

한겨레

THE HANKYOREH

4547호 3판 2002년 9월14일 토요일 14면

한-일 해저터널 현실화될까

추진위, 경남도 방문 논의 제의

15년 공사에 비용만 92조 예상

최근 남북한과 러시아 등을 중심으로 한반도와 유럽을 연결하는 시베리아 철도 건설이 논의되고 있는 가운데 한반도와 일본 열도를 잇는 해저터널 구상이 다시 주목을 끌고 있다.

노자와 다이조 일본 참의원과 경남발전연구원 박수영 박사 등 한-일터널 건설추진위 관계자들은 지난 12일 김혁규 경남도지사를 방문해 “꿈의 터널”로 불리는 한-일터널의 한국쪽 기점을 확정해 예산 문제와 공사 착공 시기 등을 구체적으로 논의하자”고 제안했다.

이들은 경남 거제시 남부면 다포리나 일운면 와현리를 한국쪽 물류환승센터로 해 일본 이키섬과 쓰시마를 경유해 규슈 가라쓰시를 잇는 3개 노선을 제시했다.

한-일 해저터널은 일본제국주의가 대륙 진출을 위해 1940년 처음 구상됐던 것으로, 최근에는

한-일 해저연구회가 주축이 돼 터널노선과 해저지질 및 지형 연구를 해오고 있다.

현재 추진되고 있는 한-일터널은 길이가 200km가 넘어 영국~프랑스 도버해협 터널 50km, 일본 혼슈~홋카이도 세이칸 터널 53.9km의 4배에 이르는 세계 최장의 해저터널이 된다. 공사기간은 약 15년이 예상되고 총 공사비는 770억달러(한화 92조4천억원 상당) 정도 들 것으로 추진위는 설명하고 있다.

일본 무역업계는 한-일 해저터널이 개통돼 한반도 철도와 시베리아 철도로 이어지면 일본~유럽의 물류수송기간이 20일에서 7일로 단축되고, 물류비용도 4분의 1 수준으로 줄어든 것으로 보고 있다.

경남도 관계자는 “워낙 대역사라 공사비 조달 문제가 선결되어야 한다”며 “현재로서는 터널 공사를 제안하는 일본쪽이 비용을 획기적으로 부담할 경우, 고려해볼 수 있는 사안”이라고 말했다. 창원/김현태 기자 manbo@hani.co.kr

ハンギョレ 2002年9月14日

韓日海底トンネル、実現化するか

推進委員が慶南道を訪問し提議
工事15年、費用92兆と予想

最近、韓国と北朝鮮、ロシアなどを中心に、朝鮮半島とヨーロッパを結ぶシベリア鉄道建設が議論されているなか、朝鮮半島と日本列島を結ぶ海底トンネル構想が再度注目されている。

野沢太三（日本の参議院）と慶南発展研究院の朴水永博士など韓日トンネル建設を推進する委員関係者らは、去る12日、金赫珪慶南道知事を訪問し“「夢のトンネル」と呼ばれる韓日トンネルの韓国側起点を確定し、予算問題と工事着工時期などを具体的に論議しよう”と提案した。

彼らは慶南の巨済市南部面多浦里や一運面 Wahyon 里を韓国側の物流乗換センターとし、日本の壱岐島と対馬を経由して九州の唐津市を結ぶ3路線を提示した。

韓日海底トンネルは、日本帝国主義が大陸進出のため1940年始めに構想したもので、最近では韓日海底研究会が主軸となってトンネルの路線と海底地質および地形の研究をしてきている。

現在進められている韓日トンネルは、長さが200Kmを越え、英国～フランスのドーバー海峡トンネル50Km、日本の本州～北海道の青函トンネル53.9Kmの4倍に達する世界最長の海底トンネルになる。工事期間は約15年が予想され、総工事費は770億ドル（韓貨で92兆4千億ウォン相当）程度になると推進委員らは説明している。

日本の貿易業界は、韓日海底トンネルが開通して朝鮮半島の鉄道とシベリア鉄道につながれば、日本～ヨーロッパの物流輸送期間が20日から7日へ短縮され、物流費用も4分の1程度に減るものとみている。

慶南道の関係者は“なにしろ大工事であり工事費の調達問題が先決問題だ”としながら“今のところはトンネル工事を提案する日本側が費用を画期的なまでに負担するなら考慮可能な事案である”と語った。