

News Letter

사무실 : 부산광역시 동구 초량3동 1153-14 일신빌딩 3층 / Tel : 051-462-7473 / Fax : 051-466-4709

“대운하보다 차라리 한일해저터널을 뚫자” 대운하에 비해 미래지향적, 투자가치 높아

**일부에서 이명박정부 입장변화 점치기도
건국 60주년 기해 전격발표설도
일본 국회의원들 발벗고 나서**

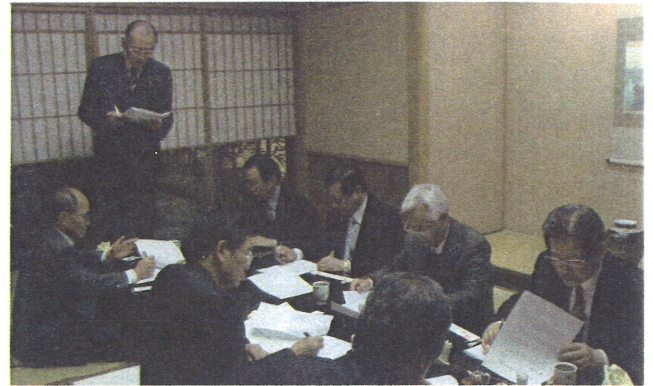
최근 국내 일각에서 이명박 정부가 반대여론이 높은 한반도 대운하 건설계획을 포기하고 대신 한일해저터널건설 프로젝트를 추진하는 것이 바람직하다는 주장이 나오고 있다.

이런 주장은 대운하건설이 효용성과 경제성, 환경과피 등을 놓고 반대여론이 만만치 않아 이명박 정부가 실제 대운하건설을 밀어붙이기가 어렵게 됐다는 판단을 배경으로 나온 일종의 ‘탈출용 대안제시’라는 점에서 주목된다.

실제 한일해저터널 건설은 대운하공사보다 훨씬 규모가 크고 미래지향적일 뿐 아니라 완성될 경우 한국이 동북아경제공동체의 중심지로 부상하게 될 가능성 등으로 투자할 가치가 충분하다는 전문가들의 지적이 있다.

한편 지난 2월 15일 일본의 초당파 의원들이 한일터널 실현을 위한 연맹을 발족하며 한일 양국 정부에 타당성조사를 위한 기금조성을 설득할 것이라고 밝힌 것과 관련, 한일해저터널 건설을 놓고 한일 양국 간 정치권에서 모종의 교감이 있지 않은가 하는 분석도 나오고 있다.

일부에서는 이명박 정부가 건국 60주년이 되는 오는 8.15를 기해 대운하건설을 포기하는 대신 한일해저터널 건설계획을 전격 발표할 가능성도 없지 않다고 말하고 있다. *



제1회 임시 이사회 개최 향후 활동계획 등 논의

사단법인 한일터널연구회는 지난 3월9일 오후 5시반 부산 서면 롯데호텔 일식집에서 제1회 임시이사회를 열고 <위 사진> 법인설립허가와 등기사항 등을 수용하고 박치권이사를 상임이사 겸 사무총장으로 임명했다.

이날 임시이사회에서는 한일터널연구회를 전국적인 조직으로 확대하기로 하고 우선 빠른 시일 내에 국토해양부에 법인설립 신청을하기로 결정했다. 또 재정확보를 위해 회원을 일반회원과 법인회원으로 구분하고 회원 수를 대폭 늘리기로 결정했다. 또 뉴스레터 발행부수를 1~2천부로 늘려 배포범위를 확대하고 조찬회 형식의 ‘포럼 한일터널’을 격월제로 갖기로 결정했다.

이날 임시이사회에서는 또 각 분야별로 전문위원과 자문위원을 두기로 했으며 가까운 시기에 일본을 방문, 일한터널연구회측을 예방하기로 하는 등의 향후 활동계획을 논의했다. *

“NATM 또는 실드공법이 적합” 정성기박사 논문통해 발표 공사비 200조, 완공까지 15~20년 걸려

한일해저터널 건설 공법은 지질·지형 조건을 감안, NATM 등이 적합하다는 의견이 제시됐다. 부산시 투자개발기획팀 정성기(45) 박사는 작년에 열린 ‘부산시청 토목기술연구회’의 연구발표회에서 발표한 ‘한일해저터널 추진 동향과 기술적 고찰’이란 주제의 논문에서 “한일해저터널 공법은 연약지반에 적합한 NATM이나 이수가압식 실드공법(전면폐쇄형) 등을 조합해 사용해야 할 것으로 전망된다”고 밝혔다.

NATM 공법은 아주 단단하지 않은 암반을 보강해가면서 터널을 뚫어가는 공법. 이수가압식 실드공법은 굴착기로 터널을 뚫고 나가면서 콘크리트 관을 바로 설치하는 공법이다.

또한 정 박사의 조사에 따르면 공사 기간은 15~20년 정도 소요되고, 공사비는 철도·도로병용 단선터널 101조원(km당 4400억원, 터널 직경 14m 기준), 철도·도로병용 복선터널 201조원(km당 8700억원, 터널 직경 14m 기준) 등으로 추정됐다.

한일해저터널 개통시 한일 양측의 편익은 연간 7194억원, 50년간 36조원으로 예상됐다. 비용에 대한 편익을 따진 경제성은 직접적 효과만 보면 턱없이 부족(1보다 커야 경제성이 있는데 0.18~0.36)하지만 타분야 파급 효과까지 포함하면 괜찮은 편(1.2~1.3)이었다.

찬반 여론의 경우 “부산과 한국이 동북아 물류중심지로 부상하고, 거대 토목공사 시행으로 부산·광주·대구 등 남부권의 성장잠재력이 22~34%로 수도권 6%보다 높아 국토 불균형을 개선한다”는 긍정적 입장도 있지만 “일본 경제에 종속되고 과도한 건설비에 비해 경제성이 낮다”는 부정적 입장도 만만찮다고 정 박사는 밝히고 있다. *

진단 / 무엇이 문제인가?

‘어느 나라에 유리한가’에만 집착 편협된 사고가 진지한 논의의 걸림돌

한일해저터널 건설을 가로막고 있는 난제가 많지만 가장 큰 걸림돌은 이 문제를 보는 편협된 시각

이라고 할 수 있다.

지금까지 한일해저터널 건설을 둘러싼 논란은 경제적 기술적 타당성 등에 대한 진지한 접근 보다는 단순히 ‘(한일해저터널을 건설하게 되면) 한일 양국 중 어느 나라에 더 유리한가?’라는 데에만 주로 초점이 맞춰져 왔음을 부인하기 어렵다. 특히 한국 측에서 이런 경향이 농후했다.

논의 제자리에서 맴돌아

오랫동안 한일해저터널 건설에 대한 논의가 있었음에도 불구하고 제 자리에서 논의가 맴돌곤 했던 이유도 이 때문이라고 할 수 있다.

찬성론자들은 일본에서 대륙으로 수송되는 물동량의 통과료만 챙겨도 한국으로서는 남는 장사라는 주장을 펴고 있다. 한국해양대 박진희(41) 물류시스템공학과 교수는 부산~오사카 간 물류 비용이 현재는 컨테이너 1개(20피트 기준)당 665달러지만 해저터널이 건설되면 472달러로 거의 30% 절감된다고 “해저터널 건설에 의한 성장잠재력 증가는 일본이 5% 이내지만 한국의 경우 9~150%일 정도로 한국 측이 월등히 높다”고 주장한 바 있다.

부산대 정현영(50) 도시공학과 교수는 “해저터널이 건설되면 부산을 중심으로 한 우리 동남권과 일본 규슈 지역이 한일해협 경제권을 형성할 가능성이 크다”고 말한 것으로 보도됐다.

‘일본만 득본다’며 반대

반면 반대론자들은 “한국 측엔 실익이 없고 일본의 대륙진출을 돕기만 하는 결과를 초래한다”는 입장에서 반대하고 있다. 부산대 최열(48) 도시문제연구소장은 “해저터널이 건설될 경우 우리는 동남쪽의 일본만큼 공간이 확보되지만, 일본은 우리를 거쳐 유라시아 대륙까지 공간이 넓어져 공간적 형평성이 맞지 않는다”고 주장한 것도 보도됐다.

한일해저터널 건설에 대한 본격적인 논의는 양국 국민들이 자국의 유불리만 따지는 편협된 시각 대신에 보다 큰 열린 시각으로 이 문제를 볼 수 있을 때 비로소 가능할 것이다. 작년 2월 말 허남식(許南植) 부산시장이 부산시의 10대 과제를 발표하는 자리에서 “당사자가 될 수도 있는 부산시가 한일 해저터널 건설 문제에 대해 진지하게 검토할 필요가 있다”고 언급한 것은 아주 다행스런 일이라고 할 수 있다. 그동안 ‘(한일해저터널을 건설하면) 일본만 유리해 진다’는 일부 언론의 편협된 시각으로 인해 본격적이고 진지한 논의조차 터부시돼온 상황을 깨고 이제부터라도 심도 있게 논의될 수 있는 길을 열었다고 볼 수 있기 때문이다. *

기 고

한일해저터널 건설 어제와 오늘

고 관 서

(본 사단법인 이사 / 前 선문대학교 부총장)



81년 10월, 문총재가 제창

1981년 10월 서울에서 열린 제10회 '과학의 통일'에 관한 국제회의'에서 문선명 총재께서 한일터널건설 구상을 발표했다. 이를 계기로 일본은 북해도 대학 명예교수인 사사 야스오(佐佐保雄) 선생을 중심으로 1983년 5월 일한터널연구회를 설립했고, 지난 2004년 2월 특정비영리활동법인으로 발족, 활발한 조사 연구를 해 오고 있다.

20여 년간 조사 연구, 홍보활동 펼쳐

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

지난 1월 한국 측에서도 정부가 인정한 공적 단체인 '한일터널연구회'가 출범한 만큼 이제 양국은 한 단계 진보한 공동연구 조사를 할 수 있는 토대를 마련했다.

일본은 그동안 1천200억여원을 들여 지질조사, 공법, 안전 및 환경대책, 추정 공사 기간, 운송수단 등의 연구를 수행해 왔지만, 한국은 거제도에 6개소에서 땅 파기를 통한 지질조사를 분석한 실적 밖에 없다.

초창기 부경대 지질학과 김희준교수와 경영학과 박명섭 교수가 지질과 물류 유통에 대한, 부산대 김학로 교수는 한일터널과 연계될 교통망에 관한 논문을 각각 발표했다.

김대중 노무현 대통령 긍정 발언

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 이

익을 보느냐?', '어느 지역이 더 발전하느냐?' 등의 관점에서 이 문제를 다루고 있다.

동북아권은 세계 인구의 1/3이 살고 있는 광역경제권으로, 북미나 유럽 경제권 못지않은 큰 잠재력을 가지고 있다. 부산에서 후쿠오카까지 페리로는 약 6시간, 제트호로는 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 경제적이란 이용빈도는 비약적으로 늘어날 것이다.

한국 측은 그동안 한일해저터널 건설을 놓고 중국측과 수십 차례 회의와 접촉을 가졌지만 그들은 중국 내 고속도로 건설에만 관심을 가지고 있었다. 그러나 최근 중국 정부의 고관과 관련 있는 토마스 탄(중국계 미국인)을 통해 한일터널에 관심을 보이고 있다. 심지어 모든 자금을 제공할 것이라는 말까지 나오고 있다.

세계평화에 기여하길

깨달음 없는 종교 믿으나 마나, 자기희생 없는 사랑 하나 마나, 진실 없는 친구 사귀나 마나다. 공산주의는 이미 망했고, 우리가 믿고 있던 민주주의도 끝났다. 우리가 믿던 제종교도 제 사명을 다했다. 앞으로는 네 종교, 내 종교가 없는, 한 하느님 아래 한 가족,이라는 새로운 패러다임이 펼쳐질 것이다. 한일터널은 이때를 대비, 세계를 하나로 연결하는 새로운 길이다. 우리 모두 한일해저터널 건설에 적극적으로 동참해 세계의 평화에 기여했으면 참 좋겠다.*

논문 소개

한일해저터널과 국토균형개발

허재완

(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 중심지역할을 맡기 위한 경쟁이 치열해 지고 있다.

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

역내 국가들 간의 신속한 정보교환과 정보비용을 줄이기 위한 국제정보 통신망 연계사업, 역내 국가 간의 인적 물적 교류 확대를 위한 국제고속도로망 및 고속전철 연계사업을 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.

터널 입지, 일자리 관광산업 획기적 진전

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

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

중앙과 지방 경제 격차 해소

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 균형발전을 유도한다는 것이다. 해저터널이 입지하는 지역을 국가의 새로운 성장거점 지역으로 육성, 중앙 경제권과 경쟁할 수 있을 것이다. 여기에 정부 정책과 지역주민의 열의가 클 경우 한일해저터널은 엄청난 경제 효과를 가져 올 것이다.

현재 한국에서는 한일해저터널에 대한 논의가 매우 초보적인 수준에서 이루어지고 있다. 따라서 한일해저터널의 지역개발 효과, 지역균형개발 효과를 계량화하기 위해서는 노선, 터널의 형태, 총투자비, 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 논문은 작년 부산시와 부산발전연구원이 주관한 한일국제심포지엄 '한일해저터널과 부산의 선택'에서 발표한 원고를 요약해 정리한 것이다. <편집자>

社団法人 韓日トンネル研究会

第2号 2008年4月1日発行

News Letter

「大運河よりむしろ日韓海底トンネルを掘ろう」

大運河に比べ未来志向的、投資価値高い

一部で李明博政府の立場変化の予測も
建国60周年を期し電撃発表説も
日本の国会議員らが率先して

最近、国内の一部で、李明博政府は反対世論が強い朝鮮半島大運河建設計画を諦め、代わりに日韓海底トンネル建設プロジェクトを推進する方がよいとの主張がでてきている。

この主張は、大運河建設がその効果と経済性や環境破壊などによる反対世論が強く、李明博政府が実際に大運河建設を進めることが困難になったという判断を背景に出てきた一種の「脱出用代案の提示」という点で注目される。

実際に日韓海底トンネル建設は、大運河工事に比べはるかに大規模かつ未来志向的であるだけでなく、完成すれば韓国が北東アジア経済共同体の中心地に浮かび上がる可能性があるなど投資する価値が十分という専門家の指摘がある。

一方、去る2月15日、日本の超党派議員らが日韓トンネル実現のための連盟を発足し、日韓両国政府に妥当性調査のための基金造成を説得すると表明したことから、日韓海底トンネル建設について日韓両国間の政界である種共感する点があるのではないかという分析もでている。

一部では李明博政府が建国60周年となる、来る8月15日を期し大運河建設を諦め、その代わりに日韓海底トンネル建設計画を電撃発表する可能性も無くはないと言っている。

第1回 臨時理事会開催 今後の活動計画等論議

社団法人韓日トンネル研究会は、去る3月9日午後5時半、釜山の西面ロッテホテルの日本料理店で第1回臨時理事会を開き＜上写真＞法人設立許可と登記事項等を確認し、朴致権理事を常任理事兼事務総長に任命した。

この日、臨時理事会では韓日トンネル研究会を全国的な組織に拡大することにし、まず早いうちに国土海洋部に法人設立申請することを決定した。また、財政確保のために会員を一般会員と法人会員に区分し、会員数を大幅に増やすことを決定した。また、ニュースレター発行部数を1～2千部に増やし配布範囲を拡大し、朝餐会形式の「フォーラム日韓トンネル」を隔月制で開くことに決定した。

この日の臨時理事会では各分野別に専門委員と諮問委員を置くことにし、近いうちに日本を訪問、日韓トンネル研究会側を表敬訪問するなど、今後の活動計画を論議した。

「NATM またはシールド工法が適している」

チョン・ソング博士、論文発表

工事費 200 兆、竣工まで 15～20 年かかる

韓日海底トンネルの建設工法は地質や地形の条件を考慮し、NATM などが適当だとする意見が示された。

釜山市投資開発企画チームのチョン・スング博士（45）は、先日開かれた「釜山市庁土木技術研究会」の研究発表会で「韓日海底トンネル推進動向と技術的考察」という論文を発表した。チョン博士は「韓日海底トンネルの工法は軟弱な地盤に向いている NATM や泥水加圧式シールド工法（全面閉鎖型）を組み合わせ行うべき」と述べた。

NATM 工法とは、あまり堅くない岩盤を補強しながらトンネルを掘っていく工法。泥水加圧式シールド工法とは、掘削機でトンネルを掘っていきながら、ただちにコンクリート管を設置する工法だ。

また、チョン博士の調査では、工事期間は 15-20 年ほど必要で、工事費は鉄道・道路併用単線トンネルで 101 兆ウォン（＝約 13 兆 2880 億円、1 キロ当たり 4400 億ウォン＝約 579 億円、トンネル直径 14 メートル基準）、鉄道・道路併用複線トンネルで 201 兆ウォン（＝約 26 兆 4440 億円、1 キロ当たり 8700 億ウォン＝約 1145 億円、トンネル直径 14 メートル基準）と推算されている。

日韓海底トンネルが開通すれば、韓日両国の経済効果は年間 7194 億ウォン（約 946 億円）、50 年間で 36 兆ウォン（約 4 兆 7363 億円）と予想されている。コストに対する利益で計る経済性は、直接効果だけを見ると圧倒的に不足している状態（0.18-0.36、指数が 1 を上回れば経済性があるという意味）だが、他の分野への波及効果まで含めると採算が取れる程度（1.2-1.3）だった。

賛否について、世論では「釜山ひいては韓国を北東アジアの物流ハブ（中心地）に浮上させる効果がある。また、大規模な土木工事を行うことで、釜山・光州・大邱など韓国南部の潜在的な成長力が 22-34% となり、首都圏の 6% を上回るため、地域格差を改善できる」という肯定的な見方がある一方、「日本経済に従属し、多大な建設費に比べ経済効果が低い」という否定的な見解もあったとチョン博士は述べている。

.....

診断：何が問題なのか？

「どちらの国が有利なのか」にだけ執着 偏狭した思考が真剣な論議の障害物

日韓海底トンネルの建設を妨げている難題は多いが、その中で最も大きな障害物はこの問題をみる偏狭な見方といえる。

今まで日韓海底トンネルの建設をめぐる議論の難点は経済的、技術的妥当性等についての真摯なアプローチというよりは、単純に「(日韓海底トンネルを建設すれば)日韓両国のどちらの国がより有利か？」ということのみに焦点が合わせられてきたといわざるを得ない。特に韓国側ではこの傾向が濃かった。

論議は堂々巡り

長い間日韓海底トンネル建設の論議があつたにもかかわらず、堂々巡りしていた理由もそこにあるといえる。

賛成論者たちは、日本から大陸に輸送される物動量の通過料だけもらっても韓国としてはおつりがくる商売という主張を広げている。韓国海洋大パク・チンヒ(41)物流システム工学科教授は、釜山～大阪間の物流費用が現在はコンテナ1個(20フィート基準)当たり665ドルだが、海底トンネルが建設されれば472ドルにほぼ30%減り、「海底トンネルの建設による成長潜在力の増加は日本が5%以内だが、韓国の場合9～150%くらいで韓国側が格段に高い」と主張したことがある。

釜山大チョン・ホニョン(50)都市工学科教授は「海底トンネルが建設されれば、釜山を中心とした東南圏と日本の九州地域が韓日海峡経済圏を形成する可能性が高い」と話したと報道された。

「日本のみ得する」と反対

反面、反対論者たちは「韓国側には実益がなく、日本の大陸進出を手助けするのみという結果になる」という立場から反対している。釜山大チェ・ヨル(48)都市問題研究所長は「海底トンネルが建設されると、韓国は東南側の日本のみの空間しか確保できないが、日本は韓国を経てユーラシア大陸まで空間を広げ空間的な公平性がない」と主張したと報道された。

日韓海底トンネルの建設についての本格的な論議は、両国国民が自国の有利不利のみ考えた偏狭な見方ではなく、より大きく開かれた視点でこの問題をみたとき初めて可能であろう。昨年2月末、許南植釜山市長が釜山市の10大課題を発表した席で「当事者となりうる釜山市が、日韓海底トンネルの建設問題に対し真剣に検討する必要がある」と言及したことは非常に幸いなことだといえる。これまで「(日韓海底トンネルを建設すれば)日本のみ有利になる」という一部の言論の偏った視点により本格的で真剣な論議すらタブーとされてきた状況から抜け、これから深く論議できる道を開いたとみることができるからだ。

寄稿**日韓海底トンネル建設の昨日と今日**

高冠瑞（本社團法人理事/前鮮文大学副総長）

81年10月、文総裁が提唱

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。

20余年間の調査研究、広報活動を繰り広げる

韓国は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。

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の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。

金大中、盧武鉉大統領の肯定的発言

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、ジェットフォイルでは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いる。

世界平和に寄与するように

悟りのない宗教は信じてても意味がない、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。

論文紹介

日韓海底トンネルと国土均衡開発

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たときから、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。

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が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。

トンネルの立地、仕事、観光産業の画期的な進展

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。

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。

中央と地方の経済格差解消

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。

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>