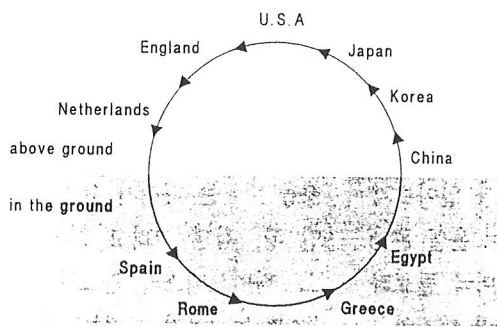


“현해탄에 해저터널을 놓자”

필자는 초등학교부터 대학원까지의 과정을 일본에서 마치고 귀국하여 연세대학교 토목공학과를 창설한 후 대학에서 35년간 근무하다가 지난 1994년 정년퇴직을 했다. 과거 1천여년 전부터 일본을 가르친 국가였던 우리나라는 지난 1백여년 전부터 오늘에 이르기까지 여러 분야에 있어서 오히려 일본으로부터 배우는 입장에 있는 것이 사실이다.

다음 그림은 필자의 시각으로 본 세계사의 흐름을 그림으로 나타내어 본 것이다.



〈그림 1〉 세계사의 흐름

손잡으면 세계의 중심으로

18세기는 네덜란드, 19세기는 영국, 20세기는 미국이 세계를 리드한 국가였던 것은 누구나 잘 알고 있다. 그러나 새롭게 맞이한 21세기는 전 세계가 좁아지고 크게 변했기 때문에 한 나라가 1백년을 주도해 나간다는 것은 불가능하게 됐다. 이러한 가운데 21세기는 아시아지역의 국가에서 세계를 리드할 것이라는 예상은 오래 전부터 많은 학자들로부



黃鶴周

〈연세대학교 명예교수〉

터 예견되었던 이야기다. 이는 2040년까지 일본, 2040년부터 2070년까지 한국, 2070년부터 2100년까지는 중국이 세계를 리드해 나갈 것으로 내다보았다. 그러나 최근 이들 아시아 3국의 상황을 살펴볼 때 일본 혼자서 세계를 주도하기는 어렵게 됐고 한국 역시 단독으로 세계의 주도 국가가 되기는 더욱 감당하기 어

려운 상황이 되어, 앞에서 예측한 판단에 수정이 불가피하게 되었다. 따라서 필자가 생각하는 긍정적인 방안의 한가지는 바로 한국과 일본이 손을 잡고 협력하여 60~70년간 세계를 이끌어 나가는 것이다.

다행히 두 나라는 동일 문화권 속에 인접해 있으므로 두 나라가 손을 잡으면 21세기 전 세계의 중심이 될 수 있는 힘을 가지게 될 것이다.

이러한 내용에 바탕을 둔 한 예로써 필자는 한국과 일본 사이의 현해탄에 터널을 놓는 방대한 프로젝트를 제안하고자 한다.

얼마 전까지 매년 전 세계에서 건설에 투자되는 금액은 2천조 가량. 건설은 토목공사와 건축공사를 합쳐서 이르는 말인데 2천조 가운데 1/4에 해당하는 5백조가 일본 단독으로 투자하는 금액이고 미국과 캐나다가 5백조, 유럽이 5백조, 나머지 5백조를 그 밖의 나라에서 투자하고 있다.

건설부흥해야 경기 활성화

일본의 경우 건설업과 관련되어 생계를 유지하는 사람이 전 국민의 40%에 이르고, 우리나라의 경우도 전 국민의 25%라는 적지 않은 비율이 건설업에

한국과 일본의 경기를 활성화시키는 길은 건설업을 되살리는 것밖에 없다.

1백조원의 사업비가 들겠지만 반사이익은 수백조원에 이를 것이다.

관련된 분야에서 종사하고 있다. 그러나 최근 양국의 어려운 경제사정을 감안해 볼 때 건설업이 활성화되지 않으면 한국도 더 이상의 발전은 어렵고 일본 역시 퇴보의 길을 갈 수밖에 없게 되었다.

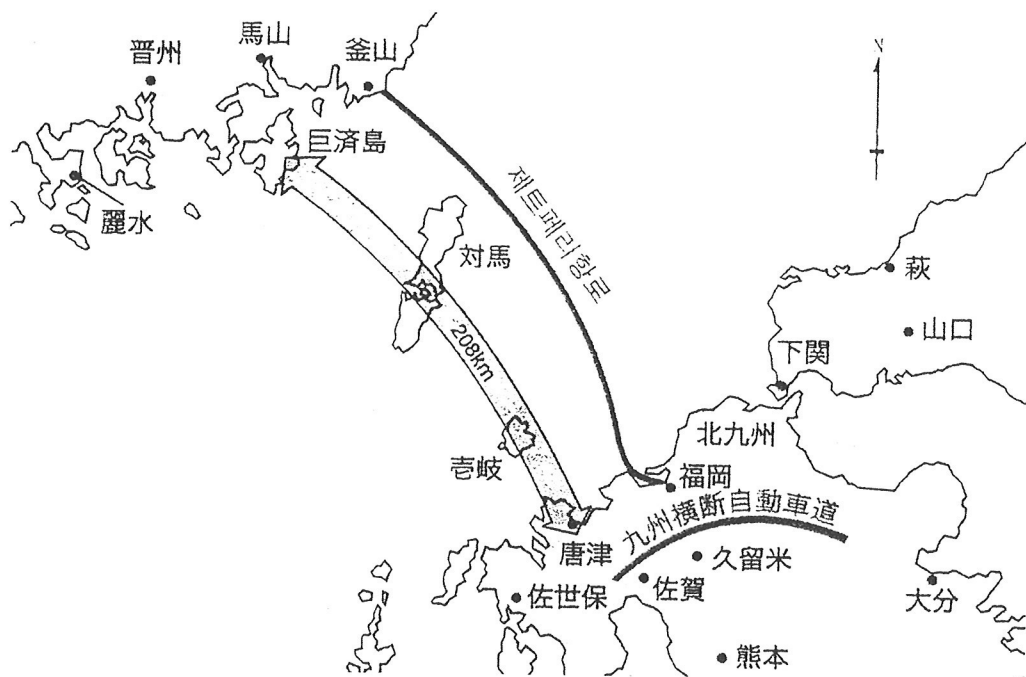
양국 모두 경기 활성화의 물꼬를 트는 길은 건설 사업을 부흥시키는 일인데 이런 일련의 사업 가운데 하나가 필자가 제안하고자 하는 ‘현해탄 터널공사’의 착수인 것이다. 이 사업에 예상되는 비용은 백조원. 그러나 이를 통하여 양국이 누리게 될 파급효과는 수백조 이상이 될 것임이 분명하다.

우리가 실크로드에 대해서 익히 들어 알고 있다시피 그것은 과거 중국 서쪽 장안(현재 서안)을 기점으로 로마로 이어지는 길이다. 수천년 전 낙타에 비단을 실어 동양과 서양의 문물이 운반되던 그 길

의 연장선에 이제 현해탄 터널이 놓이게 되면 실크로드의 출발점은 일본의 동경이 될 것이다. 수천년 전 낙타로 서역 땅을 연결한 실크로드가 이제 지구상 최초로 고속철도가 달린 일본에서 시작하여 전 세계를 연결하는 실크로드가 되어야 하지 않을까.

이러한 엄청난 프로젝트가 현해탄 터널공사에 관련되어 있다. 이 사업이 바탕이 되어 한국과 일본이 손을 잡으면 21세기 양국이 전 세계를 주도해 나갈 수 있는 첫 걸음이 되지 않을까...

필자의 판단으로는 지금이야말로 현해탄 터널을 놓을 적절한 시기라고 생각되므로 우리나라 대통령과 일본의 국무총리가 현해탄 터널사업에 관한 진지한 대화를 통해 두 나라를 살리는 방향으로 나아갔으면 한다. ㉟



〈그림 2〉 현해탄터널 사업의 지도

世界的인 海底터널

■ 日本의 세이칸 터널

- 位置 : 日本의 北海道와 本州를 연결
- 延長 : $L = 53.85\text{km}$
 - ┌ 海底 터널 : 23.30km
 - └ 陸上 터널 : 30.55km
- 工事費 : 約 7 千億円 (7兆 5千億 원)
- 海底 터널 構想 : 1939年
- 調査期間 : 1939年 ~ 1964年 (25年間)
- 工事期間 : 1964年 ~ 1988年 (24年間)

■ 도버해협 海底터널

- 位置 : 英國의 DOVER ~ 佛란서의 SANGATTE 연결
- 延長 : $L = 50.4\text{km}$
 - ┌ 海底 터널 : 37km
 - └ 陸上 터널 : 13.4km
- 工事費 : 約 150億弗 (18兆원)
- 海底터널 構想 : 1802年
- 調査期間 : 1958年 ~ 1987年 (30年間)
- 工事期間 : 1987年 ~ 1994年 (7年間)

韓·日의 海底터널

■ A 路線

○ 位置

日本 九州의 唐津 — 壹岐島 — 對馬島의 下島 — 韓國의 巨濟

○ 延長 : $L = 209\text{km}$ (海底 터널 : 145km , 陸上 터널 : 64km)

■ B 路線

○ 位置

日本 九州의 唐津 — 壹岐島 — 對馬島의 下島 — 上島 —
韓國의 巨濟

○ 延長 : $L = 217\text{km}$ (海底 터널 : 141km , 陸上 터널 : 76km)

■ C 路線

○ 位置

日本 九州의 唐津 — 壹岐島 — 對馬島의 下島 — 上島 —
韓國의 釜山

○ 延長 : $L = 231\text{km}$ (海底 터널 : 128km , 陸上 터널 : 103km)

■ 路線別 延長

단위 : km

路線	海底터널(km)	陸上터널(km)	總延長(km)
A	145	64	209
B	141	76	217
C	128	103	231

私の提案

2001 年 10 月 科学と技術（韓国）
延世大学 名誉教授 黄 鶴周

玄界灘に海底トンネルをつくろう

韓国と日本の景気を活性化させる道は建設業を再興させるしかない。百兆ウォンの事業費が掛かるが波及利益は数百兆ウォンにのぼるのである。

筆者は初等学校から大学院までの課程を日本で終えて帰国し、延世大学土木工学科を創設後、大学で35年間勤務したが、去る1994年定年退職した。過去一千年余り前から日本を教え導いた国家であった我が国は、百年余り前から今日に至るまで、いろいろな分野でむしろ日本から学ぶ立場に立っているのが実際のところだ。

以下の図は筆者の視点からみた世界史の流れを図示したものである。

（図省略）

手を結べば世界の中心に

18世紀はネーデルランド、19世紀はイギリス、20世紀はアメリカが世界をリードする国家であったことは誰しもがよく知るところである。しかし新たに迎えた21世紀は全世界が狭まり大きく変貌したため、一国が百年をリードしてゆくことは不可能になった。このようななか、21世紀はアジア地域の国家が世界をリードするとの予想は、ずいぶん前から多くの学者らが予見していた話である。2040年までが日本、2040年から2070年までが韓国、2070年から2100年までは中国が世界をリードしてゆくものと予測していた。しかし最近これらアジア3カ国の状況を調べてみると、日本一国で世界をリードすることはむずかしくなっており、韓国もやはり単独で世界のリーダー国になるのはさらに耐え難い状況であり、これまで予測した判断の修正が不可避になった。したがって筆者が考える肯定的な方案のひとつは、まさに韓国と日本が手を結んで協力し、60～70年間、世界をリードしてゆくことである。

幸い2国は同一文化圏のなかに隣接しており、2国が手を結べば21世紀に全世界の中心になりうる力をもつことになるのである。

この内容に基づいた一例として、筆者は韓国と日本の間の玄界灘にトンネルをつくるという膨大なプロジェクトを提案しようと思う。

最近、毎年世界で建設に投資される金額は2千兆ウォン程度。建設とは土木工事と建築工事を合わせたものを言っているが、2千兆ウォンのなかの四分の一に該当する5百兆ウォンが日本単独で投資する金額であり、アメリカとカナダが5百兆ウォン、ヨーロッパが5百兆ウォン、残り5百兆ウォンをそれ以外の国で投資している。

建設復興すれば景気は活性化

日本の場合、建設業と関連して生計を維持している人々が全国民の40%に達する。我が国の場合も全国民の25%という少くない比率が建設業に関連した分野に従事している。しかし最近両国の困難な経済事情を勘案すると、建設業が活性化しなければ韓国もさらなる発展はむずかしく、日本もやはり後退の道を行くしかなくなってしまった。

両国共に景気活性化の突破口を開く道は、建設事業を復興させることであるが、この一連の事業の中のひとつが筆者が提案しようとしている“玄界灘トンネル工事の着手”である。この事業に予想される費用は百兆ウォン、しかしこれを通じて両国が享受する波及効果は数百兆ウォン以上になることは明らかである。

我々がシルクロードについて周知の通り、それはかつて中国西方（現在の西安）を基点にローマに続く道である。数千年前、ラクダに絹織物を載せ、東洋と西洋の文物が運搬されたその道の延長線に、今、玄界灘トンネルができたとすれば、シルクロードの出発点は日本の東京になるのである。数千年前、ラクダで西方の地を結んだシルクロードが、今、地球上最初の高速度鉄道がはしる日本から始まり全世界を結ぶシルクロードになるべきではないだろうか。

このような膨大なプロジェクトが玄界灘トンネル工事に関連している。この事業が土台になり韓国と日本が手を結べば21世紀両国が全世界をリードできる第一歩になるのではないか。

筆者の判断では今こそ玄界灘トンネルをつくるチャンスだと考えるときに、我が国の大統領と日本の国務総理が玄界灘トンネル事業に関する真摯な対話を通じて両国が生きる方向に行けばと思うものである。

世界的な海底トンネル

■ 日本の青函トンネル

- 位置：日本の北海道と本州を結ぶ
- 延長：L = 53.85 Km
 - (海底トンネル：23.30 Km)
 - (陸上トンネル：30.55 Km)
- 工事費：約7千億円（7兆5千億ウォン）
- 海底トンネル構想：1939年
- 調査期間：1939年～1964年（25年間）
- 工事期間：1964年～1988年（24年間）

■ ドーバー海峡海底トンネル

- 位置：イギリスの DOVER ～ フランスの SANGATTE 連結
- 延長：L = 50.4 Km
(海底トンネル：37 Km)
(陸上トンネル：13.4 Km)
- 工事費：約150億ドル（18兆ウォン）
- 海底トンネル構想：1802年
- 調査期間：1958年～1987年（30年間）
- 工事期間：1987年～1994年（7年間）

韓日の海底トンネル

■ A 路線

- 位置
日本九州の唐津 ～ 壱岐島 ～ 対馬の下島 ～ 上島 ～ 韓国の巨済島
- 延長： L=209 Km（海底トンネル：145 Km、陸上トンネル：64 Km）

■ B 路線

- 位置
日本九州の唐津 ～ 壱岐島 ～ 対馬の下島 ～ 上島 ～ 韓国の巨済
- 延長： L=217 Km（海底トンネル：141 Km、陸上トンネル：76 Km）

■ C 路線

- 位置
日本九州の唐津 ～ 壱岐島 ～ 対馬の下島 ～ 上島 ～ 韓国の釜山
- 延長： L=231 Km（海底トンネル：128 Km、陸上トンネル：103 Km）

■ 路線別延長

単位：Km

路 線	海底トンネル (Km)	陸上トンネル (Km)	総延長 (Km)
A	145	64	209
B	141	76	217
C	128	103	231