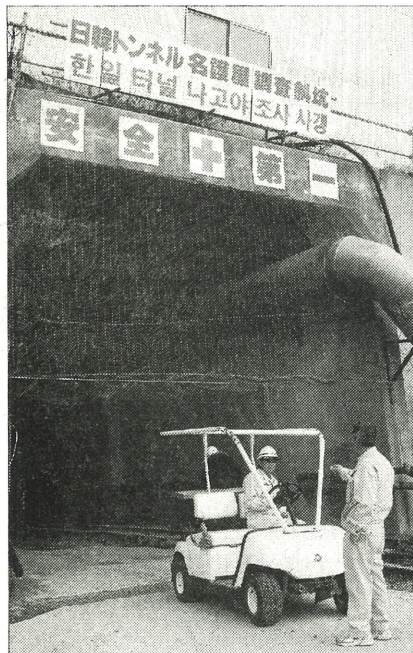


547m 뚫린 韓·日 해저터널...200km 물속길 열릴까



일본 규슈 가라쓰시에 있는 한·일 터널 조사 갱도 입구.
/규슈=차병석 특파원 chabs@hankyung.com

일본 규슈 사가현 북서부의 가라쓰시에서 한 터널 공사가 진행 중이다. ‘한·일 해저터널’ 지질 조사를 위한 갱도 공사다. 현재 육지로부터 547m 길이까지 해저터널이 뚫려 있다. 이 공사를 맡은 고다기엔의 후지하시 겐지 사장은 “앞으로 1300m까지 더 팔 것”이라며 “지금까지 조사로는 한·일 해저터널을 건설하는 데 지질적으로나 기술적으로 문제가 없다는 결론을 내릴 수 있다”고 말했다.

한·일 양국 간에 논란이 돼온 해저터널이 민간 수준에선 꾸준히 진행되고 있다. 통일교를 중심으로 한 민간단체들이 타당성 조사 등을 마치고, 기술 검토에까지 착수한 상태다. 통일교는 규슈~쓰시마섬~거제도 가장 유력한 루트로 정하고, 조사터널을 위해 가라쓰시에 3만평의 땅까지 확보했다. 한·일 해저터널을 양국 정부가 합의만 하면 곧바로 굴착공사에 착수할 수

있도록 준비하고 있는 것이다.

한·일 해저터널 구상은 1981년 통일교 문선명 총재가 국제평화고속도로 건설 방안 중 하나로 제안하면서 논의가 본격화됐다. 두 나라 정치권에서도 간헐적으로 필요성이 제기되다가 2007년 고건 전 총리가 대선 공약으로 검토하면서 화제가 됐다.

민간단체 물밑 추진 “경제효과 크다”

규슈~쓰시마섬~거제도 루트 제시
韓·日정부가 신뢰부족...공식추진 불투명

하지만 천문학적 건설비에 따른 불확실성, 한·일 간 신뢰 부족 등으로 공식 추진되는 못하고 있다.

그럼에도 한·일 해저터널을 주장하는 일본 측 민간단체인 국제하이웨이재단 가지쿠리 겐타로 이사장은 “한·중·일 경제협

력이란 큰 틀에서도 한·일 해저터널은 뚫려야 한다”고 강조했다. 한·일 해저터널은 규슈에서 최단거리인 거제도까지 뚫더라도 거리만 200km를 넘어 영국 프랑스를 잇는 유로터널(50.5km)의 4배나 되는 세계 최장 해저터널이 된다. 공사 기간만 10년 안팎, 총 건설비는 160조~200조원으로 추정된다.

가지쿠리 이사장은 “한·일 해저터널이 생기면 한국과 일본이 자동차 2시간 거리로 가까워진다”며 “연간 산업과급 효과도 한국은 54조원, 일본은 88조원에 달할 전망”이라고 말했다. 그는 “한국은 일본이 대륙으로 보내는 수출 물량의 통행료만 받아도 이득”이라고 덧붙였다. 이런 경제적 효과 때문에 박삼구 금호아시아나그룹 회장은 작년 10월 일본 재계 인사들에게 한·일 해저터널 건설을 제안하기도 했다.

규슈=차병석 특파원 chabs@hankyung.com

韓国経済

2009年2月23日

547m掘られた日韓海底トンネル…200kmの水中の道が開かれるか。

日本の九州、佐賀県の北西部にある唐津市では、あるトンネル工事が進行中である。「日韓海底トンネル」の地質調査のための坑道工事だ。現在、陸地から547mの長さまで海底トンネルが掘られている。この工事を請け負っているコーダ技研の藤橋健次社長は「今後1300mまで更に掘る」とし、「これまでの調査から、日韓海底トンネルを建設には地質的や技術的な問題はないという結論を下すことができる」と話した。

日韓両国間で論議されてきた海底トンネルが、民間レベルで根気強く進められている。統一教会を中心とした民間団体が妥当性調査等を終え、技術検討にまで着手している。統一教会は九州～対馬～巨済島をもっとも有力なルートとして決め、調査トンネルのために唐津市に3万坪の土地まで確保した。日韓海底トンネルを両国政府が合意さえすれば、すぐに掘削工事に着手できるよう準備しているのだ。

日韓海底トンネルの構想は1981年に統一教会のムン・ソンミョン（文鮮明）総裁が国際平和高速道路の建設法案のひとつとして提案し論議が本格化した。両国の政界でも時折に必要性が提起され、2007年にコ・ゴン（高建）前総理が大統領選の公約として検討し話題となった。

しかし、天文学的な建設費による不現実性、日韓間の信頼不足等で公式的には推進されずにいる。

にもかかわらず、日韓海底トンネルを主張する日本側の民間団体である国際ハイウェイ財団の梶栗玄太郎理事長は、「日中韓の経済協力という大きなツールとしても、日韓海底トンネルは掘られなければならない」と強調した。日韓海底トンネルは、九州から最短距離である巨済島まで掘っても距離だけで200kmを超え、イギリスとフランスを結ぶユーロトンネル(50.5km)の4倍にもなる世界最長の海底トンネルとなる。工事期間だけで10年前後、総建設費は160兆～200兆ウォンと推定される。

梶栗理事長は「日韓海底トンネルができれば、韓国と日本が自動車で2時間の距離に近づく」とし、「年間の産業波及効果も、韓国は54兆ウォン、日本は88兆ウォンに達する見通し」と話した。氏は「韓国は日本が大陸に送る輸出品物の通行料だけ受け取っても利益だ」と付け加えた。このような経済効果のためパク・サムグ錦湖アジアナグループ会長は、昨年10月に日本の財界の人士たちに日韓海底トンネルの建設を提案したこともある。