



평화대사

부산광역시 협의회 회보

Ambassadors for Peace

천주평화연합 / 세계평화초종교초국가연합

4대 강령

- 순결 참사량으로 가정이상 완성
- 존엄 평등으로 인간의 천부적 권리 회복
- 인간과 만물의 '위하는 삶' 실천
- 초종교 · 초국가 · 초인종적 조화 · 협력추구

제 3호 2008년 3월 19일 수요일

발행인 : 이용홍

“한일해저터널 건설 본격 논의 기대”

사단법인 한일터널연구회 공식 출범 계기로

1월 29일 설립 허가 받아 서익택, 이용홍 공동대표

사단법인 한일터널연구회(공동대표 서익택 이용홍)가 지난 1월 29일 부산시로 부터 설립허가서를 교부받아 공식출범했다.

사단법인 한일터널연구회는 한국과 일본의 공동발전과 평화, 나아가 한반도가 동북아의 중심이 되는 환태평양시대를 열기 위해서 한일해저터널건설이 꼭 필요하다고 믿는 부산의 유력인사들이 설립한 순수 민간단체다.

사단법인 한일터널연구회는 앞으로 한일해저터널 건설을 위해 한국내의 여론조성에 앞서는 한편 한일해저터널 루트선정 등 구체적인 각종 연구활동과 행사 등을 펼칠 계획이다.

또한 일본의 민간단체인 '일한터널연구회'와 긴밀한 협력관계를 맺고 활동해 나갈 계획이다.

사단법인 한일터널연구회의 사무실은 부산시 동구 초량3동 1153-14 일신빌딩 3층에 있다.

사무실 전화번호는 051-462-7473. *

■ 사단법인 한일터널연구회 이사진
△ 공동대표이사 : 서익택 부산대 석좌교수, 이용홍 ㈜일신설계 회

장 △ 상임이사 박치권 前 부산시 종합건설본부 본부장 △ 이사 : 고관서 前 선문대 부총장, 이상운 ㈜광일건설 회장, 류종우 부경대 교수, 박성수 부산대 교수, 정현영 부산대 도시공학과 교수, 전국삼 일신레저 대표, 이동욱 부경대 공과대학 건설공학부 교수 △ 감사 김자옥 평화통일재단 고문, 장 호 변호사 *

〈6, 7면에 특집기사〉

日 의원들 한일해저터널 건설 제안

기자회견서 타당성 조사 자금조성 촉구

한국과 일본을 잇는 해저터널을 건설하기 위한 일본의 초당파 의원연맹이 발족한다.

연합통신과 로이터통신 등에 따르면 자민당의 에토 세이시로(衛藤 征士郎) 전 방위청 장관과 민주당의 하토야마 유키오(鳩山由紀夫) 간사장, 공명당의 간자키 다케노리(神崎武法) 전 대표 등 비중있는 여야 의원들은 2월 15일 오전 일본 국회에서 초당파 의원연맹 발기인 모임을 가졌다.

이들 발기인은 한일 해저터널의 실현을 위해 모든 국회의원들에게 참가를 호소, 3월 중 연방을 정식 발족시키기로 했다.

연맹은 발족 후 우선 한일 양국

정부에 각각의 타당성조사를 위한 자금조성을 촉구해나갈 방침이다. 발기인 대표인 에토 전 장관은 이날 기자회견에서 한일 해저터널을 “꿈이 있는 프로젝트”라고 평가하면서 “평화 창조의 상징으로서 추진하고 싶다”고 말했다.

한일 해저터널 구상은 규슈(九州)의 사가(佐賀)현 가라쓰(唐津)시에서 이키(壱岐)섬과 쓰시마(對馬)를 거쳐 부산에 이르는 약 230km를 횡도로 연결하는 것으로, 해저 부분은 약 128km를 상정하고 있는 것으로 알려졌다.

해저 터널이 실현되면 도쿄(東京)에서 런던까지 횡도로 연결되게 된다. *

베링 프로젝트 추진 위한 '평화통일재단' 출범

“세계적 명문재단 지향” 곽정환 이사장 취임

베링해협을 터널로 연결하는 메가 프로젝트인 '베링 프로젝트'를 주도해나갈 '재단법인 평화통일재단' (이사장 곽정환)이 지난 1월 17일 건교부로부터 설립허가를 받아 공식 출범했다.

이용홍 평화대사 부산광역시협의회 회장이 이 재단의 상임부이사장으로 취임했다.

'평화통일재단'은 앞으로 세계적인 명문(名門)재단을 지향하면서 △ 베링 프로젝트 추진을 위한 학술 홍보 지원활동 △ 베링 프로젝트 추진을 위한 학술 홍보 지원활동 △ 문선명총재의 평화상상 홍보 등의 활동을 전개하게 된다.

'재단법인 평화통일재단'은 서울 서초구 서초동 1490-25 일흥빌딩 7층에 본부를 두고 있으며 미국 워싱턴 DC에 연락사무소를 두고 있다.

이 재단의 인터넷 홈페이지 주소는 www.beringproject.org 이다.



문선명 총재 양위분이 축하 케익 커팅을 하고 있다.

문선명 총재 89세 생신 기념식 성대히 거행

2월 12일 천정궁에서 3천여 하객 참석

세계평화를 위해 평생을 살아온 문선명 총재의 89세 생신을 축하하는 기념식이 지난 2월 12일 130여개국에서 온 5백여명의 지도자, 평화대사 등 3천여명이 참석한 가운데 천정궁 박물관에서 거행되었다.

이날 기념식에서 문선명 총재는 “하나님의 뜻으로 본 환태평양 시대의 사관”이라는 제목의 강연을 통해 “2005년 9월12일 발족된 천주평화연합이 이제 후천 시대의 아벨 유엔적인 역할을 다하게 될 것”이라고 하시면서, “기존 유엔의 갱신과 더불어 세계 도처에서 천부주의 즉 참사

랑, 참가정주의를 전수받고 있고 있는 수백만 평화대사들이 동원돼 '하나님 아래 인류 한 가정'의 천명을 반드시 완수하고야 말 것'이라고 강조했다.

이날 국내 지도자를 대표해 축하사로 나선 이수선 전 국무총리는 “문선명 총재님 양위분은 우리 민족의 진정한 자랑이고, 이 민족 아니 이 세계에 앞으로 문선명 총재님 양위분 같은 귀하신 분이 나오지 않을 것 같다”면서, “앞으로도 많은 업적을 남기실 총재님 양위분께서 만수무강할 것을 기원드립니다”고 역설했다. *

시협의회의 이사회 겸 신년하례회

1월11일 통일회관서, 60여명 참석

평화대사 부산광역시협의회 1월 이사회 겸 신년하례회가 지난 1월 11일 오후 6시반 통일회관 6층에서 60여명의 이사들이 참석한 가운데 열렸다.

이날 모임은 이용홍 회장의 개회인사말에 이어 이대용교구장의 인사, 전국삼 사무총장의 업무보고 등의 순서로 진행됐다.

이날 모임에서 조직 재정비 등

을 위해 임원진들에 의해 마련된 개장 회칙이 참석자들의 만장일치로 채택됐다.

이어 2부 순서로 들어가 참석자들은 식탁 주변에 둘러서서 다과를 들며 화가에애한 분위기 속에서 환담하며 새해 덕담을 나누었고 일부 이사들의 노래자랑도 있었다. *

〈참석자 명단은 3면〉

3월 월례회 열려

평화대사 부산광역시협의회 이사회 3월 월례회가 지난 3월 7일 오후 6시반 통일회관 6층 회의실에 열렸다.

이용홍회장을 비롯, 이사진, 교회관계자 등 50여명이 참석한 이날 월례회에서는 먼저 '재단법인 평화통일재단' (이사장 곽정환)이 특별제작한 동영상 2편을 시청했다.

〈2면에 계속〉

역내 국가간 SOC 건설은 세계적 추세

'사단법인 한일터널연구회' (회장 서의택 부산대 석좌교수)가 공식 출범함에 따라 이제 국내에서도 한일해저터널 건설을 둘러싼 논의가 본격적으로 진행될 전망이다.

그동안 한일해저터널 건설문제는 일본측에서 적극성을 보여 온 반면 한국측에서는 다소 소극적이었다고 할 수 있다. 특히 국내 일부 언론의 오도로 인해 일반인들은 이 문제를 단순히 '일본만 득 본다'느니 '우리는 손해만 본다'는 식으로 접근하는 분위기가 없지 않았다.

이런 가운데 '사단법인 한일터널연구회'의 출범은 이제 국내에서도 한일해저터널 건설문제에 대해 전문가들의 보다 깊은 연구와 진지한 접근이 있을 것이란 점에서 큰 기대를 모으고 있다.

'사단법인 한일터널연구회'의 발족을 계기로 한일해저터널 건설문제가 어디까지 와 있는지를 점검해본다.

6, 7면의 이 특집기사는 최부림 부산시보 편집위원이 정리했다. <편집자>

NAFTA(북미자유무역협정) 등이 대표적이다.

이 같은 지역경제권화 현상은 동북아시아 지역도 결코 예외는 아니다. 세계경제의 블록화 현상은 필연적으로 동일 지역경제권 내에 있는 회원 국가들의 사회간접자본(SOC) 투자정책에 큰 영향을 미치고 있다.

가장 두드러지게 나타나고 있는 현상은 역내 국가들 간의 SOC 분야에 있어서 이른바 '경쟁과 협력' 관계이다. 지역경제권의 형성이 가시화될 때부터 역내 회원국가들 사이에서는 통합경제권 중심지 역할을 맡기 위한 경쟁이 치열해지고 있다.

이 같은 경쟁의 성패는 어느 나라가 더 효율적이고 경제적인 SOC를 빠른 시간 내에 구축하느냐에 의해 판가를 날 것이다.

이웃 국가간 SOC 협력 필요

역내 국가들 간의 신속한 정보교환과 정보비용을 줄이기 위한 국제정보·통신망 연계사업, 역내 국가 간의 인적·물적 교류 확대를 위한 국제고속도로망 및 고속전철 연계 사업을 추진하고 있다. 대표적인 사례는 영불해저터널이다.

지역경제권의 형성에 따른 국가간 SOC 협력사업에 관한 문제는 최근 동북아에서도 논의가 차츰 활발해지고 있다. 한일해저터널 건설에 관한 구상도 이 같은 논의의 연장선상에서 이뤄지고 있는 것이다. 독일을 중심으로 한 유럽 국가들이 추진하는 런던-파리-베를린-모스크바를 잇는 유럽횡단 고속전철을 건설도 같은 맥락이다.

우리나라는 아직도 한일해저터널의 필요성 및 가능성에 대해 찬반양론이 대립하고 있으나 만약 한일해저터널이 건



일본 사기현 카라츠시에 있는 한일해저터널 조사를 위한 사정 현장

설될 경우 한일 양국의 사회·경제, 국토·환경적 측면에서 다양한 경제 파급효과를 유발할 것이다.

한일해저터널이 입지한 지역은 산업기반 확대, 일자리 창출, 관광산업 활성화 등 획기적인 진전을 이룰 것이다. 해당 지역은 물류산업(특히 육상물류)의 새로운 중심지로 부각될 것이다.

터널 건설로 다양한 경제효과 유발

영불해저터널 건설로 프랑스의 깔레지역에 만들어진 터미널은 700ha에 달하며, 유럽에서 가장 큰 육상 운송단지로 영국의 히드로 국제공항보다 규모가 더 크다. 또 단지 내 철도연장 50Km, 도로연장 50km에 달한다. 영불해저터널의 건설기간 동안 건설현장에서만 평균적으로 4천개의 일

한일해저터널, 엄청난 경제 효과 예상

허재완 (중앙대 산업학과 학장)

많은 나라들이 지리적으로 인접한 국가들과 보다 밀접한 경제협력관계를 구축함으로써 다가오는 경제전쟁 시대의 기선을 제압하려는 노력을 기울이고 있다. EU(유럽연합),

한일해저터널 건설 어제와 오늘

고관서 (부경대 명예교수, 전 선문대학교 부총장)

1981년 10월 서울에서 열린 제10회 '과학의 통일'에 관한 국제회의에서 문선명 총재께서 한일터널건설 구상을 발표했다. 이를 계기로 한일 양국에서는 민간차원에서 한일해저터널 건설을 위한 활동들이 전개돼 왔다.

문총재 선언으로 민간활동 시작돼

먼저 일본에서는 북해도 대학 명예교수인 사사 야스오(佐佐保雄) 선생을 중심으로 1983년 5월 '일한터널연구회'가 설립돼 활동해오다 지난 2004년 2월부터는 특정 비영리활동법인이 발족돼 활발한 조사·연구를 해 오고 있다.

한국에서는 1986년 당시 세계평화교수협의회 회장인 선문대 총장 윤세원 박사를 중심으로 '국제하이웨이연구회'를 만들었다. 이 연구회는 20여 년간 일본 일한터널 연구회와 긴밀한 관계를 유지하면서 조사·연구, 홍보활동을 펼쳐 왔다.

그러다가 지난 1월 한국 측에서도 마침내 '사단법인 한일터널연구회' (회장 서의택 부산대 석좌교수)가 공식 출범, 이제 한일 양국은 한 단계 진보한 공동연구·조사를 할 수 있는 토대를 마련했다.

한국서도 사단법인 출범, 본격 활동 들어가

그동안 일본측은 총 1천200억여원을 들여 지질조사, 공법, 안전 및 환경대책, 추정 공사기간, 운송수단 등의 연구를 활발히 수행해 왔다. 이에 비해 한국은 거제도의 6개 지점에서 땅 파기를 통한 지질조사를 분석한 실적 밖에는 없었다.

초창기 부경대 지질학과 김희준교수와 경영학과 박명섭 교수가 지질과 물류 유통에 대한 논문을, 부산대 김학로 교수는 한일터널과 연계된 교통망에 관한 논문을 발표한 바 있다.

누가 더 득 보나? 식의 편협된 사고로는 안돼

한편 김대중·노무현 대통령도 터널을 파자는 의견을 제시했으나 정치적 발원에 지나지 않았다. 신문·방송 등도 한일터널에 대한 기사와 보도를 했지만 일회용 관심표명에 그쳤다. 이 문제를 다루는 시각도 편협하기 그지없다. 아직도 '누가 더 이익을 보느냐?', '어느 지역이 더 발전하느냐?' 등의 관점에서 이 문제를 다루고 있는 실정이다.



동북아권은 세계 인구의 1/3이 살고 있는 광역경제권으로, 북미나 유럽 경제권 못지않은 큰 잠재력을 가지고 있다. 부산에서 후쿠오카까지 페리로는 약 6시간, 쾌속선으로는 3시간이 걸린다. 만약 한일터널을 통해 자동차로 간다면 2시간 30분, KTX(고속전철)로 간다면 1시간 정도 걸릴 것으로 예측하고 있다.

인적 왕래 한해 420만명

연간 일본에서 한국으로 왕래하는 사람이 240만명, 한국에서 일본으로 왕래하는 사람이 180만명, 합해서 420만명이다. 배나 비행기보다 터널을 이용하는 것이 더 빠르고 경제적이란면 이용 빈도는 비약적으로 늘어날 것이다.

한국 측은 그동안 중국과 수십 차례 회의와 접촉을 가졌지만 그들은 중국 내 고속도로 건설에만 관심을 가지고 있었다. 그러나 최근 중국 정부의 고관과 연관이 있는 토마스 탄(중국계 미국인)을 통해 한일터널에 관심을 보이고 있다. 심지어 모든 자금을 제공하겠다는 말까지 나오고 있다.

깨달을 없는 종교 믿으나 마나다. 자기희생 없는 사람도 하나 마나, 진실 없는 친구 사귀나 마나. 공산주의는 이미 망했고, 우리가 믿고 있던 민주주의도 끝나고 있다. 우리가 믿던 제 종교도 제 사명을 다했다. 앞으로는 네 종교, 내 종교가 없는, '한 하느님 아래 한 가족'이라는 새로운 패러다임이 펼쳐 질 것이다. 한일터널은 이때를 대비, 세계를 하나로 연결하는 새로운 길이라고 본다. 우리 모두 한일해저터널 건설에 적극적으로 동참해 세계 평화에 기여했으면 참 좋겠다.*

“‘누가 더 득 보나’ 식의 편협된 사고 버려야”

㉮ 자리가 발생하였고, 이중 40%가 영구 켄트지역에서 고용된 것으로 나타났다. 건설관련 하청업체들의 고용증가까지 감안할 경우 켄트지역의 고용증가는 연간 1만4천860명에 달하는 것으로 나타났다.

한일해저터널은 지방과 중앙의 격차를 대폭 줄일 수 있다. 터널이 입지하는 지역이 국내 경제 중심지와 멀리 떨어져 있으면서, 경제 중심지에 비해 지역개발이 낙후한 경우에는 해당 지역의 성장잠재력을 강화하는 계기가 될 것이다. 중앙과 지방의 경제적 격차를 완화시키고 국토의 균형 발전을 유도한다는 것이다. 해저터널이 입지하는 지역을 국가의 새로운 성장거점 지역으로 육성, 중앙 경제권과 경쟁할 수 있을 것이다. 여기에 정부 정책과 지역주민의 열의가 있을 경우 한일해저터널은 엄청난 경제 효과를 가져 올 것이다.

중앙과 지방 경제 격차 해소에 큰 도움

현재 한국에서는 한일해저터널에 대한 논의가 매우 초보적인 수준에서 이루어지고 있다. 따라서 한일해저터널의

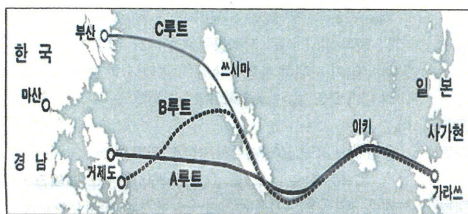
지역개발 효과, 지역균형개발 효과를 계량화하기 위해서는 노선, 터널의 형태, 총 투자비, 관련 인프라 계획 등 보다 구체적인 조사와 연구가 선행되어야 한다.

한일해저터널의 경제적 이익은 공간적으로 공평하게 배분하기가 어렵다. 어떤 지역은 해저터널의 입지로 지역경제 도약의 새로운 전기를 맞게 되는 반면 어떤 지역은 그다지 높은 영향을 받지 않을 수도 있다.

무엇보다도 우리나라의 국토여건을 감안할 경우 국토균형개발을 위해 가장 시급한 것은 수도권 중심의 단핵구조를 다핵구조로 바꾸는 것이다. 이를 위해서는 수도권에 필적할 수 있는 지역 경제권 육성이 절실하다.

이러한 관점에서 한일해저터널은 터널이 입지할 지역의 입지경쟁력을 크게 강화해 줄 것이며, 국토공간구조를 다핵구조로 전환시킬 수 있는 시발점이 될 것이 틀림없다. *

(이 글은 허교수가 지난 2007년 부산시와 부산발전연구원이 주최한 한일국제심포지엄 ‘한일해저터널과 부산의 선택’에서 발표한 원고를 요약해 정리한 것임)



일한터널연구회가 제시하고 있는 3가지 루트 안

	총 연장	최대 수심	육상 거리	해저 거리	특징
A 안	209 km	155 m	64 km	145 km	대단층 우회, 해저구간이 가장 김
B 안	217 km	160 m	76 km	141 km	대마도 횡단
C 안	231 km	220 m	103 km	128 km	노선이 비교적 직선으로 주행성 양호, 대단층 통과

한일해저터널의 역사

- 1940년대 일본 군국주의 정부서 한일해저터널 건설 검토.
- 1981년 11월 문선명 총재, 서울 세종문화회관에서 열린 세계과학자대회에서 한일해저터널 건설을 공식 제창.
- 1983년 5월 일본 북해도 대학 명예교수인 사사 야스오(佐佐保雄) 선생을 중심으로 일본에서 민간단체인 ‘일한터널연구회’가 설립됨.
- 1986년 당시 세계평화교수협의회 회장인 선문대 총장 윤세원 박사를 중심으로 한국에서 ‘국제하이웨이연구회’ 결성돼 20여년간 일본측 ‘일한터널연구회’와 긴밀한 관계를 유지하며 조사 연구 홍보활동 펴.
- 1990년 5월, 일본을 방문한 노태우 대통령이 국회 연설 중에 한일해저터널에 대해 언급.
- 1999년 9월 김대중 대통령이 일본을 방문, 한일해저터널에 대해 언급.
- 2003년 2월 노무현 대통령, 고이즈미 총리와외의 정상회담에서 한일해저터널 건설에 대해 언급.
- 2008년 1월 ‘사단법인 한일터널연구회’ (회장 서의택 부산대 석좌교수) 공식 출범.

양국 정상회담 의제로 끌어 올려야

노자와 다이조우 (일한터널연구회 회장, 참의원 · 법무대신 역임)

일한터널연구회장 취임 전에는 국회의원(참의원)으로 18년간 일을 했다. 당시 일한우호의원연맹에 가입해 활동했고, 법무대신도 역임했다.

일본과 가장 가까운 이웃나라인 한국에 많은 관심을 가지고 있다. 양국의 우호친선 관계 구축과 동아시아 공동체의 결성을 위해 노력하고 있다. 국유철도 출신의 기술자로 크고 작은 터널건설 경험이 있으며, 일한터널의 실현에 큰 기대를 걸고 있다.

일한터널연구회는 2004년 2월에 내각부로부터 인증을 받은 특정 비영리활동법인이다. 개인 · 법인 · 단체가 회원으로 참여, 일한터널 건설을 목표로 다양한 활동을 펼치고 있다. 2006년 9월에는 부산시장 · 경상남도지사를 예방해 일한터널의 실현을 위한 협력을 요청하기도 했다.

후쿠오카 - 부산 잇는 물류 대동맥

1983년 일한터널연구회가 임의 단체로 발족한 이래 정책 · 이념 · 지형 · 지질, 설계 · 시행, 환경 · 기상 등 4개 부서를 운영해 왔으나 1991년 이후에는 정책과 기술위

원회로 역량을 집중해 조사 · 연구를 계속하고 있다.

일한터널의 기 · 종점으로는 규슈 후쿠오카와 한국 부산으로 하는 것을 전제로 하고 있다. 앞으로 일본 오사카, 한국 서울을 배후지로서 고려하고 있으며, 궁극적으로 도쿄와 중국 베이징까지 포함해 검토할 것이다.

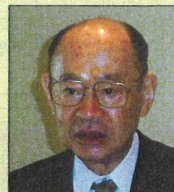
현재 검토 과제로서는 해협을 횡단하는 구간에 존재하는 이키, 대마도, 거제도 등의 활용 방안 등이다.

해저터널의 루트를 선정할 때 고려해야 할 전제조건으로 해저지형, 해저지형, 수심, 지질 · 단층의 존재, 역 설치 가능성 등을 검토하고 있다.

일측, 3개 루트 안 마련

본 연구회는 구체적으로 대마도 해협을 횡단하는 3개의 안을 가지고 있다. 이것은 해저지형, 지형, 지질, 공법, 장래의 선로규격 등을 종합적으로 감안해 만든 안이다. 앞으로 더욱 정밀하게 조사해 가까운 시일 내에 하나의 안으로 확정할 계획이다. 공사기간은 착공에서부터 15~20년 정도 걸릴 것으로 예상하고 있다.

일한터널은 일한 양국을 연결하고 나아가 중국, 러시



아까지 연결하는 대동맥이 될 것이다. 터널의 운송수단은 여객, 화물, 자동차 등이며, 운송방식은 일본의 신칸센 방식으로 검토하고 있다.

터널을 통과하는 차량은 신칸센, 트럭, 컨테이너 화물차 등이며, 터널을 단선 병렬로 할 것인지, 복선형으로 할 것인지는 더 검토해야 할 과제이다.

양쪽 국민 이해와 언론 협조 필수적

일한해저터널을 실현하기 위해서는 무엇보다도 일한 양국의 연구자, 각종 단체가 협력해 터널에 관한 기술 · 경제 · 사회적 역할 등을 연구, 정확한 전망을 수립 · 발표하는 것이다. 조사 · 연구를 더 심도 있게 하기 위해 정부차원의 의견교환 기회를 만들어 계속적으로 논의할 수 있는 체제를 구축해야 한다.

이를 위해서는 양 국가 정상회담의 의제로 만드는 것이 매우 중요하다. 또 일한 양국의 국민과 터널을 활용하는 지역 주민의 이해가 중요하고, 양국 언론의 협력이 필수적이다. 남 · 북한 국교가 정상화되면 중국 · 러시아까지 인적 · 물적 자원이 북한을 경유하면 물류비용을 획기적으로 줄일 수 있다. 다가를 동아시아 공동체 구성을 위해 일본, 한국, 중국이 공동으로 노력해야 할 것이다. *

(이 글은 지난 2007년 부산시와 부산발전연구원이 주관한 한일국제심포지엄 ‘한일해저터널과 부산의 선택’에 발표한 내용을 정리한 것이다.)

1월 29일 설립 허가 받아 서의택, 이용흠 공동대표

사단법인 한일터널연구회(공동대표 서의택 이용흠)가 지난 1월 29일 부산시로 부터 설립허가서를 교부받아 공식출범했다.

사단법인 한일터널연구회는 한국과 일본의 공동발전과 평화, 나아가 한반도가 동북아의 중심이 되는 환태평양시대를 열기 위해서 한일해저터널건설이 꼭 필요하다고 믿는 부산의 유력인사들이 설립한 순수 민간단체다.

사단법인 한일터널연구회는 앞으로 한일해저터널 건설을 위해 한국내의 여론조성에 앞서는 한편 한일해저터널 루트선정 등 구체적인 각종 연구활동과 행사 등

을 펼칠 계획이다. 또한 일본의 민간단체인 '일한터널연구회'와 긴밀한 협력관계를 맺고 활동해 나갈 계획이다.

사단법인 한일터널연구회의 사무실은 부산시 동구 초량3동 1153-14 일신빌딩 3층에 있다.

사무실 전화번호는 051-462-7473. *

■ 사단법인 한일터널연구회 이사진
△ 공동대표이사 : 서의택 부산대 석좌교수, 이용흠 (주)일신설계 회

장 △ 상임이사 박치권 前 부산시 종합건설본부 본부장 △ 이사 : 고관서 前 선문대 부총장, 이상운 (주)광일건설 회장, 류종우 부경대 교수, 박성수 부산대 교수, 정현영 부산대 도시공학과 교수, 전국삼 일신레저 대표, 이동욱 부경대 공과대학 건설공학부 교수 △ 감사 김차웅 평화통일재단 고문, 장호 변호사 *

〈6, 7면에 특집기사〉

日 의원들 한일해저터널 건설 제안

기자회견서 타당성 조사 자금조성 촉구

한국과 일본을 잇는 해저터널을 건설하기 위한 일본의 초당파 의원연맹이 발족된다.

연합통신과 로이터통신 등에 따르면 자민당의 에토 세이시로(衛藤征士郎) 전 방위청 장관과 민주당의 하토야마 유키오(鳩山由紀夫) 간사장, 공명당의 간자키 다케노리(神崎武法) 전 대표 등 비중있는 여야 의원들은 2월 15일 오전 일본 국회에서 초당파 의원연맹 발기인 모임을 가졌다.

이들 발기인은 한일 해저터널의 실현을 위해 모든 국회의원들에게 참가를 호소, 3월 중 연맹을 정식 발족시키기로 했다.

연맹은 발족 후 우선 한일 양국

정부에 각각의 타당성조사를 위한 자금조성을 촉구해나갈 방침이다.

발기인 대표인 에토 전 장관은 이날 기자회견에서 한일 해저터널을 “꿈이 있는 프로젝트”라고 평가하면서 “평화 창조의 상징으로서 추진하고 싶다”고 말했다.

한일 해저터널 구상은 규슈(九州)의 사가(佐賀)현 가라쓰(唐津)시에서 이키(壹岐)섬과 쓰시마(對馬)를 거쳐 부산에 이르는 약 230km를 철도로 연결하는 것으로, 해저 부분은 약 128km를 상정하고 있는 것으로 알려졌다.

해저 터널이 실현되면 도쿄(東京)에서 런던까지 철도로 연결되게 된다. *

베링 프로젝트 추진 위한 ‘평화통일재단’ 출범

“세계적 명문재단 지향” 곽정환 이사장 취임

베링해협을 터널로 연결하는 메가 프로젝트인 ‘베링 프로젝트’를 주도해나갈 ‘재단법인 평화통일재단’ (이사장 곽정환)이 지난 1월 17일 건교부로부터 설립허가를 받아 공식 출범했다.

이용흠 평화대사 부산광역시협의회 회장이 이 재단의 상임부이사장으로 취임했다.

‘평화통일재단’은 앞으로 세계적인 명문(名門)재단을 지향하면서 △ 베링 프로젝트 추진을 위한 학술 홍보 지원활동 △ 베링 프로젝트 추진을 위한 학술 홍보 지원활동 △ 문선명총재의 평화사상 홍보 등의 활동을 전개하게 된다.

‘재단법인 평화통일재단’은 서울 서초구 서초동 1490-25 일흥빌딩 7층에 본부를 두고 있으며 미국 워싱턴 DC에 연락사무소를 두고 있다.

이 재단의 인터넷 홈페이지 주소는 www.beringproject.org 이다.

시협의회 이사회 겸 신년하례회

1월11일 통일회관서, 60여명 참석

평화대사 부산광역시협의회 1월 이사회 겸 신년하례회가 지난 1월 11일 오후 6시반 통일회관 6층에서 60여명의 이사회들이 참석한 가운데 열렸다.

이날 모임은 이용흠 회장의 개회인사말에 이어 이대용교구장의 인사, 전국삼 사무총장의 업무보고 등의 순서로 진행됐다.

이날 모임에서 조직 재정비 등

을 위해 임원진들에 의해 마련된 개정 회칙이 참석자들의 만장일치로 채택됐다.

이어 2부 순서로 들어가 참석자들은 식탁 주변에 둘러서서 다과를 들며 화기애애한 분위기 속에서 환담하며 새해 덕담을 나누었고 일부 이사들의 노래자랑도 있었다. *

〈참석자 명단은 3면〉

역내 국가간 SOC 건설은 세계적 추세

‘사단법인 한일터널연구회’(회장 서의택 부산대 석좌교수가 공식 출범함에 따라 이제 국내에서도 한일해저터널 건설을 둘러싼 논의가 본격적으로 진행될 전망이다. 그동안 한일해저터널 건설문제는 일본측에서 적극성을 보여 온 반면 한국측에서는 다소 소극적이었다고 할 수 있다. 특히 국내 일부 언론의 오토로 인해 일반인들은 이 문제를 단순히 ‘일본만 득 본다’느니 ‘우리는 손해만 본다’는 식으로 접근하는 분위기가 없지 않았다.

이런 가운데 ‘사단법인 한일터널연구회’의 출범은 이제 국내에서도 한일해저터널 건설문제에 대해 전문가들의 보다 깊은 연구와 진지한 접근이 있을 것이란 점에서 큰 기대를 모으고 있다.

‘사단법인 한일터널연구회’의 발족을 계기로 한일해저터널 건설문제가 어디까지 와 있는지를 점검해본다.

6. 7면의 이 특집기사는 최부림 부انش이보 편집위원이 정리했다. <편집자>

한일해저터널, 엄청난 경제 효과 예상

허 재 완 (중앙대 산업과학대 학장)

많은 나라들이 지리적으로 인접한 국가들과 보다 밀접한 경제협력관계를 구축함으로써 다가오는 경제전쟁 시대의 기선을 제압하려는 노력을 기울이고 있다. EU(유럽연합),

NAFTA(북미자유무역협정) 등이 대표적이다.

이 같은 지역경제권화 현상은 동북아시아 지역도 결코 예외는 아니다. 세계경제의 블록화 현상은 필연적으로 동일 지역경제권 내에 있는 회원 국가들의 사회간접자본(SOC) 투자정책에 큰 영향을 미치고 있다.

가장 두드러지게 나타나고 있는 현상은 역내 국가들 간의 SOC 분야에 있어서 이른바 ‘경쟁과 협력’ 관계이다. 지역경제권의 형성이 가시화될 때부터 역내 회원국가들 사이에서는 통합경제권 중심지 역할을 맡기 위한 경쟁이 치열해지고 있다.

이 같은 경쟁의 성패는 어느 나라가 더 효율적이고 경제적인 SOC를 빠른 시간 내에 구축하느냐에 의해 판가를 날 것이다.

이웃 국가간 SOC 협력 필요

역내 국가들 간의 신속한 정보교환과 정보비용을 줄이기 위한 국제정보·통신망 연계사업, 역내 국가 간의 인적·물적 교류 확대를 위한 국제고속도로망 및 고속전철 연계 사업을 추진하고 있다. 대표적인 사례는 영불해저터널이다.

지역경제권의 형성에 따른 국가간 SOC 협력사업에 관한 문제는 최근 동북아에서도 논의가 차츰 활발해지고 있다. 한일해저터널 건설에 관한 구상도 이 같은 논의의 연장선 상에서 이뤄지고 있는 것이다. 독일을 중심으로 유럽 국가들이 추진하는 뮌헨-파리-베를린-모스크바를 잇는 유럽횡단 고속전철을 건설도 같은 맥락이다.

우리나라는 아직도 한일해저터널의 필요성 및 가능성에 대해 찬반양론이 대립하고 있으나 만약 한일해저터널이 건



일본 사기현 카리츠시에 있는 한일해저터널 조사를 위한 사경 현장

설될 경우 한일 양국의 사회·경제, 국토·환경적 측면에서 다양한 경제 파급효과를 유발할 것이다.

한일해저터널이 일지한 지역은 산업기반 확대, 일자리 창출, 관광산업 활성화 등 획기적인 진전을 이룰 것이다. 해당 지역은 물류산업(특히 육상물류)의 새로운 중심지로 부각될 것이다.

터널 건설로 다양한 경제효과 유발

영불해저터널 건설로 프랑스의 칼레지역에 만들어진 터미널은 700ha에 달하며, 유럽에서 가장 큰 육상 운송단지로 영국의 히드로 국제공항보다 규모가 더 크다. 또 단지 내 철도연장 50Km, 도로연장 50km에 달한다. 영불해저터널의 건설기간 동안 건설현장에서만 평균적으로 4천개의 일 50

한일해저터널 건설 어제와 오늘

고 관 서 (부경대 명예교수, 전 선문대학교 부총장)



1981년 10월 서울에서 열린 제10회 '과학의 통일에 관한 국제회의'에서 문선명 총재께서 한일터널건설 구상을 발표했다. 이를 계기로 한일 양국에서는 민간차원에서 한일해저터널 건설을 위한 활동들이 전개돼 왔다.

문총재 선언으로 민간활동 시작돼

먼저 일본에서는 북해도 대학 명예교수인 사사 야스오(佐佐保雄) 선생을 중심으로 1983년 5월 '일한터널연구회'가 설립돼 활동해오다 지난 2004년 2월부터는 특정 비영리활동법인이 발족돼 활발한 조사·연구를 해 오고 있다.

한국에서는 1986년 당시 세계평화교수협의회 회장인 선문대 총장 윤세원 박사를 중심으로 '국제하이웨이연구회'를 만들었다. 이 연구회는 20여 년간 일본 일한터널 연구회와 긴밀한 관계를 유지하면서 조사·연구, 홍보활동을 펼쳐 왔다.

그러다가 지난 1월 한국 측에서도 마침내 '사단법인 한일터널연구회'(회장 서의태 부산대 석좌교수)가 공식 출범, 이제 한일 양국은 한 단계 진보한 공동연구·조사를 할 수 있는 토대를 마련했다.

한국서도 사단법인 출범, 본격 활동 들어가

그동안 일본측은 총 1천200여여원을 들여 지질조사, 공법, 안전 및 환경대책, 추정 공사기간, 운송수단 등의 연구를 활발히 수행해 왔다. 이에 비해 한국은 거제도의 6개 지점에서 땅 파기를 통한 지질조사를 분석한 실적 바에는 없었다.

초창기 부경대 지질학과 김희준교수와 경영학과 박명섭 교수가 지질과 물류 유통에 대한 논문을 부산대 김하로 교수는 한일터널과 연계될 교통망에 관한 논문을 발표한 바 있다.

누가 더 득 보나? 식의 편협된 사고로는 안돼

한편 김대중·노무현 대통령도 터널을 파자는 의견을 제시했으나 정치적 발언에 지나지 않았다. 신문·방송 등도 한일터널에 대한 기사와 보도를 했지만 일회용 관심표명에 그쳤다. 이 문제를 다루는 시각도 편협하기 그지없다. 아직도 '누가 더 이익을 보느냐?', '어느 지역이 더 발전하느냐?' 등의 관점에서 이 문제를 다루고 있는 실정이다.

동북아권은 세계 인구의 1/3이 살고 있는 광역경제권으로, 북미나 유럽 경제권 못지않은 큰 잠재력을 가지고 있다. 부산에서 후쿠오카까지 페리로는 약 6시간, 쾌속선으로는 3시간이 걸린다. 만약 한일터널을 통해 자동차로 간다면 2시간 30분, KTX(고속전철)로 간다면 1시간 정도로 걸릴 것으로 예측하고 있다.

인적 왕래 한해 420만명

연간 일본에서 한국으로 왕래하는 사람이 240만명, 한국에서 일본으로 왕래하는 사람이 180만명, 합해서 420만명이다. 배나 비행기보다 터널을 이용하는 것이 더 빠르고 경제적이려면 이용 빈도는 비약적으로 늘어날 것이다.

한국 측은 그동안 중국과 수십 차례 회의와 접촉을 가졌지만 그들은 중국 내 고속도로 건설에만 관심을 가지고 있었다. 그러나 최근 중국 정부의 고관과 연관이 있는 토마스 탄(중국계 미국인)을 통해 한일터널에 관심을 보이고 있다. 심지어 모든 자금을 제공하겠다는 말까지 나오고 있다.

깨달을 없는 종교 믿으나 마나다. 자기희생 없는 사랑도 하나 마나, 진실 없는 친구 사귀나 마나다. 공산주의는 이미 망했고, 우리가 믿고 있던 민주주의도 끝나고 있다. 우리가 믿던 제 종교도 제 사명을 다했다. 앞으로는 네 종교, 내 종교가 없는, '한 하느님 아래 한 가족'이라는 새로운 패러다임이 펼쳐 질 것이다. 한일터널은 이때를 대비, 세계를 하나로 연결하는 새로운 길이라고 본다. 우리 모두 한일해저터널 건설에 적극적으로 동참해 세계 평화에 기여했으면 참 좋겠다. *

“누가 더 득 보나’ 식의 편협된 사고 버려야”

2인 지리가 발생하였고, 이중 40%가 영국 켄트지역에서 고용된 것으로 나타났다. 건설관련 하청업체들의 고용증가까지 감안할 경우 켄트지역의 고용증가는 연간 1만4천860명에 달하는 것으로 나타났다.

한일해저터널은 지방과 중앙의 격차를 대폭 줄일 수 있다. 터널이 입지하는 지역이 국내 경제 중심지와 멀리 떨어져 있으면서, 경제 중심지에 비해 지역개발이 낙후한 경우에는 해당 지역의 성장잠재력을 강화하는 계기가 될 것이다. 중앙과 지방의 경제적 격차를 완화시키고 국토의 균형 발전을 유도한다는 것이다. 해저터널이 입지하는 지역을 국가의 새로운 성장거점 지역으로 육성, 중앙 경제권과 경쟁할 수 있을 것이다. 여기에 정부 정책과 지역주민의 열의가 있을 경우 한일해저터널은 엄청난 경제 효과를 가져 올 것이다.

중앙과 지방 경제 격차 해소에 큰 도움

현재 한국에서는 한일해저터널에 대한 논의가 매우 초보적인 수준에서 이루어지고 있다. 따라서 한일해저터널의

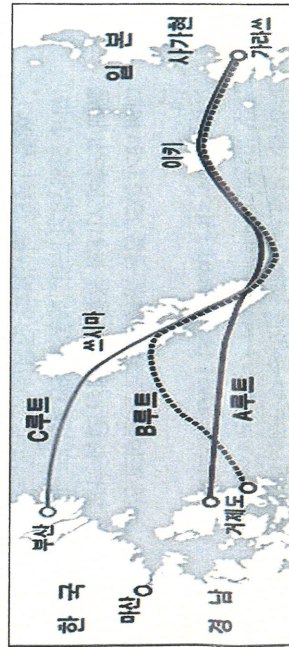
지역개발 효과, 지역균형개발 효과를 계량화하기 위해서는 노선, 터널의 형태, 총 투자비, 관련 인프라 계획 등 보다 구체적인 조사와 연구가 선행돼야 한다.

한일해저터널의 경제적 이익은 공간적으로 공평하게 배분하기가 어렵다. 어떤 지역은 해저터널의 입지로 지역경제 도약의 새로운 전기를 맞게 되는 반면 어떤 지역은 그다지 높은 영향을 받지 않을 수도 있다.

무엇보다도 우리나라의 국토여건을 감안할 경우 국토균형개발을 위해 가장 시급한 것은 수도권 중심의 단핵구조를 다핵구조로 바꾸는 것이다. 이를 위해서는 수도권에 필적할 수 있는 지역 경제권 육성이 절실하다.

이러한 관점에서 한일해저터널은 터널이 입지할 지역의 입지경쟁력을 크게 강화해 줄 것이며, 국토공간구조를 다핵구조로 전환시킬 수 있는 시발점이 될 것이 틀림없다. *

(이 글은 허교수가 지난 2007년 부산시와 부산발전연구원 이 주최한 ‘한일국제심포지엄 ‘한일해저터널과 부산의 선택’에서 발표한 원고를 요약해 정리한 것임)



일한터널연구회가 제시하고 있는 3가지 루트 안

출연장	총연장	최대수심	육상거리	해저거리	특징
A안	209 km	155 m	64 km	145 km	대단총 우회, 해저구간이 가장 김
B안	217 km	160 m	76 km	141 km	대마도 횡단
C안	231 km	220 m	103 km	128 km	노선이 비교적 직선으로 진행성 양호, 대단총 통과

한일해저터널의 역사

- 1940년대 일본 군국주의 정부서 한일해저터널 건설 검토.
- 1981년 11월 문선명 총재, 서울 세종문화회관에서 열린 세계과학자대회에서 한일해저터널 건설을 공식 제창.
- 1983년 5월 일본 북해도 대학 명예교수인 사사 야스오(佐佐保雄)선생을 중심으로 일본에서 민간단체인 ‘일한터널연구회’가 설립됨.
- 1986년 당시 세계평화교수협의회 회장인 선문대 총장 윤세원 박사를 중심으로 한국에서 ‘국제하이에이연구회’ 결성때 20여년간 일본측 ‘일한터널연구회’와 긴밀한 관계를 유지하며 조사 연구 홍보활동 펴.
- 1990년 5월, 일본을 방문한 노태우 대통령이 국회 연설 중에 한일해저터널에 대해 언급.
- 1999년 9월 김대중 대통령이 일본을 방문, 한일해저터널에 대해 언급.
- 2003년 2월 노무현 대통령, 고이즈미 총리와의 정상회담에서 한일해저터널 건설에 대해 언급.
- 2008년 1월 ‘사단법인 한일터널연구회’(회장 서의택 부산대 석좌교수) 공식 출범.

양국 정상회담 의제로 끌어 올려야

노자와 다이조우 (일한터널연구회 회장, 참의원 · 법무대신 역임)



일한터널연구회장 취임 전에는 국회의원(참의원)으로 18년간 일을 했다. 당시 일한우호의원연맹에 가입해 활동했고, 법무대신도 역임했다.

일본과 가장 가까운 이웃나라인 한국에 많은 관심을 가지고 있다. 양국의 우호친선 관계 구축과 동아시아 공동체의 결성을 위해 노력하고 있다. 국유철도 출신의 기술자로 크고 작은 터널건설 경력이 있으며, 일한터널의 실현에 큰 기대를 걸고 있다.

일한터널연구회는 2004년 2월에 내각부로부터 인증을 받은 특정 비영리활동법이다. 개인 · 법인 · 단체가 회원으로 참여, 일한터널 건설을 목표로 다양한 활동을 펼치고 있다. 2006년 9월에는 부산시장 · 경상남도지사를 예방해 일한터널의 실현을 위한 협력을 요청하기도 했다.

후쿠오카 - 부산 있는 물류 대동맥

1983년 일한터널연구회가 임의 단체로 발족한 이래 정책 · 이념, 지형 · 지질, 설계 · 시행, 환경 · 기상 등 4개 부서를 운영해 왔으나 1991년 이후에는 정책과 기술위

원화로 역량을 집중해 조사 · 연구를 계속하고 있다.

일한터널의 기 · 종점으로는 규슈 후쿠오카와 한국 부산으로 하는 것을 전제로 하고 있다. 앞으로 일본 오사카, 한국 서울을 배후지로서 고려하고 있으며, 궁극적으로 도쿄와 중국 베이징까지 포함해 검토할 것이다.

현재 검토 과제로서는 해협을 횡단하는 구간에 존재하는 아키, 대마도, 거제도의 활용 방안 등이다.

해저터널의 루트를 선정할 때 고려해야 할 전제조건으로 해저거리, 해저지형, 수심, 지질 · 단층의 존재, 여 설치 가능성 등을 검토하고 있다.

일측, 3개 루트 안 마련

본 연구회는 구체적으로 대마도 해협을 횡단하는 3개의 안을 가지고 있다. 이것은 해저거리, 지형, 지질, 공법, 장래의 선로규격 등을 종합적으로 감안해 만든 안이다. 앞으로 더욱 정밀하게 조사해 가까운 시일 내에 하나의 안으로 확정할 계획이다. 공사기간은 착공에서부터 15~20년 정도 걸릴 것으로 예상하고 있다.

일한터널은 일한 양국을 연결하고 나아가 중국, 러시

아까지 연결하는 대동맥이 될 것이다. 터널의 운송수단은 여객, 화물, 자동차 등이며, 운송방식은 일본의 신칸센 방식으로 검토하고 있다.

터널을 통과하는 차량은 신칸센, 트럭, 컨테이너 화물차 등이며, 터널을 단선 병렬로 할 것인지, 복선형으로 할 것인지는 더 검토해야 할 과제이다.

양쪽 국민 이해와 언론 협조 필수적

일한해저터널을 실현하기 위해서는 무엇보다도 일한 양국의 연구자, 각종 단체가 협력해 터널에 관한 기술 · 경제 · 사회적 역할 등을 연구, 정확한 전망을 수립 · 공표하는 것이다. 조사 · 연구를 더 심도 있게 하기 위해 정부차원의 의견교환 기회를 만들어 계속적으로 논의할 수 있는 체제를 구축해야 한다.

이를 위해서는 양 국가 정치회의 의제로 만드는 것이 매우 중요하다. 또 일한 양국의 국민과 터널을 활용하는 지역 주민의 이해가 중요하고, 양국 언론의 협력이 필수적이다. 남 · 북한 국교가 정상화되면 중국 · 러시아까지 인적 · 물적 자원이 북한을 경유하면 물류비용을 획기적으로 줄일 수 있다. 다가를 동아시아 공동체 구성을 위해 일본, 한국, 중국이 공동으로 노력해야 할 것이다. *

(이 글은 지난 2007년 부산시와 부산발전연구원이 주관한 한일국제심포지엄 '한일해저터널과 부산의 선택'에 발표한 내용을 정리한 것이다.)

平和大使 釜山広域市協議会会報 第3号

2008年3月19日 水曜日

発行人 イ・ヨンフム (李龍欽)

天宙平和連合/世界平和超宗教超国家連合

【1面左上】

「日韓海底トンネル建設 本格的論議を期待」

社団法人韓日トンネル研究会公式出帆を機会に

1月29日設立許可受ける

ソ・イテク、イ・ヨンフム (李龍欽) 共同代表

社団法人韓日トンネル研究会(共同代表ソ・イテク、イ・ヨンフム (李龍欽))が、去る1月29日釜山市から設立許可書の交付を受け公式出帆した。

社団法人韓日トンネル研究会は、韓国と日本の共同発展と平和、さらには朝鮮半島が北東アジアの中心となる環太平洋時代を開くために日韓海底トンネル建設が必須と信じる釜山の有力人士たちが設立した純粋な民間団体だ。

社団法人韓日トンネル研究会は、今後、日韓海底トンネル建設のために韓国内の世論作りに先んじる一方、日韓海底トンネルのルート選定等、具体的な各種研究活動と行事などを展開する計画だ。また、日本の民間団体である「日韓トンネル研究会」と緊密な協力関係を結び活動していく計画だ。

社団法人韓日トンネル研究会の事務室は釜山市東区草染3洞1153-14一信ビル3階にある。

事務所の電話番号は051-462-7473。

■社団法人韓日トンネル研究会理事陣

△共同代表：ソ・イテク釜山大碩座教授、イ・ヨンフム (李龍欽) (株)一信設計会長 △
常任理事：パク・チゴン (朴致権) 前釜山市総合建設本部本部長△理事：コ・かんそ
ー (高冠瑞) 前鮮文大副総長、イ・サンウン(株)クァンイル建設会長、リュ・ジョンウ
釜慶大教授、パク・ソンス釜山大教授、チョン・ククサム一信レジャー代表、イ・ド
ンウク釜慶大工科大学建設工学部教授△監査キム・チャウン平和統一財団顧問、チャ
ン・ホ弁護士

日本の議員ら日韓海底トンネル建設提案

記者会見で妥当性調査、資金造成を促す

韓国と日本を結ぶ海底トンネルを建設するための日本の超党派議員連盟が発足す

る。

連合通信やロイター通信等によると、自民党の衛藤征士郎前防衛庁長官と民主党の鳩山由紀夫幹事長、公明党の神崎武法前代表など重鎮与野党議員らは2月15日午前、日本の国会で超党派議員連盟発起人集会を開いた。

これらの発起人は日韓海底トンネルの実現のため、全国会議員らに参加を呼びかけ、3月中に連盟を正式に発足させることにした。

連盟は発足後、まず日韓両国政府にそれぞれの妥当性調査のための資金づくり求める方針だ。

発起人の代表である江藤前長官はこの日、記者会見で日韓海底トンネルを「夢のあるプロジェクト」と評価し、「平和創造の象徴として推進したい」と話した。

日韓海底トンネル構想は九州の佐賀県唐津市から壱岐と対馬を経て釜山に至る約230kmを鉄道で連結するもので、海底部分は約128kmと想定している。

海底トンネルが実現されれば、東京からロンドンまで鉄道で結ばれることになる。

【6面】

域内国家間 SOC 建設は世界的動き

“「誰がより得をするのか」という偏狭な思考を捨てなければ”

「社団法人韓日トンネル研究会」（会長ソ・イテク釜山大碩座教授）が公式出帆することにより今、国内でも日韓海底トンネル建設を巡る議論が本格的に進行する見通しだ。

これまで日韓海底トンネル建設問題は、日本側が積極だった反面、韓国側では多少消極的だったといえる。特に国内の一部言論の誤導により一般人たちはこの問題を単純に「日本だけが得をする」とか、「韓国は損するだけ」というように考える雰囲気はなくはなかった。

このような中で「社団法人韓日トンネル研究会」の出帆は今、国内でも日韓海底トンネル建設問題に対して専門家たちのより深い研究とまじめな取り組みがあるだろうという点で大きな期待を集めている。

「社団法人韓日トンネル研究会」の発足を機に日韓海底トンネル建設問題がどこまで来ているのかを点検してみる。

6, 7面のこの特集記事はチェ・ブリム釜山市報編集委員が整理した。〈編集者〉

【6, 7 面上】

日韓海底トンネル、非常に大きな経済効果予想

ホ・ジェワン（中央大産業科学大学長）

多くの国が地理的に隣接している国家と、より密接な経済協力関係を構築することで迫り来る経済戦争時代を制圧しようという努力をしている。

EU(ヨーロッパ連合)、NAFTA(北アメリカ自由貿易協定)等がその代表的なものだ。このような地域経済圏化現象は北東アジア地域でも決して例外ではない。世界経済のブロック化現象は、必然的に同一地域の経済圏内にある会員国家の社会間接資本(SOC)投資政策に大きな影響を与えている。

最も著しく現れている現象は、域内国家間のSOC分野におけるいわゆる「競争と協力」関係だ。地域経済圏の形成が視野に入ってから、域内会員国家の間では統合経済圏の中心地の役割を果たすための競争が激化している。

このような競争の勝敗は、どの国がより効率的で経済的なSOCを早期に構築するかによって決まるだろう。

隣国間のSOC協力が必要

域内国家間の迅速な情報交換と、情報費用を減らすための国際情報通信網の連携事業、域内国家間の人的物的交流拡大のための国際高速道路網および高速鉄道連携事業を推進している。代表的な事例は英仏海底トンネルだ。

地域経済圏の形成による国家間SOC協力事業に関する問題は、最近東北アジアでも論議がだんだん活発になっている。日韓海底トンネル建設の構想もこのような論議の延長線上からなされているのだ。ドイツを中心としたヨーロッパ国家進めているロンドン～パリ～ベルリン～モスクワをつなぐヨーロッパ横断高速鉄道の建設も同じ脈絡だ。

韓国は未だ日韓海底トンネルの必要性および可能性について賛否両論が対立しているが、もし日韓海底トンネルが建設される場合、日韓両国の社会、経済、国土環境的側面でいろいろな経済波及効果を誘発するだろう。

日韓海底トンネルが立地する地域は、産業基盤の拡大、雇用の創出、観光産業の活性化など画期的な進展をなすだろう。該当地域は物流産業（とくに陸上物流）の新しい中心地に浮かび上がるだろう。

トンネル建設で様々な経済効果を誘発

英仏海底トンネルの建設でフランスのカレー地域に作られたターミナルは700haに達し、ヨーロッパで最も大きな陸上運送団地になり、イギリスのヒースロー国際空港より規模が大きい。また、団地内の鉄道延長は50km、道路延長は50km

に達する。英仏海底トンネルの建設期間に建設現場だけで平均して4千件の仕事が発生し、このうち40%がイギリスのケント地域で雇用され。建設関連の下請業者の雇用増加まで考えると、ケント地域の雇用増加は年間1万4千860名に達する。

日韓海底トンネルは地方と中央の格差を大幅に縮小することができる。トンネルが立地する地域が国内経済の中心地と遠く離れており、経済中心地に比べ地域開発が立ち遅れている場合には該当地域の成長潜在力を強化する契機となるだろう。中央と地方の経済的格差を緩和させ、国土の均衡発展を誘導するということだ。海底トンネルが立地する地域は、国家の新しい成長拠点地域として育成され中央経済圏と競争することができるだろう。ここに政府の政策と地域住民の熱意が大きければ日韓海底トンネルは非常に大きな経済効果をもたらすだろう。

中央と地方の経済格差解消の大きな助けに

現在韓国では、日韓海底トンネルに対する論議が非常に初歩的なレベルでなされている。したがって、日韓海底トンネルの地域開発効果、地域均衡開発効果を数値化するためには路線、トンネルの形態、総投資費、関連インフラ計画等、より具体的な調査と研究が先行されなければならない。

日韓海底トンネルの経済的な利益は空間的に公平に配分するのが難しい。ある地域は海底トンネルの立地により地域経済の飛躍の新しい転機を迎える反面、ある地域ではそれほど高い影響を受けないこともある。

なによりも韓国の国土条件を考えたとき、国土の均衡開発のために最も急がれることは首都圏中心一極構造を多極構造に変えることだ。このためには首都圏に匹敵する地域経済圏の育成が切実だ。

このような観点から日韓海底トンネルはトンネルが立地する地域の立地経済力を大きく強化し、国土空間構造を多極構造に転換させる始発点となるに違いない。

この論文は昨年釜山市と釜山発展研究院が主催した日韓国際シンポジウム「日韓海底トンネルと釜山の選択」で発表された原稿を要約し整理したものである<編集者>

【7面右上】

海底トンネルの歴史

- 1940年代 日本の軍国主義の政府で日韓海底トンネル建設を検討
- 1981年11月 ムン・ソンミョン（文鮮明）総裁、ソウルの世宗文化会館で開かれた世界科学者大会で日韓海底トンネル建設を公式提唱
- 1983年5月 日本の北海道大学名誉教授である佐々保雄先生を中心とし、日本で民間団体である「日韓トンネル研究会」が設立される。
- 1986年 当時世界平和教授協議会の会長である鮮文大総長ユン・セウォン（尹

世元)博士を中心に、韓国で「国際ハイウェイ研究会」が結成され、20余年間日本側「日韓トンネル研究会」と緊密な関係を維持し、調査、研究、広報活動を広げる。

●1990年5月 日本を訪問したノ・テウ(盧泰愚)大統領が国会演説中に日韓海底トンネルに対して言及。

●1999年9月 キム・デジュン(金大中)大統領が日本を訪問、日韓海底トンネルに対して言及。

●2003年2月 ノ・ムヒョン(盧武鉉)大統領、小泉総理との頂上会談で日韓海底トンネル建設に対して言及。

●2008年1月 「社団法人韓日トンネル研究会」(会長ソ・イテク釜山大碩座教授)公式出帆。

【6面下】

日韓海底トンネル建設の昨日と今日

高冠瑞(釜慶大名誉教授、前鮮文大副総長)

1981年10月、ソウルで開かれた第10回「科学の統一に関する国際会議」で文鮮明総裁が日韓トンネル建設構想を発表した。これを機に両国では民間次元日韓海底トンネル建設に向けての活動が展開されてきた。

文総裁の宣言で民間活動が始まった

まず、日本では北海道大学名誉教授である佐々保雄先生を中心に1983年5月日韓トンネル研究会を設立され、去る2004年2月に特定非営利活動法人として再発足、活発な調査研究を行ってきた。

韓国では1986年当時、世界平和教授協議会会長である鮮文大総長の尹世元博士を中心に「国際ハイウェイ研究会」を作った。この研究会は20余年間、日本の日韓トンネル研究会と緊密な関係を維持しながら調査研究、広報活動を繰り広げてきた。

去る1月、韓国側でも政府が認定した公的団体である「韓日トンネル研究会」が出帆するまで、今両国は一段階進んだ共同研究調査できる土台を準備した。

韓国でも社団法人が発足、本格的活動に入る

日本はこれまで1200億ウォン余をかけて地質調査、工法、安全および環境対策、推定工事期間、運送手段等の研究を遂行してきたが、韓国は巨済島に6箇所でのボーリングによる地質調査分析の実績しかない。

草創期、釜慶大地質学科のキム・ヒジュン教授と経営学科パク・ミョンソプ教授が地質と物流流通に関する、釜山大キム・ハクロ教授は日韓トンネルと連携する交通網に関する論文をそれぞれ発表した。

誰が得をするかというような偏狭な思考ではだめだ

一方、金大中、盧武鉉大統領もトンネルを掘ろうという意見を提示したが、政治的発言に過ぎなかった。新聞放送等も日韓トンネルに対する記事と報道をしたが、一回きりの関心表明におわった。この問題を扱う視覚も偏っていた。まだ「誰がより利益を得るのか?」「どの地域がより発展するのか?」等の観点でこの問題を扱っている。

北東アジア圏は世界人口の1/3が住んでいる広域経済圏で、アメリカやヨーロッパ経済圏に劣らず大きな潜在力をもっている。釜山から福岡までフェリーでは約6時間、ジェットfoilでは3時間かかる。もし、日韓トンネルを通して自動車で行くなら2時間30分、KTX(高速鉄道)で行くなら1時間程度かかると予測している。

人的往来、1年で420万人

年間日本から韓国に往来する人が240万人、韓国から日本に往来する人が180万人、合わせて420万人だ。船や飛行機よりトンネルを利用することがより早く経済的ならば利用頻度は飛躍的に増えるだろう。

韓国側はこれまで日韓海底トンネル建設において、中国側と数十回にわたる会議と接触をもったが、彼らは中国内の高速道路建設にのみ関心を持っていた。しかし、最近中国政府の高官と関連があるトーマス・タン(中国系アメリカ人)を通し、日韓トンネルに関心を見せている。さらにはすべての資金を提供するという言葉まで出てきている。

悟りのない宗教は信じて意味がない、自己犠牲のない愛は意味がない、真実ではない友達は付き合っても意味がない。共産主義はすでに滅び、私たちが信じてきた民主主義も終わった。私たちが信じていた諸宗教もその使命を終えた。これからは私の宗教、私の宗教がない、一人の神様のもとの一大家族、という新しいパラダイムが広がるだろう。日韓トンネルはこのときに備え、世界をひとつに繋ぐ新しい道だ。私たちすべてが日韓海底トンネル建設に積極的に賛同し、世界の平和に寄与できれば本当にすばらしい。

【7面下】

両国頂上会議の議題に持ち上げなければ

野沢太三(日韓トンネル研究会会長、参議院議員・法務大臣歴任)

日韓トンネル研究会の会長就任前には国会議員(参議院)として18年間仕事をした。当時、日韓友好議員連盟に加入し活動し法務大臣も歴任した。

日本と最も近い隣国である韓国に多くの関心を持っている。両国の友好親善関係の構築と東アジア共同体の結成のために努力している。国有鉄道出身の技術者として大小のトンネル建設の経験があり、日韓トンネルの実現に大きな期待をかけている。

日韓トンネル研究会は2004年2月に内閣府から認証を受けた特定非営利活動法人だ。個人・法人団体が会員として参加し、日韓トンネル建設を目標にいろいろな

活動を繰り広げている。2006年9月には釜山市長・慶尚南道知事を表敬訪問し、日韓トンネル実現のための協力を要請した。

福岡～釜山を繋ぐ物流の大動脈

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、政策・理念、地形・地質、設計・施工、環境・気象など4つの部署で運営し、1991年以降は政策と技術委員会に力を集中し調査・研究を続けている。

日韓トンネルの起・終点は九州の福岡と韓国の釜山を前提としている。今後、日本の大阪、韓国のソウルを背後地として考慮しており、究極的に東京と中国北京までを含めて検討するだろう。

現在の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、巨済島の活用等だ。

海底トンネルのルート選定で考慮すべき前提条件として海底距離、海底地形、水深、地質・断層の存在、駅の設置可能性などを検討している。

日本側、3つのルート案準備

本研究会は具体的に対馬海峡を横断する3つの案をもっている。これは海底距離、地形、地質、工法、将来の線路規格等を総合的に考えて作った案だ。今後さらに精密に調査し、近いうちにひとつの案に確定する計画だ。工事期間は着工から15～20年程度かかると予想している。

日韓トンネルは日韓両国を連結し、さらには中国、ロシアまで連結する大動脈となるだろう。トンネルの運送手段は旅客、貨物、自動車等で、運送方式は日本の新幹線方式を検討している。

トンネルを通過する車両は新幹線、トラック、コンテナ貨物車等で、トンネルを単線並列にするか、複線型にするかは更に検討しなければならない課題だ。

両国の国民の理解と言論の協力が必須

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、各種団体が協力しトンネルに関する技術・経済・社会的役割等を研究、正確な展望を樹立・公表することだ。調査・研究を更に深めるためには政府レベルの意見交換の機会を作り、継続的に議論できる体制を構築しなければならない。

そのためには両国家の首脳会談の議題にすることが非常に重要だ。また、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、両国の言論の協力が必須だ。南北間の国交が正常化すれば中国・ロシアまで人的・物的資源が北朝鮮を経由すれば物流費用を画期的に減らすことができる。迫りくる東アジア共同体構想のために、日本、韓国、中国が共同で努力しなければならないだろう。

(この文は去る2007年釜山市と釜山発展研究院が主催した日韓国際シンポジウム「日韓海底トンネルと釜山の選択」で発表した内容を整理したものだ。)