

韓·日海底터널 논의와 社會·經濟的 效果 試論

朴仁鎬/연구위원

釜山·九州 국제연담도시 예견

韓·日海底터널의 효과에 관한 논의는 긍정적 인 면과 부정적인 면으로 양분되어 있다.

긍정적인 측면으로는 세계화와 지리적 근접 성에 의한 '국제적 융합경제'(International Linked Economy)의 형성을 자연적 추세로 보고 있다. 특히 대한해협을 사이에 둔 류슈(九州)와 釜山을 중심으로 한 동남권의 경제·사회·항만·물류·관광·인적교류가 국제화의 변화속에 교류와 결합 즉, 釜山·九州圈이 광복할 만한 협력을 보이고 있다고 보고있는 점이다.

어차피 세계화 추세와 연결되어지는 양 지역 이라고 볼 때, 양 지역이 하나의 국제경제생활 권으로 보완과 교류의 이익을 증대시켜야 된다고 보고있다. 釜山の 입장에서는 외국과의 직접 적인 새로운 교류와 경쟁이라는 차원에서 결코 손해볼 것이 없다는 논리다.

부정적인 측면에서는 아직까지 양 지역이 협력적 분업과 보완관계가 성립되지 않은 현 상태에서 韓·日海底터널은 이익이 오히려 일본쪽으로 흘러가는 역류의 통로를 만들어 준다는 것이다. 또한 영상문화를 비롯한 갖가지 좋지 못한 것이 직접 접촉되어 청소년에게 끼치는 해독과 고유의 한국문화를 손상시킬 것이라는

것이다.

그외 비용적인 측면, 범죄·보안·국방상문제가 심각한 것도 부정적 측면의 사례로 들고 있다. 양측의 논리는 다 일리가 있다고 보여진다.

장기적으로 볼 때 九州와 釜山지역은 국제적 인 메갈로폴리스로 하나의 連機都市群으로 연결될 것이며 상호인접된 생활문화권 형성이 예견되고 있다.

프랑스와 영국의 유로터널은 처음 우려했던 것과는 달리 세계적 관광객이 증가하고 양 지역권의 교류와 비즈니스가 활발히 되고 있다. 경쟁과 개방이 세계화의 추세라면 소극적이거나 방어적 자세는 오히려 낙후되는 결과를 가져오지 않을까 사료된다.

이제까지 한국과 일본과는 국가단위의 국제 교류가 주류였다. 그러나 한국과 九州와의 항공에 의한 교류, 국제페리에 의한 교류, JR九州의 젯트페리에 의한 교류로 韓·日의 국가간교류와 함께 釜山과 九州 즉, 釜九간의 국제지역간(Inter-regional) 교류가 계속 증가하고 있다. 예로 일본을 방문하는 한국인 관광객 약 100만 인 중 20%가 九州를 관광하고 있다. 한편 釜山을 방문하는 일본인 관광객 중 30%가 九州로부터 온다는 점이다.

韓·日海底터널의 교통이라는 물리적 인프라

는 정보·문화 등의 소프트웨어 인프라의 정비를 앞당기 韓·日, 釜·九의 시간·거리의 괴이표를 짧게 한다. 그리고 韓·日, 釜·九 사이의 민족성 차이에 의한 문화의 거리, 기업이나 개인의 소득격차에 의한 경제적 거리도 짧게 할 수 있다.

韓·日海底터널 구상은 오래전부터 이야기되어 왔으나 이제 본격적으로 그 타당성을 검증할 필요가 있다. 그 이유로는 九州지역과 釜山圈, 소위 韓·日海峽圈의 무역, 인적교류 증가와 상호협력·보완관계가 심화되고 있기 때문이다. 특히, 釜山の 자동차 산업유치와 부품공업은 九州의 자동차 集積基地와 연계되어 앞으로 주목할 만한 경제권의 형성을 예고하고 있다.

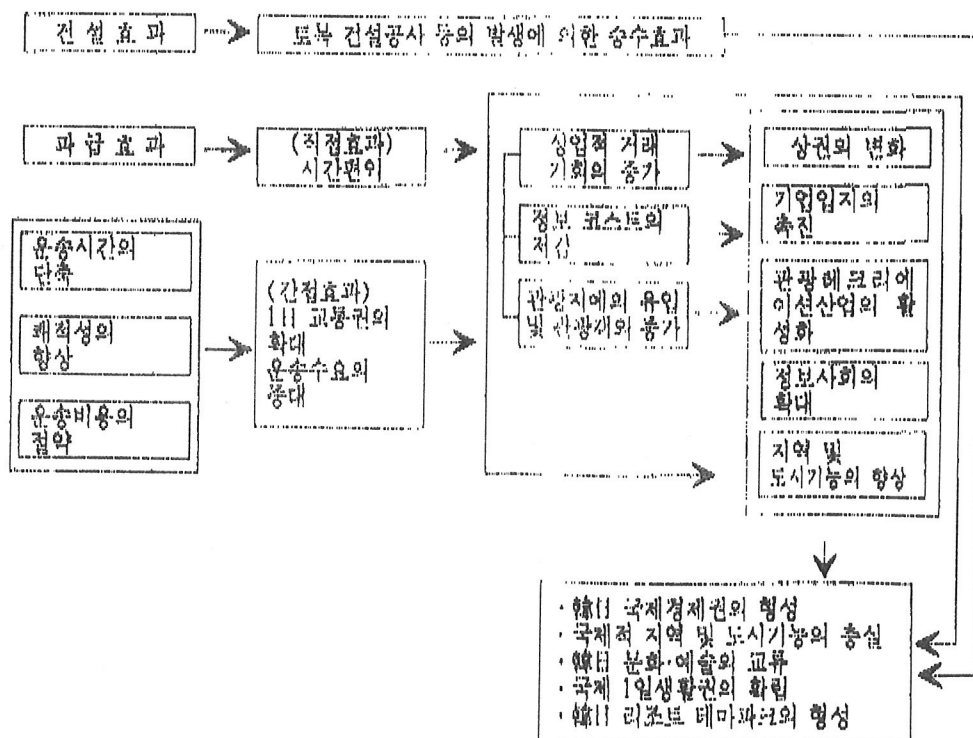
韓·日海底터널은 한국의 釜山 또는 거제도과 일본의 사가현(佐賀縣)의 카라쓰시(唐津市)와

의 230여km 정도이며, 카라쓰시부터 쓰시마(對馬島)까지는 海上大橋가 되며 쓰시마부터 釜山 加德島 또는 거제도까지는 海底터널이 구상될 수 있다.

120~170조원 경제효과 추정

韓·日海底터널의 건설효과와 파급효과는 수많은 사회·경제적 효과를 만들어 낸다. 韓·日에 걸치는 국제적인 경제와 물류, 그리고 국제적인 정보 비즈니스의 집적을 바탕으로 양 지역의 발전이 크게 촉진될 것이다. 그리고 韓·日의 전통적인 문화·예술의 교류, 새로운 라이프 스타일의 형성 등은 보다 매력있는 생활권을 실현한다. 한편으로 한국과 일본의 해안과 산악 등의 풍부한 자연경관과 관광자원은 해저터널에

<韓·日海底터널 개통에 의한 사회·경제적 효과>



의한 국제관광지역으로 韓·日地域간을 서로 연결시켜 준다.

韓·日海底터널과 같은 교통자본의 정비에 의한 파급효과는 Stock효과와 Flow효과와 두가지 면에서 고찰할 필요가 있다. 'Stock효과'라는 것은 교통기반인 도로·철도·공항 등의 정비가 기업이나 공장 등의 물류·업무·생산활동·국민의 편광·레저활동 등에 효율화, 합리화, 질적인 레벨업을 가져오는 것이다. 그리고 도시재개발, 정보통신, 합리화, 하이테크산업의 유치나 고속화를 촉구하여 생활에서의 안전·쾌적·원활한 교통환경을 보장하는 것이다.

韓·日海底터널계획이 실행에 옮겨지면 건설비의 상당액이 韓·日海底터널에 관계하는 산업 부문에 투입된다. 그리고 이 산업부문으로부터 원재료를 제공하는 산업 부문에 연쇄적으로 수요를 유발·파급하여 간다. 이러한 생산을 유발·파급하여 가는 크기를 나타내는 것이 생산유발계수이다. 韓·日海底터널의 건설비는 48조원으로 추계되고 있다. 해저침단공법으로 완공기간을 8년으로 보고 있으며 건설비는 유로터널방식으로 민간자본·차관·양국정부의 3섹터방식 즉 韓·日海底터널주식회사가 주체가 된다. 중간역은 해상대교를 포함해 5개 정도로 해상·해저 관광시설이 조성된다.

전기의 생산유발계수(2.62~3.52)×48조원으로 보면, 126~169조원의 경제효과를 추정할 수 있다. 이외 기업의 제비용, 출장의 여비·수당 등의 가계의 소비, 고용자의 소득, 기업의 이익 등의 교부가가치가 증가한다. 그리고 이것이 더욱 재화의 생산, 서비스를 유발하는 부가가치 증가의 경제효과를 발생한다. 소득세·법인세 등의 국세, 주민세 등의 지방세도 증수가 기대된다.

따라서 韓·日海底터널에의 건설투자는 생산유발액에 부가가치액, 국세와 지방세의 증수가 가산되므로 위의 생산유발액을 크게 웃도는 경제효과가 있다.

韓日海底トンネルの論議と社会経済的効果の研究

釜山発展研究院
研究委員 朴 仁 鎬

釜山・九州国際連繋都市の見通し

韓日海底トンネルの効果に関する論議は、肯定的な面と否定的な面とに2分されている。

肯定的な側面では、世界化と地理的な近接性による“国際的融合経済(International Linked Economy)”の形成を自然な流れとみている。特に大韓海峡(対馬海峡)を挟んだ九州と釜山を中心にした東南圏の経済・社会・港湾・物流・観光・人的交流が、国際化の変化の中で交流と結合すなわち、釜山・九州圏が注目すべき協力を見せているとしている点である。

いずれ世界化の趨勢の中で結ばれてゆく両地域であることすれば、両地域が一つの国際経済生活圏として補完と交流の利益を増大させなければならないと思われる。釜山の立場としては、外国との直接的な新たな交流と競争という次元で決して損はしないとの論理である。

否定的な側面では、いまだ両地域において協力的分業と補完関係が成立しない現状では、韓日海底トンネルは、利益がむしろ日本側に流れてゆく逆流の通路を造ることになるというものである。また映像文化を始めとする各種のよからぬものに直接的に接触することで、青少年に及ぼす害毒と、固有の韓国文化を損傷させるというものである。

それ以外の否定的な側面、犯罪、保安、国防上の問題が深刻なことも否定的な側面の例としてあげられる。双方の論理ともすべて一理あると見られる。

長期的に見ると、九州と釜山地域は国際的なメガロポリスで一つの連繋都市群へと結ばれ、相互に隣接した生活文化圏の形成が予想されている。フランスとイギリスのユーロトンネルは、当初の憂慮とは異なり世界的な観光客が増加し、両地域圏の交流とビジネスが活発になっている。経済と開放が世界化の趨勢であるとすれば、消極的、防御的な姿勢は、むしろ落後する結果をもたらすのではないかと考えられる。

いままで韓国と日本とは、国家単位 of 国際交流が主流であった。しかし韓国と九州との航空による交流、国際フェリーによる交流、JR九州のジェットフェリーによる交流で、韓日の国家間の交流と共に釜山と九州、すなわち釜九間の国際地域間(Inter-regional)交流が増加し続けている。たとえば日本を訪問する韓国人観光客が約100万人で、そのうち20%が九州を観光している。一方、釜山を訪問する日本人観光客のうち約30%が九州から来ているという点である。

韓日海底トンネルの交通という物理的インフラは、情報、文化などのソフトなインフラの整備を促進し、韓日、釜九の時間、距離を短縮する。そして韓日、釜九間の民族性の違いによる文化的距離、企業や個人の所得格差による経済的な距離も縮められる。

韓日海底トンネルの構想はずっと前から語られてきたが、今、本格的にその妥当性を検証する必要がある。その理由としては、九州地域と釜山圏いわゆる韓日海峡圏の貿易、人的交流の増加と、相互協力、補完関係が深まっているからである。特に釜山の自動車の集積基地と連繋し、今後、注目すべき経済圏の形成を予告している。

韓日海底トンネルは、韓国の釜山または巨済島と、日本の佐賀県の唐津市との230Km余りであり、唐津市から対馬までは海上の大橋になり、対馬から釜山の加徳島または巨済島までは海底ト

ンネルが考えられる。

120～170兆ウォンの経済効果を推定

韓日海底トンネルの建設効果と波及効果は 数多くの社会経済的効果を造り出す。韓日に跨がる国際的な経済と物流、そして国際的な情報・ビジネスの集積を土台に、両地域の発展が大きく促進されるのである。そして韓日の伝統的な文化・芸術の交流、新たなライフスタイルの形成などは、より魅力ある生活圏を実現する。一方、韓国と日本の海岸と山岳など豊富な自然景観と観光資源を、海底トンネルによる国際観光地域として韓日地域間を互いに結ぶことになる。

韓日海底トンネルのような交通資本の整備による波及効果は“ストック効果”と“フロー効果”の2つの面から考察する必要がある。“ストック効果”とは、交通基盤である道路、鉄道、空港などの整備が企業や工場などの物流、業務、生産活動、国民の観光、レジャー活動等に効率化、合理化、質的なレベルアップをもたらすものである。そして都市再開発、情報通信、合理化、ハイテク産業の誘致や高速化を促し、生活の安全、快適、円滑な交通環境を保障するのである。

韓日海底トンネル計画が実行に移されれば、建設費の相当額が韓日海底トンネルに関係する産業部分に投入される。そしてこの産業部分から、原材料を提供する産業部分に連鎖的に需要を誘発・波及してゆく。このような生産を誘発・波及してゆく大きさを表すのが生産誘発係数である。韓日海底トンネルの建設費は48兆ウォンと推算されている。海底トンネル工法で完工期間を8年とみており、建設費はユーロトンネル方式で、民間資本、借款、両国政府の第3セクター方式すなわち韓日海底トンネル株式会社が主体となる。中間駅は海上の大橋を含めて5つ程度で、海上・海底観光施設が造成される。

長期の生産誘発係数(2.62～3.52)×48兆ウォンからすれば、126～169兆ウォンの経済効果が推定される。それ以外に企業の諸費用、出張の旅費・手当てなどの家計外消費、雇用者の所得、企業の利益などの高付加価値が増加する。そしてそれがさらに財貨の生産、サービスを誘発する付加価値増加という経済効果をもたらす。所得税・法人税などの国税、住民税などの地方税も増収が期待される。従って韓日海底トンネルへの建設投資は、生産誘発額に付加価値額、国税と地方税の増収が加算されることで先の生産誘発額を大きく上回る経済効果がある。

韓日海底トンネル開通による社会・経済的効果

