

2004. 3. 10 (수) 「매일경제」

韓-日해저터널 논란

한국 '불필요' 일본 '적극' ... 건설비 최대 200조

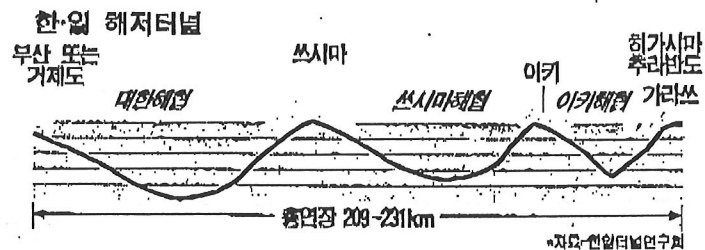
아시아대륙 31개국을 잇는 '아시아고속도로'가 구체화하면서 한국과 일본을 연결하는 해저터널에 대한 관심이 급부상하고 있다.

오는 4월 중국 상하이에서 열리는 유엔 아시아·태평양경제사회위원회(ESCAP) 연례회의에서 아시아고속도로와 관련한 다국간 협정이 체결되면 한·일간 해저터널 논의도 어떤 형태로든 중장기적으로 검토될 수밖에 없기 때문이다.

특히 최근 본격적인 위상에 들어간 한·일 자유무역협정(FTA)과 맞물리면서 동북아 경제공동체와 관련해 충분히 검토할 만한 과제라는 점에서 인식의 각이하고 있다는 분석이다.

일본은 오래전부터 민간차원에서 꾸준히 연구가 이뤄진 상태고, 한국도 최근 정치권에서 이와 관련한 언급들이 점차 고개를 들고 있다.

실제로 지난달 27일 정동영 연



립우리당 의장은 한·일간 경제교류 활성화를 위해 거제도와 일본 규슈를 잇는 해저터널 건설을 제안했다.

또한 노무현 대통령 경제특보인 김혁규 연립우리당 상임위원도 한·일 해저터널 건설에 대해 적극적인 것으로 알려져 동북아 교류 중심 국가를 표방하고 있는 현 정부에서 구체적인 논의가 이뤄질 가능성이 높다. 김혁규 경제특보는 지난해 9월 일본에서 열린 한·일 해협연안 시·도지사 교류회의

에 경남지사로 참석해 '한·일 해저터널 건설을 위한 공동연구회' 설립을 제안한 적이 있다.

당시 김 특보는 "양국 정부 입부에서 제한적으로 논의되고 민간 수준의 검토에 머물고 있는데 지방정부 차원의 공감대 형성과 능동적인 역할이 요구된다"면서 "(터널이 건설되면) 교통 접근성과 물류비 절감 등 수백조 원의 파급효과가 예상된다"고 밝혔다.

4면에 계속
송성훈기자

공사기간만 15~20년...실행까진 험로

한·일 해저터널 공사비용은 분석에 따라 최소 60조원에서 최대 200조원까지 추산되고 있다.

공사기간도 15~20년 정도 걸린 것으로 예상되고 있다.

막대한 자금과 장기간의 공사가 불가피하다는 얘기다.

반면 경제적인 파급효과는 일본은 50조원, 한국은 54조원가량 발생할 것으로 분석됐다.

국내 연구에서 많이 인용하고 있는 '한일터널연구회'(83년 설

립) 분석에 따르면 건설업에서 16조원대의 시장창출 효과가 발생할 것으로 예상됐다.

또한 국내 연구자들은 한일터널연구회에서 제시했던 세가지 노선 중에서 쓰시마와 부산을 연결하는 한·일 해저터널을 다소 선호하고 있다.

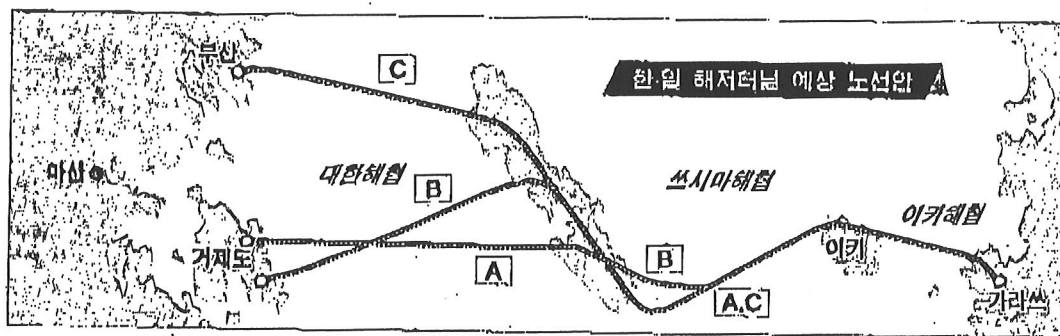
전문가들은 터널이 깊기 때문에 자동차전용도로보다는 유류터널처럼 철도 위주로 건설될 가능성이 높다고 보고 있다.

공사비 문제도 유류터널처럼 민간차원의 컨소시엄을 만들어 비용을 대는 방식이 선호될 것으로 예상된다.

경제외적인 부분도 검토될 수 있을 가능성이 있다.

양국의 역사 문제가 걸려 있는 등 국민적 정서를 우선 고려해야 하고, 여차피 대륙 연결은 북한을 거쳐 수밖에 없기 때문에 북한의 적극적인 협조가 필요하기 때문이다.

송성훈기자



터널 뚫리면 모든 화물 일본으로...

한국정부 “득될것 없다”

하지만 점차 주무부서인 건설교통부는 공식적인 언급을 일체 자제하고 있어 정부 내에 미묘한 시각차가 있다는 분석도 나오고 있다.

건교부 관계자는 “아시아고속도로와 관해선 부산까지만 연결되는 것으로 이미 결정이 난 사항”이라며 “모든 도서국가와 대륙의 연결은 페리토만 이뤄지는 것으로 확정된 상태이기 때문에 한·일 해저터널에 대한 논의 자체가 불필요하다”고 강조했다.

특히 막대한 건설비에 대한 부담과 함께 동북아 물류중심이 자칫 한국에서 일본으로 옮겨가는 역효과도 있다며 부정적인 시각을 드러냈다.

또 다른 건교부 관계자는 “우리가 굳이 먼저 해저터널 얘기를 꺼낼 필요가 전혀 없다”면서 이와 관련한 거론 자체가 불쾌하다는 반응을 보였다.

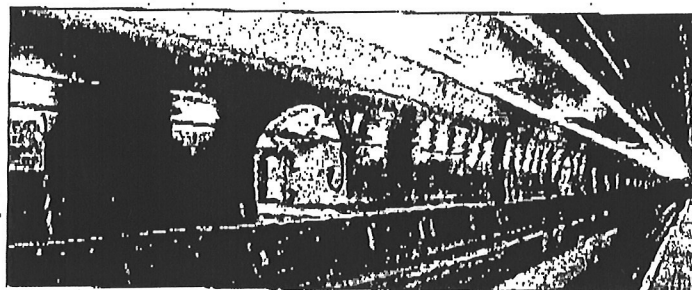
사실 ‘한·일 해저터널’ 문제는 건교부가 절대 공개적으로 거론해선 안되는 일종의 금기사항처럼 돼 있다.

◇일본 대륙진출 교두보=일본은 이미 80년대 초반부터 한·일 해저터널 문제에 관심을 갖고 꾸준한 연구가 이뤄진 상태다.

지난 89년 전세계를 연결하는 고속교통망 프로젝트를 발표했는데 핵심이 한·일 해저터널이다. 일본열도와 한반도 시베리아 유럽까지 대륙을 연결하는 시범적이기 때문이다.

□ 1면서 계속

韓·日 해저터널 건설 논란



터널 길이가 53.9km로 세계에서 가장 긴 해저터널인 세이칸터널.

특히 2000년 9월 모리 요시로 일본 총리가 아시아·유럽정상회담(ASEM) 오찬석상에서 “한국과 일본을 잇는 해저터널을 만들어 아세철도를 이들을 묶이자”고 밝히 이 문제를 본격적으로 언급하기 시작했다.

일본은 국제하이웨이프로젝트를 21세기 실크로드로 규정하고 그 출발점들 나라(奈良)로 두고 중국의 인구와 자연자원을 일본의 기술과 자본에 연결시키기를 원하고 있다. 또한 도쿄에서 원단까지 2만km에 달하는 국제고속도로망의 핵심은 단연 한·일 해저터널로 보고 있다.

◇한·일 해저터널, 독일까 해될까=최근까지 한·일 해저터널에 대한 시각은 조심스럽지만 긍정적인 해석이 많았다.

터널이 개통돼 한국과 일본이 연결되면 한국은 동북아 물류중

심지로 부상할 수 있어 최대 수혜국이 될 것이라는 전망 때문이다. 또한 제한된 건설특량으로 어려움을 겪고 있는 국내 건설업체로서도 새로운 건설수요 창출과 기술 수준 향상까지 꾀할 수 있다는 분석도 나왔다.

특히 4월 개통되는 고속철도망을 일본까지도 확대할 수 있는 계기가 될 수 있다는 전망도 제기되고 있다.

하지만 일부에선 오히려 동북아 물류중심국가 프로젝트에 해가 될 수 있다는 분석도 고개를 들고 있다.

부산항 역할이 오히려 줄어들 수 있기 때문이다. 일본의 요코하마나 고베까지 육로로 연결되면 중국이나 한국의 대미 수출물량을 굳이 부산항보다는 일본에서 출발시키는 게 나을 수 있다는 해가다.

毎日経済（韓国） 2004年3月10日（水）

韓日トンネル論争

韓国“不必要”、日本“積極的”・・・建設費は最大200兆ウォン

アジア大陸31カ国を結ぶ“アジア高速道路”が具体化するなか、韓国と日本を結ぶ海底トンネルの関心が急浮上している。

来る4月、中国の上海で開かれる国連アジア太平洋経済社会委員会(ESCAP)の年例会議で、アジア高速道路と関連する多国間協定が締結されれば、韓日海底トンネルの論議も、どんな形態であれ中長期的に検討されざるを得ないからである。

特に最近、本格的な議論に入った韓日自由貿易協定(FTA)と連動、東北アジア経済共同体と関連して十分に検討すべき課題であるという点で認識を同じくしているとの分析である。

日本はかなり前から民間次元で地道に研究が続けられており、韓国も最近政界でこれに関連する言及が次第に首をもたげ始めている。

実際に先月27日、鄭東泳ヨルリンウリ党議長は、韓日間の経済交流活性化のため巨済島と日本の九州を結ぶ海底トンネル建設を提案した。

また、盧武鉉大統領の経済特別補佐官ある金赫珪ヨルリンウリ党常任委員も韓日海底トンネルの建設に積極的なことが知られており、東北アジア物流中心国家を標榜する現政権下で具体的な論議が起こる可能性が高い。金赫珪経済特別補佐官は、昨年9月日本で開かれた韓日海峡沿岸市道知事交流会に慶尚南道知事として参席、“韓日海底トンネル建設のための共同研究会”設立を提案したことがある。

当時、金特別補佐官は“両国政府の一部で限定的な論議をしており、民間次元の検討に留まっているが、地方政府の次元で共感の下地形成と能動的な役割が求められる”とし、“(トンネルが建設されれば)交通アクセスと物流費用の低減など数百兆ウォンの波及効果が予想される”と語った。

工事期間だけでも15～20年・・・実現までは険しい道

韓日海底トンネルの工事費用は、最小の60兆ウォンから最大200兆ウォンまで推定されている。工事期間も15～20年程度かかるものと予想されている。莫大な資金と長期間の工事が不可避というわけだ。

一方、経済的な波及効果は日本が50兆ウォン、韓国は54兆ウォン程度発生するものと予想されている。

国内の研究で多く引用されている“日韓トンネル研究会”（83年設立）の分析では、建設業で16兆ウォン台の市場創出効果が発生すると予想されている。

また、国内の研究者らは日韓トンネル研究会が提示した3種類の路線の中で対馬と釜山を結ぶ韓日海底トンネルを多少■■■している。

専門家らはトンネルが長いため自動車専用道路よりはユーロトンネルのような鉄道主体で建設される可能性が高いとみている。

工事費の問題もユーロトンネルのように民間次元の共同体をつくり費用を捻出する方式が■■■されると予想される。

■■■的な部分も■■■される可能性がある。

両国の歴史問題が■■■されているなど国民的な情緒をまず考慮しなければならない。いずれにせよ大陸連結は北朝鮮を経由せざるを得ず、北朝鮮の積極的な協調が必要なためである。

トンネルを掘ると全貨物が日本へ・・・

韓国政府 “得なことは無し”

（1面から続く 韓日海底トンネル建設の議論）

しかしながら政策の主務部署である建設交通部は公式的な言及を一切自制しており、政府内に微妙な見解の相違があるとの見方も出ている。

建設交通部の関係者は“アジア高速道路と関連して釜山まで連結することがすでに決定している事項”とし、“あらゆる島嶼国家と大陸の連結はフェリーだけでなされとする”と確定した状態であるから、韓日海底トンネルについての論議自体が不必要である”と強調した。

特に、莫大な建設費の負担とともに東北アジア物流中心がひょっとすると韓国から日本に移ってしまうのではないかと、という逆効果もあるという否定的な見解を表明した。

また、別の建設交通部の関係者は、“我々が敢えて先に海底トンネルの話を出す必要は全くない”とし、それに関する論議自体が不愉快であるとの反応を示した。

実際に“韓日海底トンネル”問題は、建設交通部が絶対に公開して議論され

てはならない一種の禁忌（タブー）事項にすらなっているのである。

◇**日本の大陸進出の橋頭保**＝日本はすでに８０年代初めから韓日海底トンネル問題に関心をもって研究が続けられている。

去る９９年全世界を結ぶ高速交通網プロジェクトを発表したが、核心が韓日海底トンネルである。日本列島と朝鮮半島、シベリア、ヨーロッパまで大陸を結ぶ始発点だからである。

特に、２０００年９月、森喜朗日本総理がアジア欧州首脳会談（ASEM）の午餐席上で“韓国と日本を結ぶ海底トンネルを造りアセム鉄道と名づけよう”と語り、この問題を本格的に言及し始めた。

日本は国際ハイウェイプロジェクトを２１世紀シルクロードと定め、その出発点を奈良とし、中国の人口と天然資源を日本の技術と資本に結び付けることを願っている。また、東京からロンドンまで２万 Km に達する国際高速道路網の核心を当然、韓日海底トンネルと睨んでいる。

◇**韓日海底トンネルは得か損か**＝最近まで韓日海底トンネルについての見方は慎重ではありながらも肯定的な見解が多かった。

トンネルが開通し、韓国と日本が結ばれれば韓国は東北アジア物流中心地に浮上でき、最大の受益国になるであろうという見方のためだ。また、限られた建設物量で困難な状態にある国内の建設業界としても、新たな建設需要の創出と技術水準の向上まで目論めるとの分析も出ていた。

特に４月に開通する高速鉄道網を日本にまで拡大する契機になり得るという見方も提起されている。

しかしながら一部にはむしろ東北アジア物流中心国家プロジェクトに害になるという分析もでている。

釜山港の役割がむしろ縮まるからである。日本の横浜や神戸まで陸路で結ばれれば、中国や韓国の対米輸出物量を敢えて釜山港よりは日本から出発させるということが出てくるという話だ。