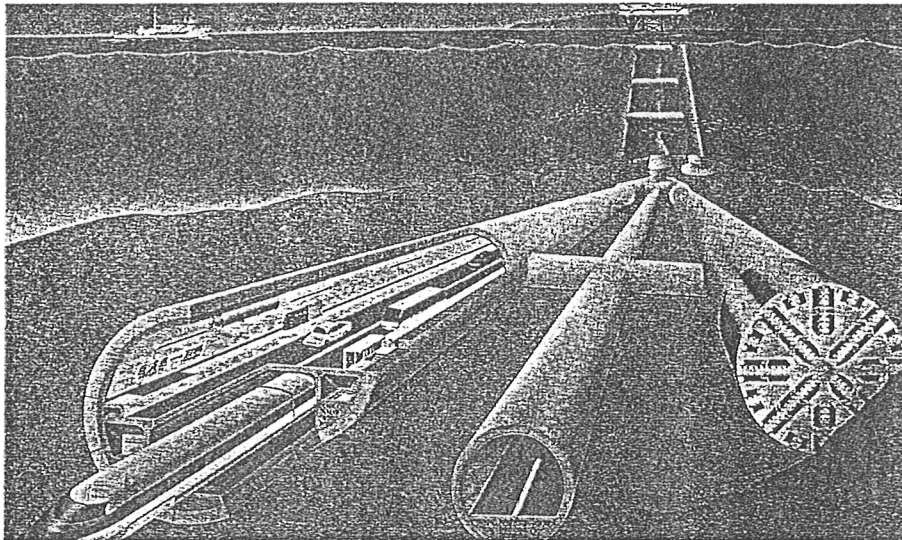


한·일 해저터널 “꿈이 아니다”

규슈에서 거제도까지 208km-세가지 루트 마련 등 서서히 가시화



동경=정증오기자 <ikokid@daehanmaeil.com>

“This is not just a dream!(이 사업은 단지 꿈이 아닙니다)”

전지구촌을 육로로 연결시키는 작업이 진행되고 있다. ‘국제 하이웨이 계획’으로 불리는 이 사업이 서서히 가시화되고 있다. 지난 5월 27일 동경에서 ‘한일터널연구회’ 제17회 총회가 열렸다. 참석자들은 국제 하이웨이가 21세기의 가장 큰 이슈가 될 것이며 새로운 국제 관계를 형성하는 모체가 될 것이라고 밝혔다. ‘국제 하이웨이’는 일본에서 출발해 영국 런던에 이르는 총 2만km의 육로를 말한다. 따라서 이 계획이 성공하기 위해서는 한국과 일본을 연결하는 해저터널의 개통이 선결 과제이다. 이번 총회에 참가한 전문가들이 입을 모아 한일 해저터널 건설의 가능성에 주목한 이유가 여기에 있다.

한일 해저터널의 전체 길이는 약 208km이다. 일본의 규슈(九州)에서 한국의 거제도까지이다. 이중에 해저부가 145km, 육상부가 63km이다. 규슈에서 시작해서 중간 기착지인 쓰시마섬(대마도, 對馬島)에 이르고 여기에서 거제도까지 해저터널을 만든다는 구상이다. 지난 83년 5월에 구성된 한일터널연구회가 그동안 조사활동을 벌여왔다. 한일터널연구회는 해저터널의 구체적

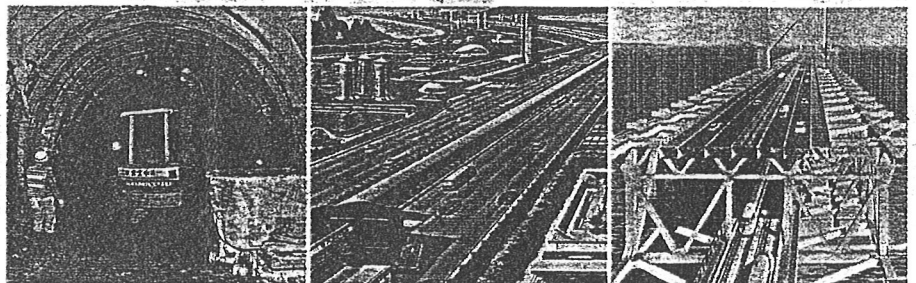
▲한일 해저터널이 서서히 가시화되고 있다. 이 터널은 일본 규슈에서 한국의 거제도에 이르는 208km에 달하는 대사업이다.

인 청사진을 만들기 위해 정치·경제, 기술, 지질, 환경 분석팀 등 4가지 분야를 통해 철저한 현지 조사를 진행했다. 조사활동은 마무리됐고 이 결과를 바탕으로 세가지 루트가 마련됐다. 세가지 길 중 어떤 것을 선택할 것인지는 차후에 결정하기로 했다.

‘국제 하이웨이’ 건설 위한 선결과제

한일 해저터널의 건설은 양국의 경제적 교류가 활발해진다는 측면에서 관심이 높아지고 있다. 동아시아 경제 연구소 강영지(姜英之)소장은 한일 해저터널의 필요성에 대해 “미국, 캐나다, 멕시코 3개국은 94년에 NAFTA를 만들었고 유럽도 EU를 구성해 화폐 통합을 이루었고

▼한일 터널연구회는 지난 83년부터 조사활동을 시작했다. 현재 이 조사자료를 바탕으로 일본 이키섬에서는 작업이 시작되고 있다.



ASEAN도 2001년을 목표로 역내 자유무역권을 만드는 합의를 했다”며 “세계 경제의 흐름이 국경을 넘어 자유롭게 이동하는 움직임으로 나아가고 있다”고 지적했다. 따라서 한국과 일본도 조속히 공동 시장 만들기에 착수해야 할 것이라고 강조했다. 한일 해저터널이 한일 공동 시장형성의 상징적 의미가 될 것이라고 밝혔다.

이번 총회에서는 한일 해저터널의 건설에 앞서 해결해야 할 숙제에 대해서도 고민을 나눴다.

한일터널연구회 모치다 유타카(持田豊 70) 박사는 “한국과 일본이 터널로 연결되기 위해서는 양국의 과거사 문제 등 해결해야 할 것들이 많다”며 “터널의 목적이 양국 평화의 증진과 경제적 이익에 있다는 것을 강조할 필요가 있다”고 밝혔다. 따라서 그는 이 사업이 정부차원에서 이뤄지는 것보다는 민간을 통해 진행되는 것이 좋다고 말했다. 민간의 이해를 바탕으로 서서히 분위기를 만들어야 한다는 것이다. 민간 차원에서 일을 시작하되 정부의 인가를 받는 것으로 사업을 진행하는 것이 현실성이 높다는 지적이다.

다카하시 히코지(高橋彦治 76)박사는 “우선 거리가 멀다는 것이 가장 큰 문제”라며 “작업 인부들의 출입시간, 물자와 기자재의 수송 등 기술적으로도 많은 것이 해결돼야 한다”고 설명했다. 모두들 한일 양국의 역사적 문제에 주목했고 기술적인 부분에서도 만만치 않은 작업이라는 것에 의견을 함께 했다. 한국 국제 하이웨이 연구회 윤세원(尹世元 78)박사는 그러나 “한일 해저터널을 정치적인 문제로 이해하면 곤란하다”며 “경제적인 측면에서 우리에게 실익이 무엇인지 이해하고 그 파급 효과에 주목할 필요가 있다”고 강조했다. **뉴스피플**

韓・日海底トンネル “夢ではない”

九州から巨済島まで 208 km-三つのルート備えるなどゆっくりと可視化

“This is not just a dream (この事業はただ夢ではありません。)”

全地球村を陸路で連結させる作業が進んでいる。‘国際ハイウェイ計画’と呼ばれるこの事業が徐々に可視化されている。1999年5月27日東京で‘韓日トンネル研究会’第17回総会が開かれた。参加者たちは、国際ハイウェイが21世紀の最も大きなイシューになるだろうし、新しい国際関係を形成する母体になるだろうと明らかにした。‘国際ハイウェイ’は日本から出発して英国のロンドンに至る総2万kmの陸路を言う。従ってこの計画が成功するためには韓国と日本を連結する海底トンネルの開通が先決課題である。今回、総会に参加した専門家たちが、異口同音に韓日海底トンネル建設の可能性に注目した理由がここにある。

韓日海底トンネルの総延長は約208 kmである。日本の九州から韓国の巨済島までである。この中で海底部が145 km、陸上部が63 kmである。九州から始めて中間地点である対馬に至り、ここから巨済島まで海底トンネルを作るという構想である。去る83年5月に構成された韓日トンネル研究会は、海底トンネルの具体的な青写真を作るため政治、経済、技術、地質、環境分析チームなど4つの分野を通して徹底した現地調査を進めた。調査活動は終わり、この結果を基に三つのルートが備えられた。三つのルートの中でどれを選ぶかは、今後決定することにした。

‘国際ハイウェイ’建設のための先決課題

韓日海底トンネルの建設は、両国の経済的交流が活発するようになるという側面に関心が高まっている。東アジア経済研究所の姜英之所長は、韓日海底トンネルの必要性に対して「米国-カナダ-メキシコの3ヶ国は94年NAFTAを作り、ヨーロッパもEUを構成し貨幣統合を成したし、ASEANも2001年を目標に域内の自由貿易圏を作る合意をした。」と言い、「世界経済の流れが国境を超えて自由に移動する動向で進んでいる。」と指摘した。従って、韓国と日本も早急に共同市場作りに着手すべきだと強調した。韓日海底トンネルが、韓日共通市場形成の象徴的意味になるだろうと明らかにした。

今回の総会では、韓日海底トンネル建設の前に解決しなければならない宿題に対しての苦悩も交わした。

韓日トンネル研究会の持田豊博士は「韓国と日本がトンネルで連結されるためには、両国の過去史の問題など解決しなければならないことが多い。」と言い、「トンネル目的が、両国の平和の増進と経済的利益にあるということを強調する必要がある。」と明らかにした。従って、彼はこの事業が政府の次元で成され

るよりは、民間を通じて進める方が良いと言われた。民間の理解を基に徐々に雰囲気を作って行かなければならないということである。但し、民間の次元で仕事を始めても、政府の認可をもらって事業を進めるのが現実性が高いという指摘である。

高橋彦治博士は「先ず、距離が遠いのが一番問題」と言い、「作業人たちの出入りの時間、物資と機資材の輸送など技術的にも多くのことが解決しなければならない。」と説明した。皆、韓日両国の歴史的問題に注目したし、技術的な部分でも甘くない作業であることに意見を交わした。しかし、韓国の尹世元博士は「経済側面で、私たちに実の利益が何かを理解し、その波及効果に注目すべきだ。」と強調した。

*写真：韓日海底トンネルが可視化されている。このトンネルは日本の九州から韓国の巨済島に至る 208 kmに達する大事業である。