제19호 2011년 8월 17일 발행

사단법인 한일터널연구회

News Letter

사무실 : 부산광역시 동구 초량3동 1153-14 일신빌딩 3층 / Tel : 051-462-7473 / Fax : 051-466-4709

후쿠오카에서 일한터널연구회 측과 회장단 합동회의 가져

"양국에서 대 국민 홍보활동 적극 전개하자" 합의

양측 각 6명씩 참석, 한일터널 추진전략 등 논의
상호 정보교류 등 공동노력 펴기로

사단법인 한일터널연구회(공동대표 서의택 이용흠)와 일본측 일한터널연구회(회장 노자와 다이조)는 지난 8월 1일 저녁 일본 후쿠오카 하카다역 근처 한 중국음식점에서 양 단체 회장단 합동회의를 열고 한일터널 건설을 위한 향후 활동방향과 전략 등에 대해 논의했다.

이날 회의에서 양 단체 회장단은 한일터널의 실현을 위해서는 먼저 양국의 국민들을 대상으로 한일터널건설의 필요성과 중요성을 널리 홍보해 납득시켜나가고 그것을 바탕으로 양국정부를 설득해나가야 한다는 데 뜻을 함께 하고 이를 위한 공동노력을 계속해나가기로 합의했다.

양측은 또 상호 정보교류와 발전을 위해 서로 노력하기로 합의했다.

이날 일한터널연구회 노자와 회장은 인사말을 통해 "그동안 양국의 연구회가 노력해온 결과 터널 건설에 대해 양국 정부가 상당히 인식하고 있다고 본다"고 말하고 "영불해저 터널의 예로 볼 때 양국정부를 이해시키고 설득하는 것도 중요하지만 각각의 국민들을 먼저 이해시키는 것이 중요하다"고 말했다.

이에 김기춘 한일터널포럼 대표는 "한일터널 건설은 양국 간의 이해증진은 물론 동북아 안정과 세계평화에 이바지할 프로젝트"라며 "이 역사적인 프로젝트를 원만하게 추진할 수 있도록 공동 노력을 해나가자"고 말했다.

서의택 한일터널연구회 공동대표도 "우리 양 연구회가 하고 있는 이 일은 미래 역사에 길이 남을 대역사를 창조하는 것"이라고 강조하고 "우리 모두가 사명감을 갖고 열정을 다하여 추진해나갈 수 있기를 희망한다"고 말했다.

이용흠 공동대표는 "우리가 하고 있는 일은 미래에 동북아 및 세계평화를 이룩하는데 큰 초석이 될 것"이라고 강조하고 "한일 양 국민이 더욱 물적 인적교류를 확대해나가 화해와 협력이 증진되기를 기대한다"고 말했다.

만찬을 겸해 열린 이날 회장단회의에서 한국측은 시장경제연구원(이사장 김인호)이 평화통일재단의 지원을 받아 펴낸 <한일터널 건설의 타당성과 추진방향에 관한 연구>보고서와 한일터널연구회의 뉴스레터 등을 일본측에 전달했다.

한일터널연구회 임원들은 그 다음날 오전 후쿠오카 시내 가든 팔레스호텔 3층에서 열린 일한터널연구회 큐슈지부 제8차 총회에 옵저브로 참석, 축하인사를 했다.

이번 회장단 합동회의에 참석한 양측 대표는 다음과 같다.

◇한국측 = △서의택 △이용흠 △김기춘(한일터널포럼 대표) △류종우(사무총장) △이동욱(이사) △정헌영(이사)

◇일본측 = △野澤 太三(회장) △藤橋 健次(상임이사) △平野 敦士(사무국차장) △佐木 和資 (후쿠오카부지부장) △國分 節雄(후쿠오카지부 이사) △浦田 拓郎(후쿠오카지부 이사)

〈2, 3면에 관련 기사〉

제2차 임시이사회 개최

국제심포지엄과 회원세미나 묶어서 실시키로

사단법인 한일터널연구회 2011년도 제2차 임시이사회가 지난 7월7일 오후 부산 동구 초량동 일신빌딩 5층 회의실에서 열렸다.

이날 임시이사회에서는 회무 및 경과보고, 회원동정 및 주요 활동에 대한 보고가 있은 뒤 국제심포지엄과 회원세미나. 해외교류를 하나로 묶는 행사를 올해 안에 갖기로 결정했다.

또 고문과 자문위원들을 보다 폭넓은 분야에서 유관 인물들을 영입하기로 의견을 모았다.

이날 이사회에서는 신규회원 8명에 대한 입회를 승인했다.

참석자는 서의택, 이용흠 공동대표와 장 호 감사, 이 영, 전국삼, 이우봉, 정헌영, 이동욱, 류종우 이사 등 10명이었다.

“여러 요소 감안할 때 대마도 ~ 거제도 노선이 타당”

노자와 회장, “일한터널 결국은 이뤄진다” 강조
후지하시 상임이사, “한일터널 노선은 지진과는 관계없다”

일한터널연구회 노자와 다이조 회장(전 일본 법무대신)은 지난 8월 2일 일본 후쿠오카 시내 가든 팔레스호텔 3층에서 열린 일한터널연구회 큐슈지부 제8차 총회에서 “수심과 해저지질 등 모든 점들을 고려해볼 때 한일터널 노선은 일본 나고야(唐津) ~ 이끼 섬 ~ 대마도 ~ 거제도 ~ 부산을 잇는 노선이 가장 적합하고 타당하다”고 강조했다.

노자와 회장은 또 아직까지 해저지질조사가 되어있지 않은 대한해협 구역에 대한 해저지질조사를 한일 양국이 공동으로 실시하자고 제안했다.

그는 “일한터널 건설문제가 이제 정부 차원의 아젠다로 부상하게 돼 다행이라 생각한다. 이제부터 타당성과 필요성에 대해서 더욱 더 연구와 검토를 해 나가야 할 것이다”며 “일한터널은 결국은 이뤄진다”고 말했다.

이어 발표에 나선 후지하시 겐지 상임이사는 “일본열도에 연관되는 4개 판(플렛트)이 있는데 그 판들이 교차되거나 만나는 곳과 한일터널 노선과는 거리가 멀며 일본열도의 지진과도 별 관계가 없으므로 한일터널 건설에는 아무 문제가 없다는 결론을 내렸다”로 밝혔다.



일본측이 공동으로 해저지질조사하자고 제안한 대한해협구역(노란 색으로 칠한 부분).

〈한일 회장단합동회의 스케치〉

시종 화기애애한 분위기... 한국측이 갖고 간 막걸리로 건배

○... 지난 8월 1일 일본 후쿠오카 하카다역 부근 중국음식점 팔선각에서 열 린 한일터널연구회와 일한터널연구회의 회장단합동회의는 시종 화기애애한 분위기 속에서 진행.

한국측은 만찬을 겸해 열리는 이날 모임을 위해 출국 전 공항에서 패트병에 든 우리 막걸리 6병을 구입해 갖고 가 일본측에 대접.

○... 노자와 회장 등 일본측 임원들은 한국측이 준비해 간 막걸리를 반기며 몇 차례나 막걸리로 건배. 일본측 인사들은 “막걸리가 노화방지와 암 예방에 좋다”, “유산균 효과가 요르구트의 몇백배가 된다”는 등 막걸리 예찬을 늘어놓기도.

○... 노자와 회장은 “막걸리가 맛이 좋다”며 여러 잔을 마셨고 일한터널연구회의 후쿠오카 부지부장은 “해방 전 대마도에서 살 때 막걸리를 많이 마셔봤다”며 반색하기도.

○... 이용흠 공동대표는 이 자리에서 미리 준비해 간 본회 뉴스레터 16, 17, 18호와 한일터널연구회 회원세미나(2010년12월 21일)의 자료집, 격월간잡지인 ‘피스터널’ 창간호 등 4권, 시장경제연구원의 보고서 <한일터널 건설의 타당성과 효과적 추진방향>을 노자와 회장에게 전달.

<후쿠오카 = 류종우 사무총장>

오오미치 히데다카 이사 부친상

본회 오오미치 히데다카 이사(YK스틸 부사장)의 부친이 지난 6월 25일 별세했다. 오오미치 이사의 부친은 일본 불교계 한 종파의 대표로 북해도 쿠시로시 소재 정광사에 머물며 일본 전국에 산재해있는 수천개의 사찰을 거느려 온 유명인사다.

오오미치 이사는 부친의 장례식을 치르기 위해 6월 25일 귀국, 장례절차를 끝내고 지난 7월 5일 한국으로 복귀했다.

본회는 오오미치 이사의 부친상을 뒤늦게 알고 이용흠 공동대표가 회원들을 대표하여 오오미치 이사에게 조문을 표했다.



화보 후쿠오카 회장단 합동회의 / 일본측 큐슈지부총회

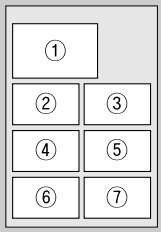


① "잘 해봅시다"... 막걸리로 건배
한국측에서 준비해간 막걸리로 건배를 하고 있다.

② 이용흠 공동대표가 노자와 회장에게 뉴스레터 등 문건들을 전달하고 있다.

③ 일본측 노자와 회장이 인사말을 하고 있다.

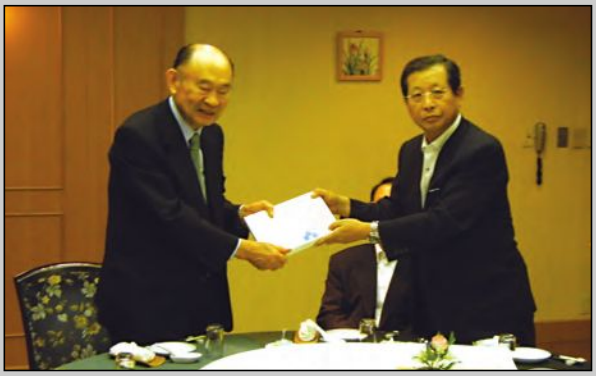
④ 서의택 공동대표가 인사말을 하고 있는 모습.



⑤ 김기춘 한일터널포럼 대표가 인사말을 하고 있다.

⑥ 일한터널연구회 큐슈지부 총회에서 서의택 공동대표가 축하인사를 하고 있다.

⑦ 후지하시 겐지 일한터널연구회 상임이사가 총회에서 발표하고 있는 모습.













일본 지도자들, 왜 한일터널 목소리 크게 못 내나

"일본은 여러 가지로 고전 중... 공개적으로 나서기 어려워"

한일터널건설은 한국과 일본 양국이 논의해서 공동 추진해야 하는 프로젝트다. 그런데도 그동안 한국에서는 한일터널건설의 필요성을 주장하는 목소리가 높았던 반면 일본에서는 상대적으로 조용한 편이었다. 왜 이런 현상이 일어나고 있는가. 이에 대해 후지하시 겐지 일한터널연구회 상임이사가 자신의 의견을 피력했다. 격월간지 <피스터널> 5월호에 실린 그의 '한일터널과 일본 국토개발 현황' 이란 글을 발췌, 요약한다. **<편집자>**



후지하시 겐지
〈일한터널연구회 상임이사〉

일본은 지금 여러가지 어려운 상황에 직면하고 있다. 저출산, 고령화, 공공기관의 재정난, 지방의 과소화와 경제침체, 아시아신흥국들의 경제적 부상에 따른 국제경쟁력의 상대적 저하 등이다.

이러한 정치 경제 사회적 어려운 여건들로 인해 일본은 초대형 국제프로젝트인 한일터널에 적극 나서기 어려운 처지에 있는 것이다.

구체적으로 짚어보면 먼저 한일터널 프로젝트는 국가간 합의가 이뤄져야 하는 국제 프로젝트이다. 동시에 관련 지역의 교통인프라의 일종이다. 사회간접자본이지만 방대한 사회적 요소를 내포하고 있으며 역사나 문화, 정치형태가 다른 국가간의 공동사업임을 이해해야 한다.

둘째, 천문학적인 자금을 필요로 하는 초대형 프로젝트인데 그 방대한 자금이 필요하다는 점과 관련, 자금부담의 주체는 누구이며 투자자금 회수가 어떻게 가능할 것인지, 경제적 효과가 어떨지도 논의해야 한다.

셋째, 착수에서 운영시점까지 장기간이 소요되는 프로젝트라는 점이다. 계획 당시의 사회적 요구와 완공시의 요구가 크게 다를 수도 있고 완성된 터널을 놓고도 그 존재 의미가 다시 제기될 수도 있는 것이다.

이런 점들로 인해 일본은 드러내놓고 한일터널에 대해 이야기하기가 어려운 것이다. 그러나 일본의 경제침체와 일본사회의 정체상태를 돌파하기 위한 대형 프로젝트로서 위정자 사이에서 조용하게 연구가 개시되고 있다는 점을 눈여겨 볼 필요가 있다.

일본측에서는 다행히 해저터널건설 실적을 다수 갖고 있기에 일찍부터 한일터널의 기술적 과제에 대해서는 다각적으로 연구가 진행돼 왔다. 그러나 국제적 시각으로서의 국토계획, 사회간접자본 정비라는 테마를 놓고서는 거의 논의된 적이 없다. 그 이유로는 여러 가지가 있겠으나 역시 가장 큰 이유는 국민감정이 깔려 있다는 점이다.

일본사회의 정체상태 돌파 위한 방안으로 일본지도층 연구 중
인접국에 가해자입장... 영토문제에는 신중 처신할 수밖에 없어
집권당, '콘크리트에서 사람으로' 구호 내걸고 정책전환
일본 지도자들 마음 속으로는 한일터널건설을 염두에 두고 있어

일본은 인접국들에게 가해자 입장에서 있기에 인접국가와 영토문제에는 매우 신중하게 처신할 수 밖에 없었다. 물론 섬나라인 일본의 지도자들로서는 마음 속에 대륙과 연결하는 교통인프라구축이 전제돼 있다고 본다.

그동안 한국인사들로 부터 "한일터널에 대해 왜 일본지도자들의 발언이 적은가" 하는 질문을 많이 받았는데 위에서 말한 그런 배경이 있다는 것을 알아주었으면 한다.

또 현실적인 문제로 재원문제가 있다. 일한터널연구회가 연구를 시작한 1980년대 당시 한일 양국의 GDP 1인당 차이는 5배 이상이었다. 그러나 현재는 1.8배 정도이다.

이러한 가운데 일본이 2010년 공공사업에 투입된 재원은 전년도 대비 18% 감소했고 이에따라 건설관련 산업계는 매우 고전하고 있다.

현재 중앙과 지방을 합해 1,000조엔에 육박하는 적자재정 문제를 해결하기 위해 민주당 정권은 '콘크리트에서 사람으로' 라는 케치프레이즈를 내걸고 정책전환에 나서고 있고 이 결과 여러 대형 프로젝트들에 대해 재검토와 중단이 잇따르고 있다. 그런 점에서도 정부 재원으로 한일터널이라는 초대형 프로젝트를 계획하기가 어려운 실정이다.

그 밖의 어려운 여건으로 △정치체제의 차이에서 오는 이 프로젝트에 대한 이해 프로세스의 차이 △역사인식의 차이 △국민상호 의식의 차이 △경제의 글로벌화 △중국과 아시아경제의 대두 등이 있다.

또 시행상의 과제로서 △경제효과 △규모의 크기 △해당지역 주민의 이해 △국토,도시,지역계획과의 적합성 △개발과 환경보전과의 조화 △사업주체의 시작과 운용 구상 △자금확보와 경영계획 △보안대책 등이 있다.

아무튼 일본이 섬나라라는 특수성에서 벗어나 한일터널 프로젝트라는 테마에 대해 진지하게 생각했으면 한다. *