

2007
JUN

6

月刊釜山
THE MONTHLY BUSAN**BN그룹, 제 2의 도약 발판 마련**

中 웨이하이市에 선박기자재 공장 준공 및 골프장 개장
부산상의 송규정 명예회장 등 150여명 상공인 참석
웨이하이市, 전원 만찬 초대해 경제교류 강조

웨이하이시 BIP C.C



BN그룹 회장 황상제

부산의 간판기업 화승그룹 재기 성공

「비전 2010」 매출 3조원 도전, 글로벌 기업으로 힘찬 비상



화승그룹 회장 황승훈

하이슈 공론화되는 한·일해저터널
장안지방산업단지 조성사업 기공
(주)태웅 창립 26주년 전직원 태극해인수
허벌도 중진중 CEO 한국생산성 대상 수상
대한주택보증 “아우름 봉사단 눈에 띄네”

세계적 문화네트워크 아파트 서면 the#센트럴스타

최첨단 주상복합단지에 호텔식 프리미엄서비스 도입
옛 제일제당 자리인 명당부지에 총1,679 대단지 건립
문헌금융단지 조성, 16만평 하얏리아 도심공원 등 개발 호재 풍부



月刊釜山

2007. 6 통권 97호



이 영 숙
코모도호텔 회장



이 용 흠
(주)일신설계 회장



김 정 훈 국회의원

편집고문/金 志·세무상담역 겸
편집위원/申鉉浩·발행인겸편집인
/白承鎭·편집기자/황가연·편
집/백민숙·1994년4월8일 등록(월
간)·등록번호 부산 라-01160호·
발행처/月刊釜山 부산광역시 연제
구 거제1동 89-84번지(우편번호
611-802)/TEL. 507-5588 FAX.
503-1117 인쇄/중앙광고인쇄문화
T. 441-5860

이 책의 판권은 '月刊釜山'이 갖는다.
이 책에 실린 모든 자료는 발행인의 사
전허가 없이 무단으로 복사·전재·변
형하여 사용할 수 없다. 이 책은 도서잡
지 윤리위원회의 도서·잡지 윤리실천
요강을 준수한다. 값 5,000원

CONTENTS

청와대소식	“오늘은 내가 대통령” 외	10
경제뉴스	중진공, 남아공 중소기업개발공사와 산업협력 MOU 장안지방산업단지 조성사업 기공식	11 12
사회공헌	향토기업 부산은행 100억원 사회 환원	18
자랑스러운얼굴	허범도 중진공 CEO, 한국생산성CEO 대상 수상 이영숙 회장 명예박사학위 수여식	21 26
화제의 기업	BN그룹, 中 웨이하이시에 선박기자재 공장 준공 및 골프장 개장, 제2의 도약 발판 마련	68
	화승그룹 현승훈 회장 경영 30년 기념의 밤 「비전 2010 선포」 매출 3조원 도전, 글로벌기업으로 힘찬 비상 화승그룹 탄생에서 부도, 화의, 화의졸업 화려한 부활까지	58
포토뉴스	호콘 마그누스 노르웨이 왕세자 부산방문	17
시정안테나	부산 시내버스 준공영제 ‘출발’ 지역중소기업 지원 위해 부산시, 중기중앙회 업무약정 ‘누리마루’ 확실한 부산 명물 자리매김 ‘안전의 달’ 재난·재해 대응 훈련, 미 태평양재해센터와 협약 부산시, 외국인 투자기업인과 간담회 온천천·동천 종합정비계획 발표, ‘도심속 침터’로...!	19 36 38 40 42 94
핫이슈	공론화되는 한·일해저터널 건설 한·일해저터널 구상 문선명 총재가 첫 제기	45 54
지역소식	‘제44회 법의 날’ 기념식 영남권 디자인 메카 ‘부산디자인센터’ 개원	22 23
정가소식	이병완 정무특보, ‘참여정부 4년 평가’ 특별강연	44
분양소식	문화네트워킹아파트 ‘서면 the # 센트럴스타’ 분양 박두	84
업계소식	“대한주택보증, 아우르미 봉사단 눈에 띄네” (주)태웅 창립26주년 기념 전임직원 태국 해외연수	32 57
기보소식	기보, 대·중소기업 상생협력보증 716억원 지원 외	33
내고장일꾼	김정훈 의원 노력 결실, 문헌금융단지 통합개발방식 본격 추진 김정훈 의원, ‘두바이2 프로젝트’ 제안	30 31
상의소식	부산상의-부산지방변호사회, 법률상담서비스사업 개시 부산지역 유통업 활성화 간담회 개최	20 41
시티뉴스	부산 세계사회체육대회 ‘본 궤도’	39
칼럼	이상희 회장 “글로벌화 시대의 국가 생존전략”	28
내고장축제	창녕 낙동강유채축제, 이고장 출신 신용주 삼호그룹 회장 후원	96
레저여가	싱가포르관광청, ‘트래블마트 2007’ 개최 트래블마트 개최 관련 싱가포르 관광지 소개	67 98

■ 정기구독료

- '月刊釜山' 1년분 12권의 정기구독료는 5만원입니다.
- 정기구독을 하시면 발행과 동시에 정확히 받아보실 수 있으며
기간중 책값이 인상되어도 추가부담이 없습니다.
- 가까운 친지에게 보내실 경우 신청인의 명의로 책이 우송되므
로 선물로 활용할 수 있습니다.

☎ 구독신청 전화: (051)507-5588

• E-mail : monbusan@empal.com

■ 정기구독료 송금방법

- 은행을 이용하실 경우에는 아래의 온라인 번호로 무통장입금
을 한 다음 신청서를 우송하여 주십시오.
- 지로를 이용하실 경우에는 (전은행, 농협, 수협, 축협)
지로번호 5300941를 이용하여 주십시오.
- 전화로 신청하셔도 됩니다.
- 부산은행 125-13-000303-7 월간부산 백승진

한 이 슈

공론화되는 한·일 해저터널 건설

북항재개발과 제2롯데월드 사업성패와도 연관

민간차원에서 추진돼오던 한·일해저터널 건설논의가 공론화됐다.

경상남도과 일본측에 의해 추진돼오다가 지난 2003년 현실성이 부족하다는 교통연구원의 결론 이후 물밑에 가라앉았던 한·일해저터널 건설에 부산시가 앞장서 공론화하고 나선 것이다.

한·일해저터널 건설문제는 앞으로 최대 개발사업으로 다가온 북항재개발사업과 건설이 주춤거리는 제2롯데월드 건설사업의 성공적인 추진과도 무관하지 않아 실질적인 사업성 검토가 절실하다는 의견이다.

부 산발전연구원(원장 김영삼)은 5월 14일 부산시 상수도사업본부 대회의실에서 한·중·일 전문가가 참가한 국제심포지엄을 열었다.

이날 주제 발표는 현재 일본 내각부 인정의 특정비영리활동법인인 「일한터널연구회」의 회장을 맡고 있는 노자와 다이조우씨가 했다. 노자와 회장은 회장취임 이전 국회의원(참의원)으로 1986년부터 3기동안(18년) 일을 계속하였고, 일한우호의 원연맹에도 가맹하였으며, 마지막에는 법무대신을 역임했다.

「일한터널연구회」는 2004년 2월에 일본 내각부로부터 인증을 받은 특정비영리활동법인이다.

회원은 개인, 법인, 단체로 구성되고 일한터널의 실현을 위해서 83년이래 줄기차게 사업추진을 요구해왔다.

2006년 10월 24일에는 서울에서 한국측 파트너인 「사단법인 한일해저터널연구회」와 업무협력합의서에 조인하여 민간차원의 공동조사연구의 길을 열었다. 또 같은해 9월 26일에는 부산시장, 경상남

도지사를 예방해, 일한터널의 실현을 위한 협력을 요청한 바 있다. 회원들은 1983년 일한터널연구회가 임의 단체로서 발족한 이래 ①정책·이념 ②지형·지질 ③설계·시행 ④환경·기상 4개 부서로 이루어져 있으며, 1991년까지 일정한 방향을 주장하고, 이후는 정책과 기술위원회로 집약해 조사·연구를 계속하고 있습니다. 그 성과는 각 방면에서 발표하고 있으며, 2006년 10월 25일에는 '인프라텍 2006'에 출전하기도 했다.

노자와 회장은 일한터널계획에서의 기점과 종점으로는 큐슈의 후쿠오카와 한국의 부산으로 하는 것을 전제로 하며 향후의 과제로서 일본의 오사카, 한국의 서울을 배후지로서 고려하고 있으며 장래는 도쿄, 북경까지 시야에 넣어 검토할 것이라며 구체적인 검토 과제로서는 해협을 횡단하는 구간에 존재하는 이키, 대마도, 거제도의 활용이 현실적이므로 이것을 전제로 논의를 진행할 것이라고 밝혔다.

노자와 회장은 해저터널 루트 선정시 고려해야

핫 이슈

할 전제조건으로 ①해저거리 ②해저지형과 수심 ③지질, 단층의 존재 ④시공 基地조건, 장래의 역 설치 가능성 등 4개 항목이 검토돼야 한다고 주장했다.

지금까지의 검토결과, 대마도 해협을 횡단 방법으로 A, B, C의 세 개의 안이 제시되고 있으며 현재 검토되고 있는 노선은 모두 3개 노선이다.

A루트는 일본 카라츠~이키~대마(하도)~거제도 오는 노선으로 총연장 209km, 가장 깊은 대마해협~한국 수심이 155m로 가장 단거리이다.

B루트는 일본 카라츠~이키~대마(하도~상도)~거제도 노선으로 총연장 거리 217km 대마해협 西水道 수심이 160m이다.

C루트는 일본 카라츠~이키~대마(하도~상도)~부산으로 오는 노선으로 총연장 231km로 가장 장거리이며 대마해협의 수심도 220m로 가장 깊다.

공법은 교통 시스템 건설과 에너지·정보·통신의 수송에 맞도록 다각도로 검토되고 있다. 침단 공법인 실드 터널, 침매 터널, 수중 터널 및 산악 공법 등이다.

터널의 해저 거리보다도 건설 지역의 지질조건

을 우선적으로 살펴야 한다.

기술 진척에 따라 터널의 굴착 거리가 길어도 터널의 시공기간은 단축될 수 있다. 해저터널 노선 선정에 적합한 요건은 △해저 거리 △해저 지형과 심도(노선 및 주변 해저 지형의 요철, 또는 해저산맥, 병행해서 넓은 분지의 구멍, 해부·해분 등 조사) △지질 조건 △육상 기지의 입지 조건(기자재 야적장, 버럭 처리시설, 정비 수리공장) 등이다.

이론적으로는 연약 지질을 피해 깊은 곳을 굴착하려면 산악 터널 공법, 얕은 연약 지질을 굴착하려면 실드 공법이 바람직하다.

얕은 지층의 굴착에 적합한 실드 공법도 수심이 150m 정도의 얕은 바다 밑에서 적용된다.

지질에 관계 없이 침매 터널 공법도 고려된다. 이 공법은 미고결 연약층이 있는 곳에서 터널의 합체를 해저부에 얹게 침설하는 방식이다.

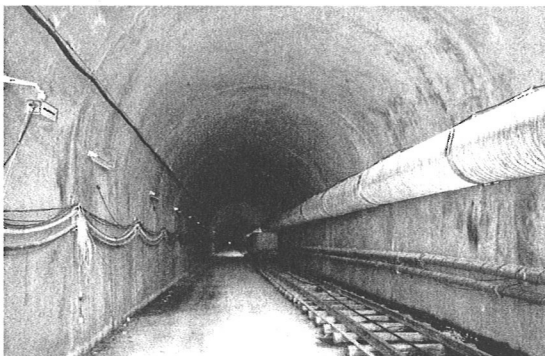
지질에 영향을 거의 주지 않는 공법이지만 기술적으로 해결해야 할 사항이 많다. 3개 노선의 공통 점은 여러 공구로 나누어 굴착하고, 가능하면 인공 섬을 설치하는 것이 바람직하다는 것이다.

공사 기간은 약 15년에서 20년이 걸린다. 공사비를 상세하게 산출하는 데는 한계가 있다.

어떤 교통 체제 갖추느냐도 중요 요소

한·일해저터널은 한국과 일본을 연결하는데 그치지 않는다. 평화의 가교 역할 뿐만 아니라 문화 교류도 촉진할 것이다. 아시아 전역은 물론 유럽과도 연결되어 유라시아 대륙 횡단의 대동맥이 될 것이다.

한·일해저터널 건설이 계획대로 실행되기 위해서는 고속, 대량수송, 다목적, 안전, 확실, 간편, 임의성 등 기본적 조건을 갖춘 교통 체계가 갖추어져야 한다.



▲ 일본측엔 이미 터널 건설자료 조사를 위한 조사 사갱이 굴착돼 있다.

이를 위해 고속철도 방식과 도로·철도 병용 방식의 2개 안이 검토되고 있다. 고속 수송 수단으로 부상 열차 도입도 고려 중이다.

하지만 아직 주행 시험 단계여서 성과를 본 후 면밀하게 검토해야 한다.

터널의 크기나 형상을 결정하는 단면 구성 요소는 다음과 같다. 터널 내를 주행하는 자동차, 고속철도, 초고속철도(부상 열차) 등 어떤 것을 선택할 것인가, 차선 용량에는 단선·복선(왕복 2차선)·다차선 등이 있는데 어떤 차선을 선택할 것인가, 전력용 케이블·상수도관·정보통신용 광(光)파이버 케이블 등과 같은 것을 설치할 것인가, 방재나 유지 관리 체계의 형성에 필요한 시설 및 그 전용 공간은 어떻게 배치할 것인가 등이다. 이같은 조건들을 고려해 터널의 소요 단면적이나 형식이 결정

된다.

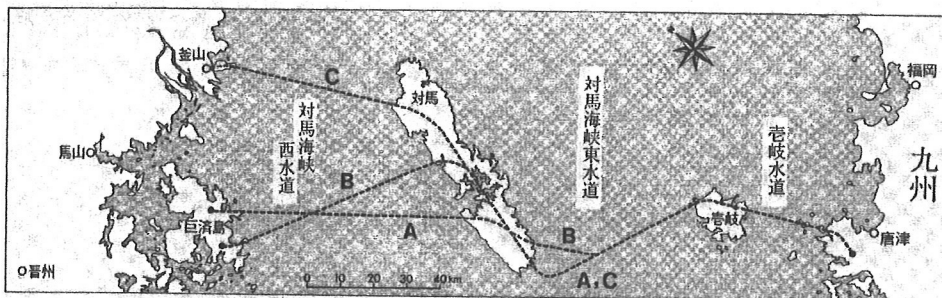
한·일해저터널과 같은 장거리 해저터널은 해저 중앙부나 해저 최심부에서 표고가 최저가 되는 V자형이 된다. 터널 내부의 용수를 유도하기 위해서 해저 양안부를 저표고로 하는 W자형의 배수 터널이 적합하다. 터널 건설 전체 체계는 기능적으로 배분·구성되어야 한다.

한·일해저터널이 건설되기까지는 여러 가지 기술적 검토가 있어야 한다. 다각적인 시뮬레이션을 통해 가장 적합한 계획을 세워야 한다.

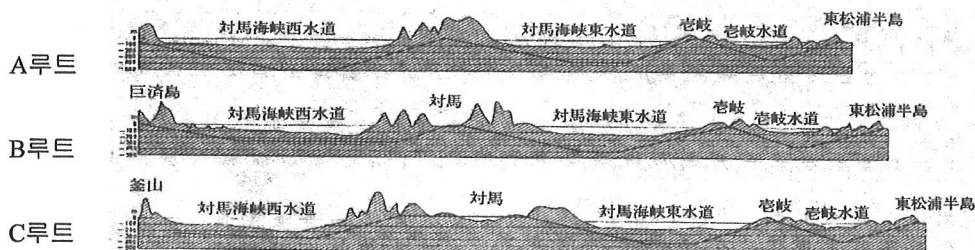
앞에서 언급한 한·일해저터널 건설은 어디까지나 기술 영역의 문제다. 특히 해저 지질은 자연 조건에 따라 달라질 수 있다.

따라서 과학적이고 기술적인 검증이 더 필요하다. 선부분 판단은 이르다는 것이다.

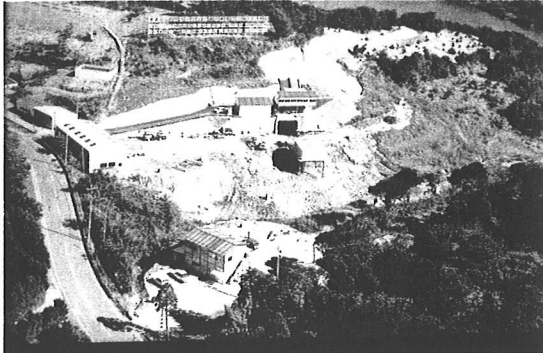
개략 루트 그림



루트 縱斷面 그림



한 이 슈



▲ 한·일 해저터널 현장주변도

세이칸(青函) 터널은 연장 53.8km 구간에 시멘트 풀 주입 산악 터널 방식으로 건설되었다. 또 영국·프랑스 해저터널은 연장 50.45km 구간에 실드 터널 공법이 적용됐다.

한·일해저터널은 일본 규슈 가라쓰에서 이키 섬까지 28km, 이키에서 쓰시마까지 75km, 쓰시마에서 거제도까지 66km 구간이 가능하다. 지질상의 문제점을 보완하면 한·일해저터널 건설은 기술적으로 가능하다.

한편 한·해저터널 후보 노선 부근에 지진기판은 없는 것으로 조사됐다.

이날 주제를 발표한 노자와 회장은 앞으로 한·일해저터널을 실현하기 위해서는 무엇보다도 한·일 양국의 연구자, 각종 단체가 협력해 터널에 관한 기술적, 경제적, 사회적 역할 등을 연구하여 제대로 된 전망을 수립, 공표하는 것이라고 말했다.

두 번째는 조사·연구를 더욱 심도있게 하기 위해 정부 차원의 의견 교환 기회를 만들어 계속적으로 일관성을 가지고 임하는 체제를 구축하는 것이 필요하다고 지적하며 이를 위해서는 양국가 정상회의의 아젠더로 선정하여 정상이 합의가 형성되는 것이 매우 유효하다고 주장했다.

세 번째로 한·일 양국의 국민과 터널을 활용하는 지역주민의 이해가 중요하고 언론의 협력이 필요하며 네 번째로 남북한의 국가가 정상화되어 중국, 러시아까지 인적 물적으로 북한을 경유하게 될 것이 기대된다고 전망했다.

노자와 회장은 “다섯 번째로 다가올 동아시아

개략적인 설계·시공안

구 분		A루트	B루트	C루트
노선경로		카라츠~이키~ 대마(하도)~거제도	카라츠~이키~ 대마(하도~상도)~거제도	카라츠~이키~ 대마(하도~상도)~부산
총연장거리		209km	217km	231km
해저 하 거 리	이키 水道	28km	28km	28km
	대마해협 東水道	51km	49km	51km
	대마해협 西水道	66km	64km	49km
최대 수 심	이키 水道	55m	55m	55m
	대마해협 東水道	110m	110m	110m
	대마해협 西水道	155m	160m	220m
육상부 거리		64km	76km	103km

공동체에 일본, 한국, 중국이 협력해서 대응할 수 있기를 희망”했다.

한편 이날 박인호(부산경제살리기 시민연대 상임의장)의 사회로 가진 토론회에서 토론자들은 다음과 같이 발언했다.

▲하마켄스케(일한터널연구회 부회장)

1983년도에 한일터널에 관한 연구를 시작했다. 그 후 지질, 지형, 기상, 해류 등을 포함한 많은 연구를 해오고 있으며 현재 기술적 문제를 포함하여 광범위한 연구를 하고 있다.

앞서 설명한 3개안은 이러한 연구결과를 바탕으로 제안한 것이다.

터널을 어떻게 이용하고 어떠한 것을 운반할 것인지는 앞으로 생각해 봐야 할 문제이다. 일본 측에서 A안을 권장하고 있다는 것은 오해이다. 정정 바란다.

▲남기찬(한국해양대학교 물류시스템공학과 교수)

가장 중요한 것은 수요인데 이에 관한 부분이 발표내용에 빠져있어 아쉽다.

기술력은 문제가 없다고 본다. 앞서 영불터널이 이미 완공되어 있기 때문이다. 다만 경제적 타당성을 살펴봐야 한다.

허윤수 박사의 결론에 동의한다. 한·일 물류소비는 증가할 것이며 신운송수단이 등장할 것이다.

해저터널이 개통된다 하더라도 새로운 운송수단과 비교했을 때 경쟁력을 가질 수 있을지 의문이다. 그리고 철도가 해상운송수단보다 절대 운송비가 저렴할 수 없다.

한·일 해저시장의 지리적 범위는 한국, 일본에 국한된다고 본다. 철도 이용의 수용시간은 4시간이라 본다. 그 이상이면 항공이 더 낫다.

중앙대 허재완 교수 발표내용에서 지역파급효과, 국가균형발전 효과는 당연한 거라고 생각한다. 그러나 영불해저터널과 한일해저터널은 시장규모에 있어 상당한 차이가 있다.

한일해저터널의 사업규모는 영불해저터널의 약 4배 정도로 크지만, 유동성을 생각했을 때 한일해저터널의 시장규모는 영불해저터널의 약 1/4로 안된다. 따라서 한일해저터널의 사업성은 극히 낮다고 할 수 있다.

영불해저터널은 지금도 추가 차익문제로 논란이 되고 있다.

기술입증은 다 된 것이다. 파급효과도 당연한 것이다. 누가 어떻게 할 것인가가 문제다. 수요분석에 관한 연구를 더 해야 한다.

한편 한·일해저터널과 국토균형개발 파급효과란 주제로 발표한 허재완 중앙대 교수(도시 및 지역계획학)는 “많은 나라들이 지리적으로 인접한 국가들과 보다 밀접한 경제 협력관계를 구축함으로써 다가오는 경제전쟁시대의 기선을 제압하려는 노력을 기울이고 있다”며 EU(유럽연합) NAFTA(북미자유무역협정) 등이 그 대표적인 예라고 밝혔다.

허 교수는 “도로·철도 병용방식으로 해저터널을 건설할 경우 성장잠재력이 가장 높아지는 지역은 부산권으로 33.67% 증가가 추정되고 다음으로 광주권이 23.57%의 높은 성장잠재력 개선 효과를 추정”했다.

또 “대구권도 21.56%의 비교적 높은 성장잠재력 증가가 기대됐지만 수도권은 6.17%의 낮은 증가율이 추정된다”며 “해저터널 건설이 국토균형개발에 순기능으로 작동할 수 있다”고 강조했다.

핫 이슈

▲이승률(중국연변과학기술대학교 대외부총장)

(발표자들의 발표 내용에 관한 질문)

- 노자와 다이조우회장에게 질문 : 해저터널 실행단계 2~30년 후라면 일본의 전후세대의 관망 자세와 태도는 어떠한가?

해저터널에 관해 교통관계학자와 물류전문학자들은 부산이 단순 통과역에 불과하며 이익은 일본에게만 갈 것이라는 부정적인 생각을 가지고 있는데, 이러한 한국의 의구심을 극복하기 위한 일본의 대책은 무엇인가?

일본의 해저터널연구회는 종교단체의 지원으로 운영되어온 것으로 알고 있는데, 이는 국민감정에 있어서 한국과의 어려움을 발생시킬 문제의 소지가 있다. 현재의 운영은 어떻게 되고 있는가?

- 허윤수 박사에게 질문 : 6개의 시나리오에 대한 부산시의 관점과 그 중 부산시가 어느 것을 선택할 가능성을 가지고 있는가?

- 허재완 교수에게 질문 : 해저터널에 관해 도시계획관계자들은 긍정적 입장을 가지고 있다. 쓰시마와 거제도를 묶은 한일경제특구로의 개발은 동북아의 중핵지구로서 물류적 측면에서의 극복 안으로 생각한다. 이에 대한 허재완 교수의 생각은 어떠한가?

▲정창무(서울대학교 지구환경시스템공학부 교수)

해저터널에 관한 낙관적인 입장을 가지고 있으며, 발표자인 허윤수 부연구위원의 입장은 찬성과 반대의 선택에 있어 어려운 입장으로 전반적인 물류 전문가들의 입장일거라고 생각한다. 그리고 허재완 교수는 경제학적으로 낙관주의적인 입장을 내포하고 있는 것으로 보인다.

낙관적인 입장에서 볼 때 부산시민의 보수적인 입장이 이해가 가지 않는다.



▲ 열띤 토론을 벌이고 있는 (左측부터) 부산발전연구원 허윤수 박사, 중앙대 허재완 교수, 일한터널연구회 하미켄스케 부회장

해저터널로 인해 부산 시민이 손해를 보는 것은 무엇이며 만약 손해를 본다고 해도 이것은 15~20년 뒤의 일이며, 해저터널 시공 시 민간업체나 정부를 통한 부산시의 지원이 있을 텐데 이는 긍정적인 측면이 될 거라 생각한다.

물류와 운임에 관한 결정이 되지 않았는데 이는 기준과 사업비에 대한 결정이 된 후에 생각할 문제라 여겨지며, 기준과 사업비에 관해 의견 교환을 할 필요가 있다고 생각한다.

또한 국토균형발전의 입장에서 볼 때 현재 한일 해저터널에 대한 관심은 황해 연안도시일 뿐 수도권외의 관심사가 아니다.

일본에서도 마찬가지일 것이다. 특정 지역에 관한 관심일 뿐 양 국에 관심 없는 지역이 분포하고 있다. 부산의 좀 더 이기적 관점이 필요하다고 본다.

발표자(질문에 대한 답변)

▲노자와 다이조우(일한터널연구회)

기술적 해결과제는 여전히 남아있으며 시장 내용 및 사업성은 중요하다. 사업성이 성립하지 않는다면 프로젝트 자체가 성립되지 않고 착수할 수 없다.

한 이 슈



▲ 사회를 맡은 박인호 부산경제살리기 상임대표와 중국 연변 과기대 이승태 부총장, 서울대 정창무교수, 해양대 남기찬 교수 (좌두번째부터)

해저터널이 효과가 있어야지만 착수가 가능한 것이며 자금, 시공, 운영체제 등 모두를 고려할 수 있을 것이다.

사람의 이동과 물류의 운송 수단이 다양하게 발달하게 될 것인데, 세이칸 터널과 유로터널 등이 배보다 빠르고 비행기보다 저렴하게 운송하기 위해 설계된 것이다.

또한 인간의 이동은 3~5시간 정도가 한계시간인데 터널 중심으로 100~300km까지가 영향이 가장 강하며 이익을 얻을 수 있다고 생각한다.

따라서 부산이 중심이 된 활용이 필요하며 일본에서는 큐슈 지역이 가장 큰 수혜지역이 될 것이다.

한일 터널 연구회는 과거 종교단체의 지원으로 운영되었으나 현재는 관계가 모두 해소 되었으며 내각의 지원을 받는 MPO 법인이 되어 국민의 지원을 받고 있다.

해저터널에 관한 내용은 '21세기 프로젝트'의 미래적 프로젝트의 비전으로 제시된 것이며 공식적으로 제시된 내용은 아니다.

그러나 외교부를 중심으로 한·일 양국의 관계에 유익한 프로그램으로 생각하여 일본의 전후세

대 모두가 관심을 가지고 생각하고 있다.

▲허윤수(부산발전연구원 부연구위원)

한·일 해저터널에 관한 시나리오는 수요를 접목시키지 않았고, 발생상황은 접목시켰다.

그리고 시나리오는 결정되지 않았으며 이는 순수 연구 결과일 뿐이다.

개인적 의견으로는 Two Superpowers 시나리오를 선택해야 활용성이 좋을 것이지만, 이는 발생 가능성이 매우 낮으며, 현 동북아 경제 상황으로는 Stagnation과 Disaster 시나리오만 아니더라도 항만 물류 산업에서 10~20년간은 충분히 견딜 수 있을 것이라 생각한다.

10~20년 후의 항만 물류 산업에 대한 비전은 지금 현재 다양한 산업을 증가·발달시키고 있는 중이며 항만 물류 산업은 다양한 분야에 영향을 미칠 것으로 생각한다.

▲허재완(중앙대학교 산업과학대학장)

해저터널은 지금 당장의 한일 양국의 정부간 합의가 이루어진다고 하더라도 실제 완공까지는 30년 이상의 시간이 소요될 것이다. 예를 들어 유로

한·일 해저터널



▲ 한·일 해저터널 사업 권위자인 이용흠 (주)일신건축 대표가 나고야 조사 사갱 현장을 살펴보고 있다.

터널의 경우에 1963년에 가능성을 합의하고 71년 정부간 협정을 맺어 94년 완공을 했다.

한·일해저터널 역시 30년 이상을 내다보고 논의해야 하며, 해결과제 역시 많을 것으로 생각된다.

영불해저터널이 가능했던 이유는 군사공동체 (NATO)가 형성되었기 때문으로 보여지며, 한·일해저터널 역시 한·일 양국의 군사공동체 확신이 없다면 불가능 할 것이다.

또한 해저터널 건설시 단순한 한국과 일본의 연결 터널이라면 일본 측 이익은 없을 것이다. 한국을 통한 중국과 유럽까지의 통로가 보다 더 현실적이라 생각된다.

또한 한·일해저터널의 타당성이 없다고 얘기를 했는데 타당성에는 사업적 타당성과 사회적 타당성이 있다. 영불해저터널의 경우에는

100% 민간 투자 사업으로 국제 금융 기관을 통한 자금의 이자 상환으로 이익이 없었기 때문에 사업적 타당성은 없다고 얘기할 수 있다.

하지만 해저터널의 건설로 육상교통수단과 해상교통수단의 경쟁을 통해 20%의 요금인하를 가져왔기 때문에 사회적 이익을 보았기에 전체사회의 득과 실을 따지는 사회적 타당성은 증가했다고 할 수 있다.

이처럼 한·일해저터널 역시 새로운 교통수단과의 경쟁을 통한 운임 인하로 사회적 타당성을

증가시킬 수 있을 것이다.

부산의 새로운 획기적인 계기가 없다면 지역경제의 회복이 어렵다고 생각되어지며 입지 선택의 유리한 입장에 있는 부산이 해저터널 시공의 주도적 입장에 설 필요가 있다고 생각한다.釜山



▲ 일본 나고야 시굴시설이 녹슨채 방치돼 있다.

한 이 슈

한·일해저터널 구상 문선명 총재가 첫 제기

감성적인 「논의 즉각 중단」보다는 이성적인 타당성 논의 전개 필요

한·일해저터널 건설에 관한 논의가 공론화되면서 부산시민 여론의 대표격인 부산경제살리기 시민 연대와 부산항을 사랑하는 시민모임은 서면 롯데백화점 앞에서 집회를 열고 '한·일해저터널이 부산경제를 통과경제로 전략시킨다'고 주장하며 한·일해저터널 논의 즉각 중단을 촉구한 바 있다.

한·일해저터널의 중요한 지리적 입지에 위치 한 부산은 이러한 논의에 대해 과연 한·일해저터널이 부산경제에 활력을 줄 수 있는 획기적 계기가 될 수 있을지에 대한 신중한 고민을 하지 않을 수 없다. 이러한 취지에서 허남식 부산광역시장과 관련 전문가들이 참석한 가운데 「한·일해저터널과 부산의 선택」이란 주제로 국제심포지엄이 개최된 것이다.

아이러니컬하게도 이날 심포지엄의 사회를 한·일해저터널 반대운동의 선두에 섰던 박인호 상임 의장이 맡아 그 배경이 의아하기만 하다. 다소 황당하기도 한 한·일해저터널 건설은 재정부담이 크고 물류중심 기능도 일본이 가져가며 부산을 한낱 경유지로 전략하게 할 수 있는지 여부는 충분히 공론화를 통해 검토돼야 할 것이다. 단순히 감성적으로 일본쪽이 서두르니까 뭔가 빼앗기는 듯한 더구나 일본의 대륙 진출의 발판역할을 맡게 되는 것 아니냐는 피해의식이 앞서 무조건 성급한 「논의 즉각 중단」 여론몰이는 바람직하지 못한 것 같다.

마침 남북간 끊어졌던 철도가 다시 개통되는 역사적 순간을 맞이하는 때에 러시아 송유관 연결, 글로벌시대의 추세에 따라 적극적인 논의 전개가 필요한 때라 할 수 있다.

한·일해저터널 구상은 당초 세계평화통일가정 연합 문선명 총재가 1981년 처음으로 제기하면서 시작됐다. 일본에서 한국, 중국, 러시아, 영국까지 2만여km를 연결하는 「국제하이웨이」를 건설하자는 것으로 국가간의 갈등을 없애고 평화를 이루기 위해서는 마음대로 교류를 할 수 있는 길이 필요하



▲ 한·일해저터널 일본측 기점에 마련된 한·일 평화공원에 양국 대표가 기념식을 했다.

한 이 슈



▲ 한·일해저터널 부근에 조성된 평화 동산에 무궁화를 식수하고 있는 이용홍 회장(右측).

다는 생각에서다.

한·일해저터널 뿐만 아니라 러시아의 시베리아와 미국 알래스카를 잇는 베링해 해저터널 건설도 구상중인 문선명 총재는 우선 베이징에서 평양, 서울을 거쳐 도쿄에 이르는 고속도로를 건설하는 것인데 향후 전세계를 철도와 고속도로로 잇는 국제 하이웨이 구상으로 확대할 계획이다.

1981년 서울에서 열린 과학자 포럼에 참석한 니시보리 에이자부로 前 일본 생산성본부 이사가 하이웨이 구상에 감명받고 일본으로 돌아가 터널 기술자들과 건설문제를 협의했다. 그 후 1983년 5월 일본에서 「일한터널연구회」가 결성됐고 10여년에

걸친 연구 끝에 한·일해저터널의 기술적 가능성을 현실화했다.

터널의 일본 시발점인 규슈 가라쓰와 경유지인 이키·쓰시마 등 4곳에 현장사무소를 설치해 탐사용 터널 굴착작업을 벌였다. 210m에 이르는 제1단계 시험 굴착공사가 1987년 완성되고 제2단계 굴착공사는 1989년 마무리돼 현재 탐사용 터널은 해저 400m까지 뚫려있다. 일본측 사업단에서 지금까지 120억엔의 자금을 투입한 것으로 알려지고 있다.

문선명 총재의 전세계에 마음의 길을 뚫는 작업은 '가장 가까우면서도 먼나라'인 한국과 일본을 연결하는 해저터널에서 시작됐다. 터널의 출발점은 일본 규슈 북쪽으로 후쿠오카에서는 서쪽에 있다. 이곳은 1952년 임진왜란 당시 조선침략을 위해 도요토미 히데요시가 이곳에 성을 쌓고 전진기지로 삼았던 곳. 이곳 나고야(名古屋)성 박물관에는 당시 왜군의 유적과 유물이 보관돼있고 한·일간의 화합을 상징하는 유적도 많아 이순신 장군의 영정과 거북선도 전시돼있다. 500여년전 침략의 기지가 평화와 화합의 시발점이 된 것이다.

세계평화통일가정연합 한·일측 지도자들은 2003년 5월 후쿠오카 씨호크 돔에서 화합의 모임



▲ 한·일 해저터널은 한반도를 종단해 중국까지 철도노선이 연장된다.



▲ 일본 가라쓰 한·일해저터널 조사시경.

한·일 해저터널



▲ 나고야 박물관에 전시된 거북선

을 갖고 한·일해저터널의 출발점을 답사했다.

한·일 지도자들은 임진왜란 당시 희생당한 한·일 영혼을 추모한 뒤 현해탄이 바라보이는 언덕에 한일평화공원을 조성, 우리 국화 무궁화를 기념 식재했다. 경남보다 한발 늦은 부산으로서는 단순한 한·일해저터널이라는 개념보다는 신칸센-KTX-경의선과 연계한 TSR, CSR 철도망 연결까지 고려해야 한다. 또 한국측 기착점에 대해서도 3개의 루트중 공사거리가 짧은 경남 거제쪽 2개 노선이 검토되는 것도 간과해서는 안될 것 같다.

부산시 일부 고위자는 거가대교가 있어서 한국측 기착점이 거제도가 된들 큰 영향이 있겠느냐는 안이한 생각이지만 장래 부산발전과 한·일해저터널의 상업성에는 엄청난 차이가 있을 수 있다. 당장 현재 축소된 친수공간으로 흘러가는 북항재개발계획과 한·일해저터널 건설을 연계시킬 경우 종전의 랜드마크식 대대적 개발 계획의 탄력성을 받게 된다.

한·일해저터널 기착점은 KTX와 연결되며 상당한 인접부지가 필요하며 이곳에 상징적 건축물이 들어서 관광객을 불러 올 수 있는 기반을 마련하게 되는 것이다.

당초 북항재개발계획이 축소지향으로 변질된 것은 과연 거대한 투자수요가 있겠느냐는 것과 함께 수년내 완공될 동양 최고의 롯데월드를 채울 수 있겠느냐는 불확실성에 있다. 지금도 항간에는 서면 롯데호텔의 시설이 텅텅 비어 있는데 제2롯데호텔을 무엇으로 채울 수 있겠느냐는 전망이 공사진행을 더디게 하는 요인이라는 설이 떠돌고 있다. 건설공법과 노선에 따라 신축성이 있지만 당초 예상 건설비 1,000억 달러 중 4분의 3은 일본, 나머지 4분의 1은 한국측에서 부담해야 할 것이다. 이는 235km라는 터널 거리에서 일본 쪽이 3/4, 한국쪽 거리가 1/4에 해당되는 것으로 한국측 비용은 250억 달러가 되는 셈이다.

정치권에서도 2003년 노무현 대통령과 고이즈미 준이치로 일본총리의 첫 정상회담에서 한·일 공동 관심사의 하나로 한·일해저터널 추진이 거론되기도 했다. 한·일 양측 관계자들은 지금까지의 조사 결과 기술적으로 충분히 가능한 시대가 왔으며 경제적으로도 큰 도움이 될 것이라고 지금 시작해도 10~15년 후에 완공되는데 그때에는 해저터널의 경제적 효율성이 더욱 더 커질 것이라고 전망한다. **釜山**



▲ 한·일 해저터널 현장에서 백승진 발행인

月刊釜山 6月号 (2007年6月)

公の議論となる日韓海底トンネル建設

北港再開発と第2ロッテワールド事業の成否とも関連

民間レベルで推進されてきた日韓海底トンネルの建設論議が公の議論となった。

慶尚南道と日本側によって進められてきたが、去る2003年に現実性が足りないという交通研究院の結論以降、水面下に沈んでいた日韓海底トンネル建設を釜山市が先頭に立って公の議論とするよう動き出したのだ。

日韓海底トンネルの建設問題は、今後最大の開発事業として迫ってきた北港再開発事業と、建設を躊躇している第2ロッテワールド建設事業成功の推進とも無関係ではなく、実質的な事業性の検討が切実だという意見だ。

釜山発展研究院（院長 キム・ヨンサム）は5月14日、釜山市上水道事業本部の大会議室で日韓中の専門家が参加する国際シンポジウムを開いた。

この日の主題発表は、現在、日本の内閣府認定の特定非営利活動法人「日韓トンネル研究会」の会長を務めている野沢太三氏が行った。野沢会長は会長就任以前、国会議員（参議院）として1986年から3期間（18年）仕事を続け、日韓友好議員連盟にも加盟し、最後には法務大臣を歴任した。

「日韓トンネル研究会」は2004年2月に日本の内閣府から認証を受けた特定非営利活動法人だ。

会員は、個人・法人団体で構成され、日韓トンネルの実現のために83年以来、根気強く事業の推進を要求してきた。

2006年10月24日にはソウルで韓国側のパートナーである「社団法人 韓日海底トンネル研究院」と業務協力合意書に調印し、民間レベルの共同調査研究の道を開いた。また、同年9月26日には釜山市長、慶尚南道知事を表敬訪問し、日韓トンネルの実現のための協力を要請したことがある。会員は1983年に日韓トンネル研究会が任意団体として発足して以来、①政策・理念、②地形・地質、③設計・施工、④環境・気象の4つの部署で構成されており、1991年まで一定の方向を主張し、以降は政策と技術委員会に集約し調査・研究を続けている。その成果を各方面で発表しており、2006年10月25日には「インフラテック2006」に出展したりもした。

野沢会長は日韓トンネル計画での起点と終点としては、九州の福岡と韓国の釜山にすることを前提とし、今後の課題として日本の大阪、韓国のソウルを後背地として考慮しており、将来は東京、北京まで視野に入れて検討するとし、具体的な検討課題としては海峡を横断する区間に存在する壱岐、対馬、巨済島の活用が現実的であり、これを前提に論議を進めることを明らかにした。

野沢会長は海底トンネルのルート選定時に考慮すべき前提条件として、①海底距離、②海底地形と水深、③地質、断層の存在、④施工の基地条件、将来の駅設置可能性など4つの項目が検討されなければならないと主張した。

今までの検討結果、対馬海峡の横断方法としてA、B、Cの3つの案が提示されており、現在検討されている路線は全てこの3路線だ。

Aルートは日本の唐津～壱岐～対馬（下島）～巨済島に至る路線で、総延長209km、最も深い対馬海峡～韓国の水深が155mで最も短距離である。

Bルートは日本の唐津～壱岐～対馬（下島～上島）～巨済島の路線で、総延長距離217km、対馬海峡西水道の水深が160mだ。

Cルートは日本の唐津～壱岐～対馬（下島～上島）～釜山に至る路線で、総延長231kmで最も長距離であり、対馬海峡の水深も220mで最も深い。

工法は交通システムの建設とエネルギー・情報・通信の輸送に合うように多角的に検討されている。先端工法であるシールドトンネル、沈埋トンネル、水中トンネル及び山岳工法などだ。

トンネルの海底距離よりも建設地域の地質条件を優先して調べなければならない。

技術の進歩によりトンネルの掘削距離が長くてもトンネルの施工期間は短縮される。海底トンネルの路線選定に適する要件は、△海底距離、△海底地形と深度（路線および周辺の海底地形の凹凸、または海底山脈、平行して広い盆地の穴、海釜・海盆などの調査）、△地質条件、△陸上基地の立地条件（機資材の集積場、ズリ処理施設、整備修理工場）などだ。

理論的には軟弱地質を避け、深い所を掘削するには山岳トンネル工法、浅い軟弱地質を掘削するにはシールド工法が好ましい。

浅い地層の掘削に適したシールド工法も水深が150m程度の浅い海底に適用される。

地質に関係なく沈埋トンネル工法も考慮される。この工法は未固結軟弱層がある所でトンネルのケーソンを海底部に浅く沈設する方式だ。

地質に影響をほとんど与えない工法だが、技術的に解決しなければならない事項が多い。3つの路線の共通点はいくつかの工区に分けて掘削し、可能ならば人工島を設置することが望ましいという。

工事期間は約15年から20年かかる。工事費を細かく算出するには限界がある。

どんな交通体制をもつのかも重要な要素

日韓海底トンネルは韓国と日本を繋ぐにとどまらない。平和の架け橋の役割だけでなく、文化交流も促進するだろう。アジア全域はもちろんヨーロッパとも繋がり、ユーラシア大陸横断の大動脈になるだろう。

日韓海底トンネルの建設が計画通り実行されるには高速、大量輸送、多目的、安全、確実、便利、任意性など基本的条件を備えた交通体系が備えられなければならない。

このため高速鉄道方式と道路・鉄道併用方式の2つの案が検討されている。高速輸送手段としてリニアモーターカーの導入も考慮されている。

しかし、まだ走行試験段階なので成果をみたあと綿密に検討しなければならない。

トンネルの大きさや形状を決定する断面構成の要素は次のようだ。トンネル内を走行する自動車、高速鉄道、超高速鉄道（リニアモーターカー）など、どれを選択するのか。車線の容量には単線・複線（往復2車線）・多車線などがあるが、どの車線を選択するのか。電力用ケーブル・上水道管・情報通信用光ファイバーケーブルなどのようなものを設置するのか。防災や維持管理体系の形成に必要な施設およびその専用空間はどうやって配置するのか、などだ。このような条件を考慮し、トンネルの所要断面積や形式が決定される。

日韓海底トンネルのような長距離海底トンネルは、海底中央部や海底最深部で標高が最低となるV字型となる。内部の湧水を誘導するために、海底の両岸部を低標高にするW字型の排水トンネルが適している。トンネル建設の全体の体系は機能的に配分・構成されなければならない。

日韓海底トンネルが建設されるには、さまざまな技術的な検討がなされなければならない。多角的なシミュレーションを通して、最も適した計画を立てなければならない。

前に言及した日韓海底トンネルの建設は、どこまでも技術分野の問題だ。特に海底地質は自然の条件によって変わってくる。

したがって、科学的で技術的な検証がさらに必要だ。不器用な判断は早いというのだ。

青函トンネルは延長53.8kmの区間にセメントペースト注入の山岳トンネル方式で建設された。また、英・仏海底トンネルは延長50.45kmの区間にシールドトンネル工法が適用された。

日韓海底トンネルは日本の九州唐津から壱岐まで28km、壱岐から対馬まで75km、対馬から巨済島まで66kmの区間が可能である。地質上の問題点を補完すると日韓海底トンネルの建設は技術的に可能だ。

反面、日韓海底トンネルの候補路線付近に地震発生源はないと調査された。

この日、主題を発表した野沢会長は、今後、日韓海底トンネルを実現するためには何よりも日韓両国の研究者、各種団体が協力してトンネルに関する技術的、経済的、社会的な役割などを研究し、しっかりとした展望を樹立、公表することだと話した。

二番目は調査・研究をさらに深く行うために、政府レベルの意見交換の機会を作り、継続的に一貫性を持って臨む体制を構築することが必要だと指摘し、このためには両国が頂上会議の議題に選定し、トップの合意形成が非常に有効であると主張した。

三番目に日韓両国の国民とトンネルを活用する地域住民の理解が重要で、言論の協力が必要であり、四番目に韓国と北朝鮮の国家が正常化され、中国、ロシアまで人的、物的に北朝鮮を経由するようになることが期待されとの見通しを述べた。

野沢会長は「五番目として迫りくる東アジア共同体に日本、韓国、中国が協力して対応することを希望すう」と結んだ。

一方、この日パク・インホ（釜山経済再生市民連帯常任議長）の司会で行われた討論会で討論者たちは次のように発言した。

▲濱建介（日韓トンネル研究会副会長）

1983年度に日韓トンネルに関する研究を始めた。その後、地質、地形、気象、海流などを含む多くの研究をしてきており、現在、技術的問題を含み広範囲の研究をしている。

先に説明した3つの案は、このような研究結果をもとに提案したものだ。

トンネルをどのように利用し、どのようなものを運搬するのは今後考えなければならない問題だ。日本側でA案を推奨しているということは誤解だ。訂正を願う。

▲ナム・ギチャン（韓国海洋大学 物流システム工学科教授）

最も重要なことは需要であるが、それに関する部分が抜けているので残念だ。

技術力は問題ないとみている。先立って英仏海底トンネルがすでに竣工されているからである。しかし、経済的妥当性を調べなければならない。

ホ・ユンス博士の結論に同意する。日韓物流消費は増加するだろうし、新運送手段が登場するだろう。

海底トンネルが開通されたとしても新しい運送手段と比較した時、競争力を持てるのかが疑問だ。そして、鉄道が海上運送手段より運送費が安くなることはありえない。

日韓海底市場の地理的範囲は韓国、日本に限られるとみる。鉄道利用の受容時間は4時間とみる。それ以上なら航空のほうがよい。

中央大ホ・ジェワン教授の発表内容で、地域波及効果、国家近均衡発展の効果は当然のものだと考える。しかし、英仏海底トンネルと日韓海底トンネルは市場規模において相当な差がある。

日韓海底トンネルの事業規模は英仏海底トンネルの4倍ほど大きいですが、流動性を考えた時、日韓海底トンネルの市場規模は英仏海底トンネルの約1/4にもならない。したがって、日韓海底トンネルの事業性はきわめて低いといえる。

英仏海底トンネルは今も追加差益問題で問題となっている。

技術立証は全てできている。波及効果も当然のものだ。誰がどうやってやるのが問題だ。需要分析に関する研究をもっとしなければならない。

反面、日韓海底トンネルと国土均衡開発の波及効果という主題で発表したホ・ジェワン教授（都市および地域計画学）は「多くの国が地理的に隣接した国家とより密接な経済協力関係を構築することにより、迫りくる経済戦争時代の機先を制圧しようと努力を傾けている」とし、EU（ヨーロッパ連合）、NAFTA（北米自由貿易協定）などがその代表的な例と明らかにした。

ホ教授は「道路・鉄道併用方式で海底トンネルを建設する場合、成長潜在力が最も高くなる地域は、釜山圏で33.67%の増加が推定され、次に光州圏が23.57%という高い成長潜在力の改善効果を推定」した。

また、「大邱圏も21.56%の比較的高い成長潜在力の増加が期待されるが、首都圏は6.17%の低い増加率が推定される」とし、「海底トンネルの建設が国土均衡開発に望ましい作用をするだろう」と強調した。

▲イ・スンリユル（中国中国延邊科学大学対外部総長）

（発表者たちの発表内容に関する質問）

—野沢太三会長への質問：海底トンネルの実行段階2～30年後ならば、日本の戦後世代の姿勢や態度はどうか？

海底トンネルに関して交通関係学者と物流専門学者らは、釜山が単なる通過駅にすぎず、利益は日本にいくだけだろうという否定的な考えを持っているが、このような韓国の疑問を克服するための日本の対策は何か？

日本の海底トンネル研究会は宗教団体の支援で運営されてきたと聞いているが、それは国民感情において韓国との難しさを発生させる問題の素地である。現在の運営はどのようなになっているのか？

—ホ・ユンス博士への質問：6つのシナリオに対する釜山市の観点とその中で釜山市がどれを選ぶ可能性をもっているのか？

—ホ・ジェワン教授への質問：海底トンネルに関して都市計画関係者たちは肯定的な立場をとっている。対馬と巨済島をまとめた日韓経済特区路の開発は、東北アジアの中核地区として物流的側面からの克服案と考える。これに対するホ・ジェワン教授の考えはどうか？

▲チョン・チャンム（ソウル大学地球環境システム工学部教授）

海底トンネルに関する楽観的な立場をとっており、発表者であるホ・ユンス副研究委員の立場は賛成と反対の選択において難しい立場で、全体的な物流専門家の立場であろうと思う。そして、ホ・ジェワン教授は経済学的に楽観主義的な立場を内包しているようにみられる。

楽観的な立場からみると、釜山市民の保守的な立場が理解できない。

海底トンネルによって釜山市民が損害を受けることは何で、もし損害を受けるとしてもそれは15～20年後のことで、海底トンネルの施工時、民間業者や政府を通した釜山市の支援があるだろうが、これは肯定的な側面になると思う。

物流と運賃に関する決定がなされていないが、これは基準と事業費に対する決定がなされた後に考える問題と思われ、基準と事業費に関して意見交換をする必要があると思う。

また、国土均衡発展の立場で見るとき、現在日韓海底トンネルに対する関心は、黄海沿岸都市のみで首都圏の関心事ではない。

日本でも同じだろう。特定の地域に関する関心事であって両国に関心の無い地域が分布している。釜山はもう少し利己的観点が必要であるとみる。

発表者（質問に対する回答）**▲野沢太三（日韓トンネル研究会）**

技術的な解決課題はまだ残っており、市場の内容および事業性は重要だ。事業性が成立しないならば、プロジェクト自体が成立しなくなり着手することができない。

海底トンネルは効果があつてこそ着手が可能であり、資金、施工、運営体制など全てを考慮することができるだろう。

人の移動と物流の運送手段が多様に発達するようになるだろうが、青函トンネルとユーロトンネルなどが、船より早く飛行機より安く運送するために設計されたものだ。

また、人間の移動は3～5時間程度が限界時間であるが、トンネル中心に100～300kmまでが影響が最も強く、利益を得ることができると思う。

したがって、釜山が中心となった活用が必要で、日本では九州地域が最も大きい享受地域になるだろう。

日韓トンネル研究会は過去宗教団体の支援で運営されていたが、現在は関係が全て解消されており、内閣の支援を受けるNPO法人となり国民の支援を受けている。

海底トンネルに関する内容は「21世紀プロジェクト」の未来的プロジェクトのビジョンとして提示されたもので、公式的に提示された内容ではない。

しかし、外交部を中心として日韓両国の関係に有益なプロジェクトとして考えられ、日本の戦後世代すべてが関心をもって考えている。

▲ホ・ユンス(釜山発展研究院 副研究委員)

日韓海底トンネルに関するシナリオは需要を組み合わせず、発生状況は組み合わせた。

そして、シナリオは決定されておらず、これは純粋な研究結果にすぎない。

個人的な意見としてはTwo Superpowersのシナリオを選択すれば活用性がよいだろうが、これは発生可能性が非常に低く、現在の東北アジアの経済状況ではStagnationとDisasterのシナリオだけでなく、港湾物流産業で10～20年間は十分に持ちこたえられると思う。

10～20年後の港湾物流産業に対するビジョンは、今現在多様な産業を増加・発達させている最中であり、港湾物流産業は多様な分野に影響を与えるものだと思う。

▲ホ・ジェワン(中央大学 産業科学大学長)

海底トンネルは今すぐ日韓両国の政府間の合意がなされたとしても、実際に竣工までは30年以上の時間がかかるだろう。例をあげると、ユーロトンネルの場合、1963年に可能性を合意し、71年に政府間の協定を結び94年に竣工した。

日韓海底トンネルもまた30年以上を見通して論議しなければならず、解決課題もまた多いだろうと思う。

英仏海底トンネルが形成されたためにみえてきて、日韓海底トンネルもまた日韓両国の軍事共同体の確信が無いなら不可能だろう。

また、海底トンネル建設時、単純な韓国と日本の連結トンネルならば日本側の利益は無いだろう。韓国を通した中国やヨーロッパまでの通路がより現実的だと考えられる。

また、日韓海底トンネルの妥当性がないと話したが、妥当性には事業的妥当性と社会的妥当性がある。英仏海底トンネルの場合には100%民間投資事業として国際金

融機関を通した資金の利子返済によって利益がなかったので、事業的妥当性はないと言えることができる。

しかし、海底トンネルの建設で陸上交通手段と海上交通手段の競争を通して20%の料金の引き下げをもたらしたので、社会的利得がみられたので、全体社会の得失を計算する社会的妥当性は増加したということができる。

このように日韓海底トンネルもまた新しい交通手段との競争を通した運賃引き下げで社会的妥当性を増加させることができるだろう。

釜山の新しい画期的な契機が無ければ、地域経済の回復が難しいと思われ、立地選択の有利な立場にいる釜山が海底トンネルの施工の主導的立場に立つ必要があると思う。

日韓海底トンネル構想 文鮮明総裁が始めて提起

感性的な「論議の即刻中断」よりは理性的な妥当性論議の展開が必要

日韓海底トンネル建設に関する論議が公になりながらも、釜山市民の世論の代表的な”釜山経済再生市民連帯”と”釜山港を愛する市民の集まり”は西面ロッテ百貨店前で集会を開き、「日韓海底トンネルが釜山経済を通過経済に転落させる」と主張し、日韓海底トンネル論議の即刻中断を促したことがある。

日韓海底トンネルの重要な地理的立地に位置する釜山はこのような論議に対し、果たして日韓海底トンネルが釜山経済に活力を与える画期的な契機となりうるのかに関して慎重に悩まざるをえない。このような趣旨からホ・ナムシク釜山広域市長と関連の専門家たちが参加するなか「日韓海底トンネルと釜山の選択」という主題で国際シンポジウムが開催されたのだ。

皮肉にも、この日、シンポジウムの司会を日韓海底トンネルの反対運動の先頭に立ったパク・インホ常任議長が引き受け、その背景が疑わしくもある。多少とりとめがなかったりした日韓海底トンネル建設は財政負担が大きく、物流中心機能も日本がもっていき、釜山を単なる経由地に転落させるかどうかは、十分な公の議論を通して検討されなければならないだろう。単純に感性的に日本側が急き立てるから、何か取られるようなうえに、日本の大陸進出の踏み台の役割になるのではないかという被害意識が先立ち、無条件性急な「論議即刻中断」という世論の利用は望ましいことではない。

折りよく、南北間の途切れていた鉄道が再び開通される歴史的瞬間を迎える時にロシア送油管連結、グローバル時代の趨勢にしたがい積極的な論議の展開が必要な時だといえる。

日韓海底トンネル構想は当初、世界平和統一家庭連合の文鮮明総裁が、1981年に初めて提起したことから始まった。日本から韓国、中国、ロシア、イギリスまで2万余kmをつなぐ「国際ハイウェイ」を建設しようというもので、国家間の葛藤をなくし、平和を成すためには自由に交流できる道が必要だという考えからだ。

日韓海底トンネルのみならずロシアのシベリアとアメリカのアラスカを結ぶベーリング海海底トンネルの建設も構想中である文鮮明総裁は、まず北京から平壤、ソウルを経て東京に至る高速道路を建設するもので、今後全世界を鉄道と高速道路で結ぶ国際ハイウェイ構想に拡大する計画である。

1981年、ソウルで開かれた科学者フォーラムに参加した西堀栄三郎前日本生産性本部理事がハイウェイ構想に感銘を受け、日本に帰りトンネルの技術者たちと建設問題を協議した。その後1983年5月、日本で「日韓トンネル研究会」が結成され、10余年にわたる研究の末に、日韓海底トンネルの技術的可能性を現実化した。

トンネルの日本始発点である九州の唐津と経由地である壱岐・対馬など4箇所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。210mに及ぶ第1段階

試験掘削工事が1987年に完成され、第2段階の掘削工事は1989年に仕上げられ、現在探査用トンネルは海底400mまで掘られている。日本側の事業団で今まで120億円の資金を投入したと知られている。

文鮮明総裁の全世界の心の道を通す作業は「最も近くて遠い国」である韓国と日本を繋ぐ海底トンネルから始まった。トンネルの出発点は日本の九州北側で、福岡からは西側にある。ここは、1952年の壬辰の乱当時、朝鮮侵略のため豊臣秀吉がここに城を築き、前進基地とした場所。ここ名護屋城博物館には倭軍の遺跡と遺物が補完されており、日韓間の和合を象徴する遺跡も多く、李舜臣将軍の影幀と亀船も展示されている。500余年前の侵略の基地が、平和と和合の始発点となったのだ。

世界平和統一家庭連合の日韓側の指導者たちは2003年5月、福岡シーホークドームで和合の集まりをもち、日韓海底トンネルの出発点を踏査した。

日韓の指導者たちは壬辰の乱当時、犠牲となった日韓の靈魂を追慕したあと、玄界灘が眺められる丘に日韓平和公園を造成、韓国の国花ムクゲを記念植栽した。慶尚南道より一足遅い釜山としては、単純な日韓海底トンネルという概念よりも、新幹線-KTX-京義線と連係したTSR, CSR鉄道網の連結まで考慮しなければならない。また、韓国側の寄着点に関しても3つのルート中、工事距離が短い慶尚南道巨済側の2つの路線が検討されていることも見過ごすことはできなさそうだ。

釜山市の一部の人々は巨加大橋があるので韓国側の寄着点が巨済島になったところで大きな影響があるのかという安易な考えだが、将来の釜山の発展と日韓海底トンネルの商業性には非常に大きな差がありうる。今すぐに、現在縮小された親水空間に流れた北港再開発計画と日韓海底トンネル建設を連係させる場合、従来のランドマーク式の大々的な開発計画の弾力性を得るようになる。

日韓海底トンネルの寄着点はKTXとつながり、相当な隣接敷地が必要で、ここに象徴的な建築物が入り、観光客を呼び込むことができる基盤を用意するようになる。

当初、北港再開発計画が縮小の方向に変わったことは、果たして巨大な投資需要があるだろうかということと共に、数年のうちに竣工される東洋最高のロッテワールドをうめることができるだろうかという不確実性にある。今も巷間には西面のロッテホテルの施設ががらんと空いているのに、第2ロッテホテルを何でうめることができるのかという見通しが、工事進行を遅くしている要因だという説が流れている。建設工法と路線によって伸縮性があるが、当初の予想建設費1000億ドルのうち4分の3は日本、残り4分の1は韓国側で負担しなければならないだろう。これは、235kmというトンネルの距離で日本側が3/4、韓国側の距離が1/4に該当するので、韓国側の費用は250億ドルになる計算だ。

政界でも、2003年にノ・ムヒョン大統領と小泉純一郎日本総理の初の頂上会談で、日韓共同の関心事のひとつに日韓海底トンネルの推進がとりあげられたりもした。日韓両国の関係者たちは、今までの調査結果、技術的に十分に可能な時代がきて、経済的にも大きな助けになるといい、今始めても10から5年後に竣工されるのだから、そのときには海底トンネルの経済的効率性がさらに大きくなるだろうという見通しだ。