

‘뉴 DJ 플랜’을 벗긴다

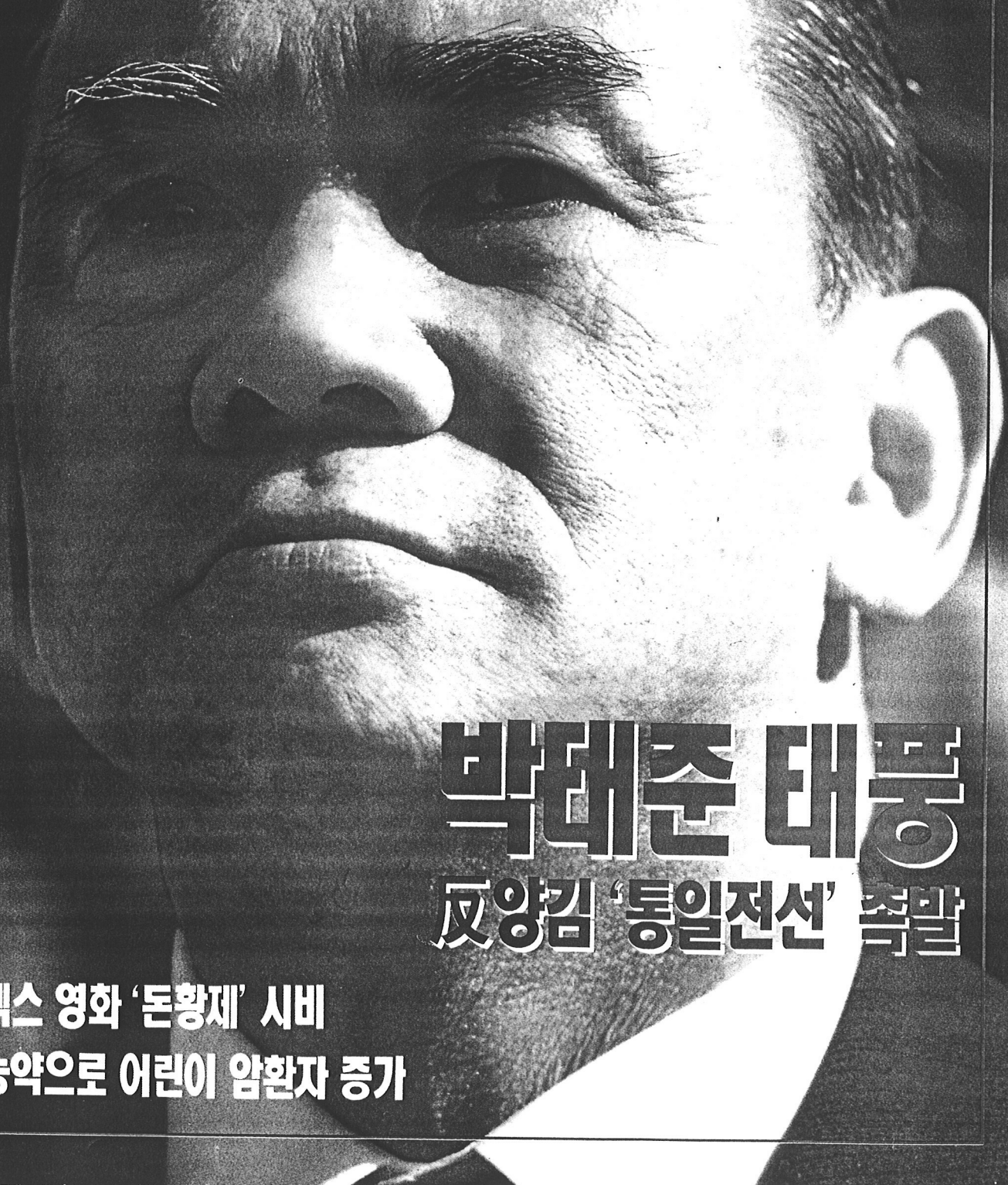


정지영 도쿄영화제 수상 감독
**“검열할 바에야
투옥시켜 달라”**

제 156호
92/10/22
값 2,000원

시사저널

WEEKLY NEWS MAGAZINE



박태준 태풍
反양김 ‘통일전선’ 촉발

섹스 영화 ‘돈황제’ 시비
농약으로 어린이 암환자 증가

1992년 10월 22일 현재 기준 구독료: 1년 19,800원, 6개월 10,800원, 3개월 5,400원, 1개월 1,800원. (단, 1년 19,800원 중 18,000원은 정액, 1,800원은 배송비입니다.)

1992.10.22

정치 14**매우새 다시 바꾸고
'산토끼' 물이 나선 DJ**

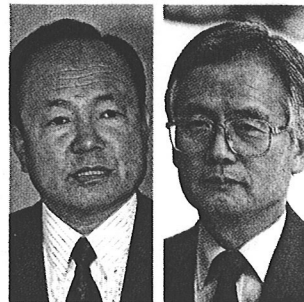
김대중 대표가 이미지 변화를 위해 부심하고 있다. 짚은 영남권 나들이 등 새로워진 '뉴 DJ 플랜'은.

**20 정치****청문회가 남긴
불가사의**

'청문회 스타'였던 의원들은 14대 총선서 대거 탈락하고 '피고'처럼 신문받던 증인들은 거의 금배지를 달았다.

사회 30**고급두뇌 나눠 쓰는
'우수인력 초빙제도'**

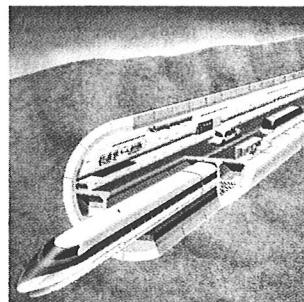
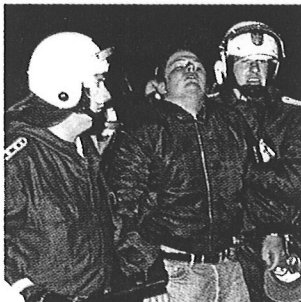
올해 처음 시행되는 이 제도는 사학의 재정난을 덜고, 교수 인사부조리를 개선하리라 한다.

**35 찬·반****뇌사, 법으로
인정할 것인가**

"신체 매매가 아니라 죽음의 승화"라는 긍정론과 "죽음은 의학만으로 판단할 수 없다"는 부정론의 열띤 논쟁.

국제 40**유럽은 부족국가로
돌아가려 하는가**

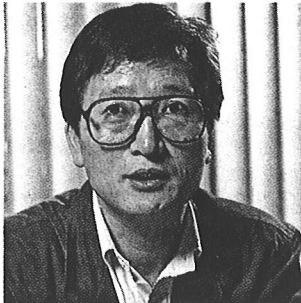
통일독일에서 시작된 극우 민족주의가 경제불안과 선동정치에 영향으로 전유럽에 확산되고 있다.

**56 경제****한·일 해저터널
일본은 군침, 한국은 냉담**

통일교의 막후추진설로 눈총을 받아온 한·일 해저터널 계획이 일본서 각광받는 까닭은.

인터뷰 72**"가위질 당하느니
투옥되는 게 낫다"**

도쿄세계영화제에서 작품상·감독상을 탄 鄭智泳 감독이 한국의 근혹스런 영화현실을 말한다.

**78 문화****'건축 철학' 없어
후도시가 된 新도시**

民建研은 2백년 전 수원성 축조 때의 민본·합리 같은 '도시계획 철학'이 사라져 후도시가 됐다고 주장한다.



4 독자편지

50 중국 칼럼/五美운동

84 모스크바 인형극

32 現代 아파트 무료분양 속셈

58 경제시각

86 20세기의 '호머' 월코트

44 지탄받는 '플루토늄 수송'

68 환경상품 안전성 높다

93 사람과 사람

47 워싱턴 통신 / 베이커의 작품

82 한국자동차 첫 고유모델

96 시론 / '공명선거'라는 전리품

발행처 : 주·IMI·우편번호 100-151· 서울특별시 중구 충정로 1가 58-1, 대표전화 738-3200, 팩시밀리 733-2506·업무용 : 736-3543·국내기사용 : 738-0079·국제기사용 : 사서함 서울 중앙우체국 645, 등록번호 다 792, 등록일자 1989.2.13 인쇄처 : 서울 중구 충정로 1가 58-1, 정가 2,000원, 본지에 게재된 모든 기사의 판권은 본지가 보유하며, 발행인의 사전허가 없이 기사의 사진의 무단 전재, 복사를 금합니다. 본지는 한국언론진흥위원회의 신문윤리강령 및 실천요강을 준수합니다. 정기구독 안내/1년 정기구독료 78,000원 은행지로 3019001, 우편대체구좌 010017 31 1091036, 광고문의 773-5765, 구독신청 및 배달사고 분사 733-3330, 722-0760~4 팩시밀리 720-8112 서울회 원사 773-3181, 팩시밀리 771-2864 지방지사 부산 : 633-0757 대구 : 256-0481 인천 : 421-3361 광주 : 522-0123 대전 : 633-4814 전주 : 86-0108 철주 : 67-0627 마산 : 92-4100 울산 : 44-9091 포항 : 42-0952 제주 : 57-1995 강릉 : 44-3400

일본 '군침' 한국 '냉담' 엇갈린 해저터널

통일교서 막후 추진... 日 '동북아 영향력 확대' 속셈

동 아시아 지역 경제협력과 관련하여 다양한 구상이 계속 나오고 있다. 그러나 경험과 밀접한 관련을 갖고 있으면서도 한국에서만 유독 냉대를 받고 있는 사업이 있다. 한·일 해저터널 건설이 그것이다. 이는 한국의 부산 또는 마산과 일본의 후쿠오카 또는 가라쓰 사이에 해저터널을 건설한다는 원대한 계획이다.

이 구상이 한국에서 관심 밖으로 밀려난 이유는 명백하다. 통일교가 이 사업을 추진한다고 알려졌기 때문이다. 일본에서는 82년께부터 '국제하이웨이건설사업단'(IHCC)과 그 자문기관인 '국제하이웨이프로젝트 한·일터널 연구회'가 이 구상의 타당성 조사를 벌여왔다. 통일교 관련기업으로 알려진 해피월드 서울사무소 소장인 후쿠라 요시아키씨는 "두 단체의 실질적인 후원단체가 통일교"라고 밝혀 통일교와 이 구상과의 밀접한 관계를 확인해주었다.

한·일 해저터널 구상은 이미 오래 전에 나온 것이긴 하지만 이것을 구체화시킨 주체는 통일교측이다. 81년에 통일교 주축로 열린 한 행사에서 文鮮明 교주는 국제하이웨이 건설계획을 발표하면서 이와 함께 한·일 해저터널 건설을 주장했다.

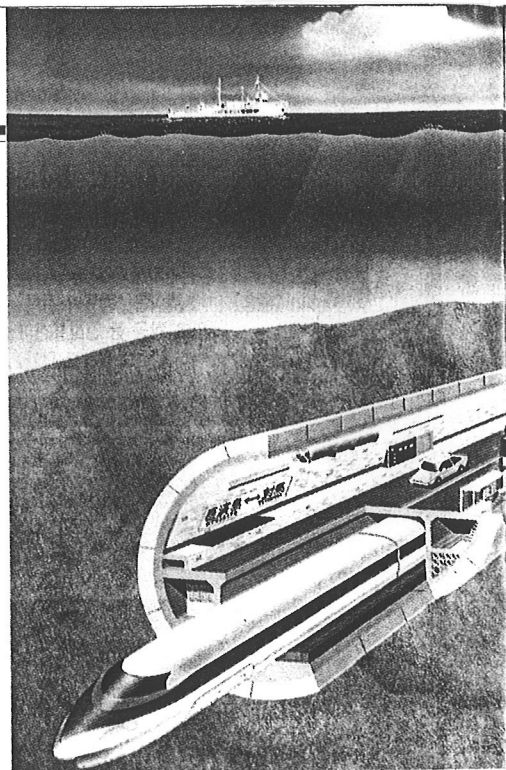
일본, 통일교 이용 북한에도 설득 작업

그러나 사업의 규모가 너무 방대해 실현가능성에 대한 의혹이 강하게 제기됐다. 부산에서 후쿠오카까지의 거리는 직선거리로 2백km가 넘는다. 세계의 다른 해저터널의 경우 아무리 길더라도 50km 안팎에 머문다는 사실을 감안하면 한·일 해저터널 건설은 기술적으로 무리라는 것이다. 최근 굴착중인 영국과 프랑스 사이의 도버해협 해저터널의 길이는 50.5km이다.

한국에 알려지지 않은 이 구상이 일본에서는 각광을 받고 있다. 그 이유는 통일교가 이

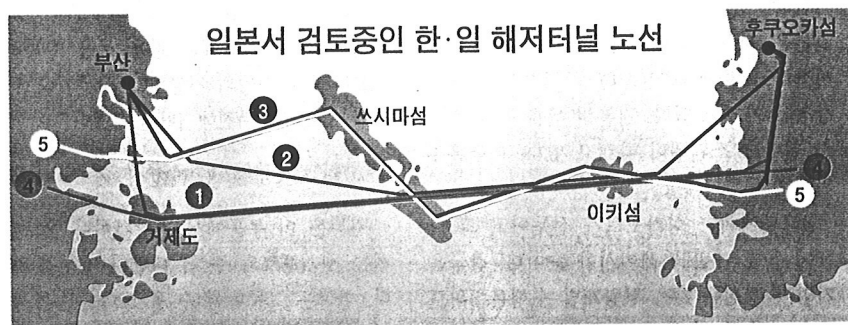
사업에서 한발짝 물러선 반면 일본정부와 민간단체들이 통일교와는 다른 방면에서 이 구상에 대해 관심을 갖기 시작했기 때문이다. 통일교 관측통은 "특정종교가 이런 사업을 추진한다면 반감을 살 수도 있기 때문에 공을 일본 민간단체로 넘기려고 생각하고 있다"고 말했다. 한국과 일본 사이에 해저터널을 뚫는다는 발상은 일본 정부의 '환일본해 경제권 구상'과 맥락이 닿아 있다.

타당성 조사 결과 건설계획은 단계적으로 추진될 수 있음이 밝혀졌다. 대한해협 가운데 놓여 있는 쓰시마섬과 이키섬을 경유하기만 한다면 세계에서 제일 긴 해저터널을 한꺼번에 뚫을 필요는 없다. 가라쓰에서 이키섬까지는 약 20km(1구간), 이키섬에서 쓰시마섬까지는 약 50km(2구간), 여기서 부산까지는 약 60km(3구간)가 된다. 이 정도 거리의 구간이라면 터널 굴착이 불가능한 것은 아니다. 일



본의 한 건설회사는 공사를 쉽게 하기 위해 1구간은 다리로 짓고, 2구간은 해저터널로 3구간은 해중터널로 하자는 안을 내놓았었다.

일본은 북방국가들과의 합작사업에 관심이 많은 통일교를 이용하여 북한, 러시아와 중국에 이 사업의 중요성을 설득하고 있는 것으로 알려졌다. 한·일터널연구회의 한국 측 의장인 성화대 尹世元 총장은 "동북아시아 지역의 각국은 적극적인 자세를 보이는데 한국 정부만 소극적 자세를 보이고 있

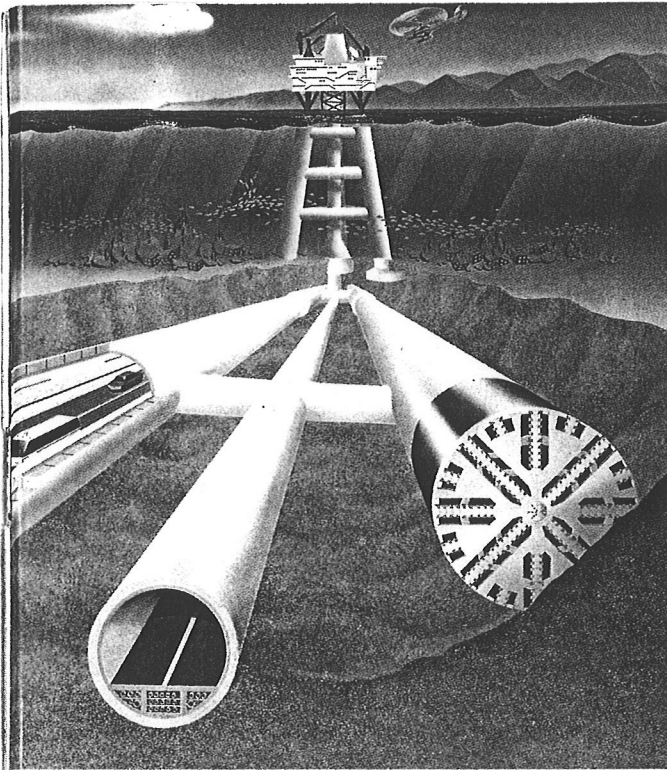


'환일본해 경제권 구상'과 한 맥락

“일본에서 한국을 거쳐 영국까지 자동차로 달리게 된다.” 일본사람들은 어떤 근거로 이런 말을 할까.

이 예측은 일본인들이 주도하는 두개의 해저터널 건설계획과 관련이 깊다. 영국과 프랑

스 사이의 도버해협 해저터널 공사가 그 가운데 하나이다. 이 공사는 이미 1802년 나폴레옹시대에 한 광산기사에 의해 제안된 것이다. 1870년대와 1970년에 일부 구간은 착공되기까지 했었다. 그러나 그때마다 영국과



해저터널 예상완성도 : 일본에서는 한·일 해저터널 건설 구상을 놓고 노선의 형태 및 교통수단·공사비 조달 등을 둘러싼 논란이 끊이지 않고 있다(왼쪽). 올 6월에는 이와 관련한 국제 심포지엄이 일본에서 열리기도 했다(위).

다"고 말했다.

이 구상을 둘러싸고 논란은 여전히 끊이지 않고 있다. 노선의 형태에서부터 5개의 계획안이 검토되고 있을 정도로 의견이 분분하다(지도 참조). 또 해저터널의 교통수단을 철도로 할 것인지 도로로 할 것인지에 대해서도 결론이 나지 않았다. 3백억달러에 이를 것으로 추정되는 공사비를 어떻게 충당해야 할 것인지도 논란의 대상이다. 터널 내부의 공기를 환기하고 공사기간을 단축시키기 위해 해

상에 인공섬을 건설해야 한다는 기술적인 검토만 어느 정도 끝난 셈이다.

한국의 거제도에서 가상노선에 따른 1차 지질조사가 이루어졌으나 구상이 실현되기까지는 거쳐야 할 난관이 많이 남아 있는 것으로 보인다.

다만 한·일 해저터널 개발 구상은 전통적인 분쟁지역인 동북아시아 지역에서 일본의 영향력 확대 의도와 밀접한 관련이 있는 만큼 진척상황을 면밀히 검토해야 한다는 지적

이 있다. 더구나 개발구상 자체가 일본 군국주의가 한창 기승을 부리던 때에 생겨났고 그후 일본이 주도하고 있다는 점을 들어 경제심을 늦출 수 없다는 주장도 있다.

한진그룹 종합물류연구소의 金快男 연구원은 "동북아시아에 있어서 한반도의 위상설정과 관련하여 일본이 주도하는 한·일 해저터널 건설계획을 상세히 검토해볼 필요가 있다"고 밝혔다.

金芳熙 기자

프랑스 사이의 관계가 악화되거나 건설비를 조달하지 못해 공사는 중단됐었다.

지난 86년에는 대처 영국 총리와 미테랑 프랑스 대통령의 합의에 따라 민간 콘소시엄이 다시 93년 개통을 목표로 해저터널 공사를 시작했다. 일본은 이 과정에서 기술과 자금을 제공했다. 민간 콘소시엄에 많은 일본은행들이 참여했으며, 이 콘소시엄은 일본의 우수한 터널건설 기술을 도입했다. 대한토목학회 李慶鎭 전무이사는 "일본의 터널건설 기술이 선진적인 이유는 4개의 섬으로 이뤄진 일본이 실제로 많은 해저터널을 건설하면서 경험을 쌓아왔기 때문이다"라고 했다. 이 가운데 대표적인 것이 北海道와 아오모리縣을 잇는 총연장 50km의 세이칸 터널이다.

도버해협 터널만은 못하지만 한·일 해저터널 구상도 역사가 깊다. 1939년에 일본의 한 철도감독관은 한·일 해저터널을 구상하

고 두 해 뒤에는 1년여에 걸쳐 대마도해협에서 탐사를 벌였다. 80년에는 한 대형건설회사가 이 구상을 구체화시켜 계획안을 내놓은 적이 있었다.

한·일 해저터널에 관한 일본인의 관심은 '통일세계'를 꿈꾸는 통일교의 관심과는 분명 차원이 다른 것이다. 다만 원대하지만 약간은 허망해 보이는 통일교측의 구상이 그동안 끝없이 대륙진출의 야망을 보여온 일본을 자극해온 것은 사실이다. 전세계의 교통망을 유기적으로 연결하겠다는 통일교의 '국제하이웨이 건설 구상'은 아시아태평양경제사회위원회(ESCAP)가 주도하는 '아시아하이웨이 구상'에 영향을 주었을 가능성이 높다. 일본은 ESCAP에서 주도적인 역할을 하고 있다(아시아하이웨이 구상에 대해서는 《시사저널》 141호 60·61쪽 참조).

일본은 최근 세계경제의 블록화 경향에 따

라 종전의 구미중심주의 시각에서 벗어나 눈을 아시아로 돌리고(脱歐入亞) 있다. '환일' 본해경제권 구상'은 이런 관심사의 또다른 표현이다. 이는 한국과 북한, 중국의 동북부지역, 러시아의 극동지역 등 동해를 둘러싼 지역에 국지적인 경제권을 마련하겠다는 계획이다.

일본은 이의 전제조건으로 해상운송계획에 주력해왔다. 환일본해 경제권 구상을 뒷받침하기 위해 사회간접자본을 정비하는 작업도 주로 일본 남서해안의 항만시설에 집중되고 있다. 일본은 후쿠오카를 '아시아의 항구'로 키우겠다는 야심을 품고 있다. 한·일 해저터널은 이런 구상의 완결편이 될 수 있다. 해저터널이 완성되면 일본 북해도에서 러시아 극동지역까지의 모든 해협이 터널이나 교량으로 연결되는 셈이어서 '일본해 순환교통망'이 이루어진다.

日本、『軍侵』韓国『冷淡』行き違う海底トンネル

統一教会で舞台裏推進・日本“東北アジアでの影響力拡大”を胸算用

東アジア地域の経済協力と関連して、多様な構想が続出している。しかしながら経協（経済協力）と密接した関係を持ちながらも、韓国においてのみ唯一冷遇されている事業がある。韓日海底トンネルの建設がそれだ。これは韓国の釜山あるいは馬山と日本の福岡あるいは唐津の間に海底トンネルを建設するという遠大な計画である。

この計画が韓国で関心外に押しのけられた理由は明らかである。統一教会がこの事業を推進していることが知られているからだ。日本においては82年から“国際ハイウェイ建設事業団（IHCC）”と、その諮問機関としての“国際ハイウェイプロジェクト・日韓トンネル研究会”が、この構想の妥当性調査を実施してきた。統一教会の関連企業として知られているハッピーワールドのソウル事務所所長、フクラヨシアキ氏は“2つの団体の実質的な後援団体が統一教会”であることを明らかにし、統一教会とこの構想との密接な関係を確認してくれた。

韓日海底トンネル構想は、すでにかなり以前から出てきてはいるが、これを具体化させた主体は統一教会側である。81年に統一教会の主催で開かれたある行事で文鮮明教主は、国際ハイウェイの建設計画を発表するとともに、韓日海底トンネルの建設を主張した。

日本、統一教会を利用し 北韓にも説得作業を

しかし事業の規模があまりにも莫大であるため、実現の可能性についての疑惑が強く提起された。釜山から福岡までの距離は直線距離で 200km を越える。世界の他の海底トンネルの場合、いくら長くても 50km 内外にとどまっている事実を鑑みれば、韓日海底トンネルの建設は技術的に無理だというものだ。最近、掘削中のイギリスのフランスの間のドーバー海峡の海底トンネルの長さは 50.5km である。

韓国では知られていないこの構想が、日本で脚光をあびている。その理由は統一教会がこの事業から足を引いた反面、日本政府と民間団体が統一教会とは異なる方面から、この構想について関心を持ち始めたからである。統一教会の観測筋は、“特定の宗教が、このような事業を進めると反感を買うかも知れないので、玉を日本の民間団体へ渡そうとしている”と語った。韓国と日本の間に海底トンネルを掘削するという発想は日本政府の‘環日本海経済圏構想’とつながるものがある。

妥当性調査の結果、建設計画は段階的に推進されることが明らかった。大韓海峡に位置する対馬と壱岐を経由しさえすれば世界で一番長い海底トンネルを一度に掘る必要はない。唐津から壱岐までは約 20km (第 1 区間)、壱岐から対馬までは約 50km (第 2 区間)、そこから釜山までは約 60km (第 3 区間) になる。この程度の距離の区間であればトンネルの発掘は不可能ではない。日本のある建設会社は工事をし易くするため第 1 区間は橋で結び、第 2 区間は海底トンネルで、第 3 区間は海中トンネルで、という案を提出した。

日本は北方諸国との合作事業に関心を多くもつ統一教会を利用して北韓、ロシアと中国にこの事業の重要性を説得しているものと見られる。韓日トンネル研究会の韓国側議長である成和大学の尹世元総長は、“東北アジア地域の各国は積極的な姿勢を見せているが、韓国政府のみが消極的な姿勢を見せている”と語った。

この構想をめぐる論議は依然と断えることがない。路線の形態から 5 つの計画案が検討されているほど意見が入り乱れている (地図参照)。また海底トンネルの交通手段を鉄道にするか道路にするかについても結論が出ていない 300 億ドルに達すると推定される工事費をどのように充当するかも論議の対象である。トンネル内部の空気を換気し、工事期間を短縮するために、海上に人工島を建設しなければならないという技術的な検討のみがある程度終ったというわけだ。

韓国の巨済島からの比較ルートに沿って第 1 次地質調査がなされたが、構想が実現する

までには、通過せねばならぬ難関が数多くのこされていると見られる。

ただ、韓日海底トンネルの開発構想は、伝統的な紛争地域である東北アジア地域における日本の影響力を拡大する意図と密接な関係があるだけに進展状況を綿密に検討しなければならないとの指摘がある。のみならず開発構想自体が日本の軍国主義が高揚し、幅を利かせていたときに持ちあがり、その後、日本が主導していることからして、警戒をおこたってはならないとの主張もある。

ハンジングループの総合物流研究所の金快男研究員は、“東北アジアのにおいて、韓半島の位相設定と関連して、日本が主導する韓日海底トンネルの建設計画を詳細に検討してみる必要がある”と語った。

“環日本海経済圏構想”との脈絡

“日本から韓国を経てイギリスまで自動車で走ようになる。”日本人はどのような根拠を持ってそういうのだろうか？

この予測は日本人が主に手がけた2つの海底トンネルの建設計画との関連が深い。イギリスとフランスの間のドーバー海峡トンネル工事が、そのうちのひとつである。この工事はすでに1802年ナポレオンの時代に、ある鉱山技師によって提案されたものだ。1870年代と1970年代に一部の区間が着工されるまでに至った。しかしその度どこに、イギリスとフランスの関係が悪化するとか、建設費を調達できないとかで工事は中断した。

去る86年にはサッチャー英国総理とミッテラン・フランス大統領の合意によって民間業体が再び93年開通を目標に海底トンネルの工事を始めた。日本はその過程で技術と資金を提供した。民間業体に多くの日本が参与し、また業体は日本の優秀なトンネル技術を導入した。大韓土木学会の李慶鎮専務理事は“日本のトンネル建設技術が進んでいる理由は、4つの島に別れている日本が、実際に多くの海底トンネルを建設した経験を積み重ねたからである”と語った。そのうちで代表的なものが北海道と青森県を結ぶ総延長50kmの青函トンネルである。

ドーバー海峡はもとより、韓日海底トンネル構想も歴史が深い。1939年に日本のある鉄道監督官が韓日海底トンネルを構想し、2年後には1年余りの間、対馬海峡で探査を行っ

た。80年にはある大手建設会社が、この構想を具体化する計画案を提出したこともある。
韓日海底トンネルについての日本人も関心は、“統一世界”を夢見る統一教会の関心とは明らかに次元が異なるのである。ただし、遠大であるが若干虚妄とも見られる統一教会側の構想が、長い間、継続的に大陸進出の野望を見せてきた日本を刺激してきたことは事実である。全世界の交通網を有機的に結びつけようとする統一教会の“国際ハイウェイ建設構想”はアジア太平洋経済社会委員会（E S C A P）が手がけている。“アジアハイウェイ構想”に影響を与える可能性が大きい。日本はE S C A Pで主導的役割を荷なっている（アジアハイウェイ構想については「時事ジャーナル」141号60・61頁を参照）。

日本は最近、世界がブロック化する傾向にあるのにつれて、終戦時の欧米中心主義の視角から脱却し、目をアジアへと向けている（脱欧入亜）。“環日本海経済圏構想”はこのような関心ごとのまたひとつの表れである。それは韓国と北韓、中国の東北部地域、ロシアの極東地域等東海（日本海）を取り囲む地域に極地的な経済圏を築こうという計画である。

日本はその前提条件として海上運送計画に尽力してきた。環日本海経済圏構想を後押しするため、社会間接資本を整備する作業も主に日本の南西海岸に港湾施設を集中させている。日本は福岡をアジアの港口として育てようという野心をいだいてる。韓日海底トンネルはこのような構想の完結編となり得る。韓日海底トンネルが完成すれば、日本の北海道からロシアの極東地域までの全海峡がトンネルや橋梁で結ばれるわけで日本海循環交通網が形成されることになる。