



✓ 장승우 여수엑스포 조직위원장 “월드컵만큼 값진 행사 준비 중”

# 매경 ECONOMY

2009.2.25 1494호

리엔지니어링 10년 후  
이젠 **전략 리모델링**



문선명 통일교 총재 父子의 꿈  
‘한일해저터널’ 성사 임박?

지금은 ‘상속·증여의 계절’  
대기업들이 **조직개편**을 하는 진짜 이유  
**‘설화수’** 매출 5000억원 달성 비결



매일경제신문사

통권 제1494호 2009년 2월 25일 수요일 발행 1970년 4월 9일 등록번호 디233호 전화 (02)2000-2500 값 3500원

## C·O·N·T·E·N·T·S

**매경 ECONOMY**

2009.2.25 / 제1494호

**Cover Story****26 불황 극복 전략 리모델링****Special Report****50 상속·증여의 계절**

자산가치 하락 “이때 넘기자”

**이슈****12 시중에 돈이 들지 않는 이유**  
부실기업 멀쩡하게 살아 있어서**13 유동성 장세 언제 오나**  
회사채 안 떨어져 아직은…**14 미분양 아파트 해소책 효과 있을까**  
지방 자금 수도권으로 쓸릴 듯**CEO 라운지****16 코스닥 시총 3위 달성한 서정진 셀트리온 회장**  
720일의 백수 생활이 사업밑천**인터뷰****20 장승우 2012여수세계박람회 조직위원장**  
월드컵 맞먹는 효과 기대하세요**메니****36 에프앤스타즈와 함께하는 스타재테크(222)**  
– 탤런트 김성민 씨  
재테크로도 ‘최고 신랑감’ 될래요**38 증권 / 매경이코노미 베스트 애널리스트가**  
본업종 분석(2) 반도체  
치킨게임서 이긴 삼성전자 추천**40 증권 / 불황기 주식투자전략(14)**  
그린에너지 산업 주목할 때**41 증권 / 장기투자의 함정**  
묻지마 투자 팬 단타만큼 위험**42 부동산 / 대어업 상가 ‘빅5’ 투자기회 있나**  
노량진민자역사 노력볼 만**화제****44 문선명 통일교 총재의 꿈**  
‘한일해저터널’ 뚫리나  
MB 관심 보여 가능성 커져**비즈니스****56 대기업들이 조직개편을 하는 속뜻은**  
해고보다 저항 적기 때문?**26**

커버스토리

**불황 극복 전략 리모델링**

- ✓ 전략 리모델링을 해야 하는 이유
- ✓ 수익성 확대
- ✓ 시장지배력 강화

- ✓ 생존 최우선
- ✓ 체질강화
- ✓ 전문가진단 | 전략 리모델링 성공조건

**16 CEO 라운지****코스닥 시총 3위 달성한**  
**서정진 셀트리온 회장****20 인터뷰****장승우 여수엑스포 조직위원장**  
월드컵만큼 재미 봐야죠**36 에프앤스타즈와**  
**함께하는 스타재테크****탤런트 김성민 씨**  
재테크로도 ‘최고 신랑감’ 될래요

## 화제

문선명 통일교 총재의 꿈 '한일해저터널' 뚫리나

# MB 관심 보여 가능성 커져

&lt;이명박 대통령&gt;

김경민 기자 “동북아 중심지로 도약할 절호의 기회다” vs “일본의 대륙 진출만 돋는 꼴이다”

문선명 세계평화통일가정연합(통일교) 총재가 80년대부터 제안한 ‘한일해저터널’이 또다시 수면 위로 떠오르고 있다. 매번 대통령을 비롯한 주요 인사들이 잊을 만하면 언급하던 이슈를 급기야 MB정부까지 검토하겠다고 나선 것.

한·일 양국 간 친반논리가 분분한 가운데 과연 한일해저터널은 첫 삽을 끌 수 있

을까. 한일해저터널을 둘러싼 논란을 해부해봤다.

## 논란 어떻게 풀려있나

### 81년 문선명 총재 제안으로 이슈화 고건 전총리 대선공약으로도 활용

논란의 진원지부터 살펴보자. 30여년 전인 81년 11월 당시 문선명 통일교 총재의 발언이 한일해저터널의 시발점이 됐다. “국제하이웨이(국제평화 고속도로)” 구상 방안의 하나로 한일해저터널 건설이 필요

하다”고 밝힌 것.

국제하이웨이 프로젝트 개념부터 짚고 가자. 말 그대로 이 프로젝트는 일본에서 유라시아 대륙을 지나 영국까지 무려 2만 여km를 자동차도로로 연결한다는 계획이다. 이런 맥락에서 등장한 한일해저터널은 거제도(또는 부산)~대마도(쓰시마섬)~규슈를 해저터널로 연결해 철도, 고속도로를 놓겠다는 일종의 대규모 건설 프로젝트다.

여세를 몰아 통일교 측은 83년 5월엔 일본 훗카이도대 명예교수인 사샤 야스오 씨를 중심으로 ‘일한터널연구회’까지 설립했다. 일본은 그해 7월 가라쓰, 이키섬, 쓰시마섬의 육상부 및 해역부 조사를 개시했다.

최근 들어 일본 측 움직임은 더욱 적극적이다. 실제 대한해협과 마주하는 일본 남단 규슈섬 가라쓰 지역에는 20여년 전 한일해저터널을 뚫기 위해 무려 500여m를 파들어 간 흔적이 남아 있다. 통일교 한 관계자는 “매번 유라시아 대륙 진출을 꿈꿔오던 일본으로선 해저터널로 육상통로



### 한국 측에서 보는 예상효과

- 물류비용 대폭 절감
- 국내 관광산업 발전
- 통일을 위한 정치·경제적 환경 조성
- 북한 개발과 경제부흥 촉진
- 한·일 간 인적·물적 교류 증대
- 터널공사 기술력 확보



### 일본 측에서 보는 예상효과

- 대륙 진출로 확보
- 중국·유럽과의 교역 확대
- 중국·유럽과의 인적교류 확대
- 터널공사 기술 촉진
- 안정적인 수출업 통로 확보
- 세계적인 자원공급로 확보

를 여는 방법이 효과적이라 몸이 달아 있는 것"이라고 전한다.

일본에 비하면 우리는 아직 '걸음마 단계'다. 86년 당시 선문대 총장인 윤세원 박사와 부총장 고관서 박사를 중심으로 '한일해저터널연구회'를 창립해 활동에 들어갔다. 88년 10월 거제도에서 지질조사도 했다.

하지만 그 뒤 진척된 사항은 별로 없다. 한동안 시간을 끌다 지난해 1월 18일 통일교 측에서 재단법인 평화통일재단을 설립해 국토해양부에 정식 등록하기에 이른다. 마침 그해 2월엔 부산발전연구원이 한일해저터널 국제 심포지엄을 개최하면서 논의는 더욱 달아오른다.

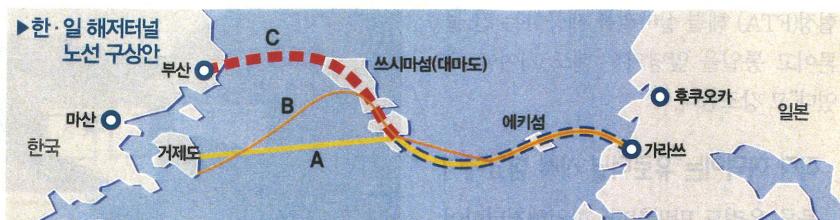
막상 실체는 나타나지 않은 가운데 정치인들도 꾸준히 관심을 보여왔다. 90년 5월 노태우, 99년 9월 김대중, 2003년 2월 노무현 대통령 등이 줄줄이 한일해저터널에 관해 언급한 바 있다. 고건 전 국무총리도 대선공약으로 한일해저터널 건설방안을 내놓았다.

지자체에서도 2003년 김혁규 당시 경남지사가 한일해저터널 건설을 위한 공동연구회 설립을 제안했고 2007년 4월엔 혀남식 부산시장이 터널 건설문제를 공론화하겠다고 밝혔다. 80년대 초 터널 개발안이 나온 후 학계를 중심으로 친반 논쟁이 있었지만 지자체 차원에서 본격 나선 건 그 만큼 사업성이 있다는 얘기다. 급기야 지난해 10월엔 정정길 청와대 대통령실장이 국감에서 "한일해저터널 예비타당성 조사를 실시하겠다"고 밝혀 실제 공론화되는 분위기다. 기업인 중에선 박삼구 금호아시아나그룹 회장이 지난해 10월 일본 경제인들에게 한일해저터널 건설을 제안하면서 이를 관광자원으로 활용하자고 밝힌 바 있다.

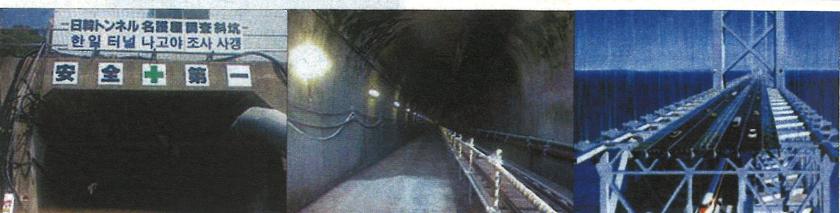
### 전반 논리 살펴보니

#### 남북관계 개선 효과 vs 부산, 단순 경유지 전략

정치, 기업인뿐 아니라 정부까지 관심을 보이고 있는 한일해저터널은 과연 사업 타



	총연장	최대수심	육상거리	해저거리	특징
A안	209km	155m	64km	145km	대단층 우회, 해저구간이 가장 깊
B안	217km	160m	76km	141km	쓰시마섬 횡단
C안	231km	220m	103km	128km	노선이 비교적 직선, 주행성 양호, 대단층 통과



▶ 일본 가라쓰의 조사 사장 굴착현장과 한일해저터널 조감도(우측).

당성이 있을까.

당장 규모부터 막대하다. 길이만 무려 200km에 달한다. 영국~프랑스 간 도버해협을 가로지르는 유로터널 길이가 50.54km인 것과 비교하면 거의 4배에 이른다. 현재 세계 최장으로 혼슈와 혼카이도를 잇는 일본 세이칸터널(53km)과도 비교가 되지 않는다. 당연히 천문학적 건설비가 투입될 수밖에 없다.

전문가들은 공사비로 약 70조~100조 원을 추산한다. 공시기간도 최장 20년이다. 유로터널이 공사비 14조원, 공사기간 6년 걸렸던 것과 비교하면 부담이 4배 이상 크다는 뜻이다.

하지만 일본 해저터널연구회 측에서는 개통 15년이면 건설비를 회수할 수 있다고 주장한다. 특히 일본~유럽 간 해상운송 기간이 현재 20일인 데 비해 해저터널이 뚫리면 7~8일 만에 가능하다는 것. 자연스레 물류비용도 4분의 1로 줄어들 것이라고 예상한다. 자기부상열차를 타고 갈 경우 한·일 간 1시간 내 이동이 가능하다는 주장도 있다. 일본 측은 건설업의 경우 한국 13조원, 일본 18조원 정도의 파급효과가 기대된다는 분석도 내놓았다.

실제 한일해저터널을 통해 '일본 신칸센~한국 KTX~남북 경의선'을 연결하면 동아시아 3국 철도가 완성되는 효과가 기대될 것"이라며 "답보상태인 한·일 자유무역

된다. 찬성론자들은 이를 통해 일본에서 대륙으로 수송되는 물동량이 늘어나 통과로 수입만 꽤 쟁길 수 있다고 강조한다.

한일해저터널연구회에 따르면 해저터널 건설로 부산~오사카 간 물류비용이 컨테이너 1개당 30% 절감된다. 2007년 11월 대한토목학회 정기학술대회에서 신장철 승실대 교수는 "아시아, 유럽을 잇는 유라시아 철도망 구성으로 경제적 효과는 물론이고 남북 통일, 동북아 긴장 완화 효과까지 기대할 수 있다"고 밝히기도 했다.

이뿐 아니다. 남북관계 개선 효과도 기대하는 분위기다. 중국횡단철도(TCR), 시베리아횡단철도(TSR)와의 연계를 고려하면 북한 개방, 협력도 앞당길 거란 기대다. 현재 남북관계가 경색되면서 개성공단 사업이 지지부진한 가운데 통일교가 진행하는 평화자동차, 동강호텔 등은 여전히 문제없이 진행되고 있다.

최근 문선명 총재의 구순 행사에도 김정일 북한 국방위원장이 90년 된 산삼을 선물로 보낸 게 이를 증명한다. 결국 이번 한일해저터널을 남북관계 진전의 돌파구로 삼자는 주장이 많다.

통일교 관계자는 "한일해저터널이 건설되면 한·일 간 경제적 통합을 통해 한반도 중심의 새로운 동북아 경제공동체가 형성될 것"이라며 "답보상태인 한·일 자유무역

## 화제

협정(FTA) 해결 실마리를 제공하는 건 물론이고 통일을 앞당기는 데도 기여할 수 있다”고 강조한다.

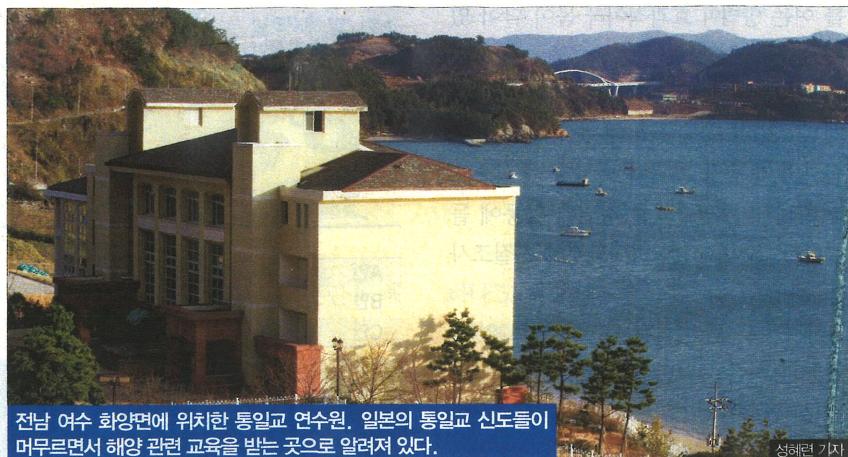
### 적자 혀덕이는 유로터널 사례 참고해야

물론 우려도 만만찮다. 한일해저터널이 일본의 대륙 진출을 돋는 ‘중간다리’ 역할만 하는 게 아니라는 것. 허남식 부산시장이 본격 나서온 있지만 부산시 입장에서도 그리 반길 일만은 아니라는 지적도 있다. 부산시가 단순 경유지로 전락해 부산항의 허브기능이 상실될 수 있다는 얘기다. 동아시아 물류 주도권도 일본으로 넘어가면서 ‘남 좋은 일만 한다’는 비난에 직면할 수 있다.

기술 문제도 있다. 터널에 들어서는 고속철도가 KTX가 아닌 일본고속철도 신칸센 주도로 바뀌면 우리나라 철도 기술 노하우가 사장될 수도 있다. 그리고 신규로 건설되는 중간 인공섬에 의한 국경선 시비 우려도 남아 있다. 지금도 독도 문제로 시끄러운데 또다시 논쟁거리만 흥 불이 꽂이 된다는 걱정이다.

한편 2003년 한국교통연구원이 당시 건설교통부 발주를 받아 한일해저터널 필요성을 연구했는데 “해저 화산지대를 지나고 있어 3개 노선 모두 사업성이 없다”고 판단한 바 있다.

외국의 경우는 어땠을까. 94년 개통된 유로터널을 통해 영국인들은 적잖은 혜택을 봤다. 배를 타고 도버해협을 건널 때 2시간 정도 걸렸지만 이 시간이 30분대로 단축됐다. 이를 통해 런던에서 파리까지 짧게는 3시간 밖에 걸리지 않았다. 영국이 일찍부터 반대해오다가 대처 수상의 결단으로 건설된 가운데 지금까지 2억명이



전남 여수 회양면에 위치한 통일교 연수원. 일본의 통일교 신도들이 머무르면서 해양 관련 교육을 받는 곳으로 알려져 있다.

성해련 기자

상의 여객과 1억7000만톤 이상의 화물이 영국과 유럽 대륙을 오가며 유럽 경제 활성화에 일조하고 있다. 세계 토목학자들이 이 20세기 최대 토목건축물로 유로터널을 꼽는 것도 이런 이유에서다.

하지만 건설 당시 경제성이 있다고 예상했던 유로터널도 현재 적자에 혀덕이는 점은 염두에 둬야 한다.

### 실현 가능성 높은 개발 노선은?

#### 부산발전연구원 “부산~후쿠오카가 최적”

만약 한일해저터널이 본격 개발된다면 어떤 노선의 경제성이 높을까. 전문가들이 내놓은 노선 안은 3가지다. 첫째는 일본 규슈 사가현 가라쓰~쓰시마 하도~경남 거리를 209km로 잇는 병안이다. 둘째는 일본 가라쓰~쓰시마 상도~경남 거제에 이르는 217km, 마지막은 가라쓰~쓰시마섬~부산을 잇는 231km 코스다.

첫 번째 안의 경우 거리는 짧아도 바다 밑으로 가는 거리가 가장 길다. 두 번째는 첫 번째와 비슷하고 세 번째 안은 비교적 직선이지만 거리가 길고 지진대를 지난다

는 위험요소를 안고 있다. 물론 세 번째 안은 부산항으로 연결돼 물류 연결성이 좋아 경제적 효과가 높다는 게 장점이다.

한편 부산발전연구원 측에서는 부산~후쿠오카 연결을 강조하고 있다. 부산 강서 지역에 국제복합터미널을 지어 해저터널을 연결하면 공항과 항만, 아시아하이웨이, 아시아횡단철도 등의 교통망과 연계할 수 있다는 것.

일본 측 접속부를 후쿠오카로 바꿀 경우 임진왜란 때 일본의 출병지였던 가라쓰에 대한 한국인의 거부감도 줄일 수 있다는 얘기도 강조했다. 최치국 부산발전연구원 기획위원은 “마침 올해가 부산~후쿠오카 간 우정의 해이고 부산시민들의 터널 개발 찬성여론도 57%에 달해 추진해볼 만한 시기가 됐다”며 “부산~후쿠오카 노선은 일본이 제시한 세 가지 노선보다 훨씬 현실성이 높다”고 강조했다.

만약 한일해저터널이 본격 개발된다면 이를 처음 제안한 통일교의 역할은 얼마나 될까.

통일교 측은 “정부 주도로 개발될 프로젝트고 경쟁입찰을 통해 기업을 모집할 것이기 때문에 통일교가 특혜를 받진 않을 것”이라고 강조한다. 최치국 위원은 “오래 전부터 개도국 투자에 나서고 있는 일본 측이 사업비의 상당 부분을 부담할 가능성이 높다”며 “최근 해저터널연구회 활동을 봐도 통일교의 종교 색채가 드러나진 않고 있어 숨은 의도는 없을 것”이라고 전한다.

#### ■통일그룹의 주요 사업체 현황

일반	언론	교육	스포츠·레저	문화	의료
일상해양산업	세계일보	선문대학교	성남일회천마축구단	리틀엔젤스예술단	청심국제병원
일흥조선	워싱턴타임스	청심신학대학원대학교	세일여행사	유니버설밸레단	
일산석재	UPI통신	선화예술고등학교	일성본도체인		
선원건설		청심국제중·고교	용평리조트		
일화					

## 인터뷰 | 문국진 통일그룹 회장

## “부친 꿈 꼭 이룰 겁니다”



한일해저터널과  
베링해협프로젝트는 국가 간 벽  
허무는 계기 될 것

한일해저터널이 개발될 경우 첫 제안을 한 통일교재단이 적잖은 역할을 할 것이라고 기대가 많다. 실제 통일교 측에서 종교 부문은 문선명 총재의 막내 아들인 문형진 목사(30)가, 이를 제외한 각종 사업은 4남인 문국진 회장(39)이 도맡아 경영하고 있다.

문국진 회장은 미국 하버드대 경제학과 출신으로 마이애미대 MBA까지 거친 엘리트다. 2006년 통일교재단 이사장에 취임했으며 현재 통일그룹 회장으로 향후 통일교 사업을 총괄하는 실세로 불린다. 서울 마포구 도원빌딩에서 문국진 회장을 만났다.

▶한일해저터널 개발을 추진하는 이유는 무엇인가요.

## 통일그룹 5대 경영원칙

- ① 지우보다 결과
- ② 인기보다 책임
- ③ 확신보다 투명성
- ④ 조화보다 생산적 갈등
- ⑤ 개인의 원복주의보다 상호신뢰

아버지인 문선명 총재의 종교논리가 많은 영향을 미쳤지요. 궁극적으로 인간은 서로 같은 가치를 갖고 있기 때문에 국가 간 경계부터 허물어야 한다는 생각이 밀 바탕이 됐습니다. 경제적 이해관계도 중요 하지만 이런 교리도 무시할 수 없어요. 비용은 많이 들더라도 그 이상의 국가 간 화합 효과를 기대할 수 있을 겁니다.

▶통일그룹은 여러 사업을 진행해왔는데요. 업종별로 보면 레저, 건설 사업이 주축입니다. 용평리조트, 일상해양산업 등 핵심 계열사들을 통해 연간 1조원 정도 매출을 올리고 있지요.

물론 이익구조는 아직까지 탄탄하지 않습니다. 2005년까지 계열사들이 대부분 적자였지만 제가 부임한 이후 흑자로 전환

시켰지요. 본부 직원을 90% 이상 바꾸고 전문적인 운영시스템을 도입한 게 효과를 봤습니다.

제가 미국에 있을 때 경찰에 총을 납품하는 'KAHR'란 회사를 경영해왔는데요. 이런 경험을 바탕으로 국내에서도 합리적인 경영시스템을 계속 적용할 겁니다. 물론 전 세계 경기 침체가 진행되고 있어 우리나라에서도 불황에서 자유롭지 못한 건 우려할 만한 요소지요.

앞으로 무리한 사업보다는 안정성 위주의 캐시플로(Cash Flow) 확보에 치중할 겁니다.

## ▶통일교 측에선 여세를 몰아 베링해협터널 개발에도 나서고 있지요.

그렇습니다. 러시아 시베리아와 미국의 알래스카를 잇는 이 터널은 길이가 100km 정도로, 유로터널의 두 배입니다. 베링해협터널이 건설되면 한일해저터널 이상의 상당한 효과가 나타날 것으로 보이는데요.

시베리아~알래스카~캐나다를 잇는 대륙 간 철도망 구축은 물론 러시아와 북미 간의 경제 가교 역할을 할 겁니다.

## ▶사업하는 데 어려운 점은 없었나요.

기업은 이윤 추구가 최우선이지만 대부분 종교 차원에서 시작한 기업들이라 애로 사항이 많습니다. 어찌 보면 사업을 할수록 손해가 나는 구조라 아예 사업을 접는 게 낫다는 지적도 있지요. 딱히 신성장동력을 마련하기보다는 조만간 서울의 2만 3000~3만 3000m<sup>2</sup>(7000~1만평) 정도 부지에 '천복궁'이라는 통일교성지를 건설 할 계획입니다. 이를 기반으로 건설 사업을 보다 강화할 겁니다. ECO

# 毎日経済エコノミー 1494号

2009年2月25日

**ムン・ソンミョン(文鮮明)統一教会総裁の夢「日韓海底トンネル」成就間近か?**

## 【話題】文鮮明 統一教会総裁の夢「日韓海底トンネル」は掘られるか MB(李明博大統領)が関心を示し可能性高まる

キム・ギヨンミン記者

「北東アジアの中心地に飛躍する絶好の機会だ」 VS 「日本の大陸進出を助長するだけだ」

文鮮明 世界平和統一家庭連合(統一教会) 総裁が80年代に提案した「日韓海底トンネル」が再浮上している。毎回、大統領をはじめとする主要な人士らが、忘れた頃に言及してきた論点をついにMB(李明博)政府までが検討すると言った。

日韓両国間の賛否両論が交錯する中、果たして日韓海底トンネルは始めることができるのか。日韓海底トンネルをめぐる論議を解剖してみた。

**論議はどのように行われてきたか。**

**1981年に文鮮明総裁の提案で論争になる  
コ・ゴン(高建)前総理が大統領選の公約にも活用**

論議の源から調べてみよう。30年余り前の1981年11月、当時の文鮮明 統一教会総裁の発言が日韓海底トンネルの始発点となった。「国際ハイウェイ(国際平和高速道路)構想の一貫として日韓海底トンネル建設が必要」と語った。

国際ハイウェイプロジェクトの概念から検討しよう。文字どおりこのプロジェクトは、日本からユーラシア大陸を経てイギリスまでの実に2万km余りを自動車道路で結ぶという計画だ。そんな脈絡から登場した日韓海底トンネルは、コジエド(巨済島)あるいは釜山～対馬～九州を海底トンネルで連結し、鉄道、高速道路を敷くという一種の大規模建設プロジェクトだ。

勢いに乗った統一教会側は83年5月に、日本の北海道大学名誉教授である佐々保雄氏を中心に「日韓トンネル研究会」まで設立した。日本はその年の7月に唐津、壱岐、対馬の陸上部および海域部の調査を開始した。

最近、日本側の動きは更に積極的だ。実際に対馬海峡西水道(大韓海峡)をはさむ日本の南端、九州の唐津地域には、20年余り前に日韓海底トンネルを掘るためになんと500m余りを掘った跡が残っている。統一教会のある関係者は、「毎回ユーラシア大陸進出を夢見てきた日本としては海底トンネルで陸上通路を開く方法が効果的なのでやりたがっている」と語った。

日本に比べ韓国はまだ「ヨチヨチ歩きの段階」だ。1986年当時、ソンムン(鮮

文) 大学の総長であるウン・セウォン(尹世元)博士と副総長のコ・カンソ(高冠瑞)博士を中心に「日韓海底トンネル研究会」を創立し活動をはじめた。1988年10月にコジェ島で地質調査も行った。

しかし、その後進んだ事項は特にない。しばらく時間を経て昨年1月18日、統一教会側が財団法人平和統一財団を設立し、国土海洋部に正式登録するに至る。折りよくその年の2月には釜山発展研究院が日韓海底トンネル国際シンポジウムを開催し、論議に拍車をかけた。

実体が浮かび上がってこないなか、政治家も関心を持ち続けてきた。1990年5月にノ・テウ(盧泰愚)、99年9月にキム・デジュン(金大中)、2003年2月にノ・ムヒョン(盧武鉉)大統領らが続けて日韓海底トンネルに関し言及してきた。コ・ゴン(高建)前国務総理も大統領選の公約に日韓海底トンネルの建設を提案した。

自治団体でも2003年のキム・ヒヨッキュ当時の慶尚南道知事が、日韓海底トンネル建設のための共同研究会設立を提案し、2007年4月にはホ・ナムシク(許南植)釜山市長がトンネル建設問題を公論化すること明らかにした。80年代初めにトンネル開発案が出て以降、学会を中心として賛否論争があったが、自治体レベルで本格的に動き出したのはそれだけ事業性があるという話だ。ついに昨年10月には、チヨン・ジョンギル青瓦台大統領室長が国政監査で「日韓海底トンネルの予備妥当性調査を実施する」と明らかにし、実際に公論化されそうな雰囲気である。企業人の中ではパク・サムグ金湖アシアナグループの会長が、昨年10月に日本の経済人らに日韓海底トンネル建設を提案し、観光資源として活用しようと語ったことがある。

### 韓国側で予想される効果

- 物流費用の大幅節減
- 国内の観光産業の発展
- 統一のための政治経済的な環境の造成
- 北朝鮮の開発と経済復興促進
- 日韓間の人的・物的交流の増大
- トンネル工事の技術力確保

### 日本側で予想される効果

- 大陸進出路の確保
- 中国・ヨーロッパとの交域拡大
- 中国・ヨーロッパとの人的交流拡大
- トンネル工事技術の促進
- 安定的な輸出業通路の確保
- 世界的な資源供給路の確保

### 賛否論争を調べてみると

## 南北関係の改善効果 VS 釜山は単なる経由地に転落

政治、企業人だけでなく政府まで関心を見せており、日韓海底トンネルに果たして事業の妥当性はあるのか。

まず規模からして莫大だ。長さだけで実に200kmに達する。イギリス～フランス間のドーバー海峡を横切るユーロトンネルの長さが50.54kmであるのと比較すると、ほぼ4倍になる。現在世界最長の本州と北海道を結ぶ日本の青函トンネル(53km)とも比較にならない。当然、天文学的な建設費が投入されるほかない。

専門家らは工事費として約70兆から100兆ウォンを推算する。工事期間も最長20年だ。ユーロトンネルが工事費14兆ウォン、工事期間6年かかったのと比較すると、負担が4倍以上大きいという意味だ。

しかし、日本の海底トンネル研究会側は開通後5年あれば建設費を回収することができるとして主張する。特に、日本～ヨーロッパ間の海上運送の期間が20日であるのに比べ、海底トンネルが掘られれば7～8日で可能だという。自然と物流費用も4分の1に減ると予想する。磁気浮上列車に乗っていく場合、日韓間が1時間以内で移動可能という主張もある。日本側は、建設業の場合、韓国13兆ウォン、日本18兆ウォン程度の波及効果が期待されるという分析も出した。

実際に日韓海底トンネルを通して「日本の新幹線～韓国のKTX～南北京義線」を連結すれば、東アジア3国鉄道が完成する効果が期待される。賛成論者たちはこれを通して日本から大陸に輸送される物動量が増え、通過量の収入だけでもかなり得ることができると強調する。

日韓海底トンネル研究会によると、海底トンネル建設で釜山～大阪間の物流費用がコンテナ1つ当たり30%節減される。2007年11月に大韓土木学会の定期学術大会でシン・ジャンチョル崇実大教授は「アジア、ヨーロッパを結ぶユーラシア鉄道網構想で経済的効果はもちろん、南北統一、東北アジアの緊張緩和効果まで期待できる」と語ったこともある。

のみならず、南北関係の改善効果も期待できる雰囲気だ。中国横断鉄道 (TCR)、シベリア横断鉄道 (TSR)との連携を考慮すると、北朝鮮の開放、協力も繰り上がるだろうという期待だ。現在、南北関係が冷え込み、ケソン(開城)工業団地事業が遅々として進まない中、統一教会が進めている平和自動車、東江ホテル等は依然として問題なく進んでいる。

最近、文鮮明総裁の90歳の行事にもキム・ジョンイル(金正日)北朝鮮国防委員長が90年ものの山の人參をプレゼントしたのがその証明だ。結局、今回の日韓海底トンネルを南北関係前進の突破口としようという主張が多い。

統一教会の関係者は、「日韓海底トンネルが建設されれば、日韓間の経済的統合を通じ、朝鮮半島中心の新しい北東アジア経済共同体が形成されるだろう」とし「足踏み状態の日韓自由貿易協定(FTA)解決の糸口を提供するのはもちろん、統一を繰り上げるのにも寄与する」と強調する。

## 赤字に苦しむユーロトンネルの事例を参考にしなければ

もちろん、憂慮も侮れない。日韓海底トンネルが日本の大陸進出を助ける「橋渡し」の役割だけをするのではないかということ。ホ・ナムシク釜山市長が本格的に乗り出しはしているが、釜山市の立場もそれほど歓迎ばかりではないという指摘もある。釜山市が単純な経由地に転落し、釜山港のハブ機能が喪失することもあり得るという話だ。東アジアの物流の主導権が日本に移り、「よその人が喜ぶことばかりしている」という非難に直面することもありうる。

技術の問題もある。トンネルに入る高速鉄道がKTXではなく日本の高速鉄道、新幹線主導に変われば韓国の鉄道技術のノウハウがお蔵入りすることもありうる。そして、新規で建設される中間の人工島による国境線争いの恐れも残っている。今も竹島問題で騒がしいのに、また論争の火種だけつけることになるという心配だ。

一方、2003年の韓国交通研究院が当時の建設交通部の発注を受け、日韓海底トンネルの必要性を研究したが、「海底の火山地帯を通っているので3つの路線全て事業性がない」と判断したことがある。

外国の場合はどうだっただろうか。開通したユーロトンネルを通してイギリス人たちは少なくない恩恵を受けた。船に乗ってドーバー海峡を渡るとき2時間程度かかったが、この時間が30分台に短縮した。これを通してロンドンからパリまで早くて3時間しかかからない。イギリスが早くから反対してきながら、サッチャー首相の決断で建設される中で、これまで2億人以上の旅客と1億7000万トン以上の貨物がイギリスとヨーロッパ大陸を行き来し、ヨーロッパ経済の活性化に一役買っている。世界の土木学者たちが20世紀最大の土木建築物としてユーロトンネルを選んだのもそのような理由からだ。

## 実現可能性が高い開発路線は？

**釜山発展研究院**

**「釜山～福岡が最適」**

もし、日韓海底トンネルが本格的に開発される場合、どのような路線が経済性が高いか。専門家たちが出した路線案は3つだ。1つ目は、日本の九州佐賀県の唐津～対馬下島～慶尚南道巨濟島を209kmで結ぶ法案だ。2つ目は、日本の唐津～対馬上島～慶尚南道巨濟島に至る217km、最後は唐津～対馬～釜山を結ぶ231kmのコースだ。

1つ目の案の場合、距離は短いが海底の距離が最も長い。2つ目は1つ目と似ており、3つ目の案は比較的直線だが距離が長く、地震帯を通るという危険要素をかかえている。もちろん3番目の案は釜山港に繋がり、物流の連結性がよく経済的効果が高いというのが長所だ。

一方、釜山発展研究院側では釜山～福岡の連結を強調している。釜山のカンソ（江西）地域に国際複合ターミナルを作り、海底トンネルを連結すれば空港と港湾、アジ

アハイウェイ、アジア横断鉄道等の交通網と連携することができるというもの。

日本側の接続部を福岡に変えると、壬辰倭乱の時の日本の出兵地であった唐津に対する韓国人の拒否感も減らすことができるという話も強調した。チエ・チグ釜山発展研究院の企画委員は「ちょうど今年が釜山～福岡間の友情の年であり、釜山市民のトンネル開発に対する賛成世論も57%に達し、推進してみる時期になった」とし、「釜山～福岡の路線案は日本が提示した3つの路線よりはるかに現実性が高い」と強調した。

もし、日韓海底トンネルが本格的に開発された場合、これを初めて提案した統一教会の役割はどれくらいになるだろうか。

統一教会側は「政府の主導で開発されるプロジェクトであり、競争入札で企業を募集するものなので、統一教会が特別な恩恵を受けることはないだろう」と強調した。チエ・チグ委員は「かなり以前から開発途上国の投資を行っている日本側が工事費の相当部分を負担する可能性が高い」とし、「最近の海底トンネル研究会の活動をみて、統一教会の宗教色が現れていないので隠れた意図はないだろう」と伝えた。

## インタビュー ムン・クッチャン(文国進)統一グループ会長 「父の夢、必ず成し遂げます」

### 統一グループの5大経営原則

1. 地位より結果
2. 人気より責任
3. 確信より透明性
4. 調和より生産的葛藤
5. 個人の完璧主義より相互信頼

### ▲日韓海底トンネルとベーリング海峡プロジェクトは国家間の壁を崩す機会になる

日韓海底トンネルが開発された場合、初めに提案した統一教財団が果たす役割りは少なくないだろうという期待が多い。実際に統一教会側で宗教の部門は文鮮明総裁の末息子であるムン・ヒヨンジン(文亨進)牧師(30)が、それ以外の各種事業は4男である文国進会長(39)が引き受けて経営をしている。

文国進会長はアメリカのハーバード大学経済学科の出身でマイアミ大学のMBAまで経たエリートだ。2006年に統一教財団の理事長に就任し、現在統一グループの会長として今後統一教会の事業を総括する実力者と呼ばれる。ソウルのマポ(麻浦)区のトウォンビルで文国進会長に会った。

### ▲日韓海底トンネルの開発を推進する理由はなんですか。

父である文鮮明総裁の宗教論理が多くの影響を与えました。究極的に人間はお互いに同じ価値を持っているので、国家間の境界から崩さなければならないという考えが根

底にあります。経済的な利害関係も重要ですが、このような教理も無視することはできません。費用はたくさんかかったとしても、それ以上の国家間の和合効果を期待することができると思います。

**▲統一グループはいろいろな事業を進めてきましたが。**

業種別にみると、レジャー、建設事業が主軸です。ヨンピョン（龍平）リゾート、イルサン海洋産業などの革新系列会社を通して年間1兆ウォン程度の売り上げをあげています。

もちろん利益構造はまだしっかりしていません。2005年までは系列会社の大部分が赤字でしたが、私が赴任して以降黒字に換えました。本部の職員を90%以上替え、専門的な運営システムを導入したことが効果をあげました。

私がアメリカにいる時、警察の銃を納品する「KAHR」という会社を経営していました。その経験をもとに国内でも合理的な経営システムを続けて適用するつもりです。もちろん、全世界の景気沈滞が進んでおり、韓国も不況で自由にできないのは心配な要素です。

今後無理な事業よりは安定性中心のキャッシュフロー確保に重点を置くつもりです。

**▲統一教会側では勢いに乗ってベーリング海峡トンネルの開発にも乗り出していますよね。**

そうです。ロシアのシベリアとアメリカのアラスカを結ぶこのトンネルは、長さが100km程度で、ユーロトンネルの2倍です。ベーリング海峡トンネルが建設されれば、日韓海底トンネル以上の相当な効果が現れるとみられます。

シベリア～アラスカ～カナダを結ぶ大陸間の鉄道網構築はもちろん、ロシアと北アメリカ間の経済の架け橋の役割もするでしょう。

**▲事業をするのに難しい点はなかったですか。**

企業は利潤の追求が最優先ですが、宗教レベルで始まった企業がほとんどなので不便なことが多いです。他の見方をすれば、事業をするほど損害となる構造で、事業 자체をたたむほうがいいという指摘もあります。これといった新成長動力を準備するより、近いうちにソウルの2万3000～3万3000m<sup>2</sup>（7000～1万坪）ほどの敷地に「天福宮」という統一教の聖地を建設する計画です。これを基盤として建設事業をより強化します。