, 러시아, 유럽을 잇는 유라시아 철도망의 건설이라는 꿈과 같은 미래를 실현하는데 있어서도 기폭제가 될 수 있어 범인류적 차원에서 적극 검토되어야 한다.⁴⁴

2. 동북아 공동체 형성에 대한 동북아 3국의 인식

전술한 EU의 사례에서 보듯이, 유럽통합의 역사는 고대로부터 오늘에 이르기 까지 아래 모든 유럽인들이 공동의 조직 속에 결속시키기 위한 의식적이고 자발적인 노력의 과정으로 이해된다.

특히, 16세기부터 민족국가들이 형성되고 대립하는 과정에서 유럽의 평화를 보장할 수 있는 조직의 창설을 주장하게 된 이래, 유럽 국가들을 평화적인 협력방법으로 조직화 하려는 일련의 노력은 2차 세계대전 후에 나타나게 되었다. 즉, 2차 대전 후 유럽은 초토화되어 분열되었으나, 유럽의 재건을 위해서는 공동의 노력과 항구적인 평화체제를 수립하려는 의지 등이 오늘날 유럽건설의 원동력이 되었던 것이다.

1992년 2월에 조인된 마스트리히트 조약은 유럽공동체 12개 회원국에 의한 EU의 출범을 알리는 것으로, 경제 및 통화 동맹과 정치연합을 통해 협력과 통합에 의한 유럽공동체의 건설을 의미한다. 유럽공동체는 힘과 지배의 산물이 아니라,

⁴⁴ 졸고(2005.6), '한·일 해저터널 건설 논의를 위한 시론(試論)적 연구', 한일경상논집, 한일경상학회, 제31권 참조.

평화와 법질서를 건설키로 한 유럽각국의 노력과 시민들의 자유로운 의지의 결과였던 것이다.⁴⁵

한편, 동북아를 구성하고 있는 한·중·일 3 국은 고대로부터 오늘에 이르기까지 정치, 경제, 사회적으로 밀접한 관계를 맺어 왔으며, 한자, 유교, 불교 등의 문화 요소를 공유하면서 ‘동북아 문화권’을 형성하였다. 물론 한반도가 동북아 문화권의 형성에 있어서 교량역할을 해 왔다.

또한 전술한 바와 같이, 근년에 동북아 3 국은 중국의 WTO 가입을 계기로 경제적 의존관계가 심화되고 있으며, 동북아 차원의 경제 협력을 위한 공동체 형성의 필연성이 증대되고 있다. 그러나 동북아 3 국의 역사적 관계는 복잡하여, 전쟁과 분쟁, 갈등과 대립관계에 의해 상호 불신관계가 좀처럼 불식되지 않으며, 역내국가 간의 경제협력체와 공동체 형성을 위한 논의도 다른 지역에 비해 비교적 활발치 않은 것이 현실이다.⁴⁶

그럼에도 불구하고, 지역화와 블록화가 심화되고 있는 21 세기에 있어서, 동북아 3 국은 역사인식의 공유를 통해 화해와 협력을 위한 체제를 조속히 구축해야만 한다. 다시 말해서 동북아 3 국은 역사적으로 상호 협력했던 경험과 공유가치를 살려 신뢰회복과 공존공영을 위한 공동 의제를 수립하여 경제협력과 공동체 형성을 가로막는 여러 장애요인들을 조속히 제거해야만 한다.

여기서 향후의 지역 협력과 공동체 논의에 있어서 한·중·일 3 국이 처한 입장은 개관하고, 경제 통합과 공동체 형성에 대한 인식을 몇몇 키워드를 중심으로 간단히 제시하면 다음과 같다.⁴⁷

1) 한국의 입장과 기본 인식

한국은 대륙의 러시아와 중국, 해양으로는 일본과 미국을 연결하는 중간 위치에 있으며 반도적인 특성을 지니고 있다. 따라서 한국은 이들 국가를 연결하는 가교(架橋)국가로써의 역할과 함께, 동북아 차원의 지역협력을 촉진할 수 있는 역량을 발휘할 잠재력을 가진 국가로서, 역내 국가의 통합과 공동체 형성에 있어서 중재자 역할을 담당하기 위해 국가적 역량을 기울이고 있다.

⁴⁵ 한명수(2006), ‘유럽공동체: 역사 속의 가능성이 현실 속의 필연성으로’, 인문학연구, 숭실대학교 인문과학연구소, 전체 내용 참조.

⁴⁶ 고대시대 이래 현대에 이르기까지 동북아 3 국의 평화적인 교류와 협력의 역사, 갈등과 분쟁의 역사를 시대별로 고찰한 자료로서는 동북아시대위원회 편(2005), “동북아시아의 협력과 갈등의 역사” 가 있음.

⁴⁷ 물론, 동북아 차원에 통합체 또는 공동체 논의에 있어서는 본문에서의 경제적 측면 이외에 당연히 정치·안보·외교적 차원, 역사·사회·문화적 차원에서의 국가별 인식과 해결과제 등도 논의의 대상에 포함되어야 함. 그러나 본 연구에서는 경제적 공동체에 주목하고 있는 논의의 특성과 편의를 고려하여 경제적 측면의 입장은 중심으로 언급하였음.

특히, 한국의 현 정부는 대륙과 해양을 연결하는 지정학적 위치와 경제 중심지로서의 잠재력을 극대화하여, 평화와 번영의 동북아시대를 열어 가는 것을 정책목표로 하고 있다. 즉, 본고의 제 4 장에서 기술한 바와 같이, 한국의 현 ‘참여정부’는 정치관계 개선과 경제협력 확대라는 순환구조를 확립하고, 또한 개방적이고 역동적인 시장을 구축함으로써 동북아를 세계 경제성장의 중심축으로 만든다는 비전과 국가 전략을 제시하고 있다.

이와 같은 관점에서 볼 때 한국은 표면적으로는 역내 통합에 있어서 가장 적극적인 입장을 표명하고 있으며, 실제로 동북아 국가 간의 경제적 의존 관계를 심화시키고 있다고 할 수 있다. 전술한 제 3 장에서 언급한 내용과 같이, 최근에 동북아에 대한 한국 기업의 직접투자가 늘어나고 있는 추세에 있으며, 대외무역에 있어서 동북아 지역과의 무역이 차지하는 비중이 늘어나고 있는 등 동북아 경제협력 추진에 있어서 중요한 행위자가 되기 위해 노력하고 있다.

2) 중국의 입장과 기본 인식

중국은 거대 국가로서, 그 동안 추진해온 경제발전 전략에 의해 동북아지역보다 동아시아 차원의 지역협력을 중시하고 있다. 중국이 인식하고 있는 지리적인 동북아지역은 동아시아 지역에 포함된다.⁴⁸ 즉, 중국은 동북아 지역보다 동아시아 지역협력을 중시하고 있는데, 그 이유는 동북아 지역을 정치는 물론 군사·안보상의 각축장으로 인식하고 있는 반면, 동아시아 지역은 동북아 3 국과 대만, 홍콩, 그리고 동남아로 이어지는 국제 분업질서를 중국의 경제발전에 활용하는데 유리하기 때문이다.

따라서, 중국은 동아시아지역협력에 대해서는 경제협력을 중심으로 한 정치·군사 협력으로의 확대를 추진하는 반면, 동북아 지역에 대해서는 경제협력을 추진하되 정치 및 군사협력은 중장기적 입장에서 점진적으로 추진하고 있다. 즉, 중국은 경제협력관계에 있어서 아세안+3에 의한 동아시아 협력을 주된 축으로 하면서, 아세안+1(한·중·일 각국)에 의한 다각적인 협력방식의 발전을 기대하고 있다.

그러나, 중국의 세력 확대를 견제하고 있는 미국과 지역 패권을 의식하고 있는 일본의 존재는 역내에서의 정치·군사 협력에 대한 중국의 역할을 소극적으로 만들고 있으나, 대외 경제협력에 있어서는 이원적 발전전략(two track strategy)을 채택함으로써 대외개방과 국제화를 가속화시키고 있다. 즉, 우선 중국은 대외적으로는 2001년의 WTO 가입을 계기로 세계화 추세에 적극 동참하면서

⁴⁸ 즉, 중국이 인식하고 있는 동아시아지역의 지리적인 범주는 중국의 동북지방, 러시아의 극동지역, 한반도와 일본이며, 광의의 개념으로는 몽골과 중국의 화북 및 화동 지방 등이 포함됨. 다음에서 기술되고 있는 동북아 공동체 형성에 대한 중국과 일본의 기본적 입장은 이창재, 김성철, 백훈, 한택환, 이재영, 방호경((2005), ‘동북아 경제공동체 실현을 위한 단계적 추진전략’ 대외경제정책연구원, pp. 78-85를 부분적으로 참조하였음.

국내제도를 국제수준으로 개혁하여 세계경제에 편입을 도모하는 한편, 동아시아 지역통합추세에 주도권을 행사하여 역내에서 중심적 역할을 수행하기 위한 국가 역량의 제고에 힘을 기울이고 있다.

3) 일본의 입장과 기본 인식, 그리고 과제

일본의 동북아지역 경제협력에 대한 입장은 비교적 소극적인 것으로 알려져 있다. 일본은 싱가포르에 이어 아세안과 FTA 체결을 추진하고 있으나, 한국과의 FTA 체결을 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 인식하여 비교적 소극적 입장을 취하고 있다. 그럼에도 불구하고 중국과의 무역 투자는 상당 수준으로 증가하여 일본의 경제회복이 중국의 경제성장과 맞물려 있을 정도로 중국과 일본 간에는 경제적 상호 보완관계가 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 하나, 일본의 왜곡된 역사인식과 패권의식의 잔존은 심각한 도전 요인이 될 수도 있어 역내 국가들로부터 우려를 자아내고 있다.

따라서 일본은 무엇보다도 우선 역내에서의 영토분쟁, 자원분쟁, 과거사 등에 기인하는 불신관계를 과감히 청산하고 공존공영의 원원(win-win)관계 구축을 위해 보다 적극적이고 가시적인 노력을 선행하여야 한다. 즉, 일본은 동북아 역내 국가와의 우호선린 관계 구축이야 말로 동북아의 정치적 안정과 경제공동체 형성에 있어서 중요한 요소임을 인식하고, 경제규모에 벼금가는 국가적 역량과 외교적 리더십을 발휘해야 한다는 것이다.

3. 동북아 공동체 논의와 한·일 해저터널 건설

현재 동북아의 주요 구성국 중의 하나인 일본이 섬나라로서 대륙과 분리되어 있으며, 한반도는 동북아의 중심에 위치해 있어 동북아 물류중심 국가로서의 잠재적 역량은 갖추고 있으나, 남·북한의 분단에 의해 한국은 사실상 섬나라와 같이 지리적으로 고립되어 있어 지정학적인 이점이 충분히 발휘되지 못하고 있는 실정이다.

다시 말해서, 동북아는 지리적인 특수성에 의하여 물류 및 인적 교류에 단절성이 존재하고 있으며, 항만과 공항시설을 통한 제한적인 물류이동이 가능하며, 동북아를 아우르는 통합 교통망과 복합 물류체계가 정비되어 있지 않는 등 역내 자원의 효율적인 배분과 인적인 교류에 있어서 큰 제약을 받고 있다. 이를 극복하기

위해서는 우선 동북아 구성국가의 지리적 단절성이 극복되어 지리적 근접성이 확보되어야 하며, 또한 북한의 개방이 필수 요건이 된다.

이와 같은 관점에서의 문제해결에 있어서 ‘한·일간의 해저터널’ 건설을 위한 논의는 유효하며, 충분한 전략적 의미를 가지고 있다.

즉, 한국의 입장에서 볼 때, 한반도의 남·북 분단으로 인해 대륙과의 육상 교통수단은 단절되어 있어 섬나라와 같은 존재로 남아 있어 동북아 차원의 교통·물류체계에 있어서 허버(hub)기능을 수행하는데 한계가 있다는 것이다. 물론, 남·북한이 통일의 선행단계로서 경의선 및 경원선이 복원되면 당연히 한국(남한)이 반도로서의 지정학적 위치가 활용되어 동북아 중심의 물류 중심국가로 거듭날 수 있지만, 남북관계의 해결은 정치체제 및 외교적 역학관계와 밀접한 관계가 있어 경제논리로서는 해결할 수 없으며, 무엇보다도 그 시기를 예측 할 수 없다는 현실적인 문제가 있다.

그러나, 본 연구에서 주장하고 있는 한·일 해저터널 건설은 동북아 차원의 정치적 일정과 상황 변화와는 무관하게 추진할 수 있는 것으로, 오히려 한반도의 긴장관계 완화와 안보적 대립관계를 해소하는데 일정한 역할을 기대할 수 있다.

즉, 한·일간의 해저터널 건설은 단순히 당사국인 한국과 일본과의 정치, 경제, 사회적 교류 및 협력 차원에서 거치는 것이 아니라, 논의 여하에 따라서는 북한을 동북아 협력체제 속에 끌어들이는 계기가 되어 한민족의 염원인 한반도의 통일을 위한 실천적 논의와 그 실현을 앞당길 수 있는 계기가 될 수 있다.

뿐만 아니라 한국과 일본의 해저터널 건설은 동북아 차원의 정치, 경제 공동체 논의에 있어서 기폭제 역할을 할 것이며, 궁극적으로는 유라시아 차원의 경제 협력 및 공동체 형성에도 기여하게 될 것이다.⁴⁹

VII. 결 론

주지한 바와 같이, 동북아시아는 지리적 여건에 있어서 경제 통합 및 공동체 형성에 있어서 유리한 조건을 갖추고 있음에도 불구하고 정치 및 제도적으로 많은 제약조건을 가진 특이한 지역이라고 할 수 있다. 근년에 들어 동북아의 주요 구성국인 한·중·일 3국간의 교역과 투자 규모가 크게 확대되었으며, 상호 협력을 위한 다양한 논의와 연구가 있음에도 불구하고, 경제 공동체 형성을 위한 국가차원의 구체적인 진전이 없는 것이 현실이다.

⁴⁹ 구체적인 내용은 졸고(2007.2.21), ‘한·일 해저터널 건설 논의를 위한 담론(談論)’ 한·일 해저터널 연구개발세미나 자료, 대한민국 국회 대회의실, pp.18-21 참조 바람.

동북아 차원의 경제통합과 경제공동체 형성을 위한 논의가 탄력을 받기 위해서는 동북아를 둘러싼 정치 정치적 이해관계와 이념적 갈등의 해소, 경제적인 협력관계와 국민적 합의와 신뢰관계 등에 의한 공동의 가치와 정체성이 공유되어야 한다. 그러나 주지한 바와 같이 동북아의 복잡한 역사적 배경과 국가 간의 이해관계는 동북아지역내의 산적한 현안에 대한 해결에 있어서 제약요인이 되고 있다.

특히, 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. 특히, 한·일 해저터널 건설 문제는 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 있다.

한국과 일본 간의 해저터널 건설은 한·일 양국에 있어서 기회와 함께 도전이 병존하는 것으로, 그 구체적인 논의에 앞서 우선 양국은 복잡한 역사적 배경과 함께 정치·경제적 이해관계와 국민적 공감대를 구축하기 위한 노력이 필요하다. 그러나 최근의 한·일 관계는 ‘한류(韓流)’ 붐에서 보듯이 민간차원에서의 활발한 교류가 있음에도 불구하고, 정치·외교 등 국가간 관계에 있어서는 결코 바람직한 방향으로 전개되지 않아, 일본은 물론 한국 국민의 해저터널에 대한 관심과 이해에 있어서도 호의적인 반응을 보이지 않는 것이 현실이다.

한·일 양국은 지금이야 말로 대립과 갈등에 의한 상호불신의 역사적 잔재를 과감히 청산하고, 해저터널 건설에 대한 보다 적극적인 논의를 통하여, 동북아 차원의 실질적 의미의 경제통합과 공존공영에 의한 지역 공동체 구축을 위해 기여할 수 있는 방안을 적극 모색해야 한다. 특히, 지난 세기에 한국을 수십 년간에 걸쳐 식민통치하에 둠으로써 가해국의 입장에 있는 일본이 철저한 자기반성과 함께 정치적 리더십을 발휘하여, 한국과의 해저터널 건설을 계기로 뿌리 깊은 불신관계를 청산하고 미래지향적인 선린우호 관계의 구축을 통해 거듭난다면, 이는 한·일 관계는 물론 동북아 지역의 안정과 공동체 형성에 있어서 긍정적인 영향을 미치게 될 것이다.

앞서 논술한 바와 같이 영국과 프랑스를 잇는 유로터널의 경우, 무려 200 여 년에 걸친 기술적인 관점에서의 검토 작업과 함께, 양국의 경제·문화·종교·이념적 갈등 요소 등의 장애요인을 과감히 극복하고, EU 공동체의 역사적 출범에 기여했던 사실은 작금의 한·일 관계에 있어서 시사하는 바가 크다 할 것이다.

<참고 문헌>

- 김대래·박재운 외 공저(2004), 동북아 경제공동체의 미래, 신지서원.
- 김박수(2004), “동북아 경제통합의 가능성과 추진방향”, 동북아 신질서-경제협력과 지역안보, 국가정보대학원편, 백산서당.
- 김세원(2005), ‘동북아 시장통합은 가능한가? -유럽경제통합의 경험에서 얻을 수 있는 시사점을 중심으로’ 한국경제연구원 보고서.
- 김영작·김기석 역음(2006), 21 세기 동북아공동체 형성의 과제와 전망, 한울아카데미.
- 남덕우(2002), 동북아로 눈을 돌리자, 삼성경제연구소.
- 국가정보대학원 편(2004), ‘동북아 신질서-경제협력과 지역안보.’ 백산서당.
- 동북아시대위원회 편(2004), “평화와 번영의 동북아시대 구상-비전과 전략” 홈페이지 자료.
- _____ (2005), “동북아시아의 협력과 갈등의 역사” 보고서.
- _____ (2004), “평화와 번영의 동북아시대 구상”홍보 자료.
- _____ (2005), “동북아공동체형성에 주는 유럽통합사례의 시사점”보고 자료.
- 박태규 외(2004), ‘동북아의 경제협력과 질서.’ 도서출판 오름.
- 신장철(2005), “한·일 해저터널 건설 논의를 위한 시론(試論)적 연구”, ‘한일경상논집’, 제 31 권.
- _____ (2007.2.21), “한·일 해저터널 건설 논의를 위한 담론(談論)” 한일해저터널 연구개발세미나 자료, 대한민국 국회 대회의실.
- 손열(2005). “일본의 지역은 어디인가? -공간설정 전략의 계보분석”. ‘동아아세아 3 국의 차 기인식과 공동의식’ 동양정치사상사학회, 현대일본학회, 배재대 동아세아 연구팀공동주최 세미나자료.
- 안충영·이창재 역음(2004), 동북아 경제협력: 통합의 첫 걸음, 박영사.
- 이복남(2005.1), ‘유로터널-상상을 현실화시킨 기술도전의 백미’, 건설저널 1월호.
- 이창재, 김성철, 백훈, 한택환, 이재영, 방호경((2005), 동북아 경제공동체 실현을 위한 단계적 추진전략, 대외경제정책연구원,
- 임정덕(2001), “동아시아 경제협력과 역내 자유무역” 부산대학교 국제지역문제연구소.
- 윤종설·정창화·김정해·방민석(2004), “동북아공동체의 행정조직 구축에 관한 연구: 유럽연합의 행정부인 집행위원회조직의 비교 분석을 중심으로.” 통일연구원
- 신용대(2004), “동북아 경제협력과 통합을 위한 로드맵-EU 의 단일시장형 경제공동체론을 중심으로.” 산업연구원.
- 양기호(2004), “동북아공동체 형성을 위한 대안으로서 한·중·일 지방간 국제교류” 현대일본학회 ‘일본연구논총’.

한명수(2006), '유럽공동체: 역사속의 가능성이 현실속의 필연성으로', '인문학연구'승실대학교
인문과학연구소.

허재완(2007.2.21), '영·불 해저터널의 건설효과 및 한·일 해저터널 구상에 대한
시사점 검토' 한·일 해저터널 연구개발세미나 자료, 대한민국 국회 대회의실.

중앙일보(2007.3.16), '유럽-아프리카 잇는 40km 해저터널 만든다' 관련기사.

Jacques Gounon Chairman & Chief Executive(2007.3), "*2005 & 2006 Annual results*", Euro Tunnel.

<http://www.eurotunnel.com>

<http://ja.wikipedia.org>.

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

http://en.wikipedia.org/wiki/Channel_Tunnel

기타, 인터넷 및 신문기사 등의 내용 참조.

日韓トンネル関連の新聞・雑誌記事

日韓トンネルについて掲載された主な新聞・雑誌リスト

| No | 新聞・書籍名 | 発行年月日 | 国名 | 種類 | 主な内容 | 頁 |
|----|--------|-----------|----|----|--------------------------|-----|
| 1 | 毎日経済 | 2007/1/8 | 韓国 | 新聞 | 高建前国務総理が日韓海底トンネル建設を公約に検討 | 139 |
| 2 | 東京スポーツ | 2007/1/12 | 日本 | 新聞 | 日韓トンネルできるのか。経済効果は数百億円 | 141 |
| 3 | 世界日報 | 2007/1/12 | 日本 | 新聞 | 韓国大統領候補の「公約検討」報道で議論高まるか | 142 |
| 4 | 中央日報 | 2007/2/23 | 韓国 | 新聞 | 日韓海底トンネルの「火種」起こし | 143 |
| 5 | 釜山日報 | 2007/2/26 | 韓国 | 新聞 | 許南植釜山市長の10大課題に日韓海底トンネル | 145 |
| 6 | 朝鮮日報 | 2007/2/27 | 韓国 | 新聞 | 日韓海底トンネル、許市長が真摯な検討必要と発言 | 147 |
| 7 | 朝鮮日報 | 2007/3/22 | 韓国 | 新聞 | 釜山で日韓海底トンネル論争が過熱化 | 149 |
| 8 | 国際新聞 | 2007/4/16 | 韓国 | 新聞 | 日韓海底トンネル再び「水面上に」 | 151 |

‘한·일 해저터널 건설’ 공약 검토

고건 前국무총리

고건 전 국무총리 측이 최근 대선 공약으로 ‘한·일 해저터널’ 건설 방안을 검토중인 것으로 알려졌다.

고 전 총리의 한 측근은 7일 “고 전 총리의 자문그룹이 내부 워크숍에서 ‘한·일 해저터널’ 건설 공약 아이디어를 내놓았다”며 “조만간 공약 체택 여부가 결정될 것으로 본다”고 밝혔다.

한·일 해저터널은 거제도와 일본 쓰시마, 규슈를 잇는 235km 구간을 해저 철도와 해저 고속도로로 연결하는 대규모 프로젝트다. 80년대 초 처음 아이디어가 제기된 후 꾸준히 관심을 모아 왔으나 구체적 정책으로 끌어들여지는 듯했다.

고 전 총리 측은 이미 주요 의제로 부각되고 있는 한나라당 이명박 전 서울시장의 ‘한반도 내륙운하’와 바른

해 전 대표의 ‘업자 폐리’ 공약에 맞서 상당한 파괴력을 보일 것으로 기대하는 눈치다.

한·일 해저터널이 실현되면 양국의 지리적 단점이 극복되고, 중국에 맞서 둘째아 물류 허브 구현이 가능해진다는 것. 특히 건설비가 80조~200조원에 달하는 초대형 프로젝트인 만큼 경제에도 호재로 작용할 것으로 보고 있다.

하지만 고 전 총리가 이 아이디어를 대선 공약으로 수용할지는 미지수다. 고 전 총리 측의 다른 관계자는 “새로운 것도 아니고 고 전 총리가 구상하는 정책 공약 방향과도 맞지 않는 것 같다”며 “IT, BT, 서비스 산업 등을 통한 미래형 정책을 구성중이기 때문에 대규모 국토개발 계획은 염두에 두고 있지 않다”고 말해 성급하게 대선 공약으로 부각되는 데 대해 제동을 걸었다.

전현우기자

毎日経済 2007年1月8日 月曜日 政治・外交安保

「韓日海底トンネルの建設」公約検討

高建（コ・ゴン） 元国務総理

高建前国務総理側が、最近、大統領選の公約として「韓日海底トンネル」建設案を検討中であることが明らかになった。

高建総理のある側近は、7日、高建総理の諮問グループが内部のワークショップで、「韓日海底トンネルの建設を公約とするアイデアを出した」「まもなく公約として採択するかどうか決定されるようだ」と語った。

韓日海底トンネルは、巨濟島と日本の対馬、九州を結ぶ235Kmの区間を海底鉄道と海底高速道路で結ぶ大規模プロジェクトだ。80年代初めに初めてアイデアが出された後、常に関心を集めてきたが、具体的な政策となることはなかった。

高建総理側は、すでに主要な議題として浮かび上がっているハンナラ党のイミョンバック前ソウル市長の「朝鮮半島内陸運河」と、パククネ前代表の「列車フェリー」公約に対峙する相当な破壊力を持つとものと期待するわけだ。

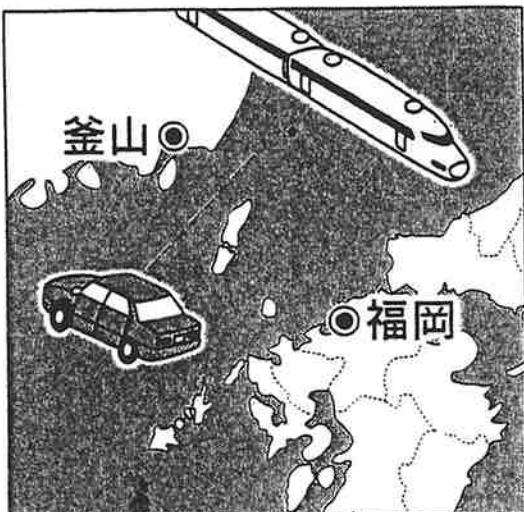
韓日海底トンネルが実現すれば、両国の地理的断絶が克服され、中国に合った東北アジア物流ハブの実現が可能となるもの。特に建設費が60兆～200兆ウォン（7兆～24兆円）に達する超大型プロジェクトであり、経済にも好材料として作用するものと見られる。

しかしながら、高建総理がこのアイデアを大統領選の公約として認めるかは未知数である。高建総理側の別の関係者は、「新しいことではなく高建総理が構想する政策公約の指向性は一致しないようだ」とし「IT、BT、サービス産業などによる未来型政策を構想中なので、大規模国土開発計画は念頭にはない」と語り、急に大統領選の公約として浮上することを牽制した。

東京スポーツ

平成19年(2007年) 1月12日(金曜日)

韓国の高建元首相が大統領選で公約に



12月に行われる韓国大統領選に立候補予定の高建(コ・コン)元首相が公約にするとして検討している。完成すれば日韓

釜山 日韓トンネル できのか? 九州

車で2時間、新幹線なら1時間

を車で2時間、新幹線が通れば1時間足らずで往来できるなどあって、その経済効果は莫大なものである。

経済効果は数百億円

旅行の需要は爆発的に増える

みなみに完
成までの5年
分で負担する

鼻息が荒い。

「日韓トンネル建設アラ
ン」は1980年代からあ
りました。全長230キロ
メートルは普通トンネルの約5
倍、建設費は約10兆円と
破格です。歴代の日本の
首相や、韓国大統領も検
討したようですが、予算
者に限られるとしてなが

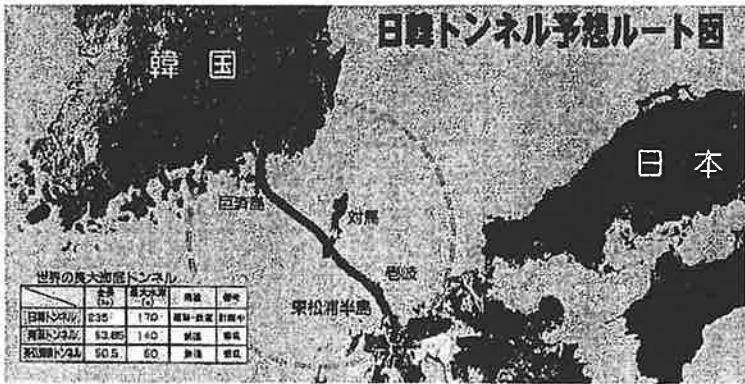
以上かかる見込みのため、ヨン様ファンのおばあさんが「トンネルを通ってみたい」と思つたとしても、完成したころにはヨン様もオジサマになつてゐる可能性が高い。

の面で「足を踏んでいた」(韓国系シンクタンク研究員)しかし、大統領選の公約に掲げるとあれば話は別。観光客の大幅増が期待できる福岡県では「年々韓国からの観光客は増加しておき、平成17年は20万人以上が福岡を訪れていました。もしトンネルができれば、これが一気に倍以上増加し、経済効果も数百億円」(上野ひづ(県庁関係者)と

も、「旅行の需要は爆発的に増えねば」と期待を寄せた。日本からの福岡県、長崎県、佐賀県、山口県の4県、韓国からの釜山など、市3道が参加して行われる日韓海峡沿岸交流会で、トネルの4分の1が完成すれば建設に向けた機運が高まるそうだ。

トネルの4分の1が韓国、4分の3が日本の領土を通ることから、建設費用もその配分で負担する

議論高まるか日韓トンネル構想



韓国で次期大統領候補の一人曰韓一ユースル構想を公約にするのを検討中の報道がなされ、同構想に対する関心がにわかに高まっている。韓国では社団法人の発足など新たな動きもある。ただ、西園寺またがる巨大プロジェクトであるだけに相手国に対する国民感情に左右されやすくなり、構想が実現に向けて動きだすには超えるべき一歩も少なくなる。

「最近、高建・元首相の諮詢グループが内部ワーキングショッップで韓日海底トンネル建設を公約として前面に出た。州を結ぶ人間的・拡大なう・日韓の協力はとてもない。予想され得しない

日本の中」列車で「ヨーロッパを運航させる構造をどうぞ」と、運賃はそれほど心配する必要はない」という掲載の由である。西氏としでもインパクトのある大型プロジェクトを公認に掲げた。高建氏が今回、同構想を必要性に迫られていた。

防災協会会長)が答弁し、
理事には建設交通委員の現職
局長や大手ヤード会社の幹部
らが名を連ねている。日本
は韓国にまたがる大きさで、
震災があたると、それでどの

韓国で次期大統領候補の一人が日韓ソネル構想を公約にすることを検討中の報道がなされ、同構想に対する関心が高まっている。韓国では社団法人の満足度調査で「新しく動きもある」として、「韓国を含む大プロジェクト」(政府・民間)を挙げ、日本・韓国にまたがる

と意欲を示した。
韓国の建設交通省は一昨年、約百兆、約十二兆円とされる建設費のうち、資源不足ならず理由で「建設費の妥当性はなし」とする報告書をまとめたところが、「韓国界線の一部がわざと
種々の問題に巻き込まれた。」
（党首）らが、選舉公約に大型プロジェクトの推進を主張した。打合せに出たが、そこで争ったのが、なぜ韓半島の主要河川を河川で結び、経済効率を追求するか、や地政感情の克服を自指する「大河連携構造」を、また朴正熙は「

すでに社団法人発足
「日本側と業務協力」で合意

に打が出でないといひのアトアを出した」と述べたとし、「大韓領事公約として韓日海底トンネル建設を検討中」と報じた。この報道を受け、日韓双方の報道官が同じ二月をベースとする同様の内容を伝えた。その後、公認検討の真急速についで高達氏側は「事業ではない」とする「説明」をこねおつ、「今後、公約になれる可能性はないから」といふ低いだらう(玄韓特別補佐官)と、むしろ疑惑のトーンでウソをされるが、よくな印象を与えていた。韓国が国民党の元幹部が国民党の検討を指不した。最近では「〇三年に国民党の政党アクトン・シンソンブロクラムである」「一つの夢実現二十一世紀社会主義(麻生太郎)」において実現に向けた政策提言が行われた。一方、韓国側は金大中前大統領、盧武鉉大統領がその必要性を言及しており、比較的最近も第一野党ハンナラの現職議員が「一日一人万元以上が両国を往来する時代を考慮して輸送だけでは不足」と公の場で指摘、日韓・韓国議連閣下の議題として提案する

卷之六

「あの動物の声を聞こえてみる」「うんうん」
声?『子犬!』「うきは?」
母と子の対話だ。
の認知能力を養うため、
動物が登場する。人
従順な犬や猫は生き
モチャであり、友人

韓國にて
「韓日海底トンネル研究
院」理事長・朴慶夫・韓國
橋想推進に向け社団法人
「韓日海底トンネル研究
院」の実際には
何を
ベットを
うと
銅
あるがま
子供
簡に
のに
誘発する
な病気を
ことある
る。昨年
だたれ
たのよ
未、フィ

国民的同意が力ギに

「法人発足」で合意
業務協力を実行することでも合意している。日本側も昨年、国鐵が技術委託などを元参議院議員で、小泉再改造内閣で法相を務めた野沢太三氏が特定非営利活動法人（NPO）法人日本トネル研究会

防災協会会長)が発足し、いよいよ同構想に着手すべき段階である。日本は東西にまたがる大きな島国であるが、それがなぜか日本語では「島国」と呼ばれるのか、その由来についての説明を試みよう。

說來說往

それでも核家族で独り暮しの者の増加による人間疎外現象による、「ベットト医師群」という造詣が生まれるなどベットを育てる人が増加している。食、ハムスター、トカゲ、イグアナ、猛禽(もくおん)、うさぎ)類まで種類も多様化。

犬女)事件に見るように、公共の場所で排泄物を吐付けなどといった市民精神の欠如だ。折しも、当園は来年かずの外出したところ二十万円以下の罰金等を科わせ、各市・道知事は大猫の

한국언론

joins.com

중·일일보 제13099호 40판

한·일 해저터널 '불씨' 되살아나나

국회서 연구 세미나 열려
240km 세계 최장 구상
한·일 해저터널 구성이 실현될 수 있을까. 1980년대부터 말만 무성한 한·일 해저터널 구상을 놓고 한국과 일본에서 불씨 살리기가 한창이다. 21일 국회의원회관에서는 양형일 의원실이 주최하고, 사단법인 한·일 해저터널연구원이 주관한 '한·일 해저터널 연구개발 세미나'가 열렸다. 이자리에서는 한·일 해저터널 구상의 장단점, 세계적인 해저

터널의 현황 등이 소개됐다. 지난해에는 이를 한국에서 연구할 단체로 한·일 해저터널연구원이 사단법인으로 발족하기도 했다. 일본에서는 고이즈미 정부에서 협력대신을 지낸 노자와 다이조 가 일·한 터널연구회장을 맡아 힘을 실리고 있다. 하다. 신장월 송설대 일본 어학과 교수는 "한·일 해저터널이 건설되면 한국이 동북아 지역 공동체 형성의 중심국가로 부상할 수 있다"며 "적극적으로 건설에 필요한 기초조사를 서둘러야 할 때"라고 말했다. 한·일 해저터널은 부산(또는 거제도)과 일본 남부를

해저터널로 연결하자는 것이다. 일본 측이 구상한 전체 건설 구간은 200~240km로 건설되면 세계에서 가장 길다. 여기에 시속 700km의 초전도 자가부상열차를 탈리게 하면 한·일 간을 1시간 이내 차로 단축할 수 있다는 것이다. 그러나 아직도 이 터널을 건설하면 일본에만 좋은 일 시킨다는 반대여론이 만만치 않은 실정이다. 이에 따라 조금씩 일고 있는 한·일 해저터널에 대한 논의가 얼마나 큼 여론 형성에 기여할지 장담하기 어려운 실정이다.

박병주 과학전문기자

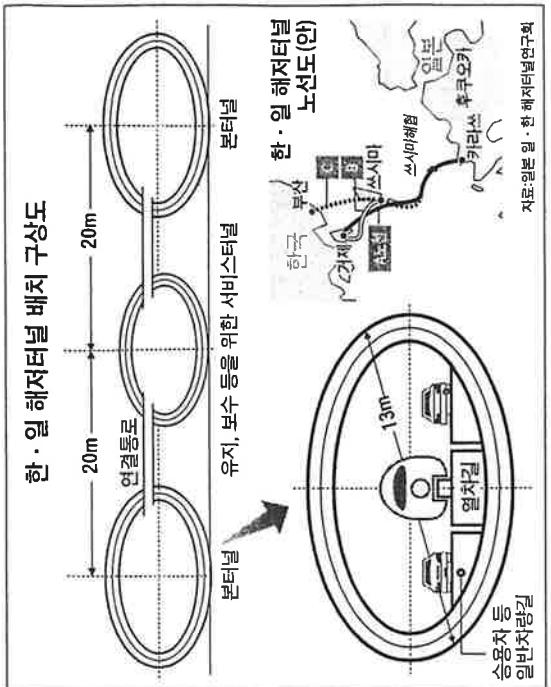
■ 韓・日海事連携新聞 · 雜誌記事



단기 4340년 (음력 1월 6월)

과학

제13099호 43판 2007년 2월 23일 금요일



자료: 일본 일·한 해저터널연구회

2007年2月23日

中央日報

日韓海底トンネルの「火種」起こし

国会で研究セミナー開催、240km世界最長の構想

日韓海底トンネル構想が実現するか？1980年代から言葉だけが飛び交ってきた日韓海底トンネル構想の火種起しが韓国と日本で盛んだ。

21日、国会議員会館ではヤン・ヒョンギル議員室が主催し、社団法人韓日海底トンネル研究院が主管する「韓日海底トンネル研究開発セミナー」が開かれた。そこでは日韓海底トンネル構想のメリット、デメリット、世界的な海底トンネルの現状などが紹介された。昨年はそれを韓国で研究する団体として韓日海底トンネル研究院が社団法人として発足した。また日本では小泉政権時に法務大臣を務めた野沢太三が日韓トンネル研究会長となり力を傾けている。シン・ジャンチョル（申章澈）崇實大学日本学科教授は、「日韓海底トンネルが建設されれば韓国が東北アジア地域の共同体形成の中心的国家に浮上する」とし、「積極的に建設に必要な基礎調査を急がねばならない時期」と語った。

日韓海底トンネルは釜山（または巨濟島）と日本の南部を海底トンネルで結ぶものだ。日本側が構想する全体建設区間は200～240Kmで、建設されれば世界でもっとも長い。ここに時速700Kmの超伝導磁気浮上列車を走らせれば日韓間を1時間以内に短縮できる。

しかし今でも、このトンネルを建設すると日本にだけが良い思いをする、という反対論が少なくない。したがって徐々に浮上する日韓海底トンネルの論議がどれほど世論形成に寄与するかわからないというのが実情だ。

パク・パンジュ科学専門記者

부산일보

www.busanilbo.com

1판

제 19400 호

2007년 2월 26일 월요일 (음력 1월 9일)

“부산 현안, 국가정책으로”

허시장, 10대과제 발표 정치권 상대 해결 촉구

“부산의 현안 사업이 국가적 어젠다로 채택돼야 합니다.”

허남식 부산시장이 올해 대통령선거를 겨냥, 중앙정부와 정치권을 상대로 부산의 정책과제 해결에 적극 뛰어들겠다고 선언했다.

허 시장은 26일 오전 부산시청에서 기자회견을 갖고 ‘선진 부산을 위한 10대 정책과제’를 발표하는 한편 이 과제들이 국가정책에 반영되도록 하겠다고 강조했다. 허 시장이 제시한 정책은 강서 첨단산업물류단지 조성, 동남권 국제허브공항 건설, 하계

올림픽 유치 등으로 국가적인 지원에 대해서만 가능한 것들이다.

허 시장은 10대 과제를 △물류비즈니스 산업 확충 △지식기반산업 투자 △국가적 브랜드 높이기 등 3가지 분야로 나눠 추진하겠다고 밝혔다. 이 과제들이 국가정책으로 채택돼 부산 권역을 집중 육성해야만 우리나라가 동북아의 경제 중심지로 성장할 수 있다는 논리를 내세웠다.

먼저 물류비즈니스 산업 확충을 위해 △강서 첨단산업 물류도시 조성 △동남권 국제허브공항 건설 △동북

아 허브항만 집중 육성 △대부산권 광역교통망 구축 △복합재개발 △부산해양특별시 육성 등을 들었다. 국가적인 산업인 지식기반산업 육성을 위해 △아시아 영상문화 중심도시 육성 △부산 U-시티 선도도시 지정·건설 △관광·컨벤션 클러스터 조성이 필요하고 부산의 국제적 브랜드를 높이기 위해 △부산 하계올림픽 유치에 중앙정부가 나서야 한다고 주장했다. 이밖에도 부산의 장기전 발전전략으로 △한·일 해저터널의 건설 필요성에 대해서도 진지한 검토가 필요하다고 밝혔다.

허 시장은 이와 관련, “지역 전문가와 정치권 경제계 시민사회 등의 다양한 의견을 수렴, 구체적인 실천전략을 내놓겠다”고 말했다. 이날 허 시장의 기자회견은 대통령 선거 및 차기정권 구성 과정에서 부산시장으로서의 정치적 역량을 최대한 발휘하겠다는 취지로 풀이된다.

이에 대해 허 시장은 “10대 정책과제는 치열한 국제 경쟁에 능동적으로 대처하기 위해서 반드시 실현되어야 할 생존전략”이라면서 “중앙정부와 적극적인 협의를 하고 나이가 차기 정부와 정치권에서도 국가정책으로 채택하도록 최선을 다하겠다”고 밝혔다.

이상민기자 yeyun@

釜山日報

2007年2月26日

「釜山懸案、国家政策に」

ホ市長、10大課題発表 政界相手に解決促す

「釜山の懸案事業が国家的なアジェンダとして採択されなければならない」

ホ・ナムシク釜山市長が今年、大統領選挙に照準を合わせ、中央政府と政界を相手に、釜山の政策課題解決に積極的に身を投じると宣言した。

ホ市長は26日午前、釜山市庁で記者会見を開き「先進釜山のための10大政策課題」を発表した一方で、この課題が国家政策に反映されるようにすると強調した。ホ市長が提示した政策は、江西一先端産業物流団地造成、東南圏一国際ハブ空港建設、夏季オリンピック誘致、など国家的な支援によってのみ可能なものである。

ホ市長は10大課題を△物流ビジネス産業拡充△知識基盤産業の投資△国家的ブランド力向上、など3つの分野に分けて推進することを明らかにした。この課題が国家政策に採択され釜山広域を集中的に育成すれば、我が国が東北アジアの経済中心地として成長できるという論理を掲げた。

まず物流ビジネス産業拡充のために△江西一先端産業物流都市造成△東南圏一国際ハブ空港建設△東北アジアのハブ港湾の集中育成△大釜山圏広域交通網構築△北港再開発△釜山海洋特別市の育成などを挙げた。国家的産業である知識基盤産業育成のために△アジアの映像文化中心都市指定・建設△観光・コンベンション クラスター造成が必要で、釜山の国際的ブランド力を上げるために△釜山夏季オリンピック誘致に中央政府が乗り出さなければならぬと主張した。それ以外にも、釜山の長期戦の発展戦略として△日韓海底トンネルの建設の必要性に対しても真剣な検討が必要と明らかにした。

ホ市長はこれに関連して「地域の専門家と政界、経済界、市民社会などの多様な意見を集約。具体的な実現戦略を発表する」と話した。この日、ホ市長の記者会見は大統領選挙および次期政権構成過程で釜山市長としての政治的力量を最大限に發揮するという趣旨を説明した。

これに対し、ホ市長は「10大政策課題は熾烈な国際競争に能動的に対処するために必ず実現されなければならない生存戦略」としながら「中央政府と積極的な協議を行い、次期政府や政界でも国家政策として採択するよう最善を尽くす」と明らかにした。

韓·日 해저터널 논의되나

許人장, “진지하게 검토할 필요 있다” 언급

허남식(許南植) 부산시장이 한일(韓日) 해저터널 건설 타당성 등에 대한 논의를 공식제기하고 나섰다. 이로써 한일 해저터널 건설 문제에 대한 천번 양론이 다시 뜨거워질 것으로 전망되고 있다.

허 시장은 26일 오전 10대 정체과 제를 발표하는 기자회견를 하면서 “(부산의) 지정학적 위상을 고려할 때 부산시가 한일 해저터널 건설 문제에 대해 진지하게 검토할 필요가 있다”면서 한일 해저터널 문제를 언급했다.

이 언급에 대해 “한일 해저터널 건설은 일본측에 더 유리한 것 아니냐

는 주장이 있다”는 질문에 나오자 허 시장은 “부산은 일본과의 교류, 경제적 협력이 매우 중요한 만큼 그 필요성과 타당성은 물론, 전반·장단점·특성을 검토, 논의할 필요가 있다”며 “전반양론 등 논란이 있다고 해서 논의 자체도 해보지 않는 것은 문제 가 있다”고 밝혔다.

허 시장은 또, “그동안 이 문제에 대해 신랄적 논의가 있어왔는데 그 논란의 중심에는 부산이 있고, 가장 큰 영향을 받게 되는 것도 부산이므로 부산시가 나서서 심도있게 검토하고 논의하는 것은 의미가 있다고 생각한다”고 강조했다. 박주영기자

朝鮮日報

2007年2月27日

日韓海底トンネル論議になるのか

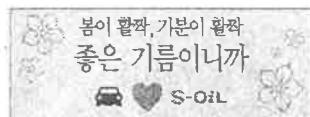
許市長、「真剣に検討する必要がある」言及

ホ・ナムシク（許南植）釜山市長が日韓海底トンネル建設の妥当性等についての論議を公式的に提起した。これにより日韓海底トンネル建設問題の賛否両論が再燃する予想されている。

ホ市長は26日午前、10大政策課題を発表する記者会見を行い「(釜山の)地政学的な位相を考慮するとき、釜山市は日韓海底トンネル建設問題に対して真剣に検討する必要がある」とし、日韓海底トンネル問題に言及した。

この言及に対し「日韓海底トンネルの建設は日本側が有利なのではないか」という主張がある」という質問が出ると、ホ市長は「釜山は日本との交流、経済的な協力が非常に重要なので、その必要性と妥当性はもちろん賛否・長短所・得失を検討、論議する必要がある」とし「賛否両論などの論難があるといって論議自体もしないことは問題である」と話した。

ホ市長はまた「今までこの問題に対して散発的な論議があったが、その論難の中心には釜山があり、最も大きな影響を受けるのも釜山なので、釜山市が乗り出し深く検討して論議することは意味があると思う」と強調した。



부산·경남 마침 한때 구름많음 4~17°C ▶ 상보 A9면

1920년 3월 5일 창간 ☎ 080-900-0077, (02)724-5114

chosun.com

朝鮮日報

A16

2007년 3월 22일 목요일 나

韓·日 해저터널 논란 떠오른다

부산시, 워크숍·국제세미나 준비… 반대 집회도 열려

지난 2월 말 허남식(許南植) 부산시장의 한일(韓日) 해저터널 건설 타당성 논의 제기 이후 시민단체들이 반대 집회를 갖는 등 한일해저터널이 지역의 이슈로 떠오르고 있다.

부산경제살리기시민연대와 부산항을 사랑하는 시민모임은 21일 오전 부산 서면 롯데백화점 앞에서 시민단체 대표 50여명이 참석한 가운데 ‘한일 해저터널 반대 시민단체 집회’를 개최했다. 이들 집회 참가자들은 “(한일해저터널이) 부산경제를 통과경제로 전락시킨다”고 주장하며 한일해저터널 논의 즉각 중단을 촉구했다.

이들은 또 ‘한일해저터널 논의 즉각 중단 촉구문’을 내고 “해저터널 건설은 재정부담이 크고, 물류중심 기능도 일본이 가져가며 부산을 한 날 경유지로 전락할 수 있다”며 “한



부산경제살리기 시민연대 등 시민단체 회원들이 21일 부산진구 롯데백화점 앞에서 한일해저터널 논의 중단 요구집회를 갖고 있다.

일해저터널의 경제성이 추상적 허구에 지나지 않으므로 그 논의를 즉각 중단해야 한다”고 주장했다.

반면 부산시는 교통국 차원에서 다음 달 초 한일해저터널에 관한 위크숍을 열고, 부산발전연구원은 4월 말쯤 일본의 한일해저터널연구회쪽 사람들과 국내 찬반측 전문가들을

초청, 국제세미나를 준비중이다. 부산발전연구원측은 현재 세미나 참가 전문가들을 섭외하고 있다. 부산발전 연구원측은 “어느 쪽으로 가야한다는 것이 아니라 한일해저터널의 타당성을 논의해보자는 것”이라고 말했다.

박주영 기자 park21@chosun.com

朝鮮日報

2007年3月22日（木） 釜山・慶尚南道版

韓日海底トンネル論争が過熱化

釜山市、ワークショップ・国際セミナー……反対集会も開かれる

今年2月末、許南植（ホ・ナムシク）釜山市長が韓日海底トンネル建設の妥当性について検討すると表明して以来、市民団体などが反対集会を開くなど、韓日海底トンネルが釜山地域のホットトイシーとして浮上している。

「釜山経済再生市民連帯」や「釜山港を愛する市民の集い」は21日午前、釜山西面のロッテデパート前で市民団体代表50人余りが出席する中、「韓日海底トンネル反対市民団体集会」を開催した。この集会の参加者らは「（韓日海底トンネルが）釜山経済を通過経済に転落させる」と主張し、韓日海底トンネルの検討を直ちに中断するよう求めた。

また、集会参加者らは「韓日海底トンネル検討の即時中断を求める声明文」を出し、「海底トンネル建設は財政負担が余りに大きい上に、物流の中心機能が日本に移り、釜山が単なる経由地に転落する可能性がある、韓日海底トンネルの経済性は抽象的虚構に過ぎず、検討を直ちに中断すべき」と主張した。

一方釜山市は、交通局のレベルで来月初めに韓日海底トンネルに関するワークショップを開く予定。また釜山発展研究院は、日本の日韓海底トンネル研究会や韓国の賛否双方の意見を持つ専門家らを呼ぶ国際セミナーを4月末ごろ開催する予定で、現在セミナーに出席する専門家らとの交渉を進めている。

国際セミナー開催について、釜山発展研究院は「賛否どちらの方向に進むかを決めるというのではなく、韓日海底トンネルの建設妥当性について話し合おうという性格のセミナー」と説明した。

朴柱栄（パク・チュヨン）記者

国際新聞 (第6面企画)

2007年4月16日

賛成 “波及効果だけで数百兆” 反対 “釜山経済、日本に従属”

争点浮上した日韓海底トンネル

日韓海底トンネルは釜山（あるいは巨濟島）と日本の対馬、九州を海底トンネルで繋ごうという大規模プロジェクトである。トンネルの総延長は200～230km。建設されればユーロトンネル（50km）の4倍で、世界で最も長い。

#日韓海底トンネルの概要・現況

一釜山（あるいは巨濟島）～対馬～九州3つの案検討

一建設費最大200兆台…高速列車で1時間以内で繋がれる

▲路線は=日本側の研究機関である日韓トンネル研究会は、ABC3つの案を提示している。A案は慶尚南道コジエ（巨濟）市イルウン（一運）面～対馬南部～壱岐島～佐賀県唐津に繋がる路線。総長は209km（海底距離145km）、最大水深は155mだ。この路線は相対的に水深が浅く長さが短い反面、玄界灘の大断層を迂回するため海底距離が長くなる短所がある。C案は釜山ヨンド（影島）～対馬北部～壱岐島～唐津。総長231km（海底距離128km）で最大水深は220mである。比較的直線なので走行性が良好で、海底距離が最も短く大都市である釜山と繋がるのが長所。しかし、全体の長さが最も長く、玄界灘の大断層が伏兵として論じられている。B案はコジエ（巨濟）市南部面タポマウル～対馬中部～壱岐島～唐津の路線だ。総長217km、海底距離141km、最大水深160mである。A案とC案の折衷。日本は建設費が最も少なくてすむA案を、韓国側の賛成論者たちは海底距離が最も短く京釜高速鉄道など既存の交通ネットワークと連係が容易なC案を推薦する。

トンネルは用途によって高速列車のみ走ることができる「鉄道専用トンネル」、高速列車と自動車が同時に利用可能な「鉄道・道路併用トンネル」、高速列車、自動車、貨物車を運送することができる特殊高速鉄道である「カートレイントンネル」など3つの案である。建設費は路線とトンネルの用途によって最小60兆ウォン、最大200兆ウォンに及ぶと日韓トンネル研究会側は分析している。日本側は「日本2、韓国1」で分担しようという立場である。しかし韓国側の賛成論者たちは、全体の建設区間（200～230km）の両国側の距離によって分担

しようという主張を展開している。この場合、韓国側の距離は 25 km に過ぎず全体の費用の 9~10 分の 1 のみ分担すればよい。

▲いつから始まつたのか=日韓海底トンネルに対する最近の論議は 1981 年ソウルで火が付いた。当時、統一教会の文鮮明総裁は「国際ハイウェイプロジェクト」を提案した。国際ハイウェイは日本と韓国を海底トンネルで結び、京釜線を経由して北朝鮮の京義線、シベリア横断鉄道 (TSR) とつながる場合、日韓～ロシア～ヨーロッパが繋がるという壮大な構想である。以後、1983 年 5 月に日本で「日韓トンネル研究会」が作られ、日韓海底トンネルの建設と関連した各種調査と研究が始まった。研究会は、トンネルの日本側始発点である九州の唐津と、経由地である壱岐、対馬など 4ヶ所に現場事務所を設置し、探査用トンネルの掘削作業に着手した。現在、唐津には探査用トンネルが海底 400m まで掘ってあり、海底トンネル事業団側が韓国内世論を率引する層を随時、団体招待して見学させている。ここは、文禄の役のとき豊臣秀吉が朝鮮侵略の前進基地とした場所。

しかし、論議の発端は 1930 年代に遡る。日本の軍部は当時、下関と釜山の間に海底トンネルを貫通させ中国の北京まで繋ぐという構想のもと、予備調査まで手をつけた。続いて 1941 年に地質調査及び物理探査が始まったが、その年 12 月の太平洋戦争勃発で中断された。それほど日韓海底トンネルに対する意思是我々より日本が遥かに強い。日本側はすでに 1980~1990 年代に日韓間の経済地域まで海底地質調査と技術的な検討まで進行した状態である。

肯定的な反応

- 通過料のみ確保しても残る商売
- 韓～中～ヨーロッパ共同体としてまとまる
- 地域発展・南北関係の改善も

日韓海底トンネルがもつ最も大きな長所は、日韓両国間の地理的断絶の克服である。海底トンネルが建設されれば、韓国と日本は時速 700 km のリニアモーターカーで 1 時間以内で、自動車で 2 時間台で繋がる。

賛成論者たちは「日本から大陸に輸送される物動量のみ確保しても残る商売」と話す。延世大のファン・ハクジュ（土木工学科）名誉教授は「予想される費用は 100 兆ウォン以上だが、これを通じて両国が享受する波及効果は数百兆ウォンを上回るだろう」と主張した。ソウル大のシン・チャンチョル（日本学科）教授は「日韓海底トンネルは単純な交通手段以上の意味がある」といい「朝鮮半島縦断鉄道、シベリア横断鉄道、中国横断鉄道などが鉄道で繋がり、東北

アジアはもちろん、ロシア、ヨーロッパを一つの共同体としてまとまるプロジェクトとして発展する可能性が高い」と話した。また、海底トンネル建設が南北関係を画期的に改善する役割もするだろうという見通しもある。

建設費が多ければ 200 兆ウォンに達するほど、経済に及ぼす影響も莫大であるとみられる。まず、年間 360 万人程度である日韓両国間の往来規模が、海底トンネル建設によって 10 倍以上増えるだろうというのが賛成論者たちの分析である。中央大ホ・ジェワン（都市地域計画学科）教授は「建設資材産業 13 兆ウォン、道路及び鉄道建設産業 13 兆ウォン、建設及び鉱山用機械 12 兆ウォン、卸売り小売・サービス 4 兆ウォン等の産業波及効果が予想されるなど、韓国は総 54 兆ウォン程度の経済効果が期待される」と分析した。ホ教授は、また「地域開発効果も大きい」といい「釜山を貫通する C 型路線で、鉄道・道路併用トンネルが建設される場合を仮定して地域別成長潜在力を推定してみると、釜山圏が 33.67% で最も高く、光州圏(23.57%)、大邱圏(21.56%)、大田圏(10.07%)、ソウル圏(6.17%) の順であった」と明らかにした。

技術的な問題に対しては肯定的である。プキョンダイ・トンウク（土木工学科）教授は「どの路線であっても技術面の困難はなく、地震問題なども耐震設計をしっかりとすれば大丈夫である」といい「ただ、設計を具体的にしていない状態なので、工事期間が 10 年以上に延びる可能性が高く、最小 200 兆ウォン以上の投入が推定される事業費が問題」と指摘した。論議の活性化の必要性も持ち上がっている。釜山発展研究院のチエ・チグク選任研究委員は「今まで日韓海底トンネルの分析は、全て日本側の資料を基礎としたもの」とい「韓国に与える影響と釜山の役割などを中長期の課題として私たちの立場で事前検討し、本格的な論議に備えなければならない」と主張した。

否定的な反応

- 天文学的費用、赤字明らか
- 海運・航空 隣接産業のみ萎縮
- 日本、韓国を経て大陸進出の野望

日本を大陸と繋げる日韓海底トンネルが、韓国、特に釜山には得することが無いという否定的な見解が多い。釜山大チエ・ヨル（都市工学）教授は「トンネルが繋がると釜山には日本という新しい空間が開かれるが、日本は大陸という空間を得るようになり、空間的な圏域で莫大な損害」だと指摘した。トンイダイ・チャンウ（財務不動産学科）教授は「日韓海底トンネルが建設されれば、アジアの関門である釜山が、大陸に通じる始発及び終着地の長所を失い通過地へ転落する」と主張した。

経済性に対しても否定的な視角が多い。チェ教授は「赤字に苦しむユーロトンネルの例をみると分かるのではないか」と話した。彼は「大規模SOC(社会間接資本)事業の場合、途中で止めることができず、赤字を予想していても無理やり行うのが一般的」といい「日韓海底トンネルは、天文学的な事業費が投入されるのに、収益率を正確に分析した例さえまだない」と話した。1994年6月に開通されたユーロトンネルの場合、膨大な工事費のために10余年の間、莫大な借金から抜け出せず、昨年フランスの裁判所に破産保護を申請したのである。

イ・チャンウ教授は「高い通行料のために海底トンネルの利用率が低いとみられ、建設費に相応する売上高をあげることは、ほぼ不可能である」この教授はまた「もっと重要なことは海底トンネル自体の経済性は落ちるのに、海運・航空等の隣接産業の萎縮も呼び、わが国全体の役に立たない」と強調した。釜山市建設本部のキム・ヨンギ建築施設部長は、特に「海底トンネルは日本による経済的従属を深めるもの」と憂慮した。日本の経済が大陸に開かれる足場となり、釜山の経済力の8倍にもなる日本の北九州に隸属するようになるという主張である。釜山国際船用品流通センター事業組合のチュ・テクゴン理事長は「島国である日本が大陸と繋がる道を開いてやる必要はない」と言う。

日本の下心を疑う視点も多い。大陸進出は有史以来、日本の国家的な課題で「海底通路=侵略ルート」というイメージである。キム・ヨンギ部長は「2003年に交通開発研究院等の「日韓海底トンネルの必要性の研究」の調査結果で分かるように、事業性がないのに日本が執着するのはこのようなもくろみを間接的に見せている」と話した。当時、調査報告書の費用便益分析（数値が1を超えると妥当性があると評価）によると、事業運営期間を50年とする場合、海底トンネルのA路線0.556、B路線0.546、C路線0.452と表れ、全て経済性は落ちると指摘した。

会員配布：非会員1,000円（送料別）

日韓トンネル研究会年報 第2号

発行日 2007年5月1日
編集発行者 特定非営利活動法人 日韓トンネル研究会
本部事務局 〒106-0041
東京都港区麻布台1-1-20 麻布台ユニハウス513
TEL. 03-3589-4188 FAX. 03-5570-1634
FreeDial : 0120-09-2188
E-mail : Office@jk-tunnel.or.jp

第2号-2007

編集発行 特定非営利活動法人
日韓トンネル研究会
発行人 野澤太三

■本部事務局 東京都港區麻布台一丁目二〇

麻布台ユニハウス三二五号
TEL 03(5589)4188
FAX 03(5570)1634

The Japan-Korea Tunnel Research Institute