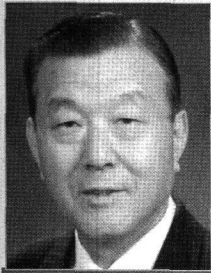


한일해저터널 시대가 다가오고 있다

Upcoming the Korea-Japan Undersea tunnel age



글 | 朴慶夫
(Park, Kyung Boo)

- 도로및공항·토목시공기술사
- (주) 이산 상임고문
- (사) 한일해저터널연구원 이사장
- 한국기술사회 한일기술사교류위원장
- E-mail: parkkb@hotmail.com

1. 한일해저터널과 인연

필자는 주일본국대한민국대사관 건설관(1986.12-1993.1)으로 근무할 무렵에 본국으로부터 한일해저터널이 논의되고 있으니 그 사항을 파악하여 보고하라는 지시를 받았다.

지시에 따라 1987년 일한터널연구회를 방문한 것이 한일해저터널과 처음 인연을 맺는 계기가 되었다.

본 연구회는 1980년에 문선명 선생에 의하여 설립한 민간연구회이다. 당시 연구회는 구슈 사가현 가라쓰시 진자이쵸(九州 佐賀縣 唐津市 陣西町)지역에 본 터널굴착에 따른 사전 지질조사로 조사사갱(調査斜坑)을 뚫고 있었으며, 한일터널 루트인 진자이쵸(陣西町) 이기섬, 대마도등지의 지형 및 지질(보링)조사를 수행하고 있었다.

필자는 일한터널연구회 하라(源)사무국장의 도움으로 현지인 진자이쵸, 이기섬, 대마도등지를 여러 차례에 걸쳐 답사할 수 있었다. 또한 본 연구회 총회 및 임시총회에도 참석하여 본 터널 사업현황을 잘 파악할 수 있었다.

본 터널사업에 대하여 일한터널연구회에서는 조사연구비 100억엔을 투입하여 사업의 타당성(사회, 문화, 경제성 등), 지형 및 지질조사, 해저터널공법 등 기술적인 사항 등을 적극적으로 연구하고 발표

하였다. 한국에서는 일한터널연구회에서 연구결과 발표회를 한국에서 개최하여 지식을 습득하는 정도의 소극적인 모습이였다.

일본의 일한터널연구회나 한국의 한일해저터널기술연구회는 순민간연구기관으로서는 한계가 있었다.

이러한 한계를 극복하기 위하여 일본은 2003년 내각부의 승인을 받아 비영리 특별법인(NPO) 일한터널연구회를, 한국은 2006년 행정자치부(현 행정안전부)의 승인을 받아 사단법인 한일해저터널연구원을 발족하였다.

사단법인 한일해저터널연구원은 일한터널연구회와 업무교류협정(MOU)을 체결하고, 세미나개최, 방송국 인터뷰 등의 활동을 수행하였다.

부산광역시 발전연구원에서 한일해저터널의 노선 재검토, 타당성조사와 여론조사 등을 실시하였고 정부 측에도 두 번에 걸쳐 본 터널 관련 타당성조사를 실시하였으나 경제성이 부족하다는 결론이 나왔다. 이 결론은 지금으로서는 타당성이 부족하지만 곧 충분한 타당성을 갖게 될 것으로 볼 수 있다.

한일해저터널건설에 대한 국민여론은 찬성하는 분도 적지 않으나 반대의 목소리가 크기 때문에 국토관련 행정가나 정치인들도 조심성 있게 다루고 있다.

비슷한 예라 할 수 있는 유로터널도 영국과 프랑스 양국 간에 의견차이가 있어 200여년에 걸쳐 갈

등을 빚었으나 영국의 대처수상과 프랑스의 미테랑 대통령의 강력한 리더십 덕에 성사가 되었다.

이후 유로터널의 경제적 이익이 섬나라인 영국보다 대륙의 프랑스에 더 많다는 부분은 우리들에게 시사해 주는 바가 있다

2. 본 터널건설 반대관련사항 분석 논리적 대응

본 터널에 대하여 반대하는 입장은 두 가지가 있다. 첫 번째는 역사적인 유감이 아직도 우리들 가슴 속에 남아있다는 점이다. 1592년부터 1598년까지 도요토미 히데요시(豊臣 秀吉)가 30만 대군으로 조선을 침략한 임진왜란으로 인해 인명 및 재산 손실이 막대하여 백성들의 생활이 궁핍하게 되었다. 또한 1910년부터 1945년까지 한일합방으로 나라를 잃어버린 역사적인 비극은 지금도 잊을 수 없다.

이미 지나간 역사이긴 하지만 만약 그 당시에 국력이 강하고 외세에 대한 대책을 마련하였다면 위에 언급한 비극은 없었을 것이다.

앞으로도 이러한 전철을 받지 않으려면 국력을 신장하는데 국민이 단합하여 최선을 다해야 할 것이다. 한일간의 역사관계를 돌아보면 2,300년 전부터 우리나라가 일본에 벼농사법을 전수한 이래 건축법, 주조법, 벽화와 한자, 양조법, 직조 등을 가르쳐 주었다. 또한 편서 계절풍으로 우리나라 남쪽 바다에 버린 빈 맥주캔, 라면봉지 등이 대마도 서쪽 해안가에 쓰레기로 모인 것을 볼 수 있다. 이러한 현상은 먼 예전부터 많은 사람이 한국에서 일본으로 쉽게 건너 갈 수 있었다는 사실을 보여준다.

DNA 혈액검사결과에 따르면 일본국민의 90%가 한국인의 피가 흐르고 있다고 한다. 먼 옛날 건너간 우리 선조의 영향이라 아니할 수 없다.

이렇게 보면 일본과 우리는 형제의 나라이다. 우리나라는 일본에 비해 면적이나 인구로 보아 작은 나라이나 형님의 나라인 셈이다. 형님답게 넓은 마음으로 국력을 신장하고 학식을 높이면 동생은 자연스럽게 형님을 따를 것이다.

두 번째 우려는 우리나라보다 일본이 이 터널로

인한 경제적 효과를 더 많이 받을 것이고 대륙진출이 쉬워질 것이라는 우려가 있다.

앞서 언급한 대로 유로터널 건설 후 영국보다 프랑스가 더 큰 경제적 효과를 얻는 것으로 보아 우리나라가 일본보다 더 큰 장점을 가지고 있다고 볼 수 있다.

일례로 부산 신항건설을 들 수 있다. 항만 전문가에 따르면 부산신항은 높은 서비스와 저렴한 하역비로 일본 내 어느 곳보다 경쟁력 있는 항구이다.

한일해저터널이 건설된다면 부산신항 부두를 이용하는 선박이 더 많아져 부산지역 경제에 커다란 플러스 요인이 된다고 한다.

또한 본 해저터널은 부산지역과 일본규수일대를 포함한 초경제특구의 역할을 충분히 소화할 것으로 전망이 된다.

이러한 경제성은 한일해저터널을 반대하는 분들을 설득하는 논리적 근거로 삼기에 충분하다.

3. 동북아 경제블록의 가시화

세계적으로 지역경제 활성화를 위하여 EU, NAFTA, ASEAN 등 경제블록을 형성하여 왔다

우리나라는 경제활성화와 미래 성장동력 확보를 위하여 한미FTA를 체결하였고, 곧 한일, 한중 FTA가 체결하게 될 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,

한,중,일 3개국 FTA에 관한 연구는 짧지 않은 시간동안 각국 국제연구소에서 공동으로 연구되고 있고, 민간에서도 다양한 방식으로 참여하고 있어 머지않은 미래에 연구 결과가 발표될 것이다.

이후 3국 FTA를 통하여 동북아지역 경제블록이 형성될 것이며, 한일FTA에 한일해저터널 건설은 필연적이다

이제부터는 한일 양국정부가 앞장서서 협력, 추진할 시기가 온 것 같다.

〈원고접수일 2011년 12월 8일(목)〉