

“한일터널은 동북아 공생공영의 시대를 여는 돌파구”

—왜 일본은 한일터널에 관심을 갖는가—

나가노 신이치로(永野慎一郎) | 일본 대동문화대학교 명예 교수

일본과 한국은 2000년 이상 교류해온 역사가 있다. 불행한 시기도 있었지만, 우호적인 교류가 더 오랫동안 지속됐다. 고대부터 근대에 이르기까지 중국이나 인도 등의 융성한 대륙 문명을 일본에 전래한 것은 조선의 지식인들이었다. <논어>와 <천자문>을 일본에 전한 것도 오진천황(應神天皇, 201-310) 시대 백제의 왕인(王仁) 박사였다. 불교문화와 유교사상을 전한 것이나 도자기 기술을 가르친 것도 모두 조선의 지식인과 도공들이었다.

19세기 접어들어 조선, 중국 등 동양 제국이 문호를 굳게 닫음으로써 문명 개화가 늦어진 반면에, 일본은 일찍이 서양 문명을 수용해 근대화의 꽃을 피웠다. 하지만 일본은 구미제국으로부터 배운 지식이나 가치관 등을 영토 확장을 위한 수단으로 이용해 한국이나 중국 등 아시아 근린 제국에 많은 피해를 주기도 하였다.

한일관계 발전은 시대가 주는 메시지

평화로운 추억보다 한때라도 싫은 기억은 뇌리에서 잘 지워지지 않는다. 20세기 전반부에 있었던 조선에 대한 일본의 강압통치가 그렇다. 그 시대에 살아 온 한국인들은 잊으려고 해도 가끔 생각날 것이다. 과거를 직시하지 않고 조심성 없는 발언을 반복하는 일부 지도자들의 언동으로 인해 과연 일본이 과거의 잘못을 진심으로 반성하고 새로운 신뢰 구축을 바

라는 것인가 하고 의구심을 가질 것이다. 일본은 과거의 잘못을 솔직하게 인정하고 진사(陳謝)해야 한다. 한국도 넓은 마음으로 포용하여 미래 지향적 관계를 새롭게 구축해야 한다. 양국 국민 모두에게 중요한 것은 신뢰를 쌓는 일이다.

시대가 변하였다. 특히 양국을 둘러싼 국제환경이 크게 달라진 사실을 전쟁 전에 태어난 세대는 깨달아야 한다. 지금은 전후(戰後)에 태어난 사람들이 사회의 주축이 되어 있다. 그들은 과거를 넘어 미래에 대하여 더 많은 관심을 가져야 하는 세대이며, 글로벌 마인드와 새로운 가치관을 끊임없이 요구받고 있다.

한일 관계를 상호의존 관계로 발전시켜야 하는 것이 공생공영의 시대가 주는 메시지다. 미래를 향해 발전하기 위해서는 장애(障害)가 되는 역사 문제를 청산할 필요가 있다. 장애의 가시를 빼지 않으면 앞으로 나갈 수 없다. 문제가 발생할 때마다 그동안 쌓아올린 우호적인 관계가 한 순간에 무너지고 멈춰 설 수밖에 없다. 작금의 한일관계가 그러한 악순환의 반복이다. 신뢰 관계를 구축하려면 많은 노력이 필요하다. 무엇보다 상대방의 역사관을 존중하는 관대한 마음을 가져야 한다.

한일 관계에서 중요한 역할을 했던 인물로 야스오카 마사히로(安岡正篤)를 꼽을 수 있다. 야스오카는 전후 일본 정·재계에서 가장 영향력을 끼친 인물이며, 한일 관계에 대대한 공적을 남겼다. 특히 한일 국교 정상화 과정에서 신중한 일

본측 지도자들을 설득해 신생 한국과의 협력을 이끌어낸 것으로 유명하다. 야스오카는 일본의 국익을 생각하고, 여기서 한 차원 더 높여 양국의 장래를 내다봤던 인물이다. 눈앞의 이익을 추구하는 것이 아니라, 넓고 깊고 장기적인 안목을 가졌던 사상가이다.

거대 중국과 맞서려면 한일 협력해야

이제 한일 관계는 한층 더 중요한 시기에 와 있다. 무엇보다도 일본과 한국은 이웃일 뿐만 아니라, 자유민주주의와 시장경제라는 공통 가치관을 가지고 있다. 그것이 주변 사회주의국과 큰 차이점이다. 거대한 사회주의국인 중국과 맞서기 위해서는 한일 양국이 공통인식을 가지고 협력할 필요가 있다. 중국과 단독으로 맞서기 보다는 가치관이 가까운 나라끼리 제휴해 대응하면 전력은 배증된다. 그것은 동아시아 지역의 세력균등 유지에 도움이 될 뿐만 아니라, 역내 평화와 안정에도 기여하게 된다.

일본과 한국은 '가깝고 먼 나라'에서 최근 '가깝고 가까운 나라'가 되고 있다. 한일 양국은 경제, 문화, 예술, 스포츠 등 다양한 분야에서 폭넓게 교류가 진전되고 있다. 일본의 26개 공항에서 한국으로 가는 직행 정기운항 편은 주 618편이고, 하네다~김포 간은 하루 14편 운항되고 있다. 하네다~김포 간은 액세스(Access)가 편리해서 당일치기가 가능하며, 비즈니스로도 유효하게 이용되고 있다.

2010년에 연간 546만 명이 양국을 왕래하였다. 일본을 방문한 한국인은 244만 명이고, 한국을 찾은 일본인은 302만 명이다. 이것은 각기 외국 방문객의 29%와 35%를 차지하여 모두 국별 1위를 기록하고 있다. 이와 같이 상호 교류가 확대됨으로써 양국 간 이해가 깊어지고 있는 것이다. 현재 한일 양국 간 자매결연한 도시는 134곳에 이른다. 지방 레벨에서의 교류도 꾸준히 확대되고 있다. 양국을 왕래하는 사람의 대부분은 공로(空路)를 이용한다. 공로가 시간적으로 절약되는 것은 말할 나위 없다. 그러나 호화 크루즈를 타고 세계일주 길에 방문하는 사람도 늘어나고 있다. 여행 마니아들은 한일 해협을 터널로 건너 한반도를 종단한 뒤, 시베리아를

거쳐 런던까지 가는 로망여행의 꿈도 가질 법하다.

한일터널은 로망만이 아니라, 양국의 경제력 향상에 더 큰 역할이 있다고 생각한다. 글로벌리제이션(Globalization)이 진행되고 있는 요즘, 국경의 의미는 희박해지고 있다. 교통수단으로 육로, 해로, 공로가 있는데 각각 시대의 흐름에 따라 발달하고 있다. 일본과 한국은 바다로 연결되어 있으므로 종래 카펠리나 항공기에 더해 철도나 도로로 연결하는 수단으로서 해저(또는 해중) 터널의 필요성이 증대되고 있는 것이다.

문명의 발달은 길에서 시작된다. 도로가 만들어져 그 위를 자동차가 달리고, 사람이나 물건을 대량으로 운송하는 수단으로서 철도가 만들어지면 번영은 저절로 싹튼다. 기술의 진보에 따라 단절된 곳이 교량이나 터널 등으로 연결되기도 한다. 한편, 교통수단 간 속도경쟁이 붙어 시속 300km의 신칸센, 시속 500km의 리니어 모터카도 출현했다.

일본 철도, 이웃국가와의 연결이 필수 과제

일본 열도는 혼슈, 홋카이도, 시코쿠, 규슈 등 4개 지역으로 나누어져 있으며, 지역 간은 철도나 도로로 촘촘히 연결되어 있다. 일본 최초의 철도는 1872년 도쿄 신바시~요코하마 간을 운행하였다. 이어 1874년 오사카~고베, 1877년 고베~교토, 1889년 신바시~고베 간에 속속 연결되었다. 일본은 이른바 태평양 벨트 지대의 도시 간을 연결하는 형태로 철도망을 확대하였던 것이다. 화물열차와 함께 장거리 열차도 달리게 되었다. 철도망은 도쿄, 나고야, 오사카의 3대 도시를 이었고, 규슈와 홋카이도 등 전국의 지방도시까지 연결되었다. 여기에 산업 발달에 속도가 붙으면서 신칸센이나 고속도로 시대를 맞이하게 된다.

일본 최초의 신칸센은 도쿄올림픽 개최 직전인 1964년 10월 1일 개통된 도카이도(東海道) 신칸센이다. 개통 당시 도쿄~오사카 간 515.4km를 4시간에 달렸다. 현재는 2시간 25분으로 단축되었다. 신칸센은 규슈와 하카타에 이어 가고시마까지 연장되었다. 도쿄~하카타 간의 도카이도·산요신칸센은 1,175km의 거리를 4시간 50분에 주파한다. 일본은 머잖아 일본 전역을 신칸센으로 연결할 계획이다.

일본이 신칸센 계획을 발표했을 무렵은 일본 경제가 좋지 않은 시대였다. 1961년 5월 세계은행에서 연리 5.75%로 8,000만 달러(288억엔)를 대출한 것으로 보아 알 수 있다. 3년 거치, 20년 상환 조건이었다. 고도성장의 기세에 편승하여 일본열도 개조의 일환으로 만들기 시작한 신칸센과 고속도로는 지금도 건설이 계속되고 있다.

혼슈~규슈 간은 해저터널로 연결되어 있다. 혼슈 시모노세키(下關)와 기타규슈(北九州)의 모지(門司)를 연결하는 간몬(關門) 철도터널은 1942년에 개통한 세계 최초의 해저터널로, 70여 년에 걸쳐 양안의 지역경제를 지지해 왔다. 현재 간몬 해협을 통과하는 교통루트는 '간몬 철도 터널' '신칸센 터널' '관문 철도 터널' '간문교' 등 4개가 있다.

혼슈와 홋카이도를 연결하는 세이칸터널은 1988년 3월에 개통하였다. 전체 길이 53.85km의 이 터널은 교통기관용 터널로서는 세계 최장이었다. 세이칸터널이 생기기 전에는 아오모리와 하코다테 간에 철도연락선인 세이칸 연락선이 운항되었다. 그러나 쓰가루해협에서 폭풍우 등에 의한 사고가 빈번하게 발생하고, 항로 안전에 위협을 받음에 따라 선박 수송의 대체 수단으로 세이칸터널이 건설된 것이다. 앞으로 수년 후에 쓰가루해협을 신칸센으로 건너게 되면 혼슈와 홋카이도는 훨씬 더 가까워질 것이다. 신칸센은 항공기와 비교해 에너지 대책에도 공헌할 것이고, 기상 조건에 의한 결항 사태도 피할 수 있으며, 안정된 수송력 확보에도 도움이 된다.

세이칸터널에 이어 드디어 1988년 4월 세토(瀬戶)대교가 개통되면서 일본 열도 4개의 섬은 전부 철도로 연결되기에 이른다. 정비 신칸센 건설과 고속도로 연장이 아직 남아 있지만, 앞으로 교통망을 새로 확대하기 위해서는 이웃국가와의 연장이 필수적이다. 따라서 한일터널 건설은 시대의 요청이 아닐 수 없다.

일본의 터널 기술은 장기간에 걸쳐서 축적되어 왔다. 신칸센 운행이나 도로 확장에 따라 터널 건설 경험 또한 풍부하다. 1994년 개통된 유로터널 건설에도 일본 기술진과 일본 자금이 투입되었다. 그동안 해저터널이나 철도, 도로 등을 건설해온 기술경영 노하우를 활용하면 한일터널 건설은 얼마든지 가능하다.

한일터널 건설위해 국민 논의의 장 마련해야

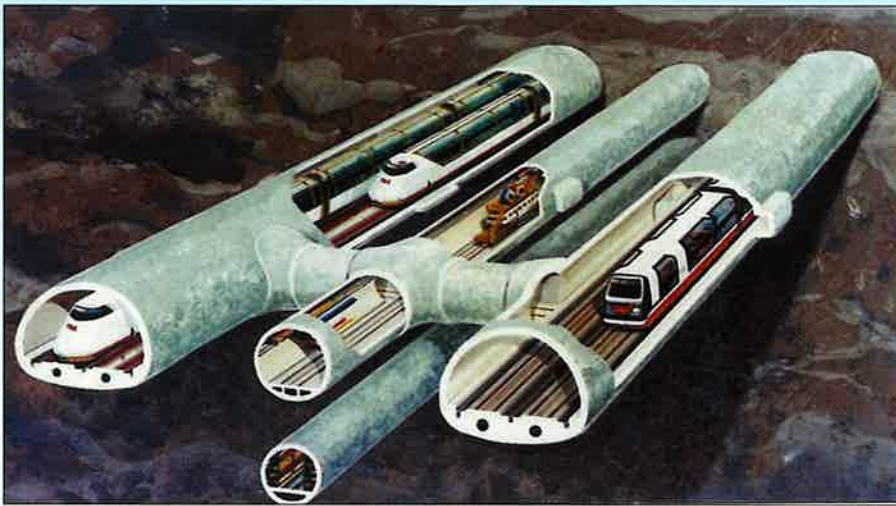
그럼에도 불구하고 아직 착공에 이르지 못하는 것은 양국 정부 간 합의에 의한 최종 사인이 안 나왔기 때문이다. 양국 정상 간 터널 건설 의사는 자주 표명되었는데, 협정 또는 조약 체결에는 이르지 못하였다. 현재 양국 사회 전반에 한일터널 건설에 대한 때가 무르익었다고 단언할 수 없다. 여론이 비등하지 않는 것이 적극적으로 임할 수 없는 이유일지도 모른다. 한일터널의 필요성을 양국민이 공통으로 인식하기 위해서는 폭넓은 계층이 참가하는 논의의 자리가 필요하다. 무엇보다 양국 정부가 적극적으로 논의의 발판을 마련해야 할 것이다.

가장 이해관계가 큰 지역을 중심으로 논의를 전개하여 여론을 유도해 나갈 필요가 있다. 그러나 일부 지역을 위한 한일터널이 되어서는 안 된다. 국책 사업으로 시작하는 것이 가장 이상적이다. 국익에 플러스가 안 되면 많은 국민이 납득하지 않을 것이며, 일부 지역이나 정치가, 기업, 단체, 이해관계자의 이익을 위해서 국책 사업이 이용되고 있다는 인상을 주어서는 더더욱 안 된다.

한일터널을 누가, 어떠한 의도로 제안했는지는 문제가 되지 않는다. 그 제안이 대국적으로 중요하다면 검토해 볼 가치가 충분하다. 일단 가치가 인정되면, 어떻게 합의를 이끌어내고, 어떻게 추진해 갈지 머리를 맞대야 한다. 최종적으로 국민적 합의를 도출하는 것이 가장 중요하다.

그러나 국민적인 합의가 그렇게 쉽게 결정되지 않는 것도 현실이다. 유로터널의 경우 18세기 초 나폴레옹 시대에 처음으로 구상되었으나, 여러 가지 이유로 지연되다가 1984년 대처 영국 총리와 미테랑 프랑스 대통령 때 와서야 합의되어 그로부터 10년 뒤 개통에 이르렀다.

1980년대는 유럽연합(EU)이 본격적 시장 통합으로 움직이던 시기였다. 또한 영·불 관계가 개선되면서 유로터널 건설은 시대의 요청으로 떠올랐다. 결국 타이밍과 양국 수뇌의 리더십이 결정적 역할을 한 것이다. 현재 한일 양국에 해저터널 건설을 위한 정치적 환경이 조성되어 있는지는 조금 의문이다. 그러나 시기는 계속 무르익고 있다. 때를 위해 준비



한일터널 구상도.

를 철저히 해둬야 한다.

한일터널은 1930년대 일본제국의 '대동아 종관(縱貫) 철도 구상' 일환으로 처음 구상되었다. 당시 일제는 대륙을 오가는 물자 수송로와 교통수단으로서 해저터널을 계획하였던 것이다. 그러나 패전으로 좌초된 뒤 지지부진하였다. 그러다가 고도성장기인 1980년대 한일해저터널 건설에 대한 구상이 재 부상하였다. 일본에서는 대기업 건설회사 오오바야시구미(大林組)가 1980년 7월 '유라시아 드라이브웨이 구상'의 일환으로 한일터널 구상을 발표한 것이다. 오오바야시구미는 당시의 기술력으로 충분히 실현 가능하다고 호언하였다. 한편 기술자 니시보리 에이자부로(西堀榮三郎), 지질학자 사사 야스오(佐佐保雄) 등을 중심으로 연구회를 시작해 1983년 5월 한일터널 추진 모체로 일한터널연구회가 설립되었다.

일한터널연구회는 설립후 오랜기간 여러 각도에서 조사 연구를 병행하였으며, 2004년 2월 일본 내각부에서 특정비영리활동 법인으로 인증받아 본격적인 활동을 펼치고 있다. 현재 동 연구회는 노자와 다이조(野澤太三) 회장의 지휘아래 한국의 관련 단체와도 연락하면서 현지 조사를 실시해 루트나 시공법 등에 관하여 연구를 진행하고 있다. 또한 경영 방식에 대해서도 세이칸터널과 유로터널의 운용 상태를 참고하여 인프라 건설과 보유는 공적 주체가 맡고, 운영은 민간이 실시하는 상하분리 방식이 효과적이라는 연구보고서를 펴내기도 하였다.

한일터널은 일본과 한국을 연결할 뿐만 아니라 북한을 통과해서 중국 동북지방의 철도망으로 연결되어 시베리아횡단철도를 경유해 유럽까지 도달한다는 원대한 프로젝트이다. 이 매머드 프로젝트는 언젠가 실현될 것이라고 생각한다. 국제 환경이 날로 변화함도 상서로운 일이다.

국제환경, 한일터널에 우호적으로 조성돼

최근 러시아가 천연가스를 북한을 경유하여 한국으로 보내는 이른바 '남·북·러 가스관 사업'을 제안했는데, 한반도종단철도 문제와 연계돼 크게 클로즈업되고 있다. 가스관 사업은 북한의 정치 경제적 안정과 한반도의 평화 정착이 기본 조건이 된다. 북한은 현재 경제적으로 어려운 상황에 놓여 있다. 남북 관계가 결코 좋지 않지만 가스관이 연결되면 북한은 막대한 통과로 수입을 챙길 수 있다. 북한에 실리가 아주 많은 사업이다.

가스관 사업은 남북한 모두에 리스크도 따르는 사업인 만큼 국민적 합의를 얻어야 하며, 관계국들과도 협의해 신중하게 추진해야 한다. 일찍이 독일은 함부르크에서 서베를린까지 고속도로(아우토반)를 건설하여 훗날 동서독 통합에 대대한 공헌을 하였다는 전례가 있다. 남북러 가스관 사업이 실현되면 러시아는 한국에 대량으로 천연가스를 팔게 될 것이며, 이 경우 3국 모두에게 이익이 돌아가는 윈윈 전략이 될 것이다.

평화는 가만히 있으면 찾아오지 않는다. 노력해야 얻을 수 있다. 남북러 가스관 사업은 북한의 개방과도 연결된다. 그렇기 때문에 북한이 신중한 자세를 취하고 있는 것이다. 통과료라는 열매는 따고 싶는데, 개방으로 연결되면 체제 붕괴를 초래할까봐 신중할 수밖에 없는 것이다. 이러한 북한 입장을 주변 국가들이 충분히 인식하고, 배려할 필요가 있다. 북한이 안심하고 개방할 수 있는 환경 조성이 요청된다.

일·한·중 3국 경제 규모(2010년)

	인구 (백만명)	명목GDP (10억 달러)	1인당 명목GDP(달러)	무역총액 (10억 달러)	총수출액 (10억 달러)	총수입액 (10억 달러)
일본	127.5	5,459	42,820	1,466	772	694
한국	48.9	1,007	20,591	859	442	415
중국	1,341.4	5,878	4,382	2,974	1,580	1,394
3국계	1,517.8	12,344		5,297	2,794	2,503
세계(184개국)	6,818.1	62,909	9,123	30,512	14,994	15,518
3국의 점유율%	21.99	19.62		17.36	18.63	16.13

자료: '통상백서' 2011년판 94쪽.

한일터널 건설에 대해 양국 정부 간에 공식적인 합의에는 이르지 않았지만 각종 조사는 진전되고 있으며, 연구 성과도 많이 나와 있다. 실현을 위한 프로세스로서 양국 정부의 합의에 의한 공동조사연구 체제의 구축이 필요하다.

이미 세계 여러 나라에는 세이칸터널, 유로터널, 외레순드 터널 등 수십 개의 해저터널이 건설 운용되고 있으므로 한일 터널 건설에 많은 참고가 될 것이다. 해저터널은 기술력, 안전성, 경제성 등에서 일진월보하고 있다. 한일터널은 공사비가 약 10조엔, 공사기간은 약 10년으로 시산되어 있다. 그러나 기술의 진보에 따라 공사기간과 비용을 더 많이 줄일 수 있다는 연구 결과가 나오고 있다.

지금은 국제간 자원공유·교류협력 시대

한일터널의 궁극적인 목표는 동아시아의 평화와 안정, 공생공영의 길이다. 그리고 당면 목적은 한일 양국의 경제 교류 활성화와 가교 역할이라고 생각한다. 터널이 생기면 사람들의 왕래가 활발해지면서 교류가 잦아지고, 상호 이해가 깊어져 문화와 경제 교류의 심화로 이어질 것이다. 터널의 완성으로 양국민의 마음이 통하는 교류가 진전되면 두 나라는 좋은 이웃으로 발전할 것이다. 한일터널은 경제적 효과뿐만 아니라, 양국의 번영이나 평화적 가치도 가산할 필요가 있다. 한일터널은 21세기의 새로운 한일 관계를 구축하는 상징적인 사업인 동시에 상호 이해정착의 첫 걸음이 될 것이다.

현재 일·한·중 3국의 경제 교류는 제한 없이 진전되고 있으며, 효과 또한 크다. 그 배경에는 중국 경제의 급성장과 동아시아 지역의 존재감 상승에 따른 상호의존 관계 심화에서 찾을 수 있다. 2010년 세계인구 68억1,810만 명 중 일·한·중 3국의 인구는 15억1,780만 명으로 세계 인구의 약 22%를 차지하고 있다. 이 거대 인구는 노동 자원으로서의 역할도 막대하다. 3국은 명목 국내총생산(GDP)의 19.62%, 무역 총액의 17.36%, 총수출액의 18.63%를 각각 차지하고 있다. 2015년 예측

중국의 명목 GDP 10조618억 달러와 일본 6조3,797억 달러, 한국 1조4,760억 달러를 합치면 17조9,175억 달러가 된다. 세계 184개국 GDP 85조3,672억 달러의 21%를 일·한·중 3국이 차지하는 것이다. 2015년 1인당 예측 GDP도 중국 7,316달러, 한국 2만9,713달러, 일본 5만450달러로 동반 상승세를 보인다.

중국 경제의 급상승은 동남아시아국가연합(ASEAN)을 포함한 동아시아 지역 전체의 무역 확대로 이어지고 있다. 일찍이 한국은 일본에서 자금, 기술, 중간재 등을 도입해 염가의 노동력을 무기로 제품을 생산해 미국 등에 수출함으로써 급성장을 이룩한 경험이 있다. 그로 인해 일본으로부터 수입이 증대하여 일본 경제에도 파급효과가 컸다. 그와 똑같은 현상이 지금 중국에서 벌어지고 있다고 봐야 한다.

글로벌리제이션의 심화에 따라 국경의 개념은 약화되고 있다. 이미 '사람, 물건, 정보, 지식'이 국경을 자유자재로 왕래 이동하고 있다. 이제 경제 자원도 한 국가만의 소유물인 시대는 지나갔다. 동아시아 생산 네트워크 구축을 위하여 일·한·중은 전략적 제휴가 필요하다. 각각 가지고 있는 자원도 공유하고 활용할 수 있어야 한다. 생산재, 기술, 경영노하우, 에너지 자원, 노동력도 공유재산으로 활용해 공생공영의 길을 모색해야 한다. 일·한·중은 현재 유럽연합(EU)이 안고 있는 문제점을 참고하여 함께 번영의 길을 찾아 가는 진지한 자세가 요청된다. 그 돌파구 역할을 하는 것이 바로 한일터널이다. ㉞

「日韓トンネルは時代の要請である」

永野慎一郎（日本大東文化大学名誉教授・Ph.D.）

日本と韓国は 2000 年以上の交流の歴史がある。長い交流の歴史において不幸な時期もあったが、不幸な時期は長くなく、友好的交流が長い間持続してきた。古代から近代に至るまで中国やインドなど東洋文明が盛んな時代には、大陸文明を日本に伝来したのは朝鮮の知識人たちであった。「論語」や「千字文」を日本にもたらしたのは応神天皇の時に百済から渡来した王仁博士である。仏教文化や儒教思想を日本に伝えたのは朝鮮の知識人たちであり、また陶磁器の技巧を日本人に教えたのは朝鮮の技工たちであった。

19 世紀に入り、東洋諸国が門戸を閉ざし、文明開化に手遅れていた時代に、いち早く西洋文明を受容し近代化を始めた日本は、欧米諸国から学んだ西洋的な価値観や知識などを領土拡張のための帝国主義政策の推進に利用し、韓国や中国などアジア近隣諸国にご迷惑をかけた時期がある。

友好的な平和な時代の記憶よりも一時期であっても嫌な思いは脳裏から離れられないものである。それは 20 世紀前半における日本の植民地支配から起因している。その時代を生きてきた韓国の人々にとっては忘れようとしても時々思い起こさせているようである。過去を直視せず、不用意な発言を繰り返す一部の指導者たちの言動に戸惑いを感じ、日本人は過去の過ちを本当に反省し、新しい信頼関係の構築を望んでいるのだろうかと思っているに違いない。過去に過ちがあったとすれば素直に認め、陳謝することも重要である。同時に寛容な気持ちで未来志向の人間関係を構築することも必要である。両国、両国民にとって重要なことは信頼関係を構築することである。

時代は変化し、両国を取り巻く国際環境が大きく変わっていることに特に戦前生まれの世代は気付かなければならない。既に戦後生まれが社会の主軸となっている。彼らは未来に目を向けなければならない世代であり、過去を超えたグローバルなマインドの新しい価値観を求められている。

日韓関係は相互依存関係であり、共生共栄の時代である。未来に向けて発進するためには障害となっている歴史問題を清算する必要がある。何らかのけじめは必要であ

ろう。障害の刺を取り除かない限り前に進めない。何か発生するとそれまで積み上げてきた良好な関係も崩れてしまい、立ち留まってしまう。これの繰り返しである。信頼関係の構築のためにお互いに努力することが重要である。相手の歴史観を認め合い、尊重する寛大な心が必要である。

日韓関係において重要な役割を果たした安岡正篤を思い出す。安岡正篤といえば、戦後日本の政財界に最も影響力を持った人物で、戦後の日韓関係において多大な功績を残している人物である。日韓国交正常化の過程において慎重な日本側の指導者たちを説得し、新生韓国への協力を取り付けた人物として知られている。安岡は高い次元で国益を考え、さらにその上の次元で両国の将来を考えていた人物である。目先の利益を追求するのではなく、広く、深く、長期的なことを考えていた思想家である。

日韓関係は一層重要な時期に来ている。何といたっても日本と韓国は隣国であるだけでなく、自由民主主義や市場経済という共通の価値観を持っている。それが周辺社会主義国との違いである。巨大な社会主義国中国と立ち向かうためには日韓両国が共通認識を持ち、協力する必要がある。中国と単独で向き合うよりはより価値観の近い国同士が提携し協力することで戦力は倍増する。それが東アジア地域における勢力均衡維持に役立つと共に、地域の平和と安定への寄与となる。

日本と韓国は「近くて遠い国」から、最近、「近くて近い国」になっている。日韓両国間で、経済、文化、芸術、スポーツなど、幅広い分野で交流が進展している。日本の 26 空港から韓国への直行定期便が週 618 便運航しており、羽田—金浦間では 1 日 14 便運航している。羽田と金浦間はアクセスが便利なことから、日帰りが可能であり、ビジネスにも有効に利用されている。

2010 年には、年間 546 万人が両国を往来している。244 万人の韓国人が日本を訪問し、302 万人の日本人が韓国を訪問している。韓国人が訪日外国人の 29% を占め、日本人が訪韓外国人の 35% を占めるなど、共に国別第 1 位である。このように相互交流の拡大によって、相互理解が深まりつつある。現在、日韓両国に 134 組の姉妹都市が提携され、地方レベルでの交流も拡大している。両国を往来する人の大部分は空路を利用している。空路が時間的節約となることは言うまでもない。しかし豪華船クルーズに乗ってのんびりと世界一周し、周辺の航路を巡回する楽しみ方もあり、旅行好きな人にとっては日韓海峡をトンネルで渡って朝鮮半島を縦断しシベリアを経由してロンドンまで行くロマンの旅も夢である。

日韓トンネルの役割はロマンを実現するためだけではない。むしろ経済的役割がより大きいと考える。グローバリゼーションが進行している昨今、国境の意味は希薄になりつつある。交通の手段として陸路、海路、空路があり、それぞれ時代の経過によって発達している。日本と韓国は海で繋がっているのに、従来のカーフェリーや航空機に加えて鉄道や道路で繋げる手段として海底(または海中)トンネルが必要となる。

文明は道から始まっている。まず道路が作られ、その上を自動車が走っている。人や物を大量に運送する手段として鉄道が作られている。道路や鉄道建設には技術の進歩によってトンネルが掘られ、橋が架けられている。一方では、船舶や航空機が発達すると、それとの競争のためにスピードで争うことになり、時速 300km の新幹線、時速 500km のリニアモーターカーも出現した。

日本列島は本州、北海道、四国、九州の 4 つの地域に分かれていて地域間を鉄道や道路で連結されている。

日本初の鉄道は 1872 年に東京新橋・横浜間を走った。1874 年に大阪・神戸間、1877 年に神戸・京都間を結び、1889 年に新橋・神戸間が連結された。東京から神戸に至るまでの太平洋ベルト地帯の都市間を連結する形で鉄道網が拡大した。貨物列車と共に長距離列車が走るようになった。鉄道網は東京、名古屋、大阪の 3 大都市を結ぶことから始まり、九州地方や北海道に至るまで鉄道は日本全国の地方都市まで連結している。同時に道路網が整備されている。鉄道や道路ができ、産業の発達に伴って、新幹線や高速道路の時代を迎えるようになった。

日本最初の新幹線は東京オリンピック開会直前の 1964 年 10 月 1 日に開通した東海道新幹線である。開通当初は東京―大阪間の 515.4km を 4 時間で走ったものだ。現在は 2 時間 25 分に短縮されている。それが九州の博多まで開通し、さらに鹿児島まで延びている。東京・博多間の東海道・山陽新幹線は 1175km の距離を 4 時間 50 分で走るようになった。さらに地方拠点都市を連結する新幹線が東京を起点に開通し、現在工事が着々と進行しており、計画中的新幹線もある。日本中を新幹線で連結する計画である。

日本が新幹線計画を始めた頃は日本経済が決して良い時代ではなかった。1961 年 5 月、世界銀行から年利 5.75% で 8000 万ドル (288 億円) を貸付したことが物語っている。工事期間中の 3 年間据え置きし、20 年間で償還した。しかし、高度成長の波に乗って日本列島改造の一環として作り始めた新幹線と高速道路は今なお建設が続いて

いる。

本州と九州間は海底トンネルで結んだ。本州の下関と北九州市門司を結ぶ関門鉄道トンネルは 1942 年に開通した世界最初の海底トンネルであった。70 年に亘って本州と九州を結ぶ物流の大動脈として活躍し、両岸の地域経済を支えてきた。現在、関門海峡を通過する交通ルートは「関門鉄道トンネル」、新幹線の「新関門トンネル」、国道 2 号線の「関門鉄道トンネル」、関門自動車道の「関門橋」の 4 ルートがある。

本州と北海道を結ぶ青函トンネルは 1988 年 3 月に開通した。全長 53.85km のトンネルは交通機関用のトンネルとしては世界最長であった。現在建設中のスイスのゴッタルドベーストンネル（全長 56.7km）が 2010 年 10 月に貫通したので、完成すれば世界一の座は譲ることになる。

青函トンネルができる前は、青森と函館を鉄道連絡船として青函連絡船が運航されていた。しかし津軽海峡において暴風雨などによる事故が頻繁に発生し、航路の安全が脅かされたことからトンネル構想が具体化し、船舶輸送の代替手段として青函トンネルが建設されたものだ。青函トンネルは新幹線規格に合わせて建設されているので、現在建設中の北海道新幹線が開通すれば、有効に活用できる。北海道新幹線新青森・新函館間は 2015 年開通予定である。なお、新函館・札幌間は計画が遅れて 2035 年開業の見通しである。後数年で津軽海峡を新幹線で渡ることとなる。本州と北海道が新幹線で繋がることになれば北海道と本州はずっと近くなる。新幹線は航空機に比較して消費エネルギー対策にも貢献することになり、気象条件などによる運休（欠航）する事態も避けられるので安定した輸送力確保にも役立つ。また、アクセスの便利さから利用しやすいこともあって新幹線の開通によって地域経済が活性化し、波及効果は非常に大きいとみられている。

本州と四国を結ぶ道路・鉄道ルートとして本州四国連絡橋が 1988 年 4 月 1 日に児島・坂出ルート（瀬戸大橋）の全面開通によって第 1 歩を踏み出した。本州と四国が事実上陸続きとなったのだ。同年 3 月の青函トンネルの開通と瀬戸大橋の開通をもって日本列島の 4 つの島全部が鉄道で結ばれるようになった。児島・坂出ルートは岡山県倉敷市児島から香川県坂出市に至る全長 9.4km であり、1998 年 4 月、明石海峡大橋の開通によって全面開通した兵庫県神戸市から徳島県鳴門市に至る全長 89km の神戸・鳴門ルートと 1999 年 5 月に全面開通した広島県尾道市から愛媛県今治市に至る全長 59.4km の尾道・今治ルート（瀬戸内しまなみ海道）が完成した。本州の兵庫県、

岡山県、広島県の各方面から四国の徳島県、香川県、愛媛県を結ぶ3つのルートができた。

本州四国連絡橋は道路および鉄道の機能を持っているが、ほかに送電線・導水線・光ファイバーケーブルも敷設され、ライフラインとしての機能も有している。物流・運輸・観光への波及効果はもちろんのこと、四国の人々の人命を守る防災目的として役立っている。なかでも西瀬戸自動車道には歩行者・自転車・原動機付自転車（125cc以下）の専用道路も併設され、レジャーにも親しまれている。

日本列島4つの島はトンネルまたは鉄橋を架けることによって鉄道および道路で連結され、一体化となった。整備新幹線建設と高速道路の延長は残っているものの、これから交通網のさらなる拡大のためには海外への延長しかない。海外トンネルの第1号は日韓トンネルである。故に、**日韓トンネルの建設は時代の要請である。**

日本におけるトンネル技術は長期間に亘って研究・開発・実践を通じて高いレベルの蓄積ができています。1942年に世界最初の海底トンネルの関門鉄道トンネルを建設し、1988年には青函トンネルを開通しています。また新幹線や道路工事においてトンネルや橋梁建設を数多く経験しています。また、1994年開通したイギリスのフォークストンとフランスのカレーを結ぶ英仏海峡トンネルの建設においても日本の技術チームが参加し、日本の資金が投入されている。これらの海底トンネルや鉄道・道路の建設などを通じて培ってきた技術と経営ノウハウを活用すれば、日韓トンネル建設は可能である。

それにもかかわらず、未だに着工に至っていないのは、国を跨る国際間の事業であるため、日韓両国政府の合意と取り決めによる最終的なゴーサインが出てないからである。両国首脳たちによる意思表示はしばしば表明されたのだが、協定または条約締結には至っていない。現在、日韓両国において日韓トンネル建設に対する世論が熟しているとは言い切れない。世論が盛り上がらないことが積極的に取り組めない理由かもしれない。日韓トンネルの必要性に対して両国民が共通の認識を持ち必要性を認め合って合意に達するまで議論するための場を設ける必要がある。幅広い層が参加できる議論の場が必要である。日韓両国政府は積極的に取り組むべき時期に来ていると考える。

最も利害関係を持つと思われる地域を中心に議論を展開し世論を誘導していく必要がある。しかし、一部の地域のための日韓トンネルであってはならない。国策事業で始めることが最も理想的である以上、最終的な目標は国益にとってプラスにならない

と多くの国民が納得しないだろう。一部の地域、政治家、企業、団体、利害関係者の利益のために国策事業が利用されているという印象を払拭しなければならない。

また、誰がどのような意図で構想し、提案したかが問題ではない。その構想および提案が大局的に将来において重要であるならば、検討してみる価値はある。その過程が重要であり、合意をどのように導き出し、どのように推進していくかが重要である。最終的に国民的合意に達すればいいと考える。日韓トンネルの場合は日韓両国の国民的な合意が重要である。

しかし、国民的な合意がそう簡単にまとまる訳ではないということも事実である。1994年に開通している英仏海峡トンネル（ドーバー海峡トンネル）の場合、18世紀初のナポレオン時代から構想された。1973年にヒース英首相とポンピドー仏大統領との間で協定が調印され、工事も開始されたが、財政上の理由で中止になったことがある。1984年に再びサッチャー英首相とミッテラン仏大統領との間で合意され、1986年に条約が締結された。両政府の事業認可を受けて工事が開始され、海峡トンネルの開通に至った。

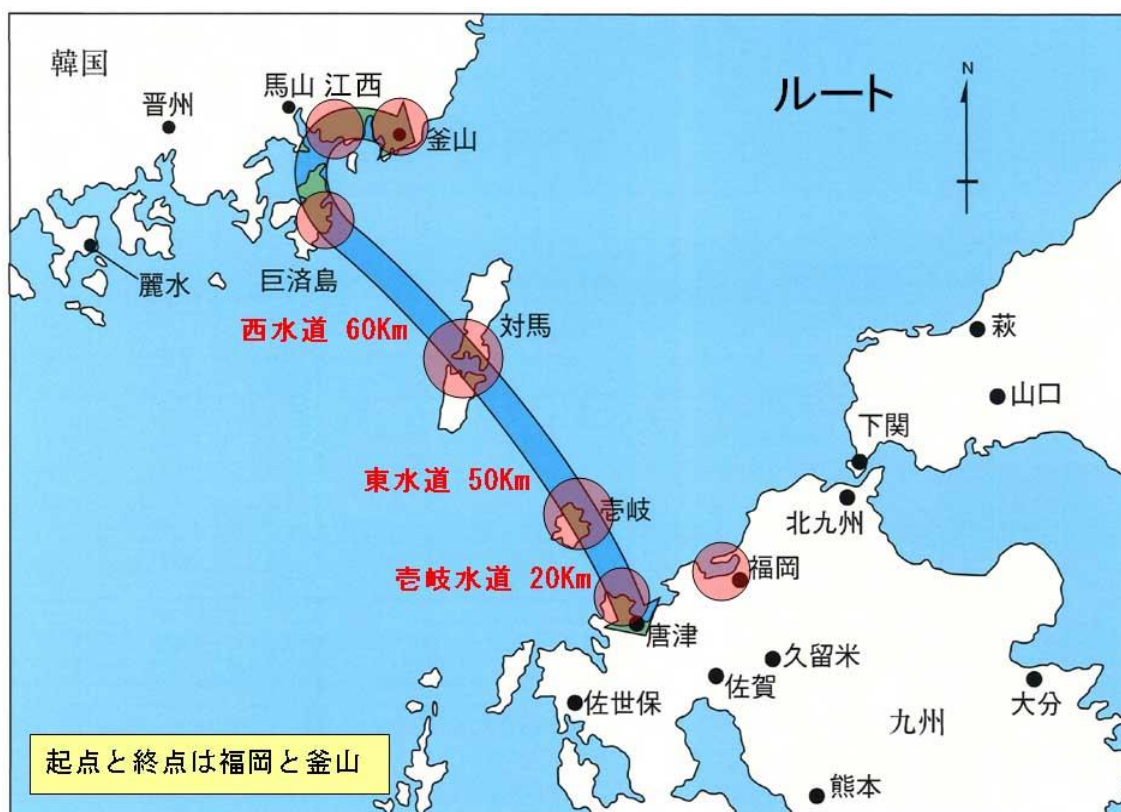
1980年代は欧州連合（EU）が本格的な市場統合へと動き始めた時期でもあり、英仏関係改善の象徴として英仏海峡トンネル建設は時代の要請でもあった。タイミングの問題であり、両国首脳のリダーシップの問題でもある。現在、日韓両国においてそのような判断ができる政治的環境が整えているかは些か疑問である。しかし、時期はいずれ訪れてくるものである。そのための準備を整えておくことが重要である。

日韓トンネル構想は、1930年代に「大東亜縦貫鉄道構想」の一環として、日本帝国経済圏の物資輸送などの交通手段として計画されたが、日本の敗戦によって頓挫した経緯がある。戦後の混乱期を経て、高度成長を成し遂げたあと、1980年代に日本において日韓海底トンネル建設についての構想が再浮上した。大手建設会社大林組が1980年7月、「ユーラシア・ドライブウェー構想」の一環として日韓トンネル構想を発表した。大林組は当時の技術力を持って実現可能とした。一方、技術者の西堀栄三郎、地質学者の佐々保雄などを中心に研究会が立ち上げられ、1983年5月、推進母体として日韓トンネル研究会が設立された。

日韓トンネル研究会は、設立から約10年間は調査期間として様々な角度から調査・研究を推進した。その後10年間は調査結果を分析し、2004年2月、内閣府より特定非営利活動法人として認証を受け、日韓海底トンネルの建設に向けて、本格的な活動

をしている。現在、同研究会は野沢太三会長の下で韓国側関連団体とも連絡を取りながら、現地調査を実施し、ルートや施工法などについて研究を進めている。

日韓海峡トンネルのルートについては、日韓両側からいくつかのルートが提案されている。地質調査や現地調査を踏まえて、より現実的で実現可能なルートとして新しいルートが最近提示されている。提示されたルートによれば、福岡市を起点に唐津～壱岐～対馬～巨済島～江西地区～釜山市に至っている。福岡・釜山間は約 370km（陸上・海上部を含む）、唐津・巨済島間は約 200km（陸上部を含む）、海上部のみでは約 130km である。



資料：「日韓トンネル研究会」ホームページより引用。

このように、民間主導により、用途別に道路、鉄道の両面から構造的にはトンネル、橋梁等の技術的可能性について調査・研究が行われている。また、経営方式についても既に運営している青函トンネルと英仏海峡トンネルの経営状態を参考に研究が行われ、インフラの建設と保有は公的主体が受け持ち、運営は民間が行う上下分離方式が効果的であるという研究報告が出ている。

日本と韓国の間でトンネルができれば、両国間で人の往来だけでなく、物流の移動が急増し、経済的な波及効果は非常に大きいとみられています。それ以上に重要なことは、朝鮮半島を含む北東アジア地域の平和と安定への貢献である。

日韓トンネルは日本と韓国を結ぶだけでなく、それが北朝鮮を通過し、中国東北地方の鉄道網につながり、シベリア鉄道を経由してヨーロッパまで到達するという遠大なプロジェクトである。

このプロジェクトが実現すれば、東京駅から夢の列車に乗って博多まで行き、日韓トンネルを通過して釜山に渡り、朝鮮半島を縦断して、シベリアを経由し、ユーラシア大陸を横断して、ロンドンまで行くことも夢ではない。

この巨大プロジェクトはいつか実現するであろうと考えている。国際環境も変化してきた。最近、ロシアの天然ガスを北朝鮮経由で韓国に送るパイプライン建設と鉄道建設の問題が大きくクローズアップされた。

パイプライン建設は、北朝鮮の政治・経済的安定と朝鮮半島の平和定着が基本的な条件となる。北朝鮮は現在経済的に厳しい状況に置かれている。ロシアからパイプラインが北朝鮮経由で韓国に到達できるようになれば、これは北東アジアの平和と安定にとっても多大な寄与となる。

朝鮮半島の南北関係が決して良いわけではないが、パイプラインを通すということは北朝鮮にとって実利がある。場所を提供して、通過料をいただくという経済的な実利である。

パイプラインの建設は、北朝鮮にとっても韓国にとってもリスクを伴う巨大大業である。当然、国民の合意を得ながら、関係諸国とも協議し、慎重に推進しなければならない。かつてハンブルグから東ドイツを経由して西ベルリンまで高速道路（アウトバーン）を建設し、それが東西ドイツ統合に多大な貢献となった実績がある。

パイプライン建設が実現すればロシアは韓国に大量の天然ガスを売り込むことになる。ロシアだけでなく、韓国、北朝鮮の3カ国が共に利益を得られるウィンウィンウィン戦略となる。

平和は黙っていても訪れるものではない。努力によって得られるものだ。パイプラインを通過させることは北朝鮮の開放につながる。だから、北朝鮮は慎重にならざるをえない。通過料という外貨は欲しいけれども、開放へつながり、体制の崩壊を招くのではないかと慎重にならざるをえない。そのような北朝鮮の立場を周辺諸国は十分

認識し配慮する必要がある。北朝鮮が安心して開放できる環境づくりが必要である。

日韓トンネルの建設について日韓両政府間で公式的な合意には達していないが、各種調査は進展し、研究成果も数多く出ている。実現のためのプロセスとして、両国政府の合意による共同調査研究体制の構築が必要である。

すでに多数の海底トンネルが建設され、運用されているので、それらのトンネルの実績は大いに参考になる。青函トンネル、英仏海峡トンネル、東京湾アクアライントンネルなどがある。技術面においてはそれ以後さらに進歩しており、より安全でより合理的な工法や経済性などについて研究されている。技術は日進月歩である。

		青函トンネル (1988年開通)	英仏海峡トンネル (1994年開通)	日韓トンネル (未定)
トンネル	全長	53.85km	51.00km	200km
延長距離	海底部	23.30km	38.10km	130km

日韓海底トンネルの建設費用は約 10 兆円、工期は約 10 年と試算されている。しかし、技術の進歩により工期の短縮と共に、費用削減可能という研究結果が出ている。

日韓海底トンネル建設の究極的な目的は、東アジアの平和と安定並びに共生共栄への道であり、当面の目的としては、日韓両国の経済交流の架橋役割であると考えている。トンネルができれば人の往来が盛んになることによって交流が始まり、相互理解が深まり、共通の価値観が生まれ、それが文化交流および経済交流の深化に繋がる。

トンネルの完成によって両国民の心の通った交流が進展すれば、良き隣人として協力し合う関係になる。金銭的な経済効果だけよりは平和や福祉への必要経費としての価値も加算する必要がある。

日韓海底トンネルは 21 世紀の新しい日韓関係を構築する記念事業になると考えている。相互理解の基本は道から始まる。

現在、日韓中 3 国の経済交流は制限なく進展しており、相互交流効果は計り知れないものがある。その背景には中国経済の急成長による経済規模の拡大によって、中国だけでなく、東アジア地域の存在感が高まり、相互依存関係が深まっているという事実がある。

日・韓・中 3 国の経済規模 (2010 年)

	人 口 (百万人)	名目 GDP (10 億ドル)	一人当たり 名目 GDP	貿易総額 (10 億ドル)	総輸出額 (10 億ドル)	総輸入額 (10 億ドル)
日 本	127.5	5,459	42,820 ^{ドル}	1,466	772	694
韓 国	48.9	1,007	20,591	859	442	415
中 国	1,341.4	5,878	4,382	2,974	1,580	1,394
3 国計	1,517.8	12,344		5,297	2,794	2,503
世界(184 か国)	6,818.1	62,909	9,123	30,512	14,994	15,518
3 国の占有率%	21.99	19.62		17.36	18.63	16.13

資料：『通商白書』2011 年版、94 ページから作成。

2010 年の世界人口 68 億 1810 万人のうち、日韓中 3 国の人口は 15 億 1780 万人で、世界の 22%を占めており、この巨大人口は労働資源としての役割も大きい。3 国は名目 GDP の 19.62%を占め、貿易総額の 17.36%、総輸出額においては 18.63%を占めている。2015 年の予測では、中国の名目 GDP は 10 兆 618 億ドル、日本 6 兆 3,797 億ドル、韓国 1 兆 4,760 億ドルを合わせると、17 兆 9,175 億ドルとなる。世界 184 か国の 85 兆 3,672 億ドルの 21%を日韓中 3 国が占めることになる。2015 年の一人当たり GDP も中国 7,316 ドル、韓国 29,713 ドル、日本 50,450 ドルと同伴上昇である。

中国経済の急上昇によって ASEAN も含めた東アジア地域全体の貿易拡大へと広がっている。かつて韓国が日本から資金、技術、中間財などを導入して、安価な労働力を武器として生産した製品を米国などに輸出して急成長を成し遂げた経験がある。そのために日本からの輸入が増大し、日本経済にも波及効果があったことを思い出せば、全く同じ現象が現在中国で起こっていると考えるべきである。

グローバル化の深化に伴って、国境の概念は薄くなりつつある。既に「ヒト・モノ・情報・知識」が国境を自由自在に往来し、移動している。もはや経済資源は一国のみの所有物の時代ではない。国内経済が全国規模の経済ネットワークに組み込まれているように、経済圏規模へと拡大している。政策当局はこの流れへの対応に迫られることになる。

まずは、東アジア生産ネットワークの構築であろう。そのためには日韓中は戦略的

提携が必要である。それぞれ持っている資源を共有できる部分から共有し活用できるようにすることである。生産財、技術、経営ノウハウ、エネルギー資源、労働力などを共有財産として活用し、共生共栄の道を探ることである。現在、EU が抱えている問題を参考に無原則で提携するのではなく、一緒に繁栄への道を探っていく真摯な姿勢が大事である。そのための突破口の役割として日韓トンネル建設が考えられる。

日韓トンネル建設は、単なる日本と韓国間の問題だけでなく、北朝鮮を巻き込んだ“平和への道”として連結できるならば大きな成果が期待できる。

北朝鮮はロシアのパイプライン同様、北朝鮮域内を列車が通過できれば、場所代として通過料が入り、国民生活の向上に役立つことは明確である。列車が釜山を出発して軍事境界線を越え、北朝鮮を通過できるようになれば、北朝鮮の開放へと導き、朝鮮半島の平和と安定に寄与するだけでなく、東アジア地域の平和と安定に資することになる。

日韓海底トンネル構想は、いまや夢からビジョンに、さらには具体的な実現に向けて走り出している。日韓間を結ぶことから始まり、朝鮮半島の平和と安定に寄与することになり、東アジア共同体実現へと発展することになる。

東京駅から夢の列車に乗って下関・博多を經由し、海底トンネルを通過して釜山に渡り、釜山とソウルで一時下車して、新鮮な魚料理と焼肉を食べて、再び列車に乗り込み、軍事境界線を越え、北朝鮮の山野を見物し、ピョンヤンで冷麺を食べて、シベリアを經由してロンドンまで行ってみたいと夢見るのである。