

한·중·일 해저터널 추진 내용과 과제

한반도 물류·관광 대변화 오나

한국과 중국, 일본을 자가용으로 관광 다니고, 제주도를 고속철도로 건널 수 있다면 얼마나 좋을까. 그동안 동북아 3국은 바다와 북한 장벽으로 인해 공항이나 항만으로만 접근이 가능했지만 최근 들어 해저터널 구상이 본격화되면서 이같은 꿈이 현실로 다가오

고 있다. 이럴 경우 EU처럼 동북아 3국도 단일 경제체제 구축이 한층 빨라지겠지만 한편으로 100km가 넘는 해저터널 건설 기술과 100조원 안팎의 비용, 터널 개통 뒤의 막대한 인적·물적 교류에 따른 후유증 등이 해결 과제다.

한~일, 평택~중국, 호남~제주...동북아 공동경제 교두보

해저 100km 이상 건설기술·100조원 안팎 비용 확보 관건

▲3개 터널구상안을 보니...=먼저 한~일 해저터널의 경우 여러가지 노선이 있지만 한국측이 주장하는 노선은 부산과 일본의 후쿠오카를 잇는 안이다. 그동안 일본측에서 적극적이었지만 최근 들어 부산에서도 관련 세미나를 갖는 등 국내에서도 관심이 높다.

부산시 산하 부산발전연구원도 지난 7월부터 연구를 시작, 10월 말에는 양국간 세미나를 개최하는 등 적극적이다. 이달 말까지 한~일 해저터널 1차 연구를 마친 뒤 '내년 상반기 중으로 일본측과 공동연구를 진행할 계획'이다.

이 연구원 최치국 선임연구원은 "한~일 해저터널 관련해 최근 부산지역 여론조사 결과 그동안 알려진 것과는 달리 의외로 긍정적 반응이 많아 놀랐다"고 말했다.

한~중 해저터널은 경기 평택과 중국 산둥반도의 항구도시 웨이하이 사이 374km를 잇는 구간이다. 현재 한~일 해저터널엔 70조~100조원, 한~중 해저터널엔 100조원 이상의 막대한 건설비가 들어갈 것으로 추산된다.

국내에서 구상 중인 구간으로는 호남~제주간 해저고속철도가 대표적이다. 목포~해남~보길도~추자도~제주도에 이르는 167km 구간으로 호남선과 연계한 해저고속철도로 추진될 가능성이 높다.

이 구간이 건설되면 서울에서 제주도까지 KTX로 약 2시간26분, 목포에서 제주도까지는 40분 정도로 김포~제주 항공노선과 비교해도 경쟁력이 있다고 한국교통연구원은 전망했다.

▲터널 뚫리면 어떤 변화 오나=일단 한·중·일 해저터널이 개통되면 동북아 3개국이 단일 경제권으로 통합되는 시기가 빨라질 전망이다.

교통연구원 안병민 동북아북한연구센터장은 "앞으로 터널이 뚫리게 되면 한·중·일 3국간 운송시장의 장벽이 낮아지면서 공동경제권 기반이 구축된다"고 밝

혔다.

한~일 해저터널이 개통될 경우 부산은 향후 건설될 동남권 신공항과 강서국제물류도시 등 지역 인프라와 연계해 시너지효과가 기대된다.

최치국 선임연구원은 "한~일 해저터널이 연결되면 자동차와 철도 노선을 이용, 동일 생활권 및 경제권 형성이 가능하다"면서 "부산·울산·경남·대구·경북 등 동남권 5개 시·도는 한~일 해저터널의 직접 영향권이 될 것"이라고 전망했다.

호남~제주간이 개통될 경우 기존 KTX 개통으로 활성화된 경부축에 호남축이 관광도시 제주를 종착지로 하는 새로운 라인으로 구축, 경제활성화에 도움이 될 것으로 전문가들은 보고 있다.

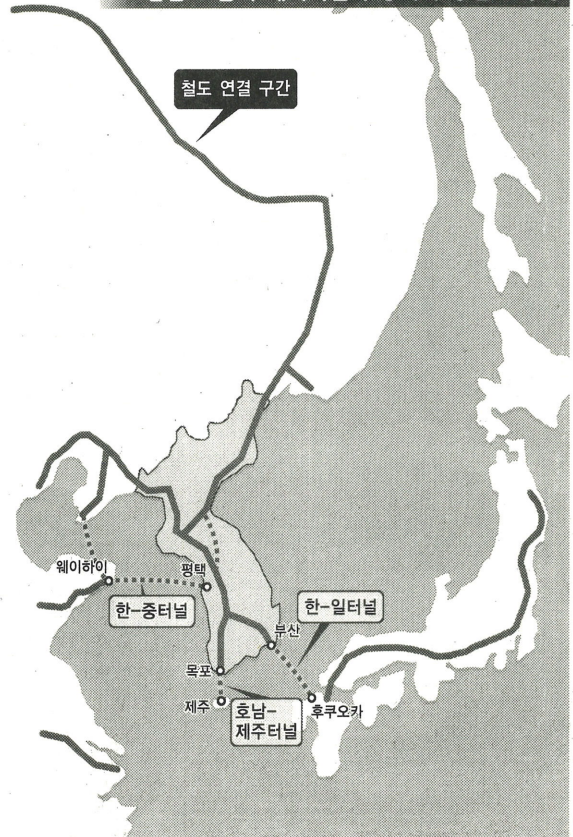
▲걸림돌은 없다=그러나 동아시아 3국을 잇는 한·중·일 해저터널은 공사 착수 이전에 선결 과제가 너무 많다. 전문학적 건설 비용 뿐만 아니라 세 나라의 사회·문화적 차이를 극복할 수 있을지 미지수. 또한 한~일 해저터널 개통시 한반도가 일본의 대륙 진출 교두보가 되거나 부산항의 기능이 약해질 수 있다는 우려까지 제기되고 있다.

기술적으로도 목포~제주간은 수심 120m, 한~일 구간은 수심 160m 이상 되는데 이같은 깊이의 해저터널을 건설한 경험은 세계 어디에도 없기 때문에 심해해저터널 기술 개발이 관건이다.

한~중 해저터널의 경우 무엇보다 비용 마련이 쉽지 않을 전망이다. 구간이 너무 멀어 중간기점에 인공섬이 필요한데, 이 섬 건설에만 10조원 이상이 드는 등 총 100조원 이상이 소요될 것으로 추산되기 때문.

경기개발연구원 조운래 부원장은 "기술확보도 되지 않은 상황에서 이를 추진할 경우 결국 일본이나 외국업체 좋은 일만 시킬 수 있는 만큼 자체 기술 개발 이후에 고속철이 추진돼야 할 것"이라고 말했다. 배동진 기자 djb@busanilbo.com

한반도 삼각 해저터널과 동북아 통합 교통망



3개 해저터널 개요

항목	한~일	한~중	호남~제주
구 간	부산~쓰시마~후쿠오카	평택~웨이하이	목포~해남~제주
거 리	209~231km	374km	167km
비 용	70조~100조원	100조원 이상	14조6천억원
건설기간	7~10년	15년 안팎	11년
이용수요	?	?	연간 1천500만명
기대효과	?	?	생산유발 44조원, 고용유발 34만5천명
어려움	해저 160m 이상 공사경험 전무	인공섬 건설에만 10조원	예산확보 관건

(자료=부산발전연구원·경기개발연구원·한국교통연구원)

釜山日報 (経済) 2008 年 12 月 18 日

韓中日海底トンネル推進内容と課題

朝鮮半島の物流・観光大変化訪れるのか

韓国と中国、日本を自家用車で観光し、済州島に高速鉄道で渡ることができるならどれほどいいだろうか。これまで東北アジア 3 国は海と北朝鮮の壁によって、空港や港湾からのみ行くことができたが、最近になって海底トンネル構想が本格化し、このような夢が現実になってきている。その場合、EU のように東北アジア 3 国も単一経済体系構築が一段と早まりそうだが、一方では 100km を越える海底トンネル建設の技術と 100 兆ウォン前後の費用、トンネル開通後の莫大な人的・物的交流による後遺症等が解決課題だ。

日～韓、ピョンテク（平澤）～中国、ホナム（湖南）全羅道～チェジュ（済州）
…東北アジア共同経済橋頭堡

海底 100km 以上の建設技術・100 兆ウォン前後の費用確保が鍵

▲3 つのトンネル構想案をみると…

まず日韓海底トンネルの場合、いろいろな路線があるが、韓国側が主張する路線は釜山と日本の福岡を繋ぐ案だ。これまで日本側が積極的だったが、最近になって釜山でも関連セミナーを行う等、国内でも関心が高い。

釜山市の傘下である釜山発展研究院も、去る 7 月から研究を始め、10 月末には両国間のセミナーを開催する等、積極的だ。今月末までに日韓海底トンネルの 1 次研究を終え、来年上半期中に日本側と共同研究を進める計画だ。

この研究院のチェ・チグ選任研究委員は、「日韓海底トンネルに関連して、最近釜山地域の世論調査結果、これまで伝えられていたのとは違い、意外に肯定的な反応が多く驚いた」と話した。

韓中海底トンネルは、キョンギ（京畿）道のピョンテク（平澤）と中国の山東半島の港湾都市である威海間 375km を結ぶ区間だ。現在、日韓海底トンネルには 70 兆～100 兆ウォン、韓中海底トンネルには 100 兆ウォン以上の莫大な建設費がかかると推算されている。

国内で構想中の区間としては、ホナム（湖南）、チョルラ（全羅）道のチェジュ（済州）間の海底高速道路が代表的だ。モッポ（木浦）～ヘナム（海南）～ポギル（甫吉）島～チュジャ（楸子）島～チェジュ（済州）島に至る 167km 区間で、ホナム（湖南）線と連携した海底高速鉄道として推進される可能性が高い。

この区間が建設されれば、ソウルからチェジュ（済州）島まで KTX で約 2 時間 26 分、モッポ（木浦）からチェジュ（済州）島までは 40 分程度で、キムポ（金浦）～チェジュ（済州）の航空路線と比較しても競争力があると韓国交通研究院は見通した。

▲トンネルが掘られればどんな変化があるのか

韓・中・日海底トンネルが開通すれば東北アジア 3 カ国が単一経済圏として統合する時期が早まる見通した。

交通研究院のアン・ビョンミン東北アジア北朝鮮研究センター長は「今後トンネルが掘られるようになれば、韓・中・日 3 国間の運送市場の障壁が低くなり、共同経済圏基盤が構築される」と明らかにした。

日韓海底トンネルが開通される場合、釜山は今後建設される東南圏新空港とカンソ（江西）国際物流都市等、地域インフラと連携しシナジー効果が期待される。

チェ・チグ選任研究院は「日韓海底トンネルが連結されれば、自動車と鉄道路線を利用、同一生活圏および経済圏形成が可能だ」とし、「釜山・ウルサン（蔚山）・慶尚南道・テグ（大邱）・慶尚北道等、東南圏 5 ケ市・道は日韓海底トンネルの直接的な影響圏になる」と見通した。

湖南（全羅道）～済州間が開通する場合、既存の KTX 開通で活性化した京釜側に、湖南（全羅道）側が観光都市・済州を終着地とする新しいラインとして構築、経済活性化の助けになると専門家はみている。

▲障害物はないのか

しかし、東アジア 3 国を結ぶ韓・中・日海底トンネルは、工事の着手以前に先決課題が非常に多い。天文学的な建設費用のみならず、3 国の社会・文化的な差を克服できるかどうかは未知数。また日韓海底トンネル開通時、朝鮮半島が日本の大陸進出の橋頭堡になる、釜山港の機能が弱まるという心配まで提起されている。

技術的にも木浦～済州間は水深 120m、日韓区間は水深 160m 以上になるのに、このような深さの海底トンネルを建設した経験は世界のどこにもないので、深海海底トンネルの技術開発が鍵である。

韓中海底トンネルの場合、何より費用の準備が簡単ではない見通した。区間が非常に遠く、中間基点に人工島が必要だが、この島建設だけでも 10 兆ウォン以上がかかる等、総 100 兆ウォン以上がかかると推算されているからだ。

京畿開発研究院のチョ・ウンレ副院長は「技術確保もできていない状況でこれを推進する場合、結局日本や外国業者にいい仕事を与えるので、自己技術開発のあと、高速鉄道を推進しなければならない」と話した。