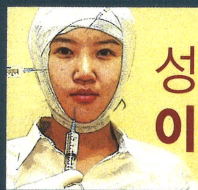


최초 인터뷰 | 고려대 입학처장
“잘못된 것 없다”

주간조선
Weekly Chosun
 weekly.chosun.com | 2009 02 23 | 2043호

고/용/빙/하/기
구직 · 재취업 가이드



성형한국, 新트렌드
이것만은 알고 하자

한·일 해저터널 논의
이제 제대로 불붙나



싸고 맛있는 정육식당들
강재섭, 대선 향해 뚝다
 세계문학전집 200권 낸 민음사
용산세무서장의 독도 연구



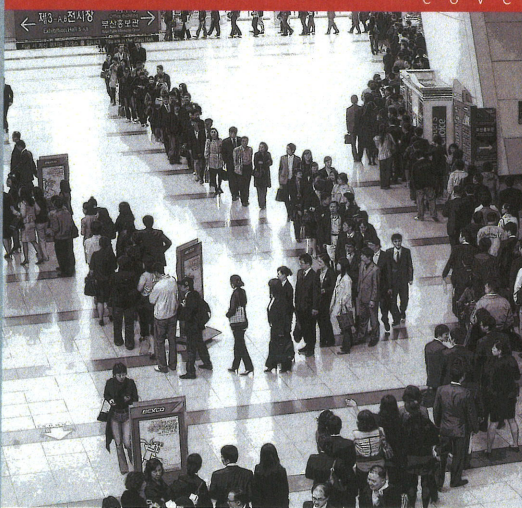
효녀가수 별
노래에 담은 나의 이야기



Weekly Chosun

2009.02.23

cover story



2009 구직·재취업 가이드 10

글로벌 경제위기로 떠나 할 것 없이 움츠러든 요즘, 직업시장의 구분 기준도 예전과 달라졌습니다. '좋은 직업'과 '나쁜 직업'은 사라지고 '뜨는 직업'과 '지는 직업'만 남은 거지요. 직업세계라고 예외일 순 없습니다. 시장의 흐름을 잘 살펴 '수요는 폭증하는데 공급은 달리는' 일자리를 찾는 게 최우선입니다. 직업평론가의 눈에 비친 '직업빅뱅시대, 그 이후'의 모습은 어떨까요. 지금부터 투자하면 실속 차릴 수 있는 직업 어디 없을까요. 재취업으로 '현명한 인생 이모작'에 도전하는 요령은 될까요. 청년구직자·이직희망자·재취업준비자를 막론하고 금과옥조(金科玉條) 삼을 만한 다양한 정보를 한데 모았습니다.



22



28



24



34

대선 향해 강재섭도 뛰든다 _022

강재섭 전 한나라당 대표가 최근 재단법인 '동행'을 설립하며 여의도 정치무대에 7개월 만에 복귀했습니다. 강 전 대표의 등장은 차기주자로 꼽히는 정몽준 의원이 얼마전 연구소를 개소한 것과 맞물려 정치권의 관심을 자극하고 있습니다. 강 전 대표 측근들은 강 전 대표가 앞으로 재단법인을 통해 정책연구를 하고 자문조직 재건에도 나설 것이라고 말합니다.

단독 인터뷰 | 고려대 서태열 입학처장 _024

2008년은 서태열 고려대 입학처장에게 무척 긴 한 해였습니다. 하필이면 입학처장에 취임한 첫해 '수시 2-2 일반전형 방식이 공정하지 않았다'는 논란에 휩싸이며 연일 곤욕을 치렀기 때문입니다. 고려대와 일부 수험생·학부모·언론 간 공방은 해를 넘겨 지금껏 진행 중입니다. 그간 이렇다할 대응을 하지 않았던 서 처장이 지난 2월 10일 주간조선과의 단독 인터뷰에 응했습니다. 그는 "대입제도에 대한 인식과 철학의 차이일 뿐 인사부정이라 애간 타구 나았다"며 "필요하면 대교협 아니라 검찰 조사에도 응하겠다"는 입장을 밝혔습니다.

'성형 대국 대한민국'의 최신 트렌드 _028

요즘 성형수술을 한다는 '과거'쯤은 흔이 되지 않습니다. TV를 켜면 흠 잡을 데 없이 예쁜 연예인이 성형수술을 했다고 고백하고, 케이블에서는 얼굴을 고쳐 신데렐라처럼 인생이 바뀐 사람들이 등장합니다. '대한민국은 성형 권하는 사회'라는 말도 과언이 아니죠. 진화하는 '성형 공화국'의 현주소는 어디일까요? 요즘은 부모가 자식에게, 남자친구가 여자친구에게, 아내가 남편에게 성형을 권하기도 합니다. 10대 청소년부터 60대 노인까지 폭도 넓어졌습니다. 성형 대국 대한민국에서 벌어지는 '외모 리모델링'의 실태를 취재했습니다.

수면 위로 떠오른 한·일해저터널 논의 _034

30년 가까이 논의가 이어져온 한·일해저터널 건설 계획이 구체화되고 있습니다. 지난 1월8일에는 한·일 양국의 관련 인사들이 모여서 구체적인 건설계획을 짜기 위한 공동위원회를 구성하는 데도 합의했는데요. 한·일해저터널 건설을 처음 제안한 문선명 총재가 이끄는 통일교도 최근 '한·일터널 추진위원회'라는 민간조직을 만들어 분위기를 띄우고 있습니다. 전직 장관들을 포함해 모두 12명의 저명인사들이 참여하고 있어 그 어느 때보다 성사 가능성이 높아졌다는 평입니다.

| 이 슈 |

수면 위로 떠오른 한·일해저터널 30년 논의 마무리되나

| 이동훈 기자 ilatron2@chosun.com |

30년 가까이 논의만 이어져온 한·일해저터널 건설 계획이 구체화되고 있다. 한·일 양국 해저터널 연구모임인 한국 측의 한·일터널연구회(공동대표 서의택·이용흠)와 일본 측 일·한터널연구회(대표 노자와 다이조)는 지난 1월 8일 구체적인 건설 플랜을 짜기 위한 공동위원회를 구성기로 합의했다. 28년 전 한·일해저터널 건설을 처음 제안한 문선명 총재가 이끄는 통일교도 최근 산하 평화통일재단에 '한·일터널 추진위원회'라는 민간조직을 만들어 분위기를 띄우고 있다. 이 조직에는 전직 장관을 포함해 12명의 저명인사가 참여하고 있다. 한·일터널 추진위원회 허문도 위원장은 "미국발 경제위기로 인해 미국 경제에 대한 의존도가 높은 한국과 일본이 해저터널을 뚫어 경제 통합을 가속화해야 할 필요성이 더욱 커졌다"며 "해저터널이 뚫리면 한·일 양국을 축으로 한 동북아 역내 경제통합의 가속화는 물론 답보 상태에 머물러 있는 한·일 자유무역협정(FTA) 추진에도 결정적 계기가 될 것"이라고 말했다.



전직 장관 포함 민간 추진위 '불황 돌파구' 분위기 띄우기 한·일 양국 연구모임 "건설 플랜 짜자" 공동위원회 구성

예상 노선

일본 측 시발점, 규슈 사가현 가라쓰시 확정적
한국 측 거제(A안) 유력... 총 209km로 세계 최장

한·일해저터널의 노선은 아직 검토 중이지만 일본 측 시발점은 일본 규슈 서북부의 사가현(佐賀縣) 가라쓰시(唐津市·인구 13만명)가 거의 확정적이다. 바다 건너 한국과 연결하기에 가장 적합한 지형 조건을 갖추고 있기 때문이다. 가라쓰시의 진세이초(鎮西町) 나고야(名護屋) 성 터에는 1986년 지질조사를 위해 500m가량 바다 밑으로 파고 들어간 '한·일해저터널 나고야 사갱(斜坑)'이 있고, 현재도 지질조사가 계속되고 있다. 한·일터널 추진위원회에서도 지난해 말 국내 한 건설업체의 해저터널 기술요원들과 함께 가라쓰 사갱을 답사하고 왔다.

쓰시마(對馬島)를 향해 북쪽으로 튀어나온 가라쓰시는 해저터널의 중간 기착지가 될 이키섬(壱岐島)과는 불과 42km 거리에 있다. 때문에 가라쓰와 이키섬 구간은 해저터널에 비해 공사비가 3분의 1밖에 들지않는 해상교량으로 잇는 방안도 검토되고 있다. 가라쓰와 이키섬 사이에는 가베시마(加部島·육지와 500m), 가카라시마(加唐島·육지와 7.5km) 등 작은 섬들이 징검다리처럼 이어져 있어 교량건설에 문제가 없다고 한다. 가라쓰에서 가베시마까지는 이미 요부코(呼子)대교라는 연륙교가 연결된 상태다.

한국 측 시발점은 거제도(경남 거제시)가 유력하다. 일본 측에서도 기술적 이유로 쓰시마에서 거제로 향하는 해저터널 노선을 최적으로 보고 있다. 부산으로 직행하는 노선의 경우 해저 단층대를 지나야 하고 최대 수심도 거제구간에 비해 70m가량 깊기 때문이다. 다만 해저터널이 거제도에서 시작한다고 해도 여객터미널과 화물 환적장 등은 부산 강서구에

들어설 것으로 보인다. 거제도에는 이들 시설이 들어설 부지가 협소한 반면 부산 강서구에는 올 1월 해제된 그린벨트 33km²를 포함한 너른 부지가 있다. 가라쓰와 거제를 이을 경우 해저터널의 총 연장은 209km(해저 구간 145km)로 세계 최장 해저터널이 될 전망이다.

특히 한·일해저터널은 거가대교(부산~거제, 8.2km)와도 이어질 예정이다. 거제 장목면과 부산 가덕도를 잇는 거가대교는 2010년 완공을 목표로 현재 공사 중이다. 때문에 한·일해저터널의 실질적인 시발점은 부산 가덕도(부산 강서구 천가동)가 될 것으로 보인다. 동남권 신공항 부지로도 유력하게 검토되고 있는 부산 가덕도는 해저터널이 놓일 경우 육(한·일해저터널)·해(부산신항)·공(동남권 신공항) 물류가 한데 모이는 동북아 최대의 허브로 떠오를 전망이다.

철도냐, 도로냐

여객·화물·자동차 운반용 철도건설 유력
자동차용 터널은 배기가스 문제로 부정적

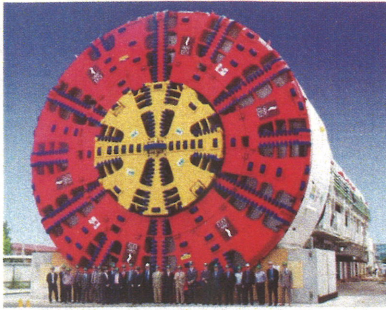
한·일해저터널은 아직 유력 노선만 정해졌을 뿐 해저터널 안에 구체적으로 어떤 이동수단이 들어가게 될지는 결정되지 않았다. 현재로서는 여객과 화물열차, 자동차 운반용 열차를 위한 철도를 놓는 방안이 유력하다. 1964년 착공해 1988년 개통된 일본 세이칸(青函)해저터널(53.9km, 해저구간 23.3km)도 혼슈(本州)와 홋카이도(北海道)를 연결하는 철도가 운행 중이고, 1994년 개통된 영·불해저터널(49.9km, 해저구간 38km) 역시 TGV 고속열차를 개량한 유로스타가 지나가고 있다.

해저터널 안에 자동차가 달릴 도로를 놓는 방안은 현재로서는 부정적

한·일해저터널 3개 노선 비교

	통과구간	총연장 (km)	최대수심 (m)	육상구간 (km)	해저구간 (km)	장단점	해저 단면도
A	거제도(북부)~쓰시마(하도)~이키섬~가라쓰	209	155	64	145	총연장 가장 짧으나 해저구간 가장 김	
B	거제도(남부)~쓰시마(상도)~쓰시마(하도)~이키섬~가라쓰	217	160	76	141	경부축과 접근성이 가장 떨어짐	
C	부산~쓰시마(상도)~쓰시마(하도)~이키섬~가라쓰	231	220	103	128	해저구간이 가장 짧으나 수심이 깊고 단층대 통과	

출처: 일·한터널 연구회



◀ 터널 굴착용 초대형 드릴. 보통 TBM(Tunnel Boring Machine)이라고 부른다.

◀ 일본 가라쓰시의 요부코 대교. photo 구글

이다. 150km에 달하는 해저터널 구간에서 내뿜는 배기가스를 제거할 방법이 현재로서는 마땅치 않기 때문이다. 바다 위에 인공섬을 만들어 환기구를 설치하는 방식으로 배기가스를 제거한다고 해도 그에 따른 천문학적 추가 공사비가 들어가는 것이 문제다. 총 200km가 넘는 터널을 자동으로 달릴 경우 해저구간 주행만 3시간가량이 소요될 것으로 예상된다.

해저터널에서 발생할 수 있는 교통사고와 테러문제 때문에도 자동차보다 열차가 선호되는 것으로 알려졌다. 만약 수심 150m인 해저터널에서 자동차를 이용한 폭탄 테러가 발생할 경우 150km 해저구간에 있는 차량은 모조리 수장(水葬)될 수밖에 없다. 때문에 자동차는 열차로 운반하면 된다는 것이 전문가들의 의견이다. 1994년 개통된 영·불해저터널도 자동차를 열차에 실어 운행하는 식으로 자동차 운전자들의 편의를 보장해주고 있다. 해저터널을 뚫을 경우 일종의 보조터널도 만들어 한국과 일본을 연결하는 광케이블 등 각종 정보통신망이 가설될 것으로 알려졌다.

경제성 논란

공사비 150조~200조원, 한·일 모두 '경제성 없음' 산업파급효과 양국 140조원 예상... 장기적으로 긍정적

가장 큰 걸림돌은 경제성이다. 공사비만 10조엔(2월 11일 환율로 150조원·일본 추산)에서 200조원(한국 측 추산) 가까이 들어갈 것으로 예상되기 때문이다. 한국보다 해저터널 건설에 적극적 입장인 일본에서도 경제성 평가를 한 결과 일단은 경제성이 없는 것으로 나타났다. 비용(건설비, 운영비, 열차구입비)과 편익(운영비와 이동시간 절감)을 따진 결과, 검토 중인 3가지 노선 중 어느 하나도 비용편익분석 수치가 0.6을 넘지 못했다. 비용편익분석에서 수치가 1을 넘지 못하면 사업성이 부족한 것으로 본다.

한국 측 검토 결과도 마찬가지다. 2003년 노무현 정부 때 한국교통연구원과 한국건설산업연구원은 '한·일해저터널 필요성 연구'라는 공동 조사연구를 통해 '타당성 없음'으로 결론 내린 적이 있다. 당시 연구책임자였던 한국교통연구원 안병민 동북아·북한 교통연구센터장은 "양국의 여객이나 물동량은 주로 한국의 수도권과 일본의 도쿄권에서 움직이는

데, 해저터널이 뚫려 수도권과 도쿄권이 철도로 연결된다 하더라도 이동거리만 1800km, 교통비만 왕복 120만원가량 들어 경쟁력이 떨어진다"며 "긍정적 효과가 미치는 범위는 일본 규슈지역, 최대한으로 넓혀도 오사카까지에 불과하다"고 했다. 또 "일본 세이칸터널의 경우 최근 유지보수비 때문에 터널을 다시 막아야 한다는 목소리도 나온다"고 말했다.

하지만 해저터널 추진위나 연구모임 관계자들은 "한·일터널의 경제성에 대한 부정적 분석은 건설업과 기타 산업으로의 파급 효과를 전혀 고려하지 않은 것"이라며 "단순히 해저터널 자체의 비용과 편익만을 계산해 경제성을 따지면 곤란하다"는 입장이다. 일본 측 일·한터널연구회에서도 "터널 개통 전후의 여객과 화물량을 기초로 시간과 비용 절약에 따른 비용편익분석을 하면 경제성이 낮게 나타나지만 고용창출, 건설경기 진작 등의 파급효과를 고려하면 충분히 타당성이 있다"며 "한·일해저터널을 건설하면 한국과 일본에서 각각 13조원, 18조원의 건설업 GDP 증가가 예상되고, 산업파급효과까지 따지면 한국과 일본에서 각각 54조원, 88조원 등 모두 142조원의 효과가 있을 것"이라고 전망했다. 한·일해저터널 추진위의 관계자는 "경제성 평가만 했으면 경부고속도로도 건설될 수 없었을 것이고 호남고속철도 당장 중지해야 할 것"이라며 "국가적 프로젝트는 장기적 시각으로 봐야 한다"고 했다.

기술적 논란

두 나라 모두 "세계 최고 기술진... 문제 없다" 지진 발생 가능한 단층대 통과가 걸림돌

기술적 문제는 없다는 것이 양국 기술진의 공통된 의견이다. 특히 일본의 해저터널 건설 기술은 1964년 세이칸해저터널을 뚫을 때부터 확보돼 세계 최고 수준을 자랑한다. 1986년 영·불해저터널 착공 때도 일본 측 인사가 기술고문으로 참여했다. 한·일해저터널은 해저구간만 150km에 달하고, 가장 깊은 곳은 수심이 최대 220m에 이르는 점을 고려할 때 지금까지 개발된 해저터널 굴착 공법이 모두 동원될 것으로 보인다. 특히 지반이 약한 부산과 거제도 일대 해저에서는 지상에서 구조물을 만든 뒤 바다 밑에 가라앉히는 침매(沈埋) 공법이 사용될 것으로 보인다. 현재 거

가대교 일부 구간(대죽도~가덕도, 3.7km)에서도 침매공법이 사용되고 있다. 지난해 8월 일본 가라쓰를 직접 답사한 대우건설 기술연구원 신현영 선임연구원은 “초대형 드릴을 사용해 기계식으로 파내는 공법을 비롯해 발파식 공법, 연약지반에서 사용하는 침매터널 공법 등을 지질과 지반에 따라 병행 사용할 수 있다”며 “기술적으로는 국내 건설업체도 시공 가능하고 공사 기간도 얼마든지 줄일 수 있다”고 말했다.

다만 해저터널이 단층대를 통과한다는 것은 걸림돌이다. 구조선과 단층대에서는 간헐적으로 지진이 발생하기 때문이다. 쓰시마섬 서북쪽에는 쓰시마~고토 지질구조선(TGTL)이 섬을 감싸고 있는 형태로 뻗어있다. 특히 쓰시마섬에서 부산으로 가는 노선을 채택할 경우 치명적 문제에 부딪힌다. 부산 앞바다에서 경북 포항 방향으로 뻗어있는 대한해협 해저 단층, 양산단층과도 이종으로 겹치기 때문이다. 초대형 드릴을 이용해 무리하게 해저터널을 굴착할 경우 해저지진으로 인한 쓰나미 같은 천재지변을 일으킬 수도 있다는 것이 전문가들의 견해이다. 부산·경남 앞 바다에서는 기상청 지진관측 자료가 생산된 1978년 이후 모두 35건의 해저지진이 발생했다. 한국지질자원연구원 이운수 박사는 “해저터널 공사 중에 암석에 물이 들어가면 암석 내에 압력이 변화하면서 지층이 불안정해질 수 있다”며 “공사에 앞서 철저한 지질조사가 선행되어야 한다”고 말했다.

하지만 터널굴착과 지진과는 상관관계를 찾기 힘들다는 의견도 있다. 한국지질자원연구원 지진연구센터의 조창수 박사는 “단층대 부근에 댐과 같은 대형구조물이 들어섰을 때 인근 지역의 지진을 유발했다는 보고가 있기는 하지만 터널은 뚫는 단면이 극히 작아서 지진을 유발할 수 있을지 의문”이라고 했다. 대우건설 신현영 선임연구원은 “초대형 드릴이라 해발자 구경이 15m에 불과하다”며 “그 정도 구멍은 지진 발생에 영향을 주지 못한다”고 했다.

한·일 정부 입장

**일본은 줄곧 적극적... 규슈지역선 추진연맹까지 발족
한국도 긍정적... 대통령실장 “예비타당성 조사 용의”**

당초 한국 정부는 한·일해저터널 건설에 부정적인 입장이 강했다. 전두환 정부 때만 해도 특정 종교단체와 민간에서만 거론되는 얘기로 취급했다. 전두환 정부에서 통일원 장관을 역임한 허문도 한·일터널 추진위원장은 “5공 때는 민간에서 거론되는 한·일해저터널에는 관심이 없었다”고 말했다.

하지만 2002년 한·일월드컵을 계기로 한국 정부의 입장도 긍정적으로 변화하고 있다. 1990년 5월 노태우 대통령이 한·일해저터널의 필요성을 최초로 언급한 이후 김대중(1999년 9월), 노무현(2003년 2월) 대통령도 해저터널에 대해 긍정적 의사를 표명했었다. 현 이명박 정부 역시 해저터널을 검토해볼 수 있다는 입장이다. 지난해 말 국정감사에서 해저

터널 타당성 여부를 묻는 한나라당 김정권 의원(경남 김해갑)의 질문에 정정길 대통령실장은 “한·일해저터널에 대한 예비타당성 조사를 할 용의가 있고, 적극 검토하겠다”고 답변했다.

일본 정부는 줄곧 적극적 입장을 보이고 있다. 2000년 모리 요시로(森喜朗) 당시 일본 총리가 아시아·유럽정상회의(ASEM) 참석차 방한한 자리에서 한·일해저터널 건설을 공식 제의한 바도 있다. 또 2003년 일본 자민당은 한·일해저터널 건설을 100년 동안 이뤄야 할 3대 국가과제로 선정하기도 했다. 지난해 3월에는 한·일해저터널 건설로 직접적 영향을 받게 되는 규슈 지역 중의원들이 한·일해저터널을 추진하기 위한 초당파 의원연맹을 발족하기도 했다. 특히 공명당(公明黨)과 함께 연립정권을 구성하고 있는 자민당의 경우 전통적으로 건설경기 부양을 통한 경제성장 정책을 줄곧 펴왔기 때문에 정치적으로도 한·일해저터널이 득이 된다는 판단을 내리고 있는 것으로 알려졌다. ■

한·일해저터널과 일본 침략의 역사

시발점 가라쓰, 임진왜란 때 출정지 일제 때 이미 ‘조선해협 터널’ 구상



한·일해저터널 건설의 가장 큰 걸림돌은 한·일과 거사에 따른 역사적 앙금 문제일 수 있다. 한국의 반대론자들은 역사적 경험을 들어 “한·일해저터널이 일본의 대륙 진입로(進入口)가 될 것”이라며 목소리를 높이고 있다. 실제 해저터널의 일본 측 시발점으로 거론되는 가라쓰는 임진왜란 당시 일본군의 조선 출병로였다. 지금도 한·일해저터널 사강 근처의 나

고야성(名護屋城) 성터에는 ‘태함(太閤·도요토미 히데요시)이 아득한 바다를 노려보다’란 글귀가 새겨진 비석(사진)이 현해탄(玄海灘)을 바라보고 있다. 지금은 폐허가 된 나고야성은 1591년 도요토미 히데요시가 직접 축성하고 조선 침략의 전진기지로 삼았던 곳이다. 성 주위로는 선봉장인 고니시 유키나가, 가토 기요마사 등이 구축한 진지도 남아있다. 전란 당시 포로로 끌려간 조선 도공들이 정착하면서 가라쓰 도기(唐津燒)를 만들어내기도 했다.

한·일해저터널의 최초 발상도 일제강점기인 1938년 일제가 만든 ‘조선해협 철도터널 계획’에서 비롯됐다. 당시에는 △후쿠오카~이키섬~쓰시마~부산 △쓰시마~홍도(통영시 한산면 매죽리)~거제도~마산 2개 노선이 유력 검토됐었다. 실제로 일제는 1940년부터 1941년까지 혼슈와 이키섬의 해저 철도통과 구간에 대한 해저부 지질조사를 벌이기도 했다.

하지만 해저터널에 찬성하는 사람들은 “해저터널이 한국이 일본으로 진출하는 진공로(進空路)가 될 것”이라며 정면대 관점을 제시하고 있다. 임진왜란이나 한일병합 때와는 상황이 180도 달라졌다는 것이다. 특히 부산과 거리상으로 49.5km밖에 떨어져 있지 않은 쓰시마(규슈와는 132km)의 경우 한·일해저터널이 완성되면 실질적인 한국 경제권으로 편입될 것이라 주장도 나온다. 실제 지난해 10월 말 일본 산케이(産經)신문은 “한국 자본이 쓰시마의 부동산을 야금야금 매입하고 있다”는 요지의 “쓰시마가 위험하다”라는 기획 기사를 3회에 걸쳐 내보내기도 했다. 한·일터널 추진위의 한 관계자는 “한국과 일본이 이미 항로와 해로로 긴밀하게 연결된 마당에 침공 루트가 된다는 비현실적 이유를 내세워 육로를 마다할 이유가 없다”며 “해저터널은 유사 시 군사적 활용 가치도 떨어진다”고 지적했다.

| 인 터 뷰 | 허문도 한·일터널 추진위원장

“동북아 정치지형 바꿀 역사적 프로젝트 한·일 과거사 넘어 중국 시대에 대비하자”

| 이동훈 기자 itatron2@chosun.com |

허문도(69) 전 통일원 장관은 한·일해저터널을 적극 추진하고 있는 사람의 하나다. 5공 시절 문공부(현 문광부) 차관, 국토통일원(현 통일부) 장관 등을 역임한 그는 최근 ‘한·일터널 추진위원장’이란 직함을 달고 동문서주하고 있다. ‘한·일터널 추진위원회’에는 허문도 위원장을 비롯해 전직 장관 등 12명의 저명 인사가 참여하고 있다.

한·일해저터널 추진위원회는 어떻게 만들어졌나. “작년 9월 통일교 산하 평화통일재단이 추진위원회를 만들었고 내가 위원장을 맡았다. 일본 도쿄대에서 공부할 때나 조선일보 도쿄특파원, 주일 한국대사관 공보관으로 일하면서 한·일 양국 문제에 늘 관심을 갖고 있었다. 한·일 해저터널 추진위원회에는 나 말고도 김기춘 전 법무부 장관, 광결호 전 환경부 장관, 안국정 전 SBS 사장, 인보길 전 조선일보 편집국장, 최재범 한진중공업 부회장 같은 이들이 참여하고 있다. 한·일해저터널을 처음 제안한 통일교 문선명 총재도 적극적이다.”

문선명 총재가 한·일 해저터널의 제안자로 알려져 있는데. “맞다. 5공 화국 때인 1981년 문 총재가 세종문화회관에서 지구상 각 대륙을 연결하는 ‘평화고속도로’ 구상을 밝히면서 본격 제기됐다. 한·일 간 영구 평화의 축을 놓자는 취지였다.”

한·일해저터널 제안이 처음 나왔을 때 당시 5공 정부는 어떤 입장이었나. “1981년 문선명 총재의 강연을 듣고 교토대 인맥의 거두인 니시보리 에이사부로(西堀榮三郎) 교수가 일본의 저명 인사들을 모아서 ‘일·한해저터널 연구회’라는 조직을 만들었다. 그후 1983년 세이칸

(青函) 해저터널 건설에 참여한 홋카이도대 명예교수 사사야스오(佐佐保雄)가 일·한터널연구회 회장에 취임하면서 본격 검토에 들어갔다. 하지만 한국에서는 일부 식자층을 제외하고는 별 관심이 없었다. 존재 자체를 몰랐다고 하는 것이 타당할 것이다. 하지만 2002년 한·일월드컵 공동 개최를 계기로 매스컴에서 관심을 가지면서 상황이 바뀌었다.”

한국 측 추산 200조원, 일본 측 추산 10조엔가량의 건설 자금이 소요될 것으로 예상된다는데 이 막대한 자금을 누가 대나. “자금은 문제가 되지 않는다. 양국 정부 간에 한·일 해저터널 프로젝트가 합의만 되면 참가할 은행이나 건설업체는 수백개가 넘는다. 영·불해저터널을 뚫을 때도 민간에서 은행차관단, 시공·건설단을 먼저 구성했다. 당시 미국에서도 200개에 달하는 은행이 차관단에 참여했다. 한·일해저터널에 대해서는 이미 우리 쪽에서 대우건설 등이 관심을 갖고 있는 것으로 안다. 부산~거제도 해저터널을 시공 중인 대우건설은 지난번 한·일 해저터널 일본 측 시발점이 될 가라쓰 현장조사 때 기술연구원을 파견하기도 했다. 국제적 컨소시엄이 구성되면 참여할 업체들이 늘렸다.”

총 연장이 200km를 넘고 약 150km의 해저구간을 뚫어야 한다. 기술적 문제는 없다고 보나. “기술적 문제는 장애가 아니다. 해저터널을 뚫는 기술적 난제들은 1964년 일본 혼슈와 홋카이도 간 세이칸 해저터널을 뚫을 때 해결됐다. 영·불해저터널을 뚫을 때도 일본 세이칸 터널을 뚫을 때 검증된 기술이 사용됐다. 특히 세이칸 해저철도터널을 뚫는 데

한·일터널 추진위원회 명단

허문도 위원장	전 통일원 장관
김기춘 (이하 위원)	전 법무부 장관
광결호	전 환경부 장관
김용호	대농 회장
최재범	한진중공업 부회장
성백전	한국해외기술공사 회장
서의택	전 부산외대 총장
신장철	숭실대 일본학과 교수
이리형	청운대 총장
인보길	전 조선일보 편집국장
안국정	전 SBS 사장
이흥교	전 부산 범어사 주지



한·일터널 추진위원회가 기술요원들과 답사를 다녀온 가라쓰의 해저지질 조사용 터널. photo 한일터널 추진위



photo 정복남 조선영상미디어 기자

관여한 모지타 유타카(持田 豊)라는 사람이 영·불해저터널 건설 때 기술고문으로 참여하면서 완성도는 더욱 높아졌다. 일본 측에서는 한·일 해저터널을 뚫을 경우 7년 정도 소요될 것으로 결론이 난 상태다. 한·일 해저터널은 2000년에 걸친 한·일 두 민족의 정치·외교·문화의 문제이지 기술이나 자금의 문제가 아니다.”

한·일해저터널로 얻는 효과가 양국 간에 비대칭적이란 얘기가 나온다. 일본 입장에서는 유라시아 대륙이 열리지만, 우리에게겐 일본이라는 섬밖에 열리지 않는다는 얘기가. “작년 허남식 부산시장이 한·일해저터널 문제를 공식 제기했을 때 ‘다움’ 아고라에 반대하는 글이 3만개나 올라왔다. 국민을 설득하는 것이 가장 힘든 일이 될 것이다. 우리 민족은 왜 구에 당한 역사가 길기 때문에 일본과 시공간적으로 가까워지는 것에 생리적 거부감을 가지고 있다. 하지만 수세적으로 생각하면 아무것도 못한다. 과거 임진왜란 때나 일제강점기 때와도 상황이 바뀌었다. 월드컵이나 베이징올림픽을 보면서 우리 젊은이들의 기(氣)가 일본을 넘어선다는 느낌을 받았다. 무력하고 가난하던 시절에 익숙했던 발상을 버릴 때가 됐다. (경제적으로) 없이 살 때의 생각을 가지고는 미래를 준비할 수 없다. 우리도 이제 ‘용일(用日)’의 입장에서 일본의 힘을 이용해야 한다.”

한·일해저터널이 중국의 정치경제적 부상과도 관계가 있다. “그렇다. 중국의 부상은 기정사실이다. 일부 국제정치학자들은 중국이 로마나 미국보다 강대한 나라로 부상할 것이라는 전망도 한다. 우리나라 일본은 중국의 부상에 대비할 필요가 있다. 일본에서도 한때 한·일해저터널을 ‘꿈의 터널’로만 본 적이 있다. 하지만 일본의 대중 교역량이 대미 교역량을 추월하면서 현실적 문제로 다가왔다. 한·일해저터널을 뚫어 한·일 간 교역량을 늘려야 중국의 부상에 맞설 경제적 덩치가 키워진다는 것이다. 그렇지 않으면 양국 모두 중국의 영향권 안에 들어갈 수밖에 없

다. 두 나라가 모두 고민해야 할 대목이다.”

그 동안 일본 정치인들의 망언으로 인해 한·일 관계가 여러번 심각한 위기를 맞았는데 그런 측면에서 보면 해저터널은 시기상조 아닌가. “우리나라 대통령과 일본 총리들이 수차례 ‘미래지향적 한·일 관계’를 언급했지만 과거 문제에 부딪히면 늘 원점으로 돌아왔다. 구체적 프로젝트를 같이 해야 한다. 일본은 그 동안 과거사에 대한 진정한 사과를 하지 못해 국제사회에서 경제력에 걸맞은 정치적 대접을 받지 못했다. 그 참회의 뜻으로라도 한·일 해저터널을 뚫어야 한다. 한마디로 묵묵히 ‘참회의 터널’을 뚫으라는 것이다. 부산에서 쓰시마까지는 우리가 뚫고, 쓰시마에서 가라쓰까지는 일본이 뚫으면 된다. 쓰시마에서 서로 만나기만 하면 된다.”

한반도 대운하와 비교해 한·일해저터널은 어떤 의미를 가지나. “한반도 대운하는 국내 정치에 발이 걸려있지만 한·일해저터널은 동북아 정치지형을 바꾸고 이 지역의 영구평화를 가져올 수 있는 원대한 프로젝트다. 시기적으로는 지금이 적기다. 과거 세계 대공황 때 미국은 허버햄을 지어 돌파하지 않았다. 한국과 일본도 해저터널을 뚫어 고용을 창출하고 경제위기를 돌파할 필요가 있다. 지방의 건설 경기도 살릴 수 있다. 사실 우리보다 대미 의존이 더 심한 일본으로서는 해저터널 건설을 통한 불황 돌파가 시급하다.”

정부 차원의 동의를 필수적인데 한국 정부의 공식적 입장은 아직 결정된 게 없다고 알고 있다. “정부는 대규모 프로젝트를 추진하기 전에 여론의 부담이 있어 쉽게 움직이기 어렵다. 영·불해저터널을 뚫을 때도 당초 영국에서 반대 여론이 심했으나 유럽공동체를 만들자는 분위기가 정착되자 영국 대처 총리와 프랑스 미테랑 대통령의 결단으로 시작할 수 있었다. 민간에서 먼저 여론을 조성해서 정부가 부담 없이 추진하도록 하는 것도 방법이다.” ■

Weekly Chosun 週刊朝鮮

2009年2月23日 2043号

水面上に浮上した日韓海底トンネル

30年の論議終わられるのか

30年近く論議のみ続けられてきた日韓海底トンネルの建設計画が具体化されてきた。日韓両国の海底トンネル研究団体である韓国側の韓日トンネル研究会(共同代表 ソ・イテク(徐義澤)・イ・ヨンフン(李龍欽))と日本側の日韓トンネル研究会(代表 野澤太三)は去る1月8日、具体的な建設プランを作るための共同委員会を構成することで合意した。28年前、日韓海底トンネルの建設を始めて提案したムン・ソンミョン(文鮮明)総裁が率いる統一教会も、最近傘下の平和統一財団に「韓日トンネル推進委員会」という民間組織をつくり雰囲気盛り上げている。この組織には前職の長官を含む12名の著名人士が参与している。韓日トンネル推進委員会のホ・ムンド(許文道)委員長は「アメリカ発の経済危機によってアメリカ経済に対する依存度が高い韓国と日本が、海底トンネルを掘り、経済統合を加速化する必要性が更に高くなった」とし、「海底トンネルが掘られれば、日韓両国を軸とした北東アジア域内経済統合が加速されるのはもちろん、停滞状態になっている日韓自由貿易協定(FTA)の推進にも決定的な機会になるだろう」と語った。

前職長官を含む民間推進委員会「不況の突破口」雰囲気盛り上げる
日韓両国の研究団体「建設プランを作ろう」共同委員会構成

予想路線

日本側の始発点、九州の佐賀県唐津市確定的
韓国側巨済島(A案)有力…総209kmで世界最長

日韓海底トンネルの路線はまだ検討中であるが、日本側の始発点は日本の九州西北部の佐賀県唐津市(人口13万人)がほぼ確定的だ。海を渡り韓国と連結するのに最も適当な地形条件を備えているからだ。唐津市の鎮西町の名護屋城跡には、1986年に地質調査のため500mほど海底に掘った「日韓海底トンネル名護屋斜坑」があり、現在も地質調査が続けられている。韓日トンネル推進委員会でも昨年末、国内のある建設業者の海底トンネルの技術要員たちと共に唐津斜坑を視察してきた。

対馬に向かって北側に飛び出ている唐津市は海底トンネルの中間発着地なる壱岐とはわずか42kmの距離にある。したがって、唐津と壱岐の区間は海底トンネルに比べ工事費が3分の1しかかからない海上橋梁で繋ぐ案も検討されている。唐津と壱岐の間には加部島(500m)、加唐島(7.5km)等小さい島々が飛び石のように続いており、橋梁建設に問題がないという。唐津から加部島まではすでに呼子大橋という連陸橋がつながっている。

韓国側の始発点は巨済島(慶尚南道巨済市)が有力だ。日本側でも技術的な理由で対馬か

ら巨済島に向かう海底トンネルの路線を最適だとみている。釜山に直行する路線の場合、海底の断層帯を通らなければならない、最大水深もコジェ（巨済）島区間に比べ70mほど深いのである。しかし、海底トンネルが巨済島から始まるとしても旅客ターミナルと貨物の積替基地などは釜山のカンソ（江西）区になるとみられる。巨済島にはこれらの施設が立地する敷地が狭いのに対し、江西区には今年1月に解除されたグリーンベルトの33km²を含む広い敷地がある。唐津と巨済島を結ぶ場合、海底トンネルの総延長は209km(海底区間145km)で世界最長の海底トンネルとなる見通しだ。

特に日韓海底トンネルは巨加大橋(釜山～巨済島、8.2km)とも繋がる予定だ。巨済島の長木面と釜山の加徳島を結ぶ巨加大橋は2010年の竣工を目標に現在工事中である。したがって、韓日海底トンネルの実質的な始発点は釜山の加徳島(釜山江西区天加洞)になるとみられる。東南圏の新空港の敷地としても有力に検討されている釜山の加徳島は、海底トンネルが敷かれる場合、陸(日韓海底トンネル)・海(釜山新港)・空(東南圏新空港)の物流が1箇所に集まる北東アジア最大のハブに浮上する見通しだ。

鉄道か、道路か

旅客・貨物・自動車運搬用鉄道の建設が有力

自動車用トンネルは排気ガスの問題で否定的

日韓海底トンネルは、まだ有力な路線案のみ決まっているだけで、海底トンネルの中に具体的にどの移動手段が入るのかは決定されていない。現在では旅客と貨物列車、自動車運搬用列車のために鉄道を敷く案が有力だ。1964年に着工し1988年に開通した日本の青函海底トンネル(53.9km、海底区間23.3km)も本州と北海道を結ぶ鉄道が運行中であり、1994年に開通した英仏海底トンネル(49.9km、海底区間38km)もTGV高速列車を改良したユーロスターが走っている。

海底トンネルの中に自動車が走る道路を敷く案は現在では否定的だ。150kmに達する海底トンネル区間で出される排気ガスを除去する方法が現在では困難なためだ。海の上に人工島を作り換気口を設置する方式で排気ガスを除去するにしても、それに伴う天文学的な追加工事費がかかるのが問題だ。総200kmを越えるトンネルを自動車で走る場合、海底区間の走行だけで3時間ほどかかると予想される。

海底トンネルで発生する交通事故とテロ問題でも、自動車より列車が好ましいと伝えられた。もし、水深150mである海底トンネルで自動車を利用した爆弾テロが発生した場合、150kmの海底区間にある車両は全部水葬されるしかない。したがって、自動車は列車で運搬すればいいというのが専門家たちの意見だ。1994年に開通した英仏海底トンネルも、自動車を列車に積んで運行する方式で自動車の運転者たちの便宜を保証している。海底トンネルを掘る場合、一種の補助トンネルも作り、韓国と日本を繋ぐ光ケーブル等各種情報通信が仮設されると伝えられた。

経済性議論

工事費150兆～200兆ウォン、日韓共に「経済性ない」

産業波及効果、両国140兆ウォン予想…長期的には肯定的

最も大きな障害は経済性だ。工事費だけでも10兆円(2月11日レートで150兆ウォン・日

本の推算)から200兆ウォン(韓国側の推算)近くかかると予想されるからだ。韓国より海底トンネルの建設に積極的な立場である日本でも経済性評価をした結果、一旦は経済性がないとされた。費用(建設費、運営費、列車購入費)と便益(運行費と移動時間節減)を計算した結果、検討中である3つの路線のうちどれ一つも費用便益分析の数値が0.6を超えなかった。費用便益分析で数値が1を超えなければ、事業性が足りないとみる。

韓国側の検討も同じである。2003年の盧武鉉(ノ・ムヒョン)政権のとき、韓国交通研究院と韓国建設産業研究院は「日韓海底トンネルの必要性研究」という共同調査研究で「妥当性がない」と結論を下したことがある。当時、研究責任者であった韓国交通研究院のアン・ビョンミン東北アジア・北朝鮮交通研究センター長は「両国の旅客や物動量は主に韓国の首都圏と日本の東京圏で動いているのに、海底トンネルが掘られ、首都圏と東京圏が鉄道で連結されるとしても移動距離だけで1800km、交通費のみ往復120万ウォンほどかかり、競争力が低い」とし、「肯定的な効果が与える範囲は日本の九州地域、最大限広げても大阪までにすぎない」とした。また、「日本の青函トンネルの場合は最近、維持補修費のせいでトンネルを再び埋めなければならないという声も出ている」と話した。

しかし、海底トンネル推進委員会や研究団体の関係者たちは「日韓トンネルの経済性に対する否定的な分析は、建設業とその他産業での波及効果を全く考慮していないもの」とし、「単純に海底トンネル自体の費用と便益のみを計算して経済性を考えては困る」という立場だ。日本側の日韓トンネル研究会でも「トンネル開通前後の旅客と貨物量を基礎として時間と費用節約による費用便益分析をすれば経済性は低くなるが、雇用創出、建設景気の振作等の波及効果を考慮すれば十分に妥当性がある」とし、「日韓海底トンネルを建設すれば、韓国と日本でそれぞれ13兆ウォン、18兆ウォンの建設業のDP増加が予想され、産業波及効果まで考えると韓国と日本でそれぞれ54兆ウォン、88兆ウォン等合わせて142兆ウォンの効果がある」との見通しだ。日韓海底トンネル推進委員会の関係者は「経済性評価のみでは慶釜高速道路も建設されなかっただろうし、湖南高速鉄道もすぐ中止しなければならない」とし、「国家的なプロジェクトは長期的な視点でみなければならない」と語った。

技術的議論

両国とも「世界最高の技術陣…問題ない」

地震発生の可能性がある断層帯通過が障害

技術的な問題はないというのが両国の技術陣の共通した意見だ。特に日本の海底トンネル建設技術は1964年の青函海底トンネルを掘ったとき高まり世界最高レベルを誇る。1986年、英仏海底トンネル着工の時も日本側の人士が技術顧問として参与した。日韓海底トンネルは海底区間だけでも150kmに達し、最も深いところは水深が最大220mに至る点を考慮する時、これまで開発された海底トンネルの掘削工法がすべて動員されるとみられる。特に地盤が弱い釜山と巨済島一帯の海底では地上で構造物を作ったあと海の下に沈める沈埋工法が使われるとみられる。現在、巨加大橋の一部区間(大竹島～加徳島、3.7km)でも沈埋工法が使用されている。昨年8月に日本の唐津を直接視察した大宇建設の技術研究員シン・ヒョンヨン選任研究員は「最大型のドリルを使用して機械的に掘っていく工法をはじめ、発破式工法、軟弱地盤で使われる沈埋トンネル工法等を地質と地盤によって

並行して使用することもできる」とし、「技術的には国内の建設業者も施工可能で、工事期間もいくらかでも減らすことができる」と話した。

しかし、海底トンネルが断層帯を通過するという事は障害である。構造線と断層帯では時折、地震が発生するためだ。対馬の西北部には対馬～五島地質構造線(TGTL)が島を覆う形態で延びている。特に対馬から釜山に行く路線を採択する場合、致命的な問題にぶちあたる。釜山の前の海から慶尚北道のポハン（浦項）方向にのびている大韓海峡（対馬海峡西水道）の海底断層、梁山断層とも二重にぶつかるためだ。最大型のドリルを利用して、無理に海底トンネルを掘削する場合、海底地震による津波のような天災地変を起こす可能性もあるというのが専門家の見解だ。釜山・慶尚南道の前の海には気象庁の地震観測資料が蓄積された1978年以降、全部で35件の海底地震が発生した。韓国地質資源研究院のイ・ユンス博士は「海底トンネルの工事中に岩石に水が入れば岩石内の圧力が変化し、地層が不安定になることもありうる」とし、「工事に先立って徹底した地質調査が先行されなければならない」と語った。

しかし、トンネル掘削と地震との関連性を見つけるのは難しいという意見もある。韓国地質資源研究院の地震研究センターのチョ・チャンス博士は「断層帯付近にダムのような大型構造物が立っている時、近隣地域の地震を誘発したという報道があるにはあるが、トンネルは掘る断面が非常に小さく、地震を誘発するかは疑問」と話した。大宇建設シン・ヒョンヨン選任研究員も「超大型ドリルといっても口径15mに過ぎない」とし、「その程度の穴は地震発生に影響を与えない」と話した。

日韓政府の立場

日本は常に積極的…九州地域では推進連盟まで発足

韓国も肯定的…大統領室長「予備妥当性調査用意」

当初、韓国政府は日韓海底トンネル建設に否定的な立場が強かった。チョン・ドファン（全斗煥）政府の時も特定の宗教団体と民間でのみで取り上げられている話として扱われていた。全斗煥政府で統一院の長官を歴任した許文道韓日トンネル推進委員長は「第5共和国（全斗煥政権）時には民間で扱われていた日韓海底トンネルには関心もなかった」と話した。

しかし、2002年の日韓ワールドカップ機に韓国政府の立場も肯定的に変化している。1990年5月ノ・テウ（盧泰愚）大統領が日韓海底トンネルの必要性を最初に言及して以降、金大中（1999年9月）、盧武鉉（2003年2月）大統領も海底トンネルに関して肯定的な意思を表明した。現（イ・ミョンバク）李明博政府も海底トンネルを検討することもありうるという立場だ。昨年末の国政監査で、海底トンネルの妥当性の可否を問うハンナラ党のキム・ジョンゴン議員（慶尚南道金海甲）の質問にチョン・ジョンギル大統領室長は、「日韓海底トンネルに対する予備妥当性調査をする用意があり、積極的に検討する」と返答した。

日本政府はずっと積極的な立場を見せている。2000年の森喜朗当時日本の総理がアジア・ヨーロッパ頂上会議（ASEM）に参席するために訪韓した席で、日韓海底トンネル建設を公式的に提議したこともある。また、2003年に日本の自民党は日韓海底トンネル建設を100年間で成さなければならない3大国家課題として選定したりもした。昨

年3月には、日韓海底トンネル建設で直接的な影響を受ける九州地域の衆議院議員たちが日韓海底トンネルを推進するための超党派議員連盟を発足したりもした。特に、公明党と共に連立政権を構成している自民党の場合、伝統的に建設景気浮揚を通じた経済成長政策をずっと繰り広げてきたので、政治的にも日韓海底トンネルが得するという判断を下していると伝えられた。

日韓海底トンネルと日本の侵略の歴史

始発点唐津、壬辰倭乱の時の出陣地

日帝の時すでに「朝鮮海峡トンネル」構想

日韓海底トンネル建設の最も大きな障害は、日韓の過去の歴史による歴史的残滓の問題かもしれない。韓国の反対論者たちは歴史的な経験を挙げて「日韓海底トンネルが日本の大陸進出路となる」として声を高めている。実際に海底トンネルの日本側の始発点として議論されている唐津は壬辰倭乱（文禄・慶長の役）当時、日本軍の朝鮮出兵路であった。今も日韓海底トンネルの斜坑近くの名護屋城跡には「太閤（豊臣秀吉）が遠い海をにらむ」という文字が掘られた碑石（写真）が玄界灘を眺めている。今は廃墟となった名護屋城は、1591年豊臣秀吉が直接築城し、朝鮮侵略の前進基地とした場所だ。城の周囲としては先鋒の小西行長、加藤清正当が構築した陣地も残っている。戦乱の当時、捕虜として連れて行かれた朝鮮の焼き物師たちが定着し唐津焼を作り出した。

日韓海底トンネルの最初の発祥も日帝時代の1938年に日帝が作った「朝鮮海峡鉄道トンネル計画」から始まった。当時は△福岡～壱岐～対馬～釜山 △対馬～紅島（統営市 閑山面 毎竹里）～巨済島から馬山の2つの路線が有力だと検討されていた。実際に日帝は1940年から1941年まで本州と壱岐の海底鉄道通過区間に関して海底部の地質調査を行ったりもした。

しかし、海底トンネルに賛成する人々は「海底トンネルが、韓国が日本に進出する進攻路になる」として、正反対の観点を提示している。壬辰倭乱や日韓併合のときとは状況が180度違うというのだ。特に釜山と距離上では49.5kmしか離れていない対馬（九州とは132km）の場合、日韓海底トンネルが完成すれば、実質的に韓国経済圏に入るという主張もある。実際に昨年10月末、日本の産経新聞は「韓国資本が対馬の不動産を少しずつ買い入れている」という要旨の「対馬が危険だ」という企画記事を3回にわたって掲載したりもした。韓日トンネル推進委員会のある関係者は「韓国と日本がすでに航路と海路で緊密に繋がっている今、侵攻ルートになるという非現実的な理由を掲げて陸路を拒む理由は無い」とし、「海底トンネルは有事の際に軍事的な活用価値も劣る」と指摘した。

「北東アジア政治地形を変える歴史的プロジェクト

日韓の過去の歴史を越え中国時代に備えよう」

許文道（69）元統一院長官は日韓海底トンネルを積極的に推進している一人だ。全斗煥政権の時に文化広報部(現文化体育観光部)次官、国土統一院(現統一部)長官等を歴任した氏は最近「日韓トンネル推進委員長」という役職をもち、忙しく駆け回っている。「日韓トンネル推進委員会」には許文道委員長をはじめ前職長官等12名の著名人士が参与している。

日韓海底トンネル推進委員会はどのように作られたのか。

「昨年9月、統一教会傘下の平和統一財団が推進委員会を作り、私が委員長を引き受けた。日本の東京大学で勉強した時や、朝鮮日報の東京特派員、駐日韓国大使館の広報官として働きながら、日韓両国の問題に常に関心をもっていた。韓日海底トンネルの推進委員会には私以外にもキム・ギチュン元法務部長官、カク・ギョルホ元環境部長官、アン・グクジョン元SBS社長、イン・ボギル元朝鮮日報編集局長、チェ・ジェボム韓進重工業副会長のような人々が参与している。日韓海底トンネルを初めに提案した統一教会の文鮮明総裁も積極的だ。」

韓日トンネル推進委員会名簿

許文道委員長	元統一院長官
キム・ギチュン（以下委員）	元法務部長官
カク・ギョルホ	元環境部長官
キム・ヨンホ	テノン会長
チェ・ジョボム	韓進重工業副会長
成百詮（ソン・ベクチョン）	韓国海外技術公社会長
徐義澤	元釜山外大総長
申章撤（シン・ジャンチョル）	崇実大学日本学科教授
イ・リヒョン	青雲大学総長
イン・ボギル	元朝鮮日報編集局長
アン・グクジョン	元SBS社長
イ・フンギョ	元釜山梵魚寺住職

文鮮明総裁が日韓海底トンネルの提案者として知られているが。

「そうです。全斗煥政権下の1981年、文総裁が世宗文化会館で地球上の各大陸を繋ぐ“平和高速道路構想”を明らかにして本格的に提起された。日韓間の永久平和の軸を作ろうという趣旨だ」

日韓海底トンネルの提案が初めて出されたとき、全斗煥政府はどのような立場だったか。

「1981年に文鮮明総裁の講演を聞いて、京都大学の人脈の巨頭である西堀栄三郎教授が日本の著名人士を集めて「日韓海底トンネル研究会」という組織を作った。その後、1983年に青函海底トンネル建設に参加した北海道大学名誉教授の佐々保雄が日韓トンネル研究会の会長に就任し、本格的な検討に入った。しかし、韓国では一部の学識者を除いては特に関心を持たなかった。存在自体を知らなかったというのが妥当だろう。しかし、2002年の日韓ワールドカップ共同開催を機にマスコミが関心を持つようになり状況が変わった」

韓国側の推算200兆ウォン、日本側の推算10兆円程の建設資金がかかると予想されているが、この莫大な資金を誰が出すのか。

「資金は問題にならない。両国の政府間で日韓海底トンネルのプロジェクトの合意さえされれば、参加する銀行や建設業者は数百を越える。英仏海底トンネルを掘った時も、民間で銀行借款団、施工・建設団をまず構成した。当時アメリカでも200に達する銀行が借款団に参加した。日韓海底トンネルに対しては、すでに我々側では大宇建設等が関心を持っていると聞いている。釜山～巨済島の海底トンネルを施工中である大宇建設は先日、日韓海底トンネルの日本側の始発点となる唐津の現場調査の時に技術研究員を派遣したりもした。国際的なコンソーシアムが構成されれば、参与する業者が増えるだろう」

総延長が200kmを越え、約150kmの海底区間を掘らなければならない。技術的な問題はないとみるのか。

「技術的問題は障害ではない。海底トンネルを掘る技術的難題は、1964年に日本の本州と北海道間の青函海底トンネルを掘る時に全て解決した。英仏海底トンネルを掘る時にも、日本の青函トンネルを掘った時に検証された技術が用いられた。特に青函海底鉄道トンネルを掘るのに関わった持田豊という人が、英仏海底トンネルの建設の時に技術顧問として参加し、完成度は更に高くなった。日本側では日韓海底トンネルを掘る場合、7年程度を要するという結論が出ている状態だ。日韓海底トンネルは2000年にわたる日韓2つの民族の政治・外交・文化の問題であり、技術や資金の問題ではない。

日韓海底トンネルで得られる効果が両国間で非対照的という話が出ている。日本の立場ではユーラシア大陸が開かれるが、私たちには日本という島しか開かれれないという話だ。

「昨年、ホ・ナムシク（許南植）釜山市長が日韓海底トンネルの問題を公式的に提起した時、Daumの「アゴラ」に反対する文章が3万件も書き込まれた。国民を説得することが最も大変な仕事になるだろう。我が民族は倭寇にやられた歴史が長いので、日本と時空間的に近くなることに生理的な拒否感がある。しかし、消極的に考えれば何もできない。過去の壬辰倭乱の時や日帝時代の時とは状況が変わった。ワールドカップや北京オリンピックを見ながら、我々の若者の「気」が日本を超えるという感じを受けた。無力で貧乏だった時代に馴染んだ発想を捨てる時がきた。（経済的に）何も持たずに生きていた時の考えを持っていては未来の準備をすることはできない。我々も今「用日」の立場で日本の力を

利用しなければならない。

日韓海底トンネルが中国の政治経済的な浮上とも関係があるのか。

「そうです。中国の浮上は既定の事実だ。一部の国際政治学者らは中国がローマやアメリカより強大な国に浮上すると見通す人もいる。韓国や日本は中国の浮上に備える必要がある。日本でも一時、日韓海底トンネルを「夢のトンネル」としてのみ見ていた時がある。しかし、日本の対中交易量が対米交易量を追い越し現実的な問題としてなった。日韓海底トンネルを掘り、日韓間の交易量を増やしてこそ、中国の浮上に対抗できる経済的な規模を育てられるということだ。そうしなければ、両国共に中国の影響圏の中に入るしかない。日韓両国が悩まなければならない大きな課題だ。

これまで日本の政治家たちの妄言によって日韓関係が何度か深刻な危機を迎えたが、そういう側面からみると海底トンネルは時期尚早ではないのか。

「我が国の大統領と日本の総理が数回「未来志向の日韓関係」に言及したが、過去の問題にぶち当たり、いつも原点に返っていた。具体的なプロジェクトを共にしなければならない。日本はこれまで過去の歴史に対する本当の謝罪を行わず、国際社会で経済力に見合った政治的待遇を受けられなかった。その懺悔の意味としてでも日韓海底トンネルを掘らなければならない。一言で言うと、黙々と「懺悔のトンネル」を掘れということだ。釜山から対馬までは我々が掘り、対馬から唐津までは日本が掘ればよい。対馬で互いに会えばよい。

朝鮮半島大運河と比較し、日韓海底トンネルはどのような意味をもつのか。

「朝鮮半島の大運河は国内の政治に足を引っ張られているが、日韓海底トンネルは北東アジア政治地図を変え、この地域の永久平和をもたらす雄大なプロジェクトだ。時期的には今が適期だ。過去の世界大恐慌の時、アメリカはフーバーダムを作って突破したではないか。韓国と日本も海底トンネルを掘り、雇用を創出し経済危機を突破する必要がある。地方の建設景気も生かすことができる。事実、我々よりアメリカ依存が強い日本としては、海底トンネル建設を通した不況の突破が急がれる。」

政府レベルの同意が必須的だが、韓国政府の公式的立場はまだ決定したものと聞いているが。

「政府は大規模プロジェクトを推進する前に世論の重荷があり、簡単に動くのは難しい。英仏海底トンネルを掘る時も、当初イギリスで反対世論がひどかったが、ヨーロッパ共同体を作ろうという雰囲気が定着し、イギリスのサッチャー総理とフランスのミッテラン大統領の決断で始めることができた。民間でまず世論を造成し、政府が楽に推進できるようにすることも方法である。