

‘한일해저터널 뚫어야 하나 말아야 하나’ 논란 재점화

“동북아 통합 차원 추진” vs “일본만 혜택”

한동안 잠잠하던 한일해저터널 건설 논란이 다시 불거졌다. 부산과 일본 후쿠오카(福岡)시는 지난달 30일 공동으로 세미나를 열고 한일해저터널 건설의 필요성을 제기했다. 같은 달 31일 대통령실 국정감사에서는 한나라당 김정권(김해시 갑) 의원이 한일해저터널 사업 타당성 검토 필요성을 묻자 정정길 대통령실장이 “공정적으로 검토하겠다”고 답변하면서 논의에 탄력

이 붙었다. 이에 앞서 지난달 10일에는 박삼구 금호아시아나 그룹 회장이 한국 측 재계인사 15명과 도요타자동차 회장 등 일본의 주요 경제인 12명이 참석한 회의에서 한일해저터널의 공동 연구를 주장했다. 그러나 이 문제는 양국 간의 역사와 지정학적 환경, 동북아의 정치 및 경제 질서까지 복합적으로 얽혀 합의점을 찾기가 쉽지 않을 것으로 전망된다.

● 어떻게 추진됐나

표면적으로 1981년 통일교 문선명 총재가 서울에서 열린 한 포럼에서 국제평화고속도로 건설 방안을 제안하면서 비롯됐다.

이후 일본에서는 1983년 홋카이도(北海道)에 명예교수였던 사사야스오(佐佐保雄) 씨가 일한터널연구회를 설립해 본격 검토에 들어갔다. 연구회는 △정책·이념 △지형·지질 △설계시공 △환경·기상 등 4개 전문위원회를 두고 25년째 조사와 연구를 한 뒤 ‘터널 건설이 가능하다’는 결론을 내렸다.

1986년부터 일한터널연구회가 터널의 시발점으로 제안한 일본 규슈(九州) 사가(佐賀) 현 북서부에 있는 도시인 가라쓰(唐津)에 탐사용 터널 건설공사를 시작해 현재 400m가량을 파 놓은 상태다. 이곳은 임진왜란 때 일본군의 출병지였다.

국내 일부 전문가들은 일본이 1920년 대륙 진출 루트를 확보하기 위해 이 프로젝트를 처음 계획한 뒤 1939년부터 민간 합동으로 주도면밀하게 추진해 오고 있다고 주장한다.

한국 측은 2003년 한국교통연구원과 한국철도기술연구원이 건설교통부 발주를 받아 ‘한일해저터널 필요성 연구’ 용역을 실시한

게 유일한 연구로 당시 ‘타당성이 없다’는 결론이 내려졌다.

하지만 지난해 허남식 부산시장이 공식적으로 타당성 여부를 검토하겠다고 밝혔다.

이에 따라 올해 6월 부산발전연구원(BDI)은 테스크포스(TF)를 만들었고 이번 세미나에 이어 12월까지 1차 보고서를 제출할 계획이다. 한일해저터널에 대한 한국 측의 조사연구는 현재 걸음마 단계다.

에 국제복합터미널을 지어 해저터널을 연결하면 공항과 항만, 아시안하이웨이(AH), 중국횡단철도(TCR) 및 시베리아횡단철도(TSR) 등의 교통망과 연계할 수 있어 기존 일본 노선보다 훨씬 낮다고 주장했다.

이 자리에서 일한터널연구회 후지하시 겐지(藤橋健次) 상임이사는 “한일해저터널은 일본 후쿠오카와 한국 부산을 잇는 것이 기본적인 조건”이라고 말했다.

부산·日후쿠오카시 공동 세미나서 필요성 제기

日 1980년대 본격 검토... 한국은 걸음마 수준

● 검토 중인 노선은

일본 측은 거제~가라쓰 2개 노선과 부산~가라쓰 1개 노선 등 3개 잠정 안을 만들었다. 거제 구간 중 서측 구간을 1순위로 꼽고 있다.

한국에서는 지난달 30일 한일터널연구회(2007년 설립)와 일한터널연구회가 공동으로 마련한 ‘한일터널과 동북아 통합교통망 구축’ 세미나에서 BDI 최치국 선임연구위원이 부산~후쿠오카 노선을 제안했다.

최 연구위원은 부산 강서지역

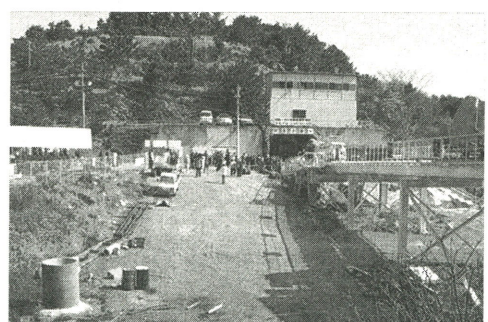
전문가들은 한일해저터널 건설 비용을 160조~200조 원으로, 공사기간은 10년 내외로 전망하고 있다.

● 뜨거운 논쟁

전문가들 사이에서는 한일해저터널의 필요성을 놓고 의견이 분분하다.

송실대 신장철 교수는 최근 세미나에서 “한일관계뿐 아니라 동북아 및 유라시아 차원의 경제 통합과 지역공동체 구축을 위해 추진돼야 한다”고 강조했다.

한일터널연구회 고문인 허문도



일본 측이 한일해저터널의 시발점으로 제안한 가라쓰에 1986년부터 400억 원을 들여 탐사용 터널 400m를 뚫었다. 가운데 벽면 아래 사각형의 검은 부분이 터널 입구다. 가라쓰는 임진왜란 당시 일본군의 출병지였다. 동아일보 자료 사진



전 통일원 장관은 “이는 양 국민 간 신뢰 구축 없이는 엄두를 낼 수 없기 때문에 토목공학 이전에 마음·역사·문화의 문제”라고 강조했다.

하지만 부산대 최열 교수는 “터널이 들어서면 일본은 수많은 나라와 육지로 연결되지만 한국은 일본밖에 연결되지 않아 공간적 형평성에 어긋난다”며 동남권

경제를 일본이 빨아들이는 ‘블랙홀’을 우려했다.

반대하는 전문가들은 “일본이 얻을 수 있는 혜택은 엄청나지만 한국의 피해는 아무도 예측할 수 없다”며 “깊이 있는 연구와 국민적 합의의 도출이 선행 과제”라고 지적했다.

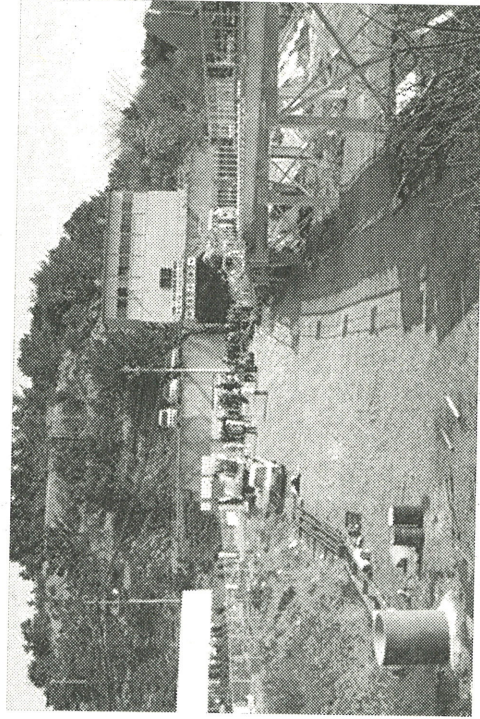
부산=조용휘 기자 silent@donga.com

‘한일해저터널 뚫어야 하나 말아야 하나’ 논란 재점화

“동북아 통합 차원 추진” VS “일본만 혜택”

한동안 잠잠하던 한일해저터널 건설 논란이 다시 불거졌다. 부산과 일본 후쿠오카(福岡) 시는 지난달 30일 공동으로 세미나를 열고 한일해저 터널 건설의 필요성을 제기했다. 같은 달 31일 대통령실 국정감사에서는 한나라당 김정권(김해시 갑) 의원이 한일해저터널 사업 타당성 검토 필요성을 묻자 정정길 대통령실장이 “궁정적으로 검토하겠다”고 답변하면서 논의에 탄력을

이 붙였다. 이에 앞서 지난달 10일에는 박삼구 금호아시아나 그룹 회장이 한국 측 재계인사 15명과 도요타자동차 회장 등 일본의 주요 경제인 12명이 참석한 회의에서 한일해저터널의 공동 연구를 주장했다. 그러나 이 문제는 양국 간의 역사와 지정학적 환경, 동북아의 정치 및 경제 질서까지 복합적으로 얽혀 합의점을 찾기가 쉽지 않을 것으로 전망된다.



일본 측이 한일해저터널의 시발점으로 제안한 가라쓰에 1986년부터 400억 원을 들여 탐사용 터널 400m를 뚫었다. 가운데 벽면 아래 사각형의 검은 부분이 터널 입구다. 가라쓰는 임진왜란 당시 일본군의 출병지였다. 동아일보 자료 사진

● 어떻게 추진됐나

표면적으로 1981년 통일교 문선명 총재가 서울에서 열린 한 포럼에서 국제평화고속도로 건설 방안을 제안하면서 비롯됐다.

이후 일본에서는 1983년 홋카이도(北海道)대 명예교수였던 사사이스오(佐佐保雄) 씨가 일한타 열연구회를 설립해 본격 검토에 들어갔다. 연구회는 △정착·이념 △지형·지질 △설계시공 △환경·기상 등 4개 전문위원회를 두고 25년째 조사와 연구를 한 뒤 '타닐 건설이 가능하다'는 결론을 내렸다.

1986년부터 일한타닐연구회가 타닐의 시발점으로 제안한 일본 규슈(九州) 사가(佐賀) 현 북서부에 있는 도시인 가라쓰(唐津)에 탐사용 타닐 건설공사를 시작해 현재 400m가량을 파 놓은 상태다. 이곳은 임진왜란 때 일본군의 출병지였다.

국내 일부 전문가는 일본이 1920년 대륙 진출 루트를 확보하기 위해 이 프로젝트를 처음 계획한 뒤 1939년부터 민간 합동으로 주도면밀하게 추진해 오고 있다고 주장한다.

한국 측은 2003년 한국교통연구원과 한국철도기술연구원이 건설교통부 발주를 받아 '한일해저 터널 필요성 연구' 용역을 실시한

게 유일한 연구로 당시 '타당성이 없다'는 결론이 내려졌다.

하지만 지난해 허남식 부산시장이 공식적으로 타당성 여부를 검토하겠다고 밝혔다.

이에 따라 올해 6월 부산발전연구원(BDI)은 테스트포스(TFP)를 만들었고 이번 세미나에 이어 12월까지 1차 보고서를 제출할 계획이다. 한일해저터널에 대한 한국 측의 조사연구는 현재 결음마 단계다.

에 국제복합터미널을 지어 해저 터널을 연결하면 공항과 항만, 아시안하이웨이(AH), 중국횡단철도(TCR) 및 시베리아횡단철도(TSR) 등의 교통망과 연계할 수 있어 기존 일본 노선보다 훨씬 낫다고 주장했다.

이 자리에서 일한타닐연구회 후지하시 겐지(藤橋健次) 상임이사는 "한일해저터널은 일본 후쿠오카와 한국 부산을 잇는 것이 기본적인 조건"이라고 말했다.

부산-日후쿠오카市 공동 세미나서 필요성 제기 日 1980년대 본격 검토... 한국은 걸음마 수준

● 검토 중인 노선은

일본 측은 거제~가라쓰 2개 노선과 부산~가라쓰 1개 노선 등 3개 잠정 안을 만들었다. 거제 구간 중 서측 구간을 1순위로 꼽고 있다.

한국에서는 지난해 30일 한일 터널연구회(2007년 설립)와 일한 터널연구회가 공동으로 마련한 '한일터널과 동북아 통합교통망 구축' 세미나에서 BDI 최치국 선임연구위원이 부산~후쿠오카 노선을 제안했다.

최 연구위원은 부산 강서지역

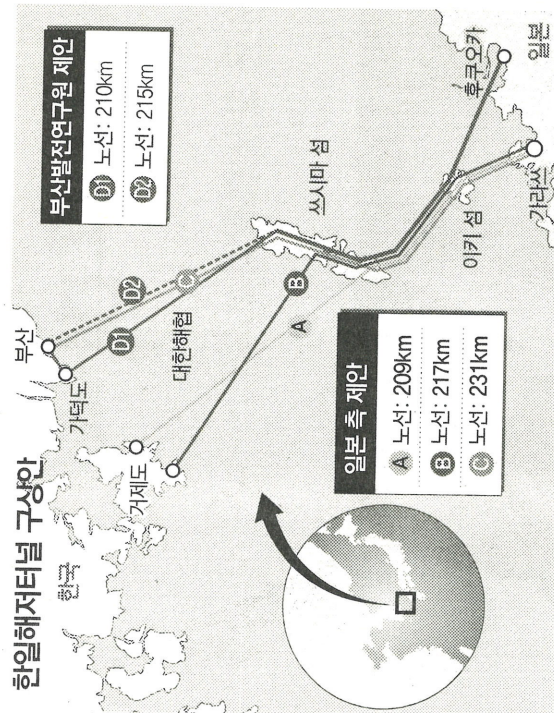
전문가들은 한일해저터널 건설 비용을 160조~200조 원으로, 공사 기간은 10년 내외로 전망하고 있다.

● 뜨거운 논쟁

전문가들 사이에서는 한일해저 터널의 필요성을 놓고 의견이 분분하다.

송실대 신장철 교수는 최근 세미나에서 "한일관계뿐 아니라 동북아 및 유라시아 차원의 경제 통합과 지역공동체 구축을 위해 추진해야 한다"고 찬성했다.

한일터널연구회 고문인 허문도



전 통일원 장관은 "이는 양 국민 간 신뢰 구축 없이는 엄두를 낼 수 없기 때문에 토목공학 이전에 미술·역사·문화의 문제"라고 강조했다.

하지만 부산대 최열 교수는 "터널이 들어서면 일본은 수많은 나라와 육지로 연결되지만 한국은 일본밖에 연결되지 않아 공간적 형평성에 어긋난다"며 등남권

경제를 일본이 뺏아들이는 '블랙홀'을 우려했다.

반대하는 전문가들은 "일본이 얻을 수 있는 혜택은 엄청나지만 한국의 피해는 아무도 예측할 수 없다"며 "깊이 있는 연구와 국민적 합의 도출이 선행 과제"라고 지적했다.

부산=조용희 기자 silent@donga.com

東 亜 日 報 (2008 年 11 月 7 日)

「韓日海底トンネルを掘るか掘らないか」議論再点火

東北アジア統合次元で推進 VS 日本のみが恵沢

しばらく静かだった韓日トンネル建設の議論が再燃している。釜山と日本の福岡市は、先月 30 日、共同でセミナーを開き、韓日海底トンネルの必要性を提起した。同月、大統領室の国政監査で、ハンナラ党のキム・ジョングォン（金海市甲選出）議員が韓日海底トンネルの事業の妥当性検討の必要性を質問すると、チョン・ジョンギル大統領室長は「肯定的に検討する」と答弁し論議に弾みがついた。

これに先立ち、先月 10 日には、パク・サング金湖アジアナグループ会長が、韓国側財界人 15 名とトヨタ自動車会長など日本の重要経済人 12 名が参席する会議で韓日海底トンネルの共同研究を主張した。しかし、この問題は、両国間の歴史と地政学的環境、東北アジアの政治および経済秩序まで複合的に絡んでおり、合意点を探すのは簡単ではないことと見込まれる。

釜山—日本の福岡市の共同セミナーで必要性提起

日本 1980 年代に本格検討・・・韓国は歩き始めの水準

○どのように推進できたか

表向きは 1981 年に統一教会の文鮮明総裁がソウルで開かれたフォーラムで、国際平和高速道路の建設案を提案することから始まった。

以降日本では 1983 年に北海道大学名誉教授であった佐々保雄氏が日韓トンネル研究会を設立し本格的検討に入った。研究会は、△政策・理念△地形・地質△設計・施工△環境・気象など 4 つの専門委員会を置いて 25 年間調査と研究をした後「トンネルは可能である」という結論を下した。

1986 年から日韓トンネル研究会がトンネルの始発点として提案した日本の九州佐賀県北西部の都市である唐津で探査用トンネル工事を始め、現在 400m ほど掘り進んだ状態である。ここは壬申の乱のとき日本軍の出兵地だった。

国内の専門家は、日本軍が 1920 年、大陸進出ルートを確保するためにこのプロジェクトを始めて計画して以来、1939 年から官民合同で用意周到に綿密に準備してきたと主張する。

韓国側は、2003 年、韓国交通研究院と韓国鉄道技術院が建設交通部から発注を受けて「韓日海底トンネルの必要性研究」という仕事を実施したのが唯一の研究で、当時「妥当性がない」という結論が出た。

しかし、昨年、ホ・ナムシク（許南植）市長が、公式的に妥当性の可否を検討すると明らかにした。

これについて今年6月、釜山発展研究院（BDI）は、タスクフォース（TF）を作り、今回セミナーに続いて12月までに1次報告書を提出する計画である。韓日海底トンネルについて、韓国側の調査研究は、現在歩き始めの段階である。

○検討中の路線は

日本側は、巨済～唐津の2路線と釜山～唐津1路線など3つの暫定案を作った。巨済区間中、西側の区間を第1番としている。

韓国では、先月30日、韓日トンネル研究会（2007年設立）と日韓トンネル研究会が共同で実施した「韓日トンネルと東北アジア統合交通網構築」セミナーでBDIのチェ・チグ選任研究員が釜山～福岡路線を提案した。

チェ研究員は、釜山の江西地域に国際複合ターミナルを作って、海底トンネルを連結すれば、空港と港湾・アジアハイウェイ（AH）、中国横断鉄道（TCR）およびシベリア横断鉄道（TSR）などの交通網と連結することができ、既存の日本の路線よりはるかに良いと主張した。

この場で、日韓トンネル研究会の藤橋健次常任理事は、「韓日海底トンネルは日本の福岡と韓国の釜山を繋ぐのが基本的条件」と語った。

専門家らは韓日海底トンネルの建設費を160兆～200兆ウォンで、工事期間は10年内外と見込んでいる。

○熱い論争

専門家らの間では、韓日海底トンネルの必要性において意見が白熱している。

崇實大学のシン・ジャン Chol（申章澈）教授は、最近セミナーで「韓日関係だけでなく東北アジアおよびユーラシア次元の経済統合と地域共同体構築のために推進しなければならない」と賛成した。

韓日トンネル研究会の顧問であるホ・ムンド（許文道）前統一院長官は、「これは両国民間の信頼構築なしでは成し得ないので、土木工学以前に心・歴史・文化の問題である」と強調した。

しかし、釜山大学のチェ・ヨル教授は、「トンネルが入ってくれば、日本は多くの国と陸地でつながるが、韓国は日本としか連結できないので、空間的なバランスに欠けている」と語り、東南圏経済を日本が吸い込む「ブラックホール」を心配した。

反対する専門家らは、「日本が得られる恵沢は、とてつもないが、韓国の被害は誰も予測できない」と言い「深みのある研究と国民的合意を導き出すことが先決課題である」と指摘した。

写真の説明

日本側は韓日海底トンネルの始発点として提案した唐津に1986年から400億ウォンを投入して探査用トンネルを400mを掘った。中ほどの壁面下の四角形の黒い部分がトンネルの入り口である。唐津は壬申の乱の当時、日本軍の出発地であった。東亜日報資料。