

韓日海底トンネルを本格的に検討

「汎アジア鉄道」の合意により
日本側から公式提議の可能性あり

事業費150兆ウォン・総延長209~231Kmに達する
財源調達問題、経済隷属の深刻化などの憂慮が障害に

アジア・ヨーロッパ首脳会議(ASEM)での、汎アジア貫通鉄道建設の合意を受け、この鉄道を日本まで結ぶ韓日海底トンネル建設の論議が水面上に浮上した。

4日、関連部署によると、民間を中心に韓日海底トンネルの建設を推進してきた日本はこの事業を政府次元に格上げ本格化する動きを見せているが、我が国政府も同日、事業性などの具体的な検討に着手した。

建設交通部の関係者は、「日本側は数度にわたり民間など非公式的ルートを通じて海底トンネル建設の意志を打診してきた。日本は特にアジア鉄道路線から除外されたため、政府次元で事業推進を公式に提案してくる可能性が大きい。このため事業性と波及効果などを検討し事業を整備する方針」と語った。建設交通部はこの日、日本に派遣した建設官などを通じ日本側の動向を把握するよう指示した。

建設交通部と関連学会によれば、日本はすでに80年代から学会と業界の関係者らが日韓トンネル研究会を結成、毎年、結果報告会を開くなどトンネル建設に固い信念を見せていることがわかる。

我が方も92年に建設技術専門家らを中心とする韓日トンネル技術研究会(会長:成百詮、韓国海外技術公社社長)を結成、日本側と共同で建設に必要な調査研究を繰り広げてきた。

双方は最近では最適路線の選定と地形および地質調査を行ない、釜山~対馬~壱岐~唐津・九州地方、巨済島~対馬~壱岐~唐津など3つの路線案を出した。巨済島がトンネル連結点として浮上したのは、海底地質が釜山の路線より強固なためであるが、この場合、巨済島と釜山の間に新たなトンネルで結ぶという構想である。

海底トンネルの事業費は150兆ウォン、事業期間は15~20年、トンネルの総延長は路線により209~231Kmに達するものと見ている。事業規模が膨大であるが経済的波及効果が年間160兆ウォンに達するとの推定もある。

しかしながら我が国政府は現在の時点では「容易ではない事業」との立場である。

まず国民の反日感情が最大の障害になるものと見ている。政府関係者も海底トンネルが掘られれば日本は島国から大陸に編入され、より大きな経済的な付随利益を確保し、それにより日本に対する経済隷属が深刻化すると憂慮している。150兆ウォンに達する財源の調達も問題である。

建設交通部の関係者は「トンネル建設後、韓国と日本の経済力の格差、事業の主導権を握れるかどうか、日本の魂胆などを綿密に分析した後、事業を推進するか否かを決定する方針であると語った。

1996年3月5日 火曜日 韓国日報

韓-日海底トンネル本格 검토

「汎아시아 철도」 합의 따라 日 공식 제의 가능성

아시아-유럽 정상회의(ASEM)에서 범아시아 관철철도 건설이 합의됨에 따라 이 철도를 일본까지 연결할 수 있는 韓-日海底터널건설에 관한 논의가 수면위로 부상했다.

4일 관련부처에 따르면 민간을 중심으로 한 일-일해저터널건설을 추진해 온 일본은 이 사업을 정부차원으로 격상시켜 본격화할 움직임을 보이고 있다. 우리정부도 이날 사업성에 대한 구체적 검토에 착수했다.

건설교통부 관계자는 「일본측은 여러차례 민간을 비공식적인 채널을 통해 해저터널건설의사를 타진해 왔다」며 「일본은 특히 아시아 철도노선에서 제외됐기 때문에 정부차원에서 사업추진을 공식적으로

해결 가능성이 커 사업성과 파급효과 등을 검토, 입장을 정리할 방침」이라고 밝혔다. 건교부는 이날 일본에 파견된 건설관들을 통해 일본측의 동향을 파악하도록 지시했다.

다. 건교부와 관련학계에 따르면 일본은 이미 80년대부터 학계와 업계 관계자들이 日-韓터널연구회를 결성, 매년 결과보고회를 갖는 등 터널건설에 강한 집념을 보이고 있

는 것으로 알려져 있다. 우리측도 92년 건설기술전문가들을 중심으로 韓-日터널기술연구회(회장 成百詮한국해외기술공사사장)를 결성, 일본측과 공동으로 건설에

필요한 조사연구를 해왔다. 양측은 최근에는 최적노선과 지형 및 지질조사를 벌여 부산-쓰시마(對馬島)-잇키(壱岐)-가라쓰(唐津)-규슈지방, 거제도-쓰시마-잇키섬-가라쓰섬 3개 노선안

까지 만들었다. 거제도가 터널연결점으로 떠오른 것은 해저지질이 부산노선보다 단단하기 때문인데 이 경우 거제도와 부산간은 새로운 터널로 다시 연결한다는 구상이다.

해저터널의 사업비는 150조원, 사업기간은 15~20년, 터널의 총길이는 노선에 따라 209~231km에 이를 것으로 전망하고 있다. 사업규모가 방대하지만 경제적 파급효과가 연간 160조원에 달한다는 주장



도 되고 있다.

그러나 우리정부는 현재로서는 「쉽지 않은 사업」이라는 입장이다. 우선 국민들의 반일감정이 가장 큰 걸림돌이 될 것으로 보고 있다. 정부관계자들도 해저터널이 놓리면 일본이 섬나라에서 대륙으로 편입돼 보다 많은 경제적인 부수이익을 챙길 수 있고, 이에 따라 일본에 대한 경제예속이 심화할 것으로 우려하고 있다. 150조원에 달하는 재원조달도 문제다.

건교부관계자는 「터널건설후 한국과 일본의 경제력 격차, 사업의 주도권을 잡을 수 있는 지 여부, 일본의 속셈들을 면밀하게 분석한 후 사업추진여부를 결정한다는 방침」이라고 밝혔다.

【金永基기자】

사업비 150兆원·총길이 209~231km 달할듯
재원조달문제·경제예속심화등 우려 걸림돌

韓-日 해저터널 본격검토

「汎아시아 철도」 합의따라 日 공식제의 가능성

아시아-유럽 정상회의(ASEM)에서 범아시아 관통철도 건설이 합의됨에 따라 이 철도를 일본까지 연결할 수 있는 韓-日해저터널건설에 관한 논의가 수면위로 부상했다.

4일 관련부처에 따르면 민간을 중심으로 한-일해저터널건설을 추진해 온 일본은 이 사업을 정부차원으로 격상시켜 본격화할 움직임을 보인다. 우리정부도 이날 사업성 등에 대한 구체적 검토에 착수했다.

건설교통부 관계자는 『일본측은 여러차례 민간등 비공식적인 채널을 통해 해저터널건설의사를 타진해 왔다』며 『일본은 특히 아시아 철도노선에서 제외됐기 때문에 정부차원에서 사업추진을 공식제의

해 올 가능성이 커 사업성과 파급효과등을 검토, 입장을 정리할 방침』이라고 밝혔다. 건교부는 이날 일본에 파견된 건설관등을 통해 일본측의 동향을 파악하도록 지시했

는 것으로 알려지고 있다. 우리측도 92년 건설기술전문가들을 중심으로 韓-日터널기술연구회(회장 成百諄한국해외기술공사사장)를 결성, 일본측과 공동으로 건설에

까지 만들었다. 거제도가 터널연결점으로 떠오른 것은 해저지질이 부산노선보다 단단하기 때문인데 이 경우 거제도와 부산간은 새로운 터널로 다시 연결한다는 구상이다.

사업비 150兆원·총길이 209~231km 달할듯

재원조달문제·경제에속심화등 우려 걸림돌

다.

건교부와 관련학계에 따르면 일본은 이미 80년대부터 학계와 업계 관계자들이 日-韓터널연구회를 결성, 매년 결과보고회를 갖는 등 터널건설에 강한 집념을 보이고 있

필요한 조사연구를 해왔다.

양측은 최근에는 최적노선과 지형및 지질조사를 벌여 부산-쓰시마(對馬島)-잇키(臺岐)섬-가라쓰(唐津·규슈지방), 거제도-쓰시마-잇키섬-가라쓰등 3개 노선안

해저터널의 사업비는 150조원, 사업기간은 15~20년, 터널의 총길이는 노선에 따라 209~231km에 이를 것으로 전망하고 있다. 사업규모가 방대하지만 경제적 파급효과가 연간 160조원에 달한다는 주장



도 펴고 있다.

그러나 우리정부는 현재로서는 「쉽지 않은 사업」이라는 입장이다.

우선 국민들의 반일감정이 가장 큰 걸림돌이 될 것으로 보고 있다. 정부관계자들도 해저터널이 뚫리면 일본이 섬나라에서 대륙으로 편입돼 보다 많은 경제적인 부수이익을 챙길 수 있고, 이에 따라 일본에 대한 경제예속이 심화할 것으로 우려하고 있다. 150조원에 달하는 재원조달도 문제다.

건교부관계자는 『터널건설후 한국과 일본의 경제력 격차, 사업의 주도권을 잡을 수 있는 지 여부, 일본의 속셈등을 면밀하게 분석한 후 사업추진여부를 결정한다는 방침』이라고 밝혔다.

【金東永기자】