

9

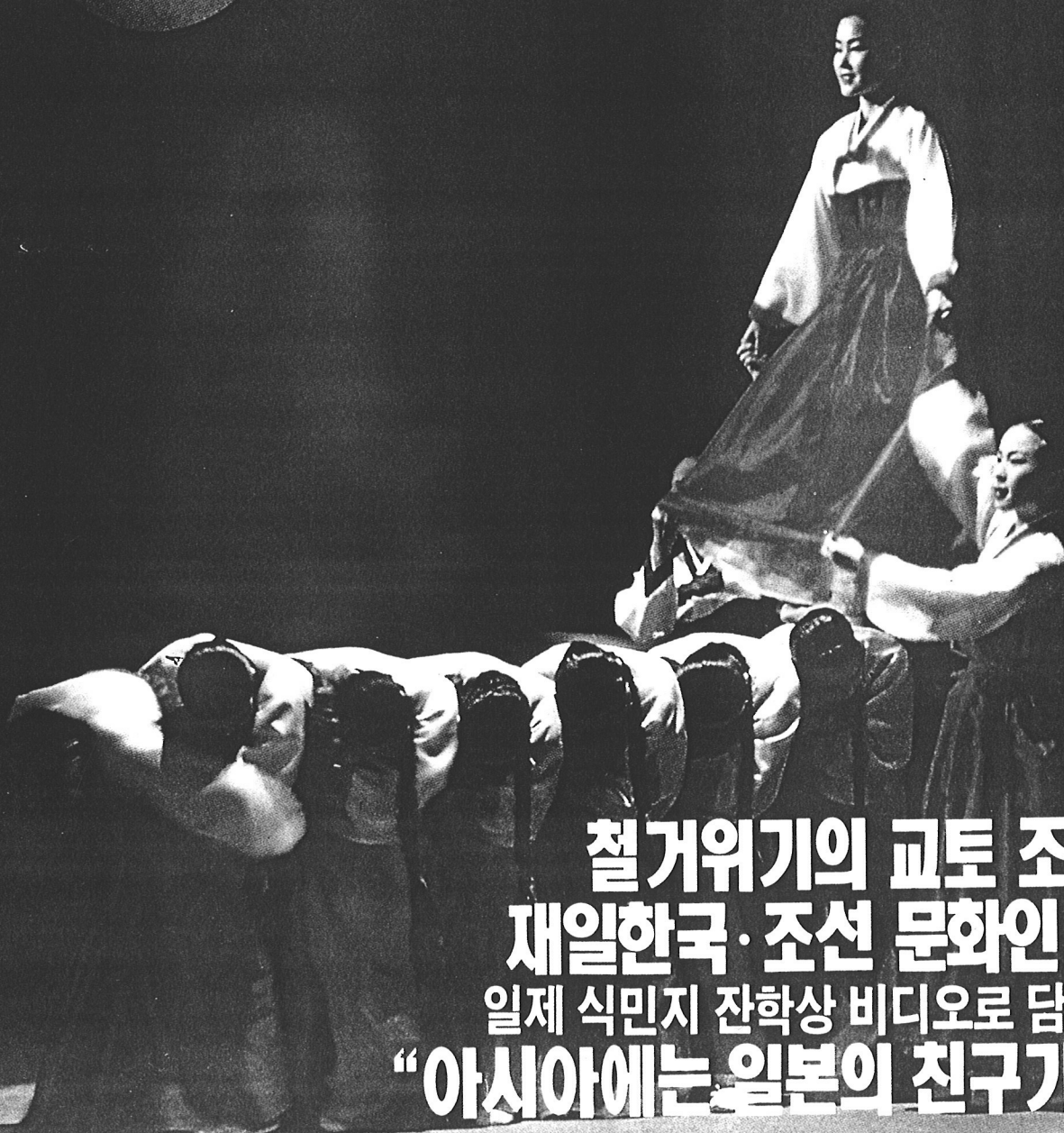
1994

재일 교민 시사 교양지—

월
간

아리랑

MONTHLY MAGAZINE ARIRANG



철거위기의 교토 조선마을
재일한국·조선 문화인 인명록
일제 식민지 잔학상 비디오로 담은 일본인
“아시아에는 일본의 친구가 없다.”

차 례

지금 한반도는 12

미·일의 북한에 대한 물밑투자 활발
평양행 기다리는 달러와 엔

지구촌 뉴스 14

전세계 잇는 국제 하이웨이 1차안
꿈의 한일 해저터널

일본국내소식 18

일본의 신 결혼 풍속도

초대석 20

원코리아 페스티벌의 정갑수

특별취재 24

日 제국주의 상징 한일합방기념탑
다시 세워질 날 기다린다?

이달의 인물 28

일제 식민 잔학상
비디오에 담은 일본인
오구리 유키오

생각하는 이야기 11

하나님의 물레방아는 천천히 돈다.

여성페이지 45

성공적인 성형수술을 위한
전문가 제언 - 쌍꺼풀 수술

교민동정 52

재일 예술인 동호인 '무궁회'/기타

행사 56

전세계 126개국 동포 공동체 축제될
'아리랑'

문화인 인명록 32

재일 한국인 사회를 움직이는
250인의 문화인 명단 공개

화제 36

39년간의 외교사절
라디오코리아의 일본어 방송

특별 탐방 38

철거 위기의 교토 조선마을

스포츠 42

30억 아시아인의 스포츠 제전
'94 히로시마 아시안 게임

카메라 탐방 48

역사학자 운명철씨의
일본속의 한민족사 탐방
南郷村 마을의 백제왕 전설

이달의 운세 58

춧불보살이 보는 한달 운수

퍼즐·일본 속담 60

전화정보 66

재일한국기관 업소 전화번호

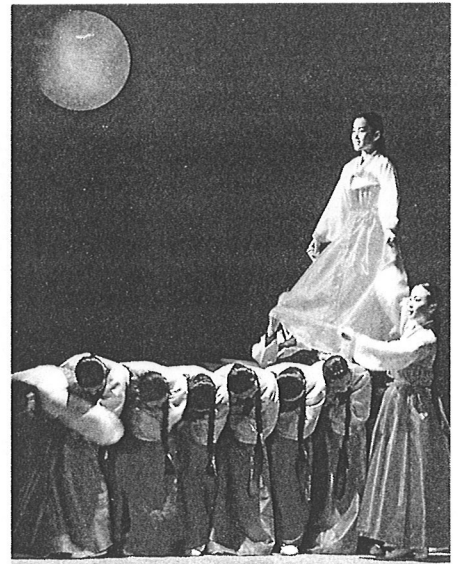
건강교실 72

한의사 김선규씨의 '고소공포증' 상담

게시판 75

목소리 76

분명한 상거래 질서 바란다.



표지스토리

유달리 가뭄이 흑심했던 올여름이었다. 그런데도 예년에 없던 풍작을 예견하면서 푸근한 팔월 한가위를 맞게 되었다. 사진은 뚝다리 밝기. 뚝다리 밝기는 안동 지방의 한가위 전통 민속놀이이다. 사진제공: 한국관광공사

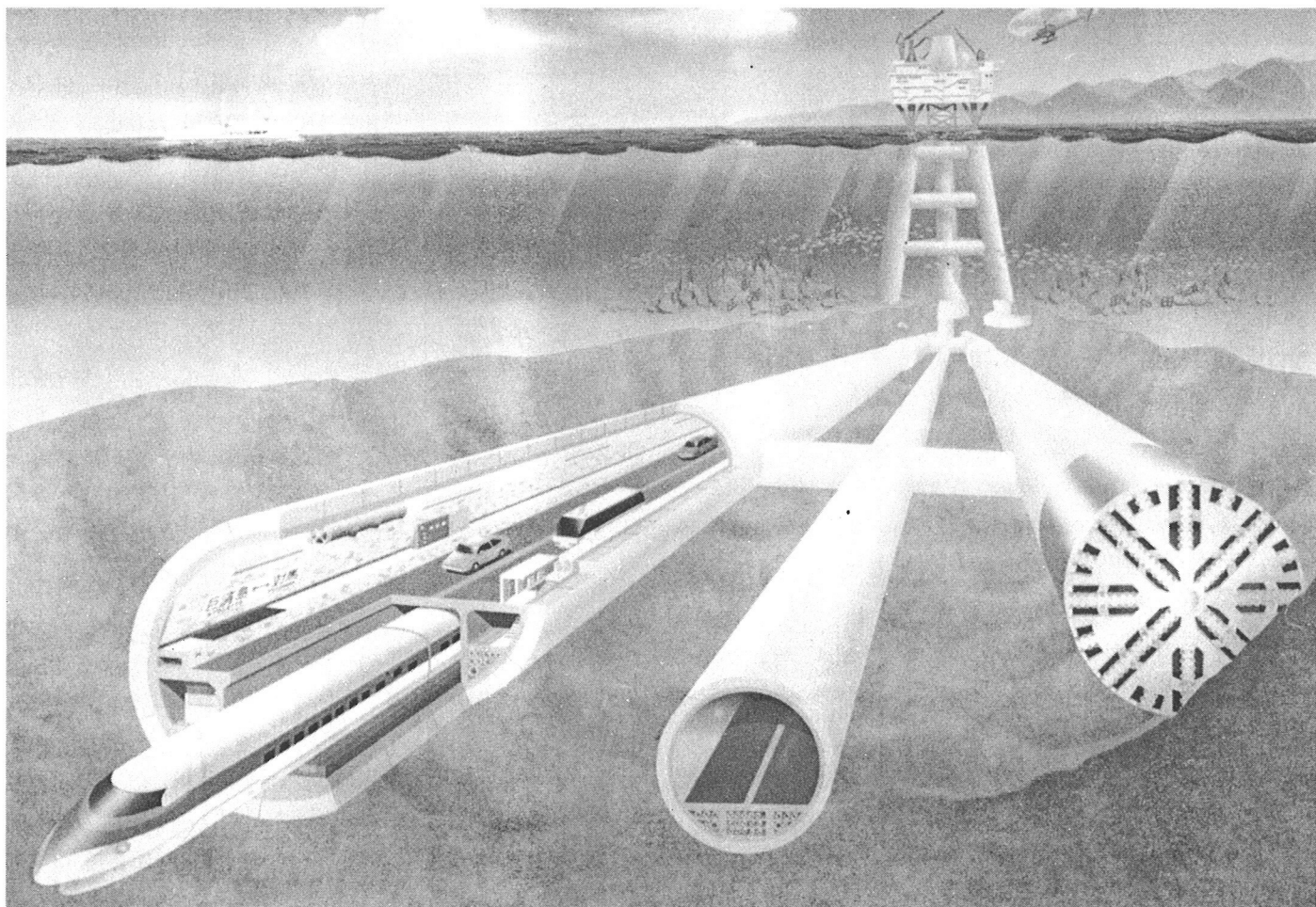
구독안내

월간 아리랑은
동경지역의 한국기업과 업소,
기관에 매달 1일 무료로 배포됩니다.
책은 가까운 한국 업체, 기관에서
무료로 구할 수 있으며, 정기적으로
택에서 받아 보길 원하는 분께는
우송해 드립니다. 1년 운송료
¥5000을 아래 계좌로 입금한 후
전화 또는 팩시밀리로 주소와
성함을 알려 주십시오.

さくら銀行 日暮里 支店
(普)6373738

예금주: 有限会社 YE SOL

아시아 아프리카 유럽 아메리카를 잇는 국제하이웨이 1차안 꿈의 한일 해저터널 건설



인공섬을 이용한 한일터널 건설과 완성예상도. 2개의 주터널과 가운데 보조터널로 구성.

동 경에서 런던까지 국제고속도로를 타고 논스톱으로!!.

어린시절 만화나 공상과학 잡지에서나 본듯한 이야기가 현실화되는 작업이 한발 한발 추진되고 있다. 세계의 주요도시를 잇는 국제 하이웨이가 그것이다. 그 첫 작업으로 우선 한국과 일본을 잇는 '한일 해저터널 건설 계획' 추진된 지 올해로 13년째.

총연장 235km, 10조엔 규모의 세계 최대 터널

총 연장 235km에 건설비용 6~10조

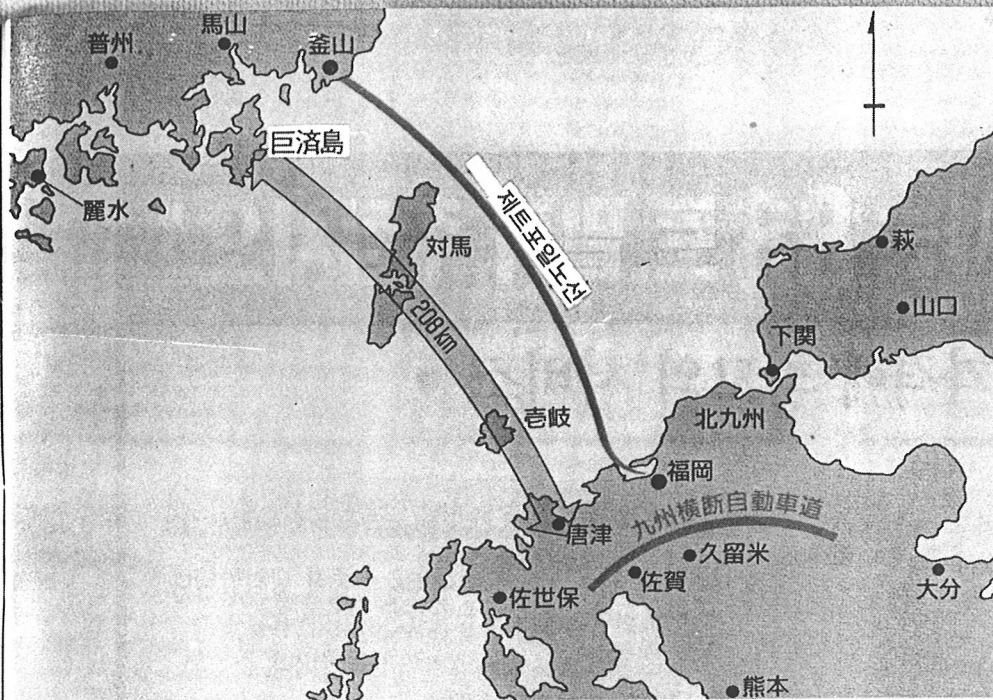
엔의 세계 최대의 해저터널 완성을 위해 81년 첫 테이프를 끊었다. 이후 10년간의 지질 조사 실험 단계를 거쳐 본격 추진단계에 접어들고 있는데, 한일 해저터널의 진척 상황과 앞으로의 장도를 짚어 보았다.

한일터널 구상은 1981년 서울에서 열린 '과학의 통일에 관한 국제회의'에서 세계기독교통일신령협회의 창시자 문선명(文鮮明)씨가 제창한 '세계 평화고속도로 구상'의 한 부분이다. '세계 평화고속도로 구상'이란 유라시아 대륙의 동경~런던을 고속 교통 수단으로 연결하고, 이

를 아프리카와 남북 아메리카 대륙까지 연장하여 세계를 하나의 교통체계로 연결시키려는 것. 이 세계 평화 고속도로의 실현은 인력과 물자, 정보가 원활하게 유통됨으로써 세계가 균형적으로 지역 경제 발전을 이루고 세계 평화 실현 역시 가능하다는 이념하에 제창된 것이다.

그 제1차안이 동경~서울~북경을 연결하는 '아시아 고속도로' 1차안의 실현을 위한 세부 계획이 한국 일본 사이를 해저터널로 건설하려는 구상이다.

한일 해저터널 실현을 위해서 1982년 4월 '국제고속도로 건설 사업단'(동경 소



큐슈에서 이끼, 대마도를 거쳐 거제도까지의 해저터널 루트.

재, 회장 久保木修己)이 발족하고, 산하 연구·조사 기관으로 '한일 터널연구회'(회장 佐々保雄·북해도 대학 명예교수)가 발족되어 지질·지형 조사를 시작하였다.

지금까지 조사된 바에 따르면 북 큐슈, 壱岐, 대마도의 1차 지표답사, 사가현 동송포 반도의 보우링 조사, 음파 탐사선을 이용한 한일 해저터널 해역의 지형 조사가 이루어졌다. 또 건설 기술과 공법 연구 해양조사, 환경조사 등이 행해졌는데 기술적으로는 터널 건설이 아무 문제가 없다는 결론을 얻었다.

최대 수심 170m로 세계 최고 터널

86년 10월에는 한일터널 건설에 이용될 파이롯트 터널의 조사광 건설이 사가현 鎮西町에서 熊谷組와 三井 건설의 공동작업으로 시작되었다. 광구 크기는 폭 6미터, 높이 5.5미터로 90년 말까지 1차 계획에 의해 410미터 굴착을 종료했다. 앞으로 이 조사광은 1천5백미터까지의 연장이 예정되어 있다.

한편 한국에서도 역시 86년 '국제고속도로 연구회'가 발족되어 한일간 기술자 교류를 하는 등 터널 건설을 위한 협력 체계가 완성되어 가고 있다.

이처럼 10여년 간의 기초 조사와 전문가의 연구 결과 한일터널 건설은 매우 가

능성이 높은 것으로 판명된다는 보고서들이 작성되고 있다. 현재 구상중인 터널은 큐슈~이끼~대마도~부산을 경유하는 총연장 235km 터널로, 이중 큐슈~이끼 사이는 다리로 연결되는 안이 검토되고 있다.

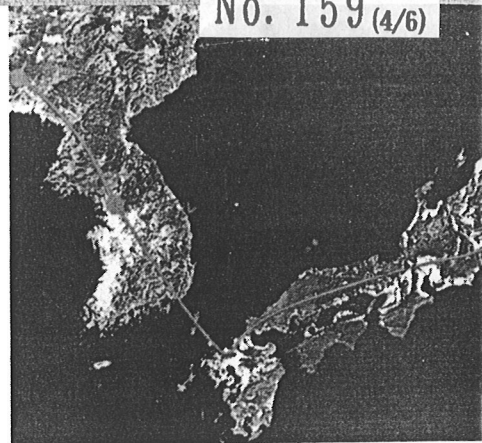
해저터널 루트 중 수심이 가장 깊은 곳은 170m. 일본은 이에 도버해협 터널(50.5km, 최대 수심 60m)을 능가하는 세간(青函) 터널(53.8km, 수심 140m)을 굴착한 실적이 있어 해저 굴착에는 무리가 없을 것으로 판정되고 있다. 이미 도버해협 해저터널 건설에도 일본의 굴착기와 기술이 이용되었다.

허나 지금까지의 조사·연구는 민간기업과 개인을 중심으로 조직의 성과로서 더욱 상세한 조사와 본격적 터널 건설이 시작되려면 터널의 세부 설계와 운영계획의 결정이 남아 있다.

그렇다면 이 공사는 지금처럼 민간 주도로 건설 운영할 것인가, 아니면 국가, 민간기업, 지방자치단체가 함께 운영하는 제3섹터 방식으로 할 것인가.

국가적 관심 환기 활동시작

그런데 공사의 성격상 이 터널이 한일 양국의 영토를 연결하려는 것이기에 터널 건설에 앞서 두 나라가 정치적 차원에서 해결해야 할 문제가 산적해 있다. 또한 총 공사비가 6조~10조엔으로 예상되고



동아시아를 달리는 국제하이웨이 루트(위성사진).

순수 공사기간이 13년이 소요되는 초메가톤급 공사. 때문에 국가주도의 공사가 되지 않으면 좀처럼 진전을 보기 힘들어 터널 실현은 현실화되기 어려울 것으로 보인다.

이 같은 점을 생각한 한일터널연구회는 지금까지의 민간과 개인 차원의 조사 연구와 함께, 국제 여론 환기에 초점을 맞추어갈 계획이다. 즉 국가적 프로젝트로서의 터널건설 진행을 위한 한일세미나 같은 학술회의, '한일터널 추진 의원연맹' 등을 설립한다는 것.

만약 한일 해저터널이 연결된다면 어떤 효과가 있을까.

부산~큐슈 구간은 직경 13m 짜리 주터널 2개와, 주터널 사이에 작은 보조터널이 놓이게 된다. 터널을 달리는 차는 시속 500km 이상의 자기부상 열차로 부산~큐슈간을 30분내에 달리게 된다.

이 터널이 연장되어 북경까지 연결된다면 큐슈~북경간은 약 3시간 30분이면 내왕이 가능해지는 놀라운 교통혁명이 이루어진다.

한일터널이 완성될 경우 상정되는 경제효과는 15조엔에서 20조엔 이상. 아시아 고속도로를 통한 전 아시아 지역 연결은 상호보완 효과 또한 높을 것으로 기대된다. 뿐만 아니라 이 고속도로의 개통으로 얻어지는 것은 경제효과만이 아니다. 인력, 정보, 물자 교류의 원활로 아시아의 균형적 발전이 가능해진다.

언제 완성을 볼 수 있을 지 아직은 예측할 수 없지만 국제고속도로가 개통되면 일본에서 출발, 한국, 중국을 거쳐 멀리 유럽까지 드라이브 할 수 있는 꿈같은 일이 정말로 가능해지는 것이다. ●

月間アリラン 1994年9月号

(地球村ニュース：全世界を結ぶ国際ハイウェイの第1次案)

アジア、アフリカ、ヨーロッパ、アメリカを結ぶ国際ハイウェイの第1次案

夢の日韓海底トンネル建設

東京からロンドンまで国際ハイウェイに乗りノンストップで！

幼い頃、漫画や空想科学雑誌などでみた話が現実のものとなる。その作業が一步一步進められている。世界の主な都市を結ぶ国際ハイウェイがそれだ。その手始めがまず韓国と日本を結ぶ“日韓海底トンネル建設計画”である。始まってから今年で13年目だ。

総延長235Km、10兆円規模の世界最大のトンネル

総延長235Km、建設費用6兆～10兆円の世界最大の海底トンネル完成に向け、81年にテープが初めて切られた。以後、10年間の地質調査の実験段階を経て、本格的な推進の段階を迎えている。その日韓海底トンネルの進展状況と今後の壮大な計画を展望してみた。

日韓トンネルの構想は、1981年ソウルで開かれた“科学の統一に関する国際会議”で、世界基督教統一神霊協会の創始者、文鮮明氏が提唱した“世界平和ハイウェイ構想”の一部分だ。“世界平和ハイウェイ構想”とは、ユーラシア大陸の東京～ロンドンを高速交通手段で結び、これをアフリカと南北アメリカ大陸まで延長し、世界を一つの交通体系で連結しようとするもの。この世界平和ハイウェイの実現は、人と物資、情報が円滑に流通することにより、世界が均衡ある地域経済発展を遂げ、世界平和の実現を可能にするという理念のもとに提唱されたものだ。

その第1次案が東京～ソウル～北京を結ぶ“アジアハイウェイ”。第1次案の実現のための細部計画が、韓国と日本の間に海底トンネルを建設する構想だ。

日韓海底トンネルの実現にむけて、1982年4月“国際ハイウェイ建設事業団（東京所在、会長：久保木修己）”が発足し、そのもとに研究・調査機関として“日韓トンネル研究会（会長：佐々保雄・北海道大学名誉教授）”が発足し、地質・地形調査を開始した。

これまで調査されたのは、北部九州、壱岐、対馬の第1次地表踏査、佐賀県東松浦半島のボーリング調査、音波探査船を使用しての日韓海底トンネル海域の地形調査、建設技術と工法の研究、海洋調査、環境調査などがである。その結果、技術的にはトンネルの建設になんら問題がないという結論を得た。

最大水深170mで世界最高のトンネル

86年10月には、日韓トンネル建設に利用するパイロットトンネルの調査坑建設が、佐賀県鎮西町にて熊谷組と三井建設の共同作業で開始された。坑口の大きさは幅6m、高さ5.5mで、90年末までに第1次計画の410m掘削を終了した。今後、調査坑は1500mまでの延長が予定されている。

一方、韓国でもやはり86年“国際ハイウェイ研究会”が発足し、日韓間の技術者交流を行なうなど、トンネル建設の協力体制が完成しつつある。

これら10年余りの基礎調査と専門家による研究の結果“、日韓トンネルは可能性が非常に高いことが判明した”との報告書が作成されている。現在、構想中のトンネルは、九州～壱岐～対馬～釜山を経由する総延長235 Kmのトンネルで、そのうち九州と壱岐の間は橋で結ぶ案が検討されている。

海底トンネルのルート中で水深が最も深いところが170 m。すでに日本はドーバー海峡トンネル(50.5 Km、最大水深60 m)を越える青函トンネル(53.8 Km、水深140 m)を掘削した実績があり、海底掘削に無理はないものと判断されている。すでにドーバー海峡海底トンネル建設にも日本の掘削機と技術が利用された。

しかし、これまでの調査・研究は、民間企業と個人を中心とした組織による成果であった。さらに詳細な調査と本格的なトンネル建設が始まるためには、トンネルの詳細設計と運営計画を決定することが残されている。

とすると、この工事はこれまで通り民間主導で建設運営されるのか、あるいは国家、民間企業、地方自治体が共に運営する第3セクター方式となるのだろうか。

国家的な関心と呼び起こし活動を開始

ところで工事の性格上、このトンネルが日韓両国の領土を結ぶものであるため、トンネルの建設にあたって、2国の政治的次元で解決しなければならない問題が山積している。また、総工費が6兆～10兆円と予想され、実質の工事期間が13年かかるという超メガトン級工事だ。それゆえに国家主導の工事にならなければ少しも進展が見られず、トンネルの実現は困難と思われる。

これらの点を考慮して、日韓トンネル研究会はこれまでの民間と個人の次元の調査研究と併せて、国際世論と呼び起こすことに焦点を合わせてゆく計画だ。すなわち国家プロジェクトとしてのトンネル建設を進めるため、日韓セミナーのような学術会議の開催や、“日韓トンネル推進議員連盟”などを設立するなどだ。

もし日韓海底トンネルが結ばれたとするとどんな効果があるだろうか。

釜山～九州の区間は直径13 mの本トンネル2本と、本トンネルの間に小さな補助トンネルが敷かれることになる。トンネルを走る車は時速500 Km以上の磁気浮上式列車で、釜山～九州間を30分以内で走るようになる。

このトンネルが延長されて北京まで結ばれると、九州～北京間は約3時間30分あれば往来が可能となるという驚くべき交通革命がなされることになる。

日韓トンネルが完成することによって算定される経済効果は15兆円から20兆円以上だ。アジアハイウェイを通じてのアジア全地域の連結は、相互補完効果も高いと期待される。それだけではなく、このハイウェイの開通で得られるのは経済効果だけではない。人、情報、物資の交流が円滑になることで、アジアの均衡ある発展が可能になる。

いつ完成を見るかまだ予想はできないが、国際ハイウェイが開通すれば、日本を出発して、韓国、中国を経て、遠くヨーロッパまでドライブするという夢のような話が本当に可能になるのだ。

(訳責：日韓トンネル研究会)