

일본 집요한 대륙진출 야망...한국은 “글쎄”



일본 규슈 사가현 가라쓰에 있는 한일해저터널 조사경 일구. 1980년대 후반 일한터널연구회가 뚫었으며, 지금도 유지·보수가 되고 있다.

규슈=김성호기자 kimsh@kookje.co.kr



《목차》

1. 누가 왜 추진하나
2. 어디로 뚫리나
3. 타당성은 있나
4. 세이칸터널의 오늘
5. 유로터널 르포
6. 뚫느냐 마느냐

한일해저터널은 21세기이 과거 뚫릴 것인가. 부산(또는 거제)과 일본 규슈 가라쓰 사이의 바다 밑에 철길을 놓는 초대형 프로젝트를 놓고 연합팀이 출혈하고 있다. 국내에서 호조호 된 긴 논의만 이뤄지고 있는데 반해, 일본 측은 산학·관·연이 합세해 21세기 꿈을 이루려는 태세다.

지자체, 국가적 과금요구를 받아 등 북이의 불류시드 및 국제질서까지 바꾸게 될 한일해저터널 계획의 추진 상황과 한일 양국의 대우전략 및 전망, 해외사태 등은 심중 분석하 시리즈를 소개해 준 바 했다.

#바다를 향한 두드림

일본 규슈 후쿠오카 공항에서 북쪽으로 자동차로 2시간 가량 떨어진 가라쓰시 진지호 나고야. 이곳 야산에는 한반도를 향해 뚫린 사갱 하나가 있다. 단순한 굴 같기도 하고 터널 같기도 하다.

"탐사용 터널입니다. 폭 5.4m, 높이 5m의 조사터널이죠. 안에 송풍관, 급수관, 배수관, 전력선, 작업용 레일이 설치돼 있습니다. 지난 1986년 10월 발파를 시작해 해저 400m까지 뚫린 상태죠. 1993년에 기술적 가능성을 전망할 수 있었습니다."

일한터널연구회 상임이사인 후지하시 겐지(56·사가현 가라쓰시 코다기엔(주) 대표)씨의 설명이다. 그는 "5년전 고 안상영 부산시장도 이곳을 다녀갔다. 처음에는 부정적이었는데 우리 이야기를 듣고 상당한 관심을 보였다"며 한일 양국정부의 합동조사가 필요하다고 강조했다.

이 탐사용 갯 옆에는 관리사무실도 따로 설치돼 있다. 후지하시씨는 "향후 해저터널 건설이 이뤄지면 그대로 사용할 수도 있을 것"이라고 했다.

사갱이 뚫린 자리는 한국과 가장 가까운 지점으로, 공공시설도 임진왜란 때 도요토미 히데요시가 조선 침략의 전진기

지로 삼았던 곳이다. 나고야 성터를 끼고 있으며 임진왜란 당시의 역사유물 등을 모아놓은 '사가현립 나고야성박물관'이 들어서 있다. 현지 안내를 맡은 후지하시씨는 '과거사의 현장에서 다시 새 역사를 시작하는 것이 쉽지 않은 일테죠'라고 조심스럽게 말했다.

이번에는 경남 거제시 남부면의 한 야산. 흔적이 희미하지만 이곳에도 시추구멍이 있다. 1988년 10월 민간(동일교) 차원에서 한일해저터널 건설을 위한 지질조사를 한 흔적이다. 당시 거제도 앞바다 5개 지역 7곳에 시추공을 박아 300~100m까지 내려갔는데, 지질상터는 일본쪽보다 양호했다고 한다. 작업은 더 이상 진행되지 않았고 시추 자리엔 현재 잡초가 무성하다.

#일본의 끈질긴 추진 의지

지난 2003년 3월, 일본 자민당은 '21세기 국가건설의 꿈'을 찾는 아이디어 중 하나로 해저터널을 선정해 발표

■한일해저터널 추진일지

- 1981년 서울 '과학의 통일에 관한 국제회의'서 제안
- 1982~89년 일본 일한터널연구회 지형, 지질조사
- 1990년 5월 노태우 당시 대통령, 해저터널 필요성 언급
- 1999년 9월 김대중 당시 대통령, 일본 순방 때 언급
- 2000년 10월 모리 요시로 당시 총리, 서울 ASEM회의에서 제의
- 2003년 2월 노무현 대통령, 한일 정상회담서 언급
- 2003년 3월 일본 자민당, '국가건설의 꿈' 아이디어로 선정 발표
- 2003년 9월 한일해협연안 시도지사교류회의서 공동연구 제안
- 2003년 9월 교통개발연구원 등 건교부 의뢰로 용역 보고서 작성
- 2004년 2월 정동영 당시 열린우리당 의장 "추진 명분 있다" 언급

日, 1930년대부터 규슈서 유럽까지 연결 구상 일한터널연구회서 각종 조사·탐사용 갱 건설 우리는 산발적 언급만...양국민 공감 우선돼야

했다. 이어 지난 연말 일본 NHK 취재팀은 한국을 찾아 해저터널 반대 인사들을 집중 인터뷰했다. 일본의 관심사가 어디에 있는지를 보여주는 사례다.

규슈 가라쓰의 사겐이 말하듯, 한일해저터널에 대한 일본측의 관심과 연구는 20여년간 지속되고 있을 만큼 중요하다.

한일해저터널에 대한 가장 최근의 논의는 1981년 서울에서 접화됐다. 당시 통일교 문선명 총재는 제10회 '과학의 통일에 관한 국제회의'에서 '국제하이웨이 프로젝트'를 제안했다. 국제하이웨이는 일본과 한국을 해저터널로 잇고, 유라시아 대륙의 각국을 고속교통망으로 연결한다는 장대한 구상.

이를 시발로, 1983년 5월 일본에서 '일한터널연구회'가 만들어졌고 한일해저터널 건설과 관련한 각종 조사·연구가 시작됐다. 연구회는 터널의 일본 시발점인 규슈 가라쓰와 경유지인 이키, 쓰시마 등 4곳에 현장사무소를 설치

해 탐사용 터널 굴착작업을 벌였다. 사가현에서만 30곳을 선정해 심도 500m의 불링작업(1개소당 5억원 소요)을 실시했다. 조사작업은 해상과 육상에서 심도있게 진행됐다. 이 조사에 약 120억원(1200억원)이 들어갔다.

일한터널연구회는 국내외 학술행사에도 자주 모습을 드러낸다. 2003년 8월 서울에서 아시아 토목공학대회가 열렸을 때 일본에서만 500여명이 참가, 해저터널에 대한 관심을 환기시켰다. 연구회측은 지난 7월 7-10일 경기도 일산에서 열린 '2005 세계도로교통박람회'에도 참가, 독립 부스를 설치했다.

한일해저터널 논의의 뿌리는 1930년대로 거슬러 올라간다. 일본 군부는 당시 시모노세키와 부산 사이를 해저터널로 관통시켜 중국 베이징까지 연결한다는 구상 아래 예비 조사까지 벌였다.

두번째 구상은 1939년 일본 국영철도에서 제시되어 1941년 지질조사 및 물리탐사가 시작됐으나 그해 12월 태평양전쟁 발발로 중단됐다. 당시 구상은 일본 규슈-한반도-베이징-전산남로-파미르고원-이스탄불-도내해협을 건너 런던에 이르는 웅대한 것이었다.

세 번째 구상은 비슷한 시기에 일본의 대립건설(주)이 내놓은 '유라시아 드라이브 웨이'로 교량과 터널로 한일을 연결한다는 것이었으나 아이디어에 그쳤다.

#한국에선 물밑 논의만

최근 일본에서 교한 공무원으로 일하다 돌아온 부산시 직원은 "송별회 때 일본측 공무원이 해저터널 이야기를 해 의아하게 생각한 적이 있다"고 털어놓기도 했다.

흥미로운 것은, 한국에서 공론화되지 않고 있는 해저터널 문제를 우리의 최고 정치지도자들은 앞다퉈 한마디씩 하고 있다는 점. 지난 1990년 이후 노태우 김대중 전 대통령을 비롯, 노무현 대통령까지 필요성을 언급하고 있다.

이는 국내의 관심사라기보다 일본 정치권의 최우선 관심사라는 것을 역설적으로 말해준다.

부산발전연구원 최치국 박사는 "언젠가는 이 문제가 한일 양국의 중요한 이슈가 될 수 있다"며 "우리도 체계적인 연구를 진행해야 한다"고 지적했다.

후지하시씨는 "터널건설에 따른 기술적 문제는 없는 것으로 안다. 단 양국 국민들의 합의가 문제다. 일한터널은 양국간 터널이 아니라 아시아하이웨이의 일환으로 보고 독심을 따져야 한다"고 밝혔다.

기획탐사팀=박창희 이경식 김선호기자 chpark@kookje.co.kr
규슈=이원규기자 man3325@kookje.co.kr

취재지원:  한국언론재단

国際新聞 2005年9月1日

日韓海底トンネルは夢のプロジェクトか

目 次

1. 誰がなぜ推進するのか
2. どこで掘るのか
3. 妥当性はある
4. 青函トンネルの本日
5. ユーロトンネルルポ
6. 掘るかどうか

日韓海底トンネルは21世紀に果たして貫通するのか。釜山（または巨済島）と日本の九州唐津間の海の下にレールを敷く超大型プロジェクトで玄界灘がざわめいている。国内では相変わらず水面下だけの論議だが、日本側では産・学・官・研が合わさり21世紀の夢を果たそうとの勢いだ。

地域的・国家的な波及効果を越え、東北アジアの物流地図および国際秩序までも変える日韓海底トンネル計画の推進状況と、日韓両国の戦略および見通し、海外の事例などを集中的に分析するシリーズ6回を準備した。

日本では1930年代から九州からヨーロッパまでを結ぶ構想。

日韓トンネル研究会で各種調査・妥当性調査。探査用トンネルを建設。

我々は散発的な言及のみ・・・両国民の共感を優先しなければ。

- 1981年 ソウル「科学の統一に関する国際会議」で提案
- 1982～89年 日本で日韓トンネル研究会が地形・地質調査
- 1990年 5月 盧泰愚（当時大統領）が海底トンネルの必要性に言及
- 1999年 9月 金大中（当時大統領）が日本の巡回訪問時に言及
- 2000年10月 森喜朗（当時総理）がソウルのASEM会議で提議
- 2003年 2月 盧武鉉大統領が日韓首脳会談で言及
- 2003年 3月 日本の自民党「国家建設の夢」アイディアに選定し発表
- 2003年 9月 日韓海峡沿岸の市道知事交流会議で共同研究を提案
- 2003年 9月 交通開発研究院など建設交通部の依頼で用役報告書を作成
- 2004年 2月 鄭東泳（当時ヨルリンウリ党議長）が推進の名分ありと言及

海に向かってたたく

日本の九州、福岡空港から北に車で2時間ほど離れた唐津市鎮西町名護屋、そこにある丘には朝鮮半島に向けて掘られた斜坑が一つある。単なる洞窟のようでもありトンネルのようでもある。

「探査用トンネルです。幅 5.4m、高さ 5m の調査トンネルですね。中には送風管、給水管、排水管、電力線、作業用レールが設置されています。去る 1986 年 10 月に発破を始め、海底 400m まで掘削してあります。1993 年には技術的な可能性の見通しもできました」。日韓トンネル研究会の常任理事、藤橋健次氏（56 歳、佐賀県唐津市コーダ技研(株) 代表）の説明である。氏は「5 年前、故イン・サンヨン釜山市長もここを訪ねた。初めは否定的だったが私たちの話を聞いてとても興味を示した」と語り、日韓両国政府の合同調査が必要と強調した。

この探査用の坑口の横には管理事務所も別途設置してある。藤橋氏は「今後、海底トンネルが建設されれば、そのまま使用することもできる」と語った。

斜坑が掘られた場所は韓国に最も近い始点で、偶然にも「壬辰の乱」で豊臣秀吉が朝鮮侵略の前進基地とした所だ。名護屋城跡の近くにあり、「壬辰の乱」当時の歴史遺物などを集めた「佐賀県立名護屋城博物館」が立ち並んでいる。現地の案内を担当した藤橋氏は「過去の歴史の現場でもう一度新しい歴史を始めるのは簡単ではないでしょう」と控えめに語った。

今回は慶尚南道の巨済市南部面のある山。痕跡は微かだが、ここにも試錐孔がある。1988 年 10 月、民間(統一教会)次元で日韓海底トンネル建設のための地質調査をした痕跡だ。当時、巨済島一帯の 5 地域 7 箇所ですり穴を穿ち、300～400m まで掘ったが、地質状態は日本側より良好だったという。作業はそれ以上進行されず、試錐の場所には雑草が生い茂っている。

日本の粘り強い推進意思

去る 2003 年 3 月、日本の自民党は「21 世紀の国家建設の夢」を探すアイデアの一つとして海底トンネルを選定し発表した。さらに昨年末、日本の NHK 取材チームが韓国を訪ね、海底トンネルに反対の人士達に集中的にインタビューした。日本の関心を引く事柄が何なのかがわかる事例だ。

九州の唐津市の斜坑でわかるように、日韓海底トンネルに対する日本側の関心と研究は 20 年余り続いているほどに執拗だ。

日韓海底トンネルについての一番最近の論議は、1981 年にソウルで火がついた。当時、統一教会の文鮮明総裁は、第 10 回「科学の統一に関する国際会議」で「国際ハイウェイプロジェクト」を提案した。「国際ハイウェイ」は、日本と韓国を海底トンネルで繋ぎ、ユーラシア大陸の各国を高速交通網で連結する壮大な構想だ。

これを皮切りに 1983 年 5 月に日本で「日韓トンネル研究会」が作られ、日韓海底トンネルの建設に関連した各種調査・研究が始まった。研究会はトンネルの日本側の

始発点である九州の唐津と、経由地の壱岐・対馬など4箇所に現場事務所を設置し、探査用トンネルの掘削作業に着手した。佐賀県だけでも30箇所を選定し、深度500mのボーリング作業（1箇所当たり5億ウォン所要）を実施した。調査作業は海上と陸上で熱心に進められた。この調査に約120億円（1200億ウォン）かかった。

日韓トンネル研究会は国内の学術行事にもよく姿を見せる。2003年8月ソウルでアジア土木工学大会が開かれたとき、日本からだけで500余名が参加し、海底トンネルに対する関心を喚起させた。研究会側は去る7月7～10日、京畿道のイルサン（一山）で開かれた「2005世界道路交通博覧会」にも参加し、独立ブースも設置した。

日韓海底トンネルの論議の源流は1930年代にまで遡る。日本の軍部は当時、下関と釜山の間を海底トンネルで貫通させ、中国の北京まで連結するという構想の下、予備調査まで手をつけた。

2番目の構想は、1939年、日本の国営鉄道で提示され、1941年地質調査および物理探査が始められたが、その年12月、太平洋戦争の勃発で中断した。当時の構想は、日本の九州～朝鮮半島～北京～天山南路～パミール高原～イスタンブール～ドーバー海峡を渡りロンドンに至る雄大なものだった。

3番目の構想は、同じ頃に日本の大林建設(株)が出した「ユーラシアドライブウェイ」で、橋梁とトンネルで日韓を連結するというものだったがアイデアだけで終わった。

韓国では水面下の論議だけ

最近、日本で交換公務員として働いて戻った釜山市の職員は「送別会するとき日本側の公務員が海底トンネルの話をして怪訝に思ったことがある」と打ち明けた。

興味深いのは韓国では、公になっていない海底トンネルの問題を私たちの最高政治指導者たちが先を競って一言ずつ話している、という点だ。去る1990年以降ノ・テウ（盧泰愚）大統領を初めとして、ノ・ムヒョン（盧武鉉）大統領までその必要性に言及している。

これは国内の関心事というより日本の政界の最優先の関心事だということを逆説的に物語っている。

釜山発展研究院のチェ・チグ博士は「いつかはこの問題が日韓両国の先鋭の論点になり得る」と語り、「私たちも体系的な研究を進めなければならない」と指摘した。

藤橋氏は「トンネル建設に伴う技術的問題はないと聞いている。ただ、両国の国民たちの合意が問題だ。日韓トンネルは両国間のトンネルではなくアジアハイウェイの一環として損得を問わなければならない」と語った。