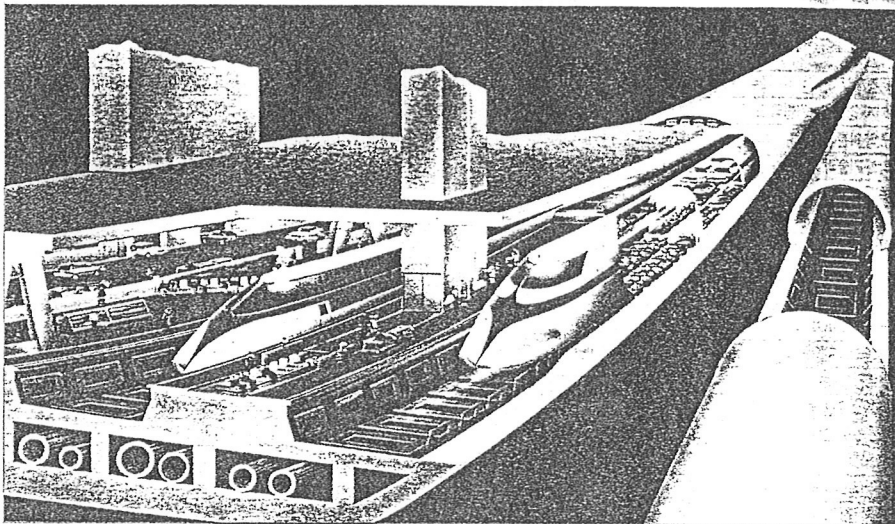




한·일 해저터널로 잇는다

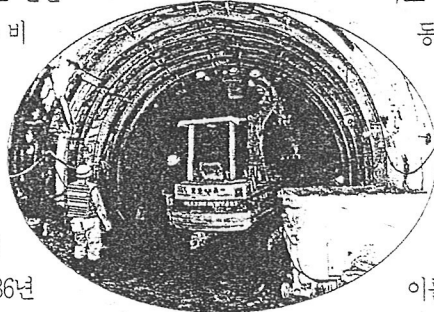
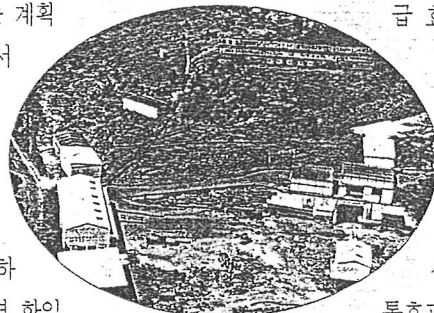
81년 통일교 문선명 목사 제안, 日선 지질 탐사 완료

지난해 물꼬가 터진 일본 문화가 거세게 밀려오고 있다. <하나비> <우나기> 등 서울 시내 개봉관에서 일본 영화가 상영되고 중고생 사이에 일본 가수들의 최신곡이 인기를 누리고 있다. 대학가도 예외는 아니다. 일본 유학을 다녀온 학생들을 통해 들어온 <러브제너레이션> 등의 트렌드 드라마 비디오테이프가 유행처럼 나돌고 영어에 이어 일본어를 배우려는 학생 수도 빠르게 늘어나는 요즘이다. 두 나라 사이를 갈라놓은 200여km의 대한해협 때문에 비자를 내고 비행기나 배를 타야 하는 불편에도 말이다. 그렇다면 양국민이 자동차나 기차를 타고 두세 시간 만에 왔다갔다 하는 시대가 온다면 상황은 어떻게 바뀔까.

꿈 같은 이야기가 아니다. 실제 지난 81년 서울에서 개최된 제10회 '과학의 통일에 관한 국제회의'에서 통일교의 문선명 목사에 의해 제안된 '한일해저터널' 계획이 지금까지 꾸준히 진행 중이기 때문이다. 한일해저터널 계획은 한 마디로 일본 규슈에서 잇키섬, 쓰시마섬을 거쳐 한국의 거제도나 부산에 이르는 250여km(지난 91년 6월 개통된 도버해협 4배, 한국측은 이중 1/4 정도를 맡게 된다)를 해저

터널이나 교량으로 잇는 계획을 말한다. 이는 일본에서 영국까지 2만여km를 자동차로 연결한다는 국제하이웨이 프로젝트의 '첫 단추'이며 또한 최고의 난공사 구간 중 하나이다. 전문가에 따르면 한일해저터널에 소요되는 총 비용은 1천5백조원 정도, 기간은 15년에서 20년이 걸릴 것으로 추정된다.

한국의 한일해저터널 연구회(회장 윤세원)도 86년부터 거제도 인근의 지질탐사 등 연구조사활동을 벌여왔지만 아직까지 주도적으로 진행하는 쪽은 아무래도 일본이다. 일본의 '일한해저터널연구회'는 지난 80년대 초반부터 한일해저터널 구간의 노선, 통행 방식, 수요, 지질 조사, 공사 방식 등에 관해 연구를 계속해 현재 예상 구간의 지질 탐사 등은 거의 완료한 상태다. 물론 지금도 재정 문제에서 남북한 통일 등



지질 탐사와 시범 굴착 작업을 마친 일본 규슈 지방 터널 공사현장.

한일 해저터널 가상도. 공해 문제를 막기 위해 자력(磁力)으로 부상하는 리니어 열차 방식이 유력한 대안으로 떠오르고 있다.

정치 문제에 이르기까지 난관은 무수히 많다. 하지만 유로터널의 기술고문으로 참가했던 모치다 유다카(持田豊) 박사 등은 "이제 기술적인 난관은 상당히 해결한 만큼 민간 차원의 분위기 조성만 지속된다면 언젠가 한일터널의 꿈은 현실화될 것"이라고 주장했다.

경제효과 126조~169조원

IMF로 어려움을 겪고 있는 한국과는 달리 최근 일본에서 한일해저터널에 대한 논의가 활발한 데는 몇 가지 이유가 있다. 우선 양국 간의 정치적인 기류가 긍정적인 방향으로 흐르고 있다는 사실이 주목된다. 과거와 달리 김대중 대통령이 집권한 이후 일본의 문화 개방에 전향적인 자세를 보이고 있고 남북 관계 역시 정상회담의 가능성이 논의되는 등 화해 무드가 조성되고 있기 때문이다.

또한 한일해저터널의 건설 효과와 파급 효과 등에 관한 '계산'이 나왔다는 점도 현실화 가능성을 높이고 있다. 교통기반인 도로, 철도 등의 정비에 기업이나 공장의 물류업무, 생산활동 등에 미치는 스펙트럼이나 국민의 관광, 레저 활동 등의 질적인 발전을 가져오는 플러스효과를 계산할 때 우리가 얻는 한일해저터널 건설의 경제효과는 약 1백26조원에서 1백69조원에 이를 것으로 예상된다.

"자금 문제도 크게 걱정할 것이 없습니다. 터널 건설의 경제적 효과만 입증된다면 국제적인 투자자본이 앞다퉈 밀려들 것입니다."

한일해저터널연구회 윤세원 회장 등은 "21세기 아시아 경제의 발전을 생각한다면 민간 차원에서라도 하루 빨리 한일해저터널의 논의가 활성화돼야 할 것"이라고 말했다.

이상연 기자(ly77@kyunghyang.com)

韓・日海底トンネルで結ぶ

81年統一教会 文鮮明牧師の提案、日本では地質探査完了

昨年開放された日本文化が力強く押し寄せてくる。〈花火〉〈うなぎ〉などソウル市内の封切館で日本映画が上映され、そして中高生の間に日本歌手たちの最新曲が人気になっている。大学街も例外でもない。日本留学を行ってきた学生たちを通じて入ってきた〈ラブジェノレーション〉等のトレンドドラマビデオテープが流行であり、英語に続いて日本語を習おうとする学生の数も早く増えているこの頃である。兩國の間に、約 200 km の大韓海峡のためにビザを出して飛行機や船に乗らなければならない。では、兩國民が自動車や汽車に乗って 2,3 時間で行ったり来たりする時代が来るとすれば、状況はどのように変わるだろうか。

夢のような話ではない。実際、昨年 81 年ソウルで開催された第 10 回「科学の統一に関する国際会議」で統一教会の文鮮明牧師により提案された「韓日海底トンネル」計画が今まで絶え間なく進んでいるためである。韓日海底トンネル計画は一言でいうと、日本の九州から壱岐、対馬を経て韓国の巨済島や釜山に至る約 250 km (去る 91 年 6 月開通されたトバ海峡の 4 倍、韓国側は这其中で 1/4 程度を受け持つ) を海底トンネルや橋梁で結ぶ計画を言う。これは日本から英国まで 2 万余 km を自動車で連結するという国際ハイウェイプロジェクトの初ボタンであり、また最高の難工事区間中の一つである。専門家によると韓日海底トンネルに所要される総費用は 1 千 5 百兆ウォン程度、期間は 15 年から 20 年がかかるだろうと推定される。

韓国の韓日海底トンネル研究会 (会長 尹世元) も 86 年から巨済島周辺の地質探査など研究調査活動を行ってきたが、今まで主導的に進行している側は日本である。日本の「日韓海底トンネル研究会」は去る 80 年代の始め頃から韓日海底トンネル区間の路線、通行方式、需要、地質調査、工事方式などに関して研究を継続し、現在予想区間の地質探査などは、ほとんど完了した状態である。

もちろん今も財政問題から南北韓統一など政治問題に至るまで難関は数多くある。しかし、ユーロトンネルの技術顧問として参加した持田豊博士などは“今は、技術的な難関はかなり解決しただけに民間次元の雰囲気調整さえ続けられれば、いつか韓日トンネルの夢は現実化されるだろう。”と主張した。

経済効果 126 兆～169 兆ウォン

IMF で苦しんでいる韓国とは違って、最近日本から韓日海底トンネルに対して論議が活発するにはいくつか理由がある。先ず、兩國の間に政治的な気流が肯定的な方向に流れているという事実が注目される。過去と違って金大中大

統領が執権した以後、日本の文化開放に前向きな姿勢を見せているし、南北関係やはり首脳会談の可能性が論議されるなど、和解ムードが調整されているためである。

また、韓日海底トンネルの建設効果と波及効果などに関する‘計算’が出てきたという点も現実化の可能性を高めている。交通基盤である道路、鉄道などの整備が企業や工場の物流業務、生産活動などに及ぼすストック効果や国民の観光、レジャー活動などの質的な発展をもたらすフロア効果を計算する時、私たちが得る韓日海底トンネル建設の経済効果は約 1 百 26 兆ウォンから 1 百 69 兆ウォンへ達することを予想される。

“資金問題もそんなに心配することではありません。トンネル建設の経済的效果さえ立証すれば国際的な投資資本が先を争って殺到するでしょう。”

韓日海底トンネル研究会 尹世元会長などは“21 世紀アジア経済の発展を考えれば民間次元でも一日も早く韓日海底トンネルの論議が活性化しなければならない”と言った。

*写真：韓日海底トンネル仮想図、公害問題を防ぐために磁力で浮上するリニア列車方式が有力な対案として浮かび上がっている。