

중앙일보

종합

2002년 3월 6일

수요일 43판

중앙일보

韓·日 해저터널 뚫기 타당성 따져본다

‘대한해협을 통과하는 한·일간 5백리 바닷길에 해저터널을 뚫을 것인가’.

그동안 전문가들의 논의 대상에 머물렀던 한·일 해저터널 건설의 필요성에 대해 우리 정부가 처음으로 본격 검증작업을 벌이기로 해 주목된다. 건설교통부는 5일 ‘한·일 해저터널 필요성 연구’를 2002년 정책연구 과제의 하나로 최종 확정했다고 밝혔다.

간교부 김광재 수송물류정책과장은 5일 “예산 승인이 나는 대로 이르면 3월 중에 용역을 발주할 것”이라며 “국책연구원·민간전문가가 다양하게 참여하는 컨소시엄에

용역을 맡겨 한·일 해저터널의 기술적·경제적 타당성을 검증하겠다”고 말했다. 용역은 ▶항후 국가 기간 교통체계 및 국토공간에 미칠 영향▶동북아 물류중심기지 구축

총 연장 200km에 건설비 100조

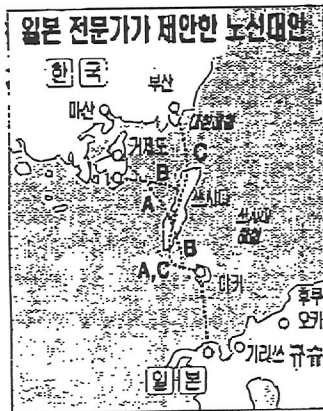
경제·사회적 파급효과 검증

및 남북통일에 대비한 교통체계에서 차지할 위상▶건설산업 불황 타개를 위한 장기대안으로의 활용 가능성 등 터널 건설이 우리의 국토·경제·사회 전반에 미칠 파급효과를 검증하게 된다.

한·일 해저터널은 지난 20년 동안 일본 전문가를 주축으로 노선대(帶), 지형·지질조사와 터널공법 등이 검토됐으나 총 연장이 2백km가 넘고 최대수심이 1백55m나 되는 등 난공사 구간이며 사업비가 1백조원 넘게 소요되는 기술적·경제적 문제점 외에 양

국간 정치·사회적 장애점이 될 수도 있는 ‘뜨거운 감자’로 인식돼 왔다.

그러나 2000년 9월 23일 일본을 방문한 김대중(金大中) 대통령이 모리 요시로(森喜朗) 당시 총리가 주최한 만찬에서 “한·일 터널이 장래



의 꿈으로 실현돼야 할 것”이라는 연설을 했으며, 모리 총리도 2000년 10월 20일 서울에서 열린 아시아·유럽정상회의(ASEM) 오찬에서 해저터널의 필요성을 강조했다.

전문가들은 터널이 건설될 경우 서울~후쿠오카(福岡)간 6백50km를 자동차로 6시간30분, 고속철도로 2시간30분, 라니어 모터카로는 1시간에 주파할 수 있을 것으로 보고 있다.

음성진 전문가
<eumsj@joongang.co.kr>

中央日報 2002年3月6日

韓日海底トンネル掘削の妥当性を検討

総延長 200Km、建設費 100 兆ウォン／経済・社会的波及効果を検証

大韓海峡（対馬海峡）を通過する“韓日間 5 百里海の道”に海底トンネルをつくるのか。これまで専門家の間での論議の対象にとどまっていた韓日海底トンネル建設の必要性について、わが国政府が初めて本格的に検証作業を始めるものと注目されている。建設交通部は 5 日、“韓日海底トンネルの必要性研究”を 2002 年の政策研究課題のひとつとして最終確定したことをあきらかにした。

建設交通部のキムカンジェ輸送物流政策課長は 5 日、“予算承認が出次第、早ければ 3 月中に作業を発注する”とし、“国策研究員・民間の専門家が多角的に参加するグループに作業を任せ、韓日海底トンネルの技術的・経済的な妥当性を検証する”と語った。作業は▲今後の国家基幹の交通体系および国土空間に与える影響▲東北アジア物流中心基地構築および南北統一に備えた交通体系に占める位置付け▲建設産業不況打開のための長期的代案としての活用可能性、などトンネル建設がわが国の国土・経済・社会全般に与える波及効果を検証することになった。

韓日海底トンネルは過去 20 年間、日本の専門家を中心に路線帯、地形・地質調査とトンネル工法などが検討されたが、総延長が 200Km を超え最大水深が 155m にもなるなど難工事区間であり、事業費が 100 兆ウォンを超え、必要な技術的・経済的問題点以外に両国間の政治・社会的争点にもなり得る“熱い馬鈴薯”と認識されてきた。

しかし 2000 年 9 月 23 日、日本を訪問した金大中大統領が森喜朗（当時総理）主催の晩餐会で“韓日トンネルが将来の夢として実現されるべきもの”という演説をし、森総理も 2000 年 10 月 20 日、ソウルで開かれたアジア欧州首脳会議（ASEM）の午餐で海底トンネル必要性を強調した。

専門家はトンネルが建設される場合、ソウル～福岡間 650Km を自動車で 6 時間 30 分、高速鉄道で 2 時間 30 分、リニアモーターカーでは 1 時間で走破できるものと見られている。