

부산~후쿠오카를 직접 연결하는 한일해저터널을 통한 통합교통망 구축이 양 도시의 초국경 광역경제권 형성에 필수적이라는 의견이 제기됐다.

부산발전연구원(원장 이계식)은 30일 오후 부산상수도사업본부 10층 회의실에서 (사)한일터널연구회(공동대표 서의택, 이용흠), (사)일한터널연구회(회장 노자와 다이조)와 공동으로 '한일터널과 동북아 통합교통망 구축'을 주제로 세미나를 개최했다.

이계식 원장은 축사를 통해 "금융위기 등 역내 다양한 위기에 공동대처를 위해서는 동북아지역 통합경제체제가 마련되어야 하며, 한일간 터널 연결은 동북아 통합구축망 차원에서 새로 조망돼야 한다"고 강조했다.

부산발전연구원 최치국 선임연구위원은 발제문에서 "부산~후쿠오카

“한일해저터널로 초광역경제권을”

부발연 등 세미나 개최 ... “교통·물류망 획기적 변화” 주장

연결터널을 통해 500km 권역내의 도시는 자동차와 철도 노선을 이용, 동일 생활권 및 경제권 형성이 가능하다”면서 “육상 연결 교통망 연계 및 터미널 건설방안을 감안해 볼 때 부산 강서지역의 복합터미널과 직결 등의 관점에서 부산~후쿠오카 노선안이 적합하다”고 밝혔다.

일한터널연구회 후지하시 겐지 상임이사는 ‘일한해저터널의 사업현상 및 추진과제’ 주제발표에서 “일한터널연구회는 발족 이후 25년이나 지

나서 연구자료는 방대하다”고 소개했다. 후지하시 상임이사는 “노선 선정은 인구의 중심이라고 하는 시점에서, 일본 후쿠오카와 한국 부산의 2대도시를 맺는 것이 기본적인 조건”이라면서 “건설비용은 약 10조엔, 공사기간은 10년이 소요될 것”이라고 추정했다. 후지하시 상임이사는 “터널의 수송형식은 자동차가 가지는 임의성, 철도가 가지는 고속성, 안전성, 확실성 등의 이점을 모두 합한 카트레인(Car-Train)이 가장 현실적

이라고 소개했다.

송실대 신장철 교수는 ‘동북아번영과 한일해저터널 건설’ 발표문을 통해 “한일터널을 통해 경제적으로는 물론 정치적으로 동북아 차원의 공존공영의 평화체제 확립을 위한 계기가 마련될 것”이라면서 “TCR(중국횡단철도), TSR(시베리아횡단철도)과 연계를 고려할 때 한일터널은 한일간의 교류 협력을 넘어, 북한의 개방을 앞당길 수 있다”고 주장했다.

부산발전연구원 김형균 정책협력

처장은 “시민의식에 대한 전문가 조사결과 터널필요성은 ‘동북아 통합교통망 구축’과 ‘한일간 활발한 교류’, ‘관광·비즈니스 등 생활편의’ 순으로 나타났다”면서 “한일간 터널연결을 위해서는 일본측의 ‘진심 어린 경제 교류와 협력 보장’, ‘건설비용 상당부분 부담’, ‘건설과정에 한국기업 적극 참여’가 전제되어야 한다”고 밝혔다.

김 처장은 이어 터널건설시 △부산의 경유지 전략 △건설효과의 일본 독점 △부산항의 위축 △신규로 건설되는 중간 인공섬에 의한 국경선 시비우려 등을 극복해야할 과제로 제시했다. 김 처장은 “세계적인 지역통합의 시대적 흐름을 위한 인프라로 터널을 구축해야 한다”고 주장했다.

이병철 기자 peter@busanilbo.com

「韓日海底トンネルで超広域経済圏を」

釜山発展研究院などがセミナ開催 …… 「交通・物流網 画期的に変化」主張

釜山～福岡を直結する韓日海底トンネルを通じ、統合交通網の構築が両都市の超国境広域経済圏の形成に必須という意見が提起された。

釜山発展研究院（院長 イ・ゲシク（李啓植））は、30日午後、釜山上水道事業本部10階会議室で、社団法人韓日トンネル研究会（共同代表ソ・イテク（徐義澤）、イ・ヨンフム（李龍欽））、社団法人日韓トンネル研究会（会長 野澤太三）と共同で「韓日トンネルと東北アジア統合交通網構築」をテーマとするセミナーを開催した。

イ・ゲシク院長はその祝辞で「金融危機など域内のいろいろな危機に共同対処するには東北アジア地域統合経済体制がつくられねばならず、日韓間トンネル連結は東北アジア統合構築網のレベルで新たに展望しなければならない」と強調した。

釜山発展研究院のチェ・チグ専任研究委員はその発表文で「釜山～福岡連結トンネルを通じ500km圏内の都市は自動車や鉄道路線を利用し一日生活圏および経済形成が可能である」とし、陸上連結交通網連携およびターミナル建設案を勘案してみると、釜山のカンソ（江西）地域の複合ターミナルと直結などの観点から釜山～福岡路線案がふさわしいと語った。

日韓トンネル研究会の藤橋健次常任理事は「韓日海底トンネルの事業の現状と推進課題」という主題発表で「日韓トンネル研究会は発足以後25年を経ており、その研究資料は莫大」と紹介した。藤橋常任理事は「路線選定は人口の中心という視点から日本の福岡と韓国の釜山の2大都市を結ぶことが基本的な条件」とし、「建設費用は約10兆円、工事期間は10年かかる」と主張した。藤橋常任理事は「トンネルの輸送形式は自動車のもつ任意性、鉄道のもつ高速性、安全性、確実性などの利点を全て併せ持つカートレインが最も現実的」と紹介した。

崇實大の申章澈教授は、「東北アジアの繁栄と韓日海底トンネルの建設」という発表文で「韓日トンネルを通じ経済的にはもちろん政治的に東北アジア次元の共存共栄の平和体制確立の契機になる」とし、「TCR(中国横断鉄道)、TSR(シベリア横断鉄道)と連携を考慮すると韓日トンネルは日韓間の交流協力を超え、北朝鮮の開放を推し進める」と主張した。

釜山発展研究院のキム・ヒョンギョン政策協力所長は「市民意識についての専門家の調査結果、トンネルの必要性は「東北アジア統合交通網構築」と「韓日間の活発な交流」、「観光・ビジネスなど生活便宜」の順となったし、「韓日間のトンネル連結のためには日本側の「真心のこもった経済交流と協力保証」「建設費用の相当部分の負担」「建設過程に韓国企業の積極参与」が前提とならなければならないと語った。

キム所長は続いてトンネル建設時△釜山の経由地転落、△建設効果の日本独占、△釜山港の萎縮、△新規に建設される中間の人工島による国境線是非の憂慮、などを克服しなければならない課題として提示した。キム所長は「世界的な地域統合の時代的な流れのためのインフラとしてトンネルを構築しなければならない」と主張した。