

제2회 한일경제협회 회원사 간담회

- 신장철 숭실대학교 교수 초청 강연 -

2009. 3. 27 (금)
한일재단빌딩 2F 회의실



삼단 **한일경제협회**

제2회 한일경제협회 회원사 간담회 개요

1. 목 적

- 회원서비스 강화의 일환으로 한일간 이슈에 대한 전문가 초청 강연 등을 실시하여 對일본 관심도 제고 및 정보 제공
- 회원간의 교류를 통한 협회 사업 안내 및 회원사의 요망사항 모니터링

2. 일 시 : 2009. 3. 27(금) 16:30 ~ 19:30

3. 장 소 : 한일재단빌딩 2층 회의실

(서울시 강남구 논현2동 112-15번지 Tel. 02-3014-9888)

4. 강 사 : 신장철 송실대학교 인문대학 일어일문학과 교수

- 테마 : 한·일해저터널 건설의 파급효과
- 동북아 공동체 형성을 중심으로

5. 참 석 자 : 회원사 대표 및 임원, 실무담당자 (명단 별첨)

6. 진행순서 : 개회

개회 인사

강사 소개

강연 및 질의응답

사업 안내

폐회

석식장으로 이동

석식 및 환담 (미담)

첨부자료 : 1. 강사 약력사항

2. 강연 자료

3. 한일해저터널 관련 최근 언론매체 참고자료

4. 제41회 한일경제인회의 개최(안)

5. 2009년도 한일경제협회 사업계획

6. 한일경제협회 현황

신장철 송실대학교 교수 Profile



- 1) 성 명 : 신 장 철 (申章澈, Shin, Jang-Churl)
- 2) 생년월일 : 1958년 11월 27일생
- 3) 근무처 및 직위 : 송실대학교 인문대학 일어일본학과 교수
- 4) 최종 학력 및 주요 교내 활동
 - 일본 도쿄(東京)대학 대학원 경제학연구과 석사과정(1990-1992) 및 박사과정(1992-1995) 이수 및 同 대학 대학원 석사(1992년) 및 박사(1995년)학위 취득
 - 일본 메이지(明治)학원대학 초빙교수 및 초빙연구원(2003.10-2004.9)
 - 중국 난카이(南開)대학 국제상학원 교환교수(2004.4-2004.6)
 - 송실대학교 교수협의회 부회장(2007.9-현재)
- 5) 주요 경력
 - 일본 도쿄(東京)대학 경제학부 T/A(Teaching Assistance, 1993.4-1994.3)
 - 일본 도쿄(東京)대학 사회정보연구소(ISICS) 객원 연구원 역임(1995.4-1996.3)
 - 대우경제연구소 연구위원 역임(1995.10-1997.2)
 - 경제정의실천시민연합(경실련) 재벌정책위원회 정책위원 역임(2000.3-2006.2),
 - 국제고속철협력포럼 연구위원(2005.6-현재)
 - (사)한일해저터널연구원 이사(2006.9-현재)
- 6) 주요 학회 활동
 - 한일경상학회 부학회장(2006.1-현재)
 - 한중경상학회 부학회장 (2005.6-현재)
 - 한국산업경제학회 상임이사(2005.1-현재) 등
- 7) 주요 저서 및 논문
 - 일본의 이해(공저, 태학사, 2001)
 - 일본형 시스템-위기와 변화(공저, 일조각, 2005)
 - 글로벌한 시대의 일본-한국에의 함의(공저, 한울아카데미, 2006)
 - 21세기 한일관계와 동북아시아의 새로운 비전 II(공저, 한울아카데미.2007) 등
 - 「한·일해저터널 건설논의를 위한 시론(試論)적 연구」, 한일경상학회 『한일경상논집』 제31권, 2005. 6.

- 「한·일해저터널 건설과 동북아 물류시스템의 새로운 구축을 위한 시론(試論)적 접근」, 현대일본학회 『일본연구논총』 Vol. 21, 2005(여름).
- 「한국과 일본간의 해저터널건설-논의 배경 및 과정, 그리고 그 내용을 중심으로」 아시아·유럽미래학회(AEPA) 『유라시아연구』 제2권제2호, 2005.12.
- 「EU형성과 유로터널 건설사례를 통한 동북아공동체의 논의방향-미래재향적인 한일해저터널 건설 논의를 위한 시론(試論)」, 한국외국어대학교 일본연구소 『일본연구』 제35호. 2008.3.30.
- 기타 한·일간의 경제·산업관계, 대기업정책 관련 등의 논문

8) 연락처

- 직장 : 서울특별시 동작구 상도5동 1-1, 송실대학교 인문대학 일어일본학과
- 전화 : (02)820-0532, 팩스 : (02)824-4382,
- 이메일: jcshin@ssu.ac.kr

< 강연 주요 내용 >

본 강연의 문제의식은 한·일간의 해저터널 건설이 단순히 당사국인 한국과 일본의 정치, 경제, 사회적 교류 및 협력 차원에서 그치는 것이 아니라, 북한을 동북아 협력 체제 속에 끌어들이는 계기가 되어 한민족의 영원인 한반도의 통일을 위한 실천적 논의와 그 실현을 앞당길 수 있는 계기가 될 수 있다는 사실에서 출발하고 있음. 뿐만 아니라 한국과 일본사이의 해저터널 건설은 동북아 차원의 정치·경제 공동체 논의에 있어서 기폭제 역할을 할 것이며, 궁극적으로는 유라시아 차원의 경제 협력 및 공동체 형성에도 기여함으로써 아시아와 유럽을 아우르는 인류문명의 발전에 있어서 획기적인 계기가 될 수도 있다는 관점에서 논의를 전개하고 있음.

특히, 본 강연을 통하여 한·일간의 해저터널 건설은, 최근에 한국사회에서 논란이 되고 있는 ‘4대강 살리기 운동’, 나아가서는 ‘한반도 대운하 건설’은 여러 한계(국내용, 경제성)와 문제점(자연파괴)을 극복하기 위한 유력한 대체 수단이 됨을 간접적으로 지적하고 있음. 즉, 한·일간의 해저터널 건설 사업은 대형 국책사업으로서 당면한 경제 위기에 대처하고 고용을 획기적으로 확대함과 동시에, 상기에서 지적된 문제점을 불식하고 건설, 토목, 철도 및 관광 관련산업 등의 획기적 발전을 도모하는 계기가 되며, 당면한 경제적 난국을 극복하는데 있어서 기폭제가 될 것임을 강조하고 있음.

뿐만 아니라 한·일간의 해저터널 건설의 건설적인 논의는 동북아의 중심적 위치에 있는 한반도의 지정(地政)·지경(地經)학적 이점을 최대한 살릴 수 있는 것으로, 향후 한국이 동북아 차원의 긴장완화와 동북아 공동체 형성, 그리고 남북통일 논의를 주도함으로써 21세기에 국운을 개척할 유력한 전략적 수단이 될 수 있음을 역설하고 있음.

<사단법인 한일경제협회, 제2회 회원사 간담회>

가칭 ‘한·일 해저터널 건설’ 논의 과정 및 내용 (개요)

강 연 자 료

일시: 2009.3.27, 16:30-18:00

장소: 한일재단빌딩 2층 회의실

신 장철(승실대)

출처: 졸고 「한국과 일본간의 해저터널건설-논의 배경 및 과정, 그리고 그 내용을 중심으로」 아시아
· 유럽미래학회(AEPA) 『유라시아연구』 제2권 제2호, 2005.12. 일부 내용으로, 최신 관련내용은
강연을 통해 보완될 것임.

I. 한·일간의 해저터널 건설 논의의 배경 및 과정

한국과 일본 사이의 해저터널 건설문제는 상당히 오랜 역사를 가지고 있다. 즉, 한·일 해저터널 건설은 이미 1930년대에 일본제국주의에 의해 구상되었다. 일본이 태평양전쟁 패망하자 수면 하에 가라앉았던 건설 논의가 근년의 냉전 해체와 전 세계적 차원의 지역화의 심화, 현 정부의 '4대강 정비계획'과 '경부운하 건설'과 동북아 정세 등과 관련하여 사회적으로 큰 관심의 대상이 되고 있다.

이번 강연회에서는 우선 그 동안 한·일 해저터널의 건설을 둘러싸고 논의되었던 내용을 정리하고 그 배경과 과정을 중심으로 논의를 진행하고자 한다.

1. 일제의 대동아공영권 구상의 일환(1930-40년대)

한국에서는 근년에 유라시아 철도 네트워크 건설 차원에서 한·일 해저터널 구상이 거론된 적이 있으나, 최근에는 언론기사 등을 통해 한·일 해저터널 건설에 대한 일반의 관심이 높아지고 있다.¹⁾

그런데 한·일 해저터널은 이미 1930년대에 일본제국주의에 의해 구상되어 추진되었다. 즉, 1930년대 초반에 시모노세키(下関)와 부산사이의 연락선이 혼잡하여 대한해협을 해저터널로 관통시켜 중국의 베이징(北京)간을 직통열차로 연결하고자 하는 안이 군부의 내부에서 제시되었으며, 1938년에 해저터널의 예비 실지조사가 시작되었던 것이다.

이와는 별도로, 1937년에 성립된 코노에(近衛) 내각의 나카지마(中島 知久平) 철도성(鐵道省) 대신이 국장급 회의에서 일본철도를 중국의 양쯔강(揚子江) 연안을 목표로 정비해야 함을 주장함을 계기로 건설국(建設局) 소속의 몇몇 기사들에 의해 연구가 시작되었다. 또한 1939년에는 당시 철도성의 감찰관이었던 유모토(湯本 昇)는 '중앙아시아 횡단철도구상(中央アジア橫斷鐵道構想)'이라는 책을 동아교통사(東亞交通社)라는 출판사를 통해 출간하였다. 이 책에서 한·일간의 해저터널 건설과 함께 대륙의 기존 철도를 이용하여 실크로드를 경유하는 철도를 건설함으로써 도쿄와 베를린 사이를 단 10일 만에 주파하는 직통운전이 계획되었던 것이다.²⁾

특히, 혼슈(本州)와 큐슈(九州)를 연결하는 칸몬(關門)터널의 개통을 앞둔 1939-40년경에는 철도성 내부에서도 한·일 해저터널 건설의 필요성이 주장되었으며, 같은 시기에 제국의회(帝國議會)에서도 구체적으로 논의되었다. 그리고 1941

1) 2004년 8월에 중앙일보의 제1면과 5면에 걸쳐 게재되었던 한·일해저터널 관련 기사는 일반 대중은 물론 네티즌으로부터도 많은 관심을 모았음(www.joongang.co.kr 2004년 8월 14일자 참조).

2) 前間孝則 『彈丸列車-幻の東京發北京行き超特急』 實業之日本社, 1994.pp.20-21, p.25.

년경에 일본국철은 규슈(九州)해안과 쓰시마(對馬島) 등에 대한 시추 작업과 함께 해협의 해저지질에 탄성파에 의한 조사를 하기도 하였다.³⁾

이처럼 1930-40년대에 걸친 일본 군국주의에 의한 노력은 한·일간에 해저터널을 건설하여 대륙진출로를 확보하는데 있었으며, 소위 ‘대동아공영권’ 구축을 위한 간선도로로 활용하는데 있었다. 즉, 일제는 대동아공영권의 형성을 위해 한국터널, 쓰시마터널, 칸몬(關門)터널, 소우야(宗谷)터널, 세이칸(靑函)터널 등의 5개의 해저터널 건설을 통해 일본 본토와 사할린, 극동 러시아, 만주, 한반도 등을 연결하는 순환철도망을 계획했던 것이다. 물론 이 순환철도는 현해탄을 연결하는 철도뿐 아니라 만주의 하얼빈에서 러시아의 울란우데, 선양(瀋陽)에서 텐진(天津) 및 베이징(北京), 그리고 상해와 홍콩의 중국 동안(東岸)지역을 연결하는 것도 포함하고 있었다 (<그림 1>참조).

<그림 1> 한·일 해저터널 건설 구상과 주변 지형(1930년대)



출처: 교통기술연구원·한국철도기술연구원 「한·일해저터널의 필요성 연구」 보고서, 2003. p.5.

이처럼 당초 일본 제국주의에 의한 한·일 해저터널 건설은 대륙침략을 뒷받침하기 위한 차원에서 추진되었다고 볼 수 있다. 그러나 태평양 전쟁이 장기화되면서 지질조사는 중단되었으며, 패전에 의해 그 구상은 백지상태가 되었다.

3) <http://h2.dion.ne.jp/~ta000603/jkshinkansen.htm> 참조.

2. 통일교의 동아시아 하이웨이 프로젝트(1980년대)

전술한 바와 같이 1940년대에 일제에 의해 구상되어 추진되었던 한·일 해저터널 건설은 일본의 패전으로 완전히 수면 밑으로 가라앉았다. 그러나 그 후 거의 40년이 지난 일본에서 한·일 터널에 대한 논의가 수면 위로 떠올랐다.

즉, 1980년 7월에는 일본의 건설회사인 오오바야시쿠미(大林組)는 한·일 해저터널의 시·종점은 물론 건설 방식까지 담은 구체안을 ‘유라시아 드라이브웨이(EURASIA DRIVEWAY) 구상’이란 이름으로 발표하였던 것이다. 이 구상은 큐슈의 사가(佐賀)현에서 이키(壹岐)섬까지는 해상교량, 이후 쓰시마까지는 해저터널, 그리고 쓰시마의 육상구간을 이용한 뒤 부산까지 다시 해저터널을 뚫는 등 상당히 구체적인 내용을 포함하고 있다(<그림 2>참조).

<그림 2> 한·일 해저 터널건설 주변 지형



출처: 쓰시마관광협회편 「천혜의 자연 그대로 손에 닿을 듯한 지척의 섬」 관광 및 레저 안내 자료 참조.

이와 같은 구상에 힘입어 1981년 11월에 서울서 개최되었던 제10회 통일에 관한 국제회의에서 통일교의 문선명 교주가 한·일 해저터널의 건설을 제창하였고, 1982년 4월에는 통일교의 지원을 받아 ‘국제 하이웨이·프로젝트(國際ハイウェイプロジェクト)’가 설립되었고, 이듬해 5월에는 ‘일한터널연구회(日韓トンネル研究會)’⁴⁾라는 민간 상설 연구조직이 조직된 후 한국과 일본의 터널 및 토목 전문가들이 해당 지역에 대한 지형과 지질 등에 대한 조사 및 연구에 착수하게 되었다. 한국측에서는 거제도 지역을, 그리고 일본측에서는 대한해협 중간 지점에 대한 지질조사를

4) ‘일한터널연구회’는 2004년 2월부로 내각부(内閣部)로부터 특정비영리활동법인(NPO)으로 인증되었음.

마쳤다.⁵⁾

이처럼, 1980년대 일본에서는 해당 지역의 육상 시추, 해협의 음파 탐사 등 실질적인 조사가 이뤄지면서 한·일 터널 연구가 큰 활기를 띠었으나, 한국은 소극적인 자세로 일관해 왔다. 즉, 1983년 일한터널연구회가 설립된 후 3차례(1993년, 1995년, 1999년)에 걸쳐 일본과 한·일 해저터널과 관련된 기술교류회와 심포지엄을 가졌으나,⁶⁾ 주로 일본 측의 조사 결과를 검토하는 수준에 그쳤다.

따라서 현재까지 한·일간의 터널 건설과 관련된 실질적인 검토 결과와 구체적인 제안들은 일본 측의 구상에 의한 것이라고 해도 과언이 아니다.⁷⁾

3. 한·일 수뇌간의 공감대 형성(1990년대 이후 최근까지)

주지한 바와 같이 1980년대에는 민간단체인 일한터널연구회에서 주로 조사되었으나 90년대 들어 통일교 내부의 자금사정이 악화되어 현재에는 단순한 연구에 치중하고 있다. 그럼에도 불구하고 90년대에 접어들어 한·일 해저터널은 한국과 일본의 양국 수뇌에 의해 또 다시 거론되게 되었다.

즉, 1990년 5월에 일본을 방문한 당시 노태우 대통령이 국회 연설 중에서 이 문제를 언급하고, 가이후(海部 俊樹) 일본총리에게 해저터널 건설을 제의하였던 것이다.

또한 1999년 9월에 일본을 방문했던 당시 김대중 대통령도 23일 밤에 개최되었던 모리(森 喜朗) 총리 주최의 만찬회 석상에서 “한·일간에 해저터널이 생기면 홋카이도(北海道)에서 유럽까지 연결되니 미래의 꿈으로 생각해 볼 문제”라며 한일 해저터널 건설을 제창하였으며, 그 다음해 9월에 모리 총리와 함께 해저터널에 대해 논의한 바 있다.

이에 모리 총리도 역시 2000년 10월 20일 서울 아시아·유럽정상회의(ASEM)에서의 기조연설에서 “한·일 해저터널을 만들어 ‘아셈(ASEM) 철도’라고 이름 붙이자”고 제안하는 등 해저터널 건설의 필요성이 양국의 수뇌들에 의해 제기되었다.

이처럼 2000년을 전후하여 한·일 두 수뇌가 한일 해저터널 구상에 높은 관심을 표명한 것은 남북 화해 분위기의 진전으로 2000년 9월18일 경의선 철도 복원공사가 시작됐기 때문이었다. 즉, 그 동안 끊겼던 남·북 철도가 연결되고 한국과 일본 사이에 해저터널로 관통되게 되면 남·북간의 경제협력 뿐만 아니라, 철도망을 통해 한반도 종단철도(TKR, Trans-Korea Rail)를 거쳐 철도망을 통해 중국-러시아-

5) 쓰시마 및 이키해역에 대한 해저 지형 및 지질조사 결과에 대해서는, 国際ハイウェイプロジェクト・日韓トンネル研究会 『日韓トンネル研究』 創刊號, 1984년, pp.15-47참조 바람.

6) 日韓トンネル研究会 편 「한일터널에 초대」 홍보자료집, p.1

7) 동아일보사 편 「대한해협 터널구상」 『과학동아』 2004년 7월호, p.53참조.

유럽과의 지리적 통합을 이루고자 했던 일본의 오랜 숙원도 풀 수 있었던 것이다.

특히, 2003년 2월에 노무현 대통령의 취임식 후에 개최되었던 한·일정상 회담에서도 해저터널 건설이 언급되었다. 노 대통령은 고이즈미(小泉 純一郎)총리와 정상회담 과정에서 한·일 해저터널 추진에 대해 먼저 이야기를 꺼냈던 것이다. 즉, 노무현 대통령은 이 자리에서 "터널을 만들면 한국과 일본이 더욱 가까워지는 계기가 될 것"이라는 발언을 하였다.⁸⁾

물론 일본인들에게 있어 한·일 해저터널은 단순한 교통수단의 의미를 초월하는 것으로, 대륙진출을 꿈꾸는 섬나라 일본인의 본능을 자극할 수 있는 충분한 이슈이다. 집권당인 자민당은 2003년 3월에 내부 조직인 '국가 건설의 꿈 실현 검토위원회(国づくりの夢実現検討委員会)'를 통해 '국가건설의 꿈'으로서 2천여 건에 달하는 공모된 아이디어 가운데 '한·일 해저터널 구상'을 선정하였고, 2003년 6월에는 외교조사회(外交調査會)에서 한·일 해저터널 구상에 대해 민간 기술자와 연구자를 불러 의견을 청취하는 등 집권당 내부에 높은 관심을 가지고 있다.⁹⁾

그러나 위와 같이 한·일의 양국수뇌들 사이에서 주고받은 한·일 해저터널 건설 문제는 한국과 일본이 터널 하나로 연결될 수 있을 만큼 가까운 나라임을 강조하기 위한 외교적 수사(修辭)에 불과했다고 할 수 있다. 한·일 양국은 그 필요성만큼 풀어야 할 과제도 많아 정치적인 결단을 하기에는 무리가 따른다는 판단이 깔려 있기 때문이다. 실제로 한·일 양국정부는 한·일 해저터널에 대한 확고한 건설의지를 표명하고 있지 않으며, 정부 또는 정책차원의 공식 논의의 대상에도 포함시키지 않는 것이 현실이다.

II. 가칭 '한·일 해저터널' 건설의 개요

한·일간의 해저터널 건설을 위한 구상은 주지한 바와 같이 일본의 국제하이웨이 프로젝트 및 일한터널연구회를 중심으로 검토되었다. 즉, 이들 조직은 창립 후 10여년에 걸쳐 무려 약 100억 엔을 투자하여 터널 노선과 그에 따른 지형 및 지질조

8) 당시 상황을 좀 더 구체적으로 언급하면, 고이즈미 총리가 "월드컵의 공동 개최가 한일교류에 기여했고, 양국 간에 하루 평균 1만 명의 관광객이 오가는 등 교류경제 효과가 크다"고 발언하자, 노 대통령은 그 구체적인 대안으로 "한·일간에 해저터널을 뚫어야 한다는 의견이 있어 왔지만 북한문제 때문에 실감하지 못하는 것 같다"며 "그것이 해결되면 해저터널 착공문제가 경제인들 사이에 다시 거론될 것"이라고 역설했음. 뿐만 아니라 이 자리에서 노 대통령은 "일본과 한국, 러시아가 기차로 달릴 수 있게 된다면 경제적 의미뿐 아니라 한일이 더욱 가까워지는 계기가 될 것"이라며 경제적 효과와 함께 양국 간 선린우호관계의 강화하는 의미를 부여했음. <http://www.chojin.com/tunnel/gooday.htm>(goodday신문, 2003년 2월 26일자).

9) 자민당(자유민주당) 기관지 「デイリー自民」平成 15년 6월 19일자 참조.

사 그리고 굴착공법 등에 대한 연구 활동을 해 왔다.

이하에서는 이들 조직의 연구 성과를 토대로 노선 위치 및 기술적 검토 내용을 소개하고 건설 가능성을 검토하기로 한다.

1. 위치 및 거리

한·일간의 해저터널의 최단 거리는 한반도의 동남단에 위치하고 있는 부산(또는 거제도)을 경유하여 일본의 쓰시마섬(對馬島)과 이키섬(壱岐島)를 거쳐 본토의 남서부지역인 큐슈(九州) 카라츠(唐津)의 히가시마쓰우라(東松浦)에 이르는 구간이다. 해협으로 보면 한국에서 일본까지 대한해협, 쓰시마해협, 이키해협이 그 통과 구간이 된다.

거리로는 노선에 따라 약 209-231km의 거리에 달한다. 만일 건설이 현실화된다면 인류 사상 최대 규모의 터널 공사가 되며, 현재 세계에서 가장 긴 터널이라고 하는 일본 북부의 해저터널인 세이칸 터널(53.9km)이나 도버해협을 가로지르는 영국과 프랑스간의 유로터널(50km)보다 무려 4배나 길다. 해저터널만 무려 128~145km에 이르는데, 이는 세이칸 터널(23km)의 6-7배가 되며, 유로터널(37km)의 3~4배에 이르는 거리이다(<표 1>).

<표 1> 유로터널, 세이칸터널, 한·일 해저터널의 개요

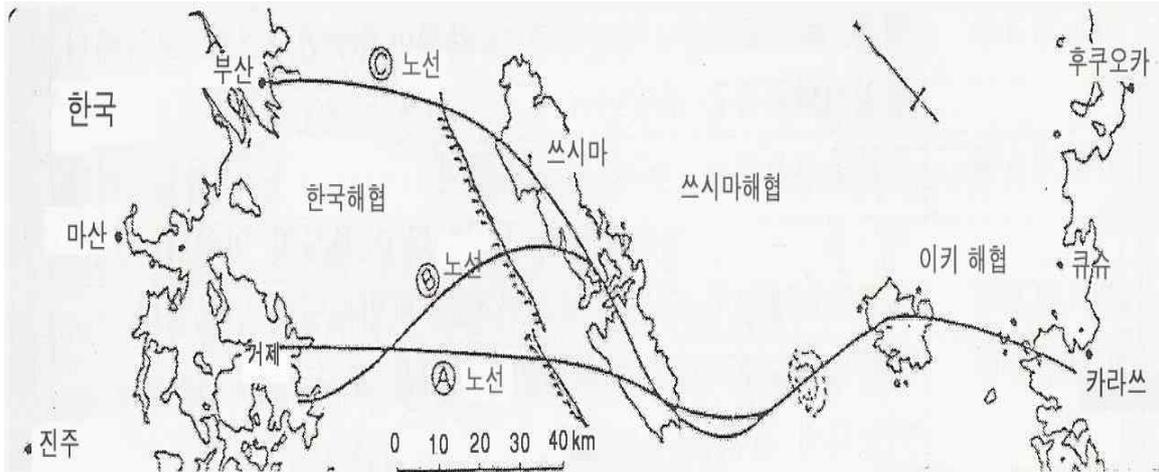
구분	유로터널	세이칸터널	한일터널
터널 구간	영국 포크스톤(Folkestone) -프랑스 칼레(Calais)	일본 혼슈(本州) -홋카이도(北海道)	한국 부산(또는 거제) -일본 큐슈(九州)
착공시기			미정
개통일(공사기간)	1994년 5월(7년)	1988년 3월 (21년)	미정
공사비용	18조원	8조원	미상
자금	민간자본 및 차입금	국가의 재정투융자	미상
총 연장	51km	53.850km	209-231km
해저 구간	38km	23km	128-145km
최대 수심	60m	약 140m	155-220m
교통 수단	철도	철도	미상

출처: 동아일보사편, 전게서, pp.56 및 일한터널연구회, 전게 자료집 pp.4-6참조.

좀 더 구체적으로 언급하면, 현재 한·일 터널의 노선으로 3개 안이 집중적으로 검토되고 있는데, 일한터널연구회는 세 가지 노선 안(案)을 제시하였다. 즉, A안은 사가현(佐賀県)의 카라츠(唐津)~이키(壱岐)섬~쓰시마(對馬島) 남부~거제도를 연결하는 209km(육상부 64km)이고, B안은 사가현~이키섬~대마도 중부~거제도로 이어지는 217km(육상부 76km) 계획이다. C안은 사가현~이키섬~대마도 북부~부산으로

연결되는 231km(육상부 103km)의 노선으로 돼 있으며, 기술적으로는 3개 노선 모두가 한·일 해저터널의 노선이 될 수 있는 것으로 알려져 있다. (<그림 3>참조).

<그림 3> 한·일 해저터널 건설을 위한 3개 노선 안(案)



출처: 일한터널연구회, 전계 자료집 pp.3참조.

2. 수심 및 해저 지질 구조

한·일간 터널의 노선 결정에 있어서 가장 중요한 요소 중의 하나인 해당 지역의 지질 상태를 기존 연구 결과를 통해 살펴보면 다음과 같다.¹⁰⁾

우선, 한·일간에 터널이 통과하게 될 대한해협, 쓰시마해협, 이키해협의 해저 지질 환경 중에서 수심에는 별 문제가 없는 것으로 알려져 있다. 수압에 의해 수심이 얕을수록 터널 굴착에 유리한 것은 당연한 것으로, 이키해협은 전역이 수심 70m 이하로 가장 얕으며, 쓰시마 해협도 가장 깊은 수심이 1백35m로 전해역이 대륙붕에 속하며, 또한 대한해협의 제일 깊은 곳은 수심이 2백30m 정도로서 상대적으로 수심이 깊은 것으로 알려져 있다(<표 2>참조).

또한 지반조건에 있어서도 대체로 양호하며 시공에 적합한 것으로 알려져 있다. 즉, 좀 더 구체적으로 언급하면, 이키해협의 지표부의 약 90%가 화산이 폭발해 생성된 현무암과 용암으로 덮여져 지반이 비교적 단단하며, 쓰시마해협 주변 지반도 주로 퇴적암과 화성암으로 이뤄져 강도가 강하고 균열이 발달해 있지 않아 터널 굴착에 유리한 조건을 갖추고 있는 것으로 알려져 있다.

대한해협의 경우 40km 가량의 구간에서 두께 4백m 정도의 지층이 아직 암석화

10) 구체적인 내용은 國際ハイウェイプロジェクト・日韓トンネル研究会, 전계서 내용 참조 바람.

가 되지 않아 이키해협과 쓰시마해협의 지질에 비해 상대적으로 강도가 약한 것으로 알려져 있으며, 크고 작은 단층대도 존재하고 있으나 현재의 토목 및 과학 기술로도 보강이 가능하여 기술상으로는 해저터널 건설은 별 문제가 없는 것으로 알려져 있다.¹¹⁾

<표 2> 예상 건설구간의 루트별 지형의 개요

구분	A노선	B노선	C노선
노선별 경로	카라즈-이키-쓰시마(하부)-거제도	카라즈-이키-쓰시마(하중부)-거제도	카라즈-이키-쓰시마(상하부)-부산
총 연장	209	217	231km
해저 거리	대한 해협	66	64
	쓰시마 해협	51	49
	이키 수도(水道)	28	28
최대 수심	대한 해협	155	160
	쓰시마 해협	110	110
	이키 수도	55	55
육상 거리	64km	76km	103km

출처: 일한터널연구회, 전계 자료집 pp.3참조.

3. 채택 가능한 공법

일반적으로 해저터널은 터널 공법에 따라 크게 3종류가 있는 것으로 알려져 있다.

우선 수중(水中)터널은 선박의 항해에 지장을 주지 않을 정도의 일정한 깊이의 바다 속에 터널을 띄우고 이를 해저 바닥에 케이블로 고정시켜 만드는 것이다.

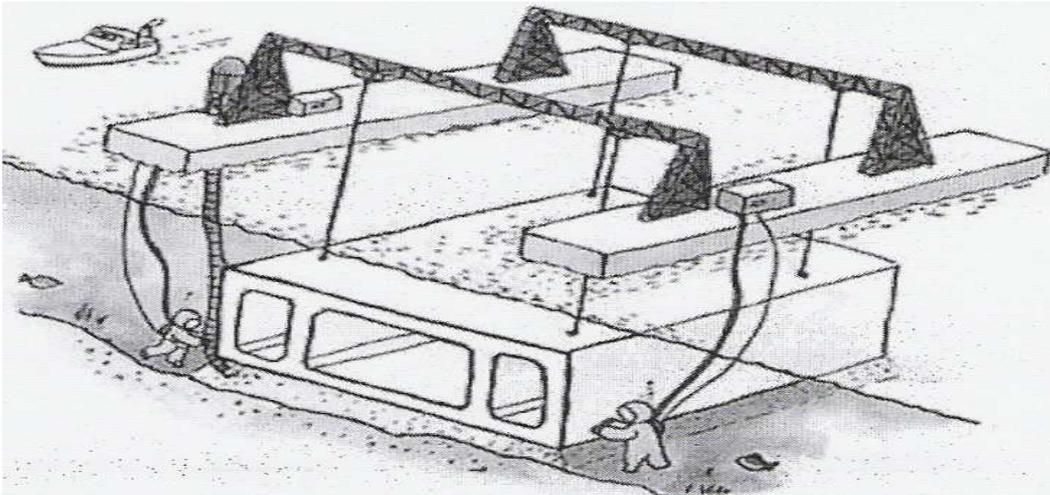
또한 침매(沈埋)터널은 터널 노선에 해당하는 지점의 해저 지표에 선박의 항해에 지장을 주지 않을 정도의 심도에 터널 구조체를 가라 앉혀 케이블로 고정시켜 만드는 것이다(<그림 4>참조).¹²⁾

마지막으로 해저터널은 기계를 사용하여 해저 지표 아래 일정 깊이에 토사를 파내면서 뚫는 공법이다. 영국과 프랑스 사이의 도버 해협을 관통하는 총 연장 49.4km의 ‘유로터널(Euro Tunnel, 1994년 개통)’과 일본의 도쿄만(東京灣)을 관통하여 카나카와현(神奈川県) 가와사키(川崎)에서 지바(千葉県)의 기사라즈(木更津)를 잇는 총 연장 15.1km의 아쿠아라인(Aqui Line, 1997년 개통)은 쉴드(Shield)공법¹³⁾을 동원한 해저터널 건설의 대표적인 사례라고 할 수 있다.

11) 그러나 한·일 해저터널의 최종 노선을 결정하기 위해서 3개 해협에 대한 단층대와 수심, 조류, 계절 태풍 등의 지리적 환경에 대한 보다 세밀한 지질조사가 필요할 것임.

12) 현재 공사가 진행 중에 있는 거제-부산 간 도로 중 3.7km가 침매터널로 건설되고 있음.

<그림 4> 침매터널의 개념도



출처: 일본토목학회 홈페이지, <http://www.jscp.or.jp/what/hakase/tunnel/04/images/img04.jpg>

터널 종류를 결정하는데 해저 지질 환경은 중요한 요소다. 예를 들어 유로터널은 수중터널이나 침매터널 대신 해저 바닥 밑에 터널을 뚫는 방식을 선택했는데, 이는 백악층(White Chalk)이라는 특수한 해저 지질이 형성돼 있었기 때문에 가능했다.

백악층은 도버 해저 지표에서 평균 45m 아래 지점에 형성돼 터널을 뚫기에 적당한 깊이였던 것으로 일컬어지고 있다. 또한 암반이 그다지 단단하지 않아 터널 굴착 속도를 높일 수 있어 공사 기간을 단축할 수 있었다. 특히 백악층이 불투수층을 형성해 방수 문제를 자연적으로 해결할 수 있었다.

물론 한·일간의 터널 역시 해저 지질 상태는 유로터널과 비교해 별 다른 문제가 없음은 전술한 것과 같다. 그러나 대한해협은 대형 선박의 왕래가 잦으며, 잠수함의 이동 경로이기도 하여 수중터널과 침매터널보다는 해저 터널을 뚫는 것이 현실적인 것으로 일컬어지고 있다.

또한 수중터널이나 침매터널은 선박이 침몰할 경우 터널과 충돌 위험이 있고, 해일이나 지진 등 해저 지질환경 변화에도 큰 영향을 받기 때문에 해저 터널을 뚫는 것이 안전한 것으로 알려져 있다.

따라서 한·일간의 터널은 유로터널과 같은 종류인 해저 터널로 건설될 가능성이 높다 할 것이다.¹⁴⁾

13) 쉴드(Shield)공법이란 쉴드라는 원통형 굴착기를 가로로 설치하고 특수 합금으로 만들어진 전면부를 회전시켜 굴착한 후 안쪽에 세그먼트라는 원형 형태의 콘크리트로 제작된 특수 패널로 고정시켜 수압과 방수 기능을 확보하는 방법임. 쉴드 공법의 구체적인 내용은 일본토목학회 홈페이지 <http://www.jscp.or.jp> 참조 바람.

14) 동아일보사편, 전게서, pp.56-57 참조 및 인용.

4. 안전 및 환경 대책

일본은 이미 현재 세계 최장의 해저터널인 세이칸터널을 개통한 경험이 있으며, 한국 역시 한강의 하저터널 공사(지하철 5호선의 여의도~마포 구간) 등을 통해 해저터널 시공에 필요한 기술력을 갖추고 있다.

한·일 해저터널은 해저 수 백km에 이르는 이르기 때문에 시공 시에는 여러 안전 요소가 고려되어야 한다. 한·일 해저터널 공사에 있어서 가장 중시되어야 할 안전 요소는 내진(耐震)과 방수기술이라고 할 수 있다. 채널터널 구간은 단층에 의한 지진발생이 높은 지역으로 지진을 흡수할 수 있는 기술과 견고한 방수 기술이 필요하다. 또한 정전 등 비상시 전력 공급을 위한 전력공급시스템, 열차 등에서 발생하는 열기와 매연을 배출시키는 환기시스템, 비상시 승객이 대피할 수 있는 공간 등이 필요하다.

일한터널연구회는 이런 문제를 해결하기 위해 터널구간의 약 20km마다 인공 섬을 배치하는 것을 제안하고 있다. 인공 섬을 건설하게 되면 여러 지점에서 동시에 굴착을 할 수 있어 공사를 용이하게 하고 공사 기간이 단축될 수 있으며, 완공 후에는 환기구나 긴급 피난구 등의 목적으로도 활용될 수도 있다는 것이다.¹⁵⁾

한편, 한·일 해저터널 건설과정에 있어서는 해저 생태계의 파괴 문제도 주요 고려 사항이 된다. 한·일간의 터널 건설에 있어서 해저터널 방식이 채택된다면 해저 생태계에 미치는 영향은 극히 미미할 것으로 보인다. 해저에서는 어류 등 해저 생물의 이동이 자유롭기 때문에 공사 영향을 받지 않으며, 실제로 채널터널 공사 당시에도 생태계에 대한 피해 사례는 없었던 것으로 일컬어지고 있기 때문이다.

5. 추정 공사기간 및 건설비용

상술한 한·일 해저터널의 노선과 건설 공법, 터널 기능 등이 전혀 결정되지 않은 상태에서 공사 기간과 건설비용을 예측하는 것은 큰 의미가 없을 것으로 생각된다. 즉, 터널 설계 및 시공시의 굴착방법, 터널 규모와 기능 등의 요소는 터널의 안정성과 공사 기간 및 비용을 결정하는 중요 요소이며, 또한 끊임없이 새로운 터널 시공법이 개발되고 있기 때문에 정확한 산출은 불가능하다.

그럼에도 불구하고, 80년대 초·중반에 통일교는 한·일 해저터널에 드는 공사비는 총 700억 달러로 계상하였으며, 총 금액 가운데 500억 달러는 터널건설비, 100억 달러는 전기 통신, 배수, 배기 등을 담당할 서비스터널 공사비이고, 나머지 100

15) 인공 섬 배치는 어디까지나 일본측에서 의도하고 있는 것으로, 기존의 쓰시마, 이키섬의 활용 방안과 함께 보다 구체적인 해저 지형, 운송수단, 통과속도 등에 대한 조사와 연구가 종합적으로 이뤄져야 할 것으로 보인다.

억 달리는 수송 장비 등을 위한 금액으로 구성되어 있었다.¹⁶⁾

한편, 일본의 일한터널연구회는 일본측은 최단 노선(A노선)에 자동차용 터널을 기준으로 공사기간 20년에 65조원 가량이 필요할 것으로 추산한 적이 있다. 그러나 200여 Km나 되는 거리, 환기와 안전상의 문제 등을 고려할 때 자동차용 터널의 건설은 큰 의미가 없으며 시산 자체도 큰 의미가 없을 것으로 사료된다.

한·일 해저터널의 최단거리(209Km)는 길이는 유로터널의 약 50km(공사비 약 18조원)의 거의 4배 거리로서, 거리를 기준으로 단순 계산할 경우 건설비는 대략 72조원이 소요될 것으로 예상되나, 공법, 구간, 기능 등을 명확히 규정하지 않은 상태에서 그 어떤 시산도 현실을 반영치 못한다는 것은 주지한 바와 같다.

그럼에도 불구하고 한·일 터널공사의 전체 거리 중에서 한국이 부담할 거리가 그리 크지 않아 비용도 당초 우려보다는 훨씬 작을 것은 분명하다. 특히, 전체 건설구간이 209-231Km로서 천문학적인 건설비용을 우려하는 목소리도 있다. 그러나 거제도(또는 부산)와 쓰시마의 거리는 약 66Km(부산: 49km)로서 가령 공해상을 기준으로 단순 계산할 경우 한국이 부담할 실제 거리는 25Km 전후에 불과하며, 소위 'A노선'의 경우는 6-7분의 1, 'C노선'의 경우에는 8-9분의 1만 부담하는 셈이 된다. 다시 말해서 한국측이 부담할 몫은 일본측에 비해 상대적으로 매우 작으며, 전체 공사비용의 상당 부분을 일본측이 부담해야 할 것으로 예측된다. 상기의 유로터널 건설을 근거로 부담 공사 비율과 금액을 단순 계산해 보면, 'A노선'의 경우 약 63%인 45.4조원(한국 부담: 27조원), 'C노선'인 경우 94%인 67조원(한국 부담: 5조원)이 일본측의 부담 분이 된다.¹⁷⁾

6. 채택 가능한 운송 수단

일한터널연구회에서 연구된 자료에 의하면, 한·일 해저터널의 교통수단으로는 고속도로, 고속철도 그리고 자기부상열차가 중점적으로 검토하고 있다.

현재 한국의 부산에서 일본의 후쿠오카까지 웨리선으로 16시간, 고속 수중익선으로 2시간 55분이 걸린다. 만약 한·일 해저터널이 완성되면 자동차로 3시간 30분,

16) 당시 통일교는 200억 달리는 한일 양국 정부(한국정부 50억 달러, 일본정부 150억 달러)가 부담하고, 200억 달리는 컨소시엄을 구성해서 조달하며, 나머지 200억 달러는 국제 금융시장에서 조성하는 계획을 가지고 있었음.

17) 참조로, 한국 정부는 대통령훈령 제132호(2004.11.15발령)에 의해 행정수도 후속대책위원회를 설치하고 신 행정수도 건설을 의욕적으로 추진하고 있음. 2005년 2월 17일에는 소위, '신행정수도의 건설을 위한 특별조치법'의 위헌판정이 있자 그 후속 조치로 국회의 신행정수도대책 특별위원회 소위원회에서는 소위 '신행정수도 후속 대책을 위한 연기 및 공주지역 행정 중심 복합도시 건설을 위한 특별법'에 대한 모종의 여야 합의가 있었음. 이 소위원회에서는 행정수도 건설에 들어가는 재정부담 상한액을 당초 10조원에서 최대 8조 5천억으로 조정하였음. 구체적인 내용은 신행정수도후속대책위원회 홈 페이지, <http://www.newcity.go.kr> 참조바람.

최고시속 3백50km의 고속철도로 1시간 20분, 최고시속 7백km의 자기부상열차로는 40분이 걸리게 된다. 이 중 자기부상열차가 교통수단으로 채택되면 부산에서 후쿠오카까지 1시간밖에 걸리지 않기 때문에 비행기와도 충분히 경쟁이 가능하다.¹⁸⁾

우선 고속도로를 건설할 경우 차량의 이동이 전제가 되는데, 밀폐된 터널 속을 무려 3시간 30분이나 걸리는 장거리를 주행하는 것에 대한 운전자의 극심한 스트레스와 배기가스 발생에 의한 환기 문제, 교통체증과 크고 작은 교통사고의 발생가능성이 높다는 한계가 있다.

또한 일본측에서는 신간선(新幹線)을 통한 고속열차도 유력한 교통수단으로 고려하고 있으나, 이는 신칸선은 한국의 초고속열차인 KTX와 사양이 달라 기술 공유가 어려우며, 채택과정에서 한·일 양국이 크게 대립할 가능성이 매우 높다.

따라서, 그 대안으로 자기부상열차가 한일해저터널의 가장 유력한 대체 교통수단으로 고려할 수 있다. 일본은 이미 1970년부터 국가에서 예산을 투입해 시속 5백 km 내외의 고속으로 달릴 수 있는 자기부상열차의 시험운행에 성공했으며,¹⁹⁾ 한국도 최근에 자기부상열차의 연구개발에 착수한 단계에 있다. 한·일 양국은 자기부상열차의 공동개발을 추진하여, 보다 빠르고 안전하고 쾌적한 자기부상열차를 공동 개발하고 그 기술을 세계 표준화시켜 전 세계 철도시장을 점령할 수 있는 WIN-WIN 전략을 모색함으로써 상호 신뢰와 협력의 징표로 삼는 지혜를 발휘해야 할 것이다.

뿐만 아니라 한·일 해저터널을 튜브형으로 건설하고 그 내부를 0.1-0.2 대기압 정도의 저기압으로 함으로서 자기부상열차를 마하 4-5(시속 4천7백70-5천9백60km)의 초음속으로 주행케 하는 최첨단 철도 제작기술도 이 계획에 적용시킬 여지가 있다.

18) 동아일보사편, 전계서, p57참조 및 인용.

19) 좀 더 구체적으로 언급하면, 일본은 1962년에 당시 국철의 철도기술연구소가 차세대 고속철도인 초전도 자기부상식 철도의 개발을 시작했으며, 1997년 4월에 주행시험을 개시한 이후 개량을 거듭하여 2003년 12월에는 3량 편성의 유인주행으로 과거 최고속도인 581km/h를 달성하였음(구체적인 내용은, 재단법인 일본철도종합기술연구소 홈페이지, <http://www.rtri.or.jp> 참조바람). 한편 한국은 1989년에 한국과학기술연구원(KIMM)이 국책연구 개발 사업으로 연구개발에 착수함으로써 본격적인 개발이 이루어짐. 1997년에 경전철 모델이 개발된 후 그동안 5년 동안 예산부족으로 사실상 중단상태에 있다가 최근에 한국기계연구원을 중심으로 실용화 사업을 전개하고 있음(과학기술부 21C프론티어연구개발사업·차세대 초전도기술개발사업단 홈페이지, <http://www.cast.re.kr> 참조).

한일해저터널 관련

최근 언론매체 참고자료

[이슈] 수면 위로 떠오른 한·일해저터널 30년 논의 마무리되나

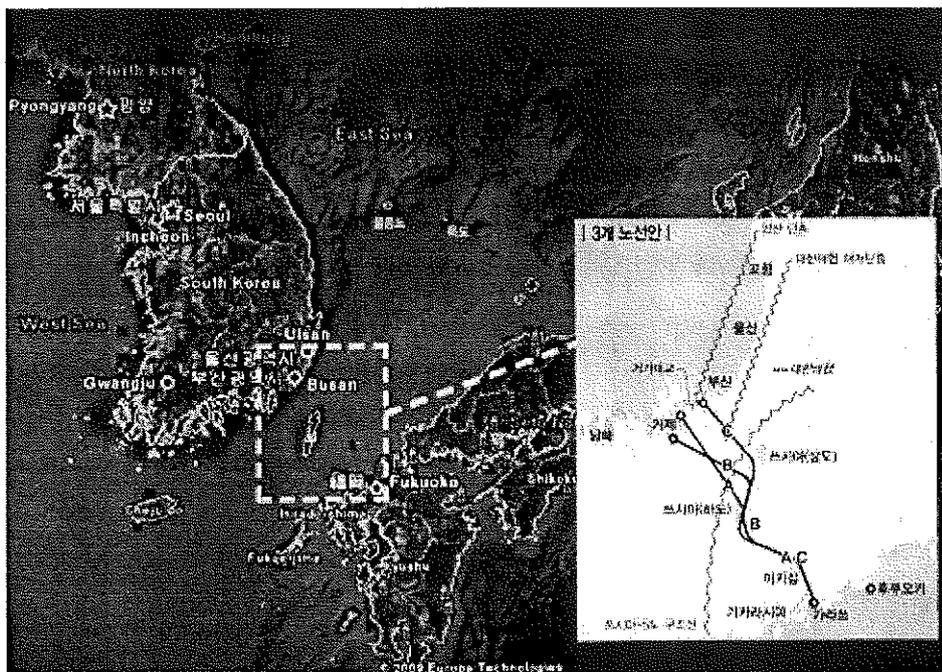
▶프린트하기

1월 10일 조선 | 2009년 02월 09일(화) 오전 10:05

전직 장관 포함 민간 추진위 '불황 돌파구' 분위기 띄우기

30년 가까이 논의만 이어져온 한·일해저터널 건설 계획이 구체화되고 있다. 한·일 양국 해저터널 연구모임인 한국 측의 한·일터널연구회(공동대표 서의택·이용홍)와 일본 측 일·한터널연구회(대표 노자와 다이조)는 지난 1월 8일 구체적인 건설 플랜을 짜기 위한 공동위원회를 구성하기로 합의했다.

28년 전 한·일해저터널 건설을 처음 제안한 문선명 총재가 이끄는 통일교도 최근 산하 평화통일재단에 '한·일터널 추진위원회'라는 민간조직을 만들어 분위기를 띄우고 있다. 이 조직에는 전직 장관을 포함해 12명의 저명인사가 참여하고 있다. 한·일터널 추진위원회 허문도 위원장은 "미국발 경제위기로 인해 미국 경제에 대한 의존도가 높은 한국과 일본이 해저터널을 뚫어 경제 통합을 가속화해야 할 필요성이 더욱 커졌다"며 "해저터널이 뚫리면 한·일 양국을 축으로 한 동북아 역내 경제통합의 가속화는 물론 답보 상태에 머물러 있는 한·일 자유무역협정(FTA) 추진에도 결정적 계기가 될 것"이라고 말했다.



예상 노선

일본 측 시발점, 규슈 사가현 가라쓰시 확정적
한국 측 거제(A안) 유력... 총 209km로 세계 최장

한·일해저터널의 노선은 아직 검토 중이지만 일본 측 시발점은 일본 규슈 서북부의 사가현(佐賀縣) 가라쓰시(唐津市·인구 13만명)가 거의 확정적이다. 바다 건너 한국과 연결하기에 가장 적합한 지형 조건을 갖추고 있기 때문이다. 가라쓰시의 진세이초(鎭西町) 나고야(名護屋) 성 터에는 1986년 지질조사를 위해 500m가량 바다 밑으로 파고 들어간 '한·일해저터널 나고야 사갱(斜坑)'이 있고, 현재도 지질조사가 계속되고 있다. 한·일터널 추진위원회에서도 지난해 말 국내 한 건설업체의 해저터널 기술요원들과 함께 가라쓰 사갱을 답사하고 왔다.

쓰시마(對馬島)를 향해 북쪽으로 튀어나온 가라쓰시는 해저터널의 중간 기착지가 될 이키섬(壹岐島)과는 불과 42km 거리에 있다. 때문에 가라쓰와 이키섬 구간은 해저터널에 비해 공사비가 3분의 1밖에 들지않는 해상교량으로 잇는 방안도 검토되고 있다. 가라쓰와 이키섬 사이에는 가베시마(加部島·육지와 500m), 가카라시마(加唐島·육지와 7.5km) 등 작은 섬들이 징검다리처럼 이어져 있어 교량건설에 문제가 없다고 한다. 가라쓰에서 가베시마까지는 이미 요부코(呼子)대교라는 연륙교가 연결된 상태다.

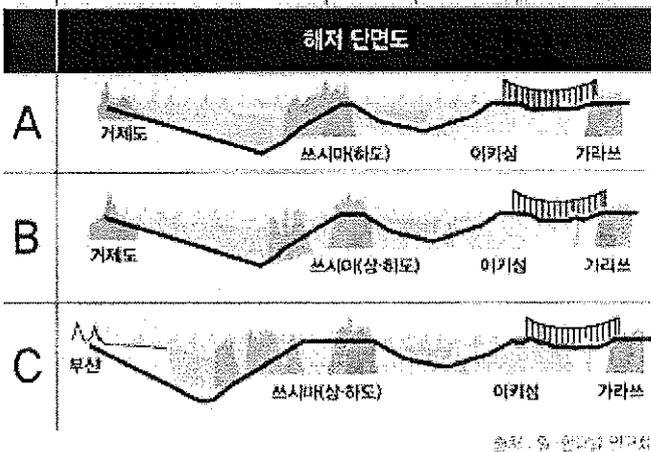
한국 측 시발점은 거제도(경남 거제시)가 유력하다. 일본 측에서도 기술적 이유로 쓰시마에서 거제로 향하는 해저터널 노선을 최적으로 보고 있다. 부산으로 직행하는 노선의 경우 해저 단층대를 지나야 하고 최대 수심도 거제구간에 비해 70m가량 깊기 때문이다. 다만 해저터널이 거제도에서 시작한다고 해도 여객

터미널과 화물 환적장 등은 부산 강서구에 들어설 것으로 보인다. 거제도에는 이들 시설이 들어설 부지가 협소한 반면 부산 강서구에는 올 1월 해제된 그린벨트 33km²를 포함한 너른 부지가 있다. 가라쓰와 거제를 이을 경우 해저터널의 총 연장은 209km(해저 구간 145km)로 세계 최장 해저터널이 될 전망이다.

특히 한·일해저터널은 거가대교(부산~거제, 8.2km)와도 이어질 예정이다. 거제 정육면과 부산 가덕도를 잇는 거가대교는 2010년 완공을 목표로 현재 공사 중이다. 때문에 한·일해저터널의 실질적인 시발점은 부산 가덕도(부산 강서구 천가동)가 될 것으로 보인다. 동남권 신공항 부지로도 유력하게 검토되고 있는 부산 가덕도는 해저터널이 놓일 경우 육(한·일해저터널)·공(부산신항)·공(동남권 신공항) 물류가 한데 모이는 동북아 최대의 허브로 떠오를 전망이다.

한·일해저터널 3개 노선 비교

	통과구간	총연장 (km)	최대수심 (m)	육상구간 (km)	해저구간 (km)	장단점
A	거제도(북부)~쓰시마(하도)~이카섬~가라쓰	209	155	64	145	총연장 가장 짧으나 해저구간 가장 김
B	거제도(남부)~쓰시마(상도)~쓰시마(하도)~이카섬~가라쓰	217	160	76	141	경부축과 접근성이 가장 떨어짐
C	부산~쓰시마(상도)~쓰시마(하도)~이카섬~가라쓰	231	220	103	128	해저구간이 가장 짧으나 수심이 깊고 단층대 통과



출처: 유·한·일·일국선

철도냐, 도로냐

여객·화물·자동차 운반용 철도건설 유력
 자동차용 터널은 배기가스 문제로 부정적

한·일해저터널은 아직 유력 노선만 정해졌을 뿐 해저터널 안에 구체적으로 어떤 이동수단이 들어가게 될지는 결정되지 않았다. 현재로서는 여객과 화물열차, 자동차 운반용 열차를 위한 철로를 놓는 방안이 유력하다. 1964년 착공해 1988년 개통된 일본 세이칸(青函)해저터널(53.9km, 해저구간 23.3km)도 혼슈(本州)와 홋카이도(北海道)를 연결하는 철도가 운행 중이고, 1994년 개통된 영·불해저터널(49.9km, 해저구간 38km) 역시 TGV 고속열차를 개량한 유로스타가 지나가고 있다.

해저터널 안에 자동차가 달릴 도로를 놓는 방안은 현재로서는 부정적이다. 150km에 달하는 해저터널 구간에서 내뿜는 배기가스를 제거할 방법이 현재로서는 마땅치 않기 때문이다. 바다 위에 인공섬을 만들어 환기구를 설치하는 방식으로 배기가스를 제거한다고 해도 그에 따른 천문학적 추가 공사비가 들어가는 것이 문제다. 총 200km가 넘는 터널을 자동차로 달릴 경우 해저구간 주행만 3시간가량이 소요될 것으로 예상된다.

해저터널에서 발생할 수 있는 교통사고와 테러문제 때문에도 자동차보다 열차가 선호되는 것으로 알려졌다. 만약 수심 150m인 해저터널에서 자동차를 이용한 폭탄 테러가 발생할 경우 150km 해저구간에 있는 차량은 모조리 수장(水葬)될 수밖에 없다. 때문에 자동차는 열차로 운반하면 된다는 것이 전문가들의 의

건이다. 1994년 개통된 영·불해저터널도 자동차를 열차에 실어 운행하는 식으로 자동차 운전자들의 편의를 보장해주고 있다. 해저터널을 뚫을 경우 일종의 보조터널도 만들어 한국과 일본을 연결하는 광케이블 등 각종 정보통신망이 가설될 것으로 알려졌다.

경제성 논란

공사비 150조~200조원, 한·일 모두 '경제성 없음'
산업파급효과 양국 140조원 예상... 장기적으로는 긍정적

가장 큰 걸림돌은 경제성이다. 공사비만 10조엔(2월 11일 환율로 150조원·일본 추산)에서 200조원(한국 측 추산) 가까이 들어갈 것으로 예상되기 때문이다. 한국보다 해저터널 건설에 적극적 입장인 일본에서도 경제성 평가를 한 결과 일단은 경제성이 없는 것으로 나타났다. 비용(건설비, 운영비, 열차구입비)과 편익(운행비와 이동시간 절감)을 따진 결과, 검토 중인 3가지 노선 중 어느 하나도 비용편익분석 수치가 0.6을 넘지 못했다. 비용편익분석에서 수치가 1을 넘지 못하면 사업성이 부족한 것으로 본다.

한국 측 검토 결과도 마찬가지다. 2003년 노무현 정부 때 한국교통연구원과 한국건설산업연구원은 '한·일 해저터널 필요성 연구'라는 공동 조사연구를 통해 '타당성 없음'으로 결론 내린 적이 있다. 당시 연구책임자였던 한국교통연구원 안병민 동북아·북한 교통연구센터장은 "양국의 여객이나 물동량은 주로 한국의 수도권과 일본의 도쿄권에서 움직이는데, 해저터널이 뚫려 수도권과 도쿄권이 철도로 연결된다 하더라도 이동 거리만 1800km, 교통비만 왕복 120만원가량 들어 경쟁력이 떨어진다"며 "긍정적 효과가 미치는 범위는 일본 규슈지역, 최대한으로 넓혀도 오사카까지에 불과하다"고 했다. 또 "일본 세이칸터널의 경우 최근 유지보수비 때문에 터널을 다시 막아야 한다는 목소리도 나온다"고 말했다.

하지만 해저터널 추진위나 연구모임 관계자들은 "한·일터널의 경제성에 대한 부정적 분석은 건설업과 기타 산업으로의 파급 효과를 전혀 고려하지 않은 것"이라며 "단순히 해저터널 자체의 비용과 편익만을 계산해 경제성을 따지면 곤란하다"는 입장이다.

일본 측 일·한터널연구회에서도 "터널 개통 전후의 여객과 화물량을 기초로 시간과 비용 절약에 따른 비용편익분석을 하면 경제성이 낮게 나타나지만 고용창출, 건설경기 진작 등의 파급효과를 고려하면 충분히 타당성이 있다"며 "한·일해저터널을 건설하면 한국과 일본에서 각각 13조원, 18조원의 건설업 GDP 증가가 예상되고, 산업파급효과까지 따지면 한국과 일본에서 각각 54조원, 88조원 등 모두 142조원의 효과가 있을 것"이라고 전망했다. 한·일해저터널 추진위의 관계자는 "경제성 평가만 했으면 경부고속도로도 건설될 수 없었을 것이고 호남고속철도 당장 중지해야 할 것"이라며 "국가적 프로젝트는 장기적 시각으로 봐야 한다"고 했다.

기술적 논란

두 나라 모두 "세계 최고 기술진... 문제 없다"
지진 발생 가능한 단층대 통과가 걸림돌

기술적 문제는 없다는 것이 양국 기술진의 공통된 의견이다. 특히 일본의 해저터널 건설 기술은 1964년 세이칸해저터널을 뚫을 때부터 확보돼 세계 최고 수준을 자랑한다. 1986년 영·불해저터널 착공 때도 일본 측 인사가 기술고문으로 참여했다. 한·일해저터널은 해저구간만 150km에 달하고, 가장 깊은 곳은 수심이 최대 220m에 이르는 점을 고려할 때 지금까지 개발된 해저터널 굴착 공법이 모두 동원될 것으로 보인다.

특히 지반이 약한 부산과 거제도 일대 해저에서는 지상에서 구조물을 만든 뒤 바다 밑에 가라앉히는 침매(沈埋) 공법이 사용될 것으로 보인다. 현재 거가대교 일부 구간(대죽도~가덕도, 3.7km)에서도 침매공법이 사용되고 있다. 지난해 8월 일본 가라쓰를 직접 답사한 대우건설 기술연구원 신현영 선임연구원은 "초대형 드릴을 사용해 기계식으로 파내는 공법을 비롯해 발파식 공법, 연약지반에서 사용하는 침매터널 공법 등을 지질과 지반에 따라 병행 사용할 수 있다"며 "기술적으로는 국내 건설업체도 시공 가능하고 공사 기간도 얼마든지 줄일 수 있다"고 말했다.

다만 해저터널이 단층대를 통과한다는 것은 걸림돌이다. 구조선과 단층대에서는 간헐적으로 지진이 발생하기 때문이다. 쓰시마섬 서북쪽에는 쓰시마~고토 지질구조선(TGTL)이 성을 감싸고 있는 형태로 뻗어있다. 특히 쓰시마섬에서 부산으로 가는 노선을 채택할 경우 치명적 문제에 부딪힌다. 부산 앞바다에서 경북 포항 방향으로 뻗어있는 대한해협 해저단층, 양산단층과도 이중으로 겹치기 때문이다.

초대형 드릴을 이용해 무리하게 해저터널을 굴착할 경우 해저지진으로 인한 쓰나미 같은 천재지변을 일으킬 수도 있다는 것이 전문가들의 견해이다. 부산·경남 앞 바다에서는 기상청 지진관측 자료가 생산된 1978년 이후 모두 35건의 해저지진이 발생했다. 한국지질자원연구원 이윤수 박사는 "해저터널 공사 중에 암석에 물이 들어가면 암석 내에 압력이 변화하면서 지층이 불안정해질 수 있다"며 "공사에 앞서 철저한 지질조사가 선행되어야 한다"고 말했다.

하지만 터널굴착과 지진과는 상관관계를 찾기 힘들다는 의견도 있다. 한국지질자원연구원 지진연구센터의 조창수 박사는 "단층대 부근에 땅과 같은 대형구조물이 들어섰을 때 인근 지역의 지진을 유발했다는 보고가 있기는 하지만 터널은 쏘는 단면이 극히 작아서 지진을 유발할 수 있을지 의문"이라고 했다. 대우건설 신현영 선임연구원도 "초대형 드릴이라 해봤자 구경이 15m에 불과하다"며 "그 정도 구멍은 지진 발생에 영향을 주지 못한다"고 했다.

한·일 정부 입장

일본은 줄곧 적극적... 규슈지역선 추진연맹까지 발족
한국도 긍정적... 대통령실장 "예비타당성 조사 용의"

당초 한국 정부는 한·일해저터널 건설에 부정적인 입장이 강했다. 전두환 정부 때만 해도 특정 종교단체와 민간에서만 거론되는 얘기로 취급했다. 전두환 정부에서 통일원 장관을 역임한 허문도 한·일터널 추진위원장은 "5공 때는 민간에서 거론되는 한·일해저터널에는 관심도 없었다"고 말했다.

하지만 2002년 한·일월드컵을 계기로 한국 정부의 입장도 긍정적으로 변화하고 있다. 1990년 5월 노태우 대통령이 한·일해저터널의 필요성을 최초로 언급한 이후 김대중(1999년 9월), 노무현(2003년 2월) 대통령도 해저터널에 관해 긍정적 의사를 표명했었다. 현 이명박 정부 역시 해저터널을 검토해볼 수 있다는 입장이다. 지난해 말 국정감사에서 해저터널 타당성 여부를 묻는 한나라당 김정권 의원(경남 강해갑)의 질문에 정경길 대통령실장은 "한·일해저터널에 대한 예비타당성 조사를 할 용의가 있고, 적극 검토하겠다"고 답변했다.

일본 정부는 줄곧 적극적 입장을 보이고 있다. 2000년 모리 요시로(森喜郎) 당시 일본 총리가 아시아·유럽정상회의(ASEM) 참석차 방한한 자리에서 한·일해저터널 건설을 공식 제의한 바도 있다. 또 2003년 일본 자민당은 한·일해저터널 건설을 100년 동안 이뤄야 할 3대 국가과제로 선정하기도 했다. 지난해 3월에는 한·일해저터널 건설로 직접적 영향을 받게 되는 규슈 지역 중의원들이 한·일해저터널을 추진하기 위한 초당파 의원연맹을 발족하기도 했다. 특히 공명당(公明黨)과 함께 연립정권을 구성하고 있는 자민당의 경우 전통적으로 건설경기 부양을 통한 경제성장 정책을 줄곧 펴왔기 때문에 정치적으로도 한·일해저터널이 득이 된다는 판단을 내리고 있는 것으로 알려졌다.

| 한·일해저터널과 일본 침략의 역사 |

시발점 가라쓰, 임진왜란 때 출정지
일제 때 이미 '조선해협 터널' 구상

한·일해저터널 건설의 가장 큰 걸림돌은 한·일 과거사에 따른 역사적 앙금 문제일 수 있다. 한국의 반대론자들은 역사적 경험을 들어 "한·일해저터널이 일본의 대륙 진입로(進入路)가 될 것"이라며 목소리를 높이고 있다. 실제 해저터널의 일본 측 시발점으로 거론되는 가라쓰는 임진왜란 당시 일본군의 조선 출병로였다. 지금도 한·일해저터널 사갱 근처의 나고야성(名護屋城) 성터에는 '태함(太閤·도요토미 히데요시)이 아득한 바다를 노려보다'란 글귀가 새겨진 비석(사진)이 현해탄(玄海灘)을 바라보고 있다. 지금은 폐허가 된 나고야성은 1591년 도요토미 히데요시가 직접 축성하고 조선 침략의 전진기지로 삼았던 곳이다. 성 주위로는 선봉장인 고니시 유키나가, 가토 기요마사 등이 구축한 진지도 남아있다. 전란 당시 포로로 끌려간 조선 도공들이 정착하면서 가라쓰 도기(唐津燒)를 만들어내기도 했다.



한·일해저터널의 최초 발상도 일제강점기인 1938년 일제가 만든 '조선해협 철도터널 계획'에서 비롯됐다. 당시에는 △후쿠오카~이키섬~쓰시마~부산 △쓰시마~홍도(통영시 한산면 매죽리)~거제도~마산 2개 노선이 유력 검토됐었다. 실제로 일제는 1940년부터 1941년까지 혼슈와 이키섬의 해저 철도통과 구간에 대한 해저부 지질조사를 벌이기도 했다.

하지만 해저터널에 찬성하는 사람들은 “해저터널이 한국이 일본으로 진출하는 진공로(進攻路)가 될 것”이라며 정반대 관점을 제시하고 있다. 임진왜란이나 한일병합 때와는 상황이 180도 달라졌다는 것이다. 특히 부산과 거리상으로 49.5km밖에 떨어져 있지 않은 쓰시마(규슈와는 132km)의 경우 한·일해저터널이 완성되면 실질적인 한국 경제권으로 편입될 것이란 주장도 나온다.

실제 지난해 10월 말 일본 산케이(産經)신문은 ‘한국 자본이 쓰시마의 부동산을 야금야금 매입하고 있다’는 요지의 ‘쓰시마가 위험하다’라는 기획기사를 3회에 걸쳐 내보내기도 했다. 한·일터널 추진위의 한 관계자는 “한국과 일본이 이미 항로와 해로로 긴밀하게 연결된 마당에 침공 루트가 된다는 비현실적 이유를 내세워 육로를 마다할 이유가 없다”며 “해저터널은 유사 시 군사적 활용 가치도 떨어진다”고 지적했다.

/ 이동훈 기자 flatron2@chosun.com

[ 모바일 조선일보 바로가기] [ 조선일보 구독하기] [ 스크린신문 다운로드]
- Copyrights © 조선일보 & chosun.com. 무단 전재 및 재배포 금지 -

[프린트하기](#)

“실익 없다” vs “물류 창출”... ‘한·일 해저터널’ 논란



[경향신문] 2009년 02월 23일(월) 오후 04:12

한국과 일본간 해저터널 건설에 대한 양국간 합의가 이뤄지지 않은 가운데 일본이 터널 건설을 위한 공사 준비를 끝낸 것으로 알려지자 국내 네티즌의 반발이 확산되고 있다.

겐지 후지하시 일한해저터널연구회 상임이사는 지난 14일 한국지질자원연구원 해저시설물 차폐기술연구단(단장 신회순) 주최로 열린 ‘해저터널 국제심포지엄’에서 한일 해저터널 구상을 발표했다. 이에 따르면 해저터널은 일본 규슈 북부의 이키 지역에서 출발해 쓰시마 섬을 거친 뒤 한국의 부산에 이르는 220km 구간이며, 건설 소요기간은 7~10년, 비용은 10조엔이 들어갈 것으로 추정된다고 밝혔다. 겐지 이사는 “양국이 합의해 착공해 10년 정도 있으면 완성할 수 있다고 생각한다”고 말했다.

터널 건설에 대한 한일 정부간에 공식 합의는 이뤄지지 않았지만 각종 조사는 이미 모두 마친 상태로, 특히 일본 지역에서 한국으로 향하는 터널은 탐사 등의 목적으로 500m쯤이나 뚫려 있는 것으로 전해졌다.

이에 대한 네티즌 반응은 싸늘하다. 23일 주요 포털 게시판에는 “합의도 안된 마당에 터널을 뚫는 저의가 무엇인지 궁금하다”며 부정적인 입장을 보이는 글들이 올라오고 있다. 아이디 ‘바독이’는 “우리는 시베리아 철도와 연결해 유럽까지 진출해야 한다. 일본과 연결해서 얻는 것은 별로 없다”고 반대 입장을 분명히 했다. 또 ‘zeseop’은 “시베리아 대륙횡단철도가 부산까지 이어지면 부산은 세계에서 그 유례를 찾아보기 힘든 무역항이 될 것인데, 한일 해저터널이 뚫리면 부산은 뭐가 될까. 그냥 경유지에 머물 것”이라고 주장했다. 또한 “한국의 실익이 명확하지 않은 상태에서 이에 동조하는 것은 시기상조”(하늘천황)이라는 의견도 눈에 띄었다. ‘최백이’는 포털 게시판에 ‘한일 해저터널을 막아주세요!’라고 청원, 이날 현재 1600여명 이상이 동참에 서명했다.

반면 반일감정이나 국수주의를 우려하는 목소리도 늘고 있다. ‘ASIALE’는 “길이 뚫려야 물류가 창출되고 부가가치가 증대되는 것인데, (지금의 분위기는) 근시안적인 사고방식과 이상한 국수주의가 결합됐다”고 우려했다. ‘폐피상사’는 “무조건 반대한다기보다는 우리가 경쟁해서 일본의 내수시장을 뺏을 생각을 해야 하지 않을까”라고 글을 남겼다.

한편 일본 측은 한국과의 교류와 대륙 진출을 위해 오래 전부터 해저터널 건설을 강력 희망했으나, 한국은 일본의 대륙진출을 위한 이른바 ‘통과 터널’에 그칠 것이라는 이유로 소극적인 입장을 보여왔다.

<경향닷컴 안광호기자 ahn7874@khan.co.kr>



<日, 부산.경남에 '한.일터널' 경쟁유도?>

클립보드 하기

[연합뉴스] 2009년 03월 24일(화) 오후 05:12

거제 노선, 부산 노선 놓고 '저울질'.. "신중 대응 필요"(창원=연합뉴스) 정학구 기자 = 한.일 해저터널 건설을 놓고 한국에 비해 적극성을 보이고 있는 일본측이 한국쪽 접속부와 관련해 경남과 부산을 저울질하면서 조기 착공 분위기 조성을 위해 양 지자체간 경쟁을 유도하는 듯한 인상을 주고 있어 신중한 대응이 필요하다는 지적이 제기되고 있다.

경남발전연구원은 최근 발간된 '한일해저터널의 구상과 경남의 과제'란 이슈 페이퍼를 통해 "최근에 다시 대두되는 한.일간 해저터널 구상과 관련해 경남 입장의 종합적이고 체계적인 연구가 필요하다"고 강조했다.

이 보고서는 새로운 주장을 내놓았다기 보다 기존의 일본측 터널 연구성과에 대한 국내의 반응, 부산시가 지난해 새로 내놓은 노선안 등을 소개하고 일본과 부산시가 연구를 주도하는 분위기를 우려하고 경남의 독자적인 연구가 필요하다고 언급한 수준이다.

그런데 이창희 경남발전연구원장은 24일 "지난해 10월 일.한 터널연구회 회장단 5명이 부산시와의 한일터널 관련 세미나 참석차 한국을 방문한 김에 왔다가 찾아와 함께 식사를 하며 면담을 한 적이 있다"며 "그 후 경남 차원의 연구필요성을 절감하고 연구원들에게 과제를 준 바 있다"고 말했다.

일.한터널연구회 노자와 다이조(野澤大三) 회장 일행은 지난해 10월 30일 한일터널연구회, 부산발전연구원 등과 공동으로 부산에서 '한일터널과 동북아 통합교통망 구축'을 주제로 한 세미나를 열었다.

노자와 회장 등은 당시 이 원장과의 면담에서 "(한국쪽 접속부가) 경남 거제인 경남 노선을 선호하며 경남이 하겠다면 우리도 할 의사가 있다"고 말했다.

이에 대해 이 원장은 "한일 터널은 경제적인 문제 뿐만 아니라 정치.문화적인 민감성과 한.일간 역사적인 문제와 강정 등 여러문제가 중첩돼 있는 만큼 충분한 시간을 갖고 검토하는 것이 바람직하다"고 대답했다는 것이다.

그런데 노자와 일행은 부산 세미나에서는 "규슈의 정치.경제 중심인 후쿠오카와 부산을 연결하는 것이 한.일터널의 기본적인 조건"이라며 "해저터널이 개통되면 광역적인 기능을 가진 거점도시의 형성, 물류기능 향상 및 경제기반 강화, 기업유치에 의한 지역경제 발전 등이 예상된다"고 말했다.

지금까지 일본측 터널연구회측이 검토한 안은 후쿠오카 인근 소도시인 카라츠(唐津)에서 이키(一岐)~쓰시마(下島)~거제도(A안), 카라츠~이키~쓰시마~거제도(B안), 카라츠~이키~쓰시마~부산(C안) 등 3개로 초기에는 A안을 선호했으나 최근에는 B안을 선호하는 것으로 알려져있다.

그런데 일본 연구단체가 여러가지 이유를 들어 그동안 반대해왔던 부산 노선을 받아들이는 듯한 인상을 주면서 한편으로는 경남지역 의중을 함께 떠 본 것으로 보인다.

부산시는 부산발전연구원이 제시한 2개 안 가운데 일본 후쿠오카에서 쓰시마를 경유해 가덕도에서 부산 신항 배후철도와 직접 연결되도록 하는 노선을 선호하고 있다.

일본의 3개 안이나 부산의 2개 안 등 기존의 5개 안은 모두 총 공사비와 거리, 육상부 거리와 해저부 거리 등이 모두 다르고 장.단정도 제각각인 상태며 일본측 의견과 관계없이 경남과 부산은 터널사업이 추진될 경우 한국측 접속부는 해당 지자체 쪽으로 해야한다며 벌써부터 경합을 하는 분위기다.

부산은 지난해 6월 이후 한일터널 태스크포스를 운영하면서 두 차례 세미나를 개최했으며 하반기 보고서 발간과 국제세미나를 다시 준비하는 등 상당한 연구성과와 함께 진척을 보이고 있다.

경남발전연구원이 "도가 이해당사자간 정보교환 및 상호교류를 확대하는 것은 물론 해저터널 사례 수집. 분석을 통해 한일해저터널 건설 가능성을 객관적으로 판단할 필요가 있다"며 필요할 경우 태스크포스 구성과 공동연구 추진을 강조한 것도 이 같은 기류와 무관하지 않는 것으로 보인다.

한일해저터널에 대해서는 국내 전문가 집단에서도 찬반이 극명하게 갈리고 있으며 정부 차원에서도 공식적으로 검토하지 않고 있어 일각에서는 아직 성급한 논의라는 지적도 만만찮게 나오고 있다.

그러나 일본이 1983년 이후 26년간이나 연구를 해왔고 '국제하이웨이 건설사업단'이란 민간건설단은 지난해 규슈에서 한국 언론인을 대상으로 '한일터널 탐사용 궤도'라며 시추현장을 공개하는 등 움직임을 보이고 있어 정부나 국내 지방자치단체들이 정밀하면서도 신중하게 대응해야한다는 지적이 많다.

www.kje.or.kr

제41회 한일경제인회의 개최 안내

THE 41TH KOREA – JAPAN BUSINESS CONFERENCE

개최일자 : 2009년 4월 16일(목)~17일(금)

개최장소 : 서울 롯데호텔 2층 크리스탈볼룸



社團
法人

韓日經濟協會

제41회 한일경제인회의 개최 (안)

최근의 세계경제 동향(금융위기 및 경기침체 등)과 전망을 살펴보고, 무역·투자 활성화와 미래 성장산업인 환경·에너지 분야의 협력을 중심으로 한일 양국의 역할과 과제에 대한 심도 있는 논의를 통하여 경제위기 극복과 지속적이고 안정적인 경제성장을 이루어내기 위한 협력 방안을 모색해 보고자 합니다.

- 기 간 : 2009년 4월 16일(목) ~ 4월 17일(금)
- 장 소 : 서울 롯데 호텔 2층 크리스탈볼룸
- 테 마 : 세계경제위기와 한일협력
- 한일 무역·투자 활성화 방안 / 한일 환경·에너지 협력 방안
- 규 모 : 한일 양국 경제계 대표 300여명
- 주 최 : (사)한일경제협회, (사)일한경제협회
- 프로그램

□ 4월 15일 (수)		
14:00~18:00	예방활동	- 일본측 단장단 주요기관 예방
19:00~20:30	만찬회	- 주한일본대사 주최 만찬회 예정 (단장단)
□ 4월 16일 (목) ※ 09:30~12:00 단장단 예방 예비시간		
15:00	개회	- 개회선언 및 단장단 예방결과 보고
15:10~15:30	개회사	- 조석래 한일경제협회 회장(전경련·효성 회장) - 이지마 히데타네 일한경제협회 회장(도레이 특별고문)
15:30~16:00	축사	- 이윤호 지식경제부 장관 - 시게이에 도시노리 주대한민국일본국특명전권대사
16:30~17:30	기조연설	세계경제위기와 한일 협력 방안 - 이또 모토시게 NIRA(종합연구개발기구)이사장/도쿄대대학원교수 - 하야시 야스오 JETRO 이사장
17:30~17:50	경과보고	- 일반경과보고 / 한일신산업무역회의
18:30~20:00	리셉션	- 한일경제인 교류의 밤
□ 4월 17일 (금)		
09:00~11:55	세션 1	[테마 : 한일 무역투자 활성화 방안] ○ 좌장 : 이경태 한국무역협회 국제무역연구원 원장 ○ 조환익 KOTRA 사장/김동수 지식경제부 투자정책관/아소 유타카 아소라파쥬시멘트 사장/후지노 다카시 실장 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> - 한일 무역투자활성화 방안 - 한국의 투자환경 및 기회 - 대한투자여 있어서의 문제점과 개선 요망사항 - 대한투자기업 아사히글래스의 사례 </div>
12:00~13:30	오찬회	- 공동성명(안) 심의
13:40~15:40	세션 2	[테마 : 한일 환경에너지 협력 방안] ○ 좌장 : 박태주 한국환경정책·평가연구원 원장 ○ 팽정국 한국그린비즈니스IT협회 회장·현대자동차 사장/김준한 포스코경영연구소 소장/사메시마 후미오 태평양시멘트 회장/고오노마사끼 Dowa Holdings Co.,Ltd 사장 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> - 에너지 절약과 신재생에너지 협력 방안 - 기후변화 협약에 따른 기업의 대응 방안 - 일본산업의 CO2삭감 등 환경에너지 비즈니스의 현상 - 에너지절감 사례 </div>
16:00~16:20	폐회식	- 공동성명 채택 / 폐회사
16:30~17:00	기자회견	- 공동기자회견

※부인프로그램운영 : 4월 16일(목)~17일(금) 창덕궁, 인사동 견학, 삼청각(오찬), 난타공연 관람 예정

2009年度 事業計劃書



社團
法人

韓日經濟協會

2009年度 主要事業計劃

그 동안 쌓아온 경제협력 사업을 기반으로 사업의 내실화와 효율성을 강화하고, 한일 양국 경제계의 보다 성숙되고 긴밀한 교류 및 경제협력 촉진을 위해 다음과 같은 사업을 추진하고자 합니다.

1. 한일 경제인 교류협력 사업으로

1) 제41회 한일경제인회의 개최 (2009. 4. 16 ~ 4. 17 한국 서울)

- 최근의 세계 경제 위기 현상과 향후 전망을 살펴보고 한일 양국의 실질적 협력 증진의 방안으로서 일본 기업의 대한투자확대 방안, 그리고 한일 양국의 지속적인 경제 성장을 위한 환경·에너지 분야에 대한 협력 방안에 대해 토론

- 전문 사회자(좌장)를 통한 집중적인 토론 및 깊이 있는 정보 제공
- 일본측 단장단의 한국 정부 예방활동을 통해 한일 현안에 대한 경제인의 의견 전달
- 세계 경제의 현상과 미래를 예측해 보고 일본의 대한투자활성화 방안과 한일의 신성장동력 산업으로서 환경·에너지 분야의 상호협력 방안 등에 대한 논의를 통해 한일경제협력의 활성화를 촉진하는 일이 되도록 준비
- 부품·소재산업분야의 교류를 도모하기 위한 일한부품소재조달·공급전시회, 대한투자비즈니스사절단 방한과 연계하여 한일경제협력의 분위기를 활성화
- 한일경제인회의 공동성명을 실질적인 제안사항을 담아 정부 등 관계기관에 건의하는 형식으로 개편하여 한일 현안에 대한 경제인의 의견을 전달

2) 제11회 한일신산업무역회의 개최 (2009. 11월 일본 도쿄)

- 제41회 한일경제인회의에서 제기된 내용 가운데 심층적인 연구조사가 필요한 분야 등을 중심으로 전문위원회를 구성 문제 해결형 회의로 운영

- 「한일경제인회의」의 산하 전문위원회로서 한일경제인회의를 보좌·보완하고, 한일 공통의 과제에 대한 정보 및 의견교환을 통해 정부와 업계 등에 제언

2. 한일 및 한중일 지역간 협력증진을 위한 사업으로

1) 제16회 한·일(九州) 경제교류회의 개최 (2009. 10. 7 ~ 10. 10 한국 광주광역시)

- 본 회의와 병행하여 양국 간 비즈니스 교류 확대를 위해 전시회(2009광주세계 광엑스포)와의 연계 개최로 기업간 교류, 상담 추진
- 초광역경제제휴 모델 한일 합동조사(큐슈경제조사협회) 결과를 토대로 큐슈와 한국 남부의 교류협력(제휴) 모델 사업의 추진
- 남부지역 지방자치단체(부산, 광주, 경남, 전남, 전북, 제주) 중심의 회의로 체제변환

- 지방자치단체, 경제단체와의 경제협력 네트워크 구축을 토대로 지역이 중심이 되는 회의로 전환하여 지역 소재 기업의 새로운 비즈니스 찬스 기회를 확대
- 2009년도에는 한국 남부지역과 일본 큐슈지역의 초광역 경제제휴 모델 구상 한일합동조사결과를 토대로 모델지역의 협력사업을 실시→환경(울산), IT(부산)

2) 제10회 한·일(北陸) 경제교류회의 개최 (2009. 10월 한국 강원도)

- 본 회의와 병행하여 양국 간 비즈니스 교류 확대를 위해 2009 강원의료기기전시회(GMES 2009)와의 연계 개최로 기업간 교류, 상담 실시
- IT기계, 비즈니스 교류, 물류·관광 3개 분야에 대한 교류 집중

- 지역 간 경제협력 사업임을 감안하여 지방자치단체 주도의 지역 전시회와 연계하여 추진
 - 강원도 주관의 산업박람회와 연계하여 상담회 개최
 - 호쿠리쿠 지역의 강점의 하나인 바이오 관련 교류회 개최
- 동해안 4개 지방자치단체(대구, 울산, 강원, 경북) 중심의 회의로 운영

3) 제9회 환황해 경제·기술교류회의 개최 (2009. 7월 중국 옌타이)

- 산학관 연계 비즈니스 포럼의 정례화 및 에너지·환경 분야에 대한 협력 추진
- 한중일 3국간 경제협력의 중요성을 감안하여 중앙정부(지식경제부) 주도의 회의로 계속 추진

- 우리나라 수도권·충청권 5개 지방자치단체와 중국 환황해지역(3시·4성 : 北京·天津·上海市, 遼寧·河北·山東·江蘇省), 일본 큐슈지역(7현·2정령시)과의 무역, 투자, 기술협력 증진을 위한 프로그램을 개발하여 회의를 개최
 - 연례회의 개최 전 회기간 분야별 Follow-up 회의를 통해 합의사항 점검기능 강화
 - 에너지·절약·환경 분야에 초점을 두고 3국간 폭넓은 교류의 장을 마련
 - 한·중·일 3국간 경제협력추진으로 무역의존도가 높은 우리나라의 경제여건을 감안한 동북아 자유무역지대(FTA)체결에 앞서 동북아 경제권의 협력기반을 강화하여 경제협력활성화를 도모

3. 한일 양국간 인적교류사업으로

1) 제12회 한일고교생교류캠프 유치 (2009. 2. 1 ~ 2. 5 한국 서울)

2) 제13회 한일고교생교류캠프 유치 (2009. 7. 28 ~ 8. 1 한국 용인)

공동 작업을 통한 효과적인 경제체험 프로그램으로 교류내용을 강화하고, 한일 학생 간 상호 교류의 기회를 확대

- 양 협회 공동주최사업으로서 년 2회 고교생 교류 사업 실시 : (재)일한문화교류기금 위탁사업→21세기 동아시아청소년대교류계획사업
- 국내 개최 시에는 외교통상부 후원명의 취득
- 개최 횟수의 밸런스와 계절 요인을 감안하여 2009년도에는 한국에서 2회 연속 개최
- 본 사업의 특징인 공동 작업을 통한 심도 있는 교류를 효과적으로 체험시키기 위해 학생 간 교류프로그램의 내용을 강화(세리모니를 줄여 상호 교류의 기회를 보다 더 확대)

3) 환경·에너지절약 기술자 전문연수 파견 (2009. 11월 일본 후쿠오카)

일본기업에서 이뤄지고 있는 에너지절약 및 생산성향상에 대한 벤치마킹 연수 프로그램으로 일한산업기술협력재단 사업에 협력 (규모 : 20명)

- 일본의 많은 기업에서는 기존의 5S활동이나 TPM과 같은 방식에 기업만의 독창적인 방안을 가미하여 에너지 절약 및 생산성향상에 대한 노력을 전개하고 있음
- 이러한 사례들에 대해 일본 현지에서의 강의 및 기업견학 등을 통해 벤치마킹함으로써 우리 기업들이 실천 가능한 사례를 배우고, 환경·에너지절약 및 생산성 향상 활동을 보다 활성화시켜 기업의 경쟁력을 강화시켜 나가도록 함

4. 한일 양국 경제협력을 위한 사업으로

1) 주한일본대사와의 만찬간담회 개최 2회 (2009. 6월, 11월 한국 서울)

- 회장단 정례행사로서 한일 양국의 상호이해와 친선증진 및 경제협력 활성화를 촉진하기 위하여 주한일본대사 및 공사와의 만찬간담회를 부부동반으로 개최
- 상반기에는 주한일본대사 주최로 대사관저에서 개최할 예정이며, 하반기에는 협회 주최로 개최할 예정임

2) 주한일본대사관과의 친선교류활동 2회 (2009. 4월, 9월 한국 서울)

- 회장단 정례행사로서 주한일본대사 및 공사와의 친선골프행사를 상반기 2회 개최할 예정임

3) (사)일한경제협회와의 정례업무협의 개최 (2009. 12월 일본 도쿄)

- 한일양국 사무국간의 정례행사로서 2009년도 사업추진실적에 대한 평가와 반성, 개선방안 등에 대해 논의하고, 2010년도 사업계획에 대해 논의
- 2010년도 개최되는 제42회 한일경제인회의 개최장소를 사전시찰하고 사업방향에 대해 협의

5. 기타 기능별 활동사업으로

1) 회장단회의(이사회) 개최 (2009. 2 한국 서울)

- 2008년도 사업실적 및 수지결산(안), 2009년도 사업계획(안) 및 수지예산(안), 정기총회 개최의 건에 대해 심의

2) 제28회 정기총회 개최 (2009. 2 한국 서울)

- 2008년도 사업실적 및 수지결산(안), 2009년도 사업계획(안) 및 수지예산(안), 임원 선임의 건에 대해 심의

3) 한일경제연구회 운영 (2009. 분기별 1회 한국 서울)

일본경제 전문가 약 30여명으로 구성하여 한일간 이슈에 대한 발표 및 의견교환을 실시하고, 이를 활용하여 회원사에게 정보 제공을 함으로써 對일본 관심도 제고

- 한일경제연구회 개최
 - 분기별 1회 총 4회 실시
 - 최근 한일간 이슈에 대한 회원 발표 및 전문가 초청 강연과 토론 실시
 - 회원사 임직원 참가 기회 제공
- 운영위원회 활용
 - 규모 : 주요 분야별 대일 전문가 약간명
 - 협회 사무국의 조사기능을 보완하고 회의의 논의 의제 발굴 및 서브 기능을 수행할 수 있는 코어멤버로 운영위원단을 구성하여 수시 활용
 - 협회 소식지 및 홈페이지에 칼럼 게재
- 활동보고서 등 자료 발간
 - 1년간 활동한 내용을 취합하여 보고서 발간 (년 1회)
- 회원간 친선·정보교류 활동

6. 회원관리 및 서비스 사업으로

1) 회원사 간담회 개최 (2009. 분기별 1회 한국 서울)

회원간의 교류를 통한 협회 사업 안내 및 회원사의 요망사항 모니터링의 장으로 횡수를 늘려 개최하고자 함

- 분기별 1회, 총 4회 실시
- 협회 사업의 안내 및 회원사의 요망사항 모니터링 등
- 대상 : 회원사 임직원, 장소 : 협회·재단 회의실

2) 협회소식지 발간 배포 4회

- 회원사에게 협회 사업안내 및 실적, 회원 동정, 일본의 뉴스 등을 분기별 로 발행
- 금년에도 양질의 정보를 보다 내실 있게 제공하고자 노력

3) 홈페이지 운영을 통한 각종 정보제공(<http://www.kje.or.kr>)

- 협회의 새로운 소식들을 신속히 회원사에게 전달하고 각종 정보제공 및 협회 발간 자료들을 편리하게 제공할 수 있도록 홈페이지를 적극 활용, 운영 (2009. 2월 리뉴얼 오픈)
- 한일산업기술협력재단 일본기업연구센터와의 업무협조를 통해 일본기업 소개 와 비즈니스 정보, 신기술동향 등의 일본기업정보(<http://www.jabis.org>) 제공

4) 협회 및 재단 발간 출판물(회의자료, 보고서 등) 제공 등

- 협회 및 재단(일본기업연구센터)에서 발간되는 회의자료, 보고서 등의 출판물 을 회원사에게 수시로 제공

2009年度 細部事業計劃

區 分	主 要 內 容
<p>I. 韓日經濟人會議 事業</p>	<p>1. 第41回 韓日經濟人會議 開催</p> <p>가. 目 的 : 兩國 經濟界가 經濟懸案 등에 대한 對應課題를 集約하여 自由롭게 論議하고 相互交流를 深化시키는 對話의 場으로서, 民間業界의 意見이 兩國 政府·有關機關에 傳達되는 窓口役割 遂行</p> <p>나. 日 字 : 2009. 4. 16(木) ~ 4. 17(金)</p> <p>다. 場 所 : 韓國 서울</p> <p>라. 會 場 : 롯데호텔</p> <p>마. 規 模 : 兩國 經濟界 重鎮人士 300餘名</p> <p>바. 主 題 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 韓日 貿易·投資 活性化 方案 - 韓日 環境·에너지 協力 方案 <p>사. 內 容</p> <ul style="list-style-type: none"> - 日本 團長團 禮訪 (大統領, 企劃財政部·外交通商部·知識經濟部 長官) - 開·閉會式, 基調演說, 經過報告, 第 I·II 세션 - 記者會見, 午餐會 - 共同主催Reception - 夫人行事 <p>2. 第11回 韓日新產業貿易會議 開催</p> <p>가. 目 的 : 韓日經濟人會議를 補佐·補完하고, 兩國 經濟 現狀에 대한 報告와 檢討, 韓日 共通의 課題에 대한 情報 및 意見交換을 통해 政府와 業界 등에 提言 要望함</p> <p>나. 日 字 : 2009. 11月</p> <p>다. 場 所 : 日本 도쿄(東京)</p> <p>라. 規 模 : 兩國 委員 60餘名</p> <p>마. 內 容</p> <ul style="list-style-type: none"> - 專門委員會 活動 結果 報告 및 論議

區 分	主 要 內 容
<p>II. 韓日·韓中日 地域間協力 增進 事業</p>	<p>1. 第16回 韓·日(九州) 經濟交流會議 開催</p> <p>가. 目 的 : 日本 규슈(九州 7縣 2政令市 : 福岡·佐賀·長崎·熊本·大分·宮崎·鹿兒島縣, 福岡·北九州市) 地方과의 經濟交流를 통해 韓日間 貿易·投資·産業技術 協力を 擴大</p> <p>나. 日 字 : 2009. 10. 7(水) ~ 10. 10(土)</p> <p>다. 場 所 : 韓國 光州廣域市</p> <p>라. 規 模 : 韓日 兩國 政府, 自治團體, 經濟團體, 企業 等 80餘名</p> <p>마. 內 容</p> <ul style="list-style-type: none"> - 第16回 韓·日(九州) 經濟交流會議 - 테마별 分科會(IT)/비즈니스 미팅 - 展示商談會(2009광주세계광엑스포) - 兩國 政府·關係機關 懇談會 - 企業視察 - 超廣域 經濟提携 協力事業의 實施→환경(울산), IT(부산) <p>2. 第10回 韓·日(北陸) 經濟交流會議 開催</p> <p>가. 目 的 : 日本 호쿠리쿠(北陸 : 富山, 石川, 福井)地方과의 經濟交流를 통해 韓日間 貿易·投資·産業技術協力の 擴大를 圖謀</p> <p>나. 日 字 : 2009. 10月 下旬</p> <p>다. 場 所 : 韓國 江原道</p> <p>라. 規 模 : 韓日 兩國 政府, 自治團體, 經濟團體, 企業 等 120餘名</p> <p>마. 內 容</p> <ul style="list-style-type: none"> - 第10回 韓·日(北陸) 經濟交流會議 - 企業間 商談會 [2009 강원의료기기전시회(GMES 2009)와의 연계 개최] - 바이오 關聯 交流會 開催 - 關係機關間 實務者協議, 企業視察·等

區 分	主 要 內 容
<p>III. 韓日 兩國間 人的交流事業</p>	<p>3. 第9回 環黃海 經濟·技術交流會議 開催 가. 目 的 : 韓國·中國·日本의 環黃海地域에 있어서의 經濟 交流 擴大를 통해 3국간 貿易·投資·産業技術協力 의 增進을 圖謀 나. 日 字 : 2009. 7月 다. 場 所 : 中國 윈타이시(烟台市) 라. 規 模 : 韓國, 中國, 日本의 政府, 地自體, 經濟團體, 大學, 企業 等 300餘名 마. 內 容 - 第9回 環黃海 經濟·技術交流會議 - 第3回 環黃海 비즈니스 포럼 - 第5回 環黃海 産學官 連繫 大學 總(學)長 포럼 - 3國 政府 局長會議 - 에너지節約·環境保護 심포지엄 - 企業見學 等</p> <p>1. 第12回 韓日高校生交流캠프 誘致 가. 目 的 : 兩國의 經濟界를 이끌고 나갈 젊은 世代인 靑少 年들에게 直接 만남의 機會를 提供함으로써 相對 方에 대한 理解增進을 통해 兩國間의 감정의 벽 을 허물어 友好關係를 定着시켜 나가는데 그 目 的이 있음 나. 日 字 : 2009. 2. 1(日) ~ 2. 5(木) 다. 場 所 : 韓國 서울 렉싱턴호텔(여의도) 라. 規 模 : 韓日 兩國 高校生 100名 마. 內 容 - 친구 만들기, 도전 골든벨 프로그램 - 비즈니스 企劃(아이템 市場調查, 廣告弘報物 製作 等) - 事業發表會, 文化體驗 等</p> <p>2. 第13回 韓日高校生交流캠프 誘致 가. 日 字 : 2009. 7. 28(火)~8. 1(土) 나. 場 所 : 韓國 용인 금호아시아나 인재개발원 다. 規 模 : 韓日 兩國 高校生 100名</p>

區 分	主 要 內 容
<p>IV. 韓日 兩國 經濟協力を 위한 事業</p>	<p>3. 環境 · 에너지節約 技術者 專門研修 派遣</p> <p>가. 日 字 : 2009. 11月 나. 場 所 : 日本 후쿠오카 다. 規 模 : 中小企業 20名 라. 內 容 : 日本企業에서 이뤄지고 있는 에너지節約 및 生産性向上에 대한 벤치마킹 研修</p> <p>1. 駐韓日本大使와의 晚餐懇談會 開催</p> <p>가. 目 的 : 韓日 兩國의 相互理解와 親善增進 및 經濟協力 活性化 促進 나. 日 字 : 2009. 6月, 11月 다. 場 所 : 韓國 서울 라. 規 模 : (夫婦同伴) - 韓國側 : 協會 會長團 - 日本側 : 駐韓日本大使, 公使 等</p> <p>2. 駐韓日本大使館과의 親善交流活動 : 2回</p> <p>3. (社)日韓經濟協會와의 定例業務協議 開催</p> <p>가. 日 字 : 2009. 12月 나. 場 所 : 日本 도쿄(東京) 다. 規 模 : 兩國 事務局 關係者 라. 內 容 - 2009年度 事業實績 및 2010年度 事業計劃 協議 - 第42回 韓日經濟人會議 開催事項 協議 等</p>

區 分	主 要 內 容
<p>V. 機能別 活動 事業</p>	<p>1. 會長團會議(理事會) 開催</p> <p>가. 日 字 : 2009. 2. 11(水) 나. 場 所 : 韓國 서울 SEOUL PLAZA HOTEL 다. 規 模 : 協會 顧問·會長團 라. 附議案件 - 2008年度 事業實績 및 收支決算(案)의 件 - 2009年度 事業計劃(案) 및 收支豫算(案)의 件 - 第28回 定期總會 開催의 件 - 任員 選任 및 其他事項</p> <p>2. 第28回 定期總會 開催</p> <p>가. 日 字 : 2009. 2. 17(火) 나. 場 所 : 韓國 서울 LOTTE HOTEL 다. 規 模 : 協會 會員社 任職員 라. 附議案件 - 2008年度 事業實績 및 收支決算(案)의 件 - 2009年度 事業計劃(案) 및 收支豫算(案)의 件 - 任員 選任 및 其他事項</p> <p>3. 韓日經濟研究會 運營</p> <p>가. 日 字 : 2009. 分期別 1回, 總 4回 나. 場 所 : 韓國 서울 다. 規 模 : 日本經濟 專門家 30餘名 및 會員社 任職員 라. 內 容 : 韓日經濟研究會 開催 運營委員會 活用 活動報告書 等 資料 發刊 會員間 親善·情報交流 活動 等</p>

區 分	主 要 內 容
VI. 會員 서비스 事業	<ol style="list-style-type: none"> 1. 會員社 懇談會 開催 <ul style="list-style-type: none"> 가. 日 字 : 2009. 分期別 1回, 總 4回 나. 場 所 : 韓國 서울 協會·財團 會議室 다. 規 模 : 協會 會員社 任職員 20餘名 라. 內 容 : 協會事業 案內 및 協議 會員社 要望事項 모니터링 等 2. 韓日經濟協會 消息紙 發刊 : 季刊 (總 4回) 3. 홈페이지 運營 : 協會消息 및 各種 情報提供 4. 協會 및 財團 發刊 出版物 提供

協會現況

KOREA JAPAN ECONOMIC ASSOCIATION



社團
法人 韓日經濟協會

社團法人 韓日經濟協會

1965년 한일국교정상화 이후 한일양국은 경제적으로 긴밀한 교류와 유대관계가 유지되어 왔으나 양국간 경제협력은 매우 부진하여 민간 경제교류의 중요도가 높아지고 활성화가 요청되어 오던 중, 1980년 양국경제계 유력인사들의 양국간 경제협력을 더욱 강화하자는 의견교환과 구체적인 검토가 있었음.

이에 1981년 2월 경제4단체장(대한상공회의소, 전국경제인연합회, 한국무역협회, 중소기업협동조합중앙회)과 포항종합제철(주) 대표가 한일간 민간경제협력, 무역증진, 산업협력 등을 위한 상설기구를 설치키로 합의하고 1981년 2월 12일 창립총회를 개최, 사단법인 한일경제협회를 설립함.

이후 민간 주도형의 경제교류 활성화를 통한 한일 양국간 경제협력을 증진하기 위하여 한일경제인회의 개최, 산하 전문위원회의 개최, 대일 수출촉진사업, 한일지역간 경제교류회의 개최, 한일인적교류사업 추진 등 다양한 한일 경제협력 사업을 실시해 오고 있음.

1965年の韓日国交正常化以降、韓日両国は経済的に緊密な交流と協力関係を維持して来たものの、両国間の経済協力は極めて不振であったことから民間経済交流の重要性が高まり、その活性化が要請される中で、1980年両国経済界のトップにより、両国間の経済協力を一層強化しようとする意見交換と具体的な検討が行われました。

これを受けて1981年2月に経済4団体長(大韓商工会議所、全国経済人聯合会、韓国貿易協会、中小企業協同組合中央会)と浦項綜合製鉄(株)の代表が韓日間の民間経済協力、貿易増進、産業協力等のための常設機構を設置することに合意して、1981年2月12日に創立總會を開催、社団法人韓日經濟協會を設立しました。

今後民間主導型の経済交流活性化を通じる韓日両国間の経済協力を増進するために韓日經濟人会議の開催、傘下専門委員会議の開催、対日輸出促進事業、韓日地域間経済交流会議の開催、韓日人的交流事業の推進など多様な韓日經濟協力事業を実施して来ています。

設 立 目 的

한일양국 경제계의 상호이해와 친선을 증진하며, 특히 한일간 민간경제협력, 무역증진, 산업협력의 제후를 도모함으로써 상호번영과 세계평화에 기여함을 목적으로 함.

韓日両国經濟界の相互理解と親善を増進し、特に両国の民間經濟協力、貿易増進、産業協力の連携を図ることによって相互繁榮と世界平和に寄与するのが目的であります。

主要事業(定款上)

- | | |
|--|---|
| 1) 양국 경제협력을 위한 조사연구 및 자료교환 | 1) 兩國の經濟協力のための調査研究及び資料交換 |
| 2) 양국 경제제후에 관한 정책입안 | 2) 兩國の經濟連携に関する政策立案 |
| 3) 한일경제인회의 연례회의 개최 | 3) 韓日經濟人会議の年例会議の開催 |
| 4) 양국간 민간경제 및 통상사절단의 파견, 영접 및 실업인, 기술자, 전문가 등의 교류를 통한 상호협력 | 4) 兩國間の民間經濟及び通商使節團の派遣、受け入れ及び企業人、技術者、専門家等の交流を通じた相互協力 |
| 5) 회원 상호간의 친목증진과 계발향상 | 5) 會員相互間の親睦増進と啓発向上 |
| 6) 전 각호외에 본 협회의 목적달성에 필요한 사업 | 6) 前の各号外で当協會の目的達成に必要な事業 |

韓日經濟協會 沿革

1981. 2. 4 發起人會 開催 (發起人 代表에 朴泰俊 會長 選任)
 發起人 浦項綜合製鐵株式會社 會長 朴泰俊
 大韓商工會議所 會長 鄭壽昌
 全國經濟人聯合會 會長 鄭周永
 韓國貿易協會 會長 金元基
 中小企業協同組合中央會 會長 柳琦諄
1981. 2. 12 創立總會 開催 (第1代 會長 朴泰俊 就任)
1981. 2. 23 設立認可 (經濟企劃院 認可 第40號)
 設立登記 (서울民事地方法院 第1866號)
1981. 2. 26 事務局 開設 (서울特別市 中區 忠武路 3街 60-1 極東빌딩 24層)
1984. 2. 17 第3回 定期總會 開催 (第2代 會長 朴泰俊 就任)
1987. 2. 17 第6回 定期總會 開催 (第3代 會長 朴泰俊 就任)
1988. 10. 4 臨時總會 開催 (第4代 會長 朴龍學 就任)
1992. 9. 1 (財)韓日產業技術協力財團 設立
1993. 2. 19 第12回 定期總會 開催 (第5代 會長 朴龍學 就任)
1996. 2. 12 第15回 定期總會 開催 (第6代 會長 朴龍學 就任)
1998. 2. 24 第17回 定期總會 開催 (第7代 會長 金相廈 就任)
1999. 3. 1 (財)韓日產業技術協力財團斗 事務局 統合
2002. 2. 21 第21回 定期總會 開催(第8代 會長 金相廈 就任)
2005. 1. 1 (財)韓日產業技術協力財團斗 事務局 分離
2005. 2. 17 第24回 定期總會 開催 (第9代 會長 趙錫來 就任)
2008. 2. 26 第27回 定期總會 開催 (第10代 會長 趙錫來 就任)

日本側 協力機關：(社)日韓經濟協會 JAPAN-KOREA ECONOMIC ASSOCIATION

1960. 12. 27 設立總會 開催
 發起人 植村 甲午郎(UEMURA Kougorou) 経団連 副會長
 足立 正(ADACHI Tadashi) 日本商工會議所 會頭
 等 財界代表 35名
- 第1代 會長 植村 甲午郎(UEMURA Kougorou) 就任
1977. 12. 23 第2代 會長 日高 輝(HIDAKA Teru) 就任
1985. 12. 18 第3代 會長 杉浦 敏介(SUGIURA Binsuke) 就任
1992. 6. 2 第4代 會長 羽倉 信也(HAGURA Nobuya) 就任
1992. 12. 25 (財)日韓產業技術協力財團 設立
1997. 7. 11 第5代 會長 藤村 正哉(FUJIMURA Masaya) 就任
2002. 6. 3 第6代 會長 瀬戸 雄三(SETO Yuzo) 就任
2006. 6. 13 第7代 會長 飯島 英胤(IIJIMA Hidetane) 就任

〒102-0082東京都千代田区一番町8 (一番町FSビル2階)

TEL : 03-3222-0622 / FAX : 03-3222-0559 / <http://www.jke.or.kr>

韓日經濟協會 任員

<會長>



趙錫來
(CHO Suck-Rai)
第9~10代 會長
全經聯(株)曉星 會長
・'05. 2.~



朴泰俊
(PARK Tae-Joon)
第1~3代 會長
POSCO 名譽會長
・'81. 2.~'88. 10.

<名譽會長>



朴龍學
(PARK Yong-Hak)
第4~6代 會長
前(株)大農 會長
・'88. 10.~'98. 2.



金相廈
(KIM Sang-Ha)
第7~8代 會長
(株)三養社 會長
・'98. 2.~'05. 2.

<顧問>



孫京植
(SOHN Kyung-Shik)
大韓商工會議所
會長・'05. 11.~



司空壹
(SAKONG Il)
韓國貿易協會
會長・'09. 2.~



金基文
(KIM Ki-Mun)
中小企業中央會
會長・'07. 3.~



李秀永
(LEE Soo-Young)
韓國經營者總協會
會長・'05. 2.~

<副會長>

※ 選任年度 및 가나다順



薛元鳳
(SULL Won-Bong)
大韓製糖(株)
會長・'94. 2.~



崔用權
(CHOI Yong-Kwon)
三煥企業(株)
會長・'95. 2.~



徐敏錫
(SUH Min-Sok)
東一紡織(株)
會長・'96. 6.~



趙亮鎬
(CHO Yang-Ho)
(株)大韓航空
會長・'96. 6.~



羅應燦
(RA Eung-Chan)
新韓金融持株會社
會長・'98. 4.~



金昇淵
(KIM Seung-Youn)
(株)HANWHA
會長・'00. 2.~



金熙勇
(KIM Hi-Yong)
東洋物産企業(株)
會長・'00. 2.~



李運珩
(LEE Woon-Hyung)
(株)世亞製鋼
會長・'00. 2.~

<副會長>

※ 選任年度 및 가나다順



禹石亨
(WOO Suk-Hyung)
(株)SINDORICOH
會長・'04. 2.~



金 鈞
(KIM Yoon)
(株)三養社
會長・'05. 6.~



柳 津
(RYU Jin)
(株)豊山
會長・'05. 6.~



朴三求
(PARK Sam-Koo)
錦湖ASIANA GROUP
會長・'05. 6.~



辛東彬
(SHIN Dong-Bin)
LOTTE GROUP
副會長・'05. 6.~



具本俊
(KOO Bon-Joon)
(株)LG商事
副會長・'07. 3.~



李潤雨
(LEE Yoon-Woo)
三星電子(株)
副會長・'08. 6.~



鄭俊陽
(CHUNG Joon Yang)
(株)POSCO
會長・'09. 3.~

<監 事>

<專務理事>



李吉鉉
(LEE Gil-Hyun)
(株)貝元
會長・'02. 2.~



辛永茂
(SHIN Young-Moo)
法務法人世宗
辯護士・'97. 2.~



許南整
(HUH Nam-Jung)
(社)韓日經濟協會
專務理事・'04. 11.~

<常任理事>

※ 選任年度 및 가나다順



金正守
(KIM Jung-Soo)
(株)JS & F
會長・'08. 2.~



文奎榮
(MOON Kyu-Young)
亞洲產業(株)
會長・'08. 2.~



黃昊均
(HWANG Ho-Kyoon)
(株)The Faceshop Korea
副會長・'08. 2.~



孫鳳洛
(SOHN Bong-Rak)
東洋錫飯(株)
會長・'08. 3.~



李一揆
(LEE Il-Kyu)
Best Western Korea
會長・'08. 3.~



鄭榮鉉
(JUNG Young-Hyun)
(株)天馬
顧問・'08. 3.~

韓日經濟協會 主要事業

한일양국 경제계간의 상호이해와 친선을 증진하고, 지금까지 쌓아 올려 온 경제협력을 바탕으로 새로운 국제경제의 변화에 적극적으로 대응하면서, 충실하고 미래지향적인 양국간의 민간 경제협력 증진을 위한 각종 협력사업을 추진하고 있음.

韓日兩國經濟界間の相互理解と親善を増進し、これまで築いてきた經濟協力を基に、新しい国際經濟の變化に積極的に対応することにより、充実かつ未来指向的な兩國間の民間經濟協力増進のための各種協力事業を推進しています。

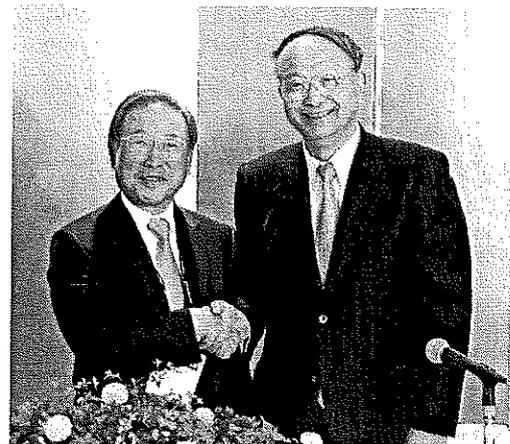
韓日經濟人會議 開催

한일양국 경제계의 상호이해와 친선을 도모하고, 양국간의 무역, 산업, 기술협력 등의 경제교류를 촉진하기 위한 양국 재계간의 대표적인 회의로서, 년 1회 양국에서 번갈아 개최하고 있음. 양국의 대응과제를 집약하여 자유롭게 논의하고 상호교류를 심화시키는 대화의 장으로서, 민간업계의 의견이 양국 정부·유관기관에 전달되는 창구역할 수행



韓日兩國經濟界の相互理解と親善を図り、兩國間の貿易、産業、技術協力等の經濟交流を促進するための、兩國財界間の代表的會議であり、年1回兩國で交互に開催しています。対応課題を集約して自由に議論し相互交流を深化させる對話の場として、民間業界の意見を兩國政府及び関係機関に伝える窓口役割を遂行しています。

- 한일간무역의 확대균형에 관한 사항
- 한일경제협력 및 산업기술협력에 관한 협의
- 산하 전문위원회의 활동에 관한 보고
- 각종 경제사절단의 교류와 협력
- 기타 양국경제의 현안사항
- 韓日間貿易の拡大均衡に関する事項
- 韓日經濟協力及び産業技術協力方策に関する協議
- 傘下専門委員會の活動に関する報告
- 各種經濟使節團の交流と協力
- その他、兩國經濟の懸案事項



韓日新産業貿易會議 開催

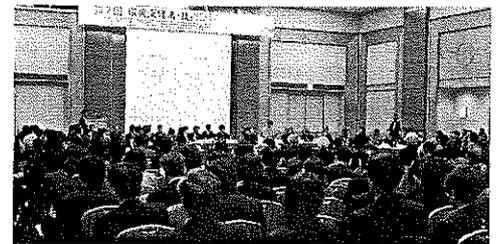
한일경제인회의 산하의 전문위원회로서, 무역·기계·산업 일반 분야에 있어서의 경제인간의 인식의 공유와 합의를 지향하는 정보와 의견교환의 장으로서, 기존의 무역, 기계, 산업일반위원회 등 3개 위원회를 통합하여 1999년 10월에 발족, 운영 중에 있음. 한일경제인회의의 논의를 지원하고 발전시키기 위한 길잡이로서의 기능 수행



韓日經濟人會議傘下の専門委員会として、貿易、機械、産業一般分野における、經濟人同士の認識の共有と合意を指向する情報と意見交換の場として、既存の貿易、機械、産業一般委員会等3委員会を統合して、1999年10月に発足、運営中にあります。韓日經濟人會議の論議を支援、発展させるための機能をはたしています。

韓日兩國 地域間協力強化

큐슈 및 호쿠리쿠지역과의 무역·투자·기술협력을 촉진. 또한 세계적인 지역주의 추세에 대응하여 한·중·일 3국의 환황해 지역간협력을 통해 무역·투자·기술협력을 촉진하고 환황해경제권 나아가 동북아지역의 경제공동체를 구축



九州及び北陸地域との貿易・投資・技術協力を促進。また、世界的である地域主義趨勢に対応して韓・中・日3国の環黄海地域間の協力を通じて貿易・投資・技術協力の促進と環黄海經濟圏については東北亞地域の經濟共同体を構築しています。

韓日高校生交流 事業

양국의 경제계를 이끌고 나갈 젊은 세대인 청소년들에게 직접 만남의 기회를 제공함으로써 상대방에 대한 이해 증진을 통해 양국간의 감정의 벽을 허물어 우호관계를 정착시켜 나가는데 그 목적이 있음.



兩國の經濟界を導いていく若い世代である青少年に直接出合いの機会を提供することで、相手に対する理解増進を通じて兩國間の感情の壁を崩して友好関係を定着させて行くのにその目的があります。

其他 韓日兩國 經濟協力을 위한 事業

일본경제계 주요인사 초청간담회, 주한일본대사 초청간담회 개최 및 주요인사 영접, 양국 경제협회의 정례업무협의 및 관련단체와의 수시업무협의 등을 통해 양국 경제협력 강화활동을 전개

日本經濟界の主要な方々招請懇談会、駐韓日本大使招請懇談会の開催及び主要な方々の迎接、両国經濟協会の定例業務協議及び関連団体との随時業務協議などを通じて兩國の經濟協力強化活動を展開しています。

<법인회원 102개사>

(주)경원	산업연구원	중소기업중앙회
고려제강(주)	삼남석유화학(주)	GS Caltex(주)
교세이국제특허정보(주)	삼성물산(주)	지엠대우 오토엔테크놀로지
(주)금복주	삼성전자(주)	(주)진로
금호타이어(주)	(주)상양사	(주)천마
김&장 법률사무소	(주)상양제넥스	코스텍·R(주)
남덕물산(주)	상양화성(주)	태창철강(주)
남영산업(주)	(주)상일	법무법인(유한) 태평양
대구상공회의소	(주)SAMCO	(주)파워넷
대성산업(주)	삼환기업(주)	(주)포스에이씨 종합감리건축사사무소
(주)대성HI-TECH	샘표식품(주)	(주)포스코
대신증권(주)	(주)세아Besteel	포스코강관(주)
대우증권(주)	(주)세아제강	(주)포스코건설
대한상공회의소	법무법인 세종	포스코특수강(주)
대한전선(주)	(주)SINDORICOH	(주)풍산
대한제당(주)	신한금융지주회사	한국경영자총협회
(주)대한항공	(주)신한은행	한국기계산업진흥회
대한해운(주)	(주)씨이먼	한국무역협회
(주)더페이스샵코리아	(주)쌍용	(주)한국포박터미널
(주)대교	CJ제일제당(주)	한국생산성본부
동국무역(주)	아주그룹	한국성유산업연합회
동국제강(주)	SK네트웍스	한국수출입은행
동아제약(주)	SK텔레콤(주)	한국외환은행
동양물산기업(주)	(주)HHI	한국전자산업진흥회
동양석판(주)	(주)LG상사	한국PENTLAND(주)
동양제철화학(주)	LG화학(주)	(재)한일산업·기술협력재단
(주)동원F&B	(주)우리은행	(주)HANWHA
동일방직(주)	유화E&C(주)	해대제과식품(주)
(주)동화Entec	인산죽염촌(주)	현대자동차(주)
LOTTE제과(주)	(사)재일한국인본국투자협회	현대종합상사(주)
(주)리따산업	전국경제인연합회	호남석유화학(주)
Best Western Korea	전방(주)	(주)HOTEL LOTTE
(주)백산	(주)JS & F	(주)HOTEL신라
(주)보광	조선내화(주)	(주)효성

<개인회원 2명>

신경미 서포트포유 대표

우 국 (주)해인여행 대표



(사)한일경제협회

서울시 강남구 논현2동 112-15번지 한일재단빌딩 4층
전화 : (02)3014-9888 | 팩스 : (02)3014-9899

www.kje.or.kr