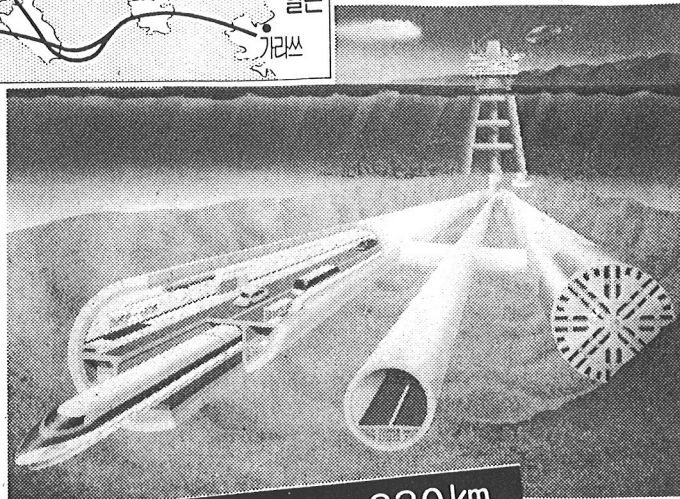


韓·日해저터널 예상도.

우리나라 남단에서 쓰시마, 이키(壹岐)島 등 대한해협을 거쳐 일본 규슈 북부에 이르는 구간을 해저터널로 잇는 韓·日해저터널건설사업이 양측 민간차원에서 적극 추진되고있다.

이 터널의 총길이는 우리나라 해저기지위치에 따라 2백9~2백31km에 달해 영국과 프랑스간 유로터널의 4배가 넘고 공기(工期) 15~20년, 사업비 1백50조원이 소요되는 세계적 거대 프로젝트로 2020년 완공이 목표다. 일본측의 日·韓터널연구회와 우리나라의 韓·日터널기술연구회는 최근 8백억원을 들여 공동으로 최



남해안~日 규슈북부 잇는 230km

韓·日 해저터널건설 '始動'

루트·지형 및 지질조사를 완료, 보고서를 작성중이다. 특히 일본측은 시공방법 및 운용시험을 위해 터널시발 예정지인 규슈의 가라쓰(唐津)에 5백m의 해저굴착을 마쳤으며 이 사업을 국가프로젝트로 격상하기 위해 활발한 움직임을 보이고있다.

양측 연구회는 오는 11월14, 15일 도쿄에서 중국도 참가한 가운데 「21세기 동북아 교통과 한·일터널의 역할」이란 주제로 국제심포지엄을 개최

도의 B루트, 쓰시마(下·上島)~부산의 C루트등으로 지질학상 부산보다는 거제도루트가 적합한 것으로 나타났다. 터널의 교통수단으로는 철도와 도로를 생각할 수있는데 고속도로의 경우 환기 및 사고시 대응 등 방재, 운전자 피로 등의 면에서 문제가 많아 철도가 유력시되고있다. 현단계에선 고속전철을 예상하고있지만 기술개발 속도로 보아 이보다 2배가량 빠른 자기부상열차도 가능할 것으로 전망된

문으로 추진중이다. 중국도 이 제안에 적극적이어서 베이징과 압록강 인근의 단둥간 8백50km의 고속도로건설을 위한 타당성조사에 착수했으며 지난 5월 이 프로젝트를 10대공사의 하나로 지정했다.

우리나라에서는 86년 국제하이웨이 구상에 관심을 가진 지질학전공 교수들이 「한국국제하이웨이연구회」를 설립했으며 92년 도로·터널 및 지질에 관한 전문가들로 구성된 「한·일터널

민간자본 150兆원들여 2020년 완공

루트·지형조사 완료...국제하이웨이 연결軸 기대

할 예정이다. 이 회의에는 북한도 참석, 「북조선에서의 교통수송발전과 두만강계획」에 대해 주제발표를 할 것으로 알려졌다.

이어 지질조사결과가 나오는 대로 우리나라 해저기지위치를 확정할 계획이다. 현재 쓰시마와 우리나라사이에는 총 두께가 4백m나 되는 아직 응고되지 못한 무른 지층(未固結層)이 40km에 걸쳐 분포돼있는데 단층도 있어 난공사가 예상된다.

검토되고 있는 루트는 이키島~쓰시마(下島)~거제도를 연결하는 A루트(2백9km), 쓰시마(下·上島)~거제

다. 건설측면에서의 공기단축과 가동시 환기를 위해 20km마다 인공섬을 건설하는 문제도 검토하고있다.

세계적으로 교통전문가들 사이에는 유라시아대륙의 동서를 고속교통시스템으로 잇고 나아가 이를 아프리카대륙과 남북아메리카까지 연결시켜 전지구를 하나의 교통체계로 묶는다는 「국제하이웨이 프로젝트」가 구상되고있다. 이 장대한 계획을 실현하기 위한 1단계로 조지코 도쿄~서울~베이징을 연결하는 베세토(BESETO)하이웨이가 제안됐는데 한·일해저터널은 이 하이웨이를 구축하는 핵심부

기술연구회(회장 成百詮)가 발족돼 활동에 들어갔다. 이 연구회는 거제도에서 보령조사를 실시하는 등 지질조사 및 터널프로젝트에 관한 기술교류를 하면서 양측 대응방안을 마련하고있다.

이 프로젝트는 토목기술측면에서도 세계적으로 그 유례가 없는 거대규모인데다 한·일국경을 넘어야하는 등 사전에 해결해야 할 문제가 너무 많다. 또한 엄청난 투자비 재원확보도 쉽지 않아 실제 착공하려면 상당한 논란과 시일이 걸릴 것으로 예상된다.

<金義泰기자>

京鄉新聞

會 長 金昇淵
發行·編輯人 崔鐘律
印刷人 李丙學
論說主幹 李光勳
編輯局長 朴鍾華
서울特別市 中區 貞洞 22
(우편번호 100-702)

交換代表 { 730-5151
730-6151
F A X 739-2408
編輯局 737-9855
廣告接受 737-8541
購讀申請 736-9090
配達事故 736-2227

購讀料 { 月定 6,000원
1部 300원
본지는 신문윤리강령 및 그 실천요강을 준수한다

◎京鄉新聞社 1994
海外特約·提携社
<유럽> 인터내셔널 헤럴드 트리뷴(美 뉴욕 타임스·워싱턴 포스트 제휴)
<中國> 光明日報
<日本> 產經新聞

韓国 京郷新聞 (1994年10月27日)

南海岸～日本の九州北部を結ぶ230 Km
 民間資本150兆ウォンをかけ2020年に完工
 ルート・地質調査完了……国際ハイウェイ連結軸期待

韓日海底トンネル “始動”

我が国の南端から対馬、壱岐など大韓海峡を経て、日本の九州北部に至る区間を海底トンネルで結ぶ韓日海底トンネル建設事業が双方の民間次元で積極的に進められている。

このトンネルの総延長は、我が国の海底基地の位置により209～231 Kmに達し、英国とフランス間のユーロトンネルの4倍を越え、工期は15～20年、事業費150兆ウォンを要する世紀の巨大プロジェクトとして2020年の完工が目標である。日本側の日韓トンネル研究会と我が国の韓日トンネル技術研究会は、近頃800億ウォンを投入して共同で最適ルート・地形および地質調査を完了し報告書を作成中である。特に日本側は施工方法および運用試験のため、トンネルの始発予定地である九州の唐津に500mの海底掘削を完了しており、この事業を国家プロジェクトに格上するための活発な動きを見せている

双方の研究会は、来たる11月14、15日、東京で中国も参加する中、「21世紀の東北アジアの交通と韓日トンネルの役割」という題で国際シンポジウムを開催する予定である。この会議には北韓も参席し、「北朝鮮での交通輸送の発展と豆満江計画」に関する題で発表することになっている。

今後、地質調査の結果が次第、我が国の海底基地の位置を確定する計画だ。現在、対馬と我が国との間には層厚400mに及ぶ、いまだ凝固していない柔らかな地層（未固結層）が40Kmにわたり分布しているうえに炭層もあり難工事が予想される。

検討されているルートは、壱岐島～対馬（下島）～巨済島を結ぶAルート（209 Km）、対馬（下・上島）～巨済島のBルート、対馬（下・上島）～釜山のCルートなどで、地質学上、釜山よりは巨済島ルートが適当であることがわかった。トンネルの交通手段としては鉄道道路を考えることができるが、高速道路の場合、換気および事故時の対応などの防災、運転時の疲労などの面で問題が多く、鉄道が有力視されている。現段階では高速鉄道を予想しているが、技術開発の速度から見てそれより2倍ほど早い磁気浮上式列車も可能であると考えられる。建設の側面での工期短縮と稼働時の換気のため20 Kmおきに人工島を建設する問題も検討している。

世界的にも交通の専門家達の間には、ユーラシア大陸の東西を高速交通システムで結び、さらにそれをアフリカ大陸と南北アメリカまで連結させ、全地球を一つの交通体系で結ぶという「国際ハイウェイプロジェクト」の構想がある。この壮大な計画を実現する為の1段階の措置として、東京～ソウル～北京を結ぶベセト（BESET0）ハイウェイが提案されているが、韓日海底トンネルはそのハイウェイを構築する核心部分として進められている。中国もこの提案に積極的であり、北京と鴨緑江付近の丹東間850 Kmの高速道路建設のための妥当性調査に着手しており、去る5月、このプロジェクトを10大工事の一つに指定した。我が国では86年、国際ハイウェイ構想に関心を持つ地質学専攻の教授らが「韓国国際ハイウェイ研究会」を設立し、92年に道路、トンネルおよび地質に関する専門家達で構成される「韓日トンネル技術研究会」（会長：成百詮）が発足し活動を始めた。この研究会は、巨済島でボーリング調査を実施するなど地質調査およびトンネルプロジェクトに関する我が方の対応方案を練っている。

このプロジェクトは土木技術の側面でも世界的にその前例がない巨大な規模である上に、韓日の国境を越えなければならないなど事前に解決しなければならない問題があまりにも多い。また、莫大な投資費用の財源確保もたやすくはなく、実際に着工するには相当な論議と期間を要するものと予想される。