

한일 간 해저터널을 둘러싼 인식과 과제*

이 기 원**

•요 약•

한일 간 해저 철도를 위한 해저터널 구상은 동북아 정세, 한일 관계, 그리고 국내정치적 상황에 따라 상당한 입장의 차이가 있고 뜨거운 논란을 초래하기도 한다. 지금까지 해저터널 관련 연구는 노선 및 기술적 검토와 경제적 파급 효과를 중심으로 진행되었다. 하지만 이러한 연구로는 해저터널을 둘러싼 한일 양국의 찬반 인식 동향과 논의의 역동적인 과정을 파악하는 데 상당한 한계가 있다. 이에 본 연구는 한일 해저터널을 둘러싼 논의와 사업 추진이 답보상태에 있는지의 문제를 1990년 이후 해저터널을 둘러싼 한일 양국의 찬반 인식-정치적 효용성과 경제적 효용성-에 초점을 맞추어 분석한다. 이러한 분석을 통해 한일 해저터널 사업 추진에 있어 기술적 검토와 경제적 효과에 대한 논의도 필요하지만, 양국 간 상호불신의 극복과 미해결 쟁점을 둘러싼 갈등의 통제가 우선적 과제라는 점을 강조한다.

주제어 : 해저 철도, 해저터널, 정치적 효용성, 경제적 효용성

I. 서론

동북아 지역에서 한·중·일 3국은 식민 지배와 역사 인식, 이념과 가치, 그리고 영토분쟁을 둘러싼 복잡한 갈등 요인으로 정치적 수준에서는 협력의 정도가 낮지만, 3국 간 경제 교류가 지속적으로 증가함으로써 상호의존관계는 한층 심화하고 있다. 즉 한·중·일 3국 사이에는 정치 영역에서의 협력 수준은 그다지 높지 않지만, 경제 영역에서는 상호의존성이 증가하는 역설적인 상황이 나타나고 있다.

* 이 논문은 2019년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임(NRF-과제번호)(NRF-2019S1A5A2A03053197)

** 창원대학교

그런데 이러한 경제적 상호 의존성은 남북관계 및 한일 관계의 특수성에서 발생하는 구조적 한계를 가지고 있다. 왜냐하면 한반도 정세와 남북관계 전환, 북한 체제 변화 등의 조건이 충족되더라도, 비록 현시점에서 그 실현 가능성은 희박하다고 할지라도, 한일 해저터널의 개통 없이는 동북아 경제공동체 형성에는 한계가 있을 수밖에 없다. 이와 반대로 한일 관계가 개선되고 양국 간 정치·경제적 필요성에 의해 해저 철도를 위한 해저터널이 연결된다고 하더라도, 남북관계의 개선 없이는 한반도 종단철도(Trans Korea Railway, TKR)의 부설이 불가능하게 되기 때문이다. 이러한 점에서 동북아 경제공동체 형성을 위해서는 북미 간 협상을 통한 북한 비핵화의 실현과 함께 한일 관계의 개선을 통한 해저터널이 요구된다고 하겠다.

그동안 한일 해저 철도를 위한 해저터널에 대한 논의는 양국 내에서 소극적인 형태로 진행되어 왔다. 우선 일본 측에서는 한일 간 미해결 쟁점으로 인해 양국 간 갈등과 대립이 빈번히 되풀이되는 상황에서 자국이 한일 해저터널에 적극적인 관심을 보일 경우, 자칫 이것이 한국 내에서 식민 지배의 트라우마를 불러일으킬 수 있는 부정적인 요인으로 작용할 수 있다고 판단하여 한일 해저터널에 대해 공식적인 정책적 검토를 보류해 왔다. 즉 일본은 한일 해저터널이 건설될 경우, 자국이 얻을 수 있는 정치·경제적 이익이 크다는 것을 인지하고 있지만, 한국 내 반일(反日) 정서가 어느 정도 극복되지 않으면 이를 추진하는 것이 어렵다고 판단하여 소극적인 반응을 보여 왔다.

반면 1998년 10월 김대중 대통령과 오부치 게이조(小淵惠三) 총리의 한일 공동선언을 계기로 양국 관계에 새로운 전기가 마련되자, 김대중 대통령은 1999년 9월 “한일 터널이 건설되면 홋카이도에서 유럽까지 연결되니 미래의 꿈으로 생각해볼 문제다.”라고 언급했다. 이러한 언급은 노무현·이명박·문재인 정부에서도 간헐적으로 있었지만, 어떤 구체성과 지속성을 가지지 못한 채 논란만을 초래했다. 특히 2018년 8월 15일 광복절 기념사에서 문재인 대통령이 남북철도 연결과 함께 동아시아 철도 구상을 발표한 뒤 한일 해저터널에 대한 높은 관심이 일시적으로 나타났다. 하지만 2019년 2월 베트남 하노이에서 개최된 제2차 북미정상회담이 실패로 끝나면서 북핵 문제를 둘러싼 북미 간 강(強) 대 강(強)의 대결 구도가 심화되고, 이에 연동하여 남북관계도 교착국면에 빠지면서 남북철도 연결 사업은 수면 아래로 가라앉았다. 여기에 2018년 10월 30일과 11월 29일 한국 대법원의 일제 강점기 강제징용 피해 배상 판결로 고조된 한일 갈등은 2019년 7월 일본의 ‘대한국 수출 관리 운영 재검토’ 및 8월 2일 ‘한국에 대한 백색국가의 지위 철회’, 그리고 이에 대한 한국의 맞대응으로 한층 심화되었다.¹⁾ 이러한 정치적 상황에서 한일 해

1) 이기완·여현철, “일본의 수출규제 조치와 한일관계,” 『평화학연구』, 제31권 3호, 한국평화연구학회, 2020,

저터널에 대한 논의도 중단되지 않을 수 없었다.

이러한 문제의식하에 본 연구는 한일 간 해저터널을 둘러싼 논의와 사업 추진이 담보 상태에 있는지의 문제를 1990년 이후 해저터널을 둘러싼 한일 양국의 찬반 인식-정치적 효율성과 경제적 효율성-에 초점에 맞추어 분석한다. 또한 본 연구는 한일 해저터널 사업 추진에 있어 기술적 검토와 경제적 효과에 대한 논의도 필요하지만, 양국 간 입장의 차이와 상호불신, 그리고 미해결 쟁점을 둘러싼 갈등의 통제가 우선적 과제라는 점을 규명한다. 이를 통해 본 연구는 남북철도의 연결을 통한 한반도 철도 공동체가 실현되는 미래에 한일 해저 철도를 통해 동아시아 철도 공동체의 실현을 모색해 나가는 데 있어 하나의 단초를 제공할 수 있을 것이다.

이하 제2장에서는 한일 해저터널 관련 연구 동향을 살펴보고, 제3장에서는 해저터널의 정치적 효용성을 둘러싼 한일 양국의 찬반 인식을 설명한다. 그리고 제4장에서는 해저터널의 경제적 효용성을 둘러싼 한일 양국의 찬반 인식을 분석하고, 제5장에서는 결론과 과제를 도출한다.

II. 한일 해저터널 관련 연구 동향

지금까지 한일 해저 철도를 위한 해저터널 논의는 동북아 정세, 한일 관계, 그리고 국내정치적 상황에 따라 상당한 입장의 차이가 있고 뜨거운 논란을 초래하기도 했다. 한일 해저터널 관련 구상은 시기에 따라 주체와 인식의 정도에 차이가 있으며, 이를 크게 세 시기로 구분할 수 있다. 즉 첫 번째로 1930년대 일본 군부에 의한 한일 해저터널 구상, 두 번째로 1980년대 일본의 민간기업과 통일교의 주도로 진행된 한일 해저터널 구상, 세 번째로 1990년 이후 정부 수준의 한일 해저터널 구상 등이다. 각 시기의 한일 해저 철도를 위한 해저터널의 추진 구상을 간단히 살펴보면 다음과 같다.²⁾

첫 번째 시기의 한일 해저터널 건설 구상은 1930년대 일본의 대동아공영권 구상과 밀접히 관련되어 있다.³⁾ 이것은 19세기 말 일본의 철도 건설이 침략 전쟁과 식민지 착취를

pp.74-90.

2) 平和政策研究所, “戰略的朝鮮半島政策と日韓トンネル国家事業化への提言,” 『政策提言』, 第10号, 平和政策研究所, 2017, pp.3-4.; 国際ハイウェイ建設事業団, 『日韓トンネルプロジェクト—ネオ・シルクロードの起点から』, 東京: 世界日報社, 1993.

3) 1930년~1940년대 일본의 한일 해저터널과 관련한 구체적인 논의는 小野田滋, “朝鮮海峽トンネル計画とその経緯,” 『土木史研究』, 제34집, 2014, pp.199-207.

효율적으로 진행하기 위한 하나의 방안이었듯⁴⁾, 1930~40년대 대륙 침략을 위한 안정적 수송로를 확보하기 위한 수단으로서의 한일 해저터널 구상이 제기되었다는 것이다. 일본은 1904년 러일전쟁을 시발점으로 하여 1905년 경부철도와 1906년 4월 경의철도를 개통하여 한반도 종단철도를 완공했고 1911년 신의주와 만주의 안동을 잇는 압록강 철교도 완성했다.⁵⁾ 이러한 한반도 종단철도와 일본 본토를 직접적으로 연결하려는 대동아공영권 구상의 일환으로 한일 해저터널 구상이 제기되었다. 하지만 한일 해저터널 구상은 1945년 8월 제2차 세계대전에서 일본의 패망으로 중단되면서 일단락되었다.

두 번째 시기의 한일 해저터널 구상은 1980년대 통일교의 국제 하이웨이 구상과 밀접히 관련되어 있다.⁶⁾ 이것은 1981년 11월 국제관계학 통일회의에서 통일교의 문선명 교주가 한일 해저터널 건설 구상을 제기함으로써 시작되었다. 문선명 교주의 한일 해저터널 구상 제기를 계기로 1983년 5월 ‘일한터널연구회’⁷⁾라는 민간 조직이 만들어져 한일 해저터널 건설과 관련한 기초적인 조사가 시작되었다. 일한터널연구회는 한일 해저터널 건설과 관련한 지질 및 지형에 대한 조사와 검토를 진행하였고 그러한 결과를 토대로 학술 세미나를 개최했다. 하지만 1990년대 통일교의 지원이 줄어들면서 한일 해저터널에 대한 논의도 정체되기 시작했다. 한편 한국에서는 한일 관계의 역사적 특수성과 남북관계의 정치적 특수성이 중시되어 한일 해저터널 구상은 여론의 주목을 받지 못했다. 결과적으로 통일교의 지원 축소와 함께 한국 내의 소극적인 반응으로 인해 한일 해저터널 구상은 큰 반향을 불러일으키지 못했다.

세 번째 시기의 한일 해저터널 구상은 1990년 이후 세계 정치·경제질서의 구조변화, 한반도 정세, 그리고 한일 관계의 동향 등과 밀접히 관련되어 있다. 이것은 1989년 냉전 종식 후 EU 및 북미자유무역협정(North American Free Trade Agreement, NAFTA)의 등장으로 대표되는 배타적 지역주의의 확산 속에서 1992년 한중 수교 및 한러 수교를 계기로 동북아 지역에서도 지역협력에 관한 관심이 높아지면서 정부 간 수준에서 해저터널 논의가 제기되기 시작했다. 이러한 국제체제의 구조변화와 함께 2000년 6.15 남북정

4) 김지환, “제정 러시아의 제국주의와 동방정책의 역사적 고찰,” 조진구(편), 『동북아 철도네트워크의 역사와 정치경제학 I』, 서울: 라이프북, 2008, p.169.

5) 이기완(a), “제국주의 시기 일본의 대외정책과 한반도 철도: 1876~1910,” 『세계지역연구논총』, 제38집 3호, 한국세계지역학회, 2020, pp.116-117.

6) “國際ハイウェイプロジェクト日韓トンネル構想,” <http://ihf.jp> (검색일: 2023.05.12)

7) 일한터널연구회는 1983년 5월에 임의단체로 설립되어 한일해저터널에 대한 연구를 진행해 왔으며, 연구의 객관성을 담보하기 위해 국가의 승인을 얻어 2004년 5월에 특정비영리활동법인(NPO)이 되었다. “日韓トンネル研究会の目的,” <https://www.jk-tunnel.or.jp/jktri/mokuteki/mokuteki.html> (검색일: 2023.06.12)

상회담이 성사되고, 남북철도 연결 사업이 진행되면서 해저터널 구상이 점차 수면 위로 올라오기 시작했다. 이러한 사실은 1999년 9월 김대중 대통령의 일본 순방 중 ‘한일 해저터널 건설’ 언급과 함께 2003년 2월 한일 정상회담에서의 노무현 대통령의 발언—“일본과 한국을 기차로 운행할 수 있게 된다면 경제적 의미뿐만 아니라 한일 관계 개선에도 큰 도움이 될 것이다.”—에서도 확인할 수 있다.⁸⁾

그런데 한일 해저터널 논의는 남북관계가 개선되고 동북아 철도 네트워크를 통한 동아시아 경제공동체 구상이 대두하던 시기에 활기를 띠었지만, 그 정반대의 정치적 상황에서는 정체되곤 했다. 이러한 연유로 현재까지도 한일 해저 철도를 위한 해저터널 논의는 양국 간에 실질적인 논의가 이루어지기보다는 정치적 상황에 편승하여 진행되는 경향이 강해, 결과적으로 구체성과 객관성을 상당히 결여하고 있다고 해도 과언이 아니다.

이상에서 설명한 바와 같이 한일 해저터널 논의는 양국 관계의 개선과 장기적 발전이라는 관점에 따라 진행되지 않았다. 이 때문에 지금까지 한일 해저터널 관련 연구는 해저터널 건설의 제반 토목공학·기술적 검토(지리적 위치 및 거리, 해저 지질구조에 따른 채택 가능한 토목공법 및 안전 확보 방안, 예상되는 공사 기간 및 건설 비용)와 해저터널 건설에 따르는 경제적 파급 효과를 중심으로 진행되었다. 하지만 이러한 연구로는 해저터널을 둘러싼 한일 양국의 찬반 인식 동향과 논의의 역동적인 과정을 파악하는 데 상당한 한계가 있다고 말할 수 있다. 지금까지 진행되어 온 연구 성과는 크게 세 가지로 구분될 수 있고, 그 내용들을 살펴보면 다음과 같다.

첫째로, 신장철⁹⁾, 신희순¹⁰⁾, 황재운¹¹⁾, 홍성완¹²⁾, 부산발전연구원, 일한터널연구회 등으로 대표되는 한일 해저터널과 관련한 노선 및 기술적 고찰을 들 수 있다. 이러한 연구들은 한일 해저터널의 노선과 관련하여 한국의 부산 또는 거제도과 일본 규슈 사가현(佐賀県)의 가라즈(唐津)를 연결하는 해저터널 노선(A 안: 사가현의 가라즈~이키섬~대마도 남부~거제도, B 안: 사가현~이키섬~대마도 중부~거제도, C 안: 사가현~이키섬~대마도 북부~부산)을 제안하는 일한터널연구회와 부산~후쿠오카를 직접 연계하는 해저터널 건설을 제시하는 부산발전연구원의 연구 결과 보고서를 비교 검토하고 있다. 특히 2000년

8) “한일해저터널 추진’ 오거돈 친필 사인 나왔다,” <https://www.hankyung.com/politics /article> (검색일: 2022.11.21); 『한일해저터널 기초연구 학술용역』, 부산광역시, 2018, p.46.

9) 신장철(a), “한국과 일본간의 해저터널 건설,” 『유라시아연구』, 제2권 2호, 아시아·유럽미래학회, 2005, pp.1-15.

10) 신희순, “해저터널개발,” 『한국자원공학회지』, 제46권 제1호, 한국자원공학회, 2009, pp.125-133.

11) 황재운, “한일 해저터널의 추진현황과 기술적 고찰,” 『한국암반공학회학술발표회』, 2009.3.26, pp.121-126.

12) 홍성완, “한일 해저터널 계획,” 『터널기술』, 제2권 3호, 한국터널지하공간학회, 2000, pp.10-17.

대 초반까지는 일한터널연구회의 검토 보고서의 결과를 소개하는 정도였지만, 2010년을 전후해서는 일한터널연구회와 부산발전연구원의 검토 보고서의 내용을 비교하면서 각 노선의 경제성과 안전성을 설명하고 있다. 이 과정에서 대부분의 연구는 한일 해저터널 건설 구간의 지반 조건이 시공에 적합하며, 크고 작은 단층대가 존재하지만, 현재의 토목 기술로 그러한 문제들을 해결할 수 있다고 주장한다. 다만 해저터널의 기중점 문제를 둘러싸고는 여전히 의견이 분분하다.

둘째로, 신장철¹³⁾, 허재완¹⁴⁾, 박진희¹⁵⁾, 황인식¹⁶⁾, 부산광역시 연구용역 보고서¹⁷⁾, 일한터널연구회 등으로 대표되는 한일 해저터널 사업의 경제적 파급 효과의 고찰을 들 수 있다. 이러한 연구는 한일 해저터널이 건설되면, 부산과 규슈 또는 후쿠오카 간 규모의 경제권 형성이 촉진되고 새로운 인프라가 창출됨으로써 양국의 경제 발전을 실현하는 계기가 될 것이라고 주장한다. 또한 한일 해저터널은 한일 경제권의 통합뿐만 아니라 동북아 통합시장의 확대로 이어져 동북아 지역 전체의 성장 동력이 될 수 있다고 주장한다. 결과적으로 한일 해저터널은 한반도가 동북아의 물류와 교통의 중심 지역으로 부상하는 계기가 될 수 있다. 하지만 이러한 논의와는 정반대로 한일 해저터널이 건설되면, 일본이 한국보다 경제적으로 큰 혜택을 얻을 수 있다고 한다. 일본은 한일 간 해저터널을 통해 한국, 북한, 중국, 몽고, 러시아와의 육상 단절을 극복할 수 있다는 점에서 자국 경제의 내적 한계를 극복하고 실질적인 경제적 이익을 얻을 수 있다는 것이다.

셋째로, 권병윤¹⁸⁾, 서종원¹⁹⁾, 한국교통연구원²⁰⁾, 三橋郁雄²¹⁾ 등으로 대표되는 한일 해저터널과 관련한 동북아 통합 교통망의 구축 고찰을 들 수 있다. 이러한 연구는 한일 해

-
- 13) 신장철(b), “한일 해저터널 건설과 동북아 물류시스템의 새로운 구축을 위한 시론적 접근,” 『日本研究論叢』, 제21호, 현대일본학회, 2005, pp.173-200.
 - 14) 허재완, “한일 해저터널의 국토공간구조 파급효과에 관한 실증분석,” 『한국지역개발학회지』, 제11권 제1호, 한국지역개발학회, 1999, pp.105-115.
 - 15) 박진희(a), “한일간 해저터널 건설 가정 시 물류경로 변경에 따른 효과분석,” 『한국항해항만학회지』, 제31권 제3호, 한국항해항만학회, 2007, pp.165-172; 박진희(b), “한일간 해저터널사업의 효과 분석,” 『한국항해항만학회지』, 제32권 제1호, 한국항해항만학회, 2008, pp.47-56.
 - 16) 황인식, 『한일 해저터널 건설의 필요성과 파급효과』, 경남: 경남발전연구원, 2002, pp.141-155.
 - 17) 부산광역시, 『한일해저터널 기초연구 학술용역』, 부산: 부산광역시, 2018.
 - 18) 권병윤, “인터모달리즘을 활용한 유라시아 교통물류 네트워크 구축전략,” 『교통』, 210호, 한국교통연구원, 2015.
 - 19) 서종원, “유라시아 복합교통물류 네트워크 구축방향,” 『교통』, 210호, 한국교통연구원, 2015.
 - 20) 이지선·예충열, 『한중일 국제교역 운송체계 장기개발 구상』, 서울: 한국교통연구원, 2013; 서종원·안병민·이옥남, 『유라시아 이니셔티브 실현을 위한 실크로드 익스프레스 구축방향』, 서울: 한국교통연구원, 2014.
 - 21) 三橋郁雄, “日韓海底トンネル推進構想と物流輸送体系の変化と展望,” 『日韓トンネル研究会年報』, 東京: 日韓トンネル研究会, 2006, pp.1-18.

저터널이 개통되면 일본은 섬나라라는 지리적 한계에서 벗어나 반도 국가로 탈바꿈하는 동시에 일본-남북한-중국을 연결하는 동북아 역내 복합 수송망 구축으로 이어져 동북아 경제공동체 형성을 촉진하는 계기가 될 수 있다고 주장한다. 그동안 철도는 동북아 역내 복합 수송망 구축 논의에서 크게 주목받지 못했다. 그 이유는 한편으로 한일 간 미해결 갈등의 지속으로 해저 철도 건설의 실현 가능성이 그다지 크지 않았고, 다른 한편으로 남북한의 대결적 갈등의 심화로 인해 남북한 철도의 연결 가능성이 희박했기 때문이다. 하지만 한일 관계가 개선되어 해저터널이 건설되고 남북관계가 개선되어 한반도 종단철도가 연결되면 동북아 역내 복합 수송망에서 철도의 역할은 비약적으로 증가할 것이라고 주장한다.

이상의 세 가지 시각은 한일 해저 철도를 위한 해저터널 건설의 필요성을 설명하는 데 있어 다소간의 차이에도 불구하고 기본적으로 한일 해저터널이 건설되면, 어느 쪽이 유리하고 어떠한 경제적 파급 효과가 발생할 것인지를 중심으로 논의를 진행하고 있음을 알 수 있다. 하지만 이러한 연구는 정치적 상황만을 고려하여 한일 해저터널 건설의 특수성을 지나치게 확대·해석한 지적 편향의 결과라고 하지 않을 수 없다.

이에 본 연구에서는 한일 해저 철도를 위한 해저터널 논의가 정치적 효용성과 경제적 효용성이 연동하는 과정에서 시작되고 중단된다는 점에 초점을 맞추어 분석하고자 한다. 이러한 분석 방법은 해저터널을 둘러싼 한일 양국의 인식 동향과 중단의 역동적인 과정을 종합적으로 이해하고, 향후 동아시아 철도 네트워크 구축을 위한 선결과제를 제시할 수 있을 것이다.

Ⅲ. 해저터널의 정치적 효용성을 둘러싼 인식

1. 한국 측의 인식 동향

한국에서 한일 해저 철도를 위한 해저터널 구상은 관련 지역의 일부 정치인과 학자들을 중심으로 논의가 진행되어 왔다. 하지만 ‘대동아공영권의 현대판’으로 간주하는 반대 움직임이 강해 지금까지 심도 있는 논의가 이루어지지 못한 채 여전히 답보 상태에 머물러 있다.²²⁾ 그럼에도 한일 해저터널 구상은 남북관계의 개선 조짐이 나타나거나, 선거

22) “‘대동아 공영권’의 현대판?...한일해저터널 논란 재점화 내막,” <https://www.ilyo.co.kr> (검색일: 2023.04.07)

때 지지 세력을 동원하는 ‘선거 전략’의 수단으로 제기되고 있다.

우선 전자와 관련한 대표적인 사례로는 2002년 6월 건설교통부가 교통기술연구원·한국철도기술연구원에 한일 해저터널의 필요성 연구에 대한 의뢰를 들 수 있다. 이것은 2000년 6월 15일 남북정상회담 이후 남북철도 연결 사업과 밀접히 관련되어 있다. 이러한 움직임은 2003년 노무현 대통령이 “북한 문제가 해결되면 해저터널 착공 문제가 제기 될 것이다.”라는 언급에서도 확인할 수 있다.²³⁾ 다음으로 후자와 관련한 대표적인 사례로는 2008년 대통령 선거를 앞두고 고건 후보자의 대선 공약, 서병수 부산광역시장(2014.7~2018.6)²⁴⁾과 오거돈 부산광역시장(2018.7~2000.4)²⁵⁾의 발언, 그리고 2021년 김종인 국민의힘 비상대책위원장²⁶⁾의 해저터널 검토 의견 등을 들 수 있다.

그런데 해저터널 건설의 필요성 논의가 간헐적으로 제기될 때마다 이에 대한 반론도 강하게 표출되고 이 과정에서 종래의 입장을 번복하는 일도 있었다. 2003년 2월 노무현 대통령의 해저터널 필요성 언급은 “한일 해저터널 건설 비용이 너무 많이 소용되어 비용 대비 편익이 없다.”라는 교통기술연구원·한국철도기술연구원의 『한일 해저터널의 필요성 연구』 보고서 이후, 한일 해저터널 논의는 ‘타당성 없음’으로 정리되어 중단되었다.²⁷⁾ 이러한 중단의 배경에는 보고서의 부정적인 내용과 함께 한일 간 미해결의 정치 쟁점을 둘러싸고 갈등이 고조되는 정치적 현실이 작용하고 있었다. 2021년 김종인 국민의힘 비상대책위원장에 의해 제기된 한일 해저터널의 검토 필요성은 정치세력뿐만 아니라 국민 사이에서도 상당한 논란을 초래했다.

이처럼 1990년 이후 우리 사회에서 한일 해저터널과 관련하여 한쪽에서는 “동북아 통합 차원에서 고려해볼 만한 사안으로 장기적으로 뚫자”, 다른 쪽에서는 “일본만의 혜택으로 끝나는 고려할 가치조차 없는 구상으로 없던 일”로 하자는 논의가 반복적으로 되풀이 되었다.²⁸⁾ 이러한 찬반 입장에는 한일 해저터널이 가져올 수 있는 파급 효과와 함께 일본에 대한 기본 인식의 차이 등이 깊이 내재 되어 있다.

23) “한일 간 해저터널 뚫자,” 『goodday 신문』 2003년 2월 26일.; <https://www.jk-tunnel.or.jp/archive/jkt-shinbun-shoseki/shinbun-shoseki/jkt-ss-366.pdf> (검색일: 2023.02.04)

24) “부산시, 한·일해저터널 재추진...서병수 시장 ‘서부산 개발에 필수,’” <https://www.mk.co.kr/news/society/7284344> (검색일: 2022.11.30)

25) “권영세 ‘한일해저터널 추진’ 오거돈 친필 사인 나왔다,” <https://www.hankyung.com/politics/article/2021021447507> (검색일: 2023.01.07)

26) “국민의힘 가덕도 신공항 적극 지지...한일 해저터널도 검토,” 『세계일보』 2021년 2월 1일.

27) 교통기술연구원·한국철도기술연구원(편), 『한일 해저터널의 필요성 연구』, 2003; 황재운, “한일 해저터널 건설 현황과 과제,” 『정책브리핑』, 부산광역시의회, 2009, p.38.

28) “『韓日海底トンネルを掘るか掘らないか』 議論再点火 東北アジア統合次元で推進VS日本のみが恵沢(東亜日報, 2008年11月7日),” 『日韓トンネル研究会年報』, 東京: 日韓トンネル研究会, 2009, pp.76-78.

우선 한일 해저터널에 대해 긍정적인 사람들은 두 가지 점을 들어 찬성하고 있다. 첫째로, 한일 해저터널이 역사적 갈등을 해소하고 협력 관계를 증진하는 데 기여할 수 있다는 것이다. 한일 해저터널은 양국 간 인적·문화적 교류의 기회를 확대함으로써 식민 지배 과정에서 형성된 상호 간의 부정적인 인식을 전환하는 계기가 될 수 있다. 이러한 사실은 2002년 한일 월드컵 공동주최 이후 일본에서는 한국 문화에 관한 관심이 확대되고, 한국에서도 일본 문화를 동경하는 현상이 나타났던 것에서 알 수 있다. 이러한 점에서 본다면 한일 해저터널은 양국 간 국경선의 장벽을 낮추고 인적, 문화적 교류를 활성화하여 긴 역사적 과정에서 국가권력에 의해 형성되고 조작된 의식구조를 점진적으로 변화시켜 나가는 계기가 될 수 있다. 이러한 점진적 전환은 정부 간, 비정부 간 수준에서의 다양한 접촉과 교류를 통해 한층 촉진될 것이며, 비로소 양국 간 진정한 협력의 기반이 마련될 것이다.

둘째로, 남북철도의 연결을 통한 북한 체제의 개방과 한반도 통일 시대의 조기 실현에 기여할 수 있다. 1904년 러일전쟁 직후 경부철도와 경의철도의 부설로 완성된 한반도 종단철도는 일본-조선-만주와 시베리아로 잇는 결정적인 역할을 하는 동시에 1930~40년대 일본의 대륙 침략의 도구로 활용되었다. 하지만 1950년 한국전쟁과 남북 분단에 의한 체제 대결, 그리고 한국·미국·일본 대 북한·중국·소연방이라는 동아시아 냉전체제의 강화 등으로 인해 한반도 종단철도는 그 기능을 상실하게 되었다.

그런데 1989년 냉전 종식과 소연방의 붕괴로 촉발된 동아시아 국제질서의 변화는 역내 국가 간 지역협력의 필요성을 제기했다. 동아시아 경제공동체 형성은 남북관계의 변화와 북한의 개혁·개방이 시작될 때 비로소 실현 가능한 첫발을 내딛게 될 것이며, 특히 한일 해저터널은 이러한 변화를 한층 촉진시킬 수 있다. 한반도 종단철도가 연결되면 남한의 철도가 북한을 통과하게 되고, 북한은 선로 사용료와 통과료를 얻게 될 것이다.²⁹⁾ 이러한 연장선상에서 한일 해저 철도가 한반도 종단철도와 연결되면 북한의 외화 획득은 더더욱 많아지게 될 것이다. 이러한 과정에서 북한은 자연스럽게 개방의 길을 선택할 것이고, 경제 발전의 동력을 얻게 될 것이다. 결과적으로 남북철도의 연결 사업은 남북한의 물리적 장벽과 지리적 특수성의 한계 극복, 북한의 경제 발전과 개방의 실현, 그리고 남북한의 적대 관계 청산 등으로 이어져 한반도 평화통일의 기반 구축에 도움이 될 것이다.³⁰⁾

다음으로 한일 해저터널에 대해 부정적인 사람들은 두 가지 점을 들어 반대하고 있다.

29) 신장철(b), 앞의 논문, p.188.

30) 김성국, 『한일해저터널 추진동향에 관한 연구』, 부산광역시의회, 2005, pp.64-66.

첫째로, 한일 해저터널이 일본의 대륙 침략의 도구가 될 수 있다는 것이다. 일본은 20세기 초 한반도 철도 건설을 대륙 침략을 위한 병참 기지 확보라는 군사적 목적하에서 추진했고³¹⁾, 이후 이를 남만주 철도와 연결을 통해 중국과 러시아를 침략하고 병합하여 대동아공영권을 건설하려는 야욕을 드러냈다.³²⁾

이러한 일본의 의도는 비록 제2차 세계대전에서의 패배로 실패로 끝났지만, 전후에도 일본은 틈만 나면 “일본의 안전과 만주의 권익을 방어하기 위해 조선의 병합이 불가피했다.”라는 왜곡된 역사관을 주장해 왔다. 이러한 일본의 입장이 근본적으로 변화하지 않는 상황에서 한일 해저터널은 단순히 경제적 관점에서 고려될 사안이 아니라³³⁾, 민족 존립의 차원에서 접근되어야 할 국가안보의 문제이다. 또한 이것은 일본에 대륙 침략의 발판을 마련해 주어 장기적으로는 동북아 지역의 안전과 평화를 크게 위협할 수 있는 국제안보의 문제이다. 이 때문에 한일 해저터널 건설 논의는 시기상조이며, 오히려 우리 사회 내에 진영 갈등을 촉발하고 배타적 민족주의만을 자극하는 요인이 될 것이다.

둘째로, 한일 해저터널이 양국 관계의 개선보다 갈등을 촉진하는 요인이 된다는 것이다. 이 점은 첫 번째의 내용과 밀접히 관련되어 있다. 1945년 이후 한일 관계는 정치적 이슈와 시기에 따라 상당한 차이를 보여 왔고, 최근 양국 간 역사 및 영토 문제가 외교 정책에 투사되어 갈등이 고조되는 양상을 보여주고 있다. 이러한 갈등의 이면에는 일본 정치인들이 종래의 역사 인식에 사로잡혀 갈등의 실타래를 풀려는 노력을 기울이기보다는 이 문제를 정치·외교적으로 활용하려는 국가전략이 자리 잡고 있다.

이러한 일본 측 요인과 함께 우리 사회에서도 ‘일본 문제’를 둘러싸고 친일과 반일의 대립 구도가 현재까지도 지속되고 있다. 우리 사회 일각에서는 일본을 선과 악의 프레임 속에서 바라보면서 일본을 과거사를 반성할 줄 모르는 ‘적대 세력’으로 간주하는 비판적인 진영과 일본을 경제 발전과 동북아 경제공동체의 대상으로 고려하고 양국 협력의 필요성을 강조하는 우호적인 진영, 즉 반일과 친일의 진영으로 양분되어 있다. 이 때문에 일본에 대해 비판적인 인식을 보이는 정치인과 국민은 한일 해저 철도를 위한 해저터널 건설에 부정적인 반응을 보인다. 이러한 사실은 2021년 2월 11일 MBC가 발표한 여론조사에서 확인할 수 있다.³⁴⁾ 전체적으로는 한일 해저터널 건설에 반대한다고 응답한 부산시민의 비율이 53.2%로 나타나고 있으며, 더불어민주당 지지층이 73.2%, 국민의힘 지

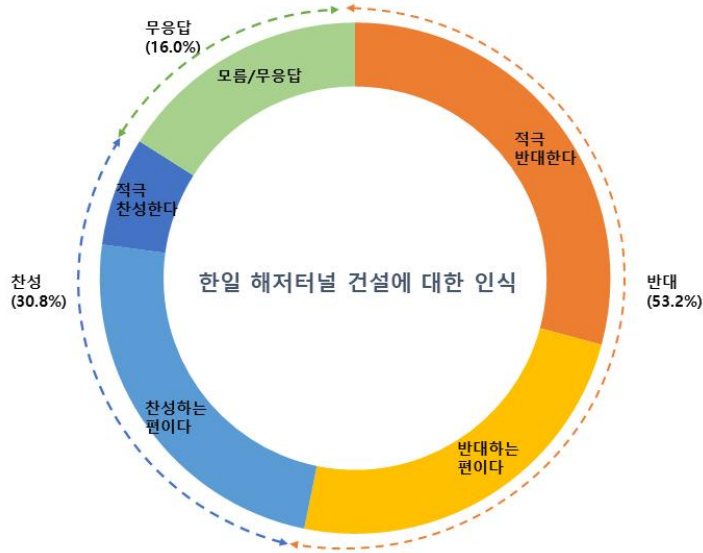
31) 北岡伸一, 『日本陸軍と大陸政策 1906~1918年』, 東京: 東京大学出版会, 1978.

32) 박경수, “근대 철도를 통해 본 식민지 조선 만들기,” 『일본어문학』, 제53집, 일본어문학회, 2012, p.260.

33) 문성희, “한일 해저터널의 기존 논의들에 대한 비교 분석,” 경상대학교 석사학위논문, 1999, p.35.

34) “가덕도신공항 ‘찬성’...한일해저터널 ‘반대’ 우세,” <https://imnews.imbc.com/news> (검색일: 2023.06.18)

지층이 34.1%가 반대하여 정당에 따라 큰 차이를 보이고 있음을 알 수 있다.



출처: “[MBC 여론조사] 가덕도신공항 ‘찬성’ 압도적·해저터널은 ‘반대’ 우세,”
<https://imnews.imbc.com/replay/2021/>(검색일: 2023.6.18).

〈그림 1〉 부산시민의 한일 해저터널 건설에 대한 인식

이처럼 우리 사회 내에는 한일 해저 철도를 위한 해저터널의 정치적 필요성과 관련하여 찬반 논란이 여전히 뜨겁고 강하여 한일 관계의 획기적인 전환이 없다면, 해저터널 논의는 앞으로 한 발짝도 나아가지 못한 채 우리 사회 내의 갈등만을 초래하는 요인이 될 수 있다.

2. 일본 측의 인식 동향

한국과는 달리 일본은 한일 해저터널 사업 추진에 대해 우호적인 입장이지만, 한국 내의 여론을 고려하여 신중히 접근하는 모습이다.³⁵⁾ 일본에서는 1930년대 일제 강점기 때부터 한일 해저터널 건설의 필요성이 제기되었고, 1980년 이후 간헐적으로 언급하다가 2000년 이후 본격화하려는 움직임이 나타나고 있다. 하지만 한국은 번번이 경제적 실익

35) 野澤太三, “日韓トンネル実現に向けた訪韓,” 『日韓トンネル研究会年報』, 東京: 日韓トンネル研究会, 2007, pp. 1-8.

이 그다지 크지 않다는 이유로 커다란 호응을 보내지 않고 있다. 그럼에도 일본은 왜 계속해서 한일 해저터널에 대한 미련을 버리지 않고 있는가? 그것은 일본이 한일 해저터널을 통해 얻을 수 있는 정치·경제적 이익을 무시할 수 없다는 점이다. 여기서는 일본이 획득할 수 있는 정치적 효용성을 두 가지로 정리하면 아래와 같다.

첫째로, 일본 국가의 위상 변화이다.³⁶⁾ 일본은 주변국과 육지로 연결된 곳이 없는 섬나라이다. 일본은 동쪽으로는 태평양에, 북쪽으로는 러시아에, 서쪽으로는 한반도에, 서남쪽으로는 중국에 접해 있다. 이러한 지리적 특성으로 인해 일본은 대륙과 분리되어 있다. 따라서 한국, 북한, 중국, 몽고, 러시아와의 육상 단절을 극복하고 이들 국가와의 지리적 접근성을 강화하여 동북아 지역의 중추 국가로 나아가기 위해서는 러일 간 해저터널뿐만 아니라 한일 해저터널이 절실히 필요하다. 결과적으로 한일 해저터널은 일본의 국가 위상을 섬나라에서 반도 국가로 전환시키는 데 있어 중요한 변곡점이 될 수 있다는 것이다.

그런데 문제는 이러한 한일 해저터널이 20세기 초 일본 제국주의의 동아시아 침략을 연상시키는 부정적인 요인이 된다는 점이다. 일본은 19세 말 자국을 동북아 중심국가로 정립하려는 국가전략을 수립하고, 대외정책의 방향을 아시아주의에 입각한 팽창주의로 전환했다.³⁷⁾ 이 과정에서 일본은 대륙 침략을 위한 병참선 확보 수단으로 철도를 적극적으로 활용했고, 이를 통해 한반도뿐만 아니라 만주를 거쳐 중국과 러시아로 자국의 세력권을 확보하기 위한 침략 전쟁을 수행했다. 이러한 과거의 역사적 하중으로 인해 한일 해저터널이 제2의 대동아공영권의 추진 빌미를 제공해주는 것은 아닌가 하는 의구심이 한국과 주변국들에 강해 일본도 한국에 대해 해저터널 사업을 적극적으로 제안하지 못하고 있다.

그럼에도 일본은 섬나라라는 지리적 특성으로 초래되는 한계를 극복하고 동북아 지역에서 정치적 영향력을 확대해 나가기 위해서는 한일 해저터널이 필요하다. 더욱이 한일 해저터널은 일본의 지리적 한계 극복뿐만 아니라 북한 체제의 변화를 초래하는 촉매제로 작용할 수 있다. 북한의 변화는 북핵 문제의 해결을 통한 한반도 및 동북아 지역의 평화 정착에 크게 기여할 수 있을 뿐만 아니라 북일 수교에도 긍정적인 영향을 미칠 수 있다.

냉전 종식 이후 일본은 북한과 몇 차례에 걸쳐 수교 협상을 추진해 왔다. 하지만 일본은 북한의 핵실험 및 미사일 시험 발사에 대한 맞대응으로 대북 강경 정책을 유지하고 있어 현시점에서 북일 수교의 가능성은 매우 낮다.³⁸⁾ 하지만 한일 해저 철도는 필연적으

36) 박진희(b), 앞의 논문, p.169.

37) 中村政則·鈴木正幸, “近代天皇制國家の確立”, 『大系日本國家史(5) 近代(2)』, 東京: 東京大學出版會, 1976, pp.84-85.

로 남북철도의 연결과 밀접히 관련되어 있으며, 이를 위해서는 북일 수교가 필요하다. 북일 수교는 북한의 변화가 전제되어야 가능하며, 일본은 북일 수교를 통해 동북아 지역에서 정치적 영향력을 확보할 수 있게 될 것이다.

둘째로, 한일 관계의 개선 효과이다. 1965년 국교 정상화 후, 한일 양국은 미국의 동아시아 전략에 편승하면서 정치적, 경제적, 문화적 교류를 확대해 왔지만, 아직도 과거사의 하중으로 갈등과 화해의 국면을 반복적으로 되풀이하고 있다. 일본은 이러한 갈등이 과거사의 인식 및 독도 문제에 대한 인식 차이에서 비롯되고 있으며, 이러한 차이를 근원적으로 해결할 수 없다는 점을 간과하고 있다. 또한 이러한 차이에 의한 갈등은 단기간에 극복될 수 없으며, 장기간에 걸친 인적 왕래와 문화적 교류를 통해서만 해소될 수 있고, 한일 해저터널이 바로 그러한 역할을 할 수 있다고 본다.

이러한 사실은 영국과 프랑스 간 채널 터널(Channel Tunnel, 프랑스어로는 망슈 터널)³⁹⁾의 사례에서 확인할 수 있다. 한일 양국과 마찬가지로 영국과 프랑스도 역사적 경험과 민족적 감정으로 상호 적대적인 양상을 보여 왔다. 1648년 베스트팔렌 조약을 계기로 근대 국제질서가 형성된 이후 영국은 프랑스의 외교 정책에 제동을 걸며 세력균형의 ‘균형자’ 역할을 자임해 왔고, 이 과정에서 영국과 프랑스 간 갈등과 대립은 한층 심화되었다.

이러한 역사적 사례로는 에스파니아 왕위 계승 전쟁(1701~1713)을 둘러싼 프랑스·에스파니아 對 영국·네덜란드·오스트리아 간 대립, 오스트리아 왕위 계승 전쟁(1740~1748)을 둘러싼 오스트리아·영국 對 프로이센·프랑스·에스파니아 간 대립, 그리고 7년 전쟁(1756~1763)을 둘러싼 프로이센·영국 對 프랑스·러시아·오스트리아 간 대립 등을 들 수 있다. 이러한 영국과 프랑스의 대립은 19세기 후반 해외 식민지 획득과 이권을 둘러싸고 치열하게 전개되었고, 양국 간 적대 감정을 한층 강화하는 요인이 되었다.

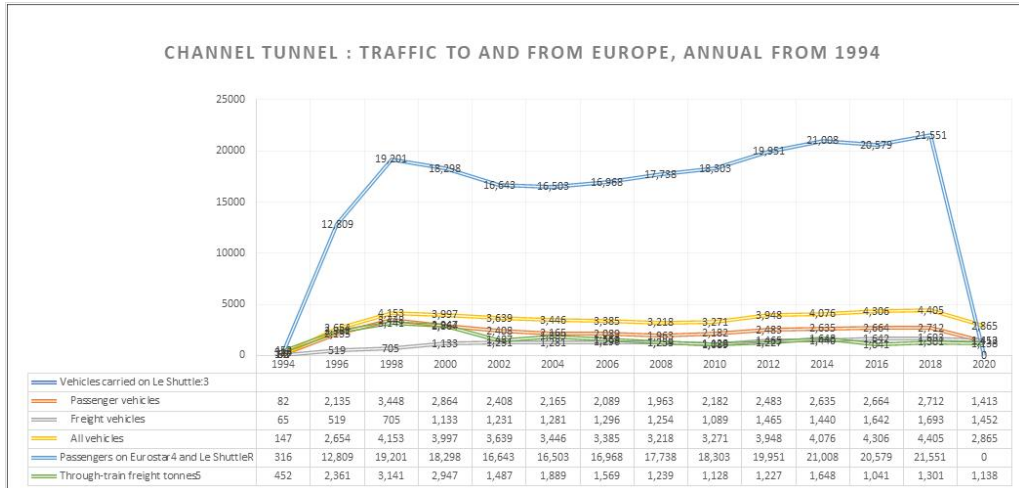
이러한 역사적, 민족적 적대 감정에 불구하고 영국과 프랑스는 제2차 세계대전 이후, 양국 간 이해관계의 일치 속에서 1964년 채널 터널 건설에 합의했다. 하지만 채널 터널은 1970년대 오일쇼크로 발생한 경제위기 속에서 잠시 논의가 중단되었지만, 영국의 대처(Margaret Thatcher) 총리와 프랑스의 미테랑(François Mitterrand) 대통령 간 합의를 통해 1986년 5월 공사가 착공되어 1994년 5월 6일에 개통되었다.⁴⁰⁾ 이러한 채널 터널

38) 이기완, “일본의 국가이익과 대북정책,” 『지역과 정치』, 제3권 제2호, 지방분권발전연구소, 2020, pp.181-205.

39) 채널 터널이 종종 유로터널로 불리기도 하지만, 유로터널은 터널을 건설하고 관리하는 민간회사의 이름을 지칭한다.

40) 이창원, “세계의 해저터널 건설 동향과 시사점,” 『교통』, 133호, 한국교통연구원, 2009, pp.7-8.; 박경아,

은 <그림 2>에서 나타나는 바와 같이 영국과 프랑스의 인적, 물적 교류에 큰 변화를 가져왔다.



출처: Eurotunnel, Eurostar and EWS International/DB Cargo UK
<https://www.gov.uk/government/collections/transport-statistics-great-britain> (검색일: 2023.06.26)

<그림 2> 1995~2020년 채널 터널의 이용 현황

이러한 채널 터널을 통해 알 수 있듯이 일본은 한일 해저터널이 완전히 실현 불가능한 일로 치부할 수 없으며, 이것이 한일 관계를 우호적인 방향으로 발전시켜 나가는 데 도움이 될 수 있다고 본다.

IV. 해저터널의 경제적 효용성을 둘러싼 인식

한일 해저 철도를 위한 해저터널의 경제적 효용성에 대한 찬반 인식도 上記의 정치적 효용성 인식을 둘러싼 논란만큼 여전히 뜨겁다. 이러한 논란은 한일 양국이 해저터널이 가져올 수 있는 경제적 효용성을 구체적으로 분석하고 검증한 실증 자료가 없으며, 단지 관련기관 및 연구자들에 의해 막연하게 제시된 자료에 의존하고 있기 때문이다. 이 때문

“영불해저터널의 운영현황과 사회경제적 효과,” 『교통』, 133호, 한국교통연구원, 2009, pp.34-44.; 平和政策研究所, 앞의 논문, pp.6-7.

에 어떤 자료에서는 한일 해저터널의 경제적 효용성이 매우 높은 것으로 나타나고, 다른 자료에서는 정반대의 결과가 제시되기도 한다.

1. 한국 측의 인식 동향

한일 해저 철도를 위한 해저터널에 대한 경제적 파급 효과와 관련해서도 상반된 의견이 제기되고 있으며, 그 내용을 정리하면 다음과 같다. 첫째로, 경제적 효용성이다. 한일 해저터널의 경제적 효용성을 둘러싼 찬반 양측의 입장이 첨예하게 갈리고 있으며, 우리 사회에서는 부정적인 내용이 강하게 나타나고 있지만, 일부에서는 긍정적인 주장도 끊임 없이 제기되고 있다.

지금까지 한일 해저터널의 경제적 효용성과 관련하여 공식 입장이 처음 발표된 것은 2003년이다. 2002년 한국교통연구원은 건설교통부의 의뢰로 한일 해저터널의 필요성 연구에 착수하여 2003년 9월에 검토 결과를 발표했다. 교통기술연구원·한국철도기술연구원은 일한터널연구회가 제시했던 3개 노선을 검토한 결과, 경제적 효용성도 매우 낮고 건설의 편익도 없다고 발표했다.

그러나 2007년 박진회는 산업연관분석을 통해 한일 해저터널의 경제적 파급 효과를 분석한 후 건설 투자비보다 높은 생산 및 부가가치 유발 효과가 있을 것이라고 주장했다.⁴¹⁾ 2010년 10월 15일 ‘한일 터널 기본구상과 상호과제’에 관한 세미나에서 최치국 박사는 해저터널 건설 시 한국 측이 지출해야 하는 비용을 대략 19조 8,000억 원 정도로 추산했다. 하지만 54조 5,287억 원의 생산 유발 효과, 19조 8,033억 원의 부가가치 유발 효과, 44만 9,900여 명에 이르는 고용 유발 효과 등이 있어 결과적으로 비용을 초과하는 경제적 편익이 있다고 주장했다.⁴²⁾ 이러한 연장선상에서 2018년 11월 부산광역시의 연구 보고서 『한일해저터널 기초연구 학술용역』도 한일 해저터널 건설에 따른 생산 유발 효과는 20년간 61조 6,687억 원에 이를 것이며, 동시에 부가 가치 유발 효과는 20년간 20조 3,126억 원, 취업 유발 효과는 20년간 38만 5,967명에게 나타날 것으로 추산했다.⁴³⁾

그러나 이러한 연구 결과와는 달리 2011년 1월 4일 국토교통부는 한일 해저터널의 경제적 효과가 거의 없다고 발표했고, 2018년 11월 한일 해저터널 기초연구를 의뢰했던 부산광역시도 2019년 3월 28일 용역 보고서의 결과와는 달리 ‘실효성’이 없다는 이유로 한

41) 박진회(a), 앞의 논문, pp.165-172.

42) “한일 해저터널 경제효과 70조 넘는다,” <https://www.donga.com/news/article/all/20101015> (검색일: 2023.06.17)

43) 부산광역시, 『한일해저터널 기초연구 학술용역』, 부산: 부산광역시, 2018, pp.206-208.

일 해저터널 사업 논의를 중단하겠다고 발표했다.⁴⁴⁾

둘째로, 경제적 실익이다. 한일 해저터널이 건설될 경우, 항공 및 해운의 수송 수단이 가지는 한계를 극복할 수 있는 새로운 육상 교통수단을 통한 이동이 가능하게 되어 현재 보다 더 많은 여객 및 화물의 수송 능력을 확보할 수 있게 될 것이다. 이와 관련하여 신회순은 “기후와 상관없이 안정적인 교통 및 물류 수송 체계의 운용 가능성으로 인하여 새로운 해저 교통 및 물류 수송 공간의 창출에 기여할 것이다.”라고 전망했다.⁴⁵⁾ 이처럼 한일 해저 철도는 경제 발전의 견인 역할을 하는 동시에 접촉 기회를 증가시켜 양국 국민의 이해와 우호 관계의 증진에도 도움이 될 것이다.

더욱이 한일 해저 철도 건설은 한반도를 동북아 물류와 교통의 중심 지역으로 격상시킬 것이다. 왜냐하면 한반도는 태평양과 유라시아를 연결하는 중간 지점에 존재하기 때문이다. 또한 <표 1>에서 나타나는 바와 같이 한·중·일 3국의 무역 규모가 시간이 갈수록 커지고 있는 상황에서 이들 국가 간 철도를 통한 물류 통합 네트워크 구축의 필요성은 점점 커지고 있다. 이와 관련하여 신장철은 한일 간 해저터널 건설은 동북아 경제에서 금융과 물류 산업의 선점을 위한 경쟁과 협력 관계를 강화하는 계기가 될 수 있다고 주장했다.⁴⁶⁾

<표 1> 2020년 동북아 3국의 무역 규모 비교 (금액: 억 달러)

순위	한국				중국				일본			
	수출국	금액	수입국	금액	수출국	금액	수입국	금액	수출국	금액	수입국	금액
1위	중국	1,326	중국	1,089	미국	4,521	대만	2,010	중국	1,508	중국	1,747
2위	미국	742	미국	575	홍콩	2,735	일본	1,753	미국	1,261	미국	742
3위	베트남	485	일본	460	일본	1,427	한국	1,730	한국	476	호주	380
4위	홍콩	307	독일	207	독일	1,140	미국	1,353	대만	473	한국	286
5위	대만	251	베트남	206	베트남	1,125	호주	1,148	홍콩	341	대만	285

출처: <https://stat.kita.net/stat> (검색일: 2022.10.05)

44) “오거돈, 한일해저터널 검토...무색해진 與 ‘친일 공세,’” <https://www.hankyung.com/politics/article> (검색일: 2023.06.12)

45) 신회순, 앞의 논문, 2009, pp.125-126.

46) 신장철(c), “EU 형성과 유로터널 건설 사례를 통한 동북아공동체의 논의 방향,” 『일본연구』, 제35호, 한국의국어대학교 일본연구소, 2008, pp.81-83.

더욱이 한일 해저 철도를 위한 해저터널이 건설되면 한반도의 위상은 ‘분단과 대립의 한반도’에서 ‘동북아 교통 관문으로서의 한반도’로 전환되어 한반도의 평화와 번영의 기회를 가져오는 데 기여할 것이다. 왜냐하면 한일 해저 철도 건설 논의가 구체화 되면, 남북철도의 연결과 함께 북한의 개방 문제도 자연스럽게 대두할 수밖에 없기 때문이다. 남북철도의 연결은 북한의 개방 의지만 있으면 실현 가능한 문제이므로 북한 당국이 자국의 경제위기를 어떻게 진단하고 해결할 것인가에 따라 달라질 수 있다. 중국적으로 북한도 개혁·개방의 길을 선택할 수밖에 없으며, 이러한 북한의 변화는 한반도 평화와 번영, 그리고 통일에 긍정적인 영향을 미치는 동시에 한반도 중심의 통합 물류 시스템의 구축에도 도움이 될 것이다.

그러나 이러한 긍정적인 주장과는 정반대로 한일 해저터널이 건설되더라도 얻을 수 있는 경제적 실익은 거의 없으며 오히려 부산항의 환적 및 허브 기능만 저하될 수 있다고 주장한다. 이러한 연장선상에서 어떤 정치인은 “한일 해저터널 건설에는 막대한 건설 비용뿐만 아니라 유라시아 횡단철도가 완성될 경우, 환태평양 물류거점(중점)을 일본의 규슈에 빼앗기게 될 가능성이 높다.”라고 주장했다.⁴⁷⁾

그런데 문제는 이러한 부정적인 주장들이 어떤 구체적인 자료나 연구에 기초한 것이라기보다는 일본에 대한 막연한 두려움 내지 반일 감정에서 비롯되는 측면이 강하다는 점이다. 특히 한일 해저터널 건설이 선거 전략 차원에서 정치적 이슈로 부각하면, 이 문제는 선과 악의 대립 구도로 변질되어 실질적인 논의가 불가능하게 된다는 점이다. 이러한 사례로는 2021년 김종인 국민의힘 비상대책위원장의 한일 해저터널 검토 의견을 둘러싼 국민의힘과 더불어민주당 간 설전에서 알 수 있다.

2. 일본 측의 인식 동향

한일 해저 철도를 위한 해저터널의 경제적 효용성과 관련하여 일본에서는 한국에서의 동향과는 달리 긍정적인 반응이 일반적이다. 이를 두 가지 측면에서 살펴보면 아래와 같다. 첫째로, 동북아 물류 시스템의 획기적 개선에 기여할 수 있다는 것이다. 한·중·일 3국의 GDP는 세계 전체의 22%, 무역액도 세계의 20%를 점하고 있으며, 한일 간에도 수입과 수출에 있어 상호 의존 비율이 높다.⁴⁸⁾ 이처럼 한일 또는 한·중·일 3국 사이에 무

47) “뜨겁게는 ‘한일 해저터널’ 발언은 이적행위,” <https://www.kgnews.co.kr/news/article> (검색일: 2023.03.17). 이와는 반대로 부산이 동북아 물류의 중심지가 될 것이라는 주장도 있다. 신장철(a), 앞의 논문, p. 189.

48) 이기완, 『동북아 국제질서와 한국』, 창원: 창원대 출판부, 2021, pp.270-271; 한국무역협회 홈페이지 (검색일: 2020.07.30).

역 규모가 계속 확대되면서 해운 및 항공 수송 체계에 과부하가 발생하고 있으며, 기상 상황에 따라 수송 시스템이 일시적으로 중단되는 사태도 발생하고 있다. 이러한 상황에서 한일 해저터널의 건설은 동북아 물류 네트워크 수송망을 획기적으로 개선하는 동시에 한일 간 물적 교류를 활발하게 하여 양국의 경제 발전에 도움이 될 것이다.

더욱이 2020년 1월 코로나19가 발생하기 이전에 한일 간에는 연간 800만 명에 이르는 사람들이 상호 방문할 정도로 인적 왕래가 활발하게 진행되었다. 이러한 현상은 2011년을 전후하여 급격하게 악화 일로를 걷던 양국 관계 및 양국 국민의 부정적인 상호인식과는 큰 차이를 보인다. 이러한 한일 간 인식 차이를 극복하기 위해서는 관광, 문화, 학생 교류 등이 활발하게 이루어지는 것은 필요하며, 한일 해저터널이 바로 그러한 기능을 수행하는 역할을 할 수 있다고 본다.

둘째로, 지역 경제권의 형성과 경제 발전의 내적 한계 극복에 기여할 수 있다는 것이다.⁴⁹⁾ 일본은 한일 해저터널이 건설되면 후쿠오카의 경제 발전에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 기대하고 있다. 일본은 자국의 경제 현실과 관련하여 다음과 같은 진단을 내리고 있다. 우선 1960년대 도카이도 신칸센과 산요 신칸센이 경제 발전을 이끄는 견인 역할을 했지만, 동시에 지방의 쇠퇴와 도쿄 일극 집중을 가져와 국토의 불균형 발전을 심화시켰다.⁵⁰⁾ 다음으로 부존자원이 부족하고 내수시장이 협소하여 경제 발전을 위한 새로운 성장 동력을 찾기가 매우 어려운 상황이기 때문에 안정적 수출입 시장의 확보가 현시점에서 중요하다.

그런데 한일 해저터널은 이러한 현실에 대한 처방이 될 수 있다. 한일 해저터널이 건설되면 일본의 중점인 후쿠오카로 인력, 자본, 정보 등이 집중하면서 도쿄 및 오사카를 중심으로 한 수도권의 과밀 현상이 완화될 것이다. 또한 후쿠오카는 도호코 신칸센~도카이도 신칸센~산요 신칸센, 그리고 규슈 신칸센을 연결하는 중심 지역이 되어 결과적으로 동북아 물류 시스템의 새로운 시발점이 될 수 있다. 이렇게 되면 후쿠오카를 기점으로 주변 지역으로 새로운 산업이 유치되고 세계의 자본이 유입되면 일본은 새로운 산업과 자본, 그리고 기술을 바탕으로 경제 발전의 동력을 확보할 수 있게 된다.

49) 平和政策研究所, 앞의 논문, pp.10-11.

50) 이기완, “철도를 통해 본 일본의 국가전략과 동아시아,” 『평화학연구』, 제22권 4호, 2021, 한국평화연구학회, pp.151-152.

V. 결론

지금까지 살펴본 바와 같이 해저 철도를 위한 해저터널과 관련하여 한일 양국 사이에는 해저터널에 대한 인식에 상당한 입장의 차이를 보이고 있음을 알 수 있다. 특히 한일 간 해저터널을 둘러싼 찬반 인식에는 해저터널이 건설될 경우, 어느 한쪽은 일방적으로 이익을 얻지만 다른 한쪽은 불이익을 당하게 될 것이라는 영합게임(zero-sum game)의 논리가 강하게 내재 되어 있다고 하겠다.

지금까지 일본은 한일 해저 철도를 위한 해저터널 건설을 동아시아 철도 네트워크 구축을 위한 시발점으로 간주하고, 한일 간 해저터널의 노선 및 기술적 고찰, 그리고 경제적 파급 효과를 토대로 해저터널 건설을 위한 우호적인 환경을 조성해 왔다. 또한 일본은 해저터널이 양국 간 인적 왕래와 문화 교류, 그리고 경제협력을 가속화 하는 동력이 되어 역사 인식의 차이로 인해 발생하는 갈등과 대립을 완화하고 새로운 한일 관계를 정립하는 데 이바지할 수 있다고 주장한다. 더욱이 향후 일본은 북한과의 국교가 정상화되고 러시아와의 북방 도서 문제가 해결되면 한일 간 해저터널과 러일 간 해저터널을 통해 일본 본토와 유럽을 연결하는 대륙횡단철도의 기종점이 되어 경제 발전의 내적 한계를 극복할 수 있을 것으로 본다. 이처럼 일본은 한일 관계의 개선, 일본 국가의 위상 변화, 경제 발전의 동력 확보, 그리고 동아시아 수송 시스템의 결합 극복 등의 문제를 해결하기 위해서는 해저터널의 개통이 절실히 요구된다는 인식을 보인다.

이러한 일본의 인식과는 달리 한국에서는 20세기 중반부터 일본이 검토하기 시작한 한일 해저터널이 대동아공영권 구축을 위한 국가주의적 철도정책과 밀접히 관련되어 있으며, 현재까지도 그러한 일본의 대외정책에는 큰 변화가 없다는 부정적인 인식이 강하게 표출되고 있다. 또한 한일 해저터널이 건설되더라도 한국에게는 그다지 경제적 이익이 없으며, 오히려 환태평양 물류거점이 부산에서 일본의 규슈로 이동하여 부산항의 선적 기능만을 저하시키는 부정적인 결과를 초래할 수 있다고 본다.

그럼에도 일각에서는 한일 해저터널이 양국 간 인적 왕래와 물적 교류의 확대를 가져와 반일 감정과 반한 감정을 극복하는 데 이바지할 뿐만 아니라 북한 체제의 개방과 한반도 통일 실현에 토대가 될 수 있다고 주장한다. 또한 한·중·일 3국의 상호 무역 의존도가 계속 증가하는 상황에서 철도를 통한 안정적인 육상 수송로의 확보는 장기적으로 동아시아 경제공동체를 위한 물적 토대가 될 수 있다고 주장한다.

그런데 문제는 한일 해저터널과 관련하여 정치적 효용성과 경제적 효용성을 둘러싼 인식의 차이가 선거 전략적 관점 및 한일 간 미해결 쟁점을 둘러싼 갈등과 증첩되고 있어

해저터널 건설과 관련한 논의 및 연구가 현시점에서 심도 있게 진행되기가 어려울 것으로 전망된다는 점이다. 하지만 영국과 프랑스 간 채널 터널이 개통되는 데 약 200년이라는 세월이 걸린 것에서 알 수 있듯이 한일 해저터널에 대한 논란도 장기간 계속되면서 해결 방안 및 접점을 모색해 나갈 것으로 보인다.

끝으로 한일 해저 철도를 위한 해저터널 사업 추진에 있어서, 해저터널과 관련한 노선의 위치, 해저 지질구조 탐색, 건설 공법, 공사 기간 및 비용, 그리고 파급 효과 등에 대한 분석도 필요하지만, 그것보다도 훨씬 더 중요한 것은 한일 간 상호불신의 극복과 미해결 쟁점을 둘러싼 갈등의 통제일 것이다. 한일 간 반일과 반한 감정을 극복하고 상호 간 신뢰를 회복하는 것이 한일 해저터널 건설에 있어 우선적 과제이며, 이러한 구상은 과거사를 둘러싼 반목과 불신의 극복 없이 앞으로 한 발짝도 나아가지 못한 채 제자리만 공전하면서 공허한 메아리로 끝날 수 있다. 한일 양국이 과거사의 하중으로부터 탈피하여 우호적인 신뢰 관계를 구축할 수 있다면, 비록 이러한 신뢰 형성의 조건이 과거사에 대한 일본의 진심 어린 사과와 반성을 전제로 하고 있어 그 실현 가능성이 그다지 크지는 않다고 하더라도, 한일 해저터널 건설 논의는 일반의 예상을 깨고 급물살을 탈 수도 있을 것이다. 이러한 사례는 채널 터널에서도 확인할 수 있다.

이러한 한일 간 신뢰 회복과 함께 북한의 변화 여부도 한일 해저터널 사업 추진에 중요한 변수로 작용할 수 있다. 북미 관계가 개선되지 않으면 남북관계도 북일 관계도 우호적인 방향으로 변화할 가능성은 거의 없다. 이러한 정세가 미·중 간 또는 미·러 간 갈등과 중첩되어, 한·미·일 對 북·중·러의 대결 구도의 심화로 이어져 나타나게 되면, 한일 해저터널과 남북철도의 연결을 통한 동아시아 철도 네트워크 구축 논의는 한낱 공염불에 그칠 가능성이 크다고 하겠다. 그러나 북한이 변화의 길을 선택하고 남북관계가 개선 움직임을 보이게 되면 중단된 남북철도 연결 공사도 본격적으로 시작되고 한반도 종단철도도 개통될 것이다. 한반도 종단철도의 개통은 동아시아 국가 간 경제협력을 촉진하는 동시에 만주 횡단철도(Trans Manchuria Railway, TMR), 시베리아횡단철도(Trans Siberia Railway, TSR), 중국 횡단철도(Trans China Railway, TCR)로 연결되는 유라시아 철도망과 한일 해저 철도의 연결 필요성을 제기할 것이다.

결과적으로 한일 해저터널 공사는 한일 간 상호불신 및 역사 갈등이 해소되어 상호 간에 국민적 공감대가 형성되고, 북한의 변화를 통한 동아시아 국가 간 경제협력의 실질적 기반이 마련되기 시작할 때, 비로소 실현 가능성이 한층 커질 것으로 전망된다.

참고문헌

- 교통기술연구원·한국철도기술연구원(편), 『한일 해저터널의 필요성 연구』, 2003.
- 권병운, “인터넷모달리즘을 활용한 유라시아 교통물류 네트워크 구축전략,” 『교통』, 210호, 한국교통연구원, 2015.
- 김성국, 『한일해저터널 추진 동향에 관한 연구』, 부산: 부산광역시의회, 2005.
- 김지환, “제정 러시아의 제국주의와 동방정책의 역사적 고찰,” 조진구(편), 『동북아 철도 네트워크의 역사와 정치경제학 I』, 서울: 라이프북, 2008.
- 문성희, “한일 해저터널의 기존 논의들에 대한 비교 분석,” 경상대학교 석사학위논문, 1999.
- 박경수, “근대 철도를 통해 본 식민지 조선 만들기,” 『일본어문학』, 제53집, 일본어문학회, 2012.
- 박경아, “영불해저터널의 운영현황과 사회경제적 효과,” 『교통』, 133호, 한국교통연구원, 2009.
- 박진희(a), “한일간 해저터널 건설 가정 시 물류경로 변경에 따른 효과분석,” 『한국항해항만학회지』, 제31권 제3호, 한국항해항만학회, 2007.
- 박진희(b), “한일간 해저터널사업의 효과 분석,” 『한국항해항만학회지』, 제32권 제1호, 한국항해항만학회, 2008.
- 부산광역시, 『한일해저터널 기초연구 학술용역』, 부산: 부산광역시, 2018.
- 서종원, “유라시아 복합교통물류 네트워크 구축방향,” 『교통』, 210호, 한국교통연구원, 2015.
- 서종원·안병민·이옥남, 『유라시아 이니셔티브 실현을 위한 실크로드 익스프레스 구축방향』, 서울: 한국교통연구원, 2014.
- 신장철(a), “한국과 일본간의 해저터널 건설,” 『유라시아연구』, 제2권 2호, 아시아·유럽미래학회, 2005.
- 신장철(b), “한일 해저터널 건설과 동북아 물류시스템의 새로운 구축을 위한 시론적 접근,” 『日本研究論叢』, 제21호, 현대일본학회, 2005.
- 신장철(c), “EU 형성과 유로터널 건설 사례를 통한 동북아공동체의 논의 방향,” 『일본연구』, 제35호, 한국외국어대학교 일본연구소, 2008.
- 신희순, “해저터널개발,” 『한국자원공학회지』, 제46권 제1호, 한국자원공학회, 2009.
- 이기완(a), “제국주의 시기 일본의 대외정책과 한반도 철도: 1876~1910,” 『세계지역연구논총』, 제38집 3호, 한국세계지역학회, 2020.
- 이기완(b), “일본의 국가이익과 대북정책,” 『지역과 정치』, 제3권 제2호, 지방분권발전연구소, 2020.
- 이기완(c), 『동북아 국제질서와 한국』, 창원: 창원대 출판부, 2021.
- 이기완(d), “철도를 통해 본 일본의 국가전략과 동아시아,” 『평화학연구』, 제22권 4호, 한국평화연구학회, 2021.
- 이기완·여현철, “일본의 수출규제 조치와 한일관계,” 『평화학연구』, 제31권 3호, 한국평화연구학회, 2020.
- 이지선·예충열, 『한중일 국제교역 운송체계 장기개발 구상』, 서울: 한국교통연구원, 2013.
- 이창원, “세계의 해저터널 건설 동향과 시사점,” 『교통』, 133호, 한국교통연구원, 2009.
- 황인식, 『한일 해저터널 개설의 필요성과 파급효과』, 경남: 경남발전연구원, 2002.
- 황재윤, “한일 해저터널의 추진현황과 기술적 고찰,” 한국암반공학회학술발표논문, 2009.
- 황재윤, “한일 해저터널 건설 현황과 과제,” 『정책브리핑』, 부산: 부산광역시의회, 2009.
- 허재완(a), “한일 해저터널의 국토공간구조 파급효과에 관한 실증분석,” 『한국지역개발학회지』, 제11권 제1호, 한국지역개발학회, 1999.
- 허재완(b), “한일 해저터널의 주요 이슈에 대한 비판적 검토,” 『지역연구』, 제26권 4호, 한국지역학회,

2010.

홍성완, “한일 해저터널 계획,” 『터널기술』, 제2권 3호, 한국터널지하공간학회, 2000.

“한일해저터널 추진’ 오거돈 친필 사인 나왔다,” <https://www.hankyung.com/politics/article> (검색일: 2022.11.21).

“대동아 공영권’의 현대판?...한일해저터널 논란 재점화 내막,” <https://www.ilyo.co.kr> (검색일: 2023.04.07).

“가덕도신공항 ‘찬성’...한일해저터널 ‘반대’ 우세,” <https://imnews.imbc.com/news> (검색일: 2023.06.18).

“한일 간 해저터널 뚫자,” 『goodday 신문』 2003년 2월 26일; <https://www.jk-tunnel.or.jp/archive/jkt-shinbun-shoseki/shinbun-shoseki/jkt-ss-366.pdf> (검색일: 2023.02.04).

“부산지, 한·일해저터널 재추진...서병수 시장 ‘서부산 개발에 필수,’” <https://www.mk.co.kr/news/society/7284344> (검색일: 2022.11.30).

“뜨겁없는 ‘한일 해저터널’ 발언은 이적행위,” <https://www.kgnews.co.kr/news/article> (검색일: 2023.05.17).

“한일 해저터널 경제효과 70조 넘는다,” <https://www.donga.com/news/article/all> (검색일: 2023.06.17).

“오거돈, 한일해저터널 검토...무색해진 與 ‘친일 공세,’” <https://www.hankyung.com/politics/article> (검색일: 2023.06.12).

“국민의힘 가덕도 신공항 적극 지지...한일 해저터널도 검토,” 『세계일보』 2021년 2월 1일.

『한국무역협회 홈페이지』 (검색일: 2020.07.30).

平和政策研究所, “戰略的朝鮮半島政策と日韓トンネル国家事業化への提言,” 『政策提言』, 第10号, 平和政策研究所, 2017.

北岡伸一, 『日本陸軍と大陸政策 1906~1918年』, 東京: 東京大学出版会, 1978.

国際ハイウェイ建設事業団, 『日韓トンネルプロジェクト—ネオ・シルクロードの起点から』, 東京: 世界日報社, 1993.

小野田滋, “朝鮮海峡トンネル計画とその経緯,” 『土木史研究』, 제34집, 2014.

中村政則·鈴木正幸, “近代天皇制国家の確立,” 『大系日本国家史(5) 近代(2)』, 東京: 東京大学出版会, 1976.

野澤太三, “日韓トンネル実現に向けた訪韓,” 『日韓トンネル研究会年報』, 東京: 日韓トンネル研究会, 2007.

三橋郁雄, “日韓海底トンネル推進構想と物流輸送体系の変化と展望,” 『日韓トンネル研究会年報』, 東京: 日韓トンネル研究会, 2006.

“「韓日海底トンネルを掘るか掘らないか」 議論再点火 東北アジア統合次元で推進VS日本のみが恵沢(東亜日報, 2008年11月7日),” 『日韓トンネル研究会年報』, 東京: 日韓トンネル研究会, 2009.

“国際ハイウェイプロジェクト日韓トンネル構想,” <http://ihf.jp> (검색일: 2023.05.12).

“日韓トンネル研究会の目的,” <https://www.jk-tunnel.or.jp/jktri/mokuteki/mokuteki.html> (검색일: 2023.06.12).

<https://terms.naver.com> (검색일: 2023.04.02).

<https://stat.kita.net/stat> (검색일: 2022.10.05).

Eurotunnel, Eurostar and EWS International/DB Cargo UK, <https://www.gov.uk/government/collections/transport-statistics-great-britain>(검색일: 2023.06.26).

【 Abstract 】

Perceptions and Challenges Surrounding
the Undersea Tunnel Between Korea and Japan

Lee, Ki-Wan

The idea of an undersea tunnel for an undersea railway between Korea and Japan varies considerably depending on the situation in Northeast Asia, Korea-Japan relations, domestic political conditions and it also causes heated controversy. So far, research related to undersea tunnels have been conducted focusing on routes, technical reviews, and economic ripple effects. However, these studies have considerable limitations in understanding the perception of pros and cons and the dynamic process of discussion between Korea and Japan surrounding the undersea tunnel. In this regard, this study analyzes the pros and cons of both Korea and Japan regarding the undersea tunnel since 1990, focusing on political efficiency and economic effectiveness. Through this analysis, it is emphasized that overcoming mutual distrust between the two countries and controlling conflicts over unresolved issues is a priority task, although technical review and discussion on economic effects are necessary in promoting the Korea-Japan undersea tunnel project.

Key Words : Undersea Railway, Undersea Tunnel, Political Efficiency, Economic Effectiveness

• 논문투고일 : 2023년 7월 15일 / 논문심사완료일 : 2023년 8월 11일 / 게재확정일 : 2023년 8월 11일

