

한·일 해저터널 건설과 관련 우리나라가 경계해야 할 점

▶ 한국의 토목인 여러분! ◀

진정 대한민국을 사랑한다면 한일 해저터널이 미래의 국익에 도움이 되는지 현명하게 판단하시고, 일시적인 경제회복에 연연하여 장래에 국가전체 경제에 미치는 영향을 먼 안목으로 보시기를 희망합니다.

- 중앙일보 (8.14토) 1면 및 5면에 게재된 한·일 해저터널 건설에 관하여 국익을 생각하는 마음에서 이 글을 올립니다.

- 한국 토목학회가 주관하는 “아시아 7개국 토목공학대회(17-18일)에서 일본의 주제는 “한·일 해저터널”이다.

중앙일보 기사내용을 살펴보면 중앙대 허재완교수가 주장하는 경제적 이득 파급효과 약 45조와 숭실대 신장철 교수가 주장하는 지방경제 육성효과를 강조하고 있으나

▶ 여기에는 한일해저터널 건설기간(약15년)에 투입한 유동비용에 근거한 건설관련 부양효과만을 지적한 것이라 말 할 수 있다.

▶ 해저터널 건설 후에 한·일간에 발생하는 교통, 철도, 항만, 무역, 관광 등 경제 전반에 대한 분석과 우리나라의 실익문제에 대해서는 전혀 언급이 없다는 사실이다.
-이에 대한 실익을 철저히 분석하고 대처하지 않으면 일본의 무력 침략에 이어 경제적 침략으로 제2의 일본 식민지가 되는 망국의 길로 들어서는愚(우)를 범하게 될 것이다

- 일본이 어떤 나라인가? 자국의 이익을 위해서는 물불을 가리지 않는 나라라는 것은 우리가 너무나도 잘 알고 있지 않는가
(월남 패망시 보트피플 일본 상륙 저지, 최근에 자위대 이라크 파병, 미국입장에 대해 자국의 이익을 위해 무조건적 지지)

▶ 이런 일본이 한일해저 터널건설에 천문학적인 비용이 드는 사업에 민·관합동으로 1939년부터 막대한 비용을 투입하면서 지속적으로 추진해 왔는가를 냉정하게 살펴보아야 한다

- 이처럼 일본의 숨은 속셈을 경계해야할 점에 대해 말하고자 한다

《 건설 구상 》

- ◇ 위 치 : 한국 부산(거제도)~일본대마도~壹岐島~큐슈북단
- ◇ 총연장 : 230km(해저터널 및 교량으로 연결)
- ◇ 건설터널 형식에 따른 사업비
 - ▷철도·도로병용 단선터널 : 약 101조 2천억원 (1km당 4,400억원 예상)
 - ▷철도·도로병용 복선터널 : 약 200조 1천억원 (1km당 8,700억원 예상)
- ◇ 재원조달 방안 : 자국부담 원칙하에 일본2, 한국1

⇒이는 참으로 중대한 사항이며 우리나라의 국익과 국가 생존문제와 직결됨을 인식하고 냉정하게 대처해야 한다고 생각한다.

○ 한일해저터널이 건설된다면 일본이 얻을 수 있는 혜택은 다음과 같다.

- ① 일본의 최대 희망인 대륙진출의 발판 마련 제공
- ② 일본 경제발전의 새로운 원동력이 될 것이다.
- ③ 항만 물동량 수송의 동북아 환적화물 거점기지화 여건 제공으로 해양나라인 일본의 해양강국으로 제도와
- ④ 세계 최대 고속철도 국가건설 목표, 우수한 기술력을 세계에 홍보할 목적
 - ※세계4대 고속철도 국가 ① 독일 ICE ② 프랑스 TGV(로템)
 - ③ 스페인 AVE ④ 일본 신칸센 (우수함)

⑤ 일본 전역이 관광 상품화 가능성 제공

⑥ 일본의 대재난시 자국민 대량 피난처로 활용이 용이

▷ 화산폭발, 지진, 해일, 섬 침몰 등

※2050년까지 많은 섬나라 사라질지도(세계홍수 전문가 경고 : 2004.6.14 보도)

⇒이처럼 한일해저터널 건설시 일본은 돈으로 환산 할 수 없는 지정학적 여건제공으로 우리가 예측 할 수 없을 정도의 큰 이익을 얻을 수 있을 것임인 반면,

【한.일 해저터널 건설로 발생될 우리의 손실】

1. 국가 기간산업의 막대한 손실

① 항공 위축

▶현재 한일간 인적교류(비즈니스, 관광 등)는 해상여객과 항공편으로 이용되는데 해마다 증가추세.그러나 해저터널 건설시 여객 및 항공산업이 붕괴되는 것은 자명함.

(예: KTX(한국고속철도) 개통 항공산업 크게위축)▷대구,김해 등 30~70%급감

☞항공운항 횟수 (인천·부산⇄일본): 주당 728회 123,760명 이용▷건설시 큰타격

② 해운 소멸

☞국제해상여객(부산⇔일본) : '03년기준 7개선사 811,166명 수송 (매년 15%증가)

③ 철도

가. 아시안하이웨이 시·중점 박탈

- ▶ 부산 ↔ 파리·런던, 부산 ↔ 모스크바
- ▶ 도쿄 ↔ 파리·런던, 도쿄 ↔ 모스크바

나. 10여년에 걸친 고속철도 제작기술 및 철도부설 노하우가 사장됨

우리 기술력으로 만든 TGV(로템) 고속철도 차량이 유럽을 누비지 못하고 일본의 신칸센이 주도해 버리게 될 것임

다. 우리나라가 5대 고속철도국가로서 AH1, AH6 건설에 있어 직접 우리기술이 (철도, 도로, 터널, 교량 등)이 투입되어 제2의 중동의 붐을 이룰수 있는 절대절명의 기회임에도 한일해저터널이 연결될 경우 이같은 국제적 대규모건설사업권을 몽땅 일본에 넘겨주는 꼴이 될 것이다.

④ 관광 몰락

가. 국내 관광기반 몰락 → 단지 스쳐지나 가는 교통 거점으로만 전락

⑤ 물류·수송

가. 부산항의 컨테이너 물동 허브항 → 피트항으로 전락

- ▶터널건설시 세계적인 해운회사가 일본의 후쿠오카항 등에서 컨테이너(화물 등)를 하역후 철도,도로를 이용 중국,러시아, 유럽으로 수송한다면 어떻게 대처할 것인가?

(앞으로 남북 화해무드 조성으로 북한이 아시아 하이웨이건설에 동참 할 것 예상)
이런 일이 진작로 발생한다면 부산, 광양이 소규모 항만도시로 몰락하고 이에따른 대량실업과 항만과 연관된 물류, 항공, 철도, 관광산업 및 관련기관 산업체마저 붕괴로 돌이킬 수 없는 결과를 초래 할 것이다.

⑥ 재정적 부담

가. 한일해저터널 건설에 들어가는 재원의 부담이 자국민 부담의 원칙에 따라 일본 2/3, 우리나라가 1/3 부담한다면 100조~200조 가량 공사비에서 약 30조~70조를 우리가 투자하여 얻었을 수 있는 것이 무엇인가?

- ▶일본이 1930년 대동아제국시절 부터 줄기차게 대륙발판의 교두보를 마련하기 위해 해저터널 건설 야심에 덩달아 우리돈 들어가며 우리 스스로가 거저 해 주는 꼴이 되지 않는가 !

일본이 공사금액 전액을 부담하고 사정사정해도 해야될지 말아야 될지 생각해 볼 문제임에도 우리 스스로가 우리 돈을 대면서 경제활성화를 이유로 추진한다면 아무리 생각해봐도 경제원리의 기본원칙도 모르는 위험한 발상인 것 같다.

⑦ 국방상의 문제

최근 일본 극우주의의 독도 상륙시도, 자위대의 군사력 증강, 고이즈미 총리의 신사참배 등을 두고 보면 장차 일본의 군국주의의 부활에 따른 대륙진출 야심의 우려를 한층 야기하는 부분이라 아니할 수 없음

※2차례 걸친침범(임진왜란, 일제식민지), 2차례 국모시해(명성황후, 육영수 여사)

2. 한일해저터널 건설이 우리나라가 동북아 중심도시 지향에서 바라 보면 일본이 우리에게 무슨 역할(도움)이 있는가 하는 관점이다.

▶ 이는 오직 일본만을 위한 사업이며 일본의 경제대국으로 한단계 더 업그레이드 되는 일본으로서는 절대절명의 사업인데도 우리가 우리 돈(몫)을 부담하면서 해 줄 이유가 무엇 때문인지 냉정하게 실익을 검토해야 한다.

해저터널건설의 단기적인 경기활성화에 매달려 국가미래를 소홀히 생각하는 소탐대실(小貪大失)로 백년대계의 큰 우(愚)를 범할까 걱정이 된다.

한라대 이창훈 명예총장은 “고속도로상에 있는 휴게소는 가만히 있어도 돈을 번다며 해저터널이 완성되면 한국이 이런 휴게소처럼 된다는 회개망척하고 회안한 논리를 지켜보면서,

▶ 경제발전의 핵심은 물류이동의 시·종착나라가 가장 큰 혜택이 있음은 경제기본에 속하는 상식적인 사항이며, 단지 지나가는 간이역 역할로는 아무런 경제적 실익이 없음을 어느 누구도 알 수 있는 사항이다.

실제로 지난정부의 한일어업협정시 일본은 사전준비를 철저히 한데 비해 우리측은 준비부족 협상으로 황금시장을 고소란히 일본에 내어주는 결과를 초래한 사실!

3. 한.일해저터널은 한번 건설되면 돌이킬 수가 없다는 것이다

터널 건설후 우리경제에 막대한 손실을 입힐 경우 그때서 이를 폐쇄하겠다면 양국간에 돌이킬수 없는 사태만 발생 위험(외교분쟁, 무역통제, 국제사회 비난 등)

▶ 어쨌든 해저터널로 인하여 우리나라 경제의 급속한 쇠퇴로 일본에 경제력에 의존하는 경제식민국가로 전락하여 일본의 눈치만 살피는 결과를 초래 할 것이다.

【대처방안】

- 앞으로 아시안하이웨이건설, 유라시아대륙간횡단철도개설방안 등이 현실적으로 다가 올때에 이에대한 여러 가지 국제적인 토론회 개최시에 반드시 한일해저터널의 정당성에 대해 각국나라에 홍보 할 것이며, 이에 대한 국제적인 압력도 증가 할 것

으로 우리는 이에 대한 우리의 정당성을 주장 할 수있는 반박자료를 철저히 준비를 해야 겠으며 아울러 이 문제에 대해 우리나라와 일본과의 양국당사자간의 사안임을 확고히 주장해야 한다.

왜냐하면 일본이 예산지원등을 이유로 다른나라를 유혹하거나 회유하여 해저터널 문제를 각국간의 공동체적성격으로 몰아 갈 요소가 다분히 있기 때문이며, 이렇게 되면 우리의사와 상관없이 진행될 위험성이 매우높고 다른나라들은 터널문제가 자국 손익에 직접적인 큰 영향이 적어 대수롭게 동조호응 사태가 우려.

2004年8月18日

日韓海底トンネルの建設に関しわが国が警戒すべきこと

韓国の土木界の皆さん！

真に大韓民国を愛するならば、日韓海底トンネルが未来の国益のためになるのかを賢明に判断し、一時的な経済的回復に目を奪われることなく、将来の国家全体の経済に及ぼす影響を長期的な視野で眺められんことを切望します。

- 中央日報（8月14日 土曜日）の1面と5面に掲載された日韓海底トンネル建設に関し、国益を考えての気持ちからこの文をしたためます。
- 韓国土木学会が主催する「アジア7カ国土木工学大会（17～18日）」での日本の主題は「日韓海底トンネル」だ。

中央日報の記事内容を見ると、中央大のホ・チェワン（許在完）教授が主張する経済的利益の波及効果、約45兆ウォンと、スンシル（崇實）大学のシン・ジャンシル（申章澈）教授が主張する地方経済育成効果を強調しているが。

▲ それは日韓海底トンネルの建設期間（約15年）に投入する流動費用に基づく建設関連浮揚効果だけを指摘したものと言える。

▲ 海底トンネルの建設後に、日韓間に発生する交通、鉄道、港湾、貿易、観光など経済全般についての分析と、わが国の実益問題については全く言及がないのが事実である。このことについて実益を徹底的に分析して対処しなければ、日本の貿易侵略に続き、経済的侵略による第2の日本の植民地へと進む亡国の道へ入り込む愚を犯すことになる。

- 日本はどんな国か？ 自国の利益のためには水火を辞せぬ国だということは我々があまりにも良く知るところではないか。（ベトナムが滅びたときボートピープルの上陸を拒み、最近では自衛隊のイラク派兵、米国の立場に対し自国の利益のために無条件支持）

▲ こんな日本が日韓海底トンネルの建設に天文学的な費用がかかる事業に

官民合同で1939年から莫大な費用を投入しながら継続してきたことを冷静に調べなければならない。

○ 日本の隠された胸算用に警戒しなければならない点に触れよう。

《建設構想》

- ◇ 位置：韓国の釜山（共済島）～日本の対馬～壱岐～九州北端
- ◇ 総延長：230 Km（海底トンネルおよび橋梁で結ぶ）
- ◇ 建設するトンネルの形式別の事業費
 - △ 鉄道・道路併用 単線トンネル：約101兆2千億ウォン（1 Kmあたり4400億ウォンと予想）
 - △ 鉄道・道路併用 複線トンネル：約200兆1千億ウォン（1 Kmあたり8700億ウォンと予想）
- ◇ 財源調達方法：自国負担を原則とし日本が2、韓国が1

⇒これは本当に重大事項であり、わが国の国家存続問題と直結することを認識し、冷静に対処すべきと考える。

○ 日韓トンネルが建設された場合、日本が得る恵沢は以下のとおり。

- ① 日本の最大の希望である大陸進出の足がかりを提供
- ② 日本経済の発展の新たな原動力になる
- ③ 港湾の物流輸送において、東北アジア貨物の拠点基地化の条件を提供することにより、海洋国家である日本が海洋強国として再び跳躍する
- ④ 世界最大の高速鉄道国家建設の目標、優秀な技術力を世界に知らしめるという目的

※世界の4大高速鉄道国家：

- ① ドイツICE
- ② フランスTGV
- ③ スペインAVE
- ④ 日本新幹線（優秀である）
- ⑤ 日本全域が観光商品化する可能性を提供
- ⑥ 日本が大災難のとき自国民の大量避難所として活用しやすい
 - △ 火山の爆発、地震、津波、島の沈没など
 - ※ 2050年まで多くの島国が消えるかもしれない（世界洪水を専門家が警告：2004年6月14日報道）

⇒このように日韓海底トンネルの建設により、日本はカネに換算できない地政

学的な条件の提供により、我々が予測すらできないほど多大な利益を得ることが判明。

【日韓海底トンネルの建設で発生するわれわれの損失】

1. 国家基幹産業の莫大な損失

① 航空の萎縮

▲ 現在、日韓間の人的交流（ビジネス、観光など）は、海上旅客と航空便を利用しているが、年毎に増加する趨勢である。しかし海底トンネルの建設で旅客および航空産業が崩壊することは明らかなことだ。

（例：K T X（韓国高速鉄道）開通で航空事業が大幅に萎縮）△大邱、金海など30～70%急減 ⇒航空運航（仁川・釜山⇄日本）：週あたり728便、123760名が利用⇒建設で大打撃

② 海運の消滅

⇒国際海上旅客（釜山⇄日本）：2003年基準で7カ線811166名を輸送（毎年15%増加）

③ 鉄 道

（イ）アジアハイウェイの始終点剥奪

▲釜山⇄パリ・ロンドン、釜山⇄モスクワ

▲東京⇄パリ・ロンドン 東京⇄モスクワ

（ロ）10年余りにわたる高速鉄道製作技術および鉄道敷設ノウハウが死蔵される

我々の技術力で造ったTGV高速鉄道の車輛がヨーロッパを目指すのではなく日本の新幹線が主となってしまうこと

（ハ）わが国が5大高速鉄道国家としてAH1, AH6建設において、直接わが国の技術（鉄道、道路、トンネル、橋梁など）が投入され、第2の中東のブームを築き得る絶好の機会であるが、日韓海底トンネルで結んだ場合、これら国際的大規模建設事業権を全て日本に移すことになるのである。

④ 観光の没落

国内の観光基盤没落→単なる通過するだけの交通拠点に転落

⑤ 物流・輸送

釜山港のコンテナ物流ハブ港→フィート港に転落

▲トンネル建設により世界的な海運会社が日本の福岡港などからコンテナ（貨物など）を荷役後、鉄道や道路を利用して中国、ロシア、ヨーロッパに輸送しようとするならば、どのように対処するのであろうか？

（今後、南北和解ムード造成により北朝鮮がアジアハイウェイ建設に参加すると予想される）こんなことが本当に起こったとすれば、釜山、光陽が小規模港湾都市に没落し、それにより大量失業と港湾と関連する物流、航空、鉄道、観光事業および関連基幹産業まで崩壊へと導きかねない結果を招くのである。

⑥ 財政的負担

日韓海底トンネルの建設に必要な財源の負担は、自国民負担の原則により日本が3分の2、わが国が3分の1負担するとすれば、100兆～200兆程度の工事費のうち約30兆～70兆を我々が負担することになるが、それによって得られるものは一体何であらうか？

▲日本が1930年、大東亜帝国時代から止むことない大陸への足がかりを築くため、海底トンネル建設の野心の尻馬に乗って我々の資金を投入するとすれば、我々自らを追い込むことになるのではないだろうか？ 日本が工事金額の全額を負担したとしても、やったほうがいいのか、やらないほうがいいのか考えてみなければならない問題であるにもかかわらず、我が方自らが我々の資金をつぎ込んで経済活性化を理由に推進するとすれば、どう考えてみてもそれは経済原理の基本原則も知らぬ危険な発想なのだ。

⑦ 国防上の問題

最近、日本の極端な右翼主義者が竹島（独島）上陸を試みたこと、あるいは自衛隊の軍事力増強、小泉総理の神社参拝などをみても、将来、日本の軍国主義の復活による大陸進出の野心の憂慮をいっそう惹起するものと言わざるをえない。

※2回にわたる侵犯（壬申の乱、日帝の植民地）、2回にわたる国母殺害（ミョン・ソンファンフ、ユク・ヨンス女史）

2. 日韓海底トンネルの建設により、わが国が東北アジア中心都市志向からみて、日本が我々に対しどんな役割があるかという観点

▲これは単に日本のためにだけなる事業であり、日本の経済大国をさらに一段階アップグレードする日本としては絶好の事業であるのに、我々が我々の資金を負担しつつ、やらなければならない理由がどこにあるのか、冷静に実益を検討しなければならない。

海底トンネル建設の短期的な景気活性化におぼれて国家の未来をいいかげんに考える（小貪大失）により、百年の大計の大きな過ちを犯すのではないかと懸念される。

ハンラ（漢拏）大のガイ・チャンフン（李昌訓）名誉総長の、「高速道路上にある休憩所は黙っていても金がもうかる」して、海底トンネルが完成すれば韓国がそのような休憩所になるという、後先省みないたわごとの論理を見つめつつ。

経済発展の核心は、物流の始点と終着点となる国が最大の利益を得る、ということは経済基本に属する常識的事項であり、単に通り返るだけの役割では何ら経済的実益はないことは周知の事実である。

実例として、前政府の日韓漁業協定するとき、日本は事前の準備を徹底したのに比べ、我がほうは準備不足の協商で換金市場を日本に渡してしまう結果を招いたという事実。

3. 日韓海底トンネルは一旦建設すると取り返しがつかないということ。トンネル建設後、わが国の経済に莫大な損失を与えた場合、そのとき、それを閉鎖しようとするれば両国間に取り返しのつかない事態だけ招くという危険（外交紛争、貿易統制、国際社会、非難など）

▲海底トンネルによるわが国の経済の急速な衰退で、日本に経済力に依存する経済植民国家に転落し、日本の視線だけを気にするという結果を招くということ。

【対処案】

今後、アジアハイウェイ建設、ユーラシア大陸間横断鉄道開設案などが現実的になったとき、それについていろいろ国際的な討論会開催されるときは必ず、日韓海底トンネルの正当性について各国に広報することである。国家的な圧力

も増大するだろうが、我々は我々の正当性を主張し得る反駁材料を徹底して準備しなければならず、併せてこの問題に対しわが国と日本の両国当事者間の事案であることを声を大にして主張しなければならない。何故なら、日本が予算支援などを理由に他の国を誘惑、説得して、海底トンネル問題を各国間の共同体的性格に持ち上げる要素が多分にあるためだ。そうなるとわが国の意思とは無関係に進められる危険性が非常に高い。他の国々はトンネル問題が自国の損失に直接的な大きな影響が少ないため、大多数が同調し呼応する事態が憂慮される。

（訳注：この翻訳文の原本は、韓国土木学会主催の「アジア7カ国土木工学大会」と並行して開催された展示会で、NPO 法人日韓トンネル研究会の展示ブース前で不特定多数を対象に配布された文書です。作成者や作成意図は不明です。）