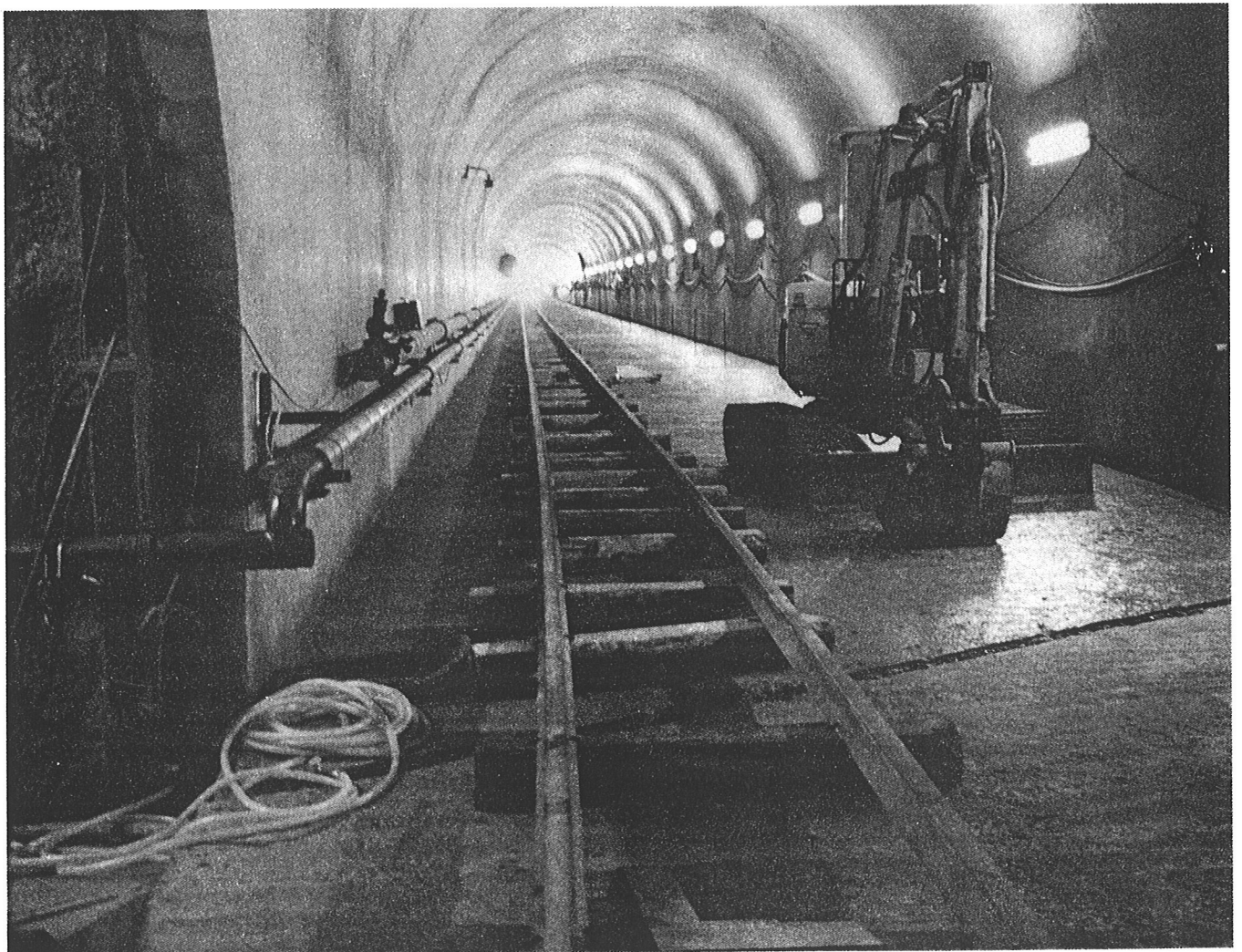


●현장취재

韓日해저 터널이 뚫리고 있다

일본 규슈와 한국 거제를 잇는 해저터널 계획이 통일교 재단의 지원으로
양국 민간단체에 의해 조용하게, 그러나 집요하게 추진돼 왔다.
도쿄에서 런던까지의 국제고속도로 계획의 일환인 한·일터널 공사 현장을 취재했다.

申東浩〈世界日報 ‘世界와 나’ 기자〉



일본 사가 현에서 공사중인 한·일 해저터널 조사시경.

유라시아 대륙의 양쪽 끝에 있는 일본과 영국이 하나의 도로망으로 연결될 날이 멀지 않았다. 이미 영국과 프랑스의 사이에 있는 도버해협이 해저터널로 연결되고 있으며 한·일 간의 대한해협에도 해저터널이 건설될 가능성이 커지고 있다. 대한해협 터널이 완공될 시점인 21세기 초반에는 도쿄(東京)에서 런던까지 자동차 여행이 가능해질 듯하다.

세계 민간단체가 중심이 되어 추진하고 있는 이 거대한 프로젝트의 일부 구간 공사 중에는 이미 착수단계에 이른 것도 있다. 특히 도버 해저터널은 영국·프랑스 합작기업이 양국 정부의 허가를 얻어 93년 개통을 목표로 터널 굴착공사를 하고 있다.

유엔 극동위원회가 추진하고 있는 범아시아 공로 건설계획도 최근 국제적 해빙무드를 타고 국가 간의 합의가 이루어져 상당히 구체화되고 있는 단계이다. 또 이 계획에 포함되지 않은 중국 베이징(北京)~단둥(丹東) 구간도 중국 정부가 일본 민간단체와 합작, 고속도로 건설을 추진하고 있다.

압록강에 인접한 중국의 단둥에서 북한을 경유하여 한국에 이르는 구간과 한·일 간에 가로놓인 대한해협을 통과하는 문제만 해결되면 이 도로는 유럽의 도로망과 연결되어 그 동안 꿈속에서나 그려 볼 수 있었던 '도쿄에서 런던까지'라는 국제고속도로가 현실 속에서 이루어질 수 있다.

북한 통과와 한·일 해저터널이 난제이긴 하지만 이 문제도 가까운 장래에는 해결될 전망이다. 한·일 터널은 양국 민간단체가 수년 전부터 면밀한 조사와 연구를 시작하여 일본측 기점

에 본 터널 굴착을 위한 조사터널을 해수면 아래에까지 파들어 간 상태이며 한국측에서도 육상부 지질조사가 이미 끝난 단계이다. 이 단체는 북한도 '국제고속도로'의 건설에 참여하도록 여러 경로를 통해 설득작업을 벌이고 있는 것으로 알려진다.

정부 차원의 검토 시사

이러한 '국제고속도로' '유라시아 드라이브 웨이' '범아시아 공로' 등의 구상은 세계 여러 단체들이 오래 전부터 제안해 왔으나 가장 적극적으로 이 일에 뛰어들 조직은 세계 통일교의 지원을 받고 있는 '국제하이웨이건설사업단'(회장 구보키 오사미, 이사장 가지쿠리 겐타로). 일본에 본부를 두고 있는 이 단체는 지난 81년부터 '세계를 하나로'라는 기치 아래 이 사업을 줄기차게 추진해 왔다.

국제하이웨이건설사업단이 추진하는 국제고속도로 프로젝트의 골간은 일본을 출발하여 한반도, 중국, 동남아시아, 인도, 중동, 유럽을 거쳐 영국에 이르는 자동차 도로를 21세기 초반에 완성한다는 것이다. 현재 이 프로젝트의 제1차 안(案)에 해당하는 동아시아 고속도로는 이미 상당한 진전을 보이고 있다.

지난 81년 11월 서울에서 개최된 제10회 ICUS(과학통일국제회의)에서 통일교의 창설자인 文鮮明 목사에 의해 제안된 국제고속도로 구상은 그동안 국제여건과 경제적인 문제 때문에 광범위하고 현실적인 호응을 얻기가 어려웠다. 그러나 최근 국제적인 개방 추세와 탈냉전 무드로 인한 군비감소로 국가 간의 협력이 활발해지고 자원 마련이 한층 용이해짐에 따라 이

구상에 대한 관심이 고조되고 있다.

일례로 지난 4월 모스크바에서 열린 제11차 세계언론인회의에서 이 구상이 소개되자 소련측은 고속도로의 일지선이 자국을 통과하는 문제에 깊은 관심을 표명했다. 소련 공산당 기관지 중의 하나인 주간지 '뉴 타임스'는 이 구상을 소개하면서 "20세기의 폐쇄적인 인류의 눈을 열어 주는 놀라운 구상"이라고 평가하기도 했다.

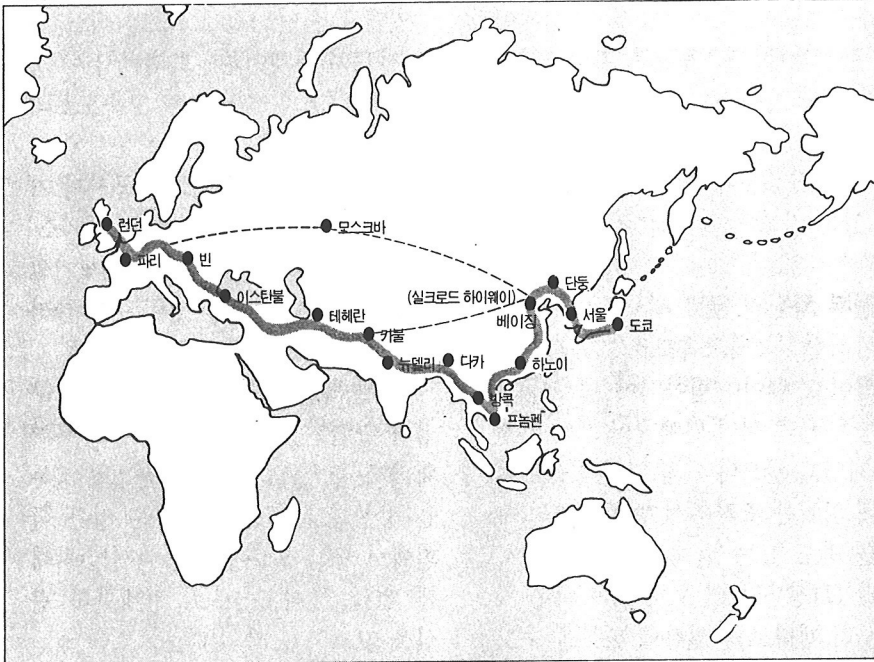
한·일 양국 정부 차원에서도 이 구상과 관련된 언급이나 계획안이 제기돼 눈길을 끌고 있다. 지난 5월 일본을 방문한 盧泰愚 대통령은 일본 국회에서 행한 연설에서 한·일터널에 대해 언급, 국제고속도로 관계자의 관심을 고조시킨 바 있다.

국회 연설 말미에 盧대통령은 "다음 세기에는 도쿄를 출발한 일본의 젊은이가 玄海灘 해저터널을 지나 서울의 친구와 함께 베이징과 모스크바로, 파리와 런던으로 대륙을 잇고 세계를 하나로 만드는 우정으로 가득찬 여행을 즐기는 시대를 함께 창조하자"는 내용의 말을 했다.

또 盧대통령의 방일 후속조치의 일환으로 추진되고 있는 것으로 알려지고 있는 '한·일 테크너벨트(기술지대망)' 설치구상 중에도 한·일 해저터널 계획이 포함돼 있는 것으로 관측되고 있다. 이 구상의 장기안 가운데 영국·프랑스 간의 해저터널처럼 '釜關 터널'을 민간자본으로 공동 건설하여 일본 규슈(九州) 지역의 테크너폴리스와 앞으로 건설될 한국의 테크너폴리스를 연결하는 방안이 한·일 양국 정부에 의해 검토되고 있는 것으로 알려졌다.

이러한 盧대통령의 언급과 양국 정

국제고속도로 계획도



부의 구상에 있는 한·일터널은 사전연구가 없는 즉흥적인 발상처럼 보이긴 하지만 이를 계기로 공식적인 검토가 이루어질 가능성이 있음을 시사한 점에서 주목되고 있다.

북한도 참여토록 설득 중

통일교축이 일찍부터 한·일터널을 포함한 국제도로 계획을 추진해온 배경에는 '세계통일'이라는 통일교의 기본 이념이 바탕에 깔려 있는 것으로 파악되고 있다.

이 구상을 제안할 당시 文목사는 "21세기를 앞둔 인류는 국가적 이기주의에서 벗어나 새로운 우주적 가치관을 확립해야 한다"면서 "국제고속도로는 인류의 이상을 달성하기 위한 효과적인 수단이다"고 역설, 제안 배경을 설명했다.

당초 구상은 제1단계로 일본에서 한국과 중국을 잇는 고속도로를 건설

하고 제2단계로 중국에서 소련으로, 중국에서 중동과 유럽을 연결시킨다는 것이었다. 8차선 고속도로의 중앙분리대에는 미래형 첨단 진공관시스템을 도입한 화물수송로를 건설하는 것도 포함돼 있었다.

더욱이 고속도로 양쪽에는 최소 1km에 달하는 중립완충지대를 설치해서 여행자들이 비자 없이도 머물 수 있도록 하며 거기에 각종 숙박 레저시설을 건설하는 방안도 제기되었다.

결국 이 구상의 기본 이념은 동·서양의 각 나라를 자유롭게 왕래하는 도로를 개설함으로써 동서문명과 남북문제를 해결하고 현재 인류가 가지고 있는 과학기술을 총동원하여 풍요한 경제기반을 구축함으로써 전 인류가 자유와 평화를 누리는 인류 일가족의 공동체를 이루도록 한다는 것이었다.

그러나 제안 당시 이것은 '몽상가의 허언'에 불과하다는 것이 일반의 시각

이었다. 대한해협이나 히말라야 산맥을 통과하는 데 따르는 기술적인 측면도 문제였지만 천문학적인 건설비용을 어떻게 마련할 것인가가 가장 큰 관건이었다. 더욱이 중국·베트남 등 공산권 국가의 통과가 불투명한 상태였으며 특히 북한을 통과하는 문제는 불가능에 가까웠다.

동서냉전과 국가주의가 팽배했던 당시로서는 설사 경제적인 문제와 기술적인 문제가 해결된다고 하더라도 국제여건상 현실성이 전혀 없는 계획처럼 보였다. 때문에 세계 여러 나라의 야심가들이 내놓은 수십 가지의 '21세기 슈퍼 프로젝트'들 가운데서도 국제고속도로 건설 안은 가장 비현실적인 구상으로 인식될 만했다.

이러한 현실여건에도 불구하고 ICUS에 참가한 7백여 명의 학자와 학자들은 이 구상을 만장일치로 채택하고 전세계의 국가 원수와 대학 총장 등 관계 기관과 인사들에게 이를 알리는 서한을 보낸 것으로 알려진다. 특히 일본의 통일교 재단은 이 구상을 적극적으로 받아들여 한 달 만인 그 해 12월 '국제하이웨이 일본건설준비위원회'(후일 국제하이웨이프로젝트·일한터널연구회로 재발족)를 발족시켰다.

이 위원회는 구상의 제1차 안에 있는 동아시아 하이웨이 계획의 구체화와 한국·일본을 잇는 해저터널 건설을 위한 연구조사를 최우선 과제로 삼고 활동을 개시했다. 이 위원회의 사업을 승계한 국제하이웨이건설사업단도 동아시아 하이웨이 건설을 위해 관계 국가인 일본·한국·북한·중국 등의 정부의 협조를 얻는 작업에 총력을 기울이고 있다.

한국과 일본을 연결하는 한·일터널 건설을 실현하기 위해서는 이미 일본에 '일한터널연구회'(회장 삿사 야스오)가, 한국에 '한국국제하이웨이연구회'(회장 尹世元)가 각각 설립되어 연구조사 활동을 벌이는 형편이다.

국제하이웨이사업단은 공산권 국가인 중국·북한과도 꾸준히 접촉, 상당한 성과를 얻어낸 것으로 알려져 있다. 사업단의 부이사장인 야마오카 다테오(山岡建雄) 씨는 "중국과는 단 등에서 베이징까지의 기본 코스를 합의한 단계"라면서 "북한에는 내년 평양에서 열릴 세계언론인회의에서 공개제의를 해서 협조를 구할 방침"이라고 밝혔다(文鮮明 목사는 지난 4월 모스크바 세계언론인회의에서 다음 대회는 평양에서 열겠다고 공언한 바 있다).

東西·南北문제 해결의 실마리

중국에 대해서는 이미 지난 88년 사업단의 대표단이 방중하여 왕전(王震) 국가부주석과 첸융창(錢永昌) 교통부 부장 등과 회견, 긍정적인 반응을 얻어낸 바 있다. 그후 사업단측은 조사단을 파견하는 등 중국과 꾸준히 접촉, 단 등에서 베이징까지의 여러 코스 중 당초 중국측의 요구와는 달리 국제도로로서의 성격이 강한 산청(山城)을 통과하는 직통코스에 합의하기도 했다. 도로 양쪽 1km의 완충지대 설치 요구에는 중국측이 난색을 표시했으나 일단 접도구역으로 묶어 놓는 방안이 논의되고 있다고 한다.

사업단측이 국제고속도로의 전 구간 중에 특히 동아시아 구간에 주력하는 까닭은 사업의 기본 이념인 동서문제와 남북문제의 해결이 가장 절실한 지역이기 때문이라는 게 관계자의 설

명이다.

야마오카 부이사장은 "미국과 유럽 등 서방국가가 발전한 주동력은 중형으로 뻗은 도로망"이라고 전제하고 동아시아의 발전을 위해서는 도로의 건설이 무엇보다 선행돼야 한다고 주

일본 국회 연설에서 盧대통령이 언급한 '현해탄 터널'과 양국 정부의 테크너 벨트 구상안에 있는 것으로 알려지는 '釜關터널'은 사전연구가 없는 즉흥적인 발상처럼 보이나 이를 계기로 공식적인 검토가 이루어질 것임을 시사, 주목되고 있다.

장했다. 아울러 그는 "동아시아 국가 간의 경제·기술·문화적 격차를 해소하는 가장 좋은 방법이 바로 동아시아 하이웨이"라고 강조했다. 비행기에 의한 항공 교통이 점과 점을 연결하는 것이라면 고속도로는 면과 면을 연결하는 것이기 때문이라는 것이다.

이 구상의 제안자인 文목사는 동아시아 국가 간의 경제적 격차와 관련, "일본이 신의 은총을 받아 잘살게 되었으니 이제 그 부를 이웃 나라를 위해 써야 한다"고 말한 것으로 알려졌다. 그는 이를 위해 일본이 한·일터널이나 북한·중국의 고속도로 건설에 적극 투자할 것을 독려했다고 한다.

文목사의 이러한 인식은 국제고속도로 관계자들도 공감하고 있는 부분인 듯하다. 필자가 만난 국제고속도로 관계자들은 한결같이 경제강국인 일본이 계속 자국의 이익만 추구할 경우 과거의 로마제국이나 대영제국처럼 1세기를 못 넘기고 몰락의 길을 걷

게 될 것이라는 데 인식을 같이 하고 있었다.

한국국제하이웨이연구회 부회장이자 부산지부장인 高冠瑞 교수(부산수산대·수산물리학)는 이러한 인식에 바탕, 한·중·일 3국이 황해를 공동 관리하는 방안에 대한 연구가 학자들 사이에서 심도 있게 진행되고 있다고 밝혔다. 황해의 자원을 이용하는 문제가 국제해양수산전문가회의 등에서 논의되어 10년 또는 20년 후에 각 국가에서 파생될 경제적·사회적·심리적 영향까지 분석이 끝난 상태라는 것이다.

국제고속도로의 또 다른 효과는 국가 간의 경제격차를 비롯한 갖가지 이질감 해소뿐만 아니라 이념의 통합도 이룰 수 있다는 게 국제고속도로 관계자들의 생각이다. 사업단측은 이미 중국과 소련이 이 계획에 참여하거나 관심을 표명한 데 대해 크게 고무되어 있다. 이 구상을 제안할 당시 文목사는 "한국과 일본이 한·일터널로 연결되고 압록강 부근의 중국 땅에서 동아시아로 뚫리는 고속도로가 건설되면 자연히 북한도 열리게 된다"고 말한 것으로 알려졌다. 국제하이웨이사업단의 한 관계자는 "북한과 이 문제를 놓고 협의·조사하는 단계가 바로 평화와 우호의 시작이며 한반도 통일의 실질적인 시작"이라고 말하기도 했다.

그러나 국제고속도로의 가장 어려운 구간공사로 꼽히는 것은 역시 한·일 해저터널. 이 구간은 히말라야 산맥을 통과하는 것보다 어려운 난공사 구역인 데다 100조 원이라는 엄청난 공사비, 경제성 문제, 그리고 한·일 간의 미묘한 민족감정 등 갖가지 해결해야 할 난제들이 복잡하게 얽혀 있는 지역이다.

게다가 자동차가 달릴 때 발생하는 배기가스의 처리문제도 만만치 않다. 사업단측은 터널이 완공된 후 이곳을 통과할 새로운 교통수단(사업단 관계자는 이를 '走體'라고 표현한다)에 대한 연구도 병행하고 있다. 이를 연구하는 분과에서는 핵·전기·수소 등 배기가스가 없는 클린에너지(clean energy)를 이용한 자동차를 달리게 하는 방법, 자동차를 리니어 모터 카에 실어서 터널을 통과하는 방법 등을 검토한 바 있다고 한다.

국제하이웨이사업단이 구상하고 있는 한·일터널은 이미 개통된 세이칸(靑函)터널(전장 54km의 철도터널)과 건설 중인 도버해협터널(전장 51km의 철도터널)의 4배가 넘는 자동차·철도 복합터널이다. 이 터널은 규슈 북서부의 사가(佐賀) 현 진사이(鎭西) 정(町)에서 출발하여 이키(壺岐), 쓰시마(對馬)를 지나 경남 거제에 이르는 것으로서 인류 역사상 최대의 토목공사라고 해도 과언이 아니다.

2백 년 걸린 영·불터널

한·일터널은 기존의 터널은 물론 현재 구상 중이거나 건설 중인 해저터널 중에서도 가장 긴 것이다. 앞서 언급한 것들 외의 해저터널 구상안으로는 유럽의 스페인과 아프리카의 모로코를 연결하는 지브롤터 해협터널 계획, 뉴질랜드의 북섬과 남섬을 연결하는 쿡 해협터널 계획 등이 있다.

우리 나라의 해저터널로는 경남 충무에 있는 길이 461m의 터널을 꼽을 수 있다. 이 터널은 1931년 일제가 만든 것으로 70년대 초반까지는 차와 사람이 통행했으나 지금은 물이 새어나와 보행로로만 사용되고 있다.

역사적으로 해저터널 구상이 최초로 제기된 것은 1802년 나폴레옹 시대 프랑스의 한 광산기사가 제안한 도버해협터널. 당시 마차가 유등을 달고 통과한다는 조악한 구상이었으나 논의가 계속되면서 1870년대와 1970

**혼슈와 홋카이도를 연결하는
세이칸 터널과 혼슈와 시코쿠를
연결하는 本四架橋는 현존하는
세계 최장·최대의 터널이며
교량이다. 1백 리가 넘는 이
터널과 교량의 건설에 성공한
일본 기술진들은 "다음은 한·일
터널이다"고 입을 모으는
형편이다.**

년대에 일부 착공되기까지 했다. 그러나 1870년대에는 식민지쟁탈전으로 인한 영·불관계의 악화로, 1970년대에는 건설비 조달문제로 각각 공사가 중단되었다. 그래서 '결국에는 건설되지 않을 터널'로 불리던 이 터널 공사는 지난 86년 대처·미테랑의 합의로 민간업체에 의해 착공되어 근 200년 만에 완공을 눈 앞에 두게 됐다.

지브롤터 해협터널(전장 약 28km) 역시 이미 19세기부터 논의가 돼 온 것으로 지난 79년 스페인의 국왕 카를로스와 모로코의 국왕 하산이 해협 연락계획에 합의함으로써 터널 건설 가능성이 열렸다.

한·일 간의 해저터널도 역사적 연원이 깊다. 이 구상이 제기된 것은 일본 제국주의가 이른바 '대동아공영권'을 주창하며 발호하던 1939년 당시 일본 국철(國鐵)의 감찰관이던 유모토(湯本昇) 씨에 의해서다. 그는 '세계평화

로의 대도(大道)'라는 부제가 붙은 '중앙아시아 횡단철도 건설론'이라는 책자를 발간, 일본 국철 관계자로부터 호응을 받았다.

이 구상은 일본 국철의 야심가들에 의해 구체화되어 일부는 실제로 추진되기도 했다. 세이칸터널의 입안자이기도 한 국철의 구와바라(桑原彌壽) 씨는 이 철도가 규슈에서 한반도, 베이징, 天山大路, 파미르 고원, 테헤란을 지나 이스탄불에 이르러 오리엔트 특급에 연결되는 철도 건설안을 내놓았다.

또 국철의 와타나베(渡邊寛) 씨는 당시 한·일터널의 예비조사에 착수, 1941년 쓰시마의 지질조사와 물리탐사를 시공했다. 그는 그 해 가카라(加唐) 섬에 시추작업까지 했는데 태평양전쟁 발발로 공사를 중단하고 말았다.

제2차세계대전이 끝난 이후에도 일본에서는 구와바라 씨와 같은 야심가들에 의해 많은 토목공사 건설안이 제기되고 추진되었다. 현재 일본의 홋카이도(北海道), 시코쿠(四國), 규슈는 해저터널이나 적교(吊橋)로 모두 혼슈(本州)와 연결되어 있다. 특히 1988년 세이칸 터널과 세토(瀬戸)대교의 개통은 일본의 4대 섬을 하나로 만든 대사업이라고 스스로 평가하고 있다.

혼슈와 홋카이도를 연결하는 세이칸 터널과, 혼슈와 시코쿠를 연결하는 혼시(本四)가교(架橋)는 현존하는 세계 최대 최장의 터널이며 교량이다. 1백 리가 넘는 이 터널과 교량의 건설에 성공한 일본의 기술진들은 "다음은 한·일터널이다"고 입을 모으는 형편이다.

실제로 세계 최고의 기술진임을 자임하는 이 기술진들이 한·일터널 건설에 참가하게끔 돼 있다는 것이 국제하이웨이건설사업단측의 주장이다.

세이칸 터널은 일본철도건설공단이 맡아서 했으며 혼시 가교는 일본철도건설공단과 일본도로공단의 합작품이다. 세이칸 터널 공사의 기술고문이었던 삿사 야스오(佐佐保雄·홋카이도대 명예교수)씨는 현재 일한터널연구회 회장을 맡고 있으며 이 밖에 많은 기술자 전문가가 이 연구회의 회원이다.

靑函터널 기술고문이 주도

삿사 회장은 종전 직후부터 지난 88년까지 43년간 세이칸 터널 공사의 기술지도를 맡아온 이로서 일본 학계에서 '지질의 신'으로 불릴 정도로 지질학의 권위자로 알려져 있다. 금년 83세인 그가 한·일터널에 관여하게 된 데는 다음과 같은 사연이 있다.

지난 81년 文목사가 국제고속도로 구상을 내놓은 자리에서 참석자의 한 사람인 일본 미쓰비시(三菱)종합연구소의 나카지마(中島正樹) 소장은 이 구상에 크게 공감하고 같이 온 니시보리 에이자부로(西堀榮三郎) 일본공업기술진흥협회 회장과 이를 구체화시키는 방안에 대해 논의했다고 한다.

나카지마 씨가 몸담고 있는 미쓰비시종합연구소는 77년 대규모 세계개발 프로젝트인 GIF(세계공공투자자금)구상을 입안한 바 있었으며 니시보리 씨가 몸담고 있는 일본공업기술진흥협회의 매크로 엔지니어링부회(部會)도 이와 비슷한 구상을 하고 있었기 때문에 이들이 흥미를 갖는 것

은 당연했다.

이들은 베링 해협에 댐을 건설하여 북극해의 한류를 차단, 북태평양 연안을 개발하는 계획이라든가 중앙아프리카에 인공호수를 건설하여 사막을 녹화하는 구상, 그리고 비행기로 5시간 걸리는 뉴욕에서 샌프란시스코까지를 진공관 시스템의 열차로 30분 이내에 주파하도록 하는 계획 등 수십 가지의 초대형 프로젝트를 꿈꾸고 있었다.

니시보리 씨는 우선 한·일터널 계획을 추진할 책임자로서 삿사 야스오 씨를 뽑고 후일 그를 설득한 것으로 알려졌다. 당시 삿사 씨는 퇴직 연금을 받아 네팔에서 여생을 보낼 생각을 하고 있었다고 한다. 그런데 니시보리 씨가 "한·일터널은 평생을 걸고 해볼 만한 사업"이라며 간곡히 권유, 결국 여기에 손을 대게 되었다는 것이다.

삿사 씨는 일본의 유명한 무교회주의자인 우치무라 간조(内村鑑三)의 마지막 수제자이자 니시보리 씨와는 호형호제하는 사이라고 한다. 그래서 니시보리 씨는 "도로가 열리면 사람들의 마음도 열리게 된다"고 강조하고 "한국의 서울대 등에 제자들이 많이 있으니 한·일터널 연구에 당신만큼 적합한 인물이 없지 않느냐"며 삿사 씨를 설득했다.

이렇게 해서 국제하이웨이사업단과 관계를 맺은 삿사 씨는 지난 1983년 일한터널연구회를 설립, 이 계획에 본격적으로 뛰어들었다. 이미 한 해 전부터 시작된 지표탐사에 이어 해역부 지질조사가 그의 주도하에 이루어졌다. 지질조사용 선박과 항공기가 도입되고 가라쓰(唐津), 오무라(大村), 이키, 쓰시마 등지에 현장사무소

도 설치되었다.

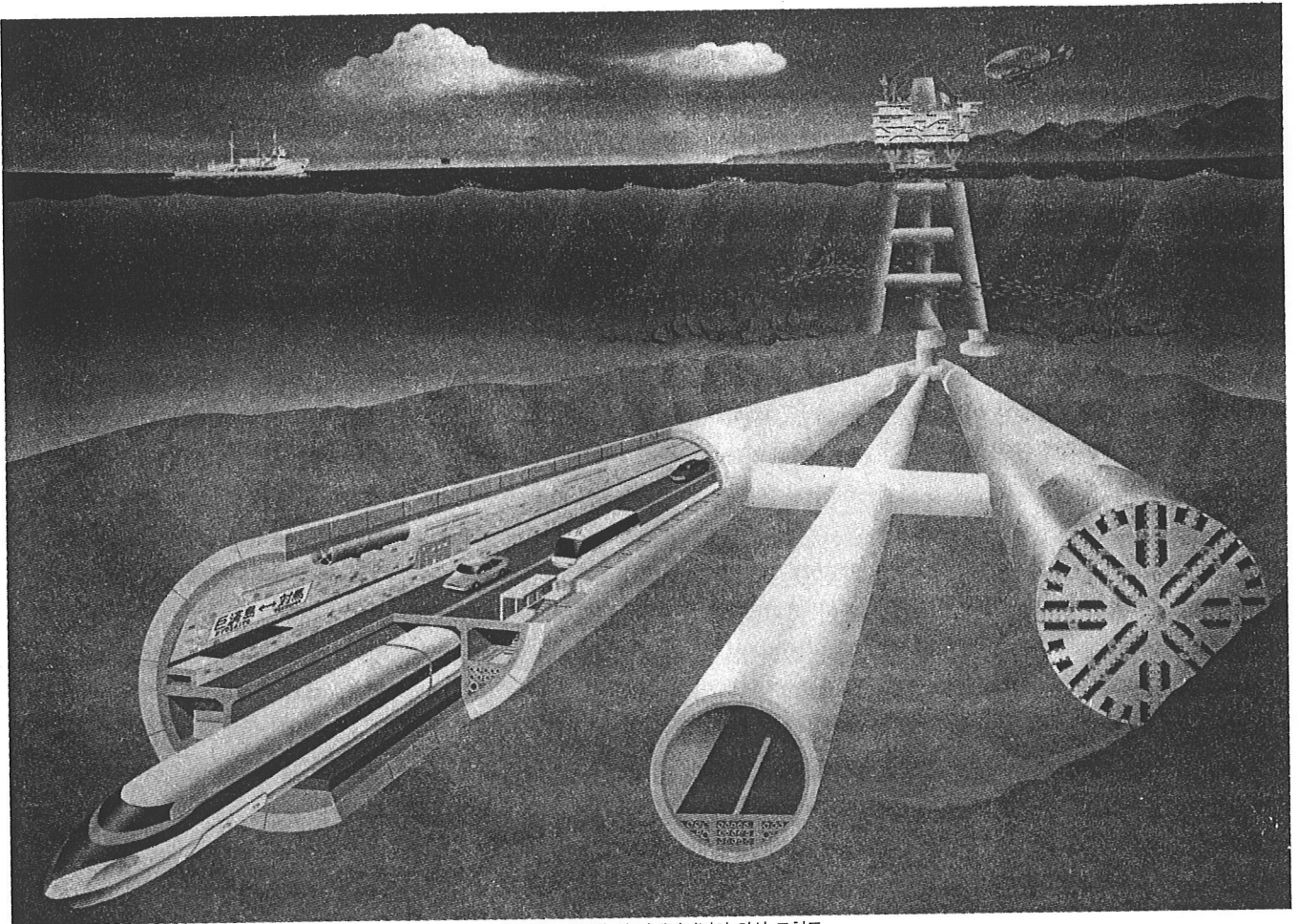
일한터널연구회는 도쿄 시부야(澁谷)구에 자리잡은 국제하이웨이건설사업단 본부건물 내에 있다. 사무실과 회의실, 자료실 등에는 국제고속도로의 예상진로가 그려진 대형 세계지도와 각 구간의 개념도가 걸려 있다.

삿사 야스오 회장은 지난 7월 23일 사무실에서 필자와 인터뷰하면서 "국제고속도로 구간 중에서도 일·한터널에 특히 많은 연구가 필요하다"고 말하고 이를 위해 일한터널연구회가 구성되었음을 밝혔다.

한·일터널에 대한 폭넓고 심도 있는 연구를 위해 연구회는 4개의 부회로 나누어져 있다. 제1부회는 기본이념과 정치·경제·법률·국제관계 등을, 제2부회는 지형과 지질 등을, 제3부회는 노선·설계 시공과 주행방식 등을, 제4부회는 환경과 경제의 파급효과 등을 각각 관장한다. 현재 일본에서는 이 연구회에 학자·전문가·기술자 1천 여명이 참여하고 있으며 규슈에는 지부(지부장 高田原清)가 있다.

삿사 회장은 "거리도 짧고 지질도 일정한 지브롤터·도버의 해저터널보다 일·한터널의 작업이 매우 어렵게 사실"이라고 실토하고 "그러나 많은 어려움이 있었던 세이칸 터널이 결국 완성된 것처럼 일·한터널도 불가능한 공사는 아니다"고 자신했다.

세이칸 터널공사는 연약한 지질과 단층이 나타나 예상했던 것보다 작업이 어려웠고 공사일정도 지연됐던 것으로 알려졌다. 한·일터널의 경우 일본측에서 쓰시마까지의 지질은 단단한 구조를 형성하고 있어 터널 굴착에 적합하지만 문제는 쓰시마에서 거제까지의 구간이다. 쓰시마의 거제쪽



인공섬을 이용한 한·일해저터널의 완성 모형도.

해역에 거대한 단층이 있어 이를 돌파하는 문제가 숙제로 지적되는 것이다.

연구회측은 단층조각을 통과하는 새로운 공법을 관계회사로 하여금 개발토록 지원하고 있으나 현재의 기술로도 불가능한 것이 아니라는 게 샷사 회장의 설명이다. 그는 현재 한·일터널 관계자가 보유한 기술로는 터널 건설에 20년 정도 걸릴 것이라고 예상했다. 그러나 터널구간에 몇 개의 인공섬을 설치한다면 공기를 3분의 1로 줄일 수 있다고 했다. 다만 문제가 되는 것은 한국측의 작업진도와 뉴욕에 있는 통일교재단의 자금지원액수라

고 샷사 회장은 덧붙였다.

터널 굴착지 땅 40만 평 매입

일한터널연구회 사무국의 사사키 게이지(佐佐木啓二) 차장은 “일본에서는 盧대통령이 국회에서 일·한터널에 대해 언급한 것을 계기로 자민당 의원들 사이에 의원연맹이라든가 조사단을 결성하려는 움직임이 있다”고 말하고 앞으로 한·일터널작업이 국회 차원의 프로젝트로도 추진될 것이라고 내다봤다. 이렇게 되면 임의단체인 일 한터널연구회도 사업을 추진할 수 있는 재단법인으로 재발족, 이에

합세할 방침이라고 한다.

그러나 샷사야스오 회장은 나폴레옹의 제안으로 시작된 도버 해저터널이 양국 정부는 조인만 했을 뿐 모든 작업이 민간에 의해 추진됐듯이 한·일터널도 양국의 백성이 주체가 되어 추진하는 프로젝트가 되어야 한다고 주장했다. 실제로 국제고속도로 관계자들은 이 계획의 모든 작업이 ‘돈의 논리’에 의해 이루어지는 것을 바라지 않는다는 입장이다.

샷사 회장은 “특히 일·한터널처럼 전문가들이 참여하지 않으면 안 될 구간을 제외한 국제고속도로의 모든 구

간이 각국의 젊은이들의 참여로 노선이 선정되고 공사가 이루어졌으면 한다”면서 고속도로가 만들어진 결과보다 그 과정이 중요하다고 강조했다.

세계 각국의 젊은이들이 장차 자기들이 다니게 될 고속도로 건설에 참여함으로써 그 과정에서 우애와 협동심이 고양될 수 있음을 그는 중시하고 있다. 국제고속도로는 ‘세계의 젊은이들의 봉사과 땀의 상징물’이 되어야 한다는 것이다.

한국국제하이웨이연구회의 尹世元 회장(성화대 학장·해물리학)도 “국제고속도로는 앞으로 50년 후, 아니 100년 후에도 실현될지 모른다. 안 될 수도 있다. 그러나 중요한 것은 평화의 이념이다. 그러한 이념의 라이선스를 가지고 이 사업을 진행해 나가는 과정이 중요한 것이다”라고 말했다.

국제고속도로와 한·일터널 사업을 위해 사업단측은 지금까지 약 100억 엔의 자금을 쓴 것으로 알려졌다. 재원은 통일교 조직인 국제문화재단에서 90% 정도 지원되며 나머지 10%는 회원이 내는 회비와 외부 기금, 출판사업 수입 등으로 충당된다고 한다.

100억 엔의 사업비는 토지·건물 등 부동산 구입, 선박·기계·컴퓨터·중장비 등의 구입, 연구·조사를 위한 제반비용 등에 각각 30% 가량씩 사용됐다고 사업단측은 밝히고 있다.

사업단이 확보한 토지는 약 40만 평. 터널 굴착이 시작되는 육상부 5개소 중 4개소의 각 10만 평씩을 구입한 셈이다. 사업단의 터널작업 지점은 규슈 서북부의 기점과 이키 섬의 남쪽과 북쪽, 그리고 쓰시마의 남쪽과 북쪽이다. 구입하지 못한 나머지 한 곳은 사업단측이 임대해서 사용하

고 있다고 한다.

자본의 논리로만 따진다면 당장 한 푼도 나오지 않는 한·일터널에 이처럼 거액을 쏟아 붓는 데 대해 사업단의 오에 마스오(大江益夫) 사무국장은 “솔직히 말해서 일·한터널만으로는 경제성이 없다”고 실토했다. 통행료 등 직접적인 수입으로는 투자금을 회수할 수 없다는 것이다.

그러나 그는 간접적인 투자효과가 무시하지 못할 정도로 크다고 주장했다. 한·일터널이 한국과 일본을 오가는 통로로만 이용된다면 경제성이 없는 터널이 될 것이지만 이것이 북한·중국과 연결된다면 사정이 달라지기 때문이다. 특히 중국의 동북지방의 개발이 뒤따른다면 한·일터널이 경제적으로도 간접적인 효과를 충분히 발휘할 수 있다는 주장이다.

오에 국장은 “현 시점에서는 남북한 간의 문제가 남아 있기 때문에 이 사업에 대한 일본 경제인들의 이해와 참여가 어려운 실정이지만 그것은 금방 해결되리라 본다”고 말했다. 사업단측은 한·일터널의 완공시점을 2010년으로 잡고 있는데 그때쯤이면 남북한이 통일되고 중국의 고속도로도 완성돼 있을 것이기 때문이라고 보아서이다.

오사카 萬博에도 소개돼

그러나 국제고속도로 관계자들은 자신들이 구상하는 대로의 완벽한 국제고속도로가 완성되는 때를 100년 후쯤으로 보고 있는 듯하다. 현재 오사카(大阪)에서 열리고 있는 ‘꽃과 푸름의 만국 박람회’장에 가면 그 완성모형을 한 눈에 볼 수 있다.

박람회장의 ‘거리의 구역’에 위치한

‘100년 후의 평화마을’이라는 파빌리온 군(群)에는 완성된 국제고속도로를 체험할 수 있는 애니메이션 영상이 준비되어 있다. 이 필름은 도쿄를 출발하여 한·일 해저터널을 통과, 서울·평양·베이징·프놈펜·방콕·뉴델리·테헤란·파리를 경유하여 런던에 이르는 국제고속도로의 자동차 여행과정을 약 14분 동안 보여 준다.

‘2090년으로 들어가는 문’에 들어서서 ‘타임터널’을 통과하면 이 필름을 볼 수 있는 홀에 이른다. 관람을 끝내고 나오면 출구 가까운 곳에 ‘미래우체국’이 있어 100년 후에 자기 후손이 받아볼 수 있는 편지를 쓸 수 있다. 이 편지는 출구에 있는 타임캡슐에 보관된다.

이 ‘평화마을’의 파빌리온을 출전한(재단법인)아시아기술협력회 일한터널위원회의 마쓰모토 요시오(松本好男)씨는 “특히 국제고속도로가 통과하는 나라의 박람회 참가 임원이나 관광객이 자주 온다”고 밝히고 “그들은 자기 나라를 통해서 국제고속도로가 뚫리는 걸 환영하는 반응을 보였다”고 말했다.

그런데 2090년이 아닌 1990년에 국제고속도로 계획을 영상이 아닌 현실로 체험할 수 있는 곳이 있다. 바로 한·일터널의 조사사갱(斜坑) 공사가 한창인 규슈 사가 현 히가시마쓰우라(東松浦)반도의 나고야(名護屋)현장. 이 조사터널은 작업터널이나 본터널의 공사를 위한 전단계의 것이긴 하다. 그러나 한국 쪽을 향해 실제로 터널이 굴착되고 있는 모습을 보여 주기 때문에 한·일터널 계획이 현실속에서 이루어지고 있음을 실감케 한다. 조사터널은 지난 86년 10월에 착공

되었지만 이 일대의 육상 및 해역에 대한 조사는 82년부터 시작됐다고 한다. 육상부의 지표탐사, 중력탐사, 전기탐사 등과 해역부의 도해측량이 히가시마쓰우라 반도는 물론 이키, 쓰시마 등지에서도 이루어졌다. 깊이 500m에 달하는 심층볼링조사도 실시되었다. 사업단측은 5천만 엔씩 경비가 드는 심층볼링조사를 30여 곳에서 실시했다고 밝혔다.

해역부에서는 해저 지층을 조사하는 최신 탐사설비를 탑재한 3척의 조사선이 구입되어 음파탐사와 자기탐사가 루트 전역에 걸쳐 전개됐다고 한다. 조사선이 바다 위를 바둑판처럼 중형으로 다니면서 행하는 해역부 개략조사는 이미 완료된 상태. 이제는 터널이 통과하는 해저 지질에 대한 정밀조사를 하는 단계라는 게 사업단 관계자의 설명이다.

해저의 암석과 생물을 직접 채취하는 드레싱 조사도 실시되었다. 인접 지역의 환경조사도 행해져 터널공사가 환경과 지역사회에 미치는 영향이 검토되었다. 쓰시마와 나고야 일대에는 수질과 조류, 생물 등에 대한 조사가 정기적으로 이루어져 산출된 자료의 일부는 그 지역의 어업관계자에게 제공되기도 한다. 쓰시마에는 대마(對馬)해협에서 발생하는 미소한 지진을 관측하기 위해 지진관측소도 설치되었다.

이렇게 해서 지난 85년 개략조사를 마친 사업단과 일한터널연구회측은 이듬해부터 루트 선정을 위한 정밀조사와 본터널 굴착을 위한 준비작업을 시작했다. 현재 나고야 포(浦)에서 공사 중인 조사터널도 이러한 정밀조사의 일환이다.

폭 5.4m, 높이 5m의 규모인 조사터널은 터널 입구에서 1천 300m 지점까지는 약 14도 경사로 굴착된다. 경사가 끝나는 지점부터는 수평으로 약 28km 나아가며 거기에서부터 다시 경사지게 파들어가 이키 섬의 출구로 나오게 돼 있다.

국제도로는 '하나의 유럽' 형성에 크게 기여한 유럽의 도로망처럼 상호발전과 유대강화에 도움이 되는 측면이 있지만 아프리카 종단철도나 경부선·경의선 부설처럼 일국의 이익이나 경제종속을 심화시키는 측면도 아울러 갖고 있는 게 사실이다.

현재 공사가 진행되는 지점은 출구에서 약 410m 들어간 곳. 제2기 공사가 완료되고 시멘트를 입히는 작업까지 마무리돼 제3기 공사가 준비되고 있다. 막장 지점은 표고 -25m로서 이미 해수면 밑에 들어간 셈이다.

터널 한쪽 벽면에는 송풍관과 급수관, 공기관, 배수관 등과 조명선, 전기선, 동력선 등이 설치돼 있고 바닥에는 작업용 레일이 깔려 있다. 지난 7월 25일 필자가 터널 현장을 취재할 당시 터널 입구의 온도는 29℃, 습도는 75%를 가리키고 있었다. 그런데 해수면 밑인 400m 지점에 이르러서는 온도는 20℃ 안팎으로 떨어졌고 습도는 90%가 넘었다.

터널 현장에는 20여 명이 근무하고 있는데 발파작업에 동원되는 숫자는 10명 남짓. 발파는 하루 1~2회 실시되며 그때마다 1m 가량이 뚫린다는 게 관계자의 설명이다. 가라쓰 현장 사무소 미즈노 도시유키(水野利幸)

소장대리는 조사터널 굴착은 한 단면에 1m 깊이로 80여 개의 구멍을 뚫어 다이너마이트를 설치, 폭파하는 방식을 택하고 있다고 말했다. 그는 터널 공사에 쓰이고 있는 굴착기를 가리키며 "세이칸 터널공사 때 쓰던 장비인데 여기에서 쓰고 있다"고 소개하기도 했다.

한국측도 육상지질조사 끝내

이키 섬이 눈 앞에 보이는 나고야 포 일대는 400여 년 전 도요토미 히데요시(豊臣秀吉)가 조선을 침략하기 위해 30만 대군을 출진시킨 곳이기도 하다. 조사터널 공사현장 오른쪽에는 이들이 진을 친 성터가 위치해 있다. 이러한 역사적인 사연을 담고 있는 곳이 한·일터널의 시발점이 된다는 것도 하나의 아이러니이기도 하다.

직선거리로 볼 때 한·일 간의 가장 가까운 구간은 부산과 시모노세키(下關)를 연결하는 것이다. 그러나 그 구간은 수심이 깊어 터널이 지나기에는 부적합한 것으로 알려진다. 사업단이 추진하고 있는 가라쓰에서 거제까지의 터널 통과 해역의 최대 수심은 150m 가량으로 세이칸 터널(140m)과 별 차이가 없다.

공사현장 왼쪽의 요부코(呼子) 만에 인접한 작은 언덕에는 관측소가 설치되어 있다. 사업단측은 터널 공사에서 나오는 막대한 양의 돌과 흙으로 요부코 만을 매립할 예정인데 이 관측소는 그때 예상되는 환경 변화를 미리 파악하여 대처 방안을 찾고자 설치되었다고 한다. 이 관측소는 지난 87년부터 관측을 시작하여 이 지역의 기상 변화에 대한 자료들을 모두 컴퓨터에 보관하고 있다.

이 관측소의 관측기사인 나가타 무네요시(永田宗義) 씨는 “대사업을 할 때 따르는 환경손상 문제가 매우 중요하다”고 전제하고 “이 관측소는 가장 기본적인 기초 기상관측을 하기 위해 설치되었다”고 밝혔다. 그는 관측소가 자연환경에 가깝도록 최대한 노력했고 최신 장비를 도입했기 때문에 정확한 자료를 산출해 내고 있다고 말했다.

사업단은 내년쯤이면 두 번째 조사 터널의 굴착공사가 시작될 것이라고 밝히기도 했다. 쓰시마 서쪽 해안에서 거제도를 향해 굴착될 이 공사를 위한 지진제(地鎮祭)가 작년 7월에 이미 열린 바 있다. 사업단측은 이를 위해 터널 전방의 지질을 조사하는 경사불링과 갱구시설·굴착설비 등을 정비할 계획을 세워놓고 있다.

한편 한국의 거제쪽에서는 한국국제해이웨이연구소 부산지부가 중심이 되어 해저지질조사를 위한 준비작업이 이루어지고 있다. 한·일터널의 예상 루트로 선정된 거제지역에 대한 육상 지질조사는 지난 86년부터 시작됐으나 본격적인 불링 조사는 2년 뒤인 88년에 착수되었다. 高冠瑞 지부장은 “7군데 불링조사를 해본 결과 지질이 일본 쪽보다 좋은 것으로 판단된다”고 밝혔다.

한국측 조사팀은 금년중 해양조사를 위한 중국점(從局點) 설치를 완료하고 내년부터 본격적인 해저지질탐사에 착수할 것이라고 한다. 이 작업을 위해서는 일본의 조사선이나 기술진을 도입하는 방안도 검토되고 있는 것으로 알려졌다.

한국측 연구팀의 일원인 부산대 金學魯 교수는 “이 계획이 완성되면 거

제지역은 천혜의 관광자원과 함께 한·일터널이라는 전대미문의 대규모 구조물을 토대로 제주도와 경주에 버금가는 관광단지로 발돋움할 것”이라며 연구보고서를 통해 지역개발 효과에 대한 자신의 견해를 밝혔다. 특히 거제도 일대는 임진왜란 전적지 등 일본인들에게 관심 있는 역사적 유물·유적마저 곳곳에 산재해 있어 산업 및 무역, 교통의 새로운 중심지로서뿐만 아니라 관광지로서도 크게 발전할 수 있다는 것이다.

“평화와 화합의 대동맥”

한·일터널은 그 동안 한국보다 일본에 의해 더 적극적으로 추진돼 온 게 사실이다. 이는 경제적·기술적 측면에서 일본이 주도할 수밖에 없기 때문이기도 하지만 그 이면에는 양국의 역사적·문화적 측면이 작용하는 바도 없지 않다.

임진왜란이나 제국주의 일본의 한국 침탈을 굳이 예로 들지 않더라도 섬나라인 일본은 역사적으로 대륙의 일원으로 편입하려는 욕망을 품어왔던 게 사실이다. 한·일터널은 일본의 이러한 잠재적인 기대를 충족시키는 가장 적절한 수단이 될 수 있다. 이는 역시 섬나라인 영국이 프랑스의 해저터널 건설제안을 번번이 거부해 온 것과는 정반대의 상황이다.

한국의 한·일터널 관계자들은 이러 한 한·일 간의 감정적·역사적 문제점을 무시 못 할 장애요인으로 지적하고 있기도 하다. 과거 실크 로드나 아프리카 종단철도 건설구상, 경부선·경의선 철도 부설에서처럼 도로, 특히 국제도로는 어느 한 나라의 부국강병 내지 제국주의 정책의 효과적인 수단

이 될 수도 있기 때문이다.

국제도로는 ‘하나의 유럽’ 형성에 크게 기여한 유럽의 도로망처럼 상호 발전과 유대강화에 도움이 되는 측면이 있는 반면 일국의 이익이나 경제증속을 심화시키는 측면도 함께 갖고 있는 게 사실이다.

高冠瑞 지부장은 “이러한 복합적인 사정 때문에 그 동안 국내에서는 국제고속도로 구상이나 한·일터널 계획을 일반에 널리 홍보하지 못하고 조용하게 추진해 온 점도 있다”고 시인했다. 그러나 그는 “결국 이 프로젝트는 민족·국가라는 개념을 중시하는 현 세대의 인류가 아니라 ‘세계는 한 가족’이라는 개념 속에 사는 ‘제3의 세대에 사는 제3의 인류’가 완성하게 될 사업”이라고 강조했다.

국제고속도로 계획은 국가·민족·종교·이념의 통일을 내세우는 한 종교조직에 의해 독불장군식으로 추진돼 왔으나 상당 부분은 실현 가능한 단계로까지 발전되고 있다. 그러나 그들이 꿈꾸는 대사업을 실현하기 위해서는 풀어야 할 난제들이 산적해 있는 게 현대를 사는 인류의 현실이기도 하다.

인류 역사상의 초대형 사업들은 전제군주의 권력 강화나 과시, 또는 적전(敵戰)을 위해 이루어진 것이 대부분이다. 국제고속도로 관계자들은 그러나 자신들이 추진하는 이 초대형 사업은 ‘평화 이념의 기념물’이 될 것이라고 힘주어 말한다. 유일하게 우주에서 육안으로 관찰되는 지상 최대의 건조물이라는 중국의 만리장성이 전쟁과 분단의 장벽이라면 국제고속도로는 평화와 화합의 대동맥이라는 것이다. ■

세계와 나 9

THE WORLD & I 1990

討論: “남북교류는
후세인의 大野
집중: 행정 재량권
비판:

에 달렸다”



● 行政權의 利權 창출과 金
의한 지배는 法治主義 아니
거품경제 청부들 ● 證市 물

의혹 石山事業基
추진 權統속의 덩
의 主犯

조원의 행방 ● 인터뷰 “惡法에
權濫用 ● 恐慌 위험성 안은
地畝손에 앞장서는 公共建物들

海外リポート



日本の九州と韓国の巨済島を海底トンネルで結ぼうという計画が、今、統一教会系の財団の支援で両国の民間団体の手によって静かにしかし着実に進められている。東京からロンドンまでの国際高速道路計画の一環として位置づけられる韓日トンネルの斜坑現場取材した。

ユーラシア大陸の両端に位置する日本と英国が一つの道路網で連結される日はそれほど遠くない。すでに英国とフランス間のドーバー海峡が海底トンネルで結ばれており、韓日間の大韓海峡にも海底トンネルが建設される可能性が大きくなってきた。大韓海峡トンネルが完工する21世紀初頭には、東京からロンドンまで自動車旅行が可能となろう。

この巨大なプロジェクトは世界の民間団体が中心になって推進しているが、日本側区間の工事のなかにはすでに着手段階に至ったものもある。特にドーバー海底トンネルは英国、フランスの合併企業が両国政府の許可を得て1993年の開通を目標にトンネル掘削工事中である。

国連極東委員会が推進しているアジア・ハイウェイ建設計画も、最近の国際的な雪解けムードに乗って国家間の合意がなされかなり具体化する段階にある。また、この計画に含まれない中国の北京～丹東の区間も、中国政府が日本の民間団体と

合併で高速道路の建設を推進している。アムール川に隣接した中国の丹東から北韓を經由して韓国に至る区間と、韓日間に横たわる大韓海峡を通過する問題が解決されれば、この道路はヨーロッパの道路網と連結され、長年の夢であった東京からロンドンまでの国際高速道路が実現するのだ。

北韓通過と韓日海底トンネルが難題ではあるが、この問題も近い将来には解決される見通しである。韓日トンネルは両国の民間団体が数年前から綿密な調査と研究を始め、日本側の起点では本トンネル掘削のための調査トンネルを海面下まで掘り下げており、韓国側でも陸上部の地質調査がすでに終わった段階である。この団体は北韓も“国際高速道路”の建設に参加するようにいろいろな経路を通じて説得工作を行っていることでも知られている。

【日本の国会演説で盧大統領が言及した、“玄界灘トンネル”と両国政府のテクノベルト構想案にある“釜関トンネル”は事前研究がない即興的な発想のように見えるが、これを契機に公式的な検討がなされることを示唆、注目されている】

政府次元の検討を示唆

このような“国際高速道路” “ユーラシアドラ

イブウェイ” “アジアハイウェイ”などの構想は世界のいろいろな団体がかなり以前から提案しているが、最も国際的にこの仕事を後押している団体に世界基督教統一神霊協会（略称：統一教会）の支援を受けている“国際ハイウェイ建設事業団”（会長：久保木修己氏、理事長：梶栗玄太郎氏）がある。日本に本部を置くこの団体は去る81年から“世界を一つに”という旗印のもと、この事業を力強く推進してきた。

国際ハイウェイ建設事業団が推進する国際高速道路プロジェクトの根幹は、日本を出発して韓半島、中国、東南アジア、インド、中東、ヨーロッパを経て英国に至る自動車道路を21世紀初めに完成するというものだ。現在このプロジェクトの第1次案に該当する東アジア高速道路は既にかなりの進展を見せている。

去る81年11月ソウルで開催された第10回「科学の統一に関する国際会議」（ICUS）の席上で、統一教会の創始者・文鮮明師により提案された国際高速道路構想は、長い間、国際情勢と経済的な問題のため広範囲で現実的な呼応を得ることが難しかった。しかしながら最近の国際的な開放趨勢と脱冷戦ムードにより、軍備減少への国家間の協力が活発になり、財源問題が一層容易になるに従って、この構想に対する関心が高まってきた。

一例として去る4月、モスクワで開かれた第11回世界言論人会議（世界言論人協会、ノーボスチ通信共催）でこの構想が紹介されたが、ソ連側は高速道路の一支線が自国を通過することに深い関心を表明した。ソ連の共産党機関誌の一つである「ニュータイムス」は、この構想を紹介し“20世紀の閉鎖的な人類の目を開かせる驚くべき構想”と評価した。

韓日両国の政府次元でもこの構想と関連した言及や計画が提起され注目されている。90年5月、日本を訪問した盧泰愚大統領は日本の国会で行った演説で韓日トンネルに言及し国際高速道路関係者の関心と呼んだ。

国会演説の最後に盧大統領は“次世紀には東京を出発した日本の若者が玄界灘の海底トンネルを



第11回世界言論人会議

越えて、ソウルの親友と共に北京とモスクワに、パリとロンドンに大陸を結び世界をひとつにする友情に満ちた旅行を楽しむ時代を共に創造しましょう”という内容の言葉を語った。

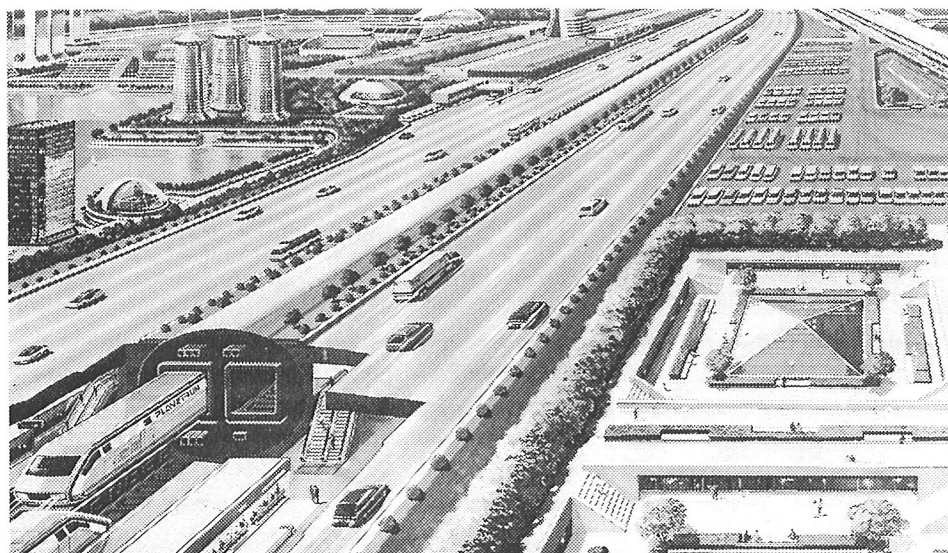
また、盧大統領が訪日の事後処置の一環として推進している“韓日テクノベルト”（技術地帯網）設置構想の中でも韓日海底トンネル計画が含まれていると観測されている。この構想の長期案の中では英国、フランス間の海底トンネルのように“釜関トンネル”を民間資本で共同建設し、日本の九州地域のテクノポリスと今後建設される韓国のテクノポリスを連結する方案が韓日両国政府によって検討されていることが明らかにされている。

このような盧大統領の言及と両国政府の構想にある韓日トンネルは、事前研究がない即興的な発想のように見えるが、これを契機として公式的な検討がなされる可能性があることを示唆した点で注目されている。

北韓も参与するように交渉中

統一教会側が早くから韓日トンネルを包括する国際道路計画を推進してきた背景には“世界の統一”という統一教会の基本理念が根底にあると思われる。

この構想を提案した当時、文師は“21世紀を前に人類は国家的利己主義から脱却し、新しい宇宙



未来の中国大陆を走る国際ハイウェイ完成予想図

的価値観を確立しなければならない” “国際高速道路は人類の理想を達成するための効果的手段である”と演説、提案の背景を説明した。

当初、構想は第1段階として日本から韓国と中国を結ぶ高速道路を建設し、第2段階が中国からソ連、中国から中東とヨーロッパを連結するというものであった。8車線の高速道路の中央分離帯には未来型の尖端真空管（ニューマチック・チューブ）システムを導入した貨物輸送路を建設することも含まれていた。

さらには高速道路両側に少なくとも1 kmに達する中立緩衝地帯を設置し、旅行者がビザなしで宿泊できるようにし、そこに各種の宿泊レジャー施設を建設する方案も提起された。

結局、この構想の基本理念は東洋、西洋の各国を自由に往来する道路を開設することにより東西問題と南北問題を解決し、現在、人類が持っている科学技術を総動員して豊かな経済基盤を構築することにより、全人類が自由と平和を享受する人類一家族の共同体を築くというものであった。

しかし、提案された当時、これは‘妄想家の虚言、に過ぎないというのが一般のとらえかたであった。大韓海峡やヒマラヤ山脈を通過することについての技術的側面も問題ではあるが、天文学的な建設費用をどのように用意するかが最大の要であった。さらには中国、ベトナムなど共産圏国家の通過が不透明であり、特に北韓を通過する問題

は不可能に近かった。

東西冷戦と国家主義が澎湃していた当時としては、たとえ経済的な問題や技術的な問題が解決されたとしても、国際情勢を見ると現実性が全くない計画のように見えた。それゆえに世界各国の専門家たちが提出した数十種類の“21世紀スーパープロジェクト”のなかでも国際高速道路建設案は

最も非現実的な構想として認識されるのみであった。

このような現状にもかかわらず、ICUSに参加した700余名の学者、科学者たちはこの構想を満場一致で採択し、全世界の国家元首と大学総長ら関係機関と人士たちにこれを知らせる書簡を送った。特に日本の統一教会の財団はこの構想を積極的に受け留め、一カ月のちの、その年12月に‘国際ハイウェイ日本建設準備委員会’（後日、「国際ハイウェイ建設事業団」として再発足）を発足させた。

この委員会は構想の第1次案にある東アジアハイウェイ計画の具体化と、韓国と日本を結ぶ海底トンネルの研究調査を最優先課題として活動を開始した。

この委員会の事業を継承した国際ハイウェイ建設事業団は、東アジアハイウェイ建設のために、関係諸国である日本、韓国、北韓、中国などの政府へ協力を要請するために尽力している。

韓国と日本を連結する韓日トンネルを実現するために、すでに日本に「日韓トンネル研究会」（会長：佐々保雄氏）が、韓国に「韓国国際ハイウェイ研究会」（会長：尹世元氏）が各々設立され研究調査活動を展開している。

国際ハイウェイ建設事業団は共産圏国家である中国、北韓とも根気強く接触、相当な成果を挙げていることが明らかになっている。事業団の副理

事長、山岡建雄氏は「中国とは丹東から北京までの基本コースを合意した段階」と語り「北韓には来年平壤で開かれる世界言論人会議で公開提議して協力を求める方針」であると明らかにした。

(文鮮明師は去る4月、モスクワでの世界言論人会議で次の大会は平壤で開催することを公言した)。

東西・南北問題の解決の糸口

中国に対してはすでに去る88年、事業団の代表団が訪中し、王震国家副主席と会見し、肯定的な反応を得ている。その後も事業団側は調査団を派遣するなど中国と粘り強く接触、丹東から北京までのいろいろなコースの中で、当初の中国側の要請とは別に国際道路としての性格が強い山城を通過する直通コースに合意した。道路の両側1kmの緩衝地帯の設置には中国側が難色を表明したが、接道区域として残しておく方法が論議されている。



王震国家副主席（右端）と会談する事業団代表

事業団側が国際高速道路の全区間の中で、特に東アジアの区間に力を注いでいる理由は、事業の基本理念である東西問題と南北問題の解決がもっとも切実な地域であるからというのが関係者の説明である。

山岡副理事長は「アメリカとヨーロッパなど西欧国家が発展した原動力は縦横に走る道路網である」と前置きして、東アジアの発展のためには道

路の建設が何よりも先行されねばならないと主張した。同時に氏は「東アジア国家間の経済、技術、文化的な格差を解消するもっとも良い方法がまさに東アジアハイウェイである」と強調した。飛行機による航空交通は点と点を連結するが、高速道路は、面と面を連結するからである。

この構想の提唱者である文師は、東アジア国家間の経済的格差と関連して、「日本は神の恩寵を受けて豊かになったが、今やその富を近隣国家のために用いなければならない」と語り、そのために日本が韓日トンネルや、北韓・中国の高速道路の建設に積極的に投資することを奨励した。

文師のこのような認識が国際高速道路関係者たちの共感する部分らしい。筆者が会った国際高速道路の関係者は終始、経済強国である日本が自国の利益のみを追求し続けるのなら、かつてのローマ帝国や大英帝国のように1世紀と持たないうちに没落の道を進むようになるのと同じ認識であった。

韓国国際ハイウェイ研究会の副会長である釜山支部長の高冠瑞教授（釜山水産大学、水産物理学）はそのような認識に基づき、韓国、中国、日本の3カ国が黄海を共同管理する方案についての研究が、学者の間で進行していることを明らかにした。黄海の資源を利用する問題が国際海洋水産専門家会議などで論議されており10年あるいは20年後にそれぞれの国家で派生する経済的・社会的・心理的影響まで分析が終わったとのことだ。

国際高速道路の他の効果としては、国家間の経済格差をはじめとする各種異質感の解消のみならず、理念の統合も挙げられるというのが国際高速道路の関係者たちの考えである。

事業団側はすでに中国とソ連がこの計画に参加するなど関心を表明したことを強調していた。この構想の提唱当時、文師は「韓国と日本が韓日トンネルで連結され、アムール川付近の中国の地から、東アジアを貫く高速道路が建設されれば、自然に北韓も開かれるようになる」と語ったとのことだ。国際ハイウェイ建設事業団の一関係者は、「北韓とこの問題について協議、調査する段階が

まさに平和と友好の始まりであり、韓半島統一の実質的な始まりである」と語った。

しかし、国際高速道路の最も困難な区間と見られるのはやはり韓日海底トンネルである。この区間はヒマラヤ山脈の通過よりも困難な難工事区間であり、100兆ウォンという膨大な工事費、経済性の問題、さらに韓日間の微妙な民族感情など、数々の解決すべき難題が複雑に絡む地域である。

自動車が走るときに発生する排気ガスの処理問題も検討事項である。事業団側はトンネルが完成した暁に、そこを通過する新しい交通手段（事業団の関係者はこれを「走体」と表現している）についての研究も並行して行っている。それを研究する分科会では、核、電気、水素など、排気ガスが出ないクリーンエネルギーを使用する自動車を走らせる方法、自動車をリニア・モーターカーに載せてトンネルを通過させる方法などを検討しているとのことだ。

国際ハイウェイ建設事業団が描いている韓日トンネルはすでに開通した青函トンネル（全長54kmの鉄道トンネル）と建設中のドーバー海峡トンネル（全長51kmの鉄道トンネル）の4倍を越える自動車・鉄道複合トンネルである。このトンネルは九州北西部の佐賀県鎮西町から出発し、壱岐、対馬を経て慶南道の巨済島に至るもので、人類史上、最大の土木工事といっても過言ではない。

【本州と北海道を結ぶ青函トンネルと、本州と四国を結ぶ本四架橋は現存する世界最長最大のトンネルであり橋梁である。100里を越えるこのトンネルと橋梁の建設に成功した日本の技術陣は「次は韓日トンネルだ」と口を揃えて言う】

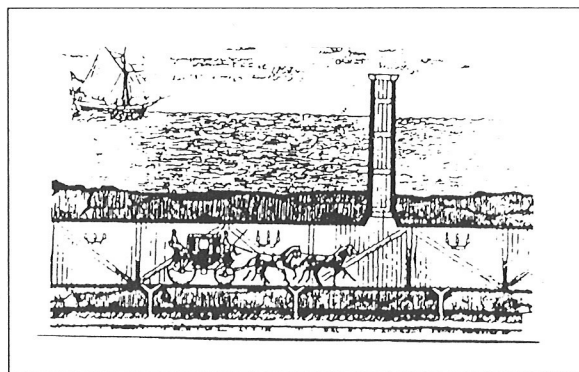
200年かかった英仏トンネル

韓日トンネルは既存のトンネルはもちろん、現在構想中あるいは建設中の海底トンネルの中でも最も長いものである。前述以外にも海底トンネル構想案としてはヨーロッパのスペインとアフリカ

のモロッコを結ぶジブラルタル海峡トンネル計画、ニュージーランドの北島と南島を結ぶクック海峡トンネル計画などがある。

我が国の海底トンネルは慶南道の忠武にある長さ461mのトンネルが挙げられる。このトンネルは1931年、日帝が建設したものを70年代初めまで車と人が通過していたが、現在では水もれで歩道としてのみ使用しているものである。

歴史上で海底トンネルが初めて提議されたのは1802年ナポレオン時代にフランスのある鉱山技師が提案したドーバー海底トンネルである。当時は馬車が油桶を載せて通過するという粗悪な構想であったが、論議が継続し1870年と1970年代に一部が着工されるまでに至った。



アルバート・マチューが提案した海底トンネル

しかし1870年代には植民地争奪戦によって英仏関係が悪化し、1970年代には、建設費の調達問題で各々工事が中断した。しかし「結局は建設されないトンネル」と呼ばれていたこのトンネル工事は去る1986年、サッチャーとミッテランの合意により、民間企業体によって着工され、およそ200年ぶりの完工を目前に控えている。

ジブラルタル海峡トンネル（全長約28km）もやはり19世紀から論議されてきたもので、去る79年、スペインの国王カルロスとモロッコの国王ハッサンが海峡連絡計画に合意することによりトンネル建設の可能性が出てきた。

韓日間の海底トンネルも歴史的な因縁が深い。この構想が提起されたのは日本帝国主義がいわゆる「大東亜共栄圏」を唱え、それが発効した1939年当時、日本の国鉄の監察官であった湯本昇氏によってである。彼は、「世界平和への大道」とい

う副題がついた『中央アジア横断鉄道建設論』という冊子を発刊し、日本の国鉄関係者からの呼応を得た。

この構想は日本の国鉄の先駆者たちによって具体化され、一部は実際に推進された。青函トンネルの立案者でもある国鉄の桑原彌壽氏は、この鉄道が九州から韓半島、北京、天山大路、パミール高原、テヘランを越えて、イスタンブールに至るオリエント

特急に連結する鉄道建設案を出した。また、国鉄の渡辺寛氏は、当時、韓日トンネルの予備調査に着手、1941年、対馬の地質調査と物理探査を実施した。彼はこの年に加唐島でボーリングまで行ったが、太平洋戦争の勃発で工事を中断してしまった。

第二次世界大戦終了後も日本では桑原氏のような信奉者によって多くの土木工事の建設案が提起され推進された。現在、日本の北海道、四国、九州は海底トンネルやつり橋ですべて本州と連結されている。特に1988年の青函トンネルと瀬戸大橋の開通は、日本の4つの大きな島をひとつにする大事業であると自ら評価している。

本州と北海道を結ぶ青函トンネルと、本州と四国を結ぶ本四架橋は、現存する世界最大、最長のトンネルであり橋梁である。100里を越えるトンネルと橋梁の建設に成功した日本の技術陣たちは「次は韓日トンネルだ」と口を揃えて言う。

世界最高の技術陣であることを自認するこれらの技術陣が、韓日トンネル建設に参加するようになるというのが国際ハイウェイ建設事業団側の主張である。

青函トンネルは日本鉄道建設公団が引き受け、本四架橋は日本鉄道建設公団と日本道路公団の共同であった。青函トンネル工事の技術顧問であった佐々保雄氏（北海道大学名誉教授）は現在、「日韓トンネル研究会」の会長であり、このほか



本州と四国を結ぶ世界最長の瀬戸大橋

にも多くの技術者や専門家が研究会の会員になっている。

青函トンネル技術顧問が主導

佐々会長は終戦直後から去る88年まで43年間、青函トンネル工事の技術指導を任せられ、日本の学会で‘地質の神様’と呼ばれるほどの地質学の権威者として知られている。今年83歳になる氏が韓日トンネルに関与するようになったのには次のような経緯がある。

去る81年、文師が国際高速道路構想を提唱した会場に参席した日本の三菱総合研究所の中島正樹所長はこの構想に強く共感し、ともに参席していた西堀栄三郎氏（日本工業技術振興協会会長）とそれを具体化する方法を論議したということだ。

中島氏が勤めている三菱総合研究所は、77年、大規模世界開発プロジェクトであるG I F（世界公共投資基金）構想を立案したこともあり、西堀氏が勤めている日本工業技術振興協会のマクロエンジニアリング部会もこれに似た構想をもっていたので、彼らが興味をもったのも当然である。

彼らはベーリング海峡にダムを建設し、北極海の寒流を堰き止め、北太平洋沿岸を開発する計画とか、中央アフリカに人造湖を建設して砂漠を緑化する構想、飛行機で5時間はかかるニューヨークからサンフランシスコまでを真空管システムの

列車で30分以内で走破する計画など、数十種類の超大型プロジェクトを夢見ていた。

西堀氏はまず先に日韓トンネル計画を推進する責任者として佐々保雄氏を挙げ彼を説得した。当時佐々氏は退職金を受け取りネパールで余生を送るつもりであったとのことだ。ところが西堀氏は“韓日トンネルは生涯をかけてやってみるだけの事業”と熱心に勧誘、結局そこに手を染めることになったのである。

佐々氏は日本の有名な無教会主義者、内村鑑三の最後の数弟子であり、西堀氏とは呼兄呼弟の仲である。西堀氏は“道路ができれば人々の心も通うようになる”と強調しつつ、「韓国のソウル大などに弟子がたくさんいるので韓日トンネルの研究に君ほど適する人物はいない」と佐々氏を説得した。

こうして国際ハイウェイ建設事業団と関係をもった佐々氏は、去る1983年、「日韓トンネル研究会」を設立、この計画に本格的に取り組んだ。すでに一年前から始まっていた地表探査に続いて、海域部の地質探査が氏の主導のもとで行われた。地質調査用船舶と航空機が導入され、唐津、大村、壱岐、対馬などに現場事務所も設置された。

日韓トンネル研究会は東京の渋谷区にある国際ハイウェイ建設事業団の本部の建物内にある。事務室と会議室などには国際高速道路の予想進路が描かれた大型世界地図と、各区間の概念図が掛けられていた。

佐々保雄会長は去る7月23日、事務室での筆者とのインタビューで「国際高速道路の区間の中でも、日韓トンネルには特に多くの研究が必要である」と語り、そのために日韓トンネル研究会が構成されたことを明らかにした。

韓日トンネルについて幅広く深い研究を行うために研究会は4つの部会に分けられている。第1部会は基本理念と政治、経済、法律、国際関係などを、第2部会は地形、地質などを、第3部会は路線、設計、施工と走体方式などを、第4部会は環境と経済の波及効果などを各々担当している。現在、日本ではこの研究会に学者、専門家、技術

者1000余名が参与しており、九州には支部（支部長、高田源清・九州大学名誉教授）がある。

佐々会長は「距離も短く地質も一様なジブラルタルやドーバーの海底トンネルに比べ、日韓トンネルの作業はとても困難なのが実際のところ」と語り、「しかし多大な困難があった青函トンネルが結局は完成したように、日韓トンネルも不可能な工事ではない」と語った。

青函トンネル工事は軟弱な地質と断層が現れ、予想よりも作業が困難で工事日程も遅れた。韓日トンネルの場合、日本側の対馬までの地質はしっかりした構造を形成しており、トンネル掘削に適しているが、問題は対馬から巨済島までの区間である。対馬と巨済島側の海域には巨大な断層があり、これを突破するのが課題となっている。

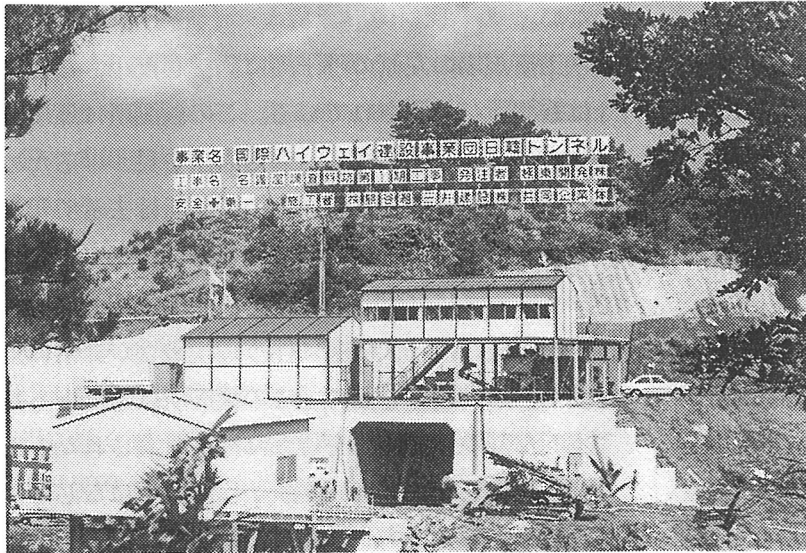
研究会側は断層を通過する新工法を開発するために関連会社に発注しているが、現在の技術では不可能ではないというのが佐々会長の説明である。氏は現在の技術ではトンネル建設に20年程度はかかると見ている。しかし、トンネルの区間にいくつかの人工島を設置すれば、工期を3分の1程度に短縮できるという

大阪の万博でも紹介される

ところで国際高速道路の関係者は、構想どおりの完璧な国際高速道路の完成を100年後と見ているようだ。現在大阪で開かれている“花と緑の万国博覧会”では、その完成模型を一目で見ることができる。

博覧会場の“街の区域”にある“100年先の平和村”というパビリオンには、完成した国際高速道路を体験するアニメーション映画が準備されている。このフィルムでは東京を出発して韓日海底トンネルを通過、ソウル・ピョンヤン・北京・プノンペン・バンコク・ニューデリー・テヘラン・パリを経由してロンドンに至る国際高速道路の自動車旅行過程を約14分間で見せている。

“2090年に入る門”をくぐり、タイムトンネルを通過するとそのフィルムを見せるホールに至



調査斜坑の掘削現場（佐賀県・鎮西町）

る。観覧を終えると出口付近に「未来郵便局」があって、100年後に自分の後孫が受け取る手紙を書ける。この手紙は出口にあるタイムカプセルに保管される。

この“平和村”のパビリオンに出展した財団法人亜細亜技術協力会・日韓トンネル委員会の松本好男氏は「特に国際高速道路が通過する国々の博覧会参加役員とか観光客がよくきます」といい、「彼らは自分の国を国際高速道路が通過することを歓迎していた」と語った。

ところで2090年ではなく1990年に国際高速道路の計画を、映像ではなくて現実に体験できるところがある。それは韓日トンネルの調査斜坑工事が行われている九州の佐賀県・東松浦半島、名護屋の現場である。この調査トンネルは作業用トンネルや本トンネルの工事の前段階のものである。しかしながら韓国にむけて実際にトンネルを掘削している模様を見て、韓日トンネル計画が現実的に行われていることを実感した。

調査トンネルは去る86年10月に着工されたが、周辺一帯の陸地及び海域についての調査は82年から始まったとのことだ。陸上部の地表踏査、重力探査、電気探査などと海域部の渡海測量が東松浦半島はもちろんのこと、壱岐、対馬などでも行われた。深さ500mに達する深層ボーリング調査も実施された。事業団側は5000万円づつ経費がかかる深層ボーリング調査を30余箇所で行ったと明

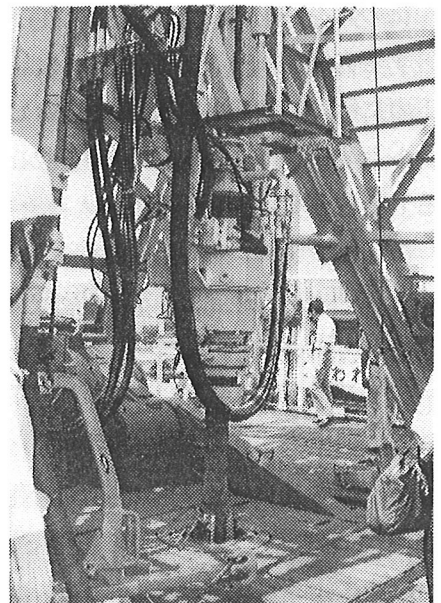
らかにした。

海域部では海底の地層を調査する最新探査設備を搭載した3隻の調査船が購入され、音波探査と磁気探査がルート全域にかけて展開された。調査船が海上を碁盤の目のように縦横に走って行う海域部の概略調査はすでに完了している。今ではトンネルが通過する海底地質の精密調査の段階にあるというのが関係者の説明である。

海底の岩石と生物を直接採取するドレッジ調査も実施された。隣接地域

の環境調査も行われ、トンネル工事が環境と地域社会に与える影響が検討された。対馬と名護屋一帯では水質と潮流、生物などの調査が長期的に行われ、得られた資料の一部は地域の漁業関係者に提供されている。対馬には対馬海峡で発生する微小地震を観測するための地震観測所も設置された。

このようにして去る85年、概略調査を終えた事業団と日韓トンネル研究会側は、翌年からルート選定のための精密調査と本トンネル掘削のため



船上からの海洋ボーリングの準備作業を開始した。現在、名護屋浦で工事中の調査トンネルもこのような精密調査の一環である。

幅5.4 m、高さ5 mの調査トンネルは、トンネル入口から1300m地点までは約14度の傾斜で掘削される。傾斜が終った地点から水平に約28km行き、そこから再び傾斜して掘り進み壱岐島の出口

に上がることになる。

現在、工事が進行している地点は入口から約410m入ったところだ。第2期工事が完了し、セメントを塗る作業まで終了しており、第3期工事が準備されている。切羽は標高-25mで、すでに海面下に入っている計算である。

トンネルの片側の壁面には、送風管と給水管、空気管、排水管などと照明線、電気線、動力線などが設置されており、床には作業用レールが敷かれている。去る7月25日、筆者がトンネル現場取材した当時、トンネル入口の温度は29℃、湿度は75%を示していた。ところが海面下の400m地点では温度は20℃内外に下がり湿度は90%を越えていた。

トンネル現場には20名あまりが勤務しているが、発破作業に動員されるのは10名あまりである。発破は一日に1～2回実施し、その度に1mほど掘り進むという。唐津現場事務所の水野利幸所長代理は、調査トンネル掘削は一断面に深さ1mの穴を80個穿ってダイナマイトを設置して爆破する方法を採っていると語った。彼はトンネル工事に用いている掘削機械を指さしながら、「青函トンネル工事で使った装備を今ここで使っている」と説明した。

韓国側も陸上地質調査を終了

壱岐島を目前に見る名護屋浦一帯は400年あまり前に豊臣秀吉が朝鮮を侵略するために30万の大群を出陣させた場所でもある。調査トンネルの工事現場の右側には彼らが陣を敷いた城跡があった。このような歴史的な因縁をもつ場所が韓日トンネルの始発点になっていることは皮肉でもある。

直線距離では韓日間が一番近いところは、釜山と下関を結ぶものだ。しかしその区間は水深が深く、トンネルを通すには不適當であることが明らかになっている。事業団が推進している唐津から巨済島までのトンネル通過海域の最大水深は150m程度で、青函トンネルの140mと余り違いが

ない。

工事現場の左側の呼子湾に隣接した小さな丘には観測所が設置されている。この観測所は環境変化をあらかじめ把握し、対処方法を見つけるために設置したとのことだ。この観測所は去る87年に観測を開始し、地域の気象変化の資料をすべてコンピュータに保管している。観測所の観測技師、永田宗義氏は「大事業に伴う環境破壊が非常に重要だ」と前置きをして「この観測所はもっとも基本的な基礎気象観測を行うために設置された」と明らかにした。彼は観測所が自然環境になじむように最大限の努力をし、最新の装備を導入したので正確な資料を得ることができると語った。

事業団は来年頃には第2本目の調査トンネルの掘削工事が始まるであろうと明らかにした。対馬の西側の海岸から巨済島に向けて掘削するこの工事のために、地鎮祭が昨年7月にすでに行われている。事業団側はトンネル前方の地質を調査するための斜めボーリングと、坑口施設や掘削設備などを整備する計画を立てている。



韓国でもボーリング開始（巨済島）

一方、韓国の巨済島側では、韓国国際ハイウェイ研究会の釜山支部が中心となって、海底地質調査の準備作業が行われている。韓日トンネルの予想ルートに選定された巨済島地域の陸上地質調査は去る86年から始められており、本格的なボーリング調査は2年後の88年に着手された。高冠瑞支部長は「7カ所のボーリング調査を行った結果、地質が日本側よりも良いと判断される」と語った。

韓国側の調査チームは近年中に海洋調査のための従属点設置を完了し、来年から本格的な海底地質探査に着手するとのことである。この作業には日本の調査船や技術陣を導入することも検討されている。

韓国側の研究チームの一員である釜山の金学魯教授は「この計画が完成すれば巨済島地域は天恵の観光資源とあいまって韓日トンネルという前代未聞の大規模構造物を土台にして、済州島や慶州に継ぐ観光地になるであろう」と研究報告書で地域開発効果についての自身の見解を明らかにした。特に巨済島一帯は壬辰の乱の戦跡地でもあり、日本人に関心の深い歴史的な遺物・遺跡などが散在しているので、産業や貿易、交通の新しい中心地としてのみではなく観光地としても大きく発展できるのである。

【国際道路は「ひとつのヨーロッパ」の形成に大きく寄与したヨーロッパの道路網のように相互発展と紐帯強化の助けになるが、反面アフリカ縦断鉄道や、京釜線付設のように一国の利益や経済従属を深める面も併せもっているのが実際のところである】

“平和と和合の大動脈”

韓日トンネルはこれまで韓国よりも日本側でより積極的に推進されてきた。それは経済的、技術的な側面で日本が主導せざるを得ないからであるが、その裏には両国の歴史的・文化的側面が作用していることもなくはない。

壬辰の乱や帝国主義日本の韓国侵奪を敢えて例に取らずとも、島国日本が歴史的にみて大陸の一員として編入しようという思いを抱いてきたことは事実である。韓日トンネルは日本のこのような潜在的な期待を充足させる最も適切な手段になり得る。これはやはり島国である英国がフランスの海底トンネル建設の提案を度あるごとに拒否してきたのとは正反対の現象だ。

韓国の韓日トンネル関係者たちはこのような韓

日間の感情的・歴史的な問題点を無視できない障害要因として指摘している。過去、シルクロードやアフリカ縦断鉄道建設構想のように、道路、特に国際道路はある一国の富国強兵ないしは帝国主義政策の効果的な手段となり得るからである。

国際道路は“ひとつのヨーロッパ”の形成に大きく寄与したヨーロッパの道路網のように、相互発展と紐帯強化に寄与するが、反面、一国の利益とか経済従属を深化させる側面も併せもっている。

高冠瑞支部長は「このような複雑な事情のゆえに、これまで国内では国際高速道路構想や韓日トンネル計画を一般に広めずに静かに推進してきた」と認めている。しかしながら、彼は「結局このプロジェクトは民族、国家という概念を重視する現世代の人類ではなく“世界は一家族”という概念の中に生きる“第3世代に生きる第3の人類”が完成する事業」であると強調した。

国際高速道路計画は国家、人種、民族、宗教、理念の統一を主張する一宗教団体によって単独で推進されてきたが、相当の部分は実現可能な段階まで進展している。しかし彼らが夢見る大事業を実現するために解決すべき難題が山積していることは現代を生きる人類の現実でもある。

人類歴史の超大型事業は帝国主義の権力の強化や誇示、または敵との戦いのためになされてきたものが大部分である。国際高速道路の関係者は、しかしながら私たちが推進している超大型事業は“平和理念の記念物”になると力を込めて語っている。唯一、宇宙から肉眼で観察できる地上最大の構造物である中国の万里の長城が戦争と分断の障壁であるとすれば、国際高速道路は平和と和合の大動脈といえよう。

《申東浩・韓国世界日報『世界と私』記者》

(訳責、事務局　なお誌面の都合により一部割愛させていただきました。)