

부산일보

1 판

제 19485 호

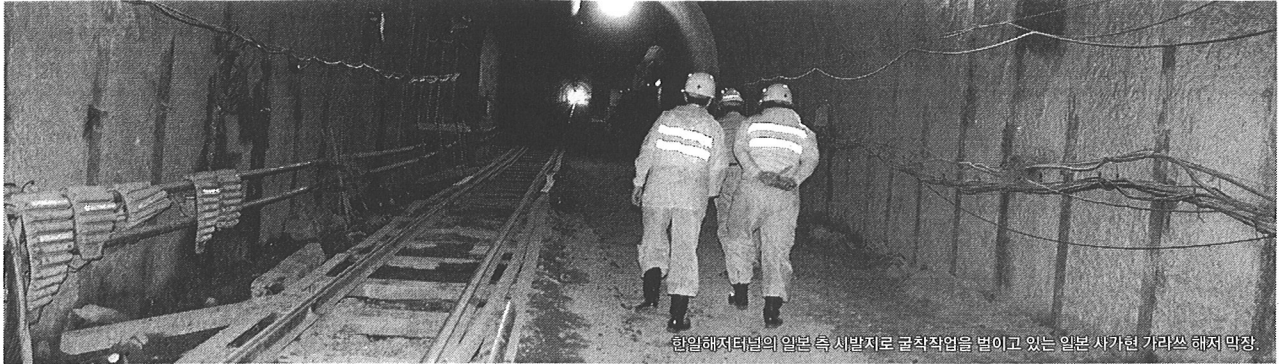
2007년 6월 6일 수요일 (음력 4월 21일)

2

2007년 6월 6일 수요일 제 19485 호

종합

한일해저터널 일본 측 '가라쓰 조사사갱 시굴현장' 을 가다



한일해저터널의 일본 측 시발지로 굴착작업을 벌이고 있는 일본 사가현 가라쓰 해저막장.

“하루 1m씩 2년 간 1천300m 굴착 목표”

최근 부산시 등 한국에서 새롭게 부각되고 있는 한일해저터널 일본 측 시발점인 '가라쓰 터널 시굴 현장'.

일본 후쿠오카시에서 규슈 북단 사가현 쪽으로 승용차로 1시간 20여분 달리면 나고야성(城) 인근에 꿈의 프로젝트인 '한일해저터널 나고야 조사사갱(斜坑)'이 나타난다.

지난 4일 오후 2시. 날카로운 기계 소음을 내는 육중한 드릴점보가 터널 막장에 구멍 60개 가량을 깊이 50cm안팎으로 해저 암반층에 구멍을 뚫어낸다. 폭파 기술자가 구멍에 다이내마이트를 넣고 폭파하면 굴착기가 동원돼 너비 10m 정도 터널을 파고 들어간다.

찌릿한 폭파 진동음과 함께 먼지 덩이가 '쉬~이' 하며 눈앞을 가린다. 10여명의 작업자들이 굴착기 주변에서 물 호스

채산성 등 논란 속에 지난해 10월 공사 재개

책임자 후지하시씨 “완공 땀 세계가 놀랄 것”

로 먼지를 가라 앉힌다. 이어 작업자들도 옷과 안전모에 뿌얇게 앉은 먼지를 털어냈다.

이 막장은 지금까지 가라쓰 해안에서 해저로 480m 파 들어온 지점. 하루 평균 1m씩 2년간 총 1,300m를 굴착한다는 게 기술진의 계획이다. 그동안 일본 측의 사업 주체 미결정과 채산성 논란으로 공사가 중단됐다가 일본의 민간연구단체인 일한터널연구회 주도로 지형·지질조사와 기술적 측면에서 검토, 지난해 10월 재개됐다.

이 조사사갱은 본 터널공사를 위한 각종 조사와 시험 등 탐사용 터널로 이용되며 앞으로 본 터널과 연결돼 통로로 쓰이게 된다. 본 터널은 사가에서 10km 떨어진 곳으로 앞으로 한일 양국이 공동으로 추진하도록 한다는 게 기술진의 계획이다.

이날 안내는 한일해저터널 건설사업단에서 현장 책임을 맡고 있는 후지하시 겐지(일한터널연구회 상임이사·58)씨가 맡았다.

후지하시씨는 “한일 해저터널이 완성

되면 부산에 이어 한국의 인적, 물적 교류가 더욱 활발해져 한·중·일 3국이 막대한 경제적 효과는 물론이고 세계가 깜짝 놀랄 것”이라며 “32살 때 이곳 현장에 투입돼 지금까지 26년간 터널 시추작업을 해왔다”고 말했다. 그는 이어 “시추작업을 해오면서 여러가지 우여곡절로 실제로 작업기간은 5년 정도”라며 “최근 부산시 관계자와 부산발전연구원 등에서 방문이 잇따라 사가현과 일본의 새로운 명물로 떠오르고 있다”고 덧붙였다.

그는 또 “해저터널은 바다위 다리건설 경비의 3분의 1에 불과하며 이 터널의 총 경비는 70조~100조원으로 15년 정도가 예상되지만 이제부터 부산 등 한국 측과 공동연구를 해야 할 것”이라고 말했다.

가라쓰/일본=강성할 기자
shgang@busanilbo.com

■ 어떻게 진척되고 있나

사업비 부족 수차례 중단도

현재 민간 연구회 주도... 거제 일운면 노선 가닥

한일해저터널은 1930년대 일본 군부가 당시 시모노세키와 부산 사이를 해저터널로 관통시켜 중국 베이징까지 연결한다는 구상 아래 예비조사를 벌여 1941년 지질조사와 탐사가 시작됐으나 그 해 12월 태평양전쟁의 발발로 중단됐다.

이 터널은 1981년 천주평화연합(UFP) 문선명 총재가 '인류 한가족'의 이름으로 전 세계를 하나로 잇는 국제평화고속도로의 제창하며 한일해저터널의 건설이 제안됐다.

이에 따라 일본 측 연구기관인 일한터널연구회와 건설사업단이 한일 양국에 설립돼 1980~1990년대 한일간 경제지역까지 해저지질 조사와 기술적 검토까지 진행했다.

이 연구회는 터널의 구상으로 일본 규슈 사가현 가라쓰~이키섬~대마도(쓰시마) 남부~경남 거제 일운면의 209km(해저거리 145km)와 수심 155m인 A노선과 일본 가라쓰~이키섬~대마도(쓰시마) 중부~거제도 남부 다포마을의 217km(해저거



리 141km) 수심 160m인 B노선, 일본 가라쓰~이키섬~대마도(쓰시마) 북부~부산 영도의 231km(해저거리 128km), 수심 220m의 C노선 등 3개 노선을 제시해 현재 A노선을 결정한 상태.

하지만 민간차원에서 추진되다보니 사업비가 부족해 건설, 토목, 시추회사 등

으로부터 본 터널 공사의 참여와 건설 경기 활성화를 위해 사업비를 지원받아 26년째 굴착을 하고 있으며 그마저도 채산성을 우려한 일부 회사의 포기로 수차례 장기간 공사가 중단, 지금까지 5년치 작업량인 해저 480m만 굴착한 실정이다.

가라쓰/일본=강성할 기자

釜 山 日 報 2007年6月6日

日韓海底トンネル 日本側「唐津の調査斜坑の試掘現場」に行く

“一日1mずつ2年間で1300m掘削目標”

採算性など論難のなかで昨年10月工事再開

責任者藤橋氏「竣工時には世界が驚く」

最近、釜山市など韓国で新しく浮き彫りになっている日韓海底トンネルの日本側の始発点である「唐津トンネル試掘現場」。

日本の福岡市から九州の北端、佐賀県のほうに車で1時間20分余り走ると、名護屋城近くに夢のプロジェクト「日韓海底トンネル名護屋調査斜坑」が現れる。

去る4日午後2時、甲高い機械音を出す重厚なドリルジャンボが、トンネルの切羽に60個ほどの穴を深さ50cm前後まで海底岩盤層にあける。爆破技術者が穴にダイナマイトを設置して爆破すると、掘削機が動員され幅10mほどのトンネルを掘っていく。

強い爆破振動音と共にほこりの山が視界をふさぐ。10人余りの作業者たちが掘削機周辺でホースの水でほこりを鎮める。続いて作業員たちも服と安全帽に白く付いたほこりをはらった。

この切羽は今まで唐津の海岸で海底に480m掘り込んだ地点だ。一日平均1mずつ2年間で総1,300mを掘削するというのが技術陣の計画だ。これまで日本側の事業主体の未決定と採算性の問題で工事が中断されていたのが、日本の民間研究団体である日韓トンネル研究会の主導で地形・地質調査と技術的側面から検討し、昨年10月再開された。

この調査斜坑は本トンネル工事のための各種調査と試験などの探査用トンネルとして利用され、今後、本トンネルと連結され通路として使われるようになる。本トンネルは斜坑から10km離れた所から、今後、日韓両国が共同で推進するようにするというのが技術陣の計画だ。

この日の案内は日韓海底トンネル建設事業団で現場責任を受持っている藤橋健次（日韓トンネル研究会常任理事・58）が行った。

藤橋氏は「日韓海底トンネルが竣工されれば釜山とつながり韓国との人的・物的交流がさらに活発となり、日韓中3国の莫大な経済的効果はもちろん、世界が非常に驚くもの」とし、「32歳の時この現場に投入され、今まで26年間トンネル試錐作業を行ってきた」と話した。氏は続いて「試錐作業を行いながら、いろいろな紆余曲折で実際の作業期間は5年程度」と話し、「最近、釜山市の関係者と釜山発展研究院などからの訪問が続く、佐賀県と日本の新しい名物として浮かび上がっている」と付け加えた。

氏はまた、「海底トンネルは海上橋の建設経費の3分の1に過ぎず、このトンネルの総経費は70兆から100兆ウォンで15年程度が予想されるが、これから釜山など韓国側と共同研究をしなければならない」と話した。

**「日韓海底トンネル」どのように進んでいるのか
事業費不足で何度か中断も
現在、民間研究会が主導…巨済イルウン面路線一筋**

日韓海底トンネルは1930年代、日本の軍部が当時下関と釜山の間を海底トンネルで貫通させ中国北京まで繋ぐという構想の下、予備調査に着手し1941年地質調査と探査が始まったが、その年12月、太平洋戦争の勃発で中断された。

このトンネルは1981年、宇宙平和連合（UPF）の文鮮明総裁が「人類一家族」の名で全世界を一つに結ぶ国際平和高速道路の提唱し、日韓海底トンネルの建設を提案した。

これに従って、日本側の研究機関である日韓トンネル研究会と建設事業団が日韓両国に設立され、1980～1990年代に日韓間の経済地域まで海底地質調査と技術的検討まで進行した。

この研究会はトンネルの構想として、日本の九州佐賀県唐津～壱岐島～対馬南部～慶尚南道巨済イルウン面の209km（海底距離145km）、水深155mであるA路線と、日本の唐津～壱岐島～対馬中部～巨済島南部タポ村の217km（海底距離141km）、水深160mであるB路線、日本の唐津～壱岐島～対馬北部～釜山ヨンドの231km（海底距離128km）、水深220mのC路線など3つの路線を提示し、現在A路線を決定した状態。

しかし、民間レベルで推進されたので事業費が不足し、建設、土木、試験会社などから本トンネル工事の参与と建設景気活性化のため事業費の支援を受け26年目掘削をしており、それも採算性を心配した一部の会社がやめたことによって何度か長期間工事が中断、今までで5年分の作業量である海底480mを掘削した実状だ。