

한일해저터널 시대가 오고 있다



박경부 | 한일해저터널연구원 이사장, (주)이산 상임고문

필자는 주일 한국대사관 건설관(1986.12~1993.1)으로 근무할 무렵에 본국으로부터 한일해저터널이 논의되고 있으니 그 사항을 파악하여 보고하라는 지시를 받았다. 그에 따라 1987년 일한터널연구회를 방문한 것이 한일해저터널과 처음 인연을 맺는 계기가 되었다.

일한터널연구회와의 인연

당시 일한터널연구회는 일본 규슈 사가현 가라쓰시 진제이초(九州 佐賀縣 唐津市 陣西町) 지역에서 해저터널 굴착을 위한 사전 지질조사 활동의 하나로 조사사갱(調査斜坑)을 뚫고 있었다. 연구회는 한일터널 루트인 진제이초 이키섬, 쓰시마 등지의 지형 및 지질(보링) 조사를 수행했다.

필자는 일한터널연구회 하라(源) 사무국장의 도움으로 현장인 진제이초, 이키섬, 쓰시마 등지를 여러 차례 답사할 수 있었다. 또한 동 연구회 총회 및 임시총회에도 참석하여 한일터널 사업 현황을 파악하게 됐다.

일한터널연구회는 많은 조사연구비를 투입하여 사업의 타당성(사회, 문화, 경제성 등)과 지형 및 지질조사, 해저터널 공법 등 기술적인 사항 등을 적극적으로 연구하고 발표

하였다. 반면 당시 한국에서는 일한터널연구회에서 나온 연구결과를 토대로 발표회를 개최하는 등 다소 소극적인 모습이였다.

일본의 일한터널연구회나 한국의 한일터널연구회는 순수 민간 연구기관으로서 한계가 있었다. 이러한 한계를 극복하기 위하여 일본은 2003년 내무부의 승인을 받아 비영리 특별법인 일한터널연구회를, 한국은 필자가 2006년 행정자치부(현 행정안전부)의 승인을 받아 사단법인 한일해저터널연구원을 발족하였다. 그러면서 (사)한일해저터널연구원은 일한터널연구회와 업무교류협정(MOU)을 체결하는 등 교류를 활성화했다.

한일터널에 대한 두 시각

한일터널 건설에 대한 국민여론은 찬성하는 분도 적지 않으나, 반대의 목소리가 크기 때문에 국토 관련 행정가나 정치인들도 조심성 있게 다루고 있다.

유로터널도 영국과 프랑스 간에 의견 차이가 있어 200여 년 동안 갈등을 빚다가 영국의 대처 총리와 프랑스의 미테랑 대통령의 강력한 리더십 덕에 성사가 되었다. 이후

유로터널의 경제적 이익이 섬나라인 영국보다 대륙의 프랑스에 더 많게 됐다는 부분은 우리들에게 시사해 주는 바가 있다.

한일터널을 반대하는 입장은 크게 두 가지다. 첫 번째는 역사적인 유감이 아직도 우리들 가슴속에 남아있다는 점이다. 임진왜란(1592~1598년) 당시 도요도미 히데요시(豊臣秀吉)가 30만 대군으로 조선을 침략해 막대한 인명과 재산 손실을 입히고 우리 백성들을 궁핍에 빠트렸다. 또한 한일 합방(1910~1945년)으로 나라를 잃어버린 역사적인 비극은 지금도 잊을 수 없다.

이미 지나간 역사이긴 하지만 만약 그 당시에 국력이 강하고 외세에 대한 대책이 마련돼 있었다면 위에 언급한 비극은 없었을 것이다. 앞으로도 이러한 전철을 밟지 않으려면 국력을 신장하는데 국민이 단합하여 최선을 다해야 할 것이다.

한국과 일본은 형과 아우의 나라

한일 간의 역사관계를 돌아보면, 2,300년 전부터 우리나라가 일본에 벼 농사법을 전수한 이래 건축법, 주조법, 그림과 한자, 양조법, 직조 등을 가르쳤다.

그리고 쓰시마 서쪽 해안가에는 편서 계절풍의 영향으로 우리나라 남쪽 바다에 버린 빈 맥주 캔이나 라면 봉지 등 쓰레기가 쌓이는 것을 보면, 먼 예전부터 많은 사람이 한국에서 일본으로 쉽게 건너 갈 수 있었다는 사실을 확인할 수 있다.

DNA 혈액검사 결과에 따르면 90% 일본 국민에게 한국인의 피가 흐르고 있다고 한다. 먼 옛날 건너간 우리 선조의 영향이라 아니할 수 없다. 이렇게 보면 한국과 일본은 형제의 나라이다. 우리나라는 일본에 비해 면적이나 인구는 작아도 형님의 나라인 셈이다. 형님답게 넓은 마음으로 국력을 신장하고 학식을 높이면 동생은 자연스럽게 형님을 따르게 될 것이다.

두 번째는, 이 터널로 인한 경제적 효과를 한국보다 일본

이 더 많이 받게 되고, 대륙 진출의 길을 열어줄 것이라는 우려다.

앞서 언급한 대로 유로터널 건설 후 영국보다 프랑스가 더 큰 경제적 효과를 얻은 것처럼 우리나라가 일본보다 더 큰 혜택을 받을 가능성이 크다.

일례로 부산신항 건설을 들 수 있다. 항만 전문가에 따르면 부산신항은 높은 서비스와 저렴한 하역비로 일본 내 어느 곳보다 경쟁력있는 항구이다. 한일터널이 건설된다면 부산신항 부두를 이용하는 선박이 더 많아져 부산지역 경제에 커다란 성장 요인이 될 수 있다.

또한 한일터널이 건설됨으로써 부산 지역과 일본 규슈 일대가 초경제특구를 형성하게 될 것으로 전망된다. 이러한 경제성은 한일터널을 반대하는 분들을 설득하는 논리적 근거로 삼기에 충분하다.

동북아 경제블록화로 건설시기 도래

세계 각국은 지역경제 활성화를 위하여 유럽연합(EU)과 북미자유무역협정(NAFTA), 아세안(ASEAN) 등 경제블록을 형성하여 왔다. 우리나라는 경제 활성화와 미래 성장동력 확보를 위하여 한미 FTA를 체결하였고, 곧 한일·한중 FTA가 체결될 것으로 예상된다.

‘ASEAN+3’ 회의는 1999년부터 아시아 10개국 정상회의에 한중일 3개국이 옵서버로 참석하여 경제, 사회, 문화, 환경, 기후변화, 에너지, 기술 등 각 분야에서 활발한 교류가 이루어지고 있다.

한중일 3개국 FTA에 관한 연구는 짧지 않은 시간 각국 국책연구소에서 공동으로 연구되고 있고, 민간에서도 다양한 방식으로 참여하고 있어 머지않은 장래에 연구 결과가 발표될 것이다. 이후 3국 FTA를 통하여 동북아 경제블록이 형성될 것이며, 한일FTA에 한일터널 건설은 필연적 사업이 될 것이다.

이제 한일 양국 정부가 앞장서서 한일터널을 추진할 시기가 서서히 다가오고 있다. ㉔

韓日海底トンネルの時代が到来

パク・キョンブ（朴慶夫）韓日海底トンネル研究院 理事長、株式会社イサン常任顧問

筆者は駐日本国韓国大使館の建設官(1986.12-1993.1)として勤務した頃に、本国から「韓日海底トンネルが議論されているが、その状況を掴んで報告せよ」という指示を受けた。それで1987年に日韓トンネル研究会を尋ねたのが韓日海底トンネルと縁結びの契機となった。

日韓トンネル研究会との縁

当時、日韓トンネル研究会は、日本の九州佐賀県唐津市鎮西町の地域に海底トンネル掘削のため、事前地質調査活動の一環として調査斜坑を掘っていた。研究会は韓日トンネルのルートである鎮西町、壱岐、対馬などの地形および地質（ボーリング）調査を進めた。

筆者は日韓トンネル研究会の原事務局長の協力で、現場の鎮西町、対馬などを幾度も踏査できた。また当研究会の総会や臨時総会にも参加し、韓日トンネルの事業の現況を把握した。

日韓トンネル研究会は、多大な調査研究費を費やして事業の妥当性（社会、文化、経済性など）と地形および地質調査、海底トンネル工法など技術的事項などを積極的に研究し発表した。一方、当時韓国では日韓トンネル研究会から出てきた研究結果を土台にして、発表会を開催するなど若干消極的な状況だった。

日本の日韓トンネル研究会や韓国の韓日トンネル研究会は、純粋な民間研究機関としての限界があった。これらの限界を克服するために日本では2003年に内閣府の承認を受けて特定非営利法人日韓トンネル研究会を、韓国では筆者が2006年に行政自治部（現、行政安全部）の承認を受けて社団法人韓日海底トンネル研究院を発足した。こうして社団法人韓日海底トンネル研究院は日韓トンネル研究会と業務交流協定(MOU)を締結するなど交流を活性化させた。

韓日トンネルに対する2つの視点

韓日トンネルの建設に対する国民世論は賛成者も少なくないが、反対の声が大きいので国土関連の行政や政治家らも用心深く取り扱っている。

ユーロトンネルも英国とフランスの間に意見の相違があり、200年余の間、葛

藤を繰り広げたが、英国のサッチャーとフランスのミッテラン大統領の強力なリーダーシップのお陰で成就された。その後、ユーロトンネルの経済的利益が島国英国より大陸フランスのほうが大きかったことは我々に示唆するところがある。

韓日トンネルに反対する立場は、大きく2種類ある。第一は歴史的な悔しさが今だに我々の心の中に残っている点だ。壬辰倭乱(1592-1598)当時、豊臣秀吉が30万の大軍で朝鮮を侵略し莫大な人命と財産の損失を被り、人民を困窮に貶めた。また日韓併合(1910-1945)で国を失った歴史的な悲劇は今でも忘れられない。

もう過ぎ去った歴史ではあるが、もしその当時の国力が強く外国の力に対する準備ができていれば、このような悲劇はなかったのである。今後もこのような前轍を踏むことのないよう国力を伸ばすことに国民が力を合わせ最善を尽くさねばならない。

韓国と日本は兄と弟の国

韓日間の歴史的関係を振り返ると2300年前に我が国が日本に米づくりを伝えて以来、建築法、絵画と漢字、醸造法、織物などを教えた。

そして対馬西側の海岸には常に季節風の影響で我が国の南海に捨てられたビールの空き缶やラーメンの袋などのゴミが積もっているのを見ても、遠い昔から数多くの人たちが韓国から日本へ簡単に渡ることができた事実を確認できる。

DNA血液検査の結果によれば90%の日本国民に韓国人の血が流れているという。遠い昔に渡って行った我々先祖の影響だといわざるを得ない。こうしてみれば韓国と日本は兄弟の国だ。我が国は日本に比べ面積や人口は少なくとも兄の国だというわけだ。兄としてふさわしい広い心で国力を伸ばし学識を高めれば弟は自ずから兄に従うようになるのである。

2番目は、このトンネルによる経済的効果を韓国より日本が受けることになり、大陸進出の道を開かせてしまうという憂慮だ。

前述の通り、ユーロトンネルの建設以後、英国がフランスより多くの経済的効果を得たように、我が国が日本より、より多くの恵沢を受ける可能性が大きい。

一例として釜山新港の建設を挙げることができる。港湾の専門家によれば釜山新港は質の高いサービスと低廉な荷役費で日本のどこよりも競争力のある湾だ。韓日トンネルが建設されれば釜山新港の埠頭を利用する船舶がさらに増え、釜山地域の経済にとって莫大な成長要因になる。

また、韓日トンネルが建設されることで釜山地域と日本の九州一帯が超経済

特別区域を形成することも予想される。このような経済性は韓日トンネルに反対する人たちを説得する論理的根拠として十分である。

東北アジア経済ブロック化で建設時機が到来

世界各国は地域経済の活性化のため欧州連合（EU）と北米自由貿易協定（NAFTA）アセアン（ASEAN）などの経済ブロックを形成してきた。我が国は経済の活性化と将来の成長力確保ため、韓米 FTA を締結し、韓日・韓中 FTA も間もなく締結されると予想される。

ASEAN+3 会議は 1999 年からアジア 10 ヶ国首脳会議で韓中日 3 ヶ国がオブザーバとして参加し、経済、社会、文化、環境、気候変動、エネルギー、技術など各分野で活発な交流がなされている。

韓中日 3 ヶ国の FTA に関する研究は既に各国の国策研究所で共同研究されており、民間でもいろいろな方式で参加しており、遠くない将来に研究結果が発表される。今後 3 ヶ国の FTA を通して東北アジア経済ブロックが形成され、韓日 FTA にとって韓日トンネルの建設は必然的な事業となる。

今、韓日両国の政府が先頭に立って韓日トンネルを推進する時期が徐々に近づいている。