

# 국제신문

Kookje Shinmun

종합

2007년 6월 9일 (음력 4월 24일) 토요일 22판

## 한일해저터널 경제성 분석부터

“통과구간 정밀 지반조사도 선행돼야”

### 부산시토목기술연구회

한일해저터널 건설과 관련, 부산을 중심으로 한 한국의 자체적인 경제성 분석과 연약암으로 구성된 대한해협 통과구간의 정밀 지반 조사가 선행돼야 한다는 주장이 제기됐다.

부산시토목기술연구회(회장 김병희·부산 시건설본부장)가 8일 오후 부산시청 12층 국제회의실에서 개최한 제5회 연구발표회에서 기술사 및 박사 학위를 갖고 있는 정성기(부산시 투자개발기획팀 주사) 씨는 현장 공무원으로서 그동안 연구한 자료를 바탕으로 한일해저터널 건설에 앞서 우선 필요한 과제를 제시했다.

정 씨는 이날 ‘한일해저터널 추진동향과 기술적 고찰’을 주제로 한 논문 발표를 통해 “일본 측인 일한터널연구회에서 검토한 경제성 분석은 비용이 많이 소요되는 자동차 운행 중심의 터널로만 분석됐다”며 “공사비가 저렴한 카트레인 방식의 공사비 산정과 장래 화물 및 여객을 추산한 경제성 재평가 작업이 필요하다”고 밝혔다.

‘일한터널연구회’에서 추진하고 있는 철도운용방식(철도·도로병용터널)은 터널 내부 환기를 위해 18km 간격으로 인공섬 축조가 필요하고 특수 환기·급기·집진 시스템 설치 등으로 막대한 공사비와 유지관리비가

소요된다. 또 노선 전체(230km)가 직선구간으로 안전사고 위험이 높고 대형사고 발생 때는 교통의 전면통제 등 적지 않은 문제가 발생할 우려가 있어 우리나라 입장에서 별도로 ‘카트레인 방식’에 대한 타당성 검토작업이 있어야 한다는 것이다.

정 씨는 이와 함께 대한해협의 지질구조에 대한 정밀조사와 분석 작업이 필요하다고 주장했다. 한일해저터널의 대한해협 통과구간은 깊은 단층이 존재하고 400m가량의 미고결층(연약암)이 형성돼 있어 최대의 난공사가 되거나 만약 활성단층이 발견된다면 터널 시공 자체가 불가능할 수도 있기 때문이다.

그는 “한일해저터널 건설은 부산의 동북아 물류중심지 급부상 및 남북관계 개선 등 긍정적인 여론도 있지만 부산항과 광양항의 환적·허브 기능 저하와 일본 경제에의 종속 등 부정적인 여론도 많다는 점에서 치밀한 사전 연구와 시민여론 수렴작업이 필요하다”고 말했다.

정 씨는 특히 한일해저터널 논의에서 부산이 직간접적으로 가장 큰 영향을 받는 지역이라는 점을 감안, 부산시가 미리 정책방향을 설정하고 앞으로 국가 차원에서 진행될 초대형 프로젝트에 대비해야 한다고 강조했다.

강춘진 기자 choonjin@kookje.co.kr

## 国際新聞 2007年6月9日（総合）

### 日韓海底トンネル 経済性分析から

「通過区間の精密な地盤調査も先行されなければ」

#### 釜山市土木技術研究会

日韓海底トンネルの建設と関連し、釜山を中心とした韓国の自主的な経済性分析と、軟弱岩で構成されている対馬海峡西水道（大韓海峡）通過区間の精密な地盤調査が先行されなければならないという主張が提起された。

釜山市土木技術研究会（会長キム・ビョンヒ、釜山市建設本部長）が8日午後、釜山市庁12階国際会議室で開催した第5回研究発表会で、技術師および博士学位を持つチョン・ソング氏（釜山市投資開発企画チーム主事）は現場公務員として、今まで研究した資料をもとに日韓海底トンネル建設に先立ってまず必要な課題を提示した。

チョン氏はこの日「日韓海底トンネルの推進動向と技術的考察」を主題とした論文の発表を通して「日本側の日韓トンネル研究会が検討した経済性分析は、費用が多くかかる自動車運行中心のトンネルのみで分析された」とし、「工事費が安いカートレイン方式の工事費の算定と、将来の貨物および旅客を推算した経済性の再評価作業が必要だ」と明らかにした。

‘日韓トンネル研究会’で推進している鉄道運用方式（鉄道・道路併用トンネル）は、トンネル内部の換気のために18km間隔で人工島の築造が必要で、特殊換気・給気・集塵システムの設置などに莫大な工事費と維持管理費がかかる。また、路線全体（230km）が直線区間なので、不注意の事故の危険が高く、大事故発生時は全面通行止めなど問題の発生が少なくない恐れがあり、我が国の立場で、別に‘カートレイン方式’の妥当性の検討作業をしなければならないというものだ。

チョン氏はこれと共に対馬海峡西水道（大韓海峡）の地質構造に対する精密調査と分析作業が必要だと主張した。日韓海底トンネルの対馬海峡西水道（大韓海峡）通過区間は深い断層が存在し、400mほどの未固結層（軟弱岩）が形成されており、最大の難工事となるか、もし活性断層が発見されればトンネルの施工自体が不可能なこともあるからだ。

彼は「日韓海底トンネルの建設は釜山の東北アジア物流中心地の急浮上および南北関係改善など肯定的な世論もあるが、釜山港や光陽港の積換え・ハブ機能の低下と日本経済への従属など否定的な世論も多いという点で、緻密な事前研究と市民世論の収斂作業が必要だ」と話した。

チョン氏は特に日韓海底トンネルの議論で釜山が直間接的に最も大きな影響を受ける地域という点を考え、釜山市が先に政策方向を設定し、今後、国家レベルで進行される超大型プロジェクトに備えなければならないと強調した。