

매일경제

MAEIL BUSINESS NEWSPAPER

2009년 2월23일 월요일

안내: (02)2000-2114 제13391호 16판

한일 해저터널 착공 日本 현장 가보니

500m 뚫어놓고 공론화 감감

【가라쓰(사가현) 채수환 특파원】 일본 사가(佐賀)현 가라쓰(唐津)에서 대마도(쓰시마섬) 방향으로 해저 547m 지점. 현지 건설공사사무소가 준비해 놓은 이동차량을 타고 20여분을 해저로 내려가 보니 대형 굴착기와 함께 터널의 맨 앞 부분이 모습을 드러낸다. 이곳에서 220km를 해저터널로 직진하면 부산이나 거제도에 닿을 수 있다. 육지를 통해 바다 한복판 속에 들어와 있다고 생각하니 최첨단 굴착공법에 다시 한번 감탄사가 흘러나왔다.

한·일 해저터널 사업이 최근 1차 기초공사를 모두 완료하면서 양국 정부 간에도 사업 타당성 논의가 본격적으로 재개될 것으로 보인다. 한·일 해저터널이 완공되면 고속철도로 50분 내에 현해탄을 왕래할 수 있고 양국 간 인적 왕래 규모도 5배 이상 늘어날 것으로 전망된다고 추진위원회 측은 밝혔다.

후지하시 겐지 터널건설사업소장은 “1차 착공을 완료한 결과 공사비용은 총 10조엔(약 150조원) 규모로 파악됐고 현재 굴착공법이면 7년 이내에 완공할 수 있다는 확신을 얻었다”고 말했다. 북한의 경의선, 시베리아횡단철도 등과 연계되면 한·일 양국은 물론 러시아와 유럽이 하나의

■ 한·일 해저터널 노선 기본 구상안



철도망으로 연결되면서 국제 물류에도 획기적인 새 역사가 마련될 수 있다는 설명이다.

다만 양국 정부 간 미묘한 견해 차이와 천문학적 공사비용 때문에 터널 공사 착공이 공론화될 수 있을지는 여전히 불투명하다. 해저터널 1차 착공은 통일교재단에서 적극적으로 주도해 왔지만 아직 지자체나 정부 간 논의로까지 확대되지 않은 상태다.

특히 가솔린이나 천연가스를 사용하는 고속열차를 운행할 경우 환기용 인공섬을 바다 위에 설립해야 하고, 최대 수심 220m나 되는 세계 최장 구간의 터널건설 공사에 만큼 건설비용과 첨단공법 등에 대해서도 철저한 사전 준비가 필요할 것으로 지적됐다.

가지구리 겐지로 국제하이웨이재단 이사장은 “1차 공정을 통해 해저

지질 상태를 심층 분석한 결과 부산 보다는 거제도 루트가 더 효과적인 것으로 조사됐다”고 밝혔다. 민간단체들의 주도로 설정된 해저터널 루트는 양국 정부 간에 착공 논의가 본격화되면 해저 지질과 수심, 단층 존재 등에 따라 변경될 가능성도 배제할 수 없다.

일본 정부는 양국 간 해저터널이 뚫리면 한국과 1시간 내에 인적·물적 교류가 이뤄지고 중국 등으로 대륙 진출도 가능하다는 비교적 긍정적인 자세를 유지해왔다. 반면 한국 정부는 물류 중심이 일본으로 쏠리는 등 해저터널 건설로 인한 실익이 일본에 비해 적은 데다 일본의 대륙 진출을 위한 1차 관문이 될 수 있다며 소극적인 견해를 유지하고 있다.

▶매경ECONOMY 2월 25일자 참조

毎日経済

2009年2月23日

日韓海底トンネル着工、日本の現場に行ってみると

500m掘っておきながら公論化は全く

[唐津(佐賀県)チェ・スファン特派員]

日本の佐賀県唐津から対馬方面に海底547m地点。現地の建設公社事務所が準備した移動車両に乗り20分余り海底に下ってみると、大型掘削機と共にトンネルの先端部分が姿を現す。ここから220kmを海底トンネルで直進すると、釜山やコジェ（巨済）島にぶつかる。陸地を通過して海の真ん中に入っていると思うと、最先端の掘削工法に再度感嘆符が湧きあがった。

日韓海底トンネル事業は、最近、1次基礎工事を全て完了し、両国の政府間でも事業の妥当性議論が本格的に再開すると見られる。日韓海底トンネルが竣工すれば、高速鉄道で50分以内に玄界灘を往来でき、両国間の人的往来の規模も5倍以上に増える見通しだと推進委員会側は明らかにした。

藤橋健次トンネル建設事業所長は、「1次着工を完了した結果、工事費用は総10兆円（約150兆ウォン）規模だと分かり、現在の掘削工法なら7年以内に竣工できると確信した」と話した。北朝鮮の京義線、シベリア横断鉄道等と連携されれば、日韓両国はもちろんロシアとヨーロッパがひとつの鉄道網で繋がり、国際物流にも画期的な新しい歴史が築かれるという説明だ。

しかし、両国政府間の微妙な見解の違いと天文学的な工事費用のためトンネル工事の着工が公論化されるかは依然として不透明だ。海底トンネルの1次着工は統一教財団で積極的に主導してきたが、まだ自治体や政府間の議論にまでは拡大していない状態だ。

特にガソリンや自然ガスを使用する高速列車を運行する場合、換気用の人工島を海の上に作らなければならない、最大水深220mにもなる世界最長区間のトンネル建設工事であるだけに、建設費用と先端工法等に関しても徹底した事前準備が必要だと指摘される。

梶栗玄太郎国際ハイウェイ財団理事長は、「1次工程を通し、海底地質の状態を深く分析した結果、釜山よりはコジェ（巨済）島ルートがより効果的であると調査された」と語った。民間団体主導で設定された海底トンネルのルートは、両国政府間で着工議論が本格化されれば、海底地質と水深、断層の存在等によって変更する可能性も排除することはできない。

日本政府は両国間の海底トンネルが掘られれば、韓国と1時間以内で人的・物的交流がなされ、中国等に大陸進出も可能であるとし、比較的肯定的な姿勢を維持してきた。反面、韓国政府は物流の中心が日本に傾く等、海底トンネル建設による実益が日本に比べて少なく、日本の大陸進出のための第一関門となるとして消極的な見解を維持している。

▶毎経ECONOMY 2月25日付参照