

전국 日字型 고속철도망 구축

교통개발연구원은 25일 서울힐튼호텔 컨벤션센터에서 연구원개원 7주년을 기념, 「21세기 동북아시아시대의 한반도의 교통」이란 주제로 학술대회를 가졌다. 우리나라 교통정책의 진변화를 전망하고 동북아중심국가로 부상하기 위한 방안을 모색키 위해 마련된 이자리에서는 다양한 의견이 제시됐다. 주제발표증 2편을 골라 간추려본다.

교통개발연구원 주최 학술대회



교통개발연구원이 25일 힐튼호텔에서 개최한 개원 7주년 기념 학술대회에서 21세기 동북아시아를 맞는 한반도의 교통정책에 대한 각계의 폭넓은 정책방향이 제시됐다. △金炳彦기자△

姜承弼 <교통개발연구원 선임연구위원>

서울~심양철도 中國과 공동건설

따라서 통일에 대비, 남북 교통연결을 선결과제로해 한반도 북동방면과 북서방면 대륙연결교통축을 형성하는 방향으로 개발전략이 수립돼야 것으로 여겨진다.

세번째로 環동해 環황해권 고 종합교통망을 구축, 동북아의 주적역할을 맡도록해야 한다는 이다. 중국과 연계되는 環황해 교통망은 목포~서울~신의주

~나진~블라디보스토크간 고속 전철건설과 블라디보스토크~니가타 부산~시모노세키간 130km를 연결하는 한일해저터널을 건설, 서울을 중심으로 상해~북경~신의주~평양~서울~부산~시모노세키~도쿄를 잇는 고속철도 등을 수용하는 방안을 적극 추진하는 것이 핵심이다. 한일해저터널건설에는 13조6,500억원이 소요될 것으로 예상된다.

交通開発研究院主催の学術大会：テーマ“21世紀の東北アジア時代における韓半島の交通”にて承弼氏（交通開発研究院仙人研究委員）の発表の一部、下線部を翻訳した。

（翻訳）環黄海圈交通網は、木浦～ソウル～新義州～羅津～ウラジオストク間の高速電鉄建設と、ウラジオストク～新瀉～、釜山～下関間130kmを結ぶ韓日海底トンネルを建設、ソウルを中心に上海～北京～新義州～平壤～ソウル～釜山～下関～東京を結ぶ高速鉄道などを受容する計画を積極的に推進することが核心である。韓日海底トンネル建設には13兆6500億ウォンかかるものと予想される。