

WEEKLY DONG-A
주간동아

제426호 / 2004.03.18

Liberty Post

당신의 권리를 소중히 담아, 달까지 배달해 드립니다

매일이동매 : 여성동매 주간동매 신동매 | 과학동매 동매닷컴

이로그인

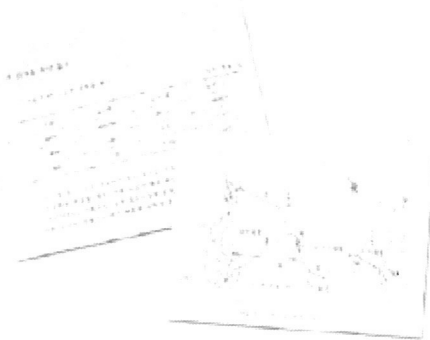
회원가입안내

주간동아를 읽고 구독신청

-magazine

[위클리포인트]

한일 해저터널 '꿈'이런가 하노라



부산에서 일본의 쓰시마(대마도)를 거쳐 규슈지방을 연결하는 한일 해저터널(총 연장 240km) 건설의 타당성 조사 결과가 발표됐다. 건설교통부(이하 건교부)가 2002년 6월 교통개발연구원(이하 연구원)에 용역을 줘 1년 3개월 만에 나온 최종 연구결과는 '경제성이 없다'는 것으로 요약된다. 1940년대 일본이 대동아공영권 구상 실현을 위해 계획한 뒤 한일 민간단체에서 꾸준히 연구·검토가 이뤄진 한일 해저터널과 관련, 정부 차원에서 검토 작업이 이뤄지기는 이번이 처음이다.

‘한일 해저터널의 필요성 연구’라는 제목의 이 최종보고서에서 연구원측은 거제도(A·B안)와 부산(C안) 등을 출발하는 3가지 노선 안을 검토대상으로 삼았다. 연구원측은 한·중·일 교역량, 세계 및 동북아 컨테이너·항만·항공 물동량 등을 비교·분석한 결과 노선이 짧은 A안(230km, 공사비 34조원)이 상대적으로 양호하다고 지적했으나 “거제지역에 대한 철도 인입에 문제가 있는 등 모든 노선이 경제성이 없다”고 결론 내렸다.

건교부가 국회 이해봉 의원(한나라당)에게 제출한 자료에는 해저터널이 통과하는 해저에 화산지대가 있다는 지적도 들어 있었다. 연구원측은 “해저터널이 생길 경우 쓰시마가 육상, 해상, 항공 교통이 연계되는 국제 물류중심기지가 될 가능성이 증가할 것”이라고 분석했다. 이 경우 부산과 광양항의 ‘허브(Hub)’ 기능에 영향을 줄 수밖에 없다는 게 연구원측의 진단. 1985년 일본의 일한터널연구회가 발간한 ‘일한 터널 연구’에도 쓰시마를 ‘동북아시아 지역의 싱가포르’로 만들려는 구상이 포함돼 있다.

연구원측은 이런 여러 상황을 감안, “해저터널 사업에 대한 정부의 역할을 최소화하라”고 권고했다. 민간 기업 및 민·관 합동 참여기구 중심으로 추진하는 유연한 접근이 국익에 도움이 된다는 것. 그러나 건교부는 연구원측의 분석과는 생각이 다른 것 같다. 9월 초, ‘경제성이 없다’는 결론을 담은 최종보고서를 연구원으로부터 받은 건교부는 건설 파급효과, 기술적 검토 등에 대해 재분석을 요청했다. 경제성 분석에 대해서도 “어떤 수요예측 결과를 활용했는지가 불분명하며, 해저터널 건설시 파급효과와 관련, 동북아경제중심추진위원회가 작성한 자료를 활용하라”며 특정 자료까지 제시, 연구원측을 당혹스럽게 했다. 이와 관련, 이해봉 의원은 “건교부는 한일 해저터널 개발을 침체된 국내경제의 견인, 또는 건설경기 부양 수단으로 생각하는 것 같다”고 말했다. 연구원측은 건교부의 이러한 지시에 따라 9월19일 최종보고서를 수정, 제출했다. 그러나 ‘경제성이 없다’는 결론은 달라지지 않았다.

1981년 통일교 문선명 총재가 처음 제기한 한일 해저터널 구상은 90년 노태우, 2000년 김대중 전 대통령 등이 일본측에 건설을 제의하면서 양국간의 관심 사항으로 떠올랐다. 특히 김 전 대통령은 햇볕정책의 연장선상에서 한일 해저터널을 경의선 복원사업 등과 연계하려는 꿈의 구상에 집착했다. 노무현 대통령도 2003년 2월25일 대통령 취임식 참석차 내한한 고이즈미 일본 총리에게 “북한 문제가 해결되면 해저터널 착공 문제가 경제인들 사이에서 다시 나올 것”이라며 터널 개발에 관심을 표명했다. 이의원은 “정치적 업적주의로 터널 문제를 접근해서는 안 된다는 경고가 보고서에 담긴 만큼 두 나라 국민의 민족감정, 기술적 가능성, 공사비 부담 등에 대한 면밀한 검토가 선행돼야 할 것”이라고 지적했다.

週刊東亜（韓国） 2003年10月1日

韓日 海底トンネル‘夢’であったか なされんか

釜山から日本の対馬を経て九州地方を連結する韓日海底トンネル(総延長 240km)建設の妥当性調査結果が発表された。建設交通部(以下建交部)が 2002 年 6 月、交通開発研究院(以下研究院)に発注し、1 年 3 ヶ月ぶりに出てきた最終研究結果は‘経済性がない’ということに集約される。1940 年代、日本が大東亜共栄圏構想実現のために計画した後、韓日の民間団体で粘り強く研究・検討がなされてきた韓日海底トンネルと関連し、政府次元で検討作業がなされたのは今回が初めてだ。

‘韓日海底トンネルの必要性研究’という題目のこの最終報告書で、研究院側は巨済島(A・B 案)と釜山(C 案)などから出発する 3 路線案を検討対象に定めた。研究院側は韓中日の交易量、世界及び東北アジアのコンテナ・港湾・航空・物流量などを比較・分析した 結果、路線が短い A 案(230km、工事費 34 兆ウォン)が相対的に良いと指摘したが、“巨済地域への鉄道引き入れに問題があるなど、全ての路線に経済性がない”と結論を下した。

建設交通部が国会の李海鳳議員(ハンナラ党)に提出した資料には、海底トンネルが通過する海底に火山地帯があるという指摘も入っていた。研究院側は“海底トンネルができた場合、対馬が陸上・海上・航空交通が連携する国際物流中心基地になる可能性が高まる”と分析した。この場合、釜山と光陽港の‘ハブ’機能に影響を与えざるをえないというのが研究院の診断だ。1985 年、日本の日韓トンネル研究会が発刊した‘日韓トンネル研究’にも対馬を‘東北アジア地域のシンガポールにしよう’という構想が含まれている。

研究院側はこれら諸般の状況を勘案し、“海底トンネル事業に対する政府の役割を最小化しなさい”と勧告した。民間企業及び官民合同参加機構を中心に推進する柔軟なアプローチが国益にかなうということだ。しかし、建設交通部は研究院側の分析とは考えが異なるようだ。9 月初め、‘経済性がない’という結論を込めた最終報告書を研究院から受けとった建設交通部は、建設波及効果、技術的検討などについて再分析を要請した。経済性分析についても“どんな需要予測結果を活用したのかが不鮮明で、海底トンネル建設時の波及効果と関連する東北アジア経済中心推進委員会が作成した資料を活用しなさい”と特定の資料まで提示し、研究院側を当惑させた。これに関連して李海鳳議員は“建設交通部は韓日海底トンネルの開発を、沈滞した国内経済の牽引役、あるいは建設景気浮揚手段と考えているようだ”と話した。研究院側は建設交通部の指示にそって 9 月 19 日に最終報告書を修正し提出した。しかし‘経済性がない’という結論に変わりはない。

1981 統一教会の文鮮明総裁が初めて提起した韓日海底トンネル構想は、90 年に盧泰愚、2000 年に金大中前大統領らが日本側に建設を提議し、両国間の関心事項で浮かび上がった。特に 金前大統領は、太陽政策の延長線上で韓日海底トンネルを京義

線復元事業などと関係しようと夢の構想に執着した。盧武鉉大統領も 2003 年 2 月 25 日、大統領就任式参席のため来韓した小泉日本総理に “北朝鮮問題が解決すれば海底トンネル着工問題が経済人らの間でまた出てくる” として、トンネルの開発に関心を表明した。李議員は “政治的な業績主義でトンネル問題に組してはならないという警告が報告書に含まれただけに、両国国民の民族感情、技術的可能性、工事費負担などについての綿密な検討を先行すべき” と指摘した。